

สมุทธานุภาพเศรษฐกิจของไทย (ฉบับย่อ)

ภายใต้โจทย์บริบทการเปลี่ยนแปลง

จัดโดย...กองความมั่นคงทางทะเล สภาความมั่นคงแห่งชาติ

เอกสารประกอบการบรรยายความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

ปรับปรุงข้อมูล วันที่ 14 กรกฎาคม 2566

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการกลุ่ม V-SERVE GROUP

คณะทำงานด้านความมั่นคง ภายใต้คณะกรรมการที่ปรึกษา
และจัดการองค์ความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (สมช.)

1. ความสำคัญของสมุทธานุภาพ

หากกล่าวถึงทฤษฎีสมุทธานุภาพ (Sea Power) จำเป็นต้องกล่าวถึงปรมาจารย์คือ พลเรือจัตวา อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน (Alfred Thayer Mahan : ค.ศ. 1840-1914) ผู้เขียนทฤษฎี “อิทธิพลของอำนาจทางทะเล” เขาเป็นรัฐบุรุษทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นผู้นำความคิดและวิเคราะห์ให้เห็นถึงศักยภาพของรัฐหนึ่งรัฐใดจากการรู้จักใช้ทะเลและทรัพยากรธรรมชาติจากทะเลให้เป็นประโยชน์สูงสุดรวมถึงศักยภาพการปกป้องอาณาเขตทะเล สมุทธานุภาพโดยรากศัพท์เป็นการสมานระหว่าง “สมุทร” กับ “อำนาจ” รวมกันหมายถึงอำนาจทางทะเลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอำนาจแห่งชาติเกี่ยวข้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ชาติที่ต้องประสานร่วมมือระหว่างรัฐ-เอกชน-ท้องถิ่นในการเข้าถึงโอกาสของการใช้ประโยชน์จากการเป็นรัฐที่มีภูมิศาสตร์ทางทะเลเพื่อให้เกิดศักยภาพทางเศรษฐกิจและอำนาจการต่อรองระหว่างประเทศนำมาซึ่งความมั่นคงทางเศรษฐกิจของชาติ

สมุทธานุภาพด้านเศรษฐกิจ (Economic Sea Power) เกี่ยวข้องกับปัจจัยเอื้อและศักยภาพที่จะได้ประโยชน์จากการเป็นรัฐชายฝั่งทั้งทางตรงและทางอ้อมให้เป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ แต่เดิมใช้เป็นเส้นทางเดินเรือแลกเปลี่ยนสินค้าข้ามทวีปทำให้เกิดท่าเรือตามเส้นทางเดินเรือ ในยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม (ค.ศ.1760-1850) อังกฤษเป็นประเทศแรกที่พัฒนากองเรือพาณิชย์ขนส่งวัตถุดิบและระบายสินค้าส่วนเกินไปตามประเทศต่างๆ หากประเทศใดไม่ร่วมมือก็ใช้กำลังทหารบังคับให้เปิดประเทศและ/หรือเข้ายึดครองเป็นการเปิดศักราชเข้าสู่ยุคล่าอาณานิคม ทำให้แต่ละประเทศเพิ่มศักยภาพด้านน่านน้ำภาพควบคู่ไปกับการค้าและเพื่อต้องการครองพื้นที่ทะเล แม้แต่ในยุคปัจจุบันประเทศมหาอำนาจต่างสะสมพลาณภาพทางทหารและกองกำลังทางทะเลเพื่อคุ้มครองปกป้องผลประโยชน์ทางการค้า ดังกรณีประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศจีนซึ่งกำลังแข่งขันที่จะมีอิทธิพลเหนือเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ เช่น เส้นทางทะเลจีนตอนใต้และช่องแคบฮอร์มุซปากทางอ่าวโอมาน-อ่าวเปอร์เซีย

การที่รัฐใดจะมีศักยภาพอำนาจทางเศรษฐกิจจากทะเลเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบของสมุทธานุภาพ (Components of Sea power) ซึ่งไม่มีสูตรสำเร็จขึ้นอยู่กับปัจจัยแวดล้อมของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน เช่น ที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์, ขอบเขตอำนาจของดินแดนทางทะเล, พลาณภาพทางทหาร, ปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจและศักยภาพของระบบเศรษฐกิจทั้งด้านอุตสาหกรรม-บริการ รวมถึงความก้าวหน้าของวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

ตลอดจนนโยบายและวิสัยทัศน์ของรัฐบาลโดยเฉพาะระบบการเมืองในประเทศที่จะเกื้อกูลสร้างเสริมต่อการเป็น
สมุททานุภาพ จากการศึกษาโดยใช้ข้อมูลการนำเข้า-ส่งออกปีพ.ศ. 2565 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศที่ใช้
เส้นทางทะเลมีสัดส่วนร้อยละ 89.88 ส่วนที่เหลือเป็นการขนส่งทางถนนและเส้นทางทางราง (เล็กน้อย) สัดส่วน
ประมาณร้อยละ 10.12 โดยปี 2566 แนวโน้มการส่งออก-นำเข้าไปประเทศเพื่อนบ้าน CLMV และจีนตอนใต้
รวมถึงมาเลเซียและสิงคโปร์จะมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 11.16 ปฏิเสธไม่ได้ว่าการเป็นรัฐชายฝั่งเป็นปัจจัยเอื้อ
สำคัญต่อการมีศักยภาพที่เกี่ยวข้องกับสมุททานุภาพนำมาซึ่งความมั่งคั่งของประชาชนในชาติ, ความมั่นคงบนเวที
การเมืองระดับนานาชาติและความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ

2. ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทะเล

กล่าวได้ว่าไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพได้ประโยชน์จากสมุททานุภาพเกี่ยวข้องกับขีดความสามารถของ
ภาคเอกชนและนโยบายของรัฐที่ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของภูมิภาค กอปรทั้งภาคการนำเข้า
และส่งออกได้รับประโยชน์จากการเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศมี
สัดส่วนสูงถึงร้อยละ 96.58 ของจีดีพี ศักยภาพของสมุททานุภาพเป็นปัจจัยเอื้อสำคัญต่อรายได้ท่องเที่ยวที่ได้จาก
ทะเลคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.3 ของรายได้ท่องเที่ยวโดยรวม นอกจากนี้มูลค่าจากทรัพยากรทางธรรมชาติทั้ง
แก๊ส ปิโตรเลียม รวมถึงรายได้ประมงและอุตสาหกรรมต่อเนื่องล้วนส่งเสริมให้เกิดการจ้างงานที่เกี่ยวข้องกับโช
อุปทานเศรษฐกิจจากทะเลทั้งทางตรงและทางอ้อม

กรณีศึกษาการเป็นรัฐชายฝั่งที่ได้ประโยชน์จากทะเล สะท้อนจากแผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาค
ตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรม 3 จังหวัดชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกผสมผสานเชื่อมโยง
กับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ **ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ได้จากทางทะเลของไทย ปีพ.ศ.2565**
มูลค่าประมาณ 24.818 ล้านล้านบาท ซึ่งปีดังกล่าวอยู่ในช่วงปลายการแพร่ระบาดโควิด-19 ที่ต่อเนื่องมา 2 ปี
เศษและได้รับผลกระทบจากสงครามรัสเซีย-ยูเครน **สำหรับปีพ.ศ. 2566 โดยใช้ข้อมูล 5 เดือนแรกของปีพ.ศ.**
2566 คาดการณ์ว่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทะเลอาจมีมูลค่าประมาณ 24.254 ล้านล้านบาท

ทั้งนี้มูลค่าทางเศรษฐกิจที่ได้จากผลประโยชน์ทางทะเลแต่ละปีไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ เช่น ภาวะ
เศรษฐกิจโลกมีผลต่อมูลค่าของสินค้าที่นำเข้า-ส่งออก ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศน้ำมันโลก
ซึ่งมีผลต่อมูลค่าปิโตรเลียมและทรัพยากรที่ได้จากทะเลรวมถึงจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งของไทยและต่างชาติโดย
รายได้การท่องเที่ยวที่ได้จากทะเลทั้งทางตรงและทางอ้อมประมาณร้อยละ 66.3 ของรายได้การท่องเที่ยวโดยรวม



ประมาณการผลประโยชน์เศรษฐกิจทางทะเลของประเทศไทย

ปี พ.ศ. 2565 มูลค่าประมาณ 24.818 ล้านล้านบาท

รวบรวมโดย ดร.ธนิต โสรัตน์

(ความน่าเชื่อถือของข้อมูลให้อยู่ในดุลยพินิจ)

หน่วย : ล้านล้านบาท

รายการ	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566 ข้อมูลประมาณการ
มูลค่าเส้นทางการค้าทางทะเลด้วยการหักสัดส่วนขนส่งทางถนน	18.507 <small>(หักขนส่งทางถนน 10.12 %)</small>	17.380 <small>(หักขนส่งทางถนน 11.16 %)</small>
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเคมีคอล-พลาสติก <small>(เฉพาะอุตสาหกรรมพลาสติกมูลค่า 7.464 แสนล้านบาท)</small>	2.572 ?	2.572 ?
รายได้การท่องเที่ยวที่ได้จากทะเล (คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 66.3 ของการท่องเที่ยวโดยรวม)	0.828	1.491
ค่าจ้างแรงงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม-เศรษฐกิจทางทะเล (ทางตรงและทางอ้อม)	0.696 ?	0.696 ?
มูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์จากพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC	0.358	0.296
มูลค่าทรัพยากรแก๊ส-ปิโตรเลียมที่ได้จากพื้นที่ทะเล	0.742 ?	0.742 ?
รายได้จากอุตสาหกรรมบริการพาณิชย์นาวีและอุตสาหกรรม-บริการที่เกี่ยวข้อง (รายได้ Ocean Freight 1.698 แสนลบ., รายได้อุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ 14,533 ลบ., รายได้ กทท. 15,732 ลบ., รายได้จากท่าเรือต่างๆ, รายได้ขนส่งเรือชายฝั่ง, รายได้ขนส่งทางถนน/รางเชื่อมโยงท่าเรือ, รายได้กิจกรรมโลจิสติกส์ เช่น ลานวางตู้ ค่าธรรมเนียมผ่านท่า, รายได้ขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงจากเรือ ฯลฯ)	0.592	0.592
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารทะเลบรรจุกระป๋องและแปรรูปอื่นๆ	0.267	0.229
รายได้จัดเก็บภาษี-ค่าธรรมเนียมของกรมศุลกากร-ค่าภาคหลวง <small>(รายได้ศุลกากรปี 65 = 53,040 ลบ., รายได้ภาคหลวงปิโตรเลียม ปี 64 = 35,700 ลบ.)</small>	0.0874	0.0874
มูลค่าจากการทำประมงน้ำเค็ม-เพาะเลี้ยงชายฝั่ง (ค่าเฉลี่ย 10 ปี) มูลค่าประมงจากทะเล 67,831 ลบ., มูลค่าเพาะเลี้ยงชายฝั่ง 92,911 ลบ. มูลค่านำเข้าสินค้าประมงทั้งบริโภคในประเทศและส่งออก 154,353 ลบ.	0.169	0.169
รวม	24.818	24.254

ข้อมูลการขนส่งและโลจิสติกส์ทางทะเล

	ปีพ.ศ. 2565 (ข้อมูลจริง)	ปี 2566 (ข้อมูลประมาณการ ณ 14 ก.ค. 66)
1. มูลค่าการค้าระหว่างประเทศใช้เส้นทางทะเล (รวม) (ข้อมูล ก.พาณิชย์) ประกอบด้วย	18,507,099.9 (หักขนส่งทางถนน 10.12 %)	17,380,739.9 (หักขนส่งทางถนน 11.16 %)
1) มูลค่าการส่งออกทั้งหมด	9,944,316.5	9,459,421.4
หัก การส่งออกผ่านแดนทางถนน/ราง	1,187,791.2 (สัดส่วนร้อยละ 11.94)	1,230,410.4 (สัดส่วนร้อยละ 12.37)
มูลค่าการส่งออกใช้เส้นทางทางทะเล	8,756,525.5 (EXC 34.65 บาท/USD)	8,229,011.0 (EXC 33.87 บาท/USD)
2) มูลค่าการนำเข้าทั้งหมด	10,646,953.4	10,104,783.3
หัก การนำเข้าทางถนน/ราง	896,390.1 (สัดส่วนร้อยละ 8.42)	953,054.4 (สัดส่วนร้อยละ 9.43)
มูลค่าการนำเข้าใช้เส้นทางทะเลมูลค่า	9,750,563.4 (EXC 35.11 บาท/USD)	9,151,728.9 (EXC 34.31 บาท/USD)
2. ปริมาณเรือและตู้สินค้า (ข้อมูล กทท.)		
ปริมาณเรือผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ	14,672 เที่ยว (เพิ่มขึ้น 6.01 %)	(14,231 เที่ยว)
จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ	10.012 ล้าน/TEU (เพิ่มขึ้น 2.39 %)	9.661 ล้าน/TEU (ลดลง 3.5 %)
ปริมาณเรือขนส่งชายฝั่ง (ข้อมูลกรมเจ้าท่า)	41,254 เที่ยว	-
จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือสงขลา	1.8 – 2.0 แสน/TEU	1.8 – 2.0 แสน/TEU
จำนวนสินค้าท่าเรือมาบตาพุด	3.551 ล้านตัน	3.551 ล้านตัน

3. ประมาณรายได้ค่า Ocean Freight Logistics มูลค่า 169,880 ล้านบาท ประกอบด้วย

1) ประมาณรายได้ค่าระวางเรือขาออก/Outbound ปี 2566 มูลค่า 48,141 ล้านบาท

ที่มา : ปริมาณตู้ขาออกสัดส่วนร้อยละ 48 x 10.012 ล้าน/TEU = 4.805 ล้าน/TEU

ขายเทอม C&F ประมาณร้อยละ 30 ของปริมาณตู้ขาออก 4.805 ล้าน/TEU = 1.441 ล้าน/TEU

Freight charge (ณ ราคา ก.ค.66) 980 USD/TEU x 1.441 ล้าน/TEU x ค่าเฉลี่ยอัตราแลกเปลี่ยน 34.09 บาท/USD

2) ประมาณรายได้ค่าระวางเรือขาเข้า/Inbound ปี 2566 มูลค่า 121,739 ล้านบาท

ที่มา : ปริมาณตู้ขาเข้าสัดส่วนร้อยละ 52 x 10.012 ล้าน/TEU = 5.206 ล้าน/TEU

ซื้อเทอม C&F ประมาณร้อยละ 70 ของปริมาณตู้ขาเข้า 5.206 ล้าน/TEU = 3.644 ล้าน/TEU

Freight charge (ณ ราคา ก.ค.66) 980 USD/TEU x 3.644 ล้าน/TEU x ค่าเฉลี่ยอัตราแลกเปลี่ยน 34.09 บาท/USD

3. องค์ประกอบสมุทธานุภาพของไทย เกี่ยวข้องกับปัจจัยเอื้อดังต่อไปนี้

1) รัฐชายฝั่งและปัจจัยเอื้อทางภูมิศาสตร์ (Coastal State) ประเทศไทยถือเป็นรัฐชายฝั่งตั้งอยู่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งมีอัตราการค้าและอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุดในโลกมีเนื้อที่ประมาณ 513,120 ตารางกิโลเมตร (วิกิพีเดีย) จังหวัดที่มีพื้นที่ติดทะเลมีจำนวน 23 จังหวัด พื้นที่ทางทะเลของไทย (Maritime Zone) อ้างสิทธิ์ตามกฎหมายระหว่างประเทศประมาณ 323,488.32 ตารางกิโลเมตรคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63 ของพื้นที่ซึ่งเป็นแผ่นดิน ไทยเป็นประเทศไม่กี่ชาติในโลกที่มีชายฝั่งติดสองมหาสมุทรระยะทางรวมกัน 3,148.3 กิโลเมตร ได้แก่

- (1) ฝั่งตะวันออกหรืออ่าวไทย ระยะทางยาวประมาณ 2,055.18 กิโลเมตรจากทะเลจีนใต้เชื่อมทะเลเปิดไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิกมีพื้นที่ทะเล 202,676 ตารางกิโลเมตร
- (2) ทะเลฝั่งตะวันตก ระยะทางยาวประมาณ 1,093.14 กิโลเมตรจากทะเลอันดามันเชื่อมไปสู่มหาสมุทรอินเดียมีพื้นที่ทะเลรวมกัน 120,812 ตารางกิโลเมตร

เห็นได้จากจากภูมิรัฐศาสตร์ที่ตั้งของประเทศทำให้ไทยมีศักยภาพเป็นรัฐชายฝั่งที่มีอาณาเขตทะเลรวมกันเกือบ 2 ใน 3 ของพื้นที่เป็นแผ่นดิน อีกทั้งพื้นที่ทางทะเลฝั่งอันดามันของไทยมีส่วนอยู่ในช่องแคบมะละการวมเป็นพื้นที่ประมาณ 32,000 ตารางกิโลเมตร มีสถานะเป็นหนึ่งในรัฐเจ้าของช่องแคบแต่ไม่มีอำนาจในการควบคุมการเดินทางเรือทำให้มีพรมแดนทะเลติดต่อกับประเทศอินเดียและอินโดนีเซีย (ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง)

2) อำนาจอธิปไตยเขตทางทะเลตามกฎหมายระหว่างประเทศ ไทยเป็นประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มีพื้นที่ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล เขตทะเลต่อเนื่อง (Contiguous Zone) ไม่เกิน 24 ไมล์ทะเลเป็นเขตต่อเนื่องเกี่ยวกับ



ข้อบังคับศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง เส้นทางเดินเรือ นอกจากนี้ไทยประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (EEZ : Executive Economic Zone) ไม่เกิน 200 ไมล์ทะเลจากเส้นสัญญาณเพื่อมุ่งประสงค์ในการสำรวจการแสวงประโยชน์ การอนุรักษ์ การจัดการทรัพยากรธรรมชาติทั้งในน้ำและเหนือพื้นท้องทะเล แต่รัฐอื่นมีเสรีภาพในการเดินเรือและการบินผ่าน (Freedom Navigation & Overflight) ตลอดจนการวางสายเคเบิลและท่อใต้ท้องทะเล เนื่องจากพื้นที่อ่าวไทยและอันดามันไม่ใช่ทะเลเปิดทำให้การประกาศเศรษฐกิจจำเพาะมีการทับซ้อนกับหลายประเทศโดยเฉพาะกับประเทศกัมพูชาและในอนาคตอาจจะเป็นประเทศเมียนมาร์ (ที่มา : กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย)

- 3) **การเป็นเส้นทางเดินเรือและพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ (International Maritime Route)** ภายใต้งานความสำเร็จของการเป็นรัฐชายฝั่งคือการใช้ประโยชน์จากเส้นทางเดินเรือทั้งในระดับขนส่งชายฝั่งและเส้นทางเดินเรือของโลก การที่รัฐไทยเศรษฐกิจอยู่ในแถวหน้าของประเทศต่างๆ ในอนุทวีปเกี่ยวข้องกับความสามารถการใช้ประโยชน์จากทะเลในการเชื่อมโยงการค้าและเทคโนโลยีในระดับนานาชาติมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาโดยสมเด็จพระนครินทราธิราชหรือ “พระนครินทร์” (พ.ศ.1952) มีการค้าขายทางทะเลกับประเทศจีน ทำให้กรุงศรีอยุธยากลายเป็นศูนย์กลางการค้าทั้งกับจีนและกลุ่มประเทศตะวันตกเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเป็นมหาอำนาจของภูมิภาค
- 4) **ฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลก** องค์ประกอบสำคัญของสมุทธานุภาพทางเศรษฐกิจคือศักยภาพของการเป็นฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลกที่จะให้มีกิจกรรมนำเข้าและส่งออกที่มากพอจะทำให้มีเรือสินค้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่เข้ามารับสินค้าทำให้เกิดมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่และกิจกรรมเชื่อมโยงเศรษฐกิจในทุกมิติทั้งภาคการผลิต, ภาคบริการ, เกษตรกรรม, ประมง, ปศุสัตว์ ซึ่งจะก่อให้เกิดการจ้างงานจำนวนมากที่ผ่านมาประเทศไทยมีอัตราการว่างงานอยู่ในระดับที่ต่ำติด “TOP 10 ของโลก” เป็นปัจจัยเอื้อทำให้เศรษฐกิจภายในประเทศมีความเข้มแข็ง กล่าวได้ว่าการเป็นรัฐชายฝั่งเป็นองค์ประกอบสำคัญ ทำให้ขนาดเศรษฐกิจของประเทศอยู่ในลำดับที่ 22 ของโลก ด้วยมูลค่าประมาณ 470,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- 5) **การมีท่าเรือสากลระดับภูมิภาค** จากการที่ไทยเป็นฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลกทำให้เป็นประเทศที่มีอุปสงค์ความต้องการเรือสินค้าขนาดใหญ่เข้ามารับและส่งสินค้าจำนวนมาก อีกทั้งท่าเลที่ตั้งของประเทศอยู่ในเส้นทางเดินเรือที่สำคัญของโลกฝั่งตะวันออกหรือ “Far East Asian Route” ซึ่งมีปริมาณสินค้าผ่านเส้นทางนี้ร้อยละ 70.75 ของการขนส่งทางทะเล อีกทั้งประเทศไทยอยู่ในเส้นทางเดินเรือเชื่อมโยงเส้นทาง “Intra-Asia Pacific” และเส้นทาง “Transpacific-USA” ท่าเรือหลักสำคัญของไทย เช่น
- (1) **ท่าเรือแหลมฉบัง** เป็นท่าเรือลำดับที่ 20 ของโลกและเป็นท่าเรือสำคัญอยู่ในพื้นที่ EEC คาดการณ์ปีพ.ศ. 2565 จำนวนเที่ยวเรือ 10,124 VOY เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.69 จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าประมาณ 8.73 ล้านตู้/TEUs เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.73 อีกทั้งไทยอยู่ระหว่างการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 พิสัยสามารถรองรับตู้ได้ 18.1 ล้านตู้/TEUs
 - (2) **ท่าเรือกรุงเทพ** เป็นท่าเรือในแม่น้ำจำนวนเที่ยวเรือในปีพ.ศ.2565 จำนวน 4,548 VOY เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.06 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 1.28 ล้านตู้/TEUs ลดลงร้อยละ 11.18
 - (3) **ท่าเรือระนอง** มีจำนวนเรือเทียบท่า 155 เที่ยว ลดลงร้อยละ 37.5 เฉพาะสินค้าที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์มีจำนวน 2,423 TEU ลดลงร้อยละ 41.94
 - (4) **ท่าเรือสงขลา** มีจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าประมาณ 1.8 – 2.0 แสน TEU
 - (5) **ท่าเรือมาบตาพุด** ตั้งอยู่จังหวัดระยองเป็นท่าเรือรองรับสินค้า “Bulk & Liquid Cargo” มีความสามารถในการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ และสินค้าเหลวปริมาณ 16 ล้านตันต่อปี โดยปีพ.ศ. 2565 มีปริมาณสินค้าขนถ่าย 3.551 ล้านตัน ส่วนใหญ่เป็นเหล็กดีร็อน-รีดเย็น

ท่าเรือขนาดใหญ่ TOP 20 ของโลก

(ปีค.ศ.2019)

ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ	จำนวน ตู้คอนเทนเนอร์ ผ่านท่า (TEUs)
1	ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (Port of Shanghai)	จีน	43,303,000
2	ท่าเรือสิงคโปร์ (Port of Singapore)	สิงคโปร์	37,195,636
3	ท่าเรือหนิงโป (Port of Ningbo-Zhoushan)	จีน	27,530,000
4	ท่าเรือเซินเจิ้น (Port of Shenzhen)	จีน	25,770,000
5	ท่าเรือกวางเจา (Port of Guangzhou)	จีน	23,236,200
6	ท่าเรือปูซาน (Port of Busan)	เกาหลีใต้	21,992,001
7	ท่าเรือชิงเตา (Port of Qingdao)	จีน	21,010,000
8	ท่าเรือฮ่องกง (Port of Hong Kong)	จีน	18,361,000
9	ท่าเรือเทียนจิน (Port of Tianjin)	จีน	17,264,000
10	ท่าเรือรอตเตอร์ดัม (Port of Rotterdam)	ฮอลแลนด์	14,810,804

ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ	จำนวน ตู้คอนเทนเนอร์ ผ่านท่า (TEUs)
11	ท่าเรือดูไบ (Dubai Ports)	ดูไบ	14,111,000
12	ท่าเรือกลัง (Port Klang)	มาเลเซีย	13,580,717
13	ท่าเรือแอนท์เวิร์ป (Port of Antwerp)	เนเธอร์แลนด์	11,860,204
14	ท่าเรือเซี่ยเหมิน (Port of Xiamen)	จีน	11,122,200
15	ท่าเรือเกาซุง (Port of Kaohsiung)	ไต้หวัน	10,428,634
16	ท่าเรือลอสแอนเจลิส (Port of Los Angeles)	USA	9,337,632
17	ท่าเรือฮัมบูร์ก (Port of Hamburg)	เยอรมัน	9,274,215
18	ท่าเรือตันจุงเปเลปัส (Port of Tanjung Pelepas)	มาเลเซีย	9,100,000
19	ท่าเรือต้าเหลียน (Port of Dalian)	จีน	8,760,000
20	ท่าเรือแหลมฉบัง (Laem Chabang Port)	ไทย	8,106,928

สามารถค้นหาบทความวิชาการของ “ดร.ธนิต โสรัตน์”

ได้ที่  www.tanitsorat.com หรือ  [Facebook/Tanit.Sorat](https://www.facebook.com/Tanit.Sorat)  [Tanit.Sorat](https://www.youtube.com/Tanit.Sorat)