

ฉบับร่าง
รายงานผลการศึกษาเบื้องต้น
โครงการสำรวจพื้นที่การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งและ Southern Seaboard

โดย ธนิต โสรัตน์
 รองเลขาธิการ สายงานเศรษฐกิจ
 สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
 4 กรกฎาคม 2550

ความสำคัญของเรื่องที่ศึกษา

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้เล็งเห็นว่าในอนาคตพื้นที่อุตสาหกรรม **Eastern Seaboard** จะไม่สามารถรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม โดยคาดว่าในอีก 5 ปีข้างหน้า พื้นที่ **Eastern Seaboard** จะไม่สามารถขยายตัวในแนวตั้งได้อีก นอกจากนี้ ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศไทย ในอีก 5 ปีข้างหน้า จะขยายเต็มพิกัดที่ประมาณ 10.5 – 11.0 ล้าน TEU ทางสภาอุตสาหกรรมฯ โดยคณะกรรมการพัฒนาการนำเข้า ส่งออก และการค้าประเทศเพื่อนบ้าน ร่วมกับคณะกรรมการโลจิสติกส์ 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 ทั้งฝั่งขาและขากลับ มีปัจจัยอะไรที่เรือจะเข้าเทียบ ข้อเสนอแนะของสายการบินเรือที่จะนำเสนอมีอะไรบ้าง
4. ความเป็นไปได้ของการจัดตั้งพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ หรือ Southern Seaboard ของภาคใต้ จะส่งเสริมต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมได้อย่างไร

ระยะเวลาศึกษา

ระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึงเดือน กรกฎาคม 2550

วิธีการศึกษา

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

การดำเนินงานอยู่ภายใต้การสนับสนุนของ :-

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

บทที่ 1

การดำเนินการในการศึกษาที่ผ่านมา

ครั้งที่ 1 **วันที่ 9 พฤษภาคม 2550** การศึกษาดูงานท่าเรือแหลมฉบัง โดยผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง โดยประกอบด้วย คณะกรรมการของทั้งสองสายงาน ร่วมกับ หน่วยงานภาครัฐ เช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ , กรมการค้าต่างประเทศ , สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร , กรมส่งเสริมการค้าส่งออก , ธนาคารเอ็กซิมแบงก์ ฯลฯ

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

- สำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข)
- กระทรวงพาณิชย์ สำนักโลจิสติกส์การค้า
- กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี
- กระทรวงอุตสาหกรรม
- สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- การรถไฟแห่งประเทศไทย
- EXIM Bank
- สภาอุตสาหกรรมจังหวัดภาคใต้ (พังงา , สงขลา . ระนอง , จะเข็งเทรา)
- บริษัท เอทีที คอนซัลแตนท์ จำกัด
- บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
- บริษัท ซีสเปคตรัม 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 กรรมการจากทั้งสองคณะ และหน่วยราชการต่างๆ เช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ฯลฯ และหน่วยงานจากจังหวัดสงขลา ได้แก่ พาณิชย์จังหวัดสงขลา , อุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา , แรงงานจังหวัดสงขลา , ประธานสภาอุตสาหกรรมภาคใต้ ,

- ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดยะลา , ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดปัตตานี และผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยาง
- ครั้งที่ 4 วันที่ 14 มิ.ย. 50 สืบสวนพื้นที่ก่อสร้างท่าเรือท่าลิ้ง จังหวัดสตูล และพบปะมวลชน ณ สถานที่ก่อสร้างท่าเรือปากบาราจังหวัดสตูล โดยมีสมาชิก สอท. ทั้งจากจังหวัดสงขลา , พัทลุง , สตูล , อบจ , อบต, ข้าราชการและประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมให้ความคิดเห็น
- ครั้งที่ 5 วันที่ 15 มิ.ย. 50 การสืบสวนพื้นที่ก่อสร้างท่าเรือท่าลิ้ง จังหวัดพังงา และการประชุมเสวนา โดยมีประมงจังหวัดพังงา , ขนส่งจังหวัดพังงา , พาณิชยจังหวัดพังงา , ประธานหอการค้าจังหวัดพังงา , ประชาสัมพันธ์จังหวัดพังงา , นายก อบต. ทุ่งมะพร้าว , บริษัทโซควัลลภา จำกัด , บริษัท เอส อี พี เวิร์ล ไวต์ จำกัด , ห้างหุ้นส่วนจำกัด รัตนรังสีวัฒน์ และประชาชนในพื้นที่ร่วมให้ความคิดเห็น
- ครั้งที่ 6 วันที่ 16 มิ.ย. 50 การจัดประชุมและดูงานท่าเรือชายฝั่งตะวันออก จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยมีประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสุราษฎร์ , เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมภาคใต้ , สำนักงานการค้าภายในจังหวัดสุราษฎร์ , 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 , ปีโตรเคมี , ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสุราษฎร์ ภูเก็ต ยะลา , ผู้ประกอบธุรกิจสายการบินเรือต่างๆ , สมาคมเจ้าของเรือไทย , บริษัท เอทีที คอนซัลแตนท์ จำกัด , บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

บทที่ 2

เนื้อหาและประเด็นซึ่งได้จากการประชุมและสำรวจพื้นที่ ประกอบด้วย

1. ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องมีท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลตะวันตก เพื่อรองรับอุตสาหกรรมทั้งตลอดแนวชายฝั่งตะวันออกและตะวันตก ตั้งแต่จังหวัดสุราษฎร์ธานี , นครศรีธรรมราช , สงขลา , ระนอง , พังงา , สตูล และปัตตานี โดยมีปัจจัยที่นำมาพิจารณา ประกอบด้วย
 - 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 หากจะเน้นลักษณะที่เป็น **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 จะต้องมี 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 เพื่อส่งออกผ่านท่าเรือปีนังของมาเลเซีย ปีละกว่า 200,000 TEU โดยสินค้าส่วนใหญ่เป็นยางพาราซึ่งต้นทุนการขนส่งจากท่าเรือปีนังไปประเทศจีน 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 และอยู่ในเขตพื้นที่ทะเล

เปิด ส่วนใหญ่ น้ำลึกและมีคลื่นลมแรง 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 สภาพัฒนาฯ , กระทรวงคมนาคม , กระทรวงพาณิชย์ , สอท. จังหวัด , กลุ่มอุตสาหกรรมฯ รวมทั้งจากการสำรวจพื้นที่ โดยการพบปะกับชุมชนทั้ง อบต. , อบจ. , พาณิชย์จังหวัด , อุตสาหกรรมจังหวัด ของพื้นที่สำรวจ ได้แก่ จังหวัดสงขลา , สตูล , ภูเก็ต , พังงา . ระนอง , สุราษฎร์ธานี , นครศรีธรรมราช รวมทั้งผู้แทน สอท. จังหวัดยะลา และปัตตานี ได้มีข้อคิดเห็น ดังต่อไปนี้
 - 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 ความเหมาะสมคงเป็นได้แค่ระดับ Coastal ship เพื่อเชื่อมโยงกับจังหวัดพังงาและกระบี่
 - 5.2. **ท่าเรือพังงา** พบว่าขนาดน้ำยังไม่ลึกมาก โดยเฉลี่ย 8-10 เมตร แนวพื้นที่ประกอบไปด้วยท่าเรือทับละมุ 1 ปัจจุบันเป็นท่าเรือท่องเที่ยว ต้องขุดร่องน้ำเข้าไปจากชายฝั่งทะเลเข้าไปถึงในบริเวณท่าถึง 7 กิโลเมตร เพื่อให้ได้ระดับน้ำลึก 11-12 เมตร เพื่อรองรับ DW 30,000 ตัน ซึ่งสามารถบรรทุกสินค้าได้ 1,500-2,000 ตู โครงการทับละมุ มีข้อดีอยู่ตรงนอกเขตอุทยาน เป็นโครงการที่เคยวางท่อน้ำมันเชื่อมโยงไปอำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันกำลังจะไต่งบประมาณมาจำนวน 300 ล้านบาทเพื่อเป็นท่าเรือท่องเที่ยว ภาพจึงไม่ชัดเจนว่าตกลงต้องการเป็นท่าเรือสินค้าขนาดใหญ่ 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 เพื่อให้

ธนิต โสรัตน์

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ระดับน้ำลึก 15 เมตร ซึ่งทางจังหวัดมียุทธศาสตร์ที่จะสร้างเป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์ แต่จากการสังเกตการณ์ในพื้นที่พบว่าบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือ เป็นหาดทรายยาว สวยงาม น่าจะพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว อีกทั้ง ต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอีกมาก

ประเด็นของจังหวัดพังงา

คงจะต้องมีการทำประชาพิจารณ์ เพื่อให้เกิดความแน่ชัดในแต่ละท้องที่ ว่าประชาชนยังต้องการท่าเรืออีกหรือไม่ เนื่องจาก จังหวัดพังงา เป็นจังหวัดท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม ก็ดี ท้องถิ่นและประชาชนให้ความเห็นว่า GDP ของจังหวัดพังงา อยู่ในภาคการท่องเที่ยวระดับที่ 4 ประชาชนส่วนใหญ่เป็นเกษตรกร ทำสวนยางและรับจ้าง ซึ่งงานท่องเที่ยวในปีหนึ่งๆ จะว่างงานถึง 6 เดือน ในความเห็น ควรจะมีการทำโซนนิ่งให้ชัดเจนว่าบริเวณใดควรจะเป็นแหล่งท่องเที่ยว บริเวณใดควรจะเป็นเขตเกษตรกรรม และบริเวณใดควรจะเป็นเขตอุตสาหกรรมและหรือท่าเรือ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันพังงาสามารถเชื่อมโยงกับชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยมีถนน Southern Seaboard ซึ่งโยงกับจังหวัดสุราษฎร์ธานี และไปออกทะเลที่อำเภอสิชล หรืออำเภอขนอม 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 โดยสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นยางพารา , ไม้ยางแปรรูป โดยมีตลาดรองรับอยู่ปีละ 200,000 ตู้ รวมถึงเป็นรถเพื่อการส่งออกปีละประมาณ 300,000 ตู้ ท่าเรือปากบารา ชุมชนและจังหวัดค่อนข้างมีการเตรียมพร้อม อีกทั้ง สามารถเชื่อมโยง Land bridge กับท่าเรือจะนะ จังหวัดสงขลา ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร นอกจากนี้ ทางจังหวัดใกล้เคียง เช่น ยะลา และปัตตานี ก็มีความต้องการเนื่องจากคาดหวังว่าควรมีโครงการขนาดใหญ่ ลงไปในพื้นที่ที่เป็นรอยต่อของ 3 จังหวัดภาคใต้ เพื่อให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจ อาจจะช่วยลดความรุนแรงของปัญหาภาคใต้ได้ในระดับหนึ่ง นอกจากนี้ จังหวัดสตูล และสงขลา ค่อนข้างเป็นพื้นที่ราบ เหมาะสมในการทำอุตสาหกรรมรองรับการเติบโตของท่าเรือ โดยจะมีปัญหากระทบกับการท่องเที่ยวน้อยกว่าจังหวัดอื่นๆ ทั้งนี้ ทางจังหวัดสงขลา และสตูล ควรทำเป็นยุทธศาสตร์ร่วมกันในการพัฒนา Land bridge East – West และการใช้ระบบท่าเรือพร้อมกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคต มีข้อเสนอแนะควรจัดตั้งในรูปแบบของคณะกรรมการพัฒนาท่าเรือปากบารา – 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 ถือเป็นท่าเรือน้ำลึก ระดับ 20 เมตร โดยไม่ต้องสร้างสะพาน ซึ่งทางจังหวัดราชบุรี กำลังมีแนวคิดในการทำเป็นยุทธศาสตร์จังหวัด อย่างไรก็ตาม ท่าเรือมะริดยังไม่ชัดเจนว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์กับประเทศไทยได้อย่างไร

6.3. **ท่าเรือปกเปียน** อยู่ในแนวเดียวกับจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางอยู่ในประเทศไทยประมาณ 120 กิโลเมตร อยู่ในพม่า 60 กิโลเมตร เป็นท่าเรือซึ่งเชื่อมโยงกับท่าเรือบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งทาง ปตท. กำลังจัดทำเป็นท่อส่งแก๊สและน้ำมัน และมีโครงการที่จะสร้างนิคมอุตสาหกรรมในประเทศพม่า ซึ่งฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้แจ้งว่า ท่าเรือปกเปียนจะมีศักยภาพเป็นท่าเรือน้ำลึก รองรับอุตสาหกรรมเหล็กและ Heavy Industries ของภูมิภาค

ประเด็นการพิจารณาท่าเรือพม่า

คงจะต้องพิจารณาถึงความเป็นไปได้ ปัญหาการลงทุน ความมั่นคงทางการเมือง ซึ่งจะต้องเป็นปัจจัยในการนำมาพิจารณา โดยภาพรวมแล้ว การพิจารณาท่าเรือฝั่งตะวันตก จะต้องมีการศึกษาต่อไป โดยเฉพาะด้านการบริหารของสินค้าและการประหยัดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญต่อการพิจารณาลงทุนในด้านการก่อสร้างท่าเรือ

บทที่ 3

สรุปผลการศึกษา ประกอบด้วย

1. ประเทศไทยมีความจำเป็นจะต้องมีเตรียมการพื้นที่เศรษฐกิจต่อการรองรับอุตสาหกรรมในอนาคต โดยจังหวัดภาคใต้ ตั้งแต่สงขลาจนถึงพัทลุง สตูล จะมีพื้นที่ราบเหมาะสมต่อการรองรับพื้นที่ Southern Seaboard ขณะที่จังหวัดสุราษฎร์, นครศรีธรรมราช จะมีความเหมาะสมในฐานะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ภาคใต้ตอนบนและเขตอุตสาหกรรมรวมทั้งจังหวัดอื่นๆ พื้นที่ของจังหวัดพังงาบางส่วนซึ่งไม่มีผลกระทบต่อการท่องเที่ยว
2. ประเทศไทยมีความจำเป็นจะต้องมีการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งตะวันตก และต้องเป็นท่าเรือน้ำลึก 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 – เด่นชัย – น่าน และหรือ หนองคาย-ท่านาแร่ ซึ่งจะต้องเป็นการมองอนาคตข้างหน้าไปอีก 10 ปี ซึ่งการขนส่งทางถนนในภูมิภาคอาเซียนจะเป็นโหมดการขนส่งที่สำคัญ
4. ประเด็นของท่าเรือระนอง ได้เป็นข้อยุติของการประชุมว่าไม่มีความเหมาะสมต่อการเป็นท่าเรือสำหรับสินค้าที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ อีกทั้งการขนส่งเส้นทางการคมนาคมที่ยังต้องพัฒนาอีกมาก การหวังที่จะพึ่งพาการส่งออกรถยนต์และรถกระบะมีความเป็นไปได้น้อย เพราะเกรงว่าสินค้าจะได้รับความเสียหายจากการขนส่งทางถนนจากพื้นที่ระยอง ฉะเชิงเทรา โดยท่าเรือระนองควรส่งเสริมให้เป็นท่าเรือการท่องเที่ยวและท่าเรือชายฝั่ง สำหรับเรือขนาดเล็กไม่เกิน 500 ตู้ หรือเป็นเรือ Barge
5. เกี่ยวกับท่าเรือของประเทศพม่า ประกอบด้วยท่าเรือมะริด ,ท่าเรือทวาย และท่าเรือปกเปียน ซึ่งสภาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องได้นำเสนอเป็นทางเลือกจากการประชุม เห็นว่า หากประเทศไทยจะต้องมีการก่อสร้างท่าเรือ ควรจะอยู่ในประเทศไทย อีกทั้งปัญหาการเมืองในประเทศพม่า คงต้องใช้ระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี โดยท่าเรือที่สร้างในประเทศไทยก็จะสามารถรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของพม่าในอนาคต โดยหากจะมีการพิจารณาการสร้างท่าเรือในฝั่งพม่า ควรจะเป็นในลักษณะของ Business Interest ไม่เกี่ยวข้องกับ Nation Interest
6. ประเด็นในการหารือจากการประชุมครั้งสุดท้าย ซึ่งได้เชิญบริษัทเดินเรือ ทั้งในฐานะเป็นตัวแทนเรือไทยและเรือต่างประเทศ รวมทั้งเจ้าของเรือ เช่น RCL , UNITHAI ฯลฯ ได้มีการ

พิจารณาเหลือจุดที่เหมาะสมในการสร้างท่าเรือเพียงสองแห่ง คือ ท่าเรือที่ปากบารา และท่าเรือจังหวัดพังงา โดยท่าเรือของพังงาถึงแม้จะเป็นความต้องการของประชาชนบางส่วน โดยมีท่าเรือที่เหมาะสมน่าจะอยู่ที่ทับละมุ ตรงบริเวณเขาหน้ายักษ์แต่เนื่องจากยังไม่เคยพิจารณาถึงสิ่งแวดล้อมและเกี่ยวกับโซนนิ่งที่ทับซ้อนกันในเรื่องของการท่องเที่ยว โดยการลงพื้นที่ เห็นว่า ทั้งท้ายเหมืองและอีกหลายจุดน่าจะมีความเหมาะสมในการรักษาเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของประเทศ ถึงแม้ว่า จะมีเส้นทางถนนที่ก่อสร้างรองรับ Southern Seaboard แต่เมื่อประกอบกับปัจจัยหลายด้าน การพิจารณาจึงได้ให้ความสำคัญเป็นอันดับรอง จึงเห็นว่าท่าเรือในจังหวัดพังงา น่าจะพัฒนาเป็นท่าเรือท่องเที่ยว หรือท่าเรือระดับชายฝั่ง (Coastal Ship)

7. จากการศึกษาเห็นว่าท่าเรือปากบารามีความเหมาะสมที่จะก่อสร้างให้เป็นท่าเรือหลักรองรับเศรษฐกิจอุตสาหกรรมใหม่ของจังหวัดภาคใต้ โดยมีเหตุผลประกอบพอเป็นสังเขปดังนี้

- 1) ท่าเรือปากบารา มีการศึกษาที่ชัดเจน อีกทั้งประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ให้การยอมรับแนวพื้นที่ทับซ้อนกับเขตการท่องเที่ยวน้อยมาก 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 ตู และเฟส 2 สามารถขยายได้ถึง 2 ล้านตู ท่าเรือได้ออกแบบให้รองรับเรือ 6000 ตู เทียบได้พร้อมกัน 2 ลำ และตัวสะพานสามารถวางรางรถไฟเชื่อมโยงถึงหน้าท่า ในด้านอุปทานจากตัวแทนบริษัทเรือได้มองเห็นพร้อมตรงกันว่า ท่าเรือปากบารามีความเหมาะสม แต่จะต้องมีการพิจารณาเกี่ยวกับ Inland Cost รวมกันแล้วจะต้องไม่สูงกว่าประเทศมาเลเซีย โดยการบริหารท่าเรือควรเป็นของเอกชน หรือการร่วมทุนกับเอกชนซึ่งเป็นเจ้าของเรือ คล้ายกับท่าเรือตันจุงเปเลพาส โดยขีดความสามารถของท่าเรือปากบารา จะต้องพัฒนาให้มีประสิทธิภาพและศักยภาพเท่าเทียมกับท่าเรือปีนัง โดยท่าเรือจะต้องรองรับสินค้าที่เป็นคอนเทนเนอร์ , Bulk , Piping โดยข้อมูลจากตัวแทนเรือเห็นว่าปริมาณความต้องการตู้คอนเทนเนอร์ของประเทศไทย และกลุ่มประเทศอาเซียนมี

แนวโน้มความต้องการตู้เพื่อการส่งออกที่สูงมาก โดยท่าเรือทางภาคใต้จะสามารถรองรับตลาดในขนาดของภูมิภาค

- 5) เกี่ยวกับปริมาณสินค้าที่จะใช้บริการท่าเรือปากบารา จะเป็นการรองรับสินค้าประมาณ 20% ของการส่งออก - นำเข้า ซึ่งมาจากซีกโลกตะวันตก ตัวเลขในปัจจุบันตกประมาณ 1.8 ล้านตู้ โดยในอีก 10 ปีข้างหน้า จะเพิ่มเป็นปริมาณอย่างน้อย 3.6 - 4.0 ล้านตู้ ซึ่งจะทำให้ท่าเรือมีความเหมาะสมในเชิงพาณิชย์ โดยทางกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ได้มองเห็นศักยภาพต่อการใช้ประโยชน์ในการส่งออก จากในปัจจุบันซึ่งมีการส่งไปในประเทศด้านตะวันตกประมาณ 300,000 คันต่อปี และจะเพิ่มในอัตราที่ก้าวกระโดดในอีก 10 ปีข้างหน้า โดยจะต้องมีระบบ land bridge การขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังมาสู่ท่าเรือสงขลาเพื่อที่จะมาลงเรือทางฝั่งทะเลตะวันตก
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. เพื่อให้มีการทำงานต่อเนื่อง ไม่ว่าจะมีการเปลี่ยนรัฐบาลหรือบุคคลในภาครัฐ ควรให้มีการจัดตั้งเป็นคณะกรรมการศึกษาและพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือปากบาราและการพัฒนาเศรษฐกิจใหม่ภาคใต้หรือ Southern Seaboard โดยให้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, บรรจุเป็นแผน โดยกรรมการประกอบด้วย นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน , และหัวหน้าส่วนราชการ , สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย , หอการค้าแห่งประเทศไทย , สมาคมที่เกี่ยวข้องกับสายการบินเรือ ฯลฯ เพื่อให้เกิดการผลักดันอย่างต่อเนื่อง

หมายเหตุ :

ผลการศึกษานี้เป็นเพียงฉบับร่าง ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบของประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (คุณสันติ วิชาศักดิ์คานนท์) เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2550 และผ่านมติความเห็นชอบจากคณะกรรมการโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อบรรจุเข้าเป็นวาระการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คปส.) ในวันที่ 19 ก.ค. 2550

ธนิต โสรัตน์

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย