



คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร.

**การศึกษาความคืบหน้าการดำเนินงานตาม
ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของรัฐบาล ปี พ.ศ.2554**

(The Progress Study of Logistics System Development Strategy of the Government 2011)

กกร :

- สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- สมาคมธนาคารไทย





คณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน
ปี 2554/2011



สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย



ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
นายดุสิต นนทะนาคร



สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย



ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
นายพงษ์ศักดิ์ ชาติสุทธิพล



สมาคมธนาคารไทย



ประธานสมาคมธนาคารไทย
นายชาติศิริ โสภณพนิช

JOINT STANDING COMMITTEE ON COMMERCE, INDUSTRY, AND BANKING



สาส์นจากผู้เรียบเรียง



คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร. เป็นคณะกรรมการภายใต้ คณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) ได้เห็นถึงความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งจะมีผลต่อการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาคเอกชนอย่างเป็นรูปธรรม โดยต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย อยู่ที่ร้อยละ 16.8 ต่อ GDP (พ.ศ. 2552) นับว่าเป็นต้นทุนที่อยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างสูง อันจะส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันภายใต้บริบทการค้าเสรี ซึ่งแนวทางในการลดต้นทุนโลจิสติกส์จำเป็นต้องให้ความสำคัญต่อบริบทนโยบายสาธารณะของรัฐบาล ซึ่งได้มีการกำหนดกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติ

ดังนั้นแนวทางดำเนินการดำเนินงานของคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร. ปีบริหาร 2552-2553 จึงมุ่งเน้นการศึกษาติดตามความคืบหน้าของแต่ละยุทธศาสตร์จากหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยได้แบ่งหน้าที่การดำเนินการในการติดตามความคืบหน้าของแต่ละยุทธศาสตร์ให้กับแต่ละสถาบันเป็นผู้รับผิดชอบกล่าวคือ สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยรับผิดชอบระบบการขนส่ง-โครงสร้างพื้นฐานและยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ภาคการผลิต สมาหอการค้าแห่งประเทศไทย รับผิดชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้า และสมาคมธนาคารไทย รับผิดชอบการติดตามยุทธศาสตร์พัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์

เนื้อหาบางส่วนของรายงานได้จากผู้แทนภาครัฐได้ชี้แจงให้กับคณะอนุกรรมการโลจิสติกส์ ของวุฒิสภา ซึ่งประธานคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร. (ปีบริหาร 2552-2553) ได้เป็นเลขานุการคณะอนุกรรมการฯ คณะนี้ นอกจากนั้นในภาคผนวกท้ายเล่มได้นำเสนอผลการศึกษานโยบายการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกหรือ West Gate Port Policy ประกอบด้วยการพัฒนาท่าเรือทวายในประเทศพม่า และการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตก (Landbridge สงขลา-สตูล)

อย่างไรก็ดีด้วยข้อจำกัดของการเข้าถึงแหล่งข้อมูลและข้อจำกัดเชิงวิชาการอื่นๆ รายงานฉบับนี้ยังขาดความสมบูรณ์อยู่มาก อีกทั้งข้อมูลมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้งตามนโยบายของรัฐบาล อย่างไรก็ตามรายงานฉบับนี้ก็ยังใช้เป็นแนวทางของคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร. ชุดใหม่ ที่จะเข้ามาทำหน้าที่บริหารต่อไป รวมถึงเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีความสนใจและนำไปใช้ต่อยอดในการศึกษาเชิงนโยบายซึ่งหวังว่าจะเป็นประโยชน์พอสมควร

รณิต โสรัตน์

รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ในฐานะประธานคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร





สารบัญ

บทที่ 1	สถานภาพการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	9
	ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	9
	องค์ประกอบสำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย (ปี 2551).....	13
	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ.....	14
	สถานภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย.....	15
บทที่ 2	ความคืบหน้าของยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ใน	
	ภาคการผลิต.....	17
	ปัญหาอุปสรรคยุทธศาสตร์พัฒนาโลจิสติกส์ในภาคการผลิต.....	18
	ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา.....	19
บทที่ 3	ความคืบหน้าของยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่ง	
	และโลจิสติกส์.....	23
	แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง ของกระทรวงคมนาคม.....	24
	- การดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ.....	24
	- การพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเล.....	25
	- การพัฒนาการขนส่งทางแม่น้ำ.....	28
	- โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา.....	28
	- ท่าเรือนครหลวง จังหวัดอยุธยา ท่าเรือต้นแบบการขนส่งทางแม่น้ำ.....	29
	- การพัฒนาท่าเรือในแม่น้ำโขง ท่าเรือเชียงแสน.....	30
	- การพัฒนาการขนส่งทางอากาศ.....	34
	- นโยบายการพัฒนาพื้นที่ของท่าอากาศยานดอนเมือง.....	34
	- การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านการขนส่งสินค้า.....	37
	- แผนนโยบายในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฟสที่ 2.....	38



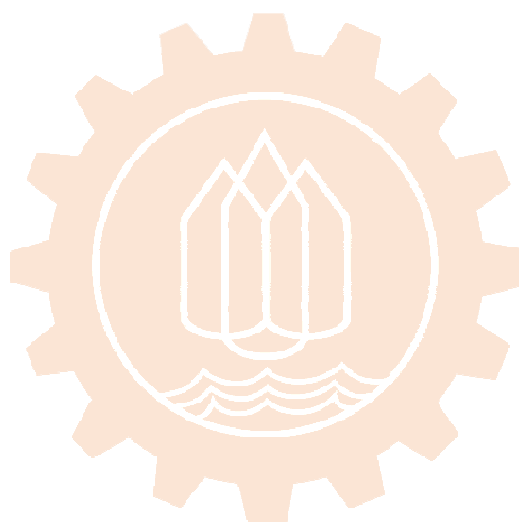
สารบัญ

- การศึกษานโยบายการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ.....	39
- แผนการลงทุนและปฏิรูปการรถไฟ ปี พ.ศ. 2553-2557.....	39
- การศึกษาระบบรถไฟทางคู่.....	41
- ความคืบหน้าของแผนการก่อสร้างระบบรถไฟรางคู่และรถไฟความเร็วสูง.....	42
- แผนการลงทุนรถไฟรางคู่เชื่อมกับประเทศ สปป.ลาว.....	43
- แผนการก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-ระยอง.....	46
- โครงการรถไฟความเร็วสูงของไทย.....	46
- โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่รัฐบาลนายกรัฐมนตรีนายอภิสิทธิ์ฯ ได้มีการอนุมัติ ในครั้งแรก พ.ศ. 2553.....	48
บทที่ 4 ความคืบหน้าของยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์.....	53
สถานภาพอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย	53
ปัญหาอุปสรรคด้านยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์.....	55
ประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาผู้ประกอบการผู้ให้บริการ LSP	56
แนวทางการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย.....	56
บทที่ 5 ความคืบหน้าของยุทธศาสตร์การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก	
 ทางการค้า.....	59
การแก้กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า.....	59
การพัฒนาระบบ National Single Window หรือ NSW.....	60
การพัฒนาการอำนวยความสะดวกด้านขนส่งข้ามแดน (Cross Border / Transit).....	62
ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหา.....	62
บทที่ 6 ความคืบหน้าของยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์.....	65
การดำเนินการของภาครัฐในการพัฒนา Capacity Building.....	66
ปัญหาอุปสรรคของยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์.....	66
ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหา.....	68
บทที่ 7 สรุปผลการศึกษาความคืบหน้าของการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของรัฐบาล.....	71



สารบัญ

ภาคผนวก.....	75
ภาคผนวก ก. นโยบายการพัฒนาการทำเรือฝั่งตะวันตกของประเทศไทย	
West Gate Port Policy.....	77
- ความสำคัญของการมีท่าเรือฝั่งตะวันตก.....	79
- แนวพื้นที่ที่เหมาะสมของท่าเรือตะวันตก.....	80
- ท่าเรือในประเทศพม่ากับการเป็น West Gate ของประเทศไทย.....	82
ภาคผนวก ข. การศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย.....	83
- รายละเอียดโครงการ.....	84
- ประโยชน์เชิงพื้นที่ของท่าเรือทวาย.....	85
- ท่าเรือทวาย ท่าเรือของโลก.....	85
- นโยบายรัฐบาลสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือทวายเป็น West Gate ของไทย...87	
- การพัฒนาท่าเรือทวายเป็นผลดีต่อประเทศจริงหรือไม่.....	88
- ประเด็นการสนับสนุนท่าเรือทวายเป็น West Gate.....	89
- แนวทางการพิจารณาสถานะท่าเรือทวาย.....	90
- สรุปผลการศึกษาท่าเรือทวายในฐานะเป็น West Gate Port ของไทย.....	92
- ท่าเรือทวายยังมีปัญหาความไม่ชัดเจนของโครงการ.....	94
ภาคผนวก ค. โครงการพัฒนาท่าเรือปากบาราและ Landbridge สงขลา-สตูล.....	97
- แนวคิดการก่อสร้าง Landbridge สงขลา-สตูล.....	98
- รายละเอียดของโครงการ Landbridge สงขลา-สตูล.....	100
- ผลการศึกษาของ ปตท. ท่าเรือปากบาราไม่คุ้มทุน.....	102
- การจัดทำประชาพิจารณ์ในพื้นที่การก่อสร้างท่าเรือและLandbridge.....	104
- ท่าเรือปากบารากับปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม.....	105
- ความเป็นไปได้ของโครงการท่าเรือปากบารา.....	106
- การพัฒนาท่าเรือปากบาราต้องมีฐานอุตสาหกรรมสนับสนุน.....	108
- สรุปผลการศึกษาโครงการท่าเรือปากบารา.....	109
ภาคผนวก ง. นโยบายการพัฒนาท่าเรือสงขลา.....	113





บทที่ 1

สภาพภาพการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

การจัดการด้านโลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้า-บริการ กระบวนการในการจัดเก็บรักษาและกระบวนการในการกระจายสินค้าจากผู้ส่งสินค้ารายแรกจนถึงผู้รับสินค้ารายสุดท้ายอย่างมีประสิทธิภาพตรงความต้องการ และมีต้นทุนที่แข่งขันได้ ซึ่งการจัดการโลจิสติกส์ จัดเป็นกลยุทธ์สำคัญที่สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งของภาคเอกชนและของประเทศ เกี่ยวข้องกับบทบาทของภาคการเมืองและภาครัฐในการกำหนดนโยบายสาธารณะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม รวมทั้ง การอำนวยความสะดวกทางการค้าจากกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และระบบโครงสร้างการสื่อสาร เพื่อใช้เป็นกลไกในการลดต้นทุนของภาคการผลิตทั้งด้านอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม รวมทั้ง ด้านการค้าและการบริการ ทั้งนี้ การพัฒนาโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันและการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ อีกทั้งยังเป็นการกระจายรายได้และลดช่องว่างของความเหลื่อมล้ำในสังคม

¹ ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยปีล่าสุดใช้ฐานปี 2552 อยู่ที่ร้อยละ 16.8 ของ GDP (ลดลงจากปี 2551 ซึ่งมีต้นทุนโลจิสติกส์ร้อยละ 18.6 ของ GDP) มีมูลค่ารวมประมาณ 1.5 ล้านล้านบาท ขณะที่ประเทศที่พัฒนาแล้วจะอยู่ที่ร้อยละ 7-10 ของ GDP เป็นที่น่าสังเกตว่าในช่วงปีสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้ถึงร้อยละ 1.8 ของ GDP ทั้งนี้ในช่วงปี 2551 เปรียบเทียบกับปี 2544 ลดต้นทุนได้เพียงร้อยละ 1.0 ของ GDP ทำให้เป็นคำถามว่าปี 2552 ประเทศไทยมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ก้าวหน้าได้อย่างไรจึงสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้ดีขนาดนี้ ทั้งที่โครงสร้างทางรางแทบไม่มีการพัฒนา เพราะงบประมาณด้านการพัฒนาโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ออกมาในช่วงปี 2553 และการก่อสร้างระบบรางจะเสร็จได้ก็ต้ออย่างน้อยในปี 2556 - 2558 อย่างไรก็ตามทาง สศช.ได้ระบุในรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2553 เกี่ยวกับเหตุผลที่ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศลดลงอย่างผิดปกติมีดังต่อไปนี้

1. การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกซึ่งส่งผลให้เศรษฐกิจไทยในปี 2552 หดตัวซึ่งมีผลกระทบต่อปริมาณการผลิตในสาขาเศรษฐกิจต่างๆ ส่งผลต่อปริมาณขนส่งสินค้า และมูลค่าสินค้าคงคลังที่ลดลง ซึ่งผู้ผลิตได้ปรับลดการผลิตลงและนำสินค้าคงคลังที่มีอยู่เดิมออกมาใช้ ประกอบกับมีการปรับลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (Minimum Loan Rate; MLR)

¹ รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2554 (สศช.)

ทำให้ค่าใช้จ่ายในการถือครองสินค้าคงคลังลดลงอย่างมาก (ซึ่งไม่ได้สะท้อนถึงประสิทธิภาพในการจัดการสินค้าคงคลังทั้งหมด) จึงทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมลดต่ำมากกว่าภาวะปกติ

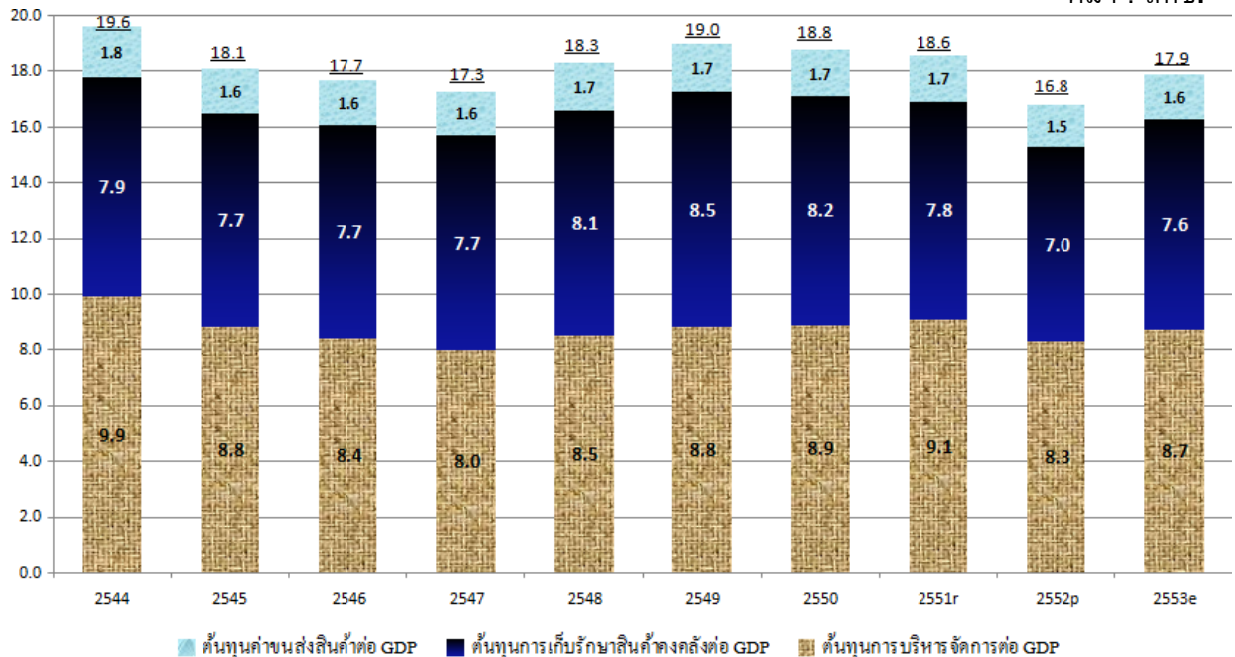
2. **เศรษฐกิจปี 2552 มีการหดตัวถึงขั้นติดลบ** การลดลงของสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในปี 2552 มีความแตกต่างจากปีก่อนๆ เนื่องจากเป็นปีที่เศรษฐกิจไทยและเศรษฐกิจโลกมีความผันผวนและมีความผิดปกติค่อนข้างมากนับตั้งแต่เหตุการณ์วิกฤติเศรษฐกิจของไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ซึ่งในปี 2552 ประเทศไทยมีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) หดตัวถึงร้อยละ -2.3 ซึ่งส่งผลต่อมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงอย่างผิดปกติ
3. **การปรับตัวทางธุรกิจของผู้ประกอบการไทยในการลดต้นทุนโลจิสติกส์อย่างจริงจัง** เพื่อรับมือกับการชะลอตัวของอุปสงค์ในภาพรวม โดยปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้า และการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง รวมทั้งดำเนินมาตรการลดต้นทุนการดำเนินงานภายในสถานประกอบการซึ่งรวมต้นทุนโลจิสติกส์ เพื่อลดความเสี่ยงทางธุรกิจจากปริมาณคำสั่งซื้อที่ลดลงอย่างมาก

ทั้งนี้จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่าการที่ปี 2552 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยลดลงอย่างมากอยู่ที่ระดับร้อยละ 16.8 ของ GDP เกิดจากการหดตัวของเศรษฐกิจโลกที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย เห็นได้จาก GDP ในปี 2552 เติบโตติดลบที่ร้อยละ -2.3 โดยตัวเลขการส่งออก (มูลค่า) หดตัวร้อยละ -13.9 และการนำเข้า (มูลค่า) ขยายตัวลดลงร้อยละ -25.2 ส่งผลให้ราคาน้ำมันและราคาค่าขนส่งมีการลดต่ำกว่าปกติ รวมถึงตัวเลขสินค้าคงคลัง (Inventory) มีตัวเลขต่ำสุดในรอบ 10 ปี อย่างไรก็ตาม ตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์เป็นการวัดจากสัดส่วนต่อ GDP ถึงแม้ว่าในปี 2552 GDP จะหดตัวร้อยละ -2.3 ซึ่งมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงก็ควรจะผันแปรสอดคล้องไปตามกับตัวเลข GDP ที่ลดลง ซึ่งสัดส่วนตัวเลขโลจิสติกส์ปี 2552 ก็ไม่ควรจะลดลงอย่างผิดปกติ ซึ่งทาง สศช. ได้วิเคราะห์ว่าอาจเกิดความแปรปรวนจากปัจจัยการหดตัวของเศรษฐกิจโลก หากตัดค่าความแปรปรวนออกไป ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2552 ควรจะอยู่ที่ระดับร้อยละ 18.3 ต่อ GDP ลดลงเล็กน้อยจากปี 2551 (ร้อยละ 18.6 ต่อ GDP) จากการประมาณการภาวะเศรษฐกิจของไทยปี 2553 เศรษฐกิจไทยขยายตัวประมาณร้อยละ 7.9 ต่อปี พบว่าเมื่อพิจารณาแนวโน้มการขยายตัวขององค์ประกอบหลักของต้นทุนโลจิสติกส์ในระยะที่ผ่านมา คาดว่าในปี 2553 จะมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ในระดับประมาณร้อยละ 17.9 ต่อ GDP ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2552 เนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและการขยายตัวของเศรษฐกิจไทย รวมทั้งราคาน้ำมันที่เป็นองค์ประกอบสำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์มีการปรับตัวสูงขึ้น

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ณ ราคาประจำปี

ร้อยละต่อ GDP

ที่มา : สศช.



จากกราฟข้างต้นเห็นได้ว่าปี 2544 ต้นทุนโลจิสติกส์มีตัวเลขร้อยละ 19.6 ต่อ GDP เมื่อเทียบกับปี 2551 ต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ที่ร้อยละ 18.6 ต่อ GDP เห็นได้ว่าปี 2552 ต้นทุนโลจิสติกส์มีมูลค่า 1.5 ล้านล้านบาทลดจากปี 2551 ร้อยละ 13.3 ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 16.8 ดังนั้นจึงไม่ควรใช้ปี 2552 เป็นฐานในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ในปี 2553 และในปีอื่นๆ อีกทั้งสัดส่วนต้นทุนขนส่งสินค้าปี 2552 มีตัวเลขร้อยละ 49.76 เทียบกับปี 2551 ร้อยละ 48.42 แสดงให้เห็นว่าต้นทุนขนส่งสินค้าที่ไม่ได้ลดลง ขณะที่ตัวเลขสินค้าคงคลังยังคงเท่ากัน

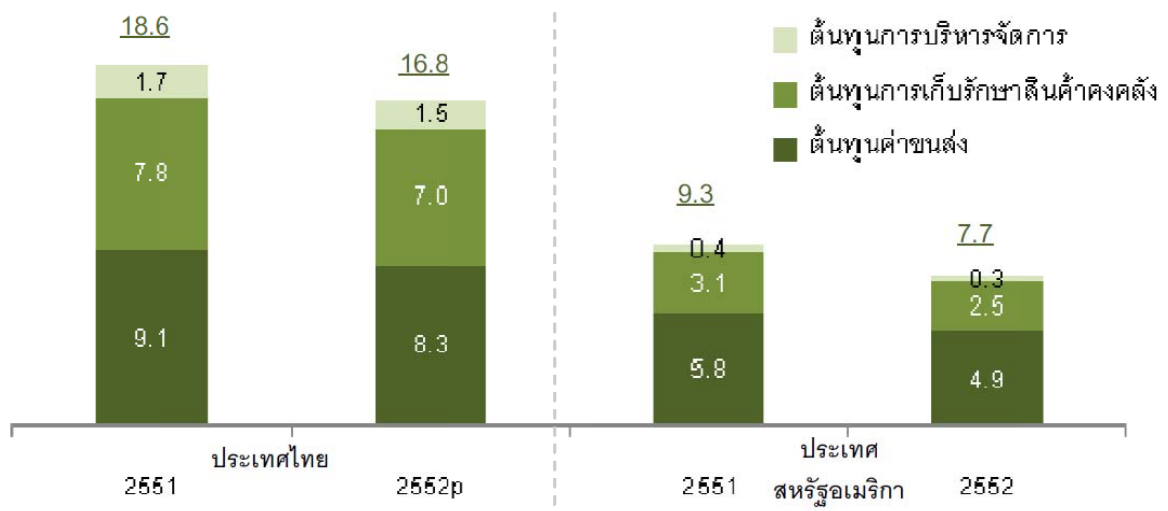
นอกจากนี้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยช่วง 8 ปี ที่ผ่านมา สามารถลดต้นทุนได้เพียงร้อยละ 1.0 แสดงถึงการขาดประสิทธิภาพของการพัฒนาโลจิสติกส์ที่ผ่านมาของประเทศ ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม โดยเฉพาะเมื่อประเทศไทยเข้าสู่การเปิดเสรีภายใต้ AEC หรือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ซึ่งการค้า การผลิต การลงทุนและการขนส่งของอาเซียน จะมีการเปิดเสรีอย่างเต็มรูปแบบ ประเทศไทยจึงต้องมียุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์เป็นวาระของชาติ (National Agenda) แม้ว่าตัวชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์บางรายการมีการพัฒนาการที่ดีขึ้น แต่หากเปรียบเทียบกับประเทศที่อยู่ในอันดับต้น เช่น สิงคโปร์ จะพบว่า ประเทศไทยยังจำเป็นต้องเร่งประสิทธิภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์และอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันให้ทัดเทียมกับต่างประเทศ ทั้งนี้ การผลักดันการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพควรต้องกำหนดเป้าหมายเชิงกลยุทธ์และระยะเวลา

ที่ชัดเจนเพื่อให้ประเทศไทยมีอันดับที่ดีขึ้นทั้งทางด้านความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ด้านการค้าระหว่างประเทศ และด้านความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยต้องมีการประสานความร่วมมือระหว่างส่วนราชการและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดเป้าหมายและผลสำเร็จในแต่ละช่วงระยะเวลาที่ชัดเจน เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยมีการประเมินผลการดำเนินงานได้อย่างเป็นรูปธรรม

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยหากเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคอินโดจีนยังถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดีกว่ามาก แต่หากเปรียบเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา พบว่า ในปี 2552 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกามีมูลค่ารวมประมาณ 1,029 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งหดตัวถึงร้อยละ 18.2 จากปี 2551 ส่งผลให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ปี 2552 ต่อ GDP ลดลงจากเดิมที่มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 9.3 ของ GDP ในปี 2551 เหลือเพียงร้อยละ 7.7 ของ GDP หรือลดลงประมาณร้อยละ 1.6 ของ GDP ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับสถานการณ์ในประเทศไทยที่มีมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์หดตัวลงกว่าร้อยละ 10 และทำให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยลดลงจากเดิมที่มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 18.6 ของ GDP ในปี 2551 เหลือเพียงร้อยละ 16.8 ของ GDP หรือลดลงประมาณร้อยละ 1.8 ของ GDP ในช่วงเวลาเดียวกัน

เปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยและประเทศสหรัฐอเมริกาปี 2551-2552

ที่มา : สศข.



แนวทางการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยให้มีความเป็นรูปธรรม จำเป็นต้องอาศัยการพัฒนาทางรางเป็นหลัก เพราะการพัฒนาการขนส่งทางแม่น้ำและการขนส่งชายฝั่ง ภายใต้รัฐธรรมนูญที่เกี่ยวข้องกับประเด็นสิ่งแวดล้อม (มาตรา 67 วรรค 2) ทำให้การพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง โดยเฉพาะท่าเรือปากบารา รวมทั้ง Landbridge สงขลา-สตูล และอุตสาหกรรมต้นน้ำบริเวณหลังท่าเรือ ซึ่งเป็นพื้นฐาน



สำคัญของความคุ้มค่าทางเชิงพาณิชย์ในการสร้างท่าเรือ อาจทำได้ค่อนข้างยากทั้งด้านการทำผลกระทบเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม (EIA) และผลกระทบด้านสุขอนามัย (HIA) เพราะเกี่ยวข้องกับการยอมรับของชุมชน ดังนั้น หากไม่สามารถปฏิรูประบบรถไฟไทยให้มีความเป็นสากล โดยใช้หลักธุรกิจที่ต้องมีการแข่งขันนำหน้าหลักการเป็นข้าราชการของรัฐ ก็ยากที่จะเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง จากปัจจุบันที่มีสัดส่วนร้อยละ 2.3 ให้เป็นร้อยละ 15 ถึง 20 ในปี 2559 ซึ่งประเทศที่พัฒนาแล้ว การขนส่งทางรางจะมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 20-25

องค์ประกอบสำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย (ปี 2551) ประกอบด้วย 3 ส่วนด้วยกัน² คือ

1. **ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า** คิดเป็นร้อยละ 48.42 ของต้นทุนรวม หรือมูลค่า 823,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.1 ของ GDP มีอัตราการขยายตัว 8.8 ต่อปี ในประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ญี่ปุ่น สัดส่วนต้นทุนขนส่ง อยู่ที่ร้อยละ 65 ของต้นทุนรวมทั้งหมด นอกจากนี้พบว่า การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานยังไม่สมบูรณ์ ทั้งจาก ระบบถนนไปสู่ราง หรือถนนไปสู่ระบบขนส่งทางน้ำ ส่วนใหญ่ไม่เชื่อมต่อกัน เช่น ระบบรางที่เข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่งจะมีแผนการก่อสร้างในปี 2553 (ปี 2552 ต้นทุนขนส่งสินค้าคิดเป็นร้อยละ 49.76 ของต้นทุนโลจิสติกส์ มีมูลค่า 746,500 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.3 ของ GDP)
2. **การเก็บรักษาสินค้าคงคลัง** คิดเป็นร้อยละ 42 ของต้นทุนรวม หรือมูลค่า 750,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.8 ของ GDP โดยมีการขยายตัวร้อยละ 1.3 ต่อปี (Y/Y) การขยายตัวในอัตราที่น้อยแสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการของไทยเริ่มมีการลดปริมาณสินค้าคงคลังให้ลดน้อยลง ทั้งนี้ ประเทศที่พัฒนาแล้วมีสัดส่วนต้นทุนสินค้าคงคลังประมาณร้อยละ 30 ของต้นทุนรวมโลจิสติกส์ (ปี 2552 ต้นทุนเก็บรักษาสินค้าคงคลังคิดเป็นร้อยละ 42.22 ของต้นทุนรวมโลจิสติกส์มีมูลค่า 633,300 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 7.0 ของ GDP)
3. **การบริหารจัดการโลจิสติกส์** คิดเป็นร้อยละ 9 ของต้นทุนรวม หรือมูลค่า 153,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.7 ของ GDP มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 5.2 (Y/Y) ซึ่งประเทศที่พัฒนาแล้วมีสัดส่วนต้นทุนด้านการบริหารโลจิสติกส์ประมาณร้อยละ 5 ของต้นทุนรวมโลจิสติกส์ (ปี 2552 ต้นทุนการบริหารจัดการคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.20 มีมูลค่า 138,000 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 1.5 ของ GDP)

² สศช. รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2553

การศึกษาทิศทางและแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศจำเป็นต้องศึกษา นโยบายและแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ของรัฐบาลและของกระทรวงและหน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีผลต่อประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลกระบุว่าในปี 2553 ประเทศไทยจัดอยู่ในอันดับที่ 35 ลดลงจากอันดับที่ 31 ในปี 2550 โดยมีเกณฑ์ชี้วัดจำนวน 4 ตัวระบุว่าประเทศไทยมีคะแนนลดลงหรือเท่าเดิม ได้แก่ ความตรงต่อเวลา ของบริการ สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ พิจารณาศักยภาพ และระบบโครงสร้างพื้นฐาน ตามลำดับ และมีเกณฑ์ชี้วัดเพียง 2 ตัวที่ประเทศไทยได้คะแนนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ได้แก่ ระบบการติดตาม และตรวจสอบสินค้า และการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ เกี่ยวข้องกับข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Border) เป็นการวัดข้อมูลประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้าและส่งออกโดยเฉพาะ ทั้งในประเด็นจำนวนเอกสารที่จำเป็น ระยะเวลา และค่าใช้จ่าย โดยประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 12 จาก 183 ประเทศ ซึ่งเป็นการปรับลดลงมาจากอันดับที่ 10 ในปี 2552 หากเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์ ประเทศไทยยังคงมีประเด็นสำคัญที่ต้องเร่งพัฒนา ได้แก่ ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายที่ใช้ตลอดกระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้า

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ

แผนยุทธศาสตร์พัฒนาโลจิสติกส์อยู่ในปัจจุบัน คือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ ปี 2550 – 2554 ซึ่งเป็นแผนที่ใช้มาตั้งแต่รัฐบาล พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี โดยในสมัยรัฐบาลประชาธิปไตยมีการปรับเล็กน้อยเป็นแผนพัฒนา 5 ปี อยู่ภายใต้การกำกับและขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์ ภายใต้คณะกรรมการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและบริการ หรือ “กบส.” โดยมีคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นเลขานุการ โดยกำหนดว่าใน 2554 ซึ่งเป็นปีสิ้นสุดแผนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ จะอยู่ที่ร้อยละ 16 ต่อ GDP (ซึ่งนายกรัฐมนตรีฯ ต้องการให้ถึงร้อยละ 15)

อย่างไรก็ดีหากจะใช้ปี 2551 เป็นฐานซึ่งต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศอยู่ที่ร้อยละ 18.6 ซึ่งเป็นความท้าทายว่าเวลาที่เหลือจะสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามเป้าหมายหรือไม่ เพราะเฉลี่ยการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยระหว่างปี พ.ศ. 2550 ถึงปี พ.ศ. 2551 ลดได้เพียงปีละร้อยละ 0.2 หากยังเป็นไปตามสัดส่วนนี้ในปี 2554 การลดต้นทุนโลจิสติกส์อาจทำได้เพียงร้อยละ 17.5 ต่อ GDP เหตุผลสำคัญเกิดจากมีแนวโน้มต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เฉลี่ยร้อยละ 8.8 ต่อปี เป็นผลมาจากราคาน้ำมันในอดีตที่เพิ่มสูงขึ้น และรวมถึงความล่าช้าในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ต่างๆ ที่จะช่วยรองรับหรือสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นความล่าช้าในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) จากระบบถนนไปสู่ระบบราง หรือการจัดหาหัวรถจักร การพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง และความพยายามยกระดับคุณภาพมืออาชีพของพนักงานรถบรรทุกจากต้นทาง

ไปสู่ปลายทางให้ครอบคลุมพื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศอย่างทั่วถึง และความล่าช้าในการพัฒนาระบบสารสนเทศภายในองค์กรของผู้ประกอบการเอง สำหรับต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง มีการชะลอตัวอย่างชัดเจนในระยะที่ผ่านมา สาเหตุหนึ่งเกิดจากราคาน้ำมันในช่วงปี 2550 และปี 2551 ราคาน้ำมันโลกมีการปรับราคาสูงเฉลี่ยที่ร้อยละ 21.8 และร้อยละ 28.2 ตามลำดับ ทำให้สินค้ามีราคาสูง อีกทั้ง ด้านสภาพคล่องอันเป็นเหตุให้มีการสินค้าคงคลังน้อยลงกว่าปกติ นอกจากนี้ ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมหลักสามารถปรับลดปริมาณการถือครองสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น มีการผลิตสินค้าตามคำสั่งซื้อ ทำให้ไม่จำเป็นต้องมีการเก็บรักษาสินค้า หรือบริหารสินค้าได้รวดเร็วขึ้น

ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศต้องศึกษาจากแผนยุทธศาสตร์ของรัฐบาล ซึ่งถือเป็นแผนแม่บทที่ทุกกระทรวงจะต้องใช้ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ 5 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- 1) ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต
- 2) ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์
- 3) ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์
- 4) ยุทธศาสตร์การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า
- 5) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบข้อมูลและกำลังคนด้านโลจิสติกส์

สถานการณ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของธนาคารโลก ซึ่งจัดทำตั้งแต่ปี 2550 เพื่อประมาณศักยภาพด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมของ 155 ประเทศทั่วโลก จากเกณฑ์ความสามารถใน 6 มิติ โดยในปี 2553 ประเทศไทยจัดอยู่ในอันดับที่ 35 ซึ่งลดลงจากอันดับที่ 31 ในปี 2550 โดยมีเกณฑ์ชี้วัดจำนวน 4 ตัวระบุว่าประเทศไทยมีคะแนนลดลงหรือเท่าเดิมได้แก่ความต้องการตรงต่อเวลาของบริการ สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ วิธีการศุลกากร และระบบโครงสร้างพื้นฐาน ตามลำดับ และมีเกณฑ์ชี้วัดเพียง 2 ตัวที่ประเทศไทยได้คะแนนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ได้แก่ ระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า และการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ

ทั้งนี้หากเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยกับประเทศในภูมิภาคเอเชีย สถานภาพความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ยังเป็นรองประเทศสิงคโปร์ (อันดับที่ 2) ญี่ปุ่น (อันดับที่ 7) ฮองกง (อันดับที่ 13) จีน (อันดับที่ 27) และมาเลเซีย (อันดับที่ 29) แต่ดีกว่าฟิลิปปินส์ (อันดับที่ 47) และเวียดนาม (อันดับที่ 53) โดยเกณฑ์การชี้วัดที่ระบุว่าประเทศไทย มีการพัฒนาต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์มากที่สุด สามลำดับแรกได้แก่ (1) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และเทคโนโลยีสารสนเทศ (2) วิธีการศุลกากร และ (3) สมรรถนะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศทั้งภาครัฐและธุรกิจ

จากการศึกษาทั้งจากข้อมูลที่เป็นทฤษฎีและข้อมูลเชิงประจักษ์พบว่าสอดคล้องกันกับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (LPI) เนื่องจากระดับการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของไทย ยังอยู่ในระดับพื้นฐานที่เรียกว่า โลจิสติกส์ระดับขนส่ง (**Transport Base**) เนื่องจากสัดส่วน ประเภท การขนส่งทางถนนสูงถึงประมาณร้อยละ 83.76 (ปี 2552) โดยขนส่งระบบรางมีสัดส่วนอยู่เพียงร้อยละ 2.20 ถึงร้อยละ 2.3 ด้านการขนส่งทางแม่น้ำร้อยละ 8.22 และชายฝั่งอยู่ที่ระดับร้อยละ 5.80 สำหรับทางอากาศอยู่ที่เพียงร้อยละ 0.0203 ซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับที่สูง เพราะการขนส่งทางถนนมีต้นทุนพลังงานสูงกว่าการขนส่งทางระบบราง 3.5 เท่า และสูงกว่าการขนส่งทางน้ำประมาณ 7 เท่า เหตุผลสำคัญที่ทำให้การขนส่งไปกระจุกตัวอยู่ที่การขนส่งด้วยรถบรรทุก เพราะไม่สามารถปรับเปลี่ยนไปใช้ประเภทการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะทางราง เนื่องจากขาดประสิทธิภาพด้านการพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ รฟท. เห็นได้จากปัจจุบันประเทศไทยมีเส้นทางรางประมาณ 4,100 กิโลเมตร ในช่วง 130 ปี นับแต่มีการตั้ง รฟท. สามารถเพิ่มรางได้ไม่ถึงร้อยละ 10 อีกทั้ง เป็นเส้นทางคู่อยู่เพียง 200-300 กิโลเมตร

สถานการณ์การลดต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยยังไม่ก้าวหน้า เกิดจากปัญหาด้านการลดสินค้าคงคลังของภาคเอกชนไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งสินค้าคงคลังเป็นหนึ่งในสาม ของทรัพย์สินหมุนเวียน ทำให้เงินไปจมอยู่กับสต็อกแทนที่จะไปใช้ประโยชน์ในด้านเพิ่มยอดขาย เหตุผลสำคัญที่ภาคธุรกิจ ยังต้องเก็บสินค้าคงคลังในอัตราที่สูง เกิดจากการไม่บูรณาการของข้อมูลข่าวสารทั้งในระหว่างซัพพลายเออร์และลูกค้า ซึ่งจำเป็นจะต้องมีการพัฒนาระบบลีน (Lean) และการส่งมอบที่เป็นแบบ Just in Time ปี พ.ศ. 2551 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวมประมาณ 1.7 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 18.6 ของ GDP ซึ่งจะต่ำกว่าปี พ.ศ. 2550 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 18.8 ของ GDP





บทที่ 2

ความคืบหน้าของยุทธศาสตร์

การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

หน่วยงานรับผิดชอบ : กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
(มติ ครม. 29 มิ.ย. 2553)

ยุทธศาสตร์ของอุตสาหกรรมไทยโดยเฉพาะภาคการผลิตของไทยในเชิงปริมาณกว่าร้อยละ 70 อยู่ในภาคของ SMEs ซึ่งส่วนใหญ่เน้นอุตสาหกรรมประเภทที่แรงงานเข้มข้น (Labour Intensive) จึงเน้นในด้านแรงงานราคาต่ำการพัฒนาด้านโลจิสติกส์จึงอยู่ในระดับขั้นพื้นฐานด้าน Transport Logistics ถึงแม้ว่าส่วนใหญ่จะใช้ทางถนน แต่จากการแข่งขันของผู้ประกอบการทำให้ราคาค่าขนส่งของไทยไม่แพงไปกว่าเพื่อนบ้าน อีกทั้ง ต้นทุนโลจิสติกส์ของเพื่อนบ้านไทย ยกเว้น มาเลเซีย และสิงคโปร์ ก็ล้วนมีต้นทุนที่สูงกว่าไทย จึงทำให้สินค้าไทยสามารถแข่งขันได้ แต่สถานะเช่นนี้จะไม่ยั่งยืน เพราะสินค้าไทยต้องแข่งกับประเทศจีนและอีกหลายประเทศ โดยเฉพาะเมื่อมีการเปิดเสรีภายใต้กรอบ AEC ในปี 2558 ซึ่งเป็นข้อกังขาว่าในอีก 3 ปีเศษ ข้างหน้า ภาคการผลิตของไทยโดยเฉพาะ SMEs จะมีขีดความสามารถในรับมือกับการเปิดเสรีภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้หรือไม่

จากการศึกษาความคืบหน้าของยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคการผลิตของเอกชน ตามข้อเท็จจริงมีความก้าวหน้าอย่างมาก ยกเว้นธุรกิจข้ามชาติ ซึ่งมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระดับที่เป็น Best Practice สำหรับธุรกิจของคนไทยไม่ถึงร้อยละ 10 ที่มีการพัฒนาโลจิสติกส์ในขั้นที่ดีเลิศที่เป็น Best Practice ซึ่งเกือบทั้งหมดเป็นบริษัทขนาดใหญ่ เช่น บริษัทในเครือซีเมนต์ไทย เครือ CP หรือในเครือสหพัฒน์ เป็นต้น ส่วนอีกประมาณร้อยละ 20 อยู่ในช่วงการพัฒนาหรือพัฒนาอยู่ในระดับกลาง ส่วนอีกร้อยละ 60-70 นั้น ยังขาดการพัฒนาโลจิสติกส์ โดยเฉพาะธุรกิจขนาดเล็กประเภท SMEs และธุรกิจที่อยู่ในภูมิภาค โดยเฉพาะสินค้าเกษตร มีการพัฒนาในส่วนนี้น้อยมาก ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตรอาจเฉลี่ยที่เกินร้อยละ 30 หรือมากกว่า

ทั้งนี้การพัฒนาโลจิสติกส์ของภาคการผลิตโดยเฉพาะ SMEs อยู่ในระดับขั้นตอนการเรียนรู้ แต่ยังไม่สามารถนำไปปฏิบัติได้ อีกทั้งบริษัทที่เป็นขนาด Large Scale ของคนไทยจำนวนมากยังไม่มีระบบโลจิสติกส์ เหตุผลส่วนหนึ่งก็คือธุรกิจของคนไทย ยังไม่เข้าใจเกี่ยวกับการ Outsources ไปให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งจะทำให้ต้นทุนโดยรวมมีความประหยัดกว่า อีกทั้ง ภาคอุตสาหกรรมของผู้ประกอบการซึ่งเป็นคนไทยส่วนใหญ่ ยังไม่เข้าใจเกี่ยวกับการสร้าง Supply Chain หรือโซ่อุปทานอย่างเป็นระบบ

การปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตเป็นเรื่องของผู้ประกอบการโดยตรงซึ่งจะต้องลดต้นทุนสินค้าคงคลัง ซึ่งอยู่ในต้นทุนโลจิสติกส์กว่าร้อยละ 42 ซึ่งเห็นว่าแผนยุทธศาสตร์ว่าด้วยการปรับปรุงประสิทธิภาพในภาคการผลิต ยังห่างไกลกว่าข้อเท็จจริงมาก เพราะโดยเฉลี่ยต้นทุนสินค้าคงคลังของภาคเอกชนจะมีมูลค่าประมาณ 1/3 ของทรัพย์สินทั้งหมด โดยจะมีการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5-10 ขึ้นอยู่กับความสามารถของธุรกิจนั้นๆ สินค้าบางชนิดมีตามฤดูกาลหรือมีการขาดแคลนบางช่วง ซึ่งจำเป็นจะต้องมีการประยุกต์ใช้ระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพราะไม่ใช่เป็นการให้เพียงแต่ Knowledge Base แต่ต้องพัฒนาให้เกิดโรงงานต้นแบบ (Factory Model) เพื่อที่จะได้เป็นโมเดลให้ SMEs สามารถเห็นและนำไปปรับปรุงประยุกต์ใช้ในอุตสาหกรรมของแต่ละโรงงาน

อย่างไรก็ดีพบว่า ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ภาคการผลิต มุ่งเน้นแต่การพัฒนาในภาคอุตสาหกรรม แต่ไม่มีแผนการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการผลิตภาคเกษตร ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับสินค้าเกษตร เช่น โรงสี โรงอัดเม็ดมัน โรงสกัดน้ำมันปาล์ม ฯลฯ ส่วนใหญ่ยังไม่ได้นำระบบโลจิสติกส์เข้ามาใช้อย่างจริงจัง โดยเฉพาะจากต้นน้ำที่เป็นเกษตรกร ยกเว้นในบริษัทขนาดใหญ่ เช่น กลุ่มซีพี กลุ่มมิตรผล ฯลฯ ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรสูงเฉลี่ยเกินกว่า 30% อย่างไรก็ดี ในปลายเดือนกรกฎาคม 2553 นายกรัฐมนตรีอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ในฐานะประธาน กบส. ได้ลงนามแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร เพื่อเป็นกลไกในการยกระดับการแข่งขันของสินค้าเกษตร ซึ่งจะทำให้ลดการสูญเสียจากการเก็บสินค้าการลำเลียง และขนส่งเข้าสู่ตลาดลดต้นทุนการเน่าเสีย ซึ่งจะทำให้เกิดแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาคการเกษตรของประเทศ อนึ่งคณะอนุกรรมการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคเกษตรได้มีการประชุมครั้งแรกเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 โดยได้กำหนดกรอบการพัฒนาโดยใช้คลัสเตอร์สินค้าเกษตร ซึ่งมีผลกระทบต่อเกษตรกรเพื่อจัดทำตัวชี้วัดต้นทุนโลจิสติกส์แต่ละตัวสินค้าที่จะนำมาเป็นต้นแบบ เช่น ข้าว ยางพารา แป้ง อ้อย ฯลฯ

ปัญหาอุปสรรคยุทธศาสตร์พัฒนาโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

1. การพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคการผลิตไม่ก้าวหน้า โดยเฉพาะผู้ประกอบการไทยและ SMEs ส่วนใหญ่ขาดการนำระบบโลจิสติกส์มาประยุกต์ใช้ในสถานประกอบการ ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตทั้งระบบซึ่งรวมถึงภาคเกษตรกรรมมีต้นทุนที่สูง ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
2. กระบวนการในการลดต้นทุนสินค้าคงคลังไม่มีความเป็นรูปธรรม และการลดต้นทุนในด้านการผลิตซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการรับและส่งมอบวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูป โดยเฉพาะการลดสต็อก



สินค้าคงคลัง จะต้องเข้าไปสร้างอุตสาหกรรมต้นแบบแต่ละคลัสเตอร์ (Logistics Model) จะเกี่ยวข้องกับระบบการทำงานของผู้ประกอบการในสายการผลิต

3. **ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ไม่เข้าใจการสร้างโซ่อุปทาน (Supply Chain)** ทำให้การเอาท์ซอร์ส (Outsource) ไปให้ผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่ง SMEs ไทย มีการพัฒนาไม่มาก ทำให้ต้นทุนสูง (ยกเว้นผู้ประกอบการข้ามชาติ)
4. **การลดสินค้าคงคลังของภาคเอกชนไม่มีประสิทธิภาพ** มีเพียงผู้ประกอบการที่เป็นธุรกิจข้ามชาติที่มีระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิตซึ่งได้มีการระบบ Lean และ Kanban เข้ามาใช้ในธุรกิจ ขณะที่ผู้ประกอบการของไทยมีน้อยรายที่มีการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคการผลิตที่เป็นเลิศ (Best Practice)
5. **ประเทศไทยไม่มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย** ของแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม (Cluster) ไม่เห็นความสัมฤทธิ์ผล รวมถึง การพัฒนาดัชนีชี้วัด “LPI” ปัจจุบันมีเพียง สศช. ซึ่งประกาศต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP แต่ในภาคการผลิตต้นทุนการผลิตในแต่ละ Cluster แตกต่างกัน
6. **ภาคเกษตรไม่มีการศึกษาที่ชัดว่าต้นทุนของสินค้าเกษตร** เช่น ข้าว แป้ง ยาง ผลไม้ เศรษฐกิจ ฯลฯ มีต้นทุนโลจิสติกส์เท่าใด และต้นทุนเฉลี่ยโลจิสติกส์ของแต่ละภาคเป็นเท่าใด รวมถึง แหล่งข้อมูลการเพาะปลูก และราคาสินค้าเกษตรกลาง
7. **ความไร้ประสิทธิภาพในการพัฒนาต้นทุนโลจิสติกส์ใน SMEs** การทำงานของ สสว. เน้นการฝึกอบรมนำตัวชี้วัดเชิงปริมาณ คนที่เข้าอบรมมากกว่าเชิงคุณภาพ ขาดการติดตามที่ต่อเนื่อง ส่งผลให้ภาค SMEs ไทย มีความอ่อนแอในการรับมือ ต่อการเปิดเสรีภาคบริการ
8. **ต้นทุนโลจิสติกส์ของ สศช. ไม่สามารถใช้เป็นเกณฑ์ประเมินได้จริงตัวเลข** ต้นทุนโลจิสติกส์เป็นภาพรวมต่อ GDP เป็นการประเมินภาพรวมจากการสำรวจสัมมะโนจากตาราง I/O CODE (In-Out) การเก็บตัวเลข อาจมีการแปรปรวนจากตัวอย่างที่สำรวจ อีกทั้ง เป็นการประเมินตัวเลขเปรียบเทียบกับ GDP ซึ่งในภาคธุรกิจต้องการเห็นตัวเลขต้นทุนต่อยอดขาย โดยตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต่อ GDP ไม่สามารถสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงของภาคการผลิต เพราะไม่ได้แยกลักษณะของสินค้าทั้งที่เป็น Product Base และ Area Base ไปตามแต่ละพื้นที่

ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญห

1. ควรมีการแยกต้นทุนโลจิสติกส์ของสินค้าออกเป็นกลุ่มคลัสเตอร์เพื่อจะสะท้อนต้นทุนโลจิสติกส์ที่แท้จริงโดยแยกเป็น
 - 1) **ต้นทุนการผลิตภาคอุตสาหกรรม** ซึ่งจะต้องแยกรายละเอียดของกลุ่มการผลิต (Cluster) ที่สำคัญ เช่น ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ ไฟฟ้า อาหารแปรรูป บรรจุในแพคเกจจิ้ง เครื่องนุ่งห่ม เป็นต้นและจะต้องมีการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ สินค้าที่ผลิตเพื่อขายในประเทศและสินค้าที่ผลิตเพื่อส่งออก ซึ่งหน่วยงาน สศช. หรือ สลช. ควรร่วมกับ



มหาวิทยาลัยในการประกาศดัชนีชี้วัดโลจิสติกส์หรือ LPI : Logistics Performance Index ของสินค้าเพื่อการส่งออก เพื่อใช้เป็นดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพของยุทธศาสตร์การพัฒนา โลจิสติกส์ของประเทศ

2) **ต้นทุนการผลิตของภาคเกษตร** ซึ่งจะต้องมีการแบ่งหมวดสินค้าเกษตรออกเป็นดังนี้

- ต้องมีการแยกกลุ่มสินค้าเกษตรที่สำคัญ เช่น ข้าว แป้งมัน น้ำตาล ยางพารา และผลไม้เศรษฐกิจ
- ต้องมีการแบ่งต้นทุนโลจิสติกส์เชิงภูมิศาสตร์ โดยให้การแบ่งเป็นรายภาค เช่น ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉยเหนือ เป็นต้น

2. **เร่งพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคเอกชนของไทยให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน** ซึ่งการพัฒนาส่วนใหญ่อยู่ในธุรกิจข้ามชาติ ส่วนในธุรกิจของไทย การพัฒนาอยู่ในบริษัทขนาดใหญ่ ซึ่งการพัฒนาที่กระจุกตัวอยู่ในธุรกิจขนาดใหญ่ประมาณ 20-30% ส่งผลอย่างมากต่อขีดความสามารถในการแข่งขัน กระทรวงอุตสาหกรรมควรเร่งจัดทำ Road Map การพัฒนาโลจิสติกส์ของ SMEs และธุรกิจขนาดกลาง โดยเฉพาะธุรกิจซึ่งอยู่ในภูมิภาครอบนอกของการพัฒนาอุตสาหกรรม เช่น ในภาคอีสานตอนบนและตอนล่าง รวมทั้ง ภาคเหนือ อุตสาหกรรมที่อยู่ในรอบปริมณฑลกรุงเทพมหานคร และหรือในภาคตะวันออก ซึ่งการพัฒนาก็ยังกระจุกตัวอยู่ในธุรกิจขนาดใหญ่ ซึ่งส่วนมากเป็นของต่างชาติ
3. **การนำระบบโซ่อุปทานเข้ามาใช้ในภาคการผลิตเพื่อลดสต็อก** ซึ่ง สสว. และกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม และสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ฯลฯ ควรนำระบบโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพ หรือ Supply Chain Optimization เข้ามาช่วยในการลดต้นทุนสินค้าคงคลัง ซึ่งเป็นต้นทุนโลจิสติกส์กว่าร้อยละ 42 ซึ่งการนำระบบโซ่อุปทานมาใช้ในภาคการผลิต รวมทั้ง สินค้าเกษตรจะทำให้การลดต้นทุนรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
4. **การสร้างต้นแบบที่เป็น Best Practice Model** การพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคเอกชนทั้งภาคการผลิตและภาคเกษตรกรรมของไทยอยู่ในระดับการเรียนรู้ ส่วนใหญ่ไม่สามารถที่จะมีการปรับหรือประยุกต์ใช้ เนื่องจากขาดต้นแบบที่เป็นโมเดลต้นแบบ โดยภาครัฐไม่ได้มีการให้รางวัลแก่ธุรกิจซึ่งมีการจัดการโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ ซึ่งรางวัล PM Award เน้นไปด้านการจัดการอุตสาหกรรมโดยรวมหรือเน้นด้านสิ่งแวดล้อม อีกทั้ง ไม่มีการจูงใจทางภาษีให้กับธุรกิจ ซึ่งมีการลงทุนในด้านการจัดการโลจิสติกส์



5. การสนับสนุนให้ภาคเอกชนใช้ระบบขนส่งทางราง ควรปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Mode) ไปสู่ทางรางและทางน้ำ แต่ก็มีธุรกิจส่วนน้อยที่สามารถเข้าถึง เนื่องจากข้อจำกัดของ รฟท. และ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ เน้นไปที่การพัฒนาการขนส่งทางถนน
6. สศช. ควรดำเนินการศึกษาและประกาศตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย โดยมีการ ทอยอยประกาศคลัสเตอร์ที่สำคัญทั้งในภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรม อีกทั้ง ควรมีการ ประกาศต้นทุนโลจิสติกส์รายภาคหรือรายกลุ่มจังหวัด เพื่อที่ราคาเอกชนและเกษตรกรจะได้ใช้เป็น ตัวเลขพื้นฐานในการดำเนินงาน

.....





บทที่ 3

ความคืบหน้าของยุทธศาสตร์

การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์

หน่วยงานรับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม (มติ ครม. 29 มิ.ย. 2553)

ที่ผ่านมาประเทศไทยเน้นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก โดยเฉพาะด้านการก่อสร้างและพัฒนาเส้นทางถนน โจทย์ของกระทรวงคมนาคมคือจะหาอย่างไรที่จะลดสัดส่วนขนส่งของประเทศ ซึ่งการขนส่งส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ที่ภาคการขนส่งทางถนนประมาณร้อยละ 83-86 โดยให้มาใช้ระบบรางจากร้อยละ 2.3 ให้เป็นร้อยละ 10 ถึงร้อยละ 15 ในอีก 5-6 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2558) และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางลำนํ้าภายในประเทศ และชายฝั่งทะเล จากร้อยละ 14.7 มาเป็นร้อยละ 20 ที่ผ่านมาการขนส่งระบบรางมีปัญหาไม่ใช่เฉพาะการขาดแคลน หัวรถจักร บุคลากร แต่ปัญหาคอขวดอยู่ที่การบริหารจัดการของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือ รฟท.ที่จะต้องมีการปฏิรูปออกจากระบบราชการให้ได้



ในด้านการพัฒนาระบบราง ในสมัยรัฐบาลพรรคประชาธิปัตย์ ช่วงกลางปี 2553 โดยมติ ครม. กำหนดแผนงานงบประมาณ 176,800 ล้านบาท ระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ. 2553-2558) เป็นงบประมาณสูงสุดที่ ร.ฟ.ท. เคยได้รับ เพื่อนำมาปฏิรูประบบรางคู่ 5 เส้นทาง และจัดซื้อหัวจักร แคร่ และซ่อมบำรุงรางกว่า 2,000 กิโลเมตร ที่จะเปิดโอกาสให้การรถไฟฯ รับผิดชอบดำเนินการปรับปรุงระบบทั้งหมด ซึ่งคงจะเกิดการเปลี่ยนแปลงต่อการพัฒนาระบบรางได้ในระดับหนึ่ง แต่คงจะเห็นผลได้ชัดเจนก็ต้องเป็นปี พ.ศ. 2558 ในด้านการพัฒนาขนส่งลำนํ้าภายในประเทศ ซึ่งที่ก้าวหน้าไปส่วนหนึ่งเกิดจากภาคเอกชนเอง ซึ่งมีการพัฒนาสร้างท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก เช่น บริษัทในเครือซีพีได้จัดตั้งท่าเรือและ ICD ที่อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นท่าเรือริมแม่น้ำเจ้าพระยาขนาดใหญ่ที่สุดของไทยมีพิธีรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ 500,000 TEU/ปี ในด้านการขนส่งข้ามอ่าวไทย บริษัท เอส ซี ทรานซ์ ได้นำเรือบรรทุกทุกคอนเทนเนอร์มาวิ่งรับสินค้าระหว่างสุราษฎร์ธานีกับแหลมฉบัง นอกจากนี้ บริษัท ชิกมา มารีไทม์ ได้พัฒนาท่าเรือพาณิชย์ ริมแม่น้ำแม่กลอง จังหวัดสมุทรสงคราม หน้าท่า 220 เมตร เป็นท่าเรือรับตู้สินค้า สำหรับขนส่งทางทะเลตัดอ่าวไทยไปท่าเรือแหลมฉบัง ฯลฯ ซึ่งความคืบหน้าของยุทธศาสตร์ที่ 2 มีรายละเอียด โดยสังเขปต่อไปนี้



การขนส่งสินค้าภายในประเทศ (ที่มา : สศช. (2553) / พันเมตริกตัน)

การขนส่งสินค้า	สัดส่วน%	2548	2549	2550	2551	2552
ทางถนน	83.76	430,275	427,581	428,123	424,456	423,677
ทางรถไฟ	2.20	11,760	11,579	11,055	12,807	11,133
ทางน้ำภายในประเทศ	8.22	29,569	31,074	47,755	47,687	41,561
ชายฝั่งทะเล	5.80	28,322	29,981	30,749	29,936	29,311
ทางอากาศ	0.020	120	122	110	106	103
รวม		500,046	500,337	517,792	514,992	505,785

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง ของกระทรวงคมนาคม³

แผนงานด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยแผนแม่บทในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน แบ่งออกเป็น 5 ยุทธศาสตร์ ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะรับผิดชอบยุทธศาสตร์ที่ 2 คือ การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ ภายใต้ยุทธศาสตร์และแผนงานของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2550-2554 มีวงเงินงบประมาณ 284,284 ล้านบาท ซึ่งยังไม่รวมงบประมาณโครงการพัฒนารางคู่ของ ร.ฟ.ท.

ทิศทางและแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานของกระทรวงคมนาคมได้แยกไว้เป็นแต่ละหัวข้อ ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐานขนส่งทางน้ำ ทั้งในแม่น้ำและชายฝั่งทะเล โครงสร้างพื้นฐานขนส่งทางอากาศ โครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางรถไฟ ผลการศึกษาความคืบหน้าของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละประเภท ดังต่อไปนี้

การดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ⁴

การพัฒนาการขนส่งทางน้ำและชายฝั่ง แนวทางการศึกษาเป็นจะเป็นการศึกษาทางแม่น้ำและชายฝั่ง ซึ่งการขนส่งทางเรือถือเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญ เพราะเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน สัดส่วนการขนส่งทางน้ำของไทยมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 14.1 แบ่งเป็นการขนส่งทางแม่น้ำในประเทศร้อยละ 8.22 และการขนส่งชายฝั่งร้อยละ 5.80 อย่างไรก็ตามสำหรับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศมีสัดส่วนถึงร้อยละ 89.21 ประเทศไทยมีการใช้ประโยชน์จากขนส่งทางน้ำที่ต่ำมากและไม่มีการพัฒนาที่ชัดเจน การที่ไม่สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางน้ำ ซึ่งประหยัดกว่าการขนส่งทางถนนถึง 7 เท่า เป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับที่สูง ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า มีหน้าที่รับผิดชอบงาน 5 ประเภท คือ

³ ข้อมูลการชี้แจงของผู้แทนจากสำนักนโยบายการขนส่งและจราจร เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2553

⁴ ข้อมูลจากการชี้แจงของผู้แทนกรมเจ้าท่า 22 ตุลาคม 2553



1. การกำกับการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้แก่ การจดทะเบียนเรือ การตรวจสอบเรือ และการดูแลด้านความมั่นคงของเรือ เป็นต้น
2. ดูแลโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ การสร้างท่าเทียบเรือ การสร้างเขื่อนป้องกันคลื่นตลิ่งพัง และป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง เป็นต้น
3. รับผิดชอบการขุดลอกร่องน้ำในประเทศและร่องน้ำชายทะเล
4. กำกับดูแลการขนส่งพาณิชยนาวี ได้แก่ การขนส่งระหว่างประเทศ เป็นต้น
5. การผลิตบุคลากรด้านพาณิชยนาวี ได้แก่ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เป็นต้น

การพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเล⁵

แนวทางการพัฒนาท่าเรือสำหรับท่าเรือกรุงเทพ รัฐบาลมีนโยบายจำกัดจำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ไม่เกินจำนวน 1.43 ล้านตู้ เพราะฉะนั้น นโยบายหลักของท่าเรือกรุงเทพจึงเน้นในเรื่องการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว ในการนำสินค้าผ่านเข้าออกท่าเรือกรุงเทพ ไม่ได้เน้นในส่วนของการขยายศักยภาพอีก ขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งปัจจุบันกลายเป็นท่าเรือหลักของประเทศ มีนโยบายหลักในการเพิ่มศักยภาพ เพื่อที่จะรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ประกอบไปกับการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการผ่านท่าเรือแหลมฉบังในอนาคต ซึ่งจะสอดคล้องกับระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกัน อาทิ ระบบถนน และระบบราง เป็นต้น โดยทิศทางการพัฒนาท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทยโดยสรุปมีดังนี้

1. **แนวทางการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ** โครงการหลัก คือ การพัฒนาให้ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-port) ซึ่งจะมีโครงการสำคัญๆ ประกอบด้วย
 - 1) โครงการติดตั้งระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกประตูตรวจสอบโดยอัตโนมัติ (E-gate) ที่ท่าเทียบเรือกรุงเทพ และใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ก็จะสามารถลดขั้นตอนไปได้มาก
 - 2) ระบบการให้บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Container Terminal Management System: CTMS) ซึ่งจะดูแลทั้งหมดของท่าเรือกรุงเทพ ลดขั้นตอนด้านเอกสารทั้งหมด และเชื่อมโยงกับระบบของกรมศุลกากร คือ E-custom
 - 3) ระบบการให้บริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรงต่างๆ ซึ่งจะใช้ระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาให้บริการทั้งหมด (Vessel & Cargo Management System: VCMS)

⁵ ข้อมูลการชี้แจงจากผู้แทนการท่าเรือแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 8 มิ.ย. 2553



2. **แนวทางการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง⁶** โครงการหลักการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง คือ การพัฒนาระบบท่าเรือระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-port) เช่นเดียวกัน ซึ่งจะมีโครงการสำคัญๆ ดังต่อไปนี้
- 1) **โครงการติดตั้งระบบจัดเก็บค่ายานพาหนะผ่านท่า (E-toll Collection System)** ช่วยลดระยะเวลาการบรรทุกผ่านเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบัง จากเดิม 2 นาที เหลือเพียง 15-20 วินาที
 - 2) **โครงการขยายท่าเรือเฟสที่ 3** เพื่อเพิ่มศักยภาพในการรับสินค้าได้มากขึ้น ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังสามารถแบ่งได้เป็น 3 ระยะๆ ละประมาณ 10 ปี ระยะที่ 1 เสร็จสิ้นโดยสมบูรณ์แล้ว เปิดดำเนินการมา 10 ปีตามระยะเวลา ส่วนระยะที่ 2 กำลังดำเนินการอยู่ โดยพัฒนาไปแล้วเกินกว่า 50 % คงเหลือท่าเทียบเรือ D1 ,D2 และ D3 ส่วนที่เหลือในฝั่ง E คาดว่าจะเสร็จเรียบร้อยในเฟสที่ 2 ประมาณปี พ.ศ. 2558-2559 โครงการระยะขั้นที่ 2 ก็จะเต็มขีดความสามารถ จากนั้นก็จะพัฒนาเฟสที่ 3 ต่อเนื่องกันไป เมื่อโครงการขั้นที่ 2 มีสินค้าผ่านท่าเต็มขีดความสามารถ ดังนั้น จะเริ่มศึกษาออกแบบโครงการขั้นที่ 3 ภายในปี 2553 ซึ่งอยู่ระหว่างหาที่ปรึกษามาดำเนินการออกแบบ ใช้ระยะเวลาทั้งสิ้นประมาณ 1 ปี
 - 3) **โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTTO)** ที่จะไปสนับสนุนกับระบบรถไฟทางคู่ที่ทำเรือแหลมฉบัง
 - 4) **การเร่งรัดแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3** ท่าเรือแหลมฉบังปัจจุบันมีพิธีฯ รับปริมาณสินค้าได้ 7-8 ล้าน TEU ต่อปี และจะเพิ่มเป็น 15 ล้าน TEU ต่อปี ในอีก 8-10 ปีข้างหน้าซึ่งน่าจะพอเพียงต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตาม ความไม่ชัดเจนของการขยายพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ซึ่งบริษัทต่างชาติที่ประมูลได้มีการขอขยายเวลาก่อสร้างอาจเป็นปัญหาคอขวดกรณี “Hopewell”
3. **การพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง (Coastal Port)** เป็นท่าเรือสำหรับเรือชายฝั่งสามารถให้บริการ ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังไม่มีท่าเรือชายฝั่งทำให้เรือสินค้าจะต้องชอยแยกส่งสินค้าแต่ละท่าทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายสูง

ทั้งนี้ ท่าเรือชายฝั่ง (ท่า A) ของท่าเรือแหลมฉบัง ออกแบบมาเพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการเรือชายฝั่งมีปัญหายุ่ง คือ ค่าใช้จ่ายรวมๆ แล้วยังสูงกว่าการขนส่งทางถนน จึงไม่สามารถดึงสินค้าไปลงเรือชายฝั่งได้ เนื่องจากการขนส่งทางเรือมีค่าใช้จ่ายหลายต่อทำให้รวมๆ แล้วค่าใช้จ่ายสูง ท่าเรือแหลมฉบังเองจึงออกแบบให้

⁶ ซึ่งแจ้งโดยผู้แทนท่าเรือแห่งประเทศไทย 8 มิ.ย. 2553

ท่าเรือชายฝั่งเพื่อให้จัดทำบริการบริการในลักษณะเป็นแพ็คเกจ คือ คิดค่าบริการเพียงครั้งเดียวแล้วไปส่งท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ คือ รวมถึงค่าเคลื่อนย้ายไปด้วย สำหรับขีดความสามารถนั้นสามารถรองรับเรือขนาด 1,000 และ 3,000 เดตเวตตันได้คราวละ 2 ลำ เรือขนาดนี้สามารถบรรทุกตู้สินค้าได้ขนาด 100 และ 200 TEU แต่ในปัจจุบันนี้สินค้าชายฝั่งที่วิ่งในแม่น้ำเจ้าพระยาจากอยุธยา-แหลมฉบัง สามารถบรรทุกตู้ได้เพียง 50-60 ตู้ /TEU เท่านั้น เนื่องจากว่าสะพานในแม่น้ำเจ้าพระยามีความต่ำ ทำให้มีข้อจำกัดในการเดินเรือ

4. **นโยบายการพัฒนาท่าเรือ West Gate Port** ฝั่งอันดามันต้องชัดเจน ที่สามารถเชื่อมโยงกับท่าเรือสินค้าฝั่งตะวันออก รวมทั้งสร้างเครือข่ายขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับท่าเรือในภูมิภาค เช่น ท่าเรือในมาเลเซีย ท่าเรือสิงคโปร์ และท่าเรือน้ำลึกทวายของพม่า ทั้งนี้ การพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกจะต้องเป็น “West Gate และ New Trade Lane” เพื่อสร้างเส้นทางการค้าใหม่ไปสู่ตลาดตะวันตกและตลาดใกล้เคียงที่มีศักยภาพ และควรต้องอยู่ร่วมกับเศรษฐกิจท่องเที่ยวและชุมชนในพื้นที่ใกล้เคียงได้ โดยในการพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามันของไทย ควรเป็นส่วนหนึ่งของแผนการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ อย่างบูรณาการและมีกลไกหลักรับผิดชอบในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ภาพรวมที่ชัดเจนและต่อเนื่องต่อไป (รายละเอียดดูได้จากภาคผนวก ก. ท้ายเล่ม)
5. **ศูนย์ขนถ่ายสินค้าทางรถไฟท่าแหลมฉบัง** เดิมโครงการนี้มุ่งเน้นลานขนถ่ายเท่านั้น แต่เนื่องจากการรถไฟได้ก่อสร้างรถไฟทางคู่จากแหลมฉบัง-ฉะเชิงเทรา ไปถึงเพียงสถานีแหลมฉบังเท่านั้น ซึ่งอยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 3-4 กิโลเมตร ปัจจุบันยังไม่ได้มีการเชื่อมรางรถไฟในปี 2553 จึงได้อนุมัติให้มีการเชื่อมโครงการต่อรางให้เข้าถึงตัวท่าเรือโดยมีการสร้างลานขนถ่ายสินค้าสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้รวม 2 โครงการด้วยกัน

ทั้งนี้โครงการลานขนถ่ายของท่าเรือแหลมฉบัง บริหารโดยการทำเรือแห่งประเทศไทยและไม่ได้เป็น ICD เมื่อรถไฟไปถึงท่าเรือแหลมฉบังแล้ว จะขนจากรถไฟไปที่ท่าเทียบเรือต่างๆ เหมือนเป็นการกระจายสินค้าจากรถไฟไปท่าเรือต่างๆ ในทางกลับกันจากท่าเรือจะส่งไปลาดกระบัง อีสาน หรือเหนือ ก็ยกไปขึ้นแคร่รถไฟ ให้บริการเพียงเท่านั้น สำหรับขีดความสามารถนั้น สามารถรองรับได้ 1 ล้าน TEU ต่อปี หลังจากนั้นสามารถพัฒนาต่อไปได้ไม่ต่ำกว่า 2 ล้าน TEU ต่อปี หากการรถไฟสามารถหาแคร่และหัวรถจักรเพิ่มเติมได้



การพัฒนาการขนส่งทางแม่น้ำ⁷

การขนส่งทางแม่น้ำหรือเรียกว่า การขนส่งทางน้ำในแผ่นดิน (Inland Water Transport) เป็นประเภทการขนส่งซึ่งมีต้นทุนต่ำและไม่มีปัญหากับสิ่งแวดล้อม โดยประเทศไทยมีสัดส่วนการใช้ประมาณ 6-8% ของการขนส่งทั้งหมด โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักเป็นเส้นทางหลักขนส่งสินค้าจากทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือต่างๆ ทั้งในแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก เชื่อมโยงออกสู่ชายฝั่งทะเลเพื่อการส่งออกที่เขตท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง อันเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และประหยัดพลังงาน แนวโน้มการใช้พลังงานและน้ำมันสูงขึ้นเรื่อยๆ ประกอบกับราคาน้ำมันของโลกในปัจจุบันเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ภาคการขนส่งเป็นส่วนหนึ่งที่มีการใช้พลังงานสูงสุดถึงร้อยละ 37 ของการใช้พลังงานของประเทศและสถิติการใช้น้ำมันของภาคการขนส่งสูงที่สุดคิดเป็นร้อยละ 64 เมื่อเปรียบเทียบกับภาคอื่นๆ

ความคืบหน้าของการขนส่งทางแม่น้ำมีรายละเอียดดังนี้

1. โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา⁸

กรมเจ้าท่า ได้มีโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518 โดยได้รับรับความช่วยเหลือจากรัฐบาลฝรั่งเศส ทำการศึกษาวิจัยเศรษฐกิจและวิศวกรรม เพื่อเป็นแนวในการวางแผนแม่บทพัฒนาการขนส่งทางน้ำในลุ่มแม่น้ำภาคกลาง ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบให้ทำการศึกษาสำรวจออกแบบและพัฒนาเพื่อปรับปรุงเส้นทางขนส่งทางน้ำ ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี 2532 คือการปรับปรุงเส้นทางขนส่งทางน้ำภายในประเทศที่บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาจากกรุงเทพฯ ถึง จังหวัดนครสวรรค์ และแม่น้ำน่านจากจังหวัดนครสวรรค์ ถึงอำเภอตะพานหิน จังหวัดพิจิตร ให้มีความกว้าง 40 เมตร ลึก 1.7 เมตรเมื่อน้ำลงต่ำสุด ประกอบด้วยสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำที่จังหวัดนครสวรรค์ ซึ่งโครงการนี้ประสบปัญหาและอุปสรรค เนื่องจากปริมาณน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยามีปริมาณน้อยในฤดูแล้ง

ต่อมาคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจได้พิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2536 ให้กระทรวงคมนาคมโดยกรมเจ้าท่า ทำการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมเพื่อก่อสร้างเขื่อนยกระดับเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่าน การศึกษาแล้วเสร็จเมื่อปี 2540 ซึ่งที่ปรึกษาโครงการได้เสนอแนะให้ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนยกระดับน้ำที่ กม. 205 ต.พระงาม อ.พรหมบุรี จ.สิงห์บุรี และ กม.345 ต.น้ำทรง อ.พยุหะคีรี จ.นครสวรรค์ พร้อมประตูประบายน้ำ บันไดปลา โรงผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ ผลิตไฟฟ้าเฉลี่ย 145.75 ล้านหน่วยต่อปี และทำนบดินปิดกั้นลำน้ำ ซึ่งกรมเจ้าท่าได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาการศึกษาเมื่อปี 2540 แต่เห็นควรชะลอไว้ก่อน เนื่องจากเป็น

⁷ ข้อมูลจากการศึกษาของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย : ธนิต โสรัตน์ (2553)

⁸ ข้อมูลจากการชี้แจงของผู้แทนกรมเจ้าท่า เมื่อวันที่ 22 ก.พ. 2553

โครงการขนาดใหญ่ และสภาวะเศรษฐกิจของประเทศไม่เอื้ออำนวย ประกอบกับ ได้ส่งรายงานไปให้ สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้มีความเห็นว่าโครงการไม่มีเหตุผลความจำเป็นที่เพียงพอตลอดจนผลตอบแทนไม่คุ้มค่า และมีปัญหาการระบายน้ำของพื้นที่ริมตลิ่ง จึงได้ส่งกลับมาให้กรมเจ้าท่าทบทวน

ปี พ.ศ. 2551 โครงการยกระดับแม่น้ำเจ้าพระยาได้ถูกหยิบยกขึ้นมาพิจารณาอีกครั้ง โดยกรมเจ้าท่าได้ให้ความเห็นชอบในโครงการและนำเสนอกระทรวงคมนาคมก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการเพื่อดำเนินโครงการโดยการสำรวจออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างต่อไป โดยได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2551 อย่างไรก็ดี ด้วยนโยบายของรัฐบาลที่จะสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ งบประมาณที่กรมเจ้าท่าได้รับมีจำกัด โครงการไทยเข้มแข็งทั้งโครงการแรกและโครงการที่สอง กรมเจ้าท่าไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนแต่ประการใด มีเฉพาะงบประมาณปีละประมาณ 3,000 กว่าล้านบาท โดยแบ่งออกเป็นงบดำเนินการประมาณ 1,000 กว่าล้านบาท งบผูกพันประมาณ 1,000 กว่าล้านบาท เหลืองบลงทุนจริงๆ เพียง 700-800 ล้านบาทเท่านั้นแสดงให้เห็นได้ชัดว่า กรมเจ้าท่าคงไม่สามารถดำเนินการได้มากเท่าที่ควร ทั้งนี้ ที่นำเสนอมาทั้งหมดนี้ เป็นเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานเกือบทั้งหมด ยังไม่ได้กล่าวถึงด้านพาณิชย์นาวีและบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี

2. ท่าเรือนครหลวง จังหวัดอยุธยา ท่าเรือต้นแบบสำหรับการขนส่งทางแม่น้ำ⁹

เป็นท่าเรือที่ได้มาตรฐานแห่งแรกในแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นการลงทุนของภาคเอกชน ได้แก่ บริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ (CP) เป็นท่าเรือแห่งแรกของ อ.นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา โดยขณะนี้แผนดำเนินการอยู่ในระยะเริ่มต้นภายใต้งบประมาณ 1,500 ล้านบาท บนพื้นที่ประมาณ 150 ไร่ บริเวณแม่น้ำป่าสัก ห่างจากถนนสายหลักหมายเลข 329 นครหลวง-ภาชี 6 กม. และ ห่างจากสถานีรถไฟบ้านภาชี 16 กม. ห่างจากนิคมสหรัตนนคร 9 กม. ห่างจากนิคมโรจนะ 22 กม. ห่างจากนิคม Hi-Tech บ้านหว้า 35 กม. ห่างจากบางปะอิน 35 กม. ห่างจากหนองแค 22 กม. ห่างจากแก่งคอย 60 กม. ท่าเรือแห่งนี้สามารถจอดเรือได้พร้อมกัน 5 ลำ สามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์เต็มที่ได้ 450,000 ตู้ต่อปี มีบริเวณที่จะรองรับพื้นที่เก็บกองบรรจุสินค้าจากในตู้หรือขนถ่ายสินค้าออกจากตู้กว่า 100 ไร่ มีเครนติดตั้งสำหรับยกสินค้าหน้าท่า 2 ตัว สามารถยกตู้คอนเทนเนอร์ได้ครั้งละ 35 ตู้ (TEU) ชั่วโมง เรือสามารถเข้าจอดพร้อมกันได้ครั้งละ 5 ลำ ส่วนโครงการก่อสร้างท่าเรือระยะ 2 จะเริ่มดำเนินการในอนาคตอันใกล้โดยแผนงานธุรกิจได้กำหนดเป้าหมายที่จะพัฒนาเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ใน

⁹ ธนิต โสรัตน์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

จังหวัดอยุธยาให้เป็นระบบ Door to Door และ จะพัฒนาให้ท่าเรือดังกล่าวเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางแม่น้ำของภาคกลาง

กลุ่มลูกค้าที่ให้บริการปัจจุบันได้เปิดให้บริการการขนส่งสินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยาในกลุ่มสินค้าเครื่องซีพี และ กลุ่มสินค้าของบริษัททั่วไป ด้านนโยบายการดำเนินการได้กำหนดให้ทางบริษัท ไดนามิคทรานสปอร์ต จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือ รับหน้าที่รับจองตู้คอนเทนเนอร์และทำงานด้านการตลาดหาผู้มาใช้บริการ ซึ่งช่วงแรกลูกค้าหลักจะอยู่ในกลุ่มการค้าระหว่างประเทศด้วยกัน และ บริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์เองที่อยู่นอกกลุ่มการค้าระหว่างประเทศ ส่วนลูกค้าภายนอกจะมีประมาณ 5-10% เช่น กลุ่มน้ำตาลมิตรผล และกลุ่มน้ำตาลไทยรุ่งเรือง ซึ่งเป็นพันธมิตร ที่มีการประสานงานด้านการขนส่งกันอยู่ ส่วนเรือที่ใช้ในการขนส่ง ขณะนี้มีบริษัทที่ให้บริการด้านเรือขนส่ง 2 รายมารวมเป็นพันธมิตร และต่อเรือเฉพาะมาขนส่งสินค้าร่วมกับบริษัทท่าเรืออยุธยาและไอซีดี ได้แก่บริษัท เอส ซี กรุ๊ป จำกัด และห้างหุ้นส่วนจำกัด ปิ่นเจริญ โดยเรือที่ให้บริการสามารถบรรทุกได้ถึง 1,200 ตันต่อลำ

นอกจากนี้ มีบริษัทเรือลากจูงติดต่อเข้ามาเสนอบริการ โดยเส้นทางที่เรือขนถ่ายสินค้าวิ่งจะเริ่มจากท่าเรือในแม่น้ำป่าสักไปบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยา ที่วัดพนัญเชิง ออกสู่ทะเลจนถึงท่าเรือแหลมฉบัง รวมเวลาที่ใช้ทั้งหมดไม่เกิน 12 ชั่วโมงตามแผนก่อสร้างท่าเรือและคลังสินค้า แบ่งเป็น 2 เฟส มีพื้นที่รวมขนาด 97,600 ตรม. เฟสแรกมีการก่อสร้างท่าเทียบเรือขนาดหน้าท่ากว้างประมาณ 276 เมตร มีพื้นที่ทั้งหมด 22,000 ตรม. สามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ประมาณ 250,000 ตู้ต่อปี ก่อสร้างคลังสินค้า 2 หลัง ขนาดหลังละ 9,800 ตรม. จะให้บริการโรงพักสินค้า เพื่อการตรวจปล่อยของเข้า และบรรจุของขาออก ที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือ แบบเดียวกับไอซีดีที่ลาดกระบัง มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น โรงพักสินค้าขาเข้า-ออก รวม 4,800 ตรม. วางคอนเทนเนอร์ทั้งขาเข้า-ออก และตู้เปล่ารวม 25,000 ตรม. สามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์เต็มที่ได้ 450,000 ตู้ต่อปี และมีพื้นที่สำรองอีก 41,000 ตรม.

3. การพัฒนาท่าเรือในแม่น้ำโขง ท่าเรือเชียงแสน¹⁰

เนื่องจากการเดินเรือในแม่น้ำโขงจะต้องมีท่า และขณะนี้มีการก่อสร้างท่าเรือแห่งที่ 2 นอกจากนี้ ยังมีสะพานที่เชียงของอีก เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนใกล้กันมากขึ้น เพราะฉะนั้น เส้นทางเชื่อมโยงประตูของประเทศไทยในจังหวัดเชียงรายทางฝั่งเหนืออาจจะเป็นประตูที่แม่สาย เชียงแสน และเชียงของ ที่จะสามารถรับการขนส่งสินค้าจากประเทศจีนเข้ามาได้ตามแต่ประเทศจีนจะเลือกใช้ ในปัจจุบัน ท่าเรือเชียงแสนเดิมจะมีลักษณะเป็นโป๊ะอยู่ในน้ำ โดยมีการปรับปรุง ก่อสร้างมาตั้งแต่กลางปี ทั้งนี้ ท่าเรือเชียงแสนใหม่จะมี

¹⁰ การชี้แจงของ สำนักนโยบายแผนการขนส่งและจราจร (ส.น.ข.) 8 มีนาคม 2553

ลักษณะเป็นท่าเรืออย่างแท้จริง มีแอ่งจอดเรือและพื้นที่สำหรับท่ากิจกรรม ท่าเรือเชียงแสนจึงน่าจะเป็นประตูแห่งใหม่ของประเทศได้ แต่ปัจจุบันมีปัญหาเรื่องน้ำลดลงปริมาณมาก

ในส่วนของท่าเรือเชียงแสน ปัจจุบันมีข้อจำกัดทางพื้นที่ เนื่องจากมีพื้นที่บริการไม่ถึง 4 ไร่ อยู่ในเขตเมือง ทำให้การจราจรติดขัด กรมเจ้าท่าจึงมีโครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 พื้นที่โดยรวม 387 ไร่ แต่เป็นแอ่งจอดเรือเกือบ 100 ไร่ แต่ก็มีโครงสร้างพื้นฐานรองรับ คือ มีท่าในแนวราบต่ำ 2 ท่า ทั้งซ้ายและขวา และในแนวดิ่งสำหรับการขนส่งสินค้าหนัก โดยการทำเรือ มีความพร้อมทั้งในด้านกำลังคนและเครื่องมืออยู่แล้ว ขึ้นอยู่กับจะได้รับมอบหมายให้เป็นผู้บริหารหรือไม่ ทั้งนี้ เมื่อมีการเปิดให้บริการท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 แล้ว ก็จะดำเนินการปิดการให้บริการที่ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1

อย่างไรก็ดีการพัฒนาท่าเรือเชียงแสนจะต้องพิจารณาในเชิงพาณิชย์ คือโครงการที่น่าจะมีศักยภาพมากกว่า คือ การขนส่งทางถนนจากประเทศลาวทางเส้น R3 ซึ่งเป็นเส้นทางแนว North-South Corridor โดยรถบรรทุกจากนครคุนหมิงสามารถเข้ามาลาวที่เมืองบ่อเต็น และผ่านมายังเมืองห้วยทรายจากนั้นข้ามสะพานมาที่เชียงของได้ โครงการสะพานที่เชียงของได้เริ่มก่อสร้างตั้งแต่เดือนกันยายน 2553 โดยประเทศไทยและประเทศจีนจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการสร้างสะพานคนละครึ่ง นอกจากนี้ ก็จะมี Border Control Facilities ในแต่ละฝ่าย แต่ในอนาคตมีความตกลงเดินรถระหว่างกัน โดยให้รถที่มาจากประเทศจีนสามารถผ่านเข้าทางประเทศลาวได้โดยไม่มีการตรวจปล่อย โดยสามารถมาตรวจปล่อยที่ฝั่งประเทศไทยได้เลย ในทางกลับกัน จากประเทศไทยก็จะไปตรวจปล่อยที่ประเทศจีนเช่นกัน เพราะฉะนั้น ประตูทางถนนน่าจะมีความหลากหลายของสินค้ามากกว่าประตูทางน้ำที่เชียงแสน

- 1) **การพัฒนาพื้นที่หลังท่า¹¹** ท่าเรือเชียงแสน ยังไม่มีความชัดเจนในการพัฒนาพื้นที่หลังท่า สนข.ได้ทำจ้างศึกษาและสัมมนารับฟังความคิดเห็นแล้วที่จะพัฒนาเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า และมีการบูรณาการโดยจะมีการศึกษาเรื่องการเชื่อมโยงรถไฟไปที่ท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของ ซึ่งการศึกษาใกล้จะแล้วเสร็จ สำหรับสินค้าส่งออกของประเทศไทยแม้จะมีปริมาณน้อยกว่าที่นำเข้าจากประเทศจีน แต่มูลค่าการนำเข้าสูงกว่าประเทศจีนหลายเท่าเมื่อเทียบเป็นตัวเงิน และถ้าหากประเทศไทยสามารถพัฒนาในรูปแบบการส่งน้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างเต็มที่ ก็จะได้มูลค่าการส่งออกมากขึ้นกว่าปัจจุบัน แต่ประเทศไทยมีข้อจำกัดในการล่องเรือขึ้นไปประเทศจีน เนื่องจากขาขึ้นมีความยากลำบากมากกว่าขาลง ความคืบหน้าของท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของ เนื่องจากมีปัญหามากในเรื่องของคลังสินค้า

¹¹ ที่มา รายงานการประชุม คพบ. วันที่ 25 สค 2553

ต่าง ๆ เนื่องจากปัจจุบันสินค้านำเข้าของประเทศจีนส่วนใหญ่เป็นผักและผลไม้ แต่สินค้าส่งออกของประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นน้ำมัน และการล่องเรือจากประเทศจีนลงมาประเทศไทยใช้ระยะเวลา 1 วัน แต่จากประเทศไทยไปใช้ระยะเวลา 3 วัน ทำให้ประเทศไทยเสียเปรียบหากไม่มีคลังสินค้า นอกจากนี้ยังติดปัญหาด้านกฎหมายของแต่ละมณฑลอีก ดังนั้น จะทำอย่างไรที่จะให้ท่าเรือทั้งสองท่าส่งเสริมการส่งออกของประเทศไทยให้มากที่สุดเท่าที่จะสามารถทำได้

- 2) **ระดับน้ำในแม่น้ำโขง ซึ่งลดลง มีผลกระทบต่อการเดินเรือ**¹² การพัฒนาท่าเรือเชียงแสนแห่งที่สอง ซึ่งขณะนี้อยู่ในการดำเนินงานของกรมเจ้าท่า ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะต้องขึ้นอยู่กับมติกรมว่าจะให้หน่วยงานใดเป็นผู้ประกอบการท่าเรือนี้ แต่เท่าที่ทราบก็คือมอบให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเข้าไปดำเนินการต่อเนื่องจากท่าเรือเชียงแสนแห่งที่หนึ่ง สำหรับประเด็นที่น้ำในแม่น้ำโขงลดลงทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ นั้น ท่าเรือเชียงแสนได้ดำเนินการมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2546 โดยเตรียมความพร้อมทางด้านบริการ ทั้งทางด้านสินค้า และตู้สินค้า แต่โดยสภาพและข้อจำกัดของแม่น้ำโขงทำให้ระบบตู้สินค้ายังไม่เกิด เนื่องจากสภาพของแม่น้ำโขงนั้นไม่สามารถดำเนินการเดินเรือได้ตลอดทั้งปี จะเห็นได้ว่าในช่วงฤดูแล้งของทุกปีจะมีอุปสรรคทำให้ไม่สามารถเดินเรือได้ ส่วนใหญ่เฉลี่ยประมาณ 1 เดือน

อย่างไรก็ตาม ในช่วงต้นปี 2553 ที่ผ่านมา มีปัญหาน้ำลดลงอย่างมากจากเดิมในช่วงเดือนกุมภาพันธ์จะลดลงเหลือประมาณ 1 เมตรกว่า แต่เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2553 ลดลงเหลือ 0.98 เมตร ซึ่งกรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานหลักในคณะกรรมการประสานงานความร่วมมือเดินเรือในแม่น้ำโขงระหว่างไทย-พม่า-ลาว-จีน ก็ได้สอบถามไปยังจีน ทำให้ทราบว่าปีนี้ (พ.ศ. 2553) เป็นปีแรกที่เกิดเหตุการณ์แล้งจัดในมณฑลยูนนานของจีน ซึ่งกรมเจ้าท่าได้ทำหนังสือไปขอให้จีนปล่อยน้ำจากเขื่อน ซึ่งจีนก็ชี้แจงว่าไม่มีน้ำในเขื่อนเช่นกัน ทำให้ท่าเรือเชียงแสนได้รับผลกระทบในแง่ของปริมาณเรือและสินค้าลดลง ในส่วนของเรือสินค้า ส่วนใหญ่เป็นของจีน ก็ได้รับผลกระทบ แต่ก็ไม่ได้เป็นอุปสรรค เนื่องจากการขนส่งสินค้ามีทางเลือกสามารถเลี่ยงไปใช้เส้นทางถนน R3E ได้ โดยปัจจุบันมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีอัตราการเติบโตสูงมาก กรมเจ้าท่าเองก็

¹² การชี้แจงของ สำนักนโยบายแผนการขนส่งและจราจร (ส.น.ข.) 8 มีนาคม 2553

พยายามขยายท่าเรือของเพื่อรองรับแพขนานยนต์เข้าที่ท่าเรือเชียงของเพื่อช่วยระบายสินค้าที่จะส่งออกนำเข้า ทั้งนี้ ปัญหาวิกฤตแม่น้ำโขงกลับสู่ภาวะปกติแล้วตั้งแต่ปลายเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา

- 3) **การเชื่อมโยงระบบรางกับท่าเรือ** กระทรวงคมนาคมมีแผนเชื่อมโยง การขนส่งสินค้าจากท่าเรือเชียงแสนและการขนส่งข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ด้วยระบบราง นอกจากนี้การเชื่อมทิศเหนือและทิศใต้คือการขนส่งด้วยรถไฟจะสามารถเชื่อมได้ดีกว่า โดยกำลังศึกษาออกแบบอยู่ แสดงให้เห็นว่านอกจากการขนส่งทางถนน ทางน้ำ และทางสะพาน กระทรวงคมนาคมยังทำระบบขนส่งเชื่อมโยงไปพร้อมกัน กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท อาจจะมีการตัดถนนเส้นใหม่เพื่อหลบโบราณสถาน และมีการขยายถนนบางส่วน เกี่ยวกับรถไฟเชื่อมโยงกับ สปป.ลาวและประเทศจีน ตอนใต้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรรับผิดชอบศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าในกรณีที่รถวิ่งมาจากประเทศจีน เป็นลักษณะสถานีรถบรรทุก สามารถตรวจปล่อย และเป็นตลาดการค้าได้ในบริเวณนี้ รูปแบบการพัฒนา เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าทั้งในส่วนของเชียงแสนและเชียงของ แต่เชียงของน่าจะดีกว่า โดยในอนาคตจะสามารถเป็นจุดเริ่มของ North Corridor ทางฝั่งประเทศไทยสามารถเชื่อมทางรถไฟไปยัง South Corridor ทางใต้ทางประตูทางอันดามันได้ เป็นรูปแบบคล้ายท่าเรือ เพียงแต่เป็นลักษณะท่าเรือบก ขณะนี้กำลังออกแบบว่าจะดำเนินการอย่างไร และต่อไปหากรถไฟจะเข้ามาทางเส้นใต้ พร้อมทั้งทำประชาพิจารณ์ไปด้วย

อย่างไรก็ตาม จากมติ ครม. ซึ่งกำหนดจุดการเชื่อมเส้นทางรถไฟจากจีนเป็นจังหวัดหนองคาย ซึ่งเป็นความต้องการของจีน แต่การประชุม คพบ. ครั้งที่ 2/2553 เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2553 มีรองนายกรัฐมนตรีไตรรงค์ สุวรรณคีรีเป็นประธาน เห็นชอบที่จะกำหนดท่าทีของประเทศไทยในการให้ความสำคัญในลำดับต้นกับแนวทางพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมกับประเทศจีนผ่านอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยอาจมีการเชื่อมระบบรางเข้าท่าเรือเชียงแสน

การพัฒนาการขนส่งทางอากาศ

ประเภทการขนส่งทางอากาศเป็นรูปแบบที่มีสัดส่วนที่น้อยมากประมาณ 0.02% แต่หากคิดเป็นมูลค่าก็จะสูง ในการศึกษาได้วางกรอบการศึกษาเฉพาะประเด็นการใช้ประโยชน์จากสนามบินดอนเมือง และแนวทางการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิด้านการขนส่งสินค้า โดยมีผลการศึกษา ดังนี้

1. นโยบายการพัฒนาพื้นที่ของท่าอากาศยานดอนเมือง¹³

การพัฒนาพื้นที่ของท่าอากาศยานดอนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้านั้น ท่าอากาศยานดอนเมืองอยู่ในความดูแลของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งยังไม่ชัดเจนว่ารัฐบาลมีนโยบายอย่างไร ในภาพรวมดูแลเกี่ยวกับการอนุญาตให้สายการบินทำการบินในประเทศไทย ในปัจจุบัน ได้จัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศไปแล้ว 99 ฉบับ ส่วนใหญ่เป็นความตกลงแบบเปิด คืออนุญาตให้สายการบินของต่างประเทศและของประเทศไทยบินเข้ามาได้ไม่จำกัดจำนวน และไม่ได้กำหนดว่าเป็นท่าอากาศยานดอนเมืองหรือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในการจะพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้านั้น ควรมีประเด็นพิจารณา ดังนี้

1. จะต้องพิจารณาถึงความชัดเจนของนโยบายรัฐบาลว่า มีนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองไปในแนวทางใด หากจะให้ป็นสนามบินสำรอง รองรับเที่ยวบินขนส่งสินค้า ก็สามารถกระทำได้
2. การพิจารณาเรื่องโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้านั้น ต้องพิจารณาว่าได้มีการยกเลิกประกาศกรมศุลกากรเรื่องคลังสินค้าทัณฑ์บนหรือยัง หรือจะประกาศให้ท่าอากาศยานดอนเมืองให้เป็น Customs Free Zone ซึ่งผู้ที่จะให้รายละเอียดได้ดีคือ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
3. หากต้องการให้ต้นทุนโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศลดลง ประเด็น คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือ ท่าอากาศยานดอนเมืองไม่ได้ถูกประกาศเป็นเขตลานจอดอากาศยาน เพราะฉะนั้น การบริการในลานจอดอากาศยานจึงไม่ถูกควบคุมเนื่องจากพ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กำหนดเกี่ยวกับลานจอดอากาศยานและบริการในลานจอดอากาศยาน และกำหนดว่าค่าบริการในลานจอดอากาศยานให้เป็นไปตามเงื่อนไขและอัตราตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการการบินพลเรือนอนุมัติ ดังนั้น เมื่อไม่ประกาศเขตลานจอดอากาศยาน ผู้ให้บริการในลานจอดอากาศยานก็สามารถเรียกเก็บค่าบริการได้โดยไม่ถูกควบคุม

¹³ ข้อมูลจากการชี้แจงของผู้แทนกรมการการบินพลเรือน เมื่อวันที่ 1 ธ.ค. 2552

4. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีผู้ให้บริการในลานจอด จำนวน 2 ราย คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท บางกอกโฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS) ซึ่งจะต้องพิจารณาว่าการให้บริการของบริษัททั้งสองรายดังกล่าวทำให้ต้นทุนค่าบริการสินค้าที่ผ่านเข้าไปในสนามบินสูงเกินไปหรือไม่ ถ้าหากว่าไม่มีการควบคุมค่าบริการในลานจอดและผู้ให้บริการเรียกเก็บค่าบริการในลานจอดสูงเกินไปก็จะทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศสูงขึ้น

แผนการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมือง¹⁴

คณะกรรมการฟื้นฟูและพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งทางอากาศจะเป็นจุดเริ่มต้นของการหาแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ของท่าอากาศยานดอนเมืองให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดประโยชน์จะเป็นการหารือร่วมกันระหว่างผู้ใช้ประโยชน์ในสนามบินดอนเมืองและส่วนงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จากการที่รัฐบาลได้มีนโยบายให้ใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นสนามบินหลัก ทำให้ทรัพย์สินและอาคารต่างๆ ของท่าอากาศยานดอนเมืองไม่ได้ถูกนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์เท่าที่ควร ในกรณีนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาโครงการต่างๆ ที่จะนำมาดำเนินการในบริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง อาทิ โครงการศูนย์ซ่อมอากาศยาน โครงการศูนย์ฝึกบินจำลอง และโครงการจัดทำพื้นที่ท่าอากาศยานสำหรับเครื่องบินโดยสารส่วนตัว เป็นต้น มีผลการศึกษา ดังนี้

1. เฟสนำร่อง

- 1) อาคาร 1 ส่วนหนึ่งจะคงบริการเที่ยวบินในประเทศ ต่างประเทศ โครงการจัดทำพื้นที่ท่าอากาศยานสำหรับเครื่องบินโดยสารส่วนตัว เท่านั้น
- 2) อาคาร 2 จนถึงอาคารผู้โดยสารในประเทศ - จะปรับปรุงเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยาน
- 3) คลังสินค้าที่ 1 และ 2 - จะปรับปรุงเป็น Exhibition Center สำหรับแสดงสินค้าและกิจกรรมต่างๆ
- 4) คลังสินค้าที่ 3 - จะปรับปรุงเป็นกิจกรรมด้านโลจิสติกส์
- 5) คลังสินค้าที่ 4 - จะปรับปรุงเป็น Customs Free zone

¹⁴ การชี้แจงของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 14 มิ.ย. 2553

2. เฟสต่อไป

อยู่ในขั้นตอนของการร่าง TOR หาผู้ประกอบการเข้ามาดำเนินการโดยเน้นภาคเอกชนเป็นหลัก ส่วนผลการศึกษาจะเป็นอย่างไร ต้องรอบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาให้แล้วเสร็จ ทั้งนี้ ท่าอากาศยานดอนเมืองมีพื้นที่และความพร้อมเพียงพอในการดำเนินการต่อไป สำหรับการทำศูนย์โลจิสติกส์ในการส่งออกผักและผลไม้ นั้น เนื่องจากจำนวนสายการบินที่มาจอดที่ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้นมีจำนวนน้อย ประกอบกับสินค้าที่มาใช้บริการก็มีจำนวนไม่มากพอ ดังนั้น เมื่อศึกษาแล้วพบว่าโครงการใดไม่คุ้มค่า ก็จะต้องตัดออก โดยโครงการที่น่าเป็นไปได้ประกอบด้วย

- 1) การดำเนินการจัดทำโครงการจัดทำพื้นที่ท่าอากาศยานสำหรับเครื่องบินโดยสารส่วนตัว
- 2) การเป็นที่จอดและสนามบินเครื่องบินส่วนตัวและเช่าเหมาลำ ในส่วนของแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการมาลงทุนนั้น ท่าอากาศยานดอนเมืองมีการลดค่าใช้จ่ายในส่วนของการค่าบริการทั้ง Landing Fee และค่า Parking Fee ลดลงถึงจำนวน 95 % แผนนี้จะแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน ปี 2553
- 3) ด้านการให้เช่าคลังเป็นที่เก็บสินค้าประเภท Free Zone สำหรับค่าเช่าคลังสินค้าจะต้องเช่าในลักษณะเหมาหรือแบ่งเช่านั้น อยู่ในระหว่างการศึกษของบริษัทที่ปรึกษา
- 4) ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้นเหมาะสมต่อการเป็นศูนย์กระจายสินค้าและศูนย์กลางโลจิสติกส์ โดยขนถ่ายสินค้าเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้ Rail Link นอกจากนี้ต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ดีในการที่จะส่งหรือปล่อยสินค้าเน่าเสียง่ายให้ถึงตลาดปลายทางได้ในระยะเวลาที่จำกัด

ปัญหาการขนส่งทางอากาศของไทย คือ การที่สายการบินไทยให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะไปอิงกับ **Passenger Flight** ไม่ได้มีลักษณะเป็นเครื่องบินสำหรับขนส่งสินค้าโดยตรง ที่เรียกว่า “Freighter” ทำให้เสียเวลาในการที่เครื่องบินจะต้องจอดรอผู้โดยสารหรือไปแวะเครื่องที่ประเทศใดประเทศหนึ่ง จึงทำให้สินค้าที่มีการเน่าเสียง่าย เนื่องจากใช้ระยะเวลาในการรอนานเกินเท่าที่ควร ดังนั้น จึงควรแยกการขนส่งสินค้าออกจากหาก นอกจากนี้ ควรมีการให้แรงจูงใจในการที่ผู้ประกอบการจะเข้ามาลงทุน ไม่ว่าจะเป็นเงินหรือตัวเงินออกกลางก็ตาม ให้ผู้ประกอบการเหล่านี้สามารถนำเครื่องบินเช่าเหมาลำเข้ามาบรรทุกสินค้าจากท่าอากาศยานของประเทศไทยกลับไปยังประเทศของผู้ประกอบการเอง

2. การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านการขนส่งสินค้า¹⁵

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท.ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งเขตปลอดอากรเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2547 และเปิดดำเนินการ 28 กันยายน 2549 สามปีที่ผ่านมาปริมาณสินค้าประมาณ 1.2 ล้านตันต่อปี ในส่วนของ Free Zone แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนที่หนึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะ โดยมีอาคารสำนักงานและพื้นที่ให้เช่า มีพวก Freight Forwarder เช่าอยู่ และอีกส่วนหนึ่งเป็นเขตหวงห้าม จะมีศุลกากรกำกับตั้งแต่รถบรรทุกสินค้าที่เข้ามา และภายในก็จะมีพื้นที่ตั้งของศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวก เพื่อประหยัดระยะเวลาในการตรวจทั้งสินค้าขาเข้าและขาออก ภายในประกอบด้วยอาคารรับส่งสินค้าของ 2 ผู้ประกอบการ ได้แก่ การบินไทย 1 หลัง และ BFS อีก 1 หลัง สำหรับทำการรับส่งสินค้าเข้าและออก และจะมีพื้นที่ทำเป็น Warehouse อีก 4 หลัง คือ พื้นที่ให้ผู้ประกอบการมาเช่าภายใน เนื่องจากเป็นเขต Free Zone จึงไม่ต้องมีการตรวจของศุลกากรอีก คือ นำสินค้าเข้ามาก่อนจะเสียภาษีเข้าประเทศมารวมหรือแยกเพื่อให้เกิดการลดภาษีก่อนนำเข้าหรือส่งออก นอกจากนี้ก็จะมีส่วนราชการสนับสนุนอยู่ในเขตปลอดอากร ทั้งตรวจ ตัด กรมการค้า ใบอนุญาตต่างๆ

โดยขั้นตอนการทำงานมีรายละเอียด ดังนี้

1. ในส่วนของสินค้าเน่าเสียง่าย ปัจจุบันศุลกากรได้มีการผ่อนผันให้สินค้าประเภทนี้สามารถผ่านเข้าไปตรวจที่อาคารได้เลย โดยเจ้าหน้าที่ของกรมส่งเสริมการส่งออกจะไปตรวจที่หน้าอาคารเพื่อประหยัดระยะเวลาไม่ให้สินค้าเสียหาย ปัจจุบันพยายามสนับสนุนอยู่
2. ในส่วนของอาคาร Warehouse ข้างในเขตหวงห้ามนั้น Freight Forwarder ที่จะไปเช่าจะต้องทำธุรกรรมที่เป็นมูลค่าเพิ่ม เพราะฉะนั้น จึงเป็น Freight Forwarder รายใหญ่ซึ่งมีสินค้าที่นำเข้ามาจะมาแยกหรือทำบรรจุภัณฑ์ แล้วจึงแยกสินค้าส่งเข้าในประเทศ
3. หากเป็น Freight Forwarder ที่ทำธุรกรรมในการรับส่งธรรมดาที่ไม่จำเป็นจะต้องไปเช่าพื้นที่ข้างในเนื่องจากจะทำให้เสียค่าใช้จ่ายเปล่าๆ ส่วนใหญ่จึงนิยมไปเช่าพื้นที่ภายนอก โดยมีอาคารเป็นหลังๆ สำหรับเช่าเป็นสำนักงาน
4. ส่วนของพื้นที่ภายในมีทั้งแบบให้เช่าเป็นรายเดือน และแบบเช่าเฉพาะพื้นที่เป็นรายวันซึ่งทอท.เป็นผู้ดำเนินการ สำหรับลูกค้าที่มีสินค้าที่จะต้องนำเข้ามาและมาให้ผู้ซื้อเข้าไปดูก่อนที่จะทำการซื้อขาย ซึ่งก็จะมีผู้ใช้บริการมากเช่นเดียวกัน

¹⁵ การชี้แจงของผู้แทน บริษัทการทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 14 มิ.ย. 2553

3. แนวนโยบายในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฟสที่ 2¹⁶ (พ.ศ. 2554-2559)

จากการศึกษาเห็นว่ากระทรวงคมนาคม ควรเร่งศึกษาความเหมาะสมของทางเลือกในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจให้มีความชัดเจน โดยให้ทำแผนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สามารถรองรับผู้โดยสารจาก 45 ล้านคนต่อปีเป็น 60 ล้านคนต่อปี (ในปี พ.ศ. 2559) ย่อมทำให้เกิดปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น หากไม่ได้มีการพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปด้วย อาจนำไปสู่การเกิดปัญหาฟุ้งกระจายและชะลอโครงการได้ อย่างไรก็ตาม จะต้องมีการจัดทำแผนกำหนดเป็นนโยบายใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิร่วมกับท่าอากาศยานดอนเมือง มีเงื่อนไขดำเนินการโครงการก่อสร้างได้เมื่อรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

จากมติ ครม. ทางการทำอากาศยาน หรือ ทอท. จะต้องดำเนินการทบทวนโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปีงบประมาณ 2554-2559 จำนวนเงิน 51,606 ล้านบาท เป็นการปรับลดลงจากโครงการเดิม ซึ่งกำหนดงบไว้ 76,504 ล้าน ประกอบด้วย 4 กลุ่มงาน

- 1) กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 วงเงินลงทุน 40,745.067 ล้านบาท
- 2) กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร วงเงินลงทุน 7,405.863 ล้านบาท
- 3) งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภควงเงินลงทุน 2,693.219 ล้านบาท
- 4) งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ 763 ล้านบาท

สถานะล่าสุดของการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากการประชุม ครม. เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2553 ได้มีมติอนุมัติโครงการขยายอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฟสที่ 2 (ไม่เกี่ยวกับลานวิ่ง) ระยะเวลา 6 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2554-2559 วงเงิน 62,503.21 ล้านบาท โดยใช้งบลงทุนของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด มหาชน ในสัดส่วนร้อยละ 72.08 อีกร้อยละ 27.92 จะเป็นการกู้จากต่างประเทศ โดยเมื่อแล้วเสร็จจะมีพิธีรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคน และรองรับเที่ยวบินได้ชั่วโมงละ 76 เที่ยวบิน จากปัจจุบัน 40 เที่ยวบินต่อชั่วโมง อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมลงทุนเฉพาะงานที่จำเป็นเท่านั้น ที่ผ่านมาได้ตั้งงานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ออกไปแล้วจึงไม่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เชื่อว่าอีกไม่เกิน 5 ปี จำเป็นต้องมีการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น แต่การก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ทอท. จำเป็นต้องทำการศึกษาผลกระทบต่อสุขภาพ (HIA)

¹⁶ สศช. หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 23 สิงหาคม 2553



การศึกษานโยบายการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ¹⁷

การขนส่งด้านโลจิสติกส์โดยรถไฟ เนื่องจากหากเทียบกับอัตราการขนส่งส่วนใหญ่ทางถนน ประมาณร้อยละ 83 ถือว่าต้นทุนสูงมาก เพราะฉะนั้น ความชัดเจนทางด้านเศรษฐกิจ หากสามารถใช้รถไฟขนส่งแทนได้ ค่าครองชีพของคนไทยจะลดลงทันที สามารถซื้อสินค้าได้ในราคาถูกกว่าสภาพที่เป็นอยู่ และมีรายได้สูงกว่านี้ การส่งออกจะสามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้มากกว่านี้ ถือว่าคุ้มค่าในการที่จะพัฒนาการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทย ปัจจุบัน ปัญหาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานการรถไฟ คือ การขาดการลงทุนมาเป็นระยะเวลายาวนาน เพราะฉะนั้น ความสมบูรณ์ของโครงสร้างพื้นฐานจึงยังไม่เพียงพอที่จะรองรับการขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์ ประเทศไทยปี 2553 มีตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่เป็นสินค้านำเข้า-ส่งออก ประมาณ 7-7.5 ล้านตู้แต่รถไฟรับขนได้เพียงประมาณไม่เกิน 600,000 ตู้ต่อปี เฉพาะที่ ICD ลาดกระบัง ซึ่งมีสินค้าขนส่งไปท่าเรือแหลมฉบังปีละ 1.5 ล้าน TEU แต่รถไฟรับได้จริงเพียง 5 แสน TEU ที่เหลือวิ่งทางรถบรรทุกทั้งที่มีระบบรางเชื่อมต่อแล้ว เนื่องจากปัจจัยด้านขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบัง และเครือข่ายการรถไฟไม่เพียงพอตลอดจนกรณีรางเดียวมีปัญหาการคองที่สถานี โดยทิศทางการพัฒนาระบบราง ประกอบด้วย

1. แผนการลงทุนและปฏิบัติการรถไฟ ปี พ.ศ. 2553-2557

เป็นการลงทุนระยะเร่งด่วน 5 ปี งบประมาณ 176,800 ล้านบาท ซึ่งรัฐบาลพรรคประชาธิปัตย์ได้อนุมัติให้ รฟท. ไปพัฒนาและปฏิบัติการระบบรางโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับด้านขนส่งสินค้า โดยมีโครงการที่จะลงทุน ดังนี้

1. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน ได้แก่ เปลี่ยนหมอน เปลี่ยนราง ปรับปรุงสะพานให้สามารถรับน้ำหนักกวดเพลลาได้ 20 ตัน
2. ปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยเพื่อให้ได้มาตรฐาน ได้แก่ การปรับปรุงด้านอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคม
3. การจัดซื้อรถจักรและล้อเลื่อน เนื่องจากปัจจุบันมีอายุการใช้งานนานมากและปริมาณรถจักรและล้อเลื่อนไม่เพียงพอกับการขนส่งสินค้าได้ตามความต้องการของผู้ประกอบการ
4. การก่อสร้างทางคู่ ในแผนระยะเร่งด่วนจะลงทุนก่อสร้างทางคู่ 6 เส้นทาง เป็นเงิน 77,000 ล้านบาทเศษ ทั้งนี้ ระบบรถไฟปัจจุบันเป็นระบบทางเดี่ยว ทำให้เป็นอุปสรรคที่ทำให้รถไฟวิ่งไม่ตรงเวลาและรองรับกระบวนรถได้น้อย ทั้งนี้ เมื่อทำเป็นรถไฟทางคู่แล้ว ความจุของทางที่จะรองรับกระบวนรถจะเพิ่มขึ้นอย่างน้อย 2 เท่า และการตรงต่อเวลาก็จะดีขึ้น เนื่องจากรถไฟไม่ต้องรอและหลีกทางให้เมื่อถึงสถานี

¹⁷ ข้อมูลจากการชี้แจงของผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 22 ก.พ. 2553

5. การสร้าง ICD (Inland Container Depot) แห่งที่ 2 เพิ่มขึ้นเนื่องจาก ICD ที่ลาดกระบังไม่สามารถรองรับการเจริญเติบโตของท่าเรือแหลมฉบังได้ทัน และกำลังก่อสร้างทางคู่จากฉะเชิงเทราไปแหลมฉบัง เพื่อที่จะรองรับการขนส่งคอนเทนเนอร์ให้มากขึ้น ทั้งนี้ อยู่ในการศึกษาว่าจะขยายที่เดิมหรือไปก่อสร้างที่ใหม่
6. โครงการย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ซึ่งจะเป็นแหล่งกระจายสินค้าตามเมืองสำคัญต่างๆ ที่มีศักยภาพที่มีโรงงานหรือสินค้าเกษตรกรรม เพื่อจะรวบรวมสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์และส่งออกมำท่าเรือแหลมฉบัง
7. โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นโครงการโดยสารและการขนส่งสินค้า สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่-สายบัวใหญ่-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สายน้ำตก-ด่านเจดีย์สามองค์ สำหรับกรณีที่ไปทวายนั้นสามารถใช้เส้นทางผ่านบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี

โครงการทั้งหมดนี้ ตามแผนในระยะเร่งด่วนปีพ.ศ. 2553-2557 จะใช้เงินทุนประมาณ 176,800 ล้านบาท สถานะปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอแผนการลงทุนและวิเคราะห์ผลตอบแทนไปยังสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แล้วว่าจะได้สิ่งใดเพิ่มขึ้น หลังจากที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รับเรื่องจากกระทรวงคมนาคมแล้วจะต้องส่งไปยังสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และจากนั้นก็ส่งแผนการลงทุนไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาแผนการลงทุนในรายละเอียดอีกครั้งหนึ่ง

การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบรางของไทยจะต้องมี การปฏิรูประบบรถไฟไทย การขนส่งระบบรางควรแยกออกมาเป็นรูปบริษัท ภายใต้การถือหุ้นของ ร.ฟ.ท. คล้ายโครงการแอร์พอร์ตลิงค์ เพื่อทำหน้าที่ในการให้บริการด้านขนส่งทางราง โดยเฉพาะการบริหารควรมีมืออาชีพ การดำเนินงานควรนำรูปแบบการบริหารจัดการบริษัทการบินไทยเข้ามาเป็นโมเดล มีการกระจายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ เพราะหากปล่อยให้ ร.ฟ.ท. ซึ่งมีแผนการพัฒนาการรถไฟแห่งประเทศไทย ความเป็นรัฐวิสาหกิจก็จะไม่สามารถพัฒนารฟท.ไทยให้รองรับการขนส่งใน 5 ปีข้างหน้าโดยเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าจากร้อยละ 2.3 เป็นร้อยละ 15 (ประเทศพัฒนาแล้วสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 20-30) จะไม่สามารถทำให้มีการลดต้นทุนโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม รวมถึง พัฒนาโลจิสติกส์ในภาคการขนส่งให้มีประสิทธิภาพทันต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาค

2. การศึกษาระบบรถไฟทางคู่¹⁸

ระบบรถไฟทางคู่สายแรกที่ทำเสร็จแล้วสมัยนายกรัฐมนตรี นายชวน หลีกภัย เมื่อปี พ.ศ.2536 ได้สร้างรอบปริมณฑลจากกรุงเทพฯ-ลพบุรี-แก่งคอย-นครปฐม-แปดริ้ว ระยะทาง 200 กว่ากิโลเมตร งบประมาณ 30,000 ล้านบาท ทயอดำเนินการมาจนเสร็จในปีพ.ศ. 2545-2546 เป็นทางคู่ชุดแรก ส่วนทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออกเพื่อจะรองรับอีสเทิร์น ซีบอร์ด ออกแบบตั้งแต่สมัยนายกรัฐมนตรี นายบรรหาร ศิลปอาชา ปีพ.ศ.2538 ขยาย 3 เฟส แล้ว ซึ่งสินค้าคอนเทนเนอร์จะมีปริมาณมาก นายกรัฐมนตรีจึงสั่งให้การรถไฟฯ เร่ง ออกแบบและก่อสร้างทางคู่จากแปดริ้ว-แหลมฉบัง และจากแปดริ้ว-แก่งคอย เพื่อจะรับสินค้า จากอีสานและเหนือลงมาที่แปดริ้วและแหลมฉบังได้สะดวก ซึ่งได้งบประมาณพร้อมสาย เชิงรายได้ ราคาประมาณ 10,000 กว่าล้านบาท และได้รับอนุมัติให้ก่อสร้างปีพ.ศ.2547 และเพิ่ง ก่อสร้างเสร็จเดือนมีนาคม ปีพ.ศ.2554 จากแปดริ้ว-แหลมฉบัง ระยะทาง 80 กิโลเมตร และแปด ริ้ว-แก่งคอย อีกระยะทาง 106 กิโลเมตร ของปีพ.ศ.2554 เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาประกวดราคา เริ่มต้นก่อสร้างแต่ยังไม่ได้รับจัดสรร ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมคนปัจจุบันเพิ่งลงนาม ในหนังสือขอเพิ่มโครงการนี้ไปเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2553 และออกแบบส่วนต่อขยายทางคู่ไป โคราช-ปากน้ำโพ-หัวหิน งบประมาณ 2,000 กว่าล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของ สำนักงบประมาณว่าจะเพิ่มได้หรือไม่ ในสมัยรัฐบาลประชาธิปัตย์ (พ.ศ. 2552-2554) ได้อนุมัติ โครงการทางคู่แปดริ้ว-แก่งคอยในกรอบ และจะต้องอนุมัติรายโครงการอีกครั้งหนึ่ง ปัจจุบัน รถไฟทางเดี่ยวยังสามารถรองรับไหวอยู่

สนช.กำลังจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนแม่บททางคู่สำหรับโลจิสติกส์ระยะที่ 1 ซึ่งรวมถึง การศึกษาเรื่อง ICD และ Container Yard ต่างๆ ด้วย ขณะนี้ อยู่ในรายงานฉบับกลางเรียบร้อยแล้ว เมื่อศึกษาเสร็จแล้ว การรถไฟฯ ก็จะนำมาทำการออกแบบในรายละเอียดและดำเนินการ ก่อสร้างต่อไป ซึ่งแผนทั้งหมดจะสอดคล้องกับแผนดังกล่าวข้างต้น ซึ่งลำดับแรกจะทำทางคู่จาก มาบกระเบาไปนครราชสีมา ปัจจุบันทางคู่อยู่ที่มาบกระเบาแล้ว เลย์แก่งคอยไปไม่มาก ต่อไปก็ จะทำจากมาบกระเบาไปนครราชสีมา ซึ่งเส้นทางนี้ส่วนใหญ่จะไปรองรับสินค้าเกษตร จากนั้น ก็ จะมาทำการออกแบบในรายละเอียด ซึ่งคาดว่าจะสามารถประมูลได้ภายในปี พ.ศ. 2554

¹⁸ ข้อมูลจากการชี้แจงของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) 8 มีนาคม 2553 และข้อมูลจากการชี้แจงของการรถไฟแห่งประเทศไทย 22 ก.พ. 2553



แนวทางในการพัฒนาระบบรางคู่ ประกอบด้วย

1. หาก ครม.อนุมัติให้การรถไฟฯ ดำเนินการได้ โดยกระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณพิจารณาาร่วมกันจัดหาเงินมาให้ อาจจะเป็นเงินกู้ 70 % และงบประมาณ 30 % ตอนแรกว่าจะบรรจุในเงินกู้ไทยเข้มแข็ง แต่คาดว่าจะรัฐบาลจะไม่กู้โดยเปลี่ยนมาใช้งบประมาณดินแดน เนื่องจากกระทรวงการคลังจัดเก็บรายได้เพิ่มขึ้น
2. ทางรถไฟสายอีสานที่วิ่งไปจังหวัดหนองคายก็เป็นทางสายยุทธศาสตร์ที่จะเชื่อมไปเวียงจันทน์ได้ และคาดว่าโอกาสที่ทางรถไฟของจีนจะไปเชื่อมต่อที่เชียงของจะยากเนื่องจากมีพม่ามาเป็นคู่แข่ง แต่ทาง สทช.ก็หวังว่าทางจีนจะเลือกเชียงของด้วย
3. การรถไฟฯ ได้เตรียมออกแบบระบบรางคู่จากเด่นชัยไปเชียงรายเชียงของไว้ก่อน แต่ต้องใช้งบประมาณค่าก่อสร้างเป็นจำนวนเงินหลายหมื่นล้านบาท ซึ่งไม่ทราบว่ารัฐบาลจะอนุมัติงบหรือไม่ แต่ให้งบค่าออกแบบปีพ.ศ.2554-2555 มาแล้ว จำนวน 180 ล้านบาท ขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างการยกร่าง TOR ขอบเขตงาน ที่จะจ้างที่ปรึกษาออกมาออกแบบเตรียมไว้ก่อน
4. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้สั่งให้ออกแบบเป็นทางคู่ตลอดเส้นทาง ซึ่งของเดิมได้ออกแบบเป็นทางเดี่ยวไว้ คาดว่าปีพ.ศ.2555 คงจะให้กรม.ทบทวนมติเมื่อ 10 ปีก่อนที่เคยเสนอไว้ในสมัยนายกรัฐมนตรี นายบรรหาร ศิลปอาชา

3. ความคืบหน้าของแผนการก่อสร้างระบบรถไฟรางคู่และรถไฟความเร็วสูง¹⁹

การรถไฟฯ ได้เสนอแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน งบประมาณ จำนวน 1.76 แสนล้านบาท แบ่งงานออกเป็น ด้านโยธา ด้านการก่อสร้าง ด้านช่างกล และด้านการสื่อสาร โดยความพร้อมที่จะดำเนินการได้ของงานมี 11 โครงการ

1. โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 5 ระยะทาง 308 กม.
2. โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 6 ระยะทาง 278 กม.
3. โครงการก่อสร้างทางคู่สายจะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง 106 กม.
4. โครงการจัดการถักดีเซลไฟฟ้า 13 คัน (20 คัน/เพล)
5. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง 2,406 กม.
6. โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน 1,434 แห่ง
7. โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี จำนวน 224 แห่ง
8. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน 1,284 แห่ง

¹⁹ ข้อมูลจากการชี้แจงของผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 31 พ.ค. 2553



9. งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ ระยะทาง 1,649 แห่ง
10. โครงสร้างโรงรถจักรแก่งคอย
11. โครงการสร้างโรงรถศรียา และหน่วย 10 ลาดกระบัง

โครงการที่การรถไฟฯ จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมอีก 10 โครงการ คือ

- 1) โครงการทางคู่สายลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 118 กม.
- 2) โครงการทางคู่สายมาบะเปา-นครราชสีมา ระยะทาง 132 กม.
- 3) โครงการทางคู่สายนครราชสีมา-ขอนแก่น ระยะทาง 185 กม.
- 4) โครงการทางคู่สายนครปฐม-หนองปลาตึก-หัวหิน ระยะทาง 165 กม.
- 5) โครงการทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กม.
- 6) โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE 50 คัน
- 7) โครงการ Refurbish รถจักร 46 คัน
- 8) โครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน
- 9) โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้า ICD แห่งที่ 2
- 10) โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายคมนาคม

4. แผนลงทุนรถไฟรางคู่เชื่อมกับประเทศ สปป. ลาว-จีน²⁰

จากการที่รัฐบาลไทยและจีนมีโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟรางคู่ ซึ่งจีนมีการก่อสร้างจากนครคุนหมิง-เวียงจันทน์-หนองคาย-ปางดะเบซาร์ เป็นทางคู่และเป็นเส้นทางรถไฟสายอาเซียน ในวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2553 มติ ครม. มอบหมายให้นายกอร์ปศักดิ์ สภาวสุ เป็นประธานคณะกรรมการศึกษาการสร้างทางได้แต่งตั้งคณะทำงาน 2 ชุด เพื่อศึกษาการร่วมลงทุนโครงการรถไฟกับจีนช่วงหนองคาย-กรุงเทพฯ-ชายแดนภาคใต้ ประกอบด้วยคณะทำงานของกระทรวงการคลัง มีหน้าที่ศึกษารูปแบบการลงทุน ส่วนคณะทำงานของกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ เพื่อกำหนดท่าทีของไทยในบันทึกความเข้าใจ (MOU) ก่อนลงนาม (ได้ลงนามไปแล้วในช่วงปลายปี 2553)

นโยบายของรัฐบาลควรพิจารณาให้รอบคอบถึงความคุ้มค่าการลงทุนและผลประโยชน์ที่ไทยจะได้รับก่อน ซึ่งประเทศไทยมีแนวเส้นทางรถไฟที่เชื่อมระหว่างไทยและจีน 2 เส้นทาง คือเส้นทางจาก คุนหมิง – เชียงของ ผ่านลาวเข้าสู่ เชียงของ จังหวัดเชียงราย ลงมาถึง

²⁰ หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 6 สิงหาคม 2553



เด่นชัย นครสวรรค์ และกรุงเทพฯ และเส้นทางคุนหมิง - หนงคายวิ่งลงมาลาวผ่านหลวงพระบาง-เวียงจันทน์ เชื่อมกับจังหวัดหนองคาย-บัวใหญ่-นครราชสีมา-กรุงเทพฯ ดังนั้นต้องศึกษาเปรียบเทียบปริมาณสินค้าและผู้โดยสารที่แท้จริง ก่อนตัดสินใจลงทุน ประกอบด้วย

1. การลงทุนระบบรางรถไฟไทย-จีน ต้องลงทุนเป็นระบบรางคู่หากเป็นรางเดี่ยว โอกาสที่รถไฟจะชนกันมีโอกาสสูงมาก เนื่องจากความเร็วของรถไฟอยู่ที่ 160-200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การเส้นทางสับหลัก หรือหยุดรถไฟที่สถานีเพื่อรอสับหลักเส้นทางไม่คุ้ม
2. การลงทุนระบบรางรถไฟต้องศึกษาถึงการลงทุนระบบรางและขนาดของรางว่าจะมีขนาด 1.435 เมตร ตามมาตรฐานจีน หรือจะขนาด 1.0 เมตร ตามมาตรฐานไทยเพราะเป็นทางรถไฟสายเอเชีย ที่เชื่อมจากจีนตอนใต้ - กรุงเทพฯ ลงไปยังภาคใต้เชื่อมกับทางรถไฟของมาเลเซียและสิงคโปร์ (โครงการชัดเจนแล้วว่าจะใช้ขนาดราง 1.435 เมตร)
3. การลงทุนระบบรางแต่ละเส้นใช้เงินไม่น้อยกว่า 2 แสนล้านบาท ประเทศไทยต้องเลือกลงทุนเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งเท่านั้น ควรศึกษาว่า เส้นทางใดให้ผลประโยชน์กับไทยมากที่สุด ต้องคำนึงถึงปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร รวมถึงอัตราค่าบริการเป็นตัวตั้ง ไม่ใช่คิดถึงแต่เรื่องความสะดวกอย่างเดียว (ชัดเจนแล้วจะใช้เส้นทางจังหวัดหนองคาย)

จากการศึกษา พบว่า ภาคเอกชนให้การสนับสนุนโครงการร่วมทุนดังกล่าว เพราะไม่สามารถรอคอยการพัฒนาของ ร.ฟ.ท. และโครงการได้มีการลงนาม โดยนายกรัฐมนตรีของไทย โดยนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ เมื่อช่วงปลายเดือนตุลาคม พ.ศ. 2553 ณ นครเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน โครงการจึงมีความเป็นไปได้เบื้องต้นของแนวเส้นทางรถไฟขนาดทางมาตรฐาน ช่วงแรกกรุงเทพฯ – หนงคาย ระยะทาง 615 กิโลเมตร (เป็นโครงสร้างอุโมงค์ระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร และเป็นโครงสร้างทางยกระดับ 59 กิโลเมตร ซึ่งกระทรวงรถไฟจีน ได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมทราบถึงข้อตกลงร่วมกันระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่จะสร้างรถไฟขนาดทางมาตรฐาน (1.435 เมตร) จากเมืองคุนหมิงมายังนครเวียงจันทน์ ระยะทาง 420 กิโลเมตร โดยได้เสนอให้มีการพัฒนาความร่วมมือในโครงการขยายเส้นทางรถไฟต่อขยายมายังประเทศไทยที่บริเวณจังหวัดหนองคาย จนถึงกรุงเทพฯ ระยะทาง 580 กิโลเมตร และเชื่อมต่อไปยัง จังหวัดระยอง ระยะทางประมาณ 220 กิโลเมตร

อย่างไรก็ตามจากการสอบถามกับผู้แทนสหภาพแรงงานของ ร.ฟ.ท. ไม่ขัดข้องที่รถไฟจากจีนจะเข้ามาวิ่งทับซ้อนเส้นทางกับ ร.ฟ.ท. เพียงแต่ขอให้การดำเนินการให้ใช้คนของ ร.ฟ.ท. ในด้านภาคเอกชนมองว่า สร้างเส้นทางรถไฟไทย-จีน จะเป็นประโยชน์ทั้งสองฝ่าย ทำให้มีนักท่องเที่ยวจากจีนเข้ามาไทยมากขึ้น และเส้นทางรถไฟที่เชื่อมลงไปถึงภาคใต้ ซึ่งเส้นทางรถไฟไทย-จีน จะสร้างคู่ขนานไปกับรางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ต้องพิจารณาถึงผลกระทบด้านการแข่งขันที่จะเกิดขึ้นกับ ร.ฟ.ท. อีกทั้ง ต้องพิจารณาว่าการมีเส้นทางรถไฟสายนี้ จะทำให้สินค้าประเภทอื่นๆ ของจีนทะลักเข้ามาในไทย โดยใช้ไทยเป็นทางผ่านของสินค้าที่จะส่งออกไปประเทศอาเซียนได้ง่าย ต้องพิจารณาผลกระทบต่อไทยด้วย (ผู้แทน สหข.ซีแจ้งว่ารถไฟจากจีนจะวิ่งรับเฉพาะผู้โดยสารเท่านั้นไม่เกี่ยวกับตัวสินค้า : มกราคม พ.ศ.2554)

ประโยชน์ที่ไทยจะได้รับจากการลงทุนรถไฟความเร็วสูง

1. การลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วยเพิ่มความสามารถด้านการแข่งขันระยะยาว ทั้งยังช่วยกระจายรายได้แก่คนชนบทมากขึ้น
2. ช่วยกระตุ้นให้เศรษฐกิจเติบโตต่อเนื่อง เนื่องจากเป็นโครงการที่ใช้เม็ดเงินลงทุนสูง และเชื่อว่าจะเป็นประโยชน์ต่อภาพรวมเศรษฐกิจไทยระยะยาว
3. โครงการร่วมลงทุนรถไฟความเร็วสูง ระหว่างรัฐบาลไทย- จีน จะหนุนให้เกิดประโยชน์ในหลายมิติ โดยเฉพาะในเรื่องการลงทุน
4. ทำให้เกิดการสร้างงาน รวมถึงการหมุนเวียนของเม็ดเงินในระบบเศรษฐกิจ

การปฏิรูประบบรถไฟไทย เพื่อรองรับเส้นทางการเชื่อมโยงกับประเทศจีน มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ร.ฟ.ท. มีความจำเป็นที่จะต้องเร่งปรับองค์กรไปสู่ความเป็นสากล เพราะรถไฟของจีนซึ่งเข้าใจว่ามีความเป็นไปได้สูงที่จะก่อสร้างจะเข้ามาวิ่งทับซ้อนกับระบบรางเดิมของ ร.ฟ.ท. จากหนองคายจนสุดชายแดนมาเลเซีย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสถานะของ ร.ฟ.ท. อย่างมาก
2. ตั้งข้อสังเกตว่าการที่ไทยจะลงทุนด้วยการใช้สิทธิประโยชน์ด้านที่ดิน จะมีการประเมินมูลค่าอย่างไร ซึ่งควรจัดตั้งคณะทำงาน เพื่อศึกษาให้ครบทุกมิติว่าการที่มีระบบรางเชื่อมไทยกับจีนประเทศไทยจะได้ประโยชน์หรือเสียประโยชน์ หากยังไม่พร้อมก็น่าใช้เวลาพิจารณาให้นานไม่ควรรีบตัดสินใจ
3. ต้องระมัดระวังปัญหาด้านกฎหมายการลงทุนภาครัฐ-เอกชน (PPP) ซึ่งอาจจะเกิดขึ้นจากพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.

2535 และรูปแบบการลงทุนก่อสร้างโครงการดังกล่าวจะต้องมีการพิจารณาในแง่กฎหมาย จะมีการเปิดประมูลหรือไม่ (หากประมูลประเทศจีนคงไม่ยอม)

5. แผนการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงกรุงเทพ-ระยอง

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีการศึกษามา ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2523 โดยสหรัฐฯ ได้บริจาคเงินมา 500,000 ดอลลาร์เพื่อการศึกษา โดยเน้นไปที่จังหวัดระยอง ระยะทาง 200 กิโลเมตร จากถนนพหลโยธิน 9-จังหวัดระยอง โดยใช้ที่ดินของการรถไฟฯ เป็นหลัก และเวนคืนใหม่เท่าที่จำเป็น แต่ด้วยผลตอบแทนที่ต่ำมาก จึงต้องให้เอกชนเข้ามาร่วมทุน ต่อมาสมัยนายกรัฐมนตรี พินดำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร ก็สั่งให้ศึกษาเส้นทางกรุงเทพ-โคราช ได้ศึกษาเสร็จเมื่อประมาณปีพ.ศ. 2547 ซึ่งต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก แต่ผลตอบแทนต่ำ แต่ก็ไม่คืบหน้า ต่อมาเมื่อปี 2552 สนช.ก็ได้งบประมาณมาศึกษาเรื่องรถไฟฟ้าความเร็วสูงอีกครั้งหนึ่ง โดยได้ว่าจ้างบริษัท พีซีบีเค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด เป็นผู้ศึกษา อย่างไรก็ตาม ทางรัฐบาลไทยกับจีนได้มีข้อตกลงในการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง โดยทางจีนจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่าย และฝ่ายไทยจะลงทุนด้านที่ดินและการใช้ประโยชน์จากที่ดิน ซึ่งจะต้องติดตามความคืบหน้าของโครงการ จะสามารถเกิดได้จริงหรือไม่ ซึ่งประเทศไทยน่าจะได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวด้านชายฝั่งทะเลฝั่งตะวันออก โครงการนี้มีนักลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นให้ความสนใจแต่โครงการยังขาดความชัดเจน

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงของไทย

กรม.เศรษฐกิจวันที่ 30 ส.ค. 2553 โดยนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี เห็นชอบลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง วงเงินลงทุนรวมกว่า 6-7 แสนล้านบาท โดยเปิดให้เอกชนร่วมทุนในรูปแบบ PPPs ในการลงทุนและดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง 4 เส้นทาง ในรูปแบบมาตรฐาน โดยให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้ศึกษาแนวทางในการทดสอบความสนใจของภาคเอกชน เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางการร่วมลงทุน เพื่อให้ ค.ร.ม. ให้ความเห็นชอบ ซึ่งอาจต้องมีการแก้กฎหมายการร่วมทุนที่มีประเด็นบางประการที่ยังเป็นปัญหาในการตีความ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้²¹

²¹ มติ กรม. เศรษฐกิจ นสพ.กรุงเทพธุรกิจ หน้า 3 (31 สิงหาคม 2553)

โครงการรถไฟรางคู่ซึ่งรัฐบาลได้อนุมัติแล้ว

1. โครงการเส้นทางกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-ระยอง ระยะทาง 221 กิโลเมตร เงินลงทุน 53,600 ล้านบาท ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี มีค่าใช้จ่ายในการเดินรถ 31,700 ล้านบาท (ตลอดอายุโครงการ 30 ปี) และกรณีใช้ความเร็ว 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมงใช้เงินลงทุน 55,000 ล้านบาท โดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินรถ 27,600 ล้านบาท (ประมาณค่าโดยสารไว้ 350 บาท)
2. โครงการเส้นทางกรุงเทพฯ-บางปะกง-ระยอง ระยะทาง 194 กิโลเมตร เงินลงทุน 56,600 ล้านบาท หากใช้ความเร็ว 250 กม.ต่อชั่วโมง จะมีค่าใช้จ่ายในการเดินรถ 28,100 ล้านบาท (ตลอดอายุโครงการ 30 ปี) และหากใช้ความเร็ว 160 กม.ต่อชั่วโมง ใช้เงินลงทุน 52,100 ล้านบาท มีค่าใช้จ่ายเดินรถ 23,100 ล้านบาท (ตลอดอายุโครงการ 30 ปี) ซึ่งเส้นทางเส้นนี้น่าจะเป็นเส้นทางซึ่งมีความเป็นไปได้สูง เพราะทางรถไฟจีนมีความสนใจที่จะมาลงทุน
3. โครงการการลงทุนรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะทาง 745 กม. ขณะนี้ ยังไม่มีการศึกษาความเป็นไปได้เกี่ยวกับความเหมาะสมของโครงการ คาดว่าวงเงินลงทุนประมาณ 209,000 ล้านบาท สำหรับรถไฟที่วิ่งด้วยความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และหากใช้ความเร็ว 106 กิโลเมตรจะใช้เงินลงทุน 199,000 ล้านบาท เป็นโครงการที่ได้รับความสนใจจากนักลงทุนมากที่สุด เพราะเป็นเส้นทางที่ยาวกว่าเส้นทางระยอง และเป็นเส้นทางท่องเที่ยว โดยเฉพาะนักลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นให้ความสนใจเป็นพิเศษ (ประมาณการค่าโดยสารตลอดสาย 1,200 บาท)
4. โครงการลงทุนรถไฟความเร็วสูงกับจีน ลงทุนรถไฟ 2 เส้นทาง คือ หนองคาย-กรุงเทพฯ และกรุงเทพฯ-ชายแดนไทยมาเลเซีย (ปางดะเบซาร์) ในด้านการลงทุนตามโครงการรถไฟความเร็วสูงโดยจะต้องมีคณะทำงานที่ทำ Market Sounding กับเอกชน และผู้เกี่ยวข้อง รวมถึงแนวทางในการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนในลักษณะใด ทั้งรูปแบบการลงทุน และการบริหารโครงการ (งบประมาณลงทุนโครงการประมาณ 4-5 แสนล้านบาท)



โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่รัฐบาลนายกรัฐมนตรีนายอภิสิทธิ์ฯ ได้มีการอนุมัติ ใน ครึ่งปีแรกพ.ศ. 2553

เพื่อให้การศึกษาผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์พัฒนาโลจิสติกส์ในบั้นนี้มีความสมบูรณ์ จึงได้มีการศึกษา โครงการ (บางส่วน) ที่รัฐบาลนายกรัฐมนตรีอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ได้มีการพิจารณาหรืออนุมัติเฉพาะในช่วงครึ่งปีแรก พ.ศ. 2553 โดยเฉพาะในช่วงกลางเดือนกรกฎาคม 2553 รัฐบาลได้มีการพัฒนากำหนดโครงการที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ที่สำคัญมีมูลค่า 1.336 ล้านบาท ผูกพันงบประมาณไปจนถึงปี พ.ศ. 2558 ถือว่าเป็นรัฐบาลที่มีการผลักดันแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่มีงบประมาณสนับสนุนมากที่สุด ประกอบด้วย โครงการต่างๆ ดังนี้

1. โครงการลงทุนระบบรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท) ระหว่างปี 2553-2558 มติคณะรัฐมนตรีในการประชุมในวันที่ 6 เมษายน 2553 ได้มีการอนุมัติงบประมาณ 176,8000 ล้านบาท ในการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นแผน 5 ปี นับจากจัดทำในปี 2553 ถึง 2558 ประกอบไปด้วยโครงการต่างดังนี้
 - 1) ลงทุนทางด้านโยธาการปรับปรุงรางเก่า ระยะ 2,400 กิโลเมตร และสะพานต่างๆ เป็นเงิน 51,125 ล้านบาท
 - 2) การปรับปรุงอาณัติสัญญาณและสัญญาณไฟ จำนวน 224 แห่ง จำนวนเงิน 23,751 ล้านบาท
 - 3) โครงการซื้อหัวรถจักรและล้อเลื่อน งบประมาณ 18,400 ล้านบาท ประกอบด้วย รถหัวจักร GE 15 คัน หัวรถจักรดีเซล 13 คัน รถโดยสารเพื่อการพาณิชย์ 115 คัน และปรับปรุงหัวรถจักร 56 คัน
 - 4) โครงการปรับปรุง ICD แห่งที่ 2 ใช้งบประมาณ 6,066 ล้านบาท เนื่องจาก ICD หรือศูนย์รวบรวมตู้คอนเทนเนอร์แห่งที่ 1 ที่ตั้งอยู่ที่ลาดกระบัง ปัจจุบันมีจำนวนรองรับเกินพิกัดไม่สามารถให้บริการได้ การขยาย ICD แห่งที่ 2 จะทำให้เพิ่มปริมาณการขนส่งตู้สินค้าจากลาดกระบังไปแหลมฉบังได้มากกว่าเดิม
 - 5) โครงการปรับปรุงทางรถไฟทางคู่ใช้งบประมาณ 77,458 ล้านบาท ประกอบไปด้วย
 - (1) เส้นทาง ฉะเชิงเทรา-แก่งคอย ระยะทางกว่า 106 กิโลเมตร งบประมาณ 11348 ล้านบาท ซึ่งได้มีการสำรวจเส้นทางแล้วตั้งแต่ปี 2553 เป็นการอนุมัติในหลักการ เนื่องจากยังติดปัญหา EIA ด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะพื้นที่ลุ่มแม่น้ำ 1A ซึ่งก่อนหน้าปี 2547 ได้มีการอนุมัติทางคู่ ฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง เป็นระยะทาง 80 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม 2554
 - (2) เส้นทางที่ได้รับอนุมัติในเชิงหลักการและอยู่ระหว่างการสำรวจ แต่ยังไม่กำหนดแผนในการก่อสร้าง ประกอบด้วย เส้นทางลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 118 กิโลเมตร งบประมาณ 7,860 ล้านบาท เส้นทางมาบะเปา - โคราซ ระยะทาง 132 กิโลเมตร



เส้นทางโคราช - ขอนแก่น ระยะทาง 182 กิโลเมตร งบประมาณ 13,010 ล้านบาท,
เส้นทางนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 165 กิโลเมตร งบประมาณ 16,600 ล้านบาท และ
เส้นทางประจวบ - ชุมพร ระยะทาง 164 กิโลเมตร งบประมาณ 17 ล้านบาท

โครงสร้างพื้นฐานทางรางตามแผนงานนี้ รัฐบาลจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่าย โดยการใช้เงินกู้จากต่างประเทศ โดยขนาดรางคู่ที่จะทำการสร้างมีขนาดความกว้าง 1 เมตร ซึ่งจะทำให้ขีดความสามารถของรถไฟทำความเร็วได้ถึง 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งข้อเท็จจริงรถไฟในปัจจุบันวิ่งได้เฉลี่ย 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้โครงการดังกล่าวไม่รวมรถไฟความเร็วสูงทั้ง กรุงเทพฯ ระยอง นครสวรรค์ โคราช และหาดใหญ่ ซึ่งเป็นโครงการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนงบประมาณกว่า 1.0 ล้านล้านบาท ซึ่งอยู่ภายใต้แผนปฏิรูประบบรถไฟ ซึ่งได้มีการแยกหน่วยงานออกเป็น 4 หน่วยงานประกอบด้วย

- (1) หน่วยงานเดินรถ
- (2) หน่วยงานซ่อมบำรุง
- (3) หน่วยงานบริหารทรัพย์สิน
- (4) บริษัทเดินรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ ซึ่งจดทะเบียน 2,000 ล้านบาท

2. โครงการเกี่ยวกับการก่อสร้างและพัฒนารถไฟฟ้ามวลชนในกรุงเทพมหานคร งบประมาณ 384,300 ล้านบาท ได้แก่

- (1) โครงการระบบขนส่งรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (แอร์พอร์ตลิงค์) วงเงิน 3.18 หมื่นล้านบาท
- (2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-บางซื่อ วงเงิน 6 หมื่นล้านบาท
- (3) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงบางซื่อ-ท่าพระ วงเงิน 2.47 หมื่นล้านบาท
- (4) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางแค วงเงิน 5.83 หมื่นล้านบาท
- (5) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ วงเงิน 3.65 หมื่นล้านบาท
- (6) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ วงเงิน 2.8 หมื่นล้านบาท
- (7) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงช่วงบางซื่อ-รังสิต วงเงิน 6.93 หมื่นล้านบาท
- (8) โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2 วงเงิน 7.57 หมื่นล้านบาท

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ขณะนี้ยังไม่มีข้อยุติว่าจะให้หน่วยงานใดดำเนินการ กรม.เศรษฐกิจจึงให้ กระทรวงคมนาคมและกทม. พร้อมทั้งเร่งรัดโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว หมอชิต-สะพานใหม่ ว่า จะไปตกลงกันโดยเร็วว่า ใครจะทำโครงการนี้ หากตกลงไม่ได้ให้เสนอกรม.ชุดใหญ่ชี้ขาด นอกจากนี้ยังตั้งข้อสังเกตว่าหาก กทม.

ดำเนินโครงการก็ไม่ต้องก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงเพราะไปใช้ศูนย์ซ่อมรถไฟฟ้าบีทีเอสได้เลยเป็นการประหยัดงบประมาณ หากกระทรวงคมนาคมดำเนินการก็ต้องสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงใหม่ ซึ่งต้องพิจารณาเรื่องนี้ด้วยและพิจารณารูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนที่เหมาะสมเพื่อให้เปิดบริการได้โดยเร็ว

3. **โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก ปากบารา จ.สตูล** เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของกรมเจ้าท่า วงเงิน 1.24 หมื่นล้านบาท มอบหมายให้ สนข. และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จัดทำรายละเอียดโครงการให้เสร็จโดยเร็วรวมทั้งศึกษาผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ ซึ่งโครงการสร้างท่าเทียบเรือปากบารา เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งประชาชนในพื้นที่ไม่ยอมรับ เดิมรัฐบาลมีนโยบายลดขนาดโครงการให้สอดคล้องกับความจำเป็นโดยให้เป็นท่าเรือเนกประสงค์ แต่การประชุม กบส. ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2554 ได้แก้ไขให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการก่อสร้างเป็นท่าเรือน้ำลึกโดยไม่ต้องลดขนาดท่าลง ซึ่งจะทำให้ท่าเรือปากบาราเป็น West Gate เป็นท่าเรือขนาดใหญ่ รองรับการเป็น HUB ของภูมิภาค (อ่านรายละเอียดได้จากภาคผนวก ข. ท้ายเล่ม)
4. **การสนับสนุนเอกชนไทยในการก่อสร้างท่าเรือทวาย** การประชุม ครม. เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 รัฐบาลได้เห็นชอบโครงการสนับสนุนให้ภาคเอกชน โดย บริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) จะมีการใช้งบประมาณ 300,000 ล้านบาท เพื่อไปพัฒนาและก่อสร้าง ท่าเรือทวายและนิคมอุตสาหกรรมขนาดเนื้อที่ 150,000 ไร่ ที่มณฑลตะนาวศรี ประเทศพม่า พร้อมสนับสนุนการก่อสร้างถนนเส้นทางกรุงเทพฯ-กาญจนบุรี ระยะทาง 116 กิโลเมตร เพื่อให้เป็น Landbridge เชื่อมโยงทวายกับบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งแหล่งที่มาของเงินทุนยังไม่ชัดเจน แต่กระทรวงคมนาคม ได้ทำการก่อสร้างถนนเชื่อมกาญจนบุรีถึงชายแดนเสร็จแล้ว แต่ต้องการจุดที่ชัดเจนในการเชื่อมกับพม่า (อ่านรายละเอียดได้จากภาคผนวก ก. ท้ายเล่ม)
5. **โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง (High Speed Train)** ครม.เศรษฐกิจวันที่ 30 ส.ค. 2553 โดยนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี เห็นชอบลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง วงเงินลงทุนรวมกว่า 6-7 แสนล้านบาท โดยเปิดให้เอกชนร่วมทุนในรูปแบบ PPPs ในการลงทุนและดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง ในรูปแบบร่างมาตรฐาน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้²²
 - 1) **โครงการเส้นทางกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-ระยอง** ระยะทาง 221 กิโลเมตร เงินลงทุน 53,600 ล้านบาท ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี มีค่าใช้จ่ายในการเดินรถ 31,700 ล้านบาท (ตลอดอายุโครงการ 30 ปี) และกรณีใช้ความเร็ว 160

²² มติ ครม. เศรษฐกิจ นสพ.กรุงเทพธุรกิจ หน้า 3 (31 สิงหาคม 2553)



- กิโลเมตรต่อชั่วโมงใช้เงินลงทุน 55,000 ล้านบาท โดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินรถ 27,600 ล้านบาท
- 2) โครงการเส้นทางกรุงเทพฯ-บางปะกง-ระยอง ระยะทาง 194 กิโลเมตร เงินลงทุน 56,600 ล้านบาท หากใช้ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะมีค่าใช้จ่ายในการเดินรถ 28,100 ล้านบาท (ตลอดอายุโครงการ 30 ปี) และหากใช้ความเร็ว 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้เงินลงทุน 52,100 ล้านบาท มีค่าใช้จ่ายเดินรถ 23,100 ล้านบาท (ตลอดอายุโครงการ 30 ปี) ซึ่งเส้นทางเส้นนี้น่าจะเป็นเส้นทางซึ่งมีความเป็นไปได้สูง เพราะทางรถไฟจีนมีความสนใจที่จะมาลงมาทุน
 - 3) โครงการการลงทุนรถไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะทาง 745 กิโลเมตร ขณะนี้ ยังไม่มีการศึกษาความเป็นไปได้เกี่ยวกับความเหมาะสมของโครงการ คาดว่าวงเงินลงทุนประมาณ 209,000 ล้านบาท สำหรับรถไฟที่วิ่งด้วยความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และหากใช้ความเร็ว 106 กิโลเมตรจะใช้เงินลงทุน 199,000 ล้านบาท
 - 4) โครงการลงทุนรถไฟฟ้าความเร็วสูงกับจีน ลงทุนรถไฟ 2 เส้นทาง คือ หนองคาย-กรุงเทพฯ และกรุงเทพฯ-ชายแดนไทยมาเลเซีย (ปาดังเบซาร์) ในด้านการลงทุนตามโครงการรถไฟความเร็วสูงโดยจะต้องมีคณะทำงานที่ทำ Market Sounding กับเอกชน และผู้เกี่ยวข้อง รวมถึงแนวทางในการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนในลักษณะใด ทั้งรูปแบบการลงทุน และการบริหารโครงการ (งบประมาณลงทุนโครงการประมาณ 4-5 แสนล้านบาท)
6. โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการจัดหาเครื่องบินตามแผนรัฐวิสาหกิจปี 2548/2549 และปี 2552/2553 จำนวน 14 ลำ วงเงิน 9.38 หมื่นล้านบาท ซึ่งการบินไทยได้รับมอบเครื่องบินแล้ว 8 ลำ ยังคงเหลือเครื่องบิน A-380 จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีกำหนดส่งมอบในปี 2555 จำนวน 3 ลำและอีก 3 ลำในปี 2556 ในส่วนโครงการจัดหาเครื่องบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ปี 2553-2557 จำนวน 15 ลำซึ่งที่ ครม. ตั้งข้อสังเกตว่าในการจัดซื้อเครื่องบินควรพิจารณาควรมีการถ่ายทอดเทคโนโลยี และการขยายศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องบินให้เป็นศูนย์กลางบริหารจัดการการบินในภูมิภาค (โครงการจัดเครื่อง A330-300 วงเงิน 3.16 หมื่นล้านบาท และโครงการจัดหาเครื่องบิน 15 ลำของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 5.77 หมื่นล้านบาท)
7. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 มติ ครม. วันที่ 24 สิงหาคม อนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะ 6 ปี (พ.ศ. 2554-2559) วงเงิน 62,503.21 ล้านบาท เพื่รองรับปริมาณผู้โดยสาร ปี 2553 ซึ่งมี 45 ล้านคนต่อปี โดยในปี 2559 จะมีผู้โดยสารเป็น 60 ล้านคนต่อปี และรองรับเที่ยวบินจากชั่วโมงละ 40 เที่ยวบินชั่วโมงละ 76 เที่ยวบิน โดยใช้งบลงทุนของ ทอท. จำนวน 45,053.21 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 72.08 ที่เหลือจะกู้เงินจากต่างประเทศ

สำหรับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต กรม.เศรษฐกิจมอบให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เร่งก่อสร้างโครงการให้เสร็จเพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ทันความต้องการที่เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะปริมาณผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของนักท่องเที่ยว เนื่องจากปัจจุบันท่าอากาศยานภูเก็ตมีพิธีสูงสุดรองรับผู้โดยสารได้ 6.5 ล้านคนต่อปี ขณะที่สิ้นปี พ.ศ. 2553 จะมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 6.25 ล้านคนต่อปี ซึ่งใกล้จะเต็มพิธีแล้ว

8. โครงการลงทุนของกรมทางหลวงชนบท เช่น โครงการถนนไร้ฝุ่น ระยะทาง 615 กิโลเมตร ใช้งบไทยเข้มแข็งวงเงิน 1.48 ล้านบาท
9. มติ กรม. วันที่ 29 มิถุนายน 2554 สนับสนุนให้มีการก่อสร้างถนนจากเมืองทวาย ตัดออกมาถึงบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี เป็นถนน 4 เลน ระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร ถนนดังกล่าวนี้อันที่จริงแล้ว รัฐบาลไทยได้มีการ MOU มาตั้งแต่วันที่ 22 มิถุนายน ปี 2551 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่รัฐบาลประชาธิปัตย์จะเข้ามาบริหารประเทศ ซึ่งเส้นทางนี้จะเป็แลนด์บริดจ์ (Landbridge) ในการเชื่อมทะเลฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย ซึ่งประเทศไทยจะมีการสร้างถนนไปเชื่อมต่อกับเส้นทางนี้ รวมถึง โครงการเชื่อมต่อระบบราง ส่วนระบบรางและระบบท่อส่งน้ำมันจากทวายมาบ้านพุน้ำร้อน ยังไม่ชัดเจนว่าใครจะเป็นผู้ดำเนินการและจะเสร็จเมื่อใด ซึ่งจะทำให้สามารถขนส่งสินค้าไปจากชายแดนไทยถึงแหลมฉบังระยะทางประมาณ 360 กิโลเมตร ซึ่งตามโครงการถนนจะเสร็จในปี พ.ศ. 2558 ส่วนโครงการหลังท่าจะเสร็จสมบูรณ์ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564

จากมติ กรม. ดังกล่าว ก่อให้เกิดคำถามตามมามากมายว่า การส่งเสริมสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมในประเทศพม่าทั้งในด้านความเป็นไปได้ของโครงการซึ่งยังไม่ชัดเจนทั้งด้านอุปสงค์และแหล่งที่มาของเงินลงทุน อีกทั้ง หากโครงการเกิดได้จริง จะส่งผลกระทบทั้งผลดีและผลเสียอย่างไรต่อประเทศไทย และทำไมจึงไม่สนับสนุนให้สร้างท่าเรือฝั่งตะวันตกในประเทศ (รายละเอียดหาอ่านได้จากภาคผนวก ข. ท้ายเล่ม)



บทที่ 4

ความคืบหน้าของยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐกิจโลจิสติกส์

หน่วยงานรับผิดชอบ : กระทรวงพาณิชย์ (มติ ครม. 29 มิ.ย. 2553)

กระทรวงพาณิชย์ค่อนข้างให้ความสนใจในเรื่องนี้ ได้มีการตั้งคณะกรรมการโลจิสติกส์การค้าขึ้น โดยความพยายามที่เกิดผลในระยะเร่งด่วน ในด้านการพัฒนารัฐกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ กระทรวงพาณิชย์ได้ตั้งคณะทำงานเพื่อผลักดันพระราชบัญญัติส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ นอกจากนี้ มีการจัดงานไทยแลนด์โลจิสติกส์แฟร์ขึ้นมาอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 ทำให้เป็นทางเลือกให้สถานประกอบการดำเนินการ Outsource เพื่อใช้ประโยชน์จากรัฐกิจนี้ให้มากขึ้น

สถานภาพอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประมาณการว่าผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยจากข้อมูลของกรมพัฒนาเศรษฐกิจการค้า ในปี 2549 มีทั้งสิ้นประมาณ 14,383 ราย โดยมีทุนจดทะเบียนรวมกัน 224,630,360,778 บาท โดยกว่า 52% เป็น SMEs ที่มีทุนจดทะเบียนไม่เกิน 5 ล้านบาท โดยลักษณะของธุรกิจ ประกอบด้วย

1. กลุ่มการขนส่งสินค้า มีสัดส่วน 54%
2. กลุ่มที่ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับคลังสินค้าและกระจายสินค้า มีสัดส่วน 24%
3. กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับงานชิปปิ้งออกของและตัวแทนให้บริการทั่วไป มีสัดส่วน 19%
4. กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับที่ปรึกษาและบริการ มีสัดส่วน 3%

ในปี 2009 ธุรกิจประเภทผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีมูลค่าทางด้านการตลาด 150,000 – 165,000 ล้านบาท และปี 2010 มีมูลค่า 185,000 ล้านบาท โดยแนวโน้มการเติบโตของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ยังไม่มีการบันทึก แต่จากตัวเลขการขยายตัวของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ภายในภาคพื้นเอเชีย แปซิฟิก มีการเติบโตเฉลี่ยที่ ร้อยละ 12-15 ปัจจุบันสถานภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย จัดว่าอยู่ในระดับที่มีการแข่งขันค่อนข้างมาก โดยเฉพาะในธุรกิจด้านการขนส่งทางบก และด้านตัวแทนออกของหรือชิปปิ้งจะมีการแข่งขันที่รุนแรง ผู้ให้บริการของไทยส่วนใหญ่เป็น SMEs ขนาดซึ่งขีดความสามารถในการแข่งขันเมื่อเทียบกับบริษัทต่างชาติ ทำให้ขาดการต่อรอง โดยเฉพาะในช่วงปี 2009 ซึ่งเกิดวิกฤตเศรษฐกิจโลก ส่งผลให้ GDP ของไทยติดลบร้อยละ 4-9 วิกฤติของไทยในช่วงเวลาที่ผ่านถึง 2-3 ปี ทำให้ธุรกิจตัวแทนออกของและขนส่งของคนไทยมีการปิดตัวเป็นจำนวนมาก และหรือถูก Take Over /Norminee โดยต่างชาติ จากตัวเลขผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของ

ไทย 50 อันดับแรก เป็นบริษัทต่างชาติ จำนวน 26 บริษัท บริษัทในเครือรัฐวิสาหกิจ จำนวน 10 บริษัท บริษัทมหาชน จำนวน 10 บริษัท

จากการศึกษาพบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมของคนไทยส่วนใหญ่ “ยังไม่เข้าใจ” ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะสามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการส่งมอบสินค้าและลดต้นทุนด้านการถือครองสินค้าคงคลัง ซึ่งการพัฒนาไปถึงตรงนั้นได้จะต้องนำระบบการจัดการโซ่อุปทานเข้ามาเป็นกลไกขับเคลื่อน ซึ่งการใช้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในภาคการผลิตจะเป็นการกระจายต้นทุนไปยังผู้ผลิตหลายๆ รายซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดูแล ทำให้มีการประหยัดทั้งเชิง Economy of Scale และ Economy of Scope นอกจากนี้ ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายฉบับใดบัญญัติว่าธุรกิจโลจิสติกส์คืออะไร นิติสัมพันธ์เป็นอย่างไร ยังใช้กฎหมายแพ่งพาณิชย์เกี่ยวกับการว่าจ้างและการรับจ้างทำของและกฎหมายว่าด้วยตัวแทน

อนึ่ง ภายใต้กรอบข้อตกลง AEC ซึ่งปี 2013 ไทยจะเปิดเสรีบริการและภาคโลจิสติกส์ ทั้งด้านขนส่ง คลังสินค้า และตัวแทนออกของจะต้องเผชิญกับการแข่งขัน โดยเฉพาะประเด็นที่ธุรกิจอาเซียน ซึ่งมีศักยภาพเหนือกว่าไทย เช่น สิงคโปร์ มาเลเซียและจีน จะเข้ามาถือหุ้น 70% ในธุรกิจของไทย ซึ่งเป็นทั้งโอกาสและภัยคุกคาม ซึ่งธุรกิจนี้กว่าร้อยละ 70 เป็น SMEs เป็นประเด็นที่ภาครัฐจะต้องเร่งเข้ามาแก้ไข โดยเฉพาะพันธกรณีของการเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ ภายใต้กรอบ WTO ซึ่งการจัดตั้งธุรกิจ ได้ในรูปแบบ Limited Liability Company เท่านั้น และให้ต่างชาติถือหุ้นไม่เกิน 49% และผู้บริหารไม่น้อยกว่า 50% ต้องเป็นคนไทย และคนต่างชาติเข้ามาทำงานในไทยได้ในฐานะผู้ติดต่อธุรกิจ (Business Visitor) หรือเข้ามาทำงานในฐานะเป็นผู้โอนย้ายภายในกิจการ (Intra Corporate Transferee) ที่เข้ามาทำงานในตำแหน่งผู้บริหาร ผู้จัดการ และผู้เชี่ยวชาญ (ที่ไม่ขัดต่อกฎหมายไทย) ทั้งนี้ ไทยได้ผูกพันที่จะอนุญาตให้คนต่างชาติมาจัดตั้งธุรกิจและทำงานในธุรกิจต่าง ๆ ดังนี้

- 1) ธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การขายและการตลาดบริการขนส่งทางอากาศ
- 2) ธุรกิจขนส่งทางราง บริการซ่อมบำรุงรถไฟ ทำความสะอาดรถไฟโดยสารและรถไฟสินค้า บริการรักษาความปลอดภัยที่สถานีรถไฟ
- 3) ธุรกิจขนส่งทางทะเล การขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าระหว่างประเทศ บริการลากจูง บริการรับถ่ายน้ำสกปรกจากเรือ บริการจัดการเรือต่างประเทศที่เมืองท่าในไทย บริการตรวจสภาพเรือและอุปกรณ์ และบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- 4) ธุรกิจขนส่งทางถนน บริการขนส่งสินค้าแช่เย็นแช่แข็ง สินค้าเหลว และคอนเทนเนอร์ บริการให้เช่ารถยนต์ส่วนบุคคลพร้อมคนขับ บริการให้เช่ารถบัสพร้อมคนขับ
- 5) ธุรกิจอื่น ๆ เช่น บริการเก็บรักษาสินค้า บริการบรรจุภัณฑ์ บริการบรรจุหีบห่อ ตัวแทนออกของ (ศุลกากร) บริการกระจายสินค้า บริการจัดการส่งมอบสินค้าแบบรายวัน เช่น Milkrun หรือ VMI ฯลฯ

ปัญหาอุปสรรคด้านยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

การศึกษาพบว่าผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของไทย ส่วนใหญ่เป็น SMEs ลักษณะของการให้บริการไม่ครบวงจรที่เป็น Integrated Logistics Service ขาดนวัตกรรมด้าน IT และการบริหารจัดการ อย่างไรก็ตาม เริ่มมีบริษัทไทยที่เป็น Mega Company ได้เริ่มหันเข้าสู่ธุรกิจนี้ เช่น บริษัทในเครือซีเมนต์ไทย บริษัทในเครือซีพี และอีกหลายบริษัท ได้เริ่มเข้าสู่การทำธุรกิจนี้

ในด้านภาคการผลิตของคนไทย โดยเฉพาะ SMEs ส่วนใหญ่ขาดความรู้ ความเข้าใจในการใช้ประโยชน์จากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในฐานะผู้ให้บริการที่เป็นมืออาชีพ ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดจากขนาด (Economy of Scale) และประหยัดจากขอบข่ายการให้บริการ (Economy of Scope) ที่มีปริมาณพื้นที่ได้ดีกว่า และภาครัฐส่วนใหญ่ไม่เข้าใจบทบาทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เช่น กรมศุลกากร กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม และอีกหลายหน่วยงาน ยังมองว่า LSP ของไทย เป็นเพียงแค่นายหน้าหรือตัวแทน (Broker) อีกทั้ง ชอบที่จะติดต่อโดยตรงกับผู้ประกอบการ ขณะที่ประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา สิงคโปร์ ฯลฯ ภาครัฐมีการสนับสนุนและเข้าใจบทบาทของ LSP ในประเทศสหรัฐอเมริกาและ EU ศุลกากรให้ LSP มีหน้าที่เก็บภาษีและตรวจปล่อยสินค้าแทนเจ้าหน้าที่ของรัฐและไม่รับติดต่อโดยตรงกับเจ้าของสินค้า จึงทำให้บริษัท LSP ของไทยขาดความน่าเชื่อถือ ขณะที่ผู้ประกอบการที่เป็นธุรกิจข้ามชาติขนาดใหญ่ เช่น DHL, FEDEX, MAERSK, LINE ฯลฯ ได้รับความยอมรับที่ดีกว่าของไทย

ประเทศไทยขาดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจให้บริการประเภท LSP ซึ่งเป็นวิชาชีพ จึงขาดสภาพภาพรับรองการมีตัวตน โดยพิจารณาสถานะภาพเป็นการแยกส่วน เช่น รถบรรทุก คลังสินค้า ชิปปิ้ง เป็นต้น ทำให้ LSP ของไทยขาดศักยภาพและความน่าเชื่อถือ รวมทั้ง ภาษีของไทยไม่มีความเป็นสากล ทำให้มีภาษีทับซ้อน เช่น VAT ขณะที่ผู้ให้บริการ LSP จากต่างประเทศ ซึ่งมีสายการบินหรือสายการบินเป็นเจ้าของกลับได้รับสถานการณ์เป็นผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งได้รับการยกเว้นภาษี อีกทั้ง ปัญหาเชิงภาษีที่ไม่เป็นสากล ทำให้เรือไทยต้องไปจดทะเบียนที่ประเทศอื่น รวมถึงความไม่ชัดเจนของ Free Zone ที่ยังมีการเก็บภาษี VAT



ประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาผู้ประกอบการผู้ให้บริการ LSP มีดังนี้

1. มีการแข่งขันสูง ตัวเลขปี 2549 มีผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์หรือ LSP จำนวน 14,383 ทุนจดทะเบียนรวมกัน 224,630 ล้านบาท ซึ่งกว่า 50-60% เป็น SMEs ไทยที่มีทุนจดทะเบียนไม่เกิน 5 ล้านบาท โดยเกินกว่าครึ่งอยู่ในภาคขนส่งด้วยรถบรรทุก มีผลต่อการแข่งขันเชิงราคา ซึ่ง SMEs ไทยมีศักยภาพและต้นทุนที่แข่งขันกับผู้ประกอบการจากต่างประเทศค่อนข้างยากโดยเฉพาะด้านราคา
2. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือ LSP ที่เป็นของคนไทย ขาดการรวมตัว ถึงแม้จะมีสมาคมหรือองค์กร เช่น สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ถึง 2 สมาพันธ์ และมีสมาคมต่างๆ มากกว่า 20-30 สมาคม แต่ก็เป็นการรวมตัวที่หลวมๆ ขาดทิศทางที่ชัดเจน
3. LSP ไทย ขาดการบริหารที่เป็นสากล รวมทั้ง ขาดเครือข่ายในต่างประเทศ ขาดองค์ความรู้การจัดการที่เป็น Best Practice รวมถึง การเข้าถึงแหล่งทุน ทำให้ขีดความสามารถในการแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ
4. การขาดขีดความสามารถในการแข่งขัน ภายใต้การเปิดเสรีภาคบริการ โลจิสติกส์ภายใต้กรอบข้อตกลง AEC ในปี 2013 จะทำให้ธุรกิจ LSP ของไทยจำนวนมากต้องปิดกิจการหรือต้องถูกควบรวมกับมาเลเซียผู้ประกอบการและสิงคโปร์ รวมทั้ง ประเทศอื่นๆ ที่พัฒนามากว่าไทย
5. ด้านสภาพคล่องผู้ประกอบการ LSP ไทย โดยเฉพาะขนาดเล็ก (SMEs) เข้าถึงแหล่งทุนได้ยาก เพราะไม่ได้มีการยกระดับเป็นอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เหมือนกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ อีกทั้ง การไม่เข้าใจในธุรกิจ LSP ซึ่งเป็นภาคบริการ (Service Sector) ซึ่งการพิจารณาสินเชื่อและการใช้หลักประกันจะไม่เหมือนกับภาคอุตสาหกรรม

แนวทางการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

กระทรวงพาณิชย์ต้องมีแผนการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไปสู่ระดับสากล รวมทั้ง สนับสนุนงบประมาณ และให้มีหน่วยงานโดยเฉพาะรับผิดชอบ ถึงแม้จะมีการจัดตั้งสำนักโลจิสติกส์ การค้าของกรมส่งเสริมการค้าส่งออก ที่ผ่านมา 2 ปี ก็ยังไม่เห็นชิ้นงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา LSP ที่เป็นรูปธรรม นอกจากนี้ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ของกระทรวงพาณิชย์ ก็ไปสนับสนุนให้มีการจัดตั้งการร่วมทุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย 2 บริษัท เพราะเป้าหมายไม่ชัดเจนว่าจะพัฒนาอย่างไร โดยแนวทางการพัฒนา เช่น



1. **การสร้างเครือข่าย (Network)** โดยใช้ทูตพาณิชย์ที่ประจำอยู่ในต่างประเทศ ควรจะเข้ามาสนับสนุนด้วย ด้วยการพัฒนาเครือข่ายด้วยการจับคู่ธุรกิจ (**Business Matching**) กับผู้ประกอบการ LSP ในประเทศต่างๆ ในอาเซียนและในภูมิภาคอื่นๆทั่วโลก ซึ่งปัจจุบันทูตพาณิชย์ (ส่วนใหญ่) ยังไม่ได้เข้าไปดำเนินการเรื่องนี้แต่อย่างใด ซึ่งการพัฒนาเครือข่ายจะเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ในการให้การพัฒนที่เป็นแบบ Door to Door ซึ่ง SMEs ไทยไม่มีสาขาหรือบริษัทร่วมทุนก็สามารถไปใช้เครือข่ายหรือเอเยนต์ในประเทศเพื่อนบ้านได้
2. **สำนักงานส่งเสริมการลงทุน หรือ BOI** ควรเข้ามามีบทบาทสนับสนุน LSP ไทยให้ไปลงทุนในต่างประเทศ ผู้ประกอบการไทยที่มีขีดความสามารถในการลงทุนในต่างประเทศ ต้องการให้ภาครัฐส่งเสริมให้มีการจับคู่ในการร่วมทุนกับนักธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม ลาว และกัมพูชา ซึ่งที่ผ่านมา BOI ถึงแม้จะมีพันธกิจในเรื่องนี้ แต่ก็ให้ความสำคัญกับการลงทุนในด้านอุตสาหกรรมและเข้าใจในธุรกิจบริการโลจิสติกส์น้อยมาก
3. **สถาบันการเงินของไทย** รวมถึง EXIM Bank และ SME Bank จะต้องเพิ่มพอร์ตสินเชื่อให้กับ LSP และต้องมีความเข้าใจในธุรกิจ LSP ซึ่งเป็นงานบริการพิจารณาหลักทรัพย์ที่ค้ำประกัน จึงต้องมีความแตกต่างจากภาคอุตสาหกรรม แต่ภาคการเงินยังมองธุรกิจนี้เหมือนกับอุตสาหกรรม จึงทำให้เข้าถึงแหล่งทุนยาก
4. **กระทรวงพาณิชย์ต้องเร่งพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทย** ให้มีขีดความสามารถทั้งเชิงรับและเชิงรุก ต่อการเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ภายใต้กรอบ AEC ในปี 2013 มิเช่นนั้นธุรกิจของไทยจะต้องมีการปิดกิจการเป็นจำนวนมาก
5. **การผลักดันร่าง พ.ร.บ. ส่งเสริมพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่กระทรวงพาณิชย์** อยู่ระหว่างการจัดทำ จะต้องมีความชัดเจนว่าจะส่งเสริมอย่างไรและ พ.ร.บ.ไม่ควรเข้าลักษณะที่จะมาควบคุมและกำกับ อีกทั้ง จะต้องชัดเจนว่าบทบาทการส่งเสริม LSP ควรจะไปอยู่กับ BOI หรือหากกระทรวงพาณิชย์จะดำเนินการเอง จะมีความพร้อมอย่างไร

.....





บทที่ 5

ความคืบหน้าของยุทธศาสตร์

การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

หน่วยงานรับผิดชอบ : กระทรวงการคลัง (มติ ครม. 29 มิ.ย. 2553)

ประเด็นส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับภาคการเมือง นโยบายของรัฐบาล หรือของหน่วยงานราชการต่างๆ ซึ่งจะเป็นผู้กำหนดกติกาในรูปแบบของกฎหมายหรือข้อบังคับ ทั้งด้านการกำกับ การพัฒนาซึ่งจะเป็นทั้งการส่งเสริมหรือเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ โดยประเด็นจะเกี่ยวข้องกับโครงสร้างด้านกฎหมายและกฎระเบียบ ข้อบังคับ ของหน่วยงานราชการที่ทับซ้อนหรือขัดแย้งกันเอง และปัจจุบันมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่ภาคเอกชนจะต้องทำธุรกรรมเพื่อให้มีการนำเข้า-ส่งออกสินค้าจำนวน 35 หน่วยงาน ทำให้ขาดการบูรณาการ และเป็นภาระทั้งด้านเวลาและค่าใช้จ่าย นอกจากนี้ ยังมีกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ เช่น รัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน มาตรา 190 เกี่ยวกับการทำธุรกรรมด้านขนส่งข้ามแดนต้องผ่านรัฐสภา กฎหมายของกระทรวงพาณิชย์ ด้านสินค้าถ่ายลำหรือ Transshipment ไปประเทศที่ 3 ยังต้องการใบอนุญาตนำเข้า กฎหมายกรมเจ้าท่าประเด็นเร่งด่วนในการพัฒนายุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สำคัญ ดังนี้

กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า

กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น กฎหมายของกรมศุลกากรที่เป็นอุปสรรคต่อการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งกฎหมายบางฉบับมีมาตั้งแต่ พ.ศ. 2466 หรือก่อนหน้านี้ จึงขาดความทันสมัยซึ่งกฎหมายส่วนใหญ่ของภาครัฐมีไว้กำกับไม่ใช่สนับสนุนต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ รวมถึง การปรับปรุง-แก้ไขกฎหมายโบราณ เช่น กฎหมายของกรมศุลกากร กฎหมายกรมเจ้าท่า กฎหมายสินค้าข้ามแดน ของกระทรวงพาณิชย์ กฎหมายบางฉบับมีมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2466 จำเป็นที่จะต้องมีการสะสาง โดยแต่งตั้งคณะกรรมการซึ่งมีระดับรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน จึงจะสามารถสัมฤทธิ์ผล

นอกจากนี้จะต้องเร่งรัดการแก้ไขกฎหมายที่ขัดแย้งกับการเปิดเสรีและการเป็น HUB ของภูมิภาค เช่น การตรวจสินค้าโดยไม่มีเหตุผล ในด้านการขนส่งข้ามแดนเข้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน จะต้องเร่งให้มีการตรวจสินค้าข้ามแดนเป็นแบบ SSI : Single Stop Inspection เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของไทยไปปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจนอกประเทศยังขัดต่อรัฐธรรมนูญ อีกทั้ง กฎหมายอีกหลายฉบับที่เป็น

อุปสรรคต่อการขนส่งข้ามแดนอีกหลายฉบับที่รื้อการแก้ไขทั้งสิ้น และการส่งเสริมให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น e-Logistics ให้เข้ามาสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และความโปร่งใสลดการคอร์รัปชัน

การพัฒนา ระบบ National Single Window หรือ NSW

การศึกษายุทธศาสตร์นี้ คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร. ได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนา NSW: National Single Window ซึ่งจะเป็นระบบการยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าไปสู่ระดับสากลที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ด้วย การเชื่อมโยงข้อมูลที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์อย่างบูรณาการเป็นระหว่างหน่วยราชการกับหน่วยราชการ (G2G) และเอกชนกับราชการที่เรียกว่า B2G ทั้งนี้ที่ผ่านมามีการปรับปรุงความสะดวกทางการค้าที่ชัดเจนมีเพียงกรมศุลกากรที่ได้มีการพัฒนาระบบ e-Customs เป็นระบบพิธีการศุลกากรไร้เอกสาร โดยทั่วไปการนำเข้าเฉพาะที่ต้องติดต่อกับกรมศุลกากรใช้เวลาประมาณไม่เกิน 3 วัน และการส่งออกใช้เวลาประมาณ 1-2 วัน นอกจากนี้กรมศุลกากรในฐานะที่ยังเป็นเจ้าภาพหลักในการตั้งศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ของประเทศ



การผลักดัน NSW ไปสู่การปฏิบัติจำเป็นต้องแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กว่า 60 ฉบับ ดังนั้นแนวทางในแก้ไขกฎหมาย ควรพิจารณา ร่างกฎหมายฉบับเดียวเพื่อแก้ไขกฎหมายในปัจจุบัน เห็นควรมอบหมายให้เลขาธิการนายกรัฐมนตรีเป็นผู้พิจารณาแนวทางในการแก้ไขกฎหมายดังกล่าว โดยให้กรมศุลกากรประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดส่งกฎหมายและระเบียบที่จำเป็น และเนื่องจากเทคโนโลยีสารสนเทศมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ซึ่งหน่วยงานภาครัฐมีข้อจำกัดในการปรับปรุงระบบให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นการให้บริการและการบำรุงรักษาระบบดังกล่าวอาจพิจารณาแนวทางการให้เอกชนเป็นผู้บริหารจัดการ เช่นเดียวกับประเทศเกาหลีใต้ และฮ่องกง เป็นต้น

แนวทางการพัฒนา NSW ของไทย

1. การบูรณาการรับและส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานต่างๆ ของรัฐอีก 35 หน่วยงาน ซึ่งทำหน้าที่ออกใบรับรองและใบอนุญาตต่างๆ สำหรับการนำเข้าและส่งออก ซึ่งสินค้าบางประเภทจำเป็นต้องขอใบรับรองอนุญาตจากหน่วยงานเจ้าของเรื่อง เช่น กระทรวงพาณิชย์ กรมปศุสัตว์ กรมป่าไม้ คณะกรรมการอาหารและยา หรือกรมประมง เป็นต้น

2. ระบบเอกสารที่ใช้ในประเทศไทยปัจจุบันเป็นระบบ Hard Copy ซึ่งจะต้องมีข้อตกลงในระดับแต่ละกระทรวง ที่จะปรับกระบวนการภายในและเชื่อมโยงข้อมูลแลกเปลี่ยนกันเพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านเอกสารและเวลาให้แก่ผู้ประกอบการส่งออก ในช่วงที่ผ่านมา มีการดำเนินงานไปแล้วประมาณ 30 % แต่ยังเหลืออีกส่วนหนึ่งที่ต้องเร่งพัฒนาเพื่อให้ประเทศมีระบบ National Single Window ที่สมบูรณ์ต่อไป
3. การประชุมของ กบส. ครั้งที่ 1/2553 เห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบ National Single Window และมอบหมายให้กรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ NSW เป็นรายปี โดยให้สามารถพัฒนาระบบ NSW เพื่อเชื่อมโยงกับระบบ ASEAN Single Window ได้ในปี 2558 และกำหนดให้ความสำเร็จของการพัฒนาระบบ NSW เป็นดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
4. การพัฒนาระบบ NSW ถือเป็นความสำเร็จเบื้องต้นในการพัฒนาพิธีการศุลกากรด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น G2G และ B2G ซึ่งจะทำให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยเป็น e-Logistics

จากการศึกษาพบว่าในการประชุม ครม. วันที่ 29 มิถุนายน 2553 ได้มอบหมายให้เลขาธิการนายกรัฐมนตรี พิจารณาการปรับแผนงบประมาณของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถเริ่มดำเนินการพัฒนาระบบ National Single Window ในปีงบประมาณ 2554 และพิจารณาแนวทางการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ National Single Window ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยให้กรมศุลกากรประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งจัดส่งข้อมูลการปรับแผนงบประมาณ พร้อมทั้งกฎหมายและระเบียบที่จำเป็นต้องแก้ไข ซึ่งกรมศุลกากรได้ยกร่างแผนปฏิบัติการ **National Action Plan พ.ศ. 2553-2558** ซึ่งแผนปฏิบัติการดังกล่าวเกี่ยวข้องกับส่วนราชการ 13 กระทรวง ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ 17 กลยุทธ์ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เห็นชอบในหลักการของแผนปฏิบัติการดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2553 และได้ทำประชาพิจารณ์ รับฟังความคิดเห็นจากภาครัฐ ภาคธุรกิจ และนักวิชาการ ในเดือนกรกฎาคม 2553 โดยคาดว่าจะสามารถนำเสนอแผนปฏิบัติการ National Action Plan ฉบับสมบูรณ์ให้คณะกรรมการ กบส. พิจารณาเพื่อให้การพัฒนาระบบ NSW ของประเทศในช่วงต่อไป โดยสามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จสมบูรณ์และสามารถเชื่อมโยงกับระบบ ASEAN Single Window ได้ภายในปี 2558 ประกอบด้วย

1. จัดตั้งระบบศูนย์กลางแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ NSW อย่างเต็มรูปแบบภายใต้กรอบการกำกับดูแลการให้บริการระบบ NSW ที่เหมาะสมของประเทศไทย

2. ลดขั้นตอนการให้บริการ และเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของหน่วยงานออกใบอนุญาตและใบรับรองให้กับผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก และโลจิสติกส์
3. ให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการ กบส. ซึ่งมีปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธาน เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนการบูรณาการระบบ NSW ของประเทศ

การพัฒนาการอำนวยความสะดวกด้านขนส่งข้ามแดน (Cross Border / Transit)

การศึกษาของคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร. ยังให้ความสำคัญต่อการปรับปรุงลดขั้นตอน กฎระเบียบสินค้าข้ามแดน ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเพื่อนบ้านหรือ CBTA : Cross Border Transport Agreement ซึ่งเป็นการยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับอนุภูมิภาค ภายใต้กรอบต่างๆ เช่น GMS, ACMECS, BIMSTEC และ AEC Transport เพื่อสนับสนุนระบบการค้าการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งในปี 2553 มีมูลค่า 778,000 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.44 คาดว่า พ.ศ. 2554 อาจมีมูลค่ากว่า 860,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.762 ของ GDP โดยตั้งเป้าหมายในปี 2555 จะมีมูลค่า 1.0 ถึง 1.2 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นมูลค่าร้อยละ 10 ของ GDP ซึ่งประเทศไทยได้วางบริบทไว้ตั้งแต่ปี 2546 ในการเป็นศูนย์กลาง (HUB) โลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กรมขนส่งทางบก และกรมศุลกากร ต่างมีการปรับปรุงกฎระเบียบการค้าข้ามแดน ซึ่งโยงกับข้อตกลงที่เกิดจากกรอบความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคต่างๆ ทั้งภายใต้กรอบ ASEAN Transport และกรอบ GMS โดยล่าสุดได้มีการยกพระราชบัญญัติภายใต้ข้อตกลงขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศ (CBTA) ซึ่งอยู่ในกระบวนการของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และ 1 ใน 3 ร่างพระราชบัญญัติได้ผ่านชั้นกฤษฎีกาแล้ว อยู่ในระหว่างเสนอสภาผู้แทนราษฎรต่อไป และในการประชุม ผู้นำอาเซียน ครั้งที่ 15 ที่หัวหิน เมื่อปี 2552 ได้บรรลุข้อตกลงปฏิญญาว่าด้วยการเชื่อมโยงอาเซียนหรือ ASEAN Connectivity เป็นกลไกเร่งรัดข้อตกลงด้านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและจุดที่ขาดที่เป็น Missing เพื่อให้สอดคล้องกับการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน หรือ AEC

ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหา

1. กรมศุลกากรต้องเร่งรัดการพัฒนา NSW เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานอย่างเป็นบูรณาการที่เป็น One Stop Service เฉพาะกฎหมายที่ขัดแย้งกับการเปิดเสรีและการเป็น HUB ของภูมิภาค เช่นการตรวจสินค้าโดยไม่มีเหตุผล
2. การปรับปรุง-แก้ไขกฎหมายโบราณ เช่น กฎหมายของกรมศุลกากร กฎหมายกรมเจ้าท่า กฎหมายสินค้าข้ามแดน ของกระทรวงพาณิชย์ กฎหมายบางฉบับมีมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2466 จำเป็นที่



จะต้องมีการประสาน โดยแต่งตั้งคณะกรรมการซึ่งมีระดับรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน จึงจะสามารถสัมฤทธิ์ผล โดยให้ไปรายงานใน ก.บ.ส. ทุกครั้ง

3. การผลักดันข้อตกลงการขนส่งข้ามแดนหรือ **CBTA** ให้มีผลในทางปฏิบัติ เพื่อให้รถบรรทุกของไทยสามารถใช้เส้นทางในประเทศเวียดนามและจีน
4. เร่งรัดแก้ไขกฎหมายรัฐธรรมนูญมาตรา 190 เพื่อให้มีการตรวจสินค้าข้ามแดนเป็นแบบ SSI : Single Stop Inspection เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของไทยไปปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจนอกประเทศยังขัดต่อรัฐธรรมนูญ อีกทั้ง กฎหมายอีกหลายฉบับที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งข้ามแดนอีกหลายฉบับที่รอการแก้ไขทั้งสิ้น
5. ส่งเสริมให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น **e-Logistics** ให้เข้ามาสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และความโปร่งใสลดการคอร์รัปชัน

.....





บทที่ 6

ความคืบหน้าของยุทธศาสตร์ การพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์

หน่วยงานรับผิดชอบ : มี 3 หน่วย ได้แก่ กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ
และสศช. (มติ ครม. 29 มิ.ย. 2553)

การพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ของไทยมีความก้าวหน้าในเชิงปริมาณค่อนข้างสูง โดยปัจจุบันมีสถาบันการศึกษากว่า 70 แห่ง เปิดหลักสูตรด้านโลจิสติกส์มากกว่า 120 หลักสูตร แต่ในเชิงคุณภาพการผลิตบุคลากรโลจิสติกส์ค่อนข้างมีปัญหา เพราะมีอาจารย์จบในสาขานี้ประมาณร้อยละ 10 ซึ่งยุทธศาสตร์นี้ มอบหมายให้กระทรวงแรงงานและกระทรวง ศึกษาธิการ ประสานภาคเอกชนในการกำหนดคุณสมบัติและจำนวนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่ต้องการ เพื่อให้สามารถผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้ตรงตามความต้องการของภาคเอกชน ประเด็นของกำลังคนใน 4-5 ปีที่ผ่านมา ได้มีแผนปฏิบัติการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปแล้ว ปัญหาของการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคธุรกิจ คือ การขาดแรงงานทักษะในงานโลจิสติกส์ ผู้ปฏิบัติงานขาดทักษะด้านการปฏิบัติงานและขาดประสบการณ์ในแต่ละสาขา รวมถึง ด้านภาษาต่างประเทศ ซึ่งงานโลจิสติกส์ในภาคธุรกิจเป็นสายงานวิชาชีพเฉพาะ ซึ่งในปี 2553 การส่งออกในครึ่งปีแรกขยายตัวร้อยละ 36.61 และการนำเข้าขยายตัวร้อยละ 51.68 ทำให้มีความต้องการแรงงานทักษะจำนวนมากกว่า 20,000 อัตรา



ทั้งนี้ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ เป็นปัจจัยสำคัญในการยกระดับขีดความสามารถของธุรกิจในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและแข่งขัน โดยประมาณการว่าบุคลากรที่เกี่ยวข้องในงานโลจิสติกส์ ทั้งที่อยู่ในภาคการผลิต ภาคบริการ และภาคขนส่ง ในปี 2551 มีประมาณ 4.670 ล้านคน และในปี 2554 จะมีความต้องการอีก 467,000 คน แสดงให้เห็นถึงความต้องการแรงงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ยังมีความต้องการสูงถึงปีละประมาณ 116,000 คน (ตัวเลขนี้เป็นประมาณการก่อนที่จะมีปัญหาเศรษฐกิจถดถอยปี 2551-2552)

อย่างไรก็ตาม การจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ จะต้องมีการบูรณาการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ความรู้และทักษะด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่

เพียงพอและเหมาะสมกับลักษณะงานและระดับการปฏิบัติงาน ทั้งในภาคการผลิตและบุคลากรในธุรกิจ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) ทั้งนี้ บุคลากรที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับหรืออยู่ในกระบวนการจัดการ โลจิสติกส์ภาคเอกชน ประกอบด้วย เป็นกำลังคนที่อยู่ในกระบวนการเคลื่อนย้าย รับส่ง และกระจาย สินค้า ทั้งภาคเอกชนและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น การทำอากาศยาน การทำเรือฯ การรถไฟฯ และ หน่วยงานราชการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ เช่น กรมขนส่งทางบก กรมขนส่ง ทางอากาศ กรมเจ้าท่า ฯลฯ

การดำเนินการของภาครัฐในการพัฒนา Capacity Building

กระทรวงแรงงานและกระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ จะต้องมีการร่วมมือ กับสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และหรือหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพราะเอกชนเป็นผู้ใช้คน โดยการบูรณาการ ในการอบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการและธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะ การยกระดับมาตรฐานการขับรถบรรทุกของผู้ประกอบการขนส่งทางบก คือ การยกระดับความรู้การขับ รถให้มีมาตรฐาน ซึ่งจะสามารถลดต้นทุนค่าขนส่งได้ 10-15 % ทั้งนี้ โครงการนำร่องดังกล่าวของกรม พัฒนาฝีมือแรงงานได้เสร็จสิ้นแล้วประมาณ 300 คน และได้รับผลตอบแทนที่ดี อย่างไรก็ตาม กระทรวง แรงงานเองก็มีข้อจำกัดในส่วนของงบประมาณ ทำให้ไม่สามารถขยายผลไปได้ทั่วประเทศ

ทั้งนี้ เพื่อให้การผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทางสำนักงานคณะกรรมการการ อุดมศึกษา และสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา จะต้องการพัฒนาระบบการเรียนการ สอนให้มีการเชื่อมโยงกับภาคปฏิบัติ โดยเฉพาะด้านสหกิจศึกษาเป็นสิ่งจำเป็นและจะต้องที่จะปรับ รูปแบบการเรียนการสอนให้ทันสมัยทันต่อรูปแบบของงานโลจิสติกส์ที่มีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างเร็ว เนื่องจากเรื่องโลจิสติกส์จำเป็นต้องมีการปรับตัวและแข่งขันให้ทันกับโลกและธุรกิจที่เปลี่ยนไปด้วย จึงมี ต้องมีในการจัดทำหลักสูตรร่วมกับภาคเอกชนมากขึ้นในรูปแบบของทวิภาคี ในรูปแบบของสหกิจศึกษา คือ การส่งนักเรียนไปทำงานที่ภาคเอกชนเป็นเทอมหรือปีการศึกษาเพื่อให้มีความรู้ในด้านนี้ โดยจะ สามารถนำไปใช้งานได้ทันทีภายหลังจากจบการศึกษา และการผลักดันงานวิจัยต่างๆ และแปลงเป็น ตำราเรียน

ปัญหาอุปสรรคของยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์

- 1) การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับองค์ความรู้ ยังไม่นำไปสู่ภาคการประยุกต์ใช้ใน ภาคธุรกิจ โดยเน้นด้านการจัดสัมมนา-ฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะในต่างจังหวัด ไม่เน้น Focus Group ของบุคคลที่เข้าอบรม เสียงบประมาณโดยเปล่าประโยชน์ในการจัดสัมมนาของ ภาครัฐ จึงควรใช้ KPI ทั้งจำนวนคนร่วมกับกลุ่มเป้าหมาย ดังนั้น แนวทางการพัฒนาบุคลากร ในภาคการผลิตและภาคธุรกิจ จึงควรจัดเนื้อหาของหลักสูตรการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับ งานอาชีพด้านโลจิสติกส์ เช่น งานจัดซื้อ-จัดจ้าง งานด้านเอกสารระหว่างประเทศ ได้แก่ การ



เปิด Letter of Credit ฯลฯ งานด้านขนส่งระหว่างประเทศ ได้แก่ การจองและต่อรองค่า Freight งานด้าน IT หรือสารสนเทศโลจิสติกส์ งานการพัฒนาโปรแกรม ERP งานด้านบริหารจัดการ คลังสินค้าและสินค้า งานด้านขนส่งและกระจายสินค้า เป็นต้น

- 2) **การพัฒนากำลังคนในภาคการศึกษา** เน้นเชิงปริมาณมากกว่าคุณภาพ ขาดอาจารย์ที่มีคุณภาพและประสบการณ์ ทำให้นักศึกษาที่จบมาจากบางสถาบันขาดคุณภาพ
- 3) **การพัฒนากำลังคนเน้นในเชิงปริมาณ** ที่ผ่านมาไม่เน้นการผลิตบุคลากรในสายอาชีพที่ต้องการความสามารถและความรู้เฉพาะทาง เช่น นายคลังสินค้า พนักงานที่เกี่ยวข้องกับเอกสารระหว่างประเทศ นายเรือ ตันหนเรือ หัวหน้าจัดรถบรรทุก หัวหน้างานบรรจุสินค้า ฯลฯ การจัดทำหลักสูตรโลจิสติกส์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยกระทรวงศึกษาธิการและกระทรวงแรงงานจะต้องร่วมกันในการจัดทำหลักสูตรโลจิสติกส์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน ทั้งในระดับอาชีวะ ปริญญาตรีและปริญญาโท เนื้อหาหลักสูตรต้องสนองตอบต่อการทำงานได้จริงในเชิงคุณภาพจะต้องมีการประเมินผลกันอีกครั้งว่าบัณฑิตและนักศึกษาที่จบสาขาโลจิสติกส์ไม่ว่าจะเป็นมหาวิทยาลัยใด จะได้มีคุณสมบัติที่ใกล้เคียงกัน และสามารถปฏิบัติงานได้จริงในสถานประกอบการ รวมถึง มีศูนย์พัฒนาศักยภาพของครู-อาจารย์ด้านโลจิสติกส์และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาในสาขาโลจิสติกส์ให้กับภาคเอกชน
- 4) **ขาดการเทียบโอนคุณวุฒิวิชาชีพ** สำหรับงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ด้านต่างๆ เพื่อเปิดโอกาสให้มีการสอบเทียบคุณวุฒิวิชาชีพด้านโลจิสติกส์เฉพาะทางในสาขาต่างๆ เพื่อการปรับค่าจ้างที่สูงขึ้นหรือการเทียบโอนหน่วยกิต เพื่อศึกษาต่อในระดับที่สูงขึ้น จึงควรต้องมีการจัดทำระบบมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพ รวมถึง การเทียบโอนหน่วยกิตจากนักศึกษาที่จบในสาขาอื่นหรือจากประสบการณ์การทำงาน การสร้างสมรรถนะกำลังแรงงานให้ได้มาตรฐานสากลและสร้างให้เกิดความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path) และการประยุกต์ใช้สหวิทยาการสาขาต่างๆ ผู้บริหารจัดการศึกษาด้านโลจิสติกส์จะต้องเข้าใจถึงการนำศาสตร์ในสาขาอื่นทั้งทฤษฎีและการปฏิบัติ ให้สอดคล้องสนองตอบต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถของภาคธุรกิจ
- 5) **สำนักงาน กพ. ไม่มีอัตราโลจิสติกส์** ยังไม่ได้มีการกำหนดผู้ที่จบสาขาโลจิสติกส์เข้าทำงานในการรับราชการในฐานะเป็นวิชาชีพเฉพาะ เช่น คลังจังหวัด ขนส่งจังหวัด งานบางประเภทของกรมศุลกากรหรือกรมต่างๆในกระทรวงคมนาคม การทำงานในรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย ร.ฟ.ท. การท่าอากาศยาน ฯลฯ ส่งผลให้บาง



กระทรวง เช่น กระทรวงพาณิชย์ มีการจัดตั้งสำนักโลจิสติกส์ แต่ ก.พ. กลับไม่ยอมรับ ดังนั้น สำนักงานคณะกรรมการการราชการพลเรือน หรือ ก.พ. ควรมีการกำหนดให้สาขาการจัดการโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในสาขาเฉพาะหรือวิชาชีพ เช่น วิศวกรรม แพทย์ การจัดการ ฯลฯ โดยกำหนดว่างานประเภทใดควรจะรับนักศึกษาที่จบสาขาโลจิสติกส์ เช่น คลังจังหวัด ตำแหน่งต่างๆ ในกระทรวงคมนาคม หรือกระทรวงพาณิชย์ เป็นต้น

- 6) **ไม่มีหลักสูตรสหกิจศึกษาในสถาบันการศึกษาสาขาโลจิสติกส์บางแห่ง** จะต้องหลักสูตรภาคบังคับให้มีการฝึกงานหรือต้องมีหลักสูตรสหกิจศึกษาร่วมกับสถานประกอบการ ซึ่งจะทำให้ นักศึกษามีประสบการณ์จริงที่จะนำมาประยุกต์ใช้ในการทำงาน ดังนั้น กระทรวงศึกษาธิการ จะต้องกำหนดหลักสูตรบังคับว่าด้วยการฝึกงาน การประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการในแต่ละสาขาอุตสาหกรรม โดยเฉพาะส่งเสริมให้มีหลักสูตรสหกิจศึกษาด้านโลจิสติกส์ร่วมกับสถานประกอบการภาคเอกชนจะช่วยให้การสร้างและการผลิตกำลังคนเข้าสู่ตลาดแรงงานให้ตรงตามความต้องการของตลาดและส่งผลให้นักศึกษาที่จบใหม่ จะมีความรู้และประสบการณ์ ทำให้หางานได้ง่าย

ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหา

1. กระทรวงศึกษาธิการจะต้องกำหนดหลักสูตรบังคับว่าด้วยการฝึกงาน การประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการในแต่ละสาขาอุตสาหกรรม โดยเฉพาะส่งเสริมให้มีหลักสูตรสหกิจศึกษาด้านโลจิสติกส์ร่วมกับสถานประกอบการภาคเอกชนจะช่วยให้การสร้างและการผลิตกำลังคนเข้าสู่ตลาดแรงงานให้ตรงตามความต้องการของตลาดและส่งผลให้นักศึกษาที่จบใหม่ จะมีความรู้และประสบการณ์ ทำให้หางานได้ง่าย
2. **การจัดทำหลักสูตรโลจิสติกส์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน** โดยกระทรวงศึกษาธิการและกระทรวงแรงงานจะต้องร่วมกันในการจัดทำหลักสูตรโลจิสติกส์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน ทั้งในระดับอาชีวะ ปริญญาตรีและปริญญาโท เนื้อหาหลักสูตรต้องสนองตอบต่อการทำงานได้จริงในเชิงคุณภาพจะต้องมีการประเมินผลกันอีกครั้งว่าบัณฑิตและนักศึกษาที่จบสาขาโลจิสติกส์ไม่ว่าจะเป็นมหาวิทยาลัยใด จะได้มีคุณสมบัติที่ใกล้เคียงกัน และสามารถปฏิบัติงานได้จริงในสถานประกอบการ รวมถึง มีศูนย์พัฒนาศักยภาพของครู-อาจารย์ด้านโลจิสติกส์และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาในสาขาโลจิสติกส์ให้กับภาคเอกชน
3. **ต้องมีการจัดทำระบบมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพ** รวมถึง การเทียบโอนหน่วยกิตจากนักศึกษาที่จบในสาขาอื่นหรือจากประสบการณ์การทำงาน การสร้างสมรรถนะกำลังแรงงานให้ได้มาตรฐานสากลและสร้างให้เกิดความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path)



4. การประยุกต์ใช้สหวิทยาการสาขาต่าง ๆ ผู้บริหารจัดการศึกษาด้านโลจิสติกส์จะต้องเข้าใจถึงการนำศาสตร์ในสาขาอื่นทั้งทฤษฎีและการปฏิบัติ ให้สอดคล้องสนองตอบต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถของภาคธุรกิจ
5. ต้องมีการพัฒนาอาจารย์ผู้สอนให้เข้าใจทั้งด้านทฤษฎีและงานในธุรกิจ ความสำเร็จของการจัดหลักสูตรโลจิสติกส์ในสถาบันการศึกษาจะต้องมีการพัฒนาอาจารย์ผู้สอนในแต่ละวิชาให้มีความเข้าใจในเนื้อหาของหลักสูตร โดยเฉพาะกรณีศึกษา (Case Study) จึงควรมีการจัดอบรมให้อาจารย์ไปฝึกงานอยู่ในสถานประกอบการอย่างน้อย 30 วัน เพื่อให้เข้าใจถึงงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ซึ่งจะทำให้อาจารย์สามารถถ่ายทอดวิชาให้กับนักศึกษาได้อย่างมีประสิทธิภาพ
6. กพ.ควรมีการกำหนดให้สาขาการจัดการโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในสาขาเฉพาะหรือวิชาชีพ เช่น วิศวกรรม แพทย์ การจัดการ ฯลฯ โดยกำหนดว่างานประเภทใดควรจะได้รับนักศึกษาที่จบสาขาโลจิสติกส์ เช่น คลังจังหวัด ตำแหน่งต่างๆในกระทรวงคมนาคม หรือกระทรวงพาณิชย์ เป็นต้น
7. การสนับสนุนให้งบประมาณการวิจัยในสถานประกอบการ เพื่อแก้ปัญหาในการดำเนินงานให้กับธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก ทั้งในภาคการผลิตและภาคบริการ ซึ่งอาจมีงบประมาณในการจ้างงานวิจัย ซึ่งภาคธุรกิจสามารถนำมาใช้เป็นประโยชน์ในการพัฒนาธุรกิจ ซึ่งผลของงานวิจัยจะก่อให้เกิดธุรกิจต้นแบบด้านโลจิสติกส์ (Logistics Best Practice Model) ซึ่งผู้ประกอบการรายอื่นๆ สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ต่อไป

.....





บทที่ 7

สรุปผลการศึกษาความคืบหน้าของการดำเนินการ ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของรัฐบาล

ภาพรวมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยปี 2553/2554

จากตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ สศช. ได้มีการวิจัยและพบว่าต้นทุนโลจิสติกส์ในปี 2552 อยู่ที่ร้อยละ 16.8 ของ GDP ซึ่งเป็นอัตราที่สูงกว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 7-10 ของ GDP ทั้งนี้ ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยซึ่งอยู่ในอัตราที่ค่อนข้างสูง ส่งผลอย่างมากต่อขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งของภาคเอกชนและของประเทศ โดยเฉพาะเมื่อประเทศไทยจะเปิดการค้า-บริการเสรี ภายใต้กรอบข้อตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ซึ่งจะทำให้ในปี พ.ศ. 2558 หรืออีกเกือบ 4 ปีข้างหน้า สินค้าและบริการจากประเทศอาเซียน จะสามารถเข้ามาและหรือดำเนินธุรกรรมในประเทศไทยได้อย่างเสรี

รายงานฉบับนี้ชี้ให้เห็นถึงระดับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ยังอยู่ในระดับพื้นฐานที่เรียกว่า โลจิสติกส์ภาคขนส่ง (Transport Base) เนื่องจากปริมาณสินค้าในภาคการขนส่งของไทยปี 2552 มูลค่า 823,000 ล้านบาท มีปริมาณ 505,785 ล้านเมตริกตัน อยู่ในประเภทการขนส่งทางถนนถึงประมาณร้อยละ 83.76 (ปี 2552) ซึ่งขนส่งระบบรางมีสัดส่วนอยู่เพียงร้อยละ 2.20 ถึงร้อยละ 2.3 ด้านการขนส่งทางแม่น้ำร้อยละ 8.22 และชายฝั่งอยู่ที่ระดับร้อยละ 5.80 สำหรับทางอากาศอยู่ที่เพียงร้อยละ 0.0203 ซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับที่สูง เพราะการขนส่งทางถนนมีต้นทุนพลังงานสูงกว่าการขนส่งทางระบบราง 3.5 เท่า และสูงกว่าการขนส่งทางน้ำประมาณ 7 เท่า เหตุผลสำคัญที่ทำให้การขนส่งไปกระจุกตัวอยู่ที่การขนส่งด้วยรถบรรทุก เกิดจากการขาดประสิทธิภาพด้านการพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ ร.ฟ.ท. เห็นได้จากปัจจุบันประเทศไทยมีเส้นทางรางประมาณ 4,100 กิโลเมตร ในช่วง 130 ปี นับแต่มีการตั้ง รฟท. สามารถเพิ่มรางได้ไม่ถึงร้อยละ 10 อีกทั้ง เป็นเส้นทางคู่อยู่เพียง 200-300 กิโลเมตร

ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลาสิบกว่าปี การรถไฟแห่งประเทศไทยมีการขาดทุนจำนวนมากต่อเนื่องมาหลายสิบปี ทำให้มีหนี้สินสะสมอยู่ถึง 40,000-50,000 ล้านบาท ทำให้การบริหารจัดการขนส่งระบบรางขาดประสิทธิภาพ ทั้งขาดหัวจักร โบกี้ และกว่าร้อยละ 94 เป็นรางเดี่ยว Single Track โดยรางรถไฟของไทยเป็นระบบ Middle Gauge กว้าง 1.0 เมตร ขณะที่รางมาตรฐาน Standard Gauge จะกว้าง 1.435 เมตร อีกทั้ง ไม่หมอนกว่า 1,500 กิโลเมตร มีอายุเกิน 50 ปี ทั้งหมดส่งผลต่อประสิทธิภาพของรถไฟไทย ซึ่งวิ่งความเร็วเฉลี่ยประมาณ 45-49 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขาดอาณัติสัญญาณในด้านประสิทธิภาพการบริหารจัดการถึงแม้ว่าตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2553 ได้มีการแยกหน่วยธุรกิจออกเป็น 3 หน่วย คือหน่วยเดินรถ หน่วยซ่อมบำรุง และหน่วยบริหารทรัพย์สิน แต่ในเชิงโครงสร้างการบริหาร

จัดการก็แทบจะไม่ได้มีการปรับเปลี่ยน รถไฟฟ้าจึงเหมือนกับระบบกึ่งราชการ การบริหารจัดการไม่มีความเป็นสากล

อย่างไรก็ดี งบประมาณ 176,800 ล้านบาท ที่รัฐบาลพรรคประชาธิปัตย์จัดสรรในการปรับปรุงยกเครื่อง ร.ฟ.ท. จะเห็นผลได้อย่างเร็วก็ต้องเป็นปี พ.ศ. 2559 หรือในอีก 5 ปีข้างหน้า เพราะยังต้องมีการสำรวจและผ่านกระบวนการด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้ง สุขอนามัยและการประชาสัมพันธ์จากภาคชุมชนอีกมาก อีกทั้ง **เส้นทางคู่ทั้ง 5 เส้นทางเป็นระยะทาง 767 กิโลเมตร ที่จะเกิดขึ้นใหม่ ก็ไม่ได้เป็นหลักประกันว่า จะทำให้เพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเป็นร้อยละ 15 ถึง 20 ได้อย่างไร** เพราะหากการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ของ รฟท. ยังไม่มีความเป็นมาตรฐาน จากความเป็นมืออาชีพระดับสากลที่จะรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงภายใต้ ASEAN Connectivity ซึ่งจะทำให้ระบบรางเชื่อมต่อเป็นรถไฟของอาเซียนและของโลก อีกทั้ง ต้องมีการยกเครื่องระบบการจัดการด้านต้นทุนให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนน ซึ่งในด้านโลจิสติกส์แล้ว ผู้ประกอบการจะเลือกประเภทการขนส่งที่ต้นทุนต่ำสุด

นอกจากนี้ ด้วยความไม่ชัดเจนของนโยบาย การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ทั้งในแม่น้ำและการขนส่งชายฝั่งทะเล ซึ่งจำเป็นจะต้องมีการก่อสร้าง สิ่งก่อสร้างลงไปในน้ำและมีการสร้างท่าเรือชายฝั่งก็มีอุปสรรคจากพระราชบัญญัติรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน (มาตรา 67 วรรค 2) ซึ่งจะต้องมีการจัดทำผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) และสุขอนามัย (HIA) รวมถึงการยอมรับของชุมชน ซึ่งจะเป็นข้อจำกัดและอุปสรรคของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ของไทยในอนาคตจะเป็นสิ่งที่ทำได้ค่อนข้างลำบาก

ทั้งนี้ หากประเทศไทยไม่สามารถปรับเปลี่ยนโดยลดบทบาทของปริมาณสัดส่วนการขนส่งทางถนนให้เหลือร้อยละ 50.0 และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางให้เป็นร้อยละ 15.0 ถึง 20.0 และทางน้ำจากร้อยละ 14.7 เป็นร้อยละ 20.0 ก็ยากที่จะเห็นผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมให้การลดต้นทุนโลจิสติกส์ไปถึงร้อยละ 15-16 ซึ่งเป็นเป้าหมายการพัฒนาของรัฐบาล

จากการศึกษาของคณะกรรมการพัฒนาโลจิสติกส์ กกร. พบว่าสาเหตุสำคัญที่การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศก้าวหน้าไม่ได้เท่าที่ควร เกิดจากการขาดการบูรณาการในการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์แต่ละยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องประสานและขาดหน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพในการกำกับติดตามการทำงานของแต่ละกระทรวงและแผนยุทธศาสตร์ทั้ง 5 แผน ยังมีช่องว่างในการพัฒนาและมีปัญหาในทางปฏิบัติค่อนข้างมาก อีกทั้ง ความสัมฤทธิ์ผลไม่ชัดเจนในระยะเวลาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 จนถึงเดือนมิถุนายน 2553 ซึ่งเป็นระยะเวลาประมาณ 3 ปีครึ่งเศษ ผลลัพธ์ที่มีความเป็นรูปธรรมมีน้อยมาก เห็นได้จากตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ของ สศข. ในปี 2544 ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 19.6 ของ GDP ขณะที่ตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ปี 2551 อยู่ที่ 18.6 ตลอดระยะเวลาเกือบ 8 ปี ประเทศไทยสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้เพียงร้อยละ 1.0 ของ GDP อีกทั้งการลดต้นทุนโลจิสติกส์ระหว่างปี พ.ศ. 2550 ถึงปี พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นช่วงที่มีการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ก็สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้เพียงร้อยละ 0.2 ซึ่งเป็นตัวเลขที่ห่างจากเป้าหมายในปี 2554 ที่จะลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้เหลือร้อยละ 16.0 ของ GDP (ตัวเลขที่นายกรัฐมนตรีต้องการ คือ ร้อยละ 15 ของ GDP)

อย่างไรก็ดีพบว่าต้นทุนโลจิสติกส์ปี 2552 ค่อนข้างลดลงมากกว่าปกติ กล่าวคือปี 2551 ต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ที่ร้อยละ 18.6 ต่อ GDP ขณะที่ปี 2552 อยู่ที่ร้อยละ 16.8 ต่อ GDP ซึ่งเพียง 1 ปี ลดลงได้ถึงร้อยละ 1.8 ขณะที่ตั้งแต่ปี 2544 ถึงปี 2551 ลดได้เพียงร้อยละ 1.0 ซึ่ง สศช. ได้วิเคราะห์ว่า เกิดจากการแปรปรวนของเศรษฐกิจโลก รายงานฉบับนี้ชี้ให้เห็นว่าไม่ควรใช้ตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ปี 2552 เป็นฐานในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ของปี 2553 และปีต่อไป

ภาพรวมของการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ผ่านมามีความก้าวหน้าอย่างมาก เมื่อเปรียบเทียบกับงบประมาณของกระทรวงคมนาคมปีละหลายแสนล้านบาท ซึ่งในแต่ละแผนยุทธศาสตร์ มีช่องว่างและคอขวด (Bottle neck) อยู่ค่อนข้างมาก โดยแต่ละกระทรวงขาดการบูรณาการทั้งนโยบาย เป้าหมาย แผนการดำเนินงานและงบประมาณ ซึ่งแต่ละกระทรวง แต่ละกรม ก็ดำเนินงานไปโดยไม่มี การประสานแผน อีกทั้งแม้แต่ในกระทรวงเดียวกัน แต่ละกรมซึ่งกำกับการขนส่งทางบก ทางน้ำ และ ทางราง ต่างมีความเป็นเอกภาพไม่มีการประสานทั้งนโยบายและงบประมาณ ทำให้การขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์ที่ผ่านมาค่อนข้างไม่เห็นผลชัดเจนและไร้ทิศทางเพราะขาดแผนพัฒนาหลักว่าด้วยการ พัฒนาโลจิสติกส์ที่เป็นวาระแห่งชาติ เพราะยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ไม่ได้มีการกำหนดแผนการพัฒนานี้ เป็น “National Logistics Development Planning” ซึ่งจะต้องมีการกำหนดรายละเอียดของการ พัฒนารวมทั้งความสัมฤทธิ์ผลของแต่ละแผนภายใต้กรอบระยะเวลาที่กำหนด และจะต้องมีการติดตาม และประเมินดัชนีชี้วัด โดยเฉพาะไม่มีหน่วยงานของรัฐ เป็นเจ้าภาพ เพื่อให้มีการบูรณาการและกำกับ หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องให้มีการทำงานไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งทั้งหมดนี้ เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยผ่านมาขาดประสิทธิภาพเท่าที่ควรจำเป็น

ผลของการศึกษายังพบว่าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยไร้ทิศทาง ส่วนหนึ่งเกิดจาก การที่ไม่มีหน่วยงานใดเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหรือเป็นเจ้าภาพอย่างจริงจังในการที่จะดูแลขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์ และกำกับ-ติดตามการพัฒนาโลจิสติกส์ทั้งระบบ ถึงแม้ว่าปัจจุบันได้มีมติครม.และมีคำสั่ง สำนักราชเลขาธิการ เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2552 ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนา โลจิสติกส์แห่งชาติหรือ กบส. โดยให้ สศช. ทำหน้าที่สำนักงานเลขานุการ แต่โดยข้อเท็จจริงพบว่า จนถึงปัจจุบันก็ยังไม่ได้มีการจัดตั้งสำนักงาน ที่เป็นรูปธรรม และไม่มีอัตรากำลังคนที่จะมา ดูแลงานโลจิสติกส์โดยเฉพาะ อีกทั้ง สศช.ยังขาดทั้งแนวปฏิบัติและอำนาจในการกำกับสั่งงาน ติดตาม และบูรณาการด้านการใช้งบประมาณของแต่ละกระทรวงให้มีประสิทธิภาพ ผลก็คือ สศช. ทำหน้าที่เป็นเพียงการเก็บตัวเลขผลการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบแต่ละ ยุทธศาสตร์มารายงาน ขาดทั้งอำนาจและหน้าที่ ที่จะไปให้คุณและให้โทษ โดยทำหน้าที่เป็นเพียง



เลขานุการการประชุม กบส. ซึ่งก็ไม่ได้มีการกำหนดระยะเวลาการประชุมที่แน่นอน ขึ้นอยู่กับวันว่างของนายกรัฐมนตรี ซึ่งไม่ใช่เป็นเพียงรัฐบาลประชาธิปไตย แต่รัฐบาลที่ผ่านมาก็เป็นไปในลักษณะนี้ ซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไม่สามารถเป็นไปตามเป้าหมาย คาดว่าหากการพัฒนาหากยังอยู่ในระดับนี้ ในปี 2554 ซึ่งเป็นปีสิ้นสุดของแผนพัฒนาระยะ 5 ปี ดัชนีทุนโลจิสติกส์ของไทยก็คงอยู่ได้ที่ประมาณร้อยละ 18 หรืออย่างเก่งก็ประมาณร้อยละ 17.5 ของ GDP ซึ่งก็ยังห่างไกลจากเป้าหมาย

-จบรายงาน-



สามารถ Downland ข้อมูลรายงานฉบับนี้ได้ที่

www.tanitsorat.com



ภาคผนวก

- นโยบายการพัฒนาการทำเรือฝั่งตะวันตกของประเทศไทย
- การศึกษาโครงการพัฒนาทำเรือน้ำลึกทวาย
- โครงการพัฒนาทำเรือปากบาราและ *Landbridge* สงขลา-สตูล
- นโยบายการพัฒนาทำเรือสงขลา





ภาคผนวก ก.

นโยบายการพัฒนาการทำเรือฝั่งตะวันตกของประเทศไทย

West Gate Port Policy

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร.

ปี พ.ศ.2552-2553

แนวนโยบายพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกหรือ West Gate Policy มีบทบาทต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยและต่อภูมิภาค เพราะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ที่อาจมีผลกระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบต่อประเทศ มีทั้งผู้สนับสนุนและผู้คัดค้านในโครงการนี้ แสดงให้เห็นถึงความสำคัญต่อนโยบายการพัฒนาท่าเรือทวายและท่าเรือปากบาราในฐานะเป็นประตูสู่ตะวันตกของประเทศไทย ทั้งนี้เส้นทางหลักของการขนส่งทางทะเลในปัจจุบันของไทยอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ Eastern Seaboard ซึ่งมีลักษณะเป็นท่าเรือในซอย คือ ท่าเรือในอ่าวไทย โดยมีประเทศสิงคโปร์เป็นปากซอย เรือต่างๆ ก็จะมารับและไปกระจายสินค้ายังท่าเรือ สิงคโปร์และหรือท่าเรือต้นจุงปาราบัสของมาเลเซีย เพื่อเปลี่ยนเรือส่งต่อไปยังซีกโลกตะวันตก แต่หากไปซีกโลกตะวันออกส่วนใหญ่จะไปถ่ายลำที่ท่าเรือฮ่องกง ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังมีเรือสินค้าที่เป็น **Direct Vessel** คือ ไม่มีการเปลี่ยนเรือเพียงร้อยละ 30 เท่านั้น อีกร้อยละ 70 ก็ลวนไปถ่ายลำที่ท่าเรือประเทศเพื่อนบ้าน²³ เพราะฉะนั้นในยุคทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศไทยต้องการให้มีท่าเรืออีกแห่งด้านฝั่งอันดามันซึ่งสามารถดำเนินการได้แบบท่าเรือแหลมฉบังในการค้ากับอีกฝั่ง ใช้ระบบที่สามารถนำการขนส่งระหว่างประเทศและการขนส่งภายในประเทศมาไว้ยังที่เดียวกัน ที่ผ่านมา หากมองในแง่ของการขนส่งทางทะเลอย่างแท้จริง ประเทศไทยจะมีความสามารถในการแข่งขันการเดินเรือน้อยมาก แต่หากมีท่าเรือและระบบการขนส่งภายในประเทศที่ดี ประเทศไทยก็จะมีความสามารถแข่งขันได้เต็มที่ ดังนั้น หากสามารถสร้างระบบรถไฟหรือมีระบบขนส่งทางถนนมาเชื่อมต่อ การบริการจากการประกอบกิจการก็จะตกอยู่ที่ประเทศไทย จึงมีแนวคิดที่ว่าท่าเรือฝั่งตะวันตกหรือ West Gate Policy ควรอยู่ตรงไหนมีศักยภาพที่จะสร้างท่าเรือได้บ้าง

เส้นทางการเดินเรือหลักของโลกที่ผ่านในภูมิภาคอาเซียน ประกอบด้วย 3 เส้นทาง คือ (1) ช่องแคบลมะละกา ซึ่งปริมาณเรือขนส่งสินค้าผ่านประมาณ 70,718 ลำต่อปี (2) ช่องแคบลินดา ปัจจุบันมีปริมาณเรือขนส่งผ่านประมาณ 3,500 ลำต่อปี (3) ช่องแคบลอมบอก ปัจจุบันมีปริมาณเรือขนส่งผ่านประมาณ 3,900 ลำต่อปี โดยในปัจจุบันเส้นทางผ่านช่องแคบลมะละกาเริ่มประสบปัญหา

²³ รายงานโลจิสติกส์ประเทศไทยปี 2551

การจราจรแออัด ความไม่ปลอดภัยจากโจรสลัดและปัญหาร่องน้ำตื้นในบางช่วง สำหรับเส้นทางการขนส่งสินค้าของไทยในปัจจุบันใช้ 3 เส้นทางหลักคือ

- 1) จากท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือแหลมฉบัง เปลี่ยนถ่ายลำเรือที่ประเทศสิงคโปร์สำหรับสินค้าจากภาคอื่นๆ ยกเว้นภาคใต้
- 2) จากท่าเรือสงขลา เปลี่ยนถ่ายลำเรือที่ประเทศสิงคโปร์สำหรับสินค้าภาคใต้บางส่วน โดยกว่าร้อยละ 50 เป็นสินค้าที่มีปลายทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออก
- 3) จากด่านปาดังเบซาร์หรือสะเตาะ ลงเรือที่ท่าเรือปีนังหรือท่าเรือกลังของประเทศมาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีการขนถ่ายไปยังมาเลเซียกว่าร้อยละ 55 ของยางส่งออกทั้งหมดหรือประมาณ 1.4 ล้านตันต่อปี โดยสาเหตุสำคัญที่ประเทศไทยมีแนวคิดการพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามัน เพื่อลดระยะเวลาการขนส่งไปยังตลาดฝั่งตะวันตก

ทั้งนี้ประเทศไทยมีโอกาสในการพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามันในระยะยาวโดยพิจารณาจากข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าทิศทางการค้าระหว่างภูมิภาคเอเชียยุโรป คาดว่า จะมีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 9.4 ต่อปี โดยกลุ่มตลาดฝั่งตะวันตก เช่น เอเชียใต้ แอฟริกา ตะวันออกกลางและยุโรป มีส่วนแบ่งตลาดการค้าระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 25 ของมูลค่าการค้ารวมของไทย และมีอัตราการขยายตัวประมาณ ร้อยละ 8-9 ต่อปี ซึ่งการพัฒนาท่าเรือ จะช่วยกระตุ้นการพัฒนาภาคใต้ให้เกิดธุรกิจเกี่ยวเนื่องและพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณพื้นที่โดยรอบ ซึ่งเน้นการให้บริการท่าเรือ และอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็นหลัก ทั้งนี้ สอดคล้องกับความคิดเห็นของภาคประชาชนซึ่งเห็นด้วยกับการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก แต่ยังคงมีความกังวลกับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมหนัก และท่อส่งน้ำมัน

ทั้งนี้จากการประเมินในอนาคตพื้นที่อุตสาหกรรม **Eastern Seaboard** จะไม่สามารถรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม โดยคาดว่าในอีก 5 ปีข้างหน้า พื้นที่ **Eastern Seaboard** จะไม่สามารถขยายตัวในแนวตั้งได้อีก นอกจากนี้ ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศไทย ในอีก 5 ปีข้างหน้า จะขยายเต็มพิกัดที่ประมาณ 10.5 – 11.0 ล้าน TEU จำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องมองหาแนวพื้นที่ในการรองรับอุตสาหกรรมในอีก 10 ปีข้างหน้า โดยมองเห็นศักยภาพของภาคใต้ในหลายพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพที่จำเป็นที่จะเป็น West Gate Port ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือชายฝั่งทางตะวันออกทำให้ประเทศไทยขาดศักยภาพการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ชายฝั่งทะเลฝั่งตะวันตก ซึ่งการส่งออกทางทะเลของไทยเพื่อไปซีกโลกตะวันตกจะต้องพึ่งพิงประเทศเพื่อนบ้านทั้งมาเลเซียและสิงคโปร์ จำเป็นที่ประเทศไทย หากมีความประสงค์ที่จะลดต้นทุนโลจิสติกส์ พร้อมเพิ่มศักยภาพการแข่งขันบนความมั่นคงของการเมืองระหว่างประเทศ จำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของการก่อสร้างท่าเรือฝั่งตะวันตก เพื่อการรองรับการเติบโตของประเทศไทยในอนาคต



ความสำคัญของการมีท่าเรือฝั่งตะวันตก

1. ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องมีท่าเรือหลักชายฝั่งทะเลตะวันตก เพื่อรองรับอุตสาหกรรมทั้งตลอดแนวชายฝั่งตะวันออกและตะวันตก ตั้งแต่จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา ระนอง พังงา สตูล และปัตตานี โดยมีปัจจัยที่นำมาพิจารณา ประกอบด้วย
 1. ท่าเรือชายฝั่งตะวันตกจะต้องคำนึงถึง Demand เกี่ยวกับปริมาณสินค้าทั้งเข้า และออก จากประเทศเพื่อนบ้าน ตั้งแต่ประเทศอินเดีย บังคลาเทศ พม่า กัมพูชา ลาว รวมทั้งประเทศเวียดนาม โดยเฉพาะมณฑลทางภาคตะวันตกของจีน
 2. ท่าเรือชายฝั่งตะวันตก จะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนว่าจะเป็นที่ท่าเรือชายฝั่งทะเล ในลักษณะที่เป็น Domestic Coastal Ship หรือจะเป็นท่าเรือของภูมิภาค ในลักษณะที่เป็น Corrective Port ซึ่งประเด็นนี้จะต้องมีการพิจารณา ถึงการเชื่อมโยง Feeder Ship จากประเทศ BIMSTEC
 3. ท่าเรือชายฝั่งตะวันตก หากจะเน้นลักษณะที่เป็น Regional Port หรือ International Port จะต้องมีการพิจารณาถึง Landbridge รวมทั้ง Complex Facility โดยเฉพาะการผลักดันให้เกิดอุตสาหกรรม Southern Seaboard ให้เกิดขึ้นอย่างไร
 4. ท่าเรือชายฝั่งตะวันตก ที่จะคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและให้มีเรือสินค้าขนาด 2,000 – 3,000 TEU เข้าเทียบ จะต้องมีความ Demand อย่างน้อย 1.2 ล้าน TEU – 2.0 ล้าน TEU ประเด็นจะนำสินค้าเหล่านี้มาจากไหน การพิจารณาจึงต้องอยู่ในสมมติฐานที่ว่าเราจะเอา Demand เป็นตัวตั้งหรือจะเอา Supply Base เป็นตัวตั้ง เพราะหากยังไม่เริ่มต้นที่มีท่าเรือ อุตสาหกรรมก็คงไม่เกิดแต่หากปริมาณสินค้าไม่คุ้มทุน ท่าเรือก็จะมีเรือสินค้าเข้า
 5. ประเด็นที่จะนำมาพิจารณาคือ ปัจจุบันมีสินค้าจากภาคใต้ของไทยส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง ผ่านออกทางด่านศุลกากรสะเตาะและปาดังเบซาร์ เพื่อส่งออกผ่านท่าเรือปีนังของมาเลเซีย ปีละกว่า 300,000 TEU โดยสินค้าส่วนใหญ่เป็นยางพารา ซึ่งต้นทุนการขนส่งจากท่าเรือปีนังไปประเทศจีน มีราคาต่ำกว่าการส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง
2. ข้อมูลทางเศรษฐกิจของจังหวัดภาคใต้ ซึ่งอยู่ทางด้านปลายของขวานทอง มีพื้นที่ที่แคบ โดยเฉลี่ย 150 – 300 กิโลเมตร สภาพเศรษฐกิจและ Demand ของสินค้าที่จะผ่านท่าเรือจึงต้องพึ่งพาตนเอง ไม่เหมือนกับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งอยู่ตรงภาคกลาง เชื่อมต่อกับภาคตะวันออก ซึ่งสามารถรองรับการนำเข้า-ส่งออกสินค้า จากภาคเหนือ ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ ซึ่งเป็นส่วนสนับสนุนให้ท่าเรือแหลมฉบังสามารถขยายปริมาณสินค้าได้จาก 1 ล้าน TEU เป็น 4 ล้าน TEU ภายในเวลา 40 ปี
3. ประเด็นทางเทคนิค ท่าเรือทางฝั่งทะเลตะวันออกมีความยาวกว่า 2,500 กิโลเมตร จากจังหวัดตราดจนถึงจังหวัดสงขลา โดยส่วนใหญ่แล้วอยู่ในเขตน้ำตื้น ลักษณะของท่าเรืออยู่ในอ่าว ทำให้ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับคลื่นลม ขณะที่ท่าเรือฝั่งตะวันตกมีความยาวเพียง 500 กิโลเมตร และอยู่ในเขตพื้นที่ทะเลเปิด ส่วนใหญ่น้ำลึกและมีคลื่นลมแรง ทำให้การก่อสร้างท่าเรือจะต้องมีการลงทุนเกี่ยวกับการก่อสร้าง Water Break ซึ่งต้องใช้เทคนิคและการลงทุนมากกว่า

แนวพื้นที่ที่เหมาะสมของท่าเรือฝั่งตะวันตก

ชายฝั่งทะเลตะวันตกมีระยะทางรวมกันยาวประมาณ 500 กิโลเมตร ตั้งแต่จังหวัดระนอง พังงา กระบี่ ตรัง สตูลมีพื้นที่ชายฝั่งทะเลจำกัด อีกทั้งจังหวัดภาคใต้ส่วนใหญ่เป็นเมืองท่องเที่ยว โดยเฉพาะ พังงา กระบี่ ภูเก็ต และบางส่วนของจังหวัดสตูล ทำอย่างไรที่จะให้ท่าเรือ อุตสาหกรรม ไม่ไปทำลายการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นแหล่งรายได้สำคัญของประเทศ รวมทั้งประเด็นเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ผลกระทบจากแนวปะการังที่สวยงาม ทั้งหมดเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่

แนวทางพิจารณาท่าเรือ ทั้งจากการหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เช่น สภาพัฒนา กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ สอท.จังหวัด หอการค้าจังหวัด กลุ่มอุตสาหกรรมฯ รวมทั้งจากการสำรวจพื้นที่ โดยการพบปะกับชุมชนทั้ง อบต. อบจ. พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด ของพื้นที่สำรวจ ได้แก่ จังหวัดสงขลา สตูล ภูเก็ต พังงา ระนอง สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช รวมทั้งผู้แทน สอท. จังหวัดยะลา และปัตตานี ได้มีข้อคิดเห็น ดังต่อไปนี้

1. **ท่าเรือระนอง** มีปัญหาด้าน Demand ของสินค้า อีกทั้งระดับน้ำลึกเพียง 8.50 เมตร ความยาวร่องน้ำ 21 เมตรก่อนถึงท่าเรือ มีปัญหาความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับการปักปันเขตแดนไทย – พม่า ปัจจุบันมีปัญหาของถนนที่จะเชื่อมโยงจากจังหวัดอื่นเข้าสู่ท่าเรือ อีกทั้ง ต้องผ่านบริเวณเขาสูง ทำให้รถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าถึงท่าได้ และเรือ Truck Boat ที่จะลากจูงเรือใหญ่ ปัจจุบันยังไม่มี อีกทั้งท่าเรือระนองอยู่ทางกันสุดของอ่าว จากการศึกษาจากปัจจัยปัจจุบัน ทำให้ท่าเรือระนองไม่อาจเป็นท่าเรือทั้งในลักษณะ Regional Port และ International Port ความเหมาะสมคงเป็นได้แค่ระดับ Coastal ship เพื่อเชื่อมโยงกับจังหวัดพังงาและกระบี่
2. **ท่าเรือพังงา** พบว่าขนาดน้ำยังไม่ลึกมาก โดยเฉลี่ย 8-10 เมตร แนวพื้นที่ประกอบไปด้วยท่าเรือทับละมู 1 ปัจจุบันเป็นท่าเรือท่องเที่ยว ต้องขุดร่องน้ำเข้าไปจากชายฝั่งทะเลเข้าไปถึงในบริเวณท่าถึง 7 กิโลเมตร เพื่อให้ได้ระดับน้ำลึก 11-12 เมตร เพื่รองรับ DW 30,000 ตัน ซึ่งสามารถบรรทุกสินค้าได้ 1,500-2,000 ตู โครงการทับละมู มีข้อดีอยู่ตรงนอกเขตอุทยาน เป็นโครงการที่เคยจะวางท่อน้ำมันเชื่อมโยงไปอำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันกำลังจะไต่งบประมาณมาจำนวน 300 ล้านบาทเพื่อเป็นท่าเรือท่องเที่ยว ภาพจึงไม่ชัดเจนว่าตกลงต้องการเป็นท่าเรือสินค้าขนาดใหญ่ หรือท่าเรือท่องเที่ยว
3. **ท่าเรือทับละมู 2 (จังหวัดพังงา)** เป็นท่าเรือที่ออกไปจากชายฝั่งประมาณ 10 กม. อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติท้ายเหมือง โดยมีแหลมที่เรียกว่าเขาหน้ายักษ์ เป็นกระบังคลื่นลม ต้องมีการทำสะพานยื่นออกไปในทะเลประมาณ 1.5 – 2.0 กม. เพื่อให้ได้ระดับน้ำลึก 14 เมตร จากการสังเกตพบว่า มีคลื่นลมแรงต้องมีการสร้าง Water Break

4. **ท่าเรือท้ายเหมือง** เป็นท่าเรือจังหวัดพังงา ตั้งอยู่ที่เขตอำเภอบ้านในไร่ ห่างจากท่าเรือทับละมุลงไปทางใต้ 27 กม. อยู่นอกเขตอุทยานแห่งชาติ ปัจจุบันมีการสร้างสะพานออกไปในทะเลอยู่แล้ว แต่หากต้องการทำเป็นท่าเรือชายฝั่ง จะต้องทำเป็นสะพานยื่นออกไปอีก 2 กิโลเมตร เพื่อให้ระดับน้ำลึก 15 เมตร ซึ่งทางจังหวัดมียุทธศาสตร์ที่จะสร้างเป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์ แต่จากการสังเกตการณ์ในพื้นที่พบว่าบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือ เป็นหาดทรายยาว สวยงาม น่าจะพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว อีกทั้ง ต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอีกมาก

อย่างไรก็ดีเนื่องจาก จังหวัดพังงา เป็นจังหวัดท่องเที่ยว ท้องถิ่นและประชาชนให้ความเห็นว่า GDP ของจังหวัดพังงา อยู่ในภาคการท่องเที่ยวระดับที่ 4 ประชาชนส่วนใหญ่เป็นเกษตรกร ทำสวนยางและรับจ้าง ซึ่งงานท่องเที่ยวในปีหนึ่งๆ จะว่างงานถึง 6 เดือน ในความเห็น ควรจะมีการทำโซนนิ่งให้ชัดเจนว่าบริเวณใดควรจะเป็นแหล่งท่องเที่ยว บริเวณใดควรจะเป็นเขตเกษตรกรรม และบริเวณใดควรจะเป็นเขตอุตสาหกรรมและหรือท่าเรือ อย่างไรก็ตาม ทั้งนี้เส้นทางขนส่งจังหวัดพังงาสามารถเชื่อมโยงกับชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยมีถนน Southern Seaboard ซึ่งโยงกับจังหวัดสุราษฎร์ธานี และไปออกทะเลที่อำเภอสิชล หรืออำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งหากสร้างท่าเรือพังงา ก็ไม่จำเป็นต้องไปลงทุนด้าน Land bridge เหมือนจังหวัดอื่น (นโยบายท่าเรือชายฝั่งตะวันตกปัจจุบันไม่นำท่าเรือพังงามาเป็นส่วนหนึ่งของท่าเรือของภูมิภาค)

5. **ท่าเรือปากบารา** จังหวัดสตูล เป็นท่าเรือที่ได้มีการศึกษาถึงความเหมาะสมไว้มากแล้ว ลักษณะของท่าเรือ เป็นสะพานยื่นออกไปในทะเลประมาณ 4.5 กิโลเมตร หน้าท่ากว้าง 750 เมตร โดยมีระดับน้ำลึก 15 เมตร สามารถเทียบเรือกินน้ำลึกได้ 70,000 ตัน รองรับเรือขนาดใหญ่ 6,000 ตู้พร้อมกันได้ 2 ลำ คาดว่า สามารถรองรับเรือได้ประมาณ 800,000 ตู้ โดยสินค้าส่วนใหญ่ น่าจะเป็นยางพารา ไม้ยางแปรรูป โดยมีตลาดรองรับอยู่ปีละ 200,000 ตู้ รวมถึงเป็นรถเพื่อการส่งออกปีละประมาณ 300,000 ตู้ ท่าเรือปากบารา ชุมชนและจังหวัดค่อนข้างมีการเตรียมพร้อม อีกทั้ง สามารถเชื่อมโยง Landbridge กับท่าเรือจะนะ จังหวัดสงขลา ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร

นอกจากนี้ ทางจังหวัดใกล้เคียง เช่น ยะลา และปัตตานี ก็มีความต้องการเนื่องจากคาดหวังว่าควรมีโครงการขนาดใหญ่ ลงไปในพื้นที่ที่เป็นรอยต่อของ 3 จังหวัดภาคใต้ เพื่อให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจ อาจจะช่วยลดความรุนแรงของปัญหาภาคใต้ได้ในระดับหนึ่ง นอกจากนี้ จังหวัดสตูล และสงขลา ค่อนข้างเป็นพื้นที่ราบ เหมาะสมในการทำอุตสาหกรรมรองรับการเติบโตของท่าเรือ โดยจะมีปัญหากระทบกับการท่องเที่ยวน้อยกว่าจังหวัดอื่นๆ ทั้งนี้ ทางจังหวัดสงขลาและสตูล ควรทำเป็นยุทธศาสตร์ร่วมกันในการพัฒนา Landbridge East – West และการใช้ระบบท่าเรือพร้อมกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคต มีข้อเสนอแนะควรจัดตั้งในรูปแบบของคณะกรรมการพัฒนาท่าเรือปากบารา – ท่าเรือจังหวัดสงขลา โดยเป็นคณะกรรมการร่วมภาครัฐ-เอกชน เนื่องจากภาครัฐจะมีการเปลี่ยนผู้รับผิดชอบบ่อย ทำให้การพัฒนาไม่ต่อเนื่อง

ท่าเรือในประเทศพม่ากับการเป็น West Gate ของประเทศไทย

จากการหารือหลายฝ่ายได้มีการพิจารณาเกี่ยวกับท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งประเทศไทยควรจะไปพัฒนา ประกอบด้วย

1. **ท่าเรือทวาย** เป็นท่าเรือที่อยู่ในระดับน้ำลึกประมาณ 21 เมตร รับเรือได้ 32,000 ตัน โดยสามารถทำ Landbridge เชื่อมกับจังหวัดกาญจนบุรี ที่บ้านพุน้ำร้อน ใช้ระยะเวลาประมาณ 11 ชั่วโมง อย่างไรก็ตาม หลายฝ่ายได้วิพากษ์ท่าเรือทวายมีปัญหาที่ดินเป็นเลน ไม่เหมาะกับการทำท่าเรือ
2. **ท่าเรือมะริด** เป็นท่าเรืออยู่ในฝั่งตะวันตก ในแนวเดียวกับจังหวัดราชบุรี ถือเป็นท่าเรือน้ำลึกระดับ 20 เมตร โดยไม่ต้องสร้างสะพาน ซึ่งทางจังหวัดราชบุรี กำลังมีแนวคิดในการทำเป็นยุทธศาสตร์จังหวัด อย่างไรก็ตาม ท่าเรือมะริดยังไม่ชัดเจนว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์กับประเทศไทยได้อย่างไร
3. **ท่าเรือปากเปียน** อยู่ในแนวเดียวกับจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางอยู่ในประเทศไทยประมาณ 120 กิโลเมตร อยู่ในพม่า 60 กิโลเมตร เป็นท่าเรือซึ่งเชื่อมโยงกับท่าเรือบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งทาง ปตท. กำลังจัดทำเป็นท่อส่งก๊าซและน้ำมัน และมีโครงการที่จะสร้างนิคมอุตสาหกรรมในประเทศพม่า ซึ่งฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้แจ้งว่า ท่าเรือปากเปียนจะมีศักยภาพเป็นท่าเรือน้ำลึก รองรับอุตสาหกรรมเหล็กและ Heavy Industries ของภูมิภาค

การศึกษาความคืบหน้าของการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งตะวันตกของคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร. เห็นว่าควรวางกรอบเฉพาะการศึกษาการพัฒนาท่าเรือทวายในมณฑลทวายประเทศพม่า ซึ่งรัฐบาลไทยโดยมติ ครม. วันที่ 29 มิถุนายน 2553 เห็นชอบให้มีการสนับสนุนให้ภาคเอกชนไทยเข้าไปลงทุนและถือเป็น West Gate Port ที่ประเทศไทยจะไปใช้ประโยชน์ อย่างไรก็ตาม ประเด็นการพิจารณาท่าเรือทวาย จะต้องพิจารณาถึงความเป็นไปได้ ปัญหาการลงทุน ความมั่นคงทางการเมือง ซึ่งจะต้องเป็นปัจจัยในการนำมาพิจารณาโดยภาพรวมแล้ว การพิจารณาท่าเรือฝั่งตะวันตก จะต้องมีการศึกษาต่อยอด โดยเฉพาะด้านการบริหารของสินค้าและการประหยัดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะเป็นเหตุผลสำคัญต่อการพิจารณาลงทุนในด้านการก่อสร้างท่าเรือ

นอกจากนี้ได้นำผลการศึกษานโยบายการพัฒนาท่าเรือปากบารา ซึ่งรัฐบาลประชาธิปไตยได้เห็นชอบที่จะดำเนินการก่อสร้างอีกทั้งแผนพัฒนา Landbridge ภาคใต้สงขลา-สตูลและปัญหาอุปสรรคด้านการพัฒนาซึ่งจะเกี่ยวข้องกับนโยบายการพัฒนาท่าเรือสงขลา โดยรายละเอียดสามารถศึกษาได้จากรายงานฉบับนี้ในภาคผนวก ข. ภาคผนวก ค. และภาคผนวก ง.



ภาคผนวก ข.

การศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย²⁴

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร.

ปี พ.ศ.2552-2553

จากการที่มีภาคเอกชนไทยได้เข้าไปลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ทวายประเทศพม่า ในการก่อสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมซึ่งจะส่งผลกระทบทั้งทางบวกในการเป็นฐานการผลิตและเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านทะเลฝั่งตะวันตก และผลกระทบทางลบด้านการเป็นคู่แข่งในการดึงดูดลงทุนต่างประเทศเข้าไปลงทุนยังประเทศพม่า คณะกรรมการร่วมภาคเอกชนหรือ กกร.ได้มอบหมายให้คณะกรรมการโลจิสติกส์ กกร. ทำการศึกษาเชิงลึกโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

โครงการก่อสร้างท่าเรือทวาย รัฐบาลไทยได้ลงนามความร่วมมือกับรัฐบาลพม่า ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2551 และบริษัท อิตาลีไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ได้ MOU กับการท่าเรือของประเทศพม่า “เกี่ยวกับการเป็นผู้สำรวจเส้นทางและพื้นที่ของโครงการ” โดยได้ศึกษาเมื่อเดือนมิถุนายน 2551 (1 เดือนถัดมา) เข้าไปดำเนินการสำรวจพื้นที่ภูมิภาคในทวาย โดยศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ จำนวน 7 เส้นทาง โดยขั้นสุดท้ายได้เลือกที่จะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่จังหวัดทวาย โดยตัวท่าเรือจะสร้างที่ตำบลนาปูเล่ ห่างจากตัวเมืองทวายเพียง 10 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางที่ดีที่สุด เนื่องจากพื้นที่หน้าทะเลมีน้ำลึกมากกว่าบริเวณอื่น ด้านหลังเป็นพื้นที่เรียบบริเวณกว้างใหญ่ ทำให้สามารถตัดถนนเข้าสู่ประเทศไทยที่จังหวัดกาญจนบุรีได้ ด้วยเส้นทางที่สั้นที่สุด 160 กิโลเมตร โดยตัดถนนจากทิศตะวันตกมาทางทิศตะวันออก ไปออกช่องพุน้ำร้อน อำเภอบ้านเก่า จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งห่างจากอำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรีไป 60 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นประตูการค้า (Gateway) จากตะวันตกไปสู่ตะวันออก จะเชื่อมโยงระหว่างฝั่งอันดามันไปสู่ฝั่งตะวันออก โดยที่ท่าเรือทวายจะเป็นศูนย์กลาง (Hub) แล้วตรงเข้าสู่ประเทศไทยไปสู่อินโดจีนและตอนใต้ของประเทศจีนซึ่งพื้นที่ที่จะใช้ในการสร้าง ท่าเรือและจะมีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ บนพื้นที่ขนาด 250 ตารางกิโลเมตร สำหรับรองรับท่าเรือน้ำลึก (Deep Sea Port) ขนาดใหญ่ประมาณท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 2 ท่า บนพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม (Industrial Complex)

²⁴ การชี้แจงข้อมูลจากผู้แทนบริษัท อิตาลีไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 26 เม.ย. 2553



รายละเอียดของโครงการ

ภาคเอกชนของไทยได้รับอนุญาตให้ทำการศึกษาออกแบบเพื่อการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมหลังท่า พร้อมทั้งเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงกับไทย โดยภาคเอกชนไทยได้ลงนามในข้อตกลงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย (Project Development Ageeement) ไปแล้ว ซึ่งโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายมีพื้นที่โครงการรวมประมาณ 1.5 แสนไร่ ประกอบด้วยโครงการสำคัญใน 3 ส่วน ได้แก่

- 1) ท่าเรือน้ำลึก ซึ่งมีขนาดความสามารถในการรองรับสินค้าประมาณ 200 ลำตันต่อปี หรือ 14 ล้าน TEU มีความลึกร่องน้ำธรรมชาติ 25 เมตรและมีความลึกร่องน้ำหน้าท่าประมาณ 16 เมตร
- 2) นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่หลังท่าเรือ ประกอบด้วย อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น
- 3) เส้นทางเชื่อมระหว่างประเทศจากท่าเรือน้ำลึกทวายถึงชายแดนประเทศไทย บริเวณบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร มีแผนการก่อสร้างถนนขนาด 4 ช่องจราจร ทางรถไฟขนส่งสินค้าและสายส่งไฟฟ้า ทั้งนี้คาดว่าจะใช้เวลาในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดประมาณ 10 ปี

ทั้งนี้ ระยะทางจากท่าเรือน้ำลึกทวายถึงกรุงเทพ มีระยะทางประมาณ 360 กิโลเมตร ซึ่งหากการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงดังกล่าวแล้วเสร็จ จะทำให้การเดินทางจากกรุงเทพไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายใช้เวลาขับรถประมาณ 4-5 ชั่วโมง

แผนและโครงการในการพัฒนา ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 เป็นการเตรียมการ ใช้เวลาในการเตรียมการสองถึงสองปีเศษ โดยมีการเตรียมพื้นที่ การทดสอบด้านสิ่งแวดล้อม การทำแผนโครงการและแผนด้านการเงิน เป็นต้น

ส่วนที่ 2 เป็นงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน โดยแบ่งออกเป็น 3 เฟส ดังนี้

เฟส 1 ระยะเวลา 5 ปี (1 มกราคม 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2558) ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึกส่วนที่ 1 พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้ง พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม พร้อมโครงข่ายถนนหลักภายในโครงการ และสาธารณูปโภคพื้นฐานหลักของนิคมฯ และเส้นทางเชื่อมต่อโครงการฯไปยังประเทศไทย Township

- เฟส 2** มีระยะเวลา 5 ปีจะเริ่มหลังจากที่ เฟส 1 เริ่มไปได้ 3 ปี (1 มกราคม 2556 ถึง 31 ธันวาคม 2561) ประกอบด้วย โครงข่ายถนนภายในโครงการ ระยะที่ 2 และระบบสาธารณูปโภคเพิ่มเติมของโครงการฯ รวมทั้ง ศูนย์การค้าและศูนย์ราชการ
- เฟส 3** มีระยะเวลา 5 ปี จะเริ่มหลังจาก เฟส 1 แล้วเสร็จ (1 มกราคม 2559 ถึง 31 ธันวาคม 2563) ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึกส่วนที่ 2 พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก และโครงข่ายถนนภายในโครงการเต็มรูปแบบ รวมทั้ง ทางรถไฟ Standard Gauge จากโครงการฯถึงประเทศไทย ระบบสายส่งไฟฟ้าแรงสูงจากโรงไฟฟ้าในพื้นที่โครงการถึงประเทศไทย และระบบท่อส่งน้ำมัน และก๊าซจากโครงการฯ ถึงประเทศไทย

ประโยชน์เชิงพื้นที่ของท่าเรือทวาย

การพัฒนาพื้นที่หลังท่าด้วยการจัดตั้งศูนย์อุตสาหกรรม (Industrial Complex Zone) ที่ตั้งอยู่ในบริเวณนี้ คือ ช่วยลดระยะทางในการขนน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางโดยเฉพาะจากท่าเรือเจดดาห์มาสู่ท่าเรือทวาย น้ำมันทั้งหมดจะถูกขนถ่ายขึ้นมabenนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าว ส่วนหนึ่งใช้ในการผลิตกลั่น แยก และผลผลิตจะถูกส่งผ่านท่อเข้าสู่ประเทศไทยที่ทางด้านชายแดนพุน้ำร้อนเข้าสู่เมืองกาญจนบุรี ปรกติเรือขนส่งน้ำมันดิบขนาดกลางจะวิ่งผ่านช่องแคบมะละกา แต่ถ้าเป็นเรือขนาดใหญ่ขนาด 300,000 DWT จะวิ่งอ้อมไปทางลอมบอก บาห์ลี แล้วจึงอ้อมขึ้นมา เนื่องจากมีน่านน้ำลึกที่สุด

ดังนั้น โครงการพัฒนาท่าเรือทวายจะทำให้สามารถลดระยะทางและเวลาในการเดินทางมาถึงด้านอินโดจีนได้ถึง 5 วัน เนื่องจากท่าเรือทวายมีน้ำลึกมากจึงทำให้เรือขนน้ำมันขนาดใหญ่สามารถจอดห่างจากฝั่งได้ไม่เกิน 5-10 กิโลเมตร และสามารถไหลดน้ำมันลงสู่ท่อส่งก๊าซและขึ้นมาเก็บบนฝั่งได้เลย และน้ำมันทั้งหลายจะถูกส่งไปอินโดจีน อีกส่วนหนึ่งก็ส่งไปทางประเทศจีน นอกจากนี้จะมีทางรถไฟวิ่งจากท่าเรือทวายมุ่งสู่ประเทศไทย อีกส่วนมุ่งไปภาคเหนือของพม่าทางเมืองมณฑลเลย์ เข้าสู่เมืองลาโซ ในรัฐฉานผ่านเมือง กุ๊ดข่าย ผ่านเมืองเตียงงา ไปด้านเจงู และเข้าสู่ด่านมูเซ ซึ่งเป็นพรมแดนของพม่าเข้าสู่จีนที่ด่านเจกหว หรือเจกอง และเมืองรุ่ยลี่จนถึงนครคุนหมิงมณฑลยูนนานของประเทศจีน

ท่าเรือทวาย ท่าเรือของโลก²⁵

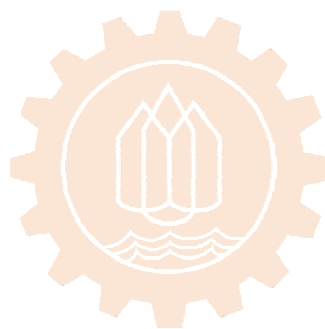
พื้นที่ของโครงการทั้งหมด 250 ตารางกิโลเมตรถูกพิจารณาว่าเป็น Economic Free Zone แบบเดียวกับที่ดูไบ เซี่ยงไฮ้ และเซ็นเจิ้น แต่สามารถจะครอบคลุมให้ประโยชน์ทั้งสองฝั่ง ฝั่งตะวันตกตั้งแต่อินเดีย ปากีสถาน ตะวันออกกลาง ลงไปถึงแอฟริกาใต้ มาดากัสการ์ ผลประโยชน์จะครอบคลุมผ่านเข้ามาทางทวาย เพราะฉะนั้นอุตสาหกรรมทุกอย่างตั้งแต่ขนาดกลาง เช่น อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

²⁵ การชี้แจงของผู้แทนของอิตาเลียนไทย จำกัด(มหาชน) 26 เมษายน 2553

ก็จะอยู่บริเวณนี้ จะเอื้อกันระหว่างเหนือและใต้ รวมแล้วก็จะใหญ่กว่านิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและมาบตาพุดรวมกันสิบเท่า โดยการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคกำหนดไว้ 10 ปี แบ่งเป็น 3 เฟส เฟสละ 5 ปี เฟสแรกจะสร้างท่าเรือและถนนไปพร้อมๆ กัน จะสร้างถนนมาตรฐาน 4 เลน แต่เมื่อครบกำหนด 10 ปีแล้วจะได้ถนน 8 เลน เป็นถนนเก็บค่าผ่าน สินค้าทั้งหลายต้องผ่านถนนนี้ จากท่าเรือมุ่งสู่ไทยเข้าสู่อินโดจีน นิคมอุตสาหกรรมทั้งหลายจะถูกสร้างคู่ขนานไปกับสาธารณูปโภค โดยการลงทุนก่อสร้างจะเป็นการลงทุนจากนักลงทุนทั่วโลก โดยจะไม่มีทุนจากรัฐบาลมาเกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นรัฐบาลไทยหรือรัฐบาลพม่า การก่อสร้างถนนจะเริ่มสร้างตั้งแต่ปีหน้าเป็นต้นไป

จากการชี้แจงของผู้บริหารโครงการฯ ระบุว่าส่งผลให้โรงกลั่นในประเทศไทยจะได้น้ำมันที่มีราคาถูก ไม่ว่าจะเป็นผ่านเข้าไปประเทศใดก็ตาม ไม่ต้องนำเรือที่ขนส่งสินค้าอ้อมแหลมมะละกาเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังหรือมาบตาพุด โดยสามารถส่งผ่าน Landbridge จากทวายเข้าสู่ไทย และสามารถกระจายสินค้าออกไปได้ระยะทางลดลง ซึ่งต่อไปประเทศสิงคโปร์อาจจะไม่ได้เป็นผู้นำทางท่าเรือ แต่จะเป็นแหลมฉบัง มาบตาพุด และทวายแทน หากในท่าเรือมีนิคมอุตสาหกรรมมารองรับและมีกำหนดเวลาแน่นอนก็จะทำให้ทุกคนมั่นใจที่จะเข้ามาลงทุน ซึ่งประเทศไทยจะได้ผลประโยชน์ก่อนเป็นรายแรก (เป็นการชี้แจงของอิตาเลียนไทย) แทนที่เดิมจะปล่อยให้เรือบรรทุกสินค้าไปวิ่งผ่านประเทศสิงคโปร์และช่องแคบลอมบอกมาส่งผลให้ได้สินค้าในราคาที่สูงกว่า ระบบสาธารณูปโภคทั้งหมดบริษัทฯ จะเป็นผู้ลงทุนให้ ตั้งแต่ถนน 8 เลน ระบบวางท่อต่างๆ ปีโตรเคมี เป็นต้น ยกเว้นกรณีของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ที่จะไปลงทุนสร้างโรงกลั่นน้ำมัน

โครงการนี้จะทำในประเทศพม่า สำหรับประเทศไทย รัฐบาลจะมีทีมงานที่จะดำเนินการต่อไป ยกตัวอย่างเช่น บริษัทฯ จะสร้างถนนมาสิ้นสุดที่ชายแดนพุน้ำร้อน อำเภอบ้านเก่า ในขณะเดียวกัน กรมทางหลวงจะต้องเตรียมถนนมอเตอร์เวย์จากบางใหญ่มาที่จังหวัดกาญจนบุรี เป็นระยะทาง 97 กิโลเมตร และจากจังหวัดกาญจนบุรีต่อไปอีก 60 กิโลเมตรมาที่พุน้ำร้อนเพื่อเข้าสู่พม่า



นโยบายรัฐบาลสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือทวายเป็น **West Gate** ของไทย

กรอบแนวคิดเบื้องต้นของการพัฒนาท่าเรือเพื่อเปิดประตูการค้าฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย โดยสำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้นำเสนอต่อนายกรัฐมนตรี และ ครม. เศรษฐกิจ ในการประชุม กบส. (ครั้งที่ 1/2553) โดยได้นำเสนอกรอบแนวคิดการพัฒนาท่าเรือเพื่อเปิดประตูการค้าฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย ปรากฏตามมติคณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2553 วันที่ 26 มิ.ย. 2553 และมติ ครม. วันที่ 29 มิ.ย. 2553 สรุปได้ดังนี้

1. มติ ครม. เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 และรายงานการประชุม กบส. ครั้งที่ 1/2553 (ฉบับแก้ไข) ได้เห็นชอบแนวทางที่จะสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของสหภาพ โดยให้เหตุผลว่า “เห็นชอบแนวทางที่จะสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของสหภาพพม่าซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาทั้งในด้านกายภาพและการพัฒนาพื้นที่หลังท่าที่สามารถรองรับการขยายฐานอุตสาหกรรมหนักของไทยในระยะยาว โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เหล็กและเหล็กกล้า และยานยนต์ และมีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในระดับภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยหากมีการพัฒนาท่าเรือทวาย จะต้องพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกทวาย ท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศอื่นในภูมิภาคเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ทั้งนี้ในส่วนของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราของไทยนั้น ควรพิจารณากำหนดให้เป็นประตูการค้าด้านทะเลอันดามัน เพื่อลดการพึ่งพาการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน โดยต้องให้ความสำคัญลำดับสูงในการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชนในพื้นที่”
2. มติ ครม. ได้มอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำแนวทางการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและท่าเรือน้ำลึกปากบาราเป็นกรอบในการกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป และให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และกระทรวงอุตสาหกรรมจัดทำแนวทางและมาตรการส่งเสริมบทบาทภาคเอกชนไทยให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและพื้นที่อุตสาหกรรมตามโครงการ ซึ่งจะช่วยขยายโอกาสการสร้างความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคต่อไป (รายละเอียด มติ ครม. ดูได้จากมติ ครม. 29 มิถุนายน 2553)

การพัฒนาท่าเรือทวายเป็นผลดีต่อประเทศจริงหรือไม่

จากการศึกษาเชิงพื้นที่ ทั้งในตัวจังหวัดกาญจนบุรีและที่บ้านพุน้ำร้อนทั้งสภาอุตสาหกรรมและหอการค้าจังหวัดจังหวัดกาญจนบุรี รวมทั้งชุมชนและท้องถิ่นให้การสนับสนุน โดยเฉพาะเส้นทางพุน้ำร้อน-ทวาย ได้รับการยอมรับทั้งระดับนโยบายและภาคธุรกิจ รวมทั้งภาคประชาชน โดยมีการผลักดันให้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนพุน้ำร้อน ซึ่งจะทำให้มีการเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมจากส่วนในของประเทศไปสู่อุตสาหกรรมชายแดน ซึ่งอาศัยแรงงานพม่าเป็นหลัก เส้นทาง Landbridge จะทำให้เพิ่มการค้าชายแดนไทย-พม่า ได้อย่างน้อย 30% ใน 2 ปีหลังจากถนนสร้างเสร็จ

อย่างไรก็ตาม เกี่ยวกับประเด็นการสร้างท่าเรือที่ทวาย จะมีมติความซับซ้อนกว่า เพราะมีผลกระทบต่อการพัฒนาท่าเรือปากบาราเป็น West Gate มีทั้งกลุ่มผู้สนับสนุนและกลุ่มผู้ไม่เห็นด้วย จึงขอนำประเด็นทั้ง 2 ด้าน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ประเด็นการสนับสนุนท่าเรือปากบาราเป็น West Gate

1. ประเด็นสนับสนุนให้ท่าเรือปากบาราเป็น West Gate ประเด็นที่บริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด (มหาชน) นำเสนอการพัฒนาท่าเรือทวาย ถ้าเทียบกับ Landbridge ที่ดูไบเวสต์ช่วยไทยเข้ามาศึกษาท่าเรือปากบารา ทางดูไบเวสต์มีการคิดที่ชัดเจนกว่ามาก มีการพิจารณาถึงรายละเอียดสินค้า มีการพิจารณาถึงความคุ้มค่า สุดท้ายก็จะเปิดให้มีการแข่งขัน
2. มีการดำเนินการในลักษณะ BOT คือกิจการเป็นของบริษัทฯ ถ้าไร ขาดทุนตกเป็นของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ จะให้คำตอบแทนตามสัญญา แต่ของ Landbridge ภาคใต้ นั้น นักลงทุนให้ไทยเป็นหุ้นส่วน รัฐบาลไทยและนักลงทุนถือคนละ 49 % ที่เหลือ 2 % เป็นโกลเดนแชร์ ซึ่งท่าเรือปากบาราน่าสนใจมากกว่า
3. บริษัท อิตาเลียนไทยฯ มาชี้แจงการพัฒนาท่าเรือทวาย ยังไม่มีความชัดเจนว่าทางฝั่งขวานั้น ประเทศเวียดนามว่าอย่างไร เปรียบกับประเทศลาวหรือยัง ยังไม่มีความชัดเจนทั้งหมดว่าลงทุนเท่าไร ผลตอบแทนแต่ละประเทศเป็นอย่างไร
4. ฝั่งอันดามัน ท่าเรือน้ำลึกจะมีได้เท่าเดียว ซึ่งอยู่ตรงไหน เนื่องจากเส้นทางเดินเรือโลกนั้น หากจะมาแวะจะต้องมีปริมาณสินค้ามากพอ
5. จะส่งผลกระทบต่อท่าเรือแหลมฉบังหรือไม่ เนื่องจากทวายเป็นท่าเรือขนาดเล็ก ซึ่งพม่ามีศักยภาพสูง วัตถุดิบถูก แรงงานถูก หากไปเสริมจะต้องเป็นข้อตกลงระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล ต้องมีการลงนาม นักลงทุนจึงจะมาลงทุนเป็นแสนล้านบาท ซึ่งหากจะพิจารณาว่ามี

แต่ผลดี ก็ไม่น่าจะใช้ หากเดินไปตามระบบจะมีข้อผูกพันมาก หากกรณีไม่คุ้มค่าการล้มเลิก จะกระทำไต่ยาก เพราะฉะนั้น ควรจะต้องพิจารณารายละเอียดประกอบกัน

ประเด็นสนับสุนนท์ทำเรือทวายเป็น West Gate

1. ทำเรือปากบารา โครงการไม่ชัดเจน จนถึงปัจจุบันก็ยังไม่ทราบว่าจะดำเนินการสร้างหรือไม่ งบประมาณอยู่ที่ไหน จะโยกงบจากโครงการไทยเข้มแข็งนั้นจะทำได้หรือไม่ รัฐบาลจะอยู่ครบวาระหรือไม่
2. การพัฒนาเป็น Landbridge สดุด-สงขลา ก็ยังไม่ชัด ทำเรือสงขลาเดิมจะขยายหรือไม่ โครงการพัฒนาท่าเรือหลังท่าที่เป็น Southern Seaboard ชาวบ้านเริ่มไม่เห็นด้วยกับอุตสาหกรรม อีกทั้งไม่ยอมรับอุตสาหกรรมต้นน้ำ และยังมีปัญหาต่างๆ อีกมากมาย
3. ทำเรือทวายโครงการชัดเจน จะมีโครงการแม่โขง-เจแปน (MJ-CI) ซึ่งเป็นโครงการระดับภูมิภาค และมีเงินทุนมหาศาล รัฐบาลญี่ปุ่นทราบว่าพม่ามีข้อจำกัดมาก จึงให้เอกชนดำเนินการ ขณะนี้มีการลงนาม กับกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศไปแล้ว โครงการนี้เดินหน้าไปมากแล้ว มีโครงการก่อสร้างถนน 4 เลนระยะทาง 160 กิโลเมตร โครงการชัดเจน
4. โครงการทำเรือทวายเป็นการมองระยะยาว ในแง่ของประเทศไทยจะต้องมอง คือ 10 ปี อุตสาหกรรมจะอยู่ไม่ได้ หากสภาพประเทศไทยยังเป็นอย่างนี้อยู่ คือผังเมืองก็ไม่เอื้ออำนวย อาชีวะ ไฟฟ้า ไม่พร้อม นอกจากนี้ยังมีการต่อต้านเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ล้วนเป็นอุปสรรค กฎหมายเองก็ไม่เอื้อต่อการที่ประเทศไทยจะเป็นประเทศอุตสาหกรรม อีก 10 ปีข้างหน้า อุตสาหกรรมของไทยจะย้ายออกนอกประเทศ
5. โอกาสของไทยที่จะใช้พม่าจะเป็นฐานการผลิตในอนาคต โอกาสที่พัฒนาท่าเรือทวายจึงมีความเป็นไปได้สูง หากพม่าเกิดฐานอุตสาหกรรม และอุตสาหกรรมต้นน้ำต่างๆ รวมถึงการย้ายฐานการผลิตจากไทยคงจะย้ายไปแน่นอน เพราะการขยายโรงงานติดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งปัญหาการขาดแคลนแรงงาน อีกทั้ง พม่าจะเป็นแหล่งกระจายรายได้จากฐานประชากร 58 ล้านคน ซึ่งต้องศึกษาว่าหากท่าเรือแหลมฉบังได้รับผลกระทบแล้ว รัฐบาลจะดำเนินการอย่างไร สิ่งที่จะต้องศึกษา คือ จะเกิดอะไรขึ้นจากโครงการท่าเทียบเรือทวาย และหากเป็นเช่นนี้แล้ว ท่าเทียบเรือปากบาราจะเป็นรูปแบบใด
6. นโยบายการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกหรือฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทยค่อนข้างขาดความชัดเจน อันเป็นผลมาจากความล้มเหลวจากการพัฒนาท่าเรือระนอง ซึ่ง



เป็นท่าเรือระดับ Feeder ซึ่งสร้างไว้ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2546 แต่เนื่องจากการก่อสร้างไม่ได้คำนึงถึงเชิงภูมิรัฐศาสตร์และเชิง Demand ในพื้นที่ ทำให้ไม่มีสินค้าพอเพียงที่จะทำให้มีเรือสินค้า นอกจากนี้ ปัญหาการขนส่ง Inland Cost สูง ถึงแม้จะพยายามที่จะนำเรือของประเทศอินเดียมาให้บริการ ที่สุดก็ไม่สามารถดำเนินการได้เพราะไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ อีกทั้ง ท่าเรือระนองมีเส้นทางโค้งอันตราย ถึง 147 โค้ง เป็นปัญหาของรถเทรเลอร์ขนาดใหญ่ การวางตำแหน่งเครนหน้าท่าไม่ถูกต้อง ต้องไปใช้ Mobile Crane ท่าเรือระนองก่อสร้างในสมัยนายกทักษิณ ชินวัตร วัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นท่าเรือของ BIMSTEC รับเรือได้ขนาด 12,000 DWT ปัจจุบันมีการใช้สินค้าประเภทคอนเทนเนอร์น้อยมาก นอกจากขนอุปกรณ์ขุดเจาะน้ำมันของ ปตท.

แนวทางการพิจารณาสถานะท่าเรือทวาย

ท่าเรือปากบาราและ Landbridge สงขลา-สตูล เดิมอยู่ในโครงการ Southern Seaboard แต่ต่อมาเมื่อวันที่ 29 มิ.ย.พ.ศ.2553 ครม.ได้มีการพิจารณาว่าจากปัญหาการต่อต้านของชุมชน รวมถึงความไม่ชัดเจนของ Demand ในพื้นที่ จึงมีการพิจารณาให้ไปศึกษาในการปรับลดขนาดของท่าให้เป็นท่าเรือเอนกประสงค์ แทนที่จะเป็น Regional Collecting Port โดยไม่พิจารณาโครงการ Southern Seaboard ซึ่งท่าเรือปากบารา หากไม่มีศูนย์อุตสาหกรรมในพื้นที่ รวมถึงการสร้าง Landbridge ทั้งถนนและทางรถไฟเชื่อมต่อกับท่าเรือสงขลา ซึ่งมีปัญหาเชิงนโยบายว่าจะดำเนินการอย่างไร จะย้ายไปดำเนินการที่อำเภอจะนะ ก็คงต้องทำเรื่องประชาพิจารณ์และกระบวนการสิ่งแวดล้อม ตามมาตรการของกระทรวงสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร ซึ่งก็ไม่ใช่เรื่องง่าย เนื่องจากมีกรอบของรัฐธรรมนูญมาตรา 67 วรรค 2 โดยแนวคิดด้วยการเปรียบเทียบข้อดีข้อด้อยระหว่างท่าเรือปากบารากับท่าเรือทวายประกอบด้วย

1. ความไม่ชัดเจนของโครงการหลังท่าและ Landbridge คงจะทำให้การพัฒนาท่าเรือปากบาราให้เป็นท่าเรือของภูมิภาคคงเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้ยาก หากจะมีการผลักดันให้เกิดได้จริงไม่ควรพัฒนาเป็นท่าเรือเอนกประสงค์แต่ให้เป็นท่าเรือประเภท Feeder Port เพื่อรองรับการเรือขนาด 200-300 TEU เพื่อไปเชื่อมโยงกับท่าเรือปีนัง และหรือท่าเรือเซไนของอินเดีย ซึ่งท่าเรือคลองเตยก็เป็น Feeder Port



2. หากการพัฒนาท่าเรือที่ปากบาราหรือที่สงขลา ไม่สามารถที่จะพัฒนาให้เป็นท่าเรือนานาชาติ ก็ต้องมีการศึกษาว่าท่าเรือทั้งสองควรจะวางสถานะเป็นอย่างไร เพื่อไม่ให้เกิดความสับสน สำหรับท่าเรือทวายซึ่งอยู่ที่มณฑลตะนาวศรี มีท่าเลและความลึกของน้ำที่สร้างทำยื่นไปในทะเล เพียง 1 กิโลเมตร ก็จะได้ความลึกน้ำ 16-20 เมตร ซึ่งท่าเรือทางฝั่งตะวันตกของไทยทำไม่ได้
3. พม่าไม่มีเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม และต้นทุนด้านการใช้ทรัพยากรที่ต่ำกว่าไทย จึงมีต้นทุนในการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ได้ถูกกว่า และมีความคล่องตัวกว่าประเทศไทยมาก
4. ปัจจัยความไม่แน่นอนทางการเมืองของพม่า หากประเทศไทยไม่มี West Gate ของตัวเอง โดยไปพึ่งท่าเรือทวาย จะต้องพิจารณาในด้านความมั่นคงควบคู่ไปด้วย
5. ต้นทุนรวมการใช้ท่าเรือทวายจะมีค่าใช้จ่ายที่สูง ในเชิงพาณิชย์ค่ายกตู้ขึ้นและลง (Lift On/Lift Off) ทั้ง 2 ท่าและค่า Inland Cost บวกค่าธรรมเนียมผ่านทาง และค่าผ่านแดนพรมแดนไทย-พม่า รวมถึงความถี่และขนาดของเรือที่จะมารับสินค้าที่ท่าเรือทวาย ซึ่งมีผลต่อราคาระวางหรือค่า Freight Charge จึงต้องมีการศึกษาค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจากแหลมฉบังไปท่าเรือทวาย เมื่อรวม “Total Inland Cost” จะถูกกว่าการใช้ท่าแหลมฉบังหรือไม่
6. ปัจจัยการตรงต่อเวลา ในการส่งมอบสินค้าที่สินค้าจะต้องผ่านด่านตรวจ 2-3 ประเทศ จะเกิดความล่าช้า ขณะที่เทียบท่าจะมีเวลาปรีดรับสินค้าที่แน่นอน โดยเฉพาะประเด็นความมั่นคงของชาติ ในการต้องพึ่งพิงท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เขมรและพม่า มักมีการปิดด่านพรมแดนกันบ่อย โดยไม่ค่อยมีเหตุผล
7. ความเป็นมาตรฐานสากล ท่าเรือแหลมฉบังมีความเป็นมาตรฐานสากลโลก ทั้งในด้านมาตรฐานการป้องกันการก่อการร้าย (CSI) ซึ่งการพัฒนาในส่วนนี้พม่าจะมีข้อจำกัดค่อนข้างมากในความเป็นสากล เพราะจะต้องมีการแก้กฎหมายหลายฉบับ รวมทั้ง ปัญหาคอร์รัปชันประเทศไทยเองใช้เวลา 10-20 ปี ก็ยังมีปัญหาที่ต้องแก้ ซึ่งกรณีของพม่าคงต้องใช้เวลาที่มากกว่าประเทศไทย

สรุปผลการศึกษาท่าเรือทวายในฐานะเป็น West Gate Port ของไทย

ท่าเรือทวายกับนโยบายการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันตกของไทยจะต้องมีการศึกษาอย่างชัดเจน หากเป็นเรื่องผลประโยชน์ของเอกชน ไม่ได้ใช้งบประมาณของประเทศ หรือรัฐบาลไม่ต้องไปปล่อยกู้ หรือค้ำประกันผ่านรัฐวิสาหกิจ ก็คงไม่ใช่ประเด็น เป็นเรื่องที่ภาคเอกชนไปพิจารณาถึงความเสี่ยงและโอกาส ขณะที่ผู้ส่งออก-นำเข้า และสายการบินเรือก็ต้องไปพิจารณาในเชิงพาณิชย์ การพัฒนาท่าเรือทวายจึงเป็นเรื่องของเอกชนกับเอกชน แต่รัฐบาลก็ต้องสนับสนุนให้เอกชนไทยไปลงทุนในต่างชาติ ซึ่งก็คงไม่ได้หมายถึงเฉพาะที่ทวาย ทั้งหมดนี้ เป็นประเด็นที่มีกลุ่มทั้งด้านสนับสนุนและไม่เห็นด้วยซึ่งที่มีการโต้แย้ง

การศึกษาจึงไม่สามารถฟันธงไปได้ว่าท่าเรือทวายจะมีความเหมาะสมเป็นผลดีทางเศรษฐกิจต่อประเทศไทยได้มากน้อยเพียงใด จึงขอนำประเด็นจากการศึกษา ดังต่อไปนี้

1. **การพัฒนาท่าเรือทวายเป็นเรื่องของท่าเรือระหว่างประเทศ** ภายใต้การเปิดเสรี ภายใต้กรอบ AEC Connectivity ในปี 2015 ตลาดใน AEC ก็จะเป็น Single Market ท่าเรือเมื่ออยู่ที่ไหนก็ถือเป็นของอาเซียน แม้แต่ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบัง สินค้ากว่าร้อยละ 70 ก็ต้องไปถ่ายลำที่ฮ่องกง มาเลเซีย สิงคโปร์ ซึ่งต้องพึ่งพิงเพื่อนบ้านอยู่แล้ว ด้านการนำเข้าก็ยังคงพึ่งผลประโยชน์ในด้านต้นทุนโลจิสติกส์ที่ต่ำ ในการแข่งขันกับคู่แข่ง
2. **การพิจารณาถึงประเด็นความมั่นคง** ในการใช้ท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะประเทศพม่า ก็ยังไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับรัฐบาลและนโยบายในอนาคต กรณีเช่นนี้ ไทยก็มีประสบการณ์กับประเทศกัมพูชา การพึ่งพิงด้านโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้าน จึงต้องมองในมิติของความมั่นคง ควบคู่ไปกับผลประโยชน์และความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ
3. **กลุ่มผู้ที่สนับสนุนก็มีความเห็นว่าการก่อสร้างท่าเรือทวายที่พม่าก็ไม่ใช่ว่าจะไประงับการก่อสร้างท่าเรือปากบารา** เพราะท่าเรือทวายของพม่าจะเป็นอีกทางเลือกของภาคเอกชนและผู้ประกอบการในการที่จะใช้เป็นทางออกของสินค้าไทยด้านชายฝั่งทะเลอันดามัน ขณะที่ยังมีทางเลือกอื่นจะขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือปากบาราด้วยระบบเรือ Feeder Ship (Ocean Ship) ที่ท่าเรือทวายหรือท่าเรือของมาเลเซียหรือท่าเรือของสิงคโปร์
4. **ปัจจุบันสินค้าที่ส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังกว่าร้อยละ 70 ก็ไปเปลี่ยนเรือที่ท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน** เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ และฮ่องกง เพียงแต่อาจเพิ่มสัดส่วนไปใช้ท่าเรือทวายบ้างเท่านั้น



5. **ปัจจัยความคุ้มค่าเชิงพาณิชย์** การที่สินค้าจะมาหรือจะไปกับสายการบินเรือใด (Carrier) เพราะการนำเรือเทียบท่าใด ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือทวายที่ประเทศพม่า หรือจะเป็นท่าเรือปากบาราจังหวัดสตูล ขึ้นอยู่กับการคุ้มค่าเชิงพาณิชย์ ของสายการบินเรือที่จะนำเรือวิ่งมาให้บริการ ซึ่งขึ้นอยู่กับปริมาณของสินค้าและความต้องการเชิงพื้นที่ว่าจะมีมากพอที่เรือจะเข้ามาหรือไม่
6. การพิจารณาการใช้ท่าเรือใดของผู้นำเข้าและส่งออก ก็จะเลือกไปกับสายการบินเรือที่เสนอราคาระวางเรือที่ต่ำกว่าและให้บริการที่สะดวกและดีกว่า
7. **ปัจจัยการพิจารณาใช้ท่าเรือ** จะให้ความสำคัญกับความถี่ของเรือที่จะเทียบท่าโดยเฉพาะเกี่ยวกับต้นทุนมากกว่าความเร็ว ซึ่งต้นทุนของผู้ประกอบการจะเป็นต้นทุนที่รวมค่าใช้จ่ายทั้งค่ารถบรรทุก ค่าใช้จ่ายของท่าเรือและค่า Inland Cost บวกกับค่าระวางหรือค่า Freight ของเรือ
8. **ด้านการกีดกันการใช้ท่าเรือ** เป็นปัญหาเกี่ยวกับการเมืองในกรณีพม่าจะปิดชายแดนและไม่ให้ประเทศไทยใช้ท่าเรือทวาย ซึ่งท่าเรือทวายจะเป็นท่าเรือสากล จะต้องมีการไถ่ถอนชาติคุ้มครองความมั่นคงของการใช้ท่าเรือแห่งนี้ ซึ่งการใช้กลไกของอาเซียนน่าจะเป็นทางออกที่ดีที่สุด เช่น หากประเทศใดละเมิดกติกา อาจถูกขับออกจากการเป็นภาคีอาเซียน
9. **ประเทศพม่าจะได้ประโยชน์จากท่าเรือทวายมากที่สุด** เมื่อมีการขนส่งเชื่อมกับท่าเรือทวายเกิดขึ้นประเทศพม่าจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์มากที่สุด อีกทั้ง ประเทศต่างๆที่เกี่ยวข้องต่างมีผลประโยชน์ร่วมกันเป็นการประกันว่าไม่ให้เกิดเหตุเปลี่ยนแปลงทางการเมืองใด ๆ ก็ตาม ประเทศพม่ายังคงมีพันธกรณีที่จะต้องไม่กีดกันประเทศใดในการใช้ประโยชน์จากท่าเรือทวายในฐานะเป็นท่าเรือสากล

จากการได้แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับผู้บริหารระดับสูงของ ปตท. ทำให้ทราบว่า ก๊าซที่ขุดพบในประเทศพม่า เป็นประเภท Dry Gas ซึ่งมีส่วนผสมของมีเทนสูงเหมาะกับการใช้เป็นเชื้อเพลิงโดยเฉพาะในโรงไฟฟ้า ซึ่งโครงการก่อสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายระบุว่า จะมีโรงแยกก๊าซและโรงงานปิโตรเคมี ซึ่งเห็นว่ามี ความขัดแย้งกับข้อเท็จจริงที่พบ เนื่องจาก Dry Gas ของพม่าจะไม่มีส่วนประกอบที่จะก่อให้เกิด By Product ไปสู่อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้

ทั้งนี้ ปตท.ยังให้ข้อมูลเพิ่มเติมอีกว่า การที่ประเทศไทยมีอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่มาบตาพุด เพราะก๊าซที่ขุดพบในอ่าวไทย เป็น Wet Gas หรือ Rich Gas ซึ่งมีส่วนประกอบของ C_2 C_3 C_4 ฯลฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญก่อให้เกิดโรงงานแยกก๊าซ อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อีก

ทั้งโรงงานแยกก๊าซของ ปตท.ในประเทศไทยยังมีการผลิตรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจได้ถึง 10 ปีข้างหน้าและดูเหมือนว่าโครงการทวาย ปตท. ก็ยังไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการมากนัก

ท่าเรือทวายยังมีปัญหาความไม่ชัดเจนของโครงการ

จากการศึกษาเชิงลึก พบว่าบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ไม่ใช่เป็นผู้ลงทุนทั้งหมด แต่จะทำหน้าที่เป็นผู้พัฒนาโครงการ (Project Developer) ในการเชิญชวนให้นักลงทุนที่สนใจทั่วโลก (Real Investor) เข้ามาลงทุนในบริษัทร่วมทุนหรือ Holding Company ซึ่งจะจัดตั้งขึ้นในประเทศพม่า ซึ่งบริษัทนี้จะเป็นผู้ลงทุน คาดว่าเฉพาะเงินลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานต้องใช้เงินมากกว่า 350,000 ล้านบาท ประกอบด้วย ถนน 8 เลนเชื่อมทวาย-บ้านขุนน้ำร้อน ท่าเรือขนาดใหญ่ 2 ท่า โรงงานผลิตกระแสไฟฟ้าจากน้ำ 600 เมกกะวัตต์ และเตรียมพื้นที่อุตสาหกรรมทั้ง 3 เฟส ซึ่งในทางปฏิบัติยังมีปัญหาในการพัฒนาโครงการ ซึ่งจะต้องมีการผลักดันให้รัฐบาลพม่าเร่งออกกฎหมายพิเศษจัดตั้งเป็น SEZ : Special Economic Zone เพราะปัจจุบันกฎหมายของพม่ายังไม่เอื้อต่อการลงทุนในลักษณะเช่นนี้

อย่างไรก็ตามในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2553 รัฐบาลพม่ายังอนุมัติให้บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ได้เป็นผู้พัฒนาโครงการหรือ Project Developer ซึ่งก็จะต้องไปดำเนินการจัดตั้งบริษัทร่วมทุน หรือ “Holding Company” โดยการหานักลงทุน (Real Financial Investment) ซึ่งจะเป็นผู้ลงเงินใน Holding Company ในการพัฒนาเส้นทางถนนและระบบ Landbridge เชื่อมทวายกับบ้านขุนน้ำร้อน รวมถึง การพัฒนาพื้นที่หลังท่า ซึ่งจะต้องมีการขยาย (ให้เช่า) พื้นที่ให้กับนักลงทุน (Manufacturing Investment) ซึ่งจะเป็นผู้มาลงทุนก่อสร้างโรงงานประเภทต่างๆ ในพื้นที่หลังท่า ซึ่งจะเป็นลักษณะคล้ายโครงการในนิคมอุตสาหกรรม (Industrial Estate)

โครงการพัฒนาท่าเรือทวายและพื้นที่หลังท่า จึงเป็น “Conceptual Project” ซึ่งภาพที่ชัดเจนจะต้องให้เห็นภาพของจำนวนผู้สนใจที่จะลงทุนใน Holding Company ดังนั้น ในด้านผู้พัฒนาโครงการตัวจริงขึ้นอยู่กับว่านักลงทุนประเทศใดเป็นผู้ถือหุ้นที่เป็นหุ้นใหญ่ หรือ Major Partner ก็จะเป็นผู้บริหารโครงการทั้งหมด จากข้อมูลนี้จะต้องมีการศึกษาในเชิงลึกต่อไปว่าโครงการก่อสร้างท่าเรือทวาย หากผู้ถือหุ้นใหญ่ไม่ใช่บริษัทของคนไทยแล้วรัฐบาลไทยจะยังสนับสนุนอีกหรือไม่ ซึ่งโครงการท่าเรือปากบารา จึงยังไม่ควรที่จะฟันธงว่าจะลดขนาดของท่าแต่ควรที่จะศึกษาให้ชัดเจนว่าทิศทางการพัฒนาท่าเรือทวายจะเป็นอย่างไร มีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด ที่จะวางสถานะเป็น West Gate ของประเทศไทย

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเกี่ยวข้องกับนโยบายการพัฒนา West Gate Port ของประเทศไทย ว่าจะให้หันหน้าไปทำท่าเรือทวายหรือจะให้หันหน้ากับท่าเรือปากบารา เพราะจากการศึกษาพบว่า มีความคิดเห็นแตกต่างกันค่อนข้างมาก อีกทั้ง ความไม่ชัดเจนของแหล่งที่มาของเงินลงทุน และอุปสงค์ในพื้นที่จะเกิดได้จริงและมากพอที่จะทำให้เกิดโครงการขนาดอภิมหาโปรเจกต์ได้มากน้อยเพียงใด ซึ่งในเรื่องนี้ไม่อาจสรุปได้ว่าการพัฒนาท่าเรือทวายในประเทศพม่าตามความเห็นชอบมติ ครม. มีความ



เหมาะสมเพียงใดกับประเทศไทยทั้งในมิติเชิงเศรษฐกิจและเชิงความมั่นคง โดยเฉพาะความเป็นไปได้ของโครงการ โดยเห็นว่ารัฐบาลควรมีการตั้งคณะทำงานที่มาจากหลายภาคฝ่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคความมั่นคง เพื่อศึกษาเปรียบเทียบทั้งผลดีและผลเสีย โดยให้มีการศึกษาเชิงลึก และศึกษาผลกระทบในมิติต่างๆให้ครบถ้วน จึงจะสามารถสรุปว่าแนวทางใดที่จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยมากที่สุด

.....



ผู้ที่สนใจสามารถ **Downland** รายละเอียดได้ที่

www.tanitsorat.com



ภาคผนวก ค.

โครงการพัฒนาท่าเรือปากบาราและ Landbridge สงขลา-สตูล

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานคณะกรรมการพัฒนาโลจิสติกส์ กกร.

ปี พ.ศ. 2554

ท่าเรือฝั่งตะวันตกของประเทศไทยที่มีลักษณะเป็น **Vessel Port** ปัจจุบันมีที่จังหวัดระนอง แต่มีข้อจำกัดทางกายภาพอยู่พอสมควร ประกอบกับร่องน้ำอยู่ใกล้กับประเทศพม่า จึงอาจจะมีปัญหาด้านการเดินเรือระหว่างประเทศ ซึ่งที่ผ่านมากรมเจ้าท่าจึงได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกที่จะพัฒนาเป็น **West Gate Port** พบว่าท่าเรือที่จังหวัดสตูลน่าจะมีความเหมาะสมด้วยเหตุผลเรื่องร่องน้ำและอยู่ในเส้นทางเดินเรือหลักของโลก และไม่ไกลจากประเทศสิงคโปร์ เพราะฉะนั้น ด้วยยุทธศาสตร์จากเหนือลงมาได้ ต้องการให้ประเทศไทยเป็นประตูสู่ภูมิภาค และท่าเรือฝั่งอันดามันไม่ใช่ต้องการให้เป็นท่าเรือของประเทศไทยเพียงอย่างเดียว แต่ต้องการทำให้เป็นท่าเรือที่รองรับภูมิภาคได้ด้วย ดังนั้น โจทย์ของท่าเรือปากบาราจึงมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่กรมเจ้าท่าได้วางบทบาทเป็นเพียงท่าเรือของประเทศ โดยจะต้องปรับเป็นท่าเรือในลักษณะที่เป็น Trade Lane West Gate เพื่อเป็นเส้นทางประตูการค้าระหว่างจีนตอนใต้กับฝั่งอันดามันของโลก เพราะฉะนั้น ท่าเรือปากบาราก็มีการพัฒนามาในลักษณะโครงการของตัวเอง ซึ่งจะมีท่าเรือรองรับในลักษณะที่ไม่ใหญ่นัก เช่น Feeder Ship ขนาดไม่เกิน 1,000 TEU จากนั้นก็จะขยายไปเรื่อยๆ จนสามารถรองรับสินค้าได้เท่ากับท่าเรือแหลมฉบัง

ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมกำลังจะเสนอก่อสร้าง เตรียมขออนุมัติจากมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งในการดำเนินการนั้น ทางสำนักนโยบายขนส่งและจราจรหรือ สนข. ได้เพิ่มประเด็นในการเสนอให้



ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการประกอบการในลักษณะการค้า เนื่องจากจะส่งผลต่อการพัฒนาในพื้นที่ค่อนข้างมาก ในที่สุด จากโจทย์ที่ประเทศไทยต้องการจะมีท่าเรือตะวันตกที่เป็น Trade Lane West Gate จึงกลายเป็นโครงการศึกษาความเป็นไปได้ของ Landbridge สตูล-สงขลา คือ โครงข่ายการเชื่อมระบบรางจากท่าเรือสงขลา ที่จะสร้างใหม่ที่อำเภอ

จะนะ มายังท่าเรือสตูล คือเป็นสะพานเศรษฐกิจที่มีโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนนระบบรางและระบบท่อส่งน้ำมันควบคู่ไปด้วยกันเพื่อเชื่อมสองมหาสมุทร คือ มหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย โดย

Landbridge ทางภาคใต้ตอนล่างมีการพิจารณาเชื่อมต่อท่าเรือสงขลากับท่าเรือปากบาราที่จังหวัดสตูล เพื่อเชื่อมฝั่งเอเชียตะวันออกกับฝั่งแอฟริกา อินเดียไปสู่ยุโรปก็สามารถจะผ่านประเทศไทยได้เป็นอีกทางเลือกหนึ่ง โดยไม่จำเป็นต้องผ่านท่าเรือของประเทศสิงคโปร์หรือมาเลเซีย

แนวทางการดำเนินการพัฒนาท่าเรือปากบาราเมื่อปี พ.ศ. 2550 กระทรวงคมนาคมดำเนินการผลักดันให้นักลงทุนระดับโลกมาคิดแผนธุรกิจในการลงทุน โดยให้บริษัท ดูไบเวลด์ มาทำแผนการลงทุนในเชิงธุรกิจว่าหากจะมาลงทุนใน Corridor Landbridge จะมาลงทุนอย่างไร ในการศึกษาพบว่าที่ดีที่สุด คือ Oil Landbridge การทำธุรกิจโดยส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางมาโดยต่อท่อขึ้นไปในทะเลประมาณ 20 กิโลเมตรเศษ และปั๊มเข้ามาที่ชายฝั่ง จากนั้นก็ปั๊มจากฝั่งอันดามันมาฝั่งสงขลาและส่งต่อไป และหากจะให้ เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยอย่างแท้จริง จะต้องดู Container Port ไปด้วย ทั้งจากประเทศในภูมิภาคหรือประเทศจีนที่จะไปขายยังฝั่งตะวันตก ตลอดจนสินค้าของประเทศไทยที่จะพัฒนาในเชิงอุตสาหกรรม เช่น สินค้าฮาลาล เป็นต้น เพื่อแก้ปัญหา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยจังหวัดสงขลาที่อำเภอจะนะมีความเหมาะสมที่สุดในการเป็น Landbridge เนื่องจากเป็นแหล่งน้ำลึก และนำรถไฟผ่านเข้าไป ดังนั้น กิจกรรมในลักษณะที่เกิดที่ประเทศสิงคโปร์ก็จะมาเกิดที่ประเทศไทย ทั้งนี้ ทั้งสองท่าระหว่างท่าเรือปากบาราและท่าเรือที่สงขลากับรถไฟที่จะเชื่อมโยงควรจะบริหารจัดการโดยเอกชนที่เป็นรายเดียวกัน ที่เรียกว่า “Single Operator” และในการดำเนินการอาจจะต้องมีหน่วยงานรัฐเข้ามาช่วยสนับสนุน

แนวคิดการก่อสร้าง Landbridge สงขลา-สตูล²⁶

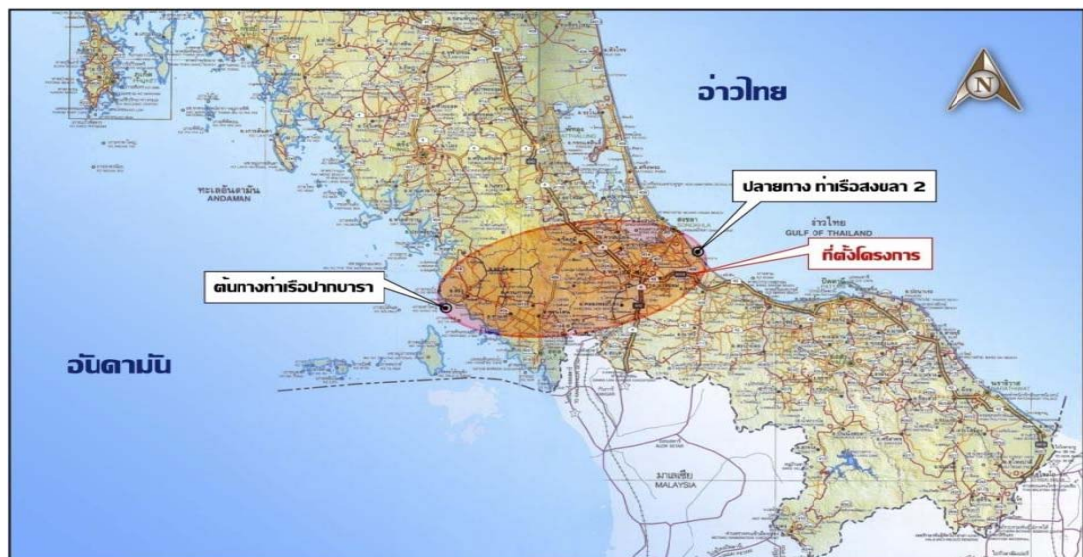
จากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 และ รายงานการประชุม กบส. ครั้งที่ 1/2554 (ฉบับแก้ไข) เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2554 เห็นชอบให้มีการก่อสร้างท่าเรือปากบาราที่จังหวัดสตูล โดยระบุว่า “มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาดำเนินโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล โดยให้ความสำคัญลำดับสูงกับการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งวางแผนการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกทวายท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศอื่นในภูมิภาค และนำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป”

แนวคิดของโครงการ Landbridge ที่จะใช้เชื่อมระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันเพื่อลดระยะเวลาการเดินทางของเรือแทนที่จะต้องไปอ้อมทางช่องแคบมะละกาโดยต้องการให้มีท่าเรือทางฝั่งอันดามันหรือตะวันตก ปัจจุบันการทำเรือฯ ได้บริหารที่จังหวัดระนอง และก่อนหน้านี้ สทช. ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับการก่อสร้างท่าเรือปากบาราที่จังหวัดสตูลมาหลายสมัย และท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ที่ฝั่งอ่าวไทย และเรื่องการขนส่งน้ำมันทางท่อ ซึ่งการจะสร้างท่าเรือจะต้องพิจารณาให้รอบคอบในเรื่องต้นทุนและปลายทางของสินค้า โดยพิจารณาแหล่งผลิตที่จะเป็นอุปสงค์ของท่าเรือและความเหมาะสมของ

²⁶ จากการชี้แจงโดยผู้แทนสำนักนโยบายแผนการขนส่งและจราจร (ส.น.ข.)

ท่าเรือหลายทางที่เป็น Destination Port ว่าจะเป็น Transshipment Port หรือ Main Port เพราะจะเกี่ยวข้องกับขนาดของท่าเรือ หากมองผิดก็จะมีอุปสรรคเหมือนกรณีท่าเรือระนอง²⁷ กรณีที่ท่าเรือแหลมฉบังประสบความสำเร็จเนื่องจากในขณะนั้นที่พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขึ้นมา นั้น มีโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ดขึ้นมารองรับพร้อมกัน ทำให้การเปิดเพื่อให้สินค้านำเข้าอุตสาหกรรมและสินค้าที่ผลิตในนิคมอุตสาหกรรมสามารถลดการขนส่งทางถนนลงได้มากแทนที่จะมาใช้ที่ท่าเรือกรุงเทพเพียงแห่งเดียว เพราะฉะนั้น ในอนาคตหากจะสร้างท่าเรือก็ควรจะต้องพิจารณาไปถึงว่าต้องสร้างตัวสินค้าขึ้นมาด้วย

สำหรับท่าเรือแหลมฉบังเป็น Destination Port ไม่ใช่ Transshipment Port คือมี Demand ในพื้นที่พอเพียงพอต่อการเติบโตของท่าเรือ ดังนั้น การผลิตหรือขายสินค้า สินค้าจะต้องเข้าและออกจากประเทศไทย แต่ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังได้พัฒนาไปถึงการมีเรือแม่ที่วิ่งโดยตรงจากไทยไปอเมริกาไปยุโรปแล้ว ดังนั้น การที่ต่างชาติหรือท่าเรือข้างเคียงจะพัฒนาหรือเติบโตไป ปริมาณสินค้าของท่าเรือแหลมฉบังคงไม่กระทบมาก ทั้งนี้ จะต้องพัฒนาตนเองในแง่ของการตลาดหรือช่องทางผ่านสินค้าในอนาคต การที่ท่าเรือแหลมฉบังจะพัฒนาเป็น Transshipment Port คงยากเพราะท่าเรืออยู่ในอ่าวลึก ทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น แต่หากอนาคตไทยมี Landbridge มีท่าเรือทวาย และสามารถดึงสินค้ามาได้ ไทยก็ยังมีโอกาสอยู่ ประกอบกับเมื่อพิจารณาจากปริมาณสินค้าที่มีสูง การจะพัฒนาในเฟส 3 เพื่อรองรับสินค้าคงจะไม่เกินความจริง แต่หากเกิดวิกฤติเศรษฐกิจ ก็สามารถออกแบบเฟส 3 เป็นท่าเรืออื่นๆได้ ไม่ได้จำกัดอยู่ที่ท่าเรือคอนเทนเนอร์อย่างเดียว



²⁷ ดร.ธนิต โสรัตน์ รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2553)

รายละเอียดของโครงการ Landbridge สงขลา-สตูล

แนวเส้นทางของโครงการ Landbridge สงขลา-สตูล²⁸

ระยะทางรวม 142 กม. แบ่งเป็นแนวเส้นทางในทะเลฝั่งจังหวัดสตูล 5 กิโลเมตร พื้นที่บนแผ่นดินจังหวัดสตูล 52 กิโลเมตร และพื้นที่บนแผ่นดินจังหวัดสงขลา 85 กิโลเมตร โดยผ่านพื้นที่การปกครองจังหวัดสตูล 8 ตำบล ใน 4 อำเภอ และพื้นที่จังหวัดสงขลา 14 ตำบล ใน 4 อำเภอ

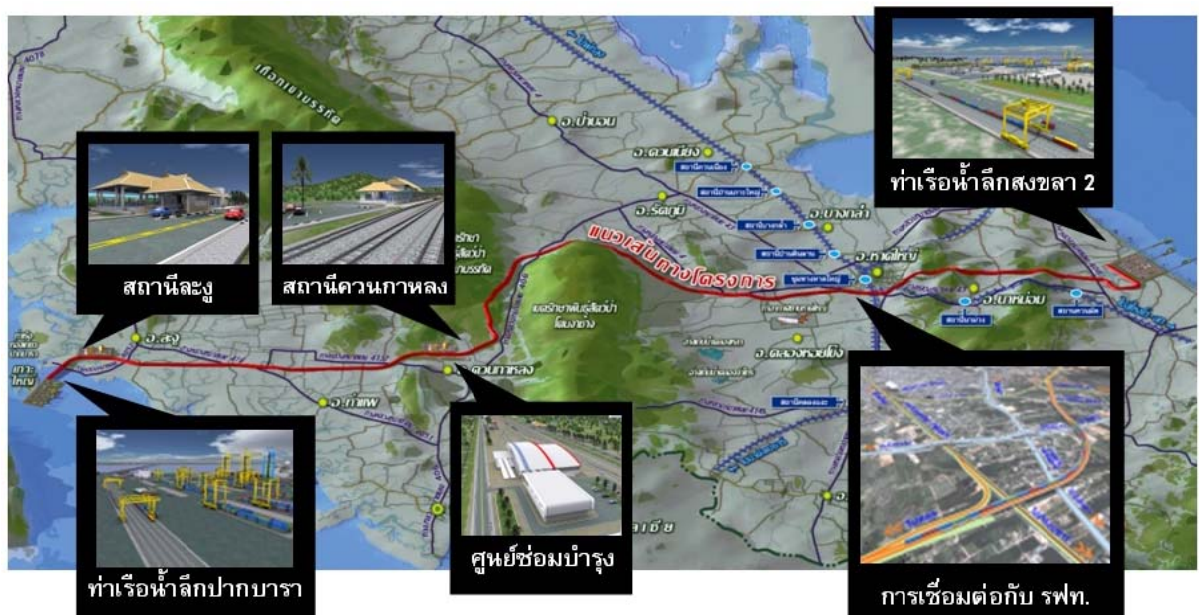
1) ระบบโครงสร้างพื้นฐานของโครงการ

- (1) กำหนดสถานีให้บริการผู้โดยสาร 2 แห่ง ได้แก่ สถานีละงู และสถานีควนกาหลง ซึ่งตั้งอยู่ในจังหวัดสตูลห่างจากท่าเรือปากบารา 8 และ 44 กิโลเมตร ซึ่งสถานีจะมีความกว้าง 80 เมตร และยาวขนานกับรถไฟ 1 กิโลเมตร
- (2) สถานีย่อยควบคุมสัญญาณ จะติดตั้งทุกๆ 14 กิโลเมตร
- (3) ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) จะตั้งอยู่ตรงข้ามกับสถานีควนกาหลง ขนาด 80 x 1,000 เมตร
- (4) โครงสร้างสะพาน ของโครงการแบ่งออกเป็น 4 แบบ ประกอบด้วย โครงสร้างสะพานรถไฟในทะเล โครงสร้างสะพานทั่วไป โครงสร้างสะพานข้ามลำน้ำ และโครงสร้างสะพานรถยนต์

2) แนวทางการพัฒนาโครงการ แบ่งออกเป็น 4 ระยะ

- ระยะที่ 1** พัฒนาท่าเรือปากบารา และระบบรถไฟเพื่อการส่งออกและนำเข้า โดยก่อสร้างรถไฟทางเดี่ยวระบบ Meter Gauge ต่อเชื่อมกับโครงข่ายรถไฟของ รฟท. สายหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์
- ระยะที่ 2** พัฒนาท่าเรือสงขลา 2 และทางรถไฟเพื่อการส่งออกและนำเข้า รวมทั้งการพัฒนา Landbridge ระยะแรก เมื่อก่อสร้างท่าเรือสงขลา 2 เสร็จแล้ว จะก่อสร้างรถไฟทางเดี่ยว ระบบ Meter Gauge ต่อเชื่อมกับโครงข่ายรถไฟของ รฟท. สายหาดใหญ่- สุไหงโก-ลก ไปยังท่าเรือสงขลา 2
- ระยะที่ 3** พัฒนา Landbridge ระยะกลาง พัฒนาระบบทางคู่ (Double Track) ระบบ Meter Gauge โดยก่อสร้างทางรถไฟขนานไปอีก 1 ราง
- ระยะที่ 4** พัฒนา Landbridge ระยะยาว ก่อสร้างรถไฟทางสามหรือทางสี่เพื่อรองรับปริมาณความต้องการในอนาคต

²⁸ รายงานการดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงฝั่งย่าวไทยและฝั่งอันดามัน ระหว่างวันที่ 1-3 สิงหาคม 2553 ณ จังหวัดสงขลาและจังหวัดสตูล ภายใต้ความร่วมมือระหว่าง สนข. และ สอท.



แผนที่ Landbridge สงขลา-สตูล ที่มา : สทช.

การขนถ่ายน้ำมันผ่านท่อส่งมีต้นทุนสูง (Hight Double Handling Cost)²⁹

จากผลการศึกษา พบว่า ระยะทางที่สั้นลงในการขนส่งน้ำมันจาก Middle East ไปยังประเทศปลายทางที่มีโรงกลั่นน้ำมัน อาทิเช่น ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลี และประเทศเวียดนาม เป็นต้น ซึ่งจะต้องนำเข้าน้ำมันดิบและขนส่งน้ำมันจาก Middle East ดังนั้น หากใช้ท่อขนส่งน้ำมันของประเทศไทยจะเป็นไปได้มากน้อยอย่างไร โดยผลการศึกษาพบว่า

- 1) ไม่คุ้มทุน เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการลงทุนระบบท่อมีการลงทุนค่อนข้างสูง
- 2) ในการขนถ่ายน้ำมันยังทำให้เกิดต้นทุนทับซ้อนหรือ Double Handling Cost ทั้งฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ทั้งนี้ การขนส่งเรือน้ำมันจาก Middle East มายังฝั่งอันดามันผ่านท่าเรือทับละมุ หรือจะเป็นท่าเรือปากบารา
- 3) จะต้องลงทุนสูงเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานก่อสร้างท่อขนส่งน้ำมันเป็นลักษณะท่อใต้น้ำยาวประมาณ 16-20 กิโลเมตร เป็นทุ่น้ำมัน ทำให้เรือต้องไปจอดลอยอยู่นอกชายฝั่งทะเลอันดามันเพื่อจะขนถ่ายน้ำมันผ่านท่อมายังคลังน้ำมันทางฝั่งอันดามัน
- 4) จากนั้นก็ต้องขนส่งผ่านท่อระยะทางประมาณ 250 กิโลเมตร ไปยังฝั่งตะวันออกฝั่งอ่าวไทย เพื่อเก็บเข้าแท้งค์ (Tank Yard) จากนั้นเมื่อเรือใหญ่เข้าเทียบท่าสงขลา ซึ่งจะต้องปั้มน้ำมัน ขน

²⁹ ชี้แจงโดย ปตท. วันที่ 5 เม.ย. 2553

ส่งผ่านท่อใต้น้ำฝั่งอ่าวไทยอีกประมาณ 16 กิโลเมตร เพื่อจะไปขึ้นเรือบรรทุกน้ำมันไปยังประเทศญี่ปุ่นและประเทศเกาหลี ซึ่งทำให้เกิด Double Handling Cost ในฝั่งอ่าวไทย ทำให้ค่าใช้จ่ายไม่คุ้มทุน ซึ่งในการขนถ่ายแต่ละฝั่งก็ต้องมีระบบควบคุมทั้งด้านการส่งมอบและรับมอบและการควบคุมของศุลกากร

ผลการศึกษาของ ปตท. ทำเรือปากบาราไม่คุ้มทุน³⁰

กระทรวงพลังงานได้ติดต่อขอให้ทางบริษัท ปตท. จำกัด ช่วยดำเนินการศึกษาการพัฒนาท่าเรือปากบารา โดยได้จัดทำเป็นแผนแม่บทการพัฒนาระบบท่าเรือฝั่งตะวันตก พบว่าหากจะมีการพัฒนาท่าเรือปากบาราให้คุ้มค่าเชิงพาณิชย์พบว่า

- 1) จะต้องมียังโรงกลั่นน้ำมัน แต่ปรากฏว่าบริษัทที่ปรึกษามีความเห็นว่าเป็นอนาคต ประเทศอินเดียจะมีโรงกลั่นขนาดประมาณ 900,000 บาเรลต่อวัน ซึ่งเป็นโรงกลั่นขนาดใหญ่มาก
- 2) ประเทศจีนเองก็จะมีโรงกลั่นขนาดใหญ่เช่นเดียวกัน จึงทำให้อุปทานสูงมาก และการแข่งขันสูงมาก บริษัทที่ปรึกษารายงานว่าโรงกลั่นของประเทศไทยจะเกิดขึ้นได้อย่างมากก็ปี ค.ศ. 2018 ซึ่งใช้ระยะเวลาอีกนาน จึงคิดว่าเป็นไปได้ยากหากจะมาสร้างในเวลา
- 3) หากไม่มีโรงกลั่น การจะพัฒนาระบบท่อก็ยังเป็นไปไม่ได้ เนื่องจาก Double Handling Cost สูงมาก
- 4) ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะให้การสนับสนุนที่ดินหรือเงินกู้ไม่มีดอกเบี้ยก็ตาม แต่การจะต้องจ้างผู้ประกอบการมาใช้ระบบท่อของไทยจะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้นอีกประมาณ 30 เซน/บาเรล จึงทำให้โครงการนี้ยังไม่เกิดขึ้น
- 5) ราคาน้ำมันดิบไม่มีผลต่อการศึกษาแต่จะเกี่ยวข้องกับค่า Freight ของเรือ แม้กระทั่งภายใต้ภาวะราคาน้ำมัน ณ ปัจจุบัน ก็ยังไม่คุ้มทุนอยู่ดี เนื่องจากค่า Investment Cost ไม่คุ้มทุน
- 6) ปตท. ได้จัดทำประชาพิจารณ์ แต่ก็ได้รับการคัดค้านจากผู้มีส่วนได้เสียทั้งหลาย เนื่องจากคำนึงผลประโยชน์ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การพัฒนา Land Bridge สงขลา-สตูล หากจะให้เป็นไปได้ในเชิงพาณิชย์ จะต้องมีการก่อสร้างโรงกลั่นทางฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งจะก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มเชิงพาณิชย์หลังท่า เช่น อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยแนวโน้มว่าประเทศทางตะวันออก อาทิเช่น ประเทศจีน และประเทศญี่ปุ่น อาจมีความต้องการใช้น้ำมันที่จะต้องนำเข้าในลักษณะน้ำมันสำเร็จรูป ซึ่งทำให้อุปสงค์ความต้องการน้ำมันที่สูงขึ้นในอนาคตซึ่งการสร้างโรงกลั่นน้ำมันเพื่อส่งออกไปพร้อมกับระบบ Landbridge ทางท่อ จากการศึกษาพบว่า ปตท. พยายามติดต่อผู้ค้าน้ำมัน และเจ้าของน้ำมันดิบ

³⁰ อ้างอิงโดย ปตท. วันที่ 5 เม.ย. 2553



และผู้ที่จะมาใช้ระบบท่อโดยเดินทางไป Road Show ทั้งแถบตะวันออกกลาง ประเทศญี่ปุ่น ประเทศจีน และประเทศเกาหลี ซึ่งประเทศจีนเองก็เคยส่งเจ้าหน้าที่มาศึกษาร่วมกับ ปตท. แต่ก็ได้เปลี่ยนไปทำท่อน้ำมันดิบกับประเทศพม่าแทน

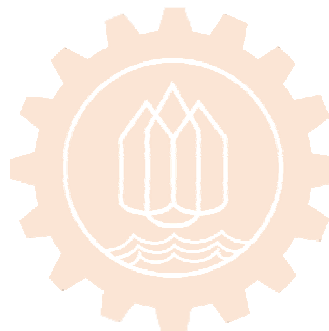
อย่างไรก็ดี ผลการศึกษาเบื้องต้นของ สนข. ซึ่งได้ว่าจ้างทีมที่ปรึกษาช่วงวันที่ 16 กันยายน 2552 ถึงวันที่ 15 กันยายน 2553 พบว่าหากมีการลงทุนในระยะยาว 30 ปี โครงการจะให้ผลตอบแทนทางด้านการเงินต่ำ เช่นเดียวกับโครงการลงทุนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานระบบรางโดยทั่วไป แต่ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงถึงร้อยละ 17.53

การคาดการณ์ปริมาณสินค้า

(หน่วย '000 TEU)

ปี พ.ศ.	นำเข้า-ส่งออก						Trans shipment	ตู้ผ่านท่า Throughout		ผ่าน Landbridge Rail Line Loading (TEU/Year)	
	ท่าเรือปากบารา			ท่าเรือสงขลา 2				ท่าเรือ ปากบารา	ท่าเรือ สงขลา 2	(2-Direction)	
										ปากบารา- หาดใหญ่	หาดใหญ่-สงขลา 2
	ทางถนน	ทางราง	รวม	ทางถนน	ทางราง	รวม					
2561	92,920	561,900	654,820	311,080	100,100	411,180	-	654,820	411,180	561,900	100,100
2563	126,960	794,780	921,740	425,040	143,220	568,260	378,000	1,299,740	946,260	1,172,780	521,220
2565	157,780	876,740	1,034,520	528,220	183,260	711,480	699,000	1,733,520	1,410,480	1,575,740	882,260
2570	186,300	1,064,860	1,251,160	623,700	217,140	840,840	978,000	2,229,160	1,818,840	2,042,860	1,195,140
2575	220,800	1,280,660	1,501,460	739,200	263,340	1,002,540	1,258,000	2,759,460	2,260,540	2,538,660	1,521,340
2580	270,940	1,507,520	1,778,460	907,060	326,480	1,233,540	1,398,000	3,176,460	2,631,540	2,905,520	1,724,480
2585	331,200	1,784,520	2,115,720	1,108,800	403,480	1,512,280	1,398,000	3,513,720	2,910,280	3,182,520	1,801,480

ที่มา : สนข. (2553)





การจัดทำประชาพิจารณ์ในพื้นที่การก่อสร้างท่าเรือและ Landbridge

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ร่วมกับ สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้จัดประชุมใหญ่ในพื้นที่ ทั้งที่จังหวัดสตูลและจังหวัดสงขลา เป็นการทำให้ประชาพิจารณ์ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 2-3 สิงหาคม 2553 พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ไม่สนับสนุนโครงการพัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่า โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ประชุมใหญ่การมีส่วนร่วมของประชาชนและภาคธุรกิจ จังหวัดสตูล³¹

- (1) ไม่สนับสนุนให้มีนิคมอุตสาหกรรม หรืออุตสาหกรรมหนักหลังท่าและท่าส่งน้ำมัน
- (2) เสนอให้มีการแบ่งรายได้ที่เกิดจากท่าเรือ / รถไฟ มาพัฒนาคุณภาพคนในท้องถิ่น หรือผู้ด้อยโอกาส และให้มีการจัดเก็บภาษีสำหรับผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากท่าเรือ / รถไฟ ให้แก่จังหวัดและพื้นที่
- (3) ควรมีแผนหรือพื้นที่รองรับให้กับชาวบ้านที่ถูกเวนคืน และอัตราค่าเวนคืนจะต้องมีความเหมาะสม
- (4) รัฐบาลควรต้องกำหนดนโยบายให้ชัดเจนว่าจะสนับสนุนท่าเรือทวาย หรือ ท่าเรือปากบารา หากไม่ชัดเจนภาคเอกชนจะไม่สามารถดำเนินการใดๆ ได้เพราะต้องรอท่าที่และการสนับสนุนจากรัฐบาล และขอให้เน้นชัดว่าจะสนับสนุนท่าเรือปากบาราให้เป็นภาคบริการหรือภาคอุตสาหกรรม
- (5) ขอให้แยกการพัฒนาท่าเรือปากบารา ออกจากโครงการสร้างรถไฟ หรือ ท่าเรือสงขลา เนื่องจากท่าเรือปากบารา ได้ผ่านเรื่องปัญหาสิ่งแวดล้อมไปแล้ว (ท่าเรือปากบาราจะต้องผ่านกระบวนการตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 67 วรรค 2)

2) ประชุมใหญ่การมีส่วนร่วมของภาคประชาชนและภาคธุรกิจ จังหวัดสงขลา³²

- (1) โครงการที่ชาวสงขลาและสตูลไม่ต้องการ คือการสร้างอุตสาหกรรมปิโตรเคมี โรงกลั่นน้ำมัน และอุตสาหกรรมหนักอื่นๆ
- (2) โครงการที่นำเสนอมาเป็นเพียงส่วนเล็กๆ ที่อ้างว่าเป็นยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ ซึ่งแท้จริงแล้วคือส่วนหนึ่งของโครงการยุทธศาสตร์พลังงาน ควรนำโครงการ Southern Seaboard มาพิจารณาให้เห็นถึงภาพรวมทั้งหมดที่จะเกิดขึ้น
- (3) ในการศึกษาเรื่องสิ่งแวดล้อมจะต้องเจาะลึกมากกว่านี้ ต้องลงไปคุยกับชาวบ้านให้ครอบคลุมและจะต้องมีการคำนวณถึงผลกระทบอื่นๆ อาทิ การเกิดภัยธรรมชาติ สึนามิ พายุไต้ฝุ่น ไฟป่า ฯลฯ และจะต้องมีการศึกษาและมาตรการป้องกันกาเกิด

³¹ จากการประชาพิจารณ์ครั้งที่ 2 วันจันทร์ที่ 2 สิงหาคม 2553 ณ ห้องประชุม โรงเรียนอนุบาลรุ่งทิพย์ อำเภอเมือง จังหวัดสตูล

³² การประชาพิจารณ์ ครั้งที่ 2 สนข. วันอังคารที่ 3 สิงหาคม 2553 ณ ห้องประชุม เจบี หาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

วินาศกรรม จากการก่อการร้าย เนื่องจากโครงการอยู่ใกล้สามจังหวัดชายแดนภาคใต้

- (4) สัดส่วนการประชาพิจารณ์ที่ผ่านมา มีจำนวนน้อยเกินไป ไม่สามารถถือเป็นกลุ่มตัวอย่างของแต่ละหมู่บ้านได้ จะต้องทำการสื่อสารข้อมูลให้ถึงประชาชนมากกว่านี้ และหากทำเรือไม่เกิดก็จะมีไม่มีการสร้างทางรถไฟ
- (5) เสนอให้ภาคประชาชนคนในพื้นที่เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการในการทำโครงการต่างๆ ทุกชุด และรายได้ที่เกิดจากโครงการจะต้องส่งถึงประชาชนที่อยู่ในจังหวัดสงขลาและสตูลด้วย
- (6) ขอให้ สศช. ลงมาดูแลและกำหนดยุทธศาสตร์ให้ชัดเจนว่าจะเดินหน้าอย่างไร ทำให้ประเทศมาเลเซีย ขอเชื่อม Landbridge ไม่สนับสนุนแต่กลับจะทำโครงการอื่นๆ เอง ซึ่งยืนยันว่าหากมีโครงการก็ยังคงใช้ท่าเรือปีนังเหมือนเดิมเพราะใกล้กว่า

ท่าเรือปากบารา กับ ปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม³³

ปัญหาการสร้างท่าเรือปากบารายังมีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม จากการชี้แจงของการทำ EIA กรมอุทยานฯ ชี้แจงว่า การทำที่ผ่านมา EIA ยังไม่สมบูรณ์ ต้องเปิดการรับฟังจากชุมชน และศึกษาผลกระทบทุกมิติ อีกทั้งยังไม่สรุปเพิกถอนพื้นที่อุทยานเกษตรกว่า 4,000 ไร่ ซึ่งมีแนวปะการัง ปากบารา และแหล่งทรัพยากร โดยโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล ซึ่งกรมการขนส่งและพาณิชย์ นาวิ กระทรวงคมนาคม เตรียมทำหนังสือขอให้เพิกถอนพื้นที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะเภตรา ของกรมอุทยานฯ พื้นที่ราว 4,700 กว่าไร่ ในอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะเภตราว่า โครงการนี้ยังมีภาคประชาชน นักวิชาการ และหลายภาคส่วนที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการ เนื่องจากเป็นห่วงผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และวิถีชีวิต

จากการศึกษาพบว่าท่าเรือปากบารา จะต้องมีการทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) และผลกระทบด้านสุขภาพ (HIA) โดยมีเหตุผลประกอบ ดังต่อไปนี้

1. ถึงแม้จะเคยมีการศึกษารายงานวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ไปแล้ว ก่อนหน้าทีรัฐธรรมนูญจะมีผลบังคับใช้ แต่เป็นแค่ EIA ในส่วนของโครงการท่าเรือเท่านั้น ยังไม่ครอบคลุมประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกัน เช่น ร่องน้ำลึกที่จะเปลี่ยน จากการขุดลอกสันทราย ปัญหาการเดินเรือ คราบน้ำมัน เป็นต้น ดังนั้นจึงเห็นว่ารายงาน EIA ที่เคยทำมาแล้วยังไม่สมบูรณ์เพียงพอ

³³ จากการชี้แจงของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

2. ตามกฎหมายมาตรา 67 วรรค 2 ต้องมีการทำ EIA และรับฟังชุมชนก่อนการพิจารณาขอให้เพิกถอนพื้นที่อุทยานเกษตรกว่า 4,000 ไร่ นั้นไม่ใช่อำนาจของกรมอุทยานฯ หน่วยงานเดียว แต่ขึ้นกับการพิจารณาของคณะกรรมการอุทยานแห่งชาติชุดใหม่ ซึ่งมีกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นักวิชาการ และเอ็นจีโอรวม 11 คน ซึ่งยังไม่มีมติประชุมคณะกรรมการชุดนี้แต่อย่างใด
 3. ส่วนการเพิกถอนอุทยานฯ ให้เป็นป่าสงวนเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ภายใต้กฎหมายไทยคงจะไม่ใช่ง่าย เพราะมีผู้คัดค้านมากกว่าผู้สนับสนุน คงต้องใช้ระยะเวลาอีกนานกว่าจะไปถึงขั้นตอนดังกล่าว ซึ่ง กรรมการอุทยานแห่งชาติ คงไม่ให้ผ่านไปแบบง่าย ๆ เพราะมีเสียงคัดค้านของคนในพื้นที่ ทั้งจากข้อมูลการตรวจสอบพื้นที่บริเวณที่จะขอใช้ประโยชน์นั้นยังค่อนข้างมีความสมบูรณ์ทั้งบนบกและในน้ำที่มีปะการัง เป็นต้น
- หมายเหตุ : ผู้แทน สนช. ได้ชี้แจงกับผู้ทำรายงานฉบับนี้ว่าโครงการท่าเรือปากบาราไม่ต้องการการทำ EIA และ HIA

ความเป็นไปได้ของโครงการท่าเรือปากบารา

จากโครงการท่าเรือระนองที่ไม่ประสบผลสำเร็จในการที่ไม่มีสายการบินเรือเข้ามาใช้ประโยชน์จากท่าเรือระนอง คณะอนุกรรมการฯ จึงได้เชิญทางผู้แทนของสายการบินเรือได้แก่สมาคมเจ้าของเรือไทย มาให้ข้อมูลและความเห็นเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการเข้ามาใช้ประโยชน์ท่าเรือปากบารา จากการสรุปของผู้แทนสมาคมเรือและผู้บริหารสายการบินเรือ เช่น Evergreen Shipping ค่อนข้างมองว่าท่าเรือปากบารา หากก่อสร้างโดยไม่มีการก่อสร้างโรงงานผลิตในพื้นที่ โอกาสที่จะคุ้มทุนเชิงพาณิชย์ค่อนข้างเป็นไปได้ยาก และหากจะสร้างควรเป็นท่าเรือระดับ Feeder Port คือท่าเรือขนาดเล็ก โดยมีสาระสำคัญสิ่งที่จะต้องคำนึงคือ ขนาดเท่าไร บริการอะไร และบริการผู้ใด เนื่องจากท่าเรือเองมีหลายรูปแบบ จึงควรจะทำการศึกษามีสินค้าอะไรบ้าง เนื่องจากในแง่ของสมาคมเจ้าของเรือไทยนั้น ความเป็นไปได้ของท่าเรือปากบาราน่าจะมีองค์ประกอบ ดังนี้³⁴

1. หากที่ใดมีสินค้า เรือก็จะวิ่งเข้าไปให้บริการ หากเปรียบเทียบกับท่าเรือระนองที่ผ่านมาท่าเลอาจจะยังไม่เหมาะสม แต่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ทำการศึกษเกี่ยวกับท่าเรือปากบาราว่ามีสินค้าจากจินตนาการได้มาทางรถไฟไปยังตะวันตก ซึ่งมีมูลค่าสูง โดยรูปแบบการก่อสร้างจะเป็นท่าคอนเทนเนอร์ ซึ่งหากมีท่าเรือก็จะดี แต่ต้องดูมูลค่าด้วยว่าจะตอบสนองทางฝั่งอันดามัน หากพิจารณาที่สินค้าที่ผลิตในภาคใต้ได้แก่ ยางพารา อาหารทะเล และสินค้าแปรรูปที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น มีการขนส่งด้วย

³⁴ การชี้แจงจากผู้แทนสมาคมเจ้าของเรือไทย เมื่อวันที่ 5 เม.ย. 2553

คอนเทนเนอร์ ซึ่งมีท่าเรือทางฝั่งอ่าวไทยที่จังหวัดสงขลาแล้ว แต่อาจจะมีข้อจำกัดที่บริหารโดยภาคเอกชนทำให้มีการคำนึงถึงเรื่องของค่าธรรมเนียมและผลกำไรเข้ามาเกี่ยวข้อง จึงไม่อาจตอบสนองทุกสินค้าได้ เพราะฉะนั้น ตู้สินค้าที่มีส่วนใหญ่มักจะผ่านปาดังเบซาร์ไปปิ่นัง และพอร์ตกลัง (Port Klang) ไม่ว่าจะเป็นทางถนนหรือทางรถไฟ

2. ปัจจัยในเรื่องการกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้าขึ้นกับปัจจัยของค่าขนส่งที่ต่ำกว่า โดยไม่เกี่ยวกับระยะทางว่าจะสั้นหรือยาวกว่า ดังนั้น หากการขนส่งผ่านท่าเรือปากบารา มีต้นทุนที่ต่ำ กระบวนการจะจัดการไปเอง สินค้าก็มามุ่งที่ท่าเรือปากบาราในการที่จะส่งออกไปยังประเทศข้างเคียงแทนที่จะให้เรือขนาดใหญ่เข้ามา ซึ่งเป็นไปไม่ได้ กล่าวคือ เรือที่ขนส่งระหว่างประเทศ ปัจจุบันที่เข้าท่าเรือแหลมฉบังวิ่งไปยุโรปขนาด 10,000 TEU ซึ่งขนาดของเรือก็จะใหญ่ขึ้นไปเรื่อย ๆ ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังเริ่มมีเรือขนาดดังกล่าววิ่งเข้ามาแล้ว ปัจจุบันมีเรือสินค้าระดับ Post Panamax ขนาดบรรทุก 14,000 TEU ที่วิ่งกันระหว่างทวีป จะเข้าเฉพาะเมืองใหญ่ ๆ และนำเรือขนาดเล็ก ประเภท Feeder Ship ที่เหมาะสม เช่น ขนาด 1,000 TEU เป็นต้น เข้ามาชอยวิ่งรับสินค้าเพื่อมาขนถ่ายต่อที่ท่าเรือปิ่นังและท่าเรือกรัง เพื่อไปเสริมกับเรือใหญ่ ท่าเรือประเภท Feeder Port ลักษณะเช่นนี้จะสนับสนุนท่าเรือขนาดเล็ก เช่น ท่าเรือปากบารา
3. การก่อสร้างจุดเชื่อมโยงกันไม่ว่าจะเป็นทางท่อ ทางรถไฟ หรือทางถนนก็ดี เป็นการมุ่งพัฒนาไปทางภาคใต้ด้วย โดยใช้ท่าเรือเป็นจุดเชื่อมต่อ โดยภาคใต้ของไทยจะช้ากว่าภาคอื่นๆ ในเรื่องของการก่อสร้างสาธารณูปโภค ดังนั้น หากมีท่าเรือ ถนน รถไฟ ในการเชื่อมโยงไปยังแต่ละภาคหรือแต่ละเมืองได้รวดเร็วขึ้น ก็น่าจะเป็นการส่งเสริมชุมชนในภาคใต้แล้ว
4. ช่องแคบละมะละกาที่มีการจราจรที่คับคั่ง มีจำนวนเรือที่ค่อนข้างมีความหนาแน่นสูง ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุและการปล้นจากโจรสลัดสูง ดังนั้น ประเทศจีนและประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นประเทศที่มีการใช้น้ำมันจำนวนมากก็อาจจะหาช่องทางอื่น แต่หากค่าใช้จ่ายไม่คุ้มทุนก็อาจจะไม่มีผู้สนใจมาลงทุน จึงควรศึกษาให้รอบคอบ สำหรับภาคใต้นั้นมีโมเดลแตกต่างจากทาง Eastern Seaboard
5. ปัจจัยที่เรือเข้ามาคือปริมาณตู้และราคา หากมาแล้วปริมาณไม่เพียงพอ เรือก็จะไม่เข้ามา ซึ่งก็ต้องมีโครงข่ายที่สามารถไปสหรัฐอเมริกา ยุโรป และฝั่งตะวันตกโดยตรงได้ด้วย

ไม่เพียงเฉพาะประเทศสิงคโปร์เท่านั้น มีการเชื่อมโยงส่งสินค้าโดยระยะเวลาเร็วขึ้นและค่าใช้จ่ายลดลง

การพัฒนาท่าเรือปากบาราต้องมีฐานอุตสาหกรรมสนับสนุน³⁵

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นเรื่องของการแข่งขันปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจของประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ โดยประเทศญี่ปุ่นนั้นเน้นที่จะเปิดแนวพื้นที่ East-West Corridor ภายใต้เส้นทางหมายเลข 9 จากเมืองดานังของเวียดนาม ผ่านมาที่แขวงสะหวันนะเขต ประเทศสปป.ลาว ข้ามสะพานข้ามแม่น้ำโขงสู่จังหวัดมุกดาหาร และเฉียงลงใต้ไปสู่ท่าเรือทวายในพม่า และเชื่อมโยงกับท่าเรือสิหนุวิลล์ของประเทศกัมพูชา และท่าเรือจตุรัสในประเทศเวียดนาม

ขณะที่ประเทศจีนมีแผนการสร้างท่อก๊าซและทางรถไฟจากมณฑลคุนหมิง ผ่านรัฐยะไข่ (ยะ-ไซห์) ไปออกทะเลอันดามันที่ท่าเรือชิตูหรือชิวเว่ แต่แนวโน้มคงเป็นท่าเรือที่เมืองจ๊อกเปียว(Kyaukpyu) ซึ่งเป็นท่าเรืออยู่ระหว่างรัฐยะไข่กับเมืองมัณฑะเลย์ ซึ่งประเทศจีนกับพม่าได้ลงนาม MOU ไปแล้วแต่ทางจีนยังไม่ได้ลงมือก่อสร้าง การสร้างเส้นทางรถไฟในพม่าตอนบน ไปออกทะเลที่ท่าเรือชิวเว่ รัฐยะไข่หรือยาซาย นอกจากนี้ ประเทศจีนยังสนใจที่จะพัฒนาเส้นทาง East - West ผ่านทางรถไฟ ทางรถไฟเชื่อมโยงจากประเทศจีน ผ่านจังหวัดหนองคาย-ปาดังเบซาร์ จนถึงกัวลาลัมเปอร์ ซึ่งจะทำให้ประเทศจีนสามารถเลือกมาออกทะเลตะวันตกได้ทั้งท่าเรือปากบารา ท่าเรือปีนัง หรือท่าเรือพอร์ตกลังของมาเลเซีย

ดังนั้น ยุทธศาสตร์พัฒนาท่าเรือปากบารา อาจจะต้องมีการพิจารณาในมิติใหม่ โดยนำปัจจัยจากมติ ครม. วันที่ 28 ก.ค. 2553 ที่เห็นชอบการร่วมมือกับจีนในการพัฒนาเส้นทางรถไฟเหนือ-ใต้ ซึ่งจะทำให้มีเส้นทางรถไฟขนาด 1.4 เมตร จากจีนตอนใต้ลงมาทางภาคใต้ของไทย ซึ่งเป็นโอกาสที่จะเพิ่ม Demand ของท่าเรือปากบาราให้สามารถปรับเป็นท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ได้ ซึ่งจากแนวมติ ครม. เดิมควรเป็นท่าเรือขนาดเล็กประมาณ 400,000 TEU ต่อปี อาจจะต้องปรับให้ได้ 1.2 ล้าน TEU เพื่อจะทำให้ท่าเรือมีการประหยัดต่อขนาด รวมถึง การพัฒนาเชื่อมโยง Landbridge สงขลา-สตูล ทั้งนี้คงต้องพิจารณาถึงความคุ้มค่าในเชิงพาณิชย์ หากจะสร้างเป็นท่าเรือ Feeder ขนาดลำละ 1,000-2,000 ตู ก็ต้องไปพึ่งพิงท่าเรือทวายหรือท่าเรือปีนัง แต่หากการพัฒนาท่าเรือปากบาราไม่ครบวงจร คือไม่มี Industrial Complex ระบบท่อก๊าซและ Landbridge ระหว่างท่าเรือปากบารา-ท่าเรือสงขลา รวมทั้งอุตสาหกรรมต้นน้ำ เพื่อที่จะสร้าง Demand ให้พอเพียงพอที่จะแข่งขันกับท่าเรือปีนัง ซึ่งมีพิสัยรับตู้ได้ถึง 2.0 ล้าน TEU ต่อปี นอกจากนี้ ต้องมีการพิจารณาในประเด็นสิ่งแวดล้อม การยอมรับของชุมชน ซึ่งต้องมองในมิติที่

³⁵ ดร.ธนิต โลรัตน์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ต่างกัน โดยท่าเรือปากบารา อาจจะก่อให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่ได้ในระดับไม่เกิน 50,000 คน แต่ภาคการท่องเที่ยว สามารถสร้างงานคนในพื้นที่ได้เป็นหลัก 2-3 แสนคน

สำหรับประเด็นสิ่งแวดล้อมพบว่า กรณีศึกษาของท่าเรือ Longbeach ของสหรัฐ³⁶ ต้องใช้เวลาถึง 50 ปี จึงเห็นผลกระทบของพื้นที่ทะเลจากทรายสีขาว กลายเป็นสีดำ ดังนั้น การศึกษาภาวะแวดล้อมท่าเรือปากบารา บางครั้งจึงต้องวางโมเดล 30-50 ปีขึ้นไป อย่างไรก็ตาม ในประเด็นการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกได้มีมติ ครม. ที่ 29 มิถุนายน 2553 ซึ่ง คณะรัฐมนตรีได้สนับสนุนให้เอกชนของไทย (บริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด มหาชน) ไปลงทุนในการก่อสร้างท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่จังหวัดทวาย มณฑลตะนาวศรี ประเทศพม่าตอนล่างเป็นเรื่องที่ก่อให้เกิดคำถามตามมามากมาย ทั้งส่วนผู้ที่สนับสนุนการก่อสร้าง ท่าเรือปากบาราให้เป็น West Gate ของประเทศ กับกลุ่มสนับสนุนให้มีการก่อสร้างท่าเรือที่ จังหวัดทวาย ของประเทศพม่า

สรุปผลการศึกษาโครงการท่าเรือปากบารา

การพัฒนาท่าเรือปากบาราจำเป็นต้องพิจารณาด้านอุปสงค์และความคุ้มค่าทาง เศรษฐกิจและเชิงพาณิชย์ ซึ่งภาคเอกชนจะไปหาสินค้าเพื่อการส่งออกและนำเข้ามาจากไหน นอกจากนี้ จะส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวหรือไม่ เพราะภาคท่องเที่ยวสร้างงานในพื้นที่ได้มากกว่า การสร้างงานในภาคอุตสาหกรรมถึง 6 เท่า และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งการเกิดท่าเรือจะต้องมี อุตสาหกรรมสนับสนุน แต่ก็ไปเกิดปัญหาเหมือนนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยจะมีชุมชนคัดค้าน เกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คงยากที่จะกระทำได้ แทนที่จะเป็นท่าเรือน้ำลึกก็จะกลายเป็นท่าเรือ ชายฝั่ง

ทั้งนี้การสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ในชายฝั่งทะเลภาคใต้ ค่อนข้างที่จะคุ้มทุนเชิงพาณิชย์ได้ ลำบาก เพราะทางภาคใต้แตกต่างจาก Eastern Seaboard เนื่องจาก ไม่มีสินค้าขาเข้า ไม่มี มูลเหตุจูงใจให้เรือนำเข้าเข้ามา เพราะฉะนั้นจะนำโมเดลของ Eastern Seaboard มาเทียบเคียงไม่ได้ เพราะแหลมฉบังมีการวางพื้นที่หลังท่าและพื้นที่ใกล้เคียง เช่น จังหวัดระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี เป็นฐานการผลิตขนาดใหญ่ รองรับ Demand ในพื้นที่และมีการทำท่าเรือให้เป็นจุดศูนย์กลาง ในลักษณะของ Gateway และสนับสนุนการส่งออกนำเข้าของทั้งประเทศ มีจุดเชื่อมต่อถึงกัน ทั้งทาง ถนนและระบบราง และเป็นท่าเรือของเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศพม่า ประเทศสปป.ลาว ซึ่งมี Demand ใน ระดับนี้ ยังต้องใช้เวลา 10 ปี จึงสามารถสร้าง Demand ในระดับ 2-3 ล้านตู้ต่อปี โดยปีแรกมีเรือขนส่ง ขนาด 10,000 TEU และเพิ่มเป็น 50,000 TEU และ 70,000 TEU เป็นลำดับ จึงมีปริมาณตู้ที่สูงขึ้น

ดังนั้นหากจะพัฒนาท่าเรือปากบาราจะต้องผลักดันให้เกิดกลุ่มอุตสาหกรรมที่เหมาะสม อาทิเช่น อุตสาหกรรมฮาลาล เป็นต้น อย่างไรก็ตาม โอกาสที่จะถึงจุดนั้นจะต้องใช้ระยะเวลาอีกนาน ต่างจาก

³⁶ ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี วันที่ 29 ก.ค. 2553 (สอท.)

แหลมฉบังซึ่งมีลักษณะภูมิศาสตร์ที่อยู่กึ่งกลาง สินค้าสามารถมาได้หลายทิศทาง และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เองก็ไม่มีนโยบายที่จะไปดำเนินการปิโตรเคมีคอลคอมเพล็กซ์อีก เนื่องจากได้ไปเจรจากับชาวบ้านไว้แล้ว แต่หากในอนาคตต้องการจะทำจริง ๆ คงต้องย้ายไปทำที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีแทน “ซึ่งจะต้องเกี่ยวข้องกับประเด็นที่ว่าทำอย่างไรที่จะต้องมีสินค้าขาออกให้ได้ จึงจะเกิดสินค้าขาเข้าและมีความคุ้มค่ากัน”

ในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา หากจะทำจริงควรเกิดขึ้นพร้อมโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นรองรับ เช่น ถนน ระบบราง และขนส่งทางท่อ ซึ่งขณะนี้ มีหลายประเทศพร้อมลงทุนอยู่แล้ว แต่เมื่อโครงการนี้มีผลประโยชน์ระหว่างประเทศเข้ามาเกี่ยวข้อง ก็ควรดึงประเทศในแถบนี้เข้ามาร่วมลงทุนโครงการนี้และใช้ความเชี่ยวชาญของแต่ละประเทศให้เป็นประโยชน์ เช่น สิงคโปร์บริหารท่าเรือหรือมาเลเซียบริหารขนส่งทางท่อ ในกรณีด้านสิ่งแวดล้อมและสุขอนามัยซึ่งได้รับการต่อต้านจากชุมชนในพื้นที่เป็นหน้าที่ของรัฐบาลที่จะต้องให้ความรู้ความเข้าใจและในแง่ผลประโยชน์ที่ประชาชนในจังหวัดสตูลและภาคใต้จะได้รับโดยการดึงภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม เช่น ตั้งองค์กรเอกชนขึ้นมา ให้คนในพื้นที่ร่วมถือหุ้น และรับผลประโยชน์จากโครงการ นอกจากค่าเวนคืนที่ดิน ส่วนการดูแลสิ่งแวดล้อมนั้น เทคโนโลยีวันนี้สามารถแก้ปัญหาเหล่านี้ได้ และทำให้ทุกอย่างอยู่ในกรอบ

อย่างไรก็ดี หากท่าเรือปากบารายังติดปัญหาด้านมวลชนและขาดอุปสงค์ในพื้นที่ที่พอเพียงในเชิงพาณิชย์ จนทำให้ไม่สามารถพัฒนาเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ ก็อาจจะลดขนาดของท่าเรือให้เป็นท่าเรือ Feeder และท่าเรือชายฝั่งทั้งนี้ หากท่าเรือปากบาราจะลดขนาดลงมาก็ไม่ใช่เรื่องที่จะรับไม่ได้ เป็นคำถามว่าถ้าจังหวัดสตูลหรือทางภาคใต้ไม่ต้องการอุตสาหกรรม ก็ต้องวางบทบาทของเศรษฐกิจภาคใต้ในอนาคตว่าจะนำโดยภาคเกษตร โดยเฉพาะยางพาราและปาล์ม หรืออุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยาง ประมง และอุตสาหกรรมประมง มองไปอีก 10 ปีข้างหน้าการแข่งขันในภูมิภาค ประเทศไทยจะสู้ต้นทุนได้หรือไม่ ทั้งน้ำยางและยางแท่งจะเคลื่อนย้ายแหล่งผลิตไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศพม่า และประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึง จะมีแรงงานที่จะสนับสนุนภาคเกษตรพอเพียงหรือไม่

³⁷ หนึ่ง ในภาคการเมืองในซีกรัฐบาลเองบางส่วน รวมทั้ง สนช.ก็ยังมีแนวคิดในการสนับสนุนการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราให้เป็น **West Gate** ของประเทศไทย มากกว่าที่จะสนับสนุนให้ไปก่อสร้างท่าเรือทวายในประเทศพม่า โดยเสนอแนวคิดการพัฒนาโครงการต้องให้ประชาชนมีส่วนร่วม และการพัฒนาต้องเป็นลักษณะค่อยเป็นค่อยไป เช่น เริ่มต้นจากสร้างท่าเรือ ถนน และระบบรางก่อน จากนั้นหากจะลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพิ่ม เช่น ท่อขนส่งน้ำมัน จากฝั่งทะเลอันดามันไปยังชายฝั่งทะเลอ่าวไทย อย่างไรก็ดี อุปสรรคสำคัญของความเป็นไปได้ของการพัฒนาท่าเรือปากบาราให้เป็นท่าเรือระดับภูมิภาค ซึ่งต้องมีฐานอุตสาหกรรมต้นน้ำและระบบท่อขนส่งน้ำมัน จะเป็นประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมในการที่จะเข้าข่ายกิจการ 11 ประเภทตามรัฐธรรมนูญ ม. 67 วรรค 2 ซึ่งจาก

³⁷ นายสชาติ โพธิ์หวัด ที่ปรึกษานายกรัฐมนตรี หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 14 สิงหาคม 2553 หน้า 3



การศึกษาประชาชนในพื้นที่ที่ไม่ต้องการให้มีการอุตสาหกรรมและการสร้างท่าเรือถึงแม้จะเคยทำ EIA แต่จากการศึกษาพบว่ายังคงต้องทำ EIA ให้ครอบคลุมตามกฎหมายสิ่งแวดล้อมฉบับใหม่ โดยกระบวนการทุกอย่างก็ต้องผ่านความเห็นชอบของคนในพื้นที่ และให้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็น รวมทั้งคนในพื้นที่ต้องได้รับประโยชน์จากการพัฒนาด้วย ซึ่งหากจะให้ท่าเรือปากบาราเป็นท่าเรือ Feeder Port น่าจะมีความเป็นไปได้มากกว่า

.....





ภาคผนวก ง.

นโยบายการพัฒนาท่าเรือสงขลา

โดย ดร.ชนิต โสรัตน์

ประธานคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร.

ปี พ.ศ. 2552-2553

ท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือซึ่งอยู่ในอ่าวไทยตอนล่าง เป็นท่าเรือสำหรับการนำเข้าและส่งออกสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ซึ่งปัจจุบันถือว่าเป็นท่าเรือมาตรฐานสากลระหว่างประเทศ มีการก่อสร้างท่าเรือแล้วเสร็จในปีพ.ศ.2531 โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และได้มอบหมายให้บริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด เป็นผู้บริหารท่าเรือ ที่ตั้งของท่าเรือสงขลาอยู่บริเวณปากทะเลสาบสงขลา หมู่ที่ 7 ตำบลหัวเขา อำเภอ สิงหนคร จังหวัดสงขลา บนทางหลวงหมายเลข 408 ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ประมาณ 50 กิโลเมตร ห่างจากสถานีรถไฟอำเภอหาดใหญ่ 30 กิโลเมตร และห่างจากชายแดนไทย-มาเลเซีย ประมาณ 100 กิโลเมตร พื้นที่โดยรอบของท่าเรือมีทั้งหมด 72 ไร่ เป็นพื้นที่บนบก 12 ไร่ และถมทะเล 60 ไร่ มีการก่อสร้างองค์ประกอบ ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ 3 ท่า มีความยาวในแต่ละท่าอยู่ที่ 170 เมตร รวมพื้นที่หน้าท่าทั้งหมด 510 เมตร แบ่งเป็นท่าสินค้าแช่แข็งและสินค้าทั่วไป 2 ท่า ความยาวรวม 360 เมตร และท่าสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ 1 ท่า ความยาว 150 เมตร พื้นที่ท่าเรือมีขนาด 15,300 ตารางเมตร รองรับเรือขนาดสูงสุดยาวไม่เกิน 173 เมตร กว้างไม่เกิน 25 เมตร มีระดับน้ำลึกอยู่ที่ประมาณ 7.5 เมตร (ระดับน้ำลึกมาตรฐานอยู่ที่ 8.2 เมตร) ท่าเรือมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญ ได้แก่ เรือลากจูงจำนวน 2 ลำ รถยก รถหัวลากและรถพ่วง โรงพักสินค้าพื้นที่ 6,720 ตารางเมตร จำนวน 1 หลัง ลานวางตู้คอนเทนเนอร์พื้นที่ 50,000 ตารางเมตร และลานสำหรับสินค้าทั่วไป 9,300 ตารางเมตร พร้อมอาคารสำนักงาน อาคารซ่อมบำรุง และระบบสาธารณูปโภค



ปริมาณสินค้าที่เข้าออกท่าเรือใน ปี พ.ศ. 2545 - 2547 พบว่าอยู่ในช่วง 1,220,000 - 1,320,000 ตัน เรือที่ใช้บริการท่าเรือส่วนใหญ่เป็นเรือตู้สินค้า เรือแช่เย็น และเรือสินค้าทั่วไป ในปี พ.ศ. 2547 มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือจำนวน 1.27 ล้านตัน ในจำนวนนี้เป็นสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ถึง 1.08 ล้านตัน และ สินค้าที่ผ่านท่าเรือสงขลาจํานวนร้อยละ 80 จะเป็นสินค้าขาออก ได้แก่ สินค้ายางลาเท็กซ์ (Latex) สินค้ากระป๋อง ไม้ เฟอร์นิเจอร์ และสินค้าประเภทประมงจากทะเล ท่าเรือสงขลาจึงถือเป็นท่าเรือสำหรับการส่งออกที่สำคัญทางภาคใต้ของประเทศ ส่วนสินค้าขาเข้าหลักจํานวนร้อยละ 50 เป็นปลาแช่แข็ง



ท่าเรือสงขลาแม้ว่าจะเป็นท่าเรือหลักทางภาคใต้ของประเทศ แต่สินค้าหลักของภาคใต้อย่าง ยางพารา มีเพียงร้อยละ 20 ของยางพาราที่ส่งออกทั้งหมดของประเทศ ที่สูงถึง 3 ล้านตัน เนื่องจาก สินค้ายางพาราจำนวนมากจะถูกขนส่งผ่านแดนทางถนนและทางรถไฟไปลงเรือที่ Port Klang หรือที่ท่าเรือปีนังในประเทศมาเลเซีย เนื่องจากท่าเรือสงขลา มีค่าระวางเรือสูงกว่า และมีข้อจำกัดเกี่ยวกับความลึกของล่องน้ำส่งผลต่อขีดความสามารถของท่าเรือทำให้ไม่สามารถรองรับเรือที่เป็น Direct Vessel หรือเรือแม่ ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายแบบ Double Handling ที่ต้องใส่เรือขนาดเล็กประเภท Feeder Ship เพื่อขนส่งไปถ่ายลำขึ้นเรือแม่อีกทอดหนึ่ง ยกเว้นยางพาราที่ส่งไปประเทศจีน ที่มีสายการบินเรือ RCL ซึ่งเป็นการจัดการเดินเรือในภูมิภาคเข้ามารับสินค้าที่ทำเรือสงขลาโดยตรง สำหรับการส่งสินค้ายางพาราไปยังประเทศอื่นๆ เช่น ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และประเทศในทวีปยุโรป จะมีการขนถ่ายไปส่งออกผ่านท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้านเป็นส่วนใหญ่ เมื่อปีพ.ศ.2547 บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด ได้ร่วมทุนกับบริษัท ONWARD INTERNATIONAL CO., LTD. เพื่อขนส่งสินค้าแบบ Roll on - Roll off ทั้งสินค้าประเภท Container ที่บรรจุสินค้าหลากหลาย เช่น ยางรถยนต์ อาหารทะเลแช่แข็ง ผลิตภัณฑ์พลาสติก สินค้าอุปโภค บริโภค และรถบรรทุกซีเมนต์ถุง และสินค้าอุปโภคบริโภคเพื่อกระจายสู่จุดปลายทางของสินค้าที่ภาคใต้ตอนล่าง และส่วนหนึ่งส่งออกไปปลายทางที่ท่าเรือในประเทศมาเลเซีย

เพื่อส่งต่อไปยังทวีปยุโรป โดยใช้บริการท่าเรือน้ำลึกสงขลา ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างท่าเรือ น้ำลึกแหลมฉบังกับพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างและประเทศมาเลเซีย

ปัจจุบันท่าเรือสงขลามีกำลังความสามารถรองรับสินค้าประมาณ 1.9 ล้านตันต่อปี (สินค้าทั่วไป 0.4 ล้านตันต่อปี และสินค้าคอนเทนเนอร์ 1.5 ล้านตันต่อปี) การบริหารจัดการท่าเรือ สงขลาในปัจจุบัน พบว่าปริมาณการส่งออกทางพาราผ่านท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซียมีสัดส่วนที่สูงกว่า ท่าเรือสงขลามากโดยในปี พ.ศ. 2551 มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 56 ขณะที่ท่าเรือสงขลามีสัดส่วนเพียงร้อยละ 11 ทั้งนี้สินค้าทางใต้ส่วนมากเป็นสินค้าหนัก โดยเฉพาะประเภทไม้ยางพาราและสินค้าประเภท ประมงจากทะเล ทำให้เรือที่เข้ามารับตู้สินค้าต้องลดจำนวนพิสัยจำนวนตู้ลงไปกว่าที่ควรจะสามารถบรรทุกได้ เนื่องจากร่องน้ำตื้นประมาณ 6.0 เมตรถึง 7.0 เมตร ขณะที่เรือ Feeder ที่เข้ามาบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ โดยทั่วไปต้องการร่องน้ำลึกเฉลี่ยอย่างน้อย 8.2 เมตรถึง 8.5 เมตรซึ่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต (HQ) ตามมาตรฐานสามารถขนสินค้าได้ 26 เมตริกตันแต่ตู้ที่รับบรรทุกที่ทำเรือสงขลาเฉลี่ยอยู่ที่ 27-27.5 เมตริกตันซึ่งโดยทั่วไป แต่บางรายการก็ขึ้นที่ 27-27.5 ตัน ปริมาณการเข้าออกของเรือจะมีมาก ในช่วงวันศุกร์และวันอาทิตย์ เฉลี่ยสัปดาห์ละ 5 ลำ และมีการขนส่งโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 200 ตู้ TEU ต่อเที่ยว ซึ่งถือว่ายังให้บริการไม่เต็มประสิทธิภาพและบางครั้งยังมีเรือมาจอดรอสินค้านานถึง 7 วัน



บริเวณสภาพพื้นที่หน้าท่าของท่าเรือสงขลา

ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาท่าเรือสงขลา

ท่าเรือสงขลาอยู่ในแนวการพัฒนา Landbridge สงขลา-สตูล ซึ่งเป็นโครงการภายใต้นโยบาย พัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตก (West Gate Port Policy) ดังนั้นจำเป็นที่จะต้องเร่งให้มีแผนการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งท่าเรือที่เป็นที่ตั้งปัจจุบันขาดความเหมาะสมทั้งด้านขนาดของหน้าท่า ความลึกของร่องน้ำ ปัญหา มวลชน ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม หากพิจารณาว่าท่าเรือที่จะสร้างที่อำเภอจะนะมีความเหมาะสมก็สมควร จัดทำเป็นแผนพัฒนาท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 และควรทำเป็นแผนแบบบูรณาการร่วมกับท่าเรือปากบารา เพื่อให้เกิดโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางท่อเชื่อมต่อกันเป็น Landbridge สงขลา-สตูล

ประเด็นที่ภาคเอกชนต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือ

1. ขอให้กรมเจ้าท่าทำขุดร่องน้ำที่ตื้น ซึ่งปัจจุบันมีระดับน้ำอยู่ที่ 7.5 เมตร (ไม่รวมน้ำหนุน) ให้เป็น 9 เมตร (มาตรฐานน้ำลึกจะอยู่ที่ 8.2 เมตร) สามารถรองรับขนส่งได้ 10,000 ตันกรอส หรือประมาณ 1,000 TEU แต่ก็มีข้อสังเกตคือในพื้นที่บางจุดเป็นดินดาน ไม่สามารถขุดเจาะได้
2. ติดตั้งปั้นจั่นขนถ่ายสินค้าหน้าท่า (Crantry Crane) จำนวน 2 ตัว เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า
3. ผู้ประกอบการท่าเรือสงขลาขอสัมปทานจากรัฐบาลเดิม 5-6 ปี เป็น 25-30 ปี เพราะหากสัมปทานระยะสั้นจะไม่สามารถดำเนินการปรับปรุงได้เพราะไม่คุ้มค่าเชิงพาณิชย์
4. ขอให้กรมธนารักษ์เป็นเจ้าภาพดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผลกระทบชุมชน และทำความเข้าใจให้กับชุมชนอย่างเข้มข้น มีงบประมาณที่จะทำการประชาสัมพันธ์และทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ เนื่องจากปัจจุบันจำนวนชาวบ้านที่ทำการประท้วงจับปลายังคงมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ อีกทั้งเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ชาวบ้านประท้วงปิดร่องน้ำ เหมือนกรณีของบริษัท นิวคอสตอล จำกัด ได้สัมปทานขุดเจาะน้ำมันกลางอ่าวไทย เพราะจากการประท้วงดังกล่าวทำให้ท่าเรือเสียความเชื่อมั่นและเสียรายได้เฉลี่ยวันละ 1 ล้านบาท จากการปิดท่าเทียบเรือน้ำลึกดังกล่าว ส่วนสินค้าจอดลอยลำอยู่บริเวณรอบนอกประมาณ 7 ลำ ซึ่งค่าใช้จ่ายต่อลำไม่ต่ำกว่า 100,000 บาทต่อวัน ส่วนผู้ที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดคือผู้ประกอบการทั้งหมด ประเมินจากรายได้ที่สินค้าผ่านท่าเรือ 380 ล้านบาทต่อวัน
5. จะต้องมีการหารือร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ถึงความชัดเจนในประเด็นข้อกำหนดในการเป็น Last Port Loading หากมีการขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังลงมาที่ท่าเรือสงขลา ซึ่งตามหลักแล้วจะต้องให้ท่าเรือสงขลาเป็น Last Port Loading แต่ให้มีการตรวจสอบปล่อยที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเรื่องดังกล่าวภาคเอกชนผู้ให้บริการจะไม่ได้รับผลกระทบ ขอแค่มีใบการส่งหรือ Bill of Lading (B/L) ก็พอแล้ว
6. การพัฒนาท่าเรือสงขลาจะต้องมีการบูรณาการเชื่อมต่อระบบรางและท่าเรือสงขลามีความพร้อมแล้วแนวทางในการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือป็นด้วย

อย่างไรก็ตามแผนเฉพาะหน้าคือการพัฒนาท่าเรือสงขลาที่ใช้อยู่ในปัจจุบันให้สามารถรองรับการขนส่งทางชายฝั่งและระหว่างประเทศไปได้ในระดับหนึ่งเพราะส่วนหนึ่งที่มีผู้ส่งออกใช้บริการท่าเรือสงขลาบ่อย เกิดจากท่าเรือสงขลาไม่มีปั้นจั่นหน้าท่ามาตั้งแต่สร้างท่าเรือ ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเข้ามาใช้บริการ เพราะเรือขนาดใหญ่สายเดินเรือไปยังจีนและญี่ปุ่นที่ไม่มีปั้นจั่นประจำเรือไม่สามารถเข้ามาจอดเทียบท่าเพื่อรับสินค้าโดยตรง ต้องขนใส่เรือคอนเทนเนอร์ขนาดเล็กที่มีปั้นจั่นประจำ

เรือ แล้วจึงนำไปถ่ายลงเรือขนาดใหญ่ที่ทำเรือ สิงคโปร์เพื่อส่งต่อไปยังจีนและญี่ปุ่น ขณะที่ท่าเรือปีนัง มีการขนส่งโดยเรือขนาดใหญ่สู่จีนและญี่ปุ่นโดยตรงเป็นเหตุให้ต้นทุนการขนส่งผ่านท่าเรือ สงขลาสูงกว่าการขนส่งผ่านท่าเรือปีนัง

จากการศึกษาในพื้นที่ที่ทราบว่าผู้ประกอบการภาคเอกชนมีแผนการลงทุนเพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือโดยปรับปรุงโครงสร้างหน้าท่าและติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่า พร้อมทั้งปรับปรุงลานตู้สินค้าและเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกเครื่องมือและอุปกรณ์ที่จะสนับสนุนการขนถ่ายสินค้าด้วยปั้นจั่นขนาดใหญ่ด้วยเงินลงทุนประมาณ 1,854 ล้านบาท โดยคาดการณ์ว่าหากดำเนินการแล้วเสร็จจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและทำให้ศักยภาพท่าเรือในการรองรับสินค้าคอนเทนเนอร์เพิ่มมากขึ้นจาก 150,000 TEU ต่อปีเป็น 420,000 TEU ต่อปี แต่เนื่องจากแผนการลงทุนพัฒนาปรับปรุงท่าเรือ สงขลา มีมูลค่าของโครงการมากกว่าสูง จึงต้องดำเนินโครงการตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 ซึ่งต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนของ พ.ร.บ.ดังกล่าว

ทั้งนี้การดำเนินการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาแม้จะไม่ได้มีการขยายพื้นที่ออกนอกเขตท่าเรือตามแผนแม่บทและไม่เพิ่มความยาวหน้าท่าหรือขนาดพื้นที่ของท่าเทียบเรือแต่การเพิ่มศักยภาพท่าเรือในการรองรับสินค้าคอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นจาก 150,000 TEU ต่อปีเป็น 420,000 TEU ต่อปี ซึ่งทางสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาว่าเข้าข่ายเป็นการขยายขนาดของท่าเทียบเรือ โดยต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งกำหนดให้ท่าเทียบเรือรับเรือขนาด ตั้งแต่ 500 ตันกรอสหรือความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 100 เมตร หรือมีพื้นที่ท่าเทียบเรือรวมตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตร ขึ้นไปต้องศึกษาและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการต่อมากระทรวงทรัพยากรธรรมชาติฯ







“ขอขอบคุณ คุณดุสิต นนทะนาคร ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
ในเชิงดำรงตำแหน่งประธาน กกร. ได้อนุมัติงบประมาณ
ในการจัดพิมพ์รายงานฉบับนี้”

รายงานฉบับนี้เป็นรายงานการศึกษาส่วนบุคคลของ
ดร.ธนิต โสรัตน์ ในนามของประธานคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร.
จัดพิมพ์ โดยงบประมาณของ กกร.
เจ้าของลิขสิทธิ์คือ ดร.ธนิต โสรัตน์
สามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ www.tanitsorat.com



คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กกร.

คณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบันภาคเอกชน (กกร) สมาหุการการค้าแห่งประเทศไทย
เลขที่ 150/2 ชั้น 3 ถนนราชบพิธ แขวงวัดราชบพิธ เขตพระนคร กรุงเทพฯ 10200
โทรศัพท์ : 02-622-1860-70, 02-622-2179, 02-225-5474
โทรสาร : 02-622-2184 www.jscib.org

www.tanitsorat.com