

## รายงานผลการศึกษาเบื้องต้น โครงการสำรวจพื้นที่การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งและ Southern Seaboard

โดย ธนิต โสรัตน์  
รองประธาน  
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย  
26 มิถุนายน 2551

### ความสำคัญของเรื่องที่ศึกษา

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้เล็งเห็นว่าในอนาคตพื้นที่อุตสาหกรรม **Eastern Seaboard** จะไม่สามารถรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม โดยคาดว่าในอีก 5 ปีข้างหน้า พื้นที่ **Eastern Seaboard** จะไม่สามารถขยายตัวในแนวตั้งได้อีก นอกจากนี้ ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศไทย ในอีก 5 ปีข้างหน้า จะขยายเต็มพิภพที่ประมาณ 10.5 – 11.0 ล้าน TEU ทางสภาอุตสาหกรรมฯ โดยคณะกรรมการพัฒนาการนำเข้า ส่งออก และการค้า ประเทศเพื่อนบ้าน ร่วมกับ คณะอนุกรรมการโลจิสติกส์ ได้มองเห็นปัญหาในระยะยาว จำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องมองหาแนวพื้นที่ในการรองรับอุตสาหกรรมในอีก 10 ปีข้างหน้า โดยมองเห็นศักยภาพของภาคใต้ในหลายพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพที่จำเป็น Southern Seaboard อีกทั้ง ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือชายฝั่งทางตะวันออกทำให้ประเทศไทยขาดศักยภาพการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ชายฝั่งทะเลฝั่งตะวันตก การขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นสัดส่วนของการขนส่งกว่าร้อยละ 95 ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ที่ประเทศไทยไม่สามารถแข่งขันกับประเทศมาเลเซีย นอกจากนี้ การส่งออกทางทะเลของไทยเพื่อไปซีกโลกตะวันตกจะต้องพึ่งพิงประเทศเพื่อนบ้านทั้งมาเลเซียและสิงคโปร์ จำเป็นที่ประเทศไทย หากมีความประสงค์ที่จะลดต้นทุนโลจิสติกส์ พร้อมเพิ่มศักยภาพการแข่งขันบนความมั่นคงของการเมืองระหว่างประเทศ จำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของการก่อสร้างท่าเรือฝั่งตะวันตก เพื่อการรองรับการเติบโตของประเทศในปี 2560 หรือในอีก 10 ปีข้างหน้า

### วัตถุประสงค์

1. ศึกษาความจำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องมีท่าเรือฝั่งตะวันตกในการรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจ-อุตสาหกรรม ทั้งของภาคใต้และของประเทศไทย (Southern Seaboard)
2. ศึกษาหาพื้นที่ซึ่งเหมาะสมทางชายฝั่งทะเลตะวันตกของประเทศเพื่อการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก โดยการศึกษาทั้งเชิงเศรษฐกิจ ปริมาณความต้องการและความเหมาะสมเชิงพื้นที่
3. ศึกษาความเป็นไปได้ที่ท่าเรือแห่งใหม่จะส่งเสริมต่อการเปิดเส้นทางการค้า และสร้างประสิทธิภาพสูงสุดในฐานะเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลตะวันออกและตะวันตก เพื่อการสนับสนุนเครือข่ายโลจิสติกส์และลดต้นทุนการขนส่งอ้อมช่องแคบ มะละกา
4. ศึกษาความเป็นไปได้ของการจัดตั้งพื้นที่เศรษฐกิจอุตสาหกรรมใหม่ หรือ Southern Seaboard ในพื้นที่ของจังหวัดภาคใต้ ทำให้เพิ่มศักยภาพการผลิตและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในปี 2559

5. ผลของการศึกษาจะนำเสนอต่อสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเพื่อจัดทำเป็นยุทธศาสตร์ในการเสนอแนะต่อภาครัฐ เพื่อให้เกิดการศึกษาอย่างเป็นรูปธรรมต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ Southern Seaboard และท่าเรือชายฝั่งตะวันตก

### ผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้

1. ความเป็นไปได้ของท่าเรือชายฝั่งทะเลภาคตะวันตก และหากมีควรอยู่ที่ตรงไหน เมื่อพิจารณาจากความเหมาะสมทั้งเชิงเศรษฐกิจ , เชิงการตลาด และเชิงพื้นที่
2. สินค้าที่คาดว่าจะขนส่งผ่านท่าเรือชายฝั่งตะวันตก น่าจะมีอะไรบ้างและมีความคุ้มค่าเชิงพาณิชย์หรือไม่
3. ปัจจัยอะไรที่สายการบินเรือจะเข้ามาเทียบท่า เช่น โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐจะเข้ามาดำเนินการ ทั้งฝั่งงาและสตูล มีปัจจัยอะไรที่เรือจะเข้าเทียบ ข้อเสนอแนะของสายการบินเรือที่จะนำเสนอมีอะไรบ้าง
4. ความเป็นไปได้ของการจัดตั้งพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ หรือ Southern Seaboard ของภาคใต้ จะส่งเสริมต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมได้อย่างไร

### วิธีการศึกษา

ประกอบด้วยการจัดเสวนาในการระดมความคิดเห็นจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง ทั้งจากภาครัฐ – ภาคเอกชน – นักวิจัย – ผู้นำท้องถิ่น และนักธุรกิจในพื้นที่ โดยการศึกษาจะใช้ทั้งวิธีสัมภาษณ์ , การสำรวจพื้นที่จริงและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

### การดำเนินงานอยู่ภายใต้การสนับสนุนของ :-

1. สายงานเศรษฐกิจ ภายใต้คณะกรรมการพัฒนาการนำเข้า-ส่งออก และการค้าประเทศเพื่อนบ้าน โดยการสนับสนุนของรองประธานนิพนธ์ สุรพงษ์รักเจริญ
2. สายงานอุตสาหกรรม ภายใต้คณะกรรมการโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม ขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการสนับสนุนของรองประธานพยุงค์ศักดิ์ชาติสุทธิผล

## บทที่ 1

### การดำเนินการในการศึกษาที่ผ่านมา

**ครั้งที่ 1** วันที่ 9 พฤษภาคม 2550 การศึกษาดูงานท่าเรือแหลมฉบัง โดยผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง โดยประกอบด้วย คณะกรรมการของทั้งสองสายงาน ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ , กรมการค้าต่างประเทศ , สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร , กรมส่งเสริมการส่งออก , ธนาคารเอ็กซิมแบงก์ ฯลฯ

**ครั้งที่ 2** วันที่ 29 พฤษภาคม 2550 การประชุมการสร้างท่าเรือชายฝั่งตะวันตกกับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของภาคใต้ หรือ Southern Seaboard ณ สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประกอบไปด้วยหน่วยงานต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- สำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข)
- กระทรวงพาณิชย์ สำนักโลจิสติกส์การค้า
- กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี
- กระทรวงอุตสาหกรรม
- สมาคมที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- การรถไฟแห่งประเทศไทย
- EXIM Bank
- สมาคมอุตสาหกรรมจังหวัดภาคใต้ (พังงา , สงขลา . ระนอง , ภูเก็ต)
- บริษัท เอทีที คอนซัลแตนท์ จำกัด
- บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
- บริษัท ซีเอสเปคตรัม จำกัด
- สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TIFFA)
- สมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้า-ส่งออก
- กลุ่มอุตสาหกรรมน้ำตาล , หินแกรนิต , อาหาร , โรงเลื่อยและโรงอบ , เคมี , พลาสติก และสถาบันอาหาร

**ครั้งที่ 3** วันที่ 14 มิถุนายน 2550 การจัดประชุม ณ โรงแรมเจบี หาดใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา จากส่วนกลางประกอบด้วย กรรมการจากทั้งสองคณะฯ และหน่วยราชการต่าง ๆ เช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ฯลฯ และหน่วยงานจากจังหวัดสงขลา ได้แก่ พาณิชย์จังหวัดสงขลา , อุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา , แรงงาน

- จังหวัดสงขลา , ประธานสภาอุตสาหกรรมภาคใต้ , ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดยะลา , ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดปัตตานี และผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยาง
- ครั้งที่ 4** วันที่ 14 มิ.ย. 50 **สำรวจพื้นที่ก่อสร้างท่าเรือท่าลิ้ง จังหวัดสตูล และพบปะมวลชน ณ สถานที่ก่อสร้างท่าเรือปากบาราจังหวัดสตูล โดยมีสมาชิก สอท. ทั้งจากจังหวัดสงขลา , พัทลุง , สตูล , อบจ. , อบต. , ข้าราชการและประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมให้ความคิดเห็น**
- ครั้งที่ 5** วันที่ 15 มิ.ย. 50 **การสำรวจพื้นที่ก่อสร้างท่าเรือท่าลิ้ง จังหวัดพังงา และการประชุม-เสวนา โดยมีประมงจังหวัดพังงา , ขนส่งจังหวัดพังงา , พาณิชยจังหวัดพังงา , ประธานหอการค้าจังหวัดพังงา , ประชาสัมพันธ์จังหวัดพังงา , นายก อบต. หุ่นมะพร้าว , บริษัท โซควัลลภา จำกัด , บริษัท เอส อี พี เวิร์ล ไวต์ จำกัด , ห้างหุ้นส่วนจำกัด รัตนรังสีวัฒน์ และประชาชนในพื้นที่ร่วมให้ความคิดเห็น**
- ครั้งที่ 6** วันที่ 16 มิ.ย. 50 **การจัดประชุมและดูงานท่าเรือชายฝั่งตะวันออก จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยมีประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสุราษฎร์ , เลขานุการสภาอุตสาหกรรมภาคใต้ , สำนักการค้าภายในจังหวัดสุราษฎร์ , ศูนย์ส่งเสริมการส่งออกภูมิภาค , ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคใต้ , อุตสาหกรรมจังหวัดสุราษฎร์ , พาณิชยจังหวัดสุราษฎร์ , แรงงานจังหวัดสุราษฎร์ , ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาค , การรถไฟหาดใหญ่ ,ผู้ประกอบการและประชาชนในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์**
- ครั้งที่ 7** วันที่ 2 กรกฎาคม 2550 **การประชุมเพื่อหาข้อสรุปในการกำหนดพื้นที่ในเรื่องที่ศึกษา เป็นการประชุมเพื่อหาข้อยุติเกี่ยวกับความจำเป็นของการพัฒนาพื้นที่ Southern Seaboard และการกำหนดพื้นที่ซึ่งชัดเจน ต่อการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งตะวันตก ณ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม ดังนี้ สำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ , กระทรวงคมนาคม , กรมส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชนาวี , กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์ , การท่าเรือแห่งประเทศไทย , การรถไฟแห่งประเทศไทย , สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ , EXIN BANK , สมาคมขนส่งสินค้าทางบก , กลุ่มอุตสาหกรรมยาง , ยานยนต์ , การพิมพ์ , ปิโตรเคมี , ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสุราษฎร์ ภูเก็ต ยะลา , ผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินเรือต่างๆ , สมาคมเจ้าของเรือไทย , บริษัท เอทีที คอนซัลแตนท์ จำกัด , บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย**
- ครั้งที่ 8** วันที่ 13 มิถุนายน 2551 **ศึกษาดูงานท่าเรือปีนังและ Landbridge ชายฝั่งทะเลตะวันตกและตะวันออกของมาเลเซีย โดยมีนายวิรุฬ เตชะไพบูลย์ รมช. กระทรวงพาณิชย์ และทีมที่ปรึกษา**
- ครั้งที่ 9** วันที่ 14 มิถุนายน 2551 **ศึกษาดูงานและร่วมประชุมกับชุมชน ณ บริเวณที่จะสร้างท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล**

## บทที่ 2

เนื้อหาและประเด็นซึ่งได้จากการประชุมและสำรวจพื้นที่ ประกอบด้วย

1. ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องมีท่าเรือหน้าลิทชายฝั่งทะเลตะวันตก เพื่อรองรับอุตสาหกรรมทั้งตลอดแนวชายฝั่งตะวันออกและตะวันตก ตั้งแต่จังหวัดสุราษฎร์ธานี , นครศรีธรรมราช , สงขลา , ระนอง , พังงา , สตูล และปัตตานี โดยมีปัจจัยที่นำมาพิจารณาประกอบด้วย
  - 1.1. ท่าเรือชายฝั่งตะวันตกจะต้องคำนึงถึง Demand เกี่ยวกับปริมาณสินค้าทั้ง In และ Out จากประเทศเพื่อนบ้าน ตั้งแต่ประเทศอินเดีย , บังคลาเทศ , พม่า , กัมพูชา , ลาว รวมทั้งประเทศเวียดนาม โดยเฉพาะมณฑลทางภาคตะวันตกของจีน
  - 1.2. ท่าเรือชายฝั่งตะวันตก จะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนว่าจะเป็นที่ท่าเรือชายฝั่งทะเล ในลักษณะที่เป็น Domestic Coastal Ship หรือจะเป็นท่าเรือของภูมิภาค ในลักษณะที่เป็น Corrective Port ซึ่งประเด็นนี้จะต้องมีการพิจารณา ถึงการเชื่อมโยง Feeder Ship จากประเทศ BIMSTEC
  - 1.3. ท่าเรือชายฝั่งตะวันตก หากจะเห็นลักษณะที่เป็น Regional Port หรือ International Port จะต้องมีการพิจารณาถึง Land bridge รวมทั้ง Complex Facility โดยเฉพาะการผลักดันให้เกิดอุตสาหกรรม Southern Seaboard ให้เกิดขึ้นอย่างไร
  - 1.4. ท่าเรือชายฝั่งตะวันตก ที่จะคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและให้มีเรือสินค้าขนาด 2,000 – 3,000 TEU เข้าเทียบ จะต้องมีความ Demand อย่างน้อย 1.2 ล้าน TEU – 2.0 ล้าน TEU ประเด็นจะนำสินค้าเหล่านี้มาจากไหน การพิจารณาจึงต้องอยู่ในสมมติฐานที่ว่า จะเอา Demand เป็นตัวตั้งหรือจะเอา Supply Base เป็นตัวตั้ง เพราะหากยังไม่เริ่มต้นที่มีท่าเรือ อุตสาหกรรมก็ยังไม่เกิดแต่หากปริมาณสินค้าไม่คุ้มทุน ท่าเรือก็จะมีเรือสินค้าเข้า
  - 1.5. ประเด็นที่จะนำมาพิจารณาคือ ปัจจุบันมีสินค้าจากภาคใต้ของไทยส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง ผ่านออกทางด้านศุลกากรสะเตาและปาดังเบซาร์ เพื่อส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง ของมาเลเซีย ปีละกว่า 200,000 TEU โดยสินค้าส่วนใหญ่เป็นยางพาราซึ่งต้นทุนการขนส่งจากท่าเรือปีนังไปประเทศจีน มีราคาต่ำกว่าการส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง
2. ข้อมูลทางเศรษฐกิจของจังหวัดภาคใต้ ซึ่งอยู่ทางด้านปลายของชวาบอง 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 ทำให้

ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับคลื่นลม ขณะที่ท่าเรือฝั่งตะวันตกมีความยาวเพียง 500 กิโลเมตร และอยู่ในเขตพื้นที่ทะเลเปิด ส่วนใหญ่น้ำลึกและมีคลื่นลมแรง ทำให้การก่อสร้างท่าเรือจะต้องมีการลงทุนเกี่ยวกับการก่อสร้าง Water Break ซึ่งต้องใช้เทคนิคและการลงทุนมากกว่า

4. **ปัญหาสำคัญของชายฝั่งทะเลตะวันตก** ตั้งแต่จังหวัดระนอง , พังงา , กระบี่ , ตรัง , สตูล มีพื้นที่ชายฝั่งทะเลจำกัด มีระยะทางรวมกันยาวประมาณ 500 กิโลเมตร อีกทั้ง จังหวัดภาคใต้ส่วนใหญ่เป็นเมืองท่องเที่ยว โดยเฉพาะ พังงา , กระบี่ ภูเก็ต และบางส่วนของจังหวัดสตูล ทำอย่างไรที่จะให้ท่าเรือ , อุตสาหกรรม ไม่ไปทำลายการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นแหล่งรายได้สำคัญของประเทศ รวมทั้งประเด็นเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ผลกระทบจากแนวปะการังที่สวยงาม ทั้งหมดเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่
5. **แนวทางพิจารณาท่าเรือ** ทั้งจากการหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เช่น สภาพัฒนา , กระทรวงคมนาคม , กระทรวงพาณิชย์ , สอท. จังหวัด , กลุ่มอุตสาหกรรมฯ รวมทั้งจากการสำรวจพื้นที่ โดยการพบปะกับชุมชนทั้ง อบต, อบจ , พาณิชย์จังหวัด , อุตสาหกรรมจังหวัด ของพื้นที่สำรวจได้แก่ จังหวัดสงขลา , สตูล , ภูเก็ต , พังงา . ระนอง , สุราษฎร์ธานี , นครศรีธรรมราช รวมทั้งผู้แทน สอท. จังหวัดยะลา และปัตตานี ได้มีข้อคิดเห็นดังต่อไปนี้

5.1. **ท่าเรือระนอง** มีปัญหาด้าน Demand ของสินค้า อีกทั้งระดับน้ำลึกเพียง 8.50 เมตร ความยาวร่องน้ำ 21 เมตรก่อนถึงท่าเรือ มีปัญหาความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับการปักปันเขตแดนไทย – พม่า ปัจจุบันมีปัญหาของถนนที่จะเชื่อมโยงจากจังหวัดอื่นเข้าสู่ท่าเรือ อีกทั้ง ต้องผ่านบริเวณเขาสูง ทำให้รถขนสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าถึงท่าได้ และเรือ Truck Boat ที่จะลากจูงเรือใหญ่ ปัจจุบันยังไม่มี อีกทั้งท่าเรือระนองอยู่ทางกันสุดของอ่าว จากการศึกษาจากปัจจัยปัจจุบัน ทำให้ท่าเรือระนองไม่อาจเป็นท่าเรือทั้งในลักษณะ Regional Port และ International Port ความเหมาะสมคงเป็นไปได้แค่ระดับ Coastal ship เพื่อเชื่อมโยงกับจังหวัดพังงาและกระบี่ อย่างไรก็ตาม ในช่วงกลางปี 2551 บริษัทเรือประมงปัญหาการค้าน้ำมันที่มีราคาสูง ทำให้ท่าเรือกลับมาได้รับการพิจารณาความเป็นไปได้ในการที่จะใช้เป็นที่ท่าเรือฝั่งตะวันตก แทนที่จะนำเรือไปจอดเทียบท่าเรือแหลมฉบัง สายการบินเรือต่างชาติ เล็งเบนเป้าใช้ท่าเรือระนองเป็นฐานขนถ่ายสินค้า จากฝั่งอันดามันแทนการอ้อมช่องแคบมะละกาสู่ท่าเรือกรุงเทพฯ หวังลดต้นทุนค่าใช้จ่าย บริษัทขนส่งสินค้าจากประเทศอินเดียเตรียมจะนำเรือขนาด 12,000 ตันกรอส วิ่งเข้ามาเทียบท่าเรือระนอง ขณะนี้ท่าเรือระนอง กำลังได้รับความสนใจจากบริษัทเจ้าของสายการบินเรือหลายแห่งที่ขนสินค้าจากฝั่งตะวันตกทั้งยุโรป ตะวันออกกลาง อินเดีย บังกลาเทศสู่ท่าเรือกรุงเทพฯ ทั้งนี้เพื่อลดค่าใช้จ่ายหลังจากที่ก่อนหน้านี้ต้องเดินเรือสินค้าอ้อมเกาะสิงคโปร์ซึ่งทำให้มีต้นทุนในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะจากราคาน้ำมันที่ราคาสูงขึ้นมากในขณะนี้ เพื่อประเมินค่าใช้จ่ายก่อนที่จะตัดสินใจย้ายฐานโดยใช้ท่าเรือระนองเป็นฐานขนถ่ายสินค้า การเข้ามาพักถ่ายสินค้ายังท่าเรือระนอง จะร่นระยะเวลาการเดินทางเรือสู่ท่าเรือกรุงเทพฯ ในเส้นทางเดิมที่อ้อม

ได้ประมาณ 15-20 วัน แต่ปัญหาสำคัญขณะนี้คือ แผนการรองรับในการขนส่งทางบก ที่ยังไม่มียุทธศาสตร์ที่ดีพอ หากจะมาใช้รถเทรลเลอร์ในการขนส่งสู่ท่าเรือกรุงเทพฯ อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนค่าใช้จ่าย นอกจากนี้ การจะเกิดขึ้นของท่าเรือปากบารา นับว่าเป็นผลดีที่จะช่วยเสริมซึ่งกันและกัน เป้าหมายของท่าเรือระนอง ใช้เป็นฐานส่งกำลังบำรุงหลักกับบริษัทน้ำมัน ที่ได้รับสัมปทานการขุดเจาะก๊าซธรรมชาติในอ่าวเมาะตะมะของประเทศพม่า บริษัท ปตท.สผ. ของไทยด้วยที่เข้าไปตั้งฐานขุดเจาะจะใช้บริการท่าเรือสิงคโปร์เป็นฐานการส่งกำลังบำรุงเข้ามาสนับสนุนฐานปฏิบัติการขุดเจาะในอ่าวเมาะตะมะ แต่มีเพียงบริษัท ปตท.สผ. ของไทยบริษัทเดียวที่เข้ามาใช้ท่าเรือระนองเป็นฐานในการสนับสนุนฐานขุดเจาะในอ่าวเมาะตะมะ แต่ยังคงมีปัญหาแหล่งน้ำมันดีเซลที่จะรองรับบริษัทขุดเจาะน้ำมันที่คาดว่าจะใช้ไม่ต่ำกว่า 60 ล้านลิตรต่อเดือน บริษัทฯ ให้เข้ามาใช้บริการที่ท่าเรือระนองเป็นฐานส่งกำลังบำรุงหลักไปยังฐานขุดเจาะในอ่าวเมาะตะมะ ของประเทศพม่าประกอบด้วยบริษัท โทเทล ประเทศฝรั่งเศส บริษัทของประเทศเกาหลีใต้ บริษัท ปิโตรนาสของประเทศมาเลเซียและบริษัท ปตท.สผ. ของไทย

- 5.2. **ท่าเรือพังงา** พบว่าขนาดน้ำยังไม่ลึกมาก โดยเฉลี่ย 8-10 เมตร แนวพื้นที่ประกอบไปด้วยท่าเรือทับละมุ ปัจจุบันเป็นท่าเรือท่องเที่ยว ต้องขุดร่องน้ำเข้าไปจากชายฝั่งทะเลเข้าไปถึงในบริเวณท่าถึง 7 กิโลเมตร เพื่อให้ได้ระดับน้ำลึก 11-12 เมตร เพื่อรองรับ DW 30,000 ตัน ซึ่งสามารถบรรทุกสินค้าได้ 1,500-2,000 ตู้อุโครงการทับละมุ มีข้อดีอยู่ตรงนอกเขตอุทยาน เป็นโครงการที่เคยวางท่อน้ำมันเชื่อมโยงไปอำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันกำลังจะไต่ถามประมาณมาจำนวน 300 ล้านบาทเพื่อเป็นท่าเรือท่องเที่ยว ภาพยังไม่ชัดเจนว่าตกลงต้องการเป็นท่าเรือสินค้าขนาดใหญ่ หรือท่าเรือท่องเที่ยว
- 5.3. **ท่าเรือทับละมุ 2** เป็นท่าเรือที่ออกไปจากชายฝั่งประมาณ 10 กม. อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติท้ายเหมือง โดยมีแหลมที่เรียกว่าเขาหน้ายักษ์ เป็นกระบังคลื่นลม ต้องมีการทำสะพานยื่นออกไปในทะเลประมาณ 1.5 – 2.0 กม. เพื่อให้ได้ระดับน้ำลึก 14 เมตร จากการสังเกตพบว่า มีคลื่นลมแรงต้องมีการสร้าง Water Break
- 5.4. **ท่าเรือท้ายเหมือง** เป็นท่าเรือจังหวัดพังงา ตั้งอยู่ที่เขตอำเภอบ้านในไร่ ห่างจากท่าเรือทับละมุลงไปทางใต้ 27 กม. อยู่นอกเขตอุทยานแห่งชาติ ปัจจุบันมีการสร้างสะพานยื่นออกไปในทะเลอยู่แล้ว แต่หากต้องการทำเป็นท่าเรือชายฝั่ง จะต้องทำเป็นสะพานยื่นออกไปอีก 2 กิโลเมตร เพื่อให้ระดับน้ำลึก 15 เมตร ซึ่งทางจังหวัดมียุทธศาสตร์ที่จะสร้างเป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์ แต่จากการสังเกตการณ์ในพื้นที่พบว่าบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือ เป็นหาดทรายยาว สวยงาม น่าจะพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว อีกทั้ง ต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอีกมาก

**ประเด็นของจังหวัดพังงา**

คงจะต้องมีการทำประชาพิจารณ์ เพื่อให้เกิดความแน่ชัดในแต่ละท้องถิ่นว่า ประชาชนยังต้องการท่าเรืออีกหรือไม่ เนื่องจาก จังหวัดพังงา เป็นจังหวัดท่องเที่ยว ทุกรูปแบบ ทั้งท้องถิ่นและประชาชนให้ความเห็นว่า GDP ของจังหวัดพังงา อยู่ในภาคการท่องเที่ยวระดับที่ 4 ประชาชนส่วนใหญ่เป็นเกษตรกร ทำสวนยางและรับจ้าง ซึ่งงานท่องเที่ยวในปีหนึ่งๆ จะว่างงานถึง 6 เดือน ในความเห็น ควรจะมีการทำโซนนิ่งให้ชัดเจนว่าบริเวณใดควรจะเป็นแหล่งท่องเที่ยว บริเวณใดควรจะเป็นเขตเกษตรกรรม และบริเวณใดควรจะเป็นเขตอุตสาหกรรมและหรือท่าเรือ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันพังงาสามารถเชื่อมโยงกับชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยมีถนน Southern Seaboard ซึ่งโยงกับจังหวัดสุราษฎร์ธานี และไปออกทะเลที่อำเภอสิชล หรืออำเภอ หนอง จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งหากสร้างท่าเรือพังงา ก็ไม่จำเป็นต้องไปลงทุนด้าน Land Bridge เหมือนจังหวัดอื่น

5.5. 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 ชุมชนและจังหวัดค่อนข้างมีการเตรียมพร้อมอีกทั้ง สามารถเชื่อมโยง Land bridge กับท่าเรือจะนะ จังหวัดสงขลา ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร นอกจากนี้ ทางจังหวัดใกล้เคียง เช่น ยะลา และปัตตานี ก็มีความต้องการเนื่องจากคาดหวังว่าควรมีโครงการขนาดใหญ่ ลงไปในพื้นที่ที่เป็นรอยต่อของ 3 จังหวัดภาคใต้ เพื่อให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจ อาจจะสามารถลดความรุนแรงของปัญหาภาคใต้ได้ในระดับหนึ่ง นอกจากนี้ จังหวัดสตูล และสงขลา ค่อนข้างเป็นพื้นที่ราบ เหมาะสมในการทำอุตสาหกรรมรองรับการเติบโตของท่าเรือ โดยจะมีปัญหากระทบกับการท่องเที่ยวน้อยกว่าจังหวัดอื่นๆ ทั้งนี้ ทางจังหวัดสงขลาและสตูล ควรทำเป็นยุทธศาสตร์ร่วมกันในการพัฒนา Land bridge East – West และการใช้ระบบท่าเรือพร้อมกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคต มีข้อเสนอควรจัดตั้งในรูปแบบของคณะกรรมการพัฒนาท่าเรือปากบารา – ท่าเรือจังหวัดสงขลา โดยเป็นคณะกรรมการร่วมภาครัฐ-เอกชน เนื่องจากภาครัฐจะมีการเปลี่ยนผู้รับผิดชอบบ่อย ทำให้การพัฒนาไม่ต่อเนื่อง

6. ท่าเรือในประเทศพม่า จากการหารือหลายฝ่ายได้มีการพิจารณาเกี่ยวกับท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งประเทศไทยควรจะเข้าไปพัฒนา ประกอบด้วย

6.1. ท่าเรือทวาย เป็นท่าเรือที่อยู่ในระดับน้ำลึกประมาณ 21 เมตร รับเรือได้ 32,000 ตัน โดยสามารถทำ Land bridge เชื่อมกับจังหวัดกาญจนบุรี ที่บ้านน้ำพุร้อน ใช้ระยะเวลาประมาณ 11 ชั่วโมง อย่างไรก็ตาม หลายฝ่ายได้วิพากษ์ท่าเรือทวายมีปัญหาที่ดินเป็นเลน ไม่เหมาะกับการทำท่าเรือ



- 6.2. **ท่าเรือมะริด** เป็นท่าเรืออยู่ในฝั่งตะวันตก ในแนวเดียวกับจังหวัดราชบุรี ถือเป็นท่าเรือน้ำลึกระดับ 20 เมตร โดยไม่ต้องสร้างสะพาน ซึ่งทางจังหวัดราชบุรี กำลังมีแนวคิดในการทำเป็นยุทธศาสตร์จังหวัด อย่างไรก็ตาม ท่าเรือมะริดยังไม่ชัดเจนว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์กับประเทศไทยได้อย่างไร
- 6.3. **ท่าเรือปกเปี่ยน** อยู่ในแนวเดียวกับจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางอยู่ในประเทศไทยประมาณ 120 กิโลเมตร อยู่ในพม่า 60 กิโลเมตร เป็นท่าเรือซึ่งเชื่อมโยงกับท่าเรือบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งทาง ปตท. กำลังจัดทำเป็นท่อส่งแก๊สและน้ำมัน และมีโครงการที่จะสร้างนิคมอุตสาหกรรมในประเทศพม่า ซึ่งฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้แจ้งว่า ท่าเรือปกเปี่ยนจะมีศักยภาพเป็นท่าเรือน้ำลึก รองรับอุตสาหกรรมเหล็กและ Heavy Industries ของภูมิภาค

#### **ประเด็นการพิจารณาท่าเรือพม่า**

คงจะต้องพิจารณาถึงความเป็นไปได้ ปัญหาการลงทุน ความมั่นคงทางการเมือง ซึ่งจะต้องเป็นปัจจัยในการนำมาพิจารณา โดยภาพรวมแล้ว การพิจารณาท่าเรือฝั่งตะวันตก จะต้องมีการศึกษาต่อไป โดยเฉพาะด้านการบริหารของสินค้าและการประหยัดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะเป็นเหตุผลสำคัญต่อการพิจารณาลงทุนในด้านการก่อสร้างท่าเรือ

## บทที่ 3

### 3.1 สะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลภาคใต้

#### East-West Southern Economic Land bridge

**Land bridge** ชายฝั่งทะเลภาคใต้ในช่วงปลายเดือนพฤษภาคม 2551 เป็นประเด็นที่ได้รับความสนใจ อาจเป็นเพราะ ฯพณฯ สุลต่านอัลเหม็ด บิน ซุลาติน จากประเทศดูไบมาเปิดประเด็น โดยทาง Dubai World ซึ่งเป็นบริษัทขนาดใหญ่ของประเทศดูไบ ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีให้มาสำรวจความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูลและการเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลภาคใต้ของไทย ประเด็นคือว่า Land bridge คืออะไร แลนด์บริดจ์คือ สะพานเศรษฐกิจ แต่จริงๆแล้วไม่มีสะพาน แต่เป็นสิ่งที่ทำให้รู้ว่าเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งด้านถนน , ทางราง และทางท่อ เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์ของชายฝั่งตะวันตก (ฝั่งอันดามัน) และตะวันออก (ฝั่งอ่าวไทย) ของภาคใต้จะเชื่อมกันเหมือนเป็นสะพานเชื่อมด้านเศรษฐกิจ ซึ่งทราบกันดีว่าชายฝั่งตะวันตกก็คือทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นพื้นที่ทะเลต่อเนื่องไปจรดมหาสมุทรอินเดีย ส่วนฝั่งตะวันออก ก็คือ อ่าวไทย ก็จะเชื่อมต่อออกไปยังมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งในโลกนี้ไม่มีประเทศที่จะมีพื้นที่ติดกับฝั่งชายฝั่งมหาสมุทรถึง 2 มหาสมุทรเหมือนของประเทศไทย ที่จริงแล้วความคิดในการสร้างสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงชายฝั่งตะวันออกและตะวันตก ด้วยการขุดคลองกระเป็นเรื่องที่มีมาตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น และเป็นประเด็นที่ได้หยิบยกมาพิจารณาในหลายรัฐบาลในอดีตเป็นเวลา 30-40 ปี คือตั้งแต่สมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม แต่ก็ติดขัดไม่สามารถดำเนินการได้

ทั้งนี้ การขุดคลองกระที่ไม่เกิดเพราะมีปัญหาทุกทั้งในเรื่องของการใช้ประโยชน์ , เรื่องของสิ่งแวดล้อมและด้วยความมั่นคง รวมทั้งด้านงบประมาณมหาศาล ตั้งแต่รัฐบาลชนมีโครงการ Land Bridge เชื่อมกระบี่ ชนอม และสุราษฎร์ จึงมีการสร้างถนนเตรียมไว้ เป็นถนนขนาดใหญ่ เชื่อมกระบี่ สุราษฎร์ ชนอม สิชล นครศรีธรรมราช เกาะกลางถนนมีขนาดกว้างร้อยเมตร ซึ่งเตรียมไว้สำหรับการวางท่อน้ำมัน และรถไฟ รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคต่างๆ แต่โครงการก็ยุติตรงแค่ได้ถนน เมื่อเปลี่ยนรัฐบาลต่อๆมาจึงยังไม่ดำเนินการ

### 3.2 องค์ประกอบของ Land Bridge

1. เป็นโครงการก่อสร้างสะพานเศรษฐกิจเพื่อ “Short Cut” เชื่อมสองชายฝั่ง ซึ่งก็มีการพิจารณาต่อไปอีกว่า ทั้งทางถนนและรถไฟควรจะเป็นระบบลอยฟ้าหรือไม่ เพื่อให้กระทบต่ออย่างอื่น
2. ต้องมีท่อก๊าซน้ำมัน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของการก่อสร้างแลนด์บริดจ์ เพราะส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 90 เรือบรรทุกน้ำมัน จะมาจากฝั่งตะวันตก เพราะแหล่งน้ำมันอยู่ทาง Middle East โดยเรือน้ำมันหากจะเข้าประเทศไทย ต้องอ้อมทางช่องแคบมะละกา หากมีการขนส่งน้ำมันทางท่อจะง่ายและสะดวกขึ้นมาก

ชนิต โสรรัตน์

สายงานโลจิสติกส์ ส.อ.ท.

3. มีการพิจารณาถึงการสร้างท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่รองรับสินค้า ซึ่งแต่ก่อนทางฝั่งตะวันออกมองไว้ที่ทำเรือสงขลา แต่ในฝั่งตะวันตกยังไม่แน่ใจว่าจะอยู่ที่ตรงไหน ซึ่งมีตัวเลือกไม่มากเช่นจังหวัดกระบี่ พังงา สตูล พอมานี้จึงมีแนวคิดใหม่โดยโปกส์ไปที่ท่าเรือปากบารา
4. ท่าเรือขนาดใหญ่อยู่ทางฝั่งตะวันตก จะต้องมีการฝั่งตะวันออกควบคู่ไปด้วย ซึ่งน่าจะเป็นที่จังหวัดสงขลา แต่ก็ต้องพัฒนาท่าเรือที่ตั้งใหม่ ว่าควรจะเป็นที่ใด เพราะท่าเรือสงขลามีตะกอนมากและมีปัญหาสภาพแวดล้อม เดิมก็คิดว่าน่าจะเป็นที่อำเภอจะนะ แต่ปัจจุบันก็เริ่มมีแนวคิดที่น่าจะเป็นจังหวัดปัตตานี
5. สะพานเศรษฐกิจควรจะต้องเชื่อมลงมาทางใต้เพื่อควบคู่กันระหว่างสตูล (ปากบารา) กับสงขลา น่าจะเหมาะสมและได้รับประโยชน์สูงสุด
6. แนวชายฝั่งของอำเภอท้ายเหมืองจังหวัดพังงาและจังหวัดกระบี่ ช่วงผ่านมา 20 ปี พื้นที่ตรงบริเวณที่ศึกษาจะทำท่าเรือ เช่น ท่าเรือท้ายเหมือง , โดกกลอย , ทับละมู กระบี่ ล้วนกลับกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่รองรับนักท่องเที่ยวและสร้างรายได้ให้กับคนพื้นที่ได้มากกว่าที่จะสร้างท่าเรือ แนวคิดจึงควรที่จะขยับลงมาเชื่อมระหว่างสงขลา กับ สตูล ระยะทางประมาณ 130 กิโลเมตร

### 3.3 Land Bridge สำคัญอย่างไร

การที่ประเทศไทยมีพื้นที่เชื่อมโยงและติดกับสองฝั่งมหาสมุทร ซึ่งเป็นความได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์ของไทย โดยทางเหนือเป็น Heart Land เป็นพื้นที่เชื่อมแผ่นดินใหญ่เชื่อมโยงประเทศ พม่า ลาว เวียดนาม , จีนตอนใต้ ต่อเนื่องไปได้ถึงยุโรป ในส่วนทางใต้ซึ่งเป็น Rimland มีคอคอดอยู่ระหว่างสองมหาสมุทร ทำอย่างไรประเทศไทยจะใช้ประโยชน์จากจุดนี้ได้มากที่สุด เนื่องจากเรือสินค้าทั้งจากซีกโลกตะวันตกและตะวันออกจะต้องใช้เส้นทางผ่านช่องแคบแหลมมะละกา ซึ่งเป็นช่องแคบกว้างเพียง 9 ไมล์ แต่มีเรือผ่านช่องแคบนี้ถึง 900 ลำต่อวัน ยิ่งนับวันยิ่งเกิดความแออัด (Traffic Jam) มากขึ้น เริ่มมีอุบัติเหตุ อีกทั้งเรือสินค้าทั้งคอนเทนเนอร์ก็พัฒนาขึ้นเรื่อยๆ เป็นซูเปอร์พานาแมกซ์ รองรับได้ 9000 ตู้ เพื่อรองรับให้ได้มากที่สุด โดยท่าเรือที่สำคัญไล่ลงมาตั้งแต่ท่าเรือปีนัง ซึ่งอยู่ชายฝั่งตะวันตกของประเทศมาเลเซีย ก็มีเส้นทางรถไฟรางคู่ระยะทาง 120 กิโลเมตร เชื่อมกับปาดังเบซาร์ (มาเลเซีย) ซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันออก นอกจากนี้มาเลเซียยังมีท่าเรือกรัง (Port Klang) และท่าเรือตันจุงเพเลปัส ซึ่งตรงข้ามก็เป็นท่าเรือของสิงคโปร์ ดังนั้น เพื่อลดการพึ่งพาประเทศไทยควรมีท่าเรือชายฝั่งให้เร็วที่สุด แต่ก็มีคำถามว่าทำไมต้องเป็นท่าเรือที่ปากบารา จังหวัดสตูล ทำไมไม่พิจารณาแนวพื้นที่ของจังหวัด พังงา กระบี่ ซึ่งตอนนี้อยู่คลุมเครือไม่ตัดสินใจเอาพื้นที่ใด ซึ่งที่ปากบาราน่าจะเหมาะสมที่สุด เพราะทางพังงา กระบี่ เหมาะสมในการเป็นแหล่งท่องเที่ยว ยิ่งหากมี Land Bridge จะเป็นจุดดีในการนำนักท่องเที่ยวมาเพิ่มขึ้น

ในช่วงปลายเดือนพฤษภาคม 2551 ครม. มีมติให้ทาง Dubai World ซึ่งเป็นคล้ายรัฐวิสาหกิจของประเทศดูไบทำการสำรวจความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทะเลตะวันตกและ Land Bridge ซึ่งประเทศไทยน่าจะได้รับประโยชน์ ซึ่งเขาเอาเงินมาให้ศึกษาในเรื่องของ Land Bridge ไทยจึงมีแต่ได้รับประโยชน์ เพราะ ครม. อนุมัติในหลักการที่ให้ศึกษาเท่านั้น ส่วนเรื่องสัมปทานสร้างท่าเรือคงต้องพิจารณากันให้รอบคอบ โดยเฉพาะหากเกิน 30 ปี ก็ต้องดูให้ดี ทั้งผลได้และผลเสีย เพราะกระทบไปถึงอนาคต ที่ผ่านมามีการศึกษาโดยเฉพาะเรื่องของการท่าเรือปากบารา แต่ยังไม่ชัดเจนในเรื่องของสถานที่สร้าง Land Bridge หากให้ทางดูไบเวสต์ ที่ชำนาญเรื่องนี้ มาศึกษา อาจมองได้อีกหลายมิติ อย่างน้อย “Dubai World” อยู่ในวงการเรือระหว่างประเทศทำธุรกิจท่าเรือในหลายประเทศ หากเขามาศึกษาไทยน่าจะได้ประโยชน์จากตรงนี้มาก

อย่างไรก็ตาม ทุกอย่างมีทั้งได้และเสีย คงต้องมาชั่งน้ำหนักและพิจารณาว่า ประเทศไทยจะได้อะไรบ้างและเสียอะไรบ้างหากมีการอนุมัติโครงการให้เกิดขึ้นจริง ทั้งนี้ การสร้างท่าเรือปากบารา ก็ต้องใช้เงินมาก เพราะต้องสร้างให้เป็นท่าเรือขนาดใหญ่ ไม่อย่างนั้นจะไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือปีนังได้ เพราะขณะนี้ท่าเรือปีนังซึ่งจากเดิมรองรับขนาดเท่าท่าเรือกรุงเทพ รองรับ 1.3 ล้านตู้ต่อปี แต่ขณะนี้ขยายท่าเรือ หากเต็มโครงการในปี 2010 จะเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 896,000 TEU ต่อปี ใหญ่กว่าท่าเรือกรุงเทพถึงเกือบสองเท่า หรือเป็นครึ่งหนึ่งของท่าเรือแหลมฉบัง คือ 2.39 ล้านตู้ต่อปี เพราะฉะนั้นหากสร้างท่าเรือปากบาราเป็นขนาดเล็กก็จะกลายเป็นท่าเรือรองรับ Feeder Ship ซึ่งจะสร้างท่าเรือก็ต้องให้แข่งขันได้กับท่าเรือปีนัง ประเด็นคำถามคือ จะเอาสินค้าอะไร จากไหน และคุ้มหรือไม่ ซึ่งภาคเอกชนบอกว่า หากมีท่าเรือจะเอาสินค้ามา แต่ทางรัฐบาลก็บอกว่า หากมีสินค้าจะสร้างท่าเรือให้ ซึ่งการสร้างท่าเรือซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ควรจะพัฒนาจาก Supply Side ไปหา Demand Side เพราะทางเศรษฐศาสตร์ถือเป็น External Cost ที่ภาครัฐจะต้องเตรียมการให้เอกชน เพราะฉะนั้นหากมีผู้เสนอตัวต้องการมาศึกษา และต้องการมาลงทุนมาสร้าง ระยะเวลาการศึกษาไม่น่าจะนาน เพราะจากเดิมเรื่องท่าเรือมีการศึกษามากมาย ทราบว่าท่าเรือน้ำตื้นเท่าไร ลึกเท่าไร

### 3.4 ปัจจัยที่ต้องนำมาพิจารณาในการทำ Land Bridge และท่าเรือ

1. ประเด็นทางด้านเศรษฐกิจ ต้องศึกษาในเรื่องสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจด้วย เพราะจะเกี่ยวข้องกับโครงการ Southern Seaboard คือการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมทางภาคใต้ตอนกลางและตอนล่างไปจนถึงยะลา , ปัตตานี และนราธิวาส เพราะปล่อยเอาไว้ก็ไม่ได้ประโยชน์
2. ประเด็นด้านความมั่นคง มีโครงการลงทุนโดยเฉพาะจากนักลงทุนจากประเทศตะวันออกกลาง ปัญหาด้านการก่อการร้ายอาจน้อยลง โดยในช่วงพัฒนาพื้นที่ มีการใช้เงินและแรงงานจำนวนมากก็น่าจะส่งผลด้านเศรษฐกิจ หากเศรษฐกิจดีด้านความมั่นคงก็อาจดีขึ้น แต่ก็ต้องพิจารณาให้รอบคอบ เพราะทางภาคใต้โดยเฉพาะพื้นที่สามจังหวัดค่อนข้างมีความเปราะบาง

3. ประเด็นด้านการท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนา Land Bridge และท่าเรือจะต้องพิจารณาประเด็น ผลกระทบด้านแหล่งท่องเที่ยว เพราะพื้นที่ในบริเวณนั้น หากมีผลเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมก็จะกระทบรายได้จากการท่องเที่ยวเป็นแสนล้านบาท รัฐบาลต้องตระหนักว่าจะอยู่กันได้อย่างมีความสุขได้อย่างไร
4. การโซนนิ่งพื้นที่และผังเมือง จะต้องมีการทำแผนพัฒนาพื้นที่และชุมชนพร้อมกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้สามารถอยู่ร่วมกันแบบยั่งยืนร่วมกับภาคอุตสาหกรรมและท่าเรือ โดยจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวก็ควรจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวจริงๆ จึงควรจะมีการโซนนิ่ง ว่าจุดใดควรเป็นท่าเรือ จุดใดเป็นศูนย์โลจิสติกส์ และส่วนไหนเป็นอุตสาหกรรม เพราะการพัฒนา Land Bridge คงจะต้องผ่านด้านด้านสิ่งแวดล้อม

\*\*\*\*\*

## บทที่ 4

### การศึกษาฐานศักยภาพท่าเรือปีนัง

การที่จะศึกษาความเป็นไปได้ของท่าเรือปากบารา จะต้องศึกษาศักยภาพของท่าเรือปีนัง ในฐานะที่เป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการในภาคใต้ของไทย ซึ่งท่าเรือปีนังเป็นท่าเรือที่มีการพัฒนามาไม่น้อยกว่า 20 ปี โดยในอดีตรองรับสินค้าได้ปีละ 990,000 TEU/ต่อปี สินค้าจากภาคใต้ของไทยร้อยละ 20 ใช้บริการของท่าเรือปีนัง ขณะที่ประเทศไทยกำลังศึกษาว่าท่าเรือฝั่งตะวันตกควรจะมีหรือไม่มีและควรจะสร้างอยู่ที่ไหน ทางด้านมาเลเซียได้พัฒนาท่าเรือปีนังให้สามารถรองรับสินค้าเพิ่มได้อีก 1.17 ล้าน TEU ต่อปี โดยเริ่มก่อสร้างตั้งแต่ปี ค.ศ.2007 และจะเสร็จสมบูรณ์ในปี ค.ศ.2009 โดยทางมาเลเซียวางตำแหน่งท่าเรือปีนังให้เป็นท่าเรือของประเทศในภูมิภาค IMT-GT รองรับสินค้าจากภาคใต้ของไทย ประเทศพม่า , อาเจะห์ ของอินโดนีเซีย โดยมีแหล่งอุตสาหกรรมใหม่ที่เรียกว่า North Economic & Seaboard โดยมีรัฐประและกลันตันเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมใหม่ สำหรับอุตสาหกรรมฮาลาล ซึ่งท่าเรือปีนังเมื่อสร้างเสร็จจะรองรับสินค้าได้ถึง 2.16 ล้าน TEU ต่อปี โดยในปี 2010 จะเป็นเรือ Direct Ocean Ship ถึงร้อยละ 65 ท่าเรือปีนังจึงเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการพัฒนาท่าเรือปากบาราของไทยเพราะเป็นทางเลือกที่มีศักยภาพเชิงต้นทุนและเครือข่ายที่ได้เปรียบกว่าของไทย ท่าเรือปีนังเป็นท่าเรือนานาชาติที่มีที่ตั้งอยู่ช่องแคบมะละกา บนชายฝั่งทางตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศมาเลเซีย จากอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา สามารถเดินทางโดยรถยนต์ไปยังท่าเรือปีนัง ใช้เส้นทางหาดใหญ่ไปด่านสะเดาและตรงไปยังบัตเตอร์เวิร์ท ใช้เวลาจากด่านสะเดาไปยังบัตเตอร์เวิร์ท ทางรถยนต์วิ่งบนทางด่วนของมาเลเซีย ระยะทาง 150 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยใช้เส้นทางถนนจากปีนังเข้าไทยโดยใช้เส้นทาง Lebuhray Utara Selatan, Jajaran Utara (North-south Expressway และหากจะใช้เส้นทางจากไทยผ่านด่านสะเดาถึง North Butterworth Container Terminal โดยใช้เส้นทาง E1 – E15 – E17 มีระยะทางประมาณ 138.16 กิโลเมตร นอกจากนี้ ยังสามารถใช้การเดินทางทางอากาศ ระยะห่างจากท่าอากาศยาน Bayan Lepas 40 กิโลเมตรจะถึงท่าเรือปีนัง โดยมีเส้นทางรถไฟรางคู่จากปีนังมายังปาดังเบซาร์ (ฝั่งมาเลเซีย) ระยะทางประมาณ 177.40 กิโลเมตร ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีเปลี่ยนโหมดพาหนะขนส่ง เรียกว่า “Multimodal Transport” ซึ่งสินค้าไทยส่งออกด้วยตู้คอนเทนเนอร์จะต้องใช้ขนส่งต่อมาไว้ที่นี้เพื่อบรรทุกรถไฟไปส่งที่ท่าเรือปีนัง ปัจจุบันค่อนข้างแออัดมีรถไฟขนส่งสินค้าประมาณ 26 ขบวนต่อวัน ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์อย่างเดียวไปท่าเรือปีนัง ซึ่งการศึกษา “Land Bridge” ขยายฝั่งทะเลตะวันตกและออกทางภาคใต้ ก็อาจใช้กรณีศึกษาของเส้นทางรถไฟเส้นนี้ของมาเลเซีย

#### 4.1 ท่าเรือปีนังมีงบประมาณลงทุน 1.10 ล้านล้านริงกิต

การพัฒนาท่าเรือปีนังนี้เป็นแผนธุรกิจปี 2007 – 2010 เพื่อยกระดับให้เป็นท่าเรือหลักคือ North Butterworth Container Terminal (NBCT) แบ่งโครงการออกเป็น 3 ระยะ โดย 2 ระยะแรก มีต้นทุนการดำเนินโครงการประมาณ 672 ล้านริงกิต โครงการขยายท่าเรือปีนังประกอบด้วย

- 1) เฟรส์ที่ 1 (2007-2010) จะดำเนินการขยายท่าเทียบเรือใหม่ 600 เมตร ต่อจากเดิมที่มีอยู่ 900 เมตร ทางทิศเหนือสร้างลานวางตู้สินค้าสำหรับส่งออกเพิ่มบริเวณด้านหลังท่าเทียบเรือ 600 เมตร ground slots : 1512 total ground slots เพื่อรองรับตู้สินค้าได้ 355,000 TEUs และ สร้าง barging centre ใหม่ขนาด 177 x 170 เมตร ground slots : 396 total ground slots เพื่อรองรับตู้สินค้าได้ 93,000 TEUs
- 2) เฟรส์ที่ 2 (2009-2010) จะดำเนินการสร้างลานวางตู้สินค้าใหม่ ground slots : 1908 total ground slots เพื่อรองรับตู้สินค้าได้ 448,000 TEUs โครงการพัฒนาท่าเรือนี้มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มความสามารถของท่าเรือให้มีการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าได้มากกว่า 30 TEUs ต่อชั่วโมง และการพัฒนา North Channel Dredging (2010-2011) โดยการขุดร่องน้ำทางเหนือจากเดิมที่ลึก 11.5 เมตร ACD เป็น 14 เมตร เพื่อรองรับเรือขนาด Super Panamax

#### 4.2 เหตุผลที่มาเลเซียให้ความสำคัญกับท่าเรือปีนัง

ประเทศไทยเป็นลูกค้ารายใหญ่ของท่าเรือปีนัง สินค้าของไทยที่ผ่านท่าเรือนี้ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าจากภาคใต้ของไทย ซึ่งสินค้าจะเป็นยางพาราและไม้ยาง ซึ่งสินค้าจากไทยที่ผ่านท่าเรือนี้เป็น 19-20% ของปริมาณสินค้าทั้งหมด ซึ่งค่าระวางจากปีนังไปท่าเรือเซินเจิ้นจะถูกกว่าไปจากท่าเรือแหลมฉบัง 100-150 เหรียญสหรัฐฯ เพราะจะมีตู้เปล่าจากอินเดียเข้ามาอยู่ที่ท่าเรือปีนังเพื่อรอส่งให้ประเทศจีน นโยบายของท่าเรือชัดเจนมาก ด้วยความที่เป็นท่าเรือที่มีขนาดไม่ใหญ่มาก จึงมุ่งเน้นที่การให้บริการรอบบริเวณ มุ่งเป้าเป็น local port ของแถบมาเลเซียตอนเหนือและไทยตอนใต้ ซึ่งต่างจากท่าเรืออีก 2 แห่ง ทางใต้ของมาเลเซีย คือ ท่าเรือกลังและท่าเรือตันจงปาราบัส จะเป็น “ท่าเรือก่อนสินค้า” นั่นคือสร้างท่าเรือก่อนแล้วค่อยดึงตู้สินค้าเข้ามาใช้บริการ และมุ่งเป้าสู่ความเป็น international port ทั้งนี้ นโยบายของท่าเรือบัตเตอร์เวิร์ทนี้จะพยายามส่งเสริมสนับสนุนท่าเรือรังและตันจงปาราบัส ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของภูมิภาค โดยเหตุผลสำคัญที่ทางมาเลเซียให้ความสำคัญกับท่าเรือปีนัง มีดังนี้

- 1) ต้องการต่อยอดโซ่คุณค่าในการให้ไทยส่งวัตถุดิบการเกษตรต้นน้ำหรือกลางน้ำให้เขตอุตสาหกรรมในรัฐตอนเหนือของมาเลเซียแปรรูป เพื่อสนับสนุนนโยบายการมุ่งสู่ความเป็น hub ทางการเกษตรของ 4 รัฐตอนเหนือของมาเลเซีย

- 2) ต้องการเป็น hub ของผักผลไม้ในการส่งออกสู่จีนโดยใช้วัตถุดิบจากไทย โดยเร่งสร้างและปรับปรุง cold storage facilities ต่างๆ โดยเพิ่มจำนวนปลั๊กตู้เย็นสำหรับ container ขนส่งผักผลไม้ไทย
- 3) ต้องการเป็น hub ในการส่งออกอาหารฮาลาลของไทยตอนใต้ เพราะมันใจต่อระบบการออกใบรับรองซึ่งมาเลเซียเป็นประเทศมุสลิมที่ทั่วโลกยอมรับโดยทำหน้าที่เป็น Trading Firm อาหารและให้ไทยเป็นโซ่อุปทาน
- 4) มาเลเซียไม่เคยคิดว่าท่าเรือปากบาราที่จะสร้างขึ้นจะสามารถแข่งกับมาเลเซียได้เพราะท่าเรือปีนังพัฒนาไปมากแล้ว โดยมาเลเซียมีนโยบายและทิศทางพร้อมทั้งกลุ่มลูกค้าที่ชัดเจนอยู่แล้วและมองว่าแผนการพัฒนาท่าเรือปากบาราของไทยไม่ชัดเจน หากเป็นท่าเรือเล็กก็ต้องไปเปลี่ยนเรือใหม่ที่ท่าเรือปีนัง และใช้ความได้เปรียบทาง “Economies of Scale” ที่จะทำให้อำนาจการนำท่าและค่าธรรมเนียมเรือต่ำกว่าของท่าเรือปากบารา
- 5) หากประเทศไทยจะดำเนินนโยบายไปทิศทางใดควรคิดพิจารณาทั้งระบบ หรือ เริ่มจากการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการมีสินค้าผ่านท่าเรือ ทั้งฝั่งตะวันตกและตะวันออกของไทย และควรอย่างยิ่งในการวิเคราะห์ว่า หาก Short cut เพื่อเป็นเส้นทางเลือกอีกทางแทนช่องแคบมะละกา ต้นทุนโลจิสติกส์ในการ load ของและ unload

#### 4.3 มาเลเซียการขนส่งทางทะเลของภูมิภาค

ท่าเรือชายฝั่งทะเลตะวันตกที่สำคัญของมาเลเซีย นอกจากปีนังแล้ว ยังมีท่าเรือ **Port Klang** เป็นท่าเรือสำคัญของมาเลเซียใหญ่ลำดับที่ 2 มีขนาดใหญ่กว่าท่าเรือปีนังและทางใต้จะมีท่าเรือตันจุงปาราสเป็นท่าเรือใหญ่อันดับที่ 1 ของมาเลเซียและเป็นท่าเรือระดับโลกที่สามารถแข่งขันกับท่าเรือสิงคโปร์สำหรับท่าเรือ Port Klang เป็นท่าเรือฝั่งทะเลตะวันตกตั้งอยู่ใกล้จากสนามบินกัวลาลัมเปอร์ประมาณ 30 กม. ทำให้ท่าเรือกรัง (Port Klang) มีศักยภาพเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่อง Multi-modal Transport ได้ดีกว่าไทย ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังจะห่างจากสนามบินสุวรรณภูมิประมาณ 100 กม. Port Klang (Klang แปลว่า แรงงาน) ห่างจากกัวลาลัมเปอร์ประมาณ 30 กม. แต่ท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดและสำคัญที่สุดไม่ใช่ Port Klang แต่เป็นท่าเรือตันหยงปาลาส อยู่ทางใต้ติดกับสิงคโปร์เป็นท่าเรือระดับ 12 ล้าน TEU/ปี จากการเข้าเยี่ยมชมที่ทำการศุลกากรของ Port Klang พบว่ากรมศุลกากรใช้ระบบ EDI เรียกว่า ระบบ Green Line และ Golden Line ซึ่ง Green Line จะคล้ายกับระบบของไทยคือไม่มีการตรวจ ระบบศุลกากรกับท่าเรือจะทำงานร่วมกันจากการสอบถามแล้วถึงมี Green Line ก็แล้วแต่ก็ยังต้องมีการเช็ค ท่าเรือ Port Klang ที่ไปเป็น West Port ปี 2009 จะรับได้ถึง 6 ล้านตู้ และมีเรือขนาดใหญ่ประเภท Panamax บรรทุกตู้ 8,000 ตู้ เข้ามาเทียบ ระบบคอมพิวเตอร์ใช้ระบบ Cosmos ซึ่งเป็นระบบที่เชื่อมโยงงาน สายการเดินเรือท่าเรือ และระบบศุลกากร ทำให้สามารถรับ-ส่งข้อมูลที่เป็น E-Manifest ภายในท่าเรือจะมีทั้งที่เป็นท่า Container และท่าเรือแบบ Bulk Cargoes (สำหรับสินค้าเกษตร) และมีคลังไซโล (Silo) ขนาด



ใหญ่ จัดเป็นท่าเรืออเนกประสงค์ ซึ่งให้ความสำคัญต่อภาคเกษตรกรรม ขณะที่ประเทศไทย ไม่มีท่าเรือสำหรับรองรับสินค้าเทกองและสินค้าเกษตรโดยเฉพาะ

#### 4.4 กรณีศึกษา Land Bridge ท่าเรือปีนัง

มาเลเซียและประเทศไทย จะเป็นกรณีศึกษาของการทำเส้นทางรถไฟเป็น Land Bridge เชื่อมท่าเรือปีนังบนชายฝั่งทะเลฝั่งตะวันตก กับฝั่งตะวันออก โดยรองรับสินค้าของไทย ซึ่งขนส่งสินค้าผ่านทางด่านสะเดาและปาดังเบซาร์ ซึ่งอยู่ยาวไทยตอนล่างให้สามารถขนส่งสินค้าทั้งทางถนนและทางรถไฟไปใช้บริการท่าเรือปีนังซึ่งอยู่อีกฟากของประเทศ นอกจากนี้ การขนส่งข้ามแดนทางถนน ไทย-มาเลเซีย การขนส่งข้ามแดนทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งจะเป็นโหมดการขนส่งที่สำคัญในอนาคตอันใกล้ เพราะภายใต้ข้อตกลง GMS และ ACMECS ไทยมีการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา , ลาว , เวียดนาม , จีน ซึ่งปัจจุบันยังเป็นปัญหาทั้งในด้านข้อตกลง การใช้รถและถนน รวมทั้งระเบียบที่ยุ่งยาก ทั้งนี้ ถนนของมาเลเซียนั้น จะมีความแตกต่างจากถนนในเขตของเมืองไทยมาก เป็นถนนไป-มา 2 เลน สภาพถนนดี ที่เป็นที่น่าสังเกต เขตชายแดนนั้นจะเต็มไปด้วยสถานีเปลี่ยน-ถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ (ICD : Inland Container Depot) ขณะที่กิจการ ICD ในเขตประเทศไทยไม่มี ที่เคยมีที่อำเภอสะเดาก็เลิกกิจการไป ในเขตมาเลเซียจะมีจุดตรวจสอบรถ และคนโดยสาร อย่างเข้มงวด จากชายแดนเข้าไปในเขตมาเลเซีย พบว่ามีจุดตรวจสอบตลอดเส้นทางนอกจากเพื่อความมั่นคงแล้วก็จะตรวจสอบการลักลอบการขนข้าวสารที่มาจากประเทศไทย เนื่องจากข้าวสารที่มาจากประเทศไทยมีราคาถูกกว่าของมาเลเซีย คนไทยทางฝั่งสะเดา หรือ ปาดังเบซาร์ ของไทยจะเข้าไปในด่านจันโหลนของมาเลเซีย เพื่อลักลอบนำเข้าข้าวสารเข้าไปขายและซากลบก็จะนำสินค้าหนีภาษีจากมาเลเซียเข้ามาขายที่หาดใหญ่

ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าเข้ามาเลเซียนั้น รถบรรทุกจากไทยจะเข้าไม่ได้ ต้องมีการเปลี่ยนรถหัวลาก ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์จากไทยส่งไปมาเลเซีย ปีละประมาณ 300,000 ตู้ โดยส่วนหนึ่งเป็นสินค้าที่ส่งออกไปขายมาเลเซีย และ ประมาณ 30% เป็นการ Transit ไปท่าเรือปีนังและ Port Klang รถบรรทุกของมาเลเซีย สามารถเปลี่ยนทะเบียนรถและสามารถเข้าไปประเทศไทยได้ โดยเฉพาะรถขนน้ำยางพารานั้น สามารถนำรถเปล่าจากมาเลเซียเข้าไปในประเทศไทยถึงจังหวัดสุราษฎร์เพื่อขนน้ำยาง และนำน้ำยางกลับเข้าไปในมาเลเซีย ตรงนี้ไม่ทราบเหตุผลว่าทำไมประเทศไทยจึงยอมให้ดำเนินการอย่างนี้ได้ ทั้งๆที่รถจากประเทศไทยนั้น ไม่สามารถเข้าประเทศมาเลเซียได้ เนื่องจากทางมาเลเซียจะมีการเก็บภาษีป้ายทะเบียนในอัตราที่สูงมาก การนำรถไทยเข้ามาเลเซียจะทำการเปลี่ยนทะเบียนรถเป็นภาษาอังกฤษ ชื่อประกันภัย และหากมีใบขับขี่สากลจะสามารถใช้ได้เลย และหากเข้าได้แล้ว จะสามารถใช้ได้ตลอดตามระยะเวลาของประกันภัย เห็นได้ชัดเจนว่า Logistics เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ Regulation กฎเกณฑ์และกฎหมาย เพราะสิ่งนี้จะป้จจัยที่ทำให้ Logistics มีการขับเคลื่อนโดยเฉพาะภาคการขนส่ง ซึ่งการเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านไทยมักจะเสียเปรียบเพราะเป็นประเทศรัฐเดี่ยว ขณะที่มาเลเซีย , จีน , ลาว , เวียดนาม ล้วนมีรัฐบาลท้องถิ่น ซึ่งจะมีกฎเกณฑ์ที่ต่างไปจากรัฐบาลกลาง

ประเทศไทยถ้าจะทำยุทธศาสตร์ด้านการแข่งขันท่าเรือนั้น ประเทศไทยจะต้องมีท่าเรือทางด้านชายฝั่งตะวันตก ไม่ว่าจะเป็นพังงา สตูล หรือ กระบี่ ประเทศไทยต้องกำหนดสถานะ และ Positioning ว่าท่าเรือจะต้องอยู่ตรงไหน ไม่ใช่ไปทำท่าเล็กทำน้อย เช่น ท่าเรือระนอง หรือท่าเรือสตูล และไม่ควรปล่อยให้ยุทธศาสตร์แบบจังหวัดนิยม ทั้งนี้ ควรมีการศึกษาเรื่องนี้ให้เป็นแผนระดับประเทศ กำหนดให้ได้ว่าภายใน 5 หรือ 10 ปี ประเทศไทยจะต้องมีท่าเรือขนาดใหญ่ด้านทะเลอันดามัน มิฉะนั้นไทยจะสูญเสียขีดความสามารถการแข่งขันด้าน Logistics ไม่สามารถสู้มาเลเซียได้ ทั้งนี้ในอนาคตท่าเรือดานังหรือท่าเรือโฮจิมินห์ซิตี้ของเวียดนาม เมื่อพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจสายที่ 9 ก็จะทำให้เพิ่มการแข่งขันกับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะมีข้อเสียเปรียบเพราะเป็นท่าเรือในซอย (อ่าวไทย) ไม่ใช่ท่าเรือริมถนนเหมือน Port Klang หรือท่าเรือในเวียดนามอย่างไรก็ดี ท่าเรือแหลมฉบังนั้น น่าจะปรับตัวเข้ามาแข่งขัน ก็ควรจะเร่งให้เป็นท่า Collection Container Port คือเป็นท่าเรือของภูมิภาคอินโดจีน โดยเน้นการเป็นพันธมิตรทางการค้าลักษณะ Collaboration โดยปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบัง และจะเป็น 6 ล้านในอีก 2 ปี ทั้งนี้ ท่าเรือแหลมฉบังมีอัตราขนถ่ายที่ความเร็วเฉลี่ย 30 Move/Hour ซึ่งถือว่าดีมาก อย่างไรก็ตาม ด้วยจุดด้อยทางภูมิศาสตร์กับความสามารถด้าน Logistics ทั้งด้านเส้นทางคมนาคมทางบก , ทางรถไฟ และต้นทุนที่สูงกว่าซึ่งไทยยังเป็นรองมาเลเซีย คงจะต้องมีความร่วมมือทั้งในระดับภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาขีดความสามารถ Logistics โดยการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านต้นทุน และในเรื่องของ MTO การพิจารณาการสร้างท่าเรือชายฝั่งตะวันตก โดยเฉพาะการศึกษาการก่อสร้าง Land Bridge หรือสะพานเศรษฐกิจเชื่อมชายฝั่งทะเลตะวันออกและตะวันตกของภาคใต้ไทย

หากประเทศไทยจะพัฒนา Logistics อยากจะให้เปรียบเทียบ (Benchmark) กับประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศเพื่อนบ้านติดกับไทยและเป็นคู่ค้าประมาณ 20-22% ของมูลค่าการค้าของไทยใน ASEAN ต้องยอมรับว่ามาเลเซียมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจรวดเร็วกว่าไทย และระบบโครงสร้างพื้นฐานและ Logistics ทั้งของภาครัฐและเอกชน ได้มีการพัฒนานำหน้าไทยไปพอสมควร โดยเฉพาะมาเลเซียมีท่าเรือขนาดใหญ่ระดับโลกที่สามารถแข่งกับประเทศสิงคโปร์ได้ การเดินทางเริ่มจากด่านชายแดนสะเดา จังหวัดสงขลา ระยะทางจนถึงเมืองกัวลาลัมเปอร์ประมาณ 500 กิโลเมตร โดยเส้นทางหลังจากผ่านตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) ก็จะมีเส้นทางทางด่วนพิเศษ ซึ่งเป็นถนนโทล์เวย์มีรั้วกันข้างทางและไม่มีไฟแดง ไม่มีทางแยกตลอดเส้นทาง การติดต่อคมนาคมทางถนนจึงสะดวกมากและเป็นเหตุผลสำคัญที่ระบบการกระจายสินค้าและ Logistics ของมาเลเซีย มีต้นทุน Logistics ที่ต่ำกว่าไทย มาเลเซียนั้นถนนจัดว่าเป็นถนนที่ดีเทียบเท่ายุโรป นอกเหนือจากถนนไป-มา 2 เลนแล้ว จะมีการปลูกต้นสักตลอดทาง โดยซื้อกล้าไม้จากประเทศไทย ประมาณว่าอีก 10 ปีข้างหน้ามาเลเซียน่าจะมีต้นสักมากกว่าไทยด้วยซ้ำ สภาพการจราจรตลอดเส้นทางไม่มีรถมอเตอร์ไซค์หรือรถประเภทอื่นมากีดขวางถนน ลักษณะ Logistics ของมาเลเซีย สภาพของรถจะอยู่ในมาตรฐานไม่ว่าจะเป็นรถบรรทุกขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ ถ้าเป็นรถบรรทุกจะต้องลักษณะคลุมผ้าใบ ประเทศมาเลเซียจะไม่มีรถสิบล้อ โดยรถขนส่งจะต้องมีตราสัญลักษณ์อักษรเป็นป้ายโลหะวงกลมไว้ท้ายรถ เพื่อบอกประเภทของรถบรรทุก เช่น อักษร T หมายถึงรถพ่วง

อักษร C เป็นรถขนส่งส่วนบุคคล อักษร A เป็นขนส่งประเภทสาธารณะ และ 90 แสดงว่าให้วิ่งบนถนนโทลเวย์ได้ หากเป็นเลข 80 ให้วิ่งได้เฉพาะถนน Local Road เป็นเหตุผลที่มาเลเซียกับไทยแตกต่างกันด้าน Logistics แม้แต่ตัวพาหนะขนส่งเอง จะเห็นสภาพรถตู้เป็นจำนวนมากต่างกับไทย ซึ่งเป็นรถปิกอัพ ซึ่งมาเลเซียนั้นจะไม่ค่อยพบเห็นรถปิกอัพ ถ้าการขนส่งจะเป็นรถแวนหรือรถตู้ที่บ หากเป็นรถขนส่งคนงานจะต้องมีเขี้ยว โรงงานในมาเลเซีย จะต้องมีการรับ-ส่งคนงาน และรถนักเรียนจะต้องเป็นสีเหลือง

\*\*\*\*\*

## บทที่ 5

### สรุปผลการศึกษา ประกอบด้วย

1. ประเทศไทยมีความจำเป็นจะต้องมีเตรียมการพื้นที่เศรษฐกิจต่อการรองรับอุตสาหกรรมในอนาคต โดยจังหวัดภาคใต้ ตั้งแต่สงขลาจนถึงพัทลุง สตูล จะมีพื้นที่ราบเหมาะสมต่อการรองรับพื้นที่ Southern Seaboard ขณะที่จังหวัดสุราษฎร์ฯ , นครศรีธรรมราช จะมีความเหมาะสมในฐานะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ภาคใต้ตอนบนและเขตอุตสาหกรรมรวมทั้งจังหวัดอื่นๆ พื้นที่ของจังหวัดพังงาบางส่วนซึ่งไม่มีผลกระทบต่อการท่องเที่ยว
2. ประเทศไทยมีความจำเป็นจะต้องมีการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งตะวันตก และต้องเป็นท่าเรือหลัก เพื่อการลดการพึ่งพาการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา อีกทั้ง เป็นการลดระยะเวลาการขนส่งได้ถึง 4-7 วัน โดยท่าเรือจะต้องสามารถรองรับเรือขนาด DW 30,000 ตัน หรือบรรทุกตู้ได้ 6,000 TEU โดยท่าเรือที่จะก่อสร้างอย่างน้อยจะต้องเป็น Regional Port สามารถรองรับการขนส่งทางทะเล เชื่อมโยงกับประเทศ BIMSTEC และต้องมีขีดความสามารถโดยการ Benchmark กับท่าเรือปีนัง ซึ่งปัจจุบันมีสินค้า 0.8 – 1.0 ล้านตู้ต่อปี โดยกว่าร้อยละ 30 เป็นสินค้าที่มาจากประเทศไทย
3. ท่าเรือที่สร้างทางฝั่งตะวันตก จะต้องรองรับปริมาณสินค้าจากประเทศจีน ภายใต้เส้นทาง **North – South Corridor** ในการเชื่อมโยงในเส้นทางหมายเลข R3E เชียงของ – จั๊งหง – ประเทศจีนตอนใต้ โดยในระยะยาวจะต้องมีการพิจารณาเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟ ทั้งจากอำเภอเชียงของ – เต็นชัย – น่าน และหรือ หนองคาย-ท่านาแร่ ซึ่งจะต้องเป็นการมองอนาคตข้างหน้าไปอีก 10 ปี ซึ่งการขนส่งทางถนนในภูมิภาคอาเซียนจะเป็นโหมดการขนส่งที่สำคัญ
4. ประเด็นของท่าเรือระนอง ได้เป็นข้อยุติของการประชุมว่าไม่มีความเหมาะสมต่อการเป็นท่าเรือสำหรับสินค้าที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ อีกทั้งการขนส่งเส้นทางการคมนาคมที่ยังต้องพัฒนาอีกมาก การหวังที่จะพึ่งพาการส่งออกถยนต์และรถกระบะมีความเป็นไปได้น้อย เพราะเกรงว่าสินค้าจะได้รับความเสียหายจากการขนส่งทางถนนจากพื้นที่ระยอง ฉะเชิงเทรา โดยท่าเรือระนองควรจะส่งเสริมให้เป็นท่าเรือการท่องเที่ยวและท่าเรือชายฝั่ง สำหรับเรือขนาดเล็กไม่เกิน 500 ตู้ หรือเป็นเรือ Barge
5. เกี่ยวกับท่าเรือของประเทศพม่า ประกอบด้วยท่าเรือมะริด , ท่าเรือทวาย และท่าเรือปกเปียน ซึ่งสภาพอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องได้นำเสนอเป็นทางเลือกจากการประชุม เห็นว่า หากประเทศไทยจะต้องมีการก่อสร้างท่าเรือ ควรจะอยู่ในประเทศไทย อีกทั้งปัญหาการเมืองในประเทศพม่า คงต้องใช้ระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี โดยท่าเรือที่สร้างในประเทศไทยก็จะสามารถรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของพม่าในอนาคต โดยหากจะมีการพิจารณาการ

สร้างท่าเรือในฝั่งพม่า ควรจะเป็นในลักษณะของ Business Interest ไม่เกี่ยวข้องกับ Nation Interest

6. ประเด็นในการหารือจากการประชุมครั้งสุดท้าย ซึ่งได้เชิญบริษัทเดินเรือ ทั้งในฐานะเป็นตัวแทนเรือไทยและเรือต่างประเทศ รวมทั้งเจ้าของเรือ เช่น RCL , UNITHAI ฯลฯ ได้มีการพิจารณาเหลือจุดที่เหมาะสมในการสร้างท่าเรือเพียงสองแห่ง คือ ท่าเรือที่ปากบารา และท่าเรือจังหวัดพังงา โดยท่าเรือของพังงาถึงแม้จะเป็นความต้องการของประชาชนบางส่วน โดยมีท่าเรือที่เหมาะสมน่าจะอยู่ที่ทับละมุ ตรงบริเวณเขาหน้ายักษ์แต่เนื่องจากยังไม่เคยพิจารณาถึงสิ่งแวดล้อมและเกี่ยวกับโซนนิ่งที่ทับซ้อนกันในเรื่องของการท่องเที่ยว โดยการลงพื้นที่ เห็นว่า ทั้งท้ายเหมืองและอีกหลายจุดน่าจะมีความเหมาะสมในการรักษาเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของประเทศ ถึงแม้ว่า จะมีเส้นทางถนนที่ก่อสร้างรองรับ Southern Seaboard แต่เมื่อประกอบกับปัจจัยหลายด้าน การพิจารณาจึงได้ให้ความสำคัญเป็นอันดับรอง จึงเห็นว่าท่าเรือในจังหวัดพังงา น่าจะพัฒนาเป็นท่าเรือท่องเที่ยว หรือท่าเรือระดับชายฝั่ง (Coastal Ship)
7. จากการศึกษาเห็นว่าท่าเรือปากบารามีความเหมาะสมที่จะก่อสร้างให้เป็นท่าเรือน้ำลึก รองรับเศรษฐกิจอุตสาหกรรมใหม่ของจังหวัดภาคใต้ โดยมีเหตุผลประกอบพอเป็นสังเขปดังนี้
  - 1) ท่าเรือปากบารา มีการศึกษาที่ชัดเจน อีกทั้งประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ให้การยอมรับ แนวพื้นที่ทับซ้อนกับเขตการท่องเที่ยวน้อยมาก และได้เคยมีการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อม EIA โดยได้มีการแก้ไขมาเป็นลำดับ
  - 2) ในเชิงคลัสเตอร์ ทางท่าเรือปากบารา ถึงแม้จะยังไม่ได้มีการกันพื้นที่ในการรองรับ Land bridge แต่ก็มียถนน 4 เลน เชื่อมโยงกับจังหวัดสงขลาและสามารถเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางรถไฟ ทั้งจากอำเภอหาดใหญ่ พัทลุง ตรัง ซึ่งจะมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟรวมกันประมาณ 100 กิโลเมตร อีกทั้ง สามารถใช้สนามบินหาดใหญ่ ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร จังหวัดพัทลุง จึงน่าจะมีความเหมาะสมเชิงพื้นที่
  - 3) การพิจารณาในเชิงเทคนิค ถึงแม้ท่าเรือปากบาราจะต้องสร้างสะพานยื่นไปในทะเลประมาณ 4 กิโลเมตร เพื่อให้ได้ระดับน้ำลึก 15 เมตร ซึ่งน่าจะมีความเป็นไปได้ ซึ่งการสร้างท่าเรือในภาคใต้ทุกจุดล้วนต้องมีการสร้างสะพาน ซึ่งน่าจะดีกว่าการขุดร่องน้ำเพื่อป้องกันการบำรุงรักษาในระยะยาว
  - 4) จังหวัดสตูล ได้รับผลกระทบจากซีนามีน้อยมาก โดยการเกิดซีนามี มีคลื่นเพียง 60 เซนติเมตร อีกทั้งคลื่นลมจะดีกว่าทางจังหวัดพังงา บริเวณท่าสามารถขยายจากเฟส 1 ประมาณ 800000 ตู๋ และเฟส 2 สามารถขยายได้ถึง 2 ล้านตู๋ ท่าเรือได้ออกแบบให้รองรับเรือ 6000 ตู๋ เทียบได้พร้อมกัน 2 ลำ และตัวสะพานสามารถวางรางรถไฟเชื่อมโยงถึงหน้าท่า ในด้านอุปทานจากตัวแทนบริษัทเรือได้

มองเห็นฟ้องตรงกันว่า ท่าเรือปากบารามีความเหมาะสม แต่จะต้องมีการพิจารณาเกี่ยวกับ Inland Cost รวมกันแล้วจะต้องไม่สูงกว่าประเทศมาเลเซีย โดยการบริหารท่าเรือควรเป็นของเอกชน หรือการร่วมทุนกับเอกชนซึ่งเป็นเจ้าของเรือ คล้ายกับท่าเรือตันจุงเปเลพาส โดยขีดความสามารถของท่าเรือปากบารา จะต้องพัฒนาให้มีประสิทธิภาพและศักยภาพเท่าเทียมกับท่าเรือปีนัง โดยท่าเรือจะต้องรองรับสินค้าที่เป็นคอนเทนเนอร์ , Bulk , Piping โดยข้อมูลจากตัวแทนเรือเห็นว่า ปริมาณความต้องการตู้คอนเทนเนอร์ของประเทศไทย และกลุ่มประเทศอาเซียนมีแนวโน้มความต้องการตู้เพื่อการส่งออกที่สูงมาก โดยท่าเรือทางภาคใต้จะสามารถรองรับตลาดในขนาดของภูมิภาค

- 5) เกี่ยวกับปริมาณสินค้าที่จะใช้บริการท่าเรือปากบารา จะเป็นการรองรับสินค้าประมาณ 20% ของการส่งออก – นำเข้า ซึ่งมาจากซีกโลกตะวันตก ตัวเลขในปัจจุบันตกประมาณ 1.8 ล้านตู้ โดยในอีก 10 ปีข้างหน้า จะเพิ่มเป็นปริมาณอย่างน้อย 3.6 – 4.0 ล้านตู้ ซึ่งจะทำให้ท่าเรือมีความเหมาะสมในเชิงพาณิชย์ โดยทางกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ได้มองเห็นศักยภาพต่อการใช้ประโยชน์ในการส่งออก จากในปัจจุบันซึ่งมีการส่งไปในประเทศด้านตะวันตก ประมาณ 300,000 คันต่อปี และจะเพิ่มในอัตราที่ก้าวกระโดดในอีก 10 ปีข้างหน้า โดยจะต้องมีระบบ land bridge การขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังมาสู่ท่าเรือสงขลา เพื่อที่จะมาลงเรือทางฝั่งทะเลตะวันตก

8. ปัจจัยที่ต้องมีการพิจารณาในการสร้างท่าเรือปากบารา โครงการจะต้องมีการออกแบบให้สามารถรองรับปัจจัยดังต่อไปนี้

- 1) ศูนย์สร้างและซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ โดยจะมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เปล่าที่มาจากอินเดียจำนวนมากเข้ามาใช้บริการ เนื่องจากตัวเลขการส่งออกของประเทศไทยมีตัวเลขที่สูงกว่าการนำเข้า เหตุผลสำคัญที่สินค้าไทยไปลงเรือที่ปีนัง ก็เนื่องจาก ปีนังมีตู้เปล่าจำนวนมาก ซึ่งจะต้องส่งไปประเทศจีนทำให้ค่าขนส่งจึงถูก ซึ่งในอนาคตท่าเรือปากบาราจะเป็นคู่แข่งสำคัญของท่าเรือปีนัง แต่จะต้องมีศูนย์ซ่อม สร้างตู้คอนเทนเนอร์
- 2) พื้นที่หลังท่า จะต้องออกแบบในการรองรับกิจกรรมทางโลจิสติกส์และการสร้างมูลค่าเพิ่มต่างๆ
- 3) ประเด็นการกระจายความเจริญไปสู่ประชาชน จะต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้คนพื้นที่ทราบว่าจะได้ประโยชน์อะไร รวมถึง ปัญหาสิ่งแวดล้อม
- 4) การพิจารณาแนวพื้นที่โซนนิ่งของจังหวัดต่าง ๆ ซึ่งจะอยู่ในโซ่อุปทานของท่าเรือปากบารา ซึ่งจะก่อให้เกิดพื้นที่เศรษฐกิจ Southern Seaboard ในหลายจังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย

9. **การจัดทำ Land Bridge** โดยเป็นโครงสร้างพื้นฐานทั้งถนน ทางราง และทางท่อ ให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า จากชายฝั่งทะเลตะวันตก โดยมีท่าเรือปากบาราเป็น Gateway ในฐานะเป็น Collecting Port และ Destination Port กับชายฝั่งตะวันออก โดยมีท่าเรือสงขลาซึ่งควรจะมีการพิจารณาพื้นที่ก่อสร้างแห่งใหม่ ซึ่งน่าจะเป็นที่อำเภอจะนะมากกว่าที่จะเป็นจังหวัดปัตตานี เนื่องจากยังเป็นปัญหาความมั่นคงและเส้นทางขนส่งจะไกล นอกจากนี้ จะต้องเชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้าทั้งจากท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือชายฝั่ง เช่น ท่าเรือขนอม ท่าเรือลิซล ฯลฯ
10. **การเชื่อมการขนส่งสินค้าจากประเทศจีนตอนใต้และประเทศ BIMST-EC** ท่าเรือปากบาราจะต้องมีโครงสร้างพื้นฐานรวมทั้ง กฎเกณฑ์อำนวยความสะดวกทางการค้าและศุลกากร ในการรองรับสินค้า Transshipment จากประเทศในกลุ่ม BIMST-EC และกลุ่มประเทศ GMS โดยเฉพาะสินค้าจากจีนตอนใต้ ซึ่งจะ Short Cut การขนส่งสินค้าผ่านทางเส้นทาง R3E หรือท่าเรือเชียงใหม่ เพื่อจะมาใช้ระบบขนส่งผ่านประเทศไทยไปสู่มหาสมุทรอินเดีย
11. **เพื่อให้มีการทำงานต่อเนื่อง** ไม่ว่าจะมีการเปลี่ยนรัฐบาลหรือบุคคลในภาครัฐ ควรให้มีการจัดตั้งเป็นคณะกรรมการศึกษาและพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือปากบารา และการพัฒนาเศรษฐกิจใหม่ภาคใต้หรือ **Southern Seaboard** โดยให้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. บรรจุเป็นแผน โดยกรรมการประกอบด้วย นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน , และหัวหน้าส่วนราชการ , สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. , หอการค้าแห่งประเทศไทย , สมาคมที่เกี่ยวข้องกับสายการบินเรือ ฯลฯ เพื่อให้เกิดการผลักดันอย่างต่อเนื่อง

\*\*\*\*\*

รายละเอียดเพิ่มเติม ดูได้จาก [www.tanitsorat.com](http://www.tanitsorat.com)