



ประเทศไทยกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

Thailand has Potential to Re-route into World Logistics Destination

นายวิสาร ฉันทเศรษฐ์

กรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย / กรรมการ บริษัท ไทยสมเด็จ เซอร์วิส จำกัด

Mr. Visarn Chansate

Managing Director

E-mail: visarn@thaisomdej.com



บทคัดย่อ

ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตสินค้าในหลาย ๆ อุตสาหกรรมที่ติดอันดับโลก แสดงให้เห็นถึงควมมีศักยภาพของประเทศที่สามารถแข่งขันในเวทีโลก และเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยมาโดยตลอด แต่ที่ผ่านมากลับ 10 ปี ที่ประเทศติดกับดักความขัดแย้งทางการเมือง ขาดการลงทุนในโครงการ Mega Project ทั้งจากภาครัฐและการลงทุนจากต่างประเทศ ที่ผ่านมามีแผนการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Infrastructure) ซึ่งประเทศไทยได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางด้านการโลจิสติกส์ทั้งในภูมิภาคอาเซียนและภูมิภาคของโลก อีกทั้งยังสามารถเปลี่ยนเส้นทางเดินทางคมนาคมโลจิสติกส์ของโลก

คำสำคัญ: โลจิสติกส์, เมกะโปรเจกต์, โครงสร้างพื้นฐาน, ภูมิรัฐศาสตร์

ABSTRACT

Thailand has been a production base for variety of world class industries, which indicates the potential of competitiveness for the country. Thailand has been stuck in the political conflict for almost 10 years. Therefore, investment on mega projects have been put on hold from both overseas and local investors. Moreover, the instability of local government and political conflict has an effect on government investment on mega project and hard infrastructure project. Thailand is located in the heart of logistics connectivity with easy access to all countries especially Asean and western countries. Furthermore.

Key Words: Logistics, Mega Project, Infrastructure, Geopolitics

ประเทศไทยกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

โลจิสติกส์นั้นกล่าวได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศมาโดยตลอด เนื่องจากประเทศไทยนั้นต้องพึ่งพาการส่งออกที่ทำรายได้หลักเข้าประเทศ แต่ที่ผ่านมาการพัฒนาและเสริมสร้างความสามารถด้านการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ไม่ได้รับการสนับสนุนและให้ความสำคัญจากภาครัฐอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งที่ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตต่าง ๆ ของโลก ดังจะเห็นได้จากประเทศไทยส่งออกและเป็นฐานการผลิต “ทุเรียนกระป๋อง” อันดับ 1 ของโลก ส่งออกข้าวในปีการผลิต 2554/2555 และ 2556/2557 เป็นอันดับ 1 ของโลก ส่งออกยางพาราในปีการผลิต 2554-2556 เป็นอันดับ 1 ของโลก เครื่องประดับเงินไทยมีการส่งออกเป็นอันดับ 1 ของโลก น้ำตาลเป็นผู้ผลิตและส่งออกเป็นอันดับ 1 ของโลก มันสำปะหลังเป็นผู้ผลิตและมีการส่งออกอันดับ 2 ของโลก Hard Disk Drive (HDD) ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตและส่งออกเป็นอันดับ 2 ของโลก เครื่องปรับอากาศเป็นผู้ผลิตและส่งออกเป็นอันดับ 2 ของโลก สับปะรดกระป๋องประเทศไทยเป็นผู้ผลิตและส่งออกมาเป็นอันดับ 2 ของโลก ปาล์มน้ำมันเป็นผู้ผลิตและส่งออกเป็นอันดับ 3 ของโลก รถบรรทุกเป็นผู้ผลิตและส่งออกอันดับที่ 5 ของโลก (โดยมูลค่า) ยางรถยนต์ส่งออกเป็นอันดับ 5 ของโลก (โดยมูลค่า) อุปกรณ์เครื่องคอมพิวเตอร์ส่งออกเป็นอันดับ 7 ของโลก (โดยมูลค่า) รถจักรยานยนต์ส่งออกเป็นอันดับ 7 ของโลก (โดยมูลค่า) รถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อพาณิชย์เป็นผู้ผลิตและส่งออกเป็นอันดับที่ 12 ของโลก น้ำมันมะพร้าวเป็นผู้ผลิตและส่งออกเป็นลำดับที่ 9 ของโลก นี่เป็นส่วนหนึ่งที่แสดงให้เห็นถึงความมีศักยภาพในด้านอุตสาหกรรมของประเทศ โลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งในการเคลื่อนย้ายปัจจัยต่าง ๆ จากแผนยุทธศาสตร์ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) แผนพัฒนา

เศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2560-2564) โดยได้จัดทำก่อนนโยบายและยุทธศาสตร์ของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของชาติ โดยที่แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ระยะ 20 ปี โดยแบ่งเป็น 3 ระยะประกอบด้วย

ระยะที่ 1 5 ปี เพื่อกำหนดตำแหน่งยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงในภูมิภาคและเป็นประตูการค้าระดับการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้สมบูรณ์ และปรับปรุงกฎหมายรองรับการทำธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์ พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์และบุคลากรให้มีคุณภาพแบบมาตรฐานสากล

ระยะที่ 2 5-10 ปี พัฒนา Logistics E-Commerce/E-Payment NSW/AASW/Fes พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน ปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบ ยกกระดับมาตรฐานโลจิสติกส์สู่สากล

ระยะที่ 3 20 ปี Modern and Advanced Supply Chain Sustainable Transport Smart LSP or Smart Logistics Business Regional Integrated Supply Chain พัฒนาวัตถุกรรมและเทคโนโลยีของตนเองและพัฒนาบุคลากรให้ได้มาตรฐานและมีศักยภาพสูง ให้เอกชนเข้ามามีบทบาท นักการพัฒนาภาคใต้ติดตามค้นหา และระบบฐานข้อมูลมีประสิทธิภาพ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 3 ประกอบไปด้วย

ยุทธศาสตร์ที่ 1

ยุทธศาสตร์การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานให้ได้ระดับ

สากล และสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มและบริการจัดการ ได้ทั้งห่วงโซ่อุปทาน ประกอบด้วยการยกระดับการบริหาร การจัดการโลจิสติกส์ทั้งภาคเกษตรและอุตสาหกรรมให้ ได้มาตรฐาน โดยในส่วนของเกษตรกำหนดให้เพิ่ม ประสิทธิภาพตั้งแต่ระดับฟาร์มจนถึงการส่งมอบสินค้าให้ กับผู้บริโภค ลดต้นทุนและการสูญเสีย และสร้างระบบ ตรวจสอบย้อนหลัง ขณะที่ภาคอุตสาหกรรมสนับสนุนให้ ผู้ประกอบการโดยเฉพาะ SME ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อพัฒนาการขนส่ง การส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่การจัด การโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงกับแหล่งวัตถุดิบแหล่งผลิต และตลาด การเชื่อมโยงกับภาคบริการเพื่อการจัดการ ด้านการท่องเที่ยว รวมทั้งการเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบ พาณิชย์และพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์ที่ 2

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเสริมประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า และระบบ ห่วงโซ่อุปทานเส้นทางการค้า โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศ CLMV และจีนประกอบไปด้วยการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านการขนส่ง และเครือข่ายโลจิสติกส์ตาม เส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคและเป็นประตู การค้า รวมทั้งพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) การพัฒนาระบบ National Single Window ให้ สมบูรณ์ โดยเร่งรัดให้จัดตั้งหน่วยงานการบริหารจัดการ ส่วนกลางเพื่อทำหน้าที่เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐและ ภาคเอกชน รวมทั้งเร่งรัดการแก้ไขอุปสรรคทางการค้า ระหว่างประเทศมากขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ 3

การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนทางด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะเร่งผลิตกำลังคนที่ยึดมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ และ ระบบติดตามประเมินผลเพื่อการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ ของประเทศ ประกอบไปด้วยการพัฒนามาตรฐานวิชาชีพ โลจิสติกส์ โดยภาครัฐกับภาคเอกชนควรปรับปรุงหลักสูตร สาขาโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมถึง การจัดตั้งสถาบันและสูตรการพัฒนาบุคลากรด้าน

โลจิสติกส์เพื่อเอื้อต่อการถ่ายทอดเทคโนโลยี ขณะเดียวกัน ก็ควรให้ความสำคัญกับการประเมินและติดตามผล ข้อ ตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ พัฒนามาตรฐานข้อมูล กลาง และตัวชี้วัดที่ใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ การผลักดันให้ ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการประกอบ แผนพัฒนาโลจิสติกส์ ต้องการเสริมสร้างความเข้มแข็ง ให้กับผู้ประกอบการ โดยมีดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผน นี้คือ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับ 12% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) จาก ปัจจุบันอยู่ที่ 14% ของ GDP ขณะที่จำนวนธุรกรรมให้ บริการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มขึ้น เป็น 100% ภายในปี พ.ศ. 2564 (กอบศักดิ์ ภูตระกูล, กรุงเทพธุรกิจ, 2560)

ในขณะที่ประเทศไทยวางแผนยุทธศาสตร์ชาติ ทางด้านโลจิสติกส์ ประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศไทยก็ล้วนแต่มุ่งมั่นที่จะเสริมศักยภาพทางด้านการแข่งขันกับประเทศไทยเช่นกัน สิทธิประโยชน์การลงทุนของชาติในอาเซียน อินโดนีเซียประเทศที่มีประชากร มากที่สุดในอาเซียน ผู้ประกอบการที่เข้าไปลงทุนควรมอง ตลาดในประเทศไม่ใช้การส่งออก ขณะที่อินโดนีเซียได้ เชื่อว่ามีข้อกฎหมายกีดกันทางการค้าสูงอันดับต้น ๆ ของ อาเซียน แต่ปัจจุบันข้อกฎหมายถูกยกเลิกไปบ้าง เช่น การยกเลิกสัดส่วนแรงงานต่างชาติต่อแรงงานท้องถิ่น เดิม ที่ 1 ต่อ 10 และมีการกำหนดสูตรค่าจ้างขั้นต่ำรายปี โดยเริ่มบังคับใช้ปี พ.ศ. 2561 กลุ่มสินค้าที่มีโอกาสเข้าไป ลงทุนคือชิ้นส่วนยานยนต์ เพราะผู้ประกอบการอินโดนีเซีย ยังผลิตได้ต่ำกว่ามาตรฐานสากล ทั้งนี้ สิทธิประโยชน์ใน การลงทุน ได้แก่ ลดหย่อนภาษีรายได้นิติบุคคล 30% ใน 6 ปี และยกเลิกภาษีนำเข้าเครื่องจักร หรือวัตถุดิบ 2 ปี เวียดนามมีความได้เปรียบจากข้อตกลงการค้า FTA เวียดนาม-จีน ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2560 ซึ่งคาดว่าจะเห็นผลตามข้อตกลง 100%

ไตรมาส 2 ปีหน้า โดยจะมีการลดภาษีลดรายการสินค้าต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการที่เข้าไปลงทุนในเวียดนามได้ประโยชน์จากข้อตกลงไปด้วย รัฐบาลได้ยกเว้นใบอนุญาตทำงานสำหรับผู้เชี่ยวชาญต่างชาติที่ทำงานในเวียดนามน้อยกว่า 30 วันต่อครั้ง และวันทำงานรวมน้อยกว่า 90 วันต่อปี เมียนมาแม้ว่าจะมีความไม่ชัดเจนของนโยบาย แต่ปัจจุบันมีแผนการเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ 7 เขตใหม่ เพิ่มโอกาสธุรกิจ เทรดดิ้ง และค้าปลีก เปิดให้ต่างชาติถือหุ้นได้ 35% ฟ่อนปรนธุรกิจต่ำกว่า 200 ล้านดอลลาร์ ไม่ต้องขออนุญาตลงทุน พร้อมปรับสิทธิการนิติบุคคล 3-7 ปี สินค้า 5 ประเภทที่รัฐบาลอนุญาตให้ต่างชาติทำการค้าโดยไม่ขอจำกัด ได้แก่ ทุเรียน เมล็ดพืช ยางพาราแมลง อุปกรณ์ทางการแพทย์ และวัสดุก่อสร้างฟิลิปปินส์เสมือนแบ่งเป็น 3 ประเทศ (เกาะลูซอน เกาะวิซายัส เกาะมินดาเนา) ดังนั้น หากสนใจจะขายสินค้าควรที่จะตั้งโรงงานในเกาะนั้น ๆ เนื่องจากค่าโลจิสติกส์สูงกว่าการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปฟิลิปปินส์ แม้รายได้หลักของประเทศมาจากธุรกิจ (Outsourcing) แต่โอกาสที่จะเริ่มถูกแทนที่ด้วยเทคโนโลยีทำให้รัฐบาลให้ความสำคัญกับการลงทุนทางอื่นทดแทน ซึ่งฟิลิปปินส์เป็นประเทศเดียวที่มีเขตเศรษฐกิจพิเศษด้านท่องเที่ยว นักลงทุนจะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ 6 ปี สาธารณรัฐประชาชนลาวมีความโดดเด่นในธุรกิจสินค้าเกษตรแปรรูป โดยเฉพาะโครงการที่ต้องใช้ที่ดินขนาดใหญ่จะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 15 ปี หากการลงทุนที่ทุกรันดาร์ และ 7 ปี ในพื้นที่ที่มีโครงการพื้นฐานพร้อม อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการควรร่วมลงทุนกับคนท้องถิ่น เนื่องจากอิทธิพลนักธุรกิจท้องถิ่นยังมีสูง กัมพูชาการลงทุนการผลิตควรตั้งโรงงานที่ปอยเปต เกาะกง พนมเปญ หรือสีหนุวิลล์ เนื่องจากการเข้าถึงไฟฟ้ามีมากกว่าพื้นที่อื่น จุดเด่นคือรัฐบาลเปิดเสรีให้นักธุรกิจชาตินานาชาติมากที่สุด ไม่มีกิจการที่ห้ามนักลงทุนต่างชาติลงทุน แต่ขอจำกัดการถือครองที่ดิน ถือว่าเอื้อสำหรับการเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออก แต่ข้อควรระวังคือค่าจ้างขั้นต่ำปรับขึ้นทุกปี และการคอร์รัปชัน

ที่เกิดขึ้นในทุกอุตสาหกรรม ทั้งเป็นประเทศที่มีการทุจริตมากที่สุดอาเซียนด้วย (สถาบันวิจัยการพัฒนาประเทศไทย (TDRI), ประชาชาติธุรกิจ, 2560)

มาเลเซียและประเทศอื่นเผยเส้นทางสายใหม่ทั้งทางรางและทางเรือ ของจีนมีแผนที่จะเชื่อมโยงประเทศจีนเข้ากับ 64 ประเทศทั่วโลกอย่างเป็นรูปธรรม โดยการสร้างทางรถไฟเข้าไปเชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ และสร้างท่าเรือรองรับเรือสินค้าของจีน โดยจีนจัดเงินทุนให้กู้ผ่านกองทุน ATB เพื่อสร้างทางรถไฟ ท่าเรือ คลังสินค้าทั้งในเอเชียกลาง ยุโรป และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป้าหมายที่สำคัญอีกประการหนึ่งของจีนคือ การสร้างท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ที่เมืองมะละกาฝั่งตะวันตกของมาเลเซีย เรียกโครงการนี้ว่า “Melaka Gateway” เพื่อใช้เป็นท่าเรือขนส่งพลังงานที่เป็นของเหลวคือน้ำมันดิบ และก๊าซเหลวที่ขนส่งตรงมาจากกลุ่มตะวันออกกลาง และใช้เป็นคลังเก็บน้ำมันดิบ ซึ่งจะเกิดประโยชน์ใหญ่หลวงแก่ประเทศในเอเชีย สำหรับการค้าน้ำมันดิบ ก่อนหน้านี้อิรักคือผู้ทรงอิทธิพลสูงสุดในการค้าน้ำมันดิบและธุรกิจการกลั่นน้ำมันในเอเชีย เมื่อมีการลงทุนใน Malaka Gateway ประเทศมาเลเซียจะเดินหน้านำลงทุนในโครงการ “East Cost Rail Live (ECRL)” คือเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเชื่อมตะวันตก ซึ่งจะเป็นการลงทุนโครงการที่ใหญ่ที่สุดของมาเลเซีย การก่อสร้างเฟสแรกจะเริ่มจาก Wakaf Barn ใน Kelantan ไปยังเมืองGombak มูลค่าการก่อสร้าง 46,000 ล้านริงกิต หรือประมาณ 400,000 ล้านบาท ส่วนเฟสที่ 2 จะสร้างต่อจาก Gombak ไปยังท่าเรือ Port Klang ระยะทาง 88 กิโลเมตร มูลค่า 9,000 ล้านริงกิต หรือประมาณ 80,000 ล้านบาท มาเลเซียมองว่าเมื่อทางรถไฟสายตะวันออกและตะวันตกเสร็จสมบูรณ์จะเกิดเมืองเศรษฐกิจสองข้างทางรถไฟ การขนส่งจากทางเรือมะละกาทางตะวันตกไปชายฝั่งตะวันออกจะสะดวก รวดเร็ว และประหยัดกว่าการขนส่งทางเดิม ใช้เวลาเพียง 30 ชั่วโมง การขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางจะตัดเข้าตรงท่าเรือบริเวณนี้ ไม่ต้องไปอ้อมช่องแคบ

แผนภาพที่ 1-1: เส้นทางโลจิสติกส์ของอาเซียน



ที่มา: TNN Thailand.com, 2560.

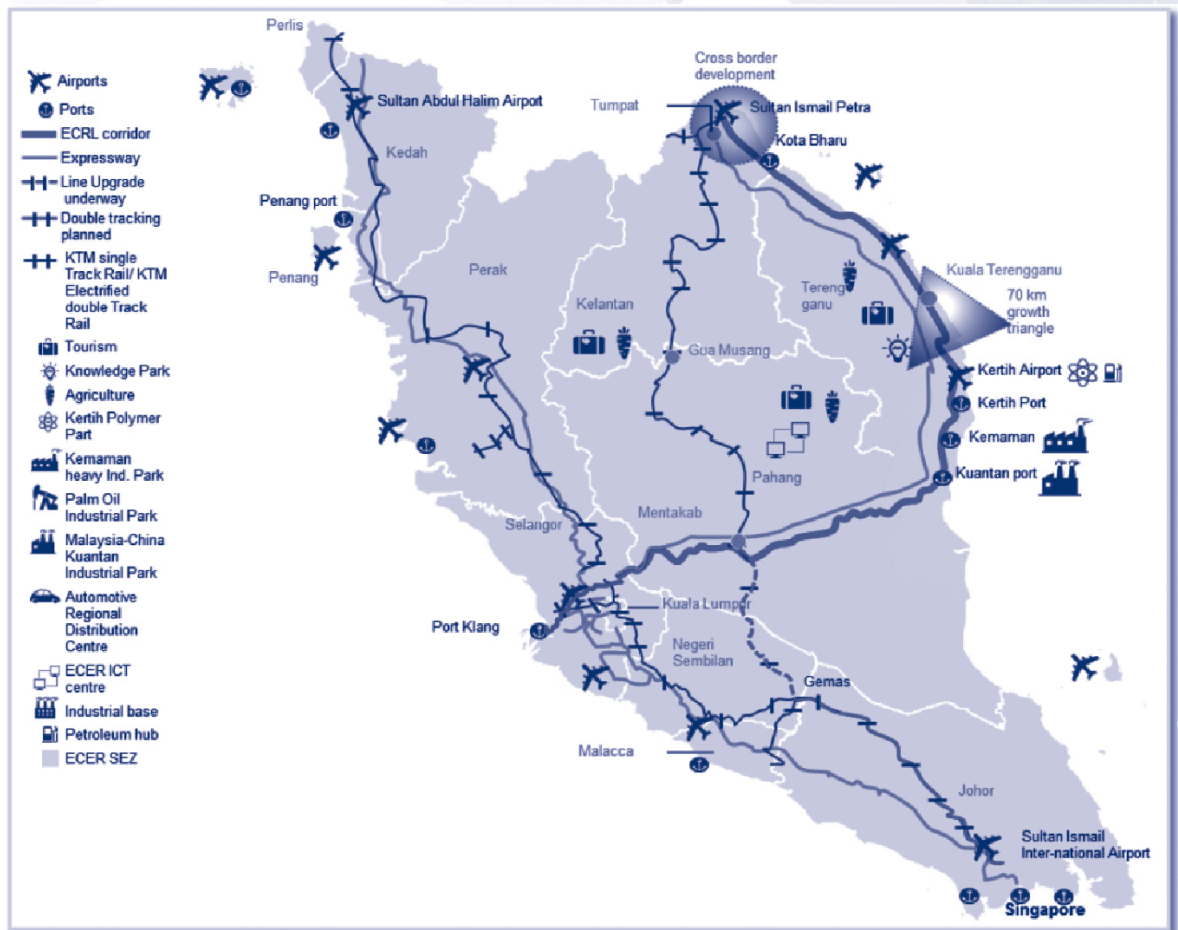
มะละกา ผ่านสิงคโปร์อีกต่อไป ซึ่งโครงการทำนองนี้ ประเทศไทยก็เคยคิดว่าจะเกิดขึ้นในประเทศ โครงการสร้างท่าเรือฝั่งอันดามันและขนส่งสินค้าไปฝั่งตะวันออก แต่โครงการยังมีความไม่ชัดเจน สถาบันจันศึกษาของมหาวิทยาลัยมาเลเซีย เผยข้อมูลว่า โครงการนี้เป็นการสร้างท่าเรือทางเลือกใหม่ของกองเรือจีน ซึ่งเดิมนั้นต้องผ่านท่าเรือสิงคโปร์อย่างเดียว แต่ในโลกที่สถานการณ์ทางการทหารไม่แน่นอน สิงคโปร์เป็นมิตรกับสหรัฐอเมริกา การมีท่าเรือใหม่ที่มะละกาทำให้จีนปลอดภัยทางการค้ามากขึ้น (TNN Thailand.com, 23/7/2560)

ดังที่ทราบกันดีว่าประเทศไทยมีโครงการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์มาช้านาน เช่น ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง Eastern Seaboard สนามบินสุวรรณภูมิ ที่จะนำประเทศขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทย โดยการที่ประเทศมาเลเซียเริ่มจับมือกับประเทศจีนนั้น ประเทศไทยเคยคิดโครงการดังกล่าวตั้งแต่การขุดคลองเชื่อมฝั่งทะเลทางด้านอันดามัน

กับอ่าวไทย โครงการ Southern Seaboard โครงการ Land Bridge

ประเทศอื่นได้นำเสนอนโยบาย One Road One Belt และ Maritime Silk Road เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ ในอาเซียน และเชื่อมโลกเข้าด้วยกัน ดังจะเห็นได้จากที่ประเทศอื่นเข้าไปร่วมลงทุน เชื่อมโยง 2 ฝั่งทะเลในประเทศมาเลเซีย ในขณะเดียวกันประเทศไทยได้คิดโครงสร้างแบบเดียวกันตั้งแต่ในอดีต เช่น คลองที่จะเชื่อมโยงโครงการ Southern Seaboard ฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย โครงการ Land Bridge โครงการท่าเรือปากบารา เชื่อมท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสงขลา แต่ที่กล่าวมาแล้วนั้นมียังต้องพบโครงการเอาไว้ไม่ได้ก่อนให้เป็นรูปธรรม ทั้งที่ภูมิศาสตร์ของประเทศไทยดีกว่าประเทศมาเลเซีย มีส่วนที่แคบกว่า ทำให้ระยะทางกว่าผ่านช่องแคบมะละกา ไปยังประเทศสิงคโปร์

แผนภาพที่ 1-2: เส้นทางโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซีย



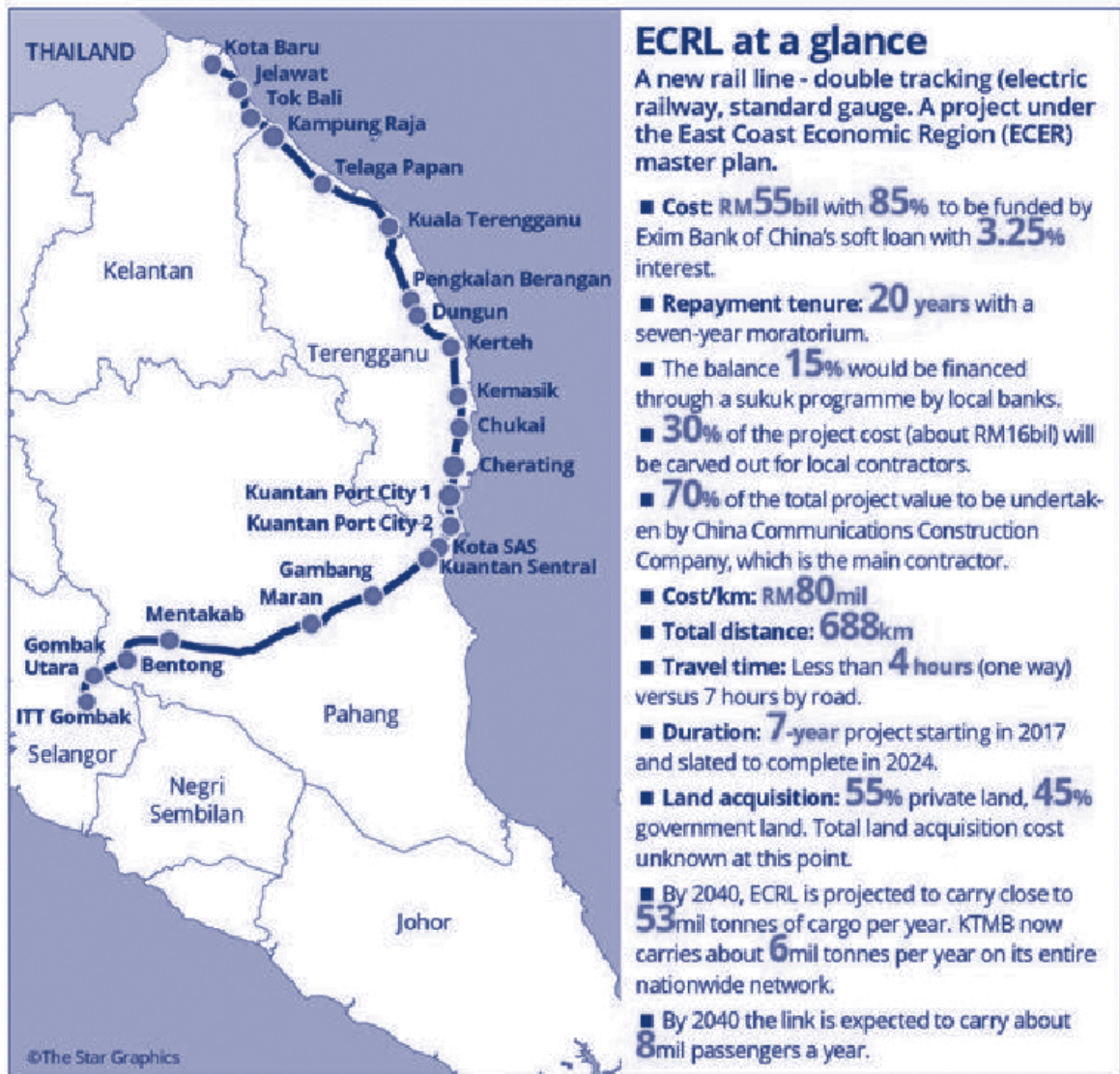
ที่มา: TNN Thailand.com, 2560.

ปัญหาของการเดินเรือช่องแคบมะละกา

1. ขีดจำกัดในการรับเรือของช่องแคบมะละกา ในการคาดการณ์ของธนาคารโลก ช่องแคบมะละกาจะมีเรือผ่านถึง 122,500 ลำ ภายในปี ค.ศ. 2025 ส่วน JITI (Japan International Transport Institute) คาดว่าจะมีเรือแล่นผ่านถึง 140,000 ลำ ในปี ค.ศ. 2020 จากการคำนวณของ HM Ibrahim และ Mansoureh Sh ของสถาบัน Maritime Institute of Malaysia (MIMA) ช่องแคบมะละกาสามารถรับรองเรือเดินสมุทรได้ประมาณ 122,640 ลำต่อปี Arrival Rate

at (TFR= 0.27 = 7vessel/hour c.c =7 x 24 x 365 x 2 = 122,640) (9) ภายในปี ค.ศ. 2024 หมายความว่าภายใน 10 ปีข้างหน้า ช่องแคบมะละกาจะแน่นขนัดจนไม่สามารถบริการเรือเดินสมุทรให้ผ่านได้อย่างตรงเวลา และปลอดภัยต่อการเดินเรือ หรือมีเช่นนั้นเรือเดินสมุทรจะต้องเลี่ยงไปใช้เส้นทางช่องแคบซุนดาและลอมบ็อก ซึ่งจะทำให้เส้นทางเดินเรือยาวมากขึ้น อีกทางเลือกหนึ่งก็คือประเทศในช่องแคบมะละกาจะเก็บค่าผ่านทางของเรือเดินสมุทรเพื่อรักษาสมดุลของการที่เรือจะต้องเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นเพื่อระบายความหนาแน่น ซึ่งทำให้คาดเดา

แผนภาพที่ 1-3: เส้นทาง ECER



ที่มา: TNN Thailand.com, 2560.

แผนภาพที่ 1-4: เส้นทาง One Road-One Belt



ที่มา: TNN Thailand.com, 2560.

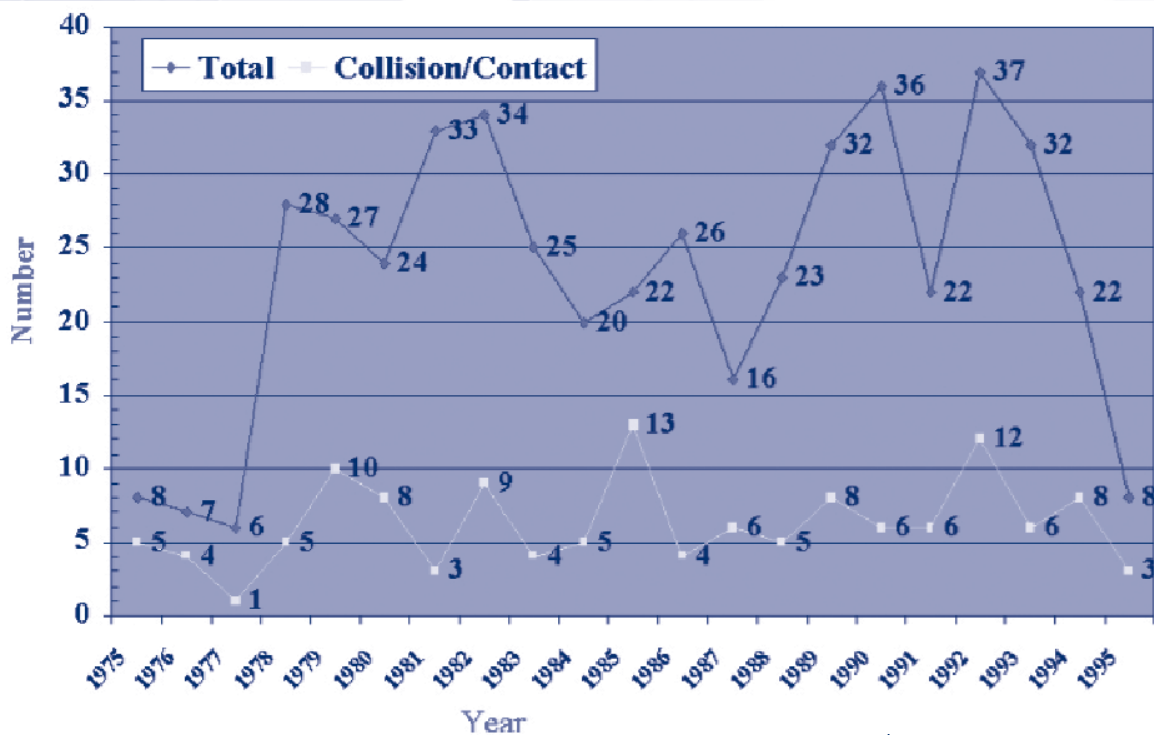
ได้ว่าภายใน 10 ปีข้างหน้าค่าใช้จ่ายของเรือเดินสมุทรระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกจะต้องเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน

2. ภาษีเรือเดินสมุทร

ได้มีความพยายามที่จะจำกัดขนาดของเรือไม่ให้เรือบรรทุกน้ำมันขนาดยักษ์ (VLCC – Very Large Crude Carrier) ผ่านช่องแคบมะละกา หรือพยายามเก็บภาษีเพื่อนำรายได้มาสร้างความสะดวกในการเดินเรือและรักษาสภาพแวดล้อม โดยมีมาเลเซียและอินโดนีเซียเป็นหัวหอกในการพยายามผลักดันนโยบายดังกล่าว แต่สิงคโปร์คัดค้านเนื่องจากเกรงว่าการเก็บภาษีเรือเดินสมุทรจะกระทบต่อรายได้ของท่าเรือสิงคโปร์ อย่างไรก็ตามความตื่นตัวของช่องแคบมะละกาก็เป็นอุปสรรคสำคัญสำหรับการเดินเรือบรรทุกน้ำมันขนาดยักษ์ (VLCC) ปัจจุบันการขนส่งน้ำมันผ่านช่องแคบมะละกามีอัตราสูงถึง 50% ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด ในปี ค.ศ. 1993

ได้มีเรือน้ำมันขนาดยักษ์ (VLCC ราว 160,000 ตัน) ผ่านเข้าไปใช้ช่องทางในช่องแคบมะละกาติดต่อกันถึง 3 วัน เรือเหล่านี้กินน้ำลึกระหว่าง 19.4-21.2 เมตร ในขณะที่ช่องแคบมะละกาบางช่วงมีความลึกเพียง 21.1-22.9 เมตร ตามปกติเรือ VLCC บรรทุกน้ำมันเต็มพิกัดต้องการช่องว่างระหว่างพื้นทะเลกับท้องเรือ 3.5 เมตร ซึ่งเป็นมาตรฐานความปลอดภัยในช่องแคบมะละกา กำหนดโดยมาเลเซียและอินโดนีเซีย แต่เรือ VLCC ดังกล่าวทิ้งช่องว่างระหว่างท้องเรือและพื้นดินในทะเลเพียง 1 เมตร ซึ่งถือว่าล่อแหลมมากสำหรับเรือเดินทะเลน้ำลึกและทำให้เกิดความวิตกกังวลต่อการขนส่งที่จะเพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างแน่นอนในอนาคต ขณะนี้ประเทศสิงคโปร์และมาเลเซียได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องนำร่อง VTS (Vessel Traffic System) เพื่อช่วยให้การเดินเรือในช่องแคบมะละกาง่ายขึ้น อย่างไรก็ตาม เครื่องนำร่องเหล่านี้ยังไม่ดีพอเมื่อเปรียบเทียบกับระบบนำร่องใน

แผนภาพที่ 1-5: จำนวนอุบัติเหตุในช่องแคบมะละกาเฉพาะเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่



ที่มา: TNN Thailand.com, 2560.

ช่องแคบอังกฤษ

3. อุปสรรคอื่น ๆ ในช่องแคบมะละกา

3.1 อุบัติเหตุต่าง ๆ ของเรือเดินสมุทรในช่องแคบมะละกา

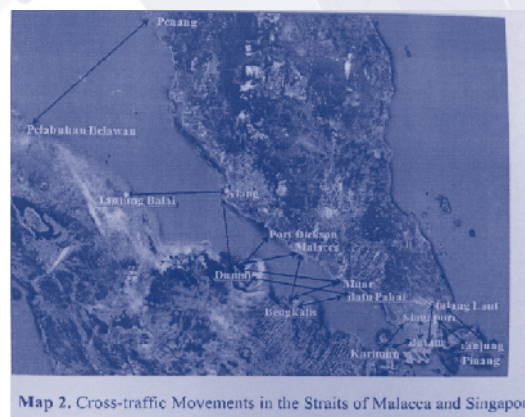
ในระหว่างปี ค.ศ. 2001-2007 เกิดอุบัติเหตุทางทะเล 236 ครั้ง ในช่องแคบมะละกาอุบัติเหตุร้ายแรงคือน้ำมันรั่ว ซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของประเทศซึ่งอยู่ในเขตช่องแคบ ครั้งล่าสุดในปี ค.ศ. 2010 เกิดขึ้นเมื่อเรือ MVWaily ชนกับเรือ MTBunguKelana ทำให้น้ำมันดิบจำนวน 18,000 บาร์เรล กระจายไปทั่วชายหาดสิงคโปร์ และบางส่วนของช่องแคบ อีกอุบัติเหตุหนึ่งที่ร้ายแรงไม่แพ้กันเกิดขึ้นเมื่อปลายปี ค.ศ. 1997 เมื่อเรือบรรทุกน้ำมันสัญชาติกรีซ MTEvoikos ซึ่งบรรทุกน้ำมันดิบ 130,000 ตัน ชนกับเรือรฟิน ประมาณการณีกัณว่ามีน้ำมันดิบไหลกระจาย

สู่ท้องทะเลราว ๆ 29,000 ตัน โชคดีที่เรือรฟินเป็นเรือเปล่าไม่ได้บรรทุกน้ำมันเต็มพิกัด เกาะแก่งต่าง ๆ ได้รับผลกระทบ และชายฝั่ง Selangor ในมาเลเซียก็ได้รับผลกระทบจากคราบน้ำมันเป็นทางยาวกว่า 40 ไมล์

3.2 ช่องแคบมะละกาเป็นจุดปะทะของน้ำทะเลจากมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก

กระแสน้ำจากทะเลอันดามัน (มหาสมุทรอินเดีย) มีความแรงสูง จากทางเข้าซึ่งมีความกว้าง 250 ไมล์ ตั้งแต่ทางเหนือจนบรรจบกับกระแสน้ำทะเลจากทะเลจีนใต้ (มหาสมุทรแปซิฟิก) ทางประเทศสิงคโปร์ปลายแหลมมลายู ซึ่งเป็นส่วนที่แคบที่สุดกว้างประมาณ 1.9 ไมล์ทะเล ทำให้เกิดกระแสคลื่นรุนแรงเป็นอันตราย เกาะแก่งบางส่วนก็เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในยามวิกาล กรณีศึกษาเช่นหมอกควันที่เกิดจากการเผาป่าในหมู่เกาะสุมาตราเมื่อปี ค.ศ. 2005 และ ค.ศ. 2009

ปี	จำนวนเรือข้ามฟาก
2004	10,000
2005	11,000
2006	9,000
2007	13,000
2008	11,000
2009	30,000
รวม	84,000



ที่มา: TNN Thailand.com, 2560.

ปกคลุมช่องแคบ ทำให้สามารถมองเห็นได้ในระยะเพียง 50 เมตร

3.3 ช่องทางเรือเดินสมุทรถูกขัดขวางโดยเรือข้ามฟาก

มีการจราจรของเรือข้ามฟากจากประเทศสิงคโปร์-มาเลเซียไปยังประเทศอินโดนีเซียเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่จะเป็นการค้าหรือการแลกเปลี่ยนสินค้าระดับท้องถิ่น ภายใน 6 ปี จำนวนเรือข้ามฟากระหว่างประเทศสิงคโปร์-มาเลเซียกับประเทศอินโดนีเซียมีรวมกันประมาณ 84,000 ราย จุดข้ามส่วนใหญ่คือส่วนที่แคบที่สุดของช่องแคบเป็นโซนที่พลุกพล่านที่สุด และเป็นจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด

ในปัจจุบันยังไม่ได้มีการวางกฎระเบียบของ
การข้ามฟากในช่องแคบมะละกา ไม่มีการจัดช่องทาง
ให้การข้ามฟากอย่างเป็นระบบ ทำให้การข้ามฟากเป็นไป
อย่างเสรี จึงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ไม่ได้มีการควบคุม
เรือเล็กข้ามฟากบ่อยครั้ง ทำให้เรือเดินสมุทรต้องชะลอ
ตัวเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ

3.4 เรือโจรสลัด

การปล้นเรือในช่องแคบมะละกาเกิดขึ้น
อย่างต่อเนื่อง ปี ค.ศ. 2000 เป็นปีที่มีการปล้นเรือสูงสุด

แผนภาพที่ 1-8 : จำนวนการปล้นเรือในช่วงแคมปะละกา

ปี	จำนวนการปล้นเรือ
2000	75
2001	11
2002	16
2003	28
2004	38
2005	8
2006	3
2007	5

ที่มา: TNN Thailand.com, 2560.

เป็นสถิติถึง 75 ครั้ง อย่างไรก็ตาม หลังจากนั้นการปล้นก็ได้ลดลงตามลำดับ สืบเนื่องจากการที่รัฐบาลสิงคโปร์-มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ได้ร่วมมือกันเพิ่มการลาดตระเวนทางน้ำในปี ค.ศ. 2004 ประกอบกับเพิ่มการลาดตระเวนทางอากาศในปี ค.ศ. 2005 ทำให้การปล้นลดลงเรื่อย ๆ

ถึงกระนั้นความกังวลว่าความขัดแย้งทางศาสนา ซึ่งถูกปลุกปั่นโดยกลุ่มหัวรุนแรง อาจจะทำให้ความขัดแย้งทางการเมืองลุกลาม ซึ่งจะทำให้การเดินทางในช่องแคบมะละกาจะจังกลงได้ในอนาคต ความไม่ปลอดภัย

ในการเดินเรือส่งผลให้บริษัท Lloyd บริษัทประกันภัยทางทะเล ประกาศในปี ค.ศ. 2005 ให้กลุ่มประเทศช่องแคบมะละกาเป็นโซนสงคราม เช่นเดียวกับโซมาเลีย อิรัก และเลบานอน แต่หลังจากที่ประเทศในน่านน้ำช่วยกันปราบโจรสลัดอย่างได้ผลในปี ค.ศ.2006 สภาพโซนสงครามในช่องแคบมะละกาจึงถูกยกเลิก

โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Landbridge) มติคณะรัฐมนตรี 28 มิถุนายน 2548

คณะรัฐมนตรีรับทราบตามที่กระทรวงคมนาคม รายงานโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Landbridge) ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมกันจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (Logistics Master Plan) ขึ้น ซึ่งได้บรรจุโครงการที่จะสนับสนุนสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Landbridge) ไว้ในยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานภายใต้แผนแม่บทดังกล่าว และกระทรวงคมนาคมดำเนินการแล้ว ดังนี้

1. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล

สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่บูโยย จ.สตูล เมื่อปี พ.ศ. 2540 และได้ทำการศึกษาทบทวนเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่ปากบาราเปรียบเทียบกับพื้นที่บริเวณบูโยย เมื่อปี พ.ศ. 2546 พบว่าบริเวณพื้นที่ปากบารามีความเหมาะสมมากกว่า และได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2548-2549 เป็นค่าสำรวจออกแบบรายละเอียด ซึ่งได้คัดเลือกวิศวกรที่ปรึกษาแล้วเสร็จในวงเงิน 38.40 ล้านบาท และอยู่ระหว่างสำนักงบประมาณพิจารณาอนุมัติเงินประจำงวดก่อนลงนามในสัญญาจ้าง

ทั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามันให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลของภาคใต้ ที่เชื่อมโยงกับการขนส่งระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก รวมทั้งพัฒนาพื้นที่รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมการลงทุนและกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาให้ความสำคัญในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา และบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1.1 ในเขตเศรษฐกิจ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้สุดของประเทศไทย มีข้อได้เปรียบประการสำคัญที่สุดคือ มีจังหวัดสตูลอยู่ติดทะเลอันดามันที่สามารถจะพัฒนาให้เป็นท่าเรือน้ำลึกได้ ซึ่งจะเป็นศูนย์เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางเรือที่สำคัญไปยังเกาะลังกาวิ ทำเรือปั้นง ทำเรือของกลุ่มประเทศในชมพูทวีป ทำเรือในตะวันออกกลางและยุโรปได้

1.2 คลองปากบารา จ.สตูล เป็นคลองที่มีศักยภาพในด้านการคมนาคมทางน้ำที่จะสร้างท่าเรือน้ำลึกทางชายฝั่งทะเลอันดามัน (และไม่ถูกปิดล้อมด้วยเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเหมือนทางอ่าวไทย) หากมีท่าเรือนี้นั้นจะเป็นยุทธศาสตร์สำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ เพื่อสนับสนุนการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค เกิดการสร้างงาน การบริการ การขนส่งสินค้า การค้าขาย ทั้งยังเป็นการเร่งรัดพัฒนาอุตสาหกรรมใน 5 จังหวัดภาคใต้ และจังหวัดใกล้เคียง ทำให้ประชาชนโดยรวมมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

1.3 ท่าเรือที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยในปัจจุบันคือ ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือสงขลา ตั้งอยู่ทางด้านฝั่งอ่าวไทย ซึ่งการขนส่งสินค้าไปยังยุโรป ตะวันออกกลาง จะต้องขนส่งสินค้าไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงเรือใหญ่ที่ประเทศสิงคโปร์ ส่วนการขนส่งสินค้าไปสหรัฐอเมริกา หรือญี่ปุ่น สามารถใช้ท่าเรือแหลมฉบังได้ นอกจากนี้การส่งออกและนำเข้าสินค้าจากทางภาคใต้

หรือกรุงเทพฯ ยังมีการส่งผ่านแดนโดยทางบกไปลงเรือที่ประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ดังนั้น ท่าเรือน้ำลึกปากบาราจึงเป็นท่าเรือทางฝั่งอันดามันที่เป็นประตูทางการค้าทางทะเลของประเทศไทย และจะสร้างประโยชน์เพิ่มให้กับระบบเศรษฐกิจของประเทศ

1.4 ท่าเรือน้ำลึกปากบารา มีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ เนื่องจากเป็นจุดที่อยู่บริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศมาเลเซียและมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งใกล้กับเส้นทางเดินเรือหลักที่แล่นผ่านช่องแคบมะละกา โดยเรือเดินทะเลที่แล่นเข้ามารับสินค้าจะใช้เวลาเดินทางเพียง 6 ชั่วโมง จากเส้นทางหลักเท่านั้น

1.5 สามารถประหยัดเวลาและต้นทุนในการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออก เมื่อเทียบกับการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและท่าเรือสงขลา หรือการขนส่งทางบกไปลงเรือ โดยใช้บริการผ่านท่าเรือในประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์โดยตรง เช่น ในกรณีสินค้ายางพาราไทยเป็นผู้ผลิตยางพาราเป็นอันดับ 1 ของโลก โดยในปี พ.ศ. 2546 สามารถส่งออกได้ถึง 3.1 ล้านตัน แต่ปริมาณการส่งออกของไทยกว่าร้อยละ 50 ส่งออกไปที่มาเลเซีย ส่วนหนึ่งนำไปแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าของสินค้าก่อนการส่งออกอีกครั้ง และส่วนที่เหลือเป็นการส่งออกผ่านแดนเพื่อการส่งออก และท่าเรือที่ประเทศมาเลเซียที่มีค่าขนส่งต่ำกว่าการจัดส่งจากภาคใต้ไปขนถ่ายท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งผู้ส่งออกยางพาราของไทยต้องรับภาระต้นทุนการขนส่ง ค่าธรรมเนียม และค่าภาระต่าง ๆ ทางด้านศุลกากร เพื่อไปใช้ท่าเรือปีนัง หรือท่าเรือคลังของมาเลเซีย การก่อสร้างท่าเรือปากบาราซึ่งอยู่ทางภาคใต้ตอนล่างฝั่งอันดามัน จังหวัดสตูล มีศักยภาพพอที่จะแข่งขันกับท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้านได้ โดยเมื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายการขนส่งยางพาราไปญี่ปุ่นระหว่างท่าเรือสงขลากับท่าเรือปีนัง โดยท่าเรือสงขลามีค่าใช้จ่าย 33,000 บาท/TEU ท่าเรือปีนัง 25,200 บาท/TEU ท่าเรือแหลมฉบังโดยผ่าน ICD ลาดกระบัง 36,600 บาท/TEU ส่วนท่าเรือ

ปากบารา 21,000 บาท/TEU ค่าใช้จ่ายของท่าเรือสงขลาสูงกว่าเนื่องจากไม่ได้อยู่ในเส้นทางเดินเรือสายหลักและมีปริมาณสินค้าไม่มากพอ หากมาขนส่งที่ท่าเรือปากบาราจะสามารถลดภาระค่าระวางเรือและต้นทุนค่าธรรมเนียมศุลกากรที่ถูกลงกว่าจากการที่ไม่ต้องเสียภาษีศุลกากรให้กับประเทศมาเลเซีย (ค่าจัดการสินค้าและพิธีการศุลกากรที่ท่าเรือสงขลาเท่ากับ 2,000 บาท/TEU ท่าเรือปีนังเท่ากับ 8,300 บาท/TEU และท่าเรือปากบาราเท่ากับ 2,000 บาท/TEU ส่วนค่าระวางเรือที่ท่าเรือสงขลาเท่ากับ 26,000 บาท/TEU ท่าเรือปีนังเท่ากับ 14,000 บาท/TEU และท่าเรือปากบาราเท่ากับ 14,000 บาท/TEU รวมทั้งระยะเวลาเส้นทางของสายการเดินทางเรือหลักที่จะมารับสินค้าที่สตูลใช้เวลาประมาณ 6 ชั่วโมงจะสั้นกว่าการเดินทางเรือสินค้าไป-กลับระหว่างแหลมฉบังและสิงคโปร์ที่ต้องใช้เวลาถึง 169 ชั่วโมง ทำให้ต้นทุนค่าระวางสินค้าถูกกว่าดังกล่าวข้างต้นแล้ว ทั้งนี้หากพิจารณาระยะทางการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟจากหาดใหญ่ไปยังท่าเรือคลังประเทศมาเลเซีย มีระยะทางอีก 550 กิโลเมตร เมื่อเทียบกับเส้นทางรถบรรทุกไปยังอำเภอละงู จังหวัดสตูล มีระยะทางเพียง 150 กิโลเมตร กล่าวโดยสรุปค่าใช้จ่ายในการขนส่งยางพาราไปญี่ปุ่นจะพบว่าท่าเรือที่ปากบาราจะมีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด

ส่วนการขนส่งสินค้าออกไปในประเทศแถบยุโรป ตะวันออกกลาง โดยส่งผ่านชายแดนทางบกไปลงเรือที่มาเลเซียและสิงคโปร์ เนื่องจากต้นทุน ระยะทางความสะดวกในการขนถ่าย (ไม่ต้องเปลี่ยนการขนถ่ายบ่อย) และค่าขนส่งจากกรุงเทพฯ และจากภาคใต้ไปยังท่าเรือในมาเลเซียและสิงคโปร์จะใช้เวลาและค่าใช้จ่ายสูงกว่าออกโดยผ่านท่าเรือในประเทศ

นอกจากนี้หากมีการเชื่อมโยงระบบการขนส่งอื่น ๆ โดยทางบก (ถนนและรถไฟ) ซึ่งสามารถจะพัฒนาเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจากชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังมายังชายฝั่งทะเลอ่าวไทยที่ท่าเรือน้ำลึกสงขลา และเชื่อม

โยงด้วยการคมนาคมทางบกในลักษณะสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) เพื่อกระจายการขนส่งไปยังฝั่งอันดามันที่จังหวัดสตูลได้อีกด้วย

2. ท่าเรือน้ำลึกสงขลา จังหวัดสงขลา

การพัฒนาท่าเรือสงขลา เนื่องจากท่าเรือน้ำลึกสงขลาได้มีผู้ใช้บริการท่าเรือเป็นจำนวนมาก และมีแนวโน้มจะขยายตัวเพิ่มสูงขึ้น ทำให้เกิดความแออัดและการให้บริการไม่ทั่วถึง ซึ่งเมื่อปี พ.ศ. 2539 ธนาคารพัฒนาเอเชียได้ให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาพบว่า สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำฯ ควรขยายท่าเรือให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2543 มิเช่นนั้นจะทำให้เกิดความแออัดไม่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ต่อมาสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำฯ ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อขยายท่าเรือน้ำลึกสงขลา ซึ่งพบว่า มีข้อจำกัด เนื่องจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมีความเห็นว่าบริเวณดังกล่าวเป็นเขตโบราณสถาน มีแนวคูเมืองเก่า และมีโบราณสถานใต้น้ำ นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรื่องการอพยพโยกย้ายราษฎร ซึ่งเป็นปัญหาด้านมวลชนในพื้นที่ ตลอดจนลักษณะกายภาพของร่องน้ำมีอัตราการตกตะกอนที่ต้องมีการบำรุงรักษาร่องน้ำอย่างต่อเนื่องเป็นประจำ รวมถึงปัญหาการประกอบอาชีพประมง และการวางผังทางกีดขวางทางการเดินเรือ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการพัฒนาร่องน้ำเพื่อให้เกิดเสถียรภาพและลดปัญหาการตกตะกอนด้วยข้อจำกัดต่าง ๆ ดังกล่าวจึงทำให้การขยายท่าเรือน้ำลึกสงขลา ซึ่งรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจบริเวณพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างที่บริเวณพื้นที่เดิมเป็นไปได้อย่าง

เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำฯ จึงได้พิจารณาแนวทางการพัฒนาท่าเรือใหม่ โดยการศึกษาเพื่อพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง โดยจะพิจารณาศึกษาครอบคลุมพื้นที่ตั้งแต่จังหวัดนครศรีธรรมราชไปจนถึงจังหวัด

นราธิวาส เพื่อหาพื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้าง และสามารถเชื่อมโยงในลักษณะสะพานเศรษฐกิจ (Land-bridge) จากฝั่งทะเลตะวันออก (ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง) ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและชายฝั่งทะเลอันดามัน (ท่าเรือน้ำลึกปากบารา) อันเป็นการยกระดับทางในการขนส่งสินค้าไปยังยุโรปและตะวันออกกลาง ตลอดจนลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ก่อให้เกิดการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรม และการจ้างงานในพื้นที่ ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อความมั่นคงของประชาชนและเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม ขณะนี้อยู่ระหว่างการคัดเลือกที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการต่อไป

3. การเชื่อมโยงระบบคมนาคม

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาก่อสร้างและปรับปรุงเส้นทางเชื่อมโยงโครงข่ายสำคัญที่เชื่อมต่อระหว่างท่าเรือกับพื้นที่ต่าง ๆ ได้แก่

3.1 โครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงบริเวณภาคใต้ตอนล่างที่กำลังพัฒนาในปัจจุบัน

3.2 โครงข่ายคมนาคมที่จะพัฒนาบริเวณพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง

3.3 โครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงที่สนับสนุนท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล และท่าเรือสงขลา

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้มีการประชุมร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาความสอดคล้องในการจัดระบบโลจิสติกส์ด้านคมนาคม ทำให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ร่างเป้าหมายและยุทธศาสตร์การยกระดับโลจิสติกส์ไทยเพื่อพัฒนาสู่ระบบที่มีประสิทธิภาพสูงและได้มาตรฐานสากล โดยคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบในหลักการและให้ส่วนราชการรับไปจัดทำรายละเอียดแผนการดำเนินงานต่าง ๆ (Road Map) ที่เกี่ยวข้องตามเป้าหมายและยุทธศาสตร์ข้างต้น และให้มีข้อมูล

รายละเอียดที่ชัดเจนเกี่ยวกับลำดับกิจกรรม ระยะเวลา ดำเนินงาน และงบประมาณค่าใช้จ่ายที่จะใช้ในแต่ละปี ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และสรุปเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อพิจารณาบรรจุแผนปฏิบัติการและแผนการลงทุน ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในประเด็นยุทธศาสตร์ “การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์” ตามกลยุทธ์การยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการที่ช่องทางการค้าหลัก และพัฒนาช่องทางการค้าที่มีศักยภาพเป็นเครือข่ายระดับสากล” โดยได้บรรจุท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกอ่าวไทยตอนล่าง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถท่าเรือสงขลาไว้ในภายใต้กลยุทธ์ดังกล่าว และได้พิจารณาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งทางถนนและทางรถไฟครบวงจร อันเป็นการสนับสนุนการลดต้นทุนการขนส่งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน และเพิ่มความมั่นคงบริเวณชายแดนภาคใต้ของประเทศไทย โดยการขยายโอกาสการจ้างงานและการสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่บริเวณโครงการและใกล้เคียง

สรุป

ประเทศไทยได้วางยุทธศาสตร์ทางด้านโลจิสติกส์ และโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนเข้าด้วยกัน เนื่องจากภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศเอื้ออำนวยให้ประเทศสามารถเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค ในขณะที่ประเทศไทยเคยมีการคิดโครงการขนาดใหญ่เพื่อที่จะผลักดันความสามารถในการแข่งขันของประเทศและทางด้านโลจิสติกส์ เช่น โครงการชุดคอคอดกระ โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด โครงการแลนด์บริดจ์ โครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2 เป็นต้น แต่โครงการที่จะเชื่อมโยง 2 ฝั่งทะเลทางด้านอันดามันและอ่าวไทยต่างก็ประสบปัญหา

ไม่สามารถที่จะสร้างโครงการใด ๆ ได้ซึ่งในความเป็นจริงประเทศไทยต้องการทางออกทางทะเล โดยเฉพาะฝั่งทะเลอันดามันเพื่อเชื่อมโยงกับโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และเชื่อมโยงกับโลก โดยไม่ต้องเดินทางอ้อมประเทศสิงคโปร์ อีกทั้งความมั่นคงทางทะเลก็มีความจำเป็นไม่น้อยไปกว่าทางด้านคมนาคมของประเทศ กล่าวได้ว่าเป็นประเทศที่ติดทั้งฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย และมีพื้นที่แคบที่สุดในโลก ทั้งที่โครงการเชื่อม 2 ฝั่งทะเลไม่ว่าจะเป็นคลองปานามา ซึ่งขุดมากกว่า 100 ปี ปัจจุบันได้มีการขยายคลองเพื่อรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นถึง 18,000 ตู ประเทศนิการากัวก็ได้ขุดคลองแห่งที่ 3 ของโลก ตัดหน้าประเทศปานามา โดยมีบริษัทของประเทศจีนเป็นผู้ลงทุน การขุดคลอง อีกทั้งประเทศจีนได้ลงทุนกับประเทศมาเลเซียเพื่อเชื่อมฝั่งทะเลโดยใช้เส้นทางรถไฟเชื่อม ซึ่งต้องเดินทางเกือบ 600 กิโลเมตร และเป็นการลงทุนครั้งใหญ่ของประเทศมาเลเซีย เพื่อเปลี่ยนเส้นทางเดินทางคมนาคมทางด้านโลจิสติกส์ของโลก จากเหตุผลต่าง ๆ ที่ประเทศไทยได้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงเพื่อนบ้าน แต่หากว่ายังเป็นโครงการต่อยอดการขนส่งภายในประเทศเท่านั้น ประเทศไทยต้องหันมาศึกษาและริเริ่มปิดฝุ่นโครงการเชื่อม 2 ฝั่งทะเลให้สำเร็จ มิฉะนั้นประเทศไทยจะไม่สามารถแข่งขันและถูกประเทศเพื่อนบ้านชิงความได้เปรียบ ทั้งที่เป็นประเทศที่มีความพร้อมมากกว่าในทุกด้าน เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระดับอาเซียนและโลก ประเทศไทยต้องมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

บรรณานุกรม

- กรุงเทพธุรกิจ. “ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์”. ขวาดัดจากหน้าหนังสือพิมพ์ ฉบับที่ 3, วันพุธ 16 สิงหาคม 2560.
- ประชาชาติธุรกิจ ออนไลน์. “6 ขาดอาเซียน แข่งดึงดูดนักลงทุน”. เข้าถึงได้จาก: <http://www.prachachat.net>, 2560.
- อลงกรณ์ พลบุตร. รองประธานสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ. บรรยายเรื่อง “ภารกิจขับเคลื่อนปฏิรูป 11 ด้าน และเตรียมการยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี”. โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ 23 มีนาคม 2559.
- TNN24 ช่อง 16. “จีนร่วมสร้างท่าเรือมะละกาหยุดอ้อมท่าเรือสิงคโปร์”. เข้าถึงได้จาก: <http://www.linetoday>. 24 สิงหาคม 2560.