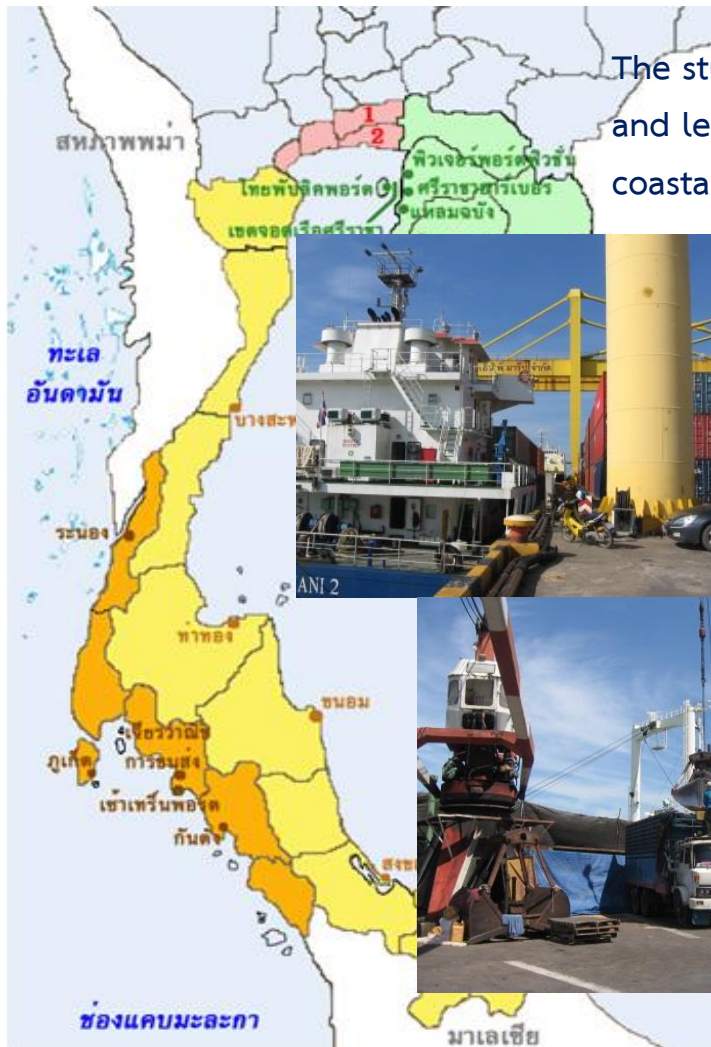


รายงานการวิจัย เรื่อง การศึกษาปัจจัยทางนโยบายภาครัฐและกฎหมาย ที่มีผลต่อการขนส่งชายฝั่งของไทย



The study of government policy and legal factors that affect the coastal transportation of Thailand



นางสุนันทา เจริญปัญญายิ่ง

มีนาคม 2559



รายงานการวิจัย เรื่อง การศึกษาปัจจัยทางนโยบายภาครัฐและกฎหมายที่
มีผลต่อการขนส่งชายฝั่งของไทย

The study of government policy and legal factors that
affect the coastal transportation of Thailand

นางสุนันทา เจริญปัญญาอิง

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มีนาคม 2559

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาปัจจัยทางนโยบายภาครัฐและกฎหมาย ที่มีผลต่อการขนส่งชายฝั่งของไทย ของสถาบัน
การขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากเงินอุดหนุนทั่วไปจากรัฐบาล ประจำปี
งบประมาณ 2556

งานวิจัยนี้ได้สำเร็จลุล่วงด้วยดี โดยได้รับความช่วยเหลือและความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่
เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง ในการให้ข้อมูล และข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัย

ผู้วิจัยขอขอบคุณ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าชายฝั่ง เจ้าของสินค้า ผู้ประกอบการท่าเรือชายฝั่งใน
จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และสงขลา ที่ได้อนุเคราะห์ข้อมูลและดูงานการปฏิบัติงานขนส่ง
สินค้าชายฝั่ง และขอขอบคุณ สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 4 สาขาสุราษฎร์ธานี และสำนักงานการขนส่ง
ทางน้ำที่ 4 สาขาสงขลา ด้านศุลกากรบ้านดอน และด้านศุลกากรสงขลา ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูล
กฎระเบียบและแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างมากต่อการศึกษาค้นคว้า
และในท้ายสุดผู้วิจัยใคร่ขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาผลงานวิจัย ที่ได้ให้ข้อคิดเห็นซึ่งเป็นประโยชน์ใน
การแก้ไขงานวิจัยฉบับนี้สมบูรณ์มากขึ้น

บทคัดย่อ

ชื่อโครงการ: การศึกษาปัจจัยทางนโยบายภาครัฐและกฎหมายที่มีผลต่อการขนส่งชายฝั่งของไทย

ชื่อผู้วิจัย: นางสุนันทา เจริญปัญญายัง

เดือนและปีที่ทำวิจัยเสร็จ : มีนาคม 2559

ประเทศไทยใช้การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งมีอัตราเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 6-8 เปอร์เซนต์ ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง แบ่งได้ 3 กลุ่ม คือ 1) ปัญหาที่เกิดจากแผนพัฒนาและนโยบายของรัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่งในแผนพัฒนาฯ ระดับต่าง ๆ ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้ง 11 ฉบับ (ปีพ.ศ. 2504 – พ.ศ.2559) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย และแผนพัฒนาในระดับกระทรวง กรม กำหนดให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า ทั้งการขนส่งทางน้ำและทางราง แต่ในแผนปฏิบัติงานและงบประมาณการขนส่งทางน้ำมีความชัดเจนน้อยกว่าทางราง งบประมาณส่วนใหญ่ถูกใช้ในการขุดลอกร่องน้ำ และการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ คือ ท่าเรือชายฝั่งส่วนใหญ่มีท่าเลที่ตั้งของท่าเรือไม่เหมาะสม มีร่องน้ำเดินเรือความลึกประมาณ 4-5 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่าเรือมีขนาดไม่เกิน 28 เมตร เรือขนาดใหญ่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นสูงสุด ทำให้มีการจราจรคับคั่ง เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย การใช้เรือขนาดเล็กขนถ่ายต่อไปยังเรือขนาดใหญ่ทำให้เกิดการขนส่งสองต่อ ท่าเรือขาดพื้นที่แนวหลังสินค้านำเข้า – ส่งออก ขาดนิคมอุตสาหกรรมรองรับ และขาดการคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือ 2) ปัญหาด้านกฎระเบียบ เช่น มีกฎระเบียบควบคุม ทั้งท่าเรือชายฝั่ง เรือชายฝั่ง และสินค้าชายฝั่ง 3) ปัญหาอื่น ๆ ได้แก่ การบริหารจัดการท่าเรือชายฝั่งของกรมธนารักษ์ ขาดมาตรการส่งเสริมการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ขาดคนประจำเรือชายฝั่ง ขาดความชำนาญด้านการตลาด เป็นต้น การแก้ไขปัญหาระบบการขนส่งชายฝั่งทั้งระบบ แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่ชัดเจนและต่อเนื่อง กำหนดงบประมาณเพื่อใช้ในการพัฒนาอย่างเหมาะสมกับแผนปฏิบัติการ และมีการประเมินผลแผนที่ไม่สามารถทำได้ตามเป้าหมาย การจัดตั้งคณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติ เพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายการดำเนินงานท่าเรือของประเทศ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ควรได้มีการร่วมมือกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดขั้นตอนของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง และควรมีการกำหนดแนวทางส่งเสริมและมาตรการสนับสนุนเพื่อให้มีการใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งมากขึ้น เร่งการเปิดใช้ท่าเรือชายฝั่งสาธารณะ ให้ทันกับปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งที่จะเพิ่มขึ้น เพื่อให้การขนส่งชายฝั่งมีความเข้มแข็งสามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้

ABSTRACT

Project Title: The study of government policy and legal factors that affect the coastal transportation of Thailand

Project Investigator : Ms. Sununta Charoenpanyaying

Completing Date: March, 2016

Thailand uses coastal cargo at an average of 6-8 percent. Problems and barriers of coastal transportation are divided into three groups: 1) The problems of national development plans and policies on coastal transportation in any level of national plans such as a total of eleven of National Economic and Social Development Plan (1961-2016), Thailand's Logistics Development Strategy Plan (2007-2011) and The Ministry Development Plan which are defined through a modified form of road transport to other modes of transport that their cost are cheaper like water transportation and rail transportation. Although this may be true, in an action plan and a budget about water transportation have been less supported than rail transportation. Most of budgets were spent with a dredging and a studying for the construction of a new port. The key issue of infrastructure is about a port's location which most of their location are not in appropriate location. The cargo ships that is smaller than 28 meter can be docked in a deep channel about 4-5 meter. Conversely, the larger ones have to wait for the water level up to the highest level then they can be docked. However, there would happen some bad traffics and accidents at this time. For using small cargo ships load products to large one, causing double handling. In this situation, there are many problems which are related to the location from this followings; a lack of space at the back of the import and export products, lack of the supported from industrial estate and lack of connection to the port. 2) The problems of regulations relate to control with coastal ports, ships and coastal cargo 3) Other problems relate to problems of the coastal ports management by Treasury Department, for example, lacking of the measures to promote coastal shipping, lacking of staffs on coastal ships and lacking of experience in marketing. Moreover, to manage the problems of coastal transport system and transport development plan for its coastal clearly and continuously, to determine budget for development properly and to evaluate performance efficiently which are possibly not achieved target so the establishment of the Committee of the National Port Authority to solve those following

problems by policy formulation, infrastructure improvement and related regulations should be in cooperate from relevant authorities. In order to reduce a complex procedure to be streamlined to work, there should be set for guidelines and measures to support coastal shipping service. Equally important, speeding up the process of the coastal port opening as quickly as possible that could support an increased volume of the coastal cargo as well.

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหาในการทำวิจัย	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย	5
1.3 ขอบเขตของโครงการวิจัย	5
1.4 กรอบแนวความคิดของโครงการวิจัย	5
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ และหน่วยงานที่นำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์	5
บทที่ 2 การขนส่งชายฝั่งไทย	7
2.1 ท่าเรือชายฝั่งในประเทศไทย	8
2.2 เรือค้าชายฝั่ง	18
2.3 สินค้าชายฝั่ง	21
2.4 เส้นทางเดินเรือชายฝั่ง	27
2.5 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	31
บทที่ 3 แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่ง	37
3.1 แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งในระดับต่าง ๆ	37
3.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	37
3.1.2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย	45
3.1.3 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	49
3.1.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565	51
3.1.5 แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563	54
3.1.6 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา พ.ศ.2554-2563	56
3.1.7 แผนยุทธศาสตร์การพาณิชย์นาวี	56
3.2 การดำเนินงานตามแผน/นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง	57
3.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง	85
3.4 คณะกรรมการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง	90

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง	101
4.1 กฎหมายควบคุมและกำกับท่าเรือชายฝั่ง	101
4.2 กฎหมายเรือชายฝั่ง	107
4.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าชายฝั่ง	111
4.4 กฎหมายส่งเสริมกิจกรรมการขนส่งชายฝั่ง	116
บทที่ 5 การวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดจากนโยบายและกฎหมายของการขนส่งชายฝั่ง	125
5.1 ปัญหาด้านนโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่ง	125
5.2 ปัญหาด้านกฎระเบียบที่มีต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่ง	134
5.3 ปัญหาอื่น ๆ ต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่ง	135
บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าชายฝั่ง	137
6.1 บทสรุปการขนส่งสินค้าชายฝั่ง	137
6.2 ข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าชายฝั่ง	137
6.3 การศึกษาที่ควรดำเนินการต่อไป	139
บรรณานุกรม	141
ภาคผนวก	149
ภาคผนวกที่ 1 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับเรือ.....	151
ภาคผนวกที่ 2 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับพิธีการขนส่งสินค้าชายฝั่ง.....	163
ภาคผนวกที่ 3 บทสัมภาษณ์.....	171

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1	แสดงการใช้พลังงานของรูปแบบการขนส่งแต่ละประเภท 3
ตารางที่ 2	แสดงเขต พื้นที่ ความยาวชายฝั่ง จำนวนเกาะ ของจังหวัดที่ติดทะเล ในประเทศไทย 7
ตารางที่ 3	อัตราค่าธรรมเนียมเรือชายฝั่ง 11
ตารางที่ 4	เปรียบเทียบจำนวนเรือชายฝั่ง ปี 2553-2556 จำแนกตามด้านศุลกากร 18
ตารางที่ 5	ปริมาณเรือค้าชายฝั่งในบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี 2556 20
ตารางที่ 6	ปริมาณสินค้าที่มีการขนส่งทางชายฝั่ง ปี 2556 22
ตารางที่ 7	จำนวนตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ปีงบประมาณ 2552-2556 24
ตารางที่ 8	เปรียบเทียบระยะทางทางทะเลและทางถนนตามเส้นทางต่าง ๆ 29
ตารางที่ 9	ร่อนน้ำชายฝั่งทะเลขนาดใหญ่ฝั่งทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามัน 30
ตารางที่ 10	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกับการขนส่งชายฝั่ง 37
ตารางที่ 11	ยุทธศาสตร์ พันธกิจ และเป้าประสงค์ที่เชื่อมกับการขนส่งชายฝั่ง 50
ตารางที่ 12	ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐาน ปี 2556-2557 52
ตารางที่ 13	กรอบวงเงินลงทุน ปีงบประมาณ พ.ศ.2558 53
ตารางที่ 14	กรอบเงินลงทุนโครงการขนส่งทางน้ำ ปี 2558-2565 54
ตารางที่ 15	ความเชื่อมโยงของเป้าประสงค์ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร กับเป้าประสงค์สาขาการขนส่งทางน้ำ 56
ตารางที่ 16	สรุปสาระในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ นโยบายรัฐและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับ การขนส่งชายฝั่ง 58
ตารางที่ 17	ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ เป้าหมายการให้บริหาร ตัวชี้วัด และเป้าหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง 86

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 18	สรุปการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ (การค้าชายฝั่ง) 93
ตารางที่ 19	กิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง 117
ตารางที่ 20	หลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนของเรือ 118
ตารางที่ 21	รายการที่ยกเว้น หลักเกณฑ์วิธีการ กฎหมายอ้างอิงตามประมวลรัษฎากร ที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางทะเล 119
ตารางที่ 22	สรุปแผนพัฒนาฯ ในระดับต่าง ๆ เปรียบเทียบกับนโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่ง สินค้าชายฝั่ง 125
ตารางที่ 23	แผนการขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศและชายฝั่งทะเล ปี 2558 132

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1 รูปแบบการขนส่งของประเทศไทย ปี 2543-2555	1
รูปที่ 2 เปรียบเทียบสัดส่วนการขนส่งทางชายฝั่งระหว่างปี 2545 และ 2555	2
รูปที่ 3 ท่าเรือชายฝั่งของประเทศไทย	9
รูปที่ 4 แผนผังท่าเรือกรุงเทพ	10
รูปที่ 5 แอ่งจอดเรือบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง.....	12
รูปที่ 6 แสดงรายละเอียดประเภทท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง เฟรส 1	13
รูปที่ 7 บริเวณท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ของท่าเรือแหลมฉบัง	14
รูปที่ 8 พื้นที่ท่าเรือนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด	15
รูปที่ 9 ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์	16
รูปที่ 10 ท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น	16
รูปที่ 11 เขตจอดเรือศรีราชา	16
รูปที่ 12 ท่าเรือไทยพับลิกพอร์ต	16
รูปที่ 13 ท่าเรือประจวบ	16
รูปที่ 14 ท่าเรือขอนแก่น	16
รูปที่ 15 ท่าเรือภูเก็ต	17
รูปที่ 16 ท่าเรือสงขลา	17
รูปที่ 17 ท่าเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี	17
รูปที่ 18 ท่าเรือเอ็นพีมารีน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	18
รูปที่ 19 ท่าเรือหะรินสุต จังหวัดสงขลา	18
รูปที่ 20 ปริมาณสินค้าชายฝั่ง ตั้งแต่ปี 2545-2556	21
รูปที่ 21 สัดส่วนสินค้าชายฝั่งขาเข้าสูงสุด 5 ประเภท ปี 2556	23
รูปที่ 22 สัดส่วนสินค้าชายฝั่งขาออกสูงสุด 5 ประเภท ปี 2556	23

สารบัญรูป (ต่อ)

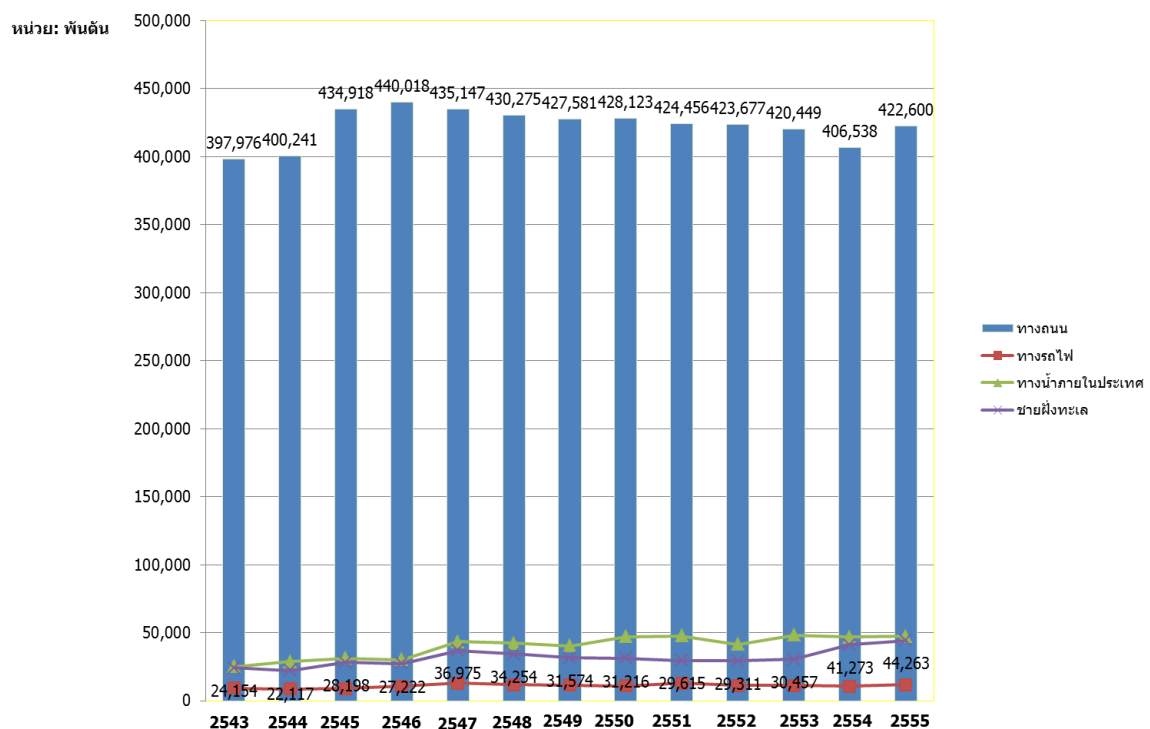
	หน้า
รูปที่ 23	ท่าเรือต้นทางและปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่ง
รูปที่ 24	ท่าเรือปลายทางและปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่ง
รูปที่ 25	เส้นทางเดินเรือ ในรายงานระบบการขนส่งชายฝั่ง
รูปที่ 26	ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวี
รูปที่ 27	กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง
รูปที่ 28	สัดส่วนกรอบเงินลงทุนด้านคมนาคม ระยะเร่งด่วนปี พ.ศ. 2558
รูปที่ 29	สภาพถนนที่ผ่านเข้าออกท่าเรือ บริเวณจังหวัดสงขลา
รูปที่ 30	แสดงโพงทางบริเวณทะเลสาบสงขลา

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหาในการทำวิจัย

ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลยาวถึง 2,600 กิโลเมตร มีจังหวัดที่ติดชายทะเลถึง 23 จังหวัด¹ ทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีการใช้ระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งมาอย่างยาวนาน การขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลเป็นการขนส่งที่ใช้เส้นทางที่มีอยู่ตามธรรมชาติ โดยที่ไม่เสียค่าก่อสร้าง อีกทั้งข้อได้เปรียบสำคัญของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง คือ สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ มีต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำกว่าประหยัดพลังงานได้มากกว่า และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ



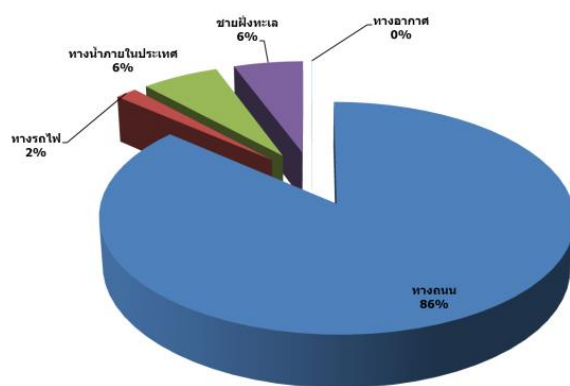
รูปที่ 1 รูปแบบการขนส่งของประเทศไทย ปี 2543-2555

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

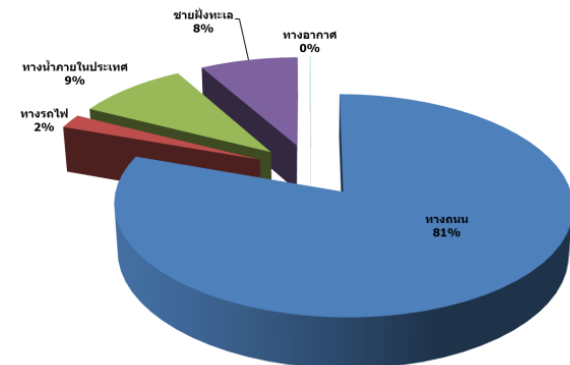
การขนส่งสินค้าภายในประเทศในปี 2555 มีปริมาณสูงถึง 516 ล้านตัน มีรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนมากที่สุด คือ ปริมาณสูงถึง 422.6 ล้านตัน ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเลของไทยมีปริมาณการขนส่งอยู่ที่ 44.26 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 8 จากรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมด แนวโน้มในการขนส่งสินค้าชายฝั่งสูงขึ้น แต่มีปริมาณที่สูงขึ้นไม่มาก หากเปรียบเทียบกับย้อนหลัง 10 ปีพบว่า

¹ จังหวัดที่ติดทะเลมีจำนวน 23 จังหวัด ได้แก่ ตรัง จันทบุรี ระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา สมุทรปราการ กรุงเทพฯ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี นราธิวาส หนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล

สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งของไทย มีอัตราโดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 6-8 เปอร์เซนต์เท่านั้น ดังแสดงในรูปที่ 1 และรูปที่ 2



ปี 2545 สัดส่วนรูปแบบการขนส่ง



ปี 2555 สัดส่วนรูปแบบการขนส่ง

รูปที่ 2 เปรียบเทียบสัดส่วนการขนส่งทางชายฝั่งระหว่างปี 2545 และ 2555

ส่วนแบ่งการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ภายในประเทศ มีการขนส่งทางบกเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญที่สุด โดยมีสัดส่วนการขนส่งคิดเป็นร้อยละกว่า 80 ในขณะที่การขนส่งทางชายฝั่ง มีสัดส่วนน้อยคือ ร้อยละ 8 เท่านั้น สินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 85.3 รองลงมาได้แก่ เคมีภัณฑ์ คิดเป็นร้อยละ 5.54 และโลหะก่อสร้าง คิดเป็นร้อยละ 2.15

นอกจากนี้ การใช้พลังงานภาคการขนส่งของไทยมีสัดส่วนสูงมากประมาณ 1 ใน 3 ของการใช้พลังงานรวมทั้งหมดของประเทศ ทำให้ประเทศไทยต้องพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ในขณะที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกมีความผันผวน และมีแนวโน้มสูงขึ้น รวมทั้งมีข้อจำกัดด้านปริมาณการผลิตของประเทศผู้ผลิตน้ำมันชั้นนำของโลก ในปี 2555 ภาคการขนส่งมีการใช้พลังงานรวม 26,231 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 36.2 ของการใช้พลังงานรวม เป็นการขนส่งทางถนนมีสัดส่วนการใช้พลังงานประมาณร้อยละ 80.66 ของการใช้พลังงานทั้งหมดในภาคการขนส่ง เป็นการขนส่งทางบก ร้อยละ 80.33 การขนส่งทางอากาศ ร้อยละ 16 และการขนส่งทางน้ำ ร้อยละ 3.47 ทำให้ภาคการขนส่งต้องคำนึงเรื่องการประหยัดพลังงาน การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการใช้พลังงานทางเลือกที่มีความหลากหลายและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

ตารางที่ 1 แสดงการใช้พลังงานของรูปแบบการขนส่งแต่ละประเภท

หน่วย: พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ

ประเภทการขนส่ง	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555
การขนส่งทางบก	16,617	17,865	18,312	17,602	17,965	17,574	18,977	19,299	20,144	21,158
- ทางถนน	16,509	17,767	18,209	17,499	17,868	17,478	18,886	19,211	20,057	21,072
- ทางรถไฟ	108	98	103	103	97	96	91	88	87	86
การขนส่งทางน้ำ	1,236	1,480	1,670	1,689	1,619	1,661	1,532	1,443	1,175	911
- ทางน้ำภายในประเทศ	70	79	67	63	54	61	66	77	147	152
- ทางน้ำต่างประเทศ	1,166	1,401	1,603	1,626	1,565	1,600	1,466	1,366	1,028	759
การขนส่งทางอากาศ	3,074	3,467	3,509	3,694	4,031	3,789	3,623	3,852	4,150	4,162
- ภายในประเทศ	396	281	265	249	253	246	288	258	265	261
- ระหว่างประเทศ	2,678	3,186	3,244	3,445	3,778	3,543	3,335	3,594	3,885	3,901
รวม	20,927	22,812	23,491	22,985	23,615	23,024	24,132	24,594	25,469	26,231

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

รูปแบบการขนส่งภายในประเทศยังพึ่งพิงการขนส่งทางถนนเป็นหลักและการขนส่งชายฝั่งยังอยู่ในสัดส่วนที่ต่ำดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจและการพัฒนาขีดความสามารถของการขนส่ง ดังนี้

1. ต้นทุนโลจิสติกส์สูง กล่าวคือ การขนส่งสินค้าทางถนน แม้จะสะดวก รวดเร็ว สามารถขนส่งได้ถึงที่ (door to door) แต่การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดสำหรับการขนส่งในช่วงสั้น และมีข้อจำกัดที่สำคัญคือ เป็นการขนส่งที่ใช้ปริมาณน้ำมันสูงสุดกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น และต้องใช้งบประมาณสูงในการบำรุงและซ่อมแซมถนน ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยสูง คาดว่าน่าจะมีต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ประมาณร้อยละ 25-30 ของ GDP ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์มีต้นทุนโลจิสติกส์สัดส่วนเพียงร้อยละ 7 ของ GDP การขนส่งสินค้าชายฝั่งมีข้อได้เปรียบที่สำคัญคือ สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ มีต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขนส่งระยะไกล ประหยัดพลังงานได้มากกว่า และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่า

2. การสูญเสียงบประมาณและทรัพยากรชายฝั่ง เมื่อพิจารณาจากสัดส่วนการขนส่งสินค้าชายฝั่งซึ่งมีปริมาณต่ำ แสดงให้เห็นว่าท่าเรือชายฝั่งมีการใช้น้อยเกินไป หรือใช้ท่าเรือไม่เต็มประสิทธิภาพ² เมื่อเทียบ

² การประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ พิจารณาจากอัตราการใช้ประโยชน์ท่าเรือ จากสินค้าที่ท่าเรือขนถ่ายได้ใน 1 ปี ต่อปริมาณสินค้าที่ท่าเรือรองรับได้ใน 1 ปี และอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ พิจารณาจากจำนวนวันที่เรือเทียบท่าใน 1 ปี พบว่าท่าเรือส่วนใหญ่ในประเทศไทยยังใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มศักยภาพ

กับงบประมาณจำนวนมากที่ได้ลงทุนในการก่อสร้างท่าเรือ และที่สำคัญที่สุด คือการสูญเสียพื้นที่และทรัพยากรชายฝั่งไปอย่างมากมาย

3. ระบบการขนส่งของประเทศที่พึ่งพิงรูปแบบการขนส่งเพียงรูปแบบเดียว อาจส่งผลกระทบโดยรวมในระบบการขนส่งสินค้าของประเทศได้ ตัวอย่างเช่น กรณีการรถไฟแห่งประเทศไทย ประท้วงหยุดเดินรถในปี 2552 สินค้าที่ขนส่งด้วยรถไฟจากภาคใต้ ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ไม่สามารถขนส่งต่อไปได้ ทำให้มีตู้สินค้าจำนวนมากตกค้าง ไม่สามารถขนถ่ายสินค้าลงเรือได้ทันตามเวลา เพื่อมิให้ประเทศต้องเผชิญหน้ากับความเสียหายเช่นนี้ การพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งจึงเป็นทางหนึ่งที่สามารถใช้เป็นทางเลือก เพื่อเพิ่มรูปแบบในการขนส่งได้มากขึ้น

นโยบายภาครัฐที่มีต่อการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง ได้มีการกำหนดไว้ค่อนข้างชัดเจน ดังที่ได้มีการระบุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ตั้งแต่ฉบับที่ 1 จนถึงฉบับที่ 10 จากการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง การขุดลอกร่องน้ำเพื่อให้สะดวกในการใช้ท่าเรือชายฝั่ง จนนำมาสู่การพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง ให้เป็นรูปแบบหนึ่งในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อการประหยัดพลังงานในภาคขนส่งไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ ซึ่งเป็นฐานสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ นอกจากนี้ การขนส่งชายฝั่งได้ถูกกำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2550-2554 ในยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพและระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการของการขนส่ง เพื่อการประหยัดพลังงาน ส่งผลให้ทุกภาคส่วนตระหนักถึงความสำคัญของระบบการขนส่งชายฝั่ง และมีการส่งเสริมให้มีการใช้การขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งมากขึ้น

อย่างไรก็ดี โดยที่รูปแบบของการขนส่งสินค้าชายฝั่งมีขั้นตอนปฏิบัติที่ซับซ้อนและอยู่ภายใต้กฎระเบียบทั้งในเรื่องของเรือชายฝั่ง เช่น เรือที่ขนส่งชายฝั่งได้นั้นจะต้องมีการจดทะเบียนเป็นเรือไทย การควบคุมเดินเรือ หรือในสินค้าชายฝั่ง จะต้องมีการดำเนินการพิธีการศุลกากรเช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งมีความยุ่งยากและไม่สะดวก ส่งผลโดยตรงที่ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งของไทยไม่เติบโตเท่าที่ควร

การศึกษาปัจจัยทางนโยบายภาครัฐและกฎหมายที่มีผลต่อการขนส่งชายฝั่งไทย เพื่อแสดงให้เห็นสถานภาพปัจจุบันของการขนส่งชายฝั่งของไทย นโยบายภาครัฐที่มีผลโดยตรงต่อการขับเคลื่อนทิศทางการขนส่งชายฝั่งของไทย การศึกษาแนวทางปฏิบัติของหน่วยที่เกี่ยวข้องว่าได้มีการปฏิบัติไปในทิศทางที่สอดคล้องกันหรือไม่ อย่างไร ตลอดจนการรวบรวมและวิเคราะห์สาเหตุที่ส่งผลให้เกิดปัญหาของการขนส่งชายฝั่ง และในท้ายสุด คือการนำเสนอแนวทางและวิธีการแก้ไขปัญหา เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้การขนส่งชายฝั่งเกิดขึ้นได้อย่างแท้จริง ซึ่งข้อมูลที่ได้จะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายการใช้การขนส่งชายฝั่ง การวางแผน และการนำเสนอแนวทางออก เพื่อนำไปสู่การพัฒนาเชิงพัฒนาบูรณาการด้านการขนส่งต่อไปในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษานโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง
- 2) เพื่อศึกษาด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง
- 3) เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์ปัญหาทางด้านนโยบายภาครัฐ และกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ที่ส่งผลโดยตรงต่อการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง
- 4) สรุปและนำเสนอแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสมเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง

1.3 ขอบเขตของโครงการวิจัย

การศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง คือ

- 1) ปัจจัยทางด้านนโยบาย ซึ่งการศึกษาครอบคลุมถึงนโยบายการขนส่งชายฝั่งที่มีในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนในระดับบริหาร ได้แก่ มติคณะรัฐมนตรีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และแผนในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติการ ได้แก่ แผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม
- 2) ปัจจัยทางด้านกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเรือชายฝั่ง และพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง

1.4 กรอบแนวความคิดของโครงการวิจัย -

การขนส่งชายฝั่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถให้บริการขนส่งได้ในปริมาณมาก ๆ มีต้นทุนต่อการขนส่งต่ำกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ แต่โดยข้อจำกัดของรูปแบบของการขนส่งชายฝั่งเอง ที่ต้องพึ่งพิงกับรูปแบบการขนส่งอื่น ทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เช่น ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายเข้าซ้อน ค่าขนส่งต่อเนื่อง ค่าเสียเวลา ดังนั้น การที่จะผลักดันให้มีการใช้การขนส่งสินค้าชายฝั่งให้มากขึ้น จำเป็นที่จะต้องมีการศึกษานโยบายภาครัฐที่ผ่านมา เพื่อนำไปสู่การกำหนดแผนพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่งในระดับประเทศ การส่งเสริมรูปแบบการขนส่งชายฝั่งที่ชัดเจน นโยบายภาครัฐจะเป็นการขับเคลื่อนเพื่อให้แผนพัฒนาที่กำหนดไว้สามารถบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนด และต้องได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐ นอกจากนี้ การศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่งจะเป็นแนวทางในการเสริมเพื่อทำให้การพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งสามารถเกิดขึ้นได้อย่างแท้จริง

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ และหน่วยงานที่นำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

ผลของการศึกษานโยบายนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล สถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการเรียนการสอน และการวิจัยด้านการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ ดังนี้

- 1) ทราบถึงสถานการณ์ปัจจุบันของระบบการขนส่งชายฝั่งอย่างแท้จริง
- 2) เสนอแนะแนวทางและมาตรการในการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง เพื่อเป็นประโยชน์แก่หน่วยงานในภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ต่อการเรียนการสอนของคณะที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 2

การขนส่งชายฝั่งไทย

ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลยาวกว่า 2,600 กิโลเมตร มีจังหวัดที่ติดชายทะเลถึง 23 จังหวัด ประกอบด้วยจังหวัดทางฝั่งอันดามัน 6 จังหวัด ได้แก่ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรังและสตูล รวมระยะทาง 954 กิโลเมตร และฝั่งอ่าวไทย 17 จังหวัด มีระยะทาง 1,660 กิโลเมตร ทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีการใช้การขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง โดยชายฝั่งอ่าวไทย มีการขนส่งสินค้าชายฝั่งในปริมาณมากกว่าฝั่งอันดามัน ประเทศไทยมีท่าเรือประเภทต่าง ๆ ตลอดแนวชายฝั่งถึง 443 ท่า ประกอบด้วยท่าเรือสินค้า 147 ท่า ท่าเรือประมง 222 ท่า และท่าเรือท่องเที่ยว 74 ท่า การขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลเป็นการขนส่งที่ใช้เส้นทางที่มีอยู่ตามธรรมชาติ โดยที่ไม่เสียค่าก่อสร้าง อีกทั้งข้อได้เปรียบสำคัญของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง คือ สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ มีต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำกว่า ประหยัดพลังงานได้มากกว่า และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ

ตารางที่ 2 แสดงเขต พื้นที่ ความยาวชายฝั่ง จำนวนเกาะ ของจังหวัดที่ติดทะเลในประเทศไทย

จังหวัดที่ติดทะเล	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความยาวชายฝั่ง (กม.)	จำนวนเกาะ
ทางฝั่งอันดามัน			
ระนอง	3,298.045	169	55
พังงา	4,170.885	239.25	141
ภูเก็ต	570.034	185	37
กระบี่	4,708.512	160	154
ตรัง	4,941.439	150	56
สตูล	2,807.522	144.80	102
ทางฝั่งอ่าวไทย			
สมุทรปราการ	1,004.092	45	0
กรุงเทพมหานคร	1,568.737	5.5	0
สมุทรสาคร	872.35	41.8	0
สมุทรสงคราม	416.7	23	0
เพชรบุรี	6,225.138	75	0
ประจวบคีรีขันธ์	6,367.62	251	25
ตราด	2,885.794	180	65
จันทบุรี	6,338.0	80	19
ระยอง	3,552	95	17
ชลบุรี	4,363	160	45
ฉะเชิงเทรา	5,351	15	0
ชุมพร	6,009.0	222	54

จังหวัดที่ติดทะเล	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความยาวชายฝั่ง (กม.)	จำนวนเกาะ
สุราษฎร์ธานี	13,079.61	156	106
นครศรีธรรมราช	9,942,502	225	8
สงขลา	7,393,889	150	5
ปัตตานี	1,940.35	120	4
นราธิวาส	4,475.43	50	2
รวม	12,605,097.32	2,942.35	895

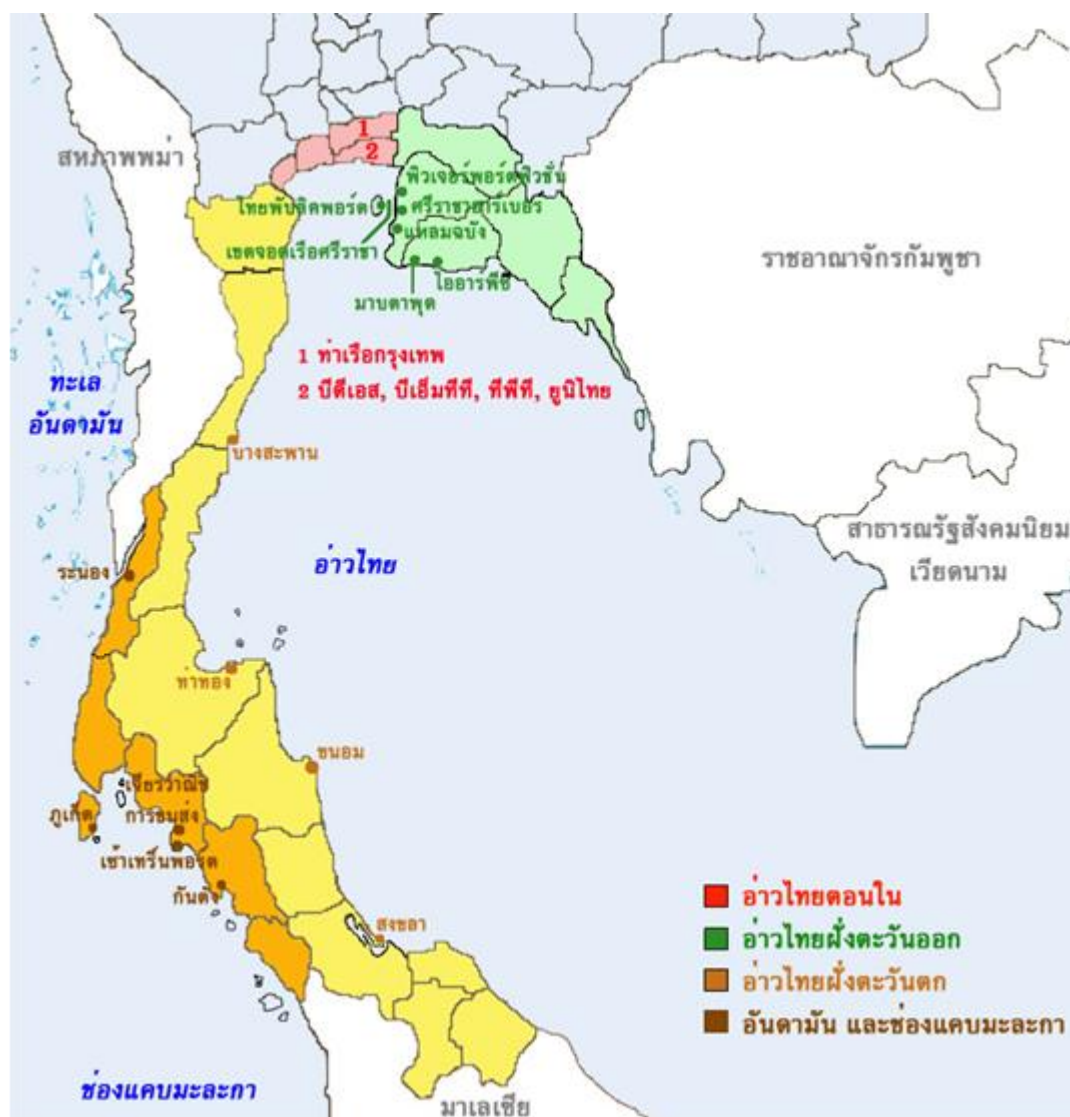
ที่มา: โครงการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล. ข้อมูลจังหวัดชายทะเล

2.1. ท่าเรือชายฝั่งในประเทศไทย

ท่าเรือชายฝั่งอาจจำแนกตามทำเลที่ตั้งชายฝั่ง ออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

1) อ่าวไทยตอนใน

หมายถึง อ่าวไทยส่วนที่เป็นปากอ่าวไทย หากพิจารณาจากแผนที่ประเทศไทยจะมีลักษณะคล้ายอักษร “ก” อ่าวไทยตอนในเป็นบริเวณที่แม่น้ำสายสำคัญของประเทศไทยไหลลงสู่ทะเล ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำแม่กลอง ได้แก่ จังหวัดสมุทรปราการ สมุทรสาคร และสมุทรสงคราม นอกจากนี้ยังรวมถึงกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นที่ตั้งของท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศ ท่าเรือชายฝั่งที่มีความสำคัญ ได้แก่



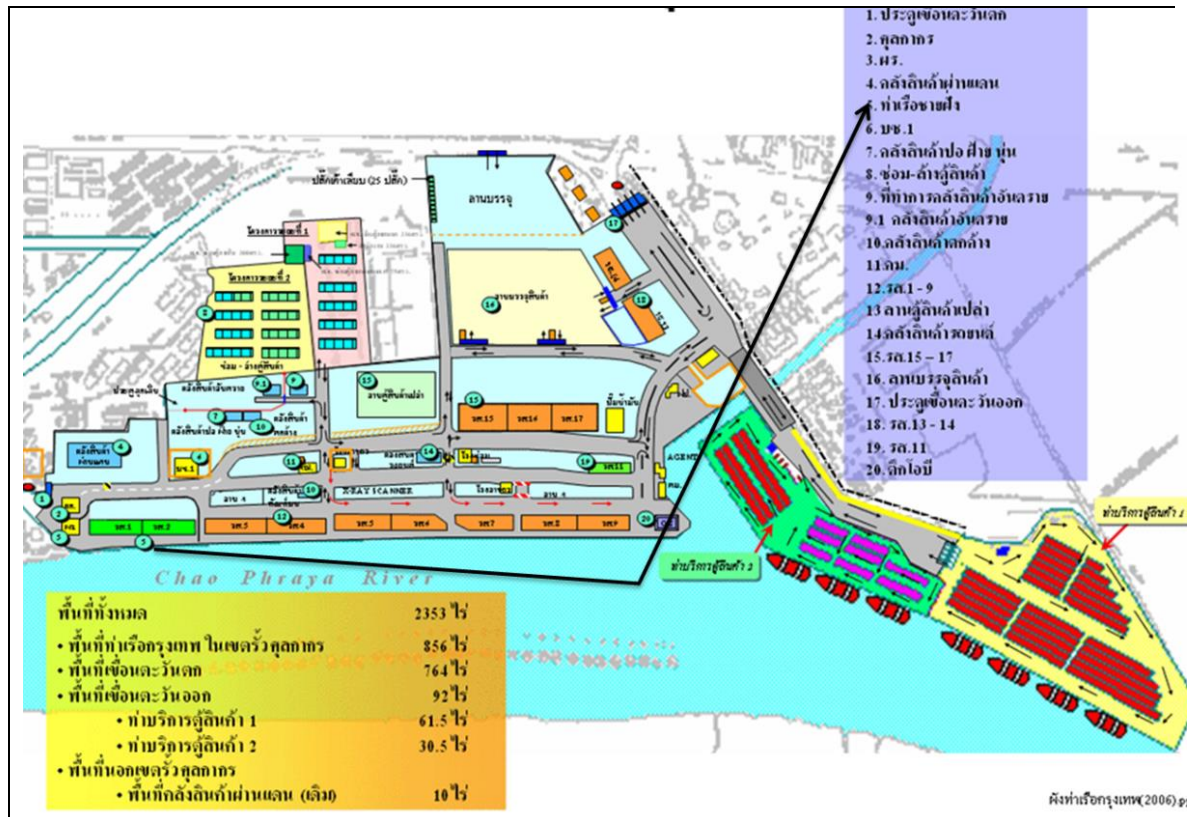
รูปที่ 3 ท่าเรือชายฝั่งของประเทศไทย

ที่มา: สุมาลีและคณะ. การศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย, 2552.

- ท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพ ตั้งอยู่บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง 28.5 บริเวณปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ห่างจากปากแม่น้ำ 26 กิโลเมตร ท่าเรือกรุงเทพมีขีดจำกัดในการรับเรือสินค้าที่มีขนาดไม่เกิน 20,000 dwt. กินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร และความยาวของเรือไม่เกิน 172 เมตร ทำให้เรือสินค้าตู้แฉะจอดที่ท่าเรือเป็นเรือ feeder เท่านั้น ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในแม่น้ำเจ้าพระยา ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันออก 8 ท่า ความยาวรวม 1,528 เมตร ท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันตก 10 ท่า ความยาวรวม 1,660 เมตร หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย 36 หลัก ความยาวรวม 1,400 เมตร หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ 25 หลัก ความยาวรวม 1,520 เมตร

และทุ่นผูกเรือสาธิตประดิษฐ์ 5 ทุ่น ความยาวรวม 1,580 เมตร สามารถให้บริการแก่เรือสินค้าทั่วไปได้ 28 ลำในคราวเดียว



รูปที่ 4 แผนผังท่าเรือกรุงเทพ

ที่มา: ท่าเรือกรุงเทพ, 2551.

นอกจากการให้บริการแก่เรือทั่วไปแล้ว ท่าเรือกรุงเทพมีบริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง และเรือลำเลียงภายในประเทศจอดขนถ่ายและขนส่งสินค้า โดยปรับปรุงใช้ท่าเทียบเรือและพื้นที่โรงพักสินค้า 1 และ 2 พร้อมประกาศเป็นพื้นที่นอกเขตรั้วสุทธานครชั่วคราว มีการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ดังนี้

- ท่าเทียบเรือยาว 400 เมตร ลึก 8.5 เมตร รับเรือขนาด 12,000 ตันได้พร้อมกัน 2 ลำ
- โรงพักสินค้าขนาด 6,000 ตารางเมตร จำนวน 2 หลัง
รับน้ำหนักได้ประมาณ 1.5 ตัน/ตรม
- ลานวางสินค้าภายนอกประมาณ 17,000 ตารางเมตร
รับน้ำหนักได้ประมาณ 2 ตัน/ตรม.

การทำเรือได้กำหนด อัตราค่าธรรมเนียมสำหรับเรือชายฝั่ง ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 อัตราค่าธรรมเนียมเรือชายฝั่ง

เรือ	เรือขนาด 750 - 2,250 GT	2.5 บาท/ GT. (until 30 Sept. 07)		
	เรือขนาด 2,250 GT ขึ้นไป	5 บาท/ GT . (until 30 Sept. 07)		
	ค่าบริการเรือจอดเทียบท่า	1 บาท/ GT/ วัน		
สินค้าทั่วไป	บริการรับมอบ-ส่งมอบ และฝากเก็บ 10 วันแรก อัตรารวม 23 บาทต่อตัน ตั้งแต่วันที่ 11 ขึ้นไป ค่าฝากเก็บวันละ 5 บาทต่อตัน			
ตู้สินค้า	ค่าบริการเหมาจ่ายแบบครบวงจรฝากเก็บได้ 10 วัน			
	ขาออก	ตู้ 20'	ตู้ 40'	ตู้ 45'
	Lifting Charge	700	1,200	1,400
	Wharf Handling Charge	465	930	990 (until 30 Sep. 07)
	Storage Charge (บาท/วัน)			
	- วันที่ 1-10	0	0	0
	- วันที่ 11-17 (Laden)	160	320	360
	(MYT)	25	50	60
	- ตั้งแต่วันที่ 18 (Laden)	275	550	615
	(MYT)	50	100	120
	สินค้าบรรจุเข้าตู้สินค้า	650	1,430	1,898
	ควบคุมการบรรจุสินค้า	200	400	400
	ขาเข้า			
	Lifting Charge (by ShipCrane)	250	425	500
	Wharfage FCL	370	630	740
	LCL	810	1,380	1,620
	MTY	340	580	680

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย. บริการของท่าเรือชายฝั่ง, 2551.

2) อ่าวไทยฝั่งตะวันออก

อ่าวไทยตะวันออกเป็นชายฝั่งที่ใหญ่และมีระดับน้ำลึกที่สุดของประเทศ ท่าเรือในชายฝั่งทะเลด้านนี้เป็นท่าเรือน้ำลึก โดยส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรีและระยอง ซึ่งท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่

- ท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งอยู่บนแหลมฉบังอยู่นอกเกาะสีชัง มีการสร้างเขื่อนกัน มีความยาว 1,300 เมตร เพื่อช่วยกำบังคลื่นลม และขุดร่องน้ำ 17 เมตร ในปัจจุบันประกอบด้วยแอ่งจอดเรือ (Basin) 3 แอ่ง คือ

- แอ่งจอดเรือที่ 1 มีความกว้าง 400 เมตร ยาว 1,600 เมตร ระดับน้ำลึก 14 เมตร สามารถรับเรือขนาด 60,000 – 80,000 dwt. มีจำนวนท่าเทียบเรือ 11 ท่า แบ่งเป็น ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (5 ท่า) ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ (3 ท่า) ท่าเทียบเรือโดยสารและท่าเทียบเรือรถยนต์ (1 ท่า) ท่าเทียบเรือรถยนต์ (1 ท่า) และท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปประเภทเทกอง (น้ำตาลและกากน้ำตาล) 1 ท่า มีความสามารถในการรองรับตู้สินค้า 4 ล้านที.อี.ยู
- แอ่งจอดเรือที่ 2 มีความกว้าง 500 เมตร ยาว 1,800 เมตร ระดับน้ำ 16 เมตร สามารถรองรับเรือขนาด Post Panamax ขนาด 80,000 dwt. มีจำนวนท่าเทียบเรือ 7 ท่า แบ่งเป็น ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (6 ท่า) และ ท่าเทียบเรือรถยนต์และเรือสินค้าทั่วไป (1 ท่า) มีความสามารถในการรองรับตู้สินค้า 6.8 ล้านที.อี.ยู
- แอ่งจอดเรือ ที่ 3 มีความกว้าง 800 เมตร ยาว 2,000 เมตร และขยายเป็น 3,000 เมตร ในอนาคต ระดับน้ำ 18 เมตร สามารถรองรับเรือขนาด Super Post Panamax ขนาด 100,000 dwt. มีจำนวนท่าเทียบเรือ 9 ท่า แบ่งเป็น ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (7 ท่า) ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า (1 ท่า) และท่าเทียบเรือรถยนต์ (1 ท่า) มีความสามารถในการรองรับตู้สินค้า 8 ล้านที.อี.ยู

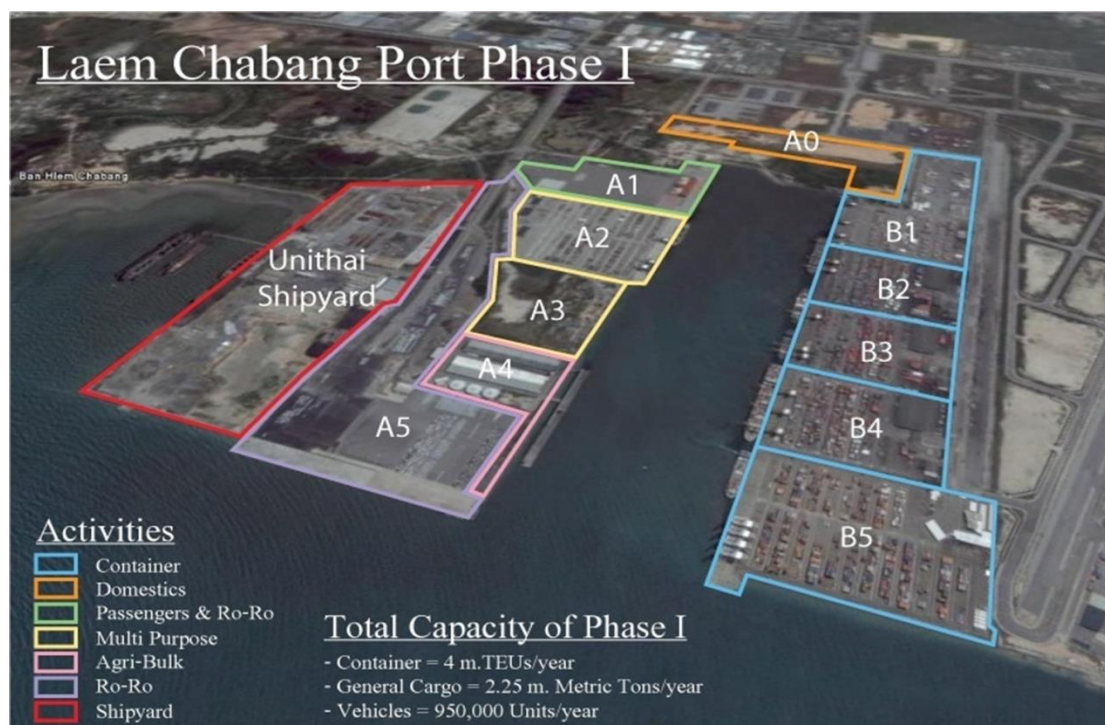


รูปที่ 5 แอ่งจอดเรือบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง, 2558.

เดิม ท่าเรือแหลมฉบังได้กำหนดแนวทางการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งไว้ในท่าเทียบเรือ A0 ให้เป็นท่าเอนกประสงค์และท่าเทียบเรือชายฝั่ง ซึ่งสามารถรับเรือสินค้าระหว่างประเทศและเรือชายฝั่งได้ในเวลาเดียวกัน เนื่องจากแผนธุรกิจของท่าเทียบเรือดังกล่าวมีลักษณะผสมผสานการให้บริการทั้งแก่ตู้สินค้านำเข้าระหว่างประเทศจากเรือคอนเทนเนอร์ สินค้าประเภทหีบห่อจากเรือสินค้าทั่วไปและสินค้าที่บรรทุกรถยนต์ (Ro/Ro) ที่ขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ โดยมีแผนรับเรือตู้สินค้านำเข้าชายฝั่งและทางลำน้ำเพียงส่วนน้อยเท่านั้น ทำให้เรือชายฝั่งต้องเข้าเทียบท่าเรือระหว่างประเทศเพื่อขนถ่ายตู้สินค้าส่งออกขึ้นท่า รอบรรทุกลงเรือสินค้าระหว่างประเทศ หรือรับตู้สินค้าเข้าจากท่าเทียบเรือ

ระหว่างประเทศโดยตรง เมื่อมีเรือระหว่างประเทศเข้ามาจอดเทียบท่า จึงต้องรอเรือชายฝั่งบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าให้เสร็จเรียบร้อยก่อน หรือเรือชายฝั่งจะต้องไปเทียบท่าเรืออื่นแทน การที่เรือชายฝั่งเข้าเทียบท่าเรือระหว่างประเทศทำให้เกิดปัญหาตารางเรือเทียบท่า (Berthing Window) ของท่าเทียบเรือระหว่างประเทศเต็ม โดยปกติผู้ประกอบการจะให้สิทธิแก่เรือสินค้าระหว่างประเทศเป็นลำดับแรกก่อน เรือชายฝั่งจึงต้องไปเทียบท่าอื่นแทนทำให้มีค่ายกขนและค่าเคลื่อนย้ายตู้สินค้าซ้ำซ้อน รวมทั้งมีต้นทุนเรือคอยเทียบท่า (Waiting Time) ที่สูง ซึ่งในปัจจุบัน ท่าเรือแหลมฉบังยังไม่มีท่าเทียบเรือที่ให้บริการแก่เรือชายฝั่งเป็นท่าเรือบริการสาธารณะโดยเฉพาะ



รูปที่ 6 แสดงรายละเอียดประเภทท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 1

ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง, 2558.

ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีแนวความคิดที่จะก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่งเป็นการเฉพาะ ให้บริการเป็นท่าสาธารณะที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เป็นพื้นที่บริเวณกันแ่งจอดเรือที่ 1 (Basin 1) ตั้งอยู่ระหว่างท่าเทียบเรือโดยสาร A1 และท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ A0 ลักษณะหน้าท่าเป็นรูปตัว L ความกว้าง 30 เมตร ความยาวหน้าท่า 120 เมตร และ 125 เมตร ขนาดของแ่งจอดเรือ เท่ากับ 115 x 120 เมตร ความลึก 10 เมตร (MSL) สามารถรับเรือชายฝั่งขนาดระวางบรรทุก 3,000 DWT ขนตู้สินค้าได้คราวละ 200 เดทเวทตัน และขนาด 1,000 เดทเวทตัน ได้อย่างละ 1 ลำ พร้อมกันในเวลาเดียว พร้อมติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าและปั้นจั่นจัดเรียงตู้สินค้าในลานเพื่อไว้รับตู้สินค้าได้ถึง 300,000 TEU/ปี³

³ มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2558

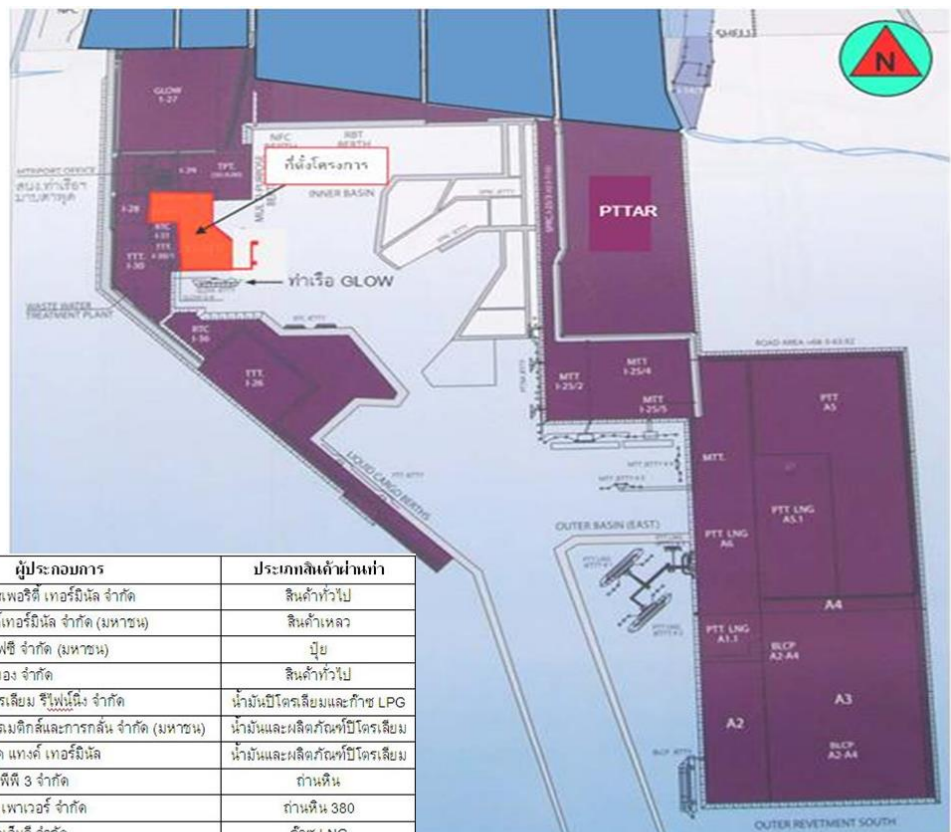


รูปที่ 7 บริเวณท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ของท่าเรือแหลมฉบัง
ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง, 2558

- ท่าเรือมาบตาพุด จากแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก กำหนดให้บริเวณพื้นที่มาบตาพุดเป็นแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ โดยมีท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นสาธารณูปโภคหลัก ได้มีการวางแผนพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2526 ต่อมาในปี พ.ศ.2531 ความต้องการใช้ท่าเรือขนถ่ายสินค้าเหลวจากกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมีบริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและสินค้าทั่วไป มีความชัดเจนมากขึ้น วันที่ 16 กุมภาพันธ์ คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ กนอ. ปรับปรุงรูปแบบการก่อสร้างที่มีอยู่แล้ว และดำเนินการก่อสร้างให้เหมาะสมกับสภาพความต้องการใช้ทำในขณะนั้น ในเดือนตุลาคม 2532 จึงได้เริ่มสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมและสามารถดำเนินการสร้างเสร็จตามโครงการเมื่อเดือนมีนาคม 2535 และได้เปิดท่าเรืออย่างเป็นทางการเมื่อ วันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2536 ท่าเรือแบ่งตามลักษณะการให้บริการเป็น 2 ประเภท คือ
 - 1) ท่าเรือสาธารณะ (Public Berths) หมายถึง ท่าเรือที่ไม่จำกัดจำนวนผู้ใช้บริการ โดยกรมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน รวมทั้งท่าเทียบเรือให้ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือทั่วไป ของบริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล จำกัด (TPT) และท่าเทียบเรือสินค้าเหลว บริษัท ไทยแท้งค์เทอร์มินัล จำกัด (TTT)
 - 2) ท่าเรือเฉพาะกิจ (Specific Berth) เป็นท่าที่จำกัดจำนวนผู้ใช้บริการเฉพาะในกลุ่มของผู้ประกอบการเท่านั้น โดยเอกชนหรือผู้ประกอบการจะต้องลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือและ

สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเองทั้งหมด ผู้ลงทุนทำเทียบเรือเฉพาะกิจมีทั้งสิ้น 10 ราย ประกอบด้วย

- บริษัทปุยเอ็นเอฟซี จำกัด (NFC)
- บริษัทท่าเรือระยอง จำกัด (RBT)
- บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) (SPRC)
- บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) (PTTGC)
- บริษัท มาบตาพุดแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (MTT)
- บริษัท โกลว์ เอสพีพี3 จำกัด (GLOW SPP3)
- บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด (BLCP)
- บริษัท พีทีที แอลเอ็นจี จำกัด (PTTLNG)
- บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (PTT TANK)
- บริษัท ระยอง เทอร์มินัล จำกัด (RTC)



ท่าเทียบเรือ	ผู้ประกอบการ	ประเภทสินค้าผ่านท่า
TPT	บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินัล จำกัด	สินค้าทั่วไป
TTT	บริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)	สินค้าเหลว
NFC	บริษัท ปุยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน)	ปุ๋ย
RBT	บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด	สินค้าทั่วไป
SPRC	บริษัท สตาร์ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน)	น้ำมันปิโตรเลียมและก๊าซ LPG
PTTAR	บริษัท ปตท.อะโรมาติกส์และการกลั่น จำกัด (มหาชน)	น้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม
MTT	บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล	น้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม
Glow	บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด	ถ่านหิน
BLCP	บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด	ถ่านหิน 380
PTT LNG	บริษัท พีทีที แอลเอ็นจี จำกัด	ก๊าซ LNG
PTT Tank	บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม
RTC	บริษัท ระยอง เทอร์มินัล จำกัด	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

รูปที่ 8 พื้นที่ท่าเรือนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

ที่มา: การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 2558

นอกจากนี้ในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ยังมีท่าเรือชายฝั่งของภาคเอกชนอีกหลายท่า ได้แก่ ท่าเรือ ศรีราชาฮาเบอร์ ท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น ท่าเรือไทยพาณิชย์พอร์ต และเขตจอดเรือศรีราชา



รูปที่ 9 ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์



รูปที่ 10 ท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น



รูปที่ 11 เขตจอดเรือศรีราชา



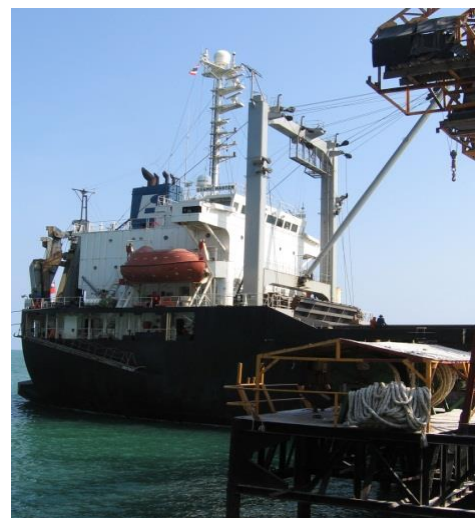
รูปที่ 12 ท่าเรือไทยพัลลิกพอร์ท

3) อ่าวไทยฝั่งตะวันตก

อ่าวไทยฝั่งตะวันตกนับเป็นชายฝั่งที่ยาวที่สุดของประเทศไทย มีท่าเรือชายฝั่งที่สำคัญได้แก่ ท่าเรือประจวบ และท่าเรือขนอม



รูปที่ 13 ท่าเรือประจวบ



รูปที่ 14 ท่าเรือขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช

4) อัดน้ำมันและช่องแคบมะละกา

ชายฝั่งอัดน้ำมันและช่องแคบมะละกาเป็นชายฝั่งด้านมหาสมุทรอินเดีย โดยท่าเรือชายฝั่งที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือเจียรวานิช ท่าเรือเข้าเทิร์นพอร์ต



รูปที่ 15 ท่าเรือภูเก็ต

นอกจากท่าเรือที่ตั้งของท่าเรือดังกล่าวแล้ว ยังมีกลุ่มท่าเรือที่ให้บริการแก่เรือชายฝั่ง ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีท่าเรือที่อยู่บริเวณปากแม่น้ำใหญ่ เช่น ท่าเรือสงขลา ท่าเรือท่าทองที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งท่าเรือเหล่านี้ให้บริการแก่เรือชายฝั่ง ปัญหาเกี่ยวกับท่าเรือเหล่านี้ คือ เรือร่อนน้ำที่ตื้นเขิน เรือไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ตลอดเวลา ต้องรอน้ำขึ้น หรือต้องรอให้หน่วยงานภาครัฐทำการขุดลอกร่องน้ำเป็นประจำ ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงร่องน้ำสูง



รูปที่ 16 ท่าเรือสงขลา



รูปที่ 17 ท่าเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี



รูปที่ 18 ท่าเรือเอ็นพีมาริน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

รูปที่ 19 ท่าเรือहरินสุต จังหวัดสงขลา

2.2. เรือค้าชายฝั่ง

เรือค้าชายฝั่งเป็นเรือไทยที่ทำการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองท่าต่าง ๆ ภายในประเทศไทย โดยมีการแจ้งเข้าออก ที่ด่านศุลกากรว่าเป็นเรือค้าชายฝั่ง ปริมาณเรือชายฝั่งตามด่านศุลกากร มีจำนวนเรือชายฝั่งเข้าและออก ณ ด่านศุลกากรแหลมฉบัง มากที่สุด โดยในปี 2556 มีสัดส่วนจำนวนเข้าเทียบท่าคิดเป็นร้อยละ 40 รองลงมา ด่านศุลกากรสมุทรปราการ และด่านมาบตาพุด จังหวัดระยอง คิดเป็นร้อยละ 20 และ 17 ตามลำดับ แนวโน้มเรือชายฝั่งเข้าและออกมีปริมาณสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบจำนวนเรือชายฝั่ง ปี 2553-2556 จำแนกตามด่านศุลกากร

หน่วย: ลำ

ด่านศุลกากร	ขาเข้า				ขาออก			
	2553	2554	2555	2556	2553	2554	2555	2556
แหลมฉบัง จ.ชลบุรี	10,469	10,093	11,038	11,972	10,345	10,047	11,071	12,033
สมุทรปราการ	-	4,627	5,651	6,109	-	4,598	5,594	5,980
มาบตาพุด จ.ระยอง	4,997	4,708	4,963	5,062	5,100	4,748	4,981	5,077
บ้านดอน จ.สุราษฎร์ธานี	2,233	2,086	2,107	1,974	2,192	2,093	2,152	1,969
สมุทรสาคร	878	1,394	1,736	1,726	888	1,395	1,737	1,729
สงขลา	1,141	1,094	1,101	1,075	1,061	997	1,012	1,028
สมุทรสงคราม	689	668	898	858	701	672	899	872
สีชล จ.นครศรีธรรมราช	503	494	461	457	493	492	456	447
ฉะเชิงเทรา	364	340	370	344	363	338	375	343
เกาะหลัก ประจวบคีรีขันธ์	428	217	267	267	459	203	334	329
ชุมพร	155	168	153	178	160	164	152	178

ด้านศุลกากร	ขาเข้า				ขาออก			
	2553	2554	2555	2556	2553	2554	2555	2556
ภูเก็ต	46	33	40	55	37	25	30	44
นครศรีธรรมราช	204	181	44	19	206	183	48	21
เกาะสมุย สุราษฎร์ธานี	15	9	2	10	14	7	9	4
รวม	22,122	26,112	28,831	30,106	22,019	25,962	28,850	30,054

ที่มา: กรมเจ้าท่า. รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี พ.ศ. 2554, 2555.

ในปี 2556 เรือค้าชายฝั่ง มีจำนวนเรือแจ้งเข้า-ออก ณ ด้านศุลกากร รวมทั้งสิ้น 60,160 เที่ยวลำ เป็นเรือแจ้งเข้า จำนวน 30,106 ลำ และเรือแจ้งออก จำนวน 30,054 เที่ยวลำ ในจำนวนเรือที่แจ้งเข้า พบว่า เป็นเรือที่แจ้งเข้าที่ด่านแหลมฉบังมากที่สุด จำนวน 11,972 เที่ยวลำ มีสัดส่วนจำนวนเข้าเทียบท่า คิดเป็นร้อยละ 40 รองลงมา ด้านศุลกากรสมุทรปราการ มีเรือที่แจ้งเข้า จำนวน 6,109 เที่ยวลำ คิดเป็นร้อยละ 20 และด่านมาบตาพุด จังหวัดระยองมีเรือที่แจ้งเข้า จำนวน 5,062 เที่ยวลำ คิดเป็นร้อยละ 17

จำนวนเรือที่แจ้งออก พบว่า เป็นเรือที่แจ้งออกที่ด่านแหลมฉบังมากที่สุด จำนวน 12,033 เที่ยวลำ มีสัดส่วนจำนวนออกจากการท่าคิดเป็นร้อยละ 40 รองลงมาด้านศุลกากรสมุทรปราการ มีเรือที่แจ้งออก จำนวน 5,980 เที่ยวลำ คิดเป็นร้อยละ 20 และด่านมาบตาพุด จังหวัดระยองมีเรือที่แจ้งออก จำนวน 5,077 เที่ยวลำคิดเป็นร้อยละ 17 ดังแสดงในตารางที่ 4

เมื่อพิจารณาขนาดของเรือชายฝั่งที่เทียบท่า แล้วพบว่า เรือชายฝั่งที่มีการแจ้งเข้า-ออก ผ่านด้านศุลกากรมีขนาดเรือ ระหว่าง 100-1,000 ตันเนต ดังแสดงในตารางที่ 5

นอกจากนี้ ในปี 2556 จำนวนเรือขาเข้ามีจำนวนเรือแจ้งเข้า 30,106 เที่ยวลำ เป็นเรือเปล่าจำนวน 14,799 เที่ยวลำ คิดเป็นร้อยละ 49 ของจำนวนเรือขาเข้าทั้งหมด ในจำนวนเรือแจ้งขาออก มีจำนวนเรือ 30,054 เที่ยวลำ เป็นเรือเปล่าจำนวน 16,811 เที่ยวลำ คิดเป็นร้อยละ 56 ของจำนวนเรือขาออกทั้งหมด จำนวนเรือเปล่าที่มีอัตราสูง สะท้อนให้เห็นได้ว่า ปริมาณสินค้าที่ขนส่งไป-กลับ ไม่มีความสมดุลกัน ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาบริการขนส่งชายฝั่งประจำเส้นทางในเชิงธุรกิจ ทั้งในแง่ของผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

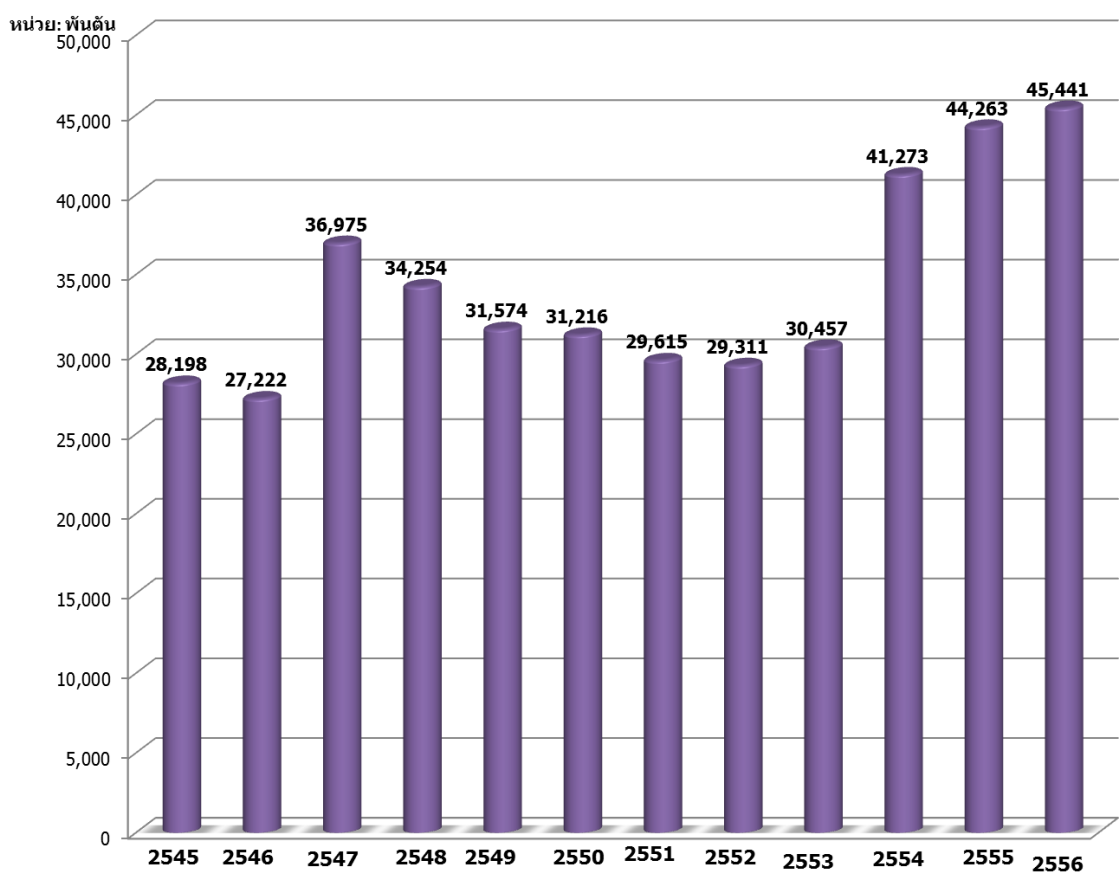
ตารางที่ 5 ปริมาณเรือค้าขายฝั่งในบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี 2556

ขนาดเรือ	ขาเข้า							ขาออก						
	เรือเปล่า		เรือสินค้า			รวม		เรือเปล่า		เรือสินค้า			รวม	
	เที่ยวลำ	ตันเนตรวม	เที่ยวลำ	ตันเนตรวม	สินค้า (ตัน)	เที่ยวลำ	ตันเนตรวม	เที่ยวลำ	ตันเนตรวม	เที่ยวลำ	ตันเนตรวม	สินค้า (ตัน)	เที่ยวลำ	ตันเนตรวม
ไม่ระบุขนาด	166	0	306	-	456,659.24	472	-	286	-	185	-	869,738.27	471	-
0.01-40.00	643	11,962.82	16	284.92	21,784.41	659	12,247.74	677	12,994.35	9	156.18	5,103.54	686	13,150.53
40.01-60.00	54	2,761.94	43	1,984.82	6,213.11	97	4,746.76	94	4,633.60	7	312.42	242.33	101	4,946.02
60.01-80.00	183	12,952.14	301	22,566.66	37,952.69	484	35,518.80	463	33,963.42	29	2,113.20	23,388.76	492	36,076.62
80.01-100.00	33	2,814.58	90	7,900.44	29,365.49	123	10,715.02	125	10,817.93	4	378.07	1,101.78	129	11,196.00
100.01-500.00	5,796	1,947,613.09	7,113	1,754,994.35	4,953,140.26	12,909	3,702,607.44	6,549	1,764,089.17	6,334	1,934,005.82	4,293,520.67	12,883	3,698,094.99
500.01-1,000.00	5,672	3,880,822.03	5,336	3,628,520.03	8,880,003.31	11,008	7,509,342.06	6,262	4,318,486.60	4,750	3,188,236.90	7,414,498.98	11,012	7,506,723.50
1,000.01-3,000.00	2,191	3,434,881.63	2,064	3,247,043.45	8,350,731.36	4,255	6,681,925.08	2,294	3,547,998.94	1,896	3,044,708.14	8,038,049.84	4,190	6,592,707.08
3,000.01-5,000.00	17	60,051.00	9	32,011.00	47,373.32	26	92,062.00	15	52,481.00	8	29,279.65	35,548.79	23	81,760.65
5,000.01-10,000.00	16	132,900.00	14	116,179.00	343,666.30	30	249,079.00	15	128,338.00	10	85,944.00	293,629.44	25	214,282.00
10,000.01-15,000.00	-	-	1	13,234.00	10,379.87	1	13,234.00	2	24,780.00		-	-	2	24,780.00
15,000.01-20,000.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20,000.01-25,000.00	28	695,000.00	14	349,062.00	709,477.55	42	1,044,062.00	29	721,048.00	11	272,139.00	619,450.36	40	993,187.00
รวม	14,799	10,181,759.23	15,307	9,173,780.67	23,846,746.89	30,106	19,355,539.9	16,811	10,619,631.01	13,243	8,557,273.38	21,594,272.75	30,054	19,176,904.39

ที่มา: กรมเจ้าท่า.

2.3. สินค้าชายฝั่ง

สินค้าชายฝั่งเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักและปริมาณมาก ไม่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่งมาก เป็นสินค้าที่มีปริมาณมากและราคาไม่สูงมาก ตลาดสินค้าชายฝั่งของไทยมีลักษณะของการกระจายสินค้าจากภาคกลางไปยังภาคใต้ และภาคตะวันออก สินค้าชายฝั่งส่วนใหญ่จึงเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค ปริมาณสินค้าที่มีการขนส่งชายฝั่ง นับตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา มีปริมาณสินค้าชายฝั่งสูงเกินกว่า 41,000 พันตัน



รูปที่ 20 ปริมาณสินค้าชายฝั่ง ตั้งแต่ปี 2545-2556

ที่มา: กรมเจ้าท่า

สินค้าชายฝั่งที่มีการขนส่งในปี 2556 แบ่งเป็นสินค้าขาเข้า 23,847 พันตัน แบ่งเป็น สินค้าเข้าสูงสุด 5 ประเภท ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม มีจำนวนสูงสุด คือ 17,565 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 73.66 รองลงมาได้แก่ สินค้าเบ็ดเตล็ด มีจำนวน 4,451 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 18.67 เคมีภัณฑ์ มีจำนวน 651 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 2.73 ผลผลิตเกษตรอื่น ๆ มีจำนวน 375 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 1.57 และข้าวโพด มีจำนวน 200 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 0.84

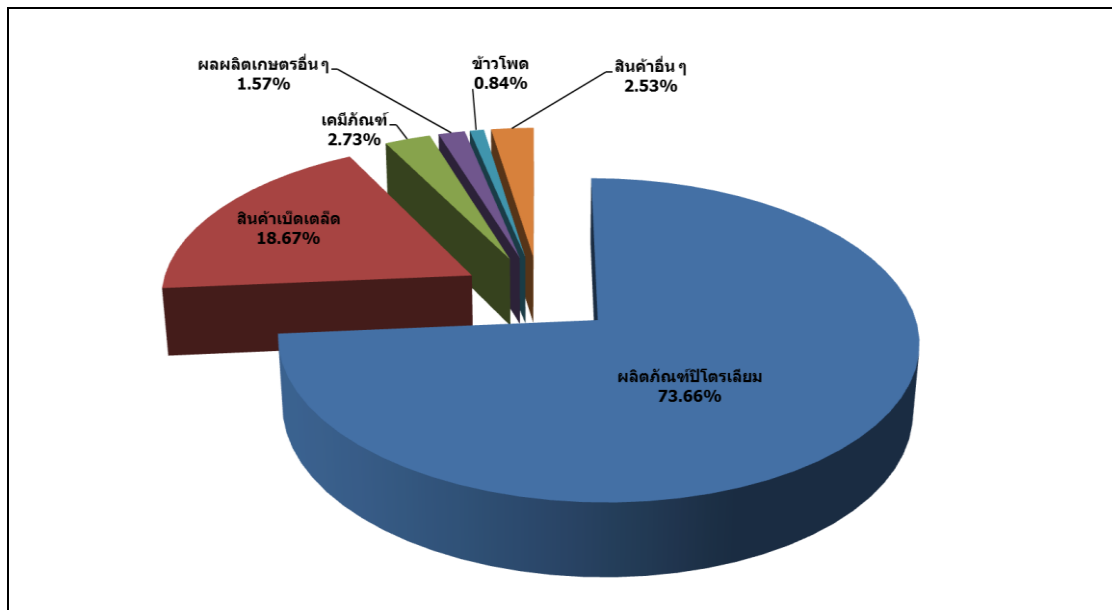
สินค้าชายฝั่งที่เป็นสินค้าขาออกจำนวน 21,594 พันตัน แบ่งเป็น สินค้าออกสูงสุด 5 ประเภท ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม มีจำนวนสูงสุด คือ 17,737 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 82.14 รองลงมาได้แก่ สินค้าเบ็ดเตล็ด มีจำนวน 1,599 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 7.40 โลหะภัณฑ์ มีจำนวน 827 คิดเป็นร้อยละ

3.83 เคมีภัณฑ์ มีจำนวน 656 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 3.04 และผลผลิตเกษตรอื่น ๆ มีจำนวน 446 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 2.06

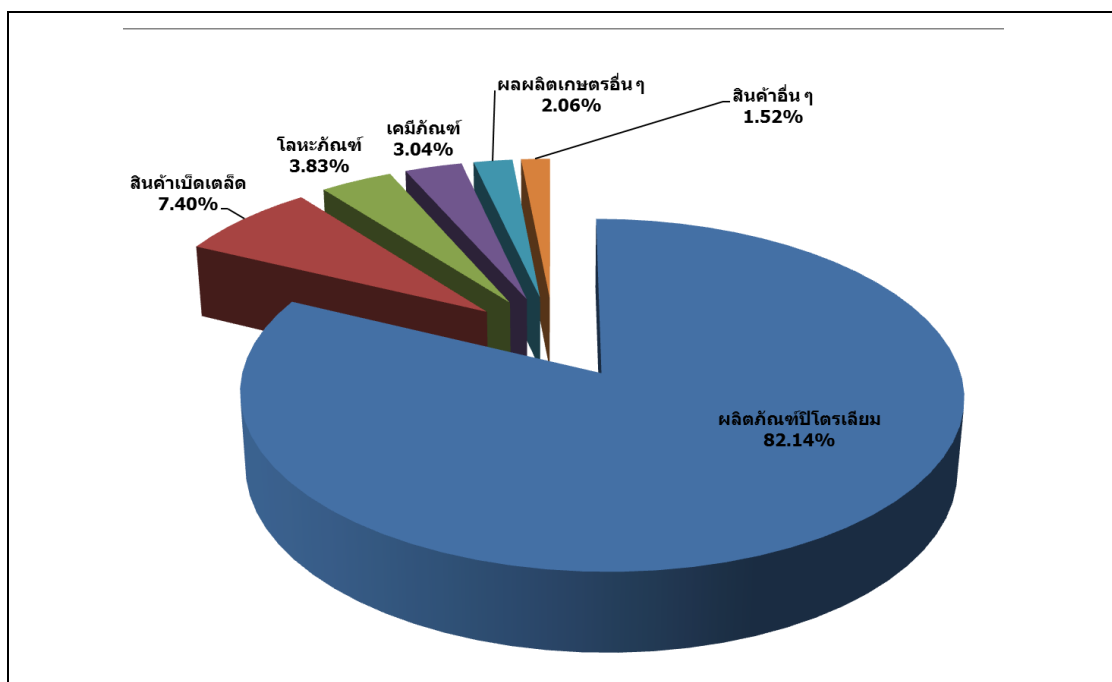
ตารางที่ 6 ปริมาณสินค้าที่มีการขนส่งทางชายฝั่ง ปี 2556

สินค้าเข้า	ปริมาณ	ร้อยละ	สินค้าออก	ปริมาณ	ร้อยละ
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	17,565,398.911	73.66	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	17,736,713.323	82.14
สินค้าเบ็ดเตล็ด	4,451,331.207	18.67	สินค้าเบ็ดเตล็ด	1,598,931.600	7.40
เคมีภัณฑ์	650,951.104	2.73	โลหะภัณฑ์	827,797.823	3.83
ผลผลิตเกษตรอื่น ๆ	375,418.317	1.57	เคมีภัณฑ์	655,992.451	3.04
ข้าวโพด	200,193.000	0.84	ผลผลิตเกษตรอื่น ๆ	445,860.055	2.06
ข้าว	124,303.292	0.52	ปุ๋ย	67,750.000	0.31
โลหะภัณฑ์	110,316.175	0.46	ซีเมนต์	51,510.622	0.24
ซีเมนต์	96,724.480	0.41	เครื่องมือ/อุปกรณ์	40,577.956	0.19
อาหารสัตว์	85,700.000	0.36	แร่ธาตุอื่น ๆ	40,177.000	0.19
แร่ธาตุอื่น ๆ	47,812.000	0.20	วัสดุก่อสร้าง	39,646.000	0.18
ปุ๋ย	37,940.000	0.16	เศษโลหะและแร่	31,245.040	0.14
วัสดุก่อสร้าง	29,581.858	0.12	ข้าว	28,522.000	0.13
เครื่องบริโภคอื่น ๆ	22,610.946	0.09	ไม้	11,162.485	0.05
ไม้	17,728.180	0.07	เครื่องบริโภคอื่น ๆ	11,048.260	0.05
มันสำปะหลัง	14,915.000	0.06	ยางพารา	5,338.134	0.02
เศษโลหะและแร่	7,224,890	0.03	ข้าวโพด	2,000.000	0.01
เครื่องมือ/อุปกรณ์	3,527.533	0.01	อาหารสัตว์	-	-
สิ่งมีชีวิต	3,510.000	0.01	มันสำปะหลัง	-	-
ดิน หิน ทราย	1,560.000	0.01	สิ่งมีชีวิต	-	-
ยางพารา	-	-	ดิน หิน ทราย	-	-
รวม	23,846,746.893	100.00	รวม	21,594,272.749	100.00

ที่มา: กรมเจ้าท่า.



รูปที่ 21 สัดส่วนสินค้าชายฝั่งนำเข้าสูงสุด 5 ประเภท ปี 2556
ที่มา: กรมเจ้าท่า.



รูปที่ 22 สัดส่วนสินค้าชายฝั่งส่งออกสูงสุด 5 ประเภท ปี 2556
ที่มา: กรมเจ้าท่า.

นอกจากนี้ยังมีสินค้าชายฝั่ง ที่บรรจุตู้สินค้าขนส่งทางน้ำ ทางเรือชายฝั่งและทางรถไฟ (ขาเข้า-ขาออก) มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปีงบประมาณ 2556 มีปริมาณสูงถึง 7 หมื่นตู้ ดังแสดงตารางที่ 7

ตารางที่ 7 จำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพฯ ปีงบประมาณ 2552-2556

หน่วย: ล้านที.อี.ยู

ปีงบประมาณ	2556	2555	2554	2553	2552
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	0.781	0.650	0.709	0.677	0.547
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	0.599	0.488	0.616	0.654	0.622
ตู้บรรจุสินค้าขนส่งทางน้ำ เรือชายฝั่ง และทางรถไฟ (ขาเข้า-ขาออก)	0.07	0.072	0.048	0.027	0.024
ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	0.045	0.064	0.082	0.095	0.117
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1.495	1.274	1.455	1.453	1.310

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2556

สินค้าที่มีการขนส่งโดยเรือค้าชายฝั่ง ในปี 2556 มีจำนวน 45 ลำตัน จำแนกสินค้าที่มีการขนส่งทางชายฝั่งมากที่สุด 5 อันดับ (คิดเป็นร้อยละ 98 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งโดยเรือชายฝั่งทั้งหมด) ประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม มีจำนวน 35 ลำตัน คิดเป็นร้อยละ 78 ของประเภทสินค้าทั้งหมด รองลงมาได้แก่ สินค้าเบ็ดเตล็ด มีจำนวน 6 ลำตัน คิดเป็นร้อยละ 13 เคมีภัณฑ์ มีจำนวน 1 ลำตัน คิดเป็นร้อยละ 3 โลหะภัณฑ์ มีจำนวน 9 แขนตัน คิดเป็นร้อยละ 2 และ ผลผลิตเกษตรอื่น ๆ มีจำนวน 8 แขนตัน คิดเป็นร้อยละ 1.8 ดังแสดงตารางที่ 6 รูปที่ 21-22 เมื่อพิจารณาจำแนกตามประเภทของสินค้าทั้ง 5 อันดับพบว่า มีการขนส่งขาเข้า ขาออก ดังต่อไปนี้

1) ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมมีการขนส่งขาเข้า ประมาณ 17 ลำตัน โดยเข้าที่ด่านสมุทรปราการมากที่สุดคือ 7.2 ลำตัน มีต้นทางมาจากจังหวัดชลบุรี ระยอง และทะเลหลวง 4.3 ลำตัน 2.6 ลำตัน และ 6 หมื่นตัน ตามลำดับ ด่านที่มีการนำเข้รองลงมาคือ ด่านสมุทรสาคร ประมาณ 2.5 ลำตัน โดยมีต้นทางมาจากจังหวัด ชลบุรี ระยอง และกรุงเทพฯ ประมาณ 1.5 ลำตัน 7 แขนตัน และ 3 แขนตัน ตามลำดับ ด่านแหลมฉบัง ประมาณ 2 ลำตัน มีต้นทางมาจากจังหวัดกรุงเทพฯ ประมาณ 1 ลำตัน ระยอง ประมาณ 7 แขนตัน และ ชลบุรี 1.6 แขนตัน

ส่วนการขนส่งขาออก พบว่า มีการขนส่งประมาณ 17 ลำตัน ส่งออกที่ด่านแหลมฉบังมากที่สุดประมาณ 10 ลำตัน ไปยังจังหวัดกรุงเทพฯ 6 ลำตัน สมุทรสาคร 1.2 ลำตัน และฉะเชิงเทรา ประมาณ 7 แขนตัน ด่านที่ส่งออกรองลงมา ได้แก่ ด่านมาบตาพุด มีประมาณส่งออก 6.2 ลำตัน ไปยังจังหวัด กรุงเทพฯ 1.8 ลำตัน ชลบุรี ประมาณ 8.6 แขนตัน และสมุทรปราการ 8.4 แขนตัน ผ่านด่านสมุทรปราการ ประมาณ 1.2 ลำตัน ไปยังจังหวัดชลบุรี ประมาณ 7.8 แขนตัน สมุทรสาคร 2 แขนตัน และสุราษฎร์ธานีประมาณ 9.2 หมื่นตัน ตามลำดับ

2) สินค้าเบ็ดเตล็ด

สินค้าเบ็ดเตล็ด มีการขนส่งขาเข้า ประมาณ 4.4 ล้านตัน โดยเข้าที่ด่านแหลมฉบังมากที่สุด ประมาณ 2.2 ล้านตัน มีต้นทางจากจังหวัดกรุงเทพฯ 1.2 ล้านตัน จังหวัดสมุทรปราการ 7.5 แสนตัน และ สุราษฎร์ธานี ประมาณ 2.3 แสนตัน รองลงมา ได้แก่ ด่านสมุทรปราการ ประมาณ 2.1 ล้านตัน มีต้นทางมาจากจังหวัดชลบุรี ระยอง และสมุทรสาคร 2.1 ล้านตัน 1.2 หมื่นตัน และ 3.5 พันตัน

ส่วนการขนส่งขาออก พบว่า มีการขนส่งประมาณ 1.1 ล้านตัน ส่งออกที่ด่านแหลมฉบังมากที่สุด ประมาณ 1.4 ล้านตัน ไปยังจังหวัดกรุงเทพฯ 8.7 แสนตัน สมุทรปราการ 4.6 แสนตัน และระยอง ประมาณ 2.8 หมื่นตัน ด้านที่ส่งออกรองลงมา ได้แก่ ด่านบ้านคอกย มีประมาณส่งออก 1 แสนตัน ไปยังจังหวัดชลบุรี และด่านฉะเชิงเทรา ประมาณ 7 หมื่นตัน ไปยังจังหวัดสุราษฎร์ธานีทั้งหมด

3) เคมีภัณฑ์

เคมีภัณฑ์มีการขนส่งขาเข้า ประมาณ 6.5 แสนตัน โดยเข้าที่ด่านมาบตาพุดมากที่สุด ประมาณ 5.3 แสนตัน โดยมีต้นทางจากจังหวัดชลบุรี ประมาณ 4 แสนตัน ระยอง 1.2 แสนตัน และกรุงเทพฯ 3 พันกว่าตัน ด้านที่นำเข้ารองลงมาคือ ด่านแหลมฉบัง ประมาณ 1 แสนกว่าตัน ต้นทางมาจากจังหวัดระยอง ประมาณ 9.5 หมื่นตัน สมุทรปราการ ประมาณ 4 พันกว่าตัน และชลบุรีประมาณ 1 พันกว่าตัน

ส่วนการขนส่งขาออก พบว่า มีการขนส่งประมาณ 6.6 แสนตัน ส่งออกที่ด่านแหลมฉบังมากที่สุด ประมาณ 4.1 แสนตัน ไปยังจังหวัดระยอง ประมาณ 3.9 แสนตัน ฉะเชิงเทรา ประมาณ 1.3 หมื่นตัน และ ชลบุรี ประมาณ 4 พันกว่าตัน และด่านมาบตาพุด ประมาณ 2.4 แสนตัน ไปจังหวัดระยอง ประมาณ 1.1 แสนตัน ชลบุรี 8.9 หมื่นตัน และ กรุงเทพฯ 1.8 หมื่นตัน

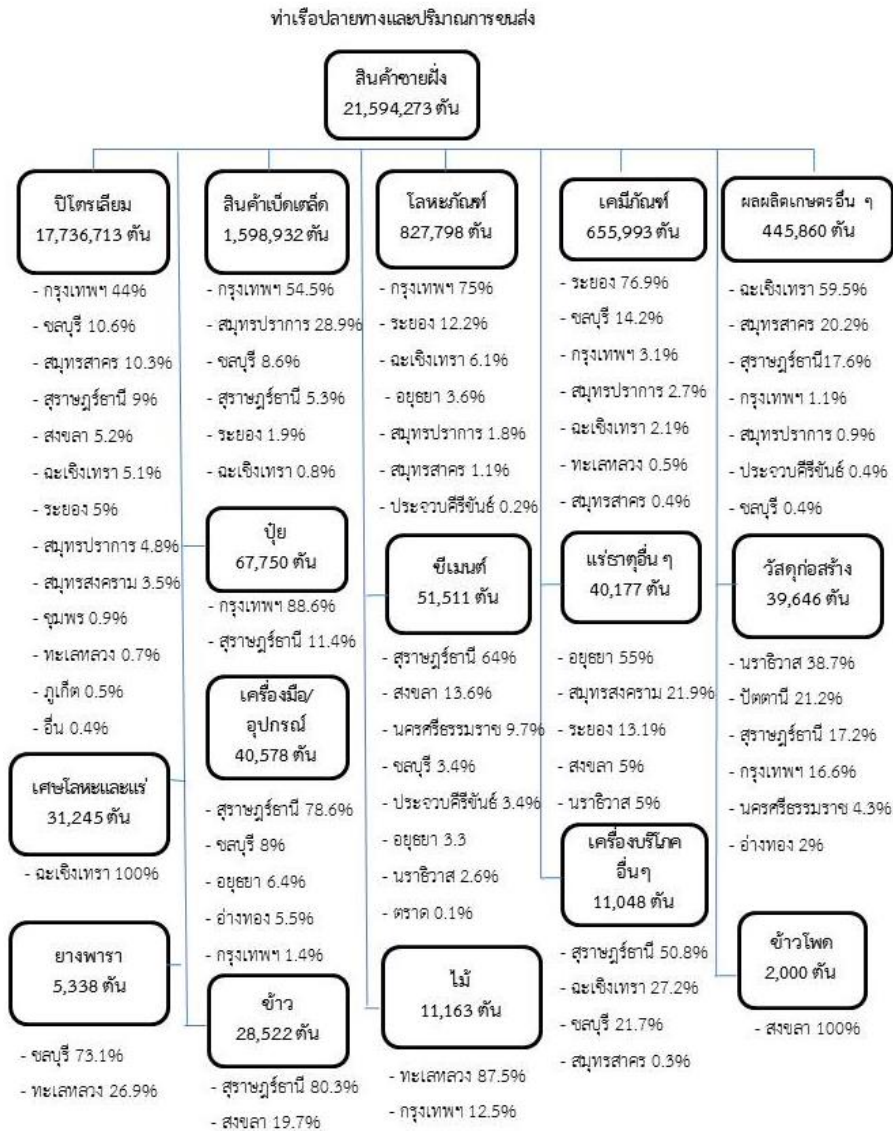
4) โลหะภัณฑ์

โลหะภัณฑ์ มีการขนส่งขาเข้า ประมาณ 1.1 แสนตัน โดยเข้าที่ด่านมาบตาพุดมากที่สุด ประมาณ 4.5 หมื่นตัน โดยมีต้นทางจากจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประมาณ 4 หมื่นตัน ชลบุรี ประมาณ 3 พันกว่าตัน และกรุงเทพฯ ประมาณ 2.2 พันตัน

ส่วนการขนส่งขาออก พบว่า มีการขนส่งประมาณ 8.3 แสนตัน ส่งออกที่ด่านเกาะหลัก มากที่สุด ประมาณ 7.8 แสนตัน ไปยังจังหวัดกรุงเทพฯ 5.9 แสนตัน ระยอง ประมาณ 9.4 หมื่นตัน และ ฉะเชิงเทรา ประมาณ 5 หมื่นตัน

5) ผลผลิตเกษตรอื่น ๆ

สินค้าผลผลิตเกษตรอื่น ๆ มีการขนส่งขาเข้า ประมาณ 3.8 แสนตัน โดยเข้าที่ด่านฉะเชิงเทรา มากที่สุด ประมาณ 2.7 แสนหมื่นตัน โดยมีต้นทางจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี ทั้งหมด ด้านที่นำเข้ารองลงมา ได้แก่ ด่านสมุทรสาคร ประมาณ 8.4 หมื่นตันมีต้นทางมาจากจังหวัดชุมพร 8.2 หมื่นตัน และกรุงเทพฯ 1,600 ตัน



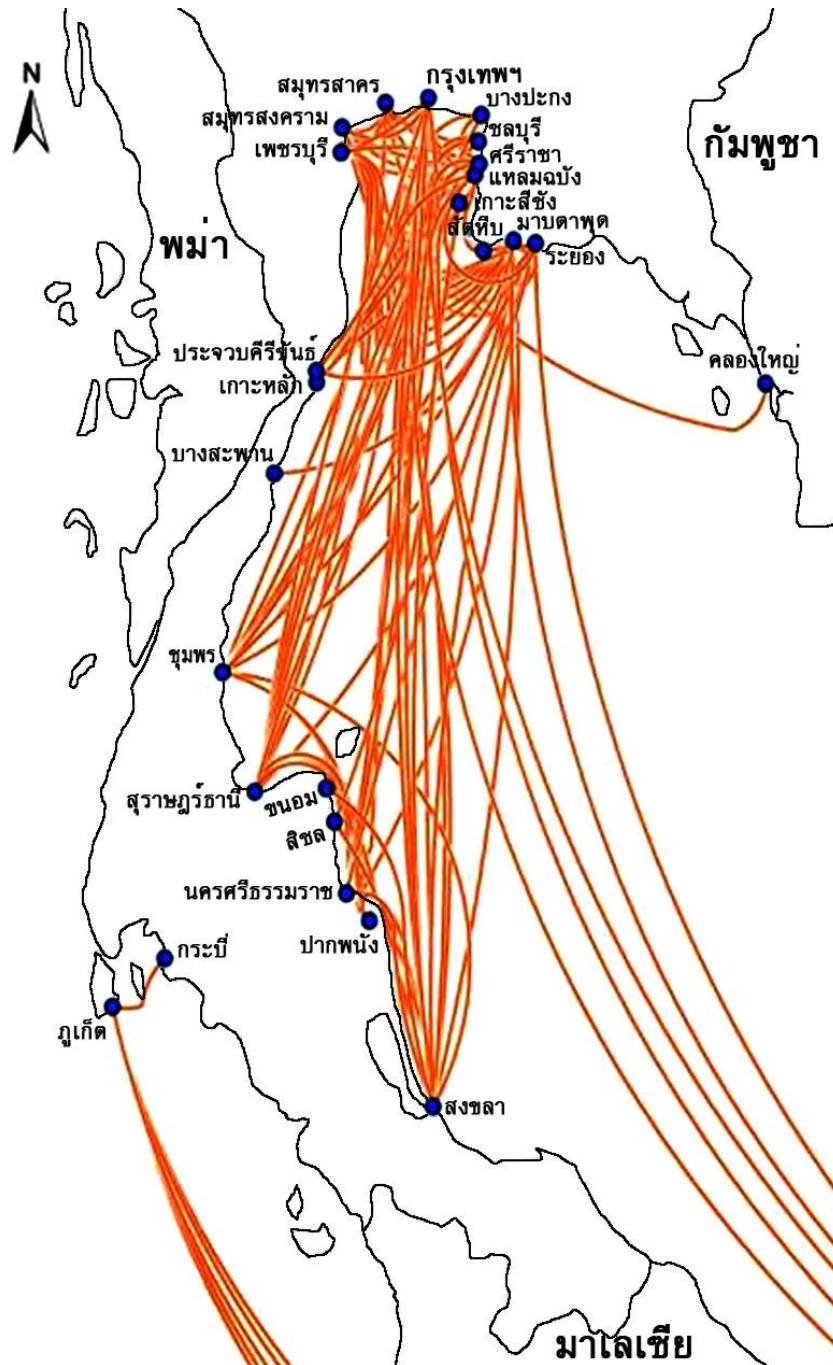
รูปที่ 24 ท่าเรือปลายทางและปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่ง
ที่มา: กรมเจ้าท่า.

2.4. เส้นทางเดินเรือชายฝั่ง

โดยทั่วไปแล้ว การขนส่งทางเรือชายฝั่งมีความได้เปรียบกว่าการขนส่งทางถนน ในหลายประการ เช่น สามารถขนส่งสินค้าปริมาณมาก มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่ารูปแบบการขนส่งอื่น คือ 0.65 บาท/ตัน-กิโลเมตร⁵ เมื่อเปรียบเทียบระยะทางกับเวลาที่ใช้การขนส่งจากต้นทางและปลายทาง จะพบว่า จากท่าเรือ

⁵ ต้นทุนการขนส่งทางถนน 2.12 บาท/ตัน-กิโลเมตร ทางราง 0.95 บาท/ตัน-กิโลเมตร และทางอากาศ 10.00 บาท/ตัน-กิโลเมตร ในสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

กรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ไปยังจังหวัดต่าง ๆ มีระยะทางความได้เปรียบเรื่องระยะทางทางทะเลสั้นกว่าระยะทางทางถนน แม้จะมีระยะเวลาในการเดินทางสูงกว่าการขนส่งทางถนนก็ตาม ดังแสดงตารางที่ 8



รูปที่ 25 เส้นทางเดินเรือ ในรายงานระบบการขนส่งชายฝั่ง

ที่มา: จุฬา สุขมานพ. ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน , 2558.

ตารางที่ 8 เปรียบเทียบระยะทางทางทะเลและทางถนนตามเส้นทางต่าง ๆ

ต้นทาง	ปลายทาง	ระยะทางทะเล		ระยะทางถนน	เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (ชม.)	
		ไมล์ทะเล	กม.	กม.	ทางเรือ	ทางถนน
ปากร่องสันดอน แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าแฉลบ จันทบุรี	132	244	260	13.2	4.3
	แหลมงอบ ตราด	155	287	315	15.5	5.3
	เกาะสีชัง	25	46	100	2.5	-
	ท่าเรือแหลมฉบัง	30	56	110	3	2.0
	สัตหีบ	57	106	150	5.7	2.5
	มาบตาพุด	77	143	170	7.7	2.8
	หัวหิน	60	111	240	6.0	4.0
	สมุทรสาคร	15	28	36	1.5	1.0
	ประจวบคีรีขันธ์	90	167	281	9.0	4.7
	ชุมพร	205	380	463	20.5	1.0
	สุราษฎร์ธานี	283	524	644	28.3	4.7
	นครศรีธรรมราช	310	574	780	31.0	13.0
	สงขลา	394	730	950	39.4	15.8
	ปัตตานี	405	750	1055	40.5	17.6
	นราธิวาส	475	880	1149	47.5	19.2
ท่าเรือแหลมฉบัง	สมุทรสาคร	45	83	156	4.5	2.6
	สมุทรสงคราม	54	100	175	5.4	2.9
	เพชรบุรี	50	93	260	5.0	4.3
	หัวหิน	55	102	340	5.5	5.7
	ประจวบคีรีขันธ์	75	139	381	7.5	6.4
	ชุมพร	185	343	563	18.5	9.4
	สุราษฎร์ธานี	259	480	744	25.9	12.4
	นครศรีธรรมราช	286	550	880	28.6	14.7
	สงขลา	368	680	1,070	36.8	17.8

หมายเหตุ: 1. 1 ไมล์ทะเล เท่ากับ 1.834 กิโลเมตร
 2. รถบรรทุกวิ่งด้วยความเร็ว 60 กม./ชม.
 3. เรือวิ่งด้วยความเร็ว 10 น็อต/ชั่วโมง

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี. โครงการศึกษาแผนหลักการพาณิชย์นาวี.

ตารางที่ 9 ร่องน้ำชายฝั่งทะเลขนาดใหญ่ฝั่งทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามัน

ลำดับ	ร่องน้ำ จังหวัด	ขนาดร่องน้ำ		
		ความกว้าง (ม.)	ความยาว (กม.)	ลึก LLW (ม.)
ทะเลอ่าวไทย				
1	ร่องน้ำท่าเรือกรุงเทพ ร่องที่ 2	100	14	5.5
2	ร่องน้ำท่าจีน จังหวัดสมุทรสาคร	60	21.95	5
	สมุทรสงคราม จังหวัดสมุทรสงคราม	60	15.8	5
3	ร่องน้ำบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา	60	22.4	6
4	ร่องน้ำบ้านแหลมธรรมชาติ จังหวัดตราด ร่องนอก	80	1	4
	แอ่งกลับลำ	200	0.15	4
5	ร่องน้ำชุมพร จังหวัดชุมพร	60	3.65	3.5
6	ร่องน้ำบ้านดอน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	60	35.9	5
7	ร่องน้ำท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี	40	4.65	4
8	ร่องน้ำท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี	60	1	4
9	ร่องน้ำห้องศาลา (เกาะพัง) จังหวัดสุราษฎร์ธานี	60	30	5.5
10	ร่องน้ำอำเภอนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช			
	ร่องนอก	80-135	1.45	3-5
11	ร่องน้ำปากพนัง จังหวัดนครศรีธรรมราช	60	27.5	4
12	ร่องน้ำสงขลา จังหวัดสงขลา	ร่องนอก	120	6
	ร่องใน	120-200	6.2	7
13	ร่องน้ำปัตตานี จังหวัดปัตตานี	40-130	6.6	4-5.5
14	ร่องน้ำนราธิวาส จังหวัดนราธิวาส	60	4	4
15	ร่องน้ำโกลก จังหวัดนราธิวาส	170	1.3	3
ทะเลอันดามัน				
16	ร่องน้ำท่าเรือหลักภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต	200	4	9
17	ร่องน้ำคลองท่าจีน จังหวัดภูเก็ต	40-60	3.8	3
18	ร่องน้ำคลองทับละมุ จังหวัดพังงา	60	1.5	5
19	ร่องน้ำท่าเรือกระบี่ จังหวัดกระบี่	ร่องนอก	80-195	11.15
	ร่องใน	60	5	2
20	ร่องน้ำท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง	60	29.7	3.5-5.5
21	ร่องน้ำท่าเรือตำมะลัง จังหวัดสตูล	60	18	4
22	ท่าเรือเนกประสงค์ระนอง จังหวัดระนอง	120	28	6

หมายเหตุ: LLW หมายถึงระดับน้ำต่ำสุด (Lowest Low)

ที่มา: กรมเจ้าท่า. รายชื่อร่องน้ำที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า จำนวน 386 ร่องน้ำ

ร่องน้ำชายฝั่งทะเลขนาดใหญ่ฝั่งทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ส่วนใหญ่มีความกว้าง ไม่เกิน 60 เมตร และมีความลึกจากระดับน้ำลงต่ำสุดไม่น้อยกว่า 3.0 เมตร ร่องน้ำที่มีความลึกน้อยเช่นนี้ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการขนส่งทางเรือชายฝั่งของไทยอย่างมาก

2.5 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง สามารถจำแนกออกได้ เป็น 2 กลุ่มคือ

1. การศึกษาถึงข้อได้เปรียบ/ข้อจำกัดของการขนส่งชายฝั่ง มีผลงานวิจัยดังนี้

ธีรภัทร กาญจนอัครเดช (2548) ได้ศึกษาการขนส่งชายฝั่งซึ่งเป็นทางเลือกหนึ่งในการแก้ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก เนื่องจากลักษณะของการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อหน่วยต่ำ ความสัมพันธ์ระหว่างพลังงานที่ใช้ในการขนส่งกับปริมาณการขนส่ง พบว่าการขนส่งทางน้ำมีความสามารถขนส่งสินค้าได้มากถึง 217.6 ตัน ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟสามารถขนส่งสินค้าได้ 85.5 ตัน และการขนส่งทางบกสามารถขนส่งสินค้าได้เพียง 25.5 ตัน ต่อพลังงาน 1 ลิตร ซึ่งเป็นเหตุผลที่สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นระบบขนส่งหลักแทนระบบขนส่งสินค้าทางถนน ประเทศไทยเองมีศักยภาพพอที่จะสามารถพัฒนาและส่งเสริมให้การขนส่งชายฝั่งเป็นหลักในการขนส่งสินค้าในบริเวณพื้นที่ให้บริการของการขนส่งชายฝั่งเอง โดยอาศัยการขนส่งทางถนนเข้าช่วยในการเก็บรวบรวมสินค้าจากต้นทางและกระจายสินค้าในปลายทาง การขนส่งชายฝั่งที่มีโครงสร้างพื้นฐานอยู่แล้วตามธรรมชาติ คือทะเลตามแนวชายฝั่งของประเทศไทย นอกจากนี้ยังมีการดำเนินการโดยทั้งภาครัฐและเอกชนกระจายอยู่ตลอดแนวชายฝั่งซึ่งพร้อมที่จะได้รับการพัฒนาและส่งเสริมเพื่อรองรับปริมาณสินค้าต่างๆ ได้ ข้อได้เปรียบอีกอย่างของการขนส่งชายฝั่งนั้น คือ การขนส่งชายฝั่งมีความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีมลพิษที่ปล่อยออกมาน้อยกว่ารูปแบบการขนส่งอื่นๆ การศึกษาและวิเคราะห์ถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหา มาตราการจูงใจ หรือการผลักดันให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากการขนส่งทางถนนมาเป็นการขนส่งสินค้าชายฝั่ง และการเพิ่มศักยภาพของการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งของประเทศไทย โดยพิจารณาเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยที่ใช้ในการเลือกรูปแบบขนส่งระหว่างเส้นทาง ที่ใช้ในการขนส่งทางชายฝั่งเป็นหลักกับเส้นทางที่ใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก และมีการศึกษา คือ ยางพารา ผลการศึกษาแสดงให้เห็นถึงปัจจัยที่ควรพิจารณาเป็นอันดับแรกในการส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่ง นั่นคือ เวลาที่ใช้ในการขนส่งและความเชื่อถือได้ของการให้บริการ

นฤเบศร์ ทองแดง (2552) ได้สำรวจการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ กับสถานีบรรจุและแยกสินค้าคลองลาดกระบังหรือท่าเรือแหลมฉบัง ในการขนส่งสินค้าสามารถแยกค่าใช้จ่ายออกเป็น 2 ส่วน คือ ค่าใช้จ่ายในการยกตู้ และค่าใช้จ่ายในการขนส่ง การศึกษาพบว่า การขนส่งทางชายฝั่ง (เรือ) มีค่าใช้จ่ายมากที่สุด คือ 13,650 บาท/เที่ยว เพราะมีค่าใช้จ่ายในการยกขนถ่ายตู้สินค้าเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนกับชายฝั่ง ถึงแม้จะสามารถขอรับส่วนต่างค่าขนส่งสินค้าที่ทำเรือแหลมฉบังแทนการ

ขนส่งที่ ICD จากสายเรือ 3,420 บาท ทำให้เหลือ 10,230 บาท ก็ยังถือว่ามีค่าใช้จ่ายที่สูงมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น การขนส่งสินค้าทางราง (รถไฟ) มีค่าใช้จ่ายต่ำสุด คือ 9,350 บาท/เที่ยว ส่วนการขนส่งสินค้าทางถนน มีค่าใช้จ่าย 9,600 บาท/เที่ยว

เปรียบเทียบค่าใช้จ่าย

ระยะเวลา/ค่าใช้จ่าย	ทางถนน	ทางราง	ทางชายฝั่ง
ระยะเวลา (วัน)	2	6	6
ความถี่ในการขนส่ง	ทุกวัน	สัปดาห์/เที่ยว	สัปดาห์/เที่ยว
ค่ายกขน	-	1,800	5,400
ค่าขนส่ง	9,600	7,550	8,250
ค่าใช้จ่ายรวม	9,600	9,350	13,650
ส่วนลดค่าระวางเรือส่งออก ไปต่างประเทศ	-	-	3,420
รวมต้นทุนค่าขนส่ง	9,600	9,350	10,230

และเมื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพการขนส่งทั้ง 3 รูปแบบ โดยมีปัจจัยในการกำหนดประสิทธิภาพ 3 ปัจจัย ได้แก่ ต้นทุนค่าขนส่ง ความถี่ในการขนส่ง และระยะเวลาในการขนส่ง ได้ข้อสรุปว่า การขนส่งทางถนนมีประสิทธิภาพมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ทางรางและทางรถไฟ

สงคราม อาฮูวารี (2546) ได้ศึกษาถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการส่งออกยางพาราประเภทยางแผ่นรมควัน ชั้น 3 และยางแท่ง ที่ได้รับการขนส่งในระบบบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต และวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจ เลือกเส้นทางการขนส่งของผู้ใช้บริการ โดยการขนส่งทางชายฝั่งจากท่าเรือสงขลาส่งออกไปยังท่าเรือแหลมฉบัง วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งของผู้ใช้บริการ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในแต่ละขั้นตอนของกิจกรรมการขนส่ง ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า เส้นทางส่งออกด้วยเรือชายฝั่งนี้ ยังไม่มีศักยภาพและความเหมาะสมเพียงพอที่จะนำมาใช้แข่งขัน หรือดึงดูดความต้องการขนส่งมาจากเส้นทางการขนส่งเดิมที่นิยมเลือกใช้กันอยู่ในปัจจุบันได้ เนื่องจากปัญหาที่เกิดขึ้นในระบบหลายด้าน แต่ในอนาคตยังพอจะมีแนวทางที่สามารถปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งชายฝั่งนี้ให้มีประสิทธิภาพ และศักยภาพที่สูงเพียงพอต่อการแข่งขันได้ แต่ต้องได้รับการแก้ไขและการเอาใจใส่จากทุกฝ่าย ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้เป็นส่วนหนึ่งในการประกอบการพิจารณาแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งให้มีศักยภาพและความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับทั้งการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจโดยรวมต่อประเทศอย่างมาก

2. การศึกษาท่าเรือชายฝั่ง มีผลงานวิจัยดังนี้

ณัฐวารวรรณ อภัย (2548) ได้ศึกษาเพื่อประเมินศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังที่จะพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (Coastal Terminal) ท่าเทียบเรือ A0 ของท่าเรือแหลมฉบังซึ่งมีศักยภาพและความพร้อมในการที่จะพัฒนาท่าเรือชายฝั่งขึ้นเป็นการเฉพาะจำนวน 1 ท่าเพื่อทำการกระจายสินค้าไปยังพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคใต้ ในเส้นทางที่เป็นไปได้มากที่สุด ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ –ชลบุรี-สงขลา และกรุงเทพฯ-ชลบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีแนวโน้มปริมาณสินค้าที่เพียงพอสำหรับพัฒนาในเชิงธุรกิจ ในส่วนความเหมาะสมทางด้านเทคนิค ท่าเรือแหลมฉบัง มีทำเลที่ตั้งและโครงสร้างพื้นฐาน ต่าง ๆ เช่น ร่องน้ำทางเดินเรือ เชือกกันคลื่น พื้นที่หลังท่า ตลอดจนโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงทั้งทางถนน ทางรถไฟ และทางลำนํ้า ที่เพียงพออยู่แล้ว รวมทั้งได้รับการสนับสนุนด้วยดีจากรัฐบาลในการส่งเสริมให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศ ส่วนผลวิเคราะห์ด้านผลประโยชน์ตอบแทน พบว่า หากเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนรับสัมปทานในระยะเวลา 30 ปี จะมีการลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งการจัดซื้อเครื่องมือยกขนสินค้า โดยเอกชนจะมีรายได้จากการประกอบการในระดับที่คุ้มค่าต่อการลงทุน

นอกจากนี้ ผลการศึกษาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง คือ

1) แผนหลักการพัฒนาขนานวี่ (2542)

แผนหลักการพัฒนาขนานวี่ได้นำเสนอกลยุทธ์ในการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ การพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง กับการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง 1) การพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง เน้นการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่ในปัจจุบันให้สามารถใช้ประโยชน์ได้สูงสุด พร้อมกับการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ในบริเวณที่มีศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวและสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบังในการส่งออก และสนับสนุนให้มีการก่อสร้างท่าเรือฐานส่งกำลังบำรุงเพื่อรองรับการสำรวจและผลิตน้ำมันและก๊าซในอ่าวไทย และ 2) การพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง ได้เสนอให้มีการบริการเรือขนส่งประจำทางระหว่างกรุงเทพฯ กับภาคใต้ตอนล่าง และระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับภาคใต้ตอนบน เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ให้ภาคเอกชนลงทุนในการประกอบการเดินเรือ Ro-Ro Ferry การเดินเรือท่องเที่ยว และการสนับสนุนให้มีบริการเรือส่งกำลังบำรุงของผู้ประกอบการชาวไทย

2) โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง (2544)

การศึกษาเพื่อประมวลปัญหาอุปสรรค และปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การขนส่งชายฝั่ง ภาพรวมของการขนส่งทางน้ำที่ยังคงมีความสำคัญเป็นอันดับ 2 รองจากการขนส่งทางถนน ซึ่งมีส่วนแบ่งการขนส่งทางถนนร้อยละ 90 ในขณะที่การขนส่งทางน้ำมีสัดส่วนการขนส่งเพียงร้อยละ 5 เท่านั้น สินค้าที่ขนส่งกว่าร้อยละ 90 เป็นสินค้าผลิตภัณฑ์น้ำมัน การขนส่งชายฝั่งมีปัญหาแบ่งได้เป็น 3 ระดับ คือ 1) ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอและไม่มีศักยภาพ 2) ปัญหาการกำกับดูแลของภาครัฐ ตลอดจนแนววิธีปฏิบัติที่ทำให้เกิดภาระกับผู้ประกอบการ และ 3) ปัญหากฎระเบียบ การเดินเรือและท่าเรือ การศึกษาพื้นที่หลังท่า ที่มีศักยภาพเป็นเมืองท่าชายฝั่งมากที่สุด โดยแยกตามภูมิภาค พบว่า ในพื้นที่ภาคใต้ ได้แก่ จังหวัด

สงขลา นครศรีธรรมราช สงขลา และปัตตานี เพราะเป็นแหล่งพื้นที่เพาะปลูกและแหล่งอุตสาหกรรม ในพื้นที่ภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี และระยอง เพราะมีสภาพเป็นเมืองอุตสาหกรรมและมีโรงงานอยู่รายรอบท่าเรือ ภาคกลางได้แก่ กรุงเทพฯ และสมุทรปราการ ภาคตะวันตก ได้แก่ ราชบุรี ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี และสมุทรสงคราม

นอกจากนี้การประกอบธุรกิจการขนส่งชายฝั่ง อยู่ใต้การกำกับของกฎหมายหลายฉบับ มีขั้นตอนการปฏิบัติมากกว่า ตั้งแต่การจัดหาเรือ ขั้นตอนระหว่างการขนส่ง กระบวนเอกสาร เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางบก การศึกษาความเป็นไปได้ของบริการขนส่งชายฝั่งประจำทาง เส้นทางที่มีความเป็นไปได้เบื้องต้น 3 เส้นทาง ได้แก่ ชลบุรี-สงขลา ชลบุรี-สุราษฎร์ธานี และ กรุงเทพฯ – สงขลา โดยใช้เรือสินค้าทั่วไปขนาด 2,000 ตัน การศึกษาแผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง 5 แผนครอบคลุม แผนพัฒนาเรือชายฝั่ง ท่าเรือชายฝั่ง เส้นทางชายฝั่ง สินค้าและแผนการบริหารจัดการ

- 3) โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทางสัญจรและการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่ง (2552)

ประเทศไทยมุ่งเน้นให้ใช้โครงข่ายถนนเป็นตัวกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ส่งผลให้โครงข่ายการขนส่งในระบบรางและการขนส่งทางน้ำ ซึ่งถือได้ว่ามีต้นทุนต่อหน่วยการขนส่งที่ต่ำกว่า ไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ส่งผลให้เกิดความไม่สมดุลในภาคการขนส่ง และยังส่งผลต่อสัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งที่สูงถึงกว่า 1 ใน 3 ของการใช้พลังงานทั้งหมด คือมีสัดส่วนการใช้พลังงานประมาณร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมด ในปี 2550 ประเทศไทยมีการขนส่งชายฝั่งประมาณ 31.2 ล้านตัน มีสินค้าที่ขนส่งมากที่สุดคือ น้ำมันเชื้อเพลิง ประมาณ 27 ล้านตัน หรือร้อยละ 86.5 ล้านตัน

การศึกษาถึงสินค้าที่มีเป้าหมายในการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่ง ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาลทราย ยางพารา และปุย ในปี 2550 เรือที่ใช้เดินเรือชายฝั่งมีประมาณ 39,000 ลำ ประกอบด้วยเรือที่ขับเคลื่อนด้วยตัวเองประมาณ 36,000 ลำ และเรือที่ไม่สามารถขับเคลื่อนด้วยตัวเองประมาณ 3,000 ลำ เป็นเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าประมาณ 6,000 ลำ หรือร้อยละ 15.4 ของจำนวนเรือทั้งหมด โดยมีเส้นทางเดินเรือชายฝั่งส่วนมากมีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางอยู่ในชายฝั่งของภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ โดยมีเส้นทางขนส่งหลักระหว่างท่าเรือสงขลา/ท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี/ท่าเรือประจวบคีรีขันธ์กับท่าเรือแหลมฉบัง

ปัญหาและอุปสรรคการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ได้แก่

- ก. ท่าเรือแห่งใหม่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (A0) เป็นท่าเรือแบบ Semi ทำให้เรือชายฝั่งไม่ได้รับความสะดวกในการใช้บริการที่ท่าเรือและมีค่าใช้จ่ายที่สูง
- ข. ท่าเรือชายฝั่งขาดแคลนหรือไม่มีเครื่องมือขนถ่ายสินค้าที่เหมาะสมกับสินค้า

- ค. สินค้าจากท่าเรือคลองเตยที่ส่งไปไม่ทันท่าเรือแหลมฉบัง (ตักเรือ) ต้องมีการแจ้งเปลี่ยนและจัดทำเอกสารใหม่ ผนวกกับท่าเรือคลองเตยใช้ระบบ Manual ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น
- ง. ปัญหาด้านข้อจำกัดในเรื่องกฎระเบียบและการควบคุมของภาครัฐ
- จ. ปัญหาการใช้เรือลากจูง ซึ่งไม่สามารถรักษาความแน่นอน และคุณภาพของการจัดส่ง ได้ตลอดทั้งปี เนื่องจากปัญหาคลื่นลมในฤดูมรสุม ทำให้ไม่สามารถกำหนดรอบเวลาเดินทางที่แน่นอนได้

การศึกษาแผนการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางชายฝั่ง โดยเฉพาะการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าทางชายฝั่งที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี นอกจากนี้จำเป็นต้องมีมาตรการสนับสนุนเพื่อปรับเปลี่ยนให้มาใช้รูปแบบการขนส่งทางชายฝั่งมากขึ้น มีแนวทางที่จำเป็นคือ การเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทางน้ำ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่อเนื่องรูปแบบทางน้ำ เช่น กำหนดให้การขนส่งทางรถไฟหรือทางเรือชายฝั่งเป็นรูปแบบการขนส่งหลักระหว่างศูนย์กลางการขนส่งต่าง ๆ พัฒนาศูนย์กลางการขนส่งให้เกิดเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่มีการเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ พัฒนาระบบ Feeder ให้แก่ศูนย์กลางการขนส่งต่าง ๆ เพื่อส่งถ่ายจากการขนส่งทางบกไปสู่การขนส่งทางรถไฟหรือทางเรือชายฝั่ง

บทที่ 3

แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

การขนส่งชายฝั่งมีหลายหน่วยงานในการพัฒนาและมีบทบาทสำคัญต่อการขนส่งชายฝั่ง ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีแผนเชื่อมโยงที่สอดคล้องระหว่างหน่วยงานในระดับนโยบาย และหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนี้

3.1 แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งในระดับต่าง ๆ

3.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การวิเคราะห์นโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่งจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้ง 11 ฉบับ (ปีพ.ศ. 2504 – พ.ศ.2559) ซึ่งเป็นแผนงานที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจัดทำขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการพัฒนาประเทศในแต่ละช่วงระยะเวลา 5 ปี ดังแสดงในตารางที่ 10

ตารางที่ 10 แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กับการขนส่งชายฝั่ง

แผนพัฒนาฯ	เป้าหมายตามแผน	ผลในทางปฏิบัติเมื่อสิ้นสุดแผนฯ
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (2504-2509)	การส่งเสริมให้มีการขนส่งโดยเรือชายฝั่งมากขึ้น	งบประมาณในการพัฒนาชายฝั่งได้รับ ร้อยละ 0.48 ของงบประมาณการขนส่งและคมนาคม ทำได้เพียงการขุดลอกเพื่อให้เรือค้าชายฝั่งขนาด 300-600 ตันกรอส เข้าเทียบท่าเรือกันตังโดยสะดวกเพียงแห่งเดียว
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (2510-2514)	พัฒนาการขนส่งทางน้ำชายฝั่งภายในประเทศ โดยปรับปรุงขยายท่าเทียบเรือขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือชายฝั่งและร่องน้ำทางเดินเรือที่สำคัญ ๆ ภายในประเทศเพื่อให้การขนส่งสะดวกและก้าวหน้ายิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะสนับสนุนกิจการของเอกชนในด้านนี้ - โครงการสำรวจและปรับปรุงท่าเรือชายทะเลภาคใต้	งบประมาณในการพัฒนาชายฝั่ง ร้อยละ 0.7 ของงบประมาณสาขาการขนส่ง ทำให้มีการจัดหาเรือขุด เรือสำรวจ และสร้างเขื่อนกันคลื่นที่ท่าเรือสงขลา แต่โครงการขุดลอกร่องน้ำยังไม่สามารถสำเร็จได้ทุกแห่งตามเป้าหมาย
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (2515-2519)	การสำรวจเพื่อสร้างท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือประมงที่สำคัญๆ จะได้รับการขุดลอกให้เรือชายฝั่งและเรือประมงเข้าเทียบท่าได้โดยสะดวก	งบประมาณในการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งร้อยละ 0.58 ของงบประมาณสาขาการขนส่ง 1. โครงการสำรวจท่าเรือที่สำคัญ คือ - ท่าเรือสงขลา ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลญี่ปุ่น เพื่อสร้างท่าเรือขนาดกลางทางฝั่งตะวันออก - สร้างท่าเรือนราธิวาส ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลนิวซีแลนด์เพื่อสร้างท่าเรือชายฝั่ง

แผนพัฒนาฯ	เป้าหมายตามแผน	ผลในทางปฏิบัติเมื่อสิ้นสุดแผนฯ
		- สำรวจท่าเรือภูเก็ต ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลอังกฤษ เพื่อสร้างเป็นท่าเรือทะเลลึกทางฝั่งตะวันตก 2. โครงการปรับปรุงท่าเรือชายฝั่ง ทำการสำรวจเพื่อวางแผนในการขุดลอกและปรับปรุงร่องน้ำทางเข้าท่าเรือ เพื่อให้เรือสินค้าชายฝั่งและเรือประมงสามารถใช้ท่าเรือต่างๆ ได้ตลอดทุกฤดูกาล โดยดำเนินงาน - สำรวจทางเศรษฐกิจของท่าเรือต่าง ๆ รวม 15 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือบางปะกง ประแส จันทบุรี ตราด สมุทรสาคร สมุทรสงคราม ปราณบุรี บ้านแหลม ชุมพร ระนอง ตะกั่วป่า กระบี่ พังงา สตูล และตากใบ โดยจะดำเนินการในปี พ.ศ. 2516 เพียงปีเดียว และเมื่อผลการสำรวจแสดงว่าท่าเรือแห่งใดเหมาะสมก็จะวางแผนขุดลอกร่องน้ำต่อไป - โครงการสำรวจด้านวิศวกรรมท่าเรือชายฝั่ง รวม 10 แห่ง ได้แก่ ตราด สมุทรสาคร สมุทรสงคราม ชุมพร ระนอง ตะกั่วป่า สตูล บ้านดอน ปากพนัง ปัตตานี - ขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือต่างๆ รวม 4 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือสมุทรสาคร ชุมพร สตูล และปากพนัง ทั้งนี้ จะได้มีการจัดหาเรือขุดชนิดต่าง ๆ มาเพิ่มเติมอีก 2 ลำ เพื่อใช้ในการขุดลอกด้วย
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (2520-2524)	การขนส่งสินค้าชายฝั่งมีปัญหาใหญ่ ได้แก่ ร่องน้ำทางเข้าท่าเทียบเรือต้นเงิน และขาดเป้าหมายการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่เป็นระบบสอดคล้องกับความต้องการทางเศรษฐกิจและเครื่องมือเครื่องใช้ในการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ เนื่องจากการขนส่งทางน้ำชายฝั่งทะเลซึ่งมีความสำคัญต่อความเป็นอยู่ของประชาชนในท้องถิ่น จะปรับปรุงร่องน้ำทางเข้าท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือประมงของจังหวัด	ได้มีประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การกู้เงินจากธนาคารโลก สำหรับโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ และโครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งของกรมเจ้าท่า ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 97 ตอนที่ 149 ง ฉบับพิเศษ ลงวันที่ 26 กันยายน 2525

แผนพัฒนาฯ	เป้าหมายตามแผน	ผลในทางปฏิบัติเมื่อสิ้นสุดแผนฯ
	ชายทะเล ปรับปรุงท่าเรือชายฝั่งทั้งฝั่งตะวันตกและตะวันออก ปรับปรุงเครื่องหมายเดินเรือ ฯลฯ โดยวางแผนให้สอดคล้องกันในการขุดลอกร่องน้ำ การปรับปรุงท่าเทียบเรือสินค้า ท่าเรือประมง และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองหลัก และการผลิตของท้องถิ่น ในส่วนท่าเรือภาคใต้ วางแผนและก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่สงขลาและภูเก็ต เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้าออกของภาคใต้ และเป็นเครื่องสนับสนุนการพัฒนาเมืองหลัก และกิจการอุตสาหกรรมอันจะมีผลในการเพิ่มรายได้และลดอัตราการว่างงานของประชากรในท้องถิ่น	
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (2525-2529)	ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ และชายฝั่งทะเลให้มากขึ้น เพื่อเป็นการประหยัดพลังงาน 1) เพิ่มปริมาณการขนส่งชายฝั่งทะเล จาก 557,000 ตันในปี 2521 เป็น 1,056,000 ตัน ในปี 2529 (ไม่รวมสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง) หรือเท่ากับ ร้อยละ 8.4 ของปริมาณการขนส่งทุกประเภทรวมกัน 2) ก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จังหวัดปัตตานี จังหวัดกระบี่ และอำเภอปากพนัง จังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อสนับสนุนให้เปิดระบบการขนส่งชายฝั่งที่มีประสิทธิภาพ 3) ขุดลอกและปรับปรุงร่องน้ำบ้านดอน และร่องน้ำปัตตานีให้เป็นร่องน้ำถาวรและให้แล้วเสร็จภายใน 3 ปี 4) ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือชายฝั่งทะเล เพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเพิ่มอีก 13 ร่องน้ำ	ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 มีนโยบายที่จะประหยัดน้ำมันและลดต้นทุนการขนส่ง จึงกำหนดให้การขนส่งในประเทศมุ่งการใช้ทางน้ำและทางรถไฟมากขึ้น แทนการขนส่งทางถนน การปรับโครงสร้างทางด้านคมนาคมจากการใช้ถนนมาเป็นทางน้ำและทางรถไฟยังไม่ได้ผล เนื่องจากการขนส่งด้านอื่นยังไม่สามารถทดแทนการขนส่งทางถนนได้ โครงการขยายถนนสายหลักมีอยู่อย่างทั่วถึง ท่าเรือชายฝั่งต่างๆ ที่มีอยู่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์ เพราะมีปัญหาขั้นตอนการเข้าดำเนินงานที่สับสน และขาดความสอดคล้องในการดำเนินงานของโครงการที่เกี่ยวข้องที่จะสนับสนุนท่าเรือหลายแห่งยังขาดระบบขนส่งทางบกคือ ถนน รถไฟมาเชื่อมต่อทำให้ท่าเรือไม่ได้ใช้ประโยชน์เต็มที่

แผนพัฒนาฯ	เป้าหมายตามแผน	ผลในทางปฏิบัติเมื่อสิ้นสุดแผนฯ
	มาตรการด้านการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งทะเล 1) ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและวางเครื่องหมายการเดินเรือในชายฝั่งทะเล 2) สร้างท่าเรือชายฝั่งขนาดเล็กสำหรับเรือชายฝั่งขนาดไม่เกิน 1,000 ตันกรอส เพื่อสนับสนุนการพัฒนาท้องถิ่น สร้างและปรับปรุงขยายท่าเทียบเรือประมงและสะพานปลาตามความต้องการทางเศรษฐกิจ 3) ศึกษาความเหมาะสมเพื่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ตลอดจนปรับปรุงและขยายท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่เดิมให้มีความสามารถในการขนถ่ายสินค้ามากขึ้น	
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (2530-2534)	● เร่งรัดให้มีการดำเนินงานกิจการท่าเรือ โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน และดำเนินงานท่าเรือที่สร้างขึ้นใหม่และที่มีอยู่แล้ว โดยเฉพาะท่าเรือชายฝั่งในภาคใต้ ทั้งนี้จะต้องกำหนดรูปแบบ วิธีการ และเงื่อนไขให้ชัดเจนเพื่อให้สามารถปฏิบัติได้ ● เร่งรัดปรับปรุงลดขั้นตอนระเบียบพิธีการต่าง ๆ รวมทั้งพิธีการด้านศุลกากรในระบบการขนส่งทางน้ำ และการขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือให้เหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติมากยิ่งขึ้น ● สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศและชายฝั่งให้มากขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศและพาณิชย์นาวีทั้งทางด้านธุรกิจพาณิชย์นาวีบนฝั่งและธุรกิจพาณิชย์นาวีในทะเล	● ให้เอกชนบริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ตเป็นเวลา 10 ปี ● กำหนดรูปแบบการบริหารท่าเรือแหลมฉบังให้การทำเรือฯ เป็นผู้บริหารท่าเรือฯ และเอกชนประกอบการท่าเรือ ● ขาดองค์กรกลางด้านขนส่ง ระดับนโยบายที่จะประสานโครงข่ายต่างๆ ให้เป็นระบบ หน่วยงานรับผิดชอบในการพัฒนาด้านขนส่งยังขาดการประสานงานโครงข่ายในรูปแบบต่างๆ ให้เป็นระบบครบวงจร

แผนพัฒนาฯ	เป้าหมายตามแผน	ผลในทางปฏิบัติเมื่อสิ้นสุดแผนฯ
	- ปรับปรุงและเสริมสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อสนับสนุนกิจการท่าเรือ เช่น การขุดลอกร่องน้ำ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ การจัดหาสาธารณูปโภคให้เพียงพอ และการเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ ให้ประสานและสอดคล้องกัน - พิจารณาให้เมืองศูนย์กลางถาวร ทำหน้าที่ประสานนโยบายวางแผนควบคุม ดูแลและพัฒนาท่าเรือต่างๆ ทั่วประเทศเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายและองค์กรที่มีอยู่เดิมก่อน - สนับสนุนให้มีการใช้กลยุทธ์ทางการตลาดในเชิงรุก เช่น ออกหาลูกค้า ตั้งราคาที่จูงใจ และประชาสัมพันธ์ให้มีการใช้ท่าเรือมากขึ้น	
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (2535-2539)	สนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำลำคลอง และชายฝั่งทะเล ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารให้มากขึ้น โดยเฉพาะท่าเรือที่รัฐก่อสร้างแล้วเสร็จ จะต้องนำมาใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ โดยเร่งรัดดำเนินการให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการบริหารและการจัดการ	เร่งรัดการใช้ท่าเรือแหลมฉบัง
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (2540-2544)	เป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก	พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพและพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 และ 4
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (2545-2549)	เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านระบบการขนส่ง สื่อสารโทรคมนาคม พลังงาน และสาธารณูปการเพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตและบริการ	ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง ค่าบริการใช้ท่าเทียบเรือชายฝั่ง และเรือลำเลียงภายในประเทศ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 579 ลงวันที่ 20 พฤษภาคม 2547

แผนพัฒนาฯ	เป้าหมายตามแผน	ผลในทางปฏิบัติเมื่อสิ้นสุดแผนฯ
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (2550-2554)	- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการผลิตและส่งเสริมมาตรฐานการดำรงชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ โดยการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์ฐานการผลิตของประเทศ รวมทั้งยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า - สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะระบบขนส่งทางราง ทางน้ำ และทางท่อให้มากขึ้น รวมทั้งการปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานในภาคขนส่งไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย และการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ	- มีประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง ค่าบริการใช้ท่าเทียบเรือชายฝั่ง และเรือลำเลียงของท่าเรือกรุงเทพ และค่าบริการสำหรับกิจกรรมส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนพิเศษ 193 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2550 - มีประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง การเรียกเก็บค่าบริการท่าเทียบเรือภายในประเทศของท่าเรือกรุงเทพ และค่าบริการสำหรับกิจกรรมส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 129 ตอนพิเศษ 62 ง ลงวันที่ 3 เมษายน 2557
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (2555-2559)	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์หลักด้านการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่ง ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ	ยังไม่สิ้นสุดแผน

แผนพัฒนาฯ	เป้าหมายตามแผน	ผลในทางปฏิบัติเมื่อสิ้นสุดแผนฯ
	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการขนส่งสินค้าสู่สากลทั้งด้านความรวดเร็ว ความปลอดภัย และความตรงต่อ เวลา รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ ภายใต้กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค และพัฒนาระบบบริหาร จัดการรวบรวม และกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม	

ที่มา: แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-11.

ภาพรวมของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง สรุปได้ ดังนี้

1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 – 3 (พ.ศ. 2504 – พ.ศ.2519)

การพัฒนาประเทศมีเป้าหมายในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ และพัฒนาประเทศให้ทันสมัย จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านคมนาคมและขนส่ง รวมถึงการขนส่งชายฝั่ง ทำให้มีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการสร้างและพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง โดยสาระสำคัญของนโยบายเน้นให้มีการสำรวจทางเทคนิค และทำการขุดลอกร่องน้ำของท่าเรือชายฝั่ง โดยเฉพาะในภาคใต้ ได้แก่ ท่าเรือสงขลา ชุมพร สตูล ระนอง กระบี่ ปากพนัง สุราษฎร์ธานี รวมถึงการขุดลอกร่องน้ำในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งทางน้ำภายในประเทศให้มากขึ้น โดยหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบนโยบายด้านการขนส่งชายฝั่ง คือ กรมเจ้าท่า และการท่าเรือแห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาและเปรียบเทียบงบประมาณที่ใช้ในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งเทียบกับการขนส่งทางน้ำ และเทียบกับงบประมาณการขนส่งทั้งหมด พบว่า งบประมาณการขนส่งชายฝั่งมีน้อยมาก ตัวอย่างเช่น ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 3 งบประมาณท่าเรือชายฝั่งจำนวน 80.30 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.97 ของงบประมาณการพัฒนาการขนส่งทางน้ำทั้งหมดจำนวน 895.475 ล้านบาท และคิดเป็นร้อยละ 0.33 ของงบประมาณการขนส่งทุกระบบ จำนวน 24,183.058 ล้านบาท

2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 – 5 (พ.ศ.2520 - พ.ศ.2529)

เนื่องจากประเทศไทยประสบปัญหาทางเศรษฐกิจ การใช้จ่ายงบประมาณของประเทศต้องระมัดระวังมากขึ้น ดังนั้นนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่งถูกลดความสำคัญลง การขนส่งชายฝั่งเป็นส่วนย่อยในแผนการปรับโครงสร้างระบบการขนส่งและการสื่อสารไม่ชัดเจนเหมือนแผนพัฒนา ฯ ที่ผ่านมา ในแผนพัฒนาได้กำหนดการวางนโยบายที่ให้ความสำคัญต่อการแก้ปัญหาเศรษฐกิจเฉพาะหน้าของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง มากกว่าการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่เป็นระบบ เช่น ขุดลอกร่องน้ำทาง

เดินเรือและวางเครื่องหมายการเดินเรือในชายฝั่งทะเล และศึกษาความเหมาะสมเพื่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ตลอดจนปรับปรุงและขยายท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่เดิมให้มีความสามารถในการขนถ่ายสินค้ามากขึ้น

3) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 – 8 (พ.ศ.2530 – พ.ศ.2544)

เนื่องจากในช่วงแผนพัฒนานี้ สภาพเศรษฐกิจของประเทศเริ่มดีขึ้น รัฐบาลจึงวางนโยบายท่าเรือและพัฒนาพาณิชย์นาวีทั้งระบบ โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- ปรับปรุงและเสริมสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อสนับสนุนกิจการท่าเรือ เช่น การขุดลอกร่องน้ำ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ
- เร่งรัดให้มีการดำเนินงานกิจการท่าเรือ โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน และดำเนินงานท่าเรือที่สร้างขึ้นใหม่และที่มีอยู่แล้ว โดยเฉพาะท่าเรือชายฝั่งในภาคใต้
- พิจารณาให้มีองค์กรกลางถาวร ทำหน้าที่ประสานนโยบายวางแผนควบคุม ดูแลและพัฒนาท่าเรือต่าง ๆ ทั่วประเทศ
- พัฒนาการขนส่งทางน้ำให้เป็นตัวเสริมวงจรพาณิชย์ การส่งออกและนำเข้า
- ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี โดยให้มีการพิจารณาร่วมกันระหว่างรัฐบาลและเอกชนเพื่อหาวิธีสนับสนุนด้านการเงิน การตลาดและมาตรการส่งเสริมอื่น ๆ ที่จำเป็น
- ส่งเสริมให้มีการพัฒนาความรู้ในวิธีการจัดการในธุรกิจพาณิชย์นาวี
- สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศและชายฝั่งให้มากขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศและพาณิชย์นาวีทั้งทางด้านธุรกิจพาณิชย์นาวีบนฝั่งและธุรกิจพาณิชย์นาวีในทะเล

สาระสำคัญในแผนพัฒนาช่วงนี้ แสดงให้เห็นว่ารัฐมองเห็นความสำคัญของการขนส่งชายฝั่งเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

4) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 – 10 (พ.ศ.2545 – พ.ศ.2554)

ในช่วงระหว่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 9 – 10 การวางนโยบายการพัฒนาประเทศ ยึดหลักปรัชญาเศรษฐกิจแบบพอเพียง เพื่อสร้างสังคมที่เข้มแข็งและมีคุณภาพ ดังนั้นนโยบายการพัฒนาของรัฐไม่เน้นการก่อสร้าง แต่ให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านระบบการขนส่ง สื่อสารโทรคมนาคม พลังงาน และสาธารณูปการเพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตและบริการ รวมทั้งกิจการพาณิชย์นาวีให้มีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะของภาคการผลิตและบริการของประเทศ นโยบายการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งไม่ชัดเจน และมีเนื้อหาสาระเล็กน้อย ส่วนใหญ่เป็นนโยบายการขนส่งในภาพกว้าง ๆ และการขนส่งเป็นส่วนย่อยภายใต้หัวข้อยุทธศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ หัวข้อ ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและยั่งยืนในฉบับที่ 10 โดยสาระสำคัญของนโยบายที่เกี่ยวข้อง คือ การเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของระบบการขนส่ง เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะ

ภาคการผลิตและบริการ โดยใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วให้คุ้มค่า และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการใช้ท่าเรือหลัก และพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี ให้มีคุณภาพอยู่ในระดับมาตรฐาน เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะของภาคการผลิตและบริการของประเทศ

5) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555 – พ.ศ.2559)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555–2559 ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ ไว้ใน 3.1 ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ คือ การผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำ และมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ เช่น การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางน้ำ โดยให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ให้แก่การขนส่งทางรางและทางน้ำ หรือผลักดันให้การขนส่งทางถนน เป็นทางเลือกของการเดินทางที่ต้องการใช้ความเร็ว หรือการขนส่งสินค้าประเภทจากที่ถึงที่ (Door-to-Door)

กรอบและแนวทางการพัฒนาประเทศไม่มีนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่งที่ชัดเจน สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่งมีเล็กน้อย ซึ่งอยู่รวมกับการพัฒนาระบบการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ คือ กำหนดให้การพัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล โดยเฉพาะรูปแบบบริการขนส่งทั้งทางถนน รถไฟ รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และการขนส่งทางน้ำ การเดินเรือชายฝั่ง ตลอดจนการพัฒนาด่านศุลกากรชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนที่รวดเร็ว ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน การพัฒนาระบบเครือข่ายและการบริหารเครือข่ายธุรกิจของภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาค นโยบายการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะในประเทศเท่านั้น แต่ให้รองรับการร่วมตัวเป็นประชาคมอาเซียน (Asean Economic Community : AEC) ในปี 2558 การวางนโยบายของประเทศจึงมุ่งเน้นการเชื่อมโยงในประชาคมอาเซียน รวมถึงการพัฒนาการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล โดยเฉพาะรูปแบบบริการขนส่งทุกระบบ ทั้งทางถนน รถไฟ รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และการขนส่งทางน้ำ การเดินเรือชายฝั่ง

3.1.2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

ก. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2550-2554

การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ พ.ศ. 2550-2554 โดยมีวัตถุประสงค์หนึ่งเพื่อการลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ

ในยุทธศาสตร์ที่ 2 เรื่องการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ในกลยุทธ์การสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Transport

Management for Energy Saving) เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ ในส่วนของการขนส่งชายฝั่ง เป็นส่วนที่อยู่ในการสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำและทางท่อ การเปลี่ยนรูปแบบพลังงานไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง

การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ พ.ศ. 2550-2554 โดยหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง สรุปผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับชายฝั่ง ดังนี้

การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าและต้นทุนค่าบริการไม่จูงใจเพียงพอ

(1) ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าทางน้ำชายฝั่งเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ.2553-2555 จาก 1.65 แสนทียู ในปี 2553 เพิ่มขึ้นเป็น 2.26 แสนทียู ในปี 2554 หรือเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัว และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นกว่า 3 แสนทียูในปี 2555 สาเหตุสำคัญคือ ปัญหาน้ำท่วมในปี 2554 ที่ผ่านมามีทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าทางบกได้ บริษัทต่าง ๆ หันมาใช้บริการขนส่งทางน้ำเป็นทางเลือกและเป็นเส้นทางขนส่งสนับสนุนมากขึ้น การขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่งจึงมีบทบาทสำคัญในการเป็นทางเลือกการขนส่งไปยังบริเวณท่าเรือแหลมฉบังในกรณีฉุกเฉิน

(2) ภาคเอกชนมีความพยายามในการพัฒนาบริการอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันมีผู้ให้บริการเรือชายฝั่งไม่มากนัก อาทิ SC Group NYS แมกกลองโลจิสติกส์ และ BMT Pacific LTD โดยสัดส่วนของปริมาณตู้สินค้าที่ใช้บริการเรือชายฝั่งส่วนใหญ่เป็นท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาและสมุทรปราการ (ร้อยละ 75) รองลงมาคือ ท่าเรือสุราษฎร์ธานี (ร้อยละ 22) ท่าเรือซีพีในแม่น้ำป่าสัก (ร้อยละ 2) และท่าเรือในแม่น้ำแม่กลอง (ร้อยละ 1) ซึ่งผู้ประกอบการเรือชายฝั่งได้มีการพัฒนาเรือขนส่งลำเลียงติดเครื่องยนต์ (Motor Barge)⁵ ในการขนถ่ายลำเลียงสินค้าและตู้สินค้าภายในประเทศ ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือลำน้ำเพื่อความสะดวกรวดเร็วและยังสามารถลดค่าใช้จ่ายเมื่อเปรียบเทียบกับบริการขนส่งทางรถบรรทุก หากสามารถผลักดันการขนส่งตู้สินค้าจำนวน 700,000 ทียู ไปใช้บริการขนส่งทางน้ำชายฝั่ง จะส่งผลให้ปริมาณรถหัวลากที่วิ่งบนถนนและเข้าท่าเรือแหลมฉบังลดลงร้อยละ 5-10 ช่วยประหยัดการใช้น้ำมัน และค่าซ่อมบำรุงถนน ลดมลภาวะ และเพิ่มการจ้างงานในกิจการท่าเรือได้อย่างมีนัยสำคัญ

(3) ประเด็นปัญหา ที่ทำให้การเปลี่ยนรูปแบบมาใช้บริการขนส่งทางเรือชายฝั่งขยายตัวค่อนข้างช้า ได้แก่

- การขาดแคลนท่าเรือชายฝั่งรองรับเป็นการเฉพาะและขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นผลเนื่องจากเงื่อนไขการให้สัมปทานท่าเรือ A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจุบันความสามารถในการให้บริการเรือชายฝั่งมีเพียงร้อยละ 50 เดินเรือได้

⁵ motor barge สามารถบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ได้มากถึง 90 ตู้ และใช้เวลาเดินทางระหว่างท่าเพียงเที่ยวละ 6 ชั่วโมง

ประมาณ 2-3 รอบต่อสัปดาห์ และไม่สามารถทำรอบได้มากขึ้น เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพไม่มีท่าเทียบเรือชายฝั่ง เพื่อรองรับเป็นการเฉพาะ หากสามารถแก้ปัญหาให้เรือทำรอบได้เพิ่มขึ้นเป็น 4-5 รอบต่อสัปดาห์ คาดว่าจะช่วยให้บริการขนส่งทางเรือชายฝั่งเพิ่มขึ้นถึง 400,000-500,000 ทีอียูต่อปี ในปี 2556⁶

- โครงสร้างต้นทุนค่าบริการขนส่งสินค้าทางน้ำชายฝั่งเป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมให้มีการใช้เพิ่มขึ้น เนื่องจากลักษณะการขนส่งทางน้ำชายฝั่งมีความแตกต่างจากการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ แต่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ณ ท่าเรือแหลมฉบังในอัตราเดียวกันบวกส่วนเพิ่มค่าภาระขนย้ายตู้สินค้าบริเวณท่าที่มีอัตราสูงกว่ารูปแบบอื่น ส่งผลให้ผู้ส่งออกหรือผู้ใช้บริการเรือชายฝั่งมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น จึงไม่สามารถแข่งขันกับทางเลือกการขนส่งแบบอื่นได้ ทั้งนี้ ปัจจุบันค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางเรือชายฝั่งสูงกว่าการขนส่งทางรถไฟถึง 1,705 บาท/ตู้ 20 ฟุต และ 2,035 บาท/ตู้ 40 ฟุต

นอกจากนี้การผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจาก ทิศทางการพัฒนาของระบบการขนส่งแต่ละรูปแบบยังคงแยกส่วน ขึ้นอยู่กับเป้าหมายของหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยไม่มีการมองปัญหาหรือวางแผนเชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ขาดการวางแผนหลักเพื่อเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศให้สอดคล้องประสานรับช่วงการขนส่งระหว่างกันอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนขาดรูปแบบในการบริหารจัดการเชิงธุรกิจ (Business Model) เพื่อใช้ประโยชน์สูงสุดจากโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงเป็นระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

สิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดเชื่อมต่อของการให้บริการระหว่างรูปแบบการขนส่งยังขาดประสิทธิภาพ เช่น ไอซีดีลาดกระบัง (ระหว่างถนนกับรถไฟเพื่อเข้าท่าเรือแหลมฉบัง) เส้นทางเชื่อมป่าไมกนครหลวง และสถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี (ระหว่างรถไฟกับลำน้ำ) รวมทั้งยังไม่มีมาตรการที่ชัดเจนเพื่อจูงใจผู้ประกอบการให้เปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางน้ำและทางรางเพิ่มขึ้น อีกทั้งการคิดอัตราค่าบริการขนส่งในปัจจุบันทำให้การขนส่งทางเลือกเพื่อประหยัดพลังงานไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้

การหยุดชะงักของโซ่อุปทาน (Supply Chain Disruption) จากปัจจัยเสี่ยงภายในประเทศสร้างความตระหนักให้ผู้ประกอบการไทยต้องคำนึงถึงแผนบริหารจัดการของธุรกิจและเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์ในกรณีฉุกเฉินมากขึ้น ในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ประสบปัญหาการหยุดชะงักของธุรกิจทั้งด้านการผลิตและการนำส่งสินค้าหรือ Supply Chain Disruption หลายครั้งทั้งจากกรณีความขัดแย้งและความไม่สงบทางการเมือง การเกิดอุทกภัยครั้งร้ายแรงที่สุดในปี 2554 ส่งผลให้ภาครัฐและเอกชนไทยเกิดการเรียนรู้ในการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดทางธุรกิจ อาทิ กรณีที่หลายบริษัทในนิคมอุตสาหกรรมได้ก่อสร้างกำแพงกันน้ำสูงกว่า 5-7 เมตร และบางส่วนย้ายที่ตั้งโรงงานไปยังภาคตะวันออก (จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดปราจีนบุรี) ในขณะเดียวกัน ภาคเอกชนมีความตื่นตัวในการเตรียม

⁶ ตัวเลขประมาณการไม่รวมตู้สินค้าที่มาจากสุราษฎร์ธานี ประจวบคีรีขันธ์ สงขลา และมาบตาพุด

ความพร้อมเพื่อรับมือกับความเสี่ยงจากสถานการณ์ฉุกเฉินเพิ่มขึ้น มีแนวคิดจัดทำแผนสำรองหรือ Contingency plan or scenario planning และการเตรียมเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์สำรองในกรณีฉุกเฉิน เช่น การใช้การขนส่งทางน้ำชายฝั่งแทนการขนส่งทางบก เป็นต้น นอกจากนี้ได้มีการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ ในการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ให้มีสัดส่วนการขนส่งเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 6 ภายในปี 2560

ข. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศฉบับนี้ ให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน มีองค์ประกอบหลัก คือ

- 3 เป้าหมายแห่งความสำเร็จ หรือ สามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements)
- 3 ภารกิจ คือ การสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Mechanism)
- 7 ประเด็นยุทธศาสตร์ และ 21 กลยุทธ์

ในแผนยุทธศาสตร์ ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่งไว้ใน

ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ในยุทธศาสตร์ที่ 3 และยุทธศาสตร์ที่ 7 ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง

ในยุทธศาสตร์นี้ให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งหรือเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีการขนส่งสินค้าและจรรยาบรรณ โดยปรับลดเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) หรือคอขวด (Bottle neck) ในเส้นทางขนส่งหลัก และเส้นทางสำรองรองรับการหยุดชะงักของ โซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้า ความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในระหว่างขนส่ง รวมทั้งสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ

กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำนน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน ด้วยการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมการพัฒนาเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยา และสนับสนุนการพัฒnalำนน้ำสาขาเชื่อมโยงเส้นทางหลัก รวมทั้งปรับปรุงท่าเรือเดิมหรือพัฒนาท่าเรือใหม่เพื่อเป็นท่าเรือเฉพาะสำหรับเรือชายฝั่งและกำหนดอัตราค่าบริการหน้าท่าให้จูงใจ เพื่อให้เอกชนมาใช้บริการ ตลอดจนสนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเรือ

ชายฝั่งทะเลตะวันตก (Feeder Port) เพื่อเป็นทางเลือกในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่ออกจากภาคใต้ไปสู่ท่าเรือสิงคโปร์เชื่อมต่อการขนส่งผ่านท่าเรือหลักที่สำคัญของประเทศด้วย

ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

กลยุทธ์ที่ 2 สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for Continuity) ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งทุกรูปแบบอย่างบูรณาการ ให้มีการแบ่งส่วนงานระดับนโยบาย การกำกับดูแล และการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ด้วยการเร่งผลักดันการออกพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ... ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว พัฒนากลไกบริหาร/จัดการที่ทำหน้าที่บูรณาการงานและแผนลงทุนที่คาบเกี่ยวหลายหน่วยงาน เพื่อแก้ปัญหาการบริหารจัดการของสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญ เช่น สถานีขนส่ง ไอซีที เขตปลอดอากร เป็นต้น

3.1.3 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554-พ.ศ.2558 ได้กำหนดเรื่อง การขนส่งชายฝั่งทะเลอ่าวไทยเป็นการขนส่งชายฝั่งที่มีปริมาณการขนส่งมาก มีเส้นทางการขนส่งหลัก คือ ท่าเรือสงขลา จังหวัดสงขลา/ ท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี/ ท่าเรือประจวบ กับท่าเรือแหลมฉบัง และการขนส่งชายฝั่งที่ทำเรือคลองใหญ่ จังหวัดตราด ไปยังประเทศกัมพูชา สำหรับเส้นทางการขนส่งฝั่งทะเลอันดามัน จะเป็นการขนส่งระหว่างท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง-ท่าเรือปีนัง และท่าเรือคลัง (Klang) ในประเทศมาเลเซีย การขนส่งชายฝั่งบริเวณท่าเรือชุมพรหรือต่อไปยังท่าเรือสงขลา และประเทศปลายทางฝั่งทะเลอ่าวไทย โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ในปี 2555 จำนวน 44.26 ล้านตัน สินค้าที่ขนส่งชายฝั่งมากที่สุด คือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ข้าวโพด ไม้ วัสดุก่อสร้าง อาหารสัตว์ เป็นต้น ท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญของไทย ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ที่จอดทอดสมอเรือบริเวณเกาะสีชัง ท่าเรือมาตาพุด ท่าเรือระนอง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือประจวบ และท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ แนวโน้มสำหรับปริมาณการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 82.39 ล้านตัน ในปี 2555 เป็น 83.55 ล้านตัน ในปี 2560 ปัญหาของการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่จะต้องมีการแก้ไข จึงเป็นเรื่องระเบียบพิธีการศุลกากรของการขนส่งชายฝั่งมีระเบียบปฏิบัติมาก ต้องประสานกับหลายหน่วยงาน ใช้ระยะเวลานาน และปัญหาขาดการเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่า

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ โดยเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 19 มียุทธศาสตร์ในการปรับเปลี่ยน รูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) เพื่อดึงดูดการขนส่งที่ยั่งยืน โดยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่การขนส่งทางน้ำและทางรางที่มีต้นทุนต่ำ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงกับท่าเรือภูมิภาคโดยการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทั้งด้านฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อให้สามารถใช้เป็นท่าเรือชายฝั่งภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศ อาทิเช่น การก่อสร้างท่าเรือ จังหวัดชุมพร ท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 ท่าเรือลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน จังหวัดอ่างทอง และท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล ร่วมทั้งการพัฒนาร่องน้ำในแม่น้ำที่มีศักยภาพ เพื่อให้การขนส่งสินค้าในแม่น้ำปาสักสามารถเข้าถึงต้นทางหรือปลายทางของสินค้ามากยิ่งขึ้น

กระทรวงคมนาคม ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง ดังแสดงในตารางที่ 11

ตารางที่ 11 ยุทธศาสตร์ พันธกิจ และเป้าประสงค์ที่เชื่อมกับการขนส่งชายฝั่ง

ยุทธศาสตร์	พันธกิจ	เป้าประสงค์
มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน	พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากร รวมทั้ง วางแผนนโยบายการพัฒนา กำกับดูแล และบูรณาการ การขนส่ง และการจราจร ให้มีอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพทั่วถึง คุ่มค่า และเป็นธรรม	1. เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งของภูมิภาค 2. ระบบโลจิสติกส์การขนส่งมีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน 3. การเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 4. การพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต 5. ระบบบริหารจัดการการขนส่งและการจราจรที่มีประสิทธิภาพ 6. เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งให้ความสำคัญกับการป้องกันและปราบปรามทุจริตภาครัฐ

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

ในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม การขนส่งชายฝั่งจะอยู่ในเป้าประสงค์ที่ 2 ดังนี้

เป้าประสงค์ที่ 2 ระบบโลจิสติกส์การขนส่งมีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง ทั้งนี้เพราะประเทศไทยมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง โดยเฉพาะทางถนน ที่มีโครงข่ายการบริการขนส่งครอบคลุมทั่วประเทศ และได้รับการบำรุงรักษาที่ดี แต่ระบบการขนส่งทางรางและทางน้ำยังมีข้อจำกัดและไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรทั้งที่เป็นภาระขนส่งสินค้ามวลมากมีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำ และใช้พลังงานน้อย ดังนั้น เพื่อบริหารจัดการระบบการขนส่งให้สามารถสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและช่วยลดต้นทุนการขนส่ง จึงจำเป็นต้องส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนมาสู่การ

ขนส่งทางรางและน้ำ (Modal Shift) ในเส้นทางที่เหมาะสมและเป็นไปได้ และให้การขนส่งทางถนนและทางอากาศเป็นการขนส่งสนับสนุน

กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ และระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ให้มีประสิทธิภาพ สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้ตรงเวลาและประหยัดต้นทุน โดยปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งทางรางให้มีบริการที่ดี ตรงต่อเวลา และน่าเชื่อถือ การขนส่งทางน้ำทั้งทางลำน้ำ ชายฝั่ง และบริการเกี่ยวเนื่องให้มีประสิทธิภาพ ลดขั้นตอน และกระบวนการที่ทำให้เกิดความล่าช้า และต้นทุนในการดำเนินการ รวมทั้งเชื่อมโยงการขนส่งทางรางและทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น (ทางถนนและทางอากาศ) ตลอดจนพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าเพื่อให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3.1.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

ในช่วงที่ผ่านมาประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าและบริการเฉลี่ยปีละประมาณ 805 ล้านตัน โดยสัดส่วนรูปแบบการขนส่งไม่สอดคล้องกับต้นทุน กล่าวคือ การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนการขนส่งสูง 2.12 บาท/ตัน-กิโลเมตร กลับมีการขนส่งสูงร้อยละ 87.50 ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่า กลับมีการขนส่งเพียงร้อยละ 0.95 บาท/ตัน-กิโลเมตร และการขนส่งทางน้ำที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำที่สุด คือ 0.65 บาท/ตัน-กิโลเมตร มีสัดส่วนการขนส่งเพียงร้อยละ 1.40 และ 11.08 ตามลำดับ จึงทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) ของประเทศยังคงอยู่ในระดับสูงถึงร้อยละ 14.3 (ในจำนวนนี้เป็นต้นทุนด้านการขนส่งประมาณร้อยละ 7.1 ของ GDP ตามรายงานคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานจาก World Economic Forum ประจำปี พ.ศ. 2556-2557 พบว่า คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมของประเทศไทยถูกจัดอยู่ในลำดับที่ 61 ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ และประเทศมาเลเซีย ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 5 และ 25 ตามลำดับ รวมทั้งคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน รถไฟ ท่าเรือ สนามบิน ถูกจัดอยู่ในลำดับที่ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ และประเทศมาเลเซีย คือ ทางถนนประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 42 ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ และประเทศมาเลเซีย อยู่ในลำดับที่ 7 และ 23 ตามลำดับ ส่วนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ประเทศไทยถูกจัดลำดับที่ 72 ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซียที่อยู่ในลำดับที่ 10 และ 18 ตามลำดับ ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ ไทยมีลำดับที่ 56 และโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ มีลำดับที่ 34 ดังแสดงในตารางที่ 12

ตารางที่ 12 ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐาน ปี 2556-2557

ประเทศ	อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน				
	ภาพรวม	ทางถนน	รถไฟ	สนามบิน	ท่าเรือ
สิงคโปร์	5	7	10	1	2
มาเลเซีย	25	23	18	21	24
ไทย	61	42	72	34	56

ที่มา : World Economic Forum, 2013-2014

โครงสร้างพื้นฐานทางชายฝั่ง ส่วนมากจะมีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางอยู่ในชายฝั่งของภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย จำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาเพื่อเป็นแนวทางสำหรับการลงทุนอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปัจจุบันถึง พ.ศ. 2565 ในการกำหนดยุทธศาสตร์ควรครอบคลุมถึง การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลัก ไปใช้รูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า เป็นการขนส่งหลักแทน เช่น การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางน้ำ โดยให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ให้แก่การขนส่งทางรางและทางน้ำ หรือผลักดันให้การขนส่งทางถนนเป็นทางเลือกของการเดินทางที่ต้องการใช้ความเร็ว หรือการขนส่งสินค้าประเภทจากที่ถึงที่ (Door-to-Door) ซึ่งมีเป้าหมายการพัฒนา คือ การเสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทาง และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิต และดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ โดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งเป็นทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่

ประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ คือ

- สัดส่วนการขนส่งทางน้ำในประเทศจะเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 20
- มีทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่
- เปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย
- เมืองท่าของประเทศที่ขยายตัวจากภาคตะวันออกไปสู่ภาคใต้

หากพิจารณากรอบเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 วงเงินรวม 55,986.64 ล้านบาท จำแนกตามสาขาการขนส่ง ประกอบด้วย สาขาการขนส่งทางบก วงเงินรวมจำนวน 21,937.60 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 39.18 ของวงเงินลงทุนรวม สาขาการขนส่งทางราง วงเงินรวมจำนวน 27,000.32 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 48.23 สาขาการขนส่งทางน้ำ วงเงินรวมจำนวน 2,206.07 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.94 ของวงเงินลงทุนรวม สาขาการขนส่งทางอากาศ วงเงินรวมจำนวน 4,831.47 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.63

ของวงเงินลงทุนรวม และการเชื่อมต่อโครงข่ายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล วงเงินรวมจำนวน 11.18 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.02 ของวงเงินลงทุนรวม รายละเอียดปรากฏตามตาราง ที่ 13

ตารางที่ 13 กรอบวงเงินลงทุน ปีงบประมาณ พ.ศ.2558

ลำดับ	สาขาการขนส่ง	วงเงินรวม (ล้านบาท)	ร้อยละ
1	ทางบก	21,937.60	39.18
2	ทางราง	27,000.32	48.23
2.1	รถไฟทางคู่	9,219.49	16.47
2.2	รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล	17,780.83	31.76
3	ทางน้ำ	2,206.07	3.94
4	ทางอากาศ	4,831.47	8.63
5	เชื่อมต่อโครงข่าย กทม.และปริมณฑล	11.18	0.02
	รวมทั้งสิ้น	55,986.64	100.00

ที่มา: กระทรวงคมนาคม. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ.2558

การจำแนกงบประมาณ จะเห็นได้ว่า การขนส่งทางน้ำมีงบลงทุนน้อยที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น คือ 2,206.07 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.94 ของงบประมาณลงทุนทั้งหมด โดยกำหนดไว้ในแผนงานที่ 4 การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ จากวงเงินลงทุนรวมจำนวน 9,020.33 ล้านบาท โดยในปี 2558 มีวงเงินลงทุน จำนวน 2,206.07 ล้านบาท และผูกพันปี 2559-2565 รวมจำนวน 6,814.26 ล้านบาท โครงการลงทุนที่สำคัญ เช่น การพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่จังหวัดกระบี่ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1 เป็นต้น การจำแนกตามแผนทั้งหมด พบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งให้ความสำคัญในการพัฒนาท่าเรืออย่างมาก จากที่งบประมาณส่วนใหญ่ ถูกนำไปใช้ในการลงทุนพัฒนาท่าเรือมากกว่าในการเสริมสร้างประสิทธิภาพท่าเรือที่มีอยู่ ทั้งที่การพัฒนาท่าเรือเพียงด้านเดียว ยังไม่เพียงพอต่อการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งทั้งระบบได้

- ยุทธศาสตร์ที่ 4.1 ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น (Shift Mode)
- ยุทธศาสตร์ที่ 4.2 ส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ผลลัพธ์ (Outcome) สัดส่วนและปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่งลดลง ทำให้ลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง และเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 19 ลดความสูญเสียจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ไม่น้อยกว่า 100,000 ล้านบาทต่อปี

ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง คือ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า เพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่การขนส่งทางน้ำและทางรางที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่า โดยมีแนวทางในการดำเนินการดังนี้ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงกับท่าเรือภูมิภาคโดยการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทั้งด้านฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อให้สามารถใช้เป็นท่าเรือชายฝั่งภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศ อาทิเช่น การก่อสร้างท่าเรือ จังหวัดชุมพร ท่าเรือลำน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 ท่าเรือลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน จังหวัดอ่างทอง และท่าเรือลำน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล ร่วมทั้งการพัฒนาร่องน้ำในแม่น้ำที่มีศักยภาพ เพื่อให้การขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสักสามารถเข้าถึงต้นทางหรือปลายทางของสินค้ามากยิ่งขึ้น

จุดแข็งของการขนส่งทางน้ำ คือ ความได้เปรียบทางที่ตั้งภูมิศาสตร์ ที่มีประตูเชื่อมทั้งทะเลฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ที่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือลำน้ำลึก เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ

จุดอ่อนของการขนส่งทางน้ำ คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งโดยทั่วไปมักดำเนินการในลักษณะโครงการขนาดใหญ่ มีวงเงินลงทุนสูง แต่งบประมาณประเทศในแต่ละปีที่จัดสรรในการพัฒนาแก่ภาคคมนาคมขนส่งมีอยู่อย่างจำกัด ทำให้ขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และในบางสาขาการขนส่ง เช่น การขนส่งทางน้ำได้รับการจัดสรรงบประมาณน้อยมาก

โอกาสของการขนส่งทางน้ำ คือ ด้วยราคาน้ำมันที่สูงขึ้นและภาวะโลกร้อน ทำให้ระบบขนส่งมวลชนและการขนส่งที่ประหยัดพลังงานเป็นที่ยอมรับ การส่งเสริมนโยบายโลจิสติกส์ของรัฐ เช่น การขนส่งทางรางและทางน้ำ ที่สามารถขนส่งได้ครั้งละมาก ๆ และมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำ ใช้พลังงานและปล่อยมลพิษน้อย อีกทั้งยังเกิดอุบัติเหตุด้วย รวมถึงการเพิ่มโอกาสในการพัฒนารูปแบบการขนส่งที่ไม่ใช้พลังงานเครื่องยนต์

ข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำ คือ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นเป็นปัจจัยภายนอกที่กระทบต่อต้นทุนการขนส่ง

แนวทางการพัฒนา คือ การพัฒนาการขนส่งเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ และลดการใช้พลังงานภาคการขนส่ง โดยการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปใช้การขนส่งรูปแบบที่ใช้ศักยภาพของพลังงานได้มากกว่า เช่น การขนส่งทางรางและการขนส่งทางน้ำ พัฒนาการขนส่งทางน้ำให้สามารถขนส่งได้อย่างต่อเนื่องและมีการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ

3.1.6 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา พ.ศ.2554-2563

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา พ.ศ.2554-2563 เป็นส่วนหนึ่งในแผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กำหนดรายละเอียดไปสู่ระดับกลยุทธ์/มาตรการของรายสาขาการขนส่ง ในส่วนของแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง มีดังนี้

ตารางที่ 15 ความเชื่อมโยงของเป้าประสงค์ตามแผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร
กับเป้าประสงค์สาขาการขนส่งทางน้ำ

เป้าประสงค์แผนหลักฯ	เป้าประสงค์สาขาการขนส่งทางน้ำ
1. เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง	1. เพื่อยกระดับบริการการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ
2. เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน	2. เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศ
3. เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง	3. เพื่อให้การขนส่งทางน้ำมีความปลอดภัย
4. เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน	4. เพื่อสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น
5. เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	5. เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้บริการเรือโดยสารสาธารณะ
6. เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่ง	

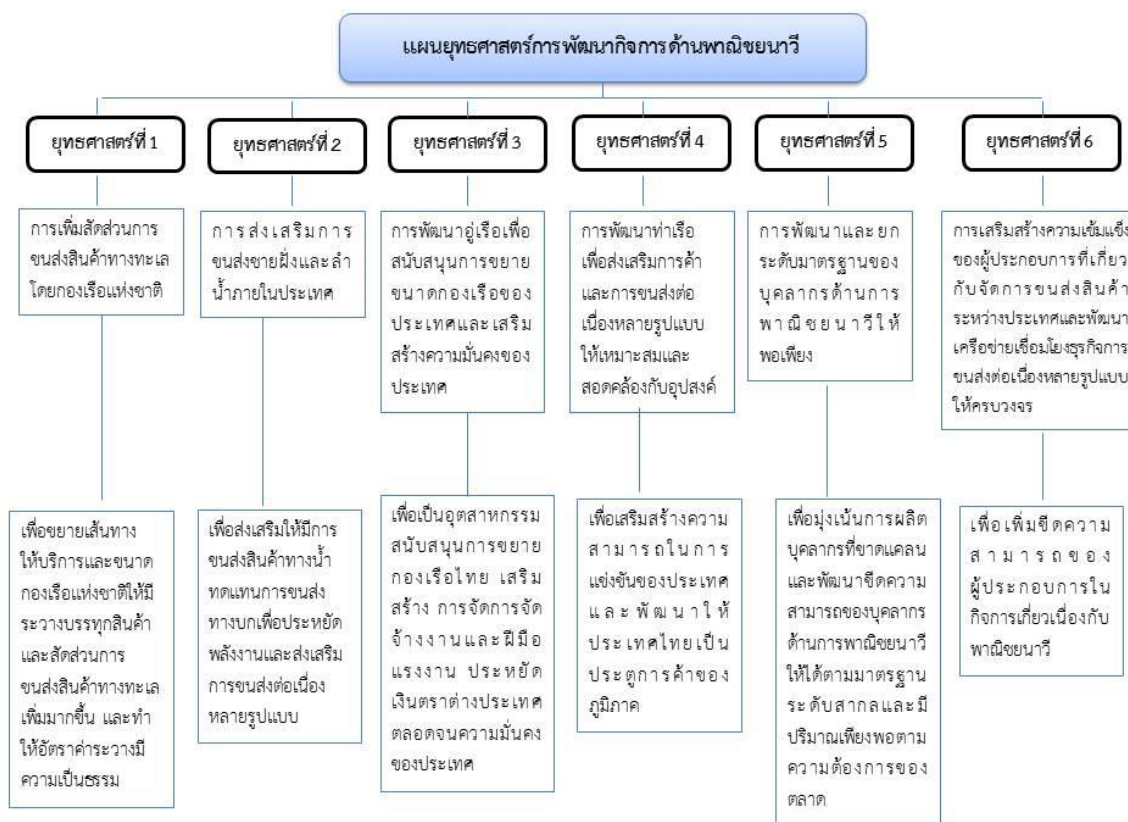
ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. แผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563

3.1.7 แผนยุทธศาสตร์การพาณิชยนาวี

แผนยุทธศาสตร์การพาณิชยนาวี เป็นแผนการพัฒนาพาณิชยนาวีทั้งระบบ ซึ่งมีกรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ทั้งนี้ได้มีการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ ทั้งหมด 6 ยุทธศาสตร์ ดังแสดงในรูปที่ 26

ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์เฉพาะในการส่งเสริมการขนส่งชายฝั่ง และลำน้ำภายในประเทศ เพื่อส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าทางน้ำ ทดแทนการขนส่งทางบกเพื่อประหยัดพลังงานและส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีการกำหนดเป้าหมายในปี พ.ศ.2553 ให้การขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ มีอัตราปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ต่อปี หรือเพิ่มไม่น้อยกว่า

ร้อยละ 1.7 ล้านตันต่อปี ในและปี พ.ศ.2560 ควรมีอัตราเพิ่มไม่น้อยกว่าร้อยละ 4 ต่อปี หรือเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยไม่น้อยกว่าปีละ 2.7 ล้านตันต่อปี⁷



รูปที่ 26 ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวี

ที่มา: กรมเจ้าท่า

3.2 การดำเนินงานตามแผน/นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง

นโยบายภาครัฐและมติคณะรัฐมนตรีเป็นเสมือนกลไกในการผลักดันในทางปฏิบัติที่สำคัญ เป็นแรงขับเคลื่อนที่จะทำให้การขนส่งชายฝั่ง สามารถพัฒนาไปตามแผนพัฒนาในระดับต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ ได้สำเร็จหรือสามารถบรรลุวัตถุประสงค์เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาระดับปฏิบัติการได้หรือไม่ โดยเฉพาะมติคณะรัฐมนตรี เป็นสิ่งที่มีผลอย่างมากในทางปฏิบัติ เป็นแรงขับเคลื่อนในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งให้ไปในทิศทางเดียวกันกับแผนพัฒนาระดับชาติได้

⁷ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เอกสารประกอบการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็น ครั้งที่ 2 วันที่ 27-28 มิถุนายน 2550 ณ โรงแรม Jomtien Palm Beach Hotel & Resort

ตารางที่ 16 สรุปสาระในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ นโยบายรัฐและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
ฉบับที่ 1 ระยะที่ 1 (พ.ศ.2504-2506)	นโยบายพัฒนาการเศรษฐกิจ การขนส่งทางน้ำ บำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำให้เรือเดินได้โดยสะดวก ทำการศึกษาเส้นทางเดินของกระแสน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อหาทางลดการตกตะกอนที่ปากแม่น้ำ ปรับปรุงท่าเรือในภาคใต้ที่สงขลาและภูเก็ต	ส่งเสริมการเกษตรกรรม การสหกรณ์ การอุตสาหกรรม และการค้า ตลอดจนการคมนาคมให้ก้าวหน้า เป็นประโยชน์แก่ประชาชนอย่างกว้างขวางยิ่งขึ้น	-- การสำรวจภาวะเศรษฐกิจสร้างท่าเรือใหม่ที่ศรีราชา (มติ 28 สค.2504) - การขอความช่วยเหลือจากกองทุนพิเศษสหประชาชาติ ทำการสำรวจทางวิศวกรรมเพื่อสร้างท่าเรือที่แหลมฉบัง ศรีราชา (มติ 29 มค.2506) - การขอสำรวจออกแบบก่อสร้างท่าเรือศรีราชา (มติ 16 กค.2506)
ฉบับที่ 1 ระยะที่ 2 (พ.ศ.2507-2509)	การขนส่งทางน้ำ (1) การขนส่งทางน้ำในประเทศได้มีบทบาทอันสำคัญยิ่งต่อเศรษฐกิจของชาติ ประมาณร้อยละ 80 ของการขนส่งข้าวในภาคกลางของประเทศต้องอาศัยแม่น้ำลำคลอง การขนส่งโดยเรือชายฝั่งก็มีบทบาทอันสำคัญเช่นกันสำหรับราษฎรที่อยู่อาศัยตามแถบชายฝั่งของภาคใต้ประมาณร้อยละ 75 ของสินค้าที่ส่งไปยังภาคใต้อาศัยการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง ฉะนั้น การพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ และการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งจึงเป็นนโยบายสำคัญประการหนึ่งที่จะต้องดำเนินการในระยะที่สองของแผนพัฒนาการเศรษฐกิจนี้ (2) การพัฒนาการขนส่งทางทะเลได้มุ่งหนักไปในการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพฯ ให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถเข้าเทียบท่าได้สะดวกด้วยการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำให้ลึกอยู่เสมอ และพยายามหาทางลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาร่องน้ำให้ต่ำลง	ดำเนินการปรับปรุงและขยายกิจการด้านขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ และการท่าเรือให้เพียงพอแก่ความต้องการของประชาชน	- การปรับปรุงท่าเรือภูเก็ตและขุดลอกร่องน้ำในจังหวัดภาคใต้ (มติวันที่ 11 พค.2508, 7 กย. 2508, 15 มีค. 2509) - การปรับปรุงท่าเรือสงขลา (มติ 9 พย.2508) โครงการสำรวจเพื่อปรับปรุงร่องน้ำทางเข้าท่าเรือสงขลา (มติ 27 ธค.2509) - ผลการดำเนินงานตามโครงการสำรวจทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมเพื่อสร้างท่าเรือที่แหลมฉบัง ศรีราชา (มติ 31 มีค.2507) - การปรับปรุงท่าเรือกรุงเทพฯ เพื่อแก้ปัญหาคับคั่งของท่าจอด (มติ 18 มค.2509)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	นอกจากนี้ เนื่องจากการค้าของประเทศไทยกับต่างประเทศได้ขยายตัวทุกปีและจะขยายตัวต่อไป ท่าเรือกรุงเทพฯ กำลังประสบกับความหนาแน่นจึงจำเป็นต้องขยายท่าเทียบเรือ และทำการสำรวจด้านวิชาการและเศรษฐกิจเพื่อประกอบการพิจารณาตามความจำเป็นที่จะต้องสร้างท่าเรือแห่งที่สอง เป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ● สำรวจการตกตะกอนที่ปากแม่น้ำเจ้าพระยาและการขยายท่าเทียบเรือที่กรุงเทพฯ ให้แล้วเสร็จและเริ่มสำรวจทางวิศวกรรมของโครงการสร้างท่าเรือแห่งที่ 2 ที่ศรีราชา ● ท่าเรือทางภาคใต้ นั้น คาดว่าจะทำการขุดลอกท่าเทียบเรือปัตตานีเสร็จในปี 2508 และขุดลอกท่าเทียบเรือสงขลา ภูเก็ต กันตัง และนราธิวาสเสร็จในปี 2509 จะปรับปรุงการขนส่งทางทะเล โดยซื้อเรือสินค้าใหม่ 2 ลำ ส่วนการขนส่งทางแม่น้ำลำคลองนั้น ได้เริ่มทำการสำรวจเบื้องต้นในปี 2506 และพยายามจะให้เสร็จภายในปี 2508 ● โครงการพัฒนาการคมนาคมการขนส่งทางน้ำ (1) โครงการสำรวจและพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ เพื่อทำการสำรวจสถิติสินค้า ผู้โดยสาร เส้นทางและอุปสรรคของการขนส่งทางน้ำภายในประเทศเมื่อการสำรวจนี้เสร็จสิ้นแล้ว ก็จะใช้รายงานผลจากการสำรวจครั้งนี้เป็นเครื่องประกอบการวางแผนโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำขึ้นต่อไป โครงการนี้เริ่มต้นมาตั้งแต่ปี 2506 และจะดำเนินการต่อเนื่องกันไปถึงปี		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	2508 (2) โครงการสำรวจการตกตะกอนที่ปากน้ำเจ้าพระยา เป็นงานสำรวจทางแผนที่และสมุทรศาสตร์ต่างๆ เพื่อหาขอบเขตและสาเหตุของการตกตะกอน ประกอบกับการหาวิธีจัดการตกตะกอนเหล่านั้น โครงการนี้ได้ดำเนินมาตั้งแต่ปี 2503 ประมาณว่าจะแล้วเสร็จในปี 2508 โดยได้รับความช่วยเหลือจากกองทุนพิเศษสหประชาชาติ (3) โครงการขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือภาคใต้ เนื่องจากการขนถ่ายสินค้าตามท่าเรือต่างๆ ในภาคใต้ดำเนินไปด้วยความลำบากเพราะร่องน้ำตื้นเขิน ทำให้เรือลำเลียงและเรือชายฝั่งเข้าเทียบท่าไม่สะดวกเป็นเหตุให้เสียเวลาขนถ่ายและเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเป็นอันมาก การดำเนินโครงการขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือภาคใต้จึงมีวัตถุประสงค์ที่จะแก้ปัญหาข้างต้น โดยกำหนดให้มีการสำรวจและขุดลอกท่าเรือต่างๆ ในภาคใต้ คือ ที่ปัตตานี สงขลา ภูเก็ต นราธิวาส และกันตัง อนึ่ง ตามโครงการนี้จะจัดให้มีอุปกรณ์ในการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำทั้งสองฝั่งทะเลของประเทศไทย เพื่อใช้ในการบำรุงรักษาร่องน้ำ ณ ท่าเรือต่างๆ ในอนาคตการดำเนินงานตามโครงการนี้จะกระทำโดยการท่าเรือฯ และกรมเจ้าท่า เริ่มแต่ พ.ศ. 2507 เป็นต้นไป พิจารณาการก่อสร้างท่าเรือภาคใต้ขึ้นเป็นบางแห่ง ซึ่งอาจเป็นที่สงขลาในอนาคตอันไม่ไกลนัก ส่วนการขุดคอคอดกระนั้นเป็นเรื่องของเอกชน ซึ่งจะต้องพิจารณาหลักการให้เหมาะสมและเป็น		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ประโยชน์แก่ประเทศอย่างแท้จริง (4) โครงการขยายท่าเรือกรุงเทพฯ คือ การก่อสร้างท่าเทียบเรือเพิ่มเติม และการสร้างหลักผูกเรือกลางน้ำใกล้กับท่าเรือกรุงเทพฯ เพื่อให้เรือสินค้าขนาดใหญ่สามารถจอดกลางน้ำได้โดยไม่ต้องจอดเทียบท่า เป็นการบรรเทาความคับคั่งที่ท่าเทียบเรือและเป็นการเพิ่มสมรรถภาพการทำงานอีกด้วย เริ่มดำเนินการได้ในปี 2508 และแล้วเสร็จในปี 2509 เงินทุนที่ใช้ในการดำเนินงานตามโครงการนี้มาจากรายได้ของการท่าเรือฯ (5) โครงการสำรวจท่าเรือศรีราชา เป็นการสำรวจทางวิศวกรรมและออกแบบงานก่อสร้างต่าง ๆ พร้อมทั้งประมาณค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างท่าเรือทะเลลึกที่แหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ เพื่อบรรเทาความคับคั่งของท่าเรือกรุงเทพฯ และเพื่อให้เป็นท่าเรือสำหรับสินค้าออกและสินค้าเข้าของจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือด้วย งานสำรวจทางวิศวกรรมที่ท่าเรือแห่งนี้ประมาณว่าจะใช้เวลาประมาณ 3 ปี ท่าเรือใหม่นี้กำหนดจะให้มีความยาวเทียบเรือใหญ่ได้ 7 ลำ มีความยาวเทียบเรือค้าชายฝั่งยาว 550 เมตร มีที่ผูกเรือกลางน้ำ 6 ลำ มีโกดังเก็บสินค้าและอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้าที่ทันสมัยครบถ้วน ท่าเรือแห่งนี้ประมาณว่าจะมีความสามารถขนถ่ายสินค้าได้ประมาณ 2 ล้านตันต่อปี		
ฉบับที่ 2 พ.ศ.2510-2514	ปรับปรุงบริการท่าเรือกรุงเทพฯ แม้จะมีการก่อสร้างที่เก็บสินค้าเพิ่มเติมและจัดหาอุปกรณ์การยกสินค้าเพิ่มขึ้น ความคับคั่งที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ในปี พ.ศ. 2509 การท่าเรือจึงได้	การคมนาคมและการสื่อสารเป็นองค์ประกอบที่จะช่วยสนับสนุนให้การพัฒนาด้านต่าง ๆ บรรลุผลสำเร็จตาม	- โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือกันตัง (มติ 1 เมย.2512) - การสำรวจท่าเรือน้ำลึกที่ภูเก็ต (มติ 14 ตค.2512) - โครงการปรับปรุงร่องน้ำท่าเรือสุราษฎร์ธานี และท่าเรือ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	จัดทำโครงการขยายท่าเทียบเรือและสร้างหลักผูกเรือกลางน้ำเพิ่มขึ้น ซึ่งโครงการนี้อยู่ในขั้นเตรียมการและการเลือกผู้สำรวจออกแบบ อย่างไรก็ตามที่ที่ตั้งของท่าเรือกรุงเทพฯ ในปัจจุบันมีลักษณะไม่เหมาะสมอยู่หลายประการในอันที่จะปรับปรุงให้เป็นท่าเรือขนาดใหญ่พอที่จะสามารถแก้ไขปัญหาคับคั่งได้อย่างถาวร ด้วยเหตุนี้จึงจำเป็นที่จะต้องมีการทำเรือแห่งที่สองเพื่อเป็นท่าเรือช่วยท่าเรือกรุงเทพฯ การสำรวจเพื่อหาที่ตั้งสร้างท่าเรือดังกล่าวนี้กำลังดำเนินการอยู่ สำหรับการเดินเรือชายฝั่งทะเลนั้น มีท่าเรือค้าชายฝั่งและท่าเรือประมงในจังหวัดภาคใต้ที่สำคัญ แต่มีร่องน้ำทางเดินเรือขึ้นเป็นจำนวน 11 แห่ง คือ ชุมพร สุราษฎร์ธานี ปากพนัง สงขลา ปัตตานี นราธิวาส สตูล กระบี่ กันตัง ภูเก็ตและระนอง ในจำนวนนี้ได้มีการขุดลอกเพื่อให้เรือค้าชายฝั่งเข้าเทียบท่าโดยสะดวกแล้วเสร็จเพียงหนึ่งแห่งที่กันตังเท่านั้น เพราะเป็นระยะเริ่มแรกของการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือภายในประเทศ ประกอบกับมีการขาดแคลนเรือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขุดลอกและต้องใช้เวลาในการสำรวจทางเทคนิคอีกด้วย อนึ่งเพื่อเป็นการริเริ่มการจัดตั้งพาณิชย์นาวีของประเทศ บริษัทไทยเดินเรือทะเลได้เพิ่มเรือสินค้า 2 ลำเพื่อใช้เดินในเส้นทางระหว่างไทยกับญี่ปุ่น แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ 1) ปรับปรุงขยายกิจการท่าเรือระหว่างประเทศและบริการท่าเรือให้มีสมรรถภาพสูง 2) เสริมสร้างพาณิชย์นาวีของชาติให้เป็นปึกแผ่น เพื่อให้เป็น	เป้าหมาย กระจายความเจริญและอำนวยความสะดวกทำให้เกิดความผาสุกแก่ประชาชนอย่างทั่วถึง ฉะนั้นรัฐบาลจึงจะดำเนินการปรับปรุงและขยายกิจการด้านขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ และการทำเรือให้เพียงพอแก่ความต้องการของประชาชน และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศส่วนการสื่อสารด้านไปรษณีย์โทรเลข โทรศัพท์ วิทยุ และโทรคมนาคมนั้น รัฐบาลจะปรับปรุงบริการเหล่านี้ให้ดียิ่งขึ้นเพื่อให้ประชาชนสามารถติดต่อและส่งข่าวสารถึงกันและกันได้โดยสะดวกและรวดเร็ว	สตูล (มติ 30 มิย.2513) - เงินกู้จากรัฐบาลเดนมาร์ก เพื่อโครงการสำรวจออกแบบท่าเรือกันตัง จำนวน 78,600 เหรียญ (มติ 29 กย. 2513) - การสำรวจท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต (มติ 26 มค.2514) - โครงการสำรวจและออกแบบแม่บท ท่าเรือกันตัง (มติ 20 กค.2514)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	เครื่องมือในการสนับสนุนนโยบายเศรษฐกิจและการส่งเสริมการค้าต่างประเทศ 3) พัฒนาการขนส่งทางน้ำชายฝั่งและภายในประเทศ โดยปรับปรุงขยายท่าเทียบเรือ ขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือชายฝั่งและร่องน้ำทางเดินเรือที่สำคัญๆ ภายในประเทศเพื่อให้การขนส่งสะดวกและก้าวหน้ายิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะสนับสนุนกิจการของเอกชนในด้านนี้		
ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2515-2519	การขนส่งทางน้ำ 1) การพัฒนาการขนส่งทางน้ำในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 กำหนดจะมีการจัดหาเรือชุด เรือสำรวจ การสร้างเขื่อนกันคลื่นที่สงขลาและการปรับปรุงขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือที่จังหวัดสงขลา ภูเก็ต สุราษฎร์ธานี ปัตตานี และสำรวจทางภูมิศาสตร์เส้นทางเดินเรือ ซึ่งงานเหล่านี้ได้ดำเนินการแล้วเสร็จตามเป้าหมายเป็นส่วนใหญ่ นอกจากการจัดหาเรือชุด 3 ลำ และเรือสำรวจ 1 ลำ ซึ่งประสบความสำเร็จในการประมูลทำให้ได้รับเรือเข้าไป 1 ปี จึงทำให้โครงการขุดลอกร่องน้ำบางแห่งที่จะใช้เรือชุดนี้ต้องล่าช้าไปด้วย เช่น โครงการขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือภูเก็ต นอกจากนี้มีโครงการก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นที่สงขลา ซึ่งล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้เดิมมาก เนื่องจากผู้รับเหมาก่อสร้างไม่มีความชำนาญงานเพียงพอ อย่างไรก็ตามในปลายปี 2514 จะมีการจัดหาเรือชุดเพิ่มขึ้นอีก 2 ลำ 2) ในด้านการปรับปรุงการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้มีการปรับปรุงก่อสร้างคลังเก็บสินค้า โรงพักสินค้า พื้นวางสินค้า	ปรับปรุงและขยายกิจการด้านการขนส่งและสื่อสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้เพียงพอับความต้องการของประชาชน และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ ปรับปรุง ขยาย และเสริมสร้างกิจการด้านการขนส่ง การสื่อสารและการอุตุนิยมวิทยาให้เหมาะสมกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำภายในประเทศซึ่งเป็นระบบการขนส่งที่ประหยัดที่สุดนั้น จะได้พัฒนาให้มีบทบาท และเป็นที่ยอมรับของประชาชนทั่วไป เร่งรัดพัฒนาการทำเรือและการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้า เพื่อจะได้มีบทบาทใน	ไม่มีมติที่เกี่ยวข้อง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	กลางแจ้ง อาคารที่ทำการ และจัดหาอุปกรณ์ขนส่งสินค้าเพิ่มเติม พร้อมทั้งโครงการก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือด้านตะวันออกจำนวน 4 ท่า และโครงการก่อสร้างหลักผูกเรือกลางน้ำจำนวน 30 หลัก โครงการเหล่านี้ได้ดำเนินการเสร็จตามเป้าหมายเป็นส่วนใหญ่ นอกจากโครงการก่อสร้างเขื่อนตะวันออกและโครงการก่อสร้างหลักผูกเรือกลางน้ำซึ่งการก่อสร้างเริ่มขึ้นช้ามาก เนื่องจากมีอุปสรรคในการออกแบบล่าช้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างเขื่อนตะวันออกมีปัญหาในเรื่องที่ดินด้วย แต่คาดว่าจะ การดำเนินงานก่อสร้างจะเริ่มขึ้นในปีงบประมาณ พ.ศ. 2515 3) งานพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ในด้านการสำรวจเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก แห่งที่ 2 ได้มีการตกลงรับความช่วยเหลือของรัฐบาล เนเธอร์แลนด์ ให้บริษัทเนเดโกเป็นผู้สำรวจและออกแบบท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉะ ชรีราชา งานสำรวจแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ 2514 อนึ่ง ในตอนปลายของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 นี้ ประเทศไทย ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลสหรัฐในการสำรวจท่าเรือน้ำลึกที่ สัตหีบด้วย การพัฒนาเศรษฐกิจด้านการคมนาคมและขนส่งในระยะของ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 3 ความสำคัญแก่การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ภายในประเทศมากขึ้น โดยจะเริ่มงานสำรวจและขุดลอกเส้นทางขนส่งทางน้ำที่สำคัญๆ ในประเทศ เพื่อให้การขนส่งทางน้ำมีบทบาทต่อการขนส่งของประเทศมากขึ้น และประสานกับการขนส่งประเภทอื่นๆ ดีขึ้นด้วย	การขนส่งสินค้าออกและเข้าให้ได้มาก ยิ่งขึ้น	

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	1. โครงการปรับปรุงการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ดำเนินการสำรวจเบื้องต้นทางเศรษฐกิจและวิศวกรรม เพื่อปรับปรุงแม่น้ำลำคลองที่เป็นเส้นทางขนส่งทางน้ำที่สำคัญๆ ในลุ่มแม่น้ำภาคกลาง คือแม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำบางปะกง และในบางส่วนของแม่น้ำในภาคเหนือ ให้สามารถใช้ในการขนส่งได้โดยสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยทุกฤดูกาล เมื่อการสำรวจแล้วเสร็จจะได้มีการวางแผนงานปรับปรุงแนวร่องน้ำและทำการขุดลอกร่องน้ำที่สำคัญๆ ตามที่เสนอแนะไว้ในรายงาน 2. โครงการสำรวจท่าเรือที่สำคัญ คือ การสำรวจท่าเรือน้ำลึกที่สัตหีบภายใต้โครงการช่วยเหลือของประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อศึกษาความเหมาะสมที่จะปรับปรุงให้เป็นท่าเรือทะเลลึกที่ทันสมัยสำหรับการขนส่งสินค้าออกและสินค้าเข้าของประเทศ เพื่อให้รับกับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ การสำรวจนี้จะศึกษาถึงความเหมาะสมที่จะใช้ท่าเรือสัตหีบเป็นท่าขนถ่ายสินค้าประเภทหีบห่อมาตรฐานด้วย รัฐบาลญี่ปุ่นให้ความช่วยเหลือในการสำรวจเบื้องต้นทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมท่าเรือสงขลา เพื่อสร้างท่าเรือขนาดกลางทางฝั่งตะวันออก สำรวจท่าเรือนราธิวาสโดยได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลนิวซีแลนด์ เพื่อสร้างท่าเรือชายฝั่ง สำรวจท่าเรือภูเก็ตโดยได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลอังกฤษ เพื่อสร้างเป็นท่าเรือทะเลลึกทางฝั่งตะวันตก และสำรวจและวางแผนแม่บทก่อสร้างท่าเรือกันตังเป็นท่าเรือชายฝั่งที่เหมาะสม โดยใช้เงินกู้จากรัฐบาลเดนมาร์ก		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	3. โครงการปรับปรุงท่าเรือชายฝั่ง มีวัตถุประสงค์ที่จะทำการสำรวจเพื่อวางแผนในการขุดลอกและปรับปรุงร่องน้ำทางเข้าท่าเรือเพื่อให้เรือสินค้าชายฝั่งและเรือประมงสามารถใช้ท่าเรือต่าง ๆ ได้ตลอดทุกฤดูกาล โดยจะดำเนินงานเป็นขั้น ๆ ดังนี้ - ดำเนินการสำรวจทางเศรษฐกิจของท่าเรือต่าง ๆ รวม 15 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือบางปะกง ประแส จันทบุรี ตราด สมุทรสาคร สมุทรสงคราม ปราณบุรี บ้านแหลม ชุมพร ระนอง ตะกั่วป่า กระบี่ พังงา สตูล และตากใบ โดยจะดำเนินการในปี 2516 เพียงปีเดียว และเมื่อผลการสำรวจแสดงว่าท่าเรือแห่งใดเหมาะสมก็จะดำเนินการวางแผนขุดลอกร่องน้ำต่อไป - ดำเนินการสำรวจทางด้านวิศวกรรมท่าเรือชายฝั่ง รวม 10 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือตราด สมุทรสาคร สมุทรสงคราม ชุมพร ระนอง ตะกั่วป่า สตูล บ้านดอน ปากพนัง ปัตตานี โดยกรมเจ้าท่าจะดำเนินงานในด้านนี้ร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย - ดำเนินการขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือต่างๆ รวม 4 แห่ง ได้แก่ ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือสมุทรสาคร ชุมพร สตูล และปากพนัง ทั้งนี้ จะได้มีการจัดหาเรือขุดชนิดต่าง ๆ มาเพิ่มเติมอีก 2 ลำ เพื่อใช้ในงานขุดลอกด้วย 4. โครงการปรับปรุงบริการขนถ่ายสินค้าและขยายเชื่อนเทียบเรือที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ทำการก่อสร้างเชื่อนเทียบเรือด้านตะวันออกต่อจากการดำเนินการในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 รวมทั้งสร้างเชื่อน		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	เทียบเรือลำเลียง โรงพักสินค้า พื้นวางสินค้ากลางแจ้ง ถนน สะพาน ทางรถไฟ และเครื่องอำนวยความสะดวกที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้าในบริเวณท่าเรือกรุงเทพฯ ทั้งนี้ จะทำให้ท่าเรือกรุงเทพฯ สามารถรับเรือสินค้าขนาด 1 หมื่นตันพร้อมกันเพิ่มขึ้นได้อีก 6-7 ลำ เรือลำเลียงขนาดใหญ่อีก 2-3 ลำ และสามารถรับสินค้าได้เพิ่มขึ้นอีกปีละประมาณ 1.5 ล้านตัน 5. โครงการพัฒนาเครื่องหมายช่วยการเดินเรือ ทำการปรับปรุงซ่อมแซม และติดตั้งเครื่องหมายช่วยการเดินเรือในท้องทะเลตามชายฝั่ง และปากทางเข้าแม่น้ำและท่าเรือที่สำคัญๆ รวมทั้งติดตั้งเครื่องหมายช่วยการเดินเรือตามร่องน้ำทางเข้าท่าเรือชายฝั่ง เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้แก่ชาวเรือ โดยกรมเจ้าท่าจะดำเนินงานภายในเขตร่องน้ำทางเข้าท่าเรือชายฝั่ง คือ จะติดตั้งเครื่องหมายช่วยการเดินเรือตามร่องน้ำของท่าเรือที่สมุทรสาคร ชุมพร หลังสวน ปากพนัง และสตูล สำหรับงานนอกเขตร่องน้ำภายในท้องทะเลจะดำเนินการโดยกรมอุทกศาสตร์โดยจะทำการก่อสร้างกระโจมไฟรวม 11 แห่ง บนเกาะและในท้องทะเลบริเวณจังหวัดชลบุรี 1 แห่ง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 3 แห่ง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 5 แห่ง และจังหวัดสตูล 2 แห่ง ก่อสร้างประภาคาร 1 แห่ง ที่จังหวัดตรัง ก่อสร้างอาคารที่ทำการ โรงซ่อม ฯลฯ เพื่อเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องหมายการเดินเรือรวมทั้งจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ และยานพาหนะเพื่อดำเนินการปรับปรุงและซ่อมแซมเครื่องหมายช่วยการเดินเรือรวม 15 แห่ง		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
ฉบับที่ 4 พ.ศ.2520-2524	สาขาการคมนาคมและขนส่ง กำหนดให้ขยายตัวตามอัตราการผลิตส่วนรวมของประเทศ การขยายตัวของปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจในด้านคมนาคมและขนส่ง และนโยบายการเร่งรัดกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ	เร่งรัดให้มีการสร้างท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบังและพัฒนาท่าเรือชายฝั่งอื่น ๆ ปรับปรุงร่องน้ำเพื่อส่งเสริมให้มีการใช้การขนส่งชายฝั่งและตามแม่น้ำลำคลองให้มากยิ่งขึ้นและส่งเสริมการขยายพาณิชย์นาวีไทยให้มีความเป็นปึกแผ่นมั่นคง	- เริ่มโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและโครงการการศึกษาสำรวจเพื่อปรับปรุงท่าเรือชายฝั่ง - ดำเนินโครงการพัฒนาขนส่งทางน้ำภายในประเทศระยะที่ 3 ภายในวงเงิน 621,382 เหรียญสหรัฐฯ และดำเนินโครงการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือชายฝั่งภายในวงเงิน 347,073 เหรียญสหรัฐฯ - ให้กรมเจ้าท่าดำเนินโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและโครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง โดยใช้เงินกู้จากธนาคารโลก (มติ 5 มค.2521) - ทำการสำรวจและออกแบบ รายละเอียดท่าเรือชายฝั่งที่จังหวัดปัตตานี และ จังหวัดกระบี่ โดยให้ทำสัญญาผูกพันงบประมาณปี 2524 ได้ ในวงเงิน 6,420,581 บาท - สำรวจออกแบบและควบคุมการปฏิบัติงานตามโครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งในวงเงิน 1,535,534 เหรียญสหรัฐฯ กับอีก 6,370,704 บาท - โครงการปรับปรุงท่าเรือสตูลที่ท่ามะลิ้ง ของกรมเจ้าท่า (มติ 22 มิย.2520) - วิธีดำเนินการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง (มติ 20 มิย.2521) - การควบคุมงานก่อสร้างท่าเทียบเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี (มติ 30 ตค.2522) - การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง (มติ 7 ตค.2523)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2525-2529	กำหนดเป้าหมายให้การขนส่งขยายตัวเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย ร้อยละ 5.4 ต่อปี กล่าวคือ 1. การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ (1) เพิ่มปริมาณการขนส่งทางน้ำจาก 1,549,000 ตัน ในปี 2521 เป็น 2,200,000 ตัน ในปี 2529 (ไม่รวมสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง) หรือเท่ากับร้อยละ 17.5 ของปริมาณการขนส่งทุกประเภทของประเทศรวมกัน (2) พัฒนาเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดนครสวรรค์ และในแม่น้ำน่านจากจังหวัดนครสวรรค์ถึงอำเภอตะพานหิน จังหวัดพิจิตร ให้แล้วเสร็จภายใน 3 ปี (3) สร้างสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำที่จังหวัดนครสวรรค์และที่อำเภอตะพานหิน จังหวัดพิจิตร เพื่อเปิดเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางน้ำ (4) สร้างเรือลำเลียงเหล็กท้องแบนและเรือตัน เพื่อเป็นตัวอย่างและเปิดสาธิตแก่ประชาชนในการใช้ร่อนน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน่าน 2. การขนส่งทางน้ำชายฝั่งทะเล (1) เพิ่มปริมาณการขนส่งชายฝั่งทะเลจาก 557,000 ตัน ในปี 2521 เป็น 1,056,000 ตัน ในปี 2529 (ไม่รวมสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง) หรือเท่ากับร้อยละ 8.4 ของปริมาณการขนส่งทุกประเภทของประเทศรวมกัน (2) ก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จังหวัดปัตตานี จังหวัดกระบี่ และอำเภอปากพนัง จังหวัด	พัฒนาการขนส่งมวลชนและปรับปรุงระบบการขนส่งเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้า ในการนี้จะมีพัฒนาและขยายการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ ให้เพิ่มมากขึ้น และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น จะเร่งสร้างและปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกและจะเร่งรัดพัฒนาการพาณิชย์ซึ่งจำเป็นและมีประโยชน์ในทางขยายการค้ากับต่างประเทศ ให้มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฯ และเหมาะสมกับนโยบายประหยัดการใช้น้ำมันโดยจะให้สอดคล้องกับการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ	- โครงการท่าเรือชายฝั่งปัตตานี ตำบลบานา อำเภอเมืองจังหวัดปัตตานี เป็นเงิน 57,000,000 บาทโดยขอเบิกจ่ายปีงบประมาณ 2525 จำนวน 15,000,000 บาท ปีงบประมาณ 2526 จำนวน 20,000,000 บาท ปีงบประมาณ 2527 จำนวน 22,000,000 บาท - การบริหารท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่ง ในกรณีที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดไม่สามารถดำเนินการได้ ให้กระทรวงการคลัง พิจารณาทำความเข้าใจกับรัฐวิสาหกิจหรือเอกชนเป็นผู้ดำเนินการต่อไป กับให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจฯ รับไปพิจารณาทบทวนการขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน บริเวณปากแม่น้ำตาปี เสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่ง - ให้กรมเจ้าท่าทำก่อนนี้ผูกพันงบประมาณปี 2526-2527 เพื่อเป็นค่าจ้างบริษัทวิศวกร ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ท่าเรือชายฝั่งปัตตานี และกระบี่ ในวงเงิน 3,244,794.03 บาท - ให้เร่งรัดการขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน บริเวณปากแม่น้ำตาปี ให้เสร็จโดยเร็วแทนที่จะหยุด หรือเลิกดำเนินการ ซึ่งจะทำให้รัฐเสียค่าใช้จ่ายไม่ต่ำกว่า 3.68 ล้านบาท ถ้าการก่อสร้างแล้วเสร็จจะใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจฯ เสนอ และให้ดำเนินการต่อไปได้ - ให้กรมเจ้าท่าทำสัญญาผูกพันข้ามปีงบประมาณ 2526 -

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	นครศรีธรรมราช เพื่อสนับสนุนให้เปิดระบบการขนส่งชายฝั่งที่มีประสิทธิภาพ (3) ขุดลอกและปรับปรุงร่องน้ำบ้านดอน และร่องน้ำปัตตานีให้เป็นร่องน้ำถาวรและให้แล้วเสร็จภายใน 3 ปี (4) ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือชายฝั่งทะเล เพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเพิ่มอีก 13 ร่องน้ำ 3. เป้าหมายการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศและกิจการพาณิชย์ (1) ขยายการบรรทุกสินค้าเข้า – ออก โดยใช้เรือไทยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 15 ต่อปี โดยกำหนดให้เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าของเรือไทยจากร้อยละ 5 ของปริมาณสินค้าเข้า – ออกทางทะเลทั้งหมดในปัจจุบันเป็นร้อยละ 10 ในปี 2529 โดยขยายกองเรือพาณิชย์เพิ่มขึ้นอีก 358,000 เดทเวทตัน (2) ออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างศูนย์ฝึกพาณิชย์ถาวรระยะแรกจนแล้วเสร็จ ออก-แบบรายละเอียดและต่อเรือฝึกภาคสำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ (3) พัฒนาท่าเรือน้ำลึกสถิติบในภาคตะวันออกและก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ตในภาคใต้ให้แล้วเสร็จ (4) ขยายและปรับปรุงกองเรือพาณิชย์ของรัฐวิสาหกิจ (5) เปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ที่ยังไม่มีเรือไทยเดินอยู่ในขณะนี้โดยเฉพาะเส้นทางอเมริกาและออสเตรเลีย (6) ส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนพัฒนาอู่ซ่อมสร้างเรือขนาด 20,000 เดทเวทตัน		2527 ในการจ้างเหมาก่อสร้างงานตามโครงการสร้างท่าเรือชายฝั่งกระบี่ ตำบลไสไทย อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ ในวงเงิน 44,845,979 บาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ - ขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน-ปัตตานี ตามโครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง - อนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรับเรื่องร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางน้ำ พ.ศ. คืบไปเพื่อจัดทำรายละเอียดเพิ่มเติม แล้วเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง - ให้กระทรวงคมนาคมส่งร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางน้ำ พ.ศ.พร้อมแจ้งวัตถุประสงค์และหลักการที่ต้องการควบคุมการขนส่งทางน้ำโดยละเอียดให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณากฎหมายที่มีอยู่ปัจจุบันใช้ควบคุมเรื่องนี้ได้เพียงใดและต้องตรากฎหมายเพิ่มเติมหรือไม่ประการใด การตรากฎหมายบังคับต้องอนุญาตทุกกรณี จะคุ้มกับความเดือดร้อนหรือไม่ - อนุมัติให้ปรับปรุงร่องน้ำธรรมชาติในแม่น้ำตาปี ช่วงกิโลเมตร 6.16-4.00 ให้มีความลึกประมาณ 4.8 เมตร - อนุมัติให้ถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 14 ตุลาคม 2529 กรณีทำเทียบเรือและสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นในท่าเทียบเรือปัตตานีให้กระทรวงคมนาคม (กรมเจ้าท่า) คิด

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	(7) ผลិតบุคลากร เพื่อปฏิบัติการเกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวีบนฝั่งในระดับอุดมศึกษาและต่ำกว่าอุดมศึกษาในสาขาธุรกิจการเดินเรือ เศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล การบริหารทางเรือ ช่างกลเรือ และสถาปัตยกรรมเรือ ให้เพียงพอกับความต้องการในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ 4. การขนส่งทางน้ำ (1) ขยายการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและชายฝั่งทะเลให้เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการพัฒนาท่าเทียบเรือ (2) พัฒนากิจการพาณิชย์นาวี โดยการขยายกองเรือพาณิชย์ เปิดบริการเส้นทางเดินเรือสายใหม่และให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ ด้านพาณิชย์นาวีของไทยให้มากขึ้น (3) พิจารณาแก้ไขกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับและมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจพาณิชย์นาวี เพื่อให้เกิดความคล่องตัว และเพื่อให้เอกชนมีส่วนร่วมในกิจการพาณิชย์นาวีเพิ่มขึ้น (4) ส่งเสริมอุตสาหกรรมการซ่อมและสร้างเรือในประเทศ โดยในช่วงแรกจะให้มีผู้ซ่อมเรือเดินทะเลที่สามารถซ่อมเรือไทยขนาดใหญ่ได้และสามารถต่อเรือขึ้นใช้เองในอนาคต (5) ก่อสร้างท่าเรือเดินทะเลในภาคตะวันออกและภาคใต้ เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ และการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค 5. มาตรการด้านการขนส่งทางน้ำ ก. การพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ (1) เร่งปรับปรุงเส้นทางขนส่งทางน้ำภายในประเทศให้สามารถ		ค่าเช่าในอัตราต่ำสุดที่เป็นธรรมแก่องค์การบริหารส่วนจังหวัดปัตตานี

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ใช้ได้ทุกฤดูกาล คือ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำน่าน แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำท่าจีน (แม่น้ำสุพรรณ) แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำน้อย คลองอนุศาสนนันท์ และคลองสรรพสามิต และปรับปรุงให้สนับสนุนและประสานกับการขนส่งทางถนนและทางรถไฟด้วย (2) จัดหาอุปกรณ์สำหรับบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือให้เพียงพอ เพื่อรักษาร่องน้ำให้ขนส่งสินค้าทางน้ำได้ตลอดปี และให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุนในการขุดลอกรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ เพื่อให้การขุดลอกรวดเร็วและประหยัดเงินของรัฐ (3) สนับสนุนและส่งเสริมให้เอกชนใช้เรือลำเลียงแบบใหม่ที่กินน้ำตื้นเพียง 1.5 เมตร แต่บรรทุกสินค้าได้คราวละมากๆ ข. การพัฒนาการขนส่งชายฝั่งทะเล (1) ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและวางเครื่องหมายการเดินเรือในชายฝั่งทะเล (2) สร้างท่าเรือชายฝั่งขนาดเล็กสำหรับเรือชายฝั่งขนาดไม่เกิน 1,000 ตันกรอส เพื่อสนับสนุนการพัฒนาท้องถิ่น สร้างและปรับปรุงขยายท่าเทียบเรือประมงและสะพานปลาตามความต้องการทางเศรษฐกิจ (3) ศึกษาความเหมาะสมเพื่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ปรับปรุงและขยายท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่เดิมให้มีความสามารถในการขนถ่ายสินค้ามากขึ้น ค. การพาณิชย์นาวี (1) การขยายกองเรือพาณิชย์ (1.1) มาตรการสนับสนุน		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	- พัฒนากำลังคนด้านพาณิชย์นาวีให้มีการผลิตบุคลากรด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน และจัดให้มีการฝึกอบรมระยะสั้นด้านการจัดการเกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวี - แก้ไขกลไกด้านบริหาร ระเบียบข้อบังคับและกฎหมายต่างๆ เพื่อสนับสนุนกิจการเดินเรือของไทย รวมทั้งการให้สิทธิพิเศษต่างๆ และการแก้กฎหมายเพื่อชักจูงการลงทุนจากต่างประเทศ - ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ เช่น เส้นทางอเมริกาและออสเตรเลีย สนับสนุนให้มีการขนส่งช่วงคอนเทนเนอร์ และสินค้าอื่นจากประเทศเพื่อนบ้านโดยเรือไทย รวมทั้งหาทางให้คนไทยร่วมลงทุนในบริษัทเดินเรือมากขึ้น - สนับสนุนรัฐวิสาหกิจที่ประกอบการเดินเรือให้จัดหาเรือใหม่ที่มีประสิทธิภาพมาทดแทนเรือเก่า (1.2) มาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทย จะดำเนินการดังนี้ - การขนส่งสินค้าออกซึ่งรัฐบาลเป็นผู้ขาย จะขอแบ่งลงเรือไทยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ส่วนสินค้าซึ่งเอกชนขายในราคาซี.ไอ.เอฟ. แต่มาตรการนี้จะต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก - สำหรับสินค้าเข้า ซึ่งเป็นของราชการ รัฐวิสาหกิจ สินค้าที่ใช้เงินกู้จากสถาบันการเงินของรัฐ รวมทั้งสินค้าฟุ่มเฟือยจะกำหนดให้ขนด้วยเรือไทย ส่วนสินค้าที่รัฐบาลเจรจาซื้อโดยตรง เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป จะขอแบ่งส่งในการขนส่งสินค้า		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 (1.3) มาตรการด้านภาษี - ให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษีอากรแก่ผู้ถือหุ้น บริษัทเดินเรือไทย กิจการอยู่เรือ และผู้ใช้บริการเรือไทย (1.4) มาตรการด้านการเงิน - จัดตั้งกองทุนพัฒนาการพาณิชย์ - จัดให้มีการช่วยเหลือด้านการเงินในรูปของ แพ้คเกจ เครดิต (2) อยู่ซ่อมเรือและสร้างเรือ - พัฒนาอยู่เรือที่มีอยู่ให้สามารถสร้างเรือได้ สอดคล้องกับความต้องการและศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาอยู่เรือระยะยาว รวมทั้งพิจารณาจัดเตรียมที่ดินเพื่อสร้างอยู่เรือขนาดใหญ่ในบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยจะต้องมีการศึกษาความเหมาะสมเสียก่อน - สนับสนุนให้มีการก่อสร้างอยู่ซ่อมเรือขนาด 20,000 เดทเวทตัน เพื่อให้บริการเรือไทยและเรือต่างประเทศ โดยรัฐจะจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกรวมทั้งที่ดินตลอดจนกำลังคนให้ (3) ทำเรือเดินทะเล - ดำเนินการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่สงขลา - ภูเก็ต พัฒนาขยายท่าเรือสัตหีบและศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังในระยะยาวต่อไป - พัฒนาและปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้มี		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ประสิทธิภาพยิ่งขึ้นโดยจะหาวัสดุอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมทั้งกำหนดอัตราค่าบริการต่างๆ เพื่อส่งเสริมเรือไทย		
ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2530-2534	การขนส่งทางน้ำ (1) การพัฒนาท่าเรือ (1.1) ปรับปรุงและเสริมสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อสนับสนุนกิจการท่าเรือ เช่น ขุดลอกร่องน้ำ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ จัดหาสาธารณูปโภคให้เพียงพอ และการเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ ให้ประสานและสอดคล้องกัน (1.2) เร่งรัดให้มีการดำเนินงานกิจการท่าเรือ โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน และดำเนินงานท่าเรือที่สร้างขึ้นใหม่ และที่มีอยู่แล้ว โดยเฉพาะท่าเรือชายฝั่งในภาคใต้ ทั้งนี้จะต้องกำหนดรูปแบบ วิธีการ และเงื่อนไขให้ชัดเจนเพื่อให้สามารถปฏิบัติได้ (1.3) พิจารณาให้มีองค์กรกลางถาวร ทำหน้าที่ประสานนโยบายวางแผนควบคุม ดูแลและพัฒนาท่าเรือต่าง ๆ ทั่วประเทศ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายและองค์กรที่มีอยู่เดิมก่อน (1.4) เพิ่มขีดความสามารถในการบริการด้านขนส่งให้คล่องตัวเพื่อสนับสนุนการส่งออก การค้า และเร่งรัดการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดย ก. ส่งเสริมให้มีการจัดตั้งศูนย์กลางการขนถ่าย	เพิ่มขีดความสามารถ และยกระดับการบริการด้านการขนส่ง และการสื่อสารโทรคมนาคมในทุกด้าน ให้เกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านการพาณิชย์ การท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่เฉพาะจะบูรณะปรับปรุงข่ายการขนส่งทางบกที่มีอยู่แล้ว และเชื่อมโยงโครงข่ายที่ยังขาดตอนให้ต่อเนื่องกัน ปรับปรุงให้กิจการรถไฟมีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเชื่อมโยงกับการขนส่งอื่น ๆ โดยเฉพาะทางน้ำ อีกทั้งจะให้มีการใช้บริการเรือไทยให้มากขึ้น	- คัดเลือก ผู้บริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ต (มติ 12 เมย.2531, 18 ตค.2531, 22 พย.2531) - การคัดเลือกเอกชนเข้ามาบริหารท่าเรือสงขลา และภูเก็ต (มติ 31 พค.2531) - การบริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ต (มติ 22 พย.2531) - โครงการท่าเรือมาบตาพุด (มติ 16 กพ.2531) - การแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ (มติ 1 พย.2531) - แนวทางการปรับปรุงการบริหารกิจการท่าเรือพาณิชย์ แหลมฉบังตามนโยบายของรัฐบาล (มติ 3 ธค.2534)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	สินค้าเพื่อสนับสนุนกิจการท่าเรือในด้านความสะดวก การจ้างระบบ การขนถ่ายสินค้า การส่งออกและแก้ไขความคับคั่งในท่าเรือ โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุนและดำเนินงาน และรัฐบาลจะสนับสนุนให้มีระบบการขนส่งต่อเนื่องทางถนน ทางรถไฟ และกิจการสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง ข. เร่งรัดปรับปรุงลดขั้นตอนระเบียบพิธีการต่างๆ รวมทั้งพิธีการด้านศุลกากรในระบบการขนส่งทางน้ำ และการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือให้เหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติมากยิ่งขึ้น ค. สนับสนุนให้มีการใช้กลยุทธ์ทางการตลาดในเชิงรุก เช่น การออกหาลูกค้า การตั้งราคาที่จูงใจ และการประชาสัมพันธ์ให้มีการใช้ท่าเรือมากขึ้น (2) การพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี (2.1) พัฒนาการขนส่งทางน้ำให้เป็นตัวเสริมวงจรพาณิชย์ การส่งออกและนำเข้า เพื่อลดการพึ่งพาต่างประเทศในการขนส่ง และให้ได้มาซึ่งเงินตราต่างประเทศ โดยรัฐจะสนับสนุนให้มีการใช้บริการและจัดหาสินค้าลงเรือไทย และสนับสนุนให้บริษัทของรัฐและเอกชนปรับปรุงกองเรือพาณิชย์ให้ทันสมัยยิ่งขึ้น (2.2) ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี โดยให้มีการพิจารณาร่วมกันระหว่างรัฐบาลและเอกชนเพื่อหาวิธีสนับสนุนด้านการเงิน การตลาดและมาตรการส่งเสริมอื่นๆ ที่จำเป็น (2.3) ส่งเสริมให้มีการพัฒนาความรู้ในวิธีการจัดการในธุรกิจพาณิชย์นาวี โดยเฉพาะเรื่องการจัดระเบียบการสั่งจองระวางเรือ ธุรกิจการสั่งจองระวางเรือ ศูนย์รวบรวมสินค้าเพื่อการส่งออก		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	และนำเข้าและการประกันภัยทางทะเล ทั้งนี้เพื่อให้ธุรกิจของคนไทยมีส่วนร่วมในผลประโยชน์อันเกิดจากพาณิชย์นาวีมากขึ้น (2.4) สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศและชายฝั่งให้มากขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศและพาณิชย์นาวีทั้งทางด้านธุรกิจพาณิชย์นาวีบนฝั่งและธุรกิจพาณิชย์นาวีในทะเล		
ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535-2539	1. เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพการให้บริการด้านขนส่งให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และมีต้นทุนต่ำ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านอื่นๆ และเสริมฐานะการแข่งขันของประเทศให้คงไว้ซึ่งอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง 2. ให้ระบบการขนส่ง เป็นตัวเร่งหรือชักนำให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น 3. มุ่งรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัย และคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ แนวทางการพัฒนา ด้านการขนส่งทางน้ำ 1) พัฒนาและส่งเสริมระบบพาณิชย์นาวีของไทย โดยให้มีการศึกษาเพื่อวางแผนระยะยาวในการพัฒนาองเรือ และอู่เรือให้เพิ่มมากขึ้นทั้งปริมาณและคุณภาพ พร้อมทั้งดำเนินการให้มีการร่วมทุนกับต่างประเทศ และเปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ ตลอดจนให้มีการจัดตั้งศูนย์จูงระวางเรือ และการประสานการขนส่งทางอากาศกับทาง	เร่งสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ทางด้านการขนส่งและสื่อสารให้เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจซึ่งเติบโตอย่างรวดเร็วและให้ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางทางการเงินและการค้าในภูมิภาค โดยจะเร่งรัดโครงการที่ค้างค้างอยู่ให้สำเร็จลุล่วงโดยเร็ว และดำเนินการโครงการใหม่ ๆ เพื่อให้การขนส่งและสื่อสารเป็นตัวนำและกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะเร่งรัดแก้ไขปัญหาคือเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ อาทิ ปัญหาความล่าช้าในการก่อสร้างทางสายหลัก รวมทั้งขยายโครงข่ายถนนให้ครอบคลุมพื้นที่ชนบทด้วย พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและ	- โครงการก่อสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 2 (มติ 29 ธค.2535)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ทะเล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตลาดให้กว้างขวางขึ้น รวมทั้งการพิจารณามาตรการด้านภาษีเพื่อพัฒนาและส่งเสริมระบบพาณิชย์นาวีของไทย 2) เพิ่มขีดความสามารถท่าเรือระหว่างประเทศ ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตามแนวชายฝั่งทะเลที่มีความสำคัญสูง 3) เร่งรัดและปรับปรุงงานด้านการวางแผน ประสานนโยบาย และการดำเนินงาน ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์นาวี การประสานโครงข่ายในระบบขนส่งและ บริการที่ต่อเนื่องจากท่าเรือ เพื่อให้การขนส่งสินค้าเข้า-ออก ท่าเรือเป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ 4) พัฒนาท่าเรือระหว่างประเทศให้สามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่ โดยการพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานต่อเนื่อง เช่น ถนน รถไฟ สถานีบรรจุและแยกสินค้าคอนเทนเนอร์ รวมทั้งดำเนินการด้านการตลาดไว้ล่วงหน้า เพื่อให้สัมพันธ์ สอดคล้องกับการเปิดใช้ท่าเรือ 5) ส่งเสริมเอกชนในการลงทุนก่อสร้าง และประกอบกิจการ เรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว โดยรัฐจะอำนวยความสะดวกในด้านกฎระเบียบ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 6) สนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำ ลำคลอง และ ชายฝั่งทะเล ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารให้มากขึ้น โดยเฉพาะท่าเรือที่รัฐก่อสร้างแล้วเสร็จ จะต้องนำมาใช้	การขนส่งชายฝั่งทะเล จัดสร้างท่าเรือ ขึ้นในจุดที่จะเชื่อมโยงกับการขนส่ง ทางบกเพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ในประเทศ และ ประหยัดการใช้ พลังงาน	

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ โดยเร่งรัดดำเนินการให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการบริหารและการจัดการ	เร่งรัดให้มีการใช้ท่าเรือน้ำลึกในเขตพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่างเต็มที่ เร่งรัดการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกในภาคใต้และในพื้นที่อื่น ๆ ที่เหมาะสม เช่น บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันตกของประเทศไทย ประสานความร่วมมือกับประเทศ เพื่อนบ้านในการร่วมลงทุนสร้างและใช้ท่าเรือน้ำลึก ส่งเสริมและจัดระบบการจราจรและขนส่งทางน้ำ เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง ช่วยแก้ไขและบรรเทาปัญหาจราจร รวมทั้งจัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ	
ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2540-2544	การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้สมบูรณ์ และพร้อมที่จะรองรับการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเคลื่อนย้ายประชากร โดยเฉพาะจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปตั้งถิ่นฐานในพื้นที่นี้ได้เพิ่มขึ้น ควบคู่ไปกับการยกระดับให้เป็นประตูเศรษฐกิจของประเทศที่สามารถเชื่อมโยงทางอากาศกับนานาชาติ นอกเหนือจากทางทะเล โดย (1) พัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งต่อเนื่องจากที่มีอยู่แล้ว ดังนี้ (1.1) พัฒนาโครงข่ายถนนสายใหม่เชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่ง	ปรับปรุงกลไกการตัดสินใจระดับนโยบายด้านพาณิชย์นาวีให้เป็นเอกภาพ เพื่อผลักดันประเทศไทยสู่อิทธิพลใหม่ของระบบการขนส่งระหว่างประเทศ ตลอดจนสนับสนุนสายการบินเรือแห่งชาติอย่างจริงจัง การก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ระยะที่ 1 ให้แล้วเสร็จตามเป้าหมายเพื่อรองรับการขยายตัวทางด้าน	- อนุมัติให้ก่อสร้างท่าเทียบเรือบริเวณเกาะลอย และเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ภายในวงเงิน 175,300,000 บาท โดยให้เบิกจ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2543 จำนวน 31,200,000 บาท และผูกพันงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2544 - พ.ศ. 2545 จำนวน 14,100,000 บาท ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ทะเลตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และกลุ่มประเทศอินโดจีน และก่อสร้างถนนสายรอง เพื่อเปิดพื้นที่ใหม่ที่มีศักยภาพและพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมและชุมชนเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด (1.2) ลงทุนระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีในการเดินทางของประชาชนเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 และแหล่งชุมชนชายฝั่งทะเลตะวันออก (2) สนับสนุนให้มีการจัดตั้งนิคม/เขตอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก ในพื้นที่ตอนในที่มีศักยภาพ เพื่อส่งเสริมการลงทุนและจ้างงาน (3) พัฒนาท่าเรือพาณิชย์ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือคลองเตยภายในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 8 และพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 และ 4 ให้แล้วเสร็จในช่วง 5 ปีต่อไป เพื่อเป็นฐานเศรษฐกิจหลักที่จะรองรับการจ้างงานของประชากรในพื้นที่ ควบคู่ไปกับการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมที่ดีให้คงไว้	การค้าระหว่างประเทศ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและลดการพึ่งพาเรือต่างชาติ รวมทั้งพัฒนาการเดินเรือชายฝั่งเพื่อเพิ่มทางเลือกการขนส่งและลดความแออัดของการขนส่งทางบก ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเครือข่ายคมนาคม ขนส่งและสื่อสาร บนพื้นฐานของการเกื้อหนุนการผลิต การสร้างงานและสร้างรายได้ ส่งเสริมการพัฒนาการพาณิชย์นาวีให้เป็นระบบอย่างจริงจัง เพื่อสนับสนุนการส่งออกของประเทศโดย ส่งเสริมการพัฒนากองเรือไทยและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องให้เข้มแข็ง การก่อสร้างและบริหารจัดการท่าเรือน้ำลึกให้เพียงพอและได้มาตรฐาน	
ฉบับที่ 9 พ.ศ. 2545-2549	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายโทรคมนาคม ท่าอากาศยานและท่าเรือหลัก รวมทั้งกิจการพาณิชย์นาวี ให้มีคุณภาพอยู่ในระดับมาตรฐาน สะดวกรวดเร็ว เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะของภาคการผลิตและบริการของประเทศ	ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเครือข่ายคมนาคม ขนส่งและสื่อสาร บนพื้นฐานของการเกื้อหนุนการผลิต การสร้างงานและสร้างรายได้ การปรับเปลี่ยนระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าใหม่ให้มีประสิทธิภาพ	- ก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเนกประสงค์ จังหวัดระนอง ในวงเงิน 200,400,000 บาท โดยให้เบิกจ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2547 จำนวน 39,108,800 บาท และจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 จำนวน 78,217,600 บาท ส่วนที่ขาดอยู่อีก จำนวน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
		คุณภาพและทันเวลา ให้สามารถรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงแหล่งผลิตจากท้องถิ่นไปสู่ตลาดในทุกระดับ ซึ่งจะลดต้นทุนในทุกขั้นตอนของการกระจายสินค้า มีระบบเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ ทั้งทางรถ เรือ รถไฟและทางน้ำ โดยให้ความสำคัญในการเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง และท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ	83,073,600 บาท ให้เสนอขอตั้งงบประมาณในปีต่อไป - แผนแม่บทการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศ (Logistics Master Plan) ได้บรรจุโครงการที่จะสนับสนุนสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยไว้ในยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานภายใต้แผนแม่บทดังกล่าว ได้แก่ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราจังหวัดสตูล ท่าเรือน้ำลึกสงขลา จังหวัดสงขลาและการเชื่อมโยงระบบคมนาคม ประกอบด้วยโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงบริเวณภาคใต้ตอนล่างที่กำลังพัฒนาในปัจจุบัน โครงข่ายคมนาคมที่จะพัฒนาบริเวณพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง - ร่างกฎกระทรวงกำหนดเขตจอดเรือเกาะสมุย อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี พ.ศ..... โดยมีสาระสำคัญคือ กำหนดเขตจอดเรือเกาะสมุยบริเวณท่าเทียบเรือเกาะสมุย อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี รวม 3 เขต - การจัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจรและรักษาความปลอดภัยทางน้ำของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี - เสนอการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนระหว่าง บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บทด.) กับกลุ่มบริษัทเจ้าของเรือไทยจำนวน 23 บริษัท โดยให้มีสัดส่วนการร่วมทุน เป็นร้อยละ 30 และ 70 ตามลำดับ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
			- ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการ การขอ และการจดทะเบียนผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางทะเล หรือผู้ประกอบการอยู่เรือ พ.ศ... และร่างกฎกระทรวง ว่าด้วยกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับการพาณิชย์นาวีพ.ศ.... - ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. แก้ไขเพิ่มเติม ในส่วนของการกำหนดเขต ควบคุมการเดินเรือ และให้อำนาจเจ้าท่าในการกำหนด เขตห้ามจอดเรือหรือแพ รวมทั้งให้กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวีมีอำนาจปักหลักเขตควบคุมทางน้ำ
ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2550-2554	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ และระบบสื่อสารโทรคมนาคมที่ทันสมัยและมี ประสิทธิภาพ โดย ● พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่าง บูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงไปสู่ ต่างประเทศ โดยการพัฒนากระบวนการขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบ ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) รวมทั้งศูนย์ รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์ฐานการผลิต ของประเทศ รวมทั้งยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการ อำนวยความสะดวกทางการค้า ● ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาค การผลิตให้เชื่อมโยงถึงกันตลอดห่วงโซ่อุปทาน และพัฒนา	ไม่มี	- ร่างบันทึกความเข้าใจในการให้ความช่วยเหลือแบบให้ เปลาเพื่อศึกษาความเหมาะสมแนวทางการพัฒนา ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยง ท่าเรือฝั่งอ่าวไทยระหว่างสำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม และดูไบ เวิลด์ ประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ - แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการส่งเสริม การพาณิชย์นาวี - แผนหลักการพัฒนากระบวนการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 - ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติเรื่อง การพัฒนาท่าเรือสองฝั่งทะเล ในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราและท่าเรือสงขลา

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากร และกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะระบบขนส่งทางราง ทางน้ำ และทางท่อให้มากขึ้น รวมทั้งการปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานในภาคขนส่งไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ การใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย และการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ		แห่งที่ 2 (มติ 16 มิ.ย.2552) - โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา (มติ 26 เม.ย. 2554) - มาตรการภาษีเพื่อการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ เพื่อกำหนดการยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและประกอบกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เฉพาะรายได้ที่ได้จากการขายเพื่อนำเงินไปซื้อเรือลำใหม่หรือต่อเรือลำใหม่ตามสัญญาการต่อเรือ (มติ 6 ธันวาคม 2554)
ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559	ภาครัฐมีบทบาทในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ โดยสัดส่วนการขนส่งสินค้า ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน ร้อยละ 82 ทางน้ำ ร้อยละ 15 และทางรถไฟ ร้อยละ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ผ่านมาประสบความสำเร็จในด้านปริมาณ แต่ต้องพัฒนาด้านคุณภาพและสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนให้มากขึ้น ข้อจำกัดด้านการคลังตลอดจนกฎ ระเบียบ และหลักเกณฑ์ ที่บังคับใช้ไม่สอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานล่าช้าและเป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว ความต้องการใช้พลังงานของประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้นและต้องพึ่งพิงการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศจำนวนมาก โดยความต้องการใช้	ในระยะยาว พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคมด้านการคมนาคมทางน้ำโดยพัฒนาการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งทะเล เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เร่งรัดพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบัง ท่าเรือชายฝั่งทะเลอ่าวไทย และอันดามัน ตลอดจนผลักดันให้ท่าเรือในลำน้ำเจ้าพระยาและปากสักมีการใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้ง	- ดำเนินการแก้ไขปัญหาโพงพางกีดขวางทางเดินเรือบริเวณปากอ่าวแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดสมุทรปราการ บริเวณร่องน้ำสงขลา จังหวัดสงขลา และบริเวณแม่น้ำแม่กลอง จังหวัดสมุทรสงคราม (24 เมษายน 2555) - อนุมัติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ดำเนินโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดย กทท. เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมดรวมถึงบริหารและประกอบการโดยใช้งบประมาณลงทุนรวม 1,864.19 ล้านบาท - อนุมัติกรอบอัตราค่าภาระขั้นต่ำ-ขั้นสูง ในอัตรา 1,545 บาท และ 3,180 บาท ตามลำดับ ดังนี้ 1) อัตราค่าภาระขั้นต่ำ 1,545 บาท ประกอบด้วย อัตรา

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	พลังงานของไทยมีมูลค่าสูงถึงปีละ 1 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 11 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ การผลิตพลังงานในประเทศยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการใช้พลังงานที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ โดยการผลิตพลังงานในประเทศสามารถตอบสนองความต้องการใช้ในประเทศได้เพียงร้อยละ 50 เท่านั้น	การขุดลอกร่องน้ำลึก	ค่าภาระยกขนตู้สินค้าในอัตราขั้นต่ำ 715 บาทต่อตู้สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพ และอัตราค่าธรรมเนียมเคลื่อนย้ายตู้สินค้าระหว่างท่าในอัตราขั้นต่ำ 830 บาทต่อตู้สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพ 2) อัตราค่าภาระขั้นสูง 3,180 บาท ประกอบด้วย อัตราค่าภาระยกขนตู้สินค้าในอัตราขั้นสูง 2,010 บาทต่อตู้สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพและอัตราค่าธรรมเนียมเคลื่อนย้ายตู้สินค้าระหว่างท่าในอัตราขั้นสูง 1,170 บาทต่อตู้สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพ โดยใช้อัตราค่าภาระขั้นต่ำที่กำหนด (1,545 บาทต่อตู้สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพ) เป็นอัตราค่าภาระเมื่อเริ่มดำเนินการ และให้ กทท. สามารถปรับลดอัตราค่าภาระในการให้บริการลงได้ไม่เกินร้อยละ 20 ของอัตราค่าภาระขั้นต่ำที่กำหนด (มติ 26 พฤษภาคม 2558)

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

นโยบายของรัฐบาลในชุดปัจจุบัน กำหนดแผนพัฒนาชายฝั่งไว้ในการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ การดำเนินการกำหนดให้เป็นแผนพัฒนาระยะยาว ที่ต้องวางรากฐานเพื่อความเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม โดยพัฒนาการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งทะเล เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เริ่มจากการเร่งรัดพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบัง ท่าเรือชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน ตลอดจนผลักดันให้ท่าเรือในลำน้ำเจ้าพระยาและป่าสัก มีการใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งการขุดลอกร่องน้ำลึก⁸

3.3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง

1) กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่งธุรกิจ การขนส่ง การวางแผนจราจร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม และราชการอื่น ตามที่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม หรือส่วนราชการที่สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 โดยในการจัดทำแผนปฏิบัติการ พ.ศ. 2555 – 2558 ซึ่งเป็นแผนปฏิบัติการ 4 ปี ได้กำหนด 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

- ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 1 การเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศ และพัฒนาจุดเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นเครื่องมือในการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคอย่างยั่งยืน เตรียมความพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปีพ.ศ. 2558
- ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง เพื่อเป็นเครื่องมือสำคัญสำหรับเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการระบบขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีต้นทุนที่เหมาะสมและแข่งขันได้
- ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย เพื่อลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคม
- ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 4 การพัฒนาการให้บริการระบบการขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เพื่อลดความสูญเสียจากเวลาที่ใช้ในการเดินทางและการขนส่ง ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจร ให้มีความคล่องตัว ส่งผลให้มีความแน่นอนและความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า
- ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 5 การบริหารจัดการระบบการขนส่งและการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ

⁸ คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ วันศุกร์ที่ 12 กันยายน 2557

อย่างไรก็ดีประเด็นของยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับชายฝั่ง ได้แก่ ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง เพื่อเป็นเครื่องมือสำคัญสำหรับเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการระบบขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีต้นทุนที่เหมาะสมและแข่งขันได้

ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์และกลยุทธ์หลักของแผนปฏิบัติการกระทรวงคมนาคม ที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง สรุปดังตารางที่ 17

ตารางที่ 17 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ เป้าหมายการบริหาร ตัวชี้วัด และเป้าหมาย
ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	เป้าหมายการบริหาร	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย (ร้อยละ)			
				2555	2556	2557	2558
ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การขนส่ง เพื่อเป็นเครื่องมือ สำคัญสำหรับเพิ่มขีดความ สามารถในการแข่งขันของ ประเทศ ตอบสนองความ ต้องการของผู้ใช้บริการ ระบบขนส่งได้อย่างมี ประสิทธิภาพ โดยมีต้นทุนที่ เหมาะสมและแข่งขันได้	เพื่อให้ระบบ โลจิสติกส์การ ขนส่งมี ประสิทธิภาพ ทำให้มีความ สามารถในการ แข่งขันมากขึ้น	ระบบโลจิสติกส์ การขนส่งมี ประสิทธิภาพ ทำให้มีความ สามารถในการ แข่งขันเพิ่มมา กขึ้น	ร้อยละของการ ขนส่งสินค้าใน ประเทศทางน้ำ และระบบราง เปรียบเทียบ กับการขนส่ง สินค้าทั้งหมด	16.80	17.31	18.24	18.57

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

2) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นองค์กรในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 มีดังนี้

1. การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. 2556-2563

นโยบายรัฐบาล รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 โดยสาระสำคัญในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง คือ นโยบายโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน การบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ

1) พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ประหยัดพลังงาน และลดต้นทุนการขนส่ง

2) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกของประเทศ รวมทั้งเร่งปรับโครงสร้างการบริหารจัดการระบบรางของประเทศ

3) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง เช่น ระบบรถไฟทางคู่เชื่อมชานเมืองและหัวเมืองหลัก ระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ กรุงเทพ-นครราชสีมา กรุงเทพ-หัวหิน และพัฒนาขยายทางรถไฟสายแอร์พอร์ตเรลลิงค์ ต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังชลบุรีและพัทยา

4) เร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

5) พัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวีขนส่งเดินเรือชายฝั่งทะเล ทั้งฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งทะเลอ่าวไทย โดยพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้

6) พัฒนาท่าอากาศยานสากล ท่าอากาศยานภูมิภาค และอุตสาหกรรมการบินของไทย
ในส่วนของคุณยุทธศาสตร์ประเทศ (Country Strategy)

รัฐบาลกำหนดยุทธศาสตร์ประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความเสมอภาคและเป็นธรรม โดยการสร้างรายได้จากการพัฒนา เพื่อให้เกิดความสมดุลและการพัฒนาอย่างยั่งยืน ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่

1) ยุทธศาสตร์สร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(Growth & Competitiveness)

เป้าหมายสำคัญ คือ เศรษฐกิจขยายตัวและรายได้ต่อหัวเพิ่มขึ้น โดยยกระดับห่วงโซ่มูลค่าภาคอุตสาหกรรมสู่การใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อรักษาฐานอุตสาหกรรมเดิม และมุ่งพัฒนาอุตสาหกรรมอนาคตที่สร้างรายได้ใหม่ สร้างมูลค่าให้กับภาคเกษตร ภาคบริการ และการท่องเที่ยว รวมทั้งสร้างปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาภาคการผลิตและบริการ เช่น มีบริการโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่เพียงพอกับความต้องการและมีคุณภาพระดับสากล เป็นต้น

2) ยุทธศาสตร์สร้างโอกาสบนความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม (Inclusive Growth)

เป้าหมายสำคัญ คือ การลดความเหลื่อมล้ำของสังคมเมืองและสังคมชนบท โดยสร้างโอกาสในการเข้าถึงทรัพยากรและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างอาชีพและรายได้ที่มั่นคง รวมถึงการเข้าถึงบริการทางสังคม บริการสาธารณสุขปึก และบริการสาธารณสุขที่มีคุณภาพอย่างเท่าเทียม ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานในการดำรงชีวิต เป็นต้น

3) ยุทธศาสตร์การเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Growth)

เป้าหมายสำคัญ คือ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจควบคู่ไปกับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยลดการใช้พลังงานในภาคอุตสาหกรรม ภาคขนส่ง และภาคครัวเรือน และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการอนุรักษ์ ฟื้นฟู ทรัพยากรธรรมชาติเพื่อเป็นแหล่งดูดซับคาร์บอน เป็นต้น

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556 สำหรับใช้เป็นกรอบแนวทางในการจัดทำ ร่าง

พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. สรุปสาระสำคัญ โดยเฉพาะการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) เพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่การขนส่งทางน้ำและทางรางที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่า (Growth and Competitiveness) โดยมีแนวทางในการดำเนินการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าภายในประเทศ และเชื่อมโยงกับท่าเรือในภูมิภาค โดยการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทั้งด้านฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อให้สามารถใช้เป็นท่าเรือชายฝั่งภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศ อาทิเช่น การก่อสร้างท่าเรือ จ.ชุมพร ท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 ท่าเรือลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน จ.อ่างทอง และท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล รวมทั้งการพัฒนาร่องน้ำในแม่น้ำที่มีศักยภาพ เพื่อให้การขนส่งสินค้าในแม่น้ำปากสามารถเข้าถึงต้นทางหรือปลายทางของสินค้ามากยิ่งขึ้น

วางเป้าหมายของการพัฒนาในปี พ.ศ. 2565 โดยสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 19

นโยบายภาครัฐที่มีต่อการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง ค่อนข้างชัดเจน ดังที่ได้มีการระบุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตั้งแต่ฉบับที่ 1 จนถึงฉบับที่ 10 จากการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง การขุดลอกร่องน้ำเพื่อให้สะดวกในการใช้ท่าเรือชายฝั่ง จนนำมาสู่การพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง ให้เป็นรูปแบบหนึ่งในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อการประหยัดพลังงานในภาคขนส่งไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ ซึ่งเป็นฐานสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ นอกจากนี้ การขนส่งชายฝั่งได้ถูกกำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2550-2554 ในยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพ และระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ ที่สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการของการขนส่ง เพื่อการประหยัดพลังงาน ส่งผลให้ทุกภาคส่วนตระหนักถึงความสำคัญของระบบการขนส่งชายฝั่ง และมีการส่งเสริมให้ใช้การขนส่งโดยเรือชายฝั่งมากขึ้น ประกอบกับกฎระเบียบและพิธีการศุลกากร ซึ่งควบคุมการขนส่งชายฝั่งที่มีมากทั้งในด้านการจดทะเบียนเรือไทย การควบคุมเดินเรือ หรือการดำเนินการพิธีการศุลกากรที่ต้องกระทำเช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลต่าง ๆ มีความยุ่งยากและไม่สะดวก ส่งผลกระทบโดยตรงทำให้การขนส่งทางชายฝั่งของไทยแทบจะหยุดนิ่งอยู่กับที่

3) กรมเจ้าท่า (จท.)

กรมเจ้าท่า มีภารกิจในการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กอง

เรือไทยและกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทัวถึงและปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง โดยมีอำนาจหน้าที่⁹ ดังต่อไปนี้

- 1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยเรือโค่นกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 2) ศึกษาและวิเคราะห์ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ
- 3) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี
- 4) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี
- 5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางน้ำ การพาณิชย์นาวี และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศ
- 6) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

กรมเจ้าท่าได้จัดทำ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวี ซึ่งประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ดังแสดงในรูปที่ 26

4) การท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือชายฝั่ง ในท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ดังนี้

- โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเรือเทียบ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบังบริเวณกันแอ่งจอดเรือที่ 1 ระหว่างท่าเทียบเรือ A1 และ A0 ความยาวประมาณ 150 เมตร พร้อมพื้นที่สนับสนุนบนฝั่งประมาณ 43 ไร่ จะทำการก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่งโดยมีขนาดของแอ่งจอดเรือเท่ากับ 115 × 120 เมตร ความลึก -10 เมตร (MSL) รองรับเรือขนาดระวางบรรทุก 3,000 เดทเวตัน ขนตู้สินค้าได้คราวละ 200 ที.อี.ยู. และขนาด 1,000 เดทเวตัน ขนตู้สินค้าได้คราวละ 100 ที.อี.ยู. ได้อย่างละ 1 ลำพร้อมกันในเวลาเดียวกัน พร้อมทั้งติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าและปั้นจั่นจัดเรียงตู้สินค้า ในลานเพื่อให้รับตู้สินค้าได้ถึง 300,000 ที.อี.ยู.ต่อปี

5) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงอุตสาหกรรม มีหน้าที่รับผิดชอบในการพัฒนาและจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม โดยจัดพื้นที่สำหรับโรงงานอุตสาหกรรมให้เข้า

⁹ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 132 ตอนที่ 5 ก 27 มกราคม 2558 หน้า 29-37

ไปอยู่รวมกันอย่างมีระบบและมีระเบียบ และเป็นกลไกของรัฐบาลในการกระจายการพัฒนาอุตสาหกรรมออกสู่ภูมิภาคทั่วประเทศ โดยมี "นิคมอุตสาหกรรม" เป็นเครื่องมือดำเนินการ ภาระหน้าที่ส่วนหนึ่ง คือ จัดให้มีท่าเรือมาตาพุด เพื่อให้บริการในนิคม รวมทั้งดูแลสาธารณูปโภคโดยส่วนรวม อันได้แก่ พุน้ำหลัก ไฟน้ำ ร่อง ร่องน้ำ รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคบนบกที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนระบบสื่อสารต่าง ๆ

6) กรมธนารักษ์

กรมธนารักษ์ เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการดูแล บำรุงรักษา ให้ใช้จัดหาประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ ให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผลเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่รัฐ ดังนี้ การดูแลท่าเรือชายฝั่ง ซึ่งกรมธนารักษ์เป็นเจ้าของ ได้แก่ ท่าเรือท่าทอง สงขลา และท่าเรือภูเก็ต

3.4 คณะกรรมการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง

1) คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เป็นคณะกรรมการที่ได้รับการจัดตั้ง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ทำหน้าที่ในการเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาประกาศกำหนดบริเวณหรือท่าเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่างๆ ตามลักษณะของการขนส่งทางทะเลโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดในการใช้ทรัพยากร ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ความมั่นคง การรักษาสิ่งแวดล้อม และการจัดตั้ง ยุบรวม แยก และเลิกท่าเรือและกิจการท่าเรือตลอดจนโครงสร้างและแผนงานในการขยายงาน การลงทุน การวางแผนพัฒนาท่าเรือและกิจการท่าเรือ

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี		อำนาจหน้าที่
1. นายกรัฐมนตรี	ประธาน	(1) ให้คำปรึกษาต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีตามที่คณะรัฐมนตรี ขอให้พิจารณา (1/1) เสนอนโยบายและแผนการพัฒนาการพาณิชย์นาวี รวมทั้งแผนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และแผนการบริหารจัดการระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเลโดยมุ่งเน้นในการสร้างความเข้มแข็งให้กับการพาณิชย์นาวีไทยต่อคณะรัฐมนตรี (1/2) <u>เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาประกาศกำหนดบริเวณหรือท่าเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่างๆ ตามลักษณะของการขนส่งทางทะเลโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดในการใช้ทรัพยากร ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ความมั่นคง การรักษาสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยในการเดินเรือ</u>
2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	รองประธาน	
3. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	กรรมการ	
4. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ	กรรมการ	
5. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์	กรรมการ	
6. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ	
7. ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	กรรมการ	
8. ปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ	
9. ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	กรรมการ	
10. ปลัดกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ	
11. ปลัดกระทรวงแรงงาน	กรรมการ	
12. ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ	
13. ผู้บัญชาการทหารเรือ	กรรมการ	
14. ผู้อำนวยการสำนักงานกบประมาณ	กรรมการ	
15. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรรมการ	

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี	อำนาจหน้าที่
16. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการ	กำหนดมาตรการ
17. เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กรรมการ	(ก) ...
18. ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย กรรมการ	(ข) ...
19. ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย กรรมการ	(ค) ในการส่งเสริมและควบคุมเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือ และกิจการท่าเรือรวมทั้งการสื่อสารและเครื่องช่วยในการเดินเรือและ.....
20. ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรรมการ	(ง) ...
21. ประธานสมาคมธนาคารไทย กรรมการ	(3) จัดทำข้อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีโดยหารือกับส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจเกี่ยวกับการจัดตั้ง ยุบรวม แยก และเลิกท่าเรือและกิจการท่าเรือตลอดจนโครงสร้างและแผนงานในการขยายงาน การลงทุน การวางแผนพัฒนาท่าเรือและกิจการท่าเรือของส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ
22. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการขนส่งทางทะเล ระหว่างประเทศ กรรมการ	(4) เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อคณะรัฐมนตรีในการออกกฎหมายเพื่อการพัฒนา การส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการประสานงานการพาณิชย์นาวี
23. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการขนส่งทางน้ำ กรรมการ	(5) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี
24. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกิจการท่าเรือ กรรมการ	(6) เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวง ประกาศ และคำสั่ง ตามพระราชบัญญัตินี้
25. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกิจการการเดินเรือไทย กรรมการ	(7) กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้ผู้ได้รับสิทธิและประโยชน์ปฏิบัติ เพื่อควบคุมการใช้สิทธิและประโยชน์ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้
26. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกิจการอยู่เรือ กรรมการ	(8) ประสานโครงการ และแผนงานเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี และการควบคุมการเดินเรือระหว่างส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ และเอกชน
27. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกฎหมายพาณิชย์นาวี กรรมการ	(9) ปฏิบัติการอื่นใดที่พระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นกำหนด ให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการหรือที่คณะรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีมอบหมาย
28. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการประกันภัยทางทะเล กรรมการ	
29. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการค้าระหว่างประเทศ กรรมการ	
30. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม กรรมการ	
31. อธิบดีกรมเจ้าท่า กรรมการ	

ในการดำเนินงานของคณะกรรมการฯ ได้จัดให้มีประชุมครั้งที่ 1/2550 และได้มีมติคำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่ 2/2550 แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาท่าเรือ¹⁰ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

คณะกรรมการพัฒนาท่าเรือ	อำนาจและหน้าที่
(1) พลเรือโท ทนง ศิริรังษี ที่ปรึกษา	(1) พิจารณาปัญหาและการส่งเสริมการ
(2) อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ประธานอนุกรรมการ	ประกอบและการลงทุนของผู้ประกอบการ
(3) รองอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี อนุกรรมการ	ท่าเรือเพื่อการใช้บริการท่าเรือที่มีประสิทธิภาพ
(4) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ	และสอดคล้องกับความต้องการและสนับสนุน
สังคมแห่งชาติ อนุกรรมการ	ธุรกิจการขนส่งทางทะเล
(5) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน อนุกรรมการ	(2) พิจารณาแนวทางและกำหนดมาตรการที่
(6) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม อนุกรรมการ	เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและพัฒนาบริการ
(7) ผู้แทนสำนักงบประมาณ อนุกรรมการ	ท่าเรือ ตลอดจนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องให้การ
(8) ผู้แทนกรมศุลกากร อนุกรรมการ	บริการมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล
(9) ผู้แทนกรมธนารักษ์ อนุกรรมการ	(3) พิจารณาให้ความเห็นการให้บริการและ
(10) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ	การกำหนดค่าภาระและค่าธรรมเนียมต่างๆ
และการพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า อนุกรรมการ	ของท่าเรือให้เหมาะสม เป็นธรรมต่อผู้ใช้และใช้
(11) ผู้อำนวยการกองวิชาการและวางแผน	บริการ
กรมเจ้าท่า อนุกรรมการ	(4) งานอื่นตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการ
(12) ผู้แทนท่าเรือแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	พาณิชย์นาวี หรือกรมเจ้าท่ามอบหมาย
(13) ผู้แทนท่าเรือมาบตาพุด อนุกรรมการ	
(14) ผู้แทนการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	
(15) ผู้แทนชมรมผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน อนุกรรมการ	
(16) ผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสินค้า	
และคอนเทนเนอร์ อนุกรรมการ	
(17) ผู้แทนสมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพ อนุกรรมการ	
(18) ผู้แทนสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	
(19) นายโสรัส ช่อขวงส์ อนุกรรมการ	
(20) ผู้อำนวยการส่วนตรวจท่า สำนักความปลอดภัย	
และสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า อนุกรรมการและเลขานุการ	
(21) เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ	
(22) เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ	

¹⁰ คณะอนุกรรมการ 6 คณะ เพื่อพิจารณามาตรการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาการพาณิชย์นาวี ได้แก่ คณะอนุกรรมการพัฒนาการเรือพาณิชย์ไทย คณะอนุกรรมการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ คณะอนุกรรมการพัฒนาท่าเรือ คณะอนุกรรมการพัฒนาท่าเรือ คณะอนุกรรมการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี และคณะอนุกรรมการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการขนส่งเชื่อมโยง

คณะกรรมการฯ ได้มีการประชุมและสรุปผลการประชุม ดังแสดงในตารางที่ 18 ดังนี้

ตาราง 18 สรุปการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (การค้าชายฝั่ง)

ครั้งที่	วันที่	ผลการประชุม	หมายเหตุ
1/2550	3 กย.2550	นำเสนอสถานะ ปัญหา และยุทธศาสตร์การพัฒนา กิจการพาณิชย์นาวี จำนวน 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ ภายในประเทศ แต่งตั้งคณะกรรมการขนส่งชายฝั่ง และลำน้ำ	คำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการ พาณิชย์นาวีที่ 2/2550 เรื่อง แต่งตั้ง คณะอนุกรรมการ 6 คณะ เพื่อ พิจารณามาตรการตามยุทธศาสตร์ การพัฒนาการพาณิชย์นาวี ได้แก่ คณะอนุกรรมการ การพัฒนาการ ขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ (ยกเลิกคำสั่ง ใน 1/2552 วันที่ 26 พย. 2552)
1/2552	27 กค.2552	ยกฐานะคณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาการขนส่ง ชายฝั่งและลำน้ำ	คำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการ พาณิชย์นาวีที่ 1/2552 เรื่อง แต่งตั้ง คณะกรรมการเฉพาะเรื่อง จำนวน 6 คณะ ได้แก่ 1) คณะกรรมการ เฉพาะเรื่องพัฒนาทางเรือพาณิชย์ ไทย 2) คณะกรรมการเฉพาะเรื่อง พัฒนาการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ 3) คณะกรรมการเฉพาะเรื่อง พัฒนาอู่ เรือ 4) คณะกรรมการเฉพาะเรื่อง พัฒนาท่าเรือ 5) คณะกรรมการเฉพาะ เรื่อง พัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี และ 6) คณะกรรมการเฉพาะเรื่อง พัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการขนส่งเชื่อมโยง
1/2553	28 เมย.2553	-	
2/2553	23 ธค. 2553	ส่งเสริมให้มีการใช้เรือเก่าแทนที่เรือเก่า ครอบคลุมไปยัง เรือชายฝั่งทุกประเภท โดยเรือที่จะสร้างใหม่ควรได้รับ มาตรการทางการเงินให้เฉพาะเรือที่มีการซื้อจากผู้ผลิต ภายในประเทศเท่านั้น	-

ครั้งที่	วันที่	ผลการประชุม	หมายเหตุ
1/2554	25 เม.ย.2554	1. หาแนวทางแก้ไขปัญหาโพงพางกีดขวางทางเดินเรือ บริเวณปากอ่าวแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดสมุทรปราการ บริเวณร่องน้ำสงขลา จังหวัดสงขลา	ประชุมคณะรัฐมนตรี ครั้งที่ 17/2554 วันอังคาร 24 เมษายน 2555
		2. การขุดลอกร่องน้ำเพื่อให้เรือเดินทางเข้า-ออกร่องน้ำได้โดยสะดวก (บริเวณร่องน้ำสงขลา จ.สงขลา ปลอดภัย)	
		ลดอุบัติเหตุจากการเดินเรือ ลดระยะเวลาการขนส่ง การวางโพงพางในบริเวณแม่น้ำ	
1/2556	25 มี.ค.2556	โครงการสนับสนุนการต่อเรือในประเทศ เพื่อพัฒนากองเรือขนส่งน้ำมันชายฝั่งของไทย	

คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ มีรายละเอียดและอำนาจหน้าที่ดังนี้

คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ	อำนาจหน้าที่
(1) อธิบดีกรมเจ้าท่า ประธานกรรมการ	(1) เสนอแนวทางและมาตรการการพัฒนา
(2) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการ	ส่งเสริมการให้มีระบบการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำที่เชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ รวมทั้งการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพและต้นทุนต่ำ
(3) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรรมการ	(2) ส่งเสริมและพิจารณาให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย
(4) ผู้แทนกรมศุลกากร กรรมการ	(3) งานอื่นตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีมอบหมายหรือสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีร้องขอ
(5) ผู้แทนสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย กรรมการ	
(6) ผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทย กรรมการ	
(7) ผู้แทนสมาคมเจ้าของเรือไทย กรรมการ	
(8) ผู้แทนสภาหอการค้าไทย กรรมการ	
(9) เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า กรรมการและเลขานุการ	
(10) เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า กรรมการและเลขานุการ	

2) คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ เป็นคณะกรรมการระดับชาติ ที่จัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552 ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน โดยมีอำนาจหน้าที่คือ กำหนดแผนยุทธศาสตร์และหน่วยงานหลักซึ่งรับผิดชอบยุทธศาสตร์ในแต่ละด้านโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บท ให้ความเห็นหรือเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ รวมทั้งการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินงานของ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์หรือแผนแม่บท กำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ และแผนแม่บท

ผลการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง มีดังนี้

1. ผลการประชุม คณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันอังคารที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2558

1.1 การแก้ไขปัญหาระยะสั้น

1) กทท. อยู่ระหว่างเร่งรัดดำเนินการโครงการยกระดับท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ (e-port) ทั้งนี้ในระหว่างที่โครงการดังกล่าวไม่แล้วเสร็จ กทท. ได้ร่วมกับศุลกากรและเจ้าท่าผลักดันโครงการ National Single Window และเริ่มให้บริการส่วนสินค้าขาเข้าเต็มรูปแบบเมื่อ พ.ศ.2557

2) โครงการทำเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง อยู่ในขั้นตอนการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ

1.2 การพิจารณารูปแบบการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งอ่าวไทยเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพให้มีความทันสมัย และพิจารณาแนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือแหลมฉบัง

1) กรมเจ้าท่าแต่งตั้งคณะทำงานแก้ไขปัญหาการคัดค้านโครงการก่อสร้างท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล เพื่อกำหนดนโยบาย กรอบแนวทาง ทิศทางการดำเนินการ เชิงยุทธศาสตร์ข้อมูลข่าวสาร และชี้แจงทำความเข้าใจโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยกับประชาชนกลุ่มเป้าหมายภายใน 6 เดือน

2) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ขอรับการสนับสนุนงบกลางประจำปี 2558 วงเงิน 50 ล้านบาท เพื่อศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environment Assessment: SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และขอตั้งงบประมาณ ปี 2559 วงเงิน 30 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย และวงเงิน 25 ล้านบาท สำหรับจัดทำโครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำ

มติที่ประชุม ได้มอบหมายให้กรมเจ้าท่าวิเคราะห์สภาพปัญหา การบริหารตู้สินค้า พื้นที่หลังท่า ค่าใช้จ่าย ในการขนส่งที่เหมาะสม และเสนอแนวทางการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งอย่างเป็นระบบเพื่อให้มีการขนส่งสินค้าชายฝั่งเชื่อมโยงระหว่างภาคใต้และภาคตะวันออก รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการท่าเรือในการขนส่งสินค้าผ่านออกต่างประเทศ โดยให้นำเสนอ คณะกบส. พิจารณาต่อไป

2. ผลการประชุม คณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันพุธที่ 27 สิงหาคม 2557

แนวทางการแก้ปัญหาการขนส่งชายฝั่งของประเทศ แบ่งเป็น

2.1 การแก้ไขปัญหาระยะสั้น

- 1) ให้กระทรวงคมนาคม และการท่าเรือแห่งประเทศไทย เปรียบเทียบท่าเรือต่าง ๆ ภายในท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้แต่ละท่าเพิ่มช่องว่างให้เรือชายฝั่งสามารถเข้าเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้าโดยตรงไปยังเรือสินค้าระหว่างประเทศ
- 2) เร่งให้ กทท. ดำเนินการโครงการยกระดับท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ (e-port) ทั้งนี้ในระหว่างที่โครงการดังกล่าวไม่แล้วเสร็จ กทท. ควรประสานกับศุลกากรในการอำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกให้ผู้สินค้าเรือชายฝั่ง
- 3) ให้กระทรวงการคลัง เร่งวินิจฉัยในประเด็นข้อกฎหมายเกี่ยวกับรูปแบบการลงทุนโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

2.2 การแก้ไขปัญหาระยะยาว

- 1) ให้ กทท. พิจารณากำหนดพื้นที่สำหรับรองรับท่าเทียบเรือชายฝั่งในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 เพื่อรองรับการขยายตัวของตู้สินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น
- 2) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม พิจารณารูปแบบการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งอ่าวไทย เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพให้มีความทันสมัย และพิจารณาแนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งเสริมการขนส่งชายฝั่งในระยะยาว

นอกจากนี้เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพและสนับสนุนการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม จึงได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกันพิจารณา และจัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย ให้ครอบคลุมทั้งในเรื่องของการพัฒนาท่าเรือ การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม และการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ โดยคำนึงถึงศักยภาพของพื้นที่ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับท่าเรือสำคัญของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เมียนมาร์ กัมพูชา และเวียดนาม เป็นต้น เพื่อให้การขนส่งสินค้าสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือของประเทศปลายทางทั้งฝั่งตะวันออกและตะวันตก

3. ผลการประชุม คณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2556

ไม่ปรากฏแนวทางการแก้ปัญหาการขนส่งชายฝั่งของประเทศ

4. ผลการประชุม คณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2555

ไม่ปรากฏแนวทางการแก้ปัญหาการขนส่งชายฝั่งของประเทศ มีเพียงการกำหนดแนวทางการส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเพื่อประหยัดพลังงาน ได้แก่ การขนส่งทางรางและทางน้ำ ควรกำหนดให้มีแนวทางชัดเจนขึ้น

5. ผลการประชุม คณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2554 และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2554

ไม่ปรากฏแนวทางการแก้ปัญหาการขนส่งชายฝั่งของประเทศ มีเพียงการกำหนดการพัฒนา
ระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า และสนับสนุนให้มีการใช้รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน ระบบ
รางและระบบน้ำ

6. ผลการประชุม คณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2553

ได้กำหนดประเด็นที่ควรให้ความสำคัญเร่งด่วน คือ ผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการ
ขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Modal Shift) โดยการพัฒนาระบบราง และการจัดหาท่าเรือเฉพาะ
สำหรับอำนวยความสะดวกแก่การขนส่งชายฝั่ง การเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งให้ตรงเวลา

นอกจากนี้แล้ว คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
ได้มีคำสั่งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ.2558 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบบริหาร
จัดการท่าเรือในประเทศ เพื่อเป็นกลไกให้การพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าเรือในประเทศให้เป็นระบบ
มีเอกภาพ มีผลในทางปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ แก้ไขปัญหา อุปสรรคการดำเนินการในลักษณะ
บูรณาการ โดยมีองค์ประกอบและหน้าที่ ดังนี้

คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ	อำนาจและหน้าที่
(1) นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ประธานอนุกรรมการ	(1) จัดทำข้อเสนอแนวทางการจัดการและ พัฒนาระบบท่าเรือชายฝั่งและลำน้ำของ ประเทศทั้งทางด้านกายภาพและการบริหาร จัดการ รวมทั้งระบบอำนวยความสะดวกในการ ขนส่งและบริการ
(2) ปลัดกระทรวงคมนาคม รองประธานอนุกรรมการ	(2) กำกับดูแล ประสานงานและเร่งรัด ติดตามการดำเนินงานของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง กับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าเรือ เพื่อการขนส่งสินค้าและบริการให้เกิด ประสิทธิภาพ
(3) อธิบดีกรมธนารักษ์ อนุกรรมการ	(3) เชิญผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ชี้แจงข้อเท็จจริงหรือให้ข้อมูลต่อ คณะอนุกรรมการรวมทั้งเรียกเอกสารที่ เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบการพิจารณา
(4) อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น อนุกรรมการ	(4) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือหรือ ปฏิบัติงานได้ตามความเหมาะสม เพื่อ ดำเนินการตามที่คณะอนุกรรมการหรือประธาน อนุกรรมการมอบหมาย
(5) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ อนุกรรมการ	(5) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการหรือ ประธานกรรมการมอบหมาย
(6) ผู้แทนสำนักงบประมาณ อนุกรรมการ	
(7) ผู้แทนกระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา อนุกรรมการ	
(8) ผู้แทนกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร อนุกรรมการ	
(9) ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์ อนุกรรมการ	
(10) ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	
(11) นายไมตรี ศรีรินทร์ อนุกรรมการ	
(12) นายภูมินทร์ หะรินสุต อนุกรรมการ	
(13) ประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	
(14) ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	
(15) ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	
(16) อธิบดีกรมเจ้าท่า อนุกรรมการและเลขานุการ	

จากการประมวลแผนพัฒนาฯ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง พบว่า ทุกแผนพัฒนามีการกำหนดแนวทางในการพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่งไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีประเด็นหลักในการพัฒนาดังนี้

- 1) การขุดลอกร่องน้ำชายฝั่ง การวางเครื่องหมายการเดินเรือในชายฝั่งทะเล เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งมากขึ้น
- 2) การเพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่แล้วให้มากขึ้น
- 3) การสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่
- 4) การขาดแคลนท่าเรือชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบัง
- 5) การให้มืองค์กรกลางถาวร ทำหน้าที่ประสานนโยบายวางแผนท่าเรือต่าง ๆ ทั่วประเทศ
- 6) การปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งในประเทศ
- 7) ส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศและชายฝั่งให้มากขึ้น

โดยเฉพาะในประเด็นที่ 4) 6) และ 7) ในแผนพัฒนาฯ ฉบับล่าสุด ต่างมุ่งเน้นในการส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศและชายฝั่งให้มากขึ้น เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนเพื่อมาใช้รูปแบบการขนส่งอื่นที่ประหยัดพลังงาน ลดต้นทุนในการขนส่ง และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

การดำเนินงานตามนโยบายภาครัฐในการผลักดันกิจการการขนส่งสินค้าชายฝั่งจากมติคณะรัฐมนตรี สรุปได้ดังนี้

- 1) มติการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งในหลายท่า เช่น ท่าเรือกันตัง ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือสงขลา ท่าทอง เป็นต้น
- 2) ปรับปรุงท่าเรือชายฝั่งเดิม ได้แก่ ท่าเรือตำมะลัง
- 3) การปรับปรุงร่องน้ำในจังหวัดภาคใต้ เช่น ร่องน้ำท่าเรือสงขลา ท่าเรือสุราษฎร์ธานี ร่องน้ำบ้านดอน
- 4) การแก้ไขปัญหาโพงพางทางเดินเรือ เช่น บริเวณร่องน้ำท่าเรือสงขลา
- 5) การกำหนดอัตราค่าเช่าให้แก่องค์การบริหารส่วนจังหวัดในการบริหารท่าเรือชายฝั่ง
- 6) คัดเลือกเอกชนมาบริหารจัดการท่าเรือชายฝั่ง ได้แก่ ท่าเรือภูเก็ต และท่าเรือสงขลา
- 7) การแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ และได้มีการประชุมเพื่อเสนอกรอบอำนาจหน้าที่คณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ¹¹
- 8) การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง
- 9) การอนุมัติกรอบอัตราค่าภาระท่าเรือขั้นต่ำ-ขั้นสูงในท่าเรือแหลมฉบัง

องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง พบว่า มีหลายหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง แบ่งออกเป็น

¹¹ คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ในการประชุม ครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 25 เม.ย. 54 ผลการประชุม คณะรัฐมนตรี ครั้งที่ 17/2555 วันอังคารที่ 24 เมษายน 2555

ก. หน่วยงานเชิงนโยบายการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ได้แก่

- 1) กระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่กำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง ในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ด้านการขนส่งให้มีขีดความสามารถมากขึ้น โดยมีเป้าหมายเมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนา ปี 2558 ให้มีเป้าหมายในการขนส่งสินค้าในประเทศทางน้ำและราง เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าทั้งหมดให้มีร้อยละ 18.57
- 2) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กำหนดนโยบายพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ประหยัดพลังงานและลดต้นทุนการขนส่ง เพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ และชายฝั่งภายในประเทศเพิ่มขึ้น พัฒนาท่าเรือลำน้ำ และท่าเรือชายฝั่งทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามันเพื่อให้สามารถใช้เป็นท่าเรือชายฝั่งภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศ โดยวางเป้าหมายการพัฒนาในปี 2565 มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 19
- 3) คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ทำหน้าที่กำหนดนโยบายและแผนการพัฒนาพาณิชย์นาวีทั้งระบบ และกำหนดให้การขนส่งชายฝั่ง เป็นกิจกรรมหนึ่งในพาณิชย์นาวี ทั้งมีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาท่าเรือ และอนุกรรมการการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ เพื่อให้สามารถกำหนดทิศทางการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งได้ทั้งระบบ
- 4) คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำหนดแผนยุทธศาสตร์แม่บทการขนส่งสินค้าระดับประเทศในภาพรวม เช่น การเร่งดำเนินการท่าเทียบเรือชายฝั่งในท่าเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาท่าเรือหลักชายฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งภาคใต้ เป็นต้น

ข. หน่วยงานควบคุมและกำกับกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ได้แก่ กรมเจ้าท่าซึ่งมีบทบาทในการควบคุมกำกับกับการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่ง (การก่อสร้างและปรับปรุงท่าเรือ) เรือชายฝั่ง (การจดทะเบียนเรือไทย) การเดินเรือชายฝั่ง

ค. หน่วยงานส่งเสริมกิจการการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ได้แก่ กรมเจ้าท่าซึ่งมีบทบาทอีกด้านหนึ่งในการดำเนินการส่งเสริมการขนส่งชายฝั่ง ได้แก่ กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เช่น ศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการพัฒนากิจการขนส่งชายฝั่ง ท่าเรือชายฝั่ง เป็นต้น

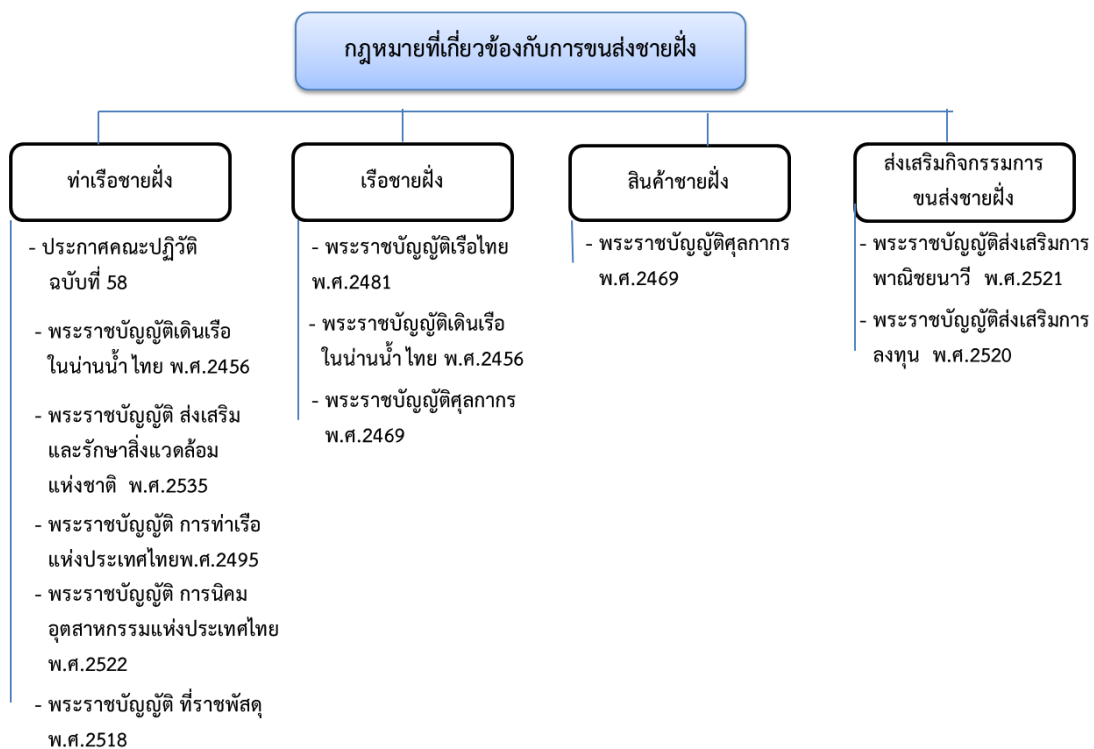
ง. หน่วยงานบริหารและจัดการท่าเรือชายฝั่ง ในการบริหารท่าเรือชายฝั่ง จะมีหน่วยงานดูแลท่าเรือชายฝั่ง ซึ่งจะขึ้นอยู่กับความเป็นเจ้าของท่าเรือนั้น ๆ เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย ดูแลท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือระนอง การนิคมแห่งอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ดูแลท่าเรือมาบตาพุด กรมธนารักษ์ ดูแลท่าเรือที่สร้างในที่ราชพัสดุ เช่น ท่าทอง ท่าเรือภูเก็ต และท่าเรือสงขลา

บทที่ 4

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง แบ่งได้เป็น 4 กลุ่ม คือ

- 1) กฎหมายควบคุมและกำกับท่าเรือชายฝั่ง
- 2) กฎหมายเรือชายฝั่ง
- 3) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าชายฝั่ง
- 4) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมกิจกรรมการขนส่งชายฝั่ง



รูปที่ 27 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

4.1 กฎหมายควบคุมและกำกับท่าเรือชายฝั่ง

กฎหมายควบคุมและกำกับท่าเรือชายฝั่งประกอบด้วยกฎหมาย 6 ฉบับ ได้แก่ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58¹³ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา

¹³ การกำหนดท่าเรือให้เป็นกิจการหนึ่งที่ต้องควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกา กำหนดให้กิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน และการกำหนดเงื่อนไข ให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือซึ่งเป็นกิจการค้าขาย อันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ตามข้อ 3 (9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤษภาคม 2542

คุณภาพสิ่งแวดล้อมของชาติ พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2495 พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2518 ซึ่งสาระสำคัญของกฎหมายสรุปได้ดังนี้

ก. ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

ตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ให้สิทธิรัฐในการใช้อำนาจดำเนินการควบคุมแต่ผู้เดียวในการประกอบกิจการการทำเรือ ทั้งนี้เพระกกิจการทำเรือถือเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน โดยมีผลบังคับเฉพาะทำเรือเดินทะเลที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ ขึ้นไป ไม่ว่าจะมีการเรียกค่าตอบแทนในการให้บริการหรือไม่ และให้หมายความรวมถึงสิ่งล่อนน้ำอื่นใด ไม่ว่าจะมีการเรียกค่าตอบแทนหรือไม่ก็ตาม ซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเดียวกันแต่มีได้ใช้เพื่อการขนส่ง¹⁴ ประกาศคณะปฏิวัติฉบับนี้มีผลดังนี้

1) ผู้ประกอบกิจการทำเรือดังกล่าวจะต้องยื่นคำร้องขอรับอนุญาตต่อรัฐมนตรีตามแบบที่กำหนด และจะต้องมีใบอนุญาตประกอบกิจการทำเรือตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต ซึ่งจะต้องไม่เกิน 15 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาต¹⁵ ผู้รับอนุญาตจะต้องประกอบกิจการเฉพาะที่รัฐมนตรีอนุญาต และเรียกเก็บอัตราค่าบริการไม่เกินอัตราที่แจ้งไว้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีให้เปลี่ยนแปลงค่าบริการได้¹⁶

2) ผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการทำเรือจะต้องผ่านการประเมินผลการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยจากกรมเจ้าท่าตาม “คู่มือการรักษาความปลอดภัยสำหรับทำเรือ”¹⁷

¹⁴ ข้อ 2 ประกาศกระทรวงคมนาคม กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการทำเรือซึ่งเป็นกิจการค้าขาย อันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ตามข้อ 3 (9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤษภาคม 2542

¹⁵ ข้อ 5 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการทำเรือซึ่งเป็นกิจการค้าขาย อันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ตามข้อ 3 (9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤษภาคม 2542

¹⁶ ข้อ 7 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการทำเรือ ซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประเทศตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 (ฉบับที่ 2)

¹⁷ ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการทำเรือ ซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประเทศตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 (ฉบับที่ 2) บทบัญญัติได้รับให้สอดคล้องกับประมวลข้อบังคับ ว่าด้วย การรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code : ISPS Code) บัญญัติไว้ในบทที่ 11-2 ของภาคผนวก แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วย ความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ.2002 (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, as amended 2002)

ทั้งนี้ หากผู้ประกอบการทำเรือขายฝั่ง ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามภายใต้เงื่อนไขที่อนุญาต ย่อมมีบทลงโทษ คือ

1. ผู้ฝ่าฝืนประกอบกิจการทำเรือขายฝั่ง โดยมิได้รับอนุญาต ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ¹⁸

2. รัฐมนตรีหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีมอบหมายจะมีคำสั่งเป็นหนังสือให้ผู้รับอนุญาตงดเว้นกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืน ให้แก้ไข หรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในกำหนดเวลา หากผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตามคำสั่งภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ถือว่าใบอนุญาตสิ้นสุดลงนับแต่วันถัดไปจากวันที่กำหนดไว้¹⁹

ผู้ได้รับอนุญาตที่ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 บาท และในกรณีที่เป็นการผิดต่อเนื่องกัน ให้ปรับอีกไม่เกินวันละ 1,000 บาท ตลอดระยะเวลาที่ยังทำการฝ่าฝืนอยู่²⁰ ผู้ใดขัดขวางหรือไม่ให้ความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ²¹

ข. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างท่าเรือขายฝั่งและการรักษาสสิ่งแวดล้อม ดังนี้

● กำหนดให้การก่อสร้างท่าเรือเป็นการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ²² โดยมีผลบังคับกับท่าเรือที่รับเรือทุกขนาดที่สูงกว่าและต่ำกว่า 500 ตันกรอสส์ ส่งผลให้

- ผู้ประกอบการท่าเรือจะต้องได้รับอนุญาตในการก่อสร้างท่าเรือจากกรมเจ้าท่า²³
- ผู้ได้รับอนุญาตจะต้องเสียค่าตอบแทนเป็นรายปีต่อกรุงเทพมหานคร หรือสำนักงานเขต เมือง เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นซึ่งมีกฎหมายจัดตั้งขึ้น แล้วแต่กรณีที่ทำเรื่อนั้นตั้งอยู่ในเขตใด²⁴

¹⁸ ข้อ 16 แห่งประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

¹⁹ ข้อ 7 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือ ซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประเทศตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 (ฉบับที่ 2)

²⁰ ข้อ 17 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือ ซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประเทศตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 (ฉบับที่ 2)

²¹ ข้อ 18 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือ ซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประเทศตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 (ฉบับที่ 2)

²² มาตรา 117 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

²³ ข้อ 4 (1) กฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456

²⁴ ข้อ 2 และ ข้อ 3 กฎกระทรวง ฉบับที่ 64 (2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456

นอกจากนี้ กรมเจ้าท่า ได้กระจายอำนาจให้ท้องถิ่นในบางเรื่อง ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง คือ การอนุญาตให้ขุดลอก คูแล่งรักษาร่องน้ำทางเรือเดิน และงานติดตั้งบำรุงรักษาเครื่องหมายการเดินเรือ โดยเฉพาะร่องน้ำชายฝั่งทะเลขนาดเล็ก การบริหาร คูแล่งรักษาสถานีขนส่งทางน้ำ (ท่าเทียบเรือสาธารณะ)²⁵

ค. พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535

ในพระราชบัญญัตินี้มีผลบังคับกับท่าเรือเฉพาะขนาด 500 ตันกรอสส์ ขึ้นไป คือ การก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์ที่สามารถรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์²⁶ ขึ้นไปไม่ว่าท่าเรือนั้นจะเป็นของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน จะต้องทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมเพื่อพิจารณา

ง. พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2495

กฎหมายฉบับนี้กำหนดวัตถุประสงค์ ตลอดจนอำนาจหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ต่อการบริหารจัดการท่าเรือที่การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง

การให้บริการท่าเรือชายฝั่ง ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินการท่าเรือฯ คือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ และกิจการที่การทำเรือฯ ดำเนินการ²⁷ เช่น สร้างท่าเรือใหม่ มีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ในการประกอบและส่งเสริมกิจการท่าเรือ รวมถึงกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าเรือ เช่น กำหนดอัตราค่าบริการการใช้ร่องน้ำของเรือชายฝั่ง ค่าบริการการใช้ท่าเทียบเรือภายในประเทศ ค่าบริการการใช้บริการสินค้าทั่วไป ค่าใช้บริการระบบตู้สินค้า เป็นต้น²⁸ การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ เพื่อให้บริการแก่เรือที่เข้ามาจอดเทียบท่าได้สะดวก กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ การเรียกเก็บค่าภาระที่ให้บริการแก่เรือสินค้า²⁹ แบ่งการให้บริการออกเป็น

²⁵ คำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 442/2547 เรื่อง มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สืบ ณ วันที่ 2 กรกฎาคม 2547

²⁶ - ท่าเทียบเรือ รับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ หรือความยาวหน้าท่า ตั้งแต่ 100 เมตร หรือมีพื้นที่ท่าเทียบเรือรวมตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตรขึ้นไป ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ
- ท่าเทียบเรือสำราญกีฬา ที่รองรับเรือได้ตั้งแต่ 50 ลำ หรือ 1,000 ตารางเมตรขึ้นไป ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ใน ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 129 ตอนพิเศษ 97ง ลงวันที่ 20 มิถุนายน 2555 หน้า 1

²⁷ มาตรา 35 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

²⁸ ประกาศ การท่าเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง การเรียกเก็บค่าบริการท่าเทียบเรือภายในประเทศของท่าเรือกรุงเทพ และค่าบริการสำหรับกิจกรรมส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง ประกาศ ณ วันที่ 6 มีนาคม 2555

²⁹ มาตรา 9 (6) พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

1. การให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งในท่าเรือแหลมฉบัง

นโยบายของท่าเรือแหลมฉบัง กำหนดให้ท่าเทียบเรือ A0 ซึ่งบริหารและประกอบการโดย บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด โดยลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2547 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2547 มีอายุสัญญา 30 ปี มีความยาวหน้าท่า 590 เมตร ท่าเทียบเรือ A0 เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ มีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าทั่วไปที่ขนส่งโดยเรือลำเลียง เรือเดินทะเลชายฝั่ง และเรือ Conventional ปีละประมาณ 750,000 ตัน เนื่องจากท่าเรือมีลักษณะเป็นท่าอเนกประสงค์และท่าชายฝั่ง ซึ่งสามารถรับเรือสินค้าระหว่างประเทศและเรือชายฝั่งได้ในเวลาเดียวกัน จึงทำให้เกิดปัญหาในการจอดเทียบท่าเรือของเรือชายฝั่ง นำมาสู่การสร้างท่าเรือชายฝั่งให้เป็นท่าเรือสาธารณะในโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้ท่าเทียบเรือแห่งนี้ให้บริการแก่เรือชายฝั่งเป็นการเฉพาะ

2. การให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งในท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพได้กำหนดเขตเฉพาะเพื่อให้บริการเรือชายฝั่งไว้ใน บริเวณเขื่อนตะวันตก และได้กำหนดการเรียกเก็บค่าบริการท่าเทียบเรือในการให้บริการชายฝั่ง

จ. พระราชบัญญัติการนิคมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ มีผลต่อท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งเป็นกิจการหนึ่งของการนิคมฯ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 23 ในการบริหารจัดการท่าเรือ มีการจัดตั้ง สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ให้มีหน้าที่ดังนี้

- ดูแลท่าเรือให้เป็นไปตามสัญญาที่ผู้ประกอบการท่าเรือทำไว้กับการนิคมฯ
- ดูแลสาธารณูปโภคโดยส่วนรวม อันได้แก่ ท่อน้ำ ไฟ น้ำร้อน ร่องน้ำ รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคบนบกที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนระบบสื่อสาร
- อำนวยความสะดวกในด้านการจราจรทางน้ำ

นอกจากนี้ สำนักงานท่าเรือฯ มีหน้าที่ในการออกข้อบังคับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 88 ว่าด้วย เรื่องการใช้บริการ การให้บริการอำนวยความสะดวก การรักษาความปลอดภัย การควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุและกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับกิจกรรมที่มีในท่าเรือ³⁰

ผลของพระราชบัญญัติ ฯ ที่มีต่อการบริหารและจัดการท่าเรือมาบตาพุด มีดังนี้

1) ท่าเรือมาบตาพุดมีหน่วยงานเฉพาะดูแลท่าเรือ แต่หน่วยงานที่เป็นเจ้าของและบริหารจัดการท่าเรือไม่ใช่หน่วยงานที่บริหารท่าเรือโดยตรง ทำให้ไม่มีความรู้ความชำนาญด้านท่าเรืออย่างถ่องแท้

³⁰ ข้อบังคับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 88 ว่าด้วย เรื่องการใช้บริการ การให้บริการอำนวยความสะดวก การรักษาความปลอดภัย การควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ และกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับท่าเรือ พ.ศ. 2539

2) ท่าเรือเป็นเพียงสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่จัดให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรม การวางแผนการพัฒนาท่าเรือจึงมีเพียงเอื้อต่อการบริการในนิคมอุตสาหกรรมมากกว่าจะมีเป้าหมายในการพัฒนาท่าเรือโดยตรง

3) การนิคม ฯ บริหารจัดการท่าเรือโดยเคร่งครัดต่อวัตถุประสงค์ในการใช้ท่าเรือตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน โดยเฉพาะกลุ่มท่าเรือเฉพาะกิจ ที่ไม่สามารถปรับเปลี่ยนการให้บริการมาให้บริการสาธารณะได้ ส่งผลให้ท่าเรือมีอัตราการใช้ท่าเรือต่ำ เช่น บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นเจ้าของท่าเทียบเรือ NFC และถือหุ้นในบริษัทซึ่งเป็นเจ้าของท่าเรือ RBT หยุดประกอบการเป็นผลให้ท่าเทียบเรือทั้ง 2 ท่า ซึ่งมีความยาวท่าเทียบเรือรวมกันถึง 1,000 เมตร และเป็นท่าเทียบเรือยาวที่สุดในท่าเรือมาบตาพุด ประสบปัญหาปริมาณสินค้าผ่านท่าน้อย ในขณะที่ท่าเทียบเรือสาธารณะ TPT ในบางช่วงประสบปัญหาท่าเรือคับคั่ง แต่ผู้ใช้บริการก็ไม่สามารถใช้ท่าเทียบเรือ NFC และ RBT แทนได้

ฉ. พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลต่อท่าเรือชายฝั่งที่กรมธนารักษ์เป็นเจ้าของ ได้แก่ ท่าเรือท่าทอง จังหวัด สุราษฎร์ธานี ท่าเรือสงขลา ท่าเรือระนอง ท่าเรือภูเก็ต และท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง ท่าเรือเหล่านี้ก่อสร้างหรือปรับปรุงโดยใช้งบประมาณแผ่นดิน ก่อสร้างบนที่ราชพัสดุ³¹ ซึ่งตามข้อ 23 กฎกระทรวง ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการปกครอง ดูแล บำรุงรักษา ใช้และจัดหาประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ.2545 กรมธนารักษ์สามารถนำท่าเรือมาจัดหาประโยชน์โดยการให้เช่าได้ โดยเงื่อนไขสัญญาเช่า ระยะเวลาการเช่า การบอกเลิกสัญญาให้เช่า และแบบสัญญาเช่าให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด³²

พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518 มีผลต่อท่าเรือซึ่งอยู่ในความดูแลกรมธนารักษ์ ทั้งในด้านประสิทธิภาพและประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ คือ

1) กรมธนารักษ์เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดการและหาผลประโยชน์ทรัพย์สินของรัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอสังหาริมทรัพย์ ไม่มีความรู้เรื่องท่าเรือ ทำให้การบริหารและจัดการท่าเรือในลักษณะ

³¹ มาตรา 4 พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518 ได้ให้ความหมายของที่ราชพัสดุว่า อสังหาริมทรัพย์อันเป็นทรัพย์สินของแผ่นดินทุกชนิด เว้นแต่สาธารณสมบัติของแผ่นดิน ดังต่อไปนี้

(1) ที่ดินรกร้างว่างเปล่า และที่ดินซึ่งมีผู้เวนคืน หรือทอดทิ้ง หรือกลับมาเป็นของแผ่นดินโดยประการอื่นตามกฎหมายที่ดิน

(2) อสังหาริมทรัพย์สำหรับพลเมืองใช้ หรือสงวนไว้เพื่อประโยชน์ของพลเมืองใช้ร่วมกันเป็นต้นว่า ที่ชายตลิ่ง ทางน้ำ ทางหลวง ทะเลสาบ ส่วนอสังหาริมทรัพย์ของรัฐวิสาหกิจที่เป็นนิติบุคคลและขององค์การปกครองท้องถิ่นไม่ถือว่าเป็นที่ราชพัสดุ

³² ข้อ 27 กฎกระทรวง ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการปกครอง ดูแล บำรุงรักษา ใช้และจัดหาประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ.2545

เช่นเดียวกับข้อห้ามทรัพย์สินอื่น โดยไม่ได้คำนึงถึงวัตถุประสงค์ของท่าเรือที่ได้กำหนดไว้ตั้งแต่มีการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือ

2) สัญญาให้เช่าท่าเรือมีระยะสั้น คือ ระยะเวลา 5 ปี ซึ่งไม่เหมาะสมกับกิจกรรมท่าเรือที่ลงทุนสูง และระยะเวลาคืนทุนนาน ทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่กล้าลงทุนในท่าเรือ ส่งผลให้ท่าเรือชายฝั่งส่วนใหญ่ขาดอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่เหมาะสมกับการดำเนินงานของท่าเรือ

3) ท่าเรือส่วนใหญ่ขาดการบำรุงดูแลรักษา เนื่องจากต้องใช้งบประมาณสูง และไม่มีการระบุให้แน่ชัดในสัญญาถึงผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย จึงทำให้สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานของท่าเรืออยู่ในสภาพทรุดโทรม ส่งผลให้ท่าเรือไม่สามารถดำเนินงานได้ตามที่ได้ทำการศึกษาไว้เมื่อก่อสร้างท่าเรือ

โดยที่ท่าเรือชายฝั่งเหล่านี้ถูกสร้างโดยกรมเจ้าท่า เมื่อดำเนินการก่อสร้างท่าเรือแล้วเสร็จ จึงได้ทำการส่งมอบให้แก่กรมธนารักษ์บริหารท่าเรือต่อไป อย่างไรก็ตาม กรมเจ้าท่าได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับ ดูแลและกำหนดแนวทางในการพัฒนาและบริหารท่าเรือ³³ โดยทำหน้าที่ ดังนี้

1) เสนอความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือลำน้ำ ท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือระหว่างประเทศ ตามกรอบของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล และยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม และกรมเจ้าท่า

2) ประสานงานและให้ข้อเสนอแนะกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารท่าเรือลำน้ำ ท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือระหว่างประเทศเพื่อกำกับดูแลการบริหารให้เกิดประโยชน์สูงสุด

3) กำหนดเงื่อนไข หลักเกณฑ์ และขั้นตอนการส่งมอบและบริหารท่าเรือ รวมทั้งพิจารณาเสนอความเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าธรรมเนียมการบริหารท่าเรือให้กับผู้รับผิดชอบการบริหารท่าเรือ

4) กำหนดกลไกและมาตรการที่เหมาะสมเพื่อการวิเคราะห์ การติดตาม และการประเมินผลงานตามโครงการ

5) กำกับ ดูแลและส่งเสริมการบริหารกิจการท่าเรือลำน้ำ ท่าเรือชายฝั่ง และท่าเรือระหว่างประเทศให้เป็นไปตามแนวทางและมาตรการที่กำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการบริหารท่าเรือดังกล่าวและเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

6) เชิญบุคคลหรือขอเอกสารจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้องตามที่เห็นสมควร

7) แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติงานได้ตามความจำเป็น

4.2 กฎหมายเรือชายฝั่ง

โดยที่ลักษณะของการขนส่งชายฝั่งมีกิจกรรมในการเคลื่อนย้ายสินค้าทางทะเล ที่อาจอยู่ภายในประเทศหรืออยู่ระหว่างประเทศ ดังนี้ เรือที่สามารถทำการค้าในน่านน้ำไทยได้นั้นจะต้องเป็นเรือไทย

³³ คำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่ 270/2552 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับ ดูแล และกำหนดแนวทางในการพัฒนาและบริหารท่าเรือ

เท่านั้น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือชายฝั่งโดยตรง คือ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และมีส่วนที่เรือชายฝั่งต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

ก. พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

เรือที่จะสามารถทำการค้าชายฝั่งได้จะต้องเป็นเรือไทย เรือที่ได้รับสัญชาติไทยได้จากการจดทะเบียนเรือตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ซึ่งกำหนดเงื่อนไขดังนี้

1) คุณสมบัติของผู้ที่สามารถถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทย เรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทย ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์ต้องมีสัญชาติไทย หรือห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดา ซึ่งมีสัญชาติไทย หรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือนิติบุคคลตามกฎหมายไทย³⁴

2) เรือที่ค้าในน่านน้ำสยาม ได้แก่ เรือกลขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป เรือทะเลที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป เรือลำน้ำที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป และสำหรับเรือประมง ได้แก่ เรือกลทุกขนาด และเรือที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสขึ้นไป

3) สิทธิและหน้าที่ของเรือไทย

สิทธิของเรือไทย คือ สามารถทำการค้าในน่านน้ำไทยได้³⁵

ข. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

เรือค้าชายฝั่ง³⁶ ต้องเสียค่าธรรมเนียมประภาคาร ทู่นหมายร่อนน้ำและโคมไฟ³⁷ โดยให้เก็บตามระวางบรรทุกของเรือนั้น ดังนี้

- เรือค้าชายฝั่ง มีขนาดเกินกว่า 35 ตัน ที่เข้ามาในเขตท่ากรุงเทพ ฯ ตันละ 16 สตางค์

³⁴ มาตรา 7 พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

³⁵ มาตรา 47 พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

³⁶ การกำหนดประเภทของเรือเพื่อการเก็บค่าธรรมเนียมประภาคาร ทู่นหมายร่อนน้ำและโคมไฟ ได้มีการแบ่งเรือต่าง ๆ ออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

- ประเภทที่ 1 เรือค้าชายฝั่ง ได้แก่ เรือที่ซักรงไทยทำการค้าอยู่แต่ในน่านน้ำสยามเท่านั้น
- ประเภทที่ 2 เรือค้าประเทศใกล้เคียง ได้แก่ เรือที่ซักรงไทย ทำการค้าอยู่ภายในเขตประเทศใกล้เคียง คือ ภายในเส้นที่ลากจากไซ่ง่อนไปทางใต้ถึงมูนตอกในเกาะบังกา จากมูนตอกถึงพาเล็มบังในเกาะสุมาตราฝั่งเหนือ จากพาเล็มบังเลียบ ตามฝั่งด้านเหนือของเกาะสุมาตรา จนถึงซาบัง และจากซาบังตรงไปถึงวิกตอเรียพอยต์
- ประเภทที่ 3 เรือค้าต่างประเทศ ได้แก่ เรือที่ซักรงไทยทำการค้าเลยเขตประเทศใกล้เคียง ดังได้กล่าวไว้ในประเภทที่ 2 ของข้อนี้
- ประเภทที่ 4 เรือต่างประเทศ ได้แก่ เรือที่ซักรงต่างประเทศที่ทำการค้าระหว่างท่าต่างประเทศกับท่าในพระราชอาณาเขต

ข้อ 4 กฎกระทรวงเศรษฐกิจ ออกตามความในมาตรา 3 และ มาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช 2477

³⁷ ข้อ 5 กฎกระทรวง ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2490) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช 2477

- เรือค้าชายฝั่ง เรือค้าประเภทใกล้เคียง หรือเรือค้าต่างประเทศที่มีขนาดเกินกว่า 35 ตัน ซึ่งเข้ามาทอดสมอในเขตท่าเกาะสีชัง ในเขตที่ทอดจอดเรือนอกสันดอน หรือเข้ามาในเขตท่าอื่น ๆ ตันละ 12 สตางค์

การเก็บตามระวางบรรทุกของเรือ ให้เก็บตามจำนวนรียิสเตอร์ตันถ้วน ถ้าระวางบรรทุกเป็นจำนวนหาบ ให้คำนวณกลับเป็นจำนวนรียิสเตอร์ตันเสียก่อนโดยหารจำนวนหาบด้วย 22.34

ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้กำหนดช้อยกเว้นสำหรับเรือค้าชายฝั่งขนาดบรรทุกต่ำกว่า 800 หาบ³⁸ ไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมประภาคาร พันท้ายร่อนน้ำ และโคมไฟ

เรือซึ่งได้เสียค่าธรรมเนียมประภาคาร พันท้ายร่อนน้ำและโคมไฟ มาขอใบปล่อยเรือ ให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานศุลกากร หรือเจ้าพนักงานอื่นผู้มีหน้าที่ออกใบปล่อยเรือ ขอตรวจดูใบเสร็จค่าธรรมเนียม นั้น ถ้าปรากฏว่าได้เสียค่าธรรมเนียมแล้ว จึงให้ออกใบปล่อยเรือให้³⁹ นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดพยายามจะนำเรือไปจากน่านน้ำไทย โดยไม่ได้เสียค่าธรรมเนียมดังกล่าว หรือไม่ยอมให้วัดขนาดเรือที่ตนเป็นผู้ควบคุมเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท⁴⁰

เรือชายฝั่งที่ได้เสียค่าธรรมเนียมประภาคาร ครบ 30 เที้ยว ใน 1 ปี (1 ม.ค.-31 ธ.ค.) ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมประภาคารสำหรับปีนั้น⁴¹

เรือที่ค้าชายฝั่งได้จะต้องเป็นเรือไทยเท่านั้น ลักษณะของเรือไทยสำหรับการค้าในน่านน้ำไทย มี 2 ลักษณะคือ

- 1) เรือที่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติเรือไทย ได้แก่
 - เรือกล ขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป
 - เรือทะเลที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป
 - เรือลำนํ้าที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป
- 2) เรือไทยที่ไม่ต้องจดทะเบียน ที่มีขนาดต่ำกว่า 1) ของบุคคลธรรมดา ตามมาตรา 7 สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

ค. พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469

ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 ได้กำหนดให้ เรือค้าชายฝั่งทำการค้าได้ทั้งการค้าชายฝั่งและการค้าต่างประเทศ โดยมีการขยายรายละเอียดไว้อย่างชัดเจน ดังนี้

“เรือลำใดมาจากภาคต่างประเทศ และแวะ ณ ท่าหรือที่แห่งใดในพระราชอาณาจักรในระหว่างทางไปยังท่า หรือที่อื่นในพระราชอาณาจักรก็ดี และเรือลำใดออกจากท่าหรือที่แห่งหนึ่งในพระ

³⁸ มาตรา 213 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

³⁹ มาตรา 215 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁴⁰ มาตรา 216 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁴¹ ประมวล ข้อ 4 06 02 02 ยกเว้นค่าธรรมเนียมประภาคารสำหรับเรือค้าชายฝั่ง

ราชอาณาจักรไปยังท่าหรือที่แห่งอื่นในระหว่างทางออกไปยังภาคต่างประเทศก็ดี ในส่วนที่เกี่ยวกับการไปมาค้าขายในเขตชายฝั่ง ท่านให้บังคับด้วยบทกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการค้าชายฝั่ง แต่ในส่วนการไปมาค้าขายหรือรับส่งสินค้าอันเกี่ยวกับภาคต่างประเทศ ให้บังคับด้วยบทกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการค้าต่างประเทศ”⁴²

เรือที่บรรทุกของมาจากภาคต่างประเทศ ของนั้นเมื่อมีการนำเข้า ตามปกติจะอยู่ในบังคับของบทกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการค้าต่างประเทศ แต่หากเรือนั้น ทำการค้าระหว่างท่าแห่งหนึ่งกับท่าอีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักรให้บังคับด้วยบทข้อบังคับ ว่าด้วยการค้าชายฝั่ง แต่เรือประเภทนี้จะต้องเป็นเรือที่อาจทำการค้าในน่านน้ำไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481

เรือที่มาจากภาคต่างประเทศ คำว่า “ท่าต่างประเทศ” “ภาคต่างประเทศ” หรือ “เมืองต่างประเทศ” หมายความว่า ที่ใด ๆ นอกพระราชอาณาจักรสยาม⁴³ หมายความว่า ที่ใด ๆ นอกพระราชอาณาเขตไทย ดังนี้เมื่อพื้น 12 ไมล์ทะเล⁴⁴ ก็เป็นภาคต่างประเทศ

อย่างไรก็ดี เรือค้าชายฝั่ง ก็สามารถแปลงสภาพเรือ จากเรือค้าชายฝั่งเป็นเรือต่างประเทศ และการแปลงเรือต่างประเทศเป็นเรือค้าชายฝั่งได้ แต่ต้องปฏิบัติตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด

เรือค้าชายฝั่งแม้จะอยู่ภายใต้บทบัญญัติพระราชศุลกากร พ.ศ.2469 มาตรา 64-71 แต่เรือชนิดดังต่อไปนี้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรการค้าชายฝั่ง⁴⁵

- 1) เรือที่ใช้กำลังคนเป็นส่วนใหญ่
- 2) เรือยอร์ช
- 3) เรือที่ใช้ในราชการ
- 4) เรือใช้สำหรับการประมงเท่านั้น
- 5) เรือเดินระหว่างท่ากับที่ทอดเรือภายนอกของเท่านั้น เท่านั้น
- 6) เรือมีระวางบรรทุกตั้งแต่ 35 ตันลงมา และเป็นเรือของเจ้าของที่อยู่ในราชอาณาจักร ไม่ทำการค้านอกน่านน้ำไทย บรรทุกแต่ผลิตภัณฑ์ของไทย (เฉพาะในส่วนภูมิภาคเท่านั้น)

หมายเหตุ: สำหรับท่ากรุงเทพฯ เรือประเภท 1-6 นี้ จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับและเสียค่าธรรมเนียมการค้าชายฝั่งโดยไม่ได้รับการยกเว้น

⁴² มาตรา 65 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469

⁴³ มาตรา 2 วรรค 6 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469

⁴⁴ ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตว่าต้องไม่เกิน 12 ไมล์ทะเลโดยวัดจากเส้นฐาน (baselines) ซึ่งรัฐชายฝั่งเป็นผู้กำหนดตามหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตของตน ซึ่งหมายความรวมถึงอำนาจอธิปไตยในห้วงอากาศ (air space) เหนือทะเลอาณาเขต และอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นดินท้องทะเล (sea-bed) และดินใต้ผิวดิน (subsoil) แห่งทะเลอาณาเขตด้วย (อนุสัญญา ข้อ 2 (1) และ (2)) โดยมีข้อยกเว้นในการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขต คือ “การใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต” (right of innocent passage) ของเรือต่างชาติในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง (อนุสัญญา ข้อ 17)

⁴⁵ ประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ.2556 ภาค 4 พิธีการศุลกากรเฉพาะเรื่อง

- 7) เรือเฟอร์รี่ ที่เดินทางจากท่าแห่งหนึ่งไปยังท่าอีกแห่งหนึ่งภายในราชอาณาจักรเป็นประจำ และมีจุดหมายทางที่แน่นอน
- 8) เรือที่เดินระหว่างหลุมขุดเจาะแก๊สธรรมชาติในเขตไหล่ทวีปของประเทศไทย ซึ่งทำการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้จากหลุมขุดเจาะแก๊สดังกล่าวเข้ามายังชายฝั่งในราชอาณาจักร
- 9) เรือลำเลียงขนส่งคอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าส่งออกที่ผ่านพิธีการใบขนสินค้าและส่งมอบสินค้า ณ จุดตรวจปล่อยของท่าหรือที่ หรือด่านศุลกากรแห่งหนึ่ง เพื่อนำไปบรรทุกหรือส่งออก ณ ท่าหรือที่ หรือด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่ง
- 10) เรือลำน้ำตามปกติที่ทำการค้าขายตามแม่น้ำลำคลองที่บางครั้งต้องเดินทางทะเลบ้าง และไม่มีเครื่องยนต์หรือมีระวางบรรทุกต่ำกว่า 20 ตันกรอสส์

4.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าชายฝั่ง

การควบคุมการค้าชายฝั่ง เป็นไปเพื่อการควบคุมมิให้เกิดความเสียหายแก่รายได้ของแผ่นดิน⁴⁶ เนื่องจาก ความเสียหายแก่ค่าอากรเนื่องจากเรือค้าชายฝั่งโดยเฉพาะ ความเสียหายแก่อากรสำหรับเรือที่ค้าชายฝั่งและค้าต่างประเทศด้วย ความเสียหายแก่อากรสำหรับเรือที่มาจากต่างประเทศแล้วแวะตามชายฝั่ง ความเสียหายแก่ค่าอากรสำหรับการค้าชายฝั่งทุกประเภท โดยเฉพาะของที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต⁴⁷ และของต้องกักต⁴⁸ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับกระบวนการพิธีการศุลกากรในการดำเนินการของสินค้าที่มีมากับเรือชายฝั่งโดยเฉพาะ ดังที่กำหนดไว้ในหมวด 8 เรื่องการค้าชายฝั่ง มีจำนวน 8 มาตรา (มาตรา 64-71) โดยกำหนดลักษณะของการค้าชายฝั่งไว้ดังนี้

⁴⁶ ประมวลระเบียบพิธีปฏิบัติศุลกากร พ.ศ.2556 ภาค 4 พิธีการศุลกากรเฉพาะเรื่อง หมวด 6 พิธีการศุลกากรว่าด้วยการค้าชายฝั่ง

⁴⁷ ภาษีสรรพสามิต คือ ภาษีการขายเฉพาะที่เรียกเก็บจากสินค้าและบริการบางประเภท ซึ่งมีเหตุผลสมควรที่จะต้องรับภาระภาษีสูงกว่าปกติ เช่น สินค้าที่บริโภคแล้วอาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี สินค้าและบริการที่มีลักษณะเป็นการฟุ่มเฟือย หรือสินค้าที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากรัฐ หรือสินค้าที่ก่อให้เกิดภาระต่อรัฐบาลในการที่จะต้องสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อให้บริการผู้บริโภค หรือเป็นสินค้าที่ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายพ.ร.บ. สุรา พ.ศ. 2493 พ.ร.บ. ยาสูบ พ.ศ. 2509 พ.ร.บ. ไฟ พุทธศักราช 2486 พ.ร.บ. ภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 พ.ร.บ. พิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 จัดเก็บภาษีท้องถิ่นเพิ่มจากภาษีสรรพสามิต โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมาย และพ.ร.บ. องค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 สินค้าและบริการ ได้แก่ น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เครื่องดื่ม เครื่องไฟฟ้า รถยนต์ เป็นต้น

⁴⁸ ของต้องกักต คือ ของที่จะนำเข้าได้หรือส่งออกได้ ต้องได้รับอนุญาต/ใบรับรอง หรือปฏิบัติได้ถูกต้องตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เกี่ยวข้องต้องตรวจสอบให้มีการปฏิบัติให้ถูกต้องตามระเบียบ

ประมวลระเบียบพิธีปฏิบัติศุลกากร พ.ศ.2556 ภาค 4 พิธีการศุลกากรเฉพาะเรื่อง หมวด 4 พิธีการศุลกากรว่าด้วยการต้องห้ามต้องกักต

1) การค้าชายฝั่งจะต้องเป็นการค้าทางทะเลจากภาคหนึ่งไปยังอีกภาคหนึ่งแห่งพระราชอาณาจักร จึงกล่าวได้ว่า การค้าชายฝั่งเป็นการค้าในน่านน้ำไทย

2) เรือที่จะทำการค้าในน่านน้ำไทยได้นั้นจะต้องเป็นเรือไทย

3) เรือค้าชายฝั่งทำการค้าได้ทั้งการค้าชายฝั่งและการค้าต่างประเทศ

ก. หากเรือได้มีการแวะ ณ ท่าที่แห่งใดในราชอาณาจักร และการแวะท่าหรือที่นี้ เมื่อมีการขนส่งสินค้าภายในประเทศจากท่าหรือที่นั้นไปยังที่อื่น ในส่วนนี้ให้ใช้บทกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการค้าชายฝั่ง แต่เมื่อเรื่อนั้นออกจากท่าหรือที่เพื่อไปต่างประเทศ ย่อมเป็นการค้าต่างประเทศ⁴⁹

ข. แต่ถ้าเรื่อนั้น ออกจากท่าหรือที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังท่าหรือที่แห่งอื่นในราชอาณาจักรระหว่างทางออกไปยังต่างประเทศ กรณีนี้การแวะท่าหรือที่อื่นในประเทศนั้นเป็นการถ่ายของขึ้น หรือบรรทุกของลงและไปถ่ายของขึ้น ณ ท่าหรือที่แห่งอื่นในราชอาณาจักร ในส่วนนี้จึงเป็นการค้าชายฝั่ง ส่วนของที่ขนขึ้นจากท่าแรกที่ออกมานั้นและนำออกไปต่างประเทศ ถือว่าเป็นการค้าต่างประเทศ

4) ข้อห้ามเรือค้าชายฝั่ง

ก. ห้ามเรือค้าชายฝั่งบรรทุกของลง หรือของขึ้น หรือแวะ ณ ที่ใดนอกพระราชอาณาเขตหรือ

ข. เปลี่ยนทางเดินโดยมิได้มีพฤติการณ์อันมิอาจกล่าวล่วงเสียได้มาบังคับให้ต้องกระทำเช่นนั้น หรือ

ค. ถ้านายเรือค้าชายฝั่งลำใด ซึ่งได้แวะ ณ ที่ใดนอกพระราชอาณาเขต มิได้แจ้งเหตุการณ์นั้น ๆ เป็นลายลักษณ์อักษรต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ ท่าแรกที่มาถึงในพระราชอาณาจักรทันใดที่เรื่อนั้นมาถึง⁵⁰

ง. นายเรื่อนั้นมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท

5) บัญชีสินค้า

เรือที่จะไปยังต่างประเทศ ก่อนบรรทุกของที่จะขนไปตามชายฝั่งลงเรือต้องยื่นใบขนสินค้าชายฝั่ง หรือบัญชีสินค้าตามแบบใบแนบ 10 และวางเงินค่าภาษีเต็มจำนวนสำหรับของนั้น ณ ท่าที่ได้รับใบปล่อยเรือ โดยเงินที่วางไว้นี้อาจคืนให้ เมื่อได้ยื่นใบรับรองอันถูกต้องของเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ (ใบแนบ 10 ก) ภายในสองเดือนนับแต่วันที่ได้รับใบปล่อยเรือ อันแสดงว่าของนั้นได้ขึ้นภายในพระราชอาณาจักรแล้ว⁵¹

⁴⁹ มาตรา 45-60 พระราชบัญญัติกรมศุลกากร ปีพ.ศ.2469

⁵⁰ เหตุผลสำคัญที่นายเรือค้าชายฝั่งต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร หากเกิดในกรณีดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ตรวจสอบข้อเท็จจริงเป็นพิเศษว่า มีการลักลอบหนีศุลกากรเกิดขึ้นหรือไม่

⁵¹ มาตรา 67 พระราชบัญญัติกรมศุลกากร พ.ศ.2469

6) ใบอนุญาตปล่อยสินค้า

เรือค้าขายฝั่งลำใดจะออกจากท่า หรือที่ขนสินค้าลง หรือถ่ายสินค้าออก ให้ทำบัญชีเป็นสองฉบับ มีข้อความต้องกันตามแบบที่กำหนดไว้ในใบแนบ 11 ลงชื่อนายเรือแสดงรายละเอียดของเรือ และสินค้าในเรือตามที่กำหนดไว้ และส่งมอบแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ซึ่งจะได้ยึดใบคู่ฉบับไว้และลงวันเดือนปี และลงชื่อในต้นฉบับคืนให้ไป บัญชีนี้ให้ถือว่าเป็นใบอนุญาตปล่อยสินค้า และปล่อยเรือให้เดินทางได้ด้วย ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมปล่อยเรือตามอัตราตามที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวงทุก ๆ ท่าที่ระบุชื่อไว้ในใบแนบนั้น ถ้าเรือค้าขายฝั่งลำใดออกจากที่แห่งใดโดยมิได้มีใบอนุญาตเช่นนั้นก็ดี หรือถ้าไม่แสดงใบอนุญาตนี้ภายในยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เมื่อเรือถึงท่า และก่อนเริ่มขนสินค้าขึ้นก็ดี ท่านว่านายเรือมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท⁵²

7) ใบอนุญาตปล่อยสินค้าอย่างคุ้มได้ทั่วไป

ในกรณีที่ดีเห็นสมควรจะออกใบอนุญาตปล่อยสินค้าอย่างคุ้มได้ทั่วไป ให้แก่เรือลำใด ๆ ที่ไปมาค้าอยู่เสมอเป็นปกติระหว่างท่าต่าง ๆ ในพระราชอาณาเขตก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่า จะต้องยื่นบัญชีอันถูกต้องแห่งสินค้าที่บรรทุกไปนั้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ให้ตรงต่อระเบียบการทุก ๆ เที้ยว และต้องส่งใบแจ้งความตามแบบที่กำหนดไว้ในใบแนบ 12 ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ ท่าที่เรือออกก่อนเวลาที่จะออกเรือ และให้ยื่นคำแจ้งความตามที่กำหนดไว้ในใบแนบอันเดียวกันนั้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ ท่าที่เรือไปถึงภายในยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เมื่อเรือไปถึงและก่อนเริ่มขนสินค้าขึ้น ใบอนุญาตปล่อยสินค้าอันคุ้มได้ทั่วไปนี้อาจอนเสียในเวลาใด ๆ ก็ได้ โดยแจ้งความให้ทราบเป็นลายลักษณ์อักษร ถ้าผู้ทรงใบอนุญาตปล่อยสินค้าอันคุ้มได้ทั่วไป ละเลยไม่ยื่นบัญชีสินค้าและคำแจ้งความดังกล่าวนี้ นายเรือมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท ส่วนการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมปล่อยเรือตามอัตราตามที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวง⁵³ สำหรับเรือที่เดินไปมาโดยมีใบอนุญาตอย่างคุ้มได้ทั่วไปกำกับทุก ๆ ท่าที่ระบุชื่อไว้ในใบแนบนั้น และซึ่งจะต้องยื่นรายการแจ้งกำหนดวันเรือมาถึงและออกไปตามความในมาตรานี้ และในอัตราเดียวกับที่จะได้เรียกเก็บจากเรือที่ไม่ได้ออกใบอนุญาตอย่างคุ้มได้ทั่วไป แต่อธิบดีจะยอมรับเงินฝากประจำซึ่งจะได้หักออกเป็นค่าธรรมเนียมอันต้องเสียเป็นยอดรวมทุกระยะกึ่งปี

8) สมุดบัญชีสินค้าประจำเรือ

เรือค้าขายฝั่งทุกลำ จะต้องมียอดบัญชีสินค้าไว้ประจำเรือ เพื่อบันทึกข้อความรายละเอียดในการเดินเรือทุกเที้ยว ประเภทและปริมาณสินค้าที่บรรทุก วันเดือนปี ที่เรือออกจากท่า วัน เดือน ปี และท่า

⁵² มาตรา 68 พระราชบัญญัติกรมศุลกากร พ.ศ.2469

⁵³ อัตราค่าธรรมเนียมใบปล่อยเรือ สำหรับเรือไปยังท่าในประเทศไทย ลำละ 100 บาท

อัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตปล่อยสินค้าอย่างคุ้มได้ทั่วไป สำหรับเรือไปยังท่าในประเทศไทย ปีละ 200 บาท

ในแบบ ศ.7 อัตราค่าธรรมเนียมออกใบปล่อยใน กฎกระทรวง ฉบับที่ 144 (พ.ศ.2547) ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนที่ 66 ก 13 ตุลาคม 2547

ที่ไปถึง และที่ถ่ายสินค้าออก ชื่อนายเรือ เป็นต้น หากฝ่าฝืนมีความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินห้าแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ⁵⁴

9) ข้อห้ามกลุ่มสินค้าบางอย่าง

ของนำเข้าที่ต้องค่าอากรชั้นใน เช่น สุรา ยาสูบ หรือของอันต้องจำกัดบรรทุกไปในเรือค้าขายฝั่ง ถ้าขนออกจากเรือโดยมิได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ นายเรือมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท⁵⁵

นอกจากนี้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรการค้าชายฝั่ง ยังได้กำหนดขั้นตอนปฏิบัติดังนี้

1) การขนส่งสินค้าน้ำมัน

ตามพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2542 กำหนดให้การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางน้ำให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วย การเดินเรือในน่านน้ำไทย⁵⁶

ก. กรณีการขนส่งสินค้าน้ำมัน

ผลิตภัณฑ์น้ำมันเป็นสินค้าที่มีการขนส่งทางน้ำในสัดส่วนที่สูงในปี พ.ศ. 2546 การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันไปยังคลังน้ำมันหลักทั่วประเทศใช้ทางน้ำมากเกือบร้อยละ 30 น้ำมันเกือบทั้งหมดที่ส่งไปคลังในภาคใต้ ใช้การขนส่งจากโรงกลั่นโดยเรือชายฝั่ง ในขณะเดียวกันก็มีน้ำมันจำนวนไม่น้อยที่ส่งโดยทางเรือจากโรงกลั่นในบริเวณระยอง-มาบตาพุด-ศรีราชา มายังคลังในกรุงเทพฯ ภาคกลาง และภาคตะวันตก บริษัทน้ำมันบางแห่งมีความเห็นว่าจำนวนเรือบรรทุกน้ำมัน ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ ปัญหาอีกประการหนึ่ง คือ ร่องน้ำในบริเวณท่าเรือปลายทางบางแห่ง (เช่น ท่าเรือที่คลังสุราษฎร์ธานี) มีลักษณะตื้นเขิน ทำให้ต้องใช้เรือบรรทุกขนาดเล็ก ทำให้ต้นทุนการขนส่ง ต่อหน่วยค่อนข้างสูง

ตามข้อบังคับว่าด้วยน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง กำหนดให้

1) เรือกำปั่น⁵⁷ ถึงทุกลำที่เข้ามาถึงในเขตท่าหรือลำแม่น้ำใด ๆ ในประเทศไทย และมีน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวางมาในเรือ ท่านว่าเรือนั้นต้องรีบไปยังที่ท่าขนสินค้าซึ่งได้รับอนุญาตสำหรับขนน้ำมันปิโตรเลียมอย่างนั้นโดยพลัน และห้ามมิให้เรือลำนั้นถอยไปจากที่นั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า⁵⁸ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่น⁵⁹

2) เรือกำปั่น ถึงทุกลำที่เข้ามาถึงในเขตท่าหรือลำแม่น้ำใด ๆ ในประเทศไทย และมีน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวางมาในเรือ ท่านว่าเรือนั้นต้องรีบไปยังที่ท่าขนสินค้าซึ่งได้รับอนุญาต

⁵⁴ มาตรา 99 พระราชบัญญัติกรมศุลกากร พ.ศ.2469

⁵⁵ มาตรา 70 พระราชบัญญัติกรมศุลกากร พ.ศ.2469

⁵⁶ มาตรา 17 พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2542

⁵⁷ เรือกำปั่น หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือด้วยใบ และไม่ได้ใช้ กรรเชียง แจว หรือพาย

มาตรา 3 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁵⁸ มาตรา 199 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁵⁹ มาตรา 208 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

สำหรับขนน้ำมันปิโตรเลียมอย่างนั้นโดยพลัน และห้ามมิให้เรือลำนั้นถอยไปจากที่นั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า⁶⁰ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่น⁶¹

3) ในระหว่างเวลาที่เรือกำปั่นถึงลำใด ซึ่งมีน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรจุในถังระวางอยู่ในเรือยังพักอยู่ในเขตท่าหรือลำแม่น้ำตำบลใด ๆ ในประเทศไทย ท่านห้ามมิให้ใช้ไฟ หรือโคมนอกจากโคมไฟฟ้าบนเรือหรือในที่ใกล้ชิดกับเรือลำนั้น ในขณะที่ถังระวางหรือห้องบรรจุขน้ำมันปิโตรเลียมยังเปิดอยู่หรือกำลังถ่ายหรือรับน้ำมันปิโตรเลียมหรือในขณะที่ฝาครอบภาชนะยังเปิดอยู่ และห้ามบรรดาคนในเรือนั้นทุกคนมิให้สูบบุหรี่หรือมีไม้ขีดไฟอยู่ใกล้ตัว แต่ที่บังคับไว้เหล่านี้ ต้องถือว่าไม่เป็นการห้ามไฟครัว หรือไฟในห้องเครื่องจักรสำหรับให้เกิดสติพอให้เรือถอยเข้าหรือถอยออกที่ทำขนสินค้าเช่นว่ามาแล้ว หรือออกไปยังทะเล หรือเพื่อให้มีแรงสติสำหรับการถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมที่ยังมีอยู่นั้นออกจากเรือ⁶² ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่น⁶³

4) ในไม่ว่าเวลาใด ห้ามมิให้เรือกำปั่นถึงเข้าไปยังท่าหรือเข้าจอดเทียบท่ามากกว่าลำหนึ่ง และในขณะที่เรือกำปั่นถึงลำใดกำลังถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมจากเรือ หรือรับน้ำมันปิโตรเลียมลงบรรจุในเรือ ห้ามมิให้เรือกำปั่นหรือเรือลำอื่นหรือเรือสำเภาลำหนึ่งลำใดอยู่เทียบท่าเดียวกัน หรือเทียบท่ากับกำปั่นถึงลำนั้นเป็นอันขาด⁶⁴ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่น⁶⁵

5) เรือกำปั่นถึงลำใดที่บรรจุขน้ำมันปิโตรเลียมอยู่ในถังระวางเรือ หรือที่เพิ่งจะเสร็จการถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมที่บรรจุมาเช่นนั้นจากเรือก็ดี ห้ามมิให้เคลื่อนจากที่ ๆ จอดอยู่นั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ถ้าและเจ้าท่าเห็นเป็นที่พอใจว่าเรือกำปั่นถึงลำใดไม่มีน้ำมันปิโตรเลียมอยู่ในเรือ และได้ล้างชำระเปิดให้อากาศเข้าออกในถังระวางเรือโดยสะดวกแล้ว เจ้าท่าอนุญาตให้เรือลำนั้นเลื่อนไปจอดยังที่ใดตามที่กำหนดให้ไว้ก็ได้⁶⁶ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่น⁶⁷

⁶⁰ มาตรา 199 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁶¹ มาตรา 208 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁶² มาตรา 200 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

⁶³ มาตรา 208 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁶⁴ มาตรา 205 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

⁶⁵ มาตรา 208 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁶⁶ มาตรา 206 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

⁶⁷ มาตรา 208 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

ข. กรณีน้ำมันรั่วไหลลงทะเล

1) กรณีที่เรือน้ำมันจม

เมื่อมีเรือไทย เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใดจมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินทางในน่านน้ำไทย ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น จัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายโดยพลัน ด้วยเครื่องหมายตามที่เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่เห็นสมควร สำหรับเป็นที่สังเกตในการเดินเรือทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน จนกว่าเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจะได้กู้ รื้อ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่นใดซึ่งได้จมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินทางออกจากที่นั้นเรียบร้อยแล้ว ซึ่งต้องกระทำให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด⁶⁸

2) เท ทิ้ง หรือปล่อยน้ำมัน

ผู้ใดเท ทิ้ง หรือปล่อยให้น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใด ๆ ลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ⁶⁹

4.4 กฎหมายส่งเสริมกิจการการขนส่งชายฝั่ง

ก. พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2548

กำหนดให้การขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักรโดยเรือที่มีขนาดตั้งแต่สองร้อยห้าสิบตันกรอสซิงก์ไป ให้เป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งทางทะเล⁷⁰ และผู้ประกอบการกิจการขนส่งคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักรโดยเรือที่มีขนาดตั้งแต่สองร้อยตันกรอสซิงก์ไป ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลด้วย

⁶⁸ มาตรา 121 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁶⁹ มาตรา 204 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁷⁰ มาตรา 3 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2548

การจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี ในการประชุมครั้งที่ 1/2552 ให้แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะ จำนวน 6 คณะ⁷¹ ซึ่งคณะที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง คือ พัฒนาการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ และได้มีมาตรการทางการเงินสำหรับโครงการสนับสนุนการต่อเรือในประเทศเพื่อพัฒนากองเรือขนส่งน้ำมันชายฝั่งของไทย

ข. พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520

พระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้กำหนดประเภทกิจการและเงื่อนไขกิจการ ในการส่งเสริมการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับชายฝั่ง ดังนี้

ตาราง 19 กิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง

ประเภทกิจการ	เงื่อนไข	สิทธิและประโยชน์
หมวด 4 ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง		
4.9 กิจการต่อเรือหรือซ่อมเรือ	ต้องได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 14000 ภายใน 2 ปี นับแต่วันครบเปิดดำเนินการ	A2
4.9.1 กิจการต่อเรือหรือซ่อมเรือ ขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส		A2
4.9.2 กิจการต่อเรือหรือซ่อมเรือ ขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอส (เฉพาะเรือโลหะ หรือไฟเบอร์กลาสที่มีการติดตั้งเครื่องยนต์และอุปกรณ์)		

⁷¹ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวี ถูกกำหนด 6 แผนยุทธศาสตร์ คือ

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ เพื่อขยายเส้นทางให้บริการและขนาดของกองเรือแห่งชาติให้มีระวางบรรทุกสินค้าและสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มมากขึ้น และทำให้อัตราค่าระวางมีความเป็นธรรม
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การส่งเสริมการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ เพื่อส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าทางน้ำทดแทนการขนส่งทางบกเพื่อประหยัดพลังงานและส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาเรือเพื่อสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือของประเทศและเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ เพื่อเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือไทยเสริมสร้างการจัดจ้างงานและมีมือแรงงานประหยัดเงินตราต่างประเทศ ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาท่าเรือเพื่อส่งเสริมการค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เหมาะสมและสอดคล้องกับอุปสงค์ เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศและพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าของภูมิภาค
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาและยกระดับมาตรฐานของบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวีให้พอเพียง เพื่อมุ่งเน้นการผลิตบุคลากรที่ขาดแคลนและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวีให้ได้ตามมาตรฐานระดับสากลและมีปริมาณเพียงพอตามความต้องการของตลาด
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 การเสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้ครบวงจร เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการในกิจการเกี่ยวเนื่องกับพาณิชย์นาวี

ประเภทกิจการ	เงื่อนไข	สิทธิและประโยชน์
หมวด 7 กิจการบริการและสาธารณูปโภค		
7.3 กิจการขนส่งมวลชน และสินค้าขนาดใหญ่	ต้องได้รับความเห็นชอบจาก	A2
7.3.3 กิจการขนส่งทางเรือ	หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง	

หมายเหตุ: กลุ่ม A ได้แก่ กลุ่มกิจการที่จะได้รับสิทธิและประโยชน์ด้านภาษีเงินได้นิติบุคคล เครื่องจักร วัตถุดิบ และสิทธิและประโยชน์ที่มีใช้ภาษีอากร

กลุ่ม A2 ให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ ดังนี้

- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี เป็นสัดส่วนร้อยละ 100 ของเงินลงทุน (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน)
- ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร
- ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็น สำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา 1 ปี ทั้งนี้ คณะกรรมการจะพิจารณาขยายเวลาให้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
- สิทธิและประโยชน์ที่มีใช้ภาษีอากร

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. ประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุน

ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 2/2543 เรื่อง ประเภท ขนาดและเงื่อนไขของกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุน ได้กำหนดเงื่อนไขว่า กิจการเรือที่จะขอรับการส่งเสริมการลงทุนต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมเจ้าท่า ซึ่งหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนในกิจการเรือ พ.ศ. 2551⁷² ได้กำหนดเรือที่สามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้ ได้แก่ เรือที่มีเขตการเดินเรือ โดยเฉพาะ เรือเดินทะเลใกล้ฝั่ง และเรือเดินภายในประเทศ หมายถึงเขตการเดินเรือตามแผนที่เขตสำหรับเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่ง (Vessel Engaged on Near-Coastal Voyages)⁷³ จะต้องเข้าหลักเกณฑ์การส่งเสริมดังนี้

ตารางที่ 20 หลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนของเรือ

เรือเดินทะเลใกล้ฝั่ง	เรือเดินภายในประเทศ
1. อายุเรือไม่เกินกว่า 25 ปี	1. อายุเรือไม่เกินกว่า 25 ปี
2. สำหรับเรือขนส่งน้ำมันและสินค้าอันตรายต้องทำประกันภัยตัวเรือ และเครื่องจักร รวมทั้งประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลที่สามไว้กับ P&I Clubs	2. สำหรับเรือขนส่งน้ำมันและสินค้าอันตรายต้องทำประกันภัยตัวเรือ และเครื่องจักร รวมทั้งประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลที่สามไว้กับ P&I Clubs
3. ต้องซ่อมทำอู่แห้งกับอู่ต่อและซ่อมเรือในประเทศไทย ตามกำหนดการตรวจเรือของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	3. ต้องซ่อมทำอู่ต่อและซ่อมเรือในประเทศไทย
4. ต้องจดทะเบียนเรือไทย	4. ต้องจดทะเบียนเรือไทย

⁷² ระเบียบกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ว่าด้วยหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนในกิจการเรือ พ.ศ.2551

⁷³ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 25) พ.ศ.2541

ค. พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล
ในประมวลรัษฎากร ได้กำหนดให้มีรายการยกเว้นภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งสินค้า
ทางทะเลหลายรายการ สรุปดังตารางที่ 21

ตารางที่ 21 รายการที่ยกเว้น หลักเกณฑ์วิธีการ กฎหมายอ้างอิงตามประมวลรัษฎากร
ที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางทะเล

รายการที่ยกเว้น	หลักเกณฑ์วิธีการ	กฎหมายอ้างอิงตามประมวลรัษฎากร	หมายเหตุ
เงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ	ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเล ระหว่างประเทศให้แก่บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ซึ่งใช้เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย และมีคนประจำเรือที่มีสัญชาติไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย	พระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 314) พ.ศ. 2540 ⁷⁴	การได้รับยกเว้นภาษีต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด
เงินปันผล หรือเงินส่วนแบ่งกำไรที่ได้จากกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย	ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับเงินปันผล หรือเงินส่วนแบ่งกำไรที่ได้จากบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยที่มีเงินได้ จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งใช้เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือ ไทย และมีคนประจำเรือที่มีสัญชาติไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย ให้แก่บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย	พระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 314) พ.ศ. 2540	-
การลดภาษีเงินได้เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเล	ให้ลดอัตราภาษีเงินได้ที่นำมาคำนวณภาษีเงินได้ และคงจัดเก็บในอัตราร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยลดอัตรารัษฎากร (ฉบับที่ 148) พ.ศ. 2547 ⁷⁵	การเช่าเรือได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์เฉพาะค่าเช่าที่มีการจ่ายระหว่างวันที่ พรก. นี้ใช้บังคับถึงวันที่ 31 พค.2529
การกำหนดให้บริการขนส่งในราชอาณาจักรสำหรับเรือเดินทะเล และการให้	กำหนดให้เจ้าของเรือไทยที่ให้บริการขนส่งในราชอาณาจักรโดยเรือเดินทะเลมีสิทธิเลือกจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มและเสียภาษี มูลค่าเพิ่มได้ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมการให้บริการขนส่งทางทะเล และ	ด้วยการกำหนดให้กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มเสียภาษีมูลค่าเพิ่มได้	

⁷⁴ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 67ก วันที่ 11 พฤศจิกายน 2540

⁷⁵ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 101 ตอนที่ 61 วันที่ 9 พฤษภาคม 2527

รายการที่ยกเว้น	หลักเกณฑ์วิธีการ	กฎหมายอ้างอิง ตามประมวลรัษฎากร	หมายเหตุ
บริการขนส่งทางทะเล กับแม่น้ำเป็นกิจการที่ มีสิทธิจดทะเบียน มูลค่าเพิ่มและเสีย มูลค่าเพิ่มได้	การค้าชายฝั่งของประเทศไทย	(ฉบับที่ 521) พ.ศ. 2554 ⁷⁶	
การยกเว้นภาษีเงินได้ ของบริษัทหรือห้าง หุ้นส่วนนิติบุคคลที่ ตั้งขึ้นตามกฎหมาย ไทยและประกอบ กิจการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ โดย นำเงินได้ไปจัดหาเรือ ลำใหม่เพื่อทดแทน เรือลำเก่าที่ขายไป	(1) ต้องมีการซื้อเรือลำใหม่และนำไปจดทะเบียนเป็นเรือ ไทยภายใน 2 ปี นับแต่วันที่ขายเรือลำเก่านั้น (2) ให้สามารถจัดหาเรือด้วยการต่อเรือลำใหม่ ตาม สัญญาการต่อเรือ โดยให้นำเรือลำใหม่ไปจดทะเบียน เป็นเรือไทย ภายใน 2 ปี นับแต่วันที่ขายเรือลำเก่านั้น (3) ให้สามารถซื้อเรือลำใหม่ได้ก่อนที่จะมีการขายเรือลำ เก่าออกไป โดยให้นำเรือลำใหม่ไปจดทะเบียนเป็น เรือไทย และต้องขายเรือลำเก่าภายใน 1 ปี นับแต่ วันที่ซื้อเรือลำใหม่ (4) เรือที่ซื้อใหม่ตาม (1) และ (3) ต้องมีอายุการใช้งาน มาแล้วไม่น้อยกว่าเรือที่ขายไป รวมทั้งเรือที่ซื้อใหม่และ เรือที่ต่อใหม่ตาม (1) (2) และ (3) ต้องมีระวาง บรรทุกไม่น้อยกว่าเรือที่ขายไป (5) ต้องแจ้งการขายเรือเก่าและการซื้อหรือการต่อเรือ ใหม่เป็นหนังสือต่ออธิบดีกรมสรรพากรภายใน 30 วันนับแต่วันที่ขายเรือเก่านั้น หรือนับแต่วันที่จด ทะเบียนเรือลำใหม่เป็นเรือไทย ⁷⁷	พระราชกฤษฎีกา ออกตามความใน ประมวลรัษฎากรว่า ด้วยการลดอัตราและ ยกเว้นรัษฎากร (ฉบับ ที่ 543) พ.ศ. 2555 ⁷⁸	
ลดอัตราภาษีค่าเช่า เรือ	1) ให้บริษัทฯ ผู้จ่ายเงินค่าเช่าฯ หักภาษีและนำส่งเพียง ร้อยละ 1 (จากเดิมร้อยละ 15) ตามประมวลรัษฎากร 2) ต้องเป็นการจ่ายค่าเช่าเรือเดินทะเล ให้แก่บริษัทหรือ ห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลต่างประเทศ 3) ต้องจ่ายค่าเช่าตั้งแต่วันที่ 30 มี.ค.2556-31 ธ.ค.2556	พระราชกฤษฎีกา ออกตามความใน ประมวลรัษฎากรว่า ด้วยลดอัตรารัษฎากร (ฉบับที่ 560) พ.ศ. 2556 ⁷⁹	

ที่มา: กรมสรรพากร. พระราชกฤษฎีกา.

⁷⁶ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 128 ตอนที่ 42ก วันที่ 27 พฤษภาคม 2554

⁷⁷ ข่าวกระทรวงการคลัง ฉบับที่ 149/2554 เรื่อง มาตรการภาษีเพื่อการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ

⁷⁸ ราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 129 ตอนที่ 92 ก วันที่ 28 กันยายน 2555

⁷⁹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 130 ตอนที่ 30ก วันที่ 29 มีนาคม 2556

ง. พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530

ในภาค 4 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530 กำหนดการยกเว้นอากรของที่นำเข้าในราชอาณาจักร หรือส่งออกป็นอกราชอาณาจักร และจะได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพากร ในกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง จะถูกกำหนดไว้ในประเภทที่ 7 คือ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของอากาศยานหรือเรือ รวมทั้งวัสดุที่นำเข้า ที่ได้ขอยกเว้นอากร จะต้องนำไปใช้ ภายในกำหนดเวลา 1 ปี⁸⁰ ผู้ขอยกเว้นอากร แบ่งเป็น

- 1) ผู้นำเข้าของเข้าได้รับอนุมัติจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนตามกฎหมายศุลกากร ซึ่งในการซ่อมหรือสร้างเรือเดินทะเลหรือส่วนของเรือเดินทะเลที่มีขนาดเกินหกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป
- 2) ผู้นำเข้าเป็นเจ้าของเรือ นำเข้าเพื่อใช้ซ่อมเรือหรือส่วนประกอบของเรือขนาดตั้งแต่ 250 ตันกรอสส์ขึ้นไป

จ. มาตรการสนับสนุนด้านการเงิน

เนื่องจากการซื้อเรือ หรือต่อเรือแต่ละลำ จะต้องใช้งบประมาณที่สูงมาก ทำให้ผู้ประกอบการมีความต้องการการสนับสนุนด้านการเงินของรัฐบาล ที่ผ่านมารัฐบาลได้ให้การสนับสนุนในลักษณะสินเชื่อพาณิชย์นาวี เพื่อให้เป็นการพัฒนากองเรือไทยให้มีขนาดใหญ่มากขึ้น ทั้งนี้ได้กำหนดเกณฑ์ ดังนี้

- 1) เป็นกิจการที่จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดในประเทศไทยและมีผู้ถือหุ้นเป็นคนไทยเกินกว่า 50% ของทุนจดทะเบียนทั้งหมด
- 2) ต้องนำเงินกู้ยืมไปลงทุนซื้อเรือใหม่หรือเรือเก่าที่มีอายุการใช้งานมาแล้วไม่เกิน 20 ปี
- 3) เรือที่ลงทุนซื้อต้องนำมาจดทะเบียนในประเทศไทยและมีธงชาติไทยเป็นธงประจำเรือ
- 4) เป็นกิจการที่ทำธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นหลัก

เนื่องจากเกณฑ์ในข้อ 4) เป็นข้อกำหนดที่ทำให้เรือไทยที่ทำธุรกิจการขนส่งชายฝั่งภายในประเทศไม่สามารถที่จะได้รับการสนับสนุนตามมาตรการนี้

เมื่อได้มีการประมวลกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง ได้ข้อสรุป ดังนี้

- 1) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่งเกือบทั้งหมด เป็นกฎหมายที่ควบคุมการดำเนินงานแทบจะทุกขั้นตอนของการขนส่ง คือ
 - ก. ทำเรือชายฝั่ง ด้วยกฎหมายไทยถือว่าทำเรือเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่มีความสำคัญที่มีผลกระทบโดยตรงต่อความปลอดภัยของประชาชน จึงทำให้มีข้อบังคับที่เข้มงวดในการที่จะขออนุญาตที่จะก่อสร้างหรือขยายทำเรือชายฝั่ง นอกจากนี้การก่อสร้างทำเรือยังมีผลกระทบโดยตรงต่อเส้นทางธรรมชาติ การสร้างสิ่งรุกล้ำลำน้ำอาจมีผลกระทบโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อสิ่งแวดล้อม จึงทำให้การก่อสร้างทำเรือจำเป็นต้องมีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการตรวจสอบ เช่น กรมเจ้าท่า หรือ

⁸⁰ ประกาศกรมศุลกากรที่ 149/2555 เรื่องหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการยกเว้นอากรสำหรับของภาค 4 ประเภทที่ 7 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530

กรณีที่มีการสร้างท่าเรือที่มีขนาดใหญ่สามารถรับเรือได้ ตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ จำเป็นต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

นอกจากนี้ ในส่วนของการบริหารและจัดการท่าเรือ ต้องพิจารณาลักษณะของความเป็นเจ้าของท่าเรือนั้น เช่น ท่าเรือที่อยู่ในความดูแลของการท่าเรือฯ ก็จะอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2495 ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือที่อยู่ในความดูแลของการนิคมอุตสาหกรรมฯ จะอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ได้แก่ ท่าเรือมาบตาพุด และท่าเรือที่กรมเจ้าท่าเป็นผู้สร้างบนพื้นที่ราชพัสดุ เมื่อก่อสร้างเสร็จแล้วจะส่งมอบท่าเรือดังกล่าว ให้อยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์ จะอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2518 เช่น ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต และท่าเรือท่าทอง เป็นต้น

ข. เรือชายฝั่ง ด้วยเรือเป็นพาหนะที่สามารถเคลื่อนย้ายได้ทั้งในแม่น้ำในประเทศ และสามารถที่จะเคลื่อนย้ายไปยังแม่น้ำ หรือทะเลในต่างประเทศ ดังนี้แล้ว เรือชายฝั่งที่จะเดินเรือในประเทศได้นั้น กฎหมายไทยได้กำหนดชัดเจนว่า เรือชายฝั่งจะต้องเป็นเรือไทย จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติเรือไทย มีการกำหนดขั้นตอนในการจดทะเบียน นอกจากนี้ในการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายกำหนดเพิ่มเติม เพื่อเป็นการจัดระเบียบในการสัญจรไปมาทางน้ำ และเพื่อความปลอดภัย เรือชายฝั่งจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ด้วย

ค. สินค้าชายฝั่ง สินค้าที่มีการขนส่งโดยเรือค้าชายฝั่ง ในข้อบัญญัติตามกฎหมายศุลกากรได้กำหนดพิธีการศุลกากรในการดำเนินการของสินค้าที่มากับเรือชายฝั่ง โดยเฉพาะ ในการจัดเก็บภาษีของรัฐเพื่อเป็นการควบคุมในเรื่องรายได้ของประเทศ

2) กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าชายฝั่ง พบว่า ในการส่งเสริมกิจกรรมการชายฝั่ง มีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จำนวน 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ได้กำหนดขนาดของเรือที่เข้าเกณฑ์ในการได้รับการส่งเสริม จะต้องมีความยาวตั้งแต่สองร้อยห้าสิบตันกรอสส์ ขึ้นไป โดยให้เป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งทางทะเล มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งครอบคลุมท่าเรือทุกประเภท และให้มีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการการพัฒนากิจการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ เพื่อการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพื่อใช้แทนการขนส่งสินค้าทางบก ส่วนพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 กำหนดกิจการที่ส่งเสริมให้การลงทุนเป็นกิจการต่อเรือหรือซ่อมเรือ หรือกิจการขนส่งทางเรือ ทั้งนี้จะต้องอยู่ใต้เงื่อนไขที่กำหนดคือ จะต้องเป็นการต่อเรือหรือซ่อมเรือที่ได้รับใบรับรอง ISO 14000 ภายใน 2 ปี หรือ ต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ถึงจะได้รับสิทธิและประโยชน์ด้านภาษีเงินได้นิติบุคคล เครื่องจักร วัตถุดิบ และสิทธิประโยชน์อื่น ๆ

นอกจากนี้ ได้กำหนดหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนของเรือ โดยกำหนดเป็นเรือไทย เป็นเรือเดินทะเลใกล้ฝั่ง และเรือเดินภายในประเทศ ทั้งนี้ กำหนดเกณฑ์คือ จะต้องมียุเรือไม่เกินกว่า 25 ปี เป็นกลุ่มสินค้าน้ำมันและสินค้าอันตราย และต้องทำอู่ต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศ

- 3) ในกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับภาษีเงินได้ พบว่า เกือบทั้งหมดเป็นการสนับสนุนในส่วนของการเดินเรือระหว่างประเทศ มีการสนับสนุนในส่วนการขนส่งสินค้าชายฝั่งโดยตรงอยู่ 1 เรื่อง คือ เจ้าของเรือไทยที่ให้บริการในราชอาณาจักรมีสิทธิเลือกจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มและเสียภาษีมูลค่าเพื่อได้ และการยกเว้นภาษีเงินได้ของบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย
- 4) การกำหนดยกเว้นอากรของนำเข้าในราชอาณาจักรในราชอาณาจักร หรือส่งออกนอกราชอาณาจักร และได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิต ได้แก่ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของอากาศยานหรือเรือ รวมทั้งวัสดุที่นำเข้า ภายในกำหนดเวลา 1 ปี โดยผู้ขอยกเว้นอากรจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด
- 5) มาตรการสนับสนุนด้านการเงิน พบว่า การให้สินเชื่อพาณิชย์นาวี กิจการเรือชายฝั่งภายในประเทศ ไม่สามารถที่จะขอรับทุนสนับสนุนสินเชื่อดังกล่าวได้ เพราะในเกณฑ์ได้กำหนดไว้ว่าจะขอรับทุนสนับสนุนได้ในกรณีที่เป็นการทำธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นหลักเท่านั้น

บทที่ 5

การวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นจากนโยบายและกฎหมายของการขนส่งชายฝั่ง

การที่การขนส่งสินค้าชายฝั่งไม่สามารถที่จะพัฒนาไปถึงเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ จากการศึกษา แผนพัฒนาในระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง นโยบายภาครัฐ ตลอดจนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ได้ข้อสรุปในประเด็นดังต่อไปนี้

5.1 ปัญหาด้านนโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

การวิเคราะห์นโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่งจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ ทั้ง 11 ฉบับ (พ.ศ. 2504 – พ.ศ.2559) ภาพรวมของนโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ชายฝั่งของประเทศไทย สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 22 สรุปแผนพัฒนาฯ ในระดับต่าง ๆ เปรียบเทียบกับนโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่ง

แผนพัฒนาฯ ในระดับต่าง ๆ	นโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่ง
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 – 3 (พ.ศ.2504 – พ.ศ.2519)	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งชัดเจนที่สุด การพัฒนาประเทศมีเป้าหมายในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านคมนาคมและขนส่ง รวมถึงการขนส่ง ชายฝั่ง ทำให้มีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการสร้างและพัฒนากการ ขนส่งชายฝั่ง นโยบายเน้นให้มีการสำรวจทางเทคนิค และทำการขุด ลอดร่องน้ำของท่าเรือชายฝั่ง โดยเฉพาะในภาคใต้ ได้แก่ ท่าเรือสงขลา ชุมพร สตูล ระนอง กระบี่ ปากพนัง สุราษฎร์ธานี รวมถึงการขุดลอก ร่องน้ำในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การ ขนส่งทางน้ำภายในประเทศให้มากขึ้น แม้จะมีการสนับสนุนด้าน แผนพัฒนาฯ ที่ชัดเจน แต่เมื่อพิจารณาและเปรียบเทียบกับงบประมาณที่ ใช้ในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งแล้ว พบว่า งบประมาณการขนส่ง ชายฝั่งมีน้อยมาก ตัวอย่างเช่น ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 3 งบประมาณ ท่าเรือชายฝั่งจำนวน 80.30 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.97 ของ งบประมาณการพัฒนาการขนส่งทางน้ำทั้งหมดจำนวน 895.475 ล้าน บาท และคิดเป็นร้อยละ 0.33 ของงบประมาณการขนส่งทุกระบบ จำนวน 24,183.058 ล้านบาท
2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 – 5 (พ.ศ.2520 - พ.ศ.2529)	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งไม่ชัดเจน ประเทศไทยประสบปัญหาทางเศรษฐกิจ ทำให้นโยบายและ มาตรการเกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่งถูกลดความสำคัญลง การขนส่ง ชายฝั่งเป็นส่วนย่อยในแผนการปรับโครงสร้างระบบการขนส่งและการ

แผนพัฒนาฯ ในระดับต่าง ๆ	นโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่ง
	สื่อสาร ได้กำหนดการวางนโยบายที่ให้ความสำคัญต่อการแก้ปัญหาเศรษฐกิจเฉพาะหน้าของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง มากกว่าการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่เป็นระบบ เช่น ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและวางเครื่องหมายการเดินเรือในชายฝั่งทะเล และศึกษาความเหมาะสมเพื่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ตลอดจนปรับปรุงและขยายท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่เดิมให้มีความสามารถในการขนถ่ายสินค้ามากขึ้น
3) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 – 8 (พ.ศ.2530 – พ.ศ.2544)	<u>แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งชัดเจน</u> นโยบายการพัฒนาเป็นองค์รวมคือ การพัฒนาท่าเรือ และพัฒนาพาณิชย์นาวีทั้งระบบ เช่น ปรับปรุงและเสริมสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อสนับสนุนกิจการท่าเรือ เช่น การขุดลอกร่องน้ำ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ เร่งรัดให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน และดำเนินงานท่าเรือชายฝั่งในภาคใต้ และการสนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศและชายฝั่งให้มากขึ้น
4) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 – 10 (พ.ศ.2545 – พ.ศ.2554)	<u>แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งไม่ชัดเจน</u> นโยบายการพัฒนาประเทศ ยึดหลักปรัชญาเศรษฐกิจแบบพอเพียง เพื่อสร้างสังคมที่เข้มแข็งและมีคุณภาพ
5) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555 – พ.ศ.2559)	<u>แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งไม่ชัดเจน</u> การผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลัก ไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ เช่น การขนส่งทางรถไฟและการขนส่งทางน้ำ โดยให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ให้แก่การขนส่งทางรางและทางน้ำ
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย	
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)	<u>แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งชัดเจน</u> ในยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางกลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำนน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน - ปรับปรุงท่าเรือเดิมหรือพัฒนาท่าเรือใหม่เพื่อเป็นท่าเรือเฉพาะสำหรับเรือชายฝั่งและ - ให้เอกชนมาใช้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งด้วยการกำหนดอัตราค่าบริการหน้าท่าให้จูงใจ - สนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทะเลตะวันตก (Feeder Port) เพื่อเป็นทางเลือกในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่

แผนพัฒนาฯ ในระดับต่าง ๆ	นโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่ง
	ออกจากภาคใต้ไปสู่ท่าเรือสิงคโปร์เชื่อมต่อการขนส่งผ่านท่าเรือหลักที่สำคัญของประเทศด้วย
แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	
แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554-พ.ศ.2558	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งชัดเจน ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ - เพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 19 - ยุทธศาสตร์ในการปรับเปลี่ยน รูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) เพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่การขนส่งทางน้ำและทางรางที่มีต้นทุนต่ำ - สนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงกับท่าเรือภูมิภาคโดยการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทั้งด้านฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อให้สามารถใช้เป็นท่าเรือชายฝั่งภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศ
ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งไม่ชัดเจน ยุทธศาสตร์ครอบคลุมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้การขนส่งหลัก (Main Line) ที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า เช่น การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางน้ำ โดยให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ให้แก่การขนส่งทางรางและทางน้ำ หรือผลักดันให้การขนส่งทางถนนเป็นทางเลือกของการเดินทางที่ต้องการใช้ความเร็ว หรือการขนส่งสินค้าประเภทจากที่ถึงที่ (Door-to-Door) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ โดยพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและอันดามันเพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ ประโยชน์ที่จะได้รับจากการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ จะทำให้สัดส่วนการขนส่งทางน้ำในประเทศจะเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 20 แต่งบประมาณ เพื่อพัฒนาในส่วนของการขนส่งทางน้ำมีงบลงทุน

แผนพัฒนาฯ ในระดับต่าง ๆ	นโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่ง
	น้อยที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น คือ 2,206.07 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.94 ของงบประมาณลงทุนทั้งหมด และให้เป็นแผนงานการพัฒนาไฟฟ้า ซึ่งถือว่าเป็นทางเลือกของการใช้รูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ สูงถึง 27,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 48.23 โดยลงทุนในโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง คือ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพียงโครงการเดียว
แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง <u>ไม่ชัดเจน</u> การพัฒนาการขนส่งเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ และลดการใช้พลังงานภาคการขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง คือ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าคือ รูปแบบการขนส่งจากถนนสู่การขนส่งทางน้ำและทางราง
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา พ.ศ.2554-2563	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง <u>ชัดเจน</u> ทั้งนี้ในแผนยุทธศาสตร์ กำหนดเป้าประสงค์สาขาการขนส่งทางน้ำเพื่อยกระดับบริการการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศ เพื่อให้การขนส่งทางน้ำมีความปลอดภัย และเพื่อสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

จากตารางข้างต้น แสดงถึงการพัฒนาของแผนพัฒนาฯ และแผนในระดับต่าง ๆ มีต่อการขนส่งชายฝั่งของไทย ซึ่งมีการกำหนดไว้ชัดเจน ไม่กี่แผน และการพัฒนาเป็นไปอย่างไม่ต่อเนื่อง

นโยบายของภาครัฐเกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 – 3 มีนโยบายที่ชัดเจนในการสร้างและพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง โดยการสำรวจความเหมาะสมในการก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง และการขุดลอกร่องน้ำต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ต่อมาในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 – 5 มีนโยบายที่ให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาเศรษฐกิจเฉพาะหน้าของการขนส่งเนื่องจากสภาพเศรษฐกิจที่ซบเซา ทำให้ต้องดำเนินนโยบายเน้นการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งสินค้าชายฝั่งมากกว่าการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่เป็นระบบ จนกระทั่งแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 – 8 รัฐบาลวางนโยบายการพัฒนาการขนส่งทางน้ำเป็นระบบมากขึ้น โดยเน้นพัฒนาการพาณิชย์นาวีทั้งระบบ และเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนในการพัฒนาขนส่งทางน้ำให้มากขึ้น โดยมีเป้าหมายสำคัญเพื่อพัฒนาการขนส่งทางน้ำให้เป็นตัวเสริมวงจรพาณิชย์ ต่อมาแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 – 10 การวางนโยบายการพัฒนาประเทศยึดหลักปรัชญาเศรษฐกิจแบบพอเพียง เพื่อสร้างสังคมที่เข้มแข็งและมีคุณภาพ ดังนั้นนโยบายการพัฒนาของรัฐไม่เน้นการก่อสร้าง แต่ให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านระบบการขนส่ง สื่อสารโทรคมนาคม พลังงาน และสาธารณูปการเพื่อสนับสนุน

การเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตและบริการ รวมทั้งกิจการพาณิชย์ให้มีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะของภาคการผลิตและบริการของประเทศ สำหรับแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 11 นโยบายการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะในประเทศเท่านั้น เพื่อรองรับการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน (Asean Economic Community : AEC) ในปี 2558 การวางนโยบายของประเทศจึงมุ่งเน้นการเชื่อมโยงในประชาคมอาเซียน รวมถึงการพัฒนาการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล โดยเฉพาะรูปแบบบริการขนส่งทุกระบบ ทั้งทางถนน รถไฟ รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และการขนส่งทางน้ำ การเดินเรือชายฝั่ง

ผลกระทบของการนโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่ง

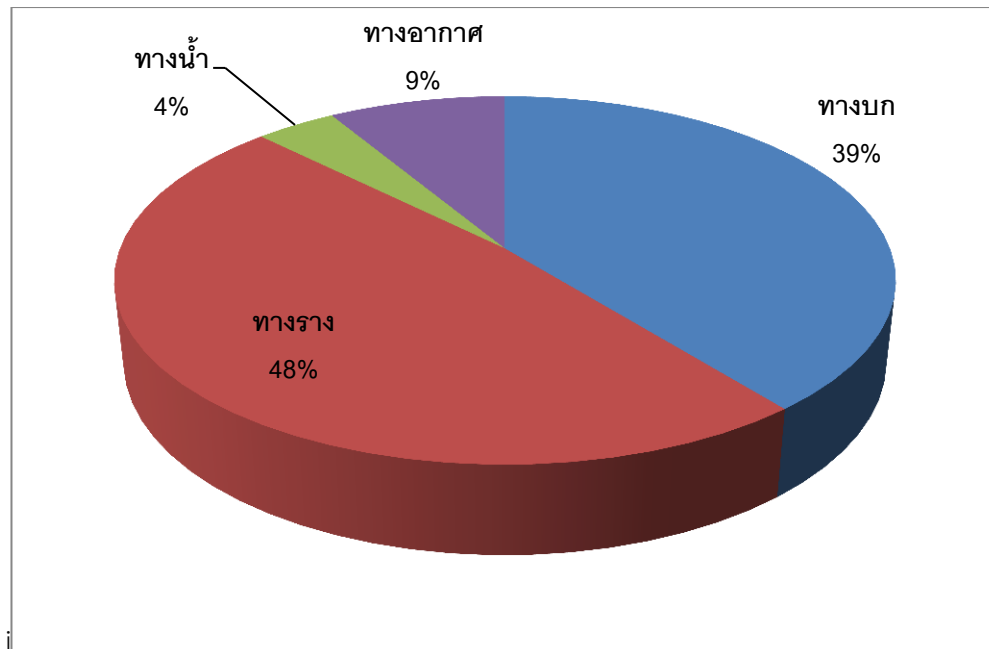
ก. ผลกระทบทางบวก

การที่นโยบายภาครัฐกำหนดให้มีการพัฒนาชายฝั่งไว้ในระดับแผนพัฒนาแห่งชาติ ย่อมแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของรัฐที่ตระหนักถึงความสำคัญและต้องการให้มีการผลักดันในการพัฒนาต่อไปที่ชัดเจน ซึ่งจะมีการกำหนดเป็นกลยุทธ์ และแผนปฏิบัติการในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในลำดับต่อไป เช่น การส่งเสริมท่าเรือชายฝั่งของภาครัฐ

ข. ผลกระทบทางลบ

เมื่อพิจารณาแผนยุทธศาสตร์ในระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง นับตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 เป็นต้นมา พบว่า แนวโน้มทั้งการกำหนดยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาให้ความสำคัญในการส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่รูปแบบการขนส่ง คือ ทางรถไฟและทางลำน้ำ สรุปแนวโน้มและทิศทางการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งได้ว่า รัฐให้ความสำคัญกับการขนส่งชายฝั่งลดลง ดังเห็นได้จากการไม่มีแผนหรือมาตรการที่เกี่ยวข้องใด ๆ กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

นโยบายรัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่งยังไม่ชัดเจน แม้จะได้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาให้เป็นส่วนหนึ่งในการปรับรูปแบบการขนส่งจากการขนส่งทางบกมาเป็นทางรางและทางน้ำก็ตาม ผลดังกล่าวทำให้ การกำหนดเป็นนโยบายในการผลักดันการขนส่งมาเป็นการขนส่งทางรางและทางน้ำ แต่แผนปฏิบัติงานและงบประมาณกลับเป็นรูปแบบการขนส่งทางรางที่ชัดเจนมากกว่า ดังแสดงในรูปที่ 28



รูปที่ 28 สัดส่วนกรอบเงินลงทุนด้านคมนาคมระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ.2558
ที่มา: กระทรวงคมนาคม

งบประมาณที่รัฐจัดสรรทางน้ำ ส่วนใหญ่ถูกใช้ในเรื่องของการขุดลอกร่องน้ำ และการศึกษาเพื่อการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ประกอบกับท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่เดิมไม่มีศักยภาพในการใช้เพียงพอ เช่นขาดแคลนอุปกรณ์และเครื่องมือ เมื่อพิจารณาจากสัดส่วนการขนส่งสินค้าชายฝั่งซึ่งมีปริมาณต่ำ แสดงให้เห็นว่าท่าเรือชายฝั่งมีการใช้น้อยเกินไป หรือใช้ท่าเรือไม่คุ้มค่า เมื่อเทียบกับงบประมาณจำนวนมากที่ได้ลงทุนในการก่อสร้างท่าเรือ

นอกจากนี้ การที่หน่วยงานรัฐไม่สามารถปฏิบัติตามแผนพัฒนาฯ ที่ได้กำหนดไว้ เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อพัฒนาการขนส่งสินค้าในระยะยาวได้ เช่น ปัญหาขาดแคลนท่าเรือชายฝั่งสาธารณะเพื่อรองรับเป็นการเฉพาะ และขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งในระยะแรกของแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ได้กำหนดให้ท่าเทียบเรือ A0 เป็นท่าเรือที่ให้บริการท่าเรือชายฝั่ง แต่ในทางปฏิบัติเรือชายฝั่งกลับไม่มีตารางเทียบท่า เพราะท่าเทียบเรือจะมีเรือระหว่างประเทศเข้า-ออกเทียบท่าตามกำหนดตารางเวลาที่ชัดเจน ทำให้เรือชายฝั่งจะจอดเทียบท่าได้ในกรณีที่ท่าเทียบเรือว่างเท่านั้น ประกอบกับเรือชายฝั่งมีการขนถ่ายสินค้าที่มีกำหนดเวลาไม่แน่นอน เมื่อมีเรือระหว่างประเทศเข้าจอดเทียบท่า ทำให้เรือชายฝั่งจะต้องย้ายไปจอดเทียบท่าอื่น โดยใช้เรือ Tug ลากไปท่าอื่น แล้วขนส่งสินค้าต่อนำสินค้ามาไว้ในบริเวณที่วางสินค้าชายฝั่ง ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่ม ทำให้ผู้ประกอบการประสบความยุ่งยากและเสียความมั่นใจ ส่งผลให้ปริมาณเรือและสินค้าชายฝั่งลดลงโดยปริยาย แม้จะมีความพยายามผลักดันโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง บริเวณกันแอ่งจอดเรือที่ 1 แต่ก็ยังต้องใช้ระยะเวลาอีกหลายปีกว่าโครงการท่าเรือชายฝั่งสาธารณะดังกล่าว จะสามารถเปิดให้บริการได้อย่างเต็มรูป

นอกจากนี้อาจมีปัจจัยแปรจากภายนอกอื่น ๆ ที่ทำให้การปฏิบัติงานไม่สามารถเป็นไปตามแผนพัฒนาที่กำหนด เช่น กรณี โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้น 3 ซึ่งตามแผนการดำเนินงาน ควรจะเปิดให้บริการเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือประมาณ 80 % ของวิสัยสามารถสูงสุดของท่าเรือ คาดว่าจำนวนตู้สินค้าจะถึงจุดนั้นในปีพ.ศ. 2568 ดังนั้น ท่าเรือ แหลมฉบังขั้นที่ 3 ควรเปิดให้บริการประมาณปีพ.ศ. 2568 แต่ในปัจจุบันโครงการนี้ต้องชะลอไว้ก่อนเนื่องจากยังติดปัญหาการคัดค้านโครงการ จากชาวบ้านในพื้นที่ใกล้เคียง ทำให้ในขณะนี้ไม่สามารถดำเนินการจัดทำ EHIA⁸¹ ได้

เมื่อพิจารณาปัญหาที่เกิดขึ้นจากแผนพัฒนาในระดับต่าง ๆ ของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง วิเคราะห์ได้ดังต่อไปนี้

1. ปัญหาท่าเลที่ตั้งท่าเรือชายฝั่ง ได้แก่

ก. ท่าเลที่ตั้งของท่าเรือชายฝั่งส่วนใหญ่ไม่เหมาะสม

1) ท่าเรือชายฝั่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณปากแม่น้ำ ร่องน้ำเดินเรือ มีความลึกประมาณ 4-5 เมตร ทำให้

- เรือที่เข้าเทียบท่าเรือได้จะมีขนาดไม่เกิน 28 เมตร
- เรือขนาดใหญ่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นสูงสุด ซึ่งมีระยะเวลาเพียง 4 ชั่วโมง ทำให้ในช่วงเวลานี้เรือต่าง ๆ มีการกระจุกตัวและเกิดการจราจรที่คับคั่ง ประกอบกับบางช่วงร่องน้ำแคบ เรือแล่นสวนกันไม่ได้ การเดินเรือจึงต้องระมัดระวังเป็นพิเศษเนื่องจากเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และเรือต้องรอเวลาน้ำขึ้นน้ำลงก่อน⁸² ในบางครั้งทำให้เรือที่ขนส่งไม่สามารถขนถ่ายสินค้าไปยังเรือใหญ่ได้ทัน
- ในกรณีขนถ่ายยิบข้ม เช่น ท่าเรือท่าทอง จะให้เรือใหญ่ ขนาด 10,000 - 40,000 ตัน จอดทอดสมอรอบบริเวณน้ำลึกห่างจากท่าเรือประมาณ 50 กิโลเมตร ใช้เรือ lighter ขนาด 1,000 ตัน (ใช้ระยะเวลาเดินทางไป 12 ชั่วโมง ใช้เรือ lighter พ่วง 3 ลำ) ขนถ่ายยิบข้มจากท่าเรือไปยังเรือใหญ่⁸³ หรือ กรณีท่าเรือพีเคมารีนสามารถรับเรือได้น้อยกว่า 2,700 - 2,800 ตันกรอส ถ้าเรือมีขนาดใหญ่ จะต้องจอดทอดสมอด้านนอก โดยที่ทิ้งสมออยู่บริเวณเกาะพะลวย ซึ่งอยู่ห่างประมาณ 400 กิโลเมตร ทำให้เกิดการขนส่งสองต่อ (Double Handling) ส่วนท่าเรื่อน้ำมันก็ไม่สามารถขนถ่ายให้เต็มลำเรือได้

⁸¹ EHIA (Environmental Health Impact Assessment: EHIA) แนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ

⁸² สัมภาษณ์.นายปรัชญา เขียวชาญ. ท่าเรือพีเคมารีน จำกัด จังหวัดสุราษฎร์ธานี 13 พฤษภาคม 2556

⁸³ สัมภาษณ์.นายสมชาย จิตตประเสริฐกุล. Port Manager. ท่าเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 13 พฤษภาคม 2556

2) การดูแลร่องน้ำ ดำเนินการขุดลอกร่องน้ำ เพื่อสนับสนุนและอำนวยความสะดวกการเดินทาง เป็นหน้าที่หลักของกรมเจ้าท่าและหน่วยงานเจ้าท่าภูมิภาค⁸⁴ ที่ต้องรับผิดชอบดูแล รักษาและขุดลอกร่องน้ำ ทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ และทะเลภายในน่านน้ำไทย เฉพาะจำนวนร่องน้ำในการดูแล มีจำนวนมากถึง 386 ร่องน้ำ การขุดลอกร่องน้ำกรมเจ้าท่าจะมีการตั้งงบประมาณล่วงหน้าเพื่อขุดลอกร่องน้ำโดยเฉพาะ เช่น กรมเจ้าท่าได้กำหนดแผนการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ รวมทั้งบำรุงรักษาเครื่องหมายการเดินเรือ ประจำปี 2558 จำนวน 108 ร่องน้ำ ทั้งภายในประเทศและชายฝั่งทะเล ดังแสดงในตารางที่ 23

ตารางที่ 23 แผนการขุดลอกร่องน้ำ ภายในประเทศและชายฝั่งทะเล ปี 2558

การขุดลอก	จำนวนร่องน้ำ
การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง)	22
การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (จ้างเหมา)	9
การขุดลอกและบำรุงรักษาชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง)	65
การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (จ้างเหมา)	12

ที่มา: กรมเจ้าท่า

ในปัจจุบันร่องน้ำต่างๆ ทั้งชายฝั่งทะเลและแม่น้ำมีความจำเป็นต้องบำรุงรักษา ทำให้ต้องใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์การขุดลอก รวมทั้งบุคลากรผู้ปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้การปฏิบัติงานเกิดประสิทธิภาพ สามารถขุดลอกให้ร่องน้ำมีระดับความลึก เรือสามารถผ่านเข้า-ออกได้สะดวกปลอดภัยโดยร่องน้ำหลักในภาคใต้มี 4 ร่องน้ำ คือ ร่องน้ำตาปี ร่องน้ำสงขลา ร่องน้ำชุมพร และร่องน้ำปัตตานี อัตราการตกตะกอนของร่องน้ำแต่ละแห่ง ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ลักษณะทางกายภาพของร่องน้ำ แม่น้ำที่อยู่ใกล้ภูเขา มีความเสี่ยงที่จะเกิดดินถล่ม และทำให้อ่างน้ำตื้นเขิน นอกจากนี้ลักษณะทางภูมิอากาศ จะส่งผลให้เกิดการพัดพาตะกอนจากที่ต่าง ๆ มาทับถมในร่องน้ำอีกด้วย ดังนั้นการขุดลอกร่องน้ำของเจ้าท่าเสมือนเป็นการบำรุงรักษาร่องน้ำ มากกว่าการเพิ่มความลึกให้แก่ร่องน้ำ ทั้งนี้เพราะงบประมาณมีไม่เพียงพอต่อการขุดลอกร่องน้ำ โดยเฉพาะร่องน้ำชายฝั่งทะเลขนาดใหญ่ฝั่งทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามันมีความลึกหน้าท่อน้อยเกินไป เช่น ร่องน้ำท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีความลึก 4 เมตร ร่องน้ำสงขลา จังหวัดสงขลา มีความลึก 7 เมตร และร่องน้ำท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง มีความลึกร่องน้ำ 3.5-5.5 เมตร

2. ท่าเรือชายฝั่งที่บริหารโดยเอกชน

โดยเฉพาะท่าเรือที่อยู่ภายใต้การบริหารและจัดการของกรมธนารักษ์ เนื่องจากท่าเรือในกลุ่มนี้ผู้ประกอบการท่าเรือได้รับสัมปทานในการบริหารจัดการท่าเรือ แต่ด้วยลักษณะของสัญญาสัมปทานที่มีระยะเวลาสั้นเกินไป เช่น ระยะเวลาสัญญา 5 ปี ผู้ประกอบการท่าเรือไม่กล้าตัดสินใจในการลงทุนอุปกรณ์ขน

⁸⁴ สัมภาษณ์: นายจตุพร เจริญดำ, เจ้าพนักงานตรวจท่า สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 4 (เจ้าท่าสุราษฎร์ธานี) 14

ถ่ายในท่าเรือ ทำให้ไม่สามารถใช้ท่าเรือได้เต็มวิสัยสามารถ ท่าเรือชายฝั่งขาดเครื่องมือขนถ่ายสินค้าที่เหมาะสมกับสินค้าเฉพาะอย่าง เช่น การขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับคุณภาพการบริการของท่าเรือ

3. พื้นที่ภาคใต้ไม่ใช่ฐานเศรษฐกิจขนาดใหญ่ ไม่มีอุตสาหกรรมมากนัก มีนิคมอุตสาหกรรมเพียงแห่งเดียว คือ นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ จังหวัดสงขลา ทำให้มีปริมาณสินค้าไม่มากเพียงพอในการขนส่งสินค้าชายฝั่ง กล่าวได้ว่า ท่าเรือขาดพื้นที่แนวหลังนำเข้า – ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ จึงเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง ประกอบกับความไม่แน่นอนเกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่ง และมีสินค้าขนส่งทางชายฝั่งไม่หลากหลาย ทำให้ปริมาณการขนส่งพึ่งพิงสินค้าหลักไม่กี่ชนิด ส่งผลให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรื่อน้อย

4. การคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือ ท่าเรือชายฝั่งขาดการเชื่อมโยง เช่น ขาดเส้นทางรถไฟ และถนนเชื่อมโยงกับท่าเรือที่สะดวกและเหมาะสม การขนส่งสินค้าเข้า-ออกท่าเรือชายฝั่งไม่อาจกระทำได้สะดวก เพราะท่าเรือส่วนใหญ่มีรถบรรทุกเป็นวิธีการขนส่งสินค้าหลักในการเข้าออกท่าเรือ อีกทั้งถนนที่เชื่อมโยงท่าเรือเป็นถนนคับแคบ นอกจากนี้ หากท่าเรือชายฝั่งมีการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟ จะเป็นการเอื้อต่อระบบการขนส่งชายฝั่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

5. ท่าเรือชายฝั่งไม่สามารถขยายพื้นที่ท่าเรือได้ เนื่องจากท่าเรือชายฝั่งบางแห่งเกิดขึ้นก่อนที่จะมีชุมชน ในปัจจุบัน บางพื้นที่ของท่าเรือไม่สามารถขยายได้ เช่น ท่าเรือที่อยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ตั้งอยู่ใจกลางเมือง ทำให้การขนส่งสินค้าเชื่อมต่อทางถนนต้องใช้ถนนร่วมกับประชาชนและถูกล้อมรอบด้วยชุมชน สภาพถนนที่มีช่องจราจรเพียงสองเลน ประกอบกับบริเวณนี้เป็นพื้นที่สีฟ้า ต้องอนุรักษ์อาคารบ้านเรือนไว้ ทำให้ไม่มีพื้นที่ให้ขยายท่าเรือ และการเดินรถบรรทุกต้องมีการคำนึงถึงการใช้ถนนของประชาชนในพื้นที่ การพัฒนาการขนส่งทางเรือในเมืองสงขลา จึงไม่สามารถเติบโตได้มากนัก



รูปที่ 29 สภาพถนนที่ผ่านเข้าออกท่าเรือ บริเวณจังหวัดสงขลา

6. นโยบายของรัฐในการสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ เนื่องจากท่าเรือชายฝั่งของประเทศ มีจำนวนมากอยู่แล้ว ควรได้มีการศึกษาท่าเรือของรัฐที่ได้สร้างเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว ว่าท่าเรือชายฝั่งเหล่านั้น มีการใช้ท่าเรือเป็นอย่างไร ประสิทธิภาพสำเร็จในการใช้ท่าเรือหรือความต้องการใช้น้อยกว่าที่

ประมาณการไว้หรือไม่ หน่วยงานของรัฐควรมีกลไกในการตรวจสอบและประเมินผลท่าเรือ หลังจากที่ทำเรือเปิดให้บริการ ว่าสามารถดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลตามที่ได้ทำการศึกษาไว้ หากการบริการของท่าเรือไม่สามารถดำเนินการตามโครงการศึกษาได้ ควรมีบทลงโทษกำหนดแก่หน่วยงานปฏิบัติด้วย เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตระหนักถึงผลของการปฏิบัติราชการทุกครั้ง และควรนำผลการประเมินที่ได้มาประกอบในการตัดสินใจที่จะมีการสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ทุกครั้ง

7. มาตรการส่งเสริมการขนส่งสินค้าชายฝั่งบางกิจกรรม อาจส่งผลกระทบต่อกิจกรรมอื่นได้ เช่น นโยบายส่งเสริมการทำประมงชายฝั่ง ทำให้ชาวบ้านเพาะเลี้ยงใกล้กับร่องน้ำ การขุดลอกหรือขยายความกว้างของร่องน้ำ เกิดตะกอน ส่งผลกระทบต่อสัตว์น้ำของชาวบ้าน เช่น หอย ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการท่าเรือกับชาวบ้าน และนำมาสู่ความขัดแย้งและการปิดร่องน้ำทางเดินเรือ⁸⁵ เป็นต้น

8. เส้นทางเดินเรือมีสิ่งกีดขวางทางจราจร มีการวางอวนและโพงพาง

โพงพางของชาวบ้านเป็นอุปสรรคในการเดินเรือ นำมาสู่ปัญหาความขัดแย้งที่มีมานานระหว่างท่าเรือกับชาวบ้านในพื้นที่ แม้ว่าทางจังหวัด กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร ทหารเรือ ภาครัฐและภาคส่วนต่าง ๆ มีการประชุมและพยายามทำความเข้าใจ แต่การแก้ไขปัญหาความขัดแย้งยังไม่มีวี่แววที่เห็นเท่าที่ควร



รูปที่ 30 แสดงโพงพางบริเวณทะเลสาบสงขลา

9. การเพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่แล้วให้มากขึ้น การปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งในประเทศ

10. การให้มืองค์กรกลางถาวร ทำหน้าที่ประสานนโยบายวางแผนท่าเรือต่าง ๆ ทั่วประเทศ

11. ส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศและชายฝั่งให้มากขึ้น

5.2 ปัญหาด้านกฎระเบียบที่มีต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ด้วยการขนส่งสินค้าชายฝั่ง มีกฎระเบียบปฏิบัติที่ค่อนข้างมากกว่ารูปแบบการขนส่งทางบก ทำให้เกิดผลกระทบทั้งทางด้านบวกและด้านลบต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่ง สรุปได้ดังนี้

⁸⁵ สัมภาษณ์ นายสมชาย จิตตประเสริฐกุล. Port Manager ท่าเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 13 พฤษภาคม 2556

ผลกระทบทางด้านบวก

ด้วยการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ประกอบด้วยท่าเรือชายฝั่ง และเรือชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่รัฐให้ความสำคัญและต้องได้รับการคุ้มครอง ทำให้มีกฎหมายหลายฉบับกำหนดความคุ้มครองเป็นพิเศษ

ผลกระทบทางด้านลบ

ก. กฎระเบียบเรือชายฝั่ง กรมเจ้าท่าจะต้องออกใบอนุญาตเรือค้าชายฝั่ง ซึ่งต้องต่ออายุทุกปี

ข. การประกอบธุรกิจขนส่งชายฝั่งมีอุปสรรคมาก ได้แก่ การจดทะเบียนเรือ การต่อทะเบียน การตรวจสภาพ คุณภาพผู้ควบคุมยานพาหนะ การรายงานเรือเข้า-ออก การดำเนินงานจะต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่หลายหน่วยงาน และเกี่ยวข้องกับใบอนุญาตจำนวนมาก ทำให้การเดินเรือชายฝั่งมีภาระต้นทุนดำเนินการสูง

ค. พิธีการศุลกากรชายฝั่งพระราชบัญญัติศุลกากรมีข้อกำหนดให้เรือค้าชายฝั่งต้องทำพิธีการเช่นเดียวกับเรือต่างประเทศ ทำให้สินค้าชายฝั่งถึงแม้จะเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศเช่นเดียวกับการขนส่งทางบก แต่ก็มีขั้นตอนปฏิบัติมากกว่า เช่น เรือชายฝั่งต้องปฏิบัติตามตั้งแต่ การแจ้งเรือเข้าและการแจ้งเรือออก การขอใบปล่อยเรือได้นั้นเรือค้าชายฝั่งจะต้องเสียค่าธรรมเนียมประกาศฯ พันทุมร่อนน้ำ และโคมไฟ ในเรื่องของสินค้า เรือชายฝั่งจะต้องจัดทำบัญชีสินค้า และต้องขออนุญาตปล่อยสินค้า นอกจากนี้เรือค้าชายฝั่งจะต้องมีสมุดบัญชีสินค้าประจำเรือเพื่อบันทึกรายละเอียดการเดินเรือทุกเที่ยว ทำให้มีต้นทุนค่าใช้จ่ายมากขึ้น

ง. สินค้าอันตราย โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์น้ำมัน ที่มีปริมาณการขนส่งโดยเรือชายฝั่งมากเป็นอันดับแรก มีกฎหมายและข้อปฏิบัติเป็นพิเศษ เนื่องจากเป็นสินค้าต้องอากร และเสียภาษีสรรพสามิต นอกจากจะต้องมีการปฏิบัติตามสินค้าตามพิธีการขนส่งสินค้าชายฝั่งแล้ว การขนส่งสินค้าในกลุ่มนี้จะต้องอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง ด้วย

จ. กรณีท่าเรือระหว่างประเทศที่มีการขนถ่ายตู้สินค้า หากต้องการขยายการให้บริการสินค้าชายฝั่งมากขึ้น ต้องมีพื้นที่เก็บสินค้าชายฝั่งโดยเฉพาะ ที่เป็นสัดส่วน และแยกจากสินค้านระหว่างประเทศอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อการทำงานของศุลกากร ซึ่งเป็นภาระและต้นทุนกับผู้ประกอบการท่าเรือ ประกอบกับส่งผลให้ศุลกากรทำงานยากขึ้น

5.3 ปัญหาอื่น ๆ ต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

1. ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าชายฝั่ง

1) โครงสร้างต้นทุนค่าบริการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งเป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมให้มีการใช้เพิ่มขึ้น เนื่องจากลักษณะการขนส่งทางน้ำชายฝั่งมีความแตกต่างจากการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ แต่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ณ ท่าเรือแหลมฉบังในอัตราเดียวกันบวกส่วนเพิ่มค่าภาระขนถ่ายตู้สินค้าบริเวณท่าที่มีอัตราสูงกว่ารูปแบบอื่น ส่งผลให้ผู้ส่งออกหรือผู้ใช้บริการเรือชายฝั่งมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น จึงไม่สามารถแข่งขันกับทางเลือกการขนส่งแบบอื่นได้

2) ต้นทุนการขนส่งสินค้าชายฝั่งต่ำกว่าการขนส่งทางถนนมาก แต่เมื่อรวมค่าภาระท่าเรือ ค่ายกขนส่งสินค้า และค่าใช้จ่ายในการเชื่อมโยงขนส่งสินค้าแล้ว พบว่า การขนส่งด้วยเรือชายฝั่งจะมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าการขนส่งทางถนน เช่น การขนส่งด้วยเรือชายฝั่งจะมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าการขนส่งทางถนน เช่น การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ กับสถานีบรรจุและแยกสินค้าคลองลาดกระบังหรือท่าเรือแหลมฉบัง การขนส่งทางชายฝั่ง มีค่าใช้จ่ายมากที่สุด คือ 13,650 บาท/เที่ยว เพราะมีค่าใช้จ่ายในการยกขนถ่ายตู้สินค้าเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนกับชายฝั่ง ถึงแม้จะสามารถขอรับส่วนลดค่าขนส่งสินค้าที่ทำเรือแหลมฉบังแทนการขนส่งที่ ICD จากสายเรือ 3,420 บาท ทำให้เหลือ 10,230 บาท ก็ยังถือว่ามีความคุ้มค่าที่สูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ส่วนการขนส่งสินค้าทางถนน มีค่าใช้จ่าย 9,600 บาท/เที่ยว

2. ผู้ใช้บริการท่าเรือต้องการบริการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ ในขณะที่ผู้ประกอบการท่าเรือต้องการความมั่นใจด้านปริมาณการใช้ก่อนร่วมลงทุนจึงเป็นความสนใจหรือจุดมุ่งหมายที่ไม่สอดคล้องกัน ความไม่แน่นอนของผู้ใช้บริการท่าเรือ ทำให้ผู้ประกอบการท่าเรือไม่สามารถปรับปรุงท่าเรือได้ดี ขณะเดียวกันท่าเรือชายฝั่งยังไม่มีกลยุทธ์การตลาดที่จะจูงใจลูกค้า

3. คนประจำเรือชายฝั่งหายาก เนื่องจากเป็นงานหนัก รายได้น้อย ไม่สามารถเดินทางไปไหนได้ เพราะต้องอยู่กับเรือเป็นส่วนใหญ่

4. ผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งขาดความชำนาญด้านการตลาด ไม่สามารถหาสินค้ามาลงเรือได้เพียงพอกับความต้องการ

5. การจูงใจให้ผู้มาใช้บริการเลือกตัดสินใจเปลี่ยนวิธีขนส่งจากการขนส่งสินค้าทางถนน มาสู่การขนส่งสินค้าชายฝั่งมีน้อยมาก

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

6.1 บทสรุปการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

สถานการณ์ปัจจุบันของประเทศ ทำให้การพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย ถูกเลือกให้เป็นทางเลือกหนึ่งในการขนส่งสินค้าแทนที่การขนส่งสินค้าทางถนน เมื่อเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าชายฝั่งกับการขนส่งสินค้าทางถนน การขนส่งสินค้าชายฝั่งสร้างภาระให้สังคมน้อยกว่าการขนส่งสินค้าทางถนนหลายประการ ได้แก่ การใช้เส้นทางที่มีอยู่ทางธรรมชาติ การดูแลรักษาเส้นทางน้อยกว่าทางถนนหรือทางรถไฟ ไม่สร้างความแออัดคับคั่งที่ทำให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในปริมาณสูงขึ้น รวมถึงปริมาณของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เป็นการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถช่วยลดการขาดดุลการค้า โดยเฉพาะค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องนำเข้า นอกจากนี้ มีผลกระทบทางมลภาวะทางอากาศที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน

ปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่งยังมีแนวโน้มสูงขึ้นไม่มากนัก ดังนั้นหากปล่อยให้สภาพการขนส่งสินค้าชายฝั่งคงอยู่ในสภาพเช่นนี้ แทนที่จะได้มีการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งเพื่อให้มีปริมาณการใช้สูงขึ้นแล้ว การขนส่งสินค้าก็จะกลับไปใช้การขนส่งทางถนนมากขึ้น ทำให้สภาพการขนส่งสินค้าเกิดปัญหามากขึ้นตามลำดับ สังคมต้องสูญเสียทรัพยากรเป็นค่าสร้าง ซ่อมถนน มากขึ้น การจราจรติดขัดคับคั่ง สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง สูญเสียเวลาของผู้ร่วมเดินทาง การสูญเสียทรัพยากรและชีวิตร่างกายจากอุบัติเหตุมีมากขึ้น ปัญหามลภาวะทางอากาศและเสียงทวีความรุนแรง และทำให้ต้องขาดดุลการค้าเป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้น ทั้งหมดนี้ส่งผลเป็นการบั่นทอนความสามารถในการแข่งขันของสังคมไทยและทำให้การฟื้นตัวทางเศรษฐกิจทำได้ลำบากหรือไม่มีเสถียรภาพ

6.2 ข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ก. ด้านนโยบายและแผนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

การที่จะพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งสามารถพัฒนาได้อย่างมีระบบ ควรเริ่มจาก

1. รัฐต้องมีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งชายฝั่ง กำหนดให้เป็นแผนปฏิบัติการ และการวัดประเมินผลแผนต่าง ๆ ที่ไม่สามารถทำได้ตามเป้าหมายการแก้ไข

1) แก้ไขปัญหาเรื่องน้ำของท่าเรือชายฝั่ง ด้วยการกำหนดกลุ่มของร่องน้ำ จัดลำดับร่องน้ำที่จะต้องขุดลอก เป็นระดับไป พร้อมทั้งดำเนินการตามแผนให้สามารถขุดลอกร่องน้ำครบทุกกลุ่ม ให้มีระดับความลึกเพียงพอและต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

2) รัฐจะต้องกำหนดงบประมาณให้มากเพียงพอในการดำเนินการขุดลอกร่องน้ำ

2. กำหนดนโยบายถือว่าสาธารณูปโภคที่รองรับการขนส่งชายฝั่งในประเทศควรได้รับการสนับสนุนแบบเดียวกับการขนส่งทางรถยนต์ซึ่งทำให้การขนส่งชายฝั่งไม่ต้องรับภาระค่าธรรมเนียมร่องน้ำ ประภาคาร ค่าใช้ท่า (แต่ไม่รวมถึงค่าขนถ่าย และค่าคลังสินค้า)

3. การขนส่งชายฝั่งจะเกิดขึ้นได้ยาก แม้จะมีการผลักดันให้มีการขนส่งชายฝั่งมากขึ้น ในระดับแผนพัฒนาระดับต่าง ๆ แต่จากการศึกษาพบว่า มีแต่นโยบาย แต่ในทางปฏิบัติกลับมุ่งเป้าหมายและ

งบประมาณลงทางรถไฟ การลงทุนทางชายฝั่งกลับลดน้อยลง ดังนั้นแล้ว เมื่อมีการกำหนดแผนพัฒนาของการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่ชัดเจน การกำหนดงบประมาณเพื่อใช้ในการพัฒนานี้จะเป็นที่จะต้องมีส่วนร่วมให้เหมาะสมตามไปด้วย

4. เร่งการสร้างจุดแข็งของระบบการขนส่งชายฝั่ง ด้วยการจัดตั้งศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าเพื่อเป็นการสนับสนุนกิจการท่าเรือชายฝั่ง อีกทั้งเป็นการแก้ปัญหาปริมาณสินค้าที่จะขนส่งชายฝั่งที่มีน้อยให้มีปริมาณสูงขึ้นเพื่อเป็นแรงผลักดันให้มีการใช้การขนส่งสินค้าชายฝั่งมากขึ้น

5. การสร้างโครงข่ายเชื่อมต่อการขนส่งชายฝั่ง ทั้งทางถนนและรถไฟ เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าต่อเนื่องได้ทั้งระบบอย่างสะดวก

6. เร่งการเปิดใช้ท่าเรือชายฝั่งสาธารณะ เพื่อให้ทันกับปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งที่จะเพิ่มขึ้น

7. ผลักดันมาตรการสนับสนุน/ส่งเสริมเพื่อจูงใจมาใช้ในการขนส่งสินค้าชายฝั่งมากขึ้น อย่างจริงจังชัดเจน และอย่างต่อเนื่อง การกำหนดมาตรการสนับสนุนเพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง มาเป็นการขนส่งสินค้าชายฝั่งควรจะต้องมีความชัดเจน และควรให้ภาคเอกชนซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรการด้วย

8. การเร่งสร้างความเข้มแข็งขององค์กรกลางในการดูแลท่าเรือ ซึ่งควรมีสถานะเป็นคณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติ เพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายการดำเนินงานท่าเรือของประเทศให้เป็นระบบ มีเอกภาพและประสิทธิภาพและทิศทางการพัฒนาท่าเรือของประเทศ

9. คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีโดยมี นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน อาจทำให้นโยบายหรือแผนการพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่ง เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ทั้งนี้เพราะประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลบ่อยครั้ง นโยบายการบริหารจัดการพาณิชย์นาวีก็จะเปลี่ยนแปลงไปด้วย

10. การแก้ไขปัญหาที่เป็น อุปสรรคในการเดินเรือชายฝั่ง เช่น การแก้ไขปัญหาการวางอวนและโปงพางกีดขวางการเดินเรือตามร่องน้ำ

11. การผลักดันให้มีการพัฒนาให้มีบริการขนส่งประจำทางนอกจากการเลือกเส้นทาง แบบเรือและขนาดเรือ ที่เหมาะสมแล้ว การพัฒนาให้มีบริการรวบรวมและกระจายสินค้ามีส่วนช่วยสนับสนุนอย่างมาก เพราะเป็นกิจกรรมที่ทำหน้าที่รวบรวมสินค้าจากผู้ส่งหลายรายให้มีสินค้าจำนวนมากในเวลาสั้น ในจังหวัดที่มีศักยภาพ เช่น กรุงเทพฯ ชลบุรี สงขลา และ สุราษฎร์ธานี

ข. ด้านกฎระเบียบในการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

- 1) ปัญหากฎระเบียบ มีการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง เพื่อหาทางลดขั้นตอน และเพื่อช่วยให้กระบวนการขนส่งสินค้าชายฝั่งสามารถดำเนินการได้อย่างสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น

- 2) สร้างกฎระเบียบร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง เพื่อเอื้อต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่งให้มีความสะดวก คล่องตัวและไม่เป็นการเพิ่มต้นทุนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ เช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าทางถนน

ค. ด้านอื่น ๆ คือ

- 1) การสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของรูปแบบการขนส่งสินค้าชายฝั่ง เพื่อเป็นแรงจูงใจในการใช้การขนส่งสินค้าชายฝั่งมากขึ้น
- 2) การใช้กลยุทธ์ทางการตลาดเชิงรุกเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าชายฝั่งมากขึ้น

6.3 การศึกษาที่ควรดำเนินการต่อไป

- 1) การศึกษาเพื่อหาแผนพัฒนาการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งจากประเทศต้นแบบ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดแนวทางการพัฒนาในการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งของประเทศไทย
- 2) การศึกษาเพื่อปรับปรุงทางด้านกฎหมายและกฎระเบียบทางการขนส่งชายฝั่งให้เอื้อต่อการขนส่งชายฝั่งมากขึ้น
- 3) การศึกษาเพื่อหาแนวทางร่วมมือกันระหว่างผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่งทางภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อหาแนวทางผลักดันการขนส่งชายฝั่งในทิศทางเดียวกัน
- 4) การศึกษาเพื่อหามาตรการส่งเสริมหรือจูงใจในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จากการขนส่งทางถนนมาเป็นการขนส่งทางชายฝั่ง

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456
- กฎกระทรวง ฉบับที่ 64 (2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456
- กฎกระทรวง ฉบับที่ 144 (พ.ศ.2547) ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนที่ 66 ก 13 ตุลาคม 2547
- กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่ากระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 132 ตอนที่ 5 ก 27 มกราคม 2558.
- กฎกระทรวง ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการปกครอง ดูแล บำรุงรักษา ใช้และจัดหาประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ.2545
- กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 25) พ.ศ.2541
- การขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, กรม. เอกสารประกอบการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็น ครั้งที่ 2 วันที่ 27-28 มิถุนายน 2550 ณ โรงแรม Jomtien Palm Beach Hotel & Resort
- ข้อบังคับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 88 ว่าด้วย เรื่องการใช้บริการ การให้บริการ การอำนวยความสะดวก การรักษาความปลอดภัย การควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติภัย และกิจการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับท่าเรือ พ.ศ. 2539
- คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550.
- คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560) กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ม.ป.ป.
- คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี, สำนักงาน. โครงการศึกษาแผนหลักการพาณิชยนาวี สิงหาคม 2552
- คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี, สำนักงาน. โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง, 2544.
- คมนาคม, กระทรวง. การศึกษาเพื่อเสนอนโยบาย แนวทางและมาตรการ ในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งผู้สินค้าระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง จากการขนส่งทางถนนสู่การขนส่งทางราง ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2556. มปป.
- คมนาคม, กระทรวง. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554-2558 (ฉบับปรับปรุง)

- คำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่ 442/2547 เรื่อง มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สั่ง ณ วันที่ 2 กรกฎาคม 2547
- คำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่ 270/2552 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับ ดูแล และ กำหนดแนวทางในการพัฒนาและบริหารท่าเรือ
- คำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ที่ 1/2552 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะเรื่อง 6 คณะ. ชูชาติ อัสวโรจน์. คำอธิบายกฎหมายศุลกากร. พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2542.
- ณัฐยวารณ อภัย. การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง ณ ท่าเรือแหลม ฉับ วิทยาสาตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา, 2548.
- ธีรภัทร กาญจนอัครเดช การศึกษาระบบขนส่งชายฝั่งเพื่อการแก้ปัญหาการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกใน ประเทศไทย กรณีศึกษาการขนส่งยางพารา วิทยานิพนธ์ วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สถาบัน เทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ, 2548
- นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักงาน. กระทรวงคมนาคม. โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและ ผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทาง สัญจรและการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่งน้ำ, 2552.
- นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักงาน. กระทรวงคมนาคม. แผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่ง และจราจร พ.ศ. 2554-2563, 2554.
- นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักงาน. กระทรวงคมนาคม ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565.
- นฤเบศร์ ทองแดง) การเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศทางถนน ทางรางและ ชายฝั่ง วิทยาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.
- ประกาศกระทรวงคมนาคม กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือซึ่งเป็นกิจการค้าขาย อันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ตามข้อ 3 (9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515
- ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือ ซึ่งเป็นกิจการ ค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประเทศตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 (ฉบับที่ 2)
- ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือ กิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบ ปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ใน ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 129 ตอนพิเศษ 97ง ลงวันที่ 20 มิถุนายน 2555

- ประกาศ การท่าเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง การเรียกเก็บค่าบริการท่าเทียบเรือภายในประเทศของท่าเรือ
กรุงเทพ และค่าบริการสำหรับกิจกรรมส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งโดยเรือชายฝั่งและเรือ
ลำเลียง ประกาศ ณ วันที่ 6 มีนาคม 2555
- ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515
- ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 2/2543 เรื่อง ประเภท ขนาดและเงื่อนไขของกิจการที่ให้การ
ส่งเสริมการลงทุน
- ประมวลระเบียบพิธีปฏิบัติศุลกากร พ.ศ.2556 ภาค 4 พิธีการศุลกากรเฉพาะเรื่อง หมวด 6 พิธีการ
ศุลกากรว่าด้วยการค้าชายฝั่ง
- พระราชกฤษฎีกา ออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการกำหนดให้กิจการที่ได้รับยกเว้น
ภาษีมูลค่าเพิ่มเสียภาษีมูลค่าเพิ่มได้ (ฉบับที่ 521) พ.ศ. 2554 ใน ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 128
ตอนที่ 42ก วันที่ 27 พฤษภาคม 2554
- พระราชกฤษฎีกา ออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 314) ราชกิจจานุเบกษา
เล่ม 114 ตอนที่ 67ก วันที่ 11 พฤศจิกายน 2540
- พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการลดอัตรารัษฎากร (ฉบับที่ 148) พ.ศ.2527
ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 101 ตอนที่ 61 วันที่ 9 พฤษภาคม 2527
- พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 543)
พ.ศ. 2555 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 129 ตอนที่ 92ก วันที่ 28 กันยายน 2555
- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456
- พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494
- พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494
- พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2542
- พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518
- พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481
- พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469
- พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. 2521
- พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2548
- มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือ
แหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2558
- มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ ครั้งที่ 1/2554 เมื่อ วันที่ 24
เมษายน 2555
- ระเบียบกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนในกิจการเรือ พ.ศ.
2551

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

2552 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 73 ง 22 พฤษภาคม 2552

รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม ฉบับสมบูรณ์ (Final Report) งานศึกษาและ

สำรวจออกแบบเพื่อพัฒนาท่าเรือจังหวัดชุมพร ธันวาคม 2551

สงคราม อาฮูวารี. ความเหมาะสมของการส่งออกยางพาราด้วยเรือชายฝั่ง. วิทยานิพนธ์ วิศวกรรมศาสตร์

มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.

สาริน สกฤตตะนะ การเดินเรือชายฝั่ง-ของดีที่ถูกกลืน วารสารการพาณิชย์ 18:1 เมษายน 2542

สุมาลี สุขदानนท์. การศึกษาประเมินศักยภาพการใช้ท่าเรือของไทย. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.

สุมาลี สุขदानนท์. รายงานการศึกษา ปัจจัยสู่ความสำเร็จของท่าเรือที่ตู้สินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือในเอเชีย.

กรุงเทพมหานคร: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2553.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

กระทรวงคมนาคม, สำนักงานปลัด. สถิติคมนาคม: __ข้อมูลด้านการขนส่งและโลจิสติกส์: [สายตรง].

แหล่งที่มา : <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/index20URL/> [10

พฤศจิกายน 2553]

การทำเรือแห่งประเทศไทย. ท่าเรือกรุงเทพ : ข้อมูลท่าเรือกรุงเทพ, [สายตรง]. แหล่งที่มา :

<http://www.bkp.port.co.th/bkp2007/datathai/generalinfo.html> [17 กันยายน 2551].

การทำเรือแห่งประเทศไทย. บริการของท่าเรือชายฝั่ง. [สายตรง]. แหล่งที่มา :

http://www.port.co.th/sitenew/service_06.php [17 กันยายน 2551].

การทำเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2556 [สายตรง]. แหล่งที่มา

<http://www1.port.co.th/AnnualReport/y56/th/AnnualReport2013-TH.pdf> [24

มกราคม 2558]

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด [สายตรง]. แหล่งที่มา :

<http://www.maptaphutport.com/> [15 มกราคม 2558]

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

[สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=83> [13 ตุลาคม 2553]

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ฉบับที่ 2 [สายตรง] แหล่งที่มา: [http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/plan/p1/](http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/plan/p1/Mb2_4.doc)

[Mb2_4.doc](http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/plan/p1/Mb2_4.doc) [13 ตุลาคม 2553]

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ฉบับที่ 4 [สายตรง] แหล่งที่มา: [http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/plan/](http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/plan/p1/Mb2_4.doc)

[p1/Mb2_4.doc](http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/plan/p1/Mb2_4.doc) [13 ตุลาคม 2553]

- คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/plan/p10/plan10/> [20 มกราคม 2558]
- คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักงาน.. ประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุน [สายตรง] แหล่งที่มา: http://www.boi.go.th/index.php?page=eligible_activities [20 มกราคม 2558]
- คมนาคม, กระทรวง. รายงานประจำปี 2556 [สายตรง] แหล่งที่มา: http://vigportal.mot.go.th/RegisterWeb/Link/document/doc2557/report_2556_MOT.pdf [20 มกราคม 2558]
- คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ วันศุกร์ที่ 12 กันยายน 2557 หน้า 11 [สายตรง] แหล่งที่มา: http://www.cabinet.thaigov.go.th/iframe.php?url=http://www.cabinet.thaigov.go.th/bb_main31.html [8 พฤษภาคม 2558]
- โครงการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล. ข้อมูลจังหวัดชายทะเล [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://mrpolicy.trf.or.th/> [22 ตุลาคม 2557]
- โครงการศึกษากระบวนการทางธุรกิจ (Business Process) สินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน [สายตรง] แหล่งที่มา: [http://taxone.excise.go.th/projects/1/wiki/โครงการศึกษากระบวนการทางธุรกิจ\(Business_Process\)_สินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน](http://taxone.excise.go.th/projects/1/wiki/โครงการศึกษากระบวนการทางธุรกิจ(Business_Process)_สินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน) [25 มกราคม 2558]
- จุฬา สุขมานพ. ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน {สายตรง} แหล่งที่มา: www.vigportal.mot.go.th/RegisterWeb/Link/document/doc2555/.../strategy.ppt [27 เมษายน 2558]
- TNSC เปิดท่าเรือ A0 กระตุ้นขนส่งเรือชายฝั่ง [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.logisticsdigest.com/> [15 มกราคม 2558]
- ประชาสัมพันธ์, กรม. รมช.คมนาคม ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ดูความก้าวหน้าของการดำเนินงาน เพื่อรองรับAEC. [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://contentcenter.prd.go.th/>[25 พฤษภาคม 2558]
- แผนผังท่าเรือกรุงเทพ [สายตรง]. แหล่งที่มา <http://www.bkp.port.co.th/bkp/about/image/mapbkk.gif> [17 กันยายน 2551].
- พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.laemchabangportphase3.com/port_04.html [15 มกราคม 2558]
- ภาษีสรรพสามิต [สายตรง] แหล่งที่มา: http://www.thailaws.com/aboutthailaw/general_29.htm [25 มกราคม 2558]

รายชื่อรอน้ำที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า จำนวน 386 รอน้ำ [สายตรง] แหล่งที่มา:

[http://www.md.go.th/\[22 ตุลาคม 2557\]](http://www.md.go.th/[22 ตุลาคม 2557])

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี, สำนักงาน. นโยบายรัฐบาล [สายตรง] แหล่งที่มา:

[http://www.cabinet.thaigov.go.th/\[13 ตุลาคม 2553\]](http://www.cabinet.thaigov.go.th/[13 ตุลาคม 2553])

วิจัยทรัพยากรทางน้ำ, สถาบัน. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. อาณาเขตทางทะเล [สายตรง] แหล่งที่มา:

http://marinepolicy.trf.or.th/benefit_nation_sub2.html [25 มกราคม 2556]

สรรพากร, กรม. พระราชกฤษฎีกา [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.rd.go.th/> [20 มกราคม 2558]

เอ็กซิมแบงก์จัดสินเชื่อพาณิชย์นาวีหนุนผู้ประกอบการตั้งกองเรือไทย [สายตรง] แหล่งที่มา:

<http://www.logisticscorner.com/> [20 มกราคม 2558]

Presentation 10 Laem Chabang Port - Apec-tptwg.org.cn [online] Available from:

<http://www.apec-tptwg.org.cn/> [17 Jan.2015]

ผู้ให้สัมภาษณ์

กรกฤต ฉัตรวงศ์วิวัฒน์. เจ้าพนักงานตรวจท่าชำนาญการ สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 4 (เจ้าท่าสงขลา) สัมภาษณ์, 16 พฤษภาคม 2556.

จตุพร เกรียงดำ. เจ้าพนักงานตรวจท่า สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 4 (เจ้าท่าสุราษฎร์ธานี). สัมภาษณ์, 14 พฤษภาคม 2556.

ชาคริต เมธานุกวัฒน์. ท่าเรือบริษัทเซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (คลังน้ำมันเซลล์บ้านดอน) สัมภาษณ์, 14 พฤษภาคม 2556.

เชษฐา อินทร์ไหม. ผู้จัดการส่วนปฏิบัติการท่าเรือภาคใต้ ท่าเรือเอ็นพีมารีน จำกัด. สัมภาษณ์, 13 พฤษภาคม 2556.

ธีรบูรณ์ ธีรพัฒน์วงศ์. นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ ด้านศุลกากรบ้านดอน. สัมภาษณ์, 15 พฤษภาคม 2556.

ประสิทธิ์ ศิริบุชา. นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ ด้านศุลกากรสงขลา. สัมภาษณ์, 15 พฤษภาคม 2556.

ปรัชญา เขียวชาญ. ท่าเรือพีเคมารีน จำกัด จังหวัดสุราษฎร์ธานี. สัมภาษณ์, 13 พฤษภาคม 2556.

ไพบูลย์ ตรีรัตนรัตน์. ท่าเรือบริษัทหะรินสุดขนส่ง จำกัด. สัมภาษณ์, 16 พฤษภาคม 2556.

ฤกษ์ จิตปฐมวนิชย์. ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ท่าเรือขอนแก่น (บริษัท แร่สัมปันธ์ จำกัด) สัมภาษณ์, 14 พฤษภาคม 2556.

วัฒนชัย เรืองเลิศปัญญากุล. ผู้อำนวยการท่าเรือสงขลา. สัมภาษณ์, 15 พฤษภาคม 2556.

สมชาย จิตตประเสริฐกุล. Port Manager. ท่าเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี. สัมภาษณ์, 13 พฤษภาคม 2556.

สมศักดิ์ ไชยหนู. หัวหน้างานท่าเรือขนส่ง ฝ่ายส่งกำลังบำรุง ท่าเรือบริษัท ปตท. สผ จำกัด. สัมภาษณ์, 15 พฤษภาคม 2556.

ภาคผนวก

ภาคผนวก 1 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับเรือ

เอกสารเกี่ยวกับเรือชายฝั่ง

ก. การจดทะเบียนเรือไทย



แบบ ก.๕



กรมเจ้าท่า

คำร้องเรื่อง ขอรับใบอนุญาตใช้เรือ และขอจดทะเบียนเรือไทย

เขียนที่ สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ

วันที่ ๒๐ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๔

ข้าพเจ้า นางสาวณิธิรัตน์ นามสกุล ช่างคง

สัญชาติ ไทย อายุ ๓๕ ปี อยู่บ้านเลขที่ ๒๓/๑๒ หมู่ที่ ๕ ถนน พหลโยธิน ๕๓

ตำบลบางขวาง ส่วนหลวง อำเภอเวียงสา จังหวัด พะเยา โทร. ๐๘-๒๒๒๒๒๒๒๒

ขอขึ้นคำร้องดังต่อไปนี้ ข้าพเจ้า มีความประสงค์ ขอรับใบอนุญาตใช้เรือ และขอจด

ทะเบียนเรือไทย โดยใช้ชื่อว่า "สายสุณีย์"

จึงเรียนมาเพื่อดำเนินการได้แก่ข้าพเจ้า สว

(ลงชื่อ)

(นางสาวณิธิรัตน์ ช่างคง)

เจ้าของเรือ

กรณีเจ้าของเรือ	เอกสารประกอบคำร้องขอ
เจ้าของเรือเป็นบุคคลธรรมดา	ก. คำร้อง แบบ บ. 57 ข. ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย ค. ภาพถ่ายด้านข้างเต็มลำของเรือขนาดโปสการ์ด (3" x 5") ซึ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือผู้ทำการตรวจเรือได้บันทึกหมายเลขใบสำคัญรับรองการตรวจเรือและลงลายมือชื่อไว้หลังภาพเรียบร้อยแล้ว จำนวน 2 รูป ง. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือบัตรประจำตัวของบุคคลซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวประชาชนของเจ้าของเรือ จ. สำเนาทะเบียนบ้านของเจ้าของเรือ ฉ. หลักฐานการได้มาของตัวเรือและเครื่องจักร ดังต่อไปนี้ (1) กรณีที่เป็นการได้กรรมสิทธิ์เรือมาโดยการซื้อขายตัวเรือ เครื่องจักร หรือตัวเรือพร้อมด้วยเครื่องจักร ทุกกรณีต้องมีใบเสร็จรับเงิน หรือใบสำคัญแสดงการรับเงินจากผู้ขาย หรือหนังสือสัญญาซื้อขายมาแสดง และถ้าการซื้อขายนั้นเป็นการซื้อขายด้วยการผ่อนชำระเงิน ต้องมีหนังสือหรือบันทึกแสดงการยินยอมให้นำเรือมาจดทะเบียนจากผู้ขายมาแสดง (2) กรณีที่เป็นการได้กรรมสิทธิ์เรือมาโดยการจ้างต่อขึ้นใหม่ (2.1) ถ้าผู้รับจ้างต่อเรือเป็นบุคคลธรรมดา ต้องมีใบเสร็จรับเงินค่าวัสดุ และ

กรณีเจ้าของเรือ	เอกสารประกอบคำร้องขอ
	อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เพียงพอแก่การต่อเรือ ใบเสร็จรับเงินของผู้รับจ้างต่อเรือที่ปิดอากรถูกต้องตามประมวลรัษฎากร และสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้รับจ้างต่อเรือ (2.2) ถ้าผู้รับจ้างต่อเรือเป็นนิติบุคคล ต้องมีใบเสร็จรับเงินหรือใบสำคัญแสดงการรับเงิน สำเนาหนังสือรับรองและวัตถุประสงค์ ของนิติบุคคลที่รับจ้างต่อเรือพร้อมสำเนาสัญญาจ้างต่อเรือ (ถ้ามี) ซึ่งรับรองสำเนาถูกต้อง (3) กรณีที่เป็นการได้กรรมสิทธิ์เรือมาโดยการต่อขึ้นเอง เจ้าของเรือต้องนำใบเสร็จ รับเงินค่าวัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เพียงพอแก่การต่อเรือมาแสดงเป็นหลักฐาน (4) กรณีที่เป็นการได้กรรมสิทธิ์เรือมาโดยส่งต่อขึ้นใหม่ หรือซื้อมาจากต่างประเทศ (4.1) สำเนาหนังสือสัญญาจ้างต่อเรือ หรือสำเนาสัญญาจะซื้อจะขายเรือ หรือสำเนา MOA และ (4.2) ใบเสร็จรับเงิน และหรือใบสำคัญแสดงการรับเงินของผู้รับจ้างต่อเรือ/ผู้ขาย (Bill of Sale) ซึ่งผ่านการรับรองจากโนตารีพับลิค (Notary public) และ/หรือหน่วยงานภาครัฐ ข. สำเนาประกาศนียบัตรของผู้ควบคุมเรือขึ้นไม่ต่ำกว่ากฎข้อบังคับการตรวจเรือกำหนด ค. กรณีที่ตัวแทนเจ้าของเรือ เป็นผู้ยื่นคำขอ ให้แนบเอกสารดังนี้ ● สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรประจำตัวของบุคคล ซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวประชาชนหรือใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทางสำหรับชาวต่างประเทศของตัวแทนเจ้าของเรือ / ผู้รับมอบอำนาจ ● หนังสือแต่งตั้งตัวแทน / หนังสือมอบอำนาจ
เจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล (ตามกฎหมายไทย)	ก. คำร้อง แบบ บ. 57 ข. ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย ค. ภาพถ่ายด้านข้างเต็มลำของเรือขนาดโปสการ์ด(3” x 5”) ซึ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือผู้ทำการตรวจเรือได้บันทึกหมายเลขใบสำคัญรับรองการตรวจเรือและลงลายมือชื่อไว้หลังภาพเรียบร้อยแล้ว จำนวน 2 รูป ง. สำเนาเอกสารหลักฐานของนิติบุคคล (ต้องได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่จัดทำเป็นเวลาไม่เกิน 6 เดือน นับแต่วันที่ยื่นคำร้อง) ดังต่อไปนี้ ● กรณีห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน (1) สำเนาใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนบริษัท (2) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนห้างหุ้นส่วน และวัตถุประสงค์ (3) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือบัตรประจำตัวของบุคคลซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวประชาชนของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

กรณีเจ้าของเรือ	เอกสารประกอบคำร้องขอ
	● กรณีห้างหุ้นส่วนจำกัด (1) สำเนาใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนบริษัท (2) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนจำกัด และวัตถุประสงค์ (3) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือบัตรประจำตัวของบุคคลซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวประชาชนของผู้เป็นหุ้นส่วนที่ไม่จำกัดความรับผิด ● กรณีบริษัท จำกัด/บริษัทมหาชน จำกัด (1) สำเนาใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนบริษัท (2) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนบริษัท และวัตถุประสงค์ (3) สำเนาหนังสือบริคณห์สนธิ (4) สำเนาบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น (5) สำเนาข้อบังคับ หรือสำเนารายการประชุมจัดตั้งบริษัท ซึ่งที่ประชุมมีมติให้ใช้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นข้อบังคับของบริษัท (ถ้ามี) (6) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาบัตรประจำตัวของบุคคลซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวประชาชนหรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทางสำหรับชาวต่างประเทศของกรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนนิติบุคคล จ. หลักฐานการได้มาของตัวเรือและเครื่องจักร (รายละเอียดตาม ฉ. ของข้อ 2.1) ฉ. สำเนาประกาศนียบัตรของผู้ควบคุมเรือชั้นไม่ต่ำกว่ากฏข้อบังคับการตรวจเรือกำหนด (อาจดูได้จากใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ) ข. กรณีที่ตัวแทนเจ้าของเรือ เป็นผู้ยื่นคำขอ ให้แนบเอกสารดังนี้ ● สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรประจำตัวของบุคคล ซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวประชาชนหรือใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทางสำหรับชาวต่างประเทศของตัวแทนเจ้าของเรือ / ผู้รับมอบอำนาจ ● หนังสือแต่งตั้งตัวแทน / หนังสือมอบอำนาจ โดยสำเนาเอกสารหลักฐานที่ใช้ประกอบคำร้องทุกฉบับข้างต้น ต้องมีการรับรองสำเนาถูกต้องจากเจ้าของเอกสารนั้นๆ และพิจารณาตรวจสอบความครบถ้วนถูกต้องของเอกสารดังกล่าวข้างต้น หากไม่ครบถ้วน และไม่ถูกต้องให้แจ้งผู้ให้บริการดำเนินการเพิ่ม/แก้ไขให้ถูกต้อง ก่อนส่งคำร้องและเอกสารประกอบคำร้องให้กลุ่มบริการพิจารณาดำเนินการต่อไป

ค่าธรรมเนียมเรือไทย

ขนาดตันกรอส	จดทะเบียน (บาท)	โอน ฯ (บาท)
ไม่เกิน 10	20	20
10-25	150	150
25-50	200	200
50-75	350	350
75-100	500	500
100-150	900	900
150-200	1000	1000
200-1000	ตันละ 5	-
1000 ขึ้นไป	ตันละ 10	-
โอนเกิน 200 ตันกรอส ฯ ละ 5 บาท แต่ไม่เกิน 20,000 บาท		

ที่มา: กองทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า

ข. ใบอนุญาตใช้เรือ



ใบอนุญาตใช้เรือ



กรณีเจ้าของเรือ	เอกสารประกอบคำร้องขอ
กรณีเจ้าของเรือเป็นบุคคลธรรมดา	ก. คำร้อง แบบ ก.5 ข. ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ ค. ภาพถ่ายด้านข้างเต็มลำของเรือขนาดโปสการ์ด (3" x 5") ซึ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือ ผู้ตรวจเรือได้บันทึกหมายเลขใบสำคัญรับรองการตรวจเรือและลงลายมือชื่อไว้หลังภาพเรียบร้อยแล้วจำนวน 2 รูป ง. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือบัตรประจำตัวของบุคคลซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวประชาชน หรือใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทางสำหรับชาวต่างประเทศของเจ้าของเรือ กรณีคนต่างชาติให้แนบหนังสือรับรองที่อยู่ในประเทศไทยจากหน่วยงานของรัฐผู้มีหน้าที่ เช่น สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น จ. หลักฐานการได้มาของตัวเรือและเครื่องจักร ดังต่อไปนี้ (1) ในกรณีที่เรือต่อหรือซื้อภายในประเทศ ให้ยื่นหนังสือรับรองการได้มาของตัวเรือและเครื่องจักรตามแบบ ก. โดยอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการได้มาของตัวเรือ (2) ในกรณีที่เรือที่ต่อหรือซื้อจากต่างประเทศ ให้ยื่นหนังสือรับรองการได้มาของตัวเรือและเครื่องจักร ตามแบบ ข. โดยอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดดังนี้

กรณีเจ้าของเรือ	เอกสารประกอบคำร้องขอ
	(2.1) วิธีการได้มาของตัวเรือ (2.2) สำเนาเอกสารข้อตกลงของทั้งสองฝ่ายระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (MOA) (2.3) ถ้าเป็นเรือที่ได้จดทะเบียนไว้ในต่างประเทศแล้ว ต้องมีหนังสือรับรองการอนุญาตให้ถอนทะเบียนเรือจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ของประเทศนั้น สำหรับหลักฐานการได้มาของตัวเรือและเครื่องจักร (ตามข้อ จ.) ถ้าเป็นภาษาต่างประเทศ ต้องจัดการแปลเป็นภาษาไทย แนบมาพร้อมกับคำขอนี้ (3) กรณีได้เรือมาโดยการยกให้ ให้ยื่นหลักฐานการยกให้ หรือการได้รับมรดกแทน หลักฐานการได้มาของตัวเรือและเครื่องจักร (4) สำหรับเรือที่เคยได้รับอนุญาตใช้เรือแล้ว หรือเรือที่ขณะได้มา ไม่ต้องขอรับใบอนุญาตใช้เรือ ต่อมาได้ใช้เครื่องจักรประกอบกับเรือนั้นอันเป็นให้ต้องขอรับใบอนุญาต ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องยื่นหลักฐานการได้มาของตัวเรือ (5.) เอกสารอื่นตามที่นายทะเบียนร้องขอ (กรณีมีข้อสงสัย) ฉ. ในกรณีเป็นการขอรับใบอนุญาตใช้เรือสำหรับโดยสารให้เพิ่มเอกสาร “ สำเนาสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัย ” ที่มีผลคุ้มครองชีวิตและร่างกายของผู้โดยสาร ในกรณีเกิดอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจากการใช้เรือสำหรับโดยสาร พร้อมทั้งนำสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยฉบับจริงมาแสดงสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัย ที่นำมายื่นขอรับใบอนุญาตใช้เรือสำหรับโดยสารต้องระบุให้เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือสำหรับโดยสารเป็นผู้เอาประกันภัยโดยกำหนด ให้ผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหาย เนื่องจากการใช้บริการเรือสำหรับโดยสารของตน หรือทายาทของผู้โดยสารนั้นเป็นผู้รับประโยชน์ และมีรายละเอียดอื่น ๆ ตามที่กำหนดในข้อ 6 ของกฎกระทรวงกำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตใช้เรือและการประกันภัยเรือสำหรับโดยสาร พ.ศ. 2552 ข. กรณีที่ตัวแทนเจ้าของเรือเป็นผู้ยื่นคำขอ ให้แนบเอกสารดังนี้ • สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรประจำตัวของบุคคลซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวประชาชน หรือใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทางสำหรับชาวต่างประเทศของตัวแทนเจ้าของเรือ/ผู้รับมอบอำนาจ • หนังสือแต่งตั้งตัวแทน / หนังสือมอบอำนาจ
กรณีเจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล	ก. คำร้องแบบ ก.5 ข. ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ ค. ภาพถ่ายด้านข้างเต็มลำของเรือขนาดโปสการ์ด (3” x 5”) ซึ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือ ผู้ทำการตรวจเรือได้บันทึกหมายเลขใบสำคัญรับรองการตรวจเรือและลงลายมือชื่อไว้หลังภาพเรียบร้อยแล้ว จำนวน 2 รูป

กรณีเจ้าของเรือ	เอกสารประกอบคำร้องขอ
	ง. สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล และวัตถุประสงค์ (นิติบุคคล) ต้องได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่จัดทำ เป็นเวลาไม่เกิน 6 เดือน นับแต่วันที่ยื่นคำร้อง จ. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือบัตรประจำตัวของบุคคลซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวประชาชน หรือใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทางสำหรับชาวต่างประเทศ ของกรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนนิติบุคคล ฉ. หลักฐานการได้มาของตัวเรือและเครื่องจักร (รายละเอียดตาม จ. และ ฉ. ของข้อ 1.1) ช. กรณีที่ตัวแทนเจ้าของเรือเป็นผู้ยื่นคำขอ ให้แนบเอกสารดังนี้ • สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรประจำตัวของบุคคล ซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวประชาชน หรือใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทางสำหรับชาวต่างประเทศของตัวแทนเจ้าของเรือ/ผู้รับมอบอำนาจ • หนังสือแต่งตั้งตัวแทน /หนังสือมอบอำนาจ
กรณีเจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล อันเป็นหน่วยงานของรัฐ	ก. คำร้องแบบ ก.5 (ผนวก 001) ข. ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ ค. ภาพถ่ายด้านข้างเต็มลำของเรือขนาดโปสการ์ด (3" x 5") ซึ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือ ผู้ทำการตรวจเรือได้บันทึกหมายเลขใบสำคัญรับรองการตรวจเรือและลงลายมือชื่อไว้หลังภาพเรียบร้อยแล้ว จำนวน 2 รูป ง. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือบัตรประจำตัวของบุคคลซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวประชาชนของหัวหน้าหน่วยงานของรัฐ (ให้แนบเฉพาะกรณีเอกสารการแต่งตั้งตัวแทนมิได้เป็นหนังสือราชการ) จ. หลักฐานการได้มาของตัวเรือและเครื่องจักร (รายละเอียดตาม จ. และ ฉ. ของข้อ 1.1) ฉ. กรณีที่ตัวแทนเจ้าของเรือเป็นผู้ยื่นคำขอ ให้แนบเอกสารดังนี้ • สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรประจำตัวของบุคคลซึ่งได้รับยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายว่าด้วยบัตรประจำตัวประชาชน หรือใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทางสำหรับชาวต่างประเทศของตัวแทนเจ้าของเรือ/ผู้รับมอบอำนาจ • หนังสือราชการของส่วนราชการนั้นซึ่งได้แต่งตั้งหรือมอบอำนาจให้มาทำการแทน

ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตใช้เรือ

ขนาดตันกรอส	ใบอนุญาตเรือกล (บาท)	เรือที่มีใช้เรือกล (บาท)
ไม่เกิน 1	20	-
1-3 (1.5-3)	20	20
3-5 / 3-6	20	30
5-6	60	-
6-10	100	40
10-20	150	60
20-30	200	80
30-40	300	100
40-60	400	150
60-80	500	200
80-100	600	300
100-200	700	350
200-400	800	400
400-600	900	450
600-800	1000	500
800-1000	1100	550
1000-2000	1200	600
2000-3000	1300	650
3000-4000	1400	700
4000-5000	1500	750
5000-6000	1600	800
6000-7000	1700	800
7000-8000	1800	800
8000-9000	1900	800
9000 ขึ้นไป	2000	800

ที่มา: กองทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า

อัตราค่าตรวจเรือ

ขนาดตันกรอส	ตัวเรือ	เครื่องยนต์	เครื่องใช้	คนโดยสาร	ขนาด
ไม่เกิน 3	10	10	10	10	10
3-30	20	20	20	20	20
30-60	30	30	30	30	30
60-150	50	50	50	50	50
150-500	80	80	80	80	80
500-1000	100	100	100	100	100
1000-2000	200	200	200	200	200
2000-4000	300	300	300	300	300
4000-8000	400	400	400	400	400
8000 ขึ้นไป	500	500	500	500	500

ที่มา: กองทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า

ภาคผนวก 2 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับพิธีการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับพิธีการเรือชายฝั่ง

ก. ใบปล่อยสินค้าอย่างธรรมดา

ใบปล่อยสินค้าอย่างธรรมดา (ใบแนบ ๑๑ แบบที่ ๓๗๖) ตามประมวลฯ ข้อ ๔ ๐๖ ๐๑ ๐๘ (๑.๑)

แบบ ๓๗๖

FROM NO.(๓๗๖)

APPENDIX SCHEDULE II

ใบปล่อยสินค้าอย่างธรรมดา

ORDINARY TRANSIRE

ต้นฉบับ

ORIGINAL

ใบคู่

DUPLICATE

ท่า Port of

เรือ Ship	ระวางตัน Tonnage	สัญชาติ Nationality	รับเรือออก Date of Sailing

ข้าพเจ้า

.....

นายเรือ

Mashes

ตัวแทนเรือ

Agent of Manor

ฉันมีชื่อข้างบนนี้ ขอแสดงว่าเรือที่กล่าวนี้
of the above named ship hereby declare

จะออกไปยัง

จังหวัด

That the said ship is about to sail to Changed.....

ข้าพเจ้าขอรับรองว่า

I HEREREY CERTIFY THAI

*๑.สินค้า

๑. The cargo consists

คือ

Viz.....

* ๒.สินค้า

๒. The cargo consists

คือ

๓. รายการสินค้าต่างประเทศที่ได้เสียอากรแล้ว บรรทุกมานั้น

๓. particulars of all foreign duty paid goods. Carried are:

{ }

* บางส่วน
party

{ }

* ทั้งหมด
wholly

ทั้งสิ้น

exclusively

Of Thai produce only

บางส่วน

party

เป็นสินค้าต่างประเทศ

Of foreign goods

ที่อ้างประมวลข้อบังคับการค้าชายฝั่ง ข้อ

Reference to Coating Pare

๑๔๑๔ (๑)

๑๔๑๔ (I)

๑๔๑๔ (๒)

๑๔๑๔ (II)

๑๔๑๔ (๒) (ก) หรือ ๑๔๒๔ (๒)

๑๔๑๔ (ii) (a) or ๑๔๒๔

(ก) ได้สลักรายการและแสดงไว้ในบัญชีข้างท้ายนี้แล้ว

(a) endorsed here on or shown in attached list

(ข) ได้ลงบัญชีไว้แล้วในสมุดบัญชีสินค้าประจำเรือ และบัญชีสินค้าสำหรับเรือ ๑๔๑๔ (๒) (ข)

หรือเอกสารเช่นเดียวกับซึ่งได้เก็บไว้บนเรือ ๑๔๑๔ (ii) (b)

(b) listed on a cargo book, manifest or similar document kept on board

(ค) ได้มีใบสำคัญแสดงว่าสินค้าได้เสียอากรแล้ว (แบบ ๓๒) กำกับมาด้วย ๑๔๑๔ (๓) (ค)

(C) covered by the attached certificates (from ๓๒) of duty payment ๑๔๑๔ (iii) (c)

*๔. ไม่มีสินค้าต่างประเทศที่ยังมิได้ตรวจปล่อยเหลืออยู่บนเรือ นอกจากที่แสดงไว้ในรายงานและสำแดงไว้ในบัญชีแล้ว ๑๔๑๒/๓.

๔. These are no uncleared foreign goods on board, other than those shown in the Ships Report under Section ๓๘ of Customs Law. ๑๔๑๒/๓

๕. รายการสินค้าทั้งสิ้นที่ยังมิได้ตรวจปล่อย ที่เหลือบรรทุกติดมากับเรือเที่ยวก่อน ได้สลักรายการและสำแดงไว้ในบัญชีแล้ว ๑๔๑๓

๕. Particulars of all uncleared foreign goods on board, overcarried, from last voyage are endorsed hereon or shown in the attached List. ๑๔๑๓

พนักงานศุลกากร	นายเรือ	๑๔๑๔ (๒)
.....Customs office	 Master	๑๔๑๔ (ii)
วัน	หรือตัวแทนนายเรือ	
..... Date	 Or Agent for Master	

หมายเหตุ *ให้ขีดฆ่าคำที่ไม่ใช่ออกเสียง

Note Delete where in applicable

ใบปล่อยสินค้าอย่างธรรมดาจำต้องระบุชื่อเฉพาะผลิตภัณฑ์ของไทยที่บรรทุกมานั้นไว้แต่ในกรณีที่เข้ามาจากต่างประเทศ

The Transire need only state the name of the Thai producte carried except in the case of a ship inwards from foreign when marks and numbers or name and addresses of consignees of all coastwise cargo must be shewn

ในกรณีที่เรือมาจากต่างประเทศ ใบปล่อยสินค้าอย่างธรรมดา หรือเอกสารที่กำกับมาด้วยนั้น จะต้องแจ้งเครื่องหมาย เลขหมาย ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่งสำหรับสินค้าชายฝั่งทั้งสิ้นที่ได้บรรทุกมา

In the case of a ship inwards from foreign the Transcaeies of as accompanying document must above marks and number or names with remark of consignee for all coastwise cargo shipped.



ที่ กค/.....

หนังสือรับรองการยกเว้นค่าธรรมเนียมประกาศ

โดยหนังสือนี้ขอรับรองว่า เรือ

☐

ค้าชายฝั่ง

☐

ค้าประเทศใกล้เคียง ชื่อ.....

☐

ค้าต่างประเทศ

☐

ต่างประเทศ

เลขทะเบียน ชักธง ระวางบรรทุก..... ตัน

โดยปกติเดินระวางท่า กับท่า

ได้เสียค่าธรรมเนียมประกาศประจำปี ที่ด่านศุลกากร

☐

เที่ยว

ครบ

แล้ว

☐

ครึ่ง

☐

ด้านนี้

เป็นอันไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมอีกสำหรับ

ตลอดปี

☐

ทุกด้าน

ออกให้ ณ วันที่

ลงชื่อ และประทับตราด่าน

ตำแหน่ง

เจ้าพนักงานศุลกากรประจำท่า

ใบอนุญาตปล่อยสินค้าอย่างค้ำได้ทั่วไป (แบบที่ ๗๑) ตามประมวลฯ ข้อ ๔ ๐๖ ๐๓ ๐๓

แบบที่ ๗๑

เลขที่/๒๔.....



ใบอนุญาตปล่อยสินค้าอย่างค้ำได้ทั่วไป
(มีกำหนดใช้ได้ ๑ ปี นับแต่วันออกใบอนุญาต)

ตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๙ มาตรา ๖๙ ตามที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมโดย
พระราชบัญญัติศุลกากรแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๔๗๔ ข้าพเจ้าได้ออกใบอนุญาตปล่อยสินค้าอย่าง
ค้ำได้ทั่วไปฉบับนี้ ได้แก่ เรือ

.....

.....

..... ชั้นที่

มีอัตราบรรทุกได้

นายเรือชื่อ เจ้าของเรือชื่อ.....

เดินค้าขายระหว่างท่า กับท่าภายในราชอาณาจักร คือ

.....

.....

อธิบดีกรมศุลกากร

กรมศุลกากร

วันที่ เดือน พ.ศ.

.....

คำแจ้งความในเรื่องใบอนุญาตปล่อยสินค้าอันคุ้มได้ทั่วไป

NOTICE UNDER GENERAL TRANSIRE

ขาเข้า

INWARDS

ท่า

PORT OF

ขอแจ้งความว่า

NOTES IS HEREBY GIVEN THAT THE

เรือ มีระวาง ตัน

SHIP OF TON

ทำการค้าตามชายฝั่ง มีใบอนุญาตปล่อยสินค้าอันคุ้มได้ทั่วไป ซึ่งออกให้ ณ

TRADING COASTWISE UNDER A GENERAL TRANSIRE GRANTED AT THE

ท่า

PORT OF

เมื่อวันที่ มาจาก

AND DATED HAS ARRIVED FROM

จะขนถ่ายสินค้าขึ้นที่ท่าเรือหรือเทียบท่าเรือ

AND THAT THE CARGO IS ABOUT TO BE DISCHARGED (WHARF OF QUAY)

.....
นายเรือหรือตัวแทน

MASTER (OR AGENT)

ภาคผนวก 3 บทสัมภาษณ์

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณปรัชญา เชี่ยวชาญ	วันที่ 13 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : -	เวลา เวลา 10.00 – 11.30 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือพีเค มารีน และ บริษัท พีซี มารีน จำกัด	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินการจัดการการขนส่งชายฝั่ง

● บริษัท พีซี มารีน จำกัด มีเรือค้าชายฝั่งไปรับสินค้าบริเวณภาคกลาง กลับมายังท่าเรือท่าเรือพีเค มารีน ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งมีคลังสินค้าและพื้นที่กองเก็บสินค้า ซึ่งเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าในภาคใต้ นอกจากนี้ยังให้บริการฝากสินค้า โดยบริษัทให้บริการแก่ลูกค้าทั่วไป และบริษัทในเครือ โดยท่าเรือต้นทางในภาคกลาง ได้แก่ ท่าเรือนครหลวงและท่าเรือบางปะอิน จังหวัดอยุธยา ท่าเรือในจังหวัดปทุมธานี (ใกล้สะพานนวพล) และท่าเรืออื่น ๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยาขนส่งลงเรือ Motor barge

- บริษัท พีซี มารีน จำกัด และท่าเรือพีเค มีท่าเรือที่ปทุมธานี และบางปะกง
- อัตราค่าภาระที่เก็บนั้น อ้างอิงกับราคากลาง และระยะเวลาการทำสัญญากับลูกค้า
- บริษัทมีเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือชายฝั่งขนาดประมาณ 2,000 ตัน คือ เรือน้ำมัน 3 ลำ เรือสินค้า 5 ลำ นอกจากนี้เป็นเรือระหว่างประเทศที่ขนส่งน้ำมันปาล์ม 4 ลำ
- ความลึกหน้าท่าประมาณ 4.5 เมตร ความยาวหน้าท่า 260 เมตร

พิธีการศุลกากร

ก่อนสินค้าขนส่งลงเรือต้นทาง ผู้ประกอบการท่าเรือจะต้องแจ้งแก่ศุลกากรและกรมเจ้าท่าที่รับผิดชอบในพื้นที่นั้น ๆ ในทางเดียวกันเมื่อเรือเปล่า เรือสินค้า เรือน้ำมันเดินทางจากท่าเรือพีเค เพื่อไปรับสินค้า ณ ท่าเรือต้นทางของสินค้า ก็ต้องแจ้งแก่กรมเจ้าท่า เพราะเป็นระเบียบปฏิบัติ

สินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าที่ผ่านท่าส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาเข้า (ท่าเรือพีเค) มากกว่าขาออก โดยขาออกเป็นเหล็กม้วน มีปลายทางที่สมุทรปราการ ทะเลสาบปาล์ม

ส่วนขาเข้าเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค ข้าวสาร และปูนซีเมนต์ ซึ่งสัดส่วนสินค้าทั่วไปที่ผ่านท่าเป็นสินค้าของบริษัทเพียงร้อยละ 10 ที่เหลือเป็นสินค้าของลูกค้า เช่น สินค้าของโลตัส ไทยเบเวอร์เรจ ปูน TPI ปูนนครหลวง ชลประทาน ข้าวสารตราฉัตร เปียร์ลิโอ บริษัทเอสซีจี ไม้ฝาเซอร่า โดยลูกค้าเหล่านี้จะเข้าพื้นที่ของท่าเรือ เพื่อเก็บสินค้าและจะบริหารจัดการขนส่งสินค้าต่อเอง

นอกจากนี้บริษัท พีซี มารีน จำกัด เป็นผู้เก็บน้ำมันปาล์มดิบที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ โดยบริษัทจะดำเนินการขนส่งแบบครบวงจร โดยเริ่มจากการรับซื้อน้ำมันปาล์มดิบจากโรงงานบีบปาล์มในภาคใต้ ขนน้ำมันมาทางรถบรรทุกมาเก็บไว้ที่คลังน้ำมันในท่าเรือ เพื่อรอการขนส่งต่อไปยังท่าเรือที่บางปะกง ซึ่งมีคลังเก็บน้ำมันปาล์มเช่นกัน จากนั้นจะขนส่งโดยรถบรรทุกต่อไปยังโรงงานแปรรูปน้ำมันพืช ที่ตั้งอยู่ในจังหวัดปทุมธานี สมุทรปราการ

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ร่องน้ำเดินเรือตื้นเขิน มีความลึกประมาณ 4.2 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่ามีขนาดไม่เกิน 28 เมตร และเรือขนาดใหญ่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นสูงสุด ซึ่งมีระยะเวลาเพียง 4 ชั่วโมง ทำให้ในช่วงนี้เรือต่าง ๆ มีการกระจุกตัวและเกิดการจราจรที่คับคั่ง ประกอบกับบางช่วงร่องน้ำแคบ เรือแล่นสวนกันไม่ได้ การเดินเรือจึงต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ เนื่องจากเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และเรือต้องรอเวลาน้ำขึ้นน้ำลงก่อน
- เนื่องจากตามกฎระเบียบกรมเจ้าท่าที่อนุญาตให้มีการจอดซ้อนคัน โดยเรือสินค้าทั่วไปไปซ้อนได้ 3 ลำ ส่วนเรือน้ำมันซ้อนได้ 2 ลำ แต่ในบางช่วงมีเรือเข้าเทียบท่ามาก จึงเสียเวลารอนาน
- เนื่องจากท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือระหว่างประเทศที่มีการขนถ่ายตู้สินค้า หากต้องการขยายการให้บริการสินค้าชายฝั่งมากขึ้น ต้องมีพื้นที่เก็บสินค้าชายฝั่งโดยเฉพาะ ที่เป็นสัดส่วน และแยกจากสินค้านระหว่างประเทศอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อการทำงานของศุลกากร ซึ่งเป็นภาระและต้นทุนกับผู้ประกอบการท่าเรือ ประกอบกับส่งผลให้ศุลกากรทำงานยากขึ้น
- คนงานที่ทำงานในเรือหายาก เนื่องจากเป็นงานหนัก รายได้น้อย ไม่สามารถเดินทางไปไหนได้ เพราะต้องอยู่กับเรือเป็นส่วนใหญ่

แนวโน้มการขนส่งในอนาคต

การขนส่งชายฝั่งมีแนวโน้มเติบโตขึ้น เนื่องจากเจ้าของสินค้าหันมาใช้บริการขนส่งชายฝั่งมากขึ้น เนื่องจากมีสินค้าหลายประเภทที่ไม่เคยขนส่งทางเรือหันมาลองขนส่งทางน้ำมากขึ้น ส่งผลให้บริษัทมีแนวคิดที่จะขยายคลังสินค้า สั่งซื้อเรือสินค้าและเรือน้ำมันเพิ่ม และอาจสร้างท่าเรือใหม่ที่มีความลึกหน้าท่ามากขึ้น บริเวณปากร่องแม่น้ำ

ข้อเสนอคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

- การออกนโยบายของรัฐที่เกี่ยวข้องกับสินค้าและการขนส่ง ควรรับฟังความคิดเห็นจากผู้ประกอบการและผู้ที่จะได้รับผลกระทบให้รอบด้าน เช่น บางช่วงรัฐห้ามส่งออกน้ำมันปาล์ม ทำให้มีน้ำมันคงค้างในประเทศมาก เป็นต้น
- รัฐบาลควรสนับสนุนและส่งเสริมการขนส่งสินค้าจากแหล่งต้นทาง เช่น โรงงานผลิตสินค้า มาถึงท่าเรือต้นทางในภาคกลาง เพราะการขนส่งกระบวนการนี้ มีต้นทุนการขนส่งทางรถที่สูงมาก และขาดแคลนรถขนส่งสินค้า ทำให้เรือค้าชายฝั่งต้องรอสินค้าเป็นเวลานาน
- การดำเนินการของท่าเรือต้องคำนึงถึงชุมชน เพราะต้องอยู่ร่วมกันด้วยความเข้าใจ ท่าเรือจึงต้องป้องกันปัญหาต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น และมีผลกระทบกับชุมชน เช่น ความสะอาด ความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม
- ความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานรัฐ เช่น เจ้าท่าสุราษฎร์ธานี ศุลกากรบ้านดอน กับท่าเรือมีประสานงาน ความเข้าใจ และร่วมมือกันดี

- การจดทะเบียนเรือไทยไม่ยุ่งยาก
- สาเหตุหนึ่งที่ทำให้การขนส่งทางเรือถูกกว่าทางถนนมาก เนื่องจากเรือใช้น้ำมันเตา แต่รถใช้ดีเซล ซึ่งน้ำมันเตาถูกกว่าดีเซล
- เรือที่ใช้ขนส่งสินค้าและน้ำมันต้องได้รับการเช็คสภาพทุกปี และต้องตรวจสอบสภาพเช็คแบบอยู่
ห่าง 5 ปี 2 ครั้ง

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณสมชาย จิตตประเสริฐกุล	วันที่ 13 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : Port Manager	เวลา 13.00 – 14.00 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือท่าทอง	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินการการขนส่ง

บริษัทไทยปิโตรเลียมเซอร์วิส ได้เข้ามาบริหารท่าเรือท่าทองตั้งแต่ปี 2527 ท่าเรือท่าทองถูกออกแบบและก่อสร้างเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป ในช่วงแรกมีการขนถ่ายปูนซีเมนต์ (นครหลวง) เมื่อปูนซีเมนต์นครหลวงย้ายไปสร้างท่าเรือเอง ท่าเรือจึงมีการขนถ่ายไม้ซุง ยางพารา ต่อมาในปี 2538 เริ่มขนถ่ายยิปซัม โดยจำลองการขนถ่ายท่าเรือสีชะมาไซ์ เนื่องจากท่าเรือท่าทองมีน้ำลึกเพียง 5 เมตร การขนส่งยิปซัม ทำได้โดยให้เรือใหญ่ ขนาด 10,000 -40,000 ตัน จอดทอดสมอรอบบริเวณน้ำลึกห่างจากท่าเรือประมาณ 50 กิโลเมตร ใช้เรือ lighter ขนาด 1,000 ตัน (ใช้ระยะเวลาเดินทางไป 12 ชั่วโมง ใช้เรือ lighter พ่วง 3 ลำ) ขนถ่ายยิปซัมจากท่าเรือไปยังเรือใหญ่ ข้อได้เปรียบของท่าเรือคือ แม้ว่าการขนส่งจะทำหลายต่อ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือขนส่งจากกระบี่หรือขอนแก่นยังถูกกว่า เนื่องจากแหล่งแร่อยู่ในอำเภอนาสาร บริเวณรอยต่อจังหวัดนครศรีธรรมราช-สุราษฎร์ธานี ห่างจากท่าเรือเพียง 50 กิโลเมตร ถ้าขนส่งจากกระบี่หรือขอนแก่น จะมีระยะทาง 100 กิโลเมตร ทำให้ต้นทุนต่ำลง

ปลายทางของสินค้า คือ เกาหลี ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนามและสิงคโปร์ เคยมีการขนส่งไปออสเตรเลีย นอกจากยิปซัม เคยมีการขนส่งสินค้าทั่วไป เช่น น้ำมันปาล์ม ดีเซล

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

แร่ที่ขนถ่ายผ่านท่าเรือเป็นสินค้าขาออกทั้งหมด มีปริมาณปีละ 1 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 40 ของการขนส่งยิปซัมในสุราษฎร์ธานี

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ร่องน้ำตื้นเขิน ทำให้เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเทียบท่าได้ ประกอบกับร่องน้ำแคบ ในบางช่วงเรือไม่สามารถสวนได้ จึงเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- เรือเข้า-เรือออก ที่ท่าเรือ ต้องรอน้ำขึ้น ทำให้ในบางครั้งเรือที่ขนส่ง ไม่สามารถขนถ่ายสินค้าไปยังเรือใหญ่ได้ทันเวลา
- เดิมบริษัทเช่าช่วงต่อจากองค์การบริหารส่วนจังหวัด ตั้งแต่ปี 2540 บริษัทได้ทำสัญญาเช่าท่าเรือ โดยตรงกับกรมธนารักษ์ ซึ่งเป็นการเช่าที่ดิน (เดือนละ 300,000 บาท ปรับเปลี่ยนสัญญาทุก 5 ปี สิ้นสุดสัญญา ณ ปี 2560 และค่าธรรมเนียมการต่อสัญญา 30 ล้านบาท) เนื่องจากปัจจุบันท่าเรือทรุดโทรมมาก แต่ยังไม่แน่ชัดว่าใครจะเป็นคนซ่อมแซมท่าเรือ
- นโยบายที่ส่งเสริมการทำประมงชายฝั่ง ทำให้ชาวบ้านเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำใกล้กับร่องน้ำ ดังนั้นถ้ามีการขุดลอกหรือขยายความกว้างร่องน้ำ ทำให้เกิดตะกอน ซึ่งส่งผลกระทบต่อสัตว์น้ำของชาวบ้าน เช่น หอย ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการกับชาวบ้าน และนำมาสู่การปิดร่องน้ำ

แนวทางการพัฒนาในอนาคต

เนื่องจากแร่ในเหมืองยังมีปริมาณอีกมาก ทิศทางธุรกิจจึงดำเนินไปอย่างดี บริษัทจึงคาดว่าจะต่อสัญญาเช่าท่าเรือต่อจากกรมธนารักษ์

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

- รัฐควรดูแลสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ เช่น ร่องน้ำ เครื่องหมายการเดินเรือ ท่อไฟกระโจມไฟ ทุก ๆ 20 กิโลเมตร
- ท่าเรือท่าทองมีจุดแข็ง คือ ที่ตั้งอยู่ใกล้แหล่งผลิตแร่ดิบ และอยู่ปากแม่น้ำ ไม่ต้องขุดลอกหน้าท่า ส่วนจุดอ่อน คือ การไม่ได้เป็นเจ้าของท่าเรือเอง ทำให้ไม่สามารถลงทุนหรือปรับปรุงท่าเรือได้

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณเชษฐา อินทร์โหม	วันที่ 13 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : ผู้จัดการส่วนปฏิบัติการท่าเรือภาคใต้	เวลา 14.30 – 15.30 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือเอ็นพีมารีน	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินการกิจการการขนส่งชายฝั่ง

ธุรกิจในเครือของ SC Group ซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งแบบครบวงจร โดยธุรกิจของ SC แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1) ธุรกิจทางบก (Inland) ได้แก่

- การขนส่ง NGV ให้แก่ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ทั้งในประเทศและต่างประเทศ (ไทย-จีนตอนใต้)
- การขนส่งสินค้าทางบกในภาคใต้ของไทย ถึงปาดังเบซาร์
- รถหัวลาก 50 คัน

2) ธุรกิจทางน้ำ แบ่งตามประเภทธุรกิจ คือ

ท่าเรือ ของบริษัทและบริษัทในเครือ 3 ท่า ได้แก่

- ท่าเรือ NP Marine เป็นท่าเรือที่ให้บริการขนส่งตู้สินค้า
- ท่าเรือบางปะกง ให้บริการสนับสนุนการดำเนินงานในแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Offshore)
- ท่าเรือสหไทย หรือท่าเรือหมายเลข 4A ในแม่น้ำเจ้าพระยา

เรือ แบ่งตามประเภทของเรือ ได้แก่

- เรือตู้สินค้า 4 ลำ ใช้ขนส่งในประเทศ 3 ลำ อีก 1 ลำให้เช่า (ปัจจุบันให้บริการในแอฟริกาใต้) เส้นทางในประเทศ ได้แก่ บริการแหลมฉบัง-บางปะกง-สุราษฎร์ธานี (NP Marine) บางครั้งลูกค้าจะเช่าเหมาลำเรือไปสงขลา
- เรือขนส่งรถ (Ro-Ro) 2 ลำ เส้นทางเดินเรือ คือ บางปะกง-สุราษฎร์ธานี (NP Marine)
- เรือ Tug ให้บริการจากท่าเรือไปท่าเรือมาบตาพุด จำนวน 40 ลำ

ตลอดระยะเวลา 8 ปีที่ท่าเรือเอ็นพีมารีน (NP Marine) เปิดให้บริการขนส่งตู้สินค้า โดยในระยะแรกเป็นการรับตู้เปล่าจากท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อมาบรรจุที่สุราษฎร์ธานีและกระจายสินค้าต่อไปใน 14 จังหวัดทั่วภาคใต้ สินค้าชายฝั่ง ได้แก่ ปูนซีเมนต์ เซรามิค สินค้าอุปโภคบริโภค

ต่อมาในปี 2554 เกิดน้ำท่วมใหญ่ในกรุงเทพฯ และอีกหลายจังหวัด ทำให้ไม่สามารถขนส่งรถทางถนนได้ จึงใช้การขนส่งทางเรือขนส่งรถแทน ท่าเรือเอ็นพีมารีน จึงเริ่มขนส่งรถอย่างจริงจัง ดังนั้นในวันที่ 1 มี.ค.55 เริ่มมีการขนส่งรถโดยการบรรจุในตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) เมื่อปริมาณรถยนต์ผ่านท่ามากขึ้น บริษัทจึงซื้อเรือขนส่งรถ (Ro-Ro) มาใช้เพิ่มขึ้น เพราะสามารถขนส่งรถยนต์ได้มากกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับ

การขนส่งแบบอื่น เช่น รถพ่วงสามารถขนรถได้เที่ยวละ 7 คัน ส่วนเรือตู้สินค้าและเรือ Ro-Ro ที่สามารถเทียบท่าเรือเอ็นพิมารินได้ บรรทุกรถยนต์ได้ครั้งละ 120 คัน และ 480 คัน ตามลำดับ

ท่าเรือเอ็นพิมารินมีพื้นที่ดังนี้ ลานวางตู้สินค้า 12 ไร่ ลานจอดรถยนต์ที่ขนส่งผ่านท่า 7 ไร่ และมีพื้นที่ฝั่งตรงกันข้ามอีก 9 ไร่

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ร่องน้ำเดินเรือตื้น มีความลึกประมาณ 4.2 เมตร เรือที่เข้าเทียบท่าได้มีความยาวไม่เกิน 28 เมตร และเรือขนาดใหญ่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นสูงสุด ซึ่งมีระยะเวลาเพียง 4 ชั่วโมง ทำให้ในช่วงนี้เรือต่าง ๆ มีการกระจุกตัวและเกิดการจราจรที่คับคั่ง ประกอบกับบางช่วงร่องน้ำแคบ เรือแล่นสวนกันไม่ได้ การเดินเรือจึงต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

แนวโน้มการขนส่งในอนาคต

การขนส่งชายฝั่งมีแนวโน้มการเติบโตที่ดี และบริษัทมีแนวคิดที่ซื้อเรือเพิ่มในอนาคต

ข้อเสนอคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

- หากรัฐบาลต้องการสนับสนุนให้จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นศูนย์กลางการค้าชายฝั่ง ต้องสนับสนุนให้ครบทั้งกระบวนการขนส่ง ดังนี้ การสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากึ่งกลาง (Inland Container Depot : ICD) การดูแลร่องน้ำ การสร้างบุคลากรในการขนส่งทางน้ำ เช่น คนประจำเรือ เป็นต้น

- ปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้เกิดการพัฒนาการค้าชายฝั่งทั้งประเทศได้ รัฐต้องปฏิบัติตามนโยบายหรือแผนพัฒนาการค้าชายฝั่งอย่างเคร่งครัด เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง A0 ซึ่งถูกกำหนดเป็นท่าเรือชายฝั่ง แต่เรือชายฝั่งไม่มี widow เพราะมีเรือระหว่างประเทศเทียบท่า ทำให้เรือค้าชายฝั่งต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่ม โดยต้องไปเทียบท่าอื่น โดยใช้เรือ Tug ลากไปท่าอื่น แล้วขนส่งสินค้าต่อ เพื่อนำสินค้ามาไว้ในบริเวณที่วางสินค้าชายฝั่ง ทำให้ผู้ประกอบการประสบความยุ่งยากและเสียความมั่นใจ ส่งผลให้ปริมาณเรือและสินค้าชายฝั่งลดลงโดยปริยาย

- คนประจำเรือชายฝั่งหายาก
- ท่าเรือเอ็นพิมารินร่วมมือและสานงานกับเจ้าท่าสุราษฎร์ธานีและศุลกากรบ้านดอนอย่างดี

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณธีรบูรณ์ ธีรวัฒนวงศ์	วันที่ 15 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ	เวลา 11.00 – 12.00 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ด้านศุลกากรบ้านดอน	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินงานและพิธีการศุลกากรสินค้าชายฝั่ง

ด้านศุลกากรบ้านดอนให้บริการแก่ประชาชน โดยเฉพาะตัวแทนเรือ และเจ้าของสินค้าตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งการขนส่งชายฝั่ง มีการดำเนินพิธีการที่เรียบง่ายและไม่ยุ่งยาก หากมีการขนส่งสินค้า ทำเรือหรือตัวแทนจะมาแจ้งให้ศุลกากรทราบ โดยระบุชื่อบริษัท ชื่อเรือ ประเภทสินค้า น้ำหนักสินค้า ต้นทางและปลายทางของสินค้าเท่านั้น และเสียค่าธรรมเนียมครั้งละ 100 บาท แต่ถ้ามาแจ้งนอกเวลาราชการต้องเสียค่าล่วงเวลา จึงเป็นการรายงานเบื้องต้นให้ศุลกากรทราบ เพื่อแสดงเจตนาบริสุทธิ์ในการขนส่งสินค้า ดังนั้นกฎหมายที่ใช้ดูแลสินค้าชายฝั่ง จึงเป็นกฎหมายที่ผู้ปฏิบัติตามสามารถดำเนินการตามได้ง่าย

ส่วนการขนส่งน้ำมันมีกฎหมายและข้อปฏิบัติเป็นพิเศษ เนื่องจากเป็นสินค้าต้องอากร และเสียภาษีสรรพสามิต แต่การตรวจสอบเรือที่ขนส่งสินค้าและน้ำมันชายฝั่ง สามารถตรวจสอบได้ง่าย โดยการตรวจสอบการเทียบท่าของเรือ เนื่องจากเรือสินค้าที่เข้าหรือออกจากท่าต้องแจ้งแก่ศุลกากรในพื้นที่รับผิดชอบ หรือตรวจสอบจากสมุดบันทึกการเดินเรือ

ข้อคิดเห็นและเสนอแนะอื่น ๆ

- ควรเพิ่มเติมการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการหรือเจ้าของสินค้าที่ใช้บริการการขนส่งชายฝั่ง เพื่อทราบข้อคิดเห็นและทัศนคติต่อการใช้บริการขนส่งชายฝั่ง
- แม้ว่ากระบวนการแจ้งการขนส่งสินค้าชายฝั่งมีขั้นตอนน้อยและไม่ยุ่งยาก แต่ผู้ที่มาแจ้งมักเป็นผู้ขนส่งสินค้าหรือตัวแทนเดิม ๆ ที่มักมีเจตนาบริสุทธิ์ แต่ยังมีผู้ที่ไม่แจ้งการขนส่งต่อศุลกากรอยู่ ซึ่งศุลกากรไม่สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา เพราะเจ้าหน้าที่มีน้อย ไม่สามารถตรวจสอบได้ทั้งหมด แต่มีการสุ่มตรวจหรือตรวจสอบถ้าพบสิ่งผิดปกติ
- เดิมการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการขนส่งมีความซ้ำซ้อนกันในหลายหน่วยงาน ปัจจุบันศุลกากรมีการปรับปรุงพิธีการศุลกากรเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น ผู้รับบริการทางศุลกากรใช้เวลาลดลง และง่ายต่อการตรวจสอบมากขึ้น
- สาเหตุสำคัญที่ทำให้ศุลกากรถูกกล่าวโทษว่า การดำเนินพิธีการศุลกากรที่ล่าช้าเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางน้ำ เนื่องจากศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักที่เป็นที่รู้จัก แต่การขนส่งสินค้าทางน้ำนั้นมีหน่วยงานเกี่ยวข้องหลายหน่วย จึงไม่ยุติธรรมสำหรับศุลกากรที่มีการพัฒนาการให้บริการอยู่ตลอดเวลา

ผู้ให้สัมภาษณ์ : นายจตุพร เครือดำ	วันที่ 14 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : เจ้าพนักงานตรวจท่า	เวลา 11.30 – 12.30 น.
บริษัท/หน่วยงาน : สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 4 (เจ้าท่าสุราษฎร์ธานี)	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

ภาพรวมการขนส่งชายฝั่ง

สินค้าที่มีการขนส่งชายฝั่งในจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีความหลากหลาย ได้แก่

- น้ำมัน
- ยิปซัม
- ตู้สินค้า
- สินค้าทั่วไป เช่น ยางพารา สินค้าอุปโภคบริโภค โดยเฉพาะเปปเปอร์ และสินค้าของบริษัท ซีพีออลล์

โดยมีท่าเรือหลายท่าที่ให้บริการขนส่งสินค้า แต่ท่าเรือต่าง ๆ ล้วนประสบข้อจำกัดในการขนส่งเนื่องจากร่องน้ำที่ตื้นเขิน เช่น ท่าเรือพิเค มารีน สามารถรับเรือได้น้อยกว่า 2,700 – 2,800 ตันกรอส ถ้าเรือมีขนาดใหญ่ จะต้องจอดทอดสมอรอด้านนอก โดยที่ทิ้งสมออยู่บริเวณเกาะพะลวย ซึ่งอยู่ห่างประมาณ 400 กิโลเมตร ทำให้เกิดการขนส่งสองต่อ (Double Handling) ส่วนท่าเรือน้ำมันไม่สามารถขนถ่ายให้เต็มลำเรือได้

ภาระหน้าที่ของกรมเจ้าท่าและเจ้าท่าสุราษฎร์ธานี

หน้าที่หลักของกรมเจ้าท่า คือ การส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี ทั้งที่เกี่ยวกับผู้ประกอบการในเชิงธุรกิจและชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบจากกิจการพาณิชย์นาวี ได้แก่

- การดูแลสิ่งลึกลับลำน้ำ โดยเฉพาะท่าเรือ ซึ่งเริ่มตั้งแต่กระบวนการขอสั่งสร้างท่าเรือ สามารถยื่นเอกสารการขออนุญาตได้ ณ เจ้าท่าภูมิภาคทั่วประเทศ โดยท่าเรือเอกชนที่มีขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไป ต้องมีการทำประชาพิจารณ์ และ EIA ร่วมด้วย ซึ่งคณะกรรมการจากกรมเจ้าท่าจะพิจารณาอย่างรอบด้านและร่วมแก้ไขปัญหาดังต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากกลุ่มหรือประชาชนที่ได้รับผลจากการสร้างท่าเรือนั้น ๆ

ส่วนกระบวนการสร้างท่าเรือที่กรมเจ้าท่าจะเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง จะต้องผ่านการศึกษาหาความเป็นไปได้และ EIA แล้วจึงยื่นขออนุญาต เมื่อผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการของกรมเจ้าท่า เมื่อก่อสร้างเสร็จ และมีการตรวจรับแล้ว จะยกให้กรมธนารักษ์ ซึ่งเป็นผู้ดูแลที่ดินของหลวง ส่วนใหญ่กรมธนารักษ์จะยกท่าเรือให้ท้องถิ่นดูแล

นอกจากกฎหมายของกรมเจ้าท่าที่ใช้ควบคุมดูแลท่าเรือแล้ว ยังมีกฎหมายหรือข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องท่าเรือ (ระหว่างประเทศ) ที่กรมเจ้าท่าต้องอ้างอิง เช่น ISPS Code อนุสัญญาระหว่างประเทศอื่น ๆ เป็นต้น

- การดูแลเรือ กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ออกใบอนุญาตเรือค้าชายฝั่ง ซึ่งต้องต่ออายุทุกปี และมีเรือตรวจการณ์คอยลาดตระเวนบริเวณเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ
- การดูแลร่องน้ำ ดำเนินการขุดลอกร่องน้ำ เพื่อสนับสนุนและอำนวยความสะดวกการเดินทาง โดยร่องน้ำหลักในภาคใต้มี 4 ร่องน้ำ คือ ร่องน้ำตาปี ร่องน้ำสงขลา ร่องน้ำชุมพร และร่องน้ำปัตตานี กรมเจ้าท่าและหน่วยงานเจ้าท่าภูมิภาคจะมีการตั้งงบประมาณล่วงหน้าเพื่อขุดลอกร่องน้ำ โดยเฉพาะ แต่อัตราการตกตะกอนของร่องน้ำแต่ละแห่ง ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ลักษณะทางกายภาพของร่องน้ำ แม่น้ำที่อยู่ใกล้ภูเขา มีความเสี่ยงที่จะเกิดดินถล่ม และทำให้ร่องน้ำตื้นเขิน นอกจากนี้ลักษณะทางภูมิอากาศ จะส่งผลให้เกิดการพัดพาตะกอนจากที่ต่าง ๆ มาทับถมในร่องน้ำอีกด้วย ดังนั้นการขุดลอกร่องน้ำของเจ้าท่า เสมือนเป็นการบำรุงรักษาร่องน้ำ มากกว่าการเพิ่มความลึกให้แก่องน้ำ นอกจากนี้ กรมเจ้าท่าดูแลเครื่องหมายนำร่อง ส่วนการซ่อมเครื่องหมายเหล่านี้เป็นหน้าที่ของส่วนกลาง
- หน้าที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เจ้าท่าในส่วนภูมิภาคยังมีหน้าที่อื่น ๆ ที่ต้องรับผิดชอบ เช่น การตรวจสอบที่ดินติดแม่น้ำ เพื่อรับรองว่าเป็นของพื้นที่รัฐหรือเอกชน เมื่อมีประชาชนร้องขอ นอกจากนี้เจ้าท่าต้องปราบปรามการกระทำผิดตามกฎหมายของกรมเจ้าท่า และการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชน เพื่อสร้างความเข้าใจและทำให้ทุกภาคส่วน ทั้งรัฐ เอกชน และประชาชนอยู่ร่วมกันได้ด้วยความเข้าใจ

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องจากเจ้าท่าสุราษฎร์ธานีมีหน้าที่ภารกิจมากและหลากหลาย แต่มีจำนวนเจ้าหน้าที่น้อย ดังนั้นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนจึงไม่รวดเร็วเท่าที่ควร เช่น การรับรองเพื่อออกโฉนดที่ดินริมน้ำ

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

หากประกาศให้สุราษฎร์ธานีเป็นเขตท่าเรืออย่างเป็นทางการ เช่นเดียวกับเขตท่าเรือสงขลา ภูเก็ต กรุงเทพฯ เชียงแสนสอง และสี่ช้าง จะทำให้เจ้าท่าสุราษฎร์ธานีมีขอบเขตอำนาจและความรับผิดชอบมากขึ้น สามารถปฏิบัติงานทั่วถึงและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณชาคริต เมธานูวัฒน์	วันที่ 14 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : -	เวลา 13.30 – 14.30 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (คลังน้ำมันเซลล์บ้านดอน)	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินการกิจการการขนส่งชายฝั่ง

บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด ดำเนินกิจการคลังเก็บน้ำมัน เพื่อจำหน่ายและกระจายหัวปั้มน้ำมันในภาคใต้ โดยบริษัทมีท่าเรือยาวประมาณ 85 เมตร กว้าง 5 เมตร สามารถรับเรือใหญ่ขนาด 2,000 ตันกรอส เรือสามารถเทียบท่าได้คราวละ 1 ลำ และมีถังสำหรับเก็บน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่น ๆ ให้บริการขนถ่ายและเก็บน้ำมันเฉพาะของบริษัทและลูกค้าของบริษัทเท่านั้น บริษัทให้ความสำคัญกับการรักษาความปลอดภัยมาก เนื่องจากการขนส่งสินค้าอันตราย

การขนถ่ายน้ำมันจากเรือมายังถังเก็บ ใช้วิธีลำเลียงผ่านท่อ ใช้เวลาประมาณ 8 ชั่วโมง ควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ส่วนเรือที่บรรทุกน้ำมันเป็นของบริษัทอื่น ที่ทำสัญญาระหว่างกัน

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

น้ำมันที่ขนส่งผ่านท่าเรือเข้าเป็นน้ำมันสำเร็จรูปที่มาจากโรงกลั่นน้ำมันในจังหวัดระยองและชลบุรี เช่น โรงกลั่นในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และบริษัท ไทยออยล์ เป็นต้น หลังจากลำเลียงน้ำมันเข้าเก็บไว้ในถังแล้ว จะมีรถบรรทุกน้ำมันจากบริษัทหรือปั้มน้ำมันมาลำเลียงน้ำมันออกไป โดยปลายทางของน้ำมัน เช่น ชุมพร ภูเก็ต นครศรีธรรมราช เป็นต้น

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ร่องน้ำเดินเรือตื้นเขิน มีความลึกประมาณ 5 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่ามีขนาดจำกัด
- ชาวบ้านเลี้ยงสัตว์น้ำใกล้บริเวณท่าเรือ จึงต้องระมัดระวังในการเดินเรือ

แนวทางในการพัฒนาการประกอบการ

บริษัทมีแนวทางที่จะขยายท่าเรือและพื้นที่หลังท่าในอนาคต เนื่องจากแนวโน้มการขนส่งเป็นไปได้ด้วยดี แต่ก็ขึ้นอยู่กับสภาพเศรษฐกิจและสังคมว่าเหมาะสมหรือไม่

ข้อเสนอแนะและคิดเห็นอื่น ๆ

ท่าเรือและคลังน้ำมันของบริษัทดำเนินการโดยมีการปรับตัวให้เข้าสภาพแวดล้อมและสังคมในพื้นที่อยู่เสมอ เพื่อให้สามารถอยู่ร่วมกับชุมชนและสภาพทางกายภาพของพื้นที่ได้

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณฤกษ์ จิตปฐมวณิชย์	วันที่ 14 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	เวลา 15.00 – 16.00 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือขนอม (บริษัท แร่สัมพันธ์ จำกัด)	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินการกิจการขนส่ง

บริษัท แร่สัมพันธ์ จำกัด เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการท่าเรือขนอม ให้บริการขนถ่ายสินค้าของบริษัทเท่านั้น บริษัทไม่มีการขนส่งชายฝั่ง เนื่องจากบริษัท เป็นผู้รับสัมปทานในการทำเหมืองแร่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งแร่ที่ขุดได้ อาทิ ยิปซัม แบรไรต์ เป็นผู้ลำเลียงโดยรถบรรทุกจากเหมืองมาที่ท่าเรือขนอม (จังหวัดนครศรีธรรมราช) แล้วส่งออกไปยังต่างประเทศ ได้แก่ ญี่ปุ่น ไต้หวัน อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ ออสเตรเลีย

ท่าเรือมีลักษณะเป็นสะพานเรือ (Jetty) ความลึกหน้าท่า 9.5 เมตร เรือขนาดใหญ่ที่สุดที่เทียบท่าได้ขนาด 30,00 ตัน บางครั้งมีเรือแม่ขนาด 50,000 ตัน มารับแร่ เรือแม่จะจอดทอดสมรอ แล้วใช้เรือโล่ต์เตอร์ขนออกจากท่าเรือ เพื่อขนถ่ายลงเรือแม่อีกครั้ง

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

แร่ที่ขนถ่ายผ่านท่าเรือเป็นสินค้าขาออกทั้งหมด มีปริมาณสินค้าที่ขนส่งปีละ 2 ล้านตัน

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- การขนถ่ายแร่ จะมีการพังกระจ่ายของฝุ่น ต้องใช้สเปรย์น้ำฉีดช่วยลดฝุ่น
- เนื่องจากรถบรรทุกที่ลำเลียงแร่จากเหมืองมายังท่าเรือ ไม่ได้เป็นของบริษัทเอง บางครั้งจะประสบปัญหาเกี่ยวกับรถบรรทุกที่มาถึงช้ากว่ากำหนด

แนวทางการพัฒนาในอนาคต

เนื่องจากแร่ในเหมืองยังมีปริมาณอีกมาก ทิศทางธุรกิจจึงดำเนินไปอย่างดี มีการเพิ่มเครื่องมือ พื้นที่และคนงานมากขึ้น และในอนาคตคาดว่าจะมีการซื้อรถบรรทุก เพื่อใช้ในการขนส่งแร่เอง

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ปัจจัยหนึ่งที่สามารถช่วยให้การขนส่งชายฝั่งเติบโตยิ่งขึ้น คือ การสร้างคลังสินค้าและพื้นที่เก็บสินค้า เพื่อเป็นศูนย์กระจายสินค้าซึ่งจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีความเหมาะสมในด้านพื้นที่และมีการขนส่งสินค้าชายฝั่งอยู่แล้ว

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณวัฒน์ชัย เรืองเลิศปัญญากุล	วันที่ 15 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการท่าเรือ	เวลา 09.00 – 10.00 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือน้ำลึกสงขลา	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินการจัดการการขนส่งชายฝั่ง

ท่าเรือสงขลา มีการขนส่งชายฝั่งน้อยมาก เนื่องจากค่าระวางเรือสินค้าต่างประเทศกับชายฝั่งไม่แตกต่างกันมาก ดังนั้นผู้ขนส่งสินค้าชายฝั่งจะใช้ท่าเรืออื่นที่ราคาถูกกว่าแทน ประกอบกับท่าเรือมีท่าเทียบเรือสูงเพราะเป็นท่าที่ใช้เทียบเรือคอนเทนเนอร์ความสูง ทำให้เรือชายฝั่งขนาดเล็กไม่สามารถเทียบท่าได้

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

ปริมาณสินค้าชายฝั่งที่ผ่านท่าเรือมีน้อย สินค้าชายฝั่งส่วนใหญ่ที่เคยผ่านท่า คือ สินค้าของบริษัท SCG ปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง เป็นต้น

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ร่องน้ำเดินเรือตื้นเขิน มีความลึกประมาณ 5 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่ามีขนาดจำกัด แต่กรมเจ้าท่ามีการขุดลอกครั้งใหญ่ในทุก ๆ 5 ปี
- ท่าเรือสงขลาไม่สามารถขยายท่าเรือและพื้นที่หลังท่าได้ เนื่องจากอยู่ติดกับชุมชน ที่ดินมีราคาแพง
- ท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือระหว่างประเทศที่มีการขนถ่ายตู้สินค้า หากต้องการขยายการให้บริการสินค้าชายฝั่งมากขึ้น ต้องมีพื้นที่เก็บสินค้าชายฝั่งโดยเฉพาะ ที่เป็นสัดส่วน และแยกสินค้าระหว่างประเทศกับสินค้าชายฝั่งอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อการทำงานของศุลกากร ซึ่งเป็นภาระและต้นทุนกับผู้ประกอบการท่าเรือ ประกอบกับส่งผลให้ศุลกากรทำงานยากขึ้น
- คนงานที่ทำงานในเรือหายาก เนื่องจากเป็นงานหนัก รายได้น้อย ไม่สามารถเดินทางไปไหนได้ เพราะต้องอยู่กับเรือเป็นส่วนใหญ่

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

- ความสำเร็จของการค้าชายฝั่งจะเกิดขึ้นได้ ด้วยการให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi Modal) อย่างมีประสิทธิภาพ โดยต้องมีผู้ประกอบการที่ให้บริการครบวงจร เพื่อขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง (Door to Door) ซึ่งในสงขลา ยังไม่มีผู้ประกอบการที่ดำเนินการอย่างครบวงจร
- หากรัฐต้องการสนับสนุนและให้ความสำคัญการค้าชายฝั่งเช่นเดียวกับการขนส่งทางถนน อาทิ การอุดหนุนน้ำมันที่ใช้ในการขนส่งทางเรือเหมือนกับการอุดหนุนน้ำมันดีเซลที่ใช้ในการขนส่งทางถนน การให้สิทธิพิเศษต่าง ๆ ทางภาษีของเรือ ภาษีเงินได้ของลูกเรือ เป็นต้น เพื่อให้ค่าขนส่งทางเรือถูกกว่าการขนส่งทางถนนให้มากที่สุด จนมีความต้องการในการใช้การขนส่งทางเรือให้มากขึ้น

ผู้ให้สัมภาษณ์ : กัปตันสมศักดิ์ ไชยหนู	วันที่ 15 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : หัวหน้างานท่าเรือขนส่ง ฝ่ายส่งกำลังบำรุง	เวลา 11.00 – 12.00 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือบริษัท ปตท. สผ. จำกัด	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินการกิจการการขนส่งชายฝั่ง

บริษัท ปตท. สผ. จำกัด ดำเนินกิจการสำรวจและขุดเจาะปิโตรเลียม โดยใช้ท่าเรือเพื่อขนส่งอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น ท่อเหล็ก อุปกรณ์ขุดเจาะน้ำมัน เครื่องอุปโภคบริโภค เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานบริเวณแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Support Base for Offshore) เดิมเคยเช่าท่าเรือเอกชนเพื่อขนถ่ายวัตถุดิบ ต่อมาเมื่อบริษัทขยายตัวมากขึ้นและต้องการท่าเรือที่มีอุปกรณ์สนับสนุนการขนถ่ายมากขึ้น จึงมีแนวคิดในการก่อสร้างท่าเรือของตนเอง ด้วยงบประมาณ 800 ล้านบาท เริ่มเปิดใช้ท่าเรือในปี 2548

ท่าเรือยาวประมาณ 380 เมตร ความลึกหน้าท่า 6 เมตร เรือสามารถเทียบท่าได้คราวละ 6 ลำ และมีพื้นที่หลังท่า ประกอบด้วย คลังสินค้า ถังเก็บสินค้า พื้นที่วางสินค้า นอกจากนี้มีพื้นที่ปลอดภาษีตามโครงการความร่วมมือระหว่างไทย-มาเลเซีย (JDA) บริษัทให้บริการตนเองและลูกค้าของบริษัทเท่านั้น โดยระวางเรืออ้างอิงจากระวาง Supply Base ในประเทศอื่น ๆ

เรือที่เทียบท่าเป็นเรือเช่าเหมาลำ อุปกรณ์หน้าท่าเป็นของบริษัทคู่สัญญา (Contractor)

บริษัทให้ความสำคัญกับการรักษาความปลอดภัยมาก เนื่องจากการขนส่งสินค้าอันตราย

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

การขนส่งขาออกเป็นการขนถ่ายอุปกรณ์สำรวจและขุดเจาะปิโตรเลียม เช่น ท่อ แท่นขุดเจาะ แท่นผลิต ซีเมนต์ แบรีไรต์ สินค้าอุปโภคบริโภคสำหรับพนักงานที่ทำงานในแท่นขุดเจาะ เป็นต้น

ส่วนขาเข้าเป็นน้ำมันที่ได้จากการขุดเจาะและอุปกรณ์เก่าที่ชำรุด นอกจากนี้น้ำมันที่ขุดเจาะได้ส่วนหนึ่งจะถูกขนส่งผ่านท่อจากแท่นขุดเจาะไปยังแหลมฉบังและมาบตาพุด

การขนส่งสินค้าแต่ละครั้งต้องมีการแจ้งใบขนถ่ายสินค้าให้ศุลกากรทราบ โดยเฉพาะน้ำมันซึ่งเป็นสินค้าอันตรายและต้องเสียภาษีสรรพสามิต

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ร่องน้ำเดินเรือตื้นเขิน มีความลึกประมาณ 5 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่ามีขนาดจำกัด
- โพงพางของชาวบ้านเป็นอุปสรรคในการเดินเรือ นำมาสู่ปัญหาความขัดแย้งที่มีมานานระหว่างท่าเรือกับชาวบ้าน บริษัทจึงพยายามสร้างความสัมพันธ์กับชาวบ้าน โดยการสร้างสาธารณประโยชน์ในชุมชน เพื่อให้ท่าเรือและชุมชนสามารถอยู่ร่วมกันได้ แต่ปัญหายังคงมีอยู่ในปัจจุบัน

แนวทางในการพัฒนาการประกอบกร

บริษัทมีแนวทางที่จะขยายท่าเรือและพื้นที่หลังท่า เนื่องจากแนวโน้มการขนส่งเป็นไปได้ด้วยดี

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณประสิทธิ์ ศิริบุชา	วันที่ 15 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ	เวลา 11.00 – 12.00 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ด้านศุลกากรสงขลา	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

ภาพรวมการค้าชายฝั่ง

สงขลาเป็นศูนย์กลางการค้าและการขนส่งของภาคใต้ตอนล่าง ส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาเข้า เช่น น้ำมัน วัตถุดิบของบริษัท ซีพี สินค้าอุปโภคบริโภค เช่น น้ำดื่ม ข้าว ปูนซีเมนต์ ปุ๋ย เป็นต้น โดยต้นทุนของน้ำมัน มาจากท่าเรือแหลมฉบัง และมาบตาพุด ส่วนสินค้าอุปโภคบริโภคมาจากท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือในบางปะอิน

การดำเนินงานและพิธีการศุลกากรสินค้าชายฝั่ง

ศุลกากรสงขลาให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง โดยพิธีการทำเรือชายฝั่งเรียบง่าย ไม่ยุ่งยาก หากมีการขนส่งสินค้า ท่าเรือหรือตัวแทนจะมาแจ้งให้ศุลกากรทราบ โดยระบุชื่อบริษัท ชื่อเรือ ประเภทสินค้า น้ำหนัก สินค้า ต้นทางและปลายทางของสินค้าเท่านั้น โดยสินค้าชายฝั่งไม่มีการเสียภาษี นอกจากกฎระเบียบศุลกากรว่าด้วยเรื่องการขนส่งชายฝั่งที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะต้องใช้ เพื่อป้องกันการลักลอบขนสินค้าชายฝั่งออกไปต่างประเทศแล้ว หากมีการขนส่งสินค้าพิเศษ อื่น ๆ ที่มีกฎหมายเฉพาะ ศุลกากรต้องนำมาใช้ในการดำเนินการด้วย เช่น พระราชบัญญัติเกี่ยวกับวัตถุอันตราย (น้ำมัน) เป็นต้น

ปริมาณเรือและสินค้าชายฝั่ง ปีงบประมาณ 2550 – 2555

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ไม่มี

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ไม่มี

ผู้ให้สัมภาษณ์ : นายไพฑูรย์ ตีรารัตน์	วันที่ 16 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : ฝ่ายการเงินและบัญชี	เวลา 09.00 – 10.30 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือ บริษัท หะรินสุตขนส่ง จำกัด	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินงานเกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง

- บริษัท หะรินสุตขนส่ง จำกัด มีท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ 2 ท่า และเรือของบริษัท ให้บริการขนส่งชายฝั่งเฉพาะลูกค้าของบริษัทเท่านั้น
- ความลึกหน้าท่าประมาณ 6 เมตร
- การคิดราคาค่าบริการขนส่งชายฝั่ง กำหนดจากการเปรียบเทียบกับราคาการขนส่งทางถนนของสินค้าในแต่ละประเภท

ปริมาณเรือและสินค้าที่ผ่านท่าเรือ

- เรือที่เข้าเทียบท่าเป็นเรือของบริษัทเท่านั้น โดยเส้นทางการเดินเรือชายฝั่ง คือ กรุงเทพฯ – สงขลา นอกจากนี้มีการเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ – มาเลเซียด้วย
- ร้อยละ 90 ของสินค้าที่ผ่านท่าทั้งหมด เป็นสินค้าขาเข้า โดยมีวัตถุดิบของบริษัท ซีพี เป็นสินค้าหลัก ที่เหลือเป็นสินค้าอุปโภคและบริโภค เช่น น้ำดื่ม ข้าว ปูนซีเมนต์ ปุ๋ย เป็นต้น

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ร่องน้ำสำหรับการเดินเรือจะมีความลึกไม่มากนัก ประมาณ 5 เมตร และร่องน้ำแคบ ทำให้เรือที่เทียบท่ามีขนาดเล็ก
- โพงพางของชาวบ้านเป็นอุปสรรคในการเดินเรือ นำมาสู่ปัญหาความขัดแย้งที่มีมานานระหว่างบริษัทกับชาวบ้านในพื้นที่ แม้ว่าทางจังหวัด เจ้าท่า ศุลกากร ทหารเรือ ภาครัฐและภาคส่วนต่างๆ มีการประชุมและพยายามทำความเข้าใจ แต่การแก้ไขปัญหาความขัดแย้งยังไม่มีความสำเร็จ
- ท่าเรือที่อยู่ในอำเภอเมือง ตั้งอยู่ใจกลางเมือง ทำให้การขนส่งสินค้าเชื่อมต่อทางถนนต้องใช้ถนนร่วมกับประชาชนและถูกล้อมรอบด้วยชุมชน สภาพถนนที่มีช่องจราจรเพียงสองเลน ประกอบกับบริเวณนี้เป็นพื้นที่สีฟ้า ต้องอนุรักษ์อาคารบ้านเรือนไว้ ทำให้ไม่มีพื้นที่ให้ขยายท่าเรือ และการเดินรถบรรทุกต้องมีการคำนึงถึงการใช้ถนนของประชาชนในพื้นที่ การพัฒนาการขนส่งทางเรือในเมืองสงขลา จึงไม่เติบโตที่มากนัก
- เนื่องจากไม่สามารถขยายท่าเรือได้ พื้นที่หลังท่าจึงมีน้อย และต้องพยายามจัดการให้สินค้าอยู่ในท่ามีระยะสั้นที่สุด โดยการนัดรถบรรทุกของบริษัทลูกค้าให้มารับเร็วที่สุด

แนวทางเพื่อพัฒนาการประกอบการค้าชายฝั่งในอนาคต

การประกอบการของบริษัทมีแนวโน้มลดลง เพราะมีปริมาณสินค้าลดลง เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจถดถอย และราคาวัตถุดิบในประเทศไทยราคาแพง บริษัทซีพีจึงหันไปซื้อวัตถุดิบจากต่างประเทศมากขึ้น

การซื้อวัตถุดิบในประเทศลดลง ทำให้การขนส่งชายฝั่งลดลงด้วย ด้วยเหตุนี้บริษัท หะรินสุตขนส่ง จำกัด พยายามหาลูกค้าใหม่ ๆ เพื่อให้ขนถ่ายสินค้าที่หลากหลาย และจะนำเรือไปวิ่งในต่างประเทศให้มากขึ้น

กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง

เมื่อมีการขนส่งชายฝั่งจะมีการแจ้งให้เจ้าท่าและศุลกากรทราบ และเจ้าท่ามีการตรวจท่าเทียบเรือ

ทุกปี

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ไม่มี

ผู้ให้สัมภาษณ์ : นายกรกฤต ฉัตรวงศ์วิวัฒน์	วันที่ 16 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : เจ้าพนักงานตรวจท่าชำนาญการ	เวลา 11.00 – 12.00 น.
บริษัท/หน่วยงาน : สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 4 (เจ้าท่าสงขลา)	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

ภาพรวมการขนส่งชายฝั่ง

การขนส่งชายฝั่งในสงขลาส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาเข้า เช่น ข้าว (มาจากจังหวัดอยุธยา) ปูนซีเมนต์ วัตถุดิบซึ่งนำมาแปรรูปในโรงงาน (โดยเฉพาะโรงงานบริษัท ซีพี) ซึ่งเมื่อผลิตเป็นสินค้าแล้ว จะถูกส่งออกไปขายยังต่างประเทศ ดังนั้นการขนส่งสินค้าชายฝั่งในสงขลาจะมีขาเดียว

ท่าเทียบเรือในสงขลาตั้งอยู่ใน 2 พื้นที่หลัก คือ

- 1) อำเภอเมือง ท่าเรือส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณใจกลางเมือง ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือประมง ส่วนท่าสินค้าเป็นท่าเรือของบริษัทหะรินสุตขนส่ง
- 2) อำเภอสิงหนคร ท่าเรือที่ตั้งอยู่ เช่น ท่าเรื่อน้ำลิ้งสงขลา ท่าเรือของบริษัท ปตท สผ เป็นต้น

แนวโน้มการขนส่งชายฝั่งในอนาคต

การขนส่งชายฝั่งมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ในช่วง 5 ปี ที่ผ่านมา เนื่องจากมีการขนส่งข้าว ปูนซีเมนต์มาทางเรือมากขึ้น และคาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นในอนาคต

กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง

กระบวนการขอก่อสร้างท่าเรือ สามารถยื่นเอกสารการขออนุญาตได้ ณ กรมเจ้าท่า ทั่วประเทศ หากเป็นท่าเรือขนาดเล็ก เจ้าท่าที่มีเขตรับผิดชอบในพื้นที่นั้น ๆ จะมีการพิจารณาเอกสารเอง แต่ถ้าท่าเรือที่ต้องการก่อสร้างเป็นท่าเรือขนาดใหญ่กว่า 500 ตันกรอส กรมเจ้าท่าส่วนกลางจะเป็นผู้พิจารณา เนื่องจากเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ที่จะส่งผลกระทบต่อทั้งทางสังคมและสิ่งแวดล้อม จึงต้องมีการพิจารณาอย่างรอบด้าน

ปริมาณเรือไทยที่ดำเนินการค้าชายฝั่ง

เรือค้าชายฝั่งสามารถยื่นขอจดทะเบียนได้ทั่วประเทศ

ปริมาณท่าเรือชายฝั่ง

ปริมาณเรือที่เข้าเทียบท่าในสงขลา มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- แม้ว่าร่องน้ำเดินเรือจะมีความลึกไม่มากนัก ประมาณ 5 เมตร แต่ก็ไม่ใช่ปัญหาเกี่ยวกับการเดินเรือเท่าใดนัก เพราะยังมีเรือเข้าเทียบท่าต่าง ๆ อยู่
- โพงพางของชาวบ้านเป็นอุปสรรคในการเดินเรือ นำมาสู่ปัญหาความขัดแย้งที่มีมานานระหว่างเรือขนส่งกับชาวบ้าน เจ้าท่าสงขลาพยายามหาทางแก้ไขปัญหานี้ โดยร่วมมือกับภาคส่วนต่าง ๆ แต่การทำความเข้าใจและแก้ไขปัญหาคือความขัดแย้งเป็นไปได้ยากและต้องใช้เวลา
- ท่าเรือที่อยู่ในอำเภอเมือง ตั้งอยู่ใจกลางเมือง ทำให้การขนส่งสินค้าเชื่อมต่อทางถนนต้องใช้ถนนร่วมกับประชาชนและถูกล้อมรอบด้วยชุมชน สภาพถนนที่มีช่องจราจรเพียงสองเลน

ประกอบกับบริเวณนี้เป็นพื้นที่สีฟ้า ต้องอนุรักษ์อาคารบ้านเรือนไว้ ทำให้ไม่มีพื้นที่ให้ขยายท่าเรือ และการเดินรถบรรทุกต้องมีการคำนึงถึงการใช้นถนนของประชาชนในพื้นที่ การพัฒนาการขนส่งทางเรือในเมืองสงขลา จึงไม่เติบโตที่มากนัก นอกจากนี้ท้องถิ่นให้ความสำคัญกับการพัฒนาการขนส่งทางเรือไม่มากนัก เพราะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อชาวบ้านด้วย

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

นโยบายของรัฐที่ต้องการพัฒนาขนส่งชายฝั่ง ควรทำอย่างเป็นระบบและมีความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่ ให้สอดคล้องและคำนึงถึงความปลอดภัยของเมือง ท้องถิ่น และประชาชน

