

ความสำคัญของชายฝั่งทะเลไทยต่อการเชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก

โดย ดร.ชนิต โสรัตน์

รองประธานกรรมการสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

30 มิถุนายน 2553

ประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางขนส่งทางทะเลของภูมิภาค

บริบทของประเทศไทยเป็นประเทศที่มีพื้นที่ชายฝั่งทะเล ทั้งฝั่งตะวันตกและตะวันออก มีพื้นที่ยาวเป็นระยะทางรวมกัน 2,614 กิโลเมตร หรือประมาณ 150 ไมล์ หากรวมพื้นที่เขตทะเลจำเพาะ 200 ไมล์ ก็จะมีพื้นที่ทะเลไทยประมาณ 314,000 ตารางกิโลเมตร ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศพึ่งพิงกับการขนส่งทางทะเล ถึงร้อยละ 96-98 อ่าวไทยจึงเปรียบเสมือนประตูเศรษฐกิจของประเทศ (Gate Way) ซึ่งถือเป็นหัวใจของเศรษฐกิจไทย เห็นได้ว่า บทบาทความสำคัญของทะเลไทยไม่ได้ได้อยู่แค่เพียงแหล่งท่องเที่ยว หรือเป็นแหล่งทรัพยากรทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นการประมงและหรือแหล่งแก๊ซธรรมชาติ แต่ทะเลไทยยังมีบทบาทและความสำคัญในฐานะเป็นสายเลือดสำคัญของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องมียุทธศาสตร์การรักษาผลประโยชน์ทางทะเลในฐานะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออกและนำเข้า กล่าวได้ว่า ท่าเรือที่ตั้งของประเทศไทย มีความเหมาะสมต่อการเป็นศูนย์กลางขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาค

จากการมีประเทศไทยชายฝั่งทะเลสองด้านทำให้ประเทศไทยมีตำแหน่งที่ตั้ง ซึ่งเป็นจุดแข็งเหนือกว่าประเทศเพื่อนบ้าน (Strength on Geopolitical Location) โดยพื้นที่ทางภาคใต้ของไทยมีลักษณะเป็นแหลมที่อยู่ตรงกลางระหว่างสองฝั่งทะเล คือ ฝั่งตะวันตกจะติดกับชายฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งเชื่อมต่อกับมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งมีความยาวชายฝั่งทะเลอันดามัน 467 ไมล์ทะเล สำหรับด้านตะวันออกจะติดกับอ่าวไทยและชายฝั่งทะเลจีนใต้ ซึ่งเชื่อมต่อกับมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งมีความยาวชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก 994 ไมล์ทะเล ประเทศไทยจึงมีตำแหน่งที่เหมาะสมในการเชื่อมโลกตะวันออกและเชื่อมโลกตะวันตก (World Ocean Corridor) ซึ่งมีเพียงไม่กี่ประเทศในโลกที่มีที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เหมาะสม ดังเช่นประเทศไทย การที่ประเทศไทยตั้งอยู่ในบริเวณดินแดนที่เกือบจะเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคนี้ นับว่าเป็นทำเลที่ตั้งที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะมีลักษณะเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้ ซึ่งเป็นอาณาบริเวณที่มีประชากรหนาแน่น เป็นแหล่งที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติหลายชนิด เป็นแหล่งเกษตรกรรมที่ใหญ่ของโลก การที่มีชายฝั่งยาวรวมกันกว่า 2,600 กิโลเมตร ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในภูมิภาคอย่างยิ่ง

การที่ประเทศไทยชายฝั่งทะเลเป็นระยะทางยาว ติดกับทะเลถึง 2 ด้านคือด้านอ่าวไทยและทะเลจีน กับด้านทะเลอันดามัน ทำให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันในการใช้เป็นเส้นทางขนส่งการติดต่อ กับโลกภายนอก การค้าขายกับต่างประเทศและเกิดเป็นศักยภาพทางชายฝั่งทะเล ที่เรียกว่า

RIMLAND ทำให้ประเทศไทยมีท่าเรือระดับโลก ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพฯ นอกจากนี้ ยังมีท่าเรือระดับภูมิภาค เช่น ท่าเรือมาบตาพุด , ท่าเรือระนอง , ท่าเรือสงขลา และที่กำลังจะก่อสร้าง คือ ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล ซึ่งควรจะพัฒนาเป็นท่าเรือระดับโลกทางฝั่งทะเลอันดามัน การที่ไทยมีที่ตั้งติดชายฝั่งทะเลทำให้สามารถใช้เส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้าส่งผลต่อการเป็น Logistics Hub ของภูมิภาค โดยประเทศไทยสามารถใช้ความได้เปรียบจากการที่เป็น RIMLAND ให้เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเหนือกว่าประเทศอื่นๆในภูมิภาค นอกจากนี้ ประเทศไทยมีเขตแดนติดต่อกับพื้นที่แผ่นดินเดียวกับทวีปเอเชีย และมีทางออกทะเลสู่เส้นทางเดินเรือที่สำคัญของโลก ซึ่งโดยธรรมชาติก็เป็นเส้นทางขนส่งตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา ซึ่งทำให้ไทยโดยนัยก็เป็น Hub ของภูมิภาคมาแต่อดีตแล้ว ปัจจุบันจะเห็นได้จากเส้นทางหลวงสายเอเชีย (Asia highways) ทั้ง 2 สายต้องผ่านประเทศไทย คือ สายเอเชีย 1 เริ่มจากเตหะราน ผ่านคาร์บูล เดลฮี กัลกัตตา แดกกา มันทะเลย์ กรุงเทพฯ พนมเปญ และนครโฮจิมินต์ และสายเอเชีย 2 เริ่มจาก เตหะราน ผ่านเกตตา ละฮอร์ เดลฮี กากุมันฑู จิตตะกอง ย่างกุ้ง กรุงเทพฯ ฮอร์สตาร์ สิงคโปร์ทั้งหมดล้วนเป็นปัจจัยส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาคในการคมนาคมและขนส่ง มีความเหมาะสมเป็นศูนย์กลางการผลิตของภูมิภาค เนื่องจากอยู่ตรงกลางของเส้นศูนย์สูตรบริเวณชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งเป็นบริเวณที่แบ่งซีกโลกตะวันตกและตะวันออก เป็นแผ่นดินใหญ่ของทวีปเอเชีย ซึ่งติดต่อไปถึงเอเชียไมเนอร์ และทวีปยุโรปผ่านทางรัสเซีย โดยดินแดนของทวีปที่ต่อเนื่องมาถึงประเทศไทย จะผ่านมาทางประเทศจีนตอนใต้ (ยูนาน) กับกลุ่มประเทศ อินโดจีนทางภาคตะวันออกเฉียงใต้และเชื่อมกับประเทศเอเชียใต้ผ่านทางประเทศพม่า นอกจากนี้ ทางใต้ของไทยยังเชื่อมกับประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ซึ่งเป็นประเทศสำคัญทางช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญของโลก



East-West Sea & Land Bridge

โครงข่ายสะพานเศรษฐกิจอันดามัน-อ่าวไทยตอนบน

โครงข่ายสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งทะเลอ่าวไทยกับอันดามัน เป็นการเชื่อมเส้นทางโลจิสติกส์ ที่จะเชื่อมสองฝั่งทะเลตะวันตกและตะวันออก ในอดีตประเทศไทยมีโครงการก่อสร้างเส้นทาง **Southern Land bridge** เชื่อมจังหวัดกระบี่กับอำเภอขนอม ซึ่งตัวถนนได้สร้างเสร็จไปนานแล้ว แต่โครงสร้างพื้นฐานด้านท่าเรือไม่สามารถสัมฤทธิ์ผลได้ สำหรับโครงข่ายสะพานเศรษฐกิจตอนล่าง สงขลา – สตูล และโครงการก่อสร้างท่าเรือทางฝั่งทะเลตะวันตกหรือท่าเรือปากบารา เพื่อให้เป็นท่าเรือของภูมิภาค โดยผลการศึกษาของดูไบเวสต์ ศึกษาว่า ฝั่งทะเลอ่าวไทย การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา จะมีความเหมาะสมที่สุด โดยโครงการท่าเรือปากบารา กรมเจ้าท่าได้มีการปรับลดพื้นที่จาก 700 ไร่ เหลือ 291 ไร่ เพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ทับซ้อนอุทยานแห่งชาติเขตราษฎร์บูรณะ การศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมการกัดเซาะชายฝั่งไม่มาก แต่อาจมีปัญหาคะกอน ประชาชนในพื้นที่ร้อยละ 90 เห็นด้วยกับการก่อสร้างท่าเรือ ทั้งนี้ ทางสำนักงานนโยบายสิ่งแวดล้อมได้ผ่านประชาพิจารณ์ ไป 3 ครั้ง คือ ธันวาคม 2546 , พฤศจิกายน 2547 , ธันวาคม 2548 นอกจากนี้ จากรัฐธรรมนูญมาตรา 67(2) โครงการท่าเรือปากบารา จะต้องเข้าสู่กระบวนการ EIA และ HIA ซึ่งโครงการนี้ยังมีความเสี่ยงหากมีการร้องเรียนและคณะกรรมการวินิจฉัย เข้าข่ายตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 67 วรรค 2 อาจต้องมีการทำ EIA และ HIA ซึ่งต้องผ่านองค์กรอิสระให้ความเห็นชอบ ซึ่งจะเป็นอุปสรรคสำคัญในการสร้างท่าเรือปากบารา

สำหรับโครงข่ายสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) สงขลา-สตูล เป็นการก่อสร้างถนนด้านกำลังพิจารณาว่าจะผ่านจังหวัดพัทลุง หรือตัดตรงเข้าอำเภอละงู ระยะทางประมาณ 140 กม. สำหรับเส้นทางรถไฟด้านตะวันตกจะสร้างที่อำเภอละงู เป็น Depot ที่ตำบลควนกาหลง เพื่อให้เป็น Depot (ศูนย์เก็บสินค้า) โดยจะมีการก่อสร้าง ICD ที่บ้านนายสี เป็นจุดตัดกับทางรถไฟสายใต้ สำหรับรถไฟจะไปเชื่อมชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งจะมีการก่อสร้าง Depot ที่บ้านคลองกระทิงที่อำเภอจะนะ จากการศึกษาในเบื้องต้นของดูไบเวสต์ สนใจที่จะให้เป็น **Shortcut** สำหรับโครงการเซาท์เทอร์นซีบอร์ด และการทำอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคอล ในระยะนี้อาจจะยังได้รับปัญหาจากมวลชน เนื่องจากต้องการให้ท่าเรือปากบาราเป็น Green Port อย่างไรก็ตาม โครงสร้างพื้นฐานที่จะเกิดในการทำ Landbridge ทางภาคใต้ตอนใต้ ได้แก่ 1) ท่าเรือสงขลา 2) ท่าเรือปากบารา 3) เส้นทางรถไฟ 4) การบริหารจัดการ ICD ประเด็นคือการบริหารจัดการให้เป็นการบริหารจัดการในการเป็น **Single Operation** จะเป็นไปได้อย่างไร หากมีการประมูลและออก TOR แบบแยกส่วน โดยให้โครงสร้างพื้นฐานทั้งสี่ส่วนจะสัมพันธ์กันอย่างไร โจทย์ที่สำคัญอยู่ที่การบริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทย

นโยบายการพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามัน

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้เล็งเห็นว่าในอนาคตพื้นที่อุตสาหกรรม **Eastern Seaboard** จะไม่สามารถรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม โดยคาดว่าในอีก 5 ปีข้างหน้า พื้นที่ **Eastern Seaboard** จะไม่สามารถขยายตัวในแนวตั้งได้อีก หากประเทศไทยมีความประสงค์ที่จะลดต้นทุนโลจิสติกส์ พร้อมเพิ่มศักยภาพการแข่งขันบนความมั่นคงของการเมืองระหว่างประเทศ จำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของการก่อสร้างท่าเรือฝั่งตะวันตก เพื่อการรองรับการเติบโตของประเทศไทยในปี 2560 หรือในอีก 10 ปีข้างหน้า โดยมีประเด็นที่ขอเสนอในขั้นต้น ดังนี้

1. ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องมีท่าเรือหลักชายฝั่งทะเลตะวันตก 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 เป็นตัวตั้ง หรือจะเอา Supply Base เป็นตัวตั้ง เพราะหากยังไม่เริ่มต้นที่มีท่าเรือ อุตสาหกรรมก็ยังไม่เกิด แต่หากปริมาณสินค้าไม่คุ้มทุน ท่าเรือก็จะมีเรือสินค้าเข้า
 - 1.5. ประเด็นที่จะนำมาพิจารณาคือ ปัจจุบันมีสินค้าจากภาคใต้ของไทยส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง ผ่านออกทางด่านศุลกากรสะเตาะและปาตังเบซาร์ เพื่อส่งออกผ่านท่าเรือปีนังของมาเลเซีย 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 , ภาค

กลาง และภาคใต้ ซึ่งเป็นส่วนสนับสนุนให้ท่าเรือแหลมฉบังสามารถขยายปริมาณสินค้าได้จาก 1 ล้าน TEU เป็น 4 ล้าน TEU ภายในเวลา 40 ปี

3. **ประเด็นทางเทคนิค** ท่าเรือทางฝั่งทะเลตะวันออกมีความยาวกว่า 2,100 กิโลเมตร จากจังหวัดตราดจนถึงจังหวัดสงขลา โดยส่วนใหญ่แล้วอยู่ในเขตน้ำตื้น ลักษณะของท่าเรืออยู่ในอ่าว ทำให้ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับคลื่นลม ขณะที่ท่าเรือฝั่งตะวันตกมีความยาวเพียง 500 กิโลเมตร และอยู่ในเขตพื้นที่ทะเลเปิด ส่วนใหญ่ น้ำลึกและมีคลื่นลมแรง ทำให้การก่อสร้างท่าเรือจะต้องมีการลงทุนเกี่ยวกับการก่อสร้าง Water Break ซึ่งต้องใช้เทคนิคและการลงทุนมากกว่า
4. **ปัญหาสำคัญของชายฝั่งทะเลตะวันตก** จังหวัดภาคใต้ส่วนใหญ่เป็นเมืองท่องเที่ยว ทำอย่างไรที่จะให้ท่าเรือ , อุตสาหกรรม ไม่ไปทำลายระบบนิเวศน์และสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะกระทบต่อภาคการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นแหล่งรายได้สำคัญของประเทศ รวมทั้งประเด็นเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ผลกระทบจากแนวปะการังที่สวยงาม ทั้งหมดเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่
5. **แนวทางพิจารณาท่าเรือฝั่งตะวันตก** ทั้งจากการหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ รวมทั้งจากการสำรวจพื้นที่ โดยการพบปะกับชุมชนของพื้นที่สำรวจ ได้มีข้อคิดเห็น ดังต่อไปนี้

5.1. ท่าเรือระนอง

ท่าเรือระนองตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำกระบุรี ฝั่งตะวันออก ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง มีเนื้อที่ 315 ไร่ ร่องน้ำทางเดินเรือเริ่มตั้งแต่บริเวณตะวันตกของเกาะช้างจนถึงท่าเทียบเรือรวมระยะทาง 28 กิโลเมตร โดยมีความลึกของร่องน้ำ 8 เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุด และความกว้างของร่องน้ำ 120 เมตร โดยเปิดอย่างเป็นทางการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2549 ซึ่งท่าเรือระนองเป็นท่าเรือสินค้าเพื่อเป็นประตูสู่ฝั่งตะวันตกเช่นกัน โดยมีบทบาทเป็นท่าเรือชายฝั่งและภูมิภาค โดยมีท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล เป็นท่าเรือน้ำลึกรองรับเรือขนาดใหญ่ที่แล่นในเส้นทางการเดินทางฝั่งตะวันตก เป็นการเปิดประตูสู่การค้าชายในฝั่งตะวันตก และให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางความเชื่อมโยงสินค้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ คือ ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์เดิม มีขนาดความกว้าง 26 เมตร ยาว 134 เมตร สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส จอดเทียบท่าได้พร้อมกัน 2 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 10 เมตร ยาว 212 เมตร จำนวน 2 สะพาน ท่าเทียบเรือในส่วนที่ขยาย เพื่อรองรับตู้สินค้ามีขนาดความกว้าง 30 เมตร ยาว 150 เมตร สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 12,000 DWT จอดเทียบท่าได้ครั้งละไม่เกิน 1 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 7.5 เมตร ยาว 212 เมตร สะพานเชื่อมกับท่าเรือเอนกประสงค์เดิม กว้าง 8.5 เมตร ยาว 40 เมตร ท่าเรือระนองมีปัญหาด้าน Demand ของสินค้า และมีปัญหาความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับการปักปันเขตแดนไทย – พม่า ซึ่งเรือ Truck Boat ที่จะลากจูงเรือใหญ่ ปัจจุบันยังไม่มี จากการศึกษาจากปัจจัยปัจจุบัน ทำให้ท่าเรือระนองไม่อาจเป็นท่าเรือทั้งในลักษณะ Regional Port และ International Port ความเหมาะสมคงเป็นได้แค่ระดับ Coastal ship เพื่อเชื่อมโยงกับจังหวัดพังงาและกระบี่

ปัญหาท่าเรือระนอง ซึ่งมีศักยภาพทางภูมิศาสตร์ที่ไม่เอื้ออำนวย ซึ่งไม่สามารถรับเป็นท่าเรือน้ำลึกได้ เนื่องจากหากจะพัฒนาร่องน้ำจะต้องมีการระเบิดหินแกรนิตใต้น้ำ ซึ่งเป็นการลงทุนที่สูง ประกอบกับต้องสรุปให้ได้ก่อนว่า มี Demand แคลไหน และ Supply ที่รัฐจะให้มีแคลไหน

ซึ่งขณะนี้ยังไม่เกิดความชัดเจนหลายอย่าง เช่น ร่องน้ำซึ่งคาบเกี่ยวกับประเทศพม่า , การเมืองประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้เรือไม่กล้าเข้ามา เพราะราคาที่ระนองยังไม่แน่นอนด้วยส่วนหนึ่ง จึงควรวางยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน เพราะถึงอย่างไรก็ต้องมีท่าเรือน้ำลึกฝั่งตะวันตก ยุทธศาสตร์ของท่าเรือระนองการเป็นท่าเรือรองรับเรือประมงขนาดเล็ก และเรือท่องเที่ยวเป็นหลัก ถนนเพชรเกษม ก็ยังไม่มีการแก้ไข ที่อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง เป็นทางแยกเข้าท่าเรือประมาณ 10 กิโลเมตร ยังไม่พบว่ามีการขนส่งสินค้าเข้าไปได้ ในฐานะภาคเอกชนขอแจ้งว่า หากไม่มีถนน รถก็ไม่มา แต่หากมีถนนสินค้าจะเข้ามาหรือไม่

5.2. ท่าเรือจังหวัดพังงา

การศึกษาทับละมู และท่าเรือท้ายเหมือง จังหวัดพังงา ในด้านการค้ำทุ่นของจังหวัดพังงาคงมีน้อย แต่หากมองภาพรวมของประเทศอาจมีประโยชน์ขอให้มีการศึกษาต่อหากมีประโยชน์ต่อประเทศชาติ ซึ่งในจังหวัดพังงายังมีอีกหลายจุดที่น้ำลึกเพื่อพิจารณาในการสร้างท่าเรือ แต่ในความต้องการของจังหวัดพังงา จะมองในด้านการท่องเที่ยว ซึ่งจะใช้ประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวได้ประมาณ 6 เดือน แนวทางการก่อสร้างท่าเรือจังหวัดพังงา ประกอบด้วย

- 1) **ท่าเรือทับละมู 1 จังหวัดพังงา** ต้องขุดร่องน้ำเข้าไปถึงท่าประมาณ 74 กิโลเมตร พบว่าขนาดน้ำยังไม่ลึกมาก ปัจจุบันเป็นท่าเรือท่องเที่ยว มีข้อดีอยู่ตรงนอกเขตอุทยาน เป็นโครงการที่เคยจะวางท่อน้ำมันเชื่อมโยงไปอำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันกำลังจะไต่จบประมาณมาจำนวน 300 ล้านบาทเพื่อเป็นท่าเรือท่องเที่ยว ภาพจึงไม่ชัดเจนว่าตกลงต้องการเป็นท่าเรือสินค้าขนาดใหญ่ หรือท่าเรือท่องเที่ยว
 - 2) **ท่าเรือทับละมู 2** เป็นท่าเรือที่ออกไปจากชายฝั่งประมาณ 10 กม. อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติท้ายเหมือง โดยมีแหลมที่เรียกว่าเขาหน้ายักษ์ เป็นกระบังคลื่นลม ต้องมีการทำสะพานยื่นออกไปในทะเลประมาณ 1.5 – 2.0 กม. เพื่อให้ได้ระดับน้ำลึก 14 เมตร จากการสังเกตพบว่า มีคลื่นลมแรงต้องมีการสร้าง Water Break
 - 3) **ท่าเรือท้ายเหมือง** ตำบลบ้านไร่ ห่างจากท่าเรือทับละมูลงไปทางใต้ 27 กม. อยู่นอกเขตอุทยานแห่งชาติ ซึ่งทางจังหวัดมียุทธศาสตร์ที่จะสร้างเป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์ ต้องมีการสร้างสะพานออกไปประมาณ 2.0 กิโลเมตร เพื่อให้ได้ระดับน้ำลึก 15 เมตร แต่จากการสังเกตการณ์ในพื้นที่พบว่าบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือ เป็นหาดทรายยาวสวยงาม น่าจะพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว อีกทั้ง ต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอีกมาก
- ประเด็นของจังหวัดพังงา**

คงจะต้องมีการทำประชาพิจารณ์ เพื่อให้เกิดความแน่ชัดในแต่ละท้องที่ ว่าประชาชนยังต้องการท่าเรืออีกหรือไม่ เนื่องจาก จังหวัดพังงา เป็นจังหวัดท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม ท้องถิ่น และประชาชนให้ความเห็นว่า GDP ของจังหวัดพังงา อยู่ในภาคการท่องเที่ยวระดับที่ 4 ประชาชนส่วนใหญ่เป็นเกษตรกร ทำสวนยางและรับจ้าง ซึ่งงานท่องเที่ยวในปีหนึ่งๆ จะว่างงานถึง 6 เดือน ในความเห็น ควรจะมีการทำโซนนิ่งให้ชัดเจนว่าบริเวณใดควรจะเป็นแหล่งท่องเที่ยว

บริเวณใดควรจะเป็นเขตเกษตรกรรม และบริเวณใดควรจะเป็นเขตอุตสาหกรรมและหรือท่าเรือ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันพึ่งงสามารถเชื่อมโยงกับชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยมีถนน Southern Seaboard ซึ่งโยงกับจังหวัดสุราษฎร์ธานี และไปออกทะเลที่อำเภอสิชล หรืออำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งหากสร้างท่าเรือพังงา ก็ไม่จำเป็นต้องไปลงทุนด้าน Land Bridge เหมือนจังหวัดอื่น

5.3. ท่าเรือกันตัง

เป็นท่าเรือขนาดเล็กต้องใช้เรือ Barge หรือเรือโป๊ะวางตู้คอนเทนเนอร์แล้วลากจูงไปขึ้นเรือใหญ่กลางทะเล ซึ่งไม่ค่อยสะดวกและมีปัญหาตู้ร่วงลงทะเลในช่วงที่มีคลื่นลม ทางจังหวัดตรังกำลังพิจารณาในการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ แต่ยังมีอุปสรรคที่ปากน้ำตรง ร่องน้ำตื้นเพียง 4-5 เมตร

5.4. ท่าเรือภูเก็ต

ท่าเรือภูเก็ตถูกสร้างขึ้นในเวลาเดียวกันกับท่าเรือสงขลา โดยมีบริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากล ซึ่งเป็นบริษัทเดียวกันกับที่บริหารท่าเรือสงขลาเป็นผู้บริหารงานของท่าเรือภูเก็ต ตัวท่าเรือตั้งอยู่ทางด้านทิศใต้ของเกาะภูเก็ต โดยที่เรือภูเก็ตมีร่องน้ำลึกเดินเรือยาว 1,500 เมตร (มีความกว้างของร่องน้ำ 120 เมตร และขุดลอกลึกลงไปในระดับความลึก -9 เมตรจากระดับน้ำลงต่ำสุด) ซึ่งทำให้ท่าเรือสามารถรับเรือใหญ่ได้ถึงขนาด 20,000 DWT ความยาวท่าเทียบเรือ 360 เมตร ความกว้างหน้าท่า (Apron) 46 เมตร สามารถใช้จอดเทียบเรือสินค้าขนาดความยาว 180 เมตร กินน้ำลึก 8.5 เมตร ได้พร้อมกัน 2 ลำ ปัญหาของท่าเรือภูเก็ตเป็นท่าเรือที่ให้บริการทั้งเรือขนส่งสินค้าและเรือเดินสมุทรสำหรับการท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและจากภายนอกประเทศ และเนื่องด้วยภูเก็ตเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมและรู้จักกันดีในหมู่นักท่องเที่ยว จึงทำให้จำนวนเรือบรรทุกสินค้าที่จะเข้ามาเทียบท่าที่ท่าเรือภูเก็ตมีอัตราการลดลงอย่างเห็นได้ชัด

เส้นทางการขนส่งสินค้าของไทยในปัจจุบันใช้ 3 เส้นทางหลัก คือ

1. ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือขนาดใหญ่อยู่ในลำดับที่ 17 ของโลกและเป็นท่าเรือหลักหลักด้านชายฝั่งทะเลตะวันออกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีขีดความสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ (Ocean Vessel) ที่ตั้งอยู่ทางด้านตะวันออกของประเทศที่จังหวัดชลบุรี โดยมีความลึกร่องน้ำประมาณ 14 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง สามารถรองรับเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดใหญ่ (Post Panamax) ที่สามารถบรรทุกตู้สินค้าได้ตั้งแต่ 5,000 TEU และ Super Panamax ซึ่งบรรทุกสินค้าได้ 7,000-8,000 TEU โดยมีนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่หลังท่า การเข้าถึงท่าเรือสามารถใช้ได้ทั้งทางถนนและรถไฟ โดยท่าเรือมีแอ่งจอดเรือทั้งหมด 3 แอ่ง โดยท่าเทียบเรือในแอ่งจอดเรือ (Pier) ที่ 1 มีจำนวน 11ท่า(AO-A5 และ B1-B5) ส่วนท่าเทียบเรือในแอ่งจอดเรือที่ 2 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า มีจำนวน 6 ท่า(C1-C3, D1-D3) และท่าเทียบเรือโดยสาร/ขนส่งสินค้าทั่วไป (C0)

ที่จะเน้นให้บริการส่งออกรถยนต์เป็นหลักจำนวน 1 ท่า สำหรับแอ่งจอดเรือที่ 3(E1-E3, F1-F2) จัดเตรียมพื้นที่ไว้สำหรับการขยายตัวในอนาคต

การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นองค์การหลักในการบริหารจัดการท่าเรือทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยมีเป้าหมายจะเป็นท่าเรือที่ทันสมัยระดับโลก (World Class) มีกิจการต่อเนื่องเป็นประตูการค้าของประเทศในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS : Greater Mekong Sub-Region) และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลแห่งหนึ่งของเอเชีย (Hub Port of Asia) การทำเรือแห่งประเทศไทยได้มีการประกาศในแผนวิสาหกิจถึงปี พ.ศ. 2552 ในการที่จะให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลัก (Main Port) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการขนส่งสินค้าจากประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ในส่วนของท่าเรือกรุงเทพฯก็จะเป็นท่าเรือหลักในแม่น้ำ เพื่อรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดเล็ก (Feeder) เรือท่องเที่ยว และการขนส่งต่อเนื่องภายในประเทศทั้งทางบกและทางน้ำ

ท่าเรือแหลมฉบัง ปี 2008 รองรับ 6-7 ล้าน TEU



แผนพัฒนาของท่าเรือแหลมฉบัง แบ่งเป็น 3 ระยะ

1) โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 (Basin 1) ได้เริ่มงานก่อสร้างตั้งแต่ปี 2530 แล้วเสร็จและเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือ ท่าแรก (ท่า B1) วันที่ 21 มกราคม 2534 ท่าเทียบเรือในโครงการขั้นนี้ ประกอบไปด้วย ท่าเรือทั่วไป ท่าเรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ คือ

ท่าเทียบเรือ A0	คือ ท่าเทียบเรือบริการ
ท่าเทียบเรือ A1	คือ ท่าเทียบเรือโดยสาร
ท่าเทียบเรือ A2	คือ ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์
ท่าเทียบเรือ A3	คือ ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป
ท่าเทียบเรือ A4	คือ ท่าเทียบเรือทั่วไปสินค้าประเภทเทกอง
ท่าเทียบเรือ A5	คือ ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าทั่วไป

ท่าเทียบเรือ B1, B2, B3, B4 และ B5 คือ ท่าเรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

- 2) โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 (Basin 2) เป็นโครงการระยะกลางเพื่อขยายขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยให้มีขีดความสามารถรองรับเรือตู้สินค้าขนาดใหญ่ ที่มีระวางขับน้ำ 800,000 DWT บรรทุกสินค้าได้มากกว่า 4,000 TEU ซึ่งเป็นเรือตู้สินค้าขนาด Post Panamax (ความยาว 270-300 เมตร , ต้องการความลึกของร่องน้ำ 13-14 เมตร) โครงการระยะนี้ ต้องแล้วเสร็จในปี 2551 ท่าเทียบเรือในชั้นนี้ คือ

ท่าเทียบเรือ C0 คือ ท่าเทียบเรือโดยสาร

ท่าเทียบเรือ C1, C2, C3, D1, D2 และ D3 คือ ท่าเรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ บริษัท Hutchison Port Holding (HPH) ประมูลได้ 6 ท่า ประกอบไปด้วย ท่าเรือในกลุ่ม A บางส่วน (เป็นท่าเรือในชั้นที่ 1 แต่ยังไม่สร้าง) คือ A3 และ C1, C2, C3, D1, D2

- 3) โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 (Basin 3) สามารถเริ่มก่อสร้างได้ในปี พ.ศ. 2551 และสามารถเปิดดำเนินการท่าแรกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 ตามโครงสร้างเมื่อพัฒนาครบทั้ง 3 ชั้น แล้ว จะมีท่าเทียบเรือตู้สินค้าประมาณ 18 ท่า , ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป 5 ท่า ความยาวหน้าท่ารวมกันประมาณ 10 กิโลเมตร มีขีดความสามารถรับตู้สินค้าได้ประมาณ 10 ล้าน TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) ต่อปี



2. ท่าเรือมาบตาพุด

ท่าเรือมาบตาพุดเป็นท่าเรือน้ำลึกติดชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง ซึ่งรองรับการขนส่งสินค้าประเภท Petrochemical , สินค้าประเภทของเหลวและแก๊ส ซึ่งต้องขนส่งทางท่อ สินค้าเหล็ก (Cold Rolled) และสินค้าเทกอง ตามโครงการ Eastern Seaboard ตั้งอยู่ที่จังหวัดระยอง ระยะทางจากกรุงเทพฯ ประมาณ 220 กิโลเมตร มีความลึกร่องน้ำประมาณ 8.0-12.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง มีเฉพาะการขนส่งทางถนนที่สามารถเข้าถึงท่าเรือ มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือรวม 22.2 ล้านตัน (พ.ศ. 2546) มีอัตราการเติบโต ร้อยละ 9.1 ต่อปีโดยเฉลี่ย โดยสินค้าหลักที่ผ่านท่าเรือได้แก่ สินค้าปิโตรเลียม เหล็ก ปุ๋ยบำรุงดิน สินแร่ ทั้งนี้ ท่าเรือมาบตาพุดเป็นท่าเรือหลักสำหรับการขนถ่ายสินค้าประเภทของเหลว ซึ่งต้องใช้การขนส่งทางท่อ โดย

ลักษณะที่ตั้งของท่าเรืออยู่ในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมเกี่ยวกับเหล็กประเภทรีดร้อน ท่าเรือมาบตาพุดจึงเป็นท่าเรือสำคัญแห่งหนึ่งของโครงการอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออก

3. ท่าเรือสงขลา

ท่าเรือสงขลาตั้งอยู่ที่จังหวัดสงขลา ห่างจากชายแดนไทย-มาเลเซีย ประมาณ 100 กิโลเมตร มีความลึกร่องน้ำประมาณ 9.0 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง สามารถเข้าถึงท่าเรือโดยตรงด้วยการขนส่งทางถนนเท่านั้น ขนาดจำกัดของเรือที่สามารถเข้าเทียบได้ยาวไม่เกิน 173 เมตร



ขนาดไม่เกิน 12,000 เดทเวทตัน(DWT) และกินน้ำลึกไม่เกิน 7 เมตร ประกอบด้วยท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปจำนวน 3 ท่า โดยท่าเรือสงขลา มีไว้รองรับเชื่อมโยงการขนส่งทางชายฝั่งทะเลกับท่าเรือแหลมฉบังและอนาคตจะใช้เป็น Land Bridge เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากท่าเรือปากบาราที่อำเภอละงู จังหวัดสตูล ซึ่งจะมีโครงการก่อสร้างเป็นท่าเรือน้ำลึก สำหรับเชื่อมโยงโลจิสติกส์ทางทะเลชายฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย

ท่าเรือสงขลา ในปี พ.ศ. 2546 มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือจำนวน 1.3 ล้านเมตริกตัน ในจำนวนนี้เป็นสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ถึง 1.1 ล้านเมตริกตัน และเนื่องจากสินค้าที่ผ่านท่าเรือสงขลากว่าร้อยละ 80 เป็นสินค้าขาออก ได้แก่ สินค้ายาง ลาเท็กซ์ (Latex) สินค้ากระป๋อง ไม้ และเฟอร์นิเจอร์ ท่าเรือสงขลาจึงเป็นท่าเรือสำหรับการส่งออกที่สำคัญทางภาคใต้ของประเทศ ส่วนสินค้าขาเข้าหลักกว่าร้อยละ 50 เป็นปลาแช่แข็ง ท่าเรือสงขลาในปัจจุบัน ตั้งอยู่ในเขตชุมชนเมือง และบริเวณหลังท่าเป็นเขตโบราณสถาน จึงทำให้ไม่สามารถดำเนินการในการขยายได้ แต่จากผลการศึกษาความเป็นไปได้ที่ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) เมื่อปี พ.ศ. 2540 มีข้อเสนอให้ขยายท่าเรือสงขลาให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2545 แต่เนื่องจากการบริหารท่าเรือขาดประสิทธิภาพ จนปัจจุบันก็ยังไม่อาจดำเนินการตามแผน ปัญหาสำคัญของท่าเรือสงขลา คือเรือขนาดใหญ่เข้าไม่ได้ เนื่องจากร่องน้ำตื้น ซึ่งเกิดจากตะกอนดินมาจากทะเลสาบสงขลา และระบบการจัดการท่าเรือทรุดโทรมลง ไม่มีประสิทธิภาพ ได้มีการสำรวจออกแบบก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ขึ้น ซึ่งคาดว่าจะเปิดดำเนินการที่อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา เพื่อให้เป็นท่าเรือเชื่อมโยงขนส่งกับท่าเรือแหลมฉบังและใช้เป็นท่าชายฝั่งเพื่อเป็นท่าเรือรองรับการขนส่งสินค้าหลักทางภาคใต้ด้านชายฝั่งทะเลตะวันออก

4. ท่าเรือปัทลุง

จากด่านปาดังเบซาร์หรือด่านสะเดาใช้รถไฟหรือรถบรรทุก ลงเรือที่ท่าเรือปัทลุงหรือท่าเรือพอร์ตกลังของประเทศ มาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นสินค้ายางมีการขนถ่ายไปยังมาเลเซียกว่าร้อยละ 55 ของยางส่งออกทั้งหมด หรือประมาณ 1.4 ล้านตันต่อปี ซึ่งต้องเข้าใจว่าส่วนใหญ่ไม่ใช่ขนส่งไปทางประเทศซีกลูกโลกตะวันตก แต่จะขนส่งอ้อมแหลมมะละกาไปประเทศจีน

จากข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ พบว่า กลุ่มตลาดฝั่งตะวันตก เช่น เอเชียใต้ แอฟริกา ตะวันออกกลาง และยุโรป มีส่วนแบ่งตลาดการค้าระหว่างประเทศ ประมาณร้อยละ 25 ถึง 30 ของมูลค่าการค้ารวมของไทย และมีอัตราการขยายตัวประมาณร้อยละ 8-9 ต่อปี

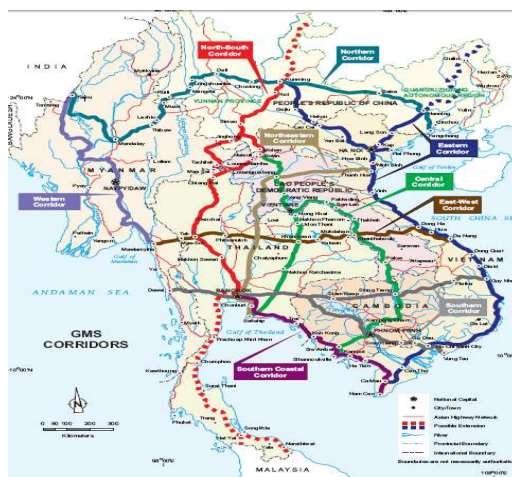
การกำหนดนโยบายพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามัน ได้แก่

- 1) พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกมีพื้นที่น้อยและเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่สำคัญของไทย เช่น เกาะภูเก็ต , เกาะตะรุเตา , พังงา , กระบี่ และตรัง ทำให้การเสียโอกาสทางเศรษฐกิจในการใช้พื้นที่มาพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว
- 2) ความเสี่ยงในการเกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่อพื้นที่การท่องเที่ยวและชุมชนใกล้เคียง
- 3) ปัญหาจากรัฐธรรมนูญมาตรา 67 (2) การก่อสร้างท่าเรือเกิน 300 เมตร และสิ่งปลูกสร้างในทะเลจะต้องทำ EIA และ HIA ซึ่งต้องมีขั้นตอนและกระบวนการมากมายไม่ใช่เรื่องง่าย ๆ
- 4) จากการทำประชาพิจารณ์ในพื้นที่เบื้องต้น ชุมชนไม่ต้องการโครงการอุตสาหกรรมและท่าส่งน้ำมัน ซึ่งจะเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาท่าเรือในเชิงอุปสงค์
- 5) การแข่งขันกับท่าเรืออื่นในภูมิภาค โดยเฉพาะท่าเรือสิงคโปร์ ท่าเรือของประเทศมาเลเซีย ซึ่งอยู่ในทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมกับท่าเรือของประเทศไทย

ความเป็นไปได้ของท่าเรือที่สร้างท่าเรือขนาดใหญ่ฝั่งทะเลอันดามันของไทยให้เป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้าของภูมิภาค (Transshipment Port) มีโอกาสน้อยมาก เนื่องจาก ขณะนี้ 7 ใน 10 ของสายเรือหลักของโลกมีข้อผูกพันระยะยาวกับท่าเรือสิงคโปร์และมาเลเซียแล้ว ดังนั้น การพัฒนาเพื่อให้เป็นท่าเรือส่งออก (Gateway Port) อาจมีความเหมาะสมมากกว่า แต่จำเป็นต้องมีปริมาณสินค้าขั้นต่ำประมาณ 1-2 ล้านตันต่อปี เพื่อให้สามารถดึงดูดสายเรือเข้ามารับบริการได้ ท่าเรือแหลมฉบัง มีสินค้าประมาณ 1 ใน 3 ที่ส่งออกทางซีกทะเลฝั่งตะวันตก ส่วนใหญ่ใช้เรือ Feeder ไปเปลี่ยนถ่ายลำเรือ Master Ship ที่ประเทศสิงคโปร์ หรือท่าเรือตันจุงปาราบัส ของมาเลเซีย

ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกของไทย

ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกได้ถูกหยิบยกขึ้นมาพร้อมกับโครงการพัฒนา “Southern Seaboard” ซึ่งดูไบเวิลด์ได้เคยเข้ามาศึกษาความเป็นไปได้ พบว่า สามารถพัฒนาแนว Landbridge สดุด-สงขลา เป็นแนววางท่อขนส่งน้ำมัน พร้อมทั้งวางรางคู่ สำหรับขนส่งสินค้าเชื่อมท่าเรือฝั่งตะวันออกและท่าเรือฝั่งตะวันตก แต่ดูเหมือนว่ายุทธศาสตร์นี้รัฐบาลที่ผ่านมาจนถึงรัฐบาลคุณอภิสิทธิ์ฯ จะยังไม่ค่อยมีความชัดเจน อีก



ทั้ง ชายฝั่งทะเลตะวันตกได้ถูกพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ ทำให้เกิดแรงต่อต้านจากชุมชนโดยเฉพาะปัญหาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จากการวิเคราะห์ SWOT ด้านการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย ผลสรุปได้ว่า จุดแข็ง (Strengths) ของไทย คือ ไทยเป็น Hub ของภูมิภาค ประเทศไทยเป็นประเทศ Export And Manufacture Country ส่วนจุดอ่อนของไทย (Weaknesses) คือ การเมืองในประเทศ , การไม่มีท่าเรือชายฝั่งตะวันตก การไม่มีการกองเรือแห่งชาติ / อยู่ต่อเรือ / ศูนย์ซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ การขาดอำนาจการต่อรองทางทะเล สำหรับโอกาสของไทย (Opportunities) คือ การเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาคบนเส้นทางเรือใหม่ ทั้งนี้ อุปสรรคของไทย (Threats) คือ พื้นที่ทับซ้อนทางทะเล, ความไม่มีเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศ, การขาดแคลนคนและทรัพยากรธรรมชาติและ การเพิ่มดีกรีของการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งท่าเรือหลักที่สำคัญที่จะเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางทะเลในอนาคต ประกอบด้วย

ท่าเรือน้ำลึกปากบารา

โครงการก่อสร้างท่าเรือปากบารา ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลปากคลองบารา ตำบลปากน้ำ อำเภอลงขัน จังหวัดสตูล ซึ่งห่างจาก กทม. ประมาณ 973 กิโลเมตร มีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ เนื่องจากเป็นจุดที่อยู่บริเวณชายฝั่งทะเลอันดามันมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศมาเลเซีย และมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งใกล้กับเส้นทางเดินเรือหลักที่แล่นผ่านช่องแคบ มะละกา โดยเรือเดินทะเลที่แล่นเข้ามารับสินค้าจะใช้เวลาเดินทางเพียง 6 ชั่วโมง จากเส้นทางหลักที่วางแผนในครั้งแรกประมาณการว่าจะใช้เนื้อที่ประมาณ 600 ไร่ เพื่อใช้เป็นลานจอดรถบรรทุกและอาคารต่างๆ และพื้นที่ใกล้แนวน้ำลึกประมาณ 165 ไร่ ใช้เป็นพื้นที่ท่าเรือ ความยาวหน้าท่า 750 เมตร ประกอบด้วย ท่าเรือ คอนเทนเนอร์ 3 ท่า ,ท่าเรือท่องเที่ยว 2 ท่า ,ท่าเรือประมง สามารถรองรับเรือขนาด 100 dwt. ความยาว 2.5 เมตร กินน้ำลึก 4.6 เมตร สามารถจอดเรือได้พร้อมกัน 4 ลำ

ท่าเรือปากบารา หากจะมีการก่อสร้างจริง เป็นท่าเรือน้ำลึกแห่งเดียวของไทย ชายฝั่งตะวันตก (West Gate Port) จากการประชุม ครม. ล่าสุดได้ลดขนาดโครงการเหลือเพียง 291 ไร่ ติดกับอุทยานแห่งชาติ “เขตรรา” หน้าท่ากว้าง 750 เมตร น้ำลึก 15 เมตร จากการศึกษาสินค้าไทยที่จะส่งออกและนำเข้าผ่านทางฝั่งตะวันตก จะมีปริมาณ 1 ใน 4 ของสินค้าทั้งหมด โดยมีอัตราการขยายตัวปีละ 8.5% หากจะสร้างท่าเรือเชิงพาณิชย์ จะต้องมีขนาดพิสัย 2.0 ล้าน TEU/ปี รองรับเรือขนาด 3,000 ตู้ จึงจะสามารถแข่งขันกับท่าเรือปีนังหรือพอร์ตกรังของมาเลเซีย ท่าเรือสิงคโปร์ ทั้งนี้ การทำ EIA ที่ผ่านมา อาจไม่เข้าข่ายตามรัฐธรรมนูญมาตรา 67 วรรค 1 การทำประชาพิจารณ์ประชาชนร้อยละ 90 เห็นด้วย โดยจะเป็น West Gate Port ของไทย มติ ครม. เมื่อเดือนมิถุนายน 2553 กำหนดให้มีการศึกษา

ภาพรวมการสร้างท่าเรือและ Land Bridge ภาคใต้ตอนล่างเป็นระยะเวลา 6 เดือน เข้าใจว่าภายในสิ้นปี 2553 ก็คงจะทราบแนวทางที่ชัดเจนว่าจะมีการก่อสร้างหรือไม่ ภายใต้การศึกษาของดูไบเวิร์ลด์ พบว่าท่าเรือควรจะสร้างที่ จังหวัดสตูลและพัฒนาระบบเศรษฐกิจหรือ Land Bridge ซึ่งจะก่อให้เกิดอุตสาหกรรมใหม่ ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตร และ Maritime Terminal และส่งผลให้ประเทศไทยเป็นปานามาแห่งที่สองของโลก อย่างไรก็ตาม การพัฒนาอุตสาหกรรมอาจจะเริ่มต้นด้วยการนำร่องอุตสาหกรรมประเภท Light Industry เนื่องจากมวลชนยังมีความเกรงด้านสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ Land bridge สตูล-สงขลา จะก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนเส้นทางการเดินเรือใหม่ของโลก ซึ่งเดิมการขนส่งจากยุโรปผ่านมหาสมุทรแอตแลนติก โดยใช้เส้นทางผ่านคลองซูเอต เข้าสู่ทะเลอาริเบียน เข้าสู่มหาสมุทรอินเดีย ผ่านช่องแคบซุนดาที่สุมาตรา และเข้าสู่ช่องแคบมะละกา โดยมีศูนย์กลางขนถ่ายสินค้าที่สิงคโปร์ และท่าเรือต้นจุดปาราบัสของมาเลเซีย หลังจากนั้นสินค้าถ้าไม่เปลี่ยนถ่ายเรือที่สิงคโปร์หรือมาเลเซีย ก็ขนส่งข้ามไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิกสู่ประเทศจีน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย ในทางกลับกัน การขนส่งจากฝั่งตะวันออกก็จะใช้เส้นทางนี้ย้อนกลับ

จากการประชุมคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ หรือ กบส. เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2553 โดยมีนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้สรุปประเด็นการพัฒนาท่าเรือปากบาราไว้ดังนี้

1. ประเด็นสิ่งแวดล้อม การพัฒนาท่าเรือปากบาราและท่าเรือฝั่งอันดามัน จะต้องพิจารณาประเด็นสิ่งแวดล้อม ซึ่งการสร้างท่าเรือปากบาราจะกระทบกับเขตอุทยานภคตราบางส่วน
2. ท่าเรือจะต้องเป็น **Green Port** เนื่องจากชุมชนในพื้นที่ต้องการท่าเรือแต่ไม่ต้องการนิคมอุตสาหกรรมประเภทปิโตรฯ หรืออุตสาหกรรมต้นน้ำ ท่าเรือที่จะสร้างจึงต้องเป็นท่าเรือล้วนๆที่เป็น Green Port ทำให้ขาดอุปสงค์ด้าน Demand ที่จะสนับสนุนขนาดของเรือที่จะเข้าเทียบท่า
3. ประเด็นการขาดกิจกรรมเชื่อมโยงกับท่าเรือ ประเด็นความเข้าใจกับชุมชนเกี่ยวกับ Landbridge และ Industrial Complex จะส่งผลอย่างมากต่อขนาดของท่าเรือและขนาดของเรือ รวมทั้งความถี่ของเรือที่จะเข้ามารับ-ส่งตู้สินค้า รวมถึงความคุ้มทุนของการลงทุน เพราะท่าเรือปากบารา หากจะเป็น Regional Port จะต้องสามารถเชื่อมโยงกิจกรรม (Connectivity) กับท่าเรือเซนนายของอินเดีย และท่าเรือจิตตากองของบังคลาเทศ รวมทั้ง ท่าเรือร่างกุ้งของพม่า
4. อุปสงค์ในพื้นที่ไม่เพียงพอ การขนส่งชายฝั่งทะเลตะวันตกน้อย และปริมาณสินค้าจะเพียง 1 ใน 4 ของฝั่งตะวันออก และแนวโน้มการค้ากับอาเซียนและจีนในอนาคตจะสูงขึ้น จะทำให้

สัดส่วนเรือที่เข้าลดลง ดังนั้น การพัฒนาท่าเรือปากบาราจะต้องมีโฟกัสที่ชัดในด้านการสร้าง Demand ภายใน มากกว่าพึ่งพาภายนอก ซึ่งมีท่าเรือปีนังที่พร้อมกว่าเป็นคู่แข่งที่มีศักยภาพ

5. **ท่าเรือปากบาราไม่อยู่ในวิสัยเป็น Port HUB ของภูมิภาค** แนวการพัฒนาท่าเรือปากบารา หากจะสร้างจะต้องปรับทิศทางและเป้าหมายให้เป็นท่าเรือ Local Port ไม่ใช่ Regional Port หากจะสร้างท่าเรือจะต้องเพื่อการขนส่งชายฝั่งภายในประเทศ ด้วยการเชื่อมโยงกับท่าเรือระนอง , ท่าเรือกันตัง หรือท่าเรือร่างกุ้ง โดยจัดให้มีเรือ Feeder ขนาด 200 TEU วิ่งรับสินค้าและจอดรับรายท่า เพื่อนำสินค้าไปส่งต่อที่ท่าเรือปีนัง หรือเปลี่ยนถ่ายขนส่งทางรถไฟไปท่าเรือสงขลา ซึ่งก็ต้องเปรียบเทียบในเชิงต้นทุนว่าจะคุ้มหรือไม่

แนวทางการพัฒนาท่าเรือปากบารา

ท่าเรือปากบารา จะเป็นท่าเรือสำคัญของไทยในอนาคต เพราะเป็นท่าเรือหลักแห่งเดียวที่อยู่ชายฝั่งทะเลตะวันตก ขณะที่ท่าเรือระนอง ซึ่งสร้างเสร็จแล้วอยู่ในช่วงกันอ่าวมาเดมาทะเลมีความตื่นและขาดพื้นที่อุตสาหกรรมรองรับ รวมทั้งไม่ได้มีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ที่สายการบินเรือจะใช้เป็นเส้นทางขนส่ง ขณะที่ท่าเรือปากบารา เมื่อมีการสร้าง Landbridge เส้นทางถนนและทางรางเชื่อมกับท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ที่อำเภอจะนะ จะเป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์ที่รองรับสินค้าจากจังหวัดสงขลา , สตูล , นครศรีธรรมราช , สุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นพื้นที่อุตสาหกรรม โดยเฉพาะอุตสาหกรรมยางพารา และเชื่อมโยงขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออก เช่น ระยอง , ชลบุรี โดยใช้การขนส่งชายฝั่ง โดยท่าเรือปากบาราจะต้องพัฒนาให้มีศักยภาพเทียบเท่ากับท่าเรือ Port Klang ของมาเลเซีย โดยทางสำนักงาน จังหวัดสตูล ได้มีการผลักดันมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 อย่างไรก็ตาม ทางสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ทำการศึกษาคั้งล่าสุดเมื่อกลางปี 2553 พบว่า ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจขนส่งทางเรือได้มีความเห็นว่าท่าเรือปากบาราตั้งอยู่ในทำเลที่ไม่เหมาะสม เพราะเป็นเขตน้ำตื้น โดยต้องทำถนนยื่นออกไปในทะเลกว่า 4-5 กิโลเมตร อีกทั้งแนวคิดเกี่ยวกับการทำ Landbridge เชื่อมกับท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 จะทำให้เกิดค่าโสหุ้ยที่สูงจนไม่คุ้มค่าเชิงพาณิชย์ที่เรือจะมาเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้าทะเลลงรถบรรทุกหรือรถไฟ เพื่อที่จะไปขึ้นเรือทั้งฝั่งสงขลาและสตูล สำหรับท่าเรือปากบาราเป็นความหวังของไทยที่จะมีท่าเรือขนาดใหญ่ชายฝั่งทะเลตะวันตกจนถึงปานนี้แล้ว ยังไม่ลงตัวที่จะสร้างที่ไหน อีกทั้ง ชุมชนเองก็มีการต่อต้านด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมบริเวณหลังท่า รวมถึง อุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัล และต่อต้านการเดินทางท่อแก๊ส อีกทั้ง การก่อสร้างท่าเรือปากบาราภายใต้รัฐธรรมนูญมาตรา 67(2) คงเป็นสิ่งที่ต้องใช้เวลา และคำนึงถึงความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ แนวทางการพัฒนาท่าเรือปากบารา จึงควรเป็นท่าเรือชายฝั่ง (Local Port) เพื่อเป็นทางเลือกของ

ผู้ประกอบการในการใช้ขนส่งสินค้าทางเรือ แผนการขนส่งด้วยทางรถบรรทุกเพื่อการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือปิ่นังในประเทศมาเลเซีย

ปัจจัยการสร้างท่าเรือฝั่งตะวันตกของไทย

- 1) การพัฒนาจะต้องคำนึงถึง Industrial Corridor โดยเฉพาะโครงข่ายอุตสาหกรรมต้นน้ำ ก็จะต้องคำนึงปัจจัย Demand Side และจะต้องพัฒนาท่าเรือสงขลาให้เป็น East Gate ควบคู่ไปกับการพัฒนา Land Bridge จึงจะมีศักยภาพในการแข่งขันกับท่าเรือปิ่นัง
- 2) การพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตก จะต้องพิจารณาปัญหาด้านนิเวศน์และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่จะมีผลต่อการท่องเที่ยวในพื้นที่อันดามัน ซึ่งให้ผลตอบแทนแก่ชุมชนในกรอบที่เห็นชัดเจนกว่าการพัฒนาท่าเรือและอุตสาหกรรม
- 3) รัฐบาลจะต้องชัดเจน เกี่ยวกับการสนับสนุนให้เอกชนไทยไปพัฒนาท่าเรือทวาย ว่าจะเป็นประโยชน์กับประเทศไทยอย่างไร มากกว่าการพัฒนาท่าเรือในประเทศ
- 4) เป็นประเด็นที่รัฐจะต้องทำความเข้าใจกับชุมชนถึงผลดีและผลเสียอย่างไร ต่อการพัฒนา Southern Seaboard

โครงการก่อสร้าง Landbridge ทวาย – กาญจนบุรี และท่าเรือทวาย

เป็นโครงการภายใต้ความร่วมมือของรัฐบาลไทยกับรัฐบาลพม่า ซึ่งมีการลงนามไปเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2547 จังหวัดทวายหรือ “ตะเวย์” เป็นจังหวัดหนึ่งอยู่ในมณฑลตะนาวศรีหรือตะนิคะยี ของประเทศพม่า ซึ่งทวายอยู่ในระนาบเดียวกันกับจังหวัดกาญจนบุรี เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศไทย พม่า และประเทศญี่ปุ่น (JBIC) ในการสร้างเส้นทางถนนระยะทาง 160 กม. จากเมืองทวายมายังบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี โดยถนนที่จะสร้างโดยบริษัท อิตาเลียน-ไทย ดีเวลอปเม้นท์ เป็นผู้ก่อสร้าง แบ่งออกเป็นสองเฟส เฟสแรก ก่อสร้างได้ในต้นปี 2011 จะสร้างเป็นถนนมาตรฐาน 4 เลน เสร็จในปี 2015 เฟสที่ 2 จะสร้างถนน 8 เลน เสร็จปี 2015 โดยจะเป็นลักษณะถนน Toll Road เป็นการเก็บเงินค่าผ่านทาง ซึ่งเดิมมีการสำรวจไว้ถึง 7 แนว ผลสรุปว่าที่ตำบลนาบูเร ห่างจากจังหวัดทวาย 10 กม. พื้นที่หน้าหาดลึก 40 ฟุต ปัจจุบันเป็นท่าเรือประมง จะเป็นแนวเหมาะสมที่สุดที่จะสร้างท่าเรือ แนวพื้นที่หน้าท่า หากสร้าง Bridge ลงไปในทะเล ระยะทาง 5 กม. จะได้ระดับน้ำลึกเกิน 18-20 เมตร ซึ่งเรือขนาด Super Tanker 300,000 dwt เทียบทำได้

โครงการถนนเชื่อมโยงทวาย-กาญจนบุรี เป็นโครงการที่มีการลงนาม MOU มาตั้งแต่ปี 2008 เป็นการสำรวจพื้นที่ 7 แนวเส้นทาง พบว่าแนวเส้นทางจากจังหวัดทวาย ที่พม่าเรียกว่า ตะ-วาย ที่ ตำบลนาบูเร่ ตัดตรงเข้าถนนบ้านพุน้ำร้อน อำเภอบ้านเก่า เป็นระยะทาง 160 กม. เป็นทางที่สั้นที่สุด ซึ่งรัฐบาลญี่ปุ่นได้ให้การสนับสนุน โดยบริษัท อิตาเลียนไทย จะเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งทางรัฐบาลพม่า ก็ต้องการให้มีการพัฒนาในเส้นทางนี้ และส่งเสริมให้มีการพัฒนาท่าเรือทวาย ให้เป็นท่าเรือของภูมิภาค ท่าเรือทวายจะสามารถเชื่อมโยงกับท่าเรือเมืองเซหนาย ประเทศอินเดีย และสามารถใช้เป็นเส้นทางเรือ Feeder เชื่อมโยงกับท่าเรือกันตัง ท่าเรือระนอง ท่าเรือปากบารา และท่าเรือปีนัง ของมาเลเซีย

เส้นทางถนนในการเชื่อมโยงระหว่างกาญจนบุรีกับเมืองทวาย สามารถทำได้หลายเส้นทาง ได้แก่

- 1) เส้นทางจากบ้านพุน้ำร้อน ผ่านตำบลบ้านเก่า เมืองปิลอค และช่องเขย่ง
- 2) เส้นทางด่านเจดีย์สามองค์ ซึ่งออกมาทางสังขละบุรี จะเข้าสู่เมืองพญาตองซู เมืองเยห์ เมืองกะแหล่งอ่อง เข้าสู่เมืองทวาย (พม่ายังไม่ประสงค์ให้มีการสร้างเส้นทาง เนื่องจากยังมีปัญหาเกี่ยวกับชนกลุ่มน้อย ในเมืองยะวะดี เป็นอุปสรรคในการสร้างถนน)
- 3) เส้นทางอำเภอไทรโยค ผ่านด่านบ้องตี้ เมืองเจ้าโตง เมืองเฮงดา เข้าสู่เมืองทวาย

ทั้งนี้ แนวถนนฝั่งไทยจากจังหวัดกาญจนบุรี ถึงพุน้ำร้อนระยะทาง 60 กิโลเมตร เป็นถนน 2 เลน อยู่ในแผนการก่อสร้างของกระทรวงคมนาคมอยู่แล้ว เพียงแต่ยังขาดอีกระยะทางประมาณ 600 เมตร ซึ่งยังต้องปักปันเขตชายแดนไทย-พม่า ตามแนวสันปันน้ำ เส้นทางในประเทศพม่าจะผ่านช่องเขาตะนาวศรี และแม่น้ำตะนาวศรี ซึ่งถนนจะต้องมีการยกระดับเพราะในหน้าน้ำแม่น้ำจะสูงถึง 6-7 ฟุต ปัจจุบันเป็นเส้นทางที่รถปิดอ๊พสามารถวิ่งได้ในช่วงหน้าแล้ง ซึ่งแนวถนนที่เข้าประเทศไทยสั้นที่สุด คือ ที่ด่านม่งตี้ กับอำเภอไทรโยค แต่เส้นทางจะต้องอ้อมเขาตะนาวศรีมากกว่าด่านบ้านพุน้ำร้อน โดยเส้นทางค่อนข้างจะผ่านป่าเขาที่สมบูรณ์ จนไปถึงหมู่บ้าน “เต่าตงลง” หลังจากนั้นจะตัดเข้าสู่ที่ช่องพุน้ำร้อน อำเภอบ้านเก่า จังหวัดกาญจนบุรี

จากการได้เข้าไปสำรวจในเส้นทางทั้งที่ช่องพุน้ำร้อน และที่ทวาย พบว่า ถนนเมื่อสร้างเสร็จจะทำให้บ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี สามารถพัฒนาเป็นเมืองอุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานเข้มข้น ซึ่งรัฐบาลมีนโยบายให้บ้านพุน้ำร้อนเป็นด่านถาวร และให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยง สอดคล้องกับโครงการความร่วมมือภายใต้ Maekong-Japan ที่ได้ให้ความสำคัญกับเส้นทางนี้เป็น East – West Corridor ทั้งทางถนนและทางทะเล คือสามารถเชื่อมโยงจากท่าเรือดานัง ผ่านมาตามเส้นทางหมายเลข 9 เข้าสู่มุกดาหาร และตัดผ่านเข้ามายังจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งจะทำให้จังหวัดกาญจนบุรี กลายเป็น West Gateway City เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมคล้ายกับอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

อย่างไรก็ตาม พื้นที่ในบริเวณตอนบนของเทือกเขาตะนาวศรี ยังเป็นพื้นที่ของชนกลุ่มน้อยชาวกระเหรี่ยง โดยมีศูนย์บัญชาการอยู่บริเวณจังหวัดเมียวดีตรงข้ามอำเภอแม่สอด พื้นที่ตอนล่างของแม่น้ำตะนาวศรี ซึ่งเป็นแม่น้ำขนาดใหญ่ เป็นพื้นที่ซึ่งทางรัฐบาลยังเข้าไม่ได้ มีการปะทะกันบ่อย การขนส่งสินค้าหรือสร้างเขื่อนตะนาวศรี ห่างจากทวาย 300 กม. ยังต้องขอใบผ่านจากศูนย์บัญชาการกระเหรี่ยง ถนนที่สร้างจะใช้กองกำลังทหารจากเมืองมะริดเป็นผู้คุ้มกัน ทั้งนี้ อาวุธของกระเหรี่ยงค่อนข้างทันสมัย และในบริเวณดังกล่าวมีการฝังระเบิดในการทำถนนต้องใช้รถดัน ห้ามเดินออกนอกแนวถนน ซึ่งปัญหาดังกล่าวเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาเส้นทางและการขนส่งสินค้า

การพัฒนา Land Bridge นอกจากมีการพัฒนาถนนที่จะผ่านประเทศไทย รัฐบาลพม่ายังมีโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟเข้ามายังบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี โดยพิจารณาการก่อสร้าง Rail Depot หรือศูนย์ขนถ่ายสินค้าทางรถไฟ ที่ตำบลตะระยา ห่างจากท่าเรือทวายประมาณ 18 กิโลเมตร เป็นแนวเส้นทางรถไฟเดิม กว้าง 1 เมตร ซึ่งจะเปลี่ยนเป็นขนาด 1.4 เมตร ซึ่งรัฐบาลจีนตกลงที่จะรื้อรางรถไฟของพม่า และเปลี่ยนเป็นขนาดเดียวกับจีนตั้งแต่เมืองมะริด ผ่านทวายไปมะละแหม่ง เข้าไปรั้งกุ้งจนถึงเมืองมณฑลเลย์ และไปบรรจบกับทางรถไฟของจีนที่ด่านมูเซ-ลู่ยี่ โดยไปเชื่อมถึงนครคุนหมิง ทั้งนี้ ตำบลตะระยา จะเป็นชุมทางรถไฟ เชื่อมกับท่าเรือทวาย ผ่านเมืองนาบูเร ซึ่งเป็นแนวที่จะสร้างท่าเรือทวายที่บริเวณหาด “ซั๊กแคร์” เป็นชายหาดยาวประมาณ 20 กิโลเมตร ซึ่งตำบลตะระยา ปัจจุบันเป็นตำบลเล็กๆ ติดกับเส้นทางรถไฟและติดกับแม่น้ำทวาย มีถนนตัดออกไปสู่ทะเลแนวหาดที่จะก่อสร้างเป็นท่าเรือ ทางบริษัท อิตาเลียนไทย ได้วางแผนเขตที่สร้างเป็นท่าเรือสภาพหาดสวยงามมาก แต่ระดับน้ำจะลึกมาก ประมาณ 14-15 เมตร

ในปี 2020 จะเป็นปีที่อาเซียนจะเปิดเป็น Single Market จึงต้องมีการศึกษาขยายผลการวางแผนนโยบายโครงสร้างเศรษฐกิจไทยและโครงสร้างโลจิสติกส์ ซึ่งปัจจุบันกล่าวได้ว่าไม่มีทิศทางจำเป็นที่จะต้องมีการจัดตั้งคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ มีองค์ประกอบการบูรณาการทั้งองค์กรภาครัฐและเอกชน จัดทำ Master Plan การพัฒนาโครงสร้างและโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับภูมิภาค และตามทันต่อการพัฒนาจากภูมิภาค มิเช่นนั้นในปี 10 ปีข้างหน้า ประเทศไทยจะมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่ลดลง และส่งผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน **เส้นทางทวาย-กาญจนบุรี ไม่ได้เป็นแค่ถนนหรือ Landbridge** แต่ทางโครงการเมื่อเสร็จในปี 2020 หรืออีก 10 ปีข้างหน้า ซึ่งหากเป็นจริงตามที่อิตาเลียนไทยได้วางแผนก็จะให้เกิดคำถามตามมา เช่น

- 1) ประเทศไทยจะได้ประโยชน์อะไรหรือเสียประโยชน์อะไร อุตสาหกรรมไทยจะย้ายฐานการผลิตไป และใช้พม่าเป็นฐานการส่งออกได้จริงหรือไม่
- 2) ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผลิตในประเทศไทยจะต้องขยายไปสู่อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มที่เป็น New Industrial หรือ Creative Industrial จะต้องดำเนินการอย่างไร รัฐบาลจะต้องวางแผนอย่างไร

ท่าเรือทวายกับบริบทด้านการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย

เมืองทวาย หรือ ที่พม่าเรียกว่า ตะเวีย เป็นเมืองเก่าตั้งแต่สมัยมอญเป็นใหญ่ย้อนไปจนถึงต้นกรุงศรีอยุธยา ในสมัยรัชกาลที่ 1 เคยอยู่ภายใต้การปกครองของไทยในระยะสั้นๆ ลักษณะเป็นตัวเมืองเก่า อาคารบ้านเรือนยังคงไว้ในรูปแบบตั้งแต่สมัยอังกฤษปกครอง ในระดับพ่อค้าจะสามารถพูดภาษาอังกฤษได้ดี อาชีพส่วนใหญ่จะเป็นการทำประมง สนใจที่จะทำผลิตภัณฑ์อาหารทะเล แต่ปัจจุบันทวายยังมีปัญหาด้านไฟฟ้าไม่พอใช้ ซึ่งเป็นปัญหาของประเทศพม่า **แนวทางพัฒนาถนนจากกาญจนบุรี ไปบ้านพุน้ำร้อน** กรมทางหลวงกำลังมีการพิจารณาในการสร้างถนนสองช่องจราจร ระยะทางประมาณ 60-75 กม. แต่ยังไม่ไปถึงชายแดนพม่า โดยเว้นระยะห่างประมาณ 600 เมตร ซึ่งเส้นทางตะเข็บชายแดนไทย-พม่า ยังไม่มีการปักปันชายแดน เพราะตกลงกันไม่ได้เกี่ยวกับแนวสันปันน้ำ ขณะเดียวกัน ยังไม่รู้ว่าถนนของพม่าจะมาในเส้นทางใด อย่างไรก็ตาม **ทวายก็ยังคงถือเป็นเมืองที่มีศักยภาพในการสร้างท่าเรือน้ำลึก** มีประชากรประมาณหนึ่งแสนคน ฝนตกโดยเฉลี่ยประมาณ 250 มิลลิเมตร มีหาดทรายที่สวยงามและมีปะการังเป็นแนวยาวไปตลอดจนถึงจังหวัดระนอง เป็นอยู่ชั่วคราวของพม่า โดยอาชีพส่วนใหญ่ปลูกข้าวและทำปาล์ม จังหวัดทวายซึ่งคนส่วนใหญ่เป็นชนกลุ่มน้อยชาวกะเหรี่ยง มีการทำสงครามต่อเนื่องมา ทำให้ป่าไม้ยังมีความสมบูรณ์ โดยเฉพาะไม้ยางพารา ซึ่งปลูกกันมาตั้งแต่สมัยอังกฤษ เส้นทางจากทวายจะผ่านเมืองนาบูเร ถนนจะผ่านแม่น้ำตะนาวศรี และเทือกเขาตะนาวศรี ที่พม่าเรียกว่า เทือกเขาดอนะ เส้นทางนี้ปัจจุบันในช่วงหน้าฝนเดือนสิงหาคม ถึงกันยายน น้ำจะท่วมสูงถึง 6-7 ฟุต การเดินทางต้องใช้เรือ **จากการเข้าไปสำรวจพบว่า มีเป็นแนวถนนลาดยาง บางตอนยังสามารถใช้งานได้มาตั้งแต่สมัยอังกฤษ** กว้างประมาณ 3 เมตร ส่วนใหญ่ถนนจะมีสภาพขรุขระ ซึ่งที่จริงแล้วถ้าจะตัดเส้นทางจากไทรโยค-มาบองตี้ จะใกล้กว่าที่พุน้ำร้อน ซึ่งถนนจะวกเข้าไปพม่าทางช่องจอมเมตอง อำเภอเมตตา เป็นจุดกึ่งกลางระหว่างทวายกับบ้านพุน้ำร้อน **เส้นทางจากทวายยังสามารถเชื่อมโยงไปสู่เมืองตะนาวศรี ที่พม่าเรียกว่า ทะนินคะยี** เส้นทางจะผ่านป่าไผ่ ป่าหมาก ป่าปาล์ม และป่าเบญจพรรณ เส้นทางนี้อยู่ภายใต้การปกครองของกะเหรี่ยง เป็นหมู่บ้านขนาดใหญ่ เรียกว่า เตาดงลง ซึ่งแปลว่าภูเขาสามลูก เป็นหมู่บ้านขนาดใหญ่กว่าบ้านเมตตา ยังมีการระบาดของไข้มาลาเรีย และโรคเท้าช้าง ซึ่งตรงนี้จะเส้นทางแยกไปสู่เหมืองแฮนดา เป็นเหมืองดีบุก มาตั้งแต่สมัยอังกฤษปกครอง ซึ่งบริษัทของไทย คือ บริษัท พูนพิพัฒน์ 2542 เป็นผู้ได้รับสัมปทาน

ท่าเรือทวาย เป็นแนวคิดการร่วมทุนของบริษัทอิตาเลียนไทย ที่จะสร้างเป็น Port City ประกอบด้วย ท่าเรือขนาดใหญ่ มีโครงข่ายถนน รถไฟ ท่อส่งน้ำมัน และศูนย์อุตสาหกรรม ใช้เงินลงทุนมากกว่า 300,000 ล้านบาท นอกจากมีแนวถนนเชื่อมประเทศไทย ยังมีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมกับประเทศจีน เป็น Rail Transport ระยะทาง 1,700 กม. ซึ่งทางรถไฟตามโครงการกล่าวว่าจะสามารถเชื่อมโยงไปมณฑลคุนหมิงของจีน เป็นโครงการลงทุนครั้งใหญ่ของโลก ทางอิตาเลียนไทยได้กล่าวถึงว่า มีผู้มาจับจองการลงทุนทั้งประเทศญี่ปุ่น จีน อินเดีย และยุโรป โดยทางรถไฟจากด่านบูเซ ของพม่า มีทางรถไฟต่อไปถึงเมืองรุ่ยรี เมืองต้าหลี่ และจนถึงนครคุนหมิง สำหรับเส้นทางรถไฟในพม่า มีเส้นทางเดิมที่กำลังจะมีการเชื่อมต่อกับด่านบูเซ ผ่านเมืองแสนหวี , เมืองมัณฑะเลย์ เมืองมิติรา เข้ามายังนครเนบิตอร์ ทางรถไฟนี้ยังลงมาทางใต้ แยกเมืองพะโคหรือหงสาวดี เข้าเมืองย่างกุ้ง และจากชุมทางพะ

ยายี เส้นทางรถไฟลงมาถึงเมืองมะละแหม่ง ,เมืองเยห์ ,จนถึงเมืองทวาย ซึ่งทางรถไฟของพม่ามีการก่อสร้างอยู่แล้วสมัยอังกฤษ ซึ่งทางรัฐบาลจีนมีโครงการในการรื้อรางและสร้างให้ใหม่จนไปถึงด่านมูเซอในภาคเหนือทำให้การลงใต้ของจีนเพื่อจะออกขายฝั้ทะเล ฝั้ตะวันตก จึงผ่านทางพม่าได้ง่ายกว่าที่จะผ่านจากลาวหรือไทย เพราะมีเส้นทางเดิมอยู่แล้ว

โครงการพัฒนาท่าเรือทวาย

สำหรับด้านท่าเรือทวายเป็นท่าเรือน้ำลึก ประกอบด้วย Industrial Zone ขนาดพื้นที่ 250 ตารางกิโลเมตร มีทั้งท่าเรือคอนเทนเนอร์และท่าเรือ Bulk ซึ่งทางอิตาเลียนไทย แจ้งว่าเมื่อสร้างเสร็จจะมีขนาดใหญ่กว่าท่าเรือแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดรวมกัน 10 เท่า โดยโครงการจะประกอบด้วย **เฟสที่ 1 เสร็จในปี 2015** ประกอบด้วยท่าเรือ South Port ถนน สนามบิน โรงงานพลังงานไฟฟ้า 400 เมกกะวัตต์ และถนนเชื่อมโยงเข้าประเทศไทย 4 เลน **โครงการเฟสที่ 2 เสร็จในปี 2018** ประกอบด้วย ศูนย์อุตสาหกรรม , ศูนย์การพาณิชย์ การขยายเส้นทางขนาด 8 เลนสู่ประเทศไทย **เฟส 3 โครงการเสร็จปี 2020** การก่อสร้างท่าเรือ North Port ศูนย์อุตสาหกรรม เส้นทางอุตสาหกรรมเชื่อมโยงประเทศไทย และการก่อสร้างท่อส่งน้ำมันและก๊าซ ส่งประเทศไทย

จากการประเมินเบื้องต้น มุ่งเน้นการเป็นท่าเรือส่งออก (Gateway Port) ที่รองรับสินค้าจากอุตสาหกรรมหลังท่าเรือทวายเป็นหลัก โดยในระยะ 5-10 ปีข้างหน้า จำเป็นต้องปรับปรุงความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และความพร้อมของระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์บนเส้นทางการค้าใหม่ที่จะเกิดขึ้น ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับการพัฒนาท่าเรือฝั้อันดามันของไทย พบว่า การพัฒนาท่าเรือฝั้อันดามันของไทย ควรดำเนินการเป็นท่าเรือเพื่อการส่งออกสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ฝั้ตะวันตก ที่สามารถ เชื่อมโยงกับท่าเรือสินค้าฝั้ตะวันออก รวมทั้งสร้างเครือข่ายขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับท่าเรือในภูมิภาค เช่น ท่าเรือในมาเลเซีย ท่าเรือสิงคโปร์ และท่าเรือน้ำลึกทวายของพม่า เพื่อสร้างเส้นทางการค้าใหม่ไปสู่ตลาดตะวันตกและตลาดใกล้เคียงที่มีศักยภาพ และควรต้องอยู่ร่วมกับเศรษฐกิจท่องเที่ยวและชุมชนในพื้นที่ใกล้เคียงได้ โดยในการพัฒนาท่าเรือฝั้อันดามันของไทย ควรเป็นส่วนหนึ่งของแผนการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้อย่างบูรณาการและมีกลไกหลักรับผิดชอบในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ภาพรวมที่ชัดเจนและต่อเนื่องต่อไป

จากการศึกษาดูงานท่าเรือน้ำลึกทวายในช่วงระหว่างวันที่ 16 – 19 มิถุนายน 2553 พบว่าโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายมีพื้นที่โครงการรวมประมาณ 1.5 แสนไร่ ประกอบด้วยโครงการสำคัญใน 3 ส่วน ได้แก่

- 1) **ท่าเรือน้ำลึก** ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าประมาณ 200 ล้านตันต่อปี หรือ 14 ล้านที่อู่ มีความลึกร่องน้ำธรรมชาติ 25 เมตร และมีความลึกร่องน้ำหน้าท่าประมาณ 16 เมตร โดยรองรับเรือขนาด 15,000 DWT
- 2) **นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่หลังท่าเรือ** ประกอบด้วย

Zone A จะเป็นการก่อสร้างท่าเรือและพื้นที่คลังสินค้า รวมถึง อุตสาหกรรมต้นน้ำและโรงงานไฟฟ้าขนาด 4,000 เมกะวัตต์อุตสาหกรรมเหล็ก

Zone B เป็นโครงการแยกแก๊ส และ GAS Industries โรงถลุงเหล็กและอุตสาหกรรมต่อเรือขนาด 300,000 DWT

Zone C เป็นโครงการพื้นที่อุตสาหกรรมขนาดกลาง เช่น Petrochemical และอุตสาหกรรมที่เป็นวัตถุดิบต่างๆ

Zone E เป็นอุตสาหกรรมขนาดเบาประเภทต่างๆ

- 3) เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศจากท่าเรือน้ำลึกทวายถึงชายแดนประเทศไทย บริเวณบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทางประมาณ 160 กม. ซึ่งในระยะแรก มีแผนการก่อสร้างถนนขนาด 4 ช่องจราจร ทางรถไฟขนส่งสินค้า และสายส่งไฟฟ้า ทั้งนี้ คาดว่าจะใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดประมาณ 10 ปี ทั้งนี้ ระยะทางจากท่าเรือน้ำลึกทวายถึงกรุงเทพ มีระยะทางประมาณ 360 กิโลเมตร ซึ่งหากการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงดังกล่าวแล้วเสร็จ จะทำให้การเดินทางจากกรุงเทพไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายใช้เวลาขับรถประมาณ 4-5 ชั่วโมง

เปรียบเทียบท่าเรือปากบาราและท่าเรือทวาย

ท่าเรือปากบารา	ท่าเรือทวาย
<ul style="list-style-type: none"> • Demand พื้นที่ไม่เพียงพอ • ด้านกายภาพ น้ำไม่ลึก • ด้านสิ่งแวดล้อม / อุทยานแห่งชาติตะรุเตา และ อุทยานแห่งชาติเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า • ชาวบ้านไม่ยอมรับอุตสาหกรรมและ Landbridge • ขาด Industrial Corridor • โครงการ Southern Seaboard ไม่เกิด • พัฒนาสงขลาให้เป็น Industrial Complex และให้ปากบาราเป็น Port อย่างเดียว 	<ul style="list-style-type: none"> • ด้านกายภาพ น้ำลึก 25 เมตร • สามารถมี Landlink ท่าเรือแหลมฉบัง 320 กม. ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมใหม่ (กาญจนบุรี / ราชบุรี / นครปฐม) • มี Real Sector สนใจสร้างนิคมฯ เช่น ไทย, จีน, อินเดีย, ญี่ปุ่น • ช่องแคบมะละกา อีก 10 ปีข้างหน้าจะแออัดมาก • ประเทศไทยสามารถการเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมที่มีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

ความสัมฤทธิ์ของท่าเรือทวาย

1. โครงการขนาดใหญ่ คำถามคือ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จะใช้งบประมาณมาจากไหน (Source of Fund) การระดมทุนผ่าน Holding Company ที่จะจัดตั้งในพม่าจะได้รับความเชื่อถือเพียงใด และปัญหาอัตราแลกเปลี่ยนผ่านธนาคารพาณิชย์อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างในระบบกับนอกระบบต่างกันมาก คือในระบบ 16 จ้าต ต่อ 1 USD กับนอกระบบ 950 จ้าตต่อ 1 USD

2. โครงการพัฒนาท่าเรือทวายเป็นโครงการที่เน้นการพัฒนา พื้นที่หลังท่า โดยลักษณะเป็นโครงการพัฒนาที่ดินในเชิง Real Estate มากกว่าที่จะเข้าไปพัฒนาด้วยตนเอง จึงเป็นโครงการที่ต้องการนักลงทุนทั่วโลกมาจับจองพื้นที่ ประเด็นคือ ความต่อเนื่องของรัฐบาลพม่าหลังการเลือกตั้ง หากไม่ใช่รัฐบาลทหารชุดเก่าเป็นรัฐบาลจะมีความต่อเนื่องหรือไม่
3. หลายโครงการต้องมีการเชื่อมโยงกับประเทศไทย เช่น การขนส่งสินค้าระหว่างทวายกับสีหนุวิลล์ และท่าเรือของเวียดนามจะต้องพัฒนาโครงข่าย Landbridge ผ่านประเทศไทย ซึ่งปัญหา Land bridge เข้าไทยไม่ง่าย ซึ่งอาจติดปัญหาด้านรัฐธรรมนูญ , ด้านชุมชน และด้านสิ่งแวดล้อม อีกทั้ง พม่ายังมีปัญหาด้านการพัฒนา
4. พม่าหลังเลือกตั้งยังคงถูก Ban เรื่องไม่โปร่งใสในการเลือกตั้ง การลงทุนในพม่ายังเปิดเผย ประเทศไทยจะมีปัญหากับสหประชาชาติหรือไม่
5. USA และ EU จับตามองเรื่องการพัฒนานิวเคลียร์ของพม่า เป็นเรื่องสำคัญต่อที่ประเทศต่างๆ เช่น ญี่ปุ่น , ยุโรป หรือจีนจะเข้าไปลงทุนอย่างเปิดเผย
6. ประเทศพม่ายังไม่มีฐานการผลิต โดยเฉพาะระบบสาธารณูปโภค และโครงการคมนาคม และระบบสารสนเทศ ยังมีการควบคุมโดยรัฐจะเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงการระดับ 300,000 แส่นล้านบาท บนความไม่แน่นอนของกฎหมาย ต้องพึ่ง Demand และ Investment ภายนอก
7. ท่าเรือทวายกับแนวคิดเชิงเศรษฐกิจ โครงการ Mega World Class Project ต้องประกอบด้วยยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน เช่น Demand System อุปสงค์สินค้าที่มาจากไหน และ Political Risk ความเสี่ยงทางการเมือง รวมถึง Liner คือสายการบินเรือร่วมมือด้วยหรือไม่ เพราะสายการบินเรือหลัก เช่น Maersk, Evergreen หรือ NYK ล้วนมีการลงทุนอยู่แล้วในสิงคโปร์และมาเลเซีย
8. การพัฒนาท่าเรือทวาย จะพิจารณาในมิติของ AEC ซึ่งในปี 2020 อาเซียน จะพัฒนาเป็นตลาดเดียวหรือ Single Market การพัฒนาท่าเรือทวายจึงต้องมองเป็น Regional Port คือเป็นท่าเรือของภูมิภาค และเป็นพื้นที่ซึ่งประเทศไทยสามารถใช้ในการเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานและกระทบกับกฎหมายสิ่งแวดล้อม
9. ความสัมฤทธิ์ผลของโครงการทวายในฐานะเป็น East-West Landbridge ที่จะเชื่อมกับการขนส่งสินค้าไปสู่ซีกโลกตะวันตก ขึ้นอยู่กับปัจจัย Logistics Cost ว่าจะมีการประหยัดกว่าการขนส่งที่อ้อมแหลมมะละกา เพราะการขนส่งทางบกผ่านไทย-กัมพูชา-เวียดนาม จะต้องมีค่าใช้จ่ายด้านยกขึ้นและยกลง (Lift On / Lift Off) ค่าขนส่งทั้งด้วยรถบรรทุกและรถไฟค่าธรรมเนียมสินค้าผ่านแดนและระยะเวลาที่ต้องใช้ผ่านพิธีการศุลกากรของแต่ละประเทศ

10. ข้อตกลง CBTA ยังมีข้อจำกัดอยู่มาก ซึ่งนอกจากทำให้ต้นทุนสูงกว่าการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกาแล้วยังอาจต้องใช้เวลาที่มากกว่า

การพัฒนาเส้นทางทวาย-พุน้ำร้อน ก็ได้มีการดำเนินการไปบางส่วนแล้ว เช่น การเกรดดิน ซึ่งทราบว่าจะเกือบ 50% เสร็จแล้ว โดยใช้ท่าเรือระนองเป็นเบสในการขนถ่ายเครื่องมือหนักในการก่อสร้างถนนและท่าเรือและจะให้ด่านพุน้ำร้อนเป็นด่านผ่านแดนชั่วคราวรองรับการก่อสร้างถนนและจะเปิดเป็นด่านถาวร เมื่อถนนได้ก่อสร้างเสร็จ อย่างไรก็ตาม การเกิดเส้นทาง Land Bridge ใหม่ ทั้งสงขลา-สตูล หรือทวาย-กาญจนบุรี ในอีก 8-10 ปี จะทำให้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเลของโลกมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางอาจจะเปลี่ยนถ่ายลำที่ทำเรือทวาย ประเทศพม่า และขนส่งทางรางไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง หรือในกรณีของประเทศไทย การขนส่งอาจจะใช้ที่ทำเรือปากบารา แล้วใช้เส้นทางรถไฟไปเปลี่ยนเรือใหม่ที่ท่าเรือสงขลา อาจเป็นโครงการในฝันหรืออาจเป็นโครงการที่เกิดขึ้นจริง อย่าลืมว่า เส้นทางอ้อมผ่านช่องแคบมะละกา ปัจจุบันมีความแออัดมาก และในอีก 10 ปีข้างหน้า การขนส่งทางทะเล อาจมีการเปลี่ยนรูปแบบมาใช้ Sea-Land Bridge ซึ่งอาจเป็นทางเลือกที่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจในอนาคต

ทั้งนี้ การพัฒนา Land Bridge ทวาย-กาญจนบุรี และท่าเรือทวาย ก่อให้เกิดคำถามตามมาว่า ประเทศไทยจะได้ประโยชน์อะไรหรือเสียประโยชน์อะไร อุตสาหกรรมไทยจะย้ายฐานการผลิตไป และใช้พม่าเป็นฐานการส่งออกได้จริงหรือไม่ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผลิตในประเทศไทยจะต้องขยายไปสู่อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มที่เป็น New Industrial หรือ Creative Industrial จะต้องดำเนินการอย่างไร รัฐบาลจะต้องวางแผนอย่างไร เพราะในปี 2020 จะเป็นปีที่อาเซียนจะเปิดเป็น Single Market จึงต้องมีการศึกษาขยายผลการวางแผนนโยบายโครงสร้างเศรษฐกิจไทยและโครงสร้างโลจิสติกส์ ซึ่งปัจจุบันกล่าวได้ว่าไม่มีทิศทาง จำเป็นที่จะต้องมีการจัดตั้งคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ มีองค์ประกอบการบูรณาการทั้งองค์กรภาครัฐและเอกชน จัดทำ Master Plan การพัฒนาโครงสร้างและโครงข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับภูมิภาค และตามทันต่อการพัฒนาจากภูมิภาค มิเช่นนั้นในปี 10 ปีข้างหน้า ประเทศไทยจะมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่ลดลง และส่งผลกระทบต่อภาคเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน

การพัฒนาโครงข่ายเศรษฐกิจมะริด-ประจวบคีรีขันธ์

จากการประชุม JCC ครั้งที่ 5 ระหว่างประเทศไทยกับประเทศพม่า ที่อำเภอหัวหิน เมื่อวันที่ 6 เมษายน 2553 ที่ประชุมเห็นร่วมกันว่าแนวทางการพัฒนาเปิดเส้นทางโลจิสติกส์ระหว่างจังหวัดมะริดผ่านเมืองมุกคองเข้าสู่ด่านสิงขรระยะทาง 120 กิโลเมตร จะก่อให้เกิดเส้นทางขนส่งสินค้าที่เป็นโครงข่ายเศรษฐกิจไทยพม่าที่สำคัญ ด่านสิงขรเป็นจุดแคบสุดสุดของประเทศไทย ระยะทาง 12 กม. จากด่านสิงขรถึงตะนาว ในช่วงอากาศดีหากมองจากภูเขาในฝั่งพม่า ก็จะเห็นว่าไทยได้ชัดเจน ทางจังหวัดมีการพัฒนาตลาดให้เป็นศูนย์ท่องเที่ยว แหล่งการค้า หากมีการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ประเภทสินค้าประมงจะเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างอ่าวไทยกับอันดามันที่แคบที่สุด ซึ่งจากการประชุมร่วมระหว่างไทยกับพม่า

เมื่อวันที่ 6 เมษายน 2553 ทางรัฐบาลพม่า ให้ความสำคัญต่อเส้นทางสายนี้ และมีโอกาสที่จะยกให้เป็นด่านถาวรปัจจุบันรัฐบาลพม่าให้ความสนใจในการพัฒนาเส้นทางมะริด-สิงขร ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร เส้นทางส่วนใหญ่เป็นถนนเก่าสมัยญี่ปุ่น ถนนจะใช้ได้ดีในหน้าแล้ง และมีระยะทางอีก 30 กิโลเมตร ที่ยังไม่มีถนนในหน้าแล้งใช้เวลาประมาณ 4-5 ชั่วโมง ก็จะเข้าถึงฝั่งไทย โดยเฉลี่ยมีรถวิ่ง 30 คันต่อเดือน ทางพม่าต้องการให้ประเทศไทยเข้ามาพัฒนา โดยการพัฒนาเส้นทางจากจังหวัดมะริดมายังเมืองมูตอง ซึ่งจะเชื่อมกับด่านสิงขร จังหวัดประจวบฯ ปัจจุบันเป็นด่านชั่วคราว มีตลาดขนาดใหญ่ รัฐบาลพม่ากำลังสำรวจเส้นทางเพื่อเป็น Blue Print เป็นเส้นทางซึ่งหากมีการก่อสร้างถนนได้จริง และเปิดด่านสิงขรเป็นด่านถาวร จะเป็นเส้นทางกระจายสินค้าจากพม่าและไทยที่สั้นและสะดวกที่สุด ส่งผลให้จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมประมงของไทย

แนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งพม่าภาคใต้ต้องเข้าใจถึงมณฑลตะนาวศรี ซึ่งรวม 3 จังหวัดที่สำคัญไว้ด้วยกัน คือ จังหวัดทวาย , จังหวัดมะริด และจังหวัดเกาะตงหรือเกาะสอง โดยมีจังหวัดมะริดเป็นเมืองหลวงของมณฑลตะนาวศรี ซึ่งจะเป็นมณฑลที่สำคัญด้านการค้าชายแดนและเป็นแหล่งการลงทุนทั้งด้านแนวตะเข็บชายแดน ตั้งแต่พุน้ำร้อนและด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ตลอดจนจะเป็นการขนส่ง , การค้าชายแดนและการลงทุนที่สำคัญของไทยและพม่า

จังหวัดมะริด หรือที่พม่าเรียกว่า มิค เป็นเมืองท่าเรือสำคัญของพม่า มีประชากรประมาณ 200,000 คน เป็นเมืองหลวงของมณฑลตะนาวศรี ซึ่งประกอบไปด้วย จังหวัดทวาย , จังหวัดมะริด และจังหวัดเกาะสอง หากเทียบตามเส้นตรงก็จะตรงกับอ่างเก็บน้ำเขื่อนปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นเส้นทางที่มีถนนท้องถิ่น เชื่อมโยงไปถึงด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยเส้นทางจะผ่านเมืองตะนาวศรี (ทะนินคะย) ตัดผ่านเมืองเตงคูน เข้าสู่ด่านสิงขรของไทย ซึ่งปัจจุบันมีโครงการไฟฟ้า ซึ่งการไฟฟ้าภูมิภาคก็สนใจที่จะสร้างโรงไฟฟ้าที่ทวายเช่นกัน ซึ่งพม่าทั้งประเทศใช้ไฟฟ้าเพียง 1,200 เมกกะวัตต์ ขณะที่ประเทศไทยใช้ไฟฟ้า 24,000 เมกกะวัตต์ นอกจากนี้ยังพบว่า มีทองแดง และดีบุกจำนวนมาก เส้นทางจากด่านสิงขร-มะริด หากมีการก่อสร้างถนนจะย่นระยะทางได้มาก หากพัฒนาด่านสิงขรซึ่งปัจจุบันเป็นด่านผ่อนปรนทางการค้า จึงควรยกระดับเป็นด่านถาวร และใช้เป็นเส้นทางในการกระจายสินค้าของไทย เข้าสู่พม่าผ่านด่านสิงขร อีกทั้ง ที่เมืองมะริด หรือ มิค มีสินค้าประมงและสินค้าเกษตร รวมถึงลูกปาล์มน้ำมันจำนวนมากที่สามารถเป็นวัตถุดิบพร้อมส่งให้กับประเทศไทย แต่ติดขัดที่เส้นทางไม่สะดวก ปัจจุบันด่านสิงขร เป็นด่านชายแดนที่มีตลาดขนาดใหญ่ เป็นด่านศุลกากรและด่าน ตม. ฝั่งตรงข้ามด่านฝั่งพม่าจะเป็นหมู่บ้านมูตอง มีประชากรประมาณ 800 คน ด่านสิงขรจะเปิดทุกวันตั้งแต่ 08.00-18.00 น. มูลค่าการค้าจะประมาณ 100-300 ล้านบาทต่อปี ตลาดจะเป็นที่แลกเปลี่ยนสินค้าอุปโภค บริโภคที่ทางพม่าจะเข้ามาซื้อ

ธุรกิจหลักของเมืองมะริด จะเป็นธุรกิจประมงมีเรือประมง รวมกันประมาณ 800 ลำ และห้องเย็น 40 แห่ง อีกทั้ง กำลังพัฒนาอุตสาหกรรมแช่แข็ง การเพาะเลี้ยงปูน้ำจืด (Soft Crab) และกำลังร่วมมือกับนักธุรกิจไทยในการทำไม้แปรรูป ปัจจุบันสินค้าจากมะริดจะส่งผ่านเข้าจังหวัดเกาะสอง เพื่อขนส่งทางน้ำเข้าจังหวัดระนอง ทำให้จังหวัดระนองเป็นด่านศุลกากรที่ค้าขายกับพม่าเป็นอันดับ 2 รองจากด่านแม่สอด ซึ่งสินค้าประมงกว่า 90% จะส่งเข้าไทยผ่านทางจังหวัดระนอง

เกาะสองหรือเกาะตง เป็นจังหวัดใต้สุดของพม่าติดกับมะริด มีพื้นที่ทางทะเลติดกับไทย พื้นที่ทางทะเลยังไม่ปักปันเขตแดน โดยใช้แนวแผ่นดินของประเทศเป็นเขตแดน เกาะสองหรือพม่า เรียกว่า “เกาะตง” อยู่ตรงข้ามจังหวัดระนอง ใช้เรือเฟอร์รี่ข้ามฟากประมาณ 20 นาที เป็นประตูการค้าภาคใต้ของพม่าที่ค้าขายชายแดนกับไทย เป็นเมืองชายทะเลอย่างแท้จริง เป็นแหล่งออกเรือประมงและธุรกิจแพปลา ซึ่งเกาะสองมีแนวประการังที่สวยงาม อาจใช้เป็น Tourism Linkage กับจังหวัดระนอง และมีความปลอดภัยจากโจรสลัด หากสามารถเชื่อมโยงท่องเที่ยวกับระนองได้ จะทำให้มีการใช้ประโยชน์จากท่าเรือระนอง ซึ่งปัจจุบันแทบไม่มีเรือใหญ่เข้าเทียบท่า ซึ่งท่าเรือระนองใช้เป็นที่เก็บอุปกรณ์และวัสดุในการซัพพลายแท่นขุดเจาะแก๊สของ ปตท. ปัจจุบันมูลค่าการค้าผ่านเกาะสอง-ระนอง ประมาณปีละ 10,000 ล้านบาท หากมีการเปิดเส้นทางมะริด-ด่านสิงขร ก็จะทำให้เส้นทางการขนส่งเปลี่ยนมาใช้เส้นทางถนนแทนการใช้เรือข้ามฟากมาที่จังหวัดระนอง และจะทำให้เกิดการเพิ่มของมูลค่าการค้า เพราะจังหวัดระนองต้องข้ามภูเขา และระยะทางห่างจากกรุงเทพฯมากกว่าที่จะผ่านจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งจะส่งผลให้จังหวัดประจวบคีรีขันธ์กลายเป็น Gate Way สำหรับการขนส่งและการค้าชายแดนของภาคใต้ของพม่า

แนวทางการร่วมมือกับประเทศพม่าด้านคมนาคมขนส่ง

ด่านถาวรไทย-พม่าที่สำคัญ ประกอบด้วย ด่านแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก , ด่านแม่สอด – เมียวดี และด่านระนอง – เกาะสอง หากจะมีการพัฒนาด่านชายแดน โดยยกให้เป็นด่านถาวร ทั้งด่านพุน้ำร้อน – ทวาย และด่านสิงขร-มะริด จะทำให้การค้าชายแดน ขยายพื้นที่อุตสาหกรรมชายแดน ปัจจุบัน ประเทศไทยลงทุนในพม่าร้อยละ 41.38 เป็นอันดับหนึ่งของประเทศพม่า พม่าเองอยากให้ประเทศไทยมีการจัดระเบียบการค้าชายแดนให้เป็น Border Trade Zone โดยมีการตกลงกฎเกณฑ์การนำเข้าและส่งออกเข้าสู่ระบบ เนื่องจากการค้าชายแดนส่วนใหญ่ระหว่างไทย-พม่า เป็นการค้านอกระบบ ซึ่งทั้งไทยและพม่าจะมีปัญหาคล้ายกันในด้าน การควบคุมสินค้าต้องห้ามและด้านการเก็บภาษี จากการหารือพม่าให้มีความสำคัญกับการเปิดเส้นทางพุน้ำร้อน-ทวาย เป็นอันดับต้น ๆ รองลงมาจะเป็นด่านสิงขร-มูด่อง-มะริด ในส่วนของประเทศไทยก็ต้องการให้เปิดด่านห้วยต้นนุ่น (จังหวัดแม่ฮ่องสอน)- BP-13 กับด่านเจดีย์สามองค์ – พญาตองซู+ตันบูชายับ แต่พม่ายังอ้างว่าจะมีปัญหาด้านความปลอดภัยจากคน

กลุ่มน้อย การเปิดด่านชายแดนของพม่า จะเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงมากกว่าปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ

สำหรับด่านที่มีศักยภาพสูงสุดระหว่างไทยกับพม่า คือ ด่านแม่สอด – เมียวดี (ยะวะดี) ซึ่งพม่าต้องการยกให้เป็นด่านต้นแบบที่เป็น International Border โดยให้ใช้ต้นแบบด่านทางภาคเหนือ คือ ด่านมูเซ กับเมืองลู่ลี่ ของประเทศจีน ซึ่งด่านนี้เป็นเส้นทางหลักที่สินค้าจากจีน จากเมืองคุนหมิง เข้าสู่เมืองผู่เอ๋อ จะใช้เส้นทางเข้าสู่เมืองลู่ลี่เป็นเส้นทางหลักในการกระจายสินค้าเข้าสู่พม่า ซึ่งจีนต้องการให้ไทยใช้โมเดลในการพัฒนาด่านแม่สอด ซึ่ง กรม. ได้อนุมัติให้มีการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 และกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษยะวะดี-แม่สอด ซึ่งรัฐบาลไทยจะทำถนน Bypass จากแม่สอด –เมียวดี ไปเมืองกอกะแระ งบประมาณ 812 ล้านบาท การร่วมมือเศรษฐกิจพิเศษยะวะดี-แม่สอด ควรจะให้เป็น Co-Zone คล้ายกับที่ด่านมูเซ ที่พม่าทำกับจีน โดยควรจะมีการตั้งเป็นคณะกรรมการร่วมคู่ขนานการพัฒนา ซึ่งกรรมการชุดนี้จะแก้ปัญหาอุปสรรค ศุลกากร การขอใบอนุญาต ซึ่งปัจจุบันการขอใบอนุญาตเอกสารทุกชนิด ต้องทำที่เมืองร่างกุ้ง โดยเส้นทางแม่สอด-กอกะแระ จะก่อให้เกิดเป็นเส้นทางใหม่ ดังนี้

- 1) การพัฒนาให้ด่านแม่สอด-เมียวดี เป็นด่านสากล และเป็นด่านตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งปัจจุบันพม่าไม่อนุญาตให้ด่านนี้เป็นด่านตรวจคนเข้าเมืองที่ถูกต้องตามกฎหมาย
- 2) ให้มีการทำ Check Point และ SSI
- 3) การกำหนดให้แม่สอดเป็นเขตเศรษฐกิจอุตสาหกรรมชายแดนพิเศษ มีการผ่อนปรนให้แรงงานต่างด้าวแบบเข้าไปเย็นกลับ

อย่างไรก็ตาม เส้นทางแม่สอด-ยะวะดี-กอกะแระ-เมะละลำไย-ร่างกุ้ง จากการประชุมกับพม่าเมื่อ 6 เม.ย. 2553 ทางรัฐบาลพม่ายังยืนยันว่าเป็นเส้นทางที่ไม่ปลอดภัย คนร่างกุ้งที่เข้าประเทศไทย จะเดินทางโดยเครื่องบินเข้าสู่กรุงเทพ ขณะที่ทางใต้ด่านพญาตองซู พม่ายังถือเป็นเขตควบคุมพื้นที่ไม่ได้ สำหรับด้านเหนือ จังหวัดแม่ฮ่องสอนเองก็อยากจะเปิดเส้นทางด่านต้นนุ่น-BP-13 เนื่องจากเป็นเส้นทางสั้นที่สุดในการเข้าสู่นครเนบิตอร์ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของพม่า จากแม่ฮ่องสอนไปด่านต้นนุ่น มีแนวถนนเก่า ไปนครเนบิตอร์ สามารถเชื่อมโยงไปทางเมืองมณฑะเลย์ ซึ่งอยู่ทางเหนือและเมืองพุกาม จากนครเนบิตอร์ ก็จะมีถนนสี่เลนลาดคอนกรีต ผ่านเมืองตองอู จนถึงนครร่างกุ้ง ซึ่งเส้นทางนี้หากเปิดได้ก็จะเป็นการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวทางภาคเหนือ แต่จะติดปัญหาด้านความมั่นคง และการปักปันชายแดน

***ข้อมูลเพิ่มเติม www.tanitsorat.com ***

หรือ สอบถามได้ที่คุณชนวัฒน์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

โทร. 0 2345 1151 e-mail : thanawatc@off.fti.or.th

มติคณะกรรมการ กบส. และ ครม. เกี่ยวกับท่าเรือทวาย วันที่ 26 มิ.ย. 2553

กรอบแนวคิดเบื้องต้นของการพัฒนาท่าเรือเพื่อเปิดประตูการค้าฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย ฝ่ายเลขานุการ โดยสำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้นำเสนอต่อ นายกรัฐมนตรี และ ครม. เศรษฐกิจ ในการประชุม กบส. โดยได้นำเสนอกรอบแนวคิดการพัฒนาท่าเรือเพื่อเปิดประตูการค้าฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย สรุปได้ดังนี้

มติคณะกรรมการ กบส.

1. เห็นชอบแนวทางที่จะสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของสหภาพพม่าซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาทั้งในด้านกายภาพและการพัฒนาพื้นที่หลังท่าที่สามารถรองรับการขยายฐานอุตสาหกรรมของไทยในระยะยาว โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เหล็กและเหล็กกล้า และยานยนต์ และมีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในระดับภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยที่ประเทศไทยมีความจำเป็นจะต้องพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวายท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศอื่นในภูมิภาคเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ทั้งนี้ ในส่วนของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราของไทยนั้น ควรพิจารณาปรับรูปแบบการพัฒนาให้เป็น ท่าเรืออเนกประสงค์รองรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อลดการพึ่งพาการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน และสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคใต้ โดยต้องให้ความสำคัญลำดับสูงในการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชนในพื้นที่
2. มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม รับผิดชอบพิจารณาทบทวนและปรับรูปแบบโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล ให้เป็นท่าเรืออเนกประสงค์รองรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้และสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยให้ความสำคัญลำดับสูงกับการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งวางแผนการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย ท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศอื่นในภูมิภาค และนำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาต่อไป
3. มอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำแนวทางการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและท่าเรือน้ำลึกปากบารา เป็นกรอบในการกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป
4. มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กระทรวงอุตสาหกรรม จัดทำแนวทางและมาตรการส่งเสริมบทบาทภาคเอกชนไทยให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและพื้นที่อุตสาหกรรมตามโครงการ ซึ่งจะช่วยขยายโอกาสการสร้างความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคต่อไป

การขนส่งสินค้าทางทะเลและท่าเรือที่สำคัญของไทย

การขนส่งสินค้าทางทะเล (Sea Transport)

การขนส่งทางทะเลของไทยถ้าเทียบกับการขนส่งภายในประเทศจะเป็นประมาณ 4.6% แต่หากเป็นการขนส่งระหว่างประเทศแล้ว ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางทะเลจะเป็นร้อยละ 91-96 (ปี 2547) ดังนั้น การขนส่งสินค้าทางมหาสมุทรหรือทางทะเล จึงเป็นการขนส่งที่ได้รับการนิยมเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่ถูกที่สุดสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ จึงทำให้มีต้นทุนด้านเชื้อเพลิงประมาณ 1 ลิตรขนส่งสินค้าได้ประมาณ 217 เมตริกตัน ซึ่งจัดเป็นประเภทการขนส่ง ซึ่งมีต้นทุนต่ำที่สุด แต่ข้อเสียของการขนส่งทางทะเล ก็คือ จะมีความล่าช้าที่เกิดจากต้องได้รับการขนถ่ายตามท่าเรือที่ได้มีการกำหนดไว้ ที่เรียกว่า Place to Place และข้อจำกัดในเรื่องของความเร็วและสภาพภูมิศาสตร์ในแต่ละฤดูกาล ไม่ว่าจะเป็นปัญหาที่เกิดจากลมพายุ , กระแสน้ำ และทะเลที่เป็นน้ำแข็ง ก็ล้วนแต่มีเป็นอุปสรรคในการขนส่งทางทะเล การขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นระบบการขนส่งที่มีความสำคัญอีกระบบหนึ่งในประเทศไทย เนื่องจากมีความสำคัญต่อระบบการค้าระหว่างประเทศ ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และในอนาคต เพราะว่าการขนส่งทางทะเลใช้เส้นทางตามธรรมชาติที่ไม่เสียค่าก่อสร้าง และสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ ในปัจจุบันเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ถูกพัฒนาควบคู่ไปกับการค้าระหว่างประเทศที่กำลังเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วและการค้าของประเทศไทยใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลัก โดยประเทศไทยมีการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกโดยใช้การขนส่งทางทะเลมากขึ้นทุกปี สังเกตได้จากปี พ.ศ. 2547 มีปริมาณสินค้านำเข้า 92 ล้านตัน เพิ่มขึ้น จาก 80 ล้านตัน ในปี พ.ศ. 2546 หรือประมาณร้อยละ 12.5 ดังแสดงในตาราง ในส่วนของการขนส่งสินค้าออกโดยทางทะเลในปี พ.ศ. 2547 มีปริมาณส่งออก 78 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจาก 70 ล้านตัน ในปี พ.ศ.2547 หรือประมาณ 10%

ปริมาณสินค้าขนส่งทางทะเลขาเข้า(Import) เปรียบเทียบกับประเภทการขนส่งอื่นๆ หน่วย : พันตัน

ภาคการขนส่ง สินค้า	ปริมาณสินค้า ปี พ.ศ.							เฉลี่ย ปี 2547
	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	
ทางทะเล	56,060	67,516	69,918	87,975	75,547	80,674	92,221	95.9
ทางบก	551	1,240	1,566	1,899	1,846	3,143	3,440	3.57
ทางอากาศ	245	436	1,791	489	727	969	490	0.50
ไปรษณีย์ภัณฑ์	2	4	113	176	307	361	1	
รวม	56,858	69,196	73,388	90,538	78,427	85,147	96,152	

ปริมาณสินค้าขนส่งทางทะเลขาออก (Export) เปรียบเทียบกับประเภทการขนส่งอื่นๆ.

หน่วย : พันตัน

ภาคการ ขนส่งสินค้า	ปริมาณสินค้า ปี พ.ศ.							เฉลี่ย ปี 2547
	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	
ทางทะเล	58,286	58,650	72,626	70,252	75,302	70,517	78,780	91.03
ทางบก	2,269	5,327	3,997	5,001	5,645	6,076	7,359	8.50
ทางอากาศ	368	755	411	408	641	357	401	0.46
ไปรษณีย์ภัณฑ์	11	97	0	0	0	0	0	
รวม	60,916	64,829	77,034	75,661	81,588	76,950	86,539	

ประเภทเรือที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล ได้ดังนี้

- 1) **Conventional Ship** เป็นลักษณะเรือที่มีการแบ่งพื้นที่ภายในเรือเป็นช่อง ๆ ที่เรียกว่าระวางเรือหรือ Hatch และในแต่ละช่องหรือ Hatch ก็แบ่งเป็นชั้น ๆ ที่เรียกว่า "Decks" โดยชั้นล่างที่สุดก็จะเรียกว่า Lower Deck ชั้นสูงขึ้นมา ก็จะเรียกว่า Upper Deck ในแต่ละช่องของระวางเรือ (Hatch) จะมีปล่องสำหรับใช้ในการระบายอากาศ ที่เรียกว่า Wind Flow ซึ่งจะมี Valve ปิด-เปิด ขณะที่ขนถ่ายสินค้าจากจุดรับและส่งสินค้า ซึ่งมีอุณหภูมิของอากาศแตกต่างกันมาก เรือสินค้าประเภทดังกล่าวนี้ ช่องขนถ่ายอยู่บนเรือเรียกว่าฝาระวาง และการยกขนถ่ายสินค้า ก็จะมีการใช้ Crane ซึ่งเดิมเป็นแบบไอน้ำ แต่ปัจจุบันเป็นแบบไฟฟ้า ที่เรียกว่า เครนแบบตุ๊กตาสำหรับยกสินค้าขึ้นและลงจากระวางของเรือ (Hatch) ซึ่งเรือบางลำจะดัดแปลงในการติดตั้งเครื่องทำความเย็นที่เรียกว่า Refrigerator ไว้ใน Hatch กลายเป็นเรือห้องเย็นเหมาะสำหรับสินค้าที่ต้องการรักษาอุณหภูมิ นอกจากนี้ยังสามารถดัดแปลงเรือประเภทนี้ไปใช้ในการขนถ่ายสินค้าเกษตรหรือสินค้าประเภทเทกอง ก็จะกลายเป็น Bulk Cargoes Ship ลักษณะเรือ Conventional Ship ปัจจุบันนิยมใช้น้อยลง จึงเหมาะสำหรับสินค้าที่มีขนาดใหญ่หรือสินค้าที่มีลักษณะพิเศษ
- 2) **เรือ Tank Ship** เป็นเรือสินค้าที่ออกแบบสำหรับเก็บสินค้าที่เป็นสินค้าประเภทของเหลว (Liquid Cargoes) , ก๊าซ , น้ำมันและเคมี โดยระวางเรือจะเป็นลักษณะ Tank ซึ่งจะมี Safety Valve ป้องกันในกรณีที่เป็นอุบัติเหตุ การขนถ่ายสินค้าขึ้นและลงจะผ่านทาง Pipe หรือท่อ ซึ่งจะมีมาตรวัด (Meters) คือมาตรบอกปริมาณของสินค้า ซึ่งจะต้องเทียบเคียงกับความถ่วงเฉพาะและอุณหภูมิของอากาศ (Gravity Weight Control) โดยสินค้าที่บรรจุทุกกับเรือประเภทนี้ ได้แก่ น้ำมัน , เคมี ทั้งที่เป็นของเหลว, ก๊าซ ฯลฯ ปัจจุบันได้มีกฎหมายทางทะเลระดับสากลกำหนดให้ประมาณปี 2013

เรือประเภทนี้จะต้องมีตัวเรือเป็นแบบ 2 ชั้น เพื่อป้องกันกรณีเรือมีอุบัติเหตุ จะได้ไม่เป็นปัญหากับสิ่งแฉดล้อม

- 3) เรือ **Container Ship** เป็นเรือที่มีการออกแบบบระวางเรือ(Hatch) สำหรับเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box) โดยจะมีการเรียงคอนเทนเนอร์ไว้บนเรือตั้งแต่ภายในระวางจนถึงชั้นดาดฟ้า โดยมีการยกขนตู้ขึ้น-ลงบนเรือ ซึ่งมีเครนของเรือ เพื่อยกตู้ขึ้น-ลง ซึ่งเรียกว่า Lift On / Lift Off โดยเรือประเภทที่ใช้ในการขนส่งคอนเทนเนอร์ในปัจจุบันมีขนาดบรรทุกเฉลี่ย 2,700 TEU (TEU : Twenty Equivalent Unit) โดยคาดว่าในปี 2006 จะมีเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดเฉลี่ย 3,900 TEUต่อลำ การขนส่งด้วยเรือคอนเทนเนอร์ปัจจุบันเป็นที่นิยมมาก เกือบ 270 ล้าน TEU/ปี โดยการขนส่งเรือประเภทนี้จะแบ่งเป็น เรือ Feeder Ship ที่ขนถ่ายจาก Port ของผู้ส่งสินค้า ไปสู่ Port Transship ที่มีการรวบรวมตู้คอนเทนเนอร์ และมีเรือที่เรียกว่า Ocean Container Ship หรือ Master Vessel ซึ่งเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่กว่า จะทำหน้าที่ในการที่จะรับตู้คอนเทนเนอร์ส่งต่อไปจนถึงปลายทาง อย่างไรก็ดี เรือที่ทำหน้าที่เป็น Feeder Ship อาจทำหน้าที่เป็น Direct Ship คือ ทำหน้าที่ขนส่งสินค้าจาก Point To Point และจะทำหน้าที่เป็น Ocean Container Ship ได้เช่นกัน การขนส่งด้วยเรือ Container Ship เป็นรูปแบบการขนส่งที่มีการใช้มากที่สุด โดยจะมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยปีละ 10% สำหรับประเทศไทยจะเป็นการขนส่งด้วย Containers ประมาณปีละ 3.5 ล้าน TEU
- 4) **Roll On / Roll Off Ship (RO/RO)** เป็นเรือซึ่งใช้ในการขนส่งยานยนต์ ซึ่งสามารถขนส่งได้ครั้งละ 6,000-7,000 คัน ภายในจะแบ่งเป็นชั้นหรือ DECK โดยมี RAMP ให้รถวิ่งภายในลำเรือ
- 5) **Tramp Ship** เป็นการขนส่งทางทะเลแบบเหมาลำที่เรียกว่า **Chartering** โดยมีนายหน้าหรือ Broker ทำหน้าที่ในการจัดหาเรือ สำหรับประเทศไทยปริมาณการขนส่งที่ใช้เรือ Tramp Ship ในปี 2003 มีประมาณ 29.3 ล้านตัน ซึ่งถ้าเทียบปริมาณแล้วจะมีปริมาณลดน้อยลงทุกปี อย่างไรก็ดี เรือประเภท Bulk Ship นี้ก็คงจะมีบทบาทอยู่ในสินค้าบางประเภท เช่น เกษตรกรรม ซึ่งก็ถือว่าเป็นรูปแบบหนึ่งของ Logistics



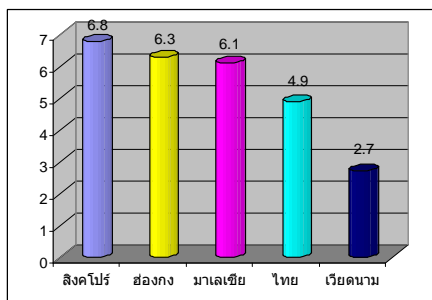
ประเทศไทยมีท่าเรือหลักเพื่อการนำเข้าและส่งออกที่สำคัญอยู่ 5 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งทั้งหมดตั้งอยู่ในบริเวณอ่าวไทย ซึ่งไม่ใช่เส้นทางขนส่งหลักของไทย อีกทั้งประเทศไทยไม่มีท่าเรือขนาดใหญ่ริมชายฝั่งทะเลตะวันตก มีเพียงท่าเรือระนอง ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดเล็ก จากการรายงานของ **Global Competitiveness Report** ได้จัดคุณภาพการให้บริการด้านโครงสร้างระบบท่าเรือของไทยอยู่ในลำดับที่ 29 จาก 102 ประเทศ โดยมีคะแนน 4.9 สูงกว่าค่าเฉลี่ยที่ 3.9 โดยสิงคโปร์เป็นที่ 1 ด้วยคะแนน 6.8 มาเลเซียอยู่ในลำดับ 12 คะแนน 6.1 และเวียดนามอยู่ในลำดับ 7.6 ด้วยคะแนน 2.7 ซึ่งหากเปรียบเทียบกับเวียดนาม ไทยก็มีภาษีดีกว่ามาก แต่การเป็น **Logistics Hub** ไทยไม่ควรไป

อยู่ในแถวเดียวกับเวียดนาม นอกจากนี้ สถาบัน IMD World Competitiveness ได้จัดทำ Year book 2004 ได้จัดอันดับการให้บริการขนส่งทางน้ำของไทยอยู่ในลำดับที่ 32 จาก 60 ประเทศ โดยได้คะแนน 6.07 ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยที่ 6.34 โดยมีสิงคโปร์อยู่ในลำดับที่ 1 ได้คะแนน 9.48 มาเลเซียลำดับที่ 14 คะแนน 7.80 แสดงให้เห็นว่าในด้านโครงสร้างท่าเรือ (Sea Port) และการขนส่งทางทะเล ไทยยังห่างชั้นกับมาเลเซียแบบเทียบไม่ติด

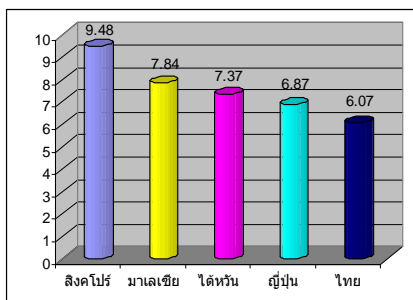
ทั้งนี้ รูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเลในอนาคตจะมีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากบริษัทเดินเรือซึ่งเกือบ 90-95% เป็นของบริษัทข้ามชาติได้มีการปรับรูปแบบการให้บริการเป็นลักษณะ Intermodal Transport ที่เรียกว่า “เรือขึ้นบก” คือ ผสมผสานประเภทขนส่งเชื่อมต่อทางเรือร่วมกับ การขนส่งทางถนน-รถไฟ-อากาศ เป็นรูปแบบการดำเนินธุรกิจขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation Operation) ในการที่จะทำให้มีประสิทธิภาพในการควบคุมการเคลื่อนย้ายและขนถ่ายสินค้าจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทางได้ดีขึ้น นอกจากนี้การขนส่งทางทะเลอาจมีบทบาทมากขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการค้าต่าง ๆ ต้องการระบบการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละประมาณมาก ๆ เพื่อที่จะลดต้นทุนในการขนส่ง อย่างไรก็ตาม โดยที่การขนส่งทางทะเล จะมีบทบาทต่อการเป็นศูนย์กลางขนส่งเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งระยะทางไกลระหว่างประเทศ ซึ่งมีท่าเรือริมฝั่งทะเลหรือในแม่น้ำ ซึ่งไม่ไกลจากทะเลมากนัก ประเทศที่จะได้ประโยชน์จากการขนส่งทางทะเลจะเป็นประเทศ ซึ่งมีที่ตั้งติดชายฝั่งทะเล (Rimland) และต้องมีท่าเรือขนาดใหญ่และมีปริมาณสินค้าที่มากเพียงพอที่เรือสินค้าขนาดใหญ่ จะมีความคุ้มค่าเชิงพาณิชย์ในการที่จะเข้ามาเทียบท่าเป็นประจำ โดยประเทศนั้น ๆ จะต้องมีการสร้างคมนาคมขนส่งที่มาเชื่อมต่อกับท่าเรือและสามารถเชื่อมโยงกับเมืองที่อยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดิน ซึ่งลักษณะดังกล่าวนี้ ประเทศต่างๆในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (ยกเว้นประเทศไทยและจีนตอนเหนือ) จะขาดปัจจัยดังกล่าว ทำให้รูปแบบการขนส่งทางถนนจะมีความเหมาะสมที่สุดในการเชื่อมโยงกับเมืองชั้นในของอนุภูมิภาค โดยอุปสรรคการขนส่งทางทะเลของไทยอยู่ตรงที่มีอัตราค่าต้นทุนการขนส่งทางทะเลของไทยยังสูงเมื่อเปรียบเทียบกับมาเลเซีย , สิงคโปร์ และฮ่องกง เนื่องจากประเทศไทยไม่มีกองเรือแห่งชาติ ทำให้ต้องพึ่งพากับบริษัทข้ามชาติ ซึ่งจะมีการรวมตัวกันเป็น Cartel (กลุ่มธุรกิจผูกขาด) ไม่สามารถต่อรองอัตราค่าระวางบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการส่งออกและการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ขาดความคล่องตัว ไม่ครอบคลุมธุรกิจประเภท Freight Forwarder ซึ่งเป็นธุรกิจด้านขนส่งทางทะเลที่มีความเหมาะสมกับไทย ซึ่งไม่มีเรือเป็นของตนเอง อีกทั้งกฎหมายและระเบียบปฏิบัติของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการเรือไทย อยู่ในกำกับและควบคุมของหลายกระทรวง หลายกรม และต้องใช้เอกสารจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาต่อการประกอบธุรกิจ เช่น การจดทะเบียนเรือไทย การนำเรือเข้า และออกจากท่าเรือ

อย่างไรก็ดี ประเทศไทยก็ได้มีการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลไปได้ดีในระดับหนึ่ง โดยในภูมิภาคไทยจะเป็นรองก็เพียงประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ซึ่งประเทศทั้งสอง จัดเป็นท่าเรือในระดับโลก โดยประเทศไทยมีท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเมื่อขยายจนถึงเฟส 3 แล้ว จะรับสินค้าได้ถึง 10 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี โดยไทยมีท่าเรือชายฝั่งทะเลทั้งของรัฐและเอกชนหลายท่า แต่เกือบทั้งหมดอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งทำให้ประเทศไทยมีข้อด้อยสำหรับการขนส่งผ่านมหาสมุทรอินเดีย

คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าเรือ



คุณภาพการให้บริการขนส่งทางน้ำ



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ประเภทของท่าเรือ สามารถแบ่งออกตามลักษณะได้เป็น

- 1) **Transhipment Port** เป็นท่าเรือแบบถ่ายลำ เป็นศูนย์กลางในการเก็บและกระจายตู้คอนเทนเนอร์ คือ ทำหน้าที่เป็น **Consolidation Port** คือเป็นท่าที่ใช้ในการรวมตู้สินค้าจากบริเวณใกล้เคียง โดยตู้สินค้าจะมีการนำมาบรรทุกเรือประเภทที่เรียกว่า **Feeder Vessel** เพื่อรอการขนถ่ายไปยังเรือ ที่เรียกว่า **Direct Vessel** หรือ **Master Vessel** เพื่อจะได้นำสินค้าไปส่งมอบตามจุดหมายปลายทาง ซึ่งท่าเรือประเภทนี้อาจ ได้แก่ ท่าเรือสิงคโปร์ , ท่าเรือกรัง ,ท่าเรือรอตเตอร์ดัมส์ ฯลฯ ซึ่งท่าเรือประเภทนี้จะต้องมีการบริหารจัดการในการลดเวลาในท่าเรือที่เรียกว่า **Time In port** หรือ **Waiting Time** คือ เวลาที่เรือคอยท่าน้อยที่สุด จึงจำเป็นต้องมีพื้นที่ในท่าเรือ (**Terminal Area**) ให้สามารถจัดเรียงกองคอนเทนเนอร์ได้เป็นจำนวนมากและต้องอาศัยเทคโนโลยี รวมถึงจะต้องมีคลังน้ำมัน อยู่ซ่อมเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ที่จะทำให้เกิดสภาพแออัดเนื่องจากท่าเรือประเภทนี้ก็ต้องมีการแข่งขัน เช่น ท่าเรือสิงคโปร์ กับท่า PTP ซึ่งตั้งอยู่ที่รัฐยะโฮบารูห์ตอนใต้สุดของมาเลเซียตรงข้ามกับเกาะสิงคโปร์ เป็นต้น

ปัจจัยเพื่อใช้ในการแข่งขันในท่าเรือด้วยกัน

- (1) **throughput Capacity** เป็นความสามารถที่เหนือกว่าในการให้บริการ ไม่ว่าจะเป็นขนาดของพื้นที่อัตรการใช้ท่า , เทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการทำงานและความเหมาะสมทางภูมิศาสตร์
- (2) **Time In Port** จะมีระยะเวลาที่ใช้ในการขนถ่ายตู้ ซึ่งปัจจุบันมีการแข่งขันในการจับเวลาว่าแต่ละตู้จะใช้เวลาในการขนถ่ายกี่นาที ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้สายการเดินเรือนำเรือเข้ามาเทียบท่าเนื่องจากจะมีผลต่อต้นทุนของเรือโดยตรง
- (3) **Original Destination Port** หรืออาจเรียกว่าท่าเรือต้นทางปลายทาง หรือท่าเรือต้นแบบเป็นท่าเรือที่ใช้ในการรับสินค้าหรือขนถ่ายสินค้าโดยตรง โดยท่าเรือประเภทนี้ประกอบไปด้วย ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า **Distribute Center** และจะต้องเชื่อมต่อไปยังศูนย์ สินค้าต่อเนื่องไปยังจุดหมายปลายทาง ซึ่งในเงื่อนไขของ **Incoterms** ในหลายๆเงื่อนไขก็ได้ครอบคลุมหรือการขนส่งสินค้าจนถึง **Original Port** เช่น ทำนวยอร์ก , ท่าเรือโตเกียว หรือท่าเรือแหลมฉบังของประเทศไทย เป็นต้น ท่าเรือเหล่านี้จะเป็นท่าที่เป็นจุดหมายปลายทางของการขนส่ง เพื่อขนถ่ายสินค้าเข้าไปในแผ่นดินใหญ่ **Inland** สำหรับ **Transit Port** จะเป็นท่าเรือที่

ตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าจะมาวางพักเพื่อรอเปลี่ยนเรือลำใหม่ เพื่อที่จะขนส่งไป Original Port เช่น ท่าเรือ Singapore , ท่าเรือฮ่องกง เป็นต้น

- 2) **Inland Container Depot (ICD)** ลานวางตู้หรือท่าเรือในแผ่นดิน (ไม่ติดน้ำ) เป็นสถานีในการเป็น ศูนย์ (HUB) ในการรับตู้สินค้าเพื่อขนส่งไปท่าเรือ (Port) หรือรับตู้สินค้าจากท่าเรือเข้ามาเก็บก่อนที่ จะส่งต่อไปให้สถานที่รับมอบสินค้า (Origin Point) ซึ่งปัจจุบันสถานะของ ICD จึงทำหน้าที่คล้าย กับท่าเรือในแผ่นดิน และมีบทบาทอย่างมากต่อกิจกรรมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

รายละเอียดของท่าเรือสำคัญของประเทศไทย

ท่าเรือน้ำลึก	ลักษณะ/ บทบาท	ลักษณะโครงการ	ขีดความสามารถปัจจุบัน	เจ้าของท่าผู้บริหาร
ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือน้ำลึก เพื่อการ อุตสาหกรรม	ขั้นที่ 1 (วงเงินก่อสร้าง) 1,578.76 ล้านบาท ประกอบด้วยท่าเรือ 10 ท่า แบ่งเป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งและบริการ , ท่าเทียบเรือชายฝั่ง ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป , ท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง , ท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน ขั้นที่ 2 (วงเงินก่อสร้าง) 10,698.206 ล้านบาท ประกอบด้วยท่าเรือ 7 ท่า บริการขนถ่ายสินค้าทั่วไป และตู้สินค้า	มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ 1.65 ล้าน TEU/ปี รับสินค้าได้ 8 ล้านตันปี มีจำนวนตู้สินค้าผ่านท่า 2.31 ล้าน TEU/ปี มีขีดความสามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ที่มีระหว่าง 80,000 DWT หรือบรรทุกตู้สินค้า 4,000 TEU รองรับตู้สินค้าได้ 3.5 ล้าน TEU/ปี	เอกชนเช่าลงทุนและบริหาร
ท่าเรือมาบตาพุด	ท่าเรือน้ำลึก เพื่อการ อุตสาหกรรม	ขั้นที่ 1 (วงเงินก่อสร้าง) 1,253 ล้านบาท ประกอบด้วยท่าเทียบเรือเอนกประสงค์และท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ สำหรับขนถ่ายถ่านหินและแร่โปแตช ขั้นที่ 2 (วงเงินก่อสร้าง) 3,016 ล้านบาท ประกอบด้วยท่าเรือขนถ่ายสินค้าเทกอง เพื่อรองรับความต้องการของอุตสาหกรรมปุ๋ยเคมีและโปแตช ขั้นที่ 3 (วงเงินประมาณ) 2,650 ล้านบาท ประกอบด้วยท่าเทียบเรือขนถ่ายแก๊สธรรมชาติ (LNG)	รองรับเรือขนาด 20,000 DWT (ท่าเทียบเรือทั่วไปขนถ่ายสินค้าได้ประมาณ 1.5 ล้านตันปี) รองรับเรือขนาด 43,500 DWT (ท่าเทียบเรือถ่ายสินค้าเหลว) ขนถ่ายสินค้าได้ 1.531 ล้านตันปี รองรับเรือขนาด 2,000-3,000 DWT (ท่าเทียบเรือเล็ก)	กนอ.และการปิโตรเลียม
ท่าเรือสงขลา	ท่าเรือน้ำลึก เพื่อการขนส่งสินค้า	ประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน 3 ท่า สำหรับขนส่งทั่วไป และสินค้าคอนเทนเนอร์	มีจำนวนตู้สินค้าผ่านท่า 55,000 TEU ประกอบด้วยเรือสินค้าทั่วไป , เรือคอนเทนเนอร์ , เรือสินค้า , ห้างเย็น , เรือโดยสาร	เอกชนเช่าดำเนินการ

ท่าเรือน้ำลึก	ลักษณะ/ บทบาท	ลักษณะโครงการ	ขีดความสามารถปัจจุบัน	เจ้าของท่าผู้บริหาร
ท่าเรือภูเก็ต	ท่าเรือน้ำลึก เพื่อการขนส่ง สินค้า และ อนาคตจะ ปรับเป็น ท่าเรือ ท่องเที่ยว	ประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน 2 ท่า สำหรับ ขนส่งสินค้าเทกอง และสินค้าคอนเทนเนอร์	มีจำนวนตู้สินค้าผ่านท่า 0.03 ล้านตัน มีสินค้าทั่วไปผ่านท่า 0.14 ล้านตัน	เอกชนเช่าดำเนินการ

ประมาณการขีดความสามารถการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือสำคัญ

ท่าเรือ	2544	2549	2554
ท่าเรือกรุงเทพฯ	1,000,000	1,000,000	1,000,000
ท่าเรือเอกชนกรุงเทพฯ	2,501,000	250,000	250,000
ท่าเรือแหลมฉบัง*	1,556,000	6,700,000	10,100,000
ท่าเรือสงขลา	60,000	96,000	140,000
ท่าเรือภูเก็ต	5,100	5,700	6,100
รวม (T.E.U)	2,871,100	8,051,700	11,496,100

หมายเหตุ* การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จากท่าในแม่น้ำ (Inland Waterways) รวมอยู่ในปริมาณการขนส่งที่แหลมฉบัง

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

ยุทธศาสตร์ เพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย ประกอบด้วย

ปัจจุบันประเทศไทยมีท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักของประเทศ มีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้า 7.5 ล้าน TEU ต่อปี โดยคาดว่าในปี 2559 ภายใต้การพัฒนาเฟส 2 จะสามารถรองรับตู้สินค้าได้ 11.6 ล้าน TEU และในเฟส 3 ซึ่งเป็นเฟสสุดท้ายที่จะเต็มพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เมื่อขยายเสร็จสมบูรณ์ในปี 2564 จะรองรับตู้สินค้าได้เป็นประมาณ 20 ล้าน TEU สำหรับท่าเรือคลองเตย มีพิธีการรับตู้สินค้าได้สูงสุด 1.5 ล้าน TEU และท่าเรือสงขลามีข้อจำกัดในด้านการพัฒนาในระยะยาวทั้งเชิงพาณิชย์และเชิงนิเวศน์ จะต้องมีการย้ายท่าเรือไปที่อำเภอจะนะ จะต้องพัฒนาให้เป็นท่าเรือน้ำลึกแต่แผนงานของรัฐบาลไม่ชัดเจน ขณะเดียวกันประเทศไทยปัจจุบันไม่มีท่าเรือชายฝั่งทะเลตะวันตก มี

เพียงท่าเรือระนอง ซึ่งเป็นท่าเรือระดับท้องถิ่น สำหรับการก่อสร้างท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล ตามแผนการก่อสร้าง ก็จะเปลี่ยนเป็นท่าเทียบเรือขนาดเล็ก รองรับวิสัยทัศน์ได้ประมาณ ไม่เกิน 1 ล้านตู้ต่อปี และแผนการก่อสร้างก็ยังไม่ชัดเจน การขนส่งทางทะเลของประเทศไทยที่ไปทางฝั่งตะวันตก จึงจะต้องมีการพึ่งพิงท่าเรือสิงคโปร์ อีกนับวันความแออัดของช่องแคบมะละกา และซุนดา จะเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการส่งออกของสินค้า ดังนั้น การมียุทธศาสตร์ชาติ ว่าด้วยการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทั้งตะวันออกและตะวันตก จะเป็นนัยสำคัญต่อความยั่งยืนของเศรษฐกิจ

ด้วยข้อจำกัด ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลชายฝั่งตะวันออก ซึ่งอีกไม่เกิน 5 ปีข้างหน้า จะเต็มพิกัด ไม่สามารถรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การแข่งขัน และการเติบโตของแรงงานที่เพิ่มขึ้นปีละกว่าห้าแสนคน จึงต้องมียุทธศาสตร์ชัดเจนในการพัฒนายุทธศาสตร์ภาคใต้ ซึ่งในทศวรรษหน้า เศรษฐกิจจะต้องขับเคลื่อนจาก โครงการ **Southern Seaboard** ซึ่งหมายรวมตลาดชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน รวมไปถึง 3 จังหวัดภาคใต้ ซึ่งอุตสาหกรรมปิโตรฯ ต้องเคลื่อนย้ายและขยายไปสู่ภาคใต้ ซึ่งเป็นอาณาบริเวณเดียวที่ติดทะเล รวมถึงพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องยางพารา ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่ส่งออกยางพาราที่มากที่สุดในโลก และเป็นประเทศที่ผลิตยางรถยนต์และอุปกรณ์หรือวัสดุที่ทำจากยางพาราเป็นอันดับหนึ่งด้วย การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้จึงเป็นเรื่องที่ทำนาย ทั้งด้านสิ่งแวดล้อม และการต่อต้านจากคนในพื้นที่ รวมไปถึงการจัดสรรพื้นที่ระหว่างท่องเที่ยว , อุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ หากจะปฏิเสศโครงการพัฒนา Southern Seaboard อย่างสิ้นเชิงก็ต้องตอบคำถามว่าอีก 10 ปีข้างหน้าประเทศไทยจะไปทางไหน

แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์เพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย ประกอบด้วย

1. การพัฒนายุทธศาสตร์กองเรือแห่งชาติ อุปสรรคการขนส่งทางทะเลของไทยอยู่ตรงที่มีอัตราค่าต้นทุนการขนส่งทางทะเลของไทยยังสูงเมื่อเปรียบเทียบกับมาเลเซีย , สิงคโปร์ และฮ่องกง เนื่องจากประเทศไทยไม่มีกองเรือแห่งชาติ ทำให้ต้องพึ่งพากับบริษัทข้ามชาติ ซึ่งจะมีการรวมตัวกันเป็น Cartel (กลุ่มธุรกิจผูกขาด) ไม่สามารถต่อรองอัตราค่าระวางบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. การปรับปรุง ยกเครื่อง กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเล กฎหมายเดิมเป็นกฎหมายเก่าไม่ครอบคลุมการขนส่งประเภทใหม่ เช่น การขนส่งผ่าน Land Bridge ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ขาดความคล่องตัว ไม่ครอบคลุมธุรกิจประเภท Freight Forwarder ซึ่งเป็นธุรกิจด้านขนส่งทางทะเลที่มีความเหมาะสมกับไทย ซึ่งไม่มีเรือเป็นของตนเอง

3. กฎหมายและระเบียบปฏิบัติของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการเรือไทย อยู่ในกำกับและควบคุมของหลายกระทรวง หลายกรม และต้องใช้เอกสารจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาต่อการประกอบธุรกิจ เช่น การจดทะเบียนเรือไทย การนำเรือเข้า และออกจากท่าเรือ
4. การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งตะวันตก ประเทศไทยมีท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจุบันจะรับสินค้าได้ 7-8 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี โดยไทยมีท่าเรือชายฝั่งทะเลทั้งของรัฐและเอกชนหลายท่า แต่เกือบทั้งหมดอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งทำให้ประเทศไทยมีข้อด้อยสำหรับการขนส่งผ่านมหาสมุทรอินเดีย
5. ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือ “อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ” นับว่าเป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่สำคัญใน การสนับสนุนกิจการการค้าระหว่างประเทศ โดยกว่า ร้อยละ 96 ต้องพึ่งพาการขนส่งทางน้ำ เพราะสามารถบรรทุกสินค้าได้ปริมาณมาก และยังมีต้นทุนการขนส่งที่ถูกกว่าการขนส่งด้านอื่น ๆ โดยมีแนวทางเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อม
 - 1) การวางรากฐานอุตสาหกรรม การต่อเรือ-การซ่อมเรือและการซ่อมสร้างตู้คอนเทนเนอร์ โดยมุ่งที่การสร้างอุปสงค์ภายในประเทศ และกระตุ้นให้ผู้ประกอบการต่อเรือ และซ่อมเรือมีการดำเนินการที่ต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการภายในประเทศมีความเข้มแข็ง
 - 2) สร้างความเป็นผู้นำในตลาดเรือเฉพาะทาง และตลาดเรือพาณิชย์ขนาดไม่เกิน 20,000 gt ประเทศไทยมีศักยภาพในเรื่องการต่อเรือเฉพาะทางมาก การพัฒนาในส่วนนี้จะเป็นการสร้างผลผลิตได้ดีกว่า โดยการพัฒนาศักยภาพต่อเรือของไทยให้มีความต่อเนื่อง
 - 3) พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมสร้างตู้คอนเทนเนอร์ให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดเรือของภูมิภาค โดยมีแนวทางและมาตรการต่าง ๆ ได้แก่ การสร้างตราสินค้าของเรือเฉพาะทางและ เรือพาณิชย์ของไทย การสร้างองค์ความรู้ด้านการต่อเรือและซ่อมเรือ ซึ่งประกอบไปด้วย ความรู้ด้านการบริหารจัดการ ด้านกฎหมาย การเงิน และความรู้ด้านนาวาสถาปัตยกรรม
 - 4) ศูนย์วิศวกรรมทางเรือ ด้วยการดึงนักลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนในประเทศ - การสร้างมาตรฐานเรือของไทย เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกต่อไปการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ จึงเป็นกลไกหลักที่ช่วยสนับสนุนธุรกิจการค้าระหว่างประเทศได้อย่างครบวงจร และนำพาประเทศไปสู่ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้เป็นรูปธรรมมากขึ้น ทั้งยังสามารถลดต้นทุนขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

6. ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมต้นน้ำ ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Southern Seaboard) สองทศวรรษที่ผ่านมา เศรษฐกิจไทยที่เติบโตจนทำให้ประเทศไทยพ้นจากการเกิดจากการขับเคลื่อนของอุตสาหกรรมต้นน้ำชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) โดยมีท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลาง ทำให้เกิดอุตสาหกรรมต้นน้ำ (Upstream Industries) ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัล และอุตสาหกรรมอื่นๆ ซึ่งตั้งในเขตชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา อุตสาหกรรมเหล่านี้ จำเป็นต้องพึ่งพิงต่อการขนส่งทางท่อ แก๊ซ และการขนถ่ายผ่านท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง , ท่าเรือมาบตาพุด อุตสาหกรรมต้นน้ำเหล่านี้ ได้ก่อให้เกิดนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่หลายแห่งในภาคตะวันออกส่งผลให้เกิดความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และโครงข่ายระบบขนส่งทางถนนและทางรางที่ดีที่สุดตามกฎหมายอินโดจีนทำให้ประเทศไทย กลายเป็นแหล่งผลิตและส่งออกที่สำคัญของโลก เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ พลาสติก สิ่งทอ เคมี ฯลฯ
7. ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวเศรษฐกิจใหม่ ภายใต้บริบทการพัฒนาเชื่อมโยงประเทศต่างๆในภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นภายใต้กรอบข้อตกลง GMS โดยมีจีนเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงกับอาเซียน ข้อตกลง BIMSTEC มีประเทศอินเดียเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยง จากไทยไปสู่อินโดจีน โครงการความร่วมมือ Maekong - Japan มีประเทศญี่ปุ่นเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงอาเซียนและเชื่อมโยงฝั่งตะวันออก-ตะวันตก โครงการเหล่านี้ เกิดขึ้นภายใต้การเปลี่ยนของขั้วเศรษฐกิจโลก ไปสู่ Multi Polar เศรษฐกิจของอาเซียน จะเป็นเศรษฐกิจใหม่ที่มีการเติบโตสูงสุดของโลก โดยรูปแบบการขนส่งในอนาคตจะเป็นรูปแบบ Land to Sea และ Sea to Land โดยประเทศไทยจะได้ประโยชน์จากการเป็นศูนย์กลางของการขนส่งและประตูเศรษฐกิจของโลก
- ตัวเลขมูลค่าการค้าโลกกับอาเซียน ปี 2552**

ประเทศ	มูลค่า (ล้านบาท)
จีน	1,135,042.-
มาเลเซีย	556,179.-
สิงคโปร์	455,331.-
อินโดนีเซีย	289,825.-
ฟิลิปปินส์	164,209.-
เวียดนาม	206,970.-
พม่า	148,628.-
ลาว*	71,989.-
กัมพูชา*	56,578.-
บรูไน	7,802.-
รวม	3,092,553

8. ยุทธศาสตร์โครงข่ายเชื่อมโยงฝั่งทะเลตะวันออกกับตะวันตก (**East – West Coastal Land Bridge**) แนวคิดรูปแบบการขนส่งที่เรียกว่า Land to Sea และ Sea to Land เป็นรูปแบบการขนส่งโดยอาศัยสะพานเศรษฐกิจทางแผ่นดิน ในการเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลตะวันออกและตะวันตก โดยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงประเทศอุตสาหกรรมใหม่ของโลก คือ อินเดีย และจีน ดังนั้น ยุทธศาสตร์ในการทำ Sea - Land Bridge ในการเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลทั้งสองด้าน ซึ่งแต่เดิมโครงการ Southern Seaboard จากกระบี่ไปขนอม ทำให้เกิดเส้นทางถนน แต่จะไม่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าในลักษณะที่เป็นเปลี่ยนประเภทการขนส่งจาก Land to Sea และจาก Sea to Land

แนวคิดการพัฒนา Land bridge สงขลา – สตูล จำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าเรือสงขลา และท่าเรือปากบาราจังหวัดสตูล เพื่อให้เป็นศูนย์กลางถ่ายสินค้าทางเรือที่เป็น **Multimodal Transport** ซึ่งเป็นรูปแบบการผสมผสานโหมดขนส่งทางเรือ-ทางถนน-ทางรางและทางเรือ โดยการนำตู้สินค้าผ่านทางรถไฟไปชายฝั่งหนึ่งจากชายฝั่งทะเลด้านหนึ่ง เพื่อไปต่อเรือยังชายฝั่งทะเลอีกด้านหนึ่ง ซึ่งเป็นการขนส่งที่ต้องใช้ทางรถไฟและแนวท่อขนส่งน้ำมัน โดยโครงการพัฒนาท่าเรืออำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา ให้มีการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมที่สถานีละงู ซึ่งตามโครงการจะต้องมีการสร้างท่าเรือปากบารา ให้เป็นท่าเรือของภูมิภาค ซึ่งทางดูไบเวิลด์ได้เคยเข้ามาศึกษาเมื่อ 2 ปีที่แล้ว พบว่าจะมีความเป็นไปได้สูง ในการที่จะต่อท่อออกไปทางทะเล 20 กิโลเมตร และสร้าง Land Oil Bridge ไปสู่ฝั่งสงขลา และพร้อมทั้งก่อสร้างทางรถไฟระยะทางประมาณ 110-140 กิโลเมตร และ Depot ที่ควนกาหลง และ ICD ที่บ้านนายสี ซึ่งโครงการนี้จะทำให้ประเทศไทยเป็นโรงกลั่นขนาดใหญ่ของภูมิภาค ซึ่งท่าเรือจะก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางการค้า ประเด็นอยู่ที่โครงสร้างการจัดการรถไฟไทย จะสามารถบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่ได้อย่างไร รวมถึง ความเข้าใจกับมวลชน ในการที่จะให้ท่าเรือปากบาราเป็น Green Port

แผนการพัฒนาพาณิชย์นาวีและยุทธศาสตร์การรักษาผลประโยชน์ทางทะเลเพื่อการขนส่ง

การเกิดเส้นทาง Land Bridge ใหม่ ทั้งสงขลา-สตูล หรือทวาย-กาญจนบุรี ในอีก 8-10 ปี จะทำให้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเลของโลกมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางอาจจะเปลี่ยนถ่ายลำที่ท่าเรือทวาย ประเทศพม่า และขนส่งทางรางไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง หรือในกรณีของประเทศไทย การขนส่งอาจจะใช้ที่ท่าเรือปากบารา แล้วใช้เส้นทางรถไฟไปเปลี่ยนเรือใหม่ที่ท่าเรือสงขลา อาจเป็นโครงการในฝันหรืออาจเป็นโครงการที่เกิดขึ้นจริง อย่าลืมนะว่า เส้นทางอ้อมผ่านช่องแคบมะละกา ปัจจุบันมีความแออัดมาก และในอีก 10 ปีข้างหน้า การขนส่งทางทะเล อาจมีการเปลี่ยนรูปแบบมาใช้ Sea-Land

Bridge ซึ่งอาจเป็นทางเลือกที่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจในอนาคต จำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องมีแผนและขั้นตอนในการพัฒนาการใช้ประโยชน์และรักษาผลประโยชน์ทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่ชัดเจน ประกอบด้วย

- 1) ต้องมีการทำยุทธศาสตร์และนโยบายที่ชัดเจนว่าไทยจะเอาอย่างไรเรื่อง Land Bridge
- 2) ต้องมีการแก้ปัญหาการทับซ้อนพื้นที่ทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล
- 3) แนวทางการมีกองเรือแห่งชาติและศูนย์กลางอยู่ต่อเรือของภูมิภาค รวมถึงการมีกองเรือติดอาวุธคุ้มกัน ปกป้อง ผลประโยชน์ทางทะเลด้านการขนส่ง , ประมง และทรัพยากรธรรมชาติ
- 4) ต้องมีแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่เป็น Master Plan เป็นแผนระยะยาว กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 11
- 5) ต้องมีแผนปฏิบัติการลักษณะ Action Plan มีงบประมาณการศึกษาวิจัย
- 6) มีการตั้งคณะกรรมการร่วมจัดทำยุทธศาสตร์ การรักษาผลประโยชน์ทางทะเล ประกอบด้วย ภาครัฐและภาคเอกชน
- 7) ต้องมีการประสาน และบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดูแลพื้นที่ทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นกองทัพอากาศ กรมเจ้าท่า กรมประมง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรทางทะเล และชายฝั่ง ด้านพลังงาน เช่น ปตท. และคณะกรรมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี

เพื่อให้การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ในฐานะเป็นเส้นทางตั้งประตูเศรษฐกิจและสายเลือดด้านเศรษฐกิจ มีความสำคัญต่อความมั่นคง เศรษฐกิจ และสังคมอย่างยั่งยืน จำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องกำหนดยุทธศาสตร์ การใช้ประโยชน์ของทะเลไทย ไม่ว่าจะเป็นบริเวณอ่าวไทยหรือทะเลอันดามันเพื่อให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในหลายบริเวณ เช่น กัมพูชา พม่า ไทย ยังมีปัญหาพื้นที่ทับซ้อนทางทะเล ซึ่งยังไม่สามารถตกลงกันได้ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ เช่น ที่ท่าเรือระนอง เป็นต้น อุปสรรคสำคัญของการจัดการพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย เกี่ยวข้องกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศพม่า , ประเทศเวียดนาม , ประเทศกัมพูชา , ประเทศมาเลเซีย ซึ่งต่างมีพื้นที่ทับซ้อนทางทะเลอันเกิดจากกายภาพของพื้นที่ชายฝั่ง ซึ่งทะเลทั้งสองฝั่งอุดมไปด้วยแหล่งทรัพยากรทั้งด้านพลังงาน การประมง การท่องเที่ยว และโดยเฉพาะเป็นเส้นทางเดินเรือหลักของโลก อีกทั้ง เศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างน้อยต่อไปอีก 10 ปี ยังต้องผูกพันอยู่กับการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งต้องพึ่งพิงการขนส่งทางทะเลกว่าร้อยละ 96 เส้นทางขนส่งทางทะเลจึงถือเป็นหัวใจและเป็นเส้นเลือดสำคัญต่อระบบความมั่นคงทางเศรษฐกิจและความมั่งคั่งของประเทศ จึงเป็นที่รัฐบาลจะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนในการใช้ประโยชน์และการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล..