

การศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพ ระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย

รายงานฉบับสมบูรณ์

17 พฤษภาคม 2560

การปรับปรุงและเพิ่มเติมข้อมูลจากข้อเสนอแนะของคณะกรรมการกำกับฯ

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการกำกับฯ	การปรับปรุง/เพิ่มเติมข้อมูล
➤ การศึกษาโครงการนำร่อง ควรมียรายละเอียดครอบคลุมข้อมูลต้นทางปลายทางของการขนส่งสินค้า ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง รวมถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้า และผลที่คาดว่าจะได้รับจากแผนพัฒนาฯ	○ ดำเนินการพิจารณาประกอบการศึกษาแล้ว
➤ ควรมีการศึกษาสัดส่วนของแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ที่ทำการศึกษา รวมทั้งควรมีการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบการขนส่งในแต่ละเส้นทาง เพื่อให้ได้คำตอบว่าภาครัฐควรจะต้องให้ความช่วยเหลือหรือชดเชยอย่างไร	○ ดำเนินการพิจารณาประกอบการศึกษาแล้ว
➤ ในส่วนของสินค้าเทกองนั้น ได้มีการศึกษาหรือไม่ว่าจะมีการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายอย่างไร หีบห่อ (Packaging) เป็นลักษณะใด รวมทั้งความเป็นไปได้ในการนำตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 12 ฟุต ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ทำการศึกษา มาใช้ในการขนส่งต่อเนื่องภายในประเทศ	○ ดำเนินการพิจารณาประกอบการศึกษาแล้ว
➤ กฎระเบียบด้านพิธีการศุลกากรกับการนำตู้คอนเทนเนอร์มาใช้ขนส่งภายในประเทศ	○ ดำเนินการพิจารณาประกอบการศึกษาแล้ว
➤ ผลกระทบที่ภาครัฐจะได้รับจากมาตรการทางด้านภาษี (ให้สิทธิในการหักภาษี 2 เท่า)	○ ดำเนินการพิจารณาประกอบการศึกษาแล้ว
➤ นอกจากข้อเสนอที่เป็นประโยชน์ต่อเจ้าของสินค้าแล้ว ควรมียข้อเสนอที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ให้บริการด้วย เช่น เจ้าของเรือ และผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อเป็นการจูงใจแก่เจ้าของเรือ และผู้ประกอบการขนส่งด้วย	○ ดำเนินการพิจารณาประกอบการศึกษาแล้ว
➤ เพิ่มเติมรายละเอียดภาพรวมของการศึกษา และการปรับแก้คำผิด	○ ดำเนินการเพิ่มเติมและปรับแก้แล้ว

หัวข้อนำเสนอ

1 สรุปภาพรวมการดำเนินการโครงการ

2 สรุปสาระสำคัญของโครงการ

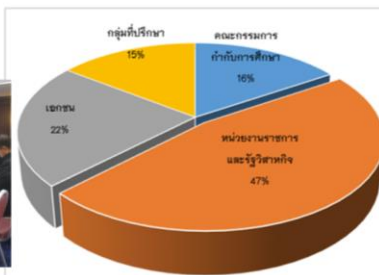
3 เสนอแนะแผนยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทยเบื้องต้น

4 โครงการนำร่อง

5 จัดทำระบบฐานข้อมูลการขนส่งทางชายฝั่ง

การจัดประชุมสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น 2 ครั้ง

- ที่ปรึกษาได้จัดประชุมสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 โดย
 - จัดขึ้น วันที่ 9-11 พฤศจิกายน 2559 ที่จังหวัดเพชรบุรี
 - มีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งสิ้น 94 คน

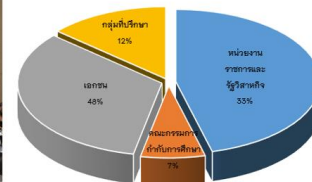


การประชุมสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1



การประชุมสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2

- ที่ปรึกษาได้จัดประชุมสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 โดย
 - จัดขึ้นเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2560 ณ อินฟินิตี้ 1 โรงแรม พูลแมน ดิง เพาเวอร์ กรุงเทพมหานคร
 - มีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งสิ้น 122 คน



สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการจัดประชุมครั้งที่ 2 (เพิ่มเติม)

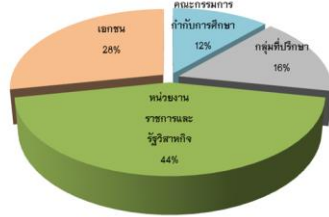
ประเด็นในการเสวนา เรื่อง “กรอบแนวทางที่เหมาะสมและเป็นไปได้ต่อการพัฒนาศักยภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย” โดยจากผู้แทนต่างๆ

- ปัญหารูปแบบการบริหารจัดการท่าเรือของภาครัฐ ที่ก่อสร้างแล้วไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ หากจะพัฒนาท่าเรือจะต้องพิจารณา ค่าธรรมเนียมจะต้องมีความเหมาะสม และนโยบายต่างๆต้องมีความชัดเจน
- หากภาครัฐปรับปรุงแก้ไขปัญหาร่องน้ำบ้านดอน จะช่วยเพิ่มความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ ส่งผลให้เจ้าของสินค้ามาใช้บริการขนส่งทางชายฝั่งมากขึ้น
- สำหรับการประกาศเป็นเขตท่าเรือ ใน ร่องน้ำบ้านดอน-ตาปี
 - ในระยะเบื้องต้นจะต้องพิจารณาการเข้า-ออกของเรือ จะต้องมีความปลอดภัย จัดระเบียบจุดจอดเรือ ทำระบบการติดตามเรือ
 - ในระยะยาว อาจจะต้องบังคับใช้นาร่อง เพื่อให้มีความสะดวก เพิ่มความมั่นใจและปลอดภัยให้กับผู้ประกอบการ แต่การนาร่องอาจจะต้องพิจารณาควบคู่ไปกับปริมาณเรือที่มากขึ้นด้วย
- ปัจจุบัน จ.สุราษฎร์ธานี มีความต้องการในการขนส่งสินค้าเป็นอย่างมาก แต่เหตุผลหนึ่งที่เรือชายฝั่งเส้นทาง จ.สุราษฎร์ธานีไปแหลมฉบัง ไม่สามารถเพิ่มเรือได้ เนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่มีแต่ขาขึ้น ส่วนขาลงมีปริมาณน้อย ทำให้ไม่คุ้มทุนในการที่จะเพิ่มปริมาณเรือ
- ผู้ประกอบการเห็นด้วยว่ามีความจำเป็นในการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ที่สงขลา



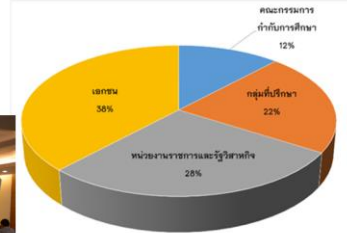
สรุปการจัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อย (Focus Group) 4 ครั้ง

- ที่ปรึกษาได้จัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อย Focus Group ครั้งที่ 1 โดย
 - จัดขึ้น เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2559 ที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี
 - มีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งสิ้น 50 คน



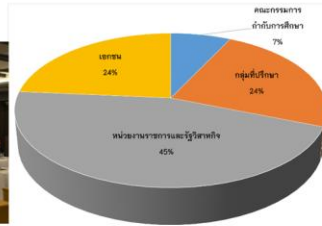
พื้นที่ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย: สุราษฎร์ธานี

- ที่ปรึกษาได้จัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อย Focus Group ครั้งที่ 2 โดย
 - จัดขึ้น วันที่ 29 กรกฎาคม 2559 ที่จังหวัดชลบุรี
 - มีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งสิ้น 50 คน



พื้นที่ภาคตะวันออก: ชลบุรี

- ที่ปรึกษาได้จัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อย Focus Group ครั้งที่ 3 โดย
 - จัดขึ้นวันพฤหัสบดีที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2559 ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
 - มีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งสิ้น 55 คน



พื้นที่ภาคกลาง : อยุธยา

- ที่ปรึกษาได้จัดประชุมสัมมนากลุ่มย่อย Focus Group ครั้งที่ 4 โดย
 - จัดขึ้นวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 ที่จังหวัดภูเก็ต
 - มีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งสิ้น 56 คน

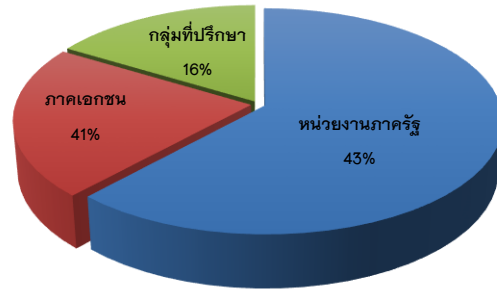


พื้นที่ภาคใต้ : ภูเก็ต

สรุปการฝึกอบรมทางวิชาการ และถ่ายทอดองค์ความรู้

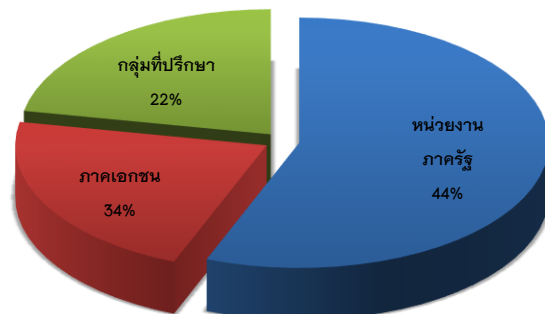
หลักสูตรที่ 1 : โลกทัศน์ด้านการค้าและการขนส่งที่มีผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

- มีการจัดการฝึกอบรม เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2560 ณ โรงแรมเดอะ ทวิน ทาวเวอร์ รongเมือง กรุงเทพฯ วิทยากร โดย ผศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- มีผู้เข้าร่วมการฝึกอบรมฯ มีจำนวนทั้งสิ้น 56 คน



หลักสูตรที่ 2 : การบริหารจัดการท่าเรือ

- มีการจัดการฝึกอบรม เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2560 ณ โรงแรมเดอะ ทวิน ทาวเวอร์ รongเมือง กรุงเทพฯ วิทยากร โดย รศ.สุพจน์ ชววิวรรณ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- มีผู้เข้าร่วมการฝึกอบรมฯ มีจำนวนทั้งสิ้น 50 คน



สรุปการสำรวจและสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



ลำดับที่	รายชื่อท่าเรือ	จังหวัด	วันที่ สัมภาษณ์
1	ท่าเรือแหลมฉบัง	ชลบุรี	28 มี.ค. 59
2	ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย)	กรุงเทพฯ	7 เม.ย. 59
3	ท่าเรือระนอง	ระนอง	25 พ.ค. 59
4	ท่าเรือปูนซีเมนต์นครหลวง (2 ครั้ง)	สุราษฎร์ธานี	2 มิ.ย. 59 4 พ.ย. 59
5	ท่าเรือท่าทอง	สุราษฎร์ธานี	2 มิ.ย. 59
6	ท่าเรือเอ็นพีมารีน (2 ครั้ง)	สุราษฎร์ธานี	2 มิ.ย. 59 4 พ.ย. 59
7	ท่าเรือเคอร์ สยามซีพอร์ต	ชลบุรี	28 ก.ค. 59
8	ท่าเรือศรีราชา ฮาร์เบอร์	ชลบุรี	28 ก.ค. 59
9	ท่าเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่	ตราด	30 ก.ค. 59
10	ท่าเรือ ส.กฤตรวัด	ตราด	30 ก.ค. 59
11	ท่าเรือ บริษัท ดับเบิล เอ (1991)	ฉะเชิงเทรา	1 ก.ย. 59
12	ท่าเรือ พี.ซี. เทอร์มินอล	สุราษฎร์ธานี	4 พ.ย. 59
13	ท่าเรือ เอสที เซ็นเตอร์	สุราษฎร์ธานี	4 พ.ย. 59
14	ท่าเรือ พี.เค. มารีนเทรดดิ้ง	สุราษฎร์ธานี	5 พ.ย. 59
15	ท่าเรือ ไฟร์ซัน พาราไดส์	สมุทรสงคราม	9 พ.ย. 59
16	ท่าเรือประจวบ จำกัด	ประจวบฯ	11 พ.ย. 59
17	ท่าเรืออยุธยาและไอซีดี	พระนครศรีอยุธยา	21 ธ.ค. 59
18	ท่าเรือศาลาลอย	พระนครศรีอยุธยา	22 ธ.ค. 59
19	ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต	ภูเก็ต	2 กพ. 60

สรุปปัญหาและข้อเสนอแนะที่ได้จากการสัมมนา

ปัญหาและข้อเสนอแนะ	FG 1 : สุราษฎร์ธานี	FG 2 : ศรีราชา	FG 3 : อยุธยา	FG 4 : ภูเก็ต	สัมมนาเพื่อรับฟัง ความคิดเห็น ครั้งที่ 1	สัมมนาเพื่อรับฟัง ความคิดเห็น ครั้งที่ 2
1. ปัญหาความลึกร่องน้ำ และงบประมาณที่ไม่เพียงพอต่อการขุดลอก	√	√	√	√	√	√
2. ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ไม่มีจุดจอดพักเรือ ขาดหลักผูกเรือ	√	√	√		√	√
3. พื้นที่หลังท่าขาดการเชื่อมโยงที่ดี	√		√	√		√
4. ปัญหาความสูงสะพานและตอม่อสะพาน			√		√	√
5. ปัญหาเรื่องผักตบชวา วัชพืชทางน้ำ กระชังปลาและเครื่องมือจับสัตว์น้ำ ทำให้เป็นอุปสรรคในการเดินเรือ		√				
6. การใช้ประโยชน์ท่าเรือไม่เต็มที่และไม่ได้ใช้งานที่เป็นไปตามวัตถุประสงค์	√		√		√	√
7. ปัญหารูปแบบการให้สัมปทานท่าเรือ					√	√
8. กฎหมายและกฎระเบียบ ที่มีความยุ่งยาก		√	√	√	√	√
9. ปัญหาด้านต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางเรือ	√			√		√
10. ปัญหาขาดการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ		√	√		√	√
11. ปัญหาผังเมืองไม่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือ			√	√	√	√
12. ปัญหากระบวนการศุลกากร ที่มีความยุ่งยาก				√		√
13. ปัญหาการขาดบุคลากรในการเดินเรือ			√	√		√
14. ขาดการวางแผนอย่างจริงจัง การติดตาม และประเมินผลโครงการต่างๆ ทางชายฝั่ง			√		√	√



สรุปปริมาณและประเภทสินค้า ที่มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งในปัจจุบัน



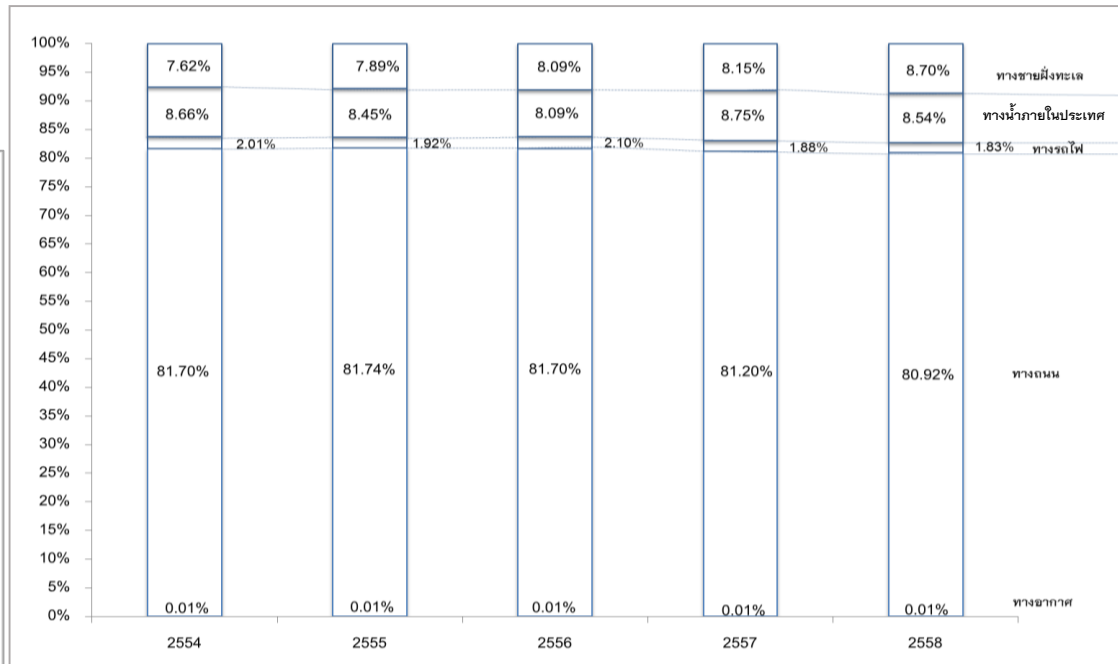
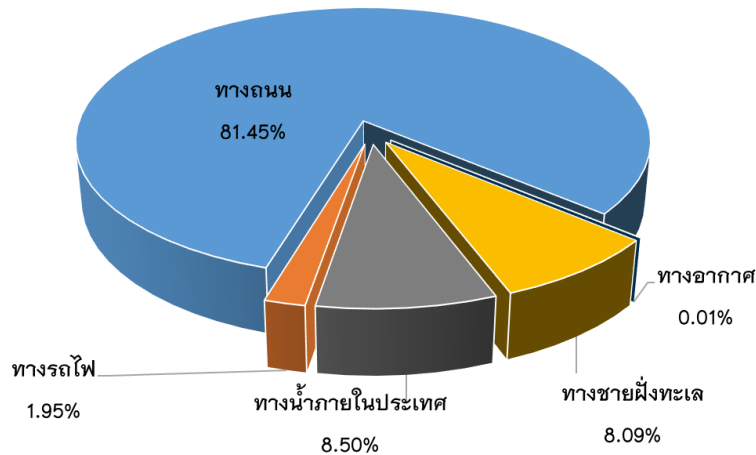
ปริมาณและรูปแบบการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ

- ช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี 2554 - 2558) พบว่า
- การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเล มีแนวโน้มของปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นมากที่สุด ร้อยละ 5.94 ต่อปี

การขนส่งสินค้า	ปี พ.ศ. (ล้านตัน)					อัตราการเพิ่มขึ้น (ร้อยละ)
	2554	2555	2556	2557	2558	
ทางถนน	442.667	458.781	458.828	465.020	482.359	2.18
ทางรถไฟ	10.864	10.758	11.817	10.792	10.895	0.29
ทางน้ำภายในประเทศ	46.932	47.422	45.413	50.113	50.908	2.19
ชายฝั่งทะเล	41.273	44.261	45.441	46.673	51.869	5.94
ทางอากาศ	0.063	0.068	0.070	0.060	0.059	-1.27
รวม	541.868	561.352	561.618	572.712	596.090	2.43

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

สัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศเฉลี่ย 5 ปี



ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

การขนส่งทางชายฝั่ง

พื้นที่หลังท่า



ต้นทุนและคุณภาพในการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

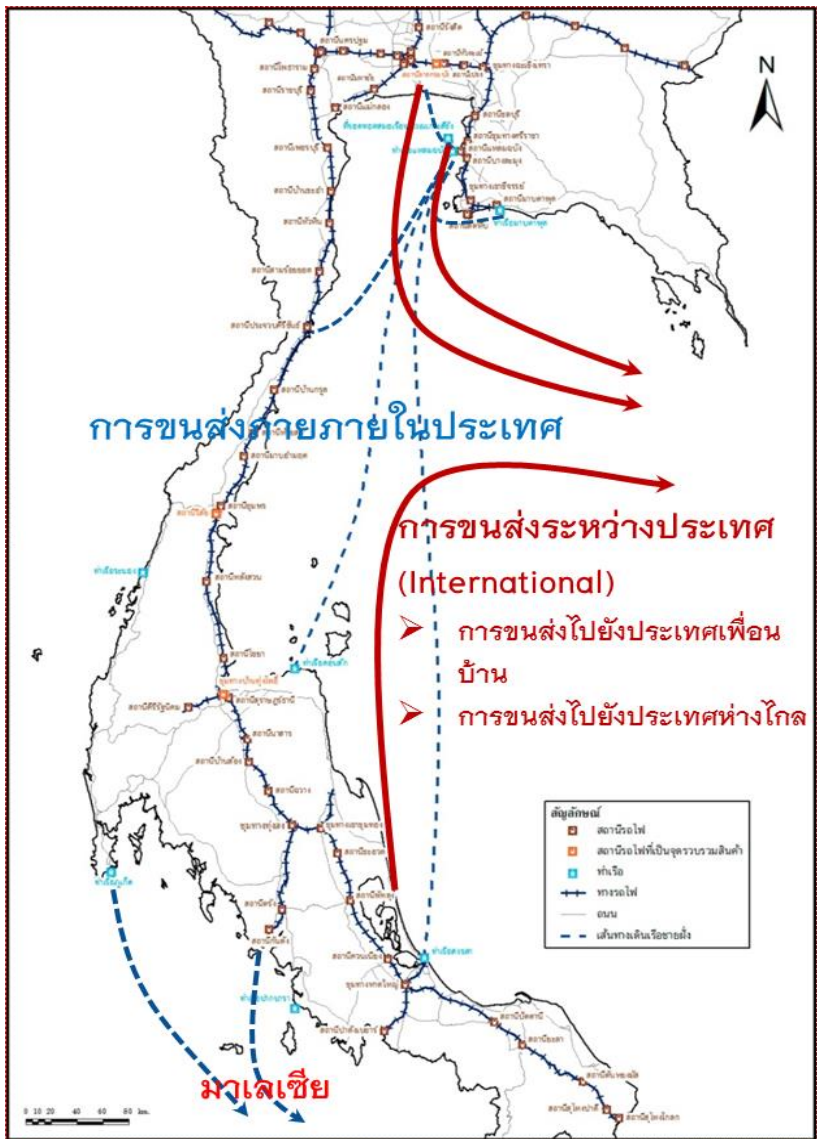
6. ผู้ประกอบการ

7. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

การเคลื่อนย้ายสินค้า

องค์ประกอบของการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือชายฝั่ง

ลักษณะการให้บริการการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง



การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (Sea Transport/Maritime Transport)

โดยเรือจากไทยไปยังต่างประเทศ หรือจากต่างประเทศมายังไทย หรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักร

- การขนส่งระหว่างประเทศ (Sea Transport)
- การขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน (Short-Sea Transport)

การขนส่งทางชายฝั่ง (Coastal Transport)

การขนส่งจากชายฝั่งหนึ่งของประเทศไปยังท่าเรือชายฝั่งอีกแห่งหนึ่งในประเทศ

- การขนส่งภายในประเทศเพื่อส่งสินค้าออกที่ทำเรือสินค้าระหว่างประเทศ
- การขนส่งภายในประเทศเพื่อการบริโภคภายในประเทศ

ท่าเรือลำน้ำและชายฝั่งที่สำคัญ แบ่งเป็น กลุ่มท่าเรือ 5 กลุ่มพื้นที่

1.กลุ่มท่าเรือลำน้ำป่าสักและแม่น้ำเจ้าพระยา

- ส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทเทกอง ได้แก่ มັນเส้นมันอัดเม็ด ปูนซีเมนต์ ปุ๋ย ถ่านหิน และอาหารสัตว์
- จะมีทั้งการขนส่งเชื่อมโยงกับที่จอดเรือ เกาะสีซัง (ส่งออกและนำเข้า) และการขนส่งภายในประเทศ

2.กลุ่มท่าเรือบริเวณอ่าวไทยตอนใน

- เป็นสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้าเทกอง ได้แก่ สินค้าน้ำตาลแบบบรรจุกระสอบและไม้บรรจุกระสอบ
- ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง (ส่งออกและนำเข้า)

3.กลุ่มท่าเรือบริเวณภาคใต้อันดามัน

- ส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทเทกอง ได้แก่ แร่ยิปซัม ปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง สินค้าอุปโภคบริโภค
- ส่วนใหญ่จะเป็นขนส่งไปยังกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน

1.ท่าเรือบริเวณลำน้ำป่าสัก/เจ้าพระยา

2.อ่าวไทยตอนใน

4.อ่าวไทยฝั่งตะวันออก

4.กลุ่มท่าเรือบริเวณอ่าวไทยตะวันออก

- เป็นสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้าเทกอง ได้แก่ มันเส้นและมันอัดเม็ด ไม้สับ น้ำตาล เหล็ก และสินค้าอุปโภคบริโภค
- เส้นทางขนส่งมีทั้งการขนส่งภายในประเทศ ขนส่งไปต่างประเทศและขนส่งไปยังกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน

5.กลุ่มท่าเรือบริเวณอ่าวไทยตะวันตก

- เป็นสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ และเทกอง (ไม้สับ กะลาปาล์ม น้ำมันปาล์ม แร่ยิปซัม ปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง สินค้าทางการเกษตร สินค้าอุปโภคบริโภค)
- จะมีทั้งการขนส่งเชื่อมโยงภายในประเทศ ขนส่งไปต่างประเทศ

3.ภาคใต้ฝั่งอันดามัน

5.อ่าวไทยฝั่งตะวันตก

ท่าเรือ บ.แสทอง อ่างกัก
ท่าเรือเหมืองเงิน
ท่าเรือยังเขาวัว
ท่าเรือมานิตย์
ท่าเรือระนอง

อ่าวไทย

นดามัน

ท่าเรือคอนสตัน

ท่าเรือ บ.เจียรวานิชจำกัด
ท่าเรือภูเก็ต
ท่าเรือเข้าที่รัน พอร์ท

ท่าเรือสงขลา

ท่าเรือ บ. S.A.K กระบี่

ท่าเรือ หจก.ประทีปซีแลนต์คอนสตรัคชั่น

ท่าเรือ หจก.แสงทอง

ท่าเรือ บ.ตรังฮาบอร์ จำกัด

ท่าเรือเซคชียกัตริ

ท่าเรือกันตัง

ท่าเรือ บ.ยูโอบีอินเตอร์เนชั่นแนล

ท่าเรือ หจก.ประทีปซีแลนต์คอนสตรัคชั่น

ท่าเรือ บ.พระนิสิตขนส่ง จำกัด

ท่าเรือ บ.ประทีปซีแลนต์คอนสตรัคชั่น

ท่าเรือ บ.ประทีปซีแลนต์คอนสตรัคชั่น

เรือขนส่งสินค้าชายฝั่งที่ใช้ในปัจจุบัน



เรือลำเลียงไม่ติดเครื่องยนต์ (Barge หรือ Lighter)



เรือลำเลียงติดเครื่องยนต์ (Motor Barge)

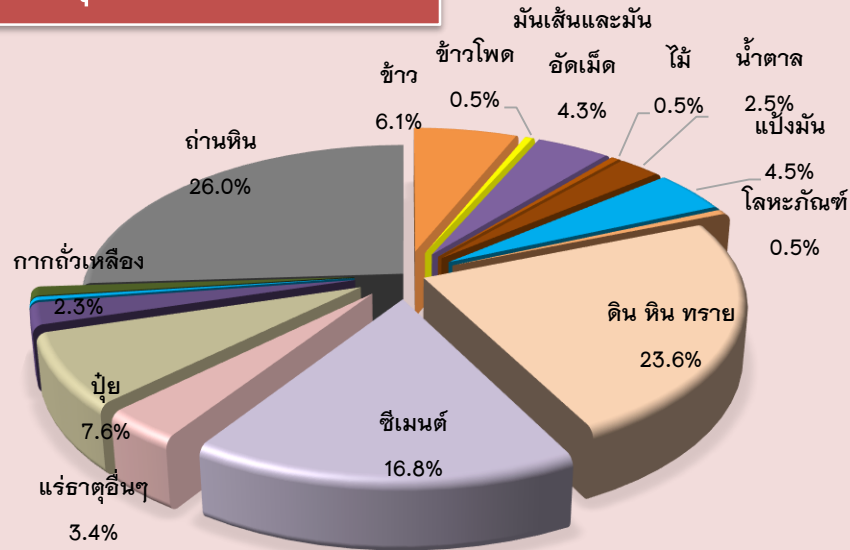
เรือลำเลียงชายฝั่ง



เรือคอนเทนเนอร์ชายฝั่ง

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ ปีปัจจุบัน

ปีปัจจุบัน (50.91 ล้านตัน)

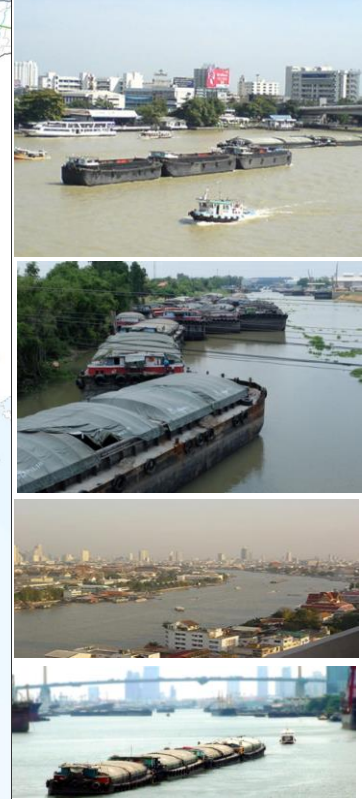
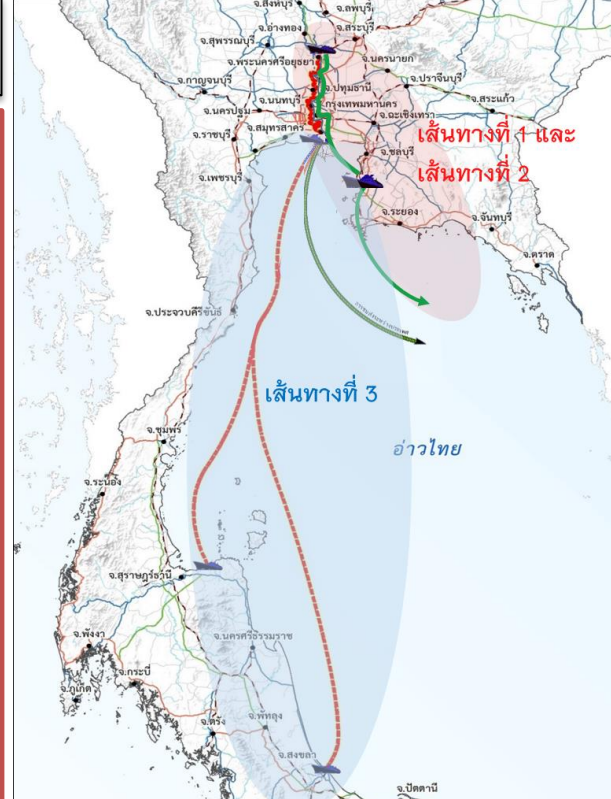


สินค้าขาขึ้น 20.41 ล้านตัน

ถ่านหิน (65%)	ปุ๋ย (19%)
กากถั่วเหลือง (6%)	อื่นๆ (10%)

สินค้าขาล่อง 30.50 ล้านตัน

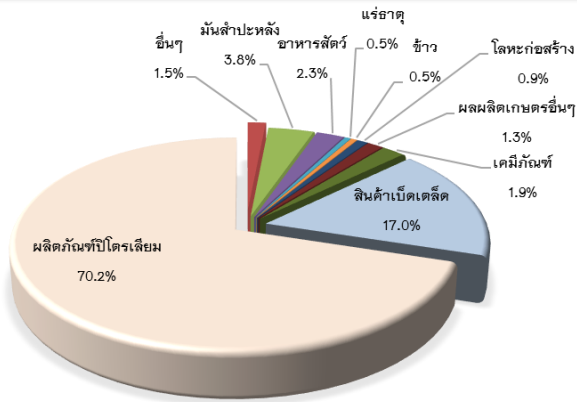
ดิน หิน ทราย (39%)	ปูนซีเมนต์ (28%)
ข้าว (9%)	แป้งมัน (8%)
มันเส้นและมันอัดเม็ด (7%)	แร่ธาตุ (4%)
น้ำตาล (4%)	ข้าวโพด (1%)



เส้นทางการขนส่ง	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน)
1.ท่าเรือบริเวณลำน้ำ – ที่ทอดสมอเกาะสีชัง	32.35
2.ท่าเรือบริเวณลำน้ำ-ท่าเรือบริเวณกรุงเทพฯ/ จ.สมุทรปราการ	16.33
3.เส้นทางอื่นๆ	2.23
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ลำน้ำ-สุราษฎร์ธานี ▪ ลำน้ำ-สงขลา ▪ ลำน้ำ-พนมเปญ ▪ เส้นทางอื่นๆ 	0.85 0.10 1.16 0.12
รวม	50.91

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งภายในประเทศ ปีปัจจุบัน

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง **51.87 ล้านตัน**



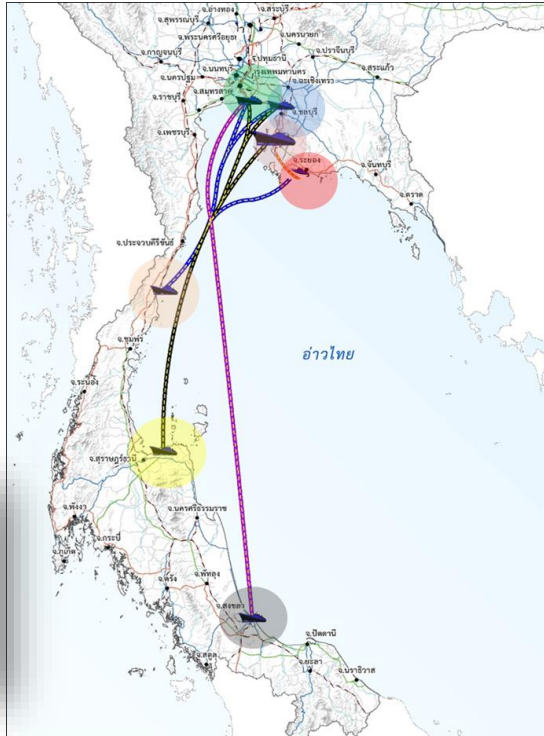
เส้นทางขนส่ง	ปีปัจจุบัน (ตัน)
1. เส้นทางจ.ชลบุรี - อ่าวไทยตอนใน	7,553,144
2. เส้นทางจ.ชลบุรี จ.ฉะเชิงเทรา-จ.ชลบุรี	4,025,301
3. เส้นทางจ.สุราษฎร์ธานี - จ.ชลบุรี	987,805
4. เส้นทางอ่าวไทยตอนใน - จ.สงขลา	639,247
5. เส้นทางจ.สุราษฎร์ธานี - จ.ฉะเชิงเทรา	396,398
6. เส้นทางจ.ประจวบคีรีขันธ์ - อ่าวไทยตอนใน	264,216
7. เส้นทางอ่าวไทยตอนใน - จ.สุราษฎร์ธานี	200,000
8. เส้นทางจ.ชุมพร - จ.สมุทรสาคร	164,394
9. เส้นทางอื่นๆ เช่น	252,646
• จ.ระยอง-จ.ชลบุรี	89,762
• จ.ชลบุรี - จ.สงขลา	71,050
• จ.ประจวบคีรีขันธ์-จ.ระยอง	34,930
• จ.นครศรีธรรมราช-จ.สมุทรสงคราม	32,100
• จ.สมุทรสงคราม-จ.ปัตตานี	24,804
รวม	14,483,151

98%

สรุปปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งภายในประเทศ

14.48 ล้านตัน

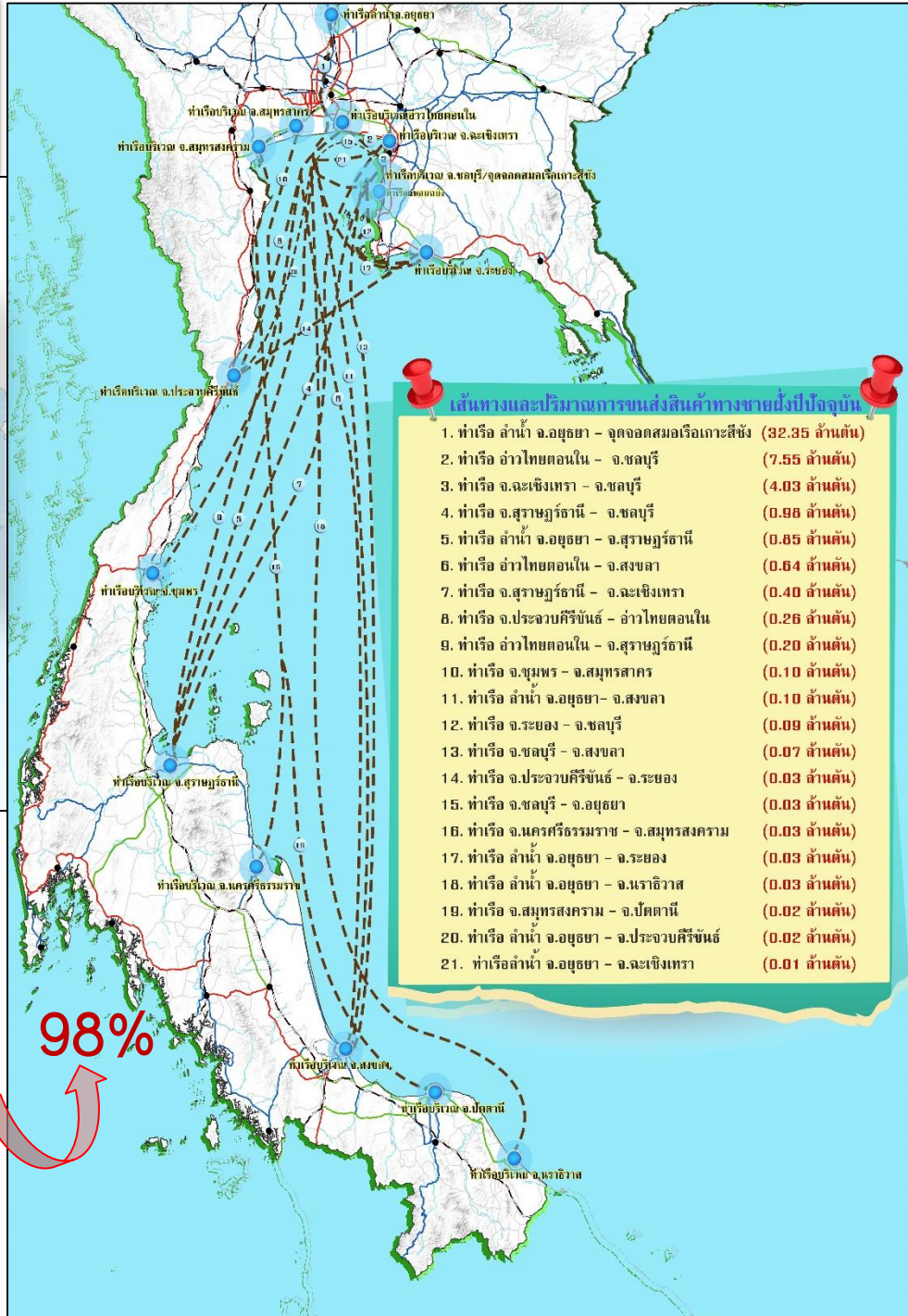
(ไม่รวมผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม (36.39 ล้านตัน) และเคมีภัณฑ์ (1.0 ล้านตัน))



สรุปเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าชายฝั่งและลำน้ำ-ชายฝั่ง

ปริมาณ **47.90** ล้านตัน (จำนวน 21 เส้นทาง)

(ไม่รวมปิโตรเลียม เคมีภัณฑ์ การขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้านและการขนส่งลำน้ำ-ลำน้ำ)

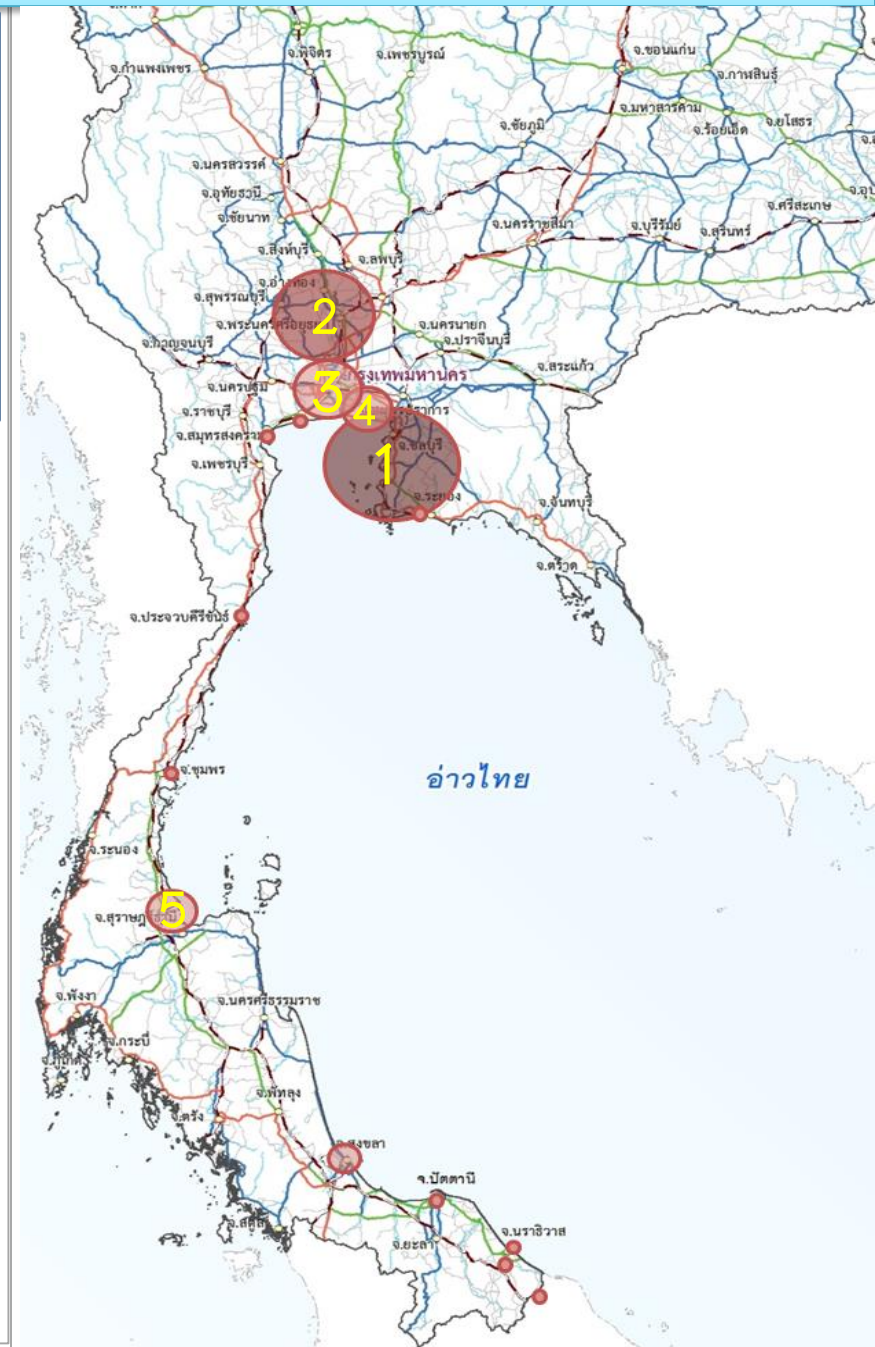
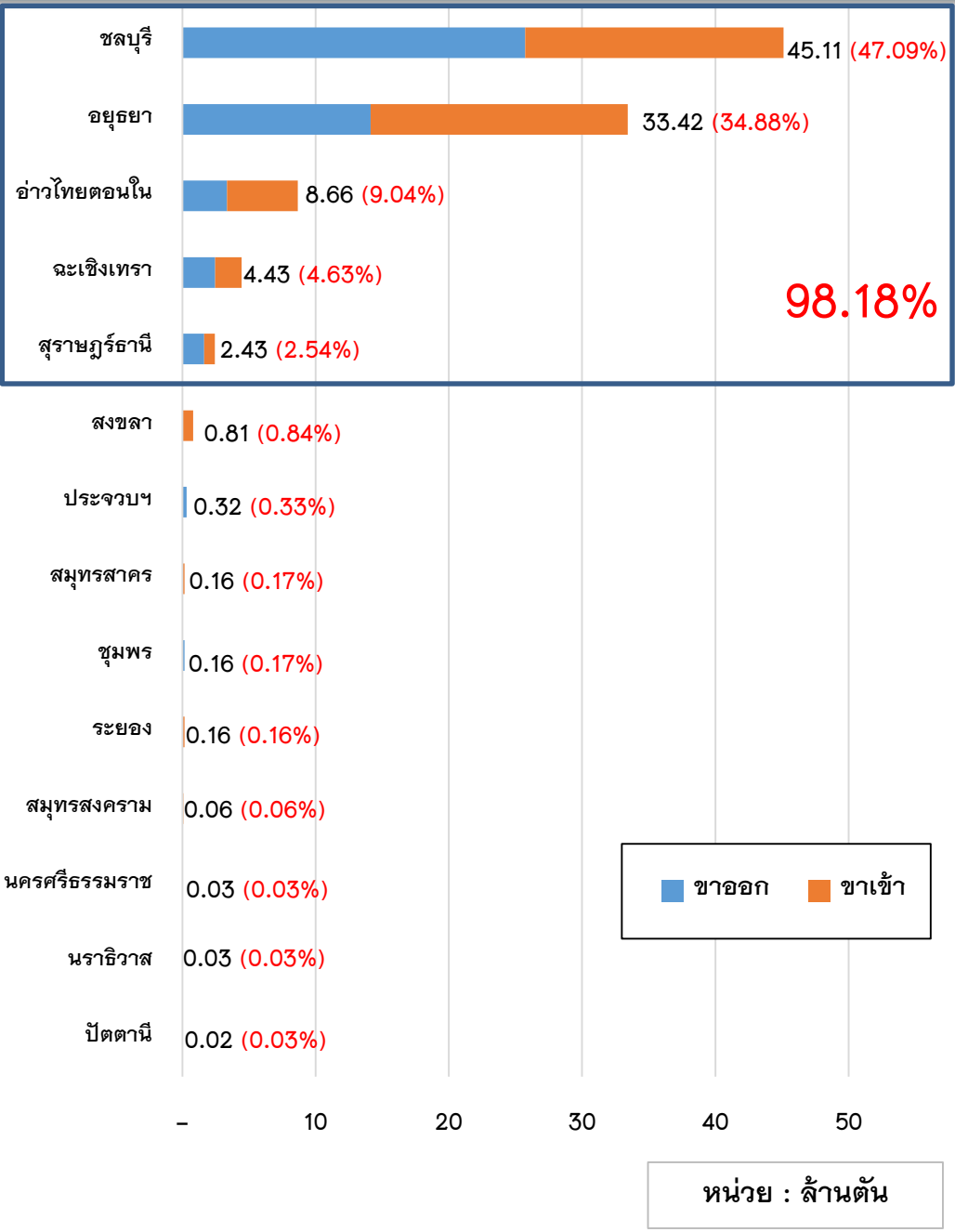


เส้นทางและปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งปีปัจจุบัน

1. ท่าเรือ ลำน้ำ จ.อยุธยา - จุดจอดสมอเรือเกาะสีชัง (32.35 ล้านตัน)
2. ท่าเรือ อ่าวไทยตอนใน - จ.ชลบุรี (7.55 ล้านตัน)
3. ท่าเรือ จ.ระยอง - จ.ชลบุรี (4.03 ล้านตัน)
4. ท่าเรือ จ.สุราษฎร์ธานี - จ.ชลบุรี (0.98 ล้านตัน)
5. ท่าเรือ ลำน้ำ จ.อยุธยา - จ.สุราษฎร์ธานี (0.85 ล้านตัน)
6. ท่าเรือ อ่าวไทยตอนใน - จ.สงขลา (0.64 ล้านตัน)
7. ท่าเรือ จ.สุราษฎร์ธานี - จ.ระยอง (0.40 ล้านตัน)
8. ท่าเรือ จ.ประจวบคีรีขันธ์ - อ่าวไทยตอนใน (0.26 ล้านตัน)
9. ท่าเรือ อ่าวไทยตอนใน - จ.สุราษฎร์ธานี (0.20 ล้านตัน)
10. ท่าเรือ จ.ชุมพร - จ.สมุทรสาคร (0.10 ล้านตัน)
11. ท่าเรือ ลำน้ำ จ.อยุธยา - จ.สงขลา (0.10 ล้านตัน)
12. ท่าเรือ จ.ระยอง - จ.ชลบุรี (0.09 ล้านตัน)
13. ท่าเรือ จ.ชลบุรี - จ.สงขลา (0.07 ล้านตัน)
14. ท่าเรือ จ.ประจวบคีรีขันธ์ - จ.ระยอง (0.03 ล้านตัน)
15. ท่าเรือ จ.ชลบุรี - จ.อยุธยา (0.03 ล้านตัน)
16. ท่าเรือ จ.นครศรีธรรมราช - จ.สมุทรสงคราม (0.03 ล้านตัน)
17. ท่าเรือ ลำน้ำ จ.อยุธยา - จ.ระยอง (0.03 ล้านตัน)
18. ท่าเรือ ลำน้ำ จ.อยุธยา - จ.เรเวิวาส (0.03 ล้านตัน)
19. ท่าเรือ จ.สมุทรสงคราม - จ.ปัตตานี (0.02 ล้านตัน)
20. ท่าเรือ ลำน้ำ จ.อยุธยา - จ.ประจวบคีรีขันธ์ (0.02 ล้านตัน)
21. ท่าเรือลำน้ำ จ.อยุธยา - จ.ระยอง (0.01 ล้านตัน)

เส้นทาง	ปริมาณสินค้า(ล้านตัน)	สัดส่วน
1.ท่าเรือ ลำน้ำ จ.อยุธยา- จุดจอดสมอเรือเกาะสีชัง	32.35	68%
2.ท่าเรือ อ่าวไทยตอนใน - จ.ชลบุรี	7.55	16%
3.ท่าเรือ จ.ระยอง - จ.ชลบุรี	4.03	8%
4.ท่าเรือ จ.สุราษฎร์ธานี - จ.ชลบุรี	0.98	2%
5.ท่าเรือ ลำน้ำ จ.อยุธยา - จ.สุราษฎร์ธานี	0.85	2%
6.ท่าเรือ อ่าวไทยตอนใน - จ.สงขลา	0.64	1%
7.ท่าเรือ จ.สุราษฎร์ธานี - จ.ระยอง	0.40	1%
8.เส้นทางอื่นๆ	1.08	2%

ปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่งเข้า-ออกที่ทำเรือชายฝั่ง (47.90 x2) ล้านตัน (แบ่งกลุ่มพื้นที่ 14 กลุ่ม)



สรุปปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ขาเข้า – ขาออก (กลุ่มพื้นที่ 5 กลุ่มที่มีการขนส่งสูงสุด)

2.กลุ่มบริเวณพื้นที่บริเวณ จ.อยุธยา 33.42 ล้านตัน (34.88%)

ขาเข้า (19.29 ล้านตัน) เป็นสินค้า ถ่านหิน ปุ๋ย อาหารสัตว์

ข้าวสาลี ไม้สับ กะลาปาล์ม

ขาออก (14.13 ล้านตัน) เป็นสินค้า ปูนซีเมนต์ ข้าว มันสำปะหลัง

ไม้สับ แป้งมัน ข้าวโพด

3.กลุ่มบริเวณพื้นที่อ่าวไทยตอนใน 8.66 ล้านตัน (9.04%)

ขาเข้า : 5.32 ล้านตัน เป็นสินค้า ข้าวโพด สินค้าเบ็ดเตล็ด

น้ำมันปาล์ม เหล็ก

ขาออก : 3.34 ล้านตัน เป็นสินค้า ข้าว ข้าวโพด อาหารสัตว์

ปูนซีเมนต์ มันสำปะหลัง สินค้าเบ็ดเตล็ด แร่ธาตุ

5.กลุ่มบริเวณจ.สุราษฎร์ธานี 2.43 ล้านตัน (2.54%)

ขาเข้า (0.80 ล้านตัน) เป็นสินค้า ปูนซีเมนต์ ปุ๋ย ข้าว

สาลี ตู้อคอนเทนเนอร์ วัสดุก่อสร้าง สินค้าอุปโภค

บริโภค ข้าว

ขาออก (1.63 ล้านตัน) เป็นสินค้า ตู้อคอนเทนเนอร์

ไม้สับ กะลาปาล์ม น้ำมันปาล์ม ไม้เฟอร์นิเจอร์

4.กลุ่มบริเวณพื้นที่จ.ระยอง 4.43 ล้านตัน

(4.63%)

ขาเข้า (1.98 ล้านตัน) เป็นสินค้า อาหารสัตว์

น้ำมันปาล์ม ไม้สับ ไม้เฟอร์นิเจอร์ หิน ดิน ทราช

ขาออก (2.45 ล้านตัน) เป็นสินค้า มันสำปะหลัง

ไม้สับ

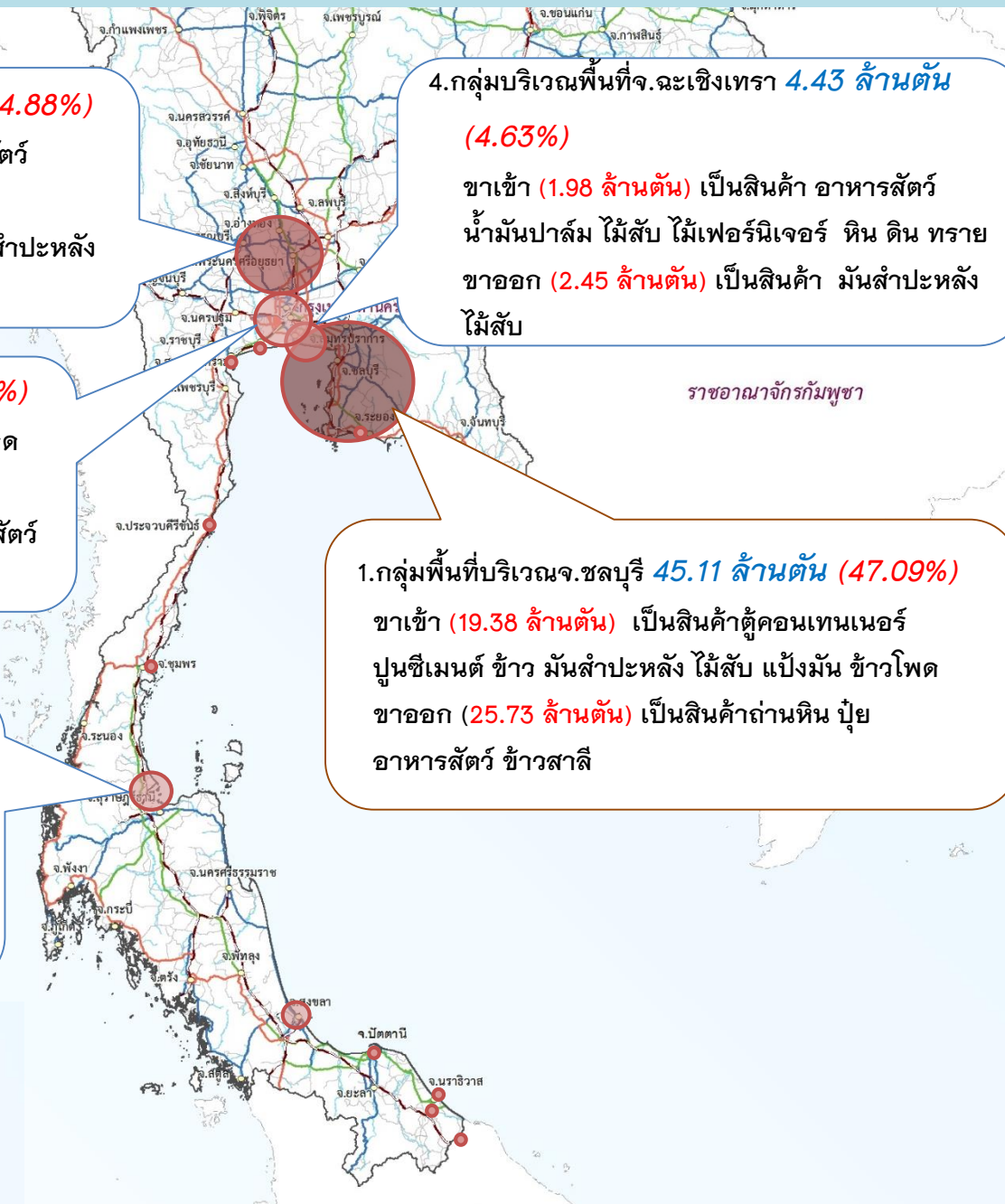
1.กลุ่มพื้นที่บริเวณจ.ชลบุรี 45.11 ล้านตัน (47.09%)

ขาเข้า (19.38 ล้านตัน) เป็นสินค้า ตู้อคอนเทนเนอร์

ปูนซีเมนต์ ข้าว มันสำปะหลัง ไม้สับ แป้งมัน ข้าวโพด

ขาออก (25.73 ล้านตัน) เป็นสินค้า ถ่านหิน ปุ๋ย

อาหารสัตว์ ข้าวสาลี



การเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งชายฝั่งที่มีศักยภาพ

➤ พื้นที่ภาคกลางและภาคเหนือตอนล่าง

เป็นแหล่งผลิตสินค้า

ข้าว มันสำปะหลัง ปูนซีเมนต์ น้ำตาลทราย
หิน ดิน ทราย และสินค้าอุปโภคบริโภค

เป็นแหล่งบริโภค

ถ่านหิน ปุ๋ย อาหารสัตว์ ข้าวสาลี ไม้สัก
กะลาปาล์ม

➤ พื้นที่ภาคตะวันออก

เป็นที่ตั้งของท่าเรือแหลมฉบังและที่ทอดสมอเรือ
เกาะสีซัง ซึ่งเป็นประตูการค้าหลักของประเทศ

ราชอาณาจักรไทย

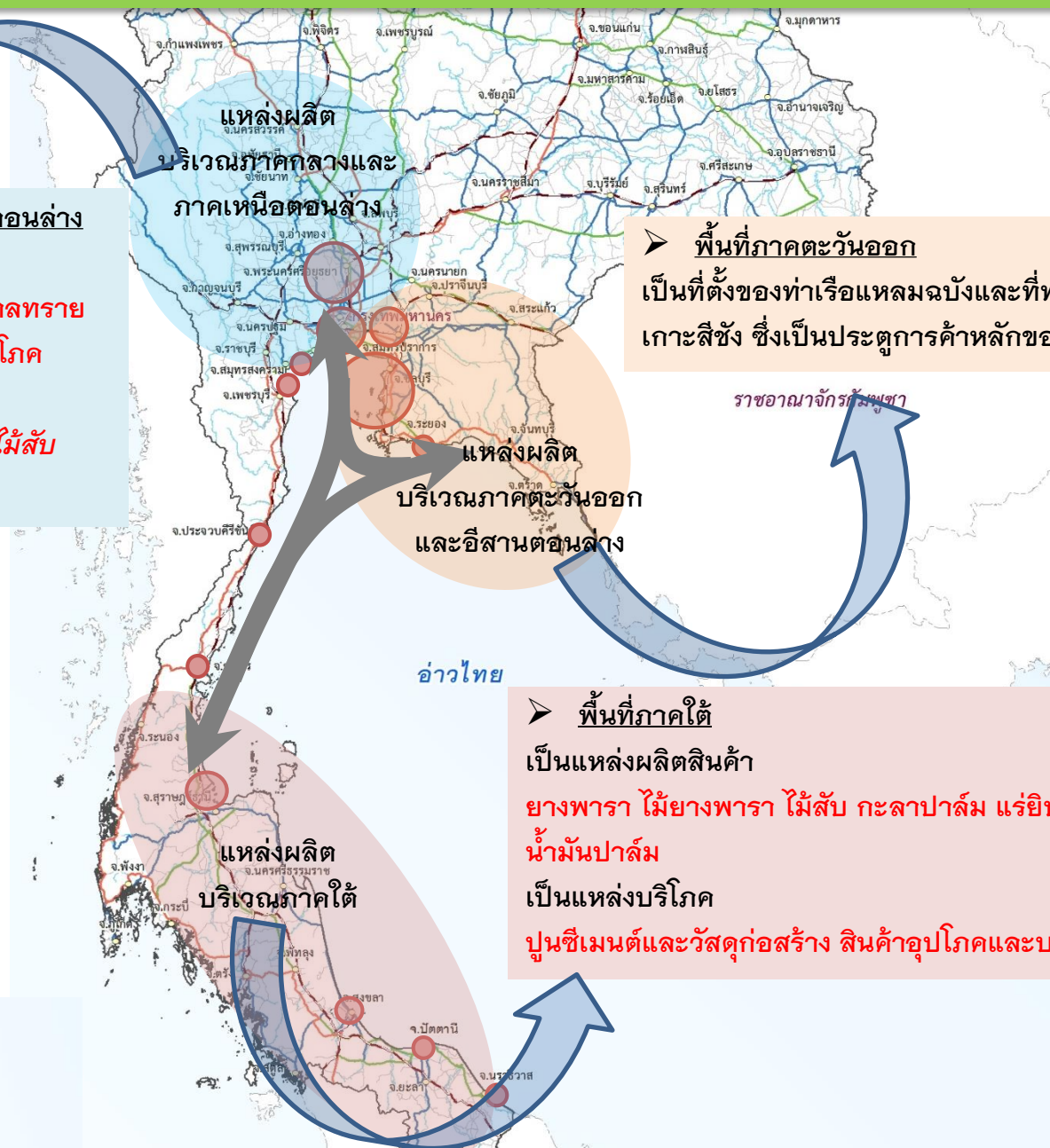
➤ พื้นที่ภาคใต้

เป็นแหล่งผลิตสินค้า

ยางพารา ไม้ยางพารา ไม้สัก กะลาปาล์ม แร่ยิปซัม และ
น้ำมันปาล์ม

เป็นแหล่งบริโภค

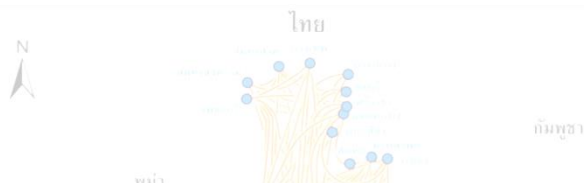
ปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง สินค้าอุปโภคและบริโภค



สรุปการขนส่งสินค้าชายฝั่งภายในประเทศ

- ในปัจจุบันส่วนใหญ่จะเป็นปริมาณการขนส่งชายฝั่งภายในประเทศเพื่อการส่งออกที่ทำเรือแหลมฉบังและจุดทอดสมอเรือ เกาะสีชัง ส่วนการขนส่งชายฝั่งเพื่อบริโภคภายในประเทศ นั้นจะน้อยมาก
- เส้นทางในการขนส่งสินค้าชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศมี 21 เส้นทาง โดยเส้นทางที่ขนส่งเฉพาะสินค้าตู้คอนเทนเนอร์มีเพียง 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางอ่าวไทยตอนใน – จ.ชลบุรี และเส้นทางสุราษฎร์ธานี-ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี
- สินค้าที่ขนส่งทางชายฝั่งภายในประเทศ จะมีทั้งประเภทเทกองและตู้คอนเทนเนอร์ โดยส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทเทกอง ร้อยละ 80 และสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ร้อยละ 20 โดยประมาณ

การศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย



สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรคการขนส่งชายฝั่ง



สภาพปัญหาการขนส่งทางชายฝั่ง

ท่าเรือเอกชนบริเวณ จ.สมุทรสาคร และ จ.สมุทรสงคราม

- ปัญหาร่องน้ำตื้นเขิน ลึก 3.5-4.3 ม.
- ไม่มีทุ่นลอยน้ำแสดงตำแหน่งร่องน้ำ
- ปัญหาผลกระทบกับชุมชน

ท่าเรือเอกชนบริเวณ จ.ฉะเชิงเทรา

- ปัญหาร่องน้ำตื้นเขิน
- ไม่มีจุดจอดเรือ
- การเดินเรือไปกระทบกับชาวบ้านที่เลี้ยงกระชังปลาเกิดความเสียหาย

ท่าเรือแหลมฉบัง

- ขาดท่าเรือชายฝั่งเฉพาะที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือเอกชนบริเวณ จ.ประจวบคีรีขันธ์

- ปัญหาเรือฝั่งเมือง ทำให้ไม่สามารถสร้างคลังสินค้า หรือพื้นที่สำหรับทำกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง
- ขาดโครงข่ายเชื่อมโยงทางรถไฟ

ท่าเรือเอกชนบริเวณ จ.สุราษฎร์ธานี

- ปัญหาร่องน้ำบ้านดอนตื้นเขิน ลึก 3.0-3.5 เมตร
- ไม่มีจุดจอดพักเรือ
- ปัญหาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงหลังท่าแคบ

ท่าเรือสงขลา

- ปัญหาความลึกของร่องน้ำ
- ปัญหาอุปกรณ์การจับสัตว์น้ำกีดขวางทางน้ำ
- ขาดอุปกรณ์ในการยกขนที่มีประสิทธิภาพ

ท่าเรือระนอง

- ปัญหาร่องน้ำตื้น
- ปัญหาโครงข่ายเชื่อมโยงหลังท่า

ท่าเรือเอกชนบริเวณ จ.ตรัง

- ร่องน้ำกันตัง มีลักษณะคดเคี้ยวไปมา และมีระยะทางไกล
- ปัญหาด้านฝั่งเมือง
- ปัญหาของการพัฒนาหลังท่า
- ขาดโครงข่ายเชื่อมโยงทางรถไฟ

➤ ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- ปัญหาร่องน้ำตื้นเขิน และร่องน้ำมีลักษณะแคบและโค้งหักศอก ขาดงบประมาณในการขุดลอกตลอดสาย
- ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก (จุดจอดพักเรือและหลักผูกเรือ ทุ่นและเครื่องหมายนำทาง)
- ขาดท่าเรือชายฝั่งเฉพาะที่ท่าเรือแหลมฉบัง
- ปัญหาโครงข่ายเชื่อมโยงท่าเรือ

➤ ปัญหาด้านกฎระเบียบ

- ความล้าสมัยของกฎหมาย
- กฎหมายและกฎระเบียบ ที่มีความยุ่งยาก เช่น กฎหมายศุลกากร
- ปัญหาฝั่งเมืองไม่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือ

➤ ปัญหาด้านนโยบายและการกำกับดูแล

- ปัญหารูปแบบการให้สัมปทานท่าเรือ
- ขาดการวางแผนอย่างจริงจัง การติดตาม และ ประเมินผล
- ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน
- รัฐบาลมีมาตรการสนับสนุนไม่เพียงพอ ไม่จูงใจ

➤ ปัญหาด้านอื่นๆ

- ปัญหาผลกระทบกับชาวบ้าน (ด้านสิ่งแวดล้อม)
- ปัญหาการขาดบุคลากรในการเดินเรือ

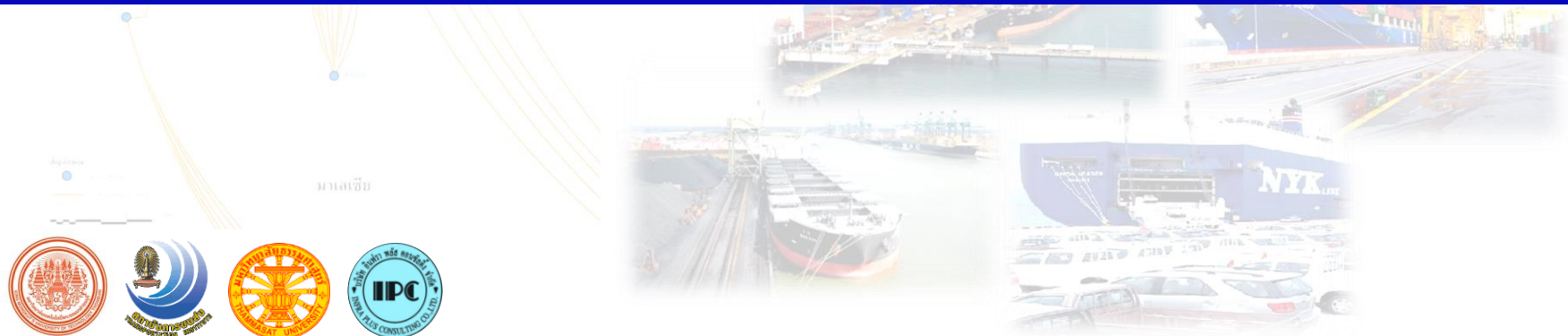
สรุปสภาพปัญหาการขนส่งชายฝั่ง

1. ปัญหาเรื่องน้ำ ได้แก่
 - ปัญหาเรื่องน้ำตื้นเขิน ได้แก่ ร่องน้ำบางปะกง ร่องน้ำสงขลา ร่องน้ำบ้านดอน
 - ปัญหาเรื่องน้ำตื้นเขินและร่องน้ำมีลักษณะแคบและโค้งหักศอก ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก ร่องน้ำกันตัง
2. ปัญหาอุปสรรคในการเดินเรือ ได้แก่
 - ขาดท่าเรือชายฝั่งเฉพาะที่ทำเรือแหลมฉบัง
 - ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก (จุดจอดพักเรือและหลักผูกเรือ) ที่ บริเวณร่องน้ำบ้านดอน ร่องน้ำบางปะกง แม่น้ำป่าสัก
 - ขาดทุนและเครื่องหมายนำทาง ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก ร่องน้ำแม่กลอง
 - ปัญหาความสูงสะพานและตอม่อสะพานแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก
 - ปัญหาเรื่องฝักตบชวา วัชพืชทางน้ำ กระชังปลาและเครื่องมือจับสัตว์น้ำ ได้แก่ ร่องน้ำบางปะกง ร่องน้ำสงขลา ร่องน้ำท่าจีน
 - ปัญหาการขาดบุคลากรในการเดินเรือ
3. ปัญหาพื้นที่หลังท่า ได้แก่
 - ขาดโครงข่ายถนนเชื่อมท่าเรือที่ดี ได้แก่ บริเวณกลุ่มท่าเรือบริเวณนครหลวง บริเวณกลุ่มท่าเรือจังหวัดสุราษฎร์ธานี ท่าเรือระนอง
 - ขาดโครงข่ายทางรถไฟเชื่อมต่อ ท่าเรือประจวบ ท่าเรือกันตัง ท่าเรือบริเวณนครหลวง
 - ปริมาณสินค้าหลังท่าไม่เพียงพอ และการพัฒนาพื้นที่หลังท่าเป็นไปได้ยาก ได้แก่ ท่าเรือระนอง ท่าเรือภูเก็ต
 - ปัญหาผลกระทบกับชาวบ้าน กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าที่หน้าท่าและหลังท่า ที่ท่าเรือบริเวณนครหลวง ท่าเรือบริเวณร่องน้ำแม่กลอง
4. ปัญหาด้านกฎระเบียบ
 - ความล้าสมัยของกฎหมาย
 - กฎหมายและกฎระเบียบ ที่มีความยุ่งยาก เช่น กฎหมายศุลกากร
 - ปัญหาฝั่งเมืองไม่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือและพื้นที่กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ บริเวณพื้นที่ลำน้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง ท่าเรือประจวบ บริเวณพื้นที่หลังท่าเรือกันตัง
5. ปัญหาด้านนโยบายและการกำกับดูแล
 - ปัญหารูปแบบการบริหารจัดการภาครัฐ ได้แก่ ท่าเรือดอนสัก ท่าเรือกันตัง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือระนอง
 - การใช้ประโยชน์ท่าเรือไม่เต็มที่และไม่ได้ใช้งานที่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ได้แก่ ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือกระบี่ ท่าเรือปัตตานี ท่าเรือนราธิวาส
 - ขาดการวางแผนอย่างจริงจัง การติดตาม และประเมินผล
 - ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน มีความขัดแย้งในวัตถุประสงค์ของแต่ละองค์กรที่เกี่ยวข้อง
 - รัฐบาลมีมาตรการสนับสนุนไม่เพียงพอ ไม่จูงใจ
 - ขาดงบประมาณในการขุดลอกร่องน้ำตลอดสาย

การศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพ ระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย



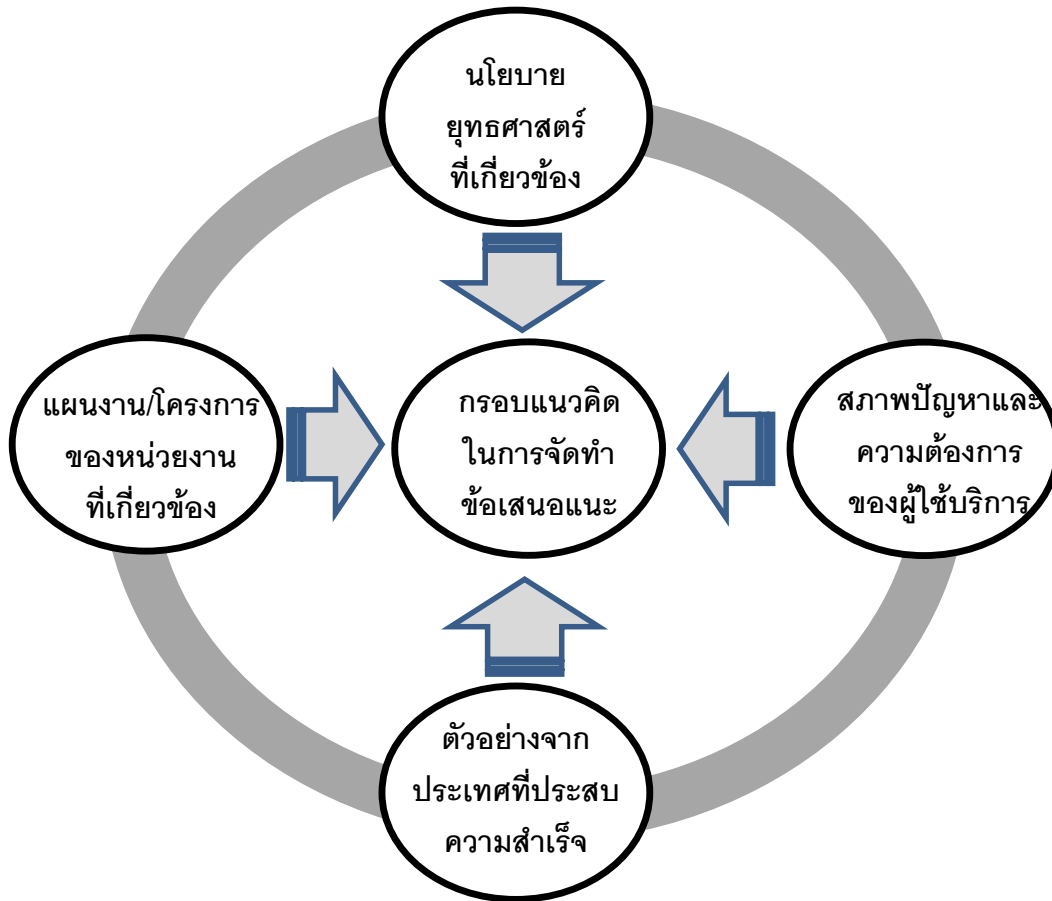
การศึกษาและจัดทำแผนยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพ ระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี / สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย /
สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ / บริษัท อินฟรา พลัส คอนซัลติ้ง จำกัด

แนวคิดในการจัดทำแผนยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพ ระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย

กรอบแนวคิดในการจัดทำข้อเสนอแนะ



แนวทางในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า แบ่งได้เป็น 2 ส่วนหลัก คือ

1. มาตรการกีดตันในการ **“ผลัก”** ออกจากการขนส่งในรูปแบบหนึ่ง
2. มาตรการจูงใจในการ **“ดึง”** เข้าสู่การขนส่งในอีกรูปแบบหนึ่ง

สรุปการทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง

ทบทวนนโยบายและยุทธศาสตร์การลงทุนพัฒนาด้าน โครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่ง

- 1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- 2) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)
- 3) นโยบายของคณะรัฐมนตรี โดย พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
- 4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (ปี 2558 - 2565)
- 5) ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559
- 6) แผนยุทธศาสตร์อาเซียนด้านการขนส่ง (ASEAN Strategic Transport Plan) พ.ศ. 2554-2558
- 7) แผนแม่บทการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity)

สรุปผลการทบทวน

เป้าหมายการพัฒนาในอนาคตให้
ความสำคัญกับ

- การพัฒนาระบบขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- การขนส่งที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำ และมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ
- การให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วม

สรุปผลการทบทวนแนวทางการพัฒนาของต่างประเทศ

- ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำและชายฝั่ง เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- มีการกำหนดเป้าหมายและแผนพัฒนาอย่างชัดเจน แบ่งลำดับชั้นบทบาทของการพัฒนาท่าเรือ มีการเชื่อมโยงโครงข่ายและการพัฒนาพื้นที่หลังท่า พร้อมงบประมาณ
- มีหน่วยงานดูแลชัดเจน กำหนดนโยบาย แก้ปัญหาอุปสรรค ติดตามประเมินผล
- มีการให้เงินอุดหนุน โดยคำนึงถึง External Cost of Transport
- การให้เอกชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการในท่าเรือของรัฐ ภายใต้สัญญาสัมปทาน
- ส่งเสริมพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการ

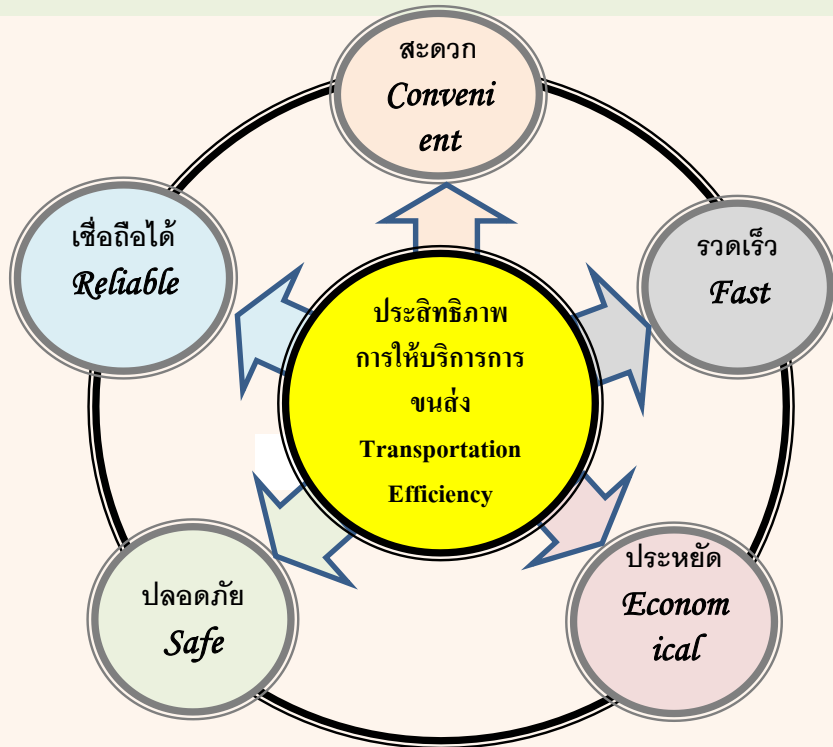
ยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับการพัฒนา

ประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย

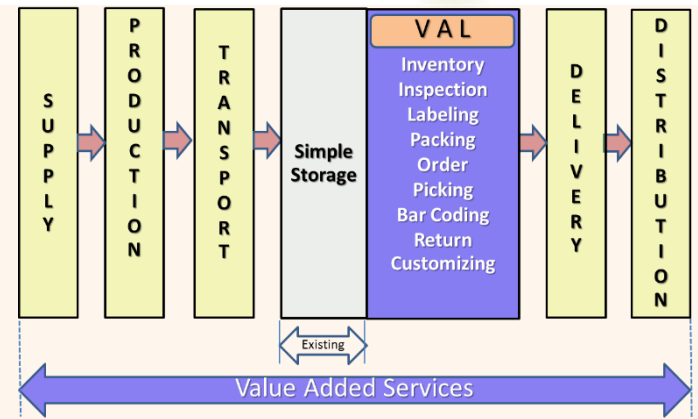
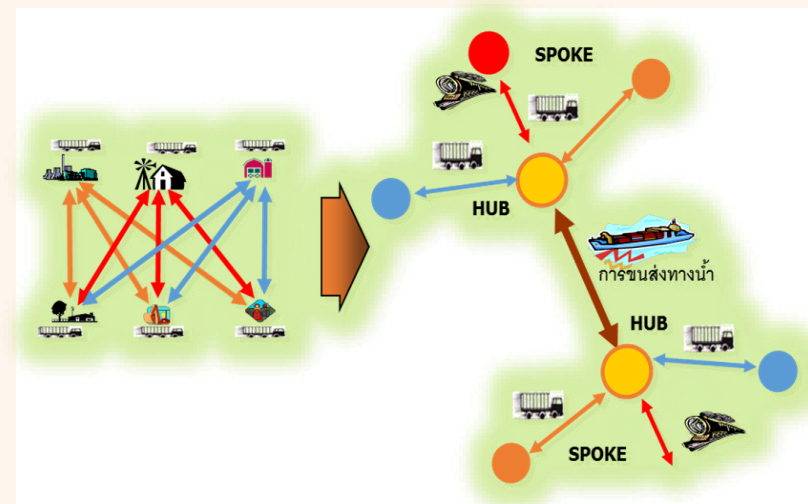
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการ

“ พัฒนาทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งควบคู่กับการบริหารจัดการ การเคลื่อนย้ายสินค้า ตั้งแต่แหล่งผลิตไปยังแหล่งบริโภค เพื่อให้ต้นทุนและคุณภาพการขนส่งสินค้าตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ “



ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่หลังท่า



ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางลำน้ำเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางชายฝั่ง
- กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพและขยายขีดความสามารถของท่าเรือในปัจจุบัน
- กลยุทธ์ที่ 3 การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่
- กลยุทธ์ที่ 4 การบำรุงรักษาร่องน้ำให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้
- กลยุทธ์ที่ 5 การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่งทางชายฝั่ง

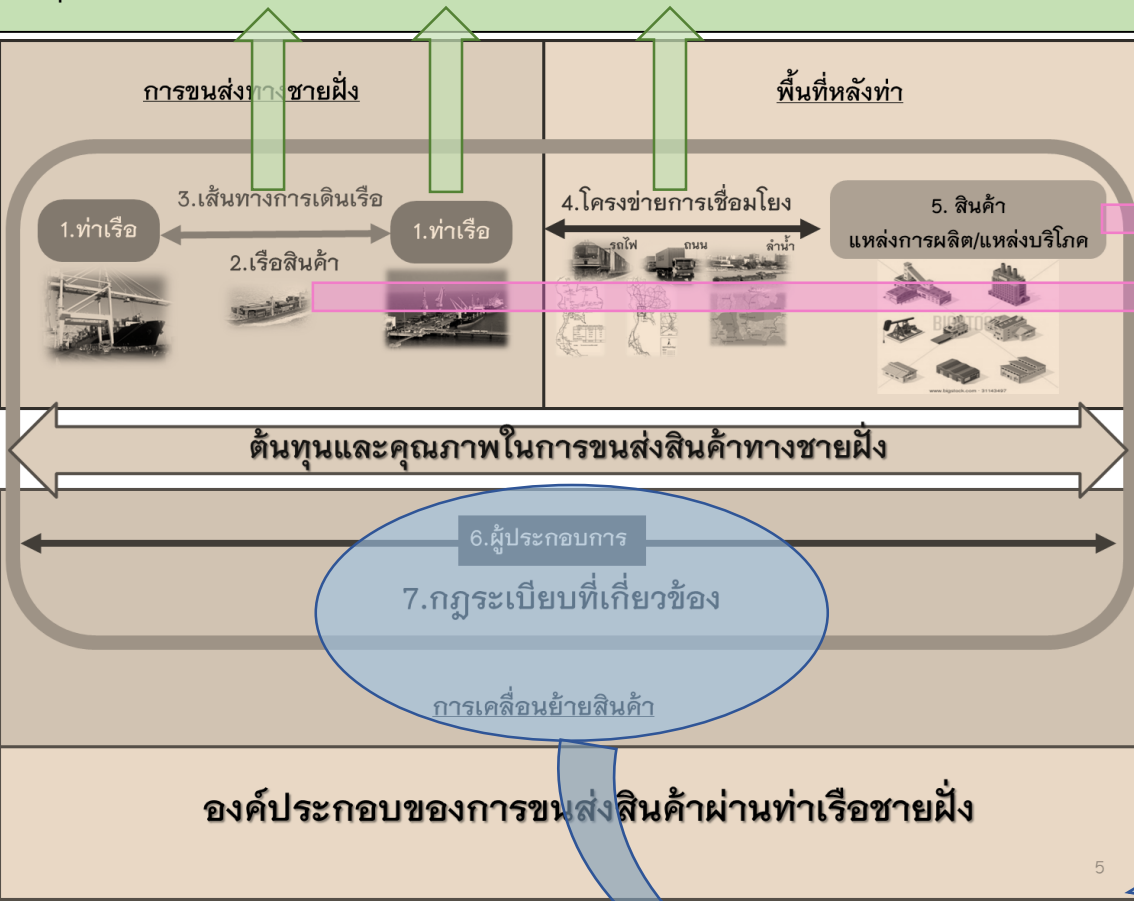


ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่หลังท่า

- กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องกับการขนส่งชายฝั่ง ได้แก่ กิจการอู่เรือและซ่อมเรือ
- กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาพื้นที่และกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตหลังท่า
- กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินและมาตรการทางผังเมือง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการ

- กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมด้านภาษีและการลงทุนสำหรับกิจการขนส่งชายฝั่งและท่าเรือชายฝั่ง
- กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาเสริมสร้างความเข้มแข็งผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำและที่เกี่ยวข้อง
- กลยุทธ์ที่ 3 การสนับสนุนการให้บริการเรือ RoRo
- กลยุทธ์ที่ 4 การยกระดับประสิทธิภาพการบริหารโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 5 การปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- กลยุทธ์ที่ 6 การมีส่วนร่วมของเอกชนในกิจการของรัฐ
- กลยุทธ์ที่ 7 การบริหารกำกับดูแล



แผนยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย

วิสัยทัศน์ (Vision) “ยกระดับการพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่งให้มีประสิทธิภาพเชื่อมโยงเศรษฐกิจของประเทศไทย เพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน”

พันธกิจ (Mission) : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางชายฝั่งและองค์ประกอบต่างๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางชายฝั่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนมาใช้ในการขนส่งทางชายฝั่ง รวมทั้งนโยบายการพัฒนากำกับดูแลและบูรณาการการขนส่งชายฝั่งให้มีการเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่า

เป้าประสงค์

พัฒนาระบบขนส่งทางชายฝั่งให้มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัด และเชื่อถือได้

พัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่า เพื่อสนับสนุนการใช้ท่าเรือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางลำน้ำ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางชายฝั่ง
- กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพและขยายขีดความสามารถของท่าเรือในปัจจุบัน
- กลยุทธ์ที่ 3 การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ที่กำหนดไว้
- กลยุทธ์ที่ 4 การบำรุงรักษาร่องน้ำให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้
- กลยุทธ์ที่ 5 การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่งทางชายฝั่ง

ยุทธศาสตร์ที่ 2

ยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการ

- กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมด้านภาษีและการลงทุนสำหรับกิจการขนส่งชายฝั่งและท่าเรือชายฝั่ง
- กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาเสริมสร้างการแข่งขันผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำและที่เกี่ยวข้อง
- กลยุทธ์ที่ 3 การสนับสนุนการให้บริการเรือ RoRo
- กลยุทธ์ที่ 4 การยกระดับประสิทธิภาพการบริหารโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 5 การปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- กลยุทธ์ที่ 6 การมีส่วนร่วมของเอกชนในกิจการของรัฐ
- กลยุทธ์ที่ 7 การบริหารกำกับดูแล

ยุทธศาสตร์ที่ 3

ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่หลังท่า

- กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องกับการขนส่งชายฝั่ง ได้แก่ กิจการตู้เรือและซ่อมเรือ
- กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาพื้นที่และกิจการอุตสาหกรรมการผลิตหลังท่า
- กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินและมาตรการทางผังเมือง

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน

กลยุทธ์ที่ 1

การเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางลำน้ำ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางชายฝั่ง

- 1.1 โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่านเพื่อการเดินเรือ
- 1.2 โครงการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำเชื่อมจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล

กลยุทธ์ที่ 2

การเพิ่มประสิทธิภาพและขยายขีดความสามารถของท่าเรือในปัจจุบัน

- 2.1 โครงการพัฒนาปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพท่าเรือน้ำลึกสงขลา 1 (เดิม)

กลยุทธ์ที่ 3

การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่

- 3.1 โครงการท่าเทียบเรือ 20G บริเวณเขื่อนตะวันออก ที่ท่าเรือกรุงเทพ
- 3.2 โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง
- 3.3 การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ที่สงขลา

กลยุทธ์ที่ 4

การบำรุงรักษาร่องน้ำให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

- 4.1 การขุดลอกร่องน้ำให้ได้ความลึกความกว้างตามมาตรฐาน ได้แก่ ร่องน้ำภูเก็ต / ร่องน้ำระนอง / ร่องน้ำสงขลา / ร่องน้ำบางปะกง / ร่องน้ำบ้านดอน / ร่องน้ำกันตัง
- 4.2 การสร้างพื้นที่จอดเรือ ได้แก่ บริเวณสามแยกท่าทอง (ร่องน้ำบ้านดอน) / บริเวณปากแม่น้ำบางปะกง
- 4.3 การปรับปรุงความคดเคี้ยวของร่องน้ำ ได้แก่ ร่องน้ำกันตัง

กลยุทธ์ที่ 5

การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่งทางชายฝั่ง

- 5.1 การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงทางถนน
- 5.2 การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงทางราง

- โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์สายพัทธยา-มาบตาพุด
- โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์สายหาดใหญ่-สะเดา
- โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงชุมพร - ระนองให้เป็น 4 ช่องจราจร
- โครงการตัดถนนเส้นใหม่เชื่อมมายังท่าเรือคลองใหญ่
- โครงการขยายถนน 4 ช่องจราจร เส้นทางถนนสุขุมวิท อ.คลองใหญ่ ไปจนถึงด่านชายแดนเกาะกง
- โครงการปรับปรุงขยายถนนเชื่อมโยง ท่าเรือลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงระยอง-คลองลัดโพธิ์-แก่งคอย
- โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ เส้นทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์
- โครงการพัฒนารถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร และช่วงนครปฐม-หัวหิน
- โครงการพัฒนารถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี
- โครงการพัฒนาพื้นที่ศูนย์เส้นทางทางรถไฟจากสถานีรถไฟกันตังถึงท่าเทียบเรือกันตัง
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ สายชุมทางบ้านภาชี-อำเภอนครหลวง

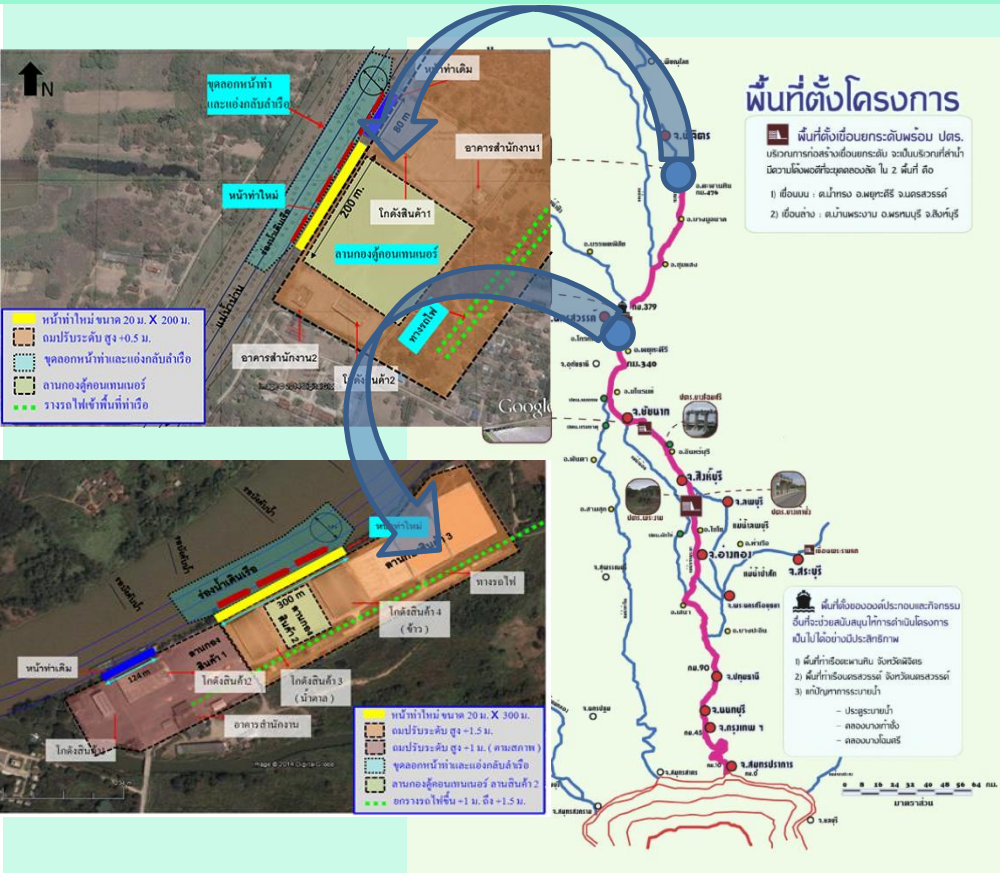
สรุปงบประมาณโครงการที่เกี่ยวข้องกับแผนการพัฒนาฯ

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)
1. โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่านเพื่อการเดินเรือ	31,231.76
2. โครงการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำเชื่อมจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล	19,693.65
3. โครงการพัฒนาปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพท่าเรือน้ำลึกสงขลา 1 (เดิม)	N/A
4. โครงการท่าเทียบเรือ 20G บริเวณเขื่อนตะวันออก ที่ท่าเรือกรุงเทพ	614.00
5. โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	1,864.22
6. การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ที่สงขลา	ประมาณ 1,000
รวมงบประมาณ (เฉพาะโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำข้อ 1-6)	54,403.63
7. โครงการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่งทางน้ำ	
<ul style="list-style-type: none"> • โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์สายพัทยา-มาบตาพุด • โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย • โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง • โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์สายหาดใหญ่-สะเดา • โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ เส้นทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ • โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงชุมพร - ระนอง ให้เป็น 4 ช่องจราจร • โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ ระยะที่ 1 ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร และช่วงนครปฐม-หัวหิน • โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ ระยะที่ 2 ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี • โครงการพัฒนาฟื้นฟูเส้นทางทางรถไฟจากสถานีรถไฟกันตังถึงท่าเทียบเรือกันตัง • โครงการตัดถนนเส้นใหม่เชื่อมมายังท่าเรือคลองใหญ่ • โครงการขยายถนน 4 ช่องจราจร เส้นทางถนนสุขุมวิท อ.คลองใหญ่ ไปจนถึงด่านชายแดนเกาะกง • โครงการปรับปรุงขยายถนนเชื่อมโยง ท่าเรือลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา • โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ สายชุมท่างบ้านภาชี-อำเภอนครหลวง 	<ul style="list-style-type: none"> 20,200.00 11,348.39 2,944.93 30,500.00 7,937.80 3,000.04 37,337.04 33,618.63 N/A N/A N/A N/A N/A
รวมงบประมาณ (เฉพาะโครงการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่งทางน้ำ ข้อ 7)	146,886.83

สรุปงบประมาณโครงการที่เกี่ยวข้องกับแผนการพัฒนาฯ (ต่อ)

โครงการ	งบลงทุน (ล้านบาท)
8. โครงการรับประกันความลึกร่องน้ำเศรษฐกิจ	
• ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ ร่อง 2	88.17
• ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน)	183.43
• ร่องน้ำบ้านดอน	137.21
• ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก)	74.66
• ร่องน้ำสงขลา (ร่องใน)	147.75
• ร่องน้ำปัตตานี	96.40
• ร่องน้ำปัตตานี (ส่วนต่อถึงสะพานศักดิ์เสนีย์)	51.30
• ร่องน้ำปากพนัง	276.93
• ร่องน้ำท่าเรือเนกประสงค์ระนอง	12.26
• ร่องน้ำสมุทรสงคราม (แม่กลอง)	161.26
• ร่องน้ำขนอม (ร่องนอก)	17.32
• ร่องน้ำขนอม (ร่องใน)	8.74
• ร่องน้ำบางปะกง	426.35
• ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก)	27.29
• ร่องน้ำกระบี่ท่าเรือ (ร่องใน)	89.31
• ร่องน้ำกระบี่ท่าเรือ (ร่องนอก)	7.14
• ร่องน้ำกันตัง	111.62
• ร่องน้ำเชียงแสน แห่งที่ 2	22.80
รวมงบลงทุน (เฉพาะโครงการรับประกันความลึกร่องน้ำเศรษฐกิจ)	1,939.96
รวมงบลงทุนของโครงการทั้งหมด	203,230.42

1. โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับ ในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่านเพื่อการเดินเรือ



เพื่อขยายขีดความสามารถในการเดินเรือ
ในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่าน โดยเพิ่มค่าความลึกน้ำต่ำสุด

วัตถุประสงค์

เพื่อขยายขีดความสามารถในการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่าน โดยเพิ่มค่าความลึกน้ำต่ำสุด

- เพื่อการเดินเรือให้เรือกินน้ำลึกไม่เกิน 5 เมตร สามารถแล่นใช้งานได้ตลอดทั้งปีตั้งแต่ปากแม่น้ำเจ้าพระยาจนถึง จ.นครสวรรค์
- ให้เรือกินน้ำลึกไม่เกิน 3 เมตรต่อเนื่องไปตามแม่น้ำน่าน จนถึง อ.ตะพานหิน จ.พิจิตร

แนวทางดำเนินการ

- การก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่านเพื่อการเดินเรือ เพื่อเก็บกักระดับน้ำหน้าเขื่อน และขุดลอกร่องน้ำในส่วนที่ตื้นเขิน 2 แห่ง คือ
 - เขื่อนล่างที่ กม. 205 ในแม่น้ำเจ้าพระยา ต.พระงาม อ.พรหมบุรี จ.สิงห์บุรี
 - เขื่อนบนที่ กม. 345 ในแม่น้ำเจ้าพระยา ต.น้ำทรง อ.พยุหะคีรี จ.นครสวรรค์
- การปรับปรุงท่าเรือนครสวรรค์และท่าเรือตะพานหิน โดยระยะแรกเพื่อรองรับสินค้าประเภทเทกองอย่างเดียว และระยะต่อมาเพื่อรองรับสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ โดยเฉพาะ ข้าวสาร น้ำตาล และสินค้าอุตสาหกรรม

การปรับปรุงท่าเรือสงขลา (โครงการพัฒนาปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพท่าเรือน้ำลึกสงขลา 1 (เดิม))



การปรับปรุงท่าเรือสงขลาเป็นเรื่องที่จำเป็นอย่างยิ่ง เพราะจะเป็นการเตรียมการ **เพื่อรองรับการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลาได้อีกทางหนึ่ง** โดยแนวทางการปรับปรุง ได้แก่

- **เร่งรัดดำเนินการหาผู้บริหารท่าเรือสงขลา** (ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ และกรมธนารักษ์อยู่ระหว่างการจัดเตรียมเพื่อให้เอกชนร่วมลงทุน)
- **การลดค่าสัมปทาน หรือการขยายระยะเวลาการให้สัมปทาน** เพื่อจูงใจให้ผู้ได้รับสัมปทานลงทุนปรับปรุงท่าและอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า

➤ พัฒนาท่าเรือชายฝั่งที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

- **ปัญหา :**
 - เรือชายฝั่งใช้ท่าร่วมกับเรือต่างประเทศ
 - ปริมาณความต้องการที่เพิ่มสูงขึ้นในอนาคตจะทำให้เกิดความแออัดของท่าเรือ

ดังนั้น ควรจะต้องมีการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งเพื่อเชื่อมโยงท่าเรือระหว่างประเทศ ประกอบด้วย

- โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง
- โครงการท่าเทียบเรือ 20G บริเวณเขื่อนตะวันออกเฉียง ที่ท่าเรือกรุงเทพ

○ ผลประโยชน์ที่ได้จากการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งเฉพาะ :

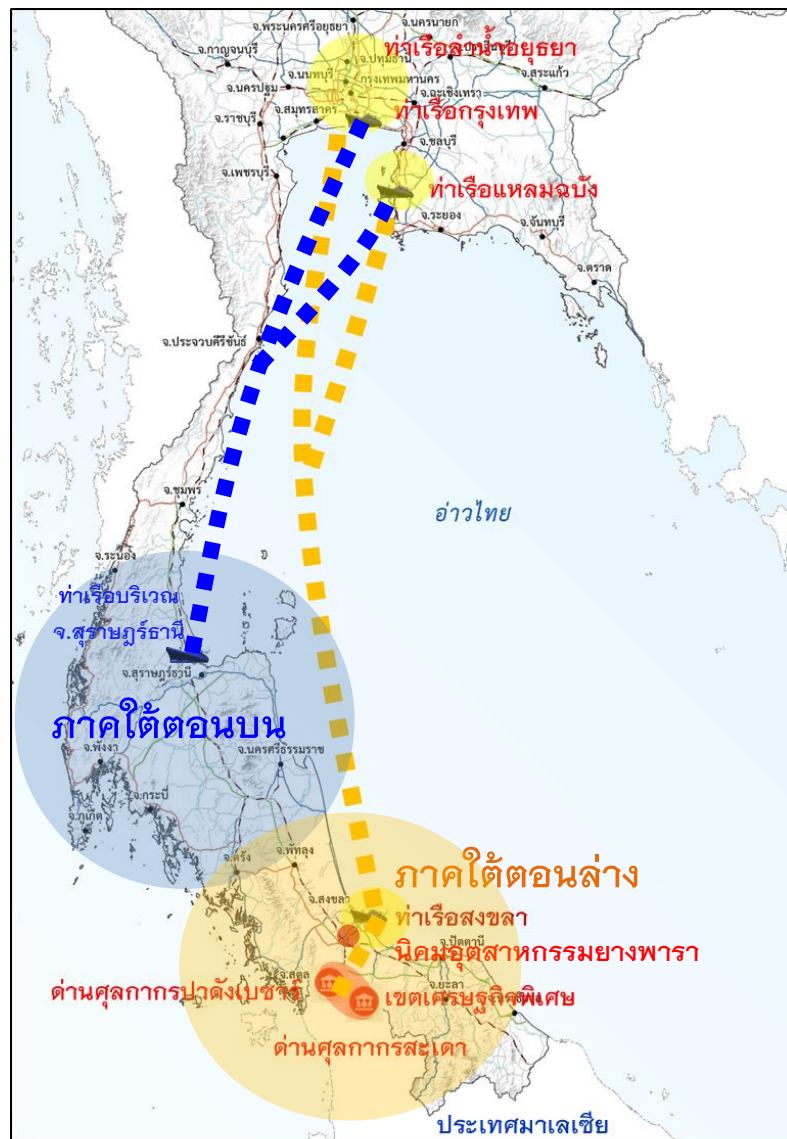
- เรือชายฝั่งสามารถทำรอบได้มากขึ้น
- ตารางเวลาที่แน่นอนของเวลาเข้าและออกของเรือแต่ละเที่ยว
- ใช้อัตราค่าภาระที่ต่างกับอัตราค่าภาระต่างประเทศ ทำให้ไม่มีการเพิ่มต้นทุนในการขนส่งทางน้ำ
- ขนาดของเรือชายฝั่งที่ใช้อาจใช้เรือชายฝั่งขนาด 100 -300 ทีอียู ซึ่งจะช่วยให้ต้นทุนการดำเนินการต่อตู้ต่ำกว่าการใช้เรือชายฝั่งขนาดเล็ก 72 ทีอียู

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ จ.สงขลา

หลักการและเหตุผลของการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง จ.สงขลา

หลักการและเหตุผล

- เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งภายในประเทศระหว่างภาคกลาง ภาคตะวันออก กับภาคใต้ตอนล่าง
 - จ.สงขลา เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าของพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง รวมทั้งมีการขนส่งต่อเนื่องไปยังประเทศมาเลเซีย
 - เป็นทางเลือกให้กับผู้ประกอบการ ในการขนส่งจากท่าเรือชายฝั่ง จ.สงขลา ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งออก
- เพื่อรองรับและเชื่อมโยงการขนส่งจากพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ จ.สงขลา และนิคมอุตสาหกรรมยาง (ต.ฉลุง อ.หาดใหญ่)



เป้าประสงค์ของการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง จ.สงขลา

- เป็นฐานการผลิตสินค้าที่สำคัญ คือ ข้าว วัสดุก่อสร้าง และสินค้าเบ็ดเตล็ด

- เป็นท่าเรือหลักของประเทศ เพื่อการส่งออกและนำเข้า



- ขาส่งออก :**
- เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากฐานการผลิตภาคกลาง ภาคตะวันออกมายังฐานบริโภคภาคใต้ตอนล่าง
 - เชื่อมโยงการส่งออกสินค้าจากฐานการผลิตในภาคกลาง และภาคตะวันออก ผ่านทางด่านสะเดา และด่านปาดังเบซาร์

- ขาเข้า :**
- เชื่อมโยงการส่งออกสินค้าจากพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ จ.สงขลา โดยส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง
 - เชื่อมโยงการส่งออกทางพาราจากฐานการผลิตทางภาคใต้ตอนล่าง โดยส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

- เป็นด่านส่งออกสินค้าอันดับ 1 และ 2 ของไทย โดยปี 2558
- มีมูลค่าสินค้ารวมของด่านศุลกากรสะเดา และปาดังเบซาร์ เท่ากับ 314,063 ล้านบาท และ 154,385 ล้านบาท ตามลำดับ
- สินค้าส่งออกสำคัญ คือ ยางพาราและผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ

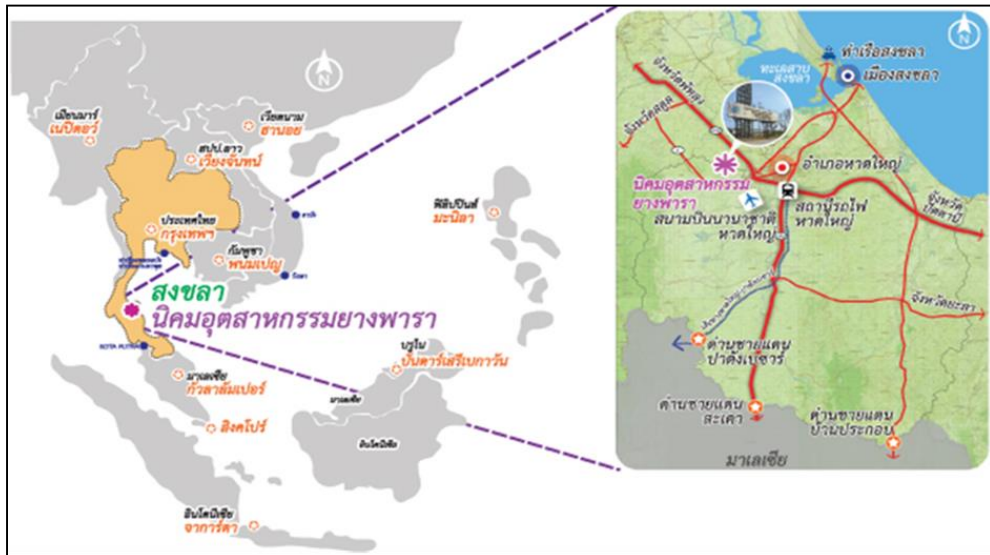
โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ จ.สงขลา

➤ เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

มุ่งเน้นการพัฒนา “อุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อการส่งออก และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” มีพื้นที่ครอบคลุม 4 ตำบลในเขต อ. สะเดา รวมพื้นที่ 552.3 ตร.กม.

➤ นิคมอุตสาหกรรมยางพารา

- เป็นความร่วมมือภายใต้แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT)
- เป็นจุดเริ่มต้นที่จะช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตและแปรรูปสินค้าจากยางพาราทั้งในระดับต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ
- ที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมยางพารา **บริเวณเหมืองฉลุง ต.ฉลุง อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา**



โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ จ.สงขลา

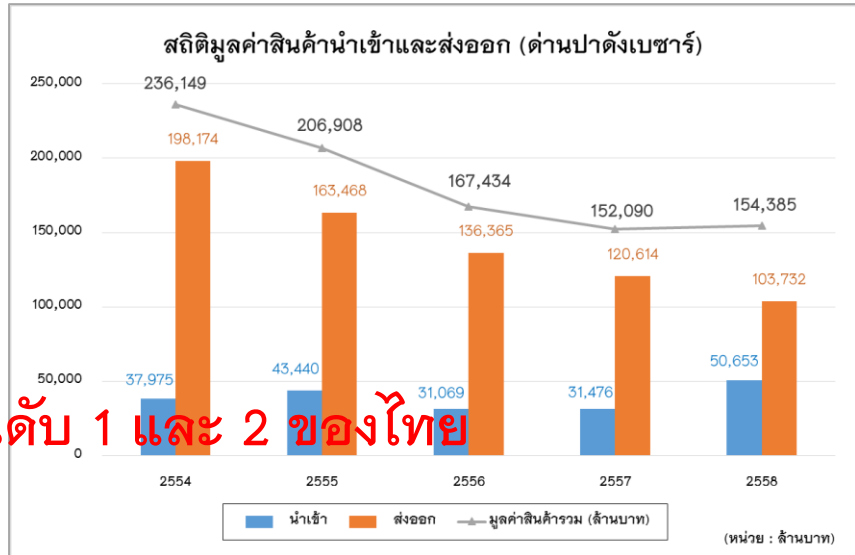
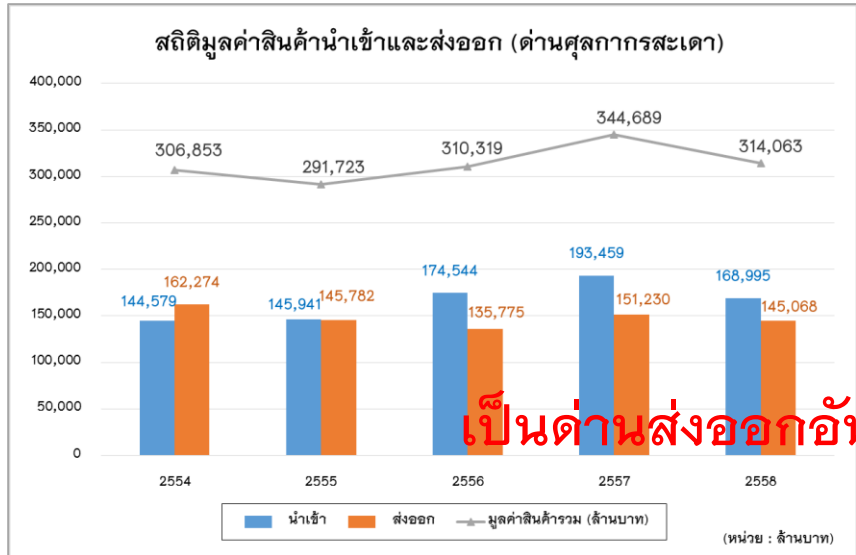
สภาพการขนส่งสินค้าในปัจจุบันของจังหวัดสงขลา

- ปัจจุบันท่าเรือสินค้าชายฝั่ง จ.สงขลา มี 3 ท่าเรือ ได้แก่

ท่าเรือ	ประเภทท่าเรือ	ขนาดท่าเรือ	สินค้าผ่านท่า
1.ท่าเรือहरินสุต	สินค้าทั่วไป	500 ตันกรอส	ข้าวโพด อาหารสัตว์ และมันสำปะหลัง
2.ท่าเรือ หจก.สวัสดิพัฒนา	สินค้าทั่วไป	500 ตันกรอส	ข้าว
3.ท่าเรือ หจก.ประทีปซีแลนด์คอนสตรัคชั่น	สินค้าทั่วไป	มากกว่า 500 ตันกรอส	ปัจจุบันเป็นท่าเรือที่ให้บริการ Off Shore Supply

พบว่า ท่าเรือชายฝั่งปัจจุบัน ของ จ.สงขลา ไม่มีท่าเรือชายฝั่งที่ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ และท่าเรือก็มีขนาดเล็กไม่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้

- สถิติมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออก ปี 2554-2558 ที่ผ่านด่านศุลกากรสะเตาและด่านศุลกากรปาดังเบซาร์



เป็นด่านส่งออกอันดับ 1 และ 2 ของไทย

การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่

สินค้านำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรสะเดาที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับแรก ปี 2558

สินค้านำเข้า			สินค้าส่งออก		
ลำดับที่	ประเภทสินค้า	มูลค่านำเข้า (ล้านบาท)	ลำดับที่	ประเภทสินค้า	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)
1	เครื่องจักรเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์	62,567.26	1	เครื่องจักรเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์	34,920.28
2	เครื่องจักรเครื่องใช้เหล็ก	60,597.31	2	เครื่องจักรเครื่องใช้เหล็ก	34,083.14
3	พลาสติกและผลิตภัณฑ์	10,575.00	3	ยางและของทำด้วยยาง	33,867.51
4	ของทำด้วยเหล็ก	9,221.96	4	ไม้และของทำด้วยไม้ กาน้ำไม้	10,745.67
5	อุปกรณ์ทางวิทยาศาสตร์ ภาพยนตร์ การแพทย์	5,454.61	5	พลาสติกและผลิตภัณฑ์	4,017.83
6	อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม	4,350.85	6	ขานกบและส่วนประกอบ	3,849.41
7	ยางและของทำด้วยยาง	3,874.95	7	ของทำด้วยเหล็ก	3,731.83
8	กระดาษและกระดาษแข็ง ของทำด้วยเยื่อกระดาษ	2,196.24	8	อุปกรณ์ทางวิทยาศาสตร์ ภาพยนตร์ การแพทย์	2,522.68
9	ของปรุงแต่งจากัญชูปืช แป้ง หรือนม	1,751.93	9	เครื่องหอม เครื่องสำอาง	1,983.56
10	เคมีภัณฑ์เบ็ดเตล็ด	1,287.38	10	ของปรุงแต่งจากัญชูปืช แป้ง หรือนม	1,906.81
	รวม 10 อันดับ	161,877.49		รวม 10 อันดับ	131,628.73
	กลุ่มสินค้าอื่นๆ	7,117.31		กลุ่มสินค้าอื่นๆ	13,439.68
	รวมมูลค่านำเข้า	168,994.81		รวมมูลค่าส่งออก	145,068.41

ที่มา : ด่านศุลกากรสะเดา

สินค้านำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับแรก ปี 2558

สินค้านำเข้า			สินค้าส่งออก		
ลำดับที่	ประเภทสินค้า	มูลค่านำเข้า (ล้านบาท)	ลำดับที่	ประเภทสินค้า	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)
1	จานบีนทีก เทป อุปกรณ์หน่วยเก็บความจำแบบไม่ลบเลือน	19,417.996	1	ยาง	55,090.314
2	เครื่องรับโทรทัศน์	3,308.840	2	ไม้ยางพาราแปรรูป	9,477.379
3	ส่วนประกอบและอุปกรณ์เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ	2,774.691	3	ยางผสม (คอมพาวนด์) ชนิดคาร์บอนดำในลักษณะชิ้นปฏุม	7,939.525
4	เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ	2,752.503	4	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์	4,978.327
5	อุปกรณ์ไฟฟ้าจากระบบเหนี่ยวนำแม่เหล็ก	1,696.719	5	เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ	4,205.822
6	เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	1,457.457	6	ยางนอกชนิดดีดลม	1,175.249
7	ผลิตภัณฑ์อะลูมิเนียม	1,195.684	7	เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	943.080
8	รถยนต์และยานยนต์อื่นๆ	1,000.476	8	เครื่องรับสำหรับวิทยุกระจายเสียง	835.448
9	ส่วนประกอบวิทยุ-โทรทัศน์	987.470	9	ถุงมือยาง	823.234
10	เครื่องจักรกลชุดระบบระบุคุณภาพ	967.599	10	ส่วนประกอบที่เหมาะสมสำหรับใช้เฉพาะ หรือส่วนใหญ่ใช้กับเครื่องยนต์	694.586
	รวม 10 อันดับ	35,559.44		รวม 10 อันดับ	86,162.94
	เบ็ดเตล็ด	15,093.664		เบ็ดเตล็ด	17,569.063
	รวมทั้งสิ้น	50,653.099		รวมทั้งสิ้น	103,732.007

ที่มา : ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

สถิติมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออก ปี 2554-2558 ที่ผ่านด่านศุลกากรสะเดาและด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

รายการ	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558
ด่านศุลกากรสะเดา					
มูลค่าสินค้านำเข้ารวม (ล้านบาท)	306,853	291,723	310,319	344,689	314,063
นำเข้า	144,579	145,941	174,544	193,459	168,995
ส่งออก	162,274	145,782	135,775	151,230	145,068
ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์					
มูลค่าสินค้านำเข้ารวม (ล้านบาท)	236,149	206,908	167,434	152,090	154,385
นำเข้า	37,975	43,440	31,069	31,476	50,653
ส่งออก	198,174	163,468	136,365	120,614	103,732

ข้อมูลเบื้องต้นของท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ จ.สงขลา

ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ชายฝั่งแห่งใหม่ จ.สงขลา

- มูลค่าการก่อสร้างประมาณ 500-1,000 ล้านบาท
- สามารถรองรับเรือขนาด 2,000 - 3,000 เดทเวทตัน
- ความกว้างหน้าท่า 20 - 30 เมตร
- ความยาวหน้าท่า 100 - 150 เมตร
- ความลึกหน้าท่า 5.0 - 6.0 เมตร
- คาดว่าจะสามารถรองรับสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้าเทกองเฉลี่ย 300,000 - 500,000 ตัน/ปี

กลุ่มสินค้าที่คาดว่าจะมาใช้ท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่

- **สินค้าขาล่อง** ได้แก่ ข้าว/วัสดุก่อสร้าง/สินค้าเบ็ดเตล็ด และส่วนประกอบกับ อุปกรณ์ประกอบใช้สำหรับเครื่องจักร และสินค้าอื่นๆ (เพื่อบริโภคในประเทศและส่งออกปมาเลเซีย)
- **สินค้าขาขึ้น** ได้แก่ ยางพารา ไม้ยางพารา ผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ และอาหารทะเลแช่แข็ง

ที่มา : ข้อมูลจากการสัมภาษณ์

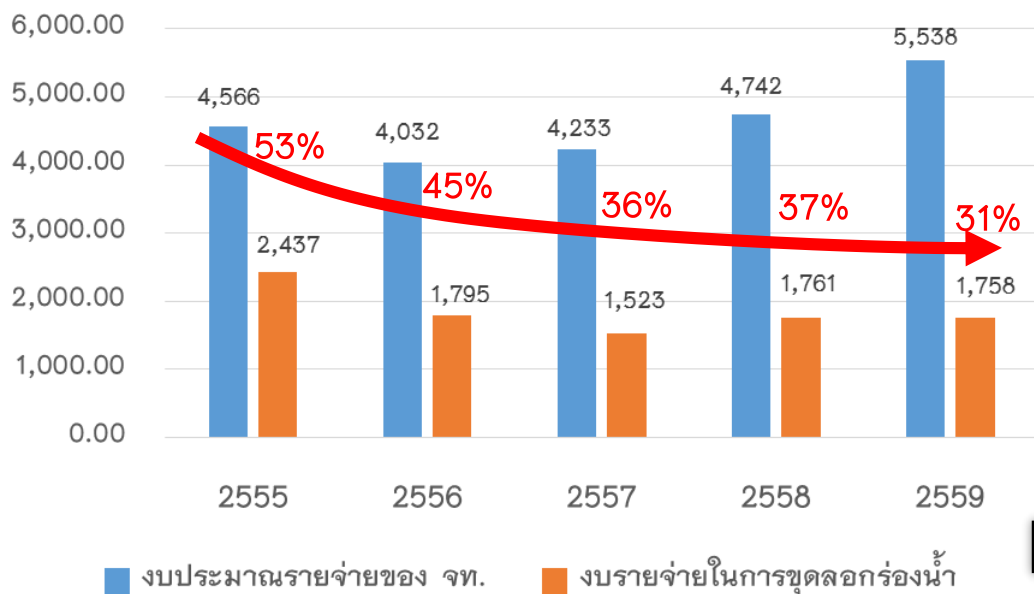


ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม : หากไม่เป็นการส่งผลเสียต่อระบบขนส่งและเศรษฐกิจของประเทศ “กรมศุลกากรควรอนุญาตให้สามารถนำตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้านำเข้าระหว่างประเทศมาใช้ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศได้”

เพื่อให้สามารถใช้ขนส่งทางน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา
โดยการขุดลอกเพื่อให้ร่องน้ำต่างๆ มีขนาดและความลึกเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

ปัญหาเส้นทางเดินเรือในปัจจุบัน

สัดส่วนงบประมาณจ่ายในการขุดลอกร่องน้ำ
ต้องบประมาณรายจ่ายของ จท. **มีแนวโน้มลดลง**



- ปัญหาความตื้นเขินของร่องน้ำ ต้องรอการขุดลอกของน้ำ และไม่สามารถเดินเรือสวนกันได้
- สัดส่วนงบประมาณในการขุดลอกร่องน้ำมีแนวโน้มลดลง
- ร่องน้ำบางแห่ง ไม่มีพื้นที่จอดเรือ และมีแนวเส้นทางของร่องน้ำคดเคี้ยว

ขัดกับนโยบายหลักที่ต้องการส่งเสริมให้มีการขนส่งทางน้ำ

แนวทางในการดำเนินการส่งเสริมและปรับปรุงเส้นทางเดินเรือ

➤ ขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ได้กำหนดไว้

ร่องน้ำชายฝั่งที่สำคัญ ➔

ลำดับที่	ร่องน้ำ	ขนาดร่องน้ำ		
		กว้าง (ม.)	ยาว (กม.)	ลึก (LLW) (ม.)
1	ร่องน้ำภูเก็ต	200	4	9
2	ร่องน้ำกันตังตรัง	60	29.7	3.5-5.5
3	ร่องน้ำระนอง	120	28	8
4	ร่องน้ำสงขลา	120	6	9
5	ร่องน้ำบางปะกง ฉะเชิงเทรา	60	22.4	6
6	ร่องน้ำบ้านดอน สุราษฎร์ฯ	60	35.9	5

กรมเจ้าท่าได้มีแนวคิดในการจัดทำโครงการประกันความลึกร่องน้ำเศรษฐกิจ (16 ร่องน้ำ) เพื่อพัฒนาร่องน้ำให้มีความลึก-ความกว้างตามเกณฑ์ที่กำหนด

ลำดับ	รายชื่อร่องน้ำ	จังหวัด	อัตราการตกตะกอนโดยเฉลี่ย		ปริมาณเนื้อดินขุดลอก (จากผลการสำรวจปัจจุบัน) (ลบ.ม.)	งบประมาณ (บาท)		
			(เมตร/ปี)	(ลบ.ม./ปี)		ราคาคอหน่วย (บาท/ลบ.ม.)	2558	2559
1	ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ ร่อง 2	สมุทรปราการ	1.00	1,830,000.00	1,160,171.85	76.00	88,173,080.60	139,080,000.00
2	ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน)	สมุทรสาคร	0.40	1,032,200.00	2,413,536.80	76.00	183,428,796.80	78,523,200.00
3	ร่องน้ำบ้านดอน	สุราษฎร์ธานี	0.50	1,500,000.00	1,805,374.00	76.00	137,208,424.00	114,000,000.00
4	ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก)	สงขลา	1.50	977,500.00	982,418.75	76.00	74,663,825.00	74,290,000.00
4.1	ร่องน้ำสงขลา (ร่องใน)	สงขลา	0.50	496,000.00	1,944,022.50	76.00	147,745,710.00	37,696,000.00
5	ร่องน้ำปัตตานี	ปัตตานี	1.50	675,000.00	1,288,472.50	76.00	96,403,910.00	51,300,000.00
5.1	ร่องน้ำปัตตานี (ส่วนต่อถึงสะพานคัคเค์เสียด)	ปัตตานี	1.50	675,000.00	875,000.00	76.00	51,300,000.00	51,300,000.00
6	ร่องน้ำปากพนัง	นครศรีธรรมราช	0.65	1,008,000.00	1,463,825.00	76.00	276,933,455.00	76,608,000.00
7	ร่องน้ำท่าเรือแยกประจักษ์ศิลปาคม	ระนอง	N/A	0.00	161,354.60	76.00	12,263,709.60	15,200,000.00
8	ร่องน้ำสมุทรสงคราม (แม่กลอง)	สมุทรสงคราม	0.80	380,000.00	2,121,850.00	76.00	161,260,800.00	28,680,000.00
9	ร่องน้ำขนอม (ร่องนอก)	นครศรีธรรมราช	1.00	521,000.00	227,932.63	76.00	17,322,879.88	39,596,000.00
10	ร่องน้ำขนอม (ร่องใน)	นครศรีธรรมราช	1.00	115,000.00	115,000.00	76.00	8,740,000.00	8,740,000.00
11	ร่องน้ำบางปะกง	ฉะเชิงเทรา	0.50	780,000.00	5,609,825.60	76.00	426,346,745.60	59,280,000.00
12	ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก)	ภูเก็ต	0.50	272,000.00	359,114.00	76.00	27,292,664.00	20,672,000.00
13	ร่องน้ำกระเปาะเขาเรือ (ร่องใน)	กระบี่	N/A	250,000.00	1,175,179.94	76.00	89,313,675.44	19,000,000.00
14	ร่องน้ำกระเปาะเขาเรือ (ร่องนอก)	กระบี่	1.00	700,000.00	93,976.69	76.00	7,142,228.44	53,200,000.00
15	ร่องน้ำกันตัง	ตรัง	0.40	650,000.00	1,468,685.00	76.00	111,620,060.00	49,400,000.00
16	ร่องน้ำเชียงแสน แห่งที่ 2	เชียงราย	N/A	300,000.00	300,000.00	76.00	22,800,000.00	22,800,000.00
รวม				14,192,700.00	25,525,786.11		1,939,959,744.36	939,565,200.00

- งบประมาณที่ได้จากการประมาณการ เพื่อขุดลอกร่องน้ำทั้ง 16 ร่องน้ำ ให้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานในปีแรก **รวมประมาณ 1,940 ล้านบาท**
- งบประมาณที่ต้องใช้ในการบำรุงรักษาร่องน้ำให้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐาน **ประมาณ 936 ล้านบาท/ปี**

ที่มา : สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ (สพบ.) กรมเจ้าท่า

แนวทางในการดำเนินการส่งเสริมและปรับปรุงเส้นทางเดินเรือ

➤ จัดหาพื้นที่จอดเรือ



➤ ปรับแนวเส้นทางของร่องน้ำ

ร่องน้ำกันตัง จ.ตรัง

- มีลักษณะคดเคี้ยวไปมา จะต้องตัดร่องน้ำให้เป็นเส้นตรง เพื่อให้เดินเรือบรรทุกสินค้าได้สะดวก



- **ร่องน้ำสงขลา จ.สงขลา**
- ปี 2559 จท. ได้จัดงบประมาณ 233 ล้านบาท ในการขุดลอกร่องน้ำระยะที่ 1 (ระยะทาง 5 กม. ลึก 8 ม. กว้าง 120 ม.) เรียบร้อยแล้ว
- ระยะที่ 2 อยู่ระหว่างดำเนินการ (ระยะทาง 8 กม. ลึก 5 ม. กว้าง 120 ม.)

ร่องน้ำท่าจีน จ.สมุทรสาคร

- ควรมีการขุดลอกในระดับความลึก 5-6 ม.

➤ สำรองและจัดทำแผนที่ร่องน้ำของประเทศ โดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและ GIS

แนวทางในการดำเนินการส่งเสริมและปรับปรุงเส้นทางเดินเรือ

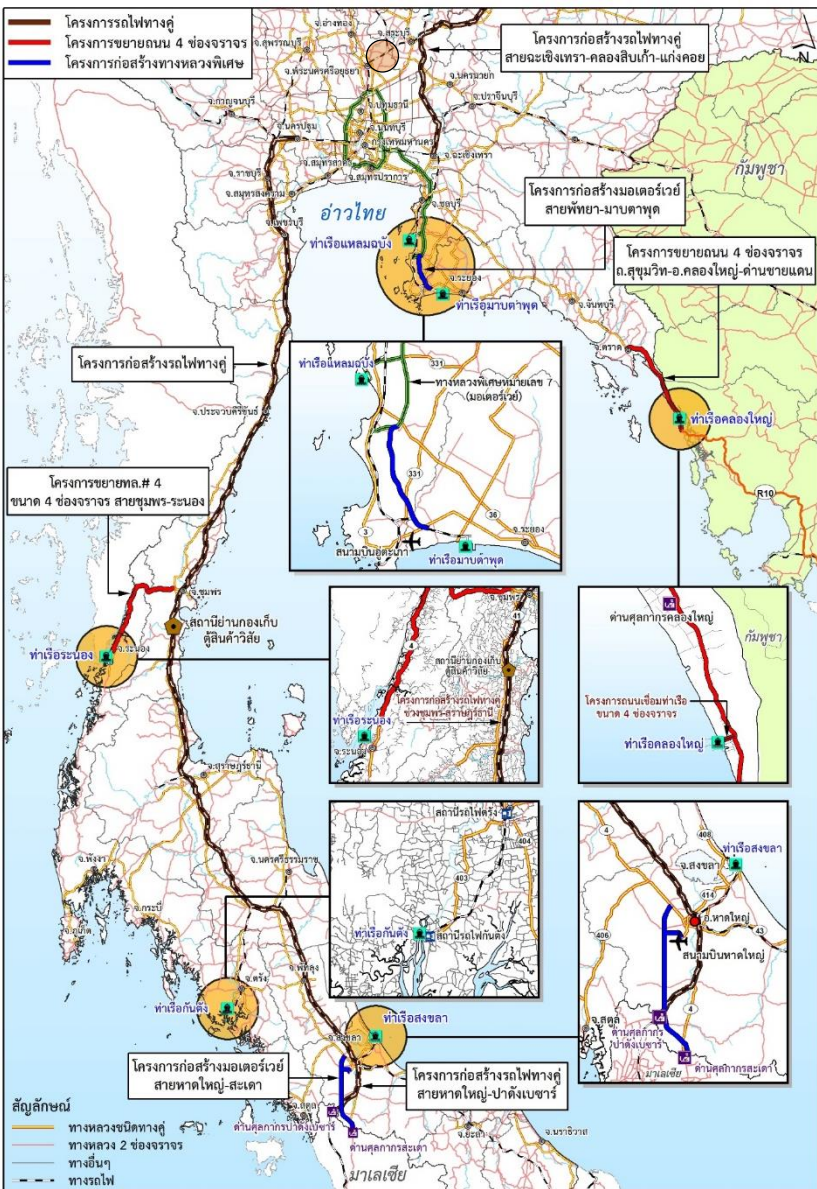
➤ **สำรวจและจัดทำแผนที่ร่องน้ำของประเทศ**
โดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ทันสมัย



สำรวจความลึกของร่องน้ำและการบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ ด้วยเครื่องมือที่ทันสมัย เพื่อทราบความลึกและความกว้าง รวมทั้งคำนวณหาปริมาณตะกอนดินที่ต้องขุดลอก พร้อมจัดทำแผนการบำรุงรักษาร่องน้ำ



บำรุงรักษาระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกในน้ำ เช่น ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือ, หลักไฟนำร่อง, เรือ, โป๊ะเทียบเรือ ฯลฯ ให้อยู่ในสภาพดีใช้งานได้ตลอดเวลา พร้อมดูแลร่องน้ำไม่ให้มีสิ่งกีดขวางการเดินเรือ และที่เป็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม



จะต้องมีการก่อสร้างและปรับปรุงโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับทางรางและถนน รวมทั้งการพัฒนาจุดเชื่อมต่อบริการขนส่งเพื่อทำการรวบรวมและกระจายสินค้า

- ทำเรือแหลมฉบัง/ท่าเรือมาบตาพุด**

 - โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ พัทยา-มาบตาพุด
 - โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายตะวันออก-คลองสิบเก้า-แก่งคอย
 - โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง
- ท่าเรือสงขลา**

 - โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์สายหาดใหญ่-สะเดา
 - โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายหาดใหญ่-ป่าตองเบซาร์
- ท่าเรือระนอง**

 - ก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 4 (ช่องจราจร) ช่วงชุมพร - ระนอง
 - พัฒนารถไฟฟ้าสายชุมพร-ระนอง ระยะที่ 1 และ 2
- ท่าเรือกันตัง**

 - โครงการพัฒนาพื้นที่ปูเส้นทางรถไฟจากสถานีรถไฟกันตังถึงท่าเรือกันตัง
- ท่าเรือคลองใหญ่**

 - โครงการตัดถนนเส้นใหม่เชื่อมมายังท่าเรือ
 - โครงการขยายถนน 4 เลน ไปจนถึงด่านชายแดนเกาะกงเป็น 4 เลน
- ท่าเรือลำน้ำ จ.พระนครศรีอยุธยา**

 - โครงการปรับปรุงขยายถนนเชื่อมโยง ท่าเรือลำน้ำ จ.พระนครศรีอยุธยา
 - โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายใหม่



ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการ

กลยุทธ์ที่ 1

การส่งเสริมด้านภาษีและการลงทุน
สำหรับกิจการขนส่งชายฝั่งและท่าเรือชายฝั่ง

- 1.1 มาตรการจูงใจทางด้านภาษี สำหรับผู้ประกอบการขนส่งที่เกี่ยวข้อง
- 1.2 มาตรการจูงใจทางด้านภาษี ให้สิทธิพิเศษในการหักภาษี 2 เท่ากับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ
- 1.3 การปรับลดค่าภาระ/ค่าธรรมเนียม/ค่าสัมปทาน

กลยุทธ์ที่ 2

การพัฒนาเสริมสร้างความเข้มแข็ง
ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำและที่เกี่ยวข้อง

- 2.1 ส่งเสริมให้เกิดการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร
- 2.2 ส่งเสริมการยกระดับวิชาชีพ และการพัฒนาบุคลากร
- 2.3 ส่งเสริมการตลาด และการประชาสัมพันธ์ (พัฒนา Website / จัดตั้งศูนย์ข้อมูล)

กลยุทธ์ที่ 3

การสนับสนุนการให้บริการเรือ RoRo

- 3.1 การสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเอกชนให้บริการเรือ RoRo ในเส้นทางฝั่งอ่าวไทยตะวันออก – ฝั่งอ่าวไทยตะวันตก

กลยุทธ์ที่ 4

การยกระดับประสิทธิภาพ
การบริหารโลจิสติกส์

- 4.1 การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า
 - การติดตามสถานะของเรือชายฝั่ง
 - การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในงานต่างๆ ที่ท่าเรือหลัก (e-Port)
 - การจัดตั้งศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการขนส่งทางน้ำ
 - การส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce)
 - การพัฒนาระบบ National Single Window
- 4.2 การพัฒนาให้เกิดลักษณะของมาตรฐานของบรรจุภัณฑ์
- 4.3 การพัฒนาขบวนการขนส่งทางชายฝั่งให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- 4.4 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง

กลยุทธ์ที่ 5

การปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- 5.1 การธำรงรักษาและเพิ่มความเข้มงวดในการจัดระเบียบการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่มีอยู่
- 5.2 การเพิ่มความรวดเร็วและการอำนวยความสะดวกในการดำเนินการตามกฎระเบียบที่มีอยู่
- 5.3 การปรับแก้กฎระเบียบที่อยู่มีในปัจจุบัน
- 5.4 การออกกฎระเบียบใหม่

กลยุทธ์ที่ 6

การมีส่วนร่วมของเอกชนในกิจการของรัฐ

- 6.1 กำหนดแนวทางการบริหารจัดการท่าเรือของภาครัฐ

กลยุทธ์ที่ 7

การบริหารกำกับดูแล

- 7.1 การจัดตั้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบกิจการพาณิชย์นาวีขึ้นใหม่

หลักการและเหตุผล

การประเมินต้นทุนเปรียบเทียบการขนส่งแต่ละประเภท มักละเลยการคำนึงถึง *External Cost of Transport* ทำให้ต้นทุนการขนส่งแต่ละรูปแบบถูกบิดเบือนไปจากต้นทุนที่แท้จริง

- รัฐรับภาระค่าสร้างและซ่อมบำรุงถนนให้การขนส่งทางบก แต่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมร่อนน้ำกับการขนส่งชายฝั่ง
- รัฐจัดให้มีไฟส่องสว่างตามทางแยกให้การจราจรทางถนน โดยไม่คิดมูลค่า แต่คิดค่าธรรมเนียม ประภาคารกับการขนส่งทางน้ำ
- รัฐควบคุมน้ำหนักบรรทุกและกฎจราจรไม่เข้มงวด แต่กำหนดให้การขนส่งชายฝั่งมี ภาระเอกสารกำกับเรือและกำกับสินค้าจำนวนมากๆ
- นอกจากนี้ยังมีเรื่องสิ่งแวดล้อมและอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการขนส่งทางถนนที่มากกว่าทางน้ำ

แนวทางในดำเนินการ

ดังนั้น เพื่อให้การขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งสามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนน รัฐจึงจำเป็นต้องส่งเสริมมาตรการทางด้านภาษี เพื่อสนับสนุนและจูงใจให้เกิดการลงทุนและขนส่งสินค้าทางน้ำและชายฝั่ง

1. มาตรการจูงใจทางด้านภาษี

เพื่อสนับสนุนสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน แก่กิจการท่าเรือชายฝั่งลำน้ำและกิจการขนส่งชายฝั่ง โดย

- การพิจารณาขยายระยะเวลาในการยกเว้นภาษีเงินเพิ่มเติม เช่น
 - กิจการทำเรือครุฑที่จะได้รับการขยายเวลายกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลจากปกติ 5 ปี เป็น 8 ปี
 - ในกิจการขนส่งทางเรือ อาจสามารถลดหย่อนภาษีเงินได้ 50% เพิ่มอีก 5 ปี

2. การยกเว้นภาษีเงินได้ของกิจการท่าเรือชายฝั่งลำน้ำและกิจการขนส่งชายฝั่งลำน้ำทั้งนิติบุคคลและบุคคลธรรมดา

- ให้การยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาที่เป็นคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือไทยที่ให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ
- ให้สามารถมีสิทธิเลือกขอลดหย่อนเพื่อเข้าสู่ระบบภาษีมูลค่าเพิ่มได้ หรือพิจารณากำหนดให้กิจการให้บริการขนส่งทางน้ำเป็นกิจการที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 0 แทนที่จะเป็นกิจการที่ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม

3. มาตรการจูงใจทางด้านภาษี

- ให้สิทธิพิเศษในการหักภาษี 2 เท่ากับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยมีกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสม

ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง การให้สิทธิพิเศษในการหักภาษี 2 เท่าสำหรับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่ง เป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพอย่างมากในการจูงใจให้เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนจัดการขนส่งหันมาใช้บริการเรือขนส่งชายฝั่งมากขึ้น โดย

- ผลประโยชน์ที่ภาครัฐต้องสูญเสีย ได้แก่ รายได้ภาษีที่เคยเรียกเก็บจากเจ้าของสินค้าที่ลดลง โดยประมาณการจากภาษีเงินได้ที่เรียกเก็บผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง จากฐานปี 2558 คิดเป็น **512.8 ล้านบาท** [กำไรเฉลี่ย 1.5% x ภาษีเงินได้ 20% ของกำไร x [รายรับของกิจการ (10 x 17,993) – รายจ่ายค่าระวางที่นำมาหักลดหย่อน (0.5 x 17,993)]
- ผลประโยชน์ที่ภาครัฐได้มากขึ้น ได้แก่
 - (1) รายได้ภาษีที่เรียกเก็บจากผู้ขนส่งทางทะเลและชายฝั่งที่เพิ่มขึ้น 1 เท่าตัว โดยประมาณการภาษีเงินได้ที่เรียกเก็บจากฐานปี 2558 คิดเป็น **215.9 ล้านบาท** [รายได้เพิ่มขึ้น 2 เท่า x กำไรเฉลี่ย 3% x ภาษีเงินได้ 20% x รายรับรวมของสาขาการขนส่งชายฝั่ง 17,993 ล้านบาท]
 - (2) งบประมาณรายจ่ายในการซ่อมบำรุงถนนที่ลดลงอันเกิดจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนไปสู่ชายฝั่งที่ลดลงจากเดิม 2% คิดเป็น **360.4 ล้านบาท** [สัดส่วนร้อยละ 2% x งบซ่อมบำรุงของกรมทางหลวง 18,021 ล้านบาท]

หลักการและเหตุผล

การขนส่งชายฝั่งจะต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำและที่เกี่ยวข้อง หรือมีความเชื่อมโยงทางธุรกิจ ดังนั้นหากสามารถพัฒนาเสริมสร้างความเข้มแข็งผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำและที่เกี่ยวข้อง ก็จะเป็นการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางชายฝั่ง

**“ ธุรกิจการขนส่งชายฝั่งต้องอาศัยการขับเคลื่อน
โดยผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำและที่เกี่ยวข้อง ”**

แนวทางในดำเนินการ

- **ส่งเสริมให้เกิดการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร**
สนับสนุนให้ภาคเอกชนไทยรวมตัวกันเป็นสมาพันธ์ LSP/Logistics Cluster เพื่อสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันและเครือข่ายเพิ่มขึ้น และมีบทบาทภารกิจชัดเจน เพื่อเป็นหน่วยงานกลาง
- **ส่งเสริมให้เกิดการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร (Strategic Alliance)**
ระหว่างผู้ให้บริการของไทย และระหว่างผู้ให้บริการของไทยกับผู้ให้บริการขนาดเล็กหรือขนาดกลางของต่างประเทศ

หลักการและเหตุผล

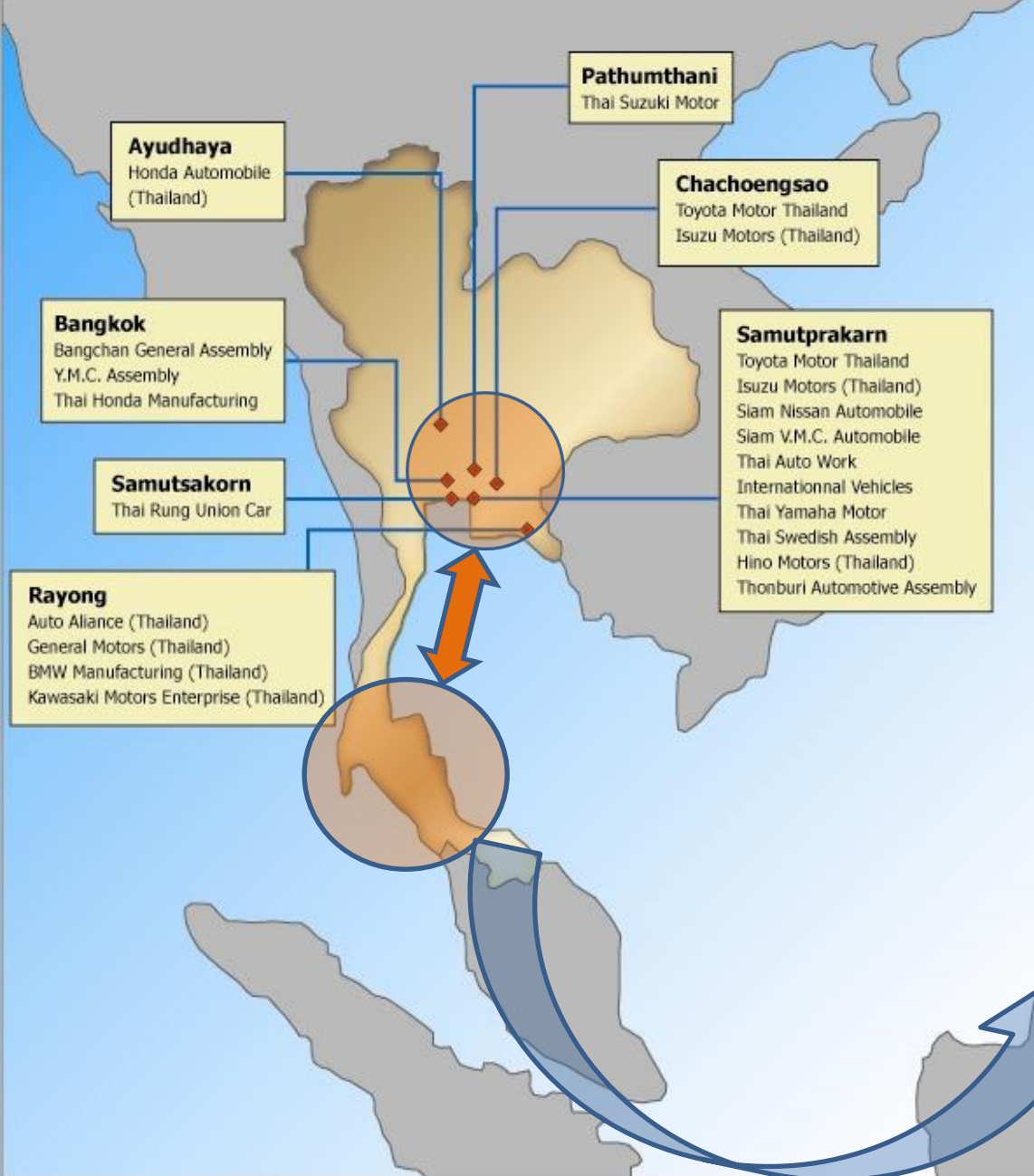
ปัจจุบันการขนส่งที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการผลิตรถยนต์ **ส่วนมากใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก**

- แหล่งผลิต/โรงงานผลิตรถยนต์หลักๆ **อยู่บริเวณ จ.สมุทรปราการ ชลบุรี และระยอง**
- แหล่งบริโภค กระจายอยู่ทั่วประเทศ **สำหรับแหล่งบริโภคในภาคใต้ ส่วนใหญ่อยู่ที่ จ.สงขลา ภูเก็ต สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช (ขนส่งทางถนนเป็นหลัก)**

ทำให้ประสบปัญหาด้านการจราจรติดขัด และมีต้นทุนการขนส่งที่สูง
เพราะมีระยะทางการขนส่งที่ไกลจากแหล่งผลิต

ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้ที่จะปรับเปลี่ยน
มาใช้ระบบการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง





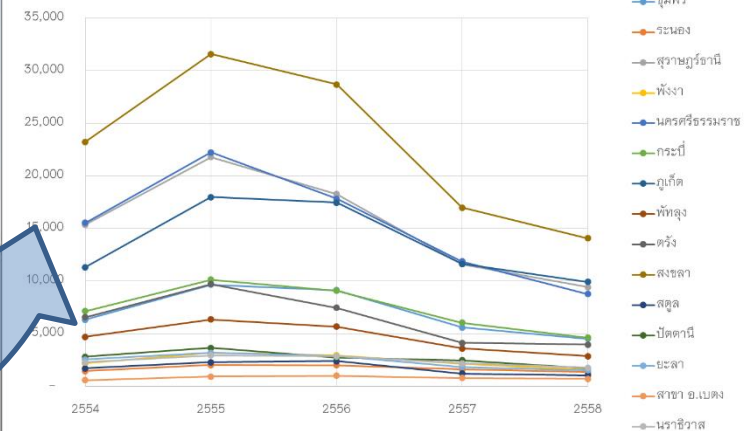
การขนส่งรถยนต์ ณ ปัจจุบัน จะใช้ทางถนนเกือบทั้งหมด

ยอดจำหน่ายรถยนต์ของสี่จังหวัดภาคใต้ ประมาณ 3,500-4,000

คันต่อเดือนหรือทั้งหมดประมาณ 800 - 900 คันต่อสัปดาห์

- จังหวัดสงขลาอีกประมาณ 1,100 - 1,300 คันต่อเดือน
- จังหวัดภูเก็ต ประมาณ 800 - 1,000 คันต่อเดือน
- จังหวัดสุราษฎร์ธานี ประมาณ 700 - 900 คันต่อเดือน
- จังหวัดนครศรีธรรมราช ประมาณ 700 - 800 คันต่อเดือน

จำนวนรถยนต์จดทะเบียนใหม่ของจังหวัดในภาคใต้ ปี พ.ศ. 2554-2558



แนวทางในดำเนินการ

- การสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเอกชนให้บริการเรือ Roll on – Roll off ในเส้นทางฝั่งอ่าวไทยตะวันออก–ฝั่งอ่าวไทยตะวันตก (ภาคใต้)
- การจัดหาเรือ RoRo ต้องมีขนาดที่เหมาะสมกับร่องน้ำ รวมทั้งท่าเรือต้นทางและปลายทาง
 - ท่าเรือแหลมฉบัง อาจเกิดความไม่แน่นอนและไม่มีหลักประกันว่าท่าเรือ A1 A5 และ C0 จะยินดีส่งเสริมบริการเรือชายฝั่งที่เป็นเรือ RoRo
 - ท่าเรือทางภาคใต้
 - ท่าเรือที่ จ.สุราษฎร์ธานี มีข้อจำกัดขนาดของเรือและพื้นที่ลานจอดพักรถยนต์ที่จะเข้าใช้บริการ
 - ท่าเรือสงขลา มีข้อจำกัดลานจอดพักรถยนต์และความสามารถในการจัดสรรหน้าท่าเพื่อรับเรือ RoRo
 - กรณีใช้ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือสงขลา ควรปรับปรุงกฎข้อบังคับด้านศุลกากรเกี่ยวกับการเข้าเทียบท่าเรือระหว่างประเทศของเรือค้าชายฝั่ง ส่วนพื้นที่ จ.สุราษฎร์ธานีอาจพิจารณาปรับปรุงใช้ท่าเรือดอนสัก
- ในระยะแรกควรใช้เรือ RoRo ที่สามารถบรรทุกทุกสินค้าอื่นได้ด้วยก่อน เมื่อตลาดคงตัวแล้ว ค่อยนำเรือ PCC (Pure Car Carrier) มาให้บริการต่อไป

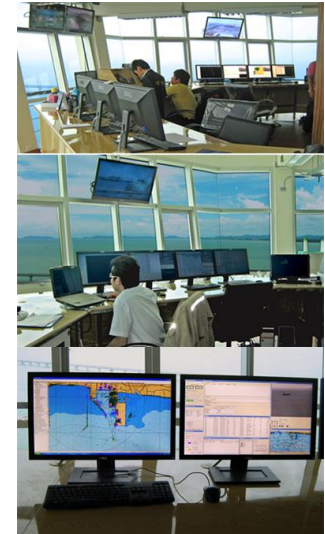


หลักการและเหตุผล

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเคลื่อนย้ายสินค้า โดยนำเทคโนโลยีเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า เข้ามาช่วยในการจัดการทั้งใน ส่วนของการขนส่งสินค้าและข้อมูล เพื่อให้การเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย อีกทั้ง ประหยัด และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง อีกทั้งยังเพิ่ม ความน่าเชื่อถือของการขนส่งสินค้าในการตรวจสอบเวลาในการขนส่งสินค้า

แนวทางในดำเนินการ

- การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า
 - การสามารถติดตามสถานะของเรือชายฝั่ง
 - การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการทำงานต่างๆ ที่ท่าเรือหลัก (e-Port)
 - จัดตั้งศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการขนส่งทางน้ำ
 - พัฒนาระบบ National Single Window
- การพัฒนาให้เกิดลักษณะของมาตรฐานของบรรจุภัณฑ์
- การพัฒนาขบวนการขนส่งทางชายฝั่งให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



1. การพัฒนากฎระเบียบเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งชายฝั่ง

ควรทบทวนปรับปรุงกฎที่เกี่ยวข้อง และเพิ่มความเข้มงวดในการจัดระเบียบตามกฎหมายที่มีอยู่ โดยเน้นไปที่

- การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน
- ความสอดคล้องกับพันธกรณีและข้อตกลงอาเซียน
- การเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในกิจการที่เกี่ยวข้อง
- การยกระดับความสามารถของผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งให้ช่วยเสริมศักยภาพของภาคการผลิต การค้า และบริการของไทย
- การสร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัย รักษาสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานการให้บริการ
- การส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากบกไปสู่ทางน้ำและชายฝั่ง
- ความสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติและกฎหมายระหว่างประเทศ

2. การรักษาและเพิ่มความเข้มงวดในการจัดระเบียบการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่มีอยู่

- **พรบ.เรือไทย พ.ศ.2481** ให้สิทธิเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยเท่านั้นที่สามารถประกอบการเดินเรือได้ในน่านน้ำไทยและชายฝั่งไทย
- **พรบ. การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ.2542** ควรเพิ่มความเข้มขันในการจัดระเบียบให้เคร่งครัด ป้องกันการที่คนไทยรับจ้างถือหุ้นแทนคนต่างด้าว เพื่อให้คนต่างด้าวมียอำนาจในการครอบครองธุรกิจ

3. การเพิ่มความรวดเร็วและอำนวยความสะดวกเพื่อลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการชายฝั่ง

- **พรบ.เรือไทย พ.ศ.2481** ปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการเพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการอนุญาตประกอบการต่างๆ เช่น การตรวจเรือ การจดทะเบียนเรือ การขอต่อใบอนุญาตใช้เรือ การเปลี่ยนแปลงรายการเรือ การออกประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลและฝ่ายเดินเรือ
- **พรบ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456** ควรปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการเพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการอนุญาตประกอบการต่างๆ เช่น การขออนุญาตสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ การตรวจเรือ เป็นต้น

4. การปรับแก้กฎระเบียบที่อยู่มีเพื่อส่งเสริมความเข้มแข็งของระบบการขนส่งชายฝั่ง

- **พรบ.การผังเมือง พ.ศ.2518** ทบทวนการกำหนดผังเมืองในเขตพื้นที่จังหวัดชายฝั่งทะเล และเพิ่มการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านการขนส่งชายฝั่งและโลจิสติกส์ ก่อนมีการประกาศปรับเปลี่ยนผังเมืองในพื้นที่ติดชายฝั่ง
- **พรบ.ที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518** ควรปรับปรุงระเบียบเพื่อให้กรมธนารักษ์พิจารณาให้เอกชนเป็นผู้ขอใช้ที่ราชพัสดุ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ที่ผู้ใช้บริการจะได้รับ มากกว่าการมองด้านประโยชน์ทางตัวเงินที่ภาครัฐจะได้เป็นหลัก เพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง
- **พรบ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556** กำหนดให้เอกชนร่วมลงทุนท่าเรือขนส่งสินค้า ส่งผลให้การทำเรือฯ ซึ่งมีความพร้อมและมีความประสงค์จะพัฒนาท่าเรือ ไม่สามารถพัฒนาท่าเรือขนส่งชายฝั่งได้
- **พรบ.ศุลกากร พ.ศ.2469** ในหมวด 8 การค้าชายฝั่ง ได้กำหนดให้การขนส่งชายฝั่งในประเทศต้องแจ้งต่อศุลกากรซึ่งเป็นภาระต่อผู้ประกอบการ ควรมีการยกเว้นการปฏิบัติ เสมือนกับการขนส่งทางรถบรรทุกและรถไฟในประเทศ หรือพิจารณายกเว้นให้เฉพาะเรือค้าชายฝั่งที่เข้าเทียบท่า ณ ท่าเรือที่ขึ้นทะเบียนเป็นท่าเรือชายฝั่ง

4. การปรับแก้กฎระเบียบที่อยู่มีเพื่อส่งเสริมความเข้มแข็งของระบบการขนส่งชายฝั่ง

- **พรบ.ส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.2521** ควรพิจารณาความเหมาะสมกำหนดมาตรการให้หน่วยงานภาครัฐที่ต้องมีการขนส่งสินค้า/พัสดุที่จัดซื้อบางประเภท เช่น วัสดุก่อสร้างที่ใช้ในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อใช้ในหน่วยงานรัฐระหว่างภาคใต้กับภาคตะวันออก ใช้บริการขนส่งชายฝั่ง (เพื่อกระตุ้นให้เกิดการ Shift Mode จากทางถนนมาสู่การขนส่งชายฝั่ง)
- **ประมวลรัษฎากร** ควรพิจารณาปรับลดหย่อน/ยกเลิกภาษีรายการต่างๆ เพื่อสนับสนุนการประกอบธุรกิจขนส่งชายฝั่ง ได้แก่
 - (1) ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือชายฝั่ง (คล้ายกับที่กรมสรรพากรยกเว้นเงินได้ให้กับคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ เนื่องจากมีสภาพความเสี่ยง ความรู้และประสบการณ์คล้ายกัน)
 - (2) ให้สิทธิหักภาษี 2 เท่าสำหรับผู้ให้บริการขนส่งชายฝั่งภายใต้กรอบระยะเวลาที่กำหนด (เพื่อก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้บริการ และรู้จักบริการขนส่งชายฝั่งมากขึ้น)
 - (3) ให้กิจการขนส่งชายฝั่งมีสิทธิเลือกขอจดทะเบียน VAT โดยเสีย VAT ในอัตราร้อยละ 0 หรือเลือกขอเป็นกิจการยกเว้น VAT ได้

5. การออกกฎระเบียบใหม่เพื่อส่งเสริมระบบการขนส่งชายฝั่ง

- จัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการประกอบธุรกิจการเดินเรือชายฝั่งและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (EEZ) เพื่อพิจารณาให้การสนับสนุนเรือไทยที่มีคุณสมบัติเหมาะสมในการรับงานการให้บริการเดินเรือในเขต EEZ และมีการให้ใบอนุญาตการประกอบกิจการเดินเรือ โดยมีกรรมการจากภาคส่วนต่างๆ
- ส่งเสริมให้หน่วยงานภาครัฐต้องใช้บริการเดินเรือชายฝั่งในการขนส่งสินค้าของหน่วยงานภาครัฐระหว่างภาคใต้กับภาคตะวันออก เช่น อุปกรณ์และวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสินค้าที่อยู่ภายใต้โครงการหรืองบประมาณของรัฐ ฯลฯ ให้ใช้บริการเรือชายฝั่งก่อน
- ออกกฎให้นำตู้สินค้าคอนเทนเนอร์มาใช้ขนส่งชายฝั่งได้ ปัจจุบันต้องได้รับความยินยอมจากสายเรือเจ้าของตู้สินค้า ตัวแทนเรือ และศุลกากรที่กำกับดูแล ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าชายฝั่งภายในประเทศ ถ้ายลำ และการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีส่วนเชื่อมต่อกับต่างประเทศ

หลักการและเหตุผล

ท่าเรือเป็นส่วนหนึ่งของธุรกิจการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ซึ่งมีความจำเป็นจะต้องมีสินค้าหรือสายเรือให้บริการ อีกทั้งต้องมีเครือข่ายทางธุรกิจ

- **ดังนั้น จึงควรสนับสนุนเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศโดยเฉพาะควรเน้นเครือข่ายเอกชนไทยให้เข้ามา มีส่วนในการลงทุนและบริหาร** ทั้งนี้เพราะเอกชนมีความยืดหยุ่นต่อผู้ใช้บริการมากกว่า ทั้งด้านราคาและบริการที่ครบวงจร

แนวทางในดำเนินการ

- กำหนดแนวทางการบริหารจัดการการจัดเก็บผลตอบแทนในเชิงนโยบายของท่าเรือที่กรมเจ้าท่าเป็นผู้ก่อสร้างแล้วเสร็จ และโอนมอบให้กรมธนารักษ์ ไปจัดหาภาคเอกชนมาบริหารประกอบการท่าเรือ ให้มีต้นทุนที่เหมาะสมและแข่งขันได้
- ในกรณีท่าเรือขนาดใหญ่ซึ่งเป็นท่าเรือระหว่างประเทศ ควรจะมี 2 แนวทางคือ เปิดประมูลให้เอกชนเป็นผู้บริหารจัดการ หรือมอบให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารจัดการ
- ควรให้มีหน่วยงานที่มีความชำนาญในกิจการพาณิชย์นาวีเป็นผู้บริการจัดการและการจัดเก็บค่าตอบแทน ค่าเช่าท่าเรือแทนกรมธนารักษ์ โดยยังให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้ก่อสร้างท่าเรือและส่งมอบให้หน่วยงานใหม่

ความเป็นมา

- กรมเจ้าท่าก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งแล้วส่งมอบให้กรมธนารักษ์จัดหาผู้บริหารท่าเรือ
- แบ่งเป็นสองประเภท ท่าเรือระหว่างประเทศ (8) และท่าเรือภายในประเทศ (48)

ปัญหา

- ท่าเรือภายในประเทศ แบบ “พาณิชย์” หลายแห่งไม่สามารถหาผู้บริหารท่าเรือได้ และขาดทุน
- สาเหตุ : ปริมาณสินค้าต่ำกว่าคาด ค่าใช้จ่ายสูง กรมธนารักษ์คิดค่าเช่าสูง

การแก้ปัญหา

- คำสั่งที่ 431/2559 และ 720/2559 กรณี อปท. บริหารเอง ลดค่าเช่าจาก 50% ของรายได้ เป็น “ค่าเช่าสองส่วน” คือ ให้คงที่ในอัตรา 0.3% ของมูลค่าทรัพย์สิน และ 5% ของรายได้ (รายได้เกิน “จุดคุ้มทุน”)
- กรณีให้ผู้อื่นบริหารแทน ต้องคัดเลือกโดยการประมูล

ข้อสังเกตและเสนอแนะของที่ปรึกษาในการแก้ปัญหา

- คำสั่งฯ ลดอัตราค่าเช่ากรณีที อปท. เป็นผู้บริหารเอง น่าจะทำให้ อปท. มีแรงจูงใจในการเป็นผู้บริหารเอง แต่ค่าเช่าควรมีอัตรา ยึดหยุ่น และควรปรับปรุงสูตร “จุดคุ้มทุน”
- ควรปรับปรุงวิธีการประมูลหาผู้บริหารท่าเรือ เช่น เพิ่มมิติด้าน คุณภาพและค่าบริการ และกำหนดประสบการณ์บริหารท่าเรือ
- ควรเริ่มใช้ในการประมูลสำหรับท่าเรือพาณิชย์ 4 แห่ง (คลองใหญ่ คลองวาฬ ศาลาลอย และนครพนม)

หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันรัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาหรือขับเคลื่อนการขนส่งสินค้าชายฝั่งให้มีประสิทธิภาพ **ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นเพราะไม่มีหน่วยงานเฉพาะเรื่องเป็นผู้ดูแลอย่างจริงจัง**

ดังนั้น ควรจัดตั้งหน่วยงาน/องค์กรขึ้นมาดูแลและบริหารจัดการโดยตรง โดยกำหนดบทบาทและหน้าที่ ดังนี้

- เพื่อกำหนดนโยบายทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและติดตามสถานะภาพการขนส่งอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดการผลักดันให้เกิดเป็นรูปธรรม
- แก้ปัญหา อุปสรรค เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการและสนับสนุนให้เกิดการขนส่งทางชายฝั่ง
- ผลักดันและส่งเสริมมาตรการต่างๆ เพื่อให้มีการขนส่งทางชายฝั่งมากขึ้น

แนวทางในดำเนินการ

ในอดีต มีสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์
 มีหน้าที่กำหนดมาตรการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์ ติดตามปัญหาและอุปสรรค

ในการบังคับใช้มาตรการ และกำกับดูแลการประกอบกิจการพาณิชย์

พ.ศ. 2545 ถึง ปัจจุบัน

ได้ปรับลดโครงสร้างหน่วยงานโดยยุบรวมสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ แบ่งหน้าที่เป็น 2 ส่วน:

- ส่วนที่ 1 โอนภารกิจของสำนักงานเลขานุการกรมกับกองวิจัยและแผนงานร่วมกับ สนข.)
 - ส่วนที่ 2 โอนภารกิจด้านการส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจพาณิชย์ **รวมกับกรมเจ้าท่า** เป็นหน่วยงานย่อยระดับสำนัก (สพว.)
- ทำให้การจัดทำฐานข้อมูลพื้นฐานไม่ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลขาดความต่อเนื่องและเป็นปัจจุบัน
 - การปรับลดสถานะองค์การจากระดับกรมเป็นระดับสำนัก ทำให้บทบาทของการไปประชุมเพื่อเจรจากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับกระทรวงถูกลดความสำคัญลง



ปัจจุบันได้มีการเสนอให้มีการจัดตั้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบขึ้นใหม่ โดยให้มีฐานะเป็นองค์การมหาชน โดยจัดตั้งตามกฎหมายเฉพาะ ซึ่งจะมีประโยชน์ และสามารถผลักดันภารกิจต่าง ๆ ให้เกิดเป็นรูปธรรมต่อไป **(ปัจจุบันอยู่ระหว่างการปรับปรุงเพิ่มเติมเพื่อให้มีความสมบูรณ์เพิ่มมากขึ้น)**

บทบาทหน้าที่ของ สพว. ใหม่

- กำหนดนโยบาย การกำกับดูแล (Regulator) และส่วนปฏิบัติการ (Operator)
- ส่งเสริม พัฒนา กำกับดูแลการพาณิชย์นาวี และกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้อง
- เป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวีและกิจการทางทะเลที่เกี่ยวข้องรวมทั้งมีหน้าที่ในกิจการพาณิชย์นาวี

การกำหนดนโยบายและการบริหารจัดการของ สพว. แยกเป็น 2 ระดับ คือ

- คณะกรรมการนโยบายการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ
- คณะกรรมการบริหารการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่หลังท่า

กลยุทธ์ที่ 1

การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง
กับการขนส่งชายฝั่ง

1.1 การพัฒนากิจการอู่ต่อเรือและซ่อมเรือ

กลยุทธ์ที่ 2

การพัฒนาพื้นที่และกิจกรรม
อุตสาหกรรมการผลิตหลังท่า

2.1 การพัฒนาท่าเรือให้เป็นท่าขนส่งต่อเนื่องและศูนย์กระจายสินค้า

- ท่าเรือลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
- ท่าเรือเอกชนในพื้นที่ภาคใต้

2.2 การพัฒนากิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตหลังท่า

- การพัฒนา Free Trade Zone เขตปลอดภาษี (Free Trade Zone) ที่ ท่าเรือระนอง
- การสร้างเครือข่ายวิสาหกิจหรือคลัสเตอร์ คลัสเตอร์ของภูมิภาคต่าง ๆ
- การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา
- การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด

กลยุทธ์ที่ 3

การปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดิน
และมาตรการทางผังเมือง

3.1 การทบทวนปรับปรุงผังเมืองรวมจังหวัด ผังเมืองรวมเมือง และผังชุมชน
ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาท่าเรือ และพื้นที่หลังท่า

แนวทางในดำเนินการ

อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจโดยรวม และสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่างๆ

- แก้ไข ปรับปรุงกฎหมายที่เป็นปัญหาอุปสรรค ในด้านหลักเกณฑ์ในการนำเข้าเหล็ก ชิ้นส่วนอุปกรณ์ สำหรับการต่อและซ่อมเรือ
- กำหนดมาตรการด้านการเงิน การคลัง การส่งเสริมการลงทุน และมาตรการด้านอื่น ๆ เพื่อสนับสนุน กิจการอยู่เรือและซ่อมเรือ เช่น
 - การสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan)
 - การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล
 - ยกเว้นอากรนำเข้า สำหรับเครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อเรือและซ่อมเรือ
- รัฐควรกำหนดให้หน่วยงานต่างๆ ของรัฐต้องต่อเรือใหม่หรือซ่อมเรือ จากผู้ประกอบการกิจการอยู่เรือ ภายในประเทศที่มีศักยภาพเพียงพอ

แนวทางในดำเนินการ

➤ พัฒนาท่าเรือให้เป็นท่าขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและศูนย์กระจายสินค้า

เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและสร้างทางเลือกให้กับผู้ให้บริการการขนส่ง เพื่อเลือกการขนส่งต่อเนื่องที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนต่ำสุด ได้แก่

- ท่าเรือลำน้ำ จ.พระนครศรีอยุธยา ให้เป็นศูนย์กระจายสินค้าทางน้ำในบริเวณพื้นที่ภาคกลาง เนื่องจากมีการขนส่งสินค้าจากภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยรถบรรทุกถ่ายลงเรือที่อยุธยา จึงควรพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าที่บริเวณนี้ (อนาคตอาจพัฒนาเป็น ICD)
- ส่งเสริมท่าเรือเอกชนโดยเฉพาะท่าเรือในพื้นที่ภาคใต้ให้ทำหน้าที่เป็นศูนย์กระจายสินค้า เนื่องจากที่ตั้งของ จ.สุราษฎร์ธานี และสงขลาสามารถใช้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งจากการขนส่งทางถนนไปเป็นการขนส่งทางชายฝั่งได้ อีกทั้งยังเป็นแหล่งบริโภคสินค้าที่ขนส่งมาจากพื้นที่อ่าวไทยตอนบน จึงมีความจำเป็นต้องมีศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าบริเวณนี้

แนวทางในดำเนินการ

➤ พัฒนากิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตหลังท่า อาทิ

- **การพัฒนา Free Trade Zone เขตปลอดภาษี** เพื่อเพิ่มศักยภาพในการผลิตสินค้าของประเทศ นั้น ๆ ให้สามารถส่งออกไปขายแข่งกับตลาดโลกได้มากขึ้น ได้แก่
 - **ท่าเรือระนอง** ควรพิจารณาการจัดทำพื้นที่พัฒนาหลังท่าในลักษณะ Free Trade Zone เพื่อนำเข้าวัตถุดิบจากพม่า มายังท่าเรือระนองเพื่อทำการ Reprocess ครบวงจร และส่งออกผ่านท่าเรือระนอง
- **การสร้างเครือข่ายวิสาหกิจหรือคลัสเตอร์ ของภูมิภาคต่าง ๆ (Regional Cluster)** ให้สอดคล้องกับพื้นที่การให้บริการของศูนย์กลางโลจิสติกส์ต่างๆ
- **การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา** มุ่งเน้นการพัฒนา “อุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อการส่งออก และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” **เนื่องจากปัจจุบันภาคใต้ยังคงเป็นการแปรรูปวัตถุดิบในขั้นต้น จึงควรมีแนวทางในการเพิ่มมูลค่าของสินค้าเกษตร**
- **การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด** เน้นการเป็น “ศูนย์กลางการค้าส่ง ขนส่งต่อเนื่องระหว่างประเทศ และศูนย์กลางให้บริการท่องเที่ยวระดับภูมิภาค”

➤ การดำเนินการลดผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

- **การเพิ่มผลิตภาพด้านที่ดินของท่าเรือ** โดยการวางแผนและย้ายกิจกรรมที่ไม่สำคัญ/ไม่เกี่ยวข้อง ออกจากท่าเรือ ออกแบบวางผังท่าเรือใหม่เพื่อเพิ่มความหนาแน่นและเพิ่มผลิตภาพของท่าเรือ
- **การย้ายท่าเรือไปที่ใหม่** ในกรณีที่ท่าเรือ และเมือง / ชุมชน เต็มโตอย่างมาก การย้ายท่าเรือไปที่แห่งใหม่เพื่อรองรับการขยายตัวน่าจะมีเหมาะสมมากกว่า
- **การบูรณาการท่าเรือกับการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมือง** ทั้งนี้เพื่อให้การพัฒนาทั้งสองส่วนคือ ท่าเรือหรือพื้นที่หลังท่า และชุมชน สามารถไปด้วยกันได้
 - การทบทวนปรับปรุงผังเมืองรวมจังหวัด ผังเมืองรวมเมือง และผังชุมชน ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาท่าเรือ และพื้นที่หลังท่า
 - การจัดทำผังเฉพาะพื้นที่เพื่อกำหนดโซนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสม
 - การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำแบบบูรณาการระหว่างการเป็นพื้นที่ท่าเรือ และพื้นที่เพื่อพาณิชยกรรมและพื้นที่นันทนาการให้กับเมืองและชุมชน
 - การกำหนดข้อห้ามการใช้ประโยชน์ที่ดินบางประเภทในพื้นที่หลังท่าที่อาจส่งผลกระทบโดยตรงต่อชุมชนโดยรอบ
 - การกำหนดระยะพื้นที่กันชน (Buffer Zone) หรือ แนวป้องกัน (Protection Strip)

- มาตรการส่งเสริมการลงทุนและนวัตกรรมในการขนส่งชายฝั่งและพื้นที่หลังท่าตามแนวคิดแบบ “Green Growth” ซึ่งเน้นการใช้นโยบาย และนวัตกรรม หรือ เทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อม
- การออกมาตรการลดหรือจำกัดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่
 - มาตรการทางภาษีหรือค่าธรรมเนียมที่เหมาะสม
 - ออกมาตรการชดเชยด้านภาษี / ค่าธรรมเนียม หรือ ผลประโยชน์อื่นๆ ให้กับผู้ประกอบการหรือนักลงทุนที่ดำเนินโครงการด้านอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
 - การออกมาตรการควบคุมการปล่อยมลพิษ และ GHG Emission
 - กำหนดให้ผู้ประกอบการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงและเยียวยาแก่ชุมชนในกรณีที่เกิดผลกระทบ
 - ฯลฯ
- การใช้ พรบ.การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนา พ.ศ. 2547
 - เป็นกลไกในการสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เพื่อการขนส่งชายฝั่งและโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการได้มาซึ่งพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ หรือ พัฒนาพื้นที่สนับสนุนการขนส่งชายฝั่งและโลจิสติกส์ ทั้งนี้ จังหวัดที่จะดำเนินการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งและโลจิสติกส์ **ควรดำเนินการผ่านคณะกรรมการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ส่วนจังหวัด** โดยมีอำนาจหน้าที่ ตามที่ระบุใน พรบ. ซึ่งรวมถึงการเสนอแผนแม่บทและพื้นที่เป้าหมายในการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา การประสานโครงการจัดรูปที่ดินฯ กับโครงการหลักของท้องถิ่น รวมถึงการอนุมัติโครงการจัดรูปที่ดินภายในเขตจังหวัด และการกำหนดค่าทดแทนหรือค่าเสียหายตามหลักเกณฑ์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

แผนยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย	ระยะสั้น (5 ปี)	ระยะกลาง (10 ปี)	ระยะยาว (20 ปี)	หน่วยงาน ที่ดูแล
กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางลำน้ำเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางชายฝั่ง				
<ul style="list-style-type: none"> โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่านเพื่อการเดินเรือ 				จท.
<ul style="list-style-type: none"> โครงการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำเชื่อมจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล 				จท.
กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพและขยายขีดความสามารถของท่าเรือในปัจจุบัน				
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพท่าเรือน้ำลึกสงขลา 1 (เดิม) 				จท./ธธ.
กลยุทธ์ที่ 3 โครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่				
<ul style="list-style-type: none"> โครงการท่าเทียบเรือ 20G บริเวณเขื่อนตะวันออกเฉียง ที่ท่าเรือกรุงเทพ 				กทท.
<ul style="list-style-type: none"> โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง 				กทท.
<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ที่สงขลา 				จท.
กลยุทธ์ที่ 4 โครงการการบำรุงรักษาร่องน้ำให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้				
<ul style="list-style-type: none"> การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำให้ได้ความลึกความกว้างตามมาตรฐาน (ร่องน้ำหลักในการขนส่งสินค้า) ได้แก่ ร่องน้ำภูเก็ต / ร่องน้ำระนอง / ร่องน้ำสงขลา / ร่องน้ำบางปะกง / ร่องน้ำบ้านดอน / ร่องน้ำกันตัง 				จท.
<ul style="list-style-type: none"> การสร้างพื้นที่จอดเรือ ได้แก่ บริเวณสามแยกท่าทอง (ร่องน้ำบ้านดอน) / บริเวณปากแม่น้ำบางปะกงซึ่งอยู่ฝั่งสนามกอล์ฟ (ร่องน้ำบางปะกง) 				จท.
<ul style="list-style-type: none"> การปรับปรุงความคดเคี้ยวของร่องน้ำ ได้แก่ ร่องน้ำกันตัง 				จท.

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการบริหารจัดการ

แผนยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย	ระยะสั้น (5 ปี)	ระยะกลาง (10 ปี)	ระยะยาว (20 ปี)	หน่วยงาน ที่ดูแล
กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมด้านภาษีและการลงทุนสำหรับกิจการขนส่งชายฝั่งและท่าเรือชายฝั่ง				
<ul style="list-style-type: none"> มาตรการจูงใจทางด้านภาษี สำหรับผู้ประกอบการขนส่งที่เกี่ยวข้อง 				กค.
<ul style="list-style-type: none"> มาตรการจูงใจทางด้านภาษี ให้สิทธิพิเศษในการหักภาษี 2 เท่ากับผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ 				รัฐ/เอกชน
<ul style="list-style-type: none"> การปรับลดค่าภาระ/ค่าธรรมเนียม/ค่าสัมปทาน 				รัฐ/เอกชน
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาเสริมสร้างความเข้มแข็งผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำและที่เกี่ยวข้อง				
<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมให้เกิดการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร 				รัฐ/เอกชน
<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมการยกระดับวิชาชีพ และการพัฒนาบุคลากร 				รัฐ
<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมการตลาด และการประชาสัมพันธ์ (พัฒนา Website / จัดตั้งศูนย์ข้อมูล) 				รัฐ
กลยุทธ์ที่ 3 การสนับสนุนการให้บริการเรือ RoRo (Roll-on and Roll-off)				
<ul style="list-style-type: none"> การสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเอกชนให้บริการเรือ RoRo ในเส้นทางฝั่งอ่าวไทยตะวันออก-ฝั่งอ่าวไทยตะวันตก 				เอกชน
กลยุทธ์ที่ 4 การยกระดับประสิทธิภาพการบริหารโลจิสติกส์				
<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า 				
<ul style="list-style-type: none"> การติดตามสถานะของเรือชายฝั่ง 				คค./เอกชน
<ul style="list-style-type: none"> การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการทำงานต่างๆ ที่ท่าเรือหลัก (e-Port) 				คค./เอกชน
<ul style="list-style-type: none"> การจัดตั้งศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการขนส่งทางน้ำ 				คค.
<ul style="list-style-type: none"> การส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) 				ศก.
<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาระบบ National Single Window 				อก./เอกชน
<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาให้เกิดลักษณะของมาตรฐานของบรรจุภัณฑ์ 				คค./เอกชน
<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาขบวนการขนส่งทางชายฝั่งให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 				คค.
<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง 				คค.

การคาดการณ์สภาพการขนส่งสินค้าในระดับภาพรวมของประเทศปีอนาคต

ปริมาณการขนส่งสินค้า ปี 2559

ทั้งหมด 614 ล้านตัน/ปี (1,681,890 ตัน/วัน)



ทางถนน

496.83 ล้านตัน/ปี (1,361,178 ตัน/วัน)

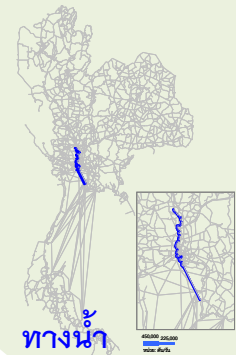
80.93%



ทางรถไฟ

11.20 ล้านตัน/ปี (30,685 ตัน/วัน)

1.82%



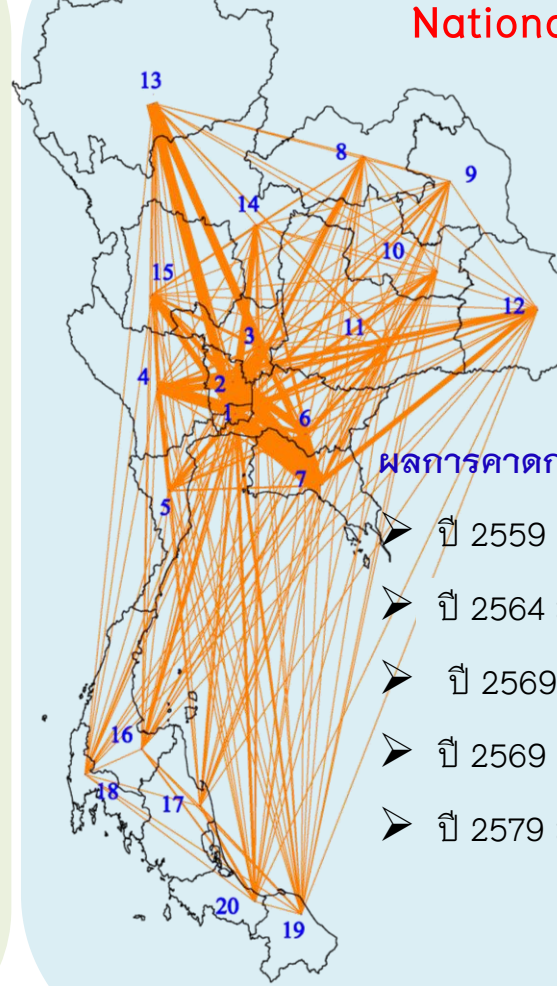
ทางน้ำ

105.86 ล้านตัน/ปี (290,027 ตัน/วัน)

17.25%

การประยุกต์ใช้แบบจำลองด้านการขนส่ง

National Model

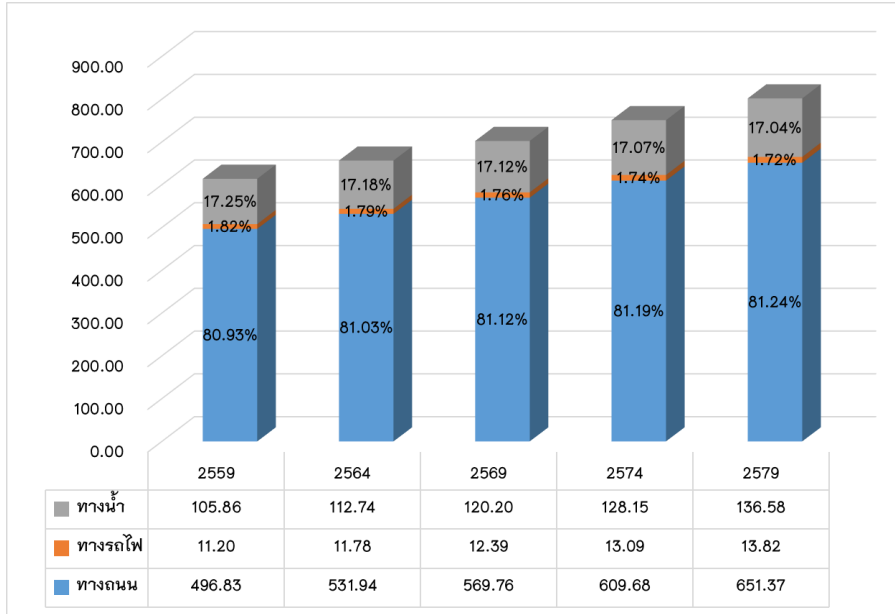


ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า

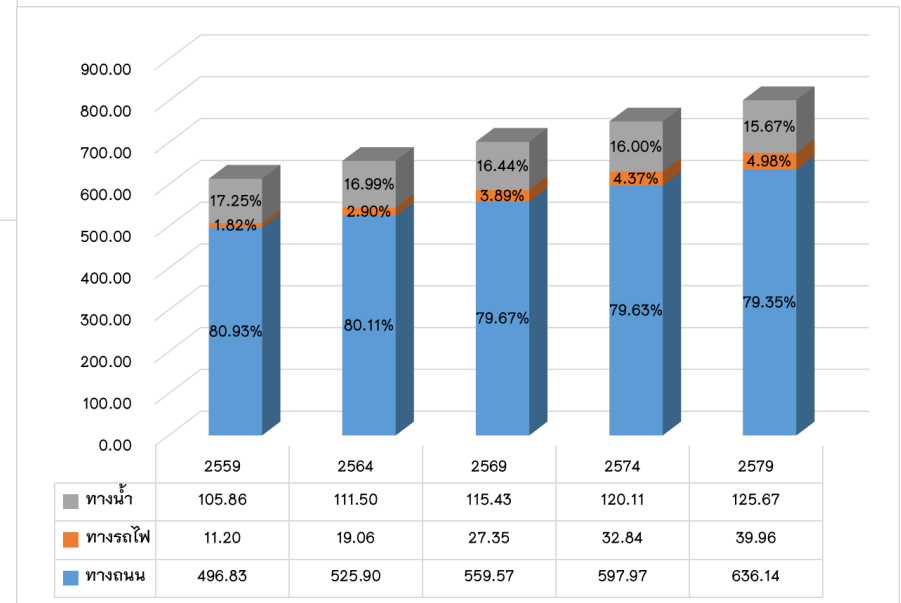
- ปี 2559 มีปริมาณสินค้า 613.89 ล้านตัน
- ปี 2564 มีปริมาณสินค้า 656.46 ล้านตัน
- ปี 2569 มีปริมาณสินค้า 702.35 ล้านตัน
- ปี 2569 มีปริมาณสินค้า 750.92 ล้านตัน
- ปี 2579 มีปริมาณสินค้า 801.77 ล้านตัน

การวิเคราะห์และการคาดการณ์ในกรณีพื้นฐาน

1. กรณีไม่มีโครงการ (Do nothing)



2. กรณีมีโครงการ Committed projects (แต่ไม่มีแผนการขนส่งทางชายฝั่ง)



การวิเคราะห์และคาดการณ์ตามแผนการยกระดับเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

1) การวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

จากการวิเคราะห์ปัจจัยในการเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้า พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าที่สำคัญ ประกอบด้วย 4 ปัจจัย ได้แก่

- ต้นทุนในการขนส่งสินค้า
- ระยะเวลาในการขนส่งสินค้า
- ความน่าเชื่อถือในการขนส่งสินค้า (ตรงต่อเวลา)
- ความถี่ในการให้บริการ

การวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง จะพิจารณาเพียง 2 ยุทธศาสตร์ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการ

การวิเคราะห์และคาดการณ์ตามแผนการยกระดับเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ภาพรวมการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่งจากต้นทาง-ปลายทาง → 21 เส้นทาง

เส้นทาง	ลักษณะสินค้า	ปีปัจจุบัน พ.ศ.2559	หลังดำเนินโครงการ		
			พ.ศ.2564 (5 ปี)	พ.ศ.2569 (10 ปี)	พ.ศ.2579 (20 ปี)
1. อัญชยา-เกาะสีชัง	เทกอง	33,366,782	45,485,380	50,281,102	58,287,429
2. ชลบุรี-อ่าวไทยตอนใน	บรรจุตู้	7,790,785	11,693,201	12,926,066	14,984,301
3. ฉะเชิงเทรา-ชลบุรี	เทกอง	4,151,947	5,538,583	6,122,539	7,097,439
4. สุราษฎร์ธานี-ชลบุรี	บรรจุตู้	893,664	1,216,784	1,371,922	1,901,071
	เทกอง	94,127	146,171	158,348	172,306
5. สุราษฎร์ธานี-อัญชยา	เทกอง	846,686	1,039,599	1,071,337	1,104,566
6. สงขลา-อ่าวไทยตอนใน	เทกอง	659,359	879,568	972,304	1,127,124
7. สุราษฎร์ธานี-ฉะเชิงเทรา	เทกอง	396,398	462,473	473,493	485,076
8. ประจวบคีรีขันธ์-อ่าวไทยตอนใน	เทกอง	272,529	357,054	394,699	457,549
9. สุราษฎร์ธานี-อ่าวไทยตอนใน	เทกอง	206,293	282,560	312,350	362,087
10. ชุมพร-สมุทรสาคร	เทกอง	169,566	226,197	250,046	289,861
11. อัญชยา-สงขลา	เทกอง	101,083	136,047	150,390	174,337
12. ชลบุรี-ระยอง	เทกอง	92,586	121,301	134,091	155,443
13. ชลบุรี-สงขลา	เทกอง	73,285	100,379	110,963	128,632
14. ประจวบคีรีขันธ์-ระยอง	เทกอง	36,029	46,345	51,232	59,389
15. ศรีราชา-อัญชยา	เทกอง	35,944	46,237	51,112	59,249
16. นครศรีธรรมราช-สมุทรสงคราม	เทกอง	33,110	41,801	46,209	53,567
17. ระยอง-อัญชยา	เทกอง	33,007	42,064	46,499	53,904
18. สมุทรสงคราม-ปัตตานี	เทกอง	25,584	31,996	35,369	41,001
19. อัญชยา-นราธิวาส	เทกอง	28,881	35,774	39,546	45,843
20. ประจวบคีรีขันธ์-อัญชยา	เทกอง	20,320	25,170	27,824	32,255
21. อัญชยา-ฉะเชิงเทรา	เทกอง	11,346	14,189	15,686	18,183
รวมทั้งหมด		49,339,312	67,968,872	75,043,127	87,090,612

จากผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้า เมื่อดำเนินโครงการทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าและระยะเวลาการขนส่งสินค้าลดลง ซึ่งส่งผลให้สัดส่วนในการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งสูงขึ้น

การวิเคราะห์และคาดการณ์ตามแผนการยกระดับเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

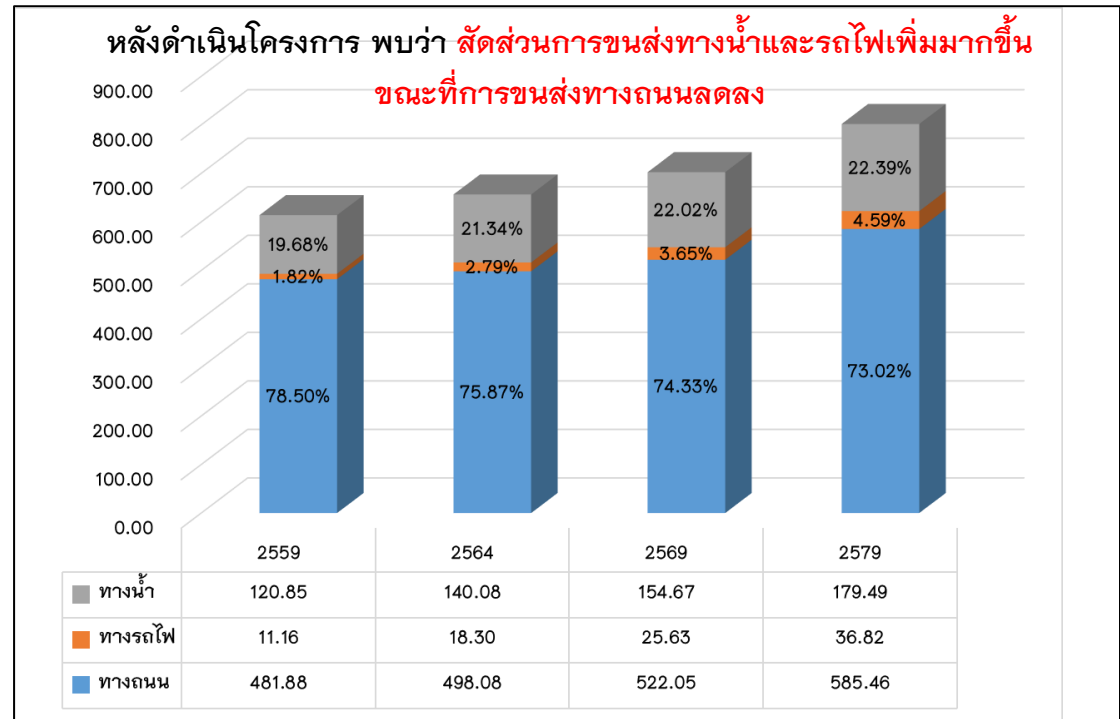
2) การวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในระดับภาพรวม

เส้นทางการขนส่งทางชายฝั่ง	ปีที่ 1	ปีที่ 5	ปีที่ 10	ปีที่ 20
การขนส่งสินค้าชายฝั่ง 21 เส้นทาง	58,630,546	67,968,872	75,043,127	87,090,612
สินค้าเหลวและเส้นทางอื่นๆ	62,206,898	72,114,844	79,620,615	92,402,974
รวม	120,837,444	140,083,716	154,663,742	179,493,586



ภาพรวมการคาดการณ์
ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำทั้งหมด

ปริมาณการขนส่งสินค้า
ที่ปีเป้าหมายต่างๆ
แยกตามรูปแบบการขนส่ง



สรุปบทบาทของท่าเรือที่สำคัญ

ท่าเรือลำน้ำ อยุธยา
เป็นท่าเรือที่มีความสำคัญที่รองรับปริมาณสินค้าบริเวณพื้นที่ภาคกลางและภาคเหนือตอนล่าง (แหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญ)

ท่าเรือแหลมฉบัง
ท่าเรือหลักของประเทศเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ท่าเรือกรุงเทพ
ท่าเรือหลักในแม่น้ำ โดยเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศ รวมทั้งพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้เป็นศูนย์กลางเดินเรือภายในอาเซียน

ท่าเรือมาบตาพุด
ท่าเรือหลักเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าประเภทสินค้าเหลวและปิโตรเคมี

ท่าเรือระนอง
ท่าเรือหลักในภูมิภาคฝั่งอันดามันเพื่อเชื่อมโยงการค้ากับกลุ่มประเทศ BIMSTEC

ท่าเรือท่าทอง
ควรเป็นท่าเรือขนส่งแร่อูบซิมตามเดิม

ท่าเทียบเรือเอกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด
พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำชายฝั่งทะเลในภาคตะวันออก ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ท่าเรือดอนสัก
ท่าเรือโดยสารเป็นหลักในส่วนของการขนส่งสินค้ายังคงไว้เช่นเดิม

ท่าเรือภูเก็ต
มุ่งเน้นเป็นท่าเรือท่องเที่ยวในภูมิภาคฝั่งอันดามัน

ท่าเรือสงขลา
ท่าเรือหลักในภูมิภาคภาคใต้เพื่อรองรับการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออก

ท่าเรือกันตัง
ท่าเรือฝั่งอันดามันเพื่อขนส่งเชื่อมโยงกับท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน

ท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ จ.ตรัง
เชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านทางฝั่งอันดามันคือ พม่า มาเลเซีย และอินโดนีเซีย

- *หมายเหตุ :
- เป็นท่าเรือที่สำคัญและเปิดให้บริการในปัจจุบัน
 - เป็นท่าเรือที่ก่อสร้างเสร็จและยังไม่ได้เปิดให้บริการ

สภาพปัญหา ของท่าเรือภาครัฐในปัจจุบัน

ท่าเรือกรุงเทพ

- ปัญหาความแออัดที่บริเวณท่าเรือเนื่องจากเป็นท่าเรือระหว่างประเทศที่อยู่ลึกเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา
- ปัญหาด้านการจราจรติดขัด เนื่องจากอยู่ใจกลาง กทม.

ท่าเรือระนอง

- ปัญหาร่องน้ำตื้น
- ปัญหาไม่มีเรือสินค้ามาเทียบท่า เนื่องจากไม่มีพื้นที่หลังท่า อยู่ไกลจากแหล่งผลิตและปริมาณสินค้า และอยู่ไกลจากแหล่งตู้สินค้าเปล่า
- ขาดการเชื่อมโยงการขนส่งทางบกและทางราง
- การขนส่งสินค้าทางถนนมายังท่าเรือระนอง มีสภาพภูมิประเทศเป็นเนินเขาตดเคี้ยว

ท่าเรือภูเก็ต

- พื้นที่ใกล้เคียงท่าเรือไม่มีฐานสินค้า
- ความยาวหน้าท่าไม่สามารถเทียบเรือขนาดใหญ่ได้พร้อมกัน 2 ลำ
- ภูเก็ตเป็นเมืองท่องเที่ยวทำให้การพัฒนาท่าเรือภูเก็ตในด้านคอนเทนเนอร์ไม่เป็นที่สนใจในการขนส่งทางเรือ
- ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตใช้พื้นที่หน้าท่าร่วมกับระหว่างการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร เกิดความเสี่ยงในเรื่องของความปลอดภัย

ท่าเรือกันตัง

- ท่าเทียบเรือกันตังตั้งอยู่ห่างจากปากแม่น้ำตรัง ทำให้เรือบรรทุกสินค้าใช้เวลาในการเข้ามายังท่าเรือนาน
- ร่องน้ำมีลักษณะตดเคี้ยวไปมา และมีระยะทางไกล

ท่าเรือแหลมฉบัง

- ปัญหาความแออัดที่ท่าเทียบเรือบางท่าของท่าเรือแหลมฉบังและถนนที่เชื่อมโยงโดยรอบ
- เรือชายฝั่งไม่สามารถเข้าเทียบท่าเรือต่างประเทศเพื่อรับและส่งตู้สินค้า
- ไม่มีระบบการย้ายตู้ระหว่างท่า

ท่าเรือมาบตาพุด

- ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเนื่องจากการพัฒนามนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและเหล็ก

ท่าเรือท่าทอง

- ท่าเทียบเรือท่าทองตั้งอยู่ห่างจากปากแม่น้ำตาปี
- ปัญหาร่องน้ำตื้นเขิน
- โครงสร้างท่าเรือปัจจุบันไม่สามารถรองรับน้ำหนักตู้สินค้าได้

ท่าเรือดอนสัก

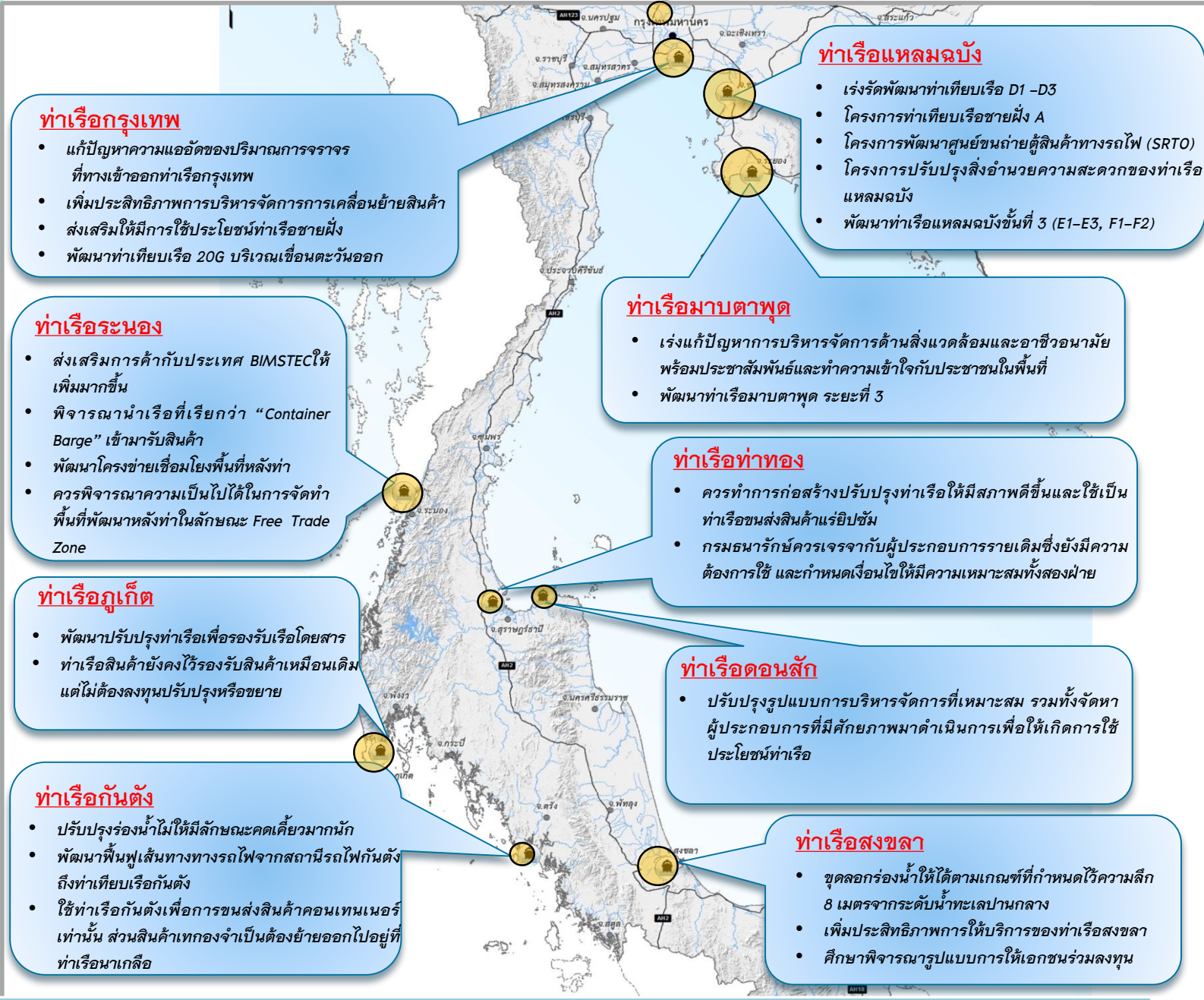
- มีปริมาณการขนส่งสินค้าน้อยมาก ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งระหว่างเกาะ สมุทรทั้งสินค้าและผู้โดยสาร
- ไม่มีการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับทางรถไฟเพราะอยู่ห่างจากสถานีรถไฟมาก
- ในปัจจุบันอยู่ภายใต้เทศบาลเมืองดอนสักเป็นผู้บริหารจัดการท่าเรือ ซึ่งกำลังประสบปัญหาด้านรายรับน้อยกว่าค่าใช้จ่าย

ท่าเรือสงขลา

- ปัญหาความลึกของร่องน้ำ / ปัญหาอุปกรณ์การจับสัตว์น้ำก็คขวางทางน้ำ
- ขาดอุปกรณ์ในการยกขนที่มีประสิทธิภาพ
- ปัญหาเรือสินค้าจอดรอคิวหน้าท่า
- ปัญหาตู้สินค้า เนื่องจากมีสินค้าออกมากกว่าสินค้าเข้า จึงต้องนำตู้สินค้าเปล่าจากแหลมฉบังเข้ามาเพื่อบรรจุสินค้าส่งออก
- การเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับทางรถไฟยังไม่ได้พอ
- ปัญหาร่องน้ำทะเลสาบสงขลาตื้นเขิน

ทะเลอันดามัน

สรุปแนวทางการพัฒนาการใช้ประโยชน์ท่าเรือของรัฐปัจจุบัน



ท่าเรือกรุงเทพ

- แก้ปัญหาความแออัดของปริมาณการจราจรที่ทางเข้าออกท่าเรือกรุงเทพ
- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเคลื่อนย้ายสินค้า
- ส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์ท่าเรือชายฝั่ง
- พัฒนาท่าเทียบเรือ 20G บริเวณเขื่อนตะวันออก

ท่าเรือแหลมฉบัง

- เร่งรัดพัฒนาท่าเทียบเรือ D1 -D3
- โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A
- โครงการพัฒนาศูนย์ขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)
- โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือแหลมฉบัง
- พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 (E1-E3, F1-F2)

ท่าเรือระนอง

- ส่งเสริมการค้ากับประเทศ BIMSTEC ให้เพิ่มมากขึ้น
- พิจารณานำเรือที่เรียกว่า "Container Barge" เข้ามารับสินค้า
- พัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่า
- ควรพิจารณาความเป็นไปได้ในการจัดทำพื้นที่พัฒนาหลังท่าในลักษณะ Free Trade Zone

ท่าเรือมาบตาพุด

- เร่งแก้ปัญหาการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและอาชีวอนามัย พร้อมประชาสัมพันธ์และทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่
- พัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3

ท่าเรือภูเก็ต

- พัฒนาปรับปรุงท่าเรือเพื่อรองรับเรือโดยสาร
- ท่าเรือสินค้ายังคงไว้รองรับสินค้าเหมือนเดิม แต่ไม่ต้องลงทุนปรับปรุงหรือขยาย

ท่าเรือท่าทอง

- ควรทำการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือให้มีสภาพดีขึ้นและใช้เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าเรือปชัฒ
- กรมธนารักษ์ควรเจรจากับผู้ประกอบการรายเดิมซึ่งยังมีความต้องการใช้ และกำหนดเงื่อนไขให้มีความเหมาะสมทั้งสองฝ่าย

ท่าเรือกันตัง

- ปรับปรุงร่องน้ำไม่ให้มีลักษณะแคบแค้วมากนัก
- พัฒนาพื้นที่เส้นทางทางรถไฟจากสถานีรถไฟกันตังถึงท่าเทียบเรือกันตัง
- ใช้ท่าเรือกันตังเพื่อการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์เท่านั้น ส่วนสินค้าเทกองจำเป็นต้องย้ายออกไปอยู่ที่ท่าเรือนาเกลือ

ท่าเรือดอนสัก

- ปรับปรุงรูปแบบการบริหารจัดการที่เหมาะสม รวมทั้งจัดหาผู้ประกอบการที่มีศักยภาพมาดำเนินการเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรือ

ท่าเรือสงขลา

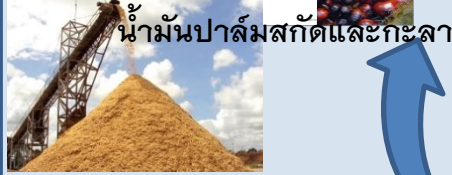
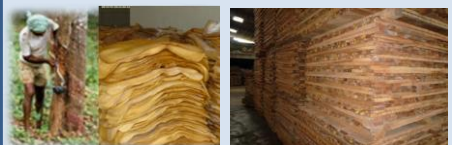
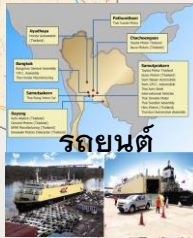
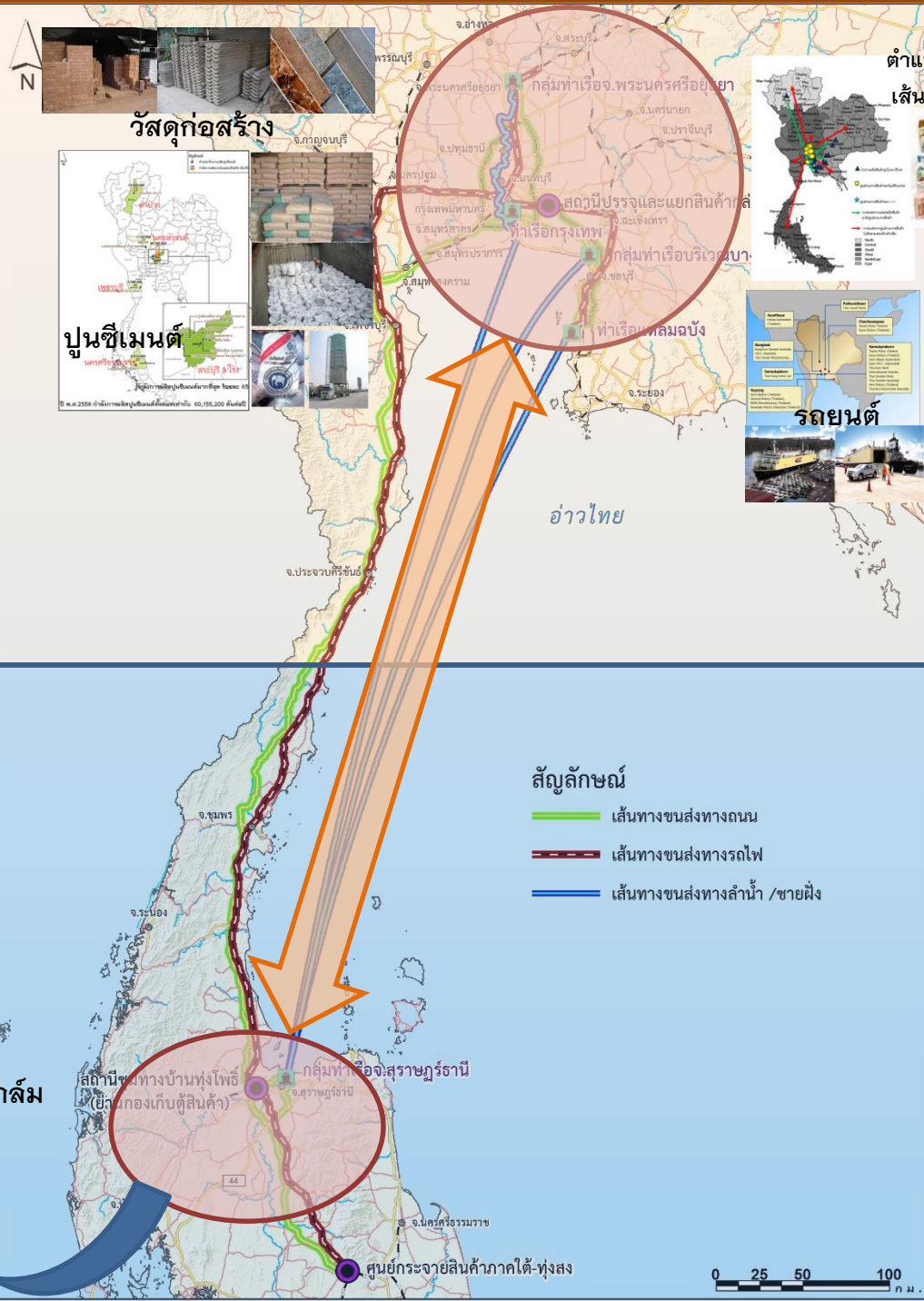
- ขุดลอกร่องน้ำให้ได้ตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ความลึก 8 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง
- เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของท่าเรือสงขลา
- ศึกษาพิจารณารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน

โครงการนำร่อง

**“การปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
ตามแนวเส้นทางที่มีศักยภาพเส้นทางระหว่าง สุราษฎร์ธานี – อ่าวไทยตอนบน”**



สินค้าที่มีโอกาส
ขนส่งผ่านท่าเรือชายฝั่ง
จ.สุราษฎร์ธานี



การสำรวจและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลทำเรือสินค้าบริเวณคลองท่าทอง และแม่น้ำตาปี ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี

- จำนวนและประเภททำเรือ บริเวณคลองท่าทอง และแม่น้ำตาปี ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ประเภททำเทียบเรือ	ทำเรือของภาครัฐ	ทำเรือของภาคเอกชน	รวม
1. ทำเทียบเรือสินค้า	2	16	18
2. ทำเทียบเรือประมง	1	-	1
3. ทำเทียบเรือท่องเที่ยวและโดยสาร	1	-	1
รวม	4	16	20

ที่มา: ข้อมูลทำเทียบเรือ กรมเจ้า ปี 2558

- จำนวนและประเภททำเรือสินค้า บริเวณคลองท่าทอง และแม่น้ำตาปี ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ประเภททำเรือ	จำนวน (ทำเรือ)
1. ทำเรือสินค้าเทกอง	5
2. ทำเรือสินค้าทั่วไป	3
3. ทำเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์	1
4. ทำเรือสินค้าเทกองและสินค้าตู้คอนเทนเนอร์	2
5. ทำเรือสินค้าเหลว	7
รวม	18

ที่มา: ข้อมูลทำเทียบเรือ กรมเจ้า ปี 2558

- ตำแหน่งที่ตั้งของทำเรือสินค้า บริเวณคลองท่าทอง และแม่น้ำตาปี จำนวน 11 ทำเรือ (ไม่รวมทำเรือสินค้าเหลว)



การสำรวจและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลท่าเรือสินค้าบริเวณคลองท่าทอง และแม่น้ำตาปี ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี (ไม่รวมท่าเรือสินค้าเหลว)

ลำดับที่	ชื่อท่าเรือ	ประเภทท่าเรือ	ท่าเรือรองรับเรือขนาดใหญ่ที่สุด (ตันกรอส)	สินค้าผ่านทางท่า	ปริมาณการขนส่งสินค้า
1	ปูนซีเมนต์นครหลวง	สินค้าเทกอง	ไม่เกิน 6,500	ปูนซีเมนต์	500,000 ตัน/ปี
2	ท่าเรือเพียวไบรท์	สินค้าเทกอง	ไม่เกิน 500	สินค้าประเภทแร่แร็ปปั๊ม	100,000 ตัน/ปี
3	ท่าเรือท่าทอง	สินค้าทั่วไป	ไม่เกิน 1,500	สินค้าประเภทแร่แร็ปปั๊ม	1,000,000 ตัน/ปี
4	ท่าเรือเอ็นพีมารีน	คอนเทนเนอร์	ไม่เกิน 2,800	ยางพารา และไม้ยาง	20,000 ตู / ปี
5	ท่าเรือปัญญาพัฒนาวิศวกรรมและพาณิชย์การ จำกัด	สินค้าเทกอง	ไม่เกิน 500	สินค้าประเภทแร่แร็ปปั๊ม	300,00-500,000 ตัน/ปี
6	ท่าเรือเอสที	คอนเทนเนอร์และสินค้าเทกอง	ไม่เกิน 2,500	แร็ปปั๊ม ไม้สับ ยางพารา ไม้ยางแปรรูป และปูนซีเมนต์ (ปูนถุง 50 กก.)	10,000-13,000 ตู / ปี
7	ท่าเรือพีบีมารีน	สินค้าเทกอง	ไม่เกิน 10,000	สินค้าประเภทแร่แร็ปปั๊ม	100,000 ตัน/ปี
8	ท่าเรือ พีซี เทอมินอล	สินค้าเทกอง	ไม่เกิน 1,500	สินค้าบรรจุภัณฑ์ : ปุ๋ย ปูนซีเมนต์ สินค้าเทกอง (Bulk) : กะลาปาล์ม แร็ปปั๊ม ไม้สับ และขวดแก้ว	1.159,407 ตัน/ปี
9	ท่าเรือ ดิงส์ มารีน เทอมินอล	สินค้าทั่วไป	ไม่เกิน 1,500	สินค้าประเภทข้าวสาลี	25,000 ตัน/ปี
10	ท่าเรือสุราษฎร์พอร์ทแอนด์ เทอมินอล จำกัด	คอนเทนเนอร์และสินค้าเทกอง	ไม่เกิน 2,500 (ท่าคอนเทนเนอร์) ไม่เกิน 10,000 (ท่าสินค้าเทกอง)	ยางพารา และไม้ยาง แร็ปปั๊ม	7,000-10,000 TEU / ปี 300,000 ตัน/ปี
11	ท่าเรือ พีเค มารีน	สินค้าทั่วไป	ไม่เกิน 2,000	ปูนซีเมนต์ กะลาปาล์ม ไม้สับ น้ำมันปาล์ม และถ่านหิน	414,000 ตัน/ปี

ที่มา: ข้อมูลท่าเทียบเรือ กรมเจ้าท่า ปี 2558

ปริมาณสินค้าในแต่ละเส้นทาง การขนส่งสินค้าชายฝั่ง ของ จ.สุราษฎร์ธานี

จากข้อมูลของด่านศุลกากรบ้านดอน จ.สุราษฎร์ธานีมีข้อมูลเรือชายฝั่ง เข้า – ออกบริเวณร่องน้ำบ้านดอน จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน 4,219 ลำ (ไม่รวมเรือปะมง) เป็นเรือบรรทุกสินค้าและเรือเปล่า ประมาณใกล้เคียงกัน

มีการขนส่งสินค้า เข้า-ออก
ประมาณ 8.85 ล้านตัน

สินค้าเหลว

ประมาณ 3.84 ล้านตัน

สินค้าประเภทแร่ปิโตรเลียม

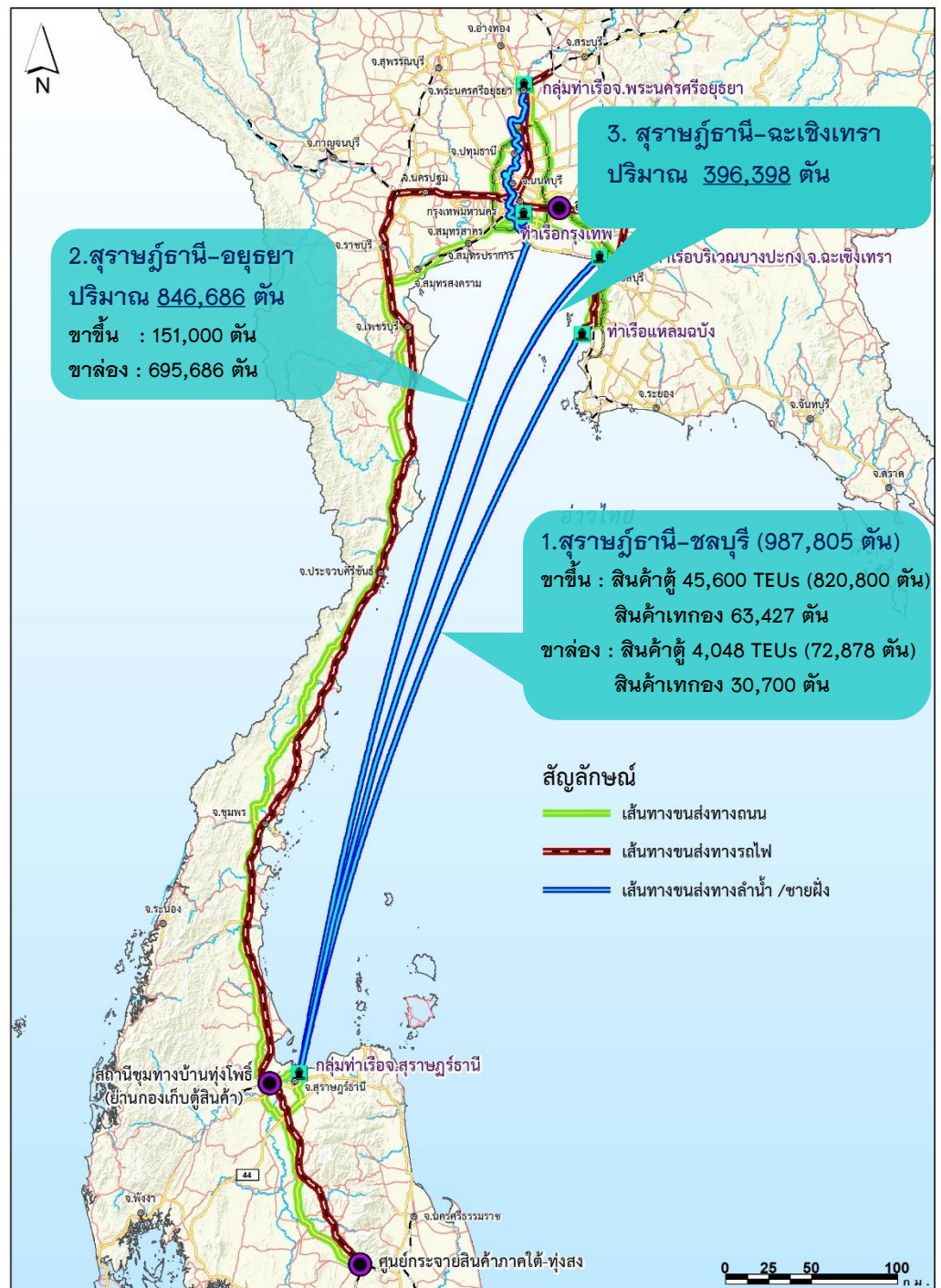
ซึ่งส่งออกต่างประเทศ

ประมาณ 2.78 ล้านตัน

สินค้าประเภทคอนเทนเนอร์ 0.89 ล้านตัน

สินค้าประเภทเทกอง 1.34 ล้านตัน

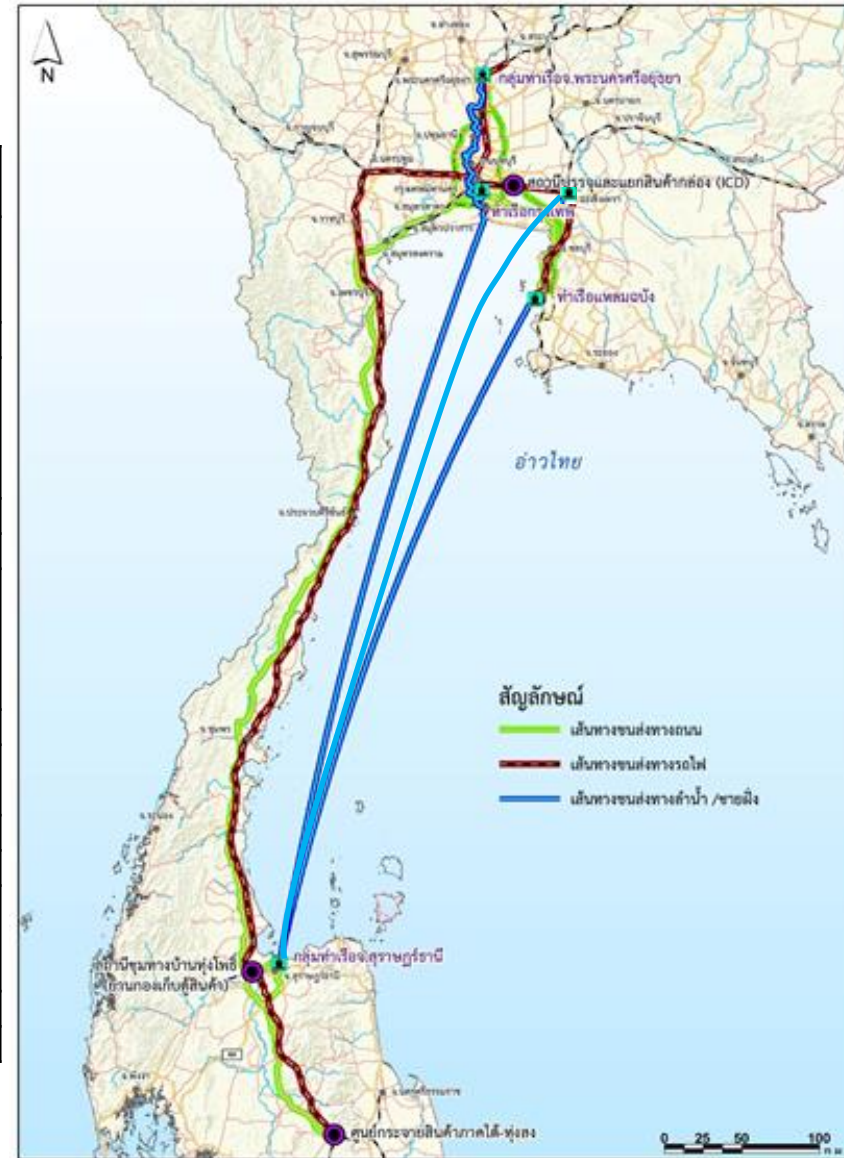
รวมทั้งหมดประมาณ 2.23 ล้านตัน



สภาพการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งในปัจจุบันของ จ.สุราษฎร์ธานี

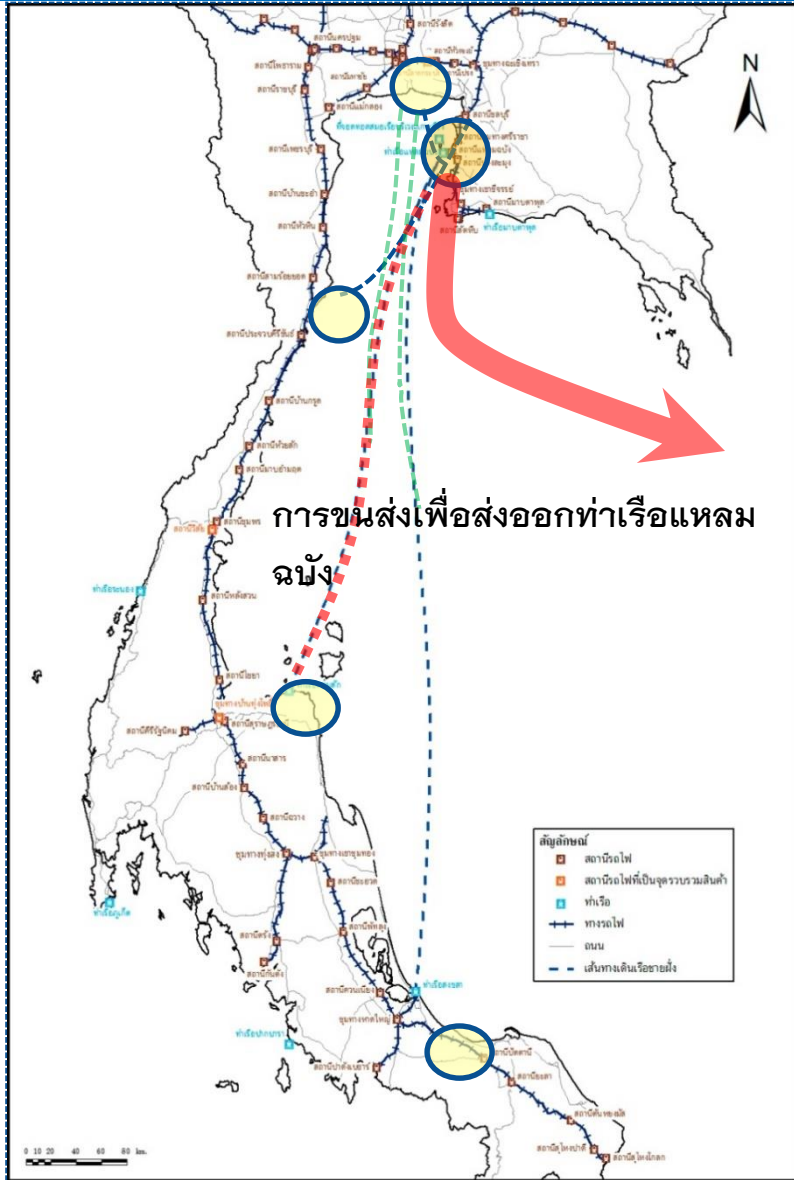
➤ เส้นทางขนส่งสินค้าในเส้นทางสุราษฎร์ธานี ประกอบด้วย

เส้นทางที่	ต้นทาง	ปลายทาง	ประเภทสินค้า	ปริมาณสินค้า (ตัน)	
1	สุราษฎร์ธานี	ชลบุรี	ตู้คอนเทนเนอร์	820,800 (45,600 TEUs)	
			ไม้สัก	63,427	
			รวม (ขาขึ้น)	884,227	
	ชลบุรี	สุราษฎร์ธานี	ตู้คอนเทนเนอร์	72,878 (4,048 TEUs)	
			ข้าวสาลี	25,000	
			วัสดุอุปกรณ์สร้าง	5,700	
รวม ขาขึ้น - ขาล่อง				987,805	
2	อยุธยา	สุราษฎร์ธานี	ซีเมนต์	550,000	
			ข้าว	10,000	
			ปุ๋ย	15,686	
			วัสดุอุปกรณ์สร้าง	120,000	
	รวม (ขาล่อง)				695,686
	สุราษฎร์ธานี	อยุธยา	ไม้สัก	86,000	
กะลาปาล์ม			65,000		
รวม (ขาขึ้น)			151,000		
รวม ขาขึ้น - ขาล่อง				846,686	
3	สุราษฎร์ธานี	ฉะเชิงเทรา	น้ำมันปาล์ม	300,000	
			ไม้สัก	61,447	
			ไม้เฟอร์นิเจอร์	34,951	
รวม ขาขึ้น				396,398	
รวมสินค้าเส้นทางจ.สุราษฎร์ธานี				2,230,889	



ที่มา :รวบรวมโดยที่ปรึกษา

การขนส่งสินค้าประเภทคอนเทนเนอร์



การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ที่ท่าเรือ ST

การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ที่ท่าเรือ NP

ท่าเรือและสายเรือชายฝั่งที่ให้บริการในเส้นทางสุราษฎร์ธานี – ท่าเรือแหลมฉบัง

เส้นทางท่าเรือ	เที่ยว/สัปดาห์	จำนวนเรือ (ลำ)	จำนวนตู้/ลำ (TEUs)	รวม (TEUs/เดือน)	รวม (TEUs/ปี)
1.ท่าเรือเอ็นพี มารีน (สายเรือ SC Group)	4	3	156	1,872	22,464
2.ท่าเรือ เอสที (สายเรือ สันทัศน์ฯ)	4	3	80 120	1,120	13,440
3.ท่าเรือสุราษฎร์พอร์ต แอนด์เทอมินัล (สายเรือแม่กลองฯ และชินณาวัดณ์)	1	2	80 122	808	9,696
รวม	35	8	558	3,800	45,600

ที่มา : จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

สภาพการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในปัจจุบัน

เส้นทาง จ.สุราษฎร์ธานี - ท่าเรือแหลมฉบัง

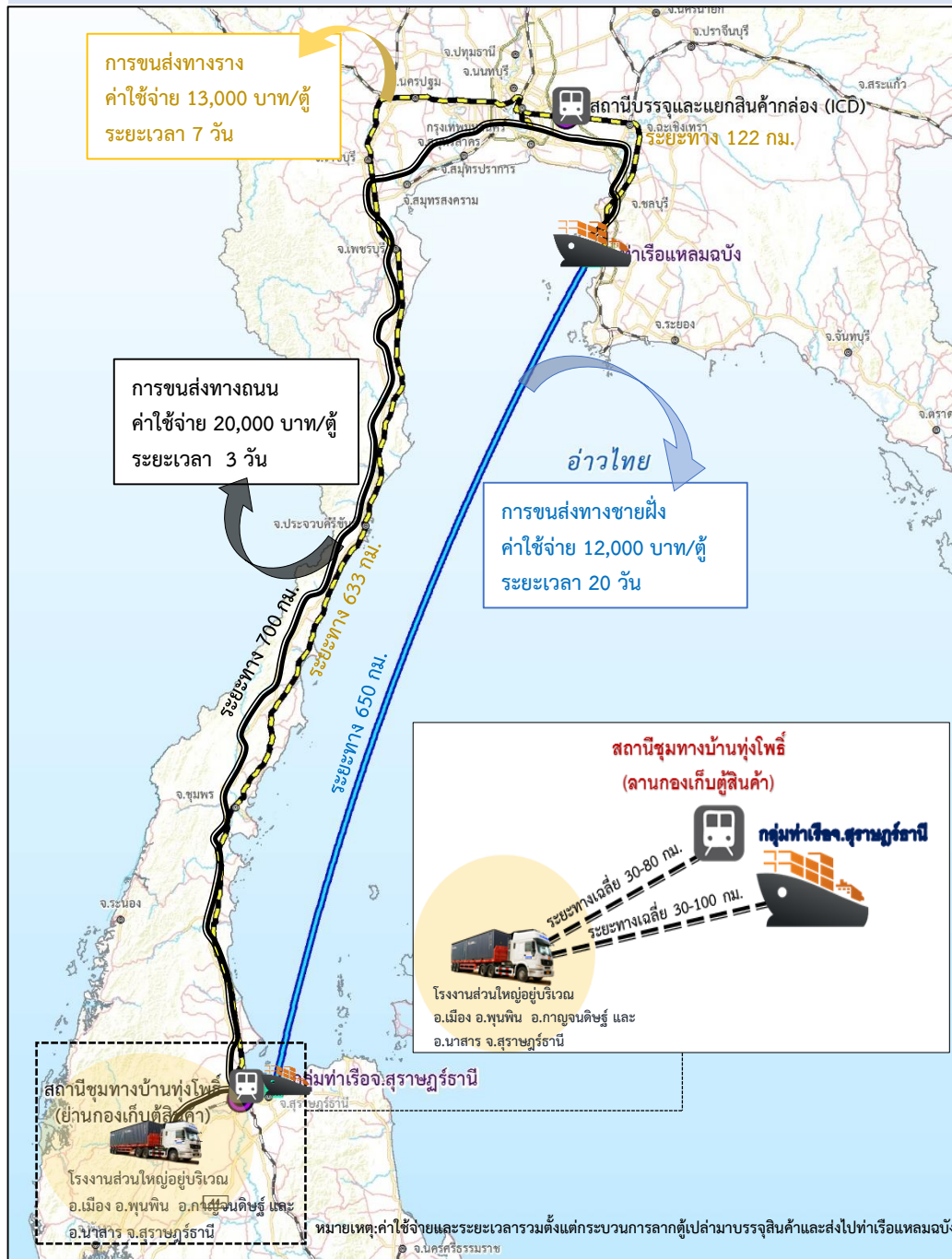
รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่ง (TEUs)	ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง (บาท/ตู้)	ระยะเวลาในการขนส่ง (วัน)
1.ทางชายฝั่ง	45,600	12,000	20
2.ทางรถไฟ	8,640	13,000	7
3.ทางถนน	69,275	20,000	3
รวม	123,515		

หมายเหตุ ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะรวมตั้งแต่กระบวนการลากตู้เปล่ามาบรรจจุลินทรีย์และส่งไปท่าเรือแหลมฉบัง



รูปแบบการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ 3 รูปแบบ

Diagram การขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์



ลักษณะการขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ทางชายฝั่ง ในเส้นทาง **สุราษฎร์ธานี - ท่าเรือแหลมฉบัง**

- ท่าเรือที่ให้บริการขนสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ จ.สุราษฎร์ธานี มี 3 ท่าเรือ โดยสินค้าที่บรรจุลงในตู้คอนเทนเนอร์ คือ ไม้ยางพารา และยางพารา

เส้นทางท่าเรือ	เที่ยว/สัปดาห์	จำนวนเรือ (ลำ)	จำนวนตู้/ลำ (TEUs)	รวม (TEUs/เดือน)	รวม (TEUs/ปี)
1.ท่าเรือเอ็นพี มารีน (สายเรือ SC Group)	4	3	156	1,872	22,464
2.ท่าเรือ เอสที (สายเรือ สันทัศน์)	4	3	80 80 120	1,120	13,440
3.ท่าเรือสุราษฎร์พอร์ต แอนด์เทอร์มินัล (สายเรือแม่กลองฯ และชินดาววัฒน์)	1	2	80 122	808	9,696
รวม	35	8	558	3,800	45,600

ที่มา : จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

กระบวนการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเรือชายฝั่ง (สินค้าขาออก) : SIAMCSP-SURAT-LCH



สภาพการขนส่งสินค้าเทกองในปัจจุบัน

จะประกอบด้วยเส้นทาง 3 เส้นทาง

เส้นทางที่ 1 จ.สุราษฎร์ธานี-จ.ชลบุรี

เส้นทางที่ 2 จ.สุราษฎร์ธานี-จ.พระนครศรีอยุธยา

เส้นทางที่ 3 จ.สุราษฎร์ธานี-จ.ฉะเชิงเทรา



การขนส่งปูนซีเมนต์



การขนส่งข้าว

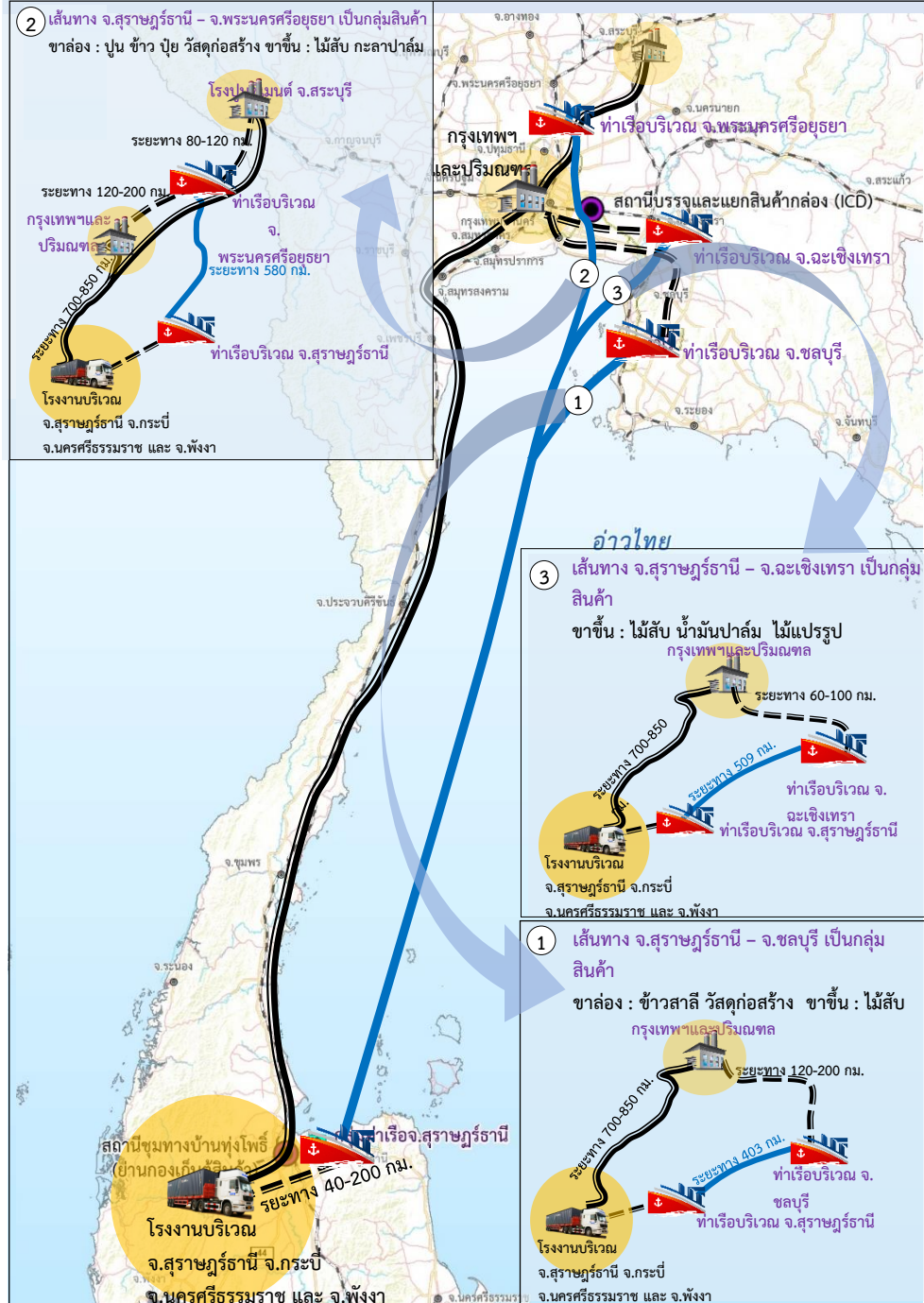


การขนส่งน้ำมันปาล์มและกะลาปาล์ม



การขนส่งไม้สับ

Diagram การขนส่งสินค้าเทกอง





ลักษณะการขนถ่ายสินค้าประเภทเทกองกองตามแนวเส้นทางโครงการนำร่อง แยกตามท่าเรือต้นทางและปลายทาง

สินค้าขาขึ้น			
สินค้า	ต้นทาง	ปลายทาง	ลักษณะของการขนถ่าย
1. ไม้สับ 	ท่าเรือพีซี	ท่าเรือไอพี 5 จ.ฉะเชิงเทรา ท่าเรือศรีราชาซาเบอร์ จ.ชลบุรี ท่าเรือ ว.บุญมี จ.พระนครศรีอยุธยา	<ul style="list-style-type: none"> ลักษณะเทกองหน้าท่า ใช้รถแบล็คโฮลในการตัก
	ท่าเรือพีเค	ท่าเรือ ว.โชคชัย จ.พระนครศรีอยุธยา ท่าเรือสุวรรณเกสิยวทอง จ.พระนครศรีอยุธยา	<ul style="list-style-type: none"> ลักษณะเทกองหน้าท่า ใช้รถแบล็คโฮลในการตัก บรรจุใส่ Jumbo bag จากโรงงาน เมื่อถึงหน้าท่าใช้ sling ยก แล้วเทลงเรือ
	ท่าเรือเอสที	ท่าเรือบริเวณ จ.พระนครศรีอยุธยา	<ul style="list-style-type: none"> ลักษณะเทกองหน้าท่า ใช้รถแบล็คโฮลในการตัก
2. กะลาปาล์ม 	ท่าเรือพีซี	ท่าเรือสยามคอมมาเซียล จ.ชลบุรี	<ul style="list-style-type: none"> ใช้สายพานลำเลียง
	ท่าเรือพีเค	ท่าเรือ ว.โชคชัย จ.พระนครศรีอยุธยา ท่าเรือสุวรรณเกสิยวทอง จ.พระนครศรีอยุธยา	<ul style="list-style-type: none"> ลักษณะเทกองหน้าท่า ใช้รถแบล็คโฮลในการตัก
	ท่าเรือเอสที	ท่าเรือบริเวณ จ.พระนครศรีอยุธยา	<ul style="list-style-type: none"> ลักษณะเทกองหน้าท่า ใช้รถแบล็คโฮลในการตัก
3. น้ำมันปาล์ม 	ท่าเรือพีเค	ท่าเรือพีเค จ.ฉะเชิงเทรา	<ul style="list-style-type: none"> ดูตจากรถลงเรือ
4. ไม้แปรรูป 	ท่าเรือพีซี	ท่าเรือบริเวณฉะเชิงเทรา	<ul style="list-style-type: none"> ใส่พาเลท แล้วหุ้มด้วยพลาสติก เมื่อถึงหน้าท่าใช้เครนในการยก

ลักษณะการขนถ่ายสินค้าประเภทเทกองของตามแนวเส้นทางโครงการนำร่อง แยกตามท่าเรือต้นทางและปลายทาง

สินค้าขาล่อง

สินค้า	ต้นทาง	ปลายทาง	ลักษณะบรรจุภัณฑ์
<p>1. ปูนซีเมนต์</p> 	<p>ท่าเรือนครหลวง ท่าเรือบางเคียน ท่าเรือบางปะอิน ท่าเรือ ว.โชคชัย จ.พระนครศรีอยุธยา</p>	ท่าเรือปูนซีเมนต์นครหลวง	<ul style="list-style-type: none"> • ปูนผง : ลงเรือมีฝาเหล็กปิด ขึ้นท่าโดยใช้ unloader
		ท่าเรือ พิษี	<ul style="list-style-type: none"> • ปูนผง : บรรจุถุง Big Bag ขนาด 1.5 ตัน • ปูนถุง : บรรจุ 50 กก.
		ท่าเรือ พิเค	<ul style="list-style-type: none"> • ปูนถุง : บรรจุ 50 กก. ใช้รถเครนในการยก
		ท่าเรือ เอสที	<ul style="list-style-type: none"> • ปูนถุง : บรรจุ 50 กก. ใช้เครนในการยก
<p>2. ข้าวสาลี</p> 	<p>เกาะสีชัง จ.ชลบุรี</p>	ท่าเรือ ดิงร่ามารีน	<ul style="list-style-type: none"> • เทกอง ใส่เรือลำเลียงมา เมื่อถึงหน้าท่า ใช้รถแบล็คโฮลในการตัก
<p>3. ข้าว(ข้าวตราฉัตร)</p> 	<p>ท่าเรือ ซีพี จ.พระนครศรีอยุธยา</p>	ท่าเรือ พิเค	<ul style="list-style-type: none"> • บรรจุถุง Big Bag ภายในบรรจุถุง ขนาด 5 กก. และ 50 กก. เมื่อถึงหน้าท่าใช้ Sling ในการยกขน
<p>4. ปุ๋ย (มงกุฎ ยาร่า)</p> 	<p>ท่าเรือ ว.บุญมี จ.พระนครศรีอยุธยา</p>	<p>ท่าเรือ พิเค ท่าเรือ พิษี</p>	<ul style="list-style-type: none"> • บรรจุถุง ขนาด 50 กก. ใช้เครนยก
<p>5. วัสดุก่อสร้าง (กระเบื้อง อิฐ)</p> 	<p>ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา</p>	ท่าเรือ พิษี	<ul style="list-style-type: none"> • ใส่พาเลท แล้วหุ้มด้วยพลาสติก เมื่อถึงหน้าท่าใช้เครนในการยก

รูปแบบและเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

1. การขนส่งสินค้าประเภทเทกอง (Bulk Cargo) เป็นสินค้าประเภท ถ่านหิน ไม้สับ แร่ใยหิน โดยลักษณะการขน ดังนี้



การใช้รถตักสินค้า

➤ รถตัก

ที่ใช้งานก่อสร้างในปัจจุบันจะมีทั้งรถตักหน้าขุดหลัง (Loader Backhoe) และรถตักด้านหน้า (Wheel loaders) ส่วนใหญ่จะเป็นชนิดล้อยาง ขับเคลื่อน 4 ล้อ ติดบั้งก็สำหรับตักด้านหน้ารถ และบั้งก็ขุดด้านหลังรถ ควบคุมด้วยระบบไฮดรอลิก อุปกรณ์ตักหน้า (Loader) เป็นกระบอกไฮดรอลิกคู่ขนาน



การใช้ Grab

➤ การใช้ Grab

เป็นตัวตัก ซึ่งเมื่อตักสินค้าแล้ว เวลาปล่อย Grab จะต้องให้ต่ำที่สุดเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น สินค้าที่ขนถ่าย ได้แก่ ปูนซีเมนต์ผง แร่ใยหิน ไม้สับ กากถั่ว



การใช้ Screw loader/unloader

➤ Screw loader/unloader

การทำงานของเครื่องมีลักษณะเป็นเกลียวสว่านหมุนอยู่ในท่อทำให้มีการฟุ้งกระจายต่ำ การขนถ่ายโดยใช้อุปกรณ์ขนถ่ายแบบสกรูจึงเป็นระบบปิด ป้องกันผลกระทบจากการรบกวนของสินค้าได้ดี แต่ข้อเสีย คือต้องการกำลังขับเคลื่อนข้างสูงและมีความเสียหายต่อเนื่องจากแรงเสียดทาน ทำให้อายุการใช้งานของท่อนำสินค้ามีอายุ

2. การขนส่งสินค้าทั่วไป (General cargo) (ต่อ)

- ใช้วิธีมัดรวมกันหรือจัดเรียงถุงรวมกัน



การขนถ่ายข้าวสารที่บรรจุลงในถุง



การขนถ่ายปูนซีเมนต์ที่บรรจุลงในถุง

- ใช้วิธีมัดรวมกันหรือจัดเรียงถุงรวมกันแล้วใช้ลวดสลิงผูกมัดไว้เสร็จเพื่อใช้ปั้นจั่นยกสลิงขึ้นจากเรือหรือลงเรือโดยใช้กรรมกรจัดเรียงกองสินค้า

- การใช้แพallet (Pallet)



- การใช้แพallet (Pallet) ถูกนำมาใช้เพื่อให้เครื่องจักรหรืออุปกรณ์สามารถขนถ่ายสินค้าหรือสินค้าที่ถูกบรรจุในจำนวนมาก และมีพื้นผิวที่สินค้าสามารถตั้งซ้อนเรียงกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่ง เก็บรักษาหรือการขนเข้า/ขนออก (Loading/unloading)

รูปแบบและเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

2. การขนส่งสินค้าทั่วไป (General cargo) จะประกอบด้วย สินค้าแห้ง (Dry Bulk) ที่สามารถมัดรวมกันเป็นทึบห่อได้ทีบห่อ(Break-Bulk Cargo) หรือสินค้าที่เป็นชิ้น เช่น เหล็ก รถยนต์ และสินค้าเหลว (Liquid Bulk) ที่สามารถบรรจุลงในพาชนะต่างๆ ในลักษณะของกล่อง (Carton) ถึงบรรจุขนาด (Drum) Intermediate bulk container (IBC)

• ถุงกระสอบพลาสติกสาน



- บรรจุตั้งแต่ 5 กิโลกรัม จนถึง 100 กิโลกรัม เหมาะสำหรับใช้เป็นบรรจุภัณฑ์ เพื่อการเก็บรักษา การบรรจุและการขนย้ายสินค้าที่เป็นผง, เม็ด สินค้าที่มีกลิ่นและสินค้าที่ป้องกันความชื้นและอากาศผ่าน
- ส่วนใหญ่เป็นสินค้า ข้าวสาร, อาหารสัตว์, น้ำตาลทราย, แป้งมันสำปะหลัง, ปลาป่น, ปุ๋ยเคมี, ปูนขาว, ปูนซีเมนต์, ทราย, resins



• ถุงจัมโบ้ (Big Bag หรือ Jumbo Bag)



ถุงจัมโบ้แบ็คบรรจุแร่



ถ่านหินที่บรรจุในถุงบิ๊กแบ็ก



อาหารสัตว์ที่บรรจุในถุงบิ๊กแบ็ก

- ถุงจัมโบ้ สามารถรับน้ำหนัก และทนทานต่อการใช้งาน นำมาใช้ในการบรรจุสินค้าขนาด ตั้งแต่ 500 กิโลกรัม จนถึง 2,500 กิโลกรัม เหมาะสำหรับใช้เป็นบรรจุภัณฑ์ เพื่อการเก็บรักษา การบรรจุและขนย้ายสินค้าที่เป็นผง, เม็ด, ของเหลว
- สินค้าที่นำมาบรรจุ ได้แก่ สินค้าเกษตร สินค้าเคมีและเหมืองแร่ Synthetic
- ปัจจุบันสามารถบรรจุสินค้าที่เป็นของเหลว (Liquid bag or Fluid bag) ยกเว้นสารเคมีอันตราย สามารถบรรจุของเหลวได้ตั้งแต่ 200 ถึง 1400 ลิตร



ถุงจัมโบ้บรรจุปูนซีเมนต์



ถุงจัมโบ้บรรจุข้าวสาร

2. การขนส่งสินค้าทั่วไป (General cargo) (ต่อ)

- Intermediate bulk container (IBC)



➤ Intermediate bulk container (IBC) ใช้บรรจุสินค้าประเภทของเหลว เช่น chemical, detergent, petroleum products, industrial solvent and oil industries.

- ถังบรรจุขนาด (Drum)



➤ เป็นประเภท ถังเหล็ก(STEEL DRUM) และถังพลาสติก(PLASTIC DRUM) ขนาดตั้งแต่ 20 ลิตร - 1,000 ลิตร เช่น ถังบรรจุน้ำมัน ถังบรรจุสารเคมี ถังบรรจุจาระบี ถังบรรจุยางมะตอย ถังบรรจุน้ำยาล้างจาน ถังบรรจุของเสียเพื่อนำไปส่งทำลาย ถังทำน้ำหมักชีวภาพ ถังบรรจุปุ๋ยในงานเกษตร ถังทำเตาเผาถ่าน

3. ลักษณะการขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ทางชายฝั่ง

- เครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์



รถยกตู้คอนเทนเนอร์สินค้า

รถยกตู้สินค้า เป็นรถโฟคลิฟท์ที่ใช้สำหรับยกตู้คอนเทนเนอร์สินค้าเฉพาะ ซึ่งใช้ในบริเวณลานขนถ่ายสินค้าท่าเรือ หรือลานตู้คอนเทนเนอร์



เครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์

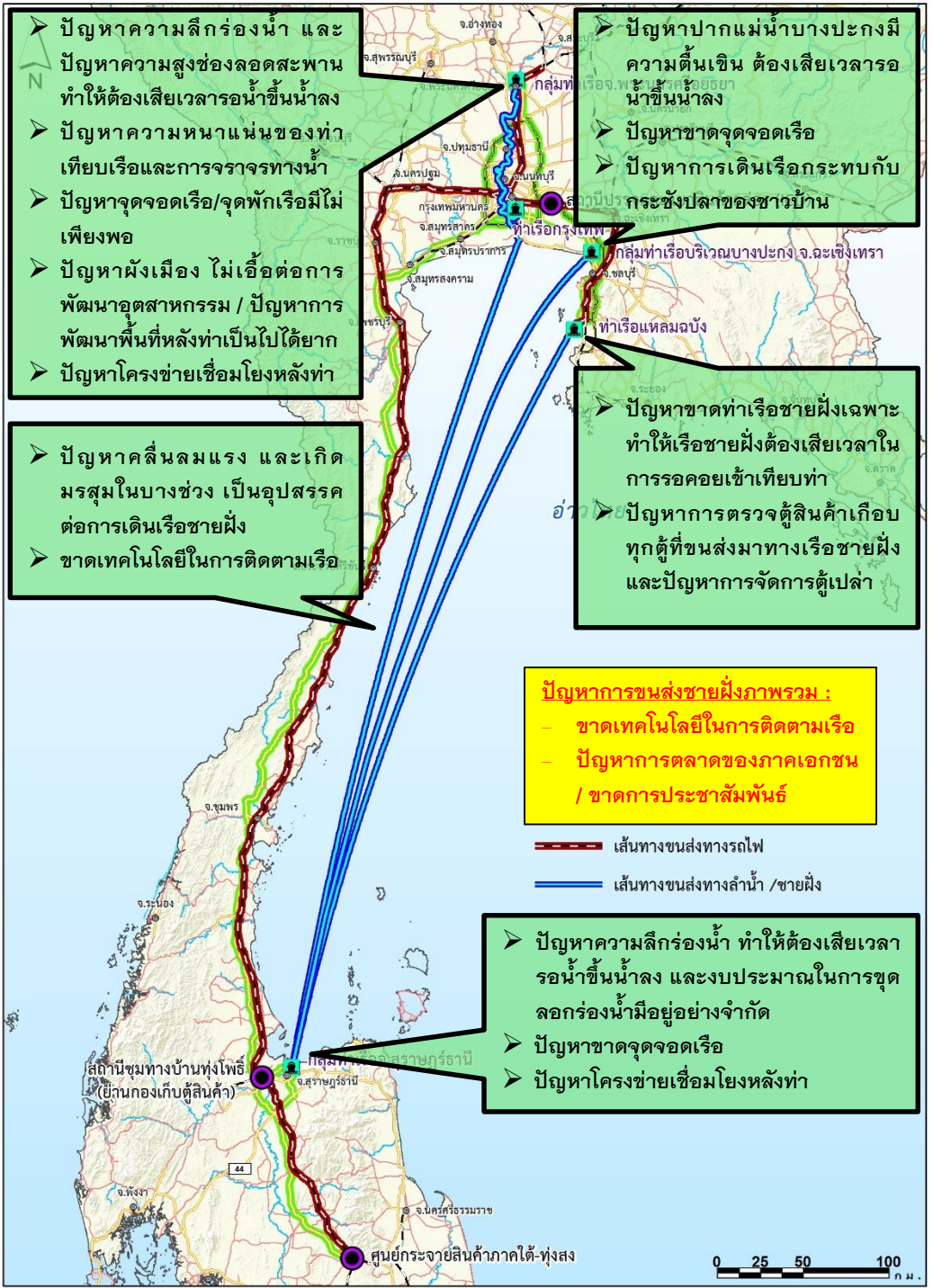
- บรรจุภัณฑ์ที่อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าเทกองด้วยลักษณะตู้คอนเทนเนอร์



โครงข่ายหลังท่าของกลุ่มท่าเรือบริเวณปากแม่น้ำตาปี และคลองท่าทอง



**สภาพปัญหาของการขนส่ง
สินค้าชายฝั่งในเส้นทางเชื่อมโยง
กับจังหวัดสุราษฎร์ธานี**



สภาพปัญหาของการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งในเส้นทางเชื่อมโยงกับจังหวัดสุราษฎร์ธานี

- **ปัญหาร่องน้ำ**
 - ปัจจุบันร่องน้ำบ้านดอนมีความลึกประมาณ 3.0-3.5 เมตร เป็นข้อจำกัดในระยะเวลาเข้า-ออกของเรือ
 - งบประมาณในการขุดลอกร่องน้ำมีอยู่อย่างจำกัด
- **ปัญหาการไม่มีจุดจอดเรือ / และความไม่เพียงพอของจุดพักเรือ (หลบภัย) เมื่อเกิดมรสุม**
 - บริเวณสามแยกท่าทองมีเรือขนาดใหญ่เข้าออกค่อนข้างมาก แต่ไม่มีพื้นที่ให้เรือหลบรอ / จอดรอในช่วงน้ำขึ้น-น้ำลง
- **ปัญหาช่วงมรสุม (ประมาณ 6-8 เดือน ใน 1 ปี) ทำให้ควบคุมเวลาในการขนส่งลำบาก**
 - ต้องจอดขบวนเรือลำเลียง รอให้คลื่นลมสงบก่อนจึงเดินทางต่อได้ บางครั้งต้องเสียเวลารอ 5 -7 วัน และฝนตกเกือบทุกวัน
- **ปัญหาโครงข่ายถนนเชื่อมโยง**
 - ปัจจุบันถนนทางเข้าท่าเรือเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ซึ่งบางครั้งประสบปัญหาจราจร
- **ปัญหาการขาดเทคโนโลยีในการติดตามเรือ**
- **ปัญหาการตลาดของภาคเอกชนและขาดการประชาสัมพันธ์**
 - ไม่มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้กับผู้ประกอบการ (เจ้าของสินค้า) เกี่ยวกับการให้บริการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง
- **ปัญหาการเทียบท่าของเรือชายฝั่งที่บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง**
 - ไม่ได้รับความสะดวกในการใช้บริการที่ท่าเรือ ทำให้ไม่สามารถกำหนดตารางเวลาเดินเรือที่แน่นอนได้ ต้องลดยลำเพื่อรอเทียบท่า
- **ปัญหาค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันในการใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A (เมื่อเปิดให้บริการ)**
 - ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มนี้
- **ปัญหาการจัดการตู้คอนเทนเนอร์เปล่า**
 - ขาดแคลนตู้เปล่า / ต้นทุนการทำความสะอาดตู้เพิ่มขึ้น จากการขนยางและไม้ยาง / Free time น้อย (ไม่เกิน 2 อาทิตย์)
- **ปัญหาด้านศุลกากร ต้องแจ้งทุกครั้งในการนำเรือเข้า-ออก**
- **ปัญหาการคุ้มครองตู้สินค้าที่ขนส่งทางเรือชายฝั่ง**
 - เนื่องจากการขนส่งตู้สินค้าทางเรือชายฝั่งจะได้รับการคุ้มครองตู้เกือบทั้งหมด ขณะที่การคุ้มครองตู้สินค้าทางถนนมีน้อยมาก ซึ่งทำให้เกิดต้นทุนเพิ่มขึ้นกับเจ้าของสินค้าที่เลือกใช้การขนส่งทางชายฝั่ง
- **การขาดนโยบายเกี่ยวกับการกำหนดขอบเขต (Zoning) จัดให้สร้างท่าเรือ(ปัจจุบันผังเมืองรวม หมดอายุไปตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552)**

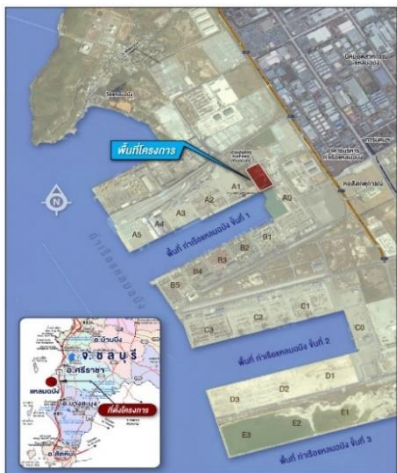
แผนพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า

ตามแนวเส้นทางที่มีศักยภาพเส้นทางระหว่าง สุราษฎร์ธานี – อ่าวไทยตอนบน

ชื่อโครงการ	ระยะสั้น (5 ปี)	ระยะกลาง (10 ปี)	ระยะยาว (20 ปี)	หน่วยงาน ที่ดูแล
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน				
1. โครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	√			กทท.
2. โครงการขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน แม่น้ำตาปี ให้ได้ความลึกความกว้างตามมาตรฐาน	√			จท.
3. โครงการสร้างพื้นที่จอดเรือ ได้แก่ บริเวณสามแยกท่าทอง (ร่องน้ำบ้านดอน)	√			จท.
ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการ				
1. มาตรการจูงใจทางด้านภาษีเพื่อสนับสนุนสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการท่าเรือชายฝั่งลำน้ำ/กิจการเดินเรือ	√			จท./กค.
2. การยกเว้นภาษีเงินได้ของกิจการท่าเรือชายฝั่งลำน้ำและกิจการขนส่งชายฝั่งลำน้ำ	√			จท./กค.
3. มาตรการจูงใจทางด้านภาษี เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางน้ำแทนถนน	√			จท./กค.
4. ส่งเสริมให้เกิดการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร	√			พณ.
5. ส่งเสริมการตลาด และการประชาสัมพันธ์ (พัฒนา Website / จัดตั้งศูนย์ข้อมูลด้านการขนส่งทางชายฝั่ง)	√			จท.
6. การติดตามสถานะของเรือชายฝั่ง	√			จท.
7. การบังคับเข้มงวดการขนส่งทางรถบรรทุกเป็นไปตามกฎหมายที่กำหนดไว้	√			ทล./ขบ.
ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาการพื้นที่และกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตหลังท่า				
1. ส่งเสริมท่าเรือเอกชนให้ทำหน้าที่เป็นเป็นท่าขนส่งต่อเนื่องและศูนย์กระจายสินค้าของพื้นที่ภาคใต้ตอนบน		√	√	คค./กนอ.
2. พัฒนาศูนย์โลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงและสนับสนุนพื้นที่หลังท่าเรือชายฝั่ง		√	√	คค./กนอ.
3. ส่งเสริมให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมบริเวณพื้นที่หลังท่า เช่น อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันและยางพารา		√	√	กนอ./อก.
4. การปรับปรุงและพัฒนาผังเมืองรวมเมืองและผังเมืองรวมจังหวัด		√	√	ยผ.

ชื่อโครงการ	ระยะสั้น (5 ปี)	ระยะกลาง (10 ปี)	ระยะยาว (20 ปี)	หน่วยงาน ที่ดูแล
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน				
1. โครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	✓			กทท.
2. โครงการขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน แม่น้ำตาปี ให้ได้ความลึกความกว้างตามมาตรฐาน	✓			จท.
3. โครงการสร้างพื้นที่จอดเรือ ได้แก่ บริเวณสามแยกท่าทอง (ร่องน้ำบ้านดอน)	✓			จท.

1. โครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง



การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่งเป็นการเฉพาะ

- เพื่อให้เพียงพอที่จะรองรับและทำให้เกิดความมั่นใจที่จะขยายธุรกิจการขนส่งตู้สินค้าทางชายฝั่งและทางลำนํ้ามายังท่าเรือแหลมฉบัง
- โดยมีขีดความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าประมาณ 300,000 TEUs ต่อปี
- เป็นการส่งเสริมการขนส่งตู้สินค้าทางนํ้าภายในประเทศเพื่อการส่งออก

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

2. โครงการส่งเสริมและปรับปรุงร่องน้ำบ้านดอน แม่น้ำตาปี จังหวัดสุราษฎร์ธานี ให้มีขนาดและความลึกเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

ร่องน้ำบ้านดอนเกิดการตตะกอนของดินทรายทับถม ทำให้ร่องน้ำตื้นเขินเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมขนส่งทางน้ำ จากการสำรวจพบว่าปัจจัยหลักที่สำคัญในการขับเคลื่อนให้การพัฒนาขนส่งทางน้ำอย่างยั่งยืน ต้องเริ่มจากสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้ประกอบการต่อระดับน้ำที่สามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปี จะทำให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเป็นการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น

ผลประโยชน์ที่ได้จากการส่งเสริมและปรับปรุงเส้นทางเดินเรือเพื่อให้สามารถใช้ขนส่งทางน้ำ ได้แก่

- เพื่อให้เรือชายฝั่งสามารถบรรทุกขนสินค้าได้ตามศักยภาพของเรือ ทำให้ต้นทุนต่อหน่วยในการขนส่งสินค้าลดลง
- ไม่ต้องรอการขึ้นลงของน้ำ และสามารถสวนกันกัน ทำให้เรือชายฝั่งสามารถทำรอบได้มากขึ้นและประหยัดต้นทุน
- สร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งทางชายฝั่งโดยการบำรุงรักษาความลึกร่องน้ำให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ได้กำหนดไว้



3. โครงการก่อสร้างพื้นที่จอดเรือบริเวณสามแยกท่าทอง

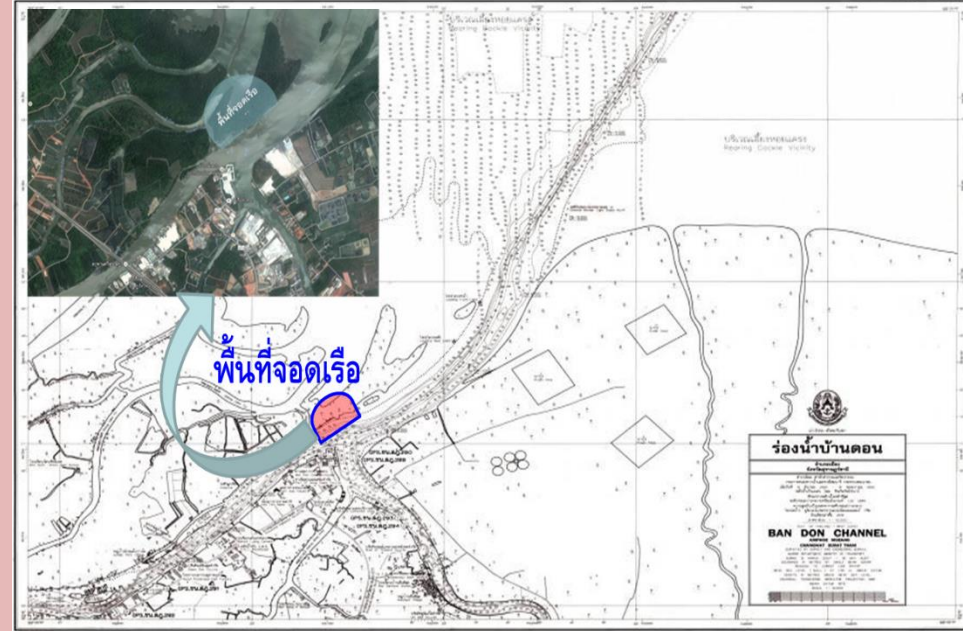
บริเวณสามแยกท่าทองเป็นแหล่งท่าเรือสินค้าหลายแห่งจึงทำให้บริเวณนี้ค่อนข้างแออัดของเรือสินค้าซึ่งจะต้องรอช่วงเวลาน้ำขึ้น-ลง ดังนั้น เจ้าท่าสุราษฎร์ธานีและผู้ประกอบการได้มีข้อเสนอแนะในการสร้างอ่าว (Bay) โดยบริเวณอ่าวที่จะสร้างอยู่บริเวณสามแยกท่าทอง ซึ่งจะทำให้เรือสามารถเข้าออกได้พร้อมกันและเป็นพื้นที่ให้เรือหลบรอและจอดรอในช่วงเวลาน้ำขึ้นน้ำลงและสามารถเข้ามายังคลองท่าทองได้

การขุดลอกร่องน้ำและจัดทำพื้นที่พักเรือ ร่องน้ำบ้านดอน ปากน้ำตาปี จ.สุราษฎร์ธานี

- ขนาดร่องน้ำบ้านดอน แม่น้ำตาปี มีความกว้าง 60 เมตร ความยาว 35.9 กิโลเมตร ความลึก 5 เมตร
- ในปัจจุบันร่องน้ำมีลักษณะเป็นโคลนเลนและตื้นเขิน ความลึกน้ำโดยเฉลี่ยบริเวณร่องน้ำ 3.0-3.5 เมตร ซึ่งจะต้องทำการขุดร่องน้ำให้มี ความลึกระดับ 5.0 เมตร เพื่อให้เรือต่างๆ ที่ใช้ร่องน้ำสามารถแล่นเข้า-ออก ได้สะดวกและปลอดภัย

• ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหา

ทางเจ้าท่าสุราษฎร์ธานีได้มีข้อเสนอแนะในการสร้างอ่าว(Bay) โดย บริเวณอ่าวที่จะสร้างอยู่บริเวณสามแยกท่าทอง โดยมีความลึก เท่ากับคลองท่าทองและแม่น้ำตาปี ซึ่งจะช่วยให้เรือสามารถเข้าออก ได้พร้อมกันและเป็นพื้นที่ให้เรือหลบรอและจอดรอในช่วงเวลาน้ำขึ้นน้ำ ลงและสามารถเข้ามายังแม่น้ำท่าทองได้ ยังช่วยลดเวลาในการรอ คิวเพื่อเข้าออกมายังแม่น้ำท่าทอง ส่งผลให้การขนส่งสินค้าสะดวก และรวดเร็วขึ้น



➤ ปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้มีการประกาศเขตท่าเรือแล้ว

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการบริหารจัดการ

1. มาตรการจูงใจทางด้านภาษี เพื่อสนับสนุนสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการท่าเรือลำน้ำและชายฝั่ง/กิจการเดินเรือ

- กำหนดเงื่อนไขและสิทธิประโยชน์ให้เหมาะสมกับกิจการแต่ละประเภท ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (อาจต้องพิจารณาขยายระยะเวลาในการยกเว้นภาษีเงินได้เพิ่มเติม)

2. การยกเว้นภาษีเงินได้ของกิจการท่าเรือชายฝั่งลำน้ำ และกิจการขนส่งชายฝั่งลำน้ำ เพื่อส่งเสริมและจูงใจให้มีการขนส่งชายฝั่งมากขึ้น และช่วยลดต้นทุนของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง

- ให้การยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาที่เป็นคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือไทย ที่ให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ
- ให้สามารถมีสิทธิเลือกขอจดทะเบียนเพื่อเข้าสู่ระบบภาษีมูลค่าเพิ่มได้ หรือพิจารณากำหนดให้กิจการให้บริการขนส่งทางน้ำเป็นกิจการที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 0 แทนที่จะเป็นกิจการที่ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม

3. มาตรการจูงใจทางด้านภาษี เพื่อให้ผู้ใช้บริการขนส่งเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางน้ำแทนถนน

- ให้สิทธิพิเศษในการหักภาษี 2 เท่ากับผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยมีกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสม

4. พัฒนาระดับและสร้างภาพพจน์การขนส่งทางชายฝั่ง

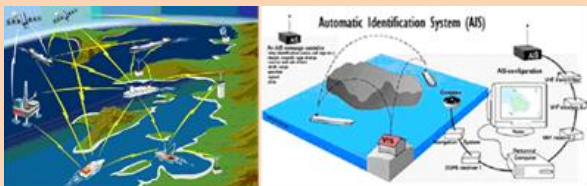
- พัฒนาระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการขนส่งทางชายฝั่ง
- การสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ (Business Networking) เพื่อช่วยกันลดจุดอ่อนและสร้างจุดแข็ง แลกเปลี่ยนข่าวสารข้อมูลและใช้ทรัพยากรร่วมกัน การพัฒนาใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการบริหารจัดการ

5. การส่งเสริมการตลาด และประชาสัมพันธ์ (พัฒนา Website/จัดตั้งศูนย์ข้อมูลด้านการขนส่งชายฝั่ง)

- เพื่อสร้างความมั่นใจและจูงใจให้เปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางชายฝั่ง ต้องส่งเสริมการตลาด และการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งให้กับเจ้าของสินค้าเพื่อสร้างโอกาสที่เจ้าของสินค้าจะตัดสินใจมาเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

6. การติดตามสถานะของเรือชายฝั่ง



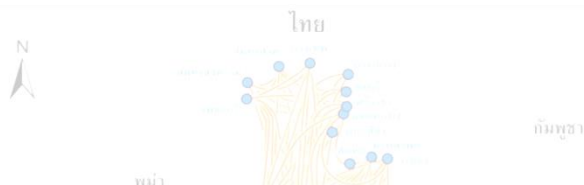
- ติดตั้งระบบติดตามเรือ (Tracking) ซึ่งจะทำให้ระบบสามารถตรวจสอบตำแหน่งพิกัดของเรือ ติดตามสถานะของสินค้าในระหว่างเส้นทางการขนส่งเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของสินค้าและป้องกันการสูญหาย ปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้มีการนำระบบแสดงตนอัตโนมัติ (Automatic Identification System: AIS) และจัดตั้งศูนย์กระจายสัญญาณในการติดตามเรือตามข้อกำหนดตามกฎหมาย SOLAS ของ IMO โดยได้กำหนดให้ติดตั้งระบบ AIS – Automatic Identification System

7. การบังคับเข้มงวดการขนส่งทางรถบรรทุก เป็นไปตามกฎหมายที่กำหนดไว้



- พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 โดยมีข้อกำหนดเกี่ยวกับเกณฑ์น้ำหนักของยานพาหนะ และน้ำหนักบรรทุก โดยกำหนดให้ รถบรรทุก 10 ล้อ ตามกฎหมายกำหนดไว้ 25 ตัน กับบรรทุก 50 ตัน รถบรรทุกพวงกำหนดไว้ 50.5 ตัน
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ได้กำหนดไว้ว่าผู้ขับรถต้องไม่ขับรถเกินกว่าจำนวนชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ ในรอบ 24 ชั่วโมงห้ามมิให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมง (ผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง)

การศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพ ระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย



การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในโครงการนำร่อง



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี / สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย /
สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ / บริษัท อินฟรา พลัส คอนซัลติ้ง จำกัด

การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า

โครงการนำร่องเส้นทางการขนส่งสินค้าที่มีศักยภาพในการดำเนินโครงการ ประกอบด้วย 3 เส้นทาง ดังนี้

- 1 : เส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี-จังหวัดชลบุรี
- 2 : เส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี-จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
- 3 : เส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี-จังหวัดฉะเชิงเทรา

- แผนงานโครงการต่าง ๆ ใน 2 กรณี คือ
 - กรณีพื้นฐาน (Base Case)
 - กรณีทดสอบนโยบาย (Policy Test)

แนวทางในการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า

ฟังก์ชันรรถประโยชน์
ของสินค้าตู้คอนเทนเนอร์



$$U_{road} = ASC + \beta_1 COST_{road} + \beta_2 TIME_{road} + \beta_3 RELIAB_{road} + \beta_4 FREQ_{road}$$

$$U_{rail} = ASC + \beta_1 COST_{rail} + \beta_2 TIME_{rail} + \beta_3 RELIAB_{rail} + \beta_4 FREQ_{rail}$$

$$U_{coastal} = ASC + \beta_1 COST_{coastal} + \beta_2 TIME_{coastal} + \beta_3 RELIAB_{coastal} + \beta_4 FREQ_{coastal}$$

$$U_{road} = ASC + \beta_1 COST_{road} + \beta_2 TIME_{road} + \beta_3 RELIAB_{road} + \beta_4 FREQ_{road} + CONST$$

$$U_{coastal} = ASC + \beta_1 COST_{coastal} + \beta_2 TIME_{coastal} + \beta_3 RELIAB_{coastal} + \beta_4 FREQ_{coastal} + CONST$$



ฟังก์ชันรรถประโยชน์
ของสินค้าเทกอง

สรุปผลกระทบจากประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการโครงการนำร่องตามปัจจัยแบบจำลอง

แผนยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งชายฝั่ง	ต้นทุนดำเนินการ	ระยะเวลาการขนส่ง	ความน่าเชื่อถือ	ความถี่ให้บริการ
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน				
1. โครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	✓	✓	✓	✓
2. โครงการก่อสร้างพื้นที่จอดเรือบริเวณสามแยกท่าทอง	✓	✓	✓	✓
3. ส่งเสริมและปรับปรุงร่องน้ำบ้านดอน แม่น้ำตาปี จังหวัดสุราษฎร์ธานี ให้มีขนาดและความลึกเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้	✓	✓	✓	✓
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการบริหารจัดการ				
1. มาตรการจูงใจทางด้านภาษีแก่กิจการท่าเรือชายฝั่งลำน้ำ/กิจการเดินเรือ	✓			
2. การยกเว้นภาษีเงินได้ของกิจการท่าเรือชายฝั่งลำน้ำและกิจการขนส่งชายฝั่งลำน้ำ	✓			
3. มาตรการจูงใจทางด้านภาษีเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางน้ำแทนถนน	✓			
4. ส่งเสริมให้เกิดการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร	✓		✓	
5. ส่งเสริมการตลาด และการประชาสัมพันธ์			✓	
6. การติดตามสถานะของเรือชายฝั่ง			✓	
7. การบังคับเข้มงวดการขนส่งทางรถบรรทุกเป็นไปตามกฎหมายที่กำหนดไว้	✓		✓	

การดำเนินโครงการตามแผนยกระดับฯ	ต้นทุนดำเนินการ	ระยะเวลาการขนส่ง	ความน่าเชื่อถือ	ความถี่ให้บริการ
การขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์				
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ลดลง 15 %	ลดลง 15 %	เพิ่มขึ้น 15 %	เพิ่มขึ้น 15 %
ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการบริหารจัดการ	ลดลง 10 %		เพิ่มขึ้น 15 %	
ยุทธศาสตร์ที่ 1 และยุทธศาสตร์ที่ 2	ลดลง 20 %	ลดลง 15 %	เพิ่มขึ้น 22.5 %	เพิ่มขึ้น 15%
การขนส่งสินค้าเทกอง				
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ลดลง 10 %	ลดลง 10 %	เพิ่มขึ้น 10 %	เพิ่มขึ้น 10 %
ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการบริหารจัดการ	ลดลง 10 %		เพิ่มขึ้น 15 %	
ยุทธศาสตร์ที่ 1 และยุทธศาสตร์ที่ 2	ลดลง 15 %	ลดลง 10 %	เพิ่มขึ้น 20 %	เพิ่มขึ้น 10%

การคาดการณ์ปริมาณการขนส่ง

สินค้าตู้คอนเทนเนอร์

ในเส้นทาง จ.สุราษฎร์ธานี - ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี



สภาพการณ์ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในปัจจุบัน

เส้นทาง จ.สุราษฎร์ธานี - ท่าเรือแหลมฉบัง

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่ง (TEUs)	ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง (บาท/ตู้)
1. ทางชายฝั่ง	45,600	12,000
2. ทางรถไฟ	8,640	13,000
3. ทางถนน	69,275	20,000
รวม	123,515	

หมายเหตุ ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะรวมตั้งแต่กระบวนการลากตู้เปล่ามาบรรจจุลินค้าและส่งไปท่าเรือแหลมฉบัง



รูปแบบการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ 3 รูปแบบ

Diagram การขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์



แนวทางในการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์

จากการสนทนากลุ่ม สามารถจำลองสถานการณ์พฤติกรรมการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าภายใต้สถานการณ์สมมติที่แตกต่างกันของการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ได้ค่าสัมประสิทธิ์ของฟังก์ชันอรรถประโยชน์ ดังนี้

$$U_{road} = 2.89 - 0.0092COST_{road} - 0.0110TIME_{road} + 0.008RELIAB_{road} + 0.007FREQ_{road}$$

$$U_{rail} = -0.89 - 0.0092COST_{rail} - 0.0110TIME_{rail} + 0.008RELIAB_{rail} + 0.007FREQ_{rail}$$

$$U_{coastal} = -2.4 - 0.0092COST_{coastal} - 0.0110TIME_{coastal} + 0.008RELIAB_{coastal} + 0.007FREQ_{coastal}$$

จากฟังก์ชันอรรถประโยชน์ของการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้า แสดงให้เห็นว่า **หากต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งสินค้ามีค่าสูงขึ้นจะส่งผลต่อสัดส่วนผู้ใช้บริการรูปแบบการขนส่งสินค้าลดน้อยลง** ในทางตรงข้ามหากความน่าเชื่อถือ (ความตรงต่อเวลา) และความถี่ในการให้บริการ มีค่าสูงขึ้นจะส่งผลต่อสัดส่วนผู้ใช้บริการรูปแบบการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น

ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่ง สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ เส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี - จ.ชลบุรี

การขนส่งทางราง (TEUs)				
กรณี	ปี พ.ศ. 2559	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2569	ปี พ.ศ. 2579
ก่อนมีโครงการ	8,640	10,088	11,126	14,114
หลังมีโครงการ	8,646	13,937	16,437	21,886

การขนส่งทางถนน (TEUs)				
กรณี	ปี พ.ศ. 2559	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2569	ปี พ.ศ. 2579
ก่อนมีโครงการ	69,275	75,922	82,938	103,802
หลังมีโครงการ	57,744	56,290	57,583	59,121

การขนส่งทางชายฝั่ง (TEUs)				
กรณี	ปี พ.ศ. 2559	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2569	ปี พ.ศ. 2579
ก่อนมีโครงการ	45,600	46,721	50,428	60,745
หลังมีโครงการ	57,124	62,500	63,500	65,653

สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ (ย่านกองเก็บตู้สินค้า)
โรงงานส่วนใหญ่อยูบริเวณ อ.เมือง อ.พุนพิน อ.กาญจนดิษฐ์ และ อ.นาสาร จ.สุราษฎร์ธานี

กลุ่มท่าเรือจ.สุราษฎร์ธานี

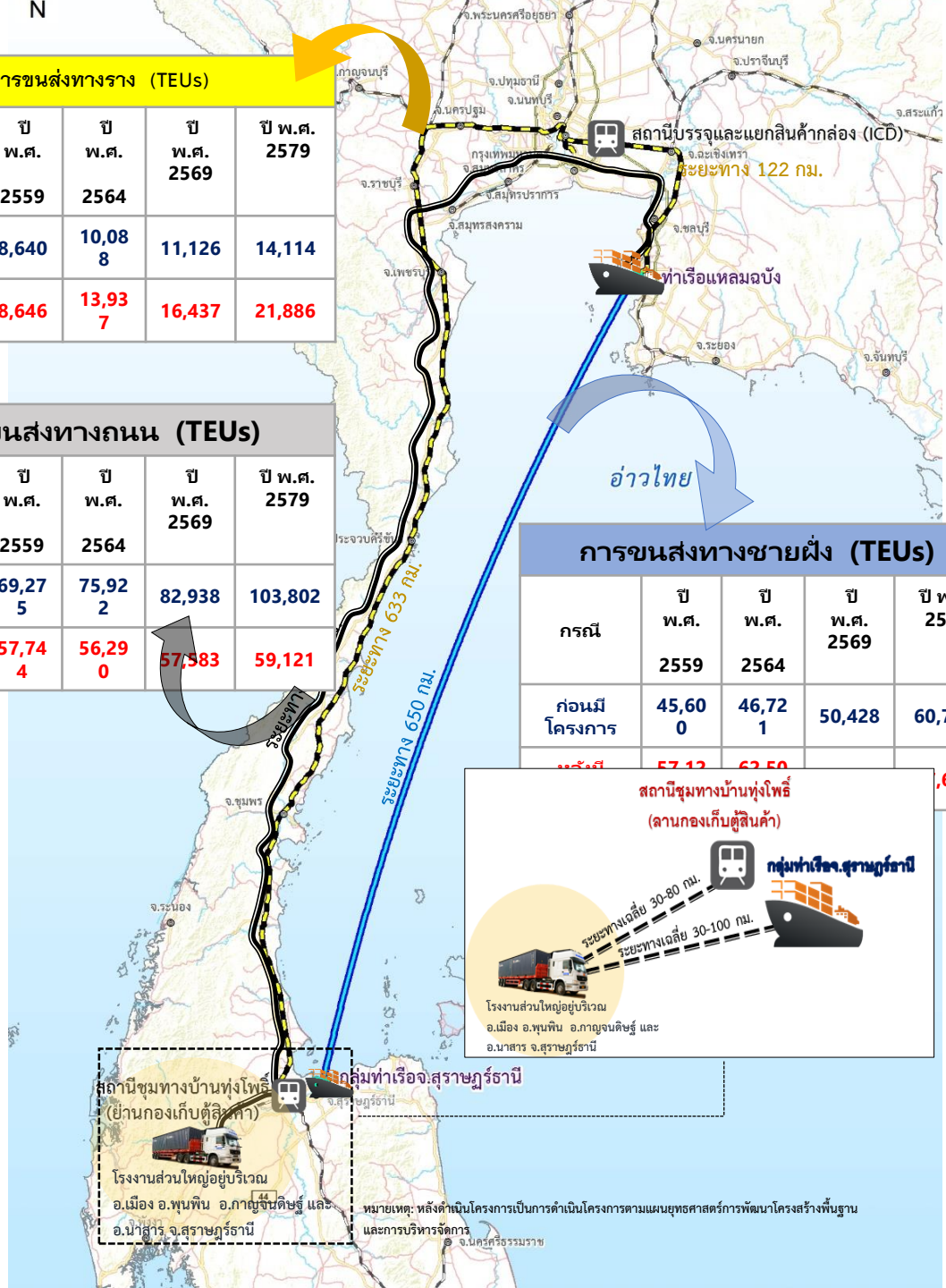
หมายเหตุ: หลังดำเนินโครงการเป็นการดำเนินโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ

สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ (ลานกองเก็บตู้สินค้า)

กลุ่มท่าเรือจ.สุราษฎร์ธานี

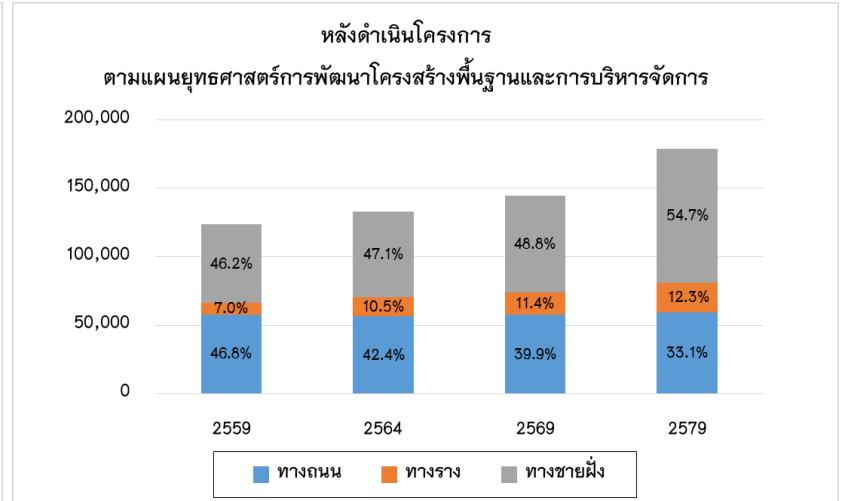
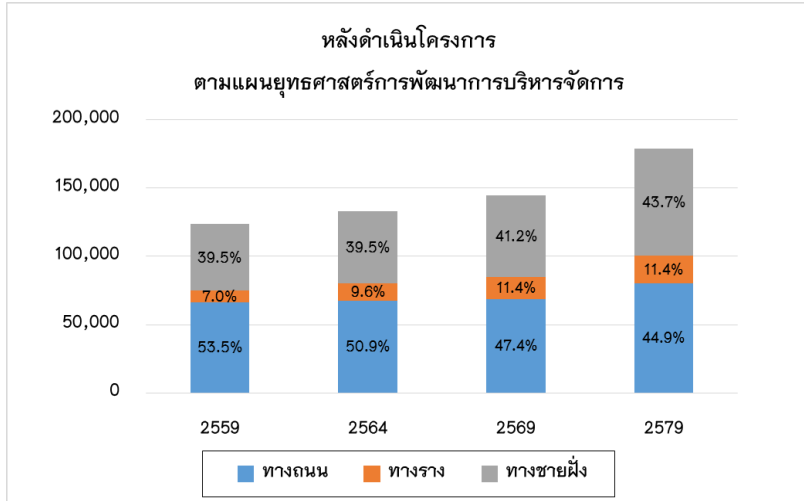
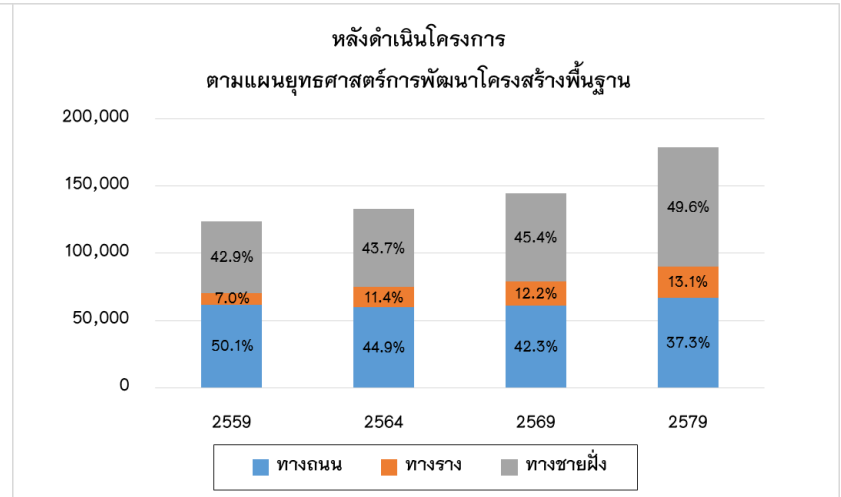
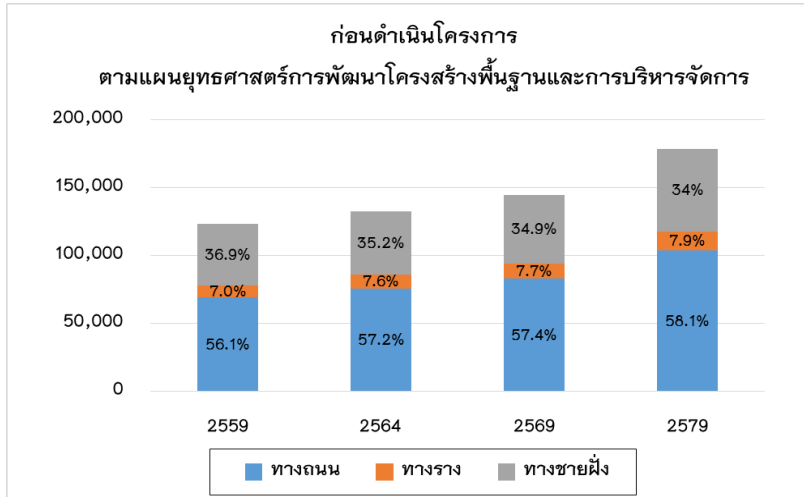
ระยะทางเฉลี่ย 30-80 กม.
ระยะทางเฉลี่ย 30-100 กม.

โรงงานส่วนใหญ่อยูบริเวณ อ.เมือง อ.พุนพิน อ.กาญจนดิษฐ์ และ อ.นาสาร จ.สุราษฎร์ธานี



สัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ก่อนและหลังดำเนินโครงการ

ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ



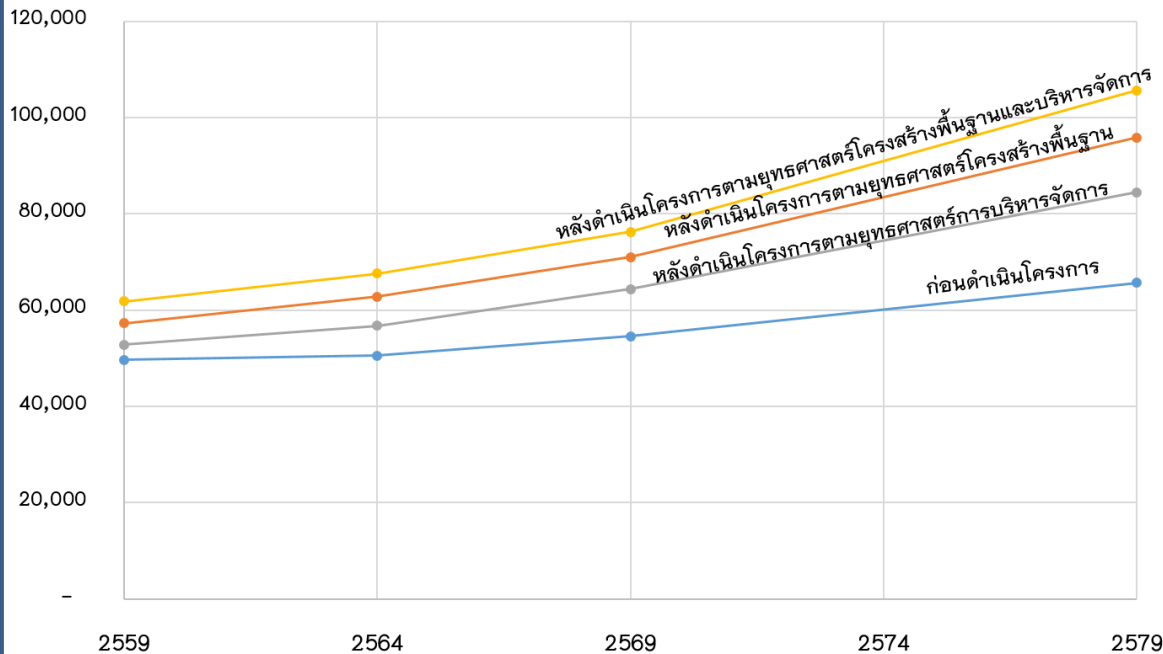
เมื่อดำเนินโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ
จะทำให้สัดส่วนการขนส่งทางชายฝั่งเพิ่มขึ้น

สรุปผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ในเส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี – ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

หน่วย : TEUs

กรณีที่คาดการณ์	ปี 2559	ปี 2564	ปี 2569	ปี 2579
ก่อนดำเนินโครงการ	49,648	50,530	54,539	65,697
หลังดำเนินโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	57,290	62,771	70,962	95,866
หลังดำเนินโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการ	52,796	56,735	64,391	84,493
หลังดำเนินโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ	61,783	67,599	76,218	105,615

ผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ในเส้นทางโครงการนำร่อง



❖ กรณีที่ดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการ จะทำให้แนวโน้มปริมาณขนส่งสินค้ามีเพิ่มมากขึ้น

จากเดิมปริมาณสินค้าคอนเทนเนอร์ในปี พ.ศ.2559 ประมาณ 49,648 TEUs (893,678 ตัน) จะเพิ่มขึ้นเป็น 105,615 TEUs (1,901,070 ตัน) ในปี พ.ศ.2579

การคาดการณ์ปริมาณการขนส่ง

สินค้าเทกอง

ในเส้นทาง จ.สุราษฎร์ธานี – อ่าวไทยตอนบน



สภาพการขนส่งสินค้าเทกองในปีปัจจุบัน

จะประกอบด้วยเส้นทาง 3 เส้นทาง ได้แก่

เส้นทางที่ 1 จ.สุราษฎร์ธานี-จ.ชลบุรี

เส้นทางที่ 2 จ.สุราษฎร์ธานี-จ.พระนครศรีอยุธยา

เส้นทางที่ 3 จ.สุราษฎร์ธานี-จ.ฉะเชิงเทรา



การขนส่งปูนซีเมนต์



การขนส่งข้าว

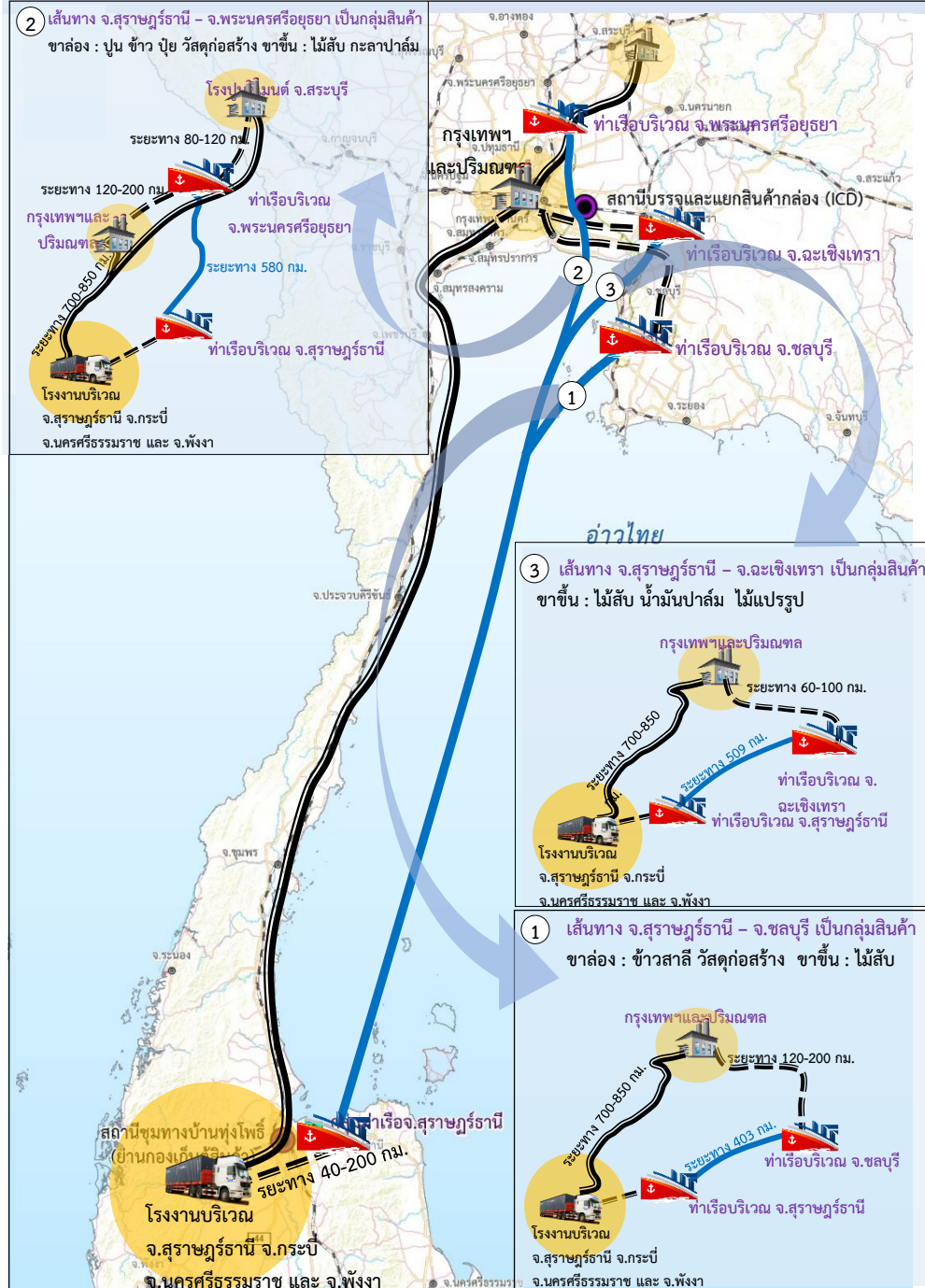


การขนส่งน้ำมันปาล์มและกะลาปาล์ม



การขนส่งไม้สับ

Diagram การขนส่งสินค้าเทกอง



ปริมาณการขนส่งสินค้าเทกองทางชายฝั่งในปัจจุบัน

ปริมาณการขนส่งสินค้าเทกองทางชายฝั่งรวมทั้ง 3 เส้นทาง 1,337,211 ตัน

เส้นทางที่	ต้นทาง	ปลายทาง	ประเภทสินค้า	ปริมาณสินค้า (ตัน)
1	สุราษฎร์ธานี	ชลบุรี	ไม้สับ	63,427
	ชลบุรี	สุราษฎร์ธานี	ข้าวสาลี	25,000
			วัสดุก่อสร้าง	5,700
			รวม (خال่อง)	94,127
	รวม ขาขึ้น - ขาล่อง			94,127
2	อยุธยา	สุราษฎร์ธานี	ซีเมนต์	550,000
			ข้าว	10,000
			ปุ๋ย	15,686
			วัสดุก่อสร้าง	120,000
	รวม (خال่อง)			695,686
	สุราษฎร์ธานี	อยุธยา	ไม้สับ	86,000
			กะลาปาล์ม	65,000
รวม ขาขึ้น - ขาล่อง			846,686	
3	สุราษฎร์ธานี	ฉะเชิงเทรา	น้ำมันปาล์ม	300,000
			ไม้สับ	61,447
			ไม้แปรรูป	34,951
รวม ขาขึ้น			396,398	
รวมสินค้าเทกองในเส้นทาง จ.สุราษฎร์ธานี - อ่าวไทยตอนบน				1,337,211

เส้นทางที่ 1 จ.สุราษฎร์ธานี-จ.ชลบุรี :
> ปริมาณขนส่งสินค้ารวม 94,127 ตัน

เส้นทางที่ 2 จ.สุราษฎร์ธานี-จ.พระนครศรีอยุธยา :
> ปริมาณขนส่งสินค้ารวม 846,686 ตัน

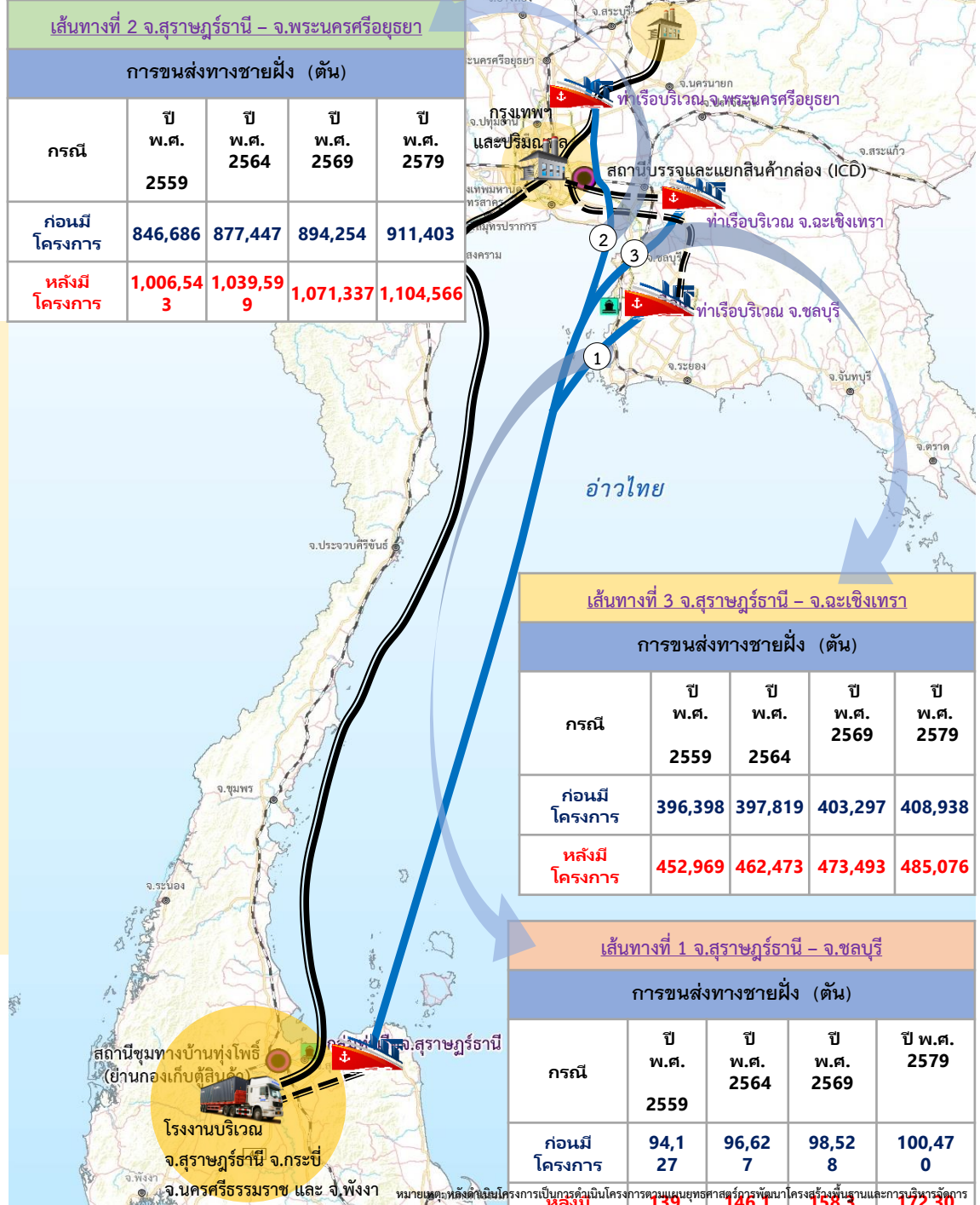
เส้นทางที่ 3 จ.สุราษฎร์ธานี-จ.ฉะเชิงเทรา :
> ปริมาณขนส่งสินค้ารวม 396,398 ตัน

ผลการคาดการณ์

ปริมาณการขนส่งสินค้าเทกอง

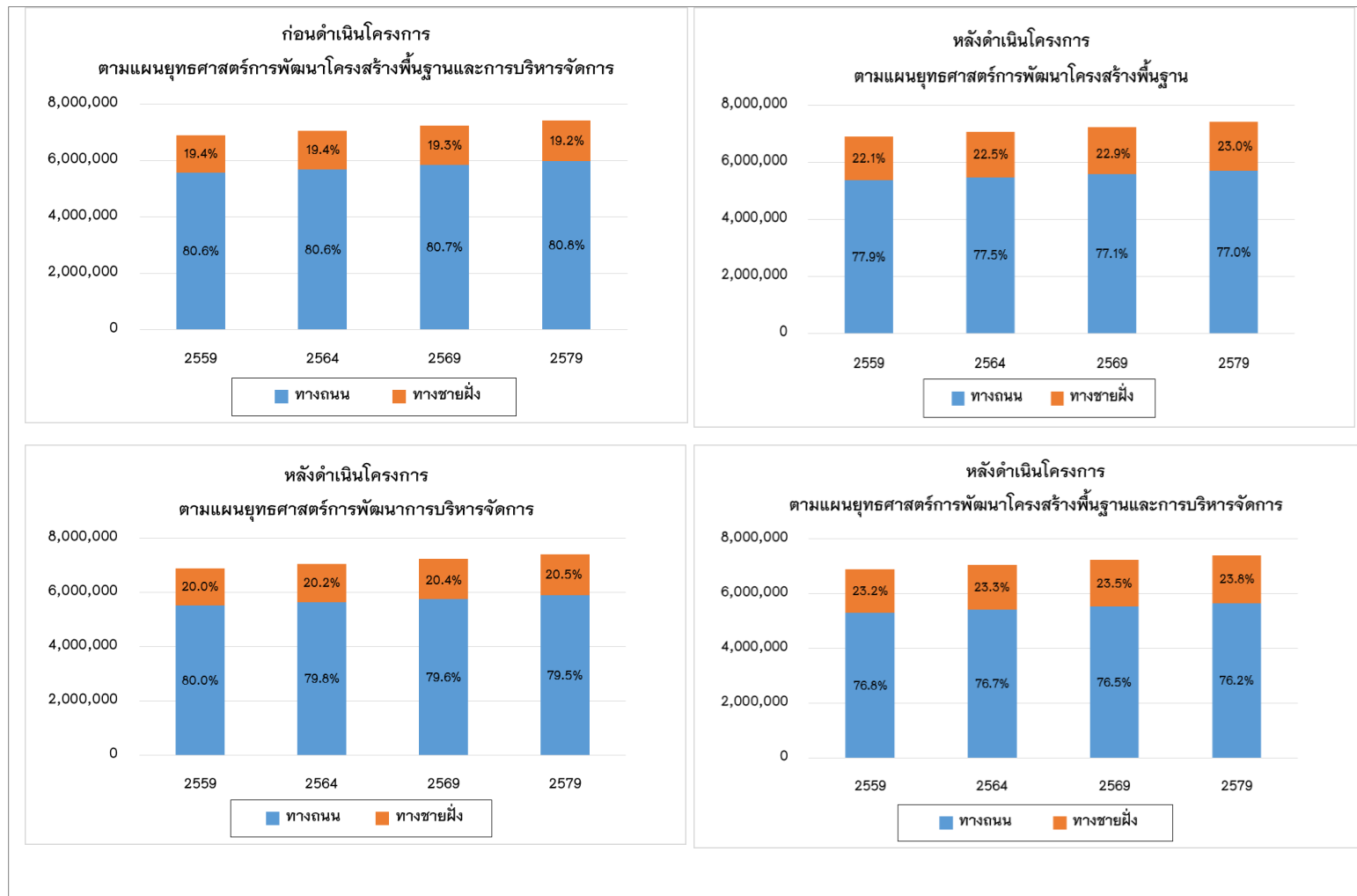
เส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี - อ่าวไทยตอนบน

- **เส้นทางที่ 1 จ.สุราษฎร์ธานี-จ.ชลบุรี :**
ปริมาณการขนส่งสินค้าเทกองทางชายฝั่ง ปี 2559 มีประมาณ 94,127 ตัน จะเพิ่มขึ้นเป็น 172,306 ตัน ในปี 2579
- **เส้นทางที่ 2 จ.สุราษฎร์ธานี - จ.พระนครศรีอยุธยา :**
ปริมาณการขนส่งสินค้าเทกองทางชายฝั่ง ปี 2559 มีประมาณ 846,686 ตัน จะเพิ่มขึ้นเป็น 1,104,566 ตัน ในปี 2579
- **เส้นทางที่ 3 จ.สุราษฎร์ธานี-จ.ฉะเชิงเทรา :**
ปริมาณการขนส่งสินค้าเทกองทางชายฝั่ง ปี 2559 มีประมาณ 396,398 ตัน จะเพิ่มขึ้นเป็น 485,076 ตัน ในปี 2579



สัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าเทกอง ก่อนและหลังดำเนินโครงการ

ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ



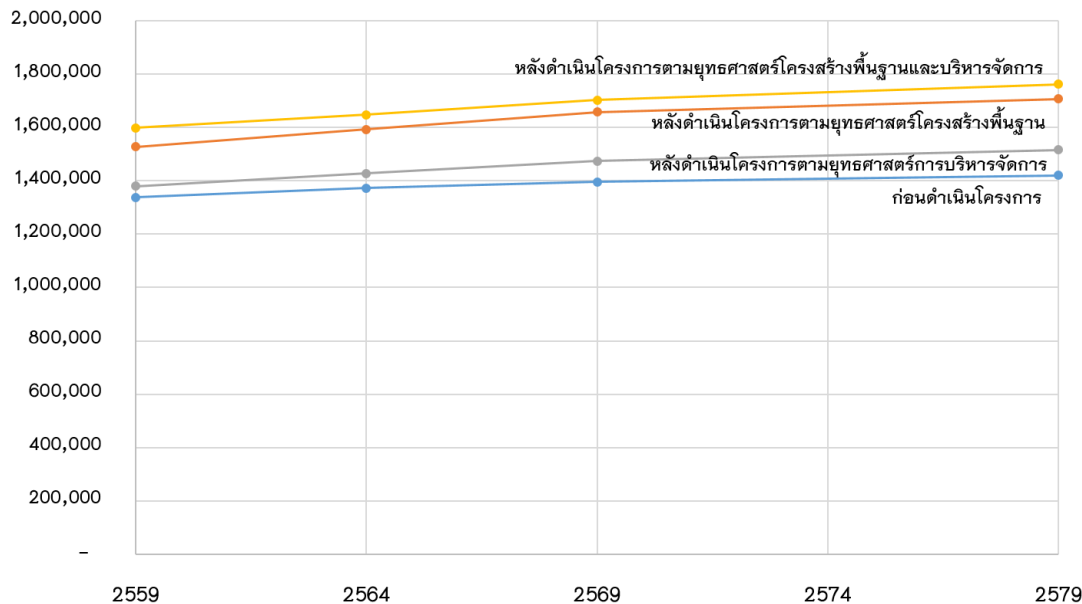
เมื่อดำเนินโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาค
จะทำให้สัดส่วนการขนส่งทางชายฝั่งเพิ่มขึ้น

สรุปผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าเทกอง

หน่วย : ตัน

กรณีที่คาดการณ์	ปี 2559	ปี 2564	ปี 2569	ปี 2579
ก่อนดำเนินโครงการ	1,337,211	1,371,893	1,396,080	1,420,810
หลังดำเนินโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคโครงสร้างพื้นฐาน	1,526,865	1,592,627	1,657,438	1,706,520
หลังดำเนินโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากการบริหารจัดการ	1,380,264	1,428,240	1,473,376	1,515,741
หลังดำเนินโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ	1,598,847	1,648,244	1,703,178	1,761,948

ผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าเทกองในเส้นทางโครงการนำร่อง



❖ กรณีที่ดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาคโครงสร้างพื้นฐานและยุทธศาสตร์การพัฒนากการบริหารจัดการ จะทำให้แนวโน้มปริมาณขนส่งสินค้ามีเพิ่มมากขึ้น

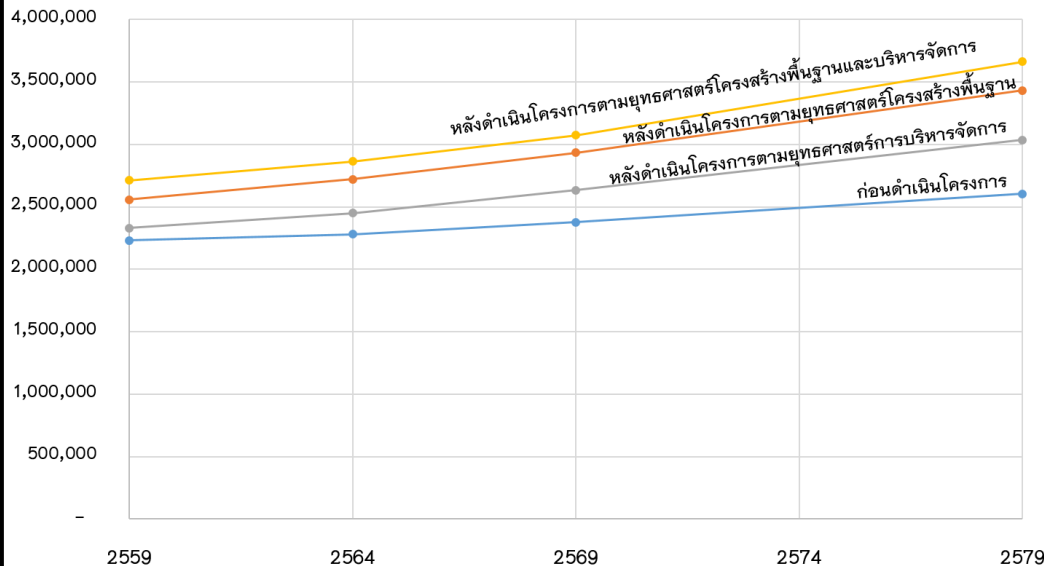
จากเดิมปริมาณสินค้าเทกองใน ปี พ.ศ.2559 ประมาณ 1,337,211 ตัน จะเพิ่มขึ้นเป็น 1,761,948 ตัน ในปี พ.ศ.2579

สรุปผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้ารวม ในเส้นทางโครงการนำร่อง

หน่วย : ตัน

กรณีที่คาดการณ์	ปี 2559	ปี 2564	ปี 2569	ปี 2579
ก่อนดำเนินโครงการ	2,230,875	2,281,442	2,377,786	2,603,364
หลังดำเนินโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคโครงสร้างพื้นฐาน	2,558,084	2,722,507	2,934,747	3,432,110
หลังดำเนินโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการ	2,330,594	2,449,472	2,632,419	3,036,609
หลังดำเนินโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ	2,710,934	2,865,028	3,075,100	3,663,019

ผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้ารวมในเส้นทางโครงการนำร่อง



❖ กรณีที่ดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาคโครงสร้างพื้นฐานและยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการ จะทำให้แนวโน้มปริมาณขนส่งสินค้ามีเพิ่มมากขึ้น

จากเดิมปริมาณสินค้าโดยรวมทั้งประเภทเทกองและตู้คอนเทนเนอร์ในปี พ.ศ.2559 ประมาณ 2,230,875 ตัน จะเพิ่มขึ้นเป็น 3,663,019 ตัน ในปี พ.ศ.2579



การวิเคราะห์และประเมินผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ



การประมาณค่าใช้จ่ายของโครงการ



ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

1. โครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง..... กำลังดำเนินการ ไม่นำค่าใช้จ่ายมาพิจารณา
2. โครงการขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน แม่น้ำตาปี ให้ได้ความลึกความกว้างตามมาตรฐาน
3. โครงการสร้างพื้นที่จอดเรือ ได้แก่ บริเวณสามแยกท่าทอง (ร่องน้ำบ้านดอน)

การประมาณค่าใช้จ่ายของโครงการ (ต่อ)

ค่าใช้จ่ายในการขุดลอกร่องน้ำและจัดทำพื้นที่พักเรือ

1. ค่าใช้จ่ายในการขุดลอกร่องน้ำ

- เพื่อให้ได้ตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้จะต้องมีการขุดลอกเป็นปริมาณดินทั้งหมด (5.0 เมตร-3.25 เมตร=1.75 เมตร x ความกว้าง 60 เมตร ความยาว 35,900 เมตร) เท่ากับ 3.23 ล้านคิว
- จากข้อมูลการจ้างขุดลอกร่องน้ำของกรมเจ้าท่าประมาณคิดวละ 76 บาท **ดังนั้น ค่าขุดลอกทั้งหมดจะประมาณ 286.50 ล้านบาท**

2. ค่าใช้จ่ายในการจัดทำพื้นที่พักเรือ

- สร้างอ่าว (Bay) เพื่อใช้เป็นจุดพักเรือบริเวณสามแยกท่าทอง จะต้องมีความลึกเท่ากับคลองท่าทองและแม่น้ำตาปีหรือประมาณ 5.0 เมตร (รองรับเรือ 4 ลำ) จะต้องขุดลอกสำหรับทำพื้นที่พักเรือเท่ากับ 0.44 ล้านคิว
- ค่าขุดลอกคิดวละ 76 บาท **ดังนั้น ค่าใช้จ่ายในการขุดลอกเพื่อจัดทำพื้นที่พักเรือประมาณ 33.44 ล้านบาท**

รวมค่าใช้จ่ายในการขุดลอกร่องน้ำและพื้นที่พักเรือเท่ากับ 319.94 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาร่องน้ำและพื้นที่พักเรือ

- ค่าบำรุงรักษาร่องน้ำบ้านดอนในแต่ละปี มีค่าประมาณ 82 .10 ล้านบาท/ปี (ประมาณ1.08 ล้านคิว)
- ค่าบำรุงรักษาพื้นที่พักเรือเท่ากับ 8.36 ล้านบาท/ปี (ประมาณ 0.11 ล้านคิว)

รวมค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาร่องน้ำและพื้นที่พักเรือเท่ากับ 90.46 ล้านบาท/ปี

การวิเคราะห์และประเมินผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

ใช้หลักการ “คำนวณหาปริมาณการขนส่งในแต่ละรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไป (ขนส่งทางรถบรรทุกลดลง) ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน คือผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น ”

- ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ของการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก (1.9053 บาทต่อตัน-กิโลเมตร) มีอัตราสูงกว่าประมาณหนึ่งเท่าของต้นทุนการขนส่งทางราง (1.4838 บาทต่อตัน-กิโลเมตร) และเป็นสามเท่าของต้นทุนการขนส่งทางเรือชายฝั่ง (0.5808 บาทต่อตัน-กิโลเมตร)
- การประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ระยะทางการขนส่งทางถนนเฉลี่ยทั้งสามประมาณ 680-780 กิโลเมตร และมีระยะทางเชื่อมโยงท่าเรือกับแหล่งผลิตและบริโภค ประมาณ 100-200 กิโลเมตร (ทั้ง 2 ด้านเท่ากับ 300 กิโลเมตร) ดังนั้นระยะทางที่ลดการขนส่งทางถนนประมาณ 450 กิโลเมตร
- การประหยัดปริมาณการขนส่งทางรถบรรทุก (365 วัน / ปี)

การวิเคราะห์ปริมาณการขนส่งในแต่ละรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไปตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

แผนดำเนินการ	การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า (หน่วย:ตัน)			
	ปี 2559 (ปีที่ 1)	ปี 2564 (5 ปี)	ปี 2569 (10 ปี)	ปี 2579 (20 ปี)
ก่อนดำเนินโครงการ				
- ทางถนน	6,805,299	7,057,695	7,330,331	7,856,057
- ทางราง	155,520	181,575	200,266	254,056
- ทางชายฝั่ง	2,158,011	2,212,873	2,303,778	2,514,214
หลังดำเนินโครงการ				
- ทางถนน	5,525,515	5,742,134	5,894,685	6,123,995
- ทางราง	155,628	271,764	318,600	422,082
- ทางชายฝั่ง	2,480,343	2,637,329	2,838,454	3,302,022
ปริมาณการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไป (ผลต่าง)				
- ทางถนน	- 1,279,785	- 1,315,561	- 1,435,646	- 1,732,062
- ทางราง	108	90,189	118,334	168,026
- ทางชายฝั่ง	322,332	424,455	534,677	787,808

ปริมาณการขนส่งทางรถบรรทุกลดลง

ปริมาณการขนส่งทางรางและชายฝั่งเพิ่มขึ้น

ผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนโครงการด้านเศรษฐกิจ

โครงการปรับปรุงร่องน้ำบ้านดอน แม่น้ำตาปี จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ค่าชุดลอกร่องน้ำและจัดท่าที่พักเรือ	319.94	ล้านบาท
ค่าบำรุงรักษาร่องน้ำและพื้นที่พักเรือรายปี	90.46	ล้านบาท

ผลการประเมินทางเศรษฐกิจ

อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ	EIRR =	108.61%	
มูลค่าเงินปัจจุบันสุทธิ	NPV =	1,321	ล้านบาท
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน	B/C =	3.97	

ดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจ

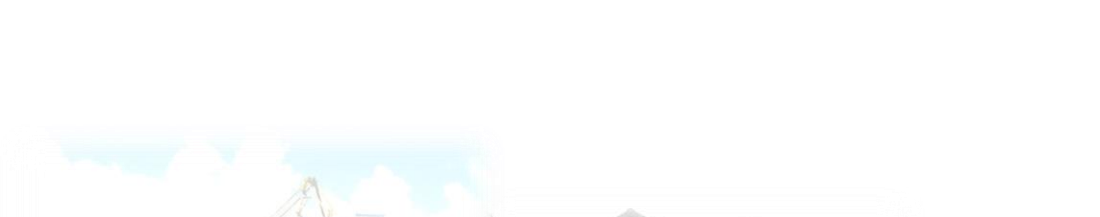
EIRR	= 108.61%
NPV	= 1,321 ล้านบาท
B/C Ratio	= 3.97

ปี พ.ศ.	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ (ล้านบาท)	ปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง (ล้านตัน-กิโลเมตร)		มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งทั้งหมด (ล้านบาท)	มูลค่าสุทธิ (ล้านบาท)
		ก่อนดำเนินโครงการ	หลังดำเนินโครงการ		
2559	319.94	1,473.87	1,692.52	196.21	- 123.73
2560	90.46	1,481.44	1,713.36	211.12	120.66
2561	90.46	1,489.01	1,734.44	226.02	135.56
2562	90.46	1,496.58	1,755.40	240.93	150.47
2563	90.46	1,504.15	1,776.36	255.83	165.37
2564	90.46	1,511.72	1,797.31	270.74	180.28
2565	90.46	1,523.81	1,824.09	285.60	195.18
2566	90.46	1,535.90	1,850.88	300.46	210.00
2567	90.46	1,547.98	1,877.86	315.32	224.86
2568	90.46	1,560.07	1,904.44	330.18	239.72
2569	90.46	1,572.16	1,931.22	345.04	254.58
2570	90.46	1,585.97	1,961.60	363.87	273.41
2571	90.46	1,599.79	1,991.97	382.71	292.25
2572	90.46	1,613.60	2,022.35	401.54	311.08
2573	90.46	1,627.42	2,052.73	420.38	329.92
2574	90.46	1,641.23	2,083.11	439.21	348.75
2575	90.46	1,655.05	2,113.49	458.05	367.59
2576	90.46	1,668.86	2,143.87	476.89	386.43
2577	90.46	1,682.68	2,174.25	495.72	405.26
2578	90.46	1,696.81	2,205.27	514.12	423.66
2579	90.46	1,710.31	2,235.00	533.39	442.93
NPV	888.95			2,210.22	1,321.27

โครงการการขุดลอกร่องน้ำและจัดท่าที่พักเรือ ร่องน้ำบ้านดอน ปากน้ำตาปี จ.สุราษฎร์ธานี มีความเหมาะสมที่จะดำเนินการอย่างเร่งด่วน

ควรให้ความสำคัญโครงการการขุดลอกร่องน้ำ ซึ่งยังมีอีกหลายแห่ง เพราะเป็นการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ในการส่งเสริมให้มีการขนส่งทางชายฝั่ง

การศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย



การจัดทำระบบฐานข้อมูลการขนส่งทางชายฝั่ง



ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ระบบแบ่งเป็น 3 กลุ่มข้อมูลหลัก ดังนี้

ระบบจัดการฐานข้อมูล
การขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ฐานข้อมูลท่าเรือ

ข้อมูลสภาพการขนส่ง
สินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง

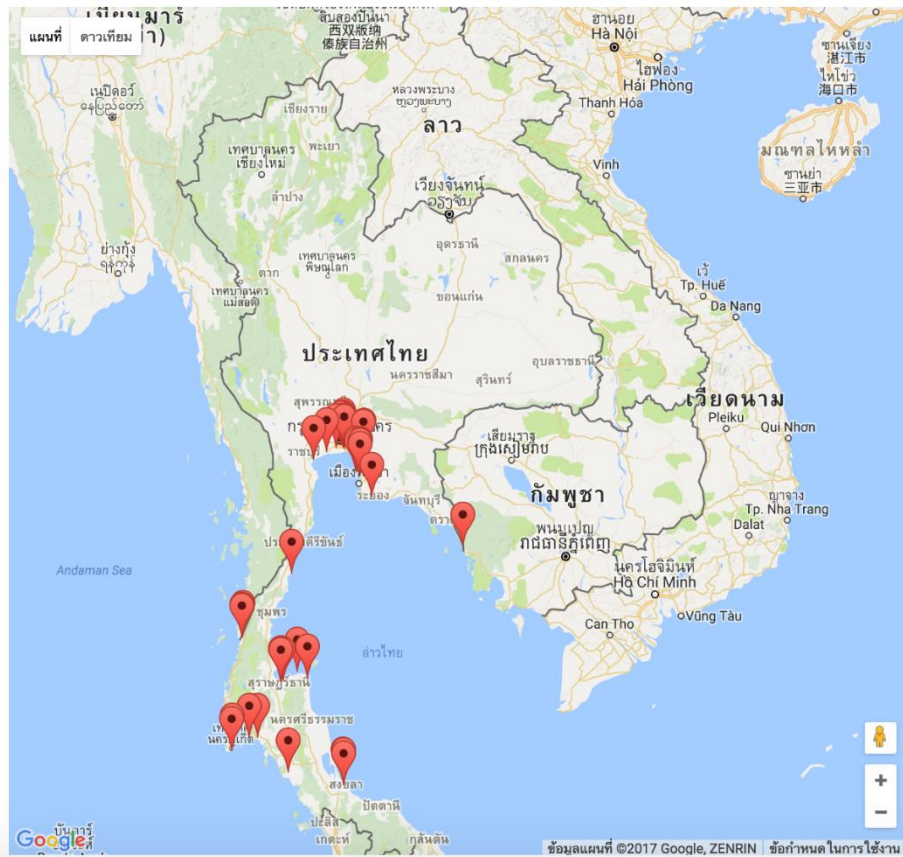
แผนยกระดับการพัฒนา
ประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการ
ขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

- ฐานข้อมูลท่าเรือ

ฐานข้อมูลท่าเรือ ข้อมูลสภาพการขนส่งสินค้า แผนยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพ

ฐานข้อมูลท่าเรือ

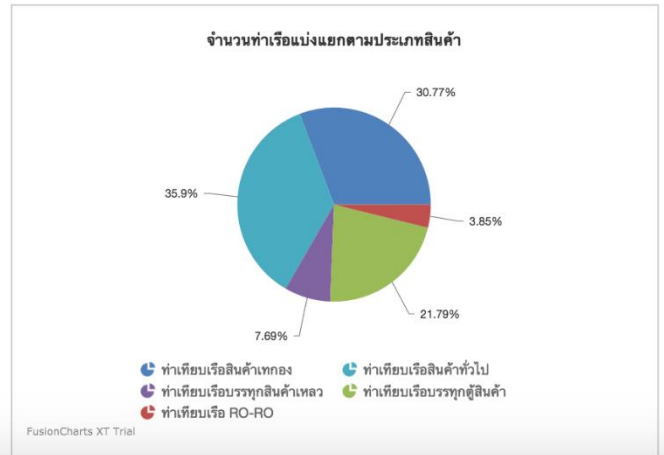


ค้นหา

ทั้งหมด รัฐบาล เอกชน

1. ท่าเทียบเรือพาณิชย์	รัฐบาล
2. ท่าเรือกรุงเทพ	รัฐบาล
3. ท่าเรือแหลมฉบัง	รัฐบาล
4. จุดทอดสมอเรือบริเวณเกาะสีชัง	รัฐบาล
5. ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด	รัฐบาล

ท่าเรือทั้งหมด 49 ท่าเรือ ท่าเรือรัฐบาล 11 ท่าเรือ ท่าเรือเอกชน 38 ท่าเรือ
 ดาวินโหลตเอกสารมลการศึกษาวิจัย ภาพรวมการขนส่งสินค้า



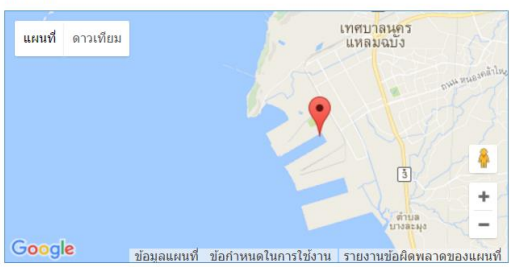
ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

- ฐานข้อมูลท่าเรือ

ข้อมูลท่าเรือ (1) ท่าเรือแหลมฉบัง



แผนที่



ข้อมูลทั่วไป

ชื่อท่าเรือ :	ท่าเรือแหลมฉบัง
หน่วยงาน :	รัฐบาล
ชื่อหน่วยงาน :	การทำเรือแห่งประเทศไทย
ที่ตั้ง :	xxxx
จังหวัด :	ชลบุรี
ขนาดท่าเรือทั้งหมด :	6,640.00 ไร่
	พื้นที่ท่าบก 2,600.00 ไร่
	พื้นที่อู่ทะเล 4,040.00 ไร่
รายละเอียด :	-
ประเภทท่าเรือ :	- ท่าเทียบเรือสินค้าทะเล - ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป - ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้าเหลว - ท่าเทียบเรือบรรทุกตู้สินค้า - ท่าเทียบเรือ RO-RO
ความลึกหน้าท่า :	12.00 เมตร
ความยาวหน้าท่า :	600.00 เมตร
ให้บริการเรือสินค้าขนาด :	40,000.00 เดจเวทตัน
ละติจูด :	13.070256
ลองจิจูด :	100.896669
สถานะ :	เปิดให้บริการ

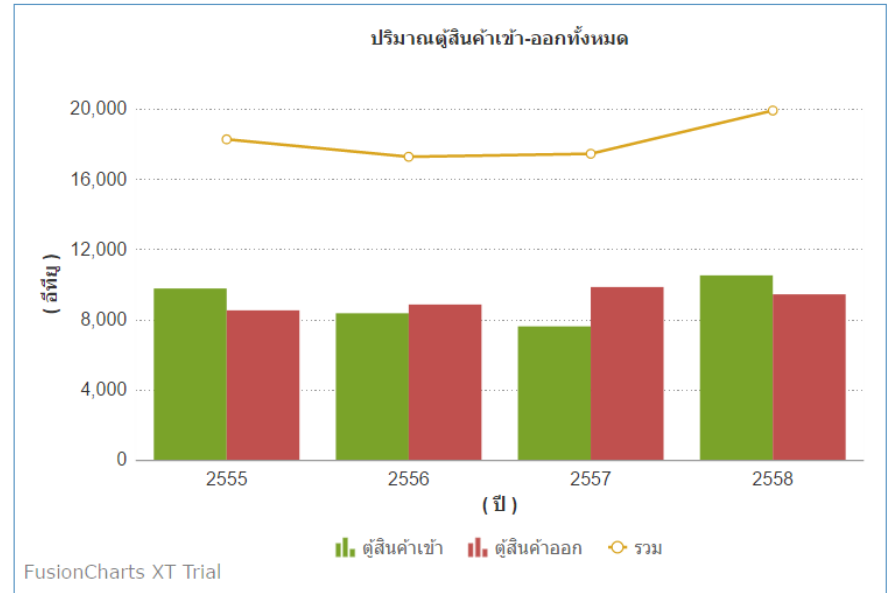
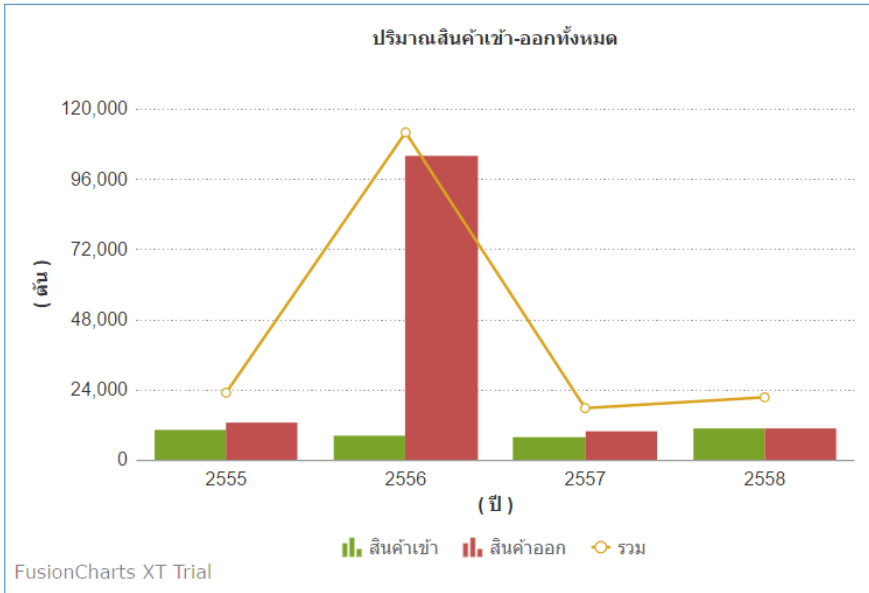
รายละเอียดท่าเรือ

สิ่งอำนวยความสะดวก :	- พื้นที่หลังท่า 12,000.00 ตารางเมตร - โรงพักสินค้า 20,000.00 ตารางเมตร - ลานบรรจุสินค้า 20,000.00 ตารางเมตร - ลานตู้สินค้าเปล่า 40,000.00 ตารางเมตร	สินค้า :	- เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ - ก๊าซธรรมชาติและปิโตรเลียม - เคมีภัณฑ์ - ไม่แปรรูป และผลิตภัณฑ์อื่นๆ - เครื่องมือ เครื่องใช้ไฟฟ้าเกี่ยวกับวิทยาศาสตร์ การแพทย์ - ถ่านหิน - น้ำมันดิบ - เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ - ปิยะและยากำจัดศัตรูพืชและสัตว์
----------------------	---	----------	--

ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

- ฐานข้อมูลท่าเรือ

- ข้อมูลท่าเรือ (2)



ปีงบประมาณ	ปริมาณเรือ (เที่ยว)	ปริมาณสินค้า (ตัน)			จำนวนตู้สินค้า (ตู้เทียบ)		
		สินค้าเข้า	สินค้าออก	รวม	สินค้าเข้า	สินค้าออก	รวม
2555	2,948.00	10,438.00	12,475.00	22,913.00	9,768.00	8,476.00	18,244.00
2556	2,846.00	7,976.00	103,858.00	111,834.00	8,375.00	8,875.00	17,250.00
2557	3,028.00	7,684.00	9,958.00	17,642.00	7,574.00	9,847.00	17,421.00
2558	3,925.00	10,857.00	10,475.00	21,332.00	10,496.00	9,385.00	19,881.00

ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ฐานข้อมูลท่าเรือ

ภาพรวมข้อมูลท่าเรือ (1)

เงื่อนไข

ทั้งหมด

- ท่าเทียบเรือมานิตย์
- ท่าเรือแหลมฉบัง
- ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
- ท่าเรือกันตัง
- ท่าเรือท่าทอง
- ท่าเรือเนกประสงค์ดอนสัก
- ท่าเรือ บริษัท ยูไนเต็ด แสตนด์รตเทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)
- ท่าเรือบริษัทเกษตรรุ่งเรืองพืชผล (ไอพี 5)
- ท่าเรือบริษัท ตรังฮาเบอร์ จำกัด
- ท่าเรือ สหไทย จำกัด
- ท่าเทียบเรือยั้งเขาว์ (บ.ชิน อิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต จำกัด)
- ท่าเรือ บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินัล (TPT)
- ท่าเรือ เอส ที
- ท่าเรือประจวบ
- ท่าเรือสยามซีพอร์ต (SIAMCSP)
- ท่าเรือ บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง (UNITHAI)
- ท่าเรือ บริษัท ไทยชูการ์ เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)
- ท่าเรือ หจก.แสงทอง (ท่าเรือแหลมม่วง)
- ท่าเทียบเรือ บริษัท แสงทอง จำกัด
- ท่าเรือ หจก.ประทีปซีแลนด์คอนสตรัคชั่น
- ท่าเรือปูนซีเมนต์นครหลวง
- ท่าเรือ ส.กฤตวัฒน์
- ท่าเรือเคอร์รี่ สยามซีพอร์ต
- ท่าเรือขนอม
- ท่าเรือบริษัท โชคชัยกันตัง จำกัด

รัฐบาล

เอกชน

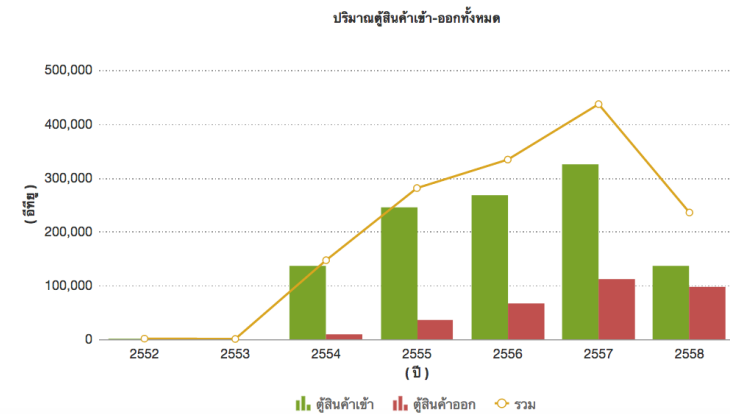
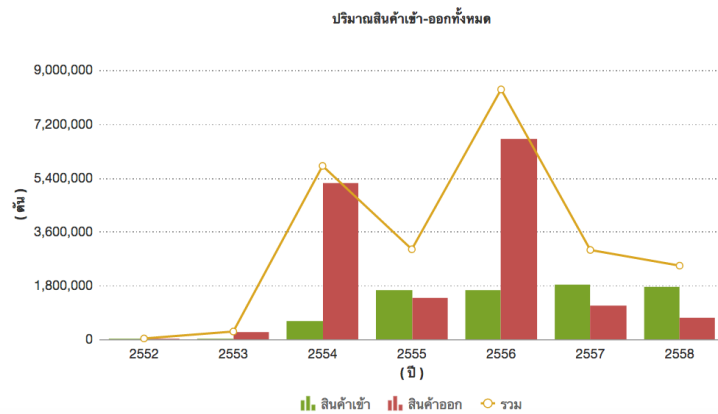
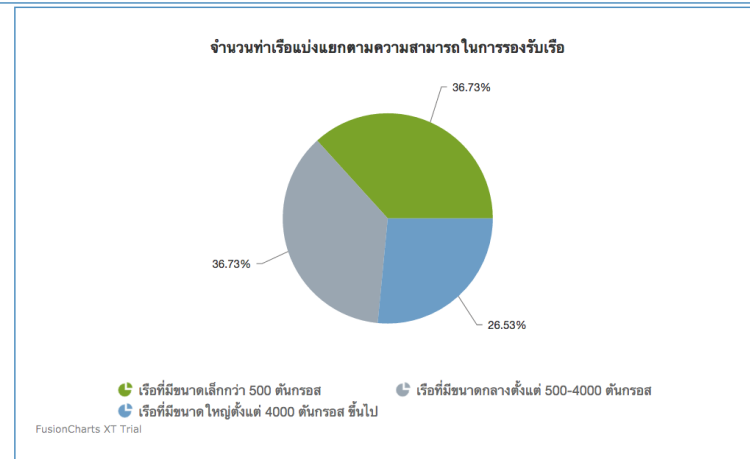
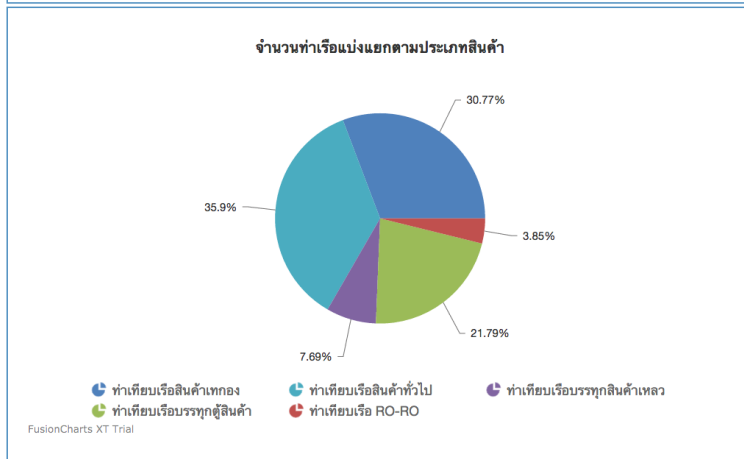
- ท่าเรือกรุงเทพ
- จุดทอดสมอเรือบริเวณเกาะสีชัง
- ท่าเรือระนอง
- ท่าเรือสงขลา
- ท่าเรือภูเก็ต
- ท่าเรือเขินจูรี
- ท่าเรือศรีราชาซาเบอร์
- ท่าเทียบเรือบริษัท เจียรวานิชการขนส่ง จำกัด
- ท่าเรือ พี.ซี.เทอร์มินอล
- ท่าเรือบริษัทไฟรชัน พาราไดส์ จำกัด
- ท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ท (ศรีราชาไฮโล)
- ท่าเทียบเรือเข้าเทียบพอร์ท
- ท่าเรือ บางกอก โมเดิร์น เทอร์มินอล (BMT)
- ท่าเรือกิจไพศาล
- ท่าเทียบเรือบริษัท เอส เอ เค ระเบิด อินเตอร์พอร์ท จำกัด
- ท่าเรือ บริษัท หะรินสุดขนส่ง จำกัด
- ท่าเรือพีเคมารีน
- ท่าเรือ ไออาร์พีซี
- ท่าเรือบางปะกง เทอร์มินอล
- ท่าเรือเอ็นพีมารีน
- ท่าเรือบริษัท ยู โสอินเตอร์เนชั่นแนล กันตัง พอร์ต จำกัด
- ท่าเทียบเรือเหมเรือเงิน
- ท่าเรือ บริษัท สหวิริยาเฟลทมิล จำกัด (มหาชน)
- ท่าเรือสุราษฎร์พอร์ท แอนด์ เทอร์มินัล

ระบุ

ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

- ฐานข้อมูลท่าเรือ

ภาพรวมข้อมูลท่าเรือ (2)



ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ข้อมูลสภาพการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง

สพอ
ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ฐานข้อมูลทำเรื่อง **ข้อมูลสภาพการขนส่งสินค้า** แผนยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพ

ข้อมูลสภาพการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง

- ลักษณะในการให้บริการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง
- การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ
- การขนส่งทางชายฝั่ง
- ปริมาณการขนส่งชายฝั่งทั้งหมด
- ท่าเรือชายฝั่ง (ภายใต้การกำกับดูแลของภาครัฐ)
- สถานการณ์ในการขอทำเรือชายฝั่งของภาครัฐในปัจจุบัน
- ท่าเรือชายฝั่งของเอกชนที่สำคัญ
- ท่าเรือเอกชนบริเวณอ่าวไทยตอนใน
- ท่าเรือเอกชนบริเวณอ่าวไทยตะวันออก
- ท่าเรือบริเวณชายฝั่งอ่าวไทยตะวันตก
- ท่าเรือเอกชนฝั่งอ่าวสาบ
- ปริมาณและรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ
- ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ
- การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ 50.11 ล้านตัน (ปี 2557)
- ท่าเรือบริเวณลำน้ำ - ท่าเรือแหลมฉบัง/จุดจอดลมเรือะลิวัง
- เส้นทางท่าเรือบริเวณลำน้ำ - ท่าเรือบริเวณกรุงเทพฯ/สมุทรปราการ

ลักษณะการให้บริการการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (Sea Transport/Maritime Transport)
โดยเรือจากไทยไปยังต่างประเทศ หรือจากต่างประเทศมายังไทย หรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกอาณาจักร

- การขนส่งระหว่างประเทศ (Sea Transport)
- การขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน (Short-Sea Transport)

การขนส่งทางชายฝั่ง (Coastal Transport)
การขนส่งจากชายฝั่งหนึ่งของประเทศไปยังท่าเรือชายฝั่งอีกแห่งหนึ่งในประเทศ

- การขนส่งภายในประเทศเพื่อส่งสินค้าออกที่ทำเรือสินค้าระหว่างประเทศ
- การขนส่งภายในประเทศเพื่อการบริโภคภายในประเทศ

การศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ 0-2215-1515 โทรสาร 0-2215-5500
ลิขสิทธิ์ ©2552 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม สงวนลิขสิทธิ์ทั้งหมด.



การศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย



ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

แผนยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย

ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ฐานข้อมูลท่าเรือ ข้อมูลสภาพการขนส่งสินค้า แผนยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพ

แผนยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย

- การวิจัยและยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย
- ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (กลยุทธ์ที่ 1)
- กลยุทธ์ที่ 1 : การเพิ่มประสิทธิภาพและขยายขีดความสามารถของท่าเรือในปัจจุบัน (1)
- กลยุทธ์ที่ 1 : การเพิ่มประสิทธิภาพและขยายขีดความสามารถของท่าเรือในปัจจุบัน (2)
- กลยุทธ์ที่ 1 : การเพิ่มประสิทธิภาพและขยายขีดความสามารถของท่าเรือในปัจจุบัน (3)
- กลยุทธ์ที่ 1 : การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งใหม่
- กลยุทธ์ที่ 1 : การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ (สอ1)
- กลยุทธ์ที่ 1 : การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ (สอ2)
- กลยุทธ์ที่ 1 : ส่งเสริมและปรับปรุงเส้นทางเดินเรือ
- กลยุทธ์ที่ 1 : ส่งเสริมและปรับปรุงเส้นทางเดินเรือ (ต่อ1)
- กลยุทธ์ที่ 1 : ส่งเสริมและปรับปรุงเส้นทางเดินเรือ (ต่อ2)
- กลยุทธ์ที่ 1 : ส่งเสริมและปรับปรุงเส้นทางเดินเรือ (ต่อ3)
- กลยุทธ์ที่ 1 : ส่งเสริมและปรับปรุงเส้นทางเดินเรือ (ต่อ4)
- กลยุทธ์ที่ 2 : พัฒนาเชื่อมโยงระบบขนส่งทางน้ำ

การจัดทำแผนยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ
กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่งทางน้ำ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการ

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาเสริมสร้างความเข้มแข็งผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำและที่เกี่ยวข้อง
กลยุทธ์ที่ 2 การสนับสนุนการให้บริการเรือ RoRo (Roll-on and Roll-off)
กลยุทธ์ที่ 3 การมีส่วนร่วมของเอกชนในกิจการของรัฐ
กลยุทธ์ที่ 4 การยกระดับประสิทธิภาพการบริหารโลจิสติกส์
กลยุทธ์ที่ 5 การปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
กลยุทธ์ที่ 6 การบริหารกำกับดูแล

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่หลังท่า

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องกับการขนส่งชายฝั่ง ได้แก่ กิจการตู้เรือและซ่อมเรือ
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาพื้นที่และกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตหลังท่า

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 35 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ 0-2215-1515 โทรสาร 0-2215-5500
ดิสคัสที ๑2552 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม สงวนลิขสิทธิ์สงวนไว้ซึ่งสิทธิทั้งหมด.



ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

■ Login เข้าสู่ระบบหลังบ้าน (Back Office)



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ระบบฐานข้อมูลท่าเรือ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ระบบฐานข้อมูลท่าเรือ

ชื่อผู้ใช้งาน

รหัสผ่าน

เข้าสู่ระบบ

หมายเหตุ : โปรดกรอกข้อมูลผู้ใช้งานและรหัสผ่านให้ถูกต้อง

[← หน้าแรก](#)

ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ภาพรวมข้อมูลท่าเรือ

หน้าหลัก **หน้าหลัก**

จัดการท่าเรือ

จัดการระบบ

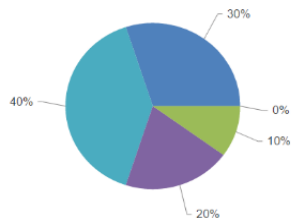
ภาพรวมข้อมูลท่าเรือ

เงื่อนไข

- ทั้งหมด
- รัฐบาล
- เอกชน
- ระบุ
- ท่าเรือท่าทอง
- ท่าเรือแม่ประลองคั่นคอก
- ท่าเรือแหลมฉบัง
- ท่าเรือระยอง
- ท่าเรือสงขลา
- ท่าเรือ สหไทย จำกัด
- ท่าเรือ บางกอก โมเตอร์ส เทอร์มินัล (BMT)
- ท่าเรือเอ็นทีมาริน
- ท่าเรือภูเก็ต
- ท่าเรือกรุงเทพ
- ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
- ท่าเรือกันตัง
- ท่าเรือ บริษัท ภูเก็ต แอสตาโรเทอรัล จำกัด (มหาชน)
- ท่าเรือ บริษัท ไทยทรอสเทอรัล เทอร์มินัล (TPT)
- ท่าเรือ บริษัท ไทยยูการ์ เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)

ตกลง

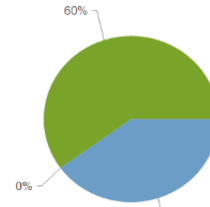
จำนวนท่าเรือแบ่งแยกตามประเภทสินค้า



ท่าเทียบเรือสินค้าทะเลกอง
 ท่าเทียบเรือบรรทุกตู้สินค้า
 ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป
 ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้าเหลว
 ท่าเทียบเรือ RO-RO

FusionCharts XT Trial

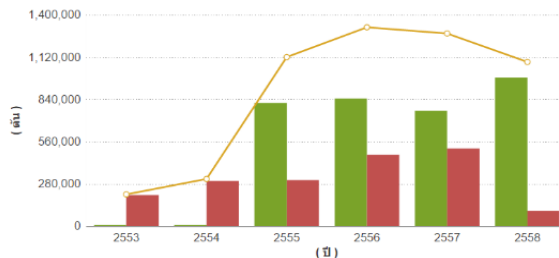
จำนวนท่าเรือแบ่งแยกตามความสามารถในการรองรับเรือ



เรือที่มีขนาดเล็กกว่า 500 ตันกรอส
 เรือที่มีขนาดกลางตั้งแต่ 500-4000 ตันกรอส
 เรือที่มีขนาดใหญ่ตั้งแต่ 4000 ตันกรอส ขึ้นไป

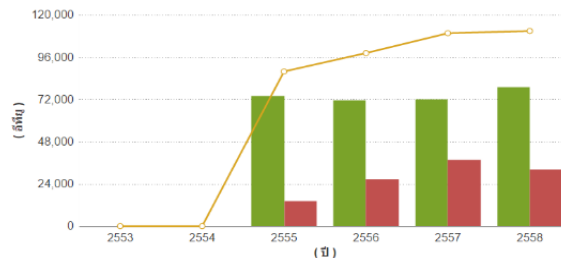
FusionCharts XT Trial

ปริมาณสินค้าเข้า-ออกทั้งหมด



FusionCharts XT Trial

ปริมาณตู้สินค้าเข้า-ออกทั้งหมด



FusionCharts XT Trial

ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

จัดการข้อมูลท่าเรือ

หน้าหลัก > จัดการท่าเรือ > สร้างข้อมูลท่าเรือ

จัดการท่าเรือ

จัดการระบบ



สร้างข้อมูลท่าเรือ

ชื่อท่าเรือ:

หน่วยงาน: รัฐบาล เอกชน

ชื่อหน่วยงาน:

ที่ตั้ง:

จังหวัด:

ขนาดท่าเรือทั้งหมด: ไร่

พื้นที่ทำบก ไร่

พื้นท่อมทะเล ไร่

รายละเอียด:

- ประเภทท่าเรือ (แบ่งตามลักษณะการใช้งาน):
- ท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง
 - ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป
 - ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้าเหลว
 - ท่าเทียบเรือบรรทุกตู้สินค้า

ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

จัดการอัลบั้มรูปภาพท่าเรือ

หน้าหลัก

จัดการท่าเรือ > อัลบั้มภาพท่าเรือ

จัดการท่าเรือ

อัลบั้มภาพท่าเรือ

จัดการระบบ



▶ Click เพื่ออัปโหลดรูปภาพ



ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ข้อมูลท่าเรือ

หน้าหลัก

จัดการท่าเรือ > ข้อมูลท่าเรือ

จัดการท่าเรือ

ข้อมูลท่าเรือ

จัดการระบบ



ดูภาพทั้งหมด

ชื่อท่าเรือ : ท่าเรือกรุงเทพ
หน่วยงาน : รัฐบาล
ชื่อหน่วยงาน : การท่าเรือแห่งประเทศไทย
ที่ตั้ง : ซิ่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5 ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร
จังหวัด : กรุงเทพมหานคร
ขนาดท่าเรือทั้งหมด : 2,353.00 ไร่
พื้นที่ท่าบก : 1,000.00 ไร่
พื้นที่ถมทะเล : 1,353.00 ไร่
รายละเอียด : -
ประเภทท่าเรือ : - ท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง
- ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป
- ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้าเหลว
ความลึกหน้าท่า : 9.00 เมตร
ความยาวหน้าท่า : 400.00 เมตร
ให้บริการเรือสินค้าขนาด : 12,000.00 เดทเวตตัน
สิ่งอำนวยความสะดวก : - พื้นที่หลังท่า 17,000.00 ตารางเมตร
- โรงพักสินค้า 12,000.00 ตารางเมตร
- คลังสินค้าทั้งแบบบน
อื่น : รถยก รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ รถหัวลาก - รถทางลาก และรถบรรทุก ฯลฯ
สินค้า : - เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์
- น้ำมันดิบ
- ปูนและยากำจัดศัตรูพืชและสัตว์
ละติจูด : 13.703818
ลองจิจูด : 100.575437
สถานะ : เปิดให้บริการ

แก้ไข ยกเลิก

ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

จัดการผู้ใช้งาน

หน้าหลัก

จัดการระบบ > สร้างผู้ใช้งาน

จัดการท่าเรือ

จัดการระบบ

ผู้ใช้งาน

สิทธิ์การใช้งาน

สร้างผู้ใช้งาน

ชื่อ :

*

นามสกุล :

*

ชื่อผู้ใช้งาน :

*

รหัสผ่าน :

*

รหัสผ่านต้องไม่ต่ำกว่า 4 ตัวอักษร

ยืนยันรหัสผ่าน :

*

รหัสผ่านต้องไม่ต่ำกว่า 4 ตัวอักษร

สิทธิ์ผู้ใช้งาน :

*

อีเมล :

*

สถานะ :

เปิดการใช้งาน ปิดการใช้งาน

*

สิทธิ์การดูแล ท่าเรือ :

*

ลำดับ

ชื่อท่าเรือ

จัดการ

ไม่พบข้อมูล

🏠

หน้าหลัก

↶

ยกเลิก

ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

จัดการรหัสผ่าน

หน้าหลัก

จัดการระบบ > เปลี่ยนรหัสผ่าน

จัดการท่าเรือ

จัดการระบบ ▼

ผู้ใช้งาน

สิทธิ์การใช้งาน



เปลี่ยนรหัสผ่าน

รหัสผ่านใหม่ :

*

ยืนยันรหัสผ่าน :

*



บันทึก



ยกเลิก

ระบบจัดการฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

จัดการสิทธิ์การใช้งาน

หน้าหลัก

จัดการท่าเรือ

รายงาน

จัดการระบบ

ผู้ใช้งาน

สิทธิ์การใช้งาน

จัดการระบบ > สร้างสิทธิ์การใช้งาน

สร้างสิทธิ์การใช้งาน

บันทึก

ยกเลิก

ชื่อสิทธิ์การใช้งาน :

สถานะ :

เปิดการใช้งาน

ปิดการใช้งาน

รายการ

จัดการทั้งหมด

อ่านทั้งหมด

NA/ALL

หน้าหลัก

จัดการท่าเรือ

จัดการระบบ

ผู้ใช้งาน

สิทธิ์การใช้งาน

จัดการ

จัดการ

จัดการ

จัดการ

จัดการ

อ่าน

อ่าน

อ่าน

อ่าน

อ่าน

NA

NA

NA

NA

NA

บันทึก

ยกเลิก

เครื่องมือที่จะใช้ทางการพัฒนาระบบ

- PHP Version 5
- MySQL (มายเอสคิวแอล)
- AJAX (Asynchronous JavaScript And XML)

การศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพ ระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย

รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

จบการนำเสนอ



Thank You!

