



รายงานวิจัย

เรื่อง

การศึกษาศักยภาพของท่าเรือไทย

The Study of Dynamic Potential of Thai Ports



ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โดย สุมาลี สุขदानนท์ และคณะ

✓ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

21 สิงหาคม ๒๕๕๘

กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖

คณะผู้วิจัย

รองศาสตราจารย์ ดร.อิทธิพล ปานงาม

รองศาสตราจารย์ประวิทย์ สุรนිරนาถ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์

นางสุมาลี สุขตานนท์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สรวิศ นฤปิติ

นางสุนันทา เจริญปัญญายิ่ง

ที่ปรึกษา

ที่ปรึกษา

ที่ปรึกษา

หัวหน้าโครงการ

ผู้ร่วมวิจัย

ผู้ร่วมวิจัย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัย เรื่อง การศึกษาศักยภาพผลของท่าเรือไทย ได้รับการสนับสนุนจากงบประมาณแผ่นดินปี 2543 ของสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดีโดยความช่วยเหลือและความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ และกิจการขนส่งทางทะเล ในการให้ข้อมูล ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัย ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการเยี่ยมชมกิจการของหน่วยงาน

ผู้วิจัยขอขอบคุณท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือบริษัท ปิโตรเคมีแห่งชาติ จำกัด(มหาชน) ท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ บริษัท บางกอกโมเตอร์เทอร์มินัล จำกัด บริษัท สยามบางกอกพอร์ท จำกัด บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินัลจำกัด และบริษัทยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด และท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซีย

ขอขอบคุณบริษัทเรือและตัวแทนเรือ ได้แก่ บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด บริษัท เอเวอร์กรีนสตาร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เอ็น วาย เค ชิปปิง เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท P&O Nedlloyd จำกัด

ขอขอบคุณโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบตู้สินค้านอกเขตท่าเรือ (รพท.) เอกชน ได้แก่ บริษัท Exachai – Sinkung (Thailand) จำกัด บริษัท เอ็นเอช พรอสเพอริตี จำกัด และ รพท. ลาดกระบัง

ท้ายที่สุดขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิที่ช่วยอ่านพิจารณาผลงานและให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ซึ่งช่วยให้ผลงานวิจัยนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ชื่อโครงการวิจัย :	การศึกษาศักยภาพของท่าเรือไทย	
ชื่อผู้วิจัย :	รองศาสตราจารย์ ดร.อิทธิพล ปานงาม	ที่ปรึกษา
	รองศาสตราจารย์ประวิทย์ สุรินทร์นาถ	ที่ปรึกษา
	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์	ที่ปรึกษา
	นางสุมาลี สุขदानนท์	หัวหน้าโครงการ
	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สรวิต นฤปิติ	ผู้ร่วมวิจัย
	นางสุนันทา เจริญปัญญาอึ้ง	ผู้ร่วมวิจัย
เดือนและปีที่ทำวิจัยเสร็จ :	กุมภาพันธ์ 2546	

บทคัดย่อ

ในขณะที่การศึกษาศักยภาพสถิตย์ (Static Potential) ของท่าเรือ คือ การศึกษาความได้เปรียบทางทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ระบบการขนส่งที่เชื่อมต่อกับท่าเรือกับพื้นที่แนวหลัง การบริการของท่าเรือ ค่าบริการของท่าเรือ และเสถียรภาพทางสังคมและเศรษฐกิจของประเทศที่ท่าเรือนั้น ๆ ตั้งอยู่ การศึกษาศักยภาพพล (Dynamic Potential) คือ การศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อปริมาณสินค้าและเรือผ่านท่าเรือ ศักยภาพพลแตกต่างจากศักยภาพสถิตย์ตรงที่ศักยภาพพลเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

การศึกษาศักยภาพพลของท่าเรือไทยจะเน้นไปที่ท่าเรือที่ให้บริการแก่สาธารณะซึ่งให้บริการด้านตู้สินค้า ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือสงขลา และท่าเรือภูเก็ต จากการศึกษาพบว่าปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อศักยภาพพลของท่าเรือไทย ได้แก่ การค้าทางทะเล รูปแบบการขนส่งทางทะเล ปัจจัยที่รัฐเป็นผู้กำหนดขึ้น ปัจจัยที่เกิดจากสายเดินเรือ และปัจจัยที่เป็นผลกระทบจากท่าเรือที่เป็นคู่แข่ง

ปริมาณการค้าทางทะเลมีผลกระทบต่อปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือทั้งในทางบวกและทางลบ ในช่วงปี 2530 – 2537 ซึ่งเป็นช่วงที่การส่งออกของประเทศไทยขยายตัวสูงสุด ส่งผลให้ท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักแห่งเดียวของประเทศประสบกับปัญหาท่าเรือแออัดอย่างรุนแรง และนำไปสู่การก่อสร้างท่าเรือหลักแห่งใหม่ที่แหลมฉบัง รัฐได้ตระหนักถึงการมีประตูกการค้าเพิ่มขึ้น จึงได้ก่อสร้างท่าเรือใหม่อีกหลายแห่ง ได้แก่ ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือสงขลา และท่าเรือภูเก็ต

หลังจากปี 2540 ซึ่งเป็นปีที่ประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจ ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพลดลง ส่งผลให้ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา สดส.

และรพท.¹ เอกชน ลดลงไปด้วยทั้งนี้เพราะสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ได้รับการจัดตั้งขึ้นเพื่อ บรรเทาปัญหาท่าเรือแออัดของท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือมาบตาพุดก็ได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจ จนต้องชะลอโครงการพัฒนาท่าเรือในระยะต่อไป ผลกระทบอีกประการหนึ่ง คือ หลังจากเกิดวิกฤต เศรษฐกิจการส่งออกของไทยสูงกว่าการนำเข้าหลายเท่าตัว ส่งผลให้ต้องมีการนำเข้าตู้เปล่าเป็น จำนวนมาก ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าส่งออกเพิ่มสูงขึ้น

รูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเลได้เปลี่ยนจากสินค้าทั่วไปมาเป็นระบบตู้สินค้า ทำให้ท่าเรือ กรุงเทพต้องปรับเปลี่ยนตัวเองให้สามารถรองรับการขนส่งระบบนี้ อย่างไรก็ตามท่าเรือแห่งนี้กำลังจะ ลดความสำคัญลงเนื่องจากความเสียเปรียบในด้านทำเลที่ตั้ง กล่าวคือ ร่องน้ำมีความลึกจำกัดทำให้ไม่ สามารถรับเรือแม่ได้ ท่าเรือแหลมฉบังได้ก้าวขึ้นมาเป็นท่าเรือหลักของประเทศแทน

ปัจจัยที่รัฐกำหนดขึ้นและมีผลกระทบต่อการแข่งขันระหว่างท่าเรือ ได้แก่ ปริมาณตู้สินค้าผ่าน ท่าเรือกรุงเทพไม่เกิน 1 ล้าน TEUs ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมให้ผู้ส่งสินค้าไปใช้ท่าเรือแหลมฉบังแทน หรือ มาตรการจำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยารวมกันได้ไม่เกิน 250,000 TEUs ต่อปี ในความเป็นจริงแล้วท่าเรือเอกชนเหล่านี้มีข้อจำกัดในการพัฒนาหรือเพิ่มศักยภาพของท่าเรือ ทั้งนี้เนื่องจากรัฐไม่เคยมีนโยบายในการพัฒนาท่าเรือเอกชน บทบาทของรัฐที่มีต่อท่า เรือเอกชนเป็นการกำกับควบคุมมากกว่าการส่งเสริมหรือสนับสนุน

นอกจากนโยบายของรัฐ ความเสียเปรียบด้านทำเลที่ตั้ง ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้ท่า เรือกรุงเทพต้องสูญเสียปริมาณตู้สินค้าให้แก่ท่าเรือแหลมฉบัง คือ นโยบายด้านการตลาดของผู้ ประกอบการทำเทียบเรือต่าง ๆ ในท่าเรือแหลมฉบังซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการสายเดินเรือที่ชักจูง ให้เรือแม่แวะจอดที่ท่าเรือแหลมฉบัง ส่งผลให้ท่าเรือสามารถเสนอบริการที่ดีกว่าด้วยค่าขนส่งที่ต่ำกว่า ท่าเรือกรุงเทพที่ต้องอาศัยการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบเรือ Feeder นอกจากนี้ท่าเรือกรุงเทพยังได้รับ ผลกระทบจาก รพท. ตลาดกระบี่ซึ่งเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกเสริมขีดความสามารถของท่าเรือแหลม ฉบังในการรับตู้สินค้าในเขตกรุงเทพและปริมณฑล และด้วยนโยบายด้านการตลาดของสายเดินเรือ ต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการในท่าเรือแหลมฉบังและ รพท. ตลาดกระบี่ ที่ให้เจ้าของสินค้า สามารถรับตู้สินค้าที่ รพท. ได้โดยเสียค่าใช้จ่ายเช่นเดียวกับที่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้แย่งฐานลูกค้า ส่วนหนึ่งจากท่าเรือกรุงเทพ

1 สดส. ย่อมาจาก สถานีตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้เพื่อการส่งออก และ รพท. ย่อมาจาก โรงพักสินค้า เพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออก

ท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรืออีกแห่งหนึ่งที่ประสบปัญหาเช่นเดียวกับท่าเรือกรุงเทพ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาเรื่องน้ำที่ทำให้ไม่สามารถรับเรือแม่ได้ และการที่ต้องสูญเสียปริมาณตู้สินค้ากว่าครึ่งให้กับท่าเรือปีนัง สาเหตุที่ผู้ส่งออกนิยมส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือปีนัง คือ ค่าขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือปีนังโดยรวมต่ำกว่าท่าเรือสงขลา

จากการศึกษาพบว่าท่าเรือไทยเข้าสู่สภาพการแข่งขันน้อยมาก ทั้งนี้เพราะรัฐมักจะออกมาตรการที่ช่วยให้ท่าเรือหนึ่งได้เปรียบท่าเรืออื่น ๆ เสมอ ในขณะที่บรรยายการแข่งขันอย่างแท้จริงเท่านั้นที่จะช่วยให้ท่าเรือสามารถรักษาศักยภาพผลของท่าเรือนั้นไว้ได้ แทนที่จะแทรกแซงรัฐควรดูแลให้ทุกฝ่ายมีความเท่าเทียมกันในด้านการแข่งขัน และที่สำคัญที่สุด คือ รัฐควรให้ความสนใจกับการแข่งขันกับท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย และเวียดนาม ซึ่งนับวันจะคุกคามและทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น



ศูนย์วิทยพัทยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Project Title : The Study of Dynamic Potential of Thai Ports

Name of Researchers : Assoc. Prof. Dr. Ittiphol Pan – ngum Project Advisor
Assoc. Prof. Prawit Suraniranat Project Advisor
Assist. Prof. Dr. Sompong Sirisoponsil Project Advisor
Mrs. Sumalee Sukdatnont Project Team Leader
Assist. Prof. Dr. Sorawit Narupiti Researcher
Mrs. Sunanta Charoenpanyaying Researcher

Month and Year : February, 2003

ABSTRACT

Static potential of a port deals with its location, transport network linking the port and its hinterlands, its services and charges, and the social and economic stability of the country the port belongs to. Dynamic potential concerns about the port throughput both calls of vessels and volumes of cargoes, and the factors effect the changing of the throughput. What makes dynamic potential different from static potential is it changes all the time.

The study of the dynamic potential of Thai ports emphasizes on common user ports. Most of them are container ports namely Bangkok Port and 5 private ports on the Choa Phraya River, Leam Chabang Port, Mabtaput Port, Songkhla Port and Phuket Port. The study finds that the factors effect the dynamic potential of Thai ports are the seaborne trade of the country, the changing of sea transportation, the factors created by the government, the factors created by shipping lines, and the impacts from their rival ports.

The seaborne trade of the country has both positive and negative impacts on the throughput of the ports. During 1987 – 1994 the exportation of Thailand increased dramatically. Bangkok Port, which was the sole main port of the country in that time, was suffered from severe port congestion. This led to the construction of a new main port in Leam Chabang and also other new ports in the east and the south coasts of the country namely Mabtaput, Songkhla, Phuket.

In 1997 Thailand faced with the economic crisis and after that the container throughput of Bangkok reduced continuously. This also affected the throughput of the 5 private ports on the Choa Phraya River, the CFSs and ICDs² around Bangkok because these facilities were established in order to relieve the port congestion. Mabtaput Port was also affected by the crisis, it had to postpone its development project. After the crisis the export volumes have been far higher than the import volumes. A great number of empty containers have been imported. This increases the export transportation costs.

² CFS stands for container freight stations and ICD stands for inland container depots.

Sea transportation has changed from general cargoes to containerisation. Bangkok Port has to adapt itself to the new transport system. Due to shallow channel, it cannot accommodate mother vessels and is not able to maintain its status as the main container port of the country. At present Leam Chabang Port is playing the role as the main gate of Thailand.

The factors created by the government actually affect the competition between the ports of the country. For example, in order to promote Leam Chabang Port, the government limits the throughput of Bangkok Port to one million TEUs a year, or limits the total throughput of the five private ports to 250,000 TEUs a year. In fact these private ports already have limitation to compete with the state owned ports since the government never set up any policies to develop them. What the government has done is to control rather than to support and to promote them.

Apart from the policy of the government and the disadvantage in its location, the marketing strategy of Leam Chabang terminal operators is an important impact that makes Bangkok Port loses some of its throughput to Leam Chabang Port. Most of the terminal operators are shipping lines, they bring mother vessels to call at Leam Chabang. This enables Leam Chabang to offer better service at lower costs when compare to Bangkok Port, which is a feeder port. The other impact is Ladkrabang ICD. The ICD is the facility supplements the capacity of Leam Chabang Port for consolidating the containers from Bangkok Metropolis and its outskirts. Most of the shipping lines (some of them are the operators of both the port and the ICD) offer their customers that they can pick up their containers either at Leam Chabang Port or Ladkrabang ICD with the same freight rate. With this marketing strategy, again Bangkok Port loses some of its throughput to the ICD.

Songkhla Port is the other port facing the same problem as Bangkok Port. It has a disadvantage in shallow channel. The port is not able to accommodate mother vessel. It loses more than half of its throughput to Penang Port. The reason is the freight of transporting containers via the Malaysian port is much cheaper than the Thai port.

The study finds that Thai ports seldom compete with one another. Thai government usually issues some measures to help one port to get advantage over the others. The fact is that under competitive atmosphere a port can strongly maintain and improve its dynamic potential. Hence instead of interference the government should support all ports to fairly compete with each other. Moreover, it is important for the government to pay attention to the ports in neighbouring countries especially Malaysia and Vietnam. Both of them are such aggressive and competent rivals that they cannot be overlooked.

สารบัญเรื่อง

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหาที่ทำการวิจัย	1
1.2 ท่าเรือในประเทศไทย	1
1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
1.4 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	2
1.5 ระเบียบวิธีวิจัย	3
1.6 ขอบเขตของการวิจัย	3
1.7 สถานที่เก็บข้อมูล	3
บทที่ 2 การค้าทางทะเลของประเทศไทย	
2.1 บทนำ	5
2.2 การนำเข้าและส่งออกในช่วงก่อนวิกฤตเศรษฐกิจ (2530-2539)	7
2.3 การนำเข้าและส่งออกในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ (2540-2541)	29
2.4 การนำเข้าและส่งออกในช่วงหลังวิกฤตเศรษฐกิจ (2542 – 2545)	37
บทที่ 3 ท่าเรือในประเทศไทย	
3.1 บทนำ	43
3.2 ท่าเรือในประเทศไทย	44
3.2.1 ท่าเรือของรัฐ	44
3.2.1.1 ท่าเรือกรุงเทพ	45

สารบัญเรื่อง (ต่อ)

	หน้า
3.2.1.2 ท่าเรือแหลมฉบัง	48
3.2.1.3 ท่าเรือมาบตาพุด	57
3.2.1.4 ท่าเรือสงขลา	61
3.2.1.5 ท่าเรือภูเก็ต	64
3.2.2 ท่าเรือเอกชน	68
3.2.2.1 ท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยา	68
3.2.2.2 ท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา	71
3.2.2.3 ท่าเรือเอกชนชายฝั่งตะวันออก	76
บทที่ 4 วิเคราะห์ศักยภาพของท่าเรือไทย	
4.1 บทนำ	81
4.2 ท่าเรือกรุงเทพ	83
4.3 ท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา	91
4.4 ท่าเรือแหลมฉบัง	99
4.5 ท่าเรือมาบตาพุด	114
4.6 ท่าเรือสงขลา	126
4.7 ท่าเรือภูเก็ต	133
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	
5.1 บทนำ	145
5.2 ผลกระทบของการค้าทางทะเลของไทยที่มีต่อท่าเรือ	145
5.2.1 การนำเข้าและส่งออกในช่วงก่อนวิกฤตเศรษฐกิจ (2530-2539)	145

สารบัญเรื่อง (ต่อ)

	หน้า
5.2.2 การนำเข้าและส่งออกในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ (2540-2541)	146
5.2.3 การนำเข้าและส่งออกในช่วงหลังวิกฤตเศรษฐกิจ (2542 – 2545)	147
5.3 ศักยภาพของท่าเรือไทย	149
5.3.1 ท่าเรือกรุงเทพ	149
5.3.2 ท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา	150
5.3.3 ท่าเรือแหลมฉบัง	150
5.3.4 ท่าเรือมาบตาพุด	151
5.3.5 ท่าเรือสงขลา	151
5.3.6 ท่าเรือภูเก็ต	152
5.4 ข้อเสนอแนะในการพัฒนาศักยภาพของท่าเรือไทย	152
รายการอ้างอิง	
บรรณานุกรม	155
web sites	158
รายชื่อและหน่วยงานผู้ให้สัมภาษณ์	159

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 2.1	แสดงเครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทย 2533-2541	6
ตารางที่ 2.2	แสดงความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจของไทยในปี 2537	9
ตารางที่ 2.3	เปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศไทย กับประเทศคู่แข่งที่สำคัญ	10
ตารางที่ 2.4	องค์ประกอบของความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย	10
ตารางที่ 2.5	แสดงมูลค่าสินค้าเข้า สินค้าออก ของประเทศไทยปี 2530-2543	11
ตารางที่ 2.6	โครงสร้างสินค้าเข้า ปี 2531 – 2542	12
ตารางที่ 2.7	ตลาดสินค้านำเข้าที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2541	15
ตารางที่ 2.8	ตลาดสินค้านำเข้าที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2535-2542 จำแนกตามประเทศ	16
ตารางที่ 2.9	สัดส่วนตลาดสินค้านำเข้าที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2543 จำแนกตามประเทศ	17
ตารางที่ 2.10	สินค้าเข้าที่สำคัญของประเทศไทย 10 ปี 2534-2542	18
ตารางที่ 2.11	สัดส่วนสินค้าเข้าที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2543	20
ตารางที่ 2.12	แสดงโครงสร้างสินค้าออก ปี 2530-2543	21
ตารางที่ 2.13	ตลาดส่งสินค้าออกที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2543	22
ตารางที่ 2.14	ตลาดส่งสินค้าออกที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2543 จำแนกตามประเทศ	25
ตารางที่ 2.15	สัดส่วนตลาดส่งสินค้าออกที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2543 จำแนกตามประเทศ	26
ตารางที่ 2.16	สินค้าออกที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2543	27
ตารางที่ 2.17	สัดส่วนสินค้าออกที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2543	28
ตารางที่ 2.18	อัตราเพิ่มมูลค่าการส่งออกไปยังตลาดสำคัญ ๆ (%)	32
ตารางที่ 2.19	อัตราเพิ่มราคาและปริมาณสินค้าส่งออก (%)	33
ตารางที่ 2.20	อัตราเพิ่มมูลค่าการส่งออกสินค้าสำคัญ 20 รายการ (%)	34

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 2.21 อัตราเพิ่มราคาและปริมาณสินค้านำเข้า (%)	35
ตารางที่ 2.22 อัตราเพิ่มมูลค่าการนำเข้าสินค้าสำคัญ 20 รายการ (%)	36
ตารางที่ 2.23 อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกและประเทศที่สำคัญ	38
ตารางที่ 2.24 เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญ ปี 2539 – 2545	40
ตารางที่ 3.1 ท่าเรือของรัฐกับการดำเนินงานในท่าเรือ	45
ตารางที่ 3.2 สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือ ท่าเรือกรุงเทพ	47
ตารางที่ 3.3 พื้นที่วางสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ	48
ตารางที่ 3.4 ท่าเทียบเรือและผู้ประกอบการท่าเรือแหลมฉบัง	52
ตารางที่ 3.5 สมรรถนะวิสัยของท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง : โครงการพัฒนา ระยะที่ 1	54
ตารางที่ 3.6 วิสัยสมรรถนะของท่าเทียบเรือตู้สินค้าท่าเรือแหลมฉบัง	55
ตารางที่ 3.7 พื้นที่วางสินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง	56
ตารางที่ 3.8 ท่าเทียบเรือและผู้ประกอบการท่าเรือมาบตาพุด	60
ตารางที่ 3.9 ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา	75
ตารางที่ 3.10 สิ่งอำนวยความสะดวกท่าเทียบเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา	76
ตารางที่ 4.1 ปริมาณเรือเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2530-2544	84
ตารางที่ 4.2 ปริมาณสินค้าเข้าออก ที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2530 – 2544	86
ตารางที่ 4.3 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2534 – 2544	87
ตารางที่ 4.4 สินค้าขาออกที่บรรจุในเขตคทท.แยกตามประเภทสินค้า (สูงสุด 10 อันดับแรก) ประจำปีงบประมาณ 2541-2543	88
ตารางที่ 4.5 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือเอกชนสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา ปี 2532-2545 : จำแนกตามท่าเทียบเรือ	95

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.6 ปริมาณเรือเข้าเทียบท่าเรือแหลมฉบังปีงบประมาณ 2539-2543	101
ตารางที่ 4.7 ปริมาณสินค้าเข้าออก ที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ 2538 – 2542	103
ตารางที่ 4.8 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ 2534 – 2544	104
ตารางที่ 4.9 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ปี 2540 – 2544	106
ตารางที่ 4.10 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือต่าง ๆ ในท่าเรือแหลมฉบัง ปี 2541 – 2543	110
ตารางที่ 4.11 ปริมาณเรือแวะจอดท่าเรือมาบตาพุด ปี 2534 – 2543 จำแนกท่าเทียบเรือ	116
ตารางที่ 4.12 ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือมาบตาพุด ปี 2534 – 2543 จำแนกตามท่าเทียบเรือ	117
ตารางที่ 4.13 แสดงประเภทของสินค้าเข้าและสินค้าออก ท่าเรือมาบตาพุด ปี 2535-2543	118
ตารางที่ 4.14 ปริมาณเรือเข้าเทียบท่าท่าเรือมาบตาพุด ปี 2535-2543	122
ตารางที่ 4.15 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือมาบตาพุด ปี 2541-2543 จำแนกตามประเภทตู้สินค้า	124
ตารางที่ 4.16 ปริมาณเรือเข้า-ออกผ่านท่าเรือสงขลา ปี 2536-2544	127
ตารางที่ 4.17 ปริมาณสินค้าเข้า – ออกผ่านท่าเรือสงขลา	127
ตารางที่ 4.18 ปริมาณสินค้าเข้า-ออกผ่านท่าเรือสงขลา จำแนกตามประเภท	129
ตารางที่ 4.19 ปริมาณตู้สินค้าเข้า – ออกผ่านท่าเรือสงขลา	130
ตารางที่ 4.20 ปริมาณเรือแวะจอดเทียบท่าที่ท่าเรือภูเก็ต ปี 2532 – 2543 จำแนกตามประเภทเรือ	134
ตารางที่ 4.21 ปริมาณนักท่องเที่ยวที่ผ่านเข้าออก ณ ท่าเรือภูเก็ต	136
ตารางที่ 4.22 ปริมาณสินค้าเข้าออก ณ ท่าเรือภูเก็ต	137
ตารางที่ 4.23 ปริมาณตู้สินค้าผ่าน ท่าเรือภูเก็ต ปี 2534 – 2544	142

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.1 แผนภูมิแสดงอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ปี 2533-2541	8
รูปที่ 2.2 แผนภูมิแสดงปัญหาสำคัญที่ส่งผลต่อการแข่งขันของประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ในปี 2535-2543	29
รูปที่ 2.3 แผนภูมิองค์ประกอบของความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ในทุกด้าน เปรียบเทียบระหว่างปี 2540 และ 2541	30
รูปที่ 3.1 แสดงทำเลที่ตั้งของท่าเรือกรุงเทพ	46
รูปที่ 3.2 ที่ตั้งท่าเรือแหลมฉบัง	49
รูปที่ 3.3 ท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง	51
รูปที่ 3.4 แผนผังท่าเรือมาบตาพุด	59
รูปที่ 3.5 ที่ตั้งท่าเรือสงขลา	63
รูปที่ 3.6 แผนผังท่าเรือสงขลา	64
รูปที่ 3.7 แผนที่แสดงที่ตั้งท่าเรือภูเก็ต	66
รูปที่ 3.8 แผนผังท่าเรือภูเก็ต	67
รูปที่ 3.9 ที่ตั้งท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยา	69
รูปที่ 3.10 ที่ตั้งท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา	72
รูปที่ 3.11 ที่ตั้งของท่าเรือเอกชนบริเวณอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี	77
รูปที่ 4.1 แผนภูมิแสดงสินค้าทั่วไปและสินค้าบรรจุตู้ ปีงบประมาณ 2530 – 2544	85
รูปที่ 4.2 แผนภูมิแสดงปริมาณเรือผ่านท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา ปี 2543	92
รูปที่ 4.3 แผนภูมิแสดงปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา จำแนกตามท่าเทียบเรือ	93
รูปที่ 4.4 แผนภูมิแสดงปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา จำแนกตามปริมาณตู้สินค้าขาเข้าและขาออก	94

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 4.5 แผนภูมิเปรียบเทียบปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะ 5 แห่ง ในแม่น้ำเจ้าพระยา ปี 2544	97
รูปที่ 4.6 แผนภูมิแสดงประเภทเรือที่จอดเทียบท่าเรือแหลมฉบัง	102
รูปที่ 4.7 แผนภูมิแสดงสินค้าเข้าออก ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง	103
รูปที่ 4.8 แผนภูมิตู้สินค้าขาเข้าและขาออกผ่าน ณ ท่าเรือแหลมฉบัง	105
รูปที่ 4.9 แผนภูมิแสดงปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง	106
รูปที่ 4.10 แผนภูมิแสดงขีดความสามารถของท่าเทียบเรือ B1-B5 ปีงบประมาณ 2541-2543	112
รูปที่ 4.11 แผนภูมิแสดงปริมาณเรือแวะจอดที่ท่าเทียบเรือมาบตาพุด ปี 2543 จำแนกตามท่าเทียบเรือ	115
รูปที่ 4.12 แผนภูมิแสดงปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือมาบตาพุด ปี 2543 จำแนกตามท่าเทียบเรือ	115
รูปที่ 4.13 แผนภูมิแสดงปริมาณเรือแวะจอดที่ท่าเทียบเรือ TPT	121
รูปที่ 4.14 แผนภูมิแสดงตู้สินค้าขาเข้าและขาออก ณ ท่าเรือมาบตาพุด ปี 2541-2543	122
รูปที่ 4.15 แผนภูมิแสดงปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือมาบตาพุด ปี 2543	123
รูปที่ 4.16 แผนภูมิแสดงประเภทเรือที่แวะจอดที่ท่าเรือสงขลา ปี 2543	126
รูปที่ 4.17 แผนภูมิแสดงสินค้าเข้า – ออกผ่านท่าเรือสงขลา ปี 2543	128
รูปที่ 4.18 แผนภูมิแสดงแนวโน้มปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสงขลา ปี 2536 – 2543	131
รูปที่ 4.19 แผนภูมิแสดงเรือแวะจอดท่าเรือภูเก็ต ปี 2532 – 2543 จำแนกตามประเภทเรือ	135
รูปที่ 4.20 แผนภูมิแสดงปริมาณนักท่องเที่ยวที่ผ่านท่าเรือภูเก็ต ปี 2532 – 2542	136
รูปที่ 4.21 แผนภูมิแสดงปริมาณสินค้าเข้า – ออก ผ่านท่าเรือภูเก็ต ปี 2532 – 2543	139
รูปที่ 4.22 แผนภูมิแสดงปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือภูเก็ต ปี 2532 – 2543	140
รูปที่ 4.23 แผนภูมิแสดงตู้สินค้าเข้าออกผ่าน ณ ท่าเรือภูเก็ต ปี 2534 – 2543	143
รูปที่ 51 แผนภูมิแสดงปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือต่าง ๆ ปี 2536-2543	148

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหาที่ทำการวิจัย

ในอดีตนั้นท่าเรือซึ่งเป็นประตูการค้าที่สำคัญของทุกประเทศ แทบไม่มีความจำเป็นต้องแข่งขันกันเลย ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากนโยบายผูกขาดของรัฐในการให้บริการของท่าเรือ ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจจำเป็นต้องนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือใดท่าเรือหนึ่งโดยเฉพาะ ท่าเรือแต่ละแห่งจึงมีกลุ่มลูกค้าหรือ Captive Hinterlands (พื้นที่แนวหลังที่จำเป็นต้องส่งสินค้าผ่านท่าเรือใดท่าเรือหนึ่ง) ของตนเอง แต่ปัจจุบันสถานการณ์ได้แปรเปลี่ยนไป นโยบายการเปิดเสรีทางการค้าของโลกยุคโลกาภิวัตน์ ทำให้ท่าเรือต้องตกอยู่ในสภาวะที่ต้องแข่งขันเช่นเดียวกับธุรกิจอื่น ๆ และการแข่งขันจะทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ

การศึกษาคักยภาพของท่าเรือมีความสำคัญต่อการแข่งขันของท่าเรือ เพราะเป็นการศึกษาข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรือหรือสายเดินเรือซึ่งเป็นผู้ให้บริการที่สำคัญของท่าเรือ และเป็นผู้กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือกับดินแดนโพ้นทะเลที่ส่งสินค้ามายังท่าเรือ (Forelands) คักยภาพจะเป็นคักยภาพที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว มีผลกระทบให้เรือซึ่งเคยเข้าแวะที่ท่าเรือแห่งหนึ่งเลิกแวะจอดหรือในทางกลับกันทำให้เรือที่ไม่เคยแวะที่ท่าเรือกลับแวะที่ท่าเรือแห่งนั้นและสิ่งที่กำหนดคักยภาพของท่าเรือหนึ่ง คือ ปริมาณสินค้าที่เรือบรรทุกและขนถ่าย ณ ท่าเรือนั้น

1.2 ท่าเรือในประเทศไทย

1. เพื่อศึกษาคักยภาพของท่าเรือในประเทศไทย อันได้แก่

- ปริมาณและประเภทของเรือที่แวะจอด
- ประเภทและปริมาณสินค้าที่ทำการบรรทุกขนถ่าย
- ต้นทางและปลายทางที่เรือทำการบรรทุกขนถ่าย

2. เพื่อศึกษาศักยภาพอื่น ๆ ของท่าเรืออันได้แก่

- ที่ตั้งของท่าเรือ
- รูปแบบการบริหารและการเป็นเจ้าของของท่าเรือ
- สิ่งอำนวยความสะดวกทั้ง Infrastructures และ Superstructures

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบศักยภาพของท่าเรือแต่ละแห่งในประเทศไทย
2. เพื่อเป็นแนวทางในการวางกลยุทธ์ในการแข่งขันให้แก่ท่าเรือแต่ละแห่ง ทั้งที่อยู่ในการดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และของเอกชน
3. เพื่อเป็นข้อมูลในการพัฒนาหลักสูตรอบรมของสถาบันพาณิชยนาวิ และการเรียนการสอนของคณะที่เกี่ยวข้อง

1.4 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเพื่อเปรียบเทียบศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ

การศึกษาเปรียบเทียบศักยภาพของท่าเรือในภูมิภาคอินโดจีน

1.5 ระเบียบวิธีวิจัย

เก็บข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ

เก็บข้อมูลภาคสนามท่าเรือในประเทศไทย

วิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล

สรุปและจัดทำรายงาน

1.6 ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ports) ในประเทศไทยที่เป็นท่าเรือนำเข้าและ/หรือส่งออก

1.7 สถานที่เก็บข้อมูล

ท่าเรือระหว่างประเทศในประเทศไทยทั้งที่เป็นท่าเรือนำเข้าและ/หรือส่งออก ที่ตั้งอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา และชายฝั่งทะเล

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

การค้าทางทะเลของประเทศไทย

2.1 บทนำ

การส่งออกและการนำเข้าของประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงไปตามภาวะเศรษฐกิจในช่วงเศรษฐกิจขยายตัว การนำเข้าและการส่งออกได้เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูง เป็นที่สังเกตได้ว่าในช่วงท้ายของทศวรรษ การส่งออกได้ชะลอตัวลง อัตราแลกเปลี่ยนที่รักษาระดับคงที่เมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐ ๙ ซึ่งมีค่าสูงขึ้นเรื่อยๆ เมื่อเทียบกับเงินสกุลอื่นๆ ทำให้มีผลต่อการส่งออกของประเทศ ส่วนการนำเข้าก็ได้ประโยชน์จากการที่อัตราแลกเปลี่ยนคงที่ ทำให้สินค้าต่างประเทศถูกกว่าที่ควร และมีการนำเข้าสูงเกินกว่าที่ควร และมีผลต่อการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในช่วงต่อมาในที่สุด สถานการณ์ทางเศรษฐกิจของไทย จำแนกออกได้เป็น 3 กลุ่มดังนี้

- การนำเข้าและส่งออกก่อนวิกฤตเศรษฐกิจ (2530 – 2539)
- การนำเข้าและส่งออกในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ (2540 – 2541)
- การนำเข้าและส่งออกในช่วงหลังวิกฤตเศรษฐกิจ (2542 – 2545)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.1 แสดงเครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทย 2533-2541

รายการ	หน่วย	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541
ประชากร	ล้านคน	56.3	57.2	57.4	58.6	59.1	59.4	60.0	60.6	61.2
อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ	ร้อยละ	11.2	8.5	8.1	8.3	8.8	8.7	5.9	-1.7	-10.2
ภาคเกษตรกรรม	ร้อยละ	-3.7	5.0	4.0	2.0	5.3	2.5	3.5	0.4	-1.4
ภาคอุตสาหกรรม	ร้อยละ	16.3	11.9	9.3	9.7	9.3	11.2	6.9	0.9	-10.8
ผลิตภัณฑ์ประชาชาติในประเทศ GDP	พันล้านบาท	2,191.1	2,505.6	2,834.7	3,179.5	3,631.8	4,189.0	4,608.5	4,727.3	4,635.9
รายได้ต่อบุคคล	บาท/คน	38,613	43,655	48,311	53,593	60,953	69,316	75,103	75,991	73,056
อัตราเงินเฟ้อ	ร้อยละ	6	5.7	4.1	3.3	5.6	5.3	5.8	5.6	8.1
การค้าระหว่างประเทศ										
- การส่งออก	หน่วย	22.9	28.3	32.2	36.6	44.6	55.7	54.7	56.7	52.9
อัตราการเปลี่ยนแปลง	%	14.8	23.8	13.8	13.4	22.1	24.8	-1.9	3.8	-6.8
- การนำเข้า		32.7	37.8	40.1	45.1	53.4	70.4	70.8	61.3	40.6
อัตราการเปลี่ยนแปลง	%	29.4	15.7	6.0	12.3	18.4	31.9	0.6	-13.4	-33.8
- ดุลการค้า		-9.8	-9.5	-7.9	-8.5	-8.8	-14.7	-16.1	-4.6	12.3
สัดส่วนต่อ GDP	%	-8.4	-7.5	-5.5	-4.9	-5.4	-7.9	-7.9	-2.1	12.8
- ดุลบัญชีเดินสะพัด		-7.1	-7.4	-6.1	-6.1	-7.8	-13.2	-14.4	-3.1	14.3
สัดส่วนต่อ GDP	%	-8.4	-7.5	-5.5	-4.9	-5.4	-7.9	-7.9	-2.1	12.8
- ดุลการชำระเงิน	พันล้านบาท			77.1	98.8	104.8	179.5	54.6	-299.2	57.6
อัตราแลกเปลี่ยน	บาท/เหรียญสหรัฐ ๕	25.56	25.49	25.38	25.32	25.15	24.92	25.34	31.37	41.37

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ธนาคารแห่งประเทศไทย. รายงานเศรษฐกิจประจำเดือน

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2. 2 การนำเข้าและส่งออกก่อนวิกฤตเศรษฐกิจ (2530-2539)

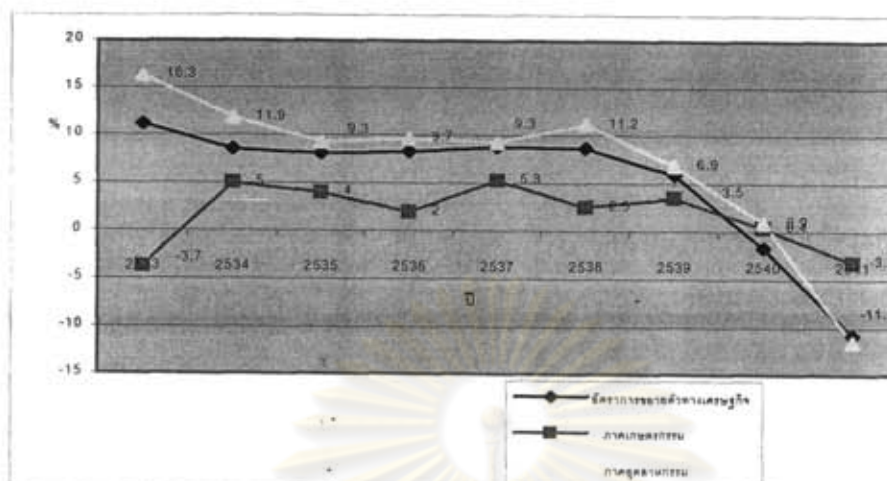
การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยที่มุ่งเน้นการพัฒนาการเกษตรควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมและการส่งออก มีลักษณะการเปิดกว้างเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจนานาชาติมากขึ้น เศรษฐกิจของประเทศไทยมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530-2534) ซึ่งมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ ในอัตราร้อยละ 10.5 ต่อปี สูงกว่าเป้าหมายของแผนพัฒนาซึ่งกำหนดไว้เพียงร้อยละ 5 ต่อปี และเมื่อสิ้นสุดตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) เศรษฐกิจของประเทศไทยขยายตัวอยู่ในอัตราร้อยละ 7.8 ต่อปี

ปัจจัยสำคัญที่เอื้อต่อการผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศไทยขยายตัวสูง ได้แก่ การขยายตัวของ การส่งออก ซึ่งมีอัตราสูงเฉลี่ยถึงร้อยละ 29 ต่อปี ในช่วงปี 2529-2533 การขยายตัวด้านการลงทุนของภาคเอกชนโดยเฉพาะอุตสาหกรรมส่งออก ประกอบกับการที่ค่าเงินบาทอ่อนตัวในปี 2529¹ การขยายตัวด้านการท่องเที่ยว ราคาน้ำมันและอัตราดอกเบี้ยต่ำ ในขณะที่ราคาสินค้าเกษตรในตลาดโลก และอัตราแลกเปลี่ยนในประเทศอุตสาหกรรมได้ปรับตัวสูงขึ้น ความได้เปรียบของไทยในด้านทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพยากรมนุษย์ และอัตราค่าจ้างแรงงานที่ไม่สูงมากนัก ทำให้ฐานะการแข่งขันของไทยในตลาดโลกอยู่ในฐานะที่ได้เปรียบ จึงทำให้การลงทุนและการส่งออกเพิ่มมากขึ้น²

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ ธนาคารแห่งประเทศไทย. ประเทศไทย: การปรับตัวสู่ความสำเร็จ ประเด็นการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจในปัจจุบัน 1991. หน้า 13.

² แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) หน้า 1



รูปที่ 2.1 แผนภูมิแสดงอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ปี 2533-2541

ที่มา: จากตารางที่ 2-1

นับแต่ปี 2533 เป็นต้นมา เศรษฐกิจไทยมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ชะลอตัวลงและถึงจุดต่ำสุดในปี 2535 ทั้งนี้เป็นเพราะการเปลี่ยนแปลงนโยบายทางเศรษฐกิจและการค้าของโลก ที่สำคัญได้แก่ การรวมตลาดของกลุ่มประเทศประชาคมยุโรป การรวมเป็นเขตการค้าเสรีของทวีปอเมริกาเหนือ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา แคนาดา และเม็กซิโก ตลอดจนนโยบายในการแก้ไขปัญหาการขาดดุลการค้า และดุลบัญชีเดินสะพัดของสหรัฐอเมริกาล้วนมีผลต่อการลงทุนและการค้าของไทยเป็นอย่างมาก

ในปี 2537 การส่งออกของไทย สูงเกินความคาดหมาย โดยมีมูลค่าเกิน 1 ล้านล้านบาท และมีสัดส่วนในตลาดโลกเกินร้อยละ 1 เป็นครั้งแรก ปัจจัยสำคัญที่ทำให้การส่งออกขยายตัวได้สูงอย่างต่อเนื่องจากปีก่อนเป็นเพราะการฟื้นตัวของภาวะเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าสำคัญ และฐานะการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดต่างประเทศ ยังคงอยู่ในเกณฑ์ดี โดยมีอัตราที่สูงขึ้นกว่าปีก่อนถึงร้อยละ 23.5 ความสามารถในการแข่งขันของเศรษฐกิจไทยถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 23 รองจากประเทศอุตสาหกรรม (NICS) อื่น ๆ ในภูมิภาค ได้แก่ สิงคโปร์ ฮองกง มาเลเซีย และไต้หวัน แต่อยู่ในอันดับสูงกว่า เกาหลี อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ จุดแข็งที่สำคัญคือความแข็งแกร่งของเศรษฐกิจเป็นอันดับ 9 นโยบายของรัฐบาลที่เอื้อต่อการเพิ่มความสามารถและการแข่งขันเป็นอันดับที่ 8 ตลาดทุนและบริการทางการเงินมี

พัฒนาการเป็นอันดับที่ 14 และการเปิดดำเนินการค้า การลงทุนเป็นอันดับที่ 21³ ดังแสดงในตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 แสดงความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจของไทยในปี 2537

ประเทศ	อันดับที่ (รวมของโลก)	ความแข็งแกร่ง ของเศรษฐกิจ	การเปิดด้าน การค้าและ การลงทุน	นโยบายของ รัฐบาล	บริการ การเงิน-ตลาด ทุน
สหรัฐ	1	1	1	6	1
สิงคโปร์	2	2	2	1	2
ญี่ปุ่น	3	3	8	19	5
ฮ่องกง	4	4	3	2	3
มาเลเซีย	17	6	14	4	13
ไต้หวัน	18	5	17	11	20
ไทย	23	9	21	8	14
เกาหลี	24	7	39	30	39
อินโดนีเซีย	31	25	34	24	30
ฟิลิปปินส์	33	28	30	29	25
อินเดีย	34	22	33	27	27

ที่มา : แบงก์ชาติมองเศรษฐกิจไทยแข็งแกร่งอันดับ 9 ของโลก, วัฏจักรรายวัน 10 มกราคม 2538, หน้า 3

หากเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศกับประเทศคู่แข่งที่สำคัญแล้ว ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 27 ในปี 2538 และอยู่ในอันดับต่ำลงไปตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศ ในปี 2541 ประเทศไทยถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 39 โดยมีองค์ประกอบของความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่เป็นอุปสรรคที่สำคัญ ได้แก่ ด้านการบริหารจัดการ ด้านระหว่างประเทศ ด้านการเงิน ด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยซึ่งเป็นปัญหาอย่างต่อเนื่อง ส่วนความแข็งแกร่งของเศรษฐกิจในประเทศ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ดีมาตลอด ได้ตกอันดับลงอยู่ที่ 40 ในปี 2542 ดังแสดงในตารางที่ 2.3 และ ตารางที่ 2.4

³ จากการสำรวจของวารสาร Euromoney เดือนกันยายน 2537 ประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 27 ของความเสี่ยงรวมทางด้านเศรษฐกิจและการเมืองต่ำ ซึ่งดีขึ้นจากอันดับที่ 32 ในปีก่อน โดยความเสี่ยงของประเทศไทยต่ำกว่าของจีน อินโดนีเซีย และ ฟิลิปปินส์ แต่สูงกว่าสิงคโปร์และมาเลเซีย

ตารางที่ 2.3 เปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศไทย
กับประเทศคู่แข่งที่สำคัญ

ลำดับที่	2538	2539	2540	2541	2542	2543
1 ญี่ปุ่น	4	4	9	18	16	17
2 ชองกง	3	3	3	3	7	14
3 ไต้หวัน	14	18	23	16	18	22
4 เกาหลี	26	27	30	35	38	n.a.
5 สิงคโปร์	2	2	2	2	2	2
6 มาเลเซีย	23	23	17	20	27	27
7 ไทย	27	30	29	39	34	33
8 ฟิลิปปินส์	36	31	31	32	32	39
9 อินโดนีเซีย	34	41	39	40	46	45

ที่มา : IMD (International Institute for Management Development)

ตารางที่ 2.4 องค์ประกอบของความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
ภาพรวม	26	26	26	27	30	29	39	34	33
1 ด้านการบริหารจัดการ	21	22	20	28	31	31	41	41	39
2 ด้านระหว่างประเทศ	37	33	28	29	33	25	37	34	21
3 รัฐบาล	7	7	6	7	8	18	22	17	23
4 ด้านการเงิน	22	24	22	24	26	29	44	40	38
5 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	30	34	34	39	42	42	41	43	43
6 ความแข็งแกร่งของเศรษฐกิจภายในประเทศ	7	7	8	9	12	12	16	40	38
7 ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	39	40	43	29	44	32	43	46	47
8 ด้านประชากร	39	36	34	34	40	37	35	33	30

ที่มา : IMD (International Institute for Management Development)

ตารางที่ 2.5 แสดงมูลค่าสินค้าเข้า สินค้าออก ของประเทศไทยปี 2530-2543

หน่วย : ล้านบาท

ปี	สินค้าออก	%	สินค้าเข้า	%	รวมสินค้าเข้าออก	%	ดุลการค้า
2530	299,853.1		334,209.0		634,062.1		-34,355.9
2531	403,569.8	34.6	513,114.3	53.5	916,684.1	44.6	-109,544.5
2532	516,315.0	27.9	662,678.8	29.1	1,179,021.7	28.6	-146,363.8
2533	589,812.6	14.2	852,981.5	28.7	1,442,808.3	22.4	-263,168.9
2534	725,448.8	23.0	959,408.0	12.5	1,684,879.8	16.8	-233,959.2
2535	824,643.3	13.7	1,033,244.7	7.7	1,857,901.7	10.3	-208,601.4
2536	940,862.6	14.1	1,170,846.4	13.3	2,111,723.1	13.7	-229,983.8
2537	1,137,601.7	20.9	1,369,260.4	16.9	2,506,883.0	18.7	-231,658.7
2538	1,406,310.1	23.6	1,763,591.3	28.8	3,169,925.0	26.4	-357,281.2
2539	1,411,039.1	0.3	1,832,825.2	3.9	3,243,864.6	2.3	-421,786.1
2540	1,806,682.0	28.0	1,924,263.1	5.0	3,730,973.1	15.0	-117,581.1
2541	2,248,089.4	24.4	1,774,066.4	-7.8	4,022,180.2	7.8	474,023.0
2542	2,214,248.7	-1.5	1,907,390.6	7.5	4,121,637.8	2.5	306,858.1
2543	2,777,733.5	25.4	2,494,158.3	30.8	5,271,891.80	27.9	283,575.2

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. สถิติการค้าและเครื่องใช้ภาวะเศรษฐกิจของไทย ปี 2530-2543.

การนำเข้าในปีเดียวกันนี้ เพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของภาวะเศรษฐกิจ โดยหมวดสินค้าที่ขยายตัวสูงได้แก่ สินค้าทุน รองลงมาได้แก่ สินค้าวัตถุดิบและกึ่งวัตถุดิบ ปี 2538 การส่งออกขยายตัวสูงกว่า ปี 2537 ถึงร้อยละ 23.61 ซึ่งเป็นผลจากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจของประเทศอเมริกาและญี่ปุ่น ประเทศคู่ค้าที่สำคัญ และขยายไปในตลาดเอเชียแปซิฟิก โดยเฉพาะในกลุ่มอาเซียน และจีนได้มากขึ้น ส่วนมูลค่าการนำเข้าสินค้าก็ยังมีสัดส่วนที่สูงขึ้น

ปี 2539 การส่งออกอยู่ในภาวะซบเซาลงมาก โดยมีสาเหตุมาจาก ปริมาณการค้าของโลกชะลอตัวลง และอุปสงค์ของคู่ค้าของไทยขยายตัวในอัตราชะลอลง สินค้าอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานสูงเมื่อเทียบกับคู่แข่ง ส่งผลให้มีต้นทุนแรงงานสูงกว่า ทำให้การส่งออกเสื้อผ้าสำเร็จรูป รองเท้า และเครื่องเดินทางมีมูลค่าลดลง แต่การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูง เช่น คอมพิวเตอร์และชิ้นส่วน อุปกรณ์สื่อสาร เครื่องใช้ไฟฟ้าและเคมีภัณฑ์ยังส่งออกได้ดี ส่วนการนำเข้ามีอัตราขยายตัวเพียงร้อยละ 4 เท่านั้น

โดยภาพรวมของเศรษฐกิจในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาจะเห็นได้ว่า การขยายตัวทางเศรษฐกิจมีการแปรเปลี่ยนตลอดเวลาขึ้นอยู่กับปัจจัยทั้งภาวะเศรษฐกิจของโลก และปัจจัยภายในประเทศไทยที่ส่งผลให้เศรษฐกิจขยายตัวในแนวโน้มที่สูงขึ้นหรือต่ำลง หากพิจารณาในภาคของการค้ากับต่างประเทศแล้วพบว่า โครงสร้างการนำเข้าสินค้าของไทยในช่วง 10 ปี สินค้านำเข้าที่ยังคงมีความสำคัญในลำดับต้น ๆ ยังคงเป็น สินค้าทุน และสินค้าวัตถุดิบและสินค้ากึ่งวัตถุดิบ ส่วนตลาดนำเข้าสินค้าที่สำคัญยังคงเป็นตลาดในกลุ่มเอเชียตะวันออก รองลงมาเป็นกลุ่มประเทศในเอเชีย ซึ่งในปี 2539 มีอัตรานำเข้าสูงถึงร้อยละ 40.2 รองลงมาคือ กลุ่มประเทศในสหภาพยุโรปและเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ โดยมีประเทศคู่ค้าที่สำคัญ คือ ประเทศญี่ปุ่นมีอัตราสูงถึงร้อยละ 25 – 30 และสหรัฐอเมริกา มีอัตราร้อยละ 11 – 12 ตามลำดับ สินค้าที่นำเข้ามากที่สุดยังคงเป็นสินค้าในภาคอุตสาหกรรม ได้แก่ เครื่องจักรใช้ในอุตสาหกรรม เครื่องจักรที่ใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.6 โครงสร้างสินค้าเข้า ปี 2531 – 2542

หน่วย : ล้านบาท

ปี	สินค้าทุน	สินค้าวัตถุดิบ และกึ่งวัตถุดิบ	สินค้า เชื้อเพลิง	สินค้าอุปโภค บริโภค	ยานพาหนะ และอุปกรณ์ การขนส่ง	สินค้า อื่น ๆ	มูลค่ารวม
2530	106,211.1	121,886.8	44,687.4	30,591.0	15,769.0	15,062.9	334,208.20
	31.8	36.5	13.4	9.2	4.7	4.5	100.0
2531	199,461.8	183,719.0	39,605.0	39,020.8	29,659.1	21,648.6	513,114.30
	38.9	35.8	7.7	7.6	5.8	4.2	100.0
2532	240,841.0	239,395.2	60,632.9	53,865.9	40,030.5	27,913.3	662,678.80
	36.3	36.1	9.1	8.1	6.0	4.2	100.0
2533	330,893.8	304,131.5	79,153.8	59,874.4	59,100.9	19,827.1	852,981.50
	38.8	35.7	9.3	7.0	6.9	2.3	100.0
2534	379,193.3	351,410.4	88,679.3	67,176.9	51,489.7	21,458.4	959,408.00
	39.5	36.6	9.2	7.0	5.4	2.2	100.0
2535	418,035.6	360,408.7	84,734.9	82,286.3	63,249.5	24,529.7	1,033,244.70
	40.5	34.9	8.2	8.0	6.1	2.4	100.0
2536	493,535.7	380,480.0	87,519.0	91,652.4	88,884.4	28,775.1	1,170,846.40
	42.2	32.5	7.5	7.8	7.6	2.5	100.0
2537	603,381.1	435,735.1	93,136.2	115,143.5	102,354.9	19,509.6	1,369,260.40
	44.1	31.8	6.8	8.4	7.5	1.4	100.0
2538	737,782.3	561,190.6	119,077.0	142,540.4	131,343.0	21,658.0	1,763,591.30
	44.7	31.8	6.8	8.1	7.4	1.2	100.0
2539	832,156.6	530,144.9	160,587.8	151,047.9	123,255.1	35,632.9	1,832,825.20
	45.4	28.9	8.8	8.2	6.7	1.9	100.0
2540	925,832.2	552,466.5	178,285.3	160,748.5	67,319.5	39,611.1	1,924,263.10
	48.1	28.7	9.3	8.4	3.5	2.1	100.0

ตารางที่ 2.6 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ปี	สินค้าน	สินค้าวัตถุดิบ และกึ่งวัตถุดิบ	สินค้า เชื้อเพลิง	สินค้าอุปโภค บริโภค	ยานพาหนะ และอุปกรณ์ การขนส่ง	สินค้า อื่น ๆ	มูลค่ารวม
2541	886,530.2	535,801.2	142,117.3	154,526.2	18,896.4	36,195.1	1,774,066.40
	50.0	30.2	8.0	8.7	1.1	2.0	100.0
2542	901,536.4	574,307.2	183,433.5	159,713.0	50,443.4	37,957.1	1,907,390.60
	47.3	30.1	9.6	8.4	2.6	2.0	100.0
2543	1,154,378.9	730,362.9	303,482.0	199,614.0	80,790.5	25,530.1	2,494,158.40
	46.3	29.3	12.2	8.0	3.2	1.0	100.0

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. สถิติการค้าและเครื่องใช้ภาวะเศรษฐกิจของไทย ปี 2530-2543

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.7 ตลาดสินค้านำเข้าที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2541

	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
เอเชียตะวันออก	125,491	208,835	281,737	369,721	417,579	448,373	503,312	584,964	756,453	736,980	744,150	681,059	742,652	991,4080
EU	56,162	85,128	100,112	135,929	151,049	163,800	194,910	206,007	281,408	276,139	268,472	221,783	223,005	254,207
NAFTA	47,450	77,765	85,501	103,192	112,661	132,888	148,362	173,755	228,445	246,690	296,290	265,722	261,819	312,396
อาเซียน	52,315	64,722	87,102	111,548	128,839	141,012	150,643	187,723	234,981	244,537	247,629	266,576	302,359	415,230
เอเชียตะวันออกกลาง	16,539	19,601	30,603	36,282	32,033	36,089	39,530	51,445	68,340	106,434	144,174	138,074	162,151	255,774
รวม	297,958	456,053	585,056	756,674	842,162	922,163	1,036,780	1,203,897	1,569,630	1,610,781	1,690,717	1,573,217	1,691,988	2,229,017
ประเทศอื่น ๆ	36,250	57,060	77,622	96,306	117,245	111,081	134,066	165,363	193,960	222,043	233,546	200,849	215,401	265,140
รวมสินค้านำเข้า	334,209	513,114	662,678	852,981	959,408	1,033,244	1,170,846	1,369,260	1,763,591	1,832,825	1,924,263	1,774,066	1,907,390	2,494,158

หน่วย : ล้านบาท

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, สถิติการค้าและเครื่องจักรของประเทศไทย ปี 2530-2543

หมายเหตุ : เอเชียตะวันออก ได้แก่ ญี่ปุ่น ฮองกง จีน ไต้หวัน เกาหลีใต้ เกาหลีเหนือ มาเก๊า และมองโกเลีย

อาเซียน ได้แก่ สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม บรูไน พม่า ลาว และกัมพูชา

เขตนาฟต้า ได้แก่ สหรัฐอเมริกา แคนาดา เม็กซิโก

สหภาพยุโรป ได้แก่ สหราชอาณาจักร เนเธอร์แลนด์ เยอรมนี ฝรั่งเศส เบลเยียม อิตาลี สเปน เดนมาร์ก ไอร์แลนด์ สวีเดน ฟินแลนด์ โปรตุเกส ออสเตรเลีย กรีซ ลักเซมเบิร์ก

ตารางที่ 2.8 ตลาดสินค้านำเข้าที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2535-2542 จำแนกตามประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

ประเทศ	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
ญี่ปุ่น	86,863.5	148,904.9	200,937.2	259,207.6	281,665.0	302,372.5	353,504.6	413,321.1	538,711.3	518,106.4	492,079.8	420,297.2	464,573.2	615,661.7
สหรัฐอเมริกา	41,612.2	69,557.3	74,672.5	92,074.0	101,782.9	121,218.0	136,047.0	162,063.2	211,947.9	228,974.5	267,301.9	249,745.2	243,463.5	293,581.3
สิงคโปร์	26,029.6	38,196.0	50,867.0	63,281.4	76,309.7	75,438.0	75,188.0	86,444.7	103,683.5	101,410.0	96,916.5	98,780.7	113,039.0	137,049.6
มาเลเซีย	12,766.8	10,747.6	17,193.8	28,679.9	30,376.4	40,526.5	42,384.5	66,591.1	80,581.9	91,381.1	91,580.8	90,297.0	95,219.1	134,622.0
จีน	12,967.9	17,191.3	19,175.5	28,283.5	29,327.5	30,979.1	27,609.8	34,897.3	52,187.4	49,499.4	69,467.2	74,806.5	94,593.8	135,702.8
ไต้หวัน	12,490.9	21,333.8	33,112.3	44,166.0	45,673.5	57,085.0	59,128.7	69,364.2	85,219.9	79,683.8	88,127.2	92,276.5	89,409.3	116,410.2
เกาหลีใต้	8,016.2	14,232.6	19,172.6	26,729.8	40,675.0	45,352.8	49,315.9	49,744.7	61,642.4	67,990.7	68,717.8	61,919.7	66,964.3	87,170.8
เยอรมันนี	19,868.0	27,571.8	33,991.8	41,460.5	53,485.4	54,961.0	62,847.7	80,026.1	93,406.8	92,608.0	91,069.1	76,168.1	60,166.1	78,441.1
ฝรั่งเศส	5,130.3	10,747.6	10,669.4	20,646.9	13,275.0	23,962.0	23,220.8	18,867.6	48,478.7	28,931.9	25,938.2	34,333.0	49,461.9	31,079.9
รวมคู่ค้าหลัก	225,745.4	358,482.9	459,792.1	604,529.6	672,570.4	751,894.9	829,247.0	981,320.0	1,275,859.8	1,256,585.8	1,291,198.5	1,198,623.9	1,276,890.2	1,629,719.4
ประเทศอื่น ๆ	108,463.6	154,631.4	202,886.7	248,451.9	286,837.6	281,349.8	341,599.4	387,940.4	487,731.4	574,239.4	633,064.6	575,442.5	630,500.4	864,438.9
รวม	334,209.0	513,114.3	662,678.8	852,981.5	959,408.0	1,033,244.7	1,170,846.4	1,369,260.4	1,763,591.2	1,832,825.2	1,924,263.1	1,774,066.4	1,907,390.6	2,494,158.3

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. สถิติการค้าและเครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจของไทย ปี 2530-2543

ตารางที่ 2.9 สัดส่วนตลาดสินค้าเข้าที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2543 จำแนกตามประเทศ

ประเทศ	หน่วย : ล้านบาท													
	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
ญี่ปุ่น	26.0	29.0	30.3	30.4	29.4	29.3	30.2	30.2	30.5	28.3	25.6	23.7	24.4	24.7
สหรัฐอเมริกา	12.5	13.6	11.3	10.8	10.6	11.7	11.6	11.8	12.0	12.5	13.9	14.1	12.8	11.8
สิงคโปร์	7.8	7.4	7.7	7.4	8.0	7.3	6.4	6.3	5.9	5.5	5.0	5.6	5.9	5.5
มาเลเซีย	3.8	2.1	2.6	3.4	3.2	3.9	3.6	4.9	4.6	5.0	4.8	5.1	5.0	5.4
จีน	3.9	3.4	2.9	3.3	3.1	3.0	2.4	2.5	3.0	2.7	3.6	4.2	5.0	5.4
ไต้หวัน	3.7	4.2	5.0	5.2	4.8	5.5	5.1	5.1	4.8	4.3	4.6	5.2	4.7	4.7
เกาหลีใต้	2.4	2.8	2.9	3.1	4.2	4.4	4.2	3.6	3.5	3.7	3.6	3.5	3.5	3.5
เยอรมันนี	5.9	5.4	5.1	4.9	5.6	5.3	5.4	5.8	5.3	5.1	4.7	4.3	3.2	3.1
ฝรั่งเศส	1.5	2.1	1.6	2.4	1.4	2.3	2.0	1.4	2.7	1.6	1.3	1.9	2.6	1.2
รวมคู่ค้าหลัก	67.5	69.9	69.4	70.9	70.1	72.8	70.8	71.7	72.3	68.7	67.1	67.6	66.9	65.3
ประเทศอื่น ๆ	32.5	30.1	30.6	29.1	29.9	27.2	29.2	28.3	27.7	31.3	32.9	32.4	33.1	34.7
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. สถิติการค้าและเครื่องจักรภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทย ปี 2530-2543

ตารางที่ 2.10 สินค้าเข้าที่สำคัญของประเทศไทย 10 ปี 2534-2542

	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
รายการ	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
เครื่องจักรใช้ ในอุตสาหกรรม	46,676.5	87,462.4	115,046.9	145,702.3	181,653.0	180,048.5	208,017.4	193,271.5	259,661.0	278,569.7	254,928.6	169,166.4	151,651.3	222,350.7
เครื่องจักรที่ใช้ไฟฟ้าและ ส่วนประกอบ	33,469.9	54,396.0	69,170.7	101,651.7	118,147.3	128,507.9	169,980.7	136,764.9	170,496.2	171,593.2	210,989.6	240,352.1	206,533.3	275,865.1
เคมีภัณฑ์	35,712.7	47,801.5	54,454.3	64,127.9	66,987.6	79,096.6	86,240.2	108,984.0	144,507.5	132,007.2	141,796.0	151,790.5	150,599.4	196,378.3
น้ำมันดิบ	26,247.4	21,888.7	33,185.8	41,972.6	40,297.0	46,060.3	45,704.9	54,528.9	71,640.7	113,037.2	144,601.9	119,955.5	148,120.1	246,031.9
เครื่องคอมพิวเตอร์และ ส่วนประกอบ	-	-	-	-	29,552.3	36,870.5	38,968.2	52,983.7	65,587.6	72,169.2	95,293.4	83,986.6	92,419.2	147,612.0
เหล็กและ เหล็กกล้า	23,521.0	40,609.9	54,433.5	65,065.6	71,454.0	78,912.4	79,901.2	86,404.6	119,904.9	106,425.3	101,339.7	70,561.2	94,294.6	104,217.2
แผงวงจร ไฟฟ้า	-	-	-	-	32,765.4	36,885.0	48,729.6	67,821.3	93,454.5	101,603.3	123,034.7	148,900.9	168,927.7	259,414.9
ส่วนประกอบ อุปกรณ์โครง รถและส่วน ประกอบ	14,170.6	18,385.2	29,509.4	40,309.9	28,492.9	26,514.4	39,281.4	50,040.1	75,683.2	78,107.5	43,798.7	12,094.8	27,545.9	58,242.8
ผลิตภัณฑ์ โลหะ	-	9,906.0	12,892.5	17,053.7	21,075.0	24,663.0	29,420.4	38,834.1	52,002.0	54,417.7	62,547.3	85,788.2	94,036.4	79,958.0

หน่วย : ล้านบาท

ตารางที่ 2.10 (ต่อ)

	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
เครื่องมือวิทยาศาสตร์	-	9,171.0	11,757.2	13,151.2	13,151.2	19,032.6	29,920.9	36,390.7	45,036.1	47,850.4	51,646.0	46,759.1	47,765.3	62,076.1
การแพทย์														
ตำยา														
ภาพยนตร์														
เครื่องใช้ไฟฟ้า	9,178.0	9,731.9	15,663.9	23,667.1	28,141.5	34,786.1	38,260.9	33,896.1	43,318.5	42,797.5	39,573.8	33,744.3	30,818.3	36,210.6
รถยนต์	-	377.8	4,504.5	-	10,916.4	22,816.8	37,764.4	38,694.6	38,441.2	28,322.9	12,069.0	1,564.7	16,592.7	11,436.6
สินแร่ โลหะอื่น และเศษโลหะ	10,134.5	18,556.0	23,658.1	25,368.1	21,819.1	24,354.5	31,004.1	34,688.7	48,668.5	44,201.8	47,906.3	43,211.0	46,538.6	63,965.3
เครื่องปั้นและอุปกรณ์การปั้น	1,292.5	17,110.1	4,106.2	18,616.9	-	28,584.8	23,967.6	22,793.5	33,066.5	29,925.2	51,987.3	47,813.6	68,606.4	31,081.9
รวม	200,403.1	335,396.5	428,383.0	556,687.0	651,301.5	767,153.4	907,161.9	956,096.7	1,261,466.4	1,301,028.1	1,381,512.3	1,255,688.9	1,344,449.2	1,794,841.4
สินค้าอื่น ๆ	133,805.9	177,717.8	234,295.8	296,294.5	308,106.5	266,091.3	263,684.5	413,163.7	502,122.9	531,797.1	542,750.8	518,377.5	562,941.4	699,316.9
รวมสินค้าเข้าทั้งหมด	334,209.0	513,114.3	662,678.8	852,981.5	959,408.0	1,033,244.7	1,170,846.4	1,369,260.4	1,763,591.3	1,832,825.2	1,924,263.1	1,774,066.4	1,907,390.6	2,494,158.3

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. สถิติการค้าและเครื่องจักรและเครื่องใช้ของประเทศไทย ปี 2530-2543

ตารางที่ 2.11 สัดส่วนสินค้าเข้าที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2543

รายการ	หน่วย : ร้อยละ													
	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
เครื่องจักรใช้ในอุตสาหกรรม	14.0	17.0	17.4	17.1	18.9	17.4	17.8	14.1	14.7	15.2	13.2	9.5	8.0	8.9
เครื่องจักรที่ใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ	10.0	10.6	10.4	11.9	12.3	12.4	14.5	10.0	9.7	9.4	11.0	13.5	10.8	11.1
เคมีภัณฑ์	10.7	9.3	8.2	7.5	7.0	7.7	7.4	8.0	8.2	7.2	7.4	8.6	7.9	7.9
น้ำมันดิบ	7.9	4.3	5.0	4.9	4.2	4.5	3.9	4.0	4.1	6.2	7.5	6.8	7.8	9.9
เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ	-	-	-	-	3.1	3.6	3.3	3.9	3.7	3.9	5.0	4.7	4.8	5.9
เหล็กและเหล็กกล้า	7.0	7.9	8.2	7.6	7.4	7.6	6.8	6.3	6.8	5.8	5.3	4.0	4.9	4.2
แผงวงจรไฟฟ้า	-	-	-	-	3.4	3.6	4.2	5.0	5.3	5.5	6.4	8.4	8.9	10.4
ส่วนประกอบอุปกรณ์เครื่องและส่วนประกอบ	4.2	3.6	4.5	4.7	3.0	2.6	3.4	3.7	4.3	4.3	2.3	0.7	1.4	2.3
ผลิตภัณฑ์โลหะ	-	1.9	1.9	2.0	2.2	2.4	2.5	2.8	2.9	3.0	3.3	4.8	4.9	3.2
เครื่องมือวิทยาศาสตร์ การแพทย์ ถ่ายรูป ภาพยนตร์	-	1.8	1.8	1.5	1.4	1.8	2.6	2.7	2.6	2.6	2.7	2.6	2.5	2.5
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2.7	1.9	2.4	2.8	2.9	3.4	3.3	2.5	2.5	2.3	2.1	1.9	1.6	1.5
รถยนต์นั่ง	-	0.1	0.7	-	1.1	2.2	3.2	2.8	2.2	1.5	0.6	0.1	0.9	0.5
สินแร่ โลหะอื่น และเศษโลหะ	3.0	3.6	3.6	3.0	2.3	2.4	2.6	2.5	2.8	2.4	2.5	2.4	2.4	2.6
เครื่องบินและอุปกรณ์การบิน	0.4	3.3	0.6	2.2	-	2.8	2.0	1.7	1.9	1.6	2.7	2.7	3.6	1.2
รวม	60.0	65.4	64.6	65.3	69.3	74.2	77.5	69.8	71.5	71.0	71.8	70.8	70.5	72.0
สินค้าอื่น ๆ	40.0	34.6	35.4	34.7	32.1	25.8	22.5	30.2	28.5	29.0	28.2	29.2	29.5	28.0
รวมทั้งหมด	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, สถิติการค้าและเครื่องจักรของประเทศไทย ปี 2530-2543

โครงสร้างการส่งออกของไทยในช่วงก่อนวิกฤตเศรษฐกิจ นับตั้งแต่ปี 2530 โครงสร้างการส่งออกของไทยได้เปลี่ยนแปลงไป ที่น่าสังเกตได้คือ การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมมีบทบาทเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ จากลักษณะของการส่งออกที่พึ่งพาสินค้าเกษตรกรรมมาเป็นสินค้าอุตสาหกรรมสำคัญและสินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร ในปี 2530 คิดเป็นร้อยละ 32.0, 46.2 และ 12.5 ตามลำดับ แต่ในปี 2539 สินค้าเกษตรได้ลดความสำคัญลงมาก เหลือเพียงร้อยละ 16.3 ในขณะที่สินค้าอุตสาหกรรมได้ทวีความสำคัญขึ้นเป็นลำดับ แบ่งเป็นสินค้าอุตสาหกรรมสำคัญร้อยละ 70.4 และสินค้าอุตสาหกรรมการเกษตรร้อยละ 10.1

ตารางที่ 2.12 แสดงโครงสร้างสินค้าออก ปี 2530-2543

หน่วย : ล้านบาท

ปี	สินค้าเกษตรกรรม	สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร	สินค้าอุตสาหกรรมสำคัญ	สินค้าแร่ และ เชื้อเพลิง	สินค้าอื่น ๆ	รวม
2530	96,027.3	37,459.5	138,640.4	5,163.4	22,563.5	299,854.1
	32.0	12.5	46.2	1.7	7.5	100.0
2531	124,147.2	52,941.4	215,142.8	8,546.3	2,792.1	403,569.8
	30.8	13.1	53.3	2.1	0.7	100.0
2532	147,293.3	66,575.9	287,486.2	9,804.8	5,154.8	516,315.0
	28.5	12.9	55.7	1.9	1.0	100.0
2533	132,836.9	73,521.2	366,735.7	9,760.7	6,958.1	589,812.6
	22.5	12.5	62.2	1.7	1.2	100.0
2534	152,204.0	84,115.9	469,599.2	10,866.6	8,663.1	725,448.8
	21.0	11.6	64.7	1.5	1.2	100.0
2535	170,935.9	91,325.5	541,901.6	11,899.3	8,581.0	824,643.3
	20.7	11.1	65.7	1.4	1.0	100.0
2536	165,026.4	89,025.8	659,311.6	13,493.8	14,005.0	940,862.6
	17.5	9.5	70.1	1.4	1.5	100.0
2537	196,005.2	107,465.2	813,811.4	12,498.0	7,821.8	1,137,601.6
	17.2	9.4	71.5	1.1	0.7	100.0

ตารางที่ 2.12 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ปี	สินค้าเกษตร- กรรม	สินค้าอุตสาหกรรมเกษตร	สินค้าอุตสาหกรรมสำคัญ	สินค้าแร่ และ เชื้อเพลิง	สินค้า อื่น ๆ	รวม
2538	231,416.7	132,131.9	1,016,456.5	14,325.6	11,979.4	1,406,310.1
	16.5	9.4	72.3	1.0	0.9	100.0
2539	230,858.8	142,029.7	993,958.5	28,269.5	16,122.8	1,411,039.3
	16.3	10.1	70.4	2.0	1.1	100.0
2540	257,562.6	170,500.3	1,280,042.0	50,543.6	48,033.9	1,806,685.3
	14.3	9.4	70.9	2.8	2.7	100.0
2541	304,424.5	202,596.6	1,624,659.6	44,356.9	72,051.8	2,248,089.4
	13.5	9.0	72.3	2.0	3.2	100.0
2542	266,644.8	204,597.3	1,631,678.8	47,956.6	63,371.2	2,214,248.7
	12.0	9.2	73.7	2.2	2.9	100.0
2543	294,246.8	228,637.0	2,077,848.5	101,734.9	75,266.3	2,777,733.5
	10.6	8.2	74.8	3.7	2.7	100.0

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. สถิติการค้าและเครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจของไทยปี 2530-2543

ตารางที่ 2.13 ตลาดส่งสินค้าออกที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2543

หน่วย : ล้านบาท

ปี	เอเชียตะวันออก	สหภาพ ยุโรป (EU)	เขตการค้า เสรีอเมริกา เหนือ (NAFTA)	อาเซียน	เอเชียตะวันออกกลาง	รวม	ประเทศอื่น ๆ	รวมสินค้า ส่งออก
2530	75,654.2	69,662.9	60,223.9	42,373.2	20,657.3	268,571.5	31,281.6	299,853.1
	25.2	23.2	20.1	14.1	6.9	89.6	10.4	100.0
2531	108,312.2	87,884.0	88,219.2	48,909.1	23,826.9	357,151.4	46,418.4	403,569.8
	26.8	21.8	21.9	12.1	5.9	88.5	11.5	100.0
2532	138,337.4	104,215.6	120,181.2	62,188.6	30,519.4	455,442.2	60,872.8	516,315.0
	26.8	20.2	23.3	12.0	5.9	88.2	11.8	100.0

ตารางที่ 2.13 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ปี	เอเชียตะวันออก	สหภาพยุโรป (EU)	เขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (NAFTA)	อาเซียน	เอเชียตะวันออกเฉียงกลาง	รวม	ประเทศอื่น ๆ	รวมสินค้าส่งออก
2533	154,834.8	133,320.3	143,603.9	70,313.0	29,811.0	531,883.0	57,929.6	589,812.6
	26.3	22.6	24.3	11.9	5.1	90.2	9.8	100.0
2534	198,376.7	157,587.5	166,813.4	90,038.3	35,618.7	648,434.6	77,014.2	725,448.8
	27.3	21.7	23.0	12.4	4.9	89.4	10.6	100.0
2535	221,996.9	169,183.5	198,990.3	113,561.7	38,507.1	742,239.5	82,403.8	824,643.3
	26.9	20.5	24.1	13.8	4.7	90.0	10.0	100.0
2536	253,521.4	163,701.6	217,584.5	165,948.4	41,942.3	842,698.2	98,164.4	940,862.6
	26.9	17.4	23.1	17.6	4.5	89.6	10.4	100.0
2537	317,033.7	177,770.4	256,206.8	226,823.1	40,240.7	1,018,074.7	119,527.0	1,137,601.7
	27.9	15.6	22.5	19.9	3.5	89.5	10.5	100.0
2538	404,517.1	212,203.4	267,279.2	305,660.1	62,521.8	1,252,181.6	154,128.5	1,406,310.1
	28.8	15.1	19.0	21.7	4.4	89.0	11.0	100.0
2539	429,817.0	224,906.7	270,736.6	305,529.6	54,746.1	1,285,736.0	125,303.1	1,411,039.1
	30.5	15.9	19.2	21.7	3.9	91.1	8.9	100.0
2540	515,411.3	290,387.1	379,139.6	390,410.2	62,278.9	1,637,627.1	169,054.9	1,806,682.0
	28.5	16.1	21.0	21.6	3.4	90.6	9.4	100.0
2541	594,533.7	401,156.7	537,277.1	408,964.0	77,531.5	2,019,463.0	228,626.4	2,248,089.4
	26.4	17.8	23.9	18.2	3.4	89.8	10.2	100.0
2542	609,605.5	371,968.5	524,271.5	411,639.3	78,968.4	1,996,453.2	217,795.5	2,214,248.7
	27.5	16.8	23.7	18.6	3.6	90.2	9.8	100.0
2543	819,730.8	437,250.5	648,210.1	538,139.8	88,005.5	2,531,336.7	246,396.8	2,777,733.5
	29.5	15.7	23.3	19.4	3.2	91.1	8.9	100.0

ที่มา :กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. สถิติการค้าและเครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจของไทยปี 2530-2543.

ตลาดส่งออกสินค้าที่สำคัญของไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากที่สุด รองลงมาได้แก่ เขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ และอาเซียน แต่เป็นที่สังเกตได้ว่า ตลาดอาเซียนมีแนวโน้มส่งออกมากขึ้น ตั้งแต่ปี 2537 เป็นต้นมา มีอัตราการส่งออกสูงกว่าส่งออกไปยังเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ

สหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่นยังคงเป็นตลาดส่งออกที่สำคัญของประเทศ โดยมีสัดส่วนรวมกันสูงกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าการส่งออกรวม แต่ในปี 2539 การส่งออกของไทยมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนไปเป็นการค้าภายในภูมิภาคเพิ่มมากขึ้น โดยมีสัดส่วนการส่งออกสูงกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าการส่งออกรวม



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.14 ตลาดส่งออกที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2543 จำแนกตามประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

ประเทศ	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
สหรัฐอเมริกา	55,728.0	80,865.1	111,937.9	133,688.9	154,304.1	185,005.6	202,227.6	239,099.7	250,684.8	253,799.8	253,799.8	500,722.5	479,356.0	591,820.2
ญี่ปุ่น	44,607.9	64,412.1	87,996.0	101,452.8	131,016.6	144,391.3	159,479.7	194,276.2	236,099.4	237,523.9	237,523.9	308,394.1	312,837.2	410,677.6
สิงคโปร์	26,993.1	30,980.7	36,844.1	43,344.6	59,612.2	71,684.7	112,844.9	155,050.2	197,321.1	171,041.1	171,041.1	194,426.8	192,177.0	241,983.9
ฮ่องกง	12,559.6	17,969.0	20,395.6	26,535.3	34,406.5	38,270.9	49,584.3	59,990.0	72,776.9	82,121.2	82,121.2	115,185.9	112,789.0	139,855.5
มาเลเซีย	9,969.8	11,946.0	15,061.4	14,702.4	17,457.4	21,375.3	26,323.3	27,630.9	38,724.2	51,070.5	51,070.5	73,244.4	80,458.3	113,412.7
จีน	9,974.7	12,008.3	13,899.0	6,815.1	8,554.8	9,800.8	13,636.3	23,336.1	40,867.6	47,369.9	47,369.9	72,844.1	70,569.8	113,281.3
สหราชอาณาจักร	10,721.3	14,884.6	19,170.5	23,923.0	26,232.4	29,757.7	30,083.4	33,818.2	40,337.7	45,490.0	45,490.0	88,454.1	79,194.1	95,148.7
เยอรมัน	19,990.5	22,014.7	25,058.8	28,488.6	31,808.0	35,661.6	29,286.3	31,628.2	44,880.6	45,382.9	45,382.9	89,606.5	83,145.9	90,535.5
เยอรมัน	14,770.1	18,635.3	21,035.9	30,604.8	37,491.2	36,255.3	37,458.2	40,031.7	40,816.1	40,825.4	40,825.4	63,990.5	55,198.9	65,927.8
รวม	205,315.0	273,715.8	351,399.2	409,555.5	500,883.2	572,203.4	660,924.0	804,861.2	962,508.4	974,624.7	974,624.7	1,506,868.9	1,465,726.2	1,862,643.2
ประเทศอื่น ๆ	94,538.1	129,854.0	164,915.8	180,257.1	224,565.6	252,440.0	279,938.6	332,740.4	443,801.7	438,414.7	832,060.7	741,220.5	748,522.5	915,090.3
รวมส่งออกทั้งหมด	299,853.1	403,569.8	516,315.0	589,812.6	725,448.8	824,643.3	940,862.6	1,137,601.6	1,406,310.1	1,411,039.4	1,806,685.4	2,248,089.4	2,214,248.7	2,777,733.5
อาเซียน*	42,373.2	48,909.1	62,188.6	70,313.0	90,038.3	113,561.7	165,948.4	226,823.1	305,680.1	305,529.6	390,410.2	408,964.0	411,639.3	538,139.8
%	14.13	12.12	12.04	11.92	12.41	13.77	17.64	19.94	21.73	21.65	21.61	18.19	18.59	19.37

ตารางที่ 2.15 สัดส่วนตลาดส่งสินค้าออกที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2543 จำแนกตามประเทศ

ประเทศ	หน่วย : ร้อยละ													
	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
สหรัฐอเมริกา	18.6	20.0	21.7	22.7	21.3	22.4	21.5	21.0	17.8	18.0	14.0	22.3	21.6	21.3
ญี่ปุ่น	14.9	16.0	17.0	17.2	18.1	17.5	17.0	17.1	16.8	16.8	13.1	13.7	14.1	14.8
สิงคโปร์	9.0	7.7	7.1	7.3	8.2	8.7	12.0	13.6	14.0	12.1	9.5	8.6	8.7	8.7
ฮ่องกง	4.2	4.5	4.0	4.5	4.7	4.6	5.3	5.3	5.2	5.8	4.5	5.1	5.1	5.0
มาเลเซีย	3.3	3.0	2.9	2.5	2.4	2.6	2.8	2.4	2.8	3.6	2.8	3.3	3.6	4.1
จีน	3.3	3.0	2.7	1.2	1.2	1.2	1.4	2.1	2.9	3.4	2.6	3.2	3.2	4.1
สหราชอาณาจักร	3.6	3.7	3.7	4.1	3.6	3.6	3.2	3.0	2.9	3.2	2.5	3.9	3.6	3.4
เนเธอร์แลนด์	6.7	5.5	4.9	4.8	4.4	4.3	3.1	2.8	3.2	3.2	2.5	4.0	3.8	3.3
เยอรมันนี	4.9	4.6	4.1	5.2	5.2	4.4	4.0	3.5	2.9	2.9	2.3	2.8	2.5	2.4
รวม	68.5	67.8	68.1	69.4	69.0	69.4	70.2	70.8	68.4	69.1	53.9	67.0	66.2	67.1
ประเทศอื่น ๆ	31.5	32.2	31.9	30.6	31.0	30.6	29.8	29.2	31.6	30.9	46.1	33.0	33.8	32.9
รวมทั้งหมด	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ตารางที่ 2.16 สินค้าออกที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2543

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วน ประกอบ	3,940	12,529	26,835	38,694	48,420	57,728	65,271	94,590	131,241	167,673	220,302	320,525	304,982	344,048
แผงวงจรไฟฟ้า	15,178	18,855	18,426	21,580	25,774	28,622	35,550	45,310	58,181	58,538	75,837	93,833	111,767	179,302
เสื้อผ้าสำเร็จรูป	35,855	44,560	57,892	65,804	86,692	83,773	89,594	100,679	102,019	79,875	97,135	123,133	110,356	124,328
ยานพาหนะอุปกรณ์และ ส่วนประกอบ	-	-	-	-	-	7,982	18,114	26,038	22,437	25,414	48,419	68,348	91,954	122,445
ข้าว	22,703	34,676	45,462	27,769	30,516	36,213	32,958	39,187	48,626	50,734	65,093	86,803	73,812	65,516
อาหารทะเลกระป๋อง	13,226	18,735	19,767	21,623	25,727	24,424	25,659	31,995	33,294	34,244	49,309	67,952	65,956	72,030
อัญมณี และเครื่อง ประดับ	19,830	23,728	28,421	34,891	38,169	39,266	43,495	47,088	52,498	54,272	55,622	57,350	59,820	66,730
กุ้งสดแช่เย็น แช่แข็ง	5,748	9,701	16,058	20,453	26,680	31,708	37,843	48,155	50,302	43,404	47,183	58,343	48,348	60,270
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์ฯ	-	-	2,784	7,980	-	20,352	22,205	28,031	31,589	34,626	43,578	58,058	47,233	71,877
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	3,656	5,543	6,620	7,988	10,674	14,145	36,773	26,064	52,690	22,092	25,183	29,087	28,522	35,284
เม็ดพลาสติก	-	-	-	-	-	-	-	5,428	10,889	10,664	23,980	40,786	46,025	73,975
ยางพารา	20,539	27,188	26,431	23,557	24,953	28,924	29,183	41,824	61,260	63,373	57,450	55,406	43,941	60,742
รองเท้าและชิ้นส่วน	5,915	9,658	13,524	20,219	23,803	25,642	27,941	39,261	53,778	33,544	35,305	38,358	32,394	33,522
รวม	146,594	205,175	262,225	290,563	341,412	398,794	464,590	574,656	708,810	678,460	844,402	1,097,985	1,065,115	1,310,071
สินค้าอื่น ๆ	153,258	198,394	254,089	299,249	384,036	425,858	476,272	562,945	697,499	732,579	962,282	1,150,103	1,149,132	1,467,661
รวมส่งออกทั้งหมด	299,853	403,569	516,315	589,812	725,448	824,643	940,862	1,137,601	1,406,310	1,411,039	1,806,685	2,248,089	2,214,248	2,777,733

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.17 สัดส่วนสินค้าออกที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2530-2543

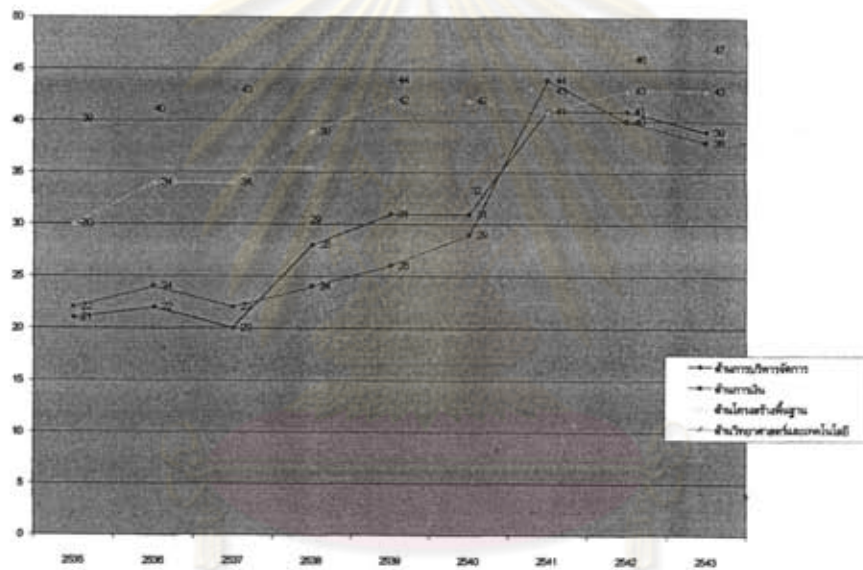
รายการ	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	1.3	3.1	5.2	6.6	6.7	7.0	6.9	8.3	9.3	11.9	12.2	14.3	13.8	12.4
แผงวงจรไฟฟ้า	5.1	4.7	3.6	3.7	3.6	3.5	3.8	4.0	4.1	4.1	4.2	4.2	5.0	6.5
เสื้อผ้าสำเร็จรูป	12.0	11.0	11.2	11.2	12.0	10.2	9.5	8.9	7.3	5.7	5.4	5.5	5.0	4.5
ยานพาหนะ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	-	-	-	-	-	1.0	1.9	2.3	1.6	1.8	2.7	3.0	4.2	4.4
ข้าว	7.6	8.6	8.8	4.7	4.2	4.4	3.5	3.4	3.5	3.6	3.6	3.9	3.3	2.4
อาหารทะเลกระป๋อง	4.4	4.6	3.8	3.7	3.5	3.0	2.7	2.8	2.4	2.4	2.7	3.0	3.0	2.6
อัญมณี และเครื่องประดับ	6.6	5.9	5.5	5.9	5.3	4.8	4.6	4.1	3.7	3.8	3.1	2.6	2.7	2.4
กุ้งสดแช่เย็น แช่แข็ง	1.9	2.4	3.1	3.5	3.7	3.8	4.0	4.3	3.6	3.1	2.6	2.6	2.2	2.2
เครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์และส่วนประกอบ	-	-	0.5	1.4	-	2.5	2.4	2.5	2.2	2.5	2.4	2.6	2.1	2.6
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	1.2	1.4	1.3	1.4	1.5	1.7	3.9	2.3	3.7	1.6	1.4	1.3	1.3	1.3
เม็ดพลาสติก	-	-	-	-	-	-	-	0.5	0.8	0.8	1.3	1.8	2.1	2.7
ยางพารา	6.8	6.7	5.1	4.0	3.4	3.5	3.1	3.7	4.4	4.5	3.2	2.5	2.0	2.2
รองเท้าและชิ้นส่วน	2.0	2.4	2.6	3.4	3.3	3.1	3.0	3.5	3.8	2.4	2.0	1.7	1.5	1.2
รวม	48.9	50.8	50.8	49.3	47.1	48.4	49.4	50.5	50.4	48.1	46.7	48.8	48.1	47.2
สินค้าอื่น ๆ	51.1	49.2	49.2	50.7	52.9	51.6	50.6	49.5	49.6	51.9	53.3	51.2	51.9	52.8
รวมส่งออกทั้งหมด	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. สถิติการค้าและเครื่องจักรการะเศรษฐกิจของประเทศไทยปี 2530-2543.

ประเภทของสินค้าส่งออกที่สำคัญ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรมสำคัญและสินค้าอุตสาหกรรมเกษตร ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ รองลงมาได้แก่ เสื้อผ้าสำเร็จรูป และเป็นสินค้าเกษตรกรรมเพียง 2 รายการได้แก่ ข้าว และยางพารา ซึ่งมีแนวโน้มการส่งออกสูงอย่างต่อเนื่อง

2.3 การนำเข้าและส่งออกในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ (2540-2541)

วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นกับประเทศไทยซึ่งเริ่มตั้งแต่ปี 2540 นับเป็นวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่รุนแรงที่สุดครั้งหนึ่งของประเทศไทย นอกจากนี้ยังเป็นเหมือนโรคร้ายที่ระบอบไปยังประเทศต่าง ๆ เกือบทั่วทั้งทวีปเอเชีย⁴ จนประเทศไทยและอีกหลายประเทศต้องขอความช่วยเหลือ



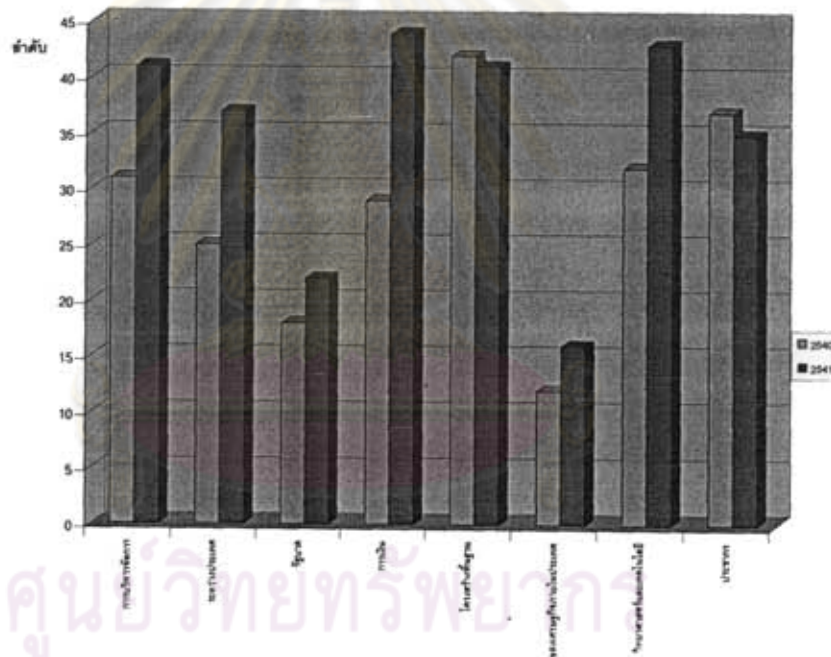
รูปที่ 2.2 แผนภูมิแสดงปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการแข่งขันของประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ในปี 2535-2543

ที่มา: จากตารางที่ 2.4

อย่างไรก็ตามมีนักวิชาการเศรษฐศาสตร์ของไทยบางคนไม่เห็นด้วยกับคำกล่าวนี้ วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจไม่ใช่โรคติดต่อที่แพร่ระบาดได้อย่างที่กล่าวกัน แต่ประเทศไทยเป็นเหมือนหนูตะเภาที่ถูกทดลองและได้ผลกลุ่มที่ได้รับผลประโยชน์จากวิกฤตการณ์ครั้งนี้ จึงใช้วิธีการเดียวกันกับประเทศอื่น ๆ ที่มีพื้นฐานทางปัญหาเช่นเดียวกับประเทศไทย

ทางวิชาการและการเงินจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Funds หรือ IMF) ผลกระทบที่เกิดขึ้นไม่เพียงในทางเศรษฐกิจเท่านั้น สำหรับบางประเทศวิกฤตการณ์ขยายขอบเขตออกไปเป็นวิกฤตการณ์ทางการเมืองและสังคม

เศรษฐกิจไทยในปี 2540 นับเป็นประเทศไทยต้องเผชิญกับปัญหารุนแรงถึงขั้นวิกฤต ส่วนหนึ่งเกิดจากปัญหาโครงสร้างที่สะสมมานานและไม่ได้รับการแก้ไขอย่างจริงจัง จากผลของเศรษฐกิจในอดีตที่เติบโตแบบฟองสบู่ เงินทุนระยะสั้นจากต่างประเทศของภาคเอกชนที่ไหลเข้ามาและนำไปลงทุนในกิจกรรมที่มีความเสี่ยงและให้ผลตอบแทนสูงในระยะสั้น เช่น การลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ และการเก็งกำไรในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งนับได้ว่าเป็นการใช้ทรัพยากรทางการเงินอย่างขาดประสิทธิภาพ โดยมิได้ให้ความสำคัญเท่าที่ควรต่อการปรับโครงสร้างการผลิตให้มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น และเพิ่มขีดความ



รูปที่ 2.3 แผนภูมิองค์ประกอบของความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในทุกด้าน เปรียบเทียบระหว่างปี 2540 และ 2541

ที่มา: จากตารางที่ 2.4

สามารถในการแข่งขันของภาคการผลิต นับเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การส่งออกซบเซาลงมาตั้งแต่ปี 2539 และยิ่งขยายตัวต่ำในครั้งแรกของปี 2540 ส่งผลให้เศรษฐกิจชะลอตัวลงเกินกว่าคาดและดุลบัญชีเดินสะพัดขาดดุลสูง⁵

จากปัญหาเศรษฐกิจดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในเศรษฐกิจไทย ทำให้รัฐบาลต้องลดค่าเงินบาทเพื่อการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดการเก็งกำไรในเงินบาท และส่งผลให้เกิดเงินทุนไหลออกกอปรกับภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของสถาบันการเงิน⁶ ซึ่งมีปัญหาหนี้ด้อยคุณภาพมากขึ้น และในวันที่ 2 กรกฎาคม 2540 ได้ประกาศใช้ระบบอัตราแลกเปลี่ยนแบบลอยตัว รวมทั้งได้ขอความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2540. โดยกองทุนฯ ได้อนุมัติวงเงินกู้แบบ Stand – by arrangement แก่ประเทศไทย ประมาณ 4,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ๙ รวมทั้งได้รับเงินช่วยเหลือทางการเงินสมทบจากประเทศในกลุ่มเอเชีย-แปซิฟิก และองค์การระหว่างประเทศอีก 2 แห่ง คือธนาคารโลก และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย ซึ่งเมื่อรวมแล้วมีวงเงินทั้งสิ้น 17.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ ๙

มูลค่าการส่งออกลดลงในทุกตลาดสำคัญ โดยเฉพาะการส่งออกไปยังตลาดสหรัฐอเมริกา สิงคโปร์และไต้หวัน ที่มูลค่าการส่งออกลดลงอย่างต่อเนื่องตลอดปี ในขณะที่มูลค่าการส่งออกไปยังตลาดสหภาพยุโรป ญี่ปุ่น และอาเซียนอื่น ๆ เริ่มลดลงเมื่อเข้าสู่ไตรมาสที่ 3 ประกอบกับภาวะซบเซาที่เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกา และตลาดการค้าสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ในตลาดโลก ได้ส่งผลกระทบต่อไปยังประเทศอื่น ๆ อย่างต่อเนื่องและรุนแรง โดยเฉพาะประเทศที่พึ่งพิงการผลิตและส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูง ซึ่งเป็นตลาดส่งออกสำคัญของไทย⁷

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁵ ธนาคารแห่งประเทศไทย. สรุปภาวะเศรษฐกิจ ปี 2540 และแนวโน้มปี 2541.

⁶ ส่งผลให้ทางการประการระงับการดำเนินกิจการของบริษัทเงินทุน 16 แห่งเป็นการชั่วคราว เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2540 และประกาศปิดกิจการสถาบันการเงินอีก 42 แห่งเป็นการชั่วคราว เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2540 ซึ่งต่อมาได้ประกาศปิดเป็นการถาวร 56 แห่ง ตั้งแต่วันที่ 8 ธันวาคม 2540

⁷ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. เศรษฐกิจไทยไตรมาส 4 ปี 2544 และแนวโน้มปี 2545.

ตารางที่ 2.18 อัตราเพิ่มมูลค่าการส่งออกไปยังตลาดสำคัญ ๆ (%)

	2543				2544				2543	2544	สัดส่วน 2544
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4			
สหรัฐอเมริกา	23.4	12.0	22.9	12.6	-0.5	-7.6	-15.6	-16.9	17.5	-10.7	20.3
สหภาพยุโรป(15)	15.2	9.3	17.2	6.8	7.6	2.6	-12.6	-12.6	12.0	-4.1	16.1
ญี่ปุ่น	29.5	28.8	25.2	18.4	6.2	0.7	-6.8	-12.1	25.2	-3.2	15.3
อาเซียน (9)	34.2	12.1	28.4	23.8	-0.8	6.8	-10.4	-18.0	24.3	-6.4	19.3
สิงคโปร์	28.5	8.4	22.6	20.1	-9.5	-2.4	-14.2	-21.6	19.6	-12.6	8.1
มาเลเซีย	32.5	24.1	48.6	31.1	10.1	8.0	-11.9	-17.2	34.1	-4.0	4.2
ประเทศอื่นๆ	33.8	16.9	17.8	12.0	-9.1	0.7	-7.5	-8.2	19.5	-6.2	28.9
ฮ่องกง	15.2	14.7	26.7	15.1	0.4	-5.9	-9.8	-7.3	18.1	-5.9	5.1
ไต้หวัน	34.2	23.0	28.5	-2.2	-19.9	-11.1	-35.6	-18.0	20.0	-21.5	2.9
เกาหลีใต้	72.0	41.6	18.2	39.0	-8.0	-2.2	5.8	-9.1	41.2	-3.9	1.9
จีน	70.7	39.6	39.6	59.5	-3.6	19.3	11.0	-13.8	52.4	1.3	4.4

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์

ในปี 2544 มีการส่งออก 63.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ ๕ ลดลงจากปี 2543 ร้อยละ 9 ซึ่งเป็นการลดลงของปริมาณสินค้าส่งออกร้อยละ 5.5 โดยภาพรวมตลอดปีการส่งออกไปยังตลาดสำคัญ ๆ มีมูลค่าลดลงเกือบทุกตลาดยกเว้นประเทศจีนที่เศรษฐกิจในประเทศยังขยายตัวอย่างต่อเนื่อง สินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นได้แก่ อัญมณีและเครื่องประดับ กุ้งสดแช่เย็นและแช่แข็ง รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ น้ำตาลทรายและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.19 อัตราเพิ่มราคาและปริมาณสินค้าส่งออก (%)

	2543		2544						2543	2544
	H1	H2	Q1	Q2	Q3	Q4	H1	H2		
สินค้าเกษตรกรรม	2.4	0.8	-3.6	-0.2	-2.3	-5.9	-1.8	-4.1	1.6	-3.0
ราคา	-6.5	-3.0	-13.1	-16.8	-15.1	-11.1	-15.0	-13.1	-4.8	-14.1
ปริมาณ	9.3	4.2	10.8	19.9	14.8	6.0	15.5	10.3	6.6	12.8
สินค้าประมง	17.0	5.6	4.8	-11.3	-15.7	-21.1	-3.7	-18.3	11.0	-11.0
ราคา	8.0	9.6	0.4	-8.8	-12.0	-18.7	-4.2	-15.4	8.8	-9.9
ปริมาณ	8.6	-3.9	4.6	-2.5	-4.7	-3.0	0.9	-3.9	2.1	-1.4
สินค้าอุตสาหกรรม	22.7	19.9	-1.0	-0.2	-12.1	-13.3	-0.6	-12.7	21.3	-6.8
ราคา	-5.0	-0.1	3.8	3.0	1.3	-7.7	3.4	-3.3	-2.7	0.1
ปริมาณ	29.5	20.2	-4.6	-3.3	-13.4	-6.4	-4.0	-9.9	24.6	-7.0
สินค้าใช้แรงงานสูง	12.6	3.9	0.0	-1.8	-2.9	-3.1	-0.9	-3.0	8.1	-1.9
ราคา	-10.0	-3.4	2.6	3.7	4.4	0.8	3.1	2.6	-6.8	2.8
ปริมาณ	25.3	7.4	-2.4	-5.2	-7.2	-3.8	-3.8	-5.6	15.8	-4.7
สินค้าใช้เทคโนโลยีสูง	27.9	27.4	-0.4	-1.7	-17.1	-18.1	-1.0	-17.6	27.7	-9.6
ราคา	-3.6	0.9	4.0	3.1	0.2	-11.1	3.6	-5.6	-1.4	-0.9
ปริมาณ	33.2	26.1	-4.1	-4.7	-17.4	-8.1	-4.4	-12.8	29.4	-8.8
สินค้าพึ่งพิงทรัพยากร	3.0	10.9	-3.4	9.3	-3.5	-4.0	2.7	-3.7	7.0	-0.7
ราคา	-10.5	-3.6	7.2	7.8	6.3	-1.8	7.5	2.2	-7.1	4.8
ปริมาณ	15.0	16.3	-9.9	1.4	-9.3	-4.3	-4.5	-6.8	15.7	-5.7

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.20 อัตราเพิ่มมูลค่าการส่งออกสินค้าสำคัญ 20 รายการ (%)

รายการ	2543				2544				2543	2544	สัดส่วน ส่วน 2544
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4			
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วน ประกอบ	9.8	-1.0	4.6	15.0	-7.3	0.8	-10.5	-18.4	7.2	-9.4	12.0
เสื้อผ้าสำเร็จรูป	23.3	10.0	8.3	-8.0	-6.2	-7.2	-11.8	-1.3	7.5	-6.9	4.5
แผงวงจรไฟฟ้า	45.9	39.6	71.9	49.2	28.1	-6.4	-46.8	-40.9	52.3	-21.7	5.4
ข้าว	-7.9	-20.9	-26.2	-9.0	-16.0	4.1	-2.6	1.5	-15.8	-3.5	2.4
อัญมณีและเครื่อง ประดับ	12.2	8.2	7.5	-0.2	13.7	6.8	8.8	-2.6	6.3	6.2	2.7
ยางพารา	9.2	73.4	37.6	18.1	8.7	-25.7	-6.0	-23.6	31.6	-13.1	2.0
กุ้งสดแช่เย็นแช่แข็ง	15.7	46.3	9.3	11.5	61.3	35.4	51.7	33.5	18.7	44.6	3.3
อาหารทะเลกระป๋อง	-3.0	-1.0	9.0	5.3	-48.5	-49.9	-63.3	-63.0	3.6	-58.0	1.2
รองเท้าและชิ้นส่วน	0.3	5.1	2.4	-12.2	-1.7	-7.0	2.6	5.0	-1.1	-0.6	1.3
เครื่องรับวิทยุโทร ทัศน์และส่วนประกอบ	81.8	57.1	47.8	13.8	-13.9	-5.8	-25.2	-10.7	45.9	-14.5	2.4
รถยนต์ อุปกรณ์และ ส่วนประกอบ	53.6	-4.8	31.3	32.1	10.7	25.8	3.0	8.2	26.3	10.7	4.0
ผ้าผืน	17.8	5.2	2.1	-3.8	0.1	-8.9	-20.9	-22.3	4.6	-13.2	1.1
ผลิตภัณฑ์ยาง	31.4	12.0	29.9	11.8	-2.4	12.1	-2.2	7.5	21.2	3.3	1.7
เครื่องปรับอากาศและ ส่วนประกอบ	26.4	25.6	17.4	7.3	18.3	7.9	4.0	-8.6	20.6	7.5	1.8
น้ำตาลทราย	48.9	-34.3	58.7	140.7	-7.4	39.9	6.9	-27.3	17.5	5.2	1.1
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	38.5	17.1	23.2	-0.2	-2.9	-0.8	-7.0	-4.5	18.3	-3.9	1.3
ไดโอด ทรานซิสเตอร์ และอุปกรณ์กึ่งตัวนำ	56.9	33.5	28.9	18.6	-19.8	-22.4	-12.1	4.4	33.6	-12.9	1.4
เครื่องวิดีโอ เครื่อง เสียงและส่วนประกอบ	38.5	36.9	39.6	21.9	6.4	-2.4	-15.1	0.6	33.7	-3.3	1.0
เฟอร์นิเจอร์และชิ้น ส่วน	47.6	15.5	12.6	12.3	-17.0	-2.7	-3.9	-12.6	20.7	-9.5	1.3
ผลิตภัณฑ์นม											
สำปะหลัง	-2.2	-30.9	-12.0	-21.5	-17.4	54.3	27.0	6.1	-15.8	12.5	0.9
รวมสินค้า 20 รายการ	21.8	10.7	17.3	12.8	0.1	-0.4	-12.9	-14.2	15.5	-7.3	52.7
สินค้าอื่นๆ	35.1	20.6	27.6	16.3	-1.8	1.2	-8.0	-12.2	24.4	-5.4	47.3
มูลค่าส่งออกรวม	27.8	15.2	21.8	14.4	-0.8	0.3	-10.6	-13.3	19.5	-6.4	100

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์

จากแนวโน้มการลดลงอย่างต่อเนื่องของปริมาณการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมและการลดลงของราคาสินค้าอุตสาหกรรมในไตรมาสสุดท้ายของปี 2544 รวมทั้งราคาสินค้าเกษตรที่ยังไม่มีสัญญาณ การปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น คาดว่าการส่งออกของไทยในไตรมาสแรกของปี 2545 จะอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนแม้ว่าปริมาณการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมในเดือนมกราคมจะเริ่มปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้นตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าก็ตาม นอกจากนี้ขนาดของการฟื้นตัวของการส่งออกของไทยในช่วงครึ่งหลังของปีจะยังคงขึ้นอยู่กับขนาดและรูปแบบของการฟื้นตัวของประเทศคู่ค้าเป็นสำคัญ

ส่วนการนำเข้าลดลงตามการส่งออกและการชะลอตัวของเศรษฐกิจ มูลค่าการนำเข้าลดลงจากปี 2543 ร้อยละ 2.8 โดยมูลค่าการนำเข้าลดลงในทุกหมวดสินค้า ปริมาณการนำเข้าสินค้าทุนลดลงร้อยละ 21.2 ตามภาวะการลงทุนของภาคเอกชนในเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ลดลง ปริมาณการนำเข้าวัตถุดิบลดลงร้อยละ 6.2 ตามภาวะความซบเซาของภาคการผลิต ในขณะที่ปริมาณการนำเข้าสินค้าเพื่อการอุปโภคและบริโภคลดลงร้อยละ 5.8 ทั้งนี้เป็นการปรับตัวลดการซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคฟุ่มเฟือยจากต่างประเทศในภาวะที่เศรษฐกิจชะลอตัว

ตารางที่ 2.21 อัตราเพิ่มราคาและปริมาณสินค้านำเข้า (%)

	2543		2544						2543	2544
	H1	H2	Q1	Q2	Q3	Q4	H1	H2		
สินค้าอุปโภคบริโภค	21.6	19.1	7.4	-4.2	-12.0	-11.9	1.4	-12.0	20.3	-5.6
ราคา	0.0	0.1	1.0	4.2	-1.4	-2.8	2.6	-2.1	0.0	0.2
ปริมาณ	21.4	19.3	6.2	-8.4	-10.7	-9.2	-1.5	-10.0	20.3	-5.8
สินค้าวัตถุดิบ	32.0	11.5	2.4	-6.0	-8.1	-10.8	-1.9	-9.5	20.8	-5.7
ราคา	1.5	2.9	3.5	1.8	-1.0	-2.4	2.7	-1.7	2.2	0.4
ปริมาณ	30.0	8.4	-1.1	-7.7	-7.2	-8.6	-4.4	-7.9	18.2	-6.2
สินค้าทุน	30.9	35.0	9.5	11.1	-12.3	-16.8	10.3	-14.6	33.1	-2.9
ราคา	-8.6	8.1	36.4	32.6	18.0	8.1	34.5	12.8	-0.5	23.0
ปริมาณ	43.4	24.9	-19.8	-16.2	-25.8	-23.0	-18.1	-24.4	33.6	-21.2
สินค้าเชื้อเพลิง	76.1	51.3	22.4	19.0	8.2	-26.1	20.8	-9.3	61.7	4.5
ราคา	104.0	50.3	12.0	-5.2	-12.3	-35.0	3.1	-24.2	71.2	-11.6
ปริมาณ	-14.0	1.8	10.4	25.8	21.4	13.2	17.3	17.3	-6.4	17.3

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย

มูลค่าการนำเข้าสินค้าสำคัญ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าน้ำมันและวัตถุดิบลดลงร้อยละ 1.3 จากสินค้าสำคัญ 20 รายการ ในไตรมาสที่ 4 มีสินค้าสำคัญที่มีมูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้นเพียง 3 รายการ คือ เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมและส่วนประกอบ ส่วนประกอบอุปกรณ์โครงรถและตัวถัง ไม้ซุง ไม้แปรรูปและอื่น ๆ การลดลงของมูลค่าสินค้านำเข้าในปี 2544 ประมาณ 60.7 พันล้านเหรียญสหรัฐ ๙ ลดลงจากปี 2543 ร้อยละ 2.8 ปริมาณการนำเข้าลดลงถึงร้อยละ 10.6 ซึ่งมากกว่ามูลค่าการนำเข้า

ตารางที่ 2.22 อัตราเพิ่มมูลค่าการนำเข้าสินค้าสำคัญ 20 รายการ (%)

รายการ	2543				2544				2543	2544	สัดส่วน 2544
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4			
เครื่องจักรใช้ในอุตสาหกรรม และส่วนประกอบ	35.9	47.8	48.9	29.0	24.0	12.8	-1.2	3.4	39.8	9.1	9.8
เครื่องจักรที่ใช้ไฟฟ้าและส่วน ประกอบ	19.3	25.3	30.1	31.6	30.0	12.3	-7.4	-4.5	26.9	6.1	11.8
เคมีภัณฑ์	33.2	34.3	27.4	7.9	10.7	-2.9	-4.3	-10.3	24.7	-2.0	7.8
น้ำมันดิบ	99.9	41.9	68.7	41.9	30.6	17.1	-9.0	-43.1	58.3	-5.7	9.3
เหล็กและเหล็กกล้า	32.3	21.6	4.2	-22.0	-10.9	-17.1	-5.9	-2.4	6.1	-9.4	3.8
แผงวงจรไฟฟ้า	49.7	34.0	55.7	44.8	35.3	-7.7	-37.5	-36.9	46.0	-15.9	8.8
ส่วนประกอบและอุปกรณ์ โครงรถและตัวถัง	141.2	147.5	105.5	53.8	19.8	-15.7	-1.5	34.1	102.8	9.1	2.6
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	36.7	62.9	44.6	61.7	33.0	3.9	-5.6	-12.4	51.7	2.6	6.1
เครื่องปั้น เรือและอุปกรณ์	-73.5	-77.5	-0.1	4.5	57.3	224.6	1,195	-73.3	-57.6	76.5	2.2
ผลิตภัณฑ์โลหะ	-11.6	-29.0	-15.6	-17.9	-8.1	-6.9	2.4	-6.0	-18.9	-4.7	3.1
เครื่องมือเครื่องใช้เกี่ยวกับ การแพทย์	25.1	29.4	34.7	9.6	19.2	-2.1	-20.5	-11.9	23.9	-5.5	2.4
สินแร่โลหะอื่นๆ และเศษ โลหะ	48.1	40.6	30.3	13.9	17.4	1.5	-1.3	-10.9	31.4	1.2	2.6
เครื่องเพชร พลอย อัญมณี	36.0	28.1	39.7	55.5	71.0	-0.6	5.0	-16.5	40.8	11.5	3.1
เครื่องใช้ไฟฟ้า	12.8	-0.2	24.7	11.1	1.0	-5.3	-18.7	-11.3	11.8	-9.0	1.3
หลอดภาพโทรทัศน์	20.5	36.5	40.6	15.2	-21.7	-32.1	-43.0	-43.6	27.7	-36.2	1.2
ไม้ซุง ไม้แปรรูปและไม้อื่นๆ	55.1	46.0	8.1	-6.1	-9.3	-18.9	0.8	6.9	24.2	-6.6	0.6
ผ้าไหม	30.2	25.3	17.3	12.5	2.1	-7.3	-10.8	-14.7	20.9	-7.9	1.5
เตาไม้ใช้ในการทอ	22.0	38.9	13.4	5.8	8.1	-10.4	8.6	-3.0	19.5	0.5	1.0
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	23.0	32.2	22.8	21.7	12.7	-13.9	-14.9	-15.8	24.7	-9.0	1.4
กระดาษและผลิตภัณฑ์	30.9	37.8	28.7	26.3	5.6	-2.3	-11.2	-7.1	30.8	-4.1	0.9
รวมสินค้า 20 รายการ	21.8	29.3	36.7	24.3	21.7	1.6	-6.8	-16.9	27.9	-1.3	81.1
สินค้าอื่นๆ	22.1	12.8	11.4	1.9	7.4	-1.6	2.5	2.9	11.4	2.6	18.9
มูลค่านำเข้ารวม	21.9	25.7	31.2	19.9	19.1	0.9	-5.1	-13.7	24.6	-0.6	100.0

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์

2.4 การนำเข้าและส่งออกในช่วงหลังวิกฤตเศรษฐกิจ (2542 – 2545)

เศรษฐกิจไทยโดยรวมในปี 2542 ขยายตัวในอัตราร้อยละ 4.4 เป็นการปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง ภาคการผลิตเกือบทุกสาขาได้รับแรงกระตุ้นจากการส่งออก ภาคการเกษตรขยายตัวร้อยละ 2 ในขณะที่ภาคอุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 12.3 โดยเฉพาะหมวดอุตสาหกรรมที่ผลิตเพื่อการส่งออก เช่น แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องประดับ ประกอบกับการปรับตัวของอุปสงค์ภายในประเทศซึ่งเป็นผลจากมาตรการลดภาษีมูลค่าเพิ่ม ตลอดจนอัตราดอกเบี้ย และอัตราเงินเฟ้อต่ำ มาตรการกระตุ้นการใช้จ่ายภาครัฐ และการบริโภคภาคเอกชนปรับตัวดีขึ้น

เศรษฐกิจของประเทศที่ปรับตัวดีขึ้นเป็นผลจากการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจมหภาค และนโยบายปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ โดยนโยบายการคลังนับเป็นปัจจัยหลักในการกระตุ้นเศรษฐกิจ ที่กระตุ้นการใช้จ่ายภาคเอกชน และมาตรการ 10 สิงหาคม 2542 เพื่อกระตุ้นการลงทุนภาคเอกชน นอกจากนี้ยังมีมาตรการบรรเทาผลกระทบทางลบต่อสังคมรวมทั้งการใช้จ่ายภายใต้โครงการเงินกู้ มียาชาวา

ในส่วนของการค้าระหว่างประเทศมีมูลค่าการส่งออกสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 ปริมาณการส่งออกขยายตัวร้อยละ 11.1 เนื่องจากเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าฟื้นตัวโดยเฉพาะประเทศในแถบเอเชีย ขณะเดียวกันที่มูลค่าสินค้านำเข้าเพิ่มขึ้นในอัตรา 17.0 ขยายตัวร้อยละ 12.8 ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจและการผลิตเพื่อการส่งออก

อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าเศรษฐกิจไทยที่ได้ฟื้นตัวและขยายตัวได้ตลอดครึ่งปี 2542 และต่อเนื่องถึงครึ่งปีแรก 2543 ได้เริ่มชะลอตัวลง เนื่องจากมีปัจจัยข้อจำกัดได้แก่ ราคาน้ำมันที่อยู่ในระดับสูง ภาวะน้ำท่วมในภาคใต้ ราคาพืชผลตกต่ำต่อเนื่อง ความซบเซาของตลาดหลักทรัพย์ และความชะลอตัวอันเนื่องมาจากปัจจัยทางการเมืองในช่วงการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.23 อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกและประเทศที่สำคัญ

รายละเอียด	2543			2544					2545F
	Q3	Q4	Q1-Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1-Q4	
เศรษฐกิจโลก	-	-	4.8	-	-	-	-	2.4	2.4
สหรัฐอเมริกา	4.4	2.8	4.1	2.5	1.2	0.5	0.4	1.2	1.7-2.5
ภูมิภาคยุโรป	3.2	2.8	3.3	2.4	1.6	1.4	0.6	1.5	1.3
ญี่ปุ่น	1.0	1.9	2.4	1.2	-0.4	-0.5	-2.2	-0.5	-1.0
ฮ่องกง	10.8	7.0	10.5	2.5	0.5	-0.4	-1.6	0.1	1.0
สิงคโปร์	10.4	11.0	9.9	4.8	-0.4	-5.5	-6.6	-2.0	2.9
เกาหลีใต้	9.2	4.6	8.8	3.7	2.7	1.8	3.0	2.8	4.3
ไต้หวัน	6.6	4.1	6.0	0.9	-2.4	-4.2	-1.9	-1.9	2.0
อินโดนีเซีย	5.1	5.2	4.8	3.2	3.5	3.5	1.6	3.3	3.1-4.0
ฟิลิปปินส์	4.5	3.7	3.9	3.2	3.2	2.9	3.8	3.4	3.2
มาเลเซีย	7.6	6.3	8.5	3.1	0.5	-1.3	-0.5	-0.4	2.5
ไทย	2.3	3.5	4.6	1.7	1.8	1.6	2.1	1.8	2.0-3.0
จีน	8.2	8.0	8.0	8.1	7.8	7.0	6.6	7.3	6.8

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ . แถลงข่าว สรุปภาวะเศรษฐกิจปี 2544 และแนวโน้มปี 2545 ณ วันจันทร์ที่ 18 มีนาคม 2545 เวลา 8.30 น.

เศรษฐกิจไทยในปี 2544 ในไตรมาสสุดท้ายของปี 2544 เศรษฐกิจไทยขยายตัวได้ดีในอัตราร้อยละ 2.1 มีการขยายตัวของการลงทุน การบริโภคภาคเอกชนโดยส่วนใหญ่เป็นการก่อสร้างที่อยู่อาศัย ส่งผลให้เศรษฐกิจไทยขยายตัวประมาณร้อยละ 1.8 โอกาสของการฟื้นตัวของเศรษฐกิจสหรัฐฯ ในครึ่งหลังของปี 2545 ซึ่งมีความชัดเจนมากขึ้นจะลดข้อจำกัดในตลาดโลกและคาดว่าจะช่วยให้เศรษฐกิจไทยขยายตัวได้ดีขึ้นในอัตราประมาณร้อยละ 2-3 โดยมีปัจจัยสนับสนุน คือ

1. การส่งออก มูลค่าการส่งออกคาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 2.3 เนื่องจากเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป ซึ่งมีสัดส่วนตลาดส่งออกของไทยร้อยละ 20 และ 16 ตามลำดับ มีแนวโน้มขยายตัวดีขึ้น จะเป็นผลดีต่อการส่งออกในกลุ่มสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ของไทย
2. การบริโภคภาคเอกชน คาดว่าจะขยายตัวดีขึ้นประมาณร้อยละ 3.6 ทั้งนี้อัตราดอกเบี้ยที่อยู่ในระดับต่ำจะกระตุ้นการบริโภคในสินค้าคงทน เช่น รถยนต์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า เป็นต้น นอกจากนี้ ภาวะเศรษฐกิจโดยรวมและรายได้จากการส่งออกที่ดีขึ้นเป็นปัจจัยสนับสนุนการบริโภคภาคเอกชน

3. การลงทุนภาคเอกชน คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 5.0 โดยเป็นการลงทุนก่อสร้างและต่อเติมที่อยู่อาศัยที่มีมาตรการกระตุ้นอุปสงค์ในภาคอสังหาริมทรัพย์และการขยายสินเชื่อของสถาบันการเงินแก่ลูกค้ากลุ่มดังกล่าวเป็นแรงสนับสนุน การลงทุนในเครื่องมือกลเครื่องจักรมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นหลังจากชะลอลงในปีที่แล้ว
4. เสถียรภาพเศรษฐกิจ ในปี 2545 อัตราเงินเฟ้อ คาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำร้อยละ 1.6 ดุลบัญชีเดินสะพัดมีแนวโน้มเกินดุลประมาณ 5.0 พันล้านเหรียญสหรัฐ ฯ การไหลเข้าของเงินลงทุนในตลาดหลักทรัพย์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในขณะที่ยังมีการจ่ายคืนหนี้ของภาคเอกชนและหนี้กองทุนการเงินระหว่างประเทศของธนาคารแห่งประเทศไทย ดังนั้นโดยรวมดุลการชำระเงินยังมีแนวโน้มขาดดุลเล็กน้อยแต่ทุนสำรองเงินตราต่างประเทศประมาณ 33.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ ฯ ณ ปลายปี 2544 ยังเทียบเท่ากับ 2.5 เท่าของหนี้ต่างประเทศระยะสั้น

อย่างไรก็ดี ปัจจัยที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจ ได้แก่

1. ปัญหากัยแล้ง ซึ่งจะเป็นผลกระทบในภาคการผลิตทางการเกษตรของประเทศ
2. หนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ (NPL) การที่เศรษฐกิจในปี 2544 ขยายตัวในอัตราชะลอตัว อาจส่งผลให้เกิดลูกหนี้ NPL ใหม่ และ NPL ย้อนกลับเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนั้นความล่าช้าของการดำเนินงานของบริษัทบริหารสินทรัพย์ไทย จะเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินกิจการต่อไปของธุรกิจลูกหนี้ ในการปรับปรุงโครงสร้างหนี้ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อนโยบายการเงินในการกระตุ้นการบริโภคและการลงทุนไม่สามารถทำงานขึ้นได้อย่างเต็มที่
3. เศรษฐกิจญี่ปุ่นที่ยังหดตัวมีผลต่อการส่งออกของไทย ทั้งนี้เพราะประมาณร้อยละ 15 ของการส่งออกของไทยเป็นการส่งออกไปยังตลาดญี่ปุ่น
4. สินค้าบางประเภทอาจถูกแข่งขันจากสินค้าจีน ที่ขยายตลาดมากขึ้นหลังจากเข้าเป็นสมาชิก WTO เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2544 ข้อจำกัดดังกล่าวอาจส่งผลกระทบให้การส่งออกประเภทเครื่องใช้ไฟฟ้า และสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ของไทยและประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.24 เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญ ปี 2539 – 2545

รายละเอียด	2539	2540	2541	2542	2543_p	2544_p	2545_f
1. ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (%)	5.9	-1.4	-10.5	4.4	4.6	1.8	2.0 - 3.0
1.1 เกษตร	4.1	-0.9	-1.5	2.0	4.9	1.5	1.6
1.2 อุตสาหกรรม	6.8	1.6	-11.2	12.3	6.0	1.3	1.8
1.3 ก่อสร้าง	7.0	-25.6	-38.3	-6.8	-9.4	-3.0	1.2
1.4 บริการ และอื่น ๆ	5.6	-0.3	-9.4	0.8	4.4	2.5	3.2
2. ผลิตภัณฑ์มวลรวม (พันล้านบาท)	4,611.0	4,732.6	4,626.4	4,632.1	4,904.7	5,098.1	5,309.2
(พันล้านดอลลาร์ สรอ.)	182.3	150.7	111.7	122.4	122.0	114.7	119.3
3. รายได้ต่อหัว (บาท/ปี)	77,365.8	78,484.2	75,967.2	75,142.8	78,701.9	80,963.3	84,272.4
(ดอลลาร์ สรอ./ปี)	3,057.9	2,499.5	1,835.0	1,985.8	1,957.8	1,821.4	1,893.8
4. ด้านการใช้จ่าย (% 2531=100)							
4.1 การบริโภค	6.6	-1.6	-9.5	4.1	4.6	3.2	4.2
- ภาคเอกชน	5.8	-1.4	-11.5	4.3	4.9	3.4	3.6
- ภาครัฐบาล	12.1	-2.8	3.9	3.2	2.6	1.9	8.0
4.2 การลงทุน	7.0	-20.5	-44.3	-3.2	5.5	0.8	4.3
- ภาคเอกชน	2.8	-30.4	-52.3	-3.2	17.2	5.1	5.0
- ภาครัฐ	22.6	10.2	-28.7	-3.1	-9.9	-6.6	3.0
5. อัตราเงินเฟ้อ							
- ดัชนีราคาผู้บริโภค	5.9	5.6	8.1	0.3	1.5	1.6	1.6
- GDP deflator	4.0	4.1	9.2	-4.1	1.2	2.1	1.6
6. การค้าระหว่างประเทศ							
6.1 การส่งออก (พันล้านบาท)	1,378.9	1,789.8	2,181.1	2,150.0	2,730.9	2,807.9	2,877.0
อัตราเพิ่มของมูลค่า (%)	-0.2	29.8	21.9	-1.4	27.0	2.8	2.4
การส่งออก (พันล้านดอลลาร์ สรอ.)	54.7	56.7	52.9	56.8	67.9	63.2	64.6
อัตราเพิ่มของมูลค่า (%)	-1.9	3.7	-6.7	7.4	19.6	-6.9	2.3
อัตราเพิ่มของปริมาณ (%)	-9.9	8.7	6.3	11.1	22.4	-5.5	1.8
6.2 การนำเข้า (พันล้านบาท)	1,796.5	1,874.5	1,678.0	1,800.1	2,513.5	2,695.6	2,824
อัตราเพิ่มของมูลค่า (%)	2.3	4.3	-10.5	7.3	39.6	7.2	4.8
การนำเข้า (พันล้านดอลลาร์ สรอ.)	70.8	61.3	40.6	47.5	62.4	60.7	63.5
อัตราเพิ่มของมูลค่า (%)	0.8	-13.4	-33.8	17.0	31.4	-2.8	4.6
อัตราเพิ่มของปริมาณ (%)	-1.4	-14.2	-24.5	12.8	32.2	-10.6	3.6

ตารางที่ 2.24 (ต่อ)

รายละเอียด	2539	2540	2541	2542	2543_p	2544_p	2545_f
6.3 ดุลการค้า (พันล้านบาท)	-417.6	-84.67	503.1	349.9	217.4	112.3	52.9
(พันล้านดอลลาร์ สรอ.)	-16.1	-4.6	12.3	9.3	5.5	2.5	1.2
สัดส่วนต่อ GDP (%)	-9.1	-1.8	10.9	7.6	4.4	2.2	1.0
6.4 ดุลบริการและเงินโอน(พันล้านบาท)	45.5	44.5	89.0	120.1	154.1	162.7	169.1
(พันล้านดอลลาร์ สรอ.)	1.8	1.4	2.2	3.2	3.8	3.7	3.8
6.5 ดุลบัญชีเดินสะพัด(พันล้านบาท)	-372.1	-40.2	592.2	470.0	371.5	275.0	222.0
(พันล้านดอลลาร์ สรอ.)	-14.3	-3.2	14.5	12.5	9.3	6.2	5.0
สัดส่วนต่อ GDP (%)	-8.1	-0.8	12.8	10.1	7.6	5.4	4.2
7. อัตราแลกเปลี่ยน (บาท/ดอลลาร์สรอ.)	25.3	31.4	41.4	37.8	40.2	44.5	44.5

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (18 มีนาคม 2545)

ที่มา: <http://nesdb.go.th/Main menu>

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

ท่าเรือในประเทศไทย

3.1 บทนำ

ท่าเรือมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจ แต่ละปีมีปริมาณสินค้าส่งออกโดยการขนส่งทางทะเล เป็นประตูการค้าระหว่างประเทศ และเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งทางบกและการขนส่งสินค้าทางทะเล ท่าเรือตามความหมายสากล หมายถึง อาณาบริเวณพื้นที่สำหรับเรือเข้าจอดเทียบท่า มีการทอดสมอเรือ มีอุปกรณ์ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการดำเนินกิจกรรมระหว่างเรือกับชายฝั่ง เช่น การขนถ่ายสินค้าจากเรือขึ้นสู่ฝั่ง หรือจากเรือลงเรือ หรืออาจกล่าวสั้น ๆ ว่า ท่าเรือ คือ อาณาบริเวณพื้นที่ที่มีการติดต่อกันระหว่างเรือกับชายฝั่ง

กิจการท่าเรือ นั้น ถือว่าเป็นกิจการอันหนึ่งของการพาณิชย์นาวี ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ได้ให้ความหมายของท่าเรือ ไว้ว่า เป็นสถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือในการจอด เทียบท่าหรือขนถ่ายของ หรือเป็นส่วนประกอบกับท่าเรือ ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง (แบบ พว.3) ส่วนผู้ประกอบการท่าเรือ นั้น ให้เป็นส่วนหนึ่งของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล¹ (แบบ พว.1)

¹ พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 มาตรา 25 ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล ซึ่งเป็นเจ้าของเรือหรือใช้เรือในกิจการของตนที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ผู้ประกอบกิจการท่าเรือและผู้ประกอบกิจการอยู่เรือที่ให้บริการต่อ ช่อม หรือซ่อมบำรุงเรือ ที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ผู้ประกอบกิจการท่าเรือ หรือผู้ประกอบกิจการอยู่เรือตามพระราชบัญญัตินี้ ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

การขอตระเบียนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

ตามมาตรา 25 นี้ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ให้ผู้ประกอบกิจการท่าเรือต้องมาจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติ นี้ หากไม่ปฏิบัติตามผลคือจะถูกลงโทษตามมาตรา 32 คือ ปรับไม่เกิน 50,000 บาท และปรับอีกไม่เกินวันละ 2,000 บาทตลอดเวลาที่ไม่ปฏิบัติตาม

การจำแนกท่าเรืออาจจำแนกได้หลายแบบ คือ

- จำแนกตามการใช้งาน ได้แก่ ท่าเรือเพื่อการหลบภัย ท่าเรือเพื่อการทหาร ท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว และท่าเรือเพื่อการค้าขาย หรือท่าเรือพาณิชย์
- จำแนกตามทำเลที่ตั้ง ได้แก่ ท่าเรือแม่น้ำ และท่าเรือทะเล
- จำแนกตามการให้บริการ ได้แก่ ท่าเรือชายฝั่ง และท่าเรือระหว่างประเทศ

3.2 ท่าเรือในประเทศไทย

การศึกษานี้จะมุ่งเน้นที่ท่าเรือระหว่างประเทศที่เป็นท่าเรือสาธารณะทั้งที่ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำและริมฝั่งทะเล โดยจะแบ่งออกตามรูปแบบการเป็นเจ้าของได้ 2 กลุ่ม คือ

- ท่าเรือของรัฐ
- ท่าเรือเอกชน

3.2.1 ท่าเรือของรัฐ

ท่าเรือของรัฐในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ท่าเรือของรัฐที่รัฐเป็นเจ้าของและเป็นผู้ดำเนินงานเอง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือคลองเตย และท่าเรือที่รัฐเป็นเจ้าของและให้เอกชนดำเนินการ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือสงขลา และท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือของรัฐเหล่านี้นับเป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือสินค้าตู้ มีเพียงท่าเรือมาบตาพุดที่เป็นท่าเรือสินค้าเหลว

ตารางที่ 3.1 ท่าเรือของรัฐกับการดำเนินงานในท่าเรือ

ชื่อท่าเรือ	ผู้จัดสร้าง	การบริหาร	ผู้ประกอบการท่า
ท่าเรือกรุงเทพ	การทำเรือแห่งประเทศไทย	การทำเรือแห่งประเทศไทย	การทำเรือแห่งประเทศไทย
ท่าเรือแหลมฉบัง	การทำเรือแห่งประเทศไทย	การทำเรือแห่งประเทศไทย	เอกชน
ท่าเรือมาบตาพุด	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	เอกชน	เอกชน
ท่าเรือสงขลา	กรมเจ้าท่า	เอกชน	เอกชน
ท่าเรือภูเก็ต	กรมเจ้าท่า	เอกชน	เอกชน

ที่มา: http://www.ompc.motc.go.th/content5_3.htm

3.2.1.1 ท่าเรือกรุงเทพ

ก. ที่ตั้ง

ท่าเรือกรุงเทพ มีลักษณะเป็นท่าเรือแม่น้ำ ตั้งอยู่ฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาที่ตัดเคี้ยวระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง 28.5 ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ห่างจากปากแม่น้ำ 26 กิโลเมตร ท่าเรือกรุงเทพมีขีดจำกัดในการรับเรือสินค้าที่มีขนาดไม่เกิน 12,000 ตันกรอสส์ กินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร และความยาวของเรือไม่เกิน 172 เมตร ดังนั้นเรือสินค้าที่แวะจอดที่ท่าเรือจึงเป็นเรือ feeder เท่านั้น

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 3.1 แสดงทำเลที่ตั้งของท่าเรือกรุงเทพ

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ข. การบริหารท่าเรือ

ท่าเรือกรุงเทพดำเนินการและบริหารโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย² โดยมีหน้าที่ดำเนินงานให้บริการและความสะดวกต่าง ๆ แก่ผู้ใช้ท่าเรือในการบรรทุก และขนถ่ายสินค้า และคนโดยสารเรือเดินทะเลต่างประเทศ รับมอบสินค้าจากเรือ เก็บรักษาสินค้า และส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่ง จัดเรือรับและปล่อยเรือในท่า

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

² การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รับจัดตั้งตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494. มีวัตถุประสงค์ตามมาตรา 6 (2) จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอื่นเกี่ยวกับการท่าเรือ และธุรกิจอื่น...

ค. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือกรุงเทพมีพื้นที่ทางน้ำตั้งแต่สะพานพุทธยอดฟ้าฯ ตลอดจนถึงปากร่องน้ำสันดอนกิโลเมตรที่ -18 รวมระยะทางน้ำ 66 กิโลเมตร ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือเชื่อนตะวันออก 8 ท่า หลักรูปร่างเรือกลางน้ำคลองเตย 36 หลักรูปร่างเรือกลางน้ำบางหัวเสือ 25 หลักรูปร่างเรือสาธูประติษฐ์ 5 ท่า สามารถให้บริการแก่เรือสินค้าทั่วไปได้ 28 ลำในคราวเดียว นอกจากนี้ยังมีท่าเทียบเรือเชื่อนตะวันตก 10 ท่า สามารถให้บริการแก่เรือตู้สินค้า 10 ลำในคราวเดียว

ตารางที่ 3.2 สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเทียบเรือ/หลักรูปร่างเรือ ท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเทียบเรือ/ หลักรูปร่าง	ความยาวท่า (ฟุต)	จำนวน	ขนาดจำกัดของเรือ ความยาว/กินน้ำลึก (ฟุต)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือ เชื่อนตะวันออก	5,012	8 ท่า	565/27 300/15	7 1
ท่าเทียบเรือ เชื่อนตะวันตก	5,445	10 ท่า	565/27	10
หลักรูปร่างเรือกลาง น้ำคลองเตย	4,592	36 หลักรูปร่าง	565/27	7
หลักรูปร่างเรือกลาง น้ำบางหัวเสือ	5,248	25 หลักรูปร่าง	565/27	8
ท่าเทียบเรือสาธู ประติษฐ์	5,182	5 ท่า	450/25 300/23	4 1

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2542.

พื้นที่ทางบก ท่าเรือกรุงเทพมีพื้นที่วางสินค้าในเขตรั้วศุลกากร มีพื้นที่ 477,310 ตารางเมตร ประกอบด้วย โรงพักสินค้า คลังสินค้า ลานสินค้ากลางแจ้ง และลานตู้สินค้า ลานบรรจุตู้สินค้า ฯลฯ และพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรประมาณ 43,012 ตารางเมตร เดิมเป็นคลังสินค้าผ่านแดน และลานวางสินค้า

ตารางที่ 3.3 พื้นที่วางสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ

พื้นที่วางสินค้า	ตารางเมตร
ในเขตรั้วศุลกากร	
โรงพักสินค้า 1 – 17	61,230
โรงพักสินค้าเสริม	15,700
คลังสินค้าตักค้าง	9,820
คลังสินค้าทัณฑ์บน	2,100
ลานเก็บรถยนต์	13,050
ลานบรรจุตู้สินค้า	106,920
ลานวางสินค้าทั่วไป	120,890
ลานตู้สินค้า Terminal 1	98,600
ลานตู้สินค้า Terminal 2	49,000
รวม	477,310
นอกเขตรั้วศุลกากร	
สินค้าผ่านแดนและพื้นที่วางสินค้าภายนอก	16,360
พื้นที่วางสินค้าบริเวณกองแร่ กองซุงเดิม	26,652
รวม	43,012
รวมทั้งสิ้น	520,322

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2542.

3.2.1.2 ท่าเรือแหลมฉบัง

การก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังเกิดจากการที่ท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศ มีข้อจำกัดหลายประการ ไม่สามารถรองรับระบบการขนส่งด้วยตู้สินค้าได้อย่างเต็มที่ รัฐบาลจึงได้ริเริ่มโครงการที่จะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกขึ้นในบริเวณอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี และได้ดำเนินการทำเทียบเรือเอนกประสงค์เป็นท่าแรกเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534 โดยเป็นท่าเรือภายใต้พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรับเรือตู้สินค้าและเรือสินค้าประเภทสินค้าเกษตรกรรมขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถเข้ามาเทียบท่าเรือกรุงเทพได้และเพื่อรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก



รูปที่ 3.2 ที่ตั้งท่าเรือแหลมฉบัง

ก. ที่ตั้ง

ท่าเรือแหลมฉบังตั้งอยู่ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี ห่างจาก กรุงเทพฯ ประมาณ 110 กิโลเมตร มีเนื้อที่บนบกประมาณ 6,340 ไร่ พื้นที่ทางน้ำประมาณ 40 ตารางกิโลเมตร³ พื้นที่ถมทะเลเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือในโครงการระยะแรกมีเนื้อที่ประมาณ 900 ไร่ มีการขุดลอกร่องน้ำลึก 14 เมตร ยาวประมาณ 2,500 เมตร มีเขื่อนกันคลื่นยาว 1,300 เมตร สามารถรับเรือตู้สินค้าขนาด 3,000 TEUs และเรือสินค้าเกษตรกรรมขนาด 120,000 dwt

ข. การบริหารท่าเรือ

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรืออีกแห่งหนึ่งที่ดำเนินการและบริหารโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย⁴ โดยท่าเรือแหลมฉบังทำหน้าที่เป็นเพียงผู้บริหารงานท่าเรือโดยรวม (Port

³ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. รายงานการศึกษา เรื่อง วิสัยทัศน์ของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพฯ ฯ กระทรวงคมนาคม, 2537) หน้า 6.

⁴ เป็นไปตามมาตรา 6(2) แห่งพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494.

Management Body : PMB) เช่น วางแผนพัฒนาท่าเรือ สนับสนุนการประกอบการภาคเอกชน และแก้ไขปัญหา อำนาจความสะดวกในการเดินเรือเข้า – ออก ท่าเรือ ส่วนการให้บริการท่าเรือ จะให้เอกชนเป็นผู้ประกอบการ (Terminal Leasing Company : TLC) ในลักษณะที่มีการแข่งขัน ได้แก่ การให้บริการบรรทุกขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือกับท่า การเก็บรักษาสินค้า การรับและส่งมอบสินค้าให้เจ้าของสินค้าภายในบริเวณท่าเทียบเรือที่เช่า โดยคิดค่าภาระและค่าบริการไม่ เกินกว่าที่ท่าเรือแหลมฉบังกำหนด นอกจากนี้ยังมีเรืออีก 1 ลำดำเนินการในท่าเรือ

ปัจจุบันมีท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ 11 ท่า เปิดดำเนินการแล้ว 9 ท่า อยู่ระหว่างการเปิดดำเนินการ 2 ท่าและมีเรืออีก 1 ลำตั้งอยู่ในเขตท่าเรือ รายละเอียดผู้ประกอบการมีดังนี้

ท่าเทียบเรือ ชุด A

- ท่าเทียบเรือ A อยู่ในระหว่างการศึกษาเป็นท่าเทียบเรือบริการและชายฝั่ง
- ท่าเทียบเรือ A1 เป็นท่าเรือโดยสาร ประกอบการโดยบริษัท แหลมฉบัง ครูซเซ็นเตอร์ จำกัด ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2543 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2543 อายุสัญญา 30 ปี
- ท่าเทียบเรือ A2 ดำเนินการโดยบริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2539 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2539 อายุสัญญา 30 ปี
- ท่าเทียบเรือ A3 เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป อยู่ในระหว่างการประกวดราคา
- ท่าเทียบเรือ A4 บริษัทอ่าวไทย คลังสินค้า จำกัด เป็นผู้ประกอบการ ลงนามในสัญญา และมีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 17 มีนาคม 2536 อายุสัญญา 25 ปี
- ท่าเทียบเรือ A5 ดำเนินการโดยบริษัท บ้านปู เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2539 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2539 อายุสัญญา 25 ปี



รูปที่ 3.3 ท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง (ที่มา : <http://www.lcp.pat.or.th/main/map.htm>)

ท่าเทียบเรือ ชุด B

- ท่าเทียบเรือ B1 ดำเนินการโดย บริษัท แหลมฉบัง คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล จำกัด ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2538 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2538 อายุสัญญา 27 ปี
- ท่าเทียบเรือ B2 ดำเนินการโดย บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2536 อายุสัญญา 27 ปี
- ท่าเทียบเรือ B3 ดำเนินการโดย บริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉบัง จำกัด ประกอบการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2537 อายุสัญญา 27 ปี
- ท่าเทียบเรือ B4 ดำเนินการโดย บริษัท ทีไอพีเอส จำกัด ประกอบการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2537 อายุสัญญา 27 ปี

- ท่าเทียบเรือ B5 ดำเนินการโดย บริษัท แหลมฉบ้ง อินเตอร์ เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด ประกอบการตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2539 อายุสัญญา 30 ปี
- อู่เรือ เป็นพื้นที่สำรองด้านเหนือสุดของท่าเทียบเรือฝั่ง A บริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ด แอนด์เอ็นจิเนียริง จำกัด เช่าพื้นที่ถมทะเลด้านเหนือ ประมาณ 300 ไร่ ลงนามในสัญญาและมีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2533 อายุสัญญา 30 ปีได้เปิดให้บริการซ่อมเรือแล้ว มีขีดความสามารถรับเรือขนาดไม่เกิน 140,000 DWT ความยาวไม่เกิน 282 เมตร น้ำหนักตัวเรือไม่เกิน 40,000 ตัน

ตารางที่ 3.4 : ท่าเทียบเรือและผู้ประกอบการท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเทียบเรือ	ประเภทของท่าเทียบเรือ	ผู้ประกอบการ
A	ท่าเรือบริการและชายฝั่ง	อยู่ในระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้
A1	ท่าเรือโดยสาร	บริษัท แหลมฉบ้ง ครูซเซ็นเตอร์ จำกัด
A2	ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์	บริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด
A3	ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป	อยู่ในระหว่างการประกวดราคา
A4	ท่าเทียบเรือสินค้าเกษตร	บริษัท อ่าวไทย คลังสินค้า จำกัด
A5	ท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง และสินค้าทั่วไป	บริษัท บ้านปู เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)
B1	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	บริษัท แหลมฉบ้ง คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล จำกัด
B2	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด
B3	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	บริษัท ฮีสเทิร์น ซี แหลมฉบ้ง จำกัด
B4	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	บริษัท ทีไอพีเอส จำกัด
B5	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	บริษัท แหลมฉบ้ง อินเตอร์ เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด
อู่เรือ		บริษัท ยูนิไทยชิปปาร์ด แอนด์เอ็นจิเนียริง จำกัด

ที่มา : http://www.lcp.pat.or.th/index_map.htm

ค. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือแหลมฉบังมีร่องน้ำลึก 14 เมตร มีความยาว 2.5 กม.มีเขื่อนกันคลื่นยาว 1,300 เมตร วิสัยสามารถในการรับสินค้าโดยรวม คือ 7,253 ล้านตัน / ปี

ตั้งแต่เริ่มโครงการท่าเรือแหลมฉบังได้มีการวางแผนให้ท่าเรือแห่งนี้เป็นท่าเรือหลักของประเทศสืบแทนท่าเรือกรุงเทพ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง แบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ

- โครงการพัฒนาระยะที่ 1 (ปี 2533 – 2542) การพัฒนาท่าเทียบเรือใน Basin 1 ได้แก่ ท่าเทียบเรือชุด A และ B ท่าเทียบเรือชุด A ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ A0 – A5 เป็นท่าเทียบเรือที่ให้บริการเรือชายฝั่ง เรือโดยสาร เรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าเทกอง ส่วนท่าเทียบเรือชุด B ประกอบด้วย B1 – B5 ให้บริการแก่เรือตู้สินค้า โดยมีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้ารวม 1.6 ล้าน TUEs
- โครงการพัฒนาระยะที่ 2 (ปี 2543 – 2552) การพัฒนาท่าเทียบเรือใน Basin 2 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือชุด C ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ C1 – C3 และท่าเทียบเรือชุด D ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ D1 – D3 ท่าเทียบเรือทั้งสองชุดนี้มีขีดความสามารถรวม 3.5 ล้าน TUEs ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้ารวม 5.15 ล้าน TUEs

ขั้นตอนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 2 มีดังนี้⁵

ขั้นที่ 1 : ท่าเทียบเรือ C3 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2543

ขั้นที่ 2 : ท่าเทียบเรือ C2 และ C1 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2545

ขั้นที่ 3 : ท่าเทียบเรือ D3 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2549

ขั้นที่ 4 : ท่าเทียบเรือ D2 และ D1 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2551

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังอยู่ในโครงการพัฒนาท่าเรือระยะที่ 2 ขั้นที่ 1 โดยเริ่มพัฒนาท่าเทียบเรือ C3 เป็นท่าแรก และก่อสร้างแล้วเสร็จตามกำหนด คือ ปี 2543 แต่ปัจจุบันยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ เนื่องจากยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการหาผู้ประกอบการ

⁵ <http://www./lcp.pat.or.th>

ตารางที่ 3.5 : สมรรถวิสัยของท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง : โครงการพัฒนา ระยะที่ 1

ท่าเทียบเรือ	ความยาวท่า/ ลึก (เมตร)	ขนาดเรือที่เข้า เทียบท่า(DWT)	สมรรถ วิสัย
A0 : ท่าเทียบเรือชายฝั่ง	550/7	1,000	2
A1 : ท่าเทียบเรือโดยสาร	365/14	70,000	1
A2 : ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์	400/14	50,000	1
A3 : ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป	350/14	30,000	1
A4 : ท่าเทียบเรือน้ำตาลและกากน้ำตาล	350/14	40,000	1
A5 : ท่าเทียบเรือถ่านหิน	450/14	70,000	1
B1 : ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	300/14	50,000	1
B2 : ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	300/14	50,000	1
B3 : ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	300/14	50,000	1
B4 : ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	300/14	50,000	1
B5 : ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	400/14	50,000	1

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย รายงานประจำปี 2543.

- โครงการพัฒนาระยะที่ 3 (ปี 2553 – 2562) การพัฒนาท่าเทียบเรือใน Basin 3 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือชุด E ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ E1 – E3 และท่าเทียบเรือชุด F ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ F1 – F3 ท่าเทียบเรือทั้งสองชุดนี้มีขีดความสามารถรวม 3.4 ล้าน TUEs ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้าน้ำหนักรวม 8.55 ล้าน TUEs

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.6 วิสัยสามารถของท่าเทียบเรือคู่สินค้าท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเทียบเรือ	ความยาวท่า/ลึก (เมตร)	วิสัยสามารถ (ล้าน TEUs)	วิสัยสามารถรวม (ล้าน TEUs)
B1	300/14	0.3	0.3
B2	300/14	0.3	0.6
B3	300/14	0.3	0.9
B4	300/14	0.3	1.2
B5	400/14	0.4	1.6
C1	700/16	0.7	2.3
C2	500/16	0.5	2.8
C3	500/16	0.6	3.4
D1	700/16	0.7	4.1
D2	500/16	0.5	4.6
D3	500/16	0.5	5.1
E1	700/16	0.7	5.8
E2	500/16	0.5	6.3
E3	500/16	0.5	6.8
F1	700/16	0.7	7.5
F2	500/16	0.5	8.0
F3	500/16	0.5	8.5

ที่มา : การศึกษาออกแบบก่อสร้างโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 : ส่วนที่ 1, บทที่ 7 หน้า 43

ตารางที่ 3.7 พื้นที่วางสินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง

พื้นที่วางสินค้า	ตารางเมตร
ในเขตรั้วศุลกากร	
โรงพักสินค้า จำนวน 3 หลัง (ท่า B2 - B4)	14,814
ลานกองเก็บสินค้าและตู้สินค้า จำนวน 5 ท่า	382,000
ลานตู้สินค้ารถไฟ	57,750
ลานสำรองเพื่อกองเก็บตู้สินค้าเปล่า	160,400
คลังสินค้าของท่าเรือแหลมฉบังและคลังสินค้า	9,600
ทัณฑ์บน จำนวน 2 หลัง	
ลานภายนอกรอบคลังสินค้าและส่วนอื่น ๆ	51,490
รวม	676,054
นอกเขตรั้วศุลกากร	
โรงพักสินค้า จำนวน 2 หลัง (ท่า A4 และ A5)	29,570
ลานกองเก็บสินค้าทั่วไป (ท่า A4 และ A5)	237,030
ลานกองเก็บตู้สินค้าเปล่า (125 ไร่)	200,000
รวม	466,600
รวมทั้งสิ้น	1,142,654

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2542.

ท่าเรือแหลมฉบังมีพื้นที่เก็บรักษาสินค้าโดยรวม 1,142,654 ตารางเมตร ประกอบด้วยพื้นที่วางสินค้าในเขตรั้วศุลกากร 676,054 ตารางเมตร ได้แก่ โรงพักสินค้าท่าเทียบเรือ B2 – B4 ลานกองเก็บสินค้าและตู้สินค้า ลานตู้สินค้ารถไฟ ฯลฯ และพื้นที่นอกรั้วศุลกากรจำนวน 466,600 ตารางเมตร

3.2.1.3 ท่าเรือมาบตาพุด

ท่าเรือมาบตาพุด หรือท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นอีกผลพวงหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ท่าเรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก⁶ มีพื้นที่พัฒนาโดยรวม 8,000 ไร่ แบ่งเป็นโครงการพัฒนาอุตสาหกรรมและชุมชนใหม่มาบตาพุด ระยะที่ 1 พื้นที่กว่า 4,000 ไร่ และระยะที่ 2 พื้นที่กว่า 3,000 ไร่⁷ วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือเพื่อรองรับอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในนิคมอุตสาหกรรมแห่งนี้ ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ปุ๋ย และโซดาแอส (Soda Ash) รูปแบบท่าเรือที่ให้บริการเน้นสินค้าเหลวเป็นหลัก ท่าเรือเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2531 และแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2534 ท่าเรืออยู่ภายใต้การกำกับดูแลของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กระทรวงอุตสาหกรรม

ก. ที่ตั้ง

ท่าเรือมาบตาพุดตั้งอยู่ที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 220 กิโลเมตร

⁶ การแบ่งเขตในการพัฒนาตามแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้กำหนดการแบ่งเขตการพัฒนาออกเป็น 2 เขต คือ

พื้นที่บริเวณแหลมฉบัง เนื้อที่ประมาณ 10,000 ไร่ กำหนดให้เป็นแหล่งที่ตั้งท่าเรือพาณิชย์และอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมที่ไม่มีปัญหาด้านมลพิษ

พื้นที่บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง เนื้อที่ประมาณ 20,000 ไร่ กำหนดให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมทันสมัยและเป็นแหล่งที่ตั้งของอุตสาหกรรมปุ๋ยเคมี โดยอุตสาหกรรมหลักที่มีการนำวัตถุดิบเข้าและส่งผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปเพื่อการส่งออกนั้นอยู่ใกล้ท่าเรือน้ำลึกใน การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด. 2533.

⁷ ประมวล เลี้ยวไพร์ตัน, ท่าเรือในภูมิภาคแหลมทองหลัง ค.ศ. 2000 (2000 – 2020) : วิสัยทัศน์ของนักอุตสาหกรรม (กรุงเทพฯ : วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, ปี 2542), หน้า 14.

ข. การบริหารท่าเรือ

ท่าเรือมาบตาพุดเป็นท่าเรือของรัฐซึ่งอยู่ในความดูแลและบริหารของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยโดยผนวกเข้าเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมหลักมาบตาพุด ในโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออก โดยมีเอกชนเป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ

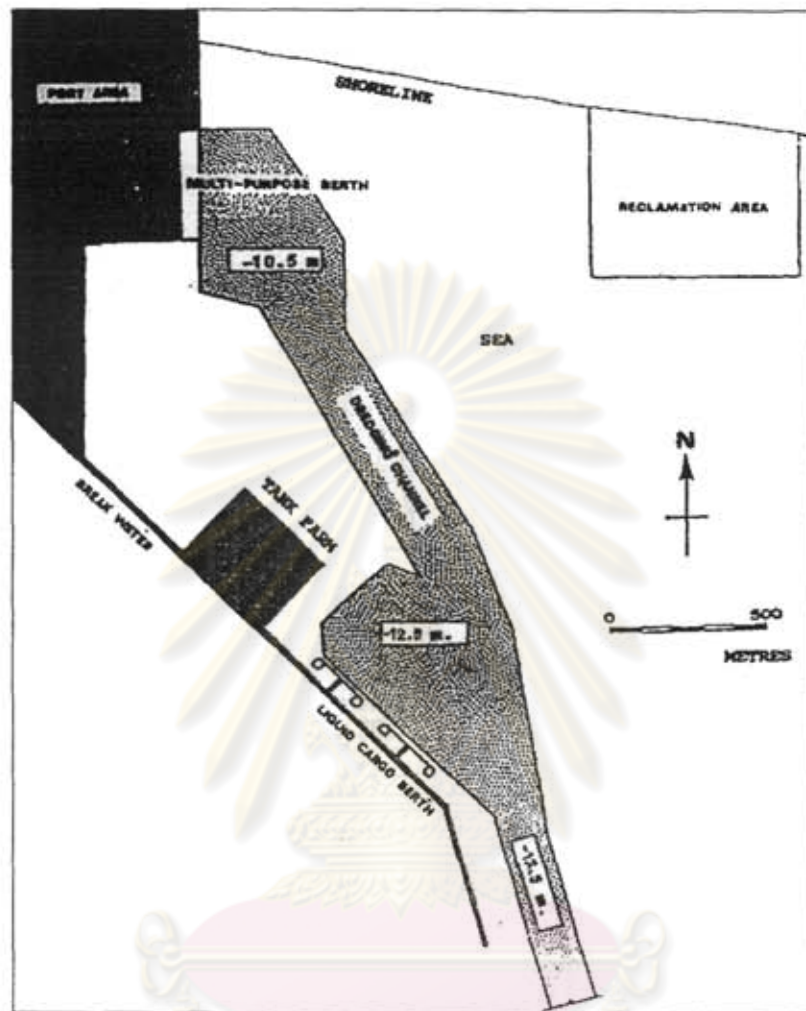
- ท่าเทียบเรือที่ให้บริการแก่สาธารณะ ได้แก่
 - บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้เทอร์มินอล จำกัด
 - บริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)
- ท่าเทียบเรือที่ให้บริการแก่กิจการของตนเอง ได้แก่
 - บริษัท ปู่เคมีแห่งชาติ จำกัด
 - บริษัท โรงกลั่นน้ำมันระยอง จำกัด (มหาชน)
 - บริษัท สตาร์ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด
 - บริษัท มาบตาพุดแทงค์ เทอร์มินัล จำกัด
 - บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด

ค. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือ ได้แก่ สินค้าทั่วไป สินค้าเกษตร แร่ น้ำมัน ซึ่งขนส่งด้วยเรือขนาดใหญ่ ร่องน้ำมีความลึก 10.5 – 17.5 เมตร ท่าเรือประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งที่เป็นท่าเทียบเรือ (Quay) และสะพานเทียบเรือ (Jetty) ได้แก่

- ท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้าทั่วไป จำนวน 1 ท่า ขนถ่ายสินค้าทั่วไป สินค้าเกษตร สินค้าเกษตร และสินค้าแร่ ความยาวหน้าท่า 330 เมตร ระดับความลึก 10 เมตร จาก CD⁸ สามารถรองรับเรือขนาด 20,000 dwt. ในอนาคตจะขยายให้สามารถรับเรือได้ถึงขนาด 60,000 dwt. โดยการขุดร่องน้ำให้ลึกถึงระดับ 13.5 เมตร

⁸ CD ย่อมาจาก Below Chart Datum



รูปที่ 3.4 แผนผังท่าเรือมาบตาพุด (ที่มา : ท่าเรือมาบตาพุด)

- ท่าเทียบเรือสินค้าเหลวจำนวน 2 ท่า⁹ เป็น Platform คอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง 35 เมตร หลักรูปร่างยาว 280 เมตร และมีอุปกรณ์ Adinlog Arm สูบถ่ายสินค้าจากเรือใส่ท่อ ผ่านไปสู่ถังเก็บในบริเวณคลังเก็บเคมีภัณฑ์ เพื่อส่งไปโดยผ่านท่อ ควบคุมความดันไปตามแนววางท่อเคมีภัณฑ์ ที่มีความกว้าง 20 เมตร

⁹ <http://www.ieat.go.th/thai/thai/20mtp/20port.htm>

- ท่าเทียบเรือเล็กทั่วไป 1 ท่า ระดับความลึก 5 เมตร จาก CD ความยาวหน้าท่า 135 เมตร เป็นที่จอดพักเรือและเรือรับบริการต่าง ๆ

ตารางที่ 3.8 ท่าเทียบเรือและผู้ประกอบการท่าเรือมาบตาพุด

ท่าเทียบเรือ	ชนิด/ จำนวน ท่า	ขีดความสามารถ		ประเภทสินค้า
		DWT	ความลึก (เมตร)	
1. บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล จำกัด	Quay (2)	20,000	10.5	สินค้าทั่วไป
2. บริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)	Jetty (2)	43,500	11.6	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม
3. บริษัท ปูเยเคมีแห่งชาติ จำกัด	Quay	60,000	12.5	ปุ๋ย
4. บริษัท โรงกลั่นน้ำมันระยอง จำกัด (มหาชน)	Jetty (3)	100,000	12.5	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม
5. บริษัท สตาร์ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด	Pier	3,000- 5,000	6 -12	LPG, ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม
6. มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด	Jetty (2)	100,000	17.5	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี
7. บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด	Quay	40,000	12.5	ปูนซีเมนต์

ที่มา : ท่าเรือมาบตาพุด

บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล จำกัด ได้รับสิทธิในการประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ระยะเวลา 30 ปี มีเรือเข้าเทียบท่าครั้งแรก เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2535 นับเป็นท่าเรือเดียวที่บริหารและให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าแต่การให้บริการขนส่งยังเป็นเส้นทางสั้น ๆ คือ กรุงเทพฯ – สิงคโปร์ และกรุงเทพฯ – เวียดนาม

บริษัท ไทยแทงค์ เทอร์มินัล จำกัด เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง ปิโตรเคมีแห่งชาติ จำกัด และบริษัทแพคแทงค์อินเตอร์เนชั่นแนล บีวี (พีทีไอ) ประเทศเนเธอร์แลนด์ ในอัตราส่วน 51:49 เป็นผู้ได้รับการคัดเลือกจากการนิคมอุตสาหกรรมให้เข้าดำเนินการก่อสร้างและบริหารท่าเรือและคลังเก็บผลิตภัณฑ์สินค้าเหลว (Liquidbulk Terminal) มีกำหนดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี

โดยมีวงเงินลงทุนทั้งสิ้น 125 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 3,190 ล้านบาท โดยท่าเทียบเรือตั้งอยู่ในพื้นที่ส่วนที่ถมทะเลด้านปลายสุดของเขื่อนหินกันคลื่น มีขนาดท่าที่รับเรือได้ 43,500 dwt. จำนวน 2 ท่า ความลึกหน้าท่า 11.6 เมตร¹⁰ มีเรือเทียบท่าครั้งแรกเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2535

บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัท ปูนซิเมนต์ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ปูนซีเมนต์ จำกัด (มหาชน) โดยทั้งสองบริษัทมีส่วนถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของทั้งหมด สินค้าขนถ่ายผ่านท่าเรือเป็นสินค้าของบริษัททั้งสองบริษัท

ในปี 2542 บริษัท โรงกลั่นน้ำมันระยอง จำกัด (มหาชน) และ บริษัท สตาร์ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด ได้รวมกันจัดตั้งเป็น บริษัท Alliance Refining เพื่อร่วมกันให้บริการแก่เรือและสินค้าของทั้งสองบริษัท¹¹

พื้นที่ที่ใช้ในการเก็บรักษาสินค้าประกอบด้วยโรงพักสินค้าซึ่งมีพื้นที่ 4,080 ตารางเมตร ลานสินค้าทั่วไป 75,000 ตารางเมตร และ Tank Farm เพื่อเก็บรักษาสินค้าเหลวประเภทน้ำมัน และเคมีภัณฑ์ จำนวน 2 หน่วย ๆ ละ 45,000 ลูกบาศก์เมตร อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าแตกต่างกันไปตามประเภทสินค้า สินค้าทั่วไปและตู้สินค้า ยกขนด้วยปั้นจั่น ส่วนสินค้าเหลว อุปกรณ์ขนถ่ายที่สำคัญ ได้แก่ ท่อซึ่งต่อเข้ากับหัวสูบของเรือ

3.2.1.4 ท่าเรือสงขลา

การก่อสร้างท่าเรือสงขลา เริ่มต้น 16 มิถุนายน 2528 แล้วเสร็จเมื่อ 30 เมษายน 2531 วงเงิน 562,507,400 บาท วัตถุประสงค์ของการก่อสร้างท่าเรือสงขลา คือ เพื่อเป็นท่าเทียบเรือสำหรับให้บริการการขนส่งสินค้าออกจากภาคใต้ไปต่างประเทศ โดยเฉพาะสินค้าหลัก คือ ยางพารา และเพื่อการขนถ่ายสินค้าที่นำเข้าเพื่อใช้ในภาคใต้ และเป็นการเร่งรัดให้มีความเติบโตทางการค้าและอุตสาหกรรมในภาคใต้

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁰ กองเศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล. แนะนำท่าเรือบริษัทไทยแท็งก์เทอร์มินัล จำกัด. วารสารพาณิชย์นาวี. (12 กันยายน 2536).

¹¹ สัมภาษณ์ เสริมศักดิ์ สินธุเสก, ผู้อำนวยการสำนักท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด, 28 มีนาคม 2544.

ก. ที่ตั้ง

ท่าเรือสงขลาตั้งอยู่ที่ ตำบลหัวเขา อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา ห่างจากอำเภอหาดใหญ่ประมาณ 50 กิโลเมตร จากหาดใหญ่เดินทางโดยถนนหมายเลข 407 ข้ามสะพานติณสูลานนท์ไปยังท่าเรือ

ข. การบริหารท่าเรือ

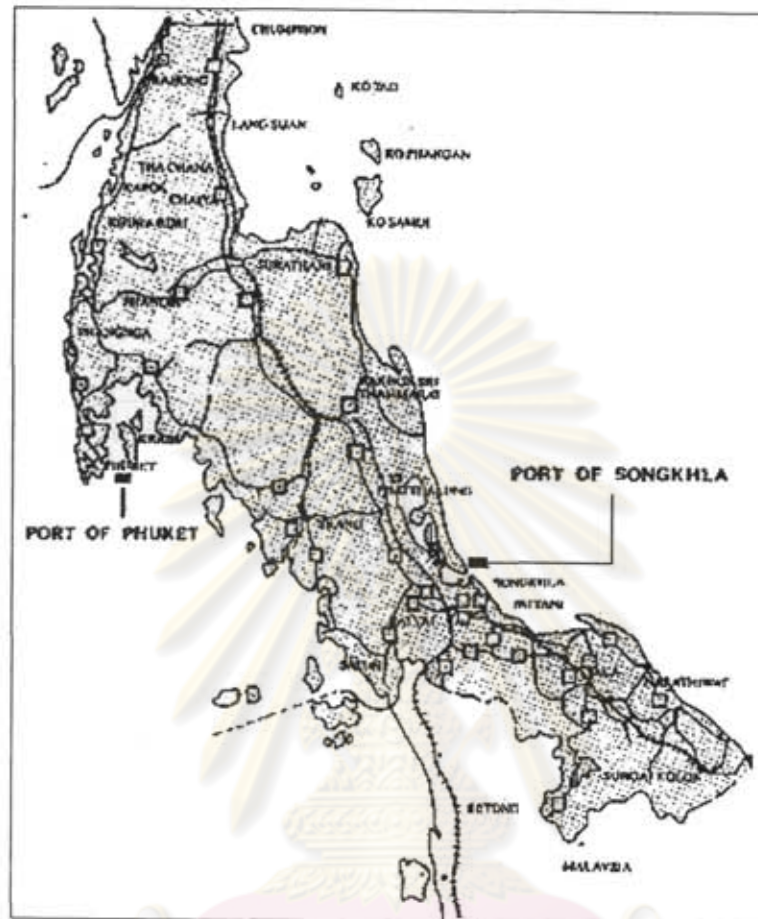
การบริหารท่าเรือสงขลา นั้น กรมเจ้าท่าได้ส่งมอบให้กรมชนาวี กรมการคลังเป็นหน่วยงานที่ดูแลจัดหาผลประโยชน์ในการบริหารท่าเรือ และได้ให้เอกชนเข้ามาดำเนินการบริหารท่าเรือโดยได้ลงนามในสัญญากับบริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด (CTIC) เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2531 ระยะเวลาเช่าดำเนินการ 10 ปี สิ้นสุดสัญญาเช่า 20 ตุลาคม 2541 และได้มีการต่อสัญญาออกไปอีก 5 ปี นับได้ว่าท่าเรือสงขลา¹² เป็นท่าเรือระหว่างประเทศแห่งแรกที่รัฐเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการบริหารท่าเรือของรัฐ

ค. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือสงขลา มีร่องน้ำยาว 4 กิโลเมตร กว้าง 120 เมตร ลึก 9 เมตร ที่กลับลำเรือทางด้านตะวันตกของท่าเรือ มีศูนย์กลางประมาณ 300 เมตร ร่องน้ำกว้าง 200 เมตร สามารถรับเรือเดินสมุทรขนาด 9,000 – 20,000 ตัน ความยาวไม่เกิน 173 เมตร กว้างไม่เกิน 25 เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน 8.23 เมตร แม้ว่าท่าเรือสงขลาจะเป็นท่าเรือทะเล แต่เนื่องจากตั้งอยู่ที่ทะเลสาบสงขลาซึ่งเป็นทะเลสาบ 3 น้ำ กล่าวคือ น้ำจืด น้ำเค็ม และน้ำกร่อย จึงมีตะกอนทับถมทำให้ต้องขุดลอกร่องน้ำทุกปี การขุดลอกร่องน้ำดำเนินการโดยกรมเจ้าท่า

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹² การบริหารโดยบริษัทเจ้าพระยาสากล จำกัดนี้ นอกจากบริหารท่าเรือที่สงขลาแล้ว ยังรวมถึงการบริหารงานที่ท่าเรือภูเก็ตด้วย

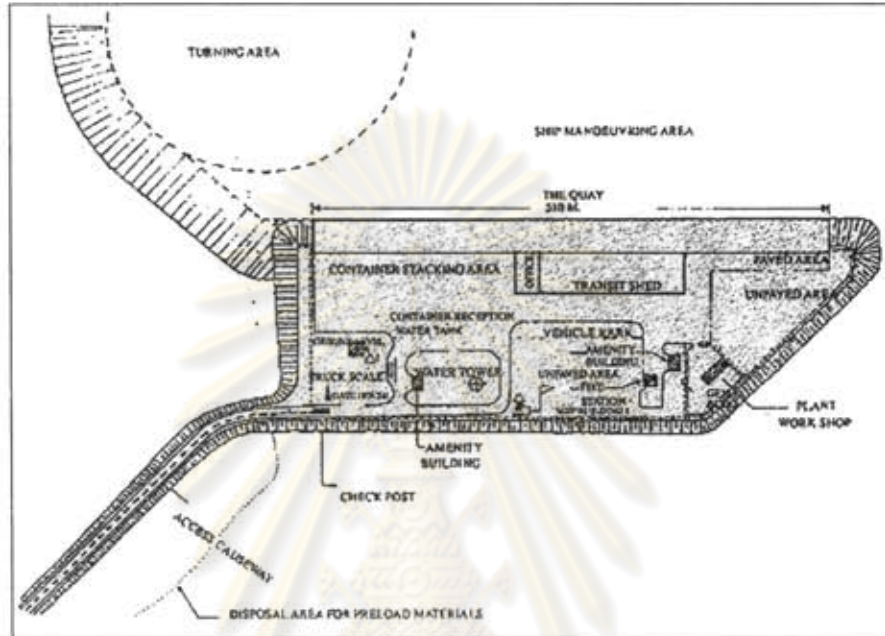


รูปที่ 3.5 ที่ตั้งท่าเรือสงขลา (ที่มา : ท่าเรือสงขลา)

ท่าเรือสงขลามีพื้นที่ทั้งหมด 72 ไร่ เป็นพื้นที่ทางบก 12 ไร่ และพื้นที่ถมทะเล 60 ไร่¹³ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือซึ่งมีความยาวทั้งสิ้น 510 เมตร แบ่งออกเป็น 3 ท่า หรืออีกนัยหนึ่งสามารถรับเรือที่มีขนาด 9,000-20,000 ตันได้คราวละ 3 ลำ โดยท่าเทียบเรือที่ 1 - 2 เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ส่วนท่าที่ 3 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ท่าเรือมีสมรรถนะสูงสุดในการขนถ่ายสินค้า 1,100,000 ตัน/ปี นอกจากนี้ยังประกอบด้วยลานตู้สินค้า 50,000 ตารางเมตร ลานบรรจุตู้สินค้า 440 ตารางเมตร โรงพักสินค้า 6,720 ตารางเมตร และพื้นที่วางสินค้าทั่วไป

¹³ กรมเจ้าท่า, แนวทางการวางแผนพัฒนาท่าเรือในประเทศไทย (รายละเอียดขั้นต้น) (กรุงเทพฯ : กระทรวงคมนาคม, 2542), หน้า 23.

9,300 ตารางเมตรอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าประกอบด้วยรถยกและรถบรรทุก ท่าเรือไม่มีปั้นจั่นหน้าท่าที่ใช้ยกขนตู้สินค้า ดังนั้นในการยกขนตู้สินค้าจึงต้องใช้ปั้นจั่นเรือ



รูปที่ 3.6 แผนผังท่าเรือสงขลา (ที่มา : ท่าเรือสงขลา)

3.2.1.5 ท่าเรือภูเก็ต

ดังที่ได้กล่าวในข้างต้น การศึกษาเพื่อการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ตเกิดขึ้นพร้อม ๆ กับการก่อสร้างท่าเรือสงขลา คือ ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ท่าเรือภูเก็ตเริ่มการก่อสร้างในปี 2527 และแล้วเสร็จในปี 2531 วัตถุประสงค์ของการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ต เพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางด้านทะเลอันดามัน และเพื่อเป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคใต้ฝั่งอันดามัน ก่อนการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ต การขนส่งสินค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งดีบุกโดยใช้เรือลำเลียง ผลประโยชน์ด้านหนึ่งที่จะได้จากการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตจึงเป็นเรื่องของการลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าโดยเรือลำเลียง¹⁴ ค่าลากจูงเรือลำเลียงไปเรือเดินสมุทร นอกจากนี้ยังช่วยอำนวยความสะดวกในการส่งออกยางพารา

¹⁴ การขนส่งดีบุกส่วนใหญ่ขนส่งจากโรงงานไทยชาร์โก้ไปท่าเรือลำเลียง คลองท่าจีน

และน้ำมันปาล์ม แต่เดิมนั้นการส่งออกสินค้าดังกล่าวจะผ่านท่าเรือปีนัง กล่าวคือขนส่งจากท่าเรือกันตัง จังหวัดตรังไปยังท่าเรือปีนัง ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งและการยกขนสินค้าบ่อยครั้งทำให้สินค้าเกิดความเสียหายได้ง่าย

ก. ที่ตั้ง

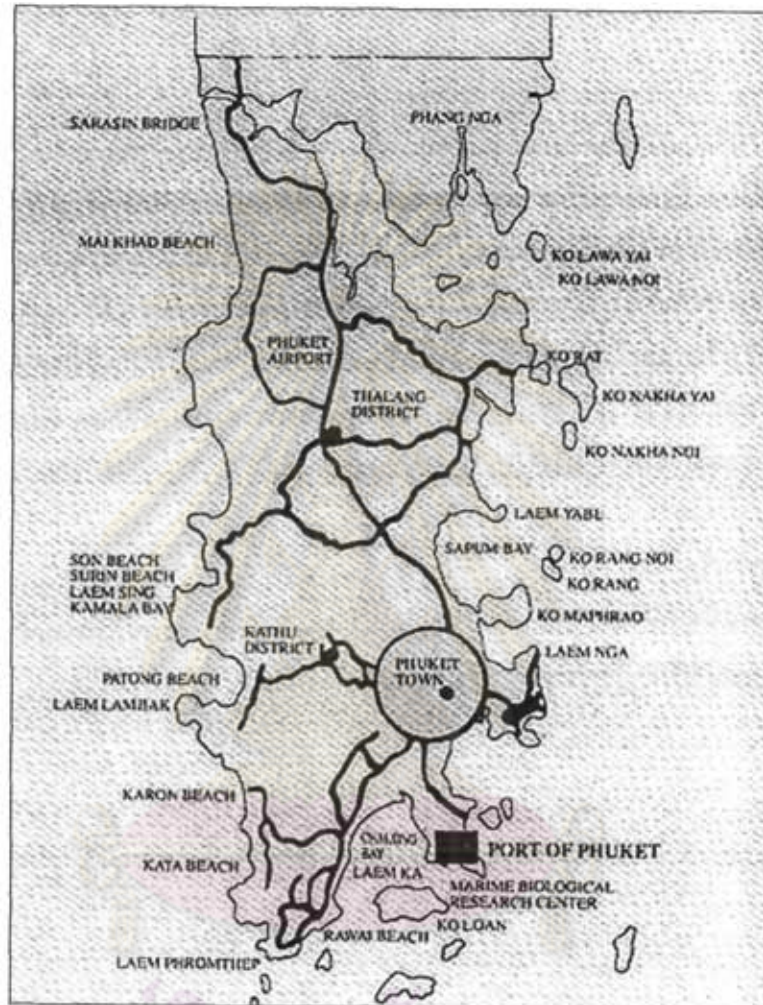
ท่าเรือภูเก็ตตั้งอยู่บริเวณฝั่งทะเลด้านตะวันออกเฉียงใต้ของเกาะภูเก็ต ตำบลอำเภอนาหมื่น อำเภอมือ จังหวัดภูเก็ต บริเวณอ่าวมะขาม เป็นบริเวณที่มีความเหมาะสมทางวิศวกรรม คือ ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือเป็นร่องน้ำทางเดินเรือธรรมชาติที่มีขนาดสั้น การขุดลอกมีน้อย มีผลทำให้ต้นทุนการขุดลอกร่องน้ำต่ำ มีอัตราการตกตะกอนต่ำ กระแสน้ำ กระแสลม ไม่เป็นอุปสรรคสำหรับท่าเรือ และไม่จำเป็นต้องสร้างเขื่อนกันคลื่น ท่าเรือภูเก็ตมีพื้นที่ร่องน้ำมีขนาดความยาว 1,500 เมตร กว้าง 120 เมตร ลึก 9 เมตรจากระดับน้ำลงต่ำสุด พื้นที่กลับลำเรือ 360 เมตร สามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน 9,000-20,000 ตัน¹⁵

ข. การบริหารท่าเรือ

เช่นเดียวกับท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ตอยู่ในความดูแลของกรมเจ้าท่า แต่ดำเนินการและบริหารโดยบริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁵ กรมเจ้าท่า, แนวทางการวางแผนพัฒนาท่าเรือในประเทศไทย (รายละเอียดขั้นต่ำ), หน้า 24.



รูปที่ 3.7 แผนที่แสดงที่ตั้งท่าเรือภูเก็ต (ที่มา : ท่าเรือภูเก็ต)

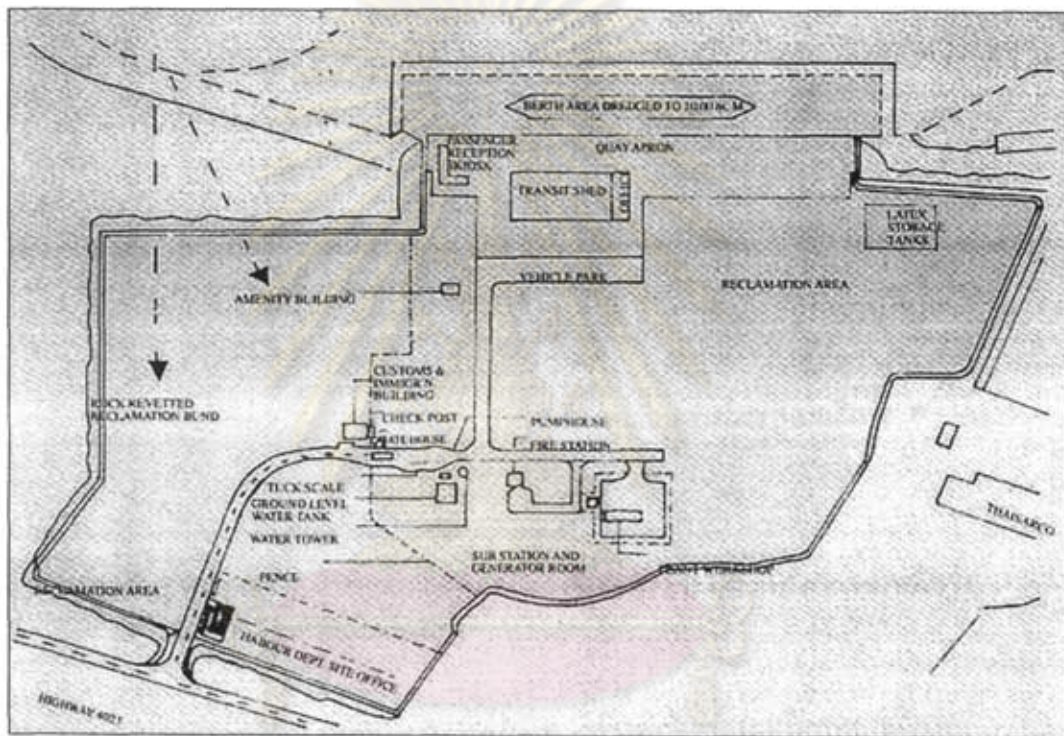
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ค. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือภูเก็ตมีพื้นที่ท่าเรือ 106 ไร่ พื้นที่ทั้งหมดเกิดจากการถมทะเล ลักษณะท่าเป็นเขื่อนท่าเทียบเรือตามแนวฝั่งน้ำ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป 2 ท่า และท่าเทียบเรือสำเภา 4 ท่า ความยาวหน้าท่า 360 เมตร ความกว้าง 30 เมตร ความลึกหน้าท่า 10 เมตร

สามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน 20,000 DWT. ท่าเรือให้บริการเรือสินค้าทั่วไป เรือตู้สินค้า เรือสินค้าเทกอง และเรือโดยสารทั้งของต่างประเทศและของไทย

พื้นที่ที่ใช้ในการเก็บรักษาสินค้าประกอบด้วยโรงพักสินค้า 3,600 ตารางเมตร และลานสินค้ากลางแจ้ง 5,200 ตารางเมตร



ศูนย์วิจัยทรัพยากร
รูปที่ 3.8 แผนผังท่าเรือภูเก็ต (ที่มา : ท่าเรือภูเก็ต)
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.2.2 ท่าเรือเอกชน

ในปี 2543 มีท่าเรือเอกชนที่สามารถรับเรือขนาด 1,000 ตันกรอสส์ อยู่ประมาณ 109 ท่า ท่าเรือเหล่านี้ส่วนหนึ่งกระจายอยู่ตาม 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพฯ ชายฝั่งทะเล ตะวันออกและภาคใต้ ท่าเรือเอกชนเหล่านี้ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการให้บริการเพื่อให้ บริการขนถ่ายสินค้าของตนเอง หรือของบริษัทฯ ในเครือเป็นหลัก และมีจำนวนน้อยที่เป็นท่า เรือสาธารณะ กล่าวคือให้บริการแก่ลูกค้าทั่วไป

ในการศึกษานี้จำแนกท่าเรือเอกชนเป็นกลุ่มใหญ่ ๆ 4 กลุ่ม คือ

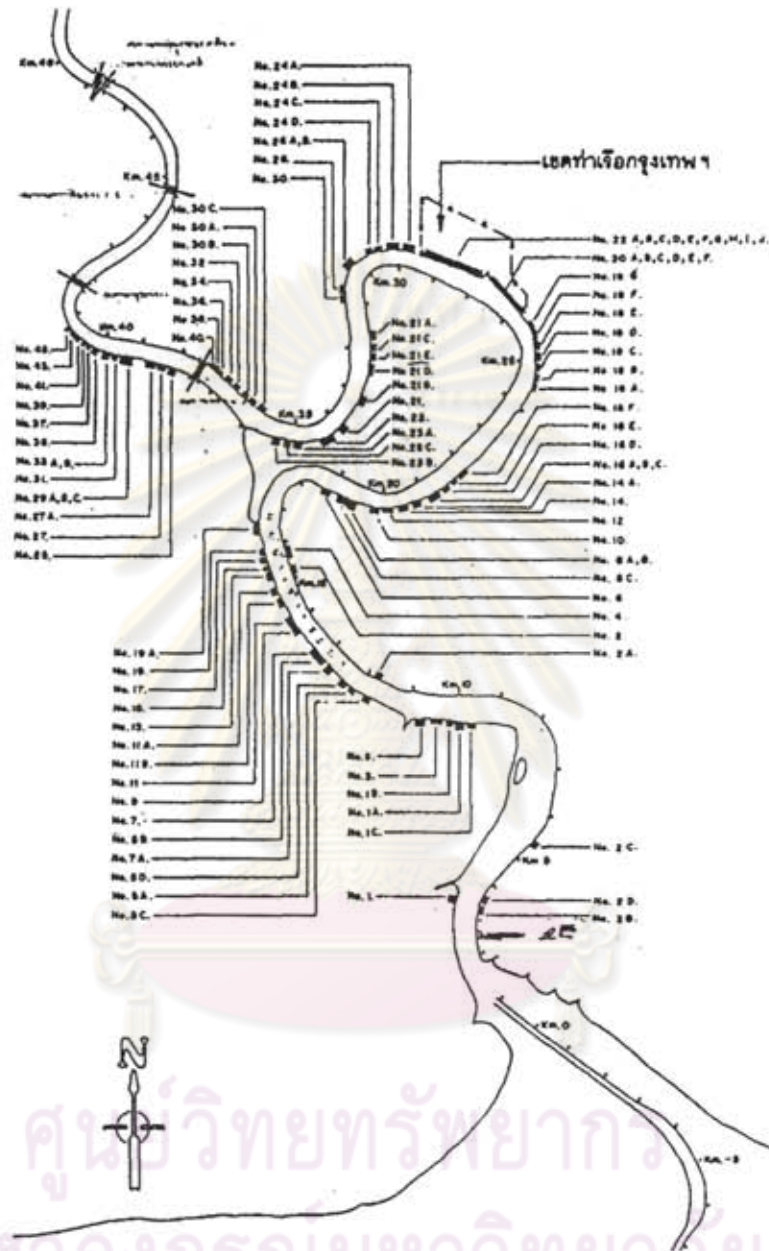
- ท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยา
- ท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา
- ท่าเรือเอกชนชายฝั่งตะวันออก
- ท่าเรือเอกชนในชายฝั่งภาคใต้

3.2.2.1 ท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยา

ก. ที่ตั้ง

ท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีจำนวน 63 ท่า ท่าเรือเหล่านี้ตั้งอยู่บน 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือที่รับสินค้า ที่ขนส่งด้วยเรือลำเลียงที่บรรทุกขนถ่ายสินค้ากลางน้ำบริเวณท่าเรือกรุงเทพ หรือบริเวณอ่าว จอดทอดสมอเรือเกาะสีชัง หรือเรือเดินชายฝั่งขนาดเล็ก ประกอบด้วยท่าเรือต่าง ๆ ดังนี้¹⁶

¹⁶ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี



รูปที่ 3.9 ที่ตั้งท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยา

- ท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก

- ท่าเรือสินค้าทั่วไป 9 ท่า
- ท่าเรือสินค้าเทกอง 5 ท่า
- ท่าเรือสินค้าเหลว 9 ท่า

- ท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก

- ท่าเรือสินค้าทั่วไป 17 ท่า
- ท่าเรือสินค้าเทกอง 11 ท่า
- ท่าเรือสินค้าเหลว 7 ท่า

ข. การบริหารท่าเรือ

ท่าเรือสินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง และสินค้าเหลว ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือขนาดเล็กให้บริการขนส่งสินค้าส่งออกทั้งสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะให้บริการสินค้าตนเองเป็นหลัก ท่าเรือเหล่านี้ลงทุน บริหารและจัดการโดยเอกชน

ค. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือเหล่านี้เรียงรายอยู่ทั้ง 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามีความยาวหน้าท่ารวมกันประมาณ 7.7 กิโลเมตร กิจกรรมของท่าเรือมีทั้งการขนถ่ายสินค้าชนิดเดียว หรือขนถ่ายสินค้าหลายประเภทในเวลาเดียวกัน ท่าเรือที่ตั้งอยู่ในบริเวณท้ายน้ำของท่าเรือกรุงเทพ สามารถรับเรือใหญ่ขนาด 15,000 dwt. และกินน้ำลึก 9.0 เมตร ส่วนท่าเรือที่ตั้งอยู่บริเวณเหนือน้ำของท่าเรือกรุงเทพ สามารถรับเรือขนาดเล็กไม่เกิน 7,000 dwt. และกินน้ำลึก 6.8 เมตร

ท่าเทียบเรือมีลักษณะเป็นสะพานเทียบเรือยื่นลงไปในน้ำ (Jetty) หรือเป็นหลักผูกเรือกลางน้ำ (Dolphin) หรือเป็นเขื่อนเทียบเรือขนานตามแนวฝั่ง (Quay) สำหรับสินค้าทั่วไปการเก็บรักษาสินค้าจะเก็บในโรงพักสินค้า หรือลานสินค้ากลางแจ้ง สินค้าเทกองที่เป็นสินค้าเกษตรเก็บรักษาในยุ้งฉาง (Silo) ส่วนสินค้าเหลวจะเก็บรักษาในถังขนาดใหญ่ (Tank Farm) อุปกรณ์ที่ใช้บรรทุกขนถ่ายสินค้าทั่วไป ได้แก่ บันจั้น และรถยก สินค้าเทกอง อุปกรณ์ที่ใช้ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ได้แก่ เครื่องดูดพ่น หรือ สายพานลำเลียง (Convey Belt) และ Bucket Elevator

สินค้าเหลวอุปกรณ์สำคัญที่ใช้ในการบรรทุกขนถ่าย คือ ท่อส่ง (Pine) ซึ่งต่อเข้ากับเครื่องสูบของเรือ (Pump)

3.2.2.2 ท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา

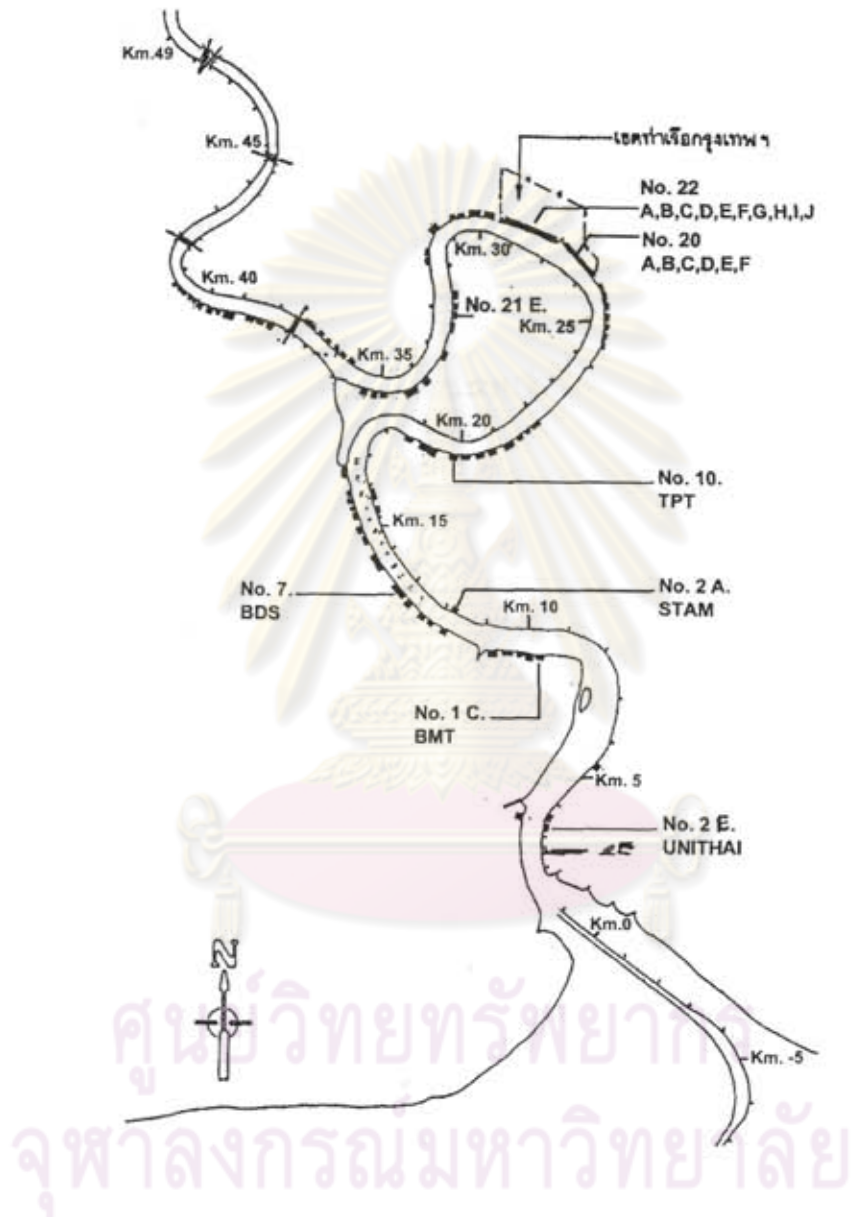
ก. ที่ตั้ง

ท่าเรือเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่าให้เป็นท่าเทียบเรือสาธารณะสำหรับเรือเดินสมุทรระหว่างประเทศมี 5 แห่ง ตั้งอยู่ทั้งทางฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยามีดังนี้

- ท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก
 - บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด (United Thai Shipping)
 - บริษัท สยามบางกอกพอร์ท จำกัด (Siam Bangkok Port)
 - บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด (Thai Prosperity Terminal)

- ท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก
 - บริษัท บางกอกโมเดิร์นเทอร์มินัล จำกัด (Bangkok Modern Terminal)
 - บริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด (B. D. S. Terminal)

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 3.10 ที่ตั้งท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา

ข. การบริหารงานท่าเรือ

ในปี 2532 กรมเจ้าท่าได้อนุมัติผู้ประกอบการท่าเรือสาธารณะ 4 บริษัท คือ

- บริษัท ซี อาร์ ซี การท่าเรือ จำกัด ร่วมกับ บริษัท บางกอก โมเดิร์น เทอร์มินอล จำกัด
- บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด โดยให้บริษัท เจ้าพระยา พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด ดำเนินการ
- บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย ร่วมทุนกับบริษัท โทงวอก จำกัด โดยตั้งเป็นบริษัท ไทยพรอส เพอริตีเทอร์มินอล จำกัด
- บริษัท ยูไนเต็ทไทยชิปปิง จำกัด

ในระยะเริ่มต้นมีท่าเรือที่เปิดให้บริการเพียง 3 บริษัท บริษัท ยูไนเต็ทไทยชิปปิง จำกัด เริ่มประกอบการในปี 2540 ในปีนี้เองบริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด หยุดให้บริการ จึงได้อนุมัติผู้ประกอบการรายใหม่แทน และผู้ประกอบการเพิ่มอีกราย คือ

- บริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด
- บริษัท สยามบางกอกพอร์ท จำกัด

ในปัจจุบันจึงมีผู้ประกอบการท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยารวม 5 บริษัท ท่าเรือสาธารณะทุกแห่งลงทุนโดยเอกชน ได้รับอนุญาตให้ประกอบการเป็นเวลา 15 ปี บริษัทเหล่านี้ส่วนใหญ่เจ้าของกิจการเป็นคนไทย ยกเว้นบริษัท บางกอก โมเดิร์น เทอร์มินอล จำกัดมีชาวต่างประเทศถือหุ้นอยู่ร้อยละ 30

ตั้งได้กล่าวมาแล้วข้างต้นท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาได้รับอนุญาตให้เป็นท่าเรือสาธารณะเป็นผลมาจากมาตรการในการแก้ไขปัญหาความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพ ในปี 2532

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยจำกัดปริมาณตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพไม่เกิน 700,000 TEUs ต่อปี และจำนวนที่เกินนั้นให้ไปใช้ท่าเรือเอกชนเหล่านี้แทน¹⁷

ต่อมาในปี 2537 ได้ปรับเปลี่ยนการควบคุมปริมาณตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพเพิ่มขึ้นเป็นไม่เกิน 1,000,000 TEUs ต่อปี ท่าเรือสาธารณะทั้ง 5 ท่าจะรับตู้สินค้าท่าละประมาณ 50,000 TEUs ต่อปี¹⁸ โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยจะจัดสรรเรือให้เข้าเทียบท่าเรือของเอกชนได้โดยเฉลี่ยประมาณสัปดาห์ละ 2 ลำต่อ 1 ท่า และเสียค่าภาระขนสินค้าขาเข้าขึ้นท่าตามกฎหมายให้กับการท่าเรือ ๙ ในอัตรา 17.50 บาทต่อ 1 เมตริกตัน และต่อมาได้อนุญาตให้เพิ่มปริมาณตู้สินค้าขนถ่ายผ่านท่าเรือเอกชนเป็นท่าละ 70,000 TEUs ต่อปี¹⁹ เมื่อท่าเรือแหลมฉบังได้เปิดดำเนินการรัฐบาลมีนโยบายที่จะให้มีการใช้ท่าเรือแหลมฉบังให้มากขึ้น กรมเจ้าท่าจึงได้กำหนดให้ปริมาณขนถ่ายตู้สินค้าผ่านท่าเรืออนุมัติได้ไม่เกิน 250,000 TEUs ต่อปี²⁰ โดยยังคงเงื่อนไขในการขนถ่ายสินค้านำเข้าท่าเรือเอกชนจะต้องชำระค่าภาระสินค้าขึ้นท่าในอัตรา 17.50 บาทต่อ 1 เมตริกตัน²¹



ศูนย์วิทยพัทยากร

¹⁷ มติคณะรัฐมนตรีที่ 28 มีนาคม 2532 ในรายงานการศึกษาความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพและผลกระทบต่อเกิดขึ้น 2537. หน้า 2.

¹⁸ ตามประกาศกรมเจ้าท่า 20 มีนาคม 2532

¹⁹ ตามประกาศกรมเจ้าท่า 7 สิงหาคม 2534

²⁰ ตามประกาศกรมเจ้าท่า 16 พฤศจิกายน 2537.

²¹ "ท่าเอกชนพร้อมรับ Free Competition B.M.T : เรา "รอด" ได้," Transport Journal (3-9 สิงหาคม 2541) : 8.

ตารางที่ 3.9 ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา

ลำดับที่	ชื่อท่าเทียบเรือ/ผู้ประกอบการ	หมายเลขท่า	ขีดความสามารถ
1.	บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด	2F	150,000 TEUs
2.	บริษัท สยามบางกอกพอร์ท จำกัด	4A	100,000 TEUs
3.	บริษัท ซี อาร์ ซี การท่าเรือ จำกัด (บริษัท บางกอกโมเดิร์น เทอร์มินอล จำกัด เช่าต่อ)	1C	120,000 TEUs
4.	บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอมินอล จำกัด เช่าต่อ)	10	150,000 TEUs
5.	บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บริษัท บี ดี เอส เอส เทอร์มินัล จำกัด เช่าต่อ)	7	50,000 TEUs 70,000 TEUs

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : บริษัท สยามบางกอกพอร์ท จำกัด เดิมชื่อ บริษัท สยามแลนด์ แอนด์ซี เซอร์วิส จำกัด
บริษัท บี ดี เอส เอส เทอร์มินัล จำกัด เดิมชื่อ บริษัท กรุงเทพ ฯ ออพซและไซโลจำกัด

ค. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือสาธารณะทั้ง 5 แห่งเป็นท่าเรือตู้สินค้า ท่าเทียบเรือมีลักษณะเป็นเขื่อนเทียบเรือตามแนวฝั่ง (Quay) และเขื่อนเทียบเรือยื่นลงไปในน้ำ (Pier) สามารถรับเรือขนาดตั้งแต่ 8,000 – 18,000 grt. ความยาว 150 – 156 เมตร ความลึกของหน้าท่า 8 – 10.5 เมตร พื้นที่ที่ใช้เก็บรักษาสินค้าประกอบด้วยโรงพักสินค้าและลานตู้สินค้า อุปกรณ์ที่ใช้ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ได้แก่ บันจันหน้าท่า บันจันในลาน รถยก รถหัวลากและหางลาก

ตารางที่ 3.10 สิ่งอำนวยความสะดวกท่าเทียบเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา

ชื่อท่าเทียบเรือ	ลักษณะท่าเทียบเรือ	ขนาดของท่าเทียบเรือ		
		ความยาว (เมตร)	ความลึกหน้าท่า (เมตร)	ขนาดเรือที่ใช้บริการ (GRT)
บริษัท ยูไนเต็ทไทยชิปปิ้ง จำกัด	Quay	152.2	10.5	8,000
บริษัท สยามบางกอกพอร์ท จำกัด	Pier	150	9	18,000
บริษัท บางกอกโมเดิร์นเทอร์มินอล จำกัด	Pier	156	8.5	18,000
บริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด	Quay	150	8	12,000
บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด	Quay	150	8.5	8,000

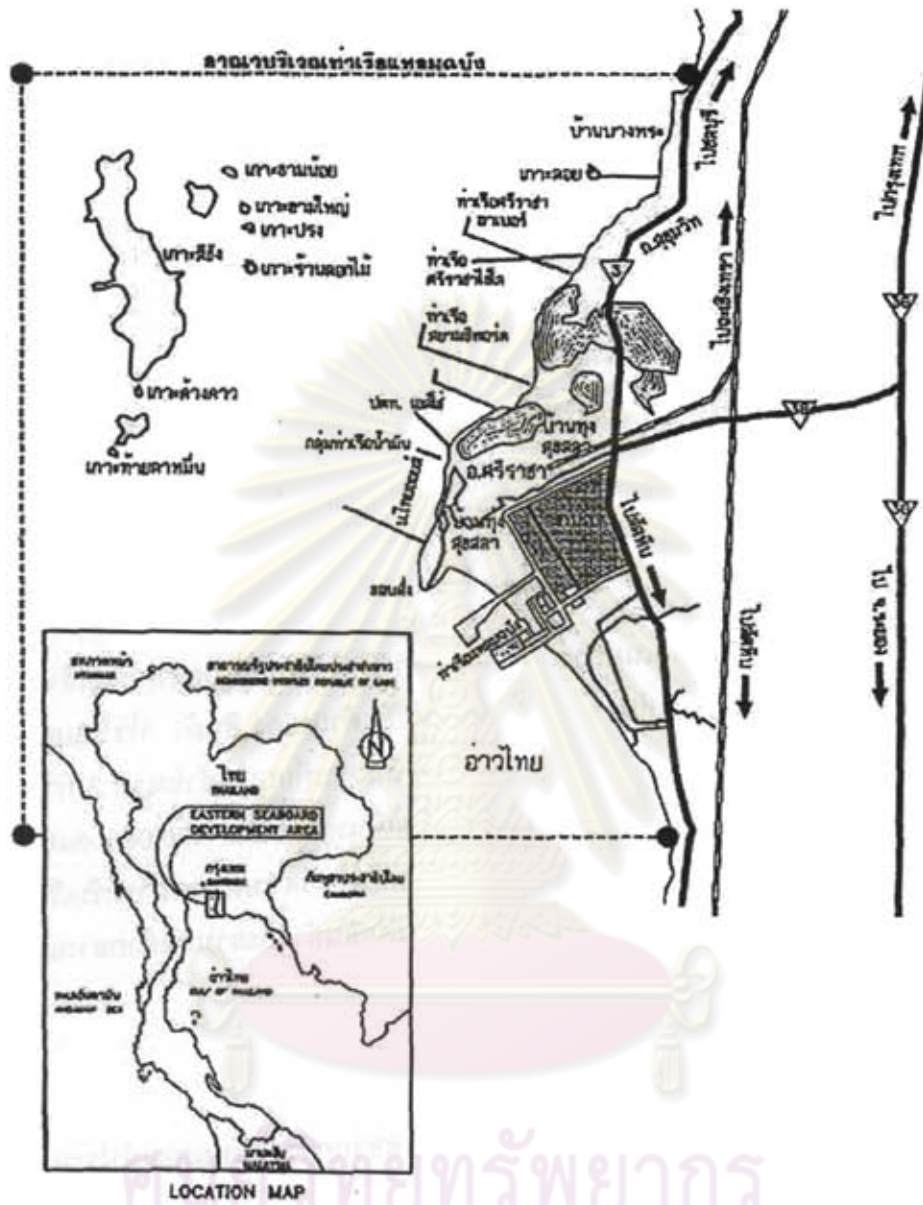
ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

3.2.2.3 ท่าเรือเอกชนชายฝั่งตะวันออก

ท่าเรือเอกชนชายฝั่งทะเลตะวันออก ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือขนาดใหญ่ให้บริการขนถ่ายสินค้าเหลว ได้แก่ น้ำมันปิโตรเลียม และ เคมีภัณฑ์ และมีความลึกหน้าท่าสามารถรับเรือขนาด 60,000-100,000 dwt.

ก. ที่ตั้ง

ท่าเรือเอกชนภาคตะวันออกส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ที่ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี บางส่วนอยู่ที่จังหวัดระยอง



รูปที่ 3.11 ที่ตั้งของท่าเรือเอกชนบริเวณอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

(ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี. โครงการศึกษาแผนหลักพาณิชย์นาวี, บทที่ 5

หน้า 5-17).

ข. การบริหารท่าเรือ

ท่าเรือเอกชนในภาคตะวันออกส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อบริการตนเองหรือกลุ่มธุรกิจของตนเองเป็นหลัก เมื่อมีขีดความสามารถเหลือจึงให้บริการแก่สาธารณะ ท่าเรือเหล่านี้ลงทุนโดยเอกชนทั้งหมด

ค. สิ่งอำนวยความสะดวก

ท่าเรือเอกชนในภาคตะวันออกส่วนใหญ่เป็นท่าเรือสินค้าเหลว และสินค้าเทกอง สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือจึงแตกต่างกันไปตามสินค้าที่ทำการบรรทุกขนถ่าย ท่าเรือที่นำมากล่าวถึงได้แก่

1) ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์

ท่าเรือจัดเป็นท่าเรือเนกประสงค์ ท่าเรือได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่าและกระทรวงคมนาคมตั้งแต่ ปี 2537 ให้ดำเนินกิจการขนถ่ายสินค้าเทกอง สินค้า ทั่วไปและตู้สินค้า ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 4 ท่า คือ ท่าเทียบเรือด้านนอก 2 ท่า ความยาว 450 เมตร ความลึกหน้าท่า 14.5 เมตร สามารถรับเรือเดินทะเลขนาด 120,000 dwt. และท่าเทียบเรือด้านใน 2 ท่า ความยาว 400 เมตร ความลึกหน้าท่า 14 เมตร สามารถรับเรือขนาด 40,000 dwt. พื้นที่ในการวางสินค้าประกอบด้วยโรงพักสินค้าและลานสินค้ากลางแจ้ง ท่าเรือมีขีดความสามารถรับปริมาณสินค้าได้ 400,000 ตัน/ปี

2) ท่าเรือสยามซีพอร์ต

ท่าเรือสยามซีพอร์ตเป็นท่าเรือเอกชนที่เกิดจากการร่วมทุนของผู้ประกอบการน้ำตาล บริหารท่าเรือโดย บริษัท สยามซีพอร์ต เทอร์มินอลและคลังสินค้า จำกัด วัตถุประสงค์ในครั้งแรกเพื่อบรรทุกและขนถ่ายสินค้าประเภทน้ำตาล กากน้ำตาล กากถั่วเหลือง แต่ด้วยภาวะของเศรษฐกิจที่ตกต่ำ ประกอบกับราคาตลาดน้ำตาลในต่างประเทศที่แข่งขันกันลดราคาน้ำตาลอย่างมาก ส่งผลให้การซื้อขายน้ำตาลลดลง ทำให้วัตถุประสงค์ในการที่จะให้ท่าเรือเป็นท่าในการขนส่งน้ำตาลอย่างเดียวต้องเปลี่ยนแปลงไป ได้มีการเปิดบริการรับส่งสินค้าอื่น ๆ เป็นธุรกิจ

เสริมด้วย ใต้แก่ เหล็ก ปูนซีเมนต์ผง ไม้สับ ในปี 2542 ขนถ่ายสินค้า น้ำตาล ไม้สับ ปูนซีเมนต์ และสินค้าทั่วไป ในอัตราส่วน 30 : 20 : 40 : 10²²

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือประกอบด้วยท่าเทียบด้านนอก มีความยาว 405 เมตร ท่าเทียบเรือด้านในมีความยาว 350 เมตร ความลึกหน้าท่า 14.5 เมตร สามารถรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ถึง 60,000 dwt. ความยาวเรือ 300 เมตร ได้ถึง 4 ลำ ในเวลาเดียวกัน²³ นอกจากนี้ยังสามารถรับเรือขนาด Post Panamax ได้ อุปกรณ์ที่ใช้ในการบรรทุกขนถ่ายได้แก่ Bulk Loader เป็นสายพานลำเลียง ปั่นจั่น และรถยก

3) ท่าเรือ เอ็น พี ซี (National Petrochemical)

ท่าเรือเป็นเจ้าของและบริหารโดยบริษัท ปิโตรเคมีแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ตั้งอยู่อำเภอมาบตาพุด จังหวัดระยองห่างจากกรุงเทพฯ ๒20 กิโลเมตร เป็นท่าเรือสินค้าเหลวประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 2 ท่า มีลักษณะเป็น Jetty ท่าเทียบเรือหมายเลข 1 อยู่ห่างจากฝั่ง 4.2 กิโลเมตร ความลึกหน้าท่า 9 เมตร สามารถรับเรือขนาด 1,000 – 9,000 dwt. ท่าเทียบเรือหมายเลข 2 เป็นท่าที่ต่อขยายจากท่าเทียบเรือหมายเลข 1 ไปทางใต้ประมาณ 0.55 กิโลเมตร ความลึกหน้าท่า 12 เมตร สามารถรับเรือขนาด 8,000 – 35,000 dwt. สินค้าบรรทุกขนถ่ายสินค้าโดยทางท่อ

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²² "Siam Sea Port เร่งเสริมธุรกิจ None Sugar หวังพัฒนาบริการแบบ One Stop Service," Transport Journal (20-26 มีนาคม 2543) : 16.

²³ "สยามซีพอร์ต เทอร์มินอลและคลังสินค้า," Transport Journal (21-27 กุมภาพันธ์ 2543) : 17.

บทที่ 4

วิเคราะห์ศักยภาพของท่าเรือไทย

4.1 บทนำ

การที่สภาวะการณ์ในปัจจุบันที่ทำให้โลกมีการแข่งขันที่สูงขึ้นในทุก ๆ ด้าน รวมถึงกิจการท่าเรือซึ่งต้องตกอยู่ในสภาวะที่ต้องแข่งขันเช่นเดียวกับธุรกิจอื่น ๆ การศึกษาศักยภาพของท่าเรือ คือ การศึกษาขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างท่าเรือ ศักยภาพของท่าเรืออาจแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ศักยภาพสถิตย์ (Static Potential) และ ศักยภาพพล (Dynamic Potential)

ศักยภาพสถิตย์ หมายถึง ศักยภาพที่คงที่ของท่าเรือ บางปัจจัยไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ บางปัจจัยก็สามารถสร้างขึ้นมาได้ ประกอบด้วย¹

ก. ท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ซึ่งท่าเลที่ตั้งที่ดีประกอบด้วย

- ตั้งอยู่บนเส้นทางเดินเรือหลัก
- ตั้งอยู่ในหรือใกล้กับแหล่งผลิตหรือแหล่งบริโภค
- มีอ่าวจอดเรือที่ปลอดภัย

ข. ระบบการขนส่งที่เชื่อมต่อกับพื้นที่แนวหลัง

ค. การบริการของท่าเรือ

ง. ค่าบริการของท่าเรือ

จ. เสถียรภาพทางสังคมและเศรษฐกิจ

ฉ. ระบบการติดต่อสื่อสารและโทรคมนาคม

¹ อธิธิพล ปานงาม และคณะ, การศึกษาเปรียบเทียบศักยภาพของท่าเรือในภูมิภาคอินโดจีน, (กรุงเทพฯ : สถาบันพาณิชย์นาวี, 2541) หน้า 70 – 82.

สำหรับศักยภาพพล คือ การศึกษาปริมาณสินค้าและเรือที่ผ่านเข้าออกท่าเรือ เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อปริมาณสินค้าและเรือที่เพิ่มขึ้นและลดลง ศักยภาพพลแตกต่างจากศักยภาพสถิตยตร์ตรงที่เปลี่ยนแปลงได้อยู่ตลอดเวลา ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อศักยภาพพลของท่าเรือมีดังนี้

- ก. ปัจจัยเกิดขึ้นจากท่าเรือนั้น ๆ เป็นผู้กำหนดขึ้น
- ข. ปัจจัยที่เป็นผลกระทบจากท่าเรือที่เป็นคู่แข่ง
- ค. ปัจจัยที่เกิดจากสายเดินเรือ

ตัวอย่างที่เห็นได้ชัด คือ ท่าเรือสิงคโปร์ ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาท่าเรือสิงคโปร์เป็นท่าเรือตู้สินค้าที่เป็น Transshipment Hub ที่ใหญ่ที่สุดของเอเชีย ทั้งนี้เพราะศักยภาพสถิตยตร์ที่สมบูรณ์ในทุกด้าน กล่าวคือ ตั้งอยู่ในเส้นทางการค้าที่สำคัญ (Crossroads of International Trade) การให้บริการที่มีประสิทธิภาพสูง นอกจากนี้ยังเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่สำคัญของเอเชีย ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด แต่เมื่อประเทศมาเลเซียเปิดท่าเรือแห่งใหม่ในรัฐยะโฮร์ซึ่งเป็นรัฐที่มีพรมแดนติดกับสิงคโปร์ คือ Tanjung Pelepas หรือ PTP ซึ่งเริ่มดำเนินการในปี 2543 ในปี 2544 ท่าเรือสิงคโปร์ต้องสูญเสียปริมาณตู้สินค้าให้แก่ท่าเรือแห่งใหม่นี้ถึง 2 ล้าน TEUs ทั้งนี้เนื่องจาก สายเดินเรือ Maersk Sealand ซึ่งเป็นสายเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกในขณะนี้ตัดสินใจย้ายฐานไปดำเนินการที่ท่าเรือแห่งใหม่ โดย PTP ได้เสนอให้ สายเดินเรือ Maersk Sealand ถูหนุนในท่าเรือร้อยละ 30² ทั้งหมดนี้ทำให้ PTP เป็นท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่าถึง 2 ล้าน TEUs ในระยะเวลาอันสั้น (ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังต้องใช้เวลาถึง 10 ปี จึงจะมีปริมาณสินค้าผ่านท่า 2 ล้าน TEUs) และในปี 2545 ปริมาณตู้สินค้าผ่าน PTP เพิ่มขึ้นเป็น 3 ล้าน TEUs เนื่องจากสายเดินเรือ Evergreen ได้ตัดสินใจย้ายฐานไปยังท่าเรือแห่งใหม่เช่นกัน ด้วยข้อเสนอด้านอัตราค่าภาระที่ต่ำกว่าท่าเรือสิงคโปร์

ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่าท่าเรือแห่งหนึ่งจะรักษาศักยภาพในการแข่งขันของตนเอง คือ การสร้างศักยภาพสถิตยตร์ขึ้น เพื่อรักษาศักยภาพพลของท่าเรือนั้น ๆ ให้ได้ กล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ การรักษาปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือไว้ให้นั่นเอง

² 1999 Asia Times Online Co., Ltd. "A new era in Asian Shipping, Chapter 2 : Ripple Effects." <www.atimes.com>

การศึกษาศักยภาพของท่าเรือไทยจะเน้นไปที่ท่าเรือระหว่างประเทศที่ให้บริการแก่ผู้ใช้ทั่วไป ซึ่งส่วนใหญ่เป็นท่าเรือตู้สินค้า ได้แก่

- ท่าเรือกรุงเทพ
- ท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา
- ท่าเรือแหลมฉบัง
- ท่าเรือมาบตาพุด
- ท่าเรือสงขลา
- ท่าเรือภูเก็ต

การศึกษาปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือจะย้อนหลังไป 10 ปี หรือนับตั้งแต่ท่าเรือเหล่านี้เริ่มเปิดให้บริการ การวิเคราะห์ศักยภาพของท่าเรือจะวิเคราะห์ทั้งจากศักยภาพสถิติของท่าเรือ ได้แก่ ที่ตั้งของท่าเรือ รูปแบบบริหารและการเป็นเจ้าของท่าเรือ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ ตลอดจนสถานะเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อการนำเข้าและส่งออกสินค้าของประเทศ และปัจจัยต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นที่มีผลกระทบต่อศักยภาพของท่าเรือหรือปริมาณเรือและสินค้าที่ผ่านท่าเรือ

4.2 ท่าเรือกรุงเทพ

การให้บริการของท่าเรือกรุงเทพ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา พบว่า ในปี 2531 ปริมาณเรือเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพสูงสุด ถึง 2,072 เที่ยว คิดเป็นร้อยละ 14.67 และหลังจากปี 2535 เป็นต้นมา ปริมาณเที่ยวเรือในท่าเรือกรุงเทพเริ่มลดลงและมีอัตราการเติบโตเมื่อเทียบแต่ละปีติดลบ เมื่อวิเคราะห์จากปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ จะเห็นว่าปริมาณสินค้าที่ลดลงคือ สินค้าทั่วไป จึงสันนิษฐานว่า ปริมาณเรือที่ลดลงน่าจะเป็นเรือสินค้าทั่วไป

ตารางที่ 4.1 ปริมาณเรือเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2530-2544

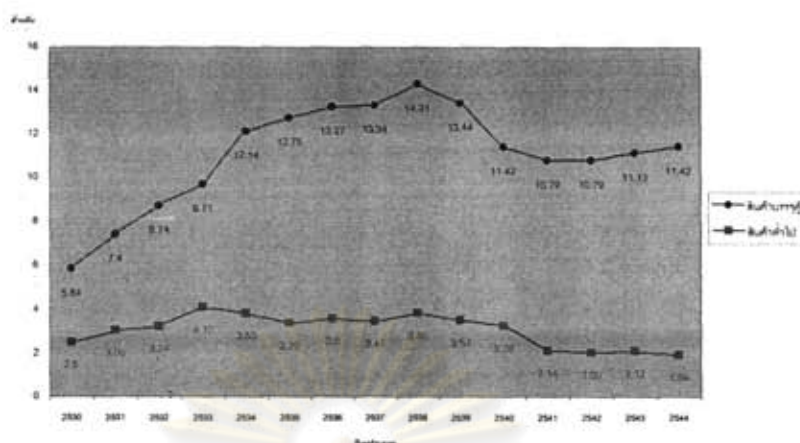
หน่วย : เที่ยว

ปี	เรือสินค้าทั่วไป	เรือสินค้าทั่วไป และเรือตู้สินค้า	เรือตู้สินค้า	รวม	เปลี่ยนแปลง (%)
2530	529	387	891	1,807	5.12
2531	585	312	1,175	2,072	14.67
2532	545	227	1,431	2,203	6.32
2533	608	230	1,480	2,318	5.22
2534	713	219	1,463	2,395	3.32
2535	699	204	1,614	2,517	5.09
2536	587	175	1,720	2,482	-1.39
2537	579	152	1,818	2,549	2.70
2538	744	185	1,650	2,579	1.18
2539	679	122	1,540	2,341	-9.23
2540	677	123	1,615	2,415	3.16
2541				2,275	-5.80
2542				2,175	-4.40
2543				2,276	4.64
2544				2,470	8.52

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปีการท่าเรือแห่งประเทศไทย และ <http://www.pat.or.th>

หมายเหตุ: หลังจากปี 2540 ไม่มีการเก็บสถิติเรือเข้าออก จำแนกตามประเภท

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 4.1 แผนภูมิแสดงสินค้าทั่วไปและสินค้าบรรจุตู้ ปีงบประมาณ 2530 - 2544

จากรูปที่ 4.1 จะเห็นว่าสินค้าทั่วไปที่ผ่านเข้าออกท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณนำเข้าและส่งออก ลดลงอย่างต่อเนื่องโดยตลอด โดยเฉพาะในปี 2535 – 2540 ไม่มีสินค้าทั่วไปขาออกผ่านท่าเรือ และตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา สินค้าทั่วไปลดลงเหลือเพียง 2 ล้านกว่าตัน สาเหตุหนึ่งเป็นเพราะในปัจจุบันการขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้สินค้าได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศจึงได้ปรับเปลี่ยนจากท่าเรือสินค้าทั่วไปมาเป็นท่าเรือตู้สินค้า ในความเป็นจริงแล้วเนื่องจากสินค้าส่งออกของประเทศส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตรซึ่งยังคงนิยมขนส่งด้วยระบบสินค้าทั่วไป สินค้าทั่วไปส่วนหนึ่งจึงส่งออกผ่านท่าเรือเอกชนเล็ก ๆ ที่เรียงรายอยู่สองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งให้บริการแก่ธุรกิจของตนเองหรือบริษัทในเครือ และอีกส่วนหนึ่งบรรทุกขนถ่ายที่บริเวณที่จอดทอดสมอเรือบริเวณเกาะสีชัง

สำหรับสินค้าบรรจุตู้ที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพตั้งแต่ปี 2530 เป็นต้นมามีปริมาณนำเข้าและส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องสูงสุดในปี 2538 คือ 14 ล้านตัน และตั้งแต่ปี 2539 เป็นต้นมา สินค้าบรรจุตู้ก็ลดลงมาโดยตลอด

นับแต่ปี 2534 เป็นต้นมา ตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณสูงกว่า 1 ล้านTEUs มาโดยตลอด ในช่วงปี 2536 – 2538 นับเป็นช่วงที่มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพสูงที่สุด ทั้งสินค้าขาเข้าและขาออก โดยในปี 2538 มีปริมาณตู้สินค้าเข้าออก สูงถึง 1.5 ล้านTEUs เมื่อเทียบกับปี 2537 แล้วอัตราการเพิ่มของปริมาณตู้สินค้า คิดเป็นร้อยละ 9.5 และตั้งแต่ปี 2539 เป็นต้นมา มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือก็เริ่มลดลง โดยเฉลี่ยเหลือเพียง 1 ล้านTEUs การที่ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือมีจำนวนลดลงนี้ ที่สำคัญเป็นผลมาจากนโยบายของรัฐบาลในการลดตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพให้เหลือ 1 ล้านTEUs เพื่อสนับสนุนให้เพิ่มปริมาณตู้สินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบังแทน

ตารางที่ 4.2 ปริมาณสินค้าเข้าออก ที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2530 – 2544

หน่วย : ล้านตัน

ปี	สินค้าเข้า			สินค้าออก			รวมเข้า-ออก
	สินค้าบรรจุตู้	สินค้าทั่วไป	รวม	สินค้าบรรจุตู้	สินค้าทั่วไป	รวม	
2530	2.18	2.50	4.68	3.66	0.00	3.66	8.35
2531	2.81	3.05	5.86	4.59	0.00	4.59	10.45
2532	3.34	2.91	6.25	5.40	0.33	5.73	11.98
2533	3.92	3.92	7.84	5.79	0.20	6.00	13.83
2534	4.37	3.81	8.19	7.77	0.02	7.79	15.97
2535	4.59	3.39	7.98	8.16	0.00	8.16	16.14
2536	5.10	3.60	8.70	8.17	0.00	8.17	16.87
2537	5.11	3.47	8.58	8.23	0.00	8.23	16.81
2538	6.03	3.85	9.88	8.28	0.00	8.28	18.16
2539	5.59	3.53	9.11	7.85	0.00	7.85	16.97
2540	4.72	3.28	8.00	6.70	0.00	6.70	14.70
2541	3.46	1.86	5.32	7.33	0.28	7.61	12.92
2542	3.73	1.89	5.62	7.06	0.16	7.22	12.85
2543	4.10	2.01	6.11	7.03	0.11	7.14	13.25
2544	4.11	1.81	5.92	7.31	0.13	7.44	13.36

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย, รายงานประจำปีการท่าเรือแห่งประเทศไทย 2530 – 2544.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.3 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2534 – 2544

หน่วย : TEUs

ปี	ขาเข้า	ขาออก	รวม	เปลี่ยนแปลง(%)
2534	530,560	593,283	1,123,843	
2535	610,826	674,183	1,285,009	14.3
2536	599,491	686,288	1,285,779	0.1
2537	627,036	709,973	1,337,009	4.0
2538	697,386	766,065	1,463,451	9.5
2539	628,846	666,420	1,295,266	-11.5
2540	547,666	551,339	1,099,005	-15.2
2541	531,693	582,063	1,113,756	1.3
2542	498,867	553,699	1,052,566	-5.5
2543	512,414	561,103	1,073,517	2.0
2544	508,030	561,530	1,069,560	-0.4

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2534-2544

<http://www.pat.or.th>

การที่รัฐมีนโยบายเช่นนี้เป็นเพราะคงได้กล่าวมาข้างต้นว่าตั้งแต่ปี 2530 เป็นต้นมาประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะด้านการค้าระหว่างประเทศ ปริมาณการขนส่งด้วยตู้สินค้าของประเทศได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก ส่งผลให้ท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักเพียงแห่งเดียวที่ให้บริการขนส่งด้วยตู้สินค้าในเวลานั้น ประสบกับปัญหาความแออัดขึ้นในท่าเรือและการจราจรติดขัดอย่างรุนแรงขึ้นในบริเวณท่าเรือและมีผลกระทบไปทั่วกรุงเทพมหานคร เพราะมีผู้ใช้บริการทั้งนำเข้าและส่งออกเป็นจำนวนมาก นอกจากนโยบายดังกล่าวแล้วรัฐบาลยังได้มาตรการที่จะบรรเทาปัญหาของท่าเรือกรุงเทพโดยการอนุญาตให้ท่าเรือเอกชน 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยาให้บริการบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้า และให้มีการจัดตั้งสถานีตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้เพื่อการส่งออก (สตส.) เพื่อให้บริการบรรจุสินค้าส่งออกเข้าตู้นอกเขตท่าเรือกรุงเทพ และต่อมาให้มีการจัดตั้งโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบตู้สินค้านอกเขตท่าเรือ (รพท.)³

³ สตส. ตั้งจัดขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อคราวประชุมวันที่ 21 มิถุนายน 2531 และ รพท. จัดตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อคราวประชุมวันที่ 7 สิงหาคม 2533

นอกจากนี้ภาวะเศรษฐกิจที่ถดถอยในปี 2540 ส่งผลให้มีการส่งออกสินค้าบรรจุตู้มากกว่าการนำเข้าถึงเท่าตัว ดังนั้นปริมาณตู้สินค้าขาเข้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพส่วนหนึ่งเป็นการนำเข้าตู้เปล่าเพื่อบรรจุสินค้าขาออก ในช่วงปี 2540 – 2542 ตู้เปล่าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณ 0.16 ล้าน TEUs และเนื่องจากท่าเรือถูกจำกัดปริมาณตู้สินค้าท่าเรือกรุงเทพได้กำหนดแผนที่จะให้มีการเพิ่มจำนวนตู้เปล่าท่าเรือให้ได้ปีละ 0.2 ล้าน TEUs

ตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพส่วนใหญ่เป็นตู้สินค้าประเภท FCL อย่างไรก็ตามปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือที่ลดลง ทำให้ท่าเรือกรุงเทพส่งเสริมให้มีการบรรจุสินค้าเข้าตู้ในเขตท่าเรือกรุงเทพเพิ่มมากขึ้น ในปี 2541 มีจำนวน 158,918 TEUs แต่ก็มีแนวโน้มลดลงในปี 2542 และ 2543 คือลดลงเหลือ 130,662 TEUs และ 128,701 TEUs ตามลำดับ การที่ปริมาณสินค้าที่บรรจุที่ท่าเรือลดน้อยลงเป็นผลมาจากกฎที่กรมศุลกากรได้อนุญาตให้ผู้ส่งออกสามารถนำตู้สินค้าเปล่าไปบรรจุสินค้าที่โรงงานตัวเอง และสามารถให้เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรไปตรวจปล่อยตู้สินค้าที่โรงงานได้ ซึ่งกระทบไม่เฉพาะแต่ท่าเรือกรุงเทพ สดส.เองได้รับผลกระทบจากการส่งเสริมให้มีการบรรจุสินค้าในเขตท่าเรือและการบรรจุและตรวจปล่อยตู้สินค้าที่โรงงานของผู้ส่งออกมากที่สุด หากแนวโน้มนี้ยังคงดำเนินต่อไปในอนาคต จะส่งผลให้ผู้ประกอบการ สดส. ต้องประสบปัญหาขาดทุนและเลิกกิจการไปในที่สุด



ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.4 สินค้าขาออกที่บรรจุในเขตทท.แยกตามประเภทสินค้า (สูงสุด 10 อันดับแรก) ประจำปีงบประมาณ 2541-2543

ประเภทสินค้า	ปี 2541			ปี 2542			ปี 2543		
	ตัน	บาท	% (ตัน)	ตัน	บาท	% (ตัน)	ตัน	บาท	% (ตัน)
TAPIOCA STARCH	168,151	1,600,097,800	15.93	190,798	1,615,162,431	18.26	181,953	1,426,544,774	20.94
RUBBER	112,438	3,671,838,210	10.65	117,668	2,837,231,675	11.26	76,668	3,206,903,790	8.82
CANNED FOOD	102,475	5,327,143,300	9.71	87,553	4,097,033,253	8.38	72,611	1,730,057,418	8.36
TEXTILE	85,317	22,388,869,880	8.08	79,478	15,323,032,659	7.61	66,840	1,576,254,713	7.69
PLASTIC,RU BBER.PR	82,980	6,111,416,210	7.86	71,652	4,624,366,795	6.86	63,957	13,832,489,690	7.36
METAL & STEEL	59,991	3,814,052,110	5.68	63,447	1,866,393,764	6.07	56,154	4,371,765,026	6.46
VEGETABLE PRODUCTS	50,732	1,783,997,210	4.81	60,594	1,511,834,947	5.80	52,457	3,498,435,810	6.04

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ประเภทสินค้า	ปี 2541			ปี 2542			ปี 2543		
	ตัน	บาท	% (ตัน)	ตัน	บาท	% (ตัน)	ตัน	บาท	% (ตัน)
RICE	49,110	736,506,400	4.65	58,861	2,970,036,464	5.63	43,360	1,110,045,717	4.99
CANNED FRUIT	43,520	1,474,652,990	4.12	47,254	1,064,932,366	4.52	35,001	822,345,111	4.03
STONE.,PLAS., CER	42,541	1,033,645,960	4.03	38,462	582,229,245	3.68	27,428	9,438,472,767	3.16
Total	797,255	47,942,220,070	75.53	815,767	36,492,253,599	78.08	676,429	41,013,314,816	77.84
Others	258,231	37,079,551,360	24.47	228,960	28,799,036,388	21.92	192,564	17,829,884,602	22.16
Grand Total	1,055,485	85,021,771,430		1,044,728	65,291,289,987		868,992	58,843,199,418	
ปริมาณตู้บรรจุสินค้า	ปริมาณตู้บรรจุสินค้า 158,918 TEUs			ปริมาณตู้บรรจุสินค้า 130,662 TEUs			ปริมาณตู้บรรจุสินค้า 128,701 TEUs		

ที่มา : ท่าเรือกรุงเทพ แผนกควบคุมการบรรจุตู้

4.3 ท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา

ผลจากการที่ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพเป็นจำนวนมาก จนทำให้เกิดปัญหาความแออัดหน้าท่า ในปี 2532 คณะรัฐมนตรีได้มีมาตรการในการแก้ไขปัญหาความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพ คือ ให้เพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้า และให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจำกัดปริมาณตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพจะรับได้อย่างมีประสิทธิภาพที่ 700,000 TEUs ต่อปี และจำนวนที่เกินนั้นให้ไปใช้ท่าเรือเอกชน 4 ท่าแทน และในปี 2537 ได้ปรับเปลี่ยนการควบคุมปริมาณสินค้าตู้ที่ท่าเรือกรุงเทพให้ไม่เกิน 1,000,000 TEUs ต่อปี

ในครั้งแรกท่าเรือสาธารณะทั้ง 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยามีสิทธิในการบรรทุกและขนถ่ายตู้สินค้าได้ท่าละไม่เกิน 50,000 TEUs ต่อปี³ และในปี 2534 ได้เพิ่มเป็นท่าละไม่เกิน 70,000 TEUs ต่อปี⁴ เมื่อท่าเรือแหลมฉบังเปิดดำเนินการ รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการใช้ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้กรมเจ้าท่าได้กำหนดให้มีปริมาณขนถ่ายตู้สินค้าผ่านท่าเรืออนุมัติทั้ง 5 ท่าได้ไม่เกิน 250,000 TEUs ต่อปี⁵ โดยมีเงื่อนไขว่า ในการขนถ่ายสินค้านำเข้า ท่าเรือเอกชนจะต้องชำระค่าภาระสินค้าขึ้นท่าในอัตรา 17.50 บาทต่อเมตริกตัน⁶

ในระยะแรกที่กรมเจ้าท่าได้พิจารณาสำรวจท่าเรือตลอดลำน้ำเจ้าพระยาเพื่อเลือกท่าที่เหมาะสมจะเป็นท่าเรือสาธารณะ ซึ่งจะเป็นการลงทุนโดยเอกชนเองทั้งหมด และได้คัดเลือกผู้ให้บริการ 4 ราย ระยะประกอบการ 15 ปี ได้แก่

1. บริษัท C.R.C การท่าเรือ จำกัด ร่วมกับ บางกอก โมเดิร์น เทอร์มินอล จำกัด (BMT)
2. บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด โดยให้บริษัทเจ้าพระยา พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด ดำเนินการ ซึ่งในภายหลังได้หยุดให้บริการ และบริษัท บีดีเอส เทอร์มินอล จำกัด (B.D.S) ได้ดำเนินการต่อในปี 2541
3. บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัดร่วมทุนกับบริษัทโหวงฮอก จำกัด ตั้งท่าเรือ ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล (TPT)
4. บริษัท ยูนิไทย ชิปปิ้ง จำกัด (UNITHAI) เริ่มเปิดดำเนินการในปี 2540
5. บริษัท สยามแลนด์ แอน ซี เซอร์วิส จำกัด (SIAM) ได้เริ่มดำเนินการในปี 2540

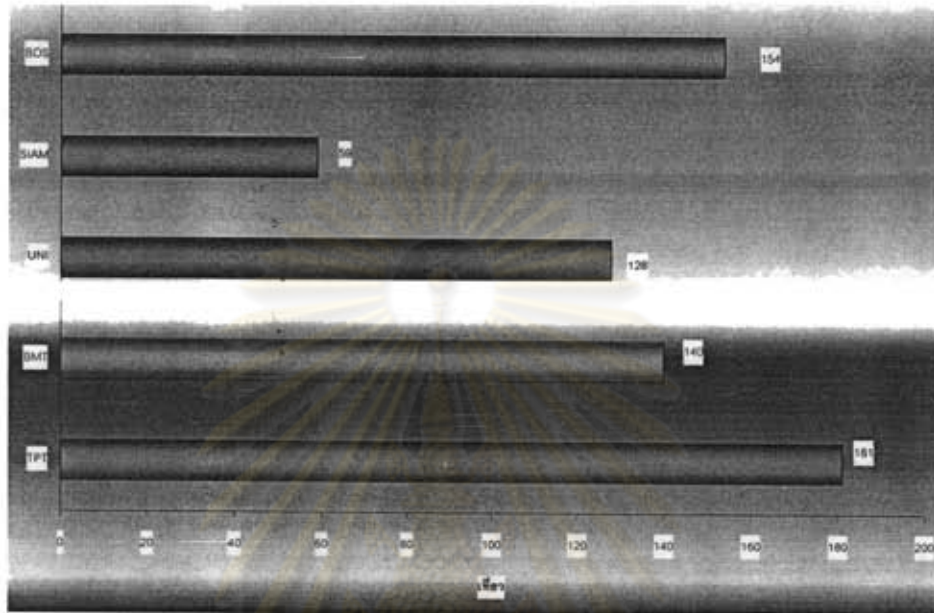
³ ตามประกาศกรมเจ้าท่า 20 มีนาคม 2532

⁴ ตามประกาศกรมเจ้าท่า 7 สิงหาคม 2534

⁵ ตามประกาศกรมเจ้าท่า 16 พฤศจิกายน 2537

⁶ ท่าเอกชนพร้อมรับ Free Competition B.M.T.: เรา "รอด" ได้! *Transport Journal* 3 – 9 สิงหาคม 2541, หน้า 8.

ในระยะเริ่มต้นเปิดให้บริการเพียง 3 ท่า ได้แก่ บริษัท บางกอก โมเตอร์น เทอร์มินอล จำกัด บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด และ บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้เทอร์มินอล จำกัด



รูปที่ 4.2 แผนภูมิแสดงปริมาณเรือผ่านท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา ปี 2543

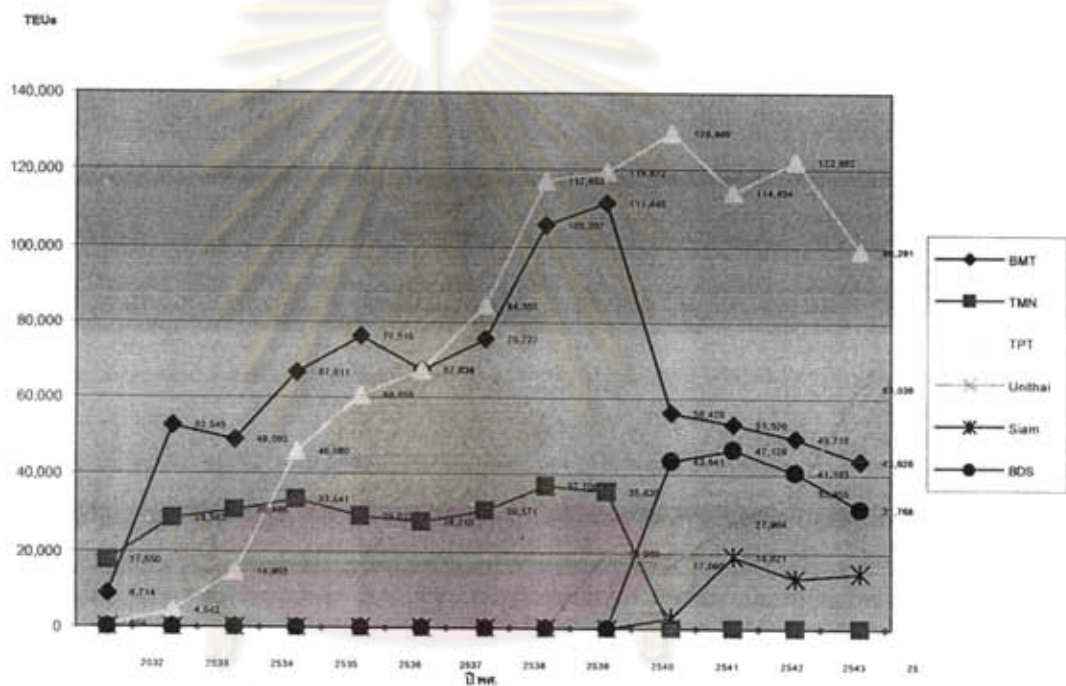
เรือแวะจอดเทียบท่า ณ ท่าเรือเอกชนสาธารณะ ในปีงบประมาณ 2539 – 2543 มีจำนวนประมาณ 500 – 600 เทียบต่อปี โดยมีเรือแวะจอดเทียบท่า TPT มากที่สุด รองลงมาได้แก่ ท่าเทียบเรือ BDS และ ท่าเทียบเรือ BMT ตามลำดับ

สินค้าเข้าสำคัญ ได้แก่ อะไหล่รถยนต์ เหล็ก เม็ดพลาสติก เคมีภัณฑ์ สินค้าออกที่สำคัญ ได้แก่ อาหารกระป๋อง เสื้อผ้า และสินค้าทั่วไป

ตั้งแต่ปี 2532 ซึ่งเป็นปีแรกที่ท่าเรือสาธารณะเริ่มดำเนินการ ตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือเอกชน 5 แห่งโดยรวมมีปริมาณสูงมาโดยตลอด โดยในช่วงปี 2532 – 2535 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าสูงกว่า 1 แสน TEUs และในปี 2539 – 2540 ปริมาณตู้สินค้าสูงเกินกว่า 2 แสน TEUs แต่ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมาปริมาณตู้สินค้ามีแนวโน้มลดลง ทั้งนี้เป็นผลจากการเปิดดำเนินการของท่าเรือแหลมฉบังและมาตรการจำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพไม่เกิน 1 ล้าน TEUs ต่อปี นอกจากนี้ยังเป็นผลมาจากภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อการส่งออก ในปี 2542 - 2543 มีแนวโน้มสูงขึ้นเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 5 และ 0.3 ตามลำดับ แต่ในปี 2544 ปริมาณสินค้าตู้ผ่านท่าลดลงเหลือเพียง 252,595 TEUs ลดลงจากปี 2543 คิดเป็นร้อยละ 4

ในปี 2544 มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือ TPT มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39 รองลงมาได้แก่ท่าเรือ UNITHAI และ BMT คิดเป็นร้อยละ 25 และ 17 ตามลำดับ

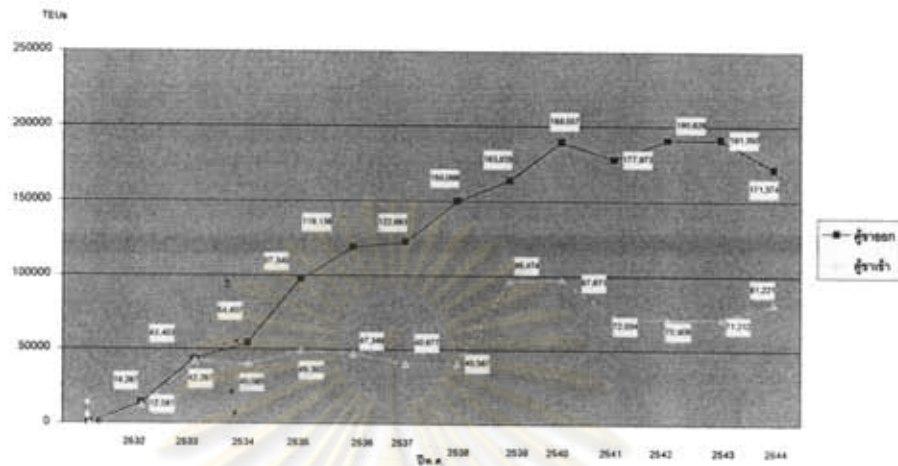
เมื่อพิจารณาจำแนกตามท่าเรือเอกชนสาธารณะในแต่ละแห่งจะพบว่ามีแนวโน้มตู้สินค้าผ่านท่าลดลงอย่างต่อเนื่อง มีเพียงท่าเทียบเรือของบริษัทยูนิไทย ชิปปิง จำกัด เพียงแห่งเดียวที่ยังมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าสูงขึ้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปที่ 4.3 แผนภูมิแสดงปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา : จำแนกตามท่าเทียบเรือ



รูปที่ 4.4 แผนภูมิแสดงปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา
จำแนกตามปริมาณตู้สินค้าขาเข้าและขาออก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.5 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือเอกชนสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา ปี 2532-2545 : จำแนกตามท่าเทียบเรือ

หน่วย : TEUs

ปี	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545
บริษัทบางกอก โมเตอร์ริมนอร์มอล จำกัด : ท่าเทียบเรือหมายเลข 1C														
ขาเข้า	4,465	25,853	24,658	35,825	42,038	39,522	48,761	63,241	68,746	40,880	37,539	37,123	32,136	16,287
ขาออก	4,249	26,692	24,435	31,186	34,478	27,992	26,966	41,966	42,699	15,545	15,787	12,587	11,490	5,496
ขาออก	8,714	52,545	49,093	67,011	76,516	67,514	75,727	105,207	111,445	56,425	53,326	49,710	43,626	21,783
บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด (ดำเนินการตั้งแต่ปี 2532 - 2540) บริษัท บี ดี เอส จำกัด (เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2541) : ท่าเทียบเรือหมายเลข 7														
ขาเข้า	9,218	14,102	15,175	16,315	16,141	15,525	16,950	19,834	19,563	28,769	27,841	22,556	18,392	10,794
ขาออก	8,332	14,481	15,321	17,326	12,871	12,685	13,621	17,874	16,272	14,872	19,288	18,637	13,376	7,613
ขาออก	17,550	28,583	30,496	33,641	29,012	28,210	30,571	37,708	35,835	43,641	47,129	41,193	31,768	18,407
บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอร์มินอล จำกัด : ท่าเทียบเรือหมายเลข 10														
ขาเข้า	604	3,448	14,574	45,200	60,959	67,636	84,355	80,854	81,084	88,252	82,988	82,674	69,013	34,082
ขาออก	-	1,094	329	880	-	-	-	36,634	38,588	41,617	31,466	39,988	30,278	18,801
รวม	604	4,542	14,903	46,080	60,959	67,636	84,355	117,488	119,672	129,869	114,454	122,662	99,291	52,883
บริษัท ยูนิไทย ชิปปิง จำกัด : ท่าเทียบเรือหมายเลข 2E														
ขาเข้า	-	-	-	-	-	-	-	-	19,960	17,090	27,904	35,855	40,315	15,176
ขาออก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,724	11,162
รวม	-	-	-	-	-	-	-	-	19,960	17,090	27,904	35,855	63,039	26,338

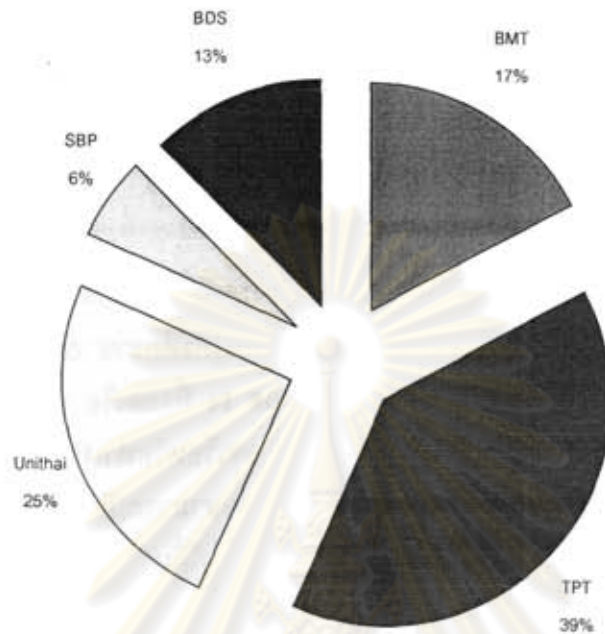
ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

หน่วย : TEU.

ปี	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545
บริษัท สยามบางกอกพอร์ท จำกัด : ท่าเทียบเรือหมายเลข 4A														
ขาเข้า	-	-	-	-	-	-	-	-	204	2,982	14,556	13,142	11,518	3,672
ขาออก	-	-	-	-	-	-	-	-	112	-	4,365	-	3,353	2,323
รวม	-	-	-	-	-	-	-	-	316	2,982	18,921	13,142	14,871	5,995
รวมทั้งสิ้น	26,868	85,670	94,492	146,732	166,487	163,360	190,653	260,403	287,228	250,007	261,734	262,562	252,595	125,406
รวมขาเข้าทั้ง สิ้น	14,287	43,403	54,407	97,340	119,138	122,683	150,066	163,929	189,557	177,973	190,828	191,350	171,374	80,011
รวมขาออกทั้ง สิ้น	12,581	42,267	40,085	49,392	47,349	40,677	40,587	96,474	97,671	72,034	70,906	71,212	81,221	45,395

หมายเหตุ : ปี 2545 ตั้งแต่เดือนมกราคม - มิถุนายน

ที่มา : BSAA Thailand Yearbook. และ *<http://www.thaibsa.com/Statistics/statistics.html>



รูปที่ 4.5 แผนภูมิเปรียบเทียบปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา ปี 2544

ปัญหาสำคัญของผู้ประกอบการท่าเรือเอกชนสาธารณะมีดังนี้

- ข้อจำกัดในด้านทำเลที่ตั้ง
เช่นเดียวกับท่าเรือกรุงเทพเนื่องจากท่าเรือเหล่านี้เป็นท่าเรือในแม่น้ำ จึงประสบปัญหาร่องน้ำไม่สามารถรับเรือตู้สินค้าขนาดใหญ่ได้ ท่าเรือเอกชนส่วนใหญ่จะตั้งเรียงรายอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งที่ดินมีราคาแพง การใช้ประโยชน์ การพัฒนาหรือขยายพื้นที่ทำได้ยาก
- นโยบายของรัฐต่อท่าเรือเอกชน
รัฐยังไม่มึนโยบายที่ชัดเจนแต่อย่างไรต่อการประกอบการของท่าเรือเอกชน ถึงแม้ว่ารัฐจะมีนโยบายเศรษฐกิจเสรีเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาดำเนินการท่าเทียบเรือสาธารณะ วัตถุประสงค์ก็เพียงเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ กิจการทำ

เรือเป็นกิจการที่ต้องลงทุนมหาศาลและต้องใช้ระยะเวลาในการคืนทุนสูง แต่รัฐไม่เคยมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาท่าเรือเหล่านี้ มาตรการต่าง ๆ ที่ออกมาเป็นการควบคุมและกำกับโดยเฉพาะอย่างยิ่งในการแข่งขันกับท่าเรือของรัฐ ตัวอย่างเช่น มาตรการจำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือทั้ง 5 ท่ารวมกันไม่เกิน 250,000 TEUs ต่อปี ทั้งที่ขีดความสามารถของท่าเรือเอกชนสาธารณะมีขีดความสามารถถึง 600,000 TEUs หรือ การกำหนดค่าขนส่งสินค้าขึ้นท่าแก่การทำเรือแห่งประเทศไทยในอัตรา 17.50 บาทต่อเมตริกตัน ซึ่งเป็นการเพิ่มต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ

- ปัญหาเรื่องกฎระเบียบปฏิบัติ

ในการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือเอกชนสาธารณะที่มีข้อกำหนดไว้ในกฎหมายหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำ พุทธศักราช 2456 มาตรา 38 ซึ่งกำหนดให้เรือสินค้าเข้ามาในแม่น้ำพระยา ต้องจอด ณ ที่จอดเรือ หรือท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เว้นไว้แต่เมื่อที่จอดเรือหรือท่าเทียบเรือไม่ว่างพอจะจอดหรือเทียบได้ ทำให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือไม่สามารถเลือกใช้บริการท่าเรือในแม่น้ำได้โดยตรง การใช้ท่าเทียบเรือเอกชนสาธารณะได้นั้นจะต้องขออนุญาตก่อน ทำให้เกิดการจำกัดการประกอบการท่าเรืออย่างเสรี

- ปัญหาระบบการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับจุดที่รับส่งสินค้า

ท่าเรือเอกชนส่วนใหญ่จะอยู่ในกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ ถนนคับแคบสภาพเป็นหลุมเป็นบ่อ ในขณะที่ท่าเรือของรัฐ รัฐเป็นผู้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทั้งหมด แต่รัฐไม่เคยลงทุนหรือปรับปรุงระบบโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงกับท่าเรือเลย หรือแม้กระทั่งจัดระบบการจราจรที่เอื้อต่อการขนส่ง ปัญหาการจราจรที่คับคั่ง นับเป็นอุปสรรคต่อการขนย้ายสินค้าเป็นอย่างมาก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.3 ท่าเรือแหลมฉบัง

นับตั้งแต่ที่ท่าเรือแหลมฉบังเปิดดำเนินการในปี 2534 เป็นต้นมา มีปริมาณเรือเข้าจอดเทียบท่าเรือสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง คือระหว่างเดือน มกราคม – กันยายน 2534 มีเรือเข้าแวะจอดเพียง 68 เที่ยว ในปี 2539 มีจำนวนเรือเข้าออกถึง 2,959 เที่ยว เรือที่เข้าแวะจอดที่ท่าเรือแหลมฉบังประกอบด้วยเรือประเภทต่าง ๆ ได้แก่ เรือตู้สินค้า เรือสินค้าทั่วไป เรือโร – โร เรือลำเลียง เรือสินค้าเทกอง และเรือโดยสาร

ในปี 2539 – 2544 ปริมาณเรือตู้สินค้าแวะจอดเทียบท่ามีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทุกปี ในปี 2544 มีปริมาณเรือตู้สินค้าเทียบท่าสูงกว่าปี 2543 ร้อยละ 11.7 และในปีเดียวกันนี้เอง ที่มีเรือแม่ของบริษัทเรือ 5 กลุ่ม ที่มีขนาดบรรทุกตู้สินค้าได้มากกว่า 2,500 TEUs ได้แก่

- กลุ่ม Globla Alliance เทียบท่า B3 ของบริษัท ESCO
- กลุ่ม Sea –Land และ Maersk Line เทียบท่า B1 ของบริษัท LCB
- กลุ่ม Grand Alliance เทียบท่า B4 ของบริษัท TIPs
- กลุ่ม Evergreen Lloyd Trestiro เทียบท่า B2 ของบริษัท ECCT
- กลุ่ม COSCO เทียบท่า B4 ของบริษัท TIPs

ในปี 2545 ได้มีความร่วมมือในด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างรัฐบาลไทยและจีน⁸ สายการบินเรือ China Shipping ของจีนได้นำเรือ MV CSCL Yantian ซึ่งเป็นเรือแม่ขนาดบรรทุก 2,750 TEUs แวะจอดที่แหลมฉบัง โดยเทียบท่าที่ท่าเทียบเรือ B5 ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของบริการ Asia America Thailand โดยขนส่งสินค้าตรงไปยังเมืองลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกา ตลอดจนถึงเมืองอื่น ๆ เช่น แวนคูเวอร์ ซิดนีย์ และ พูซาน เป็นต้น โดยไม่ต้องถ่ายลำ ทำให้ประเทศไทยสามารถส่งออกสินค้าไปถึงจุดหมายปลายทางได้โดยตรง ลดการพึ่งพา Feeder ที่จะเข้ามารับสินค้าจากไทยไปขนถ่ายขึ้นเรือแม่ที่สิงคโปร์หรือฮ่องกง

⁸ "China Shipping Brings Their First Mother Vessel 'CSCL Yantian' to B5" Logistics Manager (15 April 2002) : 23.

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้สายเดินเรือต่าง ๆ นำเรือแม่เข้าแวะจอดที่แหลมฉบัง คือ มีปริมาณตู้สินค้าที่บรรจุทุกและขนถ่ายมากเพียงพอ กล่าวคือ ประมาณ 800 – 1,000 TEUs ต่อเที่ยว การที่มีจำนวนเรือเข้าเทียบท่าสูงขึ้นอย่างรวดเร็วนี้ ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการสนับสนุนในภาครัฐที่ต้องการให้มีการให้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบังแทนท่าเรือกรุงเทพมากขึ้น และอีกส่วนหนึ่งมาจากการให้บริการที่มีประสิทธิภาพของผู้ประกอบการเอกชนของท่าเทียบเรือต่าง ๆ

เรือที่มีแนวโน้มสูงขึ้นตามลำดับรองลงมาได้แก่ เรือลำเลียง ปริมาณเรือลำเลียงที่สูงขึ้นจะเทียบท่า ณ ท่าเทียบเรือ A1 ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งและบริการ

เรืออีกประเภทที่มีแนวโน้มสูงขึ้น คือ เรือโร – โร ซึ่งมีจำนวนสูงขึ้นนับตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นมา คือ 204 เที่ยว สูงกว่า ปี 2541 ซึ่งมีเพียง 123 เที่ยว หรือเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 66 ทั้งนี้เป็นเพราะในปี 2542 มีการนำเข้าและส่งออกรถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีการนำเข้าและส่งออกรถยนต์ จำนวน 46,786,470 คันและในปี 2543 มีจำนวนถึง 52,725,419 คัน รถยนต์ที่ส่งออกได้แก่ รถยนต์นั่ง รถแวนและรถปิกอัพ ส่วนรถยนต์ที่นำเข้า ได้แก่ รถยนต์โดยสาร และรถบรรทุก⁹ ปริมาณสินค้ารถยนต์ผ่านท่าเรือที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ขยายตลาดไปยังต่างประเทศ

ในระยะแรกยังไม่มียาเทียบเรือท่องเที่ยวเป็นการเฉพาะ จึงได้ใช้ท่าเทียบเรือร่วมกับท่าสินค้า เรือโดยสารที่แวะจอดมีจำนวนเพิ่มขึ้นเช่นกัน กล่าวคือในปี 2539 มีเพียง 9 เที่ยว เพิ่มขึ้นเป็น 19 เที่ยว ในปี 2542 เพิ่มสูงขึ้นเป็น 150 เที่ยวในปี 2543 ทั้งนี้เป็นผลจากการที่เปิดท่าเทียบเรือโดยสาร A1 ซึ่งบริหารโดยบริษัท แหลมฉบัง ครุฑเซ็นเตอร์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือดังกล่าว บริษัทนี้เป็นบริษัทเดินเรือท่องเที่ยวของมาเลเซีย ในการดำเนินการท่า A1 บริษัทฯ จะต้องปรับปรุงความยาวและความลึกหน้าท่าเพิ่มขึ้นเพื่อให้บริการท่องเที่ยวขนาด 70,000 DWT ซึ่งอยู่ในระหว่างดำเนินการ ปัจจุบันเรือท่องเที่ยวที่เข้ามาให้บริการกินน้ำลึกเกินกว่าความลึกสามารถไปใช้บริการที่ท่าเทียบเรือ C3 เป็นการชั่วคราวได้

⁹ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, สถิติการค้าและเครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจของไทยปี 2541 และปี 2543

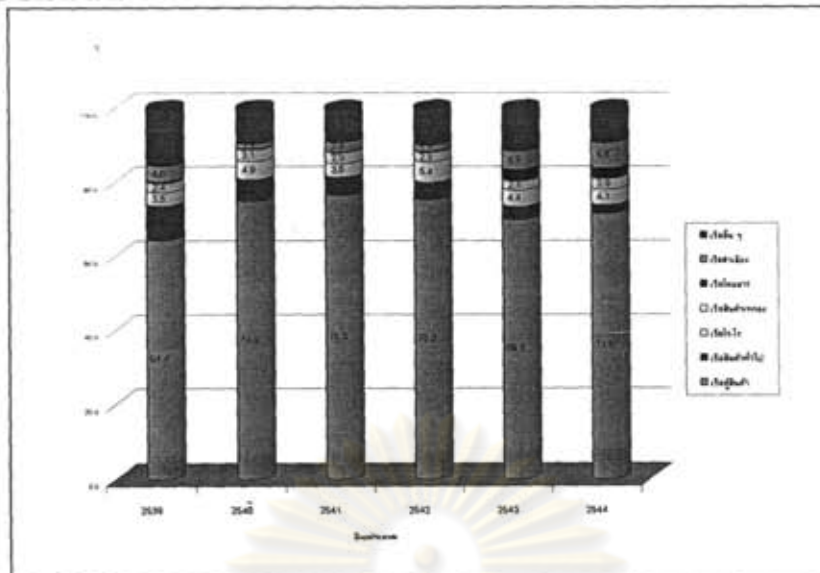
ตารางที่ 4.6 ปริมาณเรือเข้าเทียบท่าเรือแหลมฉบังปีงบประมาณ 2539-2543

หน่วย : เที่ยว

ปีงบประมาณ	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545 (ตค.44-มย.45)
เรือตู้สินค้า	1,905	2,415	2,653	2,824	3,291	3,676	3,192
เรือสินค้าทั่วไป	278	193	173	177	173	121	113
เรือโร - โร	105	157	123	204	208	209	167
เรือสินค้าเทกอง	71	99	101	95	112	149	156
เรือโดยสาร	19	11	9	11	150	149	139
เรือลำเลียง	119	40	91	63	230	350	267
เรืออื่น ๆ	462	310	317	375	549	479	699
รวม	2,959	3,225	3,467	3,749	4,713	5,133	4,733

ที่มา : ท่าเรือแหลมฉบัง, <http://www.lcp.pat.or.th>

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 4.6 แผนภูมิแสดงประเภทเรือที่จอดเทียบท่าเรือแหลมฉบัง

สินค้าทั่วไปที่ผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังในปี 2538 – 2544 มีจำนวน 1-2 ล้านตัน ในขณะที่สินค้าบรรจุตู้มีจำนวนที่สูงโดยเฉลี่ย 12 ล้านตัน และมีแนวโน้มที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง หากพิจารณาเป็นสินค้าขาเข้าและขาออกที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะพบว่า มีปริมาณสินค้าขาเข้าในช่วงเดียวกันนี้ สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และอย่างคงที่คือเพิ่มขึ้นในแต่ละปีโดยประมาณ 1 ล้านตัน ในขณะที่การเพิ่มจำนวนสินค้าขาออก ณ ท่าเรือเดียวกันนี้ก็กลับมีปริมาณที่สูงขึ้นเกือบ 2 เท่าเมื่อเทียบกับปริมาณสินค้าขาเข้า เช่น ในปี 2543 และปี 2544 มีจำนวนสินค้าขาเข้า 6.04 ล้านตัน และ 6.83 ล้านตัน ในขณะที่ปริมาณสินค้าขาออก 12.92 ล้านตันและ 14.47 ล้านตัน ตามลำดับ

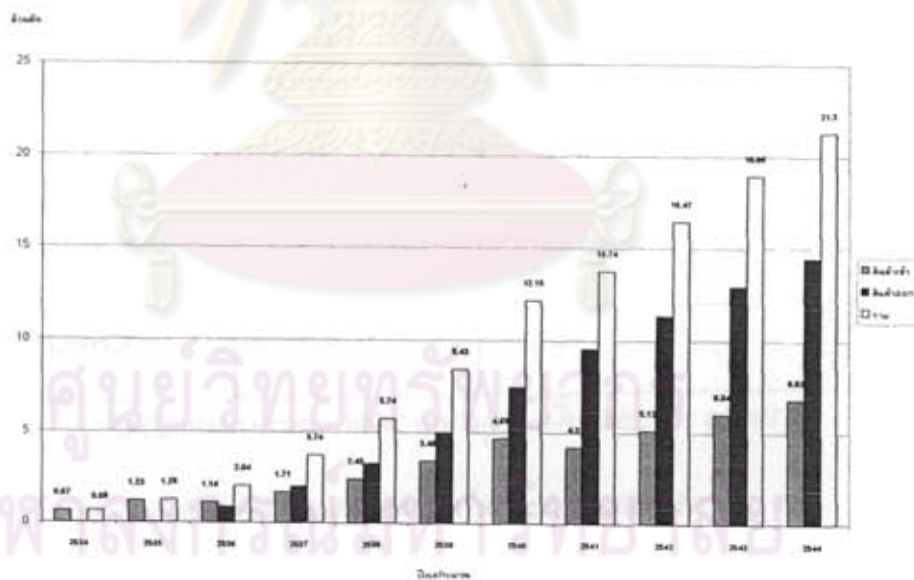
ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.7 ปริมาณสินค้าเข้าออก ที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ 2538 – 2545

หน่วย : ล้านตัน

ปี	สินค้าเข้า			สินค้าออก			รวมสินค้า เข้า-ออก
	สินค้าตู้บรรจุตู้	สินค้าทั่วไป	รวม	สินค้าบรรจุตู้	สินค้าทั่วไป	รวม	
2538	2.19	0.27	2.45	2.70	0.59	3.29	5.74
2539	2.81	0.64	3.46	4.04	0.93	4.97	8.43
2540	3.80	0.90	4.69	6.14	1.32	7.46	12.15
2541	4.01	0.19	4.20	8.54	1.01	9.54	13.74
2542	5.01	0.11	5.12	10.63	0.71	11.34	16.47
2543	5.98	0.06	6.04	11.78	1.13	12.92	18.96
2544	6.77	0.06	6.83	13.16	1.31	14.47	21.30
2545	6.97	0.07	7.04	12.89	1.13	14.02	21.06

หมายเหตุ ปี 2545 ตั้งแต่ ตุลาคม 2544 – สิงหาคม 2545



รูปที่ 4.7 แผนภูมิแสดงสินค้าเข้าออก ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

ตารางที่ 4.8 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ 2534 – 2545

หน่วย : TEUs

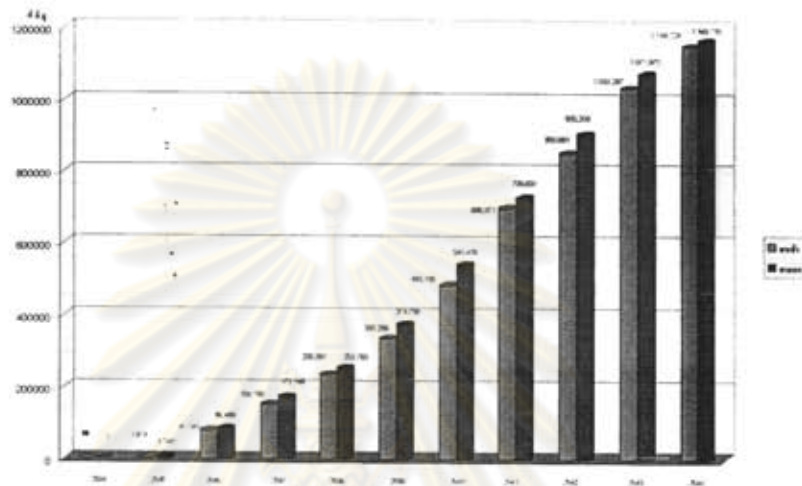
ปี	ขาเข้า	ขาออก	รวม	%
2534	59	1	60	
2535	3,974	4,740	8,714	14,423.3
2536	80,183	86,489	166,672	1,812.7
2537	153,190	173,189	326,379	95.8
2538	235,691	253,783	489,374	49.9
2539	335,296	374,798	710,094	45.1
2540	483,195	540,476	1,023,671	44.2
2541	698,071	726,631	1,424,702	39.2
2542	850,661	905,206	1,755,867	23.2
2543	1,033,287	1,071,975	2,105,262	19.9
2544	1,148,724	1,163,715	2,312,439	9.8
2545	851,944	850,760	1,702,704	

หมายเหตุ : ปี 2545 ตั้งแต่ ตุลาคม 2544 – พฤษภาคม 2545

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย, <http://www.lcp.A19pat.or.th>

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วจากเมื่อเริ่มเปิดดำเนินการในปี 2534 มีจำนวนเพียง 60 TEUs ในระยะเวลา 5 ปี ปริมาณตู้สินค้าเพิ่มเป็น 7 แสน TEUs ในปี 2539 และในปี 2540 มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าสูงกว่า 1 ล้าน TEUs และสูงอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งในปี 2544 มีปริมาณตู้สินค้าสูงเกินกว่า 2 ล้าน TEUs ซึ่งในปี 2542 ท่าเรือแหลมฉบังได้รับการจัด

อันดับเป็นท่าเรือที่มีตู้สินค้าผ่านท่ามากเป็นอันดับที่ 23 ของโลก¹⁰ ในปี 2543 และปี 2544 ได้รับความจัดอันดับเป็นท่าเรือ¹¹ เป็นอันดับที่ 25 และ 21 ตามลำดับ



รูปที่ 4.8 แผนภูมิตู้สินค้าเข้าและขาออกผ่าน ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

¹⁰ 10 ปีท่าเรือแหลมฉบัง. การท่าเรือ (มกราคม - กุมภาพันธ์ 2544) หน้า 73.

¹¹ เป็นการจัดลำดับของ Cargo System แสดงถึงท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่ามากที่สุด 30 อันดับแรก โดยมีท่าเรือฮ่องกงเป็นท่าเรืออันดับหนึ่งของโลก รองลงมา ได้แก่ ท่าเรือของสิงคโปร์ ส่วนท่าเรือกรุงเทพฯ มีอันดับลดลงจากอันดับที่ 54 เป็นอันดับที่ 66 ของโลกสืบเนื่องจากการมุ่งเน้นที่จะเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการให้ได้ตามมาตรฐานสากลโดยไม่เน้นการขยายขีดความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้า

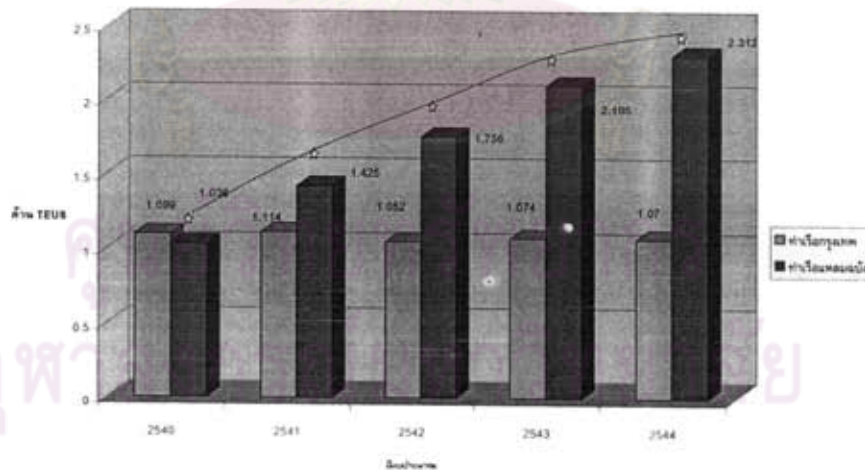
ใน Top 30 Container Ports, LCP Up 4 Ranks. Logistic Manager 1 October 2002. P.18

ตารางที่ 4.9 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ปี 2540 – 2544

หน่วย : ล้าน TEUs

ท่าเรือ		2540	2541	2542	2543	2544
ท่าเรือ กรุงเทพ	ตู้สินค้าขาเข้า	0.440	0.306	0.333	0.379	0.374
	ตู้สินค้าขาออก	0.537	0.577	0.548	0.555	0.556
	รวม	0.977	0.883	0.881	0.934	0.930
	ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	0.122	0.231	0.171	0.140	0.140
	รวมตู้สินค้าทั้งหมด	1.099	1.114	1.052	1.074	1.070
ท่าเรือ แหลมฉบัง	ตู้สินค้าขาเข้า	0.295	0.247	0.320	0.405	0.450
	ตู้สินค้าขาออก	0.532	0.718	0.898	1.065	1.153
	รวม	0.827	0.965	1.218	1.470	1.603
	ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	0.209	0.460	0.538	0.635	0.709
	รวมตู้สินค้าทั้งหมด	1.036	1.425	1.756	2.105	2.312

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย, รายงานประจำปีการท่าเรือแห่งประเทศไทย 2542 - 2544



รูปที่ 4.9 แผนภูมิแสดงปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่างปี 2540 - 2544 จะเห็นได้ว่ามีท่าเรือทั้ง 2 แห่งมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสูงกว่า 1 ล้าน TEUs แต่จะเป็นได้ว่า ท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือค่อนข้างคงที่ทั้งนี้เป็นผลมาจากนโยบายของรัฐที่จำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านของท่าเรือกรุงเทพไม่เกิน 1 ล้าน TEUs เพื่อส่งเสริมให้ใช้ท่าเรือแหลมฉบัง และเป็นผลให้ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตามการที่ท่าเรือแหลมฉบังสามารถแย่งชิงตู้สินค้ามาจากท่าเรือกรุงเทพเป็นผลมาจากนโยบายด้านการตลาดของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ คือ สายเดินเรือต่าง ๆ ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบังดึงเรือแม่เข้าแวะจอดรับตู้สินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าต่ำกว่าท่าเรือกรุงเทพซึ่งขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบ Feeder เนื่องจากข้อจำกัดด้านร่องน้ำจึงทำให้ไม่สามารถรับเรือแม่ได้

เช่นเดียวกับท่าเรือกรุงเทพปริมาณตู้เปล่าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังในปี 2540 - 2544 มีแนวโน้มที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก ในปี 2540 มีจำนวน 0.2 ล้าน TEUs สูงขึ้นถึง 0.7 ล้าน TEUs ในปี 2544 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 30 ของจำนวนตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังทั้งหมด ตู้สินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นตู้สินค้าขาเข้า สะท้อนให้เห็นว่าการค้าระหว่างประเทศของไทยในช่วงหลังวิกฤตเศรษฐกิจ ปริมาณการส่งออกสูงกว่าการนำเข้ามาก จึงจำเป็นต้องนำเข้าตู้เปล่าเป็นจำนวนมากเพื่อใช้สำหรับการบรรจุสินค้าเพื่อส่งออก

ตามแผนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังนั้น เมื่อเริ่มเปิดดำเนินการในวันที่ 21 มกราคม 2534 ท่าเรือแหลมฉบังมีท่าเทียบเรือแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

- ท่าเทียบเรือด้านเหนือ ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือโดยสาร 1 ท่า (A1) ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ 2 ท่า (A2 และ A 3) และท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง 2 ท่า (A4 และ A5)
- ท่าเทียบเรือด้านใต้ประกอบด้วยท่าเทียบเรือตู้สินค้า 5 ท่า (B1, B2, B3, B4 และ B5)

ท่าเทียบเรือ B1 - B4 มีขีดความสามารถท่าละ 300,000 TEUs ต่อปี ส่วนท่าเทียบเรือ B5 มีขีดความสามารถ 400,000 TEUs ทั้งหมดนี้ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า 1.65 ล้าน TEUs ต่อปี เป็นที่น่าสังเกตว่าตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือจะใกล้หรือเกินขีดความสามารถของท่าเทียบเรือ และในปี 2543 ปริมาณตู้สินค้า

ผ่านท่าเทียบเรือของท่าเทียบเรือ B1 – B4 เกินกว่าขีดความสามารถของท่าเทียบเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเทียบเรือ B3 และ B4 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเกินกว่าขีดความสามารถถึงร้อยละ 65 และปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังในปี 2542 และ 2543 มีจำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือ 1.75 ล้าน TEUs และ 2.15 ล้าน TEUs ตามลำดับซึ่งเกินขีดความสามารถของโครงการท่าเรือในชั้นที่ 1 แล้ว ทั้งหมดนี้บ่งชี้ว่าท่าเรือกำลังเข้าสู่สภาพแออัด ปัจจุบันผู้ประกอบการท่าเทียบเรือได้แก้ปัญหาเฉพาะหน้าโดยการนำตู้เปล่าไปเก็บรักษานอกท่าเรือ

ตามแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังต้องมีการพัฒนาท่าเรือในชั้นที่ 2 คือ ท่าเรือในชุด C ขึ้นมารองรับ โดยจะก่อสร้างท่าเทียบเรือ C3 เป็นท่าแรก ท่าเทียบเรือนี้สามารถรับเรือ Post Panamax ขนาด 80,000 เดทเวทตัน บรรทุกตู้สินค้าได้ไม่น้อยกว่า 4,700 TEUs มีขีดความสามารถรับตู้สินค้าได้ 6 แสน TEUs ต่อปี เช่นเดียวกับท่าเทียบเรือในชุด B รัฐบาลมีนโยบายให้เอกชนมาลงทุน บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 โดยผู้ประกอบการเป็นผู้จัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ในการประกอบกิจการท่าเทียบเรือเอง ทั้งนี้การทำเรือฯ จะให้สิทธิแก่ผู้ที่ได้รับการคัดเลือกเข้าประกอบกิจการเป็นระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่สัญญามีผลบังคับ ตามแผนที่กำหนดไว้ท่าเทียบเรือ C3 จะต้องก่อสร้างให้แล้วเสร็จและเริ่มดำเนินการในปี 2543 แต่จนกระทั่งปัจจุบันท่าเทียบเรือแห่งนี้ยังไม่ได้ดำเนินการ เนื่องจากประสบปัญหาในการพิจารณาหาผู้ประกอบการอยู่หลายครั้งจึงทำให้การเปิดดำเนินการล่าช้าไปมาก

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2543 เห็นชอบในหลักการให้เอกชนมาลงทุน บริหารและประกอบการท่าเรือดังกล่าว ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ซึ่งการทำเรือฯ ได้กำหนดให้ยื่นซองการประกวดราคาไปแล้วในวันที่ 11 ตุลาคม 2545 มีผู้สนใจเข้าร่วมยื่นซองประมูลจำนวน 4 บริษัท ได้แก่¹²

1. บริษัทไทยแหลมฉบังเทอร์มินอล จำกัด ถือหุ้นใหญ่โดย Hutchison Port Holdings (HPH) ปัจจุบันได้ซื้อกิจการจาก Laem Chabang International Container Terminal Services เพื่อประกอบกิจการท่าเทียบเรือ A2 เมื่อเดือนมิถุนายน 2544

¹² เผย 4 ผู้ประมูลท่า C3 แหลมฉบัง 30 ตค. รัผล – มั่นใจปี 46 เปิดบริการ. สยามธุรกิจ 20-26 ตุลาคม 2545.

2. บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง กลุ่มบริษัทโทงวอก ได้แก่ บริษัท Regional Contianer Lines จำกัด (RCL) และบริษัท Siam Paetra International (SPIC) ร่วมกับสายการบินเรือ NYK Line และ Mitsui O.S.K.Line ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2538

3. บริษัท แหลมฉงอินเตอร์เนชั่นแนลเทอร์มินอล จำกัด ปัจจุบันมีผู้ถือหุ้นหลักทั้ง บริษัทไทยและต่างประเทศ ประกอบด้วย บริษัท Capital Rice จำกัด บริษัทในเครือ STC Group ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักทางการแปรรูปสินค้าการเกษตร บริษัท Marita Marine จำกัด บริษัทขนส่งสินค้าในเครือของ STC Group และเป็นตัวแทนสายการบินเรือบริษัทของ บริษัท P Thailand Machinery จำกัด บริษัทในเครือพรประภากรูปี บริษัท Siam Auto Parts จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของ Siam Motors Group ดำเนินธุรกิจหลักด้านการผลิตอะไหล่รถยนต์ P & O Australia Ports Pty., Ltd. บริษัทในเครือของ Peninsular and Oriental Steam Navigation Company แห่งสหราชอาณาจักร ซึ่งเป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้าหลักรายหนึ่งของโลก P & O Netherlands B.V ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่สุด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือ Peninsular and Oriental Steam Navigation Company แห่ง สหราชอาณาจักรเช่นเดียวกัน และ Naptune Orient Lines Ltd. สายเดินเรือจากสิงคโปร์

4. บริษัท บางกอกโมเดิร์นเทอร์มินัล จำกัด (B.M.T.) ก่อตั้งขึ้นจากการรวมตัวกันของผู้ส่งออกข้าวหลัก ได้แก่ Chaiyaporn Group Inchcape และ P&O Ports Australia

การพิจารณาหาผู้ประกอบการครั้งใหม่นี้คาดว่าจะพิจารณาแล้วเสร็จและได้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ C3 ประมาณต้นปี 2546 อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะได้ผู้ประกอบการ แต่ท่าเทียบเรือยังคงต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่งจึงจะเริ่มดำเนินการได้ ทั้งนี้เพราะอุปกรณ์ที่ใช้ในการยกขนสินค้า ต้องใช้เวลาในการจัดหาไม่น้อยกว่า 2 ปี ซึ่งท่าเทียบเรือ C3 จะเริ่มดำเนินการได้ประมาณมีนาคม 2547¹³ ดังนั้นท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องมีมาตรการที่จะบรรเทาปัญหาท่าเรือแออัดซึ่งจะทวีความรุนแรงขึ้นตามลำดับ และมีสภาพไม่ต่างจากท่าเรือกรุงเทพเมื่อก่อนปี 2539 และอาจจะส่งผลให้เรือแม่ของสายเดินเรือต่าง ๆ ยกเลิกการแวะจอดที่ท่าเรือแหลมฉบังได้ ทั้งนี้เพราะท่าเรือแหลมฉบังไม่ได้เป็นท่าเรือที่อยู่ในเส้นทางเดินเรือหลัก (Out Port) หากการแวะจอดที่ท่าเรือแหลมฉบังก่อให้เกิดปัญหาต่อตารางเดินเรือแล้วเรือแม่เหล่านี้ก็สามารถยกเลิกการแวะจอด ระบบการขนส่ง

¹³ www.pat.or.th

สินค้าของไทยก็จะต้องหันกลับไปพึ่งระบบ Feeder และเปลี่ยนถ่ายเรือที่ท่าเรือสิงคโปร์หรือท่าเรือฮ่องกง ซึ่งเสียค่าใช้จ่ายสูงกว่าการขนส่งด้วยระบบเรือแม่

ตารางที่ 4.10 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือต่าง ๆ ในท่าเรือแหลมฉบัง ปี 2541 – 2543

หน่วย: TEUs

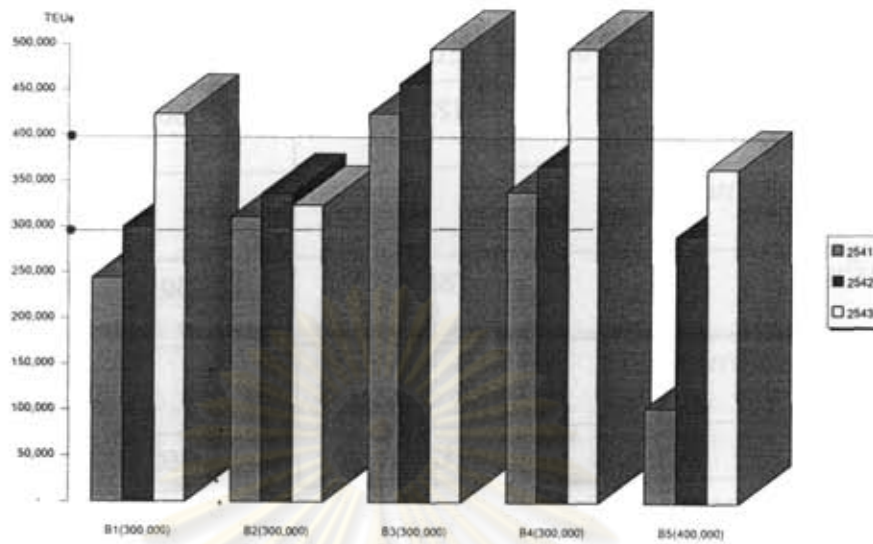
ท่าเทียบเรือ	2541	2542	2543
B1 (ขีดความสามารถรับได้ 300,000 TEUs ต่อปี)			
ตู้สินค้าขาเข้า	125,133	145,079	200,404
ตู้สินค้าขาเข้าผ่าน/ถ่ายลำ	557	2,291	2,800
ตู้สินค้าขาออก	119,172	152,381	218,926
ตู้สินค้าขาออกผ่าน/ถ่ายลำ	120	886	1,707
รวม	244,982	300,637	423,838
B2 (ขีดความสามารถรับได้ 300,000 TEUs ต่อปี)			
ตู้สินค้าขาเข้า	153,459	170,379	168,475
ตู้สินค้าขาเข้าผ่าน/ถ่ายลำ		77	9
ตู้สินค้าขาออก	157,640	166,838	155,558
ตู้สินค้าขาออกผ่าน/ถ่ายลำ		26	12
รวม	311,099	337,320	324,054

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ท่าเทียบเรือ	2541	2542	2543
B3 (ขีดความสามารถรับได้ 300,000 TEUs ต่อปี)			
ตู้สินค้าขาเข้า	195,123	208,801	221,716
ตู้สินค้าขาเข้าผ่าน/ถ่ายลำ			
ตู้สินค้าขาออก	229,789	249,691	274,112
ตู้สินค้าขาออกผ่าน/ถ่ายลำ			
รวม	424,912	458,492	495,828
B4 (ขีดความสามารถรับได้ 300,000 TEUs ต่อปี)			
ตู้สินค้าขาเข้า	168,503	187,483	253,699
ตู้สินค้าขาเข้าผ่าน/ถ่ายลำ	7,210	4,566	7,396
ตู้สินค้าขาออก	157,069	171,317	228,094
ตู้สินค้าขาออกผ่าน/ถ่ายลำ	7,106	4,504	7,154
รวม	339,888	367,869	496,342
B5 (ขีดความสามารถรับได้ 400,000 TEUs ต่อปี)			
ตู้สินค้าขาเข้า	47,798	130,233	175,194
ตู้สินค้าขาเข้าผ่าน/ถ่ายลำ	288	1,753	3,594
ตู้สินค้าขาออก	55,453	157,824	181,056
ตู้สินค้าขาออกผ่าน/ถ่ายลำ	282	1,741	5,357
รวม	103,821	291,549	365,202
รวมทุกท่าเทียบเรือ	1,424,702	1,755,867	2,105,262

ที่มา : กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง



รูปที่ 4.10 แผนภูมิแสดงขีดความสามารถของท่าเทียบเรือ B1-B5 ปีงบประมาณ 2541-2543

เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังจะเป็นท่าเรือหลัก ตู้สินค้าที่บรรทุกขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือ จำเป็นต้องใช้เวลาที่สั้นที่สุด ดังนั้นการทำงานของท่าเรือจึงจำเป็นต้องอาศัย รถพ. ขนาดใหญ่เพื่อช่วยเสริมประสิทธิภาพการทำงานของท่าเรือ รถพ. ลาดกระบัง จึงได้รับการจัดตั้งขึ้นมาเพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าจากท่าเรือแหลมฉบัง รถพ. ลาดกระบังจึงมีที่ตั้งใกล้กับท่าเรือแหลมฉบัง กล่าวคือ ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 118 กิโลเมตร นอกจากนี้ รถพ. ลาดกระบังยังอยู่ใกล้กับกลุ่มผู้ส่งออกที่อยู่ในบริเวณกรุงเทพและจังหวัดใกล้เคียง คือห่างจากท่าเรือกรุงเทพโดยทางรถไฟประมาณ 30 กิโลเมตร

เช่นเดียวกับท่าเรือแหลมฉบัง รถพ. ลาดกระบังบริหารโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย และประกอบการโดยเอกชน รถพ. ประกอบด้วย 6 สถานี สถานี A, B, C, และ F โดยเริ่มประกอบการในปี 2539 ส่วนสถานี D และ E เริ่มประกอบการในปี 2540 และ 2541 ตามลำดับ ผู้ประกอบการทั้ง 6 รายประกอบด้วย

สถานี A บริษัท สยามซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด (SSS)

สถานี B บริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินอล จำกัด (ESCO)

สถานี C	บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล จำกัด (ECCT)
สถานี D	บริษัท ทิฟฟา ไอซีดี จำกัด (TIFFA)
สถานี E	บริษัท ไทยฮานจินโลจิสติก จำกัด (THL)
สถานี F	บริษัท เอ็นวาย เค ดิสทริบิวชัน เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด (NICD)

เนื่องจาก รพท. ลาดกระบังช่วยเสริมประสิทธิภาพของท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้นปริมาณตู้สินค้าผ่าน รพท. จึงมีส่วนสัมพันธ์กับท่าเรือแหลมฉบัง กล่าวคือ ตั้งแต่เปิดดำเนินการในปี 2539 ปริมาณตู้สินค้าก็เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2539 มีปริมาณตู้สินค้า 176,165 TEUs เพิ่มเป็น 313,621 TEUs ในปี 2540 และสูงถึง 817,895 TEUs ในปี 2543 หรือเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 47 ต่อปี ซึ่งใกล้เคียงกับขีดความสามารถของ รพท. จะสังเกตได้ว่าในช่วงปี 2539 – 2543 ก็เป็นช่วงที่มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังสูงอย่างต่อเนื่องจนเกินขีดความสามารถของท่าเรือเช่นกัน

ปัจจัยที่ทำให้ รพท. ลาดกระบัง ประสบความสำเร็จส่วนหนึ่งมาจาก ผู้ประกอบการสถานีต่าง ๆ ใน รพท. ลาดกระบังส่วนหนึ่งเป็นผู้ถือหุ้นหรือผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง กล่าวคือ สถานี A, C, E, และ F มีสายเดินเรือเป็นผู้ถือหุ้นหลัก และบางส่วนยังถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ผู้ประกอบการสถานี B ผู้ถือหุ้นเป็นผู้บริหารท่าเทียบเรือ B3 คงมีแต่สถานี D เท่านั้นที่เป็นการรวมตัวกันระหว่างบริษัทตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง นอกจากนี้ รพท. ลาดกระบังอยู่ในทำเลที่ตั้งที่ใกล้กับแหล่งอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เจ้าของตู้สินค้าเหล่านี้สามารถรับตู้สินค้าที่ รพท. ลาดกระบัง โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากที่รับที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยค่าใช้จ่ายส่วนที่เกิดใน รพท. ลาดกระบัง สายเดินเรือเป็นผู้รับผิดชอบจึงทำให้มีผู้นำเข้าและส่งออกมาใช้บริการเป็นจำนวนมาก

รพท. ลาดกระบัง มีขีดความสามารถที่ 1 ล้าน ต่อปี ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้นในปี 2543 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่าน รพท. สูงถึง 8 แสน TEUs ซึ่งใกล้เคียงขีดความสามารถของ รพท. หากการขยายตัวยังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นนี้ รพท. จะไม่สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้นได้อย่างแน่นอน ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมีโครงการต่อขยายส่วนเหนือของ รพท.

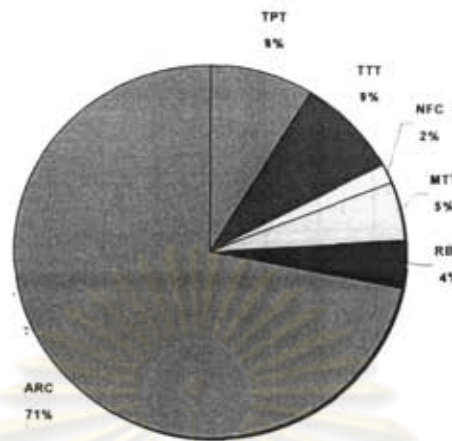
4.5 ท่าเรือมาบตาพุด

ท่าเรือมาบตาพุดเป็นท่าเรือหลักด้านสินค้าเหลว มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการแก่อุตสาหกรรมที่อยู่ในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นหลัก เอกชนได้รับสัมปทานให้ประกอบการทำเทียบเรือสาธารณะ 2 ท่าคือ บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้เทอร์มินัล จำกัด (TPT) ซึ่งให้บริการขนถ่ายสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า และบริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินอล จำกัด (TTT) ซึ่งให้บริการขนถ่ายสินค้าเหลว การที่มีท่าเทียบเรือเพียง 2 ท่าทำให้บริการแก่สาธารณะก็เพื่อเป็นการป้องกันการแข่งขันในการประกอบกิจการสาธารณะ ท่าเทียบเรือที่เปิดดำเนินการหลังจากนี้เป็นท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ Private Berth คือ เอกชนเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือและดำเนินการบริหารท่าเทียบเรือเอง และได้รับสิทธิ์เป็นเจ้าของพื้นน้ำโดยมีเงื่อนไขว่า การรับเรือหรือสินค้าของท่าเทียบเรือต้องเป็นสินค้าของบริษัทหรือบริษัทถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 เพื่อเป็นการป้องกันการแข่งขันกับท่าเทียบเรือสาธารณะ 2 ท่าที่ได้รับสัมปทานไป¹⁴ ท่าเทียบเรือเหล่านี้ ได้แก่ บริษัท ปุ๋ยเคมีแห่งชาติ (NFC) จำกัด บริษัท โรงกลั่นน้ำมันระยอง จำกัด (มหาชน) (RRC) บริษัท สตาร์ปิโตรเลียมรีไฟนิ่ง จำกัด (SPRC) บริษัท มาบตาพุด แทงค์เทอร์มินัล จำกัด (MTT) และบริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด (RBC)

ในช่วง 3 ปีแรกดำเนินการ (2535 – 2537) มีเพียงท่าเทียบเรือสาธารณะเพียง 2 แห่งที่เปิดให้บริการ คือ TPT และ TTT จึงมีปริมาณสินค้าผ่านท่ารวมกันเพียง 1 – 7 แสนตัน ตั้งแต่ปี 2538 เป็นต้นมาท่าเทียบเรืออีก 5 ท่าเริ่มเปิดให้บริการส่งผลให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มขึ้นเป็น 15 ล้านตัน และในปี 2542 RRC และ SPRC ได้ร่วมกันจัดตั้งเป็น บริษัท Alliance Refining เพื่อให้บริการร่วมกันแก่เรือและสินค้าของทั้งสองบริษัท ทำให้ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือสูงเพิ่มขึ้นเป็น 19 ล้านตัน สินค้านำเข้าและส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าเพื่อใช้ในกิจการอุตสาหกรรม เช่น Steel Bullet, Steel Coil, Zinc con, P.T.A เป็นต้น ดังแสดงประเภทของสินค้าในตาราง ที่ 4.13

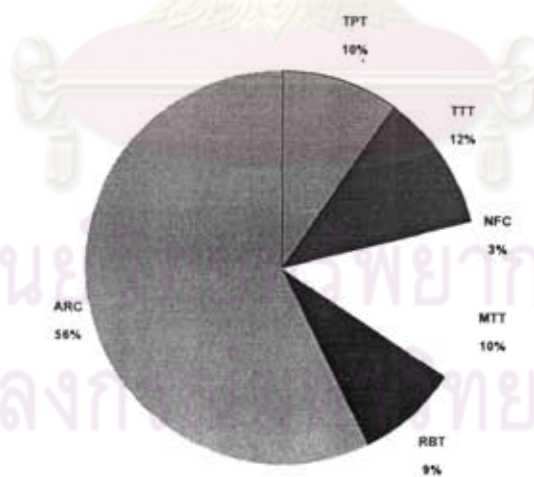
ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁴ สัมภาษณ์ เสริมศักดิ์ สินธุเสก, ผู้อำนวยการ สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด, 28 มีนาคม 2544.



รูปที่ 4.11 แผนภูมิแสดงปริมาณเรือแวะจอดที่ท่าเทียบเรือมาบตาพุด ปี 2543 จำแนกตามท่าเทียบเรือ

หมายเหตุ: ระบุเรือผ่านท่า ARC ซึ่งเป็นท่าใหม่ที่ตั้งตั้งร่วมกันของ RRC และ SPRC



รูปที่ 4.12 แผนภูมิแสดงปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือมาบตาพุด ปี 2543 จำแนกตามท่าเทียบเรือ

หมายเหตุ: ระบุสินค้าผ่านท่า ARC ซึ่งเป็นท่าใหม่ที่ตั้งตั้งร่วมกันของ RRC และ SPRC

ตารางที่ 4.11 : ปริมาณเรือแวะจอดท่าเรือมาบตาพุด ปี 2534 – 2543 จำแนกท่าเทียบเรือ

หน่วย : เที่ยว

ปี	TPT	TTT	RRC	SPRC	NFC	MTT	RBT	ARC	รวม
2535	28	9	-	-	-	-	-	-	37
2536	111	35	-	-	-	-	-	-	146
2537	205	45	-	-	-	-	-	-	250
2538	308	152	10	-	-	-	-	-	470
2539	377	310	1,205	909	-	-	-	-	2,801
2540	408	377	1,498	1,914	19	-	-	-	4,216
2541	331	468	1,432	2,120	43	-	-	-	4,406
2542	431	483	897	1,194	36	238	78	1,591	4,948
2543	443	458	-	-	80	261	214	3,754	5,210

ที่มา : ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

ตารางที่ 4.12 : ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือมาบตาพุด ปี 2534 – 2543 จำแนกตามท่าเทียบเรือ

หน่วย : ตัน

ปี	TPT	TTT	RRC	SPRC	NFC	MTT	RBT	ARC	รวม
2535	103,005	27,587	-	-	-	-	-	-	130,592
2536	253,592	103,799	-	-	-	-	-	-	357,392
2537	552,768	189,977	-	-	-	-	-	-	742,744
2538	1,116,328	731,670	198,585	-	-	-	-	-	2,046,583
2539	1,501,737	1,232,175	4,366,3653	3,629,617	-	-	-	-	10,730,182
2540	1,840,263	2,313,847	5,093,670	6,725,092	260,282	-	-	-	16,233,154
2541	1,395,941	2,167,772	4,818,275	6,771,996	513,357	219,734	-	-	15,887,075
2542	1,734,532	2,053,174	3,723,593	4,245,181	541,284	1,707,783	553,992	4,689,759	19,249,298
2543	1,902,441	2,275,126	-	-	639,497	1,913,785	1,663,873	11,297,568	19,712,292

ที่มา : ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

ตารางที่ 4.13 สินค้าเข้า – ออกผ่านท่าเรือมาบตาพุด ปี 2535 – 2543 จำแนกตามประเภทสินค้า

หน่วย : ตัน

ประเภทสินค้า	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
สินค้าเข้า									
GENERAL	2,350	56,852	124,236	156,788	101,439	176,978	62,881	4,737	3,098
PIG IRON	10,955	8,082	45,185	98,179	79,869	75,758	51,443	-	-
POTASSIUM	-	-	-	-	-	11,502	12,498	33,449	24,500
ROUND LOGS	1,725	10,039	12,593	56,753	37,822	14,142	868	13,530	2,862
STEEL BULLET	10,050	7,379	29,892	10,161	154,621	133,305	48,393	247,428	212,863
STEEL COIL	42,852	108,273	168,957	168,055	171,257	173,231	276,871	573,917	428,933
STEEL PIPE	-	-	16,456	8,895	-	3,824	1,773	4,832	2,395
STEEL PRODUCT	-	-	-	-	-	15,364	18,178	12,102	12,839
STEEL SCRAP	35,297	27,836	94,699	382,540	368,531	186,780	117,319	29,998	-
STEEL WIRE ROD	-	-	-	-	-	144,784	51,554	26,005	65,865

ตารางที่ 4.13 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

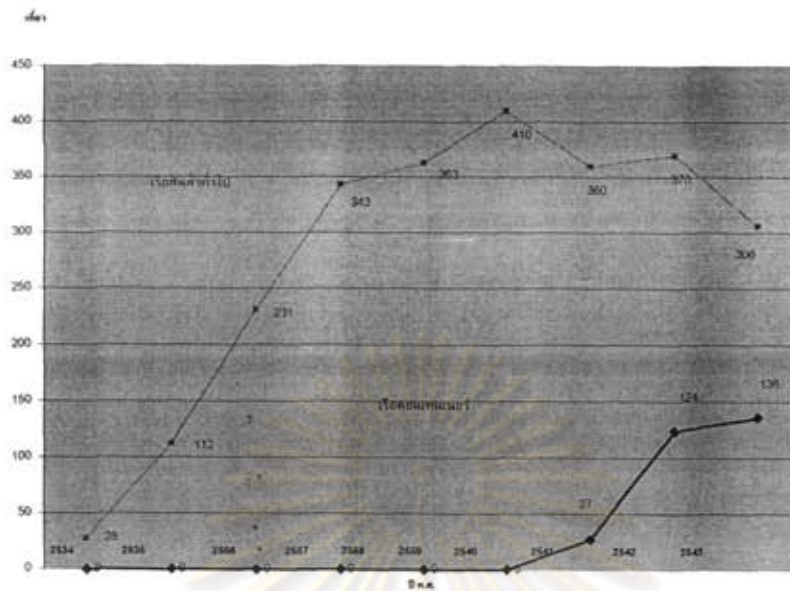
ประเภทสินค้า	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
ZINC CON	-	-	12,919	108,022	112,402	132,342	148,137	152,685	169,584
TOTAL	103,229	218,461	504,937	989,393	1,025,941	1,068,010	789,915	1,098,683	922,939
OHTERS	-	14,086	20,922	8,585	50,852	45,000	32,322	50,067	33,482
GRAND TOTAL	103,229	232,547	525,859	997,978	1,076,793	1,113,010	822,237	1,148,750	956,421
สินค้าออก									
WOOD CHIP	-	-	36,713	116,841	134,124	185,715	135,383	196,426	326,724
TAPIOCA	3,804	16,942	12,692	-	-	-	-	-	-
ROUND LOGS	-	-	5,634	-	-	-	-	-	-
P.T.A	-	-	2,313	46,248	137,826	145,372	101,645	139,554	160,652
STEEL M-BEAM	-	-	-	126,827	133,990	97,230	171,334	11,893	1,611
DEFORMED BAR	-	-	-	-	-	19,127	106,316	1,085	3,288

ตารางที่ 4.13 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ประเภทสินค้า	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
STEEL COIL	-	-	-	-	-	-	11,913	12,208	67,024
TOTAL	3,804	16,942	57,352	289,916	405,940	447,444	526,591	361,166	559,299
OTHERS	-	9,478	4,207	28,197	24,588	27,247	13,067	38,696	62,995
GRAND TOTAL	3,804	26,420	61,559	318,113	430,528	474,691	539,658	399,862	622,294
ALL OF TOTAL	107,033	258,967	587,418	1,316,091	1,507,321	1,587,701	1,361,895	1,548,612	1,578,715

ที่มา : ทำเรื่ออุตสาหกรรมมาบตาพุด



รูปที่ 4.13 แผนภูมิแสดงปริมาณเรือแหวะจอดที่ท่าเทียบเรือ TPT

สำหรับท่าเทียบเรือ TPT ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือหนึ่งในสองท่าของท่าเรือมาบตาพุดที่ให้บริการแก่สาธารณะ และเป็นท่าเทียบเรือท่าเดียวที่ให้บริการด้านสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า ในระยะแรกของการดำเนินการ ท่าเทียบเรือ TPT ให้บริการเรือสินค้าทั่วไป โดยในปี 2534 มีเรือสินค้าทั่วไปเข้าจอดเทียบท่าจำนวน 28 เที้ยวและเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ ตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือมาบตาพุดสามารถเทียบเฉพาะท่าเทียบเรือ TPT เท่านั้น ในเดือนกรกฎาคม 2541 มีเรือตู้สินค้าเข้าจอดเทียบท่าเป็นครั้งแรก ซึ่งในปีเดียวกันนี้เอง ที่มีเรือตู้สินค้าจอดเทียบท่ารวม 27 เที้ยว และมีจำนวนสูงในปี 2542 และ 2543 คือ 124 และ 136 เที้ยว ตามลำดับ ในขณะที่ปริมาณเรือสินค้าทั่วไปมีจำนวนเทียบท่าลดลง

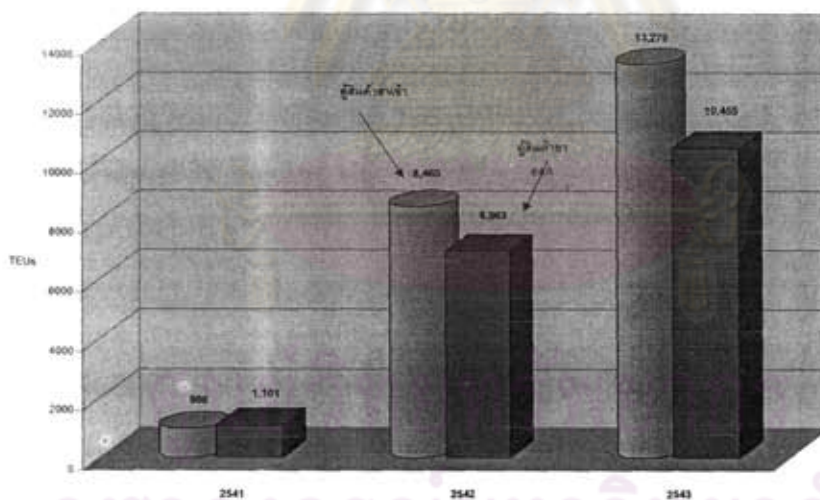
ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.14 ปริมาณเรือผ่านเข้าเทียบท่า ณ ท่าเรือมาบตาพุด ปี พ.ศ. 2535 – 2543

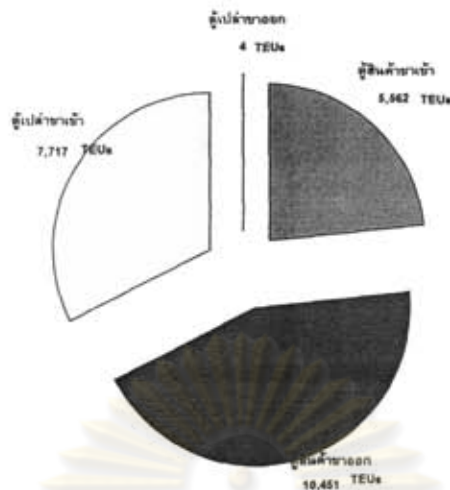
หน่วย : เที่ยว

ปี	เรือตู้สินค้า	เรือสินค้าทั่วไป	รวม
2535	-	28	28
2536	-	112	112
2537	-	231	231
2538	-	343	343
2539	-	363	363
2540	-	410	410
2541	27	360	387
2542	124	370	494
2543	136	306	442

ที่มา : สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด



รูปที่ 4.14 แผนภูมิแสดงตู้สินค้าขาเข้าและขาออก ณ ท่าเรือมาบตาพุด ปี 2541-2543



รูปที่ 4.15 แผนภูมิแสดงปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือมาบตาพุด ปี 2543

ในปี 2541 ซึ่งเป็นปีแรกที่มีเรือตู้สินค้าเข้าเทียบท่า TPT มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือรวม 2,087 TEUs และเพิ่มสูงขึ้นในปี 2542 และ ปี 2543 ตามลำดับคือ 15,423 TEUs และ 23,734 TEUs จะสังเกตได้ว่าปริมาณตู้สินค้าขาเข้าต่ำกว่าตู้สินค้าขาออกมากจึงทำให้มีการนำเข้าตู้เปล่าเป็นจำนวนมาก ปริมาณตู้เปล่าที่นำเข้าสู่ถึงร้อยละ 30 ของปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าทั้งหมด

เมื่อเปรียบเทียบศักยภาพของท่าเทียบเรือ TPT กับท่าเทียบเรือใดท่าเทียบเรือหนึ่งของท่าเรือแหลมฉบังพบว่าคงไม่สามารถแข่งขันกันได้เลย ปัญหาที่เกิดขึ้นมีลักษณะเป็นงูกินหาง กล่าวคือ เนื่องจากอุตสาหกรรมในบริเวณมาบตาพุดเป็นอุตสาหกรรมหนัก สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าเทกองมากกว่าจะบรรจุตู้ ทำให้มีปริมาณตู้สินค้าน้อย จึงมีสายเดินเรือที่แวะจอดที่ท่าเรือมาบตาพุด หรือท่าเทียบเรือ TPT เพียงสายเดียว คือ RCL โดยมีเรือ Feeder ชีตความสามารถประมาณ 1,000 TEUs เข้าสัปดาห์ละ 1 ลำเพื่อขนส่งตู้สินค้าต่อไปยังท่าเรือสิงคโปร์ ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังมีสายเดินเรือเข้าแวะจอดมากมายหลายสายทั้งเรือแม่และเรือ Feeder จึงทำให้เจ้าของสินค้านิยมที่จะส่งออกตู้สินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ตารางที่ 4.15 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือมาบตาพุด ปี 2541 - 2543 จำแนกตามประเภทตู้สินค้า

หน่วย : TEUs

ปี	ตู้สินค้าขาเข้า						ตู้สินค้าขาออก						รวมทั้งสิ้น		
	FCL		LCL		ตู้เปล่า		รวม	FCL		LCL		ตู้เปล่า		รวม	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'		20'	40'	20'	40'	20'			40'
2541	120	10	-	-	848	8	986	1,029	56	16	-	-	-	1,101	2,087
2542	479	1,598	-	-	6,039	344	8,460	6,418	532	10	-	3	-	6,963	15,423
2543	760	4,736	2	64	6,925	792	13,279	8,353	1,770	324	4	4	-	10,455	23,734

ที่มา : สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

ในระยะเริ่มต้นการได้กำหนดให้ท่าเรือมาบตาพุดเป็นท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าเทกองและสินค้าทั่วไปมาก่อนสิ่งอำนวยความสะดวกจึงไม่พร้อมเทียบเท่ากับท่าเรือแหลมฉบังซึ่งกำหนดให้เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้าโดยเฉพาะ นอกจากนี้ท่าเรือมาบตาพุดบริหารและจัดการโดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยซึ่งไม่ใช่หน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับท่าเรือโดยตรงจึงมีความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับท่าเรือน้อยกว่าการทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นผู้ดูแลท่าเรือหลักของประเทศถึง 2 ท่า คือ ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง การกำหนดภาระของเรือค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรืออิงอยู่กับท่าเรือแหลมฉบังเป็นหลัก ซึ่งค่อนข้างสูงและไม่สามารถปรับเปลี่ยนเพื่อการแข่งขันในทางการตลาดได้ ต่างจากท่าเรือแหลมฉบังแม้ว่าการทำเรือ ๕ จะเป็นผู้กำหนดค่าภาระท่าเรือแต่ผู้ประกอบการเอกชนในท่าเรือแหลมฉบังสามารถเสนออัตราที่ต่ำกว่าให้แก่ผู้ใช้บริการได้ หากจะให้ท่าเรือมาบตาพุดสามารถขยายพื้นที่ในการให้บริการด้านตู้สินค้าออกไปได้นั้น จำเป็นต้องพิจารณาปรับปรุงอัตราค่าภาระให้อยู่ในเกณฑ์ที่สามารถแข่งขันได้ นอกจากนี้ที่ท่าเรือแหลมฉบังยังมีสายเดินเรือหลักแวะจอดเทียบท่า หากผู้ใช้บริการมาใช้บริการ ณ ท่าเทียบเรือมาบตาพุด ทำให้ผู้ใช้บริการต้องเสียค่า Port Due ถึง 2 ครั้ง ซึ่งส่งผลต่อต้นทุนที่สูงขึ้น ในกรณีเช่นนี้ ทำให้ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือมาบตาพุดมีแนวโน้มที่จะลดลงต่อไปในอนาคต¹⁵



ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁵ สัมภาษณ์ ภาณุ ภูสุนทรธรรม, ผู้จัดการส่วนการตลาด บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้เทอร์มินัล จำกัด, 26 มิถุนายน 2544.

4.6 ท่าเรือสงขลา

ท่าเรือสงขลาก่อสร้างขึ้นเพื่อเป็นท่าเรือหลักสำหรับให้บริการขนส่งสินค้าออกจากภาคใต้ไปยังต่างประเทศ โดยเฉพาะยางพารา และเพื่อการขนถ่ายสินค้าที่นำเข้าเพื่อใช้ในภาคใต้ และเป็น การเร่งเร้าในการพัฒนาทางการค้าและอุตสาหกรรมในภาคใต้ ท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือของรัฐที่ เปิดบริหารและประกอบการโดยเอกชนคือ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด และบริษัทนี้ บริหารและประกอบการท่าเรือภูเก็ตด้วยเช่นกัน

เรือที่แวะจอดที่ท่าเรือสงขลาทั้งเรือสินค้าทั่วไป เรือตู้สินค้า เรือสินค้าห้องเย็น และเรืออื่น ๆ ดังแสดงในรูปที่ 4.16



รูปที่ 4.16 แผนภูมิแสดงประเภทเรือที่แวะจอดที่ท่าเรือสงขลา ปี 2543

ปริมาณเรือที่เข้าเทียบท่ามีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี โดยเฉพาะเรือตู้สินค้ามีปริมาณสูงสุดถึง ร้อยละ 70 รองลงมาได้แก่ เรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าห้องเย็น คิดเป็นร้อยละ 15 และ 13 ตาม ลำดับ ในปี 2542 มีเรือตู้เข้าเทียบท่าสูงถึง 467 เทียบและลดลงในปี 2543 เหลือเพียง 398 เทียบ ปริมาณเรือตู้สินค้าที่แวะจอดท่าเรือนั้น เป็นเรือ Feeder มีสายเดินเรือประจำ ได้แก่ RCL, BMC และ COSCO การที่มีเรือตู้สินค้าเข้าเทียบท่าน้อยลงนั้น มีสาเหตุมาจากความลึกของร่องน้ำของ ท่าเรือ ซึ่งควรมีร่องน้ำลึกไม่ต่ำกว่า 9 เมตร ถึงจะสามารถรองรับเรือได้อย่างเต็มประสิทธิภาพของ ท่าเรือ มีการตักตะกอนดินสูงประกอบด้วยกรมเจ้าท่าขาดแคลนงบประมาณในการขุดลอก ณ ปัจจุบัน ความลึกของร่องน้ำอยู่ที่ 7.5 เมตร ส่งผลให้เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถจะมาเทียบท่าได้ ตั้ง แต่ปี 2540 เป็นต้นมาเรือสินค้าทั่วไปมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ในปี 2543 ลดลงเหลือ 83 เทียบ สำหรับเรือสินค้าห้องเย็นนับตั้งแต่ปี 2540 เป็นต้นมามีปริมาณเข้าเทียบท่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เพราะมีการนำเข้าปลาแช่แข็ง และส่งออกอาหารทะเลแช่แข็งในปริมาณที่สูงขึ้นในปี 2542 และ ปี 2543

ตารางที่ 4.16 ปริมาณเรือเข้า-ออกผ่านท่าเรือสงขลา ปี 2536-2544

หน่วย : ลำ

ประเภทเรือ	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544*
เรือสินค้าทั่วไป	104	128	107	148	87	81	59	83	68
เรือตู้สินค้า	100	119	151	183	258	375	467	398	416
เรือสินค้าห้องเย็น	80	38	49	64	46	57	65	73	70
เรือสินค้าเทกอง	4	0	0	0	0	0	0	0	0
เรือโดยสาร	1	1	2	3	11	16	0	1	0
เรืออื่น ๆ	29	8	11	9	7	2	1	4	0
เรือส่งปัจจัยเพื่อ การขุดเจาะน้ำมัน	209	140	121	111	67	24	12	10	12
เรือลำเลียง	9	3	21	3	13	6	4	0	0
รวม	536	437	462	521	489	561	608	569	566

ที่มา : ท่าเรือสงขลา

หมายเหตุ : * ปี 2544 เป็นปีประมาณการ

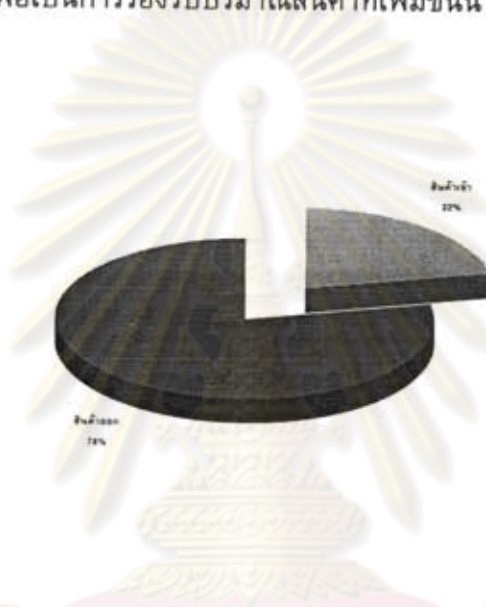
ตารางที่ 4.17 ปริมาณสินค้าเข้า - ออก ผ่านท่าเรือสงขลา

ปี	สินค้าเข้า	สินค้าออก	รวมสินค้าเข้า-ออก (ตัน)	สัดส่วน (%)
2535	157,287	440,492	597,779	
2536	123,818	443,221	567,039	-5.14
2537	109,202	490,056	599,258	5.68
2538	190,057	506,295	696,352	16.20
2539	192,144	730,256	922,400	32.46
2540	167,346	701,590	868,936	-5.80
2541	190,942	728,247	919,189	5.78
2542	183,287	852,760	1,036,047	12.71
2543	255,331	929,287	1,184,618	14.34
2544*	230,700	973,800	1,204,500	1.68

ที่มา : ท่าเรือสงขลา

หมายเหตุ : * ปี 2544 เป็นปีประมาณการ

สินค้าผ่านท่าเรือสงขลามีปริมาณสูงขึ้นเกือบทุกปี ในช่วงปี 2535 – 2541 ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือประมาณ 5 – 9 แสนตัน และตั้งแต่ในปี 2542 เป็นต้นมา ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือสูงกว่า 1 ล้านตัน สินค้าเข้าคิดเป็นร้อยละ 22 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด ในขณะที่มีสินค้าส่งออกคิดเป็นร้อยละ 88 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด ดังแสดงในแผนภูมิที่ 4.17 ในปี 2543 มีปริมาณสินค้าเข้า 255,331 ตัน สินค้าออก 930,093 ตัน ความสามารถของท่าเรือในการรองรับสินค้าได้ 1,100,000 ตัน/ปี จะเห็นได้จากปริมาณสินค้าเข้าออกในปี 2543 มีปริมาณสินค้าเกินขีดความสามารถของท่าเรือแล้ว บริษัทเจ้าพระยาสาทรเอง ได้มีการพัฒนาท่าเรือโดยการขยายลานตู้สินค้าและการจัดซื้อเครื่องจักร เพื่อเป็นการรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นนี้¹⁶



รูปที่ 4.17 แผนภูมิแสดงสินค้าเข้า - ออกผ่านท่าเรือสงขลา ปี 2543

แผนการขยายท่าเรือสงขลาได้กำหนดไว้เป็น 3 ระยะ¹⁷ คือ

ระยะที่ 1 ขยายท่าเรือปัจจุบันออกไป 180 เมตร เป็นท่าที่ 4 สำหรับขนส่งตู้สินค้า และถมทะเลด้านหลังท่าอีก 64 ไร่ เพื่อเพิ่มพื้นที่สำหรับการบรรจุและขนถ่ายสินค้า

ระยะที่ 2 ขยายท่าเรือออกไป 180 เมตร เป็นท่าที่ 5 สำหรับขนส่งตู้สินค้าและทำการถมทะเลอีก 56 ไร่

ระยะที่ 3 ขยายท่าเรือออกไปอีก 400 เมตร และถมทะเลอีก 94 ไร่

¹⁶ “ท่าเรือสงขลารุกเพิ่มค่าภาระหน้าท่าส่งออก-นำเข้า 5 เดือนแรก เพิ่ม 17%,” นสพ.โพกัสภาคใต้ (17 มิถุนายน 2543) ใน <http://www.songkhatoday.com>

¹⁷ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. แผนหลักการขนส่ง พ.ศ.2542-2549 กระทรวงคมนาคม. หน้า 5-61.

ตารางที่ 4.18 แสดงปริมาณสินค้าเข้า-ออก ณ ท่าเรือสงขลา จำแนกตามประเภท

สินค้า	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544*
สินค้านำเข้า (ตัน)								
ปลาแช่แข็ง	46,233	73,872	86,572	98,062	106,750	115,650	112,328	120,000
เครื่องมืออุปกรณ์	16,586	22,298	25,109	24,757	27,678	13,037	27,821	21,700
อาหารสัตว์	8,280	34,630	20,384	1,388	20,937	20,532	27,365	-
อื่น ๆ	38,103	59,257	60,079	43,139	35,576	34,068	87,817	89,000
รวม	109,202	190,057	192,144	167,346	190,941	183,287	255,331	230,700
สินค้าออก (ตัน)								
ยางพารา	298,946	277,676	470,267	389,514	376,635	334,946	435,150	438,500
ไม้และเฟอร์นิเจอร์	21,258	17,898	39,215	60,382	50,968	160,262	190,065	210,100
อาหารทะเลแช่แข็ง	60,443	83,318	79,572	92,718	106,592	119,063	101,832	109,600
อาหารกระป๋อง	56,189	66,550	96,048	112,474	140,336	148,008	133,552	139,700
อื่น ๆ	53,220	60,853	45,154	46,502	53,716	90,481	68,688	75,900
รวม	490,056	506,295	730,256	701,590	728,247	852,760	929,287	973,800
รวมสินค้าเข้า-ออก	599,258	696,352	922,400	868,936	919,188	1,036,047	1,185,424	1,204,500
สัดส่วน (%)		16.20	32.46	-5.80	5.78	12.71	14.42	1.62

ที่มา: ท่าเรือสงขลา

หมายเหตุ: * ปี 2544 เป็นปีประมาณการ

ด้วยจังหวัดสงขลาเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ (ฉลุง) โรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดส่วนใหญ่จะเป็นโรงงานแปรรูปสัตว์น้ำ ได้แก่ โรงงานอาหารทะเลบรรจุกระป๋อง โรงงานปลาป่น และโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ ได้แก่ โรงงานผลิตถุงมือยาง โรงงานเฟอร์นิเจอร์ โรงงานยางแผ่น เป็นต้น¹⁸ ดังนั้นสินค้านำเข้าที่สำคัญได้แก่ ปลาแช่แข็ง มีปริมาณนำเข้าสูงเกือบทุกปี ในปี 2543 มีมูลค่านำเข้า 112,328 ตัน คิดเป็นร้อยละ 44 เมื่อเทียบกับปริมาณสินค้านำเข้าทั้งหมด ส่วนสินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ในปี 2543 มีมูลค่าการส่งออกกว่า 4 แสนตัน คิดเป็นร้อยละ 47 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ไม้และเฟอร์นิเจอร์ และอาหารกระป๋อง มีปริมาณส่งออกสูงคิดเป็นร้อยละ 21 และ 14 ตามลำดับ

¹⁸ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา

ตารางที่ 4.19 ปริมาณตู้สินค้าเข้า – ออกท่าเรือสงขลา

ปี	ตู้สินค้าเข้า – ออก (TEUs)	สัดส่วน (%)
2536	29,220	
2537	39,015	33.52
2538	50,059	28.31
2539	58,336	16.53
2540	70,992	21.70
2541	79,187	11.54
2542	95,876	21.08
2543	107,585	12.21
2544*	117,914	

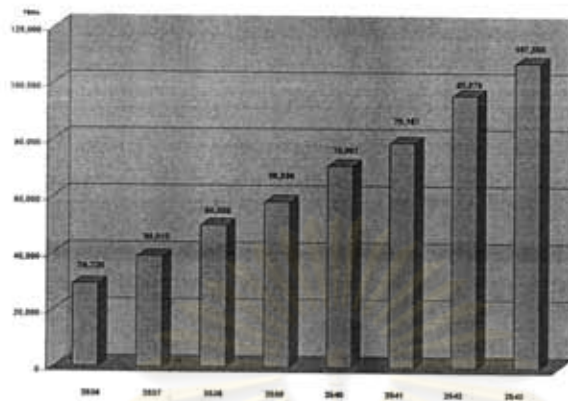
ที่มา : ท่าเรือสงขลา

หมายเหตุ : * ปี 2544 เป็นปีประมาณการ

ตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือสงขลามีปริมาณสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี 2536 มีตู้สินค้าผ่านท่าเรือ 29,220 TEUs ในปี 2540 มีตู้สินค้าสูงถึง 70,992 TEUs และในปี 2543 มีปริมาณตู้สินค้าสูงถึง 1 แสนกว่า TEUs การที่ปริมาณตู้สินค้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วนี้ ทำให้เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่รัฐจัดให้ไว้บริการที่ท่าเรือมีไม่เพียงพอ อีกทั้งลานตู้สินค้าที่มีอยู่ก็ไม่สามารถรับตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้น¹⁹ ในปี 2537 บริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากล ได้ลงทุนสร้างลานตู้สินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 24,800 ตารางเมตร พร้อมกับโรงบรรจุสินค้าเข้าตู้ ทำให้ปรับปรุงขยายพื้นที่ลานตู้สินค้าออกไปเป็น 32,600 ตารางเมตร รับตู้ได้ไม่เกินปีละ 67,000 TEUS และในปี 2542 บริษัทต้องขยายพื้นที่ลานตู้สินค้าอีก 24,000 ตารางเมตรด้านนอกท่าเรือ จะเห็นว่าในปัจจุบันมีตู้สินค้าผ่านท่าสูงกว่าขีดความสามารถที่ท่าเรือจะรองรับได้แล้ว จำเป็นที่ท่าเรือจะต้องขยายลานตู้สินค้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเพื่อมิให้ท่าเรือเกิดความแออัดซึ่งจะส่งผลเสียต่อท่าเรือในระยะยาวอีกด้วย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁹ เดิมท่าเรือสงขลามีลานตู้สินค้า มีพื้นที่ประมาณ 16,000 ตารางเมตร รับตู้ได้ไม่เกิน ปีละ 33,000 TEUs



รูปที่ 4.18 แผนภูมิแสดงแนวโน้มปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสงขลา ปี 2536 – 2543

หากเปรียบเทียบปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสงขลา กับท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง แล้วจะพบว่า มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสงขลาที่น้อยมาก ทั้งนี้เพราะท่าเรือสงขลาที่มีพื้นที่แนวหลังแห่งเดียว คือ ภาคใต้ตอนล่าง นอกจากนี้ตู้สินค้าส่วนหนึ่งยังถูกส่งออกที่ท่าเรือปีนัง ปัจจุบันตู้สินค้าออกผ่านท่าเรือสงขลาโดยเฉลี่ยประมาณเดือนละ 2,600 - 2,700 TEUs ในขณะที่เดียวกันมีตู้สินค้าผ่านด่านปาดังเบซาร์ไปยังท่าเรือปีนังประมาณเดือนละ 2,700 - 2,800 TEUs โดยกว่าร้อยละ 80 เป็นยางพาราไปญี่ปุ่น สาเหตุที่ผู้ส่งออกนิยมส่งสินค้าผ่านท่าเรือปีนังทั้ง ๆ ที่ระยะทางไกลกว่าท่าเรือสงขลาคือ ค่าระวางเรือที่ท่าเรือปีนังถูกกว่าท่าเรือสงขลา ทั้งนี้เพราะ

- 1) ท่าเรือสงขลา มีสินค้าออกมากกว่าสินค้าเข้าถึง 9 เท่า ผู้ส่งออกจึงเสียค่าใช้จ่ายในการนำเข้าตู้เปล่าเพื่อมารับสินค้า ในขณะที่ท่าเรือปีนังนั้นมีตู้สินค้าทั้งสองขามีความสมดุล จึงทำให้ผู้ส่งออกไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการนำเข้าตู้เปล่า ส่งผลให้ค่าระวางเรือที่ท่าเรือปีนังต่ำกว่าท่าเรือสงขลา
- 2) ท่าเรือปีนังมีสายเดินเรือให้บริการมากกว่าท่าเรือสงขลาเกือบ 10 เท่า จึงมีการแข่งขันด้านค่าระวางเรือ
- 3) ท่าเรือปีนังให้บริการแบบ Direct Call คือ เรือแม่แวะจอดเพื่อรับตู้สินค้าโดยตรง จึงไม่จำเป็นต้องขนส่งตู้สินค้าด้วยเรือ Feeder ทำให้ประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายในการส่งออกตู้สินค้า²⁰ เส้นทางที่ผู้ส่งออกไทยนิยมไปใช้บริการ คือ เส้นทางปีนัง – ญี่ปุ่น ทั้งนี้

²⁰ "ท่าเรือนำลึกสงขลา ต้องแก้ปัญหาก่อนระยะยาว," *Transport Journal* (9 – 15 สิงหาคม 2542) : 7.

เพราะยางพาราซึ่งเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของภาคใต้ซึ่งส่วนใหญ่ส่งไปยังญี่ปุ่น ปริมาณยางพาราที่ส่งออกที่ท่าเรือปีนังประมาณ 3,000 TEUs ต่อเดือน หรือกว่า 648,000 ตันต่อปี ส่งผลให้ปัจจุบันยางพาราส่งออกที่ท่าเรือสงขลาเหลือเพียง 3 – 4 แสนตันต่อปี ดังได้กล่าวมาแล้วว่าสาเหตุที่สำคัญคือ ต้นทุนค่าบริการที่ถูกกว่า โดยท่าเรือปีนังได้ลดราคาลงมาถึง 400 เหรียญสหรัฐต่อ TEU ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือปีนังซึ่งรวมค่าขนส่งในประเทศและค่าดำเนินการอื่น ๆ แล้วถูกกว่าท่าเรือสงขลาถึง 30 เหรียญสหรัฐต่อ TEU²¹ ทำให้ผู้ประกอบการยางพาราของไทยนิยมไปใช้ท่าเรือน้ำลึกปีนังมากกว่า เนื่องจากมีศักยภาพในการให้บริการ และได้เปรียบในเรื่องที่ตั้ง อัตราค่าบริการ อัตราภาษีและบุคลากร²²

สำหรับสินค้าของไทยที่ส่งผ่านท่าเรือปีนัง ได้แก่ ยางพารา อาหารทะเล เครื่องเรือน ทั้งหมดเป็นสินค้าคู่ ปริมาณสินค้าของไทยที่ส่งออกผ่านท่าเรือประมาณร้อยละ 7²³ ของปริมาณสินค้าคู่ที่ผ่านท่าเรือปีนัง การขนส่งสินค้าคู่ไปยังท่าเรือปีนังกระทำได้ 2 ทาง คือ

ทางรถไฟ โดยขนส่งผ่านด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ปริมาณสินค้าที่ขนส่งโดยทางรถไฟคิดเป็นร้อยละ 75 ของสินค้าที่ส่งผ่านท่าเรือปีนัง

ทางรถบรรทุก โดยขนส่งผ่านด่านศุลกากรสะเดา ปริมาณสินค้าที่ขนส่งโดยทางรถบรรทุกคิดเป็นร้อยละ 25 ของสินค้าที่ส่งผ่านท่าเรือปีนัง

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²¹ "ท่าเรือสงขลาเข้าขั้นอันตราย เรือจีนหยุดวิ่ง-ยางแห่ใช้ปีนัง," ผู้จัดการรายวัน (29 มิถุนายน 2543)

²² http://www.news.mweb.co.th/netnews/netnews_3600.html

²³ สัมภาษณ์ Boon Chin Teck, Head, Commercial Unit Container Services, Penang Port Sdn. Bhd., วันที่ 26 เมษายน 2542.

4.7 ท่าเรือภูเก็ต

ท่าเรือภูเก็ตเป็นท่าเรือที่สร้างขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางด้านทะเลอันดามัน นอกจากนี้ยังเป็นเมืองท่าสำคัญทางด้านการท่องเที่ยวและบริการ เรือที่เข้าเทียบท่าจึงมีหลายประเภททั้งที่เป็นเรือสินค้าและเรือโดยสาร

เรือโดยสารมากกว่าเรือประเภทอื่น ๆ ในช่วงปี 2534 – 2539 ปริมาณเรือโดยสารสูงขึ้นอย่างมาก ทั้งนี้เพราะมีเรือท้องถิ่นชุกชงไทย คือ King Ferry ใช้บริการท่าเรือภูเก็ตไปยังเกาะพีพี แต่ในปี 2540 เรือโดยสาร King Ferry จมลงมีผลทำให้ปริมาณเรือโดยสารเข้าเทียบท่าลดลง นอกจากนี้ท่าเรือยังมีเรือท่องเที่ยวประจำวัน Sightseeing Boat ที่สามารถบรรจุคนได้ประมาณ 200 คนไปยังเกาะพีพี มีผลทำให้เรือโดยสารที่มาจอดเทียบท่าเรือสูงขึ้น แต่อย่างไรก็ตามในช่วง 4 ปีที่ผ่านมา (2540 – 2543) ปริมาณเรือโดยสารที่แวะจอดที่ท่าเรือภูเก็ตก็ลดน้อยลง ทั้งนี้เพราะมีการเปิดใช้ท่าเรือรัชฎา²⁴ ซึ่งสร้างขึ้นใหม่ที่คลองท่าจีน เนื่องจากค่าบริการเทียบท่าที่ท่าเรือภูเก็ตสูงกว่าท่าเทียบเรือรัชฎา เรือท่องเที่ยวส่วนใหญ่จึงหันไปเทียบท่าเรือรัชฎาแทน ในปี 2542 และปี 2543 ปริมาณเรือเข้าเทียบท่าลดลงเหลือ 100 กว่าเที่ยว และในปี 2543 มีปริมาณเรือโดยสารเทียบท่าคิดเป็นร้อยละ 35 ของปริมาณเรือทั้งหมดที่เข้าเทียบท่า

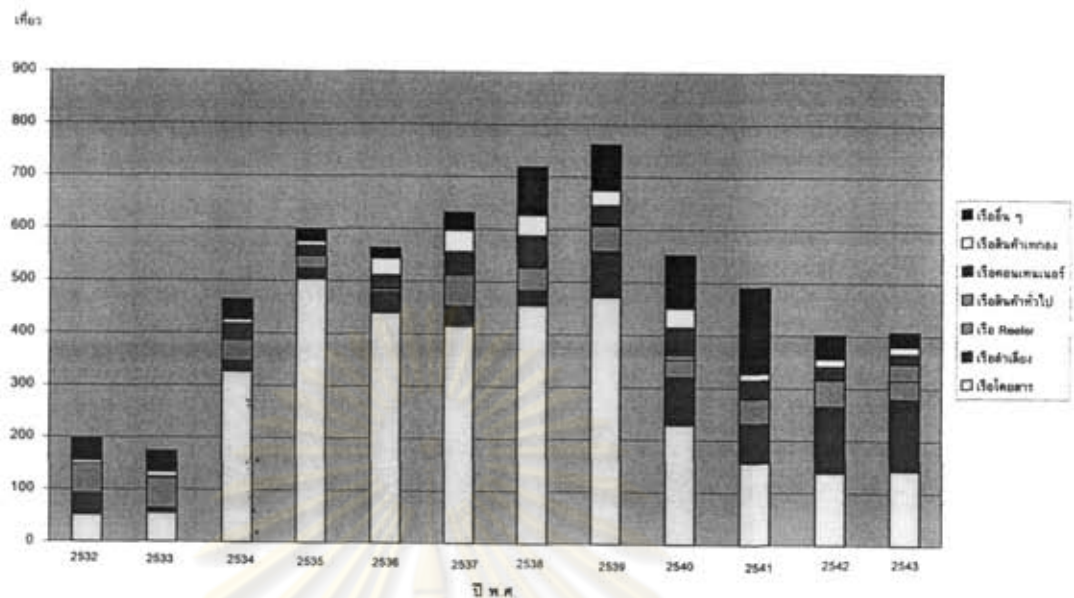
นอกจากนี้บริษัทซีทรานทราเวล จำกัด²⁵ ซึ่งได้รับการคัดเลือกในการบริหารท่าเรือรัชฎาในระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี ได้จัดทำแผนที่จะลงทุนทำอู่ซ่อมเรือขนาด 100 ดัน การพัฒนาพื้นที่เป็นสวนหย่อมสำหรับผู้ให้บริการท่าเทียบเรือ การพัฒนาพื้นที่ 3 ไร่ เพื่อใช้เป็นบริเวณรับฝากเรือ จอดเรือ ซ่อมเรือทั้งเรือใบและเรือยอชต์ นับเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้เรือท่องเที่ยวหันไปเทียบท่าเรือที่รัชฎาแทน

²⁴ ท่าเทียบเรือรัชฎา กรมโยธาธิการเป็นผู้รับผิดชอบ เป็นท่าเทียบเรือโดยสารภายในที่สร้างขึ้นเพื่อรองรับเรือ Sightseeing Boat ใช้งบประมาณก่อสร้างประมาณ 62 ล้านบาท สร้างเสร็จเมื่อ 19 พฤศจิกายน 2542 โดยมีองค์การบริหารส่วนจังหวัดเป็นผู้ดูแล

²⁵ "ซีทราน" ได้บริหารท่าเรือรัชฎา. ผู้จัดการรายวัน 28 พฤษภาคม 2544 หน้า 17-18

ตารางที่ 4.20 ปริมาณเรือแจะจอดเทียบท่าที่ท่าเรือเกิดปี 2532 – 2543 จำแนกตามประเภทเรือ

ประเภทของเรือ	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543
เรือสินค้าทั่วไป	56	57	39	23	3	4	0	3	10	1	3	32
เรือตู้สินค้า	0	3	32	20	24	40	61	36	52	35	23	19
เรือสินค้าเทกอง	7	9	7	8	32	41	39	28	36	13	14	14
เรือโดยสาร	52	55	326	503	439	415	455	471	228	156	138	142
- เรือชักธงต่างประเทศ	7	31	23	107	61	53	104	125	104	106	86	86
- เรือชักธงไทย	45	24	41	58	44	46	46	47	46	50	52	56
- เรือโดยสารภายในประเทศชักธงไทย	0	0	262	338	334	316	305	299	78	0	0	0
เรืออื่น ๆ	43	40	39	23	20	35	92	88	101	163	46	27
เรือ Reefer	0	0	0	0	5	59	43	49	32	47	51	35
เรือลำเลียง	40	9	21	21	40	38	29	87	93	76	127	138
รวม	198	173	464	598	563	632	719	762	552	491	402	407

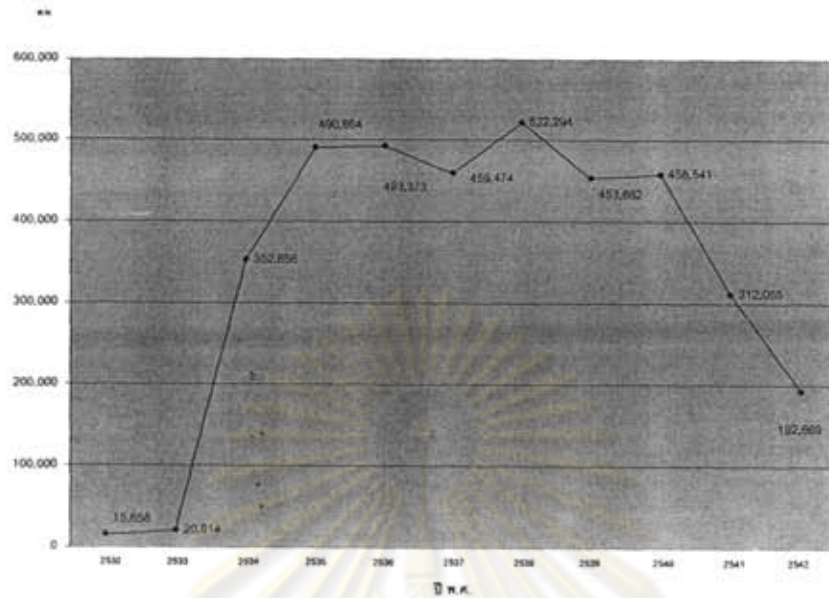


รูปที่ 4.19 แผนภูมิแสดงเรือแวะจอดท่าเรือภูเก็ต ปี 2532 – 2543 จำแนกตามประเภทเรือ

ในปัจจุบันได้มีการพัฒนาให้ภูเก็ตเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวโดยเรือยอชต์ มีการส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์มากขึ้น โดยที่รัฐบาลเองได้มีนโยบายในการผ่อนปรนให้เรือยอชต์จากต่างชาติสามารถเทียบท่าจากเดิม 6 เดือนให้ได้นานถึง 12 เดือนในจังหวัดภูเก็ตแทนที่จะต้องไปจอดเรือยังลังกาวิ ประเทศมาเลเซีย และการปรับลดภาษีสรรพสามิตเรือยอชต์จากร้อยละ 50 เหลือร้อยละ 5 ส่งผลให้มีเรือยอชต์เข้าประเทศมากขึ้น ซึ่งในจังหวัดภูเก็ตมีเอกชนประกอบการทำเรือยอชต์อยู่แล้ว 2 บริษัท คือ ท่าเรือของบริษัท ภูเก็ต โบทลากูน และ บริษัท ยอชท์ เฮเวน จำกัด²⁶ และได้มีการวางแผนพัฒนาให้ภูเก็ตมีท่าเทียบเรือยอชต์ขนาดใหญ่ขึ้นใหม่อีก 1 ท่า คือ รอยัล ภูเก็ต มาริน่า ณ บริเวณบ้านเกาะแก้ว ตำบลรัชฎา อำเภอเมือง ในพื้นที่ จำนวน 185 ไร่ ซึ่งสามารถเปิดให้บริการได้ 24 ชั่วโมงมีท่าจอดเรือในน้ำ 418 ท่า และบนบกอีก 120 ท่า โดยใช้งบประมาณในการลงทุนคิดเป็นเงินทั้งสิ้นกว่า 250 ล้านบาทหรือสหรัฐ²⁷

²⁶ "เรือยอชต์เข้าภูเก็ตหลายพันลำ/ปี ต่างชาติเร่งลงทุนมารินารองรับ" ผู้จัดการรายวัน 25 พฤศจิกายน 2545 ใน <http://www.manager.co.th/local/viewNews.asp?newsid=4594214979409>

²⁷ "ภูเก็ตมุด "ท่าเทียบเรือ" ใหญ่ที่สุดในเอเชีย" เดลินิวส์ 27 พฤษภาคม 2545 ใน <http://www.dailynews.co.th>



รูปที่ 4.20 แผนภูมิแสดงปริมาณนักท่องเที่ยวที่ผ่านท่าเรือภูเก็ต ปี 2532 - 2542

ตารางที่ 4.21 ปริมาณนักท่องเที่ยวที่ผ่านเข้าออก ณ ท่าเรือภูเก็ต

ปี	Foreign Cruise	Thai Cruise	Sightseeing Boats	Total
2532	5,823	9,835	0	15,658
2533	12,495	8,319	0	20,814
2534	12,140	11,662	329,054	352,856
2535	55,704	16,080	419,080	490,864
2536	33,665	16,060	443,648	493,373
2537	29,629	15,775	414,070	459,474
2538	88,126	15,176	418,992	522,294
2539	88,754	18,116	347,012	453,882
2540	89,973	18,004	350,564	458,541
2541	134,378	17,617	160,060	312,055
2542	104,529	14,468	73,672	192,669
2543*	23,506	6,232	1,005	30,743

ที่มา : ท่าเรือภูเก็ต

หมายเหตุ * เดือน มกราคม – มีนาคม 2543

ตารางที่ 4.22 ปริมาณสินค้าเข้าออก ณ ท่าเรือภูเก็ต

หน่วย : ตัน

ประเภท	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544*
Tonnage: total	57,058	51,431	75,119	70,041	120,195	176,955	191,876	183,880	203,139	136,180	151,530	266,950	97,955
- In container	0	1,012	19,121	33,454	31,485	49,791	44,987	58,251	74,413	49,468	48,862	53,178	17,906
- In break bulk	57,058	50,419	55,998	36,587	88,710	127,164	146,889	125,629	128,726	86,712	102,668	213,772	80,049
Import : total	5,431	4,252	6,621	12,543	21,205	51,413	36,466	47,312	46,526	45,709	52,082	41,066	13,830
In container	0	0	2,468	9,543	17,142	21,873	20,208	22,060	30,229	29,335	35,350	30,642	11,666
- Metal Crates	0	0	0	5,168	9,015	12,165	7,546	4,514	6,989	3,143	4,724	1,396	0
- Mineral	0	0	0	2,849	7,247	8,278	11,926	16,586	22,518	25,604	30,239	28,924	11,608
- Other	0	0	2,468	1,526	880	1,430	736	960	722	588	387	322	58
In break bulk	5,431	4,252	4,153	3,000	4,063	29,540	16,258	25,252	16,297	16,374	16,732	10,424	2,164
- Wood Log	0	0	0	0	0	3,574	0	0	0	0	0	0	0
-Petroleum Coke	4,414	3,245	3,297	3,000	1,936	1,837	2,179	9,796	3,027	4,499	5,598	6,287	0
- Frozen Fish	0	0	0	0	2,127	24,129	14,079	14,158	11,766	11,741	10,908	4,137	2,164
- Other	1,017	1,007	856	0	0	0	0	1,298	1,504	134	226	0	0
Export : total	51,627	47,179	68,498	57,498	98,990	125,542	155,410	136,568	156,613	90,471	99,448	225,884	84,125

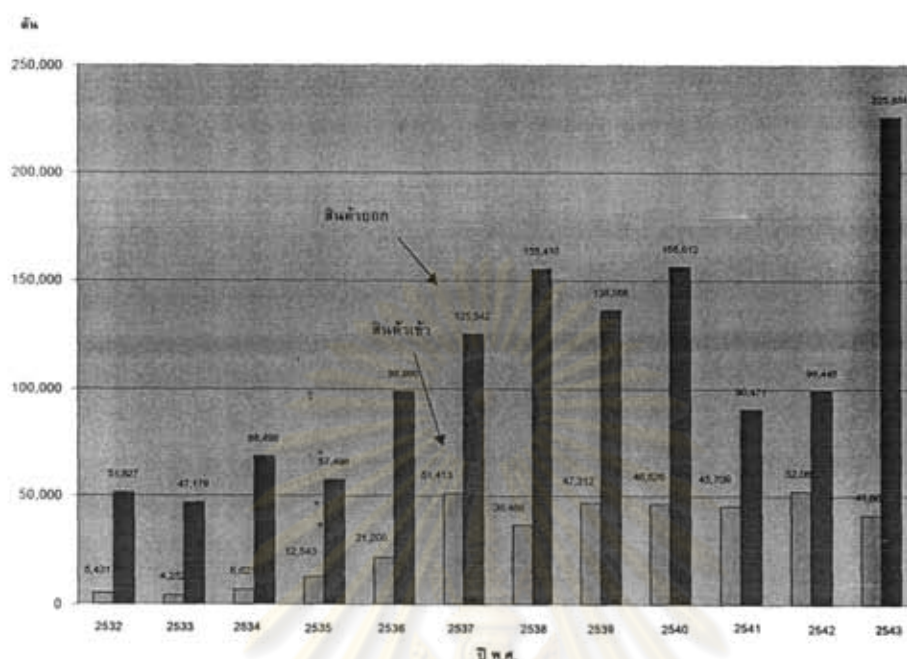
ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

หน่วย : ตัน

ประเภท	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544*
In container	0	1,012	16,653	23,911	14,343	27,918	24,779	36,191	44,184	20,133	13,512	22,536	6,240
- Rubber	0	1,012	16,567	16,272	11,002	21,606	20,285	27,863	32,304	6,927	653	7,885	0
- Mineral	0	0	0	6,327	2,554	2,946	3,163	5,908	10,651	12,895	12,769	14,593	6,212
- Rubber Glove	0	0	0	0	0	0	177	825	136	19	46	10	0
- Frozen Fish	0	0	0	0	0	0	0	0	960	95	0	0	0
- Other	0	0	86	1,312	787	3,366	1,154	1,595	133	197	44	48	28
In break bulk	51,627	46,167	51,845	33,587	84,647	97,624	130,631	100,377	112,429	70,338	85,936	203,348	77,885
- Rubber	8,365	5,691	7,645	0	824	2,185	6,500	8,433	15,377	0	7,909	140,131	59,946
- Latex	1,165	7,505	15,523	18,679	72,922	69,712	95,922	91,944	82,639	70,338	69,035	55,943	17,875
- Mineral	13,470	12,959	6,737	0	453	0	0	0	0	0	0	0	0
- Ilminite ore	26,771	18,557	18,666	14,908	10,322	15,804	23,861	0	9,331	0	6,600	5,400	0
- Crude Palm Oil	0	0	0	0	0	9,923	3,679	0	0	0	0	0	0
- Other	1,856	1,455	3,274	0	126	0	669	0	5,082	0	2,392	1874	64

ที่มา : ทำเรื่องเกิด

หมายเหตุ * เดือนมกราคม - พฤษภาคม 2544



รูปที่ 4.21 แผนภูมิแสดงปริมาณสินค้าเข้า – ออก ผ่านท่าเรือภูเก็ต ปี 2532 - 2543

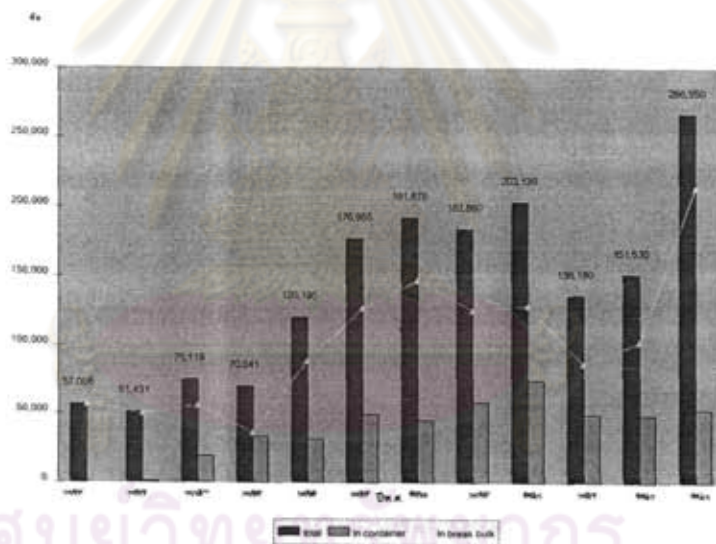
การที่มีจำนวนท่าเทียบเรือโดยสารที่เพิ่มมากขึ้นอีกหลายท่า ส่งผลให้มีเรือโดยสารมาใช้บริการที่ท่าเรือภูเก็ตน้อยลง ทำให้ปริมาณนักท่องเที่ยวลดน้อยลงตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 4.21

เรือที่เข้าเทียบท่ารองลงมาได้แก่ เรือลำเลียง ซึ่งมีแนวโน้มเข้าเทียบท่าเรือสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี 2543 และปี 2542 มีปริมาณเรือสูงถึง 138 เที่ยว 127 เที่ยวตามลำดับ ทั้งนี้เพราะเรือลำเลียงใช้ในการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะตึก ยางพารา น้ำมันปาล์ม ไปยังเรือเดินสมุทร เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าซึ่งแต่เดิมการส่งออกสินค้าดังกล่าวจะส่งผ่านท่าเรือปีนัง คือ ขนส่งจากท่าเรือกันตัง จังหวัดตรังไปยังท่าเรือปีนัง ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งและการยกขนสินค้าบ่อยครั้ง ทำให้สินค้าเกิดความเสียหายได้ง่าย

ส่วนเรือตู้สินค้านั้นจะเห็นได้ว่ามีปริมาณเทียบท่าน้อยลงอย่างต่อเนื่อง ในปี 2543 มีจำนวน 19 เที่ยว ทั้งนี้เพราะในจังหวัดภูเก็ตเองนั้นเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวมากกว่าอุตสาหกรรม

ปริมาณสินค้าเข้าออก ณ ท่าเรือภูเก็ตมีแนวโน้มที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี 2532 มีปริมาณสินค้าผ่านท่า 5 หมื่นกว่าตัน เพิ่มสูงขึ้นเป็น 7 หมื่นตันในปี 2534 และตั้งแต่ปี 2536 เป็นต้นมามีปริมาณสินค้าผ่านท่าสูงเกินกว่า 1 แสนตัน และสูงขึ้นอย่างมากถึง 2 แสนตันในปี 2540 และปี 2543

เมื่อจำแนกเป็นสินค้าเข้าและสินค้าออกที่ผ่านท่าเรือภูเก็ตจะพบว่า เป็นสินค้าออกในอัตราที่สูงมากกว่าสินค้าเข้า ในปี 2543 คิดเป็นอัตราส่วนเท่ากับ 84.6 : 15.4 สินค้าที่ผ่านท่าเรือโดยส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่อยู่ในลักษณะสินค้าหีบห่อ (Beak bulk) มากกว่าสินค้าที่บรรจุตู้ (Container) โดยคิดเป็นอัตราส่วนที่สูงถึงร้อยละ 80 : 20



รูปที่ 4.22 แผนภูมิแสดงปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือภูเก็ต ปี 2532 – 2543

นับตั้งแต่ปี 2537 เป็นต้นมา ปริมาณสินค้าเข้าที่ผ่านท่าเรือ มีปริมาณอยู่ในระหว่าง 30,000 – 50,000 ตัน โดยมีการนำเข้าสินค้ามากที่สุด ทั้งนี้เพราะการล้มขององค์การตีบุกระหว่างประเทศ ส่งผลทำให้ราคาตีบุกตกต่ำ มีผลกระทบต่อการทำเหมืองแร่ตีบุกทั้งทางบกและทางทะเล ประกอบ

กับความต้องการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ลดลง เพราะมีวัสดุอื่นใช้ทดแทนได้ดีกว่า ทำให้การส่งตู้คอนเทนเนอร์เป็นสินค้าออกลดลง สินค้าที่ใช้เพื่อการผลิตตู้คอนเทนเนอร์จึงใช้วิธีการนำเข้าสินแร่ตู้คอนเทนเนอร์จากต่างประเทศ ได้แก่ ออสเตรเลีย ชิลี จีน รัสเซีย เพื่อนำเข้ามาถลุง โดยบรรจุตู้และนำเข้าที่ Port Klang และขนส่งโดยเรือสำเลียงมายังท่าเรือภูเก็ต แร่ตู้คอนเทนเนอร์อีกส่วนหนึ่งขนส่งมาโดยสายเดินเรือ American President Line ขนส่งมาจากรัสเซียโดยใช้เรือ Feeder ขนาด 200 – 300 TEUs²⁸

สินค้าออกที่สำคัญ ยังคงเป็นยางพาราและน้ำยางข้น ยางพารามีปริมาณการส่งออกสูงอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2534 – 2541 คือระหว่าง 10,000 – 30,000 ตันต่อปี และส่งออกลดลงอย่างมากในปี 2542 ทั้งนี้เพราะเป็นปีที่ราคายางตกต่ำอย่างที่สุดในรอบ 6 ปี (2537 – 2542) อินโดนีเซียซึ่งเป็นประเทศที่ส่งออกยางพารารายใหญ่ของโลกเร่งระบายยางที่เก็บไว้ด้วยการขายยางในราคาต่ำ ประกอบกับการยกเลิกองค์การยางธรรมชาติระหว่างประเทศ จึงทำให้ผู้ส่งออกไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับยางพาราจากประเทศอินโดนีเซียได้ ผู้ส่งออกจึงหันมาส่งน้ำยางข้นมากขึ้นโดยส่งออกไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา และยุโรป ในปี 2538 และ ปี 2539 มีปริมาณการส่งออกสูงถึง 9 หมื่นกว่าตัน และปริมาณการส่งออกน้ำยางข้นเริ่มลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2540 เป็นต้นมา เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจของประเทศ ในปี 2543 มีปริมาณส่งออกน้ำยางข้นลดลงเหลือเพียง 5 หมื่นกว่าตัน แร่ตู้คอนเทนเนอร์ที่มีการผลิตเพื่อการส่งออก โดยบริษัท ไทยแลนด์สเมลติ้ง แอลดีไฟไน้ง จำกัด (ไทยชาร์โก) มีปริมาณการส่งออกในปี 2541 – 2543 ระหว่าง 10,000 – 12,000 ตันต่อปี²⁹ สำหรับสินค้าประเภทปลาแช่แข็ง (Frozen Fish) ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของภาคใต้ มีการส่งออกน้อยมาก ทั้งนี้เพราะจังหวัดภูเก็ตไม่มีโรงงานแปรรูปสัตว์น้ำ

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²⁸ สัมภาษณ์ อาชิน อร่ามเมฆาพงศ์, ผู้จัดการ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ท่าเรือภูเก็ต, 12 พฤษภาคม 2543.

²⁹ <http://www.bot.or.th/BOTHHomepage/databank/RegionEcon/hybr/south/statistic/month44.xls>

ตารางที่ 4.23 ปริมาณตู้สินค้าผ่าน ท่าเรือภูเก็ต ปี 2534 – 2544*

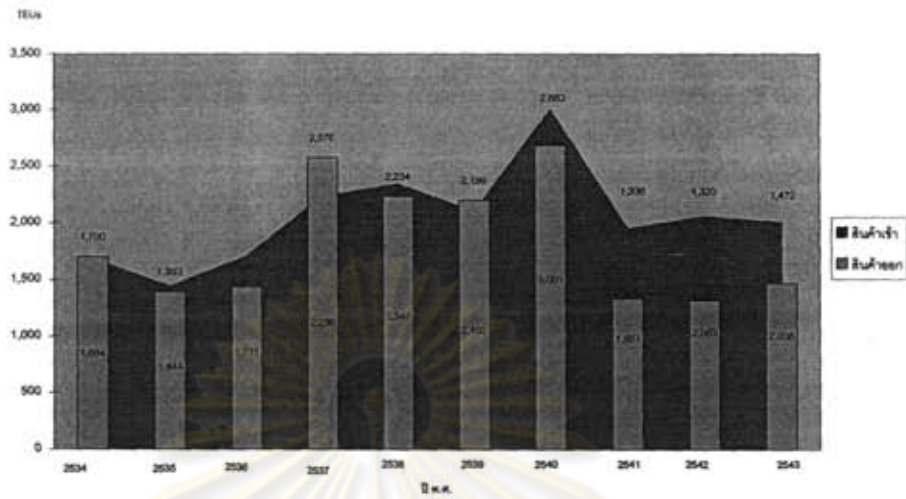
หน่วย : TEUs

รายการ	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544*
สินค้าเข้า	1,684	1,444	1,711	2,236	2,348	2,102	3,001	1,951	2,063	2,008	470
ตู้เปล่า 20'	2	2	1	160	390	924	1,196	372	35	378	8
40'	747	517	444	526	509	45	130	18	42	10	0
ตู้เต็ม 20'	2	90	346	364	582	800	1,135	1,233	1,318	1,234	446
40'	93	159	238	330	179	144	205	155	313	188	8
สินค้าออก	1,700	1,393	1,441	2,576	2,234	2,199	2,683	1,336	1,320	1,472	478
ตู้เปล่า 20'	1	91	154	229	302	2,279	211	207	238	49	40
40'	4	35	2	62	4	76	153	87	202	118	25
ตู้เต็ม 20'	1	2	141	365	504	1,524	1,926	889	678	1,041	358
40'	845	615	571	929	701	122	120	33	0	73	15
รวม	3,384	2,837	3,152	4,812	4,582	4,301	5,684	3,287	3,383	3,480	948
% เปลี่ยนแปลง		-16.16	11.10	52.66	-4.78	-6.13	32.16	-42.17	2.92	2.87	

ที่มา : ท่าเรือภูเก็ต หมายเหตุ * เดือน มกราคม – พฤษภาคม 2544

ปริมาณตู้สินค้ารวมทั้งที่ผ่าน ณ ท่าเรือภูเก็ตมีปริมาณระหว่าง 3,000 – 5,000 TEUs เมื่อเปรียบเทียบปริมาณตู้สินค้าเข้าและตู้สินค้าออกแล้ว ในปี 2534 - 2539 พบว่า ปริมาณตู้สินค้าเข้าและออกมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน และตั้งแต่ปี 2540 เป็นต้นมา เป็นตู้สินค้าเข้าสูงกว่าในอดีตบางส่วนระหว่างร้อยละ 52 – 61

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 4.23 แผนภูมิแสดงตู้สินค้าเข้าออกผ่าน ณ ท่าเรือภูเก็ต ปี 2534 – 2543

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทนำ

ท่าเรือเป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศมีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ จึงมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ และในทางกลับกันการเติบโตของท่าเรือได้รับผลกระทบโดยตรงจากการค้าระหว่างประเทศและเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตามในยุคโลกาภิวัตน์ซึ่งการค้าและเศรษฐกิจได้เปิดกว้างไม่ได้จำกัดอยู่ในขอบเขตของประเทศเดียว และนำไปสู่การแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น ท่าเรือเองก็ได้รับผลกระทบไม่น้อย นอกจากนี้การพัฒนาระบบการขนส่งทางทะเลโดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบการขนส่งด้วยตู้สินค้า (Containerisation) มีผลกระทบอย่างมากต่อท่าเรือ ไม่ว่าจะเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ การบริหารจัดการ และการแข่งขันระหว่างท่าเรือ

5.2 ผลกระทบของการค้าทางทะเลของไทยที่มีต่อท่าเรือ

ในการวิเคราะห์ผลกระทบของการค้าทางทะเลของไทยที่มีต่อท่าเรือ จากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของไทยแบ่งออกเป็น 3 ช่วงดังนี้

- การนำเข้าและส่งออกในช่วงก่อนวิกฤตเศรษฐกิจ (2530 – 2539)
- การนำเข้าและส่งออกในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ (2540 – 2541)
- การนำเข้าและส่งออกในช่วงหลังวิกฤตเศรษฐกิจ (2542 – 2545)

5.2.1 การนำเข้าและส่งออกในช่วงก่อนวิกฤตเศรษฐกิจ (2530 – 2539)

ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอยู่ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2 ฉบับ คือ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 – 2534) และฉบับที่ 7 (2535 – 2539) เศรษฐกิจของประเทศภายใต้แผนพัฒนาทั้ง 2 ฉบับขยายตัวอย่างต่อเนื่อง กล่าวคืออยู่ในอัตรา

ร้อยละ 10.5 และ 7.8 ตามลำดับ ปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศขยายตัวสูง ได้แก่ การขยายตัวของการส่งออก ในช่วงปี 2529 – 2533 อัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 29 ต่อปี และในปี 2537 การส่งออกของไทยมีมูลค่าเกิน 1 ล้านล้านบาท และมีสัดส่วนในตลาดโลกเกิน ร้อยละ 1 เป็นครั้งแรก

ท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักแห่งเดียวของประเทศในขณะนั้นได้รับผลกระทบจากการขยายตัวด้านการส่งออกที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับในช่วงนี้เองรูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเลได้เปลี่ยนจากระบบการขนส่งแบบดั้งเดิม คือ สินค้าทั่วไป (General Cargoes) หรือสินค้าหีบห่อ (Break Bulk) มาเป็นระบบการขนส่งด้วยตู้สินค้า ซึ่งการขนส่งระบบนี้ได้หลังไหลเข้าสู่ท่าเรือต่างๆ ทุกภูมิภาคของโลกอย่างรวดเร็ว ท่าเรือกรุงเทพในยุคนั้นยังไม่มีความพร้อมแต่ก็จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนท่าเรือเก่าที่ทำได้รองรับการขนส่งรูปแบบใหม่ ทั้งหมดนี้นำไปสู่การเกิดความแออัดขึ้นในท่าเรือและการจราจรรอบท่าเรือติดขัดอย่างรุนแรง และในปี 2534 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ได้มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังเพื่อเป็นท่าเรือหลักแห่งใหม่ของประเทศขึ้นที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และในระหว่างที่การก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ยังไม่แล้วเสร็จ รัฐบาลได้แก้ไขปัญหาคอขวดหน้าด้วยการอนุญาตให้ท่าเรือเอกชน 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นท่าเทียบเรือสาธารณะบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้าเพื่อบรรเทาความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ

ในปี 2537 ซึ่งเป็นปีที่ท่าเทียบเรือตู้สินค้าทั้ง 4 แห่งในท่าเรือแหลมฉบังเปิดดำเนินการ ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้านี้ถึงร้อยละ 96 และในปีต่อมาเพิ่มสูงขึ้นโดยเฉลี่ย ร้อยละ 47

ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ยังมีการก่อสร้างท่าเรือใหม่อีกหลายแห่ง ได้แก่ ท่าเรือมาบตาพุด ที่จังหวัดระยอง เพื่อเป็นท่าเรือหลักด้านสินค้าเหลวและเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่อุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ท่าเรือสงขลา เพื่อเป็นท่าเรือหลักสำหรับภาคใต้ด้านอ่าวไทย และท่าเรือภูเก็ตเพื่อเป็นท่าเรือหลักด้านทะเลอันดามัน

5.2.2 การนำเข้าและส่งออกในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ (2540 – 2541)

ตั้งแต่ต้นปี 2539 การขยายตัวด้านการส่งออกของไทยมีอัตราร้อยละ 0 หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งไม่มีการขยายตัวเลย อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในปีนี้ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 6.4

(ซึ่งในระหว่างปี 2534 – 2538 มีอัตราเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 8.5)¹ ในครั้งแรกของปี 2540 การขยายตัวด้านการส่งออกยังอยู่ในอัตราที่ต่ำ ส่งผลให้เศรษฐกิจชะลอตัวลงเกินกว่าที่คาดและขาดดุลบัญชีเดินสะพัดสูง และในครึ่งปีหลังประเทศไทยถูกโจมตีค่าเงิน ก่อให้เกิดวิกฤตเศรษฐกิจอย่างรุนแรง และในวันที่ 2 กรกฎาคม 2540 รัฐบาลประกาศใช้ระบบอัตราแลกเปลี่ยนแบบลอยตัว

ผลกระทบของวิกฤตเศรษฐกิจที่มีการขนส่งทางทะเลและท่าเรือไทย คือ การนำเข้าลดลงอย่างมาก ในขณะที่การส่งออกโดยรวมเพิ่มสูงขึ้นแต่ในอัตราที่ลดลง ส่งผลให้ท่าเรือบางแห่งต้องชะลอการขยายท่าเรือ เช่น ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือที่มีปริมาณสินค้า (ตู้สินค้า) ผ่านท่าเรือลดลงอย่างเห็นได้ชัด คือ ท่าเรือกรุงเทพ ส่วนหนึ่งมาจากผลกระทบที่เกิดจากวิกฤตเศรษฐกิจ และอีกส่วนหนึ่งมาจากมาตรการจำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือที่รัฐบาลได้กำหนดในปี 2539 เพื่อส่งเสริมให้ไปใช้ท่าเรือแหลมฉบังแทน ปริมาณตู้สินค้าที่ลดลงนี้มีผลกระทบทำให้ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา และสตศ. ซึ่งทั้งหมดเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับตู้สินค้าที่เอ่อล้นจากท่าเรือกรุงเทพลดลงอย่างมาก สตศ. บางแห่งถึงกับต้องปิดตัวเองลง และบางแห่งก็ใช้สิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้ลงทุนไปให้บริการขนส่งด้านอื่น ท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้เป็นผลมาจากมาตรการของรัฐที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ ท่าเทียบเรือได้เปิดดำเนินการครบทั้ง 5 ท่า และ รพท. ลาดกระบัง ซึ่งรองรับปริมาณตู้สินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังได้เริ่มเปิดดำเนินการในปี 2539 และดำเนินการอย่างเต็มที่ในปี 2540 อย่างไรก็ตามวิกฤตเศรษฐกิจมีผลกระทบให้ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง กล่าวคือโดยเฉลี่ยร้อยละ 42

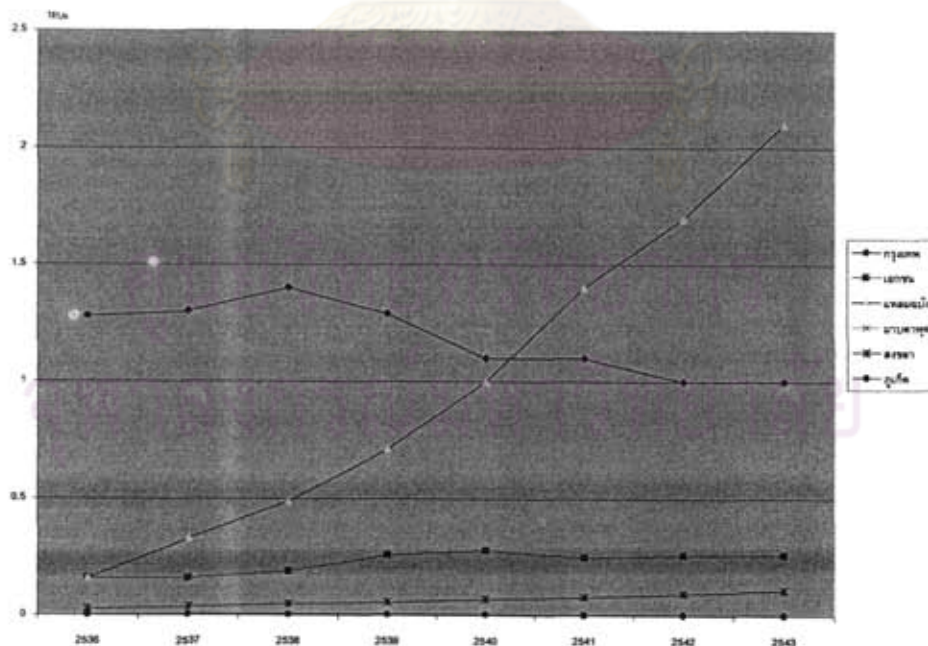
ผลกระทบของวิกฤตเศรษฐกิจที่มีต่อการขนส่งด้วยตู้สินค้า คือ ปริมาณตู้สินค้าขาออกสูงกว่าปริมาณตู้สินค้าขาเข้ามาก จึงเกิดความไม่สมดุล ทำให้ต้องมีการนำเข้าตู้เปล่าเป็นจำนวนมากผ่านท่าเรือต่างๆ เกือบทุกท่า ยกเว้นท่าเรือภูเก็ตที่ตู้สินค้าขาเข้าและขาออกมีปริมาณใกล้เคียงกัน ทั้งนี้เพราะมีการนำเข้าแร่ดิบเพื่อนำมาถลุงและส่งออกอีกครั้ง ผลของการที่มีการนำเข้าตู้เปล่าจำนวนมากทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าส่งออกเพิ่มสูงขึ้น

1 สุมาลี สุขตานนท์ และคณะ, วิเคราะห์ผลกระทบวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีต่อการค้าและการขนส่งในสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ : กรณีไทย – มาเลเซีย (กรุงเทพฯ : สถาบันพาณิชยศึกษา, 2542), หน้า 132.

5.2.3 การนำเข้าและส่งออกในช่วงหลังวิกฤตเศรษฐกิจ (2542 – 2545)

ภาวะเศรษฐกิจในช่วงนี้อยู่ในสภาพทรุดกับทรุด ในปี 2544 ปริมาณการส่งออกลดลงจากปี 2543 ร้อยละ 5.5 การนำเข้าและส่งออกยังอยู่ในสภาพเดียวกับช่วงก่อนหน้านี้ กล่าวคือ สินค้าบรรจุตู้ขายออกยังสูงกว่านำเข้า จึงยังคงมีการนำเข้าตู้เปล่าเป็นจำนวนมากอย่างต่อเนื่อง

ในช่วงนี้ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งได้ก้าวขึ้นมาเป็นท่าเรือหลักแทนท่าเรือกรุงเทพ ยังคงมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง กล่าวคือ โดยเฉลี่ยร้อยละ 18 ในปี 2544 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้านี้เพียงร้อยละ 10 วิกฤตเศรษฐกิจที่ส่งผลให้ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือชะลอตัวลงนับเป็นผลดีต่อท่าเรือ ทั้งนี้เพราะตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมาปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือได้เกินความสามารถของท่าเทียบเรือชุด B ไปมาก กล่าวคือ ท่าเรือมีขีดความสามารถจะรองรับตู้สินค้าได้ 1.65 ล้าน TEUs แต่ในปี 2543 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสูงถึง 2.1 ล้าน TEUs และเพิ่มขึ้นเป็น 2.4 ล้าน TEUs ในปีถัดมา ในขณะที่ท่าเทียบเรือ C3 ได้ก่อสร้างเสร็จตั้งแต่ปี 2543 แต่ในปัจจุบันยังไม่ได้เปิดดำเนินการ หากปริมาณการนำเข้าและส่งออกยังคงสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องยังเช่นในช่วงก่อนวิกฤตเศรษฐกิจ ท่าเรือแหลมฉบังคงต้องเข้าสู่สภาพท่าเรือแออัดอย่างรุนแรงดังเช่นที่ท่าเรือกรุงเทพเคยประสบ



รูปที่ 5.1 แผนภูมิแสดงปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือต่าง ๆ ปี 2536-2543

5.3 ศักยภาพของท่าเรือไทย

การศึกษาศักยภาพของท่าเรือไทยจะเน้นไปที่ท่าเรือให้บริการแก่สาธารณะซึ่งส่วนใหญ่เป็นท่าเรือของรัฐและท่าเรือที่ให้บริการด้านตู้สินค้า

5.3.1 ท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศมากกว่าครึ่งศตวรรษได้ปรับเปลี่ยนตัวเองให้เป็นไปตามระบบการขนส่งทางทะเลที่พัฒนาอยู่ตลอดเวลา ในช่วงประมาณปี 2530 ท่าเรือกรุงเทพได้ปรับเปลี่ยนจากท่าเรือหลักด้านสินค้าทั่วไปมาเป็นท่าเรือหลักด้านตู้สินค้า ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรืออยู่โดยเฉลี่ยประมาณ 1 ล้าน TEUs สูงสุดคือในปี 2538 ประมาณ 1.5 ล้าน TEUs เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 9.5 แต่ปีถัดมากลับลดลงมาโดยตลอด ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเปิดดำเนินการของท่าเรือแหลมฉบัง ไม่เพียงแต่ปริมาณสินค้าผ่านท่าที่ลดลง ท่าเรือกรุงเทพคงจะลดความสำคัญลง ทั้งนี้เพราะ

1. ความเสียเปรียบด้านทำเลที่ตั้ง

- การขุดลอกร่องน้ำ ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงมาก ทำให้ต้นทุนในการดำเนินการของท่าเรือกรุงเทพสูงกว่าท่าเรือแหลมฉบัง
- ร่องน้ำจำกัดทำให้ไม่สามารถรับเรือแม่ การขนส่งตู้สินค้าต้องอาศัยเรือ Feeder เป็นหลัก ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสูงกว่าการขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบังซึ่งขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบเรือแม่

2. ผลกระทบจาก รพท. ลาดกระบัง

รพท. ลาดกระบังเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกเสริมขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังทำหน้าที่เป็นท่าเรือบกคอยรับตู้สินค้าในเขตกรุงเทพและปริมณฑล จึงแย่งฐานลูกค้าส่วนหนึ่งไปจากท่าเรือกรุงเทพ

3. เขตอุตสาหกรรมมีแนวโน้มที่จะเคลื่อนย้ายออกจากกรุงเทพและปริมณฑล

เนื่องจากระดับราคาที่ดินและค่าจ้างแรงงานเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายที่ส่งเสริมให้อุตสาหกรรมกระจายไปสู่ภูมิภาค มีผลทำให้ปริมาณการนำเข้าและส่งออกผ่านท่าเรือกรุงเทพมีแนวโน้มที่จะลดลงตามไปด้วย

5.3.2 ท่าเรือสาธารณะ 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา

ท่าเรือสาธารณะทั้ง 5 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยาได้รับอนุมัติให้ดำเนินการเพื่อบรรเทาความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ ดังได้กล่าวมาแล้วในข้างต้นว่า ในปัจจุบันปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพลดลง และในอนาคตอาจจะลดต่ำลงอีก ซึ่งจะมีผลกระทบต่อท่าเรือเหล่านี้โดยตรง

อย่างไรก็ตามท่าเรือเอกชนเหล่านี้มีข้อจำกัดในการพัฒนาหรือการเพิ่มศักยภาพของท่าเรือ ปัญหาสำคัญ ได้แก่ รัฐไม่มีนโยบายในการพัฒนาท่าเรือเหล่านี้ บทบาทของรัฐที่มีต่อท่าเรือเหล่านี้เป็นการกำกับควบคุมมากกว่าการส่งเสริมและสนับสนุน

5.3.3 ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบังจะเป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพในอนาคต ท่าเรือแหลมฉบังเริ่มเปิดดำเนินการในปี 2534 ในขณะนั้นมีเรือแวะจอดเพียง 68 เที่ยว แต่ในปี 2539 มีเรือแวะจอดถึง 2,959 เที่ยว ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มจาก 6 ล้านตัน เป็น 12 ล้านตัน ปัจจัยที่มีผลทำให้ท่าเรือแหลมฉบังขยายตัวอย่างรวดเร็วมีดังนี้

1. มาตรการจำกัดตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพที่ ไม่เกิน 1 ล้าน TEUs เพื่อส่งเสริมให้เจ้าของสินค้าไปใช้ท่าเรือแหลมฉบังแทน

2. ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือต่าง ๆ ในท่าเรือแหลมฉบังเป็นผู้ประกอบการเอกชน และส่วนใหญ่เป็นสายเดินเรือจึงมีความรู้ความชำนาญเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล ส่งผลให้การปฏิบัติงานบรรทุกขนถ่ายสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและค่าใช้จ่ายที่ต่ำ ทำให้ผู้ส่งออกหันมาใช้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง

3. ความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งที่สามารถรับเรือขนาดใหญ่ได้ และนโยบายด้านการตลาดของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่สามารถชักจูงให้เรือแม่แวะจอดที่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ค่าขนส่งตู้สินค้าต่ำกว่าท่าเรือกรุงเทพ

4. ท่าเรือแหลมฉบังยังมี รพท. ลาดกระบังเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกเสริมประสิทธิภาพของท่าเรือ และผู้ประกอบการสถานีต่าง ๆ ของ รพท. ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสายเดินเรือ ได้เสนอให้เจ้าของสินค้าสามารถรับตู้สินค้าที่ รพท. ได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากที่แหลมฉบัง จึงเป็นแรงจูงใจอย่างหนึ่งที่ช่วยให้ผู้ส่งออกมาใช้บริการท่าเรือแหลมฉบัง

5.3.4 ท่าเรือมาบตาพุด

ท่าเรือมาบตาพุดเป็นท่าเรือหลักด้านสินค้าเหลว สินค้าที่ผ่านท่าเรือส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ใช้ในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ท่าเทียบเรือส่วนใหญ่เป็นท่าเทียบเรือที่ให้บริการขนถ่ายสินค้าของบริษัทเองหรือบริษัทถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ปริมาณเรือและปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือจึงขึ้นอยู่กับ การขยายตัวของบริษัทเหล่านี้เป็นหลัก

นอกจากนี้ท่าเรือมาบตาพุดยังมีท่าเทียบเรือสาธารณะ 1 ท่า ที่ให้บริการด้านสินค้าทั่วไป และสินค้าตู้ ได้แก่ ท่าเทียบเรือของบริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินัล จำกัด หรือ TPT เรือที่แวะจอดส่วนใหญ่เป็นเรือสินค้าทั่วไป ท่าเรือเปิดให้บริการด้านสินค้าตู้ในปี 2541 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าแม้จะเพิ่มขึ้นมาตลอด แต่ก็มีปริมาณน้อยมากเมื่อเทียบกับท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้เป็นเพราะ

1. สิ่งอำนวยความสะดวกไม่พร้อมเท่ากับท่าเรือแหลมฉบังซึ่งวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือเพื่อเป็นท่าเรือหลักด้านสินค้าตู้
2. อัตราค่าภาระท่าเรือค่อนข้างสูงและไม่สามารถปรับเปลี่ยนเพื่อการแข่งขันในทางตลาดได้ ต่างจากท่าเรือแหลมฉบังซึ่งผู้ประกอบการสามารถเสนออัตราที่ต่ำกว่าที่การทำเรือกำหนดให้แก่ผู้ใช้บริการท่าเรือได้
3. อุตสาหกรรมในนิคม ๔ ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมหนัก สินค้านำเข้าและส่งออกส่วนใหญ่ขนส่งในรูปสินค้าเทกองมากกว่าสินค้าบรรจุตู้

5.3.5 ท่าเรือสงขลา

ท่าเรือสงขลาก่อสร้างขึ้นเพื่อเป็นท่าเรือหลักของภาคใต้ ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่า ได้แก่

1. ร่องน้ำตื้นเขิน คือ จาก 9 เมตร เหลือเพียง 7.5 เมตร ส่งผลให้ไม่สามารถรับเรือขนาดใหญ่ตามที่กำหนด
2. การแข่งขันกับท่าเรือปีนัง ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสงขลาประมาณเดือนละ 2,600 – 2,700 TEUs ในขณะที่ตู้สินค้าผ่านท่าเรือปีนังเดือนละ 2,700 – 2,800 TEUs สาเหตุที่ผู้ส่ง

ออกนิยมส่งสินค้าผ่านท่าเรือปีนังทั้ง ๆ ที่ระยะทางไกลกว่าท่าเรือสงขลา คือ ค่าระวางเรือที่ทำเรือปีนังถูกกว่าท่าเรือสงขลา ทั้งนี้เพราะ

- ท่าเรือสงขลามีตู้สินค้าขาออกสูงกว่าเข้า จึงทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการนำเข้าตู้เปล่า ในขณะที่ท่าเรือปีนังตู้สินค้าเข้า – ออกมีความสมดุลจึงไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการนำตู้เปล่าเข้า
- ท่าเรือปีนังมีสายเดินเรือให้บริการมากกว่าท่าเรือสงขลาเกือบ 10 เท่า จึงทำให้มีการแข่งขันด้านค่าระวางเรือ
- ท่าเรือปีนังมีเรือแม่แฉะรับส่งสินค้าไปยังจุดหมายโดยตรง ในขณะที่ท่าเรือสงขลาต้องอาศัยเรือ Feeder ทำให้ประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย

5.3.6 ท่าเรือภูเก็ต

วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ตก็เพื่อเป็นท่าเรือหลักด้านทะเลอันดามัน นับเป็นท่าเรือที่มีปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือน้อยมาก ๆ ทั้งนี้เป็นเพราะท่าเรือภูเก็ตมีศักยภาพที่จะเป็นท่าเรือท่องเที่ยวมากกว่าท่าเรือสินค้า เนื่องจากจังหวัดภูเก็ตมีลักษณะเป็นเกาะจึงมีพื้นที่แนวหลังเพียงแห่งเดียว คือ จังหวัดภูเก็ตเอง ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวสูงเป็นที่รู้จักทั่วโลก จึงทำให้ที่ดินและแรงงานมีราคาสูง จึงมีอุตสาหกรรมเกิดขึ้นน้อยและปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกน้อย ดังจะว่าเรือโดยสารหรือเรือท่องเที่ยวที่ผ่านท่าเรือภูเก็ตมีปริมาณสูงกว่าเรือสินค้า

5.4 ข้อเสนอแนะในการพัฒนาศักยภาพของท่าเรือไทย

จากการศึกษาพบว่าท่าเรือไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือของรัฐไม่เคยต้องเข้าสู่สภาพการแข่งขันอย่างแท้จริง รัฐเองจะออกมาตรการต่าง ๆ ที่จะช่วยให้ท่าเรือของรัฐได้เปรียบในทางการแข่งขันเสมอ เช่น มาตรการจำกัดตู้สินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะทั้ง 5 แห่งไม่เกิน 70,000 TEUs ต่อปี และเมื่อต้องการส่งเสริมให้ไปใช้ท่าเรือแหลมฉบังก็จำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะเหล่านี้รวมกันไม่เกิน 250,000 ต่อปี ซึ่งต่ำกว่าขีดความสามารถของท่าเรือเหล่านี้ ในความเป็นจริงแล้วท่าเรือเอกชนก็เสียเปรียบท่าเรือของรัฐในเชิงการลงทุนอยู่แล้ว ทั้งในด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลัง รัฐควรจึงปล่อยให้ท่าเรือต่าง ๆ สามารถแข่งขันกันทางการตลาดได้อย่างเต็มที่ หรือแม้แต่ท่าเรือของรัฐเอง เมื่อรัฐต้องการให้ท่าเรือหนึ่งเติบโตก็ควรออกมาตรการจำกัดท่าเรืออีกแห่งเพื่อให้ปริมาณสินค้าไหลไปสู่ท่าเรือแห่งใหม่ เช่น มาตรการให้ท่าเรือกรุงเทพ

รับตู้สินค้าได้ไม่เกิน 1 ล้าน TEUs เพื่อส่งเสริมให้ไปใช้ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งด้วยศักยภาพด้านท่าเลที่ตั้งของท่าเรือแหลมฉบัง และขนาดของท่าเรือแหลมฉบัง นับว่าได้เปรียบท่าเรือกรุงเทพอยู่แล้ว

เมื่อไม่มีการแข่งขัน ก็ไม่มีความจำเป็นต้องเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการวางแผนและการวิเคราะห์ในเชิงการตลาดและการแข่งขัน การศึกษาศักยภาพของท่าเรือจะเป็นไปได้โดยมีประสิทธิภาพจำเป็นต้องมีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยละเอียดและยาวนานพอที่จะใช้วิเคราะห์ศักยภาพ หรือปัจจัยต่าง ๆ ที่มีต่อปริมาณเรือและสินค้าที่เปลี่ยนแปลงไป การศึกษาศักยภาพแท้ที่จริงแล้วคือการศึกษานิวโรม์และการเคลื่อนไหวทางการตลาดการขนส่งทางทะเล ท่าเรือเอกชนหลายแห่งมีการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์ เช่น ท่าเรือ BMT, TPT หรือ ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชนในท่าเรือแหลมฉบัง หรือแม้แต่ท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่าน้อยมากอย่างท่าเรือภูเก็ต ผู้ประกอบการท่าเรือทำการเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติและวิเคราะห์ผลกระทบโดยละเอียด แต่เมื่อข้อมูลเหล่านี้ส่งให้แก่หน่วยงานของรัฐก็ไม่มีมีการเก็บรวบรวมไว้ ในขณะที่ท่าเรือของรัฐเองการรวบรวมข้อมูลสถิติต่าง ๆ ใช้ประโยชน์ในการประชาสัมพันธ์เท่านั้น ดังนั้นจึงควรมีหน่วยงานที่เก็บรวบรวมข้อมูลสถิติอย่างจริงจัง

นอกจากนี้รัฐควรให้ความสำคัญในเรื่องของการแข่งขันระหว่างท่าเรือ เพราะในทางกลับกันการแข่งขันระหว่างท่าเรือจะช่วยให้ท่าเรื่อนั้นรักษาศักยภาพเอาไว้ได้ อย่างไรก็ตาม การแข่งขันควรเป็นไปตามกลไกการตลาด รัฐควรดูแลให้ทุกฝ่ายมีความเท่าเทียมในด้านการแข่งขัน และรัฐควรให้ความสนใจกับการแข่งขันกับท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน ที่สำคัญได้แก่

- **มาเลเซีย** ท่าเรือที่สำคัญได้แก่ ท่าเรือปีนังซึ่งเป็นคู่แข่งที่สำคัญของท่าเรือสงขลา ท่าเรือ Port Klang เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดของประเทศตั้งอยู่ใกล้กับกรุงกัวลาลัมเปอร์ เมืองหลวงของมาเลเซีย ปัจจุบันประเทศมาเลเซียได้พัฒนาระบบโครงข่ายรถไฟเชื่อมต่อจนถึงประเทศในสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ และเริ่มมีการขนส่งตู้สินค้าจากกรุงเทพไปยังท่าเรือ Port Klang นอกจากนี้มาเลเซียยังได้จัดตั้ง รพท. ที่อำเภอสะเตาะ จังหวัดสงขลา เพื่อทำการรวบรวมตู้สินค้าจากภาคใต้เพื่อขนส่งต่อไปยังท่าเรือในมาเลเซีย และท่าเรือ Tanjung Pelapas อยู่ในรัฐยะโฮร์ เป็นรัฐที่มีพรมแดนติดกับมาเลเซีย ปัจจุบันกำลังจะก้าวขึ้นมาเป็นคู่แข่งที่สำคัญของสิงคโปร์และเป็น Transshipment Hub แห่งใหม่ของเอเชีย ทั้งหมดนี้แสดงให้เห็นว่ามาเลเซียได้มีการวางแผนมายาวนานและต่อเนื่องผลักดันให้ท่าเรือของตนมีศักยภาพที่จะแข่งขันและแย่งชิงสินค้าจากท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน

- เวียดนาม ประเทศเวียดนามแม้จะเปิดประเทศไม่นาน แต่ท่าเรือในประเทศเวียดนามนับว่ามีศักยภาพสูงเพราะตั้งอยู่ในเส้นทางเดินเรือหลัก ในขณะที่ท่าเรือไทยทั้งหมดแม้กระทั่งท่าเรือแหลมฉบังอยู่ในทำเลที่ตั้งที่เสียเปรียบกว่า อย่างไรก็ตามท่าเรือของเวียดนามยังคงต้องใช้เวลาในการพัฒนาทั้งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานและระบบการบริหารไม่น้อยกว่า 10 ปี ท่าเรือไทยจำเป็นต้องพัฒนาศักยภาพด้านการแข่งขันให้พร้อม มิฉะนั้นไทยเองอาจจะต้องสูญเสียสินค้าอีกส่วนหนึ่งให้แก่เวียดนาม

ท่าเรือไทยจะสามารถรักษาศักยภาพด้านการแข่งขันไว้ได้ จำเป็นที่รัฐจะต้องลงทุนในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อรักษาศักยภาพสถิติของท่าเรือ และลงทุนในด้านระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพเพื่อรักษาศักยภาพผลของท่าเรือไทย



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บรรณานุกรม

Bangkok Shipowner Association. BSAA Thailand Yearbook.

China Shipping Brings Their First Mother Vessel 'CSCL Yantian' to B5. Logistics Manager (15 April 2002) : 23.

Top 30 Container Ports, LCP Up 4 Ranks. Logistic Manager (1 October 2002) : 18.

กรมเจ้าท่า. แนวทางการวางแผนพัฒนาท่าเรือในประเทศไทย (รายละเอียดขั้นต่ำ). กรุงเทพมหานคร : กระทรวงคมนาคม, 2542.

กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. สถิติการค้าและเครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจของไทย ปี 2531-2543

กระทรวงคมนาคม. แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542-2549. กรุงเทพมหานคร: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2542.

กองเศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล. แนะนำท่าเรือบริษัทไทยแท็งค์เทอร์มินัล จำกัด. วารสารพาณิชย์นาวี. (12 กันยายน 2536): 95.

การทำเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2542

การทำเรือแห่งประเทศไทย. ศึกษาและออกแบบก่อสร้าง โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 : ส่วนที่ 1. มีนาคม 2540.

"ซีทราน" ใต้บริหารท่าเรือรัฐฯ. ผู้จัดการรายวัน (28 พฤษภาคม 2544): 17-18.

ท่าเรือน้ำลึกสงขลาต้องแก้ปัญหาก่อนระยะยาว. Transport Journal (9-15 สิงหาคม 2542) : 7

ท่าเรือสงขลาเข้าขั้นอันตรายเรือจีนหยุดวิ่ง-ยางแห่ใช้ปีนัง. ผู้จัดการรายวัน (29 มิถุนายน 2543)

ท่าเรือสงขลารุกเพิ่มค่าภาระหน้าท่าส่งออก-นำเข้า 5 เดือนแรก เพิ่ม 17%. นสพ.โพกัสภาคใต้ (17 มิถุนายน 2543)

บรรณานุกรม (ต่อ)

ท่าเอกชนพร้อมรับ Free Competition B.M.T : เรา "รอด" ได้! Transport Journal (3-9 2541) : 8.

ธนาคารแห่งประเทศไทย. รายงานเศรษฐกิจประจำเดือน

ธนาคารแห่งประเทศไทย. ประเทศไทย: การปรับตัวสู่ความสำเร็จ ประเด็นการดำเนินนโยบาย เศรษฐกิจในปัจจุบัน 1991.

ธนาคารแห่งประเทศไทย. สรุปภาวะเศรษฐกิจ ปี 2540 และแนวโน้มปี 2541.

แบงก์ชาติมองเศรษฐกิจไทยแข็งแกร่งอันดับ 9 ของโลก. วัฏจักรรายวัน (10 มกราคม 2538): 3

ประมวล เลี้ยวไฟร์คอร์ท. ท่าเรือในภูมิภาคแหลมทองหลัง ค.ศ. 2000 (2000 – 2020) : วิสัยทัศน์ของนักอุตสาหกรรม. กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2542.

เผย 4 ผู้ประมูลท่า C3 แหลมฉบัง 30 ตค. รู้ผล – มั่นใจปี 46 เปิดบริการ. สยามธุรกิจ (20-26 ตุลาคม 2545).

พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521.

ภูเก็ตผิด "ท่าเทียบเรือ" ใหญ่ที่สุดในเอเชีย. เดลินิวส์ (27 พฤษภาคม 2545)

เรือยอชต์เข้าภูเก็ตหลายพันลำ/ปีต่างชาติเร่งลงทุนมารีนารองรับ. ผู้จัดการรายวัน (25 พฤศจิกายน 2545)

สยามซีพอร์ตเทอร์มินอลและคลังสินค้า. Transport Journal (21-27 กุมภาพันธ์ 2543) : 17.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Siam Sea Port เร่งเสริมธุรกิจ None Sugar หวังพัฒนาบริการแบบ One Stop Service. Transport Journal (20-26 มีนาคม 2543) : 16.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539)
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. เศรษฐกิจไทยไตรมาส 4 ปี 2544 และแนวโน้มปี 2545:
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์. โครงการศึกษาแผนหลักพาณิชย์นาวี ส่วนที่ 1 รายงานฉบับสมบูรณ์. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงคมนาคม. 2542.
- สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. รายงานการศึกษา เรื่อง วิสัยความสามารถของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงคมนาคม, 2537.
- 10 ปีท่าเรือแหลมฉบัง. การทำเรือ (มกราคม - กุมภาพันธ์ 2544) : 73.
- อัมพร จิตรานุเคราะห์ และ สงกรานต์ จิตสุทธิภากร. รายงานการศึกษาเรื่อง นโยบายการแก้ปัญหาความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพและผลกระทบที่เกิดขึ้น. กรุงเทพมหานคร: กองเศรษฐกิจการขนส่งและคมนาคม, 2537.
- อิทธิพล ปานงาม และคณะ. การศึกษาเปรียบเทียบศักยภาพของท่าเรือในภูมิภาคอินโดจีน. กรุงเทพมหานคร : สถาบันพาณิชย์นาวี, 2541.

WEB SITES

[http://nesdb.go.th/Main menu](http://nesdb.go.th/Main_menu)

<http://www.atimes.com>

<http://www.bot.or.th/BOTHHomepage/databank/RegionEcon/hybr/south/statistic/month44.xls>

<http://www.dailynews.co.th>

<http://www.ieat.go.th/thai/20mtp/20port.htm>

<http://www.lcp.A19pat.or.th>

http://www.lcp.pat.or.th/index_map.htm

http://www.lcp.pat.or.th/main_about_how2.htm

<http://www.lcp.pat.or.th/main/map.htm>

<http://www.manager.co.th/local/viewNews.asp?newsid=4594214979409>

http://www.news.mweb.co.th/netnews/netnews_3600.html

http://www.ompc.motc.go.th/content5_3.htm

<http://www.pat.or.th>

http://www.pat.or.th/ie/pat/patthai/html/news_2.html

<http://www.thaibsaa.com/Statistics/statistics.html>

<http://www.songkhatoday.com>

รายชื่อและหน่วยงานผู้ให้สัมภาษณ์

Boon Chin Teck. Head of Commercial Unit Container Services Penang Port Sdn. hd.,
สัมภาษณ์, 26 เมษายน 2542.

กิตติ อริยพงศ์. บริษัท เอ็น เอช พรอสเพอริตี้ จำกัด. สัมภาษณ์, 4 กรกฎาคม 2544.

เฉลิมชัย มีคุณเอี่ยม. ผู้อำนวยการฝ่ายการช่าง การท่าเรือแห่งประเทศไทย. สัมภาษณ์, 1
พฤษภาคม 2544.

นิวัฒน์ แจงอริยวงศ์. Executive Chairman บริษัท เอเวอร์กรีน สตาร์ (ประเทศไทย) จำกัด.
สัมภาษณ์, 21 พฤศจิกายน 2544.

บุญรอด ลีละอมรวิเชษฐ์. ผู้จัดการทั่วไป บริษัท เอ็น วาย เค ซีปปิง เซอร์วิส (ประเทศไทย)
จำกัด. สัมภาษณ์, 31 กรกฎาคม 2544.

ประดิษฐ์ อธิเมฆินทร์. Manager-Terminal บริษัท ยูไนเต็ดไทยซีปปิง จำกัด . สัมภาษณ์,
23 เมษายน 2544.

ประวิทย์ กันตะสิริพิทักษ์. Managing Director Exachai-Sinkung (Thailand) Co., Ltd.
สัมภาษณ์, 2 สิงหาคม 2544.

ภาณุ ภูสุนทรธรรม. ผู้จัดการส่วนการตลาด บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้เทอร์มินัล จำกัด.
สัมภาษณ์, 26 มิถุนายน 2544.

พรเทพ อัสรางชัย. Operations Manager บริษัท ทีไอพีเอส จำกัด. สัมภาษณ์, 28 มกราคม
2544.

พิษณุ พุฒิพินิจ. Operations Manager บริษัท สยามบางกอกพอร์ท จำกัด. สัมภาษณ์, 23
เมษายน 2544.

รายชื่อและหน่วยงานผู้ให้สัมภาษณ์ (ต่อ)

- พิสิษฐ์ ทองแดง. Supervisor Administration, Laem Chabang International Terminal Co., Ltd : B5 สัมภาษณ์, 27 มีนาคม 2544.
- สถาพร วิริยะสมุล. ผู้จัดการส่วนอาวุโส ส่วนปฏิบัติการท่าเทียบเรือและคลังผลิตภัณฑ์ บริษัท ปิโตรเคมีแห่งชาติ จำกัด (มหาชน). สัมภาษณ์, 29 มีนาคม 2544.
- สมยศ ศรีอ่อน. Operations Manager. Evergreen Container Terminal (Thailand) Co., Ltd. : B2. สัมภาษณ์, 27 มีนาคม 2544.
- สุรัชิตา พงษ์เพิ่มพฤกษ์. ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายวางแผน Terminal Manager Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co., Ltd. สัมภาษณ์, 26 มีนาคม 2544.
- สุธรรม จิตรานุเคราะห์. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด. สัมภาษณ์, 13 มิถุนายน 2544.
- สุพัตร เอมสอน. Director Operations P& O Nedlloyd Co. สัมภาษณ์, 13 กรกฎาคม 2544.
- สิทธิเดช สุขปัญญาพาณิชย์. ผู้จัดการทั่วไป บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้เทอร์มินัล จำกัด. สัมภาษณ์, 26 มิถุนายน 2544.
- เสริมศักดิ์ สินธุเสก. ผู้อำนวยการสำนักท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด. สัมภาษณ์, 28 มีนาคม 2544.
- โสรัจ ช่อชูวงศ์. General Manager บริษัท บางกอกโมเตอร์น เทอร์มินอล จำกัด. สัมภาษณ์, 9 พฤษภาคม 2544.
- อาชิน อร่ามเมฆาพงศา. ผู้จัดการ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ท่าเรือภูเก็ต. สัมภาษณ์, 12 พฤษภาคม 2543.