

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับสุมาตรา เหนือของอินโดนีเซียเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว

Development of Transportation Networks Connecting Lower Southern Region of Thailand and North Sumatra of Indonesia for Trade and Tourism

สุมาลี สุขตานนท์^{1*}, วัชร เพชรดิน² จิตติชัย รุจนกนกนาฏ³

^{1*}นักวิจัย, สถาบันการขนส่ง, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

E-mail: sumalee.s@chula.ac.th

²ผู้ช่วยวิจัย สถาบันการขนส่ง, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

E-mail: watchara.pech@yahoo.com

³รองศาสตราจารย์, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

E-mail: jittichai.r@chula.ac.th

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้เป็นผลการศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงข่ายการค้าและคมนาคมระหว่างภาคใต้ตอนล่างของไทยกับจังหวัดสุมาตราเหนือของอินโดนีเซีย ข้อค้นพบที่สำคัญ คือ แม้ทั้งสองพื้นที่จะมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง ทั้งการเชื่อมโยงกันโดยตรงซึ่งอาศัยการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก และการเชื่อมโยงโดยผ่านรัฐป็นิ่งของประเทศมาเลเซีย แต่การใช้ประโยชน์โครงข่ายคมนาคมทั้งด้านการค้าและการท่องเที่ยวยังมีน้อยมาก ทั้งนี้เป็นผลมาจากพื้นที่ทั้งสองมีอุตสาหกรรมเบาบาง และเศรษฐกิจพึ่งพาภาคการเกษตรเป็นหลัก อีกทั้งมีผลผลิตทางเกษตรที่คล้ายคลึงกัน ส่งผลให้ความต้องการสินค้าระหว่างกันนั้นมีน้อยมาก สำหรับภาคการท่องเที่ยว การเชื่อมโยงยังไม่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้นเพื่อให้สามารถใช้โครงข่ายการค้าและคมนาคมได้เต็มศักยภาพ ควรส่งเสริมให้มีการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่แนวหลังของท่าเรือในจังหวัดตรังเพิ่มมากขึ้น โดยอุตสาหกรรมที่ควรได้รับการส่งเสริม ได้แก่ อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร และอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล ด้านการท่องเที่ยวควรส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือกันในการสร้างโครงข่ายการท่องเที่ยวร่วมกันระหว่างพื้นที่ทั้งสอง เพื่อสร้างความน่าสนใจในการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่มากขึ้น พร้อมกับปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวควบคู่ไปด้วย

คำสำคัญ: ภาคใต้, สุมาตรา, การเชื่อมโยง, การค้า, การท่องเที่ยว



ABSTRACT

This research investigates the existing trade and transportation network between the lower Southern region of Thailand and North Sumatra Province, Indonesia. The main finding is that although both regions have developed transportation networks and trade facilitation well in form of either direct maritime connection or connection through Penang State, Malaysia, the actual flows of trade volumes and passengers are not sufficient since both regions have a few industry and regional economies rely mainly on agricultural sector with similar product resulting in low transport demand. For tourism activities, although both have renowned attractions, not many tourists have travelled between them yet. To explore the potential of trade and transportation network efficiently, the industrial activities in the hinterlands of ports in Trang Province should be promoted, with agriproduct processing and Halal food industries as the targeted industries. For tourism, the collaboration between two regions should be done to attract both local and non-local tourists in the area, as along with the improvement in the facilitations to support traveler.

KEYWORDS: Southern Thailand, Sumatra, Connectivity, Trade, Tourism

1. บทนำ

ประเทศอินโดนีเซียตั้งอยู่ระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก นับเป็นประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุด และมีประชากรมากที่สุด ที่ผ่านมาอินโดนีเซียถือว่าเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของประเทศไทยมาตลอด โดยใน พ.ศ. 2557 การค้าอินโดนีเซียกับไทยมีมูลค่าการค้าสูงถึง 5.4 แสนล้านบาท1 นับเป็นประเทศคู่ค้าที่อยู่ใน 10 อันดับแรกของไทย

เกาะสุมาตราเป็นเกาะที่มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของประเทศอินโดนีเซีย รองจากกาลิมันตัน โดยมีพื้นที่ถึง 467,623 ตารางกิโลเมตร มีประชากรประมาณ 47.69 ล้านคน เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ และอยู่ใกล้กับภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยมากที่สุด ปัจจุบันพื้นที่ทั้งสองอยู่ในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อกระตุ้นให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจของทั้งสามประเทศ โดย IMT-GT Secretariat

and Asian Development Bank (2007) ได้จัดทำแนวยุทธศาสตร์การพัฒนาตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย ซึ่งประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ คือ 1) การอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการลงทุน 2) การพัฒนาการเกษตร อุตสาหกรรมการเกษตร และการท่องเที่ยว 3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงในพื้นที่ 4) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และการจัดการสิ่งแวดล้อม 5) การเสริมสร้างการจัดการด้านสถาบันเพื่อส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการดำเนินงานตามแนวยุทธศาสตร์ยังไม่สามารถบรรลุผลที่เป็นรูปธรรม IMT-GT Secretariat and Asian Development Bank (2010) จึงได้จัดทำพิมพ์เขียวการพัฒนาตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย ปี 2012-2016 ซึ่งประกอบด้วยการพัฒนา 6 ด้าน ได้แก่ การขนส่งและพลังงาน การค้าการลงทุน การเกษตร ผลิตภัณฑ์ฮาลาล การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สำหรับประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2555) ได้กำหนดแผนงานการพัฒนาภายหลังจากการประชุมสุดยอดผู้นำ (Summit) ครั้งที่ 6 ด้านการคมนาคมขนส่งสนับสนุนการพัฒนาตามการศึกษาของ ADB, ERIA และ JICA ส่งเสริมการค้าการลงทุนโดยการผลักดันให้มีการพัฒนาฐานข้อมูลร่วมกัน รวมถึงการพัฒนาการเกษตร การท่องเที่ยว การจัดตั้งศูนย์ประสานความร่วมมืออนุภาค IMT-GT (CIMT) และการสนับสนุนบทบาทของผู้เกี่ยวข้อง (Partnership) ใน IMT-GT

ตามกรอบความร่วมมือและการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่ผ่านมา ประสบความสำเร็จในส่วนที่เชื่อมต่อประเทศไทยและมาเลเซีย ซึ่งเกือบทั้งหมดเป็นโครงข่ายคมนาคมทางบก สำหรับการเชื่อมต่อไปยังเกาะสุมาตรา ซึ่งต้องอาศัยการการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางอากาศ ยังไม่มีการพัฒนาที่เป็นรูปธรรม ดังนั้นหากมีการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงทางทะเลและทางอากาศที่มีประสิทธิภาพย่อมช่วยให้ปริมาณการค้า การขนส่ง และการท่องเที่ยวเพิ่มสูงขึ้น และนำมาซึ่งโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ดังกล่าวกับภาคใต้ของไทย ซึ่งประชาชนมีความใกล้ชิดกันทั้งด้านศาสนา และวัฒนธรรม

จากงานศึกษาในช่วงที่ผ่านมา เช่น งานศึกษาของ Paramasivam (2008) ที่ศึกษาเกี่ยวกับศักยภาพของท่าเรือ และการเชื่อมต่อของท่าเรือในพื้นที่ IMT-GT หรือ Ruth (2008) ศึกษาเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ IMT-GT หรือ สุมาลี (2542) ที่ศึกษาการค้าและการขนส่งชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซียเท่านั้น ซึ่งงานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับบูรณาการทั้งด้านการค้า การท่องเที่ยวและการขนส่งของภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือยังคงมีน้อยมาก ดังนั้น การศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันของการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม การค้า การขนส่ง และการท่องเที่ยวระหว่างภาคใต้ของไทยและกับจังหวัดสุมาตราเหนือของอินโดนีเซีย และเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงพื้นที่ทั้งสอง รวมถึงการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ อย่างเป็นรูป



ธรรม และมีประสิทธิภาพ โดยทำการศึกษาโครงข่ายคมนาคมทางทะเล และทางอากาศที่เชื่อมต่อภาคใต้ตอนล่างของไทยกับสุมาตราเหนือ รวมถึงโครงข่ายการขนส่งทางบก ได้แก่ ทางถนน และทางรถไฟ ที่เชื่อมต่อพื้นที่แนวหลัง (Hinterlands) ซึ่งขนส่งสินค้า/ผู้โดยสารผ่านท่าเรือหรือท่าอากาศยานทั้งในภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยผ่านประเทศมาเลเซียไปยังเกาะสุมาตรา โดยพื้นที่ที่ทำการศึกษารวบรวมประกอบด้วย

- ประเทศไทย ประกอบด้วย 3 จังหวัดในภาคใต้ตอนล่าง ได้แก่
 - จังหวัดตรัง และจังหวัดสตูล ซึ่งเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในชายฝั่งทะเลอันดามันและช่องแคบมะละกาทอนบนจึงมีระยะทางทางทะเลใกล้กับเกาะสุมาตรามากที่สุด
 - จังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านพรมแดนที่ทำการขนส่งสินค้าจากภาคใต้ตอนล่างของไทยไปยังท่าเรือปีนังเพื่อขนส่งต่อไปยังปลายทางในประเทศต่าง ๆ
- ประเทศอินโดนีเซีย ได้แก่ จังหวัดสุมาตราเหนือ ซึ่งเป็นที่ตั้งของเมดาน เมืองที่ใหญ่ที่สุดในเกาะสุมาตรา
- ประเทศมาเลเซีย ได้แก่ รัฐปีนัง ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อทางทะเลและทางอากาศที่สำคัญระหว่างภาคใต้ตอนล่างของไทยกับสุมาตราเหนือ

2. โครงข่ายการค้าและการขนส่งระหว่างภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ

2.1 โครงข่ายการขนส่งในปัจจุบัน

2.1.1 การขนส่งเชื่อมต่อภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ

เนื่องจากภาคใต้ตอนล่างของไทยกับจังหวัดสุมาตราเหนือไม่ได้อยู่บนผืนแผ่นดินเดียวกัน การขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารระหว่างพื้นที่จึงต้องอาศัยการขนส่งทางทะเล และการขนส่งทางอากาศ โดยการขนส่งทางทะเลสามารถขนส่งผ่านท่าเรือในอำเภอกันตัง จังหวัดตรัง และท่าเรือตำมะลัง จังหวัดสตูล เพื่อเชื่อมต่อไปยังท่าเรือเบลาวัน จังหวัดสุมาตราเหนือ หรือท่าเรืออื่น ๆ ในเกาะสุมาตรา นอกจากนี้ยังสามารถขนส่งโดยผ่านท่าเรือในรัฐปีนัง ประเทศมาเลเซียได้ สำหรับการขนส่งทางอากาศซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งผู้โดยสาร แม้ในจังหวัดสงขลาจะมีท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ แต่ปัจจุบันยังไม่มีเที่ยวบินตรงไปยังสุมาตราเหนือ ดังนั้นการเชื่อมต่อทางอากาศจึงอาศัยผ่านท่าอากาศยานนานาชาติปีนังเพื่อไปยังท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมปู เมืองเมดาน จังหวัดสุมาตราเหนือ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเชื่อมต่อทั้งสองพื้นที่ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเชื่อมต่อระหว่างภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ

พื้นที่	โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง
ตรัง	สามารถเชื่อมต่อไปยังสุมาตราเหนือโดยการขนส่งทางทะเล มีท่าเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าที่สำคัญได้แก่ ท่าเรือกันตัง มีร่องน้ำลึกเฉลี่ย 3-6 เมตร สามารถรับเรือขนาด 3,000-3,300 ตันกรอส ท่าเรือยูโซป อินเตอร์เนชั่นแนล มีร่องน้ำลึกเฉลี่ย 2.8 เมตร รองรับเรือขนาดไม่เกิน 500 ตัน และท่าเรือนาเกลือ ซึ่งเพิ่งก่อสร้างเสร็จแล้ว แต่ยังไม่เปิดให้บริการ มีร่องน้ำลึกเฉลี่ย ประมาณ 5.5 เมตร สามารถรองรับเรือขนาด 4,000 ตันกรอส
สตูล	สามารถเชื่อมต่อไปยังสุมาตราเหนือ โดยการขนส่งทางทะเล มีท่าเรือ 1 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือท่ามะลิ ซึ่งมีท่าเทียบเรือ 2 ที่ ได้แก่ ท่าเทียบเรือสินค้า และท่าเทียบเรือโดยสาร โดยท่าเทียบเรือสินค้ามีความลึกประมาณ 3.5 เมตร เมื่อน้ำขึ้นสูงสุด หน้ำท่ามีความยาว 150 เมตร เรือที่เข้าเทียบท่าส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดประมาณ 25 ตันกรอส
สงขลา	เป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อทางถนนกับรัฐปีนังของประเทศไทย ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังสุมาตราเหนือ โดยช่องทางที่ไปยังปีนังมี 3 ช่องทาง คือ จุดผ่านแดนสะเดา จุดผ่านแดน ปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา และจุดผ่านแดนบ้านประกอบ อำเภอนาทวี
สุมาตราเหนือ	สามารถเชื่อมต่อไปยังภาคใต้ตอนล่างของไทย ได้ทั้งทะเล และทางอากาศ โดยทางทะเล มีท่าเรือสำคัญ คือ ท่าเรือเบลาวัน ซึ่งมีความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวก และท่าเทียบเรือ โดยมีท่าเทียบเรือสินค้า 4 ท่า และท่าแพขนานยนต์ 1 ท่า ส่วนการขนส่งทางอากาศจะผ่านท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมปู เมืองเมดาน โดยเชื่อมต่อผ่านท่าอากาศยานปีนัง
ปีนัง	สามารถเชื่อมต่อกับภาคใต้ของไทยทั้งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ และเชื่อมต่อไปยังสุมาตราเหนือได้โดยทางทะเล และทางอากาศ ท่าเรือปีนัง มีอาณาบริเวณตั้งอยู่ทั้งบนเกาะปีนังและบนคาบสมุทรมาลายู ท่าเทียบเรือบนเกาะปีนังเป็นท่าเทียบเรือโดยสารได้แก่ ท่าเทียบเรือสำราญ ท่าเทียบเรือยอร์ช และท่าเรือแพขนานยนต์ ส่วนที่อยู่บนคาบสมุทรมาลายูตั้งอยู่ในเมืองบัตเตอร์เวิร์ท (Butterworth) เป็นท่าเรือสินค้ามีทั้งท่าเทียบเรือสินค้าตู้ ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป และท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง สำหรับการขนส่งทางอากาศมีท่าอากาศยานนานาชาติ 1 แห่ง

2.2.2 โครงข่ายการเชื่อมต่อพื้นที่แนวหลัง

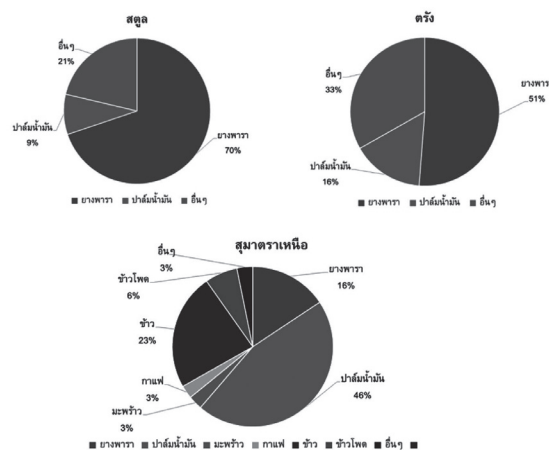
โครงข่ายพื้นที่แนวหลังภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือถือว่ามีความพร้อมอยู่ในระดับหนึ่ง โดยจังหวัดตรังมีถนน และรถไฟเข้าถึงท่าเรือ จังหวัดสตูลมีเพียงการขนส่งทางถนนเท่านั้น ถนนเข้าสู่ จังหวัดทั้งสองสามารถใช้การได้ดี มีความชันบางช่วงที่ตัดผ่านสันเขา ส่วนการขนส่งทางอากาศนั้นมี เพียงจังหวัดตรังเท่านั้นที่มีท่าอากาศยาน ด้านจังหวัดสุมาตราเหนือโครงข่ายพื้นที่แนวหลังมีทั้งระบบ ราง ถนน และทางอากาศ รายละเอียดดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 โครงข่ายคมนาคมในพื้นที่แนวหลังภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือ

พื้นที่	โครงข่ายพื้นที่แนวหลัง		
	ทางถนน	ทางราง	ทางอากาศ
ตรัง	ทางหลวงสำคัญได้แก่ หมายเลข 403 เชื่อมต่อที่มาจากอำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช และทางหลวงหมายเลข 4 จากจังหวัดกระบี่ สภาพถนน 2-4 ช่องทางการจราจร สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้	มีระบบการขนส่งทางรางจนถึงอำเภอกันตัง ปัจจุบันสามารถใช้ขนส่งสินค้าประเภทตู้ได้	ปัจจุบันจังหวัดตรังมีเพียงท่าอากาศยานที่ใช้โดยสารภายในประเทศเท่านั้น
สตูล	ทางหลวงหมายเลข 416 จากจังหวัดตรัง และหมายเลข 406 ไปยังอำเภอหาดใหญ่ สภาพถนน 2-4 ช่องทางการจราจร บางช่วงมีความชันเนื่องจากตัดผ่านสันเขา กลาคีรี	ไม่มีรถไฟเข้าถึง	ไม่มีท่าอากาศยาน
สุมาตราเหนือ	สภาพถนนในเมืองเมดาน ส่วนใหญ่เป็นถนน 2 ช่องทางการจราจร มีการสัญจรกันอย่างหนาแน่น	มีระบบรางเข้าถึงท่าเรือและสนามบิน	มีท่าอากาศยานนานาชาติ 1 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลามู

2.2 ภาพรวมด้านเศรษฐกิจการค้า

ลักษณะทางกายภาพทั้งภาคใต้ตอนล่างและเกาะสุมาตรามีลักษณะเป็นแนวสันเขาอยู่ตอนกลางของพื้นที่ ทำให้มีพื้นที่ราบไม่มากนัก อย่างไรก็ตามเนื่องจากมีสภาพภูมิอากาศที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูก อีกทั้งพื้นดินมีความอุดมสมบูรณ์ ส่งผลให้ภาคการผลิตส่วนใหญ่เป็นภาคเกษตรกรรม เมื่อพิจารณาพื้นที่การใช้ประโยชน์ทางการเกษตรพบว่า พื้นที่ภาคการเกษตรของจังหวัดตรังและจังหวัดสตูลส่วนใหญ่ใช้ในการปลูกยางพารา โดยมีสัดส่วนร้อยละ 70 และร้อยละ 51 รองลงมา คือ ปาล์มน้ำมัน มีพื้นที่ในการปลูกร้อยละ 9 และร้อยละ 16 ของพื้นที่ภาคการเกษตรทั้งหมดตามลำดับ สำหรับจังหวัดสุมาตราเหนือ เนื่องจากอยู่ในเขตภูมิอากาศแบบร้อนชื้นเช่นเดียวกับภาคใต้ของประเทศไทย พื้นที่ภาคการเกษตรจึงใช้ในการปลูกพืชใกล้เคียงกัน โดยร้อยละ 46 ของพื้นที่ภาคการเกษตรทั้งหมดใช้ในการปลูกปาล์มน้ำมัน รองลงมาคือ ข้าว คิดเป็นร้อยละ 23 และยางพาราร้อยละ 16 ตามลำดับ



รูปที่ 1 แผนภูมิแสดงสัดส่วนพื้นที่ภาคการเกษตรในการเพาะปลูกของ 3 จังหวัดที่ทำการศึกษามา: 1) สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร รายจังหวัด ปี พ.ศ. 2556 แหล่งที่มา: http://www.oae.go.th/download/use_soilNew/soiNew/landused2556.html [31 ตุลาคม 2558].

2) สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. ข้อมูลการผลิตสินค้าเกษตร แหล่งที่มา: http://www.oae.go.th/ewt_news.php?nid=13577 [31 ตุลาคม 2558].

3) BPS-Statistics Indonesia. Harvested Area, Yield Rate and Production of Food Crops by Province (Dynamic) Available from: <http://www.bps.go.id/Subjek/view/id/53#subjekViewTab3|accordion-daftar-subjek3> [31 October 2015].



ตารางที่ 3 ผลผลิตมวลรวมภาคการเกษตรและนอกภาคเกษตร ปี 2552-2556
(หน่วย : ล้านบาท)

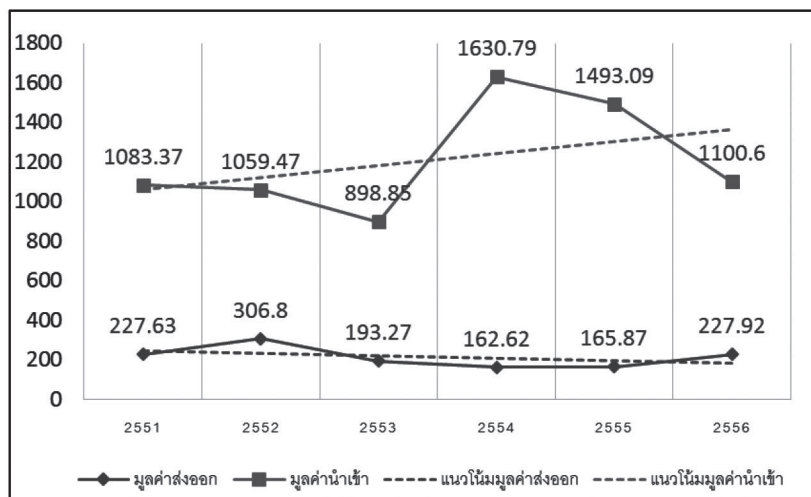
จังหวัด	รายละเอียด	2552	2553	2554	2555	2556
ตรัง	ภาคการเกษตร	23,481	34,761	42,648	31,582	26,584
	ภาคนอกการเกษตร	33,349	38,821	43,287	41,191	41,562
	ผลผลิตมวลรวม	56,830	73,583	85,935	72,773	68,146
สตูล	ภาคการเกษตร	11,320	15,095	17,013	15,206	13,074
	ภาคนอกการเกษตร	13,575	14,655	16,462	16,839	16,523
	ผลผลิตมวลรวม	24,895	29,750	33,475	32,045	29,597
สุมาตราเหนือ	ผลผลิตมวลรวม	647,609	753,655	861,381	961,988	1,106,777

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ BPS-Statistics Indonesia.

ด้วยลักษณะข้างต้นส่งผลให้ผลผลิตมวลรวมภายในพื้นที่ที่ทำการศึกษามากกว่าภาคเกษตร โดยปี 2556 จังหวัดตรัง และจังหวัดสตูล มีผลผลิตภาคการเกษตรประมาณ 26,500 และ 13,000 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 40 และร้อยละ 45 ของผลผลิตมวลรวมจังหวัด ตามลำดับ ขณะเดียวกันเมื่อพิจารณาทิศทางการขยายตัว พบว่าจังหวัดตรังและจังหวัดสตูลมีผลผลิตมวลรวมลดลงจากปี 2555 ประมาณ 4,600 และ 2,400 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.4 และร้อยละ 7.6 ตามลำดับ สำหรับจังหวัดสุมาตราเหนือมีผลผลิตมวลรวมทั้งหมดประมาณ 1,110,000 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ประมาณ 145,000 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 รายละเอียดดังตารางที่ 3

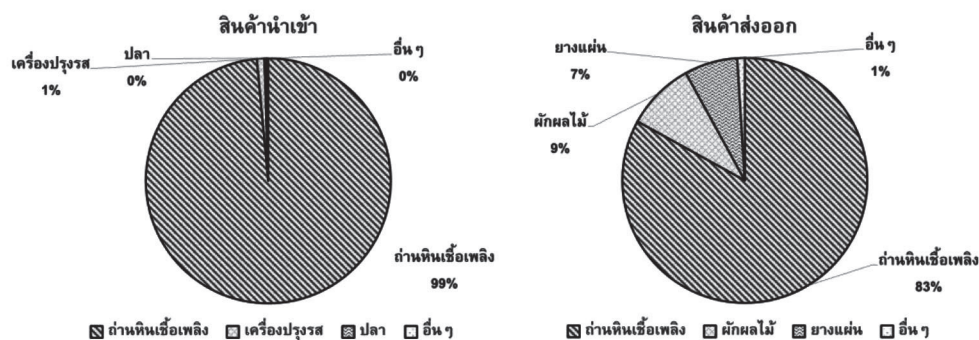
เมื่อพิจารณามูลค่าการค้าที่ผ่านด่านศุลกากรกันตังและด่านศุลกากรสตูลพบว่าในปี 2556 มีมูลค่าการส่งออกไปยังประเทศอินโดนีเซียประมาณ 228 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ประมาณ 62 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 37 แนวโน้มในภาพรวมลดลงเล็กน้อย สำหรับการนำเข้าจากอินโดนีเซียพบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อยช่วงปี 2555-2556 โดยในปี 2556 มีมูลค่าการนำเข้า 1.1 พันล้านบาท ลดลงจากปี 2555 ประมาณ 390 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 26 รายละเอียดแสดงได้ดังรูปที่ 2

ขณะเดียวกันเมื่อพิจารณาประเภทของสินค้านำเข้า-ส่งออกพบว่า สินค้านำเข้าจากอินโดนีเซียที่สำคัญ คือ ถ่านหิน คิดเป็นร้อยละ 99 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด ที่เหลืออีกร้อยละ 1 ได้แก่ เครื่องปรงรส เช่น กะปิ ส่วนสินค้าส่งออก ได้แก่ ถ่านหินเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 83 ของการส่งออกทั้งหมด รองลงมา คือ ผักและผลไม้ คิดเป็นร้อยละ 9 และยางแผ่นร้อยละ 7 ตามลำดับ โดยขนถ่ายผ่านท่าเรือในจังหวัดตรังเป็นหลัก รายละเอียดดังรูปที่ 3



รูปที่ 2 แผนภูมิแสดงมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรกันตัง และด่านศุลกากรสตูล ไปยังอินโดนีเซีย ปี 2551-2556 (หน่วย: ล้านบาท)

ที่มา: ประมวลผลจากข้อมูลของสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร โดยคณะผู้วิจัย.



รูปที่ 3 แผนภูมิแสดงสัดส่วนประเภทสินค้านำเข้า-ส่งออกระหว่างประเทศไทยและอินโดนีเซีย ณ ด่านศุลกากรกันตัง และด่านศุลกากรสตูล ปี 2556

ที่มา: ประมวลผลจากข้อมูลของสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร โดยคณะผู้วิจัย.



2.3 ภาพรวมด้านการท่องเที่ยว

ภาคการท่องเที่ยวถือเป็นจุดเด่นของทั้งสองจังหวัดของไทยและสุมาตราเหนือ เนื่องจากชายทะเลด้านอันดามันของไทยเป็นฝั่งทะเลแบบยุบตัว ชายฝั่งมีลักษณะเป็นชายฝั่งแคบๆ บางแห่งพบภูเขาจรดชายฝั่ง ทำให้ตามแนวชายฝั่งมีหน้าผาชันและเว้าแหว่ง มีอ่าวน้อยใหญ่และเกาะต่างๆ มากมาย ก่อให้เกิดทัศนียภาพที่สวยงาม แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในจังหวัดทั้งสองเป็นหมู่เกาะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่อยู่ในความดูแลของกรมอุทยานสัตว์ป่าและพันธุ์พืช ได้แก่ อุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหมในจังหวัดตรัง และอุทยานแห่งชาติตะรุเตาในจังหวัดสตูล สำหรับจังหวัดสุมาตราเหนือแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญเกิดจากภูเขาและภูเขาไฟน้อยใหญ่ตามแนวเทือกเขาบาริซันซึ่งก่อให้เกิดทะเลสาบและเกาะต่างๆ ที่สำคัญ ได้แก่ ทะเลสาบโทบา นอกจากนี้แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอีกประเภทหนึ่ง คือ วัฒนธรรมแบบผสมผสานระหว่างศาสนาคริสต์-อิสลาม ทำให้การท่องเที่ยวมีหลากหลายรูปแบบ จึงทำให้นักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศเป็นจำนวนมากอย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 4 แสดงให้เห็นว่าปริมาณนักท่องเที่ยวของพื้นที่ทั้งสองมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2556 จังหวัดตรัง จังหวัดสตูล และจังหวัดสุมาตราเหนือ มีปริมาณนักท่องเที่ยวเท่ากับ 1,281.7 , 1,093.5 และ 3,395.3 พันคน ซึ่งเพิ่มจากปี 2555 ประมาณร้อยละ 12.6 , 9.3 และ 14.8 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาสัดส่วนนักท่องเที่ยวพบว่านักท่องเที่ยวของจังหวัดทั้งสองของไทยส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวในประเทศ โดยในปี 2556 สัดส่วนของนักท่องเที่ยวภายในประเทศต่อนักท่องเที่ยวต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 87.05 , 90.70 ตามลำดับ ในขณะที่นักท่องเที่ยวของจังหวัดสุมาตราเหนือมีสัดส่วนนักท่องเที่ยวจากในประเทศมากกว่าสัดส่วนนักท่องเที่ยวต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 93.2 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด

ตารางที่ 4 ปริมาณนักท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง สตูล และสุมาตราเหนือ ปี 2551-2556
จำแนกตามประเภทนักท่องเที่ยว (หน่วย: พันคน)

จังหวัด	ประเภทนักท่องเที่ยว	2552	2553	2554	2555	2556
ตรัง	ในประเทศ	748.16	1,042.66	919.25	1,002.75	1,115.64
	ต่างประเทศ	95.45	67.37	88.46	135.21	166.02
	รวมทั้งหมด	843.61	1,110.03	1,007.71	1,137.96	1,281.66
สตูล	ในประเทศ	627.58	659.46	676.64	938.05	991.84
	ต่างประเทศ	28.63	33.51	18.05	62.37	101.64
	รวมทั้งหมด	656.21	692.97	694.69	1,000.42	1,093.48
สุมาตราเหนือ	ในประเทศ	1,724.60	908.56	1,282.52	2,280.08	3,066.63
	ต่างประเทศ	148.19	162.41	192.65	205.85	225.55
	รวมทั้งหมด	1,872.79	1,070.97	1,475.17	2,485.92	3,292.18

ที่มา: 1) กรมการท่องเที่ยว. ระบบฐานข้อมูลการท่องเที่ยว แหล่งที่มา: <http://61.19.236.136:8090/dotr/statistic.php> [31 ตุลาคม 2558]
2) BPS-Statistics Indonesia. Tourism Available from: <http://www.bps.go.id/Subjek/view/id/16#subjekViewTab3> accordion-daftar-subjek2 [4 November 2015].

3. ศักยภาพของโครงข่าย

“ศักยภาพโครงข่าย” ในที่นี้หมายถึง ภาวะแฝงของโครงข่ายที่ยังไม่ได้ปรากฏขึ้น แต่สามารถพัฒนาให้เกิดขึ้นเป็นรูปธรรมได้ การศึกษาศักยภาพโครงข่ายจึงเป็นการศึกษาภาวะแฝงต่างๆ ที่มีอยู่ในโครงข่ายเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาศักยภาพเหล่านี้ให้เป็นรูปธรรม การศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ศักยภาพเชิงนโยบาย เป็นการศึกษাপัจจัยต่างๆ เชิงมหภาคต่อโครงข่ายในภาพรวม เพื่อการวางกรอบนโยบายการพัฒนาโครงข่าย เช่น ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยด้านการคมนาคมขนส่ง ปัจจัยด้านลักษณะภูมิศาสตร์ เป็นต้น และส่วนที่ 2 ศักยภาพเชิงพื้นที่ เป็นการศึกษากับข้อได้เปรียบและอุปสรรคในแต่ละพื้นที่ต่อการเชื่อมโยงโครงข่าย รายละเอียดแต่ละส่วนแสดงได้ ดังตารางที่ 5 และตารางที่ 6 ตามลำดับ

ตารางที่ 5 สรุปรายละเอียดศักยภาพและอุปสรรคเชิงนโยบายของปัจจัยต่างๆ ต่อโครงข่ายการ
เชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ

ศักยภาพเชิงนโยบาย	รายละเอียด	
	ศักยภาพ	อุปสรรค
ลักษณะทางกายภาพ	ลักษณะภูมิศาสตร์และภูมิอากาศที่ใกล้เคียงกัน ทำให้มีผลผลิตทางการเกษตรที่สามารถเป็นแหล่งอุปทานวัตถุดิบให้กับภาคอุตสาหกรรมการผลิตขนาดใหญ่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับยางพาราและปาล์มน้ำมันได้	ลักษณะทางกายภาพไม่ใช่ผืนแผ่นดินเดียวกัน การขนส่งจะต้องใช้ทางทะเลเป็นหลัก ซึ่งต้องมีปริมาณสินค้ามากพอจึงจะทำให้ต้นทุนค่าขนส่งเฉลี่ยลดลง
โครงสร้างพื้นฐาน	มีความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง ทั้งท่าเรือที่สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ และโครงข่ายพื้นที่แนวหลังทั้งระบบรางและเส้นทางคมนาคมที่สะดวก	การขนส่งเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับสุมาตราเหนือโดยตรงนั้น ยังไม่เกิดขึ้นเป็นรูปธรรม เนื่องจากมีปริมาณสินค้าที่จะขนส่งแบบบาง ต้นทุนขนส่งต่อหน่วยค่อนข้างสูง
เศรษฐกิจ	มีกำลังแรงงาน และพื้นที่รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจหรือการลงทุนจากภาคเอกชน	เศรษฐกิจส่วนใหญ่พึ่งพิงภาคการเกษตร ซึ่งมีมูลค่าน้อย ยังขาดการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมปลายน้ำที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลผลิตทางการเกษตร โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับปาล์มน้ำมันและยางพารา
สังคมและวัฒนธรรม	มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม และประเพณี ซึ่งสามารถ พัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ควบคู่กับลักษณะภูมิประเทศที่สวยงามได้	มีอุปสรรคในการสื่อสาร เนื่องจากใช้ภาษาต่างกัน และประชาชนส่วนใหญ่ไม่สามารถสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษได้
นโยบายภาครัฐและความร่วมมือระหว่างประเทศ	อยู่ในโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศ ทั้ง IMT-GT และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งมุ่งเน้นพัฒนาพื้นที่และการพัฒนาฝีมือแรงงานให้มีประสิทธิภาพ	ความร่วมมือดังกล่าวยังไม่ถูกผลักดันให้เกิดเป็นรูปธรรม

ตารางที่ 6 สรุปรายละเอียดศักยภาพและอุปสรรคเชิงนโยบายของปัจจัยต่างๆ ต่อโครงการเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่าง - สุมาตราเหนือ

ศักยภาพเชิงพื้นที่				
จังหวัด	นอกภาคการเกษตร	ภาคการเกษตร	การขนส่ง	การท่องเที่ยว
ตรัง	ผลผลิตมวลรวมนอกภาคเกษตรคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 60 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด มีโรงงานทั้งสิ้น 626 โรง เงินลงทุนรวมประมาณ 10,000 ล้านบาท อุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตยาง อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร และน้ำมันปาล์ม และอุตสาหกรรมแปรรูปไม้	สัดส่วนผลผลิตมวลรวมภาคเกษตรคิดเป็นร้อยละ 40 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด มีพื้นที่การเกษตรทั้งหมด 2,920 ตารางกิโลเมตร จากพื้นที่จังหวัด 4,917 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 59 ของพื้นที่ทั้งหมด การใช้พื้นที่ทางการเกษตรพบว่า การใช้พื้นที่เพาะปลูกยางพาราร้อยละ 70 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมา คือ ปาล์มน้ำมันและข้าว	มีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งครบคลุมทุกระดับ แบบ ครอบคลุมด้วยถนน รถไฟ ท่าเรือและท่าอากาศยาน	การท่องเที่ยวที่มีศักยภาพเป็นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และธรรมชาติ เนื่องจากมีธรรมชาติที่สวยงาม
สตูล	ผลผลิตมวลรวมนอกภาคเกษตรคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 55 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด มีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 308 โรง เงินลงทุนรวมกว่า 2,700 ล้านบาท โดยอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมสัตว์น้ำมีนแปรรูป อุตสาหกรรมแปรรูปยาง และอุตสาหกรรมซ่อมรถยนต์	ผลผลิตมวลรวมภาคเกษตรคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 45 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด มีพื้นที่การเกษตรทั้งหมด 1,070 ตารางกิโลเมตร จากพื้นที่จังหวัด 2,478 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 43 โดยพื้นที่ส่วนใหญ่เพาะปลูกยางพารา กว่าร้อยละ 50 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมา คือ ปาล์มน้ำมันและข้าว	มีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งคือทางถนน และท่าเรือ	มีศักยภาพสูงในด้านการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติที่สำคัญ คืออุทยานแห่งชาติเขาคีรีเกาะตะรุเตา ซึ่งเป็นอุทยานทางทะเลที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทย อีกทั้งจังหวัดสตูลสามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดอื่น ๆ เช่น กระบี่ ภูเก็ต
สุมาตราเหนือ	อุตสาหกรรมเสวใหญ่เป็นโรงงานแปรรูปสินค้าทางการเกษตรขนาดเล็กถึงขนาดกลาง ยังไม่มีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่	มีพื้นที่การเกษตรทั้งหมด 31,419 ตารางกิโลเมตร จากพื้นที่สุมาตราเหนือ 72,981 ตารางกิโลเมตร คิดเป็น ร้อยละ 43 นับเป็นแหล่งเพาะปลูกที่ใหญ่ที่สุดของอินโดนีเซีย พืชหลักทางการเกษตรส่วนใหญ่ ได้แก่ ปาล์มน้ำมัน ข้าว ชา โกโก้ ยางพาราและยาสูบ	มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งรถไฟ ถนน ท่าเรือ และท่าอากาศยานนานาชาติ	การขยายตัวของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวต่างชาติ เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และธรรมชาติที่สำคัญ ได้แก่ ทะเลสาบโทบา ที่กำลังได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก



4. บทบาทของพื้นที่ต่อการเชื่อมโยงโครงข่าย

การพิจารณาบทบาทหรือความเหมาะสมของพื้นที่ เป็นขั้นตอนสำคัญของการวางนโยบายหรือยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาโครงข่ายให้ประสบผลสำเร็จ เนื่องจากพื้นที่แต่ละแห่งล้วนมีข้อจำกัดและข้อได้เปรียบที่แตกต่างกัน การกำหนดบทบาทที่ไม่เหมาะสมต่อพื้นที่อาจนำมาซึ่งความไม่มีประสิทธิภาพของโครงข่าย และการสูญเสียเปล่าของงบประมาณ

● จังหวัดตรัง

จังหวัดตรัง เป็นจังหวัดที่มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ทั้งการขนส่งระบบราง ท่าอากาศยาน ถนน และท่าเรือ โดยมีท่าเรือหลายท่า เช่น ท่าเรือกันตัง ท่าเรือนาเกลือ ท่าเรือยุโรป ซึ่งแต่ละแห่งมีความลึกร่องน้ำเฉลี่ย 6 เมตร รองรับเรือที่มีขนาดประมาณ 4,000 ตัน กรอส สามารถขนส่งสินค้าตู้ และสินค้าเทกองได้ นอกจากนี้จังหวัดตรังยังอยู่ใกล้กับอำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช มีขนส่งระบบรางเชื่อมต่อจากสถานีชุมทางทุ่งสงถึงสถานีกันตัง ตามแผนงาน IMT-GT มีโครงการก่อสร้างศูนย์รวบรวมและกระจายตู้สินค้า (Inland Container Depot : ICD) ที่อำเภอทุ่งสง หากนโยบายดังกล่าวประสบความสำเร็จ จะทำให้ท่าเรือในอำเภอกันตังเป็นช่องทางการขนส่งทางทะเลฝั่งอันดามันที่อยู่ใกล้ที่สุด หรือมีนัยยะแสดงถึงปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้หากมีการเชื่อมต่อรถไฟมาจนถึงท่าเรือกันตัง ก็จะช่วยพัฒนาให้จังหวัดตรังเป็นประตูการค้าที่สำคัญของชายฝั่งอันดามันได้

● จังหวัดสตูล

จังหวัดสตูล มีท่าเรืออยู่ 1 ท่า คือ ท่าเรือตำมะลัง ประกอบด้วย 2 ท่าเทียบเรือ คือ ท่าเทียบเรือสินค้า และท่าเทียบเรือโดยสาร ท่าเทียบเรือสินค้ามีความลึกหน้าท่าเฉลี่ยประมาณ 1 เมตร จึงทำให้รองรับได้เพียงเรือสินค้าขนาดเล็กเท่านั้น นอกจากนี้จังหวัดสตูลไม่มีการขนส่งทางรถไฟ มีเพียงการขนส่งทางถนนเท่านั้น ดังนั้นความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งจังหวัดสตูลจึงอยู่ในระดับต่ำกว่าจังหวัดตรัง อย่างไรก็ตาม จังหวัดสตูลเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพสูงในเรื่องการท่องเที่ยว เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่อุดมสมบูรณ์ ประกอบกับยุทธศาสตร์หลักของจังหวัดที่เน้นส่งเสริมให้จังหวัดสตูลเป็นเมืองท่องเที่ยว และมีการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวทางทะเลกับจังหวัดอื่นๆ ในฝั่งอันดามัน เช่น จังหวัดภูเก็ต จังหวัดกระบี่ รวมถึงเกาะปันง์โดยผ่านเกาะลังกาวิ จึงทำให้จังหวัดสตูลเป็นที่รู้จักดีในหมู่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ดังนั้นจังหวัดสตูลมีความเหมาะสมในการผลักดันให้เป็นช่องทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยว

5. รูปแบบการเชื่อมโยงโครงข่าย

รูปแบบการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว เป็นรูปแบบที่คณะผู้วิจัยจำลองขึ้น โดยพิจารณาจากความเหมาะสมในหัวข้อที่ 4 ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

- การเชื่อมโยงโครงข่ายภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ

โครงข่ายการเชื่อมโยงนี้เป็นการเชื่อมโยงโดยตรงระหว่างพื้นที่ทั้งสอง โดยการนำเข้า-ส่งออกสินค้า จะขนส่งผ่านท่าเรือในจังหวัดตรัง ส่วนการท่องเที่ยวจะโดยสารผ่านท่าเรือท่ามะลิไปยังปลายทางที่ท่าเรือเบลาวันในจังหวัดสุมาตราเหนือ การเชื่อมโยงรูปแบบดังกล่าวจะประสบความสำเร็จได้จะต้องมีปริมาณสินค้า หรือจำนวนนักท่องเที่ยวที่มากพอ เนื่องจากการขนส่งทางทะเลนั้นยังมีปริมาณมาก ต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วยยิ่งลดลง การขนส่งสินค้าเข้าท่าเรือสามารถใช้ได้ทั้งการขนส่งทางรถไฟ หรือทางถนน ส่วนการท่องเที่ยวสามารถเชื่อมโยงจากท่าเรือต่างๆ ในฝั่งอันดามันที่มีอยู่ในปัจจุบันมายังท่าเรือท่ามะลิ หรือทางถนน เพื่อเชื่อมต่อไปยังท่าเรือเบลาวัน จังหวัดสุมาตราเหนือ ปัจจุบันการเชื่อมโยงสินค้ารูปแบบนี้มีปริมาณที่เบาบางมาก เนื่องจาก มีปริมาณสินค้าค่อนข้างน้อย สินค้าขาเข้าส่วนใหญ่ คือ ถ่านหิน และสินค้าขาออกส่วนใหญ่ คือ ยิปซัม ส่วนการท่องเที่ยวนั้น ยังไม่ปรากฏเป็นรูปธรรมชัดเจน

- การเชื่อมโยงโครงข่ายภาคใต้ตอนล่าง-ปีนัง-สุมาตราเหนือ

โครงข่ายการเชื่อมโยงนี้ใช้รัฐปีนังเข้ามาเป็นจุดเชื่อมต่อ โดยเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายพาหนะไม่ว่าจะเป็นทางเรือหรือทางอากาศ เนื่องจากรัฐปีนังมีความพร้อมทางด้านการให้บริการขนส่งทางทะเล ทั้งโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการเดินเรือ อีกทั้งพื้นที่หลังท่ามีอุตสาหกรรมการผลิต จึงทำให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าจำนวนมาก นอกจากนี้ท่าเรือปีนังยังมีเรือที่วิ่งประจำระหว่างปีนังและสุมาตราเหนือ ดังนั้นในกรณีที่สินค้านำเข้า-ส่งออกจากประเทศไทยมีปริมาณที่น้อยเกินไป อาจจะขนส่งมาเปลี่ยนถ่าย หรือรับสินค้าเพิ่มที่ท่าเรือปีนัง จะทำให้มีปริมาณสินค้าเพื่อขนส่งไปยังสุมาตราเหนือเพิ่มมากขึ้น ซึ่งช่วยให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนการขนส่งลดลง

ในการขนส่งสินค้ามายังท่าเรือปีนัง สามารถใช้ได้ทั้งการขนส่งทางทะเลโดยผ่านท่าเรือกันตัง หรือการขนส่งทางบก เนื่องจากประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียมีเขตแดนทางบกติดต่อกัน อีกทั้งมีการเชื่อมโยงการขนส่งทั้งทางถนนและระบบรางร่วมกัน จึงทำให้ขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังท่าเรือปีนังได้โดยตรง หากเป็นทางถนนจะใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 4 ที่จะสิ้นสุดที่ด่านพรมแดนสะเดา หลังจากนั้นใช้ทางด่วนพิเศษของประเทศมาเลเซียเพื่อเข้าสู่ท่าเรือปีนัง หรือหากเป็นทางรางจะขนส่งผ่านปะดังเบซาร์ และไปสิ้นสุดที่สถานีปัตเตอร์เวิร์ธในท่าเรือปีนัง



นอกจากนี้โครงข่ายนี้ป็นยังมีความสำคัญในด้านการท่องเที่ยว กล่าวคือ สามารถเชื่อมต่อกับจังหวัดสตูลโดยผ่านรัฐเคดาห์ ปัจจุบันมีเรือโดยสารให้บริการประจำระหว่างท่าเรือท่ามะลิและท่าเรือลิงกาวี จากลิงกาวีมีเรือโดยสารไปยังเกาะปีนัง นอกจากนี้ยังเชื่อมต่อกับจังหวัดสงขลาโดยทางถนน ซึ่งจากปีนังสามารถเชื่อมต่อไปยังจังหวัดสุมาตราเหนือทั้งทางเรือและทางเครื่องบิน

6. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ภาคใต้ตอนล่างของไทยและสุมาตราเหนือ นับได้ว่ามีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่สนับสนุนในการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ทั้งสอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการขนส่งทางทะเล เนื่องจากสุมาตรามีภูมิประเทศเป็นเกาะ นอกจากนี้โครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลังมีทั้งถนนและรถไฟ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาจากสถิติการนำเข้า-ส่งออกระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับอินโดนีเซียซึ่งรวมถึงการค้ากับเกาะสุมาตรา พบว่ายังมีปริมาณน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินโดนีเซีย จึงทำให้โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีอยู่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ ข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อให้สามารถใช้โครงข่ายการค้าและคมนาคมได้เต็มศักยภาพมีดังนี้

6.1 การพัฒนาศักยภาพโครงข่ายด้านการค้า

สาเหตุสำคัญที่ทำให้การค้าระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับเกาะสุมาตรา มีปริมาณน้อย คือ ทั้งสองพื้นที่มีเศรษฐกิจที่พึ่งพาภาคการเกษตรเป็นหลัก อีกทั้งมีภูมิอากาศใกล้เคียงกันผลผลิตทางการเกษตรจึงคล้ายคลึงกัน โดยเฉพาะยางพารา และปาล์มน้ำมัน ในขณะที่เดียวกันการผลิตภาคอุตสาหกรรมมีน้อย จึงเป็นผลให้ความต้องการสินค้าระหว่างกันนั้นมีน้อยมาก ประกอบกับแหล่งอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ของไทยอยู่บริเวณภาคกลางและภาคตะวันออกของประเทศ สินค้าอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ส่งออกไปยังอินโดนีเซียส่งผ่านท่าเรือ ท่าเรือหลักของประเทศ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ส่งผลให้ภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือซึ่งแม้จะมีระยะทางใกล้เคียงกัน แต่กลับมีปริมาณการค้าที่น้อยมาก ในการพัฒนาให้ภาคใต้ตอนล่างมีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคอุตสาหกรรม ภาครัฐจึงมีบทบาทสำคัญในการกระตุ้นการลงทุนในพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่แนวหลังของท่าเรือในจังหวัดตรัง ซึ่งมีศักยภาพในการขนส่งสินค้า จะสามารถช่วยให้ปริมาณการนำเข้า-ส่งออกของภาคใต้ตอนล่างเพิ่มสูงขึ้น อุตสาหกรรมที่รัฐควรส่งเสริมให้มีการลงทุนในพื้นที่จังหวัดตรังและจังหวัดสตูล หรือจังหวัดใกล้เคียงซึ่งเป็นพื้นที่แนวหลังของท่าเรือของทั้งสองจังหวัด มีดังนี้

- อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร

เนื่องจากพื้นที่ของภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือส่วนใหญ่ใช้ในภาคเกษตรกรรม อีกทั้งผลผลิตทางการเกษตรมีความคล้ายคลึงกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งยางพารา และปาล์มน้ำมัน จึงทำให้พื้นที่ทั้งสองแห่งสามารถเป็นแหล่งวัตถุดิบให้กับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องได้ ดังนั้น การส่งเสริมให้มี

การลงทุนในโรงงานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรในพื้นที่จังหวัดตรัง จังหวัดสตูล หรือสุมาตราเหนือ จึงเป็นการนำวัตถุดิบที่มีอยู่ในพื้นที่มาสร้างมูลค่าเพิ่ม อีกทั้งก่อให้เกิดการใช้วัตถุดิบร่วมกันระหว่างภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือ ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างโครงข่ายห่วงโซ่อุปทานการผลิตทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำในอนาคต

- อุตสาหกรรมอาหารฮาลาล

ปัจจุบันอุปทานการผลิตอาหารฮาลาลในตลาดโลกนั้นยังไม่เพียงพอกับความต้องการ ประกอบกับในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง และเกาะสุมาตรา ประชากรส่วนใหญ่เป็นชาวมุสลิม ดังนั้นการสร้างอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลในพื้นที่ จึงเป็นการดึงเอาศักยภาพด้านแรงงานที่มีอยู่ออกมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยผลิตภัณฑ์ที่ได้นอกจากกระจายในพื้นที่โครงข่ายแล้ว ยังสามารถกระจายไปยังแหล่งต่างๆ ได้อีก เช่น ภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียกลาง เป็นต้น

นอกจากนี้สิ่งที่ภาครัฐไทยควรดำเนินการเพื่อพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ คือ การพัฒนาท่าเรือในจังหวัดตรังให้สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ หรือพัฒนาท่าเรือเดิมที่มีอยู่ เช่น ท่าเรือกันตัง ให้มีพื้นที่หลังท่าและมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้มากยิ่งขึ้น อีกทั้งเชื่อมต่อรถไฟซึ่งมีอยู่แล้วในปัจจุบันให้มาถึงท่าเรือ จากข้อเสนอที่กล่าวมาข้างต้นจะช่วยเพิ่มปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออกมากพอที่จะทำให้เกิดโครงข่ายการขนส่งทางทะเลโดยตรงระหว่างภาคใต้ตอนล่างของไทยกับจังหวัดสุมาตราเหนือของอินโดนีเซีย โดยไม่จำเป็นต้องขนส่งไปเปลี่ยนถ่ายเรือที่ท่าเรือป็นังในประเทศมาเลเซียดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดทั้งเวลาและค่าขนส่ง

6.2 การพัฒนาศักยภาพโครงข่ายด้านการท่องเที่ยว

การดึงดูดความสนใจจากนักท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้น นอกจากการประชาสัมพันธ์แล้ว รัฐบาลควรผลักดันให้เกิดความร่วมมือของภาคเอกชนทั้งสองพื้นที่ ตลอดจนรัฐบาล รัฐเคดาห์ มาเลเซีย ในการพัฒนาให้เกิดโครงข่ายการท่องเที่ยวในทั้งสามประเทศ ทั้งนี้ด้วยลักษณะกายภาพของภาคใต้ตอนล่าง และสุมาตราเหนือ ก่อให้เกิดภูมิประเทศที่งดงาม เป็นแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นที่ยอมรับของนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งหากรวมไปถึงชายฝั่งด้านตะวันตกของมาเลเซียแล้ว มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญหลายแห่ง ดังนี้

- อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เน้นวิถีชีวิตชุมชน แหล่งซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค สถาบันเทิง เมืองการศึกษาและศูนย์กลางภาคใต้ตอนล่าง
- จังหวัดสตูล เน้นธรรมชาติ ทะเล ป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์ และสามารถเข้าถึงได้ง่าย
- เกาะลันตา เน้นการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ กิจกรรมทางทะเล
- เกาะป็นัง เน้นมรดกทางวัฒนธรรม สถาปัตยกรรม สถานที่สำคัญทางศาสนา
- เกาะสุมาตรา เน้นธรรมชาติ วิถีชีวิตชุมชน วัฒนธรรม การผจญภัย



เนื่องจากแต่ละพื้นที่ที่ไม่ห่างกันมากนัก อีกทั้งมีจุดเน้นที่ขายนักท่องเที่ยวแตกต่างกันไป หากมีการเดินทางเชื่อมระหว่างเมืองที่สะดวกสบาย รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพจะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวที่เที่ยวบริเวณดังกล่าวไปยังบริเวณข้างเคียงได้ โดยเฉพาะเมืองยอร์กฮาวน์ รัฐปิ่นัง ซึ่งจัดเป็นมรดกโลกขององค์การยูเนสโก และมีนักท่องเที่ยวมากอยู่แล้ว แต่ก็มีส่วนน้อยที่เดินทางต่อมายังหาดใหญ่ ตรัง สตูล หรือเกาะสุมาตรา แม้ว่าจะอยู่ในพื้นที่ไม่ห่างไกลกันมาก การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวร่วมกันเพื่อให้เกิดโครงข่ายการท่องเที่ยวในทั้งสามประเทศนั้น สามารถทำได้โดย

- การเพิ่มเที่ยวบินโดยตรงระหว่างหาดใหญ่-เมดาน
- การเพิ่มตารางเรือโดยสารระหว่างท่ามะลิ-เกาะหลีเป๊ะ-ลังกาอี-ปิ่นัง
- ขุดลอกร่องน้ำท่าเรือท่ามะลิให้สามารถรองรับเรือสำราญ (Yacht) ขนาดใหญ่ ตามแผนการก่อสร้างท่าเรือที่ได้ออกแบบไว้ เพื่อให้สามารถรองรับเรือที่เดินทางระหว่าง 3 ประเทศได้

นอกจากนี้จากการเก็บข้อมูลภาคสนาม พบว่าปัจจัยที่ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวน้อยลง ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ที่พัก ร้านอาหาร ระบบขนส่ง ยังมีไม่เพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสุมาตราเหนือแม้จะมีเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว แต่อยู่ในสภาพขาดการบำรุงรักษา นับเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเดินทางท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น ระหว่างเมืองเมดานกับสนามบินนานาชาติกัวลาลามู แม้จะมีระบบขนส่งที่สะดวก แต่กลับพบว่าถนนที่เชื่อมระหว่างตัวเมืองเมดานและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น ปากปล่องภูเขาไฟในเมือง Berastagi เกาะ Samosir ทะเลสาบโทบา ยังมีสภาพไม่ดีเท่าที่ควร ดังนั้นรัฐบาลทั้งสามประเทศควรมีนโยบายร่วมกันเพื่อส่งเสริมการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวควบคู่กับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกไปพร้อม ๆ กัน

เอกสารอ้างอิง

สุมาลี สุขदानนท์และคณะ. วิเคราะห์ผลกระทบวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีต่อการค้าและการขนส่งในสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ: กรณีไทย-มาเลเซีย. กรุงเทพฯ ฯ : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย(IMT-GT : Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle). Unpublished manuscript, 2012



IMT-GT. IMT-GT Implementation Blueprint 2012–2016, 2010.

IMT-GT Secretariat and Asian Development Bank, IMT-GT Building a Dynamic future a Roadmap for Development 2007–2011. The Asian Development Bank for the IMT-GT Secretariat, 2007.

Paramasivam Eswaran. Maritime Sector Study of IMT-GT. Enhancement of Subregional Cooperation in BIMP-EAGA and IMT-GT, June 2008.

Ruth Banomyong. Logistics Development Study of the Indonesia–Malaysia–Thailand Growth Triangle (IMT-GT). Centre for Logistics Research Faculty of Commerce & Accountancy Thammasat University, April 2008.