



เอกสารประกอบการพิจารณา

ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย

อ.พ. 25/2567 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง



อ.พ. 25/2567
สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทร 0 2242 5900 ต่อ 5730, 5740, 5750

ญัตติ

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย
(นายภักดิ์ น่วมเจิม เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือ สัญญาระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูล เบื้องต้นให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา กรรมการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ใช้ในการประกอบการ พิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ผู้รับผิดชอบ

นายมาณิศ อินทนิม

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสุภาวดี ตันตระกูล

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

นางวรลักษณ์ อัครโกศล

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

มีนาคม 2567

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางน้ำหรือทางทะเลมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจ โดยประเทศไทยได้มีการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำหรือทางทะเลมาเป็นลำดับ อย่างไรก็ตาม ยังมีประเด็นปัญหาสำคัญที่ประเทศไทยจำเป็นต้องเร่งพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้สอดคล้องกับบริบทในปัจจุบัน ได้แก่

1. การพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี เนื่องจากกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยยังมีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับปริมาณการนำเข้า-ส่งออกสินค้า อีกทั้งการให้บริการขนส่งระยะทางไกลยังมีน้อยและขาดเครือข่ายการขนส่ง จึงจำเป็นต้องพึ่งพาเรือต่างชาติเป็นหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ส่งผลให้กิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยเกิดภาวะเสียเปรียบในด้านต้นทุนการขนส่งสินค้า ดังนั้น รัฐควรสนับสนุนด้านการเงินแก่กิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย โดยการจัดให้มีกองทุนเพื่อให้เจ้าของเรือไทยสามารถกู้เงินเพื่อซื้อเรือหรือต่อเรือใหม่ได้ โดยมีอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ต่ำ

2. การพัฒนากิจการท่าเรือ ปัจจุบันความสามารถในการบริหารจัดการท่าเรือของประเทศไทยประกอบด้วย ท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชน (อ่าวไทยและทะเลอันดามัน) ส่วนใหญ่ยังขาดความสามารถในการบริหารจัดการท่าเรือ จึงทำให้มีเรือขนส่งสินค้าต้องจอดลอยลำเพื่อรอเข้าเทียบท่าเรือเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาความแออัดและความล่าช้าในการรอเข้าเทียบท่าของเรือเพื่อทำการขนถ่ายสินค้า ดังนั้น รัฐควรมีนโยบายจัดตั้งองค์กรกลางเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการ อำนวยความสะดวกในการนำเรือสินค้าที่เข้ามาในประเทศไทยให้สามารถเทียบท่าเรือต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลต่อการลดต้นทุนจากการที่เรือต้องจอดรอเพื่อเทียบท่า

3. การพัฒนากิจการอู่ต่อเรือ แนวโน้มการแข่งขันของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือมีสูงมาก ผู้ประกอบการของไทยต้องนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์จากต่างประเทศกว่าร้อยละ 70 ของมูลค่าเรือ ส่งผลให้ต้นทุนในการจัดหาอุปกรณ์มีราคาสูงและขาดแคลนเงินทุน ประกอบกับประเทศไทยยังขาดความพร้อมของอุตสาหกรรมสนับสนุนที่จำเป็นต่อการต่อเรือและซ่อมเรือ ส่งผลให้ประเทศไทยมักจะใช้ระยะเวลานานกว่าอู่เรือในต่างประเทศเพื่อดำเนินการต่อเรือและซ่อมเรือให้แล้วเสร็จ ดังนั้น รัฐควรกำหนดทิศทางการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นฐานการต่อเรือและซ่อมเรือแบบครบวงจร เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำในภูมิภาค โดยกำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) กำหนดสิทธิประโยชน์และมาตรการจูงใจให้กับผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมเรือ เพื่อเป็นการสนับสนุนการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ และให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยดำเนินการศึกษาเพื่อหาแนวทางการพัฒนากิจการอู่ต่อเรือ พร้อมทั้งนำผลการศึกษาไปปฏิบัติให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

4. การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ ปัจจุบันแนวทางการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพจะมุ่งเน้นการใช้งานท่าเรือให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุด แต่มิได้มองถึงองค์รวมที่จะดำเนินการบูรณาการเพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองและพัฒนาชุมชนเมืองรอบ ๆ ท่าเรือกรุงเทพ ให้สามารถสนับสนุนซึ่งกันและกัน และเกื้อหนุนกันอย่างยั่งยืน ส่งผลให้เกิดพื้นที่ที่ไม่ได้ก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น เกิดเป็นแหล่งชุมชนที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อย จนนำไปสู่ปัญหาสังคมรอบท่าเรือ ดังนั้น รัฐจำเป็นต้องพัฒนาท่าเรือกรุงเทพไปพร้อมกับการพัฒนาเมืองและชุมชนรอบข้างที่ท่าเรือตั้งอยู่ เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน สร้างงาน สร้างรายได้ และนำไปสู่การพัฒนาชุมชนที่มีศักยภาพในการพึ่งพาตนเองได้ โดยการปรับเปลี่ยนบทบาทของท่าเรือกรุงเทพจากท่าเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้ามาเป็นท่าเรือที่สนับสนุนธุรกิจและการท่องเที่ยว พร้อมกับพัฒนาให้เป็นท่าเรือ

เพื่อกระจายสินค้าสำหรับเขตเมืองชั้นในหรือพื้นที่รอบ ๆ เขตเมือง จะทำให้ท่าเรือกรุงเทพกลับมามีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมเศรษฐกิจของชุมชนรอบท่าเรือ และการจะดำเนินการข้างต้นให้เกิดประสิทธิภาพนั้น รัฐควรมีนโยบายสนับสนุนที่สำคัญ คือ

1) การบูรณาการแบบองค์รวมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า และกรุงเทพมหานคร เพื่อกำหนดนโยบายต่าง ๆ ของแต่ละหน่วยงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน สอดคล้องกัน สามารถทำงานและรับผิดชอบร่วมกันได้ ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้เกิดอุปสรรคต่อการดำเนินงานตามนโยบายการพัฒนาที่กำหนดขึ้น และสามารถพัฒนาท่าเรือและเมืองร่วมกันไปได้อย่างยั่งยืน

2) การให้โอกาสคนในชุมชนในการลงทุนทำธุรกิจในพื้นที่ก่อน หรือมีนโยบายจ้างแรงงานจากคนในชุมชนเป็นอันดับแรก เพื่อให้คนในชุมชนและเมืองโดยรอบมีโอกาสและรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือ

3) ในกรณีของโครงการลงทุนขนาดใหญ่ในส่วนพื้นที่ว่าง ภาครัฐอาจริเริ่มให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ (Waterfront Development) โดยให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนประกอบธุรกิจที่รัฐเห็นว่าเหมาะสมกับพื้นที่ท่าเรือและพื้นที่เมืองรอบ ๆ ท่าเรือ พร้อมกับการกำหนดนโยบายสนับสนุนให้ภาคเอกชนสามารถเข้ามาลงทุนดำเนินธุรกิจ และอยู่ร่วมกับชุมชนดั้งเดิมได้อย่างยั่งยืน

5. การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจุบันมีสภาพการจราจรแออัด โดยเฉพาะในบริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือ (Sub Gate) และในบริเวณศูนย์เอกซเรย์ของศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะมีรถบรรทุกจอดรอเป็นระยะทางยาวมาก โดยมีสาเหตุสำคัญ คือ สัดส่วนการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลักทำให้ปริมาณรถบรรทุกที่วิ่งเข้าสู่ท่าเรือมีจำนวนมาก และความไม่พร้อมในการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางเพื่อเชื่อมไปยังท่าเรือ โดยเฉพาะห้วงจักรและแคร่รถไฟที่มีไม่เพียงพอต่อความต้องการของสินค้าที่ต้องการจะใช้บริการขนส่งสินค้าทางราง ประกอบกับการนำส่งข้อมูลเข้าระบบ National Single Window (NSW) ของผู้ประกอบการส่งออกไม่ถูกต้อง ส่งผลให้ตู้สินค้าติด Red Line ทันที และผู้ประกอบการจะต้องติดต่อบริษัท X-Ray เพื่อตรวจสอบและแก้ไขสถานะของตู้สินค้า ทำให้เสียเวลาในการขนส่งสินค้าเข้าไปยังท่าเรือ ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวจำเป็นที่รัฐต้องเร่งดำเนินการสำคัญต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1) การเร่งผลักดันให้มีการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเพื่อเชื่อมเข้าไปในท่าเรือ โดยกระทรวงคมนาคมต้องเร่งจัดซื้อห้วงจักรและแคร่รถไฟ เพื่อเพิ่มจำนวนเที่ยวรถขนส่งให้เพียงพอต่อปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่ง และมีต้นทุนที่เหมาะสมและสามารถแข่งขันได้กับการขนส่งทางถนน

2) การเร่งผลักดันการสร้างสถานีบรรจุตู้สินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) แห่งใหม่ในแต่ละภูมิภาค เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเชื่อมเข้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังให้มากขึ้น

3) การท่าเรือแหลมฉบังต้องเร่งรัดการดำเนินโครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) และต้องประสานกับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเพื่อเตรียมความพร้อมและวางแผนการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในบริเวณท่าเรือร่วมกัน เพื่อมิให้เกิดปัญหาการดำเนินงานและความแออัดภายในท่าเรือ

4) ควรเร่งรัดการใช้ระบบ Truck queuing system เต็มรูปแบบ ส่งผลทำให้ผู้นำเข้า-ผู้ส่งออกและภาคการขนส่งสามารถคาดการณ์เวลาที่ส่งหรือรับตู้ได้ชัดเจน เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถบริหารจัดการการผลิตและการขนส่งล่วงหน้าได้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร	ก
ส่วนที่ 1 สารสำคัญ	
- ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญ พิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย (นายภักดิ์ น่วมเจิม เป็นผู้เสนอ)	1-1
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	2-1
- สภาพการณ์ด้านการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย	2-1
- การพัฒนาการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย	2-3
- ปัญหา อุปสรรค และแนวทางในการพัฒนาการพาณิชย์ของประเทศไทย	2-11
- การวิเคราะห์ท่าเรือกรุงเทพ	2-21
- การวิเคราะห์ท่าเรือแหลมฉบัง	2-26
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาญัตติ	3-1
- แนวทางการประเมินคุณภาพ ความสามารถ ศักยภาพของท่าเรือ	3-1
- ศักยภาพท่าเรือสำคัญของประเทศไทย	3-4
- ตัวอย่างท่าเรือในภูมิภาคอาเซียน	3-28
- ตัวอย่างท่าเรือโยโกฮาม่า ประเทศญี่ปุ่น	3-35
- โครงการ Land Bridge	3-40

ส่วนที่ 1

สาระสำคัญ

ญัตติ เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย
(นายภักดิ์ทิล น่วมเจิม เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย

เหตุผล

ในปัจจุบันการส่งออกเป็นตัวชี้วัดสำคัญของการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของประเทศ แต่เนื่องจากระบบโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือกรุงเทพมีสภาพเสื่อมโทรมและไม่สอดคล้องกับผังเมืองของกรุงเทพมหานคร และการท่าเรือแห่งประเทศไทยไม่มีระบบการบริหารจัดการเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้สูญเสียโอกาสในการจัดเก็บรายได้ นอกจากนี้ การขนส่งสินค้ามายังท่าเรือกรุงเทพ ทำให้ปริมาณการขนส่งทางบกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีความหนาแน่น ด้วยเหตุนี้ ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งมีพื้นที่ขนถ่ายสินค้าเป็นจำนวนมากและการขนส่งสินค้าทางบกที่สะดวก จึงสามารถรองรับปริมาณขนส่งสินค้ามากกว่าท่าเรือกรุงเทพประมาณ 4 เท่า อย่างไรก็ตาม ท่าเรือแหลมฉบังไม่สามารถขนถ่ายสินค้าไปยังแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นเส้นทางน้ำสายหลักที่เชื่อมโยงไปยังแม่น้ำท่าจีน แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี เพื่อส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีนและประเทศกลุ่ม CLMV ได้ จึงจำเป็นต้องพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ เร่งปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคให้รองรับปริมาณการขนส่งที่หนาแน่นและเพิ่มขึ้น โดยคำนึงถึงต้นทุนการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง การบริหารจัดการด้านสาธารณสุขของคลังน้ำมันในเขตยานนาวาและโรงกลั่นน้ำมันบางจาก การป้องกันการกัดเซาะตลิ่ง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และความต้องการของประชาชนโดยรอบ รวมทั้งการพิจารณาว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินของรัฐมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับภารกิจหรือไม่

ประกอบกับรัฐบาลมีแนวคิดผลักดันแลนด์บริดจ์ เชื่อมทะเลอันดามันและอ่าวไทย ซึ่งจะทำให้ไทยกลายเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของโลก เพราะเรือสามารถขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือระนอง (ฝั่งอันดามัน) มายังท่าเรือชุมพร (ฝั่งอ่าวไทย) ในระยะเวลาเพียง 5 วัน น้อยกว่าการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาที่ใช้เวลาเดินทาง 9 วัน แต่โครงการนี้ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์เรื่องผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและใช้งบประมาณมากกว่า 1 ล้านล้านบาท ทั้งนี้ เพื่อเปิดโอกาสให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีช่องทางในการเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย ซึ่งกรณีดังกล่าวเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับประโยชน์สำคัญของแผ่นดิน หรือมีความจำเป็นรีบด่วนในอันที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน หรือความมั่นคงของประเทศไม่ว่าในทางเศรษฐกิจหรือในทางใด ๆ ก็ตาม หรือในอันที่จะขจัดเหตุใด ๆ ที่กระทบกระเทือนต่อเสรีภาพของประชาชนอย่างร้ายแรง

ส่วนที่ 2

บทวิเคราะห์

1. สภาพการณ์ด้านการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย¹

การวิเคราะห์สภาพการณ์ด้านการขนส่งทางน้ำจะช่วยบ่งชี้สถานะของการพัฒนา ปัญหา/อุปสรรค ในปัจจุบัน และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต อันเนื่องมาจากปัจจัยภายในและภายนอก โดยใช้การวิเคราะห์ แยกตามประเด็นที่สำคัญจำนวน 5 ด้าน ได้แก่ ด้านนโยบาย ด้านอุปสงค์ ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่ง ปัจจัยการดำเนินงาน ด้านผู้ประกอบการ และด้านผู้กำกับดูแล โดยปรากฏผลตามตารางดังนี้

ตารางที่ 1 แสดงการวิเคราะห์สภาพการณ์ด้านการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย

ด้านนโยบาย		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
<ul style="list-style-type: none"> - รัฐบาลให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) - ให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยทางน้ำ - เริ่มมีแนวคิดพัฒนาท่าเรือบก 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำใช้เวลานาน - กองเรือไทยไม่ได้รับสิทธิประโยชน์เท่าที่ควร - ขาดการบูรณาการระหว่างขนส่งรูปแบบต่าง ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> - การขับเคลื่อนแผนงานไปสู่ปฏิบัติ - การสร้างความเข้าใจกับผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเพื่อลดโอกาสที่โครงการถูกคัดค้าน - การบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพ
ด้านอุปสงค์		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
<ul style="list-style-type: none"> - ความต้องการในการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีต้นทุนสูง ขณะที่การขนส่งทางรถไฟยังไม่ตอบสนองต่อความต้องการ - การเปิด AEC กระตุ้นการขนส่งทางทะเล - ภาคเอกชนสนใจลงทุนทางน้ำมากขึ้น แต่ต้องการรับการสนับสนุนจากภาครัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> - ท่าเรือกรุงเทพฯมีพื้นที่คับแคบ แต่มีอุปสงค์มากเกินขีดความสามารถ 	<ul style="list-style-type: none"> - การส่งเสริมด้านการตลาดสำหรับท่าเรือที่มีอยู่แล้ว แต่ยังมีสินค้าน้อย เช่น ท่าเรือระนอง เป็นต้น - มาตรฐานการขนส่งทางน้ำที่สูงขึ้นจะช่วยกระตุ้นให้คนสนใจเดินทางทางน้ำมากขึ้น - สายเรือมีอิทธิพลต่อการกำหนดบทบาทท่าเรือน้ำลึก

¹ กรมเจ้าท่า. (2564). รายงานสรุปผลการศึกษาลำดับผู้บริหาร (Executive Summary) โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลอาเซียน. สืบค้น 24 มกราคม 2567 จาก <https://md.go.th/wp-content/uploads/2021/08/รายงานสรุปผลการศึกษาลำดับผู้บริหาร-ฉบับภาษาไทย.pdf?94>

ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการดำเนินงาน		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
<ul style="list-style-type: none"> - แผนงานมีความชัดเจน - ภูมิศาสตร์ของไทยมีทะเลสองฝั่ง เอื้อต่อการมีท่าเรือน้ำลึก 	<ul style="list-style-type: none"> - ประชาชนคัดค้านการสร้างท่าเรือใหม่ - ปัญหาการเชื่อมต่อระหว่าง Transportation Modes - การขุดลอกร่องน้ำยังไม่เพียงพอ 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน - การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งเพื่อส่งเสริมการขนส่งชายฝั่ง - การพัฒนาท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Port) - การเชื่อมต่อท่าเรือสำคัญทุกแห่งด้วยระบบราง จะช่วยยกระดับการขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นทัดเทียมกับประเทศชั้นนำ - การใช้งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด - การออกแบบที่เป็นมิตรต่อชุมชน
ด้านผู้ประกอบการ		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
<ul style="list-style-type: none"> - ผู้ประกอบการขนส่งขนาดกลางมีโอกาสเข้ามาสู่ตลาดขนส่งมากขึ้น เนื่องจากภาครัฐให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้ประกอบการขนส่งของไทยเสียเปรียบผู้ประกอบการต่างชาติรายใหญ่ ซึ่งมีธุรกิจโลจิสติกส์ในเครือครบวงจรกว่า - ปัญหาภาวะเบียดเบียนมีความซับซ้อนไม่ทันสมัย ไม่เป็นไปตามข้อตกลงสากล - ขาดแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำจากสถาบันการเงินเพราะมักจะมองว่าธุรกิจต่อเรือและซ่อมเรือลงทุนสูงแต่คืนทุนนาน - ู่เรือไทยขาดคำสั่งการต่อเรือใหม่ 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาท่าเรือโดยสารให้ทันสมัย

ด้านผู้กำกับดูแล		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
- การขนส่งทางน้ำมีส่วนขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ	- ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ เนื่องจากการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำมีความซับซ้อนและขึ้นอยู่กับหน่วยงานมากมาย - องค์กรสากลจับตามองการละเมิดน่านน้ำของไทย - กรมเจ้าท่ามีภาระหน้าที่หลายอย่างมาก เมื่อเทียบกับจำนวนบุคลากร	- สร้างกระบวนการ เพื่อควบคุมแผนยุทธศาสตร์ให้มีความศักดิ์สิทธิ์ ไม่เปลี่ยนแปลงโดยง่ายจากนโยบายทางการเมือง มุ่งเดินหน้าตามแผนงาน - การขุดลอกร่องน้ำทำได้อย่างทั่วถึง - เปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาดำเนินการในกิจการของรัฐมากขึ้น - การปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย - ประเทศเพื่อนบ้านพัฒนาท่าเรืออย่างรวดเร็ว
ด้านเทคโนโลยี		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
- รัฐบาลให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาใช้มากขึ้น เพื่อรองรับเศรษฐกิจดิจิทัล	- ระบบฐานข้อมูลขาดการบูรณาการทั้งระบบ ใช้ตัดสินใจเชิงนโยบายไม่ได้ - การปรับตัวไม่ทันกับเทคโนโลยี จึงอาจกลายเป็นจุดอ่อน	- Single Window ที่เชื่อมโยงข้อมูลทุกหน่วยงาน

ที่มา: แผนปฏิบัติการด้านการขนส่งทางน้ำ กรมเจ้าท่า พ.ศ. 2560-2565 (ฉบับทบทวนปีงบประมาณ 2563) (น.2-18 - 2-20), โดย กรมเจ้าท่า, 2563

2. การพัฒนาการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย

ปัจจุบันเส้นทางการขนส่งสินค้า ปริมาณสินค้า และโอกาสใหม่ ๆ ในการเพิ่มเส้นทางการขนส่งสินค้า จะส่งผลต่อความสัมพันธ์ของการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเคลื่อนย้ายของสินค้าในระดับโลก ภูมิภาค กลุ่มประเทศและประเทศ และแนวโน้มของตลาดการขนส่งสินค้าในมิติต่าง ๆ และประเภทสินค้าหรือจำนวนตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่จะมีการเคลื่อนย้ายจำนวนมากจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทางจะสามารถทำให้ทราบถึงอัตราการขยายตัวของตลาดในอนาคตและปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าในภูมิภาค และสามารถเป็นข้อมูลประกอบในการยกระดับศักยภาพของการขนส่งทางน้ำของประเทศไทยได้

2.1 ด้านการบริการทางเรือ

จากข้อมูลสภาพปัจจุบันของกองเรืออาเซียนปี พ.ศ. 2562 ประเทศสิงคโปร์ยังเป็นผู้นำทางด้านกองเรือพาณิชย์ในภูมิภาคอาเซียนในทุกด้าน เช่น

- ด้านขนาดของเรือที่จดทะเบียนแต่ละประเทศ กองเรือที่จดทะเบียนประเทศสิงคโปร์มีจำนวน 133.54 ล้านเดเดเวทตัน รองลงมา คือ ประเทศอินโดนีเซีย จำนวน 24.10 ล้านเดเดเวทตัน ประเทศมาเลเซีย จำนวน 10.34 ล้านเดเดเวทตัน ประเทศเวียดนาม จำนวน 8.58 ล้านเดเดเวทตัน และประเทศไทย จำนวน 6.0 ล้านเดเดเวทตัน

- ด้านอายุเฉลี่ยของกองเรือประเทศสิงคโปร์มีอายุเฉลี่ยเพียง 9 ปี ซึ่งเป็นอายุเฉลี่ยของกองเรือที่น้อยที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศต่าง ๆ เช่น ประเทศมาเลเซียมีอายุกองเรือเฉลี่ย 17 ปี ประเทศเวียดนามมีอายุกองเรือเฉลี่ย 15 ปี ประเทศอินโดนีเซีย 18 ปี และประเทศไทยมีอายุกองเรือเฉลี่ยมากถึง 28 ปี จะเห็นได้ว่าในประเด็นของกองเรือพาณิชย์นั้นทุกประเทศ ทั้งประเทศมาเลเซีย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศเวียดนามล้วนมีข้อได้เปรียบกว่าไทยในแง่อายุเฉลี่ยของเรือ

- ด้านขนาดระวางบรรทุกทุกเฉลี่ยต่อลำของประเทศไทยมีขนาดประมาณ 40,000 เดเดเวทตัน ส่วนประเทศไทยมีระวางบรรทุกเฉลี่ยต่อลำอยู่ที่ประมาณ 9,000 เดเดเวทตัน ประเทศมาเลเซียมีระวางบรรทุกเฉลี่ยประมาณ 7,000 เดเดเวทตัน ประเทศอินโดนีเซียและประเทศเวียดนามมีระวางบรรทุกเฉลี่ยต่อลำใกล้เคียงกันประมาณ 4,000 เดเดเวทตัน

เมื่อประเมินคุณภาพและขีดความสามารถในการให้บริการทางเรือของกองเรือในภูมิภาคอาเซียนโดยใช้ดัชนีชี้วัดที่เรียกว่า Liner Shipping Connectivity Index ซึ่งเป็นดัชนีที่แสดงให้เห็นถึงความง่ายในการเข้าถึงตลาดการค้าขายสินค้าในภูมิภาคของการค้าจากโลกภายนอก ประเทศสิงคโปร์มีค่าดัชนีความเกี่ยวข้องในการให้บริการทางเรือสูงที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียนถึง 133.92 ส่วนประเทศไทยมีค่าดัชนีอยู่ที่ 47.95 ยังเป็นรองทั้งประเทศมาเลเซียและประเทศเวียดนาม ซึ่งมีค่าดัชนีความเกี่ยวข้องในการให้บริการทางเรืออยู่ที่ 109.86 และ 68.82 ตามลำดับ ไม่เพียงเฉพาะด้านกองเรือและบริการทางเรือเท่านั้น ประเทศสิงคโปร์ยังเป็นประเทศที่เป็นผู้นำทางด้านเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียน และเป็นผู้นำทางด้านเศรษฐกิจของโลก World Economic Forum จัดอันดับประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจใน Global Competitiveness Report 2019 ระบุว่า ประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจสูงที่สุดในโลก คือ ประเทศสิงคโปร์ ปัจจัยสำคัญมาจากความมั่นคงทางเศรษฐกิจและระบบการเงินที่เข้มแข็งของประเทศสิงคโปร์ ประกอบกับโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ตั้งแต่คุณภาพของถนนในประเทศไปจนถึงประสิทธิภาพของท่าเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าและสนามบินที่มีประสิทธิภาพสูงเช่นกัน

2.2 ธุรกิจเรือสำราญ

การให้บริการเรือสำราญนั้นมีอยู่ 2 ประเภท คือ เรือสำราญระหว่างประเทศ (Cruise) และเรือสำราญภายในประเทศ โดยปัจจุบันผู้ประกอบการเรือสำราญของไทยมีแต่เรือสำราญภายในประเทศเท่านั้น และเป็นธุรกิจที่ดำเนินการโดยภาคเอกชนทั้งหมด เท่าที่ผ่านมารัฐกิจนี้เป็นธุรกิจที่มีกำไรและมีการขยายตัวค่อนข้างสูง ดังจะเห็นได้จากผลการสำรวจในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 (ข้อมูลปี 2561) ดังปรากฏในรายงานประจำปี

งบประมาณ พ.ศ. 2562 ของกรมเจ้าท่า พบว่าการให้บริการท่องเที่ยวบริเวณทะเลมีการขยายตัวของเส้นทางทั้งหมด 136 เส้นทาง และมีจำนวนเรือทั้งหมด 3,057 ลำ โดยมีผู้โดยสารมาใช้บริการจำนวน 32,954,140 คนต่อปี ซึ่งมีการขยายตัวมากกว่าธุรกิจการให้บริการการสัญจรในบริเวณแม่น้ำที่มีจำนวนเรือทั้งหมด 1,739 ลำ ผู้โดยสารที่ใช้บริการจำนวน 16,842,120 คนต่อปี มากกว่าเท่าตัวทั้งในแง่มูลค่าของจำนวนลำเรือและจำนวนผู้ให้บริการ ถึงแม้ว่าจะมีจำนวนเที่ยวเรือที่ให้บริการเท่ากัน ประมาณ 1.2 ล้านเที่ยวต่อปี โดยศักยภาพการเติบโตที่ดีของธุรกิจเรือสำราญภายในประเทศมีผลสืบเนื่องมาจากการขยายตัวอย่างมากของธุรกิจการท่องเที่ยวของประเทศไทยเป็นหลัก

อย่างไรก็ตาม จากสภาพการณ์ของประเทศไทยที่มีเงินทุนไม่มากเพียงพอจึงไม่สมควรที่จะเข้าไปประกอบการแข่งขันในธุรกิจเรือประเภทนี้ นอกจากนี้ ธุรกิจเรือประเภทนี้ยังมีการดำเนินการไม่เหมือนกับธุรกิจเรือขนส่งสินค้าที่มีการใช้ระบบกระจายและรวบรวมสินค้าแบบ Hub and Spoke จนทำให้สามารถแบ่งแยกธุรกิจเรือออกเป็นธุรกิจเรือขนส่งสินค้าข้ามทวีป และธุรกิจเรือภายในภูมิภาคซึ่งอยู่ในศักยภาพของประเทศไทยที่สามารถพัฒนาตนเองให้เป็นศูนย์กลางการให้บริการทางเรือได้ กล่าวคือ ธุรกิจเรือสำราญระหว่างประเทศ (Cruise) จะมีลักษณะของเส้นทางที่แล่นแวะทุกท่าด้วยเรือขนาดใหญ่เพียงลำเดียวเท่านั้น โดยมีการเชื่อมต่อโดยตรงกับการขนส่งทางอากาศ ดังนั้น ถ้าประเทศไทยตัดสินใจใช้นโยบายผลักดันธุรกิจการบริการทางเรือของชาติเข้าสู่ธุรกิจนี้ จะทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องไปแข่งขันแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดกับคู่แข่งที่มีขนาดธุรกิจใหญ่ทั้งทางด้านเครือข่ายและเงินทุน ซึ่งไม่น่าจะมีโอกาสที่จะประสบความสำเร็จและก่อให้เกิดผลดีต่อประเทศแต่ประการใด แต่ทางเลือกที่อาจดีกว่า คือ การสร้างรายได้จากธุรกิจเรือสำราญระหว่างประเทศ (Cruise) ด้วยการใช้อยุทธศาสตร์ในการสร้างความแข็งแกร่งด้านในประเทศของประเทศไทย เสริมกับศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวที่ต่างชาตียากจะมาเยือนเพื่อดึงดูดให้เรือสำราญระหว่างประเทศ (Cruise) ขนาดใหญ่เหล่านี้เข้ามาใช้บริการ โดยการพัฒนาท่าเรือที่เป็น Home Port และเครือข่ายเรือสำราญภายในประเทศให้ทันสมัย มีบริการที่ดีในการรับช่วงบริการนักท่องเที่ยวต่างชาติไปเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในประเทศไทยต่อจากหรือส่งไประหว่างท่าอากาศยานของไทยกับเรือสำราญระหว่างประเทศ (Cruise) ขนาดใหญ่ โดยยุทธศาสตร์นี้จะส่งผลให้ทั้งท่าเรือและท่าอากาศยานในประเทศไทยเป็นจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการเดินทางของนักท่องเที่ยวทั่วโลก ซึ่งจะเป็นการนำรายได้มหาศาลเข้าประเทศทั้งในภาคการขนส่งทางอากาศ ในภาคการขนส่งทางน้ำและในภาคการท่องเที่ยว

2.3 อุเรือ

อุปสงค์ของอุตสาหกรรมอุเรือขึ้นอยู่กับปริมาณการค้าและความต้องการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะสินค้าที่ผ่านท่าเรือ หากเศรษฐกิจเฟื่องฟูจะทำให้ปริมาณการค้ามาก ส่งผลให้มีความต้องการต่อเรือและซ่อมเรือมากตามไปด้วย แสดงให้เห็นถึงอุปสงค์การต่อเรือและซ่อมเรือเป็นอุปสงค์ต่อเนื่องจากความต้องการขนส่งสินค้า (Derived Demand) ในทางกลับกันภาวะชะลอตัวของเศรษฐกิจจะทำให้ความต้องการต่อเรือลดลง

เมื่อความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลแปรผันโดยตรงกับอัตราเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยสามารถอธิบายได้ว่าเศรษฐกิจของประเทศมีความสัมพันธ์กับการค้าระหว่างประเทศซึ่งอาศัยการขนส่งส่วนใหญ่ทางทะเล จึงเป็นอุปสงค์ที่แท้จริง (Real Demand) ของความต้องการเรือเพื่อการขนส่งสินค้า

แม้ว่าราคาของเหล็กเป็นอุปสรรคต่ออุตสาหกรรมต่อเรือและส่งผลต่อการสั่งจอง แต่ราคาเหล็กโลกนั้นค่อนข้างคงที่ ดังนั้น การต่อเรือจะเพิ่มขึ้นหรือลดลงจะเป็นไปตามความต้องการใช้เรือเป็นหลัก ในขณะที่ด้านอุปทาน คือ ต้นทุนการต่อเรือและซ่อมเรือจากอู่เรือในประเทศ หากส่งเสริมการลงทุนและสนับสนุนการรวมกลุ่มในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง และพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการอู่เรือให้ตรงกับความต้องการ และเกิดความไว้วางใจในคุณภาพเรือ จะส่งผลให้ผู้ประกอบการอู่เรือสามารถแข่งขันในตลาดได้

ทั้งนี้ อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นสถานประกอบการขนาดเล็ก อู่ต่อเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 100 ตันกรอส (GRT) ขึ้นไป (ตามมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521) มีจำนวน 30 อู่ ดังนั้น การก้าวเข้าสู่อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือนั้นควรวางตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ไว้ที่การซ่อมเรือคุณภาพสูง และการต่อเรือเพื่อการท่องเที่ยวและการขนส่งทางลำน้ำ รวมถึงการพัฒนาวิทยาการซ่อมเรือและต่อเรือเพื่อให้มีต้นทุนที่แข่งขันได้และเกิดการยอมรับคุณภาพเรือที่ต่อภายในประเทศ ควบคู่กับการดำเนินนโยบายของภาครัฐที่สนับสนุนให้เกิดการเข้าสู่ตลาดและเสริมความสามารถในการแข่งขัน โดยมาตรการทางภาษี เครื่องมือทางกฎหมาย และเครื่องมือทางการเงิน ตลอดจนนโยบายสนับสนุนการยกระดับทักษะแรงงาน และการกำหนดบทบาทหลักของอู่เรือ คือ การมีส่วนร่วมช่วยสนับสนุนพาณิชย์นาวีให้เป็นศูนย์กลางการให้บริการการขนส่งทางทะเลของภูมิภาคที่มีศักยภาพและความน่าเชื่อถือ (Reliability) การสร้างความน่าเชื่อถือด้วยเศรษฐกิจของความไว้วางใจ (Trust Economy) โดยบริการซ่อมเรือและต่อเรืออย่างมีคุณภาพและส่งมอบได้ตามเวลาที่กำหนดซึ่งจะสร้างความไว้วางใจในคุณภาพและบริการให้กับเจ้าของเรือ

2.4 ท่าเรือ

จากข้อมูลของกรมเจ้าท่า ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 ประเทศไทยมีท่าเรือทั่วประเทศรวมทั้งสิ้น 1,347 ท่า สามารถจำแนกตามประเภทการใช้งานได้ ดังนี้ ท่าเรือสินค้า จำนวน 427 ท่า ท่าเรือประมง จำนวน 652 ท่า ท่าเรือโดยสาร จำนวน 215 ท่า และท่าเรือเอนกประสงค์ จำนวน 53 ท่า โดยท่าเรือสินค้า จำนวน 427 ท่า จะสามารถแบ่งแยกย่อยได้อีกตามรูปแบบการขนส่งสินค้า ได้แก่ สินค้าทั่วไป จำนวน 217 ท่า สินค้าเทกอง จำนวน 115 ท่า สินค้าเทกองเหลว จำนวน 72 ท่า สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ จำนวน 21 ท่า และท่าเรือ RO-RO จำนวน 2 ท่า ทำให้แนวคิดในการพัฒนาท่าเรือเพื่อเป็นศูนย์กลางการบริการทางเรือ นั้น ควรพิจารณาถึงศักยภาพของท่าเรือที่มีอยู่รวมทั้งโครงการพัฒนาท่าเรือในอนาคต ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบัง (สำหรับสินค้าตู้คอนเทนเนอร์)

สำหรับข้อจำกัดที่สำคัญในการพัฒนาท่าเรือเพื่อเป็นศูนย์กลางการบริการท่าเรือ คือ ศักยภาพซึ่งมีอยู่อย่างจำกัด เนื่องจากหลายปัจจัย ได้แก่ เงินทุน ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ กระบวนการบริหารจัดการของภาครัฐ ระเบียบข้อบังคับ ซึ่งต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) ซึ่งมีกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือเพื่อเป็นศูนย์กลางของการบริการทางเรือในภูมิภาคนี้ โดยในปัจจุบันกรมศุลกากรกำลังดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอยู่ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการไหลของสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็วมมากขึ้น (Supply Chain Free flow) ดังนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องเข้าไปสนับสนุนช่วยเหลือจัดอุปสรรคต่าง ๆ เหล่านี้ เพื่อให้ท่าเรือสามารถให้บริการได้อย่างเต็มศักยภาพ กรมเจ้าท่าควรพิจารณาปรับเปลี่ยนบทบาทจากการเป็นหน่วยกำกับ (Regulator) มาเป็นผู้อำนวยความสะดวก

(Facilitator) ด้วยการประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในและนอกประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับเรือและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด

ท่าเรือมีบทบาทสำคัญในการรองรับและถ่ายเทสินค้า และผู้โดยสารที่เข้ามาและออกจากประเทศ ผลจากการศึกษา พบว่าการพัฒนาศักยภาพของท่าเรือด้านต่าง ๆ จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย โดยมีประเด็นสำคัญดังนี้

ก. ท่าเรือคอนเทนเนอร์

จากข้อมูลของ UNCTAD พบว่าประเทศไทยถูกจัดอยู่อันดับที่ 20 ของโลกในแง่ของการขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าโดยกว่าร้อยละ 80 ของปริมาณตู้สินค้าจะขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง และปัจจุบันท่าเรือหลักที่มีการขนสินค้าด้วยเรือค้าต่างประเทศจะตั้งอยู่ในบริเวณเมืองท่าชายทะเลซึ่งมีด่านศุลกากรทั้งหมด 22 ท่าเรือ ประกอบด้วย ท่าเรือฝั่งอ่าวไทย 17 ท่าเรือ และฝั่งอันดามันจำนวน 5 ท่าเรือ เมื่อพิจารณาจากรายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี พ.ศ. 2556-2564 พบว่าท่าเรือหลักฝั่งอันดามันมีปริมาณขนส่งสินค้าไม่มากเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณสินค้าทางน้ำขาเข้า-ขาออกของท่าเรือฝั่งอ่าวไทย ถึงแม้ว่าปริมาณสินค้าตู้ที่ผ่านท่าเรือฝั่งอันดามันจะมีจำนวนน้อยกว่าฝั่งอ่าวไทยมาก เนื่องจากทะเลฝั่งอันดามัน มีอุปทานของท่าเรือเพื่อรองรับเรือคอนเทนเนอร์น้อยกว่าท่าเรือฝั่งอ่าวไทยอยู่มาก แต่ก็ควรส่งเสริมท่าเรือคอนเทนเนอร์ในฝั่งอันดามันเพื่อรองรับปริมาณสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจากการค้าที่เกิดขึ้นกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC

ข. ท่าเรือสินค้าเทกองแห้ง

สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลทั่วโลกในปัจจุบัน พบว่าสินค้าเทกองมีปริมาณมากที่สุด สินค้าเทกองหลัก 5 ชนิด (แร่เหล็ก ถ่านหิน เมล็ดพืช บ็อกไซด์/อลูมินา หินฟอสเฟต) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2523 เป็นต้นมา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2560 สูงสุดถึง 3,196 ล้านตัน ทำให้สินค้าเทกองส่วนใหญ่ของไทยจะขนถ่ายบริเวณพื้นที่จอดเรือทอดสมอบริเวณเกาะสีชังมากที่สุด ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556-2560 พบว่าปริมาณสินค้าเทกองแห้งโดยรวมที่ผ่านเข้ามายังท่าเรือของประเทศไทยนั้นมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นทุกปี สอดคล้องกับสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลทั่วโลก พื้นที่ดังกล่าวสามารถรับสินค้าเทกองได้มากที่สุดถึง 45 ล้านตัน สินค้าเทกองแห้งเป็นสินค้าที่มีปริมาณมากแต่มีราคาถูก ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการมีขนาดเล็ก จึงไม่สามารถลงทุนในกิจการท่าเรือของตัวเองได้ โดยพบว่าประเทศไทยมีท่าเรือสาธารณะ (public port) ที่ให้บริการแก่สินค้ากลุ่มนี้น้อยมาก

ค. ท่าเรือสำราญ

การท่องเที่ยวเป็นรายได้หลักของประเทศไทย โดยถือเป็นสัดส่วนถึง 1 ใน 5 ของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศ ศักยภาพของไทยในตลาดเรือสำราญด้วยอัตราการเติบโตเฉลี่ยในช่วง พ.ศ. 2557-2562 โดยในเอเชียมีการเติบโตที่ร้อยละ 14 และในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 7 หากพิจารณาเฉพาะที่ไทยจะมีการเติบโตถึงร้อยละ 13 ดังนั้น ประเทศไทยมีนโยบายในการส่งเสริมการท่องเที่ยวครบวงจร ทั้งสถานที่ท่องเที่ยว โรงแรม/ที่พัก อาหารและภัตตาคาร ที่ผ่านมายังไม่มีนโยบายและกลยุทธ์ในการพัฒนาท่าเรือสำราญ เพื่อดึงดูดให้เรือสำราญเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ทั้งที่มีจุดขายด้านการท่องเที่ยว

เป็นอันดับต้น ๆ ของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล แต่ยังไม่มีการเรือสำราญที่ได้มาตรฐานในระดับโลก ท่าเรือที่รองรับเรือสำราญในปัจจุบัน ได้แก่ ภูเก็ต สมุย แหลมฉบัง และคลองเตย ล้วนเป็นท่าเรือสินค้าทั้งสิ้น

2.5 กิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและกิจการจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบถือเป็นวิธีการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่สามารถผสมผสานรูปแบบการขนส่งตลอดเส้นทางตั้งต้นไปสู่ปลายทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นระบบการขนส่งที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งเพียงรายเดียว โดยมีรูปแบบของการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบภายใต้การควบคุมดูแลของผู้ให้บริการเพียงรายเดียว การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเกี่ยวข้องกับการใช้พาหนะของการขนส่งที่ร่วมกันของรถบรรทุก รถไฟ เครื่องบิน หรือเรือ เพื่อเชื่อมต่อระหว่างกันตลอดเส้นทางของการขนส่ง โดยมีการขนส่งใน 4 ลักษณะ คือ ประตูสู่ประตู (Door to Door) ประตูสู่ท่าเรือ (Door to Port) ท่าเรือสู่ประตู (Port to Door) และสถานีสู่สถานี (Terminal to Terminal) ซึ่งสามารถช่วยให้เกิดความสะดวก คล่องตัว ง่ายต่อการติดตามสินค้า ลดกระบวนการด้านเอกสารการขนส่งและพิธีการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งส่งผลให้สามารถดำเนินการส่งมอบสินค้าให้เป็นไป ในเวลาที่กำหนด รวมถึงประหยัดค่าขนส่ง ตลอดจนช่วยเพิ่มรายได้ให้กับระบบเศรษฐกิจของประเทศ และสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงยุทธศาสตร์ เช่น การเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าในภูมิภาค และการขนส่งเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านและอื่น ๆ ทั้งในอาเซียนและนอกอาเซียน เป็นต้น

สำหรับแนวทางการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเพิ่มศักยภาพของเรือพาณิชย์ของประเทศไทย พบว่ามีความได้เปรียบในแง่ของทำเลที่ตั้งและเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเครือข่ายขนส่งระหว่างภูมิภาค รัฐควรมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาภูมิภาคเป็นการเฉพาะและพัฒนาพื้นที่ชายแดนที่เป็นพื้นที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านให้เกิดความร่วมมือของเขตเศรษฐกิจ เพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อีกทั้งรัฐจะต้องตระหนักถึงที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของไทย โดยออกนโยบายที่มีความเหมาะสมและสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการคมนาคมขนส่งของภูมิภาค ซึ่งการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้ประสบผลสำเร็จได้นั้น จะต้องอาศัยความร่วมมือจากภาคส่วนต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือภาคเอกชน เพื่อพัฒนาและเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังมีปัจจัยหลายอย่างที่เข้ามาเกี่ยวข้องในการสนับสนุนและเพิ่มขีดความสามารถของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยสามารถจัดทำเป็นยุทธศาสตร์ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางด้านบริการทางเรือไทยและการค้าระหว่างประเทศ โดยสามารถแบ่งเป็นมาตรการได้ 4 ด้าน ประกอบด้วย 1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน 2) ด้านกฎหมาย ข้อกำหนด กฎ และระเบียบต่าง ๆ 3) ด้านเทคโนโลยีและระบบอิเล็กทรอนิกส์ และ 4) ด้านสมรรถนะของผู้ประกอบการ (Capacity Building)

สำหรับประเทศไทยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยให้สามารถบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้ เนื่องจากเป็นการขนส่งสินค้าด้วยวิธีการผสมผสานการขนส่งหลายรูปแบบจากต้นทางไปสู่ปลายทาง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถส่งสินค้าได้ตรงตามเวลาที่กำหนด (Just in Time) โดยมีต้นทุนที่ต่ำลง (Reduce Transport Cost) ซึ่งส่งผลให้ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเพิ่มขึ้น (Competitiveness) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยน

รูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งรวมต่อหน่วยต่ำลง และมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยใช้ศักยภาพโครงข่ายการขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเฉพาะการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าจากท่าเรือหลักของประเทศเข้ากับโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยที่มีลักษณะเป็นแนวแกนหลักของการขนส่ง (Backbone) โดยมีการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกทุกทำหน้าที่สนับสนุน (Feeder) เพื่อกระจายสินค้าและการขนส่งเชื่อมโยงไปยังประเทศต่างประเทศทั้งในอาเซียนและนอกอาเซียน

ดังนั้น การส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงต้องให้ความสำคัญต่อการสนับสนุนเป้าหมายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศใน 3 ด้าน คือ 1) ปรับสมดุลให้กับสัดส่วนรูปแบบการขนส่งในประเทศ (Rebalancing Mode) โดยมีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งที่ประหยัด (ทางรถไฟและทางน้ำ) มากขึ้น 2) ลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ (Logistics Cost/GDP) และ 3) เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ (Competitiveness) โดยประกอบด้วยการดำเนินการ 2 ด้าน คือ ด้านอุปทาน (Supply Side) ได้แก่ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และการกำกับดูแลโดยการใช้กฎหมาย ภาวะเปียบ ซึ่งเป็นการดำเนินการของภาครัฐ และการดำเนินงานด้านอุปสงค์ (Demand Side) ได้แก่ ความต้องการขนส่งสินค้า และการให้บริการขนส่งสินค้า ซึ่งมักเป็นการดำเนินการของภาคเอกชน ทั้งนี้ การดำเนินการร่วมกันของภาครัฐและเอกชนในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบควรมีผู้ประสานงาน (Match Maker) เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างต่อเนื่องและราบรื่น และสามารถเพิ่มประสิทธิภาพโดยใช้เทคโนโลยีและข้อมูลข่าวสาร (Data and Information) เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของต้นทุนค่ายกขนตู้สินค้าสำหรับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง และการขนส่งสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cost)

การวางยุทธศาสตร์เพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้บรรลุเป้าหมายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ และมุ่งไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการคมนาคมขนส่งของภูมิภาค ตลอดจนการสนับสนุนกิจกรรมทางด้านบริการทางเรือไทยและการค้าระหว่างประเทศ จึงมีความจำเป็นต้องวางตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ คือ การลดต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยการใช้เทคโนโลยีและระบบอิเล็กทรอนิกส์ พร้อมยกระดับขีดความสามารถการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเพิ่มศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย และนำไปสู่มาตรฐานการให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในระดับสากล

2.6 รูปแบบการลงทุน

การลงทุนของภาครัฐ (Public Investment) มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจไทย โดยเฉพาะในส่วนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ซึ่งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของประเทศในระยะยาว เนื่องจากการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนั้นต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมากบวกกับรัฐบาลมีข้อจำกัดในการกู้ เพราะต้องคำนึงถึงเสถียรภาพฐานะการคลังของประเทศด้วย ซึ่งบริษัทเอกชนอาจเป็นผู้ให้บริการ บริหารระบบหรือก่อสร้างงานโยธาก็ได้ โดยทั้งสองฝ่ายจะมีการจัดสรรผลประโยชน์และความเสี่ยงร่วมกันภายใต้การจัดการ 2 รูปแบบ ได้แก่

1) Net Cost คือ เอกชนได้รับสิทธิในการจัดเก็บรายได้ และจัดสรรผลตอบแทนบางส่วนให้แก่ภาครัฐตามข้อตกลง ซึ่งฝ่ายบริษัทเอกชนจะต้องรับความเสี่ยงจากผลดำเนินงานทั้งหมด

2) Gross Cost คือ ภาครัฐจัดเก็บรายได้ทั้งหมด และชดเชยค่าตอบแทนให้บริษัทเอกชนตามค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงาน (Full Operating Cost) แบบคงที่ (Fixed Payments)

ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ได้บัญญัติให้ใช้บังคับพระราชบัญญัตินี้แก่การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โดยมีการบัญญัตินิยามที่สำคัญ ดังนี้

“กิจการของรัฐ” หมายความว่า กิจการที่มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(1) กิจการที่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือหลายหน่วยรวมกันมีอำนาจหน้าที่ต้องทำตามกฎหมาย

(2) กิจการที่จะต้องใช้ทรัพยากรธรรมชาติหรือทรัพย์สินของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือหลายหน่วยรวมกัน

“ร่วมลงทุน” หมายความว่า ร่วมลงทุนกับเอกชนไม่ว่าโดยวิธีใด หรือมอบให้เอกชนลงทุนแต่ฝ่ายเดียว โดยวิธีการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิไม่ว่าในลักษณะใด

“โครงการ” หมายความว่า การลงทุนในกิจการของรัฐ”

อย่างไรก็ตาม รูปแบบการลงทุน สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบ ได้แก่

- 1) การลงทุน และดำเนินการทั้งหมดโดยรัฐ
- 2) การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐ และเอกชน

การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน

การลงทุนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาประเทศให้สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน ไม่ว่าจะเป็ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา โครงข่ายด้านการสื่อสาร ระบบคมนาคมขนส่งทั้งทางราง ทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ เป็นต้น รวมถึงการเกิดของนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อเสริมสร้างความพร้อมในการลงทุนทั้งจากในและต่างประเทศ ในรายงานของสำนักวิจัยเศรษฐกิจและความร่วมมือในภูมิภาคของ ADB พบว่า ประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาค Asia Pacific นั้นจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานปีละกว่า 1.7 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือรวมกว่า 26 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ในระยะเวลา 15 ปี (ปี 2559-2573) โดยจะต้องเน้นพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน 4 ด้านด้วยกัน ได้แก่ พลังงาน คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม และการประปา

ปัจจุบันแนวทางการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานไม่จำเป็นที่ภาครัฐจะต้องเป็นผู้ลงทุนเพียงผู้เดียวอีกต่อไป การลงทุนร่วมกันระหว่างภาครัฐกับเอกชนจะเริ่มมีบทบาทมากขึ้น หรือที่เรียกกันว่า Public Private Partnership : PPP ซึ่งจะช่วยลดภาระงบประมาณและการก่อกวนนี้สาธารณะของรัฐบาล เนื่องจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานบางโครงการนั้นมีขนาดใหญ่ต้องใช้เม็ดเงินลงทุนจำนวนมาก ถ้าให้รัฐเป็นผู้ลงทุนและดำเนินการเองทั้งหมดอาจจะทำให้โครงการนั้นเกิดขึ้นได้ยากหรือเกิดความล่าช้า ดังนั้น การเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมลงทุนจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันและยกระดับคุณภาพของการให้บริการที่ประชาชนได้รับ โดย PPP อาจจะมีอยู่ในรูปแบบที่บริษัทเอกชนเป็นผู้ให้บริการ บริหารระบบ หรือก่อสร้างงานโยธาก็ได้ โดยภาครัฐและบริษัทเอกชนจะมีการจัดสรรผลประโยชน์และความเสี่ยงร่วมกัน ทั้งที่เป็นรูปแบบ Net Cost คือ เอกชนได้รับสิทธิในการจัดเก็บรายได้ และจัดสรรผลตอบแทนบางส่วนให้แก่

ภาครัฐตามข้อตกลง โดยเอกชนจะต้องรับความเสี่ยงจากผลดำเนินงานทั้งหมด หรือแบบ Gross Cost จะเป็นในรูปแบบภาครัฐจัดเก็บรายได้ทั้งหมด และชดเชยค่าตอบแทนให้บริษัทเอกชนตามค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงาน (Full Operating Cost) แบบคงที่ (Fixed Payments) ซึ่งรูปแบบการลงทุนแบบ PPP มีความเหมาะสมกับโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ เช่น ท่าเรือ หรืออู่เรือ เป็นต้น

3. ปัญหา อุปสรรค และแนวทางในการพัฒนาการพาณิชย์ของประเทศไทย

3.1 กิจการกองเรือพาณิชย์ไทย

ปัญหาและอุปสรรค

1) กองเรือพาณิชย์ไทยมีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับปริมาณสินค้าที่ประเทศไทยดำเนินการค้ากับต่างประเทศ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยต้องใช้เรือต่างชาติเป็นหลัก ซึ่งส่งผลกระทบต่อโดยตรงกับระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศที่ต้องสูญเสียเงินตราที่เป็นค่าจ้างเรือสินค้าต่างชาติ (ค่าระวางขนส่งทางเรือ) กว่าร้อยละ 90 เป็นเงินงบประมาณปีละ 1.22 ล้านล้านบาท

2) การให้บริการของเรือไทยยังไม่ครอบคลุมเส้นทางที่เป็นคู่ค้าหลักและเป็นการให้บริการแบบ Port to Port ทำให้มีบริการไม่หลากหลาย เส้นทางให้บริการมีน้อย ในเส้นทางไกล ๆ ยังขาดเครือข่ายการตลาด ความถี่ในการให้บริการของเรือไทยไม่สม่ำเสมอ ไม่เพียงพอ

3) ความสามารถในการแข่งขันระหว่างกองเรือพาณิชย์ไทยและเรือต่างชาติอยู่ในภาวะเสียเปรียบกองเรือพาณิชย์ต่างประเทศ เนื่องมาจากต้นทุนในการประกอบการที่สูงกว่าและไม่ทัดเทียมกัน ทำให้ต้นทุนในการประกอบการของกองเรือพาณิชย์ไทยสูงกว่าเมื่อเทียบกับกองเรือพาณิชย์ต่างชาติ ด้วยเหตุดังกล่าวนี้ทำให้กองเรือพาณิชย์ไทยจำนวนหนึ่งที่มีเจ้าของเป็นคนไทยนำเรือไปจดทะเบียน (ซีกธง) เป็นเรือพาณิชย์ต่างประเทศ

4) ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าของประเทศไทยไม่นิยมเลือกเงื่อนไขการค้าที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาและการขยายกองเรือพาณิชย์ไทยเท่าที่ควร โดยในการสั่งซื้อจากต่างประเทศผู้ประกอบการของไทยจะนิยมสั่งซื้อในราคา CFR หรือ CIF และการส่งสินค้าออกจากประเทศไทยผู้ประกอบการไทยจะขายสินค้าในราคา FOB

5) ในอดีตภาครัฐให้ความสำคัญกับการขนส่งทางบกและทางรางเป็นหลักไม่มีแผนการจัดการขนส่งทางน้ำให้สามารถบูรณาการกับการขนส่งในรูปแบบอื่นอย่างเป็นระบบ ทำให้การขนส่งทางน้ำขาดความเชื่อมโยงและต่อเนื่อง

6) มาตรการส่งเสริม สนับสนุน ด้านการเงิน ด้านการลงทุน ด้านภาษี ด้านบุคลากร และมาตรการด้านอื่น ๆ ยังไม่สอดคล้องกับบริบทที่มีการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน ทำให้ทิศทางที่จะนำมาใช้ในการพัฒนากองเรือพาณิชย์ยังไม่มีชัดเจนเท่าที่ควร กองเรือพาณิชย์จึงยากที่จะขยายตัวเจริญเติบโตได้

7) ผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ไทยหลายรายประสบปัญหาด้านการระดมทุนในประเทศ

แนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรค

ที่ผ่านมารัฐบาลได้เล็งเห็นและให้ความสำคัญกับการพาณิชย์ที่มีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศในระดับหนึ่ง จึงได้มีการใช้มาตรการส่งเสริมและช่วยเหลือผู้ประกอบการ ในด้านภาษี ด้านการตลาด และด้านอื่น ๆ

เพื่อขยายกองเรือพาณิชย์ไทย อย่างไรก็ตาม มาตรการเหล่านั้นเป็นเพียงมาตรการระยะสั้น ไม่ต่อเนื่อง ไม่เพียงพอ เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรการที่รัฐบาลต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศสิงคโปร์ และประเทศที่ให้ชั่งธงสะดวก (Flag Of Convention) เช่น ปานามา ไลบีเรีย หมู่เกาะมาแซลล์ เป็นต้น ดังนั้น รัฐบาลควรมีมาตรการแก้ไขปัญหา และอุปสรรคตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น เพื่อให้เกิดการพัฒนาของเรือพาณิชย์ไทยอย่างแท้จริงดังต่อไปนี้

1) การพัฒนาของเรือไทยในด้านต้นทุน โดยการใช้มาตรการส่งเสริมต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1.1) มาตรการในการส่งเสริมด้านการลงทุน เช่น จัดตั้งกองทุนถาวร จัดหาแหล่งเงินทุนหรือเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ เป็นต้น เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถกู้ยืมแบบปลอดดอกเบี้ยหรือมีดอกเบี้ยต่ำเพื่อใช้ในการพัฒนาของเรือให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้

1.2) มาตรการในการส่งเสริมการเดินทางเรือพาณิชย์ เช่น ลดค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการดำเนินกิจการพาณิชย์นาวี หรือการยกเลิกภาษีการนำเข้าเรือเก่า เป็นต้น

1.3) มาตรการสนับสนุนการลดค่าใช้จ่ายทางภาษี เช่น ภาษีหัก ณ ที่จ่าย (กรณีเช่าเรือเช่าตู้คอนเทนเนอร์) จากต่างประเทศ และภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น

2) การพัฒนาของเรือไทยด้านการตลาด โดยการใช้มาตรการส่งเสริมต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

2.1) มาตรการส่งเสริมระยะยาว เกี่ยวกับข้อกำหนดในการใช้เรือไทยเพื่อให้สามารถแข่งขันกับเรือต่างชาติได้ โดยเห็นว่าควรส่งเสริม และสนับสนุนความเข้มแข็งให้กับกองเรือพาณิชย์ไทย โดยรัฐควรดำเนินการดังต่อไปนี้

- ส่งเสริม สนับสนุน ให้ใช้เรือไทยในการส่งออกและนำเข้าสินค้ามาภายในประเทศ และผลักดันให้มีการเปลี่ยนเงื่อนไขในการทำสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ โดยในการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศเปลี่ยนจาก FOB เปลี่ยนเป็น CIF ส่วนในการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศจาก CIF เปลี่ยนเป็น FOB โดยเฉพาะสินค้าของทางราชการ เพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสการใช้เรือไทยในการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ รัฐบาลควรมีการพิจารณากำหนดมาตรการอื่น ๆ เพื่อที่จะสนับสนุนให้ผู้ประกอบการธุรกิจส่งออกและนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศของไทยเปลี่ยนเงื่อนไขในการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศ และเพื่อให้ผู้ส่งออกและนำเข้าสามารถบริหารจัดการค่าระวางในการขนส่งสินค้าทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันจะเป็นการเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาและการขยายกองเรือพาณิชย์ไทยด้วย ในส่วนของรัฐควรพิจารณาดำเนินการตามแนวความคิดนี้เพื่อเป็นตัวอย่างแก่ภาคเอกชน เช่น การส่งเสริมให้ใช้เรือไทยส่งออกสินค้าที่อยู่ภายใต้โครงการของรัฐบาล เช่น โครงการข้าว ยางพารา เป็นต้น หรือการส่งเสริมให้ใช้เรือไทยในการดำเนินการภายใต้ระบบสัมปทานของรัฐ เช่น การใช้เรือไทยในธุรกิจสำรวจและผลิตปิโตรเลียม (Offshore)

2.2) มาตรการในการส่งเสริมในการลดค่าใช้จ่าย การนำเข้า หรือต้นทุนเรือ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับเรือต่างชาติได้ (ในการแข่งขันในตลาดระยะสั้น เรือไทยมีความสามารถน้อยกว่าเรือต่างชาติ) เช่น เรือที่ใช้ในธุรกิจสำรวจและขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทย ในการแข่งขันระยะสั้น (สัญญาอายุน้อยกว่า 3 ปี) เจ้าของเรือไทยจะไม่สามารถลงทุนซื้อเรือได้ จึงจำเป็นต้องชาร์เตอร์ (Charter) เรือมาจากเจ้าของเรือต่างชาติ โดยการชาร์เตอร์เรือมาใช้งานในประเทศไทย ผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพในการแข่งขันน้อยกว่าเจ้าของ

เรือต่างชาติ เนื่องจากเจ้าของเรือไทยจะมีต้นทุนในการแข่งขันสูงกว่า เช่น With Holding tax เป็นต้น โดยจะขึ้นอยู่กับประเภทของเรือและประเทศของคู่สัญญา

2.3) มาตรการในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุง การนำเข้าและเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมส่งเสริมของเรือไทย เช่น ภาครัฐต้องส่งเสริมทั้งในส่วนของอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุง การนำเข้า และเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการรองรับการเติบโตของกองเรือ เช่น การส่งเสริมการนำเข้าอุปกรณ์ในการซ่อมเรือ ลดหย่อน งดอัตรา หรือยกเว้นภาษีทั้งในเรื่องของเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้บนเรือ หรือลดจนวนส่งเสริมทักษะและการเรียนรู้ของช่างซ่อมเรือ ส่งเสริมให้มีแหล่งของเทคโนโลยี เป็นต้น ตลอดจนการนำเข้าเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อให้สอดคล้องกับการสนับสนุนการเติบโตของเรือไทย และส่งเสริมให้อุตสาหกรรมของกองเรือไทยมีมาตรฐานใกล้เคียงหรือเป็นศูนย์กลางในการซ่อมบำรุงเรือ

2.4) มาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการค้าชายฝั่งให้มีความสามารถแข่งขันกับการขนส่งในรูปแบบอื่นได้ เช่น การขยายความสามารถในการขนส่งทางเรือ การขุดลอกร่องน้ำและท่าเทียบเรือ เป็นต้น

3) การพัฒนาของเรือไทยด้านภาพลักษณ์ (Brand Image) โดยการใช้มาตรการส่งเสริมต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

3.1) มาตรการในการจูงใจให้ผู้ประกอบการพัฒนา/ปรับปรุงเรือให้มีคุณภาพ เช่น

- ส่งเสริมการลดค่าใช้จ่ายในกิจการพาณิชย์ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำไปปรับปรุงมาตรฐานกองเรือให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้

- กำหนดนโยบายการลดอายุเรือที่นำมาให้บริการ

3.2) ด้านการบริหารจัดการเรือ ด้วยการส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในกิจการพาณิชย์

3.3) มาตรการในการส่งเสริมการปฏิบัติตามอนุสัญญา กฎหมายที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม การเดินเรือพาณิชย์ ด้วยการบัญญัติกฎหมาย หรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายภายในของประเทศ เพื่ออนุวัติการให้ เป็นไปตามอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยมีพันธกรณีและให้บังคับใช้อนุสัญญาต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ

3.2 กิจการทำเรือ

ปัญหาและอุปสรรค

1) ทำเรือตามชายฝั่งทะเลไทย ทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามันประกอบไปด้วยท่าเรือสินค้า ทั้งระหว่างประเทศและชายฝั่ง ท่าเรือประมง และท่าเรือโดยสาร ซึ่งมีทั้งท่าเรือที่เป็นของรัฐและท่าเรือเอกชน และหน่วยงานที่เป็นเจ้าของท่าเรือส่วนใหญ่ไม่มีความรู้เรื่องการบริหารจัดการท่าเรืออย่างเพียงพอ และท่าเรือที่สำคัญบางแห่งมีประสิทธิภาพในการบริหารงานไม่ดีนัก ขาดการสนับสนุนจากภาครัฐเท่าที่ควร ทำให้เรือขนส่งสินค้าต้องจอดลอยลำเพื่อรอเข้าเทียบท่าเรือ ส่งผลทำให้เกิดปัญหาความแออัดและความล่าช้าในการรอเข้าเทียบท่าของเรือเพื่อทำการขนถ่ายสินค้าอันนำมาสู่การขอขึ้นราคาภาระหน้าที่ในท่าเรือต่าง ๆ ภายในประเทศ เช่น ในท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ เป็นต้น

2) การบริหารจัดการและการจัดเก็บค่าตอบแทน ค่าเช่าท่าเรือของกรมธนารักษ์ กรมเจ้าท่า เป็นผู้ก่อสร้างและส่งมอบให้กรมธนารักษ์หาผู้ประกอบการ ซึ่งตามระเบียบในการจัดเก็บค่าตอบแทนกรณี เป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์ ท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จะเรียกเก็บในอัตราสูง (ร้อยละห้าสิบของรายได้ ก่อนหักค่าใช้จ่าย) เป็นอุปสรรคต่อการเข้าบริหารท่าเรือเหล่านี้ จึงทำให้มีท่าเรือที่สร้างขึ้นมาอยู่ในสภาพร้าง ไม่มีผู้เข้าบริหารท่าเรือ ท่าเรือบางแห่งไม่มีผู้เข้าบริหารหลังการสร้างเสร็จ เช่น ท่าเรือในแม่น้ำป่าสัก เป็นต้น รวมทั้งยังเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการในการพัฒนาธุรกิจท่าเรือ ซึ่งถูกเรียกเก็บค่าตอบแทนในอัตราสูง และในการปรับปรุงอุปกรณ์ การขนถ่ายสินค้าระบบบริหารจัดการเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ ผู้ประกอบการ ที่ได้รับอนุญาตจะต้องเป็นฝ่ายรับผิดชอบ ทำให้ผู้ประกอบการไม่มีแรงจูงใจในการพัฒนาท่าเรือให้ทันสมัย เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกของไทย ในด้านต้นทุนการดำเนินการ เนื่องจากต้องถูกเรียกเก็บค่าบริการในอัตราสูง จึงขาดศักยภาพในการลดต้นทุน ของโลจิสติกส์

แนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรค

1) การบริหารจัดการกิจการท่าเรือ เห็นว่าจากปริมาณและจำนวนท่าเรือที่มีอยู่ภายในประเทศ และศักยภาพของท่าเรือแต่ละแห่งนั้นมีเพียงพอและสามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าเพื่อทำการขนถ่ายสินค้า ได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ขาดหน่วยงานที่จะทำหน้าที่ในการบริหาร จัดการ ควบคุมท่าเรือทั้งหมด จึงควรมี องค์การกลางทำหน้าที่บริหาร จัดการ อำนาจความสะดวกในการนำเรือสินค้าเข้ามาในประเทศไทย ให้สามารถ เทียบท่าในท่าเรือต่าง ๆ ภายในประเทศได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งจะเป็นการลดต้นทุนที่จะเกิดขึ้น จากการที่เรือ ต้องจอดรอเทียบท่า โดยการบูรณาการการจัดการท่าเรือทั้งหมดภายในประเทศ ทั้งนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทย หรือสำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวีควรจะเป็นหน่วยงานที่มีความเหมาะสมในการทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อแก้ไขปัญหาที่เป็นอยู่ของประเทศ

2) กรมเจ้าท่า กรมธนารักษ์ ควรร่วมมือกันแก้ไขปัญหาท่าเรือที่สร้างแล้วแต่ไม่มีการใช้งาน หรือประสบปัญหาการใช้งาน ซึ่งการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าอาจดำเนินการได้ด้วยการปรับปรุงการกำหนดอัตรา การเรียกเก็บค่าตอบแทนที่เหมาะสม โดยในระยะเริ่มต้นการประกอบกิจการท่าเรือ และกำหนดค่าบริการ ที่สมเหตุสมผล โดยมุ่งเน้นประสิทธิภาพในการบริการเพื่อให้มีผู้ใช้บริการเพิ่มมากขึ้น และเมื่อมีกำไรก็นำมา ปรับปรุงพัฒนาท่าเรือให้ทันสมัยเพิ่มขึ้น ส่วนการแก้ไขปัญหาย่างยั่งยืนในอนาคตนั้น ควรให้สำนักงาน ส่งเสริมการพาณิชย์นาวีซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีความชำนาญในกิจการพาณิชย์นาวีเป็นผู้บริหารจัดการ และการจัดเก็บค่าตอบแทน ค่าเช่าท่าเรือแทนกรมธนารักษ์ ซึ่งไม่มีความชำนาญในกิจการนี้ โดยยังให้กรมเจ้าท่า เป็นผู้ก่อสร้างท่าเรือและส่งมอบให้สำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวีบริหารงานต่อไป

3.3 กิจการอู่เรือ

กิจการอู่เรือมีความสำคัญกับระบบเศรษฐกิจของประเทศ แต่ที่ผ่านมากิจการดังกล่าว กลับไม่ได้รับการส่งเสริมและพัฒนาเท่าที่ควรและพบปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ดังนี้

3.3.1 ด้านวัตถุดิบที่นำมาใช้ในการอุตสาหกรรม โดยอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือเป็น อุตสาหกรรมที่ใช้เหล็กเป็นวัตถุดิบหลักในการประกอบอุตสาหกรรม ซึ่งที่ผ่านมาผู้ประกอบการอู่ต่อเรือ

และซ่อมเรือประสบปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการจัดหาแผ่นเหล็กต่อเรือ ทั้งจากภายในประเทศ และการนำเข้าจากต่างประเทศ

ปัญหาและอุปสรรค

- กรณีแผ่นเหล็กสำหรับต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศประสบปัญหาขาดแคลน เนื่องจากความต้องการใช้แผ่นเหล็กในการประกอบกิจการอยู่เรือมีปริมาณที่น้อย และแผ่นเหล็กที่ต้องใช้ มีคุณสมบัติ ขนาด และความหนาที่หลากหลายไม่แน่นอน ผู้ประกอบการผลิตแผ่นเหล็กภายในประเทศ ไม่ทราบความต้องการใช้งานที่แท้จริง จึงไม่สามารถผลิตให้ได้ตามความต้องการ รวมถึงไม่สามารถผลิตสำรองไว้ในคลังสินค้าได้

- ในการสั่งซื้อแผ่นเหล็ก ผู้ประกอบการอยู่เรือจะต้องสั่งซื้อจากผู้ผลิตในปริมาณมาก และจะต้องวางเงินมัดจำการสั่งซื้อในอัตราร้อยละ 30-100 ซึ่งส่งผลกระทบต่ออยู่เรือขนาดเล็กในเรื่องสภาพคล่องทางการเงิน

- ระยะเวลาในการผลิตแผ่นเหล็กนาน ขึ้นอยู่กับสายการผลิตของผู้ประกอบการ ทำให้ไม่สามารถควบคุมระยะเวลาที่ใช้สำหรับต่อและซ่อมเรือ ทำให้อยู่เรือขนาดเล็กเสียโอกาสและไม่สามารถแข่งขันกับอยู่เรือที่มีขนาดใหญ่หรืออยู่เรือของต่างประเทศได้

- แผ่นเหล็กสำหรับต่อและซ่อมเรือที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ มีราคาสูง ซึ่งเป็นผลมาจากมาตรการตอบโต้การนำเข้าแผ่นเหล็กที่ร้อนและเหล็กรูปพรรณในรูปแบบต่าง ๆ มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (Anti-dumping : AD) และมาตรการตอบโต้การอุดหนุน (Countervailing Duty : CVD) ตามพระราชกำหนด พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และจะต้องเข้าสู่กระบวนการตรวจสอบมาตรฐานของแผ่นเหล็กจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการที่ยุ่งยากและใช้ระยะเวลายาวนาน นอกจากนี้ แผ่นเหล็กที่นำเขายังต้องมีเวลาในการขนส่งมายังประเทศไทยอีกด้วย

แนวทางในการแก้ไขปัญหาแผ่นเหล็กสำหรับต่อเรือ

กรณีที่ไม่สามารถจัดหาแผ่นเหล็กสำหรับต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศได้

แนวทางในการแก้ไขปัญหาแผ่นเหล็กที่มีอัตราการใช้สูงและไม่สามารถจัดหาภายในประเทศได้ จำเป็นต้องศึกษาความต้องการใช้แผ่นเหล็กของอยู่เรือในแต่ละปี และขอให้ผู้ผลิตในประเทศพิจารณาว่าจะสามารถผลิตแผ่นเหล็กตามความต้องการของอยู่เรือในราคาที่เท่าเทียมกับการสั่งซื้อจากต่างประเทศ (ประเทศสิงคโปร์) รวมทั้งให้มีแผ่นเหล็กสำรองโรงงาน เพื่อให้อยู่เรือสามารถสั่งซื้อได้ทันทีและไม่จำกัดจำนวนการสั่งซื้อขั้นต่ำ (Minimum Order) ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ผู้ผลิตแผ่นเหล็กในประเทศได้ทราบข้อมูลความต้องการแผ่นเหล็กของอยู่เรือในแต่ละปีแล้ว ผู้ประกอบการผลิตแผ่นเหล็กในประเทศสามารถพิจารณาและสามารถผลิตแผ่นเหล็กตามความต้องการ เพื่อสนับสนุนกิจการต่อและซ่อมเรือได้ รวมทั้งสามารถขายแผ่นเหล็กในราคาเท่ากับราคาที่สั่งซื้อจากต่างประเทศได้ด้วย โดยจะผลิตและสำรองแผ่นเหล็กสำหรับต่อเรือไว้ให้เพียงพอกับความต้องการของผู้ประกอบการอยู่เรือ จึงมีผลทำให้การขาดแคลนแผ่นเหล็กสำหรับต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศลดลง รวมถึงทำให้ราคาแผ่นเหล็กภายในประเทศ ณ ปัจจุบันมีการปรับลดลงซึ่งมีส่วนช่วยลดต้นทุนในการประกอบอุตสาหกรรมให้แก่ผู้ประกอบการอยู่เรือได้

3.3.2 ด้านศักยภาพและสถานที่ตั้งของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ปัจจุบันอยู่เรือไทยมีข้อจำกัดด้วยขนาดพื้นที่และปัญหาในด้านต่าง ๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของไทย ทำให้ขาดความเชื่อมั่นในการต่อและซ่อมเรือจากเจ้าของเรือ เนื่องจากในการต่อหรือซ่อมเรือในประเทศมักจะใช้ระยะเวลานานกว่าอยู่ในต่างประเทศ

ปัญหาและอุปสรรค

- ที่ตั้งอยู่เรือส่วนใหญ่ในปัจจุบันอยู่ในแม่น้ำที่มีโอกาสขยายพื้นที่ได้ยากและในอนาคตเมื่อชุมชนเจริญเติบโตมาล้อมรอบอยู่เรือ อยู่เรือจะเผชิญปัญหากับชุมชนในเรื่องสิ่งแวดล้อม มลพิษจากอยู่เรือ เช่นเดียวกับที่อยู่เรือหลวงของกองทัพเรือเผชิญจนต้องย้ายอยู่เรือออกไปนอกเขตชุมชนโดยกองทัพเรือยังมีพื้นที่ชายทะเลที่สามารถสร้างอยู่เรือใหม่รองรับการย้ายได้ แต่ถ้าเป็นอยู่เรือเอกชนที่จะต้องย้ายออกจากชุมชนในอนาคตแล้ว โอกาสที่เอกชนจะหาพื้นที่ใหม่ชายฝั่งทะเลรองรับการย้ายอยู่เรือได้แทบจะเป็นไปไม่ได้ เนื่องจากไม่สามารถหาที่ดินชายฝั่งทะเลที่เหมาะสมได้หรือหาได้แต่ราคาที่ดินชายฝั่งทะเลที่เหมาะสมในการทำเป็นอยู่เรือจะมีราคาสูง ส่งผลให้ไม่คุ้มค่าต่อการที่จะลงทุนในอุตสาหกรรมประเภทนี้ อุตสาหกรรมต่อเรือของประเทศก็อาจจะหมดสิ้นไปได้

- ต้นทุนการผลิตสูง วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้งานต้องนำเข้า มีอุปสรรคการจัดหาวัสดุอุปกรณ์ ไม่มีอุตสาหกรรมสนับสนุน (Supply Chain) จำเป็นต้องนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์จากต่างประเทศกว่าร้อยละ 70 ส่งผลให้ต้นทุนในการจัดหาอุปกรณ์สูง

- การผลิตตามแบบเฉพาะ (Customize) และไม่ต่อเนื่อง เนื่องจากการต่อเรือส่วนใหญ่รูปแบบการต่อเรือไม่ซ้ำกัน (tailor-made) เพราะเป็นการผลิตเรือตามลูกค้า customize การสั่งซื้อที่ละลำและคำสั่งซื้อไม่ต่อเนื่อง

- ระยะเวลาส่งมอบนาน การผลิตจำนวนน้อย ทำให้ไม่มีประสบการณ์ ทั้งด้านการออกแบบและผลิตเรือ เนื่องจากต้องอาศัยเทคนิคทั้งในด้านวิศวกรรมเรือ (Marine Engineering) และสถาปัตยกรรมเรือ (Naval Architecture) มาประกอบการบริหารจัดการโครงการ ทั้งในด้านการสั่งซื้ออุปกรณ์และวางแผนด้านการผลิต

- เทคโนโลยีการผลิตและการจัดการไม่ได้พัฒนาเป็นระบบ Supply Chain ขาดหัวหน้างานที่มีความรู้ความเข้าใจในด้านการบริหารจัดการ แม้ว่ารูปแบบการต่อเรือจะเป็นการผลิตชิ้นส่วน ผลิตตัวเรือเป็นส่วน ๆ แล้วนำมาต่อเข้าด้วยกันเป็นลำเรือ รวมทั้งยังไม่ได้นำเทคโนโลยีการผลิตในลักษณะโมดูลมาใช้มากนัก ทำให้ต้องใช้ระยะเวลานาน รวมทั้งขาดการทำระบบสารสนเทศมาเพื่อการบริหาร การผลิต ซึ่งอยู่เรือในต่างประเทศจะมีการใช้ประโยชน์จากบริษัทผู้รับเหมาช่วงเพื่อลดภาระในการผลิตชิ้นส่วน ผลิตตัวเรือเป็นส่วน ๆ ตลอดจนงานติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ของเรือ

- ต้นทุนการเงินสูง และขาดแคลนเงินทุน เนื่องจากดอกเบี้ยในประเทศสูงกว่าต่างประเทศ นอกจากนี้ สถาบันการเงินในประเทศยังขาดความเข้าใจในการให้สินเชื่อกับอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ โดยเห็นว่ามีความเสี่ยงสูง ในขณะที่สถาบันการเงินต่างประเทศจะให้สินเชื่อได้ง่ายกว่า

- การต่อเรือขนาดใหญ่ในประเทศไทย ยังมีบริษัทที่ดำเนินการอยู่น้อยราย และงานต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศยังคงมีไม่เพียงพอ งานต่อเรือส่วนใหญ่ยังเป็นเรือของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ

ทั้งที่อุเรื่อสามารถพัฒนาไปถึงขั้นต่อและซ่อมเรือสินค้าแบบต่าง ๆ ให้กับต่างประเทศ เช่น เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ เรือบริการขนส่งให้กับแท่นขุดเจาะน้ำมันในทะเล เป็นต้น ทำให้เรือต้องหันไปรับงานทำโครงสร้างเหล็กหรืองานด้านวิศวกรรมอื่นที่ต้องใช้ทักษะฝีมือระดับสูงควบคู่ไปด้วย

แนวทางแก้ไขปัญหา

1) สถานที่ตั้งของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

ปัจจุบันอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือเป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานที่สำคัญอย่างยิ่งต่อกิจการพาณิชย์นาวี และเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยรวม รวมทั้งยังเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นอีกมากมาย เช่น อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า อุตสาหกรรมเครื่องมือสื่อสาร และอุปกรณ์เดินเรือ อุตสาหกรรมสี และเคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล เครื่องยนต์เรือ อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมไม้และเฟอร์นิเจอร์ เป็นต้น แต่การดำเนินการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรื่อนั้นจำเป็นต้องมีปัจจัยสำคัญ เช่น

- การกำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เพื่อรองรับการต่อเรือขนาดใหญ่ถึง 20,000 ตันกรอส รวมทั้งอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานในการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

- การวิเคราะห์ความเหมาะสมในการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมทั้งทางด้านศักยภาพ เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

- แนวทางและมาตรการต่าง ๆ ที่รัฐต้องให้การสนับสนุนเพื่อจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอยู่เรือ เป็นต้น

ดังนั้น เพื่อให้มีผลเป็นรูปธรรม จำเป็นที่รัฐบาลจะต้องผลักดันและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปศึกษารายละเอียดการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทย รวมทั้งสนับสนุนงบประมาณในการพัฒนาโครงการต่อไป

2) แนวทางพัฒนาและการสร้างขีดความสามารถของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

นอกจากการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับนิคมอุตสาหกรรม รัฐบาลควรให้มีการพัฒนาในด้านอื่น ๆ เช่น ด้านศักยภาพผู้ประกอบการ ด้านอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องภายในประเทศ ด้านเทคโนโลยี เป็นต้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1) การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ

- สร้างการรวมกลุ่มแบบคลัสเตอร์ (Cluster)
- ส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศ
- เพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพ (Productivity)

2.2) การพัฒนาอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องภายในประเทศ โดยการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องที่ใช้ในเรือ เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ เป็นต้น ให้มีการผลิตภายในประเทศเพื่อช่วยลดต้นทุนด้านวัตถุดิบ

2.3) การพัฒนาด้านบุคลากร โดยการยกระดับบุคลากรให้มีศักยภาพโดยพัฒนาบุคลากรด้านต่าง ๆ เช่น ด้านการออกแบบและผลิตเรือ ด้านการบริหารจัดการ (ระดับหัวหน้างาน) ช่างเทคนิคระดับกลางและสูง เป็นต้น ซึ่งรัฐจะต้องให้ทุนการศึกษาแบบให้เปล่าเพื่อพัฒนาบุคลากรเหล่านี้

2.4) การพัฒนาด้านเทคโนโลยี

- นำเทคโนโลยีจากประเทศผู้นำด้านเรือมาใช้
- ส่งเสริมเทคโนโลยีการผลิต และปรับเปลี่ยนเครื่องจักรใหม่
- พัฒนามาตรฐานชิ้นส่วนพัสตุ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการซ่อมเรือและต่อเรือ เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมต้นน้ำในประเทศ (Local Content)
- ส่งเสริมการพัฒนากระบวนการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- พัฒนาให้เป็นเรือต้นแบบที่ใช้ในการขนส่งทางน้ำของประเทศ
- ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา
- สนับสนุนโครงการจัดตั้งสถาบันตรวจเรือที่เป็นมาตรฐานสากลในประเทศ

3) กำหนดมาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

อุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือของไทยยังเป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ปริมาณการต่อเรือต่อปียังมีจำนวนน้อยและการต่อเรือมีความหลากหลายแตกต่างกันทั้งขนาดและประเภทเรือ ทำให้ไม่เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิต (Economy of scale) ดังนั้น เพื่อให้ส่งเสริมมีประสิทธิภาพรัฐจำเป็นต้องมีมาตรการส่งเสริมในด้านต่าง ๆ ดังนี้

3.1) มาตรการส่งเสริมทางการตลาด

- การจ้างต่อเรือในประเทศของรัฐ (Government Procurement)
- สร้างโอกาสให้อุตสาหกรรมต่อเรือขยายตัวได้ตามการขุดเจาะสำรวจในอ่าวไทย
- เรือใหม่มีโอกาสได้เทคโนโลยีทันสมัยพัฒนาศักยภาพกองเรือไทยให้มีความทันสมัยและมีความปลอดภัย

3.2) มาตรการทางการเงิน

- สนับสนุนในเรื่องสินเชื่ออัตราดอกเบี้ยต่ำ เพื่อจูงใจผู้ประกอบการเดินเรือให้ต่อเรือในประเทศ และให้สินเชื่อกับเรือในกรณีการต่อเรือเพื่อการส่งออก
- ลดค่าธรรมเนียมการออกหนังสือค้ำประกันธนาคาร

3.4) กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวี

ปัญหาและอุปสรรค

1) การขนส่งชายฝั่ง ปัญหาที่การขนส่งชายฝั่งประสบ คือ กองเรือชายฝั่งที่มีขนาดเล็กและส่วนใหญ่เป็นเรือที่มีอายุการใช้งานมานาน ไม่มีการใช้บริการเดินเรือชายฝั่งประจำเส้นทาง สินค้าที่ทำการขนส่งชายฝั่งมีสัดส่วนที่น้อยมาก สำหรับอัตราค่าบริการการขนส่งสินค้าของเรือแบบจากที่ถึงที่ (Door to Door) ยังสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น เนื่องจากมีการยกขนหลายทอด นอกจากนี้ ยังมีปัญหาการเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่ากับท่าเรือ โดยท่าเรือชายฝั่งในภาคใต้แทบทั้งหมดไม่มีการเชื่อมโยงกับทางรถไฟ การเชื่อมโยงทางถนนยังมีข้อจำกัด

ขาดการวางแผนการขนส่งเชื่อมโยงการขนส่งทางเรือกับทางถนน (Sea-land) และการขนส่งทางเรือกับทางรถไฟ (Sea-Train) ซึ่งอาจจะกล่าวได้ว่าการขนส่งชายฝั่งขาดการบูรณาการให้สามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นในลักษณะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างมีประสิทธิภาพและคล่องตัว

สำหรับปัญหาการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ต่างประเทศในการขนส่งสินค้าภายในประเทศที่ปัจจุบันขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ไม่ว่าจะเป็นทางทะเลหรือทางถนน จะใช้ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า เพื่อขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง สำหรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศนั้นกฎหมายว่าด้วยศุลกากรได้กำหนดไว้ว่าจะต้องใช้ตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศเท่านั้นในการขนส่ง แต่ปัจจุบันมีการลักลอบนำตู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมาใช้ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศซึ่งถือว่าการกระทำที่ผิดกฎหมายศุลกากร กรณีดังกล่าวหากพิจารณาในแง่มุมมองของการแข่งขันทางธุรกิจการรับสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์แล้วจะทำให้เห็นว่าการอาศัยโอกาสที่ไม่ชอบธรรมเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ซึ่งถือว่าไม่เป็นธรรมสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศที่ปฏิบัติตามกฎหมาย

2) กิจการให้บริการหลังท่า กิจการให้บริการหลังท่ามีท่าเรือที่ตั้งกระจุกตัวอยู่ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและแหล่งนำเข้า-ส่งออกที่สำคัญของประเทศ การวางแผนการขนส่งที่เชื่อมโยงกับท่าเรือมุ่งเน้นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก จึงก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรที่แออัด และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วย

3) ธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ กิจการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศถือเป็นธุรกิจที่มีบทบาทสำคัญต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในด้านการลดต้นทุนการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการส่งออก-นำเข้าของประเทศไทยโดยเฉพาะผู้ประกอบการ SMEs เป็นอย่างมาก ในสภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจที่การแข่งขันจะสูงขึ้นเรื่อย ๆ และการประกอบกิจการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีทั้งผู้ประกอบการที่เป็นคนไทยและผู้ประกอบการต่างชาติ ปัจจุบันมีจำนวนประมาณ 2,100 รายขึ้นไป และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต แต่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่จะใช้บังคับเพื่อควบคุม ดูแล และกำกับการประกอบกิจการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลเป็นการเฉพาะ อาจจะทำให้ผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยทั่วไปอาศัยช่องว่างดังกล่าวในการหาประโยชน์ที่สมควรได้จากการเรียกเก็บส่วนต่างค่าระวางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกับผู้ประกอบการส่งออก-นำเข้าสินค้า

ปัจจุบันได้มีการร้องเรียนจากผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการประกอบกิจการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการในฐานะตัวแทนของผู้ใช้บริการ หรือเป็นผู้ขนส่งตามสัญญา (Contractual carrier) หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport: MT) จะต้องอยู่ในบังคับต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 ทำให้เกิดความเสียเปรียบกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เป็นสายเรือ (Actual carrier) และผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่อยู่ต่างประเทศ

เมื่อพิจารณาจากแนวโน้มของการเพิ่มจำนวนของผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในประเทศไทยที่มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจะเห็นได้ว่าการที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 สำหรับการบริหารจัดการขนส่งสินค้าออกไปยังต่างประเทศหรือบริหารจัดการนำสินค้าเข้ามาภายในประเทศนั้น

ผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสามารถแข่งขันในทางธุรกิจกับผู้ประกอบการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของต่างประเทศได้โดยไม่สูญเสียความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจแต่อย่างใด แต่ถ้าเป็นกรณีผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ต้องให้บริการในลักษณะการถ่ายลำขนส่งสินค้าข้ามแดนไทยไปยังประเทศที่สาม (Transshipments) ซึ่งการให้บริการในลักษณะดังกล่าวที่อยู่ในบังคับต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 นั้นเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่างประเทศที่ให้บริการในลักษณะเช่นเดียวกันกลับไปต้องมีภาระในการเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม จึงทำให้ผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศไทยสูญเสียโอกาส และเสียเปรียบในการแข่งขันการประกอบธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกับผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่างประเทศ จึงควรมีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการประกอบการเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

แนวทางแก้ไขปัญหา

รัฐควรส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำกัดเฉพาะผู้ประกอบการที่จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator : MTO) ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเท่านั้น โดยให้มีสิทธิได้รับการส่งเสริมและสนับสนุน ดังต่อไปนี้

1) ให้สิทธิหรือประโยชน์ทางภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 0 เฉพาะในส่วนการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในรูปแบบการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศมาในประเทศไทย โดยมีการขนถ่ายสินค้าในประเทศไทยในเขตปลอดภาษี หรือถ่ายลำไปยังพาหนะลำเลียงอื่น เพื่อส่งต่อไปยังประเทศที่สาม (Transshipments) ซึ่งเป็นการให้บริการที่ผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเสียเปรียบในการแข่งขันทางการค้ากับผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในต่างประเทศ

2) รัฐบาลควรให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีกรณีภาษีเงินได้นิติบุคคลกับผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

3) รัฐบาลควรจัดหาแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำให้แก่ผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อใช้สำหรับการซื้อยานพาหนะ เช่น เรือ และรถบรรทุก เป็นของตนเอง เป็นต้น

4) รัฐบาลควรส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีในการให้บริการไม่ว่าจะเป็นระบบตรวจสอบสถานภาพการให้บริการ ระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านทางธนาคาร ให้มีความครอบคลุมธุรกรรมทางการเงินทุกประเภทของการนำเข้าและส่งออกให้มีความเชื่อมโยงทางธุรกิจ

5) รัฐบาลควรเร่งผลักดันให้มีการตรากฎหมายเฉพาะสำหรับการประกอบกิจการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อควบคุม ดูแล ตรวจสอบและกำกับการดำเนินการดำเนินธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ เพื่อเป็นการป้องกันมิให้ผู้ประกอบการอาศัยช่องว่างดังกล่าวในการแสวงหา

ประโยชน์ในทางที่มีขอบ และเพื่อให้การประกอบกิจการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

4. การวิเคราะห์ท่าเรือกรุงเทพ

4.1 การวิเคราะห์พัฒนาการของท่าเรือกรุงเทพ

4.1.1 ระยะเวลาที่ 1 ท่าเรือเพื่อการขนส่ง

ท่าเรือกรุงเทพ ได้ถูกก่อสร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2479 ณ ตำบลคลองเตย กรุงเทพมหานคร เพื่อตอบสนองนโยบายของภาครัฐที่ต้องการมีท่าเรือของรัฐที่ทันสมัย เพื่อสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ โดยการส่งเสริมกิจการด้านพาณิชย์นาวีให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถเข้ามาขนถ่ายสินค้าได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ซึ่งท่าเรือกรุงเทพในขณะนั้นเป็นเพียงเขื่อนเทียบเรือยาว 1,500 เมตร มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง

บทบาทของท่าเรือกรุงเทพในขณะนั้นจึงเป็นเพียงท่าเรือของรัฐ ที่ควบคุมดูแลโดยสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะกรรมการจัดวางนโยบายและควบคุมกิจการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ต่อมา พ.ศ. 2494 การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อกำกับดูแลกิจการด้านการขนส่งทางน้ำ ท่าเรือกรุงเทพจึงอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย สินค้าที่ขนส่งถ่ายผ่านท่าเรือกรุงเทพในตอนนั้นเป็นเพียงการขนส่งสินค้าทั่วไปและสินค้าเทกอง

4.1.2 ระยะเวลาที่ 2 นิคมอุตสาหกรรมท่าเรือ

ช่วง พ.ศ. 2518-2520 การขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ได้เริ่มเข้ามาในประเทศไทย ท่าเรือกรุงเทพจึงทำการขยายท่าเทียบเรือเขื่อนทางด้านตะวันออกเพื่อให้เป็นท่าเรือเนกประสงค์ในการรองรับการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ แต่เมื่อการขนถ่ายสินค้าเพิ่มจำนวนมากขึ้น เครื่องมือ และพื้นที่ในการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์เริ่มไม่เพียงพอ เกิดภาวะแออัดอย่างมากขึ้นในท่าเรือ จึงพัฒนาท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกจากท่าเทียบเรือเนกประสงค์ให้เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า และมีการจัดหาอุปกรณ์ในการขนย้ายตู้สินค้า และปรับปรุงพื้นที่หลังท่าให้รองรับการจัดวางตู้สินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถรองรับตู้สินค้าได้ถึง 1.3 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

ในระยะนี้มีโรงงานอุตสาหกรรมเกิดขึ้นมากมายรอบ ๆ พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ รวมไปถึงพื้นที่ริมฝั่งตรงข้ามท่าเรือ และบริเวณใกล้เคียงก็เกิดท่าเรือเอกชนขนาดเล็ก และคลังสินค้าเอกชนขึ้นเป็นจำนวนมากเพื่อรองรับกับปริมาณสินค้าที่มีเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องตามภาวะการเติบโตของการนำเข้าและส่งออก

4.1.3 ระยะเวลาที่ 3 การเปลี่ยนแปลงบทบาทของท่าเรือ

ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำทำให้มีพื้นที่ในการขนถ่ายสินค้าและพื้นที่ในการจัดเก็บสินค้าที่จำกัด ประกอบกับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้ในช่วง พ.ศ. 2530 รัฐบาลมีนโยบายในการสร้างท่าเรือแห่งใหม่ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ในภาคตะวันออกเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเพื่อลดความแออัด ข้อจำกัดด้านพื้นที่ และปัญหาการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นของท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนี้ ผู้บริหารดูแลจัดการท่าเรือกรุงเทพอย่างการท่าเรือแห่งประเทศไทยยังนำระบบการบริหารจัดการ

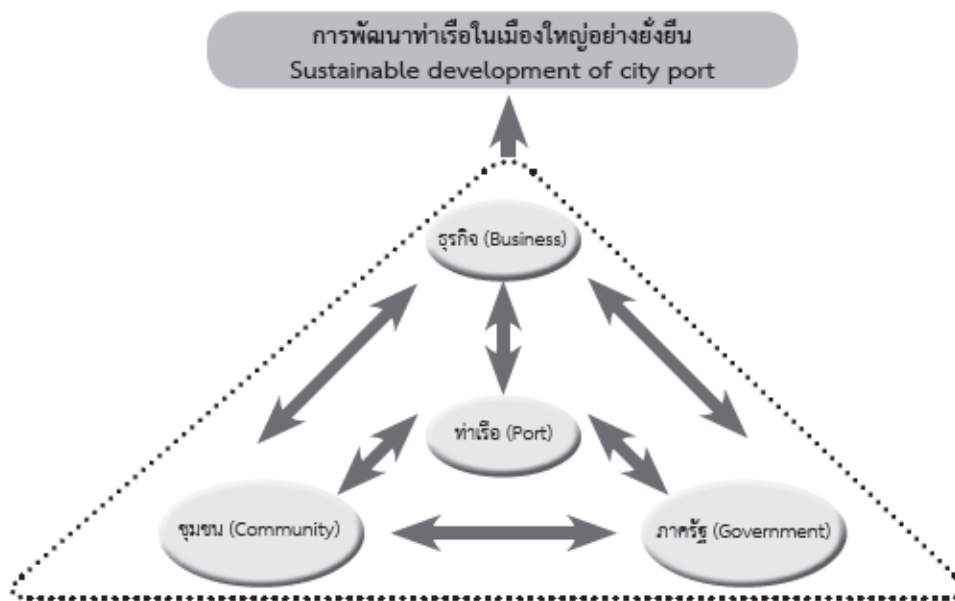
และเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้ และปรับเปลี่ยนระบบการบริหารเป็นรูปแบบของธุรกิจเอกชนเพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงาน

อย่างไรก็ดี จากนโยบายดังกล่าวทำให้บทบาทของท่าเรือกรุงเทพเปลี่ยนแปลงไปอย่างเห็นได้ชัด คือ ปริมาณการนำเข้า-ส่งออกที่ลดลง เนื่องจากผู้นำเข้าส่งออกหันไปใช้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น เพราะเรือสินค้าเริ่มมีขนาดใหญ่เกินความสามารถของท่าเรือกรุงเทพ อีกทั้งนโยบายการสนับสนุนอื่น ๆ จากรัฐ นิคมอุตสาหกรรม และผลประโยชน์ทางภาษียิ่งทำให้บทบาทของท่าเรือกรุงเทพเหลือเพียงการขนส่งสินค้าด้วยเรือขนาดเล็ก

จากการวิเคราะห์การพัฒนาการของท่าเรือกรุงเทพทั้ง 3 ระยะ ดังที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าการพัฒนาของท่าเรือนั้นมุ่งเน้นที่การบริหารจัดการท่าเรือเป็นหลัก และเปลี่ยนแปลงรูปแบบของอุปกรณ์ขนถ่ายและพื้นที่หลังท่าให้เหมาะสมกับปริมาณสินค้าและกิจกรรมในท่าเรือกรุงเทพที่ลดลง เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์และรายได้ที่ดีที่สุดต่อท่าเรือกรุงเทพ หรือแม้กระทั่งมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการนำพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้สอยของท่าเรือกรุงเทพ มาปรับใช้เพื่อการค้าและพาณิชย์ แต่การพัฒนาได้หยุดอยู่เพียงแค่การศึกษาถึงความเป็นไปได้ของภาครัฐเท่านั้น

4.2 การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำท่าเรือกรุงเทพ

เมื่อพิจารณาพัฒนาการของท่าเรือโยโกฮามา สามารถแสดงความสัมพันธ์ในการพัฒนาท่าเรือในเมืองใหญ่ได้ดังนี้



ภาพที่ 1 การพัฒนาท่าเรือในเมืองใหญ่อย่างยั่งยืน

ที่มา: “การศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือโยโกฮามา” โดย กฤษณา วิสมิตะนันท์ และคณะ, 2560, จุฬาลงกรณ์ธุรกิจปริทัศน์, ปีที่ 39 ฉ.152 เมษายน-มิถุนายน 60, น. 157-178, สืบค้นจาก https://cbsreview.cbs.chula.ac.th/Article/Download_Article.aspx?c=1&file=UpSnhK3ttl8%3D

จากภาพที่ 1 การพัฒนาท่าเรือในเมืองใหญ่อย่างท่าเรือโยโกฮาม่าให้สามารถอยู่รอดได้อย่างยั่งยืนนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาชุมชนเมืองที่เติบโตอยู่รอบ ๆ ท่าเรือ ร่วมไปกับการปรับเปลี่ยนบทบาทของท่าเรือให้เหมาะสมกับชุมชน และประสานความร่วมมือกันอย่างบูรณาการระหว่างผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือ (Port) รัฐบาลท้องถิ่นของเมือง (Local Government) ธุรกิจการค้า (Business) และประชาชนที่อาศัยในชุมชนท้องถิ่น (Community) โดยต้องประสานผลประโยชน์ของทุกฝ่ายเข้าด้วยกัน และแบ่งหน้าที่สนับสนุนกันและกันอย่างเป็นระบบ โดยบทบาทหน้าที่ของแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสรุปได้ดังนี้

1) รัฐบาลท้องถิ่น ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางที่ช่วยประสานความสัมพันธ์และวางแผนการพัฒนาเมืองที่เชื่อมโยงท่าเรือ ธุรกิจ และชุมชนเข้าไปด้วยกันอย่างมีทิศทางและเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่าย รวมถึงสนับสนุนการสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานที่เชื่อมโยงจุดต่าง ๆ ในพื้นที่

2) ท่าเรือ จัดสรรพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนที่ประกอบด้วย

2.1) หน้าที่ของท่าเรือที่สนับสนุนการขนส่ง สินค้าที่จำเป็นต่อพื้นที่ ลดหน้าที่งานบางอย่างที่ไม่เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาในภาพรวม และเพิ่มหน้าที่การทำงานที่สนับสนุนการเติบโต เช่น การขนส่งนักท่องเที่ยวในกรณีของท่าเรือโยโกฮาม่า เป็นต้น

2.2) ปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณท่าเรือให้เกิดเป็นแหล่งท่องเที่ยวหรือย่านการค้าใหม่ ๆ เช่น การสร้างสวนสาธารณะ การสร้างศูนย์การค้า เป็นต้น โดยอาจใช้ประโยชน์จากอาคารเดิมที่มีอยู่ เช่น กรณีของ Akarenka ที่ใช้โกดังเดิมมาปรับเป็นศูนย์การค้า เป็นต้น

2.3) เป็นคนกลางที่ช่วยสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องในฐานะเจ้าของพื้นที่ โดยอาจเป็นแม่งานในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาของพื้นที่

3) ธุรกิจการค้า ต้องสร้างจุดยืนที่แข็งแกร่งและมีความเป็นเอกลักษณ์แตกต่างจากแหล่งท่องเที่ยวอื่น พยายามสร้างงานให้แก่คนในพื้นที่ เพื่อให้เกิดความมั่นคงในรายได้ และเกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจในพื้นที่

4) ชุมชน การดึงคนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ จะช่วยให้เกิดกระแสความตื่นตัวในพื้นที่ และสร้างการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยรัฐบาลท้องถิ่น ท่าเรือ และธุรกิจร้านค้าต้องพยายามเชื่อมโยงโครงการให้สอดคล้องประสานกับทุนทางสังคม (Social Capital) ที่ชุมชนนั้นมีอยู่ โดยอาจเป็นศิลปวัฒนธรรม หรือเทศกาลประเพณีท้องถิ่น ย่านการค้าเดิมที่มีอยู่ อย่างเช่นกรณีของไชน่าทาวน์ เมืองโยโกฮาม่า หรือถนนโมโตมาจิที่เป็นย่านการค้าเดิมของเมืองโยโกฮาม่า

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาพัฒนาการของท่าเรือกรุงเทพ พบว่าแนวทางที่ท่าเรือกรุงเทพต้องการจะพัฒนานั้น เป็นเพียงการมองการใช้งานท่าเรือและประสิทธิภาพด้านต่าง ๆ ในท่าเรือให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุดเท่านั้น มิได้มองอย่างองค์รวมที่จะบูรณาการการพัฒนาเมือง และพัฒนาชุมชนเมืองรอบ ๆ ท่าเรือกรุงเทพ ให้สามารถสนับสนุนซึ่งกันและกันและเกื้อหนุนกันอย่างยั่งยืนในอนาคต และยิ่งภาครัฐมุ่งเน้นเฉพาะการเพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือเพื่อสนับสนุนการนำเข้าส่งออกมากขึ้น ก็ยิ่งทำให้ภาครัฐมุ่งเน้นการพัฒนาไปที่ท่าเรือขนาดใหญ่ อย่างแหลมฉบังมากกว่า ท่าเรือกรุงเทพจึงถูกลดบทบาทและความสำคัญลง ในขณะที่ประสิทธิภาพการทำงานของท่าเรือเดิมไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปตามบทบาทที่ลดลง ส่งผลให้เกิดพื้นที่ที่ไม่ได้ก่อให้เกิดประโยชน์

ทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น และมูลค่าของที่ดินในเชิงเศรษฐกิจเสื่อมถอยลง จนเกิดเป็นแหล่งชุมชนที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อย นำไปสู่ปัญหาสังคมรอบท่าเรือ จึงจำเป็นต้องทำท่าเรือกรุงเทพต้องมีการพัฒนาไปพร้อม ๆ กับเมืองและชุมชนรอบข้างที่ท่าเรือตั้งอยู่ เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน สร้างงาน สร้างรายได้ และนำไปสู่การพัฒนาชุมชนที่มีศักยภาพในการพึ่งพาตนเองได้

4.2.1 แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำของท่าเรือกรุงเทพ

จากการวิเคราะห์ถึงปัจจัยความสำเร็จของท่าเรือโยโกฮามาในการพัฒนาท่าเรือ พื้นที่ริมน้ำรอบ ๆ ท่าเรือรวมไปถึงชุมชนในเมืองท่า นั้น สามารถนำมาปรับใช้เพื่อเสนอเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำของท่าเรือกรุงเทพ ดังนี้

1) การปรับเปลี่ยนบทบาททำงานของท่าเรือ

แม้ว่าท่าเรือกรุงเทพจะมีบทบาทลดน้อยถอยลงในแง่ของการเป็นท่าเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าในการค้าขายระหว่างประเทศ แต่ด้วยที่ตั้งของท่าเรือที่อยู่ใจกลางเมือง จึงควรเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าเพื่อการบริโภคของคนเมือง เช่น สินค้าเพื่อการอุปโภคบริโภค เป็นต้น ดังเช่นการพัฒนาการของท่าเรือโยโกฮามาที่เปลี่ยนบทบาทตัวเองมาเป็นท่าเรือที่สนับสนุนธุรกิจและการท่องเที่ยว การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้เป็นท่าเรือสำหรับกระจายสินค้าสำหรับเขตเมืองชั้นในหรือพื้นที่รอบ ๆ เขตเมือง จะทำให้ท่าเรือกรุงเทพกลับมามีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมเศรษฐกิจของชุมชนรอบท่าเรือ ที่จะสามารถปรับเปลี่ยนเป็นแหล่งธุรกิจและการท่องเที่ยว สร้างงานให้คนในชุมชน และอาจจะยังสามารถใช้ท่าเรือในการรองรับเรือโดยสารส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตท่าเรือได้อีกทางหนึ่งด้วย

2) การส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองและสังคม

ท่าเรือกรุงเทพมีความแตกต่างจากท่าเรือโยโกฮามาที่สำคัญยิ่งประการหนึ่ง คือ หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการท่าเรือโยโกฮามา คือ เมืองโยโกฮามา (City of Yokohama) ซึ่งมีหน้าที่ดูแลเมืองโยโกฮามาทั้งหมด รวมทั้งท่าเรือ การบริหารงานจึงสามารถทำได้แบบเบ็ดเสร็จสมบูรณ์ แนวคิดในการพัฒนาเมืองและท่าเรือจึงเป็นแนวคิดแบบองค์รวมซึ่งมีเมืองโยโกฮามาเป็นผู้กำกับดูแล โดยมีหลักการว่าทั้งเมืองและท่าเรือต้องพึ่งพาซึ่งกันและกัน ท่าเรือเป็นแหล่งที่มาของสินค้าและรายได้สำหรับการพัฒนาเมือง ส่วนเมืองหรือชุมชนเป็นแหล่งแรงงานและสังคมที่สนับสนุนท่าเรือ ซึ่งต่างจากท่าเรือกรุงเทพที่ผู้ดูแลรับผิดชอบท่าเรือกรุงเทพ คือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ส่วนชุมชนเมืองรอบท่าเรือดูแลโดยกรุงเทพมหานคร พื้นที่ในลำน้ำมีกรมเจ้าท่าเป็นผู้รับผิดชอบดูแล จึงเกิดการแยกส่วนในการบริหารจัดการหรือกำหนดนโยบายแนวทางการพัฒนาต่าง ๆ ของท่าเรือและชุมชนเมืองรอบ ๆ ท่าเรือ เพราะมีผู้รับผิดชอบคนละกลุ่มกัน ทำให้เกิดความไม่สอดคล้องในการพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

เมืองโยโกฮามา (City of Yokohama) นั้นให้ความสำคัญกับการบริหารงานทั้งด้านชุมชนเมือง และท่าเรือเท่า ๆ กัน ดังนั้น แนวคิดที่สำคัญ คือ การให้บริการแก่ชุมชนในเมืองอย่างครบวงจร ซึ่งแตกต่างอย่างสิ้นเชิงกับการบริหารงานท่าเรือกรุงเทพ เนื่องจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย (PAT: Port Authority of Thailand) เป็นคนละหน่วยงานกับกรุงเทพมหานคร (Bangkok Metropolitan Administration) การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำในท่าเรือจึงเป็นหน้าที่โดยตรงของการท่าเรือแห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตาม

กรุงเทพมหานครมีหน้าที่ในการพัฒนาเมือง จึงเกิดความไม่ประสานและสอดคล้องกลมกลืนกัน (Synchronization & Harmonization) ในประเด็นนี้

ดังนั้น สำหรับท่าเรือกรุงเทพ ภาครัฐควรมีนโยบายสนับสนุนการทำงานในเรื่องนี้ อย่างชัดเจน เพื่อให้สอดคล้องกับแบบจำลองการพัฒนาท่าเรือในเมืองใหญ่อย่างยั่งยืนภาครัฐควรมีนโยบายสนับสนุน ดังต่อไปนี้

2.1) การมีเจ้าภาพหลักหรือผู้รับผิดชอบหลักในการมองการทำงานหรือกำหนดนโยบาย เรื่องพัฒนาท่าเรือกับเมืองรอบท่าเรือเป็นแบบองค์รวม โดยให้มีความร่วมมือกันระหว่างกระทรวงคมนาคม การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า และกรุงเทพมหานคร เพื่อกำหนดนโยบายต่าง ๆ ของแต่ละส่วนงาน ให้เป็นเรื่องเดียวกันและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ทำงานและรับผิดชอบร่วมกัน ไม่ใช่ต่างคนต่างทำงาน ดังที่เคยผ่านมา เพื่อให้ไม่มีการติดขัดในการดำเนินงานตามนโยบายการพัฒนาที่กำหนดขึ้นและสามารถพัฒนา ท่าเรือและเมืองร่วมกันไปได้อย่างยั่งยืน

2.2) การพัฒนาชุมชนให้อยู่ร่วมกันได้อย่างมีความสุข ให้ออกสคนในชุมชนในการลงทุน ทำธุรกิจในพื้นที่ก่อน หรือมีนโยบายจ้างแรงงานจากคนในชุมชนเป็นอันดับแรก เพื่อให้คนของท่าเรือหรือคนในชุมชน และเมืองโดยรอบ มีโอกาสและรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำของท่าเรือ

2.3) ในกรณีของโครงการลงทุนขนาดใหญ่ในส่วนพื้นที่ว่าง ภาครัฐอาจริเริ่มให้เกิด การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ (Waterfront Development) โดยให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนประกอบธุรกิจที่รัฐ เห็นว่าเหมาะสมกับพื้นที่ท่าเรือและพื้นที่เมืองรอบ ๆ ท่าเรือ โดยให้มีการกำหนดนโยบายสนับสนุน ให้ภาคเอกชนสามารถเข้ามาลงทุนดำเนินธุรกิจ และอยู่ร่วมกับชุมชนดั้งเดิมได้อย่างยั่งยืน

จะเห็นได้ว่าแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำท่าเรือกรุงเทพ ถ้าจะให้เกิด การพัฒนาที่ยั่งยืนและสัมฤทธิ์ผลเหมือนอย่างแบบจำลองการพัฒนาที่ได้จากท่าเรือโยโกฮาม่าแล้วนั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนบทบาทการทำงานของภาครัฐในการทำงานให้เป็นแบบบูรณาการ ให้มากขึ้น มองผลประโยชน์หลักที่จะเกิดแก่พื้นที่เมืองและคนที่อาศัยอยู่ในเมืองเป็นสำคัญ มิใช่เล็งเห็นแต่ ผลประกอบการของท่าเรือหรือภาคธุรกิจเป็นสำคัญ แต่ต้องประสานในทุกด้านให้สอดคล้องเพื่อความอยู่รอด อย่างยั่งยืนของทุกฝ่าย ซึ่งอาจไม่มีใครที่ได้ประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนา แต่ได้ประโยชน์ในระดับที่สามารถ อยู่ร่วมกันและอยู่รอดไปได้อย่างยั่งยืน

5. การวิเคราะห์ท่าเรือแหลมฉบัง

5.1 ปัญหาการจราจร

การขยายตัวของการส่งออก²ก่อให้เกิดความกังวลเป็นอย่างมากถึงความพร้อมในการรองรับสินค้าของท่าเรือแหลมฉบังซึ่งในปัจจุบันมีสภาพการจราจรแออัด โดยเฉพาะในบริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือ (Sub Gate) และในบริเวณศูนย์เอกซเรย์ของศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะมีรถบรรทุกจอดรอเป็นระยะทางยาวมาก

5.2 สาเหตุสำคัญ

- 1) สัดส่วนการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ทำให้ปริมาณรถบรรทุกที่วิ่งเข้าสู่ท่าเรือมีจำนวนมาก
- 2) ความไม่พร้อมในการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางเชื่อมไปยังท่าเรือ โดยเฉพาะหัวรถจักรและแควรถไฟไม่เพียงพอต่อความต้องการของสินค้าที่ประสงค์จะใช้บริการขนส่งสินค้าทางราง
- 3) ศุลกากรได้มีการนำระบบ E-Matching ในการแจ้งข้อมูลตู้สินค้ามาใช้เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการผ่านสินค้าที่ประตูทางเข้าหลักของท่าเรือแหลมฉบัง (Main Gate) แต่พบว่ายังมีผู้ประกอบการส่งออกบางส่วนส่งข้อมูลเข้าระบบ National Single Window (NSW) ไม่ถูกต้อง ส่งผลให้ตู้สินค้าดังกล่าวติด Red Line ทันที ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องติดต่อศูนย์ X-Ray เพื่อตรวจสอบและแก้ไขสถานะทำให้เสียเวลาในการขนส่งสินค้าเข้าไปยังท่าเรือ

5.3 ผลกระทบที่เกิดขึ้น

จากสาเหตุข้างต้น ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของระยะเวลาในการขนส่งสินค้าเข้าไปยังท่าเรือ นอกจากนี้จะเป็นเหตุให้สินค้ามีโอกาสตกเรือสูงขึ้น และยังคงอาจเป็นเหตุทำให้ผู้ให้บริการรถหัวลากมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากเดิม 7,000-8,000 บาทต่อเที่ยว สำหรับตู้ Dry Container และ 8,000-9,000 บาทต่อเที่ยว สำหรับตู้ Reefer Container (ข้อมูลอัตราค่าขนส่งสำหรับผู้ให้บริการทั่วไปในเส้นทางกรุงเทพฯ-แหลมฉบัง) เนื่องจากไม่สามารถขนส่งสินค้าได้จำนวนเที่ยวที่ต้องการและทำให้พนักงานขับรถขาดรายได้ค่าเที่ยว ทั้งนี้ หากหัวลากมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเที่ยวละ 1,000 บาท จะส่งผลให้ผู้ส่งออกต้องแบกรับต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างน้อยประมาณ 4,000 ล้านบาทต่อปี จากปริมาณตู้ส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 4,000,000 ที.อี.ยู. ต่อปี

5.4 ข้อเสนอแนะทางแก้ปัญหา

- 1) ผลักดันให้มีการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเพื่อเชื่อมเข้าไปในท่าเรือ โดยกระทรวงคมนาคมต้องจัดซื้อหัวรถจักรและแควรถไฟ เพื่อเพิ่มจำนวนเที่ยวรถขนส่งให้เพียงพอต่อปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่ง และมีต้นทุนที่เหมาะสมและสามารถแข่งขันได้กับการขนส่งทางถนน
- 2) ผลักดันการสร้างสถานีบรรจุตู้สินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) แห่งใหม่ในแต่ละภูมิภาค เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเชื่อมเข้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังให้มากขึ้น

² สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก). (เมษายน 2561). ปัญหาการจราจรและความแออัดภายในท่าเรือแหลมฉบังและแนวทางการแก้ไข. สืบค้น 24 มกราคม 2567 จาก <https://www.tnsc.com/wp-content/uploads/2018/10/TNSC-Newsletter-April-2018.pdf>

3) การทำเรือแหลมฉบังต้องเร่งรัดการดำเนินโครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) และต้องประสานกับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเพื่อเตรียมความพร้อม และวางแผนการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในบริเวณท่าเรือร่วมกัน เพื่อมิให้เกิดปัญหาการดำเนินงานและความแออัดภายในท่าเรือ

4) การทำเรือแหลมฉบังต้องหารือร่วมกับท่าเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานให้ยกระดับประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้าในท่าเรือเพื่อลดความแออัดและการรอคอยของรถบรรทุกทุกบริเวณประตูทางเข้า

5) การสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่งมากขึ้น พร้อมกับกำหนดกระบวนการ และเส้นทางเคลื่อนย้ายสินค้าจากท่าเทียบเรือชายฝั่ง โดยใช้รถหัวลากไปยังท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ โดยไม่ก่อให้เกิดความแออัดภายในบริเวณท่าเรือ

6) ควรเร่งรัดการใช้ระบบ Truck queuing เต็มรูปแบบ โดยเชื่อมโยงกับผู้ประกอบการท่า ส่งผลทำให้ผู้นำเข้า-ผู้ส่งออกและภาคการขนส่งสามารถคาดการณ์เวลาที่ส่งหรือรับตู้ได้ชัดเจน เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถบริหารจัดการการผลิตและการขนส่งล่วงหน้าได้เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจร

7) ท่าเรือแหลมฉบังควรจัดหาพื้นที่ให้รถบรรทุกตู้รอคอยเป็นกรณีพิเศษ เมื่อได้รับการร้องขอจากผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ควรอนุญาตให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสามารถใช้พื้นที่วางตู้เป็นการชั่วคราวได้ทันที จนกว่าสถานการณ์การจราจรและความแออัดจะลดลงหรือเบาบางลง เพื่อแก้ปัญหาจราจรติดขัดบนถนน

8) รถบรรทุกที่ไม่มีตู้ (รถทางเปล่า) สามารถออกจากท่าเรือแหลมฉบังได้ทุกประตู เพื่อแบ่งเบาการจราจรที่ประตูที่ 1 (Main Gate) ซึ่งปัจจุบันมีปัญหาติดขัดมาก หากให้รถบรรทุกทางเปล่าออกประตูที่ 1 จะบรรเทาการจราจรแออัดได้

ส่วนที่ 3

ข้อมูลประกอบการพิจารณาญาติติ

1. แนวทางการประเมินคุณภาพ ความสามารถ ศักยภาพของท่าเรือ¹

ปัจจุบันการประเมินศักยภาพท่าเรืออาจประเมินในเบื้องต้นได้จากกำลังความสามารถ (Capacity) ของท่าในการรองรับปริมาณการขนถ่ายสินค้าช่วงระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งเป็นผลสรุปมาจากปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องจักรอุปกรณ์ท่าเรือที่ใช้ และที่ตั้งของท่าเรือ

1.1 สิ่งอำนวยความสะดวก

1.1.1 สิ่งอำนวยความสะดวกบนบกที่สำคัญ (On-Shore Facilities) ได้แก่

1) ท่าเรือ (Berth/Apron/Wharf/Quay)

ส่วนนี้จะอยู่ติดน้ำใช้เป็นที่ให้เรือจอดเทียบท่าทำการขนถ่ายสินค้า มิติที่สำคัญของท่าเรือคือ ความยาวและความลึก ซึ่งเป็นตัวกำหนดขนาดของเรือที่จะเข้าเทียบท่าว่าจะสามารถรับเรือขนาดความยาวเท่าไร ระดับน้ำลึกได้เท่าไร ดังนั้น ท่าเรือที่มีความยาวมากและลึกมากจึงสามารถรับเรือที่มีขนาดใหญ่กว่าท่าเรือที่สั้นและ/หรือตื้นกว่า (ยังไม่พิจารณาถึงข้อจำกัดอื่นๆ โดยเฉพาะร่องน้ำ) โดยความกว้างของท่าเรือมีส่วนสำคัญต้องกว้างมากพอสำหรับการทำงานขนถ่ายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยและมีพื้นที่เพียงพอสำหรับติดตั้งหรือจัดวางเครื่องมือในการขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้ ท่าเรือต้องมีความแข็งแรงพอที่จะรับน้ำหนักทั้งของสินค้าและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่จะนำมาใช้ที่ท่าเรือด้วย ดังนั้น ด้านกายภาพของท่าเรือจะกำหนดว่า ณ เวลาหนึ่ง ท่าเรือหนึ่งจะสามารถรับเรือขนาดเท่าใดเข้าจอดเทียบท่าได้พร้อมกันก็แล้ว

2) พื้นที่เก็บพักสินค้า

โดยทั่วไปแล้ว ความเร็วในการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือที่ท่าเรือจะรวดเร็วกว่าความเร็วในการขนถ่ายสินค้าจากภายนอกมาที่ท่าเรือหรือออกไปจากท่าเรือ ดังนั้น ท่าเรือส่วนมากจึงจำเป็นต้องมีพื้นที่ (Space) เก็บพักสินค้าอย่างเพียงพอเพื่อให้สามารถทำการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือได้อย่างต่อเนื่อง หากพื้นที่เก็บพักสินค้าไม่เพียงพอ เรือขนส่งต้องรอสินค้าส่งออกที่จะนำมาส่งข้างเรือ หรือรอรถบรรทุกมารับสินค้าขาเข้าที่ข้างเรือ ด้วยเหตุนี้ พื้นที่เก็บพักสินค้าจึงเป็นตัวแปรหนึ่งที่กำหนดความสามารถขนถ่ายสินค้าของท่าเรือ โดยอาจจะมีหลายลักษณะตามแต่ชนิดสินค้า เช่น โรงพัก ลานพัก ถังเก็บ (ไซโล หรือ Tank) เป็นต้น

1.1.2 สิ่งอำนวยความสะดวกในน้ำที่สำคัญ (Wet Facilities) ได้แก่

1) เชื้อเพลิงคลีน

เชื้อเพลิงคลีนทำหน้าที่กักหรือเปียงเบนคลีนและกระแสน้ำไม่ให้มีผลกระทบต่อเรือที่จอดเทียบท่าเพื่อความปลอดภัยของเรือและตัวท่า และเพื่อความปลอดภัยในการทำงานขนถ่ายสินค้า

¹ กรมเจ้าท่า. (2564). รายงานการศึกษาระดับสมบูรณ์ (Final Report) : โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน. สืบค้น 24 มกราคม 2567 จาก <https://md.go.th/wp-content/uploads/2021/08/รายงานการศึกษาระดับสมบูรณ์-ภาคผนวก.pdf>

เชื่อมกันคลื่นจึงเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับท่าเรือที่มีกระแสคลื่นลมแรง แต่อาจไม่จำเป็นสำหรับท่าเรือที่มีคลื่นลมค่อนข้างสงบ และไม่มีผลต่อความสามารถของท่าเรือเท่าใด

2) ร่องน้ำเดินเรือและแอ่งกลับลำเรือ

ร่องน้ำเดินเรือและแอ่งกลับลำเรือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญมาก ความลึกและความกว้างของร่องน้ำจะเป็นตัวกำหนดขนาดของเรือที่จะสามารถเข้าเทียบท่าได้ อุปกรณ์ประกอบร่องน้ำ เช่น ท่อและเครื่องหมายเดินเรือต่าง ๆ มีความสำคัญเช่นกัน เพราะมีผลต่อความปลอดภัยในการเดินเรือไม่ให้เรือออกนอกร่องน้ำ ติดตื้น หรือชนสิ่งกีดขวางใต้น้ำ การบำรุงรักษาร่องน้ำและเครื่องหมายเดินเรือให้ได้ตามเกณฑ์สามารถใช้งานได้ดีจึงเป็นสิ่งสำคัญ เป็นต้น

1.2 เครื่องจักรอุปกรณ์

1.2.1 อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าหน้าท่า

เป็นเครื่องมือเครื่องจักรที่ใช้ยกขนสินค้าบรรทุกลงเรือ (Loading) และ/หรือออกจากเรือ (Discharging) ซึ่งมีหลายชนิดแตกต่างกันไปตามชนิดของสินค้าที่จะยกขน ส่วนนี้จะเป็นส่วนที่สำคัญที่สุดในการกำหนดความสามารถของแต่ละท่าว่าสามารถรับสินค้าผ่านท่าได้ปีละเท่าไร สำหรับท่าเรือบางแห่งที่ไม่มีเครื่องจักรอุปกรณ์ขนถ่ายหน้าท่า ก็จะต้องหาเช่ามาจากภายนอกหรือใช้เครื่องมืออุปกรณ์ที่ประจำติดเรือแทน

1.2.2 อุปกรณ์จัดการขนย้ายสินค้าในท่า

เป็นเครื่องมือที่ใช้เคลื่อนย้ายจัดการสินค้าในที่เก็บพักสินค้า และ/หรือเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างที่เก็บพักกับหน้าท่า โดยทำหน้าที่รับสินค้าที่ถูยกขนออกจากเรือ/รถบรรทุกมาไว้ที่ที่เก็บพักสินค้าหรือยกขนจากที่เก็บพักไปที่หน้าท่าเพื่อบรรทุกลงเรือ/รถบรรทุก ซึ่งมีหลายชนิดตามแต่ประเภทสินค้า เช่น รถบรรทุก รถยก บันจันลาน ระบบสายพาน ระบบท่อ เป็นต้น

โดยทั่วไปแล้วการจัดจำนวนและชนิดของเครื่องจักรอุปกรณ์จะถูกกำหนดจากจำนวน/ชุดของเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ขนถ่ายสินค้าหน้าท่า เช่น บันจันหน้าท่า 1 ตัว จะต้องใช้รถบรรทุกและรถยกกี่คันมาสนับสนุนเพื่อให้บันจันหน้าทานั้นสามารถทำงานต่อเนื่องเต็มประสิทธิภาพได้ เป็นต้น เรียกการจัดชุดประกอบเครื่องจักรอุปกรณ์เช่นนี้ว่าเป็นหนึ่งสายงาน (Working Gang)

นอกจากจะต้องมีจำนวนเครื่องจักรให้เหมาะสมกับสายงานที่จะทำงานสนับสนุนหน้าท่าแล้ว ยังต้องจัดหาเครื่องมือให้เพียงพอต่อกับกิจกรรมอื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้นในขณะที่ทำการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือด้วย เช่น การจัดการสินค้าในที่เก็บพัก (เคลื่อนย้ายตำแหน่งสินค้าในที่เก็บพัก) การรับสินค้าจากรถบรรทุกเข้าเก็บในที่เก็บพัก และ/หรือการส่งมอบสินค้าให้รถบรรทุก เป็นต้น

โดยปรกติแล้วท่าเรือหนึ่ง ๆ จะพิจารณาว่าหน้าท่าของตนสามารถรับเรือเข้าเทียบท่าได้กี่ลำ และจะเปิดสายงานทำการขนถ่ายก็สายงาน จากนั้นก็จะจัดหาเครื่องมือขนถ่ายให้ได้จำนวนตามที่วางแผนไว้ จากนั้นจึงจัดจำนวนเครื่องมือขนย้ายสินค้าในท่าให้เหมาะสม ดังนั้น ในการประเมินความสามารถของท่าเรือในขณะใดขณะหนึ่ง หากท่าเรือนั้นมีเครื่องมือยกขนหน้าท่าจะใช้จำนวนของเครื่องมือเหล่านั้นเป็นหลักในการประเมินว่าทำได้กี่สายงาน สายงานหนึ่งทำได้ชั่วโมงละเท่าไร ทำงานปีละกี่ชั่วโมง แล้วในระยะ 1 ปี จะได้สินค้าผ่านท่าจำนวนเท่าไร สำหรับท่าเรือที่ไม่มีเครื่องมือขนถ่ายสินค้าหน้าทานั้น จะอนุมานจากจำนวน

เครื่องมือขนย้ายสินค้าในท่าว่าสามารถใช้ประกอบการทำงานขนถ่ายหน้าท่าได้ก็สายงาน ซึ่งทำให้สามารถประเมินได้ว่าท่าเรือนั้นสามารถขนถ่ายสินค้าได้ปีละเท่าไร

เนื่องจากจำนวนของเครื่องจักรอุปกรณ์ท่าเรือนั้น เป็นปัจจัยที่มีผลในระยะสั้น (Short term) สามารถเพิ่มหรือลดจำนวนได้ ส่วนในกรณีที่ต้องการจะประเมินว่าท่าเรือแต่ละแห่งมีศักยภาพตามสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่เท่าไร จะอาศัยความยาวหน้าท่าที่มีอยู่ขณะนั้นเป็นหลัก เพราะความยาวหน้าท่าจะมีผลในระยะกลาง โดยจะพิจารณาถึงความยาวของหน้าท่าว่าจะสามารถเปิดงานได้ก็สายงาน สายงานหนึ่งสามารถขนถ่ายสินค้าได้ปีละเท่าไร (โดยใช้เครื่องมือการขนถ่ายที่เหมาะสม) ส่วนในการประเมินศักยภาพของท่าเรือในระยะยาวจะพิจารณาว่าท่าเรือนั้น ๆ สามารถขยายความยาวหน้าท่าออกไปได้อีกมากน้อยเพียงใด และมีพื้นที่หลังท่าขยายออกไปพอที่จะรองรับสินค้าผ่านท่าหรือไม่ ซึ่งข้อพิจารณาเหล่านี้ล้วนเกี่ยวข้องกับสภาพทางกายภาพที่ตั้งของท่าเรือทั้งสิ้น

1.3 ที่ตั้งของท่าเรือ

จะพิจารณาที่ตั้งของท่าเรือว่ามีความเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งมีประเด็นที่ต้องพิจารณาประกอบ 3 ประเด็น คือ

1.3.1 การเข้าถึงท่าเรือ (Accessibility)

ท่าเรือที่ตั้งท่าเรือที่ดีควรจะเข้าถึงได้ทั้งทางทะเล (Sea Access) และทางบก (Land Access) โดยในทางทะเลนั้นไม่ควรจะมีอุปสรรคกีดขวางการเดินทางเรือหรือมีคลื่นลมแรงและไม่ห่างไกลจากระดับความลึกที่ต้องการมากนัก ทั้งนี้ จะได้มีร่องน้ำการเดินทางเรือสั้นที่สุดเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือและลดเวลาในการนำเรือเข้าออกท่า และบริเวณร่องน้ำการเดินทางเรือ (ถ้ามี) ควรจะมีอัตราการตกตะกอนต่ำเพื่อประหยัดต้นทุนการขุดลอกรักษาร่องน้ำซึ่งจะเป็นค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูงและต่อเนื่องตลอดกันไป

การเข้าถึงทางบกเป็นเรื่องสำคัญเช่นกัน โดยท่าเรือที่ดีที่สุด คือ ควรอยู่ใกล้กับโครงข่ายการขนส่งทางบก และ/หรือทางราง ไม่ควรมีปราการธรรมชาติ เช่น ห้วย หนอง ทะเลสาบ หรือเทือกเขา เป็นต้น มาขวางกั้นระหว่างท่าเรือกับพื้นที่หลังท่า เพราะจะทำให้การลงทุนโดยรวมสูงขึ้น เนื่องจากต้องทำถนนหรือทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงท่าเรือกับระบบการขนส่งภายในโดยผ่านปราการธรรมชาติเหล่านี้ทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงมาก

1.3.2 การเชื่อมโยงกับแหล่งของฐานสินค้า (Cargo Base)

ท่าเรือควรมีฐานสินค้าของตัวเองและอยู่ใกล้แหล่งของฐานสินค้า ลักษณะนี้จะช่วยให้ท่าเรือนั้นมีสินค้าผ่านท่าที่แน่นอน เพราะสินค้าที่ขนผ่านท่าจะมีต้นทุนการขนส่งภายในไม่สูงมาก การที่ท่าเรืออื่นจะมาแข่งขันแย่งชิงสินค้านั้นจะทำได้ยาก หากแหล่งสินค้าอยู่ไกลออกไปจะทำให้ดินแดนหลังท่าของท่าเรือนี้ไปซ้อนทับกับของท่าเรืออื่น โอกาสที่จะเกิดการแข่งขันแย่งชิงระหว่างท่าเรือด้วยกันก็จะมีมากขึ้น

แหล่งสินค้าอาจแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือ แหล่งผลิตซึ่งจะป้อนสินค้าขาออกให้กับท่าเรือกับแหล่งบริโภคที่จะนำสินค้าขาเข้าผ่านท่าเรือ สินค้าบริโภคนั้นอาจเป็นได้ทั้งสินค้าของผู้บริโภคและสินค้าที่นำมาใช้ในการผลิต ซึ่งหากเป็นการนำเข้ามาผลิตเพื่อส่งออกจะส่งผลดีต่อท่าเรือมาก เพราะจะทำให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าสูงมากขึ้น

1.3.3 ความสามารถในการขยายพื้นที่ท่าเรือ

ท่าเรือควรจะมีพื้นที่สำหรับการขยายท่า ทั้งหน้าท่าและพื้นที่หลังท่าโดยไม่มีข้อจำกัด กีดขวางทางธรรมชาติ มิฉะนั้นจะทำให้ค่าใช้จ่ายในการขยายท่าเพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก โดยส่วนใหญ่การสร้างท่าเรือโดยรัฐจะเลือกทำเลที่สามารถขยายท่าออกไปได้และมีการสงวนพื้นที่เพื่อการขยายท่าเอาไว้แล้ว เมื่อเวลาผ่านไปหากท่าเรื่อนั้นประสบความสำเร็จมีสินค้าผ่านท่ามากขึ้น มีการเติบโตสูง จะมีชุมชนและโรงงานอุตสาหกรรมตามมาตั้งอยู่รอบ ๆ ท่าเรือ ทำให้ท่าเรือขยายพื้นที่ออกไปได้ยาก และ/หรือได้รับการต่อต้านการขยายท่าจากชุมชนรอบข้าง แม้ว่าจะขยายโดยใช้พื้นที่ที่สงวนเอาไว้เดิมก็ตาม

2. ศักยภาพท่าเรือสำคัญของประเทศไทย

จากข้อมูลของกรมเจ้าท่า² ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 ประเทศไทยมีท่าเรือทั่วประเทศรวมทั้งสิ้น 1,347 ท่า สามารถจำแนกตามประเภทการใช้งานได้ ดังนี้ ท่าเรือสินค้า จำนวน 427 ท่า ท่าเรือประมง จำนวน 652 ท่า ท่าเรือโดยสาร จำนวน 215 ท่า และท่าเรือเอนกประสงค์ จำนวน 53 ท่า โดยท่าเรือสินค้า จำนวน 427 ท่า จะสามารถแบ่งแยกย่อยได้อีกตามรูปแบบการขนส่งสินค้า ได้แก่ สินค้าทั่วไป จำนวน 217 ท่า สินค้าเทกอง จำนวน 115 ท่า สินค้าเทกองเหลว จำนวน 72 ท่า สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ จำนวน 21 ท่า และท่าเรือ RO-RO จำนวน 2 ท่า ทำให้แนวคิดในการพัฒนาท่าเรือเพื่อเป็นศูนย์กลางการบริการทางเรือนั้น ควรพิจารณาถึงศักยภาพของท่าเรือที่มีอยู่ รวมทั้งโครงการพัฒนาท่าเรือในอนาคต ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง (สำหรับสินค้าตู้คอนเทนเนอร์)

2.1 ท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย)³

2.1.1 ที่ตั้ง

ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5 ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

2.1.2 พื้นที่ทางน้ำ

ร่องน้ำตอนนอก จากปากร่องน้ำกิโลเมตรที่ -18 ถึงป้อมพระจุลฑา กิโลเมตรที่ 0 ยาว 18 กิโลเมตร และร่องน้ำตอนใน ตั้งแต่ป้อมพระจุลฑา กิโลเมตรที่ 0 ถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้า กิโลเมตรที่ +48 ยาว 48 กิโลเมตร รวมระยะทาง 66 กิโลเมตร

2.1.3 ร่องน้ำทางเข้า

ร่องน้ำสันดอนท่าเรือกรุงเทพมีความยาว 18 กิโลเมตร ความกว้างร่องน้ำในทางตรง 150 เมตร และความกว้างร่องน้ำในทางโค้ง 250 เมตร ร่องน้ำดังกล่าวได้รับการบำรุงรักษาให้คงความลึกที่ 8.5 เมตร

² กรมเจ้าท่า. (2564). รายงานสรุปผลการศึกษาสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลอาเซียน. สืบค้น 24 มกราคม 2567 จาก <https://md.go.th/wp-content/uploads/2021/08/รายงานสรุปผลการศึกษาสำหรับผู้บริหาร-ฉบับภาษาไทย.pdf?94>

³ การท่าเรือแห่งประเทศไทย. (2565). รายงานประจำปี 2565. สืบค้น 24 มกราคม 2567 จาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ในส่วนของแม่น้ำบริเวณท่าเรือกรุงเทพ จะมีความลึกระหว่าง 8.5-11 เมตร
จากระดับน้ำทะเลปานกลาง

2.1.4 พื้นที่ทางบก

มีอาณาบริเวณพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและบริเวณโดยรอบรวมทั้งสิ้น จำนวน 2,353.21 ไร่ ประกอบด้วย พื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพประมาณ 943.20 ไร่ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ แบ่งเป็นพื้นที่หน่วยงานรัฐเช่า จำนวน 160.26 ไร่ และพื้นที่เอกชนเช่า จำนวน 516.50 ไร่ ในส่วนของพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เชิงสังคม ได้แก่ พื้นที่สร้างอาคารที่ทำการต่าง ๆ ของการท่าเรือฯ จำนวน 117.86 ไร่ พื้นที่ที่หน่วยงานรัฐขอใช้ ได้แก่ กรมศุลกากร ด่านกักพืชและสัตว์ และอื่น ๆ จำนวน 217.92 ไร่ ชุมชนแออัด จำนวน 197.93 ไร่ และทางสัญจร จำนวน 199.54 ไร่ นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่อาคารสำนักงานให้เช่าสำหรับบริษัท ผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้อง กิจกรรมการให้บริการเรือ และสินค้าในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ คลังสินค้า

2.1.5 การบริการขุดลอกร่องน้ำ

ช่วง พ.ศ. 2565 ได้ดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาและสำรวจร่องน้ำในเขตท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง โดยดินขุดได้รวมทั้งสิ้น จำนวน 2,413,000 ลูกบาศก์เมตร สำหรับท่าเอกชนได้ดำเนินการขุดลอกตามคำขอใช้บริการ เพื่อให้เรือผ่านเข้า-ออก ได้สะดวกและปลอดภัยตลอดจนการสำรวจร่องน้ำในอาณาบริเวณท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งบำรุงรักษาเครื่องหมายทางเดินเรือเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินเรือ

2.1.6 พื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า

ประกอบด้วย พื้นที่เขื่อนตะวันตก จำนวน 567.20 ไร่ เป็นพื้นที่สำหรับให้บริการตู้สินค้าทั่วไป ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ/ภายในประเทศ หน่วยงานที่ปฏิบัติงานและรับผิดชอบ คือ กองปฏิบัติการสินค้า 1-3 และกองคลังสินค้า

2.1.7 ท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือ

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือของท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเทียบเรือ/หลัก/ทุ่น	ความยาว (เมตร)	จำนวน	ขนาดจำกัดของเรือ ความยาว/กินน้ำลึก (เมตร)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ (20A-20F)	1,240	7 ท่า	172.25/8.23	7
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง (20G)	250	1 ท่า	106.67/5.00	3
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (ท่า 22B-H)	1,179	7 ท่า	172.25/8.23	7
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง (ท่า 221-22J)	348	2 ท่า	172.25/8.23	2
ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (ท่า 22A)	133	1 ท่า	172.25/8.23	1
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	1,360	34 หลัก	172.25/8.23	7
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1,600	24 หลัก	172.25/8.23	8
ทุ่นผูกเรือสาธิตประดิษฐ์	1,580	5 ทุ่น	137.19/7.62	4

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.87), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

2.1.8 พื้นที่วางสินค้า/ตู้สินค้า

ตารางที่ 3 แสดงพื้นที่วางสินค้า/ตู้สินค้าของท่าเรือกรุงเทพ

พื้นที่	พื้นที่วางสินค้า					
	ภายใน โรงพักสินค้า ตารางเมตร	ภายนอก โรงพักสินค้า ตารางเมตร	ชาน โรงพักสินค้า ตารางเมตร	ลานวางตู้สินค้า		
				ตารางเมตร	(Ground Slots)	(ที.อี.ยู.)
โรงพักสินค้า (1 - 2)	10,400	7,200	-	7,200	230	460
โรงพักสินค้า (3 - 8)	26,670	9,476	2,400	22,269	850	1,700
โรงพักสินค้า (9, 11,15-17)	35,000	56,206	5,280	57,562	1,964	1,964
โรงพักสินค้าเพื่อการส่งออก	5,569	17,376	-	6,380	168	588
โรงพักสินค้า 13	5,569	17,376	-	6,380	240	840
ลานบรรจุตู้สินค้า (90 ไร่)	-	-	-	148,194	2,296	8,036
ลานบรรจุตู้สินค้า (45 ไร่)	-	-	-	72,000	896	3,136
ลานเสา 5-6 (ขาออก กองท่าบริการตู้สินค้า1)	-	-	-	21,540	706	2,116
ลานเสา 7-8 (ขาออก กองท่าบริการตู้สินค้า1)	-	-	-	23,510	638	1,832
พื้นที่ลาน C (ขาออก กองท่าบริการตู้สินค้า2)	-	-	-	61,998	1,083	3,250
ลานตู้สินค้าเปล่า	-	-	-	62,936	1,438	5,033
คลังสินค้าผ่านแดน	7,559	6,228	-	10,670	-	444
คลังสินค้าทัณฑ์บน 1	1,649	-	-	-	-	-
คลังสินค้าทัณฑ์บน 2	3,120	-	-	-	-	-
คลังสินค้าตกค้าง	8,955	-	-	3,090	-	71
คลังสินค้ารถยนต์	1,890	1,890	-	5,120	-	210
คลังสินค้าอันตราย	1,200	-	-	14,976	-	280
หมวดสินค้า ปอ ฝ้าย นุ่น	6,240	-	-	7,700	-	138

หมายเหตุ: Ground Slots หน่วยนับพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน 20 ฟุต ชั้นเดียว

ที่มา: รายงานประจำปี 2565 (น.88), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view

2.1.9 พื้นที่เขื่อนตะวันออก

จำนวน 331 ไร่ เป็นพื้นที่สำหรับให้บริการสินค้าประเภทตู้สินค้า และท่าเทียบเรือตู้สินค้า รวมทั้งเครื่องมือทุ่นแรง หน่วยงานที่ปฏิบัติงานและรับผิดชอบ คือ กองท่าบริการตู้สินค้า 1 และ 2

ตารางที่ 4 แสดงท่าเทียบเรือ ณ กองท่าบริการตู้สินค้า 1

ท่าเทียบเรือ		
ท่าเทียบเรือ	4	ท่า
ท่า 20A	162	เมตร
ท่า 20AB	152	เมตร
ท่า 20B	183	เมตร
ท่า 20C	183	เมตร
ความยาวหน้าท่ารวม	680	เมตร
ระดับความลึก	8.23	เมตร
รองรับเรือ	10,000 - 12,000	เดคเวทตัน

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.89), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdojF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

ตารางที่ 5 แสดงพื้นที่วางตู้สินค้า ณ กองท่าบริการตู้สินค้า 1

พื้นที่วางตู้สินค้า		
ลานวางตู้สินค้า	98,600	ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	2,036	Ground Slots
ลานกองเก็บตู้สินค้า บล็อก A, B, C และ D	7,882	ที.อี.ยู.
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	460	จุด
ด่านตรวจสอบภายในขาเข้า	5	ช่อง
ด่านตรวจสอบภายในขาออก	3	ช่อง

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.89), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdojF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

ตารางที่ 6 แสดงเครื่องมือทุ่นแรง ณ กองท่าบริการตู้สินค้า 1

เครื่องมือทุ่นแรง		
ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	8	คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า		
- แบบ 4+1 ซ้อนตู้ได้ 3 ชั้น (35 ตัน)	12	คัน
- แบบ 4+1 ซ้อนตู้ได้ 4 ชั้น (35 ตัน)	11	คัน
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	61	คัน
แชสซีรับตู้สินค้า	61	คัน

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.90), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

ตารางที่ 7 แสดงท่าเทียบเรือ ณ กองท่าบริการตู้สินค้า 2

ท่าเทียบเรือ		
ท่าเทียบเรือ	4	ท่า
ท่า 20D	183	เมตร
ท่า 20E	183	เมตร
ท่า 20F	183	เมตร
ท่า 20G	250	เมตร
ความยาวหน้าท่ารวม	799	เมตร
ระดับความลึก		
- ท่า 20D 20E 20F	8.23	เมตร
- ท่า 20G	4.30	เมตร
รองรับเรือ	10,000-12,000	เดดเวทตัน

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.89), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

ตารางที่ 8 แสดงพื้นที่วางตู้สินค้า ณ กองท่าบริการตู้สินค้า 2

พื้นที่วางตู้สินค้า		
ลานวางตู้สินค้า	49,000	ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	1,372	Ground Slots
ลานกองเก็บตู้สินค้า บล็อก E, F, G และ H	4,755	ที.อี.ยู.
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	320	จุด
ด่านตรวจสอบภายในขาเข้า	4	ช่อง
ด่านตรวจสอบภายในขาออก	3	ช่อง

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.89), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

ตารางที่ 9 แสดงเครื่องมือทุ่นแรง ณ กองท่าบริการตู้สินค้า 2

เครื่องมือทุ่นแรง		
ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	6	คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า		
- แบบ 4+1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น (35 ตัน)	5	คัน
- แบบ 6+1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น (35 ตัน)	10	คัน
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	43	คัน
แชสซีรับตู้สินค้า	43	คัน

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.90), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

2.1.10 เครื่องมือทุนแรง ณ ท่าเรือกรุงเทพ

ตารางที่ 10 แสดงเครื่องมือทุนแรง ณ ท่าเรือกรุงเทพ

รายการ	ขนาด (เมตรกตัน)	จำนวน (คัน)
รถยกตู้สินค้า	40	33
รถยกตู้สินค้าเปล่า	7	25
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	10	4
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	3
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	30	32
รถยกสินค้า	2.5-25	237
รถยนต์บรรทุก	5-7	36
รถหัวลาก (อเนกประสงค์)	30	33
แชสซีบรรทุกตู้สินค้า (อเนกประสงค์)	30	22
แชสซีบรรทุกตู้สินค้า (คอไม้)	20	2
แชสซีบรรทุกตู้สินค้า	40-45	54

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.91), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

2.1.11 เรือบริการ ณ ท่าเรือกรุงเทพ

ตารางที่ 11 แสดงเรือบริการ ณ ท่าเรือกรุงเทพ

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย	จำนวน (ลำ)
เรือสันดอน	2,500 ลูกบาศก์เมตร	3
เรือขุด	206.47 - 1,000 เมตริกตัน	3
เรือดิน	120 - 300 ลูกบาศก์เมตร	6
เรือจูง	200 - 1,000 แรงม้า	4
เรือวางทุ่น	593 ตันกรอส	1
เรือสำรวจ	194.37 - 250 แรงม้า	3
เรือร่อนน้ำ	150 - 240 แรงม้า	1
เรื่อน้ำ	140 ตัน	1
เรือโรงงาน	15 - 18 เมตริกตัน	2
เรื่อน้ำมัน	21.5 เมตริกตัน	1
เรือท่าเรือ	270 - 420 แรงม้า	2
เรือลากจูง	2,400 - 3,200 แรงม้า	9
เรือรับขยะ	200 - 276 แรงม้า	2
เรือรับเชือก	150 - 187 แรงม้า	8
เรือบรรทุกน้ำ	884 แรงม้า	1
เรือรับร่อน	2,000 แรงม้า	1
เรือตรวจการณ์	250 แรงม้า	1

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.91), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

2.1.12 สถิติการขนส่งสินค้าที่สำคัญของท่าเรือกรุงเทพ

ตารางที่ 12 แสดงข้อมูลระยะเวลาเฉลี่ยของรถบรรทุกผู้ล้นค้าที่ออกจากด่านตรวจสอบภายในถึงประตูทางเข้าหลัก

ปีงบประมาณ	ระยะเวลาการรถบรรทุกจากด่านตรวจสอบภายในถึงประตูทางเข้าหลัก (นาที)		
	ระยะเวลาเฉลี่ย	ระยะเวลาน้อยที่สุด	ระยะเวลามากที่สุด
2566 (ต.ค.-ส.ค.)	19.64	1	113
2565	17.70	1	112
2564	14.60	1	85
2563	15.04	1	82

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 13 แสดงสถิติรถบรรทุกที่บรรทุกสินค้าและผู้สินค้าผ่านเข้าเขตท่าเรือกรุงเทพ

ประเภทยานพาหนะ	2563	2564	2565	2566 (ต.ค.-มิ.ย.)	รวมจำนวน	จำนวนยานพาหนะ	
					ยานพาหนะ (คัน)	เฉลี่ยต่อปี (คัน)	
รถยนต์ส่วนบุคคล (คัน)	397,876	444,249	468,811	215,469	1,526,405	381,601	
รถ มีสินค้า/ผู้สินค้า	รถบรรทุก 4-10 ล้อ (คัน)	24,828	156,310	116,634	98,809	396,581	99,145
		รถแทรกเตอร์ (คัน)	308,628	169,479	148,729	118,777	745,613
รถเปล่า ไม่มีสินค้า/ผู้สินค้า	รถบรรทุก 4-10 ล้อ (คัน)	169,205	194,079	291,201	308,092	962,577	240,644
		รถแทรกเตอร์ (คัน)	262,785	237,424	310,266	294,769	1,105,244
รวม	1,163,322	1,201,541	1,335,641	1,035,916	4,736,420	1,184,104	

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 14 แสดงสถิติรถบรรทุกที่บรรทุกสินค้าและผู้สินค้าผ่านออกเขตท่าเรือกรุงเทพ

ประเภทยานพาหนะ	2563	2564	2565	2566 (ต.ค.-มิ.ย.)	รวมจำนวน	จำนวนยานพาหนะ	
					ยานพาหนะ (คัน)	เฉลี่ยต่อปี (คัน)	
รถยนต์ส่วนบุคคล (คัน)	213,145	166,729	288,395	210,793	879,062	219,765	
รถ มีสินค้า/ผู้สินค้า	รถบรรทุก 4-10 ล้อ (คัน)	473,982	483,367	436,279	308,260	1,701,888	425,472
		รถแทรกเตอร์ (คัน)	431,728	440,022	419,885	293,768	1,585,403
รถเปล่า ไม่มีสินค้า/ผู้สินค้า	รถบรรทุก 4-10 ล้อ (คัน)	69,455	69,222	102,752	77,131	318,560	79,640
		รถแทรกเตอร์ (คัน)	123,744	121,818	191,811	136,908	574,281
รวม	1,312,054	1,281,158	1,439,122	1,026,860	5,059,194	1,264,797	

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 15 แสดงจำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพ

(หน่วย : ที.อี.ยู.)

ปีงบประมาณ	2565	2564	2563	2562	2561
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	824,724.00	894,342.00	864,476.00	880,139.00	880,911.00
- ตู้บรรจุสินค้า	796,091.00	874,311.00	847,547.00	868,910.00	864,893.00
- ตู้สินค้าเปล่า	28,633.00	20,031.00	16,929.00	11,229.00	16,018.00
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	452,394.00	543,506.00	570,589.00	570,992.00	616,533.00
- ตู้บรรจุสินค้า	439,673.00	529,439.00	552,328.00	536,331.00	583,444.00
- ตู้สินค้าเปล่า	12,721.00	14,067.00	18,261.00	34,661.00	33,089.00
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1,277,118.00	1,437,848.00	1,435,065.00	1,451,131.00	1,497,444.00

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.108), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

ตารางที่ 16 แสดงจำนวนสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพ

(หน่วย : ล้านตัน)

ปีงบประมาณ	2565	2564	2563	2562	2561
สินค้าขาเข้า	12.077	13.275	12.867	13.297	13.027
สินค้าขาออก	6.590	7.910	8.285	8.180	9.024
รวม	18.667	21.185	21.152	21.477	22.051

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.109), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

ตารางที่ 17 แสดงจำนวนเรือเทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ

ปีงบประมาณ	2565	2564	2563	2562	2561
เชื่อนเทียบเรือ	4,549	4,170	3,822	3,803	3,266
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	84	85	109	128	144
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	10	11	27	47	54
ทุ่นผูกเรือสาธิตประดิษฐ์	9	6	7	12	19
ท่าเรือเอกชนอื่นๆ (กรุงเทพ)	5,129	4,624	5,128	6,001	5,649

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.109), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

2.2 ท่าเรือแหลมฉบัง⁴

ท่าเทียบเรือในแอ่งจอดเรือที่ 1 จำนวน 11 ท่า ได้จัดสรรให้เอกชนเช่า บริหารและประกอบการ ท่าเทียบเรือทั้งหมด ปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้วทั้งหมด จำนวน 11 ท่า ได้แก่ ท่า A0-A5 และท่า B1-B5 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 4.3 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี (ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 6 ท่า, ท่าเทียบเรือ อเนกประสงค์ 2 ท่า, ท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง 1 ท่า, ท่าเทียบเรือ Ro-Ro 1 ท่า และท่าเทียบเรือโดยสาร และ Ro-Ro 1 ท่า)

ท่าเทียบเรือในแอ่งจอดเรือที่ 2 จำนวน 7 ท่า เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 4 ท่า ได้แก่ ท่า C3 (เดือนกรกฎาคม 2547) ท่า C0 (เดือนกุมภาพันธ์ 2550) ท่า C1-C2 (เดือนตุลาคม 2550) สำหรับท่า D1 เปิดให้บริการแล้ว (เดือนมีนาคม 2563) โดยมีความยาวหน้าท่า 970 เมตร และส่วนต่อขยายของโครงสร้าง หน้าท่าอีก 30 เมตร ส่วนที่เหลืออีก 730 เมตร (รวมส่วนต่อขยายของโครงสร้าง 30 เมตร) อยู่ระหว่างการก่อสร้าง สำหรับท่าเทียบเรือ D2-D3 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 6.85 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

ทั้งนี้ เมื่อเปิดให้บริการครบทุกท่าทั้งในแอ่งจอดเรือที่ 1 และแอ่งจอดเรือที่ 2 จะมีขีดความสามารถ ในการรองรับตู้สินค้ารวม 11.1 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

2.2.1 โครงการที่สำคัญของท่าเรือแหลมฉบัง

1) โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1

1.1) ท่าเทียบเรือด้านทิศเหนือ

1.1.1) ท่าเทียบเรือ A0 เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ ความยาว หน้าท่า 590 เมตร มีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าทั่วไปที่ขนส่งโดยเรือลำเลียง เรือเดินทะเล ชายฝั่งและเรือสินค้าทั่วไปปีละประมาณ 0.75 ล้านตัน และมีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือโดยสารขนาด 1,000 เดดเวทตัน มีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้าปีละประมาณ 0.30 ล้าน ที.อี.ยู.

1.1.2) ท่าเทียบเรือ A1 เป็นท่าเทียบเรือโดยสาร และเรือ Ro/Ro ความยาว หน้าท่า 365 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการรับส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ การบรรทุก ขนถ่ายสินค้าจากเรือ Ro/Ro มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือโดยสารขนาด 70,000 เดดเวทตัน และสามารถขนส่งสินค้าทั่วไปประเภทรถยนต์ได้ปีละประมาณ 0.25 ล้านตัน

1.1.3) ท่าเทียบเรือ A2 เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า มีสมรรถวิสัย ในการรับน้ำหนักเรือสินค้าทั่วไปและเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รับสินค้าปีละประมาณ 0.60 ล้าน เมตริกตัน และรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.40 ล้าน ที.อี.ยู.

1.1.4) ท่าเทียบเรือ A3 ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) และมีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือสินค้าทั่วไป และเรือตู้สินค้าขนาด 83,000 เดดเวทตัน มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.40 ล้าน ที.อี.ยู.

⁴ การท่าเรือแห่งประเทศไทย. (2565). รายงานประจำปี 2565. สืบค้น 24 มกราคม 2567 จาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

1.1.5) ท่าเทียบเรือ A4 เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง ความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทน้ำตาลและกากน้ำตาล มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือสินค้าทั่วไปขนาด 40,000 เดดเวทตัน และรับสินค้าปีละประมาณ 0.70 ล้านเมตริกตัน

1.1.6) ท่าเทียบเรือ A5 เป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพื่อรองรับรถยนต์ส่งออกและเรือสินค้าทั่วไป ความยาวหน้าท่า 527 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือสินค้าทั่วไปขนาด 70,000 เดดเวทตัน และรองรับสินค้ารถยนต์ส่งออกปีละประมาณ 0.70 ล้านคัน

1.1.7) อุต่อเรือและซ่อมเรือ พื้นที่รองด้านเหนือสุดของท่าเทียบเรือฝั่ง A เป็นอุต่อเรือและซ่อมเรือ โดยกำหนดให้มีอุลลอย 2 อุ มีสมรรถนะในการให้บริการซ่อมเรือขนาด 140,000 เดดเวทตัน และ 50,000 เดดเวทตัน และอุแห่งพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับซ่อมเรือขนาดไม่ต่ำกว่า 13,000 GT อย่างน้อย 1 อุ

1.2) ท่าเทียบเรือด้านทิศใต้

1.2.1) ท่าเทียบเรือ B1 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน ที.อี.ยู.

1.2.2) ท่าเทียบเรือ B2 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน ที.อี.ยู.

1.2.3) ท่าเทียบเรือ B3 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน ที.อี.ยู.

1.2.4) ท่าเทียบเรือ B4 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน ที.อี.ยู.

1.2.5) ท่าเทียบเรือ B5 มีความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.8 ล้าน ที.อี.ยู.

2) โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 2

2.1) ท่าเทียบเรือ C0 เป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro เรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าทั่วไปที่มีตู้สินค้าบรรทุกมาด้วย เทียวละไม่เกิน 50 ที.อี.ยู. โดยบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนลโร-โร เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไปประมาณ 1.00 ล้าน Revenue Ton และเรือ Ro/Ro ได้ประมาณปีละ 1.0 ล้านตัน

2.2) ทำเทียบเรือ C1 และ C2 บริษัท ฮัทซันท์ แพลมมิ่ง เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน ความยาวหน้าท่า 700 เมตร และ 500 เมตร ตามลำดับ ความลึก -16 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 80,000 เดตเวทตัน มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 2.4 ล้าน ที.อี.ยู.

2.3) ทำเทียบเรือ C3 มีความยาวหน้าท่า 500 เมตร ลึก -16 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า โดยมี บริษัท แพลมมิ่ง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน และรับเรือตู้สินค้าปีละประมาณ 0.10 ล้าน ที.อี.ยู.

2.4) ทำเทียบเรือชุด D1-D3 บริษัท ฮัทซันท์ แพลมมิ่ง เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน มีความยาวหน้าท่ารวม 1,700 เมตร โดยท่าเทียบเรือตู้สินค้า D1, D2 และ D3 จะมีความยาวหน้าท่า 700 เมตร 500 เมตร และ 500 เมตร ตามลำดับ มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ประมาณปีละ 1.4 ล้าน ที.อี.ยู. 1.0 ล้าน ที.อี.ยู. และ 1.0 ล้าน ที.อี.ยู. ตามลำดับ โดยจะเริ่มประกอบเรือเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือ A3, C1 และ C2 รวมกันมากกว่าร้อยละ 75 หรือภายในไม่เกิน 7 ปี นับจากวันลงนามในสัญญา

3) โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

ปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทยได้พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 แล้วเสร็จ โดยท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1 ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือชุด A จำนวน 6 ท่า และท่าเทียบเรือชุด B จำนวน 5 ท่า นั้น ได้เปิดให้บริการครบทุกท่าแล้ว ส่วนท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 2 ซึ่งประกอบด้วย ท่าเทียบเรือชุด C จำนวน 4 ท่า และท่าเทียบเรือชุด D จำนวน 3 ท่า ได้เปิดให้บริการท่าเทียบเรือชุด C ทุกท่าแล้ว ท่าเทียบเรือชุด D จำนวน 3 ท่า ซึ่งท่าเทียบเรือ D1 เปิดให้บริการแล้ว โดยมีความยาวหน้าท่า 970 เมตร สำหรับท่าเทียบเรือ D2-D3 อยู่ระหว่างการก่อสร้างให้แล้วเสร็จ และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี 2569 โดยเมื่อเปิดให้บริการท่าเทียบเรือในระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ครบทุกท่าแล้ว ท่าเรือแหลมฉบังจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 11.10 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี และรองรับการนำเข้าส่งออกสินค้ารถยนต์ได้ 2.0 ล้านคันต่อปี

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าภายในประเทศให้มากขึ้น และได้บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อยู่ในโครงการสำคัญของ EEC และมีนโยบายให้ท่าเรือแหลมฉบัง ปรับปรุงศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ให้รองรับตู้สินค้าได้สูงสุด 4 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี จากเดิมที่ออกแบบให้รองรับเพียง 1.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี เพื่อเพิ่มปริมาณสัดส่วนการขนส่งทางรางขึ้นเป็นร้อยละ 30 และเพิ่มระบบการจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) เมื่อการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 แล้วเสร็จคาดว่าท่าเรือแหลมฉบังจะมีวิสัยสามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณปีละ 18.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี และรองรับปริมาณตู้สินค้าทางรถไฟ 6.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการท่าเทียบเรือ F1 ได้ภายในปี 2568

ในส่วนของการสรรหาเอกชนเข้าร่วมลงทุน บริหารและประกอบการ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชน

เป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยได้ลงนามร่วมลงทุนกับเอกชน (PPP) ในส่วนของท่าเทียบเรือ F กับบริษัท จีพีซี อินเทอร์เน็ตชั้นนำ เทอร์มินอล จำกัด เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2564 ระยะเวลาสัมปทาน 35 ปี นับจากวันที่มีหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน

4) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบังมีโครงการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำบริเวณกันแ่งจอดเรือที่ 1 (Basin 1) ตั้งอยู่ระหว่างท่าเทียบเรือโดยสาร A1 และท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ A0 โดยมีท่าเทียบเรือรูปตัว L กว้าง 30 เมตร ความยาวหน้าท่า 120 เมตร และ 125 เมตร ขนาดแ่งจอดเรือ 115x120 เมตร ลึก 10 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) จอดเรือขนาด 1,000 เดดเวทตัน และ 3,000 เดดเวทตัน ซึ่งขนตู้สินค้าได้คราวละ 100 ที.อี.ยู. และ 200 ที.อี.ยู. ในเวลาเดียวกัน พร้อมพื้นที่สนับสนุนบนฝั่ง ประมาณ 43 ไร่ ซึ่งพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ริมน้ำ (Waterfront Area) มีความยาวค่อนข้างจำกัด แต่มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือเพื่อรับเรือสินค้าขนาดเล็กได้ ซึ่งจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ 300,000 ที.อี.ยู.ต่อปี ทำให้สัดส่วนในการขนส่งตู้สินค้าทางบกมาสู่ระบบการขนส่งทางน้ำที่ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 5 มาเป็นร้อยละ 10 ในอนาคต

โครงการนี้จะเป็นการสนับสนุนนโยบายการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนสู่ระบบการขนส่งทางน้ำ (Shift Mode) เพื่อช่วยลดภาระต้นทุนค่าใช้จ่าย การขนส่งโดยรวมของประเทศด้วยการพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้เป็นรูปธรรม และเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการแล้วเมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2563

5) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ตามที่รัฐบาลมีนโยบายปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) จากทางถนนมาเป็นทางรางและทางลำนํ้า เพื่อเป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้มีการประหยัดพลังงานมากขึ้น ลดมลภาวะ และเป็นการลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้ต่ำลง การท่าเรือแห่งประเทศไทยในฐานะหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ จึงมีนโยบายพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบรางที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยในปัจจุบันสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบังไปยังพื้นที่หลังท่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 88 ขนส่งทางถนน มีเพียงร้อยละ 7 เท่านั้นที่ขนส่งด้วยระบบราง และอีกร้อยละ 5 ขนส่งด้วยระบบลำนํ้า เนื่องจากไม่มีโครงสร้างพื้นฐานเพียงพอที่จะรองรับการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบราง ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบรางประมาณ 500,000 ที.อี.ยู. ต่อปีเท่านั้น ดังนั้น ท่าเรือแหลมฉบังจึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยทำการก่อสร้างลานขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Yard) ในพื้นที่ Zone 4 อยู่ระหว่างท่าเทียบเรือชุด B และชุด C พื้นที่ประมาณ 600 ไร่ (ใช้พื้นที่ 370 ไร่ และสำรอง 230 ไร่) โดยลักษณะของ Rail Yard จะติดตั้งรางรถไฟลักษณะเป็นพวงราง จำนวน 6 ราง แต่ละรางมีความยาวในช่วง 1,224-1,434 เมตร สามารถจอดขบวนรถไฟได้รางละ 2 ขบวน รวมเป็น 12 ขบวน ในเวลาเดียวกัน โดยติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane :RMG) สามารถทำงาน

คร่อมรางรถไฟได้ทั้ง 6 ราง ในเวลาเดียวกัน โดยจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ 2.0 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี และเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2561

2.2.2 ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า

ตารางที่ 18 แสดงขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู.

แอ่งจอดเรือที่ 1		แอ่งจอดเรือที่ 2	
ท่า AO	0.3	ท่า C1	1.4
ท่า A2	0.4	ท่า C2	1.0
ท่า A3	0.4	ท่า C3	1.0
ท่า B1	0.6	ท่า D1	1.4
ท่า B2	0.6	ท่า D2	1.0
ท่า B3	0.6	ท่า D3	1.0
ท่า B4	0.6	-	-
ท่า B5	0.8	-	-
รวม	4.3	รวม	6.8

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.93), โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

2.2.3 ท่าเทียบเรือ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

ตารางที่ 19 แสดงท่าเทียบเรือ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเทียบเรือ	ความยาว/ลึก (เมตร)	จำนวน (ท่า)	ขนาดน้ำหนักเรือ/ ลำที่เทียบท่า (เดดเวทตัน)	สมรรถวิสัย (ลำ)
แอ่งจอดเรือที่ 1				
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ (A0)	590/14	1	1,000	2
ท่าเทียบเรือโดยสาร (A1)	365/14	1	70,000	1
ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ (A2)	400/14	1	50,000	1
ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ (A3)	350/14	1	83,000	1
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปประเภทเทกอง (A4)	250/14	1	40,000	1
ท่าเทียบเรือ Ro/Ro (A5)	527/14	1	70,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B1)	359/14	1	50,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B2-B4)	300/14	3	50,000	3
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B5)	400/14	1	50,000	1

ท่าเทียบเรือ	ความยาว/ลึก (เมตร)	จำนวน (ท่า)	ขนาดน้ำหนักเรือ/ ลำที่เทียบท่า (เดดเวทตัน)	สมรรถวิสัย (ลำ)
แอ่งจอดเรือที่ 2				
ท่าเทียบเรือ (CO)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C1)	700/16	1	80,000	2
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C2)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C3)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (D1)	700/16	1	80,000	2
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (D2-D3)	500/16	2	80,000	2

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.93), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

2.2.4 เครื่องมือทุ่นแรง

ตารางที่ 20 แสดงเครื่องมือทุ่นแรง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง (Gantry Crane)	36-61	59
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (RTG)	38-41	167
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (RMG)	38-41	-
รถยกตู้สินค้า (Reach Stacker)	40-45	35
รถยกตู้สินค้า (Top Load)	8-30.5	32
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ (Mobile Crane)	48-160	3
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (Trailer)	40'-45'	433
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (Yard Tractor)	-	377
รถยกสินค้า (Forklift)	2.5 - 16	81

หมายเหตุ : รวมเครื่องมือทุ่นแรงของผู้ประกอบการในแต่ละท่า ข้อมูล ณ พฤศจิกายน 2565

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.94), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

2.2.5 พื้นที่วางสินค้า

ตารางที่ 21 แสดงพื้นที่วางสินค้า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

พื้นที่วางสินค้า	พื้นที่ (ตารางเมตร)			
	หน้าท่า	ลานกองเก็บ	โรงพักสินค้า	อื่น ๆ
ท่าเทียบเรือ (A0)	29,500	144,489	550	-
ท่าเทียบเรือ (A1, A2, A4, A5)	49,425	163,875	30,570	-
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B1-B5)	41,475	574,430	18,480	43,286
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C0)	50,000	315,440	3,000	-
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C3)	12,500	123,424	4,944	84,132
ท่าเทียบเรือ (A3)	17,762	73,500	2,700	-
ท่าเทียบเรือ (C1,C2)	36,000	490,510	4,776	-
ลานตู้สินค้ารถไฟ (Basin 1)	-	57,305	-	-
ลานตู้สินค้ารถไฟ (Basin 2)	-	58,410	-	-
ลานสินค้าภายนอก (Basin 1)	-	56,100	-	-
ลานสินค้าภายนอก (Basin 2)	-	303,900	-	-
ลานสำรองตู้สินค้าเปล่า (Basin 1)	-	160,400	-	-
ลานสำรองตู้สินค้าเปล่า (Basin 2)	-	324,012	-	-
คลังสินค้าทัณฑ์บน	-	-	4,800	-
คลังสินค้าตกค้าง	-	-	4,500	-
คลังสินค้าอันตราย	-	128,390	6,883	1,057
พื้นที่คลังสินค้าทั่วไป	-	1,800	3,660	-
พื้นที่คลังแยกและบรรจุตู้สินค้าทั่วไป	-	111,750	-	-
คลังสินค้า (Basin 2)	-	-	4,800	-
พื้นที่สำรอง (Basin 2)	-	929,661	-	-
ลานกองเก็บตู้สินค้าเปล่านอกเขตรั้วศุลกากร (KRC)	-	-	-	272,000

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.94), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

2.2.6 เรือบริการ

ตารางที่ 22 แสดงเรือบริการ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย (แรงม้า)	จำนวน (ลำ)	กำลังจุด
1. เรือลากจูง			
1) เรือท่าเรือ 203	3,000	1	43
2) เรือท่าเรือ 206	1,600	1	12
3) เรือท่าเรือ 207	1,600	1	12
4) เรือท่าเรือ 301	3,550	1	40
5) เรือท่าเรือ 302	4,340	1	50
6) เรือท่าเรือ 303	5,920	1	70
7) เรือท่าเรือ 304	4,335	1	50
8) เรือท่าเรือ 305	4,434	1	50
9) เรือท่าเรือ 306	4,434	1	50
2. เรือจัดเก็บขยะ			
1) เรือขลากลัยแหลมฉบัง 01	188	1	-
3. เรือรับเชื้อ			
1) เรือรับเชื้อ 5	210	1	-
2) เรือรับเชื้อ 6	210	1	-

หมายเหตุ 1. ไม่รวมเรือลากจูงของเอกชน จำนวน 11 ลำ

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.95), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

ตารางที่ 23 แสดงสถิติผลการดำเนินงานท่าเรือแหลมฉบัง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2567

รายการ	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567 (ค.ศ.66)
1. จำนวนเรือเทียบท่า (เที่ยว)									
- เรือตู้สินค้า	10,075	10,862	10,379	9,677	8,927	8,927	9,137	8,938	2,393
- เรือตู้สินค้าระหว่างประเทศ	5,159	4,723	4,738	4,529	4,383	4,383	4,265	4,579	1,125
- เรือตู้สินค้าชายฝั่ง	4,916	6,139	5,783	5,148	4,544	4,544	4,872	4,359	1,268
- เรือสินค้าทั่วไป	344	352	301	226	212	212	222	197	26
- เรือ RC-RO	665	696	714	647	482	482	610	670	179
- เรือสินค้าเทกอง	91	60	106	136	142	142	155	122	14
- เรือโดยสาร	56	59	80	76	65	-	-	31	22
- เรือสำเภา	92	86	104	53	23	23	59	82	31
- เรืออื่นๆ	1,284	1,346	1,484	1,576	1,241	1,241	1,513	1,652	409
รวม	12,607	13,461	13,310	12,391	11,092	11,092	11,696	11,692	3,074
จำนวนตันของเรือ (GT)	182,790,049	179,087,898	185,915,269	183,074,746	175,311,896.56	168,290,044.59	171,185,797.87	199,003,527.87	52,434,294.58
2. ปริมาณสินค้า (เมตริกตัน)									
2.1 สินค้าทั่วไป									
2.1.1 สินค้าทั่วไปขาเข้า	670,483.10	933,944.31	1,011,583.29	1,038,972.85	1,067,655.80	1,443,244.01	927,804.96	827,201.68	291,559.91
2.2 สินค้าทั่วไปขาออก	3,687,892.17	3,315,966.49	2,179,422.21	4,745,070.02	3,235,856.65	2,315,760.99	4,207,217.52	4,238,247.07	628,300.73
รวม	4,358,375.27	4,249,910.80	3,191,005.50	5,784,042.87	4,303,512.44	3,759,004.99	5,135,022.48	5,065,448.75	919,860.64
2.2 สินค้าบรรจุตู้									
2.2.1 สินค้าบรรจุตู้ขาเข้า	28,358,116.24	31,641,002.33	33,726,578.53	35,653,543.28	33,359,677.23	37,475,549.56	38,639,906.87	39,795,085.80	10,303,020.57
2.2.2 สินค้าบรรจุตู้ถ่ายลำ	385,310.26	506,726.57	484,959.36	475,599.15	844,248.10	475,808.73	495,048.85	401,331.23	104,544.55
2.2.3 สินค้าบรรจุตู้ขาออก	43,966,324.12	46,970,819.55	48,902,549.71	47,764,805.81	43,637,881.61	48,250,477.13	51,718,868.95	48,445,678.06	13,027,946.22
2.2.4 สินค้าบรรจุตู้ถ่ายลำ	379,603.06	520,786.40	500,858.17	478,367.92	812,889.78	524,651.80	501,032.67	481,386.31	125,361.20
รวม	73,089,353.68	79,639,334.85	83,614,945.77	84,372,316.16	78,654,696.73	86,726,487.22	91,354,857.34	89,123,481.41	23,560,872.54
3. จำนวนตู้สินค้า (ตู้ขีญ)									
3.1 ตู้สินค้าขาเข้า	3,427,215.25	3,710,573.25	3,913,608.00	3,955,816.50	3,725,944.25	4,146,286.75	4,400,947.50	4,322,856.00	1,161,374.50
3.2 ตู้สินค้าถ่ายลำ	30,542.75	42,919.50	42,079.75	41,764.25	61,439.75	42,411.75	35,795.25	36,714.75	9,233.00
3.3 ตู้สินค้าขาออก	3,573,690.50	3,881,313.75	4,018,940.50	4,025,858.50	3,749,244.00	4,102,853.25	4,256,549.75	4,279,175.00	1,158,643.25
3.4 ตู้สินค้าถ่ายลำ	29,246.75	42,472.00	41,251.75	40,544.25	61,271.50	43,832.00	36,635.25	37,014.75	9,373.00
รวม	7,060,695.25	7,677,278.50	8,015,880.00	8,063,983.50	7,597,899.50	8,335,383.75	8,729,927.75	8,675,760.50	2,338,623.75
Shifting	-	42,196.50	38,862.75	42,944.50	44,047.25	83,327.50	108,113.00	87,783.50	17,306.00
รวม + Shifting	-	7,719,475.00	8,054,742.75	8,106,928.00	7,641,946.75	8,418,711.25	8,838,040.75	8,763,544.00	2,355,929.75
4. จำนวนรถยนต์ (คัน)									
4.1 ขาเข้า	65,896	69,858	80,018	102,916	92,229	112,238	169,787	264,364	73,915
4.2 ขาออก	1,203,753	1,147,107	1,171,143	1,112,604	774,021	948,742	1,077,271	1,250,096	319,276
รวม	1,269,649	1,216,965	1,251,161	1,215,520	866,250	1,060,980	1,247,058	1,514,460	393,191
5. จำนวนผู้โดยสาร (คน)									
5.1 ผู้โดยสารขาเข้า	114,345	121,871	120,890	128,521	95,947	-	-	33,602	36,282
5.2 ผู้โดยสารขาออก	114,543	121,654	119,541	128,025	90,512	-	-	34,177	37,006
รวม	228,888	243,525	240,431	256,546	186,459	-	-	67,779	73,288

ที่มา : ท่าเรือแหลมฉบัง. (4 มกราคม 2567). สรุปบริการเรือและสินค้า : สถิติประจำปี 2567 (ธันวาคม 2566). สืบค้น 24 มกราคม 2567 จาก <https://lcp.port.co.th/cs/internet/lcp/%E0%B8%AA%E0%B8%96%E0%B8%B4%E0%B8%95%E0%B8%B4%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD.html>

2.3 ท่าเรือระนอง

2.3.1 ที่ตั้ง

ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำกระบุรี ฝั่งตะวันออก ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง บนพื้นที่โครงการก่อสร้างท่าเรือ ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ระนอง พื้นที่ 315 ไร่ โดยท่าเทียบเรืออเนกประสงค์มีความยาวหน้าท่า 134 เมตร กว้าง 26 เมตร สามารถรองรับเรือขนาด 500 ตันกรอส พร้อมกัน 2 ลำ และท่าเทียบเรือตู้สินค้า มีความยาวหน้าท่า 150 เมตร กว้าง 30 เมตร ท่าเทียบเรือทั้ง 2 ท่า มีความลึกหน้าท่า 8 เมตร สามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน 12,000 เดดเวทตัน จอดเทียบท่าได้ท่าละ 1 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่ง กว้าง 7.5 เมตร ยาว 212 เมตร และสะพานเชื่อมกับท่าเรืออเนกประสงค์ กว้าง 8.5 เมตร ยาว 40 เมตร

2.3.2 เครื่องมือทุ่นแรง

สำหรับเครื่องมือทุ่นแรงเพื่อให้การบริการเรือสินค้าสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ท่าเรือระนองได้จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้แก่ บันจันเคลื่อนที่หน้าท่า เครื่องมือทุ่นแรงประเภทต่าง ๆ สำหรับการยกขนและเคลื่อนย้ายสินค้า

ตารางที่ 24 แสดงเครื่องมือทุ่นแรง ณ ท่าเรือระนอง

รายการ	สมรรถนะ (ตัน)	จำนวน (คัน)
รถยกสินค้า	2.5-15	5
รถยกตู้สินค้าหนัก	30-40	2
รถยกตู้สินค้าเปล่า	7	1
รถทางลากพ่วงตู้สินค้า	30	5
รถทางลากพ่วงอเนกประสงค์	30	3
รถบันจันเคลื่อนที่	50	1
บันจันหน้าท่าล้อยางชนิดขับเคลื่อนด้วยตัวเอง	63	1
ยกน้ำหนักได้ไม่น้อยกว่า 63 เมตริกตัน	(ที่รัศมีการยก 20 เมตร)	-
รถยนต์หัวลาก	-	4

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.105), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzsdofF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

2.3.3 ร่องน้ำ

ร่องน้ำทางเดินเรือเริ่มตั้งแต่บริเวณทิศตะวันตกของเกาะช้างจนถึงท่าเทียบเรือ รวมระยะทาง 28 กิโลเมตร มีความลึกของร่องน้ำ 8 เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุด และความกว้างของร่องน้ำ 120 เมตร ตลอดระยะแนวร่องน้ำมีเครื่องหมายการเดินเรือ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ

ด้านการรักษาความปลอดภัยได้ติดตั้งระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง ระบบโทรศัพท์วงจรปิด เพื่อควบคุมความปลอดภัยของท่าเรือและสินค้าฝากเก็บในเขตพื้นที่ของท่าเรือระนองตามระบบมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อเพิ่มความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการยิ่งขึ้น

2.3.4 การขนส่งเชื่อมโยง

- **ทางถนน** ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 เพชรเกษม กรุงเทพฯ-ชุมพร-ระนอง ระยะทาง 568 กิโลเมตร เลี้ยวขวาเข้าถนนหมายเลข 4010 ที่บริเวณบ้านน้ำตก ระยะทาง 13 กิโลเมตร ถึงท่าเรือระนอง
- **ทางรถไฟ** สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายด้วยการขนส่งระบบรางจากทุกภูมิภาคมายังจังหวัดชุมพร และขนส่งต่อเนื่องมาทางถนนจากชุมพรมายังท่าเรือระนอง ระยะทางประมาณ 110 กิโลเมตร
- **ทางน้ำ** สามารถขนส่งทางน้ำฝั่งอ่าวไทยมายังท่าเรือระนองที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดสุราษฎร์ธานี แล้วขนส่งทางถนนมายังท่าเรือระนอง
- **ทางอากาศ** มีสนามบินพาณิชย์และเที่ยวบินประจำเชื่อมต่อระหว่างระนอง-กรุงเทพฯ

2.3.5 สิ่งอำนวยความสะดวก/การให้บริการ

ท่าเรือระนองให้บริการบรรทุกขนถ่าย เคลื่อนย้าย ฝากเก็บและส่งมอบสินค้า และเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการจึงได้นำระบบบริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จมาให้บริการ โดยผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าพิธีการศุลกากร พิธีการตรวจคนเข้าเมือง และบริการอื่น ๆ ได้โดยสะดวกรวดเร็ว ณ อาคาร One Stop Service บริเวณหน้าทางเข้าท่าเรือระนอง

นอกจากนี้ เพื่อรองรับการขนส่งระบบตู้สินค้า การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้นำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมตู้สินค้าและการออกใบแจ้งหนี้ค่าธรรมเนียม ตลอดจนการเตรียมความพร้อมด้านสาธารณูปโภคอื่น ๆ อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และการสื่อสารโทรคมนาคมไว้ด้วย เพื่อความสะดวกของผู้ใช้บริการ

ด้วยทำเลที่ตั้งอันเหมาะสมติดกับทะเลอันดามัน และความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครัน ปัจจุบันท่าเรือระนองยังมีบทบาทสำคัญในโครงการสำรวจและขุดเจาะก๊าซธรรมชาติและน้ำมันในบริเวณอ่าวมะตะมะด้วย

2.3.6 สิ่งอำนวยความสะดวก

- พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 7,200 ตารางเมตร พื้นที่วางตู้สินค้า 11,000 ตารางเมตร โรงพักสินค้าจำนวน 1 หลัง ขนาด 1,500 ตารางเมตร สถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) 1 หลัง ที่ทำการศุลกากร 1 หลัง อาคารสำนักงานแผนการทำและสินค้า 1 หลัง และอาคารศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (OSS) 1 หลัง
- หอไฟฟ้าบริเวณลานวางสินค้าและตู้สินค้า 3 หอ เครื่องหมายช่วยการเดินเรือทูน กำหนดแนวร่องน้ำเดินเรือ 14 ทูน และหลักไฟนำ 3 คู่
- ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น 30 จุด
- เครื่องชั่งน้ำหนักบรรทุกทุกสินค้า 1 เครื่อง

2.3.7 สถิติสำคัญท่าเรือระนอง

ตารางที่ 25 แสดงจำนวนสินค้า ณ ท่าเรือระนอง

(หน่วย : เมตริกตัน)

ปีงบประมาณ	2565	2564	2563	2562	2561
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	11,028.00	13,268.00	16,889.00	24,832.00	17,878.00
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	55,809.00	115,418.00	65,846.00	110,188.00	74,912.00
รวม	66,837.00	128,686.00	82,735.00	135,020.00	92,790.00

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.110), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

ตารางที่ 26 แสดงตู้สินค้าผ่านท่าเรือระนอง

(หน่วย : ตู้)

ปีงบประมาณ	2565	2564	2563	2562	2561
สินค้าขาเข้า	1,314	2,007	1,382	1,880	1,163
สินค้าขาออก	1,109	2,166	1,345	1,835	1,159
รวม	2,423	4,173	2,727	3,715	2,322

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 (น.110), โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2565, สืบค้นจาก <https://drive.google.com/file/d/1jHnEsXQPNgzgsdoJF8V64XbiS1iVQ3uZ/view>

2.4 ท่าเรือน้ำลึกสงขลา

สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือแถบนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าคอนเทนเนอร์ และสินค้าทั่วไป (Conventional Cargo) สำหรับท่าเทียบเรือสินค้าที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับกรมเจ้าท่า มีจำนวน 11 ท่า ในจำนวนนี้จะมีท่าคลังปิโตรเลียมสงขลา ปตท. เป็นท่าสำคัญที่มีปริมาณขนถ่ายสินค้า (ปิโตรเลียม) มากที่สุด ที่มีปริมาณสินค้านำเข้า คือ ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ซึ่งจะเป็นสินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป ส่วนที่เหลือจะเป็นท่าเทียบเรือที่ใช้สนับสนุนกิจกรรมการขุดเจาะปิโตรเลียมในทะเล (Supply base)

ท่าเรือน้ำลึกสงขลาตั้งอยู่บริเวณปากทะเลสาบสงขลา อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา ท่าเรือน้ำลึกสงขลาสร้างขึ้นตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (ปี พ.ศ. 2525 – 2529) เพื่อช่วยให้การพัฒนาเศรษฐกิจและสนับสนุนการส่งออกสินค้าของภาคใต้ การก่อสร้างดำเนินการโดยกรมเจ้าท่า ภายหลังสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2530 กรมเจ้าท่าได้โอนท่าเรือแห่งนี้ให้กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง และได้เปิดให้เอกชนเข้ามาบริหารท่าเรือแห่งนี้โดยวิธีการประมูล โดยบริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ได้ถูกคัดเลือกจากบริษัทที่ปรึกษาของรัฐบาลให้เป็นผู้บริหารท่าเรือ โดยบริษัทฯ จ่ายค่าเช่ารายปีแก่รัฐ พร้อมแบ่งรายได้จากการประกอบการให้แก่รัฐเป็นการตอบแทน บริษัทฯ จะเป็นผู้ดูแลและบริหารพื้นที่ส่วนที่เป็นตัวท่าเรือเท่านั้น ส่วนการดูแลรักษาร่องน้ำ เชื้อเพลิงคลัง และเครื่องช่วยการเดินเรือ (Navigation Aids) ต่าง ๆ จะเป็นความรับผิดชอบของทางราชการ (กรมเจ้าท่า)

ท่าเรือมีท่าเทียบเรือ 3 ท่า ยาวรวม 510 เมตร ความลึกหน้าท่า 9 เมตร สำหรับเทียบเรือสินค้า ขนาดความยาวไม่เกิน 173 เมตร กินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร กำหนดที่จะรับเรือขนาดไม่เกิน 20,000 เดดเวตตัน มีวิสัยสามารถรับสินค้าประมาณปีละ 1.9 ล้านตัน เป็นสินค้าทั่วไปประมาณ 550,000 ตัน และสินค้าคอนเทนเนอร์ ประมาณ 175,000 ที.อี.ยู. ในปัจจุบันท่าเรือน้ำลึกสงขลามีพื้นที่รวมประมาณ 72 ไร่ โรงพักสินค้า 1 หลัง พื้นที่ ประมาณ 6,700 ตารางเมตร เก็บสินค้าได้ประมาณ 8,000 ตัน ลานคอนเทนเนอร์มีพื้นที่รวม 50,000 ตารางเมตร

สินค้าที่ส่งออกของท่าเรือแห่งนี้สะท้อนให้เห็นถึงประเภทสินค้าเศรษฐกิจที่สำคัญที่มีการผลิต อยู่ในภาคใต้ คือ ยางพาราและผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับยางพาราที่มีมากกว่าครึ่งหนึ่งของปริมาณการส่งออกสินค้าออก ทั้งหมดในทุกปี ส่วนสินค้าส่งออกที่สำคัญอื่น ๆ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอาหารทะเล เช่น อาหารทะเล แช่แข็ง และอาหารทะเลกระป๋อง เป็นต้น ขณะที่สินค้านำเข้าที่สำคัญผ่านท่าเรือแห่งนี้ ได้แก่ ปลาแช่แข็ง ที่นำเข้ามาใช้ในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็งและอาหารกระป๋อง ส่วนสินค้าประเภทอื่น คือ เครื่องมือ อุปกรณ์ และอาหารสัตว์

ท่าเรือน้ำลึกสงขลาตั้งอยู่บริเวณปากทะเลสาบสงขลา สร้างโดยการถมทะเลออกไป การเข้าถึงทางทะเล จึงสะดวกมาก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีตะกอนจากทะเลสาบมาสะสมที่ร่องน้ำอยู่ตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงฤดูมรสุม ประกอบกับกรมเจ้าท่ามีข้อจำกัดด้านงบประมาณและเครื่องมือในการบำรุงรักษาร่องน้ำ ทำให้ความลึกของร่องน้ำท่าเรือสงขลาไม่ได้ตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ 9 เมตร ได้ตลอดเวลา การเข้าถึงทางทะเล จึงไม่อาจถือได้ว่าดีมากนัก

ส่วนการเข้าถึงทางบกนั้น อยู่ในเกณฑ์ที่น่าพอใจดี แม้ว่าท่าเรือนี้จะตั้งอยู่อีกฝั่งของทะเลสาบ แต่ก็สามารถเชื่อมโยงกับระบบทางหลวงต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี

ดินแดนหลังท่าหรือพื้นที่หลังท่า (Hinterland) ของท่าเรือน้ำลึกสงขลานั้นครอบคลุมภาคใต้ ตอนล่างทั้งหมด ฐานสินค้าของท่าเรือนี้จึงกว้างขวาง แต่สินค้าจำนวนมากโดยเฉพาะสินค้าส่งออกไปจีน กลับส่งออกโดยผ่านท่าเรือปีนัง เนื่องจากท่าเรือปีนังมีบริการเรือเดินตรงกับจีน จึงมีค่าระวางถูกกว่าสงขลา ซึ่งต้องใช้วิธีการถ่ายลำ ปัจจุบันท่าเรือน้ำลึกสงขลายังไม่มีปั้นจั่นหน้าท่า เรือที่จะเข้าท่าเรือต้องมีปั้นจั่นประจำเรือ จึงเป็นข้อจำกัดสำคัญในการให้บริการเดินเรือตรงกับจีน หากท่าเรือน้ำลึกสงขลาสามารถติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่า และติดตั้งเรือเดินตรงกับจีนได้ ก็จะช่วยทำให้สินค้าบางส่วนมาใช้ท่าเรือสงขลามากขึ้น

ในด้านพื้นที่ขยายท่านั้น แม้ว่าเมื่อตอนสร้างท่าเรือรัฐจะได้สงวนพื้นที่บนฝั่งประมาณ 250 ไร่ และกำหนดแนวการสร้างท่าเทียบเรือในพื้นที่น้ำเอ่าวัว แต่พื้นที่บนฝั่งดังกล่าวถูกบุกรุกจับจองจนกลายเป็น ชุมชนแออัด ส่วนพื้นที่บางส่วนมี ปตท.สม. มาสร้างท่าเรือ Supply และบางส่วนถูกราชกรุกล้ำนำมาใช้ เป็นพื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ และจอดเรือประมงพื้นบ้าน ด้วยสาเหตุเหล่านี้การขยายพื้นที่ท่าเรือจึงไม่อาจจะทำได้ การเพิ่มกำลังความสามารถท่าเรือจึงต้องอาศัยการเพิ่มประสิทธิภาพการยกขนที่หน้าท่าแทน โดยที่สำคัญ คือ การติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าซึ่งจะทำให้ผลิตภาพ (Productivity) ของท่าเรือเพิ่มขึ้นกว่าการใช้ปั้นจั่นประจำเรือ เป็นอย่างมาก

3. ตัวอย่างท่าเรือในภูมิภาคอาเซียน⁵

3.1 ประเทศสิงคโปร์

ปัจจุบันท่าเรือสิงคโปร์เป็นท่าเรือตู้สินค้าที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเป็นท่าเรือที่ตู้สินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือ (Transshipment Hub) ที่ใหญ่ที่สุดของโลก ท่าเรือสิงคโปร์มีสายเรือที่แวะจอดเพื่อขนส่งตู้สินค้าไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกถึง 160 เที่ยวต่อวัน สามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือต่าง ๆ ประมาณ 600 ท่า ใน 123 ประเทศทั่วโลก

ท่าเรือสิงคโปร์ในยุคแรกตั้งอยู่ที่ปากแม่น้ำสิงคโปร์ ปริมาณเรือและสินค้าที่ผ่านท่าเรือได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งปี ค.ศ. 1834 ได้เกิดปัญหาแออัดขึ้นในท่าเรือในปี ค.ศ. 1845 ได้มีการสำรวจชายฝั่งเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือ Keppel (ในยุคนั้นรู้จักกันในนามท่าเทียบเรือใหม่หรือ New Harbour) เพื่อเป็นท่าเทียบเรือบรรทุกขนถ่ายถ่านหินซึ่งใช้เป็นเชื้อเพลิงของเรือกลไฟในยุคนั้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรือของบริษัท Peninsular & Oriental Steam Navigation (P&O) ต่อมาในปี 1849 บริษัทได้สร้างท่าเทียบเรือของตนเอง จึงได้เลิกใช้ท่าเทียบเรือ Keppel เพื่อการดังกล่าว และจากจุดนี้เองที่ท่าเรือสิงคโปร์ได้เริ่มต้นบทบาทการเป็นท่าเรือที่เติมเชื้อเพลิงให้แก่เรือ (Bunker Port) ในปี ค.ศ. 1852 ท่าเทียบเรือ Keppel ได้รับการปรับเปลี่ยนจากเดิมเป็นท่าเทียบเรือที่ให้บริการเติมเชื้อเพลิงถ่านหินให้เรือเดินสมุทรมาเป็นท่าเทียบเรือรับสินค้า และท่าเทียบเรือ Keppel เป็นท่าเทียบเรือหลักของท่าเรือสิงคโปร์ต่อมาอีก 50 ปี

ที่ตั้ง

ท่าเรือสิงคโปร์ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของคาบสมุทรลายูในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ละติจูดที่ 1 17'34" เหนือ ลองจิจูดที่ 103 43'31" ตะวันออก อยู่ห่างจากท่าเรือยะโฮร์ (Port of Johor) ของมาเลเซีย และห่างจากท่าเรือปาเลมบัง (Port of Palembang) ของอินโดนีเซียประมาณ 250 ไมล์ทะเลทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ

ท่าเรือสิงคโปร์ตั้งอยู่ในเส้นทางหลักของทางเดินเรือหรือเส้นทางการค้าที่สำคัญของโลก (Crossroads of International Trade) เนื่องจากตั้งอยู่บนปลายสุดของคาบสมุทรลายูระหว่างช่องแคบมะละกา และช่องแคบสิงคโปร์ ดังนั้น เรือที่จะเดินทางระหว่างยุโรป ตะวันออกกลางไปจนถึงชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐอเมริกาจำเป็นต้องผ่านช่องแคบนี้เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด จึงกล่าวได้ว่าท่าเรือแห่งนี้เป็นจุดเชื่อมระหว่างยุโรปและตะวันออก หรือมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก

ท่าเทียบเรือ

ท่าเรือสิงคโปร์เป็นท่าเรือชายฝั่งธรรมชาติที่มีขนาดใหญ่สามารถรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 500 ฟุต และมีร่องน้ำกว้างกว่า 26-30 ฟุต (7.8-9 เมตร)

ท่าเรือสิงคโปร์ ประกอบด้วย ท่าเทียบตู้สินค้า 4 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือ Brani ท่าเทียบเรือ Keppel ท่าเทียบเรือ Tanjong Pagar และท่าเทียบเรือ Pasir Panjang ท่าเทียบเรือเหล่านี้ใช้อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกความสะดวกร่วมกัน และมีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้านรวมกันในคราวเดียว 35,000 ที.อี.ยู.

⁵ คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ. (2558). รายงานการพิจารณา เรื่อง มาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของประเทศไทย. สืบค้น 24 มกราคม 2567 จาก <https://dl.parliament.go.th/backoffice/viewer2300/web/viewer.php>

นอกจากนี้ ยังประกอบด้วยท่าเรือเทียบเรืออเนกประสงค์ 2 ท่า ได้แก่

- Pasir Panjang Automobile Terminal (PPAT) เป็นท่าเรือเฉพาะกิจที่ขนส่งยานยนต์ เริ่มเปิดให้บริการในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2009 ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือย่อย 3 ท่า ลานจอดยานยนต์กลางแจ้ง และลานในร่ม ซึ่งสามารถจอดรถได้ประมาณ 20,000 คัน

- ท่าเทียบเรือ Sembawang ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่เมือง Sembawang ซึ่งอยู่ทางตอนเหนือของประเทศ ในสมัยที่อังกฤษยังมีกองทัพอยุในสิงคโปร์ได้ใช้ที่นี่เป็นฐานทัพ ในปี ค.ศ. 1971 ได้โอนพื้นที่นี้ให้อยู่ในความดูแลของ PSA และเริ่มก่อสร้างท่าเทียบเรือ Sembawang เพื่อเป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเทียบเรือส่วนใหญ่เป็นสินค้าทั่วไป เช่น ผลิตภัณฑ์เหล็ก เครื่องจักร อุปกรณ์ที่มีขนาดใหญ่และน้ำหนักมาก บริเวณท่าเทียบเรือมีสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ คลังสินค้า

Port of Singapore Authority: PSA

PSA เป็นองค์การที่เป็นเจ้าของท่าเรือสิงคโปร์ มีหน้าที่บริหารและประกอบการท่าเรือ โดยหน่วยงานนี้อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) และกระทรวงขนส่ง (Ministry of Transport) PSA ก่อตั้งในปี ค.ศ. 1964 ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบโครงสร้างองค์กรอยู่หลายครั้งเพื่อให้เหมาะกับการพัฒนาท่าเรือ ครั้งแรกก่อตั้งขึ้นเพื่อรับโอนกิจการท่าเรือมาจาก Singapore Harbour Board ต่อมาในปี 1997 ได้แปรรูปองค์กรมาเป็นบริษัทโดยใช้ชื่อว่า PSA Corporation Limited และในปี ค.ศ. 2003 ได้ปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรเพื่อให้เหมาะสมกับบทบาทใหม่ในการเป็นผู้ลงทุนและผู้ประกอบการท่าเรือในต่างประเทศ โดยใช้ชื่อว่า PSA International Pte.,Ltd. หน้าที่หลักของ PSA มีดังนี้

1. เป็นผู้ประกอบการท่าเรือสิงคโปร์ (Operator Terminal) ได้แก่ ท่าเทียบเรือ Brani ท่าเทียบเรือ Keppel ท่าเทียบเรือ Tanjong Pagar ท่าเทียบเรือ Pasir Panjan และท่าเทียบเรือ Sembawang
 2. เป็นผู้ร่วมทุน (Joint Venture) กับบริษัทต่าง ๆ เพื่อประกอบการท่าเทียบเรือในท่าเรือสิงคโปร์
 3. เป็นผู้ลงทุนและประกอบการในท่าเรือประเทศต่าง ๆ ทั้งในทวีปเอเชีย ยุโรปและอเมริกาใต้
- ในนาม PSA International Pte.,Ltd. ท่าเรือเหล่านี้มีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้าทั่วโลกรวมกันประมาณ 111 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี มีความยาวหน้าท่ารวม 66 กิโลเมตร ในปี 2008 มีตู้สินค้าผ่านท่าทุกท่าเทียบเรือทั่วโลก รวมกัน 63.2 ล้าน ที.อี.ยู. ท่าเทียบเรือที่ PSA International Pte.,Ltd. ลงทุนและประกอบกิจการมีทั้งสิ้น 42 ท่า ใน 15 ประเทศ

ประเทศสิงคโปร์พยายามอย่างเต็มที่ในการดึงดูดให้บริษัทเดินเรือต่าง ๆ สนใจมาดำเนินกิจการในสิงคโปร์ โดยภาครัฐได้ให้ความสำคัญและสนับสนุนและได้กำหนดให้มีองค์กรท่าเรือและการขนส่งทางทะเลของประเทศสิงคโปร์ (MPA) ซึ่งได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 1996 โดยกฎหมาย MPA ACT 1996 ทาง MPA ได้ทำการควบรวมเข้าด้วยกันระหว่างกรมเจ้าท่า คณะกรรมการกิจการทางทะเลแห่งชาติ และหน่วยงานเดิมที่บริหารควบคุมดูแลท่าเรือสิงคโปร์

บทบาท อำนาจหน้าที่ของท่าเรือและการขนส่งทางทะเลของประเทศสิงคโปร์ (Maritime and Port Authority of Singapore : MPA)

1. MPA ทำงานร่วมกับตัวแทนของรัฐบาลและผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการเดินเรือที่ทำให้สิงคโปร์เป็นผู้นำท่าเรือศูนย์กลางของโลกและเป็นศูนย์กลางกิจการทางทะเลในระดับต้น ๆ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้เป็นที่ดึงดูดของกลุ่มเจ้าของเรือที่จะมาลงทุนทำธุรกิจในประเทศสิงคโปร์รวมถึงมีการขยายการบริการความช่วยเหลือต่าง ๆ ในเชิงกว้างและลึก อีกทั้งยังมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางธุรกิจสำหรับอุตสาหกรรมการเดินเรืออีกด้วย

2. MPA ทำหน้าที่ในการควบคุม ดูแลการจัดการท่าเรือรวมถึงการให้บริการทางทะเล อุปกรณ์อำนวยความสะดวกและกิจกรรมต่าง ๆ ภายในน่านน้ำสิงคโปร์ในที่นี่รวมถึงการจัดการจราจรเดินเรือ เครื่องหมายการเดินเรือ ความปลอดภัยในการเดินเรือ และระบบรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ซึ่งรวมไปถึงการควบคุมการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพและตามข้อกำหนดเรื่องสิ่งแวดล้อม

3. MPA มีมาตรการป้องกันผลประโยชน์ของกิจการทางทะเลและของท่าเรือในเวทีสากล ซึ่งมาตรการเหล่านี้จะถูกเสนอไปยังที่ปรึกษาของทางรัฐบาลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล กิจการทางทะเล และการให้บริการของท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

การทำเรือและการขนส่งทางทะเลของสิงคโปร์สามารถบริหารจัดการท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นผลมาจากการกำหนดนโยบายด้านการขนส่งทางทะเลที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมของรัฐ โดยมีองค์การเฉพาะเพื่อรับผิดชอบกิจการท่าเรือและพาณิชย์นาวี กล่าวคือ การมีสถาบันการเดินเรือและการท่าเรือแห่งสิงคโปร์ Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) ที่ทำหน้าที่ในการพัฒนาสิงคโปร์ให้เป็นศูนย์กลางชั้นนำระดับโลกในทางด้านการท่าเรือและการเดินเรือระหว่างประเทศและเพื่อสร้างความก้าวหน้าและรักษาผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศสิงคโปร์

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าภายใต้การกำกับดูแล MPA ทำให้ PSA สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบองค์กรให้สอดคล้องกับบทบาทของท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งต้องปรับเปลี่ยนไปตามพลวัตการขนส่งทางทะเลซึ่งเกิดขึ้นอย่างไม่หยุดยั้ง สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้ PSA สามารถบริหารท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพ คือ การบริหารโดยปราศจากการแทรกแซงจากการเมืองซึ่งเป็นนโยบายหลักของประเทศที่เน้นย้ำการมีภาพลักษณ์ที่โปร่งใสและไม่แทรกแซงการดำเนินงานของภาคธุรกิจไม่ว่าธุรกิจนั้นจะประกอบกิจการโดยรัฐหรือเอกชน

3.2 ประเทศมาเลเซีย

พื้นที่ทางทะเลของมาเลเซียมีอาณาเขต 614,159 ตารางกิโลเมตร ซึ่งกว้างเกือบเป็นสองเท่าของพื้นที่ทางบกของมาเลเซีย เฉพาะเขตเศรษฐกิจจำเพาะของมาเลเซียมีพื้นที่ 453,186 ตารางกิโลเมตร รูปแบบของพื้นที่ลักษณะนี้เกิดจากการที่ประเทศมีพื้นที่ที่บกซึ่งถูกแบ่งแยกด้วยน้ำทะเล เช่น มาเลเซียที่มีทะเลจีนใต้กั้นระหว่างแผ่นดินใหญ่ของมาเลเซียกับรัฐซาบฮ์และซาราวัก ทรัพยากรทางทะเลเป็นปัจจัยหลักประการหนึ่งต่อความมั่งคั่งของมาเลเซีย โดยมีน้ำมันปิโตรเลียมและก๊าซธรรมชาติเป็นสินค้าส่งออกที่มีปริมาณมากที่สุดของประเทศ

มาเลเซียเป็นประเทศที่โอบล้อมด้วยทะเล จึงเป็นปรกติที่ทะเลและพื้นที่ทางทะเลจะมีบทบาทสำคัญต่อการเจริญเติบโตและการพัฒนาทางเศรษฐกิจของมาเลเซีย ประมาณร้อยละ 95 ของการค้าระหว่างประเทศของมาเลเซียเกิดขึ้นโดยการขนส่งทางทะเล และท่าเรือต่าง ๆ เป็นทางผ่านสำคัญของสินค้านำเข้าและส่งออกของประเทศ การขนส่งทางเรือและกิจการท่าเรือต้องอาศัยการสนับสนุนจากการบริการย่อยหลายด้าน เช่น การต่อเรือและการซ่อมเรือ การบริหารเรือ บริการด้านการเงินและกฎหมาย เป็นต้น รวมถึงบริการอื่น ๆ ธุรกิจเหล่านี้ช่วยส่งเสริมการค้าของประเทศและการเติบโตทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการลงทุนจำนวนมากที่เพิ่มปริมาณการจ้างงาน นอกจากนี้ ความมั่งคั่งทางน้ำมันและก๊าซธรรมชาติทั้งหมดของมาเลเซียซึ่งเป็นที่มาของรายได้สำคัญของประเทศและส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของมาเลเซียอย่างมาก

ดังนั้น จึงเห็นได้ชัดว่าสภาพทางทะเลมีความสำคัญต่อประเทศมาเลเซียมากทั้งด้านเศรษฐกิจและความมั่นคง โดยมาเลเซียเป็นประเทศหนึ่งที่ได้มีการพัฒนาการขนส่งทางน้ำก้าวหน้าอย่างรวดเร็วและเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่ไทยจะต้องมีการแข่งขันในระดับที่เหมาะสม เพื่อเป็นการรักษาสภาพของระบบการขนส่งทางน้ำของประเทศ โดยในประเทศมาเลเซียจะมีการจัดองค์กรที่ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการพาณิชย์นาวี ดังนี้

กระทรวงคมนาคมของประเทศมาเลเซีย

จัดการกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำออกเป็น 2 ภารกิจ

ภารกิจที่ 1 เป็นภารกิจเกี่ยวกับการวางแผน ซึ่งจะอยู่ในสังกัดของรองปลัดกระทรวงคมนาคม ฝ่ายวางแผน (Deputy Secretary General: Planning) ซึ่งมีหน่วยงาน Maritime Transportation รับผิดชอบภารกิจนี้ งานวางแผนของหน่วยงานนี้จะครอบคลุมกิจการด้านการขนส่งทางน้ำทั้งหมด รวมถึงแต่ท่าเรือ การพาณิชย์ และความปลอดภัย

ภารกิจที่ 2 เป็นภารกิจเกี่ยวกับการดำเนินกิจการนั้น ๆ เช่น กิจการทำเรือดูแลโดยการทำเรือหรือ Port Authority กิจการดูแลและสนับสนุนการขนส่งทางน้ำจะดำเนินการโดย Maritime Department ซึ่งแบ่งออกตามพื้นที่ (Peninsular Sabah และ Sarawak) ซึ่งกิจการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ จะรวมงานต่าง ๆ อย่างกว้างขวาง เช่น การดูแลร่องน้ำ การรักษาความปลอดภัย เป็นต้น การแบ่งหน่วยงานในลักษณะดังกล่าวจะเน้นและให้ความสำคัญกับงานวางแผนเทียบเท่ากับงานบริหารจัดการ

สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซีย (Maritime Institute of Malaysia : MIMA)

รัฐบาลมาเลเซียมีการก่อตั้ง Malaysia Institute of Maritime Affairs ซึ่งเปลี่ยนชื่อเป็นสถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซีย (Maritime Institute of Malaysia : MIMA) ทำหน้าที่เป็นสถาบันวิจัยเชิงนโยบายและศึกษาข้อมูลทางทะเลในด้านที่ประเทศให้ความสนใจและเป็นศูนย์กลางการวิจัยทางทะเลระดับประเทศ โดยก่อตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2536 ภายใต้พระราชบัญญัติบริษัท พ.ศ. 2508 (Companies Act 1965) เป็นบริษัทจำกัดโดยการรับประกันแต่ไม่มีการเปิดขายหุ้นและมีคณะกรรมการบริหารที่กำหนดขึ้นเอง

สถาบันจะมีส่วนร่วมในการรับมือกับปัญหาทางทะเล โดยมีบทบาทในการจัดการปัญหาทั้งในระดับชาติ ระดับภูมิภาค และระดับโลกที่ส่งผลกระทบต่อมาเลเซีย สถาบันจึงมีหน้าที่ในการสนับสนุนการกำหนดนโยบายทางทะเลที่สำคัญให้กับรัฐบาลของประเทศมาเลเซีย

บทบาท อำนาจหน้าที่ ของสถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซีย (Maritime Institute of Malaysia : MIMA)

1. สถาบันจะมีหน้าที่ในการสานต่องานของหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับทางทะเล โดยการรวบรวมผู้เชี่ยวชาญเพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนหน่วยงานเหล่านั้นในการกำหนดนโยบายทางทะเล หรือการนำไปปฏิบัติ บทบาทของสถาบันจึงเป็นทั้งการให้คำปรึกษาและคำแนะนำ

2. สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียจะให้คำปรึกษาและความเห็นแก่หน่วยงานของรัฐ และองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ สถาบันยังมีหน้าที่ในการส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นทางทะเลได้อย่างอิสระ ในทุกด้าน

3. สถาบันจะมีหน้าที่ในการเผยแพร่ข้อมูลและความรู้แก่สาธารณชนให้ตระหนักถึงความสำคัญของมรดกทางทะเลแล้วมีความจำเป็นต่อการดำเนินชีวิต โดยสถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียจะมีส่วนในการกระตุ้นให้สาธารณชนเข้ามาเป็นผู้มีส่วนร่วมสำคัญด้านทะเล ซึ่งมีความสำคัญด้านเศรษฐกิจของประเทศ การเป็นปราการด่านแรกของประเทศ ศักยภาพในการพัฒนาประเทศและในฐานะที่เป็นมรดกของประเทศ

4. งานเกี่ยวกับทะเลมีความเปลี่ยนแปลงตลอด ทำให้สถาบันต้องตื่นตัวและติดตามประเด็นปัญหาในสถานการณ์ปัจจุบัน รวมถึงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน เมื่อมาเลเซียต้องพึ่งพิงทะเลมากขึ้น การใช้ประโยชน์จากทะเลก็เพิ่มขึ้นด้วย จึงนำมาซึ่งปัญหาในด้านต่าง ๆ ระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ความมั่นคง ความปลอดภัย การปกป้องสิ่งแวดล้อม และกลยุทธ์ความสัมพันธ์ซึ่งต้องอาศัยนโยบายที่ชาญฉลาด ทรัพยากร และระบบนิเวศวิทยาทางทะเลกำลังเผชิญกับภัยคุกคามต่าง ๆ และต้องได้รับการปกป้องและการจัดการที่ดี เพื่อผลประโยชน์ของคนในยุคปัจจุบันและในอนาคต

5. สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียมีบทบาทสำคัญในการจัดทำนโยบายเพื่อรักษาผลประโยชน์ทางทะเลจำนวนมากและปกป้องทะเลจากภัยต่าง ๆ ที่คุกคามทะเลในด้านความปลอดภัย ความมั่นคง สิ่งแวดล้อม และทรัพยากร ทางสถาบันจึงได้ยึดหลักการทำงาน “มหาสมุทรแห่งการเปลี่ยนแปลงเพื่อความยั่งยืน” (Ocean of Change for Sustainability) เพื่อสะท้อนถึงธรรมชาติที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาของทะเล และความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาทะเลด้วยวิธีการที่ยั่งยืน

6. สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียมีแผนงานที่ตื่นตัวอยู่ตลอด เช่น การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับองค์กรในต่างประเทศ ทางสถาบันได้จัดตั้งเครือข่ายกับผู้เชี่ยวชาญทั่วโลกในวงกว้างจำนวนมาก ซึ่งก่อให้เกิดการรวบรวมแนวคิดและผลงานด้านความสัมพันธ์ทางทะเลของมาเลเซียมากมาย

7. สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียต้องการให้มีการพัฒนาทรัพยากรทางทะเลในระบบนิเวศวิทยาอย่างยั่งยืน รวมถึงการอนุรักษ์และปกป้องทรัพยากรทางทะเล ผ่านงานวิจัยของสถาบัน ในด้านการบริหาร พื้นที่ชายฝั่ง การป้องกันและลดปริมาณมลพิษ การอนุรักษ์ระบบนิเวศวิทยา การบริหารทรัพยากร และการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ พร้อมทั้งเพิ่มระดับความตระหนักรู้ของสาธารณชนในด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล ในเวลาเดียวกัน กิจกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นได้ด้วยการจัดทำข้อมูลต่าง ๆ เพื่อใช้ในกระบวนการตัดสินใจ การสร้างความร่วมมือ และความช่วยเหลือจากภาครัฐและองค์กรเอกชนที่เกี่ยวข้อง

8. สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียใช้นโยบายการสนับสนุนทุนการศึกษาทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ได้แก่ การให้ทุนการศึกษาที่สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซีย สำหรับนักวิจัยและนักวิชาการอาคันตุกะ ส่วนทุนการศึกษาในต่างประเทศมุ่งเน้นที่การพัฒนาความเชี่ยวชาญของบุคลากรในสถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียซึ่งทางสถาบันพร้อมให้ความร่วมมือกับองค์กรทุกรูปแบบที่ต้องการสนับสนุนทุนการศึกษา

9. สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียมุ่งหวังที่จะมีบทบาทสำคัญในการบริหารจัดการช่องแคบมะละกา เช่น ความปลอดภัยในการเดินเรือสำหรับเรือเดินสมุทร ยุทธศาสตร์ในการบริหารจัดการช่องแคบ ความมั่นคงจากภัยคุกคามในรูปแบบเดิมและรูปแบบใหม่ และการปกป้องสภาพแวดล้อมทางทะเล เป็นต้น โดยการจัดการทางด้านกฎหมาย สภาพแวดล้อม เศรษฐกิจและอื่น ๆ เพื่อให้บรรลุถึงการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญระดับโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

10. มาเลเซียให้ความสำคัญต่อทะเลสูง สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียจึงมุ่งเน้นทำวิจัยเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาและการส่งเสริมธุรกิจและอุตสาหกรรมด้านเศรษฐกิจทางทะเลเพื่อให้มาเลเซียก็เกี่ยวกับผลประโยชน์ได้สูงสุดจากลักษณะทางทะเลที่เป็นอยู่ ในปัจจุบันสถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียกำลังมุ่งเน้นทำวิจัยเกี่ยวกับนโยบายเพื่อให้ภาคส่วนทางทะเลเอื้อต่อการบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจมาเลเซีย และก้าวสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วภายในปี พ.ศ. 2563 ตามที่กำหนดไว้ในแบบจำลองเศรษฐกิจชุดใหม่

อย่างไรก็ตาม สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียเป็นองค์กรการวิจัยที่กำลังเติบโตและมองหาพันธมิตร รวมถึงการสนับสนุนทางด้านองค์ความรู้ ในขณะที่เดียวกันทางสถาบันมีความต้องการที่จะยกระดับความเชี่ยวชาญในการวิจัยและการพัฒนาทรัพยากรบุคคล โดยเฉพาะด้านสภาพแวดล้อมทางทะเล อุตสาหกรรมทางทะเลและการขนส่งทางทะเล ความร่วมมือทางกฎหมายและความมั่นคงทางทะเล

นอกจากนั้น สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียยังส่งเสริมงานวิจัยในด้านที่สนับสนุนความมุ่งมั่นของรัฐบาลในการรักษาผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไว้ให้ได้มากที่สุด รวมถึงนโยบายและยุทธศาสตร์การปกป้องทรัพยากรทางทะเล และการริเริ่มความร่วมมือทางทะเลในระดับภูมิภาค ซึ่งส่งเสริมการสร้างเชื่อมั่นในทะเลและความโปร่งใสในนโยบายและยุทธศาสตร์ทางทะเล ตัวอย่างของสิ่งที่สถาบันได้ริเริ่มคือ ข้อตกลงว่าด้วยการป้องกันอุบัติภัยทางทะเล (Prevention of Incident at Sea Agreement : INCSEA)

โครงสร้างของสถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซีย (Maritime Institute of Malaysia : MIMA)

สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียออกแบบมาเพื่อให้ยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนได้ เพื่อเอื้อต่อการวิจัยแบบสหวิทยาการ สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียประกอบด้วยศูนย์ต่าง ๆ ดังนี้

1. ศูนย์ด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมทางทะเล (MEI)
2. ศูนย์ด้านความมั่นคงและการทูตทางทะเล (MSD)
3. ศูนย์ด้านกฎหมายและนโยบายทางทะเล (OLAP)
4. ศูนย์ด้านช่องแคบมะละกา (SOM)
5. ศูนย์ด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง (CMER)

6. กองบริหารจัดการและการเงินเป็นแผนกที่เชื่อมโยงศูนย์ต่าง ๆ เข้าด้วยกัน และมีบทบาทหลักในการสนับสนุนการวิจัยของสถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซีย

รายได้ของสถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซีย (Maritime Institute of Malaysia : MIMA)

สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียจะได้รับเงินทุนเต็มจำนวนจากรัฐบาล แต่กฎระเบียบของสถาบันอนุญาตให้รับเงินทุนจากองค์กรภายในและภายนอกประเทศได้ สถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซียไม่มีแนวคิดในการทำงานเพียงลำพัง แต่เชื่อว่าการแลกเปลี่ยนทางความคิดจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ดีกว่า ทางสถาบันจึงรับหน้าที่เป็นศูนย์รวมของประเทศในการเป็นสถาบันการวิจัยทางทะเลที่เชื่อมโยงในระดับโลก

3.3 ประเทศเวียดนาม

สายเดินเรือแห่งชาติเวียดนามเป็นหน่วยงานหลักหน่วยงานหนึ่งของเวียดนาม ซึ่งทำหน้าที่วางแผนสร้าง และพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลของเวียดนามในด้านต่าง ๆ เช่น กองเรือ สายเรือ ท่าเรือ เป็นต้น สายเดินเรือแห่งชาติเวียดนาม (Vietnam National Shipping Lines หรือ Vinalines) ก่อตั้งขึ้นในปี 1995 และดำเนินการอย่างเป็นทางการในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1996 ตามคำสั่งของนายกรัฐมนตรี เลขที่ 79-CP ลงวันที่ 22 ธันวาคม 1995 โดย Vinalines เป็นหน่วยงานความร่วมมือของรัฐ (State Cooperation) ประกอบด้วย บริษัทของรัฐ 22 บริษัท โดยเป็นบริษัทที่รัฐเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 2 บริษัท และบริษัทร่วมทุน 9 บริษัท หน่วยงานและบริษัทเหล่านี้ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล ท่าเรือและธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ภารกิจหลักของ Vinalines มีดังนี้

- รับผิดชอบในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล ส่งเสริมการใช้ท่าเรือเป็นตัวแทนให้บริการประสานและจัดหาแรงงาน และให้บริการขนส่งทางเรือ

- รับผิดชอบและจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์เพื่อสนับสนุนการนำเข้า-ส่งออก

- จัดตั้งบริษัทร่วมทุนและสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ ทั้งในและต่างประเทศ

- ดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจตามกฎหมาย

- ดำเนินงานในภารกิจอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล

การบริหารและการจัดการ

Vinalines เป็นหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคมและขนส่ง โดยมีคณะกรรมการบริหารเป็นผู้วางนโยบาย และผู้อำนวยการ (General Director) เป็นผู้ดำเนินงาน การแต่งตั้งผู้บริหารเหล่านี้ต้องได้รับการเห็นชอบจากนายกรัฐมนตรีและมาจากหน่วยงานหรือบริษัทที่เป็นสมาชิกของ Vinalines

ประเภทของธุรกิจ

Vinalines ประกอบการและให้บริการในธุรกิจ 3 ประเภท คือ สายเดินเรือ ท่าเรือ และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

- สายเดินเรือ

Vinalines มีบริษัทสายเดินเรือ 18 บริษัท ประกอบกิจการขนส่งทางทะเลของประเทศ โดยในปี 1996 เป็นเจ้าของเรือ 49 ลำ ต่อมาในปี 2000 มีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 79 ลำ และเพิ่มขึ้นเป็น 103 ลำ ในปี 2005

- ท่าเรือ

Vinalines มีท่าเรือในความรับผิดชอบ 18 ท่า ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของเวียดนาม ได้แก่ จังหวัดกว๋างนิง เมืองไฮฟอง เมืองดานัง เมืองโฮจิมินห์ เมืองเกิ่นเทอ บริษัทในเครือที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับท่าเรือจำนวน 25 บริษัท ซึ่งประกอบการในท่าเรือต่าง ๆ ทั่วประเทศ เช่น ท่าเรือกว๋างนิง ท่าเรือไฮฟอง ท่าเรือดานัง ท่าเรือไซ่ง่อน ท่าเรือเกิ่นเทอ ท่าเรือกายกุก ท่าเรือกวีญิน เป็นต้น

- บริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

บริษัทที่ให้บริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลมี 44 บริษัท ซึ่งให้บริการในการขนส่ง และโลจิสติกส์ ได้แก่ รับผิดชอบการขนส่ง ตัวแทนเรือ การขนส่งทางถนน ดำเนินพิธีการศุลกากร การจัดการลูกเรือ สถานีตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot) การจัดการทรัพย์สินและบริการอื่น ๆ

แผนพัฒนาในอนาคต

เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2006 นายกรัฐมนตรีของเวียดนามเห็นชอบกับแผนพัฒนาสายเดินเรือแห่งชาติเวียดนาม ปี 2006-2010 ซึ่งมีผลจนถึงปี 2020 โดยกำหนดเป้าหมายการพัฒนา ดังนี้

- ดำเนินการให้สายเดินเรือแห่งชาติเวียดนามเป็นกลุ่มบริษัทขนส่งทางทะเล

- ในแต่ละปีกองเรือสามารถขนส่งสินค้าได้มากกว่า 3.5 ล้าน ตัน เดดเวทตัน หรือร้อยละ 40-50 ของปริมาณการขนส่งทั้งประเทศ

- พัฒนาท่าเรือที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และก่อสร้างท่าเรือใหม่ทั่วประเทศ ได้แก่ ท่าเรือกายเลน (CaiLan) ท่าเรือดิงห์หวู (Dinh Vu) ท่าเรือแหลกเหลียน (LachHuyen) ท่าเรือเวินปอง (Van Phong) ท่าเรือกายแม็บ (CaiMep) ท่าเรือถิหว่าย (ThiVai) ท่าเรือเบ็นดิงห์-ชาวบาย (Ben Dinh-Sao Mai) และท่าเรือหิเยบเปือก (HiepPhuoc)

4. ตัวอย่างท่าเรือโยโกฮามา ประเทศญี่ปุ่น⁶

4.1 พัฒนาการของท่าเรือโยโกฮามา

ท่าเรือโยโกฮามาเป็นท่าเรือที่เกิดขึ้นและเติบโตควบคู่กับเมืองท่าโยโกฮามา ซึ่งเป็นเมืองหลักของจังหวัดคานากาวา ประเทศญี่ปุ่น และเป็นเมืองใหญ่อันดับ 2 รองจากกรุงโตเกียว เมื่อพิจารณาพบว่าท่าเรือโยโกฮามาและเมืองท่าโยโกฮามามีการพัฒนาการแบ่งได้เป็น 4 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 ท่าเรือเพื่อการค้าขาย

⁶ กฤษณา วิสมิตะนันท์ และคณะ. (2560). การศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือโยโกฮามา. สืบค้น 24 มกราคม 2567 จาก https://cbsreview.cbs.chula.ac.th/Article/Download_Article.aspx?c=1&file=UpSnhK3ttl8%3D

ระยะที่ 2 นิคมอุตสาหกรรมท่าเรือ ระยะที่ 3 การเปลี่ยนแปลงบทบาทของท่าเรือและพื้นที่รอบท่าเรือ และระยะที่ 4 เมืองท่าการค้าและการท่องเที่ยว

โดยปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวและความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละช่วงสามารถสรุปได้ดังนี้

4.1.1 ระยะที่ 1 ท่าเรือเพื่อการค้าขาย

ท่าเรือโยโกฮาม่าเป็นท่าเรือที่เกิดขึ้นพร้อมกับการเปิดประเทศของประเทศญี่ปุ่นในช่วงปลายทศวรรษที่ 1850 ภายใต้สนธิสัญญาการค้าระหว่างรัฐบาลโตกุกาวะและกลุ่มประเทศตะวันตกซึ่งนำโดยประเทศสหรัฐอเมริกา โดยได้เปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการในกลางปี ค.ศ. 1859 การเกิดขึ้นของท่าเรือโยโกฮาม่าได้ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศญี่ปุ่นอย่างมาก โดยปริมาณการนำเข้าส่งออกตั้งแต่ปีที่ 2 ของการเปิดดำเนินการจนถึงสมัยเมจิ (ประมาณทศวรรษที่ 1890) มียอดสูงถึงร้อยละ 80 ของยอดรวมทั้งประเทศ นับว่าเป็นท่าเรือที่มีความสำคัญเป็นอันดับ 1 ของประเทศในสมัยนั้น

บทบาทของท่าเรือโยโกฮาม่าในช่วงแรกนี้ เนื่องจากข้อได้เปรียบที่อยู่ใกล้เมืองเอโดะที่เป็นศูนย์กลางของประเทศในสมัยนั้น บทบาทหลักของท่าเรือจึงเป็นการส่งเสริมการค้าขายระหว่างประเทศ โดยมีสินค้านำเข้าสำคัญ คือ ผ้าทอจากฝ้ายหรือขนสัตว์ และสินค้าส่งออกหลักในช่วงนั้น คือ เส้นไหม ซึ่งเป็นการต้องการของประเทศในยุโรป และผู้ส่งออกหลักในขณะนั้น คือ ประเทศจีน ซึ่งได้รับผลกระทบจากสงครามฝิ่น ทำให้ปริมาณการส่งออกลดลง นอกจากนี้ ยังมีการส่งออกข่าที่มีแหล่งผลิตใหญ่อยู่ที่เมืองชิชิโอะกะที่ตั้งอยู่ในละแวกใกล้เคียง

ผลลัพธ์จากการขยายตัวด้านการค้าระหว่างประเทศส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมภายในประเทศอย่างสูง กล่าวคือ เกิดการขยายตัวในการผลิตเส้นไหมเพื่อการส่งออก ทำให้ราคาเส้นไหมในประเทศสูงขึ้น ประกอบกับการนำเข้าผ้าฝ้ายราคาถูกจากประเทศอังกฤษที่ใช้เทคโนโลยีเครื่องจักรในการผลิตส่งผลต่อเนื่องให้อุตสาหกรรมผ้าไหมในประเทศญี่ปุ่นเกิดปัญหาต้นทุนสูง และไม่สามารถแข่งขันกับสินค้านำเข้าได้ องค์กรที่นำเข้าสิ่งทอจากต่างประเทศทำให้เกิดการเรียนรู้และพัฒนากระบวนการผลิตสินค้าประเภทสิ่งทอของผู้ประกอบการชาวญี่ปุ่น จนกระทั่งในช่วงทศวรรษที่ 1890 ได้เริ่มมีการส่งออกสินค้าประเภทเสื้อผ้า

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าในช่วงแรกนี้ ท่าเรือโยโกฮาม่าจะมีบทบาทเพียงแค่การขนส่งที่สนับสนุนการค้าขายของสินค้าในระดับภูมิภาค โดยผลกระทบระหว่างท่าเรือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ เช่น ประชาชน เป็นต้น ยังมีอยู่อย่างจำกัด โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักของระบบในระยะแรกนี้มีเพียงท่าเรือที่ทำงานเป็นอิสระไม่ได้เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ อย่างชัดเจน

4.1.2 ระยะที่ 2 นิคมอุตสาหกรรมท่าเรือ

ในระยะที่ 2 ของการเกิดขึ้นของท่าเรือโยโกฮาม่า เริ่มต้นตั้งแต่ช่วงกลางทศวรรษที่ 1890 จนถึงช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ประมาณปี ค.ศ. 1960 ที่ได้เริ่มมีการสนับสนุนให้เกิดนิคมอุตสาหกรรมขึ้นมา บริเวณพื้นที่ระหว่างท่าเรือโยโกฮาม่าและท่าเรือโตเกียว เรียกว่า นิคมอุตสาหกรรมรินไค (Rinkai Kougyou Chitai) ประกอบด้วยโรงงานอุตสาหกรรมหนักต่าง ๆ ที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจประเทศ เช่น อุตสาหกรรมต่อเรือ

การผลิตสายไฟฟ้า กระจก เครื่องใช้ไฟฟ้า โรงกลั่นน้ำมัน เป็นต้น นอกจากนี้ ยังรวมถึงอุตสาหกรรมอาหารสำเร็จรูป เบียร์ และวัตถุดิบสำหรับทำอาหารต่าง ๆ อีกด้วย

ในช่วงระยะที่ 2 นี้ ได้เกิดเหตุการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์ขึ้นหลายเหตุการณ์ที่สนับสนุนการเปลี่ยนแปลงของท่าเรือโยโกฮาม่า อาทิ การเกิดขึ้นของสงครามระหว่างญี่ปุ่นกับจีน และสงครามระหว่างญี่ปุ่นกับรัสเซีย ซึ่งทำให้เกิดความต้องการสินค้าต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการทำสงคราม ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมหนักหรืออุตสาหกรรมอาหาร นอกจากนี้ การเกิดแผ่นดินไหวครั้งใหญ่ในเขตคันโตในปี ค.ศ. 1923 และการเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้เกิดความเสียหายต่อท่าเรือโยโกฮาม่าและเมืองโยโกฮาม่าอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือจากความเสียหายแต่ละครั้งอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังมีการปรับเมืองโยโกฮาม่าให้เกิดการแบ่งเขตนิคมอุตสาหกรรมอย่างเป็นทางการเป็นสัดส่วน และพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานของเมืองโยโกฮาม่าเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองอย่างเป็นระบบ

จากการเติบโตของพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมรอบ ๆ ท่าเรือ ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในสินค้านำเข้าและส่งออกในท่าเรือโยโกฮาม่า โดยในช่วงต้นของระยะที่ 2 สินค้าส่งออกสำคัญยังคงเป็นเส้นไหม และเริ่มมีการส่งออกผ้าไหมเพิ่มขึ้นมา ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญนั้นนอกจากฝ้ายที่เป็นสินค้าที่นำเข้าอยู่แต่เดิมแล้ว เริ่มมีการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้นเพื่อสนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมภายใน จนกระทั่งช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่ประเทศญี่ปุ่น เริ่มมีนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมหนักภายในประเทศอย่างจริงจังสินค้านำเข้าหลักกลับเปลี่ยนแปลงไปเป็นการนำเข้าโลหะประเภทต่าง ๆ และน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อใช้ในอุตสาหกรรม และเริ่มส่งออกเหล็ก รถยนต์ และสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ในอัตราที่สูงขึ้น

ดังที่กล่าวมา จะเห็นได้ว่าในระยะที่ 2 ท่าเรือโยโกฮาม่าจะมีบทบาทที่ใกล้ชิดกับผู้ประกอบการโรงงานอุตสาหกรรมมากขึ้น โดยภายใต้การสนับสนุนของรัฐบาลทำให้เกิดการรวมกลุ่มกัน ของโรงงานเป็นนิคมอุตสาหกรรม และท่าเรือโยโกฮาม่ามีบทบาทเป็นผู้สนับสนุนการนำเข้าวัตถุดิบสำหรับการผลิต และส่งออกสินค้าที่ผลิตจากโรงงานอุตสาหกรรม มีความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือและผู้ประกอบการมากขึ้นภายใต้การสนับสนุนจากเมืองจนเกิดเป็นชุมชนการผลิตที่เข้มแข็ง จึงสามารถสรุปได้ว่าในระยะที่ 2 ท่าเรือมีความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดอย่างมากกับภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

4.1.3 ระยะที่ 3 การเปลี่ยนแปลงบทบาทของท่าเรือและพื้นที่รอบท่าเรือ

ในระยะที่ 3 เริ่มต้นตั้งแต่ประมาณปี ค.ศ. 1960 ไปจนถึงประมาณปี ค.ศ. 1985 เป็นช่วงที่ระบบเศรษฐกิจของประเทศญี่ปุ่นมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว และมีการเข้าสู่ตลาดโลกอย่างจริงจังจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่ง โดยมีการนำระบบคอนเทนเนอร์เข้ามาใช้ในปี ค.ศ. 1967

การเติบโตดังกล่าวเป็นผลมาจากข้อได้เปรียบด้านอัตราแลกเปลี่ยนที่อ่อนมากกว่า 300 เยน/ดอลลาร์สหรัฐ ตั้งแต่ช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ก่อนที่อัตราแลกเปลี่ยนจะเริ่มแข็งตัวขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี ค.ศ. 1970 และมีการชะลอตัวของเศรษฐกิจหลังวิกฤตการณ์น้ำมันครั้งที่ 1 ในปี ค.ศ. 1973 และวิกฤตการณ์น้ำมันครั้งที่ 2 ในปี ค.ศ. 1980 ตามด้วยการลงนามในข้อตกลงร่วม Plaza Accord ในปี ค.ศ. 1985 ที่ส่งผลให้อัตราแลกเปลี่ยนแข็งค่าขึ้นอยู่ประมาณ 200 เยน/ดอลลาร์สหรัฐ และแข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง

การเปลี่ยนแปลงในช่วงหลังดังที่กล่าวมา ส่งผลต่อเนื่องถึงระบบเศรษฐกิจของประเทศ และบทบาทของท่าเรือโยโกฮาม่าที่ลดน้อยถอยลงไป เริ่มต้นจากอัตราแลกเปลี่ยนที่แข็งค่าขึ้น ส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันด้านการส่งออกของประเทศญี่ปุ่นลดลง ประกอบกับการเติบโตอย่างรวดเร็วของเมืองที่ทำให้เกิดความแออัดของเมืองและค่าครองชีพที่สูงขึ้น และสภาพของโรงงานอุตสาหกรรมที่เริ่มเสื่อมสภาพลง เนื่องจากอายุการใช้งานที่สูงขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการเริ่มย้ายฐานการผลิตไปยังแหล่งผลิตที่มีต้นทุนต่ำกว่า เช่น ประเทศจีน และประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นต้น

การแข็งค่าขึ้นของอัตราแลกเปลี่ยนที่ส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันทางการส่งออกของประเทศญี่ปุ่นลดลงนั้น นอกจากการที่รัฐบาลญี่ปุ่นได้ปรับนโยบายของประเทศจากการพึ่งพิงการส่งออกเป็นการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนทางตรงในต่างประเทศ รัฐบาลยังผลักดันให้เกิดการขยายตัวของตลาดในประเทศมากขึ้น จากนโยบายดังกล่าวส่งผลให้บทบาทของท่าเรือโดยรวมในประเทศญี่ปุ่นเปลี่ยนไป จากการช่วยสนับสนุนการส่งออกเป็นการเพิ่มสัดส่วนการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเพื่อการบริโภคภายในประเทศ โดยสินค้าที่นำเข้าส่วนใหญ่ คือ สินค้าที่ผู้ประกอบการ ญี่ปุ่นย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศต่าง ๆ นั้นเอง และจากการนำเข้าเพื่อการบริโภคในประเทศที่สูงขึ้นนี้เอง ทำให้ท่าเรือโตเกียวและท่าเรือภูมิภาคต่าง ๆ มีบทบาทสูงขึ้น เนื่องจากระยะทางที่ใกล้ผู้บริโภคมากกว่า ส่งผลให้บทบาทของท่าเรือโยโกฮาม่าลดถอยลงอย่างต่อเนื่อง

ในระยะที่ 3 นี้ เนื่องจากแรงบีบคั้นจากสิ่งแวดล้อมภายนอกทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจ และปัจจัยภายในของเมืองที่มีความแออัด ปัญหาสิ่งแวดล้อม และค่าครองชีพ ทำให้เกิดการย้ายออกของโรงงานอุตสาหกรรมจากเมืองโยโกฮาม่าซึ่งเป็นช่วงถดถอยของเมือง ความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือและภาคอุตสาหกรรมในเมืองที่เคยมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดในระยะที่ 2 จะเริ่มเสื่อมถอยลงในระยะที่ 3 และท่าเรือจะถูกโดดเดี่ยวและเสื่อมถอยความสำคัญไปในที่สุด

4.1.4 ระยะที่ 4 เมืองท่าเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว

จากการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ในระยะเวลาที่ผ่านมาทำให้สภาพเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของเมืองโยโกฮาม่าเปลี่ยนแปลงไปอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งเข้าสู่ช่วงการเปลี่ยนแปลงของเมืองที่ประชาชนเมืองเริ่มได้รับผลกระทบจากความแออัดและปัญหาสิ่งแวดล้อม ในขณะที่ผู้ประกอบการโรงงานอุตสาหกรรมได้รับผลกระทบจากต้นทุนที่สูงขึ้น ทำให้เมืองโยโกฮาม่าต้องมีการปรับตัวเพื่อกระตุ้นให้เมืองเติบโตอย่างยั่งยืนซึ่งการปรับตัวดังกล่าวได้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นช่วง ๆ แต่เริ่มมีแผนเป็นรูปร่างอย่างจริงจังเมื่อมีการประกาศแผน Minato Mirai 21 ในปี ค.ศ. 1983

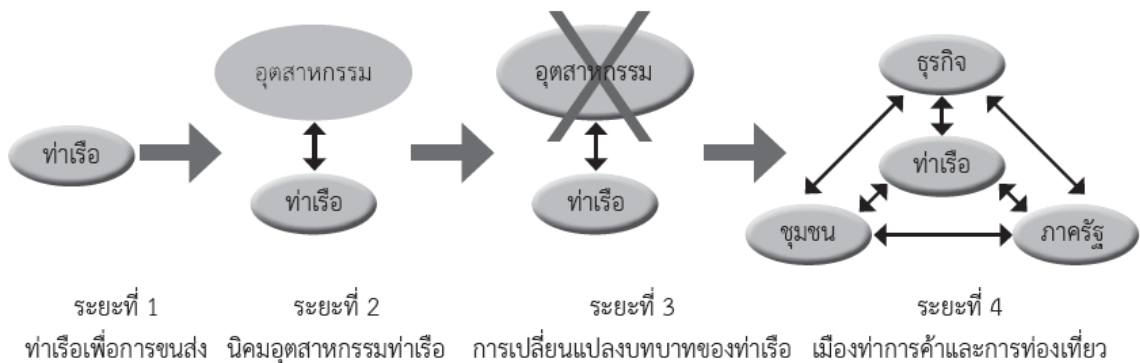
ก่อนการประกาศใช้แผน Minato Mirai 21 เมืองโยโกฮาม่าได้มีการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างของเมืองเพื่อรองรับการเติบโตอย่างต่อเนื่องเรื่อยมา เช่น การเปิดตัวมารินทาวเวอร์ แลนด์มาร์คสำคัญอันหนึ่งของเมืองโยโกฮาม่าในปี ค.ศ. 1961 การเปิดใช้งานท่าเรือโดยสารในปี ค.ศ. 1964 เพื่อรองรับการจัดการแข่งขันโอลิมปิกที่กรุงโตเกียว การพัฒนาสาธารณูปโภคด้านการคมนาคมต่าง ๆ เป็นต้น แต่แผน Minato Mirai 21 เป็นแผนที่มีการวางโครงสร้างของเมืองอย่างเป็นระบบและมีเป้าหมายชัดเจนที่จะพัฒนาเมืองให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พร้อมกับสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรต่อประชาชน

ภายใต้แผน Minato Mirai 21 รัฐบาลเมืองโยโกฮาม่าได้ปรับโครงสร้างการบริหารเมืองใหม่ โดยท่าเรือโยโกฮาม่าจะอยู่ภายใต้การบริหารของเมือง ซึ่งมีหน่วยงานเฉพาะเข้ามาบริหารจัดการพื้นที่ของท่าเรือ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและสอดคล้องกับแผนของเมือง เป็นแผนที่จะพัฒนาเมืองและท่าเรือไปพร้อมกัน

บทบาทของท่าเรือโยโกฮาม่า ภายใต้แผนนี้จะทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุนการสร้างให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ (Waterfront Development) โดยการสนับสนุนการนำเข้าสินค้าหลักที่สำคัญ คือ พลังงานและอาหาร และการส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่รอบท่าเรือ มีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ ให้เกิดเป็นแหล่งท่องเที่ยว เช่น สวนสาธารณะ โรงแรม ศูนย์การค้า เป็นต้น เป็นต้น ในการจัดงานสำคัญประจำปี เช่น งานแสดงดอกไม้ไฟ การต้อนรับเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว เป็นต้น อีกทั้งยังเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ท่าเรือกับแหล่งท่องเที่ยวดั้งเดิมของเมือง เช่น ไซน่าวาทาวน์ หรือถนนคนเดินโมโตมาจิ เป็นต้น

ในการพัฒนาระยะที่ 4 นี้ ท่าเรือโยโกฮาม่าจะทำงานประสานกับหน่วยงานอื่น ๆ ของเมือง ภายใต้การบริหารที่เป็นทิศทางเดียวกัน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องนั้น นอกจากภาคอุตสาหกรรมการผลิตที่ยังคงเหลืออยู่ซึ่งมักเป็นอุตสาหกรรมพลังงาน การประกอบรถยนต์และอะไหล่ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และอุตสาหกรรมอาหารแล้ว ยังรวมถึงภาคธุรกิจที่ประกอบด้วยการค้าและการบริการเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และประชาชนเมืองโยโกฮาม่าเองที่มีการรวมกลุ่มเพื่อสนับสนุนการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ของเมืองให้สำเร็จลุล่วงไปได้

เมื่อพิจารณาพัฒนาการของท่าเรือโยโกฮาม่าทั้ง 4 ระยะ ดังที่กล่าวมา สามารถสรุปได้ ดังรูปภาพที่ 1 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า บทบาทของท่าเรือโยโกฮาม่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลจากสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละยุคสมัยและในแต่ละระยะเวลาของการเปลี่ยนแปลงนั้น ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับท่าเรือโยโกฮาม่าก็แตกต่างกันไป เริ่มต้นจากความสัมพันธ์ที่เป็นอิสระ ไม่มีความสัมพันธ์ต่อกันมากนัก ในระยะที่ 1 จนเกิดความสัมพันธ์แบบพึ่งพาอาศัยกันระหว่างท่าเรือกับนิคมอุตสาหกรรมโดยรอบในระยะที่ 2 การเปลี่ยนแปลงบทบาทของท่าเรือเนื่องจากการย้ายออกของโรงงานอุตสาหกรรมในระยะที่ 3 ไปจนถึงความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือ รัฐบาลของเมืองท่า ภาคธุรกิจ และชุมชนที่เป็นรูปแบบความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในปัจจุบันที่เป็นระยะที่ 4



ภาพที่ 2 พัฒนาการของท่าเรือโยโกฮาม่า

ที่มา : “การศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือโยโกฮาม่า” โดย กฤษณา วิสมิตะนันท์ และคณะ, 2560, จุฬาลงกรณ์ธุรกิจปริทัศน์, ปีที่ 39 ฉ.152 เมษายน-มิถุนายน 60, น. 157-178, สืบค้นจาก https://cbsreview.cbs.chula.ac.th/Article/Download_Article.aspx?c=1&file=UpSnhK3tttl%3D

5. โครงการ Land Bridge⁷

รายละเอียดของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน สามารถสรุปได้ ดังนี้

5.1 เหตุผลความจำเป็น

ด้วยประเทศไทยตั้งอยู่บนศูนย์กลางของกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีชายฝั่งทะเลติดกับมหาสมุทร 2 ด้าน คือ ฝั่งอ่าวไทยด้านตะวันออกติดกับมหาสมุทรแปซิฟิก ฝั่งอันดามันด้านตะวันตกติดกับมหาสมุทรอินเดีย ประเทศไทยจึงมีความได้เปรียบทางที่ตั้งและภูมิศาสตร์ที่มีลักษณะทางกายภาพสามารถเปิดสู่ทะเลทั้งสองด้าน และมีความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ กล่าวคือ

1) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาค รวมถึงประเทศจีนตอนใต้ และเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก

2) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งที่ตั้งโครงการแลนด์บริดจ์ โดยจะช่วยลดเวลาและระยะทางการขนส่งจากเดิม ทำให้ประหยัดต้นทุนการขนส่ง หลีกเลี่ยงปัญหาการติดขัดของช่องแคบมะละกาในอนาคต มีแนวโน้มในการจูงใจผู้ประกอบการขนส่งและนักลงทุนให้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้มากขึ้น

3) ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากการขนส่งสินค้าและน้ำมันในภูมิภาค โดยปัจจุบันการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา คิดเป็นร้อยละ 16 ของการขนส่งสินค้าของโลก และปริมาณการขนส่งน้ำมันผ่านช่องแคบมะละกาคิดเป็นร้อยละ 15 - 18 ของการขนส่งน้ำมันทั่วโลก ด้วยปริมาณสินค้าและน้ำมันที่ส่งผ่านช่องแคบมะละกาเป็นจำนวนมากทำให้เป็นโอกาสในการพัฒนาโครงการเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและน้ำมันในอนาคต

จึงเป็นโอกาสที่จะใช้ความได้เปรียบดังกล่าวข้างต้น เพื่อพัฒนาโครงการที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน นอกเหนือจากการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาในปัจจุบัน อันเป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางการค้าของประเทศไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก อีกทั้งยังรองรับและส่งเสริมโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ซึ่งเป็นโครงการที่สำคัญของประเทศ

ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะมีท่าเรือระนองที่เป็นประตูการค้าหลักฝั่งอันดามันของประเทศแล้วก็ตาม ยังพบว่าท่าเรือระนองนั้นประสบปัญหาในการดำเนินการ เนื่องจากมีความลึกร่องน้ำที่ไม่เพียงพอต่อการเดินเรือสินค้าขนาดใหญ่ และตำแหน่งของท่าเรืออยู่บริเวณปากแม่น้ำกระบุรี มีตะกอนสะสมมาก ทำให้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาร่องน้ำเป็นประจำทุกปี

⁷ รัฐบาลไทย Royal Thai Government. (16 ตุลาคม 2566). สรุปข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี เรื่อง โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์). สืบค้น 24 มกราคม 2567 จาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/73419>

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อที่จะทำให้ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จาก ยุทธศาสตร์การเชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกเข้ากับมหาสมุทรอินเดียดังกล่าว เพื่อเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ในการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างกลุ่มประเทศ ทั้งด้านมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย รวมถึงการเพิ่มศักยภาพในการผลิตและการขนส่งสินค้าจาก กลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) รวมถึงประเทศจีนตอนใต้ และโครงการแลนด์บริดจ์สอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่ได้กำหนดไว้ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติบนพื้นฐานแนวคิด ปรับปัจจุบันเพื่อปูทางสู่อนาคต ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ และสอดคล้องกับ แผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) หมวดหมายที่ 5 เพื่อให้ไทยเป็น ประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคในเป้าหมายที่ 1 เพื่อให้ไทยเป็นประตู การค้าการลงทุนในภูมิภาค และเป้าหมายที่ 3 เพื่อให้ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ ของภูมิภาค

5.2 วัตถุประสงค์โครงการ

- 1) เพื่อส่งเสริมและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย รวมทั้งเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกแก่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล
- 2) เพื่อพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางน้ำในระดับภูมิภาคและระดับโลก
- 3) เพื่อพัฒนาสะพานเศรษฐกิจรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างมหาสมุทรอินเดียและ มหาสมุทรแปซิฟิกด้วยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสองฝั่งและการเชื่อมโยงด้วยระบบขนส่งสินค้าด้วยระบบรางและมอเตอร์เวย์
- 4) เพื่อพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงการค้า และโลจิสติกส์กับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศและของภูมิภาค

5.3 รูปแบบการพัฒนาโครงการ

5.3.1 องค์ประกอบที่สำคัญของโครงการ ที่จะต้องมีการพัฒนาไปพร้อมกันประกอบด้วยท่าเรือ น้ำลึก 2 ฝั่งทะเล และโครงข่ายเชื่อมโยงระบบราง มอเตอร์เวย์ และทางท่อ ดังนี้

- 1) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามัน ที่แหลมอ่าวอ่าง อำเภอราษการูด จังหวัดระนอง ออกแบบ ให้สามารถรองรับสินค้าได้ 20 ล้าน ที.อี.ยู. ขนาดร่องน้ำลึก 21 เมตร
- 2) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย ที่แหลมรีว อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร รองรับสินค้าได้ 20 ล้าน ที.อี.ยู. ขนาดร่องน้ำลึก 17 เมตร
- 3) เส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 2 ฝั่ง มีระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตร ประกอบด้วย
 - ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ขนาด 6 ช่องจราจร โดยเป็นอุโมงค์ 3 แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ 21 กิโลเมตร
 - ทางรถไฟขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 2 ทาง โดยเป็นอุโมงค์ 3 แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ 21 กิโลเมตร ออกแบบเพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้า 2 ชั้นบนแคร่ (Double Stack)

- ทางรถไฟขนาดราง 1.0 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 2 ทาง โดยเป็นอุโมงค์ 3 แห่ง ระยะทางอุโมงค์ประมาณ 21 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายทางรางหลักของประเทศ

- พื้นที่สำหรับวางท่อขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปและก๊าซธรรมชาติเพื่อสนับสนุนการขนส่งน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติทางท่อในพื้นที่ของโครงการ

4) การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์หลังท่าโดยการถมทะเลเพื่อพัฒนากิจการสนับสนุนท่าเรือ

โครงการแลนด์บริดจ์จะก่อให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมขนาดเบา เช่น การประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ขนาดเล็ก อาหาร กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ ศูนย์กระจายสินค้า เครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า และส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้โดยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ เช่น ก่อสร้างอาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์ และโรงแรม เป็นต้น รวมถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมบริการต่าง ๆ ในพื้นที่ เช่น ร้านอาหาร โรงพยาบาล สถานบันเทิง และร้านค้าต่าง ๆ ระหว่างเส้นทางโครงการ

5.3.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการ เป็นการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership : PPP) โดยให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งโครงการในลักษณะท่าเรือเดียวเชื่อม 2 ฝั่ง (One Port Two Sides) โดยมีองค์ประกอบ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามัน ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย เส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 2 ฝั่ง และการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์หลังท่า

5.4 ประมาณการสินค้าที่จะมาใช้โครงการแลนด์บริดจ์

5.4.1 กลุ่มประเทศที่มีโอกาสขนส่งสินค้าผ่านโครงการแลนด์บริดจ์

1) กลุ่มประเทศที่อยู่ทางฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก ได้แก่ กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และกลุ่มประเทศโอเชียเนีย

2) กลุ่มประเทศที่อยู่ทางฝั่งมหาสมุทรอินเดีย ได้แก่ กลุ่มประเทศเอเชียใต้ กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง กลุ่มประเทศยุโรป และกลุ่มประเทศแอฟริกา

5.4.2 ประเภทสินค้าที่สำคัญที่มีโอกาสผ่านโครงการแลนด์บริดจ์

1) สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ 25.8 ล้าน ที.อี.ยู. โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งระนอง 13.6 ล้าน ที.อี.ยู. และท่าเรือฝั่งชุมพร 12.2 ล้าน ที.อี.ยู. โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

- ท่าเรือฝั่งระนอง ได้แก่ เยื่อไม้ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก อาหารสัตว์ กระดาษ ผลิตภัณฑ์นมและที่ทำจากนม และเคมีภัณฑ์อินทรีย์

- ท่าเรือฝั่งชุมพร ได้แก่ เคมีภัณฑ์ อาหารสัตว์ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม และธัญพืช

2) สินค้านำเข้า - ส่งออกของไทย มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ 6 ล้าน ที.อี.ยู. โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งระนอง 4.6 ล้าน ที.อี.ยู. และท่าเรือฝั่งชุมพร 1.4 ล้าน ที.อี.ยู. โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

- ทำเรือฝักระนอง สินค้าส่งออก ได้แก่ ปูนซีเมนต์ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก และยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง และสินค้านำเข้า ได้แก่ เคมีภัณฑ์อินทรีย์ เยื่อไม้ เหล็ก และเคมีภัณฑ์อนินทรีย์

- ทำเรือฝัชมุพร สินค้าส่งออก ได้แก่ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง อาหารกระป๋อง และอาหารทะเลแช่แข็ง และสินค้านำเข้า ได้แก่ ไม้ และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ยางและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากยาง อาหารกระป๋อง และเหล็ก

- สินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมหลังท่า ประกอบด้วย สินค้าจากอุตสาหกรรมอาหารทะเล/อาหารฮาลาล อุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูงจากยางพาราและปาล์มน้ำมัน และอุตสาหกรรมจากการสร้างมูลค่าของนำเข้ามาประกอบแล้วส่งออกเชื่อมโยงโซ่อุปทานระหว่างกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกและอินเดีย เช่น อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์ฐานชีวภาพ และบรรจุภัณฑ์ย่อยสลายได้ อุตสาหกรรมไม้แปรรูปขั้นสูง อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ วัสดุ/อุปกรณ์การแพทย์ เป็นต้น และอุตสาหกรรมที่นำวัตถุดิบจากพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมาพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ

3) สินค้าจากจีนตอนใต้ และประเทศในกลุ่ม GMS มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า (Throughput) ประมาณ 1.4 ล้าน ที.อี.ยู. โดยขนส่งผ่านท่าเรือฝักระนอง 1.2 ล้าน ที.อี.ยู. และท่าเรือฝัชมุพร 0.2 ล้าน ที.อี.ยู. โดยมีชนิดสินค้าจากการคาดการณ์ ดังนี้

- ทำเรือฝักระนอง สินค้าส่งออก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเหล็ก เหล็กกล้า เคมีภัณฑ์อินทรีย์ และเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก โดยมีสินค้าเป้าหมายหลัก ประกอบด้วย สินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์จากจีนตอนใต้ที่สามารถนำเข้ามาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มเอเชียใต้ และเอเชียกลาง และสินค้านำเข้า ได้แก่ เคมีภัณฑ์อินทรีย์ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก เคมีภัณฑ์อนินทรีย์ และปูนซีเมนต์

- ทำเรือฝัชมุพร สินค้าส่งออก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเหล็ก เซรามิก ปุ๋ย เม็ดพลาสติก และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพลาสติก โดยมีสินค้าเป้าหมายหลัก ประกอบด้วย สินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์จากจีนตอนใต้ที่สามารถนำเข้ามาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และออสเตรเลีย และสินค้านำเข้า ได้แก่ ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ ผลไม้ ธัญพืช และเยื่อไม้

5.5 ประโยชน์และผลกระทบ

5.5.1 ประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการดำเนินการ

1) ลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

2) สนับสนุนระบบโลจิสติกส์การขนส่งทางเรือของประเทศไทยเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

3) เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร และจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้

4) เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาคุณภาพชีวิต โอกาสการจ้างงาน และช่วยลดปัญหาทางสังคมในพื้นที่จังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร และจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้

5.5.2 การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสำหรับโครงการตามแนวทางการวิเคราะห์โครงการลงทุนขนาดใหญ่ซึ่งพิจารณาทั้งผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม ซึ่งสรุปได้ ดังนี้

- 1) มูลค่าปัจจุบัน (NPV) 257,453 ล้านบาท
- 2) อัตราผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ 1.35
- 3) อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ 17.43
- 4) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจทางตรง ร้อยละ 9.52
- 5) อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ 8.62
- 6) ระยะเวลาคืนทุนปีที่ 24
- 7) การพัฒนาโครงการจะทำให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่ จำนวน 280,000 ตำแหน่ง โดยแบ่งเป็นจังหวัดระนอง จำนวน 130,000 ตำแหน่ง จังหวัดชุมพร 150,000 ตำแหน่ง และรวมทั้งเป็นส่วนช่วยทำให้ GDP ของประเทศไทยมีอัตราการเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นจากเดิมที่ประมาณการโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่ร้อยละ 4 ต่อปี เป็นร้อยละ 5.5 ต่อปี

5.5.3 ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากดำเนินโครงการ

1) ด้านสิ่งแวดล้อมและการขึ้นทะเบียนมรดกโลก

- การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์จำเป็นต้องดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment (EIA) และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ กิจการหรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (Environmental and Health Impact Assessment : EHIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.)

- ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือฝั่งอันดามันในจังหวัดระนอง ปัจจุบันได้กำหนดตำแหน่งที่แหลมอ่าวอ่าง อำเภอราษีไศล จังหวัดระนอง ซึ่งอยู่นอกเขตอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะระนอง และอุทยานแห่งชาติแหลมสน โดยพื้นที่ของโครงการแลนด์บริดจ์ไม่ได้อยู่ในเขตพื้นที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) อยู่ระหว่างการเสนอขึ้นทะเบียนแหล่งมรดกทางธรรมชาติพื้นที่แหล่งอนุรักษ์ทะเลอันดามันเป็นแหล่งมรดกโลก เข้าสู่บัญชีรายชื่อเบื้องต้น (Tentative List) ของศูนย์มรดกโลก แต่อยู่ในเขตที่กำหนดเป็นพื้นที่เขตแนวกันชน (Buffer Zone) ซึ่งอยู่ในระยะ 3 กิโลเมตร จากพื้นที่ที่เสนอขึ้นทะเบียน ซึ่งจะต้องมีการหารือระหว่างกระทรวงคมนาคม (คค.) และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) ต่อไป

2) ด้านกฎหมาย

การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ให้ประสบผลสำเร็จได้ต้องดำเนินการพัฒนาด้านกฎหมาย เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีกฎหมาย กฎระเบียบที่จะส่งเสริมการดำเนินการในรูปแบบการพัฒนาโครงการตามที่

ได้กล่าวมาข้างต้นเพื่อจูงใจนักลงทุนและส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ในระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) ที่เป็นรูปธรรมจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการพัฒนาด้านกฎหมาย ประกอบด้วย

- จัดทำ (ร่าง) พระราชบัญญัติระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)
- จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้
- จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ในการขับเคลื่อน

นโยบายและผลักดันให้เกิดการพัฒนาเมืองและพัฒนาอุตสาหกรรม

5.6 แผนการดำเนินโครงการ

ตารางที่ 27 แสดงแผนการดำเนินโครงการ

กิจกรรม	วันที่ดำเนินการ
คณะรัฐมนตรีรับทราบโครงการ	ตุลาคม 2566
ดำเนินการรับฟังความเห็นจากนักลงทุนต่างประเทศ (Road Show)	พฤศจิกายน 2566 - มกราคม 2567
ดำเนินการจัดทำกฎหมายพระราชบัญญัติระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)	มกราคม - ธันวาคม 2567
จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายและสำนักงานนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)	ธันวาคม 2567
คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน	เมษายน - มิถุนายน 2568
ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	มกราคม 2568 - ธันวาคม 2569
เสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติลงนามในสัญญา	กรกฎาคม - สิงหาคม 2568
ดำเนินการก่อสร้างโครงการแลนด์บริดจ์	กันยายน 2568 - กันยายน 2573
เปิดให้บริการ	ตุลาคม 2573

ที่มา : สรุปข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี เรื่อง โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทย และอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) (น. 17), โดย รัฐบาลไทย Royal Thai Government, 2566 สืบค้นจาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/73419>

5.7 ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มาหรือการสูญเสียรายได้

5.7.1 รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม

รูปแบบการลงทุนในโครงการแลนด์บริดจ์จะเป็นการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership หรือ PPP) ซึ่งเป็นการให้สิทธิแก่เอกชนลงทุนในการก่อสร้างและการบริหารจัดการเป็นระยะเวลา 50 ปี โดยกำหนดให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งโครงการ ประกอบด้วย ท่าเรือ ทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร และมอเตอร์เวย์ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่หลังท่า โดยภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการเวนคืนที่ดินลงทุนทางรถไฟขนาด 1.0 เมตร และกำหนดสิทธิประโยชน์ให้กับเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการ โดยแบ่งการลงทุนเป็นระยะ ดังนี้

- 1) การลงทุนท่าเรือฝั่งระนอง แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย
 - ระยะที่ 1/1 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้า จำนวน 6 ล้าน ที.อี.ยู. ในปี พ.ศ. 2573

- ระยะเวลาที่ 1/2 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 6 ล้าน ที.อี.ยู. รวมเป็น 12 ล้าน ที.อี.ยู. ในปี พ.ศ. 2577

- ระยะเวลาที่ 1/3 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 8 ล้าน ที.อี.ยู. รวมเป็น 20 ล้าน ที.อี.ยู. ในปี พ.ศ. 2579

2) การลงทุนท่าเรือฝั่งชุมพร แบ่งออกเป็น 4 ระยะ ประกอบด้วย

- ระยะเวลาที่ 1/1 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้า จำนวน 4 ล้าน ที.อี.ยู. ในปี พ.ศ. 2573

- ระยะเวลาที่ 1/2 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 4 ล้าน ที.อี.ยู. รวมเป็น 8 ล้าน ที.อี.ยู. ในปี พ.ศ. 2577

- ระยะเวลาที่ 1/3 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 6 ล้าน ที.อี.ยู. รวมเป็น 4 ล้าน ที.อี.ยู. ในปี พ.ศ. 2579

- ระยะเวลาที่ 1/4 พัฒนาให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น 6 ล้าน ที.อี.ยู. รวมเป็น 20 ล้าน ที.อี.ยู. ในปี พ.ศ. 2582

5.7.2 ประมาณการลงทุนโครงการ

1) ระยะเวลาที่ 1/1

- งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน 118,519.50 ล้านบาท
 - งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง จำนวน 141,716.02 ล้านบาท
 - งานก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ จำนวน 195,504.00 ล้านบาท
 - งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน 60,892.56 ล้านบาท
 - ค่าเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน 6,212.00 ล้านบาท
- รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 522,844.08 ล้านบาท

2) ระยะเวลาที่ 1/2

- งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน 45,644.75 ล้านบาท
 - งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง จำนวน 73,164.78 ล้านบาท
 - งานก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ จำนวน 21,910.00 ล้านบาท
 - งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน 23,952.30 ล้านบาท
- รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 164,671.83 ล้านบาท

3) ระยะเวลาที่ 1/3

- งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน 73,221.99 ล้านบาท
 - งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งระนอง จำนวน 115,929.76 ล้านบาท
 - งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน 39,361.04 ล้านบาท
- รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 228,512.79 ล้านบาท

4) ระยะเวลาที่ 1/4

- งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งชุมพร จำนวน 68,280.20 ล้านบาท

- งานก่อสร้างพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า จำนวน 16,897.57 ล้านบาท
- รวมประมาณการลงทุนโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 85,177.77 ล้านบาท

5.7.3 การเปรียบเทียบมูลค่าการลงทุนกับโครงการที่ผ่านมา

มูลค่าการลงทุนโครงการแลนด์บริดจ์สามารถเปรียบเทียบกับโครงการลงทุนในลักษณะที่คล้ายกันทั้งในประเทศและต่างประเทศในองค์ประกอบต่าง ๆ ดังนี้

1) ท่าเรือ

ตารางที่ 28 แสดงการเปรียบเทียบโครงการลงทุนในลักษณะที่คล้ายโครงการแลนด์บริดจ์

ท่าเรือ/ระยะพัฒนา	ปีที่เสร็จสมบูรณ์	วิสัย สามารถ ท่าเรือ (MTEU)	ปริมาณ ขุดลอก และถมทะเล (M.cu.m)	ค่าลงทุน ท่าเรือรวม (M.USD)	ค่าลงทุนเฉลี่ย ต่อวิสัยสามารถ ท่าเรือ (MUSD/MTEU)
โครงการแลนด์บริดจ์					
- ท่าเรือฝั่งระนอง	2579	20	124.14	9,870	493.50
- ท่าเรือฝั่งชุมพร	2582	20	120.7	9,130	456.50
โครงการภายในประเทศ					
- ท่าเรือแหลมฉบัง/ขั้นที่ 3 (อยู่ระหว่างก่อสร้าง)	2568	7.0	56.00	2,843.80	406.26
โครงการภายนอกประเทศ					
- ท่าเรือสิงคโปร์ TUAS Mega Port /ขั้นที่ 1	2564	20.0	88	12,042.64	602.13
- ท่าเรืออินโดนีเซีย Patimban Port	2561 (Phase 1)	7.5	40.8	3,210	478.75
- ท่าเรือเกาหลีใต้ BNCT , Busan Port (Phase 2 - 3)	2548	2.4	-	970	549.72

ที่มา : สรุปข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี เรื่อง โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทย และอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) (น. 18), โดย รัฐบาลไทย Royal Thai Government, 2566 สืบค้นจาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/73419>

2) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ตารางที่ 29 แสดงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ลำดับ	รายการ	ทางระดับพื้น (6 ช่องจราจร)		ทางยกระดับ (6 ช่องจราจร)		อุโมงค์	
		โครงการ ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา ¹	โครงการ Landbridge	โครงการทาง หลวงพิเศษ ระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา ¹	โครงการ Landbridge	โครงการ ทางพิเศษ สายกะทู้- ป่าตอง จังหวัด ภูเก็ต ²	โครงการ Landbridge
1	ค่าก่อสร้าง งานโยธา (ลบ.)	337.34	4,447	1,413.32	38,862	5,800	63,360
2	ระยะทาง (กม.)	2.02	30.67	1.48	43.18	3.70	19.80
3	พื้นที่หน้า ตัดอุโมงค์ (ตร.ม.)	-	-	-	-	138.50	312
4	ค่าก่อสร้าง (ลบ./กม.)	167	145	954	900	11.32 ต่อ ตร.ม. หน้าตัด	10.26 ต่อ ตร.ม. หน้าตัด

หมายเหตุ: ¹ สัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา² โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

ที่มา: สรุปข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี เรื่อง โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทย และอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) (น. 19), โดย รัฐบาลไทย Royal Thai Government, 2566 สืบค้นจาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/73419>

3) ทางรถไฟ

ตารางที่ 30 แสดงทางรถไฟ

ลำดับ	รายการ	ทางระดับพื้น (2 ทาง)		ทางยกระดับ (2 ทาง)		อุโมงค์ (2 ทาง)	
		รถไฟทางคู่ ช่วงมาบ กะเบา - ชุมทาง ถนนจิระ ³	โครงการ Landbridge	รถไฟทางคู่ ช่วงมาบ กะเบา - ชุมทาง ถนนจิระ ³	โครงการ Landbridge	รถไฟทางคู่ ช่วงมาบ กะเบา - ชุมทาง ถนนจิระ ³	โครงการ Landbridge
1	ค่าก่อสร้างงาน โยธา (ลบ.)	2,480	3062.4	1,876	12,880	357	25,740
2	ระยะทาง (กม.)	31	35.2	5	32.2	0.26	19.8
3	ค่าก่อสร้าง (ลบ./กม.)	80	87	375	400	1,373	1,300

หมายเหตุ: ³ สัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ

ที่มา : สรุปข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี เรื่อง โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทย และอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) (น. 19), โดย รัฐบาลไทย Royal Thai Government, 2566 สืบค้นจาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/73419>

5.8 ความคืบหน้าโครงการ⁸

1. ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้ทำการศึกษาในเรื่องของแผนธุรกิจเบื้องต้น (Business Model) โดยได้ดำเนินการไปเกือบเสร็จแล้ว

2. คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทย และอันดามัน ได้ทำการศึกษาเสร็จแล้ว ต่อมาประธานสภาผู้แทนราษฎรได้บรรจุระเบียบวาระการประชุม และผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเรียบร้อยแล้ว

3. นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้นำข้อมูลการศึกษาเบื้องต้นไปนำเสนอ (Road Show) ในเวทีระดับโลกและนานาชาติ เช่น การประชุมที่ซานฟรานซิสโก ประเทศสหรัฐอเมริกา การประชุมผู้นำอาเซียนที่ญี่ปุ่น และการประชุมล่าสุด World Economic Forum ที่กรุงดาวอส ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ เป็นต้น โดยมีการรับฟังความคิดเห็นอย่างหลากหลาย และมีหลายประเทศที่สนใจจะมาลงทุน เช่น ประเทศอินเดีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ฮ่องกง (ดูไบ) รวมทั้งประเทศจีนและประเทศญี่ปุ่นที่แสดงความสนใจเข้ามาดูพื้นที่ เป็นต้น

⁸ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (1 กุมภาพันธ์ 2567). สรุปข่าวรัฐสภา สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร การประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ 14 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพฤหัสบดีที่ 1 กุมภาพันธ์ 2567. สืบค้น 5 กุมภาพันธ์ 2567 จาก https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/download/article/article_20240202101017.pdf

4. สำหรับรายละเอียดการศึกษาโครงการด้านสิ่งแวดล้อมนั้นมี 3 ส่วน ประกอบด้วย

- เส้นทางท่าเรือ 2 ฝั่ง คือ ฝั่งอ่าวไทย อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร และฝั่งอันดามัน อำเภอเมือง จังหวัดระนอง ขณะนี้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ออกแบบเบื้องต้นเสร็จแล้ว อยู่ระหว่างการทำประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) คาดว่าจะเสร็จในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567

- สำหรับเส้นทางรถไฟนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียดรางรถไฟและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รวมถึงการดูกรรมสิทธิ์ที่ดินและการเวนคืนที่ดิน

- สำหรับเส้นทางมอเตอร์เวย์นั้น ขณะนี้กรมทางหลวงใช้งบประมาณ พ.ศ. 2567 ในการดำเนินการออกแบบรายละเอียดและสำรวจผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5. ภายหลังจากการศึกษาโครงการด้านสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จะดำเนินการร่างประกาศเชิญชวนภาคเอกชน กลุ่มนานาชาติ ทำการประกวดราคา โดยจะทำการเปิดประมูลท่าเรือเพื่อเปิดโอกาสให้นักลงทุนที่มีความเชี่ยวชาญด้านการลงทุน สามารถเข้าร่วมยื่นประมูล และเสนอราคาต่อไป

6. สำหรับการเปิดประมูลนั้น แนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ที่ได้กำหนดไว้ คือ เปิดประมูลเพียงสัญญาเดียว เพื่อให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนเพียงรายเดียวเข้ามาบริหารโครงการ และจะทำให้เกิดการบูรณาการที่สามารถบริหารโครงการได้มีประสิทธิภาพ ส่วนแผนการประกวดราคาตามแผนงานนั้น คาดว่าจะเริ่มได้ประมาณปลายปี 2568 หรือคาดว่าปี 2569



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2242 5900 ต่อ 5730, 5740, 5750

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

Tel. 0 2242 5900 ext. 5730, 5740, 5750

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร