

## บทคัดย่อ

จากภาวะความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นอย่างมากในปัจจุบัน ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้ามีแนวโน้มที่สูงขึ้น การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จึงเป็นทางเลือกหนึ่งของผู้ประกอบการในการจัดการต้นทุนการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เช่น การขนส่งสินค้าทางบกไปสู่ท่าเรือในในประเทศไทยเพื่อส่งออกสินค้า เป็นต้น

ทั้งนี้ในปัจจุบันมีการสินค้าจากประเทศไทยไปยังทวีปแอฟริกา ยุโรป ตะวันออกกลางและเอเชียใต้ มีความจำเป็นที่จะต้องใช้เส้นทางช่องแคบมะละกาอันขึ้นไปทางทะเลอันดามันเข้าไปมหาสมุทรอินเดีย แล้วจึงส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทางในทวีปต่างๆ ซึ่งการพัฒนาอุตสาหกรรมทวาย และท่าเรือน้ำลึกทวาย รวมถึงเส้นทางเชื่อมต่อมายังประเทศไทย เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลเมียนมา ซึ่งจะทำให้การส่งออกสินค้าทางบกจากไทยออกสู่ทะเลอันดามันและมหาสมุทรอินเดียได้โดยตรงโดยใช้ท่าเรือน้ำลึกทวาย ซึ่งเป็นเส้นทางที่น่าสนใจของผู้ประกอบการในไทยเป็นอย่างมาก ซึ่งระยะทางจากกรุงเทพถึงท่าเรือน้ำลึกทวายจะใช้ระยะทางเพียง 307 กิโลเมตร

จากความสำคัญดังกล่าวทางคณะวิจัยจึงทำการศึกษาเพื่อพยากรณ์ปริมาณการส่งออก และการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนการขนส่งสินค้าขาออกสำคัญของประเทศไทยไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญในซีกโลกตะวันตกผ่านท่าเรือน้ำลึกทวาย จากการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงทวาย-ระยอง ในระยะเวลา 10 ปีแรกนับตั้งแต่ท่าเรือน้ำลึกทวายเปิดดำเนินการ และทำการวิเคราะห์ผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกสินค้าที่อาจเกิดขึ้นกับท่าเรือหลักของประเทศไทย (ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ) จากการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงทวาย-ระยอง

จากการศึกษาพบว่าการใช้แนวเส้นทางการเชื่อมโยงสะพานเศรษฐกิจเส้นทางเชื่อมโยงทวาย-ระยองมีแนวโน้มที่จะมีค่าขนส่งที่แพงกว่าการขนส่งทางเรือเป็นอย่างมาก และมีโอกาสสร้างมลพิษและสิ้นเปลืองพลังงาน และจากการพยากรณ์ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือทวายของสินค้าเป้าหมายได้แก่ รถยนต์ ยางพาราแปรรูปและผลิตภัณฑ์ยาง อาหารแปรรูป ข้าว และเครื่องใช้ไฟฟ้าพบว่า สัดส่วนการเติบโตของสินค้าส่งออกจากไทยในเส้นทางสายตะวันตกผ่านท่าเรือทวายจะเติบโตแบบเอ็กโพเนนเชียล สัดส่วนร้อยละ 10 ในปี 1 และร้อยละ 70 ในปี 10