



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

การศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ทำเรือไทย

โดย สุมาลี สุขदानนท์ และคณะ

สิงหาคม 2552



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

การศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย

คณะผู้วิจัย

1. นางสาวลี สุขตานนท์
2. นางอัมพร จิตรานุเคราะห์
3. รองศาสตราจารย์ ดร.สรวิศ นฤปิติ
4. รองศาสตราจารย์วันชัย มีชาติ
5. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์
6. อาจารย์วชิราภรณ์ จันทรโพธิ์พาศ
7. นางสุนันทา เจริญปัญญา ยิ่ง
8. นางสุจิตรา บัวเข้ม

สังกัด

- สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ข้าราชการบำนาญ กระทรวงคมนาคม
คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สนับสนุน โดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกว.ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

บทนำ

ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลยาวถึง 2,600 กิโลเมตร มีท่าเรือประเภทต่าง ๆ ตลอดแนวชายฝั่งถึง 443 ท่า ประกอบด้วย ท่าเรือสินค้า 147 ท่า ท่าเรือประมง 222 ท่า และท่าเรือท่องเที่ยว 74 ท่า ในจำนวนนี้ท่าเรือที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจมากที่สุด คือ ท่าเรือสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือระหว่างประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากท่าเรือเหล่านี้มีการลงทุนสูง ทั้งการก่อสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน ระบบโครงข่ายคมนาคมคน ดังนั้นไม่ว่าจะเป็นการก่อสร้างท่าเรือใหม่ หรือการขยายท่าเรือเก่าล้วนมีผลกระทบต่อประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ปัจจุบันยังไม่มีการศึกษาและประเมินการใช้ท่าเรือสินค้าและยังไม่มีกำหนดนโยบายและวางแผนท่าเรือในภาพรวมทั้งท่าเรือของรัฐและเอกชน ในขณะที่ท่าเลที่ตั้งทางชายฝั่งที่เหมาะสมกับการก่อสร้างท่าเรือของประเทศไทยมีอยู่อย่างจำกัด และชายฝั่งที่สามารถใช้ในการก่อสร้างท่าเรือเหลือน้อยมาก แต่ยังมีท่าเรือหรือขยายท่าเรืออยู่อย่างต่อเนื่อง ดังนั้นการศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือ วัตถุประสงค์ของโครงการมี ดังนี้

ก. เพื่อประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทยในปัจจุบัน และปัจจัยที่ทำให้ท่าเรือบางแห่งสามารถใช้ท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพ และท่าเรือบางแห่งล้มเหลว

ข. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือในอนาคตเพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนการกำหนดยุทธศาสตร์ท่าเรือไทย และยุทธศาสตร์ทะเลไทย

วิธีการศึกษา

การประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาท่าเรือ/อ่าวจอดเรือรวม 21 แห่ง โดยท่าเรือเหล่านี้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 76 ของปริมาณการค้าทางทะเลของประเทศ เพื่อให้การศึกษาสามารถเห็นภาพรวมสถานภาพการใช้ท่าเรือท่าเรือ/อ่าวจอดเรือเหล่านี้มีท่าเลที่ตั้งอยู่ในทุกชายฝั่งของประเทศ ได้แก่ อ่าวไทยตอนใน อ่าวไทยฝั่งตะวันออก อ่าวไทยฝั่งตะวันตก และอันดามันและช่องแคบมะละกา ประกอบด้วยท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่เป็นของรัฐและเอกชน อีกทั้งยังครอบคลุมการให้บริการสินค้าทุกประเภท ได้แก่ สินค้าเหลว สินค้าเทกอง สินค้าตู้ สินค้าทั่วไป โร – โร และผู้โดยสาร ท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษามีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. กรุงเทพฯ	2. BMTP
3. BDS	4. Unithai
5. TPT	6. แหลมฉบัง
7. ศรีราชาฮาเบอร์	8. พิวเจอร์ พอร์ต พิวชั่น
9. ไทยพาณิชย์พอร์ต	10. เขตจอดเรือศรีราชา
11. มาบตาพุด	12. IRPC
13. ประจวบ	14. ท่าทอง
15. ชนอม	16. สงขลา
17. ระนอง	18. ภูเก็ต
19. เขียววานิช	20. เซาท์เทิร์น พอร์ต
21. กันตัง	

เนื้อหาในรายงานแบ่งออกเป็น 3 ส่วนดังนี้

- สถานภาพการใช้ท่าเรือไทยในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต
- ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ
- ปัญหาและแนวทางแก้ไข

สถานภาพการใช้ท่าเรือไทยในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต

การศึกษาสถานภาพการใช้ท่าเรือในปัจจุบัน เป็นการประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือใน 2 ด้าน คือ

- การประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือ (Port Effectiveness) โดยการเปรียบเทียบว่าการใช้ท่าเรือในปัจจุบันเป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้เมื่อทำการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือหรือไม่ ทั้งด้านวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน และประเภทสินค้าผ่านท่าเรือ

- การประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ (Port Efficiency) โดยอาศัยดัชนีชี้วัด 2 ตัว คือ อัตราการใช้ประโยชน์ (Utilization Rate) อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ (Berth Occupancy Rate)

เนื่องจากท่าเรือบางแห่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือหลายท่า และมีการใช้ที่แตกต่างกันไป ดังนั้นการประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือ จึงประเมินในระดับท่าเทียบเรือซึ่งมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 45 ท่า ผลการประเมินสรุปได้ดังนี้

1) ท่าเทียบเรือส่วนใหญ่สามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตามเป็นที่สังเกตว่าท่าเรือที่ไม่สามารถใช้ท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพกลับเป็นท่าเรือของรัฐ ได้แก่

- ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักและท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ
- ท่าเรือที่กรมธนารักษ์เป็นเจ้าของซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในอ่าวไทยฝั่งตะวันตก และอันดามันและช่องแคบมะละกา

2) ท่าเทียบเรือส่วนใหญ่ยังไม่สามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ ท่าเรือยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทุกท่าเทียบเรือได้อย่างเต็มขีดความสามารถ

3) หากวิเคราะห์ภาพรวมในระดับท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษากว่า 21 ท่า ยังไม่สามารถใช้ท่าเรือได้อย่างเต็มศักยภาพ เนื่องจากไม่มีท่าเรือใดที่มีการใช้ท่าเทียบเรือทุกท่าได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพครบถ้วน

สำหรับแนวโน้มการใช้ท่าเรือในอนาคตต่อการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณการค้าทางทะเล ทั้งนี้เพราะการนำเข้า – ส่งออกสินค้าขนส่งผ่านท่าเรือเป็นหลัก ดังนั้น การใช้ท่าเรือของไทยจึงมีแนวโน้มในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับปริมาณการค้าทางทะเลของประเทศ ผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ประเด็นดังนี้

1) ท่าเรือในอ่าวไทยฝั่งตะวันออกมีแนวโน้มการใช้ท่าเรือที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักด้านตู้สินค้า และท่าเรือมาบตาพุดซึ่งเป็นท่าเรือหลักด้านสินค้าเหลวและสินค้าเทกอง รวมถึงเขตท่าเรือศรีราชาซึ่งเป็นอ่าวจอดเรือที่มีการบรรทุกขนถ่ายสินค้าเทกองและสินค้าทั่วไปที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ ส่วนชายฝั่งอื่น ได้แก่ อ่าวไทยตอนใน อ่าวไทยฝั่งตะวันตก อันดามันและช่องแคบมะละกา มีแนวโน้มการใช้ท่าเรือที่คงที่หรือลดลงในอนาคต

2) การแข่งขันระหว่างท่าเรือ แบ่งออกเป็น 2 มิติ คือ การแข่งขันระหว่างท่าเรือในประเทศ และการแข่งขันระหว่างท่าเรือไทยกับท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน พบว่า แนวโน้มการแข่งขันทั้ง 2 มิติ เป็นการแข่งขันเพื่อแย่งชิงปริมาณสินค้าตู้ซึ่งมีสภาพการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงขึ้นตามลำดับ การแข่งขันระหว่างท่าเรือในประเทศเป็นการแข่งขันระหว่างท่าเทียบเรือต่าง ๆ ในท่าเรือแหลมฉบัง

ส่วนการแข่งขันระหว่างท่าเรือไทยกับท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน เป็นการแข่งขันระหว่างท่าเรือไทยในภาคใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือสงขลากับท่าเรือในประเทศมาเลเซีย คือ ท่าเรือปีนัง ซึ่งท่าเรือไทยอยู่ในสภาพเสียเปรียบทั้งด้านราคาค่าขนส่ง การบริหารจัดการ และโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือ

ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

ในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือหรืออีกนัยหนึ่งเป็นการวิเคราะห์สาเหตุที่ทำให้ท่าเรือประสบความสำเร็จหรือความล้มเหลวในการใช้ท่าเรือ ประกอบด้วยปัจจัยทางกายภาพ และปัจจัยทางนโยบายของรัฐและกฎหมายที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

จากการวิเคราะห์ปัจจัยด้านกายภาพที่มีผลต่อท่าเรือพบว่า ท่าเรือส่วนใหญ่ประสบปัญหาด้านกายภาพดังนี้

1) ปัญหาด้านทำเลที่ตั้ง ท่าเรือของรัฐโดยเฉพาะอย่างยิ่งในอ่าวไทยฝั่งตะวันตก และอันดามันและช่องแคบมะละกาซึ่งกรมธนารักษ์เป็นเจ้าของ ต่างประสบปัญหาทำเลที่ตั้งที่ไม่เหมาะสมทั้งทำเลที่ตั้งทางชายฝั่ง เช่น ร่องน้ำตื้นเขิน และอ่าวจอดเรือมีขนาดเล็ก ซึ่งไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งได้ และทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ทำให้ท่าเรือขาดพื้นที่แนวหลังนำเข้าไป – ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ ส่งผลให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรื่อน้อย จนถึงไม่มีสินค้าผ่านท่าเรือเลย

2) ปัญหาโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือ ท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชนต่างประสบปัญหาขาดโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลัง เป็นอีกสาเหตุหนึ่งส่งผลให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรื่อน้อย

นโยบายของรัฐและกฎหมายนับเป็นปัจจัยที่มีผลต่อท่าเรือ ตั้งแต่การก่อสร้างท่าเรือ ความเป็นเจ้าของท่าเรือ และการบริหารจัดการท่าเรือ นอกจากนี้ยังพบว่าปัญหาต่าง ๆ ด้านกายภาพของท่าเรือ ล้วนเป็นผลมาจากนโยบายภาครัฐและกฎหมายทั้งสิ้น จากการศึกษาพบว่าสาระสำคัญที่ขาดหายไปจากนโยบายของรัฐและกฎหมายซึ่งส่งผลต่อท่าเรือมีดังนี้

1) ขาดสาระที่เป็นกรอบในการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งส่งผลให้การพัฒนาท่าเรือไทยเป็นไปอย่างไร้ทิศทาง

2) ไม่ครอบคลุมท่าเรือทุกแห่งของประเทศ กล่าวคือ ท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชน ทำให้การพัฒนาท่าเรือขาดความเป็นเอกภาค

3) ขาดกลไกตรวจสอบและประเมินผลท่าเรือ ว่าสามารถดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพตามที่ได้ทำการศึกษาไว้

4) ขาดองค์กรที่รับผิดชอบท่าเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการจัดทำแผนแม่บทเพื่อใช้เป็นกรอบในการพัฒนาท่าเรือของประเทศ และผลักดันให้ดำเนินการตามกรอบที่ได้กำหนดไว้

5) ขาดกฎหมายเฉพาะที่ใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือ ทำให้ไม่สามารถควบคุม ดูแล ตลอดจนพัฒนาท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ปัญหาและแนวทางแก้ไข

จากการประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือ พบว่า ไม่มีท่าเรือใดเลยที่ประสบความสำเร็จในการใช้ท่าเรือ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาในเชิงนโยบาย พบว่า มีท่าเรือส่วนหนึ่ง (ซึ่งมีเพียงส่วนน้อย) ประสบความสำเร็จในเชิงนโยบาย และอีกส่วนหนึ่งที่ประสบความล้มเหลวในเชิงนโยบาย ซึ่งท่าเรือทั้งสองกลุ่มนับเป็นตัวอย่างที่ดีในการส่งเสริมและแก้ปัญหาท่าเรือไทย

1) ท่าเรือที่ประสบความสำเร็จในเชิงนโยบาย ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ แหลมฉบัง และมาบตาพุด แม้ว่าท่าเรือเหล่านี้จะไม่สามารถประสบความสำเร็จในการใช้ท่าเรือครบทุกด้าน แต่ก็ยังเป็นกลุ่มท่าเรือที่มีการใช้ท่าเรือที่ดีที่สุด ทั้งนี้เป็นผลมาจากปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้ท่าเรือเหล่านี้ประสบความสำเร็จมี 2 ประการ คือ

- มีองค์กรเฉพาะเพื่อดูแลท่าเรือ ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย และสำนักงานท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยทำหน้าที่ตั้งแต่ศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือ ลงทุนดำเนินการก่อสร้างท่าเรือ บริหารจัดการท่าเรือ และทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างท่าเรือกับรัฐทำให้สามารถแก้ปัญหาท่าเรือได้อย่างต่อเนื่องและทันทั่วทั้งจนกระทั่งปัญหายุติ

- มีกฎหมายเฉพาะในการบริหารจัดการท่าเรือ ได้แก่ พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 และข้อบังคับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 88 ว่าด้วย เรื่องการใช้บริการ การให้บริการอำนวยความสะดวก การรักษาความปลอดภัย การควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุและกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับกิจกรรมที่มีในท่าเรือ ซึ่งทำให้สามารถกำหนดอาณาบริเวณท่าเรือ (Port Limits) ทั้งทางบกทางน้ำที่ชัดเจนสามารถควบคุม ดูแลบำรุงรักษา ตลอดจนพัฒนาท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงสามารถบริหารจัดการเงินและทรัพย์สินด้วยตนเองได้

2) ท่าเรือที่ประสบความล้มเหลวในเชิงนโยบาย อาจกล่าวได้ว่าท่าเรือนอกจากที่กล่าวมาข้างต้นล้วนประสบความล้มเหลวในเชิงนโยบายทั้งสิ้น แต่ในบรรดาท่าเรือที่ประสบความล้มเหลวทั้งหมดท่าเรือของรัฐซึ่งกรมธนารักษ์เป็นเจ้าของประสบความล้มเหลวในเชิงนโยบายมากที่สุด ได้แก่ ท่าเรือท่าทอง สงขลา ภูเก็ต และกันตัง รวมถึงท่าเรือระนอง ซึ่งประสบความล้มเหลวอย่างสิ้นเชิง ทั้งนี้เพราะตั้งแต่เปิดดำเนินการยังไม่มีสินค้าผ่านท่าเรือ

สาเหตุสำคัญของความล้มเหลวในเชิงนโยบายมี 2 ประการ คือ

- ขาดองค์กรดูแลบริหารจัดการท่าเรือโดยเฉพาะ อีกทั้งต้องอยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์ซึ่งไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับท่าเรือ

- ขาดกฎหมายเฉพาะในการบริหารจัดการท่าเรือ ปัจจุบันท่าเรือเหล่านี้บริหารจัดการโดยอาศัยพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518 และกฎกระทรวงว่าด้วย หลักเกณฑ์และวิธีการปกครอง ดูแล บำรุงรักษา ใช้และจัดหาประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2545 ซึ่งสาระสำคัญเน้นไปที่การได้มาซึ่งที่ราชพัสดุ และการนำที่ราชพัสดุไปหาผลประโยชน์ จึงไม่เกี่ยวข้องและไม่เอื้อต่อการบริหารจัดการท่าเรือ

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า ปัญหาของท่าเรือไทยมีสาเหตุที่สำคัญคือ ขาดองค์กรดูแล ขาดกรอบในการพัฒนาท่าเรือที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม และขาดกลไกในการบริหารจัดการท่าเรือ ดังนั้นข้อเสนอแนะจากการศึกษาจึงประกอบด้วย 3 ประเด็น ได้แก่

- 1) จัดตั้งองค์กรขึ้นใหม่ หรือกำหนดอำนาจหน้าที่ขององค์กรเดิมที่มีอยู่ให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น โดยหน้าที่ที่สำคัญที่สุดขององค์กรนี้ คือ

- จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาและการใช้ท่าเรือไทย
- ผลักดันให้มีการควบคุม กำกับ ติดตาม ดูแล ให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับกิจการท่าเรือให้ดำเนินงานตามแผนแม่บทที่ได้จัดทำขึ้นจนสำเร็จลุล่วง

- 2) ควรจัดทำแผนแม่บทท่าเรือ ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

- กำหนดบริเวณในการก่อสร้างท่าเรือทั้งท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชนที่มีความเหมาะสมทั้งทางกายภาพและเศรษฐกิจ

- กรอบในการพิจารณาอนุมัติการก่อสร้างท่าเรือ
- แนวทางในการประเมินและติดตามผลการใช้ท่าเรือ
- แนวทาง หน้าที่ เกณฑ์ดำเนินงาน การสร้างรูปแบบการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

- แนวทางในการส่งเสริมกิจการท่าเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เช่น โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือ

- 3) ควรดำเนินการออกกฎหมายเฉพาะที่ใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือทั้งท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชน ซึ่งช่วยให้การบริหารจัดการท่าเรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

กิตติกรรมประกาศ

โครงการศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ทำเรือไทยสำเร็จลงด้วยดีและได้รับผลเป็นที่พอใจโดยได้รับความร่วมมืออย่างดียิ่งจากท่าเรือต่าง ๆ ทั้งท่าเรือเอกชนและท่าเรือของรัฐในการให้ข้อมูล ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัย ตลอดจนให้การต้อนรับอย่างอบอุ่นและอำนวยความสะดวกในการเยี่ยมชมท่าเรือ

ขอขอบคุณที่ปรึกษาโครงการ ซึ่งประกอบด้วย คุณสุธรรม จิตรานุเคราะห์ รองศาสตราจารย์ ดร. เติมศักดิ์ จารยะพันธุ์ รองศาสตราจารย์ ดร. สิตานนท์ เจษฎาพิพัฒน์ และรองศาสตราจารย์ ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ และผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่ได้ให้ความรู้ ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เป็นผลให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ท้ายที่สุดขอขอบคุณสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ที่ได้สนับสนุนทุนวิจัยในการทำวิจัยเรื่องนี้ และเจ้าหน้าที่ของ สกว. ทุกท่านที่ได้ช่วยเหลือและประสานงานเป็นอย่างดีตลอดโครงการ

บทคัดย่อ

รหัสโครงการ : RDG5030013

ชื่อโครงการ : การศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย

ชื่อนักวิจัย : สุมาลี สุขदानนท์¹, อัมพร จิตรานูเคราะห์², วันชัย มีชาติ³, สรวิต นฤปิต⁴, ชัยนติ ไกรกาญจน์⁵, วชิราภรณ์ จันทร์โพธิ์พาศ⁶, สุนันทา เจริญปัญญา¹, สุกิตรา บัวแหม่ม¹

¹สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ²ข้าราชการบำนาญ กระทรวงคมนาคม ³คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ⁴คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ⁵คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ⁶คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

Email : sumalee.s@chula.ac.th

ระยะเวลาโครงการ : มีนาคม 2550 – สิงหาคม 2551

การศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือมีวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ 1) เพื่อประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทยในปัจจุบัน และปัจจัยที่ทำให้ท่าเรือบางแห่งสามารถใช้ท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพ และท่าเรือบางแห่งล้มเหลว 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือในอนาคตเพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนการกำหนดยุทธศาสตร์ท่าเรือไทยและยุทธศาสตร์ทะเลไทย

จากการศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย พบว่า ท่าเรือไทยยังไม่สามารถใช้ท่าเรือได้อย่างเต็มศักยภาพ เนื่องจากยังไม่มีท่าเรือใดที่มีการใช้ท่าเทียบเรือทุกท่าได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพครบถ้วน ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือในทุกด้าน คือ นโยบายภาครัฐที่มีต่อท่าเรือ ทั้งนี้เพราะนโยบายที่มีอยู่ยังขาดสาระที่เป็นกรอบในการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งส่งผลให้การพัฒนาท่าเรือไทยเป็นไปอย่างไร้ทิศทาง นอกจากนี้ยังไม่ครอบคลุมท่าเรือทุกแห่งของประเทศ ทำให้การพัฒนาท่าเรือขาดความเป็นเอกภาพ ขาดกลไกตรวจสอบและประเมินผลท่าเรือ ขาดองค์กรเฉพาะเพื่อรับผิดชอบกิจการท่าเรือไทยทั้งท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชน และขาดกฎหมายเฉพาะที่ใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือ ทำให้ไม่สามารถควบคุม ดูแล ตลอดจนพัฒนาท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาท่าเรือไทยในระยะยาว คือ 1) การจัดตั้งองค์กรดูแลท่าเรือโดยอาจจัดตั้งองค์กรขึ้นใหม่ หรือกำหนดอำนาจหน้าที่ขององค์กรเดิมที่มีอยู่ให้ชัดเจน และเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น 2) การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาและการใช้ท่าเรือไทย 3) การออกกฎหมายเฉพาะที่ใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือทั้งท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชน ซึ่งช่วยให้การบริหารจัดการท่าเรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

คำหลัก : ประเมิน การใช้ ท่าเรือ การขนส่งทางทะเล

Abstract

Project Code : RDG5030013

Project Title : The Assessment of the Usage of Thai Ports

Investigators : Sumalee Sukdanont¹, Amporn Chitranukroh² Wanchai Meechat³, Sorawit Narupity⁴, Chayanti Greigran⁵, Wachiraporn Chanphophart⁶, Sunanta Charoenpanyaying¹, Suchitra Buacham¹

¹Transportation Institute, Chulalongkorn University,² Retired Official, Ministry of Transport³ Faculty of Political Science, Chulalongkorn University,⁴ Faculty of Engineering, Chulalongkorn University,⁵ Faculty of Laws, Chulalongkorn University,⁶ Faculty of Management Sciences, Prince of Songkla University

Email Address : sumalee.s@chula.ac.th

Project Duration : March 2007 – August 2008

The study on assessment of port utilization aims to 1) assess the present Thai ports and determine enabling factors for efficient and deficient port operations, and 2) acquire the issues affecting the future usage of Thai ports as the supporting inputs to Thai port strategy and Thai sea strategy.

The results of the study on the port operations show that Thai ports are not operating at their full potential as no port utilizes their port facility efficiently and effectively. The major factor affecting the performance of ports is Government policy since it does not firmly address the direction on Port development. Therefore, the existing port development is arbitrary, does not have any monitoring and evaluation, and does not have strong institution to regulate Government and Private ports. Specific laws and regulations imposed to ports are required otherwise the port development cannot be developed efficiently.

Recommendations to solve these problems in a long run include 1) the establishment of regulatory body for port development and operations, or the clearer (and more tangible) assignment of this task to an existing agency, 2) the development of Master plan on Port development and operations, and 3) the endorsement of specific laws on Port Management for both Government and private ports to yield better port management and operations.

Keywords : Assessment, Usage, Port, Maritime Transport

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	๑
กิตติกรรมประกาศ	๗
บทคัดย่อ	๙
Abstract	๑๐
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของเรื่อง	3
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ	4
1.3 ขอบเขตการศึกษา	4
1.4 วิธีการศึกษา	5
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
บทที่ 2 ท่าเรือที่ทำการศึกษา	9
2.1 ท่าเลที่ตั้งทางชายฝั่ง	12
2.2 การบริหารจัดการท่าเรือ	15
2.2.1 ท่าเรือของรัฐ.....	16
2.2.2 ท่าเรือเอกชน	26
2.3 รูปแบบสินค้าที่ให้บริการ	27
2.4 สรุปท่าเรือที่ทำการศึกษา	31
บทที่ 3 สถานภาพการใช้ท่าเรือไทยในปัจจุบัน	35
3.1 การประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือ	38
3.1.1 ท่าเรือของรัฐ	39
3.1.2 ท่าเรือเอกชน	44
3.1.3 ผลการวิเคราะห์การประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือ	44
3.2 การประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ	45
3.2.1 อัตราการใช้ประโยชน์	47
3.2.2 อัตราการใช้เทียบเรือ	53
3.2.3 ผลการวิเคราะห์การประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ ..	61
3.3 สรุปผลการวิเคราะห์สถานภาพการใช้ท่าเรือของไทย	73

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ	79
4.1 ปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ	81
4.1.1 ข้อมูลทั่วไปทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือที่ ทำการศึกษา	82
4.1.2 การประเมินความเหมาะสมด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ของท่าเรือ	92
4.1.3 ผลกระทบของทำเลที่ตั้งที่มีต่อการใช้ท่าเรือ	95
4.2 ปัจจัยด้านพื้นที่แนวหลังที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ	105
4.2.1 ขอบเขตพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ	107
4.2.2 การแข่งขันระหว่างท่าเรือที่มีพื้นที่แนวหลังร่วมกัน	125
4.3 สรุปปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ	130
บทที่ 5 ปัจจัยทางนโยบายภาครัฐและกฎหมายที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ	131
5.1 นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ	134
5.2 ผลกระทบของนโยบายภาครัฐที่มีต่อการใช้ท่าเรือ	144
5.2.1 ท่าเรือที่ประสบความสำเร็จในเชิงนโยบาย	144
5.2.2 ท่าเรือที่ล้มเหลวในเชิงนโยบาย	145
5.2.3 สรุปปัจจัยทางนโยบายภาครัฐที่มีต่อท่าเรือทั้ง 2 กลุ่ม	150
5.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ	151
5.3.1 กฎหมายควบคุมและกำกับท่าเรือ	152
5.3.2 กฎหมายส่งเสริมกิจการท่าเรือ	154
5.3.3 กฎหมายบริหารและจัดการท่าเรือ	155
5.3.4 กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง	159
5.4 ผลกระทบของกฎหมายที่มีต่อการใช้ท่าเรือไทย	162
5.5 สรุปปัจจัยทางนโยบายของรัฐและกฎหมายที่มีผลต่อการใช้ ท่าเรือ	165

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 6 แนวโน้มการใช้ท่าเรือในอนาคต	167
6.1 แนวโน้มการใช้ท่าเรือไทย จำแนกตามชายฝั่ง	170
6.1.1 อ่าวไทยตอนใน	171
6.1.2 อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	172
6.1.3 อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	173
6.1.4 อันดามันและช่องแคบมะละกา	174
6.2 แนวโน้มการใช้ท่าเรือไทย จำแนกตามรูปแบบความเป็นเจ้าของ	175
6.2.1 ท่าเรือของรัฐ	176
6.2.2 ท่าเรือเอกชน	180
6.3 แนวโน้มการใช้ท่าเรือ จำแนกตามประเภทสินค้า	183
6.3.1 สินค้าเหลว	185
6.3.2 สินค้าเทกอง.....	186
6.3.3 สินค้าทั่วไป	190
6.3.4 สินค้าตู้	191
6.4 แนวโน้มการแข่งขันระหว่างท่าเรือในอนาคต	192
6.4.1 การแข่งขันระหว่างท่าเรือในประเทศ	193
6.4.2 การแข่งขันระหว่างท่าเรือไทยกับท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน	194
6.5 สรุปแนวโน้มการใช้ท่าเรือในอนาคต	197
บทที่ 7 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	199
7.1 สถานภาพการใช้ท่าเรือไทยในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต ..	201
7.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ	202
7.2.1 ปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ	202
7.2.2 ปัจจัยทางนโยบายของรัฐและกฎหมายที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ	203
7.2.3 ท่าเรือที่ประสบความสำเร็จและความล้มเหลว	203

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
7.3 ข้อเสนอแนะ	204
7.3.1 การจัดตั้งองค์กรดูแลท่าเรือ	205
7.3.2 การจัดท่าแผนแม่บทท่าเรือไทย	206
7.3.3 การออกกฎหมายเฉพาะด้านท่าเรือ	208
7.4 การศึกษาที่ควรดำเนินการต่อไป	208
รายการอ้างอิง	209
ภาคผนวก ก ข้อมูลท่าเรือ	223
ก 1 ท่าเรือกรุงเทพ	225
ก 2 ท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา	232
ก 3 ท่าเรือแหลมฉบัง	245
ก 4 ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์	279
ก 5 ท่าเรือฟิวดเจอร์พอร์ตฟิวชั่น	281
ก 6 ท่าเรือไทยพับลิคพอร์ต	285
ก 7 เขตจอดเรือศรีราชา	289
ก 8 ท่าเรือมาบตาพุด	296
ก 9 ท่าเรือไออาร์พีซี	327
ก 10 ท่าเรือประจวบ	331
ก 11 ท่าเรือท่าทอง	334
ก 12 ท่าเรือখনอม	337
ก 13 ท่าเรือสงขลา	339
ก 14 ท่าเรือระนอง	345
ก 15 ท่าเรือภูเก็ต	349
ก 16 ท่าเรือเจียรวนนิช	355
ก 17 ท่าเรือเข้าเทิร์นพอร์ต	358
ก 18 ท่าเรือกันตัง	360
ภาคผนวก ข นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ	365
ข 1 สรุปสาระแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ เกี่ยวข้องกับท่าเรือ	367

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ข 2	คำแถลงนโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ 374
ข 3	มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ 377
ข 4	องค์กรที่จัดตั้งเพื่อดูแลกิจการท่าเรือ 402
ภาคผนวก ค	ข้อมูลสัมภาษณ์..... 411
ค 1	ท่าเรือกรุงเทพ..... 413
ค 2	ท่าเรือ BMTP..... 416
ค 3	ท่าเรือ BDS..... 418
ค 4	ท่าเรือ UNITHAI..... 420
ค 5	ท่าเรือ TPT..... 422
ค 6 – 1	ท่าเรือแหลมฉบัง 424
ค 6 – 2	ท่าเทียบเรือ A4 426
ค 6 – 3	ท่าเทียบเรือ A0 และ B1..... 428
ค 6 – 4	ท่าเทียบเรือ B4..... 430
ค 6 – 5	ท่าเทียบเรือ B5 และ C3..... 433
ค 7	ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์..... 435
ค 8	ท่าเรือฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น..... 437
ค 9	ท่าเรือไทยพาณิชย์พอร์ต 439
ค 10	ผลกระทบของเขตจอดเรือศรีราชาต่อเกาะสีชัง 441
ค 11 – 1	การบริหารจัดการท่าเรือมาบตาพุด 442
ค 11 – 2	ท่าเทียบเรือไทยพรอสเพอริตี้เทอร์มินัล..... 443
ค 11 – 3	ท่าเทียบเรือไทยแทงค์เทอร์มินัล 445
ค 11 – 4	ท่าเทียบเรือ RBT และ NFC..... 448
ค 11 – 5	ท่าเทียบเรืออัลลายแอนซ์ รีไฟนนิ่ง..... 450
ค 11 – 6	ท่าเทียบเรือมาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล..... 453
ค 11 – 7	ท่าเรือเทียบเรือโกลว์ เอสพีพี 3..... 456
ค 11 – 8	ท่าเทียบเรือ BLCP..... 458
ค 12	ท่าเรือ IRPC 460
ค 13	ท่าเรือประจวบ..... 463

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ค 14 ท่าเรือท่าทอง.....	467
ค 15 ท่าเรือขอนแก่น.....	471
ค 16 ท่าเรือสงขลา.....	473
ค 17 ท่าเรือระนอง.....	476
ค 18 ท่าเรือภูเก็ต.....	479
ค 19 ท่าเรือเจ็ยรวานิซ.....	483
ค 20 ท่าเรือเข้าที่รันพอร์ต.....	486
ค 21 – 1 ท่าเรือกันตัง.....	488
ค 21 – 2 ท่าเรือกันตัง – ท่าเทียบเรือที่ 2.....	490
ค 21 – 3 ท่าเรือกันตัง – ท่าเทียบเรือที่ 3.....	492
ค 21 – 4 การนำเข้า – ส่งออกผ่านด่านศุลกากรกันตัง	494
ค 21 – 5 ท่าเรือกันตัง.....	496
ค 22 ท่าเรือเอกชน.....	498
ค 23 ท่าเรือของกรมธนารักษ์	501
ภาคผนวก ง รายนามท่าเรือ/ท่าเทียบเรือและรายนามผู้ให้สัมภาษณ์	503

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1 – 1	จำนวนผู้ประกอบการท่าเรือและหน่วยงานที่ให้การสัมภาษณ์ ...	7
ตารางที่ 2 – 1	สัดส่วนปริมาณสินค้าของท่าเรือที่ทำการศึกษาต่อปริมาณ การค้าทางทะเลของประเทศ	11
ตารางที่ 2 – 2	รายชื่อท่าเรือที่ทำการศึกษา	14
ตารางที่ 2 – 3	ท่าเรือระหว่างประเทศที่กรมธนารักษ์เป็นเจ้าของ	18
ตารางที่ 2 – 4	สรุปรูปแบบการบริหารและประกอบการท่าเรือของรัฐที่ ทำการศึกษา	26
ตารางที่ 2 – 5	ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ทำการศึกษา : จำแนกตามประเภทสินค้าที่ ให้บริการ	32
ตารางที่ 3 – 1	สรุปการประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือของรัฐที่ทำการศึกษา .	40
ตารางที่ 3 – 2	สรุปการประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือเอกชนที่ทำการศึกษา	42
ตารางที่ 3 – 3	สรุปผลการประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือที่ทำการศึกษา	45
ตารางที่ 3 – 4	สรุปอัตราการใช้ประโยชน์ของท่าเทียบเรือที่ทำการศึกษา	49
ตารางที่ 3 – 5	สรุปผลการประเมินอัตราการใช้ประโยชน์ : จำแนกตามรูปแบบ ความเป็นเจ้าของและการบริหารจัดการท่าเรือ	52
ตารางที่ 3 – 6	สรุปผลการประเมินอัตราอัตราการใช้ประโยชน์ : จำแนกตาม ชายฝั่งที่ตั้งท่าเรือ	53
ตารางที่ 3 – 7	สรุปผลการประเมินอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ : จำแนกตามท่า เทียบเรือและจัดลำดับตามผลการประเมิน	57
ตารางที่ 3 – 8	สรุปผลการประเมินอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ : จำแนกตาม รูปแบบความเป็นเจ้าของและการบริหารจัดการท่าเรือ	61
ตารางที่ 3 – 9	สรุปผลการประเมินอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ : จำแนกตาม ชายฝั่งที่ตั้งท่าเรือ	61
ตารางที่ 3 – 10	สรุปผลการประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือที่ทำการศึกษา ...	62
ตารางที่ 3 – 11	ปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือและขีดความสามารถของ ท่าเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบัง	69
ตารางที่ 3 – 12	สรุปการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ	75

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4 – 1 ท่าเรือที่ทำการศึกษา จำแนกตามที่ตั้งทางภูมิศาสตร์	90
ตารางที่ 4 – 2 สรุปการประเมินปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือ/ อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษา	91
ตารางที่ 4 – 3 รายละเอียดท่าเทียบเรือ ร่องน้ำและวิสัยสามารถในการรับเรือ ของท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษา	97
ตารางที่ 4 – 4 ปริมาณเรือที่แวะจอดที่ทำการศึกษา ปี 2547 – 2549 จำแนกตามทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์	104
ตารางที่ 4 – 5 ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือเปรียบเทียบกับปริมาณการค้าทาง ทะเล ปี 2547 – 2549 จำแนกตามชายฝั่ง	106
ตารางที่ 4 – 6 โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกับท่าเรือที่ทำการศึกษา	122
ตารางที่ 5 – 1 สรุปสาระในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ นโยบายรัฐ และมติ คณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ	135
ตารางที่ 5 – 2 สรุปสาระกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ	163
ตารางที่ 6 – 1 ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือที่ทำการศึกษา ปี 2547 – 2549 จำแนกตามหน่วยงานที่เป็นเจ้าของ	178
ตารางที่ 6 – 2 ประเภทและปริมาณสินค้านำเข้าสูงสุด 10 อันดับแรก ปี 2543 – 2550	181
ตารางที่ 6 – 3 ประเภทและปริมาณสินค้าส่งออกสูงสุด 10 อันดับแรก ปี 2543 – 2550	182
ตารางที่ 6 – 4 ประเภทและปริมาณสินค้านำเข้า ณ เขตจอดเรือศรีราชาสูงสุด 5 อันดับ ปี 2550	187
ตารางที่ 6 – 5 ประเภทและปริมาณสินค้าส่งออก ณ เขตจอดเรือศรีราชาสูงสุด 5 อันดับ ปี 2550	187
ตารางที่ 6 – 6 ปริมาณการส่งออกยิปซัม (HS 2520) ปี 2550 : จำแนกตาม ชายฝั่ง	189
ตารางที่ 6 – 7 ขีดความสามารถด้านตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง จำแนกตาม ท่าเทียบเรือ	194
ตารางที่ 6 – 8 ปริมาณส่งออกยางธรรมชาติแผ่นบางหรือเป็นแถบ (HS 4001) ปี 2543 – 2550 : จำแนกตามด้านศุลกากร	195

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1 – 1 กรอบวิธีการศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย	5
รูปที่ 1 – 2 กรอบวิธีการรวบรวมข้อมูลในการศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย	6
รูปที่ 1 – 3 กรอบการวิเคราะห์ข้อมูลในการในการศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย	8
รูปที่ 2 – 1 กรอบประเด็นการศึกษาภาพรวมท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษา	12
รูปที่ 2 – 2 ท่าเรือที่ทำการศึกษา : จำแนกตามทำเลที่ตั้งชายฝั่ง	15
รูปที่ 2 – 3 ท่าเรือ/อ่าวจอดเรือของรัฐที่ทำการศึกษา : จำแนกตามหน่วยงานที่เป็นเจ้าของ	17
รูปที่ 2 – 4 ท่าเรือ/อ่าวจอดเรือของรัฐที่ทำการศึกษา : จำแนกตามรูปแบบการบริหารและประกอบการ	20
รูปที่ 2 – 5 โครงสร้างผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง : จำแนกตามกลุ่มผู้ประกอบการ	22
รูปที่ 2 – 6 โครงสร้างผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง : จำแนกตามท่าเทียบเรือ	23
รูปที่ 3 – 1 โครงสร้างการศึกษสถานภาพการใช้ท่าเรือไทยในปัจจุบัน	38
รูปที่ 3 – 2 กรอบการประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ	46
รูปที่ 4 – 1 กรอบการศึกษาปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ	81
รูปที่ 4 – 2 การศึกษาทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือ	82
รูปที่ 4 – 3 ท่าเรือแม่น้ำที่ทำการศึกษา : จำแนกตามทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ...	83
รูปที่ 4 – 4 ท่าเรือทะเลที่ทำการศึกษา : จำแนกตามทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์	87
รูปที่ 4 – 5 ความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือกับพื้นที่แนวหลัง	108
รูปที่ 4 – 6 แผนที่ประเทศไทยแสดงภาคและจังหวัด	110
รูปที่ 5 – 1 กรอบการศึกษาปัจจัยทางนโยบายของรัฐและกฎหมายที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ	133
รูปที่ 5 – 2 กรอบการศึกษานโยบายของรัฐที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ	134
รูปที่ 5 – 3 กรอบการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ	151
รูปที่ 6 – 1 ปริมาณนำเข้า – ส่งออกของไทยปี 2543 – 2550	169
รูปที่ 6 – 2 กรอบการศึกษานโยบายการใช้ท่าเรือไทยในอนาคต	170

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 6 – 3 สัดส่วนการค้าทางทะเลของไทย ปี 2550 จำแนกตามชายฝั่ง	171
รูปที่ 6 – 4 ปริมาณการค้าทางทะเลของไทย ปี 2543 – 2550 จำแนกตามชายฝั่ง	171
รูปที่ 6 – 5 ปริมาณการนำเข้า – ส่งออกของอ่าวไทยตอนใน ปี 2543 – 2550 ...	172
รูปที่ 6 – 6 ปริมาณการนำเข้า – ส่งออกของอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ปี 2543 – 2550	173
รูปที่ 6 – 7 ปริมาณการนำเข้า – ส่งออกของอ่าวไทยฝั่งตะวันตก ปี 2543 – 2550	174
รูปที่ 6 – 8 ปริมาณการนำเข้า – ส่งออกของอันดามันและช่องแคบมะละกา ปี 2543 – 2550	175
รูปที่ 6 – 9 สัดส่วนปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือที่ทำการศึกษา ปี 2549 จำแนกตามเจ้าของ	177
รูปที่ 6 – 10 แนวโน้มการนำเข้าทางทะเลของประเทศ 2543 – 2550	184
รูปที่ 6 – 11 แนวโน้มการส่งออกทางทะเลของประเทศ 2543 – 2550	185
รูปที่ 6 – 12 ปริมาณการนำเข้า – ส่งออกสินค้ากลุ่มเชื้อเพลิง (HS27) ปี 2543 – 2550 จำแนกตามชายฝั่ง	186
รูปที่ 6 – 13 ปริมาณการนำเข้า – ส่งออก ณ เขตจอดเรือศรีราชา ปี 2543 – 2550	189
รูปที่ 6 – 14 ปริมาณการนำเข้า – ส่งออก สินค้าเหล็กและเหล็กกล้า (HS27) ปี 2543 – 2550 จำแนกตามชายฝั่ง	190
รูปที่ 6 – 15 ปริมาณการนำเข้า – ส่งออก สินค้าสูงสุด 10 อันดับ ปี 2543 – 2550	191
รูปที่ 6 – 16 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือของไทย ปี 2546 – 2550	192



บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1 : บทนำ

ในระบบการขนส่งทางทะเล ท่าเรือเป็นจุด (Node) ที่สำคัญที่สุด สินค้าที่ขนส่งทางเรือจะต้องทำการบรรทุกและขนถ่ายผ่านท่าเรือ ท่าเรือจึงทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมระหว่างการขนส่งทางทะเลและการขนส่งภายในประเทศ เป็นจุดที่สินค้าเปลี่ยนถ่ายจากพาหนะหนึ่งไปสู่อีกพาหนะหนึ่ง แม้ว่าในปัจจุบันท่าเรือจะมีบทบาทมากขึ้นทั้งในระบบการขนส่ง การค้าระหว่างประเทศแม้กระทั่งในอุตสาหกรรม แต่หน้าที่สำคัญที่สุดของท่าเรือ คือ การให้บริการแก่เรือและสินค้า กล่าวคือ ท่าเรือต้องมีขีดความสามารถที่เพียงพอกับปริมาณเรือและสินค้าที่ผ่านท่าเรือ ซึ่งเป็นแนวความคิดพื้นฐานในการก่อสร้างท่าเรือทุกแห่ง และนับเป็นสิ่งยากที่สุดในทางปฏิบัติ ดังนั้นการประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือจึงมีความสำคัญและจำเป็น เพราะจะช่วยให้ท่าเรือสามารถพัฒนาและปรับตัวให้ทันกับสถานการณ์ทางการค้าระหว่างประเทศซึ่งเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของเรื่อง

ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลยาวถึง 2,600 กิโลเมตร มีท่าเรือประเภทต่าง ๆ ตลอดแนวชายฝั่งถึง 443 ท่า ประกอบด้วย ท่าเรือสินค้า 147 ท่า ท่าเรือประมง 222 ท่า และท่าเรือท่องเที่ยว 74 ท่า¹ ในจำนวนนี้ท่าเรือที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจมากที่สุด คือ ท่าเรือสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือระหว่างประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากท่าเรือเหล่านี้มีการลงทุนสูง ทั้งการก่อสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน ระบบการขนส่งเชื่อมโยงทั้งทางถนน ทางรถไฟ และทางอากาศ เครื่องมืออุปกรณ์ และการดำเนินงาน ดังนั้นไม่ว่าจะเป็นการก่อสร้างท่าเรือใหม่หรือการขยายท่าเรือเก่าล้วนมีผลกระทบต่อประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 พ.ศ. (2530 – 2534) ได้กำหนดให้มืองค์กรกลางถาวรทำหน้าที่ประสานนโยบาย วางแผนควบคุม ดูแลและพัฒนาท่าเรือต่าง ๆ ทั่วประเทศเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายและองค์กรที่มีอยู่เดิม² แต่จนกระทั่งถึงปัจจุบันยังไม่ปรากฏว่ามีหน่วยงานดังกล่าวทำให้ขาดการวางแผน ติดตามและประเมินผลท่าเรือ ทั้งในระดับท่าเรือและระดับประเทศ ขาด

¹ ฝ่ายสถิติ กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี.

² สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 พ.ศ. (2530 – 2534) หน้า 284.

การวิเคราะห์ปัจจัยทั้งที่นำไปสู่ความสำเร็จและความล้มเหลวของท่าเรือ เป็นผลให้ท่าเรือไทยเติบโตอย่างไรทิศทาง

ในช่วงสามทศวรรษที่ผ่านมากระบวนการขนส่งและการจัดการขนส่งปรับเปลี่ยนอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เป็นผลมาจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการค้าการขนส่งของโลก การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกันภูมิภาคตามแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมตามโครงการ GMS และโครงข่ายทางหลวงเอเชีย (Asian Highway Network) ส่งผลให้ท่าเรือของไทยมีโอกาสเป็นประตู (Gateway) สู่ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ในขณะเดียวกันก็ผลักดันให้ท่าเรือไทยต้องเข้าสู่สนามแข่งขันที่นับวันจะทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ จึงจำเป็นที่ท่าเรือไทยจะต้องกำหนดยุทธศาสตร์ท่าเรือไทยเพื่อรองรับสถานการณ์ดังกล่าว มิฉะนั้นแล้วนอกจากจะไม่สามารถแข่งขันปริมาณสินค้ากับท่าเรือในภูมิภาคได้แล้ว ยังอาจจะไม่สามารถรักษาปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือของประเทศได้ ดังนั้นการมียุทธศาสตร์ท่าเรือตลอดจนยุทธศาสตร์ทะเลไทยที่ชัดเจนจึงมีความสำคัญต่อการใช้ท่าเรือไทยในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีการศึกษาและประเมินการใช้ท่าเรือสินค้า และยังไม่มีการกำหนดนโยบายและวางแผนท่าเรือในภาพรวมทั้งท่าเรือของรัฐและเอกชน อันจะนำไปสู่การจัดทำยุทธศาสตร์ท่าเรือไทยในอนาคต ดังนั้นการศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือวัตถุประสงค์ของโครงการมี ดังนี้

- ก. เพื่อประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทยในปัจจุบัน ทำให้ทราบถึงขีดความสามารถของท่าเรือไทย และปัจจัยที่ทำให้ท่าเรือบางแห่งสามารถใช้ท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพ และท่าเรือบางแห่งล้มเหลว
- ข. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือในอนาคตเพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนการกำหนดยุทธศาสตร์ท่าเรือไทยและยุทธศาสตร์ทะเลไทย

1.3 ขอบเขตการศึกษา

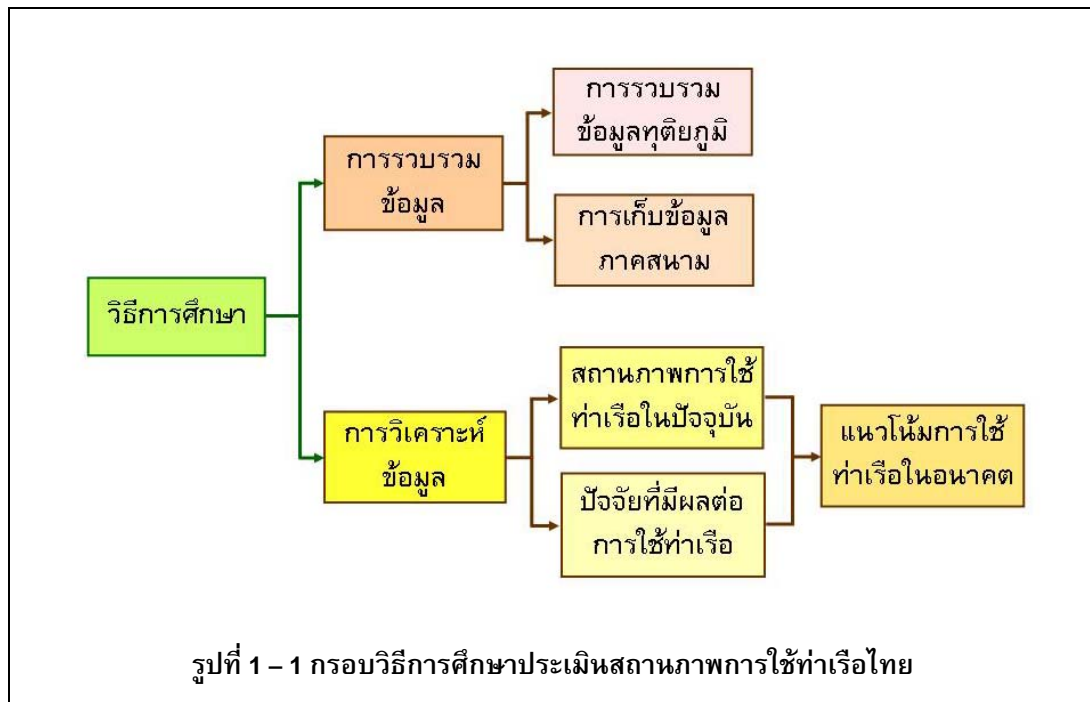
ท่าเรือที่ทำการศึกษามีทั้งสิ้น 20 แห่ง และที่จอดทอดสมอเรือ 1 แห่ง รวมเป็น 21 แห่ง โดยจำแนกตามส่วนต่าง ๆ ของชายฝั่งทะเลไทย ได้แก่

- อ่าวไทยตอนใน จำนวน 6 ท่า
- อ่าวไทยฝั่งตะวันออก จำนวน 6 ท่า
- อ่าวไทยฝั่งตะวันตก จำนวน 4 ท่า

- อันดามันและช่องแคบมะละกา จำนวน 5 ท่า

1.4 วิธีการศึกษา

วิธีการศึกษาประกอบด้วยการรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล โดยมีรายละเอียดดังนี้



ก. การรวบรวมข้อมูล แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1) การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ประกอบด้วย

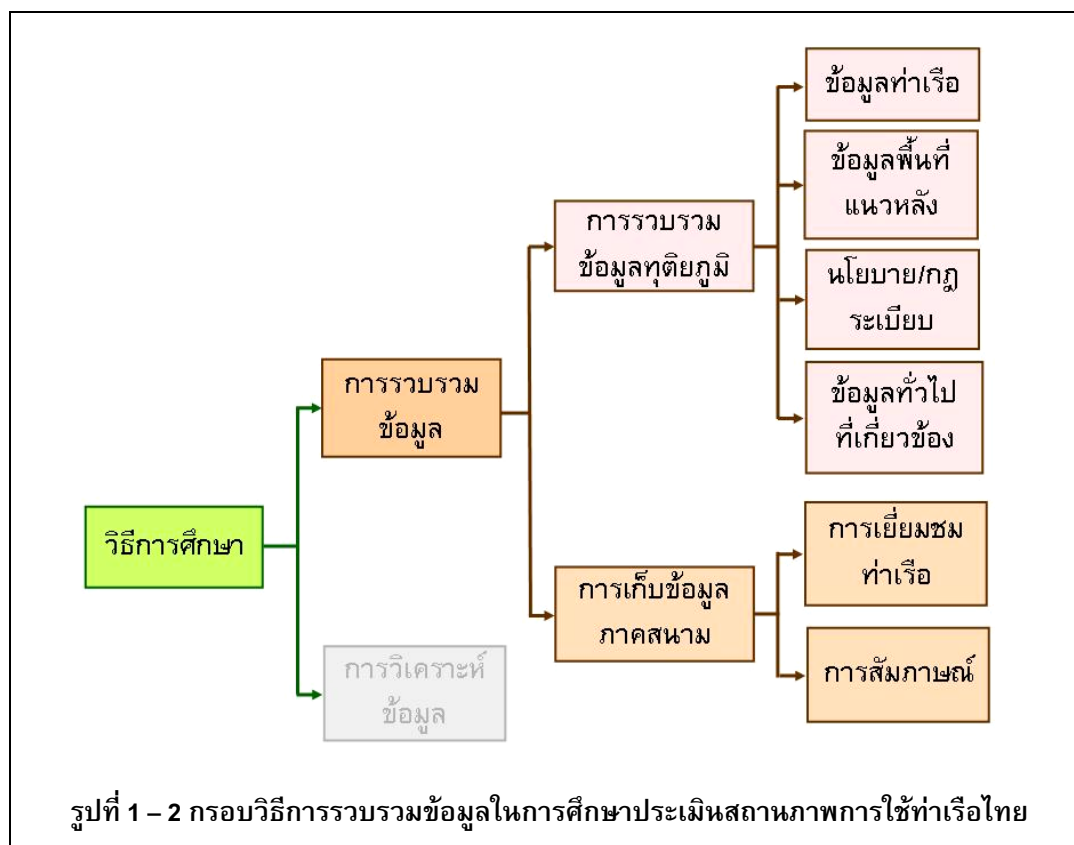
- ข้อมูลท่าเรือ ได้แก่ ประวัติความเป็นมาของท่าเรือ วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือ รูปแบบการบริหารจัดการท่าเรือ กายภาพของท่าเรือ ชีตความสามารถของท่าเรือ ประเภทและปริมาณเรือที่แวะจอดท่าเรือ ประเภทและปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ และอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ

- ข้อมูลพื้นที่แนวหลัง ได้แก่ ขอบเขต สภาพกายภาพของระบบขนส่ง (Accessibility) ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม

- ข้อมูลของรัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ นโยบายของรัฐและกฎระเบียบทั้งที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือโดยตรงและโดยอ้อม โครงการพัฒนาท่าเรือและโครงการที่มีผลกระทบกับท่าเรือ

- ข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ปริมาณการขนส่ง ผลผลิตของประเทศ

แหล่งข้อมูลที่สำคัญ ได้แก่ Website ของท่าเรือและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เอกสารเผยแพร่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และรายงานวิจัย



2) การเก็บข้อมูลภาคสนาม

วัตถุประสงค์ของการเก็บข้อมูลภาคสนามเพื่อให้ได้ข้อมูลสภาพการดำเนินงานของท่าเรือในปัจจุบัน ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานและแนวทางแก้ไข ตลอดจนขอข้อมูลที่ไม่สามารถรวบรวมได้จากแหล่งทุติยภูมิ ข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูลภาคสนามเป็นส่วนสำคัญในการประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือ และแนวโน้มการใช้ท่าเรือในอนาคต

การเก็บข้อมูลภาคสนามประกอบด้วย

- การเยี่ยมชมท่าเรือ 21 แห่งที่ทำการศึกษา
- การสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 38 ราย ประกอบด้วย ผู้บริหารและผู้ประกอบการท่าเรือ 33 ราย หน่วยงานอื่น 5 ราย (ดังตารางที่ 1 – 1)

ตารางที่ 1 – 1 จำนวนผู้ประกอบการท่าเรือและหน่วยงานที่ให้การสัมภาษณ์

ชายฝั่ง/หน่วยงาน	จำนวนท่าเรือ (ท่า)	จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (ราย)
อ่าวไทยตอนใน	5	5
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	7	17
อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	4	4
อันดามันและช่องแคบมะละกา	5	7
รวม	21	33
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	-	5
รวมทั้งสิ้น	21	38

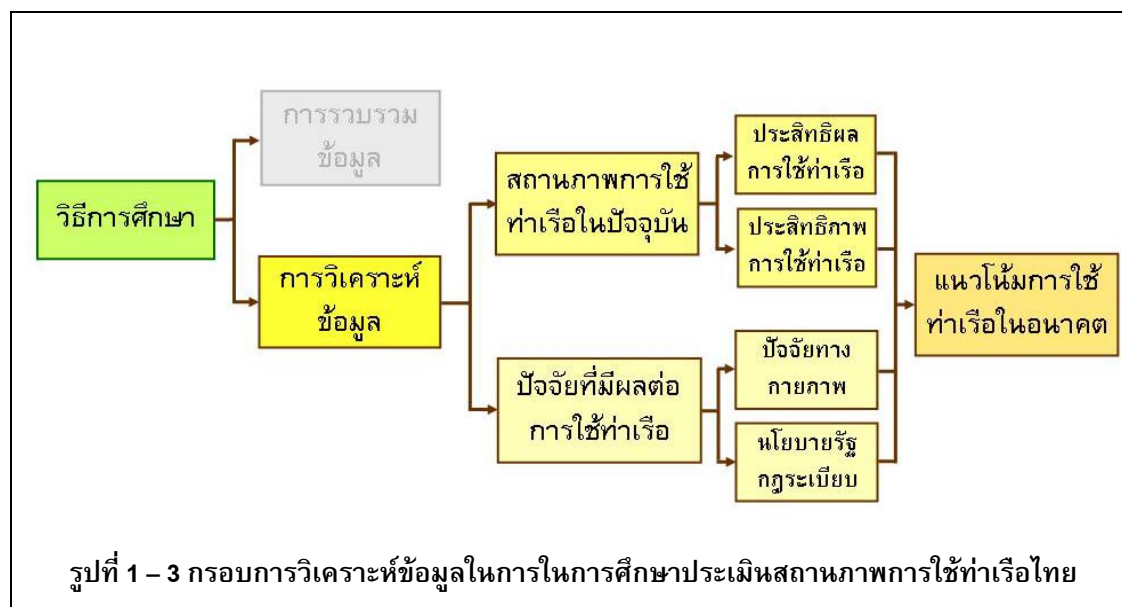
ข. การวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย

1) การประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือในปัจจุบัน ใน 2 ด้านดังนี้

- ประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ โดยประเมินจาก วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือเปรียบเทียบกับภาระดำเนินงานของท่าเรือในปัจจุบัน
- ประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ โดยประเมินจาก
 - ชีตความสามารถในการรับเรือและสินค้าของท่าเรือที่ได้กำหนดไว้เมื่อก่อสร้างท่าเรือเปรียบเทียบกับประเภทและปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ
 - อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ

2) การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ ประกอบด้วย

- ปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ ได้แก่
 - ท่าเลที่ตั้งของท่าเรือ
 - พื้นที่แนวหลังของท่าเรือ (Hinterlands)
- นโยบายและกฎระเบียบของรัฐที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ



1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ก. เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบายการใช้ท่าเรือ การวางแผนท่าเรือ และการจัดทำยุทธศาสตร์ท่าเรือไทยในอนาคต
- ข. เป็นข้อมูลในการกำหนดยุทธศาสตร์ทะเลไทยในอนาคต



บทที่ 2

ท่าเรือที่ทำการศึกษา

บทที่ 2 : ท่าเรือที่ทำการศึกษา

ท่าเรือที่ทำการศึกษาคือท่าเรือและเขตจอดเรือกลางน้ำที่รับเรือเดินสมุทรระหว่างประเทศ จำนวน 21 แห่ง จากท่าเรือสินค้าของประเทศทั้งสิ้น 147 แห่ง และอ่าวจอดเรืออีก 1 แห่ง โดยมีรายชื่อดังนี้

1. กรุงเทพฯ	2. BMTP
3. BDS	4. Unithai
5. TPT	6. แหลมฉบัง
7. ศรีราชาฮาเบอร์	8. พิวเจอร์ พอร์ต พิวชั่น
9. ไทยพับลิกพอร์ต	10. เขตจอดเรือศรีราชา
11. มาบตาพุด	12. IRPC
13. ประจวบ	14. ท่าทอง
15. ชนอม	16. สงขลา
17. ระนอง	18. ภูเก็ต
19. เจียรวานิช	20. เซ้าเทิร์น พอร์ต
21. กันตัง	

แม้ว่ากลุ่มท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษามีเพียง 21 ท่า แต่เป็นกลุ่มตัวอย่างที่สามารถแสดงภาพรวมของการศึกษาและประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือของไทยได้ ทั้งนี้ เพราะท่าเรือมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 76 ของปริมาณการค้าทางทะเลของประเทศ (รายละเอียดดัง ตารางที่ 2 – 1)

ตารางที่ 2 – 1 สัดส่วนปริมาณสินค้าของท่าเรือที่ทำการศึกษา
ต่อปริมาณการค้าทางทะเลของประเทศ

หน่วย : ตัน

	2547	2548	2549
ปริมาณสินค้านำเข้ารวมของท่าเรือที่ทำการศึกษา*	128,242,538	136,816,813	136,609,829
ปริมาณการค้าทางทะเลของประเทศ**	167,921,542	182,555,561	180,149,212
สัดส่วน	76%	75%	76%

ที่มา : * เก็บข้อมูลภาคสนาม

** สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย (สิงหาคม 2551).

ในบทนี้จะกล่าวถึงภาพรวมของท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษาในประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. ท่าเลที่ตั้งทางชายฝั่ง
2. การบริหารจัดการท่าเรือ
3. รูปแบบสินค้าที่ให้บริการ



2.1 ท่าเลที่ตั้งทางชายฝั่ง

ในการศึกษาได้แบ่งชายฝั่งของประเทศไทยเป็น 4 ส่วน ดังนี้

- อ่าวไทยตอนใน หมายถึง อ่าวไทยส่วนที่เป็นปากอ่าวไทย หากพิจารณาจากแผนที่ประเทศไทยจะมีลักษณะคล้ายอักษร “ก” อ่าวไทยตอนในเป็นบริเวณที่แม่น้ำสายสำคัญของประเทศไทยไหลสู่ทะเล ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำแม่กลอง จังหวัดที่ตั้งอยู่

ในอ่าวไทยตอนในจึงประกอบด้วยจังหวัดที่แม่น้ำทั้ง 3 สายไหลออกสู่ทะเลตามลำดับ ได้แก่ สมุทรปราการ สมุทรสาคร และสมุทรสงคราม นอกจากนี้ยังรวมถึงกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นที่ตั้งของท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศ

- อ่าวไทยฝั่งตะวันออก หมายถึง ทะเลในภาคตะวันออกของประเทศไทย จังหวัดที่ตั้งอยู่ในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ประกอบด้วย จังหวัดตราด จันทบุรี ระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา

- อ่าวไทยฝั่งตะวันตก หมายถึง ชายทะเลในภาคตะวันตก และภาคใต้ของประเทศ นับเป็นชายฝั่งที่มีความยาวที่สุด ประกอบด้วย จังหวัดเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี และนราธิวาส

- อันดามันและช่องแคบมะละกา หมายถึง ชายทะเลที่ออกสู่มหาสมุทรอินเดีย ประกอบด้วย จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล

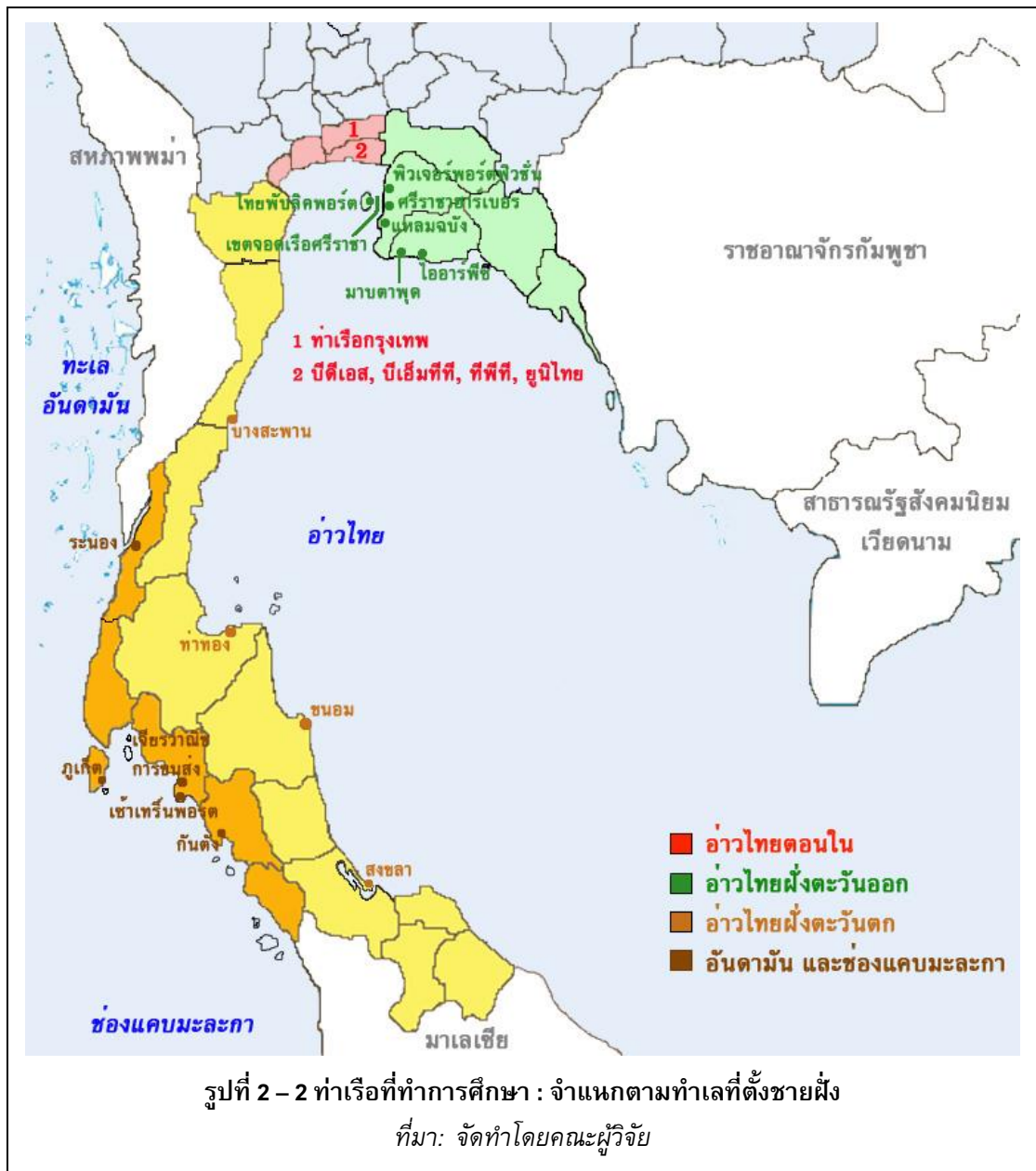
กลุ่มท่าเรือที่ทำการศึกษเป็นท่าเรือและเขตจอดเรือที่มีท่าเลที่ตั้งครอบคลุมทุกชายฝั่งของประเทศ ได้แก่ (รายละเอียดดังตารางที่ 2.1)

- อ่าวไทยตอนใน 5 ท่า ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพ ฯ 1 ท่า และสมุทรปราการ 4 ท่า
- อ่าวไทยฝั่งตะวันออก 7 ท่า ได้แก่ จังหวัดชลบุรี 4 ท่า เขตจอดเรือศรีราชา 1 ท่า และระยอง 2 ท่า
- อ่าวไทยฝั่งตะวันตก 4 ท่า ได้แก่ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และสงขลา จังหวัดละ 1 ท่า
- อันดามันและช่องแคบมะละกา 5 ท่า ได้แก่ จังหวัดระนอง ภูเก็ตและตรัง จังหวัดละ 1 ท่า และกระบี่ 2 ท่า

ตารางที่ 2 – 2 รายชื่อท่าเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ชายฝั่ง	จังหวัด	ท่าเรือ
1.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพ ฯ	กรุงเทพ
2.	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	BMTP
3.	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	BDS
4.	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	Unithai
5.	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	TPT
6.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง
7.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ศรีราชาฮาเบอร์
8.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น
9.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ไทยพับลิกพอร์ต
10.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เขตจอดเรือศรีราชา
11.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด
12.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC
13.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ประจวบคีรีขันธ์	ประจวบ
14.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สุราษฎร์ธานี	ท่าทอง
15.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	นครศรีธรรมราช	ขนอม
16.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สงขลา	สงขลา
17.	อันดามันและช่องแคบมะละกา	ระนอง	ระนอง
18.	อันดามันและช่องแคบมะละกา	ภูเก็ต	ภูเก็ต
19.	อันดามันและช่องแคบมะละกา	กระบี่	เจียรวานิช
20.	อันดามันและช่องแคบมะละกา	กระบี่	เช่าเทิร์น พอร์ท
21	อันดามันและช่องแคบมะละกา	ตรัง	กันตัง

ที่มา : จัดทำโดยคณะผู้วิจัย



2.2 การบริหารจัดการท่าเรือ

หน่วยงานที่เป็นเจ้าของท่าเรือในการศึกษานี้ หมายถึง หน่วยงานที่เป็นเจ้าของที่ดินซึ่งท่าเรือตั้งอยู่ อาจจะเป็นผู้ลงทุนในท่าเรือทั้งหมดหรือบางส่วน เจ้าของท่าเรืออาจเป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเรือหรืออาจเป็นคนละหน่วยงาน ดังนั้น หากจำแนกท่าเรือตามรูปแบบความเป็นเจ้าของอาจแบ่งท่าเรือออกเป็น 2 ประเภท คือ ท่าเรือของรัฐ และท่าเรือเอกชน แต่เมื่อพิจารณาถึงรูปแบบการบริหารและประกอบการท่าเรือ พบว่าท่าเรือของรัฐส่วนใหญ่กลับบริหารและประกอบการโดยเอกชน ท่าเรือของรัฐส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการประกอบการ

เพื่อให้บริการสาธารณะ (Common Users Port) ในขณะที่ท่าเรือเอกชนซึ่งทั้งหมดบริหารและประกอบการโดยเอกชนเอง และมีวัตถุประสงค์ในการประกอบการเพื่อสนับสนุนธุรกิจหรือกลุ่มธุรกิจของตนเอง (Private Port) ต่อมาจึงขยายขอบเขตการให้บริการมาให้บริการสาธารณะ อย่างไรก็ตาม ท่าเรือของรัฐซึ่งบริหารและประกอบการโดยเอกชนส่วนหนึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนธุรกิจหรือกลุ่มธุรกิจของตนเองเช่นกัน

จากการศึกษาพบว่า ท่าเรือไทยมีรูปแบบความเป็นเจ้าของ การบริหาร และการประกอบที่หลากหลาย ซึ่งมีผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการใช้ท่าเรือของไทย ดังนั้นในการศึกษาผู้วิจัยจึงศึกษาท่าเรือที่รูปแบบความเป็นเจ้าของและการบริหารครบทุกรูปแบบ

2.2.1 ท่าเรือของรัฐ (State Owned Port)

ท่าเรือที่ทำการศึกษามีท่าเรือที่รัฐเป็นเจ้าของ 9 ท่า ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือท่าทอง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือระนอง ท่าเรือกันตัง ท่าเรือภูเก็ต และเขตจอดเรือศรีราชา ในการศึกษาท่าเรือของรัฐพบว่าท่าเรือของรัฐมีความแตกต่างกันในหลายประเด็น ตั้งแต่หน่วยงานที่เป็นเจ้าของท่าเรือ การบริหารและการประกอบการท่าเรือ ตลอดจนวัตถุประสงค์ในการให้บริการ ในการวิเคราะห์จึงของจำแนกเป็น 2 ประเด็นดังนี้

ก. หน่วยงานที่เป็นเจ้าของท่าเรือ

ข. รูปแบบการบริหารและประกอบการท่าเรือ

ก. หน่วยงานที่เป็นเจ้าของท่าเรือของรัฐ

ท่าเรือนับเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่สำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ และเป็นกิจการที่ต้องอาศัยเงินลงทุนมหาศาล ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น เชื้อเพลิงค้ำเค้น ท่าเทียบเรือ ถนน และสาธารณูปโภคต่าง ๆ และอุปกรณ์ในการยกขนและเคลื่อนย้ายสินค้า ดังนั้นรัฐจึงเป็นผู้ลงทุนรายใหญ่ที่สุดในกิจการท่าเรือ หน่วยงานที่เป็นเจ้าของท่าเรือ ซึ่งมีทั้งหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

1) การท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 วัตถุประสงค์เมื่อแรกก่อตั้งการท่าเรือ ๙ คือ เพื่อรับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ฯ ในกรมการขนส่ง กระทรวง

3) กรมธนารักษ์

กรมธนารักษ์เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงการคลัง ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2476 ตรงกับสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว³ มีหน้าที่ในการจัดการทรัพย์สินของรัฐ ท่าเรือที่กรมธนารักษ์เป็นเจ้าของส่วนใหญ่ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่าเนื่องจากท่าเรือเหล่านี้ก่อสร้างโดยงบประมาณแผ่นดิน ที่ดินที่ใช้ในการก่อสร้างท่าเรือจึงเป็นที่ราชพัสดุ ซึ่งตามพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2518 ระบุให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ราชพัสดุ⁴ โดยมีกรมธนารักษ์เป็นผู้บริหารและจัดการ ดังนั้นเมื่อกรมเจ้าท่าก่อสร้างท่าเรือเสร็จก็ส่งมอบให้กรมธนารักษ์ ปัจจุบันกรมธนารักษ์เป็นเจ้าของท่าเรือทั้งสิ้น 62 ท่า ท่าเรือเหล่านี้มีทั้งท่าเรือแม่น้ำและท่าเรือทะเล ท่าเรือทั้งหมดบริหารและประกอบการโดยหน่วยงานอื่น ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย องค์การสะพานปลา องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาลเมือง เทศบาลตำบล และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น มีทั้งท่าเรือแม่น้ำและท่าเรือทะเล นอกจากนี้ยังมีวัตถุประสงค์ต่าง ๆ กันไป ได้แก่ ท่าเรือสินค้า ท่าเรือโดยสาร ท่าเรือประมง ในจำนวนนี้มีท่าเรือสินค้าที่เป็นท่าเรือระหว่างประเทศ 8 แห่ง (รายละเอียดดังตารางที่ 2 – 3)

ตารางที่ 2 – 3 ท่าเรือระหว่างประเทศที่กรมธนารักษ์เป็นเจ้าของ

ลำดับ	ชื่อท่าเรือ	ที่ตั้ง	จังหวัด	ผู้บริหารจัดการ
1.	ท่าเรือท่าทอง	ตำบลท่าทอง	สุราษฎร์ธานี	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสุราษฎร์ธานี
2.	ท่าเรือสงขลา	อำเภอสิงหนคร	สงขลา	บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด
3.	ท่าเรือภูเก็ต	อำเภอเมือง	ภูเก็ต	บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด
4.	ท่าเรือระนอง	อำเภอเมือง	ระนอง	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
5.	ท่าเรือกันตัง	อำเภอกันตัง	ตรัง	เทศบาลเมืองกันตัง
6.	ท่าเรือสตูล	อำเภอเมือง	สตูล	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล
7.	ท่าเรือเชียงแสน	อำเภอเชียงแสน	เชียงราย	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
8.	ท่าเรือเชียงของ	อำเภอเชียงของ	เชียงราย	การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ที่มา : กรมธนารักษ์. หนังสือราชการ ที่ กค 0313/8531 ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2551.

³ กรมธนารักษ์. ประวัติความเป็นมาของกรมธนารักษ์ [สายตรง]. แล่งที่มา : <http://www.treasury.go.th> [5 กันยายน 2551].

⁴ มาตรา 5 ให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ราชพัสดุ บรรดาที่ราชพัสดุที่กระทรวง ทบวง กรมใดได้มาโดยการเวนคืนหรือการแลกเปลี่ยนหรือโดยประการอื่น ให้กระทรวงการคลังเข้าถือกรรมสิทธิ์ในที่ราชพัสดุนั้น ทั้งนี้ยกเว้นที่ดินที่ได้มาโดยการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม

4) กรมเจ้าท่า

กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานซึ่งก่อตั้งในสมัยรัชกาลที่ 5 ในปี 2439 โดยยกฐานะมาจาก “กรมท่า” ซึ่งมีมาแต่สมัยรัชกาลที่ 4⁵ นับเป็นหน่วยงานที่มีประวัติยาวนานกว่าร้อยปี มีหน้าที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางทะเลและการก่อสร้างท่าเรือทั้งท่าเรือตามชายฝั่งทะเลและในแม่น้ำ กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลและจัดการเขตจอดเรือศรีราชา ซึ่งเป็นอ่าวจอดเรือที่มีสัดส่วนปริมาณสินค้านำเข้า – ส่งออกคิดเป็นร้อยละ 14 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด

ข. รูปแบบการบริหารและประกอบการทำเรือของรัฐ

จากการศึกษาท่าเรือของรัฐทั้ง 9 แห่งพบว่า การบริหารและประกอบการทำเรือของรัฐ มีด้วยกัน 3 รูปแบบ คือ

- ก. ท่าเรือที่บริหารและประกอบการโดยรัฐ
- ข. ท่าเรือที่บริหารและประกอบการโดยเอกชน
- ค. ท่าเรือที่บริหารโดยรัฐและประกอบการโดยเอกชน

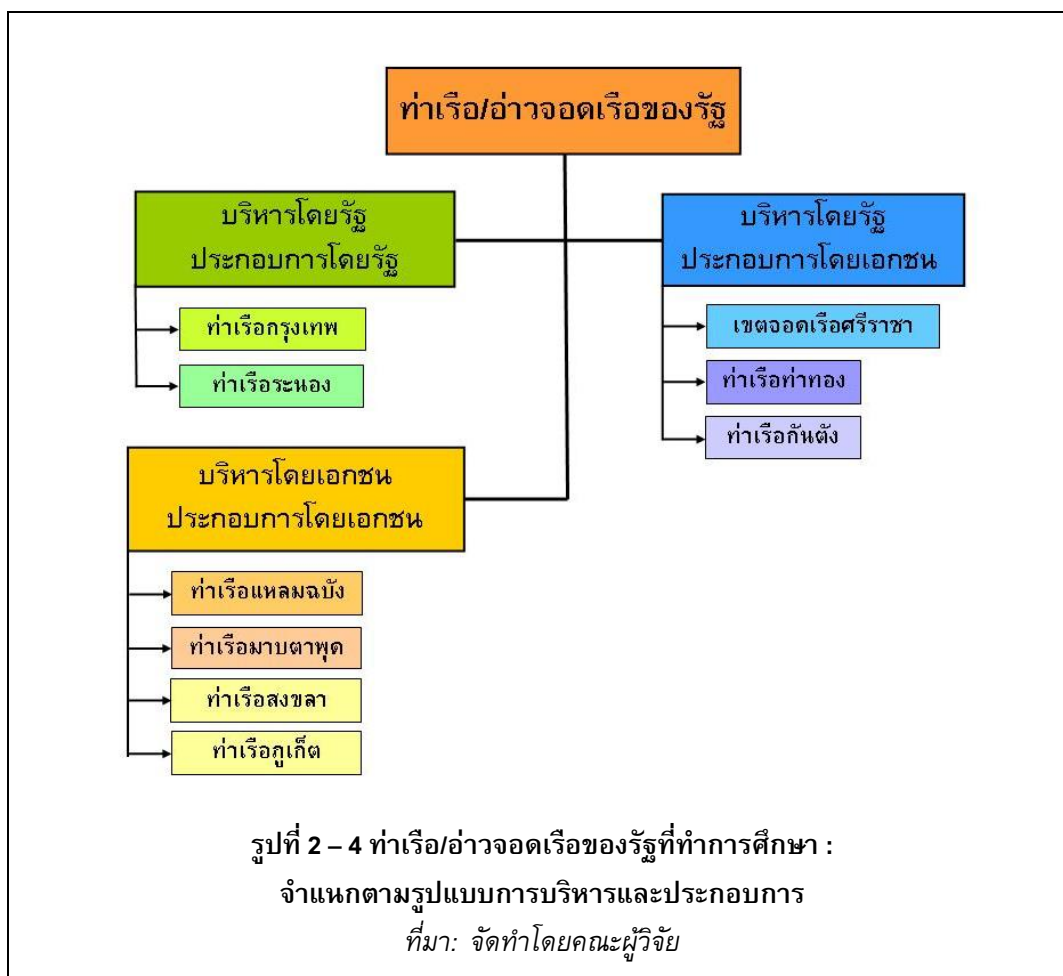
1) ท่าเรือที่บริหารและประกอบการโดยรัฐ

แม้ว่าหน่วยงานของรัฐจะเป็นเจ้าของท่าเรือหลายที่ แต่ท่าเรือของรัฐที่บริหารและประกอบการโดยรัฐมีเพียง 2 ท่า คือ

- ท่าเรือกรุงเทพ นับเป็นท่าเรือแห่งแรกของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นท่าเรือซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของ บริหารจัดการและประกอบการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2494
- ท่าเรือระนอง เป็นท่าเรือซึ่งกรมธนารักษ์เป็นเจ้าของ แต่การทำเรือแห่งประเทศไทยบริหารและประกอบการตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 25 มีนาคม 2546⁶ ท่าเรือเริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2549

⁵ กรมเจ้าท่า. เกี่ยวกับกรม/แนะนำกรม/ประวัติกรม [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.md.go.th/intro_department/history.php [6 สิงหาคม 2551] .

⁶ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500 – ปัจจุบัน) [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.cabinet.sco.go.th> [7 กรกฎาคม 2551].



2) ท่าเรือที่บริหารและประกอบการโดยเอกชน

อาจกล่าวได้ว่าท่าเรือของรัฐส่วนใหญ่บริหารและประกอบการโดยเอกชน ผู้ประกอบการเอกชนท่าเรือหลายแห่งยังเป็นผู้ร่วมลงทุนในท่าเรือ ทั้งในการก่อสร้างท่าเทียบเรือ และลงทุนจัดหาอุปกรณ์ยกขนและเคลื่อนย้ายสินค้า ท่าเรือที่บริหารและประกอบการโดยเอกชนมีทั้งสิ้น 4 ท่า ได้แก่

ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของ แต่บริหารและประกอบการและร่วมลงทุนโดยเอกชน ท่าเรือเริ่มดำเนินการมาตั้งแต่พ.ศ. 2534 ปัจจุบันมีท่าเทียบเรือเปิดให้บริการแล้ว 15 ท่า คือ ท่าเทียบเรือชุด A ชุด B และชุด C และท่าเทียบเรือชุด D ซึ่งยังไม่ได้ก่อสร้างและให้บริการ 3 ท่า รวมเป็น 18 ท่า มีบริษัทเอกชนบริหารและประกอบการโดยเอกชน 12 บริษัท โดยบริษัทที่บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบังมีทั้งสายเดินเรือ ผู้ส่งออกและผู้ประกอบการท่าเรือ ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มดังนี้

ก) บริษัทหรือกลุ่มบริษัทที่บริหารและประกอบการทำงานเทียบเรือมากกว่า 1 ท่า

- กลุ่มบริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทในเครือ บริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต โฮลดิ้ง จำกัด⁷ ซึ่งเป็นบริษัทฮ่องกงซึ่งบริหารและประกอบการทำงานเรือต่าง ๆ ทั่วโลก บริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด ก่อตั้งเมื่อปี 2549⁸ ประกอบด้วยบริษัทในเครือ 3 บริษัท บริหารและประกอบการทำงานเทียบเรือถึง 8 ท่า คือ⁹

- 1) บริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด ประกอบการทำงานเทียบเรือ A2
- 2) บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด ประกอบการทำงานเทียบเรือ 6 แห่ง ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A3 ท่าเทียบเรือ C1 – C2 และท่าเทียบเรือ D1 – D3
- 3) บริษัท ฮัทชิสัน Ro – Ro เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ประกอบการทำงานเทียบเรือ C0

- กลุ่ม LCB 1 ประกอบด้วยบริษัทในเครือ 2 บริษัท คือ

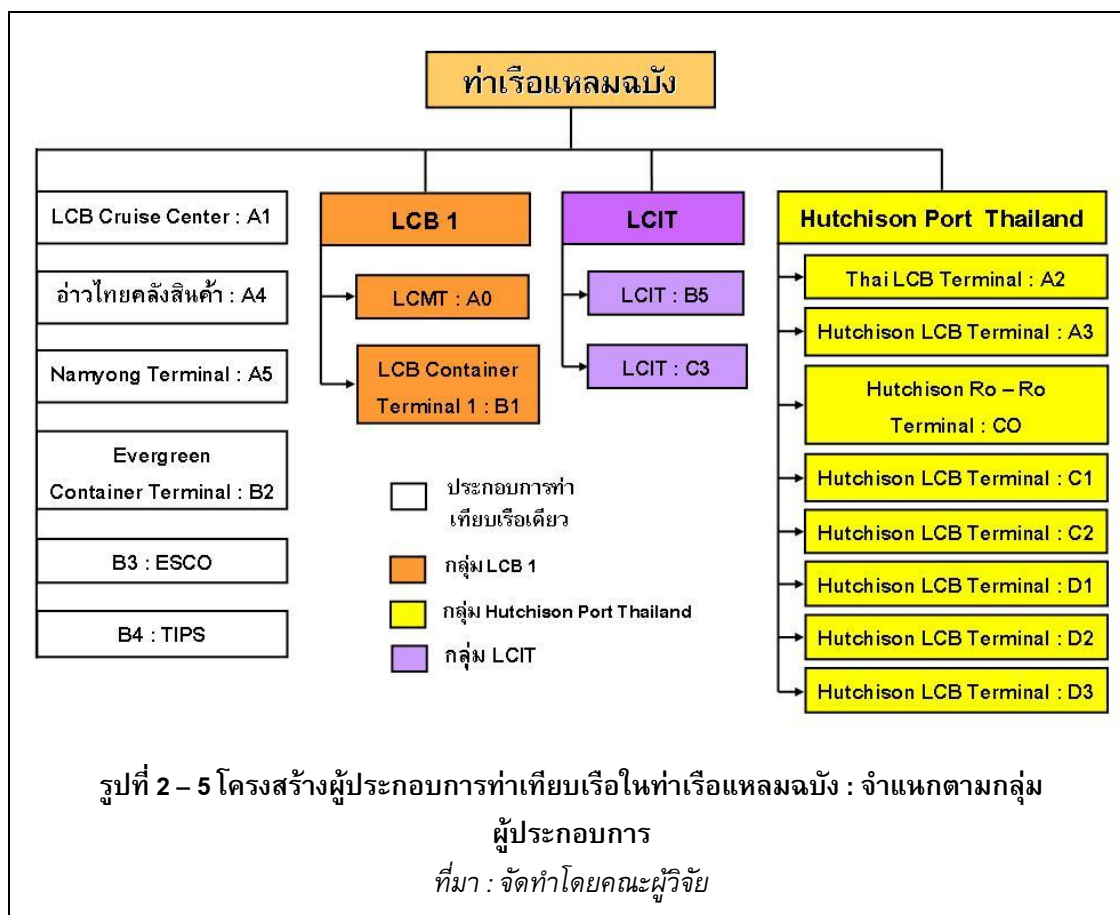
- 1) บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด หรือ LCB 1 บริหารและประกอบการทำงานเทียบเรือ B1
- 2) บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด บริหารและประกอบการทำงานเทียบเรือ A0

- กลุ่ม LCIT หรือ บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด บริหารและประกอบการทำงานเทียบเรือ 2 ท่า คือ ท่าเทียบเรือ B5 และท่าเทียบเรือ C3

⁷ กลุ่มบริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต โฮลดิ้ง จำกัด ก่อตั้งเมื่อปี 2246 บริษัทบริหารท่าเรือซึ่งมีสาขาทั่วโลก เจ้าของคือ นายลี กา ซิง มหาเศรษฐีชาวฮ่องกง (ที่มา : Hutchison Port Thailand. *Background* [Online]. Available from : <http://www.tlt-th.com/profile.asp#background> [1 October 2008].)

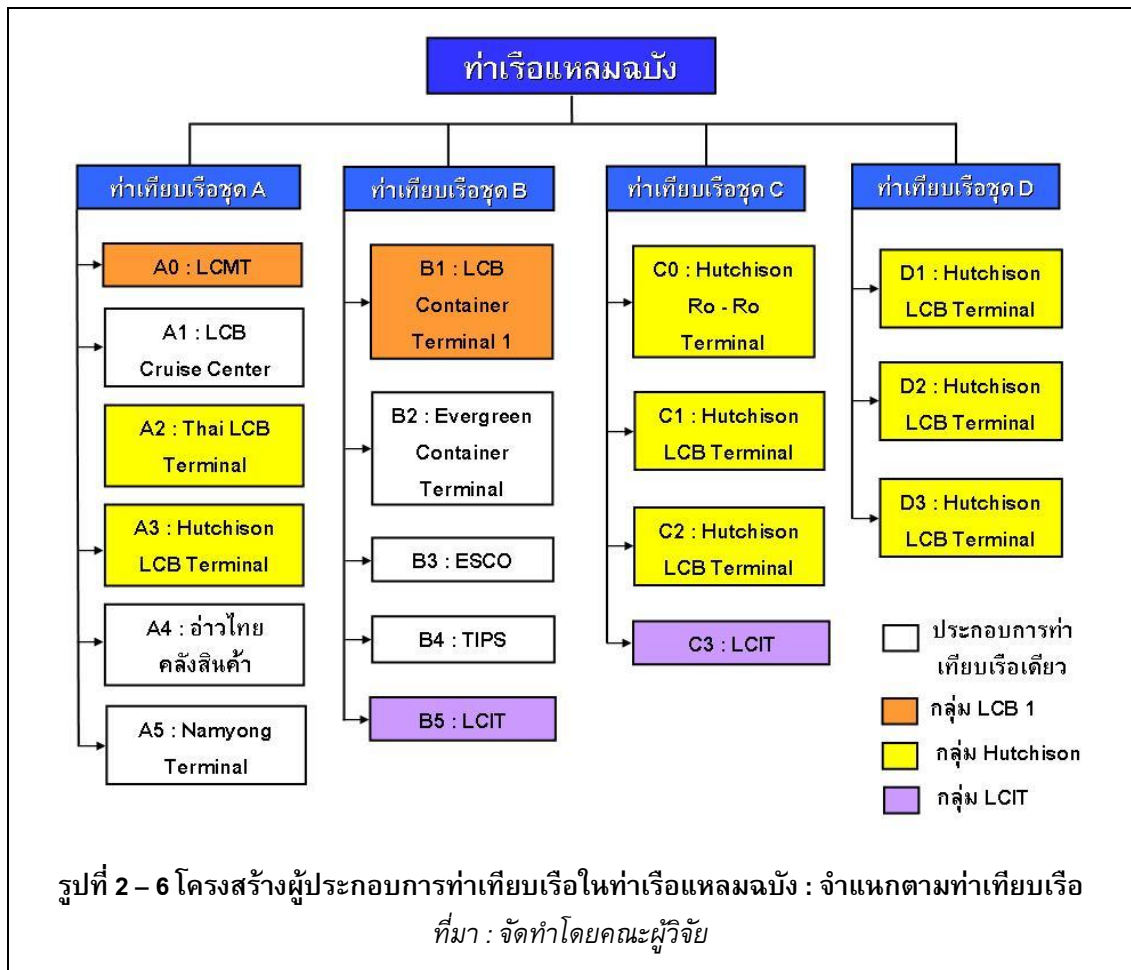
⁸ Hutchison Port Thailand. *Background* [Online].

⁹ ท่าเรือแหลมฉบัง. ผู้ประกอบการท่าเรือ [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.laemchabangport.com> [2 ตุลาคม 2551].



ข) บริษัทที่บริหารและประกอบการทำงานเทียบเรือ 1 ท่า

- บริษัท แหลมฉบังครุซเซ็นเตอร์ จำกัด บริหารและประกอบการทำงานเทียบเรือ A1
- บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด บริหารและประกอบการทำงานเทียบเรือ A4
- บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด บริหารและประกอบการทำงานเทียบเรือ B2
- บริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉบัง จำกัด หรือ ESCO บริหารและประกอบการทำงานเทียบเรือ B3 อย่างไรก็ตามบริษัท ESCO ยังถือหุ้นโดยผู้บริหารของบริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด ซึ่งเป็นผู้บริหารและประกอบการทำงานเทียบเรือ B1



ท่าเรือมาบตาพุด

ท่าเรือมาบตาพุดมีท่าเรือที่ก่อสร้างและดำเนินการไปแล้ว 9 ท่า โดยมีผู้บริหารและประกอบการ ดังนี้

ชื่อผู้ประกอบการ	ท่าเทียบเรือ	การบริการ
บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล จำกัด	TPT	สาธารณะ
บริษัท ไทยแทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)	TTT	สาธารณะ
บริษัท อัลลายแอนซ์รีไฟนนิ่ง จำกัด	RRC/SARC	เฉพาะกิจ
บริษัท มาบตาพุดแทงค์ เทอร์มินัล จำกัด	MTT	เฉพาะกิจ
บริษัท ปูยเอ็นเอ็ฟ ซี จำกัด (มหาชน)	NFC	เฉพาะกิจ
บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด	RBT	เฉพาะกิจ
บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด	Glow SPP3	เฉพาะกิจ
บริษัท เพาเวอร์เจเนอเรชั่น จำกัด	BLCD	เฉพาะกิจ

ท่าเทียบเรือสาธารณะเป็นท่าเรือที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก พื้นฐานรวมทั้งท่าเทียบเรือ โรงพักสินค้า พื้นที่หน้าท่า และอุปกรณ์หน้าท่า ท่าเทียบเรือที่ให้บริการสาธารณะมีเพียง 2 ท่า สำหรับท่าเทียบเรือที่เหลือเป็นท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ ซึ่งเอกชนเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือ และดำเนินการบริหารท่าเทียบเรือเอง ได้รับสิทธิเป็นเจ้าของพื้นน้ำนั้น

เนื่องจากท่าเทียบเรือในท่าเรือมาบตาพุดส่วนใหญ่เป็นท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรทุกขนถ่ายสินค้าของบริษัท หรือบริษัทผู้ถือหุ้น ดังนั้นผู้ประกอบการในท่าเทียบเรือส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด แต่ในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจในช่วงปี 2540 ผู้ประกอบการเหล่านี้มีการปรับเปลี่ยนผู้ถือหุ้นอยู่หลายครั้งจึงทำให้ผู้บริหารและประกอบการท่าเรือปรับเปลี่ยนตามไปด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเทียบเรือ RBT และ NFC กล่าวคือ แต่เดิมนั้น บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัท ปุ๋ยแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) และ Selmer ASA¹⁰ เป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ RBT โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับสินค้าของบริษัททั้งสอง ในขณะที่ บริษัท ปุ๋ยแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ 1 ท่า คือ ท่าเทียบเรือ NFC

ต่อมาในปี 2540 บริษัท ปุ๋ยแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ประสบปัญหาในการดำเนินธุรกิจ และจึงถูกควบคุมกิจการโดยบริษัทต่างประเทศ และได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2547 เป็นต้นมา¹¹ ต่อมา กลุ่มบริษัท S.C. Management จำกัด ได้เข้าควบคุมกิจการของบริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) เนื่องจากบริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นของ บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด ร้อยละ 83.25 ณ วันที่ 21 มิถุนายน 2549 จึงทำให้กลุ่มบริษัท เอสซี แมเนจเม้นท์ จำกัด ถือหุ้นและดำเนินการกิจการของบริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด ควบคู่ด้วย¹² ปัจจุบัน บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) ได้หยุดผลิตชั่วคราว จึงทำให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือคงเหลือแต่สินค้าของบริษัท

¹⁰ กลุ่มบริษัทผู้นำธุรกิจก่อสร้างของประเทศนอร์เวย์

¹¹ บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด(มหาชน).ความเป็นมาของบริษัท [สายตรง]. แหล่งที่มา:

<http://www.nfc.co.th/Thai/Profile.asp> [11 มีนาคม 2551].

¹² กลุ่มบริษัท เอส ซี กรุ๊ป ได้เริ่มก่อตั้งขึ้นมาตั้งแต่ปี 2528 โดยกลุ่มธุรกิจมีพื้นฐานมาในด้านเกี่ยวข้องกับ การขายบริการและการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมเหลวทุกชนิด ต่อมาได้ขยายธุรกิจมาให้บริการเรือลากจูง (SC Group [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.scgroupthai.com> [21 กุมภาพันธ์ 2551].)

ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งลดกำลังการผลิตลงในปัจจุบัน ทำให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าไม่มากนัก¹³

ท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ต

ท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ต นับเป็นท่าเรือแรกๆ ที่บริหารและประกอบการโดยเอกชน โดยในครั้งแรกมีแนวคิดที่จะให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ต¹⁴ ต่อมาได้มีนโยบายให้เอกชนร่วมในการลงทุนและดำเนินงานท่าเรือที่สร้างขึ้นใหม่และมีอยู่แล้วโดยเฉพาะท่าเรือในชายฝั่งภาคใต้¹⁵ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2531 อนุมัติตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ให้บริษัท C.T. International Line Company LTD (CTIC) หรือ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด เป็นผู้บริหารท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ต เป็นเวลา 10 ปี¹⁶ โดยสิ้นสุดสัญญาเช่า 20 ตุลาคม 2541 และได้มีการต่อสัญญาออกไปอีก 5 ปี โดยบริษัทฯ จ่ายค่าเช่ารายปีแก่รัฐ พร้อมแบ่งรายได้จากการประกอบการให้แก่อำนาจรัฐเป็นการตอบแทน ปัจจุบันบริษัทฯ ได้รับการต่อสัญญาถึงปี พ.ศ. 2556¹⁷ บริษัทฯ เป็นผู้ดูแลและบริหารพื้นที่ส่วนที่เป็นตัวท่าเรือเท่านั้น ส่วนการดูแลรักษาร่องน้ำ เขื่อนกันคลื่น และเครื่องช่วยการเดินเรือ (Navigation aids) ต่าง ๆ จะเป็นความรับผิดชอบของทางราชการ

3) ท่าเรือที่บริหารโดยรัฐและประกอบการโดยเอกชน

ท่าเรือของรัฐที่บริหารโดยหน่วยงานของรัฐ แต่ประกอบการโดยเอกชนทั้งหมด คือ ท่าเรือที่กรมธนารักษ์เป็นเจ้าของ ท่าเรือเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือที่ก่อสร้างมาก่อนนโยบายที่ให้เอกชนเข้ามามีส่วนในการบริหารและประกอบการท่าเรือ ส่วนใหญ่บริหารโดยองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น เช่น องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล มีด้วยกัน 2 ท่า คือ

¹³ ประเสริฐ เสาะสนธิ์. ผู้จัดการท่าเรือ, สัมภาษณ์ 19 ธันวาคม 2550.

¹⁴ Japan International Cooperation Agency, The Comprehensive Development Study of Coastal Shipping in the Kingdom of Thailand, Volume 1 – Report (1984), p. 123.

การทำเรือแห่งประเทศไทย, รายงานประจำปีงบประมาณ 2528, (แผนกโรงพิมพ์ กองพัสดุ ฝ่ายการเงิน : แผนกเผยแพร่และห้องสมุด สำนักวิชาการ, 2529), หน้า 4.

¹⁵ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2530 – 2534, (สำนักนายกรัฐมนตรี : โรงพิมพ์ยูไนเต็สดัดอักษร), หน้า 284.

¹⁶ สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500 – ปัจจุบัน) [สายตรง].

¹⁷ สัมภาษณ์ วัฒนชัย เรืองเลิศปัญญากุล, รองผู้อำนวยการท่าเรือ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด, 18 มกราคม 2551.

- ท่าเรือท่าทอง บริหารโดยองค์การบริหารส่วนจังหวัดสุราษฎร์ธานี และประกอบการโดย บริษัท ไทยปิโตรเลียมเซอรัวส์ จำกัด

- ท่าเรือกันตัง บริหารโดยเทศบาลเมืองกันตัง และประกอบการโดย บริษัท กันตังคอนเทนเนอร์เดโป จำกัด และบริษัท ศรีตรัง โลจิสติกส์ จำกัด

นอกจากนี้ยังมีเขตจอดเรือศรีราชาซึ่งกำกับดูแลโดยกรมเจ้าท่าแต่ผู้ประกอบการขนส่งและบรรทุกขนถ่ายสินค้าเป็นเจ้าของเรือทั้งไทยและต่างประเทศ

ตารางที่ 2 – 4 สรุปรูปแบบการบริหารและประกอบการท่าเรือของรัฐที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ชื่อท่าเรือ	เจ้าของ	ผู้บริหาร		ผู้ประกอบการ	
			รัฐ	เอกชน	รัฐ	เอกชน
1.	กรุงเทพ	กทท	X	-	X	-
2.	แหลมฉบัง	กทท	-	X	-	X
3.	เขตจอดเรือศรีราชา	ชน	X	-	-	X
4.	มาบตาพุด	กนอ	X	-	-	X
5.	ท่าทอง	กรมธนารักษ์	X	-	-	X
6.	สงขลา	กรมธนารักษ์	-	X	-	X
7.	ระนอง	กรมธนารักษ์	X	-	X	-
8.	ภูเก็ต	กรมธนารักษ์	-	X	-	X
9.	กันตัง	กรมธนารักษ์	X	-	-	X
รวม			6	3	2	7

ที่มา : จัดทำโดยผู้วิจัย สิงหาคม 2551.

2.2.2 ท่าเรือเอกชน

ท่าเรือเอกชนของไทยมีอยู่เป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือขนาดเล็ก ทั้งนี้เนื่องจาก ท่าเรือเป็นกิจการที่ลงทุนด้วยเงินจำนวนมาก ทั้งในด้านสิ่งอำนวยความสะดวก โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) โรงพักสินค้าและคลังสินค้า (Superstructure) สิ่งอำนวยความสะดวกในการบรรทุกขนถ่ายสินค้า บริษัทเอกชนที่เป็นเจ้าของท่าเรือ มีทั้งผู้นำเข้า – ส่งออก สายเดินเรือ และโรงงานอุตสาหกรรม สำหรับเจ้าของท่าเรือเอกชนที่ทำการศึกษามีท่าเรือเอกชน 12 แห่ง ดังนี้

ลำดับ	ชื่อท่าเรือ	เจ้าของท่าเรือ
1.	BMTP	ผู้นำเข้า – ส่งออก
2.	BDS	สายเดินเรือ
3.	Unithai	สายเดินเรือ
4.	TPT	สายเดินเรือ
5.	ศรีราชาฮาเบอร์	โรงงานอุตสาหกรรม
6.	ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น	ผู้ส่งออก
7.	ไทยพาณิชย์พอร์ต	ท่าเรือ
8.	IRPC	โรงงานอุตสาหกรรม
9.	ประจวบ	โรงงานอุตสาหกรรม
10.	ขนอม	ผู้ส่งออก
11.	เจียรวนิช	ผู้ส่งออก
12.	เช่าเทิร์น พอร์ต	ผู้ส่งออก

นอกจากการเป็นเจ้าของท่าเรือแล้ว บริษัทเอกชนยังมีบทบาทสำคัญในกิจการท่าเรือไทย โดยเป็นผู้ประกอบการท่าเรือของรัฐเกือบทุกท่า ซึ่งรายละเอียดได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อท่าเรือของรัฐที่บริหารและประกอบการโดยเอกชน

2.3 รูปแบบสินค้าที่ให้บริการ

นับตั้งแต่โบราณมาการขนส่งทางทะเลมีความสำคัญทั้งในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ปัจจุบันแม้การขนส่งผู้โดยสารจะลดความสำคัญลง แต่ก็ยังได้รับความนิยมอยู่ โดยเฉพาะการเดินทางระยะใกล้ และการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อความสำราญ ดังนั้นท่าเรือหลายแห่งจึงประกอบด้วย ท่าเทียบเรือสินค้าและท่าเทียบเรือโดยสาร

สำหรับการขนส่งสินค้า ซึ่งรูปแบบสินค้าที่ขนส่งเป็นปัจจัยในการกำหนดอุปกรณ์ที่ใช้ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าในท่าเรือ วิธีการเก็บรักษาสินค้าในท่าเรือ และการเคลื่อนย้ายสินค้าออกจากท่าเรือ สินค้าที่ขนส่งทางทะเลแบ่งตามรูปแบบการขนส่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

- สินค้าเหลว (Tanker Cargo) ได้แก่ สินค้าที่อยู่ในรูปของเหลว และก๊าซ
- สินค้าแห้ง (Dry Cargo) สินค้าแห้งสามารถขนส่งได้หลายรูปแบบ ได้แก่
 - สินค้าเทกอง (Bulk Cargo) ซึ่งเป็นสินค้าที่ขนส่งโดยไม่มีการบรรจุหีบห่อ

- สินค้าทั่วไป (General Cargo) เป็นสินค้าที่บรรจุหีบห่อมีรูปแบบหลากหลาย เช่น กระสอบ กล่อง ลัง หรือ ถัง นอกจากนี้ยังมีสินค้าทั่วไปบางประเภทที่ไม่ได้บรรจุหีบห่อ เช่น เหล็กเส้น ไม้ซุง เป็นต้น

- สินค้าตู้ (Containerised Cargo) ความจริงแล้วสินค้าตู้ก็จัดเป็นสินค้าทั่วไปประเภทหนึ่ง โดยบรรจุอยู่ในตู้เหล็กขนาดใหญ่ที่มีขนาดมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก

- สินค้าโร – โร (Ro – Ro) เป็นสินค้าที่สามารถเคลื่อนขึ้นลงเรือได้เอง เช่น รถยนต์

การศึกษาพบว่า ท่าเรือบางแห่งให้บริการสินค้าเฉพาะแบบใดแบบหนึ่ง แต่ท่าเรือบางแห่งก็ให้บริการสินค้าหลายแบบแตกต่างกันไป รูปแบบสินค้าที่ทำเรือที่ท่าเรือที่ทำการศึกษาให้บริการมีดังนี้

ก. สินค้าเหลว

ท่าเรือสินค้าเหลวส่วนใหญ่อยู่ในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ท่าเรือที่ใหญ่ที่สุด คือ ท่าเรือมาบตาพุด โดยมีท่าเทียบเรือสินค้าเหลวถึง 4 ท่า ซึ่งมีทั้งท่าเทียบเรือน้ำมันและท่าเทียบเรือสารเคมี ท่าเรือสินค้าเหลวที่ทำการศึกษาได้แก่

ชายฝั่ง	ชื่อท่าเทียบเรือ	สินค้าที่ขนถ่าย
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง A4	โมลาส/กากน้ำตาล
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ไทยพาณิชย์พอร์ต	น้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมัน
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – TTT	ถ่านหิน
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – RRC /SPRC	น้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมัน
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – MTT	ผลิตภัณฑ์น้ำมันและก๊าซ
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	IRPC	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม
อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	เจียรวานิช	น้ำมันปาล์ม

ที่มา : คณะผู้วิจัย เก็บข้อมูลภาคสนาม.

ข. สินค้าเทกอง

ท่าเรือสินค้าเทกองส่วนใหญ่เป็นท่าเรือเอกชนอยู่ในชายฝั่งภาคตะวันออกและภาคใต้ สินค้าเทกองที่สำคัญ ได้แก่ ถ่านหิน ส่วนใหญ่ขนถ่ายผ่านท่าเรือมาบตาพุดเพื่อใช้ผลิตกระแสไฟฟ้า มันสำปะหลัง ข้าว น้ำตาล ปุ๋ย ซีเมนต์ บริเวณที่มีการบรรทุกขนถ่ายใหญ่ที่สุด

ของประเทศ คือ เขตจอดเรือศรีราชา และยิปซัม ซึ่งเกือบทั้งหมดขนส่งในท่าเรือภาคใต้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ชายฝั่ง	ชื่อท่าเทียบเรือ	สินค้าที่ขนถ่าย
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง A4	น้ำตาล
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ศรีราชาฮาเบอร์	สินแร่เหล็ก ทองแดง
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น	มันเส้นและไม้สับ
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	เขตจอดเรือศรีราชา	มันสำปะหลัง ข้าว น้ำตาล ปุ๋ย ซีเมนต์
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	IRPC	ถ่านหิน ปุ๋ย
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – TPT	แร่โปแตส ไม้สับ
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – Glow SPP3	ถ่านหิน
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – BLCP	ถ่านหิน
อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ท่าทอง	ยิปซัม
อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ขนอม	ยิปซัม และแอนไฮไดรต์
อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	เจียร์วานิช	ยิปซัม
อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	เข้าเทิร์นพอร์ต	ยิปซัม
อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	กันตัง	ยิปซัม แอนไฮไดรต์ เฟดสปาร์

ที่มา : คณะผู้วิจัย เก็บข้อมูลภาคสนาม.

ค. สินค้าทั่วไป

สินค้าทั่วไปนับเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีแต่ดั้งเดิม ในระยะหลังเมื่อการขนส่งด้วยตู้สินค้าได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น การขนส่งสินค้าทั่วไปได้ลดความนิยมลง จนท่าเรือบางแห่งซึ่งเคยมีสินค้าทั่วไปผ่านท่าเรือสูง กลับลดปริมาณลงจนเหลือน้อยมาก เช่น ท่าเรือกรุงเทพ อย่างไรก็ตามค่าขนส่งของสินค้าทั่วไปต่ำกว่าสินค้าตู้ อีกทั้งการลงทุนในท่าเรือสินค้าทั่วไปยังต่ำกว่าท่าเรือสินค้าตู้ ดังนั้นท่าเรือส่วนใหญ่จึงเป็นท่าเรือเอกชน ได้แก่

ชายฝั่งทะเล	ชื่อท่าเทียบเรือ	สินค้าที่ขนถ่าย
อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพ-ท่าหลักผูกเรือกลางน้ำ	สินค้าเกษตร
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ศรีราชาฮาเบอร์	แป้งบรรจุกระสอบ
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – TPT	เครื่องจักรอุปกรณ์ ปุ๋ย ซีเมนต์
อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ประจวบ	เหล็กและผลิตภัณฑ์เหล็ก

ชายฝั่งทะเล	ชื่อท่าเทียบเรือ	สินค้าที่ขนถ่าย
อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ท่าทอง	อาหารทะเลแช่แข็ง
อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สงขลา	ปลาแช่แข็ง ยางพารา
อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ระนอง	อุปกรณ์ก่อสร้างแท่นขุดเจาะ
อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ภูเก็ต	ยางแผ่นและยางแท่ง

ที่มา : คณะผู้วิจัย เก็บข้อมูลภาคสนาม.

ง. สินค้าตู้

ท่าเรือสินค้าตู้เป็นท่าเรือที่มีการลงทุนสูง ทั้งในด้านอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าทั้งหน้าท่าและในลานตู้สินค้า ระบบคอมพิวเตอร์ในการวางแผนบรรทุกขนถ่ายและการเก็บรักษาตู้ใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการควบคุม และพื้นที่ขนาดใหญ่ในการบรรทุกขนถ่ายและเก็บรักษาตู้สินค้า ในทางกลับกันเรือที่ขนส่งตู้สินค้าเป็นสายเดินเรือประจำเส้นทางซึ่งการแวะจอดท่าเรือแต่ละครั้งต้องมีปริมาณสินค้านำมาพอ จึงทำให้ท่าเรือตู้สินค้านี้มักเป็นท่าเรือที่อยู่ใกล้กับแหล่งอุตสาหกรรม ถนนที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลังต้องเป็นถนนขนาดใหญ่พอที่จะรองรับรถบรรทุกตู้สินค้าซึ่งเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ ดังนั้น ท่าเรือตู้สินค้าจึงมักเป็นท่าเรือของรัฐ ท่าเรือตู้สินค้าที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ คือ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ยังมีท่าเรือสาธารณะ 4 แห่งในแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือตู้สินค้าที่ทำการศึกษา ได้แก่

ชายฝั่งทะเล	ชื่อท่าเทียบเรือ
อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพ – เขื่อนตะวันออก
อ่าวไทยตอนใน	BDS
อ่าวไทยตอนใน	BMTP
อ่าวไทยตอนใน	TPT
อ่าวไทยตอนใน	Unithai
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – A2
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – B1
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – B2
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – B3
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – B4
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – B5
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – C3

นอกจากนี้สินค้าตู้ยังบรรทุกขนถ่ายผ่านท่าเรือสินค้าทั่วไปอื่น ๆ ซึ่งมีจำนวนไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์ ท่าเรือมาบตาพุด – TPT ท่าเรือสงขลา และท่าเรือกันตัง

จ. สินค้า โร – โร

ในปัจจุบันท่าเทียบเรือที่ขนส่งรถยนต์โดยเฉพาะมีเพียงท่าเรือแหลมฉบังเพียงแห่งเดียว คือ ท่าเทียบเรือ A1 และ A5

ฉ. ผู้โดยสาร

แม้ว่าผู้โดยสารจะไม่อยู่ในขอบเขตการศึกษา แต่เนื่องจากท่าเรือที่ทำการศึกษาลายแห่งมีเรือโดยสารเข้าเทียบท่า เรือสำราญส่วนใหญ่ขนาดใหญ่ซึ่งมีขนาดใหญ่ใกล้เคียงกับเรือสินค้า ในปัจจุบันท่าเรือโดยสารโดยเฉพาะมีเพียงท่าเดียว คือ ท่าเทียบเรือ A1 ในท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ยังเทียบท่าที่ท่าเรือภูเก็ต

2.4 สรุปท่าเรือที่ทำการศึกษา

ในการศึกษาท่าเรือจำนวน 21 แห่ง ได้จำแนกการศึกษาท่าเรือออกเป็น 3 ด้าน ทั้งนี้เพื่อแสดงให้เห็นสถานภาพปัจจุบันท่าเรือให้ครบทุกด้าน ซึ่งจะนำไปสู่ความเข้าใจการศึกษาวิเคราะห์และประเมินผลการใช้ท่าเรือไทย ตลอดจนปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือไทยในบทถัดไป การศึกษาทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ (ตารางที่ 2 – 5)

1) ท่าเลที่ตั้งทางชายฝั่ง ได้แก่ อ่าวไทยตอนใน อ่าวไทยฝั่งตะวันออก อ่าวไทยฝั่งตะวันตก และชายฝั่งอันดามันและช่องแคบมะละกา

2) การบริหารจัดการท่าเรือ จากการศึกษาพบว่า ท่าเรือไทยประกอบด้วยเจ้าของท่าเรือมากมาย กล่าวคือ ท่าเรือของรัฐ ประกอบด้วย การท่าเรือแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรม และกรมธนารักษ์ นอกจากนี้ท่าเรือของรัฐยังมีการบริหารและประกอบการหลากหลายรูปแบบ ได้แก่ รัฐเป็นผู้บริหารและประกอบการ รัฐเป็นผู้บริหารและเอกชนเป็นผู้ประกอบการ และเอกชนเป็นผู้บริหารและประกอบการ ในขณะที่ท่าเรือเอกชนเจ้าของท่าเรือประกอบด้วย ผู้นำเข้า – ส่งออก สายเดินเรือ โรงงานอุตสาหกรรม เจ้าของที่เป็นบริษัท ผู้ประกอบการท่าเรือมีจำนวนน้อยมาก

3) รูปแบบสินค้าที่ท่าเรือให้บริการ ได้แก่ สินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง สินค้าตู้ สินค้าเหลว สินค้าโร – โร และผู้โดยสาร จากการศึกษาพบว่าท่าเรือหลายแห่งมีสินค้าผ่านท่าเรือมากกว่า 1 ประเภท

ตารางที่ 2 – 5 ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ทำการศึกษา : จำแนกตามประเภทสินค้าที่ให้บริการ

ลำดับ	ชายฝั่ง	จังหวัด	ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	เจ้าของท่าเรือ	สินค้าเหลว	สินค้าเทกอง	สินค้าทั่วไป	สินค้าตู้	โร – โร	โดยสาร
1.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	กรุงเทพ – เชื้อนตะวันออก	รัฐ	-	-	X	X	-	-
2.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	กรุงเทพ – ท่าหลักผูกเรือกลางน้ำ	รัฐ	-	-	X	-		
3.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	กรุงเทพ – เชื้อนตะวันตก	รัฐ	-	-	-	X	-	-
4.	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	Unithai	เอกชน	-	-	-	X	-	-
5.	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	TPT	เอกชน	-	-	-	X	-	-
6.	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	BDS	เอกชน	-	-		X	-	-
7.	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	BMTP	เอกชน	-	-	-	X	-	-
8.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – A0	รัฐ	-	-	-	X	-	-
9.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – A1	รัฐ	-	-	-		X	X
10.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – A2	รัฐ	-	-	X	X	-	-
11.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – A3	รัฐ	-	-	X	X	-	-
12.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – A4	รัฐ	X	X	X	-	-	-
13.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – A5	รัฐ	-	-	-	-	X	-
14.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – B1	รัฐ	-	-	-	X	-	-
15.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – B2	รัฐ	-	-	-	X	-	-
16.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – B3	รัฐ	-	-	-	X	-	-
17.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – B4	รัฐ	-	-	-	X	-	-
18.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – B5	รัฐ	-	-	-	X	-	-

ตารางที่ 2 – 5 ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ทำการศึกษา : จำแนกตามประเภทสินค้าที่ให้บริการ

ลำดับ	ชายฝั่ง	จังหวัด	ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	เจ้าของท่าเรือ	สินค้าเหลว	สินค้าเทกอง	สินค้าทั่วไป	สินค้าตู้	โร – โร	โดยสาร
19.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – C3	รัฐ	-	-	-	X	-	-
20.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ศรีราชาฮาร์เบอร์	เอกชน	-	X	X	X	-	-
21.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น	เอกชน	-	X	-	-	-	-
22.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ไทยพาลิคมพอร์ต – 1	เอกชน	X	-	-	-	-	-
23.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ไทยพาลิคมพอร์ต – 2	เอกชน	X	-	-	-	-	-
24.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ไทยพาลิคมพอร์ต – 3	เอกชน	X	-	-	-	-	-
25.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ไทยพาลิคมพอร์ต – 4	เอกชน	X	-	-	-	-	-
26.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เขตจอดเรือศรีราชา	รัฐ	-	X	X	-	-	-
27.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – TPT	รัฐ	-	-	X	-	-	-
28.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – TTT	รัฐ	X	-	-	-	-	-
29.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – NFC	รัฐ	-	X	X	-	-	-
30.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – RRC/ SPRC	รัฐ	X	-	-	-	-	-
31.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – Glow SPP3	รัฐ		X	-	-	-	-
32.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – MTT	รัฐ	X	-	-	-	-	-
33.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – RBT	รัฐ	-	X	X	-	-	-
34.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – LCT	เอกชน	X	X	-	-	-	-
35.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – BCT (1)	เอกชน	-	X	X	-	-	-

ตารางที่ 2 – 5 ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ทำการศึกษา : จำแนกตามประเภทสินค้าที่ให้บริการ

ลำดับ	ชายฝั่ง	จังหวัด	ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	เจ้าของท่าเรือ	สินค้าเหลว	สินค้าเทกอง	สินค้าทั่วไป	สินค้าตู้	โร – โร	โดยสาร
36.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – BCT (2)	เอกชน	-	X	X	-	-	-
37.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ประจวบคีรีขันธ์	ประจวบ	เอกชน	-	-	X	-	-	-
38.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สุราษฎร์ธานี	ท่าทอง	รัฐ	-	X	X	-	-	-
39.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สุราษฎร์ธานี	ขนอม	เอกชน	-	X		-	-	-
40.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สงขลา	สงขลา	รัฐ	-	-	X	X	-	-
41.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ระนอง	ระนอง	รัฐ	-	-	X	-	-	-
42.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ภูเก็ต	ภูเก็ต	รัฐ	-	-	X	-	-	X
43.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	กระบี่	เจ็ยรวานิซ	เอกชน	X	X	-	-	-	-
44.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	กระบี่	เข้าเทิร์น พอร์ต	เอกชน	-	X	-	-	-	-
45.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ตรัง	กันตัง	รัฐ	-	-	X	-	-	-
รวม					10	14	18	17	2	2

ที่มา : จัดทำโดยคณะผู้วิจัย สิงหาคม 2551.



บทที่ 3

สถานการณ์การใช้ท่าเรือไทยในปัจจุบัน

บทที่ 3 : สถานภาพการใช้ท่าเรือไทยในปัจจุบัน

การศึกษาพัฒนาการของท่าเรือหลัก เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งเป็นท่าเรือของรัฐไม่เพียงพอที่จะอธิบายภาพรวมของท่าเรือในประเทศไทยได้ครบถ้วน เนื่องจากประเทศไทยยังมีท่าเรือระหว่างประเทศกระจายอยู่ทั่วประเทศ ทั้งบริเวณอ่าวไทยตอนใน อ่าวไทยฝั่งตะวันออก อ่าวไทยฝั่งตะวันตก อันดามันและช่องแคบมะละกา ดังนั้นการศึกษาท่าเรือทุกชายฝั่ง จะสามารถแสดงให้เห็นถึงพัฒนาการของท่าเรือในประเทศไทย ตลอดจนปัญหาและอุปสรรค และแนวทางการพัฒนาท่าเรือในปัจจุบัน

เนื่องจากท่าเรือหลายแห่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือหลายท่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือของรัฐ เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด เป็นต้น จึงมีนัยยะสำคัญในการประเมิน ดังนั้นการประเมินสถานภาพการใช้ท่าเทียบเรือซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 45 ท่า

การศึกษสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย อาศัยเครื่องมือต่างๆ เพื่อสร้างมุมมองการประเมินให้ครบถ้วน และสามารถสะท้อนให้เห็นถึงสถานภาพการใช้ท่าเรือไทยในปัจจุบันได้อย่างชัดเจน ภายในบทนี้จึงประกอบ 3 หัวข้อดังนี้

1. การประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือ

การประเมินประสิทธิผลเป็นการประเมินการใช้ท่าเรือเชิงคุณภาพ เปรียบเทียบว่า การใช้ท่าเรือในปัจจุบันเป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้เมื่อทำการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือหรือไม่ และนำผลการประเมินมาวิเคราะห์ หากภาพรวมประสิทธิผลการใช้ท่าเรือโดยการจำแนกท่าเรือตามรูปแบบความเป็นเจ้าของและการบริหารจัดการ

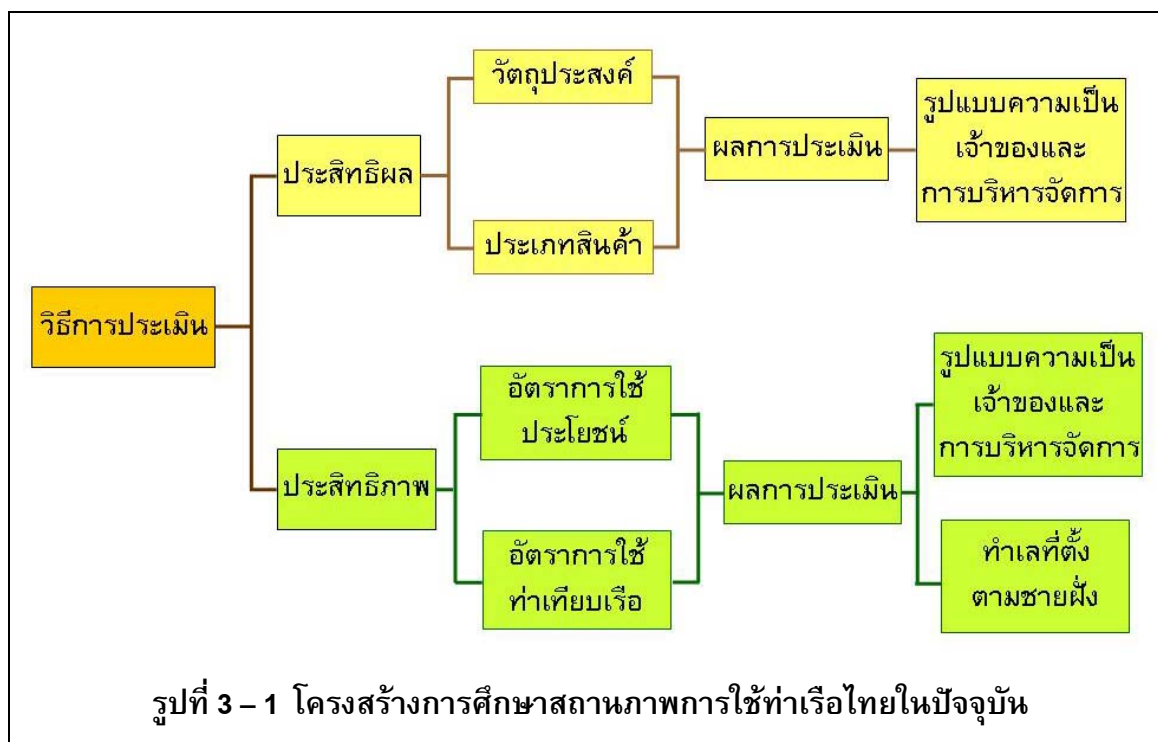
2. การประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ

การประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือเป็นการประเมินการใช้ท่าเรือเชิงปริมาณ โดยอาศัยดัชนีชี้วัด 2 ตัว คือ อัตราการใช้ประโยชน์ และอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ และนำผลการประเมินมาวิเคราะห์ภาพรวมการใช้ท่าเรือ จำแนกออกเป็น 2 รูปแบบ

- รูปแบบความเป็นเจ้าของและการบริหารจัดการ
- ที่ตั้งตามชายฝั่งทะเล

3. สรุปผลการวิเคราะห์สถานภาพการใช้ท่าเรือของไทย

หัวข้อนี้เป็นการสรุปผลการศึกษา ที่มาจากการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ มีจุดประสงค์เพื่ออธิบายภาพรวมของการใช้ท่าเรือ



3.1 การประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือ

การประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือ (Port Effectiveness) เป็นการพิจารณาการดำเนินงานของท่าเรือว่าสัมฤทธิ์ผลตามที่ได้กำหนดไว้หรือไม่ การประเมินเกิดจากนำวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือตั้งแต่แรกเริ่ม มาเปรียบเทียบกับกระดำเนินงานของท่าเรือในปัจจุบัน เพื่อแสดงให้เห็นว่าท่าเรือสามารถดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ดั้งเดิม หรือได้เปลี่ยนแปลงการดำเนินงานของท่าเรือไป ซึ่งที่มาของวัตถุประสงค์เมื่อเริ่มก่อสร้างท่าเรือมาจากการรวบรวมเอกสารทางราชการ บทความทางวิชาการต่างๆ หรือเป็นข้อมูลจากท่าเรือโดยตรง

การประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือจากวัตถุประสงค์ในการสร้างท่าเรือ อาศัยตัวชี้วัด 2 ด้าน คือ หน้าที่ของท่าเรือ และประเภทสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ

- **หน้าที่ของท่าเรือ**

ท่าเรือนับเป็นสาธารณูปโภคที่มีผลต่อการค้าระหว่างประเทศและเศรษฐกิจของประเทศ และเป็นกิจการที่ต้องใช้เงินลงทุนมหาศาล รัฐจึงมักเป็นผู้ลงทุนรายใหญ่ที่สุดในกิจการนี้ ในการก่อสร้างท่าเรือที่รัฐเป็นเจ้าของทุกแห่ง มักจะกำหนดบทบาทหน้าที่ของแต่ละแห่งไว้

อย่างชัดเจน เช่น เพื่อเป็นท่าเรือหลักของประเทศหรือภูมิภาค เพื่อเป็นท่าเรือระหว่างประเทศ หรือท่าเรือชายฝั่ง

สำหรับท่าเรือที่เอกชนเป็นเจ้าของ ส่วนใหญ่ก่อสร้างโดยไม่มีนโยบายของรัฐ สนับสนุน ดังนั้นท่าเรือเอกชนส่วนใหญ่กำหนดวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนธุรกิจของตนเองและ บริษัทในเครือ และเมื่อมีขีดความสามารถเหลือ จึงให้บริการแก่สาธารณะเพิ่มเติม

● ประเภทสินค้านำผ่านท่าเรือ

การกำหนดประเภทของสินค้านำผ่านท่าเรือเป็นการกำหนดตามรูปแบบของการขนส่งทางทะเล จากท่าเทียบเรือที่ทำการศึกษากว่า 45 ท่า พบว่าสินค้านำผ่านท่าเรือมี 6 ประเภทดังนี้

ก) สินค้าเหลว	ง) สินค้าตู้
ข) สินค้าเทกอง	จ) สินค้าโร – โร
ค) สินค้าทั่วไป	ฉ) ผู้โดยสาร

ในการประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือ วิเคราะห์ผลจากการจำแนกตามรูปแบบความเป็นเจ้าของและการบริหารท่าเรือ คือ ท่าเรือของรัฐ และท่าเรือเอกชน โดยมีรายละเอียดมีดังนี้

3.1.1 ท่าเรือของรัฐ

ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือของรัฐที่ทำการประเมินมีทั้งสิ้น 28 ท่า ในจำนวนนี้มีหน่วยงานที่เป็นเจ้าของท่าเรือแตกต่างกัน ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมธนารักษ์ และกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ท่าเทียบเรือเหล่านี้มีทั้งประกอบการ โดยรัฐและเอกชน ผลการประเมินการใช้ท่าเรือพบว่า ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือของรัฐที่มีประสิทธิผลมีจำนวน 16 ท่า กล่าวคือ ผลการดำเนินงานในปัจจุบันของ ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือเหล่านี้ตรงตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ส่วน ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่เหลืออีก 12 ท่า มีการดำเนินงานที่ต่างจากวัตถุประสงค์เดิม โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านประเภทสินค้านำผ่านท่าเรือเปลี่ยนแปลงไป ส่วนใหญ่เป็นท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีการมุ่งเน้นการให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าแทนสินค้าทั่วไปและสินค้าเทกอง (ผลการประเมินประสิทธิผลการใช้ ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือของรัฐดังรายละเอียด ตารางที่ 3 – 1)

ตารางที่ 3 – 1 สรุปการประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือของรัฐที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ท่าเรือ / ท่าเทียบเรือ	ปีที่เริ่มดำเนินการ	วัตถุประสงค์		ประเภทสินค้า		ผลการประเมิน	
			เดิม	ปัจจุบัน	เดิม	ปัจจุบัน	ตรง	ไม่ตรง
1	กรุงเทพ – เชื้อนตะวันออก	2520	ท่าเรือหลักของประเทศ	ท่าเรือหลักของประเทศ	สินค้าตู้	สินค้าตู้	x	
2	กรุงเทพ – เชื้อนตะวันตก	2490	ท่าเรือหลักของประเทศ	ท่าเรือหลักของประเทศ	สินค้าทั่วไป	สินค้าชายฝั่ง		x
3	กรุงเทพ – หลัก/ทุ่นผูกเรือ	2490	ท่าเรือหลักของประเทศ	ท่าเรือหลักของประเทศ	สินค้าทั่วไป	สินค้าทั่วไป	x	
4	แหลมฉบัง – A0	2543	ท่าเรือชายฝั่ง	ท่าเรือนำเข้า – ส่งออก	สินค้าชายฝั่ง	สินค้าตู้		x
5	แหลมฉบัง – A1	2543	ท่าเรือหลักของประเทศ	ท่าเรือหลักของประเทศ	ผู้โดยสาร	ผู้โดยสาร รถยนต์		x
6	แหลมฉบัง – A2	2539	ท่าเรือหลักของประเทศ	ท่าเรือหลักของประเทศ	เอนกประสงค์	ตู้สินค้า		x
7	แหลมฉบัง – A3	2547	ท่าเรือหลักของประเทศ	ท่าเรือหลักของประเทศ	สินค้าทั่วไป	ตู้สินค้า		x
8	แหลมฉบัง – A4	2536	ท่าเรือหลักของประเทศ	ท่าเรือหลักของประเทศ	สินค้าเทกอง	สินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป		x
9	แหลมฉบัง – A5	2539	ท่าเรือหลักของประเทศ	ท่าเรือหลักของประเทศ	สินค้าเทกอง	รถยนต์		x
10	แหลมฉบัง – B1	2538	ท่าเรือหลักของประเทศ	ท่าเรือหลักของประเทศ	สินค้าตู้	สินค้าตู้	x	
11	แหลมฉบัง – B2	2536	ท่าเรือหลักของประเทศ	ท่าเรือหลักของประเทศ	สินค้าตู้	สินค้าตู้	x	
12	แหลมฉบัง – B3	2537	ท่าเรือหลักของประเทศ	ท่าเรือหลักของประเทศ	สินค้าตู้	สินค้าตู้	x	
13	แหลมฉบัง – B4	2537	ท่าเรือหลักของประเทศ	ท่าเรือหลักของประเทศ	สินค้าตู้	สินค้าตู้	x	
14	แหลมฉบัง – B5	2539	ท่าเรือหลักของประเทศ	ท่าเรือหลักของประเทศ	สินค้าตู้	สินค้าตู้	x	
15	แหลมฉบัง – C3	2546	ท่าเรือหลักของประเทศ	ท่าเรือหลักของประเทศ	สินค้าตู้	สินค้าตู้	x	
16	เขตจอดเรือศรีราชา	ไม่ปรากฏข้อมูล	ไม่ปรากฏข้อมูล	ไม่ปรากฏข้อมูล	สินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป	สินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป	x	

ตารางที่ 3 – 1 สรุปการประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือของรัฐที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ท่าเรือ / ท่าเทียบเรือ	ปีที่เริ่มดำเนินการ	วัตถุประสงค์		ประเภทสินค้า		ผลการประเมิน	
			เดิม	ปัจจุบัน	เดิม	ปัจจุบัน	ตรง	ไม่ตรง
17	มาบตาพุด - TPT	2535	บริการสาธารณะ	บริการสาธารณะ	สินค้าทั่วไป	สินค้าทั่วไป	x	
18	มาบตาพุด – TTT	2535	บริการสาธารณะ	บริการสาธารณะ	สินค้าเหลว	สินค้าเหลว	x	
19	มาบตาพุด – NFC	2538	บริการตนเอง	บริการตนเอง	สินค้าเทกอง	หยุดประกอบการ		x
20	มาบตาพุด – RRC/SPRC	2539/2543	บริการตนเอง	บริการตนเอง	สินค้าเหลว	สินค้าเหลว	x	
21	มาบตาพุด – RBT	2540	บริการตนเอง	บริการตนเอง	สินค้าทั่วไป	สินค้าทั่วไป	x	
22	มาบตาพุด – MTT	2541	บริการตนเอง	บริการตนเอง	สินค้าเหลว	สินค้าเหลว	x	
23	มาบตาพุด – Glow SPP3	2544	บริการตนเอง	บริการตนเอง	สินค้าเทกอง	สินค้าเทกอง	x	
24	ท่าทอง	2525	ท่าเรือชายฝั่ง	ท่าเรือน้ำเข้า-ส่งออก	สินค้าทั่วไป	สินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป		x
25	สงขลา	2531	ท่าเรือหลักของภาคใต้	ท่าเรือหลักของภาคใต้	สินค้าทั่วไป สินค้าตู้	สินค้าทั่วไป สินค้าตู้	x	
26	ระนอง	2546	ท่าเรือหลักฝั่งอันดามัน	ไม่มีสินค้าผ่านท่า	สินค้าตู้	ไม่มีสินค้าผ่านท่า		x
27	ภูเก็ต	2531	ท่าเรือหลักฝั่งอันดามัน	ไม่ปรากฏข้อมูล	สินค้าทั่วไป	สินค้าทั่วไป ผู้โดยสาร		x
28	กันตัง	2530	ไม่ปรากฏข้อมูล	สนับสนุนการค้าใน IMT-GT	สินค้าทั่วไป	สินค้าตู้		x

ที่มา : คณะผู้วิจัย สิงหาคม 2551

ตารางที่ 3 – 2 สรุปการประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือเอกชนที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ท่าเรือ / ท่าเทียบเรือ	ปีที่เริ่มดำเนินการ	วัตถุประสงค์		ประเภทสินค้า		ผลการประเมิน	
			เดิม	ปัจจุบัน	เดิม	ปัจจุบัน	ตรง	ไม่ตรง
1	UNITHAI	2540	บริการสาธารณะ	บริการสาธารณะ	สินค้าตู้	สินค้าตู้	x	
2	TPT	2532	บริการสาธารณะ	บริการสาธารณะ	สินค้าตู้	สินค้าตู้	x	
3	BDS	2532	บริการสาธารณะ	บริการสาธารณะ	สินค้าตู้	สินค้าตู้	x	
4	BMTP	2532	บริการสาธารณะ	บริการสาธารณะ	สินค้าตู้ สินค้าทั่วไป	สินค้าตู้ สินค้าทั่วไป	x	
5	ศรีราชาฮาร์เบอร์	2535	บริการสาธารณะ	บริการสาธารณะ	สินค้าทั่วไป	สินค้าทั่วไป	x	
6	ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น	2518	บริการตนเอง	บริการตนเอง	สินค้าเทกอง	สินค้าเทกอง	x	
7	ไทยพับลิกพอร์ต – 1	2539	บริการสาธารณะ	บริการสาธารณะ	สินค้าเหลว	สินค้าเหลว	x	
8	ไทยพับลิกพอร์ต – 2	2539	บริการสาธารณะ	บริการสาธารณะ	สินค้าเหลว	สินค้าเหลว	x	
9	ไทยพับลิกพอร์ต – 3	2539	บริการสาธารณะ	บริการสาธารณะ	สินค้าเหลว	สินค้าเหลว	x	
10	ไทยพับลิกพอร์ต – 4	2539	บริการสาธารณะ	บริการสาธารณะ	สินค้าเหลว	สินค้าเหลว	x	
11	IRPC – LCT	2523	บริการตนเอง	บริการตนเอง	สินค้าเหลว	สินค้าเหลว	x	
12	IRPC – BCT (1)	2542	บริการตนเองและสาธารณะ	บริการตนเองและสาธารณะ	สินค้าเทกอง สินค้าตู้	สินค้าเทกอง		x
13	IRPC – BCT (2)	2542	บริการตนเองและสาธารณะ	บริการตนเองและสาธารณะ	สินค้าเทกอง สินค้าตู้	สินค้าเทกอง		x
14	ประจวบ	2537	บริการตนเองและสาธารณะ	บริการตนเองและสาธารณะ	สินค้าทั่วไป	สินค้าทั่วไป	x	
15	ขอนแก่น	2534	บริการสาธารณะ	บริการสาธารณะ	สินค้าเทกอง	สินค้าเทกอง	x	

ตารางที่ 3 – 2 สรุปการประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือเอกชนที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ท่าเรือ / ท่าเทียบเรือ	ปีที่เริ่มดำเนินการ	วัตถุประสงค์		ประเภทสินค้า		ผลการประเมิน	
			เดิม	ปัจจุบัน	เดิม	ปัจจุบัน	ตรง	ไม่ตรง
16	เจียรวานิชการขนส่ง	2530	บริการตนเอง	บริการตนเอง	สินค้าเทกอง	สินค้าเทกอง	x	
17	เซาเทิร์น พอร์ต	2534	บริการตนเอง	บริการตนเอง	สินค้าเทกอง	สินค้าเทกอง	x	

ที่มา : คณะผู้วิจัย สิงหาคม 2551.

3.1.2 ท่าเรือเอกชน

ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือเอกชนที่ทำการประเมินมีทั้งสิ้น 17 ท่า ในจำนวนนี้มีท่าเทียบเรือ 15 ท่า ที่มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานและประเภทสินค้าผ่านท่าเรือในปัจจุบันเป็นไปตามที่กำหนดไว้เมื่อมีการก่อสร้างท่าเรือ และมีท่าเรือ/ท่าเทียบเรือเพียง 2 ท่า ซึ่งสินค้าผ่านท่าไม่ตรงตามที่กำหนดไว้ คือ ท่าเทียบเรือ IRPC – BCT 1 และ 2 กล่าวคือ เพื่อรับสินค้าทั่วไปและสินค้าตู้ แต่เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับท่าเรือแหลมฉบังไม่จึงไม่มีสินค้าตู้ผ่านท่าเรือ (ผลการประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือเอกชนดังรายละเอียด ตารางที่ 3 – 2)

3.1.3 ผลการวิเคราะห์การประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือ

การประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ ทั้งที่เป็นท่าเรือรัฐและท่าเรือเอกชน พบว่า ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือส่วนใหญ่สามารถใช้ท่าอย่างมีประสิทธิภาพกล่าวคือ ในจำนวนท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ทำการศึกษา 45 ท่า ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่มีการดำเนินงานในปัจจุบันตรงกับวัตถุประสงค์ และมีประเภทสินค้าผ่านท่าเรือตรงตามที่ได้กำหนดไว้ตั้งแต่ก่อสร้างท่าเรือ 31 และไม่ตรง 14 ในจำนวนนี้เป็นท่าเรือ/ท่าเทียบเรือของรัฐ 10 ท่า ส่วนใหญ่เป็นท่าเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบัง ในขณะที่ท่าเรือเอกชนมีจำนวนเพียง 2 ท่า โดยเป็นการปรับเปลี่ยนหน้าที่ของท่าเรือจากเดิม คือ เพื่อให้บริการตนเองและบริษัทในเครือมาเป็นการให้บริการแก่ลูกค้าทั่วไปเพิ่มเติม ทั้งนี้มีวัตถุประสงค์เดียวกัน คือ เพื่อให้ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มขึ้น

ข้อควรระวังสำหรับท่าเรือของรัฐในการดำเนินงานไม่ตรงตามที่ได้ตั้งไว้เมื่อมีการก่อสร้างท่าเรือ คือ แม้การปรับเปลี่ยนจะช่วยให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้น แต่อาจทำให้ท่าเรือไม่สามารถทำหน้าที่ได้ตามที่กำหนดไว้ ส่งผลถึงการพัฒนาการขนส่งในระบบอื่น ๆ เช่น ท่าเรือ A0 ปรับเปลี่ยนจากท่าเรือชายฝั่งมาเป็นท่าเรือนำเข้า – ส่งออกสินค้าตู้ ส่งผลต่อการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง เพราะท่าเรือส่วนใหญ่ไม่ประสงค์จะรับเรือ/สินค้าชายฝั่ง เนื่องจากค่าภาระท่าเรือต่ำ ท่าเทียบเรือ A0 นับเป็นท่าเทียบเรือของรัฐเพียงแห่งเดียวซึ่งกำหนดไว้ให้รับสินค้าชายฝั่ง ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนระบบการขนส่งชายฝั่งของประเทศ¹ หรือการปรับเปลี่ยนท่าเทียบเรือ A5 จากท่าเทียบเรือสินค้าเทกองมาเป็นท่าเทียบเรือ โร – โร เพื่อขนถ่ายรถยนต์ ก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างท่าเทียบเรือและกิจกรรมของเรือที่อยู่ติดกัน เป็นต้น

¹ เดิมท่าเทียบเรือ A0 เคยบริหารและประกอบการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย ต่อมาได้ให้ บริษัท LCMT จำกัด เป็นผู้ประกอบการ และได้ปรับเปลี่ยนมารับสินค้าตู้แทน

ตารางที่ 3 – 3 สรุปผลการประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือที่ทำการศึกษา

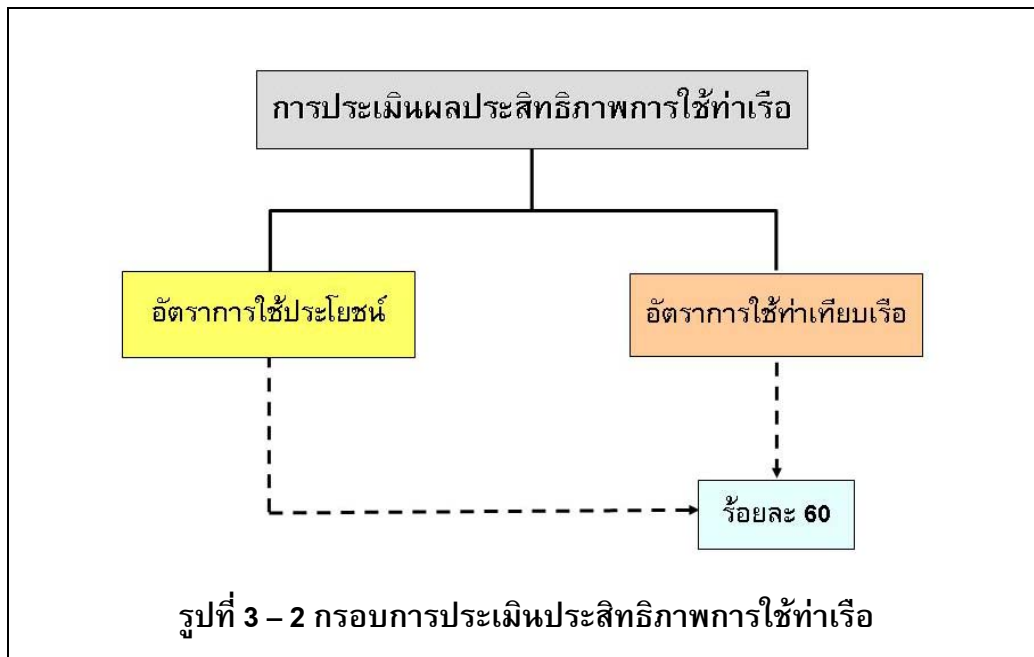
เจ้าของท่าเรือ	ผู้ประกอบการ	ผลการประเมิน		รวม (ท่า)
		ตรง	ไม่ตรง	
รัฐ	รัฐ	2	2	4
รัฐ	เอกชน	14	10	26
เอกชน	เอกชน	15	2	17
รวมทั้งสิ้น		31	14	45

ที่มา : จัดทำโดยผู้วิจัย สิงหาคม 2551.

3.2 การประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ

การประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ (Port Efficiency) เป็นการวัดความสำเร็จของท่าเรือในเชิงปริมาณ พิจารณาว่าท่าเรือมีการใช้ทรัพยากรของท่าเรือให้เกิดความคุ้มค่าหรือมีผลิตภาพ (Productivity) หรือไม่ การวัดผลิตภาพท่าเรือประกอบด้วยดัชนีชี้วัดหลายตัว ดัชนีแต่ละตัวประกอบด้วยข้อมูลจากท่าเรือ ซึ่งต้องมีการรวบรวมอย่างละเอียดและต่อเนื่อง เช่น จำนวนอุปกรณ์ขนถ่ายในท่าเรือ ปริมาณสินค้าที่อุปกรณ์แต่ละตัวสามารถบรรทุกขนถ่ายได้ใน 1 ชั่วโมง วัดความสามารถในการเก็บรักษาสินค้าในท่า อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ เป็นต้น ดังนั้นผู้ประกอบการท่าเรือทุกแห่ง จึงควรเป็นผู้จัดทำข้อมูลเหล่านี้เอง อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่า ท่าเรือจำนวนมากที่ทำการศึกษามิได้มีการจัดทำข้อมูลดังกล่าว ดังนั้นการศึกษาในหัวข้อนี้ จึงได้กำหนดดัชนีเบื้องต้น 2 ตัว เพื่อประเมินภาพรวมของประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือในประเทศไทย ได้แก่

- อัตราการใช้ประโยชน์ (Utilization Rate)
- อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ (Berth Occupancy)



การประเมินทั้ง 2 ส่วน ประกอบด้วยกระบวนการ 3 ขั้นตอน ได้แก่

- ขั้นตอนที่ 1 การกำหนดข้อมูลที่ใช้ในการประเมิน

ก่อนการประเมิน ผู้วิจัยต้องกำหนดข้อมูลที่ต้องการใช้ เพื่อการประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ ซึ่งเป็นข้อมูลพื้นฐานที่คาดว่าแต่ละท่าเรือมีการจัดเก็บ โดยกำหนดที่ต้องการ ได้แก่

- 1) ปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือที่แท้จริงใน 1 ปี
- 2) ขีดความสามารถในการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเทียบเรือใน 1 ปี
- 3) อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ

- ขั้นตอนที่ 2 การรวบรวมข้อมูล

ขั้นตอนนี้เป็นการรวบรวมข้อมูลที่ต้องการ เพื่อนำไปสู่กระบวนการประเมินการใช้ท่าเรือในหัวข้อข้างต้น ข้อมูลที่ต้องการจากผู้ประกอบการท่าเทียบเรือโดยตรง อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการหลายรายไม่ได้จัดทำข้อมูลที่ต้องการไว้ ดังนั้นผู้วิจัยจึงทำการคำนวณเองโดยอาศัยข้อมูลเบื้องต้นที่ได้รับจากท่าเรือ

- ขั้นตอนที่ 3 การประเมินผล

เมื่อรวบรวมข้อมูลที่ต้องการ ขั้นต่อไปจะเข้าสู่กระบวนการประเมินผล ผู้วิจัยกำหนดบรรทัดฐานการประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ ๖ ไร่ที่ร้อยละ 60 กล่าวคือ ท่าเรือที่

ผ่านการประเมินด้านประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือต้องมีอัตราการใช้ประโยชน์ ร้อยละ 60 และ อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ ร้อยละ 60

3.2.1 อัตราการใช้ประโยชน์

การประเมินการใช้ท่าเรือจากอัตราการใช้ประโยชน์ ดังนี้

ก. ข้อมูลที่ใช้ในการประเมินอัตราการใช้ประโยชน์

อัตราการใช้ประโยชน์ (Utilization Rate) ในที่นี้หมายถึง ระดับการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในท่าเรือ โดยพิจารณาจากการหาสัดส่วนระหว่างปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกับขีดความสามารถในการรับสินค้าของท่าเรือ

อัตราการใช้ประโยชน์	=	$\frac{\text{ปริมาณสินค้าที่ท่าเรือทำการขนถ่ายใน 1 ปี}}{\text{ขีดความสามารถของท่าเรือ}}$

จากคำจำกัดความดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่า อัตราการใช้ประโยชน์ของท่าเรือ ประกอบด้วยข้อมูล ดังนี้

1) ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือ คือ ปริมาณสินค้าที่ท่าเรือทำการขนถ่ายใน 1 ปี ในที่นี้กำหนดไว้ที่ ปี 2549 เพราะเป็นสถิติล่าสุดที่ได้มีการเก็บรวบรวมไว้

2) ขีดความสามารถของท่าเรือ

ขีดความสามารถของท่าเรือ (Port Capacity) หมายถึง ปริมาณสินค้าที่ท่าเรือสามารถรองรับได้ในเวลา 1 ปี ข้อมูลที่นำมาคำนวณขีดความสามารถ ประกอบด้วยข้อมูลหลายด้าน ได้แก่ ขนาดของท่าเทียบเรือ อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ ประสิทธิภาพของอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า ดังจะเห็นได้จาก สูตรการคำนวณขีดความสามารถหรือวิสัยสมารถของท่าเทียบเรือจากท่าเรือต่างๆ ดังนี้

- ท่าเรือแหลมฉบัง B4²

ขีดความสามารถของท่าเทียบเรือ	=	$365 \text{ (Day)} \times 24 \text{ (Hour)} \times \text{Gross Crane Productivity (Box/Hour)} \times \text{Number of Quay Gantry Crane} \times \text{Utilization (\%)} \times \text{Ten per Box (Ratio)}$

² บริษัท ทีไอพีเอส จำกัด, "โทรสารเลขที่ TIPS_LB 2008/2G2", 24 กันยายน 2551.

ตัวอย่าง

Gross Crane Productivity = 25 ตู้ต่อชั่วโมง

Number of Quay Gantry Crane (จำนวนสูงสุดที่ติดตั้งได้ขึ้นอยู่กับความยาวหน้าท่า) = 4 คัน

Utilization (จำนวนเวลาทั้งหมด และการทำงานของเครนทั้งหมด เช่น ใน 100 ชั่วโมง สมมุติให้ใช้งานจริงแค่ 60 ชั่วโมง) = 60%

TEU per Box (Ratio) (จากสถิติสัดส่วนตู้ 20 ฟุต 40 ฟุต และ 45 ฟุต ในปีที่ผ่านมา) = 1.5 TEU/ตู้

$$\begin{aligned}\text{ขีดความสามารถของท่าเทียบเรือ B4} &= 365 \times 24 \times 25 \times 4 \times 60\% \times 1.5 \\ &= 788,400 \text{ TEU ต่อปี}\end{aligned}$$

• ท่าเรือสงขลา

$$\begin{aligned}\text{Port Capacity} &= 25 \text{ (Handling rate TEU/Crane)} \times 1.75 \text{ (Number of Crane)} \times 365 \\ &\text{(Operation Days/Year)} \times 16 \text{ (Net Operation Hours per Day)} \times 60\% \text{ (Berth Occupancy rate)} \\ &= 153,300 \text{ TEUs ต่อปี}\end{aligned}$$

• ท่าเรือฟิวดเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น

$$\begin{aligned}\text{ขีดความสามารถของท่าเทียบเรือ} &= 365 \text{ วัน} \times 24 \text{ ชั่วโมง} \times 100 \text{ (จำนวนตันสินค้าที่อุปกรณ์} \\ &\text{แต่ละตัวสามารถขนถ่ายได้ใน 1 ชม.)} \times 3 \text{ (จำนวนอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าทั้งหมด)} \times 60\%\end{aligned}$$

ขีดความสามารถของท่าเรือนับเป็นข้อมูลพื้นฐานซึ่งท่าเรือทุกท่าควรจะกำหนดไว้ท่าเรือหลายแห่งกำหนดขีดความสามารถของท่าเรือไว้ตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการ และปรับเปลี่ยนไปตามข้อมูลต่าง ๆ ของท่าเรือที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น จำนวนอุปกรณ์ หรือขีดความสามารถของอุปกรณ์ สำหรับท่าเรือที่มีหลายท่าเทียบเรือ ขีดความสามารถของท่าเรือคำนวณจากขีดความสามารถของทุกท่าเทียบเรือรวมกัน หากท่าเทียบเรือรับสินค้าที่แตกต่างกันไปอาจจำแนกขีดความสามารถตามประเภทสินค้าที่ผ่านท่าเรือ เช่น ท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง สินค้าตู้ สินค้าทั่วไป เป็นต้น สำหรับท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ทำการศึกษามีทั้งท่าเรือที่กำหนดขีดความสามารถและไม่ได้กำหนดขีดความสามารถของท่าเรือ

ตารางที่ 3 – 4 สรุปอัตราการใช้ประโยชน์ของท่าเทียบเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	ปริมาณสินค้าผ่านท่า* (1)	ขีดความสามารถท่าเรือ (2)	หน่วย สินค้า	อัตราการใช้ ประโยชน์	ที่มาของข้อมูล
1	ท่าทอง	833,122	700,000	ตัน	119%	ท่าเรือท่าทอง
2	แหลมฉบัง – B1	703,298	600,000	TEUs	117%	ท่าเรือแหลมฉบัง
3	กรุงเทพ – เชื้อนตะวันออก	1,537,607	1,340,000	TEUs	115%	ท่าเรือกรุงเทพ
4	แหลมฉบัง – A2	418,369	400,000	TEUs	105%	ท่าเรือแหลมฉบัง
5	ศรีราชาฮาเบอร์	4,150,944	4,000,000	ตัน	104%	ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์
6	สงขลา	1,356,795	1,350,000	ตัน	101%	ท่าเรือสงขลา
7	มาบตาพุด – TTT	4,766,015	5,200,000	ตัน	92%	ท่าเทียบเรือ TTT
8	แหลมฉบัง – B5	673,133	800,000	TEUs	84%	ท่าเรือแหลมฉบัง
9	แหลมฉบัง – B2	494,138	600,000	TEUs	82%	ท่าเรือแหลมฉบัง
10	แหลมฉบัง – B4	647,535	788,400	TEUs	82%	บริษัท TIPS จำกัด
11	แหลมฉบัง – A5	567,085	700,000	ตัน	81%	ท่าเรือแหลมฉบัง
12	TPT	119,061	150,000	TEUs	79%	ท่าเรือ TPT
13	แหลมฉบัง – B3	463,658	600,000	TEUs	77%	ท่าเรือแหลมฉบัง
14	แหลมฉบัง – C4	672,522	1,000,000	TEUs	67%	ท่าเรือแหลมฉบัง
15	แหลมฉบัง – A1	133,916	200,000	ตัน	67%	ท่าเรือแหลมฉบัง
16	แหลมฉบัง – A4	394,081	700,000	ตัน	56%	ท่าเรือแหลมฉบัง

ตารางที่ 3 – 4 สรุปอัตราการใช้ประโยชน์ของท่าเทียบเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	ปริมาณสินค้าผ่านท่า* (1)	ขีดความสามารถท่าเรือ (2)	หน่วย สินค้า	อัตราการใช้ ประโยชน์	ที่มาของข้อมูล
17	ประจวบ	2,576,189	5,000,000	ตัน	52%	ท่าเรือบางสะพาน
18	UNITHAI	66,196	150,000	TEUs	44%	ท่าเรือ UNITHAI
19	ภูเก็ต	116,660	300,000	ตัน	39%	ท่าเรือภูเก็ต
20	มาบตาพุด – RBT	2,061,615	5,500,000	ตัน	37%	ท่าเทียบเรือ RBT
21	BMTP	38,650	150,000	TEUs	26%	ท่าเรือ BMTP
22	BDS	23,583	120,000	TEUs	20%	ท่าเรือ BDS
23	ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น	238,351	1,576,800	ตัน	15%	ท่าเรือฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น
24	แหลมฉบัง – A3	50,468	400,000	TEUs	13%	ท่าเรือแหลมฉบัง
25	กรุงเทพ – เขื่อนตะวันตก	2,144,097	-	ตัน	-	ไม่มีข้อมูล
26	กรุงเทพ – หลัก/ทูนผูกเรือกลางน้ำ	-	-	-	-	ไม่มีข้อมูล
27	แหลมฉบัง – A0	-	750,000	ตัน	-	ไม่มีข้อมูล
28	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 1	-	-	-	-	ไม่มีข้อมูล
29	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 2	-	-	-	-	ไม่มีข้อมูล
30	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 3	-	-	-	-	ไม่มีข้อมูล
34	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 4	-	-	-	-	ไม่มีข้อมูล
32	เขตจอดเรือศรีราชา	-	-	-	-	ไม่มีข้อมูล

ตารางที่ 3 – 4 สรุปอัตราการใช้ประโยชน์ของท่าเทียบเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	ปริมาณสินค้าผ่านท่า* (1)	ขีดความสามารถท่าเรือ (2)	หน่วย สินค้า	อัตราการใช้ ประโยชน์	ที่มาของข้อมูล
33	มาบตาพุด – TPT	1,731,664	-	ตัน	-	ไม่มีข้อมูล
34	มาบตาพุด – NFC	107,114	-	ตัน	-	ไม่มีข้อมูล
35	มาบตาพุด – SPRC / RRC	5,168,005	-	ตัน	-	ไม่มีข้อมูล
36	มาบตาพุด – Glow SPP3	831,948	-	ตัน	-	ไม่มีข้อมูล
37	มาบตาพุด – MTT	2,670,997	-	ตัน	-	ไม่มีข้อมูล
38	IRPC – LCT	-	-	-	-	ไม่มีข้อมูล
39	IRPC – BCT (1)	-	-	-	-	ไม่มีข้อมูล
40	IRPC – BCT (2)	-	-	-	-	ไม่มีข้อมูล
41	ขนอม	1,206,395	-	ตัน	-	ไม่มีข้อมูล
42	ระนอง	8,990	-	ตัน	-	ไม่มีข้อมูล
43	เจ็ยรวานิซการขนส่ง	589,216	-	ตัน	-	ไม่มีข้อมูล
44	เช่าเทิร์น พอร์ท	702,841	-	ตัน	-	ไม่มีข้อมูล
45	กันตัง	296,283	-	ตัน	-	ไม่มีข้อมูล

หมายเหตุ : * ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ ปี 2549

ตารางที่ 3 – 5 สรุปผลการประเมินอัตราการใช้ประโยชน์ : จำแนกตามรูปแบบความเป็นเจ้าของและการบริหารจัดการท่าเรือ

เจ้าของท่าเรือ	ผู้ประกอบการท่าเรือ	ผลการประเมิน			
		>60%	<60%	ไม่มีข้อมูล	รวม
รัฐ	รัฐ	1	-	3	4
รัฐ	เอกชน	12	4	9	25
เอกชน	เอกชน	2	5	9	16
รวมทั้งสิ้น		15	9	21	45

ที่มา : ประเมินโดยผู้วิจัย สิงหาคม 2551.

ข. ผลการประเมินอัตราการใช้ประโยชน์

ท่าเรือที่ทำการศึกษามีหลายแห่งที่ประกอบด้วยท่าเทียบเรือหลายท่า จึงทำให้มีท่าเรือที่ทำการประเมินรวม 45 ท่า แต่สามารถประเมินตัวชี้วัดตัวนี้ได้เพียง 27 ท่า ส่วนอีก 18 ท่าไม่สามารถประเมินได้ เนื่องจากขาดข้อมูลขีดความสามารถของท่าเรือ ผลการประเมินอัตราการใช้ประโยชน์ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้ (รายละเอียดดังตารางที่ 3 – 4, 3 – 5 และ 3 – 6)

1) ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่มีอัตราการใช้ประโยชน์ร้อยละ 60 ขึ้นไป มีจำนวน 15 ท่า ส่วนใหญ่เป็นท่าเทียบเรือในชายฝั่งอ่าวไทยฝั่งตะวันออกซึ่งรัฐเป็นเจ้าของ ซึ่งบริหารและประกอบการโดยเอกชน ได้แก่ ท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบังจำนวน 9 ท่า และท่าเทียบเรือในท่าเรือมาบตาพุด จำนวน 1 ท่า และท่าเรือเอกชน 1 ท่า ได้แก่ ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์

อ่าวไทยตอนในมีท่าเรือ/ท่าเทียบเรือซึ่งมีอัตราการใช้ประโยชน์ร้อยละ 60 ขึ้นไป มีจำนวน 2 ท่า โดยเป็นท่าเทียบเรือของรัฐ 1 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกซึ่งบรรทุกขนถ่ายสินค้าตู้ และท่าเรือเอกชน 1 ท่า ได้แก่ TPT

อ่าวไทยฝั่งตะวันตกมีท่าเรือ/ท่าเทียบเรือซึ่งมีอัตราการใช้ประโยชน์ร้อยละ 60 ขึ้นไป 2 ท่า ได้แก่ ท่าทอง และสงขลา สำหรับชายฝั่งอันดามันและช่องแคบมะละกาไม่มีท่าเรือ/ท่าเทียบเรือซึ่งมีอัตราการใช้ประโยชน์ร้อยละ 60 ขึ้นไป

2) ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่มีอัตราการใช้ประโยชน์ต่ำกว่าร้อยละ 60 มีจำนวน 9 ท่า เป็นท่าเรือ/ท่าเทียบเรือของเอกชน 5 ท่า ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ ท่าเรือ Unithai BDS และ BMTP ที่เหลืออีก 2 ท่า คือ ท่าเรือฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น และท่าเรือประจวบ ส่วนท่าเรือของรัฐอีก 4 ท่า เป็นท่าเทียบเรือในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ได้แก่ ท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A3 ท่าเทียบเรือ A4 และท่าเรือเทียบในท่าเรือ

มาบตาพุด ได้แก่ ท่าเทียบเรือ RBT ที่เหลือเป็นท่าเรือในอันดามันและช่องแคบมะละกา คือ ท่าเรือภูเก็ต

3) ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ไม่มีอัตราการใช้ประโยชน์ มีจำนวนถึง 21 ท่า ประกอบด้วย ท่าเรือที่รัฐเป็นเจ้าของ 12 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปของท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด นอกจากนี้ได้แก่ ท่าเรือระนอง และท่าเรือกันตัง ส่วนที่เหลือเป็นท่าเรือเอกชน 9 ท่า ได้แก่ ไทยพาณิชย์พอร์ต IRPC ขนอม เจียรวานิชการขนส่ง และเช่าเทิร์น พอร์ต

**ตารางที่ 3 – 6 สรุปผลการประเมินอัตราอัตราการใช้ประโยชน์ : จำแนกตาม
ชายฝั่งที่ตั้งท่าเรือ**

ชายฝั่งที่ตั้งท่าเรือ	ผลการประเมิน			
	>60%	<60%	ไม่มีข้อมูล	รวม
อ่าวไทยตอนใน	2	3	2	7
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	11	4	14	29
อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	2	1	1	4
อันดามันและช่องแคบมะละกา	-	1	4	5
รวมทั้งสิ้น	15	9	23	45

ที่มา : ประเมินโดยผู้วิจัย สิงหาคม 2551.

3.2.2 อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ

อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ (Berth Occupancy) เป็นตัวชี้วัดการใช้ประโยชน์ (Indicators of Utilization) ของท่าเทียบเรือ เพื่อวัดว่าได้มีการใช้ท่าเทียบเรือและทรัพยากรอื่นๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพียงใด และช่วยให้ท่าเรือจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก และแก้ไขปัญหาการใช้ท่าเทียบเรือต่ำกว่าขีดความสามารถ หรือปัญหาการเกิดความแออัดขึ้นในท่าเรือได้ทันที ดังนั้นอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ หมายถึง อัตราส่วนของเวลาที่เรือเข้ามาในท่าเทียบเรือในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งอาจเป็น วัน สัปดาห์ เดือน หรือ ปี แต่โดยปกติจะคิดเป็นปีและอยู่ในรูปของร้อยละ³ อัตราการใช้ท่าเทียบเรือเป็นตัวชี้วัดที่บอกให้เราทราบถึงระดับความต้องการของเรือที่จะเข้ามาใช้บริการจากท่าเรือ

มักมีการเข้าใจผิดเสมอว่า อัตราการใช้ท่าเทียบเรือที่สูงมากแสดงให้เห็นว่า ได้มีการใช้ท่าเทียบเรืออย่างมีประสิทธิภาพ แต่ที่จริงอัตราการใช้ท่าเทียบเรือที่สูงมากแสดงให้เห็นว่า

³ UNCTAD. Monographs on Port Management. 1983 , P.17-18.

กำลังเกิดการแออัดขึ้นในท่าเรือ หรือเรือใช้เวลาอยู่ในท่านานเกินไป ในทางตรงกันข้ามหากอัตราการใช้ท่าเทียบเรือต่ำ แสดงให้เห็นว่ามีการใช้ประโยชน์จากท่าเทียบเรือ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกน้อยเกินไป ส่วนอัตราการใช้ท่าเทียบเรือที่เหมาะสมอยู่ระหว่างร้อยละ 60 – 70⁴

แม้ว่าอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ สามารถบ่งบอกสถานภาพการใช้ท่าเรือในระดับหนึ่ง อัตราการใช้ท่าเทียบเรือที่ต่ำ ช่วยชี้ให้เห็นถึงว่ายังมีการใช้ประโยชน์ท่าเทียบเรืออย่างไม่มีประสิทธิภาพ ในทางกลับกันอัตราการใช้ท่าเทียบเรือที่สูงอาจไม่ได้หมายถึงการใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ แต่อาจเป็นเพราะเรือจำเป็นต้องอยู่ในท่าเรื่อนานเกินความจำเป็น เนื่องจากท่าเรือขาดอุปกรณ์การยกขนที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ จึงเป็นตัวชี้วัดพื้นฐานในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและผลิตภาพของท่าเรือ

ก. ข้อมูลที่ใช้ในการประเมินอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ

ข้อมูลในการคำนวณอัตราการใช้ท่าเทียบเรือประกอบด้วย จำนวนวันที่เรือเข้าเทียบท่า หรือ จำนวนวันที่มีการใช้ท่าเทียบเรือ ในระยะเวลาที่กำหนด เช่น 1 เดือน หรือ 1 ปี จึงเห็นได้ว่าท่าเรือต้องมีการเก็บรวบรวมข้อมูลของท่าเทียบเรือทุกท่าอย่างต่อเนื่อง อัตราการใช้ท่าเทียบเรือนับเป็นข้อมูลพื้นฐานอีกตัวหนึ่ง ซึ่งใช้ในการวัดประสิทธิภาพของท่าเรือ แต่ท่าเรือที่ศึกษาหลายแห่งกลับไม่มีการจัดทำข้อมูลนี้ ดังนั้นเพื่อให้การประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือเป็นไปได้อย่างครบถ้วนมากที่สุด ผู้วิจัยจึงจำเป็นต้องคำนวณหาอัตราการใช้ท่าเทียบเรือของท่าเรือ ที่ไม่มีการจัดทำไว้ เมื่อจำแนกตามแหล่งที่มาของข้อมูล อาจแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1) ข้อมูลอัตราการใช้ท่าเทียบเรือจากท่าเรือโดยตรง ท่าเทียบเรือที่มีการจัดเก็บอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ มีทั้งสิ้น 31 ท่า ได้แก่

1. กรุงเทพฯ – เชื้อนตะวันออก	2. กรุงเทพฯ – เชื้อนตะวันตก
3. กรุงเทพฯ – หลัก/ท่นผูกเรือ	4. TPT
5. BMTP	6. แหลมฉบัง – A4
7. แหลมฉบัง – B2	8. แหลมฉบัง – B3
9. แหลมฉบัง – B4	10. แหลมฉบัง – B5
11. แหลมฉบัง – C3	12. ศรีราชาฮาเบอร์
13. พิวจอร์ พอร์ต พิวจัน	14. ไทยพาณิชย์พอร์ต – 1
15. ไทยพาณิชย์พอร์ต – 2	16. ไทยพาณิชย์พอร์ต – 3
17. ไทยพาณิชย์พอร์ต – 4	18. มาบตาพุด – TPT

⁴ Ibid.

19. มาบตาพุด – TTT	20. มาบตาพุด – RBT
21. มาบตาพุด – MTT	22. มาบตาพุด – RRC /SPRC
23. IRPC – LCT	24. IRPC – BCT (1)
25. IRPC – BCT (2)	26. ประจวบ
27. ท่าทอง	28. ชนอม
29. สงขลา	30. ระนอง
31. ภูเก็ต	

ท่าเทียบเรือในกลุ่มนี้มีท่าเทียบเรือที่นอกจากให้ข้อมูลอัตราการใช้ท่าเทียบเรือแล้ว ท่าเทียบเรือบางท่ายังได้อธิบายสูตรการคิดคำนวณหาอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ คือ ท่าเรือ MTT ท่าเทียบเรือ RRC/SRPC และท่าเรือแหลมฉบัง B4

2) ข้อมูลอัตราการใช้ท่าเทียบเรือจากท่าเรือโดยอ้อม เนื่องจากท่าเรือหลายแห่งไม่ได้มีการจัดทำอัตราการใช้ท่าเทียบเรือโดยตรง แต่ได้ให้ข้อมูลเบื้องต้นที่สามารถใช้ในการคำนวณอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ ได้แก่ จำนวนเรือที่เข้าเทียบท่า ระยะเวลาที่เรือเข้าเทียบท่าโดยเฉลี่ยจากข้อมูลดังกล่าวนำมาคำนวณอัตราการใช้ท่าเทียบเรือตามสูตร

$\text{อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ} = \frac{\text{จำนวนวันที่เรือเข้าเทียบท่าทั้งหมดใน 1 ปี} \times 100}{365 \text{ วัน}}$

สูตรการคำนวณนี้ได้มาจากการประยุกต์สูตรการหาอัตราการใช้ท่าเทียบเรือจากแหล่งต่างๆ ได้แก่

- UNCTAD ⁵

$$\text{อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ} = \frac{\text{จำนวนวันที่มีการใช้ท่าเรือ} \times 100}{\text{จำนวนวันทั้งหมด}}$$

- ท่าเรือแหลมฉบัง – B4 ⁶

$$\text{อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ B4} = \frac{(\text{ATD} - \text{ATB}) \times 100}{\text{Total hour in one month}}$$

ATD = Actual time departure ATB = Actual time berthed

Total hour in one month (30 วัน x 24 ชม. = 720 ชม.)

Total hour in one month (31 วัน x 24 ชม. = 744 ชม.)

⁵ Ibid.

⁶ บริษัท ทีไอพีเอส จำกัด. โทรสารเลขที่ TIPS_LB 2008/238, 20 สิงหาคม 2551.

- ท่าเรือมาบตาพุด : MTT⁷

$$\text{อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ MTT} = \frac{\text{จำนวนชั่วโมงที่เรือเข้าเทียบท่า} \times 100}{\text{จำนวนชั่วโมงใน 1 ปี} \times 0.9 *}$$

* หมายเหตุ 0.9 คือ จำนวนชั่วโมงที่เรือไม่สามารถทำงานหรือให้บริการ

- ท่าเรือมาบตาพุด : RRC/SPRC⁸

$$\text{อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ ARC} = \frac{\text{จำนวนชั่วโมงที่เรือเข้าเทียบท่า} \times 100}{24 \text{ ชั่วโมงใน} \times 30}$$

การคำนวณอัตราการใช้ท่าเทียบเรือโดยอ้อม อาจคลาดเคลื่อนจากความเป็นจริง เนื่องจากการใช้วันและเวลาที่เรือเข้าเทียบท่ามาคำนวณนั้น ไม่อาจจำแนกระยะเวลาที่มีการปฏิบัติงานตามจริงในท่าเทียบเรือได้ หรือเรือที่จอดเทียบท่าโดยไม่มีการขนถ่ายสินค้า ดังนั้น ข้อมูลอัตราการใช้ท่าเทียบเรือของท่าเทียบเรือกลุ่มนี้จึงเป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้น เพื่อให้สามารถประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือได้ชัดเจนขึ้น จำเป็นต้องมีการใช้ข้อมูลอื่นๆ ประกอบ อาทิ อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ขนถ่ายสินค้าในท่า ขนาดเรือและประเภทเรือที่เข้าเทียบท่า ท่าเทียบเรือกลุ่มนี้มี 6 ท่า ได้แก่

- UNITHAI
- BDS
- มาบตาพุด – Glow SPP3
- เจียรวานิชการขนส่ง
- เซ้าเทิร์น พอร์ต
- กันตัง

3) ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ไม่มีข้อมูลอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือกลุ่มนี้มีจำนวน 8 ท่า ได้แก่

1. แหลมฉบัง – A0	5. แหลมฉบัง – A5
2. แหลมฉบัง – A1	6. แหลมฉบัง – B1
3. แหลมฉบัง – A2	7. เขตจอดเรือศรีราชา
4. แหลมฉบัง – A3	8. มาบตาพุด – NFC

⁷ สุวิทย์ วิสิทธิ์วรรณ. Operation Department Manager บริษัท มาบตาพุดแทงค์เทอร์มินัล จำกัด, สัมภาษณ์ 19 ธันวาคม 2550.

⁸ ชีรพล ประภากร. Waterfront Coordinator and Port Facility Security Officer บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด, สัมภาษณ์ 25 ธันวาคม 2550.

ตารางที่ 3 – 7 สรุปผลการประเมินอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ : จำแนกตามท่าเทียบเรือและจัดลำดับตามผลการประเมิน

ลำดับ	ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	เจ้าของท่าเรือ	ผู้ประกอบการ	อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ	ที่มาของข้อมูล
1.	ขนอม	เอกชน	เอกชน	90%	ท่าเรือขนอม อัตราการใช้ท่าเทียบเรือร้อยละ 70 – 90 ผู้วิจัยเลือกใช้ค่าสูงที่สุด
2.	แหลมฉบัง – B4	รัฐ	เอกชน	88%	บริษัท TIPS จำกัด
3.	กันตัง	รัฐ	เอกชน	85%	จากการคำนวณของผู้วิจัย
4.	เจ็ยรวานิซการชนสง	เอกชน	เอกชน	82%	จากการคำนวณของผู้วิจัย
5.	กรุงเทพ – หลัก/ท่นผูกเรือ	รัฐ	รัฐ	80%	ท่าเรือกรุงเทพ อัตราการใช้ท่าเทียบเรือร้อยละ 60 – 80 ผู้วิจัยเลือกใช้ค่าสูงที่สุด
6.	แหลมฉบัง – B3	รัฐ	เอกชน	80%	ท่าเทียบเรือ B3
7.	ท่าทอง	รัฐ	เอกชน	80%	ท่าเรือท่าทอง
8.	ศรีราชาฮาร์เบอร์	เอกชน	เอกชน	70%	ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์
9.	มาบตาพุด – TPT	รัฐ	เอกชน	70%	ท่าเทียบเรือ TPT
10.	มาบตาพุด – TTT	รัฐ	เอกชน	70%	ท่าเทียบเรือ TTT
11.	IRPC – LCT	เอกชน	เอกชน	70%	ท่าเรือ IRPC อัตราการใช้ท่าเทียบเรือร้อยละ 65 – 70 ผู้วิจัยเลือกใช้ค่าสูงที่สุด
12.	สงขลา	รัฐ	เอกชน	70%	ท่าเรือสงขลา
13.	กรุงเทพ – เชื้อนตะวันออก	รัฐ	รัฐ	60%	ท่าเรือกรุงเทพ อัตราการใช้ท่าเทียบเรือร้อยละ 55 – 60 ผู้วิจัยเลือกใช้ค่าสูงที่สุด
14.	แหลมฉบัง – B5	รัฐ	เอกชน	60%	บริษัท LCIT จำกัด อัตราการใช้ท่าเทียบเรือร้อยละ 40 – 60 ผู้วิจัยเลือกใช้ค่าสูงที่สุด
15.	มาบตาพุด – MTT	รัฐ	เอกชน	60%	ท่าเทียบเรือ MTT อัตราการใช้ท่าเทียบเรือร้อยละ 55 – 60 ผู้วิจัยจึงเลือกใช้ค่าสูงที่สุด

ตารางที่ 3 – 7 สรุปผลการประเมินอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ : จำแนกตามท่าเทียบเรือและจัดลำดับตามผลการประเมิน

ลำดับ	ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	เจ้าของท่าเรือ	ผู้ประกอบการ	อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ	ที่มาของข้อมูล
16	มาบตาพุด – RBT	รัฐ	เอกชน	60%	ท่าเทียบเรือ RBT
17.	มาบตาพุด – RRC/SPRC	รัฐ	เอกชน	60%	ท่าเทียบเรือ RRC/SPRC
18.	แหลมฉบัง – A4	รัฐ	เอกชน	58%	บริษัท อ่าวไทยคลั่งสินค้า จำกัด(อัตราการใช้ท่า A4-A ร้อยละ 53.61 และ A4 - B ร้อยละ 62.57)
19.	BMTP	เอกชน	เอกชน	56%	ท่าเรือ BMTP
20.	IRPC – BCT (2)	เอกชน	เอกชน	50%	ท่าเรือ IRPC อัตราการใช้ท่าเทียบเรือร้อยละ 40 - 50 ผู้วิจัยเลือกใช้ค่าสูงที่สุด
21.	BDS	เอกชน	เอกชน	44%	จากการคำนวณของผู้วิจัย
22.	แหลมฉบัง – B2	รัฐ	เอกชน	43%	บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด
23.	TPT	เอกชน	เอกชน	42%	ท่าเรือ TPT
24.	ประจวบ	เอกชน	เอกชน	40%	ท่าเรือประจวบ อัตราการใช้ท่าเทียบเรือร้อยละ 30 - 40 ผู้วิจัยเลือกใช้ค่าสูงที่สุด
25.	UNITHAI	เอกชน	เอกชน	39%	จากการคำนวณของผู้วิจัย
26.	ไทยฟับลิคพอร์ท – 3	เอกชน	เอกชน	39%	ท่าเรือไทยฟับลิคพอร์ท
27.	เซ้าเทิร์น พอร์ท	เอกชน	เอกชน	35%	จากการคำนวณของผู้วิจัย
28.	ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น	เอกชน	เอกชน	33%	ท่าเรือฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น
29.	กรุงเทพ – เขื่อนตะวันตก	รัฐ	รัฐ	30%	ท่าเรือกรุงเทพ
30.	แหลมฉบัง – C3	รัฐ	เอกชน	25%	บริษัท LCIT จำกัด

ตารางที่ 3 – 7 สรุปผลการประเมินอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ : จำแนกตามท่าเทียบเรือและจัดลำดับตามผลการประเมิน

ลำดับ	ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	เจ้าของท่าเรือ	ผู้ประกอบการ	อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ	ที่มาของข้อมูล
31.	IRPC – BCT (1)	เอกชน	เอกชน	20%	ท่าเรือ IRPC อัตราการใช้ท่าเทียบเรือร้อยละ 15 – 20 ผู้วิจัยเลือกใช้ค่าสูงที่สุด
32.	ภูเก็ต	รัฐ	เอกชน	20%	ท่าเรือภูเก็ต
33.	ไทยพาณิชย์ – 1	เอกชน	เอกชน	19%	ท่าเรือไทยพาณิชย์
34.	ไทยพาณิชย์ – 2	เอกชน	เอกชน	13%	ท่าเรือไทยพาณิชย์
35.	มาบตาพุด – Glow SPP3	รัฐ	เอกชน	13%	จากการคำนวณของผู้วิจัย
36.	ไทยพาณิชย์ – 4	เอกชน	เอกชน	9%	ท่าเรือไทยพาณิชย์
37.	ระนอง	รัฐ	รัฐ	0%	ท่าเรือระนอง
38.	แหลมฉบัง – A0	รัฐ	เอกชน	-	ไม่มีข้อมูล
39.	แหลมฉบัง – A1	รัฐ	เอกชน	-	ไม่มีข้อมูล
40.	แหลมฉบัง – A2	รัฐ	เอกชน	-	ไม่มีข้อมูล
41.	แหลมฉบัง – A3	รัฐ	เอกชน	-	ไม่มีข้อมูล
42.	แหลมฉบัง – A5	รัฐ	เอกชน	-	ไม่มีข้อมูล
43.	แหลมฉบัง – B1	รัฐ	เอกชน	-	ไม่มีข้อมูล
44.	เขตจอดเรือศรีราชา	รัฐ	เอกชน	-	ไม่มีข้อมูล
45.	มาบตาพุด – NFC	รัฐ	เอกชน	-	ไม่มีข้อมูล

ข. ผลการประเมินอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ

ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ทำการประเมินประสิทธิภาพโดยใช้ตัวชี้วัดอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือทั้งหมด 45 ท่า แต่มีท่าเรือ/ท่าเทียบเรือซึ่งมีข้อมูลอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ 37 ท่า และท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ไม่มีข้อมูล 8 ท่า (รายละเอียดดังตารางที่ 3 – 5) ผลการประเมินสามารถแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่มีอัตราการใช้ท่าเทียบเรือตั้งแต่ร้อยละ 60 ขึ้นไป ท่าเรือที่มีอัตราการใช้ท่าเทียบเรือต่ำกว่าร้อยละ 60 และท่าเทียบเรือที่ไม่มีอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่มีอัตราการใช้ท่าเทียบเรือตั้งแต่ร้อยละ 60 ขึ้นไป

ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือในกลุ่มนี้มีจำนวนทั้งสิ้น 17 ท่า มีอัตราการใช้ท่าเทียบเรือระหว่างร้อยละ 88 – 60 ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือของรัฐที่บริหารและประกอบการโดยเอกชนโดยมีท่าเลที่ตั้งอยู่ในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก

2) ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่มีอัตราการใช้ท่าเทียบเรือต่ำกว่าร้อยละ 60

ท่าเรือท่าเทียบเรือที่มีอัตราการใช้ท่าเทียบเรือต่ำกว่าร้อยละ 60 มีจำนวนถึง 20 ท่า มีอัตราการใช้ท่าเทียบเรือระหว่างร้อยละ 58 – 0 ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือ/ท่าเทียบเรือเอกชนในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก

ท่าเรือที่มีอัตราการใช้ท่าเรือร้อยละ 0 ได้แก่ ท่าเรือระนอง ทั้งนี้เพราะตั้งแต่เปิดดำเนินการมาไม่มีเรือสินค้าแวะเทียบท่า เป็นผลมาจากไม่มีสินค้าผ่านท่าเรือ

3) ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ไม่มีข้อมูลอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ

ท่าเรือ/ท่าเรือเหล่านี้มีจำนวน 8 ท่า ทั้งหมดเป็นท่าเรือ/ท่าเทียบเรือของรัฐในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก สาเหตุที่ท่าเทียบเรือเหล่านี้ไม่มีข้อมูลอัตราการใช้ท่าเทียบเรือมีดังนี้

ก) ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือไม่ให้ข้อมูล โดยให้เหตุผลว่า เป็นข้อมูลที่มีผลต่อการแข่งขันระหว่างท่าเทียบเรือ ได้แก่ แหลมฉบัง – A0 และ B1

ข) ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือไม่ให้ข้อมูล ไม่ให้พบและสัมภาษณ์ ได้แก่ ท่าเทียบเรือแหลมฉบัง – A1, A2, และ A3

ค) หยุดประกอบการให้บริการชั่วคราว ได้แก่ ท่าเทียบเรือมาบตาพุด – NFC

ง) ไม่มีการจัดทำข้อมูลอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ ได้แก่ เขตจอดเรือศรีราชา

ตารางที่ 3 – 8 สรุปผลการประเมินอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ :
จำแนกตามรูปแบบความเป็นเจ้าของและการบริหารจัดการท่าเรือ

เจ้าของท่าเรือ	ผู้ประกอบการท่าเรือ	ผลการประเมิน			
		>60%	<60%	ไม่มีข้อมูล	รวม
รัฐ	รัฐ	2	2	-	4
รัฐ	เอกชน	11	5	8	24
เอกชน	เอกชน	4	13	-	17
รวมทั้งสิ้น		17	20	8	45

ที่มา : ประเมินโดยผู้วิจัย สิงหาคม 2551.

ตารางที่ 3 – 9 สรุปผลการประเมินอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
: จำแนกตามชายฝั่งที่ตั้งท่าเรือ

ชายฝั่งที่ตั้งท่าเรือ	ผลการประเมิน			
	>60%	<60%	ไม่มีข้อมูล	รวม
อ่าวไทยตอนใน	2	5	-	7
อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	10	11	8	29
อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	3	1	-	4
อันดามันและช่องแคบมะละกา	2	3	-	5
รวมทั้งสิ้น	17	20	8	45

ที่มา : ประเมินโดยผู้วิจัย สิงหาคม 2551.

3.2.3 ผลการวิเคราะห์การประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ

การประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือเป็นวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวชี้วัด 2 ตัว คือ อัตราการใช้ประโยชน์ และ อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ อย่างไรก็ตาม การวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือไทยไม่สามารถทำได้โดยสมบูรณ์ ทั้งนี้เนื่องจาก ท่าเทียบเรือที่ทำการประเมินจำนวน 45 ท่า มีท่าเทียบเรือที่มีข้อมูลตัวชี้วัดครบทั้ง 2 ตัว เพียง 20 ท่า ส่วนที่เหลืออีก 25 ท่า มีข้อมูลตัวชี้วัดไม่ครบทั้ง 2 ตัว หรือไม่มีข้อมูลเลย (รายละเอียดดัง ตารางที่ 3 – 10) ในการวิเคราะห์แบ่งท่าเรือ/ท่าเทียบเรือออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

ตารางที่ 3 – 10 สรุปผลการประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ชายฝั่งที่ตั้งท่าเรือ	ชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	เจ้าของท่าเรือ	ผู้ประกอบการท่าเรือ	อัตราการใช้ประโยชน์	อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
1	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพ – เชื้อนตะวันออก	รัฐ	รัฐ	115%	60%
2	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพ – เชื้อนตะวันตก	รัฐ	รัฐ	-	30%
3	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพ – หลัก/ทูนผูกเรือ	รัฐ	รัฐ	-	80%
4	อ่าวไทยตอนใน	UNITHAI	เอกชน	เอกชน	44%	39%
5	อ่าวไทยตอนใน	TPT	เอกชน	เอกชน	79%	42%
6	อ่าวไทยตอนใน	BDS	เอกชน	เอกชน	20%	44%
7	อ่าวไทยตอนใน	BMTP	เอกชน	เอกชน	26%	56%
8	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – A0	รัฐ	เอกชน	-	-
9	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – B1	รัฐ	เอกชน	117%	-
10	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – A1	รัฐ	เอกชน	67%	-
11	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – A2	รัฐ	เอกชน	105%	-
12	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – A3	รัฐ	เอกชน	13%	58%
13	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – A4	รัฐ	เอกชน	56%	-
14	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – A5	รัฐ	เอกชน	-	-
15	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – B2	รัฐ	เอกชน	82%	43%
16	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – B3	รัฐ	เอกชน	66%	80%

ตารางที่ 3 – 10 สรุปผลการประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ชายฝั่งที่ตั้งท่าเรือ	ชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	เจ้าของท่าเรือ	ผู้ประกอบการท่าเรือ	อัตราการใช้ประโยชน์	อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
17	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – B4	รัฐ	เอกชน	108%	88%
18	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – B5	รัฐ	เอกชน	84%	60%
19	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – C3	รัฐ	เอกชน	67%	25%
20	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ศรีราชาฮาเบอร์	รัฐ	เอกชน	104%	70%
21	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น	เอกชน	เอกชน	15%	33%
22	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ไทยพับลิกพอร์ต – 1	เอกชน	เอกชน	-	19%
23	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ไทยพับลิกพอร์ต – 2	เอกชน	เอกชน	-	13%
24	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ไทยพับลิกพอร์ต – 3	เอกชน	เอกชน	-	39%
25	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ไทยพับลิกพอร์ต – 4	เอกชน	เอกชน	-	9%
26	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	เขตจอดเรือศรีราชา	รัฐ	เอกชน	-	-
27	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – TPT	รัฐ	เอกชน	-	70%
28	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – TTT	รัฐ	เอกชน	92%	70%
29	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – NFC	รัฐ	เอกชน	-	-
30	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – SPRC / RRC	รัฐ	เอกชน	-	60%
31	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – Glow SPP3	รัฐ	เอกชน	-	13%
32	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – MTT	รัฐ	เอกชน	-	60%

ตารางที่ 3 – 10 สรุปผลการประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ชายฝั่งที่ตั้งท่าเรือ	ชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	เจ้าของท่าเรือ	ผู้ประกอบการท่าเรือ	อัตราการใช้ประโยชน์	อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
33	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – RBT	รัฐ	เอกชน	37%	50%
34	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	IRPC – LCT	เอกชน	เอกชน	-	70%
35	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	IRPC – BCT (1)	เอกชน	เอกชน	-	20%
36	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	IRPC – BCT (2)	เอกชน	เอกชน	-	50%
37	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ประจวบ	เอกชน	เอกชน	52%	40%
38	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ท่าทอง	รัฐ	เอกชน	119%	70%
39	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ขนอม	เอกชน	เอกชน	-	90%
40	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สงขลา	รัฐ	เอกชน	101%	70%
41	อันดามันและช่องแคบมะละกา	ระนอง	รัฐ	รัฐ	0%	0%
42	อันดามันและช่องแคบมะละกา	ภูเก็ต	รัฐ	เอกชน	39%	20%
43	อันดามันและช่องแคบมะละกา	เจ็ยรวานิซการขนส่ง	เอกชน	เอกชน	-	82%
44	อันดามันและช่องแคบมะละกา	เช่าเทิร์น พอร์ต	เอกชน	เอกชน	-	35%
45	อันดามันและช่องแคบมะละกา	กันตัง	รัฐ	เอกชน	-	85%

หมายเหตุ : เครื่องหมาย " - " หมายถึง ท่าเรือไม่มีข้อมูลชี้ความสามารถของท่าเรือ/อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ

ที่มา : จัดทำโดยผู้วิจัย สิงหาคม 2551.

• ท่าเทียบเรือที่มีข้อมูลตัวชี้วัด 2 ตัว

ท่าเทียบเรือที่มีข้อมูลตัวชี้วัดทั้ง 2 ตัว มีทั้งหมด 20 ท่า อาจแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม คือ

1) ท่าเทียบเรือที่มีอัตราการใช้ประโยชน์สูง และอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ ตั้งแต่ร้อยละ 60 ขึ้นไป

ท่าเทียบเรือที่มีอัตราการใช้ประโยชน์สูง และอัตราการใช้ท่าเทียบเรือตั้งแต่ร้อยละ 60 ขึ้นไป หมายถึง ท่าเรือที่มีตัวชี้วัดทั้ง 2 ตัว ตั้งแต่ร้อยละ 60 ขึ้นไป นับเป็นกลุ่มท่าเรือที่มีการใช้ท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพมีอยู่ 8 ท่า ได้แก่

ลำดับ	ชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	อัตราการใช้ประโยชน์	อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
1.	กรุงเทพ – เชื้อนตะวันออก	115%	60%
2.	แหลมฉบัง – B3	66%	80%
3.	แหลมฉบัง – B4	108%	88%
4.	แหลมฉบัง – B5	84%	60%
5.	ศรีราชาฮาเบอร์	104%	70%
6.	มาบตาพุด – TTT	92%	70%
7.	ท่าทอง	119%	70%
8.	สงขลา	101%	70%

อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่าท่าเรือ/ท่าเทียบเรือบางท่า มีอัตราการใช้ประโยชน์สูงกว่าอัตราการใช้ท่าเทียบเรือมาก ได้แก่ กรุงเทพ – เชื้อนตะวันออก และท่าทอง อาจเป็นไปได้ที่มีการกำหนดขีดความสามารถของท่าเรือต่ำเกินไป ในขณะที่เดียวกันมีท่าเทียบเรือบางท่าที่มีอัตราปริมาณสินค้าผ่านท่าต่อขีดความสามารถของท่าเรือต่ำกว่าอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ ได้แก่ แหลมฉบัง – B3 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า เรือใช้เวลาอยู่ในท่าเทียบเรื่อนานเกินความจำเป็น

2) ท่าเทียบเรือที่มีอัตราการใช้ประโยชน์ และ/หรืออัตราการใช้ท่าเทียบเรือต่ำกว่าร้อยละ 60

ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือกลุ่มนี้อาจมีตัวชี้วัดตัวใดตัวหนึ่งหรือทั้ง 2 ตัว ต่ำกว่าร้อยละ 60 ซึ่งมีจำนวน ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือในกลุ่มนี้มีจำนวนทั้งสิ้น 12 ท่า แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

ก) ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่มีอัตราการใช้ประโยชน์สูงกว่าร้อยละ 60 แต่มีอัตราการใช้ท่าเทียบเรือต่ำกว่าร้อยละ 60 แสดงให้เห็นว่าท่าเรือ/ท่าเทียบเรือมีประสิทธิภาพในการบริหารและจัดการท่าเรือสูง แต่ประสบปัญหาด้านอื่นทำให้มีอัตราการใช้ท่าเทียบเรือต่ำ เช่น ท่าเรือ TPT

ประสบปัญหาพื้นที่จำกัดไม่สามารถขยายท่าเรือ ทำให้รับเรือและสินค้าได้จำกัด⁹ หรือมีเรือเข้าแวะจอดเทียบท่าน้อย แต่มีปริมาณสินค้าบรรทุกขนถ่ายในแต่และเที่ยวมีจำนวนมาก อาจมีสาเหตุมาจาก ท่าเทียบเรือเป็นของสายเดินเรือทำให้รับเรือของบริษัทแม่เป็นหลัก หรือรับเฉพาะเรือตู้สินค้าประเภทเรือแม่ซึ่งแวะจอดเทียบท่ามีจำนวนไม่มากนัก ท่าเรือในกลุ่มนี้มีจำนวน 3 ท่า ดังนี้

ลำดับ	ชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	อัตราการใช้ประโยชน์	อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
1.	TPT	79%	42%
2.	แหลมฉบัง – B2	82%	43%
3.	แหลมฉบัง – C3	67%	25%

ข) ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่มีอัตราการใช้ประโยชน์และอัตราการใช้ท่าเทียบเรือต่ำกว่าร้อยละ 60 แสดงให้เห็นว่าท่าเรือมีเรือแวะจอดเทียบท่าและปริมาณสินค้าผ่านท่าน้อย ท่าเรือมีการใช้ท่าเรือในอัตราที่ต่ำ ท่าเรือในกลุ่มนี้มีจำนวน 8 ท่า ดังนี้

ลำดับ	ชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	อัตราการใช้ประโยชน์	อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
1.	UNITHAI	44%	39%
2.	BDS	20%	44%
3.	BMTP	26%	56%
4.	แหลมฉบัง – A3	13%	58%
5.	ฟิวเจอร์พอร์ต ฟิวชั่น	15%	33%
6.	มาบตาพุด – RBT	37%	50%
7.	ประจวบ	52%	40%
8.	ภูเก็ต	39%	20%

ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือเหล่านี้มีประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือต่ำ มีสาเหตุหลายประการ ดังนี้

- ท่าเรือ UNITHAI, BDS และ BMTP ได้รับอนุมัติให้เป็นท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา มีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความแออัดของท่าเรือกรุงเทพซึ่งเกิดขึ้นในช่วงก่อนที่ท่าเรือแหลมฉบังจะเริ่มประกอบการ แต่ในปัจจุบันปัญหาดังกล่าวได้รับการแก้ไขไปเรียบร้อยแล้ว

⁹ วันเพ็ญ วรพัฒนไพบุลย์. ผู้จัดการฝ่ายการตลาด บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินัล, สัมภาษณ์ 28 ธันวาคม 2550.

แล้ว อีกทั้งรัฐบาลยังได้ผ่อนผันมาตรการจำกัดตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพจาก 1 ล้าน TEUs เพิ่มขึ้นเป็น 1.35 ล้าน TEUs จึงทำให้ตู้สินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยามีปริมาณลดลง

- ท่าเรือเอกชน ได้แก่ พิวเจอร์ พอร์ต พิวชั่น มีสินค้าผ่านท่าเป็นสินค้าขาออกทั้งหมด ท่าเรือมีเรือเทียบท่าน้อย และขาดพื้นที่สำหรับวางสินค้า¹⁰ ในขณะที่ท่าเรือประจวบประสบปัญหาขาดโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อทั้งทางถนน รถไฟ และการขนส่งชายฝั่ง¹¹

- ท่าเทียบเรือมาบตาพุด – RBT เป็นท่าเรือเฉพาะกิจซึ่งสนับสนุนการนำเข้าและส่งออกของบริษัทในเครือ ได้แก่ บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) ได้ลดกำลังการผลิตลงเป็นผลให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือลดลง และติดขัดปัญหาสัมปทานทำให้ไม่สามารถให้บริการแก่เรืออื่น ๆ ได้¹²

- ท่าเรือภูเก็ต ก่อสร้างโดยการการศึกษาความเป็นไปได้ของ ADB พบว่า นอกจากจังหวัดภูเก็ตจะมีปริมาณดิบที่มากแล้ว ยังคาดการณ์อีกว่าภาคใต้จะเป็นแหล่งเพาะปลูกปาล์มน้ำมัน และมีการส่งออกปาล์มน้ำมันไปตลาดโลกในปริมาณที่มาก จึงจำเป็นที่จะต้องมียท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้า อย่างไรก็ตาม สภาวะการณ์ของภูเก็ตมีการเปลี่ยนแปลงซึ่งส่งผลกระทบต่อการศึกษาของ ADB โดยมีสาเหตุมาจาก¹³

- การเผาโรงงานแทนทาลัม ก่อนการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ตเสร็จ ทำให้นักลงทุนตื่นตระหนกเกี่ยวกับการจะมาลงทุนในอุตสาหกรรมอื่นๆ และคาดการณ์ว่าโรงงานต่างๆ จะมาใช้ท่าเรือเพื่อการขนถ่ายวัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศได้ หดหาย ทำให้ส่งผลต่อการใช้ท่าเรือ
- การปรับเปลี่ยนเศรษฐกิจของจังหวัดภูเก็ตมาเป็นเมืองท่องเที่ยว ที่ดินมีราคาแพง มีโรงแรมและรีสอร์ทเพิ่มมากขึ้น และความเข้มงวดของกฎหมายที่ควบคุมการก่อสร้างโรงงานต่าง ๆ เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและมลภาวะ ส่งผลให้ไม่สามารถก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม ตามที่ได้วางแผนไว้ในการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ต

¹⁰ อภิรักษ์ นิลทัย. Chief Operation Officer ท่าเรือ พิวเจอร์ พอร์ต พิวชั่น, สัมภาษณ์ 6 ธันวาคม 2550.

¹¹ มาณพ เหลืองไพโรจน์. ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการท่าเรือประจวบ, สัมภาษณ์ 13 กุมภาพันธ์ 2551.

¹² ประเสริฐ เสาะสนธิ. ผู้จัดการท่าเทียบเรือมาบตาพุด – RBT, สัมภาษณ์ 19 ธันวาคม 2550.

¹³ อาชิน อร่ามเมธาพงศา. ผู้จัดการท่าเรือภูเก็ต, สัมภาษณ์ 2 พฤษภาคม 2551.

- การปิดกิจการของโรงงานถลุงแร่ เนื่องจากวัตถุดิบน้อยไม่เพียงพอที่จะป้อนโรงงาน และราคาดีบุกในตลาดโลกลดลง ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน อีกทั้งกฎเกณฑ์เน้นเรื่องการท่องเที่ยว ทำให้พื้นที่ที่ปลูกยางพาราก็น้อยลง โรงงานยางก็ต้องปิดกิจการเช่นกัน สาเหตุเพราะวัตถุดิบไม่เพียงพอ

ค) ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่มีอัตราการใช้ประโยชน์และอัตราการใช้ท่าเทียบเรือร้อยละ 0 ได้แก่ ท่าเรือระนอง ทั้งนี้เพราะตั้งแต่เริ่มประกอบการในปี 2546 ไม่มีเรือสินค้าแวะจอดที่ท่าเรือ สาเหตุมาจากจังหวัดระนองมีอุตสาหกรรมและเกษตรน้อยมาก¹⁴ ประกอบกับเส้นทางที่เชื่อมต่อท่าเรือกับจังหวัดอื่นลดยาวไม่เหมาะกับการขนส่งสินค้า¹⁵ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตู้สินค้า¹⁶

• ท่าเทียบเรือที่มีข้อมูลตัวชี้วัด 1 ตัว

ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่มีข้อมูลตัวชี้วัดเพียง 1 ตัว คือ อัตราการใช้ประโยชน์ หรืออัตราการใช้ท่าเทียบเรือ ทำให้การประเมินประสิทธิภาพของท่าเรือทำได้ไม่สมบูรณ์โดยอาศัยข้อมูลดังกล่าว ดังนั้นในการประเมินจึงจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลอื่น เช่น การเปรียบเทียบปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือกับท่าเรือ/ท่าเทียบเรืออื่นที่ขนถ่ายสินค้าประเภทเดียวกันและมีขนาดท่าเรือใกล้เคียงกัน รวมถึงข้อมูลจากการเก็บข้อมูลภาคสนาม นำมาประกอบการประเมินเพิ่มเติม ท่าเรือเหล่านี้มีจำนวน 21 ท่า แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มดังนี้

ก) ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ไม่มีอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ มีแต่ข้อมูลอัตราการใช้ประโยชน์ มีจำนวน 4 ท่า โดยทั้งหมดเป็นท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ A1, A2, A4 และ B1 หากพิจารณาอัตราการใช้ประโยชน์ของท่าเทียบเรืออื่น ๆ ในท่าเรือแหลมฉบัง (รายละเอียดดังตารางที่ 3 – 11) พบว่าท่าเทียบเรือ A1 และ A4 มีปริมาณสินค้าผ่านต่ำกว่าขีดความสามารถมาก ทั้งนี้เนื่องจาก

- ท่าเทียบเรือ A1 มีวัตถุประสงค์เป็นท่าเทียบเรือโดยสาร ต่อมาเรือโดยสารที่แวะจอดเทียบท่ามีจำนวนลดลง จึงได้ปรับเปลี่ยนเป็นท่าเรือโร – โร เพื่อบรรทุกขนถ่ายรถยนต์

¹⁴ สาขาการผลิตที่ทำรายได้ให้แก่จังหวัดระนองมากที่สุด คือ สาขาประมง สำหรับอุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากการประมง ได้แก่ โรงงานผลิตน้ำแข็ง โรงงานผลิตปลาป่น โรงงานผลิตอาหารทะเลแช่แข็ง (จังหวัดระนอง [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.ranong.go.th>. [17 กุมภาพันธ์ 2551]).

¹⁵ จังหวัดระนองมีพื้นที่ราบร้อยละ 14 และภูเขาร้อยละ 86 (จังหวัดระนอง [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.ranong.go.th>. [17 กุมภาพันธ์ 2551]).

¹⁶ ผนวกรวม ท้าววงศ์. ผู้จัดการท่าเรือระนอง, สัมภาษณ์ 15 มกราคม 2551.

ทำให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าน้อย เนื่องจากสินค้ารถยนต์ขนส่งผ่านท่าเทียบเรือ A5 เป็นหลัก อยู่แล้ว

● ท่าเทียบเรือ A4 ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือสินค้าเทกองโดยขนส่งน้ำตาลและโมลาส เป็นหลัก สาเหตุที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่าน้อย ดังนี้¹⁷

- การส่งออกน้ำตาลมีแนวโน้มขนส่งด้วยตู้สินค้ามากขึ้น
- ผู้ถือหุ้นหลักเป็นบริษัทในเครือน้ำตาลมิตรผล สินค้าผ่านท่าถูกจำกัดเป็นของบริษัทในเครือเท่านั้น

**ตารางที่ 3 – 11 ปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือและขีดความสามารถ
ของท่าเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบัง**

ลำดับ	ชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	ปริมาณสินค้าผ่าน ท่าเทียบเรือ ปี 2549	ขีดความสามารถ ท่าเทียบเรือ	หน่วย สินค้า
1.	แหลมฉบัง – A0	–	750,000	ตัน
2.	แหลมฉบัง – A1	133,916	200,000	ตัน
3.	แหลมฉบัง – A2	418,369	400,000	TEUs
4.	แหลมฉบัง – A3	50,468	400,000	TEUs
5.	แหลมฉบัง – A4	394,081	700,000	ตัน
6.	แหลมฉบัง – A5	567,085	700,000	คัน
7.	แหลมฉบัง – B1	703,298	600,000	TEUs
8.	แหลมฉบัง – B2	494,138	600,000	TEUs
9.	แหลมฉบัง – B3	463,658	600,000	TEUs
10.	แหลมฉบัง – B4	647,535	788,400	TEUs
11.	แหลมฉบัง – B5	673,133	800,000	TEUs
12.	แหลมฉบัง – C3	672,522	1,000,000	TEUs

แม้ว่าท่าเทียบเรือ B1 จะมีปริมาณสินค้าผ่านท่าจะสูงกว่าขีดความสามารถ แต่ปริมาณสินค้านี้ดังกล่าวเป็นปริมาณรวมของท่าเทียบเรือ B1 และ A0 ทั้งนี้เพราะ ผู้ประกอบการของท่าเทียบเรือทั้งสองเป็นบริษัทในเครือเดียวกัน และท่าเทียบเรือทั้ง 2 อยู่ติดกัน จึงนับว่าการใช้ท่าเทียบเรือยังมีอัตราที่ต่ำมาก

¹⁷ จ่านง กุสรวีโร. เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการท่าเทียบเรือ A4, สัมภาษณ์ 29 มกราคม 2551.

ข) ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ไม่มีอัตราการใช้ประโยชน์ มีแต่ข้อมูลอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ สาเหตุที่ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือไม่จัดทำข้อมูลอัตราปริมาณสินค้าผ่านท่าต่อขีดความสามารถของท่าเรือ มาจากขาดข้อมูลด้านขีดความสามารถของท่าเรือ มีดังนี้

- ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือไม่มีอุปกรณ์บรรทุกขนถ่ายสินค้า การบรรทุกขนถ่ายสินค้าอาศัยอุปกรณ์ของเรือเป็นหลัก เช่น ท่าเรือกรุงเทพ – หลัก/ท่อนผูกเรือกลางน้ำ
- เป็นท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ให้บริการตนเองเป็นหลัก จึงไม่เห็นความจำเป็นในการจัดทำข้อมูลดังกล่าว
- ไม่มีความรู้ในการจัดทำข้อมูล

ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือในกลุ่มนี้มีจำนวน 17 ท่า ได้แก่ ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่มีอัตราการใช้ท่าต่ำกว่าร้อยละ 60 จำนวน 9 ท่า และสูงกว่าร้อยละ 60 จำนวน 8 ท่า ดังนี้

ลำดับ	ชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ	อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
1	กรุงเทพ – เชื้อนตะวันตก	30%
2	กรุงเทพ – หลัก/ท่อนผูกเรือ	80%
3	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 1	19%
4	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 2	13%
5	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 3	39%
6	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 4	9%
7	มาบตาพุด – TPT	70%
8	มาบตาพุด – MTT	60%
9	มาบตาพุด – RRC/SPRC	60%
10	มาบตาพุด – Glow SPP3	13%
11	IRPC – LCT	70%
12	IRPC – BCT (1)	20%
13	IRPC – BCT (2)	50%
14	ขนอม	90%
15	เจียรวนนิชการขนส่ง	82%
16	เข้าเทิร์น พอร์ต	35%
17	กันตัง	85%

เนื่องจากตัวชี้วัดอัตราการใช้ท่าเทียบเรือเพียงตัวเดียวไม่เพียงพอที่จะแสดงให้เห็นได้ว่าการใช้ท่าเรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในการประเมินท่าเรือกลุ่มนี้จึงต้องอาศัยข้อมูลภาคสนามมาประกอบการวิเคราะห์ ผลการประเมินมีรายละเอียดดังนี้

- ท่าเรือกรุงเทพ – เชื้อนตะวันตก มีประสิทธิภาพการใช้ที่ต่ำ เนื่องมาจากท่าเทียบเรือนี้เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ซึ่งปัจจุบันสินค้าที่ผ่านท่าเรือส่วนใหญ่ได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบมาเป็นสินค้าตู้ ประกอบกับสินค้าทั่วไปที่ผ่านท่าเรือมักจะบรรทุกขนถ่ายที่หลัก/ท่อนผูกเรือกลางน้ำ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่า จึงทำให้ไม่มีสินค้าผ่านท่าเรือและไม่มีเรือแวะจอดเทียบท่า ปัจจุบันท่าเทียบเรือได้ปรับเปลี่ยนมาเป็นท่าเรือชายฝั่งแทน

- ท่าเรือไทยพาณิชย์พอร์ต ซึ่งเป็นท่าเรือสินค้าเหลว คือ ผลิตภัณฑ์น้ำมัน ท่าเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 4 ท่า ซึ่งทุกท่ามีอัตราการใช้ท่าเทียบเรือต่ำ เนื่องจากท่าเรือก่อสร้างในปี 2537 และแล้วเสร็จในปี 2539 เมื่อเริ่มประกอบการได้เพียง 1 ปี ประเทศไทยก็เกิดวิกฤตเศรษฐกิจทำให้อัตราการใช้น้ำมันของประเทศไม่ได้เพิ่มขึ้นตามที่ท่าเรือได้ทำการศึกษาและคาดการณ์ไว้¹⁸

- ท่าเรือมาบตาพุด – TPT ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปซึ่งให้บริการสาธารณะ แม้ว่าท่าเทียบเรือมีอัตราการใช้ท่าสูงถึงร้อยละ 70 อาจกล่าวได้ว่ายังไม่ใช้ท่าเทียบเรือเต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากสินค้าผ่านท่าส่วนใหญ่เป็นของโรงงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จึงมีปริมาณสินค้าผ่านน้อย

สำหรับท่าเทียบเรืออื่น ได้แก่ MTT RRC/SPRC และ Glow SPP3 ประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือต่ำ เนื่องจากเป็นท่าเรือเฉพาะกิจสินค้าส่วนใหญ่เป็นวัตถุดิบที่ใช้ในโรงงานอุตสาหกรรมของบริษัทในเครือ

- ท่าเรือ IRPC เป็นท่าเรืออีกแห่งที่นับว่ามีประสิทธิภาพต่ำ เนื่องจากสินค้าผ่านท่าเป็นสินค้าของบริษัทในเครือ ได้แก่ น้ำมัน และถ่านหิน ส่วนท่าเทียบเรือสินค้าตู้ปัจจุบันไม่มีตู้สินค้าผ่านท่าเรือ เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือแหลมฉบังได้ทั้งด้านจำนวนสายเดินเรือที่เข้าเทียบท่าและค่าธรรมเนียม¹⁹

¹⁸ นาวาเอก (พิเศษ) ชาญ เพิ่มโภค. ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ ท่าเรือไทยพาณิชย์พอร์ต, สัมภาษณ์ 29 มกราคม 2551.

¹⁹ คณะผู้บริหารท่าเรือ IRPC. สัมภาษณ์ 21 ธันวาคม 2550.

- ท่าเรือขนอม มีการใช้ท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากสินค้าส่งออกทั้งหมดเป็นยิปซัมของบริษัท แร่สัมพันธ์ จำกัด²⁰ เรือเข้าเทียบท่าเป็นเรือสินค้าเทกองขนาดใหญ่ซึ่งต้องใช้เวลาในการบรรทุกสินค้านาน ประกอบกับอุปกรณ์บรรทุกสินค้าลงเรือเป็นอุปกรณ์สำหรับสินค้า เทกองจึงให้การบรรทุกสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- ท่าเรือเจียรานิช แม้ว่าท่าเรือจะมีอัตราการใช้ท่าเรือสูงถึงร้อยละ 82 ทั้งนี้เพราะสินค้าผ่านท่า คือ ยิปซัม ซึ่งเรือที่เข้าเทียบท่ามีจำนวนน้อย และใช้เวลาขนถ่ายยิปซำนาน ส่งผลให้มีอัตราการใช้ท่าเทียบเรือสูง ประกอบกับบริษัทผู้ประกอบการได้รับโควตาในการส่งออกยิปซำน้อย กล่าวได้ว่าไม่สามารถใช้ท่าเรือเต็มศักยภาพของท่าได้²¹
- ท่าเรือเข้าเทิร์น พอร์ต ให้บริการแก่ธุรกิจของบริษัทในเครือโดยขนส่งยิปซัมเป็นหลัก สาเหตุที่ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือน้อยและอัตราการใช้ท่าเรือต่ำ เนื่องมาจากปริมาณการส่งออกยิปซัมนั้นขึ้นอยู่กับข้อกำหนดโควตาของสภาการเหมืองแร่²² โดยบริษัทเข้าเทิร์นพอร์ท จำกัด ได้รับโควตาการขนส่งยิปซัมเพียง 800,000 ตันปี ส่งผลให้อัตราการใช้ท่าเทียบเรือแห่งนี้ จึงน้อยกว่าขีดความสามารถที่ท่าเรือสามารถทำได้²³
- ท่าเรือกันตัง นับเป็นท่าเรือซึ่งมีอัตราการใช้ท่าสูงที่สุด คือ ร้อยละ 85 จากการเก็บข้อมูลภาคสนาม พบว่าการที่ท่าเรือมีอัตราการใช้ท่าสูงเนื่องจากเรืออยู่ในท่านาน กล่าวคือ เรือที่เข้าเทียบท่าเป็นเรือลำเลียงขนาดเล็กไม่เกิน 1,800 grt ในปี 2549 มีเรือเข้าเทียบท่าเพียง 104 ลำ²⁴ โดยเฉลี่ยเรืออยู่ในท่านานถึง 3 วัน ทั้งนี้เป็นผลมาจากท่าเรือไม่มีอุปกรณ์ยกขนสินค้าที่เหมาะสม ประกอบกับท่าเรือไม่ได้รับการออกแบบมาเพื่อขนส่งสินค้าตู้ ไม่สามารถรองรับ

²⁰ ฉัตร แสงจันทร์. Port Captain บริษัท เฟิร์ล ชิปปิง เซอร์วิส จำกัด (ตัวแทนสายเดินเรือที่แวะจอดท่าเรือขนอม), สัมภาษณ์ 14 มกราคม 2551.

²¹ พูลศักดิ์ ลิณะธิกุล. ผู้จัดการอาวุโสบริษัท เจียรานิชกาขนสง จำกัด, สัมภาษณ์ 15 มกราคม 2552.

²² สภาการเหมืองแร่ก่อตั้งโดยการสนับสนุนของสมาคมเหมืองแร่ต่างๆ กรมทรัพยากรธรณี และกระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งได้ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายผ่านรัฐสภาจนได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติสภาการเหมืองแร่ พ.ศ. 2526 ขึ้นเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2526 มีฐานะเป็นนิติบุคคล ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ประกอบการทั้งหลาย ในการประสานนโยบายและการดำเนินงานระหว่างเอกชนกับรัฐ เพื่อเอื้ออำนวยประโยชน์ในทุกวิถีทางให้แก่อุตสาหกรรมและธุรกิจอันเกี่ยวกับเหมืองแร่ (สภาการเหมืองแร่. ประวัติ (สายตรง). แหล่งที่มา <http://www.miningthai.org/history1.asp> , 21 มกราคม 2552.)

²³ เสรี หาญมงคลศิลป์. ผู้จัดการท่าเรือเข้าเทิร์น พอร์ต, สัมภาษณ์ 15 มกราคม 2552.

²⁴ ปิยะพร วิจิตรศิลป์. กรรมการผู้จัดการ บริษัท กันตัง คอนเทนเนอร์ เดโป จำกัด, สัมภาษณ์ 14 มกราคม 2552.

อุปกรณ์ยกขนซึ่งมีน้ำหนักมาก ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ท่าเทียบเรือ นับเป็นอุปสรรคต่อการบรรทุกขนถ่ายสินค้า

• ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ไม่มีข้อมูลตัวชี้วัด

ท่าเรือ/ท่าเทียบเรือที่ไม่มีข้อมูลตัวชี้วัดมี 3 ท่า ได้แก่

- แหลมฉะ – A0 ไม่มีข้อมูลเนื่องจากการดำเนินงานรวมอยู่กับท่าเทียบเรือ B1 ทั้งนี้เพราะผู้ประกอบการท่าเรือเป็นบริษัทในเครือเดียวกันและท่าเทียบเรือทั้ง 2 ท่าอยู่ติดกัน
- เขตจอดเรือศรีราชา ไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลด้านการบรรทุกขนถ่ายสินค้า จึงทำให้ ไม่มีการจัดทำข้อมูล
- มาบตาพุด – NFC ท่าเทียบเรือหยุดประกอบการชั่วคราว

3.3 สรุปผลการวิเคราะห์สถานภาพการใช้ท่าเรือของไทย

การศึกษาสถานภาพการใช้ท่าเรือไทยจำนวน 21 ท่า ประกอบด้วยท่าเทียบเรือทั้งสิ้น 45 ท่า อาศัยการประเมินทั้งด้านประสิทธิผลและประสิทธิภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงสถานภาพการใช้ท่าเรือไทยในปัจจุบันได้อย่างชัดเจน (รายละเอียดดังตารางที่ 3 – 12)

ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่า ท่าเรือไทยส่วนใหญ่มีการใช้ท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ การดำเนินงานในปัจจุบันของท่าเรือตรงตามที่ได้กำหนดไว้ตั้งแต่เมื่อก่อสร้างท่าเรือ ทั้งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานและประเภทสินค้าที่ท่าเรือให้บริการ เมื่อเปรียบเทียบระหว่างท่าเรือของรัฐและเอกชน ปรากฏว่าท่าเรือเอกชนมีการใช้ท่าเรือที่มีประสิทธิผลมากกว่าท่าเรือของรัฐ และเป็นที่น่าสังเกตว่าท่าเรือของรัฐที่ใช้ท่าเรืออย่างไม่มีประสิทธิผล คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักและท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ และท่าเรือที่กรมธนารักษ์เป็นเจ้าของซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในอ่าวไทยฝั่งตะวันตก และอันดามันและช่องแคบมะละกา

สำหรับการประเมินด้านประสิทธิภาพของท่าเรือซึ่งอาศัยตัวชี้วัด 2 ตัว คือ อัตราการใช้ประโยชน์ และอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ ปรากฏว่าโดยรวมแล้วท่าเรือยังไม่สามารถใช้ท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ ท่าเรือยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทุกท่าเทียบเรือได้อย่างเต็มที่

หากวิเคราะห์ในระดับท่าเทียบเรือซึ่งมีจำนวน 45 ท่า พบว่ามีท่าเทียบเรือที่สัมฤทธิ์ผลในการใช้ท่าเรือทั้งด้านประสิทธิผลและประสิทธิภาพเพียง 7 ท่า โดย 6 ท่าเป็นท่าเรือของรัฐ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ – เชื้อนตะวันออก ท่าเรือแหลมฉบัง – B3, B4 และ B5 ท่าเรือมาบตาพุด – TTT และท่าเรือสงขลา และท่าเรือเอกชน 1 ท่า ได้แก่ ท่าเรือศรีราชาอาร์เบอร์

หากวิเคราะห์ภาพรวมในระดับท่าเรือที่ทำการศึกษาทั้ง 21 ท่า ยังไม่มีท่าเรือใดที่มีการใช้ท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพครบถ้วน ทั้งนี้จากการเก็บข้อมูลภาคสนามพบว่าท่าเรือไทยยังไม่สามารถใช้ท่าเรือได้อย่างเต็มศักยภาพ ในจำนวนนี้ท่าเรือที่ล้มเหลวในการใช้ท่าเรืออย่างสิ้นเชิง คือ ท่าเรือระนอง เนื่องจากนับตั้งแต่เปิดดำเนินการมา ยังไม่มีเรือสินค้าแวะจอดเทียบท่า ส่งผลให้ขาดทั้งประสิทธิภาพและประสิทธิภาพในการใช้ท่าเรือ

ตารางที่ 3 – 12 สรุปการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ

ลำดับ	สายฝั่งที่ตั้งท่าเรือ	ท่าเรือ / ท่าเทียบเรือ	เจ้าของ	ผู้ประกอบการ	ผลการประเมิน		หมายเหตุ
					ประสิทธิผล	ประสิทธิภาพ	
1	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพ - เชื้อนตะวันออก	รัฐ	รัฐ	ผ่าน	ผ่าน	-
2	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพ - เชื้อนตะวันตก	รัฐ	รัฐ	ไม่ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลชี้ความสามารถท่าเรือ
3	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพ - หลัก/ทุนผูกเรือ	รัฐ	รัฐ	ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลชี้ความสามารถท่าเรือ
4	อ่าวไทยตอนใน	UNITHAI	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ไม่ผ่าน	-
5	อ่าวไทยตอนใน	TPT	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ไม่ผ่าน	-
6	อ่าวไทยตอนใน	BDS	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ไม่ผ่าน	-
7	อ่าวไทยตอนใน	BMTP	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ไม่ผ่าน	-
8	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง - A0	รัฐ	เอกชน	ไม่ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลชี้ความสามารถท่าเรือ และอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
9	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง - A1	รัฐ	เอกชน	ไม่ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
10	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง - A2	รัฐ	เอกชน	ไม่ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
11	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง - A3	รัฐ	เอกชน	ไม่ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
12	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง - A4	รัฐ	เอกชน	ไม่ผ่าน	ไม่ผ่าน	-
13	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง - A5	รัฐ	เอกชน	ไม่ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
14	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง - B1	รัฐ	เอกชน	ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลชี้ความสามารถท่าเรือ และอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ

ตารางที่ 3 – 12 สรุปการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ

ลำดับ	สายฝั่งที่ตั้งท่าเรือ	ท่าเรือ / ท่าเทียบเรือ	เจ้าของ	ผู้ประกอบการ	ผลการประเมิน		หมายเหตุ
					ประสิทธิผล	ประสิทธิภาพ	
15	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – B2	รัฐ	เอกชน	ผ่าน	ไม่ผ่าน	-
16	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – B3	รัฐ	เอกชน	ผ่าน	ผ่าน	-
17	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – B4	รัฐ	เอกชน	ผ่าน	ผ่าน	-
18	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – B5	รัฐ	เอกชน	ผ่าน	ผ่าน	-
19	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง – C3	รัฐ	เอกชน	ผ่าน	ไม่ผ่าน	-
20	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ศรีราชาฮาร์เบอร์	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ผ่าน	-
21	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ไม่ผ่าน	-
22	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 1	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลปริมาณสินค้าผ่านท่า ชี้ความสามารถท่าเรือ และอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
23	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 2	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ประเมินไม่ได้	
24	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 3	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ประเมินไม่ได้	
25	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 4	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ประเมินไม่ได้	
26	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	เขตจอดเรือศรีราชา	รัฐ	เอกชน	ประเมินไม่ได้	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลชี้ความสามารถท่าเรือ และอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ
27	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – TPT	รัฐ	เอกชน	ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลชี้ความสามารถท่าเรือ
28	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – TTT	รัฐ	เอกชน	ผ่าน	ผ่าน	-

ตารางที่ 3 – 12 สรุปการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ

ลำดับ	สายฝั่งที่ตั้งท่าเรือ	ท่าเรือ / ท่าเทียบเรือ	เจ้าของ	ผู้ประกอบการ	ผลการประเมิน		หมายเหตุ
					ประสิทธิผล	ประสิทธิภาพ	
32	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – NFC	รัฐ	เอกชน	ประเมินไม่ได้	ประเมินไม่ได้	หยุดประกอบการ
29	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – RRC/SPRC	รัฐ	เอกชน	ผ่าน	ไม่ผ่าน	-
33	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – RBT	รัฐ	เอกชน	ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลชี้วัดความสามารถท่าเรือ
31	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – MTT	รัฐ	เอกชน	ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลชี้วัดความสามารถท่าเรือ
30	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด – Glow SPP3	รัฐ	เอกชน	ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลชี้วัดความสามารถท่าเรือ
34	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	IRPC – LCT	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลปริมาณสินค้าผ่านท่า ชี้วัดความสามารถท่าเรือ
35	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	IRPC – BCT (1)	เอกชน	เอกชน	ไม่ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลปริมาณสินค้าผ่านท่า ชี้วัดความสามารถท่าเรือ
36	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	IRPC – BCT (2)	เอกชน	เอกชน	ไม่ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลปริมาณสินค้าผ่านท่า ชี้วัดความสามารถท่าเรือ
37	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ประจวบ	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ไม่ผ่าน	-
38	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ท่าทอง	รัฐ	เอกชน	ไม่ผ่าน	ผ่าน	-
39	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ขนอม	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลชี้วัดความสามารถท่าเรือ
40	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สงขลา	รัฐ	เอกชน	ผ่าน	ผ่าน	-
41	อันดามันและช่องแคบมะละกา	ระนอง	รัฐ	รัฐ	ไม่ผ่าน	ไม่ผ่าน	ไม่มีสินค้าผ่านท่าเรือ

ตารางที่ 3 – 12 สรุปการประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ

ลำดับ	ชายฝั่งที่ตั้งท่าเรือ	ท่าเรือ / ท่าเทียบเรือ	เจ้าของ	ผู้ประกอบการ	ผลการประเมิน		หมายเหตุ
					ประสิทธิผล	ประสิทธิภาพ	
42	อันดามันและช่องแคบมะละกา	ภูเก็ต	รัฐ	เอกชน	ประเมินไม่ได้	ไม่ผ่าน	-
43	อันดามันและช่องแคบมะละกา	เจียรวานิชการขนส่ง	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลชี้ความสามารถท่าเรือ
44	อันดามันและช่องแคบมะละกา	เซาเทิร์น พอร์ท	เอกชน	เอกชน	ผ่าน	ประเมินไม่ได้	ไม่มีข้อมูลชี้ความสามารถท่าเรือ
45	อันดามันและช่องแคบมะละกา	กันตัง	รัฐ	เอกชน	ประเมินไม่ได้	ประเมินไม่ได้	ไม่มีการกำหนดวัตถุประสงค์และสินค้าไว้เมื่อก่อสร้างท่าและไม่มีข้อมูลชี้ความสามารถท่าเรือ

ที่มา : จัดทำโดยคณะผู้วิจัย สิงหาคม 2551



บทที่ 4

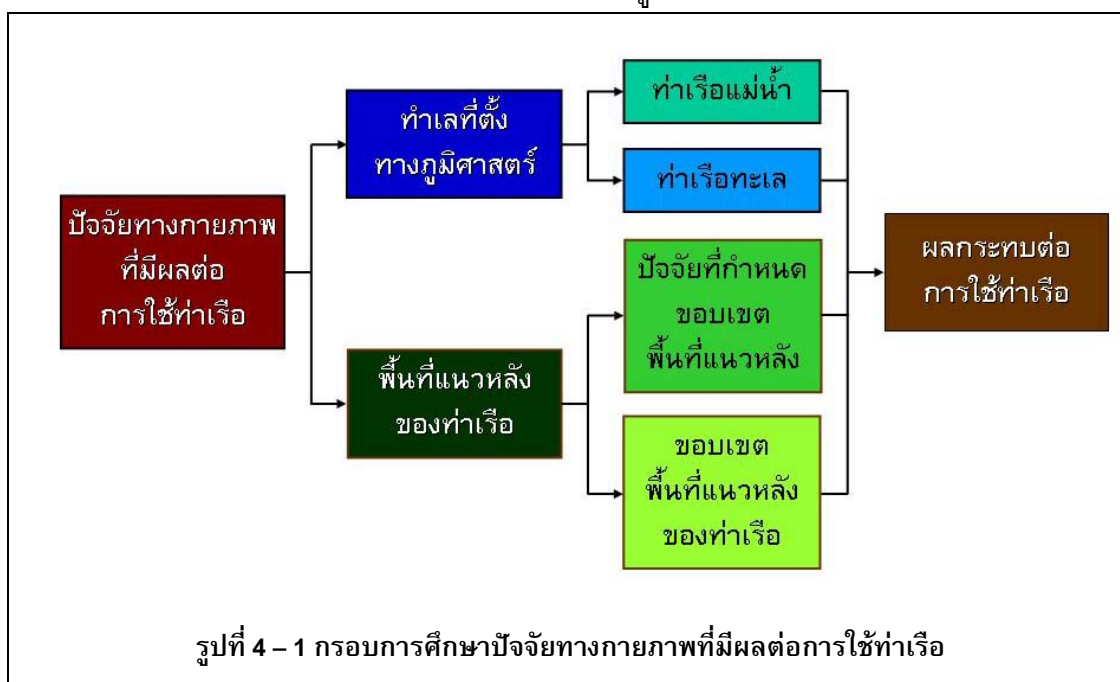
ปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

บทที่ 4 : ปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

การศึกษสถานภาพการใช้ท่าเรือไทยในบทที่ 3 พบว่าท่าเรือประสิทธิภาพส่วนใหญ่เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่บริเวณอ่าวไทยฝั่งตะวันออกและอ่าวไทยตอนใน ส่วนท่าเรือที่มีการใช้น้อยเป็นท่าเรือในอ่าวไทยฝั่งตะวันตก และอันดามันและช่องแคบมะละกา ความสำเร็จหรือล้มเหลวของท่าเรือเหล่านี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางกายภาพหลายประการ ได้แก่

1. ทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ โดยจำแนกเป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ในแม่น้ำ (River Port) และท่าเรือซึ่งตั้งอยู่ในชายฝั่งทะเลหรือที่เรียกว่า ท่าเรือทะเล (Sea Port)
2. พื้นที่แนวหลัง การวิเคราะห์แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ปัจจัยที่กำหนดขอบเขตพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ และขอบเขตพื้นที่แนวหลังของท่าเรือแต่ละแห่งที่ทำการศึกษา

ปัจจัยทางกายภาพทั้ง 2 นั้นมีผลกระทบต่อประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ ซึ่งกรอบการวิเคราะห์ปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือดังรูปที่ 4 – 1

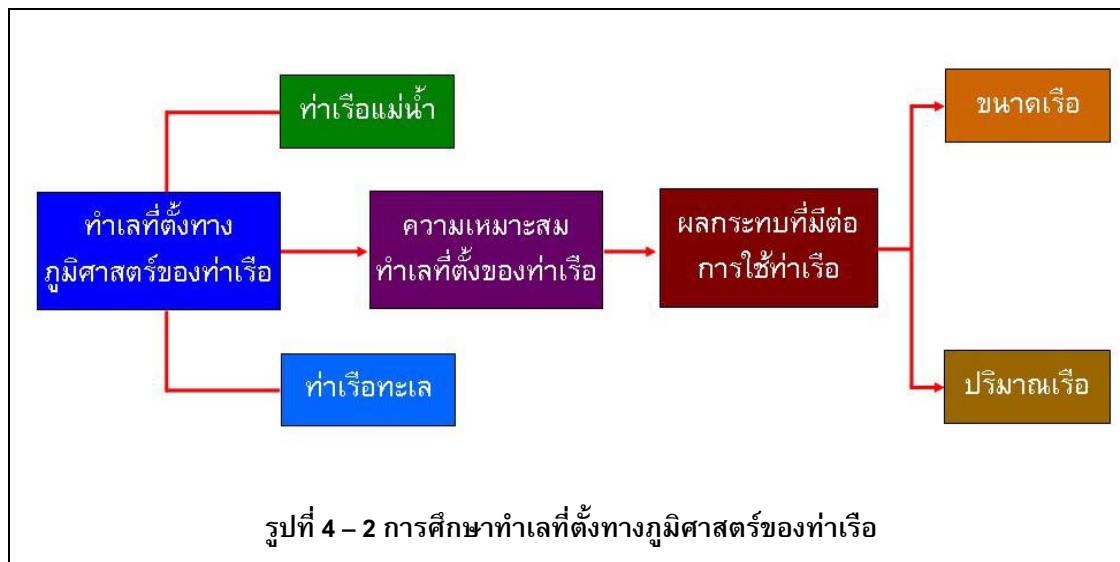


4.1 ปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

ทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือในที่นี้หมายถึง ทำเลที่ตั้งทางน้ำหรือชายฝั่ง ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าทำเลที่ตั้งทางน้ำของท่าเรือเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สุดที่มีผลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของท่าเรือ การศึกษาปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือที่ทำการศึกษา

2. การประเมินความเหมาะสมด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือ
3. ผลกระทบของปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่มีต่อการใช้ท่าเรือ



4.1.1 ข้อมูลทั่วไปทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือที่ทำการศึกษา

หากแบ่งท่าเรือตามทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อาจแบ่งท่าเรือออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ ท่าเรือแม่น้ำ และท่าเรือทะเล ซึ่งแต่ละกลุ่มมีรายละเอียดด้านข้อมูลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ดังนี้

ก. ท่าเรือแม่น้ำ

ท่าเรือแม่น้ำที่ทำการศึกษามายรวมถึงท่าเรือที่ตั้งอยู่ในทะเลสาบ และในลำคลอง ซึ่งมีทั้งสิ้น 9 ท่า แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา และท่าเรือแม่น้ำในภาคใต้

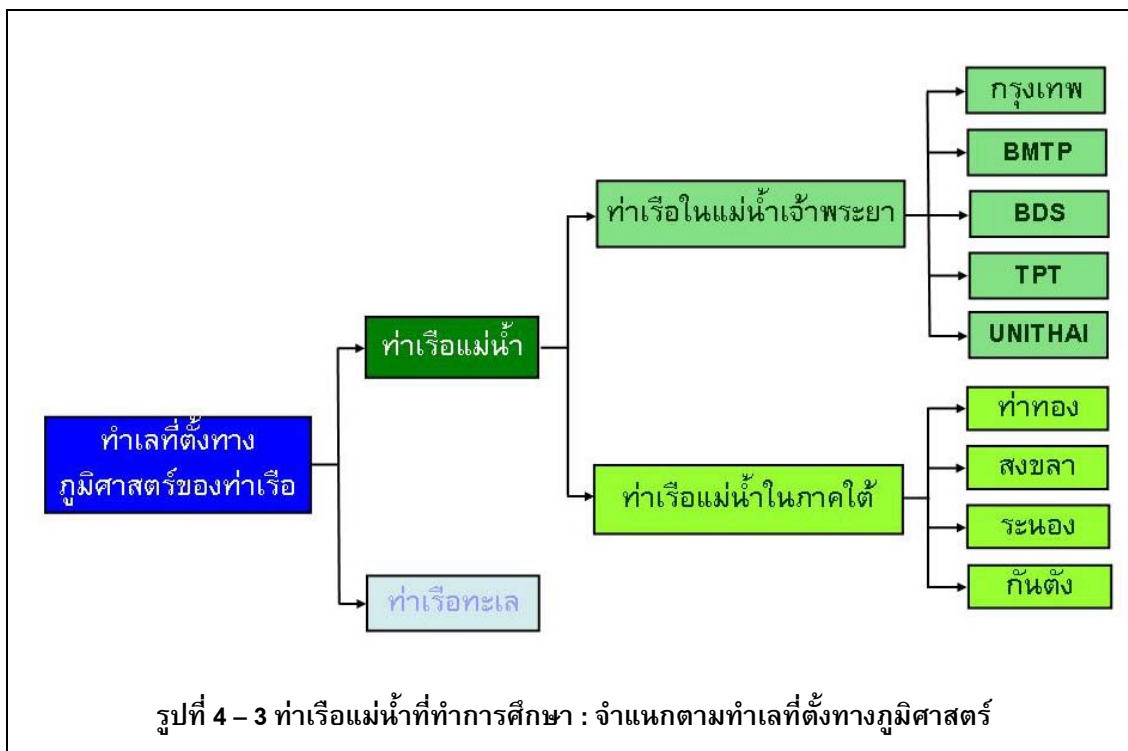
1) ท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา

ท่าเรือที่ในแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเมื่อจำแนกตามชายฝั่ง คือ บริเวณอ่าวไทยตอนใน มี 5 ท่า ได้แก่

- ท่าเรือกรุงเทพ ตั้งอยู่บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง 28.5 บริเวณปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ห่างจากปากแม่น้ำ 26 กิโลเมตร ท่าเรือกรุงเทพมีขีดจำกัดในการรับเรือสินค้าที่มีขนาดไม่เกิน 20,000 dwt. กินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร และความยาวของเรือไม่เกิน 172 เมตร ดังนั้นเรือตู้สินค้าที่แวะจอดที่ท่าเรือจึงเป็นเรือ feeder เท่านั้น

ท่าเรือกรุงเทพนับเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในแม่น้ำเจ้าพระยา ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือเชียนตะวันออก 8 ท่า ความยาวรวม 1,528 เมตร ท่าเทียบเรือเชียนตะวันตก 10 ท่า ความ

ยาวรวม 1,660 เมตร หลักระเบียงเรือกลางน้ำคลองเตย 36 หลักระเบียงเรือยาวรวม 1,400 เมตร หลักระเบียงเรือกลางน้ำบางหัวเสือ 25 หลักระเบียงเรือยาวรวม 1,520 เมตร และทุ่นผูกเรือสาธิตประติรูป 5 หลักระเบียงเรือยาวรวม 1,580 เมตร สามารถให้บริการแก่เรือสินค้าทั่วไปได้ 28 ลำในคราวเดียว¹



- ท่าเรือ BDS หรือท่าเทียบเรือหมายเลข 7 ตั้งอยู่ที่ตำบลบางจาก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ท่าเรือตั้งอยู่บนฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยา ห่างจากปากแม่น้ำ 13.5 กม ท่าเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 1 ท่า ความกว้าง 25 เมตร ยาว 150 เมตร ระดับน้ำหน้าท่าลึก 8.5 เมตร สามารถรับเรือขนาดไม่เกิน 16,000 dwt

- ท่าเรือ BMTP หรือท่าเทียบเรือหมายเลข 1C ตั้งอยู่บนฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ตำบลปากคลองบางปากกุด อำเภอพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ ท่าเทียบเรือมีขนาด กว้าง 20 เมตร ยาว 156 เมตร ความลึกหน้าท่า 8.5 เมตร ชีตความสามารถในการรับเรือ 18,000 gt หรือ 25,000 dwt

¹ การท่าเรือแห่งประเทศไทย. ท่าเรือกรุงเทพ : ข้อมูลท่าเรือกรุงเทพ, [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.bkp.port.co.th/bkp2007/datathai/generalinfo.html> [17 กันยายน 2551].

- ท่าเรือ TPT หรือท่าเทียบเรือหมายเลข 10 ตั้งอยู่บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ตำบลสำโรงใต้ อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ขนาดท่าเทียบเรือ กว้าง 50 เมตร ยาว 150 เมตร หน้าท่าได้รับการขุดรักษาให้มีระดับความลึก 8.5 เมตร ขีดความสามารถในการรับเรือ 8,000 gt หรือ 12,000 dwt ความยาวไม่เกิน 140 เมตร

- ท่าเรือ Unithai หรือท่าเทียบเรือหมายเลข 2F ตั้งอยู่บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณใกล้ปากแม่น้ำเจ้าพระยา โดยห่างจากปากแม่น้ำเจ้าพระยาประมาณ 4 กิโลเมตร ที่ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ท่าเทียบเรือกว้าง 50 เมตร ยาว 152.20 เมตร ความลึกหน้าท่าได้รับการขุดให้ลึก (น้ำขึ้น) 10.50 เมตร สามารถรับเรือ 8000 gt หรือ 12,000 dwt ความยาวเรือไม่เกิน 170 เมตร

ข. ท่าเรือแม่น้ำในภาคใต้

ท่าเรือแม่น้ำในภาคใต้มีทั้งท่าเรือที่ตั้งอยู่ในแม่น้ำ และลำคลอง ส่วนที่ตั้งอยู่ในแม่น้ำส่วนใหญ่เป็นแม่น้ำสายสั้น ๆ ท่าเรือเหล่านี้ได้แก่

- ท่าเรือท่าทอง ตั้งอยู่ริมแม่น้ำตาปี เป็นแม่น้ำที่ยาวที่สุดในภาคใต้ มีความยาว 232 กิโลเมตร² ท่าเรือตั้งอยู่ในร่องน้ำคลองท่าทองซึ่งมีความกว้าง 60 เมตร ยาว 4.65 กิโลเมตร ระดับน้ำลึก 4 – 4.5 เมตร³ เรือที่เข้าเทียบท่าเป็นท่าเรือลำเลียงขนาดไม่เกิน 1,500 dwt

- ท่าเรือระนอง ตั้งอยู่ฝั่งตะวันออกของปากแม่น้ำกระบุรี หรือแม่น้ำปากจั่นซึ่งมีความยาวเพียง 95 กิโลเมตร⁴ ทิศตะวันตกติดกับเกาะสองของประเทศสหภาพพม่า จึงเป็นเขื่อนกั้นคลื่นลมธรรมชาติ และเป็นแอ่งจอดเรือขนาดใหญ่ ร่องน้ำที่ใช้ในการเดินเรือ คือ ร่องน้ำระนอง⁵ ซึ่งเริ่มตั้งแต่บริเวณทิศตะวันตกของเกาะช้างพิกัต (Pilot Bounding) จนถึงท่าเรือระนอง รวมระยะทาง 27 กิโลเมตร โดยมีความลึกของร่องน้ำ 8 เมตร จากระดับน้ำต่ำสุด และความกว้างของร่องน้ำเดินเรือ 120 เมตร

² สมบูรณ์ ศิริรักษ์. มองพิปูน – ประวัติแม่น้ำตาปี [สายตรง]. อำเภอพิปูน จังหวัดนครศรีธรรมราช. แหล่งที่มา : <http://www.phinpuncom/tapee/tapeeriver.htm> [9 ตุลาคม 2551].

³ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, บริการข้อมูลร่องน้ำและทางน้ำ [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.md.go.th/waterway_map/map-md/soonkud/surat/159thtong.htm [20 กันยายน 2551].

⁴ สำนักงานจังหวัดระนอง. ข้อมูลทั่วไป – โครงสร้างพื้นฐาน [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.ronong.go.th> [9 ตุลาคม 2551].

⁵ ร่องน้ำระนอง เป็นร่องน้ำที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ [ที่มา : ผนวกรวม ทักษะ. ผู้จัดการท่าเรือระนอง สัมภาษณ์ (ทางโทรศัพท์) 26 กันยายน 2551.]

- ท่าเรือกันตัง ตั้งอยู่บนแม่น้ำตรังซึ่งมีความยาว 123 กิโลเมตร⁶ เช่นเดียวกับท่าเรือแม่น้ำทั่วไปท่าเรือกันตังความสามารถจอดเรือได้ตลอดทั้งปีอย่างปลอดภัย ร่องน้ำที่ใช้ในการเดินเรือ คือ ร่องน้ำกันตังมีความยาว กว้าง 60 เมตร ยาว 27 กิโลเมตร ลึก 5.5 เมตรที่ระดับน้ำทะเลสูงสุด⁷ (4.5 เมตรที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง และ 3.5 เมตรที่ระดับน้ำทะเลต่ำสุด)⁸ ท่าเรือมีขีดความสามารถในการรับเรือขนาดประมาณไม่เกิน 3,500 ตันกรอส (หรือประมาณ 4,600 dwt.)

- ท่าเรือสงขลา ตั้งอยู่บริเวณทะเลสาบสงขลาตอนนอก เป็นส่วนของทะเลสาบที่เชื่อมต่อกับอ่าวไทย จึงปราศจากคลื่นลมสามารถบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้ตลอดทั้งปี ท่าเรือมีพื้นที่กลับเรือมีเส้นผ่า ศูนย์กลาง 360 เมตร ร่องน้ำมีความกว้าง 120 เมตร ยาว 4 กิโลเมตร และลึก 9 เมตร⁹ มีขีดความสามารถรับเรือเดินสมุทรขนาด 20,000 dwt.

ข. ท่าเรือทะเล

ท่าเรือทะเลที่ทำการศึกษาคือท่าเรือที่ตั้งบนตามชายฝั่งทะเลของไทย ได้แก่ อ่าวไทยฝั่งตะวันออก อ่าวไทยฝั่งตะวันตก และอันดามันและช่องแคบมะละกา ซึ่งมีทั้งท่าเรือที่ตั้งอยู่ในอ่าว บนหาด และบนแหลม รวมทั้งสิ้น 11 ท่า และอ่าวจอดเรือกลางน้ำอีก 1 แห่ง

1) อ่าวไทยฝั่งตะวันออก

อ่าวไทยตะวันออกเป็นชายฝั่งที่ใหญ่และมีระดับน้ำลึกที่สุดของประเทศ ดังนั้นท่าเรือในชายฝั่งทะเลด้านนี้จึงเป็นท่าเรือน้ำลึก โดยส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรีและระยอง ซึ่งท่าเรือตั้งอยู่ในทั้งสองจังหวัดมีความแตกต่างกันดังนี้

⁶ คลังปัญญาไทย. แม่น้ำตรัง [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://panyathai.or.th> [9 ตุลาคม 2551].

⁷ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, บริการข้อมูลร่องน้ำและทางน้ำ.

⁸ The Maritime International Cooperation Centre of Japan, The maritime Safety Cooperation Study in the Kingdom of Thailand, (1994), p 41.

⁹ Choaphaya Terminal International, Songkhla Port/Location and Access. [Online]. Available from : <http://www.ctic.co.th> [25 September 2008].

ท่าเรือในจังหวัดชลบุรี

- ท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งอยู่บนแหลมฉบังซึ่งอยู่นอกเกาะสีชัง จึงมีการสร้างเขื่อนกันความยาว 1,300 เมตร¹⁰ เพื่อช่วยกำบังคลื่นลม และมีการขุดร่องน้ำ 17 เมตร ในปัจจุบันประกอบด้วยแอ่งจอดเรือ (Basin) 2 แอ่ง คือ

- แอ่งจอดเรือที่ 1 มีความกว้าง 400 เมตร ยาว 1,600 เมตร ระดับน้ำลึก 45.93 ฟุต สามารถรับเรือขนาด 40,000 – 65,000 dwt.
- แอ่งจอดเรือที่ 2 มีความกว้าง 500 เมตร ยาว 1,800 เมตร ระดับน้ำ 16 เมตร สามารถรองรับเรือขนาด Post Panamax ขนาด 80,000 dwt.

- ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์ ตั้งอยู่บนหาดผาแดง ท่าเรือมีลักษณะเป็นสะพานเทียบเรือยื่นไปในทะเล มีจำนวน 2 ท่า คือ ท่าเทียบเรือด้านในและท่าเทียบเรือด้านนอก ระดับน้ำหน้าท่าลึก 14 – 14.5 เมตร สามารถรับเรือขนาด 160,000 dwt.

- ท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น ตั้งอยู่บนหาดผาแดง อยู่ติดกับท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์ ท่าเรือประกอบด้วยสะพานเทียบเรือ 1 ท่า หน้าท่าลึก 12.5 เมตร สามารถรับเรือขนาด 90,000 dwt.

ท่าเรือทั้งสองอาศัยเกาะสีชังเป็นเขื่อนกันคลื่นธรรมชาติจึงสามารถบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้อย่างปลอดภัย

- ท่าเรือไทยพาณิชย์พอร์ต ตั้งอยู่ด้านหน้าของเกาะสีชังจึงอาศัยตัวเกาะเป็นเขื่อนกันคลื่นธรรมชาติ ท่าเทียบเรือเกิดการถมทะเลจากฝั่งถึง causeway ยาว 490 เมตร และจาก causeway ก่อสร้างสะพานเทียบเรือ (Jetty) ยื่นออกไป 300 เมตร ในอ่าวจอดเรือเกาะสีชังมีระดับน้ำลึกระหว่าง 11 ถึง 16 เมตร สามารถรับเรือขนาด 100,000 dwt.¹¹

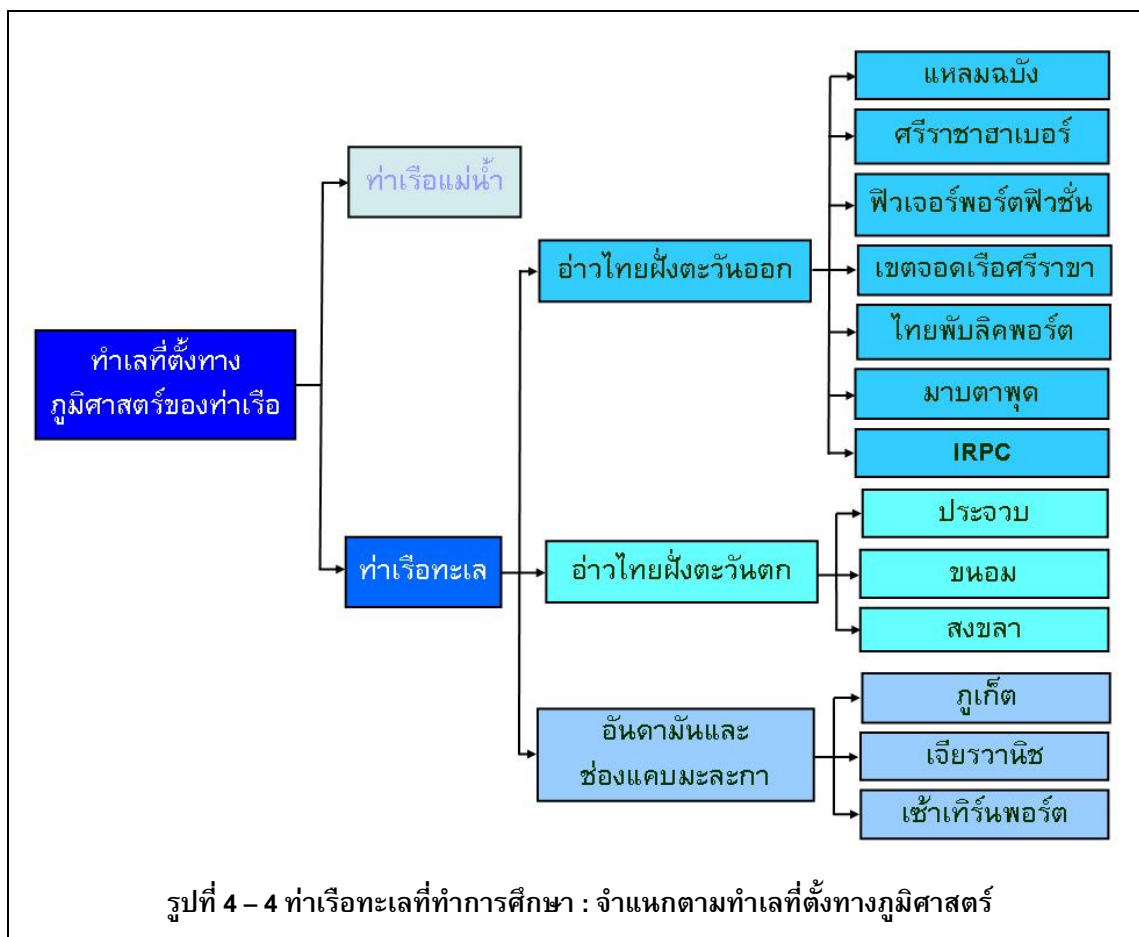
- เขตจอดเรือศรีราชา อยู่ในบริเวณอ่าวอุดมเป็นบริเวณที่การบรรทุกขนถ่ายสินค้ากลางน้ำ นับเป็นบริเวณที่มีระดับน้ำลึกที่สุดในจังหวัดชลบุรี มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 300 ตารางกิโลเมตร (93 ตารางไมล์) แลประกอบด้วยเขตจอดเรือแบ่งออกเป็น 11 เขต ใช้จอดเรือ

¹⁰ ท่าเรือแหลมฉบัง, ข้อมูลท่าเรือแหลมฉบัง/การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง. [สายตรง]. แหล่งที่มา :

http://www.laemchabangport.com/lcp/Internet/TH/lcp_dev1.php [21 กันยายน 2551].

¹¹ สัมภาษณ์นาวาเอก (พิเศษ) ชาญ เพิ่มโสภา, ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการท่าเรือ บริษัท ไทยพาณิชย์พอร์ต จำกัด, 29 มกราคม 2551.

เดินสมุทรทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่และเรือลำเลียงซึ่งขนส่งสินค้ามาจากแม่น้ำเจ้าพระยา ความลึกของระดับน้ำอยู่ระหว่าง 7 – 17 เมตร¹²



ท่าเรือในจังหวัดระยอง

จังหวัดระยองนับเป็นอีกจังหวัดหนึ่งที่มีชายฝั่งทะเลที่มีระดับน้ำลึกจึงเป็นที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกหลายแห่งทั้งของรัฐและเอกชน ท่าเรือทั้งหมดตั้งอยู่ในอำเภอเมือง ได้แก่

- ท่าเรือมาบตาพุด ตั้งอยู่บนหาดมาบตาพุด เนื่องจากตั้งอยู่ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิด จึงมีการก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นเพื่อช่วยกักบังคลื่นลมจึงสามารถบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้ตลอดทั้งปีอย่างปลอดภัย ร่องน้ำได้รับการขุดให้สามารถรองรับเรือที่กินน้ำลึกได้ถึง 12.5 เมตร

¹² ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, บริหารเขตท่าเรือ/ท่าเทียบท่าเรือ/เขตจอดเรือ [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.vtsmd.com/port2.html>, [19 กันยายน 2551].

ท่าเทียบเรือแต่ละแห่งมีแผนพัฒนาที่ชัดเจนจึงมีแอ่งจอดเรือที่กว้างเพียงพอกับกิจกรรมของท่าเรือ

- ท่าเรือ IRPC ตั้งอยู่หาดกันอ่าว ท่าเรือมีลักษณะเป็นสะพานเทียบเรือยื่นออกไปในทะเล ท่าเทียบเรือที่มีความลึกที่สุดสามารถรองรับเรือที่กินน้ำลึกถึง 19 เมตร นับเป็นท่าเรือที่มีความลึกที่สุดในประเทศ ท่าเรือตั้งอยู่ในทะเลเปิดจึงมีท้องน้ำที่กว้างพอสำหรับการบรรทุกขนถ่ายสินค้าของท่าเรือ

2) อ่าวไทยฝั่งตะวันตก

อ่าวไทยฝั่งตะวันตกนับเป็นชายฝั่งที่ยาวที่สุดของประเทศไทย ชายฝั่งนี้มีท่าเรือทะเลที่ทำการศึกษาใน 2 ท่าดังนี้

- ท่าเรือประจวบ ตั้งอยู่ที่อ่าวเทียน อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นท่าเรือน้ำลึกในทะเลเปิดจึงมีพื้นที่ทางน้ำที่ใหญ่และกว้างเพียงพอกับเรือและกิจกรรมต่าง ๆ ได้ และมีเขื่อนกันคลื่นความยาว 1,400 เมตร ช่วยให้สามารถบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้ตลอดทั้งปี ร่องน้ำมีความกว้าง 250 เมตร ยาว 1 กิโลเมตร ระดับน้ำในร่องน้ำมีความลึก 14 เมตรจากน้ำทะเลปานกลาง (ระดับน้ำทะเลสูงสุด + 1.45 เมตร และระดับน้ำทะเลต่ำสุด -0.80 เมตร)¹³ โดยท่าเรือ ฯ เป็นผู้ดูแลร่องน้ำและเครื่องหมายช่วยในการเดินเรือตลอดจนการนำร่องเอง ระดับน้ำหน้าท่ามีความลึกถึง 15 เมตร สามารถรับเรือเดินสมุทรขนาด Panamax หรือ 100,000 dwt ได้

- ท่าเรือขนอม ตั้งอยู่บนหาดคอเขา บริเวณเขาสี่หงาย อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นท่าเรือชายฝั่งทะเลที่ตั้งอยู่ในทะเลเปิด ท่าเทียบเรือมีความลึกหน้าท่า 8.5 เมตร รับเรือขนาด 9,500 dwt และมีสะพานเทียบเรือยื่นไปในทะเลมีความลึก 9.5 เมตร รับเรือขนาด 25,000 dwt

3) อันดามันและช่องแคบมะละกา

ชายฝั่งอันดามันและช่องแคบมะละกาเป็นชายฝั่งด้านมหาสมุทรอินเดีย ท่าเรือที่ทำการศึกษา 3 ท่า ดังนี้

¹³ สัมภาษณ์ (ทางโทรศัพท์) มาณพ เหลืองไพโรจน์, ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการสายงานปฏิบัติการท่าเรือ บริษัท ท่าเรือประจวบ, จำกัด 22 กันยายน 2551.

- ท่าเรือภูเก็ต ตั้งอยู่ในทะเลอันดามันละติจูดที่ 07 49'.0 องศาเหนือ และ ลองจิจูดที่ 24.30' องศาตะวันออก ท่าเรือตั้งอยู่บริเวณอ่าวมะขามซึ่งอยู่ทางชายฝั่งตะวันออกของภูเก็ต¹⁴ อ่าวจอดเรือเป็นท้องน้ำขนาดใหญ่ มีเกาะตะเกาใหญ่เป็นที่กำบังคลื่นลมตามธรรมชาติ มีพื้นที่กลับเรือมีเส้นผ่าศูนย์กลาง 360 เมตร ร่องน้ำเป็นร่องน้ำธรรมชาติมีอัตราการทับถมของตะกอนต่ำจึงไม่จำเป็นต้องมีการขุดลอก¹⁵ ร่องน้ำท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตมีความกว้าง 120 เมตร ยาว 1.5 กิโลเมตร ลึก 9 เมตร¹⁶ ที่ระดับน้ำทะเลต่ำสุด

- ท่าเรือเจียรวานิช ตั้งอยู่ที่แหลมป่อง จังหวัดกระบี่ ท่าเรือมีลักษณะเป็นสะพานเทียบเรือยื่นไปในทะเล กว้าง 3 เมตร ยาว 160 เมตร หน้าท่อน้ำลึก 14 เมตร ที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง และ 12 เมตรที่ระดับน้ำทะเลต่ำสุด¹⁷ สามารถรับเรือขนาด 40,000 dwt แม้ว่าท่าเรือจะตั้งอยู่ในทะเลเปิด แต่เนื่องจากมีเกาะห้อง เกาะยาวน้อยและเกาะยาวใหญ่เป็นที่กำบังคลื่นลมจึงทำให้สามารถบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้ตลอดทั้งปี

- ท่าเรือเข้าเทิร์นพอร์ต ตั้งอยู่ที่แหลมป่อง ใกล้กับท่าเรือเจียรวานิช จึงมีท่าเลที่ตั้งอยู่เช่นเดียวกับท่าเรือเจียรวานิช ท่าเรือมีลักษณะเป็นสะพานเทียบเรือยื่นไปในทะเล กว้าง 6 เมตร ยาว 750 ระดับน้ำหน้าท่อดลึก 13 เมตร ในระดับน้ำทะเลต่ำสุด และ 15 ในระดับน้ำทะเลสูงสุด สามารถรับเรือขนาด 50,000 dwt

¹⁴ Choaphaya Terminal International, Phuket Port/Location and Access. [Online]. Available from : <http://www.ctic.co.th> [25 September 2008].

¹⁵ สัมภาษณ์ อาชีน อร่ามเมธาพงศ์, ผู้จัดการท่าเรือภูเก็ต, 2 พฤษภาคม 2551.

¹⁶ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, บริการข้อมูลร่องน้ำและทางน้ำ [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.md.go.th/waterway_map/map-md/soonkud/trang/5kuntung.htm [20 กันยายน 2551].

¹⁷ The Maritime International Cooperation Centre of Japan, The maritime Safety Cooperation Study in the Kingdom of Thailand, (1994), p 94.

ตารางที่ 4 – 1 ท่าเรือที่ทำการศึกษา จำแนกตามที่ตั้งทางภูมิศาสตร์

ลำดับ	ชายฝั่ง	ชื่อท่าเรือ อ่าวจอดเรือ	ที่ตั้ง	จังหวัด	ท่าเลที่ตั้ง	
					แม่น้ำ	ทะเล
1.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพ	แม่น้ำเจ้าพระยา	กรุงเทพ ฯ	X	-
2.	อ่าวไทยตอนใน	BDS	แม่น้ำเจ้าพระยา	สมุทรปราการ	X	-
3.	อ่าวไทยตอนใน	BMTF	แม่น้ำเจ้าพระยา	สมุทรปราการ	X	-
4.	อ่าวไทยตอนใน	TPT	แม่น้ำเจ้าพระยา	สมุทรปราการ	X	-
5.	อ่าวไทยตอนใน	Unithai	แม่น้ำเจ้าพระยา	สมุทรปราการ	X	-
6.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง	แหลมฉบัง	ชลบุรี	-	X
7.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ศรีราชา ฮาร์เบอร์	หาดผาแดง	ชลบุรี	-	X
8.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ฟิวเจอร์พอร์ทฟิวชั่น	หาดผาแดง	ชลบุรี	-	X
9.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ไทยพาณิชย์พอร์ท	เกาะสีชัง	ชลบุรี	-	X
10.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	เขตจอดเรือศรีราชา	อ่าวอุดม	ชลบุรี	-	X
11.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด	อ่าวมาบตาพุด	ระยอง	-	X
12.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	IRPC	หาดกันอ่าว	ระยอง	-	X
13.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	บางสะพาน	อ่าวเทียน	ประจวบคีรีขันธ์	-	X
14.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ท่าทอง	แม่น้ำตาปี	สุราษฎร์ธานี	X	-
15.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ขนอม	หาดคอเขา	นครศรีธรรมราช	-	X
16.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สงขลา	ทะเลสาบสงขลา	สงขลา	X	-
17.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ระนอง	แม่น้ำกระบุรี	ระนอง	X	-
18.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	กันตัง	แม่น้ำตรัง	ตรัง	X	-
19.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	เจ็ยรวานิซ	แหลมป่อง	กระบี่	-	X
20.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	เข้าเทรินพอร์ท	แหลมป่อง	กระบี่	-	X
21.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ภูเก็ต	อ่าวมะขาม	ภูเก็ต	-	X
รวม					9	12

ที่มา : จัดทำโดยคณะผู้วิจัย สิงหาคม 2551

ตารางที่ 4 – 2 สรุปการประเมินปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรืออ่าวจอดเรือที่
ท่าการศึกษา

ลำดับ	ชายฝั่ง	ชื่อท่าเรือ	ประเภทท่าเรือ	อ่าวจอดเรือ		ร่องน้ำ
				ที่กำบัง	พื้นน้ำ	
1	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพ	แม่น้ำ	/	/	/
2	อ่าวไทยตอนใน	BDS	แม่น้ำ	/	/	/
3	อ่าวไทยตอนใน	BMTP	แม่น้ำ	/	/	/
4	อ่าวไทยตอนใน	TPT	แม่น้ำ	/	/	/
5	อ่าวไทยตอนใน	Unithai	แม่น้ำ	/	/	/
6	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง	ทะเล	/	/	/
7	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ศรีราชาฮาร์เบอร์	ทะเล	/	/	/
8	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น	ทะเล	/	/	/
9	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ไทยฟัลคิพอร์ต	ทะเล	/	/	/
10	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	เขตจอดเรือศรีราชา	ทะเล	/	/	/
11	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด	ทะเล	/	/	/
12	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	IRPC	ทะเล	X	/	/
13	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	บางสะพาน	ทะเล	/	/	/
14	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ท่าทอง	แม่น้ำ	/	X	X
15	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ขนอม	ทะเล	X	/	/
16	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สงขลา	แม่น้ำ	/	/	X
17	อันดามันและช่องแคบมะละกา	ระนอง	แม่น้ำ	/	/	X
18	อันดามันและช่องแคบมะละกา	ภูเก็ต	ทะเล	/	/	/
19	อันดามันและช่องแคบมะละกา	เจ็ยรวานิซ	ทะเล	/	/	/
20	อันดามันและช่องแคบมะละกา	เข้าเทรินพอร์ต	ทะเล	/	/	/
21	อันดามันและช่องแคบมะละกา	กันตัง	แม่น้ำ	/	X	X

หมายเหตุ : ✓ หมายถึง เหมาะสม X หมายถึง ไม่เหมาะสม

ที่มา : จัดทำโดยผู้วิจัย สิงหาคม 2551.

4.1.2 การประเมินความเหมาะสมด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือ

ทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมของท่าเรือมีลักษณะดังนี้

- 1) มีกำบังคลื่นลมช่วยให้เรือสามารถจอดและทำกิจกรรมทั้งที่เกี่ยวข้องกับเรือและสินค้าได้อย่างปลอดภัย
- 2) แอ่งจอดเรือมีพื้นน้ำกว้างพอที่จะรองรับเรือและกิจกรรมต่างๆ ได้ทั้งที่เกี่ยวข้องกับเรือและสินค้า
- 3) ร่องน้ำมีระดับน้ำลึกและมีความกว้างพอที่จะรับเรือเดินสมุทรได้

ดังนั้นในการประเมินความเหมาะสมด้านทำเลที่ตั้งของท่าเรือจึงประเมินองค์ประกอบ 3 ด้าน คือ ที่กำบังคลื่นลม แอ่งจอดเรือหรือพื้นน้ำ และร่องน้ำ สรุปผลการประเมินดังตารางที่ 4 – 2

จากการศึกษาพบว่าท่าเรือที่มีทำเลที่ตั้งทั้งบนฝั่งแม่น้ำและฝั่งทะเลต่างมีข้อดีและข้อด้อยที่แตกต่างกันไปกล่าวคือ ท่าเรือที่ตั้งอยู่ในแม่น้ำ (สำหรับการศึกษานี้หมายถึงท่าเรือที่ตั้งอยู่ในทะเลสาบ ได้แก่ ท่าเรือสงขลา) ข้อดี คือ อ่าวจอดเรือปราศจากคลื่นลมสามารถจอดเรือได้อย่างปลอดภัย แต่มักประสบปัญหาในเรื่องอ่าวจอดเรือมีขนาดเล็ก และร่องน้ำตื้นเขินทำให้ต้องมีการขุดลอกตลอดเวลา ส่วนท่าเรือทะเลมักจะมีแอ่งจอดเรือที่กว้างใหญ่พอที่จะรองรับกิจกรรมต่าง ๆ ได้ และร่องน้ำมีระดับน้ำลึกสามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ อีกทั้งร่องน้ำสั้นทำให้เข้าถึงท่าเรือได้โดยสะดวก แต่ปัญหาที่พบ คือ อ่าวจอดเรือบางแห่งไม่มีเกาะเป็นที่กำบังคลื่นลมธรรมชาติ และท่าเรือไม่มีทุนในการก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นซึ่งต้องเงินก่อสร้างสูงมาก ทำให้ในช่วงฤดูมรสุมซึ่งมีคลื่นลมจัด เรือไม่สามารถทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้ อย่างไรก็ตามจากวิเคราะห์ทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์พบว่าท่าเรือที่ตั้งทั้งบนฝั่งแม่น้ำและฝั่งทะเลซึ่งมีระดับความลึกตามธรรมชาติซึ่งสามารถรองรับเรือเดินขนาดใหญ่ไม่มีเลย ท่าเรือซึ่งสามารถรองรับเรือขนาดกินน้ำลึกเกินกว่า 8 เมตรในระดับทะเลปานกลางต้องมีการขุดร่องน้ำหรือหน้าท่าให้ได้ความลึกตามที่ต้องการ หรือมีฉะนั้นต้องก่อสร้างเป็นสะพานเทียบเรือยื่นออกไปในทะเล แต่กระนั้นก็ตามก็มีพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างจำกัด

จากการประเมินทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษาทั้ง 21 แห่ง พบว่าท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่มีทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมทั้ง 3 ด้านมีจำนวน 17 แห่ง และมีท่าเรือเพียง 5 ท่าซึ่งมีองค์ประกอบบางด้านไม่เหมาะสม โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก. ท่าเรือแม่น้ำ

ในการศึกษาได้แบ่งท่าเรือแม่น้ำออกเป็น 2 กลุ่มคือ ท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา และท่าเรือแม่น้ำในภาคใต้ ซึ่งท่าเรือทั้ง 2 กลุ่มแม้จะเป็นท่าเรือแม่น้ำแต่ด้วยทำเลที่ตั้งที่แตกต่างกันจึงทำให้ได้รับผลกระทบที่แตกต่างกันคือ

● ท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา

ท่าเรือที่ตั้งอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยาที่ทำการศึกษาคือ กรุงเทพฯ BDS BMTP TPT และ UNITHAI ท่าเรือเหล่านี้พบว่าประสบปัญหาด้านทำเลที่ตั้งน้อยมาก เนื่องจาก

1) อ่าวไทยตอนในเป็นส่วนที่ลึกที่สุดของอ่าวไทย จึงเป็นบริเวณที่ได้รับผลกระทบจากคลื่นลมน้อยมาก ประกอบกับท่าเรือในอ่าวไทยตอนมีลักษณะเป็นท่าเรือแม่น้ำ ยิ่งทำให้ปราศจากคลื่นลมรบกวนจึงสามารถจอดเรือและบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้อย่างปลอดภัยตลอดทั้งปี

2) แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ จึงมีพื้นที่กว้างพอจะรองรับการสัญจรของเรือและกิจกรรมพาณิชย์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นในท่าเรือแต่ละแห่งได้

3) ร่องน้ำสันดอนท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นร่องน้ำทางเข้าท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยามีความยาว 18 กิโลเมตร ความกว้างร่องน้ำในทางตรง 150 เมตร และในทางโค้ง 250 เมตร ได้รับการบำรุงรักษาโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้คงความลึกที่ 8.5 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง ในส่วนของแม่น้ำบริเวณท่าเรือกรุงเทพมีความลึกระหว่าง 8.5 – 11 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง

อย่างไรก็ตามท่าเรือสาธารณะบางแห่ง ได้แก่ ท่าเรือ TPT และ Unithai ต้องขุดลอกหน้าท่าเทียบเรือประมาณทุก 3 – 4 ปี¹⁸ สามารถรับเรือขนาดใหญ่ที่สุดไม่เกิน 20,000 dwt กินน้ำลึกได้เกิน 8.5 เมตรที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง

● ท่าเรือแม่น้ำในภาคใต้

ท่าเรือแม่น้ำในภาคใต้ตั้งอยู่ทั้งด้านอ่าวไทย และอันดามันและช่องแคบมะละกา ได้แก่ ท่าเรือท่าทอง สงขลา และกันตัง ส่วนใหญ่ประสบปัญหาด้านทำเลที่ตั้ง ปัญหาที่พบมีดังนี้

¹⁸ สัมภาษณ์วันเพ็ญ วรพัฒนไพบุลย์, ผู้จัดการฝ่ายการตลาด บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินัล ท่าเทียบเรือพระประแดง และวโรดม ชำรงธัญวงศ์, รองผู้จัดการท่าเทียบเรือ บริษัท ยูไนเต็ทไทยชิปปิง จำกัด, 28 ธันวาคม 2550.

1) แอ่งจอดเรือมีขนาดเล็กไม่สามารถรองรับกิจกรรมต่างๆ ได้ ทั้งนี้เป็นผลมาจาก

- ธรรมชาติของแม่น้ำในภาคใต้เป็นแม่น้ำสายสั้น ๆ และเล็ก ๆ
- ชายฝั่งทะเลในภาคใต้แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลและแหล่งอนุรักษ์ทรัพยากรชายฝั่งที่สำคัญ ได้แก่ จังหวัดตรัง ชายฝั่งทะเลเป็นแหล่งอนุรักษ์หญ้าทะเลซึ่งเป็นแหล่งอาหารของปลาพูนซึ่งเป็นสัตว์อนุรักษ์

2) ร่องน้ำตื้น มีขนาดเล็ก และลาดเอียง ไม่สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ได้

นอกจากนี้จากการศึกษาพบว่าท่าเรือเหล่านี้ที่ประสบปัญหาด้านท่าเลที่ตั้งส่วนหนึ่งนโยบายของรัฐดังนี้

- การใช้ท่าเรือผิดวัตถุประสงค์จากที่ได้กำหนดไว้ตั้งแต่ก่อสร้างท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือท่าทองซึ่งกำหนดไว้ให้เป็นท่าเรือชายฝั่ง แต่ปัจจุบันใช้ขนส่งยิปซัมเพื่อไปขนถ่ายกลางน้ำลงเรือเดินสมุทรซึ่งจอดที่อ่าวจอดเรือสุราษฎร์ธานี และท่าเรือกันตังซึ่งไม่ได้ออกแบบมาเพื่อขนส่งสินค้าตู้ ร่องน้ำมีขนาดเล็กและลาดเอียงไม่สามารถรองรับปริมาณเรือที่เข้าออกเป็นจำนวนมากได้

- การศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือที่ผิดพลาด ได้แก่ ท่าเรือระนอง กล่าวคือ ร่องน้ำที่ใช้ในการเดินเรือ เป็นเขตพรหมแดนไทย – พม่า ซึ่งยังไม่มีการทำให้ไม่สามารถแบ่งเขตแดนทางทะเล¹⁹ จึงทำให้ไม่สามารถประกาศเขตท่าเรือและไม่สามารถเก็บภาษีศุลกากรได้ เนื่องจากภาวะภาษีเกิดที่เขตท่าเรือ²⁰

¹⁹ เส้นเขตแดนทางทะเลระหว่างไทยกับพม่าในทะเลอันดามันในช่วงดังกล่าว คือ เส้นเขตแดนตั้งแต่ปากแม่น้ำปากจั่นหรือแม่น้ำกระ ผ่านหมู่เกาะต่าง ๆ ทางตอนใต้แหลมวิกตอเรียจนมาบรรจบทะเลเปิดเหนือเกาะสุรินทร์ของไทยหรือเกาะคริสต์ของพม่า ซึ่งตั้งคู่กันแนวเหนือใต้ของปากช่องดังกล่าว

เส้นเขตแดนช่วงนี้มีปัญหามาตั้งแต่เมื่อปักปันเขตแดนตามสนธิสัญญาไทย – อังกฤษ เกี่ยวกับเส้นเขตแดนไทย – พม่า พ.ศ. 2411 (อนุสัญญาระหว่างกษัตริย์สยามกับข้าหลวงใหญ่แห่งอินเดีย ว่าด้วยเรื่องกำหนดเขตแดนผืนแผ่นดินใหญ่ระหว่างราชอาณาจักรสยามและมณฑลของอังกฤษ คือ เทนเนสซอรีม) ปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แม้กระทั่งวันลงนามในสัญญาฉบับนี้เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2411 (ค.ศ. 1868) ยังต้องมีบันทึกไว้ในแผนที่ต่อท้ายสนธิสัญญาว่า

“การปักปันทำสัญญาเขตแดนเมืองตนาศรี ; ได้ตรวจดูแล้ว แลตกลงเห็นชอบพร้อมกันว่า เป็นแผนที่สำแดงเขตแดนในระหว่างกรุงสยามกับเมืองพม่าของอังกฤษ ตั้งแต่ลำน้ำเมย (ทุ่งยี่น) ลงมาถึงวิกตอเรียปอยนต์ (แหลมสนปากจั่น) แต่การสำรวจแผนที่นี้ยังไม่ได้กล่าวถึงเกาะทั้งหลายซึ่งอยู่ภายใต้วิกตอเรียปอยนต์ (แหลมสนปากจั่น) นี้แลเป็นเรื่องที่ข้าหลวงทั้งสองฝ่ายยังไม่ได้ตกลงกัน”

ข. ท่าเรือทะเล

จากศึกษาพบว่าท่าเรือทะเลที่มีท่าเลที่ตั้งที่เหมาะสมที่สุด คือ ท่าเรือในจังหวัดชลบุรี ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่รอบ ๆ เกาะสีชังทั้งที่ตั้งอยู่บนฝั่งอำเภอศรีราชาและบนเกาะสีชัง รวมถึงเขตจอดเรือศรีราชาซึ่งเป็นอ่าวจอดเรือที่ดีที่สุดของประเทศทั้งเพราะ

- มีเกาะสีชังเป็นเขื่อนกั้นคลื่นลมธรรมชาติ ทำให้สามารถบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้อย่างปลอดภัยตลอดทั้งปี
- พื้นน้ำมีขนาดใหญ่สามารถรองรับเรือเข้าออกได้เป็นจำนวนมาก นับเป็นอ่าวจอดที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ
- ระดับน้ำมีความลึกตั้งแต่ 7 เมตร ถึง 17 เมตร ทำให้สามารถรับเรือขนาดใหญ่กว่า 120,000 dwt. ได้
- ร่องน้ำสั้นทำให้เข้าถึงท่าเรือได้โดยใช้เวลาไม่มากนัก และไม่ต้องขุดลอกร่องน้ำ

อย่างไรก็ตามท่าเรือทะเลที่ทำการศึกษามีท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม ปัญหาส่วนใหญ่ คือ ไม่มีเขื่อนกั้นคลื่น ทำให้ไม่สามารถบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้ตลอดทั้งปี ได้แก่ ท่าเรือ IRPC และขนอม

4.1.3 ผลกระทบของท่าเลที่ตั้งที่มีต่อการใช้ท่าเรือ

เมื่อแบ่งท่าเรือตามท่าเลที่ตั้งออกเป็นท่าเรือแม่น้ำและท่าเรือทะเล พบว่าท่าเรือที่ทำการศึกษา 21 แห่งและอ่าวจอดเรือ 1 แห่ง ประกอบท่าเรือแม่น้ำ 9 แห่ง และท่าเรือทะเล 12 แห่ง (ตารางที่ 4 – 2) เมื่อวิเคราะห์สภาพทางท่าเลที่ตั้งของท่าเรือต่าง ๆ พบว่า ท่าเรือส่วนใหญ่มีท่าเลที่ตั้งที่เหมาะสม อย่างไรก็ตามมีท่าเรือบางแห่งที่มีสิ่งมีองค์ประกอบบางประการที่ไม่เหมาะสม การวิเคราะห์ผลกระทบของท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือพบว่ามีผลกระทบต่อการใช้ท่าเรือ 2 ประการ คือ

เส้นเขตแดนช่วงนี้มีปัญหาการอ้างสิทธิทับซ้อนเหนือเกาะหลาม เกาะคัน และเกาะขึ้นก ของไทยและพม่า ทำให้เส้นเขตแดนของทะเลด้านในซึ่งยาวประมาณ 50 ไมล์ทะเล (1 ไมล์ทะเลเท่ากับ 1,825 เมตร) ยังค้างการเจรจามาจนถึงปัจจุบัน

(ที่มา : พลเรือเอกถนอม เจริญลาภ, กฎหมายทะเล เขตทางทะเลของประเทศไทย (กรุงเทพ ฯ : วิทยุชน, 2550), หน้า 123 – 143.)

²⁰ สัมภาษณ์ ธีรธรรมณ์ ทัพวงศ์, ผู้จัดการท่าเรือระนอง, 15 มกราคม 2551.

ก. ขนาดเรือที่แะจะจอดท่าเรือ

ข. ปริมาณเรือที่เข้าเทียบท่า

ก. ผลกระทบของทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่มีผลต่อขนาดเรือที่แะจะจอด

ปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ท่าเรือที่มีผลต่อขนาดของเรือที่แะจะจอดท่าเรือ ประกอบด้วย แอ่งจอดเรือและร่องน้ำ ดังนั้นจึงเห็นว่าท่าเรือที่มีแอ่งจอดเรือกว้างใหญ่และร่องน้ำที่ลึกและกว้างย่อมจะสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้กว่าท่าเรือที่มีแอ่งจอดเรือและร่องน้ำขนาดเล็ก อย่างไรก็ตามปัจจัยที่กำหนดขนาดของเรือยังกำหนดโดยขนาดของท่าเทียบเรือซึ่งขึ้นอยู่กับพื้นที่บนฝั่งของท่าเรือ ซึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถในการจัดหาพื้นที่และเงินทุนในการก่อสร้างท่าเรือรวมถึงงบประมาณในการขุดลอกร่องน้ำหน้าท่าให้มีระดับความลึกเดียวกับระดับความลึกของน้ำในร่องน้ำ รายละเอียดของร่องน้ำรวมทั้งขนาดของท่าเรือแต่ละแห่งดังตารางที่

4 – 3

ตารางที่ 4 – 3 รายละเอียดท่าเทียบเรือ ร่องน้ำและวิสัยสามารถในการรับเรือของท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ ที่	ชายฝั่ง	จังหวัด	ชื่อท่าเทียบเรือ	ท่าเทียบเรือ			ร่องน้ำ			วิสัย สามารถ (dwt)
				กว้าง (ม.)	ยาว (ม.)	ลึก (ม.)	กว้าง (ม.)	ยาว (กม.)	ลึก (ม.)	
1.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	กรุงเทพ : 20A	ไม่ระบุ	162.0	8.2	150,250	18.0	8.5	20,000
2.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	กรุงเทพ : 20AB	ไม่ระบุ	152.0	8.2	150,250	18.0	8.5	20,000
3.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	กรุงเทพ : 20B	ไม่ระบุ	183.0	8.2	150,250	18.0	8.5	20,000
4.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	กรุงเทพ : 20C	ไม่ระบุ	183.0	8.2	150,250	18.0	8.5	20,000
5.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	กรุงเทพ : 20D	ไม่ระบุ	183.0	8.2	150,250	18.0	8.5	20,000
6.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	กรุงเทพ : 20F	ไม่ระบุ	183.0	8.2	150,250	18.0	8.5	20,000
7.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	กรุงเทพ : 20G	ไม่ระบุ	91.5	8.2	150,250	18.0	8.5	20,000
8.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	กรุงเทพ : 22A – 22J	ไม่ระบุ	1,660.0	8.2	150,250	18.0	8.5	20,000
9.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	กรุงเทพ : D1 – 36	ไม่ระบุ	1,400.0	8.2	150,250	18.0	8.5	20,000
10.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	กรุงเทพ : D1 – 9	ไม่ระบุ	1,600.0	8.2	150,250	18.0	8.5	20,000
11.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพฯ	กรุงเทพ : B1 – 5	ไม่ระบุ	1,580.0	7.6	150,250	18.0	8.5	20,000
12.	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	BDS : 7	25.0	150.0	8.5	150,250	18.0	8.5	16,000
13.	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	BMTP : 1C	75.0	156.0	9.0	150,250	18.0	8.5	25,000
14.	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	TPT : 10	50.0	150.0	8.5	150,250	18.0	8.5	12,000
15.	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	Unithai : 2E	50.0	200.0	10.5	150,250	18.0	8.5	12,000
16.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – A0	ไม่ระบุ	590.0	10.0	-	2.5	14.0	1,000

ตารางที่ 4 – 3 รายละเอียดท่าเทียบเรือ ร่องน้ำและวิสัยสามารถในการรับเรือของท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ ที่	ชายฝั่ง	จังหวัด	ชื่อท่าเทียบเรือ	ท่าเทียบเรือ			ร่องน้ำ			วิสัย สามารถ (dwt)
				กว้าง (ม.)	ยาว (ม.)	ลึก (ม.)	กว้าง (ม.)	ยาว (กม.)	ลึก (ม.)	
17.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – A1	ไม่ระบุ	365.0	14.0	-	2.5	14.0	50,000
18.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – A2	ไม่ระบุ	400.0	14.0	-	2.5	14.0	65,000
19.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – A3	ไม่ระบุ	350.0	14.0	-	2.5	14.0	65,000
20.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – A4	ไม่ระบุ	250.0	14.0	-	2.5	14.0	40,000
21.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – A5	ไม่ระบุ	450.0	14.0	-	2.5	14.0	70,000
22.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – B1	ไม่ระบุ	300.0	14.0	-	2.5	14.0	50,000
23.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – B2	ไม่ระบุ	300.0	14.0	-	2.5	14.0	50,000
24.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – B3	ไม่ระบุ	300.0	14.0	-	2.5	14.0	50,000
25.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – B4	ไม่ระบุ	300.0	14.0	-	2.5	14.0	50,000
26.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – B5	ไม่ระบุ	400.0	14.0	-	2.5	14.0	50,000
27.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – C0	ไม่ระบุ	500.0	16.0	-	2.5	14.0	80,000
28.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – C1	ไม่ระบุ	700.0	16.0	-	2.5	14.0	80,000
29.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – C2	ไม่ระบุ	500.0	16.0	-	2.5	14.0	80,000
30.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	แหลมฉบัง – C3	ไม่ระบุ	500.0	16.0	-	2.5	14.0	80,000
31.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ศรีราชาฮาร์เบอร์ – ท่านอก	40.0	450.0	14.5	-	-	7-17	100,000
32.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ศรีราชาฮาร์เบอร์ – ท่าใน	40.0	400.0	14.0	-	-	7-17	60,000

ตารางที่ 4 – 3 รายละเอียดท่าเทียบเรือ ร่องน้ำและวิสัยสามารถในการรับเรือของท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ ที่	ชายฝั่ง	จังหวัด	ชื่อท่าเทียบเรือ	ท่าเทียบเรือ			ร่องน้ำ			วิสัย สามารถ (dwt)
				กว้าง (ม.)	ยาว (ม.)	ลึก (ม.)	กว้าง (ม.)	ยาว (กม.)	ลึก (ม.)	
33.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น	14.0	460.0	12.5	-	-	7-17	90,000
34.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 1	ไม่ระบุ	320.0	16.0	-	-	7-17	100,000
35.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 2	ไม่ระบุ	150.0	15.0	-	-	7-17	10,000
36.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 3	ไม่ระบุ	120.0	11.0	-	-	7-17	5,000
37.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	ไทยพาณิชย์พอร์ต – 4	ไม่ระบุ	120.0	12.0	-	-	7-17	5,000
38.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เขตจอดเรือศรีราชา – A	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ	14.0	-	-	7-17	60,000
39.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เขตจอดเรือศรีราชา – B	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ	10.0	-	-	7-17	ไม่มีข้อมูล
40.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เขตจอดเรือศรีราชา – C	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ	7.0	-	-	7-17	ไม่มีข้อมูล
41.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เขตจอดเรือศรีราชา – D	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ	15.0	-	-	7-17	ไม่มีข้อมูล
42.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เขตจอดเรือศรีราชา – E	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ	7.0	-	-	7-17	ไม่มีข้อมูล
43.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เขตจอดเรือศรีราชา – F	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ	15.0	-	-	7-17	ไม่มีข้อมูล
44.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เขตจอดเรือศรีราชา – G	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ	17.0	-	-	7-17	ไม่มีข้อมูล
45.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เขตจอดเรือศรีราชา – H	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ	10.0	-	-	7-17	ไม่มีข้อมูล
46.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เขตจอดเรือศรีราชา – D.G.	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ	12.0	-	-	7-17	ไม่มีข้อมูล
47.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เขตจอดเรือศรีราชา – Barge	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ	7.0	-	-	7-17	ไม่มีข้อมูล
48.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เขตจอดเรือศรีราชา – Immigration	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ	9.0	-	-	7-17	ไม่มีข้อมูล

ตารางที่ 4 – 3 รายละเอียดท่าเทียบเรือ ร่องน้ำและวิสัยสามารถในการรับเรือของท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ ที่	ชายฝั่ง	จังหวัด	ชื่อท่าเทียบเรือ	ท่าเทียบเรือ			ร่องน้ำ			วิสัย สามารถ (dwt)
				กว้าง (ม.)	ยาว (ม.)	ลึก (ม.)	กว้าง (ม.)	ยาว (กม.)	ลึก (ม.)	
49.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – TPT : ทำใหญ่	14.0	330.0	12.5	-	-	12.5	60,000
50.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – TPT : ทำเล็ก	ไม่ระบุ	150.0	6.0	-	-	12.5	5,000
51.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – TTT : 1	ไม่ระบุ	280.0	12.5	-	-	12.5	ไม่มีข้อมูล
52.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – TTT : 2	ไม่ระบุ	280.0	12.5	-	-	12.5	ไม่มีข้อมูล
53.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – TTT : 3	ไม่ระบุ	120.0	12.5	-	-	12.5	ไม่มีข้อมูล
54.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – SPRC : North 1	ไม่ระบุ	85.0	10.6	-	-	12.5	ไม่มีข้อมูล
55.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – SPRC : North 2	ไม่ระบุ	180.0	8.5	-	-	12.5	ไม่มีข้อมูล
56.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – SPRC : North 3	ไม่ระบุ	260.0	10.6	-	-	12.5	ไม่มีข้อมูล
57.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – SPRC : North 4	ไม่ระบุ	150.0	10.6	-	-	12.5	ไม่มีข้อมูล
58.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – SPRC : North 5	ไม่ระบุ	135.0	8.5	-	-	12.5	ไม่มีข้อมูล
59.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – SPRC : LPG – N	ไม่ระบุ	125.0	6.8	-	-	12.5	ไม่มีข้อมูล
60.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – SPRC : LPG – S	ไม่ระบุ	110.0	5.5	-	-	12.5	ไม่มีข้อมูล
61.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – RRC : South 1	ไม่ระบุ	260.0	11.0	-	-	12.5	ไม่มีข้อมูล
62.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – RRC : South 2	ไม่ระบุ	209.0	10.7	-	-	12.5	ไม่มีข้อมูล
63.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – RRC : South 3	ไม่ระบุ	110.0	7.5	-	-	12.5	ไม่มีข้อมูล
64.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – Glow SPP3	13.5	225.0	12.5	-	-	12.5	120,000

ตารางที่ 4 – 3 รายละเอียดท่าเทียบเรือ ร่องน้ำและวิสัยสามารถในการรับเรือของท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ ที่	ชายฝั่ง	จังหวัด	ชื่อท่าเทียบเรือ	ท่าเทียบเรือ			ร่องน้ำ			วิสัย สามารถ (dwt)
				กว้าง (ม.)	ยาว (ม.)	ลึก (ม.)	กว้าง (ม.)	ยาว (กม.)	ลึก (ม.)	
65.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – MTT : 1	ไม่ระบุ	370.0	15.5	-	-	12.5	100,000
66.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – MTT : 2	ไม่ระบุ	225.0	10.5	-	-	12.5	60,000
67.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – NFC	14.7	265.0	12.5	-	-	12.5	60,000
68.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	มาบตาพุด – RBT	14.7	1,024.2	12.5	-	-	12.5	60,000
69.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – LCT 1	ไม่ระบุ	158.0	8.0	-	-	-	20,000
70.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – LCT 2A	ไม่ระบุ	40.0	18.5	-	-	-	250,000
71.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – LCT 2B	ไม่ระบุ	340.0	19.0	-	-	-	250,000
72.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – LCT 3	ไม่ระบุ	280.0	15.0	-	-	-	80,000
73.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – LCT 4	ไม่ระบุ	250.0	12.0	-	-	-	50,000
74.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – LCT 5	ไม่ระบุ	120.0	6.0	-	-	-	4,000
75.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – LCT 6A1	ไม่ระบุ	100.0	6.0	-	-	-	3,000
76.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – LCT 6A2	ไม่ระบุ	100.0	6.0	-	-	-	3,000
77.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – BCT 6B	ไม่ระบุ	100.0	6.0	-	-	-	2,000
78.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – BCT 2C	ไม่ระบุ	200.0	6.0	-	-	-	2,000
79.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – BCT 7A	ไม่ระบุ	160.0	9.0	-	-	-	8,000
80.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – BCT 7B	ไม่ระบุ	150.0	5.0	-	-	-	3,000

ตารางที่ 4 – 3 รายละเอียดท่าเทียบเรือ ร่องน้ำและวิสัยสามารถในการรับเรือของท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ ที่	ชายฝั่ง	จังหวัด	ชื่อท่าเทียบเรือ	ท่าเทียบเรือ			ร่องน้ำ			วิสัย สามารถ (dwt)
				กว้าง (ม.)	ยาว (ม.)	ลึก (ม.)	กว้าง (ม.)	ยาว (กม.)	ลึก (ม.)	
81.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – BCT 8A1	ไม่ระบุ	210.0	15.0	-	-	-	60,000
82.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – BCT 8A2	ไม่ระบุ	300.0	17.0	-	-	-	150,000
83.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – BCT 8B1	ไม่ระบุ	210.0	7.0	-	-	-	40,000
84.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	IRPC – BCT 8B2	ไม่ระบุ	210.0	11.0	-	-	-	60,000
85.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ประจวบคีรีขันธ์	บางสะพาน : A1 – A2	15.0	450.0	15.0	-	-	-	100,000
86.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ประจวบคีรีขันธ์	บางสะพาน : B1 – B2	25.0	245.0	12.0	-	-	-	20,000
87.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ประจวบคีรีขันธ์	บางสะพาน : C1 – C2	50.0	450.0	14.0	-	-	-	80,000
88.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ประจวบคีรีขันธ์	บางสะพาน : C3 – C5	50.0	442.0	8.0	-	-	-	20,000
89.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ประจวบคีรีขันธ์	บางสะพาน : D1 – D5	50.0	250.0	8.0	-	-	-	2,200
90.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สุราษฎร์ธานี	ท่าทอง	80.6	193.6	4.5	60.0	6.80	4.00	1,500
91.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	นครศรีธรรมราช	ขนอม – 1	20.0	35.0	8.5	-	-	-	9,000
92.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	นครศรีธรรมราช	ขนอม – 2	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ	9.5	-	-	-	25,000
93.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สงขลา	สงขลา	ไม่ระบุ	510.0	8.2	120.0	4.0	9.0	20,000
94.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ระนอง	ระนอง – 1	26.0	134.0	8.0	120.0	28.0	8.0	665
95.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ระนอง	ระนอง – 2	30.0	150.0	8.0	120.0	28.0	8.0	12,000
96.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	กระบี่	เจ็ยรวานิซ	3.0	160.0	14.0	80-195	11.5	5.0	47,000

ตารางที่ 4 – 3 รายละเอียดท่าเทียบเรือ ร่องน้ำและวิสัยสามารถในการรับเรือของท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ ที่	ชายฝั่ง	จังหวัด	ชื่อท่าเทียบเรือ	ท่าเทียบเรือ			ร่องน้ำ			วิสัย สามารถ (dwt)
				กว้าง (ม.)	ยาว (ม.)	ลึก (ม.)	กว้าง (ม.)	ยาว (กม.)	ลึก (ม.)	
97.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	กระบี่	เข้าเทิร์นพอร์ต	6.0	750.0	13.0	80-195	11.5	5.0	45,000
98.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ภูเก็ต	ภูเก็ต	30.0	360.0	9.0	120.0	4.0	9.0	30,000
99.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ตรัง	กันตัง – 1	15.5	144.0	5.0	60.0	5.0	5.0	4,600
100.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ตรัง	กันตัง – 2	24.5	90.0	5.0	60.0	5.0	5.0	4,600

ที่มา : จัดทำโดยผู้วิจัย สิงหาคม 2551.

ตารางที่ 4 – 4 ปริมาณเรือที่แวะจอดที่ท่าการศึกษา ปี 2547 – 2549

จำแนกตามท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์

หน่วย : เที่ยว

ลำดับ	ชื่อท่าเรือ/อ่าวจอดเรือ	ประเภทท่าเรือ	2547	2548	2549
1.	กรุงเทพ	แม่น้ำ	2,402	2,570	2,826
2.	Unithai	แม่น้ำ	184	209	222
3.	TPT	แม่น้ำ	209	209	209
4.	BDS	แม่น้ำ	134	122	90
5.	BMTP	แม่น้ำ	312	391	523
6.	ท่าทอง	แม่น้ำ	140	138	136
7.	สงขลา	แม่น้ำ	543	478	507
8.	ระนอง	แม่น้ำ	131	287	180
9.	กันตัง	แม่น้ำ	301	275	279
รวมท่าเรือแม่น้ำ			6,489	6,967	7,261
10.	แหลมฉบัง	ทะเล	6,182	6,410	7,085
11.	มาบตาพุด	ทะเล	6,593	7,682	6,980
12.	ศรีราชา ฮาร์เบอร์	ทะเล	268	278	306
13.	ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น	ทะเล	28	19	23
14.	ไทยพาณิชย์พอร์ต	ทะเล	560	675	572
15.	เขตจอดเรือศรีราชา	ทะเล	-	-	-
16.	IRPC	ทะเล	2,002	2,001	2,109
17.	บางสะพาน	ทะเล	233	240	221
18.	ขนอม	ทะเล	109	93	110
19.	ภูเก็ต	ทะเล	211	243	242
20.	เจียรวานิช	ทะเล	111	61	105
21.	เข้าเทิร์นพอร์ต	ทะเล	49	48	48
รวมท่าเรือทะเล			16,346	17,750	17,801
รวมทั้งสิ้น			22,835	24,717	25,062

ข. ผลกระทบของท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่มีผลต่อปริมาณเรือที่แวะจอด

ท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์นับเป็นปัจจัยเบื้องต้นที่มีผลกระทบโดยตรงต่อปริมาณเรือที่เข้าเทียบท่า จากท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษา 21 แห่ง ประกอบด้วยท่าเรือแม่น้ำและท่าเรือทะเล แต่ละกลุ่มมีปริมาณเรือผ่านท่าเรือดังนี้ (รายละเอียดดังตารางที่ 4 – 4)

● ท่าเรือแม่น้ำ

กลุ่มท่าเรือแม่น้ำมีปริมาณเรือแวะจอดเทียบท่าคิดเป็นประมาณร้อยละ 30 ของปริมาณเรือผ่านท่าทั้งหมด ในจำนวนนี้ท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณเรือผ่านท่าเรือสูงที่สุด กล่าวคือคิดเป็นร้อยละ 39 ของปริมาณเรือทั้งหมดที่ผ่านท่าเรือแม่น้ำที่ทำการศึกษา

● ท่าเรือทะเล

กลุ่มท่าเรือทะเลมีปริมาณเรือแวะจอดเทียบท่าถึงร้อยละ 70 ของปริมาณเรือทั้งหมดที่แวะจอดในท่าเรือที่ทำการศึกษา โดยท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณเรือแวะจอดสูงที่สุดคือ ประมาณร้อยละ 39 ของปริมาณเรือทั้งหมดที่ผ่านท่าเรือทะเลที่ทำการศึกษา รองลงมา คือท่าเรือมาบตาพุด มีสัดส่วนต่ำกว่าท่าเรือแหลมฉบังเพียงเล็กน้อย คือ ร้อยละ 38

การที่ท่าเรือทะเลมีปริมาณเรือแวะจอดเทียบท่าสูงกว่าท่าเรือแม่น้ำเป็นผลมาจากชายฝั่งทะเลมีอ่าวจอดเรือที่กว้างใหญ่ ร่องน้ำที่มีระดับน้ำลึกและกว้างใหญ่สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่และจำนวนมาก อีกทั้งร่องน้ำของท่าเรือทะเลสั้นในเวลาในการเข้าถึงท่าเรือสั้นกว่าท่าเรือแม่น้ำ และไม่จำเป็นต้องรอคอยกระแสน้ำทำให้สามารถบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้รวดเร็ว

4.2 ปัจจัยด้านพื้นที่แนวหลังที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

เมื่อพิจารณาจากปริมาณสินค้านำเข้า – ส่งออกของประเทศจำแนกตามชายฝั่งและท่าเรือทำการศึกษา (ตารางที่ 4 – 5) พบว่า ท่าเรือและชายฝั่งที่มีปริมาณสินค้านำเข้า – ส่งออกสูงที่สุด คือ อ่าวไทยฝั่งตะวันออก คือ มีปริมาณสินค้านำเข้า – ส่งออกคิดเป็นร้อยละ 74 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด และท่าเรือที่ทำการศึกษาทั้ง 7 แห่งในชายฝั่งนี้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือคิดเป็นร้อยละ 60 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด

อ่าวไทยตอนในซึ่งเป็นอ่าวไทยที่มีชายฝั่งสั้นที่สุดและท่าเรือส่วนใหญ่เป็นท่าเรือแม่น้ำ มีปริมาณสินค้านำเข้า – ส่งออกสูงเป็นอันดับ 2 คิดเป็นร้อยละ 17 ของปริมาณนำเข้า – ส่งออกทั้งหมด ท่าเรือที่ทำการศึกษาซึ่งมีทั้งหมด 5 ท่า มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือคิดเป็นร้อยละ 11 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด โดยท่าเรือกรุงเทพเพียงแห่งเดียวมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือสูงถึงร้อยละ 9.5 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด ในขณะที่อ่าวไทยฝั่งตะวันตกซึ่งเป็นชายฝั่งที่ยาว

ที่สุดของประเทศกลับมีปริมาณนำเข้า – ส่งออกเพียงร้อยละ 3 ของปริมาณนำเข้า – ส่งออกทั้งหมด ส่วนอันดามันและช่องแคบมะละกามีปริมาณสินค้านำเข้า – ส่งออกเพียงร้อยละ 1 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด

ตารางที่ 4 – 5 ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือเปรียบเทียบกับปริมาณการค้าทางทะเล ปี 2547 – 2549 จำแนกตามชายฝั่ง

หน่วย : ตัน

ลำดับ	ชายฝั่ง	ท่าเรือ	2547	2548	2549	สัดส่วน
1.	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพ	15,305,289	16,031,179	17,029,547	9.5%
2.	อ่าวไทยตอนใน	Unithai	750,073	840,599	851,881	0.5%
3.	อ่าวไทยตอนใน	BMTP	881,620	801,100	1,181,480	0.7%
4.	อ่าวไทยตอนใน	BDS	350,380	389,260	305,680	0.2%
5.	อ่าวไทยตอนใน	TPT	1,292,962	1,256,504	1,197,164	0.7%
รวมปริมาณสินค้าท่าเรือที่ทำการศึกษ 5 แห่ง			18,580,324	19,318,642	20,565,752	11.4%
ปริมาณสินค้านำเข้าอ่าวไทยตอนใน			32,890,569	35,932,856	31,159,446	17.3%
6.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	แหลมฉบัง	32,400,853	35,496,623	38,321,957	21.3%
7.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ศรีราชา	2,881,558	3,849,475	4,150,945	2.3%
8.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ฟิวเจอร์ พอร์ตพีวชน*	450,421	286,335	238,351	0.1%
9.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ไทยพิบลคพอรต์	4,085,987	3,813,002	3,546,549	2.0%
10.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	เขตจอดเรือศรีราชา	21,750,682	28,767,143	24,724,461	13.7%
11.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	มาบตาพุด	23,598,819	21,211,540	22,976,031	12.8%
12.	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	IRPC	16,479,045	15,333,981	14,371,275	8.0%
รวมปริมาณสินค้านำเข้าท่าเรือที่ทำการศึกษ 7 แห่ง			101,647,365	108,758,099	108,329,570	60.1%
ปริมาณสินค้านำเข้าอ่าวไทยตอนฝั่งตะวันออก			119,661,147	130,697,170	133,489,192	74.1%
13.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ประจวบ	3,147,257	3,967,209	2,576,189	1.4%
14.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ขนอม**	1,274,430	1,052,950	1,206,395	0.7%
15.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ท่าทอง**	916,609	901,068	833,122	0.5%
16.	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สงขลา	1,270,934	1,242,119	1,356,795	0.8%
รวมปริมาณสินค้านำเข้าท่าเรือที่ทำการศึกษ 4 แห่ง			6,609,230	7,163,346	5,972,501	3.3%
ปริมาณสินค้านำเข้าอ่าวไทยตอนฝั่งตะวันตก			10,261,914	10,106,904	9,406,964	5.2%
17.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ระนอง*	7,663	4,257	8,990	0.0%
18.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ภูเก็ต	145,590	128,123	116,660	0.1%
19.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	เจียรราวนิช*	606,096	451,327	589,216	0.3%
20.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	เข้าเทิร์น พอร์ท**	528,850	500,274	702,841	0.4%
21.	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	กันตัง	98,590	455,513	296,283	0.2%
รวมปริมาณสินค้านำเข้าท่าเรือที่ทำการศึกษ 6 แห่ง			1,405,620	1,576,726	1,742,006	1.0%
ปริมาณสินค้านำเข้าอันดามันและช่องแคบมะละกา			4,574,770	5,567,902	5,830,581	3.2%
รวมปริมาณสินค้านำเข้าท่าเรือที่ทำการศึกษ 21 แห่ง			128,242,538	136,816,813	136,609,829	75.8%
ปริมาณการค้าทางทะเลรวมทั้งประเทศ			167,921,542	182,555,561	180,149,212	100%

หมายเหตุ : สัดส่วนเฉพาะปี 2549 ต่อปริมาณการค้าทางทะเลรวมทั้งประเทศ

* ไม่มีสินค้าเข้า

ที่มา : ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ จาก ท่าเรือที่ทำการศึกษโดยการเก็บข้อมูลภาคสนาม

ปริมาณการค้าทางทะเล จาก สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย สิงหาคม 2551.

ปัจจัยสำคัญหนึ่งที่มีผลทำให้ท่าเรือหนึ่งมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือหนึ่งสูงกว่าอีกท่าเรือหนึ่ง คือ พื้นที่แนวหลังของท่าเรือ (Hinterland)²¹ ซึ่งนอกจากจะมีผลต่อปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือแล้วยังมีผลต่อประเภทสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือด้วย ความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือกับพื้นที่แนวหลังประกอบด้วยองค์ประกอบหลายประการ ดังนี้

ก) สภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือ โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลัง ซึ่งมีผลโดยตรงต่อขอบเขตพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ

ข) ผลผลิตของพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ รวมถึงความต้องการในการนำเข้าวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต และส่งออกผลผลิตของพื้นที่แนวหลัง มีผลต่อประเภทและปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

ค) สภาพทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือและโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือและพื้นที่แนวหลังส่งผลให้ท่าเรือมีพื้นที่แนวหลังร่วมกัน (Competitive Hinterland)²² และนำไปสู่การแข่งขันระหว่างท่าเรือเพื่อแย่งชิงปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

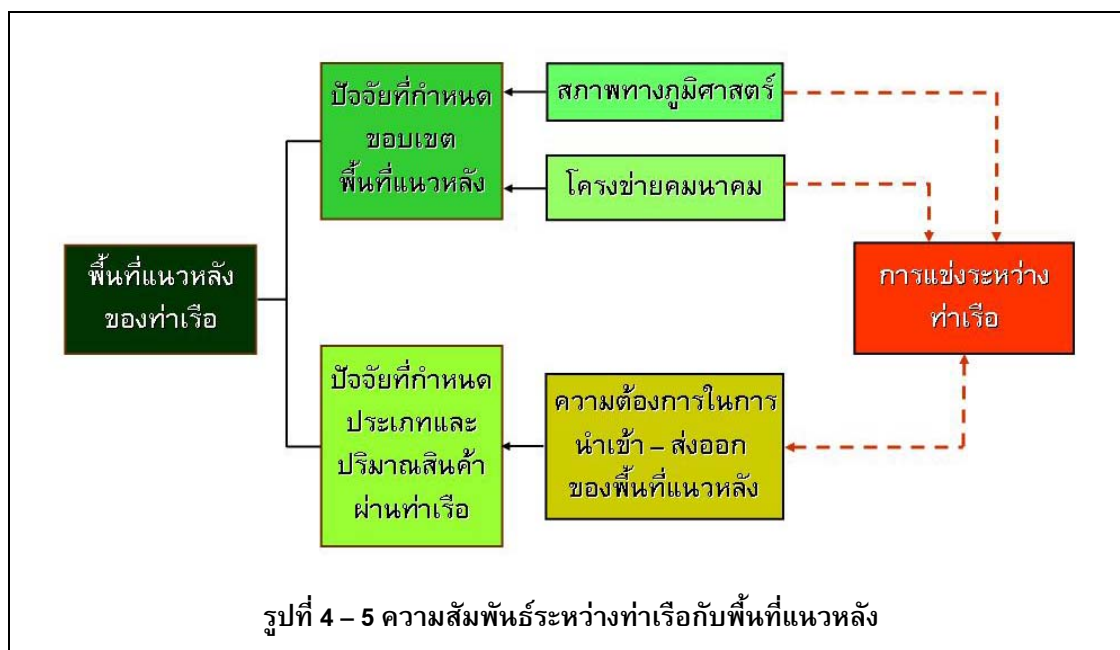
4.2.1 ขอบเขตพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ

ในการวิเคราะห์ปัจจัยด้านพื้นที่แนวหลังที่มีต่อการใช้ท่าเรือจำแนกเป็น 2 ระดับ คือ จำแนกตามที่ตั้งทางชายฝั่งของท่าเรือ ได้แก่ อ่าวไทยตอนใน อ่าวไทยฝั่งตะวันออก อ่าวไทยฝั่งตะวันตก และอันดามันและช่องแคบมะละกา และจำแนกตามรายท่าเรือ ทั้งนี้เพราะท่าเรือที่ตั้งอยู่ในท่าเลที่ตั้งเดียวกันแต่อาจมีขนาดของพื้นที่แนวหลังแตกต่างกันไป ทั้งนี้เป็นผลมาจากนโยบายของรัฐซึ่งจะกล่าวโดยละเอียดในบทต่อไป สำหรับรายละเอียดในการวิเคราะห์ประกอบด้วย สภาพทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือ และโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลัง

²¹ พื้นที่แนวหลัง (Hinterland) หมายถึง ภาคพื้นดินที่อยู่หลังท่าเรือ อาจอยู่รอบประชิดติดกับท่าเรือ หรืออยู่ไกลออกไปจากท่าเรือก็ได้ จะอยู่ในประเทศเดียวกับที่ท่าเรือตั้งอยู่ หรืออยู่คนละประเทศก็ได้ ภาคพื้นดินนี้นำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ

ที่มา : สุมาลี สุขตานนท์, “ท่าเรือและผู้ให้บริการ,” เอกสารประกอบการอบรม เรื่อง ท่าเรือและผู้ให้บริการ จัดโดย สถาบันพาณิชยณวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 3 ตุลาคม 2539. หน้า 4. (อัดสำเนา).

²² Competitive Hinterland หมายถึง พื้นที่แนวหลังที่อยู่ไกลออกไปจากท่าเรือ พื้นที่แนวหลังประเภทนี้มีโอกาสที่จะเลือกส่งสินค้าผ่านท่าเรือใดก็ได้ ขึ้นอยู่กับต้นทุนค่าขนส่ง โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลัง ท่าเรือจึงแข่งขันเพื่อแย่งชิงพื้นที่แนวหลังประเภทนี้ หรืออีกนัยหนึ่งเพื่อแย่งชิงสินค้าจากพื้นที่แนวหลังประเภทนี้เพื่อให้ผ่านท่าเรือ



ก. อ่าวไทยตอนใน

อ่าวไทยตอนในประกอบด้วยจังหวัดที่ตั้งอยู่รอบ ๆ อ่าวไทยบริเวณรูปตัว “ก” ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพฯ ๗ สมุทรปราการ สมุทรสาคร และสมุทรสงคราม ท่าเรือส่วนใหญ่ตั้งอยู่ใน กรุงเทพฯ และสมุทรปราการ อ่าวไทยตอนในตั้งอยู่ในปลายสุดของภาคกลางซึ่งเป็นพื้นที่ เชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศ ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันตก ซึ่งครอบคลุมจังหวัดต่าง ๆ ถึง 55 จังหวัด และพื้นที่รวมทั้งสิ้น 408,836.06 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 79.5²³ ของพื้นที่ทั้งหมดของประเทศ นอกจากนี้ยังมีบางจังหวัด

²³ การแบ่งภูมิภาคตามภูมิศาสตร์เป็นการจำแนกตามคณะกรรมการภูมิศาสตร์แห่งชาติภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติซึ่งได้เสนอขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรีเมื่อ พ.ศ. 2520 การแบ่งดังกล่าวนี้ได้อาศัยลักษณะภูมิประเทศเป็นสำคัญ แต่ก็ได้นำลักษณะทางด้านภูมิอากาศ วัฒนธรรมเชื้อชาติ ภาษา และความเป็นอยู่ของผู้อยู่ในท้องถิ่นมาเป็นส่วนประกอบในการพิจารณาด้วย ตามสภาพภูมิศาสตร์ประเทศไทยอาจแบ่งออกเป็น 6 ภาค ดังนี้

- ภาคเหนือ มี 9 จังหวัด ได้แก่ น่าน พะเยา เชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน แพร่ ลำปาง ลำพูน และ อุตรดิตถ์ มีพื้นที่รวม 93,690.85 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 18 ของพื้นที่ประเทศ

- ภาคกลาง เป็นภาคที่มีจังหวัดมากที่สุด คือ 22 จังหวัด ประกอบด้วย กรุงเทพฯ ๗ พิษณุโลก สุโขทัย เพชรบูรณ์ พิจิตร กำแพงเพชร นครสวรรค์ ลพบุรี ชัยนาท อุทัยธานี สิงห์บุรี อ่างทอง สระบุรี พระนครศรีอยุธยา สุพรรณบุรี นครนายก ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และสมุทรสงคราม ภาคกลางมีพื้นที่ใกล้เคียงกับภาคเหนือ คือ 92,239.87 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 18 ของพื้นที่ประเทศ

- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มี 19 จังหวัด ได้แก่ หนองคาย นครพนม สกลนคร อุตรดิตถ์ หนองบัวลำภู เลย มุกดาหาร กาฬสินธุ์ ขอนแก่น อำนาจเจริญ ยโสธร ร้อยเอ็ด มหาสารคาม ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์

ในภาคตะวันออกซึ่งมีขอบเขตใกล้เคียงกับท่าเรือในอ่าวไทยตอนในส่งผ่านสินค้าผ่านท่าเรือในบริเวณนี้ เช่น ฉะเชิงเทรา และรวมถึงบางจังหวัดในภาคใต้

เนื่องจากโครงข่ายคมนาคมทุกระบบของไทยมีจุดศูนย์กลางอยู่ที่กรุงเทพมหานคร ดังนั้นท่าเรือที่ตั้งอยู่ในบริเวณนี้จึงได้รับประโยชน์จากระบบการคมนาคมอย่างเต็มที่ โดยเฉพาะการคมนาคมทางถนน ซึ่งมีกรุงเทพฯ เป็นจุดเริ่มต้นของทางหลวงแผ่นดินทุกสาย และยังมีทางหลวงพิเศษที่เชื่อมกับภาคตะวันออกของประเทศ ทำให้สินค้าที่ผ่านท่าเรือสามารถขนส่งผ่าน/หรือส่งต่อไปยังมือผู้บริโภคได้ทั่วประเทศ สำหรับท่าเรือที่มีการใช้ขนส่งทางแม่น้ำมีเพียง 2 ท่าเรือ คือ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือ BMTP ซึ่งส่วนใหญ่จะขนส่งสินค้าต่อไปยังบริเวณอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ส่วนการขนส่งทางรถไฟที่มีให้บริการเฉพาะท่าเรือกรุงเทพเท่านั้น

ท่าเรือที่ทำการศึกษาในอ่าวไทยตอนในเป็นกลุ่มท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งมี 5 ท่าเรือเหล่านี้เป็นท่าเรือสินค้าทั่วไปซึ่งบรรทุกขนถ่ายสินค้าตู้เป็นหลัก ดังนั้นพื้นที่แนวหลังมีทั้งแหล่งอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมเกือบทั่วทั้งประเทศดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น รายละเอียดของท่าเรือแต่ละแห่งที่ทำการศึกษามีดังนี้

สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นภาคที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุดคือ 169,226.31 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 33 ของพื้นที่ประเทศ

- ภาคตะวันออก มี 7 จังหวัด ได้แก่ สระแก้ว ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด นับเป็นภาคที่เล็กที่สุด โดยมีพื้นที่เพียง 34,400.08 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 7 ของพื้นที่ประเทศ

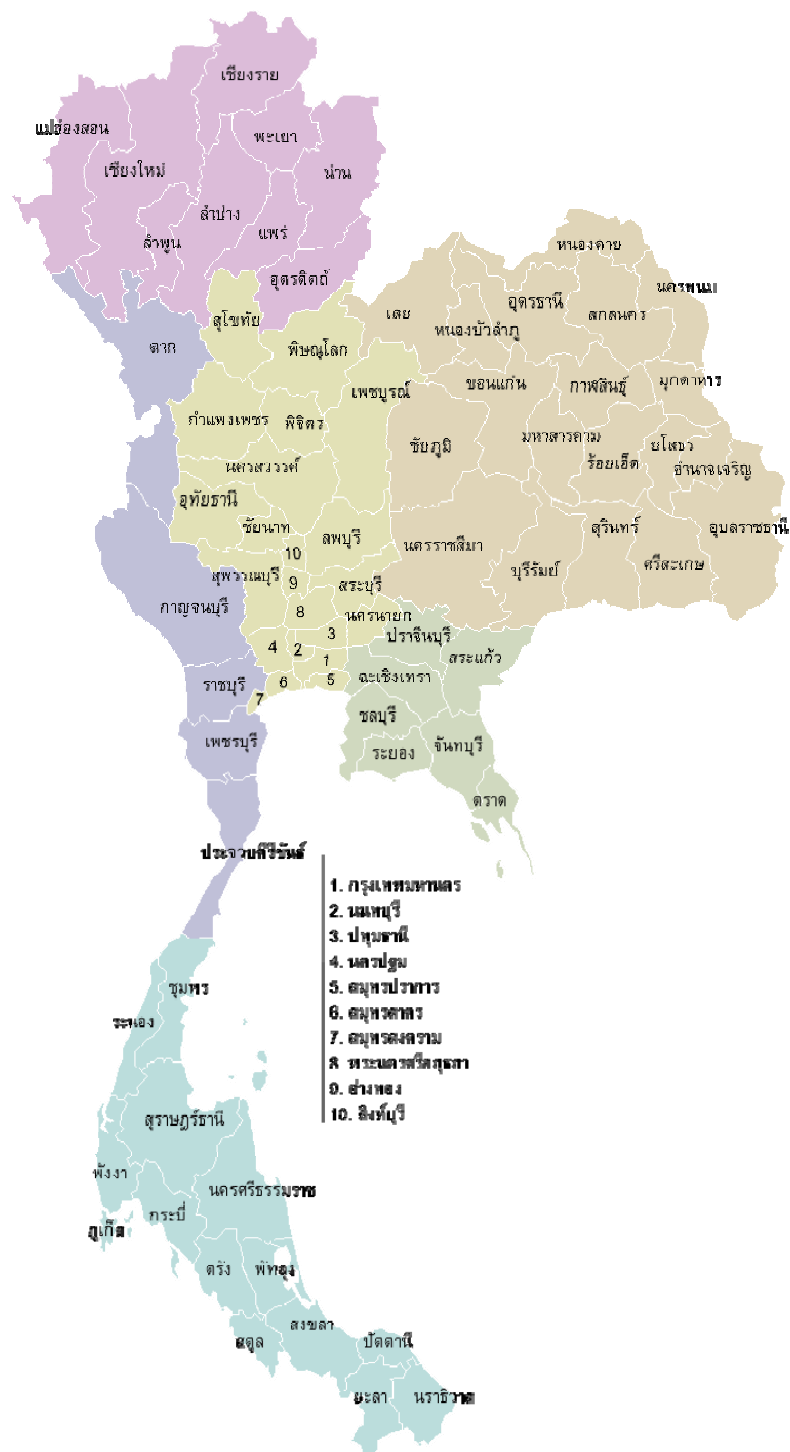
- ภาคตะวันตก มี 5 จังหวัด ได้แก่ ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ มีพื้นที่รวม 53,679.02 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 10 ของพื้นที่ประเทศ

- ภาคใต้ มี 14 จังหวัด ได้แก่ ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช กระบี่ พังงา ภูเก็ต พัทลุง ตรัง ปัตตานี สงขลา สตูล นราธิวาส และยะลา มีพื้นที่รวม 71,139.32 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 14 ของพื้นที่ประเทศ

ที่มา (การแบ่งจังหวัด) : ราชบัณฑิตยสถาน. คลังความรู้/สังคมศาสตร์/รวมบทความ/การแบ่งภูมิภาคทางภูมิศาสตร์ [สายตรง]. <http://www.roin.go.th/th/knowledge/getail/php?ID=1378> [6 ตุลาคม 2551].

ที่มา (พื้นที่จังหวัด) : ศูนย์ข้อมูลกลางกระทรวงมหาดไทยและจังหวัด. ข้อมูลสถิติที่สำคัญของจังหวัดและดัชนีชี้วัดจังหวัดบูรณาการ (สำหรับประชาชนทั่วไป) [สายตรง]. แหล่งที่มา :

<http://www.moi.go.th/MOIWEB/jsp/report/MRPN102.jsp> [6 ตุลาคม 2551]. ประมวลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย



รูปที่ 4 – 6 แผนที่ประเทศไทยแสดงภาคและจังหวัด

ที่มา : วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี. จังหวัดในประเทศไทย [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.th.wikipedia.org>

[11 พฤศจิกายน 2551].

ท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในแม่น้ำเจ้าพระยา และเป็นท่าเรือหลักของประเทศ จึงมีโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนนและทางรถไฟ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปถึงพื้นที่แนวหลังบริเวณใกล้เคียงและที่ไกลออกไปจนถึงประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว²⁴ โดยพื้นที่แนวหลังที่นำเข้าและส่งออกสินค้าตู้ผ่านท่าเรือ ได้แก่ แหล่งอุตสาหกรรมที่อยู่ในบริเวณกรุงเทพ ฯ ซึ่งเป็นแหล่งพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมที่เก่าแก่ที่สุดของประเทศ เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมากที่สุดของประเทศ นอกจากนี้ยังมีนิคมอุตสาหกรรมซึ่งเป็นแหล่งอุตสาหกรรมใหม่ในเขตปริมณฑล ได้แก่ สมุทรปราการ ปทุมธานี ออยุธยา เช่น นิคมอุตสาหกรรมบางปู นิคมอุตสาหกรรมบางพลี นิคมอุตสาหกรรมบางชัน นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง นิคมอุตสาหกรรมสมุทรสาคร นิคมอุตสาหกรรมนวนคร นิคมอุตสาหกรรมบางปะกง นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน นิคมอุตสาหกรรมบางกระดี เป็นต้น

นอกจากสินค้าตู้แล้วสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพยังประกอบด้วยสินค้าทั่วไป ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตรซึ่งมาจากแหล่งเพาะปลูกในภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งขนส่งมาทางแม่น้ำเจ้าพระยาบรรทุกขนถ่ายลงเรือเดินสมุทรที่ท่าและหลักผูกเรือกลางน้ำโดยไม่ผ่านท่าเทียบเรือ

ท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา

ท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 4 แห่ง แม้จะมีท่าเลที่ตั้งเช่นเดียวกับท่าเรือกรุงเทพ แต่ขอบเขตพื้นที่แนวหลังเล็กและแคบกว่า ส่วนหนึ่งเป็นเพราะโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือไม่สมบูรณ์เท่าท่าเรือกรุงเทพ เช่น ขาดโครงข่ายทางรถไฟ และอีกส่วนหนึ่งเป็นเพราะท่าเรือมีขนาดเล็กกว่าท่าเรือกรุงเทพมากทำให้รองรับเรือและสินค้าได้น้อยกว่า ดังนั้นพื้นที่แนวหลังของท่าเรือจึงเป็นโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ใกล้กับท่าเรือโดยมีระยะทางห่างจากท่าเรือ 20 – 60 กิโลเมตร

ข. อ่าวไทยฝั่งตะวันออก

อ่าวไทยฝั่งตะวันออกแม้จะประกอบด้วยจังหวัดเพียง 5 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ท่าเรือส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรีและระยอง แต่บริเวณนี้เป็นประตูการค้าที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของประเทศ เนื่องจากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อยู่ใกล้กับอ่าวไทยตอนใน ดังนั้นพื้นที่แนวหลังจึงมีขอบเขตใกล้เคียงกับพื้นที่แนวหลังของอ่าวไทยตอนใน คือ ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันตก ยังรวมภาคตะวันออก และ

²⁴ สัมภาษณ์สุชาติ ว่องไว, นักวิชาการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 21 มกราคม 2551.

ภาคใต้บางจังหวัด ครอบคลุม 62 จังหวัด ครอบคลุมพื้นที่รวมทั้งสิ้น 443,236.14 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 86 ของพื้นที่ทั้งหมดของประเทศ

อ่าวไทยฝั่งตะวันออกเป็นที่ตั้งของท่าเรือขนาดใหญ่หลายแห่ง มีโรงงานอุตสาหกรรมหนัก และอุตสาหกรรมเบาในบริเวณใกล้ๆ ท่าเรือ ดังนั้นพื้นที่แนวหลังที่สำคัญก็คือ แหล่งอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก ซึ่งมีโรงงานอุตสาหกรรมเพียง 9,462 โรง คิดเป็นร้อยละ 7.5 ของจำนวนโรงงานทั้งหมด แต่จำนวนเงินลงทุนมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 38 ของจำนวนเงินลงทุนทั้งหมด ซึ่งจังหวัดที่มีจำนวนโรงงานมากที่สุดในภาคตะวันออก คือ ชลบุรี แต่จังหวัดที่มีเงินลงทุนในโรงงานอุตสาหกรรมสูงที่สุดของภาค คือ จังหวัดระยอง²⁵ นอกจากนี้อ่าวไทยฝั่งตะวันออกยังมีอ่าวจอดเรือกลางน้ำที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ

ชายฝั่งตะวันออกของไทยถูกกำหนดให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและการขนส่งระหว่างประเทศ ท่าเรือในบริเวณนี้จึงได้รับประโยชน์โดยตรงจากระบบโครงข่ายคมนาคม โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนที่สามารถเชื่อมต่อกรุงเทพและภูมิภาคต่างๆทั่วประเทศได้สะดวก ด้วยทางหลวง ส่วนการใช้รูปแบบการขนส่งทางรถไฟ สามารถใช้ได้เฉพาะท่าเรือของรัฐเท่านั้น คือ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด ส่วนท่าเรือเอกชนไม่มีความสามารถในการเข้าถึงบริการรถไฟได้ สำหรับการขนส่งชายฝั่งมีมากที่สุด คือ เขตจอดเรือศรีราชา และท่าเรือ IRPC ส่วนท่าเรืออื่นๆมีการใช้การขนส่งชายฝั่งไม่มากนัก

ท่าเรือแต่ละแห่งมีพื้นที่แนวหลังที่แตกต่างกันไปดังนี้

ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบังนับเป็นท่าเรือตู้สินค้าที่ใหญ่ที่สุดของประเทศในขณะนี้ และรวมถึงสินค้าทั่วไปประเภทอื่น ๆ เช่น สินค้าเกษตร รถยนต์ เป็นต้น พื้นที่แนวหลังที่สำคัญของท่าเรือแหลมฉบัง คือ นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ซึ่งห่างจากท่าเรือแหลมฉบังเพียง 1 กิโลเมตร ประกอบด้วยโรงงานจำนวน 149 โรงงาน นอกจากนี้ยังมีนิคมอุตสาหกรรมในบริเวณใกล้เคียงซึ่งนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร (356 โรงงาน) นิคมอุตสาหกรรมเหมราช (51 โรงงาน) นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (64 โรงงาน) โรงงานในนิคมที่

²⁵ กรมโรงงานอุตสาหกรรม. งานบริการ/สถิติโรงงานอุตสาหกรรม ปี 2550. [สายตรง]. กลุ่มสถิติและเผยแพร่สารสนเทศอุตสาหกรรม ศูนย์สารสนเทศโรงงานอุตสาหกรรม (ผู้ผลิตข้อมูล). แหล่งที่มา : <http://www.diw.go.th/diw/data1search.asp> [28 ตุลาคม 2551].

กล่าวนี้ส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวกับชิ้นส่วนรถยนต์ อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และผลิตภัณฑ์เหล็ก²⁶

ท่าเรือศรีราชา ฮาร์เบอร์

ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์นับเป็นท่าเรือสินค้าทั่วไปที่ใหญ่ที่สุดในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ท่าเรือตั้งอยู่จังหวัดชลบุรี สินค้าเข้าส่วนใหญ่เป็นกลุ่มสินค้าน้ำมันซึ่งอยู่ในรูปแบบสินค้าแท่ง และสินค้าทั่วไป เช่น สินแร่เหล็ก เหล็ก ถ่านหิน พื้นที่แนวหลังที่นำเข้ามาสินค้าผ่านท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ จังหวัดในภาคตะวันออก เช่น ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา เป็นต้น ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงงานต่างๆ รวมทั้งโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมรอบๆ ท่าเทียบเรือ ห่างจากท่าเรือประมาณ 45 กิโลเมตร ส่วนสินค้าขาออกที่สำคัญ ได้แก่ ปูนซีเมนต์ เหล็กโครงสร้าง สินแร่เหล็ก ส่วนใหญ่มาจากภาคกลางของประเทศไทย ได้แก่ สระบุรี ภาคตะวันออกเฉิงเหนือ ได้แก่ เลย และแร่ทองแดงจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนลาวส่งออกผ่านท่าเรือเพื่อไปยังประเทศอเมริกา ออสเตรเลีย จีน ญี่ปุ่น จากจังหวัดอยุธยา แป้งมันสำปะหลัง จากภาคตะวันออกเฉิงเหนือ²⁷

ท่าเรือฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชัน

ท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชันเป็นท่าเรือสินค้าแท่ง ท่าเรือไม่มีสินค้าเข้า แต่สินค้าขาออกซึ่งเป็นเกษตร ได้แก่

- มันเส้น และมันสำปะหลังอัดเม็ด จากภาคตะวันออก คือ จันทบุรี ชลบุรี ปราจีนบุรี และสระแก้ว ส่งออกไปยังประเทศจีน
- สินค้าไม้สับส่งออก ท่าเรือดำเนินการจัดส่งไม้สับส่งออก โดยมีโรงงานแปรรูปติดกับบริเวณท่าเรือ โรงงานดังกล่าวจะรับซื้อไม้ท่อนยูคาลิปตัสจากภาคตะวันออก เช่น ปราจีนบุรี และจันทบุรี นำมาแปรรูปเป็นสับ และส่งออกผ่านท่าเรือไปยังประเทศญี่ปุ่น

ท่าเรือไทยแพนลิคพอร์ท

ท่าเรือไทยแพนลิคพอร์ทเป็นท่าเรือสินค้าเหลว สินค้าผ่านท่าทั้งหมดเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมัน ปัจจุบันท่าเรือมีลูกค้ารายใหญ่ที่สุด คือ โรงกลั่นน้ำมันบางจาก

²⁶ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. [สายตรง]. แหล่งที่มา :

<http://www.ieat.go.th/menu02/2.0.0.0.0.0.0.0.0.0.th.php3?la=th> [27 กันยายน 2550].

²⁷ สัมภาษณ์ ประพันธ์ บัณฑิตวิเวก, ผู้จัดการฝ่ายการตลาด ท่าเรือศรีราชา ฮาร์เบอร์, 6 ธันวาคม 2550.

เขตจอดเรือศรีราชา

เขตจอดเรือศรีราชาเป็นอ่าวจอดเรือที่มีการบรรทุกขนถ่ายสินค้ากลางน้ำที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ สินค้าที่ขนถ่ายในบริเวณนี้ส่วนใหญ่เป็นสินค้าเทกอง โดยสินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ สินค้าเกษตร ได้แก่ ข้าว และน้ำตาล ซึ่งมีพื้นที่เพาะปลูกในภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้สินค้าส่งออกที่สำคัญยังได้แก่ ซีเมนต์ ซึ่งโรงงานปูนซีเมนต์ส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดสระบุรี สินค้าส่วนใหญ่ขนส่งจากแหล่งเพาะปลูกและโรงงานโดยเรือลำเลียงมาตามแม่น้ำสาย โดยส่วนหนึ่งบรรทุกลงเรือเดินสมุทรที่แวะจอดท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา และอีกส่วนหนึ่งขนส่งมาบรรทุกลงเรือกลางน้ำที่เขตจอดเรือศรีราชา สำหรับสินค้านำเข้าที่สำคัญ คือ ปุ๋ย กากน้ำมัน (ถั่ว) ถั่วเหลือง และเหล็กและเหล็กกล้า

ท่าเรือมาบตาพุด

เนื่องจากวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือมาบตาพุด เพื่อรองรับอุตสาหกรรมหนักในจังหวัดระยองโดยเฉพาะอย่างยิ่งในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งมีโรงงานอยู่ประมาณ 60 โรงงาน ส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี และพลังงานเป็นหลัก นอกจากนี้ยังมีนิคมอุตสาหกรรมในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมผาแดง นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด นิคมอุตสาหกรรมเอเซีย²⁸

ท่าเรือ IRPC

ท่าเรือ IRPC เป็นธุรกิจหนึ่งในเครือบริษัท ไอ อาร์ พี ซี จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตปิโตรเคมีครบวงจร เช่น โรงกลั่นน้ำมัน โรงไฟฟ้าถ่านหิน โรงงานผลิตเม็ดพลาสติกโพลีเอทิลีน ฯลฯ สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นวัตถุดิบและเชื้อเพลิงที่ใช้ในอุตสาหกรรมของกลุ่มบริษัท IRPC จำกัด (มหาชน) เป็นสำคัญ ในขณะเดียวกันสินค้าขาออก ร้อยละ 99 ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ได้จากโรงกลั่นน้ำมันดิบของบริษัท ฯ ในจำนวนนี้ประมาณร้อยละ 70 จะขนส่งผ่านท่าเรือ IRPC กระจายไปยังคลังน้ำมันชุมพร อูรุยา พระประแดง และอีกส่วนหนึ่งประมาณร้อยละ 30 จำหน่ายไปยังต่างประเทศ นอกจากผลิตภัณฑ์ที่ได้จากโรงกลั่นน้ำมันดิบแล้วยังมีสินค้าขาออกอื่นๆ ประมาณร้อยละ 1 เช่น ปุ๋ย ซึ่งเป็นผลผลิตต่อเนื่องจากการผลิตน้ำมัน โดยขนส่งผ่านท่าเรือด้วยเรือลำเลียงไปยังโรงงานแถบจังหวัดอุรุยา

ค. อ่าวไทยฝั่งตะวันตก

อ่าวไทยฝั่งตะวันตกเป็นชายฝั่งที่ยาวที่สุดของประเทศจึงมีท่าเรือกระจายอยู่ตลอดแนวชายฝั่ง ภาคตะวันตกและภาคใต้ มีจังหวัดที่อยู่ในบริเวณนี้รวม 19 จังหวัด แต่มีพื้นที่เพียง

²⁸ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (สายตรง). แหล่งที่มา :

http://www.ieat.go.th/menu02/2.0.0.0.0.0.0.0.0.0_th.php3?la=th [27 กันยายน 2550].

124,818.34 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 24 ของพื้นที่ทั้งหมดของประเทศ พื้นที่แนวหลังของท่าเรือค่อนข้างจำกัดตัวอยู่ในจังหวัดในภาคตะวันตกและภาคใต้ ทั้งนี้เพราะ

- ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ค่อนข้างห่างไกลจากภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศ

- ชายฝั่งด้านนี้แม้จะเป็นชายฝั่งที่ยาวที่สุดของประเทศแต่มีลักษณะแคบมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งชายฝั่งตอนบน ได้แก่ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งอีกด้านหนึ่งมีพรมแดนติดกับสหภาพพม่าโดยมีภูเขาตะนาวศรีเป็นเส้นกั้นพรมแดน จึงทำให้พื้นที่แนวหลังของท่าเรือจำกัดอยู่ในบริเวณจังหวัดที่ใกล้กับท่าเรือ คือ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และชุมพร

สำหรับชายฝั่งตอนล่างตั้งอยู่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีลงไป พื้นที่มีลักษณะกว้างขึ้นตามลำดับ นอกจากจังหวัดในชายฝั่งด้านนี้ ได้แก่ สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี ยะลา นราธิวาสแล้ว ยังครอบคลุมถึงจังหวัดในชายฝั่งอันดามันและช่องแคบมะละกา

ท่าเรือในบริเวณนี้ใช้ระบบโครงข่ายทางถนนเป็นหลัก เส้นทางที่ใช้เชื่อมต่อกับภูมิภาคอื่น คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 แต่ท่าเรือบริเวณนี้มักอยู่ห่างจากทางหลวงเส้นหลัก ทำให้ถนนที่ตัดผ่านท่าเรือโดยตรงเป็นทางหลวงชนบท หรือทางหลวงเทศบาล ซึ่งสภาพถนนไม่เหมาะสมกับการบรรทุกสินค้าหนัก และประสบปัญหาขัดแย้งกับชุมชน เมื่อการขนส่งสินค้าใช้เส้นทางเดียวกับการคมนาคมของชาวบ้าน เช่น ท่าเรือบางสะพาน เป็นต้น

ท่าเรือเอกชนบริเวณนี้ไม่สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมทางรถไฟได้ เนื่องจาก การเชื่อมต่อทางรถไฟมายังท่าเรือต้องผ่านการอนุมัติจากการหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ส่วนการใช้การขนส่งทางแม่น้ำ/ชายฝั่งในการขนส่งสินค้ามีเพียง 2 ท่า คือ ท่าเรือบางสะพาน ขนส่งน้ำมันปาล์มโดยใช้เส้นทางเดินเรือชายฝั่ง ได้แก่ ชุมพร – บางสะพาน และบางปะกง – บางสะพาน และท่าเรือท่าทอง ซึ่งขนส่งยิปซัมโดยเรือลำเลียงไปบรรทุกลงเรือเดินสมุทรกลางน้ำที่ทอดสมอสู่สุราษฎร์ธานี ซึ่งอยู่ห่างจากท่าเรือ 25 กิโลเมตร

พื้นที่แนวหลังของท่าเรือในอ่าวไทยฝั่งตะวันตกมีรายละเอียดดังนี้

ท่าเรือประจวบ

ท่าเรือประจวบเป็นธุรกิจหนึ่งในเครือสหวิริยาสตีลอินดัสตรี ซึ่งเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมเหล็กที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ ดังนั้นพื้นที่แนวหลังที่สำคัญของท่าเรือ คือ โรงงานเหล็กในเครือสหวิริยา ซึ่งอยู่ห่างจากท่าเรือโรงงานประมาณ 6 กิโลเมตร สินค้าผ่านท่าเรือทั้งนำเข้าขาเข้า – ขาออกเกือบทั้งหมดจะเป็นเหล็กและผลิตภัณฑ์เหล็ก โดยสินค้าขาเข้า ได้แก่ เหล็กแผ่นแบน (Slab) และเหล็กเส้นยาว (Billet) ซึ่งนำเข้าจากประเทศบราซิล รัสเซีย (ทั้งด้านแปซิฟิกและทะเลดำ) สินค้าขาออก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์จากเหล็ก เช่น เหล็กกรัดร้อน เหล็กกรัดเย็น

และเหล็กเส้น ซึ่งส่วนหนึ่งส่งออกไปยังต่างประเทศ และอีกส่วนหนึ่งส่งต่อไปยังบริษัทในเครือสหวิริยา ซึ่งอยู่ในอุตสาหกรรมบางปะกง นิคมอุตสาหกรรมพระประแดง และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ ซึ่งขนส่งโดยเรือลำเลียงของบริษัทเรือลำเลียงบางปะกง ซึ่งเป็นบริษัทในเครือสหวิริยา นอกจากนี้ยังมีน้ำมันปาล์ม ส่วนใหญ่มาจากอำเภอท่าแซะ จังหวัดชุมพร เพื่อส่งออกไปยังประเทศมาเลเซีย เวียดนาม และจีน²⁹

ท่าเรือท่าทอง

ท่าเรือท่าทองไม่มีสินค้าขาเข้า มีเฉพาะสินค้าขาออกซึ่งมีเพียง 2 ชนิด ได้แก่ แร่ดิบซึ่งส่งออกในรูปแบบสินค้าเทกองมีปริมาณส่งออกร้อยละ 80 ของปริมาณสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยส่งมาจากแหล่งแร่ดิบในจังหวัดสุราษฎร์ธานีซึ่งอยู่ห่างจากท่าเรือเพียง 50 กิโลเมตร แร่ดิบซึ่งขนส่งจากแหล่งแร่มายังท่าเรือโดยรถบรรทุกขนส่ง บรรทุกลงเรือลำเลียง เพื่อขนถ่ายลงเรือเดินสมุทรกลางน้ำที่บริเวณที่จอดทอดสมอเรือสุราษฎร์ธานี โดยส่วนใหญ่ส่งออกไปยังไต้หวัน ระยะทางระหว่างท่าเรือท่าทองไปยังบริเวณนี้ประมาณ 25 กิโลเมตร สินค้าส่งออกอีกร้อยละ 20 เป็นอาหารทะเลแช่แข็งจากโรงงานแปรรูปสินค้าสัตว์น้ำในจังหวัดสมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช ส่งออกโดยเรือห้องเย็น (Reefer Ship) ไปยังไต้หวัน³⁰

ท่าเรือขนอม

ท่าเรือเป็นท่าเรือสินค้าเทกองซึ่งขนถ่ายแร่ดิบและแร่แอนไฮไดรต์ มีปริมาณสินค้าผ่านท่า คิดเป็นร้อยละ 50 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด ซึ่งบริษัท สันตติกรู๊ป จำกัด เป็นผู้ส่งสินค้าของท่าเรือ โดยแร่ดิบซึ่งขนส่งจากแหล่งแร่ที่ใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช มีระยะทางห่างจากท่าเรือประมาณ 100 กิโลเมตร และแหล่งแร่ที่นาसान จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีระยะทางห่างจากท่าเรือ 80 กิโลเมตร ส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่นมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ อินโดนีเซีย เวียดนาม มาเลเซีย ศรีลังกา นอกจากแร่ดิบแล้ว สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรืออีกร้อยละ 50 คือ แร่โดโลไมต์ มีแหล่งแร่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ห่างจากท่าเรือประมาณ 40 กิโลเมตร ตลาดส่งออกที่สำคัญ คือ ประเทศญี่ปุ่น³¹

²⁹ สัมภาษณ์ มาณพ เหลืองไพโรจน์, ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการท่าเรือ บริษัทท่าเรือประจวบ, 13 กุมภาพันธ์ 2551.

³⁰ สัมภาษณ์ สมชาย จิตตประเสริฐสุข, ผู้จัดการท่าเรือท่าทอง, 14 มกราคม 2551.

³¹ สัมภาษณ์ ฉัตร แสงจันทร์, Port Captain บริษัท เฟิร์ล ชิปปิง เซอร์วิส จำกัด (บริษัทตัวแทนเรือซึ่งเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือขนอม, 14 มกราคม 2551.

ท่าเรือสงขลา

วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือสงขลาเพื่อเป็นท่าเรือหลักของภาคใต้ พื้นที่แนวหลังของท่าเรือที่สำคัญ คือ จังหวัดต่าง ๆ ในภาคใต้ตอนล่างทั้งด้านชายฝั่งอ่าวไทยและชายฝั่งอันดามัน ได้แก่ สงขลา ปัตตานี ยะลา สตูล ตรัง กระบี่ พัทลุง นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี

สินค้าผ่านท่าเรือสงขลา มีทั้งสินค้าทั่วไป สินค้าตู้และสินค้าเทกอง โดยร้อยละ 77 เป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญได้แก่ ยางพารา อาหารกระป๋อง และอาหารทะเลแช่แข็ง ไม้และเครื่องเรือนไม้ยางพารา โดยส่งออกไปยังจีน ฮองกง ญี่ปุ่น สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา ยุโรป ออสเตรเลีย ตะวันออกกลาง ส่วนหินปูนเริ่มมีการส่งออกในปี 2550 ไปยังประเทศญี่ปุ่นและอินเดีย ด้วยเรือสินค้าเทกองส่วนสินค้านำเข้ามีสัดส่วนร้อยละ 23 ที่สำคัญได้แก่ ปลาแช่แข็ง ซึ่งบางส่วนขนส่งมายังโรงงานในกรุงเทพฯ ๙ สมุทรสาคร และสมุทรสงคราม นอกจากนี้ยังมีถ่านหินนำเข้าจากประเทศอินโดนีเซีย

ง. อันดามันและช่องแคบมะละกา

อันดามันและช่องแคบมะละกา ประกอบด้วยจังหวัดในภาคใต้ที่ตั้งอยู่ในบริเวณชายฝั่งดังกล่าว 6 จังหวัด คือ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล อันดามันและช่องแคบมะละกาเป็นชายฝั่งที่สั้นที่สุดของประเทศ อีกทั้งเป็นชายฝั่งที่เชื่อมต่อกับมหาสมุทรอินเดีย จึงไม่มีชายฝั่งที่เชื่อมต่อกับอ่าวไทย จึงทำให้พื้นที่แนวหลังจำกัดด้วยอยู่ในภาคใต้ตอนล่างทั้งที่ตั้งอยู่ในชายฝั่งด้านนี้ ได้แก่ พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล และจังหวัดในอ่าวไทยฝั่งตะวันตกตอนล่าง ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี ยะลา นราธิวาส หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งเป็นพื้นที่แนวหลังเดียวกับท่าเรือในอ่าวไทยฝั่งตะวันตกตอนล่าง

ท่าเรือในบริเวณใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 เพื่อเชื่อมต่อกับภูมิภาคอื่นๆ เช่นเดียวกับท่าเรือบริเวณอ่าวไทยฝั่งตะวันตก แต่ท่าเรือบริเวณนี้มักอยู่ห่างจากทางหลวงเส้นหลัก ทำให้ถนนที่ตัดผ่านท่าเรือโดยตรงเป็นทางหลวงเทศบาล และถนนส่วนบุคคล ซึ่งสภาพถนนไม่เหมาะสมกับการบรรทุกสินค้าหนัก เช่น ท่าเรือเจียรวนนิชการขนส่ง และท่าเรือเข้าเทิร์น พอร์ตประสบปัญหาขัดแย้งกับนายทุนในพื้นที่ เนื่องจากขนส่งยิปซัมใช้เส้นทางเดียวกับการคมนาคมของชาวบ้านและนักท่องเที่ยว ดังนั้นท่าเรือจึงมีมาตรการเพื่อประนีประนอมกับความขัดแย้งดังกล่าว อาทิ ไม่มีการขนส่งยิปซัมในเวลาเช้าเรียนและเลิกเรียน และในช่วงฤดูการท่องเที่ยว เป็นต้น ท่าเรือไม่มีการขนส่งทางรถไฟ และแม่น้ำ/ชายฝั่ง ยกเว้นท่าเรือเจียรวนนิชที่มีการขนถ่ายน้ำมันปาล์มต่อไปยังโรงงานผลิตน้ำมันปาล์มของบริษัทในเครือ

ท่าเรือระนอง

ท่าเรือระนองก่อสร้างขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางการค้าทางทะเลในด้านชายฝั่งอันดามัน จากสถิติปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือพบว่า ท่าเรือแทบจะไม่มีสินค้าผ่านท่าเรือเลย สินค้าส่วนใหญ่ที่ผ่านท่าเรือเป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างแท่นขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในอ่าว เมาะตะมะและอ่าวเบงกอลในสหภาพพม่า สาเหตุที่ทำให้ท่าเรือระนองไม่มีสินค้าผ่านท่ามีดังนี้

1) การเกษตรมีน้อยโดยวิเคราะห์จากเนื้อที่เกษตรกรรมมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 21.78 ของพื้นที่ทั้งหมดของจังหวัด³²

2) แหล่งอุตสาหกรรมมีน้อยเช่นกัน สาขาการผลิตที่ทำรายได้ให้แก่จังหวัดระนองมากที่สุด คือ สาขาประมง สำหรับอุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากการประมง ได้แก่ โรงงานผลิตน้ำแข็ง โรงงานผลิตปลาป่น โรงงานผลิตอาหารทะเลแช่แข็ง

3) การคมนาคมที่เชื่อมจังหวัดระนองและจังหวัดอื่น ๆ ไม่สะดวก เนื่องจากจังหวัดระนองมีเนื้อที่ประมาณ 3,298.045 ตารางกิโลเมตร (2,061,278 ไร่) เป็นพื้นที่ราบเพียงร้อยละ 14 และเป็นภูเขาถึงร้อยละ 86 ประกอบด้วยทิวเขาและหุบเขาสลับซับซ้อน³³ ทำให้ถนนในจังหวัดและเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ เป็นถนนขนาด 2 ช่องทางจราจร ลาดชันและคดเคี้ยว ไม่เหมาะกับการบรรทุกสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถบรรทุกตู้สินค้า

ท่าเรือภูเก็ต

ท่าเรือภูเก็ตเป็นอีกท่าเรือหนึ่งซึ่งมีปัญหาเรื่องพื้นที่แนวหลัง เนื่องจากมีสภาพเป็นเกาะ ในอดีตเกาะภูเก็ตเป็นแหล่งแร่ดีบุกที่สำคัญของประเทศมากกว่าทศวรรษ และดีบุกเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญรองจากข้าวและยางพารา มีการทำเหมืองแร่ดีบุกในทะเลโดยบริษัท ทูมคาฮาร์เบอร์และมินด์ล ประเทศฮอลแลนด์ ขณะนั้นปริมาณแร่ดีบุกมีจำนวนมาก และราคาดีบุกโลกก็อยู่ในระดับสูงมาก จึงได้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่จังหวัดภูเก็ต ตั้งแต่ปี ในปี พ.ศ.2510 ถึงปี 2521 และเริ่มการก่อสร้างท่าเรือในปี 2527 และแล้วเสร็จในปี 2531 มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ตโดย ADB พบว่า นอกจากภูเก็ตมีปริมาณดีบุกที่มากแล้ว ยังคาดการณ์ว่าภูเก็ตรวมถึงภาคใต้ น่าจะเป็นแหล่งเพาะปลูกปาล์มน้ำมันและมีการส่งออกปาล์มน้ำมันไปตลาดโลกในปริมาณที่มาก จำเป็นที่จะต้องมีการท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้ยังมีโครงการก่อสร้างโรงงานแทมทาลัม แต่สถานการณ์ของท่าเรือภูเก็ตก็ไม่ได้เป็นตามี่ผลต่อการศึกษาของ ADB ทั้งนี้เพราะ

³² สำนักงานจังหวัดระนอง. ข้อมูลทั่วไปจังหวัดระนอง/สภาพทั่วไปของจังหวัด. [สายตรง]. แหล่งที่มา :

<http://www.ranong.go.th/location.htm>. [22 พฤศจิกายน 2551].

³³ เรื่องเดียวกัน.

1) กิจการเหมืองแร่ดีบุกเริ่มซบเซาเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ในปี พ.ศ. 2528 เนื่องจากประเทศผู้ผลิตแร่ดีบุกรายใหม่ คือ บราซิลและจีน เร่งผลิตแร่ส่งออกขายในตลาดโลกมากจนล้นตลาด กองทุนมูลนิธิกัณฑ์กันชนดีบุกระหว่างประเทศไม่อาจพยุงราคาแร่ต่อไปจึงต้องมีการแทรกแซงตลาดเมื่อ 24 ตุลาคม 2528 ทำให้ราคาแร่ในตลาดโลกลดต่ำลงมากกว่าครึ่งภายในระยะเวลา 1 ปี เหมืองดีบุกต้องปิดกิจการลงเป็นจำนวนมาก จาก 626 เหมือง เหลือ 292 เหมือง ในปี 2529 และปัจจุบันเหลือเพียง 29 เหมือง จนต้องนำเข้าแร่จากต่างประเทศเพื่อป้อนโรงถลุงที่ภูเก็ต³⁴

2) การเผาโรงงานของบริษัทไทยแทนทาลัม จำกัด เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2529³⁵ ซึ่งเป็นช่วงก่อนการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ตจะแล้วเสร็จ ทำให้นักลงทุนตื่นตระหนกทำให้การลงทุนในอุตสาหกรรมอื่นๆ หยุดชะงัก การคาดการณ์ว่าจะมีอุตสาหกรรมต่างๆ นำเข้า – ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือภูเก็ตหดหายไป³⁶

3) ตามการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือ ได้มีการวางแผนก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมในจังหวัดภูเก็ต แต่หลังจากการเผาโรงงาน ฯ จังหวัดภูเก็ตได้ปรับเปลี่ยนเศรษฐกิจเป็นการท่องเที่ยว ทำให้ที่ดินมีราคาแพง มีโรงแรมและรีสอร์ทเพิ่มมากขึ้น และความเข้มงวดของกฎหมายที่ควบคุมการก่อสร้างโรงงานต่าง ๆ เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและมลภาวะ ทำให้ไม่สามารถก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมได้ อีกทั้งอุตสาหกรรมในจังหวัดลดน้อยลง รวมถึงพื้นที่ปลูกยางก็ลดน้อยลง จนโรงงานบางต้องปิดกิจการเช่นกันสาเหตุเพราะวัตถุดิบไม่เพียงพอ³⁷

ปัจจุบันสินค้าผ่านท่าเรือส่วนใหญ่เป็นสินค้าส่งออก ที่สำคัญคือ ยางแผ่นรมควันและยางแท่ง โดยส่งออกไปยังฝั่งตะวันออกของอเมริกา ฝั่งแอนแลนติก เมื่อนิวออริน ซึ่งมีโรงงานผลิตยางรถยนต์รายใหญ่ โดยร้อยละ 50 ของสินค้ายางที่ส่งออกมาจากจังหวัดพังงาและสุราษฎร์ธานี ร้อยละ 30 มาจากจังหวัดนครศรีธรรมราช ร้อยละ 15 มาจากจังหวัดตรัง และ

³⁴ กองเศรษฐกิจธรณีวิทยา. ดีบุก : ธรณีวิทยาแหล่งแร่และสถานการณ์. [สายตรง]. กรมทรัพยากรธรณี แหล่งที่มา : <http://www.dmr.go.th/Interest/Data/TI2tin1D.htm> [22 พฤศจิกายน 2551].

³⁵ ปัทมพร ตั้งศรีวงศ์ 20 ปี "เผา" แทนทาลัม จุดเปลี่ยนของ "ภูเก็ต" นิตยสารผู้จัดการ กรกฎาคม 2549 [สายตรง]. ผู้จัดการ แหล่งที่มา : <http://www.gotomanager.com/news/details.aspx?id=49579> [22 พฤศจิกายน 2551].

³⁶ สัมภาษณ์ อาชีน อร่ามเมธาพงศา, ผู้จัดการท่าเรือภูเก็ต, 2 พฤษภาคม 2551.

³⁷ สัมภาษณ์ อาชีน อร่ามเมธาพงศา.

ร้อยละ 5 มาจากจังหวัดสงขลา โดยส่งออกในรูปแบบสินค้าทั่วไปแทนสินค้าตู้ ทั้งนี้เพราะค่าระวาง การขนส่งด้วยตู้สินค้าเพิ่มขึ้น และการขนส่งในรูปแบบสินค้าทั่วไปมีความรวดเร็วในการขนส่งกว่า³⁸

ท่าเรือเจียรวานิช

ท่าเรือเจียรวานิชเป็นท่าเรือซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการธุรกิจของตนเองเป็นหลัก สินค้าผ่านท่าเรือมีเฉพาะสินค้าขาออก ได้แก่ ยิปซัม ส่งออกไปยังอินเดียและบังคลาเทศ หิน อุตสาหกรรม และปูนซีเมนต์ซึ่งมาจากนครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี และส่งออกไปยัง อินโดนีเซีย มาเลเซีย บังคลาเทศ และน้ำมันปาล์ม ซึ่งมาจากจังหวัดกระบี่ โดยส่งออกไปยัง มาเลเซีย และยุโรป³⁹

ท่าเรือเข้าเทรินพอร์ต

ท่าเรือเข้าเทรินพอร์ตเป็นท่าเรือเอกชนอีกแห่งหนึ่งซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการธุรกิจ ของตนเองเป็นหลัก ท่าเรือมีเฉพาะสินค้าขาออก สินค้าผ่านท่าเรือใกล้เคียงกับท่าเรือเจียร วานิช ได้แก่

- แร่ยิปซัม แหล่งต้นทางมาจากอำเภอนาสาร สุราษฎร์ธานี และอำเภอทุ่งใหญ่ นครศรีธรรมราช

- ปูนเม็ด แหล่งต้นทางจากอำเภอทุ่งสง นครศรีธรรมราช

- หินปูนแหล่งต้นทางจากกระบี่

- แร่โดโลไมท์แหล่งต้นทางจากอำเภอนาสาร สุราษฎร์ธานี

- น้ำมันปาล์ม แหล่งต้นทางมาจากกระบี่ และสุราษฎร์ธานี

สินค้าเหล่านี้ส่งออกไปยัง ญี่ปุ่น ไต้หวัน อินโดนีเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ เกาหลีใต้ เวียดนาม บังคลาเทศ มาเลเซีย ศรีลังกา อินโดนีเซีย ออสเตรเลีย อินเดีย⁴⁰

ท่าเรือกันตัง

สินค้าส่งออกที่สำคัญของท่าเรือกันตังประกอบด้วยสินค้าเทกอง ได้แก่ ยิปซัม แอนไฮ ไดรต์ เฟลตสปาร์ ซึ่งมาจากจังหวัดนครศรีธรรมราช โดยส่งออกไปยังประเทศมาเลเซียและ อินโดนีเซีย โดยเรือลำเลียงไม่มีเครื่องยนต์ในตัวเอง ขนส่งไปยังปลายทางโดยเรือลากจูงซึ่ง

³⁸ สัมภาษณ์ อาชีน อร่ามเมธางศา.

³⁹ สัมภาษณ์ (ทางโทรศัพท์) จักริ คงแก้ว, สมุหบัญชี บริษัท เจียรวานิชการขนส่ง จำกัด, 4 มีนาคม 2551.

⁴⁰ บริษัท เข้าเทริน พอร์ต จำกัด.

ลากจูงลำเลียงได้ 4 ลำในคราวเดียว และสินค้าตู้ได้แก่ ยางพารา ไม้ยางแปรรูป ยางแผ่นรมควัน ซึ่งขนส่งไปลงเรือแม่ที่ทำเรือปีนัง ประเทศมาเลเซียเพื่อส่งต่อไปยังประเทศญี่ปุ่นและจีน เรือที่แวะจอดเทียบท่าส่วนใหญ่เป็น สำหรับสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ถ่านหิน ซึ่งนำเข้ามาจากประเทศอินโดนีเซียและขนส่งไปยัง อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช⁴¹

⁴¹ สัมภาษณ์ โสภิต เพิ่มทรัพย์, ผู้อำนวยการกองคลัง เทศบาลเมืองกันตัง จังหวัดตรัง, 21 มกราคม 2551.

ตารางที่ 4 – 6 โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกับท่าเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ท่าเรือ	จังหวัด	ถนน	รถไฟ	แม่น้ำ/ชายฝั่ง
1	กรุงเทพ	กรุงเทพฯ	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 – 4 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ – ชลบุรี) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 หรือวงแหวนรอบนอก	ใช้ขนส่งทางรถไฟ	ขนถ่ายต่อไปยังบริเวณ อ่าวไทยฝั่งตะวันออก
2	UNITHAI	สมุทรปราการ	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 – 4 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9	ไม่มี	ไม่มี
3	TPT	สมุทรปราการ	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 – 4 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9	ไม่มี	ไม่มี
4	BDS	สมุทรปราการ	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 – 4 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9	ไม่มี	ไม่มี
5	BMTP	สมุทรปราการ	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 – 4 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ – ชลบุรี) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 หรือวงแหวนรอบนอก	ไม่มี	ขนส่งสินค้าด้วยเรือ ลำเลียงไปยังท่าเทียบเรือ แหลมฉบัง
6	แหลมฉบัง	ชลบุรี	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ได้แก่ - หมายเลข 304 ช่วงมีนบุรี – ฉะเชิงเทรา – พนมสารคาม เป็นเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมท่าเรือแหลมฉบังและภาค กลาง และสามารถเชื่อมระหว่างภาคกลางถึงภาค ตะวันออกเฉียงเหนือได้ - หมายเลข 314 สายบางปะกง – ฉะเชิงเทรา ซึ่งเชื่อม ระหว่างทางหลวงหมายเลข 304 จ.ฉะเชิงเทรากับ	ขนถ่ายตู้สินค้าต่อไปยัง ICD ลาดกระบัง โดยมีเส้นทางที่ ICD สุดสายที่สถานีท่าเรือแหลมฉบัง มีรถไฟให้บริการดังกล่าวทั้งหมด 12 ขบวน ในจำนวนนี้มีเพียง 2 ขบวนที่ให้บริการทุกวัน ที่เหลือ อีก 10 ขบวน ทำการเดินรถ	เฉพาะท่าเทียบเรือ A0 ที่มี การขนส่งชายฝั่ง

ตารางที่ 4 – 6 โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกับท่าเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ท่าเรือ	จังหวัด	ถนน	รถไฟ	แม่น้ำ/ชายฝั่ง
			หมายเลข 34 ที่บางปะกง ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ – ชลบุรี) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9	เฉพาะเสาร์ – อาทิตย์ 6 ขบวน และอีก 4 ขบวนเป็นรถไฟสำรอง	
7	ศรีราชาฮาร์เบอร์	ชลบุรี	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ได้แก่ หมายเลข 34 ,304, 314 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9	ไม่มี	ไม่มี
8	ฟิวเจอร์พอร์ต ฟิวชั่น	ชลบุรี	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ได้แก่ หมายเลข 34 , 304, 314 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9	ไม่มี	ขนส่งไม่สับไปยังแหล่ง ผลิตกระดาษ
9	ไทยฟัลลิคพอร์ต	ชลบุรี	ไม่มี	ไม่มี	มีการขนส่งชายฝั่ง
10	เขตจอดเรือศรีราชา	ชลบุรี	ไม่มี	ไม่มี	มีการขนส่งชายฝั่ง
11	มาบตาพุด	ระยอง	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ได้แก่ หมายเลข 36 , 331, 334, 3138 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9	ขนส่งน้ำมันทางรถไฟ	มีการขนส่งชายฝั่ง
12	IRPC	ระยอง	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ได้แก่ หมายเลข 331, 334, 336, 3138	ไม่มีเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อ	มีการขนส่งชายฝั่ง ส่วน ใหญ่เป็นสินค้าเกษตร เช่น

ตารางที่ 4 – 6 โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกับท่าเรือที่ทำการศึกษา

ลำดับ	ท่าเรือ	จังหวัด	ถนน	รถไฟ	แม่น้ำ/ชายฝั่ง
			ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9		ปู้ย แบ้ง
13	ประจวบ	ประจวบฯ	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ได้แก่ หมายเลข 399, 3169 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4	ไม่มี	มีเส้นทางเดินเรือชายฝั่ง ได้แก่ ชุมพร – บาง สะพาน และบางปะกง - บางสะพาน
14	ขนอม	นครศรีธรรมราช	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ได้แก่ หมายเลข 401, 4014	ไม่มี	ไม่มี
15	ท่าทอง	สุราษฎร์ธานี	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ได้แก่ หมายเลข 401 (สุ ราษฎร์ธานี – นครศรีธรรมราช)	ไม่มี	ขนส่งยิปซัมโดยเรือ ลำเลียงไปบรรทุกลงเรือ เดินสมุทรกลางน้ำ
16	สงขลา	สงขลา	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ได้แก่ หมายเลข 43, 407	ไม่มี	ไม่มี
17	ระนอง	ระนอง	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ได้แก่ หมายเลข 4010	ไม่มี	ไม่มี
18	ภูเก็ต	ภูเก็ต	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ได้แก่ หมายเลข 402	ไม่มี	ไม่มี
19	เจ็ยรวานิซการขนส่ง	กระบี่	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ได้แก่ หมายเลข 4033, 4034 (พังงา – กระบี่)	ไม่มี	ขนถ่ายน้ำมันปาล์ม
20	เข้าเทริน พอร์ต	กระบี่	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ได้แก่ หมายเลข 4033, 4034 (พังงา – กระบี่)	ไม่มี	ไม่มี
21	กันตัง	ตรัง	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ได้แก่ หมายเลข 403	ไม่มี	ไม่มี

ที่มา : จัดทำโดยคณะผู้วิจัย สิงหาคม 2551.

4.2.2 การแข่งขันระหว่างท่าเรือที่มีพื้นแนวหลังร่วมกัน

พื้นที่แนวหลังของท่าเรือ มี 2 ประเภทคือ พื้นที่แนวหลังภาษาอังกฤษเรียกว่า Primary Hinterland พื้นที่แนวหลังประเภทนี้อยู่ประชิดติดกับท่าเรือ ด้วยระยะทางที่ใกล้กับท่าเรือจึงส่งสินค้าผ่านท่าเรือนั้น ๆ เป็นหลัก ดังนั้นยิ่งท่าเรือที่มี Primary Hinterland ขนาดใหญ่ก็จะมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือที่แน่นอนจำนวนมากตามไปด้วย

พื้นที่แนวหลังอีกประเภทหนึ่ง คือ Competitive Hinterland เป็นพื้นที่แนวหลังซึ่งอยู่ห่างจากท่าเรือออกไป ขอบเขตพื้นที่แนวหลังประเภทนี้อาจไกลออกไปถึงคนละประเทศก็ได้ ปัจจัยพื้นฐานที่จะกำหนดขอบเขตของพื้นที่แนวหลังประเภทนี้ของท่าเรือ คือ โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อพื้นที่แนวหลังกับท่าเรือ ดังนั้น ยิ่งท่าเรือมีโครงข่ายคมนาคมที่กว้างและไกลออกไปเท่าไร พื้นที่แนวหลังของท่าเรือนั้น ๆ ก็ยิ่งกว้างและไกลออกไปเท่านั้น อย่างไรก็ตามพื้นที่แนวหลังประเภทนี้เป็นพื้นที่แนวหลังที่ท่าเรือต่าง ๆ สามารถแย่งชิงปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือของตนได้

ท่าเรือที่แข่งขันกัน คือ ท่าเรือที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการสาธารณะ ส่วนท่าเรือที่ให้บริการแก่ธุรกิจหรือกลุ่มธุรกิจของตนเอง ไม่มีความจำเป็นต้องแข่งขันกัน และท่าเรือที่ให้บริการสาธารณะแข่งขันกันเพื่อแย่งชิงพื้นที่แนวหลังก็เมื่อปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือที่เป็นอยู่ยังต่ำกว่าขีดความสามารถของท่าเรือ ปัจจัยที่สนับสนุนให้ท่าเรือหนึ่งสามารถแย่งชิงพื้นที่แนวหลังได้มีหลายประการ เช่น สภาพทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือ ขนาดของท่าเรือ การตลาดของท่าเรือ หรือแม้กระทั่งการมาตรการสนับสนุนและกีดกันจากภาครัฐ

แต่เดิมกิจการท่าเรือเป็นกิจการที่ผูกขาดโดยรัฐ ดังจะเห็นได้จากมาตรา 38 ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้กำหนดให้เรือเดินสมุทรที่บรรทุกสินค้าและผู้โดยสารจากต่างประเทศต้องจอดที่ท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งในสมัยนั้นมีเพียงท่าเรือกรุงเทพเพียงแห่งเดียวเท่านั้น จึงไม่มีการแข่งขันระหว่างท่าเรือ ต่อมาในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 รัฐบาลได้มีนโยบายให้เอกชนเข้าประกอบการในท่าเรือของรัฐทั้งนี้เพื่อให้การใช้ท่าเรือเกิดประสิทธิภาพสูงสุด การแข่งขันระหว่างท่าเรือจึงเกิดขึ้น

ก. อ่าวไทยตอนใน

การแข่งขันระหว่างท่าเรือในอ่าวไทยตอนในเป็นการแข่งขันระหว่างท่าเรือสินค้าทั่วไปที่ให้บริการตู้สินค้าเป็นหลัก ระหว่างท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือของรัฐที่เก่าแก่ที่สุดและใหญ่ที่สุดในชายฝั่งนี้ และท่าเรือที่เหลืออีก 4 ท่า ซึ่งเป็นท่าเรือเอกชนซึ่งได้รับอนุมัติจากรัฐบาล

ให้บริการสาธารณะด้านตู้สินค้าเพื่อบรรเทาความแออัดของท่าเรือกรุงเทพตั้งแต่ปี 2531 ในระหว่างที่ท่าเรือแหลมฉบังยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ

ในระยะแรกเมื่อภาวะความแออัดของท่าเรือกรุงเทพยังอยู่ในขั้นวิกฤต การแข่งขันระหว่างท่าเรือจะไม่เด่นชัดมากนัก ทั้งนี้เพราะรัฐบาลได้จำกัดตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพไม่เกิน 1 ล้าน TEUs จึงทำให้ตู้สินค้าในส่วนที่เกินจากที่กำหนดบรรทุกขนถ่ายผ่านท่าเรือสาธารณะเหล่านี้ แต่เมื่อท่าเรือแหลมฉบังได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มประกอบการในปี 2534 ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือก็เพิ่มขึ้นตามลำดับ ประกอบกับท่าเรือกรุงเทพได้ปรับเปลี่ยนระบบการปฏิบัติงานจนสามารถรองรับกับระบบการขนส่งด้วยตู้สินค้า ทำให้สถานการณ์ความแออัดในท่าเรือกรุงเทพได้ทุเลาลง ปริมาณตู้สินค้าก็เริ่มผ่านท่าเรือมากขึ้น ในขณะเดียวกันปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะ 4 ท่าก็ลดลงตามลำดับ แม้ว่าท่าเรือสาธารณะจะพยายามปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ทั้งด้านราคาและบริการ แต่ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่ายังคงลดลงอย่างต่อเนื่อง สาเหตุที่ท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มขึ้นต่อเนื่องมาโดยตลอดเป็นผลมาจาก

- ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือหลักของประเทศมายาวนานกว่า 50 ปี จึงมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก
- ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในชายฝั่งนี้ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือถึง 7 ท่า สามารถให้บริการสายเดินเรือได้มากกว่าท่าเรืออื่น ๆ ทำให้ผู้ใช้บริการมีโอกาสเลือกสายเดินเรือได้มากกว่า
- ท่าเรือกรุงเทพยังมีพื้นที่หลังท่าที่กว้างใหญ่ สามารถพัฒนาเป็นลานเก็บสินค้าได้ ทำให้ความสามารถในการจัดเก็บสินค้าอาจเพิ่มมากขึ้นได้ ซึ่งทำให้ขีดความสามารถของท่าเรือรองรับตู้สินค้าได้ถึง 1.5 ล้าน TEUs
- ท่าเรือมีโครงข่ายที่เชื่อมต่อทางบกทั้งทางถนนและรถไฟ
- รัฐได้ผ่อนปรนให้ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพเพิ่มขึ้นจาก 1 ล้าน TEUs เป็น 1.3 ล้าน TEUs

ข. อ่าวไทยฝั่งตะวันออก

อ่าวไทยฝั่งตะวันออกซึ่งเป็นชายฝั่งที่ใหญ่ที่สุด และมีปริมาณการค้าทางทะเลสูงที่สุดของประเทศ ประกอบด้วยท่าเรือหลากหลายประเภท ได้แก่ ท่าเรือสินค้าตู้ ท่าเรือสินค้าทั่วไป ท่าเรือสินค้าเทกอง และท่าเรือสินค้าเหลว ท่าเรือเหล่านี้มีประวัติความเป็นมาไม่ยาวนานเท่ากับท่าเรือในอ่าวไทยตอนใน ท่าเรือส่วนใหญ่ก่อสร้างตามโครงการพัฒนาชายฝั่งภาคตะวันออก ซึ่งเกิดขึ้นตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ท่าเรือของรัฐที่

ก่อสร้างขึ้นใหม่พร้อมกับรูปแบบการบริหารจัดการท่าเรือ ซึ่งให้หน่วยงานของรัฐทำหน้าที่เป็นเพียงเจ้าของท่าเรือเท่านั้น ท่าเรือเหล่านี้เป็นท่าเรือขนาดใหญ่ซึ่งประกอบด้วยหลายท่าเทียบเรือ บริหารและประกอบการโดยบริษัทเอกชน

การแข่งขันระหว่างท่าเรือในชายฝั่งนี้จึงมีความแตกต่างหลากหลายรูปแบบ ในการวิเคราะห์จึงแบ่งตามประเภทสินค้าที่ผ่านท่าเรือดังนี้

ท่าเรือสินค้าทั่วไป/สินค้าตู้

จากการศึกษาประวัติความเป็นมาและสัมภาษณ์ผู้บริหารของท่าเรือสินค้าทั่วไปในชายฝั่งนี้ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ ท่าเทียบเรือ TPT ในท่าเรือมาบตาพุด หรือแม้กระทั่งท่าเรือซึ่งบรรทุกและขนถ่ายสินค้าเหลวเป็นหลัก คือ ท่าเรือ IRCP ล้วนมีเป้าหมายที่จะขนส่งสินค้าตู้ทั้งสิ้น ทั้งนี้เพราะสินค้าตู้เป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง แต่ปัจจุบันมีเพียงท่าเรือแหลมฉบังเท่านั้นที่เป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าตู้ การที่ท่าเรืออื่น ๆ ไม่ประสบความสำเร็จในการเป็นท่าเรือตู้สินค้า เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือแหลมฉบังได้ทั้งในด้านราคาค่าขนส่ง และบริการทั้งของท่าเรือและสายเดินเรือได้

ท่าเรือสินค้าเทกอง

ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าเทกองในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก หากแบ่งตามวัตถุประสงค์ในการให้บริการ อาจแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

ก) ท่าเรือที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการธุรกิจของตนเองเป็นหลัก ท่าเรือเหล่านี้ไม่มีการแข่งขันระหว่างท่าเรือ มีทั้งท่าเรือของรัฐ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง – A4 ซึ่งขนส่งน้ำตาลของกลุ่มน้ำตาลมิตรผล และท่าเรือมาบตาพุด – Glow SPP3 ซึ่งขนถ่ายถ่านหินเพื่อใช้ในโรงงานผลิตไฟฟ้า และท่าเรือเอกชน ได้แก่ พิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น ซึ่งขนส่งสินค้าของกลุ่มบริษัท กระดาษ Double A และท่าเรือ IRPC ขนส่งปุ๋ยซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ต่อเนื่องจากการกลั่นน้ำมันของบริษัทในเครือ

ข) ท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการสาธารณะ ได้แก่ เขตจอดเรือศรีราชา ซึ่งเป็นอ่าวจอดเรือที่มีการขนส่งสินค้าเทกองที่ใหญ่ที่สุดของบริเวณชายฝั่งนี้และของประเทศ เขตจอดเรือศรีราชาอยู่ในความดูแลของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ปัจจัยที่สนับสนุนให้บริเวณนี้มีการบรรทุกขนถ่ายสินค้าเทกองเป็นจำนวนมากมีดังนี้

1) มีโครงข่ายคมนาคมทางแม่น้ำซึ่งเชื่อมต่อกับแหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศในภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จึงทำให้สามารถขนส่งสินค้าทั่วทั้งประเทศได้

2) มีต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำมาก เพราะเสียค่าธรรมเนียมในการจอดเรือต่ำมาก จึงทำให้มีเรือบรรทุกขนถ่ายสินค้ากลางน้ำจำนวนมาก⁴²

ท่าเรือสินค้าเหลว

ท่าเรือสินค้าเหลวนับเป็นท่าเรือที่มีการแข่งขันน้อยมาก สินค้าเหลวที่มีปริมาณการนำเข้าสูงสุด น้ำมัน ซึ่งทั้งหมดนำเข้าโรงกลั่นซึ่งมีอยู่เพียง 7 แห่ง และอยู่ในอ่าวไทยฝั่งตะวันออกถึง 5 แห่ง และสินค้าเหลวขาออกที่มีปริมาณสูงสุด คือ น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งก็ส่งออกจากโรงกลั่นน้ำมันเช่นกัน ท่าเรือน้ำมันส่วนใหญ่จึงมีวัตถุประสงค์เพียงบริการธุรกิจของตนเองเป็นหลัก มีเพียงท่าเรือไทยพาณิชย์พอร์ตที่เป็นท่าเรือน้ำมันที่ให้บริการสาธารณะ

สินค้าเหลวอีกประเภทที่มีการนำเข้าสูง คือ เคมีเหลว เป็นวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมหลายประเภท ท่าเรือสำคัญ คือ ท่าเรือมาบตาพุด – TTT แม้ว่าจะเป็นท่าเรือสาธารณะ แต่ลูกค้าส่วนใหญ่ คือ โรงงานอุตสาหกรรมนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

ค. อ่าวไทยฝั่งตะวันตก

อ่าวไทยฝั่งตะวันตกเป็นชายฝั่งที่มีลักษณะยาว เนื่องจากชายฝั่งตอนบนมีท่าเรือที่สำคัญเพียงแห่งเดียว คือ ท่าเรือประจวบ แต่ก็มี Primary Hinterland คือ กลุ่มโรงงานเหล็กที่อยู่ในเครือธุรกิจเดียวกัน คือ สหวิริยา ท่าเรือจึงไม่มีความจำเป็นในการแข่งขัน และเนื่องจากการใช้ท่าเรือยังต่ำกว่าขีดความสามารถมาก ท่าเรือได้รับวัตถุประสงค์ในการให้บริการมาให้บริการสาธารณะ แต่ภูมิประเทศที่ตั้งของท่าเรือมีลักษณะยาวและแคบ จึงทำให้มีปัญหาในเรื่องพื้นที่แนวหลังมากกว่าการแข่งขันกับท่าเรืออื่น

สำหรับชายฝั่งตอนล่างซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือที่ทำการศึกษา 3 ท่าได้แก่ ท่าทอง ขนอม และสงขลา ซึ่งสองท่าแรกขนส่งยิปซัมเป็นหลัก ซึ่งมาจากแหล่งเดียวกัน คือ สุราษฎร์ธานี

⁴² ค่าธรรมเนียมการใช้น้ำต่อเที่ยวสำหรับเรือเดินต่างประเทศเรียกเก็บตามขนาดของเรือ ดังนี้

- ขนาดตั้งแต่ 750 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 20,000 ตันกรอสส์ คิดตันกรอสส์ละ 20 สตางค์
- ขนาดเกิน 20,000 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 40,000 ตันกรอสส์ ให้คิดตันกรอสส์ละ 10 สตางค์
- ขนาดเกิน 40,000 ตันกรอสส์ ให้คิดตันกรอสส์ละ 5 สตางค์
- ค่าธรรมเนียมการขนถ่ายสินค้ากลางน้ำสำหรับเรือเดินต่างประเทศทั้งขาเข้าและขาออกเรียกเก็บตามน้ำหนักของสินค้า คือ การขนถ่ายสินค้าเพื่อนำเข้า ตันละ 60 สตางค์ และการขนถ่ายสินค้าเพื่อส่งออก ตันละ 20 สตางค์
- ค่าธรรมเนียมการจอดทอดเรือกลางน้ำสำหรับเรือเดินต่างประเทศทั้งขาเข้าและขาออกเรียกเก็บตามขนาดเรือ ตันกรอสส์ละ 10 สตางค์

(ที่มา : กฎกระทรวง กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้เขตท่าเรือศรีราชา พ.ศ.2545 ข้อ 1)

และนครศรีธรรมราช การแข่งขันระหว่างท่าเรือทั้งสองมีไม่มากนักเพราะท่าเรือขนอมให้บริการขนส่งยิปซัมของกลุ่มบริษัท สันทิต ซึ่งเป็นกลุ่มธุรกิจเดียวกัน ท่าเรือท่าทองประสบปัญหาการแข่งขันจากท่าเรือในร่องน้ำคลองท่าทอง ซึ่งส่วนใหญ่ก่อสร้างภายหลังจากการขนส่งยิปซัมมีปริมาณสูงอย่างต่อเนื่อง ท่าเรือเหล่านี้ไม่มีหน่วยงานดูแลอย่างจริงจัง ไม่มีการควบคุมเรื่องสิ่งแวดล้อม จึงทำให้ต้นทุนการดำเนินงานต่ำ ส่งผลให้ท่าเรือท่าทองซึ่งเป็นท่าเรือของรัฐซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการรักษาสภาพแวดล้อมไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับท่าเรือเหล่านี้ได้⁴³

สำหรับท่าเรือสงขลาซึ่งเป็นท่าเรือใหญ่ที่สุดในชายฝั่งด้านนี้ สินค้าที่ขนส่งมีทั้งสินค้าทั่วไป สินค้าตู้ และสินค้าห้องเย็น สินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ ยางพารา มีปริมาณลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากยางพาราส่วนหนึ่งขนส่งโดยทางถนนและรถไฟส่งออกทางท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซีย ท่าเรือสงขลาไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือปีนังได้ เพราะค่าขนส่งสินค้าตู้ผ่านท่าเรือสงขลาสูงกว่าท่าเรือปีนัง ทั้งนี้เพราะท่าเรือสงขลาไม่มีสินค้าตู้เข้า ในการส่งสินค้าขาออกต้องนำเข้าตู้เปล่า และการให้บริการของท่าเรือสงขลาเป็นการถ่ายลำ (Transshipment) ทำให้มีต้นทุนสูง

ง. อันดามันและช่องแคบมะละกา

ชายฝั่งอันดามันและช่องแคบมะละกา ประกอบด้วยสินค้าที่ขนส่งในท่าเรือชายฝั่งอันดามันและช่องแคบมะละกาที่สำคัญแบ่งออกเป็นได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

- สินค้าเทกอง ที่สำคัญได้แก่ ยิปซัม มาจากแหล่งแร่ในสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และกระบี่ ท่าเรือที่ทำการขนส่ง ได้แก่ ท่าเรือเจียรราณิชาการขนส่ง และท่าเรือเข้าเทรินพอร์ต ซึ่งทั้งสองท่ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการธุรกิจของตนเองเป็นหลัก และท่าเรือกันตังซึ่งประสบปัญหาคล้ายคลึงกับท่าเรือท่าทอง คือ ประสบปัญหาการแข่งขันกับท่าเรือเอกชนรายเล็ก ๆ ในร่องน้ำกันตัง ได้แก่ ท่าเรือนาเกลือและท่าเรือแหลมม่วง ซึ่งอยู่บริเวณปากแม่น้ำก่อนถึงท่าเรือกันตัง ปัจจุบันท่าเรือจึงได้ปรับเปลี่ยนธุรกิจมาขนส่งตู้สินค้าเพิ่มขึ้น

- สินค้าเหลว ได้แก่ น้ำมันปาล์ม ส่วนใหญ่มาจากแหล่งเพาะปลูกปาล์มในจังหวัดกระบี่โดยขนส่งผ่านท่าเรือเจียรราณิชาการขนส่ง ซึ่งเป็นบริษัทในเครือเดียวกัน จึงไม่มีการแข่งขันกัน

- สินค้าทั่วไป ได้แก่ ยางพารา ซึ่งขนส่งทั้งในรูปของสินค้าทั่วไปและสินค้าตู้ ท่าเรือที่ขนส่ง คือ ท่าเรือกันตังและท่าเรือภูเก็ต ซึ่งท่าเรือภูเก็ตมีข้อเสียเปรียบด้วยสภาพภูมิศาสตร์ที่

⁴³ สัมภาษณ์สมชาย จิตตประเสริฐสุข, ผู้จัดการท่าเรือท่าทอง, 14 มกราคม 2551.

เป็นเกาะ และเศรษฐกิจของภูเก็ตอาศัยการท่องเที่ยวเป็นหลัก สินค้าเกือบทั้งหมดมาจาก จังหวัดบมฝั่ง ซึ่งมีระยะทางไกลกว่า และมีข้อได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งทางชายฝั่ง เนื่องจากเป็น เรือทะเลซึ่งร่องน้ำมีความลึก 8.5 เมตรโดยไม่ต้องมีการขุดลอก เรือเดินสมุทรขนาด 20,000 dwt สามารถแวะจอดเทียบท่าได้ ในขณะที่ท่าเรือกันตังเป็นท่าเรือแม่น้ำ ร่องน้ำมีความลึกเพียง 4 เมตร การขนส่งต้องการเรือลำเลียงที่มีขนาดเล็ก ไม่มีเครื่องยนต์ในตัวเองต้องอาศัยเรืออื่น ลากจูงทำให้ขนส่งได้คราวละไม่มากนัก

ท่าเรืออีกท่าหนึ่งบนชายฝั่งอันดามันและช่องแคบมะละกา คือ ท่าเรือระนอง ไม่ได้ ประสบปัญหาการแข่งขันจากท่าเรืออื่น แต่มีปัญหาไม่มีพื้นที่แนวหลังจึงไม่มีปริมาณสินค้าผ่าน ท่าเรือ และร่องน้ำยังไม่มี การแบ่งปันเขตแดนกับพม่า ทำให้ไม่สามารถประกาศเขตภาษีได้

4.3 สรุปปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

ปัจจัยทางกายภาพที่มีต่อการใช้ท่าเรือประกอบด้วย ท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของ ท่าเรือ และพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ เมื่อนำข้อมูลปัจจัยทางกายภาพทั้งสองด้านมาวิเคราะห์ ร่วมกันแล้วพบว่า ปัจจัยทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน กล่าวคือ ในขณะที่ท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ของท่าเรือมีผลกระทบต่อขนาดเรือและปริมาณเรือที่แวะจอดที่ท่าเรือ พื้นที่แนวหลังของ ท่าเรือมีผลกระทบต่อประเภทและปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ จากการวิเคราะห์พบว่าท่าเรือที่มี ปริมาณเรือแวะจอดเทียบท่าเรือและปริมาณสินค้าผ่านท่าสูงที่สุด มักจะมีอ่าวจอดเรือและร่อง น้ำที่กว้างใหญ่สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่และเป็นจำนวนมากได้ เช่น อ่าวไทย ตอนใน และอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ในขณะที่บริเวณทั้งสองเชื่อมต่อกับภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นพื้นที่แนวหลังที่เป็นแหล่งเกษตรกรรม และ แหล่งอุตสาหกรรมที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ ผนวกกับโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือกับ พื้นที่แนวหลังที่ทั้งทางถนน รถไฟ และทางน้ำภายในประเทศ ยิ่งส่งผลให้ปริมาณเรือและสินค้า ผ่านท่าเรือมีปริมาณสูง สำหรับท่าเรือในอ่าวไทยฝั่งตะวันตก อันดามันและช่องแคบ มะละกาซึ่งมีปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าน้อยมาก ทั้งนี้เป็นผลมาท่าเลที่ตั้งที่ไม่เหมาะสม และ ขาดพื้นที่แนวหลังที่เป็นแหล่งนำเข้า – ส่งออกสินค้าขนาดใหญ่ ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจาก การใช้ท่าเรือผิดวัตถุประสงค์ และอีกส่วนหนึ่งมาจากการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง ท่าเรือที่ผิดพลาด

จากการศึกษาปัจจัยด้านกายภาพ คือ ท่าเลที่ตั้งทางชายฝั่งที่เหมาะสมกับการก่อสร้าง ท่าเรือของประเทศไทยมีอยู่อย่างจำกัด และปัจจุบันชายฝั่งที่สามารถใช้ในการก่อสร้างท่าเรือ เหลืออยู่น้อยมาก การสร้างท่าเรือแต่ละแห่ง หมายถึงการสูญเสียทรัพยากรชายฝั่ง ในขณะที่ ท่าเรือที่มีอยู่ยังมีไม่สามารถใช้ได้อย่างเต็มศักยภาพ แต่ยังคงมีการสร้างท่าเรือหรือขยาย ท่าเรืออยู่เรื่อย ๆ จึงเป็นการทำลายทรัพยากรชายฝั่งของประเทศ ซึ่งไม่สามารถเรียกคืนมาได้



บทที่ 5

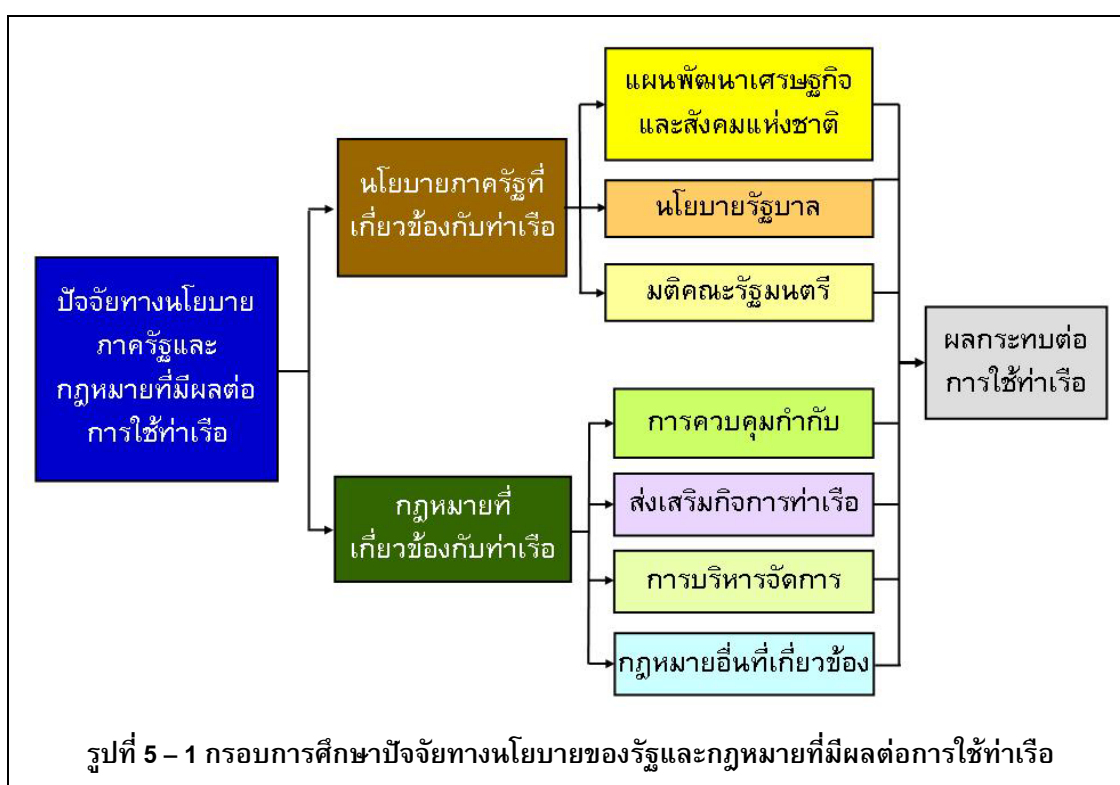
ปัจจัยทางนโยบายและกฎระเบียบของรัฐ
ที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

บทที่ 5 : ปัจจัยทางนโยบายภาครัฐและกฎหมายที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

นโยบายภาครัฐและกฎหมายเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือทั้งท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชน ทั้งในด้านประสิทธิผลและประสิทธิภาพ การศึกษาในส่วนนี้ได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. การศึกษานโยบายภาครัฐ ประกอบด้วย แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ นโยบายรัฐบาล และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ การศึกษาในส่วนนี้เพื่อแสดงให้เห็นว่าท่าเรือระหว่างประเทศของไทยได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐ และส่งผลอย่างไรต่อการใช้ท่าเรือของไทย

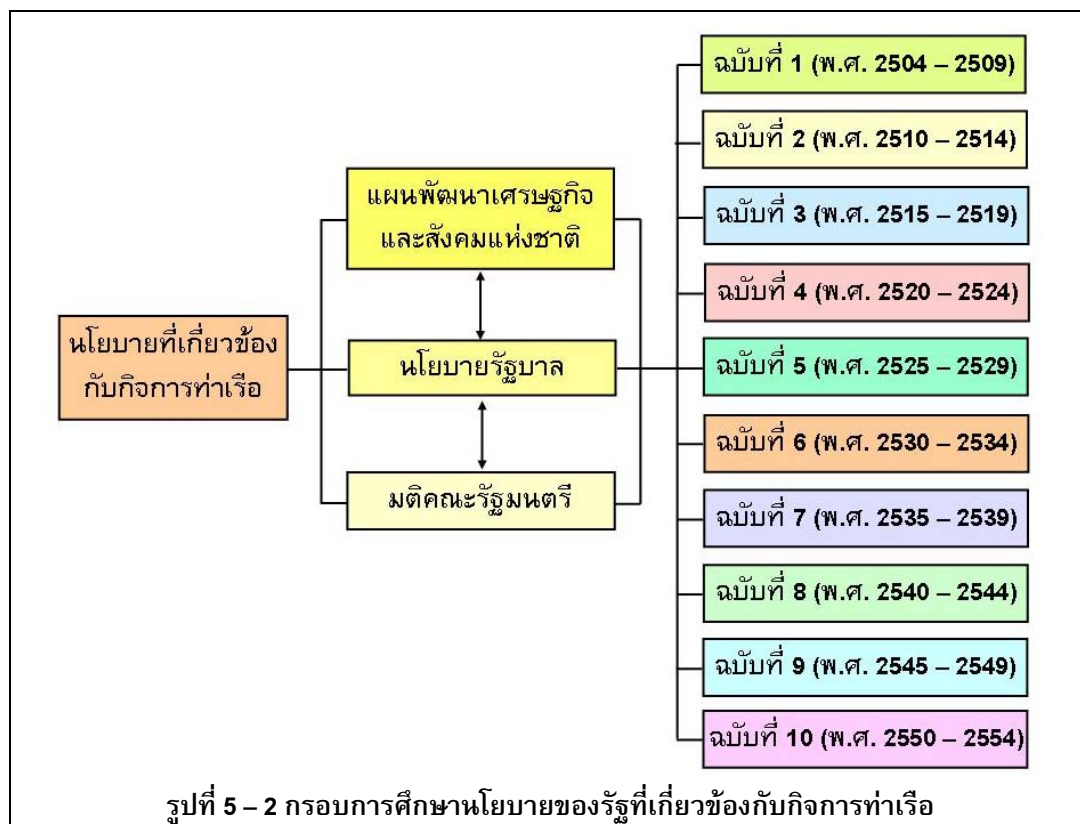
2. การศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ แบ่งได้เป็นกฎหมายควบคุม/กำกับท่าเรือ ส่งเสริมกิจการท่าเรือ การบริหารและจัดการท่าเรือ กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง การศึกษาในส่วนนี้เพื่อแสดงให้เห็นผลทางด้านกฎหมายที่มีต่อการใช้ท่าเรือของไทย โดยเฉพาะกฎหมายที่มีผลโดยตรงต่อการบริหารและจัดการท่าเรือไทย



5.1 นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ

นโยบายภาครัฐที่ส่งผลต่อการใช้ท่าเรือ ประกอบด้วย

- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นกลไกที่สำคัญในการพัฒนาท่าเรือ เนื่องจากเป็นกรอบที่กำหนดแนวทางและทิศทางการพัฒนาท่าเรือของประเทศตั้งแต่การศึกษา ก่อสร้างท่าเรือ การกำหนดวัตถุประสงค์ของท่าเรือ การกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการท่าเรือ และการพัฒนาท่าเรือในระดับต่าง ๆ
- นโยบายรัฐบาล คือ นโยบายที่นายกรัฐมนตรีแถลงเมื่อเข้ามาบริหารประเทศ ถือเป็นกรอบที่คณะรัฐบาลใช้เป็นแนวทางในการบริหารประเทศ ซึ่งไม่มีผลมากนักต่อท่าเรือ และ รัฐบาลหลาย ๆ ชุดก็ไม่มีกำหนดนโยบายเกี่ยวกับท่าเรือโดยตรง
- มติคณะรัฐมนตรี เป็นสิ่งที่มีผลมากที่สุดทางปฏิบัติ เป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญในการพัฒนาท่าเรือให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับที่ได้กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมถึงการแก้ปัญหาทั้งระยะสั้นและระยะยาวที่เกิดขึ้นกับท่าเรือ ในขณะเดียวกันสาระในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาจากมติคณะรัฐมนตรี



ตารางที่ 5 – 1 สรุปสาระในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ นโยบายรัฐ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฯ	สาระในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ	สาระในนโยบายรัฐบาล	สาระในมติคณะรัฐมนตรี
แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2504 – 2509)	ขยายขีดความสามารถของท่าเรือกรุงเทพให้สามารถรับเรือ ขนาด 10,000 ตัน	ไม่มีนโยบายเกี่ยวกับท่าเรือ	- แก้ปัญหาเฉพาะหน้าความคับคั่งในท่าเรือกรุงเทพ และก่อสร้างเขื่อนตะวันออก - สำรวจเพื่อก่อสร้างท่าเรือที่ศรีราชา - การสำรวจเพื่อก่อสร้างท่าเรือที่สงขลา
แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2510 – 2514)	- ขยายขีดความสามารถท่าเรือกรุงเทพออกไปอีก 7 – 8 ปี โดยก่อสร้างท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออก 4 ท่าและหลักผูกเรือกลางน้ำ 30 หลัก และจัดซื้ออุปกรณ์บรรทุกขนถ่ายสินค้า - สำรวจเพื่อสร้างท่าเรือที่ศรีราชาและสัตหีบ	ไม่มีนโยบายเกี่ยวกับท่าเรือ	- ขยายท่าเรือกรุงเทพเพื่อแก้ปัญหาความคับคั่ง - อนุมัติใช้ท่าเรือสัตหีบเป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้า - สำรวจเพื่อก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่ภาคตะวันออก - สำรวจท่าเรือน้ำลึกที่ภูเก็ต - สำรวจออกแบบท่าเรือกันดั้ง
แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2515 – 2519)	- ขยายขีดความสามารถท่าเรือกรุงเทพ - ให้เรือสินค้าขนาด 1 หมื่นตันเทียบท่าพร้อมกันได้เพิ่มขึ้นอีก 6 – 7 ลำ และเรือสำเลียงขนาดใหญ่ได้เพิ่มขึ้นอีก 2 – 3 ลำ - และรับสินค้าได้เพิ่มขึ้นอีกปีละ 1.5 ล้านตัน - สำรวจเพื่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่แหลมฉบังและสัตหีบ - สำรวจเพื่อสร้างท่าเรือสงขลาและภูเก็ต	เร่งรัดพัฒนาท่าเรือและการพาณิชย์นาวีของประเทศให้เจริญก้าวหน้า เพื่อให้มีบทบาทในการขนส่งสินค้าออกและเข้าให้ได้มากยิ่งขึ้น	- แก้ปัญหาความคับคั่งของท่าเรือกรุงเทพ โดยอนุมัติให้ท่าเรือสัตหีบเป็นท่าเรือพาณิชย์เพื่อรองรับตู้สินค้าบางส่วนจากท่าเรือกรุงเทพ - การก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ในภาคตะวันออก
แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2520 – 2524)	- เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือกรุงเทพ เพราะเกิดความคับคั่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง	- เร่งรัดให้มีการสร้างท่าเรือแหลมฉบังและพัฒนาท่าเรือชายฝั่งอื่น ๆ	- ใช้ท่าเรือสัตหีบเพื่อการพาณิชย์ชั่วคราว จนกว่าท่าเรือแหลมฉบังจะแล้วเสร็จ

ตารางที่ 5 – 1 สรุปสาระในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ นโยบายรัฐ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฯ	สาระในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ	สาระในนโยบายรัฐบาล	สาระในมติคณะรัฐมนตรี
	- เร่งก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง - ปรับปรุงท่าเรือสัตหีบให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ และเป็นหน่วยงานหนึ่งของการท่าเรือแห่งประเทศไทย - วางแผนและก่อสร้างท่าเรือสงขลาและภูเก็ต	- ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสัตหีบเพื่อขนส่งสินค้าทั้งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม และโครงกา - ก่อสร้างทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา – สัตหีบ เพื่อเป็นเส้นทางขนส่งจากท่าเรือสัตหีบเชื่อมโยงกับทางรถไฟสายอื่นโดยไม่ผ่านกรุงเทพ ฯ	- การพัฒนาท่าเรือสัตหีบ - ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง - สำรวจเพื่อก่อสร้างท่าเรือสงขลาและภูเก็ต - การพัฒนาอุตสาหกรรมหลักและท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก
แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525 – 2529)	- ขยายท่าเรือสัตหีบเท่าที่จำเป็นเพื่อให้บริการแก่เรือสินค้าต่อไปได้จนกว่าท่าเรือแหลมฉบังจะก่อสร้างเสร็จและดำเนินการได้ - ผลักดันในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง โดยให้โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก - ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต	เร่งสร้างและปรับปรุงท่าเรือน้ำลึก	- การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อบริหารและจัดการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ - ให้เอกชนดำเนินงานท่าเรือพาณิชย์สัตหีบและสถานีรับส่งตู้สินค้าที่บางซื่อ - เห็นชอบกับมติคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกในการอนุมัติเงินกู้ 4 โครงการ ได้แก่ โครงการท่าเรือแหลมฉบัง โครงการนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และโครงการท่าเรือมาบตาพุด และโครงการทางรถไฟสายสัตหีบ – ระยอง - อนุมัติโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต
แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530 – 2534)	- ก่อสร้างท่าเรือที่ได้วางแผนไว้ให้แล้วเสร็จ ได้แก่ แหลมฉบัง สงขลา และภูเก็ต	ไม่มีนโยบายเกี่ยวกับท่าเรือ	- แก้ไขปัญหาความคับคั่งของท่าเรือกรุงเทพฯ โดยให้ท่าเรือเอกชนเป็นท่าเรือสาธารณะเพื่อรับตู้สินค้า

ตารางที่ 5 – 1 สรุปสาระในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ นโยบายรัฐ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฯ	สาระในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฯ	สาระในนโยบายรัฐบาล	สาระในมติคณะรัฐมนตรี
	- ก่อสร้างท่าเรือมาบตาพุดเพื่อรองรับอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด - ส่งเสริมบทบาทท่าเรือเอกชน โดยเข้ามามีส่วนในการบริหารและประกอบการในท่าเรือที่ได้ก่อสร้างใหม่ - จัดตั้งองค์กรกลางถาวรท่าเรือ เพื่อทำหน้าที่ประสานนโยบาย วางแผน ควบคุม ดูแล และพัฒนาท่าเรือต่างๆ ทั่วประเทศ		- กำหนดรูปแบบการบริหารท่าเรือแหลมฉบัง ให้การท่าเรือ ฯ เป็นผู้บริหารท่าเรือและให้เอกชนประกอบการท่าเรือ - เลิกกิจการท่าเรือสัตหีบและส่งคืนท่าเรือให้กองทัพเรือ เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มดำเนินการ - ให้เอกชนบริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ตเป็นเวลา 10 ปี - ให้การนิคมอุตสาหกรรมจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในภาคใต้เพื่อสนับสนุนท่าเรือสงขลาและภูเก็ต - แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ
แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535 – 2539)	สนับสนุนการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง โดยเร่งก่อสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเชื่อมต่อกับท่าเรือ ได้แก่ ถนน และรถไฟ รวมทั้งการพัฒนา ICD เพื่อสนับสนุนการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง	- พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการขนส่งชายฝั่ง โดยจัดสร้างท่าเรือขึ้นในจุดที่จะเชื่อมโยงกับการขนส่งทางบก เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าในประเทศและประหยัดพลังงาน - เร่งรัดให้มีการใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นหลักในเขตพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก - เร่งรัดการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกในภาคใต้ และในพื้นที่อื่น ๆ ที่	- เร่งรัดให้มีการใช้ท่าเรือแหลมฉบัง - กำหนดรูปแบบการบริหารท่าเรือแหลมฉบัง - ลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพโดยเฉพาะเรื่องปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือ

ตารางที่ 5 – 1 สรุปสาระในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ นโยบายรัฐ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฯ	สาระในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ	สาระในนโยบายรัฐบาล	สาระในมติคณะรัฐมนตรี
		เหมาะสม เช่น บริเวณชายฝั่งตะวันตกของ ประเทศ - ประสานความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านใน การร่วมลงทุนสร้างและใช้ท่าเรือน้ำลึก	
แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540 – 2544)	- ไม่มีสาระเกี่ยวกับท่าเรือโดยตรง - การพัฒนาท่าเรือเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนา ระบบการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่าง ประเทศให้เต็มศักยภาพ	- เร่งรัดให้มีการใช้ท่าเรือน้ำลึกในเขตพัฒนา ชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่างเต็มที่ - ก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ระยะที่ 1 ให้ แล้วเสร็จตามเป้าหมาย	- เร่งพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังตามที่กำหนดไว้ - คัดเลือกผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลม ฉบังที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ - พัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะ 2 และระยะที่ 3
แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2545 – 2550)	การเพิ่มประสิทธิภาพและการใช้ประโยชน์ท่าเรือ ให้สามารถเชื่อมโยงและสนับสนุนการพัฒนา พื้นที่เศรษฐกิจได้อย่างมีระบบและประสิทธิภาพ	- ก่อสร้างและบริหารจัดการท่าเรือน้ำลึกให้ เพียงพอและได้มาตรฐาน - เชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นประตูสู่ ตลาดโลก	- คัดเลือกผู้ประกอบการท่าเทียบเรือใหม่ในท่าเรือ แหลมฉบังซึ่งดำเนินการไม่แล้วเสร็จในแผน ฯที่แล้ว - พัฒนาและเปิดใช้ท่าเรือระนอง ให้การท่าเรือฯ เป็น ผู้บริหารและประกอบการท่าเรือ และอนุมัติ งบประมาณเพื่อปรับปรุงพื้นที่ในอาคารและบริเวณ ท่าเทียบเรือ แก้ไขความลาดถนน แนวถนน และ แก้ไขทางขึ้นลงท่าเทียบเรือ
แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550 – 2554)	- ไม่มีสาระเกี่ยวกับท่าเรือโดยตรง - การพัฒนาท่าเรือเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและบริการโลจิสติกส์	- พัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณพื้นที่ภาคใต้ และ ท่าเรือชุมชน - พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้มีมาตรฐานระดับโลก	ผ่อนผันการจำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ จากเดิม 1.0 ล้าน TEUs ต่อปี เป็นไม่เกิน 1.34 ล้าน TEUs ต่อปี

ที่มา : รวบรวมโดยคณะผู้วิจัย, สิงหาคม 2551.

นโยบายภาครัฐแต่ละประเภทจัดทำขึ้นในเวลาและวาระที่แตกต่างกัน ดังนั้นในการศึกษานโยบายภาครัฐที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือจะศึกษาตามกรอบเวลาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้งนี้เพราะในการจัดทำแผน ฯ มีกำหนดระยะเวลาที่แน่นอน (ดังสรุปไว้ในตารางที่ 5 – 1 สำหรับรายละเอียดได้รวบรวมไว้ในภาคผนวก ข)

ตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 – 10 เกือบ 50 ปีที่มีการพัฒนาท่าเรือ สาระสำคัญของนโยบายภาครัฐที่ปรากฏในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และมติต่าง ๆ ของคณะรัฐมนตรีที่ออกมารองรับ อาจสรุปประเด็นที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือได้ดังนี้

ก. การแก้ปัญหาความคับคั่งของท่าเรือกรุงเทพ

นับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 จนถึง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2504 – 2539) เป็นเวลาถึง 36 ปี ที่รัฐได้มีความพยายามในการแก้ปัญหาความคับคั่งของท่าเรือกรุงเทพซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและลุกลามจนกลายเป็นปัญหาที่กระทบต่อการนำเข้า – ส่งออกของประเทศ มาตรการการแก้ปัญหาความคับคั่งของท่าเรือกรุงเทพมีดังนี้

1) การขยายขีดความสามารถของท่าเรือกรุงเทพในด้านต่าง ๆ ได้แก่

- การขุดลอกร่องน้ำเพื่อให้สามารถรับเรือขนาดใหญ่ขึ้น
- การก่อสร้างท่าเทียบเรือและหลักผูกเรือกลางน้ำเพื่อให้สามารถรับเรือและบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้มากขึ้น
- การจัดซื้ออุปกรณ์ยกขนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบรรทุกขนถ่ายและเคลื่อนย้ายสินค้า

2) การใช้ท่าเรือสัตหีบ¹ เป็นท่าเรือพาณิชย์ชั่วคราวเพื่อรองรับปริมาณสินค้าบางส่วนจากท่าเรือกรุงเทพ

3) การให้ท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาให้บริการสาธารณะนำเข้า – และส่งออกตู้สินค้า

4) การจำกัดปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

¹ ในปี 2509 ได้เริ่มก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกขึ้นที่อ่าวสัตหีบ เพื่อประโยชน์ทางการทหารของประเทศสหรัฐอเมริกา การก่อสร้างได้แล้วเสร็จในปี 2512 และใช้ประโยชน์ทางการทหารสหรัฐจนถึงกลางปี 2515 จึงได้โอนท่าเรือสัตหีบมาเป็นของรัฐบาลไทย (ที่มา : ท่าเรือแหลมฉบัง, ประวัติท่าเรือแหลมฉบัง. [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.laemchabangport.com/lcp/Internet/th/lcp.history1.php> [24 July 2009].)

เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 ในปี 2529 ปัญหาความคับคั่งของท่าเรือกรุงเทพก็ได้คลี่คลายลง พร้อมกับการเลิกกิจการท่าเรือสัตว์หีบและส่งมอบคืนแก่กองทัพเรือ รวมถึงการเปิดดำเนินการท่าเรือแห่งใหม่ในชายฝั่งภาคตะวันออก

ข. ก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ของประเทศ

แนวความคิดในการก่อสร้างท่าเรือหลักแห่งใหม่เป็นเรื่องที่รัฐให้ความสำคัญมาตลอด ดังจะเห็นได้จากก่อนที่ประเทศไทยจะมีการจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีนโยบายรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับเรื่องนี้ และเมื่อมีการจัดทำแผนพัฒนา ฯ ได้มีความพยายามผลักดันการก่อสร้างท่าเรือใหม่จนเป็นผลสำเร็จ สำคัญในแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้มีดังนี้

1) การก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ในภาคตะวันออก

แนวความคิดในการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ในชายฝั่งภาคตะวันออกเริ่มตั้งแต่ปี 2491 ในสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม และในปี 2495 คณะรัฐมนตรีได้มีความเห็นว่า² ด้วยข้อจำกัดด้านทำเลที่ตั้ง ท่าเรือกรุงเทพคงไม่สามารถรองรับปริมาณการค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ก่อนหน้าที่แนวความคิดในการก่อสร้างท่าเรือใหม่จะได้รับการบรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีมติคณะรัฐมนตรีให้มีการสำรวจและศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือใหม่หลายครั้ง และการก่อสร้างท่าเรือใหม่ก็ได้รับการบรรจุไว้ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 และท่าเรือแห่งใหม่ในชายฝั่งภาคตะวันออก 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง และมาบตาพุด ก็ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการในปี 2534 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 ซึ่งมีรายละเอียดโดยสรุปดังนี้

- การศึกษาความเป็นไปในการก่อสร้าง (แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 1 – 3 พ.ศ.

2504 - 2519)

- แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 1 คณะรัฐมนตรีมีมติให้มีการสำรวจทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมของท่าเรือแห่งใหม่ (ยังไม่ได้บรรจุในแผน ฯ)
- แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 สำรวจทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมในการก่อสร้าง
- แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 3 เห็นชอบให้ก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่แหลมฉบัง

² มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2495

● การดำเนินการก่อสร้าง (แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 4 – 6 พ.ศ. 2520 - 2534)

- แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 4 พิจารณาให้ท่าเรือแห่งใหม่ที่จะก่อสร้างเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาชายฝั่งภาคตะวันออก
- แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้การก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุดเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาชายฝั่งภาคตะวันออก
- แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 เริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุดจนแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการ

2) การก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ในภาคใต้

แนวความคิดในการก่อสร้างท่าเรือมีมาตั้งแต่แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 1 โดยมีมติคณะรัฐมนตรีให้สำรวจเพื่อก่อสร้างท่าเรือสงขลา และในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ได้มีมติคณะรัฐมนตรีให้สำรวจเพื่อก่อสร้างท่าเรือภูเก็ต ซึ่งในขณะนั้นการสำรวจเพื่อก่อสร้างท่าเรือใหม่ทั้ง 2 แห่งยังไม่ได้บรรจุไว้ในแผนพัฒนา ฯ การก่อสร้างท่าเรือทั้งสองตามแผนพัฒนา ฯ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

● การศึกษาความเป็นไปในการก่อสร้าง (แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 1 – 4 พ.ศ. 2504 - 2524)

- แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 1 คณะรัฐมนตรีมีมติให้มีการสำรวจทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมของท่าเรือสงขลา (ยังไม่ได้บรรจุในแผน ฯ)
- แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 คณะรัฐมนตรีมีมติให้มีการสำรวจทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมของท่าเรือภูเก็ต (ยังไม่ได้บรรจุในแผน ฯ)
- แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 3 สำรวจเพื่อก่อสร้างท่าเรือสงขลาและภูเก็ต
- แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 4 วางแผนการก่อสร้างท่าเรือสงขลาและภูเก็ต

● การดำเนินการก่อสร้าง (แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 – 6 พ.ศ. 2525 – 2534)

- แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 ดำเนินการก่อสร้างท่าเรือสงขลาและภูเก็ต
- แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 การก่อสร้างท่าเรือแล้วเสร็จและเริ่มให้บริการ

นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างท่าเรืออื่น ๆ ในภาคใต้ซึ่งอนุมัติโดยมติคณะรัฐมนตรีแต่ยังไม่ได้บรรจุในแผนพัฒนา ฯ ได้แก่ ในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 2 มีมติให้สำรวจท่าเรือกันตัง และในช่วงแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 9 มีมติให้ก่อสร้างและเปิดใช้ท่าเรือระนอง

ค. การสนับสนุนการดำเนินงานของท่าเรือใหม่

เมื่อท่าเรือแห่งใหม่ในภาคตะวันออกและภาคใต้ทั้ง 4 แห่งได้ก่อสร้างแล้วเสร็จในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 ยังประสบปัญหาหลายประการโดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำเนินงานของท่าเรือ เช่น โครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนนและรถไฟ นิคมอุตสาหกรรม เป็นต้น รัฐยังมีนโยบายต่อเนื่องให้การสนับสนุนให้การดำเนินงานของท่าเรือใหม่เป็นไปให้ได้อย่างราบรื่น ทั้งที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนา ฯ และมติคณะรัฐมนตรี ได้แก่

1) การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับหรือเชื่อมต่อกับท่าเรือ

- ท่าเรือในภาคตะวันออก โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเริ่มเปิดดำเนินการในปี 2534 มีผู้มาใช้ท่าเรื่อน้อยเนื่องจากขาดโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกับท่าเรือ ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 7 กำหนดให้เร่งก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นดังนี้

- การก่อสร้างถนนและรถไฟที่เชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุดตามที่ได้กำหนดไว้ในโครงการพัฒนาชายฝั่งภาคตะวันออกให้แล้วเสร็จ³

- การก่อสร้าง ICD ที่ลาดกระบัง เพื่อสนับสนุนการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

- ท่าเรือในภาคใต้ หลังจากที่ท่าเรือสงขลาและภูเก็ตก่อสร้างแล้วเสร็จแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 ได้มีมติคณะรัฐมนตรี ให้จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในภาคใต้ในจังหวัดสงขลา สุราษฎร์ธานี และภูเก็ต เพื่อสนับสนุนท่าเรือสงขลาและภูเก็ต⁴ อย่างไรก็ตามได้มีการ

³ โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกับท่าเรือในแผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 เช่น ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 3 หมายเลข 7 และหมายเลข 9 และทางรถไฟ ได้แก่ การเชื่อมต่อทางรถไฟจากลาดกระบังเข้ามายังท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้สามารถขนถ่ายสินค้าตู้มายังท่าเรือได้อย่างสะดวกมากขึ้น การเชื่อมเส้นทางรถไฟไปยังท่าเรือมาบตาพุดเพื่อใช้ในการขนส่งน้ำมัน ได้แก่ สายสตึบ – ระยอง

⁴ การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ เป็นการพัฒนาต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฯ ฉบับที่ 4 และฉบับที่ 5 เพื่อเป็นการสนับสนุนในโครงการก่อสร้างท่าเรื่อน้ำลึกที่กำหนดใน 3 จังหวัด ได้แก่ สงขลา ภูเก็ต และสุราษฎร์ธานี โดยจัดให้มีอุตสาหกรรมขนาดเล็กและขนาดกลางอยู่รวมกันเพื่อให้บริการของรัฐในด้านของสาธารณูปโภคและการใช้วัตถุดิบในท้องถิ่นมาประกอบการผลิตทางอุตสาหกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยกำหนดให้

จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมเพียงแห่งเดียว คือ นิคมอุตสาหกรรมฉลุง ที่จังหวัดสงขลา และนับตั้งแต่มีมติคณะรัฐมนตรีนี้ก็ไม่มียุทธศาสตร์เกี่ยวกับท่าเรือทั้งสองแห่งนี้อีก

2) การกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการท่าเรือที่มีประสิทธิภาพ

ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 ซึ่งเป็นปีที่ท่าเรือใหม่ทั้ง 4 แห่งก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มให้บริการ ได้กำหนดให้ส่งเสริมเอกชนให้เข้ามามีส่วนในการบริหารและประกอบการท่าเรือทั้ง 4 แห่ง และได้มีมติคณะรัฐมนตรีในการอนุมัติให้เอกชนบริหารและประกอบการท่าเรือของรัฐ โดยครั้งแรกอนุมัติให้บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล ประกอบการท่าเรือสงขลาและภูเก็ตเป็นเวลา 10 ปี

ตั้งแต่แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 7 – 9 ได้มีมติคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้เอกชนประกอบการท่าเทียบเรือต่าง ๆ ของท่าเรือแหลมฉบังซึ่งก่อสร้างและเปิดดำเนินการเป็นระยะ ๆ

ง. การจัดตั้งองค์กรกลางท่าเรือและคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ

แนวความคิดในการจัดตั้งองค์กรกลางเพื่อดูแลท่าเรือที่เกิดขึ้นในช่วงแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 เนื่องจากนอกเหนือจากท่าเรือกรุงเทพ ประเทศไทยมีท่าเรือหลักเพิ่มขึ้นอีก 4 แห่ง จึงได้กำหนดในแผนฉบับนี้ ให้จัดตั้งองค์กรกลางถาวรท่าเรือ เพื่อทำหน้าที่ประสานนโยบาย วางแผน ควบคุม ดูแล และพัฒนาท่าเรือต่าง ๆ ทั่วประเทศ ดังนั้นคณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติอนุมัติการแต่งตั้ง คณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ เพื่อดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 อย่างไรก็ตามคณะกรรมการชุดนี้ยังไม่เคยดำเนินใด ๆ ที่มีผลต่อท่าเรือ

- นิคมอุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา ที่บริเวณเหมืองแร่ฉลุง อำเภอหาดใหญ่ อยู่ห่างจากท่าเรือสงขลา 40 กิโลเมตร ประเภทอุตสาหกรรมที่จะอยู่ในนิคมคือ อุตสาหกรรมที่มีอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นหรือจังหวัดใกล้เคียง เช่น ยาง ไม้ อุปกรณ์สิ่งก่อสร้าง อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเกษตรสัตว์น้ำทางทะเล เป็นต้น กำหนดเวลาดำเนินการคือ สำรวจ (ปี 2528) ออกแบบก่อสร้าง (ปี 2529) ก่อสร้าง (ปี 2530 – 2531)

- นิคมอุตสาหกรรมจังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่อำเภอพุนพิน ประเภทอุตสาหกรรมที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ โรงงานกลั่นน้ำมันปาล์ม การแปรรูปยางพารา เป็นต้น

- นิคมอุตสาหกรรมท่าอากาศยานภูเก็ต ประเภทอุตสาหกรรมที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และไฟฟ้า อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว

ใน ประภาส จักกะพาส “การพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคใต้: ปัญหาและความคาดหวัง,โครงการนิคม

อุตสาหกรรม นิตยสารการท่าเรือ 32 (กันยายน 2528) หน้า 11 – 16.

5.2 ผลกระทบของนโยบายภาครัฐที่มีต่อการใช้ท่าเรือ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและมติคณะรัฐมนตรีนับเป็นนโยบายภาครัฐที่สำคัญที่มีผลโดยตรงต่อกายภาพท่าเรือ และการบริหารจัดการท่าเรือ แบ่งท่าเรือออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

- 1) ท่าเรือที่ประสบความสำเร็จในเชิงนโยบาย
- 2) ท่าเรือที่ล้มเหลวในเชิงนโยบาย

5.2.1 ท่าเรือที่ประสบความสำเร็จในเชิงนโยบาย

ท่าเรือที่ประสบความสำเร็จในเชิงนโยบาย เป็นท่าเรือที่รัฐได้กำหนดให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศ และรัฐมีนโยบายชัดเจน ต่อเนื่องและครบวงจร ตั้งแต่การศึกษาเพื่อก่อสร้าง ดำเนินการก่อสร้าง จนกระทั่งท่าเรือเปิดให้บริการ รวมถึงการพัฒนาท่าเรือในด้านต่าง ๆ โดยบรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และมีมติคณะรัฐมนตรีผลักดันให้เป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้ในแผนพัฒนา ฯ ท่าเรือเหล่านี้ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ แหลมฉบัง และมาบ - ตาพุด

ปัจจัยความสำเร็จทางนโยบายภาครัฐส่งผลให้ท่าเรือประสบความสำเร็จทั้งด้านกายภาพและการบริหารจัดการ ดังนี้

1) ด้านกายภาพ⁵ ปัจจัยทางกายภาพนับเป็นปัจจัยพื้นฐานในการประสบความสำเร็จของท่าเรือทุกแห่ง นโยบายภาครัฐมีผลต่อปัจจัยด้านกายภาพ ได้แก่

- ท่าเลที่ตั้งทางชายฝั่งที่เหมาะสม กล่าวคือ ตั้งอยู่ในอ่าวจอดเรือที่ปลอดภัย มีขนาดใหญ่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่และปริมาณเรือจำนวนมาก ดังจะเห็นได้จาก ท่าเรือกรุงเทพแม้จะเป็นท่าเรือแม่น้ำซึ่งมักจะมีข้อจำกัดในด้านขนาดและความลึกของร่องน้ำ แต่เป็นท่าเลที่ตั้งดีที่สุดเมื่อครั้งศึกษาและก่อสร้างท่าเรือ ในปัจจุบันท่าเรือกรุงเทพยังคงเป็นท่าเรือแม่น้ำที่มีท่าเลที่ตั้งดีที่สุดเนื่องจากตั้งอยู่ในแม่น้ำที่ใหญ่และยาวที่สุดของประเทศ เป็นผลให้ท่าเรือกรุงเทพมีระบบขนส่งทางน้ำภายในประเทศเชื่อมต่อกับท่าเรือที่ดีที่สุด

ส่วนท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุดตั้งอยู่ในชายฝั่งภาคตะวันออกซึ่งเป็นชายฝั่งที่มีท่าเลที่ตั้งดีที่สุดในประเทศ เนื่องจากเป็นอ่าวจอดที่ปราศจากคลื่นลมแรง ท้องน้ำมีขนาดใหญ่และมีระดับน้ำลึกทำให้สามารถรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ได้

⁵ รายละเอียดดูเพิ่มเติมในบทที่ 4 ปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

- ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เชื่อมต่อกับแหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ อีกทั้งรัฐยังผลักดันให้มีการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมในบริเวณใกล้กับท่าเรือ หรือ ท่าเรือตั้งอยู่ ทำให้ท่าเรือมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

- โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือที่สมบูรณ์ กล่าวคือ ทั้งทางถนน รถไฟ และแม่น้ำหรือชายฝั่ง ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเป็นผลพวงมาจากการกำหนดทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม และอีกส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากนโยบายภาครัฐซึ่งกำหนดให้มีโครงการก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อท่าเรือไว้ในโครงการก่อสร้างท่าเรือ และบรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) ด้านการบริหารจัดการ เป็นปัจจัยที่เกิดขึ้นจากกลไกภาครัฐทั้งด้านนโยบายและกฎหมาย และเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้ท่าเรือประสบความสำเร็จทั้งในเชิงประสิทธิผลและประสิทธิภาพ นโยบายภาครัฐที่มีผลต่อการบริหารจัดการท่าเรือได้แก่

- มีการกำหนดวัตถุประสงค์ของท่าเรือไว้ชัดเจนตั้งแต่การศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือ ทั้งหน้าที่ของท่าเรือซึ่งส่วนใหญ่กำหนดให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศ และประเภทสินค้าที่ผ่านท่าเรือ เช่น สินค้าเหลว สินค้าเทกอง สินค้าตู้ เป็นต้น ส่งผลให้ท่าเรือที่ก่อสร้างขึ้นสามารถใช้งานได้ตรงวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนด

- มีองค์กรเฉพาะเพื่อดูแลท่าเรือ โดยทำหน้าที่ตั้งแต่ศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือ ลงทุนดำเนินการก่อสร้างท่าเรือ บริหารจัดการท่าเรือ และทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างท่าเรือกับรัฐทำให้สามารถแก้ปัญหาท่าเรือได้อย่างต่อเนื่องและทันท่วงทีจนกระทั่งปัญหายุติ ดังจะเห็นได้จากการแก้ปัญหาท่าเรือกรุงเทพฉบับดั้งเดิมได้รับการบรรจุไว้ในแผนพัฒนา ฯ ตั้งแต่แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 1 – 7 (พ.ศ. 2504 – 2539)

- มีกฎหมายเฉพาะในการบริหารจัดการท่าเรือ และมีอาณาบริเวณท่าเรือ (Port Limits) ทั้งทางบกทางน้ำที่ชัดเจน ทำให้สามารถควบคุม ดูแลบำรุงรักษา ตลอดจนพัฒนาท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.2.2 ท่าเรือที่ล้มเหลวในเชิงนโยบาย

ท่าเรือที่ล้มเหลวในเชิงนโยบาย เกิดจากการที่นโยบายของรัฐที่มีต่อท่าเรืออาจจะชัดเจนแต่ไม่ต่อเนื่อง หรือไม่ชัดเจนและไม่ต่อเนื่อง หรือไม่มีนโยบายรองรับ แบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

- ก) ท่าเรือที่ศึกษาและก่อสร้างโดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ข) ท่าเรือที่ศึกษาและก่อสร้างโดยแผนพัฒนาท้องถิ่น

ค) ท่าเรือที่ไม่มีนโยบายรัฐรองรับ

ก. ท่าเรือที่ศึกษาและก่อสร้างตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ท่าเรือที่ก่อสร้างตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีทั้งสิ้น 4 แห่ง คือ ท่าเรือในชายฝั่งภาคตะวันออก ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง และมาบตาพุด และท่าเรือในชายฝั่งภาคใต้ ได้แก่ ท่าเรือสงขลา และท่าเรือภูเก็ต ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบัง และมาบตาพุดประสบความสำเร็จในเชิงนโยบาย ท่าเรือสงขลาและภูเก็ตกลับล้มเหลวเชิงนโยบาย เมื่อวิเคราะห์นโยบายภาครัฐที่มีต่อท่าเรือทั้งสองแห่งพบสาเหตุที่สำคัญ ดังนี้

1) ความไม่ชัดเจนในนโยบายภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการบริหารจัดการท่าเรือ ในการศึกษาก่อสร้างท่าเรือได้กำหนดวัตถุประสงค์ให้ท่าเรือทั้งสองเป็นท่าเรือหลักในภาคใต้ ด้านอ่าวไทยและอันดามัน แต่กลับไม่ได้กำหนดองค์กรเฉพาะเพื่อบริหารจัดการท่าเรือ กล่าวคือ เมื่อก่อสร้างท่าเรือแล้วเสร็จ ก็ส่งมอบท่าเรือให้แก่กรมธนารักษ์⁶ ต่างจากท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุดซึ่งกำหนดองค์กรเฉพาะเพื่อดูแลท่าเรือตั้งแต่ศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือ ลงทุนและดำเนินการก่อสร้างท่าเรือ

การที่ท่าเรืออยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์ซึ่งไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับท่าเรือ ทำให้การดำเนินงานของท่าเรือประสบปัญหาในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- ขาดสื่อกลางระหว่างรัฐบาลและท่าเรือ เพื่อแก้ปัญหาอันเป็นอุปสรรคในการดำเนินงานของท่าเรือ
- ขาดงบประมาณลงทุนจากภาครัฐในสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เช่น การขุดลอกร่องน้ำ การบำรุงรักษาท่าเทียบเรือ
- ขาดกฎระเบียบที่เอื้อต่อการดำเนินงานของท่าเรือ และไม่มีอาณาบริเวณท่าเรือที่ชัดเจน ทำให้ไม่สามารถควบคุม ดูแลบำรุงรักษา ตลอดจนพัฒนาท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ความไม่ครบถ้วนและไม่ต่อเนื่องในนโยบาย กล่าวคือ หลังจากที่ทำเรือก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2531 ไม่มีนโยบายภาครัฐที่บรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สนับสนุนของท่าเรือให้การดำเนินงานเป็นไปได้อย่างราบรื่น คงมีเพียงมติคณะรัฐมนตรี (เพียงมติเดียวว่าด้วยเรื่องการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของท่าเรือ ซึ่ง

⁶ โดยพิจารณาวิธีการก่อสร้างและงบประมาณที่ก่อสร้างท่าเรือ กล่าวคือ ท่าเรือทั้งสองดำเนินการก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า และก่อสร้างโดยใช้งบประมาณแผ่นดิน ส่งผลให้ท่าเรือก่อสร้างในที่ราชพัสดุ จึงต้องอยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์ซึ่งมีหน้าที่ในการดูแลและจัดหาผลประโยชน์ที่ราชพัสดุ

ไม่ประสบผลสำเร็จ รายละเอียดดูเชิงอรรถ 4) ส่งผลให้ท่าเรือประสบปัญหาด้านกายภาพทั้งโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือและพื้นที่แนวหลัง

ข. ท่าเรือที่ก่อสร้างตามแผนพัฒนาท้องถิ่น

นับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฯ ฉบับที่ 8 เป็นต้นมา รัฐไม่มีนโยบายเกี่ยวกับท่าเรือโดยตรง การพัฒนาท่าเรือกลายเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ดังนั้นการก่อสร้างท่าเรือในช่วงนี้จึงปรับเปลี่ยนจากนโยบายภาครัฐระดับประเทศมาเป็นระดับท้องถิ่น ได้แก่ จังหวัด และอำเภอ ซึ่งต่างก็มุ่งเน้นให้ท่าเรือที่ก่อสร้างขึ้นเป็นแกนกลางในการผลักดันให้ท้องถิ่นที่ท่าเรือตั้งอยู่เป็นศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์ หรือเป็นศูนย์กลางการค้าของอนุภูมิภาค เช่น การก่อสร้างท่าเรือระนองเพื่อเป็นศูนย์กลางการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศกลุ่ม BIMSTEC หรือการปรับปรุงท่าเรือกันตังเพื่อเป็นศูนย์กลางคมนาคมและขนส่งตามโครงการ IMT – GT ท่าเรือที่ทำการศึกษาในกลุ่มนี้ได้แก่ ท่าเรือท่าทอง ระนอง และกันตัง

อาจกล่าวได้ว่าสาเหตุที่ทำให้ท่าเรือกลุ่มนี้ประสบความล้มเหลวในเชิงนโยบายมาจากกระบวนการทั้งหมดในการก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) การศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือ จัดทำโดยองค์กรท้องถิ่น กิจการท่าเรือเป็นกิจการที่มีความซับซ้อนและมีความเชื่อมโยงกับระบบเศรษฐกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ องค์กรท้องถิ่นไม่มีศักยภาพเพียงพอที่จะเห็นและเข้าใจภาพรวมของท่าเรือได้ จึงทำให้ท่าเรือที่ก่อสร้างขึ้นประสบปัญหาด้านกายภาพทั้งด้านทำเลที่ตั้งทางชายฝั่งและทางภูมิศาสตร์ พื้นที่แนวหลัง และโครงข่ายคมนาคม อีกทั้งไม่มีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ

2) การก่อสร้างท่าเรือ หน่วยงานที่รับผิดชอบในการก่อสร้างท่าเรือเหล่านี้ คือ กรมเจ้าท่า ซึ่งส่งผลกระทบต่อท่าเรือดังนี้

- กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการควบคุมการก่อสร้างท่าเรือตามขั้นตอนของกฎกระทรวง⁷ ซึ่งมุ่งเน้นไปที่ความเหมาะสมทางกายภาพ แต่ไม่ได้มุ่งเน้นที่ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ จึงทำให้ท่าเรือที่ก่อสร้างหลายแห่งไม่คุ้มค่าเศรษฐกิจ เนื่องจากมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือน้อย

- กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการควบคุมการก่อสร้าง ในขณะที่เดียวกันทำหน้าที่เป็นผู้ก่อสร้างท่าเรือ ส่งผลให้กลไกในการควบคุมขาดประสิทธิภาพ

⁷ ข้อ 4 (1) กฎกระทรวงฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ความว่า ท่าเทียบเรือถือเป็นสิ่งล่วงล้ำลำน้ำซึ่งในการก่อสร้างต้องได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่า

3) การบริหารจัดการท่าเรือ เนื่องจากท่าเรือเหล่านี้ก่อสร้างโดยงบประมาณแผ่นดิน เมื่อก่อสร้างเสร็จต้องส่งมอบให้แก่กรมธนารักษ์ ในขณะที่เดียวกันท่าเรือก่อสร้างตามความต้องการขององค์กรท้องถิ่น กรมธนารักษ์จึงให้องค์กรท้องถิ่นเป็นผู้บริหารและหาผู้ประกอบการท่าเรือ ซึ่งหน่วยงานทั้งสองล้วนไม่มีความรู้ความเข้าใจในกิจกรรมท่าเรือ ทำให้ท่าเรือประสบปัญหาเช่นเดียวกับท่าเรือสงขลาและภูเก็ต คือ ขาดแคลนงบประมาณในการลงทุนจากภาครัฐที่ใช้ในการบำรุงรักษาส่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน ซึ่งต้องใช้งบประมาณสูง ขาดกลไกด้านองค์กรและกฎหมายเฉพาะ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของท่าเรือ นอกจากนี้ท่าเรือ (รวมถึงท่าเรือสงขลาและภูเก็ต) ยังประสบปัญหาดังนี้

- ผู้ประกอบการขาดความมั่นใจในการลงทุน เนื่องจาก
 - ระยะเวลาในสัมปทานสั้น ในขณะที่การลงทุนในกิจกรรมท่าเรือต้องใช้งบประมาณสูง และใช้เวลาคิทุนนาน ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถวางแผนการลงทุน
 - การบริหารโดยองค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น ถูกการเมืองท้องถิ่นแทรกแซงได้โดยง่าย ทำให้ขาดความมั่นใจว่าจะได้ต่อสัญญาสัมปทาน อาจส่งผลให้ต้องสูญเสียเงินที่ได้ลงทุนไป (กรณีตัวอย่างดู ภาคผนวก ก เรื่อง ท่าเรือท่าทอง)
- การบริหารและประกอบการท่าเรือมุ่งเน้นแสวงหาผลประโยชน์ ส่งผลให้ท่าเรือถูกใช้อย่างไม่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ค. ท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ไม่มีนโยบายรัฐรองรับ

ท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ไม่มีนโยบายรัฐรองรับ ได้แก่ เขตจอดเรือศรีราชา และท่าเรือเอksen

1) เขตจอดเรือศรีราชา

เขตท่าเรือศรีราชา หรือ ที่เรียกกันว่า อ่าวจอดเรือเกาะสีชัง เป็นอ่าวจอดเรือธรรมชาติที่ดีที่สุดในประเทศไทย เนื่องจากเป็นอ่าวจอดเรือขนาดใหญ่ มีระดับน้ำลึกในบางจุดลึกถึง 18 เมตร นอกจากนี้ยังเชื่อมต่อกับแหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมในภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยการขนส่งทางแม่น้ำซึ่งเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำที่สุด จึงทำให้เขตท่าเรือศรีราชามีความสำคัญต่อการนำเข้า – ส่งออกของไทยมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ดังจะเห็นได้จากในปี 2549 ปริมาณการบรรทุกขนถ่ายสินค้ากลางน้ำ ณ เขตท่าเรือศรีราชา มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 14 ของปริมาณการค้าทั้งหมด (รายละเอียดดูตารางที่ 6 – 1 ในบทที่ 6)

อย่างไรก็ตามรัฐไม่มีนโยบายเกี่ยวกับเขตท่าเรือศรียา นอกจากการจัดระเบียบจราจร ซึ่งส่งผลต่ออ่าวจอดเรือ ดังนี้

1) ทำให้ปริมาณเรือที่เข้า – ออกเพื่อบรรทุกขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ซึ่งเรือที่ผ่านบริเวณนี้มีทั้งเรือขนาดเล็กและขนาดใหญ่ และเรือสินค้าทุกประเภททั้งเรือสินค้าแห้งและสินค้าเหลว

2) อัตราการใช้อ่าวจอดเรือต่ำมาก (ดูรายละเอียดในบทที่ 4 เชิงบรรณ 42 หน้า 128) มีผลทำให้

- เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ปริมาณเรือเพิ่มสูงขึ้น
- รัฐสูญเสียรายได้ หากมีการจัดเก็บในอัตราที่เหมาะสม จะช่วยให้รัฐมีรายได้เพิ่มขึ้น
- ท่าเรือชายฝั่ง เช่น ท่าเทียบเรือ A0 ในท่าเรือแหลมฉบังมีเรือให้บริการน้อย เนื่องจากค่าภาระใช้ท่าเรือสูงกว่าเขตท่าเรือศรียาซึ่งจัดเก็บในอัตราที่ต่ำมาก
- ปริมาณสินค้าที่บรรทุกขนถ่ายเป็นจำนวนมาก อาจก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศ และทะเล ทั้งนี้เนื่องจากสินค้าที่บรรทุกขนถ่ายในบริเวณนี้เป็นสินค้าที่ก่อให้เกิดมลภาวะ เช่น มันท้าปะหลัง ซีเมนต์ เป็นต้น

ดังนั้นรัฐจึงควรกำหนดนโยบายการใช้ท่าเรือให้ชัดเจนและเร่งด่วน ก่อนที่ปริมาณการขนส่งในบริเวณนี้จะเพิ่มขึ้นจนกลายเป็นปัญหาที่ไม่สามารถควบคุมได้

2) ท่าเรือเอกชน

1) ท่าเรือเอกชนเกิดขึ้นเพื่อบริการธุรกิจของตนเอง เนื่องจากท่าเรือของรัฐมีไม่เพียงพอกับปริมาณการค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งออก นอกจากนี้มีท่าเรือส่วนหนึ่งให้บริการสาธารณะ จากการศึกษานโยบายภาครัฐพบว่า รัฐไม่เคยกำหนดนโยบายเกี่ยวกับท่าเรือเอกชน นอกจากมติคณะรัฐมนตรีให้ท่าเรือเอกชน 5 แห่ง ในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นท่าเรือสาธารณะเพื่อช่วยบรรเทาความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ การที่ขาดการสนับสนุนจากนโยบายภาครัฐมีผลกระทบต่อท่าเรือ ดังนี้

1) ขาดโครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อท่าเรือ เป็นผลให้ท่าเรือเอกชนไม่สามารถใช้ท่าเรือได้เต็มศักยภาพ

⁸ ท่าเรือสาธารณะ 5 แห่ง ได้แก่ BMTP BDS TPT Unithai และ Siam Bangkok Port ต่อมา Siam Bangkok Port เลิกประกอบกิจการเป็นท่าเรือสาธารณะเนื่องจากปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือน้อย

2) ขาดการสนับสนุนและแก้ปัญหาท่าเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเกิดความขัดแย้งระหว่างกิจกรรมท่าเรือกับกิจกรรมอื่น เช่น ความขัดแย้งระหว่างท่าเรือเจียรวานิช และเข้าเทิร์นพอร์ตกับธุรกิจโรงแรม ซึ่งมาประกอบกิจการท่าเรือภายหลังจากที่ท่าเรือประกอบธุรกิจมากกว่า 20 ปี (รายละเอียด ดูภาคผนวก ก ท่าเรือเจียรวานิช และท่าเรือเข้าเทิร์นพอร์ต)

ท่าเรือเอกชนส่วนใหญ่มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ดังจะเห็นได้จาก

1) ท่าเรือเอกชนที่ทำการศึกษาศึกษา 12 แห่งมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือรวมกันคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17 ของปริมาณการค้าทางทะเล (ในขณะที่กลุ่มท่าเรือที่กรมธนารักษ์เป็นเจ้าของมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 1 ของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมด)⁹

2) การใช้ท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ มีการใช้ท่าเรือตรงตามวัตถุประสงค์ และประเภทสินค้าผ่านท่าเรือตรงตามที่กำหนดไว้

3) ท่าเรือส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในทำเลที่ตั้งทั้งทางชายฝั่งและทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม เช่น ท่าเรือ IRPC ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีระดับน้ำลึกถึง 19 เมตร สามารถรับเรือขนาด 250,000 dwt นับเป็นท่าเรือซึ่งมีระดับความลึกและรองรับเรือได้ใหญ่ที่สุดของประเทศ จึงทำให้ท่าเรือเอกชนไม่มีท่าเรือใดประสบปัญหาไม่มีสินค้าผ่านท่าเรือ

ท่าเรือเอกชนลงทุนด้วยงบประมาณตนเอง ซึ่งช่วยประหยัดงบประมาณของรัฐในการก่อสร้างท่าเรือ อีกทั้งท่าเรือหลายแห่งลงทุนเป็นเงินจำนวนมหาศาล เช่น ท่าเรือประจวบ ซึ่งมีการก่อสร้างเชื่อมกันคลื่นซึ่งต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก ที่กล่าวมานี้สะท้อนให้เห็นบทบาทสำคัญของท่าเรือเอกชนที่มีต่อการค้าทางทะเลของประเทศ หากท่าเรือเหล่านี้ได้รับการสนับสนุนเชิงนโยบายจากภาครัฐ จะช่วยให้การใช้ท่าเรือมีประสิทธิภาพอย่างยิ่งขึ้น ซึ่งส่งผลดีต่อการค้าทางทะเลและเศรษฐกิจของประเทศ

5.2.3 สรุปปัจจัยทางนโยบายภาครัฐที่มีต่อท่าเรือทั้ง 2 กลุ่ม

ในขณะที่การศึกษาปัจจัยทางนโยบายภาครัฐที่มีผลต่อท่าเรือ พบว่า มีท่าเรือกลุ่มหนึ่งประสบความสำเร็จเชิงนโยบาย ซึ่งท่าเรือเหล่านี้รัฐมีนโยบายในการก่อสร้างและสนับสนุนการดำเนินการของท่าเรืออย่างชัดเจน ต่อเนื่องและครบวงจร และท่าเรืออีกกลุ่มหนึ่งประสบความล้มเหลวในเชิงนโยบาย ซึ่งตรงกันข้ามกับท่าเรือกลุ่มแรก ท่าเรือกลุ่มนี้นโยบายที่รัฐมีต่อท่าเรือกลุ่มนี้อาจจะไม่ชัดเจน หรือไม่ต่อเนื่อง หรือไม่มีนโยบายรองรับท่าเรือกลุ่มนี้เลย ในความเป็นจริงแล้วท่าเรือที่ประสบความสำเร็จในเชิงนโยบายควรจะประสบความสำเร็จอย่างสูงในการใช้ท่าเรือ แต่จากการศึกษาสถานภาพการใช้ท่าเรือไทยในปัจจุบันกลับพบว่าไม่มีท่าเรือใดที่

⁹ รายละเอียดดูตารางที่ 6 – 1 ในบทที่ 6

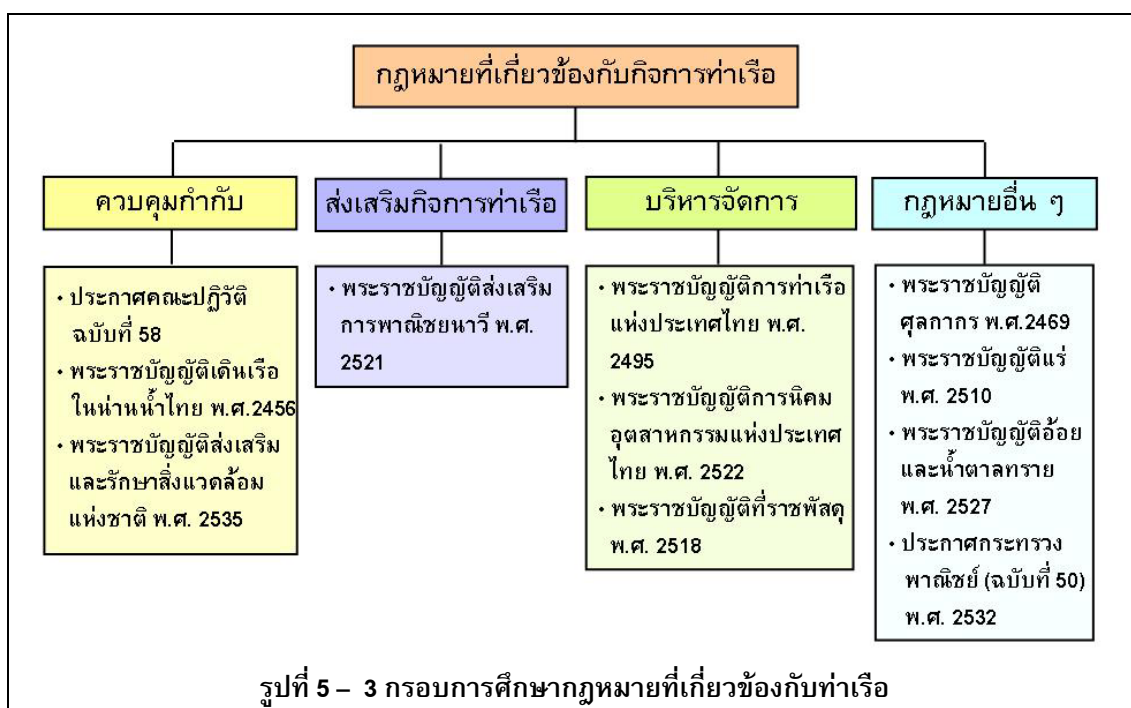
ประสบความสำเร็จในการใช้ท่าเรือ (รายละเอียดดูบทที่ 3) จากการวิเคราะห์นโยบายภาครัฐที่มีต่อท่าเรือพบปัญหาที่ทำให้ท่าเรือล้มเหลวในการใช้ท่าเรือ 4 ประการ ดังนี้

1) นโยบายภาครัฐที่มีต่อท่าเรือ (บางท่า) แม้จะชัดเจน ต่อเนื่องและครบวงจร แต่สาระในนโยบายเป็นการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าในการดำเนินงานของท่าเรือ และขาดสาระที่เป็นกรอบในการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งส่งผลให้การพัฒนาท่าเรือไทยเป็นไปอย่างไร้ทิศทาง

2) นโยบายภาครัฐไม่ครอบคลุมท่าเรือทุกแห่งของประเทศ ทำให้การพัฒนาท่าเรือขาดความเป็นเอกภาค

3) ขาดกลไกตรวจสอบและประเมินผลท่าเรือที่ได้ศึกษาและก่อสร้าง เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จสามารถดำเนินงานให้มีประสิทธิผลและประสิทธิภาพตามที่ได้ทำการศึกษาไว้

4) ขาดองค์กรที่รับผิดชอบท่าเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการจัดทำแผนแม่บทเพื่อใช้เป็นกรอบในการพัฒนาท่าเรือของประเทศ และผลักดันให้ดำเนินการตามกรอบที่ได้กำหนดไว้



5.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ แบ่งได้เป็น 4 กลุ่ม คือ

- 1) กฎหมายควบคุมและกำกับท่าเรือ
- 2) กฎหมายส่งเสริมกิจการท่าเรือ

3) กฎหมายบริหารและจัดการท่าเรือ

4) กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

5.3.1 กฎหมายควบคุมและกำกับท่าเรือ

กฎหมายควบคุมและกำกับท่าเรือประกอบด้วยกฎหมาย 3 ฉบับ ได้แก่ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของชาติ พ.ศ.2535 ซึ่งสาระสำคัญของกฎหมายอาจแบ่งออกได้เป็น 3 ประเด็น ได้แก่

ก. การควบคุมการประกอบการท่าเรือ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการท่าเรือ ได้แก่ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ซึ่งให้สิทธิรัฐในการใช้อำนาจดำเนินการควบคุมแต่ผู้เดียวในการประกอบการกิจการท่าเรือ ทั้งนี้เพราะกิจการท่าเรือถือเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน โดยมีผลบังคับเฉพาะท่าเรือเดินทะเลที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ขึ้นไป ไม่ว่าจะมีการเรียกค่าตอบแทนในการให้บริการหรือไม่ และให้หมายรวมถึงสิ่งลอยน้ำอื่นใด ไม่ว่าจะมีเครื่องจักรสำหรับขับเคลื่อนหรือไม่ก็ตาม ซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเดียวกันแต่มิได้ใช้เพื่อการขนส่ง¹⁰ ประกาศคณะปฏิวัติฉบับนี้มีผลดังนี้

1) ผู้ประกอบกิจการท่าเรือดังกล่าวจะต้องยื่นคำร้องขอรับอนุญาตต่อรัฐมนตรีตามแบบที่กำหนด และจะต้องมีใบอนุญาตประกอบการท่าเรือตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต ซึ่งจะต้องไม่เกิน 15 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาต¹¹

2) ผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือจะต้องผ่านการประเมินผลการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยจากกรมเจ้าท่าตาม “คู่มือการรักษาความปลอดภัยสำหรับท่าเรือ”¹²

¹⁰ ข้อ 2 ประกาศกระทรวงคมนาคม กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือซึ่งเป็นกิจการค้าขาย อันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ตามข้อ 3 (9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤษภาคม 2542

¹¹ ข้อ 5 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือซึ่งเป็นกิจการค้าขาย อันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ตามข้อ 3 (9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤษภาคม 2542

¹² ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือ ซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประเทศตามข้อ 3(9) แห่ง

ข. การกำกับและควบคุมการก่อสร้างท่าเทียบเรือและการรักษาสสิ่งแวดล้อม

กฎหมายที่ใช้ในการกำกับการก่อสร้างท่าเทียบเรือและการรักษาสสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย กฎหมาย 2 ฉบับ คือ

1) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ประกอบด้วยสาระที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างท่าเรือและการรักษาสสิ่งแวดล้อม ดังนี้

- กำหนดให้การก่อสร้างท่าเรือเป็นการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ¹³ โดยมีผลบังคับกับท่าเรือที่รับเรือทุกขนาดทั้งสูงกว่าและต่ำกว่า 500 ตันกรอสส์ ส่งผลให้
 - ผู้ประกอบการท่าเรือจะต้องได้รับอนุญาตในการก่อสร้างท่าเรือจากกรมเจ้าท่า¹⁴
 - ผู้ได้รับอนุญาตจะต้องเสียค่าตอบแทนเป็นรายปีต่อกรุงเทพมหานคร หรือสำนักงานเขต เมืองพัฒนา เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นซึ่งมีกฎหมายจัดตั้งขึ้น แล้วแต่กรณีที่ทำเรื่อนั้นตั้งอยู่ในเขตใด¹⁵
- กำหนดข้อห้ามทิ้งสิ่งปฏิกูลลงในแม่น้ำและการลงโทษ
 - หากเป็นหิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูล ต้องโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทถ้วน หรือทั้งจำทั้งปรับ และจะต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย¹⁶

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

¹³ มาตรา 117 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

¹⁴ ข้อ 4 (1) กฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456

¹⁵ ข้อ 2 และ ข้อ 3 กฎกระทรวง ฉบับที่ 64 (2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456

¹⁶ มาตรา 119 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

- หากเป็นน้ำมัน และเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ ที่เป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิต หรือต่อสิ่งแวดล้อม ต้องโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และจะต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย¹⁷

2) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของชาติ พ.ศ.2535 มีผลบังคับกับท่าเรือเฉพาะขนาด 500 ตันกรอสส์ขึ้นไป กล่าวคือ การก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์ที่สามารถรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์¹⁸ขึ้นไปไม่ว่าท่าเรือนั้นจะเป็นของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน จะต้องทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมเพื่อพิจารณา

ค. การกำกับการเดินเรือ

ในมาตรา 38 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ได้กำหนดท่าเลที่จอดเรือต่างประเทศในเขตท่าเรือกรุงเทพ โดยมีผลบังคับเฉพาะเรือเดินสมุทรระหว่างประเทศที่ขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา กล่าวคือ เรือที่ขนถ่ายคนโดยสาร หรือของที่มาจากต่างประเทศ จะต้องจอด ณ ท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เว้นแต่ เมื่อที่จอดเรือหรือท่าเทียบเรือไม่ว่างพอจะจอดหรือเทียบได้ หรือเพราะเหตุจำเป็นอย่างอื่น ซึ่งถ้าตรงตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนดไว้ และอธิบดีกรมเจ้าท่าลงนามอนุญาตแล้วจึงจะจอดหรือเทียบในที่ที่ได้รับอนุญาตได้

สาระของกฎหมายที่กล่าวมาข้างต้น มีผลทำให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยผูกขาดการขนส่งทางทะเลในแม่น้ำเจ้าพระยา

5.3.2 กฎหมายส่งเสริมกิจการท่าเรือ

กฎหมายที่ส่งเสริมกิจการท่าเรือ มีฉบับเดียว คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. 2521 โดยกำหนดให้ท่าเรือเป็นกิจกรรมหนึ่งในกิจการพาณิชย์ เมื่อพิจารณาอำนาจหน้าที่ของ คณะกรรมการการส่งเสริมการพาณิชย์ฯ ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ กลับพบว่า อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ ฯ มุ่งเน้นไปในการกำหนดในเชิงกำกับมากกว่าการส่งเสริม คือ การเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาประกาศกำหนดบริเวณหรือท่าเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่างๆ ตามลักษณะของการ

¹⁷ มาตรา 119 ทวิ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

¹⁸ ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ใน ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 130 ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2535 หน้า 11162

ขนส่งทางทะเล โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดในการใช้ทรัพยากร ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ความมั่นคง การรักษาสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยในการเดินเรือ

นอกจากนี้ ยังได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาปัญหา และส่งเสริมการประกอบการการลงทุนของผู้ประกอบการท่าเรือ กำหนดแนวทางและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและพัฒนาบริการท่าเรือ และความเห็นของการให้บริการและกำหนดค่าภาระและค่าธรรมเนียมของท่าเรืออย่างเหมาะสม

กฎหมายฉบับนี้ยังไม่มีผลในทางปฏิบัติ เนื่องจากนับตั้งแต่มีการจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และคณะอนุกรรมการพัฒนาท่าเรือ ยังไม่มีการเสนอแนวทางที่เกี่ยวข้องต่อท่าเรือ

5.3.3 กฎหมายบริหารและจัดการท่าเรือ

กฎหมายบริหารและจัดการท่าเรือประกอบด้วย กฎหมาย 3 ฉบับ โดยแต่ละฉบับใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือตามหน่วยงานที่เป็นเจ้าของท่าเรือ

ก. พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

กฎหมายฉบับนี้กำหนดวัตถุประสงค์ ตลอดจนอำนาจหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งส่งผลต่อการบริหารจัดการท่าเรือที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง สำคัญในพระราชบัญญัติ ฯ มีดังนี้

1) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจกำกับโดยทั่วไป ในกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย หากมีการกระทำใดที่ขัดต่อนโยบายของรัฐหรือมติของคณะรัฐมนตรี มีอำนาจสั่งการให้การทำเรือฯ ชี้แจงข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็น ทำรายงาน ยับยั้งการกระทำหรือสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินการนั้น ๆ ได้¹⁹

2) คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย ประธานกรรมการ 1 คน กรรมการอื่นไม่น้อยกว่า 6 คน แต่ไม่เกิน 10 คน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็นผู้มีความรู้และจัดเจนเกี่ยวกับการท่าเรือ 1 คน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการคลัง 1 คน ให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการ หรือจะแต่งตั้งผู้อำนวยการเป็นกรรมการด้วยก็ได้ และมีอำนาจหน้าที่ ในการวางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย²⁰

¹⁹ มาตรา 20 พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

²⁰ มาตรา 22 พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

3) การดำเนินการของการท่าเรือฯ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะสามารถดำเนินการได้²¹ เช่น การกำหนดอัตราค่าภาระต่างๆ ภายในอาณาบริเวณ อัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือแต่ต้องอยู่ภายในอัตราขั้นสูงและขั้นต่ำที่คณะรัฐมนตรีกำหนด²² บริการและความสะดวกต่าง ๆ และกิจการที่การท่าเรือฯ ดำเนินการ²³ เช่น สร้างท่าเรือใหม่ เลิกกิจการในท่าเรือซึ่งเปิดดำเนินการแล้ว เป็นต้น

4) การท่าเรือฯ มีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ในการประกอบและส่งเสริมกิจการท่าเรือ รวมถึงกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าเรือ เช่น การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ เพื่อให้บริการแก่เรือที่เข้ามาจอดเทียบท่าได้สะดวก กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ การเรียกเก็บค่าภาระที่ให้บริการแก่เรือสินค้า การกู้ยืมเงิน เป็นต้น²⁴

5) ทรัพย์สินของการท่าเรือไม่อยู่ในความรับผิดชอบของการบังคับคดี²⁵ ได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมภาษีอากรตามประมวลรัษฎากร และภาษีอากรหรือค่าธรรมเนียมใด ๆ ตามกฎหมายอื่นที่เรียกเก็บสำหรับอาคารและที่ดิน²⁶ ธรรมเนียมใด ๆ ตามกฎหมายศุลกากร²⁷

สาระสำคัญในพระราชบัญญัติฯ ส่งผลดีต่อการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ และแหลมฉบัง ดังนี้

- 1) มีองค์กรเฉพาะและกฎหมายเฉพาะที่ใช้ในการบริหารและจัดการท่าเรือ
- 2) องค์กรที่เป็นเจ้าของและบริหารท่าเรือ มีความรู้และความชำนาญในกิจการท่าเรือ และเศรษฐกิจ
- 3) มีอาณาบริเวณท่าเรือที่ชัดเจน
- 4) ได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนจากรัฐทั้งในด้านกายภาพ และการประกอบการ

อย่างไรก็ดี พระราชบัญญัติฯ มีจุดอ่อนที่มีผลในเชิงลบต่อการดำเนินงานของท่าเรือทั้งสองแห่ง ดังนี้

²¹ มาตรา 35 พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

²² มาตรา 29 (5) พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

²³ มาตรา 35 พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

²⁴ มาตรา 9 (6) พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

²⁵ มาตรา 14 พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

²⁶ มาตรา 17 พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

²⁷ มาตรา 17 ทวิ พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

1) ขาดความคล่องตัวในการดำเนินงาน เนื่องจาก การจัดซื้อและจัดหาอุปกรณ์ ต้องเป็นไปตามระเบียบราชการ ซึ่งมีขั้นตอนมากทำให้เสียเวลาในการดำเนินการ

2) การดำเนินงานของท่าเรือถูกอิทธิพลทางการเมืองแทรกแซงได้โดยง่าย เนื่องจาก การแต่งตั้งผู้บริหารท่าเรือทั้งคณะกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหารระดับสูง ได้รับการแต่งตั้งโดยข้าราชการการเมือง และการดำเนินงานต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

3) เนื่องจากเมื่อมีการกำหนดพระราชบัญญัติฉบับนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็น เจ้าของและประกอบการท่าเรือเพียงแห่งเดียว คือ ท่าเรือกรุงเทพ ดังนั้นสาระใน พระราชบัญญัติจึงเอื้อให้การทำเรือแห่งประเทศไทยในฐานะผู้ประกอบการท่าเรือ แต่ไม่มี บทบัญญัติที่สนับสนุนการทำเรือ ๖ ในฐานะผู้กำกับดูแลท่าเรือซึ่งมีผู้ประกอบการท่าเรือเป็น เอกชน ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง

ข. พระราชบัญญัติการนิคมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการนิคมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 มีผลต่อท่าเรือที่การนิคม อุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของซึ่งมีเพียงแห่งเดียว คือ ท่าเรือมาบตาพุดโดยเป็น กิจการหนึ่งของการนิคม ๖ ซึ่งอาศัยมาตรา 23 ของพระราชบัญญัติ๖ ในการบริหารจัดการ ท่าเรือ ดังนี้

1) จัดตั้งสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยมีหน้าที่ดังนี้²⁸

- ดูแลท่าเรือให้เป็นไปตามสัญญาที่ผู้ประกอบการท่าเรือทำไว้กับการนิคม ๖
- ดูแลสาธารณูปโภคโดยส่วนรวม อันได้แก่ ท่อนหลักไฟนาร์รอง ร่องน้ำ รวมทั้ง ระบบสาธารณูปโภคบนบกที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนระบบสื่อสาร
- อำนวยความสะดวกในด้านการจราจรทางน้ำ

2) ออกข้อบังคับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 88 ว่าด้วย เรื่องการ ใช้บริการ การให้บริการอำนวยความสะดวก การรักษาความปลอดภัย การควบคุมผลกระทบ สิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติภัยและกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับกิจกรรมที่มีในท่าเรือ

ผลของพระราชบัญญัติ ๖ ที่มีต่อการบริหารจัดการท่าเรือมาบตาพุดมีดังนี้

²⁸ สำนักงานท่าเรือ นิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. ท่าเรือมาบตาพุด [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.mapthutport.com/index.php> [17 กันยายน 2551].

1) แม้ว่าท่าเรือมาบตาพุดจะมีหน่วยงานเฉพาะดูแลท่าเรือ แต่หน่วยงานที่เป็นเจ้าของและบริหารจัดการท่าเรือไม่ใช่หน่วยงานโดยตรงด้านท่าเรือจึงไม่มีความรู้ความชำนาญด้านท่าเรืออย่างถ่องแท้

2) ท่าเรือเป็นเพียงสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่จัดให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรม การวางแผนการพัฒนาท่าเรือจึงเป็นเพียงเพื่อเอื้อต่อการบริการในนิคมอุตสาหกรรมมากกว่าจะมีเป้าหมายในการพัฒนาท่าเรือโดยตรง

3) การนิคม ฯ บริหารจัดการท่าเรือโดยเคร่งครัดต่อวัตถุประสงค์ในการใช้ท่าเรือตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน ส่งผลให้ท่าเรือมีอัตราการใช้ท่าเรือที่ต่ำ โดยเฉพาะกลุ่มท่าเรือเฉพาะกิจ และไม่สามารถปรับเปลี่ยนการให้บริการมาให้บริการสาธารณะ แม้ว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเจ้าของท่าเทียบเรือจะหยุดประกอบกิจการ จึงมีผลกระทบท่าเรือหยุดให้บริการ เช่น บริษัท ปิ๊ยะแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นเจ้าของท่าเทียบเรือ NFC และถือหุ้นในบริษัทซึ่งเป็นเจ้าของท่าเรือ RBT²⁹ หยุดประกอบการเป็นผลให้ท่าเทียบเรือทั้ง 2 ท่าซึ่งมีความยาวท่าเทียบเรือรวมกันถึง 1,000 เมตร และเป็นท่าเทียบเรือยาวที่สุดในท่าเรือมาบตาพุด ประสบปัญหาปริมาณสินค้าผ่านท่าน้อย ในขณะที่ท่าเทียบเรือสาธารณะ TPT ในบางช่วงประสบปัญหาท่าเรือคับคั่ง แต่ผู้ใช้บริการก็ไม่สามารถนำเข้า - ส่งออกสินค้าผ่านใช้ท่าเทียบเรือ NFC และ RBT ได้

4) ไม่มีการแข่งขันระหว่างท่าเทียบเรือ เนื่องจากท่าเทียบเรือส่วนใหญ่ให้บริการธุรกิจของตนเองเป็นหลัก ส่วนท่าเทียบเรือสาธารณะ 2 ท่าให้บริการสินค้าต่างกัน กล่าวคือ ท่าเทียบเรือ TPT ให้บริการสินค้าทั่วไป ในขณะที่ท่าเทียบเรือ TTT ให้บริการสินค้าเหลว

ค. พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518

พระราชบัญญัตินี้มีผลต่อท่าเรือที่กรมธนารักษ์เป็นเจ้าของ ซึ่งในการศึกษานี้มีจำนวน 5 ท่า ได้แก่ ท่าเรือท่าทอง สงขลา ระนอง ภูเก็ต และกันตัง ท่าเรือเหล่านี้ก่อสร้างหรือปรับปรุงโดยใช้งบประมาณแผ่นดิน ส่งผลให้ท่าเรือก่อสร้างบนที่ราชพัสดุ³⁰ ซึ่งตามข้อ 23

²⁹ รายละเอียด ดู ท่าเรือมาบตาพุด ในภาคผนวก 1

³⁰ มาตรา 4 พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518 ได้ให้ความหมายของที่ราชพัสดุว่า อสังหาริมทรัพย์อันเป็นทรัพย์สินของแผ่นดินทุกชนิด เว้นแต่สาธารณสมบัติของแผ่นดิน ดังต่อไปนี้

(1) ที่ดินรกร้างว่างเปล่า และที่ดินซึ่งมีผู้เวนคืน หรือทอดทิ้ง หรือกลับมาเป็นของแผ่นดินโดยประการอื่นตามกฎหมายที่ดิน

(2) อสังหาริมทรัพย์สำหรับพลเมืองใช้ หรือสงวนไว้เพื่อประโยชน์ของพลเมืองใช้ร่วมกันเป็นต้นว่า ที่ชายดลิ่ง ทางน้ำ ทางหลวง ทะเลสาบ ส่วนอสังหาริมทรัพย์ของรัฐวิสาหกิจที่เป็นนิติบุคคลและขององค์การปกครองท้องถิ่นไม่ถือว่าเป็นที่ราชพัสดุ

กฎกระทรวง ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการปกครอง ดูแล บำรุงรักษา ใช้และจัดหาประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ.2545 กรมธนารักษ์สามารถนำท่าเรือมาจัดหาประโยชน์โดยการให้เช่าได้ โดยเงื่อนไขสัญญาเช่า ระยะเวลาการเช่า การบอกเลิกสัญญาให้เช่า และแบบสัญญาเช่าให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด³¹

พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518 มีผลกระทบต่อท่าเรือซึ่งอยู่ในความดูแลกรมธนารักษ์ทั้งในด้านประสิทธิผลและประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ ดังนี้

1) กรมธนารักษ์เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดการและหาผลประโยชน์ทรัพย์สินของรัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอสังหาริมทรัพย์ จึงไม่มีความรู้เรื่องท่าเรือ จึงบริหารและจัดการท่าเรือไม่แตกต่างจากอสังหาริมทรัพย์อื่น โดยไม่ได้คำนึงถึงวัตถุประสงค์ของท่าเรือที่ได้กำหนดไว้ตั้งแต่มีการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือ

2) สัญญาให้เช่าท่าเรือมีระยะสั้น คือ เพียง 5 ปี ซึ่งไม่เหมาะสมกับกิจกรรมท่าเรือที่ลงทุนสูง และระยะเวลาดำเนินการนาน ทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่กล้าลงทุนในท่าเรือ ส่งผลให้ท่าเรือส่วนใหญ่ขาดอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่เหมาะสมกับการดำเนินงานของท่าเรือ

3) ท่าเรือส่วนใหญ่ขาดการบำรุงดูแลรักษา เนื่องจากต้องใช้งบประมาณสูง และไม่มีภาระผูกพันในสัญญาถึงผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย จึงทำให้สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานของท่าเรืออยู่ในสภาพทรุดโทรม ส่งผลให้ท่าเรือไม่สามารถดำเนินงานได้ตามที่ได้ทำการศึกษาไว้เมื่อก่อสร้างท่าเรือ

5.3.4 กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับศุลกากรและสินค้า ได้แก่ แร่ น้ำตาล และมันสำปะหลัง และน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีทั้งสิ้น 5 ฉบับ ดังนี้

- ก) พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469
- ข) พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ.2510
- ค) พระราชบัญญัติอ้อยและน้ำตาล พ.ศ.2527
- ง) พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543
- จ) ประกาศกระทรวงพาณิชย์ (ฉบับที่ 50) พ.ศ.2532

³¹ ข้อ 27 กฎกระทรวง ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการปกครอง ดูแล บำรุงรักษา ใช้และจัดหาประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ.2545

ก. พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469

กฎหมายศุลกากรเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า – ส่งออกสินค้า การตรวจตรา ป้องกันและปราบปราม การหลีกเลี่ยงและลักลอบหนีศุลกากร ตลอดจนภาษีอากรสินค้า สาร ที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ คือ ท่าเรือจะสามารถนำเข้าและส่งออกได้ ณ ท่าเทียบท่าเรือตาม กฎหมายสำหรับบรรทุกของลงและขนของขึ้นเท่านั้น³²

ข. พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510

ทรัพยากรแร่ธาตุมีความสำคัญอย่างมาก เนื่องจากเป็นทรัพยากรที่ใช้และหมดไป รัฐ จึงได้กำหนดการจัดการทรัพยากรแร่อย่างมีคุณค่าและจำเป็น โดยออกเป็นกฎระเบียบ ข้อบังคับในการที่จะให้นำแร่เข้าหรือส่งออกนอกราชอาณาจักร³³ ตามพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 แร่ที่มีการควบคุมในการนำเข้าและส่งออกนอกราชอาณาจักร จะต้องขออนุญาตจากกรม ทรัพยากรธรณีก่อน ได้แก่ ดีบุก ทองคำ ทองแดง สังกะสี แร่เหล็ก แร่โดโลไมต์ แร่ไฟโรฟิลไลต์ แร่เฟลด์สปาร์ แร่ยิปซัม ดินขาว แร่แบไรต์ แร่ที่มีธาตุโคลัมเบียม แทนทาลัมหรือทอเรียม และ แร่อื่น ๆ ที่มีกัมมันตภาพรังสี³⁴

พระราชบัญญัติ ฯ มีผลกระทบต่อท่าเรือเฉพาะกิจที่ส่งออกยิปซัม เนื่องจากเป็นแร่ ที่มีปริมาณการส่งออกมากที่สุด โดยผู้ส่งออกแต่ละรายสามารถส่งออกได้ไม่เกิน 800,000 ตัน ต่อปี ส่งผลให้ท่าเรือเหล่านี้ เช่น ท่าเรือเจียรวาณิช ท่าเรือเข้าเทิร์นพอร์ต มีอัตราการใช้ท่า เทียบเรือที่ต่ำ

³² มาตรา 4 เพื่อความประสงค์แห่งการนำเข้าหรือส่งออก หรือนำเข้าและส่งออก และการ ศุลกากร ให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวง

(1) กำหนดท่าหรือที่ใดๆ ในราชอาณาจักรให้เป็นท่าหรือที่สำหรับการนำเข้าหรือส่งออก หรือนำเข้าและส่งออกซึ่งของประเภทใด ๆ หรือทุกประเภททางทะเล หรือทางบก หรือให้เป็นท่าหรือที่สำหรับการส่งออกซึ่งของที่ขอคืนอากรขาเข้าหรือของที่มีทัณฑ์บน ทั้งนี้โดยมีเงื่อนไขตามแต่จะเห็นสมควร

มาตรา 6 (1) อธิบดีจะกำหนดที่อันสมควรมากน้อยแห่งให้เป็นท่าเทียบท่าเรือ ตามกฎหมายสำหรับ บรรทุกของลงและขนของขึ้น และกำหนดแสดงเขตแห่งท่าเทียบท่าเรือนั้นๆ ไว้ก็ได้ ห้ามมิให้เรือลำใดบรรทุก สินค้าลงหรือขนสินค้าขึ้น ณ ที่อื่น นอกจาก ณ ที่ซึ่งได้ให้อนุมัติตั้งวานั้น หรือภายในเขตที่อธิบดีได้อนุมัติ และอธิบดีจะเรียกประกันจากเจ้าของหรือผู้ปกครองที่นั้น โดยให้ทำทัณฑ์บนหรืออย่างอื่นจนเป็นที่พอใจก็ได้

³³ มาตรา 128 และ มาตรา 129 พระราชบัญญัติ แร่ พ.ศ.2510

³⁴ สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) กฎระเบียบและขั้นตอนในการส่งออก : รายละเอียดขั้นตอนการส่งออก – แร่ธาตุ (ทุกชนิด) [สายตรง]. แหล่งที่มา :

http://worldbase.sme.go.th/papersearch/file_detail.do?code=230 [6 มีนาคม 2551]

ค. พระราชบัญญัติอ้อยและน้ำตาล พ.ศ. 2527

น้ำตาลและผลิตภัณฑ์เป็นสินค้าควบคุมปริมาณการส่งออก ที่เรียกกันว่า น้ำตาลหรือน้ำตาลโคตา³⁵ จึงส่งผลต่อทำเรือเฉพาะกิจที่ส่งออกน้ำตาล เช่น ทำเทียบเรือ A4 กล่าวคือ ที่จะต้องถูกควบคุมปริมาณการขนส่งน้ำตาลตามไปด้วย³⁶

ง. พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543

น้ำมันเชื้อเพลิง³⁷ เป็นสินค้าที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้นปริมาณการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงในแต่ละปี³⁸ ซึ่งรวมถึงการนำเข้าต้องได้รับการควบคุมและจัดระเบียบ พระราชบัญญัติฉบับนี้จึงมีผลกระทบต่อทำเรือน้ำมันซึ่งส่วนใหญ่เป็นของโรงกลั่นน้ำมัน

จ. ประกาศกระทรวงพาณิชย์ (ฉบับที่ 50) พ.ศ. 2532

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ (ฉบับที่ 50) พ.ศ. 2532 ลงวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2532 เป็นประกาศที่มีผลต่อการส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการแปร

³⁵ น้ำตาลโคตา แบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

- น้ำตาลโคตา ก. คือ น้ำตาลทรายขาว น้ำตาลทรายขาวบริสุทธิ์ และน้ำตาลชนิดอื่น ๆ ที่คณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย กำหนดให้ผลิตสำหรับบริโภคภายในประเทศ ดังเช่นกำหนดในปี 2548/2549 กำหนดไว้ที่จำนวน 20 ล้านกระสอบ

- น้ำตาลโคตา ข. คือ น้ำตาลทรายดิบที่คณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย กำหนดให้ผลิตเพื่อส่งมอบให้บริษัทอ้อยและน้ำตาลไทย จำกัด ส่งออกและจำหน่ายไปยังต่างประเทศ จำนวน 8 แสนตัน เพื่อใช้ทำราคาในการคำนวณราคาน้ำตาลส่งออก

- น้ำตาลโคตา ค. คือ ปริมาณน้ำตาลส่งออกต่างประเทศ เป็นส่วนที่เหลือโดยหักน้ำตาลโคตา ก และโคตา ข ออกจากปริมาณน้ำตาลที่ผลิตได้ทั้งหมด

³⁶ ในพระราชบัญญัติอ้อยและน้ำตาลทราย พ.ศ.2527 ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำกับดูแลระบบอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาล ตั้งแต่การบริหารจัดการในไร่อ้อย การผลิตในโรงงานน้ำตาล และการส่งออก ตลอดจนการแบ่งปันผลประโยชน์ระหว่างชาวไร่อ้อยและโรงงานน้ำตาล การจัดตั้งคณะกรรมการน้ำตาลทรายเพื่อการควบคุมการจำหน่ายน้ำตาลทรายในราชอาณาจักร และการส่งออกน้ำตาลทราย เป็นต้น

³⁷ มาตรา 4 ในพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 ระบุว่า น้ำมันเชื้อเพลิง หมายถึง ก๊าซปิโตรเลียมเหลว น้ำมันเบนซิน น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล น้ำมันเตา น้ำมันหล่อลื่น และผลิตภัณฑ์น้ำมันปิโตรเลียมอื่นที่ใช้หรืออาจใช้เป็นเชื้อเพลิง หรือเป็นสิ่งหล่อลื่น ก๊าซธรรมชาติ น้ำมันดิบ หรือสิ่งอื่นที่ใช้หรืออาจใช้เป็นวัตถุดิบในการกลั่นหรือผลิตเพื่อให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์ดังกล่าวข้างต้น

³⁸ มาตรา 4 ในพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 ระบุว่า ปริมาณการค้าน้ำมันประจำปี หมายความว่า ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละชนิดที่นำเข้าในราชอาณาจักร ซื้อมาก่อน ผลิตหรือได้มาในปีหนึ่ง ทั้งนี้ไม่รวมถึงปริมาณที่จัดหามาเพื่อสำรองตามกฎหมาย

สภาพหัวมันสำปะหลังไม่ว่าจะมีลักษณะป่น หรือเป็นชิ้น แผ่น ก้อน แ่ง เม็ด หรือมีลักษณะอื่นใด แต่ไม่รวมถึงแป้งมันสำปะหลัง และกากมันสำปะหลัง ต้องรับอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์ อย่างไรก็ตาม ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังไม่มีการควบคุมปริมาณการส่งออก จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ท่าเรือ

5.4 ผลกระทบของกฎหมายที่มีต่อการใช้ท่าเรือไทย

จากการวิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับท่าเรืออาจสรุปผลกระทบของกฎหมายที่มีต่อท่าเรือ ดังนี้

1) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือส่วนใหญ่ที่มีเป็นกฎหมายในเชิงกำกับมากกว่าการส่งเสริมกิจการท่าเรือ มีเพียงพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวิ พ.ศ.2521 ฉบับเดียว แต่รายละเอียดในการส่งเสริมท่าเรือไม่ชัดเจนและไม่เพียงพอ

2) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือมีผลต่อการใช้ท่าเรือไม่มากนัก เช่น พระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ผลต่อการแข่งขันระหว่างท่าเรือเฉพาะในแม่น้ำเจ้าพระยาเนื่องจากท่าเรือที่สามารถนำเข้า – ส่งออกได้มีเพียงท่าเรือกรุงเทพ ต่อมาได้อนุญาตให้ท่าเรือในแม่น้ำอีก 4 แห่ง สามารถนำเข้า – ส่งออก ได้ ท่าเรือเหล่านี้ได้แก่ BMTB BDS TPT และ Unithai สำหรับท่าเรืออื่นไม่สามารถนำเข้าสินค้าได้ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้ามีผลเฉพาะกับท่าเรือที่ขนส่งสินค้านั้น ๆ เท่านั้น

3) กฎหมายที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือมากที่สุด กฎหมายบริหารจัดการท่าเรือ ซึ่งมีความเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เป็นเจ้าของท่าเรือ กล่าวคือ หากหน่วยงานที่เป็นเจ้าของท่าเรือ เป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือโดยตรง ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย กฎหมายที่รองรับการดำเนินงานของท่าเรือ คือ พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มีลักษณะเป็นกฎหมายเฉพาะที่ให้อำนาจแก่การท่าเรือ ฯ ในการดำเนินการเกี่ยวกับท่าเรือ เป็นผลให้ท่าเรือที่การท่าเรือ ฯ เป็นเจ้าของ มีการใช้ท่าเรือที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากกว่าท่าเรืออื่น ซึ่งหน่วยงานที่เป็นเจ้าของไม่ได้เกี่ยวข้องท่าเรือโดยตรง ได้แก่ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยซึ่งมีหน้าที่ในการบริหารจัดการนิคมอุตสาหกรรม และกรมธนารักษ์ซึ่งมีหน้าที่ในการนำทรัพย์สินของรัฐไปหาผลประโยชน์ อย่างไรก็ตาม กฎหมายบริหารจัดการเหล่าใช้กับท่าเรือบางแห่ง ดังนั้น ปัญหาหนึ่งที่พบยังไม่มีกฎหมายรวมที่ใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือโดยรวม

4) ในส่วนของท่าเรือเอกชน กฎหมายที่เกี่ยวข้องมีเพียงกฎหมายควบคุมตั้งแต่การก่อสร้างท่าเรือจนถึงการประกอบการ แต่ไม่มีกฎหมายที่เอื้อต่อการบริหารและจัดการท่าเรือเช่นเดียวกับท่าเรือของรัฐ

ตารางที่ 5 – 2 สรุปสาระกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

กฎหมาย	วัตถุประสงค์	ขอบเขตในการควบคุม
กฎหมายควบคุมและกำกับ		
1. ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58	กำหนดให้ท่าเรือเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน	● การประกอบการท่าเรือที่รับเรือขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไป
2. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456	จัดระเบียบสัญจรไปมาทางน้ำและความปลอดภัยในการเดินเรือ	● การก่อสร้างท่าทุกประเภทเรือ ● การทิ้งของเสียในน่านน้ำไทย ● การกำหนดทำเลที่จอดเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา
3. พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535	เพื่อการใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างมีคุณค่าสูงสุด และเพื่อเป็นการวางแผนป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นได้	● การก่อสร้างท่าเรือที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ● ท่าเรือพาณิชย์ที่รับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป
กฎหมายส่งเสริมกิจการท่าเรือ		
4. พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521	การสร้างมาตรการคุ้มครอง ควบคุม และส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี ได้แก่ ขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ อู่เรือ และท่าเรือ เป็นต้น	● กำหนดบริเวณหรือทำเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่าง ๆ (ภายใต้การเสนอแนะของคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี) ● ส่งเสริมการประกอบการการลงทุนในกิจการท่าเรือ กำหนดค่าภาระและค่าระวางธรรมเนียมของท่าเรือ (ภายใต้การเสนอแนะของคณะกรรมการพัฒนาท่าเรือ)

ตารางที่ 5 – 2 สรุปสาระกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

กฎหมาย	วัตถุประสงค์	ขอบเขตในการควบคุม
กฎหมายบริหารและจัดการท่าเรือ		
5. พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494	เป็นแนวทางในการดำเนินการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าเรือ ในเขตซึ่งอยู่ในความควบคุมและการบำรุงรักษาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	ท่าเรือที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ และแหลมฉบัง
6. พระราชบัญญัติการนิคมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522	เป็นแนวทางในการดำเนินงานของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	ท่าเรือที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของ ได้แก่ ท่าเรือมาบตาพุด
7. พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2518	การจัดการให้ใช้และจัดหาประโยชน์ที่ราชพัสดุ	ท่าเรือที่กรมธนารักษ์เป็นเจ้าของ ได้แก่ ท่าเรือท่าทอง สงขลา ระนอง ภูเก็ต และกันตัง
กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง		
8. พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469	การควบคุมพิธีการศุลกากรในการนำเข้าหรือส่งออก หน้าที่กำหนดเพื่อประโยชน์ทางด้านภาษีอากร	ท่าเทียบเรือสำหรับการนำเข้าหรือส่งออกของทางทะเล
9. พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ.2510	ควบคุมการนำเข้า – ส่งออกแร่ออกนอกราชอาณาจักร	ท่าเรือที่มีการขนส่งแร่ธาตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ยิปซัม
10. พระราชบัญญัติอ้อยและน้ำตาลทราย พ.ศ. 2527	ควบคุมอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทรายซึ่งถือว่าเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ	ท่าเรือที่มีการขนส่งน้ำตาล
11. ประกาศกระทรวงพาณิชย์ (ฉบับที่ 50) พ.ศ. 2532 ลงวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2532	ควบคุมการส่งออกมันสำปะหลัง	ท่าเรือที่มีการขนส่งมันสำปะหลัง

ที่มา : ประมวลโดยคณะผู้วิจัย, สิงหาคม 2551.

5.5 สรุปปัจจัยทางนโยบายของรัฐและกฎหมายที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

นโยบายภาครัฐ ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและมติคณะรัฐมนตรี นับเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่มีผลต่อความสำเร็จและความล้มเหลวในการการใช้ท่าเรือ ทั้งนี้ เพราะเป็นปัจจัยที่มีผลต่อท่าเรือตั้งแต่การศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือ การบริหารจัดการท่าเรือ และการพัฒนาท่าเรือจากการศึกษาพบว่า ผลของนโยบายภาครัฐที่มีต่อท่าเรืออาจแบ่งท่าเรือ ออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ ท่าเรือที่ประสบความสำเร็จเชิงนโยบายและท่าเรือที่ล้มเหลวเชิงนโยบาย จากผลการประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือ กลับพบว่าท่าเรือทั้ง 2 กลุ่มล้วนแล้วแต่ ล้มเหลวในเชิงการใช้ท่าเรือทั้งสิ้น สาเหตุสำคัญที่ท่าเรือไทยประสบความล้มเหลว คือ นโยบาย ภาครัฐถูกใช้เพื่อการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าที่เกิดขึ้นกับการดำเนินงานของท่าเรือ ยังขาดสาระที่ เป็นกรอบรวมที่ใช้ในการพัฒนาท่าเรือทุกท่าของประเทศ อีกทั้งขาดองค์การรับผิดชอบในการ ดำเนินงานของท่าเรือให้สัมฤทธิ์ผลตามกรอบที่ได้กำหนดไว้

ด้านกฎหมายซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการกำกับ ควบคุม และส่งเสริมกิจการท่าเรือ พบว่า กฎหมายที่มีอยู่เป็นกฎหมายที่ใช้ในการกำกับควบคุมท่าเรือตั้งแต่การก่อสร้างท่าเรือ จนถึงการประกอบการท่าเรือ แต่ไม่มีกฎหมายส่งเสริมกิจการท่าเรือที่เป็นรูปธรรม และที่สำคัญ ที่สุด คือ ยังขาดกฎหมายบริหารจัดการซึ่งใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือทุกท่าของประเทศไทย ซึ่งช่วยผลักดันให้การใช้ท่าเรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

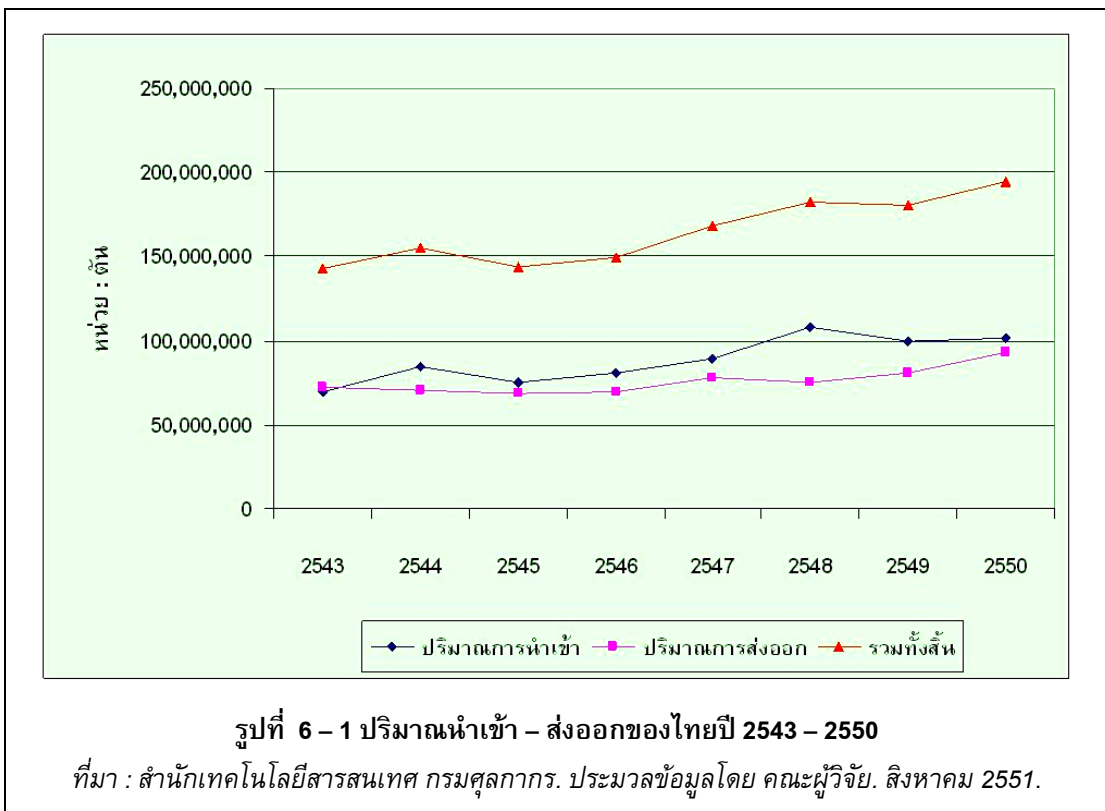


บทที่ 6

แนวโน้มการใช้ท่าเรือในอนาคต

บทที่ 6 : แนวโน้มการใช้ท่าเรือในอนาคต

เมื่อพิจารณาปริมาณการค้าทางทะเลตั้งแต่ปี 2543 ถึงปี 2550 พบว่าการค้าทางทะเลของไทยมีอัตราเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 5 แม้ว่าบางปีปริมาณการค้าทางทะเลมีอัตราที่ลดลง แต่อาจกล่าวได้ว่ามีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (รูปที่ 6.1) โดยที่การนำเข้า – ส่งออกสินค้าเหล่านี้ต้องขนส่งผ่านท่าเรือเป็นหลักดังนั้น อาจกล่าวได้ว่าการใช้ท่าเรือของไทยมีแนวโน้มในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับปริมาณการค้าทางทะเลของประเทศ

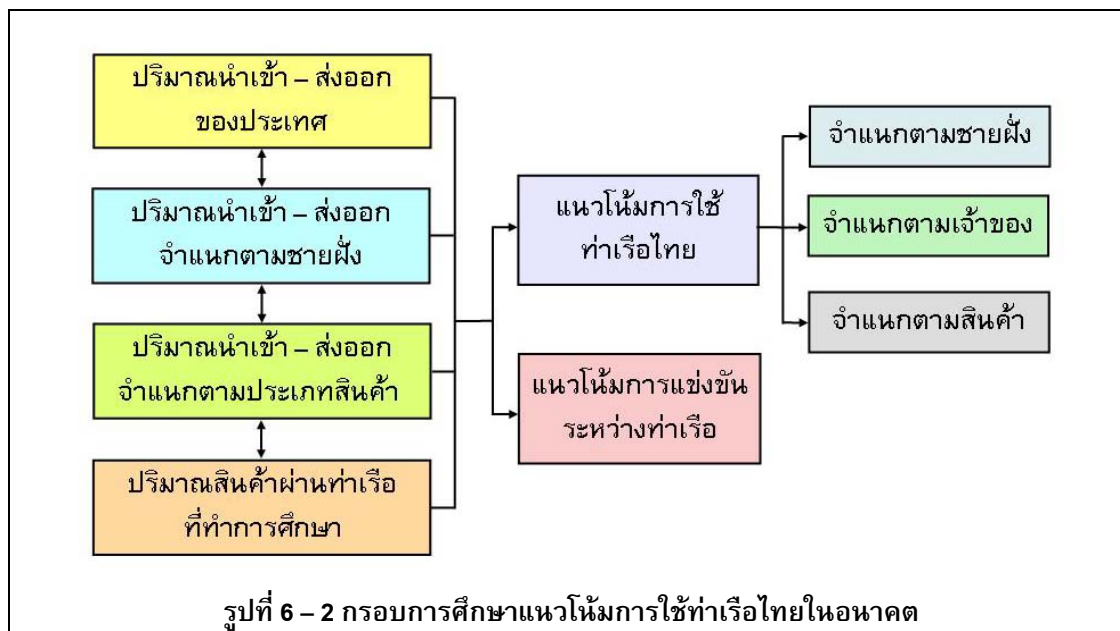


ในการวิเคราะห์แนวโน้มการใช้ท่าเรือในอนาคตจึงอาศัยข้อมูลปริมาณการค้าทางทะเลตั้งแต่ พ.ศ.2543 – 2550 จากสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร¹ ซึ่งประกอบด้วยปริมาณนำเข้า – ส่งออก จำแนกตามชายฝั่งและจำแนกตามประเภทสินค้า รวมถึงปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือของท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษาทั้ง 21 แห่ง เพื่อให้เห็นแนวโน้มการใช้ท่าเรือไทยในทุกด้าน ประเด็นในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

- แนวโน้มการใช้ท่าเรือไทย จำแนกตามชายฝั่ง
- แนวโน้มการใช้ท่าเรือไทย จำแนกตามเจ้าของ

¹ เป็นข้อมูลสถิติซึ่งรวบรวมตามปีปฏิทิน

- แนวโน้มการใช้ท่าเรือไทย จำแนกตามสินค้า
- แนวโน้มการแข่งขันระหว่างท่าเรือ

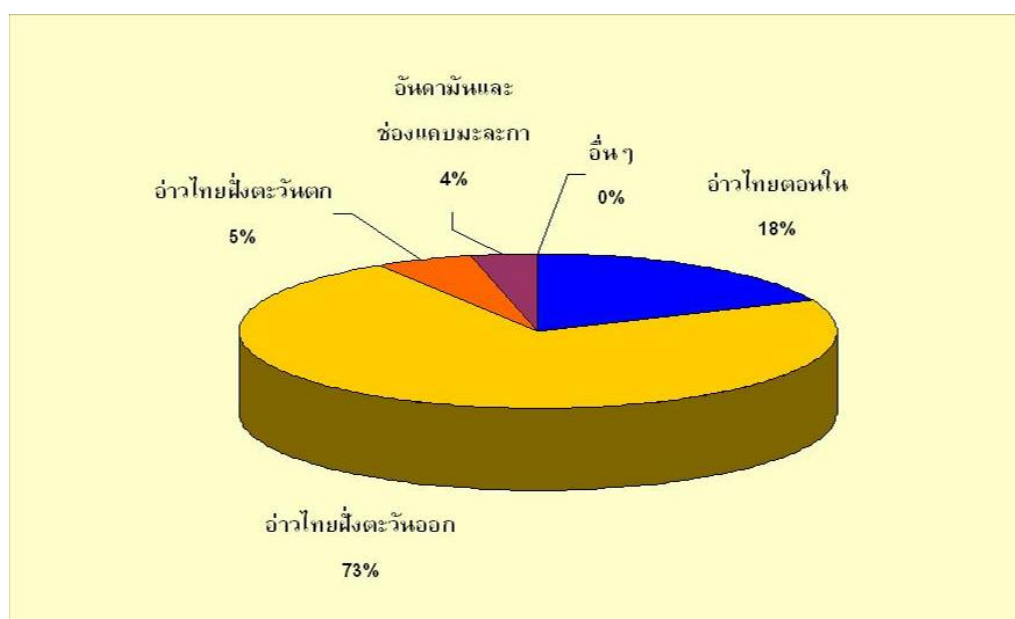


6.1 แนวโน้มการใช้ท่าเรือไทย จำแนกตามชายฝั่ง

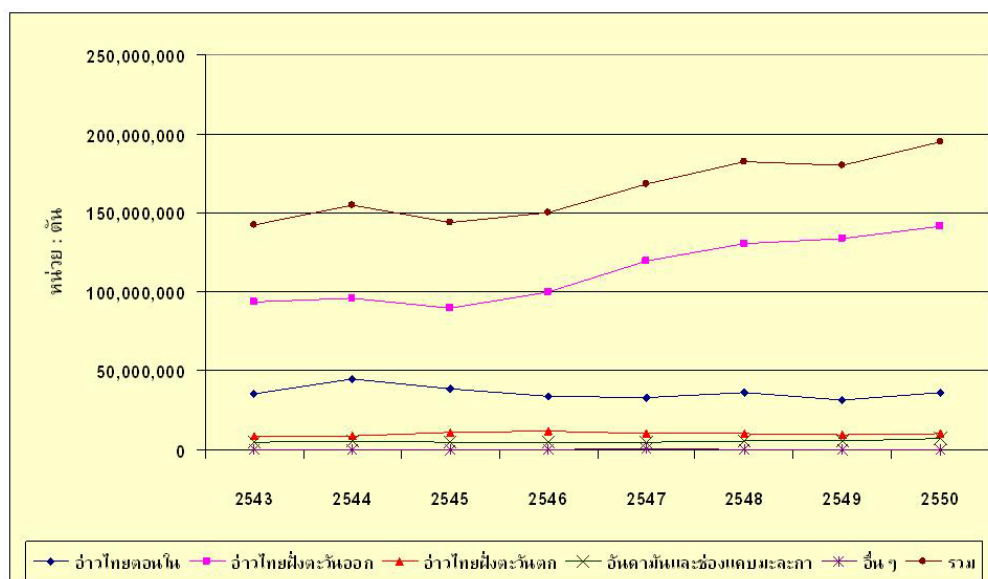
เมื่อพิจารณาปริมาณการค้าทางทะเลของประเทศจำแนกตามชายฝั่งซึ่งประกอบด้วย อ่าวไทยตอนใน อ่าวไทยฝั่งตะวันออก อ่าวไทยฝั่งตะวันตก และอันดามันและช่องแคบมะละกา พบว่า

1) ชายฝั่งที่มีปริมาณการค้าทางทะเลสูงเป็นอันดับ 1 คือ อ่าวไทยฝั่งตะวันออก โดยมี สัดส่วนสูงถึงร้อยละ 73 ของปริมาณการค้าทางทะเล รองลงมาได้แก่ อ่าวไทยฝั่งตอนใน มี สัดส่วนร้อยละ 18 อ่าวไทยฝั่งตะวันตก อันดามันและช่องแคบมะละกาซึ่งครอบคลุมพื้นที่ ภาคใต้ของประเทศมีสัดส่วนรวมกันเพียงร้อยละ 9 (รูปที่ 6 – 3)

2) การค้าทางทะเลของอ่าวไทยฝั่งตะวันออกมีปริมาณและสัดส่วนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กล่าวคือ ในปี 2543 มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 65 ของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมด ในขณะที่ปี 2550 มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 73 ของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมด ในทางกลับกันการค้าทางทะเลของอ่าวไทยตอนในแม้จะมีปริมาณเพิ่มขึ้น แต่ในสัดส่วนที่ลดลง ดังจะ เห็นได้จากในปี 2543 ชายฝั่งนี้มีปริมาณการค้าคิดเป็นร้อยละ 25 ของปริมาณการค้าทางทะเล ทั้งหมด แต่ในปี 2550 มีสัดส่วนเหลือเพียงร้อยละ 18 ของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมด (รูป ที่ 6 – 4) แนวโน้มการใช้ท่าเรือของแต่ละชายฝั่งมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 6 – 3 สัดส่วนการค้าทางทะเลของไทย ปี 2550 จำแนกตามชายฝั่ง
ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย. สิงหาคม 2551.

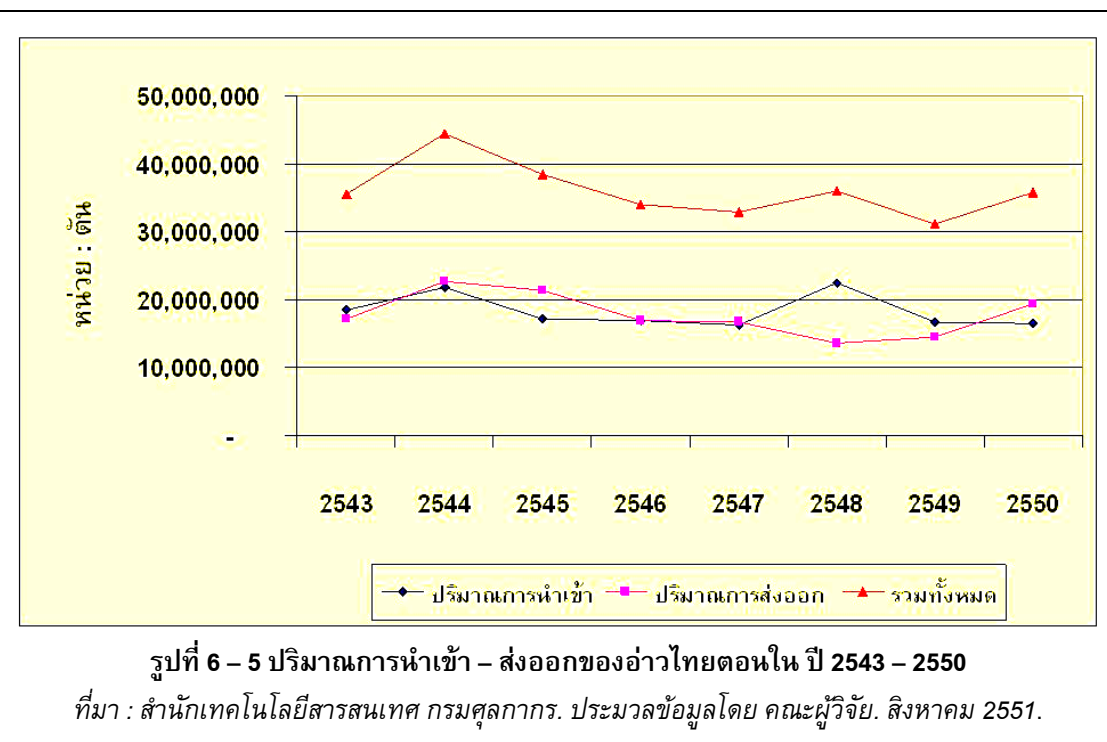


รูปที่ 6 – 4 ปริมาณการค้าทางทะเลของไทย ปี 2543 – 2550 จำแนกตามชายฝั่ง
ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย. สิงหาคม 2551.

6.1.1 อ่าวไทยตอนใน

อ่าวไทยตอนในซึ่งเป็นชายฝั่งที่มีปริมาณการค้าทางทะเลสูงเป็นอันดับ 2 รองจากอ่าวไทยฝั่งตะวันออก โดยมีสัดส่วนปริมาณการค้าคิดเป็นร้อยละ 18 ของปริมาณการค้าทั้งหมด โดยสินค้านำเข้ามีปริมาณต่ำกว่าสินค้าส่งออก กล่าวคือ ปริมาณการนำเข้าคิดเป็นร้อยละ 46 ของปริมาณการค้าของชายฝั่งนี้ ในขณะที่ปริมาณการส่งออกคิดเป็นร้อยละ 54 ของปริมาณการค้าของชายฝั่งนี้

ท่าเรือในชายฝั่งด้านนี้เกือบทั้งหมดเป็นท่าเรือแม่น้ำซึ่งตั้งอยู่ในแม่น้ำสายหลักของประเทศ คือ แม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือที่สำคัญ คือ ท่าเรือกรุงเทพ อาจกล่าวได้ว่าปริมาณการค้าของชายฝั่งนี้ลดลงจากอดีต (รูปที่ 6 – 5) ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเริ่มใช้ท่าเรือแห่งใหม่ที่ชายฝั่งภาคตะวันออก อีกทั้งรัฐบาลมีมาตรการจำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ อย่างไรก็ตาม ในปี 2550 ปริมาณการค้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เป็นผลมาจากการผ่อนผันให้ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพเพิ่มขึ้นจาก 1 ล้าน TEUs เป็น 1.3 ล้าน TEUs อย่างไรก็ตาม ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือคงมีแนวโน้มไม่เกิน 1.5 ล้าน TEUs เนื่องจากข้อจำกัดด้านขีดความสามารถของท่าเรือกรุงเทพ²

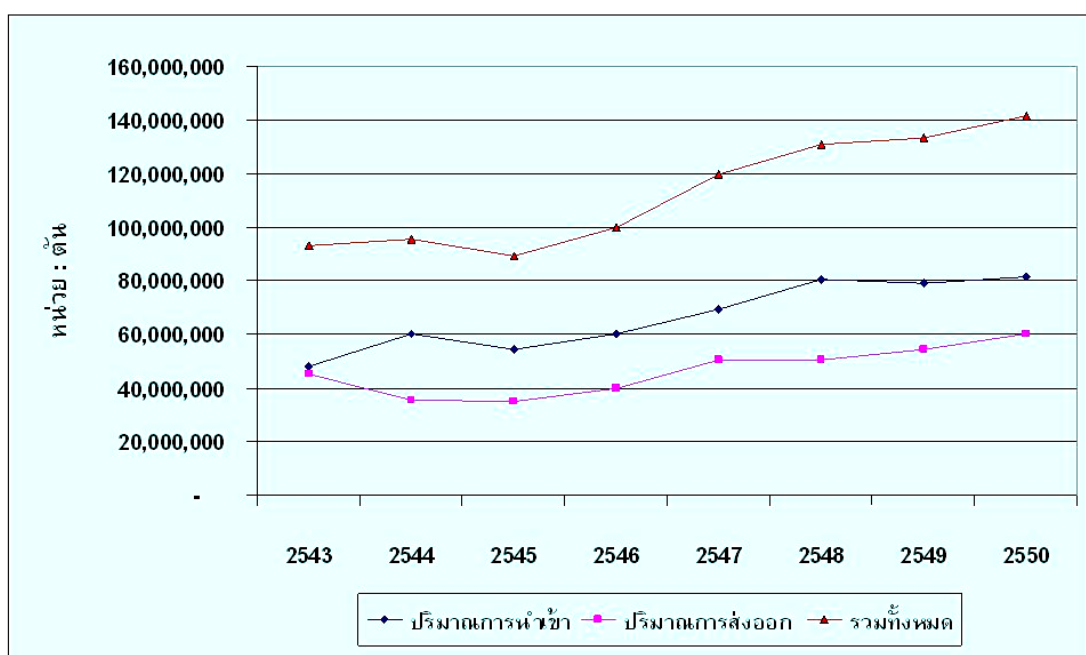


² สัมภาษณ์สุชาติ ว่องไว, นักวิชาการ ท่าเรือกรุงเทพ, 21 มกราคม 2551.

6.1.2 อ่าวไทยฝั่งตะวันออก

อ่าวไทยฝั่งตะวันออกเป็นชายฝั่งที่มีปริมาณการค้าสูงเป็นอันดับ 1 โดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 73 ของปริมาณการค้าทางทะเล ปริมาณการนำเข้ามีสัดส่วนร้อยละ 57 ของปริมาณนำเข้า – ส่งออกของชายฝั่ง ในขณะที่ปริมาณการส่งออกมีสัดส่วนร้อยละ 43 ของปริมาณทั้งหมด

ท่าเรือในอ่าวไทยฝั่งตะวันออกส่วนใหญ่เป็นท่าเรือทะเลน้ำลึกซึ่งสามารถรับเรือเดินสมุทรขนาดกินน้ำลึกเกินกว่า 10 เมตรขึ้นไป เป็นที่ตั้งของท่าเรือหลักของประเทศถึง 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด อีกทั้งเขตท่าเรือศรีราชา ซึ่งเป็นอ่าวจอดเรือที่มีการบรรทุกขนถ่ายสินค้ากลางน้ำที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ ปริมาณการค้าทางทะเลของชายฝั่งด้านนี้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด และมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต (ดังรูปที่ 6 – 6)



รูปที่ 6 – 6 ปริมาณการนำเข้า – ส่งออกของอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ปี 2543 – 2550

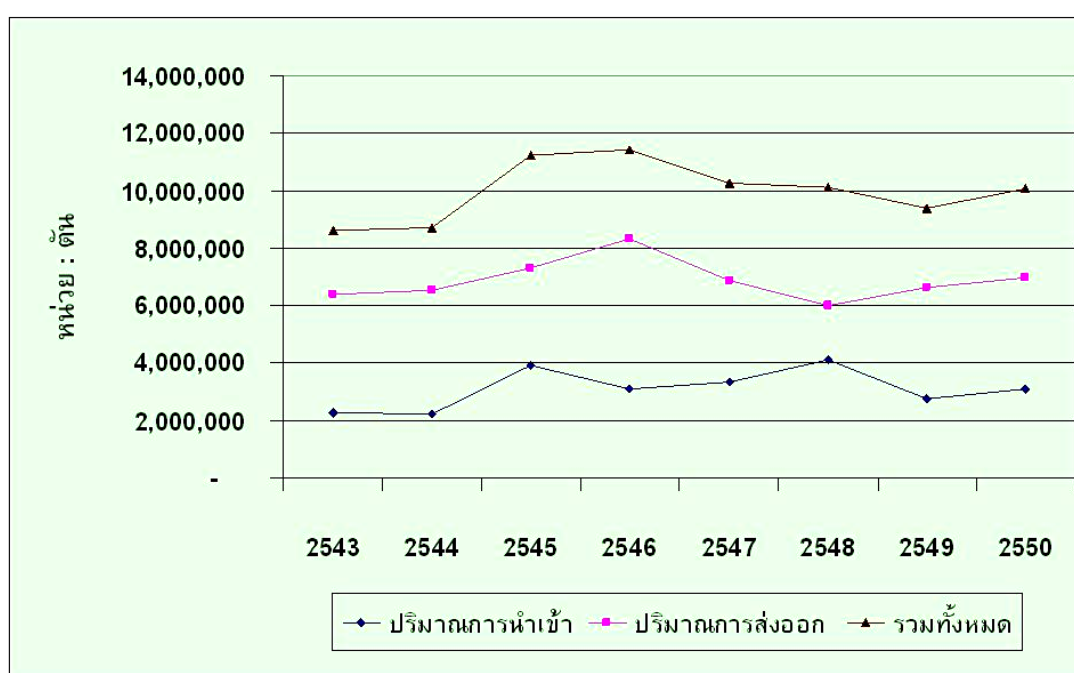
ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย. สิงหาคม 2551.

6.1.3 อ่าวไทยฝั่งตะวันตก

อ่าวไทยฝั่งตะวันตกนับเป็นชายฝั่งที่ยาวที่สุดของประเทศ แต่กลับมีสัดส่วนปริมาณการค้าทางทะเลเพียงร้อยละ 5 ของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมด สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าส่งออก โดยมีสัดส่วนร้อยละ 69 ของปริมาณการนำเข้า – ส่งออกของชายฝั่ง ส่วนใหญ่

เป็นยิปซัม ยางพารา เหล็กและเหล็กกล้า ในขณะที่ปริมาณการนำเข้ามีสัดส่วนเพียงร้อยละ 31 สินค้านำเข้าที่สำคัญได้แก่ เหล็กและเหล็กกล้า เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ การค้าทางทะเลของอ่าวไทยฝั่งตะวันตกค่อนข้างคงที่ อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2548 – 2550 มีแนวโน้มเพิ่มเล็กน้อย (รูปที่ 6 – 7)

เมื่อพิจารณาจากสภาพภูมิศาสตร์ของภาคใต้มีลักษณะแคบและยาว ทำให้พื้นที่แนวหลังของท่าเรือจำกัดอยู่เฉพาะในพื้นที่ที่ใกล้เคียงกับท่าเรือ อีกทั้งเศรษฐกิจของภาคใต้มุ่งเน้นไปทางการท่องเที่ยวมากกว่าอุตสาหกรรม ท่าเรือส่วนใหญ่เป็นท่าเรือขนาดเล็ก แนวโน้มการใช้ท่าเรือคงอยู่ในสภาพคงที่



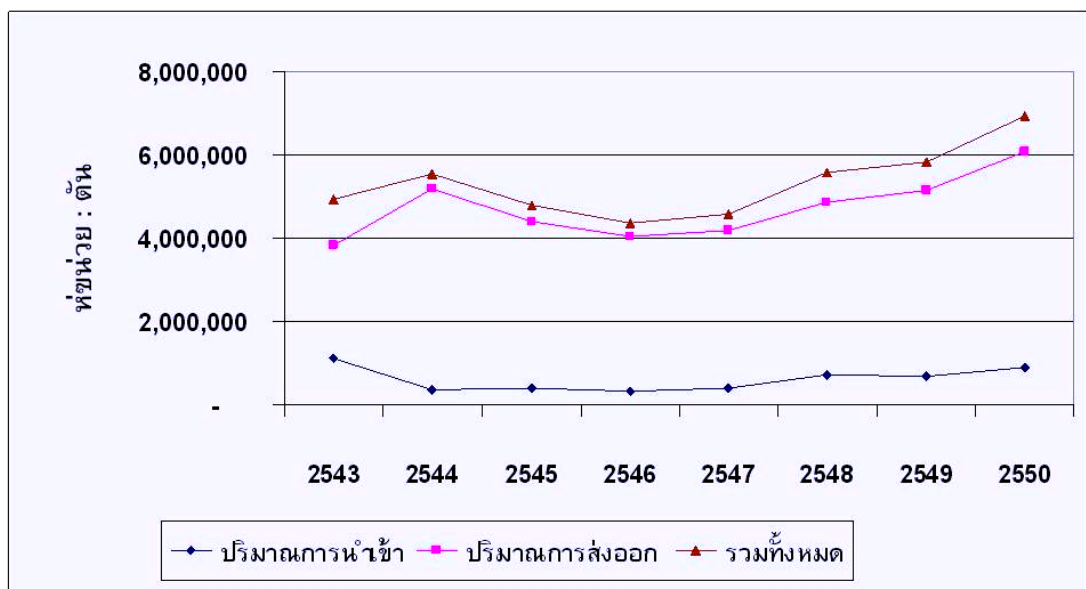
รูปที่ 6 – 7 ปริมาณการนำเข้า – ส่งออกของอ่าวไทยฝั่งตะวันตก ปี 2543 – 2550

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย. สิงหาคม 2551.

6.1.4 อันดามันและช่องแคบมะละกา

อันดามันและช่องแคบมะละกาเป็นชายฝั่งหนึ่งของภาคใต้ การค้าของชายฝั่งนี้มีสัดส่วนร้อยละ 4 ของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมด โดยร้อยละ 87 ของปริมาณการค้าทางทะเลของชายฝั่งนี้เป็นสินค้าส่งออก ส่วนใหญ่เป็นยิปซัม นอกจากนี้เป็นยางพารา เชื้อเพลิง และน้ำมันจากพืชและสัตว์ สินค้านำเข้ามีสัดส่วนเพียงร้อยละ 13 เกือบทั้งหมดเป็นน้ำมัน เชื้อเพลิง ส่วนที่เหลือเป็นปลาและสัตว์น้ำ

ตั้งแต่ปี 2546 เป็นต้นมาการค้าทางทะเลของชายฝั่งอันดามันและช่องแคบมะละกามีแนวโน้มสูงขึ้น (รูปที่ 6 – 8) ทั้งนี้ผลมาจากการส่งออกยิปซัม และการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง เช่นเดียวกับอ่าวไทยฝั่งตะวันตก ด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ซึ่งทำให้พื้นที่แนวหลังจำกัดตัวอยู่ในภาคใต้ นอกจากนี้ยังไม่สามารถติดต่อกับพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศได้โดยทางทะเล ทั้งนี้เพราะเป็นชายฝั่งซึ่งออกสู่มหาสมุทรอินเดีย ยิ่งทำให้พื้นที่แนวหลังยิ่งจำกัด เศรษฐกิจเน้นไปในทางการท่องเที่ยวเป็นหลัก อีกทั้งชายฝั่งด้านนี้เป็นแหล่งอนุรักษ์ทรัพยากรชายฝั่งที่สำคัญท่าเรือส่วนใหญ่ประสบปัญหาไม่สามารถขยายท่าเรือได้ แนวโน้มการใช้ท่าเรือคงไม่สามารถเพิ่มขึ้นได้มากนัก อย่างไรก็ตามการใช้ท่าเรือที่เพิ่มขึ้นอาจมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและการอนุรักษ์ธรรมชาติของชายฝั่งนี้



รูปที่ 6 – 8 ปริมาณการนำเข้า – ส่งออกของอันดามันและช่องแคบมะละกา ปี 2543 – 2550

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย. สิงหาคม 2551

6.2 แนวโน้มการใช้ท่าเรือไทย จำแนกตามรูปแบบความเป็นเจ้าของ

ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 หากจำแนกท่าเรือตามรูปแบบความเป็นเจ้าของอาจแบ่งท่าเรือออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ ท่าเรือของรัฐ และท่าเรือเอกชน การใช้ท่าเรือของท่าเรือทั้งสองกลุ่มมีแนวโน้มที่แตกต่างกัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

6.2.1 ท่าเรือของรัฐ

ท่าเรือของรัฐที่ทำการศึกษา มีจำนวนทั้งสิ้น 8 แห่ง และอ่าวจอดเรือ 1 แห่ง มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือคิดเป็นร้อยละ 59 ของปริมาณการค้าทางทะเลของประเทศ เนื่องจากทำเลที่ตั้งทางชายฝั่งทะเลมีความสัมพันธ์กับความเป็นเจ้าของท่าเรือ ดังนั้นในการวิเคราะห์แนวโน้มการใช้ท่าเรือทั้งท่าเรือของรัฐ จึงวิเคราะห์โดยอาศัยข้อมูลปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือซึ่งรวบรวมจากท่าเรือที่ทำการศึกษาตั้งแต่ปี 2547 – 2549 (ตารางที่ 6 – 3) และปริมาณการค้าทางทะเลจำแนกตามชายฝั่งซึ่งได้วิเคราะห์ไว้ในข้อ 6.1 หน่วยงานที่เป็นเจ้าของท่าเรือของรัฐ ได้แก่

ก. การท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นเจ้าของท่าเรือที่ทำการศึกษา 2 ท่า คือ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งตั้งอยู่ในอ่าวไทยตอนในและอ่าวไทยฝั่งตะวันออกตามลำดับ ท่าเรือทั้งสองเป็นท่าเรือสินค้าตู้และสินค้าทั่วไปที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ และมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือคิดเป็นร้อยละ 31 ของปริมาณการค้าทางทะเลของประเทศ

ข. การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของท่าเรือเพียงแห่งเดียว คือ ท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งเป็นท่าเรือตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง สินค้าผ่านท่าเรือทั้งหมดเป็นสินค้าเหลวและสินค้าเทกอง ท่าเรือมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือคิดเป็นร้อยละ 13 ของปริมาณการค้าทางทะเลของประเทศ

ค. กรมเจ้าท่า

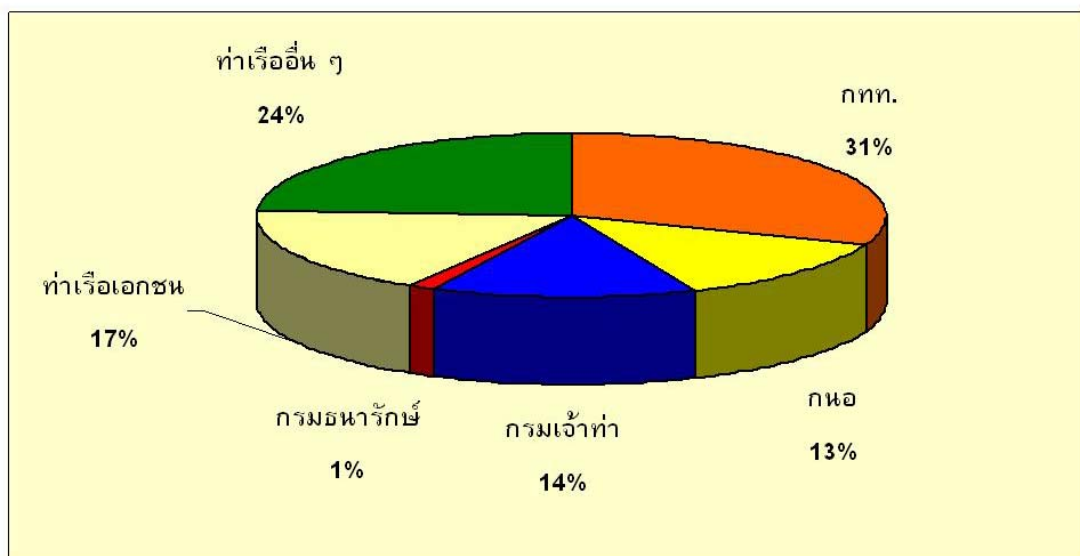
กรมเจ้าท่า กำกับดูแลเขตจอดเรือศรีราชา ซึ่งเป็นอ่าวจอดเรือที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ มีปริมาณสินค้านำเข้า – ส่งออกบรรทุกและขนถ่ายบริเวณนี้ร้อยละ 14 ของปริมาณการค้าทางทะเลของประเทศ สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าเทกอง

ท่าเรือของรัฐเหล่านี้ส่วนใหญ่มีทำเลที่ตั้งอยู่ในอ่าวไทยฝั่งตะวันออกและอ่าวไทยตอนใน ซึ่งเมื่อพิจารณาจากปริมาณการค้าของชายฝั่งทั้งสองพบว่า ท่าเรือที่ตั้งอยู่ในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง มาบตาพุด และเขตจอดเรือศรีราชา มีแนวโน้มการใช้ท่าเรือเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ท่าเรือในอ่าวไทยตอนใน ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ แม้จะมีแนวโน้มการใช้ท่าเรือที่เพิ่มขึ้น แต่ค่อนข้างคงที่เนื่องจากขีดความสามารถที่จำกัดของท่าเรือ และนโยบายจำกัดปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือของรัฐบาล

ง. กรมธนารักษ์

กรมธนารักษ์ เป็นเจ้าของท่าเรือที่ทำการศึกษารวม 5 ท่า แต่ท่าเรือเหล่านี้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเพียงร้อยละ 1 ของปริมาณการค้าทางทะเล ท่าเรือเหล่านี้ทั้งหมดอยู่ในภาคใต้ทั้งด้านอ่าวไทยฝั่งตะวันตก ได้แก่ ท่าเรือท่าทอง และสงขลา และด้านอันดามันและช่องแคบมะละกา ได้แก่ ท่าเรือระนอง ภูเก็ต และกันตัง สินค้าผ่านท่าเรือของกรมธนารักษ์ส่วนใหญ่เป็นสินค้าเทกอง และสินค้าทั่วไป เมื่อพิจารณาปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือแม่ในช่วง 3 ปี ที่ผ่านมามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น (ยกเว้นท่าเรือระนอง) แต่เมื่อปริมาณการค้าของชายฝั่งทั้งสองมีแนวโน้มค่อนข้างคงที่ ซึ่งเป็นผลมาจากสภาพทางภูมิศาสตร์และสภาพเศรษฐกิจ ส่งผลให้การใช้ท่าเรือมีแนวโน้มที่ไม่สามารถเพิ่มขึ้นจากที่เป็นอยู่ได้มากนัก

สำหรับท่าเรือระนองแนวโน้มคงจะมีสินค้าผ่านท้าน้อยมาก หรือแทบไม่มีเลย ดังจะเห็นได้จากตั้งแต่เปิดดำเนินการมา ยังไม่มีสินค้าผ่านท่า ทั้งนี้เพราะท่าเรือขาดพื้นที่แนวหลังขาดโครงข่ายคมนาคม และขาดท่าเลที่ตั้งที่เหมาะสม



รูปที่ 6 - 9 สัดส่วนปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือที่ทำการศึกษา ปี 2549 จำแนกตามเจ้าของ

หมายเหตุ : กทท. หมายถึง การท่าเรือแห่งประเทศไทย

กทอ. หมายถึง การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ที่มา : ท่าเรือที่ทำการศึกษา และสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร.ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย.

สิงหาคม 2551.

ตารางที่ 6 – 1 ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือที่ทำการศึกษา ปี 2547 – 2549 จำแนกตามหน่วยงานที่เป็นเจ้าของ

หน่วย : ตัน

ลำดับ	ชายฝั่ง	จังหวัด	เจ้าของ	ชื่อหน่วยงานเจ้าของ	ชื่อท่าเรือ	2547	2548	2549	สัดส่วน
1	อ่าวไทยตอนใน	กรุงเทพ ฯ	รัฐ	กทท.	กรุงเทพ	15,305,289	16,031,179	17,029,547	9.45%
2	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	รัฐ	กทท.	แหลมฉบัง	32,400,853	35,496,623	38,321,957	21.27%
รวมปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย						47,706,142	51,527,802	55,351,504	30.73%
3	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สุราษฎร์ธานี	รัฐ	กรมธนารักษ์	ท่าทอง	916,609	901,068	833,122	0.46%
4	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	สงขลา	รัฐ	กรมธนารักษ์	สงขลา	1,270,934	1,242,119	1,356,795	0.75%
5	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ระนอง	รัฐ	กรมธนารักษ์	ระนอง	7,663	4,257	8,990	0.00%
6	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ภูเก็ต	รัฐ	กรมธนารักษ์	ภูเก็ต	145,590	128,123	116,660	0.06%
7	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	ตรัง	รัฐ	กรมธนารักษ์	กันตัง	98,590	455,513	296,283	0.16%
รวมปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือของกรมธนารักษ์						2,439,386	2,731,080	2,611,850	1.45%
8	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	รัฐ	กนอ.	มาบตาพุด	23,598,819	21,211,540	22,976,031	12.75%
9	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	รัฐ	กรมเจ้าท่า	เขตจอดเรือศรีราชา	21,750,682	28,767,143	24,724,461	13.72%
รวมปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ/อ่าวจอดเรือของรัฐ						95,495,029	104,237,565	105,663,846	58.65%
10	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	เอกชน	BMTP	BMTP	881,620	801,100	1,181,480	0.66%
11	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	เอกชน	BDS	BDS	350,380	389,260	305,680	0.17%
12	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	เอกชน	Unithai	UniThai	750,073	840,599	851,881	0.47%
13	อ่าวไทยตอนใน	สมุทรปราการ	เอกชน	TPT	TPT	1,292,962	1,256,504	1,197,164	0.66%

ตารางที่ 6 – 1 ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือที่ทำการศึกษา ปี 2547 – 2549 จำแนกตามหน่วยงานที่เป็นเจ้าของ

หน่วย : ตัน

ลำดับ	ชายฝั่ง	จังหวัด	เจ้าของ	ชื่อหน่วยงานเจ้าของ	ชื่อท่าเรือ	2547	2548	2549	สัดส่วน
14	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เอกชน	ศรีราชาฮาร์เบอร์	ศรีราชาฮาร์เบอร์	2,881,558	3,849,475	4,150,945	2.30%
15	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เอกชน	ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น	ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น	450,421	286,335	238,351	0.13%
16	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ชลบุรี	เอกชน	ไทยพับลิกพอร์ต	ไทยพับลิกพอร์ต	4,085,987	3,813,002	3,546,549	1.97%
17	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	ระยอง	เอกชน	IRPC	IRPC	16,479,045	15,333,981	14,371,275	7.98%
18	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	ประจวบคีรีขันธ์	เอกชน	ท่าเรือประจวบ	ประจวบ	3,147,257	3,967,209	2,576,189	1.43%
19	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	นครศรีธรรมราช	เอกชน	ท่าเรือขนอม	ขนอม	1,274,430	1,052,950	1,206,395	0.67%
20	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	กระบี่	เอกชน	เจียรวานิชการขนส่ง	เจียรวานิช	606,096	451,327	589,216	0.33%
21	อันดามัน/ช่องแคบมะละกา	กระบี่	เอกชน	เช่าเทิร์น พอร์ท	เช่าเทิร์น พอร์ท	528,850	500,274	702,841	0.39%
รวมปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือเอกชน						32,728,679	32,542,016	30,917,966	17.16%
รวมปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ/อ่าวจอดเรือ 21 แห่งที่ทำการศึกษา						128,223,707	136,779,581	136,581,813	75.82%
ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรืออื่น ๆ						39,697,835	45,775,980	43,567,400	24.16%
ปริมาณการค้าทางทะเลรวมทั้งประเทศ						167,921,542	182,555,561	180,149,212	100%

ที่มา : ท่าเรือที่ทำการศึกษา และสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร.ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย. สิงหาคม 2551.

6.2.2 ท่าเรือเอกชน

ท่าเรือเอกชนที่ทำการศึกษามีจำนวนทั้งสิ้น 12 ท่า มีปริมาณสินค้าผ่านท่าคิดเป็นร้อยละ 17 ของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมด ท่าเรือเอกชนเหล่านี้มีท่าเลที่ตั้งอยู่ในทุกชายฝั่งของประเทศ ได้แก่

- อ่าวไทยตอนใน ได้แก่ ท่าเรือ BMTP BDS Unithai และ TPT
- อ่าวไทยฝั่งตะวันออก ได้แก่ ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น ไทย พับลิค พอร์ต และ IRPC
- อ่าวไทยฝั่งตะวันตก ได้แก่ ท่าเรือประจวบ และขนอม
- อันดามันและช่องแคบมะละกา ได้แก่ ท่าเรือเจียรานิชการขนส่ง และเช่าเทิร์น พอร์ต

แนวโน้มการใช้ท่าเรือเอกชนมีผลกระทบมาจากวัตถุประสงค์ในการให้บริการของท่าเรือ ในการวิเคราะห์จึงแบ่งท่าเรือตามวัตถุประสงค์ในการให้บริการออกเป็น 3 กลุ่มดังนี้

1) ท่าเรือซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการสาธารณะ ได้แก่ BMTP BDS Unithai TPT ศรีราชาฮาร์เบอร์ และไทยพับลิคพอร์ต ท่าเรือกลุ่มนี้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือคิดเป็นร้อยละ 4 ของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมด

2) ท่าเรือซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการตนเองและสาธารณะ ได้แก่ ท่าเรือ IRPC และประจวบ ท่าเรือทั้งสองกลุ่มมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือคิดเป็นร้อยละ 9 ของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมด

การใช้ท่าเรือทั้งสองกลุ่มมีแนวโน้มคงที่หรือลดลง เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือของรัฐได้ ทั้งนี้เป็นผลมาจากการขาดนโยบายสนับสนุนจากภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน

3) ท่าเรือซึ่งมีวัตถุประสงค์ให้บริการตนเอง ท่าเรือเหล่านี้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าคิดเป็นร้อยละ 2 ของปริมาณการค้าทั้งหมด สินค้าผ่านท่าเรือเป็นเทกอง ได้แก่ ท่าเรือฟิวเจอร์-พอร์ตฟิวชั่น เจียรานิช และเช่าเทิร์น พอร์ต เป็นที่สังเกตว่าท่าเรือเหล่านี้ไม่มีสินค้าขาเข้ามีแต่สินค้าส่งออก และมีแนวโน้มการใช้ท่าเรือที่ลดลง เนื่องจากปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือขึ้นอยู่กับปริมาณการผลิตของบริษัทในเครือ อีกทั้งท่าเรือส่วนใหญ่ขนส่งยิปซัม (ยกเว้นท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น) ซึ่งมีกฎหมายจำกัดปริมาณการส่งออก

ตารางที่ 6 – 2 ประเภทและปริมาณสินค้านำเข้าสูงสุด 10 อันดับแรก ปี 2543-2550

หน่วย : ตัน

ชนิดสินค้า	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	สัดส่วน
1. เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่	38,032,409	48,238,930	39,150,781	41,166,097	47,104,135	54,931,161	54,680,704	55,573,054	54.56%
2. เหล็กและเหล็กกล้า	7,710,087	7,846,183	10,784,118	11,124,382	12,849,952	14,524,993	11,650,449	11,937,699	11.72%
3. ปุ๋ย	3,184,800	3,445,593	3,633,639	4,666,212	3,813,291	3,471,499	3,534,601	4,162,052	4.09%
4. เคมีภัณฑ์อินทรีย์	2,358,505	2,304,745	2,623,995	2,855,286	3,167,029	3,425,503	3,466,459	3,399,581	3.34%
5. กากและเศษจากอุตสาหกรรมผลิตอาหาร	1,996,514	2,240,593	2,304,210	2,431,589	1,939,483	2,572,282	3,098,876	3,040,551	2.98%
6. เคมีภัณฑ์อนินทรีย์	1,166,759	1,189,618	1,319,233	1,515,687	1,612,949	1,776,157	1,789,831	1,800,966	1.77%
7. เครื่องจักร อุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบ	558,902	403,101	458,556	506,495	704,196	711,313	672,284	1,648,633	1.62%
8. เมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน	1,427,582	1,429,402	1,577,948	1,742,072	1,511,146	1,641,174	1,443,351	1,575,740	1.55%
9. พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก	902,849	854,511	1,010,708	1,083,059	1,222,635	1,255,632	1,296,509	1,440,050	1.41%
10. เยื่อไม้หรือเส้นใยเซลลูโลส	1,381,891	2,098,246	1,348,793	1,566,479	1,397,552	1,380,774	1,507,648	1,411,947	1.39%
รวมปริมาณสินค้านำเข้า 10 อันดับแรก	58,720,297	70,050,921	64,211,981	68,657,357	75,322,367	85,690,487	83,140,712	85,990,274	84.42%
อื่นๆ	11,209,454	14,568,680	11,354,692	12,102,818	14,352,168	21,988,378	16,108,474	15,872,857	15.58%
ผลรวมทั้งหมด	69,929,751	84,619,601	75,566,673	80,760,175	89,674,535	107,678,865	99,249,187	101,863,131	100.00

หมายเหตุ : สัดส่วนเฉพาะปี 2550

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย. สิงหาคม 2551.

ตารางที่ 6 – 3 ประเภทและปริมาณสินค้าส่งออกสูงสุด 10 อันดับแรก ปี 2543-2550

หน่วย : ตัน

ชนิดสินค้า	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	สัดส่วน
1. เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน	19,762,835	22,971,312	21,161,150	7,725,802	17,347,668	19,672,170	20,953,516	25,766,692	27.79%
2. เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่	13,765,179	7,857,212	7,925,862	7,770,569	9,447,589	10,135,722	11,345,916	11,057,096	11.92%
3. ัญพิช	6,176,567	8,134,494	7,458,802	7,551,299	10,926,757	7,519,034	7,740,921	9,551,630	10.30%
4. น้ำตาลและขนมทำจากน้ำตาล	5,081,655	4,547,053	5,304,802	6,412,036	6,108,668	4,198,881	2,775,198	4,988,070	5.38%
5. พืชผักรวมทั้งรากและหัว	3,290,574	4,754,364	2,984,872	3,756,209	5,107,682	3,124,973	4,448,096	4,708,886	5.08%
6. พลาสติกและของที่ทำได้ด้วยพลาสติก	2,732,532	2,661,532	2,919,360	3,146,565	3,343,782	3,855,926	3,883,981	4,159,397	4.49%
7. เคมีภัณฑ์อินทรีย์	3,540,947	1,288,657	1,559,777	1,826,518	1,687,025	2,061,313	2,581,578	2,701,661	2.91%
8. เหล็กและเหล็กกล้า	1,664,888	1,079,366	1,234,190	1,488,085	1,797,988	1,877,481	2,085,519	2,636,605	2.84%
9. ยางและของที่ทำได้ด้วยยาง	1,906,582	1,778,389	1,871,505	2,154,890	2,105,065	2,039,293	2,259,906	2,222,803	2.40%
10. ไม้และของที่ทำได้ด้วยไม้ ถ่านไม้	1,548,912	1,550,944	1,867,276	1,848,112	2,042,512	2,010,933	1,917,436	2,178,224	2.35%
รวมปริมาณสินค้า 10 อันดับ	59,470,671	56,623,324	54,287,596	53,680,085	59,914,737	56,495,726	59,992,070	69,971,064	75.46%
อื่นๆ	13,075,995	13,410,196	13,930,189	15,460,852	18,332,429	18,381,991	20,907,956	22,759,829	24.54%
ผลรวมทั้งหมด	72,546,666	70,033,520	68,217,785	69,140,937	78,247,165	74,877,717	80,900,025	92,730,892	100.00%

หมายเหตุ : สัดส่วนเฉพาะปี 2550

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย. สิงหาคม 2551.

6.3 แนวโน้มการใช้ท่าเรือ จำแนกตามประเภทสินค้า

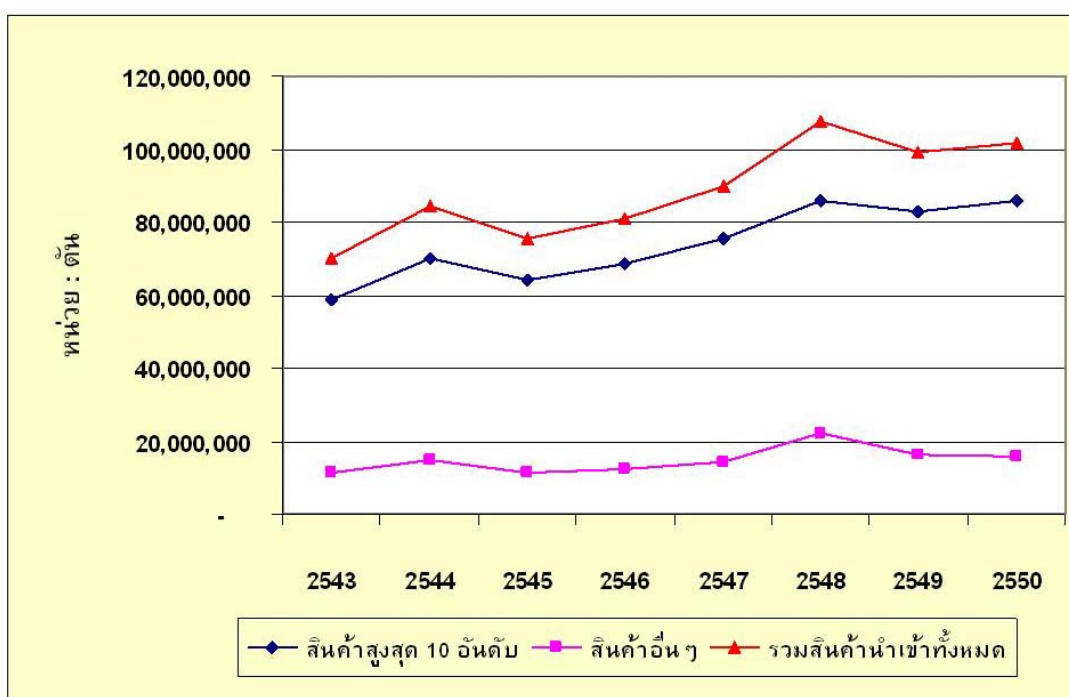
เมื่อพิจารณาประเภทสินค้านำเข้า – ส่งออกสูงสุด 10 อันดับ พบว่า สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าในกลุ่มพลังงาน และวัตถุดิบเพื่อใช้ในการผลิตในเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม สำหรับสินค้าส่งออกมีทั้งสินค้าเกษตร ผลิตภัณฑ์การเกษตร และผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สินค้าเหล่านี้มีรายละเอียดโดยสังเขปดังนี้

ก. สินค้านำเข้า

สินค้าที่มีปริมาณนำเข้าสูงสุด 10 อันดับแรก มีปริมาณรวมคิดเป็นร้อยละ 80 ของปริมาณนำเข้าทางทะเลทั้งหมด เมื่อพิจารณาปริมาณการนำเข้าสินค้านี้ตั้งแต่ปี 2543 – 2550 (ดังตารางที่ 6 – 1) พบว่า สินค้าทั้ง 10 อันดับเป็นสินค้านำเข้าหลักของประเทศมาโดยตลอด โดยเฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิง เหล็กและเหล็กกล้า และปุ๋ย เป็นสินค้าที่มีการนำเข้าในปริมาณเพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยในปี 2550 มีปริมาณการนำเข้าคิดเป็นร้อยละ 55, 12 และ 5 ตามลำดับ สินค้าที่นำเข้าเรียงตามลำดับตามปริมาณการนำเข้ามีดังนี้

- 1) น้ำมันเชื้อเพลิง (HS27)³ ที่สำคัญได้แก่ น้ำมันปิโตรเลียมดิบและน้ำมันดิบ และ ถ่านหิน
- 2) เหล็กและเหล็กกล้า (HS72) ที่สำคัญได้แก่ เหล็กแผ่นรีดร้อน และผลิตภัณฑ์เหล็ก
- 3) ปุ๋ย (HS31)
- 4) เคมีภัณฑ์อินทรีย์ (HS29) เช่น อะไซคลิกแอลกอฮอล์ ไซคลิกไฮโดรคาร์บอน
- 5) กากและเศษที่เหลือจากอุตสาหกรรม (HS23) เช่น กากถั่วเหลือง กากไขมันจากพืชและสัตว์
- 6) เคมีภัณฑ์อินทรีย์ (HS28) เช่น คาร์บอนเนต เพอร์ออกไซด์คาร์บอนเนต แอมโมเนีย
- 7) เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า (HS85)
- 8) เมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน (HS12) ที่สำคัญได้แก่ ถั่วเหลือง ถั่วลิสง
- 9) พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก (HS39) เช่น โพลีเมอร์ของเอทิลีน โพลีอะซีทัล แผ่นหรือฟิล์มหรือฟอยล์ทำด้วยพลาสติก
- 10) เยื่อไม้และเส้นใยเซลลูโลส (HS47) ที่สำคัญได้แก่ เยื่อไม้เคมี และกระดาษ

³ หมายถึง รหัสพิกัดศุลกากร



รูปที่ 6 – 10 แนวโน้มการนำเข้าทางทะเลของประเทศ 2543 – 2550

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย. สิงหาคม 2551.

ข. สินค้าขาออก

สินค้าหลักที่ส่งออกมีทั้งสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรม ปริมาณรวมของสินค้าส่งออกทั้ง 10 อันดับ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 75 ของปริมาณสินค้าส่งออกทางทะเลทั้งหมด เมื่อพิจารณาปริมาณการส่งออกสินค้าเหล่านี้ตั้งแต่ปี 2543 – 2550 (ดังตารางที่ 6 – 2) พบว่าสินค้าทั้ง 10 อันดับเป็นสินค้าส่งออกหลักของประเทศมาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งซีเมนต์ น้ำมันเชื้อเพลิง ข้าว และมันสำปะหลัง แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต สินค้าที่ส่งออกเรียงตามลำดับตามปริมาณการส่งออกมีดังนี้

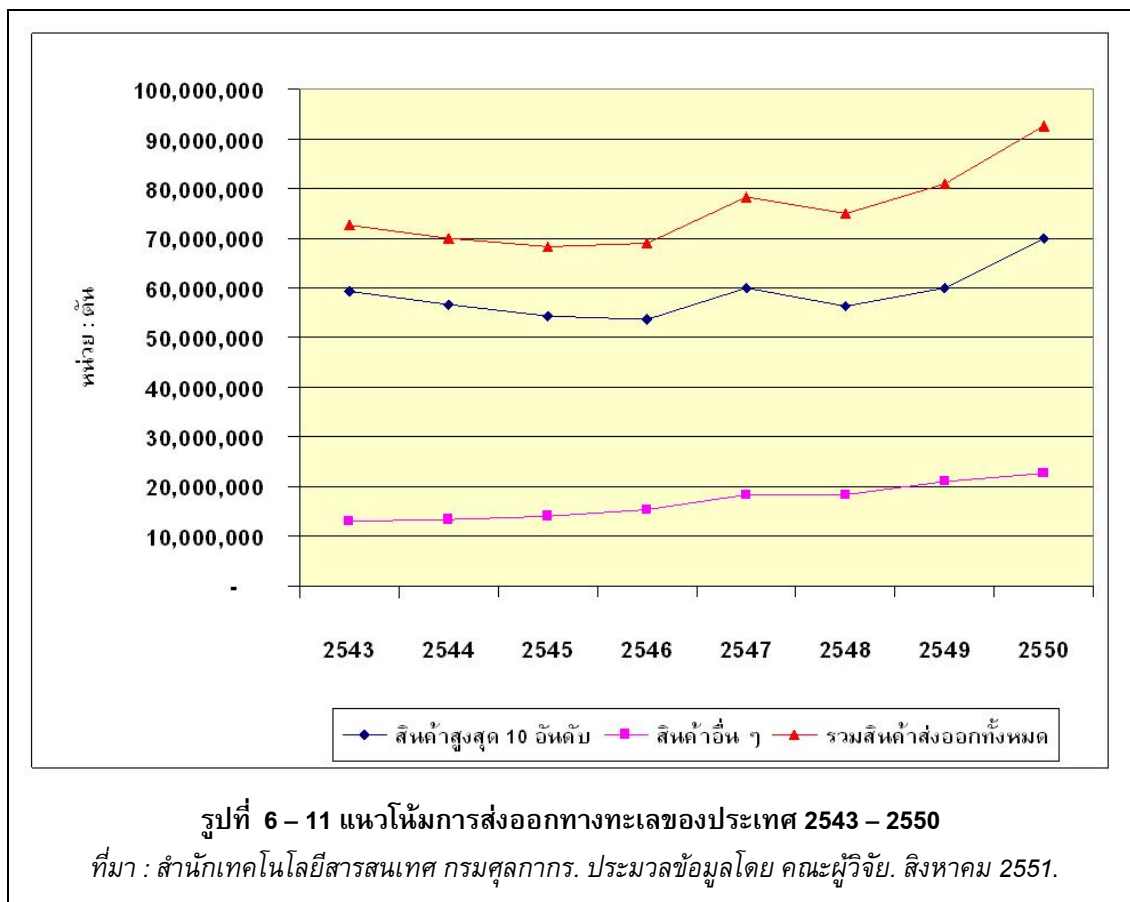
- 1) เหล็ก กัมมะถัน ดิน หิน (HS25) ที่สำคัญได้แก่ ซีเมนต์ และยิปซัม
- 2) น้ำมันเชื้อเพลิง (HS27) ที่สำคัญได้แก่ น้ำมันปิโตรเลียม และน้ำมันดิบ
- 3) ัญพืช (HS10) ที่สำคัญได้แก่ ข้าว
- 4) น้ำตาลและขนมทำจากน้ำตาล (HS17) ที่สำคัญได้แก่ น้ำตาล และกากน้ำตาล
- 5) พืชผักรวมทั้งรากและหัว (HS07) ที่สำคัญได้แก่ มันสำปะหลัง และกระเทียม
- 6) พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก (HS39) เช่น โพลีเมอร์ของเอทิลีน โพลีเอซีตัล โพลีเมอร์ของไวนิลคลอไรด์ เป็นต้น

7) เคมีภัณฑ์อินทรีย์ (HS29) ที่สำคัญได้แก่ กรดโพลิคาร์บอกซิลิก และไซคลิกไฮโดรคาร์บอน

8) เหล็กและเหล็กกล้า (HS72) ที่สำคัญได้แก่ ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กได้จากการรีดร้อน

9) ยางและของที่ทำด้วยยาง (HS40) ที่สำคัญได้แก่ ยางแผ่น และยางรถยนต์

10) ไม้และของที่ทำด้วยไม้ (HS44) ที่สำคัญได้แก่ แผ่นไม้อัด ไฟเบอร์บอร์ด

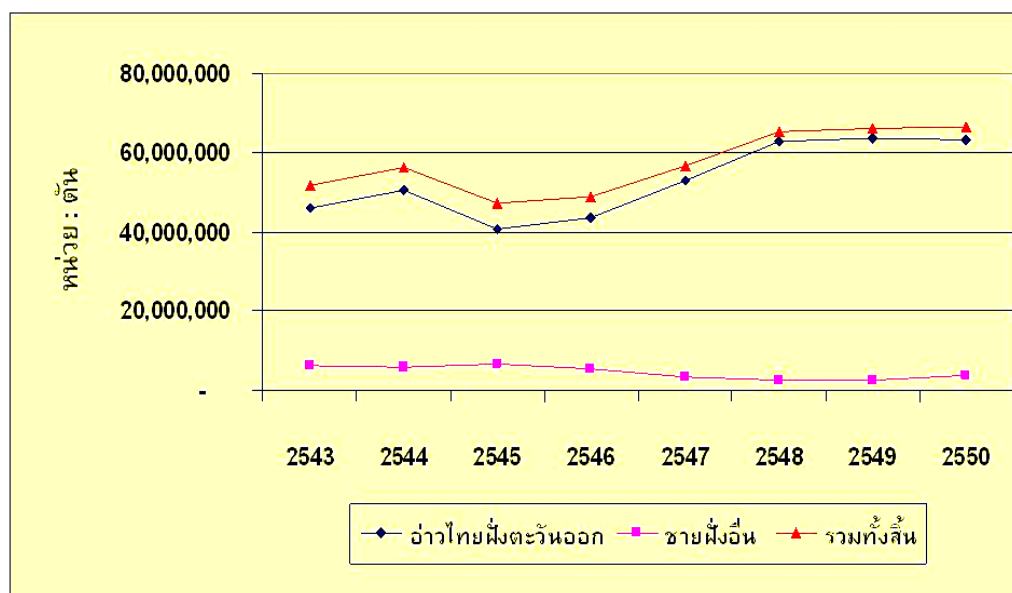


จากการวิเคราะห์ประเภทสินค้านำเข้า – ส่งออก พบว่า สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ขนส่งในรูปแบบสินค้าเหลว และสินค้าเทกอง สินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่นำเข้า – ส่งออกผ่านท่าเรือ/อ่าวจอดเรือในชายฝั่งตะวันออก โดยมีรายละเอียดดังนี้

6.3.1 สินค้าเหลว

สินค้าเหลวที่สำคัญที่สุด คือ น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันดิบโดยอยู่ในกลุ่มสินค้าเชื้อเพลิง (HS27) เป็นสินค้าที่มีปริมาณสูงทั้งการนำเข้า – ส่งออกสูง คือ คิดเป็นร้อยละ 34 ของปริมาณนำเข้า – ส่งออกทั้งหมด (สินค้านำเข้าคิดเป็นร้อยละ 55 ของปริมาณการนำเข้า

ทั้งหมด สินค้าส่งออกคิดเป็นร้อยละ 12 ของปริมาณส่งออกทั้งหมด) โดยเกือบทั้งหมดของ น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันดิบ กล่าวคือ ร้อยละ 96 นำเข้า – ส่งออกทางอ่าวไทยฝั่งตะวันออก (รูปที่ 6 – 12) ทั้งนี้เพราะชายฝั่งด้านนี้เป็นที่ตั้งของโรงกลั่นน้ำมันส่วนใหญ่ของประเทศ⁴



รูปที่ 6 – 12 ปริมาณการนำเข้า – ส่งออกสินค้ากลุ่มเชื้อเพลิง (HS27) ปี 2543 – 2550
จำแนกตามชายฝั่ง

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย. สิงหาคม 2551.

6.3.2 สินค้าเทกอง

สินค้าเทกองที่นำเข้า – ส่งออกมีทั้งสินค้าเกษตร สินค้าอุตสาหกรรม และวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตทั้งด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังมีสินแร่ สินค้านำเข้าที่สำคัญได้แก่ ปุ๋ย อาหารสัตว์ (อยู่ในกลุ่มสินค้ากากและเศษที่เหลือจากอุตสาหกรรมผลิตอาหาร รหัสพิกัดศุลกากร HS23) ถั่วเหลือง (อยู่ในกลุ่มสินค้าเมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน รหัสพิกัดศุลกากร HS12) เยื่อไม้และเส้นใย (รหัสพิกัดศุลกากร HS47) โดยมีปริมาณรวมกันคิดเป็นร้อยละ 11 ของปริมาณการนำเข้าทั้งหมด

⁴ โรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทยมีทั้งสิ้น 7 โรง ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี 2 แห่ง และจังหวัดระยอง 3 แห่ง และอีก 2 แห่งอยู่ในกรุงเทพมหานคร และเพชรบุรี (ที่มา : กรมโรงงาน. งานบริการ/ค้นหาข้อมูลโรงงาน. [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.diw.go.th/diw/data1search.asp> [28 ตุลาคม 2551]. ประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย)

สินค้าเทกองส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ซีเมนต์และยิปซัม (อยู่ในกลุ่มสินค้าเกลือ กำมะถัน ดิน และหิน รหัสพิกัดศุลกากร HS25) ข้าว (อยู่ในกลุ่มสินค้าธัญพืช รหัสพิกัดศุลกากร HS10) มันสำปะหลัง (อยู่ในกลุ่มสินค้าพืชผักรวมทั้งรากและหัว รหัสพิกัดศุลกากร HS07) น้ำตาล (รหัสพิกัดศุลกากร HS17) โดยทั้งหมดที่กล่าวมานี้มีปริมาณส่งออกรวมกันคิดเป็นร้อยละ 48 ของปริมาณการส่งออกทั้งหมด (อย่างไรก็ตามมีสินค้าบางประเภท ได้แก่ ข้าว และ น้ำตาล อาจส่งออกในรูปสินค้าทั่วไป หรือสินค้าตู้)

ตารางที่ 6 – 4 ประเภทและปริมาณสินค้านำเข้า ณ เขตปลอดเรือศรียาสูงสุด 5 อันดับ ปี 2550

หน่วย : ตัน

ลำดับ	ประเภทสินค้านำเข้า	เขตปลอดเรือศรียา	ทั้งประเทศ	สัดส่วน
1	ปื๋ย	3,614,886	4,162,052	87%
2	กากและเศษจากอุตสาหกรรมผลิตอาหาร	1,924,456	3,040,551	63%
3	เมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน	1,425,359	1,575,740	90%
4	เหล็กและเหล็กกล้า	1,041,999	11,937,699	9%
5	ธัญพืช	668,344	880,084	76%
6	อื่นๆ	717,234	86,082,738	1%
รวมทั้งสิ้น		9,392,277	107,678,865	9%

หมายเหตุ : สัดส่วน หมายถึง ปริมาณที่ขนส่ง ณ เขตปลอดเรือศรียาเปรียบเทียบกับปริมาณนำเข้า – ส่งออกของสินค้านั้น ๆ ทั้งหมด

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย. สิงหาคม 2551.

ตารางที่ 6 – 5 ประเภทและปริมาณสินค้าส่งออก ณ เขตปลอดเรือศรียาสูงสุด 5 อันดับ ปี 2550

หน่วย : ตัน

ลำดับ	ประเภทสินค้าส่งออก	เขตปลอดเรือศรียา	ทั้งประเทศ	สัดส่วน
1	เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน	8,919,123.53	25,766,691.98	35%
2	พืชผักรวมทั้งรากและหัว	4,076,329.88	4,708,885.93	87%
3	ธัญพืช*	4,053,947.08	9,551,630.05	42%
4	น้ำตาลและขนมทำจากน้ำตาล	652,461.71	4,988,070.07	13%
5	กากและเศษจากอุตสาหกรรมผลิตอาหาร	405,441.84	879,306.63	46%
6	อื่นๆ	681,919.35	46,836,307.68	1%
รวมสินค้าส่งออกทั้งสิ้น		18,789,223.38	92,730,892.34	20%

หมายเหตุ : *ส่วนใหญ่ ได้แก่ ข้าวสาลี

สัดส่วน หมายถึง ปริมาณที่ขนส่ง ณ เขตปลอดเรือศรียาเปรียบเทียบกับปริมาณนำเข้า – ส่งออกของสินค้านั้น ๆ ทั้งหมด

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย. สิงหาคม 2551.

สินค้าเทกองส่วนใหญ่นำเข้า – ส่งออกที่อ่าวฝั่งตะวันออกที่สำคัญ ได้แก่ เขตจอดเรือศรีราชา โดยปริมาณนำเข้า – ส่งออกคิดเป็นร้อยละ 9 และร้อยละ 20 ตามลำดับ (รายละเอียดดังตารางที่ 6 – 4 และ 6 – 5) ทั้งนี้เป็นผลมาจาก

1) ท่าเรือที่ตั้งเป็นอ่าวจอดเรือขนาดใหญ่ มีระดับน้ำลึก สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดเล็กใหญ่ได้เป็นจำนวนมาก

2) เชื่อมต่อกับพื้นที่แนวหลังในภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก ซึ่งเป็นแหล่งเพาะปลูกข้าว มันสำปะหลัง และอ้อยที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ⁵ รวมถึงเป็นที่ตั้งของโรงงานผลิตปูนซีเมนต์ที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ⁶

3) เสียค่าใช้จ่ายต่ำมาก คือ เสียค่าธรรมเนียมการใช้น่านน้ำต่อเที่ยวซึ่งเก็บตามขนาดของเรือเป็นเงิน 0.05 – 0.2 บาทต่อตันกรอสส์ และค่าธรรมเนียมการขนถ่ายสินค้ากลางน้ำสำหรับสินค้านำเข้า ตันละ 60 สตางค์ และการขนถ่ายสินค้าส่งออก ตันละ 20 สตางค์ (ดูรายละเอียดในบทที่ 4 เชิงอรรถ 42 หน้า 128)

4) สินค้าจากพื้นที่แนวหลังมายังเขตจอดเรือศรีราชา ขนส่งมาทางแม่น้ำโดยใช้เรือลำเลียง ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งยิ่งถูกลง

ปัจจัยที่กล่าวมานี้ส่งผลให้ปริมาณการขนส่ง ณ เขตท่าเรือศรีราชาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าส่งออก และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต (รูปที่ 6 – 13) อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าในเขตจอดเรือศรีราชาปราศจากการจัดการ

⁵ ข้าว ปลูกมากในภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีพื้นที่เพาะปลูกคิดเป็นร้อยละ 82 ของพื้นที่เพาะปลูกข้าวทั้งหมด

มันสำปะหลัง ปลูกมากในภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก โดยมีพื้นที่เพาะปลูกคิดเป็นร้อยละ 94 ของพื้นที่เพาะปลูกมันสำปะหลังทั้งหมด

อ้อย ซึ่งเป็นวัตถุดิบสำคัญในการผลิตน้ำตาล ปลูกมากในภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีพื้นที่เพาะปลูกคิดเป็นร้อยละ 79 ของพื้นที่เพาะปลูกอ้อยทั้งหมด

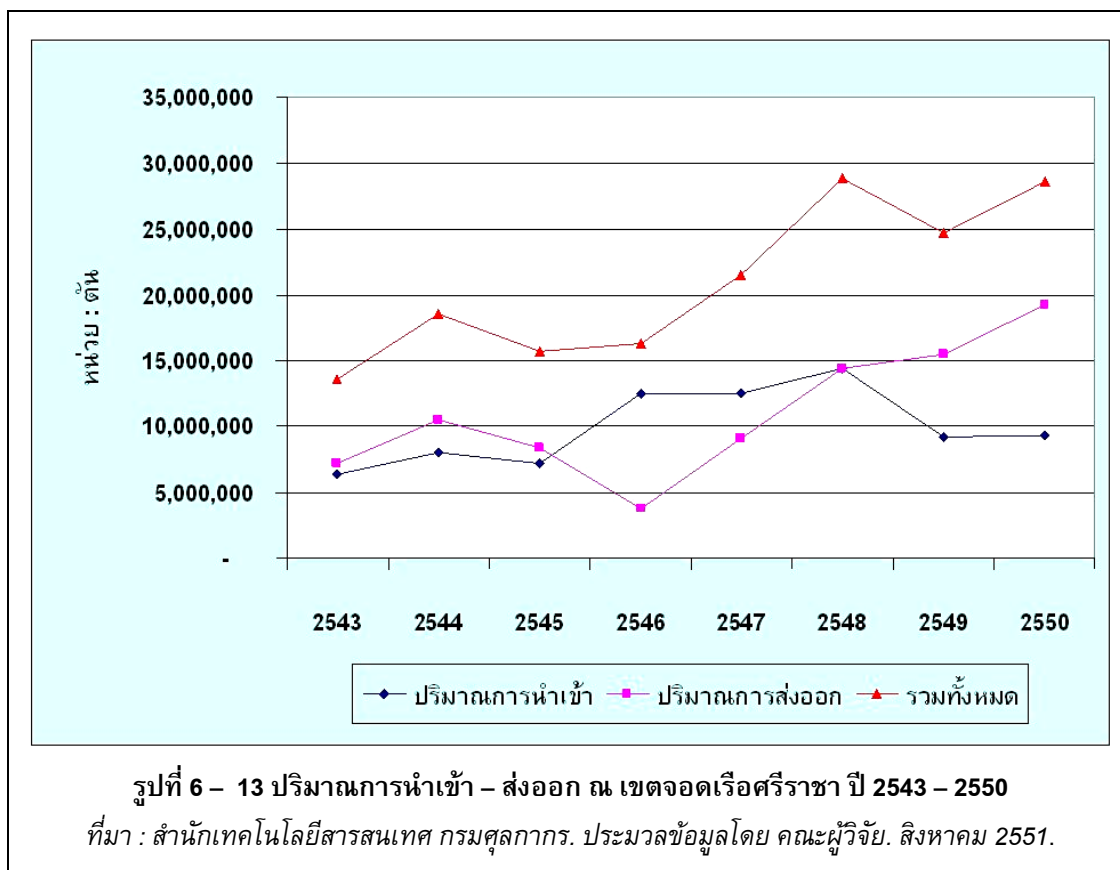
(ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. สถิติการเกษตรของประเทศไทย 2550/พืชอาหารและพืชอาหารสัตว์. [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.oae.go.th/statistics/yearbook50> [29 ตุลาคม 2551].)

⁶ โรงงานผลิตปูนซีเมนต์ในประเทศไทยมีทั้งสิ้น 17 โรง ตั้งอยู่ในภาคกลาง 12 โรง ที่สระบุรี 11 โรง และนครสวรรค์ 1 โรง ภาคเหนือ 1 โรงที่ลำปาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1 โรงที่นครราชสีมา ภาคตะวันตก 2 โรงที่ราชบุรีและเพชรบุรี ภาคใต้ 1 โรงที่นครศรีธรรมราช

(ที่มา : กรมโรงงาน.งานบริการค้นหาข้อมูลโรงงาน.[สายตรง]. แหล่งที่มา :

<http://www.diw.go.th/diw/data1search.asp> [28 ตุลาคม 2551].ประมวลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.)

และการควบคุม และปราศจากข้อกำหนดเพื่อรักษาความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกับการบรรทุกขนถ่ายที่ทำเรือระหว่างประเทศ



ตารางที่ 6 – 6 ปริมาณการส่งออกยิปซัม (HS 2520) ปี 2550 : จำแนกตามชายฝั่ง

หน่วย : ตัน

ลำดับ	ชายฝั่ง	ปริมาณ	สัดส่วน
1	อ่าวไทยตอนใน	300,148.37	4.53%
2	อ่าวไทยฝั่งตะวันออก	95,737.22	1.44%
3	อ่าวไทยฝั่งตะวันตก	3,944,504.35	59.48%
4	อันดามันและช่องแคบมะละกา	2,291,466.87	34.55%
รวมทุกชายฝั่ง		6,631,856.81	100%

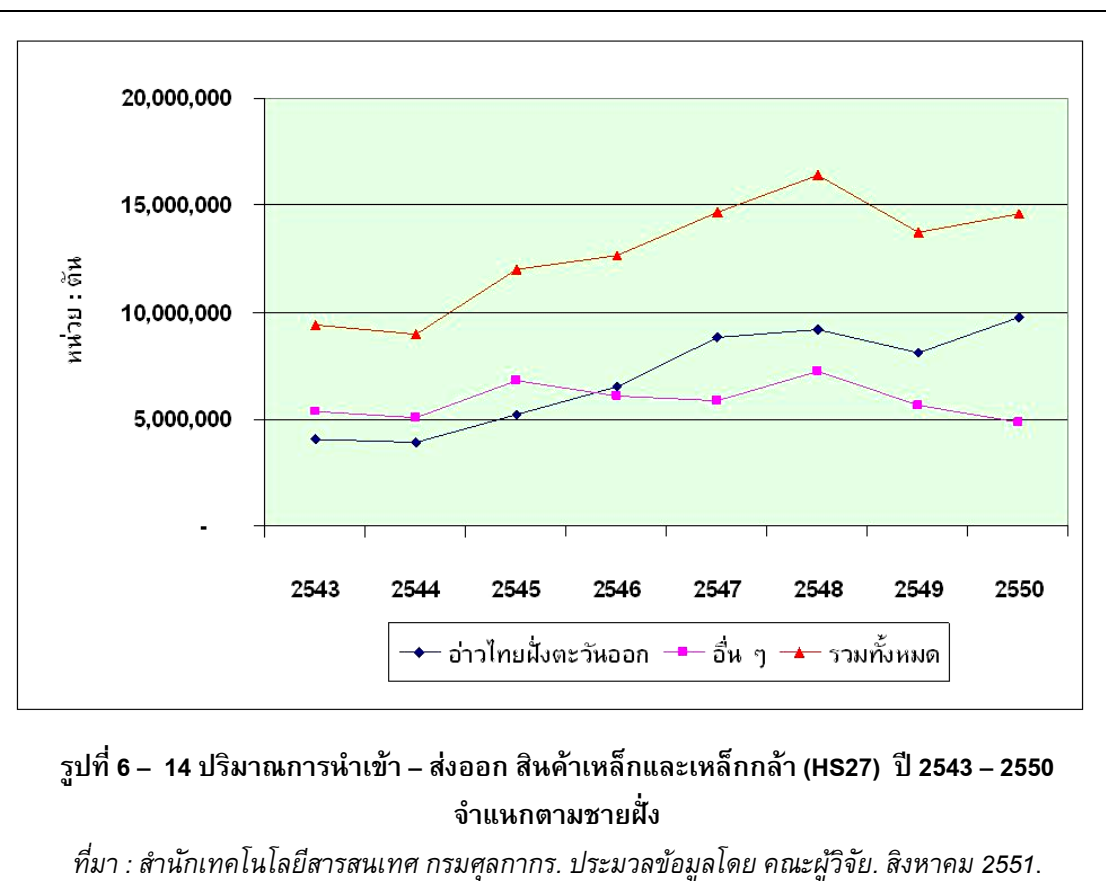
ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย. สิงหาคม 2551.

สำหรับยิปซัมซึ่งเป็นสินค้าเทกองหลักของภาคใต้ซึ่งส่งออกผ่านท่าเรือทั้งอ่าวไทยและชายฝั่งอันดามันและช่องแคบมะละกา (ตารางที่ 6 – 6) ส่วนใหญ่ส่งออกที่ทำเรือเอกชนซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อบริการกลุ่มธุรกิจของตนเอง ได้แก่ ขนอม เจียรวานิช และเข้าเทิร์นพอร์ต มีเพียงท่าเรือท่าทองเท่านั้นซึ่งเป็นท่าเรือซึ่งให้บริการสาธารณะ เนื่องจากยิปซัมเป็นสินแร่ชนิด

หนึ่งซึ่งปริมาณการส่งออกถูกจำกัดโดยสภาการเหมืองแร่ ซึ่งเหมืองแต่ละแห่งถูกจำกัดให้ส่งออกยิปซัมได้ไม่เกิน 800,000 ตันต่อปี ดังนั้นการใช้ท่าเรือเหล่านี้คงมีแนวโน้มที่คงที่ นอกจากผู้ประกอบการจะได้อนุญาตให้ส่งออกได้เพิ่มขึ้น

6.3.3 สินค้าทั่วไป

แม้ว่าสินค้าทั่วไปเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีแนวโน้มที่ลดลง แต่สินค้าหลายชนิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต เช่น เหล็ก เครื่องจักร อุปกรณ์ หรือสินค้าที่มีมูลค่าสูง เช่น รถยนต์ ก็ยังนิยมขนส่งในรูปสินค้าทั่วไป สำหรับประเทศไทย สินค้าทั่วไปที่สำคัญ คือ สินค้าในกลุ่มเหล็กและเหล็กกล้า ซึ่งมีปริมาณการนำเข้าคิดเป็นร้อยละ 7 และส่งออกคิดเป็นร้อยละ 3 ของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมด ในช่วงปี 2544 – 2548 การนำเข้าเหล็กและเหล็กกล้ามีปริมาณเพิ่มขึ้น ลดลงในปี 2549 และเพิ่มขึ้นอีกในปีถัดมา (รูปที่ 6 – 14)

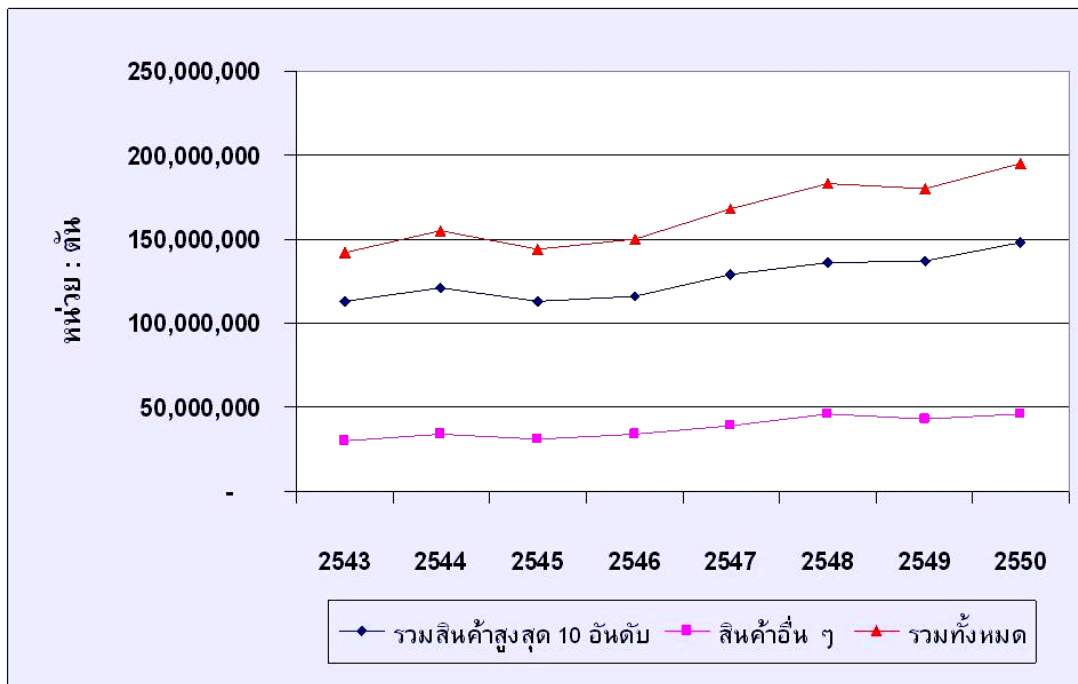


สินค้าเหล็กและเหล็กกล้าร้อยละ 67 นำเข้า – ส่งออกที่อ่าวไทยฝั่งตะวันออก โดยส่วนหนึ่ง (ร้อยละ 9 ของปริมาณสินค้าเหล็กและเหล็กกล้าทั้งหมด : ดูตารางที่ 6 – 4) นำเข้า ณ เขตปลอดเรือศรัทธา ท่าเรือสินค้าทั่วไปมักเป็นท่าเรือเอกชนซึ่งมีทั้งให้บริการสาธารณะ ได้แก่ ท่าเรือศรัทธาฮาร์เบอร์ ท่าเรือเทียบเรือ TPT ในท่าเรือมาบตาพุด และให้บริการกลุ่มธุรกิจของตนเอง ได้แก่ ท่าเรือประจวบ ซึ่งเป็นท่าเรือในเครือสหวิริยาซึ่งเป็นกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรม

เหล็กที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ ซึ่งเมื่อพิจารณาปริมาณสินค้าทั่วไปที่สำคัญและปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือสินค้าทั่วไป (ดูตารางที่ 6 – 1, 6 – 2 และ 6 – 3) พบว่า การใช้ท่าเรือเหล่านี้มีแนวโน้มที่ค่อนข้างคงที่

6.3.4 สินค้าตู้

สินค้าตู้เป็นรูปแบบการขนส่งสินค้า ที่ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นตามลำดับ ทั้งนี้เพราะสินค้าบรรจุในตู้เหล็กขนาดใหญ่ซึ่งมีขนาดมาตรฐานเดียวกันทั่วโลกทำให้ปลอดภัยและบรรทุกขนส่งได้สะดวกและรวดเร็ว ใช้แรงงานน้อยกว่าสินค้าทั่วไป อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาจากประเภทสินค้านำเข้า – ส่งออกสูงสุด 10 อันดับแรกพบว่าสินค้าที่ขนส่งทางทะเลของไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าเหลว สินค้าเทกอง และสินค้าทั่วไป ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่สินค้าที่เหลือนั้นมีทั้งขนส่งในรูปสินค้าบรรจุตู้และไม่ได้บรรจุตู้ แม้จะมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นแต่ในอัตราที่คงที่ (รูปที่ 6 – 15) สะท้อนให้เห็นว่าแนวโน้มการใช้ท่าเรือตู้สินค้าคงมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นแต่ก็ต่ำกว่าท่าเรือประเภทอื่น ๆ

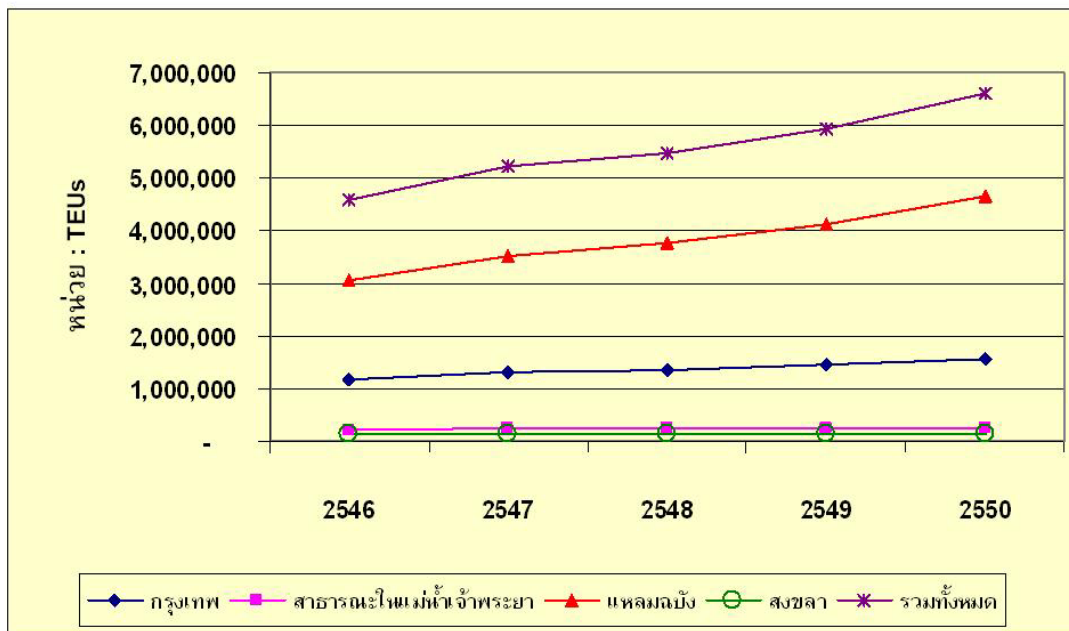


รูปที่ 6 – 15 ปริมาณการนำเข้า – ส่งออกสินค้าสูงสุด 10 อันดับ ปี 2543 – 2550

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย, สิงหาคม 2551.

ปัจจุบันท่าเรือสินค้าตู้ของประเทศมีเพียง 4 ท่า คือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือสงขลา เมื่อพิจารณาจากปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า (รูปที่ 6 – 13) พบว่า ท่าเรือตู้สินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง คือ ท่าเรือแหลมฉบังซึ่ง

เป็นท่าเรือหลักด้านตู้สินค้าแห่งเดียวในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก สำหรับกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักด้านตู้สินค้าในอ่าวไทยตอนใน คงมีแนวโน้มการใช้ท่าเรือซึ่งเพิ่มขึ้นแต่ไม่มากนัก เนื่องจากจำกัดด้วยทำเลที่ตั้งซึ่งเป็นท่าเรือแม่น้ำจึงไม่สามารถรับเรือตู้สินค้าขนาดใหญ่ อีกทั้งรัฐยังมีมาตรการจำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือ



รูปที่ 6 - 16 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือของไทย ปี 2546 - 2550

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย, สิงหาคม 2551.

6.4 แนวโน้มการแข่งขันระหว่างท่าเรือในอนาคต

อาจกล่าวได้ว่าการแข่งขันระหว่างท่าเรือทั้งในปัจจุบันและอนาคตเป็นการแข่งขันระหว่างท่าเรือสินค้าตู้ ซึ่งมีแนวโน้มจะทวีความรุนแรง ทั้งการแข่งขันในบริเวณชายฝั่งเดียวกัน และระหว่างชายฝั่ง รวมถึงการแข่งขันกับท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน การวิเคราะห์แนวโน้มการแข่งขันระหว่างท่าเรือจึงแบ่งออกเป็น 2 มิติ ดังนี้

- การแข่งขันระหว่างท่าเรือในประเทศ
- การแข่งขันระหว่างท่าเรือไทยกับท่าเรือในประเทศมาเลเซีย

6.4.1 การแข่งขันระหว่างท่าเรือในประเทศ

ท่าเรือที่มีการบรรทุกขนถ่ายสินค้าในปัจจุบันมี 4 ท่า คือ กรุงเทพฯ ท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา แหลมฉบัง และสงขลา การแข่งขันระหว่างท่าเรืออาจแบ่งออกเป็น ระหว่างท่าเรือในอ่าวไทยตอนใน และระหว่างท่าเรือในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก. อ่าวไทยตอนใน

การแข่งขันระหว่างท่าเรือตู้สินค้าในอ่าวไทยตอนในเป็นการแข่งขันระหว่างท่าเรือกรุงเทพฯและท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ BMTP BDS TPT และ Unithai ซึ่งท่าเรือกรุงเทพฯได้เปรียบท่าเรืออื่น ๆ อยู่หลายประการคือ

1) มีขนาดใหญ่กว่าท่าเรือสาธารณะ กล่าวคือ มีท่าเทียบเรือตู้สินค้าถึง 7 ท่า ในขณะที่ท่าเรือสาธารณะมีท่าเทียบเรือเพียงท่าเรือละ 1 ท่า ทำให้ท่าเรือกรุงเทพฯสามารถรองรับเรือและตู้สินค้าจำนวนมาก ส่งผลให้มีสายเดินเรือแวะจอดเพื่อขนส่งสินค้ามากกว่าท่าเรือสาธารณะ

2) เป็นท่าเรือหลักของประเทศมานานกว่าครึ่งศตวรรษ ทำให้มีฐานลูกค้าที่ใหญ่กว่าท่าเรืออื่น

3) รัฐผ่อนปรนตามการจำกัดตู้สินค้าผ่านท่าเรือจาก 1 ล้านTEUs เป็น 1.3 ล้านTEUs

ทั้งหมดที่กล่าวมานี้มีผลทำให้ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสาธารณะคงที่และมีแนวโน้มจะลดลงในอนาคต

ข. อ่าวไทยฝั่งตะวันออก

ในอดีตมีท่าเรือหลายแห่งในอ่าวไทยฝั่งตะวันออกขนส่งสินค้าตู้ เช่น ท่าเรือศรีราชา ฮาร์เบอร์ ท่าเทียบเรือ TPT ในท่าเรือมาบตาพุด และ ท่าเรือ IRPC แต่ปัจจุบันลดน้อยลงจนบางแห่งไม่มีตู้สินค้าผ่านท่าเรือ ทั้งนี้เพราะไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือแหลมฉบังทั้งด้านราคาและด้านบริการจากสายเดินเรือ อย่างไรก็ตามการแข่งขันด้านสินค้าตู้ของอ่าวไทยฝั่งตะวันออกกลับทวีความรุนแรงขึ้นในท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งท่าเทียบเรือทั้งหมดต่างก็ให้บริการขนส่งตู้สินค้าสาเหตุที่ทำให้ท่าเทียบเรือต่าง ๆ แข่งขันเพื่อแย่งชิงตู้สินค้ามีสาเหตุหลักมาจากขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบังเกินกว่าปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือ จากตารางที่ 6 – 7 จะเห็นว่าท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถที่จะรองรับตู้สินค้าได้ 9.8 ล้าน TEUs ในขณะที่ในปี 2550 ท่าเรือมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือเพียง 4.6 ล้าน TEUs ดังได้กล่าวไว้ข้างต้นว่าปริมาณสินค้าตู้ของประเทศมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่ค่อนข้างคงที่ (ดูหัวข้อ 6.3.4 สินค้าตู้) จากความไม่สมดุลในด้านอุปสงค์และอุปทานจะส่งผลให้ท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบังมีแนวโน้มการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นเรื่อย

**ตารางที่ 6 – 7 ขีดความสามารถด้านตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง
จำแนกตามท่าเทียบเรือ**

หน่วย : TEUs ต่อปี

ลำดับ	หมายเลขท่าเทียบเรือ	ขีดความสามารถ
1	A0	ไม่มีข้อมูล
2	A2	400,000
3	A3	400,000
4	B1	600,000
5	B2	600,000
6	B3	600,000
7	B4	600,000
8	B5	800,000
9	C0	ไม่มีข้อมูล
10	C1	2,400,000
11	C2	2,400,000
12	C3	1,000,000
		9,800,000

ที่มา : ท่าเรือแหลมฉบัง. ผู้ประกอบการท่าเรือ. [สายตรง] แหล่งที่มา :

<http://www.iamchabangport.com/lcp/Internet/thaiian>. [8 กรกฎาคม 2552].

6.4.2 การแข่งขันระหว่างท่าเรือไทยกับท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน

การวิเคราะห์แนวโน้มการแข่งขันระหว่างท่าเรือไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นการวิเคราะห์การแข่งขันระหว่างท่าเรือไทยในภาคใต้และท่าเรือในประเทศมาเลเซียในปัจจุบัน สินค้าสำคัญ คือ ยางพาราซึ่งเป็นสินค้าส่งออกหลักของภาคใต้ ยางพาราซึ่งบรรจุส่วนใหญ่โดยทางถนนและรถไฟไปส่งออกที่ท่าเรือปีนังในประเทศมาเลเซีย ดังจะเห็นได้จากตั้งแต่ปี 2543 – 2550 ปริมาณยางพาราที่ส่งออกผ่านด่านศุลกากรที่พรมแดนไทย – มาเลเซีย ได้แก่ ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ด่านศุลกากรสะเตาะ และด่านศุลกากรเบตง เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกด้าน ในขณะที่ปริมาณยางพาราที่ส่งออกที่ด่านศุลกากรซึ่งตั้งอยู่ในท่าเรือสงขลาถดถอยลง (ตารางที่ 6 – 8)

ตารางที่ 6 – 8 ปริมาณส่งออกยางธรรมชาติแผ่นบางหรือเป็นแถบ (HS 4001) ปี 2543 – 2550 : จำแนกตามด้านศุลกากร

หน่วย : ตัน

ลำดับ	ด้านศุลกากร	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	สัดส่วน
1	ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์	706,874	736,524	854,550	928,855	1,031,871	978,160	1,070,246	1,150,932	38.81%
2	ด้านศุลกากรสะเดา	335,594	438,492	510,040	559,850	555,534	649,390	619,596	586,764	19.78%
3	ด้านศุลกากรแหลมฉบัง	455,465	405,731	433,997	441,858	499,882	476,670	520,403	510,397	17.21%
4	ด้านศุลกากรสงขลา	423,716	460,179	343,106	562,783	415,410	331,297	305,880	287,091	9.68%
5	ด้านศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ	240,699	179,235	303,899	307,640	200,680	189,026	220,020	155,876	5.26%
6	ด้านศุลกากรกันตัง	23,999	12,044	160	4,905	65,182	111,939	106,580	94,154	3.17%
7	ด้านศุลกากรภูเก็ต	234,515	197,534	177,779	165,030	130,764	106,368	88,902	90,160	3.04%
8	ด้านศุลกากรเบตง	53,034	46,643	55,708	60,405	61,426	49,104	57,811	53,725	1.81%
9	ด้านศุลกากรเชียงใหม่	390	1,395	7,680	7,726	21,764	35,770	31,490	22,637	0.76%
10	สำนักงานศุลกากรกรุงเทพ	45,517	54,087	52,837	36,017	28,930	15,555	14,622	6,439	0.22%
11	ด้านศุลกากรอื่น ๆ	20,222	17,766	45,307	32,696	10,248	4,788	22,902	7,681	0.26%
รวมทุกด้าน		2,540,025	2,549,630	2,785,062	3,107,766	3,021,691	2,948,068	3,058,451	2,965,857	100%

หมายเหตุ : สัดส่วนเฉพาะปี 2550

ที่มา : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร. ประมวลข้อมูลโดย คณะผู้วิจัย. สิงหาคม 2551.

สาเหตุที่ทำให้ยางพารานิยมส่งออกที่ท่าเรือปีนังมีดังนี้

1) ท่าเรือสงขลาประสบปัญหาทั้งในด้านการบริหารจัดการและด้านกายภาพทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือปีนัง ปัญหาที่ท่าเรือประสบมีดังนี้⁷

- บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ซึ่งเป็นผู้ประกอบการท่าเรือสงขลา ได้สัมปทานจากกรมธนารักษ์ซึ่งเป็นหน่วยงานที่เป็นเจ้าของและผู้บริหารท่าเรือ ระยะสั้นมาก คือเพียงครั้งละ 5 ปี ทำให้บริษัท ฯ ไม่สามารถวางแผนลงทุนการเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถของท่าเรือซึ่งต้องใช้งบประมาณที่สูงมาก ได้แก่

- การจัดซื้อปั้นจั่นหน้าท่าเพื่อบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้า การปรับโครงสร้างท่าเทียบเรือให้แข็งแรงเพื่อรองรับน้ำหนักปั้นจั่นหน้าท่า การขยายลานวางตู้สินค้า และจัดซื้ออุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าในลานตู้สินค้าเพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้น
- การขุดลอกร่องน้ำให้มีความลึก 9 เมตร ตามที่กำหนดไว้ในแผนการก่อสร้างท่าเรือ เพื่อสามารถรองรับเรือตู้สินค้าขนาดใหญ่ได้ (เนื่องจากในทะเลสาบสงขลาซึ่งเป็นที่ตั้งท่าเรือมีการทับถมของตะกอนเร็วกว่ากำหนด ทำให้กรมเจ้าท่าซึ่งเป็นผู้บำรุงรักษาร่องน้ำไม่มีงบประมาณพอ จึงทำให้อ่างน้ำมีความลึกเพียง 7 เมตร) ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขุดลอกร่องน้ำประมาณครั้งละ 30 – 40 ล้านบาท ด้วยระยะเวลาสัมปทานสั้นเพียงครั้งละ 5 ปี อีกทั้งค่าสัมปทานที่สูง ทำให้บริษัท ฯ ไม่สามารถลงทุนได้

- ขาดนโยบายที่ชัดเจนจากรัฐบาลในการพัฒนาท่าเรือ

2) ค่าระวางตู้สินค้าที่ท่าเรือปีนังถูกกว่าการขนส่งผ่านท่าเรือสงขลา ทั้งนี้เพราะ

- ความไม่สมดุลระหว่างตู้สินค้าขาเข้าและขาออก กล่าวคือ ประเทศไทยมีสินค้าส่งออกมากกว่านำเข้า ทำให้ผู้ส่งออกต้องเสียค่าใช้จ่ายในการนำเข้าตู้สินค้าเปล่าเพื่อมาบรรจุสินค้า

- การขนส่งตู้สินค้าของท่าเรือสงขลาเป็นแบบถ่ายลำ (Transshipment) กล่าวคือ ไม่มีเรือให้บริการเชื่อมโยงโดยตรงระหว่างท่าเรือสงขลา กับท่าเรือปลายทาง เช่น ญี่ปุ่น ดังนั้นสินค้าจากท่าเรือสงขลาจึงต้องไปถ่ายลำที่ท่าเรืออื่น ได้แก่ ท่าเรือสิงคโปร์ แหลม

⁷ สัมภาษณ์วันชัย เรืองเลิศปัญญากุล, รองผู้อำนวยการท่าเรือ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด. 18 มกราคม 2551.

ฉบับนี้ เพื่อขนส่งต่อไปยังท่าเรือปลายทาง จึงทำให้การขนส่งผ่านท่าเรือสงขลามีต้นทุนค่าขนส่งสูงกว่าท่าเรือปีนัง

3) โครงข่ายทางถนนของทั้งสองประเทศเชื่อมต่อกันทำให้สามารถขนส่งข้ามแดนได้โดยสะดวก อีกทั้งโครงข่ายทางรถไฟสินค้าจากประเทศไทยต่อไปยังท่าเรือปีนัง ในขณะที่ไม่มีท่าเรือไทยในภาคใต้สามารถใช้ประโยชน์จากการรถไฟในการขนส่งสินค้า

จากที่กล่าวมาข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่าท่าเรือสงขลาซึ่งเป็นท่าเรือหลักแห่งเดียวในภาคใต้ตกอยู่ในสถานะเสียเปรียบท่าเรือปีนัง ซึ่งมีผลกระทบดังนี้

ก) ท่าเรือไทยสูญเสียปริมาณตู้สินค้าให้แก่ท่าเรือมาเลเซียซึ่งไม่เพียงปริมาณตู้สินค้าในภาคใต้ แต่หมายถึงปริมาณตู้สินค้าของประเทศ ทั้งนี้เพราะในความเป็นจริงตู้สินค้าเหล่านี้สามารถขนส่งผ่านท่าเรือตู้สินค้าของไทย ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ หรือท่าเรือแหลมฉบัง หากมีระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

ข) ท่าเรือไทยบางท่าในภาคใต้โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือในชายฝั่งอันดามันและช่องแคบมะละกา ทำหน้าที่เป็นท่าเรือชายฝั่งของท่าเรือปีนัง กล่าวคือ ในปัจจุบันมีการส่งออกยางพาราที่ทำเรือกันตั้งไปยังท่าเรือปีนัง ซึ่งมีปริมาณสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ดูด้านศุลกากรกันตั้งในตารางที่ 6 – 8) โดยใช้เรือลำเลียงขนาดบรรทุกทุกครั้งจะประมาณ 100 TEUs เพื่อบรรทุกลงเรือแม่ที่ท่าเรือปีนัง ทั้งนี้เป็นผลมาจากเกิดความคับคั่งขึ้นในบริเวณด่านพรมแดนไทย – มาเลเซีย ทำให้การขนส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือปีนังโดยทางรถไฟและรถบรรทุกเกิดความล่าช้าและไม่เพียงพอ

6.5 สรุปแนวโน้มการใช้ท่าเรือในอนาคต

การวิเคราะห์แนวโน้มการใช้ท่าเรือในอนาคตได้แบ่งการวิเคราะห์เป็น 3 มิติ คือ แนวโน้มการใช้ท่าเรือ จำแนกตามชายฝั่ง แนวโน้มการใช้ท่าเรือ จำแนกตามเจ้าของท่าเรือ และแนวโน้มการใช้ท่าเรือ จำแนกตามสินค้า ทั้งนี้เพื่อให้เห็นสภาพการใช้ท่าเรือในทุกด้านและความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ท่าเรือในมิติต่าง ๆ

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์แนวโน้มการใช้ท่าเรือในมิติต่าง ๆ คือ ท่าเรือในอ่าวไทยฝั่งตะวันออกมีแนวโน้มการใช้ท่าเรือที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือของรัฐ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักด้านตู้สินค้า และท่าเรือมาบตาพุดซึ่งเป็นท่าเรือหลักด้านสินค้าเหลวและสินค้าเทกอง รวมถึงเขตท่าเรือศรีราชาซึ่งเป็นอ่าวจอดเรือที่มีการบรรทุกขนถ่ายสินค้าเทกองและสินค้าทั่วไปที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ ชายฝั่งอื่น ๆ ได้แก่ อ่าวไทยตอนใน (แม้จะเป็นที่ตั้งของท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักด้านตู้สินค้าอีกแห่งหนึ่งของประเทศ)

อ่าวไทยฝั่งตะวันตก อันดามันและช่องแคบมะละกา มีแนวโน้มการใช้ท่าเรือที่คงที่หรือลดลงในอนาคต

สำหรับการวิเคราะห์แนวโน้มการแข่งขันระหว่างท่าเรือซึ่งแบ่งออกเป็น 2 มิติ คือ การแข่งขันระหว่างท่าเรือในประเทศ และการแข่งขันระหว่างท่าเรือไทยกับท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน พบว่าแนวโน้มการแข่งขันทั้ง 2 มิติ เป็นการแข่งขันเพื่อแย่งชิงปริมาณสินค้าตู้ซึ่งมีสภาพการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงขึ้นตามลำดับ การแข่งขันระหว่างท่าเรือในประเทศเป็นการแข่งขันระหว่างท่าเทียบเรือต่าง ๆ ในท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้มีสาเหตุมาจากขีดความสามารถของท่าเรือสูงกว่าปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือ และปริมาณสินค้าตู้ของประเทศไม่ได้มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นมากนักเมื่อเทียบกับสินค้าที่ขนส่งในรูปแบบอื่น ได้แก่ สินค้าเหลว และสินค้าเทกอง

การแข่งขันระหว่างท่าเรือไทยกับท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน เป็นการแข่งขันระหว่างท่าเรือไทยในภาคใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือสงขลากับท่าเรือในประเทศมาเลเซีย คือ ท่าเรือปีนัง ซึ่งท่าเรือไทยอยู่ในสภาพเสียเปรียบทั้งด้านราคาค่าขนส่ง การบริหารจัดการ และโครงสร้างคมนาคมที่เชื่อมต่อกับท่าเรือ



บทที่ 7

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทที่ 7 : บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาท่าเรือ/อ่าวจอดเรือรวม 21 แห่ง เพื่อให้การศึกษาศึกษาสามารถเห็นภาพรวมสถานภาพการใช้ท่าเรือ ท่าเรือ/อ่าวจอดเรือเหล่านี้มีทำเลที่ตั้งอยู่ในทุกชายฝั่งของประเทศ ได้แก่ อ่าวไทยตอนใน อ่าวไทยฝั่งตะวันออก อ่าวไทยฝั่งตะวันตก และอันดามันและช่องแคบมะละกา ประกอบด้วยท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่เป็นของรัฐและเอกชน อีกทั้งยังครอบคลุมการให้บริการสินค้าทุกประเภท ได้แก่ สินค้าเหลว สินค้าแท่ง สินค้าตู้ สินค้าทั่วไป โร – โร และผู้โดยสาร

7.1 สถานภาพการใช้ท่าเรือไทยในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต

การศึกษสถานภาพการใช้ท่าเรือในปัจจุบัน เป็นการประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือใน 2 ด้าน คือ

- การประเมินประสิทธิผลการใช้ท่าเรือ (Port Effectiveness) โดยการเปรียบเทียบว่าการใช้ท่าเรือในปัจจุบันเป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้เมื่อทำการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือหรือไม่
- การประเมินประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ (Port Efficiency) โดยอาศัยดัชนีชี้วัด 2 ตัว คือ อัตราการใช้ประโยชน์ (Utilization Rate) อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ (Berth Occupancy Rate)

เนื่องจากท่าเรือบางแห่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือหลายท่า และมีการใช้ที่แตกต่างกันไป ดังนั้นการประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือจึงประเมินในระดับท่าเทียบเรือซึ่งมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 45 ท่า ผลการประเมินสรุปได้ดังนี้

1) ท่าเรือส่วนใหญ่สามารถใช้ท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตามเป็นที่สังเกตว่าท่าเรือที่ไม่สามารถใช้ท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพกลับเป็นท่าเรือของรัฐ ได้แก่

- ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักและท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ
- ท่าเรือที่กรมธนารักษ์เป็นเจ้าของซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในอ่าวไทยฝั่งตะวันตก และอันดามันและช่องแคบมะละกา

2) ท่าเรือส่วนใหญ่ยังไม่สามารถใช้ท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ ท่าเรือยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทุกท่าเทียบเรือได้อย่างเต็มขีดความสามารถ

3) หากวิเคราะห์ภาพรวมในระดับท่าเรือ/อ่าวจอดเรือที่ทำการศึกษาทั้ง 21 ท่า ยังไม่สามารถใช้ท่าเรือได้อย่างเต็มศักยภาพ เนื่องจากยังไม่มีท่าเรือใดที่มีการใช้ท่าเทียบเรือทุกท่าได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพครบถ้วน

สำหรับแนวโน้มการใช้ท่าเรือในอนาคตอาศัยการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณการค้าทางทะเล ทั้งนี้เพราะการนำเข้า – ส่งออกสินค้าขนส่งผ่านท่าเรือเป็นหลัก ดังนั้น การใช้ท่าเรือของไทยจึงมีแนวโน้มในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับปริมาณการค้าทางทะเลของประเทศ ผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ประเด็นดังนี้

1) ท่าเรือในอ่าวไทยฝั่งตะวันออกมีแนวโน้มการใช้ท่าเรือที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักด้านตู้สินค้า และท่าเรือมาบตาพุดซึ่งเป็นท่าเรือหลักด้านสินค้าเหลวและสินค้าเทกอง รวมถึงเขตท่าเรือศรีราชาซึ่งเป็นอ่าวจอดเรือที่มีการบรรทุกขนถ่ายสินค้าเทกองและสินค้าทั่วไปที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ ส่วนชายฝั่งอื่นได้แก่ อ่าวไทยตอนใน อ่าวไทยฝั่งตะวันตก อันดามันและช่องแคบมะละกา จะมีแนวโน้มการใช้ท่าเรือที่คงที่หรือลดลงในอนาคต

2) การแข่งขันระหว่างท่าเรือ แบ่งออกเป็น 2 มิติ คือ การแข่งขันระหว่างท่าเรือในประเทศ และการแข่งขันระหว่างท่าเรือไทยกับท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน พบว่าแนวโน้มการแข่งขันทั้ง 2 มิติ เป็นการแข่งขันเพื่อแย่งชิงปริมาณสินค้าตู้ซึ่งมีสภาพการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงขึ้นตามลำดับ การแข่งขันระหว่างท่าเรือในประเทศเป็นการแข่งขันระหว่างท่าเทียบเรือต่าง ๆ ในท่าเรือแหลมฉบัง

7.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

ในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือหรืออีกนัยหนึ่งเป็นการวิเคราะห์สาเหตุที่ทำให้ท่าเรือประสบความสำเร็จหรือความล้มเหลวในการใช้ท่าเรือ ประกอบด้วยปัจจัยทางกายภาพ และปัจจัยทางนโยบายของรัฐและกฎหมายที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

7.2.1 ปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

จากการวิเคราะห์ปัจจัยด้านกายภาพที่มีผลต่อท่าเรือ พบว่าท่าเรือส่วนใหญ่ประสบปัญหาด้านกายภาพดังนี้

1) ปัญหาด้านท่าเลที่ตั้ง ท่าเรือของรัฐโดยเฉพาะอย่างยิ่งในอ่าวไทยฝั่งตะวันตก และอันดามันและช่องแคบมะละกาซึ่งกรมธนารักษ์เป็นเจ้าของ ต่างประสบปัญหาท่าเลที่ตั้งที่ไม่เหมาะสมทั้งท่าเลที่ตั้งทางชายฝั่ง เช่น ร่องน้ำตื้นเขิน และอ่าวจอดเรือมีขนาดเล็ก ซึ่งไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งได้ และท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ทำให้ท่าเรือขาดพื้นที่แนวหลังนำเข้า – ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ ส่งผลให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรื่อน้อย จนถึงไม่มีสินค้าผ่านท่าเรือเลย

2) ปัญหาโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือ ท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชนต่างประสบปัญหาขาดโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลัง เป็นอีกสาเหตุหนึ่งซึ่งส่งผลให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือน้อย

7.2.2 ปัจจัยทางนโยบายของรัฐและกฎหมายที่มีผลต่อการใช้ท่าเรือ

นโยบายของรัฐและกฎหมายนับเป็นปัจจัยที่มีผลต่อท่าเรือ ตั้งแต่การก่อสร้างท่าเรือ ความเป็นเจ้าของท่าเรือ และการบริหารจัดการท่าเรือ นอกจากนี้ยังพบว่าปัญหาต่าง ๆ ด้านกายภาพของท่าเรือ ล้วนเป็นผลมาจากนโยบายภาครัฐและกฎหมายทั้งสิ้น จากการศึกษาพบว่าสาเหตุขาดหายไปจากนโยบายของรัฐและกฎหมายซึ่งส่งผลต่อท่าเรือมีดังนี้

- 1) ขาดสาระที่เป็นกรอบในการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งส่งผลให้การพัฒนาท่าเรือไทยเป็นไปอย่างไร้ทิศทาง
- 2) ไม่ครอบคลุมท่าเรือทุกแห่งของประเทศ กล่าวคือ ท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชน ทำให้การพัฒนาท่าเรือขาดความเป็นเอกภาพ
- 3) ขาดกลไกตรวจสอบและประเมินผลท่าเรือ ว่าสามารถดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพตามที่ได้ทำการศึกษาไว้
- 4) ขาดองค์กรที่รับผิดชอบท่าเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการจัดทำแผนแม่บทเพื่อใช้เป็นกรอบในการพัฒนาท่าเรือของประเทศ และผลักดันให้ดำเนินการตามกรอบที่ได้กำหนดไว้
- 5) ขาดกฎหมายเฉพาะที่ใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือ ทำให้ไม่สามารถควบคุม ดูแลรักษา ตลอดจนพัฒนาท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

7.2.3 ท่าเรือที่ประสบความสำเร็จและความล้มเหลว

แม้ว่าผลการประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือจะระบุว่า ไม่มีท่าเรือใดเลยที่ประสบความสำเร็จในการใช้ท่าเรือ แต่เมื่อพิจารณาในเชิงนโยบาย พบว่า มีท่าเรือส่วนหนึ่งประสบความสำเร็จในเชิงนโยบาย และอีกส่วนหนึ่งที่ประสบความล้มเหลวในเชิงนโยบาย ซึ่งท่าเรือทั้งสองกลุ่มนับเป็นตัวอย่างที่ดีในการส่งเสริมและแก้ปัญหาท่าเรือไทย

1) ท่าเรือที่ประสบความสำเร็จในเชิงนโยบาย ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ แหลงมบัง และมาบตาพุด แม้ว่าท่าเรือเหล่านี้จะไม่สามารถประสบความสำเร็จในการใช้ท่าเรือครบทุกด้าน แต่ก็เป็นกลุ่มท่าเรือที่มีการใช้ท่าเรือที่ดีที่สุด ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้ท่าเรือเหล่านี้ประสบความสำเร็จมี 2 ประการ คือ

- มีองค์กรเฉพาะเพื่อดูแลท่าเรือ ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย และสำนักงานท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

โดยทำหน้าที่ตั้งแต่ศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือ ลงทุนดำเนินการก่อสร้างท่าเรือ บริหารจัดการท่าเรือ และทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างท่าเรือกับรัฐทำให้สามารถแก้ปัญหาท่าเรือได้อย่างต่อเนื่องและทันทั่วทั้งที่จนกระทั่งปัญหายุติ

- มีกฎหมายเฉพาะในการบริหารจัดการท่าเรือ ได้แก่ พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 และข้อบังคับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 88 ว่าด้วย เรื่องการใช้บริการ การให้บริการอำนวยความสะดวก การรักษาความปลอดภัย การควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุและกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับกิจกรรมที่มีในท่าเรือ ซึ่งทำให้สามารถกำหนดอาณาบริเวณท่าเรือ (Port Limits) ทั้งทางบกทางน้ำที่ชัดเจนสามารถควบคุม ดูแลบำรุงรักษา ตลอดจนพัฒนาท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงสามารถบริหารจัดการด้านการเงิน

2) ท่าเรือที่ประสบความล้มเหลวในเชิงนโยบาย อาจกล่าวได้ว่าท่าเรือนอกจากที่กล่าวมาข้างต้นล้วนประสบความล้มเหลวในเชิงนโยบายทั้งสิ้น แต่ในบรรดาท่าเรือที่ประสบความล้มเหลวทั้งหมดท่าเรือของรัฐซึ่งกรมธนารักษ์เป็นเจ้าของประสบความล้มเหลวในเชิงนโยบายมากที่สุด ได้แก่ ท่าเรือท่าทอง สงขลา ภูเก็ต กันตัง รวมถึงระนอง ซึ่งประสบความล้มเหลวอย่างสิ้นเชิง ทั้งนี้เพราะตั้งแต่เปิดดำเนินการยังไม่มีสินค้าผ่านท่าเรือ

สาเหตุสำคัญของความล้มเหลวในเชิงนโยบายมี 2 ประการ คือ

- ขาดองค์กรดูแลบริหารจัดการท่าเรือโดยเฉพาะ อีกทั้งต้องอยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์ซึ่งไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับท่าเรือ
- ขาดกฎหมายเฉพาะในการบริหารจัดการท่าเรือ ปัจจุบันท่าเรือเหล่านี้บริหารจัดการโดยอาศัยพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518 และกฎกระทรวงว่าด้วย หลักเกณฑ์และวิธีการปกครอง ดูแล บำรุงรักษา ใช้และจัดหาประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2545 ซึ่งสาระสำคัญเน้นไปที่การได้มาซึ่งที่ราชพัสดุ และการนำที่ราชพัสดุไปหาผลประโยชน์ จึงไม่เกี่ยวข้องและไม่เอื้อต่อการบริหารจัดการท่าเรือ

7.3 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าปัญหาของท่าเรือไทยมีสาเหตุที่สำคัญ คือ ขาดองค์กรดูแล ขาดกรอบในการพัฒนาท่าเรือที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม และขาดกลไกในการบริหารจัดการท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพ ข้อเสนอแนะจากการศึกษาจึงประกอบด้วย 3 ประเด็นดังนี้

7.3.1 การจัดตั้งองค์กรดูแลท่าเรือ

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 ได้ระบุไว้ในเรื่องการพัฒนาท่าเรือว่า “ให้พิจารณาให้มืองค์กรกลางถาวร ทำหน้าที่ประสานนโยบาย วางแผน ควบคุม ดูแลพัฒนาท่าเรือต่าง ๆ ทั่วประเทศเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายและองค์กรที่มีอยู่เดิมก่อน”¹

นับตั้งแต่ที่ได้มีการระบุไว้ในแผน ฯ ได้มีการจัดตั้งองค์กรเพื่อรับผิดชอบกิจการท่าเรือของประเทศดังนี้

ก) คณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติ จัดตั้งขึ้นโดยมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 1 พฤศจิกายน 2531² คณะกรรมการชุดนี้มีหน้าที่สำคัญดังนี้

- กำหนดนโยบายการดำเนินงานท่าเรือให้เป็นระบบ มีเอกภาพ และประสิทธิภาพ
- กำหนดแนวทางและกรอบการดำเนินงานการบริหารท่าเรือ และระบบขนส่งเชื่อมโยงเพื่อให้เป็นแม่บทการดำเนินงานของทั้งประเทศ
- กลั่นกรองและให้ความเห็นชอบแผนงาน โครงการและมาตรการเกี่ยวกับการดำเนินงานท่าเรือและกิจการท่าเรือของประเทศ

ข) คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ในมาตรา 11 ได้กำหนดหน้าที่ของคณะกรรมการ ฯ เกี่ยวกับท่าเรือดังนี้

- เสนอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาประกาศกำหนดบริเวณหรือทำเลที่เหมาะสมก่อสร้างท่าเรือประเภทต่าง ๆ
- จัดทำข้อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการจัดตั้ง ยุบรวม แยก กิจการท่าเรือ

¹ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (2530 – 2534), (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ม.ป.ป), หน้า 284.

² สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, ข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500 – ปัจจุบัน) เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.cabinet.soc.to.th> [4 กรกฎาคม 2552].

ค) คณะกรรมการพัฒนาท่าเรือ คณะอนุกรรมการชุดนี้จัดตั้งขึ้นโดยคำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี³ โดยมีหน้าที่ส่งเสริมการประกอบการและการลงทุนในกิจการท่าเรือ และการให้บริการท่าเรือ

คณะกรรมการทั้ง 3 ชุดนี้ยังไม่เคยดำเนินการใด ๆ เกี่ยวกับกิจการท่าเรือ เนื่องจากอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไม่ชัดเจนและไม่เป็นรูปธรรม ดังนั้น จึงควรจัดตั้งองค์กรขึ้นใหม่ หรือกำหนดอำนาจหน้าที่ขององค์กรเดิมที่มีอยู่ให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น โดยหน้าที่ที่สำคัญที่สุดขององค์กรนี้ คือ

- 1) จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาและการใช้ท่าเรือไทย ซึ่งมีสาระดังที่เสนอในข้อ 7.2.2
- 2) ผลักดันให้มีการควบคุม กำกับ ติดตาม ดูแล ให้องค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือให้ดำเนินงานตามแผนแม่บทที่ได้จัดทำขึ้นจนสำเร็จลุล่วง

7.3.2 การจัดทำแผนแม่บทท่าเรือไทย

ที่ผ่านมาได้มีการจัดทำแผนหลักซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่ง และมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ 2 แผนดังนี้

ก) แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2540 – 2549 จัดทำโดยกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการให้ใช้เป็นกรอบนโยบายในการพัฒนาการขนส่งของประเทศเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2542⁴ วัตถุประสงค์ของแผน ฯ เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศในช่วงระยะเวลา 10 ปี⁵

สาระสำคัญในแผน ฯ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการท่าเรือ คือ การสนับสนุนให้เอกชนลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือและระบบเชื่อมโยงโดยเฉพาะการใช้เรือชายฝั่งกับท่าเรือหลักของประเทศ⁶ และการพัฒนาให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าตู้หลักของภูมิภาค⁷

ข) แผนหลักการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2542 – 2549 จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน

³ คำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่ 2/2550 (ที่มา : เอกสารประกอบการประชุม คณะอนุกรรมการพัฒนาท่าเรือ ครั้งที่ 1/2550 วันพฤหัสบดีที่ 15 พฤศจิกายน 2550)

⁴ สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, ข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500 – ปัจจุบัน) เรื่อง แผนหลักการขนส่ง [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.cabinet.soc.to.th> [15 กรกฎาคม 2552].

⁵ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542 – 2549, (กรุงเทพมหานคร : กระทรวงคมนาคม, 2542), หน้า i (คำนำ).

⁶ เรื่องเดียวกัน, บทที่ 6 หน้า 15.

⁷ เรื่องเดียวกัน, บทที่ 6 หน้า 41.

2543⁸ วัตถุประสงค์ของแผน ฯ เพื่อใช้เป็นกรอบให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนสามารถดำเนินงานประสานสอดคล้องกัน ทำให้บรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ได้ สาระที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือมีดังนี้

- นโยบายการพัฒนาท่าเรือ เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมพัฒนาท่าเรือให้มีประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางทะเลที่เพิ่มขึ้นในอนาคต และให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางขนส่งทางทะเลของประเทศ และประเทศในภูมิภาคอินโดจีนพม่าและจีนตอนใต้¹⁰

- กลยุทธ์การพัฒนากิจการท่าเรือ ได้แก่¹¹
 - การพัฒนาท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุด
 - การกำหนดอาณาบริเวณที่มีความเหมาะสมทั้งทางกายภาพและเศรษฐกิจที่จะสงวนไว้เพื่อก่อสร้างท่าเรือระหว่างประเทศและท่าเรือชายฝั่งในอนาคต
 - การพัฒนาท่าเรือประเภทต่าง ๆ เพื่อตอบสนองการค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

จากแผนที่ได้จัดทำมาเห็นได้ว่ยังไม่ครอบคลุมการพัฒนาท่าเรือตลอดกระบวนการ กล่าวคือ ตั้งแต่เริ่มก่อสร้างท่าเรือจนถึงการใช้ท่าเรือ อีกทั้งไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบ ดำเนินการตามแผนที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งนำไปสู่การก่อสร้างท่าเรือที่มีมากเกินความจำเป็นและไม่สามารถใช้ท่าเรือที่มีอยู่ได้เต็มศักยภาพ ดังนั้นแผนแม่บทที่จะจัดทำขึ้นควรมีสาระสำคัญดังนี้

- 1) กำหนดบริเวณในการก่อสร้างท่าเรือทั้งท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชนที่มีความเหมาะสมทั้งทางกายภาพและเศรษฐกิจ
- 2) กรอบในการพิจารณาอนุมัติการก่อสร้างท่าเรือ
- 3) แนวทางในการประเมินและติดตามผลการใช้ท่าเรือ
- 4) แนวทาง หน้าที่ เกณฑ์ดำเนินงาน การสร้างรูปแบบการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

⁸ สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, ข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500 – ปัจจุบัน) เรื่อง แผนหลักพาณิชยนาวี [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.cabinet.soc.to.th> [15 กรกฎาคม 2552].

⁹ บริษัท ไทยเอ็นวีเนียร์ คอนซัลแตนท์ จำกัดและคณะ, แผนหลักพาณิชยนาวี พ.ศ. 2542 – 2549, (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี, 2542), หน้า 1.

¹⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 23.

¹¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 35 – 38.

5) แนวทางในการส่งเสริมกิจการท่าเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เช่น โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือ

7.3.3 การออกกฎหมายเฉพาะด้านท่าเรือ

ตามที่ได้กล่าวในข้างต้นว่า ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 ได้กำหนดให้ปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับท่าเรือ และได้มีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2531 ให้ยกร่างกฎหมาย และบทพจนานุกรมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือให้มีสาระสอดคล้องทุกประเด็น¹² แต่จนถึงปัจจุบันยังไม่มี การดำเนินการดังกล่าว ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในการพัฒนาและส่งเสริมกิจการท่าเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือเอกชน และการบริหารจัดการท่าเรือทั้งท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชน ดังนั้นจึงควรดำเนินการออกกฎหมายเฉพาะที่ใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือทั้งท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชน

7.4 การศึกษาที่ควรดำเนินการต่อไป

- 1) การจัดทำฐานข้อมูลท่าเรือทุกประเภท ได้แก่ ท่าเรือสินค้า ท่าเรือประมง และท่าเรือโดยสาร เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผน และการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับเรื่องท่าเรือ
- 2) การศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือสินค้าทั้งท่าเรือระหว่างประเทศ และท่าเรือชายฝั่งทุกท่า เพื่อให้เห็นภาพรวมการใช้ท่าเรือทั้งประเทศอย่างแท้จริง
- 3) การศึกษาการขนส่ง ณ เขตจอดเรือศรีราชาและผลกระทบ เนื่องจากสินค้าที่บรรทุกขนถ่ายกลางที่เขตจอดเรือศรีราชา มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และสินค้าส่วนใหญ่อาจก่อให้เกิดมลภาวะ จึงควรมีการศึกษาเพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายการใช้ท่าจอดเรือต่อไป
- 4) การศึกษาเปรียบเทียบนโยบายภาครัฐของประเทศต่าง ๆ ที่มีต่อท่าเรือ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายในการส่งเสริมและพัฒนาท่าเรือไทย
- 5) การศึกษาเพื่อยกร่างกฎหมายด้านท่าเรือซึ่งครอบคลุมกิจการทั้งท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชน
- 6) การศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางในการจัดตั้งองค์กรกลางท่าเรือ
- 7) การศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางในการจัดทำแผนแม่บทท่าเรือ

¹² สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, ข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500 – ปัจจุบัน) เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.cabinet.soc.to.th> [4 กรกฎาคม 2552].



รายการอ้างอิง

รายการอ้างอิง

- กฎกระทรวง กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้เขตท่าเรือศรีราชา พ.ศ.2545
- กฎกระทรวงฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456
- กฎกระทรวง ฉบับที่ 64 (2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456
- กฎกระทรวง ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการปกครอง ดูแล บำรุงรักษา ใช้และจัดหาประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ.2545
- กมล สุนธิเกษตริน. ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการพาณิชย์นาวีไทย. กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท., 2524.
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปีงบประมาณ 2528. กรุงเทพมหานคร: สำนักวิชาการ, 2529.
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2547 – 2548. กรุงเทพมหานคร: มปท, มปป.
- คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (2504 – 2509). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ม.ป.ป.
- คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (2510-2514). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ม.ป.ป.
- คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (2515 – 2519). กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ม.ป.ป.
- คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (2530 – 2534). กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหน้า, 2535.
- คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (2535 – 2539). กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ม.ป.ป.
- คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, สำนักงาน. บริษัท Thai International Port Service จำกัด (TIPS) วารสารพาณิชย์นาวี 15 (พฤษภาคม 2539) : 111.

คำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ที่ 2/2550. เอกสารประกอบการประชุม

คณะอนุกรรมการพัฒนาท่าเรือ ครั้งที่ 1/2550 วันพฤหัสบดีที่ 15 พฤศจิกายน 2550.

เจ้าท่า, กรม. ท่าเรือกันตัง. วารสารพาณิชย์นาวี 4 (พฤษภาคม – สิงหาคม 2528) : 22-40.

เจ้าท่า, กรม. ท่าเรือน้ำลึกสงขลา. วารสารพาณิชย์นาวี 8 (กันยายน – ธันวาคม 2532) : 1-11.

เจ้าท่า, กรม. แนวทางการวางแผนพัฒนาท่าเรือในประเทศไทย (รายละเอียดขั้นต่ำ).

กรุงเทพมหานคร : กระทรวงคมนาคม, 2542.

ถนอม เจริญลาภ, พลเรือเอก. กฎหมายทะเล เขตทางทะเลของประเทศไทย.

กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2550.

ท่าเรือระนอง. แผนพัฒนาธุรกิจท่าเรือระนอง ปีงบประมาณ 2551.

ท่าเอกชนพร้อมรับ Free Competition B.M.T : เรา “รอด” ได้ Transport Journal (3 – 9

สิงหาคม 2541) : 8.

ทีไอพีเอส จำกัด, บริษัท. โทรสารเลขที่ TIPS_LB 2008/2G2, 24 กันยายน 2551.

ทีไอพีเอส จำกัด, บริษัท. โทรสารเลขที่ TIPS_LB 2008/238, 20 สิงหาคม 2551.

ไทยเอนยิเนียริง คอนซัลแตนท์ส จำกัด, บริษัท และคณะ. แผนหลักพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2542 –

2549. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2542.

ประกาศกระทรวงคมนาคม กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือซึ่งเป็น

กิจการค้าขาย อันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุก
ของประชาชน ตามข้อ 3 (9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26
มกราคม พ.ศ.2515 ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤษภาคม 2542

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือ ซึ่ง

เป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือ
ผาสุกของประเทศตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26
มกราคม พ.ศ.2515 (ฉบับที่ 2)

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ (ฉบับที่ 50) พ.ศ. 2532 ลงวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2532

ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของ

โครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนที่ต้องจัดทำรายงานการ
วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ใน ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 130 ลงวันที่ 8
ตุลาคม 2535 หน้า 11162

ประกาศ จักกะพาส. การพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคใต้: ปัญหาและความคาดหวัง โครงการ

นิคมอุตสาหกรรม. นิตยสารการท่าเรือ 32 (กันยายน 2528) หน้า 11 – 16.

ประมวล เลี้ยวไพรัตน์. ท่าเรือในภูมิภาคแหลมทองหลัง ค.ศ.2000 (2000-2020): วิสัยทัศน์ของนักอุตสาหกรรม. กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร พ.ศ. 2541 – 2542.

ปลัดกระทรวงคมนาคม, สำนักงาน. รายงานการศึกษา เรื่อง วิสัยทัศน์ของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ. กรุงเทพมหานคร : กระทรวงคมนาคม, 2537.

พระราชบัญญัติการค้ำนํ้ามันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543

พระราชบัญญัติการเดินเรือในนํ้านํ้าไทย พ.ศ.2456

พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518

พระราชบัญญัติ แร่ พ.ศ.2510

พระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521

พระราชบัญญัติอ้อยและน้ำตาลทราย พ.ศ.2527

พานิช เสือสกุลและคณะ. ผลกระทบของการขึ้นราคานํ้ามันต่อการขนส่งทางนํ้าและทางบก
กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ.ศ.2524.

วัจน ศรีสวัสดิ์. การพัฒนาท่าเรือตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ วารสารการพาณิชย์นาวี 6 (กันยายน – ธันวาคม พ.ศ.2530) : 31.

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

สมชาย จิตตประเสริฐสุข “ท่าเรือท่าทอง” รายงานผลการประชุมสัมมนาระดมความคิดเห็นโครงการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง วันที่ 23 – 24 กันยายน 2543 ณ โรงแรมเชาท์เทอร์นสตาร์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี จัดโดยสำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ร่วมกับบริษัท โกลเด้นเพลน จำกัด

สุธีระ อริยะวงกิจ. คณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ. วารสารการพาณิชย์นาวี 17
(สิงหาคม 2541): 25-33

สุมาลี สุขตานนท์, “ท่าเรือและผู้ให้บริการ,” เอกสารประกอบการอบรม เรื่อง ท่าเรือและผู้ให้บริการ จัดโดยสถาบันพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 3 ตุลาคม 2539.
(อัดสำเนา).

สุมาลี สุขตานนท์และคณะ. การศึกษาศักยภาพของท่าเรือไทย. กรุงเทพมหานคร:
สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.

อิทธิพล เพชรแสง. การดูงานท่าเรือ อุเรือ และกิจการเกี่ยวเนื่องภาคใต้. วารสารพาณิชยนาวิ
19 (มกราคม 2539) : 67.

อุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัลไทย จำกัด (มหาชน, บริษัท). ท่าเรือน้ำลึก ที่พีไอ ระยอง (แผ่นพับ
ประชาสัมพันธ์)

Japan International Cooperation Agency. The Comprehensive Development Study of
Coastal Shipping in the Kingdom of Thailand, Volume 1 – Report.1984.

The Maritime International Cooperation Centre of Japan, The maritime Safety
Cooperation Study in the Kingdom of Thailand, 1994.

UNCTAD. Monographs on Port Management. 1983.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

การขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวิ, กรม. บริการข้อมูลร่องน้ำและทางน้ำ [สายตรง]. แหล่งที่มา
: http://www.md.go.th/waterway_map/map-md/soonkud/surat/159thtong.htm
[20 กันยายน 2551]

การขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวิ, กรม. เขตจอดเรือศรีราชา [สายตรง]. แหล่งที่มา :
<http://www.vtsmd.com/port2.html> [13 กรกฎาคม 2552]

การขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวิ, กรม. บริหารเขตท่าเรือ/ท่าเทียบท่าเรือ/เขตจอดเรือ
[สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.vtsmd.com/port2.html> [19 กันยายน 2551]

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. [สายตรง]. แหล่งที่มา : [http://www.ieat.go.th/](http://www.ieat.go.th/menu02/2.0.0.0.0.0.0.0.0_th.php3?la=th)
[menu02/2.0.0.0.0.0.0.0.0_th.php3?la=th](http://www.ieat.go.th/menu02/2.0.0.0.0.0.0.0.0_th.php3?la=th) [27 กันยายน 2550].

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. เกี่ยวกับท่าเรือฯ. (สายตรง). แหล่งที่มา :
[http://www.maptaphutport.com/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid](http://www.maptaphutport.com/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=1)
[=1](http://www.maptaphutport.com/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=1) [7 กรกฎาคม 2552]

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. ความเป็นมา. [สายตรง]. แหล่งที่มา :
<http://www.maptaphutport.com/index.php> [7 กรกฎาคม 2552]

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. ท่าเรือมาบตาพุด [สายตรง] แหล่งที่มา :
<http://www.maptaphutport.com/index.php> [17 กันยายน 2551].

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. ประวัติความเป็นมาท่าเรือมาบตาพุด. [สายตรง]
แหล่งที่มา : www.ieat.go.th [24 สิงหาคม 2550]

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

การทำเรือแห่งประเทศไทย. ท่าเรือระนอง - ที่ตั้ง [สายตรง]. แหล่งที่มา : [http://www.rnp.](http://www.rnp.port.co.th/dataset1/data2.html)
[port.co.th/dataset1/data2.html](http://www.rnp.port.co.th/dataset1/data2.html) [13 กรกฎาคม 2552]

- การทำเรือแห่งประเทศไทย .ทำเรือระนอง – ร่องน้ำ [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.rnp.port.co.th/dataset1/data2.html> [13 กรกฎาคม 2552]
- การทำเรือแห่งประเทศไทย .ทำเรือระนอง - ลักษณะของทำเรือ [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.rnp.port.co.th/dataset1/data3.html> [13 กรกฎาคม 2552]
- การทำเรือแห่งประเทศไทย . ประวัติความเป็นมา [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.port.co.th/pat/topic1/know_01.html [24 สิงหาคม 2550]
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. สถิติรายปี. [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.port.co.th/pat/topic7/perf2.asp> [7 กรกฎาคม 2552]
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. สถิติรายปี. [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.port.co.th/pat/topic7/stat_05.html [7 กรกฎาคม 2552]
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. สาระทำเรือ [สายตรง] แหล่งที่มา: http://www1.port.co.th/knowledge/magazine/magazine465_1.html [22 กุมภาพันธ์ 2551]
- การทำเรือแห่งประเทศไทย .สิ่งอำนวยความสะดวก [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.rnp.port.co.th/dataset3/data2.html> [13 กรกฎาคม 2552]
- การเหมืองแร่, สภา. ประวัติ [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.miningthai.org/history1.asp> [21 มกราคม 2552]
- เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.si-chang.com?gb=2&mlog=2&mr> [1 พฤษภาคม 2551]
- คลังปัญญาไทย. แม่น้ำตรัง [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://panyathai.or.th> [9 ตุลาคม 2551]
- จังหวัดระนอง [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.ranong.go.th>. [17 กุมภาพันธ์ 2551]
- จังหวัดระนอง, สำนักงาน. ข้อมูลทั่วไป – โครงสร้างพื้นฐาน [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.ranong.go.th> [9 ตุลาคม 2551]
- จังหวัดระนอง, สำนักงาน. ข้อมูลทั่วไปจังหวัดระนอง/สภาพทั่วไปของจังหวัด. [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.ranong.go.th/location.htm>. [22 พฤศจิกายน 2551].
- เจ้าท่า, กรม. เกี่ยวกับกรม/แนะนำกรม/ประวัติกรม [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.md.go.th/intro_department/history.php [6 สิงหาคม 2551]
- เจ้าท่า, กรม. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต. วารสารพาณิชยนาวิ 8 (พฤษภาคม – สิงหาคม 2532) : 47 – 56.
- เชลล์ในประเทศไทย. เชลล์ขายหุ้นโรงกลั่นน้ำมันระยองแก่ ปตท. [สายตรง]. http://www.shell.com/home/content/thailand-th/news_and_library_release_2004/new [21 กุมภาพันธ์ 2551]

- ณัฐวัฒน์ หอมจิตต์. ความเป็นมาบริษัท โรงกลั่นน้ำมันระยอง นิตยสารผู้จัดการ มิถุนายน 2549 [สายตรง]. [แหล่งที่มา] <http://www.gotomanager.com/news/details.aspx?id=48745> [2 กรกฎาคม 2552]
- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://capital.sec.or.th/webapp/corp_fin/datafile/FS/031220050118T03.doc [4 มีนาคม 2551]
- ทรัพยากรธรณี, กรม. กองเศรษฐกิจธรณีวิทยา. ตีบก : ธรณีวิทยาแหล่งแร่และสถานการณ์. [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.dmr.go.th/Interest/Data/TI2tin1D.htm> [22 พฤศจิกายน 2551]
- ท่าเรือแหลมฉบัง. ข้อมูลท่าเรือแหลมฉบัง/การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง. [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.laemchabangport.com/lcp/Internet/TH/lcp_dev1.php [21 กันยายน 2551]
- ท่าเรือแหลมฉบัง. ประวัติท่าเรือแหลมฉบัง. [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.laemchabangport.com/lcp/Internet/th/lcp.history1.php> [24 July 2009]
- ท่าเรือแหลมฉบัง. ผู้ประกอบการท่าเรือ [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.laemchabangport.com> [2 ตุลาคม 2551]
- ท่าเรือระนองจากอดีตถึงปัจจุบัน [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.geocities.com/ranongport/index720htm>. [3 ตุลาคม 2551]
- ท่าเรือแหลมฉบัง .[สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.laemchabangport.com/lcp/Internet/TH/index.php> [2 ตุลาคม 2551]
- ท่าเรือแหลมฉบัง. ผู้ประกอบการท่าเรือ. [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.laemchabangport.com> [1 ตุลาคม 2550]
- ท่าเรือแหลมฉบัง. สถิติผลการดำเนินงานท่าเรือแหลมฉบังปีงบประมาณ 2548 - 2552. [สายตรง]. แหล่งที่มา : [http://www.laemchabangport.com/lcp/Internet/TH/stat/stat_010\[3\].html](http://www.laemchabangport.com/lcp/Internet/TH/stat/stat_010[3].html) [7 กรกฎาคม 2552]
- ท่าเรือ RBT [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.portrbt.com/index.htm> [26 กุมภาพันธ์ 2551]
- ทีไอพีเอส จำกัด, บริษัท. [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.tips.co.th/company/> [4 มีนาคม 2551]
- ทีไอพีเอส จำกัด, บริษัท. สิ่งอำนวยความสะดวก [สายตรง]. แหล่งที่มา: http://www.tips.co.th/general_info/equipment.asp [4 มีนาคม 2551]
- ทีไอพีเอส จำกัด, บริษัท. performance [สายตรง]. แหล่งที่มา: http://www.tips.co.th/general_info/performance.asp [13 กรกฎาคม 2552]

- ไทยพรอสเพอริตีเทอมินอล จำกัด,บริษัท. เครื่องมือ [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.tptport.com/mtp/th/equip.html> [10 มีนาคม 2551]
- ไทยพรอสเพอริตีเทอมินอล จำกัด, บริษัท. ที่ตั้ง [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.tptport.com/mtp/th/location.html> [10 มีนาคม 2551]
- ธนารักษ์, กรม. ประวัติความเป็นมาของกรมธนารักษ์ [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.treasury.go.th> [5 กันยายน 2551]
- นาร่องเขตท่าเรือศรีราชา, สำนักงาน. พื้นที่จอดเรือทอดสมอบริเวณเกาะสีชัง [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.srirachapilot.org/index.php?lay=show&ac=article&Id=425265&Ntype=4> [13 กรกฎาคม 2552]
- บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด. [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.nyta5lcb.com/customer.php> [4 มีนาคม 2551]
- บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด. [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.blcp.co.th/TH/About_History.asp [18 มกราคม 2551]
- บริษัท อินเตอร์ สเตีวีโดริง จำกัด . [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.interstedoring.com/th/aboutus.asp> [17 มีนาคม 2551]
- บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.irpc.co.th/organization> [21 กุมภาพันธ์ 2551]
- บ้านปู จำกัด (มหาชน), บริษัท. กิจการของกลุ่มบ้านปู - ธุรกิจไฟฟ้า - บีแอลซีพี [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.banpu.co.th/th/operation/poer_blcp.php [4 มีนาคม 2551]
- บีเอ็มที แปซิฟิค จำกัด, บริษัท . เกี่ยวกับเรา. (สายตรง). แหล่งที่มา : http://www.bmtp.co.th/profile_th.html [24 สิงหาคม 2550]
- ประชาชาติธุรกิจ. ศึกชิงท่าเรือระยอง "ชานี" VS "ณัฐภพ" สุดท้ายใครฮุบขึ้นปลา. [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.marinerthai.com/webboard/show.php?Category=news&No=2456> [7 กรกฎาคม 2552]
- บันเทิง ตั้งศรีวงศ์ 20 ปี "เผา" แทนทาลัม จุดเปลี่ยนของ "ภูเก็ต" นิตยสารผู้จัดการ กรกฎาคม 2549 [สายตรง]. ผู้จัดการ แหล่งที่มา : <http://www.gotomanager.com/news/details.aspx?id=49579> [22 พฤศจิกายน 2551]
- ปิเย็นเอฟซี จำกัด (มหาชน), บริษัท. ความเป็นมาของบริษัท [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.nfc.co.th/Thai/Profile.asp> [11 มีนาคม 2551]
- แผนหลักพาณิชย์นาวี [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.cabinet.soc.to.th> [15 กรกฎาคม 2552]

พัฒนาธุรกิจการค้า, กรม กระทรวงพาณิชย์. ตรวจค้นข้อมูลทะเบียนธุรกิจ. [สายตรง].

แหล่งที่มา : <http://www.dbd.go.th/corptest/index.phtml?type=m> [7 กรกฎาคม 2552]

ราชบัณฑิตยสถาน. คลังความรู้/สังคมศาสตร์/รวมบทความ/การแบ่งภูมิภาคทางภูมิศาสตร์

[สายตรง]. <http://www.roin.go.th/th/knowledge/getail/php?ID=1378> [6 ตุลาคม 2551]

รายงานการประชุมคณะกรรมการพิจารณาร่างกฎหมายของกระทรวงมหาดไทย คณะที่ 1 และ คณะที่ 2 (ประชุมร่วมกัน) ครั้งที่ 2/2521 ณ วันพุธที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 ณ ห้องประชุมสำนักงานคณะกรรมการมาตรฐานการบริหารงานบุคคลส่วนท้องถิ่น (ก.ถ.สป.) อาคารสถาบันดำรงราชานุภาพ กระทรวงมหาดไทย [สายตรง] แหล่งที่มา :

<http://www.law.moi.go.th/2551/1&22551020602n.doc> [25 พฤษภาคม 2551]

โรงงานอุตสาหกรรม, กรม. งานบริการ/สถิติโรงงานอุตสาหกรรมปี 2550. [สายตรง]. แหล่งที่มา :

<http://www.diw.go.th/diw/data1search.asp> [28 ตุลาคม 2551]

โรงงานอุตสาหกรรม, กรม. งานบริการ/ค้นหาข้อมูลโรงงาน. [สายตรง]. แหล่งที่มา :

<http://www.diw.go.th/diw/data1search.asp> [28 ตุลาคม 2551]

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี, สำนักงาน. ข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500 - ปัจจุบัน)

[สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.cabinet.sco.go.th> [7 กรกฎาคม 2551]

วันเพ็ญ วรพัฒนไพบุลย์. ผู้จัดการฝ่ายการตลาด บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินัล.

จดหมายอิเล็กทรอนิกส์, 30 มิถุนายน 2551.

วานิช ขยายธุรกิจที่ชำนาญ. นิตยสารผู้จัดการ [สายตรง]. แหล่งที่มา :

<http://www.gotomanager.com/news/details.aspx?id=967> [7 กรกฎาคม 2552]

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. จังหวัดในประเทศไทย [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.th.wikipedia.org>

[11 พฤศจิกายน 2551]

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. ท่าเรือกันตัง. [สายตรง]. แหล่งที่มา : www.th.wikipedia.com.

[12 กันยายน 2550]

ศรีราชา ฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน) จำกัด, บริษัท. Facility [สายตรง]. แหล่งที่มา :

<http://www.srirachaport.com/> [16 กรกฎาคม 2552]

ศูนย์ข้อมูลกลางกระทรวงมหาดไทยและจังหวัด. ข้อมูลสถิติที่สำคัญของจังหวัดและดัชนีชี้วัด จังหวัดบูรณาการ (สำหรับประชาชนทั่วไป) [สายตรง]. แหล่งที่มา :

<http://www.moi.go.th/MOIWEB/jsp/report/MRPN102.jsp> [6 ตุลาคม 2551]

เศรษฐกิจการเกษตร, สำนักงาน. สถิติการเกษตรของประเทศไทย 2550/พืชอาหารและพืช

- อาหารสัตว์. [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.oae.go.th/statistics/yearbook50> [29 ตุลาคม 2551]
- ส่งเสริมและประสานงานคณะกรรมการ, สำนัก. คู่มือการปฏิบัติงาน ผู้ประสานงานคณะกรรมการและรัฐสภา [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.soc.soc.go.th/> [28 สิงหาคม 2550].
- ส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม, สำนักงาน (สสว.) กฎระเบียบและขั้นตอนในการส่งออก : รายละเอียดขั้นตอนการส่งออก – แร่ธาตุ (ทุกชนิด) [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://worldbase.sme.go.th/papersearch/file_detail.do?code=230 [6 มีนาคม 2551]
- สมบูรณ์ ศิริรักษ์. มองพิปูน – ประวัติแม่น้ำตาปี [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.phinpuncom/tapee/tapeeriver.htm> [9 ตุลาคม 2551]
- แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด, บริษัท [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.lcit.com/profile/company.html> [3 มีนาคม 2551]
- แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด, บริษัท. Facility [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.lcit.com> [3 มีนาคม 2551]
- แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด, บริษัท. Statistic Laem Chabang International Terminal [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.lcit.com/services/stat_lcit.asp [3 มีนาคม 2551]
- อะโรเมติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน), บริษัท. ข่าวสารปิโตรเลียมและปิโตรเคมี : การควรวมโรงกลั่นระยองและสตาร์. [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.aromatics.co.th/thai.market_monitoring_result.asp?ID=53 [23 กุมภาพันธ์ 2551]
- อินเตอร์ สตีวี่โดริง จำกัด, บริษัท. เกี่ยวกับบริษัท ฟิวเจอร์พอร์ท พิวชั่น จำกัด [สายตรง]. แหล่งที่มา: บริษัท อินเตอร์ สตีวี่โดริง จำกัด. http://www.interstevedoring.com/th/ourservice_portwarehouse.asp [17 มีนาคม 2551]
- อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด, บริษัท. profile [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.esco.co.th/pages/profile.html> [5 มีนาคม 2551]
- เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด, บริษัท. เกี่ยวกับเรา [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.ectt.co.th/en/about_company_en.php [4 มีนาคม 2551]
- แอล ซี บี ตู้สินค้า เทอร์มินัล 1 จำกัด, บริษัท. Statistics: LCB Container Terminal 1 Ltd [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.lcb1.com/html/stat.html> [12 กรกฎาคม 2552]
- อัทธิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด, บริษัท [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.tlt-th.com/portfacilities.asp> [21 กุมภาพันธ์ 2551]
- Bangkok Shipowners and Agent Association. Statistics : Inbound and Outbound

- Container Record, Private Wharves in 2001 - 2008. [Online]. Available from : <http://thaibsaa.com/> [9 July 2009]
- Choaphaya Terminal International. Songkhla Port/Location and Access. [Online]. Available from : <http://www.ctic.co.th> [25 September 2008]
- Glow Group [Online]. Available from : <http://www.glow.co.th> [21 February 2008]
- Hutchison Port Thailand. Background [Online]. Available from : <http://www.tlt-th.com/profile.asp#background> [1 October 2008]
- LCB1 Group. Facility [Online]. Available from : <http://www.lcb1.com/html/facility.html> [5 March 2008]
- LCB1 Group. Profile [Online]. Available from : <http://www.lcb1.com/html/lcb1about/profile.html> [5 March 2008]
- SC Group [Online]. Available from : <http://www.scgrougthai.com> [21 February 2008]
- Southern Group. Company Profile [Online]. Available from : <http://www.southerngroup-thai.com/profile.html> [28 September 2008]
- Wikimedia Foundation, Inc. Dubai Ports World [Online]. Available from : http://en.wikipedia.org/wiki/Dubai_Ports_World [3 March 2008]
- Wikipedia, the Free Encyclopedia. ISPS Code. [Online]. Available from http://en.wikipedia.org/wiki/ISPS_Code [23 February 2008]

ผู้ให้สัมภาษณ์

- คณะผู้บริหารท่าเรือ IRPC. สัมภาษณ์, 21 ธันวาคม 2550.
- จักรี คงแก้ว. สมุหบัญชี บริษัท เจียรวานิชการขนส่ง จำกัด. สัมภาษณ์, 4 มีนาคม 2551.
- จำนง กุสรวีโร. เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการท่าเทียบเรือ A4. สัมภาษณ์, 29 มกราคม 2551.
- ฉัตร แสงจันทร์. Port Captain บริษัท เฟิร์ล ชิปปิ้ง เซอร์วิส จำกัด (ตัวแทนสายเดินเรือที่แวะจอดท่าเรือขนอม). สัมภาษณ์, 14 มกราคม 2551.
- ชาญ เพิ่มโชค, นาวาเอก(พิเศษ). ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการท่าเรือไทยพาณิชย์. สัมภาษณ์, 29 มกราคม 2551.
- ณัฐพล ศิลาคูปต์. Government Affairs Officer บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด. สัมภาษณ์, 18 ธันวาคม 2550.
- ณัฏฐพงษ์ ท้วมวงศ์. ผู้จัดการท่าเรือระนอง. สัมภาษณ์, 15 มกราคม 2551.
- ณัฏฐพงษ์ ท้วมวงศ์. ผู้จัดการท่าเรือระนอง. สัมภาษณ์ (ทางโทรศัพท์), 26 กันยายน 2551.
- ธนัส สอนภู. ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายการตลาด บริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด. สัมภาษณ์, 27 พฤศจิกายน 2550.

- ชนัส สอนภู. ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายการตลาด บริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด. สัมภาษณ์,
(ทางโทรศัพท์), 23 มิถุนายน 2551.
- ธีรพล ประภากร. Waterfront Coordinator and Port Facility Security Officer บริษัท อัลลาย
แอนซีรฟ์ไพนิง จำกัด. สัมภาษณ์, 25 ธันวาคม 2550.
- บุญเหลือ สุวรรณเขตร. Administrative Supervisor บริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด.
สัมภาษณ์, 25 ธันวาคม 2550.
- ปฐมพร เนียมธรรม. MC Officer บริษัท บีเอ็มที แปซิฟิค จำกัด. สัมภาษณ์, 27 พฤศจิกายน
2550.
- ประพันธ์ ปัทวันวิเวก. ผู้จัดการฝ่ายการตลาด ท่าเรือศรีราชา ฮาเบอร์. สัมภาษณ์, 6 ธันวาคม
2550
- ประเสริฐ เสาะสนธิ์. ผู้จัดการท่าเทียบเรือมาบตาพุด – RBT. สัมภาษณ์, 19 ธันวาคม 2550.
- ปิยะพร วิจิตรศิลป์. กรรมการผู้จัดการ บริษัท กันตัง คอนเทนเนอร์ เดโพ จำกัด. สัมภาษณ์,
14 มกราคม 2552.
- พลศักดิ์ สีนะนิธิกุล. ผู้จัดการอาวุโสบริษัท เจียรวานิชการขนส่ง จำกัด. สัมภาษณ์, 15
มกราคม 2552.
- มานพ เหลืองไพโรจน์. ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการท่าเรือประจวบ.
สัมภาษณ์, 13 กุมภาพันธ์ 2551.
- มานพ เหลืองไพโรจน์. ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการท่าเรือประจวบ
จำกัด. สัมภาษณ์ (ทางโทรศัพท์), 22 กันยายน 2551.
- วัฒนชัย เรืองเลิศปัญญากุล. รองผู้อำนวยการท่าเรือ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด.
สัมภาษณ์ , 18 มกราคม 2551.
- วันเพ็ญ วรพัฒนไพบุลย์. ผู้จัดการฝ่ายการตลาด บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินัล.
สัมภาษณ์, 28 ธันวาคม 2550.
- วโรดม ชำรงธัญวงศ์. รองผู้จัดการท่าเทียบเรือ บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด. สัมภาษณ์,
28 ธันวาคม 2550.
- วโรดม ชำรงธัญวงศ์. รองผู้จัดการท่าเทียบเรือ บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด. สัมภาษณ์,
(ทางโทรศัพท์) 23 มิถุนายน 2551.
- สมเกียรติ ภาชีทวีเกียรติและคณะ. นายกเทศมนตรีเมืองกันตัง เทศบาลเมืองกันตัง อำเภอ
กันตัง จังหวัดตรัง. สัมภาษณ์, 14 มกราคม 2552.
- สมชาย จิตตประเสริฐสุข. ผู้จัดการท่าเรือท่าทอง. สัมภาษณ์, 14 มกราคม 2551.
- สัจจะ วิบูลย์ลักษณะกุล. ตำแหน่ง ผู้จัดการขนถ่ายวัสดุและเชื้อเพลิง บริษัท บีแอลซีพี
เพาเวอร์ จำกัด. สัมภาษณ์, 28 มกราคม 2551.

- สุชาติ ว่องไว. นักวิชาการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย. สัมภาษณ์, 21 มกราคม 2551.
- สุวิทย์ วิสิทธิ์วรรณ. Operation Department Manager บริษัท มาบตาพุดแทงค์เทอร์มินัล จำกัด. สัมภาษณ์, 19 ธันวาคม 2550.
- เสรี หาญมงคลศิลป์. ผู้จัดการท่าเรือเข้าเทียบ ท่าเรือ. สัมภาษณ์, 15 มกราคม 2552.
- โสภิต เพิ่มทรัพย์. ผู้อำนวยการกองคลัง เทศบาลเมืองกันตัง จังหวัดตรัง. สัมภาษณ์, 21 มกราคม 2551.
- อภิรักษ์ นิลหุ้ย. Chief Operation Officer ท่าเรือ ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น. สัมภาษณ์, 6 ธันวาคม 2550.
- อาชิน อร่ามเมธาพงศา. ผู้จัดการท่าเรือภูเก็ต. สัมภาษณ์, 2 พฤษภาคม 2551.
- เอี่ยมสิน เตาทองนันทสิน. ผู้จัดการฝ่ายท่าเรือและการตลาด บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน). สัมภาษณ์, 21 ธันวาคม 2550.



ก 1 : กรุงเทพฯ



ก 2 : ท่าเรือสาธณะ



ก 3 : แหลมฉบัง



ก 4 : ศรีราชาเบอร์



ก 5 : พิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น



ก 6 : ไทยพาณิชย์พอร์ต



ก 7 : เขตท่าเรือศรีราชา



ก 8 : มาบตาพุด



ก 9 : ไออาร์พีซี



ก 10 : ประจวบ



ก 11 : ท่าทอง



ก 12 : ชนอม



ก 13 : สงขลา



ก 14 : ระนอง



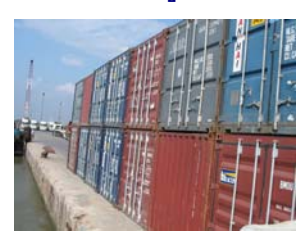
ก 15 : ภูเก็ต



ก 16 : เจียรวานิช



ก 17 : เข้าเทิร์นพอร์ต



ก 18 : กันดง

ภาคผนวก ก : ข้อมูลท่าเรือ

ท่าเรือกรุงเทพ

ก. ความเป็นมา¹

หลังจากประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบบสมบูรณาญาสิทธิราชมาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อปี 2475 ความคิดริเริ่มที่จะก่อสร้างท่าเรือของรัฐให้ทันสมัย โดยพลเรือโท พระยาราชวังสัน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ขณะนั้น ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริมกิจการด้านพาณิชย์นาวีให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย แทนการลำเลียงสินค้าระหว่างกรุงเทพ – เกาะสีชังที่เคยปฏิบัติกันมาแต่เดิม และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัย เพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ แต่โครงการของพลเรือโท พระยาราชวังสัน ต้องประสบกับอุปสรรคนานัปการ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงได้ส่งเรื่องขอความช่วยเหลือไปยังสำนักงานใหญ่สันนิบาตชาติ ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์

ในปี 2477 สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญเดินทางมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าในกรุงเทพและสถานที่สร้างท่าเรือของรัฐบาลไทย ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ได้เสนอให้มีการขุดลอกร่องน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา และเสนอบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือให้รัฐบาลไทยเลือก 2 แห่ง คือ ที่ปากน้ำสมุทรปราการ กับที่ตำบลคลองเตย รัฐบาลจึงเลือกที่ตำบลคลองเตยเป็นที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งก็คือ อาณาบริเวณของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน

ในปี 2478 รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือขึ้น มีพลเอก พระบริภัณฑ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจเป็นประธานกรรมการดำเนินการขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา และสร้างท่าเรือที่ทันสมัยที่ตำบลคลองเตยตามข้อเสนอของสันนิบาตชาติ โดยในปีถัดมา คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือดำเนินการประกวดการออกแบบก่อสร้างท่าเรือปรากฏว่า แบบก่อสร้างท่าเรือของ ศาสตราจารย์อาเก็คซ์ ชาวเยอรมันได้รับการคัดเลือกสำหรับการประกวดราคาค่าก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่า บริษัท คริสเตียนีแอนด์นีลเสน ได้รับเลือกให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างท่าเรือในวงเงิน 20 ล้านบาท

¹ การท่าเรือแห่งประเทศไทย . ประวัติความเป็นมา [สายตรง]. แหล่งที่มา :

http://www.port.co.th/pat/topic1/know_01.html [24 สิงหาคม 2550].

ในปี 2481 รัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ให้หลวงประเสริฐวิถิรถ นายช่างจากกรมรถไฟ มาดำรงตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ (ปี 2481 – 2486) และควบคุมการก่อสร้าง โดยมีนาย โรเบิร์ต ซวาทเก เป็นนายช่างที่ปรึกษา ขึ้นตรงต่อกระทรวงเศรษฐกิจ และเริ่มลงมือก่อสร้างท่าเรือที่คลองเตย โดยในปี 2483 รัฐบาลได้สั่งต่อเรือสันดอน 1 จากประเทศเนเธอร์แลนด์ และเริ่มขุดลอกร่องน้ำ แต่งานขุดลอกร่องน้ำและการก่อสร้าง ท่าเรือต้องหยุดชะงักไป เนื่องจากเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้นในขณะนั้น ท่าเรือกรุงเทพมีเพียงเขื่อนเทียบเรือยาว 1,500 เมตร มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง (คลังสินค้าทันสมัยในปัจจุบัน) อาคาร OB (ตึกอำนวยการปัจจุบัน)

ในปี 2490 ได้เปิดดำเนินกิจการท่าเรือ โดยมี หลวงยุกตเสวีวิวัฒน์ เป็นผู้อำนวยการ และคณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้ง คณะกรรมการจัดวางนโยบายและควบคุมกิจการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และในปีถัดมา สมัยนาวาเอก หลวงสุภานุภรณ์ (สุภี จันทมาส) ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการซ่อมแซมอาคารต่างๆ ที่ได้รับความเสียหายจากสงคราม พร้อมกับก่อสร้างเพิ่มเติม



เขื่อนตะวันตก ท่าเทียบเรือชุดแรกของท่าเรือกรุงเทพ



เรือบรรทุกขนถ่ายสินค้ากลางน้ำ ณ ท่าเรือกลางน้ำ



ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้า
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 1 ธันวาคม 2546.

ในปี 2494 รัฐบาลกู้เงินจากธนาคารโลกมาดำเนินการขุดลอกร่องน้ำสันดอนทางเดินเรือจากปากน้ำสมุทรปราการในแม่น้ำเจ้าพระยาถึงท่าเรือคลองเตยรวมระยะทางประมาณ 66 กิโลเมตร และจัดซื้ออุปกรณ์การยกขนสินค้ามาพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ ในเดือนพฤษภาคมของปีเดียวกันรัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 จัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยขึ้น เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมาดำเนินการ

นับตั้งแต่ปี 2494 ที่การทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับการก่อตั้งเป็นต้นมา กิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาเรื่อยมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน โดยในอดีตสินค้าที่ขนส่งทางทะเลเป็นเรือสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในขณะนั้น ได้แก่ ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก จำนวน 9 ท่า เป็นท่าสำหรับบรรทุกขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง จนกระทั่งการขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้สินค้าได้เข้ามาสู่ประเทศไทยประมาณปี 2518 – 2520 การท่าเรือแห่งประเทศไทย จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกเพื่อใช้เป็นท่าอเนกประสงค์ และจัดให้รับตู้สินค้า โดยเปิดใช้งานได้ในปี 2520 ถือได้ว่าท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือระหว่างประเทศแห่งแรกของประเทศไทย ซึ่งช่วงการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในระยะเริ่มแรก ก่อนการก่อสร้างท่าเรือระหว่างประเทศอื่นๆ ตามมา

ข. ที่ตั้ง

ท่าเรือกรุงเทพ มีลักษณะเป็นท่าเรือแม่น้ำ ตั้งอยู่ฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง 28.5 ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ห่างจากปากแม่น้ำ 26 กิโลเมตร ท่าเรือกรุงเทพมีขีดจำกัดในการรับเรือสินค้าที่มีขนาดไม่เกิน 12,000 ตันกรอสส์ กินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร และความยาวของเรือไม่เกิน 172 เมตร ดังนั้นเรือตู้สินค้าที่แวะจอดที่ท่าเรือจึงเป็นเรือ feeder เท่านั้น²

ค. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

ท่าเรือก่อสร้างขึ้นเพื่อเป็นท่าเรือหลักของประเทศ

ง. การบริหารท่าเรือ

ท่าเรือกรุงเทพดำเนินการและบริหารโดยการทำเรือแห่งประเทศไทย³

² สุมาลี สุขตานนท์และคณะ, การศึกษาศักยภาพของท่าเรือไทย, หน้า 45.

³ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รับจัดตั้งตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มีวัตถุประสงค์ตามมาตรา 6 (2) จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการท่าเรือ และธุรกิจอื่น

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ร่องน้ำ ร่องน้ำทางเข้าบริเวณท่าเรือกรุงเทพมีความยาว 18 กิโลเมตร ความกว้างร่องน้ำในทางตรง 150 เมตร และความกว้างร่องน้ำทางโค้ง 250 เมตร ร่องน้ำดังกล่าวได้รับการบำรุงรักษาให้คงความลึกที่ 8.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง หรือ 6.5 เมตร จากระดับต่ำกว่าระดับน้ำทะเลต่ำสุด แม่น้ำบริเวณท่าเรือกรุงเทพ มีความลึกระหว่าง 8.5-11 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง



- พื้นที่ทางน้ำ เริ่มตั้งแต่สะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ ตลอดจนถึงไปถึงปากร่องน้ำสันดอนกิโลเมตรที่ - 18 รวมระยะทางน้ำ 66 กิโลเมตร ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันออก 8 ท่า หลักรุกเรือกลางน้ำ คลองเตย 36 หลักรุกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ 25 หลักรุกเรือ



(บน) ภาพจำลองร่องน้ำท่าเรือกรุงเทพ
(ล่าง) ลานวางตู้สินค้า ณ ท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันออก
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 24 กรกฎาคม 2551

สาธูประติษฐ์ 5 ท่า สามารถให้บริการแก่เรือสินค้าทั่วไปได้ 28 ลำในคราวเดียว นอกจากนี้ยังมีท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันตก 10 ท่า สามารถให้บริการแก่เรือตู้สินค้า 10 ลำในคราวเดียว⁴

- พื้นที่ทางบก ประมาณ 2,353 ไร่ ท่าเรือกรุงเทพมีพื้นที่วางสินค้าในเขตรั้วศุลกากร มีพื้นที่ 898 ไร่ ประกอบด้วย โรงพักสินค้า คลังสินค้า ลานสินค้ากลางแจ้ง และลานตู้สินค้า ลานบรรจุตู้สินค้า ฯลฯ และพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรประมาณ 118 ไร่ พื้นที่จะขยายกิจการในอนาคตประมาณ 118 ไร่ พื้นที่ให้หน่วยงานราชการขอใช้ประมาณ 217 ไร่ พื้นที่ให้หน่วยงาน

⁴ อ้างแล้ว, หน้า 47.

ราชการและเอกชนเข้าประมาณ 613 ไร่ พื้นที่ชุมชนประมาณ 197 ไร่ และทางสัญจรประมาณ 192 ไร่⁵

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือ ท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเทียบเรือ/หลัก/ท่อน	ความยาวท่า (เมตร)	จำนวน	ท่าเทียบเรือ ยาว/ลึก (เมตร)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออก	1,528	8 ท่า	172.26/8.23 91.46/4.57	7 1
ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก	1,660	10 ท่า	172.26/8.23	10
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	1,400	36 หลัก	172.26/8.23	7
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1,520	25 หลัก	172.26/8.23	8
ท่อนผูกเรือสาธูประติษฐ์	1,580	5 ท่อน	137.19/7.62 91.46/7.00	4 1

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2547 – 2548

สิ่งอำนวยความสะดวกในการเก็บสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ

หน่วย : ตารางเมตร

พื้นที่	พื้นที่			
	ภายใน รส.	ภายนอก รส.	ลานวางตู้สินค้า	รวม
โรงพักสินค้า (1-8)	37,120	59,553	-	96,673
โรงพักสินค้า (9,11,13-17)	46,738	43,674	40,890	131,302
โรงพักสินค้าเสริม (4-5)	4,000	-	-	4,000
ลานบรรจุตู้สินค้า	-	-	2,342 TEU	2,342 TEU
ลานตู้สินค้าเปล่า	-	-	8,392 TEU	8,392 TEU
คลังสินค้าผ่านแดน	7,800	4,584	13,740	26,124
คลังสินค้าทัณฑ์บน (1)	6,434	-	-	6,434
คลังสินค้าทัณฑ์บน (2)	3,120	-	-	3,120
คลังสินค้าตกค้าง	8,955	1,120	-	10,075
คลังสินค้ารถยนต์	1,000	6,870	-	7,870
คลังสินค้าอันตราย			-	
สินค้าอันตราย	967	-	-	17,879
ปอ ฝ้าย และขน	2,104	-	-	5,260
ลานตู้สินค้า Terminal 1	-	-	-	96,600
ลานตู้สินค้า Terminal 2	-	-	-	49,000

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2547 – 2548.

⁵ การท่าเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2547 – 2548, หน้า 21.

จ. เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

เรือที่ผ่านท่าเรือมีหลายประเภท ได้แก่ เรือตู้สินค้า เรือสินค้า เรือท่องเที่ยว และเรืออื่นๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรือตู้สินค้าประมาณร้อยละ 75 เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพมีข้อจำกัดด้านร่องน้ำ ทำให้เรือที่จะผ่านเข้ามายังท่าหรือที่จอดเรือของท่าเรือกรุงเทพ จะต้องมีความยาวไม่เกิน 12,000 เดทเวทตัน ยาวไม่เกิน 172 เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร ปัจจุบันเรือที่เข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพเป็นประจำมีขนาด 8,000 – 10,000 เดทเวทตัน ที่ระดับความลึก 8 เมตร เท่านั้น⁶ ส่วนสินค้าผ่านท่าส่วนใหญ่เป็นตู้สินค้า ซึ่งเป็นสินค้าที่นำเข้า – ส่งออกจากลูกค้าในบริเวณกรุงเทพและปริมณฑล และบริเวณภาคกลางของประเทศ ส่วนสินค้าทั่วไปขนส่งโดยเรือลำเลียงจากภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ ดังนี้

ปริมาณเรือเข้า – ออก ท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2543 – 2550

หน่วย : เที่ยว

ปี	เรือสินค้าทั่วไป	เรือตู้สินค้า	เรือท่องเที่ยว	อื่นๆ	รวม
2543	494	1,697	71	15	2,277
2544	493	1,916	54	7	2,470
2545	516	1,948	49	6	2,519
2546	525	1,814	32	8	2,379
2547	534	1,814	45	9	2,402
2548	590	1,922	52	6	2,570
2549	575	2,187	58	0	2,820
2550	581	2,295	9	0	2,885

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย. สถิติรายปี. [สายตรง]. แหล่งที่มา :

http://www.port.co.th/pat/topic7/stat_05.html [7 กรกฎาคม 2552].

⁶ สัมภาษณ์ สุชาติ ว่องไว, ตำแหน่ง Technical Officer ท่าเรือกรุงเทพ, 21 มกราคม 2551.

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2541 – 2551

ปี	สินค้าทั่วไป (ตัน)			ตู้สินค้า (ตัน)			รวมสินค้า (ตัน)	ตู้สินค้า (ล้าน TEUs)		
	เข้า	ออก	รวม	เข้า	ออก	รวม		เข้า	ออก	รวม
2541	1,858,551	280,420	2,138,971	3,459,171	7,325,356	10,784,527	12,923,498	0.305	0.577	0.882
2542	1,889,963	159,932	2,049,895	3,731,080	7,064,069	10,795,149	12,845,044	0.333	0.548	0.881
2543	2,007,448	107,121	2,114,569	4,104,005	7,029,603	11,133,608	13,248,177	0.379	0.555	0.934
2544	1,811,559	128,335	1,939,894	4,107,712	7,311,695	11,419,407	13,359,301	0.374	0.556	0.93
2545	1,789,507	114,256	1,903,763	4,395,939	7,665,023	12,060,962	13,964,725	0.402	0.586	0.988
2546	1,848,560	112,720	1,961,280	4,886,268	7,778,615	12,664,883	14,626,163	0.441	0.629	1.07
2547	1,980,835	91,183	2,072,018	5,966,965	7,266,306	13,233,271	15,305,289	0.531	0.68	1.211
2548	2,234,197	52,592	2,286,789	6,617,575	7,126,815	13,744,390	16,031,179	0.577	0.674	1.251
2549	2,023,238	120,859	2,144,097	6,962,624	7,922,826	14,885,450	17,029,547	0.602	0.738	1.34
2550	2,063,404	152,323	2,215,727	7,341,836	8,757,565	16,099,401	18,315,128	0.626	0.783	1.409

หมายเหตุ : ปริมาณตู้สินค้า (ล้าน TEUs) ไม่รวมตู้เปล่า

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย. สถิติรายปี. (สายตรง). แหล่งที่มา : http://www.port.co.th/pat/topic7/stat_05.html [7 กรกฎาคม 2552].

ท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา

ท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาได้รับอนุญาตให้เป็นท่าเรือสาธารณะ เป็นผลมาจากมาตรการในการแก้ไขปัญหาความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพ ในปี 2532 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจำกัดปริมาณตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพไม่เกิน 700,000 TEUs ต่อปี และจำนวนที่เกินนั้นให้ไปใช้ท่าเรือเอกชนเหล่านี้แทน¹

ต่อมาในปี 2537 ได้ปรับเปลี่ยนการควบคุมปริมาณตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพเพิ่มขึ้นเป็นไม่เกิน 1,000,000 TEUs ต่อปี ท่าเรือสาธารณะทั้ง 5 ท่าสามารถรับตู้สินค้าท่าละประมาณ 50,000 TEUs ต่อปี² โดยการทำเรือแห่งประเทศไทยจะจัดสรรเรือให้เข้าเทียบท่าเรือของเอกชนได้โดยเฉลี่ยประมาณสัปดาห์ละ 2 ลำต่อ 1 ท่า และเสียค่าภาระขนสินค้าขาเข้าขึ้นท่าตามกฎหมายให้กับการทำเรือ ฯ ในอัตรา 17.50 บาทต่อ 1 เมตริกตัน และต่อมาได้อนุญาตให้เพิ่มปริมาณตู้สินค้าขนถ่ายผ่านท่าเรือเอกชนเป็นท่าละ 70,000 TEUs ต่อปี³ เมื่อท่าเรือแหลมฉบังได้เปิดดำเนินการรัฐบาลมีนโยบายที่จะให้มีการใช้ท่าเรือแหลมฉบังให้มากขึ้น กรมเจ้าท่าจึงกำหนดให้ปริมาณขนถ่ายตู้สินค้าผ่านท่าเรืออนุวัติได้ไม่เกิน 250,000 TEUs ต่อปี⁴ โดยยังคงเงื่อนไขในการขนถ่ายสินค้านำเข้าท่าเรือเอกชนจะต้องชำระค่าภาระสินค้าขึ้นท่าในอัตรา 17.50 บาทต่อ 1 เมตริกตัน⁵ แต่เดิมท่าเรือสาธารณะมี 5 ท่า แต่มีท่าเรือ 1 ท่า คือ ท่าเทียบเรือหมายเลข 4A (บริษัท สยามบางกอกพอร์ท จำกัด) เลิกประกอบกิจการเป็นท่าเรือสาธารณะ จึงทำการศึกษาท่าเรือ 4 ท่า ดังนี้

ท่าเทียบเรือ	ผู้ประกอบการ
หมายเลข 1C	บริษัท บี เอ็ม ที แฟซิฟิค จำกัด
หมายเลข 7	บริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด
หมายเลข 10	บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล จำกัด
หมายเลข 2F	บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด

¹ มติคณะรัฐมนตรีที่ 28 มีนาคม 2532 ในรายงานการศึกษาความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพและผลกระทบที่เกิดขึ้น 2537. หน้า 2.

² ตามประกาศกรมเจ้าท่า 20 มีนาคม 2532

³ ตามประกาศกรมเจ้าท่า 7 สิงหาคม 2534

⁴ ตามประกาศกรมเจ้าท่า 16 พฤศจิกายน 2537.

⁵ “ท่าเอกชนพร้อมรับ Free Competition B.M.T : เรา “รอด” ได้, Transport Journal (3 – 9 สิงหาคม 2541) : 8.

ท่าเทียบเรือ BMT

ก. ความเป็นมา

ท่าเรือ BMT หรือท่าเทียบเรือ หมายเลข 1C ปัจจุบันบริหารและประกอบการโดยบริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด เดิมชื่อ บริษัท บางกอกโมเดิร์น เทอร์มินอล จำกัด (BMT) ซึ่งเช่าต่อจาก บริษัท ซี อาร์ ซี การท่าเรือ จำกัด ต่อมา ในวันที่ 1 มกราคม 2549 ได้จัดตั้งบริษัท ขึ้นมาในลักษณะร่วมทุนภายใต้ชื่อ บริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด (BMT) เพื่อร่วมกันเพิ่มศักยภาพ การให้บริการทาง ท่าเรืออย่างเต็มรูปแบบ โดยบริษัทร่วมทุน ได้แก่⁶

1) บริษัท บางกอกโมเดิร์น เทอร์มินอล จำกัด (BMT)

2) บริษัท อีสเทอนมารีไทม์ (ประเทศไทย) จำกัด (EML)

3) บริษัท แปซิฟิก อินเตอร์เนชั่นแนล ไลน์ (ไพร์เวท) หรือ พีทีอี จำกัด (PIL)

ข. ที่ตั้ง

120 หมู่ 2 ซอยวัดแค ถนนสุขสวัสดิ์ ตำบลปากคลองบางปลากด อำเภอพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ ท่าเรือ ตั้งอยู่บนฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา



ท่าเรือ BMT หรือ BMT หรือท่าเทียบเรือ 1C
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 12 ธันวาคม 2546



การเคลื่อนย้ายสินค้าในโรงพักสินค้า



เรือที่แวะจอดเพื่อบรรทุกขนถ่ายสินค้า
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 27 พฤศจิกายน 2550

⁶ บริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด. เกี่ยวกับเรา. (สายตรง). แหล่งที่มา :

http://www.bmtp.co.th/profile_th.html [24 สิงหาคม 2550].

ค. วัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ

เพื่อเป็นท่าเรือสาธารณะขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้าตู้

ง. การบริหารท่าเทียบเรือ

ท่าเรือ BMTP เป็นเจ้าของ บริหารและประกอบการท่าเรือโดย บริษัท บีเอ็มทีแปซิฟิก จำกัด ซึ่งเช่าช่วงต่อจาก บริษัท ซี อาร์ ซี การท่าเรือ จำกัด

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ขนาดท่าเทียบเรือ กว้าง 20 เมตร ยาว 156 เมตร ความลึกหน้าท่า 8.5 เมตร
- ขีดความสามารถในการรับเรือ 18,000 gt หรือ 25,000 dwt
- ขีดความสามารถรับตู้สินค้า 150,000 TEUs ต่อปี
- ท่าเรือ บีเอ็มที แปซิฟิก สามารถทำการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ได้สูงถึง 25 ตู้ต่อชั่วโมง หรือ 120 เมตริกตัน (ที่ระยะ 12 เมตร)
- อุปกรณ์ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าประกอบด้วย ปั่นจันทันหน้าท่า 2 ตัว Road High Chassis 70 คัน Prime Mover 37 คัน Forklift 30 คัน Container Lifting 9 ตัว⁷

ฉ. เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าส่วนใหญ่เป็นตู้สินค้า และสินค้าทั่วไป ซึ่งเป็นขาเข้ามากกว่าขาออก และเป็นตู้แบบ FCL มากกว่า LCL แหล่งที่มาของสินค้าขาเข้า ซึ่งเป็นสินค้าทั่วไป ได้แก่ เครื่องอุปโภคบริโภคนำเข้าจากประเทศจีน ปุ๋ยเคมีนำเข้าจากประเทศเยอรมัน สินค้าเกษตรจากประเทศอินเดีย

ขบวนเป็นสินค้าส่งออกหลัก มีปริมาณประมาณร้อยละ 90 ของปริมาณสินค้าส่งออกผ่านท่าทั้งหมด นอกจากนี้ท่าเรือ BMTP ให้บริการขนถ่ายและลำเลียงสินค้าตู้สินค้าภายในประเทศ ขนส่งต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ขนาดเรือลำเลียง 2,500 gt สามารถบรรจุตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต ได้มากถึง 44 ตู้ และใช้เวลาเดินทางระหว่างท่าเพียงเที่ยวละ 6 ชั่วโมง ท่าเรือ BMTP มีบริการรับฝากสินค้าอันตรายภายในท่าเรืออีกด้วย⁸ ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเทียบเรือมี ดังนี้

⁷ สัมภาษณ์ ปฐมพร เนียมธรรม, MC Officer บริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด, 27 พฤศจิกายน 2550.

⁸ เพิ่งอ้าง.

ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ BMTP ปี 2547 – 2549

ปี	เรือ (เที่ยว)	สินค้า (ตัน)		
		ขาเข้า	ขาออก	รวม
2547	312	672,520	209,100	881,620
2548	391	623,200	177,900	801,100
2549	526	901,460	280,020	1,181,480

ที่มา : บริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด, 2550.

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือ BMTP ปี 2544 – 2551

หน่วย : TEUs

ปี	ขาเข้า			ขาออก	รวม
	ตู้สินค้า	ตู้เปล่า	รวม		
2544	27,146	4,990	32,136	11,490	43,626
2545	25,525	3,298	28,823	9,785	38,608
2546	26,807	854	27,661	8,721	36,382
2547	27,493	850	28,343	7,359	35,702
2548	24,102	567	24,669	5,848	30,517
2549	31,820	557	32,377	6,273	38,650
2550	29,064	229	29,293	7,365	36,658
2551	44,157	1,560	45,717	1,341	47,058

ที่มา : Bangkok Shipowners and Agent Association. *Statistics : Inbound and Outbound Container Record, Private Wharves in 2001 - 2008*. [สายตรง]). แหล่งที่มา : <http://thaibsaa.com/> [9 กรกฎาคม 2552].

ท่าเรือบริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด

ก. ความเป็นมา

ท่าเรือก่อตั้งโดยบริษัท กรุงเทพ
อบพีชและไซโล จำกัด (Bangkok Drying
and Silo Co.,Ltd) เป็นเจ้าของสัมปทาน
ท่าเรือหมายเลข 7 ร่วมหุ้นกับบริษัท
COSNAM SHIPPING CO.,LTD. จัดตั้ง
บริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด เป็น
ผู้บริหารท่าเรือ ทำสัญญาเช่า 15 ปี และ
สามารถขยายอายุสัญญาออกไปได้ ตามที่
จะได้รับอนุมัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

วัตถุประสงค์เพื่อให้บริการแก่สาย
เดินเรือ COSCO ซึ่งเป็นสายเดินเรือของ
สาธารณรัฐประชาชนจีน บริษัท COSNAM
SHIPPING CO.,LTD. เป็นตัวแทนใน
ประเทศไทย มีนโยบายจะรับตู้สินค้า
เพิ่มเติมจากผู้ส่งออกไทยตาม SERVICE
CONTRACT ที่ได้ทำสัญญาไว้กับสภาผู้ส่ง
สินค้าทางเรือของไทย

ในปี พ.ศ. 2550 สายเดินเรือ
COSCO ได้ถอนหุ้นออกไป แต่ยังนำเรือเข้า
มาใช้บริการ ส่วนหุ้นส่วนใหญ่ที่มาร่วมหุ้นกับบริษัท กรุงเทพ
อบพีชและไซโล จำกัด แทน คือ
CRC Propertie Co., Ltd.

ข. ที่ตั้ง

50 หมู่ที่ 4 ถนนสุขสวัสดิ์ ตำบลบางจาก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ

ค. วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือ

เพื่อเป็นท่าเรือสาธารณะขนถ่ายตู้สินค้า เพื่อบรรเทาความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ



ท่าเรือ BDS ท่าเทียบเรือหมายเลข 7



ลานวางตู้สินค้าท่าเรือ BDS

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 22 เมษายน 2546

ง. การบริหารท่าเรือ

บริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด บริหารท่าเรือสาธารณะหมายเลข 7 ซึ่งเป็นการเช่าต่อจาก บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือ BDS กว้าง 25 เมตร ยาว 150 เมตร ความลึกหน้าท่า 8.5 เมตร ขณะน้ำขึ้นสามารถรับเรือขนาดความยาว 150 – 170 เมตร ได้คราวละ 1 ลำ หรือขนาดเรือบรรทุก 20,000 gt ชีตความสามารถรับตู้สินค้า 150,000 TEUs ต่อปี
- เนื้อที่ของท่าเรือทั้งหมดประมาณ 24 ไร่ 2 งาน ประกอบด้วยอาคารสำนักงาน อาคารโรงอาหาร และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ได้แก่ โรงพักสินค้า 5,300 ตารางเมตร ลานพักสินค้ากลางแจ้ง 25,900 ตารางเมตร ตาชั่งลอยสำหรับบรรทุก ปลักตู้เย็น 75 ปลัก
- อุปกรณ์ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ประกอบด้วย ปั่นจันทน์หน้าท่าขนาดยก 120 ตัน 2 คัน รถยกตู้สินค้าหนักขนาด 42 ตัน 2 คัน รถยกตู้สินค้าเปล่าขนาด 16 ตัน 2 คัน Forklift 5 คัน รถหauled (Trailer) 4 คัน หาง (Chassis) 4 ตัว ไม้แพทเลท 1,000 แผ่น อุปกรณ์พิเศษสำหรับยกฝ้ายหรือผ้า 1 ตัว และอุปกรณ์พิเศษยกถัง 200 ลิตร 2 ตัว⁹

ฉ. เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

เรือส่วนใหญ่ที่เข้าเทียบท่าเป็นเรือสินค้าทั่วไป และตั้งแต่ พ.ศ.2544 มีเรือขนถ่ายน้ำมันพืชเข้าเทียบท่าด้วย โดยเรือที่เข้าเทียบท่าส่วนใหญ่เป็นเรือของสายเดินเรือ COSCO และเป็นเรือที่มีตารางเข้าเทียบท่าประจำ ทำให้จำนวนเรือมีน้อยไม่เกิน 35 ลำ

สินค้าขาและขาออกเป็นสินค้าทั่วไปที่มาจากจีน ยุโรปและอเมริกาเป็นส่วนใหญ่ ถ้าเป็นขาเข้าเมื่อขนถ่ายที่ทำเทียบเรือแล้วจะส่งต่อไปยังลูกค้าบริเวณกรุงเทพและเขตภาคกลาง ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเทียบเรือมี ดังนี้

⁹ สัมภาษณ์ ธนัส สอนภู, ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายการตลาด บริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด, 27 พฤศจิกายน 2550.

ปริมาณเรือผ่านท่าเรือ BDS ปี 2541 – 2549

ปี	ประเภทเรือ	ลำ	เที่ยว
2541	เรือสินค้าทั่วไป	28	162
2542	เรือสินค้าทั่วไป	32	158
2543	เรือสินค้าทั่วไป	35	170
2544	เรือสินค้าทั่วไปและเรือน้ำมันพืช	29	140
2545	เรือสินค้าทั่วไปและเรือน้ำมันพืช	22	125
2546	เรือสินค้าทั่วไปและเรือน้ำมันพืช	18	114
2547	เรือสินค้าทั่วไปและเรือน้ำมันพืช	20	134
2548	เรือสินค้าทั่วไปและเรือน้ำมันพืช	15	122
2549	เรือสินค้าทั่วไปและเรือน้ำมันพืช	11	90

ที่มา : บริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด, 2550.

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ BDS ปี 2541 – 2549

หน่วย : ตัน

ปี	ขาเข้า	ขาออก	รวม
2541	455,680	107,800	563,480
2542	409,360	250,528	659,888
2543	416,520	181,880	598,400
2544	327,700	160,320	488,020
2545	389,080	253,800	642,880
2546	180,600	152,560	333,160
2547	223,540	126,840	350,380
2548	238,900	150,360	389,260
2549	182,980	122,700	305,680
รวม	2,824,360	1,506,788	4,331,148

ที่มา : บริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด, 2550.

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ BDS ปี 2544 – 2551

หน่วย : TUEs

ปี	ขาเข้า			ขาออก	รวม
	ตู้สินค้า	ตู้เปล่า	รวม		
2544	8,141	10,251	18,392	13,375	31,767
2545	12,764	10,436	23,200	17,067	40,267
2546	7,641	7,796	15,437	4,460	19,897
2547	6,278	9,884	16,162	9,063	25,225
2548	7,503	6,921	14,424	11,257	25,681
2549	6,129	9,429	15,558	8,025	23,583
2550	6,976	10,810	17,786	6,912	24,698
2551	8,029	6,375	14,404	6,316	20,720

ที่มา : Bangkok Shipowners and Agent Association. *Statistics : Inbound and Outbound Container Record, Private Wharves in 2001 - 2005*. [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://thaibsaa.com/> [9 กรกฎาคม 2552].

ท่าเรือ UNITHAI**ก. ความเป็นมา**

บริษัท ยูนิเท็ด ไทยชิปปิง จำกัด เป็นบริษัทในเครือกลุ่มบริษัทยูนิไทย (UNITHAI) ก่อตั้งขึ้นเพื่อประกอบกิจการขนส่งต่อเรือหลายรูปแบบ และดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการประกอบกิจการดังกล่าว ด้วยทุนจดทะเบียน 2,940,000,000 บาท¹⁰ ท่าเรือเปิดให้ดำเนินการตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ.2540

¹⁰ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์. *ตรวจค้นข้อมูลทะเบียนธุรกิจ*. (สายตรง). แหล่งที่มา : <http://www.dbd.go.th/corpsearch/index.phtml?type=m> [7 กรกฎาคม 2552].

ข. ที่ตั้ง

498/1 ถนนท้ายบ้าน ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ท่าเรือตั้งอยู่ฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้กับปากแม่น้ำ ห่างจากสถานีน้ำร่ง 4 กิโลเมตร

ค. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

เพื่อเป็นท่าเรือสาธารณะขนถ่ายตู้สินค้าของบริษัทในเครือ และให้บริการสาธารณะ เพื่อบรรเทาความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ

ง. การบริหารท่าเรือ

ท่าเรือสาธารณะหมายเลข 2F บริหารและประกอบการโดยบริษัทยูไนเต็ด ไทยชิปปิ้ง จำกัด

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ขนาดท่าเทียบเรือ กว้าง 50 เมตร ยาว 152.20 เมตร ความลึกหน้าท่าลึก (น้ำขึ้น) 10.50 เมตร

- ขีดความสามารถในการรับเรือ 8,000 gt หรือ 12,000 dwt

- ขีดความสามารถรับตู้สินค้า 150,000 TEUs ต่อปี

- สิ่งอำนวยความสะดวกในการเก็บรักษาสินค้า โรงพักสินค้า 1 หลัง ลานพักสินค้ากลางแจ้ง 22,000 ตารางเมตร อุปกรณ์ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ประกอบด้วย ปั่นจั่น 2 คัน



ท่าเรือ UNITHAI หรือ ท่าเทียบเรือหมายเลข 2F

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 2 ธันวาคม 2546



ลานวางตู้สินค้าในท่าเรือ UNITHAI

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 27 พฤศจิกายน 2550

Gantry crane 2 ตัว Rubber Tyre crane 4 คัน Top Loader 2 คัน Front End Loader 1 คัน Forklift 8 คัน Prime Mover 15 คัน และ Container Trailer 25 คัน¹¹

จ. เรือและสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ

ปริมาณเรือที่เทียบท่าตั้งแต่ปี 2541-2549 ในช่วงแรกมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี จนกระทั่งปี 2545 ปริมาณเรือผ่านท่าลดลง สำหรับสินค้าที่ผ่านท่าเรือของ บริษัท ยูไนเต็ด ไทยชิปปิง จำกัด มีเฉพาะตู้สินค้า เนื่องจากท่าเรือถูกออกแบบรับตู้สินค้าโดยเฉพาะ (Container Port) สินค้าขาเข้าเป็นสินค้าประเภทอุตสาหกรรมและตู้สินค้าเปล่า ซึ่งต้นทางของสินค้ามาจากประเทศจีน เกาหลีใต้ ฮองกง และมาเลเซีย โดยมีกลุ่มลูกค้าเป็นโรงงานบริเวณกรุงเทพและปริมณฑล ส่วนสินค้าขาออกเป็นสินค้าเกษตรกรรม¹² รายละเอียดเรือและสินค้าผ่านท่าเรือแห่งนี้นี้ ดังนี้

ปริมาณเรือเข้า – ออก ท่าเรือ UNITHAI ปี 2541 – 2549

พ.ศ.	เรือเข้า	เรือออก	รวมเรือเข้า-ออก
2540	54	63	117
2541	82	96	178
2542	103	104	207
2543	142	146	288
2544	195	185	380
2545	154	140	294
2546	117	108	225
2547	94	90	184
2548	105	104	209
2549	109	113	222

ที่มา : บริษัท ยูไนเต็ด ไทยชิปปิง จำกัด, 2550.

¹¹ สัมภาษณ์ วโรดม ชำรงขวัญวงศ์, Deputy Terminal Manager บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด, 28 พฤศจิกายน 2550.

¹² เพิ่งอ้าง.

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ UNITHAI ปี 2541 – 2549

พ.ศ.	สินค้าขาเข้า		สินค้าขาออก		รวมสินค้าเข้า – ออก	
	ตัน	TEUs	ตัน	TEUs	ตัน	TEUs
2540	150,048	19,269	320,730	20,373	470,778	39,642
2541	136,432	18,235	283,334	18,816	419,766	37,051
2542	235,117	28,227	241,334	15,538	476,451	43,765
2543	239,731	35,950	315,266	21,581	554,997	57,531
2544	260,046	41,100	342,780	22,283	602,826	63,383
2545	247,360	33,342	344,129	22,809	591,489	56,151
2546	253,552	30,816	352,461	25,696	606,013	56,512
2547	298,600	30,899	451,473	29,022	750,073	59,921
2548	313,752	31,457	526,847	29,015	840,599	60,472
2549	288,858	35,433	563,023	30,763	851,881	66,196

ที่มา : บริษัท ยูนิเท็ด ไทยชิปปิง จำกัด, 2550.

ท่าเรือ TPT

ก. ความเป็นมา

บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินัล จำกัด ก่อตั้งเมื่อปี 2532 โดยการร่วมทุนระหว่าง บริษัท ปัจจุสมิตรโฮลดิ้ง จำกัด¹³ และบริษัท คำสากลซีเมนต์ จำกัด¹⁴ เพื่อจัดตั้งเป็นบริษัท ที่ดำเนินธุรกิจบรรทุกและขนถ่ายสินค้าเข้า – ส่งออก โดยเข้าบริหารท่าเรือหมายเลข 10 เป็น ท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาที่ให้บริการขนส่งตู้สินค้าเป็นหลัก ท่าเรือเริ่มเปิดดำเนินการ เป็นท่าเทียบเรือสาธารณะเมื่อปี 2532

ข. ที่ตั้ง

98 หมู่ 8 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลสำโรงใต้ อำเภอพระประแดง จังหวัด สมุทรปราการ โดยตั้งอยู่บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา

¹³ บริษัท ปัจจุสมิตร โฮลดิ้ง จำกัด เป็นผู้ถือหุ้นหลัก ในบริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

¹⁴ บริษัท คำสากลซีเมนต์ไทย เป็นบริษัทในเครือของ เครือซีเมนต์ไทย

ค. วัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ

เพื่อเป็นท่าเรือสาธารณะขนถ่าย
ตู้สินค้า และสินค้าทั่วไป

ง. การบริหารท่าเรือ

ท่าเรือสาธารณะหมายเลขท่า
หมายเลข 10 บริหารและประกอบการ
โดยบริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล
จำกัด ซึ่งเป็นการเช่าต่อจาก บริษัท ปูน
ซิเมนต์ไทย จำกัด

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- พื้นที่หน้าท่าเพื่อจอดเรือมี
ความยาว 150 เมตร กว้าง 50 เมตร
ระดับน้ำลึกโดยเฉลี่ย 8.5 เมตร สามารถ
รับน้ำหนักได้ 10 ตัน/ตารางเมตร

- โรงพักสินค้านำเข้า 3 หลัง
มีพื้นที่ 10,000 ตารางเมตร และโรงพัก
สินค้าขาออก 1 หลังมีพื้นที่ 880 ตาราง
เมตร ลานเก็บตู้สินค้า ขนาด 40,000
ตารางเมตร โดยแยกเป็นสัดส่วนระหว่าง
ตู้ขาเข้าและตู้ขาออก

- อุปกรณ์ในการยกขนสินค้า
เช่น รถปั้นจั่น รถยกตู้สินค้า รถยก รถ
หัวลากพร้อมหาง เครื่องหนีบสินค้าชนิด
มัด เป็นต้น

- เจ้าหน้าที่ศุลกากร และ EDI
SERVICE COUNTER¹⁵



ท่าเรือ TPT หรือ ท่าเทียบเรือหมายเลข 3
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 22 เมษายน 2546



ลานตู้สินค้าในท่าเรือ TPT



เรือที่แวะจอดเพื่อบรรทุกขนถ่ายสินค้า

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 28 พฤศจิกายน 2550

¹⁵ สัมภาษณ์ วันเพ็ญ วรพัฒนไพบุลย์, ผู้จัดการส่วนการตลาด บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล จำกัด, 28 ธันวาคม 2550.

จ. เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าที่ผ่านท่าเรือของบริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล จำกัด (สาขาพระประแดง) ได้แก่ ตู้สินค้าเป็นหลัก โดยสินค้าขาเข้าส่วนใหญ่ คือ ตู้สินค้าเปล่า (ประมาณร้อยละ 40) กระดาษ ปุ๋ย เคมีภัณฑ์ อาหารสัตว์ ส่วนสินค้าออกที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร ข้าว น้ำตาล ไยมะพร้าว แป้ง เป็นต้น ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งตู้สินค้าขาเข้า ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเทียบเรือมี ดังนี้

ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ TPT ปี 2547 – 2549

ปี	เรือ (เที่ยว)	สินค้า (ตัน)		
		ขาเข้า	ขาออก	รวม
2547	209	682,107	610,854	1,292,962
2548	209	686,886	569,618	1,256,504
2549	209	638,989	558,174	1,197,164

ที่มา : บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล จำกัด, 2550.

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ TPT ปี 2544 – 2551

หน่วย : TEUs

ปี	ขาเข้า			ขาออก	รวม
	ตู้สินค้า	ตู้เปล่า	รวม		
2544	55,477	13,536	69,013	30,278	99,291
2545	52,803	14,257	67,060	36,053	103,113
2546	49,583	14,032	63,615	36,541	100,156
2547	56,438	14,713	71,151	41,075	112,226
2548	56,376	26,927	83,303	38,302	121,605
2549	52,558	30,976	83,534	35,527	119,061
2550	52,072	34,485	86,557	40,208	126,765
2551	77,045	41,221	118,266	59,217	177,483

ที่มา : Bangkok Shipowners and Agent Association. *Statistics : Inbound and Outbound Container Record, Private Wharves in 2001 - 2005*. (สายตรง). แหล่งที่มา : <http://thaibsaa.com/> [9 กรกฎาคม 2552].

ท่าเรือแหลมฉบัง

ก. ความเป็นมา

ความเป็นมาของท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่เริ่มต้นความคิดการก่อสร้างตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2491 จนกระทั่งการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ดำเนินการท่าเทียบเรือเอนกประสงค์เป็นท่าแรกเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534 ใช้เวลากว่า 43 ปี โดยรายละเอียดการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังแบ่งได้ 3 ระยะ คือ ระยะริเริ่มแนวคิดการสร้างท่าเรือแหลมฉบัง (พ.ศ.2491 – 2504) ระยะที่ 2 เป็นช่วงการศึกษาความเป็นไปในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง (พ.ศ.2504 – 2516) และระยะดำเนินการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง (พ.ศ.2516 – 2534) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ระยะริเริ่มแนวคิดการสร้างท่าเรือแหลมฉบัง (พ.ศ.2491 – 2504)

ระยะริเริ่มแนวคิดการสร้างท่าเรือแหลมฉบังเริ่มขึ้นเมื่อแนวความคิดที่ว่าประเทศไทยควรมีท่าเรือแห่งใหม่ได้เริ่มตั้งแต่ ปี 2491 โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยในขณะนั้น (จอมพล ป. พิบูลสงคราม) เสนอกระทรวงคมนาคมว่า ควรถือโอกาสที่ได้เกิดอัคคีภัยที่ตลาดศรีราชา จังหวัดชลบุรี ออกแบบวางผังเมืองศรีราชาให้เป็นรูปท่าเรือ ซึ่งกรมเจ้าท่าได้พิจารณาเสนอความเห็น ว่า ภูมิประเทศของศรีราชาไม่เหมาะสมในการจัดผังเมืองให้เป็นท่าเรือใหญ่ เพราะหาดทรายไม่ดี มีหินปะการังอยู่บนชายหาดมาก ทั้งน้ำตื้นออกไปไกล เรือจอดใกล้ฝั่งไม่ได้ กระทรวงมหาดไทยได้ทราบผลการพิจารณาแล้วยังยืนยันความเห็นเดิมว่าควรจะให้มีการสร้างท่าเรือเล็กสำหรับเรือเดินชายฝั่ง หากหาที่ศรีราชาไม่ได้ควรดูที่ไกลออกไป เพราะเมื่อวางแผนแล้วควรสร้าง วันข้างหน้าคงจะเป็นที่นิยมเอง

เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2495 คณะรัฐมนตรีเห็นว่า การเดินเรือผ่านร่องน้ำลึกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยามายังท่าเรือคลองเตย จะไม่ได้รับความสะดวกในอนาคต ทั้งต้องขุดลอกสันดอนไม่ให้ตื้นเขินอยู่เสมอ ทำให้สิ้นเปลืองมาก ควรเตรียมสร้างท่าเรือเดินสมุทรขึ้นอีกแห่งหนึ่งที่ศรีราชา โดยใช้พื้นที่อ่าวกระสือ (อ่าวอุดม) ถึงพญา จึงมีมติให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับกองทัพเรือทำการสำรวจและพิจารณาผังโครงสร้างท่าเรือที่ศรีราชา พร้อมทั้งเสนอร่างพระราชบัญญัติ เวนคืนที่ดินเพื่อการนี้โดยด่วน และเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2496 ได้มีประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตหวงห้ามที่ดินในท้องที่ ตำบลสุขุลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เพื่อสร้างท่าเรือศรีราชา การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้เสนอแผนผังและโครงการสร้างท่าเรือศรีราชาว่า จะต้องใช้เงินในขั้นแรก 1,051 ล้านบาท และขั้นที่ 2 เป็นเงิน 806 ล้านบาท ซึ่งรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (พล.ร.ตำบลจัญญ์ เณลิเมเตียนรณ ร.น.) ได้พิจารณา

ร่วมกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้องมีความเห็นว่า การสร้างท่าเรือนี้มีผลเสียมากกว่าผลดี จึงได้ระงับการเวนคืนที่ดิน และระงับโครงการก่อสร้างท่าเรือศรีราชาไว้ก่อน¹

ในเดือนกันยายน 2501 สมาชิกสภาจังหวัดสมุทรปราการ ได้ร้องเรียนต่อนายกรัฐมนตรี (พลเอกถนอม กิตติขจร) ว่าการทำเรือฯ ขุดร่องน้ำให้เรือสินค้าขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพ เป็นเหตุให้ราษฎรจังหวัดสมุทรปราการเดือดร้อน ปักโปงพางตายและหลักลอยเพื่อหาปลาได้ น้ำเค็มเข้าสวน และตลิ่งพังเพราะคลื่นจากเรือใหญ่ ขอให้ย้ายท่าเรือออกไปที่ศรีราชา ซึ่งจะประหยัดค่าขุดลอกสันดอนลงไปได้ด้วย การทำเรือฯได้เสนอโครงการก่อสร้างท่าเรือศรีราชาให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติให้ทำการสำรวจทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับท่าเรือแห่งใหม่ และพิจารณาหาทุนมาดำเนินการด้วย

● ระยะการศึกษาความเป็นไปในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง (พ.ศ.2504 – 2516)

แนวคิดการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังปรากฏเรื่อยมาจนกระทั่งถูกผลักดัน จนมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง การศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและสังคม และการจัดสรรสถานที่เหมาะสมในการก่อสร้าง การศึกษาส่วนใหญ่รัฐบาลได้ว่าจ้างบริษัทผู้ชำนาญการจากต่างประเทศ ทำการศึกษาหลายครั้งในระยะเวลากว่า 15 ปี ผ่านกระบวนการพิจารณาต่างๆก่อนนำมาสู่ข้อสรุปและดำเนินการก่อสร้างตามคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2516 เห็นชอบในหลักการการสร้างท่าเรือทะเลลึกเพื่อการพาณิชย์ที่แหลมฉบัง โดยผลการศึกษามีความเหมือนและความต่างกัน ดังนี้

ในปี 2504 รัฐบาลได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทย (เนเดโก) ทำการสำรวจการตกตะกอนในร่องน้ำสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา และสำรวจความเหมาะสมทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่ศรีราชา ความเห็นของกระทรวงคมนาคม การท่าเรือแห่งประเทศไทยและหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง ผลการศึกษาสรุปได้ว่า ฟังทะเลด้านตะวันออกของอ่าวไทย ตั้งแต่แหลมฉบังขึ้นไปจนถึงปากแม่น้ำบางปะกง ดินใต้พื้นทะเลเป็นดินเลนที่เกิดจากการทับถมของตะกอนและสิ่งของต่างๆที่ถูกน้ำพัดพาออกไปจากแผ่นดินเป็นชั้นหนามาก หากใช้เป็นสถานที่สร้างวัตถุถาวร เช่น เขื่อนเทียบเรือ เขื่อนกันคลื่น จำเป็นต้องขุดดินเลนออกเสียก่อนแล้วถมด้วยทราย ซึ่งจะสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายสูงมากทั้งในบริเวณน้ำลึก 10 เมตร ใต้ระดับทะเลต่ำสุด ก็อยู่ห่างไกลจากชายฝั่งมากด้วย ไม่เหมาะสมจะสร้างเป็นท่าเรือน้ำลึก ส่วนพื้นที่ชายฝั่งทะเลจากสัตหีบไปจนถึงจังหวัดตราดอยู่ประชิดกับทะเล เปิดรับคลื่นลมโดยตรง ไม่เหมาะสมที่จะสร้างท่าเรือในราคาประหยัด ที่บริเวณสัตหีบพื้นดินชายฝั่งหลังทำเป็นเนินเขา ทำให้มีความยากลำบากในการก่อสร้างและเสียค่าก่อสร้างสูง บริเวณแหลมฉบัง

¹ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2501

อยู่ตอนในของอ่าวไทย คลื่นลมน้อย ดินใต้พื้นทะเลเป็นทราย ขุดลอกไม่ยากและใช้ประโยชน์ในการก่อสร้างได้ พื้นดินชายฝั่งเป็นที่ราบจึงเหมาะสมด้วยประการทั้งปวงที่จะใช้แหลมฉบังเป็นที่สร้างท่าเรือน้ำลึก และควรให้เปิดใช้งานได้ในปี 2515 พร้อมกับการขยายท่าเรือกรุงเทพเพิ่มอีก 4 ท่า

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2509 เห็นชอบเรื่องการขยายท่าเรือกรุงเทพ ส่วนการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกให้กรมวิเทศสหการรีบไปติดต่อกับยูซอม ขอให้ช่วยสำรวจที่บางเสร่อีกแห่งหนึ่ง เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับที่แหลมฉบัง ว่าแห่งไหนเหมาะสมกว่ากัน เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

บริษัท Lyon Associates และ King and Gavaris โดยความช่วยเหลือจากยูซอม รายงานว่า ควรสร้างท่าเรือน้ำลึกขึ้นที่อ่าวสัตหีบ เพราะค่าก่อสร้างถูกกว่าที่แหลมฉบัง ควรจัดทำเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำมัน ส่วนหาดทรายยาว ช่องแสมสารและบางเสร่ไม่เหมาะที่จะสร้างเป็นท่าเรือน้ำลึก คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2510 ให้ขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลเนเธอร์แลนด์มาสำรวจทางวิศวกรรมที่แหลมฉบัง ส่วนการสำรวจที่บริเวณสัตหีบ ให้ติดต่อกขอความช่วยเหลือจากยูซอม ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2511 การท่าเรือฯ ได้ลงนามจ้างบริษัทเนเดโกเพื่อทำการสำรวจและออกแบบท่าเรือแหลมฉบัง

พ.ศ.2509 ได้เริ่มก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกขึ้นในอ่าวสัตหีบ เพื่อประโยชน์ทางการทหารของประเทศสหรัฐอเมริกา การก่อสร้างเสร็จในปี พ.ศ.2512 และใช้ประโยชน์ทางการทหารสหรัฐอเมริกาจนถึงกลางปี พ.ศ.2515 จึงโอนมาเป็นของรัฐบาลไทย

เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2510 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (พลโท พงษ์ ปุณณกันต์) ให้การทำเรือฯ สำรวจรังวัดและทำแผนที่เพื่อกำหนดเขตการเวนคืนที่ดิน โดยใช้งบประมาณของการท่าเรือฯ เอง และเป็นเจ้าของเรื่องต่อไปจนกว่าคณะรัฐมนตรีจะมีความเห็นเป็นอย่างอื่น และได้ออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตในการเวนคืนประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2511

พ.ศ.2515 กระทรวงคมนาคมได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลสหรัฐอเมริกาให้ว่าจ้างบริษัทหลุยส์เบอร์เกอร์ มาทำการศึกษาเพื่อที่จะพัฒนาท่าเรือสัตหีบให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ ซึ่งบริษัทหลุยส์เบอร์เกอร์ ได้ส่งรายงานผลการศึกษาให้กระทรวงคมนาคมเมื่อเดือนมีนาคม 2516 กระทรวงคมนาคมได้เปรียบเทียบรายงานการศึกษาของเนเดโกและบริษัทหลุยส์เบอร์เกอร์แล้วปรากฏว่าการลงทุนเพื่อให้ได้ท่าเรือมีวิสัยสมารถ 7 ล้านตันต่อปีนั้น การลงทุนที่สัตหีบต่ำกว่าการลงทุนที่แหลมฉบังถึง 1,389.5 ล้านบาท (ราคาปี 2515) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การลงทุนเพื่อพัฒนาท่าเรือสัตหีบให้เป็นท่าเรือพาณิชย์นั้น เหมาะสมกว่าการลงทุนก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่แหลมฉบัง

ในขณะที่กระทรวงคมนาคมกำลังศึกษารายงานดังกล่าวอยู่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนวัตกรรมแห่งชาติได้นำมติของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนวัตกรรมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาว่า ท่าเรือสัตหีบเป็นท่าเรือทหาร และเพื่อเหตุผลทางด้านความปลอดภัยได้กำหนดให้อยู่ภายใต้การควบคุมของกองทัพเรือ โดยให้เรือพาณิชย์ของเอกชนขออนุญาตพิเศษเข้าเทียบท่าได้เป็นครั้งคราว ส่วนการบำรุงรักษาหรือขุดลอกร่องน้ำทางเข้า-ออกและหน้าท่าเทียบเรือสัตหีบนั้น ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมเจ้าท่า คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2516 แต่กระทรวงคมนาคมมีความเห็นว่า การที่จะพัฒนาท่าเรือสัตหีบเป็นท่าเรือพาณิชย์ จะประสบกับปัญหาเรื่องการรักษาความปลอดภัย ความคล่องตัวในการดำเนินงานท่าเรือ การลงทุนและการขยายท่าเรือในอนาคต ฯลฯ ควรสร้างท่าเรือแห่งใหม่บริเวณแหลมฉบัง เพราะสามารถพัฒนาให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ที่มีประสิทธิภาพ และให้ผลประโยชน์แก่ประเทศได้ทั้งในปัจจุบันและอนาคต คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2516 เห็นชอบในหลักการการสร้างท่าเรือทะเลเล็กเพื่อการพาณิชย์ที่แหลมฉบัง

- ระยะดำเนินการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง (พ.ศ.2516 – 2534)

หลังจากปี 2516 ประเทศไทยประสบปัญหาเศรษฐกิจฝืนผวน มีการขาดแคลนเงินทุนเป็นอย่างมาก ขีดความสามารถในการจัดหาเงินทุนมีอยู่อย่างจำกัด การก่อสร้างท่าเรือทะเลเล็กเพื่อการพาณิชย์ที่แหลมฉบังซึ่งต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก ไม่สามารถดำเนินการได้ แต่ประเทศไทยมีท่าเรือสัตหีบซึ่งใช้ในกิจการทหารและเป็นท่าเรือน้ำลึกอยู่แล้ว และยังมีวิสัยทัศน์สามารถเหลือพอที่จะใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ จึงควรใช้ประโยชน์จากท่าเรือสัตหีบเพื่อแก้ไขความคับขันทางเศรษฐกิจให้มากที่สุด กระทรวงคมนาคมจึงเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาการใช้ท่าเรือสัตหีบเป็นท่าเรือพาณิชย์อย่างสมบูรณ์ไปก่อนจนกว่าการก่อสร้างท่าเรือทะเลน้ำลึกที่แหลมฉบังจะแล้วเสร็จ ส่วนการลงทุนและการบริหารท่าเรือนั้นจะได้พิจารณาต่อไป เมื่อได้รับอนุมัติหลักการให้ใช้ท่าเรือสัตหีบเพื่อการพาณิชย์แล้ว ซึ่งนายกรัฐมนตรี (นายสัญญา ธรรมศักดิ์) สั่งการเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2517 ให้กระทรวงคมนาคมติดต่อกับกองทัพเรือ ตกลงเรื่องการใช้ท่าเรือทหารในฐานะท่าเรือพาณิชย์ให้สมบูรณ์แบบตามแนวมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2516 และ วันที่ 9 ตุลาคม 2516

กระทรวงคมนาคมดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว คือ ปรับปรุงท่าเรือสัตหีบให้สามารถเปิดใช้เป็นท่าเรือพาณิชย์ได้ พร้อมดำเนินการเพื่อก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังด้วย

ปี พ.ศ.2520 ได้มีการจ้างเนเคโกศึกษาทบทวนรายงานฉบับปี พ.ศ.2515 เพื่อจะเร่งลงมือก่อสร้างตามนโยบายรัฐบาล จากการศึกษาเนเคโกได้ปรับปรุงผังหลักของท่าเรือแหลมฉบังใหม่โดยให้ทยอยสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเป็นระยะทุกๆ 5 ปี เพื่อชะลอให้พอเหมาะสมกับสภาพการสินค้าและความต้องการของประเทศ ดังนี้

- ระยะ 5 ปีแรก เพื่อรับสินค้าได้ประมาณ 4.2 ล้านตัน โดยลงทุนประมาณ 2,100 ล้านบาท
- ระยะ 5 ปีที่สอง เพื่อรับสินค้าได้เพิ่มอีกประมาณ 1.9 ล้านตัน โดยลงทุนประมาณ 1,150 ล้านบาท
- ระยะ 5 ปีที่สาม เพื่อรับสินค้าได้เพิ่มอีกประมาณ 2 ล้านตัน โดยลงทุนประมาณ 1,750 ล้านบาท
- ระยะ 5 ปีที่สี่ เพื่อรับสินค้าได้เพิ่มอีกประมาณ 2.4 ล้านตัน โดยลงทุนประมาณ 2,000 ล้านบาท

ในปี 2521 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2521 เพื่อเวนคืนที่ดินในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เนื้อที่ประมาณ 6,341 ไร่ มาเป็นทรัพย์สินของการท่าเรือฯ เพื่อใช้สร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฉพาะที่ดินเอกชนเนื้อที่ประมาณ 4,312 ไร่ ปัจจุบันได้เวนคืนไปแล้วประมาณร้อยละ 96

เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2523 นายกรัฐมนตรี (พลเอกเปรม ติณสูลานนท์) ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักบริเวณชายฝั่งตะวันออกขึ้น โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นกรรมการและเลขาธิการ และกรรมการอื่นอีก 18 คน เพื่อพิจารณาความเหมาะสมและสถานที่ในการจัดตั้งอุตสาหกรรมหลัก คณะกรรมการฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกขึ้น โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นายอาทิตย์ อาภาภิรมย์) เป็นประธาน นายสาวิตรี โพธิวิหค เป็นอนุกรรมการและเลขานุการและอนุกรรมการอื่นอีก 9 คน เพื่อสรุปประเด็นปัญหาเกี่ยวกับที่ตั้งของแหล่งอุตสาหกรรมหลัก ท่าเรือและองค์ประกอบอื่นๆ ในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

คณะอนุกรรมการศึกษาการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกได้พิจารณาและเสนอข้อยุติเกี่ยวกับการกำหนดแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมหลักและท่าเรือน้ำลึก เพื่อคณะอนุกรรมการศึกษาการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก นำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2524 และคณะรัฐมนตรีลงมติอนุมัติในหลักการ คือ ให้พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกสำหรับบริหารสินค้าทั่วไป ซึ่งรวมถึงสินค้าตู้ในระยะต่อไป เพื่อให้การดำเนินการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นไปตามมติข้างต้น และเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ นายกรัฐมนตรีจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาการพัฒนา

อุตสาหกรรมหลักบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกขึ้น เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2524 ให้ปฏิบัติงานแทนคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักที่ยกเลิกไป

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2525 อนุมัติตามมติที่ประชุมรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ อาทิ เร่งรัดการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังสำหรับบริการสินค้าทั่วไป สินค้าตู้สินค้าเกษตรกรรมบางประเภท และสินค้าอุตสาหกรรมขนาดเล็กที่ไม่มีปัญหาต่อสภาวะแวดล้อม โดยตั้งเป้าเพื่อให้สามารถเริ่มใช้งานได้ระยะหนึ่งภายในปี 2530 และไม่ควรเกินปี 2533

การดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกได้แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกขึ้น ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นอนุกรรมการและเลขานุการ เพื่อกำหนดแผนและกำกับดูแลงานพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลตะวันออก (แหลมฉบัง-สัตหีบ-มาบตาพุด) ให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกส่วนรวม

ในปี 2525 สำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาหลุยส์ เบอร์เจอร์ (Louis Burger) ทำการศึกษาเพื่อกำหนดจำนวนท่าเทียบ (Berth Requirement) ของท่าเรือแหลมฉบัง

รายงานของบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาสรุปว่า ในปี 2533 ท่าเรือแหลมฉบังควรมีท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป 3 ท่า สินค้าตู้ 1 ท่า ค่าก่อสร้างประมาณ 2,065 ล้านบาท แต่ถ้าจะเตรียมท่าเทียบเรือไว้เพื่อสินค้าเกษตรกรรม 2 ท่า (สำหรับแบ่งมันสำปะหลัง 1 ท่า น้ำตาลและโมลาส 1 ท่า) พร้อมบริเวณอู่ซ่อมเรือด้วย ค่าก่อสร้างประมาณ 2,600 ล้านบาท

รัฐบาลได้เงินกู้จากประเทศญี่ปุ่น เพื่อใช้จ่ายเป็นค่าออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรม ของสิ่งก่อสร้างตามโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเป็นเงิน 650 ล้านบาท การคัดเลือกจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมของสิ่งก่อสร้างตามโครงการท่าเรือแหลมฉบัง มีผู้สนใจส่งเอกสารเพื่อการคัดเลือก 38 ราย ผ่านการคัดเลือกคงเหลือ 4 ราย

จากข้อเสนอในการทำงาน (Technical Proposal) ข้อเสนอทางการเงิน (Financial Proposal) และโดยเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคมและคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก การท่าเรือฯ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท Pacific Consultants International และบริษัทร่วมประกอบด้วย บริษัท Southeast Asia Technology บริษัท Asian Engineering Consultants และ บริษัท AR. Group Consultants เป็นผู้ออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม

ของสิ่งก่อสร้างตามโครงการท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งจัดเตรียมเอกสารเพื่อการประกวดราคา ระหว่างประเทศด้วย

กลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาดังกล่าวได้มาเริ่มทำงานตั้งแต่วันที่ 7 ธันวาคม 2527 ซึ่งแล้วเสร็จเมื่อสิ้นปี พ.ศ.2528 บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาได้แบ่งการก่อสร้างในช่วงแรกออกเป็น 2 ขั้นตอน

ขั้นตอนที่ 1 ประกอบด้วย ท่าเทียบสินค้า 2 ท่า ยาว 600 เมตร ท่าสินค้าทั่วไป 1 ท่า ยาว 250 เมตร เชื้อเพลิงถ่านหิน 1,300 เมตร งานขุดลอกร่องน้ำ อาคารที่ทำการ ถนน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ที่จำเป็นภายในบริเวณ

ขั้นตอนที่ 2 ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือลำเลียงและเรือบริการของการท่าเรือฯ ความยาว 300 เมตร อาคารที่ทำการบางส่วนทางรถไฟ เครื่องหมายทางเดินถนน และถนนด้านทิศเหนือเชื่อมระหว่างถนนสุขุมวิทและท่าเทียบเรือ

งบประมาณที่ใช้ในการก่อสร้างทั้ง 2 ขั้นตอนนี้ ประมาณ 4,006 ล้านบาท เป็นเงินกู้ OECF ประมาณ 2ม,604 ล้านบาท ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.5 ระยะปลอดหนี้ 10 ปี ใช้คืนประมาณ 20 ปี และเงินบาทสมทบอีกประมาณ 1,402 ล้านบาท

การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา ประกอบด้วยบริษัท PCI (Pacific Consultants International) บริษัท SEATEC(Southeast Asia Technology) บริษัท AEC (Asian Engineering Consultants) และ บริษัท AR. Group Consultants ให้ทำการออกแบบรายละเอียดท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังในระยะแรก (First Stage Development) โดยลงนามสัญญาเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2527 เริ่มออกแบบเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2527 ระยะเวลาออกแบบ 1 ปี และออกแบบเสร็จเรียบร้อยเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2528 บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อย เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2529 (ช้ากว่าสัญญา 6 เดือน) ค่าจ้างออกแบบเป็นเงินกู้ 528,840,820 บาท และเงินบาทสมทบ 33,793,523 บาท และได้เปิดซองประกวดราคาผู้รับเหมาก่อสร้าง เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2530 และพิจารณาให้บริษัท อิตาเลียน เดเวลอปเม้นท์และคณะเป็นผู้ชนะการประกวดราคาค่าก่อสร้าง 2,029,425,769.35 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้างรวม 48 เดือน โดยเริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2530² เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือเอนกประสงค์เป็นท่าแรกเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534

² กองวิชาการ กรมเจ้าท่า, “ท่าเรือน้ำลึกสงขลา,” วารสารพาณิชยนาวิ ปีที่ 8 ฉบับ 3 (กันยายน – ธันวาคม 2532) :1-11.

ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น “ท่าเรือแหลมฉบัง” อักษรย่อ คือ “ทลจ.” ชื่อภาษาอังกฤษ “Laemchabang Port” ชื่อย่อ คือ “LCP” ตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2539 ตามหนังสือ กทท 0301/916 ลงวันที่ 10 เมษายน 2539³

ข. ที่ตั้ง

ท่าเรือแหลมฉบังตั้งอยู่ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ห่างจาก กรุงเทพฯ ประมาณ 110 กิโลเมตร มีเนื้อที่บนบกประมาณ 6,340 ไร่ พื้นที่ทางน้ำประมาณ 40 ตารางกิโลเมตร⁴ พื้นที่ถมทะเลเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือในโครงการระยะแรกมีเนื้อที่ประมาณ 900 ไร่ มีการขุดลอกร่องน้ำลึก 14 เมตร ยาวประมาณ 2,500 เมตร มีเขื่อนกันคลื่นยาว 1,300 เมตร สามารถรับเรือตู้สินค้าขนาด 3,000 TEUs และเรือสินค้าเกษตรกรรมขนาด 120,000 dwt⁵

ค. การบริหารท่าเรือ

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรืออีกแห่งหนึ่งที่ดำเนินการและบริหารโดยการทำเรือแห่งประเทศไทย⁶ โดยท่าเรือแหลมฉบังทำหน้าที่เป็นเพียงผู้บริหารงานท่าเรือโดยรวม (Port Management Body : PMB) เช่น วางแผนพัฒนาท่าเรือ สนับสนุนการประกอบการ ภาคเอกชนและแก้ไขปัญหา อำนาจความสะดวกในการเดินเรือเข้า – ออก ท่าเรือ ส่วนการให้บริการท่าเรือจะให้เอกชนเป็นผู้ประกอบการ (Terminal Leasing Company : TLC) ในลักษณะที่มีการแข่งขัน ได้แก่ การให้บริการบรรทุกขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือกับท่า การเก็บรักษาสินค้า การรับและส่งมอบสินค้าให้เจ้าของสินค้าภายในบริเวณท่าเทียบเรือที่เช่า โดยคิดค่าภาระและค่าบริการไม่เกินกว่าที่ท่าเรือแหลมฉบังกำหนด นอกจากนี้ยังมีเรืออีก 1 คู่ดำเนินการในท่าเรือ⁷

³ ฝ่ายส่งเสริมท่าเรือและอู่เรือ กองเศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, “บริษัท Thai International Port Service จำกัด (TIPS),” วารสารพาณิชย์นาวี ปีที่ 15 ฉบับ 2 (พฤษภาคม 2539) :111.

⁴ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, รายงานการศึกษา เรื่อง วิสัยความสามารถของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพ ฯ : กระทรวงคมนาคม, 2537), หน้า 6.

⁵ สุมาลี สุขदानนท์และคณะ, การศึกษาศักยภาพของท่าเรือไทย . หน้า 49.

⁶ เป็นไปตามมาตรา 6(2) แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494.

⁷ สุมาลี สุขदानนท์และคณะ, การศึกษาศักยภาพของท่าเรือไทย . หน้า 49 – 50.

ปัจจุบันมีท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ 11 ท่า เปิดดำเนินการแล้ว 9 ท่า อยู่ระหว่างการเปิดดำเนินการ 2 ท่าและมีอยู่เรืออีก 1 ลำ ตั้งอยู่ในเขตท่าเรือ รายละเอียดผู้ประกอบการมีดังนี้⁸

- ท่าเทียบเรือ ชุด A

- ท่าเทียบเรือ A0 เป็นท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ ผู้ประกอบการ คือ บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2547 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2547 คาดว่าจะสามารถเปิดประกอบการได้ประมาณ เดือนเมษายน 2550 อายุสัญญา 30 ปี ท่าเทียบเรือ A0 มีความยาวหน้าท่า 590 เมตร ขีดความสามารถในการรองรับสินค้าทั่วไปที่ขนส่งโดยเรือลำเลียง เรือเดินทะเลชายฝั่ง และเรือ Conventional ปีละประมาณ 750,000 ตัน



แผนผังท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา : ท่าเรือแหลมฉบัง .[สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.laemchabangport.com/lcp/Internet/TH/index.php>

- ท่าเทียบเรือ A1 เป็นท่าเทียบเรือโดยสาร และท่าเทียบเรือรถยนต์ (Ro – Ro) ประกอบการโดยบริษัท แหลมฉบัง ครุฑขึ้นเตอร์ จำกัด ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2543 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2543 อายุสัญญา 30 ปี ให้บริการรับส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ การบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากเรือ Ro – Ro ท่าเทียบเรือ A1 มี

⁸ ท่าเรือแหลมฉบัง. ผู้ประกอบการท่าเรือ. (สายตรง). เข้าถึงได้จาก : <http://www.laemchabangport.com> [1 ตุลาคม 2550].

ความยาวหน้าท่า 365 เมตร ความลึก -14.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) สามารถขนส่งสินค้าทั่วไปประเภทรถยนต์ได้ประมาณ 60,000 คัน/ปี

- ท่าเทียบเรือ A2 ดำเนินการโดยบริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2539 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2539 อายุสัญญา 30 ปี ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า ท่าเทียบเรือ A2 มีความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไปและเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 dwt และรับสินค้าปีละประมาณ 0.6 ล้านเมตริกตัน และรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.4 ล้าน TEUs

- ท่าเทียบเรือ A3 เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ดำเนินการโดย บริษัท อัทซีสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2547 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2547 อายุสัญญา 30 ปี ท่าเทียบเรือ A3 มีความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึก -14.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละ 0.4 ล้านTEUs

- ท่าเทียบเรือ A4 เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง บริษัทอ่าวไทย คลังสินค้า จำกัด เป็นผู้ประกอบการ ลงนามในสัญญาและมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 17 มีนาคม 2536 อายุสัญญา 25 ปี ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทน้ำตาลและกากน้ำตาล ท่าเทียบเรือ A4 มีความยาวหน้าท่า 250 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัย ในการรับเรือสินค้าทั่วไป ขนาด 40,000 dwt และรับสินค้าปีละประมาณ 0.7 ล้านเมตริกตัน

- ท่าเทียบเรือ A5 เป็นท่าเทียบเรือโร – โร เพื่อรองรับรถยนต์ส่งออกและเรือสินค้าทั่วไป ดำเนินการโดยบริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด ชื่อเดิม บริษัท บ้านปู เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2539 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2539 อายุสัญญา 25 ปี ท่าเทียบเรือ A5 มีความยาวหน้าท่า 450 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัย ในการรับเรือสินค้าทั่วไป ขนาด 70,000 DWT และรองรับสินค้านำเข้ารถยนต์ส่งออกได้ปีละ 700,000 คัน

- **ท่าเทียบเรือ ชุด B**

- ท่าเทียบเรือ B1 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ดำเนินการโดย บริษัท แหลมฉบัง ตู้สินค้า เทอร์มินัล จำกัด ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2538 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2538 อายุสัญญา 27 ปี ให้บริการขนส่งตู้สินค้า และรับตู้สินค้าปีละประมาณ 0.6

ลำ TEUs ท่าเทียบเรือ B1 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 dwt

- ท่าเทียบเรือ B2 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ดำเนินการโดย บริษัท เอเวอร์กรีน ตู้สินค้า เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2536 อายุสัญญา 27 ปี ให้บริการขนส่งตู้สินค้า ท่าเทียบเรือ B1 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 dwt และรับตู้สินค้าปีละประมาณ 0.6 ล้านTEUs

- ท่าเทียบเรือ B3 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ดำเนินการโดย บริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉบัง จำกัด ประกอบการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2537 อายุสัญญา 27 ปี ให้บริการขนส่งตู้สินค้า ท่าเทียบเรือ B3 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการ รับเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 dwt และรับตู้สินค้าปีละประมาณ 0.6 ล้านTEUs

- ท่าเทียบเรือ B4 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ประกอบการโดย บริษัท ทีไอพีเอส จำกัด บริษัท ลงนามในสัญญาวันที่ 1 มกราคม 2537 อายุสัญญาเช่า 27 ปี ท่าเทียบเรือ B4 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 dwt และรับตู้สินค้าปีละประมาณ 0.6 ล้านTEUs

- ท่าเทียบเรือ B5 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ดำเนินการโดย บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์ เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด ประกอบการตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2539 อายุสัญญา 30 ปี ให้บริการขนส่งตู้สินค้า ท่าเทียบเรือ B5 มีความยาว หน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้า ขนาด 50,000 dwt และรับตู้สินค้าปีละประมาณ 0.8 ล้านTEUs

● ท่าเทียบเรือ ชุด C

- ท่าเทียบเรือ C0 กำหนดให้ประกอบการเป็นท่าเทียบเรือ Ro – Ro เรือสินค้าทั่วไป และเรือที่มีตู้สินค้าบรรทุกทุกมาด้วยเที่ยวละไม่เกิน 50 TEUs ดำเนินการโดย บริษัท ฮัทชีสัน โร-โร เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2548 มีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2548 อายุสัญญา 30 ปี ท่าเทียบเรือ C0 มีความยาวหน้าท่า 500 เมตร ความลึก -16.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) รับเรือสินค้าทั่วไปปีละประมาณ 1.0 ล้าน Revenue Ton และเรือ Ro – Ro ได้ปีละประมาณ 1.1 ล้านคัน

- ท่าเทียบเรือ C1 – C2 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ดำเนินการโดย บริษัท ฮัทชีสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2547 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่

1 พฤศจิกายน 2547 อายุสัญญา 30 ปี ให้บริการขนส่งตู้สินค้า ท่าเทียบเรือ C1 – C2 มีความยาวหน้าท่า 700 เมตร และ 500 เมตร ตามลำดับ ความลึก -16.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับตู้สินค้าปีละประมาณ 1.4 และ 1.0 ล้านTEUs ตามลำดับ

- ท่าเทียบเรือ C3 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ดำเนินการโดย บริษัท แหลมฉะบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2546 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2546 อายุสัญญา 30 ปี ให้บริการขนส่งตู้สินค้ามีสมรรถวิสัยในการรับตู้สินค้าปีละประมาณ 1 ล้านTEUs ความยาวหน้าท่า 500 เมตร ความลึก -16.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL)

• ท่าเทียบเรือ ชุด D

ท่าเทียบเรือ D1 – D3 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ดำเนินการลงทุน ก่อสร้าง บริหารและประกอบการ โดย บริษัท ฮัทซัน แหลมฉะบัง เทอร์มินัล จำกัด ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2547 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2547 อายุสัญญา 30 ปี และจะเริ่มประกอบการเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือ A3 + C1 + C2 แล้วมากกว่า 75% หรือภายในไม่เกิน 7 ปี นับจากวันลงนามในสัญญา ท่าเทียบเรือ D1 – D3 มีความยาวหน้าท่ารวม 1,700 เมตร (D1 ยาว 700 เมตร, D2 ยาว 500 เมตร และ D3 ยาว 500 เมตร) มีสมรรถวิสัยในการรับตู้สินค้าปีละประมาณ 1.4, 1.0 และ 1.0 ล้านTEUs ตามลำดับ

ท่าเทียบเรือและผู้ประกอบการท่าเรือแหลมฉะบัง

ท่าเทียบเรือ	ประเภทของท่าเทียบเรือ	ผู้ประกอบการ
A0	บริการและชายฝั่ง	บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด
A1	โดยสาร	บริษัท แหลมฉะบัง กรุ๊ปเซ็นเตอร์ จำกัด
A2	อเนกประสงค์	บริษัท ไทยแหลมฉะบัง เทอร์มินัล จำกัด
A3	สินค้าทั่วไป	บริษัท ฮัทซัน แหลมฉะบัง เทอร์มินัล จำกัด
A4	สินค้าเกษตร	บริษัท อ่าวไทย คลังสินค้า จำกัด
A5	สินค้าเทกองและสินค้าทั่วไป	บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด
B1	ตู้สินค้า	บริษัท แหลมฉะบัง ตู้สินค้า เทอร์มินัล จำกัด
B2	ตู้สินค้า	บริษัท เอเวอร์กรีน ตู้สินค้า เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด
B3	ตู้สินค้า	บริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉะบัง จำกัด
B4	ตู้สินค้า	บริษัท ทีไอพีเอส จำกัด
B5	ตู้สินค้า	บริษัท แหลมฉะบัง อินเตอร์ เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด
C1	ตู้สินค้า	บริษัท ฮัทซัน โร – โร เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด

ท่าเทียบเรือและผู้ประกอบการท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเทียบเรือ	ประเภทของท่าเทียบเรือ	ผู้ประกอบการ
C2	ตู้สินค้า	บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด
C3	ตู้สินค้า	บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด
D1 – D3	ตู้สินค้า	บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด
อู่เรือ	อู่ต่อและซ่อมเรือ	บริษัท ยูนิไทยชิปยาร์ด แอนด์เอ็นจิเนียริง จำกัด

หมายเหตุ : ท่าเทียบเรือหมายเลข A0 C 1 –C2 และ D1 – D3 ยังไม่เปิดบริการ

บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด เดิมคือ บริษัท บ้านปู เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย รายงานประจำปี 2547 – 2548.

- อู่เรือ

อู่เรือตั้งอยู่ในพื้นที่สำรองด้านเหนือสุดของท่าเทียบเรือฝั่ง A ประกอบการ โดยบริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ด แอนด์เอ็นจิเนียริง จำกัด เช่าพื้นที่ถมทะเลด้านเหนือ ประมาณ 300 ไร่ ลงนามในสัญญาและมีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2533 อายุสัญญา 30 ปี ได้เปิดให้บริการซ่อมเรือแล้ว มีขีดความสามารถรับเรือขนาดไม่เกิน 140,000 DWT ความยาวไม่เกิน 282 เมตร น้ำหนักตัวเรือไม่เกิน 40,000 ตัน สิ่งอำนวยความสะดวก อู่ลอย (Floating Dock) 2 อู่ และต้องก่อสร้าง ก่อสร้างอู่แห้ง (Graving Dry dock) ไม่ต่ำกว่า 13,000 GT อย่างน้อย 1 อู่

สมรรถวิสัยของท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง : โครงการพัฒนาระยะที่ 1 – 2

ท่าเทียบเรือ	ความยาวท่า/ลึก (เมตร)	ขนาดเรือที่เข้าเทียบท่า (dwt)	สมรรถวิสัย
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
C0 : ท่าเทียบเรือ	400/16	70,000	1
C1 : ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	700/16	80,000	1
C2 : ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	500/16	80,000	1

สมรรถวิสัยของท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง : โครงการพัฒนาระยะที่ 1 – 2

ท่าเทียบเรือ	ความยาวท่า/ลึก (เมตร)	ขนาดเรือที่เข้าเทียบท่า (dwt)	สมรรถวิสัย
C3 : ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	500/16	80,000	1
D1 : ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	700/16	80,000	1
D2 : ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	500/16	80,000	1
D3 : ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	500/16	80,000	2

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย รายงานประจำปี 2547 – 2548.

ง. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังเมื่อเริ่มต้นการก่อสร้างนั้น เพื่อรับเรือตู้สินค้าและเรือสินค้าประเภทสินค้าเกษตรกรรมขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถเข้ามาเทียบท่าเรือกรุงเทพได้และเพื่อรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก⁹ ในปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งตู้สินค้า และเป็นท่าเรือหลักแห่งที่ 2 สืบแทนท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งมีข้อจำกัดด้านร่องน้ำทำให้ไม่สามารถรับเรือขนาดใหญ่ได้

จ. 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 โดยมีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้านรวม 1.6 ล้านTUEs

- โครงการพัฒนาระยะที่ 2 (ปี 2543 – 2552) การพัฒนาท่าเทียบเรือใน Basin 2 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือชุด C ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ C1 – C3 และท่าเทียบเรือชุด D ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ D1 – D3 ท่าเทียบเรือทั้งสองชุดนี้มีขีดความสามารถรวม 3.5 ล้าน TEUs ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้านรวม 5.15 ล้านTEUs

⁹ สุมาลี สุขตานนท์และคณะ, การศึกษาศักยภาพของท่าเรือไทย . หน้า 48.

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังอยู่ในโครงการพัฒนาท่าเรือระยะที่ 2 โดยมีการพัฒนาท่าเทียบเรือและลงนามสัญญากับบริษัทเอกชน ในท่าเทียบเรือชุด C ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ C1 – C3 และท่าเทียบเรือชุด D ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ D1 – D3 เรียบร้อยแล้ว

- 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 ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้ารวม 8.55 ล้าน TUEs

วิสัยสมารถของท่าเทียบเรือตู้สินค้าท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเทียบเรือ	ความยาวท่า/ลึก (เมตร)	วิสัยสมารถ (ล้านTEUs)	วิสัยสมารถรวม (ล้านTEUs)
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 ขั้นที่ 2 : ส่วนที่ 1, บทที่ 7 หน้า 43 – 44.

ปริมาณเรือที่เทียบท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ 2541 – 2551

หน่วย : เที่ยว

ปี	เรือสินค้า	เรือโดยสาร	รวม
2541	3,050	9	3,059
2542	3,300	11	3,311
2543	3,784	150	3,934
2544	4,155	149	4,304
2545	4,316	165	4,481
2546	4,296	68	4,364
2547	4,625	33	4,658
2548	5,095	17	5,112
2549	6,099	50	6,149
2550	6,621	24	6,645
2551	8,092	26	8,118

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย. สถิติรายปี. [สายตรง]. แหล่งที่มา :

http://www.port.co.th/pat/topic7/stat_05.html [7 กรกฎาคม 2552].

ที่มา (ปี 2551) : ท่าเรือแหลมฉบัง. สถิติผลการดำเนินงาน ท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ : 2548 – 2552.

[สายตรง]. แหล่งที่มา : [http://www.laemchabangport.com/lcp/Internet/TH/stat/stat_010\[3\].html](http://www.laemchabangport.com/lcp/Internet/TH/stat/stat_010[3].html) [7 กรกฎาคม 2552].

จ. เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

● ปริมาณเรือ

นับตั้งแต่ที่ท่าเรือแหลมฉบังเปิดดำเนินการในปี 2534 เป็นต้นมา มีปริมาณเรือเข้าจอดเทียบท่าเรือสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากจำนวนเรือ 68 เที่ยว¹⁰ เพียงในระยะเวลา 5 ปีนับแต่เริ่มดำเนินการปริมาณเที่ยวเรือที่ผ่านท่าเรือมีปริมาณสูงขึ้นมาก โดยเฉพาะในปี 2539 มีจำนวนเรือเข้าออกถึง 2,959 เที่ยว และในปีเดียวกันนี้เองที่มีเรือแม่ของบริษัทเรือ 5 กลุ่ม¹¹ ที่มีขนาด

¹⁰ ช่วงเดือน มกราคม – กันยายน 2534

¹¹ เรือแม่ที่เข้าเทียบท่าได้แก่ กลุ่ม GLOBAL ALLIANCE เทียบท่า B3 ของบริษัท ESCO, กลุ่ม Sea – Land และ Maersk Line เทียบท่า B2 ของบริษัท ECCT, กลุ่ม Grand Alliance เทียบท่า B4 ของบริษัท TIPs, กลุ่ม Evergreen Lloyd Triestino เทียบท่า B2 ของบริษัท ECCT และ กลุ่ม COSCO เทียบท่า B4 ของบริษัท TIPs

บรรทุกตู้สินค้าได้มากกว่า 2,500 TEUs เข้ามาเทียบท่า ทำให้ประเทศไทยสามารถส่งออกสินค้าไปถึงจุดหมายปลายทางได้โดยตรง ลดการพึ่งพา feeder ที่จะเข้ามารับสินค้าจากไทยไปขนถ่ายขึ้นเรือแม่ที่สิงคโปร์หรือฮ่องกง

ปริมาณสินค้า

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วเช่นเดียวกับปริมาณเรือที่เทียบท่าจากเมื่อเริ่มเปิดดำเนินการท่าเรือในปี 2534 และในปี 2541 ผลรวมของสินค้าบรรทุกตู้และสินค้าทั่วไปทั้งขาเข้าและขาออกเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ดังแสดงในตารางปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ 2541 – 2551 และพบว่าปริมาณสินค้าที่ขาออกมากกว่าสินค้าขาเข้าในท่าเรือแหลมฉบังกว่าเท่าตัว

ท่าเทียบเรือและผู้ประกอบการ

เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือสร้างขึ้นโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างที่ได้ทำการศึกษาไว้เพื่อเป็นท่าเรือหลักของประเทศด้านสินค้าทั่วไป สินค้าตู้ และสินค้าเทกอง ท่าเทียบเรือต่าง ๆ ในท่าเรือแหลมฉบังประกอบการโดยผู้ประกอบการเอกชน ภายใต้การกำกับดูแลโดยสำนักงานท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจุบันบริษัทผู้บริหารท่าเรือต่างปรับเปลี่ยนการดำเนินธุรกิจ มีการควบรวมกิจการ ร่วมทุนระหว่างบริษัท ทำให้เกิดการบริหารกระจุกตัวอยู่ในบางบริษัท อาทิ บริษัท แหลมฉบังสินค้าตู้เทอร์มินัล 1 จำกัด บริหารท่าเทียบเรือ A0 และ B1 บริษัท อัทชีสัน พอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด บริหารท่าเทียบเรือ A2 A3 C0 – C2 และ D1 – D3 บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด บริหารท่าเทียบเรือ B5 และ C3 เพื่อความสะดวกในการอธิบายรายละเอียดของแต่ละท่าเทียบเรือ จะอธิบายตามบริษัทผู้ประกอบการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ 2541 – 2551

ปี	สินค้าทั่วไป (ตัน)			ตู้สินค้า (ตัน)			รวมสินค้า (ตัน)	ตู้สินค้า (ล้าน TEUs)		
	เข้า	ออก	รวม	เข้า	ออก	รวม		เข้า	ออก	รวม
2541	192,276	1,005,066	1,197,342	4,005,933	8,539,858	12,545,791	13,743,133	-	-	-
2542	109,412	710,420	819,832	5,013,175	10,634,555	15,647,730	16,467,562	-	-	-
2543	62,897	1,134,553	1,197,450	5,978,906	11,783,506	17,762,412	18,959,862	1.033	1.072	2.105
2544	58,654	1,309,630	1,368,284	6,766,532	13,162,344	19,928,876	21,297,160	1.148	1.164	2.312
2545	93,143	1,258,594	1,351,737	8,523,918	15,717,468	24,241,386	25,593,123	1.308	1.339	2.647
2546	106,211	1,307,228	1,413,439	9,559,382	17,766,752	27,326,134	28,739,573	1.542	1.505	3.047
2547	108,732	1,450,045	1,558,777	10,815,551	20,026,525	30,842,076	32,400,853	1.767	1.762	3.529
2548	131,037	1,356,956	1,487,993	12,473,675	21,534,954	34,008,629	35,496,622	1.869	1.897	3.766
2549	154,277	1,268,832	1,423,109	13,260,744	23,638,104	36,898,848	38,321,957	2.061	2.062	4.123
2550	277,689	1,704,012	1,981,701	15,200,439	27,410,073	42,610,512	44,592,213	2.307	2.334	4.641
2551	469,706	2,261,244	2,730,950	19,680,118	21,941,362	41,621,480	44,352,430	2.587	2.653	5.240

หมายเหตุ : ปริมาณตู้สินค้า (ล้าน TEUs) รวมตู้เปล่า

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย. สถิติรายปี. (สายตรง). แหล่งที่มา : <http://www.port.co.th/pat/topic7/perf2.asp> [7 กรกฎาคม 2552].

ท่าเทียบเรือ A0 และ B1 : กลุ่มแอล ซี บี 1 (LCB1 Group)

ก. ความเป็นมา

บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด (LCMT) ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ A0 กับ บริษัท แอล ซี บี ตู้สินค้า เทอร์มินัล 1 จำกัด (LCB Container Terminal 1) ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ B1 ร่วมกันจัดตั้งเป็นกลุ่มแอล ซี บี 1 (LCB1 Group)¹² โดยผู้ถือหุ้นหลักของบริษัท แอล ซี บี ตู้สินค้า เทอร์มินัล 1 จำกัด คือ บริษัท อีสเทิร์นซี แพลมมิง เทอร์มินัล จำกัด ผู้ประกอบการท่าเรือ B3¹³ ท่าเรือแหลมฉบัง แต่มีการบริหารแยกกัน

ข. การบริหารท่าเรือ

บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ A0 ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2547 มีผลบังคับใช้ นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2547 อายุสัญญา 30 ปี และบริษัท แอล ซี บี ตู้สินค้า เทอร์มินัล 1 จำกัด เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ B1 ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2538 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2538 อายุสัญญา 27 ปี



ท่าเทียบเรือ A0 และ B1 .



ลานตู้สินค้า ท่าเทียบเรือ A0 และ B1
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 31มกราคม 2551

¹² ที่มา : LCB1 Group. profile [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.lcb1.com/html/lcb1about/profile.html> [5 มีนาคม 2551].)

¹³ ที่มา : บริษัท อีสเทิร์นซี แพลมมิง เทอร์มินัล จำกัด. profile [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.esco.co.th/pages/profile.html> [5 มีนาคม 2551].)

ค. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

• ท่าเทียบเรือที่ 1 ยาว 550 เมตร ส่วนท่าเทียบเรือที่ 2 ยาว 400 เมตร ระดับน้ำลึก 14 เมตร

• Ground slot 7,480 TEU และ Reefer Plugs 800 Plugs

• ขีดความสามารถในการรับสินค้า 1.6 ล้าน TEU ต่อปี

• Gantry Crane 8 ตัว¹⁴

ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

ท่าเทียบเรือ B1 ให้บริการขนส่งสินค้าตู้นำเข้า – ส่งออก ส่วนท่าเทียบเรือ A0 ให้บริการทั้งเรือชายฝั่งซึ่งส่วนใหญ่ขนส่งสินค้ามาจากท่าเรือสินค้าตู้ในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อขนส่งต่อไปยังต่างประเทศโดยเรือเดินสมุทร และสินค้าตู้ทั้งนำเข้าและส่งออก

• เรือผ่านท่าเทียบเรือ

จากตารางแสดงปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ B1 พบว่า ตั้งแต่ พ.ศ. 2544 – 2550 ปริมาณเรือบรรทุกตู้สินค้าผ่านท่าค่อนข้างคงที่อยู่ในระดับ 350 – 450 เทียวก่อนปี โดยปี 2544 มีปริมาณ 397 เทียว 2545 เทียว 435 เทียว 2546 เทียว 341 เทียว 2547 เทียว 333 เทียว 2548 เทียว 334 เทียว 2549 เทียว 396 เทียว และ 2550 เทียว ตามลำดับ

• สินค้าผ่านท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือให้บริการขนถ่ายเฉพาะตู้สินค้า ดังตารางปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ B1 พ.ศ. 2544 – 2550 พบว่าปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่า B1 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยตั้งแต่ปี 2544 ปริมาณตู้สินค้า 479,305 TEUs ต่อมาระหว่างปี 2545 – 2548 ปริมาณตู้สินค้าอยู่ในระดับ 500,000 – 600,000 TEUs ปี 2549 เพิ่มขึ้นเป็น 765,297 TEUs และเพิ่มสูงถึง 1,002,000 TEUs ในปี 2550

ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ B1 ปี 2544 – 2551

พ.ศ.	จำนวนเรือผ่านท่า (เทียว)	ปริมาณสินค้าผ่านท่า (TEUs)	Productivity
2544	397	479,305.50	28.4
2545	435	508,792.00	30.67
2546	341	576,061.50	31.67

¹⁴ ที่มา : LCB1 Group. Facility [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.lcb1.com/html/facility.html> [5 มีนาคม 2551].)

ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ B1 ปี 2544 – 2551

พ.ศ.	จำนวนเรือผ่านท่า (เที่ยว)	ปริมาณสินค้าผ่านท่า (TEUs)	Productivity
2547	333	599,963.25	33.05
2548	334	590,746.25	34.79
2549	396	765,297.00	33.75
2550	347	1,002,000.00	32.38
2551	371	1,203,348.00	30.33

ที่มา : บริษัท แอล ซี บี ตู้สินค้า เทอร์มินัล 1 จำกัด. *Statistics: LCB Container Terminal 1 Ltd* [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.lcb1.com/html/stat.html> [12 กรกฎาคม 2552].

ท่าเทียบเรือ A2 A3 C1 C2 และ D1

– D3 : บริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต

(ประเทศไทย) จำกัด

ก. ความเป็นมา

บริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทในเครือของกลุ่มบริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต โฮลดิ้ง จำกัด¹⁵ จากฮ่องกง ซึ่งขณะการประมูลสัมปทานท่าเทียบเรือ 6 แห่ง คือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3¹⁶ และยังบริหารท่าเทียบเรือ A2 และ C0 ด้วย



ท่าเทียบเรือของบริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต (ประเทศไทย)

จำกัด ในท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา : บริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด [สายตรง].

แหล่งที่มา : <http://www.tlt-th.com/> [21 กุมภาพันธ์ 2551].

¹⁵ กลุ่มบริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต โฮลดิ้ง จำกัด บริหารท่าเรือซึ่งมีสาขาทั่วโลก เจ้าของคือ นายลี กา ซิง มหาเศรษฐีชาวฮ่องกง

¹⁶ บริษัทที่ยื่นซองประกอบด้วย 1. กลุ่มบริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต โฮลดิ้ง จำกัด จากฮ่องกง ร่วมกับบริษัท ฮัทชิสัน ประเทศไทย และบริษัท เล็กซ์ตัน (ไทยแลนด์) 2. กลุ่มบริษัท พีเอสเอ คอร์ปอเรชั่น จำกัด จากสิงคโปร์ ร่วมกับ บริษัท สิงห์-ไทย จำกัด, บริษัท บางกอก ซัดเซคส์ จำกัด, บริษัท มีชัย แพลนเนอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และ 3 กลุ่ม บริษัท อาร์ซีแอล จำกัด ร่วมกับ พอร์ท ออฟ ดูไบ โดยคณะกรรมการคัดเลือกจะเปิดซองใต้พิจารณาทางเทคนิค วันที่ 15 ก.ย. 47

กลุ่มบริษัท อัททิสัน พอร์ต โฮลดิ้ง จำกัด จัดตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2545 เพื่อบริหารท่าเทียบเรือภายในแหลมฉบัง ประกอบด้วย 3 บริษัทในเครือ คือ

1. Thai Laemchabang Terminal (TLT) ประกอบการทำเทียบเรือ A2 และเปิดให้บริการตั้งแต่ พ.ศ. 2545

2. Hutchison Laemchabang Terminal (HLT) ประกอบการทำเทียบเรือ 6 แห่ง คือ A3, C1, C 2, D1, D2 และ D3 ปัจจุบันมีเพียงท่าเทียบเรือ A3 ที่เปิดให้บริการ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 และเป็นบริการร่วมกันระหว่างท่าเทียบเรือ A2

3. Laemchabang International Ro – Ro Terminal (LRT) ประกอบการทำเทียบเรือ C0 เป็นท่าเรือขนถ่ายรถยนต์ เปิดให้บริการตั้งแต่ พ.ศ. 2548

ข. การบริหารท่าเรือ

บริษัทในเครืออัททิสัน พอร์ต ประกอบการทำเทียบเรือที่เปิดดำเนินการแล้วจำนวน 5 ท่า และได้รับสัมปทานให้ก่อสร้างและประกอบการทำเทียบเรือในระยะที่ 3 จำนวน 3 ท่า ดังนี้

ท่าเทียบเรือและบริษัทผู้ประกอบการของกลุ่มอัททิสัน

ท่าเทียบเรือ	บริษัทผู้ประกอบการ	ปีที่เริ่มประกอบการ
A2	บริษัท ไทยแหลมฉบังเทอร์มินัล จำกัด	2539
A3	บริษัทอัททิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด	2547
C0	บริษัทอัททิสันโร – โร เทอร์มินัล จำกัด	2548
C1	บริษัทอัททิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด	2547
C2	บริษัทอัททิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด	2547
D1	บริษัทอัททิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด	ยังไม่เริ่มก่อสร้าง
D2	บริษัทอัททิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด	ยังไม่เริ่มก่อสร้าง
D3	บริษัทอัททิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด	ยังไม่เริ่มก่อสร้าง

ค. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

เนื่องจากข้อตกลงระหว่างการทำเรือแห่งประเทศไทยกับบริษัท อัททิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด ต้องเปิดให้บริการในท่าเทียบเรือต่างๆ ดังนั้นบริษัทเตรียมพื้นที่เพื่อเปิดให้บริการในอนาคต ปัจจุบันท่าเทียบเรือที่เปิดให้บริการ ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A2 ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือ C0 โดยรายละเอียด สิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ พื้นที่ ความยาว และความลึกหน้าท่า ขนาดเรือเข้าเทียบท่า มีดังนี้

รายละเอียดท่าเทียบเรือของบริษัท อัทซึสัน พอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด

Port Key Facts	A2	A3	C0	C1-C2	D1-D3
Total area (hectares)	17	13.7	31.5	54	76.5
Ship Berths	2	2	3	6	8
Ship Size(DWT)	65,000	65,000	80,000	80,000	120,000
Total Berth Length (m)	400	350	500	1,200	1,700
Maximum Depth Alongside (m)	14	14	16	16	16

ที่มา : บริษัท อัทซึสัน พอร์ต(ประเทศไทย) จำกัด . *port facilities* [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.tit-th.com/portfacilities.asp> [21 กุมภาพันธ์ 2551].)

- ท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือ A2 มีจำนวน 2 ท่าเทียบเรือย่อย ความยาวหน้าท่ารวม 400 เมตร ความลึกหน้าท่า 14 เมตร สามารถในการรองรับเรือขนาด 65,000 DWT (เปิดให้บริการแล้ว)

ท่าเทียบเรือ A3 มีจำนวน 2 ท่าเทียบเรือย่อย ความยาวหน้าท่ารวม 350 เมตร ความลึกหน้าท่า 14 เมตร สามารถในการรองรับเรือขนาด 65,000 DWT (เปิดให้บริการแล้ว)

ท่าเทียบเรือ C0 มีจำนวน 3 ท่าเทียบเรือย่อย ความยาวหน้าท่ารวม 500 เมตร ความลึกหน้าท่า 16 เมตร สามารถในการรองรับเรือขนาด 80,000 DWT (เปิดให้บริการแล้ว)

ท่าเทียบเรือ C1-C2 มีจำนวน 6 ท่าเทียบเรือย่อย ความยาวหน้าท่ารวม 1,200 เมตร ความลึกหน้าท่า 16 เมตร สามารถในการรองรับเรือขนาด 80,000 DWT (ยังไม่เปิดให้บริการ)

ท่าเทียบเรือ D1-D3 มีจำนวน 8 ท่าเทียบเรือย่อย ความยาวหน้าท่ารวม 1,700 เมตร ความลึกหน้าท่า 16 เมตร สามารถในการรองรับเรือขนาด 120,000 DWT (ยังไม่เปิดให้บริการ)

- อุปกรณ์ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้า

ท่าเทียบเรือ A2 และ A3 มีปั้นจั่นหน้าท่าซึ่งใช้ร่วมกัน ได้แก่ 8 ตัว (ประเภท 21 row จำนวน 2 ตัว ประเภท 17 – 18 rows จำนวน 3 ตัว ประเภท 13 rows จำนวน 3 ตัว) Rubber-Tyred Gantry Cranes 20 ตัว Reachstackers 5 คัน Side-Loaders 1 คัน Tractors 41 คัน Chassis 43 คัน Forklifts รวม 9 คัน (ประเภท 3 ตัน จำนวน 4 คัน ประเภท 4.5 ตัน จำนวน 3 คัน และประเภท 10 ตัน จำนวน 2 คัน)

ท่าเทียบเรือ C0 มี Mobile Cranes 2 ตัว (ประเภท 160 ตัน จำนวน 1 ตัว ประเภท 110 ตัน จำนวน 1 ตัว) Tractors 6 คัน Chassis 8 คัน รถยกรวม 10 คัน (ประเภท 3 ตัน จำนวน 2 คัน ประเภท 4.5 ตัน จำนวน 4 คัน และประเภท 10 ตัน จำนวน 4 คัน) และ Truck Scale ประเภท 100 ตัน จำนวน 3 คัน

- **ลานตู้สินค้า**



ท่าเทียบเรือ C1 และ C2 ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 30 มกราคม 2550.

ท่าเทียบเรือ A2 มีพื้นที่วางตู้สินค้า 2,970 TEUs ปลั๊กตู้เย็น 436 ปลั๊ก และพื้นที่โรงพักสินค้า 1,000 ตารางเมตร

ท่าเทียบเรือ A3 มีพื้นที่วางสินค้า 1,866 TEUs ปลั๊กตู้เย็น 360 ปลั๊ก และพื้นที่โรงพักสินค้า 3,000 ตารางเมตร

ท่าเทียบเรือ C0 พื้นที่โรงพักสินค้า 3,125 ตารางเมตร¹⁷

**ท่าเทียบเรือ B5 และ C3 : บริษัท
แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล
เทอร์มินัล จำกัด**

ก. ความเป็นมา

บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด หรือ LCIT ตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2539 เพื่อบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ B5 และ C3 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จดทะเบียนด้วยทุน 750,000,000 บาท ซึ่งประกอบด้วยผู้ถือหุ้นทั้งบริษัทไทยและองค์กรระหว่างประเทศ ดังนี้



ท่าเทียบเรือ B5 และ C3 ซึ่งบริหารโดย LCIT

ที่มา : บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.lcit.com> [3 มีนาคม 2551].

¹⁷ แหล่งที่มา : บริษัท อัททิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.tit-th.com/portfacilities.asp> [21 กุมภาพันธ์ 2551].

- STC Logistics Co.,Ltd. บริษัทในเครือของ STC Group¹⁸ ดำเนินการให้บริการด้านการขนส่งภายในประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำสินค้าทาง
- P. Thailand Machinery Co., Ltd. บริษัทในเครือของกลุ่มบริษัทของตระกูล พรประภา เป็นบริษัทผู้ลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ธุรกิจที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย
- DP World หรือ Dubai Port World¹⁹ ผู้ประกอบการท่าเรือประมาณ 42 ท่า ใน 22 ประเทศ เพื่อให้บริการด้านการขนส่ง และโลจิสติกส์แก่ลูกค้าทั่วโลก
- Neptune Orient Lines Ltd., สายเดินเรือของประเทศสิงคโปร์ เป็นสายเดินเรือหลักแห่งหนึ่งของโลก ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ²⁰

ข. การบริหารท่าเรือ

บริษัท แหลมฉับ อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ B5 และท่าเทียบเรือ C3 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ท่าเทียบเรือ B5 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2539 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2539 ภายใต้อายุสัญญา 30 ปี

ท่าเทียบเรือ C3 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2546 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2546 ภายใต้อายุสัญญา 30 ปี เปิดให้บริการเดือนกันยายน 2547

ค. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเทียบเรือ B5

- ความยาวหน้าท่า 400 เมตร หน้าท่าลึก 14 เมตร ณ ระดับทะเลปานกลาง

¹⁸ STC Group เริ่มต้นดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเกษตรครบวงจร โดยผลิต จัดจำหน่าย ขนส่ง ข้าว กุ้งแช่แข็ง เพื่อการส่งออก ปัจจุบันขยายสาขาธุรกิจเป็นธุรกิจโลจิสติกส์ โรงแรมและการท่องเที่ยว ตลอดจนเข้าร่วมเป็นผู้ถือหุ้นใน บริษัท แหลมฉับ อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด

¹⁹ Dubai Ports World เป็นบริษัทของรัฐบาลประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการบริหารท่าเรือ เรือสำราญ (Ferries) และการบริการธุรกิจโลจิสติกส์ ที่มา : (Wikimedia Foundation, Inc., [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://en.wikipedia.org/wiki/Dubai_Ports_World [3 มีนาคม 2551].)

²⁰ แปลจาก ที่มา : (บริษัท แหลมฉับ อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.lcit.com/profile/company.html> [3 มีนาคม 2551].)

- สิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บสินค้า ได้แก่ พื้นที่วางตู้สินค้า 2,813 TEUs ปลั๊กตู้เย็น 258 ปลั๊ก โรงพักสินค้าขาเข้า (Import) 517 ตารางเมตร
- สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า คือ บันจั้นหน้าท่าขนาด Post Panamax 4 ตัว

ท่าเทียบเรือ C3

- ความยาวหน้าท่า 500 เมตร หน้าท่าลึก 16 เมตร ณ ระดับทะเลปานกลาง
- สิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บสินค้า ได้แก่ พื้นที่วางตู้สินค้า 3,552 TEUs
- ปลั๊กตู้เย็น 312 ปลั๊ก โรงพักสินค้าขาเข้า 1,639 ตารางเมตร และโรงพักสินค้าขาออก 1,639 ตารางเมตร
- บันจั้นหน้าท่าขนาด Super Post Panamax แบบ Twin Lift 4 ตัว
- สิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกันระหว่างท่าเทียบเรือ B5 และ C3 ซึ่งมีพื้นที่หน้าท่าเชื่อมต่อกัน (ทำให้มีความยาวหน้าท่ารวมกัน 900 เมตร) ได้แก่ Rubber Tyred Gantry Cranes 24 ตัว I.T.V's (Tractors,chassis) 53 ตัว Reachstackers 4 ตัว และ Empty Side Loader 7 ตัว และ Forklift Capacity 6 ตัว²¹

ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

เนื่องจากท่าเรือ B5 และ C3 มีบริษัทผู้บริหารท่าเรือเดียวกัน ทำให้มีการใช้หน้าท่าและทรัพยากรต่างๆ ร่วมกัน เรือและสินค้าที่ผ่านท่ามีร่วมกัน ดังนี้

- **ปริมาณเรือที่ผ่านท่าเรือ**

ปริมาณเรือที่ผ่านท่าเทียบเรือ B5 และ C3 ตั้งแต่ปี 2541 – 2550 มีปริมาณเรือที่ผ่านท่าที่ไม่คงที่ ส่วนปริมาณสินค้ามีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี โดยเฉพาะในปี 2547 ท่าเทียบเรือ C3 เริ่มเปิดให้บริการ ทำให้สินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่แนวโน้มปริมาณสินค้าผ่านท่าตั้งแต่ปี 2550 กลับมีแนวโน้มต่ำลง

²¹ บริษัท แพลมมิง อินเตอร์เนชันนอล เทอร์มินัล จำกัด. Facility [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.lcit.com> [3 มีนาคม 2551].

ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ B5 และ C3 ปี 2541 – 2550

พ.ศ.	ปริมาณเรือ	ปริมาณสินค้า
2541	316	183,199
2542	683	294,266
2543	1,176	400,547
2544	1,103	529,152
2545	918	724,384
2546	837	875,755
2547	921	1,036,724
2548	1,153	1,273,129
2549	1,328	1,280,868
2550	1,491	1,160,564

หมายเหตุ : ท่าเทียบเรือ C3 เริ่มเปิดให้บริการเดือนกันยายน ในปี 2547

ที่มา : (บริษัท แหลมฉะบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด. *Statistic Laem Chabang International Terminal* [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.lcit.com/services/stat_lcit.asp [3 มีนาคม 2551].)

ท่าเทียบเรือ A4 : บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด

ก. ความเป็นมา

บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด ตั้งขึ้นเพื่อบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A4 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป และสินค้าเทกอง โดยมีบริษัทมีผู้ถือหุ้น คือ บริษัท ยูไนเต็ท แสตนด์าร์ด เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)²² จัดทะเบียนบริษัทในวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2519 ด้วยการสนับสนุนจากบริษัท น้ำตาลมิตรผล จำกัด และบริษัทในเครือฯ บริษัท ฯ ได้ก่อสร้างคลังสินค้าที่จังหวัดสมุทรปราการเพื่อเก็บสินค้าและขนถ่ายน้ำตาลทรายดิบ เทกองทางเรือโดยสายพานขนส่ง ในปี พ.ศ.2548 บริษัท ยูไนเต็ท แสตนด์าร์ด เทอร์มินัล

²² บริษัทย่อยในบริษัท ยูไนเต็ท แสตนด์าร์ด เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) ได้แก่ บริษัท มิตรผลคลังสินค้า จำกัด (ประเภทธุรกิจ : คลังสินค้า และท่าเทียบเรือ) บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด (ประเภทธุรกิจ : คลังสินค้าและท่าเทียบเรือ) และ Guangxi Qinzhou Zhong-Tai Service Co., Ltd (ประเภทธุรกิจ : บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศจีน) และมีผู้ถือหุ้นร่วมกัน หรือมีกรรมการร่วมกันในบริษัท ดังนี้ บริษัท น้ำตาลมิตรผล จำกัด บริษัท รวมเกษตรอุตสาหกรรม จำกัด บริษัท น้ำตาลมิตรภาพสินธุ์ จำกัด บริษัท น้ำตาลสิงห์บุรี จำกัด

จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นภายในบริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด ทั้งทางตรงและทางอ้อมในอัตรา ร้อยละ 53.53²³

ข. การบริหารท่าเรือ

บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด ตั้งขึ้นเพื่อบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป และสินค้าเทกอง หรือ ท่าเทียบเรือ A4 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ลงนามในสัญญาและมีผลบังคับใช้ นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2536 อายุสัญญา 25 ปี

ค. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือ A5 ความยาวหน้าท่า 350 เมตร หน้าท่าลึก 14 เมตร ณระดับทะเลปานกลาง สามารถรับเรือขนาด 40,000 DWT

- สิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บสินค้า ได้แก่ โรงพักสินค้า 3 หลัง , ถึงสำหรับเก็บกากน้ำตาล (โมลาส) 3 ถึง

- สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า คือ เครื่องพ่นขนาด 600 ตัน/ชม. จำนวน 1 เครื่อง ปัมป์เพื่อสูบน้ำลงเรือ 150 ตัน จำนวน 2 เครื่อง

ง. ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

เรือที่เข้าเทียบท่าเรือเป็นเรือสินค้าเทกอง สินค้าเหลว และสินค้าทั่วไป สินค้าส่งออกที่สำคัญได้แก่ น้ำตาลทรายและกากน้ำตาล (โมลาส) ส่วนสินค้านำเข้า ได้แก่ เครื่องจักรอุตสาหกรรม รถยนต์ ปริมาณเล็กน้อย ซึ่งมักส่งต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน²⁴



สินค้าขนส่งมายังท่าเทียบเรือ A4 ทั้งทาง
รถบรรทุกและรถไฟ

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 29 มกราคม 2551

²³ ที่มา : (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย., [สายตรง]. แหล่งที่มา :

http://capital.sec.or.th/webapp/corp_fin/datafile/FS/031220050118T03.doc [4 มีนาคม 2551].)

ท่าเทียบเรือ A5 : บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด**ก. ความเป็นมา**

บริษัท บ้านปู เทอร์มินัล จำกัด ในเครือของบริษัท บ้านปู จำกัด (มหาชน) ได้ลงนามในสัญญาเช่าท่าเทียบเรือ A5 เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2539 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2539 อายุสัญญา 25 ปี และเปิดให้บริการรับส่งสินค้าทั่วไปในปีถัดมา ต่อมาเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ.2544 บริษัท บ้านปู จำกัด (มหาชน) ขายหุ้นในบริษัท บ้านปู เทอร์มินัล จำกัด คิดเป็นร้อยละ 100 แก่บริษัท นามยีนยง ชิปปิง จำกัด ทำให้การบริหารท่าเทียบเรือ A5 เป็นของบริษัท นามยีนยง ชิปปิง จำกัด²⁵ บริษัท นามยีนยง ชิปปิง จำกัด ได้เปลี่ยนชื่อบริษัท บ้านปูเทอร์มินัล จำกัด เป็น บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด²⁶ โดยมีจุดประสงค์เพื่อเป็นท่าเทียบเรือโร – โร ด้วยทุนจดทะเบียน 290,000,000 บาท

ข. การบริหารท่าเรือ

ปัจจุบัน บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด บริหารและประกอบการ หรือ ท่าเทียบเรือ A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

ค. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือ A5 มีความยาวหน้าท่า 528 เมตร หน้าท่าลึก 17 เมตร ณ ระดับทะเลปานกลาง สามารถรับเรือโร – โร ขนาด 6,400 คัน
 - สิ่งอำนวยความสะดวกในการเก็บสินค้า ได้แก่ พื้นที่ลานจอดรถ 239,500 ตารางเมตร รองรับรถยนต์ 15,000 คัน สามารถส่งออกรถยนต์ได้ 700,000 คันต่อปี และพื้นที่โรงพักสินค้า 1,000 ตารางเมตร
 - สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า ได้แก่ รถยกสินค้า
- ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

²⁴ สัมภาษณ์ คุณจ่านง กุสวโร, Operation Manager บริษัท อ่าวไทยคลั่งสินค้า จำกัด , 31 ม.ค.51 ท่าเรือ A4 ท่าเรือแหลมฉบัง.

²⁵ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. แหล่งที่มา :

http://capital.sec.or.th/webapp/corp_fin/datafile/FS/031220050118T03.doc [4 มีนาคม 2551].)

²⁶ บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด เป็นบริษัทในเครือของกลุ่มธุรกิจนามยีนยง (ตระกูลเหลืองสุวรรณ) ซึ่งประกอบธุรกิจเกี่ยวกับสายเดินเรือ เจ้าของเรือ การขนส่งทางบก และท่าเรือ (ที่มา : บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด. แหล่งที่มา : <http://www.nyta5lcb.com> [4 มีนาคม 2551].)

เรือและสินค้าที่ผ่านท่าเทียบ
เรือ A5 เป็นเรือโร – โร รถยนต์ไป
ต่างประเทศ โดยมีกลุ่มลูกค้า ดังนี้²⁷

- TOYOFUJI Shipping Co.,Ltd.
- NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA (NYK LINE)
- Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (K LINE)
- Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL)
- Wallenius Wilhelmsen (Wallenius Lines)



ท่าเทียบเรือ A5

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 29 มกราคม 2551

ท่าเทียบเรือ B2 : บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด

ก. ความเป็นมา

บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด บริหารและประกอบการ หรือ ท่าเทียบเรือ B2 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง บริษัท เอเวอร์กรีน ตูสินค้า เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (ECTT) เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง Evergreen Star Thailand และ Evergreen Group กลุ่มบริษัทผู้ดำเนินธุรกิจเดินเรือขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศกว่า 80 ประเทศทั่วโลก นอกจากจะทำการบริหารท่าเทียบเรือ B2 ท่าเรือแหลมฉบัง บริษัท เอเวอร์กรีน ตูสินค้า เทอร์มินัล (ประเทศไทย)



ท่าเทียบเรือ B2

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 30 มกราคม 2551

²⁷ บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด.แหล่งที่มา : <http://www.nyta5lcb.com/customer.php> [4 มีนาคม 2551].

ดำเนินงานในธุรกิจต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ.2541 ได้ทำข้อตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทยในการเดินรถไฟต่อไปยัง Inland Container Depot ณ ลาดกระบัง ต่อมาในปี พ.ศ.2543 เปิดให้บริการ Empty Container Depot (ECD) ณ จังหวัดชลบุรี และ พ.ศ.2545 เปิดให้บริการขนส่งตู้สินค้าไปยังลาดกระบัง²⁸

ข. การบริหารท่าเรือ

บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด บริหารและประกอบการ หรือ ท่าเทียบเรือ B2 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ลงนามในสัญญาและมีผลบังคับใช้ นับตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม 2536 อายุสัญญาเช่า 27 ปี เพื่อเป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า รองรับขนถ่ายตู้สินค้า

ค. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเทียบเรือ

- ท่าเทียบเรือ B2 ความยาวหน้าท่า 300 เมตร หน้าท่าลึก 14 เมตร ณ ระดับทะเลปานกลาง สามารถรับเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 DWT และรับตู้สินค้าประมาณ 0.6 ล้าน TEU ต่อปี

- สิ่งอำนวยความสะดวกในการเก็บสินค้า ได้แก่ สินค้ากลางแจ้ง 78,000 ตารางเมตร และโรงพักสินค้า 1 หลัง

- สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า ได้แก่ ปั่นจันทันหน้าท่า 3 ตัว Transtainer 7 ตัว Yard Tractor 22 ตัว Yard Chassis 22 ตัว รถยก 7 คัน Reach Stacker 3 คัน และ Side Loader 5 คัน

จ. ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ

เรือและสินค้าที่ผ่านท่าเทียบเรือ B2 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า รองรับขนถ่ายตู้สินค้า

ท่าเทียบเรือ B3 : บริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด

ก. ความเป็นมา

บริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด บริหารและประกอบการ หรือ ท่าเทียบเรือ B3 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง บริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (ESCO) ตั้งขึ้นปี พ.ศ.2543 นอกจากทำการบริหารท่าเทียบเรือ B3 ท่าเรือแหลมฉบัง บริษัทยังเป็นผู้ถือหุ้นหลัก

²⁸ ที่มา : (บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด. เกี่ยวกับเรา [สายตรง].

แหล่งที่มา : http://www.ectt.co.th/en/about_company_en.php [4 มีนาคม 2551].)

ในบริษัท แอล ซี บี ตู้สินค้า เทอร์มินัล 1 จำกัด ผู้ประกอบการท่าเทียบ B1 อีกด้วย และบริหาร Inland Container Depot ณ ลาดกระบัง ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่สำหรับเก็บตู้สินค้า 72,000 ตารางเมตร มีบริการเก็บตู้สินค้า ทำความสะอาดและซ่อมแซมตู้สินค้า²⁹

ค. การบริหารท่าเทียบเรือ

บริษัท อีสเทิร์นซี แพลมฉบับัง เทอร์มินัล จำกัด บริหารและประกอบการ หรือ ท่าเทียบเรือ B3 ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2537 อายุสัญญาเช่า 27 ปี มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2538

ง. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือ B3 ความยาวหน้าท่า 300 เมตร หน้าท่าลึก

14 เมตร ณ ระดับทะเลปานกลาง สามารถรับเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 DWT และรับตู้สินค้าประมาณ 0.6 ล้าน TEUต่อปี

- สิ่งอำนวยความสะดวกในการเก็บสินค้า ได้แก่ พื้นที่วางตู้สินค้า 45,600 ตารางเมตรหรือ 7,600 TEUs
- สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า ได้แก่ 18 Rows Outreach Gantry

จ. ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

เรือและสินค้าที่ผ่านท่าเทียบเรือ B3 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า รองรับขนถ่ายตู้สินค้า

ท่าเทียบเรือ B4 : บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด

ก. ความเป็นมา

บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด (TIPS) ตั้งขึ้นในเดือนตุลาคม 2543 เป็นบริษัทร่วมทุน ซึ่งมีผู้ถือหุ้นหลัก 2 ฝ่าย คือ ฝ่ายแรกโดยกลุ่มของนายสุเมธ ตันธุนิตย์ เจ้าของกิจการกองเรือ

²⁹ ที่มา : (บริษัท อีสเทิร์นซี แพลมฉบับัง เทอร์มินัล จำกัด [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.esco.co.th/pages/profile.html> [5 มีนาคม 2551].)



ท่าเทียบเรือ B3

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 30 มกราคม 2551

สินค้าตู้ที่ใหญ่ที่สุดของเมืองไทย ในนามบริษัท RCL และบริษัทสยามเกตรา ฝ่ายที่ 2 ผู้ถือหุ้นฝ่ายญี่ปุ่น คือ บริษัทเรือ NYK และบริษัทเรือ Mitsui O.S.K. Lines นอกจากการขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเทียบเรือ B4 บริษัทได้เสริมการให้บริการ TIPS Container Depot พื้นที่เก็บตู้เปล่าขนาด 96,000 ตารางเมตร ตั้งอยู่บริเวณหน้าทางเข้าท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้บริการแก่ลูกค้าที่ต้องการตู้สินค้า และมีบริการขนส่งตู้สินค้าสามารถเชื่อมต่อไปยัง Container Freight Station (CFS) และ Inland Container Depots (ICD) ณ ลาดกระบัง³⁰

ค. การบริหารท่าเรือ

บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด บริหารและประกอบการ หรือ ท่าเทียบเรือ B4 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ลงนามในสัญญาและมีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2537 อายุสัญญาเช่า 27 ปี

ง. วัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ

ท่าสาธารณะเทียบเรือตู้สินค้า รองรับขนถ่ายตู้สินค้า

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

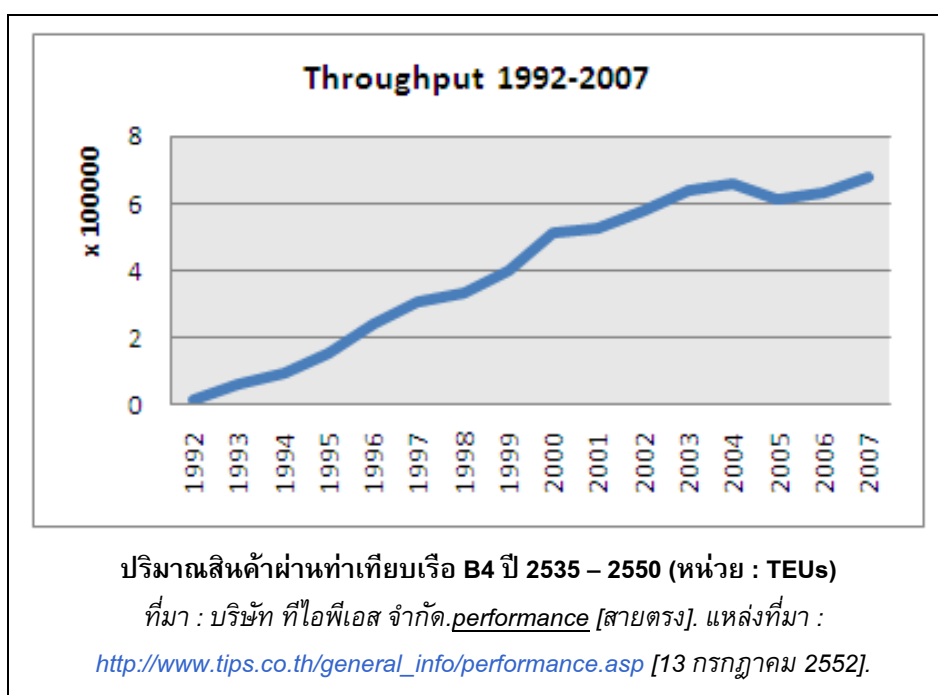
- ท่าเทียบเรือ B4 ความยาวหน้าท่า 300 เมตร หน้าท่าลึก 14 เมตร ณ ระดับทะเลปานกลาง สามารถรับเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 DWT และรับตู้สินค้าประมาณ 0.6 ล้าน TEU ต่อปี
- สิ่งอำนวยความสะดวกในการเก็บสินค้า ได้แก่ สินค้ากลางแจ้ง 78,000 ตารางเมตร และโรงพักสินค้า 1 หลัง
- สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า ได้แก่ บันจั้นหน้าท่าขนาด Panamax แบบ Twin – lift Spreader 5 ตัว Rubber type gantry crane 12 ตัว Laden Container Handler 2 ตัว Empty Container Handler 10 ตัว Tractor Head 49 ตัว Chassis 49 ตัว และรถยก 12 คัน³¹

³⁰ ที่มา : (บริษัท ทีไอพีเอส จำกัด., [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.tips.co.th/company/> [4 มีนาคม 2551].)

³¹ ที่มา : (บริษัท ทีไอพีเอส จำกัด. สิ่งอำนวยความสะดวก [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.tips.co.th/general_info/equipment.asp [4 มีนาคม 2551].)

จ. ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

ท่าเทียบเรือให้บริการขนถ่ายเฉพาะตู้สินค้าตู้สินค้า ดังตารางที่ ปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ B4 พ.ศ. 2535 – 2550 พบว่าปริมาณตู้สินค้าแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการ 2535 ปริมาณตู้สินค้าเพียง 183,199 TEUs เพิ่มขึ้นเรื่อยจนกระทั่ง ปี 2543 ปริมาณตู้สินค้ามากกว่า 5 แสน และเพิ่มขึ้นมากกว่า 8 แสน TEUs ในปี 2547 ตั้งแต่ปี 2548-2549 ปริมาณตู้สินค้าลดลงน้อยกว่า 8 แสน TEUs ปี 2550 ผ่านท่า คือ 776,398 TEUs



ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์

ก. ความเป็นมา

ท่าเรือศรีราชา ฮาเบอร์ นับเป็นท่าเรือน้ำลึกที่ใหญ่ที่สุดแห่งแรกของประเทศไทย โดยเป็นท่าเรือสินค้าเทกองและสินค้าทั่วไป ท่าเรือเริ่มเปิดดำเนินการในปี 2535 วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างทำในครั้งแรกเพื่อรองรับกิจการหลักของอุตสาหกรรม¹ หอรั้งเรือ¹ ต่อมาเนื่องจากกิจการชะลอตัวลงท่าเรือจึงได้รับสินค้าจากลูกค้ารายอื่นเพิ่มขึ้น



ข. ที่ตั้ง

ท่าเรือตั้งอยู่ที่ 31/4 บ้านผาแดง หมู่ 4 ถนนสุขุมวิท ตำบลสุรศักดิ์ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และตั้งอยู่บนหาดผาแดง

ค. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์เป็นท่าเรือเอกชนที่ให้บริการสาธารณะ

ค. การบริหารท่าเรือ

บริษัท ศรีราชา ฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าของและประกอบการท่าเรือ



ง. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือมีลักษณะเป็นสะพานเทียบเรือ ยื่นออกไปในทะเล ที่ปลายสะพานประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 4 ท่า

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม วันที่ 6 ธันวาคม 2550.

- ท่าเทียบเรือด้านนอก ความยาว 450 เมตร กว้าง 40 เมตร ความลึกหน้าท่า 14.5 เมตร สามารถรับเรือขนาด 100,000 dwt

ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์

¹ อุตสาหกรรม หอรั้งเรือ เป็นประธานกรรมการบริหารของบริษัท ศรีราชา ฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน)

- ท่าเทียบเรือด้านใน ความยาว 400 เมตร กว้าง 40 เมตร ความลึกหน้าท่า 14.0 เมตร สามารถรับเรือขนาด 60,000 dwt
- บันจันหน้าท่า 25 ตัน Hopper 4 ตัว Slider 4 ตัว Bulk grab 2 ตัว Orange peel 2 ตัว Magnet 2 ตัว
- บันจันเคลื่อนที่ได้ ชีตความสามารถ 35 – 45 ตัน รถยก ชีตความสามารถ 2.5 – 10 ตัน Spreader และ Weighbridge ชีตความสามารถ 80 ตัน
- ลานสินค้ากลางแจ้ง 26,400 ตารางเมตร โรงพักสินค้า 4,300 ตารางเมตร²

จ. เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าที่ผ่านท่าเรือประกอบด้วยสินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง และสินค้าตู้ และเป็นสินค้าขาเข้ามากกว่าสินค้าขาออก โดยสินค้าขาเข้าและออกที่สำคัญ ได้แก่ สินแร่เหล็กทั้ง pig iron และ iron ore

ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ ปี 2547 – 2549

ปี	เรือ (หน่วย : เที่ยว)	สินค้า (หน่วย : ตัน)		
		ขาเข้า	ขาออก	รวม
2547	268	1,328,283.75	1,553,274.26	2,881,558
2548	278	1,228,228.82	2,621,246.13	3,849,475
2549	306	1,243,382.33	2,907,562.65	4,150,945

ที่มา : บริษัท ศรีราชาฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน), 2551

² บริษัท ศรีราชา ฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน) จำกัด. Facility [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.srirachaport.com/> [16 กรกฎาคม 2552].

ท่าเรือฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น

ก. ความเป็นมา

เดิมเป็นท่าเรือเป็นที่รู้จักในชื่อว่า “ท่าเรือศรีราชาไซโล” ท่าเรือสร้างขึ้นตั้งแต่ พ.ศ.2518 โดย บริษัท มาบุญครองอบฟัช และไซโล จำกัด¹ เพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้าเกษตร ต่อมาใน พ.ศ.2539 เปลี่ยนเจ้าของการบริหารเป็น บริษัท ศรีราชาไซโล² จำกัด ดำเนินกิจการท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้าเกษตร อาทิ มันเส้น มันอัดเม็ด เป็นต้น ปัจจุบันผู้บริหารกิจการท่าเรือ คือ บริษัท ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น จำกัด (Future Port Fusion Co.,Ltd.) เป็น 1 ใน 4 บริษัท ภายใต้ กลุ่มบริษัท Inter Marine³ ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของบริษัท แอ็ดวานซ์ อะโกร จำกัด (มหาชน) หรือ Double A



ท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น



ลานกองสินค้าเพื่อรอการบรรทุกลงเรือ

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม วันที่ 20 ธันวาคม 2550.

ข. ที่ตั้ง

ท่าเรือฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่นตั้งอยู่

¹ ปัจจุบัน คือ บริษัท เอ็ม บี เค ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

² บริษัทนี้เดิมชื่อ บริษัท เทพสุตา จำกัด ได้จดทะเบียนเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ศรีราชาไซโล จำกัด ใน พ.ศ. 2534

³ กลุ่ม Inter Marine Group ประกอบด้วย 4 บริษัท ได้แก่ บริษัท อินเตอร์ สตีวโดริง จำกัด บริษัท มาสเตอร์ สตีวโดริง จำกัด บริษัท ทะเลไทย ขนส่ง จำกัด และ บริษัท ฟิวเจอร์พอร์ต ฟิวชั่น จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทอยู่ในเครือของ Double A Alliance (บริษัท แอ็ดวานซ์ อะโกร จำกัด (มหาชน)) ประกอบธุรกิจให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำอย่างครบวงจรมานานกว่า 20 ปี ได้แก่ การให้บริการขนถ่ายสินค้ากลางทะเล , บริการด้านแรงงานขนถ่ายสินค้า , บริการเรือลำเลียงบรรทุกสินค้า และบริการท่าเรือ โกดังไซโล อีกทั้งยังมี Supply Chain ภายในเครือให้บริการขนส่งสินค้าจากต้นทาง – ปลายทาง ได้แก่ บริการขนส่งทางบก , บริการเครื่องจักรกลหนัก , คลังสินค้า , จองสายเดินเรือ และงานศุลกากร เป็นต้น แหล่งที่มา: บริษัท อินเตอร์ สตีวโดริง จำกัด . <http://www.interstevedoring.com/th/aboutus.asp> [17 มีนาคม 2551].

บนหาดผาแดง ตั้งอยู่ ณ เลขที่ 88 หมู่ที่ 4 ถนนสุขุมวิท ตำบลสุรศักดิ์ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20110 ระยะทาง 121 กิโลเมตร จากกรุงเทพฯ บนเส้นทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 6 กิโลเมตร จุดเทียบเรือมีพิกัดอยู่ที่ ละติจูด 13 08.2 เหนือ และลองจิจูด 100 53.1 ตะวันออก

ค. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

เริ่มแรกท่าเรือสร้างขึ้นเพื่อเป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้าเกษตร เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการบริหารท่าเรือวัตถุประสงค์จึงเปลี่ยนแปลงไปตามผู้บริหารท่าเรือในแต่ละช่วง ปัจจุบัน บริษัท ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น จำกัด เป็นผู้บริหารและประกอบกิจการคลังสินค้าและท่าเรือเพื่อการส่งออกสินค้าเทกอง

ง. การบริหารท่าเรือ

ปัจจุบัน บริษัท ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น จำกัด เป็นผู้บริหารท่าเรือ โดยบริษัทได้จดทะเบียนต่อกระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2547 ด้วยทุนจดทะเบียน 1,000,000 บาท

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- จุดเทียบเรือ

ท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่นมีพิกัดอยู่ที่ ละติจูด 13 08.2 เหนือ และลองจิจูด 100 53.1 ตะวันออก ประกอบไปด้วยหอลำเลียงสินค้า 3 หอ พุกเทียบเรือ 5 พุก และหลักผูกเรือ 6 หลัก สำหรับความยาวเรือถึง 250 เมตร เชื่อมต่อกับสายพานลำเลียงยาว 3 กิโลเมตรที่ยื่นออกมาจากฝั่ง ระดับน้ำลึกต่ำสุดสำหรับนำเรือเข้าเทียบอยู่ที่ 12.5 เมตร พอเพียงสำหรับเรือสินค้าขนาด 80,000 ตัน แต่ละหอลำเลียงสินค้า สามารถลำเลียงสินค้าลงเรือได้ถึง 250 ตัน/ชั่วโมง นอกจากนี้ยังมีระบบป้องกันฝุ่นที่บริเวณปลายท่อลำเลียงสินค้าเพื่อป้องกันมลภาวะทางอากาศและทางน้ำอีกด้วย

- การเก็บรักษาสินค้า

ท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ตสามารถจัดเก็บสินค้าประเภทเทกองได้มากกว่า 100,000 เมตริกตัน สิ่งอำนวยความสะดวกในการเก็บสินค้าประกอบด้วย

- โกดังสินค้าทั้ง 2 หลัง ถูกสร้างมาเพื่อรองรับการจัดเก็บสินค้าได้มากถึง 80,000 ตัน โดยโกดังที่ 1 สามารถจุสินค้าได้ 30,000 เมตริกตัน และโกดังที่ 2 สามารถจุสินค้าได้ 50,000 เมตริกตัน

- ถังไซโล 20 ถัง สามารถรองรับการจัดเก็บสินค้าได้มากถึง 25,000 เมตริกตัน

- ลานกองสินค้า (สำหรับสินค้าที่สามารถเก็บในพื้นที่โล่งแจ้ง) มีลานกองสินค้า 3 ลาน ลานกองสินค้า 1 มีพื้นที่ 4,450 ตารางเมตร ลานกองสินค้า 2 มีพื้นที่ 3,040 ตารางเมตร ลานกองสินค้า 3 มีพื้นที่ 2,365 ตารางเมตร สามารถรองรับการจัดเก็บสินค้าได้มากถึง 30,000 เมตริกตัน

- อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการรับสินค้าเข้า

- ตราขั้วรถบรรทุกสินค้าขาเข้าและขาออกที่ทำเรือฟิวเจอร์พอร์ทฯ ถูกสร้างขึ้นเพื่อสามารถจะขั้วรถบรรทุกสินค้าหนักได้ถึง 80 ตัน/ครั้ง
- สถานีดั้มพ์ 3 ตัว สำหรับยกรถเทลิค้ำ สถานีดั้มพ์ 3 ตัวถูกสร้างขึ้นในแต่ละตำแหน่งของสถานที่เก็บสินค้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้การนำสินค้าเข้าเก็บง่ายยิ่งขึ้น
- สถานีเก็บตัวอย่างสินค้าตั้งอยู่บริเวณหน้าโกดัง 1 โดยมีสกรู 2 สกรู สำหรับเก็บตัวอย่างสินค้าบนรถบรรทุกก่อนนำสินค้าเข้าจัดเก็บในโกดัง

- อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าลงเรือเดินสมุทร

- บ่อดั้มพ์ที่ลานกองสินค้า 1 สามารถลำเลียงไม้สับลงเรือได้ถึง 450 กรินตันต่อชั่วโมง
- สายพานลำเลียงสินค้ายาว 3 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับโกดังที่ 1 โกดังที่ 2 ถึงไซโล และบ่อดั้มพ์ที่ลานกองสินค้า 1 ทอดยาวออกไปที่บริเวณจุดเทียบเรือสินค้ามีความสามารถลำเลียงมันเม็ดได้ถึง 650 ตัน/ชั่วโมง ลำเลียงไม้สับได้ถึง 350 กรินตันต่อชั่วโมง และสามารถลำเลียงมันเส้นได้ถึง 250 ตัน/ชั่วโมง⁴

จ. เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

เรือที่เข้าแวะจอดเทียบท่าเรือเป็นเรือสินค้าเทกอง และเรือสินค้าทั่วไป ซึ่งเป็นเรือขาออกทั้งหมด ประกอบด้วย

- เรือที่บรรทุกมันเส้น ขนาด 25,000 – 30,000 dwt
- เรือที่บรรทุกไม้สับ ขนาด 45,000 – 50,000 dwt

⁴ บริษัท อินเตอร์ สตีวี่โดริง จำกัด. เกี่ยวกับบริษัท ฟิวเจอร์พอร์ท ฟิวชั่น จำกัด แหล่งที่มา: บริษัท อินเตอร์ สตีวี่โดริง จำกัด. http://www.interstevedoring.com/th/ourservice_portwarehouse.asp [17 มีนาคม 2551].

สินค้าหลักที่ผ่านท่า ได้แก่ มันทัด มันทัด และไม้ยูคาลิปตัส สิ้นค้าส่วนใหญ่มีแหล่งต้นทางมาจากภาคตะวันออก เช่น จันทบุรี ปราจีนบุรี เป็นต้น โดยมีมันทัด และมันทัด ส่งออกไปยังประเทศจีน ส่วนไม้ยูคาลิปตัสส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น

ปริมาณเรือผ่านท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ทฟิวชั่นปี 2544 – 2549

หน่วย : ลำ

ปี	เรือสินค้าเทกอง	เรือสินค้าทั่วไป	รวม
2544	18	22	40
2545	11	24	35
2546	5	15	20
2547	-	28	28
2548	-	19	19
2549	-	23	23

ที่มา : บริษัท ฟิวเจอร์ พอร์ท ฟิวชั่น จำกัด, 2550.

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือฟิวเจอร์ พอร์ท ฟิวชั่น ปี 2544 – 2549

หน่วย : ตัน

ปี	มันทัด	มันทัด	ไม้สับ	รวม
2544	796,264	86,810.30	356,684.09	883,074.30
2545	519,769	84,677.77	325,461.94	604,446.77
2546	231,665	18,199.00	182,515.75	249,864.00
2547	-	204,489.96	245,931.32	204,489.96
2548	-	134,298.24	152,036.45	134,298.24
2549	-	238,350.77	0.00	238,350.77

ที่มา : บริษัท ฟิวเจอร์ พอร์ท ฟิวชั่น จำกัด, 2550.

ท่าเรือไทยพัลลิกพอร์ท

ก. ความเป็นมา

ท่าเรือไทยพัลลิกพอร์ท เดิมคือท่าเรือสีซังทองเทอร์มินอล ในปี 2528 ท่าเรือได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้และพบว่า ประเทศไทยมีความต้องการน้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี ในปี 2532 จึงได้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI ซึ่งได้รับอนุมัติในปีต่อมา ท่าเรือเริ่มก่อสร้างในปี 2537 และแล้วเสร็จในปี 2539 การก่อสร้างแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ¹

- ระยะที่ 1 การก่อสร้างท่าเรือน้ำมัน ซึ่งประกอบด้วย ท่าเทียบเรือสินค้าเหลว โดยการถมทะเลจากฝั่งถึง causeway ยาว 490 เมตร และจาก causeway ก่อสร้างสะพานเทียบเรือ (Jetty) ยื่นออกไป 300 เมตร

- ระยะที่ 2 การก่อสร้างท่าเรือสินค้าทั่วไป โดยการถมที่ 150 ไร่ ในส่วนนี้ยังไม่ได้ดำเนินการ เนื่องจากปริมาณสินค้าน้อย และไม่คุ้มทุนในการก่อสร้าง

ข. ที่ตั้ง

ท่าเรือตั้งอยู่ด้านหน้าของเกาะสีซัง และตั้งอยู่เลขที่ 120 หมู่ 3 ตำบลท่าเทววงศ์ อำเภอเกาะสีซัง จังหวัดชลบุรี 20230 และมีสำนักงานอยู่เลขที่ 8 อาคารคาเชย์เฮาส์ ชั้น 1 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม



สะพานเทียบเรือของท่าเรือไทยพัลลิกพอร์ท



ท่าเทียบเรือและอุปกรณ์บรรทุกขนถ่ายน้ำมัน



สะพานทอดเทียบเรือ (Ro – Ro Ramp)

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม วันที่ 29 มกราคม 2551

¹ สัมภาษณ์ นาวาเอก (พิเศษ) ชาญ เพิ่มโกคา, ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการท่าเรือไทยพัลลิกพอร์ท, 29 มกราคม 2551.

เขตบางรัก กรุงเทพฯ ฯ 10500 ท่าเรือห่างจากกรุงเทพฯ ฯ ทางทะเล 8 ไมล์ทะเล

ค. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

บริษัท ไทยพัมลิคพอร์ต จำกัด ดำเนินกิจการเพื่อขนถ่ายน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมเป็นหลัก

ง. การบริหารท่าเรือ

บริษัท ไทยพัมลิคพอร์ต จำกัด (ชื่อเดิม บริษัท สีช้างทองเทอร์มินัล จำกัด) ดำเนินกิจการท่าเรือ โดยขอสัมปทาน ตามมาตรา 12 แห่งประมวลกฎหมายที่ดิน โดยคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอให้บริษัท ไทยพัมลิคพอร์ต จำกัด ได้รับสัมปทานในที่ดินของรัฐ บริเวณที่ดินหมู่ที่ 3 ตำบลท่าเทววงษ์ อำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี เนื้อที่ 103 ไร่ 35 ตารางวา มีกำหนด 50 ปี โดยกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงในสัมปทานบัตรเพื่อก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำน้ำ และเพื่อประโยชน์ในการประกอบกิจการท่าเทียบเรือน้ำลึก และคลังสินค้าบนเกาะสีชัง ทั้งนี้ ให้กระทรวงมหาดไทยรับความเห็นของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ ความเห็นของกระทรวงคมนาคม (กรมเจ้าท่า) ที่ให้บริษัท ฯ ต้องเสียค่าตอบแทนเป็นรายปีในการใช้พื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเทียบเรือและถมทะเล (ทะเลและชายหาด) ที่ได้รับอนุมัตินอกเหนือจากที่ได้รับสัมปทาน ไปพิจารณาด้วย²

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ³

- สะพานเทียบเรือยาว 300 เมตร ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ 4 ท่า
 - ท่าเทียบเรือหมายเลข 1 สามารถรับเรือขนาด 10,000 – 100,000 dwt กินน้ำลึก 16 เมตร
 - ท่าเทียบเรือหมายเลข 2 สามารถรับเรือขนาด 3,000 – 100,000 dwt กินน้ำลึก 15 เมตร
 - สะพานเทียบเรือหมายเลข 3 และ 4 สามารถรับเรือขนาด 1,000 – 5,000 dwt กินน้ำลึก 11 และ 12 เมตร ตามลำดับ
- ถังที่ใช้ในการเก็บรักษาน้ำมัน 14 ถัง ความจุรวม 3 แสนลูกบาศก์เมตร
 - ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 64 เมตร เก็บน้ำมันได้ 54 ล้านลิตร/ถัง จำนวน 2 ถัง

² สำนักส่งเสริมและประสานงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้า. คู่มือการปฏิบัติงาน ผู้ประสานงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้า . [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.soc.soc.go.th/> [28 สิงหาคม 2550].

³ สัมภาษณ์ นาวาเอก (พิเศษ) ช่างเพิ่ม โภคา.

- ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 54 เมตร เก็บน้ำมันได้ 44 ล้านลิตร/ถัง จำนวน 4 ถัง
- ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 21.3 เมตร เก็บน้ำมันได้ 6.3 ล้านลิตร/ถัง จำนวน 6 ถัง
- เส้นผ่าศูนย์กลาง 16.7 เมตร เก็บน้ำมันได้ 3.7 ล้านลิตร/ถัง จำนวน 2 ถัง
- สะพานทอดเทียบเรือ (Ro – Ro Ramp)
- สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ได้แก่ สถานีดับเพลิง บ่อน้ำเก็บน้ำฝนเพื่ออุปโภค และบ่อน้ำเพื่อใช้ดับเพลิง และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า

จ. เรือและสินค้าผ่านท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าทั้งหมดเป็นเรือน้ำมัน และสินค้าเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมัน ได้แก่ น้ำมันดิบ กลุ่มลูกค้าของท่าเทียบเรือ ได้แก่ โรงกลั่นน้ำมันบางจาก โรงไฟฟ้าบางปะกง โรงกลั่น ARC และ PLFSO (Platong Floating Storage Offloading)⁴ บริษัทดังกล่าวจะฝากน้ำมันไว้กับท่าเรือ เมื่อต้องการใช้จึงมาขนถ่ายน้ำมันไปใช้ ยกตัวอย่าง เช่น โรงกลั่นน้ำมันบางจาก ฝากน้ำมันจำนวน 3 ถัง มีปริมาณ 961,636 ลิตร และน้ำมันเครื่องบิน ถึงหมายเลข 962 และ 975 เป็นของบริษัท HETCO ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น⁵

ปริมาณเรือผ่านท่าเรือไทยพับลิคพอร์ต ปี 2540 – 2549

หน่วย : ลำ

ปี	ขาเข้า	ขาออก	รวม
2540	11	177	3
2541	-	3	3
2542	4	4	8
2543	2	3	5
2544	-	-	0
2545	-	-	0
2546	1	11	12
2547	41	519	560
2548	44	631	675
2549	51	521	572

ที่มา : บริษัท ไทยพับลิคพอร์ต จำกัด, 2550.

⁴ บริษัท เชฟรอน ปัตตานี จำกัด

⁵ สัมภาษณ์ นาวาเอก (พิเศษ) ชชาญ เพิ่มโชค.

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือไทยพับลิคพอร์ต ปี 2540 – 2549

หน่วย : ลิตร ณ 30 องศาเซลเซียส

ปี	ชื่อสินค้า	ปริมาณสินค้า		
		เข้า	ออก	รวม
2540	Gas oil	574,534,007	611,151,794	1,185,685,801
2541	-	-	5,373,097	5,373,097
2542	Jet A - 1	229,518,826	158,050,552	387,569,378
2543	Jet A - 1	112,779,711	184,207,793	296,987,504
2544	-	-	-	-
2545	-	-	-	-
2546	Crude oil	51,263,610	51,226,306	102,489,916
2547	Fuel oil/Crude oil/ Waste Water	2,101,955,407	1,984,031,509	4,085,986,916
2548	Fuel oil/Crude oil/ Waste Water/Gas oil	1,899,468,316	1,913,533,580	3,813,001,896
2549	Fuel oil/Crude oil/ Waste water	1,823,234,449	1,723,315,029	3,546,549,478

ที่มา : บริษัท ไทยพับลิคพอร์ต จำกัด, 2550.

เขตจอดเรือศรีราชา

ก. ความเป็นมา

เขตจอดเรือศรีราชา เดิมคือ เขตทอดสมอเกาะสีชังเป็นอ่าวจอดเรือที่มีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศมาตั้งแต่อดีตก่อนที่จะมีการก่อสร้างท่าเรือกรุงเทพมาจนถึงปัจจุบัน โดยเขตจอดเรือศรีราชาตั้งอยู่ในเขตท่าเรือศรีราชา โดยเป็นการรวมเขตจอดเรือเกาะสีชังเดิม กับเขตจอดเรือศรีราชาเข้าด้วยกัน¹

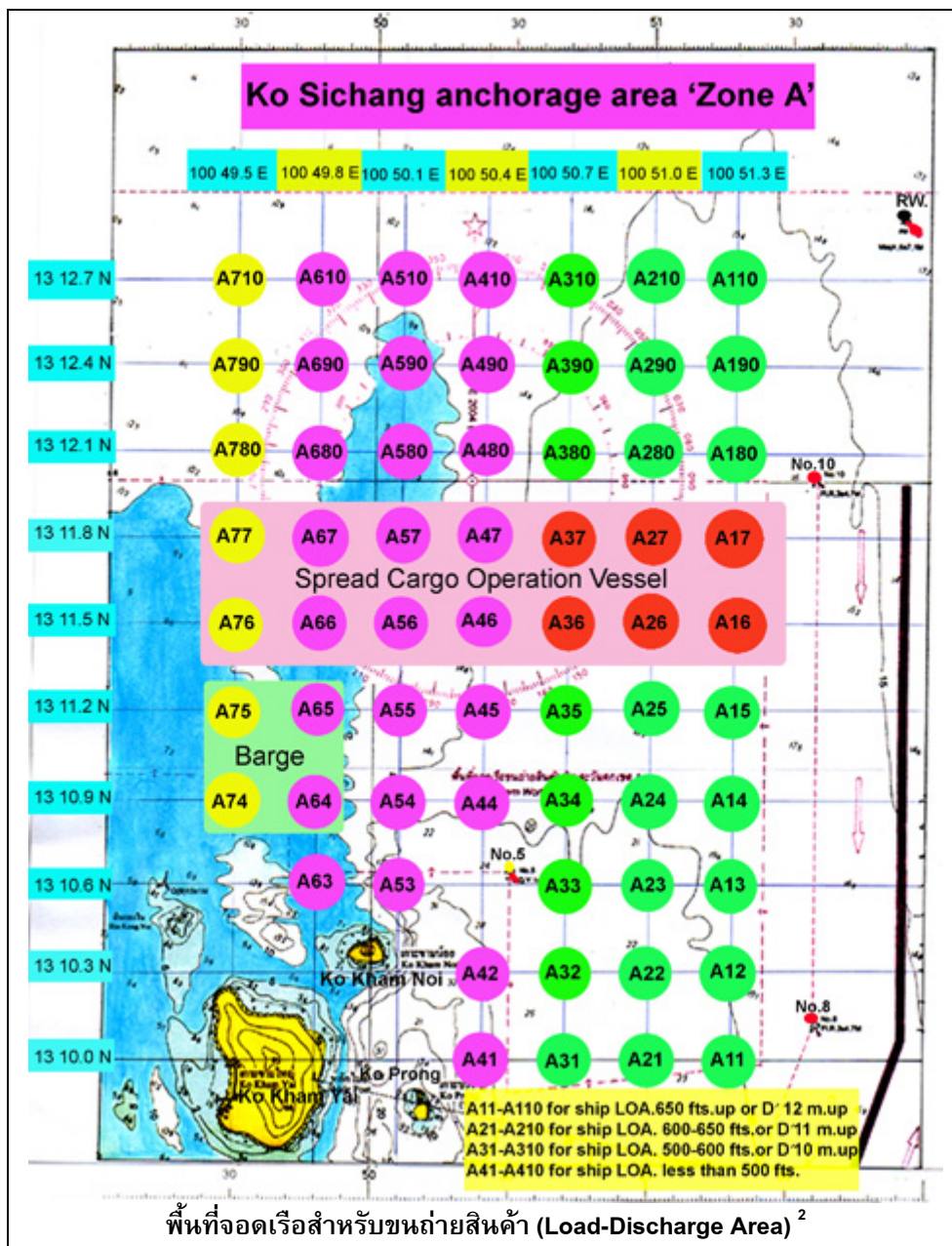
เขตท่าเรือศรีราชา ประกอบด้วย ท่าเรือแหลมฉบัง ศรีราชาฮาเบอร์ ศรีราชาไซโล (ฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น) เคอร์เลียมซีพอร์ต ไทยออยล์ ปตท. เอสโซ่ และเขตจอดเรือศรีราชา พื้นที่สำหรับการขนถ่ายสินค้า ดังนี้

พื้นที่จอดเรือทอดสมอบริเวณเกาะสีชัง

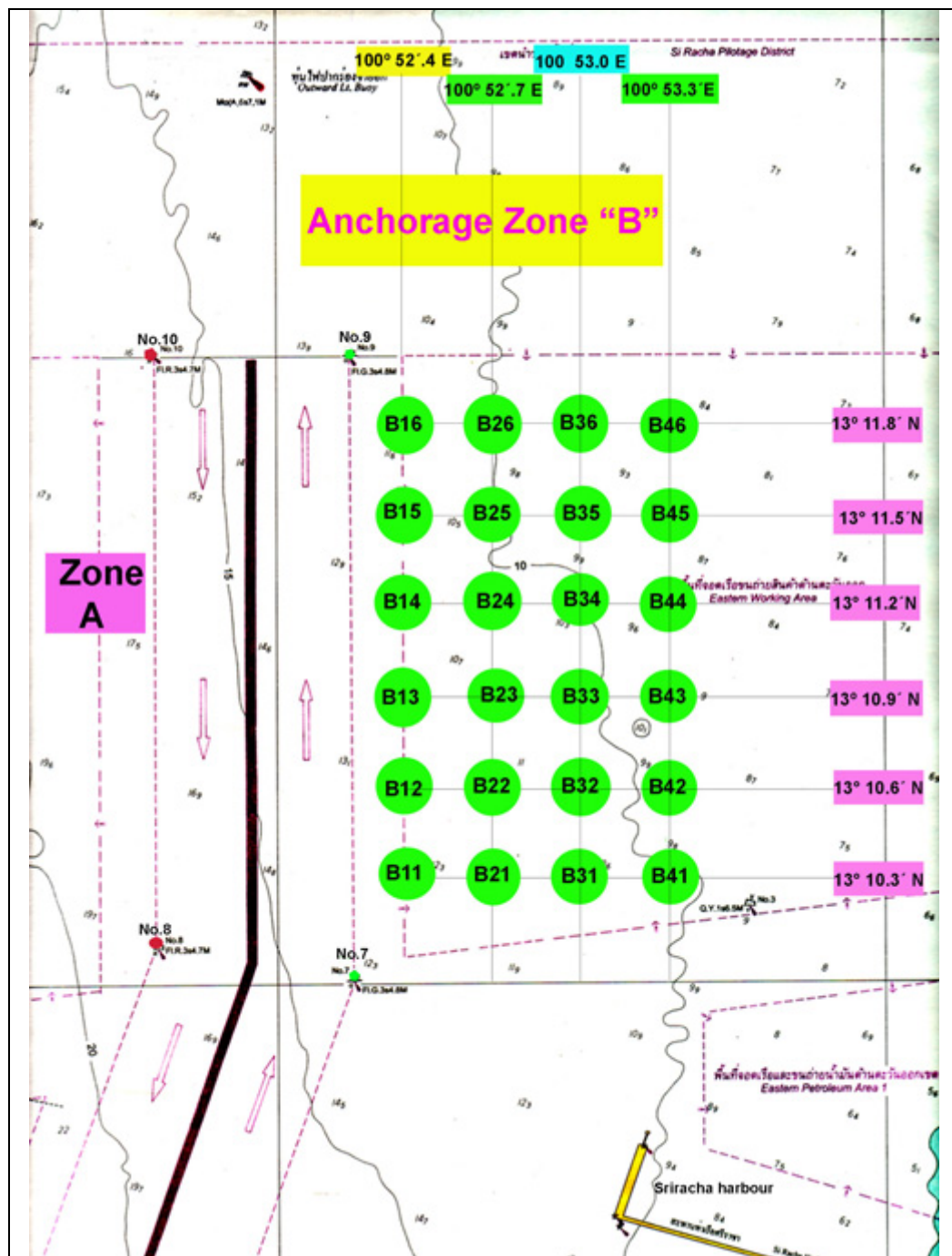
ชื่อเขตจอดเรือ	ชื่อภาษาไทย	ความลึก (เฉลี่ย)
AREA A	เขตจอดเรือขนถ่ายสินค้ากลางน้ำตะวันตกเขต 1	14 เมตร (MSL)
AREA B	เขตจอดเรือขนถ่ายสินค้ากลางน้ำตะวันออก	10 เมตร (MSL)
AREA C	เขตจอดเรือบรรทุกน้ำมันตะวันออกเขต 1	7 เมตร (MSL)
AREA D	เขตจอดเรือขนถ่ายสินค้ากลางน้ำตะวันตกเขต 2	15 เมตร (MSL)
BARGE	เขตจอดเรือลำเลียง	7 เมตร (MSL)
AREA E	เขตจอดเรือบรรทุกน้ำมันตะวันออกเขต 2	7 เมตร (MSL)
AREA F	เขตจอดเรือขนถ่ายสินค้ากลางน้ำตะวันตกเขต 3	15 เมตร (MSL)
AREA G	เขตจอดเรือบรรทุกน้ำมันด้านตะวันตก	17 เมตร (MSL)
AREA H	เขตจอดทอดสมอสำหรับเรือเข้าแหลมฉบัง	10 เมตร (MSL)
D.G.	เขตจอดเรือบรรทุกสินค้าอันตราย	12 เมตร (MSL)
IMMIGRATION	เขตจอดกักเรือเพื่อตรวจโรคและตรวจคนเข้าเมือง	9 เมตร (MSL)

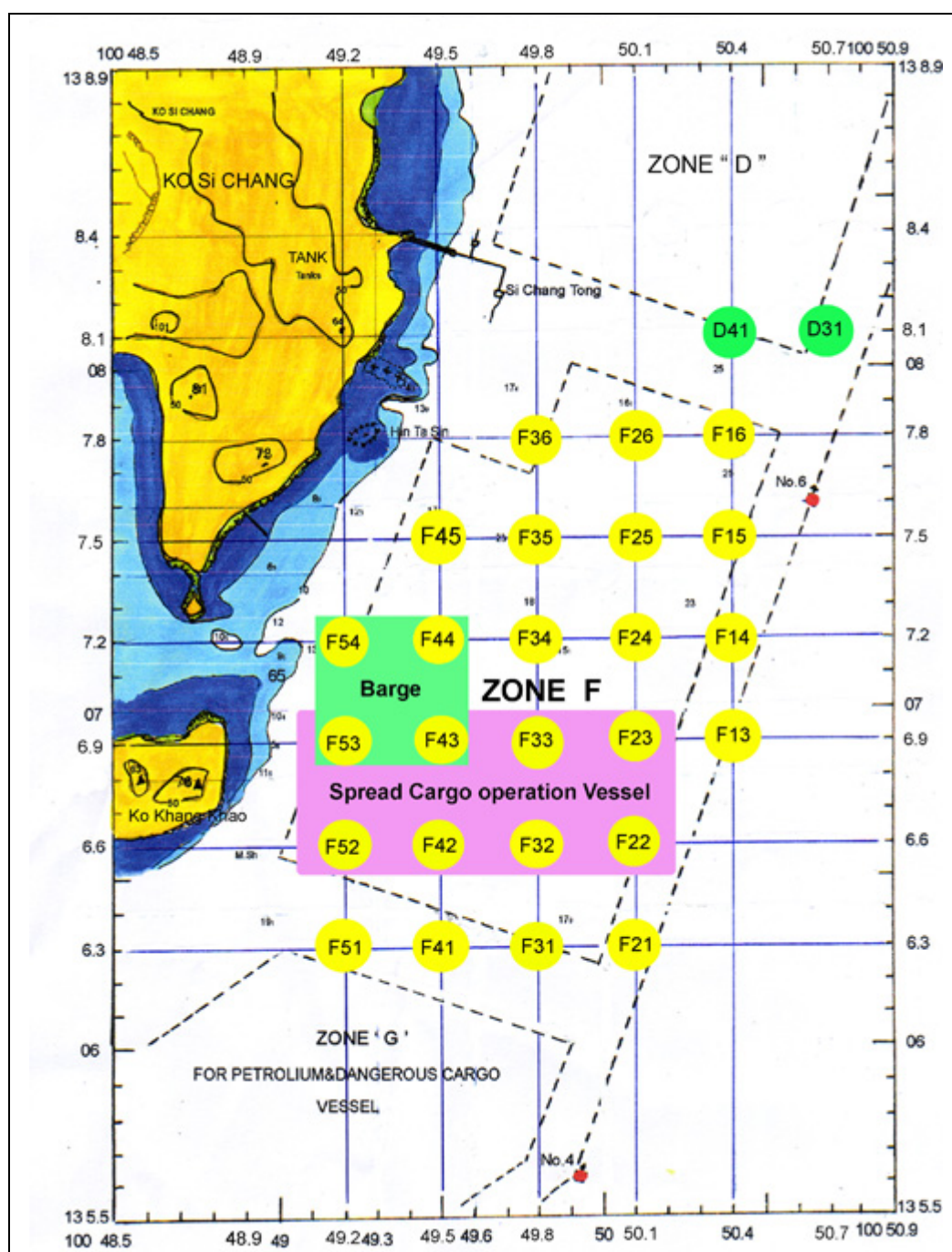
ที่มา : ศูนย์ควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเล กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี. เขตจอดเรือศรีราชา [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.vtsmd.com/port2.html> [13 กรกฎาคม 2552].

¹ ศูนย์ควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเล กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี. เขตจอดเรือศรีราชา [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.vtsmd.com/port2.html> [13 กรกฎาคม 2552].



² สำนักงานนำร่องเขตท่าเรือศรีราชา. พื้นที่จอดเรือทอดสมอบริเวณเกาะสีชัง [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.srirachapilot.org/index.php?lay=show&ac=article&Id=425265&Ntype=4> [13 กรกฎาคม 2552].





	
การบรรทุกขนถ่ายกลางน้ำที่เขตจอดเรือศรีราชา	
	
เรือลำเลียงซึ่งขนส่งสินค้าเกษตรจากแหล่งเพาะปลูกในประเทศมาตามแม่น้ำโดยเรือลากจูง	
	
(ซ้าย) เรือสินค้าขนาดใหญ่ที่จอดเพื่อรอบรรทุกขนถ่ายสินค้า (ขวา) เรือโดยสารข้ามฟากระหว่างศรีราชาและเกาะสีชัง	

ข. ที่ตั้ง

ตั้งอยู่เกือบกึ่งกลางอ่าวไทยตอนใน โดยค่อนมาทางชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก และมีเกาะสี่ช้างและเกาะอื่น ๆ รวม 9 เกาะ คือ เกาะสี่ช้าง เกาะยายท้าว เกาะคางคาว เกาะท้ายตาหมื่น เกาะขามใหญ่ เกาะขามน้อย เกาะปรัง เกาะสัมบันย้อย และเกาะร้านดอกไม้ บริเวณชายฝั่งทะเลของเกาะสี่ช้างทางด้านทิศตะวันตก ประกอบด้วยหาดทรายบางส่วน และมีโขดหินและหน้าผาเป็นส่วนใหญ่ ส่วนทางด้านทิศตะวันออกประกอบด้วยส่วนผสมของโคลนตม ทรายกรวดและแนวหินปะการัง เป็นที่กำบังคลื่นลมจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ได้เป็นอย่างดี ทะเลรอบ ๆ เกาะสี่ช้างมีความลึกเฉลี่ยเกินกว่า 20 เมตร³ ซึ่งที่ตั้งอย่างเป็นทางการ คือ

- ด้านเหนือ – ตามแนวละติจูด 13° 13' 00" เหนือ จากฝั่งไปทางทิศตะวันตกจนถึงลองจิจูด 100° 47' 30" ตะวันออก
- ด้านใต้ – ตามแนวละติจูด 13° 00' 00" เหนือ จากฝั่งไปทางทิศตะวันตกจนถึงลองจิจูด 100° 47' 30" ตะวันออก
- ด้านตะวันตก – ตามแนวลองจิจูด 100° 47' 30" ตะวันออก ด้านเหนือจดละติจูด 13° 13' 00" เหนือ ด้านใต้จด ละติจูด 13° 00' 00" เหนือ

ค. วัตถุประสงค์ของเขตจอดเรือ

สถานที่สำหรับเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ที่กินน้ำลึกไม่สามารถเข้าสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยาได้ แล้วใช้เรือลำเลียงขนส่งสินค้ามายังท่าเรือกรุงเทพอีกทีหนึ่ง จึงทำให้เกาะสี่ช้างเป็นที่รู้จักดีของนักเดินเรือชาวต่างประเทศ

ง. การบริหารเขตจอดเรือ

กรมเจ้าท่าเป็นผู้ควบคุมดูแลทั้งในด้านการจัดระเบียบการจราจรและระบบการขนส่งทางน้ำ การควบคุมมลภาวะทางทะเลและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ส่วนเทศบาลตำบลเกาะสี่ช้าง อำเภอเกาะสี่ช้าง จังหวัดชลบุรี ยังได้พยายามเสนอขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลให้ครอบคลุมพื้นที่ในทะเล โดยอ้างเหตุผลเพื่อเป็นการควบคุมมลภาวะทางทะเลและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม จากการที่เรือสินค้าที่ทำการขนถ่ายสินค้าแล้วทิ้งขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลลงในทะเล⁴

³ เกาะสี่ช้าง จังหวัดชลบุรี [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.si-chang.com?gb=2&mlog=2&mr> [1 พฤษภาคม 2551]

⁴ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลตำบลเกาะสี่ช้าง

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ไม่มี

ฉ. เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

ไม่มีหน่วยงานใดจัดเก็บสถิติเรือและสินค้าผ่านเขตจอดเรือศรีราชาโดยตรง จึงใช้ข้อมูลจากกรมศุลกากร โดยปริมาณสินค้าที่ผ่านบริเวณนี้เพิ่มมากขึ้นทุกปี ดังนี้

ปริมาณสินค้าผ่านเขตจอดเรือศรีราชา

หน่วย : ตัน

ปี	ขาเข้า	ขาออก	รวม
2547	12,502,028.92	9,248,653.56	21,750,682.48
2548	14,405,573.67	14,361,569.57	28,767,143.24
2549	9,216,220.82	15,508,240.18	24,724,461.00

ที่มา : กรมศุลกากร.

(ที่มา : สำนักกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. รายงานการประชุมคณะกรรมการพิจารณาร่างกฎหมายของกระทรวงมหาดไทย คณะที่ 1 และคณะที่ 2 (ประชุมร่วมกัน) ครั้งที่ 2/2551 ณ วันพุธที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550. [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.law.moi.go.th/2551/1&22551020602n.doc> [25 พฤษภาคม 2551].)

ท่าเรือมาบตาพุด

ก. ความเป็นมา

รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนในประเทศจึงได้พัฒนาโครงการเพื่อจัดเตรียมสาธารณูปโภคพื้นฐานเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรม ซึ่งท่าเรือมาบตาพุดเป็นหนึ่งในโครงการและยังเป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทของท่าเทียบเรือชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งอยู่ในการควบคุมดูแลของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ด้วยความคาดหวังที่จะให้เป็นศูนย์รวมแห่งอุตสาหกรรมในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อสนับสนุนการประกอบอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด¹

แผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก กำหนดให้บริเวณพื้นที่มาบตาพุดเป็นแหล่งที่ตั้ง อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ โดยมีท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นสาธารณูปโภคหลักต่อมาระหว่างปี 2525 – 2526 ได้มีการศึกษาความเป็นไปได้ของท่าเรืออุตสาหกรรม (The Development Project of the Industrial Port on the Eastern Seaboard in the Kingdom of Thailand) โดยคณะผู้เชี่ยวชาญจาก Japan International Cooperation Agency ร่วมกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผนวกกับการก่อสร้างท่าเรือมาบตาพุดเป็นอีกผลพวงหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ท่าเรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก² การก่อสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมได้เริ่มขึ้นเมื่อเดือนตุลาคม 2532 แล้วเสร็จทั้งสิ้นตามโครงการเมื่อเดือนมีนาคม 2535³

ข. ที่ตั้ง

ท่าเรือมาบตาพุดตั้งอยู่ที่อ่าวมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 220 กิโลเมตร

¹ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. ประวัติความเป็นมาท่าเรือมาบตาพุด. (สายตรง). แหล่งที่มา : www.ieat.go.th [24 สิงหาคม 2550].

² ตามแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้กำหนดการแบ่งเขตการพัฒนาออกเป็น 2 เขต คือ พื้นที่บริเวณแหลมฉบัง เนื้อที่ประมาณ 10,000 ไร่ กำหนดให้เป็นแหล่งที่ตั้งท่าเรือพาณิชย์และอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมที่ไม่มีปัญหาด้านมลพิษ พื้นที่บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง เนื้อที่ประมาณ 20,000 ไร่ กำหนดให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมทันสมัยและเป็นแหล่งที่ตั้งของอุตสาหกรรมปิโตรเคมี โดยอุตสาหกรรมหลักที่มีการนำวัตถุดิบเข้าและส่งผลิภัณฑ์สำเร็จรูปเพื่อการส่งออกนั้นอยู่ใกล้ท่าเรือน้ำลึกในการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด. 2533.

³ สำนักงานท่าเรือ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. ความเป็นมา. [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.maptaphutport.com/index.php> [7 กรกฎาคม 2552].

ค. วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือ

วัตถุประสงค์แรกเริ่มในการก่อสร้างท่าเรือมาบตาพุด เพื่อรองรับและให้บริการอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ภายในนิคมอุตสาหกรรมเป็นหลัก ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ปูน และโซดาแอช (Soda Ash)

ง. การบริหารท่าเรือ

ท่าเรือมาบตาพุดอยู่ในความดูแลและบริหารของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยมีสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นผู้ดูแลในเรื่องของสาธารณูปโภคโดยรวม เช่น ท่อน้ำ ไฟนํ้า ร่องน้ำ รวมทั้งสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง อาทิ การสื่อสาร และการจราจรทางน้ำ ตั้งแต่ ปี 2546 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้จ้าง บริษัท โกลบอล พอร์ต แมนเนจเม้นท์ จำกัด เข้ามารับจ้างดำเนินการในกิจการเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ตั้งแต่วันที่ 16 พฤศจิกายน 2546 ประกอบด้วยงานต่างๆ ดังนี้

- งานบริหารจัดการระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ ทำหน้าที่ประสานงาน และอำนวยความสะดวกให้เรือที่เข้ามาใช้บริการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
- งานบำรุงรักษาร่องน้ำทางเรือ รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือเข้า – ออก
- งานบริหารจัดการระบบข้อมูลของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และบริหารสัญญาท่าเทียบเรือ รวมทั้งการจัดเก็บรายได้ต่างๆ ให้กับทางนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยมีการวางแผนการพัฒนาด้านการจัดการระบบข้อมูลและการจัดเก็บรายได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการสูงสุด
- การปฏิบัติการและบำรุงรักษาระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกบนบก ทั้งในส่วนของผู้เช่าใช้พื้นที่และลูกค้าของท่าเทียบเรือต่างๆ การนำสินค้าเข้า-ออก เพื่อขนส่งต่อไปยังภูมิภาคอื่นๆ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ⁴

สำหรับบริการเรือลากจูง นิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้มอบหมายให้ บริษัท เอส ซี แมนเนจเม้นท์ จำกัด⁵ โดยได้รับสิทธิประกอบการเรือลากจูงในท่าเรือมาบตาพุดจากการ

⁴ สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด.แผนพับประชาสัมพันธ์.

⁵ บริษัท เอส ซี แมนเนจเม้นท์ จำกัด เป็นหนึ่งในบริษัทในเครือของ กลุ่มบริษัท เอส ซี กรุ๊ป ได้เริ่มก่อตั้งขึ้นมาตั้งแต่ปี 2528 โดยคุณณัฐภ รัตนสุวรรณทวี ซึ่งปัจจุบันดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการบริหาร

นิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2539 โดยมีกำหนดระยะเวลา 10 ปี ดังนั้น อัตราค่าภาระต่าง ๆ ผู้ใช้บริการติดต่อกับ บริษัท เอส ซี แมนเนจเม้นท์ จำกัด โดยตรง

ท่าเทียบเรือต่าง ๆ ในท่าเรือมาบตาพุดประกอบการโดยเอกชน ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ ท่าเทียบเรือที่ให้บริการแก่สาธารณะ และท่าเทียบเรือที่ให้บริการแก่กิจการของตนเอง ปัจจุบันมีท่าเทียบเรือที่ให้บริการทั้งหมด 8 ท่า ได้แก่

- **ท่าเทียบเรือสาธารณะ (Public Terminal)**

ท่าเทียบเรือสาธารณะ คือ เป็นท่าเรือที่ไม่จำกัดผู้ใช้บริการ เป็นท่าเรือที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานรวมทั้งท่าเทียบเรือ โรงพักสินค้า พื้นที่หน้าท่า และอุปกรณ์หน้าท่า ท่าเทียบเรือที่ให้บริการสาธารณะมี 2 ท่า คือ

บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอร์มินอล จำกัด (TPT) และบริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (TTT)

- **ท่าเทียบเรือ เฉพาะกิจ (Dedicated Terminal or Private Berth)**

ท่าเทียบเรือแบบเฉพาะกิจ Private Berth คือ เอกชนเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือและดำเนินการบริหารท่าเทียบเรือเอง ได้รับสิทธิเป็นเจ้าของพื้นน้ำนั้น โดยมีเงื่อนไขว่า การรับเรือหรือสินค้าของท่าเทียบเรือ จะต้องเป็นสินค้าหรือกิจการของบริษัทหรือบริษัทถือหุ้นไม่น้อยกว่า ร้อยละ 25 เพื่อเป็นการป้องกันการแข่งขันกับท่าที่การนิคมฯ ให้สัมปทานประกอบด้วย⁶

1) บริษัท ปิ๊ปปี้เอ็นเอฟ ซี จำกัด (มหาชน) (NFC) หรือ บริษัทปิ๊ปปี้แห่งชาติ จำกัด (มหาชน)

2) บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด (RBT)

(CEO) ส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมเหลวทุกชนิด ประมาณปี 2536 บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการเรือลากจูง (Tug boat) โดยได้รับสิทธิประกอบการเรือลากจูงในท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด จากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ยังขยายงานบริการทางน้ำประจำท่าเรือต่าง ๆ เช่น รับเหมาบริการลากเรือ (Jetty Service) บริการรับเชือกผูกเชือกเรือ และการบริการนอกชายฝั่ง (Offshore) เป็นต้น (ที่มา : http://www.scgroupthai.com/modules.php?name=About_us&his=scm)

⁶ สำนักงานท่าเรือ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. เกี่ยวกับท่าเรือฯ. (สายตรง). แหล่งที่มา :

<http://www.maptaphutport.com/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=1> [7 กรกฎาคม 2552].

3) บริษัท อัลลายแอนซ์รีไฟน์นิ่ง จำกัด (ARC) บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ 2 ท่า คือ ท่าเทียบเรือ ARC ท่าเทียบเรือ RRC

4) บริษัท มาบตาพุดแทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (MTT)

5) บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด (Glow SPP3)

6) บริษัท บี แอล ซี พี เพาเวอร์ จำกัด (BLCP)

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเทียบเรือมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญโดยสรุป มีดังนี้

ท่าเทียบเรือ	ชนิด/จำนวนท่า	ความยาว (เมตร)	ขีดความสามารถ	
			ขนาดเรือ (dwt)	ความลึก (เมตร)
TPT	Quay (2)	330	20,000	12.5
TTT	Jetty (2)	280	43,500	12.5
NFC	Quay	265	60,000	12.5
RBT	Quay	1,002	40,000	12.5
RRC	Jetty (3)	579	100,000	12.5
SPRC	Pier	1,045	3,000 – 5,000	6 – 12
MTT	Jetty (2)	595	100,000	17.5
Glow ⁷	Quay	225	55,000	12.5 – 13.5
BLCP	Quay	380	180,000	17.5

ที่มา : ท่าเรือมาบตาพุด

จ. ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

เรือที่ผ่านท่าเรือมาบตาพุดส่วนใหญ่เป็นเรือบรรทุกสินค้าเหลว ดังนั้นสินค้าส่วนใหญ่ที่ผ่านท่าเทียบเรือเป็นสินค้าเหลว เช่น น้ำมัน ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เคมีภัณฑ์ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีสินค้าเทกอง และสินค้าทั่วไป เช่น ถ่านหิน เหล็ก เป็นต้น ดังตารางปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือมาบตาพุด ปี 2547 – 2550 ดังนี้

⁷ สัมภาษณ์ ธีรพล ศิลาคูปต์, Government Affairs Officer บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด, 18 ธันวาคม 2550.

ปริมาณเรือผ่านท่าเรือมาตาพูด ปี 2547 – 2550

หน่วย : เที่ยว

ปี	ประเภทเรือ	ท่าเทียบเรือ								
		TPT	TTT	NFC	RBT	ARC		MTT	GLOW SPP	BLCP
						RRC	SPRC			
2547	เรือสินค้าทั่วไป	302	130	39	347	0	783	55	18	0
	เรือ Tanker	1	527	2	1	0	2,864	304	0	0
	เรือ LPG, Tanker	0	6	10	0	0	627	11	0	0
	เรือลำเลียง	128	0	2	67	0	30	0	0	0
	เรือตู้สินค้า	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	เรือ RO - RO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	เรืออื่น ๆ	67	38	6	103	0	107	8	8	0
	รวม	500	701	59	518	0	4,411	378	26	0
2548	เรือสินค้าทั่วไป	278	0	28	212	00	1	2	16	0
	เรือ Tanker	25	731	11	6	0	3,573	467	5	0
	เรือ LPG, Tanker	0	4	7	0	0	554	29	0	0
	เรือลำเลียง	100	2	26	24	0	93	3	3	0
	เรือ Bunker	37	0	10	55	0	0	0	2	0
	เรือตู้สินค้า	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	เรือ RO - RO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	เรือ Barge, Lighter, Tug (ต่างประเทศ)	341	3	296	515	0	0	9	3	0

ปริมาณเรือผ่านท่าเรือมาบตาพุด ปี 2547 – 2550

หน่วย : เที่ยว

ปี	ประเภทเรือ	ท่าเทียบเรือ								
		TPT	TTT	NFC	RBT	ARC		MTT	GLOW SPP	BLCP
						RRC	SPRC			
	เรือ Barge, Lighter, Tug (ในประเทศ)	44	0	0	156	0	0	0	0	0
	เรืออื่น ๆ	4	0	1	4	0	0	0	0	0
	รวม	831	740	379	972	0	4,221	510	29	0
2549	เรือสินค้าทั่วไป	258	0	7	262	1	0	1	17	14
	เรือ Tanker	21	786	2	3	1015	2,312	0	0	0
	เรือ LPG, Tanker	0	11	2	1	6	487	0	0	0
	เรือลำเลียง	74	0	0	22	0	68	0	4	0
	เรือ Bunker	31	0	0	76	0	0	0	0	0
	เรือตู้สินค้า	3	0	0	0	0	0	0	0	0
	เรือ RO - RO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	เรือ Barge, Lighter, Tug (ต่างประเทศ)	339	3	48	303	37	19	0	22	0
	เรือ Barge, Lighter, Tug (ในประเทศ)	32	0	0	0	0	0	0	0	0
	เรืออื่น ๆ	6	0	0	0	0	0	0	0	0
	รวม	764	800	59	667	1059	2886	1	43	14
2550	เรือสินค้าทั่วไป	295	0	0	256	2	0	0	13	30
	เรือ Tanker	3	790	7	3	942	2,034	442	0	0

ปริมาณเรือผ่านท่าเรือมาบตาพุด ปี 2547 – 2550

หน่วย : เที่ยว

ปี	ประเภทเรือ	ท่าเทียบเรือ								
		TPT	TTT	NFC	RBT	ARC		MTT	GLOW SPP	BLCP
						RRC	SPRC			
	เรือ LPG, Tanker	0	8	0	0	21	415	25	0	0
	เรือลำเลียง	98	0	0	29	0	72	0	2	0
	เรือ Bunker	34	0	0	67	0	0	0	0	0
	เรือตู้สินค้า	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	เรือ RO - RO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	เรือ Barge, Lighter, Tug (ต่างประเทศ)	215	0	8	110	0	0	6	26	0
	เรือ Barge, Lighter, Tug (ในประเทศ)	29	0	2	40	0	0	0	0	0
	เรืออื่น ๆ	16	0	1	13	0	1	0	0	0
	รวม	690	798	18	518	965	2522	473	41	30

หมายเหตุ : ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ RRC และท่าเทียบเรือ SPRC ร่วมกันจัดตั้ง บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด (ARC) เพื่อบริหารท่าเทียบเรือทั้งสอง (Operating Alliance) โดยมีผลสิ้นสุดการบริหารร่วมในวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2552 ดังนั้นสถิติสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ ARC เฉพาะปี 2544 – 2548 เท่านั้น

ที่มา : สำนักงานท่าเรือมาบตาพุด, 2550.

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือมาบตาพุด ปี 2547 – 2550

หน่วย : ตัน

ปี	ประเภทสินค้า	ท่าเทียบเรือ								
		TPT	TTT	NFC	RBT	ARC		MTT	GLOW	BLCP
						RRC	SPRC			
2544	สินค้าทั้งหมด	1,497,462.82	2,634,919.42	609,686.93	1,645,469.40	10,653,724.49		1,524,507.89	60,629.00	0
2545	สินค้าทั้งหมด	1,750,287.03	2,762,753.59	555,252.72	292,404.67	10,803,026.63		2,273,137.29	674,660.71	0
2546	สินค้าทั้งหมด	2,059,698.80	3,606,059.60	436,367.84	3,074,715.83	9,913,805.06		2,324,417.79	739,532.52	0
2547	สินค้าทั่วไป (ขาเข้า)	2,180,877.14	3,595,284.21	481,387.58	2,152,287.66	9,487,384.38		2,269,749.79	990,565.44	0
	สินค้าทั่วไป (ขาออก)	96,709.31	178,726.49	23,238.56	230,428.26	1,774,960.41		137,219.30		0
	รวม	2,277,586.45	3,774,010.70	504,626.14	2,382,715.92	11,262,344.78		2,406,969.09	990,565.44	0
2548	สินค้าทั่วไป (ขาเข้า)	1,147,049.65	3,130,975.84	481,762.36	1,292,907.95	161,564.45		2,038,668.79	835,961.95	0
	สินค้าทั่วไป (ขาออก)	718,621.94	906,113.56	249,746.87	900,938.59	9,026,316.88		320,910.98	00	0
	รวม	1,865,671.60	4,037,089.40	731,509.23	2,193,846.54	9,187,881.33		2,359,579.77	835,961.95	0
2549	สินค้าทั่วไป (ขาเข้า)	1,061,812.05	3,629,267.63	67,753.70	1,363,170.24	3,149.33	3,352.77	2,334,234.55	831,948.68	1,885,764.44
	สินค้าทั่วไป (ขาออก)	669,852.00	1,136,747.81	39,360.93	698,445.70	3,749,756.00	5,164,653.06	339,762.50	0	0
	รวม	1,731,664.05	4,766,015.44	107,114.63	2,061,615.93	3,752,905.33	5,168,005.83	2,673,997.05	831,948.68	1,885,764.44
2550	สินค้าทั่วไป (ขาเข้า)	1,061,812.05	3,629,267.63	67,753.70	1,363,170.24	0	1,500.70	2,013,214.53	725,534.70	3,778,205.48
	สินค้าทั่วไป (ขาออก)	669,852.00	1,136,747.81	39,360.93	698,445.70	3,276,784.42	4,624,401.03	291,593.61	0	0
	รวม	1,731,664.05	4,766,015.44	107,114.63	2,061,615.93	3,276,784.42	4,625,901.72	2,304,808.15	725,534.70	3,778,205.48

ที่มา : สำนักงานท่าเรือมาบตาพุด.

เนื่องจากท่าเรือมาบตาพุดเป็นท่าเรือที่สร้างและกำกับดูแลโดยการนิคมแห่งประเทศไทย การดำเนินการของแต่ละท่าเทียบเรือ ทั้งท่าเทียบเรือสาธารณะ และท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ เป็นการบริหารจัดการของบริษัทเอกชนผู้รับสัมปทาน ปัจจุบันบริษัทผู้บริหารท่าเรือต่างปรับเปลี่ยนการดำเนินธุรกิจ มีการควบรวมกิจการ ร่วมทุนระหว่างบริษัท ทำให้เกิดการปฏิสัมพันธ์ระหว่างบริษัทที่บริการท่าเรือ ดังนั้น เพื่อความสะดวกในการอธิบายรายละเอียดของแต่ละท่าเทียบเรือ จึงอาศัยบริษัทผู้ประกอบการเป็นหลักในการอธิบาย ดังนี้

ท่าเทียบเรือ บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอร์มินอล จำกัด

ก. ความเป็นมา

บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอร์มินอล จำกัด หรือท่าเทียบเรือ TPT เป็นท่าเรือเอนกประสงค์ที่ตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือที่ใหญ่และสำคัญแห่งหนึ่งของประเทศไทย ให้บริการท่าเรือเอนกประสงค์ซึ่งเป็นหนึ่งในท่าเรือมาบตาพุด เพื่อให้บริการแก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ทั้งที่อยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรม และในแหล่งอุตสาหกรรมอื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียง

ข. วัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือนี้เป็นท่าเทียบเรือสาธารณะ (Common Used Port) สามารถให้บริการเรือระหว่างประเทศ รวมทั้งดำเนินการขนถ่ายทั้งสินค้าทั่วไป (General Cargo) สินค้าเทกอง (Bulk) สินค้าที่ต้องได้รับการขนถ่ายเป็นพิเศษ เช่น heavy cargo และยังสามารถรับขนถ่ายตู้สินค้าด้วยอุปกรณ์ และเครื่องมือในการขนถ่ายที่ทันสมัย⁸

ค. การบริหารท่าเรือ

บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอร์มินอล จำกัด (TPT) บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ซึ่งเป็น 1 ใน 2 ท่าเรือสาธารณะของการนิคมอุตสาหกรรมในประเทศไทย

⁸ บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอร์มินอล จำกัด. ที่ตั้ง [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.tptport.com/mtp/th/location.html> [10 มีนาคม 2551].

ง. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือ มี 2 ท่า คือ

ท่าเทียบเรือใหญ่ ความยาวหน้าท่า 330 เมตร ความลึกหน้าท่า 12.5 เมตร สามารถรับเรือขนาด 60,000 DWT

ท่าเทียบเรือเล็ก ความยาวหน้าท่า 150 เมตร ความลึกหน้าท่า 6 เมตร สามารถรับเรือขนาด 60,000 DWT

- สิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บสินค้า ได้แก่ ลานวางสินค้ากลางแจ้งขนาด 75,000 ตารางเมตร และโรงพักสินค้า 1 หลัง ขนาด 4,080 ตารางเมตร

- อุปกรณ์ยกขนสินค้า ประกอบด้วย ปั่นจั่นยกสินค้าหน้าท่า 2 ตัว รถปั่นจั่น (Mobile Crane) 2 ตัว รถยกตู้สินค้า (Reach Stacker) 1 คัน รถยกตู้สินค้าชนิดล้อยาง (Rubber Tyre Gantry Crane) 1 คัน รถยก (Forklift) 8 คัน รถหัวลากพร้อมหาง (Chassis with Prime Mover) 9 คัน เครื่องชั่งน้ำหนัก (Weight Bridge) 1 เครื่อง เรือลากจูง (Harbour Tug Boat) 2 ลำ เรือบริการ / เซอร์เวย์ (Work / Survey Boat) 1 ลำ และเรือรับผูกเชือก (Robe Boat) 3 ลำ⁹

จ. เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าที่ผ่านเข้า – ออกท่าเทียบเรือนี้เป็นสินค้าทั่วไป และเป็นสินค้าขาเข้ามากกว่าขาออก โดยสินค้าขาเข้ามีแหล่งต้นทางของสินค้ามาจากประเทศต่าง ๆ เช่น รัสเซีย บราซิล และจีน เป็นต้น ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ TPT ปี 2540 – 2549 ดังนี้

⁹ บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอมินอล จำกัด. เครื่องมือ [สายตรง]. แหล่งที่มา:

<http://www.tptport.com/mtp/th/equip.html> [10 มีนาคม 2551]



ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป TPT

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 18 มกราคม 2551

ปริมาณเรือที่เทียบท่าเทียบเรือ TPT ปี 2540 – 2549

หน่วย : ลำ

ปี	เรือสินค้าทั่วไป	เรือตู้สินค้า	รวม
2540	410	0	410
2541	360	27	387
2542	369	124	493
2543	306	136	442
2544	310	77	387
2545	350	43	393
2546	446	21	467
2547	480	17	497
2548	529	2	531
2549	438	1	439

ที่มา : บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอมินอล จำกัด,

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ TPT ปี 2540 – 2549

หน่วย : ตัน

ปี	ประเภทสินค้า	ขาเข้า	ขาออก	รวม
2540	สินค้าทั่วไป	1,113.01	474,691.00	475,804.01
2541	สินค้าทั่วไป	672,952.00	541,711.00	1,214,663.00
2542	สินค้าทั่วไป	1,028,876.00	399,862.00	1,428,738.00
2543	สินค้าทั่วไป	818,941.00	625,745.00	1,444,686.00
2544	สินค้าทั่วไป	466,918.00	569,913.00	1,036,831.00
2545	สินค้าทั่วไป	595,691.00	642,350.00	1,238,041.00
2546	สินค้าทั่วไป	861,545.92	674,763.06	1,536,308.98
2547	สินค้าทั่วไป	1,157,691.09	549,040.58	1,706,731.67
2548	สินค้าทั่วไป	1,071,246.59	429,904.05	1,501,150.64
2549	สินค้าทั่วไป	961,980.00	350,821.64	1,312,801.64

ที่มา : บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอมินอล จำกัด.

ท่าเทียบเรือ บริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)

ก. ความเป็นมา

ท่าเทียบเรือ บริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) หรือท่าเทียบเรือ TTT เป็นท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ประเภทสินค้าเหลวเพื่อให้บริการแก่

ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในเขตนคมอุตสาหกรรม โดยมี บริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ



ท่าเทียบเรือสินค้าเหลว TTT

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 25 ธันวาคม 2550

บริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) ตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2535 เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง บริษัท ปิโตรเคมีแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 51 และ บริษัท Royal Vopak จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบกิจการ tank farm ในท่าเรือต่างๆ ทั่วโลก¹⁰ ถือหุ้นร้อยละ 49

ข. ที่ตั้ง

ท่าเทียบเรือ TTT ตั้งอยู่ที่ท่าเรือมาบตาพุด และสำนักงานใหญ่ ตั้งอยู่ที่ 123 ถนนทาวเวอร์ บี ซัน 32 ถ.วิภาวดี – รังสิต จตุจักร กรุงเทพฯ

ค. วัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือ TTT เป็นท่าเทียบเรือบรรทุกและขนถ่าย และรับฝากผลิตภัณฑ์เคมีและปิโตรเลียมเหลว

ง. การบริหารท่าเทียบเรือ

บริษัท ไทยแทงค์ เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าเหลว (Liquid Berth) ซึ่งเป็น 1 ใน 2 ท่าเรือสาธารณะ (Public Terminal) ของการนิคมอุตสาหกรรมในประเทศไทย

¹⁰ สัมภาษณ์ บุญเหลือ สุวรรณเขตร์, Administrative Supervisor บริษัทไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด, 25 ธันวาคม 2550.

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเทียบเรือ

- ท่าเทียบเรือประกอบด้วย สะพานเทียบเรือ 3 ท่า ระดับน้ำหน้าท่า 12.5 เมตร
 - สะพานเทียบเรือหมายเลข 1 ความยาว 280 เมตร สามารถรับเรือขนาดความยาวไม่เกิน 200 เมตร
 - สะพานเทียบเรือหมายเลข 2 ความยาว 280 เมตร สามารถรับเรือขนาดความยาวไม่เกิน 260 เมตร
 - สะพานเทียบเรือหมายเลข 3 ความยาว 120 เมตร สามารถรับเรือขนาดความยาวไม่เกิน 120 เมตร
- อุปกรณ์ขนถ่าย ประกอบด้วย¹¹
 - Loading Hose ซึ่งเป็นท่ออ่อนทนแรงดันสูง เพื่อใช้ในการขนถ่ายสารเคมีที่สามารถขนถ่ายปนกันได้
 - Loading Arm เป็นท่อขนถ่ายสินค้าที่ทนต่อแรงดันสูง
 - สิ่งอำนวยความสะดวกในการเก็บรักษาสินค้าได้แก่ ถัง (Tank) ซึ่งมีทั้งหมด 90 ใบ ตั้งแต่ถังใบสามารถเก็บรักษาสินค้าได้ 80,000 ตัน ถังส่วนหนึ่งเป็นของลูกค้า และอีกส่วนหนึ่งเป็นของท่าเทียบเรือ มีด้วยกัน 4 ประเภท คือ
 - Doom Roft/Roof Tank เป็นถังที่ใช้ในการเก็บรักษาสารเคมีเหลวที่ระเหยเป็นไอ เช่น Methylenon
 - Floating Roof หรือถังฝาลอย ภายในมีลูกลอยใช้เก็บปิโตรเลียมเหลว ไม่คายไอเมื่อถูกความร้อน เช่น น้ำมันเตา ยางมะตอย
 - Sphere Tank หรือถังลูกโลก เก็บรักษาสินค้าด้วยความดันสูง ใช้เก็บสารเคมีที่มีไอ
 - ถัง Doom 2 ชั้น ใช้เก็บผลิตภัณฑ์เคมีที่ระเหยได้ง่ายและต้องเก็บภายใต้อุณหภูมิ 103 องศาเซลเซียส ได้แก่ Ethylene ภายในถังมีเครื่องทำอุณหภูมิ

¹¹ เพิ่งอ้าง.

ฉ. เรือและสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือให้บริการแก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรม โดยให้บริการรับฝากและลำเลียงสินค้าผ่านท่าลำเลียงทั้งทางบกและใต้ดินแก่โรงงาน 27 โรงงาน ดังนั้นเรือและสินค้าระหว่างประเทศที่ผ่านท่าเรือ จึงเป็นสินค้าขาเข้าเท่านั้น ส่วนการลำเลียงต่อไปยังลูกค้าถือเป็นการขนส่งต่อเนื่องภายใน ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ ดังนี้

ปริมาณเรือที่เทียบท่าเทียบเรือ TTT ปี 2544 – 2549

หน่วย : ลำ

ปี	ประเภทเรือ	ปริมาณเรือ
2544	เรือผลิตภัณฑ์เคมีและปิโตรเลียมเหลว	515
2545	เรือผลิตภัณฑ์เคมีและปิโตรเลียมเหลว	666
2546	เรือผลิตภัณฑ์เคมีและปิโตรเลียมเหลว	805
2547	เรือผลิตภัณฑ์เคมีและปิโตรเลียมเหลว	826
2548	เรือผลิตภัณฑ์เคมีและปิโตรเลียมเหลว	855
2549	เรือผลิตภัณฑ์เคมีและปิโตรเลียมเหลว	972

ที่มา : บริษัท ไทยแทงค์ เทอร์มินอล จำกัด.

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ TTT ปี 2544 – 2549

หน่วย : ตัน

ปี	ประเภทสินค้า	เข้า	ออก	รวม
2544	ผลิตภัณฑ์เคมีและปิโตรเลียมเหลว	2,272,337	324,544	2,596,881
2545	ผลิตภัณฑ์เคมีและปิโตรเลียมเหลว	2,340,409	458,940	2,799,349
2546	ผลิตภัณฑ์เคมีและปิโตรเลียมเหลว	2,941,718	659,310	3,601,028
2547	ผลิตภัณฑ์เคมีและปิโตรเลียมเหลว	3,000,358	710,781	3,711,139
2548	ผลิตภัณฑ์เคมีและปิโตรเลียมเหลว	3,154,465	877,651	4,032,116
2549	ผลิตภัณฑ์เคมีและปิโตรเลียมเหลว	3,652,512	1,113,503	4,766,015

ที่มา : บริษัท ไทยแทงค์ เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน).

ท่าเทียบเรือ บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน)

ก. ความเป็นมา

ท่าเทียบเรือบริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) หรือท่าเทียบเรือ NFC ก่อสร้างขึ้นเพื่อเป็นท่าเรือเฉพาะกิจในการขนถ่ายสินค้าของบริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) โดยเฉพาะปุ๋ยเคมี

บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) หรือชื่อเดิม บริษัทปุ๋ยแห่งชาติ จำกัด(มหาชน) ก่อตั้งขึ้นตามมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2525 ซึ่งมี ฯพณฯ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้ภาคเกษตรกรรมไทย และลดการพึ่งพาการนำเข้าปุ๋ยเคมีจากต่างประเทศ

ปี 2540 เกิดภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ บริษัท ปุ๋ยแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ประสบปัญหาในการดำเนินธุรกิจ และจึงถูกควบคุมกิจการโดยบริษัทต่างประเทศ ต่อมาในปี 2546

รัฐบาลมีนโยบายให้รัฐวิสาหกิจและองค์กรที่ภาครัฐมีส่วนถือหุ้นดำเนินธุรกิจแบบพึ่งพาตัวเองได้ ภาคเอกชนหลายแห่ง จึงได้เข้ามาถือหุ้นในบริษัทปุ๋ยแห่งชาติ ฯ แทน ทำให้โครงสร้างองค์กรเปลี่ยนไปเป็นบริษัทเอกชน และได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด(มหาชน) ตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2547 เป็นต้นมา แต่ยังคงดำเนินธุรกิจผลิตปุ๋ยเคมี ขายเป็นภาคเกษตรกรรมในประเทศเป็นหลักอยู่เช่นเดิมใน¹²



ท่าเทียบเรือ NFC และ RBT ซึ่งควบคุมบริหารโดยบริษัท เอส ซี เมนแจนเมนท์ จำกัด



เรือลากจูงของบริษัท เอส ซี เมนแจนเมนท์ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเรือลากจูงในท่าเรือมาบตาพุด
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 19 ธันวาคม 2550

¹² บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด(มหาชน).ความเป็นมาของบริษัท[สายตรง]. แหล่งที่มา:

<http://www.nfc.co.th/Thai/Profile.asp>[11 มีนาคม 2551]

ภายหลังกลุ่มบริษัทเอสซี¹³ ได้เข้าควบคุมกิจการของบริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) นอกจากนี้ บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) ยังเข้าไปถือหุ้นของ บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด ร้อยละ 83.25 ณ วันที่ 21 มิถุนายน 2549 กล่าวได้ว่า กลุ่มบริษัทเอสซีถือหุ้นและดำเนินกิจการของบริษัทท่าเรือระยอง จำกัด ควบคู่กัน¹⁴

ข. วัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือให้บริการขนถ่ายสินค้าของ บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)

ง. การบริหารท่าเรือ

ปัจจุบันกลุ่มบริษัทเอสซีได้เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ภายใต้ชื่อ บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน)

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือมีความยาว 265 เมตร จำนวน 2 ท่า ความลึกหน้าท่า 12.5 เมตร
- ท่าเทียบเรือสามารถรับเรือ 60,000 dwt
- พื้นที่หลังท่า 60 ไร่
- โรงพักสินค้า 6 หลัง
- Tank Farm 5 ถัง มีความจุรวม 70,000 ตัน¹⁵

ฉ. เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

ปัจจุบัน บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) ได้หยุดผลิตชั่วคราว จึงทำให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือคงเหลือแต่สินค้าของบริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ซึ่งมีปริมาณไม่มาก

ท่าเทียบเรือ บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด

¹³ กลุ่มบริษัท เอส ซี กรุ๊ป ได้เริ่มก่อตั้งขึ้นมาตั้งแต่ปี 2528 โดยกลุ่มธุรกิจมีพื้นฐานมาในด้านเกี่ยวข้องกับ การขายการบริการและการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมเหลวทุกชนิด ต่อมาได้ขยายธุรกิจมาให้บริการเรือลากจูง (SC Group [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.scgroupthai.com> [21 กุมภาพันธ์ 2551].)

¹⁴ เพิ่งอ้าง

¹⁵ สำนักงานท่าเรือ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. ความเป็นมา. (สายตรง). แหล่งที่มา : <http://www.mapthaphutport.com> [7 กรกฎาคม 2552].

ก. ความเป็นมา

บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด หรือ RBT ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2539 ภายใต้โครงสร้างการร่วมทุนระหว่างบริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 55 และ บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 40 และต่างชาติอีกร้อยละ 5 มีวัตถุประสงค์ในการตั้งบริษัทเพื่อประกอบกิจการท่าเทียบเรือ โดยได้รับสิทธิในการใช้พื้นที่หน้าท่าจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย บริเวณร่อนน้ำเดินเรือของท่าเทียบเรือน้ำลึกนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ขนาดความยาวหน้าท่า 1,002 เมตร (ตามสัญญา 1,024.2 เมตร)

ตามสัญญาที่บริษัทท่าเรือระยองทำไว้กับ กนอ. ฉบับลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 2539 ระบุ ให้ RBT อยู่ในฐานะผู้ร่วมดำเนินงานพัฒนาพื้นที่ก่อสร้างท่าเทียบเรือดังกล่าว โดยให้เป็นท่าเทียบเรือเฉพาะกิจให้บริการเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าประเภทเทกองในกิจการของบริษัท ปูนซิเมนต์ และ กิจการปูนของปูน NFC เท่านั้น ซึ่งตามเงื่อนไขสัญญาในระยะเวลา 30 ปี (ปี 2539 – 2569) RBT จะต้องจ่ายค่าใช้ท่าเรือให้กับ กนอ. ใน 2 ส่วนหลัก คือ

1) ค่าใช้จ่ายแบบคงที่ โดยต้องเสียให้กับ กนอ. ทุกปีตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ดังนี้

- ปีที่ 1 – 10 ต้องจ่ายปีละ 52 ล้านบาท
- ปีที่ 11-20 จ่ายปีละ 57 ล้านบาท
- ปีที่ 21-30 จ่ายปีละ 62 ล้านบาท

2) ค่าใช้จ่ายตามปริมาณสินค้าที่ขนถ่าย จะคิดในอัตราตันละ 8 – 14 บาท อย่างไรก็ตามตามเงื่อนไขสัญญาที่เป็นแบบ BTO (building transfer operate) นั้น เมื่อมีการดำเนินการไปถึง 15 ปีแล้ว ท่าเรือ RBT ก็จะถูกโอนไปเป็นกรรมสิทธิ์ของ กนอ. โดยปริยาย

จากมูลค่าการก่อสร้างท่าเรือระยองในวงเงิน 2,000 ล้านบาท เป็นการกู้จากสถาบันการเงิน 1,000 ล้านบาท และเงินทุนของ RBT อีก 1,000 บาท ปรากฏได้มีการใช้จริงไป 460 ล้านบาท เริ่มดำเนินการไปได้เพียงปีเดียว พอถึงปี 2540 บริษัทท่าเรือระยอง (RBT) ได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจ จนบริษัทขาดสภาพคล่องทางการเงิน และติดค้างชำระค่าใช้ท่าตามเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้กับ กนอ.

จนกระทั่งปี 2546 จึงเกิดเป็นข้อพิพาททางกฎหมายขึ้น เมื่อ กนอ. ในฐานะโจทก์ ตัดสินใจยื่นฟ้อง RBT เรื่องการค้างชำระค่าใช้ท่า พร้อมกับบอกเลิกสัญญาโดยคิดค่าเสียหายเป็นเงินถึง 3,000 ล้านบาท แต่ RBT ก็ได้ยื่นคำให้การและฟ้องแย้งต่อ กนอ. ด้วย ในขณะเดียวกัน คณะกรรมการ RBT ได้หาทางออกด้วยการยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อ

ขอฟื้นฟูกิจการบริษัท โดยศาลได้มีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการโดยให้ RBT เป็นผู้ทำแผนปรับโครงสร้างหนี้ มี "นายธานี จันทร์ฉาย" เป็นประธานกรรมการบริษัท ส่งผลให้คดีข้อพิพาทระหว่าง กนอ. กับ RBT ต้องงดการพิจารณาคดี และยุติการทำธุรกรรมต่อกันชั่วคราว

นอกจากแผนการปรับโครงสร้างหนี้ของคณะกรรมการบริษัทท่าเรือระยอง ที่เสนอต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อให้ RBT สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ด้วยการเสนอจะชดเชยหนี้ให้กับ กนอ.ให้หมดภายใน 5 ปี แต่ต้องแขวนหนี้ของสถาบันการเงินไว้ก่อนนั้น ยังมีการเสนอแผนฟื้นฟูจากบริษัทปุ๋ยเอ็นเอฟซี ในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ใน RBT ด้วย โดยแผนดังกล่าวจะเป็นลักษณะข้อตกลงประนีประนอม กับ กนอ.ใน 3 ประเด็นหลักคือ

- 1) ยกเลิกและยุติกรณีพิพาทคดีทุกคดีระหว่าง RBT กับ กนอ.
- 2) RBT จะส่งมอบท่าเรือคืนให้ กนอ.ทันที แต่ กนอ.จะต้องให้สิทธิการบริหารท่าเทียบเรือแก่ RBT ต่อไปไม่น้อยกว่าอายุสัญญาเดิม 30 ปี
- 3) ขอให้ กนอ.อนุมัติให้ RBT สามารถดำเนินกิจการแบบท่าเรือสาธารณะชนิดเหลว (liquid public port) ให้กับบริษัทอื่นได้ โดยไม่จำเป็นต้องเป็นสินค้าในกิจการของบริษัท ปูนซีเมนต์กับ บริษัทปุ๋ย NFC ตามข้อตกลงเดิมเท่านั้น ส่วนสินค้าเทกองยังเป็นท่าเรือเฉพาะกิจ เหมือนเดิม¹⁶

ปัจจุบันกลุ่มบริษัทเอสซีได้เข้าควบคุมกิจการของ บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) นอกจากนี้บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของ บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด ร้อยละ 83.25 ณ วันที่ 21 มิถุนายน 2549

ค. วัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือเฉพาะกิจให้บริการเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าประเภทเทกองในกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ปูนซีเมนต์ และกิจการปุ๋ยของเท่านั้น¹⁷

ง. การบริหารท่าเรือ

ปัจจุบันกลุ่มบริษัทเอสซีได้เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ภายใต้ชื่อ บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด

¹⁶ ประชาชาติธุรกิจ. ศึกชิงท่าเรือระยอง "ธานี" VS "ณัฐภาพ" สุดท้ายใครอุบขึ้นปลา. (สายตรง). แหล่งที่มา : <http://www.marinerthai.com/webboard/show.php?Category=news&No=2456> [7 กรกฎาคม 2552].

¹⁷ อ้างแล้ว.

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือระยอง ตั้งอยู่ ละติจูด 12 องศา 40.20 ลิปดาเหนือ ลองจิจูด 101 องศา 08.50 ลิปดาตะวันออก
- ท่าเทียบเรือความยาว 1,000 เมตร น้ำหน้าท่าลึก 14.7 เมตร ในระดับน้ำทะเลปานกลาง สามารถรับเรือ Panamax (60,000 dwt) Handysize (20,000 – 40,000 dwt) มีพื้นที่เทียบเรือชายฝั่ง และเรือลำเลียง
- 2 Computerized weighbridges capacity 60 mt.
- Water supply in rate of 15 m³ per hour.
- Mobile crane capacity 200 Mt.
- Storage yard for coil or other cargos 40,000 sqm.
- ที่จอดรถบรรทุกมากกว่า 200 คัน¹⁸

ฉ. เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าขาเข้าและขาออกส่วนใหญ่ คือ เหล็ก และผลิตภัณฑ์จากเหล็ก

ท่าเทียบเรือ บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด

ก. ความเป็นมา

ท่าเทียบเรือ RRC เริ่มแรกบริหารและประกอบการโดย บริษัท โรงกลั่นน้ำมันระยอง จำกัด โดยมีความเป็นมาของบริษัท ดังนี้

ปี 2534 บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด ทำสัญญากับกระทรวงอุตสาหกรรมเพื่อสร้างโรงกลั่นกำลังการผลิต 145,000 บาร์เรลต่อวัน และก่อตั้ง บริษัท โรงกลั่นน้ำมันระยอง จำกัด โดยบริษัทเชลล์ ฯ ถือหุ้นร้อยละ 64 และ ปตท. ถือหุ้นร้อยละ 36 ต่อมาเริ่มการก่อสร้างโรงกลั่นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และเริ่มการผลิตเชิงพาณิชย์ในปี 2539 จนกระทั่งปี 2542 บริษัทประสบปัญหาทางเศรษฐกิจ จึงทำสัญญาร่วมกับ บริษัท สตาร์ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ SPRC และจัดตั้ง บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด

¹⁸ ท่าเรือ RBT [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.portrbt.com/index.htm> [26 กุมภาพันธ์ 2551].

(ARC) เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินโรงกลั่นน้ำมันของบริษัท และ SPRC เพียงผู้เดียว โดยท่าเทียบเรือทั้งสองจะยกเลิก Operating Alliance โดยมีผลสิ้นสุดวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2552¹⁹

ท่าเทียบเรือ SPRC เริ่มแรก
บริหารและประกอบการโดย บริษัท สตาร์
ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด โดยมีความ
เป็นมาของบริษัท ดังนี้

ปี 2535 ได้รับสัมปทานการกลั่น
น้ำมัน และก่อตั้ง บริษัท สตาร์ปิโตรเลียม
รีไฟน์นิ่ง จำกัด โดยมีเซฟรอนถือหุ้นร้อยละ
64 และ ปตท.ถือหุ้นร้อยละ 36 ต่อมา
ในปี 2542 บริษัท ฯ ร่วมดำเนินการแบบ
พันธมิตรกับ บริษัท น้ำมันโรงกลั่นระยอง
จำกัด (RRC) หรือ PTTAR โดยร่วมกัน
จัดตั้งบริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด (ARC) เพื่อดำเนินกิจการโรงกลั่นของบริษัท SPRC
และ RRC การประกอบการร่วมจะยุติในกุมภาพันธ์ 2552



ท่าเทียบเรือ ARC ซึ่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือ
RRC และ SPRC

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 19 ธันวาคม 2550

ในปี 2552 บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด จะเลิกประกอบกิจการ และปล่อย
บริษัทผู้ประกอบการเดิมเข้ามาดูแลท่าเทียบเรือของตนเอง

ข. วัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ

เพื่อขนถ่ายน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมของบริษัท โรงกลั่นน้ำมันระยอง จำกัด
และบริษัท สตาร์ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด

ค. การบริหารท่าเรือ

บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด เป็นผู้ประกอบการ ท่าเทียบเรือ RRC และท่า
เทียบเรือ SPRC ระหว่างปี 2542 – กุมภาพันธ์ 2552

ง. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือ ARC มีความยาวท่ารวม 1,045 เมตร แบ่งเป็นท่าขนถ่ายน้ำมัน ยาว
810 เมตร ท่าขนถ่ายก๊าซ ยาว 235 เมตร และพื้นที่หลังท่า 42 ไร่

¹⁹ ณัฐวัฒน์ หอมจิตต์. ความเป็นมาบริษัท โรงกลั่นน้ำมันระยอง (สายตรง). นิตยสารผู้จัดการ มิถุนายน
2549 [แหล่งที่มา] <http://www.gotomanager.com/news/details.aspx?id=48745>, 2 กรกฎาคม 2552.

- ท่าเทียบเรือ RRC มีความยาวท่ารวม 579 เมตร พื้นที่หลังท่า 67 ไร่ ประกอบด้วย
 - ท่าเทียบเรือด้านเหนือ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือน้ำมัน 5 ท่า ท่าเทียบเรือ LPG 2 ท่า และท่าเทียบเรือลากจูง 1 ท่า
 - ท่าเทียบเรือด้านใต้ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือน้ำมัน 3 ท่า
 - ท่าผูกเรือกลางน้ำ หรือ SBM (Single Buoy Mooring) ซึ่งอยู่ห่างจากฝั่ง 20 กิโลเมตร (10 ไมล์ทะเล) สามารถรับเรือ VLCC (Very Large Crude Carrier) ขนาด 300,000 ตัน (Displacement) กินน้ำลึก 20 เมตร²⁰ ได้ โดยผูกยึดด้วยสมอ 6 ตัว

จ. เรือและสินค้าผ่านท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าทั้งหมดเป็นเรือน้ำมัน ก๊าซ และสินค้าเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมัน เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันเครื่องบิน เป็นต้น ดังสถิติเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ ดังนี้

ปริมาณเรือผ่านเทียบท่าเรือ ARC ปี 2543 – 2549

หน่วย : ลำ

ปี	ขาเข้า	ขาออก	รวม
2543	98	386	484
2544	99	349	448
2545	76	323	399
2546	76	279	355
2547	85	252	337
2548	74	189	263
2549	69	231	300

ที่มา : บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด.

²⁰ เรือที่สามารถผ่านช่องแคบมะละกาได้ต้องกินน้ำลึกไม่เกิน 20.7 เมตร (สัมภาษณ์ ธีรพล ปรากฏ, Waterfront Coordinator and Port Facility Security Officer บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด, 25 ธันวาคม 2550.)

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ ARC (ขาเข้า) ปี 2545 – 2549

ปี	ประเภทเรือ	B/L Qty KT	B/L Qty KB	Bbls/MT	BBLs	Ltr @ 30 C	Mton
2545	Crude	13,424.23	98,288.06	1,514.06	0	0	0
	Light Platformate	0	0	0	356,208.00	57,625,950.00	43,836.28
	MTBE	0	0	0	505,973.00	56,694,795.00	59,758.63
	ULG 91	0	0	0	1,238,036.00	115,831,250.00	143,469.80
	รวม	13,424.23	98,288.06	1,514.06	2,100,217.00	230,151,995.00	247,064.71
2546	Crude	13,293.21	97,471.02	2,026.57	0	0	0
	Light Platformate	0	0	0	162,312.00	26,245,500.00	20,009.60
	MTBE	0	0	0	305,392.00	49,426,074.00	36,140.53
	ULG 91	0	0	0	732,698.00	118,984,176.00	84,083.54
	รวม	13,293.21	97,471.02	2,026.57	1,200,402.00	194,655,750.00	140,233.67
2547	Crude	14,701.79	107,749.37	2,201.30	0	0	0
	LSWR	0	0	0	227,935.00	44,701,170.00	37,893.52
	MTBE	0	0	0	485,053.00	78,502,448.00	57,385.01
	ULG 91	0	0	0	186,416.00	30,183,061.00	21,665.07
	รวม	14,701.79	107,749.37	2,201.30	899,404.00	153,386,679.00	116,943.60

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ ARC (ขาเข้า) ปี 2545 – 2549

ปี	ประเภทเรือ	B/L Qty KT	B/L Qty KB	Bbls/MT	BBLs	Ltr @ 30 C	Mton
2548	Crude	13,683.07	100,607.37	2,647.33	0	0	0
	HSR	0	0	0	25,571.00	4,136.00	3,078.68
	LSWR	0	0	0	229,878.00	36,965,759.00	31,664,375.00
	MTBE	0	0	0	547,760.00	88,651,172.00	64,843.76
	รวม	13,683.07	100,607.37	2,647.33	803,209.00	125,621,067.00	31,732,297.44
2549	Crude	14,884.58	109,860.56	3,105.40	0	0	0
	LSWR	0	0	0	26,611.00	4,306,694.00	3,149.33
	MTBE	0	0	0	242,942.00	38,997,525.00	34,298.54
	รวม	14,884.58	109,860.56	3,105.40	269,553.00	43,304,219.00	37,448.87

ที่มา : บริษัท อัสลายแอนซ์ รีไฟนนิ่ง จำกัด.

ปริมาณสินค้าขาเข้าผ่านท่าเทียบเรือ ARC (ขาออก) ปี 2545 – 2549

หน่วย : ตัน

ปี	Diesel	Fo	Reformat	Jet A1	ULG 91	ULG 95	Asphalt	LPG	รวม
2545	3,753,252	2,445,510	625,051	1,141,530	795,859	663,041	120,021	555,385	10,099,649
2546	3,613,257	2,491,229	507,651	1,004,543	684,175	605,074	64,199	508,387	9,478,515
2547	4,021,456	2,838,138	602,530	1,228,571	794,114	681,368	56,668	545,274	10,768,119
2548	3,087,686	2,453,697	422,944	1,015,952	733,746	534,962	51,318	435,044	8,735,349
2549	4,168,437	2,414,066	425,819	717,755	653,573	351,789	74,703	438,425	9,244,567

ที่มา : บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟนนิ่ง จำกัด, 2550

ท่าเทียบเรือ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

ก. ความเป็นมา

บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด หรือ MTT เป็นบริษัทในเครือ บริษัท Siam Cement Group Chemicals จำกัด หรือ SCG Chemicals โดยบริษัท SCG Chemicals ถือหุ้นร้อยละ 65 บริษัท Rayong Olefins จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 25 และอื่น ๆ ถือหุ้นร้อยละ 10 ท่าเรือก่อสร้างในปี 2538 แล้วเสร็จในปี 2541²¹

ข. วัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ

วัตถุประสงค์หลักของท่าเทียบเรือ คือ เป็นท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ ให้บริการเฉพาะของกลุ่มบริษัทในเครือ SCG Chemicals

ค. การบริหารท่าเรือ

บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้ได้รับสัมปทานจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ให้บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ MTT

ง. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเทียบเรือประกอบด้วยสะพานเทียบเรือ 2 ท่า ได้แก่

- สะพานเทียบเรือที่ 1 ความยาว 370 เมตร ความลึกหน้าท่า 15.5 เมตร สามารถรับเรือขนาด 100,000 dwt ความยาวเรือไม่เกิน 260 เมตร ความกว้างไม่เกิน 40 เมตร แต่เนื่องจากร่องน้ำ (Approach Channel) มีความลึกเพียง 12.5 เมตร ทำให้เรือขนาดใหญ่ต้องรอน้ำขึ้นเพื่อเข้าเทียบท่า หรือต้องลดขนาดเรือแฉะจอดให้เล็กลงเหลือเพียง 50,000 dwt และแฉะจอดถี่ขึ้น ทำให้เสียค่าขนส่งและค่าใช้จ่ายสูงขึ้น

- สะพานเทียบเรือที่ 2 ความยาว 225 เมตร (จากจุดผูกเชือก) ความลึกหน้าท่า 10.5 เมตร สามารถรับเรือขนาด 20,000 dwt ความยาวเรือไม่เกิน 180 เมตร ความกว้าง 30 เมตร แต่เรือที่แฉะจอดประกอบด้วยเรือชายฝั่งขนาด 500 dwt และเรือระหว่างประเทศขนาด 6,000 – 8,000 dwt

บรรทุกขนถ่ายโดยหัวสูบ (Loading Arm) และท่อ (Pipe) สินค้าส่วนใหญ่ขนส่ง

²¹ สัมภาษณ์ สุวิทย์ วิศิษฐ์วรณัฐ, ผู้จัดการท่าเรือส่วนปฏิบัติการ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด, 19 ธันวาคม 2550.

ต่อไปให้ลูกค้าโดยทางท่อ เพราะมีความปลอดภัยสูง และส่งทางรถบรรทุกในปริมาณที่ไม่สูงนัก²²

- สินค้าเก็บรักษาไว้ในถัง (Tank Farm) มีทั้งหมด 25 ถัง ความจุรวม 400,000 ลูกบาศก์เมตร หรือ 280,000 ตัน

จ. เรือและสินค้าผ่านท่า

สินค้าผ่านท่าเรือเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมันและก๊าซ โดยร้อยละ 90 เป็นสินค้าขาเข้า และร้อยละ

10 เป็นสินค้าขาออก ส่วนเรือที่แวะจอดมี 3 ขนาด คือ เรือเดินสมุทรขนาด 50,000 dwt (3 เที่ยว/เดือน) และขนาด 6,000 dwt และเรือชายฝั่งขนาด 500 dwt²³

ท่าเทียบเรือ บริษัท โกลว์ พลังงาน จำกัด (มหาชน)

ก. ความเป็นมา

ท่าเรือเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มบริษัทโกลว์ เป็นกลุ่มบริษัทที่ดำเนินธุรกิจในด้านพลังงาน ธุรกิจหลัก คือ ผลิตและจำหน่ายกระแสไฟฟ้าและไอน้ำ ท่าเรือเริ่มประกอบการในปี 2544²⁴

บริษัท โกลว์ พลังงาน จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทหลักในการระดมทุนซึ่งได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย



ถังเก็บสินค้าเหลวในท่าเทียบเรือ MTT
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 19 ธันวาคม 2550



ท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน Glow SPP
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 19 ธันวาคม 2550

²² อ้างแล้ว.

²³ อ้างแล้ว.

²⁴ สัมภาษณ์ คุณณัฐพล ศิลาคูปต์ Government Affairs Officer ท่าเทียบเรือโกลว์ เอสพีพี 3, 18 ธันวาคม 2550.

ซึ่งมี สุเอช²⁵ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ มีกำลังการผลิตรวมมากกว่า 58,000 เมกะวัตต์ กลุ่มบริษัทโกลว์ดำเนินธุรกิจ 2 ประเภท คือ ผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ (IPP Business) และผู้ผลิตพลังงานร่วม (Cogeneration Business)

ธุรกิจผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ ตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมชลบุรี จังหวัดชลบุรี ผลิตและจำหน่ายกระแสไฟฟ้า 713 เมกะวัตต์ให้กับ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ภายใต้ระเบียบการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ (IPP-Independent Power Producer) ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง

ส่วนธุรกิจผลิตพลังงานร่วม ตั้งอยู่ในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและนิคมอุตสาหกรรมตะวันออก ประกอบด้วยหน่วยผลิตไฟฟ้าและไอน้ำจำนวน 20 หน่วย ทำการเชื่อมโยงหน่วยผลิตทุกหน่วยเข้าด้วยกันเพื่อให้ระบบการผลิตและจัดส่งไฟฟ้าและไอน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีความมั่นคง โดยมีกำลังการผลิตไฟฟ้ารวม 996 เมกะวัตต์ ไอน้ำ 967 ตันต่อชั่วโมง กลุ่มบริษัทโกลว์จำหน่ายกระแสไฟฟ้าให้กับ กฟผ. ภายใต้ระเบียบการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP-Small Power Producer) และจำหน่ายกระแสไฟฟ้าและสาธารณูปโภคเพื่ออุตสาหกรรมอันได้แก่ ไอน้ำ น้ำสะอาด และน้ำปราศจากแร่ธาตุ ให้กับกลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและนิคมใกล้เคียง²⁶ กลุ่มบริษัทโกลว์ประกอบด้วยบริษัทในเครือ ดังนี้

1. บริษัท โกลว์ พลังงาน จำกัด (มหาชน)²⁷
2. บริษัท โกลว์ จำกัด
3. บริษัท โกลว์ อีพีพี จำกัด²⁸

²⁵ กลุ่มสุเอชเป็นผู้ผลิตและให้บริการด้านพลังงานระดับโลก

²⁶ Glow Group. เกี่ยวกับเรา – ภาพรวมธุรกิจ [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.glow.co.th> [21 กุมภาพันธ์ 2551].

²⁷ บริษัท โกลว์ พลังงาน จำกัด (มหาชน) บริหารโรงงานสาธารณูปโภคเพื่ออุตสาหกรรม โกลว์ เอสพีพี แห่งที่ 2 โครงการนี้จะทำการผลิตและจำหน่ายกระแสไฟฟ้าส่งผ่านไปตามสายเคเบิลใต้ดินเชื่อมโยงไปยัง โรงงานของลูกค้าขนาดแรงดัน 115 และ 230 เควี การจัดส่งไอน้ำและน้ำเพื่อการอุตสาหกรรมให้กับลูกค้าในสองลักษณะคือไอน้ำแรงดันสูง และแรงดันปานกลาง ส่งผ่านท่อส่งไอน้ำขนาดใหญ่ที่วางอยู่เหนือพื้นดิน นอกจากนี้ยังได้จำหน่ายกระแสไฟฟ้าให้กับ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ปริมาณ 180 เมกะวัตต์

²⁸ บริษัท โกลว์ อีพีพี จำกัด บริหารโรงไฟฟ้า โกลว์ อีพีพี ณ นิคมอุตสาหกรรมชลบุรี เพื่อผลิตและจำหน่ายกระแสไฟฟ้าให้กับ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์เมื่อเดือน มกราคม 2546

4. บริษัท โกลว์ เอสพีพี 1 จำกัด
5. บริษัท โกลว์ เอสพีพี 2 จำกัด
6. บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด²⁹
7. บริษัท โกลว์ เดมิน วอเตอร์ จำกัด
8. บริษัท โกลว์ เหมราช พลังงาน จำกัด
9. บริษัท เก็คโค - วัน จำกัด

ค. วัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ

วัตถุประสงค์หลักของท่าเทียบเรือ คือ เป็นท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ ขนถ่ายถ่านหิน เพื่อนำมาให้ผลิตกระแสไฟฟ้าของ บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด หรือโรงงานสาธารณูปโภคเพื่ออุตสาหกรรม โกลว์ เอสพีพี แห่งที่ 3 เพื่อจำหน่ายกระแสไฟฟ้า ไอ่น้ำและน้ำเพื่อการอุตสาหกรรมให้กับลูกค้า นอกจากนี้ยังได้จำหน่ายกระแสไฟฟ้าให้กับ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ปริมาณ 300 เมกะวัตต์ ภายใต้ระเบียบการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (เอสพีพี) จำนวน 4 โครงการ

ง. การบริหารท่าเรือ

ท่าเรือบริหารและประกอบการโดยบริษัท โกลว์ เอสพีพี 2 จำกัด, บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด และ โกลว์ พลังงาน จำกัด (มหาชน)

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือยาว 225 เมตร สามารถรับเรือขนาด 55,000 dwt ความยาวไม่เกิน 180 เมตร กินน้ำลึก 12.5 – 13.5 เมตร
- อุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าประกอบด้วย หัวตักปากจระเข้ (Grab) และสายพานลำเลียง
- ขั้นตอนในการขนถ่าย คือ สินค้าถูกตักขึ้นจากระวางเรือโดยหัวตักปากจระเข้ และวางในสายพานลำเลียง จากนั้นจะถูกเคลื่อนย้ายไปกองไว้ในลานวางสินค้า (Stock Yard)³⁰

²⁹ บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด บริหารโกลว์ เอสพีพี แห่งที่ 1 เปิดดำเนินการเมื่อเดือน กรกฎาคม 2537 โดยบริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด เป็นโรงงานผลิตสาธารณูปโภค คือ ไอ่น้ำ และน้ำเพื่อการอุตสาหกรรม โดยใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงหลัก ปัจจุบันกำลังการผลิตไอ่น้ำของโครงการนี้เป็นกำลังผลิตสำรองของกลุ่มบริษัท เพื่อความมั่นคงสูงและต่อเนื่องในนิคมอุตสาหกรรม จังหวัดระยอง

จ. เรือและสินค้าผ่านท่า

สินค้าทั้งหมดเป็นสินค้าขาเข้า ได้แก่ ถ่านหิน (บิทูมินัส) ซึ่งนำเข้าจากอินโดนีเซีย

ท่าเทียบเรือ บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด

ก. ความเป็นมา

บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด หรือ BLCP ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2538 ลงนามในสัญญาเช่าพื้นที่จากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ประมาณ 600 ไร่ เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2543 รวมระยะเวลาเช่า 30 ปี ทั้งนี้ โรงไฟฟ้าบีแอลซีพีได้รับใบอนุญาตต่างๆในการก่อสร้างและดำเนินการ รวมทั้งจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐาน กฎเกณฑ์ และข้อบังคับเช่นเดียวกับโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ที่ตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

โรงไฟฟ้าบีแอลซีพีเป็นบริษัทเอกชนที่ดำเนินการผลิตและจำหน่ายกระแสไฟฟ้าให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ตามโครงการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าอิสระ (Independent Power Producer หรือ IPP) ทั้งนี้ตามมติ



ท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน BLCP



สายพานลำเลียงถ่านหินไปยังโรงงานผลิตกระแสไฟฟ้า

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 28 มกราคม 2551.

³⁰ สัมภาษณ์ คุณณัฐพล ศิลาคูปต์.

คณะรัฐมนตรี ปี พ.ศ. 2537 เพื่อสนองนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมและสนับสนุนบทบาทของภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในกิจการไฟฟ้า³¹

การบริหารโรงไฟฟ้า บีแอลซีพี ประกอบด้วยผู้ถือหุ้นหลัก คือ บริษัท บ้านปู จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 50 ใน บีแอลซีพี โดยมีหุ้นส่วน ซึ่งได้แก่ บริษัท ซีแอลพี เพาเวอร์ (บีแอลซีพี) จำกัด ถือหุ้นที่เหลืออีกร้อยละ 50 เมื่อปลายเดือนตุลาคม พ.ศ. 2549 บริษัท ซีแอลพี เพาเวอร์ (บีแอลซีพี) จำกัด ได้ขายหุ้นร้อยละ 50 ในโรงไฟฟ้าบีแอลซีพีให้แก่บริษัท ผลิตไฟฟ้า จำกัด (มหาชน)³²

บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด ประกอบกิจการโรงงานผลิตไฟฟ้า บริษัทลงนามในสัญญาเช่าพื้นที่จากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2543 รวมระยะเวลาเช่า 30 ปี

ข. วัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ

วัตถุประสงค์หลักของท่าเทียบเรือ คือ เป็นท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ ขนถ่ายถ่านหิน เพื่อนำมาให้ผลิตกระแสไฟฟ้าของโรงไฟฟ้าบีแอลซีพี

ค. การบริหารท่าเรือ

บริษัท เพาเวอร์เจเนเรชั่น จำกัด เป็นผู้ประกอบการท่าเรือ และขนถ่ายถ่านหิน รวมถึงการรักษาความปลอดภัยท่าเทียบเรือ ส่วนเรื่องขอใบอนุญาตต่าง ๆ บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการ

ง. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือ ยาว 380 เมตร สามารถรับเรือขนาด Cape Size คือ 170,000 dwt หรือ 90,000 gt
- อุปกรณ์ขนถ่าย ประกอบด้วย สายพานลำเลียงจำนวน 2 ชุด ที่มีแผ่นกำบังลม ป้องกันการฟุ้งกระจายของถ่านหิน

³¹ บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด. [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.blcp.co.th/TH/About_History.asp [18 มกราคม 2551].)

³² บริษัท บ้านปู จำกัด (มหาชน). กิจการของกลุ่มบ้านปู - ธุรกิจไฟฟ้า - บีแอลซีพี [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://www.banpu.co.th/th/operation/poer_blcp.php [4 มีนาคม 2551].

- ลานกองถ่านหิน ซึ่งมี 3 กอง โดย 2 กองแรก จะใช้หมุนเวียน (Active Stock) สำหรับการผลิตกระแสไฟฟ้า ส่วนกองใต้สุดเป็นกองถ่านหินสำรอง (Dead Stock) ที่มีการบดอัดแน่นและปลูกหญ้าคลุม

- ระบบสเปรย์น้ำซึ่งสามารถปรับความแรงของน้ำได้ตามความแรงของกระแสลม และยังมีการติดตั้งกำแพงเปลี่ยนทิศทางลม สูงถึง 6 เมตร เพื่อไม่ให้เกิดฝุ่นฟุ้งกระจายหรือการสันดาปจากความร้อน บริเวณใต้ลานกองถ่านหินมีการปูด้วยวัสดุกันซึมคุณภาพดี เพื่อป้องกันน้ำไหลลงสู่ใต้ดิน โดยน้ำจากการสเปรย์กองถ่านหินจะถูกรวบรวมไปที่บ่อตกตะกอน ก่อนจะนำกลับมาใช้ในการสเปรย์ต่อไป

- เครื่องตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองถึง 3 บริเวณ คือ ด้านเหนือ ด้านใต้ของลานกองถ่านหิน และที่ชุมชนตากวน-อ่าวประดู่³³

จ. ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่า

สินค้าที่ผ่านท่าเรือทั้งหมดเป็นถ่านหิน ที่นำเข้ามาจากประเทศออสเตรเลีย โดยเริ่มขนถ่ายครั้งแรกในปี 2549 มีเรือสินค้าเทกองผ่านท่าเทียบเรือ 14 ลำ และนำเข้าถ่านหินบิทูมินัส 1,885,170 ตัน

³³ สัมภาษณ์ สัจจะ วิบูลย์ลักษณากุล. ตำแหน่ง ผู้จัดการขนถ่ายวัสดุและเชื้อเพลิง บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด, 28 มกราคม 2551.

ท่าเรือไออาร์พีซี

ก. ความเป็นมา

บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) เดิมชื่อ บริษัท อุตสาหกรรมปิโตรเคมีกัลไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทีพีไอ จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลเมื่อปี พ.ศ. 2521 โดยกลุ่มเลียวไพร์ตัน เริ่มผลิตเม็ดพลาสติกเพื่อจำหน่ายในปี 2525 และได้ขยายสายการผลิตผลิตภัณฑ์เม็ดพลาสติกชนิดต่าง ๆ เพิ่มขึ้น รวมทั้งขยายโรงงานและสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานสำหรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีครบวงจร บริษัท ฯ จดทะเบียนเป็นบริษัทมหาชนเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2537 และจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2538 บริษัทฯ ประสบภาวะวิกฤตทางการเงิน หลังจากการลอยตัวค่าเงินบาทเมื่อปี 2540 เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการเมื่อปี 2543 และประสบความสำเร็จในการฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2549 ปัจจุบันบริษัท ฯ และบริษัทในเครือเป็นผู้ประกอบการอุตสาหกรรมปิโตรเคมีครบวงจรแห่งแรกของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีโรงงานอยู่ที่จังหวัดระยองซึ่งเป็นนิคมอุตสาหกรรมภายใต้การจัดการของบริษัทฯ พร้อมสาธารณูปโภคที่สนับสนุน เช่น ท่าเรือน้ำลึก คลังน้ำมัน โรงไฟฟ้า¹



ท่าเทียบเรือน้ำมัน



ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป



ท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่ง

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม วันที่ 21 ธันวาคม 2550

¹ บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.irpc.co.th/organization> [21 กุมภาพันธ์ 2551].

ข. ที่ตั้ง

ท่าเรือ IRPC ตั้งอยู่ที่หาดกันอ่าว และตั้งอยู่ที่เลขที่ 299 หมู่ที่ 5 ถนนสุขุมวิท ตำบลเชิงเนิน อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21150

ค. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

วัตถุประสงค์ของท่าเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าประเภทปิโตรเลียมของบริษัทในเครือ และให้บริการแก่สาธารณะ ท่าเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 2 ประเภท ได้แก่ ท่าเรือขนส่งสินค้าปิโตรเลียมและปิโตรเคมี และ ท่าเรือขนส่งสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า² แต่ในปัจจุบันไม่มีบริการด้านตู้สินค้า เนื่องจากค่าขนส่งไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือแหลมฉบัง³

ง. การบริหารท่าเรือ

บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการท่าเรือ

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเทียบเรือกว้าง 12.5 เมตร ยาว 155.2 เมตร ท่าเทียบเรือแบ่งการให้บริการออกเป็น 3 ส่วน คือ ท่าเทียบเรือสินค้าของเหลว 8 ท่า ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป 9 ท่า และท่าเรือตู้สินค้า 1 ท่า (รายละเอียดดังตารางที่ 9) สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ได้แก่ โรงพักสินค้า 1 หลัง ความจุ 34,560 ลูกบาศก์เมตร ถังบรรจุ 5 ถัง ความจุรวม 69,133 ลูกบาศก์เมตร และมีเครื่องดูดฝุ่น ขนาด 500 ตัน/ชั่วโมง จำนวน 1 เครื่อง สำหรับขนถ่ายสินค้า

หมายเลขท่าเทียบเรือ	ประเภทสินค้าผ่านท่า	ความยาวเรือไม่เกิน (เมตร)	ระดับความลึกไม่เกิน (เมตร)	ขนาดระวางบรรทุก (dwt)
1	สินค้าเหลว	158	8	20,000
2A	สินค้าเหลว	340	18.5	250,000
2B	สินค้าเหลว	340	18.5	250,000
3	สินค้าเหลว	280	15	80,000
4	สินค้าเหลว	250	12	50,000
5A	สินค้าเหลว	120	6	4,000
6A1	สินค้าเหลว	100	6	3,000
6A2	สินค้าเหลว	100	6	3,000

² อ้างแล้ว.

³ สัมภาษณ์ เอี่ยมสิน เตาทองนันทสิน. ผู้จัดการฝ่ายท่าเรือและการตลาด บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน), 21 ธันวาคม 2550.

หมายเลข ท่าเทียบเรือ	ประเภทสินค้า ผ่านท่า	ความยาวเรือ ไม่เกิน (เมตร)	ระดับความลึก ไม่เกิน (เมตร)	ขนาดระวางบรรทุก (dwt)
6B	เรือสินค้าทั่วไป	100	6	2,000
7A	เรือสินค้าทั่วไป	160	9	8,000
7B	เรือสินค้าทั่วไป	150	5	3,000
7a (Barge)	เรือสินค้าทั่วไป	50	4	800
7b (Barge)	เรือสินค้าทั่วไป	50	4	800
8A1	เรือสินค้าทั่วไป	210	12	60,000
8A2	เรือสินค้าทั่วไป	300	17	150,000
8B1	เรือสินค้าทั่วไป	210	7	60,000
8B2	เรือสินค้าทั่วไป	210	12	60,000
6C	ตู้สินค้า	200	9	12,000

ที่มา : บริษัท อุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัลไทย จำกัด (มหาชน). ท่าเรือหลัก ที่พีไอ ระยอง (แผนผังประสมพันธ์)

จ. เรือและสินค้าที่ผ่านท่าเรือ

สินค้าผ่านท่าเรือไออาร์พีซีส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาเข้า สินค้าผ่านท่ามีหลายประเภท อาทิ สินค้าเหลว สินค้าเทกอง และตู้สินค้า ตัวอย่างสินค้าผ่านท่า ได้แก่ สินค้าเหลว เช่น Hydro carbon Gas, Liquid and Solid, Petroleum Chemical, Coal, Petrochemical Product พืชผลการเกษตร และตู้สินค้า ในปัจจุบันไม่มีบริการด้านตู้สินค้า เนื่องจากค่าขนส่งไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือแหลมฉบังได้ ดังแสดงให้เห็นในตารางสถิติสินค้าผ่านท่า ซึ่งมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าในช่วงระหว่างปี 2542 – 2545 และมีจำนวนน้อย สถิติเรือและสินค้าผ่านท่า ดังนี้⁴

⁴ สัมภาษณ์ เอี่ยมสิน เตาทองนันทสิน.

ปริมาณเรือผ่านท่าเรือ IRPC ปี 2542 – 2549

หน่วย : ลำ

ปี	เรือสินค้าเหลวและก๊าซ	เรือสินค้าเทกอง	เรือตู้สินค้า	รวม
2542	1,338	27	4	1,365
2543	1,370	41	48	1,411
2544	1,277	21	52	1,298
2545	1,484	35	25	1,519
2546	1,766	7	0	1,773
2547	1,953	48	0	2,001
2548	1,962	36	0	1,998
2549	2,062	32	0	2,094

ที่มา : บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน), 2550.

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ IRPC ปี 2542 – 2549

ปี	สินค้าเหลวและก๊าซ (ตัน)	สินค้าเทกอง (ตัน)	ตู้สินค้า (TEUs)	รวมสินค้า	
				(ตัน)	(TEUs)
2542	6,903,712	368,070	860	7,271,782	860
2543	6,835,920	672,970	13,177	7,508,890	13177
2544	7,421,754	611,315	16,271	8,033,069	16271
2545	7,812,432	314,599	4,762	8,127,031	4762
2546	10,305,495	345,351	0	10,650,846	0
2547	14,831,508	1,647,628	0	16,479,136	0
2548	14,249,159	1,084,822	0	15,333,981	0
2549	13,783,291	587,984	0	14,371,275	0

ที่มา : บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน), 2550.

ท่าเรือประจวบ

ก. ความเป็นมา

ท่าเรือประจวบหรือที่รู้จักกันทั่วไปว่า “ท่าเรือบางสะพาน” เริ่มก่อสร้างในปี 2535 แล้วเสร็จในปี 2537 และเริ่มเปิดให้บริการท่าเรือในเดือนกุมภาพันธ์ 2537 ท่าเรือเป็นธุรกิจหนึ่งในเครือสหวิริยาสตีลอินดัสตรี หรือ SSI จึงมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้บริการบรรทุกขนถ่ายวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์เหล็กของเครือ SSI ที่ตั้งอยู่อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประกอบด้วย

- บริษัท สหวิริยาสตีลอินดัสตรี จำกัด หรือ SSI ประกอบอุตสาหกรรมผลิตเหล็กแผ่นรีดร้อน
- บริษัท เหล็กแผ่นรีดเย็นไทย จำกัด หรือ TCRSS ประกอบอุตสาหกรรมผลิตเหล็กแผ่นรีดเย็น
- บริษัท เหล็กแผ่นเคลือบไทย จำกัด หรือ TCS ประกอบอุตสาหกรรมผลิตเหล็ก แผ่นเคลือบสังกะสี

ข. ที่ตั้ง

ท่าเรือตั้งอยู่ที่อ่าวเทียน โดยตั้งอยู่เลขที่ 62 ม.3 ตำบลแม่รำพึง อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ท่าเรือมีที่ตั้งอยู่ห่างจากโรงงานผลิตเหล็กประเภทต่าง ๆ ของบริษัททั้งสามเพียง 6 กิโลเมตร เชื่อมต่อด้วยถนนส่วนบุคคลซึ่งท่าเรือเป็น



ทางเข้าท่าเรือประจวบ



ท่าเทียบเรือ



เขื่อนกันคลื่น

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 13 กุมภาพันธ์ 2551

ผู้ลงทุนก่อสร้าง¹

ค. การบริหารท่าเรือ

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด เป็นเจ้าของ บริหารและประกอบการท่าเรือประจวบ

ง. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

เพื่อรองรับการขยายตัวของกลุ่มอุตสาหกรรมเหล็กสหวิริยา และรองรับความต้องการของกลุ่มลูกค้าอื่นๆ ที่มีต่อท่าเรือ

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- พื้นที่ท่าเรือและที่ดินติดกับท่าเรือรวมทั้งสิ้นประมาณ 600 ไร่
- ท่าเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 2 ท่า คือ ท่าเทียบเรือเดิม และท่าเทียบเรือส่วนต่อขยายฝั่งตะวันตก โดยมีรายละเอียดดังนี้

ท่าเทียบเรือเดิม จำนวน 4 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A 1 - A 2 และ B 1 - B 2 ความยาวรวม 695 เมตร สามารถให้บริการแก่เรือได้คราวละ 4 ลำ โดยมีความลึกหน้าท่าสูงสุดอยู่ที่ 15 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) สามารถรับเรือขนาด 100,000 เดทเวทตัน (DWT)

ท่าเทียบเรือส่วนต่อขยายฝั่งตะวันตก จำนวน 4 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือ C1 – C5 และท่าเทียบเรือลำเลียง D1 – D5 กว้าง 50 เมตร ยาวรวม 1,142 เมตร สามารถรองรับเรือสินค้า/ตู้สินค้า ขนาดไม่เกิน 12,000 เดทเวทตัน จอดเทียบท่าได้ครั้งละ 1 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่ง กว้าง 7.5 เมตร ยาว 212 เมตร สะพานเชื่อมกับท่าเรืออเนกประสงค์ กว้าง 8.50 เมตร ยาว 40 เมตร

ตารางที่ 1 รายละเอียดขนาด ความลึกและความสามารถรับเรือแต่ละท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือ	ขนาด	ความลึก*	ความสามารถรับเรือ
A1 – A2	15 X 450 ม.	15 ม.	ไม่เกิน 100,000 dwt คราวละ 2 ลำ
B1 – B2	25 X 245 ม.	8–12 ม.	ไม่เกิน 20,000 dwt คราวละ 2 ลำ
C1 – C2	50 X 450 ม.	14 ม.	ไม่เกิน 80,000 dwt คราวละ 2 ลำ
C3 – C5	50 X 442 ม.	8 ม.	ไม่เกิน 20,000 dwt คราวละ 2 ลำ
D1 – D5	50 X 250 ม.	8 ม.	เรือลำเลียงไม่เกิน 2,200 dwt คราวละ 4 ลำ

*ความลึกที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง

¹สัมภาษณ์ คุณมานพ เหลืองไพโรจน์ ผู้จัดการท่าเรือประจวบ , 13 กุมภาพันธ์ 2551 ท่าเรือบางสะพาน.

- เชื้อนกันคลื่นความยาว 1,400 เมตร
- ระดับน้ำหน้าท่าถึง 15 เมตร ลึกเหมาะสมกับการรับเรือเดินสมุทรขนาด Panamax
- คลังสินค้าทัณฑ์บนมีพื้นที่ 70 ไร่ แบ่งเป็นโรงพักสินค้า 1,000 ตารางเมตร
- โรงพักสินค้าภายในเขตท่าเทียบท่าเรือ 13 ไร่ และมีโรงพักสินค้า 1,000 ตาราง

เมตร

- มีลานสินค้ากลางแจ้งนอกเขตท่าเทียบท่าเรือ 69 ไร่ จำแนกเป็นสินค้าทั่วไป 46 ไร่ สินค้าเทกอง 23 ไร่ และลานตู้สินค้า 300 TEU
- เรือนำร่อง เรือลากจูง และเครื่องหมายการเดินเรือ²

จ. ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้านำเข้าผ่านท่าเรือบางสะพาน คือ เหล็กแท่งแบน เพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในโรงงานผลิตเหล็กแผ่น และสินค้าผ่านท่าเป็นเหล็กชนิดต่างๆ อาทิ แผ่นเหล็ก เหล็กแท่ง เหล็กก้อน

ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือประจวบ ปี 2547 – 2549

ปี	เรือ (เที่ยว)	สินค้า (ตัน)		
		ขาเข้า	ขาออก	รวม
2547	233	2,747,537	399,719.89	3,147,257
2548	240	3,508,859	458,350.63	3,967,209
2549	221	2,006,398.44	569,790.72	2,576,189

ที่มา : บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด, 2551.

² เพิ่งอ้าง.

ท่าเรือท่าทอง

ก. ความเป็นมา

ท่าเรือท่าทองตามการศึกษาของ JICA ซึ่งเสนอแนะว่าควรจะมีการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่ง 4 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือตะพานหิน จังหวัดพิจิตร ท่าเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี ท่าเรือปัตตานี จังหวัดปัตตานี และท่าเรือเจ้าฟ้า จังหวัดกระบี่

ท่าเรือท่าทองก่อสร้างในปี 2525 โดยกรมเจ้าท่า และแล้วเสร็จในปี 2528 เมื่อท่าเรือก่อสร้างแล้วเสร็จกรมเจ้าท่าได้ส่งมอบท่าเรือให้แก่กรมธนารักษ์ซึ่งเป็นเจ้าของที่ดิน หลังรับมอบท่าเรือแล้วกรมธนารักษ์ได้มอบให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดเป็นผู้หาผลประโยชน์ซึ่งไม่มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับการบริหารและจัดการท่าเรือจึงได้เปิดให้เอกชนประมูลและรับไปประกอบการ ปัจจุบันบริษัท ไทยปิโตรเลียมเชอร์วิส จำกัด เข้าประกอบการท่าเรือท่าทองโดยทำสัญญากับองค์การบริหารส่วนจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ข. ที่ตั้ง

ท่าเทียบเรือท่าทอง ตั้งอยู่บริเวณฝั่งแม่น้ำตาปี หมู่ 3 ถนนปากน้ำ – ตาปี ตำบลบางกุ้ง อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี



เรือที่แวะจอดท่าเรือเพื่อขนส่งสินค้า (บน) เรือสินค้า
ห้องเย็น (ล่าง) เรือลำเลียงขนส่งยิปซั่ม



สภาพท่าเทียบเรือซึ่งชำรุดจากการใช้งาน
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม วันที่ 14 มกราคม 2551.

ค. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

แรกเริ่ม บริษัท ไทยปิโตรเลียมเซอร์วิส จำกัด เข้าดำเนินการท่าเรือท่าทองมีจุดประสงค์เพียงเพื่อเป็น Base Supply สำหรับเป็นฐานขุดเจาะน้ำมัน โดยไม่ได้คำนึงถึงปริมาณสินค้าเข้าออกผ่านท่า¹

ง. การบริหารท่าเรือ

บริษัท ไทยปิโตรเลียมเซอร์วิส จำกัด เข้าดำเนินการท่าเรือท่าทองโดยทำสัญญากับองค์การบริหารส่วนจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีสำนักงานอยู่ ณ เลขที่ 140 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเทียบเรือ กว้าง 80.6 เมตร ยาว 193.6 เมตร หน้าท่าลึก (น้ำขึ้น) 4.8 เมตร หน้าท่าลึก (น้ำลง) 3.5 เมตร สามารถรองรับสินค้าได้ประมาณ 250,000 เมตริกตัน / ปี ท่าเรือแห่งนี้จัดเป็นท่าเรือสำคัญในเขตพื้นที่ภาคใต้ตอนบน² นอกจากนี้ท่าเรือยังมีโรงพักสินค้า 2 หลัง ความจุ 10,000 ลม. ลานสินค้ากลางแจ้ง 22,000 ตารางเมตร รถปั้นจั่น 2 คัน รถยก 2 คัน รถตัก และสายพาน

ฉ. เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

ท่าเรือท่าทองมีเฉพาะสินค้าขาออกสินค้าผ่านท่าเรือท่าทองมีหลายประเภท เช่น สินค้าทั่วไป สินค้าตู้ และสินค้าเทกอง โดยสินค้าแต่ละประเภทผ่านท่าเรือในช่วงเวลาและวิธีการขนส่งที่แตกต่างกัน กล่าวคือ สินค้าทั่วไปมีการขนส่งผ่านท่าเรือระหว่างปี 2538 – 2546 โดยขนส่งโดยเรือลำเลียงไปขึ้นเรือใหญ่ ณ จุดทอดสมอสุราษฎร์ธานี ส่วนสินค้าตู้มีการขนส่งผ่านท่าเรือในช่วงมกราคม 2542 ถึงเมษายน 2546 ขนส่งโดยเรือขนาดเล็กบรรทุกครั้งละไม่เกิน 50 ตู้ไปขึ้นเรือใหญ่ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจุบันท่าเทียบเรือท่าทองให้บริการเรือขนถ่ายยิปซัมเฉพาะขาออก ซึ่งขนส่งโดยเรือลำเลียงและไปบรรทุกลงเรือเดินสมุทร ณ จุดทอดสมอสุราษฎร์ธานี นอกจากนี้ยังมีสินค้าห้องเย็นซึ่งขนส่งโดยรถบรรทุกจากจังหวัดสมุทรปราการ สมุทรสงคราม และนครศรีธรรมราช มาลงเรือเรือห้องเย็นเพื่อขนส่งต่อไปประเทศไต้หวัน³

¹ อธิพล เพชรแสง. การดำเนินงานท่าเรือ อยู่เรือ และกิจการเกี่ยวเนื่องภาคใต้. ใน วารสารพาณิชย์นาวี ปีที่ 19 ฉบับที่ 2 (มกราคม 2539) : 67.

² อ้างแล้ว.

³ สัมภาษณ์ สมชาย จิตตประเสริฐสุข, ผู้จัดการท่าเรือท่าทอง, 14 มกราคม 2551.

ปริมาณเรือเข้า – ออก ท่าเรือท่าทอง ปี 2538 – 2550

หน่วย : เที่ยว

ปี	เรือสินค้าทั่วไป	เรือสินค้าเทกอง	เรือตู้สินค้า	รวม
2541	44	160	-	204
2542	88	76	4	168
2543	90	84	290	464
2544	112	112	152	376
2545	108	94	188	390
2546	108	130	112	350
2547	-	140	-	140
2548	-	138	-	138
2549	-	136	-	136
2550	-	122	-	122

ที่มา : บริษัท ไทยปิโตรเลียมเซอวิสเซ จำกัด, 2550.

ปริมาณสินค้าขาออกผ่านท่าเรือท่าทอง ปี 2538 – 2550

ปี	สินค้าทั่วไป (ตัน)	สินค้าเทกอง (ตัน)	ตู้สินค้า (ตัน)	รวม (ตัน)	ตู้สินค้า (TEUs)
2538	103,206	954,077	-	1,057,283	-
2539	69,198	1,024,192	-	1,093,390	-
2540	14,888	1,027,160	-	1,042,048	-
2541	27,653	661,871	-	689,524	-
2542	9,762	529,250	14,620	553,632	86
2543	6,682	575,335	93,228	675,245	5,484
2544	14,910	606,810	52,445	674,165	3,085
2545	7,823	493,059	65,297	566,179	3,841
2546	9,947	814,493	40,443	864,883	2,379
2547	-	916,609	-	916,609	-
2548	-	901,068	-	901,068	-
2549	-	833,122	-	833,122	-
2550	-	811,893	-	811,893	-

ที่มา : บริษัท ไทยปิโตรเลียมเซอวิสเซ จำกัด, 2550.

ท่าเรือขนอม

ก. ความเป็นมาของท่าเรือ

นายสัมพันธ์ เชาวนปรีชา ก่อตั้ง บริษัท แร่สัมพันธ์ จำกัด ในปี พ.ศ.2520 เพื่อดำเนินกิจการเกี่ยวกับเหมืองแร่ และส่งออกแร่อุตสาหกรรมระหว่างประเทศ ต่อมาในปี พ.ศ. 2522 ได้ก่อตั้ง บริษัท ท่าเรือขนอม จำกัด เพื่อการส่งออกแร่ของบริษัท โดยเฉพาะ

ข. ที่ตั้ง

ท่าเรือขนอมตั้งอยู่บนหาดคอเขา บริเวณเขาสี่หยาง และตั้งอยู่ ณ เลขที่ 141/4 หมู่ 2 ถนนคอนเขา – สุขาภิบาล ตำบลขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช

ค. การบริหารท่าเรือ

บริษัท ท่าเรือขนอม จำกัด (ชื่อเดิม บริษัท แร่สัมพันธ์ จำกัด) เป็นบริษัทผู้บริหารและประกอบการท่าเรือขนอม มีสำนักงานอยู่ เลขที่ 48 ถนนตลาดใหญ่ ตำบลตลาด อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ง. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

เพื่อเป็นท่าเรือให้บริการขนส่งประเภทแร่ ซึ่งเป็นธุรกิจของบริษัทในเครือ



ลักษณะทั่วไปของท่าเทียบเรือของท่าเรือขนอม
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม วันที่ 14 มกราคม 2551.

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 2 ท่า คือ

- ท่าเทียบเรือที่ 1 ระดับความลึกของน้ำ 8.5 เมตร ที่ระดับทะเลปานกลาง สามารถรับเรือขนาด 9,000 dwt อายุการใช้งาน 30 ปี
- ท่าเทียบเรือที่ 2 ระดับความลึกของน้ำ 9.5 เมตร ที่ระดับทะเลต่ำสุด สามารถรับเรือขนาดสูงสุด 43,000 dwt อายุการใช้งาน 25 ปี¹
- สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ขนถ่าย ได้แก่ ลานพักสินค้ากลางแจ้ง 3 ลาน เนื้อที่ 210,900 ตารางเมตร สะพานลำเลียง 2 ชุด รถตัก 3 คัน และรถดัมพ์ 10 ล้อ จำนวน 7 คัน²

ฉ. ปริมาณเรือและสินค้าที่ผ่านท่าเรือขนอม

สินค้าทั้งหมดเป็นการส่งออกและนำเข้าส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น และไต้หวัน ซึ่งมาจาก อำเภอนาสาร จังหวัดสุราษฎร์ธานี³ นอกจากนี้ยังมีแร่โดโรไมท์ และแอนดไฮไดท์

ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือขนอม ปี 2547 – 2549

ปี	เรือ (หน่วย : เที่ยว)	สินค้าขาออก (หน่วย : ตัน)
2547	109	1,274,430
2548	93	1,052,950
2549	110	1,206,395

ที่มา : บริษัท ท่าเรือขนอม จำกัด, 2551.

¹ สัมภาษณ์ ฉัตร แสงจันทร์, Port Captain บริษัท เฟิร์ล ชิปปิ้ง เซอร์วิส จำกัด, 14 มกราคม 2551.

² อธิพิณ เพชรแสง. การดูงานท่าเรือ อุเรือ และกิจการเกี่ยวเนื่องภาคใต้. วารสารพาณิชยนาวิ ปีที่ 19 ฉบับ 2 (มกราคม 2539) : 67.

³ อ้างแล้ว, หน้า 69.

ท่าเรือสงขลา

ก. ความเป็นมา¹

ความเป็นมาของท่าเรือสงขลาเริ่มต้นการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือตั้งแต่ปี 2505 จนกระทั่งการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ ในวันที่ 16 มิถุนายน 2531 ใช้เวลากว่า 26 ปี การก่อสร้างท่าเรือสงขลาแบ่งได้ 2 ระยะ ดังนี้

ระยะการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือสงขลา (พ.ศ.2505 – 2524)

การศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา ได้เริ่มตั้งแต่ พ.ศ.2505 เป็นต้นมา โดยบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา Transportation Consultant Inc. แห่งประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา โดยแนะนำให้มีการก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นยื่นต่อจากบริเวณแหลมทราย เพื่อให้เรือเดินทะเลขนาด 15,000 ตันกรอสส์ หรือประมาณ 20,000 dwt² สามารถผ่านเข้า-ออก ได้ตลอดเวลา ประมาณ 10 ปีต่อมา ใน พ.ศ. 2516 บริษัท Overseas Technical Co-operation Agency แห่งประเทศญี่ปุ่น ได้ทำการศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรมท่าเรือสงขลาใหม่ ปรากฏว่ามีผลคุ้มค่าทางเศรษฐกิจคุ้มค่ากับการลงทุน

ในปี 2517 บริษัท Hunting team แห่งประเทศอังกฤษ ทำการทบทวนผลการศึกษาของบริษัท Transportation Consultant Inc. และบริษัท Overseas Technical Co-operation Agency ใหม่ โดยเสนอความเห็นว่าการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกบริเวณแหลมสนจะก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมและทำลายธรรมชาติ จึงนำพิจารณาหาที่ตั้งใหม่บริเวณจังหวัดสงขลาเพื่อตัดสินใจทำการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกโดยด่วนโดยได้เลือกบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก ไว้ 6 แห่ง ดังนี้ บริเวณฝั่งทะเลสาบทะเลสงขลา ปากคลองสำโรง บริเวณฝั่งทะเลสาบทะเลสงขลา ตรงข้ามปากคลองสำโรง บริเวณแหลมสนด้านในทะเลสาบ บริเวณหัวเขาแดงด้านในทะเลสาบ บริเวณแหลมสนด้านนอก และบริเวณหัวเขาแดงด้านนอก

หลังจากนั้นกรมเจ้าท่าจึงได้ดำเนินการคัดเลือกบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา เพื่อว่าจ้างโดยดำเนินการเป็นขั้นตอนตามระเบียบการคัดเลือกบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาของธนาคารพัฒนา

เอเชียและปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ.2521 กล่าวคือ การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจะต้องลงทุน จึงต้องคำนึงถึงผลตอบแทนให้คุ้มค่ากับการลงทุน จึงจำเป็นต้องใช้

¹ กองวิชาการ กรมเจ้าท่า, “ท่าเรือน้ำลึกสงขลา,” วารสารพาณิชยนาวิ ปีที่ 8 ฉบับ 1 (มกราคม – เมษายน 2532) : 13 – 25.

² เดทเวทตัน = ตันกรอสส์ × 1.33 ตามกฎหมาย

ผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับงานสำรวจออกแบบรายละเอียดและทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือน้ำลึกโดยเฉพาะ ในการคัดเลือกบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา นี้ กรมเจ้าท่าคัดเลือกได้บริษัทวิศวกรที่ปรึกษา Sir William Halcrow and Partner, Maunsell Consultants Ltd. และห้างหุ้นส่วนจำกัดสินธุ พูนศิริวงศ์และสหายน คณะรัฐมนตรีอนุมัติเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2523 โดยกรมเจ้าท่าได้ลงนามสัญญาจ้างกับบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาดังกล่าว เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2523 ในวงเงิน 42.148 ล้านบาท แยกออกเป็นเงินตราต่างประเทศจำนวน 28.535 ล้านบาท และเป็นเงินไทย 13.613 ล้านบาท บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาได้เริ่มดำเนินงานเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2523 แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2524 ระยะเวลาการดำเนินการ 19 เดือน

ระยะดำเนินการก่อสร้างท่าเรือ สงขลา (พ.ศ.2528 – 2531)

หลังจากนั้นบริษัทที่ดำเนินการก่อสร้างระยะแรก คือ บริษัท เรทเซอร์ เอ็นจิเนียริง เอเจนซี และ เอเอสเอสโซซิเอท เอ็นจิเนียริง จำกัด ซึ่งลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2528 เริ่มงานเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2528 ระยะเวลา 33 เดือน กำหนดแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2531 ในวงเงินค่าจ้าง 636,570,676.50 บาท โดยใช้เงินกู้ธนาคารพัฒนาเอเชีย 63% งบประมาณแผ่นดิน 37%



ทางเข้าท่าเรือสงขลา



ท่าเทียบเรือในท่าเรือสงขลา



ท่าเรือสงขลาในทะเลสาบสงขลา

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม วันที่ 18 มกราคม 2551

ข. ที่ตั้ง

ท่าเรือสงขลาตั้งอยู่ที่ ตำบลหัวเขา อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา ห่างจากอำเภอหาดใหญ่ประมาณ 50 กิโลเมตร จากหาดใหญ่เดินทางโดยถนนหมายเลข 407 ข้ามสะพานติณสูลานนท์ไปยังท่าเรือ

ค. การบริหารท่าเรือ

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2530 ลงมติเกี่ยวกับการคัดเลือก ผู้บริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ตเห็นชอบให้ยืนยันตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2531 โดยให้ บริษัท C.T. International Line Company LTD (CTIC) หรือ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ภายใต้การกำกับดูแลของกรมเจ้าท่า ซึ่งมีกระทรวงการคลังเป็นเจ้าของ เพื่อบริหารและดำเนินการท่าเรือสงขลาและภูเก็ตตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ ณ วันที่ 21 ตุลาคม 2531 กระทรวงการคลังได้มอบหมายให้อธิบดีกรมธนารักษ์ (นายประสิทธิ์ รัตนเสถียร) เป็นผู้ลงนามในสัญญาเช่าบริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ตกับบริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ระยะเวลาเช่าดำเนินการ 10 ปี สิ้นสุดสัญญาเช่า วันที่ 20 ตุลาคม 2541 และได้มีการต่อสัญญาออกไปอีก 5 ปี นับได้ว่าท่าเรือสงขลา³ เป็นท่าเรือระหว่างประเทศแห่งแรกที่รัฐเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการบริหารท่าเรือของรัฐ

ง. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

วัตถุประสงค์ของการก่อสร้างท่าเรือสงขลา คือ เพื่อเป็นท่าเทียบเรือสำหรับให้บริการขนส่งสินค้าออกจากภาคใต้ไปต่างประเทศ โดยเฉพาะสินค้าหลัก คือ ยางพารา และเพื่อการขนถ่ายสินค้าที่นำเข้าเพื่อใช้ในภาคใต้ และกระตุ้นให้เกิดความเติบโตทางการค้าและอุตสาหกรรมในภาคใต้

จ. 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

³ บริษัท เจ้าพระยาสากล จำกัด นอกจากบริหารท่าเรือที่สงขลาแล้ว ยังรวมถึงการบริหารงานท่าเรือภูเก็ตด้วย

- ท่าเรือสงขลาที่มีพื้นที่ทั้งหมด 72 ไร่ เป็นพื้นที่ทางบก 12 ไร่ และพื้นที่ถมทะเล 60 ไร่⁴ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือซึ่งมีความยาวทั้งสิ้น 510 เมตร แบ่งออกเป็น 3 ท่า หรืออีกนัยหนึ่งสามารถรับเรือที่มีขนาด 9,000-20,000 ตัน ได้คราวละ 3 ลำ

- ท่าเทียบเรือที่ 1 - 2 เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป
- ท่าที่ 3 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ท่าเรือมีสมรรถนะสูงสุดในการขนถ่ายสินค้า 1,100,000 ตัน/ปี

- ลานตู้สินค้า 50,000 ตารางเมตร ลานบรรจุตู้สินค้า 440 ตารางเมตร โรงพักสินค้า 6,720 ตารางเมตร และพื้นที่วางสินค้าทั่วไป 9,300 ตารางเมตร

- อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าประกอบด้วยรถยกและรถบรรทุก ท่าเรือไม่มีปั้นจั่นหน้าท่าที่ใช้ยกขนตู้สินค้า ดังนั้นในการยกขนตู้สินค้าจึงต้องใช้ปั้นจั่นเรือ

จ. ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

เรือที่ผ่านท่าเรือสงขลาส่วนใหญ่เป็นเรือตู้สินค้า รองลงมาเป็นเรือสินค้าทั่วไป ซึ่งจำนวนเรือมีแนวโน้มคงที่ สำหรับสินค้าขาเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ปลาแช่แข็ง อาหารสัตว์ และเครื่องมืออุปกรณ์ ส่วนสินค้าขาออกที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ไม้และเฟอร์นิเจอร์ อาหารทะเลแช่แข็ง และอาหารกระป๋อง จากตารางปริมาณสินค้าผ่านท่าพบว่า ยางพาราที่เป็นสินค้าส่งออกหลักมีแนวโน้มลดลง

⁴ กรมเจ้าท่า, แนวทางการวางแผนพัฒนาท่าเรือในประเทศไทย (รายละเอียดขั้นต่ำ). (กรุงเทพฯ : กระทรวงคมนาคม, 2542), หน้า 23.

ปริมาณเรือผ่านท่าเรือสงขลา ปี 2543 – 2549

หน่วย : เที่ยว

จำนวนเรือ		2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
- เรือสินค้าทั่วไป	GENERAL VESSEL	128	48	52	88	32	28	43
- เรือสินค้าตู้	CONTAINER VESSEL	119	344	331	320	322	285	318
- เรือสินค้าห้องเย็น	REEFER VESSEL	38	53	62	53	54	50	46
- เรือสินค้าเทกอง	BULK CARRIER	0	0	0	0	0	0	0
- เรือโดยสาร	PASSENGER VESSEL	1	1	0	0	0	0	0
- อื่นๆ	OTHER VESSEL	8	3	3	1	9	2	1
- เรือส่งปัจจัยเพื่อการขุดเจาะน้ำมัน	SUPPLY BOAT	140	4	7	18	83	43	19
- เรือลำเลียง	BARGE, LIGHTER	3	3	2	15	43	70	80
รวม	TOTAL	437	456	457	495	543	478	507

ที่มา : ท่าเรือสงขลา.

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือสงขลา ปี 2543 – 2549

รายการสินค้า (ตัน)	ITEM (TONS)	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
สินค้านำเข้า	<u>IMPORT CARGO</u>							
- ปลาแซลมอน	TUNA FISH	46,233	129,163	131,448	133,463	125,442	133,315	146,353
- เครื่องมืออุปกรณ์	EQUIPMENT	16,586	19,815	35,912	34,577	48,231	43,336	54,133
- อาหารสัตว์	ANIMAL FEED	8,280	38,189	23,830	20,404	43,080	81,226	111,815
- อื่นๆ	OTHER	38,103	59,634	86,605	69,969	91,618	96,954	105,381
รวมสินค้านำเข้า	TOTAL IMPORT CARGO	109,202	246,801	277,795	258,413	308,371	354,831	417,682
สินค้าออก	<u>EXPORT CARGO</u>							
- ยางพารา	RUBBER & LATEX	298,946	442,573	433,429	493,922	418,766	340,564	340,541
- ไม้และเฟอร์นิเจอร์	WOOD & FURNITURE	21,258	167,226	188,545	216,449	180,406	135,202	178,723
- อาหารทะเลแช่แข็ง	FROZEN FOOD	60,443	111,870	102,406	93,856	96,254	108,912	113,606
- อาหารกระป๋อง	CANNED FOOD	56,189	147,139	134,698	150,086	136,467	155,359	167,969
- อื่นๆ	OTHER	53,220	78,376	90,436	106,202	130,669	147,168	138,274
รวมสินค้าออก	TOTAL EXPORT CARGO	490,056	947,184	949,514	1,060,515	962,562	887,205	939,113
รวมสินค้าทั้งหมด	GRAND TOTAL	599,258	1,193,985	1,227,309	1,318,928	1,270,933	1,242,036	1,356,795

ที่มา : ท่าเรือสงขลา.

ท่าเรือระนอง

ก. ความเป็นมา

ท่าเรือระนองเกิดขึ้นจากการกำหนดยุทธศาสตร์ของจังหวัดระนองให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลชายฝั่งอันดามัน จึงได้มีโครงการก่อสร้างท่าเรือขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการลงทุน เพื่อเชื่อมโยงท่าเรือจังหวัดชุมพร และเป็นสะพานเศรษฐกิจเชื่อมทะเลอันดามันกับอ่าวไทย อันจะช่วยส่งเสริมการค้าขายระหว่างไทยกับพม่า และการท่องเที่ยวทางทะเลระหว่างจังหวัดชายทะเลภาคใต้ฝั่งอันดามัน จังหวัดระนองได้มีหนังสือที่ รน 0015.2/7596 ลง วันที่ 19 มิถุนายน 2538 ถึง อธิบดีกรมเจ้าท่า ขอกการสนับสนุนนักวิชาการและเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญจากกรมเจ้าท่า ซึ่งกรมฯ ได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา บริษัท ร้อย แอนด์ แอสโซซิเอต ร่วมกับ บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด และ บริษัทเดฟเพเบิล จำกัด ทำการสำรวจออกแบบแล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน 2539 และดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์จังหวัดระนองขึ้นที่บ้านเขานางหงส์ ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง บริเวณริมแม่น้ำกระบุรีฝั่งตะวันออก ในพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ ป่าคลองเสียดกวด ป่าเขาหินช้าง และป่าเขาสามแหลม เนื้อที่ 315-0-03 ไร่ ควบคุมการก่อสร้างโดย กรมเจ้าท่าก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2543 งบประมาณในการก่อสร้างจำนวน 199.068 ล้านบาท¹

การก่อสร้างท่าเรือระนองแบ่งออกเป็น 2 ระยะ² โดยระยะที่ 1 แล้วเสร็จเมื่อปี 2543 สามารถรับเรือได้ขนาด 500 ตันกรอสได้พร้อมกัน 2 ลำ ต่อมาเมื่อรัฐบาลกำหนดนโยบายความร่วมมือกับประเทศทางฝั่งตะวันตก โดยได้ร่วมก่อตั้งกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอ่าวเบงกอล (Bay of Bengal Initiative for Multi – Sectoral Technical and Economic Cooperation : BIMSTEC) เพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างเอเชียใต้กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงได้ก่อสร้างท่าเทียบเรือระยะที่ 2 ขึ้น คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยบริหารจัดการท่าเรือระนอง และเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2549

¹ ท่าเรือระนองจากอดีตถึงปัจจุบัน [สายตรง]. แหล่งที่มา :

<http://www.geocities.com/ranongport/index720htm>. [3 ตุลาคม 2551].

² ส่วนพัฒนาธุรกิจและการตลาด ฝ่ายแผนงานและการตลาด ท่าเรือระนอง , แผนพัฒนาธุรกิจท่าเรือระนอง ปี งบประมาณ 2551, หน้า 1.

ข. ที่ตั้ง

ท่าเรือระนองตั้งอยู่ริมฝั่งปากแม่น้ำกระบุรี ฝั่งตะวันออก ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง พิกัดละติจูดที่ 10 องศา 00 ลิปดา 72 วิลิปดาเหนือ และลองจิจูดที่ 098 องศา 36 ลิปดา 33 วิลิปดาตะวันออก³

ค. การบริหารท่าเรือ

กรมธนารักษ์เป็นเจ้าของท่าเรือระนอง โดยมีการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ประกอบการท่าเรือ

ง. วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือ

เพื่อเป็นท่าเรือขนถ่ายตู้สินค้าบริเวณอันดามันและช่องแคบมะละกา

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเรือระนอง มี 2 ท่าเทียบเรือ คือ

- ท่าเทียบเรือเอกประสมศักดิ์ (ท่าเทียบเรือที่ 1) กว้าง 26 เมตร ยาว 134 เมตร สามารถรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส จอดเทียบทำได้พร้อมกัน 2 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 10 เมตร ยาว



ทางเข้าท่าเรือระนอง



ทางลงท่าเทียบเรือซึ่งลาดชัน



ท่าเทียบเรือในท่าเรือระนอง

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม วันที่ 15 มกราคม 2551

³ การท่าเรือแห่งประเทศไทย .ท่าเรือระนอง - ลักษณะของท่าเรือ [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.rnp.port.co.th/dataset1/data3.html> [13 กรกฎาคม 2552].

212 เมตร จำนวน 2 สะพาน

- ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (ท่าเทียบเรือที่ 2) กว้าง 30 เมตร ยาว 150 เมตร สามารถรองรับเรือสินค้า/ตู้สินค้า ขนาดไม่เกิน 12,000 เดดเวทตัน จอดเทียบท่าได้ครั้งละ 1 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 7.5 เมตร ยาว 212 เมตร สะพานเชื่อมกับท่าเรืออเนกประสงค์ กว้าง 8.50 เมตร ยาว 40 เมตร⁴

• ร่องน้ำ เริ่มตั้งแต่บริเวณทิศตะวันตกของเกาะช้างพิกัต (Pilot Bounding) ละติจูดที่ 90 องศา 52 ลิปดา 20 วิลิปดาเหนือ และลองจิจูดที่ 098 องศา 26 ลิปดา 54 วิลิปดา ตะวันออก จนถึงท่าเรือระนอง รวมระยะทาง 27 กิโลเมตร โดยมีความลึกของร่องน้ำ 8 เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุด และความกว้างของร่องน้ำเดินเรือ 120 เมตร ตลอดระยะแนวร่องน้ำ ติดตั้งทุ่นเครื่องหมายช่วยการเดินเรือเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ จำนวน 14 ท่อน⁵

• โรงพักสินค้า 1 หลัง พื้นที่ 1,500 ตารางเมตร

• พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 7,200 ตารางเมตร

• พื้นที่วางตู้สินค้าเปล่า 8,000 ตารางเมตร พื้นที่วางตู้สินค้า 11,125 ตารางเมตร สามารถฝากเก็บตู้สินค้าขาออกได้ 405 TEUs ตู้สินค้าขาเข้า 285 TEUs และตู้สินค้าเปล่า 590 TEUs

• เครื่องมือยกขนสินค้า ได้แก่ บันจั่นเคลื่อนที่ขนาด 50 ตัน 1 คัน รถยกขนาด 10 ตัน 3 คัน และ 2.5 ตัน อย่างละ 1 คัน และรถหางลาก 6 คัน⁶

ฉ. ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

ท่าเรือไม่มีสินค้าผ่านท่าเรือ จะเห็นได้ว่าสินค้าที่ปรากฏอยู่ในตารางปริมาณสินค้าเป็นอุปกรณ์ที่สนับสนุนการขุดเจาะน้ำมันกลางทะเล

⁴ การท่าเรือแห่งประเทศไทย .ท่าเรือระนอง - ที่ตั้ง [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.rnp.port.co.th/dataset1/data2.html> [13 กรกฎาคม 2552].

⁵ การท่าเรือแห่งประเทศไทย .ท่าเรือระนอง – ร่องน้ำ [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.rnp.port.co.th/dataset1/data2.html> [13 กรกฎาคม 2552].

⁶ การท่าเรือแห่งประเทศไทย .สิ่งอำนวยความสะดวก [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.rnp.port.co.th/dataset3/data2.html> [13 กรกฎาคม 2552].

ปริมาณเรือผ่านท่าเรือระนอง

หน่วย : เที่ยว

ปี	เรือตู้สินค้า	เรือสินค้า	เรือท่องเที่ยว	อื่นๆ	รวม
2548	0	57	27	47	131
2549	0	51	38	91	180
2550	0	87	13	134	234

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย. สถิติรายปี. (สายตรง). แหล่งที่มา :

<http://www.port.co.th/pat/topic7/perf2.asp> [7 กรกฎาคม 2552].

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือระนอง

หน่วย : ล้านตัน

ปี	สินค้าทั่วไป		
	เข้า	ออก	รวม
2548	0.003	0.005	0.008
2549	0.00177	0.0066	0.008
2550	0.00327	0.02199	0.025

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย. สถิติรายปี. (สายตรง). แหล่งที่มา :

<http://www.port.co.th/pat/topic7/perf2.asp> [7 กรกฎาคม 2552].

ท่าเรือภูเก็ต

ก. ความเป็นมา

ความเป็นมาของโครงการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ต ตั้งแต่การศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2510 จนกระทั่งการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ ใน พ.ศ.2531 ใช้เวลากว่า 21 ปี โดยรายละเอียดการก่อสร้างท่าเรือสงขลาแบ่งได้ 2 ระยะ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ระยะการศึกษาความเป็นไป
ในการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ต (พ.ศ.2510
– 2524)

ก่อนการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ต ได้มีการสำรวจความเหมาะสมเพื่อสร้างท่าเรือภูเก็ต 4 ครั้ง โดยบริษัทผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ ดังนี้

ปี 2510 บริษัท Oversea Technical Co – operation Agency (ประเทศญี่ปุ่น) และ พ.ศ.2510 บริษัท

Rendel Palmer and Triton (ประเทศอังกฤษ) ได้ทำการสำรวจเบื้องต้น เพื่อหาสถานที่ตั้งที่เหมาะสมและมีข้อเสนอแนะให้ก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกที่อ่าวขามและก่อสร้างท่าเทียบเรือประมงที่คลองท่าจีน

ปี 2514 บริษัท Peter Fraenkel and Partner (ประเทศอังกฤษ) ได้ทำการสำรวจชั้นรายละเอียดทางเศรษฐกิจและวิศวกรรม และแนะนำว่าควรก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่อ่าวขามโดยด่วน เพราะให้ผลคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ กล่าวคือ มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงถึงร้อยละ 24

ปี 2518 บริษัท Hunting Technical Service Limited(ประเทศอังกฤษ) ได้ทำการบทวนผลการศึกษาของ บริษัท Peter Fraenkel and Partner (ประเทศอังกฤษ) แล้วเสนอแนะให้ปรับปรุงร่องน้ำทางเข้าท่าเรือไทยซาโกที่อ่าวขามให้มีความลึกเมื่อน้ำลงต่ำสุด 8 เมตร และ



ท่าเทียบเรือในท่าเรือภูเก็ต



โรงพักสินค้า

ที่มา : ท่าเรือภูเก็ต จากการเก็บข้อมูลภาคสนาม วันที่ 2
พฤษภาคม 2551

ปรับปรุงท่าเรือชาโก เพื่อให้เรือขนาด 8,000 ตัน เข้าเทียบท่าได้ และสามารถขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 50,000 ตัน

ปี 2519 ธนาคารพัฒนาเอเชียได้ให้ความช่วยเหลือทางวิชาการโดยการจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา Rendel and Partners มาทำการปรับปรุงผลการศึกษาความเหมาะสมที่ผ่านมา และให้ตรวจสอบพร้อมกับให้ความเห็นเกี่ยวกับสถานที่สำหรับพิจารณาเลือกทำการก่อสร้าง ผลการศึกษาของบริษัท Rendel and Partners ได้เสนอแนะว่า ควรก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตโดยเร็ว สถานที่ที่เห็นว่าเหมาะสมที่สุด คือ อ่าวขามของจังหวัดภูเก็ต

หลังจากได้มีการสำรวจความเหมาะสมเพื่อสร้างท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต 4 ครั้ง ต่อมาในปี 2521 ธนาคารพัฒนาเอเชียได้ให้เงินกู้เพื่อจัดทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือ รายละเอียดเพื่อการก่อสร้าง ตลอดจนเอกสารในการประกวดราคาเพื่อก่อสร้างท่าเรือ ในการนี้กรมเจ้าท่าได้จ้างบริษัท Sir William Halcrow and Partners (UK) Maunsell Consultants Ltd.(UK) และห้างหุ้นส่วนจำกัด สินธุ พูนศิริวงศ์และสหาย ให้ดำเนินการศึกษาโดยเริ่มงานในเดือนมีนาคม 2523 และแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2524 สารสำคัญของผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ

1) การศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม พบว่า บริเวณอ่าวขามเป็นบริเวณที่มีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมที่จะสร้างท่าเรือ เนื่องจากมีอัตราการตกตะกอนต่ำ กระแสน้ำและกระแสนลมไม่เป็นอุปสรรคสำหรับท่าเรือ และไม่จำเป็นต้องสร้างเขื่อนกันคลื่น ส่วนร่องน้ำทางเข้าท่าเรือเป็นร่องน้ำทางเดินเรือธรรมชาติที่มีขนาดสั้น การขุดลอกน้อย เป็นผลให้ต้นทุนในการขุดลอกต่ำ และบริเวณอ่าวขามเป็นบริเวณที่กำบังลมธรรมชาติ มีบริเวณชายหาดกว้างที่จะสามารถพัฒนาท่าเรือได้มาก คือ 6 ท่า

2) ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ ประเมินการว่าผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return) เมื่อสร้างท่าเรือน้ำลึกโดยคิดอายุของโครงการ 20 ปี จะเท่ากับร้อยละ 12.2 (ทั้งนี้ พิจารณาเฉพาะกรณีที่มีการสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาด้วย) คิดเป็น Benefit/Cost Ratio เท่ากับ 1.01 (อัตราส่วนลด 12%) ซึ่งเป็นอัตราที่คุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราดอกเบี้ยที่ต้องจ่ายจริงเฉลี่ยร้อยละประมาณ 9.25 ส่วนใหญ่คิดจากการประหยัดในการขนส่งสินค้าหลัก คือ ยางพารา และดีบุก นอกจากนี้การสร้างท่าเรือน้ำลึกจะช่วยเสริมสร้างระบบการขนส่งชายฝั่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น กล่าวคือ จะมีการใช้เรือชายฝั่งสนับสนุน (Feeder Port) ซึ่งได้แก่ ท่าเรือกระบี่ กันตัง และสตูล ขนถ่ายสินค้ามากขึ้น ประกอบกับจังหวัดภูเก็ตจะเป็นแหล่งแร่ดีบุกส่งออกที่สำคัญของประเทศ และยังเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว และอยู่ใกล้เส้นทางเดินเรือสายยุโรป สายสหรัฐอเมริกา (สายแอตแลนติก) และสายออสเตรเลีย ซึ่งเหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึก

3) ผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมปรากฏว่า มีน้อยและเมื่อท่าเรือสร้างเสร็จแล้ว การรักษาสภาพแวดล้อมควรปฏิบัติตามระเบียบของ IMO อย่างเคร่งครัด

จากการศึกษาความเหมาะสมและข้อเสนอแนะของปรัศวิศวกรที่ปรึกษา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้นำผลการศึกษาและข้อเสนอแนะนั้นไปวิเคราะห์และพิจารณาโดยละเอียดแล้วมีความเห็นว่า โครงการท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตมีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจสูง และจะให้ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจคุ้มค้ำการลงทุน และโครงการดังกล่าวสอดคล้องกับแนวนโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ในด้านการพัฒนาการพาณิชย์นาวี รวมทั้งมีผลทางอ้อมต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวอีกด้วย จึงได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างตามโครงการระยะแรกต่อไป คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาอนุมัติเห็นชอบแล้วมีมติให้กรมเจ้าท่าดำเนินการต่อไป ตามมติของคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยใช้เงินกู้จากธนาคารพัฒนาเอเซีย Loan 546 THA

ระยะดำเนินการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ต (พ.ศ.2527 – 2531)

กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการประกวดราคาเพื่อคัดเลือกหาผู้รับเหมาก่อสร้างตามขั้นตอนของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ.2521 และตามขั้นตอนของธนาคารพัฒนาเอเซีย โดยได้ดำเนินการคัดเลือกผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมจากผู้ยื่นความจำนงทั้งสิ้น 58 บริษัท ผลการคัดเลือกของกรมเจ้าท่า ซึ่งได้พิจารณาคัดเลือกบริษัทที่เสนอราคาต่ำสุด คือ บริษัท Tokyu Construction-Wakachiku-CH.Karnchang-CH.Karnchan & Tokyu Construction และต่อรองราคาแล้วเหลือวงเงินค่าจ้าง 333,129,321.70 บาท เมื่อคัดเลือกบริษัทได้แล้วจึงนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อขออนุมัติทำสัญญาจ้างก่อสร้าง

เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติแล้ว กรมเจ้าท่าจึงได้ลงนามสัญญาจ้างกับกลุ่มบริษัท Tokyu Construction-Wakachiku-CH.Karnchang – CH.Karnchan & Tokyu Construction เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2528 เพื่อทำการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ในวงเงินค่าจ้าง 333,129,321.70 บาท ระยะเวลาการดำเนินการ 27 เดือน ซึ่งบริษัทผู้รับเหมาได้เริ่มงานการก่อสร้างเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2528 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 6 เมษายน 2531¹

การศึกษาเพื่อการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ตเกิดขึ้นพร้อม ๆ กันกับการก่อสร้างท่าเรือสงขลา คือ ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ท่าเรือภูเก็ตเริ่มการก่อสร้างในปี 2527 และแล้วเสร็จในปี 2531

¹ กองวิชาการ กรมเจ้าท่า. “โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต,” วารสารพาณิชย์นาวี ปีที่ 8 ฉบับ 2 (พฤษภาคม – สิงหาคม 2532) : 47 – 56.

ข. ที่ตั้ง

ท่าเรือภูเก็ตตั้งอยู่บริเวณฝั่งทะเลด้านตะวันออกเฉียงใต้ของเกาะภูเก็ต บริเวณอ่าวมะขาม ตำบลอ่าวขาม อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต

ค. การบริหารท่าเรือ

ท่าเรือภูเก็ตเป็นพื้นที่ของกรมธนารักษ์ แต่บริหารและประกอบการโดย บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด โดยสำนักงานตั้งอยู่ที่ ถนนศักดิ์เดช ตำบลวิชิต อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต

ง. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

วัตถุประสงค์ของการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ต เพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางด้านทะเลอันดามัน และเพื่อเป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคใต้ฝั่งอันดามัน

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเรือภูเก็ตมีพื้นที่ท่าเรือ 106 ไร่ พื้นที่ทั้งหมดเกิดจากการถมทะเล ลักษณะทำเป็นเขื่อนท่าเทียบเรือตามแนวฝั่งน้ำ
- ท่าเทียบเรือประกอบด้วย ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป 2 ท่า และท่าเทียบเรือลำเลียง 4 ท่า ความยาวหน้าท่า 360 เมตร ความกว้าง 30 เมตร ความลึกหน้าท่า 10 เมตร สามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน 20,000 DWT
- พื้นที่ร่อนน้ำมีขนาดความยาว 1,500 เมตร กว้าง 120 เมตร ลึก 9 เมตรจากระดับน้ำลงต่ำสุด พื้นที่กลับลำเรือ 360 เมตร สามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน 9,000-20,000 ตัน²
- พื้นที่ใช้ในการเก็บรักษาสินค้าประกอบด้วยโรงพักสินค้า 3,600 ตารางเมตร และลานสินค้ากลางแจ้ง 5,200 ตารางเมตร

ฉ. เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ ยางพารา เป็นยางแผ่นรมควันและยางแท่ง และมีผู้โดยสารผ่านท่าเรือ ดังนี้

² กรมเจ้าท่า, แนวทางการวางแผนพัฒนาท่าเรือในประเทศไทย (รายละเอียดขั้นต่ำ), หน้า 24.

ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือภูเก็ต

ปี	เรือ (เที่ยว)	สินค้าทั่วไป (ตัน)			ตู้สินค้า (ตัน)			รวมสินค้า
		เข้า	ออก	รวม	เข้า	ออก	รวม	ตัน
2532	198	5,431	51,627	57,058	-	-	-	57,058
2533	174	4,252	46,167	50,419	-	1,012	1,012	51,431
2534	464	4,153	51,845	55,998	2,468	16,653	19,121	75,119
2535	598	3,000	33,587	36,587	9,543	23,911	33,454	70,041
2536	563	1,936	84,647	86,583	17,142	14,343	31,485	118,068
2537	632	1,837	97,624	99,461	21,873	27,918	49,791	149,252
2538	719	2,179	130,631	132,810	20,208	24,779	44,987	177,797
2539	762	9,796	100,377	110,173	22,060	36,191	58,251	168,424
2540	552	3,027	112,492	115,519	30,229	44,184	74,413	189,932
2541	491	4,499	70,338	74,837	29,334	20,133	49,467	124,304
2542	402	5,598	85,936	91,534	35,349	13,512	48,861	140,395
2543	407	6,287	203,348	209,635	30,642	22,536	53,178	262,813
2544	410	5,598	186,985	192,583	37,284	19,664	56,948	249,531
2545	349	6,008	183,024	189,032	21,356	13,760	35,116	224,148
2546	275	3,281	176,524	179,805	8,125	9,637	17,762	197,567

ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือภูเก็ต

ปี	เรือ (เที่ยว)	สินค้าทั่วไป (ตัน)			ตู้สินค้า (ตัน)			รวมสินค้า
		เข้า	ออก	รวม	เข้า	ออก	รวม	ตัน
2547	211	-	139,998	139,998	1,381	1,583	2,964	142,962
2548	243	5,515	118,830	124,345	-	-	-	124,345
2549	173	5,067	109,834	114,901	-	-	-	114,901
2550	167	-	110,342	110,342	-	-	-	110,342

ที่มา : ท่าเรือภูเก็ต.

ท่าเรือเจียรวานิช

ก. ความเป็นมา

ท่าเรือเจียรวานิชเป็นกิจการหนึ่งของตระกูลวานิช ซึ่งมีธุรกิจที่ครอบคลุมไปทั้ง 3 จังหวัด ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ และพังงา มาตั้งแต่สมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 จนถึงปัจจุบัน มีบริษัทในเครือกว่า 10 บริษัท ในยุคแรกนายเจียร วานิช ซื้อเรือและออกไปทำโป๊ะจับปลาที่เกาะปันหยี และเกาะหมากน้อยในจังหวัดพังงา ต่อมาเมื่อสามารถซื้อเรือได้หลายลำ นายเจียรได้ติดต่อรับจ้างขนอุปกรณ์การทำเหมืองแร่จากบริษัทฝรั่งและเป็นที่พอใจของนายจ้างฝรั่ง จึงตกลงทำสัญญาให้เป็นผู้รับเหมาในการขนหิน ล้างแร่ ขนแร่ และรับเหมาก่อสร้างให้แก่บริษัทแต่เพียงผู้เดียว หลังจากนั้นยังได้ขยายงานโดยการซื้อเรือสำเภามากหลายลำเพื่อขนส่งสินค้า และได้เปลี่ยนเป็นเรือยนต์รับส่งสินค้าระหว่างพังงา กันตัง ภูเก็ต และปีนัง ทำการเดินเรือจนกระทั่งได้เป็นตัวแทนเรือต่างประเทศ และได้มีการขยายงานโดยการเปิดบริษัท ภูเก็ตโหวงฮก จำกัด ขึ้นที่ภูเก็ต นอกจากนี้ยังมีการร่วมลงทุนทำกิจการเดินเรือต่างประเทศกับบริษัท RCL ในประเทศสิงคโปร์และประเทศไทย และเพื่อขยายงานการเดินเรือให้เพิ่มมากขึ้น จึงลงทุนซื้อท่าเรือแหลมปอที่จังหวัดกระบี่ เป็นท่าเทียบเรือน้ำลึก ขนาด 5 หมื่นตันกรอส ในการรับเรือเดินสมุทรรับ



ทางเข้าท่าเรือเจียรวานิช



สายพานลำเลียงเพื่อขนถ่ายยิปซัม



ลานกองยิปซัมเพื่อรอการบรรทุกลงเรือ
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 15 มกราคม 2552

สินค้าในเขตภาคใต้ ส่วนของกิจการเหมืองแร่ ซึ่งเป็นกิจการเดิมได้มีการขยายท่าเหมืองแร่ดิบบุก ยิปซัม และวุลแฟรมไปยังจังหวัดนครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี และจังหวัดกาญจนบุรี¹

ท่าเรือบริหารโดยบริษัท เจียรวานิชการขนส่ง จำกัด ได้จดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2530 เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างท่าเรือ โดยได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ลักษณะของท่าเรือเป็นสะพานเทียบเรือขนานกับระบบขนส่งทางท่อ 1 ท่า เปิดดำเนินการเมื่อปี 2530

ข. ที่ตั้ง

ท่าเรือตั้งอยู่ที่ตั้งอยู่ที่แหลมป่อง โดยตั้งอยู่ที่เลขที่ 90 หมู่ 3 ตำบลหนองทะเล อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่

ค. การบริหารท่าเรือ

บริษัท เจียรวานิชการขนส่ง จำกัด เป็นเจ้าของและทำการดำเนินกิจการท่าเรือ

ง. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

เพื่อเป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้าเทกองประเภทแร่ และสินค้าเหลว (น้ำมันปาล์ม) ของบริษัทในเครือ

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- พื้นที่ทั้งหมด 28 – 3 – 46 ไร่
- ท่าเทียบเรือมีลักษณะเป็นสะพานยื่นออกไปในทะเล (Jetty) เป็นรูปตัว T ห่างจากฝั่ง 135 เมตร ตัวท่ากว้าง 12 เมตร ยาว 90 เมตร เนื่องจากท่าเรือตั้งอยู่บนแหลมป่อง หน้าท่าจึงมีความลึกถึงน้ำลึก 13 เมตร
- การขนส่งแร่ไปยังเรือใช้สายพานลำเลียง อัตราความเร็ว 700 ตัน/ชั่วโมง ส่วนการขนส่งน้ำมันปาล์มใช้ท่อ อัตราความเร็ว 200 ตัน/ชั่วโมง
- ท่าเรือสามารถรับเรือสินค้าเทกอง (Bulk Cargo) ได้ขนาด 50,000 DWT²
- สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ได้แก่ ลานพักสินค้ากลางแจ้ง 26,960 ตารางเมตร

¹ “วานิช ขยายธุรกิจที่ชำนาญ”, นิตยสารผู้จัดการ (ธันวาคม 2542) แหล่งที่มา :

<http://www.gotomanager.com/news/details.aspx?id=967>

² สัมภาษณ์ คุณพลศักดิ์ ลีเนธิกุล, ผู้จัดการอาวุโส บริษัท เจียรวานิชการขนส่ง จำกัด, 15 มกราคม 2552.

จ. ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

เรือที่ผ่านท่าประกอบด้วย เรือสินค้าเทกอง เรือสินค้าเหลว และเรือลำเลียง ส่วนสินค้าผ่านท่าเรือเป็นสินค้าขาออกทั้งหมด ได้แก่ แร่ปิซัม หินลามสโตน น้ำมันปาล์ม

ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือเจียรวานิช ปี 2547 – 2549

ปี	ปริมาณเรือ (หน่วย : เที่ยว)	ปริมาณสินค้า (หน่วย : ตัน)
2547	111	606,096
2548	61	451,327
2549	105	589,216

ที่มา : บริษัท เจียรวานิชการขนส่ง จำกัด, 2551.

ท่าเรือเช่าเทิร์น พอร์ต

ก. ความเป็นมา

บริษัท เช่าเทิร์น พอร์ต จำกัด ก่อสร้างท่าเรือในปี 2531 และเปิดดำเนินการเมื่อปี 2534 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับสินค้าส่งออกของกลุ่มบริษัทเช่าเทิร์น ซึ่งครอบคลุมธุรกิจหลายประเภท คือ¹

- อุตสาหกรรมการเกษตร ได้แก่ บริษัท Southern Palm (1978) จำกัด บริษัท Southern Palm Oil Industry (1993) จำกัด บริษัท P.T.Plantation จำกัด

- อุตสาหกรรมเหมืองแร่ ได้แก่ บริษัท Chokephana จำกัด บริษัท Chokephana Mining จำกัด บริษัท Silachai Surat จำกัด

- ธุรกิจด้านพลังงาน ได้แก่ บริษัท Surat Thani Green

Energy จำกัด บริษัท Green Alliance จำกัด บริษัท Green to Energy จำกัด

- ธุรกิจด้านขนส่ง ได้แก่ บริษัท Southern Port จำกัด บริษัท United Marine Line จำกัด บริษัท Southern Logistic จำกัด

- ธุรกิจด้านยานยนต์ ได้แก่ บริษัท Paminta Honda Cars จำกัด



บน : สายพานลำเลียงเพื่อขนถ่ายปฐพี
ล่าง : ลานกองยิปซัมเพื่อรอการบรรทุกลงเรือ
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 15 มกราคม 2552

¹ Souther Group. Company Profile [Online]. Available from : <http://www.southerngroup-thai.com/profile.html> [28 September 2008].)

ข. ที่ตั้ง

ตั้งอยู่ที่แหลมปออง ตำบลหนองทะเล อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ (อยู่ใกล้กับท่าเรือเจียรวานิช)

ค. การบริหารท่าเรือ

บริษัท เช่าเทิร์น พอร์ต จำกัด เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการท่าเรือแห่งนี้

ง. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

วัตถุประสงค์เพื่อรองรับสินค้าส่งออกของกลุ่มบริษัทเช่าเทิร์น

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเรือมีเกาะยาวเป็นเขื่อนกันคลื่นตามธรรมชาติ ท่าเทียบเรือมีลักษณะเป็นสะพานยื่นออกไปในทะเล (Jetty) ยาว 730 เมตร หน้าท่อน้ำลึก 13 เมตร ในระดับน้ำทะเลต่ำสุด และลึก 15 เมตรในระดับน้ำทะเลสูงสุด สามารถรับเรือสินค้าเทกองขนาด 55,000 DWT

- อุปกรณ์บรรทุกสินค้าลงเรือ ได้แก่ สายพานลำเลียงอัตราความเร็ว 800–850 ตัน/ชั่วโมง ท่าเรือมีลานกองเก็บสินค้า 40 ไร่

- ในการก่อสร้างท่าเรือ ผู้ประกอบการต้องลงทุนค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเองทั้งหมด พร้อมทั้งจัดหาสาธารณูปโภคพื้นฐาน อาทิ การสร้างถนนจากแยกทางเข้าหมู่บ้านมาถึงท่าเรือ ยาว 2 – 3 กิโลเมตร ไฟฟ้าและน้ำประปาเข้ามาในหมู่บ้าน เป็นต้น²

ฉ. ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าผ่านท่าเรือทั้งหมด เป็นสินค้าขาออก คือ ยิปซัม

ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือเช่าเทิร์นพอร์ต ปี 2547 – 2549

ปี	เรือ (เที่ยว)	สินค้า (ตัน)
2547	49	528,850
2548	48	500,274
2549	48	702,841

ที่มา : บริษัท เช่าเทิร์นพอร์ต จำกัด, 2551.

² สัมภาษณ์ เสรี หาญมงคลศิลป์, ผู้จัดการท่าเรือ บริษัท เช่าเทิร์นพอร์ต จำกัด, 15 มกราคม 2552.

ท่าเรือกันตัง

ก. ความเป็นมา

ในอดีตกันตังเป็นเมืองท่าสำคัญแห่งหนึ่งทางฝั่งมหาสมุทรอินเดีย เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางน้ำสำคัญมาแต่โบราณเมื่อพระพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี มารับตำแหน่งในปี 2433 ได้ดำเนินการพัฒนาเมืองตรัง (กันตัง) ทุกด้าน โดยมีจุดมุ่งหมายจะทำให้เป็นเมืองค้าขาย เริ่มจากการย้ายเมืองจากตำบลควนธานีไปตั้งที่ตำบลกันตัง และสร้างความเจริญแก่เมืองตรังอย่างมาก เมื่อรัชกาลที่ 5 ทรงปฏิรูประบบราชการ และนำพาชาติเข้าสู่การพัฒนาให้เทียบทันอารยประเทศ การก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ที่กำหนดให้มีทางแยกจากทุ่งสงมุ่งสู่ท่าเรือกันตัง เริ่มสร้างตั้งแต่ปี 2444 เปิดการโดยสารระหว่างกันตัง – ห้วยยอด วันที่ 1 เมษายน 2456 และต่อมา เปิดการโดยสารระหว่างห้วยยอดกับทุ่งสง ในวันที่ 1 มกราคม 2446 (นับปีแบบเก่า ขึ้นศักราชใหม่เดือนเมษายน เดือนมกราคม เป็นเดือนที่ 10 ของปี) เส้นทางรถไฟนี้ส่งเสริมนโยบายเมืองท่าค้าขายของพระยาพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดีได้เป็นอย่างดี¹ ทำให้กันตังเป็นศูนย์กลางในการขนถ่ายสินค้าจากจังหวัดต่าง ๆ ทางรถไฟ เพื่อลงเรือไปยังเมืองต่าง ๆ ตลอดจนผู้โดยสารก็ใช้บริการรถไฟและเรือที่ท่าเรือกันตัง ซึ่งมีจังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ และสตูล สำหรับต่างประเทศมีท่าเรือปีนังและสิงคโปร์ เป็นต้น สะพานเทียบเรือในสมัยนั้นเป็นสะพานไม้ธรรมดา สร้างติดกับตลิ่ง ห่างจากตลิ่งไม่เกิน 10 เมตร นอกจากเป็นสะพานของรถไฟแล้ว ก็เป็นสะพานของบริษัทเอกชนที่มีกิจการขนส่งทางทะเล การเข้าออกของเรือไม่สะดวกต้องคอยน้ำขึ้น ทำให้เสียเวลาไปถึง 12 – 24 ชั่วโมง

ต่อมาคณะเทศมนตรีกันตัง โดยนายอุดม ไพรัตน์ นายอำเภอกันตัง ขณะนั้นดำรงตำแหน่งนายกเทศมนตรี ได้นำเรื่องท่าเทียบเรือและคลังสินค้ามาพิจารณา เพื่อให้เป็นกิจการถาวรที่สามารถบริการชาวเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งด้านความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย กับทั้งเกิดผลทางด้านรายได้แก่เทศบาลด้วย จึงได้ขออนุมัติกระทรวงมหาดไทยเพื่อเข้าดำเนินการเรื่องท่าเทียบเรือ

หลังจากกระทรวงมหาดไทยอนุมัติแล้ว คณะเทศมนตรีจึงได้เสนอร่างเทศบัญญัติ เรื่องท่าเทียบเรือและคลังสินค้าต่อสภาเทศบาล จึงได้ประกาศใช้มาตั้งแต่วันที่ 14 กันยายน 2508 ทำให้เทศบาลได้มีบทบาทในการปรับปรุงท่าเทียบเรือและดำเนินการในเรื่องนี้อย่างจริงจัง ทำ

¹ วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. ท่าเรือกันตัง. [สายตรง]. แหล่งที่มา : www.th.wikipedia.com. [12 กันยายน 2550].

ให้กรมเจ้าท่าเข้ามาสนับสนุน โดยมอบที่ดินในความดูแลของกรมเจ้าท่า ให้เทศบาลเป็นผู้ดูแลรักษาและใช้เป็นท่าเทียบเรือ ทศบาลได้พยายามขยายกิจการตามกำลังความสามารถ เช่น ก่อสร้างสะพานเพิ่มขึ้น ขยายสะพานเดิมให้กว้างและยาวขึ้น ช่วงระยะเวลา 2 – 3 ปี กรมเจ้าท่าและเทศบาลกันตังได้ประสานงานและช่วยเหลือต่อกัน เพื่อให้กิจการท่าเทียบเรือกันตังเจริญก้าวหน้ายิ่ง ๆ ขึ้นไป

ต่อมากรมเจ้าท่าได้วางโครงการก่อสร้างสะพานท่าเทียบเรือขนาดใหญ่เป็นการถาวร และได้รับอนุมัติงบประมาณจากทางรัฐบาล จำนวน 6,700,000 บาท เพื่อก่อสร้างสะพานท่าเทียบเรือคอนกรีตขนาดกว้าง 15.5 เมตร ยาว 144 เมตร การก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณกลางปี 2515 จากนั้นกรมเจ้าท่าได้มอบหมายให้เทศบาลเข้าดำเนินการต่อไป โดยเทศบาลเป็นผู้จัดสาธารณูปโภคต่าง ๆ อาทิ ไฟฟ้า น้ำประปา เพื่ออำนวยความสะดวกให้มากยิ่งขึ้น รวมทั้งเปิดบริการให้ใช้ท่าเทียบเรือได้ตลอด 24 ชั่วโมง ท่าเทียบเรือที่ใช้ในปัจจุบันมีความยาวพอที่เรือต่างประเทศเข้าเทียบท่าได้พร้อมกันครั้งละ 2 – 3 ลำ โดยไม่ต้องรอตี anchor แต่ก่อน สำหรับร่องน้ำได้รับการขุดลอกและดูแลจากหน่วยขุดลอกร่องน้ำให้ลึกพอสำหรับเรือขนาดใหญ่เข้าเทียบได้ตลอดเวลา ไม่ต้องรอน้ำขึ้นอย่างแต่ก่อน เมื่อท่าเทียบเรือสมบูรณ์แบบขึ้นในปี พ.ศ.2519²

หลังจากนั้นได้มีการสร้างสะพานท่าเทียบเรือส่วนขยายเพิ่มอีก 2 แห่ง คือ

- ปี 2539 ได้เริ่มก่อสร้างสะพานท่าเทียบเรือกันตังส่วนขยาย แล้วเสร็จในปี 2542
- ปี 2550 ได้เริ่มก่อสร้างสะพานท่าเทียบเรือกันตังส่วนที่ 3 แล้วเสร็จในปี 2551

ข. ที่ตั้ง

ท่าเรือกันตังตั้งอยู่บนแม่น้ำตรัง โดยมีที่ตั้งอยู่ ถนนรัชฎา อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง

ค. การบริหารท่าเรือ

การดำเนินงานในกิจการของท่าเทียบเรืออยู่ในความควบคุมของเทศบาลกันตัง รายได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ รายได้จากภาษีศุลกากร เป็นหน้าที่ดูแลของศุลกากรกันตัง ส่วนค่าธรรมเนียมและอื่นๆ เป็นรายได้ของเทศบาลตำบลกันตัง โดยการประกอบการท่าเทียบเรือทั้ง 3 ท่า มีดังนี้

- ท่าเทียบเรือ 1 (เชิงพาณิชย์) เป็นเจ้าของพื้นที่และประกอบการโดยเทศบาลเมืองกันตัง เดิมขนถ่ายแร่ปิซัม แต่ปัจจุบันท่าเทียบเรือนี้หยุดให้บริการ

² กองวิชาการ กรมเจ้าท่า. “ท่าเรือกันตัง,” *วารสารพาณิชย์* ปีที่ 4 ฉบับที่ 2 (พฤษภาคม – สิงหาคม 2528)

● ท่าเทียบเรือ 2 (ส่วนขยาย)

เป็นท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างขึ้นภายหลังท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์ โดยเจ้าของพื้นที่ คือ การรถไฟฯ และเทศบาลเมืองกันตังเป็นคู่สัญญาเช่ากับกรมธนารักษ์ และอนุญาตให้บริษัท กันตังคอนเทนเนอร์เดโป้ จำกัด เป็นผู้ประกอบการในระยะ 1 ปี ดังนั้นค่าเช่าจากที่ได้จากบริษัทเอกชนผู้เช่าเทศบาลเมืองกันตังต้องแบ่งค่าเช่าร้อยละ 50 ก่อนหักค่าใช้จ่าย (ประมาณ 400,000 บาท) ให้แก่การรถไฟฯ ซึ่งจ่ายค่าเช่าให้ในนามกระทรวงการคลัง

● ท่าเทียบเรือ 3 (ท่าเทียบเรือใหม่) เป็นท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างขึ้นภายหลังท่าเทียบเรือที่ 2 เทศบาลเมืองกันตังเป็นคู่สัญญาเช่ากับกรมธนารักษ์ และมอบให้บริษัท ศรีตรัง โลจิสติกส์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการในปัจจุบัน เป็นผู้ประกอบการ ระยะสัญญา 1 ปี³

ง. วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

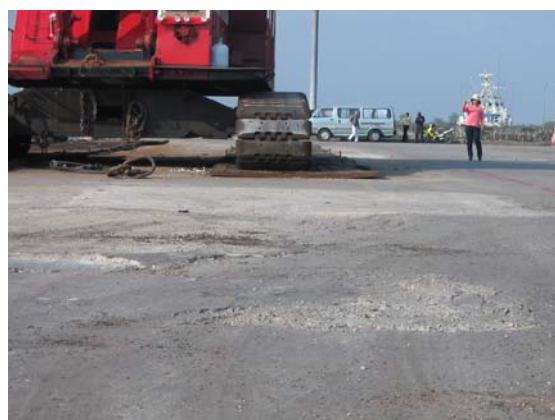
เพื่อเป็นศูนย์กลางคมนาคมและขนส่งระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย และประเทศใกล้เคียงอื่นๆ

จ. สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเทียบเรือทั้ง 3 ท่า มีลักษณะทางกายภาพ ดังนี้



เรือลำเลียงที่ขนส่งตู้สินค้าไปส่งที่ท่าเรือปีนัง



ท่าเทียบเรือที่ชำรุดเนื่องจากไม่สามารถรับน้ำหนักอุปกรณ์ยกขนส่งตู้สินค้า



สภาพการวางเรียงตู้สินค้า

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม วันที่ 29 มกราคม 2551

³ สัมภาษณ์ สมเกียรติ ภาสีทวีเกียรติและคณะ, นายกเทศมนตรีเมืองกันตัง เทศบาลเมืองกันตัง อำเภอ กันตัง จังหวัดตรัง, 14 มกราคม 2552.

ชื่อท่าเทียบเรือ	กว้าง (เมตร)	ยาว (เมตร)	ความลึกหน้าท่า น้ำลง / น้ำขึ้น (เมตร)	ขนาดเรือใหญ่ที่ สามารถเทียบท่าได้ (ตันกรอส)
ท่าเทียบเรือ – เชิงพาณิชย์	15.5	144	2 / 5	1,075
ท่าเทียบเรือ – ส่วนขยาย	24.5	90	3 / 6	3,300
ท่าเทียบเรือที่ 3	24.5	90	3 / 6	3,300

ที่มา : กองคลัง เทศบาลเมืองกันตัง.

อุปกรณ์บรรทุกขนถ่ายท่าเทียบเรือกันตังส่วนขยาย มีปั้นจั่นหน้าท่า 1 ตัว และท่าเทียบเรือกันตังที่ 3 มีปั้นจั่นหน้าท่าที่เคลื่อนย้ายได้ 1 ตัว⁴

จ. เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

เรือที่ผ่านเข้าออกท่าเรือกันตังเป็นเรือลำเลียงและเรือลากจูง เนื่องจากร่องน้ำของท่าเรือไม่ลึกนัก ปริมาณเรือที่ผ่านท่าเรือไม่มากนัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ปริมาณเรือเข้า – ออกท่าเรือกันตังปีงบประมาณ 2547 – 2551

หน่วย : เที่ยว

ปี	ท่าเทียบ 1	ท่าเทียบ 2	ท่าเทียบ 3	รวม
2547	192	104	0	296
2548	174	105	0	279
2549	177	102	0	279
2550	142	102	0	244
2551	34	98	15	147

หมายเหตุ : ปี 2551 ท่าเทียบเรือที่ 3 เริ่มเปิดให้บริการ

ที่มา : กองคลัง เทศบาลเมืองกันตัง. ท่าเทียบเรือกันตัง, 2552.

⁴ เพิ่งอ้าง.

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือกันตัง ปีงบประมาณ 2547 - 2551

หน่วย : ตัน

ปี	สินค้าทั่วไป			ตู้สินค้า			รวมสินค้า
	เข้า	ออก	รวม	เข้า	ออก	รวม	
2547	39,371	1,267,210	1,306,581		6,526	6,526	1,313,107
2548	13,339	910,109	923,448			0	923,448
2549	28,729	854,347	883,076		2,254	2,254	885,330
2550		748,324	748,324			0	748,324
2551		183,112	183,112			0	183,112

หมายเหตุ : ปี 2551 ท่าเทียบเรือที่ 3 เริ่มเปิดให้บริการ

ที่มา : กองคลัง เทศบาลเมืองกันตัง. ท่าเทียบเรือกันตัง, 2552.

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือกันตัง ปีงบประมาณ 2547 - 2551

หน่วย : TEUs

ปี	ตู้ 20 ฟุต			ตู้ 40 ฟุต			รวม
	เข้า	ออก	รวม	เข้า	ออก	รวม	
2547	0	2,353	2,353	0	2,340	2,340	4,693
2548	2,764	5,192	7,956	1,492	2,743	4,235	12,191
2549	1,121	5,414	6,535	1,136	3,500	4,636	11,171
2550	0	5,623	5,623	0	3,664	3,664	9,287
2551	1,017	5,238	6,255	539	5,726	6,265	12,520

หมายเหตุ : ปี 2551 ท่าเทียบเรือที่ 3 เริ่มเปิดให้บริการ

ที่มา : กองคลัง เทศบาลเมืองกันตัง.



ภาคผนวก ข

นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

สรุปสาระแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

นับตั้งแต่ปีพ.ศ. 2490 ที่ได้มีการก่อสร้างท่าเรือกรุงเทพ ให้เป็นท่าเรือเดินสมุทรแห่งแรกและทำหน้าที่เป็นท่าเรือหลักของประเทศ หลังจากนั้นได้มีการก่อสร้างท่าเรือขึ้นอีกหลายแห่ง ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือสงขลา และท่าเรือภูเก็ต ตลอดจนอนุญาตให้ท่าเรือเอกชนอีกหลายท่าให้บริการสาธารณะ กว่า 50 ปีรัฐได้กำหนดนโยบายแผนพัฒนา กฎหมายและหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อควบคุม ส่งเสริม และสนับสนุนกิจการท่าเรือ ได้มีการกำหนดนโยบายซึ่งทั้งหมดล้วนมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ ที่เกี่ยวกับท่าเรือ มีดังนี้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504 – พ.ศ. 2509)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 1 ได้กำหนดแนวทางพัฒนาประเทศด้วยการมุ่งเน้นด้านเศรษฐกิจเป็นสำคัญ โดยเฉพาะการลงทุนในสิ่งก่อสร้างพื้นฐานของการคมนาคมและขนส่ง

แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ คือ การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ โดยการบำรุงรักษาร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา เพื่อให้เรือเดินสมุทรขนาด 10,000 ตัน สามารถเทียบท่าเรือเพื่อขนสินค้าได้¹

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510 – พ.ศ. 2514)

แนวทางการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 2 ได้กำหนดแนวทางพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะการลงทุนในสิ่งก่อสร้างพื้นฐานของการคมนาคมและขนส่ง เช่นเดียวกับแผนพัฒนาฉบับแรก ในด้านกิจการท่าเรือรัฐบาลได้ดำเนินการดังนี้

1) การขยายท่าเรือกรุงเทพ เนื่องจากท่าเรือประสบปัญหาคับคั่งมากขึ้น จึงมีโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชื่อนตะวันออก จำนวน 4 ท่า และหลักผูกเรือกลางน้ำจำนวน 30 หลัก รวมถึงจัดหาอุปกรณ์ยกขนสินค้าเพื่อเปลี่ยนแทนของเก่าที่หมดอายุใช้งาน ซึ่งทั้งหมดนี้ทำให้ท่าเรือกรุงเทพสามารถรับการขนถ่ายสินค้าได้ต่อไปอีกประมาณ 7 – 8 ปี

2) การสำรวจเพื่อก่อสร้างท่าเรือแห่งที่สองในภาคตะวันออก ด้วยทำเลที่ตั้งของท่าเรือกรุงเทพ มีลักษณะไม่เหมาะสมอยู่หลายประการที่จะปรับปรุงให้เป็นท่าเรือขนาดใหญ่ พอที่จะสามารถแก้ไขปัญหาคับคั่งได้อย่างถาวร ด้วยเหตุนี้จึงจำเป็นต้องมีท่าเรือแห่งที่สอง จึงได้มีการสำรวจเพื่อหาที่สร้างท่าเรือแห่งใหม่ โดยได้รับความช่วยเหลือของรัฐบาล

¹ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (2504 – 2509), (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ม.ป.ป), หน้า 54.

เนเธอร์แลนด์ ให้บริษัทเนเดโกเป็นผู้สำรวจและออกแบบท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลสหรัฐอเมริกาในการสำรวจท่าเรือน้ำลึกที่สัตหีบอีกแห่งหนึ่งด้วย²

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515 – พ.ศ.2519)

ในช่วงแผนพัฒนา ฯ นี้ประเทศไทยประสบปัญหาทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรง เกิดภาวะเงินเฟ้อ และราคาน้ำมันสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงมีผลกระทบกับประเทศไทย ซึ่งมีการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศสูงเกินกว่าร้อยละ 80³ อย่างไรก็ตาม ปริมาณการค้าของประเทศกลับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

แผนพัฒนาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ เป็นการวางแผนต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 1 และ 2 อันได้แก่

การสำรวจเพื่อวางแผนปรับปรุงและก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทั้งทางทะเลฝั่งตะวันออก และทางภาคใต้ให้สอดคล้องกับความต้องการทางเศรษฐกิจ ดังนี้

1) การขยายขีดความสามารถของท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 2 ทำให้ท่าเรือกรุงเทพ สามารถรับเรือสินค้าขนาด 1 หมื่นตัน พร้อมกันเพิ่มขึ้นได้อีก 6 – 7 ลำ เรือลำเลียงขนาดใหญ่อีก 2 – 3 ลำ และสามารถรับสินค้าได้เพิ่มขึ้นอีกปีละประมาณ 1.5 ล้านตัน⁴

2) การสำรวจสถานที่ก่อสร้างท่าเรือแห่งที่ 2 ในภาคตะวันออก ที่แหลมฉบัง และสัตหีบ เพื่อประกอบการตัดสินใจในการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แห่งใหม่

3) การสำรวจเบื้องต้นสำหรับก่อสร้างท่าเรือหลักในภาคใต้ ได้แก่ ท่าเรือสงขลา และท่าเรือภูเก็ต

² สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (2510-2514), (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ม.ป.ป), หน้า 163.

³ ในกิจการขนส่งใช้พลังงานน้ำมันสูงถึงร้อยละ 44 การใช้น้ำมันในการขนส่งทางรถยนต์โดยสารและรถบรรทุกคิดเป็นร้อยละ 63 ของน้ำมันทั้งหมดที่ใช้ในการขนส่ง ส่วนการขนส่งทางรถไฟใช้น้ำมันคิดเป็นร้อยละ 12 และการใช้น้ำมันในการขนส่งทางน้ำสูง คิดเป็นร้อยละ 25 ใน พานิช เสือสกุลและคณะ, ผลกระทบของการขึ้นราคาน้ำมันต่อการขนส่งทางน้ำและทางบก (กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ.ศ.2524), หน้า 19.

⁴ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (2515-2519), (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ม.ป.ป), หน้า 282.

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 – พ.ศ.2524)

การพัฒนาท่าเรือในช่วงแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 4 ยังคงเป็นงานที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนา ฯ ฉบับก่อนหน้านี้ กล่าวคือ

1) การเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งมีมาตั้งแต่แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 ทั้งนี้เพราะเกิดความคับคั่งขึ้นอย่างต่อเนื่องในท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นท่าเรือหลักเพียงแห่งเดียวของประเทศในขณะนั้น

2) การเร่งก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง แม้รัฐจะตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นกับท่าเรือกรุงเทพ แต่แนวคิดในการที่จะสร้างท่าเรือรัฐแห่งใหม่ก็ไม่สามารถก่อสร้างให้เสร็จและเปิดใช้ท่าเรือแห่งใหม่ได้ทันตามสมวารการณ์ จึงส่งผลให้ท่าเรือกรุงเทพเข้าสู่ภาวะวิกฤต⁵

3) การปรับปรุงท่าเรือสัตหีบให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ ในระหว่างการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบัง โดยเปิดให้บริการในวันที่ 12 ธันวาคม 2522 และให้หน่วยงานท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ มีฐานะเป็นส่วนหนึ่งของการท่าเรือแห่งประเทศไทย⁶ และได้ส่งคืนท่าเรือสัตหีบแก่กองทัพเรือในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2534 หลังจากที่ได้มีการเปิดใช้ท่าเรือแหลมฉบังเรียบร้อยแล้วในเดือนมกราคม พ.ศ.2534

4) การวางแผนและก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่สงขลาและภูเก็ต เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการส่งออกของภาคใต้ การพัฒนาท่าเรือตามแผนเศรษฐกิจ คือ เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือกรุงเทพ ก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง และปรับปรุงท่าเรือสัตหีบเพื่อใช้ในการส่งสินค้าออกในระหว่างการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบัง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 – 2529)

สาระสำคัญในการพัฒนาท่าเรือ คือ ให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาประเทศ “แนวใหม่” ได้กำหนดพื้นที่ในการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสัตหีบในภาคตะวันออก⁷ และการกระจายความเจริญจากส่วนกลางไปสู่

⁵ วิจารณ์ ศรีสิงห์โณม, “การพัฒนาท่าเรือตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ” วารสารการพาณิชย์-นาวิ 6,3 (กันยายน – ธันวาคม พ.ศ. 2530) : 31.

⁶ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2522 เรื่อง การจัดตั้งหน่วยงานท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

⁷ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2524 เรื่อง อนุมัติในหลักการตามข้อเสนอของคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ให้พัฒนาท่าเรือสัตหีบภายในแนวเขตที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาทันที เพื่อเป็นท่าเรือน้ำลึก ให้บริการสินค้าเทกองเป็นหลัก และสามารถให้บริการสินค้าตู้ได้ในระยะแรก ส่วนท่าเรือแหลมฉบังนั้นให้พัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกสำหรับให้บริการสินค้าทั่วไป รวมทั้งสินค้าตู้ได้

ส่วนภูมิภาค ในขณะที่เดียวกันปัญหาความแออัดในท่าเรือกรุงเทพยังคงทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่อง แม้ว่ารัฐจะได้พยายามบรรเทาปัญหาโดยการจัดหาวัสดุอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เร่งการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้มีขีดความสามารถในการขนถ่ายสินค้ามากขึ้น แต่ด้วยข้อจำกัดของท่าเรือกรุงเทพที่ไม่สามารถรองรับกับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศที่มีสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว อีกทั้ง ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ตยังไม่สามารถให้บริการท่าเรือ เพื่อรองรับการส่งออก เพื่อแบ่งเบาปัญหาของท่าเรือกรุงเทพ ได้ทันทั่วทั้งที่ ส่งผลให้ท่าเรือกรุงเทพเกิดภาวะคับคั่งอย่างรุนแรงมากยิ่งขึ้น ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับนี้จึงเป็นการเร่งดำเนินโครงการต่อที่ค้างค้างมาจากแผนพัฒนา ฯ ฉบับก่อน ๆ ดังนี้

1) การขยายท่าเรือสัตหีบ ให้มีการลงทุนเฉพาะที่จำเป็นเพียงเพื่อให้สามารถบริการแก่เรือสินค้าต่อไปได้ จนกว่าท่าเรือแหลมฉบังจะก่อสร้างเสร็จและให้ดำเนินการได้ และสนับสนุนให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินงานท่าเรือของรัฐ โดยเฉพาะท่าเรือพาณิชย์สัตหีบรัฐได้มีนโยบายให้เอกชนเข้ามาดำเนินการในบางส่วน ให้สอดคล้องกับแผนการสร้างท่าเรือแหลมฉบัง

2) การผลักดันในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง โดยให้โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก

3) ดำเนินการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต⁸ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือหลักในการนำเข้า – ส่งออกของภาคใต้ อันจะนำไปสู่การกระตุ้นให้เกิดความเติบโตทางการค้าและอุตสาหกรรมของภาคใต้ ส่วนท่าเรือภูเก็ตเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางด้านทะเลอันดามัน และเพื่อเป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคใต้ฝั่งอันดามัน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 – 2534)

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับนี้ เป็นจุดเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการขนส่งจากขนส่งสินค้าทั่วไปไปสู่การขนส่งระบบตู้สินค้า การพัฒนาท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้องจึงมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีท่าเรือทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างขนส่งในประเทศและการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งนอกจากการพัฒนาขีดความสามารถใน

ในระยะต่อไป โดยให้สอดคล้องกับการพัฒนาท่าเรือสัตหีบ ใน กมล สนธิเกษตริณ, ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการพาณิชย์นาวีไทย (กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท., 2524), หน้า 84.

⁸ ท่าเรือสงขลาใช้เวลาในการศึกษา (พ.ศ. 2505 – 2527) และก่อสร้าง (พ.ศ.2528 – 2531) รวมทั้งสิ้น 26 ปี และท่าเรือภูเก็ตใช้เวลาในการศึกษา (พ.ศ. 2510 – 2524) และก่อสร้าง (พ.ศ.2527 – 2531) รวมทั้งสิ้น 21 ปี

การบรรทุกขนถ่ายสินค้าแล้ว พัฒนาระบบการบริหารท่าเรือเพื่อให้ท่าเรือโดยเฉพาะที่ก่อสร้างขึ้นใหม่สามารถรองรับระบบการขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางการพัฒนาท่าเรือนอกจากการเร่งก่อสร้างท่าเรือที่ได้วางแผนไว้ ยังมีการวางแผนก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ในชายฝั่งทะเลตะวันออก และการวางระบบการบริหารท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่

1) ก่อสร้างท่าเรือที่ได้วางแผนไว้ให้แล้วเสร็จ อันได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสงขลา และท่าเรือภูเก็ต

2) การสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ได้แก่ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เพื่อรองรับอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

3) การเสริมบทบาทท่าเรือเอกชน โดยเข้ามามีส่วนในการบริหารและประกอบการในท่าเรือที่ได้ก่อสร้างใหม่

4) พัฒนาองค์กรกลางถาวรท่าเรือ เพื่อทำหน้าที่ประสานนโยบาย วางแผน ควบคุมดูแล และพัฒนาท่าเรือต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายและองค์กรที่มีอยู่เดิมก่อน⁹

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535 – 2539)

การพัฒนาท่าเรือในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับนี้ เป็นการผลักดันให้ท่าเรือที่ก่อสร้างใหม่สามารถดำเนินงานได้อย่างราบรื่น โดยเร่งก่อสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเชื่อมต่อกับท่าเรือ ได้แก่ ถนน และรถไฟ รวมทั้งการพัฒนา ICD เพื่อสนับสนุนการบรรทุกขนถ่ายสินค้าตู้ของท่าเรือแหลมฉบัง¹⁰

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540 – 2544)

นับแต่การเริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 8 ประเทศไทยได้ก้าวสู่ช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อที่สำคัญคือ กระแสโลกาภิวัตน์อันเกิดจากความก้าวหน้าทางด้านการสื่อสาร โดยเฉพาะทางด้านเทคโนโลยี ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยผลักดันสำคัญ ทำให้เกิดภาวะโลกไร้พรมแดน และนำโลกเข้าสู่ยุคแห่งการจัดระเบียบใหม่ทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองระหว่างประเทศ

⁹ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (2530 – 2534), (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ม.ป.ป), หน้า 273.

¹⁰ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (2535 – 2539), (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ม.ป.ป), หน้า 92.

ตลาดโลกกว้างขวางมากขึ้น มีการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิต การลงทุนข้ามชาติ การจัดตั้งองค์กรการค้าโลก การรวมตัวกันเป็นกลุ่มการค้า ทำให้ระบบเศรษฐกิจโลกมีความเชื่อมโยงมากขึ้น ทุกประเทศให้ความสำคัญกับการเปิดเสรีการค้ามากยิ่งขึ้น ส่งผลให้เกิดการแข่งขันทางการค้าทวีความรุนแรงมากขึ้นตามลำดับ¹¹ ประกอบกับประเทศไทยประสบปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจเมื่อปี 2540 ส่งผลให้แนวทางในการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ที่มีผลโดยตรงต่อท่าเรือได้ปรับเปลี่ยนมาสู่การพัฒนาาระบบขนส่งแบบพอเพียงและยั่งยืน การพัฒนาระบบการขนส่งทั้งการขนส่งทางน้ำภายในและระหว่างประเทศ ให้เต็มศักยภาพ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2545 – 2549)

- แนวทางการพัฒนาในแผนเศรษฐกิจฉบับนี้ ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 8 คือ การพัฒนาระบบขนส่งแบบพอเพียงและยั่งยืน การกำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือคือ การเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตและบริการ โดยใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วให้คุ้มค่าและพัฒนาให้มีคุณภาพอยู่ในระดับมาตรฐาน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550 – 2554)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 10 นอกจากการกำหนดกรอบแผนพัฒนาต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 9 แล้ว ยังได้เน้นการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้มีการเชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ โดยการพัฒนาในรูปแบบการส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระบบการขนส่งสนับสนุน รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าจากจุดยุทธศาสตร์พื้นฐานการผลิตของประเทศ

¹¹ ประมวล เลี้ยวไพรัตน์, ท่าเรือในภูมิภาคแหลมทองหลัง ค.ศ.2000 (2000-2020): วิสัยทัศน์ของนักอุตสาหกรรม (กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร พ.ศ. 2541 – 2542), หน้า 53.



รูปที่ 1 สรุปสาระสำคัญในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 - 10 (พ.ศ. 2504 - 2554) ที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

คำแถลงนโยบายของคณะรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

คณะรัฐบาล	คำแถลงนโยบาย
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 9 นายพันเอก หลวงพิบูลสงคราม (แปลก ชีตตะสังคะ) เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2481 - 6 มีนาคม 2485 แถลงนโยบาย เมื่อวันจันทร์ที่ 26 ธันวาคม 2481	จะส่งเสริมการคมนาคมทางบก ทางน้ำ และทางอากาศให้ดียิ่งขึ้น
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 22 จอมพล แปลก พิบูลสงคราม (แปลก ชีตตะสังคะ) เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 25 มิถุนายน 2492- 28 พฤศจิกายน 2494 แถลงนโยบาย เมื่อวันพุธที่ 6 กรกฎาคม 2492	ท่าเรือกรุงเทพฯ จะได้ปรับปรุงกิจการให้สมบูรณ์ตามโครงการเดิมต่อไป และจะได้เร่งรัดในการขุดลอกสันดอน เพื่อให้เรือซึ่งกินน้ำลึกประมาณ 21 ฟุตเข้าออกได้ กับจะพิจารณาสร้างท่าเรืออื่นต่อไป
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 35 หม่อมราชวงศ์เสนีย์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2518 – 14 มีนาคม 2518 แถลงนโยบาย เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 6 มีนาคม 2518	จะเร่งรัดพัฒนาการทำเรือและการพาณิชย์นาวีของประเทศให้เจริญก้าวหน้า เพื่อจะได้มีบทบาทในการขนส่งสินค้าออกและเข้าให้ได้มากยิ่งขึ้น
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 37 หม่อมราชวงศ์เสนีย์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน 2519 - 23 กันยายน 2519 แถลงนโยบาย เมื่อวันศุกร์ที่ 30 เมษายน 2519	จะเร่งพัฒนาท่าเรือ และการพาณิชย์นาวีของประเทศให้เจริญก้าวหน้า
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 40 พลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 11 พฤศจิกายน - 21 ธันวาคม 2521 แถลงนโยบาย เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 1 ธันวาคม 2520	เร่งรัดให้มีการสร้างท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบัง และพัฒนาท่าเรือชายฝั่งอื่น ๆ ปรับปรุงร่องน้ำเพื่อส่งเสริมให้มีการใช้การขนส่งชายฝั่งและตามแม่น้ำลำคลองให้มากยิ่งขึ้น และส่งเสริมการขยายพาณิชย์นาวีไทยให้มีความเป็นปึกแผ่นมั่นคง
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 41 พลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 12 พฤษภาคม 2522 – 3 มีนาคม 2523 แถลงนโยบาย เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 7 มิถุนายน 2522	โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่สัตหีบ เพื่อขนส่งสินค้าทั้งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ช่วยระบายนความคับคั่งของท่าเรือกรุงเทพฯ มีเป้าหมายว่าจะใช้งานได้ในปี 2523 และจะขยายให้เต็มโครงการภายในปี 2525
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 42 พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 3 มีนาคม 2523 แถลงนโยบาย เมื่อวันศุกร์ที่ 28 มีนาคม 2523	จะปรับปรุงระบบการขนส่งรวมทั้งสร้างอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขนส่งภายในประเทศให้เกิดผลในทางลดค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้า ในครั้งนี้จะมุ่งพัฒนาและขยายการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟให้เพิ่มและมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งมีผล

คำแถลงนโยบายของคณะรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

คณะรัฐบาล	คำแถลงนโยบาย
	ในทางประหยัดการใช้น้ำมัน ท่าเรือน้ำลึกซึ่งจำเป็นและมีประโยชน์ในทางขยายการค้ากับต่างประเทศก็จะเร่งดำเนินการให้สำเร็จ
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 43 พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2526 - 5 สิงหาคม 2529 แถลงนโยบาย เมื่อวันศุกร์ที่ 20 พฤษภาคม 2526	เร่งสร้างและปรับปรุงท่าเรือน้ำลึก และจะเร่งรัดพัฒนาการพาณิชย์นาวีซึ่งจำเป็นและมีประโยชน์ในทางขยายการค้ากับต่างประเทศ
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 50 นายชวน หลีกภัย เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 23 กันยายน 2535-13 กรกฎาคม 2538 แถลงนโยบาย เมื่อวันพุธที่ 21 ตุลาคม 2535	พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ และการขนส่งชายฝั่งทะเล โดยจัดสร้างท่าเรือขึ้นในจุดที่จะเชื่อมโยงกับการขนส่งทางบก เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าในประเทศและประหยัดการใช้พลังงาน
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 51 นายบรรหาร ศิลปอาชา เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 13 กรกฎาคม 2538 - 25 พฤศจิกายน 2539 แถลงนโยบาย เมื่อวันพุธที่ 26 กรกฎาคม 2538	เร่งรัดให้มีการใช้ท่าเรือน้ำลึกในเขตพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่างเต็มที่ เร่งรัดการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกในภาคใต้ และในพื้นที่อื่น ๆ ที่เหมาะสม เช่น บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันตกของประเทศ ตลอดจนประสานความร่วมมือกับประเทศ เพื่อนบ้านในการร่วมลงทุนสร้างและใช้ท่าเรือน้ำลึก
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 52 พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 25 พฤศจิกายน 2539 - 9 พฤศจิกายน 2540 แถลงนโยบายเมื่อวันพุธที่ 11 ธันวาคม 2539	เร่งรัดให้มีการใช้ท่าเรือน้ำลึกในเขตพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่างเต็มที่ และเร่งรัดการก่อสร้างและการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกในพื้นที่อื่น ๆ ที่เหมาะสม ตลอดจนประสานความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและใช้ท่าเรือน้ำลึก
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 53 นายชวน หลีกภัย นายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 9 พฤศจิกายน 2540 - 9 พฤศจิกายน 2543 แถลงนโยบายเมื่อ วันพฤหัสบดีที่ 20 พฤศจิกายน 2540	การก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ระยะที่ 1 ให้แล้วเสร็จตามเป้าหมาย เพื่อรองรับการขยายตัวทางด้านการค้าระหว่างประเทศ
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 54 พันตำรวจโททักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2544 – 11 มีนาคม 2548 แถลงนโยบายเมื่อ วันจันทร์ที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544	การก่อสร้างและบริหารจัดการท่าเรือน้ำลึกให้เพียงพอและได้มาตรฐาน

คำแถลงนโยบายของคณะรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

คณะรัฐบาล	คำแถลงนโยบาย
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 55 พันตำรวจโททักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 11 มีนาคม 2548 – 19 กันยายน 2549 แถลงนโยบายเมื่อ วันพุธที่ 23 มีนาคม 2548	ให้ความสำคัญในการเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นประตูสู่ตลาดโลก
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 57 นายสมัคร สุนทรเวช นายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 29 มกราคม 2551 – 8 กันยายน 2551 แถลงต่อรัฐสภาวันจันทร์ที่ 18 กุมภาพันธ์ 2551	พัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณพื้นที่ภาคใต้ พัฒนาท่าเรือชุมชน และกองเรือไทย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดการใช้พลังงานในภาคขนส่ง เชื่อมโยงประตูการค้าใหม่และสนับสนุนการท่องเที่ยว
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 58 นายสมชาย วงศ์สวัสดิ์ นายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 24 กันยายน 2551 – 7 ตุลาคม 2551 แถลงต่อรัฐสภาวันอังคารที่ 7 ตุลาคม 2551	พัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณพื้นที่ภาคใต้และโครงข่ายเชื่อมโยงอนุภูมิภาคเป็นประตูการค้าใหม่ ตลอดจนการพัฒนาท่าเรือชุมชน และกองเรือไทย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการให้มีการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้นและสามารถเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 59 นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 20 ธันวาคม 2551 - ปัจจุบัน แถลงต่อรัฐสภาวันจันทร์ที่ 29 ธันวาคม 2551	พัฒนาการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบังให้มีมาตรฐานเป็นท่าเรือที่ทันสมัยระดับโลก

ที่มา : รวบรวมโดยคณะผู้วิจัย. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ข้อมูลเกี่ยวกับคณะรัฐมนตรี [สายตรง]

แหล่งที่มา: http://www.cabinet.thaigov.go.th/bb_main21.htm [20 พฤษภาคม 2551].

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 10 เมษายน 2502 เรื่อง การสร้างท่าเรือที่สุขลา ศรีราชา	เรื่องการสร้างท่าเรือ ว่าท่าเรือที่ตื้นนั้นควรจะสร้างที่ศรีราชาและควรมีท่าเรืออีกสักแห่งที่จังหวัดสงขลา
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 12 พฤษภาคม 2503 เรื่อง การสร้างท่าเรือศรีราชาและการขุดคอคอดกระ	ตั้งคณะกรรมการการสร้างท่าเรือศรีราชา
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 27 กันยายน 2503 เรื่อง การสร้างท่าเรือศรีราชา	มติเกี่ยวกับการสร้างท่าเรือศรีราชา พร้อมทั้งทางรถไฟเชื่อมกับท่าเรือ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 29 สิงหาคม 2504 เรื่อง การสำรวจภาวะเศรษฐกิจสร้างท่าเรือใหม่ที่ศรีราชา	มติเห็นชอบการสำรวจภาวะเศรษฐกิจ สร้างท่าเรือใหม่ที่ศรีราชา
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 29 มกราคม 2506 เรื่อง การขอความช่วยเหลือจากกองทุนพิเศษสหประชาชาติทำการสำรวจทางวิศวกรรมเพื่อสร้างท่าเรือที่แหลมฉบัง ศรีราชา	อนุมัติให้สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติผูกพันงบประมาณค่าใช้จ่ายสมทบโครงการสำรวจภาวะเศรษฐกิจสร้างท่าเรือที่แหลมฉบัง ศรีราชา จังหวัดชลบุรี ได้ภายในวงเงิน 9 ล้านบาท
มติคณะรัฐมนตรีวันที่ 16 กรกฎาคม 2506 เรื่อง การขอลงทุนทำการสำรวจออกแบบก่อสร้างท่าเรือ	สำรวจออกแบบก่อสร้างท่าเรือศรีราชา การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ขอความช่วยเหลือในการสำรวจทางวิศวกรรมเกี่ยวกับการสร้างท่าเรือศรีราชาจากกองทุนพิเศษสหประชาชาติผ่านสภาพัฒน์ ฯ จำนวน 641,363 เหรียญอเมริกัน โดยรัฐบาลไทยต้องจ่ายสมทบเป็นเงิน 390,137 เหรียญอเมริกัน นอกจากนี้รัฐบาลไทยต้องเตรียมเงินสมทบโครงการเพิ่มร้อยละ 15 จะต้องจ่ายสมทบประมาณ 9 ล้านบาท
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 31 มีนาคม 2507 เรื่อง ผลการดำเนินงานตามโครงการสำรวจทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมเพื่อสร้างท่าเรือที่แหลมฉบัง ศรีราชา	ผลการดำเนินงานตามโครงการสำรวจทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมเพื่อสร้างท่าเรือที่แหลมฉบัง ศรีราชา
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 18 มกราคม 2509 เรื่อง การปรับปรุงท่าเรือกรุงเทพ เพื่อแก้ปัญหาการคับคั่งของท่าจอดเรือ	การปรับปรุงท่าเรือกรุงเทพ เพื่อแก้ปัญหาการคับคั่งของท่าจอดเรือ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 15 มีนาคม 2509 เรื่อง การสำรวจเพื่อการจัดสร้างท่าเรือที่จังหวัดสงขลา	การสำรวจเพื่อจัดสร้างท่าเรือที่จังหวัดสงขลา
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 16 สิงหาคม 2509 เรื่อง การสร้างเขื่อนตะวันออกของการ	การดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือพร้อมกันทั้ง 4 ท่า

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
ท่าเรือแห่งประเทศไทย	
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 พฤศจิกายน 2509 เรื่อง การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเรื่อง เรือคับคั่งที่ท่าเรือกรุงเทพ	การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเรื่อง เรือคับคั่งที่ท่าเรือกรุงเทพ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 23 มกราคม 2510 เรื่อง การท่าเรือแห่งประเทศไทยขออนุมัติ จ้างสำนักวิศวกรเนเดโก วางผังออกแบบ และควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนตะวันออก	อนุมัติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยจ้างสำนักวิศวกรเนเดโก วางผังออกแบบและควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนตะวันออก
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2510 เรื่อง ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหา การคับคั่งของการท่าเรือกรุงเทพ	การแก้ไขปัญหาการคับคั่งของการท่าเรือกรุงเทพ เช่น เร่งรัด ให้ระบายสินค้าออกจากคลังสินค้าให้เร็วขึ้น ให้องค์การร.ส.พ. เพิ่มจำนวนเที่ยวขนส่งสินค้าจากคลังพักสินค้า ฯลฯ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 18 เมษายน 2510 เรื่อง การแก้ไขปัญหาการคับคั่งที่ท่าเรือ กรุงเทพฯ	ปัญหาการคับคั่งของการท่าเรือกรุงเทพ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 16 พฤษภาคม 2510 เรื่อง ปัญหาของท่าเรือกรุงเทพ	เร่งรัดให้มีการแก้ไขปัญหาท่าเรือกรุงเทพ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 16 พฤษภาคม 2510 เรื่อง การปรับปรุงท่าเรือกรุงเทพ และการสำรวจท่าเรือทะเลเล็ก	มีมติให้สำนักวิศวกรเนเดโก สำรวจท่าเรือทะเลเล็กบริเวณ แหลมมัจฉ ส่วนการสำรวจที่สัทธิบให้ติดต่อขอให้องค์การยู ซอมช่วยเหลือดำเนินการขุดลอก และขยายร่องน้ำเจ้าพระยา และโครงการสร้างเขื่อนตะวันออกเพิ่มอีก 2 ท่า จากรายได้ของ การท่าเรือฯ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 7 มิถุนายน 2510 เรื่อง การสำรวจท่าเรือน้ำลึก	ให้ตัดคำขอให้สำนักวิศวกรเนเดโก ออก เปลี่ยนเป็น ให้ขอ ความช่วยเหลือจากรัฐบาลฮอลันดา แทน
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 15 สิงหาคม 2510 เรื่อง การสำรวจท่าเรือทะเล	ให้ความช่วยเหลือจากรัฐบาลฮอลันดา ทำการสำรวจทาง วิศวกรรมที่บริเวณแหลมมัจฉ และให้งดการสำรวจเพื่อทำ ท่าเรือพาณิชย์ที่สัทธิบ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 17 ตุลาคม 2510 เรื่อง การสำรวจท่าเรือทะเล	ให้วิศวกรไทยของการท่าเรือฯ ร่วมกับผู้แทนสำนักวิศวกรเนเด โกแห่งประเทศไทยเนเธอร์แลนด์ จัดเตรียมข้อมูลและรายละเอียด เพื่อทำการสำรวจทางวิศวกรรมภายใต้ความช่วยเหลือของ รัฐบาลฮอลันดา เพื่อเป็นมูลฐานที่จะเสนอต่อธนาคารโลกใน การลงทุนก่อสร้างต่อไป
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 16 เมษายน 2511 เรื่อง การสำรวจท่าเรือทะเล	นารายได้ของการท่าเรือฯ จ่ายในการสำรวจท่าเรือทะเลเล็ก

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 27 สิงหาคม 2511 เรื่อง การสำรวจท่าเรือทะเล	การทำเรือฯ ลงนามในสัญญาว่าจ้าง สำนักวิศวกรเนเดโก เพื่อทำการสำรวจและออกแบบท่าเรือทะเลลึกที่แหลมฉะบอง
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 10 กันยายน 2511 เรื่อง การสำรวจท่าเรือทะเล	การจัดสรรเงินงบประมาณให้แก่การทำเรือฯ 21,883,000 บาท สำหรับค่าชุดลอกร่องน้ำ 11,281,000 บาท และค่าชำระต้นเงินและดอกเบี้ย ดี.เอล.เอฟ. 10,602,000 บาท และให้การทำเรือฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย 8.4 ล้านบาท
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 1 เมษายน 2512 เรื่อง โครงการสำรวจและสร้างทางสายจะเข้-เสนา-เสนา-เสนา	การสำรวจและสร้างทางสายจะเข้-เสนา-เสนา-เสนา
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 1 กรกฎาคม 2512 เรื่อง การสำรวจท่าเรือทะเลลึก	การสำรวจท่าเรือทะเลลึกว่าเรื่อง การสำรวจท่าเรือทะเลลึก ให้ขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลฮอลันดา ทำการสำรวจทางวิศวกรรมที่บริเวณแหลมฉะบอง ส่วนเสนาให้ติดต่อให้วิศวกรช่วยเหลื
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 16 กันยายน 2512 เรื่อง ขออนุมัติให้ท่าเรือเสนาเป็นท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้า	ปรับปรุงท่าเรือเสนาบางท่าเป็นท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่าย Container
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 14 ตุลาคม 2512 เรื่อง การสำรวจท่าเรือเสนาที่ภูเก็ต	อนุมัติสมทบจำนวน 300,000 บาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการสำรวจทางเทคนิค ณ จุดที่ตั้งท่าเรือ ของโครงการก่อสร้างท่าเรือเสนาที่ภูเก็ต
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 16 มิถุนายน 2513 เรื่อง การกู้เงินธนาคารโลกเพื่อโครงการขยายท่าเรือกรุงเทพ	แต่งตั้งคณะผู้แทนไทยไปทำการเจรจากู้เงินจากธนาคารโลก เพื่อโครงการขยายท่าเรือกรุงเทพ ภายในวงเงิน 17 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 26 มกราคม 2514 เรื่อง การสำรวจท่าเรือเสนาที่ภูเก็ต	อนุมัติสมทบฝ่ายไทยที่จะต้องออกให้แก่กรมเจ้าท่าเพื่อสมทบเป็นค่าใช้จ่ายตามโครงการสำรวจท่าเรือเสนาที่ภูเก็ต เป็นจำนวนเงิน 450,000 บาท
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 20 กรกฎาคม 2514 เรื่อง โครงการสำรวจและออกแบบแม่บท (Master Plan) ท่าเรือเสนา	ให้กรมเจ้าท่าดำเนินการเรื่อง โครงการสำรวจออกแบบท่าเรือเสนา
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 พฤษภาคม 2516 เรื่อง นโยบายการบริหารและการดำเนินงานท่าเรือเสนา	ให้สภาความมั่นคงแห่งชาติรับรายงานนโยบายการบริหาร และการดำเนินงานท่าเรือเสนา
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 5 มิถุนายน 2516 เรื่อง ขออนุมัติใช้ท่าเรือเสนาเพื่อทำการขนถ่ายสินค้าขาออกทางการพาณิชย์ด้วยระบบ	อนุมัติหลักการตามที่กองบัญชาการทหารสูงสุดเสนอขอใช้ท่าเรือเสนา เพื่อให้บริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส อินคอปอเรชั่น ทำการขนถ่ายสินค้าขาออกทางการพาณิชย์ด้วยระบบคอนเทน

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
คอนเทนเนอร์	เนอร์ โดยให้กองทัพเรือควบคุมรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยในฐานทัพ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 27 กรกฎาคม 2519 เรื่อง แต่งตั้งคณะศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและสนามบินพาณิชย์	โดยมีรองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขเป็นประธาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นคณะศึกษาฯ ให้เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทำหน้าที่เลขานุการ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 31 สิงหาคม 2519 เรื่อง การพัฒนาท่าเรือทะเลน้ำลึก	ให้กระทรวงคมนาคมรับเรื่อง นโยบายการบริหารและการดำเนินงานท่าเรือสัตว์หีบ (การพัฒนาท่าเรือทะเลลึก) ไปพิจารณาใหม่
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 23 ธันวาคม 2519 เรื่อง การใช้ท่าเรือสัตว์หีบเพื่อการพาณิชย์	การทบทวนเรื่องการใช้ท่าเรือสัตว์หีบเป็นท่าเรือพาณิชย์ ได้ชั่วคราวจนกว่าการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังจะแล้วเสร็จ (ประมาณ 6 ปี) การบริหารและการดำเนินงานท่าเรือพาณิชย์สัตว์หีบให้อยู่ใต้การควบคุมดำเนินงานของกองทัพเรือ เว้นแต่การบริหารทางด้านสินค้าให้กองทัพเรือตกลงกับกระทรวงคมนาคมในชั้นรายละเอียดต่อไป การสร้างโรงเก็บสินค้าและเครื่องมือขนถ่ายสินค้า การขยาย Quay Wall ในอ่าวโก่งกางออกไปอีกประมาณ 500 เมตร พร้อมกับขุดลอกหน้าท่าและบริเวณที่จอดเรือตลอดจนขยายร่องน้ำให้ลึกและกว้างยิ่งขึ้นเพื่อเป็นการทดแทนที่จอดเรือส่วนหนึ่งที่ได้เสียไปเป็นท่าเรือพาณิชย์ให้กองทัพเรือเป็นผู้ดำเนินการโดยให้กระทรวงคมนาคมจัดตั้งงบประมาณให้กองทัพเรือ จำนวน 120 ล้านบาท และเงินจำนวนนี้กองทัพเรืออาจนำบางส่วนไปซื้อเรือชุดได้ สำหรับการสร้างและบูรณะถนนกับติดตั้งโทรศัพท์ให้กระทรวงคมนาคมเป็นผู้ดำเนินการ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 26 มกราคม 2520 เรื่อง การใช้ท่าเรือสัตว์หีบเพื่อการพาณิชย์	ให้กระทรวงคมนาคมใช้ท่าเรือสัตว์หีบ เพื่อการพาณิชย์เป็นการชั่วคราว จนกว่า การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบังจะแล้วเสร็จ (ประมาณ 6 ปี) โดยให้กองทัพเรือใช้งบประมาณ ที่ตั้งไว้จำนวน 120 ล้านบาท เพื่อดำเนินงานขุดลอกร่องน้ำทางเข้าและบริเวณหน้าท่าท่าเรือสัตว์หีบ และก่อสร้างโกดังสินค้าเพิ่มเติมและซ่อมแซมเครื่องป้องกันการกระแทกของเรือและซื้อเรือชุดด้วย

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 5 มกราคม 2521 เรื่อง การกู้เงินธนาคารพัฒนาเอเชียสำหรับโครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต กระทรวงคมนาคม	อนุมัติการเงินธนาคารพัฒนาเอเชียสำหรับโครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ตของกระทรวงคมนาคม ตามมติคณะกรรมการบริหารสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 14 มีนาคม 2521 เรื่อง การดำเนินการปรับปรุงท่าเรือสตงอเพื่อการพัฒนาพาณิชย์	เห็นชอบในหลักการให้ระงับการพัฒนาท่าเรือสตงอโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับการก่อสร้างโรงพักสินค้า ส่วนในเรื่องการขุดลอกร่องน้ำนั้น ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาร่วมกับกองทัพเรือให้เหมาะสมต่อไป
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 14 มีนาคม 2521 เรื่อง การปรับปรุงและการใช้ท่าเรือสตงอและสนามบินอู่ตะเภา	ให้กระทรวงคมนาคมปรับปรุงและพัฒนาท่าเรือสตงอและสนามบินอู่ตะเภา ให้สามารถใช้งานได้ สำหรับท่าเรือสตงอให้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 14 มีนาคม 2521 เรื่องการดำเนินการปรับปรุงท่าเรือสตงอเพื่อการพัฒนาพาณิชย์ ส่วนสนามบินอู่ตะเภาให้ดำเนินการพัฒนาเพื่อใช้เป็นสนามบินสำรอง และให้กองทัพเรือเป็นเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลการใช้และการรักษาท่าเรือสตงอและสนามบินอู่ตะเภา และให้องค์การเชื้อเพลิงเข้าถึงเก็บน้ำมันที่ท่าเรือสตงอและสนามบินอู่ตะเภาทั้งหมด เพื่อใช้เก็บน้ำมันสำรองขององค์การเชื้อเพลิง โดยให้รายได้เป็นของกองทัพเรือ และให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ดำเนินการสร้างไซโล ที่ท่าเรือสตงอต่อไป
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 20 มิถุนายน 2521 เรื่อง วิธีดำเนินการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง	วิธีการดำเนินการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ตามที่คณะกรรมการดำเนินการโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเสนอ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 8 สิงหาคม 2521 เรื่อง โครงการสำรวจท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต ของกรมเจ้าท่า	ให้ทบวงมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 5 มกราคม 2521 โดยให้มีการสำรวจท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตถึงขั้นออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมและให้คณะผู้แทนไทยมีอำนาจในการเจรจากู้เงินจากธนาคารพัฒนาเอเชียภายในวงเงิน 15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยมีเงื่อนไขตามเกณฑ์ของธนาคารพัฒนาเอเชีย พร้อมทั้งอนุมัติเงินบาทสมทบจำนวนประมาณ 12 ล้านบาทจากงบประมาณแผ่นดิน ให้กระทรวงการคลังกู้ในนามราชอาณาจักรไทย และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้ลงนามในสัญญากู้เงินตลอดจนเอกสารต่าง ๆ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 สิงหาคม 2521 เรื่อง การพัฒนาท่าเรือสตงอเพื่อการพัฒนาพาณิชย์	ให้ปรับปรุงท่าเรือสตงอ ซึ่งมีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ที่สมบูรณ์แบบโดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานให้

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
พาณิชย์	พร้อมข้อมูลเป็นลำดับแรก และให้วางแผนดำเนินการท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบังให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ที่สมบูรณ์แบบต่อไปด้วย มอบให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับกองทัพเรือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงอุตสาหกรรมจัดทำโครงการเสนอคณะรัฐมนตรีโดยด่วน
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 12 กันยายน 2521 เรื่อง การพัฒนาท่าเรือสัตหีบเพื่อการพาณิชย์	ให้เร่งรัดการปรับปรุงท่าเรือสัตหีบ เป็น 2 ระยะ ระยะแรกให้ปรับปรุงท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้ใช้ประโยชน์ได้เต็มที่ภายในหนึ่งปี และระยะที่ 2 ให้ปรับปรุงเป็นท่าเรือพาณิชย์อย่างสมบูรณ์ภายในสามปี โดยให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ติดต่อกับบริษัท Louis Berger มาทำการปรับปรุงรายงานเดิมที่ทำไว้ให้ทันสมัยเพื่อให้สามารถปรับปรุงโครงการลงทุนที่สัตหีบได้อย่างรีบด่วน ทั้งนี้อาจขอความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกาได้ตามความจำเป็น และให้กระทรวงคมนาคมจัดหาผู้อำนวยการโครงการเพื่อบริหารงานท่าเรือสัตหีบและเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 10 ตุลาคม 2521 เรื่อง การพัฒนาท่าเรือสัตหีบเพื่อการพาณิชย์	การพัฒนาท่าเรือสัตหีบเพื่อการพาณิชย์ โดยให้แก้ไขมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 12 กันยายน 2521 ดังนี้ คือ อนุมัติในหลักการตามข้อเสนอทั้ง 3 ของกระทรวงคมนาคม แต่ให้กระทรวงคมนาคม พิจารณาหาทางให้สามารถใช้ประโยชน์จากท่าเรือสัตหีบให้ได้เร็วยิ่งขึ้น คือ ให้เร่งรัดการปรับปรุงท่าเรือสัตหีบ เป็น 2 ระยะ ระยะแรกให้ปรับปรุงท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้ใช้ประโยชน์ได้เต็มที่ภายในหนึ่งปี และระยะที่ 2 ให้ปรับปรุงเป็นท่าเรือพาณิชย์อย่างสมบูรณ์ภายในสามปี และให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ติดต่อกับบริษัท Louis Berger มาทำการปรับปรุงรายงานเดิมที่ทำไว้ให้ทันสมัยเพื่อให้สามารถปรับปรุงโครงการลงทุนที่สัตหีบได้อย่างรีบด่วน ทั้งนี้อาจขอความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกาได้ตามความจำเป็น โดยให้กระทรวงคมนาคมจัดหาผู้อำนวยการโครงการเพื่อบริหารงานท่าเรือสัตหีบและเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปโดยด่วน
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 10 ตุลาคม 2521 เรื่อง การดำเนินงานโครงการท่าเรือน้ำลึก	ยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 18 เมษายน 2521 และวันที่ 27 ธันวาคม 2520 ให้ระงับการขออนุญาตระเบิดหินบนเกาะสีชัง

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
แหลมฉบังและโครงการท่าเรือน้ำลึกสัตหีบ	ไว้ก่อน อนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบได้ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอมา โดยให้เพิ่มผู้แทนกระทรวงมหาดไทย และผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นกรรมการอื่น 2 ท่าน และให้สชช. ดำเนินการขอความช่วยเหลือธนาคารโลกให้ส่งผู้เชี่ยวชาญมาให้คำแนะนำ และปรับปรุงโครงการลงทุนที่สอดคล้องกับให้สำนักงานประมาณ และกระทรวงการคลังจัดทำงบประมาณและเงินกู้เพื่อสนับสนุนโครงการท่าเรือน้ำลึกสัตหีบให้ใช้ประโยชน์ได้ภายใน 1 ปี และอนุมัติให้ตั้ง พลเรือตรีสม อักษรานุเคราะห์ เป็นผู้อำนวยการโครงการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคมตั้งรองผู้อำนวยการ จากการท่าเรือแห่งประเทศไทย
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 14 พฤศจิกายน 2521 เรื่อง โครงการพัฒนาท่าเรือสัตหีบเพื่อการพาณิชย์	อนุมัติให้ดำเนินการตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เกี่ยวกับโครงการพัฒนาท่าเรือสัตหีบเพื่อการพาณิชย์ และให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติรับโครงการสร้างทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-สัตหีบและขยายอุตสาหกรรมในเขตพื้นที่ของท่าเรือสัตหีบไปพิจารณาให้สอดคล้องกับการพัฒนาท่าเรือสัตหีบต่อไป
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 20 มีนาคม 2522 เรื่อง การจัดตั้งหน่วยงานท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	อนุมัติให้จัดตั้งหน่วยงานเพื่อบริหารและควบคุมการดำเนินการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ให้ดำเนินการรวมท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ที่จะตั้งใหม่กับหน่วยงานท่าเรือแห่งประเทศไทยอยู่ในองค์การเดียวกัน หน่วยงานท่าเรือพาณิชย์กรุงเทพมหานครไม่ต้องมีกรรมการบริหาร หัวหน้าหน่วยงานให้เรียกว่า “ผู้อำนวยการ” พนักงานใหม่ควรได้รับเงินเดือน สิทธิ และผลประโยชน์ต่าง ๆ เท่าเทียมกัน รัฐบาลต้องให้การสนับสนุนการเงินต่อหน่วยงาน ท่าเรือพาณิชย์ การรวมการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบกับการท่าเรือพาณิชย์กรุงเทพมหานคร ต้องตรงพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทยและการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบนั้น ให้รวมทั้งพัฒนาเพื่อการอุตสาหกรรมด้วย
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 30 ตุลาคม 2522 เรื่อง การควบคุมงานก่อสร้างท่าเทียบเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี	อนุมัติเป็นกรณีพิเศษ โดยให้ผูกพันงบประมาณ ปี 2524 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ให้กรมเจ้าท่าทำสัญญาว่าจ้าง บริษัทกรุงเทพเอ็นยีเนียริงคอนสตรัคชั่น จำกัด ร่วมกับบริษัทชิลด์

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
	ชายน์ จำกัด ควบคุมงานก่อสร้างท่าเทียบเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี ได้วงเงิน 1,360,000 บาท
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 6 พฤษภาคม 2523 เรื่อง การพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	ให้พัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ 5 ท่า ที่มีอยู่แล้วให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ที่สมบูรณ์แบบ ตลอดจนปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำเรือกรุงเทพ และก่อสร้างรถไฟสายจะเข็งเทรา-สัตหีบ จัดหาล้อเลื่อน และก่อสร้างคลังสินค้า และจัดหาเครื่องมือยกขนคอนเทนเนอร์ในย่านสินค้าบางซื่อ ตามที่ธนาคารโลกแนะนำไปได้ สำหรับการเงินที่จะดำเนินการนั้น ให้ตั้งงบประมาณตามจำเป็นเป็นปี ๆ ไป
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 2 กันยายน 2523 เรื่อง การพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบและกิจการที่เกี่ยวข้อง	เห็นชอบในโครงการลงทุนเพื่อพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และโครงการย่านสินค้าคอนเทนเนอร์ คลังสินค้าที่บางซื่อ และอนุมัติให้กระทรวงคมนาคมกู้เงินจากธนาคารโลก ในวงเงิน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามเงื่อนไขของธนาคารโลก โดยให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง หรือผู้ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง มอบหมายเป็นผู้ลงนามในสัญญากู้เงิน กับให้กระทรวงการคลังนำเงินกู้ดังกล่าวไปให้การทำเรือกู้ต่อประมาณ 15.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (303.7 ล้านบาท) ตามเงื่อนไขเดียวกับที่ธนาคารโลกให้รัฐบาลกู้ ซึ่งมีผู้แทนกระทรวงคมนาคมในคณะผู้แทนรัฐบาลไทยรวม 4 ท่าน โดยให้คณะผู้แทนชุดนี้มีอำนาจในการเจรจาต่อรองเงื่อนไขต่าง ๆ เพื่อการกู้เงินจากธนาคารโลก
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 30 กันยายน 2523 เรื่อง การพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบและกิจการที่เกี่ยวข้อง	มีมติให้ความเห็นชอบในวงเงินกู้ เงื่อนไขในร่างสัญญาและข้อตกลงในการกู้เงินจากธนาคารโลก
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 7 ตุลาคม 2523 เรื่อง การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง	อนุมัติในหลักการให้ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบังได้
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 6 มกราคม 2524 เรื่อง การสำรวจออกแบบและทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต	การสำรวจออกแบบและทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา และภูเก็ต โดยให้บริษัท Sir William Halcrow and Partners หรือบริษัท Maunsell Consultants Limited และห้างหุ้นส่วนจำกัด สินธุ พุนศิริวงศ์และสหาย ทำการสำรวจออกแบบท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต จนเสร็จสมบูรณ์ตามสัญญา และให้แต่งตั้งปลัดกระทรวงคมนาคม

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 21 เมษายน 2524 เรื่อง การพัฒนาอุตสาหกรรมหลักและท่าเรือ น้ำลึกชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก	อนุมัติในหลักการของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนา อุตสาหกรรมหลักบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 7 กรกฎาคม 2524 เรื่อง การสำรวจออกแบบและทำแผนแม่บท พัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ตของ บริษัท sir willam halcrow and part บริษัท maunsell consuliantilimited และห้าง หุ้นส่วนจำกัดสินธุ พูนศิริวงศ์และสหหาย	อนุมัติให้บริษัท sir willam halcrow and part บริษัท maunsell consuliantilimited และห้างหุ้นส่วนจำกัดสินธุ พูนศิริวงศ์และ สหหาย ทำการสำรวจออกแบบท่าเรือสงขลาต่อไปจนเสร็จ สมบูรณ์ตามสัญญาและเห็นชอบที่กระทรวงคมนาคมจะ กำหนดให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารท่าเรือ สงขลา และภูเก็ตต่อไป และรับทราบวงเงินซึ่งจะได้จัดสรรจาก สำนักงานประมาณสำหรับที่จะดำเนินการในปีงบประมาณ 2525 จำนวนประมาณ 22 ล้านบาท เพื่อดำเนินการก่อสร้างท่าเรือน้ำ ลึกสงขลาและภูเก็ต
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 13 ตุลาคม 2524 เรื่อง โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลา และภูเก็ต ระยะที่ 1	เห็นชอบและอนุมัติโครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลา และภูเก็ต ระยะที่ 1 และให้ดำเนินการต่อไปตามมติของคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตามที่กระทรวง คมนาคมเสนอ คือ ให้กรมเจ้าท่าดำเนินการตามโครงการ และ ค่าใช้จ่ายให้กระทรวงการคลัง ขอกู้ธนาคารพัฒนาเอเชีย ค่าใช้จ่ายส่วนที่เป็นเงินบาท ให้สำนักงานประมาณพิจารณา จัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นในแต่ละปี
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 24 กรกฎาคม 2527 เรื่อง มติคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณ ชายฝั่งทะเลตะวันออก	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามมติคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก รวม 4 เรื่อง คือ ระบบ บริหารงานพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เงิน สมทบสำหรับโครงการเงินกู้สำหรับ 4 โครงการ (โครงการ ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด โครงการท่าเรือมาบตาพุด โครงการทางรถไฟสายใต้หีบ- ระยอง) การพัฒนาอุตสาหกรรมตัดเรือ ซ่อมเรือ และต่อเรือ (มาบตาพุด) กรอบนโยบาย แผนงาน และโครงการพัฒนา การศึกษาและสังคม ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 มกราคม 2528 เรื่อง นโยบายสนับสนุนให้เอกชนดำเนินงาน ท่าเรือพาณิชย์	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการกับรูปแบบวิธีการและ เงื่อนไขที่จะให้เอกชนเข้ามาดำเนินการกิจการท่าเรือของรัฐที่ จะมีขึ้นในอนาคต และให้การท่าเรือ ฯ ดำเนินการให้เอกชนเข้า มาดำเนินการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบได้ ส่วนระยะเวลาในการ ดำเนินการนั้น ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย พิจารณาให้

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
	สอดคล้องกับแผนการก่อสร้างการทำเรือแหลมฉบังต่อไปตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 15 กรกฎาคม 2529 เรื่อง การให้เอกชนดำเนินงานท่าเรือพาณิชย์สัตหีบและสถานีรับส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่บางซื่อ	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานท่าเรือพาณิชย์สัตหีบและสถานีรับส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่บางซื่อ โดยวิธีให้สัมปทานหรือวิธีอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมมากที่สุด โดยให้กระทรวงคมนาคมแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณา ประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การท่าเรือแห่งประเทศไทย กองทัพอากาศ และส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป สำหรับข้อเสนอบริษัท C.M Corporation จำกัด และกลุ่มบริษัท Kone Corporation ให้พิจารณาเมื่อคณะกรรมการได้พิจารณาเห็นชอบวิธีการใดวิธีการหนึ่งแล้ว
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 9 ธันวาคม 2529 เรื่อง ขอบทบทวนมติคณะรัฐมนตรีในการให้เอกชนดำเนินงานท่าเรือพาณิชย์	คณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงคมนาคมแยกการดำเนินการโครงการพัฒนาและขยายท่าเรือพาณิชย์สัตหีบและโครงการสถานีรับส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่บางซื่อ ออกเป็นอิสระต่อกัน และให้การท่าเรือบริหารท่าเรือสัตหีบต่อไป โดยเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าไปร่วมลงทุน โดยให้ถือว่าท่าเรือพาณิชย์สัตหีบเป็นท่าเรือเสริม สำหรับโครงการสถานีรับส่งตู้สินค้าฯ ให้คงเป็นไปตามหลักการ ตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 2 ตุลาคม 2527 โดยยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 15 กรกฎาคม 2529 โดยให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาควบคุมการดำเนินการด้วย
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 28 เมษายน 2530 เรื่อง การบริหารท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการให้กระทรวงการคลัง (กรมธนารักษ์) รับผิดชอบทำสัญญากับเอกชนในการดำเนินการท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต และให้กระทรวงการคลังรับภาระการใช้หนี้เงินกู้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามโครงการท่าเรือทั้งสองแทนการทำเรือแห่งประเทศไทย หากการทำเรือฯ มีผลกำไรมากขึ้นก็ให้รับภาระการใช้หนี้เงินกู้อย่างเต็มที่ร่วมกับกระทรวงการคลังด้วยและให้กระทรวงการคลังรับไปจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมดูแลและประสานงานการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต และให้กระทรวงการคลังรับไปจัดตั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดรายละเอียดเงื่อนไขการเช่าและคัดเลือกเอกชนเข้ามามีการบริหารกิจการท่าเรือ สำหรับการจัดซื้อเรือลากจูงอนุมัติให้ใช้เงินกู้จากธนาคารพัฒนาเอเชีย

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
	(ADB) โดยให้กระทรวงการคลังรับไปเจรจากับธนาคารฯ ต่อไป
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 12 เมษายน 2531 เรื่อง ท่าเรือน้ำลึกที่จังหวัดสงขลาและจังหวัดภูเก็ต	การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่จังหวัดสงขลาและจังหวัดภูเก็ต ซึ่ง จะแล้วเสร็จภายในสิ้นเดือนเมษายน 2531 ซึ่งท่าเรือทั้งสองจะ อำนวยความสะดวกให้ประเทศทางเศรษฐกิจอย่างมาก แต่มี ปัญหาบางอย่างเกี่ยวกับการคัดเลือกผู้บริหารท่าเรือดังกล่าว ซึ่งกระทรวงการคลังเป็นผู้รับผิดชอบ จึงให้กระทรวงการคลัง ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว กับให้กระทรวงอุตสาหกรรม เร่งดำเนินการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม (เขตอุตสาหกรรม ส่งออก) ซึ่งเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือน้ำลึกทั้งสองตามที่ นายกรัฐมนตรีเสนอ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 31 พฤษภาคม 2531 เรื่อง การคัดเลือกเอกชนเข้ามาบริหารท่าเรือ สงขลาและภูเก็ต	อนุมัติตามที่กระทรวงการคลังเสนอให้ บริษัท CTI เป็นผู้เข้า บริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ตตามเงื่อนไขเป็นเวลา 10 ปี และ ให้กรมธนารักษ์รับผิดชอบในการทำสัญญาเช่าบริหารท่าเรือทั้ง สองกับ CTI โดยเป็นผู้ตรวจร่างสัญญา กับให้รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคมแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและส่งเสริม การบริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ต ประกอบด้วย ปลัดกระทรวง คมนาคม เป็นประธาน อธิบดีกรมธนารักษ์ เป็นรองประธาน และกรรมการอื่นอีก 9 ท่านและให้ดำเนินการต่อไป สำหรับ เงื่อนไขในสัญญาข้อ 4 ให้ตัดออก
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 14 มิถุนายน 2531 เรื่อง รายงานผลการแก้ไขปัญหาการ ประกาศเอกสิทธิ์หน้าท่าในการขนถ่ายตู้ สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ	คณะรัฐมนตรีมีมติ รับทราบรายงานผลการแก้ไขปัญหาการ ประกาศเอกสิทธิ์หน้าท่าในการขนถ่ายตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ ตามที่กระทรวงคมนาคมรายงาน ดังนี้ กระทรวงคมนาคมได้สั่ง การทำเรือฯ ยกเลิกการเก็บค่าธรรมเนียมความคับคั่งที่ท่าเรือ กรุงเทพตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2531 และการทำเรือฯ แก้ไข ปัญหาคับคั่งของท่าเรือกรุงเทพ โดยจัดทำโอบีให้เรือตู้ สินค้าเข้าเทียบอีก 1 ท่า ปรับปรุงระบบขนถ่ายตู้สินค้า ยกเลิก ระบบวางตู้สินค้าบนแคร่ ลดจำนวนแคร่ที่ตัวแทนเรือฝากเก็บ บริเวณท่าเรือให้น้อยลง กับให้ตัวแทนเรือนำเครื่องมือยกขน เพื่อโยกย้ายสินค้าได้ ฯลฯ และการทำเรือฯ ได้ตั้งงบเพื่อจัดซื้อ เครื่องมือยกขนขึ้นอีก นอกจากนี้ให้ท่าเรือสตงเป็นที่ยอมรับ อีกแห่งหนึ่งด้วย โดยกำหนดอัตราค่าภาระให้เหมาะสมและ สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียเพิ่ม
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 21 มิถุนายน 2531	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบและเห็นชอบมาตรการในการแก้ไข

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
เรื่อง มาตรการในการแก้ไขปัญหาความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพ	ปัญหาความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อแก้ไขปัญหาข้อจำกัดในการใช้ท่าเรือพาณิชย์สดหีบ โดยให้กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคมและส่วนราชการที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในส่วนที่รับผิดชอบ และอนุมัติหลักการให้กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) อนุญาตให้เอกชนตั้งและดำเนินกิจการสถานีขนถ่ายสินค้าตู้ (คอนเทนเนอร์) เพื่อการส่งออกนอกบริเวณท่าเรือได้ และให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติรับไปวางแผนดำเนินการแก้ไขปัญหาระยะยาว โดยเชิญปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการท่าเรือ ผู้ว่าการรถไฟ อธิบดีกรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาร่วมพิจารณา รวมทั้งให้กระทรวงคมนาคมพิจารณากำหนดแนวทางที่จะใช้ประโยชน์จากท่าเรือของเอกชนที่มีอยู่เพื่อลดปัญหาความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 30 สิงหาคม 2531 เรื่อง การแก้ไขปัญหาความแออัดที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบผลความก้าวหน้าในการแก้ไขปัญหาความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพมหานคร เนื่องจากสินค้าตู้เพิ่มขึ้นและอยู่ในระหว่างการปรับปรุงท่าเรือ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยเข้าช่วยเหลือโดยเร่งปรับปรุงพื้นที่วางสินค้าตู้ที่บางซื่อ คาดว่าจะเสร็จภายในเดือนกันยายน และส่งเสริมให้ผู้ส่งออกไปใช้บริการที่ท่าเรือสดหีบ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยลดค่าบริการลงและให้การทำเรือจัดระเบียบบริเวณท่าเรือกรุงเทพให้เรียบร้อย และให้พิจารณาขยายพื้นที่รับสินค้าตู้เพิ่มขึ้นโดยเร็ว ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอมา
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 18 ตุลาคม 2531 เรื่อง การบริหารท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต	คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ยืนยันตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2531 โดยให้ บริษัท C.T. International –Line Company Ltd. เป็นผู้บริหารและดำเนินการท่าเรือสงขลาและภูเก็ตตามหลักการและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ กับเห็นชอบให้กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคมร่วมกันประชาสัมพันธ์ให้สื่อมวลชนและประชาชนได้ทราบ รวมทั้งชี้แจงทำความเข้าใจแก่สภาพแรงงานที่เกี่ยวข้อง และอนุมัติให้แต่งตั้งรองผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฝ่ายปฏิบัติการ) เป็นกรรมการในคณะกรรมการ กำกับดูแล และส่งเสริมการบริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ตอีกตำแหน่งด้วย

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 1 พฤศจิกายน 2531 เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ	รับทราบผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการที่ปรึกษาว่าด้วยโครงการศึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบการบริหารและการจัดการท่าเรือของประเทศไทย โดยมีการจัดตั้งองค์กรหลักรับผิดชอบการบริหารท่าเรือ โดยอยู่ภายใต้ คณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ ส่วนการจัดการท่าเรือกิจกรรมด้านการประกอบการท่าเทียบเรือ (Terminal Operation) ควรให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินการ และให้ยกร่างกฎหมายทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือให้มีสาระครอบคลุมทุกประเด็น และอนุมัติการแต่งตั้ง คณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ ตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน รองปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธาน และกรรมการอื่นอีก 15 คน
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 พฤศจิกายน 2531 เรื่อง การบริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ต	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามที่กระทรวงการคลัง เสนอ เรื่อง การลงนามในสัญญาเช่าบริหารและดำเนินกิจการท่าเรือสงขลาและภูเก็ต ระหว่าง กระทรวงการคลังกับบริษัท C.T. International – Line Company Ltd. เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2531
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 8 สิงหาคม 2532 เรื่อง สหภาพแรงงานการท่าเรือชุมนุม	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรายงาน กรณีสหภาพแรงงานท่าเรือชุมนุมประท้วงรัฐบาลที่เปิดให้เอกชนเข้าไปดำเนินการท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นควรให้นำเรื่องนี้พิจารณาทบทวนในคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยให้ภาคเอกชนและการท่าเรือแห่งประเทศไทย เข้าประกวดราคาเพื่อดำเนินการท่าเรือแหลมฉบังต่อไป ซึ่งจะเป็นการแก้ปัญหาการชุมนุมและการนัดหยุดงานได้
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 23 มกราคม 2533 เรื่อง การบริหารท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	คณะรัฐมนตรีมีมติให้คงถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2532 ดังนี้ ให้การบริหารและการจัดการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ขึ้นกับคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งขึ้นกับกระทรวงคมนาคมรวมทั้งการวางระบบท่าเทียบเรือให้กระทรวงคมนาคมรับนโยบายของรัฐบาล ไปแจ้งให้คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย รับไปดำเนินการในการบริหารงานท่าเรือแหลมฉบัง ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ และให้กระทรวงคมนาคมรับไปชี้แจงทำความเข้าใจในเรื่องการบริหารงานท่าเรือแหลมฉบังให้สหภาพแรงงานฯ

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
	ทราบต่อไป
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2533 เรื่อง การบริหารท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	รับทราบการประชุมรื้อเรียนคัดค้านไม่ให้เอกชนเข้าไปดำเนินการบริหารท่าเรือแหลมฉบังเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2533 ซึ่งขณะนี้การประชุมได้ยุติแล้ว โดยกระทรวงคมนาคม จะจัดให้มีการเจรจากับตัวแทนสหภาพฯ อีกครั้งหนึ่งโดยยึดแนวทางตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 7 พฤศจิกายน 2532 และนำเสนอผลให้คณะรัฐมนตรีทราบต่อไป
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 24 เมษายน 2533 เรื่อง ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามที่นายกรัฐมนตรีรายงานจากการพบปะกับผู้นำสหภาพแรงงาน ได้แจ้งให้ทราบว่าหากสหภาพฯ จะรับฟังคำชี้แจงเพิ่มเติม หรือขอพบปะกับคณะกรรมการเจรจาเพื่อผลประโยชน์ของชาติในการแก้ไขปัญหาท่าเรือแห่งประเทศไทย ก็สามารถทำได้แต่จะไม่มี การพิจารณาทบทวนเกี่ยวกับปัญหาท่าเรือพาณิชย์ ที่คณะกรรมการฯ มีมติให้เอกชนเข้าประกอบการท่าคอนเทนเนอร์ 2 ท่า และให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยประกอบการ 2 ท่าที่เหลืออีก
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 21 สิงหาคม 2533 เรื่อง มาตรการในการแก้ไขปัญหาความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพ	เห็นชอบให้ บริษัท ยูนิเด็คไทยชิปปิง จำกัด เปลี่ยนสถานที่ท่าเรือเดิมมาก่อสร้างและประกอบการท่าเทียบเรือ ณ สถานที่ใหม่ที่ ตำบลท้ายบ้าน อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อเปิดดำเนินการเป็นท่าเทียบเรือสาธารณะตามที่กระทรวงคมนาคม เสนอ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 23 เมษายน 2534 เรื่อง การส่งคืนท่าเรือพาณิชย์สัตหีบให้กับกองทัพเรือ	เห็นชอบการเลิกกิจการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบก่อนดำเนินการส่งคืนให้กับกองทัพเรือ ตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 3 ธันวาคม 2534 เรื่อง แนวทางการปรับปรุงการบริหารกิจการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังตามนโยบายของรัฐบาล	กระทรวงคมนาคมรายงานว่า คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นควรปรับการบริหารท่าเรือตามนโยบายของรัฐบาล โดยฝ่ายบริการการท่าเรือฯ ได้ดำเนินการในเรื่องนี้ตามนโยบายของรัฐบาลบางส่วนแล้ว จำเป็นต้องใช้เวลาในการพิจารณาปรับแก้ และกำหนดขั้นตอนการดำเนินงานบางเล็กน้อย สำหรับรูปแบบการบริหารท่าเรือตามมติคณะกรรมการฯ มีรายละเอียดแนวทางการบริหารดังนี้ 1. ให้ท่าเรือฯ เป็นบริหารท่าเรือ (Management of Port) ของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ซึ่งหมายถึงงานต่อไปนี้

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
	1.1 การวางแผนพัฒนาท่าเรือ 1.2 การดูแลการบริการด้านต่าง ๆ ในท่าเรือให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ 1.3 จัดให้มีสาธารณูปโภคในท่าเรือ 1.4 ควบคุมการจราจรทางน้ำ 1.5 ควบคุมดูแลในด้านสิ่งแวดล้อมภายในอาณาบริเวณท่าเรือ 2. ให้ภาคเอกชนเข้าบริหารงานท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังทั้งหมดตามข้อ 2.1 และ 2.2 ยกเว้นท่าอเนกประสงค์ (ท่าที่ 1) ท่าเทียบเรือชายฝั่ง และท่าเทียบเรือบริการตามเหตุผลข้อ 3 2.1 บริหารงานท่า (Management of Wharves) ซึ่งมีงานจัดเรือเข้าเทียบท่างานบำรุงรักษาสั่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ 2.2 งานประกอบการทำ (Operation of Wharves) ได้แก่ งานบรรทุกขนถ่ายสินค้า งานเคลื่อนย้ายและเก็บรักษาสินค้า และงานปล่อยสินค้า 3. สำหรับท่าเทียบเรืออเนกประสงค์(ท่าที่ 1) ท่าเทียบเรือชายฝั่งและท่าเทียบเรือบริการให้การท่าเรือฯ เป็นผู้บริหารและประกอบกิจการ เนื่องจากกิจการท่าเรือมีความสำคัญต่อความมั่นคงของประเทศและในหลักการควรจะมีท่าเพื่อให้บริการในลักษณะเป็นส่วนรวม (Common Use) ที่ท่าเรือแหลมฉบังด้วย 4. ให้การท่าเรือฯ พิจารณาดำเนินการเปิดประมูลให้เอกชนเข้าบริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือท่าที่ 2 เพื่อใช้เป็นฐานในการปรับปรุงเงื่อนไขของสัญญาที่ทำไว้กับผู้รับจ้างประกอบกิจการท่าเทียบเรือที่ 3,4 และถือเป็นแนวทางสำหรับเจรจากับผู้เช่าประมูลที่อื่นด้วย 5. ให้การท่าเรือฯ พิจารณากำหนดแนวทางและขั้นตอนรวมถึงการปฏิบัติต่าง ๆ ให้เป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการท่าเรือโดยเร็ว กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วไม่ขัดข้อง จึงขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอต่อไป คณะรัฐมนตรี 1. เห็นชอบในหลักการแนวทาง การปรับปรุงการบริหารกิจการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ตามที่กระทรวงคมนาคม

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
	สำหรับท่าเรือเอกประสงค์ (ท่าเรือที่ 1) ที่การทำเรือจะดำเนินการเองนั้น ถ้า 3 ปีไปแล้ว การบริหารและประกอบการทำยังไม่มีประสิทธิภาพแข่งขันกับเอกชนไม่ได้ ก็ให้การทำเรือเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาบริหารได้ 2. คณะรัฐมนตรีเห็นว่าเพื่อให้การบริหารคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ สมควรเปลี่ยนสถานะของการท่าเรือฯ และท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังให้เป็นนิติบุคคลทั้ง 2 องค์กร โดยจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติขึ้นคณะหนึ่งเพื่อกำกับดูแลจึงมีมติมอบให้กระทรวงคมนาคม รับไปดำเนินการยกร่างกฎหมายร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ตามแนวทางดังกล่าว เสนอคณะรัฐมนตรีทราบภายใน 2 สัปดาห์
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 17 ธันวาคม 2534 เรื่อง การกำหนดอัตราค่าภาระขั้นสูงและขั้นต่ำของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	อนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ฝ่ายเศรษฐกิจ เห็นชอบการกำหนดอัตราค่าภาระขั้นสูงและขั้นต่ำของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติว่า ในระยะยาวควรมีการปรับอัตราค่าภาระให้สอดคล้องถึงต้นทุนที่แท้จริง เพื่อให้ความเป็นธรรมทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ และให้สอดคล้องกับแนวทางการให้บริการพื้นฐานของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 ไปดำเนินการด้วย

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญของมติคณะรัฐมนตรี
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 4 มกราคม 2537 เรื่อง ปัญหาและอุปสรรคในการใช้ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	ให้กระทรวงคมนาคมและส่วนราชการ/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดและติดตามการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญเพื่อสนับสนุนโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยเฉพาะบริการพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังให้รวดเร็วยิ่งขึ้น และเห็นชอบในหลักการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงอีกแห่งหนึ่ง โดยมอบให้คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก รับไปพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ แล้วเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป โดยให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดดำเนินการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง และลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพ โดยเฉพาะในเรื่องปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2536 มอบให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับการท่าเรือฯ รับความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจไปพิจารณาดำเนินการด้วย และให้เร่งรัดจัดวางระบบการบริหารจัดการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังให้เป็นหน่วยงานอิสระ รวมทั้งระบบการเงิน เพื่อให้สามารถบริหารงานในเชิงธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 15 พฤศจิกายน 2537 เรื่อง โครงการให้เอกชนเช่าลงทุนพัฒนาและประกอบการท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์หมายเลข 5 ของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	เห็นชอบในหลักการของโครงการให้เอกชนเช่าลงทุนพัฒนาและประกอบการท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์หมายเลข 5 ของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และให้ดำเนินการต่อไปได้ โดยให้รับข้อสังเกตของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการ และให้กระทรวงคมนาคม (การท่าเรือแห่งประเทศไทย) รับข้อสังเกตของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เกี่ยวกับการดำเนินการทุกวิถีทางเพื่อควบคุมปริมาณตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้และให้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 26 กรกฎาคม 2537 วันที่ 7 กันยายน 2536 วันที่ 15 มิถุนายน 2536 และวันที่ 29 ธันวาคม 2535 ให้มีการจำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและปรับปรุงการบริหารงานของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง เพื่อให้มีการใช้ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังเพิ่มขึ้น อย่างเคร่งครัดต่อไปด้วย

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 เรื่อง การเปลี่ยนแปลงสัญญาจ้างประกอบการทำเทียบเรือเป็นสัญญาเช่าบริหารและประกอบการทำเทียบเรือของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามที่กระทรวงคมนาคม รายงานผลการลงนามของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในสัญญาเช่าบริหารและประกอบการทำเทียบเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ท่าที่ 3 และท่าที่ 4 ซึ่งได้เปลี่ยนแปลงสัญญาจ้างประกอบการทำเทียบเรือให้เป็นเช่นเดียวกับสัญญาเช่าบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ ท่าที่ 2 ตามนโยบายของรัฐบาล
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 19 มีนาคม 2539 เรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนพัฒนาและประกอบการท่าเรือตู้สินค้าท่าเทียบเรือ B5 ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนเข้าลงทุนพัฒนาและประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้าท่าเทียบเรือ B5 ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง และให้ดำเนินการต่อไปได้ ตามที่ กระทรวงคมนาคม เสนอ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 19 พฤศจิกายน 2539 เรื่อง มติคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ครั้งที่ กพอ. 3/2539	รับทราบมติคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ครั้งที่ กพอ.3/2539 เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2539 เกี่ยวกับการขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2537 เกี่ยวกับการเลื่อนกำหนดควบคุมปริมาณตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ให้เหลือ 1 ล้านที.อี.ยู ต่อปี จากปี 2539 เป็น ปี 2541 การพัฒนาโครงข่ายถนน การพัฒนาแหล่งน้ำและโครงข่ายท่อส่งน้ำ การปรับปรุงผังเมืองรวมมาบตาพุด แผนปฏิบัติการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ระยะที่ 2 การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ตามแผนงานพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ระยะที่ 2 และโครงการปรับปรุงเมืองพัทยา ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (สพอ.)
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 2 มิถุนายน 2541 เรื่อง เงินลงทุนโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ระยะที่ 1	คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยกู้เงินจากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโอเพ่นทะเล (OECF) ในวงเงิน 8,053,375 ล้านบาท มาสนับสนุนโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ระยะที่ 1 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอโดยให้ความเห็นของกระทรวงการคลังเกี่ยวกับรายละเอียดที่ต้องดำเนินการก่อนกู้เงิน OECF และเรื่องการนำรายได้ส่งรัฐไปดำเนินการด้วย

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 2 พฤศจิกายน 2542 เรื่อง การให้เอกชนเช่าบริหารและ ประกอบการท่าเทียบเรือ C3 ของท่าเรือ แหลมฉบัง	คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ถอนเรื่อง การให้เอกชนเข้าบริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ C3 ของท่าเรือแหลมฉบัง คืบไป ได้ เนื่องจากโครงการนี้จะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติ ว่าด้วย การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของ รัฐ พ.ศ.2535 และต้องเร่งดำเนินการเพื่อให้สามารถเปิดบริการ ท่าเทียบเรือตู้สินค้าท่าแรก โดยมีขีดความสามารถรองรับตู้ สินค้าได้ไม่น้อยกว่า 600,000 TEU ภายในต้นปี 2543 ประกอบกับมีความจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์บางส่วนเพื่อลด ความแออัดของการขนส่ง ตามที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง คมนาคม (นายไชยา สะสมทรัพย์) เสนอ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 สิงหาคม 2543 เรื่อง การลงทุนจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ สำหรับประกอบการท่าเทียบเรือ C3 ของ การท่าเรือแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าบริหารและ เป็นผู้ลงทุนจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าสำหรับ ประกอบการท่าเทียบเรือ C3 ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือ ดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 ในแนวทางเลือกที่ 1 ที่ ให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้า เองทั้งหมด ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และหากไม่มีเอกชน ผู้สนใจเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในแนวทางเลือกดังกล่าว ให้ กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการในแนวทางเลือกที่ 2 ที่ ให้การท่าเรือฯ เป็นผู้ลงทุนจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขน สินค้าเต็มขีดความสามารถของท่าเทียบเรือ C3 ภายในวงเงิน 2,821.759 ล้านบาท หรือทางเลือกที่ 3 ให้การท่าเรือฯ เป็นผู้ ลงทุนจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าน้อยละ 50 ของ ขีดความสามารถของท่าเทียบเรือ C3 ภายในวงเงิน 1,561.396 ล้านบาท ตามความเหมาะสม
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2546 เรื่อง การคัดเลือกเอกชนลงทุน บริหารและ ประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 ท่าเรือ แหลมฉบัง	คณะรัฐมนตรีมีมติเกี่ยวกับข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม ซึ่ง ขอความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน ลงทุน บริหารและ ประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 ท่าเรือแหลมฉบัง โดย เห็นว่า เรื่องนี้คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนเข้า บริหารและ ประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้า C 3 ท่าเรือแหลมฉบัง ได้นำ ผลการคัดเลือกพร้อมเหตุผล ประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่อง ผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาและเอกสารทั้งหมดเสนอต่อ

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 มาตรา 21 วรรคหนึ่งแล้ว แต่ยังมีประเด็นปัญหาหลายประการเนื่องจากสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ การท่าเรือแห่งประเทศไทย และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ตลอดจนเอกชนผู้ยื่นข้อเสนอเข้าร่วมงานได้ยื่นข้อร้องเรียนทักท้วงผลการคัดเลือกกระทรวงคมนาคมจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อตรวจสอบและกลั่นกรองการประกวดราคาให้เอกชนลงทุนบริหาร และประกอบการทำเทียบเรือตู้สินค้า C3 ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งปรากฏว่า มีความเห็นไม่สอดคล้องกับคณะกรรมการคัดเลือกฯ โดยเฉพาะประเด็นการพิจารณาผลการประกวดราคาไม่เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในเอกสารประกวดราคา (TOR) ข้อ 4.7 คณะรัฐมนตรีจึงไม่เห็นด้วยกับผลการคัดเลือก และให้กระทรวงคมนาคมส่งเรื่องคืนคณะกรรมการคัดเลือกฯ เพื่อพิจารณาทบทวนความเห็น แล้วนำผลการพิจารณาเสนอให้คณะรัฐมนตรีตัดสินใจต่อไป
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 25 มีนาคม 2546 เรื่อง แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ระนอง ท่าเทียบเรือเชียงแสน และท่าเทียบเรือเชียงของ	คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผลการประชุมเพื่อหารือเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาและการบริหารจัดการท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ระนอง ท่าเทียบเรือเชียงแสน และท่าเทียบเรือเชียงของ สรุปได้ดังนี้ 1. ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ระนอง ที่ประชุมมีมติมอบหมายให้การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นผู้บริหารจัดการ และให้หารือกับกรมธนารักษ์ถึงอัตราค่าเช่าท่าเรือที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในเชิงธุรกิจให้คำขอยุติต่อไป 2. ท่าเทียบเรือเชียงแสนและการพัฒนาพื้นที่หลังท่า ที่ประชุมมีมติมอบหมายให้การทำเรือฯ เป็นผู้บริหารจัดการจัดทำแผนปฏิบัติการการใช้พื้นที่ท่าเรือและพื้นที่หลังท่า รวมทั้งให้หารือกับกรมธนารักษ์ถึงอัตราค่าเช่าท่าเรือที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในเชิงธุรกิจ และให้กรมศุลกากรประสานกับกระทรวงการคลัง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมทางหลวง

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญของมติคณะรัฐมนตรี
	เพื่อขอใช้พื้นที่ของกรมธนารักษ์ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ตั้งของโรงงานยาสูบ ศูนย์สำรวจจุกกักวิทยาเชียงแสน สถานีตำรวจน้ำ และที่สงวนกรมทางหลวง เป็นพื้นที่หลังท่าของท่าเรือเชียงแสนเพื่อพัฒนาเป็นจุดพักสินค้า คลังสินค้าทัณฑ์บน และอาคารสำนักงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3. ท่าเทียบเรือเชียงของ ที่ประชุมมีมติมอบหมายให้กรมศุลกากรประสานกับสำนักงานคณะกรรมการการประถมศึกษาแห่งชาติ และกระทรวงการคลัง หาข้อยุติการขอใช้พื้นที่ของโรงเรียนบ้านหัวเวียง เพื่อพัฒนาเป็นอาคาร
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 1 เมษายน 2546 เรื่อง การพิจารณาทบทวนผลการคัดเลือกเอกชนลงทุน บริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 ท่าเรือแหลมฉบัง	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอการพิจารณาทบทวนผลการคัดเลือกเอกชนลงทุน บริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 ท่าเรือแหลมฉบัง และให้ดำเนินการต่อไปได้ โดยผลการพิจารณาทบทวนผลการคัดเลือกเอกชนฯ สรุปได้ว่า จากกรณีที่มีข้อท้วงติงจากหน่วยงานต่าง ๆ เกี่ยวกับการตัดสินใจให้บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด (สาขา 1) เป็นผู้ชนะการประกวดราคา ซึ่งผลการประกวดราคาไม่เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในเอกสารประกวดราคา (TOR) ข้อ 4.7 เนื่องจากข้อเสนอมูลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมของบริษัทฯ ที่ไม่ปรากฏ ในแผนธุรกิจรวมในการคำนวณผลประโยชน์ตอบแทนที่การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จะได้รับเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ถือว่าไม่สอดคล้องกับเงื่อนไขข้อกำหนดของเอกสารประกวดราคาดังกล่าว และผลการพิจารณาทบทวนความเห็นดังกล่าว คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้ทบทวนความเห็นและผลการคัดเลือกเอกชนฯ ตามเงื่อนไขการประกวดราคาฯ และประกาศประกวดราคาฯ ที่กำหนดไว้เห็นสมควรให้บริษัท แหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้ชนะการประกวดราคา เนื่องจากเป็นนิติบุคคลผู้เข้าประกวดราคาที่มีความน่าเชื่อถือมีคุณสมบัติถูกต้องตามเงื่อนไขประกวดราคาทุกประการ รวมทั้งรายละเอียดข้อเสนอด้านเทคนิคของบริษัท (Business Plan) เป็นไปตามเงื่อนไขประกวดราคาที่กำหนด นอกจากนี้ บริษัทฯ เป็นผู้เสนอผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม Additional Fee ให้กทท. สูงที่สุดด้วย

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 13 สิงหาคม 2546 เรื่อง การพัฒนาท่าเทียบเรือเนกประสงค์ จังหวัดระนอง	คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่อง เสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 2 ที่มีมติเห็นชอบตามที่สำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอขอ อนุมัติเงินงบประมาณปี พ.ศ.2546 วงเงินรวม 32.81 ล้านบาท สำหรับแผนงาน/โครงการที่ต้องเร่งดำเนินการระยะแรกตาม แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือเนกประสงค์จังหวัดระนอง โดยให้สำนักงานประมาณพิจารณาการใช้งบประมาณเหลือจ่าย จากปี พ.ศ.2546 ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ 1. การปรับปรุงพื้นที่ในอาคารและบริเวณท่าเทียบเรือ (หน่วยงานรับผิดชอบ : สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัด) วงเงิน 10.05 ล้านบาท ประกอบด้วย 1.1 จัดเตรียมพื้นที่ลานจอดรถในพื้นที่ 6.8 ไร่ วงเงิน 9.24 ล้านบาท และ 1.2 จัดแบ่งพื้นที่ใช้สอยสำหรับเจ้าหน้าที่อยู่ปฏิบัติงานวงเงิน 0.84 ล้านบาท และ 2. การปรับปรุงถนน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : สำนักงานโยธา- ธิการและผังเมืองจังหวัด และสำนักงานทางหลวงชนบท) วงเงิน 22.73 ล้านบาทประกอบด้วย 2.1 แก้ไขความลาดถนน ระยะทาง 1.3 กม. วงเงิน 12.8 ล้านบาท 2.2 แก้ไขแนวถนน ระยะทาง 0.25 กม. วงเงิน 2.73 ล้าน บาท และ 2.3 แก้ไขทางขึ้นลงบริเวณท่าเทียบเรือ ระยะทาง 0.24 กม. วงเงิน 7.2 ล้านบาท
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 30 กันยายน 2546 เรื่อง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์ โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 ของ แหลมฉบัง	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่เลขาธิการคณะรัฐมนตรีเสนอ ให้กระทรวงคมนาคมถอนเรื่อง โครงการให้เอกชนลงทุน ก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 ของแหลม ฉบัง คืนไปได้

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญของมติคณะรัฐมนตรี
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 27 เมษายน 2547 เรื่อง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 ทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1,C2,D1,D2 และ D3)	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการตามที่กระทรวงการคลัง เสนอโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 (ทำเทียบเรือ C1,C2,D1,D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน ภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว เนื่องจากผลตอบแทนทางการเงินรวมทำเทียบเรือ A 3 ของทำเทียบเรือแหลมฉบัง และทำเทียบเรือในโครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือเป็นโครงการเดียวจะสูงกว่าผลตอบแทนทางการเงินเมื่อเทียบกับกรณีการแยกทำเทียบเรือแต่ละท่าเป็นโครงการย่อย ประกอบกับการรวมทำเทียบเรือเป็นโครงการเดียวจะทำให้การบริหารจัดการท่าเทียบเรือมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นในการขนถ่ายสินค้า และทำให้เกิดการประหยัดในขนาด (Economy of Scale) ทั้งด้านเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าดอกเบี้ยจ่าย ทั้งนี้ให้รับข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีไปดำเนินการด้วย ดังนี้ ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการคัดเลือกเอกชนลงทุนก่อสร้าง บริการ และประกอบการทำเทียบเรือดังกล่าวตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 ให้แล้วเสร็จและดำเนินการต่อไปโดยเร็ว เพื่อให้ทำเทียบเรือดังกล่าวแล้วเสร็จทันต่อการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีแนวโน้มจะเติบโตอย่างรวดเร็วในอนาคต นอกจากนี้ในการคัดเลือกควรพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์ในการคัดเลือก โดยไม่ถือเอาผลประโยชน์ตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดที่เอกชนเสนอแก่ภาครัฐเป็นเงื่อนไขหลักในการพิจารณาคัดเลือกเพียงประการเดียว เนื่องจากการเสนอผลตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ประกอบการ และการคิดค่าบริการจากผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือโดยรวม ซึ่งในที่สุดจะส่งผลกระทบต่อประชาชนส่วนรวม ตลอดจนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ แต่ควรให้ความสำคัญกับชื่อเสียงและประสบการณ์ของเอกชนนั้น ๆ ด้วยโดยควรคัดเลือกเอกชนๆ ที่มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกันในระดับโลก (World

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
	Class) และสามารถเสนอแผนการดำเนินการบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติ
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 28 กันยายน 2547 เรื่อง ขอความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือ A3, C1,C2,D1,D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย	คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือ A3, C1,C2,D1,D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้ว โดยผู้ชนะการคัดเลือก ได้แก่ กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH) บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) ทั้งนี้ให้กระทรวงคมนาคม (การท่าเรือแห่งประเทศไทย) รับความเห็นของคณะรัฐมนตรีไปพิจารณาดำเนินการเตรียมการและวางแผนขยายท่าเทียบเรือ เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอนาคตให้เพียงพอ นอกจากนี้ ควรพิจารณาส่งเสริมการขนส่งทางน้ำที่เชื่อมโยงระหว่างท่าเทียบเรือบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกกับท่าเทียบเรือในจังหวัดภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ ให้มากยิ่งขึ้น และให้เร่งรัดการดำเนินโครงการเกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบให้บรรลุผลโดยเร็วด้วย
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 8 พฤษภาคม 2550 เรื่อง บริษัท ไทยพบลิคพอร์ท จำกัด (ชื่อเดิม บริษัท สีซังทองเทอร์มินัล จำกัด) ขอสัมปทานตามมาตรา 12 แห่งประมวลกฎหมายที่ดิน	คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอให้บริษัท ไทยพบลิคพอร์ท จำกัด ได้รับสัมปทานในที่ดินของรัฐบริเวณที่ดินหมู่ที่ 3 ตำบลท่าเทววงษ์ อำเภอกะสัง จังหวัดชลบุรี เนื้อที่ 103 ไร่ 35 ตารางวา มีกำหนด 50 ปี โดยกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงในสัมปทานเพื่อก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างล่องลำลำนํ้า และเพื่อประโยชน์ในการประกอบกิจการท่าเทียบเรื่อนํ้าลึกและคลังสินค้าบนเกาะสีซัง ทั้งนี้ให้กระทรวงมหาดไทยรับความเห็นของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ ความเห็นของกระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี) ที่ให้บริษัทฯ ต้องเสียค่าตอบแทนเป็นรายปีในการใช้พื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเทียบเรือและถมทะเล (ทะเลและชายหาด) ที่ได้รับอนุมัติ นอกเหนือจากที่ได้รับสัมปทาน ไปพิจารณาด้วย

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

มติคณะรัฐมนตรี	สาระสำคัญในมติคณะรัฐมนตรี
มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 ตุลาคม 2550 เรื่อง ขอบทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2537 และวันที่ 19 พฤศจิกายน 2539 เกี่ยวกับการจำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพให้เหลือ 1.0 ล้านที่.อี.ยูต่อปี	คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอขอ ทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2537 และวันที่ 19 พฤศจิกายน 2539 จากเดิมที่กำหนดให้การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพให้เหลือ 1.0 ล้านที่.อี.ยูต่อปี เป็นให้ กทท. จำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพไม่เกิน 1.34 ล้านที่.อี.ยูต่อปี และให้ กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ ความเห็นของกระทรวงมหาดไทยที่ให้พิจารณากำหนด แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบโลจิสติกส์ด้วยการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multi-modal) ส่งเสริมการขนส่งทางราง การจัดให้มีสถานีขนถ่ายสินค้า คลังสินค้า ลานพักตู้คอนเทนเนอร์และรถ เครื่องมืออุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่ทันสมัย รวมถึงศูนย์กระจายสินค้า เป็นต้น เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาจราจรทางถนนซึ่งมีแนวโน้มจะวิกฤต เนื่องจากความไม่สมดุลของระบบขนส่งของประเทศ และ ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติที่ให้ กทท. ทบทวนวางแผนลงทุนให้สอดคล้อง กับแนวโน้มควบคุมปริมาณตู้สินค้า และการไม่ขยายเพิ่มขีดความสามารถของท่า

ที่มา : รวบรวมโดยคณะผู้วิจัย. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500 - ปัจจุบัน) [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.cabinet.soc.go.th/soc/> [20 พฤษภาคม 2551].

องค์กรที่จัดตั้งเพื่อดูแลกิจการท่าเรือ

ก. คณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ

แนวคิดในการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ¹ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (2530-2534) การวางแผนพัฒนา และการบริหารท่าเรือในปัจจุบันที่กระจายอยู่ในหลายหน่วยงาน ทำให้การวางแผนและการพัฒนาท่าเรือขาดความสอดคล้อง เหมาะสม และไม่เป็นเอกภาพ การที่ท่าเรือขาดหน่วยงานกำกับดูแลการพัฒนาท่าเรือให้สอดคล้องกับนโยบายของชาติในปี 2531 กระทรวงคมนาคมได้ร่วมกับคณะผู้เชี่ยวชาญญี่ปุ่นทำการศึกษาคำแนะนำโครงการเพื่อกำหนดรูปแบบการบริหารและจัดการท่าเรือของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทบทวนสภาพการบริหารและจัดการท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน และเสนอรูปแบบการบริหารและจัดการท่าเรือของประเทศไทยที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานและสอดคล้องกับนโยบายหลักด้านท่าเรือของประเทศ ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้²

- ควรจัดตั้งองค์กรบริหารท่าเรือขึ้นเพียงองค์กรเดียวอยู่ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ภายใต้การดูแลของ "คณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ" ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิในด้านต่าง ๆ ทำหน้าที่บริหารท่าเรือของประเทศในกิจกรรมต่าง ๆ เช่น กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาท่าเรือของประเทศโดยส่วนรวมของแต่ละท่าเรือ ควบคุม กำกับดูแลการพัฒนาท่าเรือของประเทศ

- การบริหารจัดการท่าเรือแต่ละหน่วย ควรมีองค์กรอิสระแยกจากกันแต่ละแห่ง ทำหน้าที่จัดการทรัพย์สิน บริการสนับสนุน ส่วนประกอบการทำงาน (Terminal Operation) ควรให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ

- ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายการบริหารและจัดการท่าเรือที่ชัดเจน จึงควรมีการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และยกร่างกฎหมายการบริหารท่าเรือโดยเฉพาะขึ้น ในรูปแบบพระราชกฤษฎีกาให้ครอบคลุมเรื่องกำหนดแผนพัฒนาท่าเรือของประเทศ องค์กรหลัก และคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ

¹ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (2530-2534) ได้กำหนดให้มี องค์กรกลางถาวร ทำหน้าที่ประสานนโยบาย วางแผน ควบคุม ดูแล และพัฒนาท่าเรือต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่องทั้งนี้ให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายและองค์กรที่มีอยู่เดิมก่อน ในสำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (2530-2534), (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ม.ป.ป), หน้า 273.

² สุธีระ อริยะวงกิจ คณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ วารสารการพาณิชย์ 17: 2 สิงหาคม 2541 หน้า 25-33

จากแนวทางการศึกษาดังกล่าว ได้มีมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2531 อนุมัติการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติขึ้นมา โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน รองปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธาน มีผู้อำนวยการกองเศรษฐกิจการขนส่งและคมนาคม สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นเลขานุการ และกรรมการอื่น อีก 15 คน ต่อมากระทรวงคมนาคมได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีให้ปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการฯ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธาน และเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเป็นกรรมการและเลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่สำคัญ เช่น พิจารณากำหนดนโยบายการดำเนินการท่าเรือและกิจการท่าเรือของประเทศให้เป็นระบบครบวงจร มีเอกภาพและมีประสิทธิภาพ พิจารณากำหนดแนวทางและกรอบการดำเนินงานการบริหารท่าเรือ กิจการท่าเรือและระบบการขนส่งเชื่อมโยง เพื่อให้เป็นแม่บทการดำเนินงานของทั้งประเทศ กลั่นกรองและให้ความเห็นชอบแผนงาน โครงการและมาตรการเกี่ยวกับการดำเนินงานท่าเรือและกิจการท่าเรือของประเทศ เป็นต้น

รายละเอียดในการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ ภายใต้ระเบียบกระทรวงคมนาคม โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี มีองค์ประกอบคือ

คณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ	อำนาจและหน้าที่
1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ประธานกรรมการ	1. พิจารณากำหนดนโยบายการดำเนินการท่าเรือและกิจการท่าเรือของประเทศให้เป็นระบบครบวงจร มีเอกภาพ และมีประสิทธิภาพ
2. ปลัดกระทรวงคมนาคม รองประธานกรรมการ	2. พิจารณากำหนดแนวทางและกรอบการดำเนินงานการบริหารท่าเรือ กิจการท่าเรือ และระบบการขนส่งเชื่อมโยงเพื่อให้เป็นแม่บทการดำเนินงานของทั้งประเทศ
3. ปลัดกระทรวงพาณิชย์ กรรมการ	3. กลั่นกรองและให้ความเห็นชอบแผนงาน โครงการและมาตรการเกี่ยวกับการดำเนินงานท่าเรือและกิจการท่าเรือของประเทศ (ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่จะดำเนินการใหม่ ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงของเดิม ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน)
4. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการ	4. เสนอแนะและให้ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับงานในอำนาจหน้าที่
5. อธิบดีกรมเจ้าท่า กรรมการ	5. เสนอแนะและให้ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการออกกฎหมาย แก้ไขปรับปรุงกฎหมายเพื่อพัฒนา การ
6. อธิบดีกรมศุลกากร กรรมการ	
7. ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย กรรมการ	
8. ผู้ว่าการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรรมการ	
9. เลขาธิการสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย กรรมการ	
10. นายกสมาคมเจ้าของเรือไทย กรรมการ	
11. ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ	
12. ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการ	
13. เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริม	

คณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ	อำนาจและหน้าที่
การพาณิชย์ การกรรมและเลขานุการ	ส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการประสานงาน เกี่ยวกับท่าเรือและกิจการท่าเรือ 6. ประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐหรือภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุน เร่งรัดติดตามประเมินผล และแก้ไขปัญหา อุปสรรคในการดำเนินงานตามนโยบายเพื่อบริหารท่าเรือของประเทศ 7. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อดำเนินการตามที่คณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติหรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมอบหมาย 8. มีอำนาจเชิญบุคคลจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนมาร่วมดำเนินงาน หรือเพื่อชี้แจง หรือเพื่อให้ข้อมูลสถิติใด ๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินการตามระเบียบนี้ 9. ดำเนินการอื่นใดเพื่อให้เป็นไปตามระเบียบนี้

การพิจารณาเรื่องที่เป็นนโยบายให้คณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ เสนอผลการพิจารณาต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการ จัดตั้งสำนักงานบริหารท่าเรือแห่งชาติ เป็นฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการฯ ขึ้นในสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ โดยมีโครงสร้างตามที่คณะกรรมการฯ กำหนดและให้มีอำนาจหน้าที่

1) รับผิดชอบด้านงานการประชุม งานธุรการ และงบประมาณสำหรับการดำเนินงานของคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ

2) ประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องในการศึกษาวิเคราะห์ จัดทำนโยบาย แนวทาง กรอบการดำเนินงาน ตลอดจนการพิจารณาและให้ความเห็นในแผนงาน โครงการและมาตรการเกี่ยวกับการพัฒนาและส่งเสริมท่าเรือขนส่งสินค้าของประเทศ และโครงข่ายที่เชื่อมโยง รวมถึงการประสานงานในการดำเนินงานทั่ว ๆ ไป ที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ

3) มีอำนาจเชิญบุคคลจากภาครัฐและภาคเอกชนมาช่วยดำเนินการ หรือเพื่อชี้แจง หรือเพื่อให้ข้อมูลสถิติใด ๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินการตามระเบียบนี้

4) ติดตามประเมินผลและเร่งรัดการปฏิบัติงานตามมติของคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ ของหน่วยงานภาครัฐหรือภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

5) ปฏิบัติตามประกาศ ระเบียบและมติของคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ และปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติมอบหมาย

6) ให้สำนักงานบริหารท่าเรือแห่งชาติจัดทำระเบียบการเงินแยกต่างหากเป็นการเฉพาะ

7) ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รักษาการตามระเบียบนี้

8) เพื่อให้การบริหารงานท่าเรือแห่งชาติเป็นไปอย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต เห็นควรให้สำนักงานคณะกรรมการพาณิชย์นาวีดำเนินการยกร่างพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติเป็นการถาวรต่อไป

อย่างไรก็ดี คณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ แม้จะเป็นคณะกรรมการระดับนโยบายการบริหารท่าเรือระหว่างประเทศ และโครงข่ายท่าเรือชายฝั่งที่เชื่อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศ แต่การกำกับดูแลท่าเรือลำน้ำ ท่าเรือชายฝั่งทั้งหมด และท่าเรือระหว่างประเทศ โดยเฉพาะท่าเรือสงขลา ภูเก็ต กับขึ้นอยู่กับคณะกรรมการประสานงานและกำกับการบริหารท่าเรือลำน้ำ และท่าเรือชายฝั่ง³

การจัดตั้งคณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติ ให้เป็นองค์กรถาวรที่ทำหน้าที่กำกับนโยบายการพัฒนาท่าเรือในระดับมหภาคเพียงองค์กรเดียว เพื่อให้การพัฒนาท่าเรือเป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับการพัฒนาและความต้องการทางการค้าและทิศทางการพัฒนาประเทศ การจัดการควบคุมและกำกับดูแลให้ท่าเรือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนและส่งเสริมความเจริญเติบโตและความอยู่ดีกินดีของประชาชน ตลอดจนเพื่อให้การใช้ทรัพยากรของประเทศโดยเฉพาะการสร้างและใช้ประโยชน์ท่าเรือมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้การบริหารจัดการท่าเรือแต่ละแห่งให้แต่ละท่าเรือดำเนินการโดยอิสระแยกจากกัน โดยจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติขึ้นเพื่อกำกับดูแลและมีมติมอบให้กระทรวงคมนาคมและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีการ่วมกันยกร่างกฎหมายต่อรัฐบาลชุดใหม่ หลังจากนั้นการดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติจึงหยุดชะงักไป

³ คณะกรรมการประสานงานและกำกับการบริหารท่าเรือลำน้ำ และท่าเรือชายฝั่ง จัดตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรี และมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน คณะกรรมการฯ นี้มีข้อจำกัดในการดำเนินงานคือไม่สามารถกำหนดนโยบายเกี่ยวกับท่าเรือได้อย่างจริงจัง ทั้งนี้เพราะมีท่าเรือส่วนหนึ่งที่อยู่ภายใต้การดูแลของกรมธนารักษ์ มีอำนาจตัดสินใจการให้เช่าท่าเรือ ซึ่งเป็นผลสำคัญต่อการกำหนดนโยบาย และการวางแผนการขนส่งชายฝั่งทะเล และการขนส่งระหว่างประเทศในอนาคต และในคณะกรรมการดังกล่าว ไม่มีผู้แทนจากผู้ใช้บริการหรือผู้แทนส่วนท้องถิ่นเข้ามาเป็นกรรมการ ซึ่งอาจทำให้มีปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้นได้

ข. คณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี

การจัดตั้งคณะกรรมการฯ ตามมาตรา 11 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 เพื่อเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาประกาศกำหนดบริเวณหรือท่าเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่างๆ ตามลักษณะของการขนส่งทางทะเลโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดในการใช้ทรัพยากร ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ความมั่นคง การรักษาสีงแวดล้อม และการจัดตั้ง ยุบรวม แยก และเลิกท่าเรือและกิจการท่าเรือตลอดจน โครงสร้างและแผนงานในการขยายงาน การลงทุน การวางแผนพัฒนาท่าเรือและกิจการท่าเรือ

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี	อำนาจหน้าที่
1. นายกรัฐมนตรี ประธาน	(1) ให้คำปรึกษาต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี ตามที่คณะรัฐมนตรี ขอให้พิจารณา (1/1) เสนอนโยบายและแผนการพัฒนาการพาณิชย์นาวี รวมทั้งแผนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และแผนการบริหารจัดการระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเลโดยมุ่งเน้นในการสร้างความเข้มแข็งให้กับการพาณิชย์นาวีไทยต่อคณะรัฐมนตรี (1/2) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาประกาศกำหนดบริเวณหรือท่าเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่างๆ ตามลักษณะของการขนส่งทางทะเลโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดในการใช้ทรัพยากร ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ความมั่นคง การรักษาสีงแวดล้อม และความปลอดภัยในการเดินเรือ (2) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพัฒนา การส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการประสานงานการพาณิชย์นาวี โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้เสนอความเห็นเกี่ยวกับการกำหนดมาตรการ (ก) ... (ข) ... (ค) ในการส่งเสริมและควบคุมเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือ และกิจการท่าเรือรวมทั้ง
2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รองประธาน	
3. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง กรรมการ	
4. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ กรรมการ	
5. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ กรรมการ	
6. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม กรรมการ	
7. ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรรมการ	
8. ปลัดกระทรวงคมนาคม กรรมการ	
9. ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรรมการ	
10. ปลัดกระทรวงมหาดไทย กรรมการ	
11. ปลัดกระทรวงแรงงาน กรรมการ	
12. ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ กรรมการ	
13. ผู้บัญชาการทหารเรือ กรรมการ	
14. ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ กรรมการ	
15. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา กรรมการ	
16. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการ	
17. เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กรรมการ	
18. ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย กรรมการ	

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี	อำนาจหน้าที่
19. ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย กรรมการ	การสื่อสารและเครื่องช่วยในการเดินเรือและ..... (ง) ...
20. ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรรมการ	(3) จัดทำข้อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีโดยหารือกับ ส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง
21. ประธานสมาคมธนาคารไทย กรรมการ	ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วน ท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือ
22. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการขนส่งทางทะเล ระหว่างประเทศ กรรมการ	รัฐวิสาหกิจเกี่ยวกับการจัดตั้ง ยุบรวม แยก และ เลิกท่าเรือและกิจการท่าเรือตลอดจนโครงสร้าง
23. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการขนส่งทางน้ำ กรรมการ	และแผนงานในการขยายงาน การลงทุน การวาง แผนพัฒนาท่าเรือและกิจการท่าเรือของส่วน
24. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกิจการท่าเรือ กรรมการ	ราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการ บริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น
25. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกิจการการเดินเรือไทย กรรมการ	องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ
26. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกิจการเรือ กรรมการ	(4) เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อ คณะรัฐมนตรีในการออกกฎหมายเพื่อการพัฒนา
27. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกฎหมายพาณิชย์นาวี กรรมการ	การส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการ ประสานงานการพาณิชย์นาวี
28. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการประกันภัยทางทะเล กรรมการ	(5) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้มีการ ดำเนินการให้เป็นไปตามความตกลงระหว่าง
29. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการค้าระหว่างประเทศ กรรมการ	ประเทศที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี
30. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม กรรมการ	(6) เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อรัฐมนตรี ในการออกกฎกระทรวงประกาศและคำสั่งตาม
31. อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี กรรมการ	พระราชบัญญัตินี้ (7) กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้ผู้ได้รับสิทธิ และประโยชน์ปฏิบัติ เพื่อควบคุมการใช้สิทธิและ ประโยชน์ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ (8) ประสานโครงการและแผนงานเกี่ยวกับการ พาณิชย์นาวีและการควบคุมการเดินเรือระหว่าง ส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วน ท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือ รัฐวิสาหกิจและเอกชน (9) ปฏิบัติการอื่นใดที่พระราชบัญญัตินี้หรือ

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี	อำนาจหน้าที่
	กฎหมายอื่นกำหนด ให้เป็นหน้าที่ของ คณะกรรมการหรือที่คณะรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรี มอบหมาย

ในการดำเนินงานของคณะกรรมการฯ ได้จัดให้มีประชุมครั้งที่ 1/2550 และได้มีมติ
คำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่ 2/2550 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาท่าเรือ⁴
ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

คณะกรรมการพัฒนาท่าเรือ	อำนาจและหน้าที่
(1) พลเรือโท ทนง ศิริรังษี ที่ปรึกษา (2) อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ประธานอนุกรรมการ (3) รองอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี อนุกรรมการ (4) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ อนุกรรมการ (5) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน อนุกรรมการ (6) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม อนุกรรมการ (7) ผู้แทนสำนักงานประมง อนุกรรมการ (8) ผู้แทนกรมศุลกากร อนุกรรมการ (9) ผู้แทนกรมธนารักษ์ อนุกรรมการ (10) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการ พาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี อนุกรรมการ (11) ผู้อำนวยการกองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชย์นาวี อนุกรรมการ (12) ผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ (13) ผู้แทนท่าเรือมาบตาพุด อนุกรรมการ	(1) พิจารณาปัญหาและการ ส่งเสริมการประกอบการและการ ลงทุนของผู้ประกอบการท่าเรือเพื่อ การให้บริการท่าเรือ ที่มี ประสิทธิภาพและสอดคล้องกับ ความต้องการและสนับสนุนธุรกิจ การขนส่งทางทะเล (2) พิจารณาแนวทางและกำหนด มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริม และพัฒนาบริการท่าเรือ ตลอดจน อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องให้การ บริการมีประสิทธิภาพ และได้ มาตรฐานสากล (3) พิจารณาให้ความเห็นการ ให้บริการและการกำหนดค่าภาระ และค่าธรรมเนียมต่างๆ ของท่าเรือ ให้เหมาะสม เป็นธรรมต่อผู้ให้และ ใช้บริการ (4) งานอื่นตามที่คณะกรรมการ ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี หรือ

⁴ คณะอนุกรรมการ 6 คณะ เพื่อพิจารณามาตรการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาการพาณิชย์นาวี ได้แก่
คณะอนุกรรมการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย คณะอนุกรรมการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ
คณะอนุกรรมการพัฒนาอู่เรือ คณะอนุกรรมการพัฒนาท่าเรือ คณะอนุกรรมการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์-
นาวี และคณะอนุกรรมการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการขนส่งเชื่อมโยง

คณะกรรมการพัฒนาท่าเรือ	อำนาจและหน้าที่
(14) ผู้แทนการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบหมาย
(15) ผู้แทนชมรมผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน อนุกรรมการ	
(16) ผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสินค้า และคอนเทนเนอร์ อนุกรรมการ	
(17) ผู้แทนสมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพ อนุกรรมการ	
(18) ผู้แทนสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	
(19) นายโสรัส ช่อชูวงศ์ อนุกรรมการ	
(20) ผู้อำนวยการส่วนตรวจท่า สำนักความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมการขนส่งทางน้ำและ พาณิชยนาวี อนุกรรมการและเลขานุการ	
(21) เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ	
(22) เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ	



ค1 : กรุงเทพ

ค3 : BDS

ค5 : TPT

ค7 : ศรีราชา ฮาเบอร์

ค9 : ไทยพับลิก พอร์ต

ค11 (1 – 8) : มาบตาพุด

ค13 : ประจวบ

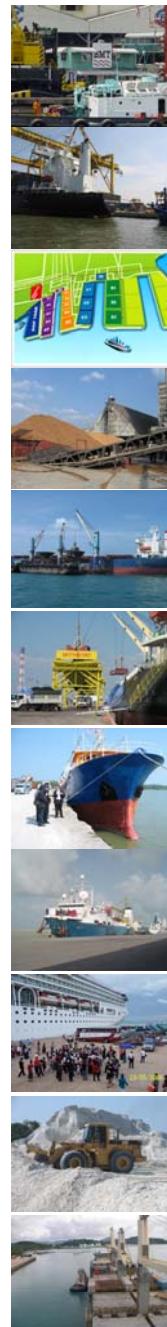
ค15 : ชนอม

ค17 : ระนอง

ค19 : เจียรวานิช

ค21 (1 – 5) : กันตัง

ค23 : ธนารักษ์



ค2 : BMTP

ค4 : ยูนิไทย

ค 6 (1 – 5) : แหลมฉบัง

ค8 : ฟิวเจอร์ พอร์ต
ฟิวชั่น

ค10 : เขตจอดเรือศรี
ราชา

ค12 : IRPC

ค14 : ท่าทอง

ค16 : สงขลา

ค18 : ภูเก็ต

ค20 : เข้าเทิร์น พอร์ต

ค22 : ชมรมท่าเรือ
เอกชน

ภาคผนวก ค

ข้อมูลสัมภาษณ์

วัน เดือน ปี	21 มกราคม 2551	เวลา 13.00 – 15.00 น.
สถานที่	การทำเรือแห่งประเทศไทย 444 ถนนท่าเรือ เขตคลองเตย กรุงเทพฯ ๑ 10110	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสุชาติ ว่องไว	ตำแหน่ง Technical Officer
เรื่อง	ท่าเรือกรุงเทพ	

ความเป็นมาของท่าเรือ

การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินการบริหารท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นท่าเรือสาธารณะหลักแห่งแรกของประเทศไทย ท่าเรือกรุงเทพตั้งอยู่บริเวณฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา ตำบลคลองเตย ปากคลอง พระโขนง กรุงเทพฯ เนื่องจากตั้งอยู่ในเขตเมืองหลวงของประเทศ ทำให้ท่าเรือกรุงเทพมีการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศตั้งแต่อดีตจนกระทั่งถึงปัจจุบัน ประกอบกับมีแหล่งอุตสาหกรรมเชื่อมต่อบริเวณกรุงเทพและปริมณฑล

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือกรุงเทพประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 2 ท่า คือ

- ท่าเทียบเรือเชื่อนตะวันออก ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน 8 ท่า ความยาวรวม 1,528 เมตร สามารถรับเรือขนาดความยาว 172.26 เมตร กินน้ำลึก 8.23 เมตร ได้พร้อมกัน 7 ลำ และขนาดความยาวไม่เกิน 91.46 เมตร กินน้ำลึก 4.57 เมตร ได้ 1 ลำ
- ท่าเทียบเรือเชื่อนตะวันตก ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน 10 ท่า ความยาวรวม 1,660 เมตร สามารถรับเรือขนาดความยาว 172.26 เมตร กินน้ำลึก 8.23 เมตร ได้พร้อมกัน 10 ลำ

นอกจากนี้ยังประกอบด้วยทุ่นและหลักผูกเรือกลางน้ำ ดังนี้

- หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย จำนวน 36 หลัก ความยาวรวม 1,400 เมตร สามารถรับเรือสินค้าทั่วไปขนาดความยาว 172.26 เมตร กินน้ำลึก 8.23 เมตร จำนวน 7 ลำ
- หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ จำนวน 25 หลัก ความยาวรวม 1,520 เมตร สามารถรับเรือสินค้าทั่วไปขนาดความยาว 172.26 เมตร กินน้ำลึก 8.23 เมตร จำนวน 8 ลำ
- ทุ่นผูกเรือสารุประดิษฐ์ จำนวน 5 ทุ่น ความยาวรวม 1,580 เมตร สามารถรับเรือสินค้าทั่วไปขนาดความยาว 137.19 เมตร กินน้ำลึก 7.00 เมตร จำนวน 4 ลำ และความ 91.46 เมตร กินน้ำลึก 7.00 เมตร จำนวน 1 ลำ

ท่าเรือกรุงเทพมีขีดความสามารถ (Capacity) รับสินค้าได้ปีละ 1.5 ล้าน TEUs แต่ตามมติคณะรัฐมนตรีได้กำหนดให้ ท่าเรือกรุงเทพรับสินค้าเพียง 1.3 ล้าน TEUs ต่อปี ในปัจจุบันอัตราการใช้ท่าเทียบเรือตู้สินค้าอยู่ที่ร้อยละ 55 – 60 ส่วนท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ ร้อยละ 30 ท่าเรือกลางน้ำและหลักเรืออัตราการใช้อยู่ที่ร้อยละ 60 – 80

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

- สินค้าผ่านท่าเรือมีทั้งสินค้าทั่วไป ตู้สินค้า และสินค้าอันตรายประมาณ 3 ล้านตัน สาเหตุที่ประเทศไทยมีการรับฝากและขนถ่ายสินค้าอันตรายมาก เนื่องจากค่าใช้จ่ายถูกและมีระบบจัดการที่ดี สำหรับสินค้าผ่านท่าเรือทั้งขาเข้าและออกทั้งหมด ณ ปี 2549 ประมาณ 17,029,547 ตัน ประกอบด้วยสินค้าทั่วไป 2,144,097 ตัน และตู้สินค้า 14,885,450 ตัน (ประมาณ 1.451 ล้าน TEUs) ซึ่งลูกค้าของท่าเรือกรุงเทพเป็นคนละส่วนกับลูกค้าท่าเรือแหลมฉบัง

- เรือที่ผ่านท่าเรือมีหลายประเภท ได้แก่ เรือตู้สินค้า เรือสินค้า เรือท่องเที่ยว และเรืออื่นๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรือตู้สินค้าประมาณร้อยละ 75 เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพมีข้อจำกัดด้านร่องน้ำ ทำให้เรือที่จะผ่านเข้ามายังท่าหรือที่จอดเรือของ ท่าเรือกรุงเทพจะต้องมีขนาดไม่เกิน 12,000 เดทเวทตัน ยาวไม่เกิน 172 เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร ปัจจุบันเรือที่เข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพเป็นประจำมีขนาด 8,000 – 10,000 เดทเวทตัน ที่ระดับความลึก 8 เมตร เท่านั้น

จุดแข็งของท่าเรือ

- ท่าเรือมีเรือและสินค้าผ่านท่าจำนวนมาก และท่าเรือตั้งอยู่ใจกลางเมือง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังแหล่งอุตสาหกรรมอื่น ๆ ใกล้เคียงได้ อาทิ บริเวณกรุงเทพและปริมณฑล

- ท่าเรือกรุงเทพสามารถขยายปริมาณการรับสินค้าเพิ่มขึ้นได้ เนื่องจากท่าเรือได้ตั้งขีดความสามารถ (Capacity) ในการรับสินค้าได้ปีละ 1.5 ล้าน TEUs และท่าเรือกรุงเทพยังมีพื้นที่หลังท่า สามารถพัฒนาเป็นลานเก็บสินค้าได้ ทำให้ความสามารถในการจัดเก็บสินค้าอาจเพิ่มมากขึ้นได้

- การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่บริหารและรับผิดชอบท่าเรือกรุงเทพ นโยบายกฎระเบียบเกี่ยวกับท่าเรือต่าง ๆ ถูกกำหนดอย่างชัดเจน ทิศทางในการบริหารท่าเรือกรุงเทพในแต่ละภาคส่วนเป็นไปในทางเดียวกัน

ปัญหาของท่าเรือ

- อัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพอยู่ระดับสูงมาก อาจจะกล่าวได้ว่าเป็นท่าเรือที่มีค่าภาระสูงที่สุดในโลก และขาดความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยน เพราะต้องผ่านมติคณะรัฐมนตรี ทำให้แข่งขันในระดับสากลได้ไม่เต็มที่
- เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ขนถ่ายสินค้า เช่น เครน มีสภาพเสื่อมโทรม ทำให้ประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้าต่ำลง และการจัดซื้ออุปกรณ์ใหม่ยังคงต้องอิงตามระเบียบพัสดุ เป็นกระบวนการที่ใช้เวลานาน
- ปัจจุบันบุคลากรในท่าเรือกรุงเทพมีประมาณ 3,600 คน ซึ่งเป็นสมาชิกสหภาพแรงงานประมาณ 2,000 คน เนื่องจากปัญหาด้านทุนค่าบำนาญของบุคลากรอยู่ในระดับสูง ทำให้การท่าเรือกรุงเทพมีนโยบายไม่รับพนักงานเพิ่มตั้งแต่ พ.ศ.2537 อาจก่อให้เกิดปัญหาการขาดบุคลากรโดยเฉพาะอย่างยิ่งระดับปฏิบัติการ อาทิ เจ้าหน้าที่ขับรถยกสินค้า วิศวกร เป็นต้น
- รถบรรทุกไม่สามารถขนส่งสินค้าจากท่าเรือได้สะดวก เนื่องจากระเบียบของกรุงเทพมหานครห้ามรถบรรทุกวิ่งในเวลาเร่งด่วน ประกอบกับการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ เป็นอุปสรรคทำให้การขนส่งขาดความคล่องตัว
- ไม่สามารถขยายท่าเรือ เนื่องจากติดปัญหาผังเมืองและชุมชนบริเวณโดยรอบ
- การรับฝากและขนถ่ายสินค้าอันตราย ก่อให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุต่อชีวิตและทรัพย์สิน

แผนพัฒนาท่าเรือ

- ท่าเรือกำลังพัฒนาและให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือ E-port ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม เพื่อความคล่องตัวในการให้บริการแก่ลูกค้า
- นอกจากนโยบายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือแล้ว ท่าเรือยังมีนโยบายส่งเสริมเรือถ่ายลำ (transshipment) เพิ่มขึ้น และแผนเพิ่มพื้นที่เพื่อเก็บสินค้าประมาณ 100 ไร่ เพื่อวางตู้เปล่า
- ท่าเรือจะมีแผนการทำงานแบบบูรณาการ เชื่อมโยงสถิติข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากร เพื่อสามารถนำข้อมูลมาใช้ได้ง่ายและมีประสิทธิภาพ

วัน เดือน ปี	27 พฤศจิกายน 2550	เวลา 09.30 – 11.30 น.
สถานที่	บริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด 120 หมู่ 2 ซอยวัดแค ถนนสุขสวัสดิ์ ตำบลปากคลองบางปลากด อำเภอพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ 10290	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณปฐมพร เนียมธรรม	ตำแหน่ง MC Officer
เรื่อง	ท่าเรือ BMTP (ท่าเทียบเรือ หมายเลข 1C)	

ความเป็นมาของท่าเรือ

บริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด ชื่อเดิมคือ บริษัท บางกอกโมเดิร์น เทอร์มินอล จำกัด เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการท่าเรือหมายเลข 1C ได้เปลี่ยนมาเป็น บริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด ในวันที่ 1 มกราคม 2549 โดยการร่วมทุนระหว่าง 3 บริษัท ได้แก่

- บริษัท บางกอกโมเดิร์น เทอร์มินอล จำกัด (BMT) เป็นบริษัทผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน
- บริษัท อีสเทอนมารีไทม์ (ประเทศไทย) จำกัด (EML) เป็นตัวแทนสายการเดินเรือที่มีชื่อเสียง
- บริษัท แปซิฟิก อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ (ไพรเวท) จำกัด (PIL) เป็นสายการเดินเรือซึ่งให้บริการทั่วโลก

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือหมายเลข 1C เป็นท่าเรือเอนกประสงค์ ซึ่งขนส่งตู้สินค้าและสินค้าทั่วไป ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก ดังนี้

- ท่าเรือ BMTP กว้าง 20 เมตร ยาว 156 เมตร สามารถรับเรือขนาด 18,000 gt หรือ 80,000 dwt
- อุปกรณ์ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าประกอบด้วย บันจั้นหน้าท่า 2 ตัว สามารถบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้าได้สูงถึง 25 ตู้ต่อชั่วโมง หรือ 120 เมตรกตัน (ที่ระยะ 12 เมตร) นอกจากนี้ยังมี Road High Chassis 70 คัน Prime Mover 37 คัน Forklift 30 คัน Container Lifting 9 ตัว

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

เนื่องจากท่าเรือ BMTP มีบริษัทร่วมทุนที่เป็นสายเดินเรือถึง 2 บริษัท จึงมีเรือขนถ่ายตู้สินค้าเข้าเทียบท่าเป็นประจำ สินค้าส่วนใหญ่เป็นตู้สินค้า และสินค้าทั่วไป ซึ่งเป็นขาเข้ามากกว่าขาออก และเป็นตู้แบบ FCL มากกว่า LCL แหล่งที่มาของสินค้าขาเข้า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าทั่วไป ได้แก่

- เครื่องอุปโภคบริโภคนำเข้าจากประเทศจีน
- ปุ๋ยเคมีนำเข้าจากประเทศเยอรมัน
- สินค้าเกษตรจากประเทศอินเดีย

สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 90 ของปริมาณสินค้าส่งออกทั้งหมด นอกจากนี้ท่าเรือ BMTP ให้บริการขนส่งตู้สินค้าต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง โดยเรือลำเลียงขนาด 2,500 gt สามารถบรรทุกตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต ได้ 44 ตู้ และใช้เวลาเดินทางระหว่างท่าเพียงเที่ยวละ 6 ชั่วโมง ท่าเรือ BMTP มีบริการรับฝากสินค้าอันตรายภายในท่าเรืออีกด้วย

ปัญหาของท่าเรือ

1. ท่าเรือตั้งอยู่ด้านซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีแหล่งอุตสาหกรรมน้อย
2. ท่าเรือต้องขุดลอกร่องน้ำทุกปีในช่วงน้ำขึ้น
3. ท่าเรือประสบปัญหาน้ำท่วมทุกปี
4. พื้นวางตู้สินค้าไม่เรียบ
5. ถนนสุขสวัสดิ์ ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือเป็นถนนดิน ไม่สามารถเชื่อมต่อไปยังจังหวัดอื่นได้โดยตรง
6. ถนนภายในท่าเรือเล็ก ทำให้รถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถวิ่งได้สะดวก
7. ไม่มีรถไฟเชื่อมต่อกับท่าเรือ
8. บุคลากรที่ปฏิบัติงานในท่าเรื่อน้อย ไม่เพียงพอกับความต้องการ
9. ไม่มีเจ้าหน้าที่ด้านศุลกากรประจำท่าเรือ

การพัฒนาท่าเรือในอนาคต

ไม่มี

การสนับสนุนจากภาครัฐ

ไม่มี

วัน เดือน ปี	27 พฤศจิกายน 2550	เวลา 14.00 – 16.00 น.
สถานที่	บริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด 50 หมู่ที่ 4 ถนนสุขสวัสดิ์ ตำบลบางจาก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ 10130	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณธนัส สอนภู	ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายการตลาด
เรื่อง	ท่าเรือ BDS (ท่าเทียบเรือหมายเลข 7)	

ความเป็นมาของท่าเรือ

ท่าเรือก่อตั้งโดย บริษัท กรุงเทพ ออบฟิชและไซโล จำกัด (Bangkok Drying and Silo Co.,Ltd) เป็นเจ้าของสัมปทานท่าเรือหมายเลข 7 ร่วมหุ้นกับบริษัท COSNAM SHIPPING CO.,LTD. จัดตั้ง บริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้บริหารท่าเรือ โดยทำสัญญาเช่า 15 ปี และสามารถขยายอายุสัญญาออกไปได้ วัตถุประสงค์เพื่อให้บริการแก่สายเดินเรือ COSCO ซึ่งเป็นสายเดินเรือของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งบริษัท COSNAM SHIPPING CO.,LTD. เป็นตัวแทนในประเทศไทย มีนโยบายจะรับตู้สินค้าเพิ่มเติมจากผู้ส่งออกไทยตาม SERVICE CONTRACT ที่ได้ทำสัญญาไว้กับสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือของไทย ในปี 2550 สายเดินเรือ COSCO ได้ถอนหุ้นออกไป แต่ยังนำเรือเข้ามาใช้บริการ ส่วนหุ้นส่วนใหญ่ที่มาร่วมหุ้นกับ บริษัท กรุงเทพออบฟิชและไซโล จำกัด แทนคือ CRC PROPETIE CO.,LTD.

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือ กว้าง 25 เมตร ยาว 150 เมตร ความลึกหน้าท่า 8.5 เมตร ขณะน้ำขึ้นสามารถในการรับเรือขนาดความยาว 150 – 170 เมตรได้คราวละ 1 ลำ หรือขนาดเรือบรรทุก 20,000 gt ชีตความสามารถรับตู้สินค้า 150,000 TEUs ต่อปี
- เนื้อที่ของท่าเรือทั้งหมดประมาณ 24 ไร่ 2 งาน ประกอบ โรงพักสินค้า 5,300 ตารางเมตร ลานพักสินค้ากลางแจ้ง 25,900 ตารางเมตร ปลั๊กตู้เย็น 75 ปลั๊ก
- อุปกรณ์ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ประกอบด้วย บันจั้นหน้าท่าขนาดยก 120 ตัน 2 คัน รถยกตู้สินค้าหนักขนาด 42 ตัน 2 คัน รถยกตู้สินค้าเปล่าขนาด 16 ตัน 2 คัน รถยก 5 ตัน รถหัวลาก (Trailer) 4 คัน หาง (Chassis) 4 ตัว ไม่แพทเลท 1,000 แผ่น อุปกรณ์พิเศษสำหรับยกฝ้ายหรือผ้า 1 ตัว และอุปกรณ์พิเศษยกถัง 200 ลิตร 2 ตัว
- อัตราการใช้ท่าเรือ (Berth Occupancy) คิดเป็นรายปีประมาณร้อยละ 44.38¹

¹ คำนวณจาก เรือ break bulk เทียบท่าเดือนละ 3 ลำ ใช้เวลาขนถ่าย 4 – 5 วัน (สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ ธนัส สอนภู , Marketing Manager บริษัท BDS Terminal จำกัด, 23 มิถุนายน 2551)

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

- สินค้าขาเข้า ได้แก่ เครื่องจักร ของแช่แข็ง เคมีภัณฑ์ กระจก ฝ้าย ผลไม้ และ เหล้าจีน ส่วนสินค้าขาออก ได้แก่ ข้าว ขิงทอง เครื่องมือแพทย์ ขวดเปล่า โดยส่วนใหญ่ส่งออก ยังประเทศจีนและกัมพูชา ด้วยการขนส่งด้วยตู้สินค้า
- ร้อยละ 80 ของตู้สินค้าผ่านท่าเป็นแบบ FCL
- ตั้งแต่ปี 2547 – 2549 มีเรือที่ผ่านท่าเรือ 134 ลำ 122 ลำ และ 90 ลำ ตามลำดับ ส่วนใหญ่เป็นเรือของ COSCO และ COSNAM SHIPPING CO.,LTD ซึ่งเข้าเทียบท่าประมาณ สัปดาห์ละ 3 ลำ เป็นเรือสินค้าเทกอง และมีเรือลำเลียงซึ่งขนส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง
- สายเรือขาออกเป็นสาย โอจิมินท์ – ฮองกง – เชียงไฮ้ ส่วนสายเรือขาเข้าเป็นสาย เชียงไฮ้ – ฮองกง – โอจิมินท์ – สิงคโปร์ – จาการ์ตา – สิงคโปร์ – กรุงเทพฯ ฯ
- ลูกค้าของท่าเรือส่วนใหญ่กระจายอยู่บริเวณเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล

จุดแข็งของท่าเรือ

- ท่าเรือมีเรือและสินค้าผ่านท่าจำนวนมาก และท่าเรือตั้งอยู่ใจกลางเมือง ซึ่งสามารถ เชื่อมต่อไปยังแหล่งอุตสาหกรรมอื่น ๆ ใกล้เคียงได้ อาทิ บริเวณกรุงเทพฯ ฯ และปริมณฑล

ปัญหาของท่าเรือ

เนื่องจากพันธมิตรเดิมของท่าเรือ คือ สายเดินเรือ COSCO ทำให้ท่าเรือยังคงพึ่งพา สายเดินเรือนี้มากเกินไป ค่าระวางของเรือสายดังกล่าวสูงกว่าสายเรืออื่นๆ ผนวกกับสายเรือ ไม่ได้แวะที่สิงคโปร์ เนื่องจากสายเดินเรือ COSCO มุ่งเน้นการขนส่งต่อไปยังอเมริกามากกว่า เอเชีย ทำให้มีแนวโน้มนำเรือเข้าเทียบท่า BDS ลดลงทุกปี ดังนั้นการใช้ท่าไม่สามารถยืดหยุ่น เพื่ออำนวยความสะดวกให้ลูกค้ารายอื่น ๆ ได้

แผนพัฒนาท่าเรือ

- ท่าเรือปรับปรุงกลยุทธ์เพื่อสร้างพันธมิตรกับสายเดินเรือมากขึ้น
- ส่งเสริมการขนส่งด้วยเรือ barge ต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

การสนับสนุนจากภาครัฐ

ได้รับการสนับสนุนทางตรงจาก BOI และโครงการสร้างวงแหวนอุตสาหกรรม นอกจากนี้ได้รับการสนับสนุนทางอ้อมจากโครงการ LCD

วัน เดือน ปี	28 พฤศจิกายน 2550	เวลา 14.00 – 16.00 น.
สถานที่	ท่าเรือ บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด 498/1 ถนนท้ายบ้าน ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 10270	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณวโรตม ชำรงธัญวงศ์	ตำแหน่ง Deputy Terminal Manager
เรื่อง	ท่าเรือ UNITHAI (ท่าเทียบเรือหมายเลข 2F)	

ความเป็นมาของท่าเรือ

ท่าเรือสาธารณะหมายเลข 2E บริหารและประกอบการโดย บริษัท ยูไนเต็ด ไทยชิปปิง จำกัด เป็นบริษัทในเครือของกลุ่มบริษัทยูนิไทย ท่าเรือเปิดให้ดำเนินการตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ.2540

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือหมายเลข 2E เป็นท่าเรือตู้สินค้า (Container Port) ซึ่งครอบคลุมเนื้อที่ 37 ไร่ ตั้งอยู่บริเวณใกล้ปากแม่น้ำเจ้าพระยา โดยห่างจากปากแม่น้ำเจ้าพระยาประมาณ 4 เมตร เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกดังนี้

- ขนาดท่าเทียบเรือ กว้าง 50 เมตร ยาว 152.20 เมตร ความลึกหน้าท่าลึก (น้ำขึ้น) 10.50 เมตร
- ชีตความสามารถในการรับเรือ 8,000 grt หรือ 12,000 dwt ความยาวของเรือที่สามารถเทียบท่าได้ไม่เกิน 170 เมตร
- ตู้สินค้า สำหรับแช่แข็งจำนวน 144 ปลั๊ก
- สิ่งอำนวยความสะดวกในการเก็บรักษาสินค้า โรงพักสินค้า 1 หลัง ลานพักสินค้า กลางแจ้ง 22,000 ตารางเมตร
- อุปกรณ์ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ประกอบด้วย ปั่นจั่น 2 คัน Gantry crane 2 ตัว Rubber Tyre crane 4 คัน Top Loader 2 คัน Front End Loader 1 คัน Forklift 8 คัน Prime Mover 15 คัน และ Container Trailer 25 คัน
- มีด่านศุลกากร ให้บริการตรวจสอบสินค้าประจำท่าเรือ
- พนักงานภายในท่าเรือ 108 คน และแรงงานต่างชาติ

- อัตราการใช้ท่าเรือ (Berth Occupancy) คิดเป็นรายปี คือ ประมาณร้อยละ 39.45¹

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าผ่านท่าส่วนใหญ่ในปัจจุบัน แบ่งเป็นสินค้าขาเข้าและขาออก ดังนี้ สินค้าขาเข้าเป็นสินค้าอุตสาหกรรม ส่วนสินค้าขาออก คือ สินค้าเกษตร ซึ่งส่งต่อไปยังมาเลเซียเป็นหลัก การขนส่งด้วยตู้สินค้า แบบ FCL ประมาณร้อยละ 80 ของตู้สินค้าทั้งหมดที่ผ่านท่า

ตั้งแต่ปี 2547 – 2549 มีเรือเทียบท่าเรือ UNITHAI จำนวน 184 ลำ 209 ลำ และ 222 ลำ ตามลำดับ หรือเข้าเทียบท่าประมาณ 2 สัปดาห์ต่อลำ ไม่มีสายเรือประจำ และค่าจอดเรือ 600,000 บาทต่อวัน

จุดแข็งของท่าเรือ

ค่าบริการราคาถูกกว่าท่าเรือกรุงเทพร้อยละ 10 – 20

ปัญหาของท่าเรือ

เรือสามารถเข้าเทียบท่าได้ครั้งละ 1 ลำ

แผนพัฒนาท่าเรือ

ท่าเรือปรับปรุงกลยุทธ์เพื่อสร้างพันธมิตรกับสายเดินเรือมากขึ้น และส่งเสริมการขนส่งด้วยเรือลำเลียงต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

การสนับสนุนจากภาครัฐ

ได้รับการสนับสนุนทางตรงจาก BOI และโครงการสร้างวงแหวนอุตสาหกรรม

¹ คำนวณจาก การใช้ท่า 144 วันใน 1 ปี (สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ วโรดม ชำรงชัยวงศ์, Deputy Terminal Manager บริษัท United Thai Shipping Corporation จำกัด, 23 มิถุนายน 2551).

วัน เดือน ปี	28 ธันวาคม 2550	เวลา 08.30 – 12.00 น.
สถานที่	บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินัล จำกัด 98 หมู่ 8 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลสำโรงใต้ อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ 10130	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณวันเพ็ญ วรพัฒนไพบุลย์	ตำแหน่ง ผู้จัดการส่วนการตลาด
เรื่อง	ท่าเรือ TPT (ท่าเทียบเรือหมายเลข 10)	

ความเป็นมาของท่าเรือ

บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินัล จำกัด ก่อตั้งเมื่อปี 2532 โดยการร่วมทุนระหว่าง บริษัท ปัจจมิตรโฮลดิ้ง จำกัด¹ และบริษัท คำสากลซีเมนต์ จำกัด² เพื่อจัดตั้งเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการบริหารท่าเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้านำเข้า – ส่งออกระหว่างประเทศ โดยเข้าบริหารท่าเรือหมายเลข 10 ซึ่งเป็นท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ขนถ่ายตู้สินค้าเป็นหลัก ท่าเรือเริ่มเปิดดำเนินการเป็นท่าเทียบเรือสาธารณะเมื่อปี 2532

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- พื้นที่หน้าท่าเพื่อจอดเรือมีความยาว 150 เมตร กว้าง 50 เมตร ระดับน้ำลึกโดยเฉลี่ย 8.5 เมตร สามารถรับน้ำหนักได้ 10 ตัน/ตารางเมตร
- โรงพักสินค้านำเข้า 3 หลัง มีพื้นที่ 10,000 ตารางเมตร และโรงพักสินค้าขาออก 1 หลังมีพื้นที่ 880 ตารางเมตร
- ลานเก็บตู้สินค้า ขนาด 40,000 ตารางเมตร โดยแยกเป็นสัดส่วนระหว่างตู้ขาเข้า และตู้ขาออก
- อุปกรณ์ในการยกขนสินค้า เช่น รถปั้นจั่น รถยกตู้สินค้า RUBBER TYPE GANTRY CRANE รถยก รถหัวลากพร้อมหาง เครื่องหนีบสินค้าชนิดมัด เป็นต้น
- ห้องทดสอบสารเคมี
- เจ้าหน้าที่ศุลกากร และ EDI SERVICE COUNTER

¹ บริษัท ปัจจมิตร โฮลดิ้ง จำกัด เป็นผู้ถือหุ้นหลัก ในบริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

² บริษัท คำสากลซีเมนต์ไทย จำกัด เป็นบริษัทในเครือของ เครือซีเมนต์ไทย

- อัตราการใช้ท่าเรือ (Berth Occupancy) คิดเป็นรายปี คือ ร้อยละ 42³

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

- เรือที่แวะจอดเทียบท่าส่วนใหญ่เป็นสินค้าของบริษัท ปัญจมิตรโฮลดิ้ง จำกัด คือ สายเดินเรือ RCL (Regional Container Lines) ซึ่งแวะจอดเทียบท่าสัปดาห์ละ 4 ลำ ขนาด 16,000 dwt หรือ 10,000 grt ยาว 145 เมตร
- สินค้าขาเข้าประกอบด้วย สินค้าเบ็ดเตล็ดมากที่สุด รองลงมาได้แก่ กระจาด ผลิตภัณฑ์เคมี ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ไฟฟ้า อาหาร – ขนมปัง และอื่นๆ
- สินค้าขาออกประกอบด้วย สินค้าเบ็ดเตล็ดมากที่สุด รองลงมาได้แก่ อาหาร กระจาด ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ไฟฟ้า ผลิตภัณฑ์เคมี และอื่นๆ
- ตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือส่วนใหญ่เป็นตู้ขนาด 40 ฟุต ร้อยละ 50 เป็นตู้มีสินค้า ซึ่งประกอบด้วย ตู้ FCL ร้อยละ 45 และตู้ LCL ร้อยละ 5 ส่วนร้อยละ 50 เป็นตู้เปล่า

จุดแข็งของท่าเรือ

1. มีผู้ถือหุ้นเป็นสายเดินเรือ จึงทำให้มีเรือแวะจอดเทียบท่าเป็นประจำ
2. ใกล้แหล่งผลิตและแหล่งกระจายสินค้า โดยตั้งอยู่ในย่านอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ มีระยะทางห่างจากศูนย์กลางกรุงเทพ ฯ ประมาณ 20 กิโลเมตร และมีเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงทั้งทางด่วนและถนนวงแหวน

ปัญหาของท่าเรือ

1. ไม่สามารถขยายท่าเรือ ทำให้รับเรือและสินค้าได้จำกัด
2. ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขุดลอกหน้าท่าประมาณ 3 – 4 ปีครั้ง
3. ตู้สินค้าที่ผ่านท่าร้อยละ 50 เป็นตู้เปล่า จึงทำให้แม้ท่าเรือจะมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้น แต่รายได้กลับลดลง
4. ไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือกรุงเทพได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อรัฐบาลยกเลิกมาตรการจำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือที่ 1 ล้านTEUs

แผนพัฒนาท่าเรือ ไม่มี

³ วันเพ็ญ วรพัฒนไพบูลย์, ผู้จัดการส่วนการตลาด บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด “จดหมายอิเล็กทรอนิกส์” 30 มิถุนายน 2551.

วัน เดือน ปี	13 ธันวาคม 2550	เวลา 9.30 – 11.30 น.
สถานที่	สำนักงานท่าเรือแหลมฉบัง ถนนสุขุมวิท ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณอรุณ ศรีพาเพลิน	ตำแหน่ง Chief of Marketing & Public Relation Section
เรื่อง	ท่าเรือแหลมฉบัง	

การดำเนินการของท่าเรือ

• นโยบายของท่าเรือแหลมฉบัง ไม่บริหารท่าเทียบเรือเอง แต่เปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาบริหารและประกอบการเอง เพราะเห็นว่าการบริหารธุรกิจขนาดใหญ่ ควรให้เอกชนเข้ามาดำเนินการจะรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากกว่า โดยการทำเรือแห่งประเทศไทยทำหน้าที่เป็นเจ้าของพื้นที่และเจ้าของสัญญา ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือต่างๆ ต้องเสียค่าใช้จ่าย ดังนี้

- ค่าเช่ารายปี แต่ละท่าเทียบเรือจะคิดต่างกัน ขึ้นอยู่กับสิ่งที่ท่าเรือมีให้
- ค่าปรับ หากปริมาณสินค้าต่ำกว่า TOR
- ค่าสินค้า หากปริมาณสินค้าสูงกว่า TOR
- ค่าร่อนน้ำ

• ค่าภาระ (Tariff) ของท่าเทียบเรือเป็นปัจจัยหนึ่งที่กำหนดปริมาณสินค้าผ่านท่า แม้ว่าผู้ประกอบการในท่าเรือแหลมฉบังจะมีการแข่งขันกันแย่งชิงสินค้า แต่การแข่งขันยังไม่รุนแรงมาก

- แรงงานส่วนใหญ่เป็นคนนอกท้องถิ่น แต่ละท่าเทียบเรือมีคนงานประมาณ 500 คน

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

• เรือขนาดใหญ่ Post Panamax (8,000 TEUs) สามารถเข้าเทียบท่าเรือในท่าเทียบเรือระยะที่ 2 และมีโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือระยะที่ 3 ในปี 2554

• สินค้าขาออกมาจากทั่วทุกภาคของประเทศไทย และประเทศใกล้เคียง ส่วนใหญ่ส่งโดยตรงไปยังประเทศปลายทาง โดยไม่ต้องส่งต่อไปยังประเทศสิงคโปร์ ปัจจุบันสินค้าที่ผ่านท่ามีจำกัด จึงเกิดการแข่งขันในการแย่งชิงสินค้าของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือต่างๆ

- ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ มีการแข่งขันกันแต่ไม่รุนแรงมาก เนื่องจาก

ท่าเรือกรุงเทพถูกจำกัดให้รับตู้สินค้าเพียงปีละ 1 ล้าน TEUs ดังนั้น ผู้ส่งออกบางส่วนจึงใช้ท่าเรือแหลมฉบังแทน ส่วนผู้ส่งออกที่อยู่ใกล้ท่าเรือกรุงเทพยังคงใช้บริการท่าเรือแห่งนี้เช่นเดิม เพราะต้นทุนการขนส่งถูกกว่า

จุดแข็งของท่าเรือ

- เอกชนผู้บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือมีการร่วมทุนกับสายเรือ จึงมีเรือเข้าเทียบท่าประจำ
- ไม่มีปัญหาการตกตะกอนหน้าท่า จึงไม่ต้องขุดลอกร่องน้ำ

ปัญหาของท่าเรือ

การจราจรติดขัดภายในท่าเรือ

แผนพัฒนาท่าเรือ

- การวางแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ คาดว่าจะดึงเอาสินค้าจากจีนตอนใต้ กัมพูชา ผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งต่อไปสู่ยุโรป
- การท่าเรือแห่งประเทศไทยต้องเร่งพัฒนาท่าเทียบเรือระยะที่ 2 แต่อาจล่าช้ากว่าเป้าหมาย เนื่องจากผลกระทบทางเศรษฐกิจ

ข้อเสนอแนะ

สินค้าที่มาจากประเทศใกล้เคียง เช่น จีนตอนใต้ ลาว เป็นต้น ที่จะขนส่งมายังท่าเรือแหลมฉบัง สามารถใช้การคมนาคมทางราง (รถไฟ) จะสะดวกที่สุด เนื่องจากการขนส่งรูปแบบอื่นๆ มีอุปสรรคหลายประการ เช่น การขนส่งทางน้ำจากจีนตอนใต้มาไทยใช้เวลานาน เนื่องจากสภาพแม่น้ำมีเกาะแก่งมาก ส่วนสินค้าจากลาวที่ขนส่งทางแม่น้ำประสบปัญหาหาร่องน้ำขึ้นเขิน

วัน เดือน ปี	29 มกราคม 2551	เวลา 9.00 – 11.00 น.
สถานที่	บริษัท อ่าวไทย คลังสินค้า จำกัด ท่าเรือแหลมฉบัง ถนนสุขุมวิท ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณจำนง กุสรวีโร	ตำแหน่ง ฝ่ายปฏิบัติการท่าเรือ
เรื่อง	ท่าเทียบเรือ A4	

การบริหารท่าเทียบเรือ

บริษัท อ่าวไทย คลังสินค้า จำกัด ตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2532 เพื่อเป็นคลังรับฝากสินค้า ผู้ถือหุ้นใหญ่มากกว่าร้อยละ 50 คือ บริษัท ยูไนเต็ด แสตนด์การ์ด เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) (บริษัทในเครือ บริษัท น้ำตาลมิตรผล จำกัด) ซึ่งเข้ามาลงทุนใน บริษัท อ่าวไทย คลังสินค้า จำกัด เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2548 โดยเป็นผู้ดำเนินการกิจการท่าเทียบเรือ A4

ท่าเทียบเรือ A4 ตั้งอยู่บนเนื้อที่ 80 ไร่ และได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากร เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2549 ให้ท่าเทียบเรือ A4 ของบริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด เป็นเขตท่าเทียบท่าเรือ ที่มีพื้นที่วางกองสินค้าและโรงพักสินค้า ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เพื่อให้บริการในการรับเรือสินค้าทั่วไป (General Cargo) สินค้าส่วนใหญ่ คือ น้ำตาลทราย

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- มีเรือลำเลียงให้บริการ
- พนักงานรวมทั้งหมด 70 คน ที่เหลือเป็นลูกจ้างจากการ Sub Contract
- อัตราการใช้ท่าเทียบเรือร้อยละ 60

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าที่ผ่านท่าร้อยละ 70 เป็นน้ำตาลทรายและโมลาส ที่เหลือเป็นสินค้าอื่นๆ เช่น เครื่องจักร เหล็ก เป็นต้น

กระบวนการผลิตน้ำตาลทราย มีขั้นตอนมากมายและเชื่อมโยงกับหน่วยงานราชการ ภายใต้พระราชบัญญัติอ้อยและน้ำตาลทราย พ.ศ.2527 โดยมีสำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นองค์กรชั้นนำ ดันทุนการปลูกอ้อย มี 2 ส่วน คือ ร้อยละ 70 เป็นของชาวไร่อ้อย ที่เหลือเป็นส่วนของโรงงานน้ำตาล

การขนส่งน้ำตาลที่ส่งมายังท่าเรือใช้รถบรรทุก ซึ่งมาจากทั่วประเทศ เช่น อุตรธานี สระบุรี และบุรีรัมย์ เป็นต้น

จุดแข็งของท่าเรือ

ท่าเทียบเรือสามารถรับฝากน้ำตาลทรายในโกดังได้ประมาณ 40,000 ตัน และถังบรรจุโมลาส 3 ถึง ๑ ละ 13,000 ตัน

ปัญหาของท่าเรือ

เนื่องจากผู้ถือหุ้นหลักเป็นบริษัทในเครือน้ำตาลมิตรผล ประเภทสินค้าผ่านท่าถูกจำกัดส่วนใหญ่เป็นเพียงน้ำตาลและโมลาส รายได้จึงมาจากการขนถ่ายสินค้าทั้งสองประเภท และการรับฝากน้ำตาลในโกดังเท่านั้น ประกอบกับราคาน้ำตาลภายในประเทศขึ้นอยู่กับสมาคมโรงงานน้ำตาล ราคาไม่สามารถปรับเปลี่ยนในตลาดได้อย่างเสรี

แผนพัฒนาท่าเรือในอนาคต

- ในปี 2551 บริษัท ฯ ตั้งเป้าหมายการขนถ่ายสินค้าประมาณ 1.5 ล้านตัน ประกอบด้วย น้ำตาล 5 แสนตัน โมลาส 3 แสนตัน และสินค้าอื่นๆ 2.5 แสนตัน โดยการส่งออกน้ำตาลมีแนวโน้มขนส่งด้วยตู้สินค้ามากขึ้น
- วางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ครบวงจรในระยะยาว การขนส่งสินค้าภายในประเทศมายังท่าเรือ โดยเฉพาะสินค้าทางภาคใต้

วัน เดือน ปี	30 มกราคม 2551	เวลา 9.30 – 11.30 น.
สถานที่	บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด ท่าเรือแหลมฉบัง ถนนสุขุมวิท ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณเพ็ญภา ลีพหสกุลชัย	ตำแหน่ง Assistant CRM Manager
เรื่อง	ท่าเทียบเรือ A0 และ B1	

ความเป็นมาของท่าเรือ

กลุ่มบริษัท LCB1 ประกอบด้วย 2 บริษัท คือ บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด และ บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด

- บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด ก่อตั้งขึ้นเมื่อ วันที่ 18 กันยายน 2538 เพื่อดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการรับฝากสินค้า บรรจุและตรวจนับสินค้า บริษัท ฯ ลงนามในอายุสัญญา 27 ปี เพื่อบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ B1 เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2538 และมีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2538

- บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2547 เพื่อบริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ บริษัท ฯ ลงนามสัญญาเป็นเวลา 30 ปี เพื่อบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A0 เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2547 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2547

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

เนื่องจากทั้งสองบริษัทอยู่ในเครือบริษัท LCB1 จึงมีการใช้ทรัพยากรของบริษัททั้งสองร่วมกัน อาทิ พื้นที่หน้าท่า พื้นที่จัดวางตู้สินค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ

- ท่าเทียบเรือ (Berth) ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ A0 ยาว 590 เมตร และท่าเทียบเรือ B1 ยาว 300 เมตร

- ลานวางตู้สินค้า 16,824 TEUs ทำให้ท่าเทียบเรือทั้ง 2 ท่า มีขีดความสามารถในการขนถ่ายสินค้า 1.7 ล้าน TEUs ต่อปี ปัจจุบันปริมาณสินค้าผ่านท่าเรืออยู่ที่ปีละ 1 ล้าน TEUs ต่อปี

- Gantry Crane จำนวน 6 ตัว ประกอบด้วย

- พนักงานและลูกจ้างรวมทั้งหมด 350 คน

- อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ B1 และ A0 มีอัตราการใช้ท่ารวมกัน ประมาณร้อยละ 60 โดยท่าเทียบเรือ A0 มีอัตราการใช้ที่ต่ำ เพราะเพิ่งเริ่มเปิดให้บริการ

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

เนื่องจากท่าเทียบเรือ B1 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ส่วนท่าเทียบเรือ A0 แรกเริ่มถูกกำหนดให้เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่ง แต่ปัจจุบันได้เพิ่มเติมการให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าด้วย

- ตู้สินค้าส่วนใหญ่เป็นตู้สินค้าขาออก เป็นสินค้าที่มาจากบริเวณภาคตะวันออกร้อยละ 50 และมาจากกรุงเทพฯ ร้อยละ 50 ในส่วนนี้เป็นตู้สินค้าที่ขนส่งมาโดยเรือ Barge ร้อยละ 25 ที่เหลือมาทางรถไฟ

- เรือที่เทียบท่าร้อยละ 90 เป็นเรือของสายเรือ Maersk ส่วนที่เหลือเป็นเรือของสายเรือ MSC (Mediterranean Shipping Company)

จุดแข็งของท่าเรือ

1. กลุ่มบริษัท LCB1 เป็นบริษัทในเครือของสายเรือ Maersk Sealand ซึ่งเป็นสายเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก ท่าเทียบเรือจึงมีความมั่นคง
2. ท่าเทียบเรือสามารถรับเรือขนาด Super Post Panamax เมื่อให้บริการทั้งสองท่า

ปัญหาของท่าเรือ

1. ท่าเทียบเรือ A0 ต้องรับเรือชายฝั่ง ซึ่งมีอัตราค่าภาระต่ำ ประมาณร้อยละ 50 ของอัตราค่าภาระปกติ ทำให้ผู้ประกอบการต้องเสียโอกาสที่จะสร้างรายได้จากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
2. เนื่องจากเรือลำเลียงที่ขนส่งตู้สินค้าชายฝั่งเข้าเทียบท่าไม่เป็นเวลา ท่าเทียบเรือจึงไม่สามารถจัด window ได้
3. พื้นที่จัดวางตู้สินค้าของท่าเทียบเรือ B1 ไม่เพียงพอต่อปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่า และการจราจรภายในท่าเรือแหลมฉบังแออัด ทำให้การจัดการภายในท่าเทียบเรือล่าช้า

แผนพัฒนาท่าเรือ

1. ผู้ประกอบการมีแผนจะจัดซื้อ Mobile Crane เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนถ่ายตู้สินค้า
2. ผู้ประกอบการมีแผนจะจัดสร้างประตูและทางเชื่อมระหว่างท่าเทียบเรือ A0 และ B1 เพื่อให้สามารถวางตู้สินค้าได้มากขึ้น

วัน เดือน ปี	6 กุมภาพันธ์ 2551	เวลา 10.00 – 12.00 น.
สถานที่	บริษัท ทีไอพีเอส จำกัด 127/34 อาคารปัญญาชน ชั้น 29 ถนนรัชดาภิเษก แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพฯ ๑0120	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณชัชวาล เกตุทะเล	ตำแหน่ง ผู้จัดการทั่วไป
เรื่อง	ท่าเทียบเรือ B4	

สภาพการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย

การส่งออกของไทยยังอาศัยท่าเรือของรัฐ คือ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง มีรายละเอียดแต่ละท่า ดังนี้

ท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพมีความลึกหน้าท่าไม่มากนัก ทำให้เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่า

ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบังก่อสร้างขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเล (Gateway) บริหารท่าเรือโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยในฐานะเป็นเจ้าของที่ดิน (Land lord) และผู้ควบคุม (Regulator) โดยมีเอกชนเป็นผู้ประกอบการ จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในท่า ให้เหมาะสมกับธุรกิจของตน โดยคำนึงถึงขนาดเรือที่เข้าเทียบท่า และปริมาณสินค้าผ่านท่าที่ได้คาดการณ์ไว้ รูปแบบการขนถ่ายสินค้าในท่าเทียบเรือแต่ละท่าที่ได้กำหนดไว้มีดังนี้

- ท่าเทียบเรือ A0 เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่ง (Coastal)
- ท่าเทียบเรือ A1 มีเรือชายฝั่งเข้าเทียบท่านอกรั้วศุลกากร ปัจจุบันเป็นท่าเรือโดยสาร
- ท่าเทียบเรือ A2 เป็นท่าเทียบเรือที่ขนถ่ายสินค้าทั่วไป
- ท่าเทียบเรือ A5 เป็นท่าเทียบเรือที่ขนถ่ายรถยนต์ (โร – โร)
- ท่าเทียบเรือ C0 ปัจจุบันเป็นท่าเรือชายฝั่ง (Coastal)

ท่าเทียบเรือส่วนใหญ่ที่ให้บริการขนถ่ายตู้สินค้า และรถยนต์ สถิติตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า ในปี 2550 มีปริมาณตู้สินค้าประมาณ 4.8 ล้าน TEUs เพิ่มขึ้นร้อยละ 15 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2549 รายได้ของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือมาจาก ค่ายกขนและค่าเคลื่อนย้ายสินค้า

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

บริษัท ทีไอพีเอส จำกัด (TIPS) เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ B4 ซึ่งมีสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ ดังนี้

- ท่าเทียบเรือกว้าง 300 เมตร ยาว 350 เมตร
- เมื่อเริ่มให้บริการท่าเทียบเรือ B4 มีขีดความสามารถในการรับสินค้า 0.2 ล้าน TEUs ปัจจุบันท่าเทียบเรือสามารถรับสินค้าได้ 0.7 ล้าน TEUs

สัญญาการประกอบการท่าเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเทียบเรือ B4 ลงนามในสัญญาแบบลูกจ้าง (Hiring Contract) เหมือนกับท่าเทียบเรือ B3 โดยท่าเรือแหลมฉบังเป็นผู้เก็บค่าภาระท่าเรือ โดยแบ่งให้ TIPS ร้อยละ 67 ที่เหลือเป็นของท่าเรือแหลมฉบัง เมื่อเริ่มเปิดดำเนินการ ในปี 2535 ไม่ค่อยมีสินค้าผ่านท่ามากนัก เนื่องจากประสบปัญหาเรื่องการอำนวยความสะดวกของศุลกากร และนาร่องที่ล่าช้า ซึ่งในปีนั้นท่าเรือได้กำหนดเป้าหมายตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังไว้ที่ 1.6 ล้าน TEUs

ต่อมาปี 2537 ท่าเทียบเรือ B2 เริ่มเปิดดำเนินการ ผู้ประกอบการต้องจ่ายค่าเช่า (Fix fee) ค่าปฏิบัติงานในท่า (Operation) 250 บาท/TEUs โดยท่าเรือแหลมฉบังกำหนดเกณฑ์ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าไว้ ถ้าผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ B2 ขนถ่ายสินค้าเกินจากที่กำหนด ในส่วนที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม 250 X 50% บาท/TEUs และในปริมาณสินค้าผ่านท่าที่เกินเกณฑ์ ท่าเรือแหลมฉบังลดให้เหลือ 30% แต่ถ้าปริมาณสินค้าผ่านท่าที่ต่ำกว่าเกณฑ์ต้องจ่าย 100% โดยผู้ประกอบการต้องจ่ายล่วงหน้าทุก 15 วัน ในปีเดียวกันสัญญาของท่าเทียบเรือ B3 และ B4 จึงถูกแก้ไขให้เหมือนกับสัญญาของท่าเทียบเรือ B2

หลังจากนั้นท่าเทียบเรือ B5 เป็นท่าเทียบเรือแรกที่ต้องลงทุนก่อสร้างตัวเอง และเป็นต้นแบบให้ท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างภายหลัง

ข้อแตกต่างระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรืออื่นในโลก คือ มีผู้ประกอบการหลากหลายรูปแบบและหลายบริษัท บางบริษัทได้ประกอบการท่าเรือมากกว่า 1 ท่า ผู้ประกอบการทุกรายมาจากการประมูล ส่วนหนึ่งมาจากการคิด มูลค่าปัจจุบันสุทธิ หรือ NPV (Net Present Value) ซึ่งไม่สอดคล้องกับปริมาณสินค้าผ่านท่า ในช่วงปีแรกของการประกอบการ ต้องจ่ายค่าน้อย ส่วนในปีท้ายต้องจ่ายค่าสัมปทานสูง ทำให้บริษัทบางแห่งขายหุ้นในช่วงท้ายของสัญญา ทำให้ผู้ประกอบการที่ซื้อกิจการต่อประสบปัญหาในการดำเนินธุรกิจ

สินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าผ่านท่าเป็นตู้สินค้าที่ขนส่งทางถนนเกือบ 100% ส่วนทางรถไฟมีประมาณ 4,000 TEUs/เดือน

ปัญหาของท่าเรือ

1. การท่าเรือแห่งประเทศไทยดูแลสาธารณูปโภคภายในท่าเรือไม่ดีพอ เช่น ไฟฟ้า และน้ำประปา ทำให้ผู้ประกอบการต้องลงทุนเอง
2. TIPS ถูกกล่าวหาว่า รับสินค้าผ่านท่าเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนด เป็นเหตุผลหนึ่งที่ท่าเรือแหลมฉบังออกประกาศห้ามผู้ประกอบการลดราคา โดยอ้างเหตุผลว่าผู้ประกอบการไม่ควรแข่งขันกันด้านราคา ควรแข่งขันด้านบริการมากกว่า
3. การจราจรทางถนนของท่าเรือแหลมฉบังติดขัดมาก โดยเฉพาะในช่วงบ่าย เนื่องจากในช่วงเช้าผู้ประกอบการต้องขนตู้เปล่าไปที่โรงงาน และกลับมาส่งที่ท่าเรือในช่วงบ่าย ซึ่งรถบรรทุกทุกคันต้องผ่านเครื่องชั่งน้ำหนัก ณ ประตูทางออกหมายเลข C ประกอบกับเรือต้องเข้าเทียบท่าก่อนขนสินค้า 24 ชั่วโมง ทำให้เรือมักเทียบท่าต่าง ๆ ในเวลาเดียวกัน
4. ท่าเรือมีความสำคัญ เพราะสะท้อนให้เห็นถึงความมั่นคงทางทะเลของประเทศ แต่ปัจจุบันยังคงขาดองค์การกลางในการพัฒนาท่าเรือทั้งระบบ

กลยุทธ์การพัฒนาท่าเรือ

1. ตั้งเป้าหมายการรับสินค้าให้สูงกว่าความเป็นจริง เช่น รับสินค้า 1 ล้าน TEUsต่อปี
2. มีที่ว่าง ล้าง และซ่อมตู้เปล่าเพิ่มขึ้น
3. ลากตู้สินค้าถึงโรงงานลูกค้า

วัน เดือน ปี	28 มกราคม 2551	เวลา 9.30 – 11.30 น.
สถานที่	บริษัท แหลมฉะบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด ท่าเรือแหลมฉะบัง ถนนสุขุมวิท ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณพงศ์พัฒน์ วนิชจักรวงศ์	ตำแหน่ง Deputy Chief Executive Officer
	คุณสุชีรา กาวิละ	ตำแหน่ง Custom Service Supervisor
เรื่อง	ท่าเทียบเรือ B5 และ C3	

ความเป็นมาของท่าเรือ

บริษัท แหลมฉะบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด ตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2539 เพื่อให้บริการเกี่ยวกับท่าเรือสินค้าระหว่างประเทศ โดยในวันที่ 11 เมษายน 2539 บริษัท ฯ ชนะการประมูลในการก่อสร้าง บริหารงาน และประกอบการทำเทียบเรือ B5 ในระยะสัญญา 30 ปี นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเพื่อบริหารงานและประกอบการทำเทียบเรือ C3 และได้เปิดให้บริการในเดือนกันยายน 2547

บริษัท แหลมฉะบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด มีผู้ถือหุ้นในการบริหารท่าเรือ ได้แก่ โดยผู้ถือหุ้นฝ่ายไทยถือหุ้น 51 % และหุ้นต่างประเทศ 49%

- หุ้นฝ่ายไทย ประกอบด้วย

- STC Logistics Co.,Ltd. ในเครือ STC Group ซึ่งทำธุรกิจเกี่ยวกับการส่งออก ข้าว มันสำปะหลัง และเรือลากจูงในแม่น้ำเจ้าพระยา

- P. Thailand Machinery Co., Ltd., และ Siam Auto Parts Co., Ltd. ในเครือ กลุ่มพรประภา ซึ่งทำธุรกิจเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์

- หุ้นต่างประเทศ ประกอบด้วย

- หุ้นของ P&O Australia Ports Pty. Ltd.,

- P&O Netherlands B.V.

- Neptune Orient Lines Ltd.,

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ B5 ยาว 400 เมตร และท่าเทียบเรือ C3 ยาว 500 เมตร ความลึกหน้าท่า B5 14 เมตร และท่าเทียบเรือ C3 ลึก 16 เมตร

- ลานวางตู้สินค้าของท่าเทียบเรือ B5 จำนวน 2,813 Ground Slot ส่วนลานวางตู้สินค้าของท่าเทียบเรือ C3 จำนวน 3,552 Ground Slot เมตร
- บันจันทน์ท่าเทียบเรือขนาด Post Panamax จำนวน 4 ตัว ส่วนบันจันทน์ท่าเทียบเรือขนาด Super Post Panamax จำนวน 4 ตัว
- พนักงานรวมทั้งหมด 530 คน ประกอบด้วยพนักงานปฏิบัติงาน 470 คน และพนักงานที่ Sub Contract 50 – 60 คน

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

เรือที่เข้าเทียบท่าส่วนใหญ่มีขนาด 120,000 DWT หรือ 8,000 TEUs และตู้สินค้าผ่านท่าส่วนใหญ่เป็นตู้สินค้าขาเข้าซึ่งมาจากกรุงเทพ ฯ ร้อยละ 50 ที่เหลือมาจากบริเวณ Eastern Sea Board

จุดแข็งของท่าเรือ

1. เนื่องจากท่าเทียบเรือ B5 และ C3 มีพื้นที่หน้าท่าติดกัน สามารถรับเรือที่เข้าเทียบท่าได้หลากหลายขนาด และมีความยืดหยุ่นสูง
2. มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพด้วยระบบวิทยุสื่อสาร

ปัญหาของท่าเรือ

1. นโยบายเกี่ยวกับท่าเรือของภาครัฐในแต่ละยุคเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา
2. การเปิดให้ผู้ประกอบการรายเดียวบริหารท่าเรือมากกว่า 2 ท่า ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขันกันภายในท่าเทียบเรือแหลมฉบัง
3. ท่าเทียบเรือบางแห่งภายในท่าเรือแหลมฉบังมีการใช้งานไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ เช่น ท่าเทียบเรือ A5 เดิมเป็นท่าขนถ่ายถ่านหิน ปัจจุบันเปลี่ยนเป็นขนถ่ายรถยนต์ ท่าเทียบเรือ A0 เดิมเป็นท่าเทียบเรือชายฝั่ง เมื่อไม่ประสบความสำเร็จ จึงเปลี่ยนแปลงเป็นท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ รวมถึงการนำเข้าและส่งออกตู้สินค้า ซึ่งให้กำไรที่สูงกว่า ในขณะที่ค่าสัมปทานต่ำกว่าท่าเทียบเรืออื่นๆ จึงไม่เป็นธรรมกับผู้ประกอบการรายอื่น

วัน เดือน ปี	6 ธันวาคม 2550	เวลา 9.30 – 12.30 น.
สถานที่	ท่าเรือศรีราชา ฮาร์เบอร์ 31/4 หมู่ 4 ตำบลสุรศักดิ์ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20110	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณประพันธ์ ปัทวันวิเวก	ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายการตลาด
เรื่อง	ท่าเรือศรีราชา ฮาร์เบอร์	

ความเป็นมาของท่าเรือ

ท่าเรือศรีราชา ฮาร์เบอร์ นับเป็นท่าเรือน้ำลึกที่ใหญ่ที่สุดแห่งแรกของประเทศไทย โดยเป็นท่าเรือสินค้าเทกองและสินค้าทั่วไป ท่าเรือเริ่มเปิดดำเนินการในปี 2535 วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าในครั้งนี้ครั้งแรกเพื่อรองรับกิจการเหล็กของคุณสวัสดิ์ หอรุ่งเรือง¹ ต่อมาเนื่องจากกิจการชะลอตัวลง ท่าเรือจึงรับสินค้าจากลูกค้ารายอื่นเพิ่มขึ้น

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือมีลักษณะเป็นสะพานเทียบเรือยื่นออกไปในทะเล ที่ปลายสะพานประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 4 ท่า

- ท่าเทียบเรือด้านนอก ความยาว 450 เมตร กว้าง 40 เมตร ความลึกหน้าท่า 14.5 เมตร สามารถรับเรือขนาด 100,000 dwt
- ท่าเทียบเรือด้านใน ความยาว 400 เมตร กว้าง 40 เมตร ความลึกหน้าท่า 14.0 เมตร สามารถรับเรือขนาด 60,000 dwt

พนักงานรวมทั้งหมด 120 คน อยู่ที่ท่าเรือศรีราชาจำนวน 100 คน และในสำนักงานในกรุงเทพฯ ๒0 คน

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าที่ผ่านท่าเรือประกอบด้วยสินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง และสินค้าตู้ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาปริมาณสินค้าขาเข้ามากกว่าสินค้าขาออก กล่าวคือ ร้อยละ 65 เป็นสินค้าขาเข้า และร้อยละ 35 เป็นสินค้าขาออก โดยมีรายละเอียดดังนี้

- สินค้าขาเข้า ได้แก่ สินแร่เหล็กทั้ง Pig Iron และ Iron Ore ถ่านหิน เครื่องจักร ลูกค่านำเข้าร้อยละ 90 อยู่ในจังหวัดชลบุรี (ปอวิน) ระยอง และฉะเชิงเทรา (เป็นส่วนน้อย)

¹ คุณสวัสดิ์ หอรุ่งเรือง เป็นประธานกรรมการบริหารของบริษัท ศรีราชา ฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน)

- สินค้าขาออก ได้แก่ สินแร่เหล็ก (Iron Ore) มาจากจังหวัดเลยเพื่อส่งออกไปยังประเทศจีน เหล็กโครงสร้างและปูนซีเมนต์ เพื่อส่งออกไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย ทองแดง ซึ่งขนส่งมาจากเหมืองทองแดงในประเทศลาว สินค้าเกษตร ได้แก่ แป้งบรรจุกระสอบ

นอกจากนี้ยังมีสินค้าตู้แต่มีปริมาณไม่มากนักเมื่อเทียบกับท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีเรือตู้สินค้าแวะจอดเทียบท่าเพียง 2 สาย เรือที่แวะจอดมีขนาดประมาณ 20,000 dwt

จุดแข็งของท่าเรือ

1. ระดับน้ำลึกถึง 14.5 เมตร โดยธรรมชาติ
2. ท่าเรือมีเครื่องมือขนถ่ายสินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง และลานวางกองสินค้าพร้อมกว่าท่าเรืออื่นๆ

ปัญหาของท่าเรือ

1. ถนนเข้าท่าเรือซึ่งตัดแยกเข้ามาจากถนนสุขุมวิทระยะทาง 700 เมตร กว้างเพียง 10 เมตร ไม่สามารถขยายได้ เนื่องจากเป็นแนวเขตที่อยู่อาศัยของชุมชน
2. ไม่สามารถพยากรณ์ตลาดและปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือได้

แผนพัฒนาท่าเรือ

ท่าเรือมีแผนจะสร้างสะพานเทียบเรือเพิ่มอีกหนึ่งท่า ความยาว 160 เมตร

วัน เดือน ปี	6 ธันวาคม 2550	เวลา 13.00 – 15.00 น.
สถานที่	บริษัท ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น จำกัด 88 หมู่ที่ 4 ตำบลสุรศักดิ์ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20110	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณอภิรักษ์ นิลทุย	ตำแหน่ง Chief Operation Officer
เรื่อง	ท่าเรือฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น	

ความเป็นมาของท่าเรือ

ท่าเรือเอกชนแห่งนี้นำมาสร้างขึ้นในปี 2518 และมีบริษัทผู้เข้ามาประกอบการหลายราย โดยมีประวัติ ดังนี้

- ปี 2518 บริษัท มาบุญครองพืชผล จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจเกี่ยวกับสินค้าเกษตร เป็นผู้ก่อสร้างและประกอบการท่าเรือ
- ปี 2539 บริษัท ศรีราชาไซโล จำกัด เข้าซื้อกิจการท่าเรือแห่งนี้ เพื่อใช้ท่าเรือในการขนถ่ายมันสำปะหลังอัดเม็ด
- ปี 2549 บริษัท ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น จำกัด บริษัทในเครือของกลุ่มบริษัท แอ็ดวานซ์ อะโกร จำกัด (มหาชน) ผู้ผลิตกระดาษ Double A เข้าซื้อกิจการท่าเรือแห่งนี้ เพื่อประกอบธุรกิจคลังสินค้าและท่าเรือในการส่งออกสินค้าเทกอง

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- จุดเทียบเรือ มีพิภักตอยู่ 2 จุด จุด 13 08.2 เหนือ และลงจุด 100 53.1 ตะวันออก ประกอบไปด้วยหอลำเลียงสินค้า 3 หอ พุกเทียบเรือ 5 พุก และหลักผูกเรือ 6 หลัก สำหรับความยาวเรือถึง 250 เมตร เชื่อมต่อกับสายพานลำเลียงยาว 3 กิโลเมตรที่ยื่นออกมาจากฝั่งระดับน้ำลึกต่ำสุดสำหรับนำเรือเข้าเทียบอยู่ที่ 12.5 เมตร สามารถรับเรือสินค้าขนาด 80,000 ตัน แต่ละจุดสามารถลำเลียงสินค้าลงเรือได้ถึง 250 ตัน/ชั่วโมง นอกจากนี้ยังมีระบบป้องกันฝุ่นที่บริเวณปลายท่อลำเลียงสินค้าเพื่อป้องกันมลภาวะทางอากาศและทางน้ำอีกด้วย
- ท่าเรือสามารถเก็บรักษาสินค้าได้มากกว่า 100,000 ตัน ประกอบด้วย โกดัง 2 หลัง โกดัง 1 จัดเก็บสินค้าได้ 80,000 ตัน โกดัง 2 จัดเก็บสินค้าได้ 25,000 ตัน ถังไซโล 20 ถัง และลานกองสินค้า (กลางแจ้ง) 3 กอง ลานกองสินค้า 1 มีพื้นที่ 4,450 ตารางเมตร ลานกองสินค้า 2 มีพื้นที่ 3,040 ตารางเมตร และลานกองสินค้า 3 มีพื้นที่ 2,365 ตารางเมตร
- สิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการนำสินค้าเข้าเก็บ มีดังนี้
 - ตราขั้วรถบรรทุกสินค้า ซึ่งได้ถึง 80 ตัน/ครั้ง

- สถานีดัมพ์ 3 ตัว สำหรับยกรถเทสิลค้ำ ณ ที่เก็บสินค้ำ
- สถานีเก็บตัวอย่างสินค้ำ ตั้งอยู่บริเวณหน้าโกดัง 1 โดยมี 2 สกรู สำหรับเก็บตัวอย่างสินค้ำบนรถบรรทุกก่อนนำสินค้ำเข้าเก็บในโกดัง
- เครื่องมืออุปกรณ์สำหรับการลำเลียงสินค้ำลงเรือ ได้แก่ สายพานลำเลียง มีความยาวรวม 6 กิโลเมตร (วิ่งไป – กลับ) เชื่อมต่อกับโกดัง 1 โกดัง 2 ถังไซโลและบ่อดัมพ์ที่ลานกองสินค้ำ 1 ทอดยาวออกไปยังบริเวณจุดเทียบเรือสินค้ำ มีความสามารถลำเลียงมันเม็ดได้ถึง 650 ตัน/ชั่วโมง ไม้สับ 350 กรินตัน/ชั่วโมง และมันเส้น 250 ตัน/ชั่วโมง
- บ่อดัมพ์ติดตั้งอยู่ที่ลานกองสินค้ำ 1 สามารถลำเลียงไม้สับลงเรือได้ 450 กรินตัน/ชั่วโมง
- การขนถ่ายสินค้ำถูกควบคุมจากเจ้าหน้าที่ในหอลำเลียงประมาณ 12 คน มีระบบป้องกันฝุ่นทางอากาศ
- พนักงานรวมทั้งหมด 48 คน อายุเฉลี่ย 35 ปี และการศึกษาเฉลี่ย ม.3 ขึ้นไป

เรือและสินค้ำผ่านท่าเรือ

- สินค้ำที่ผ่านท่าเรือเป็นสินค้ำขาออกทั้งหมด ส่วนใหญ่เป็นไม้สับ ที่เหลือเป็นมันอัดเม็ด และเชื้อเพลิงอัดเม็ด
- รถบรรทุกผ่านท่าเฉลี่ย 50 คัน/วัน ส่วนใหญ่เข้าออกในช่วงกลางวัน
- เรือเทียบท่าเฉลี่ย 2 ลำ/เดือน

จุดแข็งของท่าเรือ

1. มีถังไซโล 20 ถัง สามารถเก็บสินค้ำได้ในปริมาณมาก
2. มีอุปกรณ์และเครื่องมือที่เหมาะสมในการขนถ่ายสินค้ำเทกอง

ปัญหาของท่าเรือ

1. สินค้ำผ่านท่าเป็นสินค้ำขาออกทั้งหมด ท่าเรือมีเรือเทียบท่าน้อย
2. ขาดพื้นที่สำหรับวางสินค้ำ

แผนพัฒนาท่าเรือ

หากสามารถขยายพื้นที่ในการเก็บรักษาสินค้ำ จะเพิ่มบริการสินค้ำขาเข้า ซึ่งจะช่วยให้อัตราการใช้ท่าเรือสูงขึ้น

วัน เดือน ปี	29 มกราคม 2551	เวลา 14.00 – 16.00 น.
สถานที่	บริษัท ไทยพบลิคพอร์ท จำกัด 120 หมู่ ตำบลท่าเทววงษ์ อำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี	
ผู้ให้ข้อมูล	นาวาเอก (พิเศษ) ชาญ เพิ่มโกคา	ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการท่าเรือ
เรื่อง	ท่าเรือไทยพบลิคพอร์ท	

ความเป็นมาของท่าเรือ

ท่าเรือไทยพบลิคพอร์ท ซึ่งเป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเรือ เดิมคือ ท่าเรือสีชังของเทอร์มินอล ก่อนที่จะมีการก่อสร้างท่าเรือ ในปี 2528 ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ จากการศึกษาพบว่า ประเทศไทยมีความต้องการน้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี ในปี 2532 ได้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนจาก BIO ซึ่งได้รับอนุมัติในปีต่อมา ท่าเรือเริ่มก่อสร้างในปี 2537 ท่าเรือก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มประกอบการในปี 2539 การก่อสร้างแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

- ระยะที่ 1 การก่อสร้างท่าเรือน้ำมัน ซึ่งประกอบด้วย ท่าเทียบเรือสินค้าเหลว โดยการถมทะเลจากฝั่งถึง causeway ยาว 490 เมตร และจาก causeway ก่อสร้างสะพานเทียบเรือ (Jetty) ยื่นออกไป 300 เมตร
- ระยะที่ 2 การก่อสร้างท่าเรือสินค้าทั่วไป โดยการถมที่ 150 ไร่ ในส่วนนี้ยังไม่ได้ดำเนินการ เนื่องจากปริมาณสินค้าน้อยและไม่คุ้มทุนในการก่อสร้าง

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเรือห่างจากกรุงเทพ ฯ ทางทะเล 8 ไมล์ทะเล
- สะพานเทียบเรือยาว 300 เมตร ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ 4 ท่า
 - ท่าเทียบเรือหมายเลข 1 สามารถรับเรือขนาด 10,000 – 100,000 dwt กินน้ำลึก 16 เมตร
 - ท่าเทียบเรือหมายเลข 2 สามารถรับเรือขนาด 3,000 – 100,000 dwt กินน้ำลึก 15 เมตร
 - สะพานเทียบเรือหมายเลข 3 และ 4 สามารถรับเรือขนาด 1,000 – 5,000 dwt กินน้ำลึก 11 และ 12 เมตร ตามลำดับ
- ถัง (Tank Farm) ที่ใช้ในการเก็บรักษาน้ำมัน 14 ถัง ความจุรวม 3 แสนลูกบาศก์เมตร
 - ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 64 เมตร เก็บน้ำมันได้ 54 ล้านลิตร/ถัง จำนวน 2 ถัง
 - ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 54 เมตร เก็บน้ำมันได้ 44 ล้านลิตร/ถัง จำนวน 4 ถัง

- ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 21.3 เมตร เก็บน้ำมันได้ 6.3 ล้านลิตร/ถัง จำนวน 6 ถัง
- เส้นผ่าศูนย์กลาง 16.7 เมตร เก็บน้ำมันได้ 3.7 ล้านลิตร/ถัง จำนวน 2 ถัง
- สะพานทอดเทียบเรือ (Ro – Ro Ramp)
- สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ได้แก่ สถานีดับเพลิง บ่อน้ำเก็บน้ำฝนเพื่ออุปโภค และเป็นบ่อน้ำเพื่อใช้ดับเพลิง และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

- เรือที่เข้าเทียบทั้งหมดเป็นเรือน้ำมัน
- สินค้าเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมัน ได้แก่
 - น้ำมันดิบ ลูกค้าน้ำมันใหญ่ คือ โรงกลั่นน้ำมันบางจาก ฝากน้ำมันไว้กับท่าเรือ 3 ถัง มีปริมาณ 961,636 ลิตร
 - น้ำมันเครื่องบิน ถังหมายเลข 962 และ 975 เป็นของบริษัท HETCO ประเทศสหรัฐอเมริกา

จุดแข็งของท่าเรือ

1. อยู่ใกล้กับโรงกลั่นน้ำมันซึ่งอยู่ในกรุงเทพ ฯ
2. อยู่ในอ่าวจอดเรือที่ปลอดภัยจากมรสุม สามารถขนส่งได้อย่างปลอดภัยตลอดทั้งปี
3. ระดับน้ำลึกมากสามารถรับเรือใหญ่ได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขุดลอก
4. ท่าเรือได้รับการกำหนดให้เป็นเขตปลอดภาษีสรรพสามิต (Free Zone) ทำให้น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันทุกชนิดที่นำไปผสม (Blending) ได้รับการยกเว้นภาษีทุกกรณี

ปัญหาของท่าเรือ

1. ท่าเรืออยู่โดดเดี่ยว ทำให้มีค่าใช้จ่ายสูง โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการขจัดคราบน้ำมัน
2. ปัญหาอ่าวจอดเรือบริเวณเกาะสีชัง เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีการขนถ่ายกลางน้ำที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ จึงมีเรือจอดทอดสมอเป็นจำนวนมาก ทำให้ทางเข้าออกท่าเรือแคบ และในฤดูที่มีคลื่นลมแรงเรือลำเลียงอาจไหลมากระแทกท่าเรือได้

แผนพัฒนาท่าเรือ

ไม่มี

วัน เดือน ปี	7 พฤษภาคม 2551	เวลา 10.30 น. – 12.00 น.
สถานที่	สำนักงานเทศบาลเกาะสีชัง ตำบลท่าเวียง อำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี 20120	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณดำรง เกตุรา	ตำแหน่ง นายกเทศมนตรีเทศบาลเกาะสีชัง
เรื่อง	ผลกระทบของเขตจอดเรือศรีราชาต่อเกาะสีชัง	

บริเวณโดยรอบเกาะสีชังมีเรือมาจอดเทียบท่าประมาณ 40 – 100 ลำ/วัน แต่ปัญหาหลักของเกาะสีชังที่พบว่า

- 1) ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มาจากการขนถ่ายสินค้ากลางน้ำ โดยเฉพาะสินค้าเทกอง ได้แก่ ปูนซีเมนต์ ถ่านหิน ทำให้เกิดฝุ่น ละออง โดยยังไม่มีหน่วยงานของรัฐเข้ามาควบคุม
- 2) ปัญหาเรื่องขยะมูลฝอย ที่มาจากเรือสินค้าต่าง ๆ ที่ทิ้งลงในทะเล ได้ลอยมาติดบริเวณเกาะสีชัง
- 3) ปัญหาการจอดเรือที่ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ทำให้มีโอกาสที่เรือจะเฉี่ยวชนกัน

แผนงานและความต้องการของเทศบาลเกาะสีชัง

- 1) ส่งเสริมและขยายการท่องเที่ยวเกาะสีชัง ซึ่งมีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ คือ พระจุฑาธุชราชฐาน ตลอดจนการส่งเสริมท่องเที่ยวด้านน้ำดูปะการัง
- 2) การขยายถนนรอบเกาะ
- 3) ความต้องการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม (ขยะ) ของเทศบาลเกาะสีชัง ซึ่งได้ทำเรื่องเสนอไปยังกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลให้ครอบคลุมพื้นที่ในทะเล โดยอ้างเหตุเพื่อการควบคุมมลภาวะทางทะเลและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่เกิดจากการขนถ่ายของเรือสินค้าบริเวณรอบเกาะสีชัง ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตรวจสอบข้อมูลด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตามหากสามารถขยายเขตพื้นที่ออกไปได้แล้ว สิ่งที่เทศบาลจะดำเนินการต่อไป คือ

- การออกเทศบัญญัติเรื่องการเก็บขยะและการกำหนดค่าธรรมเนียมในการเก็บขยะ
- ทำที่จอดเรือโป๊ะ เพื่อจัดระเบียบและความปลอดภัย จัดเขตเรือเพื่อการดูแล

อย่างไรก็ดี ในการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำในบริเวณรอบเกาะสีชังนี้ กรมเจ้าท่าได้ออกกฎกระทรวง ในการกำหนดเขตท่าเรือศรีราชา พ.ศ.2545 และได้กำหนดเขตจอดเรือประเภทต่าง ๆ เช่น เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสินค้าอันตรายและวัตถุระเบิด และได้กำหนดการเก็บค่าธรรมเนียม ซึ่งเทศบาลเกาะสีชังเห็นว่า การจัดระเบียบดังกล่าวยังไม่ครอบคลุมเรื่องของการดูแลทางสิ่งแวดล้อมทางทะเล

วัน เดือน ปี	21 ธันวาคม 2550	เวลา 9.30 – 12.00 น.
สถานที่	สำนักงานท่าเรือมาบตาพุด เลขที่ 1 ถนนไธ – 1 นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21150	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณวิฑูรย์ อยู่ทิม	ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
เรื่อง	การบริหารจัดการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด	

ท่าเรือมาบตาพุดเป็นส่วนหนึ่งของนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดซึ่งเป็นโครงการหนึ่งภายใต้โครงการพัฒนาชายฝั่งภาคตะวันออก ในมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2531 กำหนดให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบในการก่อสร้างท่าเรือ เริ่มทำการก่อสร้างใน พ.ศ.2532 และเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 กันยายน

ท่าเทียบเรือแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 กลุ่ม โดยแต่ละท่ามีสัญญาเช่า 30 ปี ผู้ประกอบการต้องจ่ายค่าเช่าและค่าสินค้าผ่านท่าเรือ ท่าเทียบเรือเหล่านี้ได้แก่

- ท่าเรือสาธารณะ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป 1 ท่า และท่าเทียบเรือสินค้าเหลว 3 ท่า
- ท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการแก่กลุ่มธุรกิจของผู้ประกอบการเท่านั้น ซึ่งปัจจุบันมีผู้ประกอบการรวม 8 ราย

ตั้งแต่วันที่ 16 พฤศจิกายน 2546 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างบริษัท โกลบอล พอร์ต มาเนจเม้นท์ จำกัด ให้เป็นผู้บริหารจัดการท่าเรือ ซึ่งประกอบด้วย

1. งานบริหารและจัดการระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ
2. งานบำรุงรักษาร่องน้ำทางเรือ
3. งานบริหารจัดการระบบข้อมูล
4. งานปฏิบัติการและบำรุงรักษาระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกทาง

บก

ปัญหาของท่าเรือ ได้แก่

1. การขยายท่าเรือต้องทำการถมทะเล ซึ่งก่อให้เกิดความขัดแย้งกับมวลชน
2. แต่เดิมท่าเรือได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมสิ่งรุกราล้ำลำน้ำ เนื่องจากเป็นท่าเรือก่อสร้างตามโครงการของรัฐ แต่ปัจจุบันต้องเสียค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งคิดเป็นจำนวนหลายร้อยล้านบาท

วัน เดือน ปี	18 ธันวาคม 2550	เวลา 10.30 – 12.00 น.
สถานที่	บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอร์มินอล จำกัด ท่าเรือมาบตาพุด 199/2 หมู่ 3 ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21150	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณภาณุ ภูสุนทรธรรม	ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ
	คุณกิตติพงษ์ ทองมาลีวรรณ	ตำแหน่ง ผู้จัดการท่าเรือ
เรื่อง	ท่าเทียบเรือไทยพรอสเพอริตี(ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์)	

ความเป็นมาของท่าเรือ

บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินัล จำกัด เริ่มประกอบกิจการท่าเรือในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เมื่อปี 2535 โดยทำสัญญาเช่าเป็นระยะเวลา 30 ปี และสัญญาจะสิ้นสุดลงในปี 2556

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อย 2 ท่า ได้แก่
 - ท่าเทียบเรือที่ 1 (ท่าใหญ่) ความยาวหน้าท่า 330 เมตร ความลึกหน้าท่า 12.5 เมตร (จากการขุด) สามารถรับเรือขนาด ขนาด 60,000 dwt
 - ท่าเทียบเรือที่ 2 (ท่าเล็ก) ความยาวหน้าท่า 150 เมตร ความลึกหน้าท่า 6 เมตร (จากการขุด)

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

- สินค้าผ่านท่าเรือส่วนใหญ่เป็นวัตถุดิบการผลิตในโรงงาน ภายในนิคมอุตสาหกรรมผาแดง ซึ่งจะทำพิธีทางศุลกากรก่อน และสามารถนำเข้าสู่โรงงานได้ ส่วนสินค้าที่ต้องการส่งไปยังภายนอกนิคมฯ (Over side) ต้องผ่านการทำพิธีทางศุลกากรล่วงหน้า ก่อนนำสินค้าออกจากท่า ไม่ว่าจะเป็นทางเรือหรือโดยรถบรรทุก
- สินค้าที่ผ่านท่าแบ่งเป็นสินค้านำเข้า – ส่งออกร้อยละ 90 ส่วนที่เหลือเป็นสินค้าชายฝั่งที่มาจากบางสะพาน
- ประเภทสินค้าผ่านท่าส่วนใหญ่เป็นสินค้าหนัก (General Heavy Cargo) ได้แก่ เหล็ก และเครื่องจักรที่ใช้ในโรงงานในนิคมฯ บางครั้งมีการขนถ่ายสินค้าเทกอง (Bulk) เช่น แร่โปแตส ใช้ในการผลิตปุ๋ย

- สินค้านำเข้า – ส่งออกร้อยละ 70 มาจากโรงงานภายในนิคมและบริเวณใกล้เคียงที่เหลืออีกร้อยละ 30 มาจากบริเวณอื่นๆ เช่น กรุงเทพฯ
- ขนาดเรือที่เข้าเทียบท่า ส่วนใหญ่เป็นเรือสินค้าขนาดประมาณ 60,000 dwt นอกจากนี้ยังมีเรือชายฝั่งเข้าเทียบท่า ซึ่งบรรทุกสินค้ามาจากเกาะสีชัง และท่าเรือบางแห่งในกทม.
- อัตราการใช้ท่าเทียบเรือประมาณร้อยละ 60 บางครั้งเรือมาพร้อมกัน ทำให้ประสบปัญหาเรือต้องจอดรอเพื่อเข้าเทียบท่า

ปัญหาของท่าเรือ

1. ท่าเทียบเรือไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรืออื่น ๆ ในด้านราคาได้ เนื่องจากการนิคมฯ เป็นผู้กำหนดอัตราค่าภาระ รวมทั้งค่าสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ค่าเรือลากจูงสูงมาก
2. ตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือขาเข้าไม่มี ไม่คุ้มค่าที่จะขนถ่ายตู้สินค้าเปล่าเข้ามา เนื่องจากปริมาณตู้ที่ไม่สมดุล นอกจากนี้การขนถ่ายตู้สินค้าที่มาจากท่าเรือขนส่งชายฝั่งประสบปัญหาเรื่องศุลกากร ต้นทุนการขนส่ง 2 ครั้ง (Double Handling) และอัตราค่าภาระเรือของการนิคมฯ ดังนั้นเดิมเคยมีเรือ RCL ขนถ่ายตู้สินค้าเทียบท่าเป็นเวลา 2 – 3 ปี แต่ประสบปัญหาดังกล่าว จึงไม่มีเรือตู้สินค้าขาเข้าเทียบท่าในปัจจุบัน

แผนพัฒนาท่าเรือ

บริษัท ฯ ต้องการขยายความยาวและพื้นที่หน้าท่า เพื่อแก้ไขความแออัดหน้าท่า คาดว่าจะขยายเพิ่มอีก 170 เมตร

ข้อเสนอแนะ

ประเทศไทยขาดยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือในแม่น้ำอย่างชัดเจน เอกชนจึงประกอบการทำเรือด้วยตนเอง และขาดการสนับสนุนจากรัฐ

วัน เดือน ปี	25 ธันวาคม 2550	เวลา 14.00 – 16.00 น.
สถานที่	บริษัท ไทยแท้งค์เทอร์มินัล จำกัด นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21150	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณบุญเหลือ สุวรรณเขตร์	ตำแหน่ง Administrative Supervisor
เรื่อง	ท่าเทียบเรือไทยแท้งค์เทอร์มินัล	

ความเป็นมาของท่าเรือ

ท่าเทียบเรือไทยแท้งค์เทอร์มินัล ประกอบการโดย บริษัท ไทยแท้งค์เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) เป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท ปิโตรเคมีแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นร้อยละ 51 และ บริษัท โวแพค โฮลดิ้ง อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยถือหุ้นร้อยละ 49 ท่าเรือเริ่มประกอบการเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2535 ต่อมา บริษัท ปตท. เคมิคอล จำกัด (มหาชน) ได้ควบรวมกิจการของ บริษัท ปิโตรเคมีแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) จึงได้เป็นผู้ถือหุ้นแทน

ท่าเทียบเรือมีวัตถุประสงค์เป็นท่าเทียบเรือสาธารณะด้านสินค้าเหลว ปัจจุบันท่าเรือมีพนักงานทั้งสิ้น 109 คน เป็นฝ่ายปฏิบัติการกะกลางวัน 30 คน และกะกลางคืน 20 คน และ Subcontractor ซึ่งส่วนใหญ่เป็นงานทั่วไป

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือประกอบด้วย สะพานเทียบเรือ 3 ท่า ระดับน้ำหน้าท่า 12.5 เมตร
 - สะพานเทียบเรือหมายเลข 1 ความยาว 280 เมตร สามารถรับเรือขนาดความยาวไม่เกิน 200 เมตร
 - สะพานเทียบเรือหมายเลข 2 ความยาว 280 เมตร สามารถรับเรือขนาดความยาวไม่เกิน 260 เมตร
 - สะพานเทียบเรือหมายเลข 3 ความยาว 120 เมตร สามารถรับเรือขนาดความยาวไม่เกิน 120 เมตร
- อุปกรณ์ขนถ่าย ประกอบด้วย
 - Loading Hose ซึ่งเป็นท่ออ่อนทนแรงดันสูง เพื่อใช้ในการขนถ่ายสารเคมีที่สามารถขนถ่ายปนกันได้
 - Loading Arm เป็นท่อขนถ่ายสินค้าที่ทนต่อแรงดันสูง

- สิ่งอำนวยความสะดวกในการเก็บรักษาสินค้าได้แก่ ถัง (Tank) ซึ่งมีทั้งหมด 90 ใบ ถังแต่ละใบสามารถเก็บรักษาสินค้าได้ 80,000 ตัน ถังส่วนหนึ่งเป็นของลูกค้า และอีกส่วนหนึ่งเป็นของท่าเทียบเรือ มีด้วยกัน 4 ประเภท คือ

- Doom Roff/Roof Tank เป็นถังที่ใช้ในการเก็บรักษาสารเคมีเหลวที่ระเหยเป็นไอ เช่น Methylenon
- Floating Roof หรือถังฝาลอย ภายในมีลูกลอยใช้เก็บปิโตรเลียมเหลว ไม่คายไอ เมื่อถูกความร้อน เช่น น้ำมันเตา ยางมะตอย
- Sphere Tank หรือถังลูกโลก เก็บรักษาสินค้าด้วยความดันสูง ใช้เก็บสารเคมีที่มีไอ
- ถัง Doom 2 ชั้น ใช้เก็บผลิตภัณฑ์เคมีที่ระเหยได้ง่ายและต้องเก็บภายใต้ อุณหภูมิ 103 องศาเซลเซียส ได้แก่ Ethylene ภายในถังมีเครื่องทำอุณหภูมิ

- การล้างทำความสะอาดถังมี 3 วิธี คือ ล้างด้วยน้ำหรือสารเคมี เปิดฝาให้ถังแห้ง หรือ คนลงไปถูกันถัง

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

- เรือที่เข้าเทียบส่วนใหญ่ขนาด 80,000 dwt กินน้ำลึก 12.5 เมตร
- อัตราการใช้ท่าเรือโดยเฉลี่ยร้อยละ 70
- สินค้าผ่านท่าเรือเป็นสารเคมีเหลวกว่า 50 ชนิด เช่น
 - P – xylene ซึ่งเป็นส่วนผสมในการทำพลาสติก มีปริมาณผ่านท่าเรือประมาณ ร้อยละ 10
 - Styrene Monomer ซึ่งเป็นส่วนผสมในการทำถุงและขวดน้ำโพลาลิส มีปริมาณผ่านท่าเรือประมาณร้อยละ 20
 - Ethylene มีปริมาณผ่านท่าเรือประมาณร้อยละ 10 แต่เป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง
- การขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือมี 3 ทางด้วยกัน คือ
 - ทางเรือ ทั้งนำเข้าและส่งออก ไปยังท่าเรือ IRPC และพระประแดง
 - ทางท่อ ส่วนใหญ่เป็นลูกค้านิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

- ทางรถบรรทุก ปริมาณที่ใช้ต่อวันไม่มากนัก มีทั้งลูกค้าที่อยู่ในนิคม ฯ และนอกนิคม ฯ เช่น อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง และลูกค้าบางส่วนอยู่ในจังหวัดสระบุรี

จุดแข็งของท่าเรือ

1. เป็นท่าเทียบเรือสาธารณะด้านสินค้าเหลวที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย สามารถรับเรือขนาดใหญ่ได้
2. ผู้ถือหุ้น คือ บริษัท VOPAK เป็นบริษัทที่มีชื่อเสียงในการเก็บรักษาสินค้าเหลว โดยบริษัท ฯ บริหารท่าเรือสินค้าเหลวถึง 72 แห่ง ใน 29 ประเทศทั่วโลก

ปัญหาของท่าเรือ

1. สินค้าเคมีที่ผ่านท่าเรือมีด้วยกันกว่า 50 ชนิด ขั้นตอนในการนำเข้าและส่งออก ตลอดจนการเก็บรักษาสินค้านี้ยาก เนื่องจากเกี่ยวข้องกับหน่วยงานมากมายหลายหน่วยงาน ได้แก่
 - กรมโรงงาน ต้องแจ้งในกรณีที่เป็นสินค้าอันตรายแต่ไม่ร้ายแรง และต้องนำสูตรเคมีส่ง ในกรณีที่เป็นสินค้าอันตรายร้ายแรง
 - กรมสรรพสามิต ตรวจวัดว่าสินค้าเสียภาษีถูกต้อง บางครั้งก็ทำงานซ้ำซ้อนกับกรมศุลกากร เครื่องวัดรวมถึงเครื่องชั่งน้ำหนักบรรทุกทุกต้องมีตราของกรมสรรพสามิตและกรมศุลกากร
 - กรมศุลกากร ปัญหาที่พบบ่อยเสมอคือ เจ้าหน้าที่ขาดความรู้ความเข้าใจในสินค้า และขาดการประสานงานที่ดีระหว่างสำนักงานใหญ่และสำนักงานท้องถิ่น
 - กรมโยธา การติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ
 - กรมยุทธภัณฑ์ทหาร ควบคุมในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงเป็นหลักได้แก่ หน้ากากต่าง ๆ สารที่อาจจะใช้ทำวัตถุระเบิด ถึงออตอากาศ เป็นต้น
2. สินค้าผ่านท่าเรือมีปริมาณเพิ่มขึ้น ถึงที่เก็บรักษาสินค้าไม่เพียงพอ โดยมีสาเหตุมาจากก่อสร้างถึงไม่ทัน และพื้นที่ที่ใช้ในการก่อสร้างมีจำกัด

วัน เดือน ปี	19 ธันวาคม 2550	เวลา 10.00 – 12.00 น.
สถานที่	บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด เลขที่ 11 ถนนไผ่ – 7 นิคมอุตสาหกรรม มาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21150	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณประเสริฐ เสาะสนธิ์	ตำแหน่ง ผู้จัดการท่าเรือ
เรื่อง	ท่าเทียบเรือ RBT และ NFC	

ความเป็นมาของท่าเรือ

บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัท ปุ๋ยแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) โดยท่าเทียบเรือบริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด หรือ ท่าเทียบเรือ RBT จึงก่อตั้งมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับสินค้าของบริษัททั้งสอง ต่อมาในปี 2540 เกิดภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ บริษัท ปุ๋ยแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ประสบปัญหาในการดำเนินธุรกิจ และควบคุมกิจการโดยบริษัทต่างประเทศ ในขณะที่ บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) ได้ลดกำลังการผลิตลง เป็นผลให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือลดลง

ในปี 2547 บริษัท ปุ๋ยแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) และกลุ่มบริษัทเอสซีได้เข้าควบคุมกิจการของบริษัท ในขณะที่ บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นของ บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด ร้อยละ 83.25 จึงทำให้กลุ่มบริษัทเอสซีถือหุ้นและดำเนินกิจการของบริษัทท่าเรือระยอง จำกัด ด้วย¹ ปัจจุบัน บริษัท ปุ๋ยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) ได้หยุดผลิตชั่วคราว จึงทำให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือคงเหลือแต่สินค้าของบริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ซึ่งมีปริมาณไม่มาก

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือความยาว 1,000 เมตร น้ำหน้าท่าลึก 14.7 เมตร ในระดับน้ำทะเลปานกลาง สามารถรับเรือ Panamax (60,000 dwt) Handysize (20,000 – 40,000 dwt)

- อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ ต่ำกว่าร้อยละ 50

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

- ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือขาเข้าสูงกว่าขาออก
- สินค้าขาเข้า ได้แก่ เหล็ก และถ่านหิน

¹ กลุ่มบริษัท เอส ซี กรุ๊ป ได้เริ่มก่อตั้งขึ้นมาตั้งแต่ปี 2528 โดยกลุ่มธุรกิจมีพื้นฐานมาในด้านเกี่ยวข้องกับ การขายบริการและการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมเหลวทุกชนิด ต่อมาได้ขยายธุรกิจมาให้บริการเรือลากจูง (SC Group [สายตรง]). แหล่งที่มา : <http://www.scgroupthai.com> [21 กุมภาพันธ์ 2551].)

- สินค้าขาออก ได้แก่ เหล็กแผ่นรีดร้อน เหล็กแผ่นรีดเย็น PTA (ผงทำเม็ดพลาสติก)

- มีการขนส่งชายฝั่งไปยัง ภาคใต้ เกาะสีชัง และกรุงเทพฯ ฯ

จุดแข็งของท่าเรือ

ท่าเทียบเรือมีความยาวถึง 1,000 เมตร น้ำหน้าท่ามีความลึกถึง 14.7 เมตร ในระดับน้ำทะเลปานกลาง

ปัญหาของท่าเรือ

1. การใช้ท่าเทียบเรืออยู่ในอัตราที่ต่ำมาก เนื่องจากสองบริษัทที่สามารถขนส่งสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ RBT ตามสัญญาที่ทำไว้กับการนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ได้แก่ บริษัท ปูเยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) หยุดการผลิตชั่วคราวจึงไม่มีสินค้าผ่านท่าเรือ ในส่วน บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) ก็ลดกำลังการผลิตลง ในขณะเดียวกันท่าเทียบเรือ RBT ก็ไม่สามารถรับเรือของบริษัทอื่นได้ เนื่องจากไม่ใช่ท่าเทียบเรือสาธารณะ อย่างไรก็ตาม หากเรืออื่นประสงค์จะเข้าแวะจอดที่ท่าเทียบเรือ RBT ต้องเสียค่าใช้จ่ายถึง 2 ทาง คือ ต้องเสียค่าธรรมเนียมในการใช้ท่าเทียบเรืออื่นให้กับท่าเทียบเรือ บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอมินอล จำกัด หรือ ท่าเทียบเรือ TPT ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือแห่งเดียวในการนิคม ฯ ที่ได้รับอนุมัติให้เป็นสาธารณะประเภทสินค้าทั่วไป โดยเสียค่าธรรมเนียมเท่ากับค่าใช้จ่ายทั้งหมดหากไปเทียบท่าที่ท่าเทียบเรือ TPT ในขณะเดียวกันก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการใช้ท่าเทียบเรือ RBT จึงทำให้ค่าใช้จ่ายสูง เป็นเหตุให้มีเรือมาใช้บริการน้อยลง

2. รัฐบาลองค์กรกลางในการดูแลท่าเรือต่าง ๆ ของประเทศ ปล่อยให้หน่วยงานที่เป็นเจ้าของท่าเรือบริหารจัดการท่าเรือ ซึ่งมักจะนำไปสู่การใช้ท่าเรืออย่างไม่คุ้มค่า ท่าเรือมาบตาพุดเป็นตัวอย่างหนึ่ง

แผนพัฒนาท่าเรือ

ท่าเรือมาบตาพุดเป็นฐานในการสนับสนุนกิจกรรมสำรวจและขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกฝั่ง

วัน เดือน ปี	25 ธันวาคม 2550	เวลา 10.00 – 12.00 น.
สถานที่	บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด เลขที่ 1 ถนนไผ่ – 3บี นิคมอุตสาหกรรม มาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21150	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณธีรพล ประภากร	ตำแหน่ง Waterfront Coordinator/Port Facility Security Officer
เรื่อง	ท่าเทียบเรือ SPRC และ RRC	

ความเป็นมาของท่าเรือ

แต่เดิมนั้นท่าเทียบเรือก่อสร้างในปี 2542 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรทุกขนถ่ายสินค้าของ บริษัท สตาร์ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (SPRC)¹ และ บริษัท โรงกลั่นน้ำมันระยอง จำกัด (RRC)² โดย SPRC ใช้สะพานเทียบเรือด้านเหนือ และ RRC ใช้สะพานเทียบเรือด้านใต้ ต่อมาในปี 2548 ได้มีการควบรวมกิจการ และตั้งเป็น บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด โดย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 62 และ CTTC ถือหุ้นร้อยละ 38 การควบรวมมีลักษณะเป็น Operating Alliance ในการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ร่วมกันรวมถึงท่าเทียบเรือด้วย

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือประกอบด้วย
 - ท่าเทียบเรือด้านเหนือ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือน้ำมัน 5 ท่า ท่าเทียบเรือ LPG 2 ท่า และท่าเทียบเรือลากจูง 1 ท่า
 - ท่าเทียบเรือด้านใต้ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือน้ำมัน 3 ท่า

¹ บริษัท สตาร์ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด ก่อตั้งในปี 2539 โดย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 36 และ บริษัท Caltex Trading and Transport Corporation หรือ CTTC (CCTC ถือหุ้นโดย บริษัท เชฟรอน ประเทศไทย จำกัด) (ใน บริษัทอะโรเมติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน). ข่าวสารปิโตรเลียมและปิโตรเคมี : การควบรวมโรงกลั่นระยองและสตาร์. [สายตรง]. แหล่งที่มา :

http://www.aromatics.co.th/thai.market_monitoring_result.asp?ID=53. [23 กุมภาพันธ์ 2551].)

² บริษัท โรงกลั่นน้ำมันระยอง จำกัด ก่อตั้งในปี 2539 โดย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และ บริษัท เชลล์ในประเทศไทย จำกัด ต่อมาในปี 2547 บริษัท เชลล์ในประเทศไทย จำกัด ได้ขายหุ้นทั้งหมดให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ที่มา : เชลล์ในประเทศไทย. เชลล์ขายหุ้นโรงกลั่นน้ำมันระยองแก่ ปตท. [สายตรง]. http://www.shell.com/home/content/thailand-th/news_and_library_release_2004/new. [21 กุมภาพันธ์ 2551].)

- ท่าผูกเรือกลางน้ำ หรือ SBM (Single Buoy Mooring) ซึ่งอยู่ห่างจากฝั่ง 20 กิโลเมตร (10 ไมล์ทะเล) สามารถรับเรือ VLCC (Very Large Crude Carrier) ขนาด 300,000 ตัน (Displacement) กินน้ำลึก 20 เมตร³ ได้ โดยผูกยึดด้วยสมอ 6 ตัว

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

- สินค้าผ่านท่าเรือเป็นน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันอากาศยาน น้ำมันเตา และก๊าซ LPG
- สินค้าขาเข้า เป็นน้ำมันดิบ ร้อยละ 80 มาจากตะวันออกกลาง และที่เหลือมาจากตะวันออกไกล สินค้าขาออก เป็นผลิตภัณฑ์น้ำมัน ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งชายฝั่งไปยังกรุงเทพฯ ชลบุรี (ศรีราชา) สมุทรสาคร (มหาชัย) สมุทรสงคราม (แม่กลอง) สุราษฎร์ธานี สงขลา
- ลูกค้าที่สำคัญได้แก่ บริษัท เชลล์ในประเทศไทย จำกัด บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) บริษัท เชฟรอนประเทศไทย จำกัด
- เรือที่แวะจอดเทียบท่าเป็นเรือน้ำมันและเรือบรรทุกก๊าซ ขนาดประมาณ 8,000 ตัน – 100,000 ตัน โดยเรือ VLCC ซึ่งบรรทุกขนถ่ายที่ท่า SBM เข้าเทียบท่าปีละ 60 ลำ ใช้เวลาขนถ่ายโดยเฉลี่ย 48 – 50 ชั่วโมงต่อปี บรรทุกน้ำมันดิบประมาณ 2 ล้านบาร์เรลต่อลำ
- เรือชายฝั่งแวะจอดที่ ท่าเทียบเรือด้านใต้ สะพานเทียบเรือหมายเลข 3
- อัตราการใช้ท่าเรือโดยเฉลี่ยร้อยละ 60⁴
- สินค้าขนส่งต่อไปยังลูกค้าโดยทางเรือเป็นหลัก กล่าวคือ ประมาณร้อยละ 60 – 70 ส่วนที่เหลือขนส่งทางรถบรรทุกประมาณ 300 เที่ยว/วัน และทางท่อ
- ตั้งแต่ปี 2006 เป็นต้นมาปริมาณเรือแวะจอดเทียบท่าลดลง เนื่องจากการขนส่งไปยังลาลูกาเปลี่ยนไปใช้ทางท่อแทน

จุดแข็งของท่าเรือ

ท่าเรือมีปริมาณสินค้าผ่านท่าที่แน่นอน ทั้งนี้เพราะอยู่ในเครือบริษัทที่เข้มแข็ง

³ เรือที่สามารถผ่านช่องแคบมะละกาได้ต้องกินน้ำลึกไม่เกิน 20.7 เมตร (สัมภาษณ์ ธีรพล ปรากฏ, Waterfront Coordinator and Port Facility Security Officer บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด, 25 ธันวาคม 2550.)

⁴ สูตรในการคำนวณหาอัตราการใช้ท่าเรือใน 1 เดือน คือ

จำนวนชั่วโมงที่เรือเข้าเทียบท่า

24 ชั่วโมง X 30 วัน

ปัญหาของท่าเรือ

1. สำนักงานท่าเรือมาบตาพุดเรียกเก็บค่าภาระบางตัวทำให้ค่าใช้จ่ายสูงขึ้นโดยไม่จำเป็น ได้แก่ Wharfage ซึ่งเริ่มเรียกเก็บเมื่อ พ.ศ.2549 ค่าภาระดังกล่าวไม่สมควรจะเก็บทั้งนี้เพราะเอกชนเป็นผู้ลงทุนสร้างท่าเทียบเรือเอง ดูแลท่าเทียบเรือเอง และได้จ่ายค่าเช่าให้กับการนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด
2. สำนักงานท่าเรือมาบตาพุดไม่ได้เป็นแกนนำในหลายเรื่อง เช่น ISPS Code⁵
3. สาธารณูปโภค ได้แก่ น้ำประปา และไฟฟ้า ไม่เพียงพอ
4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีมากทำให้การทำงานยุ่งยาก เช่น การส่งออกต้องเกี่ยวข้องกับกรมศุลกากร ถ้าสินค้าใช้ในประเทศต้องเกี่ยวข้องกับกรมสรรพสามิต
5. ประเทศไทยยังไม่ให้สัตยาบันสนธิสัญญา MARPOL มีผลทำให้กองเรือไทยถูกลดขนาดลงไปเรื่อย และไม่สามารถแข่งขันได้กับต่างประเทศ

แผนพัฒนาท่าเรือ

ในวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2552 บริษัท SPRC และ บริษัท RRC จะแยกการบริหารออกจากกัน เป็นผลให้ บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด เลิกประกอบกิจการ

⁵ ISPS Code หรือ International Ship and Port Facility Security Code เป็น ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea , SOLAS (1974) (as amended 2002) เป็นมาตรการที่รัฐบาลสหรัฐอเมริกาเสนอต่อองค์การทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organisation/IMO) หลังจากที่เกิดเหตุการณ์ก่อการร้ายในสหรัฐ ฯ เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 (ใน Wikipedia, the Free Encyclopedia. ISPS Code. [Online]. Available from http://en.wikipedia.org/wiki/ISPS_Code [23 กุมภาพันธ์ 2551].)

ด้วยประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าว ที่กำหนดให้เรือและท่าเรือระหว่างประเทศต้องมีการปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ เพื่อป้องกันภัยคุกคามด้านการก่อการร้ายหรือการกระทำความผิดเป็นโจรสลัด หรือการกระทำอื่นใด อันอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำ และเพื่อให้มั่นใจว่าเรือและท่าเรือมีการรักษาความปลอดภัยอย่างเพียงพอและเหมาะสม จึงได้กำหนดบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบของหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องไว้ใน “คู่มือการรักษาความปลอดภัยสำหรับท่าเรือ” ซึ่งมีเนื้อหาที่สำคัญดังนี้ การกำหนดค่านิยามที่เกี่ยวข้อง การบังคับใช้ หน้าที่ความรับผิดชอบของท่าเรือ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยของท่าเรือและระดับการรักษาความปลอดภัย (ในประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ผู้ประกอบกิจการท่าเรือซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค อันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 [ฉบับที่ 2].)

วัน เดือน ปี	19 ธันวาคม 2550	เวลา 14.00 – 16.00 น.
สถานที่	บริษัท มาบตาพุดแทงค์ เทอร์มินัล จำกัด 271 ถนนสุขุมวิท นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21150	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสุวิทย์ วิศิษฐ์วรณัฐ	ตำแหน่ง ผู้จัดการท่าเรือส่วนปฏิบัติการ
เรื่อง	ท่าเทียบเรือมาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล	

ความเป็นมาของท่าเรือ

บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด เป็นบริษัทในเครือ บริษัท Siam Cement Group Chemicals จำกัด หรือ SCG Chemicals โดยบริษัท SCG Chemicals ถือหุ้นร้อยละ 65 บริษัท Rayong Olefins จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 25 และอื่น ๆ ถือหุ้นร้อยละ 10 ดังนั้นวัตถุประสงค์หลักของท่าเทียบเรือ คือ ให้บริการเฉพาะของกลุ่มบริษัทในเครือ SCG Chemicals (Dedicated Terminal) ท่าเรือก่อสร้างในปี 2538 แล้วเสร็จในปี 2541

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือประกอบด้วยสะพานเทียบเรือ 2 ท่า ได้แก่
 - สะพานเทียบเรือที่ 1 ความยาว 370 เมตร ความลึกหน้าท่า 15.5 เมตร สามารถรับเรือขนาด 100,000 dwt ความยาวเรือไม่เกิน 260 เมตร ความกว้างไม่เกิน 40 เมตร แต่เนื่องจากร่องน้ำ (Approach Channel) มีความลึกเพียง 12.5 เมตร ทำให้เรือขนาดใหญ่ต้องรอน้ำขึ้นเพื่อเข้าเทียบท่า หรือต้องลดขนาดเรือแะจอดให้เล็กลงเหลือเพียง 50,000 dwt และแะจอดถี่ขึ้น ทำให้เสียค่าขนส่งและค่าใช้จ่ายสูงขึ้น
 - สะพานเทียบเรือที่ 2 ความยาว 225 เมตร (จากจุดผูกเชือก) ความลึกหน้าท่า 10.5 เมตร สามารถรับเรือขนาด 20,000 dwt ความยาวเรือไม่เกิน 180 เมตร ความกว้าง 30 เมตร แต่เรือที่แะจอดประกอบด้วยเรือชายฝั่งขนาด 500 dwt และเรือระหว่างประเทศขนาด 6,000 – 8,000 dwt
- บรรทุกขนถ่ายโดยหัวสูบ (Loading Arm) และท่อ (Pipe)
- สีนค้ำเก็บรักษาไว้ในถัง (Tank Farm) มีทั้งหมด 25 ถัง ความจุรวม 400,000 ลูกบาศก์เมตร หรือ 280,000 ตัน

- สินค้าส่วนใหญ่ขนส่งต่อไปให้ลูกค้าโดยทางท่อ (Pipeline) เพราะมีความปลอดภัยสูง และส่งทางรถบรรทุกในปริมาณที่ไม่สูงนัก

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

- สินค้าผ่านท่าเรือเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมันและก๊าซ โดยร้อยละ 90 เป็นสินค้าขาเข้า และร้อยละ 10 เป็นสินค้าขาออก
- ท่าเรือมีลูกค้า 6 รายซึ่งทั้งหมดอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด
- เรือที่แวะจอดมี 3 ขนาด คือ เรือเดินสมุทรขนาด 50,000 dwt (3 เที่ยว/เดือน) และขนาด 6,000 dwt และเรือชายฝั่งขนาด 500 dwt
- อัตราการใช้ท่าเรือโดยเฉลี่ยร้อยละ 50 – 60 แต่บางช่วงสูงถึงร้อยละ 70 ทำให้เรือต้องรอคอยเพื่อเทียบท่า¹

จุดแข็งของท่าเรือ

ท่าเรือมีปริมาณสินค้าผ่านท่าที่แน่นอน ทั้งนี้เพราะอยู่ในเครือบริษัทที่เข้มแข็ง

1. ลูกค้าเป็นบริษัทในเครือ SCG Chemicals ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทที่เข้มแข็ง
2. ลูกค้าทั้งหมดอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมและการป้องกันอุบัติเหตุ

- จำลองสถานการณ์ถึง 40 กรณี และทำการซ้อมรับมือกับกรณีเหล่านี้เดือนละ 1 ครั้ง
- ประสานงานกับท่าเทียบเรือที่บรรทุกขนถ่ายสินค้าประเภทเดียวกัน ในการให้ข้อมูลเรื่องอุปกรณ์ที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุ และพยายามจัดซื้ออุปกรณ์ที่ใกล้เคียงกัน เพื่อจะสามารถใช้ร่วมกันได้เมื่อเกิดเหตุ
- พบปะกับชุมชนใกล้เคียงกับนิคม ฯ เดือนละครั้ง เพื่อสอบถามปัญหาสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากท่าเรือ

¹ สูตรในการคำนวณหาอัตราการใช้ท่าเรือใน 1 ปี คือ

จำนวนชั่วโมงที่เรือเข้าเทียบท่า

จำนวนชั่วโมงใน 1 ปี X 0.9

หมายเหตุ : 0.9 คือจำนวนชั่วโมงที่ท่าเรือไม่สามารถทำงานหรือให้บริการ (Idle Time)

ปัญหาของท่าเรือ

1. การที่เป็นท่าเทียบเรือเฉพาะ (Dedicated Berth) ลูกค้านำจำกัด ทำให้ไม่สามารถใช้ท่าเรือคู่กับการลงทุน กล่าวคือ ตามสัญญาที่ทำไว้กับการนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นท่าเทียบเรือที่ให้บริการเฉพาะบริษัทในเครือ SCG Chemicals ซึ่งมีลูกค้าจำกัดเพียง 6 ราย ทำให้ไม่สามารถใช้ท่าเรือได้มากกว่าที่เป็นอยู่
2. ขนาดร่องน้ำจำกัด ไม่สามารถรับเรือขนาดใหญ่ได้ ทำให้ลูกค้าเสียค่าขนส่งและค่าใช้จ่ายสูงขึ้น หากต้องการร่องน้ำที่มีความลึกมากกว่านี้ ท่าเทียบเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขุดลอกเอง ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายมหาศาล
3. เรือเข้าออกช่องทางเดียว หากเกิดอุบัติเหตุ อาจส่งผลให้เรือไม่สามารถเข้าออกได้ทั้งหมด
4. เจ้าหน้าที่นำร่องมีไม่เพียงพอ ในขณะที่ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือมาบตาพุด มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี ดังนั้นในอนาคตเรืออาจต้องใช้เวลารอเข้าเทียบท่านานขึ้น

แผนพัฒนาท่าเรือ

บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ได้ประมาณการว่า ในปี 2553 ปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือจะเพิ่มขึ้นเป็น 5 ล้านตันต่อปี บริษัท ฯ ได้วางแผนระยะสั้นเพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้น โดยการเพิ่มอุปกรณ์บรรทุกขนถ่าย ได้แก่ หัวสูบล้อย อย่งไรก็ตามยังมีแผนระยะยาวที่จะก่อสร้างสะพานเทียบเรือที่ 3 ซึ่งสามารถรับเรือขนาด 80,000 dwt

วัน เดือน ปี	18 ธันวาคม 2550	เวลา 14.00 – 16.00 น.
สถานที่	บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด เลขที่ 11 ถนนไธ – 5 นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21150	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณณัฐพล ศิลาคุปต์	ตำแหน่ง Government Affairs Officer
เรื่อง	ท่าเรือท่าเรือเทียบเรือโกลว์ เอสพีพี	

ความเป็นมาของท่าเรือ

ท่าเรือเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มบริษัทโกลว์ ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทที่ดำเนินธุรกิจผลิตไฟฟ้าโดยใช้ก๊าซธรรมชาติและถ่านหินเป็นเชื้อเพลิง และธุรกิจผู้ผลิตพลังงานร่วม ได้แก่ ไอน้ำ น้ำสะอาด และน้ำปราศจากแร่ธาตุ ให้กับกลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและนิคมใกล้เคียง ดังนั้นวัตถุประสงค์ของท่าเรือ เพื่อขนถ่ายถ่านหินเพื่อใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้าและผลิตพลังงานร่วม ท่าเรือเริ่มประกอบการในปี 2544

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือยาว 225 เมตร สามารถรับเรือขนาด 55,000 dwt ความยาวไม่เกิน 180 เมตร กินน้ำลึก 12.5 – 13.5 เมตร
- อุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าประกอบด้วย หัวตักปากจระเข้ (Grab) และสายพานลำเลียง (Conveyer Belt)
- ขั้นตอนในการขนถ่าย คือ สินค้าถูกตักขึ้นจากระวางเรือโดยหัวตักปากจระเข้และวางในสายพานลำเลียง จากนั้นสินค้าก็就会被เคลื่อนย้ายไปกองไว้ในลานวางสินค้า (Stock Yard)

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

- สินค้าขาเข้า ได้แก่ ถ่านหิน (บิทุมินัส) ซึ่งนำเข้าจากอินโดนีเซีย โดยบริษัท บ้านปู จำกัด (มหาชน) และได้ทำสัญญาซื้อถ่านหินต่อจากบริษัท บ้านปู จำกัด (มหาชน) เป็นเวลา 25 ปี เพื่อเป็นเชื้อเพลิงนำมาผลิตไฟฟ้าและผลิตพลังงานร่วม ได้แก่ ไอน้ำ น้ำสะอาด และน้ำปราศจากแร่ธาตุซึ่งโรงงานของกลุ่มบริษัทโกลว์ ตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และนิคมอุตสาหกรรมตะวันออกจังหวัดระยอง ทำการผลิตกระแสไฟฟ้า และผลิตพลังงานร่วมให้กับกลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและนิคมใกล้เคียง
- สินค้าขาออก ไม่มี

- เรือที่แวะจอดเทียบท่าเป็นเรือขนาด 55,000 dwt ส่วนใหญ่เป็นเรือสัญชาติฟิลิปปินส์ ซึ่งเข้าเทียบท่าเพียงเดือนละ 1 เทียวเท่านั้น

จุดแข็งของท่าเรือ

ท่าเรืออยู่ในเครือบริษัทที่มีมาตรฐานในการรักษาสິงแวดล้อมสูง ดังจะเห็นได้จากท่าเรือไม่อนุญาตให้เรือที่แวะจอดเทียบท่า กำจัดขยะ เติมน้ำใช้ ซ่อมบำรุง และปล่อยน้ำอับเฉาในบริเวณท่าเทียบเรือ และในการขนถ่ายถ่านหิน หากเกิดปัญหาเรื่องฝุ่น ท่าเรือมีระบบสเปรย์ป้องกัน และในบริเวณรอบ ๆ ท่าเรือได้ใช้ผ้าใบปิดกัน เพื่อดักเศษของถ่านหิน และเป็นการป้องกันมิให้มีถ่านหินตกลงไปในทะเล

ปัญหาของท่าเรือ ไม่มี

แผนพัฒนาท่าเรือ ไม่มี

วัน เดือน ปี	28 มกราคม 2551	เวลา 14.00 – 16.00 น.
สถานที่	บริษัท บี แอล ซี พี เพาเวอร์ จำกัด เลขที่ 9 ถนน ไอ – 8 นิคมอุตสาหกรรม มาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21150	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสัจจะ วิบูลย์ลักษณะกุล	ตำแหน่ง ผู้จัดการขนถ่ายวัสดุและเชื้อเพลิง
เรื่อง	ท่าเทียบเรือ BLCP	

ความเป็นมาของท่าเรือ

ท่าเทียบเรือบีแอลซีพี เป็นส่วนหนึ่งของ บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง บริษัท บ้านปู จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ผลิตไฟฟ้า จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นฝ่ายละ 50% ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายกระแสไฟฟ้าให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

ท่าเรือบริหารโดย บริษัท เพาเวอร์เจเนอเรชั่น จำกัด วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือเพื่อขนถ่ายถ่านหินเพื่อใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้า โรงไฟฟ้าบีแอลซีพี ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 2 โดยลงนามเช่าพื้นที่จากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประมาณ 600 ไร่ เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2543 รวมระยะเวลาในการเช่า 30 ปี ท่าเรือเริ่มประกอบกิจการเมื่อปี 2549

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือ ยาว 380 เมตร สามารถรับเรือขนาด Cape Size คือ 170,000 dwt หรือ 90,000 gt
- อุปกรณ์ขนถ่าย ประกอบด้วย สายพานลำเลียงจำนวน 2 ชุด ที่มีแผ่นกำบังลม ป้องกันการฟุ้งกระจายของถ่านหิน
- ลานกองถ่านหิน ซึ่งมี 3 กอง โดย 2 กองแรก จะใช้หมุนเวียน (Active Stock) สำหรับการผลิตกระแสไฟฟ้า ส่วนกองใต้สุดเป็นกองถ่านหินสำรอง (Dead Stock) ที่มีการบดอัดแน่นและปลุกหญ้าคลุม
- ระบบสเปรย์น้ำซึ่งสามารถปรับความแรงของน้ำได้ตามความแรงของกระแสลม และยังมีการติดตั้งกำแพงเปลี่ยนทิศทางลม สูงถึง 6 เมตร เพื่อไม่ให้เกิดฝุ่นฟุ้งกระจายหรือการสันดาปจากความร้อน บริเวณใต้ลานกองถ่านหินมีการปูด้วยวัสดุกันซึมคุณภาพดี เพื่อป้องกันน้ำไหลลงสู่ใต้ดิน โดยน้ำจากการสเปรย์กองถ่านหินจะถูกรวบรวมไปที่บ่อตกตะกอน ก่อนจะนำกลับมาใช้ในการสเปรย์ต่อไป

- เครื่องตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองถึง 3 บริเวณ คือ ด้านเหนือ ด้านใต้ของลานกองถ่านหิน และที่ชุมชนตากวน-อ่าวประดู่

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

- เรือสินค้าเทกอง บรรทุกถ่านหินบิทูมินัส จากประเทศออสเตรเลีย เพื่อใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้า เนื่องจากท่าเรือเพิ่งเริ่มประกอบกิจการเมื่อปี 2549 จึงมีเรือผ่านท่าเพียง 14 ลำ
- สินค้าผ่านท่ามีเฉพาะขาเข้าเท่านั้น และมีประเภทเดียว คือ ถ่านหินบิทูมินัส ในปี 2549 มีสินค้าผ่านท่าเรือ 1,885,170 ตัน

จุดแข็งของท่าเรือ

- เป็นท่าเรือน้ำลึกที่เรือสามารถเข้าเทียบท่าได้ทุกเวลา ไม่ต้องรอน้ำขึ้น
- ใช้อุปกรณ์ที่ทันสมัยในการขนถ่ายสินค้า
- มีหน่วยงานของรัฐสนับสนุนช่วยเหลือในเรื่องความปลอดภัย

ปัญหาของท่าเรือ

- การต่อต้านโรงไฟฟ้าจากกลุ่มต่าง ๆ เช่น Green Peace หรือ NGO เป็นต้น
- การขโมยอุปกรณ์ช่วยในการนำเรือเข้า – ออก
- เรือไม่ได้รับอนุญาตให้เติมเชื้อเพลิงไม่ว่าทางบกหรือทางน้ำในขณะที่เรือเทียบท่า
- ไม่สามารถกลับลำเรือได้หากสินค้ายังมีอยู่ในเรือมาก ๆ

แผนพัฒนาท่าเรือ

ไม่มี

ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะ

ควรมีจุดจอดเรือของหน่วยงานของรัฐ เช่น ตำรวจน้ำ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กองทัพเรือ กรมศุลกากร กรมประมง ฯลฯ บริเวณศูนย์กลางใกล้กับท่าเรือต่าง ๆ

วัน เดือน ปี	21 ธันวาคม 2550	เวลา 14.00 – 16.00 น.
สถานที่	บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) เลขที่ 299 หมู่ 5 ถนนสุขุมวิท อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21000	
ผู้ให้ข้อมูล	นาวาโท วิรติ ไสยวรรณ	ตำแหน่ง Port Division
	คุณเอี่ยมสิน เตาทองนันทสิน	ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายท่าเรือและการตลาด
เรื่อง	ท่าเรือ IRPC	

ความเป็นมาของท่าเรือ

- ปี 2521 บริษัท อุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัลไทย จำกัด หรือ TPI จัดทะเบียนเป็นนิติบุคคล ด้วยเงินลงทุน 2,000 ล้านบาท
- ปี 2523 ก่อสร้างสะพานเทียบเรือแห่งแรกเพื่อบรรทุกขนถ่ายสินค้าเหลว
- ปี 2525 ก่อสร้างโรงงานผลิตเม็ดพลาสติก
- ปี 2538 จัดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดมหาชน
- ปี 2542 ก่อสร้างสะพานเทียบเรือแห่งที่ 2 เพื่อบรรทุกขนถ่ายสินค้าเทกองและสินค้าตู้ และเป็นท่าเทียบเรือสาธารณะ
- ปี 2543 เปลี่ยนเป็น บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเรือประกอบด้วยสะพานเทียบเรือ 2 ท่า
 - สะพานเทียบเรือ 1 หรือ LCT (Liquid and Chemical Terminal) วัตถุประสงค์เพื่อบรรทุกสินค้าเหลวและผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 8 ท่า ระดับน้ำหน้าท่า 6 – 19 เมตร สามารถรับเรือขนาด 1,000 – 250,000 dwt รายละเอียดสิ่งขงของท่าเทียบเรือมีดังนี้

Wharf No	Min. LOA	Max. LOA	Depth	Max. dwt
1	50 ม.	158 ม.	8 ม.	20,000
2A	50 ม.	340 ม.	18.5 ม.	250,000
2B	50 ม.	340 ม.	19 ม.	250,000
3	50 ม.	280 ม.	15 ม.	80,000
4	50 ม.	250 ม.	12 ม.	50,000
5	50 ม.	120 ม.	6 ม.	4,000
6A1	50 ม.	100 ม.	6 ม.	3,000
6A2	50 ม.	100 ม.	6 ม.	3,000

ปัจจุบันท่า 6A1 6A2 ไม่ได้ใช้งานเพราะคลื่นลมแรง

- สะพานเทียบเรือ 2 หรือ BCT (Bulk and Container Terminal) วัตถุประสงค์เพื่อให้บริการแก่สาธารณะ เพื่อขนถ่ายสินค้าเทกองและสินค้าตู้ โดยมีลานวางตู้สินค้าได้ 3,000 TEUs ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 8 ท่า ความยาวท่ารวม 900 เมตร ยาว 48 เมตร ระดับน้ำหน้าท่าลึก 5 – 17 เมตร สามารถรับเรือขนาด 800 – 150,000 dwt รายละเอียดสังเขปของท่าเทียบเรือมีดังนี้

Wharf No	Min. LOA	Max. LOA	Depth	Max. dwt
6B	-	100 ม.	6 ม.	2,000
2C	-	200 ม.	6 ม.	2,000
7A	-	160 ม.	9 ม.	8,000
7B	-	150 ม.	5 ม.	3,000
8A1	100 ม.	210 ม.	15 ม.	60,000
8A2	100 ม.	300 ม.	17 ม.	150,000
8B1	100 ม.	210 ม.	7 ม.	40,000
8B2	100 ม.	210 ม.	11 ม.	60,000

ท่าเทียบเรือ 7A และ 7B ท่าเทียบเรือลำเลียง สำหรับท่าเทียบเรือ 8B1 และ 8B2 ยังไม่สามารถรับเรือได้ตามที่กำหนดเนื่องจากระดับน้ำหน้าท่าไม่ลึกพอ

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

- สินค้าผ่านท่าเรือส่วนใหญ่เป็นสินค้าของบริษัทและในเครือ
- ท่า LCT สินค้าที่ผ่านท่าประกอบด้วย
 - ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม คิดเป็นร้อยละ 80 ของสินค้าทั้งหมด ซึ่งในจำนวนนี้เป็นน้ำมันที่นำเข้าและส่งออกไปยังต่างประเทศ ร้อยละ 30 และเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ขนส่งในประเทศ ร้อยละ 70 ได้แก่ พระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ อ郁ธยา และชุมพร โดยขนส่งด้วยเรือขนาด 1,000 – 5,000 dwt
 - ผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี คิดเป็นร้อยละ 20 ของสินค้าผ่านท่า
- ท่า BCT สินค้าขาเข้าส่วนใหญ่เป็นถ่านหินเพื่อนำมาผลิตกระแสไฟฟ้า ส่วนสินค้าขาออกเป็นปุย
- ในช่วงปี 2542 – 2545 มีสินค้าตู้ผ่านท่าเรือ เนื่องจากในช่วงดังกล่าวตู้สินค้าขาเข้ามากกว่าขาออก ทำให้เจ้าของสินค้าไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการนำเข้าตู้เปล่า ตั้งแตปี 2546

เป็นต้นมา ตู้ขาเข้ามีน้อยมาก ทำให้ค่าขนส่งสูงกว่าท่าเรือแหลมฉบังและจำนวนสายเรือมีน้อยกว่า จึงไม่มีสินค้าตู้ผ่านท่า

- อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ

- ท่า LCT อยู่ที่ร้อยละ 65 – 70
- ท่า BCT ท่าเทียบเรือ 6B 6C 7B 8B1 และ 8B2 อยู่ที่ร้อยละ 15 – 20 ระดับน้ำหน้าท่ามีความลึกไม่เพียงพอ และในฤดูมรสุมเรือขนาดเล็กและเรือลำเลียง ไม่สามารถบรรทุกและขนถ่ายสินค้าได้
- ส่วนท่า 8A1 8A2 และ 7A อยู่ที่ร้อยละ 40 – 50

จุดแข็งของท่าเรือ

1. อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 หรือถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นถนนสายหลักของประเทศ
2. สามารถรับเรือใหญ่ขนาด 250,000 dwt

ปัญหาของท่าเรือ

ไม่มีเขื่อนกันคลื่นทำให้ท่าเทียบเรือบางท่าไม่สามารถใช้งานได้ตลอดทั้งปี

แผนพัฒนาท่าเรือ

ไม่มี

วัน เดือน ปี	13 กุมภาพันธ์ 2551	เวลา 9.30 – 12.30 น.
สถานที่	บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด เลขที่ 62 หมู่ 3 ตำบลแม่รำพึง อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 77140	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณมานพ เหลืองไพโรจน์	ตำแหน่ง ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงาน ปฏิบัติการท่าเรือ
เรื่อง	ท่าเรือประจวบ (ท่าเรือบางสะพาน)	

ความเป็นมาของท่าเรือ

ท่าเรือประจวบหรือที่รู้จักกันทั่วไปว่าท่าเรือบางสะพาน เริ่มก่อสร้างในปี 2535 แล้วเสร็จในปี 2537 ท่าเรือเป็นธุรกิจหนึ่งในเครือสหวิริยาสตีลอินดัสตรี หรือ SSI โดย บริษัท สหวิริยาสตีลอินดัสตรี จำกัด ถือหุ้นท่าเรือร้อยละ 51 ท่าเรือก่อสร้างขึ้นเพื่อให้บริการบรรทุกขนถ่ายวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์หลักของเครือ SSI ที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือ ได้แก่

- บริษัท สหวิริยาสตีลอินดัสตรี จำกัด หรือ SSI ประกอบอุตสาหกรรมผลิตเหล็กแผ่นรีดร้อน
- บริษัท เหล็กแผ่นรีดเย็นไทย จำกัด หรือ TCRSS ประกอบอุตสาหกรรมผลิตเหล็กแผ่นรีดเย็น
- บริษัท เหล็กแผ่นเคลือบไทย จำกัด หรือ TCS ประกอบอุตสาหกรรมผลิตเหล็กแผ่นเคลือบสังกะสี
- บริษัท บางสะพานบาร์มิล จำกัด (มหาชน) หรือ BSBM ประกอบอุตสาหกรรมผลิตเหล็กเส้นกลม และเหล็กเส้นข้ออ้อย
- บริษัท บี เอส เมทัล จำกัด หรือ BSM ประกอบอุตสาหกรรมผลิตท่อเหล็ก

การก่อสร้างท่าเรือในระยะแรกมีวัตถุประสงค์เพื่อการนำเข้า – ส่งออกสินค้าเหล็กให้กับบริษัทในเครือสหวิริยา ในปี 2543 ท่าเรือประจวบได้ทำหนังสือขออนุญาตการอนุมัติให้เป็นท่าเทียบท่าเรือขนถ่ายสินค้าทั่วไป เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2543

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือมีพื้นที่ 600 ไร่ ปัจจุบันใช้พื้นที่ไปเพียงร้อยละ 60 ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ 4 ชุดภาพรวมการใช้ท่าเรือ (Berth Occupancy) อยู่ที่ร้อยละ 50 รายละเอียดท่าเรือมีดังนี้

ท่าเทียบเรือ	ขนาด	ความลึก*	ความสามารถรับเรือ
A1 – A2	15 X 450 ม.	15 ม.	ไม่เกิน 100,000 dwt คราวละ 2 ลำ
B1 – B2	25 X 245 ม.	8–12 ม.	ไม่เกิน 20,000 dwt คราวละ 2 ลำ

ท่าเทียบเรือ	ขนาด	ความลึก*	ความสามารถรับเรือ
C1 – C2	50 X 450 ม.	14 ม.	ไม่เกิน 80,000 dwt คราวละ 2 ลำ
C3 – C5	50 X 442 ม.	8 ม.	ไม่เกิน 20,000 dwt คราวละ 2 ลำ
D	50 X 250 ม.	8 ม.	เรือลำเลียงไม่เกิน 2,200 dwt คราวละ 4 ลำ

*ความลึกที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง

- เชื้อเพลิงคลิ่นความยาว 1,400 เมตร
- มีคลังสินค้าทัณฑ์บน และลานสินค้ากลางแจ้ง
- มีเรือนำร่อง เรือลากจูง และเครื่องหมายการเดินเรือ

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าผ่านท่าเรือเกือบทั้งหมดเป็นเหล็กและผลิตภัณฑ์เหล็ก โดยมีรายละเอียดดังนี้

- สินค้าขาเข้า ได้แก่ เหล็กแผ่นแบน (Slab) และเหล็กเส้นยาว (Billet) ซึ่งนำเข้าจากประเทศบราซิล รัสเซีย (ทั้งด้านแปซิฟิก และทะเลดำ)
- สินค้าขาออก ได้แก่
 - ผลิตภัณฑ์จากเหล็ก ได้แก่ เหล็กรีดร้อน เหล็กรีดเย็น และเหล็กเส้น ซึ่งส่วนหนึ่งส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยแผ่นเหล็กรีดเย็นจะส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น และเวียดนาม และแผ่นเหล็กรีดร้อนส่งออกไปยัง อเมริกา จีน เวียดนาม อินเดีย (เพื่อส่งออกต่อไปยังตะวันออกกลาง) และอีกส่วนหนึ่งส่งต่อไปยังบริษัทในเครือสหวิริยา ซึ่งอยู่ในอุตสาหกรรมบางปะกง นิคมอุตสาหกรรมพระประแดง และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เพื่อใช้ในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ โดยเรือลำเลียงของบริษัทเรือลำเลียงบางปะกง ซึ่งเป็นบริษัทในเครือสหวิริยา
 - น้ำมันปาล์ม ส่วนใหญ่มาจากอำเภอท่าแซะ จังหวัดชุมพร เพื่อส่งออกไปยังประเทศมาเลเซีย เวียดนาม และจีน
- เรือที่ผ่านท่าเรือประกอบด้วยเรือสินค้าทั่วไปขนาดประมาณ 80,000 dwt และเรือลำเลียง นอกจากนี้ยังมีเรือราชการ ได้แก่ ตำรวจน้ำ กองทัพเรือ รวมถึงเรือประมง
- การขนส่งสินค้านี้ระหว่างท่าเรือกับโรงงานเหล็กของเครือสหวิริยาซึ่งอยู่ห่างจากท่าเรือ 6 กิโลเมตร¹ ขนส่งโดยรถบรรทุกของบริษัท ซี เอ อาร์ เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทขนส่งในเครือสหวิริยาเช่นกัน โดยเสียค่าขนส่งเที่ยวละ 1,000 บาท

¹ ถนนที่เชื่อมต่อท่าเรือกับโรงงานเหล็กของกลุ่มสหวิริยา เป็นถนนส่วนบุคคลซึ่งท่าเรือเป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง เนื่องจากถนนดังกล่าว ต้องรองรับการขนส่งเหล็กซึ่งมีน้ำหนักมาก จึงเป็นถนนที่มีมาตรฐานสูงกว่าถนนที่

จุดแข็งของท่าเรือ

ระดับน้ำหน้าท่าลึก 15 เมตร ลึกเหมาะสมกับการรับเรือเดินสมุทรขนาด Panamax ได้

ปัญหาของท่าเรือ

1. การขยายสินค้าไปเป็นประเภทอื่น ได้แก่ สินค้าตู้ ไม่ประสบความสำเร็จ ทั้งนี้เนื่องจากขาดโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อ ทั้งทางถนน รถไฟ และการขนส่งชายฝั่ง

- ถนน ปัจจุบันถนนจากถนนเพชรเกษมเข้ามายังท่าเรือเป็นถนน (สาย 3169) ที่ผ่านชุมชน ขนาด 2 ช่องทางจราจร บางช่วงค่อนข้างแคบ ไม่เหมาะกับการขนส่งตู้สินค้า จำเป็นต้องมีการตัดถนนสายใหม่ตรงจากถนนเพชรเกษมเข้าสู่ท่าเรือระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร ซึ่งต้องมีการเวนคืนที่ดินจากชุมชน หากไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐก็ไม่สามารถทำได้

- รถไฟ ปัจจุบันมีทางรถไฟผ่านอำเภอบางสะพานห่างจากท่าเรือประมาณ 200 เมตร แต่ไม่สามารถเชื่อมต่อท่าเรือ เพราะติดพระราชบัญญัติของการรถไฟ นอกจากนั้นวัตถุประสงค์หลักของการรถไฟแห่งประเทศไทย คือ การขนส่งผู้โดยสาร สำหรับสินค้าก็มีรายการสินค้าที่ขนส่งเรียงตามลำดับความสำคัญ ปัญหาอีกประการ คือ รางรถไฟไม่พอกับการขนส่ง เพราะขาดรางคู่

- การขนส่งชายฝั่ง ในทางปฏิบัติการขนส่งชายฝั่งไม่อาจจะกระทำได้ ทั้งนี้เพราะติดขัดข้อกฎหมายที่กำหนดให้เรือค้าชายฝั่งได้นั้นจะต้องเป็นเรือไทยเท่านั้น² นอกจากนี้ยังขาดแคลนท่าเรือชายฝั่งที่เป็นท่าเรือสาธารณะ

2. น้ำประปา ไม่เพียงพอ ขาดอ่างเก็บน้ำ ปัจจุบันอาศัยน้ำจากอ่างเก็บน้ำที่บ้านช้างแร้ง อำเภอบางสะพานน้อย โดยมีระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร เมื่อมีเรือขนาดใหญ่มาจอดเทียบท่า จะยังมีปัญหาน้ำไม่เพียงพอได้

ก่อสร้างโดยกรมทางหลวง (สัมภาษณ์ มาณพ เหลืองไพโรจน์, ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการท่าเรือ, 13 กุมภาพันธ์ 2551.)

² ตามกฎหมายศุลกากร การค้าชายฝั่ง (Coasting Trade) หมายถึง การค้าทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งยังที่อีกหนึ่งในราชอาณาจักรไทย รวมถึงการขนส่งคนโดยสารหรือสิ่งของ หรือการลากจูง เพื่อหากำไรจากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำประเทศไทย แต่ไม่รวมถึงการทำประมง ซึ่งจับสัตว์น้ำอย่างเดียว หากทำการรับซื้อสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำจากภาคหนึ่งเพื่อนำเข้ามาขายยังอีกภาคหนึ่งนั้น ไม่ว่าจะกระทำการค้าแล้ว ย่อมถือว่าขณะนั้นเรือลำนั้นได้ทำการค้าชายฝั่ง เรือที่จะทำการค้าชายฝั่งและผู้ที่ทำการค้าชายฝั่งได้นั้น ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยมาตรา 8 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ใน การท่าเรือแห่งประเทศไทย. สาระท่าเรือ [สายตรง] แหล่งที่มา:

http://www1.port.co.th/knowledge/magazine/magazine465_1.html, [22 กุมภาพันธ์ 2551].

3. ไฟฟ้า ปัจจุบันสายไฟฟ้าของโรงงานอุตสาหกรรม และท่าเรือยังไม่ได้แยกสายกับครัวเรือน ทำให้ไม่เพียงพอ อุตสาหกรรมต้องผลิตไฟฟ้าเอง ซึ่งท่าเรือขอพ่วงใช้กับอุตสาหกรรมอยู่ หากท่าเรือมีการขนส่งตู้สินค้า จำเป็นต้องใช้ปั่นจั่นในการยกขนตู้สินค้า ซึ่งต้องใช้ไฟเพิ่มขึ้น ซึ่งกำลังไฟที่มีอยู่ไม่พอเพียง

4. ขัดแย้งกับวิถีชาวบ้าน รถเทลเลอร์ที่ขนส่งตู้สินค้าจะทำให้บ้านนกนางแอ่นสะเทือนและเสียหาย

5. ไม่สามารถขยายท่าเรือ เนื่องจากติดปัญหาผังเมืองของบางสะพาน

6. ความขัดแย้งกับชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประมง เนื่องจากระบบนิเวศน์ของท่าเรือดี ทำให้มีปลาเข้ามาอาศัยอยู่มาก และชาวประมงพยายามจะเข้ามาจับปลา ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุและอันตรายทั้งกับเรือสินค้าและเรือประมง

7. รัฐไม่ให้การสนับสนุนท่าเรือเอกชน ซึ่งในความเป็นจริงแล้วท่าเรือเอกชนแม้จะลงทุน บริหารและประกอบการโดยเอกชน แต่รัฐก็ได้ประโยชน์จากท่าเรือเอกชน อย่างน้อยที่สุด ท่าเรือเอกชนก็ช่วยให้รัฐประหยัดงบประมาณในการก่อสร้างท่าเรือซึ่งเป็นเงินลงทุนสูงมาก ดังนั้นรัฐควรพิจารณาว่า รัฐสามารถใช้ประโยชน์จากท่าเรือเอกชนใดและในด้านใด และควรให้การสนับสนุนในส่วนที่ท่าเรือเอกชนไม่สามารถดำเนินการเองได้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เช่น เชื้อเพลิงคลีนซึ่งใช้เงินก่อสร้างมหาศาล ยากที่จะคุ้มทุนได้ ถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเวนคืนที่ดิน ซึ่งต้องอาศัยกลไกของรัฐเท่านั้นจึงจะกระทำสำเร็จ ไฟฟ้า ประปา เป็นต้น

การพัฒนาท่าเรือในอนาคต

เนื่องจากเรือสทรีวิยามี่แผนจะเปิดโรงงานถลุงเหล็กเพื่อผลิตเหล็กต้นน้ำ และมีแผนจะขยายท่าเรือเพื่อรองรับปริมาณเรือและสินค้าที่จะเพิ่มขึ้น ได้แก่ สินแร่เหล็ก ถ่านโค้ก ซึ่งจะขนส่งในรูปสินค้าเทกอง อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่าย คือ สายพานลำเลียง เรือที่จะเข้าเทียบท่าจะมีขนาดใหญ่ขึ้น ท่าเรือจะก่อสร้างสะพานเทียบเรือความยาวจากฝั่ง 2,000 เมตร และที่ปลายสะพานเป็นท่าเทียบเรือตั้งฉากสะพานความยาว 1,000 เมตร สามารถรับเรือขนาด 250,000 dwt ได้พร้อมกันถึง 3 ลำ

วัน เดือน ปี	14 มกราคม 2551	เวลา 9.00 – 12.00 น.
สถานที่	สำนักงานท่าเรือท่าทอง หมู่ 3 ถนนปากน้ำตาปี ตำบลบางกุ้ง อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84000	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสมชาย จิตตประเสริฐสุข	ตำแหน่ง ผู้จัดการท่าเรือ
เรื่อง	ท่าเรือท่าทอง	

ความเป็นมาของท่าเรือ

JICA ได้ทำการศึกษาการขนส่งชายฝั่งของประเทศไทย และเสนอแนะว่าควรจะมีการก่อสร้างท่าเรือ 4 แห่ง ได้แก่

- ท่าเรือตะพานหิน จังหวัดพิจิตร
- ท่าเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- ท่าเรือปัตตานี
- ท่าเรือเจ้าฟ้า จังหวัดกระบี่

ท่าเรือท่าทองก่อสร้างในปี 2525 โดยกรมเจ้าท่า ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2528 เนื่องจากบริเวณท่าเรือมีระดับน้ำลึกเพียง 2 – 3 เมตร และไม่มีร่องน้ำที่ใช้ในการเดินเรือ ทำให้เรือสินค้าไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ กรมเจ้าท่าจึงได้ทำการขุดลอกร่องน้ำความยาว 25 เมตร ความลึกที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง 4 – 4.5 เมตร และระดับต่ำสุด 3.5 เมตร

เมื่อท่าเรือก่อสร้างแล้วเสร็จ กรมเจ้าท่าได้ส่งมอบท่าเรือให้แก่กรมธนารักษ์ ซึ่งเป็นเจ้าของที่ดิน หลังรับมอบท่าเรือแล้วกรมธนารักษ์ได้มอบให้องค์การบริหารส่วนตำบล เป็นผู้หาผลประโยชน์ จึงได้เปิดให้เอกชนประมูลและรับไปประกอบการ บริษัท ไทยปิโตรเลียมเชอร์วิส จำกัด ได้รับสัมปทานให้เข้าประกอบการ วัตถุประสงค์เริ่มแรกในการประกอบการเพื่อเป็นฐานหลัก (Supply Base) สนับสนุนการขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทย แต่ประสบปัญหามาก เรือไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ จึงได้ปรับเปลี่ยนมารับเรือสินค้าทั่วไปที่ขนส่งอุปกรณ์ในการก่อสร้างเขื่อนรัชชประภา¹ ซึ่งเป็นเรือกินน้ำลึกไม่เกิน 5 เมตร

การดำเนินงานในช่วงแรกที่กล่าวมานี้ ท่าเรือประสบปัญหาขาดทุนมาโดยตลอด เนื่องจากปริมาณสินค้าผ่านท่าเรื่อน้อยมาก ต่อมาในปี 2532 ท่าเรือได้ปรับเปลี่ยนมาขนถ่าย

¹ เขื่อนรัชชประภา (เขื่อนเชี่ยวหลาน) ตั้งอยู่หมู่ที่ 3 ตำบลเขาพัง อำเภอบ้านตาขุน ห่างจากตัวเมืองราว 70 กิโลเมตร

ยิปซัม โดยใช้เรือลำเลียงซึ่งสามารถขนส่งยิปซัมได้คราวละประมาณ 1 ตัน² ขนส่งยิปซัมไปขนถ่ายกลางน้ำลงเรือเดินสมุทรที่จอดทอดสมอกกลางน้ำนอกเขตท่าเรือ ในระหว่างปี 2537 – 2538 ปริมาณยิปซัมที่ขนถ่ายผ่านท่าเรือมีปริมาณสูงถึง 1 ล้านตันต่อปี แต่ในปี 2541 ปริมาณสินค้าก็ลดลง เนื่องจากรัฐบาลได้มีการก่อสร้างท่าเรือเพิ่มขึ้น เช่น ท่าเรือ PN ของบริษัท SC Group ท่า PK ของบริษัท เพชรศรีวิชัยในบริเวณดังกล่าวเพื่อขนถ่ายยิปซัม

ในระหว่างปี 2542 – 2546 บริษัท Cosnam จำกัด ได้นำตู้สินค้ามาบรรทุกขนถ่ายที่ท่าเรือ โดยใช้เรือลำเลียงซึ่งสามารถบรรทุกตู้สินค้าได้คราวละ 50 TEUs ขนส่งตู้สินค้าเพื่อส่งออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง ต่อมาได้ไปสร้างท่าเรือชายฝั่งเอง จึงเลิกส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือท่าทอง

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือยาว 193 เมตร ร่องน้ำยาว 25 เมตร ระดับน้ำลึก 4 – 4.5 เมตร
- ภาพรวมการใช้ท่าเรือ (Berth Occupancy) อยู่ที่ร้อยละ 70

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าส่งออกผ่านท่าเรือร้อยละ 80 เป็นแร่ยิปซัม ซึ่งมีเหมืองแร่อยู่ระหว่างช่วงรอยต่อจังหวัดนครศรีธรรมราชและจังหวัดสุราษฎร์ธานี ระยะทางระหว่างเหมืองแร่ยิปซัมถึงท่าเรือท่าทองประมาณ 50 กิโลเมตร โดยจะมีรถบรรทุกขนส่งแร่จากเหมืองมายังท่าเรือท่าทองเนื่องจากปัญหาของระดับน้ำหน้าท่าของท่าเรือ จึงต้องบรรทุกสินค้าลงเรือลำเลียงเพื่อไปขนถ่ายลงเรือใหญ่กลางน้ำที่บริเวณที่จอดทอดสมอเรือสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นบริเวณที่มีน้ำลึกเกิน 12 เมตร ระยะทางระหว่างท่าเรือท่าทองไปยังบริเวณนี้ประมาณ 25 กิโลเมตร ซึ่งเรือดังกล่าวจะขนส่งแร่ต่อไปยังประเทศไต้หวัน สินค้าส่งออกอีกร้อยละ 20 เป็นอาหารทะเลแช่แข็งจากโรงงานแปรรูปสินค้าสัตว์น้ำในจังหวัดสมุทรสาคร (มหาชัย) สุราษฎร์ธานี (ท่าฉาง) นครศรีธรรมราช ส่งออกโดยเรือ Reefer ไปยังไต้หวัน

นอกจากนี้ท่าเรือยังเป็นฐานของ บริษัท จัสมิน จำกัด ในการซ่อมบำรุงสายเคเบิลใต้น้ำ

² แร่ต่าง ๆ ที่ส่งออกต่างประเทศ แต่เดิมจะส่งผ่านท่าเรือที่จังหวัดกระบี่ และท่าเรือขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งห่างจากแหล่งแร่ประมาณ 80 กิโลเมตร ถ้าไปทางกระบี่ประมาณ 100 กิโลเมตร ซึ่งการขนส่งทางบกจะใช้เวลานาน รถบรรทุกได้ไม่เกิน 30 ตันต่อเที่ยว ถ้าใช้เรือเล็กขนาด 1,000 ตัน รับสินค้าที่ท่าเรือท่าทอง ระยะทางจากแหล่งแร่ไปถึงท่าเรือประมาณ 30-40 กิโลเมตร ย่นระยะทางจากขนอมกับกระบี่ได้มาก (ที่มา : สมชาย จิตตประเสริฐสุข “ท่าเรือท่าทอง” รายงานผลการประชุมสัมมนาระดมความคิดเห็นโครงการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง วันที่ 23 – 24 กันยายน 2543 ณ โรงแรมเซาท์เทิร์นสตาร์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี จัดโดยสำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์ร่วมกับ บริษัท โกลเด้นเพลน จำกัด, หน้า 13.)

เรือที่แวะจอดเทียบท่าส่วนใหญ่เป็นเรือลำเลียงขนาด 800 – 1,200 ตัน ขนส่งแร่ยมซัม จากท่าเรือท่าทองไปยังเรือที่จอดทอดสมอยุ่นอกฝั่ง³ ระยะทางประมาณ 55 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 14 ชั่วโมง เรือลำเลียงเหล่านี้ไม่มีเครื่องยนต์ในตัวเอง ต้องอาศัยเรือลากจูง ซึ่งเรือลากจูงหนึ่งลำสามารถลากเรือลำเลียงได้ 4 ลำในคราวเดียว

จุดแข็งของท่าเรือ

1. ท่าเรือตั้งอยู่ในทำเลที่ดีที่สุดในเรื่องน้ำ ไม่มีการทับถมจากตะกอนจึงไม่จำเป็นต้องขุดลอกร่องน้ำ
2. ได้เปรียบในเรื่องระยะทางระหว่างท่าเรือกับเหมืองแร่ยมซัม ซึ่งเป็นสินค้าหลักที่ขนส่งผ่านท่าเรือ

ปัญหาของท่าเรือ

1. ความไม่แน่นอนและชัดเจนในการต่อสัญญาสัมปทาน กล่าวคือ บริษัทได้รับสัมปทาน 15 ปี โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2525 เมื่อครบสัญญาในปี 2540 บริษัทได้เสนอขอต่อสัญญาอีกเป็นเวลา 10 ปี ซึ่งตามสัญญาบริษัทมีสิทธิ์ได้รับสัมปทาน แต่องค์การบริหารส่วนตำบลได้ประกาศประมวลใหม่ บริษัทได้ดำเนินการขอให้สำนักงานกฤษฎีกาตีความ และมีคำวินิจฉัยให้บริษัทเป็นผู้ได้รับสัมปทานต่ออีก 20 ปี (จนถึงปี 2560) อย่างไรก็ตาม แม้ว่าปัจจุบันบริษัทจะได้สิทธิ์ในการประกอบการท่าเรือ แต่เมื่อครบปีที่ 25 สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเทียบเรือหมดอายุการใช้งาน และต้องมีการก่อสร้างใหม่ ซึ่งยังเป็นปัญหาว่าใครจะเป็นผู้ลงทุนในการก่อสร้าง ทั้งนี้เพราะในรายละเอียดของสัญญาไม่ได้มีการระบุเรื่องการดูแลเรื่องโครงสร้างพื้นฐานหลักของท่าเรือไว้อย่างชัดเจน

2. การแข่งขันจากท่าเรือที่อยู่รอบ ๆ ท่าเรือ ซึ่งส่วนใหญ่ก่อสร้างภายหลังจากการขนส่งแร่ยมซัมมีปริมาณสูงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากขาดหน่วยงานดูแลอย่างจริงจัง จึงทำให้มีการก่อสร้างท่าเรือขึ้นอีกหลายท่ารอบ ๆ ท่าทอง และก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมา ซึ่งท่าเรือท่าทองเป็นท่าเรือของรัฐจึงมีการควบคุมตามที่รัฐกำหนด ในขณะที่ท่าเรืออื่นกลับไม่มีหน่วยงานควบคุม เช่น ไม่มีการจัดทำแนวเพื่อการป้องกันฝุ่น ดังนั้นเมื่อมีการร้องเรียน รัฐจะส่งเจ้าหน้าที่มาตรวจตรา ซึ่งท่าเรือท่าทองกลับถูกเพ่งเล็งทั้งนี้เพราะเป็นท่าเรือของรัฐ ทั้งหมดที่กล่าวมานี้ยังส่งผลให้ต้นทุนในการดำเนินงานของท่าเรือสูงกว่าท่าเรืออื่น ทำให้มีผลต่อการแข่งขันด้านค่าภาระท่าเรือ

³ บริเวณที่เรือเดินสมุทรจอดทอดสมอเป็นที่รู้จักในหมู่เรือเดินสมุทร คือ ที่จอดทอดสมอสุราษฎร์ธานี (Surathani Anchorage)

3. ร่องน้ำมีเรือใช้มาก กล่าวคือ โดยเฉลี่ย 100 ลำต่อเดือน ในขณะที่ร่องน้ำยาวเพียง 60 กิโลเมตร และต้องรอน้ำขึ้นถึงระดับสูงสุดเพียงวันละ 1 ครั้งเท่านั้น ทำให้การจราจรคับคั่ง และเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ตัวอย่างเช่น เมื่อ 3 ปีที่แล้ว เรือบรรทุกตู้สินค้าชนกับเรือลำเลียงซึ่งขนส่งปูนซีเมนต์จำนวน 2,000 ตันล่ม และส่งผลต่อฟาร์มเลี้ยงหอยที่อยู่ในละแวกนั้น

4. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำตาปี ซึ่งมีความสูงเพียง 18 เมตร ในขณะที่เรือสินค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือตู้สินค้ามีความสูง 25 เมตร

5. ไม่มีการตรวจสอบปล่อยสินค้ากลางน้ำ อาจมีผลกระทบต่อการเก็บค่าภาคหลวงแร่ียบข้ามของรัฐได้

6. ระบบการทำงานของราชการ ที่ยังขาดความรู้ความเข้าใจต่อกิจกรรมของท่าเรือ

แผนพัฒนาท่าเรือ

บริษัทยังไม่มีโครงการพัฒนาท่าเรือ เนื่องจากยังมีปัญหาการตีความในสัญญาเรื่องการลงทุนในสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน

วัน เดือน ปี	14 มกราคม 2551	เวลา 14.00 – 16.00 น.
สถานที่	บริษัท ท่าเรือขนอม จำกัด 114/4 หมู่ 2 ถนนคอนเขา – สุขาภิบาล ตำบลขนอม อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช 80210	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณฉัตร แสงจันทร์	ตำแหน่ง Port Captain บริษัท เฟิร์ล ชิปปิง เซอร์วิส จำกัด
เรื่อง	ท่าเรือขนอม	

ความเป็นมาของท่าเรือ

นายสัมพันธ์ เชาวนปรีชา ก่อตั้ง บริษัท แร่สัมพันธ์ จำกัด ในปี พ.ศ.2520 เพื่อดำเนินกิจการเกี่ยวกับเหมืองแร่ และส่งออกแร่อุตสาหกรรมระหว่างประเทศ ต่อมาในปี พ.ศ.2522 ได้ก่อตั้ง บริษัท ท่าเรือขนอม จำกัด เพื่อการส่งออกแร่ของบริษัทโดยเฉพาะ

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 2 ท่า คือ

- ท่าเทียบเรือที่ 1 ระดับความลึกของน้ำ 8.5 เมตร ที่ระดับทะเลปานกลาง สามารถรับเรือขนาด 9,000 dwt อายุการใช้งาน 30 ปี
- ท่าเทียบเรือที่ 2 ระดับความลึกของน้ำ 9.5 เมตร ที่ระดับทะเลต่ำสุด สามารถรับเรือขนาดสูงสุด 43,000 dwt อายุการใช้งาน 25 ปี

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

ท่าเรือเป็นท่าเรือสินค้าเทกองซึ่งขนถ่ายแร่ดิบ และแร่แอนไฮไดรต์ มีปริมาณสินค้าผ่านท่า คิดเป็นร้อยละ 50 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด ซึ่งบริษัท สันทัดกรุป จำกัด เป็นผู้ส่งสินค้าผ่านท่าเรือ โดยแร่ดิบขนส่งจากแหล่งแร่ที่ทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช มีระยะทางห่างจากท่าเรือประมาณ 100 กิโลเมตร และแหล่งแร่ที่นาसान จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีระยะทางห่างจากท่าเรือ 80 กิโลเมตร ส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่นมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ อินโดนีเซีย เวียดนาม มาเลเซีย ศรีลังกา นอกจากแร่ดิบแล้ว สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรืออีกร้อยละ 50 คือ แร่โดโลไมต์ มีแหล่งแร่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ห่างจากท่าเรือประมาณ 40 กิโลเมตร ตลาดส่งออกที่สำคัญ คือ ประเทศญี่ปุ่น

จุดแข็งของท่าเรือ

ท่าเรือตั้งอยู่ในบริเวณที่น้ำลึกถึง 9.5 เมตร ตามธรรมชาติ

ปัญหาของท่าเรือ

1. คลื่นลมแรงในฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ไม่มีเขื่อนกันคลื่น เนื่องจากต้องใช้เงินลงทุนในการก่อสร้างสูงมาก
2. เครื่องมืออุปกรณ์เก่า ทำให้ประสิทธิภาพการทำงานต่ำ
3. ท่าเรือขนอมมีการแข่งขันกับท่าเรือท่าทอง ซึ่งอยู่ใกล้กับแหล่งแร่ยิปซัมในนาสาน ซึ่งเป็นแหล่งแร่ที่ใหญ่ที่สุดของประเทศมากกว่า กล่าวคือ อยู่ห่างจากท่าเรือท่าทอง 50 กิโลเมตร ในขณะที่อยู่ห่างจากท่าเรือขนอม 80 กิโลเมตร

การพัฒนาท่าเรือในอนาคต

บริษัทยังไม่มีโครงการพัฒนาท่าเรือ เนื่องจากปริมาณสินค้าผ่านท่าลดลง

วัน เดือน ปี	12 มกราคม 2552	เวลา 10.00 – 12.00 น.
สถานที่	บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด (สำนักงานท่าเรือสงขลา) ตำบลหัวเขา อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา 90280	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณวัณชนชัย เรืองเลิศปัญญากุล	ตำแหน่ง รองกรรมการผู้จัดการ
เรื่อง	ท่าเรือสงขลา	

ความเป็นมาของท่าเรือ

ท่าเรือสงขลาก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า หลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จเนื่องจากไม่มีผู้ประกอบการเข้ามาบริหารท่าเรือ การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงเข้ามาบริหาร แต่การบริหารไม่ประสบความสำเร็จ จึงส่งมอบท่าเรือให้กรมธนารักษ์เป็นผู้ดูแล กรมธนารักษ์จึงจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อเข้ามากำกับดูแลท่าเรือท่าเรือ จากหน่วยงานต่างๆ เช่น กรมเจ้าท่า สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นต้น

ต่อมาได้มีการเปิดให้มีการประมูลแก่เอกชน เพื่อทำสัญญาเข้ามาประกอบการท่าเรือสงขลา และพ่วงเงื่อนไขต้องประกอบการท่าเรือภูเก็ตด้วย โดย บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ได้ทำสัญญากับกรมธนารักษ์ในการประกอบการท่าเรือทั้งสองแห่งเป็นเวลา 5 ปี

ปัจจุบันสัญญาเช่าท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ตแยกกัน แต่มีระยะเวลาในสัญญา 5 ปี เช่นเดิม ซึ่งบริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ยังคงเป็นผู้ประกอบการท่าเรือทั้ง 2 ท่า

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเรือสงขลาถูกออกแบบให้สามารถรับเรือขนาด 20,000 DWT เนื่องจากติดปัญหาเรื่องร่องน้ำตื้นเขิน ทำให้เรือที่ใหญ่ที่สุดที่เข้าเทียบท่าเป็นประจำมีขนาดเพียง 10,000 DWT
- ท่าเรือสามารถรับตู้สินค้าได้ 150,000 ตู้/ปี หรือสินค้าทั่วไปประมาณ 480,000 ตัน/ปี
- ท่าเรือสงขลา มีอัตราการใช้ท่าเทียบเรือ ประมาณร้อยละ 65

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าผ่านท่าเรือประมาณร้อยละ 80 เป็นตู้สินค้า โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- สินค้าขาออกมีปริมาณร้อยละ 75 ของสินค้าผ่านท่าทั้งหมด ในจำนวนนี้ส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ สินค้าส่งออกประมาณร้อยละ 50 ของปริมาณการส่งออกทั้งหมด ส่งออกไป

ยังจีนและญี่ปุ่น ที่เหลือส่งไปยังออสเตรเลีย ยุโรป และอเมริกา โดยสินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ไม้ยาง ถู่มือยาง ผลิตภัณฑ์อื่นๆจากยาง และอาหารทะเลแช่แข็ง โดยแหล่งผลิตสินค้าที่สำคัญมาจากจังหวัดทางภาคใต้ตั้งแต่จังหวัดนครศรีธรรมราชลงมาถึงจังหวัดตรัง และกระบี่

- สินค้าขาเข้ามีปริมาณร้อยละ 25 ของสินค้าผ่านท่าทั้งหมด มีสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ สารเคมี (สำหรับใช้ในการเจาะน้ำมัน) ปลากระป๋อง ปลาป่น เป็นต้น
- เรือที่ผ่านท่าเรือเป็นประจำ ได้แก่ เรือของ RCL บรรทุก 500 – 600 ตู้ สัปดาห์ละ 1 ลำ

จุดแข็งของท่าเรือ

การแข่งขันระหว่างท่าเรือสงขลาและท่าเรือปีนังไม่รุนแรงมากนัก เนื่องจากฐานลูกค้าของท่าเรือทั้งสองแตกต่างกัน โดยท่าเรือสงขลามีความได้เปรียบเรื่องค่าระวางที่ถูกกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือส่งสินค้าไปยังจีน และญี่ปุ่น เนื่องจากต้นทุนการขนส่งภายในประเทศถูกกว่า (Inland Cost) และท่าเรือตั้งอยู่ปากทะเลสาบสงขลา

ปัญหาของท่าเรือ

1. สัญญาการประกอบการท่าเรือครั้งละ 5 ปี ผู้ประกอบการเห็นว่าที่สั้นเกินไป ทำให้ขาดความมั่นใจที่จะลงทุนเพิ่มเติม เนื่องจากไม่คุ้มทุน เช่น การจัดซื้อปั้นจั่นหน้าท่าที่มีมูลค่าหลายร้อยล้านบาท จึงเห็นว่าระยะเวลาของสัญญาที่เหมาะสม คือ 20-25 ปี นอกจากนี้เมื่อลงทุนไปแล้วและถ้าธุรกิจดำเนินการได้ดี อาจถูกการเมืองเข้าแทรกแซง ซึ่งอาจไม่ได้รับการต่อสัมปทาน ทำให้ผู้ประกอบการไม่กล้าเสี่ยงลงทุน
2. ปัญหาร่องน้ำตื้นเขินจากระดับความลึก 9 เมตร เหลือเพียง 7 เมตร ส่งผลกระทบต่อเรือที่เทียบท่ามีขนาดเล็กลง บรรทุกสินค้าน้อยลงเช่นกัน โดยกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการขุดลอกร่องน้ำ ไม่มีงบประมาณเพียงพอสำหรับขุดลอกร่องน้ำทุกปี อีกทั้งตามกฎหมายท่าเรือไม่สามารถขุดลอกร่องน้ำเองได้
3. ท่าเรือมักประสบปัญหาขัดแย้งกับชุมชน เนื่องจากท่าเรือเปรียบเสมือนสัญลักษณ์ของจังหวัด การสร้างอำนาจการต่อรองของภาคประชาชน จึงมักใช้การปิดท่าเรือเป็นเครื่องมือ

แผนพัฒนาท่าเรือ

หากผู้รับสัมปทานสามารถประกอบการท่าเรือในระยะเวลายาวนานขึ้น และมีเงื่อนไขที่อนุญาตให้ผู้ประกอบการสามารถขุดลอกร่องน้ำเองได้ อาจมีการลงทุนซื้อปั้นจั่นหน้าท่าจำนวน 3 ตัว เพื่อบรรทุกขนถ่ายสินค้า โดยประมาณการว่าจะมีปริมาณสินค้าผ่านท่า 500,000 TEUs/ปี

ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติ เพื่อวางนโยบายการพัฒนาท่าเรือของประเทศ ซึ่งเจ้าภาพควรเป็นหน่วยงานกลางรับผิดชอบ (ไม่ใช่ทั้งกรมเจ้าท่า หรือการท่าเรือแห่งประเทศไทย)
2. การเชื่อมทางรถไฟมายังท่าเรือไม่จำเป็น เนื่องจากต้องใช้งบประมาณการก่อสร้างมาก เพราะต้องวางรางรถไฟข้ามมายังเกาะยอ ปริมาณสินค้าไม่คุ้มกับงบประมาณที่จะก่อสร้าง
3. การสร้างท่าเรือปากบารามีความเสี่ยงสูง เนื่องจากมีปริมาณสินค้าที่จะผ่านท่าในอนาคตไม่มากพอ เมื่อเปรียบเทียบกับการลงทุนอย่างมหาศาล

วัน เดือน ปี	15 มกราคม 2551	เวลา 9.00 – 12.00 น.
สถานที่	สำนักงานท่าเรือระนอง เลขที่ 160/1 ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง 85000	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณฉวีวรรณ ทังวงศ์	ตำแหน่ง ผู้จัดการท่าเรือ
เรื่อง	ท่าเรือระนอง	

ความเป็นมาของท่าเรือ

เดิมท่าเรือระนองเป็นท่าเรือประมงเล็ก มีขีดความสามารถในการรับเรือไม่เกิน 500 gt ต่อมาได้กำหนดยุทธศาสตร์ให้จังหวัดระนองเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลฝั่งอันดามัน และกลุ่มเอเชียใต้ หรือ BIMSTEC¹ รัฐบาลจึงได้มอบหมายให้กรมเจ้าท่าทำการขยายและก่อสร้างท่าเรือใหม่ การก่อสร้างแบ่งออกเป็น 2 ระยะ

- ระยะที่ 1 รับเรือได้ขนาด 500 gt พร้อมกัน 2 ลำ แล้วเสร็จเมื่อปี 2543
- ระยะที่ 2 เพื่อเรือสินค้าและเรือตู้สินค้าขนาด 12,000 dwt และได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2549

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยบริหารจัดการท่าเรือแห่งนี้ ปัจจุบันท่าเรือเปิดดำเนินการโดยยังไม่ผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ท่าเรือระนองประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 2 ท่า คือ

ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ (ท่าเทียบเรือที่ 1) มีขนาดความกว้าง 26 เมตร ยาว 134 เมตร สามารถรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส จอดเทียบท่าได้พร้อมกัน 2 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 10 เมตร ยาว 212 เมตร จำนวน 2 สะพาน

ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (ท่าเทียบเรือที่ 2) มีความกว้าง 30 เมตร ยาว 150 เมตร สามารถรองรับเรือสินค้า/ตู้สินค้า ขนาดไม่เกิน 12,000 dwt จอดเทียบท่าได้ครั้งละ 1 ลำ มี

¹ ข้อได้เปรียบของการขนส่งท่าเรือระนองส่วนหนึ่งจะอยู่ที่ระยะเวลาจากการขนส่งผ่านไปยัง ท่าเรือแหลมฉบัง – สิงคโปร์ – อินเดีย ใช้ระยะเวลาโดยประมาณ 20 – 24 วัน แต่ในขณะที่การขนส่งผ่านท่าเรือระนองไปยังอินเดียจะใช้เวลาประมาณ 7 – 10 วันเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ปัญหาจะอยู่ที่ต้นทุนในการขนส่งสูงกว่าการขนส่งเส้นทางเดิม จึงทำให้ไม่มีสายเดินเรือมาใช้ที่ท่าแห่งนี้

สะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 7.5 เมตร ยาว 212 เมตร สะพานเชื่อมกับท่าเรือเนกประสงค์ กว้าง 8.50 เมตร ยาว 40 เมตร

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

อาจกล่าวได้ว่าท่าเรือระนองมีปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือน้อยมาก เนื่องจากจังหวัดระนองมีอุตสาหกรรมและเกษตรน้อยมาก² ประกอบกับเส้นทางที่เชื่อมต่อท่าเรือกับจังหวัดอื่นลดเลี้ยวไม่เหมาะกับการขนส่งสินค้า³ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตู้สินค้า และไม่มีสายเดินเรือแวะจอดเทียบท่าเนื่องจากสินค้ามีปริมาณไม่มากพอที่จะแวะจอดเทียบท่า ทั้งหมดนี้ทำให้ท่าเรือประสบกับปัญหาขาดทุนสะสมถึง 24 ล้านบาท

สินค้าส่วนใหญ่ที่ผ่านท่าเรือเป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างแท่นขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในอ่าวมะตะมะและอ่าวเบงกอลในเมียนมาร์ รวมถึงเรือส่วนใหญ่เป็น Supply Vessel ที่ใช้ในการส่งอุปกรณ์ไปยังแท่นขุดเจาะ

จุดแข็งของท่าเรือ

1. ร่องน้ำลึก 8 เมตร ในระดับน้ำทะเลต่ำสุดตามธรรมชาติ และร่องน้ำสั้นระยะทางเพียง 27 กิโลเมตร
2. อ่าวจอดเรือปราศจากคลื่นลม เนื่องจากมีเกาะสองเป็นปราการธรรมชาติ
3. ไม่มีปัญหาชนกลุ่มน้อย เนื่องจากมีภูเขาตะนาวศรีกั้นเป็นแนวพรมแดนธรรมชาติ ซึ่งคนส่วนใหญ่เป็นชาวเมียนมาร์

ปัญหาของท่าเรือ

1. ขาดโครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อกับพื้นที่แนวหลัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถไฟ
2. ปริมาณสินค้าน้อย ทำให้ไม่มีสายเดินเรือแวะจอดเทียบท่า จึงทำให้ค่าขนส่งแพงเมื่อเทียบกับค่าขนส่งที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

² สาขาการผลิตที่หารายได้ให้แก่จังหวัดระนองมากที่สุด คือ สาขาประมง สำหรับอุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากการประมง ได้แก่ โรงงานผลิตน้ำแข็ง โรงงานผลิตปลาป่น โรงงานผลิตอาหารทะเลแช่แข็ง (จังหวัดระนอง [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.ranong.go.th>. [17 กุมภาพันธ์ 2551]).

³ จังหวัดระนองมีพื้นที่ราบร้อยละ 14 และภูเขาร้อยละ 86 (จังหวัดระนอง [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.ranong.go.th>. [17 กุมภาพันธ์ 2551]).

3. ไทยและเมียนมาร์ไม่ได้กำหนดแบ่งปันเขตแดนทางน้ำไว้อย่างชัดเจน⁴ จากปากน้ำเข้ามา โดยมีระยะทางประมาณ 27 กิโลเมตร จึงทำให้ไม่สามารถประกาศเขตทำเรือ และศุลกากรไม่สามารถประกาศเขตศุลกากร เนื่องจากภาวะภาษีเกิดที่เขตทำเรือ
4. ร่องน้ำเป็นหินทำให้ไม่สามารถขุดร่องน้ำให้ลึกกว่านี้ได้
5. ท่าเทียบเรือไม่ได้รับการออกแบบให้รองรับปั้นจั่นหน้าท่าที่ใช้ในการยกขนตู้สินค้า
6. การทำเรือตั้งอยู่ในที่ราชพัสดุ จึงทำให้การทำเรือไม่อาจลงทุนได้มากนัก

แผนพัฒนาท่าเรือ

การพัฒนาท่าเรือให้เป็นฐานสนับสนุนหลัก (Main Supply Base) ของการสำรวจและขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในทะเลในเมียนมาร์ โดยท่าเรือได้เจรจากับ บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) หรือ ปตท. สผ. ซึ่งได้รับสัมปทานขุดเจาะก๊าซธรรมชาติในเมียนมาร์ ปัจจุบันมี Supply Base อยู่ที่สิงคโปร์ ให้ย้ายมาใช้ที่ท่าเรือระนองแทน โดยกำหนดเป้าหมายท่าเรือระนองเป็นฐานสนับสนุนหลักโครงการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมของ ปตท.สผ. ภายในปีงบประมาณ 2553 ซึ่งต้องมีเรือส่งกำลังบำรุงโครงการสำรวจและปิโตรเลียม ไม่น้อยกว่า 65 เทียว/ปี รวมทั้งการสนับสนุนแผนงานของบริษัทไทยนิปปอนสตีลที่จะพัฒนาแท่นผลิตก๊าซ ในระยะ 3 ปีข้างหน้า

⁴ ด้วยเหตุผลทางการเมืองทำให้เมียนมาร์ ไม่ยอมกำหนดแบ่งปันเขตแดน

วัน เดือน ปี	2 พฤษภาคม 2551	เวลา 13.30 – 15.30 น.
สถานที่	บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด (สำนักงานท่าเรือภูเก็ต) ถนนศักดิเดช ตำบลวิชิต อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต 83000	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณอาชิน อร่ามเมธาวงศา	ตำแหน่ง ผู้จัดการท่าเรือ
เรื่อง	ท่าเรือภูเก็ต	

ความเป็นมาของท่าเรือ

โดยสภาพ ภูเก็ตมีพื้นที่เป็นเกาะ การค้าขายกับต่างประเทศมีมาตั้งแต่อดีตกาล ภูเก็ตมีโรงงานยางพารา โรงงานถลุงแร่และมีการส่งออกยางพาราและแร่ดีบุก ซึ่งในสมัยนั้นยังไม่มีท่าเรือ การบรรทุกสินค้าทำโดยลงเรือลำเลียงและไปขนถ่ายกันกลางน้ำ ต่อมาได้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือ ตั้งแต่ พ.ศ.2510 ว่าภาคใต้ต้องสร้าง 2 ท่า ฝั่งตะวันออก คือ ท่าเรือสงขลา และฝั่งตะวันตก คือ ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือภูเก็ตได้เริ่มก่อสร้างเมื่อ พ.ศ.2528 โดยกรมเจ้าท่าด้วยงบประมาณแผ่นดิน 40% และเงินกู้จากธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) 60% มูลค่าการก่อสร้าง 333 ล้านบาท บริเวณที่ก่อสร้างท่าเรือภูเก็ตเป็นชายทะเลและมีลักษณะเป็นโคลนจึงต้องมีการถมทะเล และได้พื้นที่จากการถมทะเลประมาณ 100 กว่าไร่ การก่อสร้างท่าเรือภูเก็ตแล้วเสร็จเมื่อเดือนเมษายน 2531 ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 27 เดือน ท่าเรือภูเก็ตสร้างพร้อมกับท่าเรือสงขลา ตอนหลังการสร้างแล้วเสร็จ กรมเจ้าท่าได้โอนท่าเรือภูเก็ตให้กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลังไปดำเนินการและเป็นผู้จ่ายค่าธรรมเนียมให้กับธนาคารพัฒนาเอเชีย พ.ศ.2531 บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล เป็นผู้ได้รับสัมปทานการบริหารท่าเรือภูเก็ตพร้อมกับท่าเรือสงขลา ครั้งแรกมีระยะเวลา 10 ปี และได้รับการต่อสัญญา 5 ปี 2 ครั้ง ปัจจุบันได้รับระยะเวลาสัมปทานถึง พ.ศ.2556

การบริหารท่าเรือ ท่าเรือจ่ายสัมปทานรายปี (Fixed Fee) ให้กับกรมธนารักษ์ 4 ล้านบาทต่อปี รายได้ส่วนที่เกิน 35 ล้านบาท กรมธนารักษ์จะหักร้อยละ 45 ปกติท่าเรือสามารถจัดเก็บรายได้อยู่ที่ 31 – 32 ล้านบาท

วัตถุประสงค์ในการสร้างท่าเรือ

ในอดีตก่อนการสร้างท่าเรือภูเก็ต มีการทำเหมืองแร่ดีบุกในทะเลโดยบริษัท ฟุงคาฮาร์เบอร์และมินัตล ประเทศฮอลแลนด์ ขณะนั้นปริมาณแร่ดีบุกมีจำนวนมาก และราคาดีบุกโลกก็อยู่ในระดับสูง

ต่อมาท่าเรือภูเก็ตเริ่มศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างตั้งแต่ พ.ศ.2510 จนกระทั่งแล้วเสร็จใน พ.ศ.2531 ส่วนหนึ่งของการศึกษาความเป็นไปได้ของ ADB พบว่า นอกจากภูเก็ตมีปริมาณดีบุกที่มากแล้วจากการค้าขายระหว่างประเทศในอดีต ยังคาดการณ์อีกว่าภาคใต้

น่าจะเป็นแหล่งเพาะปลูกปาล์มน้ำมันและมีการส่งออกปาล์มน้ำมันไปตลาดโลกในปริมาณที่มาก จำเป็นที่จะต้องมีการท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้า

สถานการณ์ของภูเก็ตมีการเปลี่ยนแปลงซึ่งส่งผลต่อการศึกษาของ ADB ดังนี้

1. กรณีการเผาโรงงานแทนทาลัม ก่อนการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ตเสร็จ ทำให้นักลงทุนตื่นตระหนกเกี่ยวกับการจะมาลงทุนในอุตสาหกรรมอื่นๆ และคาดการณ์ว่าโรงงานต่างๆ จะมาใช้ท่าเรือเพื่อการขนถ่ายวัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศได้สะดวก ทำให้ส่งผลต่อการใช้ท่าเรือ

2. การเป็นเมืองท่องเที่ยว หลังการก่อสร้างท่าเรือภูเก็ตมีการวางแผนว่าจะมีการสร้างนิคมอุตสาหกรรม แต่ไม่สามารถทำได้ เนื่องจากจังหวัดภูเก็ตเป็นแหล่งท่องเที่ยว ที่ดินมีราคาแพง มีโรงแรมและรีสอร์ทเพิ่มมากขึ้น และความเข้มงวดของกฎหมายที่ควบคุมการก่อสร้างโรงงานต่าง ๆ เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและมลภาวะ

3. การปิดกิจการของโรงงานถลุงแร่ เนื่องจากวัตถุดิบน้อยไม่เพียงพอที่จะป้อนโรงงานและราคาดีบุกในตลาดโลกลดลง ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน อีกทั้งยังเกิดเน้นเรื่องการท่องเที่ยว ทำให้พื้นที่ที่ปลูกยางพาราก็น้อยลง โรงงานยางก็ต้องปิดกิจการเช่นกัน สาเหตุเพราะวัตถุดิบไม่เพียงพอ

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ความยาวหน้าท่า 360 เมตร ร่องน้ำกว้าง 120 เมตร ความลึกเมื่อน้ำลงต่ำสุด 9 เมตร แอ่งกลับลำเรือ 360 เมตร คลังสินค้า 3,600 ตารางเมตร เรือ Tug 1 ลำ ขนาด 1,600 แรงม้า

- ขีดความสามารถของท่าเรือ ท่าเรือบังคับการนำร่อง เรือสินค้าเข้าเทียบท่าความยาวไม่เกิน 210 เมตร ความสามารถในการบรรทุกสินค้าประมาณ 30,000 ตัน เรือโดยสารความยาว 270 เมตร ความสามารถในการบรรทุกได้ 70,000 ตัน เพราะเรือโดยสารกินน้ำลึกไม่มาก

- Ship turnaround ค่อนข้างสั้นสามารถทำได้ 3,000 ตัน ไม่เกิน 48 ชั่วโมง

- อัตราการใช้ท่าเทียบเรือ เรือสินค้าประมาณร้อยละ 50 เรือโดยสารร้อยละ 7 ถ้าเป็นเรือ (ปลา) ประมาณ 4-5 วัน ปัจจุบันการใช้ประโยชน์จากท่าประมาณร้อยละ 20

- ขีดความสามารถในการรับสินค้าของท่าเรือ ตามการออกแบบกำหนดไว้ 400,000 ตัน ปัจจุบันท่าเรือสามารถทำได้ประมาณ 50%

จุดแข็งของท่าเรือ

1. ท่าเรือภูเก็ตมีร่องน้ำตามธรรมชาติเดิม การลงทุนเพื่อขยายร่องน้ำต่ำกว่าการสร้างใหม่
2. ฝั่งอันดามันมีเกาะตะเกาใหญ่เป็นตัวกั้นคลื่นลมตามธรรมชาติ
3. การตกตะกอนหรือการตื้นเขินของร่องน้ำต่ำ
4. ท่าเรือภูเก็ตอยู่ในยุทธศาสตร์เส้นทางการเดินเรือ
5. ท่าเรือภูเก็ตไม่มีคู่แข่ง เพราะขนถ่ายเฉพาะสินค้าปกติ สำหรับผลิตภัณฑ์น้ำมัน ทั้งเชลล์ และ ปตท. มีคลังน้ำมันในการจัดเก็บเป็นของตนเอง ท่าเรืออื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียงส่วนใหญ่สำหรับรองรับเรือโดยสารขนาดเล็กประเภทเข้าไปเย็นกลับ ที่เดินทางไปท่องเที่ยวตามเกาะต่าง ๆ เช่น ท่าเรือระยอง ท่าเรืออ่าวฉลอง ท่าเรืออ่าวปอ เป็นต้น

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ ยางพารา เป็นยางแผ่นรมควันและยางแท่ง ปลายทางสินค้า คือ ฝั่งตะวันออกของอเมริกา ฝั่งแอตแลนติก เมืองนิวยอร์ก ซึ่งมีโรงงานผลิตยางรถยนต์รายใหญ่ แหล่งต้นทางสินค้ามาจากจังหวัดพังงา และสุราษฎร์ธานี (ร้อยละ 50) นครศรีธรรมราช (ร้อยละ 30) ตรัง (ร้อยละ 15) และสงขลา (ร้อยละ 5)

ศักยภาพสินค้าชายฝั่งในปัจจุบัน คือ หิน ขนส่งมาจากสตูล

ในอดีตมีการส่งออกน้ำยางข้น ผ่านท่าเรือภูเก็ตในปริมาณที่มาก ท่าเรือมีถัง (Tank) สำหรับเก็บน้ำยาง และใช้เรือลำเลียงในการบรรทุกสินค้า แต่ปัจจุบันไม่มีการส่งออกน้ำยางข้นแล้ว เนื่องจากได้มีการสร้างโรงงานผลิตยาง ลูกโป่ง สายรัด ในไทยมากขึ้น ค่าแรงถูกกว่าเมื่อเทียบกับยุโรปและปริมาณวัตถุดิบที่ป้อนโรงงานมีไม่เพียงพอ นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับความผันผวนของราคายาง

ปัจจุบันเรือที่ใช้ในการขนส่งยางเป็นเรือสินค้าทั่วไป สายเรือจากประเทศสิงคโปร์ PICC เงื่อนไขการค้าส่วนใหญ่ใช้ FOB มูลเหตุที่การขนส่งยางเปลี่ยนจากเรือตู้สินค้าเป็นเรือสินค้าทั่วไป เพราะ 1) ค่าตู้สินค้านำเข้าเพิ่มขึ้น 2) ต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง 3) ค่าระวางที่ปรับสูงขึ้น

นอกจากเรือสินค้าแล้ว ยังมีเรือโดยสารขนาดใหญ่เทียบท่าที่ท่าเรือ ทั้งนี้เพราะจังหวัดภูเก็ตไม่มีท่าเรืออื่นที่มีขนาดใหญ่พอที่เรือเหล่านี้จะเข้าเทียบทำได้

ปัญหาของท่าเรือ

1. ภาครัฐยังไม่มียุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือที่ชัดเจน ทำให้มีผลต่อการวางแผนระยะยาว รวมถึงระยะเวลาการได้รับสัมปทานครั้งละ 5 ปี (ถึง พ.ศ.2556) ทำให้ไม่คุ้มต่อการลงทุน
2. สินค้าผ่านท่าเรือทั้งสินค้าทั่วไปและสินค้าตู้มีจำนวนลดลง เนื่องจากโรงงานภายในภูเก็ตปิดกิจการ และมีโรงงานที่ผลิตถุงยาง ลูกโป่ง สายรัด ใช้น้ำยางข้นเป็นวัตถุดิบในการผลิต ประกอบกับแรงงานไทยถูกกว่าแถบยุโรป
3. ภูเก็ตเน้นเป็นเมืองท่องเที่ยวมากกว่าเมืองอุตสาหกรรม ประกอบกับที่ดินมีราคาแพง มีผลทำให้สินค้าผ่านท่าเรือภูเก็ตน้อยลง
4. ท่าเรือภูเก็ตยังไม่มีระบบการใช้เรือชายฝั่งสนับสนุน (Feeder Port) เนื่องจากข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำ ถ้ามีการเคลื่อนย้ายสินค้ามากครั้ง ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้น

ด้านกฎหมายหรือกฎระเบียบ

ท่าเรือปฏิบัติตามกฎข้อบังคับของท้องถิ่น และ IMO

การพัฒนาท่าเรือในอนาคต

ถ้าท่าเรือได้รับระยะเวลาสัมปทานยาวนานขึ้น จะลงทุนในส่วนท่าของผู้โดยสาร (passenger terminal) และปรับปรุงอุปกรณ์บรรทุกขนถ่ายสินค้าให้ดียิ่งขึ้น

วัน เดือน ปี	15 มกราคม 2552	เวลา 10.00 – 12.30 น.
สถานที่	สำนักงานท่าเรือเจียรวานิช 92 หมู่ที่ 3 ตำบลหนองทะเล อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ 81000	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณพลศักดิ์ สีนะนิธิกุล	ตำแหน่ง ผู้จัดการอาวุโส
เรื่อง	ท่าเรือเจียรวานิช	

ความเป็นมาของท่าเรือ

กลุ่มบริษัทเจียรวานิช ได้ประกอบธุรกิจหลายประเภท ได้แก่ ธุรกิจเหมืองแร่ และ โรงงานน้ำมันปาล์ม ในปี 2530 ได้ซื้อกิจการท่าเรือจากบริษัท ฟรานซิส โฮลดิ้ง จำกัด และ เข้ามาประกอบกิจการ มีวัตถุประสงค์เพื่อการส่งออกน้ำมันปาล์ม แร่ยิปซัม และแร่แอนไฮไดรต์ ท่าเทียบเรือแห่งนี้เป็นท่าเรือเอกชน ให้บริการแก่สาธารณะทั่วไป แต่ส่วนใหญ่สินค้าผ่านท่า เกือบทั้งหมดเป็นสินค้าของบริษัทในเครือปัจจุบันมีพนักงานประจำ 5 คน และลูกจ้างรายวัน 35 คน และมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่จังหวัดภูเก็ต

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือมีลักษณะเป็นสะพานยื่นออกไปในทะเล (Jetty) เป็นรูปตัว T ห่างจากฝั่ง 135 เมตร ตัวท่ากว้าง 12 เมตร ยาว 90 เมตร เนื่องจากท่าเรือตั้งอยู่บนแหลมป้องกันท่า จึงมีความลึกเพียงพอหน้าลึก 13 เมตร
- การบรรทุกสินค้าลงเรือสายพานลำเลียง อัตราความเร็ว 700 ตัน/ชั่วโมง ส่วนการขนส่งน้ำมันปาล์มใช้ท่อ อัตราความเร็ว 200 ตัน/ชั่วโมง
- ท่าเรือสามารถรับเรือสินค้าเทกองได้ขนาด 50,000 DWT
- ท่าเรือทำพิธีตรวจปล่อยสินค้าที่ด่านศุลกากรกระบี่

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

- สินค้าผ่านท่าทั้งหมดเป็นสินค้าขาออกประกอบด้วย
 - แร่ยิปซัม ได้รับโควตาการขนส่งแร่ยิปซัม 500,000 – 600,000 ตัน/ปี มาจากเหมืองของบริษัทในเครือ ได้แก่ บริษัท วาณิชยิปซัม จำกัด ตั้งอยู่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อส่งออกยิปซัมไปยังประเทศมาเลเซียและญี่ปุ่น
 - น้ำมันปาล์ม มาจาก บริษัท ยูนิวานิชน้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน) ส่งออกไปยังมาเลเซีย อินโดนีเซีย และเนเธอร์แลนด์

- เรือที่ผ่านท่าเรือเป็นประจำ ประกอบด้วยเรือลำเลียงขนาด 4,000 DWT และเรือเดินสมุทร 20,000 DWT
- อัตราการใช้ท่าเทียบเรือไม่ได้จัดทำ
- ค่าจอดเรือ
 - เรือขนาดน้อยกว่า 10,000 ตันกรอส วันละ 10,000 บาท
 - เรือขนาดมากกว่า 10,000 ตันกรอส วันละ 15,000 บาท
- ค่าทุ่นผูกเรือ 1,500 บาท ต่อเส้น (เรือใหญ่ใช้ 10 เส้น เรือเล็กใช้ 4 เส้น)
- ค่าขนถ่ายสินค้า ยิปซัม 45 บาท/ตัน และน้ำมันปาล์ม 50 บาท/ตัน

ปัญหาของท่าเรือ

1. ตั้งแต่ท่าเรือก่อสร้างและเปิดดำเนินการในปี 2530 การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างดีจนกระทั่งในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา จังหวัดกระบี่ได้กลายเป็นเมืองท่องเที่ยวทางทะเลที่สำคัญบริเวณชายฝั่งเดิมที่ทำเรือตั้งอยู่ มีผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว โดยเฉพาะมีการก่อสร้างโรงแรมระดับ 5 ดาวเป็นจำนวนมาก ทางเข้าสู่โรงแรมบางแห่งต้องใช้เส้นทางถนนส่วนบุคคลของท่าเรือ จึงมีการเรียกร้องให้ผู้ประกอบการท่าเรือส่งมอบถนนเป็นสาธารณะ ปัญหาดังกล่าวได้คลี่คลายลงเมื่อมีการก่อสร้างถนนเพิ่มเติม

ปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการท่าเรือกับผู้ประกอบการท่องเที่ยวรวมทั้งหน่วยงานราชการบางแห่ง ล้วนสร้างแรงกดดันต่อท่าเรือ ด้วยอ้างว่าขนถ่ายแร่ยิปซัมเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชากร และทำให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงามต่อการท่องเที่ยว ผู้ประกอบการท่าเรือได้พยายามปรับตัว และสร้างข้อตกลงเพื่ออยู่ร่วมกันในชุมชนอย่างสันติ อาทิ งดวิ่งรถบรรทุกขนถ่ายแร่ยิปซัมในช่วงเวลาเร่งด่วน งดขนถ่ายแร่ในวันหยุดเทศกาลสำคัญ หรือช่วง high season ของการท่องเที่ยว เป็นต้น

2. โควตาการส่งออกยิปซัมน้อย ไม่สามารถส่งออกยิปซัมให้เต็มศักยภาพของท่าได้
3. สังคมมักเข้าใจว่าการขนถ่ายแร่ยิปซัมเป็นอัตราต่อระบบนิเวศน์ทางทะเล แต่สภาพของท่าเรือที่แท้จริง มีความซุกซมของปลาบริเวณหน้าท่าเรือ
4. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือมีมาก ได้แก่
 - ใบอนุญาตการขนส่งสินค้าทางทะเล จากกรมเจ้าท่า
 - ใบอนุญาตการประกอบการท่าเรือมากกว่า 500 ตันกรอส จากกรมเจ้าท่า

- ใ้ตัวดำเนินการส่งออกยิปซัมของสภาการเหมืองแร่¹ ซึ่งต้องยื่นขออนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการส่งแร่ยิปซัม กรมอุตสาหกรรม
- มาตรการป้องกันและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) จัดทำโดยมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ เมื่อจัดทำเสร็จส่งให้หน่วยงานต่างๆ ได้แก่ สำนักเจ้าท่าสาขาวาระปี และภูเก็ต และกรมควบคุมมลพิษ
- ประมวลข้อบังคับว่าด้วย การรักษาความปลอดภัยทางของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) บริษัทได้ยื่นขออนุมัติหลายครั้ง แต่ยังไม่ผ่านการอนุมัติเป็นอุปสรรคต่อเรือระหว่างประเทศที่เข้าเทียบท่า

¹ สภาการเหมืองแร่ก่อตั้งโดยการสนับสนุนของสมาคมเหมืองแร่ต่างๆ กรมทรัพยากรธรณี และกระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งได้ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายผ่านรัฐสภาจนได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติสภาการเหมืองแร่ พ.ศ. 2526 ขึ้นเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2526 มีฐานะเป็นนิติบุคคล ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ประกอบการทั้งหลาย ในการประสานนโยบายและการดำเนินงานระหว่างเอกชนกับรัฐ เพื่อเอื้ออำนวยประโยชน์ในทุกวิถีทางให้แก่อุตสาหกรรมและธุรกิจอันเกี่ยวกับเหมืองแร่ (ที่มา : สภาการเหมืองแร่. ประวัติ (สายตรง). แหล่งที่มา <http://www.miningthai.org/history1.asp> , 21 มกราคม 2552.)

วัน เดือน ปี	15 มกราคม 2552	เวลา 08.00 – 10.00 น.
สถานที่	บริษัท เช่าเทิร์นพอร์ต จำกัด เลขที่ 91 หมู่ที่ 3 ตำบลหนองทะเล อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ 8100	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณเสรี หาญมงคลศิลป์	ตำแหน่ง ผู้จัดการท่าเรือ
เรื่อง	ท่าเรือเช่าเทิร์นพอร์ต	

ความเป็นมาของท่าเรือ

บริษัท เช่าเทิร์นพอร์ต จำกัด ประกอบธุรกิจเหมืองแร่ และส่งออกแร่ดิบดิบ เดิมใช้ท่าเรือพาณิชย์ในการส่งออกแร่ไปยังต่างประเทศ เนื่องจากท่าเรือดังกล่าวให้บริการแก่ลูกค้าทั่วไป และมีผู้มาใช้ท่าเรือเพื่อการส่งออกหลายราย จึงเกิดความแออัดในการใช้ท่า ดังนั้นบริษัท เช่าเทิร์นพอร์ต จำกัด ได้ก่อสร้างท่าเรือของตนเองขึ้น ในปี 2532 เพื่อการส่งออกน้ำมันปาล์ม แร่ดิบดิบ และแร่อื่น ๆ โดยเฉพาะ (ในบริเวณเดียวกับท่าเรือพาณิชย์) ท่าเรือตั้งอยู่ที่ ละติจูด 04.6 องศาเหนือ ลองจิจูด 98.42.7 องศาตะวันออก ใกล้กับเขาหัวนา

ในการก่อสร้างท่าเรือ ผู้ประกอบการต้องลงทุนค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเองทั้งหมด พร้อมทั้งจัดหาสาธารณูปโภคพื้นฐาน เพื่รองรับการขนส่ง อาทิ การสร้างถนนจากแยกทางเข้าหมู่บ้านมาถึงท่าเรือยาว 2-3 กิโลเมตร การจัดหาไฟฟ้า และน้ำประปาเข้ามาในหมู่บ้าน เป็นต้น

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือมีลักษณะเป็นสะพานยื่นออกไปในทะเล (Jetty) ยาว 730 เมตร
- หน้าท่อน้ำลึก 13 เมตร ในระดับน้ำทะเลต่ำสุด และลึก 15 เมตรในระดับน้ำทะเลสูงสุด
- การขนส่งแร่ไปยังเรือ ใช้สายพานลำเลียง อัตราความเร็ว 800-850 ตัน/ชั่วโมง ส่วนการขนส่งน้ำมันปาล์มใช้ท่อ
- ท่าเรือสามารถรับเรือสินค้าเทกองได้ขนาด 55,000 DWT
- มีลานกองเก็บสินค้า 40 ไร่
- มีเกาะยาวเป็นเขื่อนกันคลื่นตามธรรมชาติ
- ท่าเรือทำพิธีตรวจปล่อยสินค้าที่ด่านศุลกากรกระบี่

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

- สินค้าผ่านท่าทั้งหมดเป็นสินค้าขาออก และเกือบทั้งหมดเป็นแร่ปัมพ์ ซึ่งขนส่งมาจากเหมืองในจังหวัดนครราชสีมาและสุราษฎร์ธานี สินค้าที่เหลือ ได้แก่ โลหะ สแตนเลส ไทโรไมท์ และแอนไฮไดรต์

ในอดีตไม่มีการส่งออกน้ำมันปาล์มผ่านท่าเรือ เพราะประเทศผู้นำเข้าที่อยู่ด้านทิศตะวันตกของไทยลดลง ในขณะที่ประเทศผู้นำเข้าด้านตะวันออกนำเข้าเพิ่มขึ้น บริษัทผู้ส่งออกจึงไปใช้ท่าเรือในชายฝั่งอ่าวไทยแทน เช่น ท่าเรือ CP

- เรือที่ผ่านท่าเรือเป็นประจำ มีขนาด 35,000 – 38,000 DWT ขนถ่ายสินค้า 30,000 DWT ซึ่งใช้เวลาขนถ่าย 2 – 3 วัน ใน 1 เดือนมีเรือเข้าเทียบท่า 3 – 4 ลำ

- ท่าเรือมีอัตราการใช้ท่าเรือในปี 2550 ร้อยละ 28.77 เป็นอัตราการใช้ท่าเทียบเรือค่อนข้างต่ำ เนื่องจากปริมาณการส่งออกแร่ปัมพ์ของแต่ละบริษัท ขึ้นอยู่กับการกำหนดโควตาของสภาการเหมืองแร่¹ ท่าเรือบริษัท เข้าเทิร์นพอร์ต จำกัด ได้รับโควตาการขนส่งแร่ปัมพ์ 800,000 ตัน/ปี ส่งผลให้อัตราการใช้ท่าเทียบเรือแห่งนี้ จึงน้อยกว่าขีดความสามารถที่ท่าเรือสามารถทำได้

จุดแข็งของท่าเรือ

- มีเกาะยาว เป็นเขื่อนกันคลื่นตามธรรมชาติ
- ร่องน้ำสั้น ไม่มีการทับถมของตะกอน จึงไม่ต้องขุดลอกร่องน้ำ

ปัญหาของท่าเรือ

1. เกิดความขัดแย้งระหว่างกิจกรรมท่าเรือและท่องเที่ยว ซึ่งเป็นปัญหาเช่นเดียวกับท่าเรือเจ็รวานิช ทั้งนี้เพราะท่าเรือทั้งสองอยู่ใกล้กัน
2. โควตาการส่งออกยิปซัมน้อย ไม่สามารถใช้ท่าเรือได้เต็มศักยภาพของท่าได้
3. สังคมมักเข้าใจว่าการขนถ่ายแร่ปัมพ์เป็นอันตรายต่อระบบนิเวศน์ ซึ่งไม่เป็นความจริง ดังเห็นได้จากบริเวณท่าเทียบเรือเป็นแหล่งปลาชุกชุม มีทั้งปลาสาคร และปลาอินทรี ซึ่งเป็นปลาทะเล ทำให้มีชาวบ้านและประชาชนเดินทางมาตกปลาเป็นประจำ ซึ่งทางผู้ประกอบการทางกึ่งอนุญาตให้สามารถเข้ามาตกปลาได้ หากไม่มีการขนถ่ายสินค้าในวันนั้นๆ

แผนพัฒนาท่าเรือ ไม่มี

¹ รายละเอียดดู เชิงอรรถ 1 ข้อมูลสัมภาษณ์ ท่าเรือเจ็รวานิช

วัน เดือน ปี	14 มกราคม 2552	เวลา 13.00 – 15.00 น.
สถานที่	ที่ทำการเทศบาลเมืองกันตัง ถนนตรังภูมิ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง 92110	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสมเกียรติ ภาณุทวีเกียรติ	ตำแหน่ง นายกเทศมนตรีเมืองกันตัง
	คุณประสิทธิ์ แพใหญ่	ตำแหน่ง รองปลัดเทศบาล
	คุณประพันธ์ ไตรทิพย์พงศ์	ตำแหน่ง หัวหน้าสำนักปลัด
	คุณวรรณะ เนียมศรี	ตำแหน่ง หัวหน้างานผลประโยชน์ กองคลัง
เรื่อง	ท่าเรือกันตัง	

ความเป็นมาของท่าเรือ

ในอดีตกันตังเป็นเมืองท่าสำคัญแห่งหนึ่งทางฝั่งมหาสมุทรอินเดีย เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางน้ำสำคัญมาแต่โบราณ เมื่อพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี มารับตำแหน่งเจ้าเมืองในปี 2433 ได้ดำเนินการพัฒนาเมืองตรัง (กันตัง) ทุกด้าน โดยมีจุดมุ่งหมายจะทำให้เป็นเมืองค้าขายที่สำคัญ หลังจากนั้นท่าเรือกันตัง จึงมีบทบาทสำคัญที่ช่วยสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศกับประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย และประเทศใกล้เคียงอื่นๆ แต่การจัดการท่าเรือในอดีตเป็นไปโดยธรรมชาติ เมื่อมีเรือระหว่างประเทศเข้ามารับ – ส่งสินค้า จึงได้สร้างท่าเทียบเรือเป็นสะพานไม้เล็กๆ และการเข้า – ออกของเรือขึ้นอยู่กับภาวะน้ำขึ้นน้ำลง

คณะเทศมนตรีของอนุรักษระหว่มมหาตไทย เพื่อเข้ามาดำเนินการท่าเทียบเรือภายหลังจากที่ได้รับการอนุมัติ จึงประกาศใช้เทศบัญญัติ เรื่อง ท่าเทียบเรือและคลังสินค้า ในวันที่ 14 กันยายน 2508 ทำให้เทศบาลเข้ามามีบทบาทปรับปรุงและดูแลท่าเรือกันตังอย่างเป็นทางการ

หลังจากนั้น กรมเจ้าท่าได้วางโครงการการก่อสร้างสะพานท่าเทียบเรือขนาดใหญ่เป็นการถาวร ก่อสร้างสะพานท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์คอนกรีต กว้าง 15.5 เมตร ยาว 144 เมตร แล้วเสร็จในปี 2514 และกรมเจ้าท่าได้มอบหมายให้เทศบาลเข้ามาดำเนินการต่อไป

หลังจากนั้นได้มีการสร้างสะพานท่าเทียบเรือส่วนขยายเพิ่มอีก 2 แห่ง คือ

- ปี 2539 ได้เริ่มก่อสร้างสะพานท่าเทียบเรือกันตังส่วนขยาย แล้วเสร็จในปี 2542
- ปี 2550 ได้เริ่มก่อสร้างสะพานท่าเทียบเรือกันตังส่วนที่ 3 แล้วเสร็จในปี 2551

ดังนั้นรูปแบบความเป็นเจ้าของและผู้ประกอบการของท่าเทียบเรือทั้ง 3 ท่า มีรายละเอียดดังนี้

- ท่าเทียบเรือ 1 (เชิงพาณิชย์) เป็นเจ้าของพื้นที่และประกอบการโดยเทศบาลเมืองกันตัง เดิมขนถ่ายแร่ปิซั่ม แต่ปัจจุบันท่าเทียบเรือนี้หยุดให้บริการ

- ท่าเทียบเรือ 2 (ส่วนขยาย) เป็นท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างขึ้นภายหลังท่าเทียบเรือกันตัง (เชิงพาณิชย์) โดยเจ้าของพื้นที่ คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย เทศบาลเมืองกันตังเป็นคู่สัญญาเช่ากับกรมธนารักษ์ และอนุญาตให้บริษัท กันตังคอนเทนเนอร์เดโป้ จำกัด เป็นผู้ประกอบการในระยะ 1 ปี ดังนั้น ค่าเช่าจากที่ได้จากบริษัทเอกชนผู้เช่า เทศบาลเมืองกันตังต้องแบ่งค่าเช่าร้อยละ 50 ก่อนหักค่าใช้จ่าย (ประมาณ 400,000 บาท) แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจ่ายค่าเช่าให้ในนามกระทรวงการคลัง

- ท่าเทียบเรือ 3 (ท่าเทียบเรือใหม่) เป็นท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างขึ้นภายหลังท่าเทียบเรือที่ 2 เทศบาลเมืองกันตังเป็นคู่สัญญาเช่ากับกรมธนารักษ์ และมอบให้บริษัท ศรีตรังลอจิสติกส์ จำกัด เป็นผู้ประกอบการในระยะสัญญาเช่า 1 ปี

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- ท่าเทียบเรือทั้ง 3 ท่า มีลักษณะทางกายภาพ ดังนี้

ชื่อท่าเทียบเรือ	กว้าง (เมตร)	ยาว (เมตร)	ความลึกหน้าท่า น้ำลง / น้ำขึ้น (เมตร)	ขนาดเรือใหญ่ที่ สามารถเทียบท่าได้ (ตันกรอส)
ท่าเทียบเรือ 1	15.5	144	2 / 5	1,075
ท่าเทียบเรือ 2	24.5	90	3 / 6	3,300
ท่าเทียบเรือ 3	24.5	90	3 / 6	3,300

- ท่าเทียบเรือกันตังส่วนขยาย มีปั้นจั่นหน้าท่า 1 ตัว
- ท่าเทียบเรือกันตังที่ 3 มีปั้นจั่นหน้าท่าที่เคลื่อนย้ายได้ 1 ตัว

ปัญหาและอุปสรรคของท่าเรือ

- เนื่องจากต้องต่อสัญญาเพื่อเช่าท่าเทียบเรือกันตังส่วนขยาย และท่าเทียบเรือส่วนที่ 3 กับกรมธนารักษ์ทุกปี โดยกรมธนารักษ์คิดอัตราค่าเช่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ทุกปี ประกอบกับต้องแบ่งให้ค่าเช่าแก่การรถไฟ ฯ ทำให้รายได้สุทธิที่เทศบาลได้รับมีแนวโน้มลดลง

- ในกรณีที่เกิดความเสียหายกับท่าเทียบเรือ เทศบาลต้องเป็นผู้เรียกร้องค่าเสียหายกับผู้ประกอบการเอง แต่ผู้ประกอบการบางรายไม่สนใจและฝ่าฝืนข้อบังคับของเทศบาล อาทิ ใช้ปั้นจั่นหน้าท่าที่มีน้ำหนักมากกว่า 150 ตัน ซึ่งเกินกว่าขีดความสามารถของท่ารับได้ ทำให้หน้าท่าชำรุด และทรุดโทรมลงอย่างรวดเร็ว

วัน เดือน ปี	14 มกราคม 2552	เวลา 09.00 – 12.00 น.
สถานที่	ณ ห้องประชุม ที่ทำการด่านศุลกากรกันตัง ถนนตรังคภูมิ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง 92110	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณปิยะพร วิจิตรศิลป์	ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการ บริษัท กันตัง คอนเทนเนอร์ เดโพอ จำกัด
เรื่อง	ท่าเรือกันตัง – ท่าเทียบเรือที่ 2	

ประวัติความเป็นมาของท่าเรือ

กันตัง เป็นอำเภอหนึ่งของจังหวัดตรัง ที่ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำตรัง ในอดีตกันตังเป็นเมืองท่าสำคัญแห่งหนึ่งทางฝั่งมหาสมุทรอินเดีย เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางน้ำสำคัญมาแต่โบราณ เมื่อปี พ.ศ. 2537 กรมเจ้าท่าได้ทำการขยายท่าเทียบเรือกันตัง และเทศบาลเมืองกันตังมีความประสงค์จะเป็นผู้บริหารท่าเทียบเรือกันตังต่อไป

วัตถุประสงค์การก่อสร้างท่าเทียบเรือ

เพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำที่มีต้นทุนต่ำ และเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือชายฝั่งที่จังหวัดตรังในการรองรับการขนส่งสินค้า และการค้าระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นและรองรับการพัฒนาตามโครงการความร่วมมือเศรษฐกิจสามฝ่าย คือ ไทย – มาเลเซีย – อินโดนีเซีย

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ ประกอบด้วย

- บันจันขนาดเครน 20 ตัน 80 ตัน และ 150 ตัน
- เรือลากจูง และเรือลำเลียง
- รถบรรทุกตู้สินค้า (Trailer)
- วิทยุสื่อสาร

เรือและสินค้าผ่านท่า

• ท่าเทียบเรือกันตังเป็นท่าเทียบเรือขนาดเล็ก เรือขนาดใหญ่ที่สุดที่ท่าเทียบเรือสามารถรับได้ 1,800 GT หรือ 540 NT และในปัจจุบันท่าเทียบเรือกันตังได้มีเรือขนาดใหญ่ที่สุดที่เข้าเทียบท่าเป็นประจำ คือ ขนาด 1,800 GT หรือ 540 NT เรือที่ผ่านเข้าท่าจะเป็นประเภทเรือลากจูง และเรือลำเลียง (TUGS และ BARGES) เนื่องจากร่องน้ำกันตังในปัจจุบัน

มีความตื่นขึ้นและแคลง จึงต้องใช้เรือลำเลียงแทนเรือที่มีขนาดใหญ่ จำนวนเรือเข้าจะผ่านท่าเทียบเรือ มีทั้งหมด 8 ลำ วิ่งระหว่างท่าเทียบเรือกันตัง จังหวัดตรัง ไปยังท่าเรือปีนัง

- สินค้าที่มีการส่งผ่านท่าเรือกันตัง ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้ายางพารา ที่มาจากพื้นที่ 4 จังหวัด อาทิเช่น สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช กระบี่ และตรัง ซึ่งปัจจุบันการคมนาคมสะดวก เนื่องจากมีถนน 4 ช่องจราจร ทำให้ไม่ต้องเสียเวลา ในขณะที่หากนำสินค้าไปส่งผ่านด่านศุลกากรสะเดา จะเป็นการเพิ่มต้นทุน อีกทั้งที่มีปัญหาแออัดและมีปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ตักค้างด้วย

ปัญหาและอุปสรรค

- โครงการขยายท่าเทียบเรือกันตังส่วนที่ 3 แล้วเสร็จ แต่ไม่ได้เป็นโครงการต่อเนื่อง เพราะเทศบาลไม่ได้ให้บริหารจัดการเพียงรายเดียว จึงไม่สามารถใช้ท่าเรือกันตังได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- ด้วยท่าเทียบเรือกันตัง มีขนาดเล็ก เรือสามารถเทียบท่าได้ครั้งละ 1 ลำ
- CY ไม่มีพื้นที่สำหรับสต็อกตู้สินค้า
- ฤดูกาลมรสุมตะวันออกเฉียงใต้
- ปัญหาการเมืองท้องถิ่น
- การขนถ่ายสินค้าล่าช้า เพราะปัญหาของถนน ฯลฯ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

1. เนื่องจากท่าเทียบเรือมีขนาดเล็กและเทียบได้ครั้งละ 1 ลำ รวมถึงไม่มี CY รองรับสินค้าได้เพียงพอ อีกทั้งสิ่งแวดล้อมภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ จึงเป็นข้อจำกัดในการใช้ท่าเทียบเรือได้อย่างเต็มขีดความสามารถ หากมีการบริหารจัดการที่ดี ที่ได้มาตรฐาน และได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานราชการทั้งระดับท้องถิ่น จังหวัด และประเทศจริง ๆ แล้ว จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้า แต่ในปัจจุบัน ท่าเทียบเรือสามารถรับสินค้าได้เพียงแค่นี้ไม่เกิน 12,000 TEUs ต่อปีเท่านั้น

2. สร้างท่าเรือบ้านทุ่งคลองสน เพื่อสนับสนุนเป็นท่าเทียบเรือท่องเที่ยว

3. การพัฒนาท่าเรือบ้านนาเกลือ เป็นท่าเรือแม่น้ำที่จะสามารถให้การสนับสนุน การนำเข้าส่งออกทางจังหวัดตรังมีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น อยู่ระหว่างในการพิจารณาของสิ่งแวดล้อม

วัน เดือน ปี	14 มกราคม 2552	เวลา 14.00 – 15.00 น.
สถานที่	บริษัท ศรีตรังโลจิสติกส์ จำกัด สำนักงานท่าเรือกันตัง ถนนรัชฎา ตำบลกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง 92110	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณชัยวุฒิ สวัสดิวัตรักษ์	ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการ
เรื่อง	ท่าเรือกันตัง – ท่าเทียบเรือที่ 3 (ท่าเทียบเรือใหม่)	

ประวัติความเป็นมาของท่าเรือ

ท่าเรือกันตัง – ท่าเทียบเรือที่ 3 (ท่าเทียบเรือใหม่) เป็นท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างขึ้นภายหลังท่าเทียบเรือที่ 2 เทศบาลเมืองกันตังเป็นคู่สัญญาเช่ากับกรมธนารักษ์ และมอบให้บริษัท ศรีตรัง โลจิสติกส์ จำกัด เป็นผู้เช่าและประกอบการ

การบริหารท่าเทียบเรือ

บริษัท ศรีตรัง โลจิสติกส์ จำกัด เริ่มประกอบการท่าเทียบเรือที่ 3 หรือเรียกว่า ท่าเทียบเรือกันตังใหม่ โดยเริ่มจัดเตรียมการประกอบการตั้งแต่เมื่อเดือนมิถุนายน 2550 ก่อนเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในเดือนกรกฎาคม 2551

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

- บันจันมีล้อ (Mobile Crane) 1 ตัว
- ขีดความสามารถรับสินค้าได้ไม่เกิน 4,000 TEUS ต่อเดือน/2 ท่า (ท่าเทียบเรือที่ 2 และ ท่าเทียบเรือที่ 3) ปัจจุบันมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 3,000 TEUS ต่อเดือน/2 ท่า
- ท่าเทียบเรือมีพนักงานทั้งหมด 30 คน

เรือและสินค้าผ่านท่าเรือ

เนื่องจากท่าเทียบเรือกันตัง เป็นท่าเทียบเรือขนาดเล็ก ขนาดเรือใหญ่ที่สุดที่ท่าเทียบเรือสามารถรับได้ 1,800 GT 540 NT และในปัจจุบันท่าเทียบเรือกันตังได้มีเรือขนาดใหญ่ที่สุดที่เข้าเทียบท่าเป็นประจำ คือขนาด 1,800 GT 540 NT ดังนั้นเรือที่ผ่านเข้าท่าจะเป็นประเภทเรือ TUGS และเรือ BARGES เนื่องจากร่องน้ำกันตังในปัจจุบันมีความตื้นเขินและแคบ จึงต้องใช้เรือลากจูงสินค้าชนิด TUGS & BARGES บรรทุก 3,000 grt หรือ 1,000 เข้าเทียบท่าแทนเรือที่มีขนาดใหญ่ วิ่งระหว่างท่าเทียบเรือกันตัง จังหวัดตรัง ไปยังท่าเทียบเรือปีนัง หากบรรทุกตู้หนักใช้เวลาขนส่ง 30 ชม. และบรรทุกตู้เปล่าใช้เวลา 24 ชั่วโมง ปริมาณเรือและตู้สินค้าผ่านท่า ปี 2551 มีเรือเทียบท่า 8 เทียบ/เดือน ขนถ่ายตู้สินค้าประมาณ 120 TEUs

สินค้าผ่านท่าเป็นยางบรรจุในตู้สินค้าขนาด 20 TEUs และไม้ยางแปรรูป บรรจุในตู้ขนาด 40 TEUs สินค้ามาจากจังหวัดตรัง กระบี่ และ อ.ทุ่งสง จ.สตูล โดยไม้ยางแปรรูปเกือบทั้งหมดส่งออกไปยังประเทศจีน ปริมาณเรือและตู้สินค้าผ่านท่า ปี 2552 มีเรือเทียบท่า 6 เที่ยว/เดือน ขนถ่ายตู้สินค้าประมาณ 80 – 100 TEUs

ปัญหาของท่าเรือ

- ขาดสินค้านำเข้า ส่งผลให้ต้องมีการนำเข้าตู้เปล่า เพื่อนำมาบรรจุสินค้าส่งออก
- ต้นทุนการขนส่งสินค้าที่สูง เพราะนอกจากต้องจ่ายค่าธรรมเนียมในการใช้ร่องน้ำให้กรมเจ้าท่าแล้ว ต้องจ่ายค่านำร่องแก่ผู้นำร่องภายในท้องถิ่นประมาณเที่ยวละ 3,000 บาท และค่าน้ำมันประมาณ 2,000 บาท

ข้อเสนอแนะ

1. ท่าเรือขนาดเล็กที่กำลังจะก่อสร้าง อาจไม่มีปริมาณสินค้าตามที่ได้คาดการณ์ไว้
2. ท่าเรือในฝั่งอันดามัน มีขีดความสามารถมาก แต่มีการใช้งานน้อย

แผนพัฒนาท่าเรือ

ไม่มี

วัน เดือน ปี	14 มกราคม 2552	เวลา 09.00 – 12.00 น.
สถานที่	ณ ห้องประชุม ที่ทำการด่านศุลกากรกันตัง ถนนตรังคภูมิ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสหชัย งามไพโรจน์พิบูลย์	ตำแหน่ง นายด่านศุลกากร
เรื่อง	การนำเข้า – ส่งออกผ่านด่านศุลกากรกันตัง	

ความเป็นมาของด่านศุลกากรกันตัง

ด่านศุลกากรกันตัง เป็นด่านศุลกากรทางทะเลอันดามัน ในอดีตเป็น “ด่านเก็บภาษี” สังกัดกรมสรรพากร กระทรวงมหาดไทย ปี 2458 ได้มีการโอนมาขึ้นกับกรมศุลกากร และตั้งเป็นด่านศุลกากรกันตัง กรมศุลกากรได้สร้างที่ทำการ ณ ริมแม่น้ำตรัง ห่างจากท่าเรือเทศบาลกันตัง 300 เมตร เป็นอาคารชั้นเดียวสร้างด้วยคอนกรีตเสริมเหล็ก¹

ปัจจุบันที่ทำการด่านศุลกากรกันตังได้ย้ายที่ตั้งอยู่ ณ ถนนตรังคภูมิ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ติดกับเทศบาลเมืองกันตัง

หน้าที่ความรับผิดชอบ

ด่านศุลกากรกันตังมีหน้าที่ให้บริการในการทำพิธีทางศุลกากร เพื่อการนำเข้าและส่งออก โดยสามารถตรวจปล่อยสินค้านำเข้า – ส่งออกภายใน 2 ชั่วโมง ในเขตพื้นที่รับผิดชอบรวมทั้งสินค้าที่ผ่านท่าเทียบเรือต่างๆ ดังนี้

- **ท่าเรือกันตัง** ท่าเรือแห่งนี้มีท่าเทียบเรือ 3 ท่า แต่ละท่ามีผู้ประกอบการแตกต่างกัน ดังนี้

- ท่าเทียบเรือที่ 1 เป็นท่าเทียบเรือของเทศบาลเมืองกันตัง เดิมขนถ่ายแร่ใยหิน แต่ปัจจุบันท่าเทียบเรือนี้หยุดให้บริการ

- ท่าเทียบเรือที่ 2 (ท่าเทียบเรือส่วนขยาย) เป็นท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างขึ้นภายหลังท่าเทียบเรือที่ 1 เทศบาลเมืองกันตังเป็นคู่สัญญาเช่ากับกรมธนารักษ์ และมอบให้ บริษัท กันตังคอนเทนเนอร์เดโป้ จำกัด เป็นผู้ประกอบการ

- ท่าเทียบเรือที่ 3 (ท่าเทียบเรือใหม่) เป็นท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างขึ้นภายหลังท่าเทียบเรือที่ 2 เทศบาลเมืองกันตังเป็นคู่สัญญาเช่ากับกรมธนารักษ์ และมอบให้ บริษัท ศรีตรังลอจิสติกส์ จำกัด เป็นผู้ประกอบการ

¹ สำนักงานด่านศุลกากรภาคที่ 4. ด่านศุลกากรกันตัง [สายตรง]. <http://www.customs4.com/Kantang.html> [20 มกราคม 2552].

- ท่าเรือ บริษัท ยูโสบ อินเตอร์เนชั่นแนล พอร์ท จำกัด เป็นท่าเรือแรกในจังหวัดตรังที่ขึ้นทะเบียนในท่าเทียบท่าเรือไทย
- ท่าเรือขนถ่ายถ่านหินและแร่ใยหิน (บ้านนาเกลือ)

ปริมาณสินค้านำเข้า – ส่งออก

มูลค่าสินค้าที่นำเข้าและส่งออกผ่านด่านศุลกากรกันตังมีแนวโน้มสูงขึ้น ตั้งแต่ปี 2549 โดยมีรายละเอียดของประเภท ปริมาณ และมูลค่าสินค้า ดังนี้

- สินค้านำเข้า

สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ถ่านหิน ปุ๋ยเคมี เรือชุดใช้แล้วพร้อมอุปกรณ์เรือ เครื่องมือและอุปกรณ์อื่น ๆ เป็นต้น โดยมูลค่าการนำเข้าสินค้าผ่านด่านศุลกากร ตั้งแต่ปี 2549 -2551 คือ 468,191,000 บาท 731,218,000 บาท และ 1,183,360,000 บาท ตามลำดับ

- สินค้าส่งออก

สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ยาง ไม้ยางพารา ปูนซีเมนต์ แร่ใยหิน เป็นต้น โดยมูลค่าการนำเข้าสินค้าผ่านด่านศุลกากร ตั้งแต่ปี 2549 -2551 คือ 10,542,000,000 บาท 11,514,000,000 บาท และ 14,713,000,000 บาท ตามลำดับ

วัน เดือน ปี	21 มกราคม 2551	เวลา 15.30 – 16.00 น.
สถานที่	เจ้าท่าภูมิภาคที่ 5 กรมเจ้าท่า จังหวัดตรัง	
ผู้ให้ข้อมูล	เรือเอกธงชัย มาบางยาง	ตำแหน่ง เจ้าพนักงานตรวจท่า
เรื่อง	ท่าเรือกันตัง	

การดำเนินงานของท่าเรือ

กรมเจ้าท่าเป็นผู้สร้างและมอบให้เทศบาลดำเนินการต่อไป ปัจจุบันเทศบาลเมืองกันตังเป็นผู้บริหารท่าเรือกันตัง ทำสินค้าเทกองที่ขนส่งแร่ทำให้เกิดมลภาวะเป็นพิษทางอากาศและทางเสียง และมีท่าเรือนาเกลือและท่าเรือบ่อม่วงเกิดขึ้นการขนส่งแร่จึงย้ายไปขนส่งที่ท่าดังกล่าว ส่วนท่าเรือกันตังจะปรับปรุงเป็นท่าเรือตู้สินค้าทั้งหมด มีปัญหาในเรื่องร่องน้ำ ต้องรอให้น้ำขึ้น นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องความกว้างของร่องน้ำ

กฎหมาย

กรมเจ้าท่ามีพระราชบัญญัติที่ดูแลในเรื่องความปลอดภัยเป็นหลัก เช่น ความปลอดภัยของท่าเรือ ความปลอดภัยของคน ผู้โดยสารกับเรือ

ปัญหา

1. แม่น้ำกันตังเป็นเขตท่าเรือตามกฎหมายกระทรวง แต่ไม่ได้กำหนดบังคับใช้การนำร่องท่าเรือกันตังมีความยาวร่องน้ำประมาณ 27 กิโลเมตร ลักษณะเป็นตัว L และ S ดังนั้นตัวแทนเรือหรือเจ้าของเรือต้องร้องขอการนำร่องโดยใช้นำร่องท้องถิ่น มีความชำนาญแต่ขาดศักยภาพ เช่น บางแห่งเรือต้องใช้พื้นที่เลี้ยวกว้างและกระแสน้ำแรงทำให้ติดตื้น บางครั้งต้องรอให้น้ำขึ้นซึ่งใช้เวลาหลายชั่วโมง ทำให้เรืออื่นที่จะเข้า-ออกไม่ได้ เกิดความล่าช้าและเสียค่าใช้จ่ายมาก หรือบริเวณปลายเกาะมีจุดหักศอกเลี้ยวอันตรายมาก เรือที่วิ่งเข้ามาล่าเดียวไม่มีปัญหาแต่กรณีเรือลากจูงบางครั้งโยงทีละ 5 ลำ (ซึ่งเกินข้อกำหนด) ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อย ทั้งที่มีหลักเตือน

2. ความลึกร่องน้ำประมาณไม่เกิน 6 เมตร ทำให้เรือที่มีขนาดใหญ่ต้องรอเวลาน้ำขึ้น ประกอบกับภูมิประเทศแม่น้ำกันตังทั้งสองข้างเป็นป่าชายเลน เกิดตะกอนทับถมของดินเร็วเนื่องจากธรรมชาติ และดินมีการสไลด์ตัวตลอดเวลาทำให้มีปัญหาต่อร่องน้ำ งบประมาณการขุดลอกร่องน้ำต้องวางแผนล่วงหน้า นอกจากนี้นั้นดินที่ขุดลอกขึ้นมาถ้าตามที่ถูกต้อง ต้องนำไปทิ้งกลางทะเลแต่ปัญหา คือ ชายฝั่งทะเลของจังหวัดตรังเป็นแหล่งหญ้าทะเลสำหรับพะยูน แต่ถ้าทิ้งริมตลิ่งก็ต้องเป็นหน่วยงานของรัฐ ไม่ใช่ของเอกชนเพราะดินที่ขุดลอกเป็นสมบัติของแผ่นดิน

3. การปิดท่าเรือในช่วงเทศกาล เช่น ลอยกระทง การแข่งพายเรือคายัก ทำให้มีปัญหากับเรือสินค้าที่เข้าเทียบท่า
4. การขนส่งแร่ ใช้เทกองหน้าท่า ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ ทางเสียง แต่ละครั้งใช้เวลาขนถ่ายประมาณ 3 – 4 วัน
5. ท่าเรือขาดมาตรการความปลอดภัย เนื่องจากมีพ่อค้า-แม่ค้าขายสินค้าในเขตท่าเรือ
6. ทางเข้าออกท่าเรือมีเพียงทางรถยนต์ และถนนก็ไม่สามารถขยายได้
7. เทศบาลกับบริษัทกันตังคอนเทนเนอร์เดโป จำกัด ซึ่งเทศบาลให้บริษัท เข้าดำเนินการหน้าท่าในการจัดเก็บค่าใช้ท่าจากผู้ประกอบการรายอื่น (ลักษณะคล้ายกับการให้เช่าช่วง)

วัน เดือน ปี	3 ธันวาคม 2550	เวลา 14.00 – 16.00 น.
สถานที่	บริษัท ศรีราชา ฮาเบอร์ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 9 ถนนรามคำแหง ชั้น 17 อาคารยูเอ็มทาวเวอร์ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพฯ ๑ 10250	
ผู้ให้ข้อมูล	พลเรือโท ทนง ศิริรังษี	
ตำแหน่ง	ประธานชมรมผู้ประกอบการกิจการท่าเรือเอกชน และกรรมการผู้จัดการและ ผู้อำนวยการท่าเรือศรีราชา ฮาเบอร์	
เรื่อง	ท่าเรือเอกชน	

ท่าเรือเอกชน

ผู้ประกอบการท่าเรือเอกชนไม่ลงทุนสร้างท่าเรือน้ำลึกเนื่องจาก

- ใช้เงินลงทุนสูง จุดคุ้มทุนไม่แน่นอน
- หากท่าเรือสร้างท่าเรือยาก ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยทางทะเล ได้แก่ ระดับความลึกของน้ำ อ่าวจอดเรือที่มีกำบังคลื่นลม และปัจจัยทางบก ได้แก่ พื้นที่แนวหลัง
- การขออนุญาตยุ่งยาก ทั้งในด้านการก่อสร้างและสิ่งแวดล้อม
- รัฐบาลไม่ให้การสนับสนุนกิจการของท่าเรือเอกชน
- ต้องเผชิญกับความเสี่ยงจาก การเมือง การตลาด ค่าภาระ โดยใช้อัตราค่าภาระท่าเรือของรัฐ เช่น ท่าเรือแหลมฉบังเป็นเกณฑ์ และอัตราแลกเปลี่ยน

อย่างไรก็ตามท่าเรือเอกชนยังมีจำนวนมากกว่าท่าเรือของรัฐ ทั้งนี้เป็นเพราะท่าเรือของรัฐมีไม่เพียงพอกับปริมาณสินค้า จึงทำให้เอกชนจำเป็นต้องก่อสร้างท่าเรือเพื่อสนับสนุนกิจการของตนเอง แต่ดังที่กล่าวมาข้างต้นท่าเรือเอกชนส่วนใหญ่เป็นท่าเรือขนาดเล็กเพื่อสนองความต้องการและการใช้งานของธุรกิจของตนเอง

ปัญหาของท่าเรือเอกชน

1. ขาดบทบัญญัติในการอ้างความรับผิดชอบของท่าเรือ ปัจจุบันหากเกิดปัญหาในด้านข้อกฎหมาย จะปรับกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องของความรับผิด

2. ขาดองค์กรกลางและหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการส่งเสริมกิจการท่าเรือและพาณิชย์นาวี ปัจจุบันกิจการท่าเรือและพาณิชย์นาวีอยู่ในความดูแลของกรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นทั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับและส่งเสริมในเวลาเดียวกัน ซึ่งไม่สามารถทำได้ในทางปฏิบัติ¹

3. การแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนถ่ายกลางน้ำที่เกาะสีชัง เพราะรัฐเก็บค่าใช้จ่ายในการจอดเรือและขนถ่ายน้อยมาก นอกจากนี้ยังไม่มีการควบคุม ทำให้เกิดมลภาวะและเกิดการขนถ่ายอย่างเสรี ในขณะที่ท่าเรือเอกชนได้รับการเข้มงวดกวดขันในเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง บวกกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน จึงทำให้ต้นทุนของท่าเรือเอกชนสูงกว่าการขนถ่ายกลางน้ำที่เกาะสีชังเป็นจำนวนมาก

4. กฎระเบียบเงื่อนไขและวิธีปฏิบัติด้านภาษีของกรมสรรพากรที่ไม่ชัดเจน สร้างความสับสนในการปฏิบัติให้แก่ท่าเรือเอกชน

5. ขาดความรู้ความเข้าใจถึงความสำคัญของท่าเรือ จะเห็นได้จากการแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2548 ที่กำหนดให้นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธานและมีกรรมการจากภาครัฐและเอกชน โดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเป็นกรรมการและเลขานุการ เมื่อได้มีการประชุมคณะกรรมการดังกล่าวฯ นายกรัฐมนตรีไม่สามารถเข้าร่วมการประชุมและได้มอบหมายให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานในการประชุมแทน และให้ทำหน้าที่ประธานอย่างต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นว่า รัฐยังไม่เห็นความสำคัญของกิจกรรมพาณิชย์นาวีอย่างแท้จริง²

6. ขาดการสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ตัวอย่างเช่น ถนนที่เชื่อมต่อเข้ายังท่าเรือ ศรีราชาฮาร์เบอร์ ซึ่งตัดแยกจากถนนสุขุมวิท ไม่มีไฟสัญญาณจราจร รถบรรทุกสินค้าที่เข้าออก

¹ แต่เดิมการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ในปี 2547 ได้มีการปฏิรูประบบราชการ สำนักงานถูกยุบรวมกับกรมเจ้าท่าซึ่งทำหน้าที่ในการกำกับและเปลี่ยนชื่อใหม่เป็น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

² แต่เดิมพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ได้แต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี โดยมีรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน แต่ไม่ประสบผลสำเร็จในทางปฏิบัติ เนื่องจากองค์ประกอบของคณะกรรมการ ฯ ยังไม่เหมาะสมกับการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ในส่วนของการเสนอนโยบายและแผนการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี แผนการจัดระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเล การกำหนดบริเวณหรือท่าเรือในการตั้งท่าเรือ สมควรปรับปรุงองค์ประกอบและคุณสมบัติของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2548 ขึ้น [ที่มา : สำนักเลขาธิการรัฐมนตรี, “พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2548” ราชกิจจานุเบกษาเล่ม 122 ตอนที่ 109 ก (17 พฤศจิกายน 2548) : หน้า 5.]]

มีขนาดใหญ่และมีจำนวนไม่น้อย (เนื่องจากในบริเวณดังกล่าวนอกจากเป็นที่ตั้งของท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์แล้ว ยังเป็นที่ตั้งของท่าเรือฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น) ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง จึงได้เสนอเรื่องขอให้ติดตั้งไฟสัญญาณจราจรที่บริเวณดังกล่าวไปยังกระทรวงคมนาคม ได้รับคำตอบว่า ไม่มีงบประมาณ ท่าเรือจึงเสนอเรื่องดังกล่าวไปยังจังหวัดโดยบริษัทฯ จะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง ก็ไม่ได้รับอนุมัติ โดยให้เหตุผลว่าถนนในช่วงดังกล่าวมีไฟสัญญาณจราจรอยู่มากแล้ว ท่าเรือต้องทำเรื่องขออนุมัติอยู่หลายครั้งจึงได้รับอนุมัติ

วัน เดือน ปี	28 กรกฎาคม 2551	เวลา 13.00 – 15.00 น.
สถานที่	สำนักบริหารที่ราชพัสดุ 2 กรมธนารักษ์ ซอยอารีสัมพันธ์ ถนนพระราม 6 สามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400	
ผู้ให้ข้อมูล	คุณพิทักษ์ ดิเรกสุนทร	ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักบริหารที่ราชพัสดุ 2
เรื่อง	ท่าเรือของกรมธนารักษ์	

ท่าเรือที่อยู่ภายใต้การดูแลของกรมธนารักษ์ เกิดจากการก่อสร้างท่าเรือในที่ดินของกรมธนารักษ์ หรือที่ดินอื่น ๆ ที่มีการก่อสร้างท่าเรือโดยใช้งบประมาณแผ่นดิน ซึ่งกรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานในการของบประมาณในการก่อสร้างท่าเรือ และเมื่อท่าเรือก่อสร้างแล้วเสร็จก็ส่งมอบท่าเรือดังกล่าวให้กับกรมธนารักษ์ดูแลและจัดหาผลประโยชน์ต่อไป เมื่อนโยบายของรัฐให้มีการกระจายอำนาจให้แก่ท้องถิ่น ส่งผลให้กรมธนารักษ์ได้มอบให้องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ได้แก่ องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล หรือองค์การบริหารส่วนตำบล เป็นผู้บริหารและจัดการท่าเรือนั้น ๆ ต่อไป หากท่าเรือนั้นสร้างขึ้นเพื่อให้บริการเป็นท่าเรือสาธารณะ กรมธนารักษ์จะไม่เรียกเก็บผลประโยชน์จากผู้บริหารท่าเรือ เช่น ท่าเทียบเรือโดยสาร

กรมธนารักษ์ได้กำหนดวิธีการให้เช่าหาผลประโยชน์จากท่าเรือที่อยู่ในความดูแล ตามกฎกระทรวง ว่าด้วย หลักเกณฑ์และวิธีการปกครอง ดูแล บำรุงรักษาผลประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ.2545 ในหมวดที่ 3 การจัดหาประโยชน์ในที่ราชพัสดุ ข้อ 23 โดยกำหนดเกณฑ์ในการกำหนดอัตราค่าเช่า¹ ท่าเรือในการดูแลของกรมธนารักษ์ แบ่งออกเป็น

ก. ท่าเรือระหว่างประเทศ บริหารและจัดการโดยวิธีเปิดประมูลทั่วไปให้เอกชนบริหารจัดการ โดยมีเงื่อนไขในการจ่ายผลประโยชน์ให้กระทรวงการคลัง เช่น ท่าเรือสงขลา

ข. ท่าเรือชายฝั่ง แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ

- ท่าเรือสาธารณะ กรมธนารักษ์จะพิจารณาให้ส่วนราชการหรือองค์การบริหารส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดูแลการใช้ประโยชน์โดยไม่ให้เรียกเก็บค่าบริการการใช้ท่าเรือ และให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้ซ่อมแซมท่าเรือในกรณีที่เกิดความเสียหายหรือหมดสภาพการใช้งาน

- ท่าเรือพาณิชย์ ให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้บริหารจัดการและหาผลประโยชน์ โดยกำหนดหลักเกณฑ์ในการชำระค่าผลประโยชน์ให้แก่ท่าเรือ ดังนี้

¹ คำสั่งกรมธนารักษ์ ที่ 204/2547 เรื่อง หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าเช่า ค่าธรรมเนียมที่ราชพัสดุ ความหมายของการทำไร่ ทำนา ปลูกพืชสวน พืชผัก เลี้ยงสัตว์ การเกษตรอื่น ๆ และการกำหนดเวลาให้ผลผลิตของพืชสวน

- กรณีที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินงาน ให้เรียกเก็บค่าเช่าจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 50% ของรายได้จากการบริหารจัดการก่อนหักค่าใช้จ่าย เช่น กรณีท่าเรือกันตังที่บริหารและจัดการโดยเทศบาลกันตัง

- กรณีที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนำไปเปิดประมูลให้เอกชนเช่า ให้เรียกเก็บค่าเช่าจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 50% ของค่าเช่าที่เรียกเก็บจากผู้ประกอบการเอกชน

ปัญหาที่พบ คือ

- 1) การก่อสร้างท่าเรือโดยกรมเจ้าท่าขาดการประสานงานกับกรมธนารักษ์ ตั้งแต่การศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือ แต่จำเป็นต้องรับมอบท่าเรือเมื่อก่อสร้างเสร็จ ทำให้กรมธนารักษ์ต้องดูแลท่าเรือโดยที่ไม่มีความรู้ความเข้าใจในกิจกรรมของท่าเรือเพียงพอที่จะกำหนดกฎเกณฑ์ที่จะดูแลและบริหารจัดการท่าเรือโดยเฉพาะได้

- 2) การกำหนดระยะเวลาสัมปทานท่าเรือที่สั้น เช่น 3 ปี เป็นผลจากการที่ไม่ต้องการให้การลงทุนในกิจการท่าเรือเข้าเงื่อนไข มาตรา 13 พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 ทั้งนี้เพราะในกรณีของการก่อสร้างท่าเรือ/ที่ดิน/สิ่งปลูกสร้าง มูลค่าตั้งแต่ 1,000 ล้านบาท จะต้องเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายที่ซับซ้อนมากขึ้น ขั้นตอนการประมูลสัมปทานจะต้องให้รัฐมนตรีเห็นชอบ อีกทั้งจะต้องมีการจัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการโครงการ ซึ่งจะประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานหลายหน่วยงานเพื่อการดูแล



กรุงเทพ



BMTP



BDS



Unithai



TPT



สำนักงานท่าเรือแหลมฉบัง



แหลมฉบัง : A4



แหลมฉบัง : A0 และ B1



แหลมฉบัง : B4



แหลมฉบัง : B5 และ C3



ศรีราชาฮาเบอร์



ฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น



ไทยพาณิชย์พอร์ต



เทศบาลเกาะสีชัง



สำนักงานท่าเรือมาบตาพุด



มาบตาพุด : TPT



มาบตาพุด : TTT



มาบตาพุด : NFC&RBT



มาบตาพุด : ARC



มาบตาพุด : MTT

ภาคผนวก ง

รายชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือและ รายนามผู้ให้สัมภาษณ์



มาบตาพุด : Glow SPP



มาบตาพุด : BLCP



IRPC



ประจวบ



ท่าทอง



খনอม



สงขลา



ระนอง



ภูเก็ต



เจียรวานิช



เซาเทิร์น พอร์ต



เทศบาลเมืองกันตัง



กันตังคอนเทนเนอร์เดโป



ศรีตรังลอจิสติกส์



ด่านศุลกากรกันตัง



เจ้าท่าภูมิภาคที่ 5



ชมรมท่าเรือเอกชน



กรมธนารักษ์

ภาคผนวก ง

รายชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือและรายนามผู้ให้สัมภาษณ์

รายชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือและรายนามผู้ให้สัมภาษณ์

ลำดับ	วัน เดือน ปี	เวลา	ท่าเทียบเรือ	ชื่อหน่วยงาน	ประเภทหน่วยงาน	ชื่อบุคคลที่สัมภาษณ์	ตำแหน่ง
1.	27 พย 50	09.30 – 11.30	ท่าเทียบเรือ 1C	บริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด	ผู้บริหาร/ประกอบการ	คุณปฐมพร เนียมธรรม	MC Officer
2.	27 พย 50	14.00 – 16.00	ท่าเทียบเรือ 7	บริษัท บี ดี เอส เทอร์มินัล จำกัด	ผู้บริหาร/ประกอบการ	คุณธนัส สอนภู	ผู้จัดการฝ่ายการตลาด
3.	28 พย 50	09.30 – 11.30	ท่าเทียบเรือ 10	บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด	ผู้บริหาร/ประกอบการ	คุณวันเพ็ญ วรพัฒนไพบูลย์	ผู้จัดการส่วนการตลาด
4.	28 พย 50	14.00 – 16.00	ท่าเทียบเรือ 2E	บริษัท ยูไนเต็ทไทยชิปปิง จำกัด	ผู้บริหาร/ประกอบการ	คุณวโรดม ชำรงธัญวงศ์	Deputy Terminal Manager
5.	3 ธค 50	14.00 – 16.00	-	ชมรมผู้ประกอบการท่าเรือ เอกชน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	พลเรือโท ทนง ศิริรังษี	ประธารชมรม
6.	6 ธค 50	09.30 – 11.30	ศรีราชาฮาร์เบอร์	บริษัท ศรีราชาฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน)	ผู้บริหาร/ประกอบการ	คุณประพันธ์ ปัทวันวิเวก	ผู้จัดการฝ่ายการตลาด
7.	6 ธค 50	13.00 – 15.00	ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น	บริษัท ฟิวเจอร์ พอร์ต ฟิวชั่น จำกัด	ผู้บริหาร/ประกอบการ	คุณอภิรักษ์ นิลห้วย	Chief Operation Officer
8.	13 ธค 50	09.30 – 11.30	แหลมฉบัง	สำนักงานท่าเรือแหลมฉบัง	ผู้บริหารท่าเรือ	คุณอรชุน ศรีพาเพลิน	Chief of Marketing & Public Relation Section
9.	18 ธค 50	09.00 – 11.00	มาบตาพุด – TPT	บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณกิตติพงศ์ ทองมาลีวรรณ	ผู้จัดการท่าเรือ
10.	18 ธค 50	14.00 – 16.00	มาบตาพุด – Glow SPP3	บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณณัฐพล ศิลาคูปต์	Government Affairs Officer - Government and Public Affairs
11.	19 ธค 50	09.00 – 11.00	มาบตาพุด – RBT/NFC	บริษัท เอสซี แมนเนจเม้นท์ จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณประเสริฐ เสนาะสนธิ์	ผู้จัดการท่าเรือ
12.	19 ธค 50	14.00 – 16.00	มาบตาพุด – MTT	บริษัท มาบตาพุดแทงค์เทอร์มินัล จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณสุวิทย์ วิสิทธิ์วรรณัฐ	Operation Department Manager
13.	21 ธค 50	09.00 – 11.00	มาบตาพุด	สำนักงานท่าเรือมาบตาพุด	ผู้บริหารท่าเรือ	คุณวิฑูรย์ อยู่ทิม	ผู้อำนวยการ
14.	21 ธค 50	14.00 – 16.00	IRPC	บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)	ผู้บริหาร/ประกอบการ	นาวาโทวิรัตน์ ไสยวรรณ คุณเอี่ยมสิน เตาทองนันทสิน	Port Division ผู้จัดการฝ่ายท่าเรือและการตลาด

รายชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือและรายนามผู้ให้สัมภาษณ์

ลำดับ	วัน เดือน ปี	เวลา	ท่าเทียบเรือ	ชื่อหน่วยงาน	ประเภทหน่วยงาน	ชื่อบุคคลที่สัมภาษณ์	ตำแหน่ง
16.	25 ธค 50	09.00 – 11.00	มาบตาพุด – ARC	บริษัท อัลลายแอนซ์รีไฟนิ่ง จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณธีรพล ประภากร	Waterfront Coordinator and Port Facility Security Officer
15.	25 ธค 50	14.00 – 16.00	มาบตาพุด – TTT	บริษัท ไทยแท้งค์เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)	ผู้ประกอบการ	คุณบุญเหลือ สุวรรณเขตร์	Administrative Manager
17.	14 มค 51	09.00 – 11.00	ท่าทอง	บริษัท ไทยปิโตรเลียมเซอวิส จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณสมชาย จิตตประเสริฐสุข	ผู้จัดการท่าเรือ
18.	14 มค 51	14.00 – 16.00	ขนอม	บริษัท ท่าเรือขนอม จำกัด	ผู้บริหาร/ผู้ประกอบการ	คุณฉัตร แสงจันทร์	Port Captain บริษัท เพิร์ลชิปปิง จำกัด
19.	15 มค 51	10.00 – 12.00	ระนอง	การทำเรือแห่งประเทศไทย	ผู้ประกอบการ	คุณฉวีวรรณ ท้วมวงศ์	ผู้จัดการท่าเรือ
20.	18 มค 51	13.30 – 15.30	สงขลา	บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณวัฒนชัย เรืองเลิศปัญญากุล	รองผู้อำนวยการท่าเรือ
21.	21 มค 51	13.00 – 16.00	ท่าเรือกรุงเทพ	การทำเรือแห่งประเทศไทย	ผู้บริหาร/ผู้ประกอบการ	คุณสุชาติ ว่องไว	Technical Officer
22.	21 มค 51	13.30 – 15.00	กันตัง	เทศบาลเมืองกันตัง	ผู้บริหารท่าเรือ	คุณโสภิต เพิ่มทรัพย์	ผู้อำนวยการกองคลัง
23.	21 มค 51	15.30 – 16.00	-	เจ้าท่าภูมิภาคที่ 5 กรมเจ้าท่า	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	เรือเอกทรงชัย มาบยาง	เจ้าพนักงานตรวจท่า
24.	21 มค 51	16.15 – 16.30	-	ด่านศุลกากรกันตัง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง		นายด่านศุลกากรกันตัง
25.	28 มค 51	09.30 – 11.30	แหลมฉบัง – B5/C3	บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณพงศ์พัฒน์ วนิชจักรวงศ์ คุณสุชีรา กาวิละ	Deputy Chief Executive Officer Custom Service Supervisor
26.	28 มค 51	14.00 – 16.00	มาบตาพุด - BLCD	บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณสังกะ วิบูลย์ลักษณ์กุล	ผู้จัดการขนถ่ายวัสดุและเชื้อเพลิง
27.	29 มค 51	9.00 – 11.00	แหลมฉบัง – A4	บริษัท อ่าวไทย คลังสินค้า จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณจำนง กุสวิโร	ฝ่ายปฏิบัติการท่าเรือ
28.	29 มค 51	14.00 – 16.00	ไทยปัลลิกพอร์ท	บริษัท ไทยปัลลิกพอร์ท จำกัด	ผู้บริหาร/ผู้ประกอบการ	น.อ.(พ.) ชาญ เพิ่มโคคา รน. น.อ.วิรัช เผือกใจแผ้ว	ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการท่าเรือ Advisor to Operation
29.	30 มค 51	09.30 – 11.30	แหลมฉบัง – A0/B1	บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณเพ็ญภา ลิพหสกุลชัย	Assistant CRM Manager
30.	6 กพ 51	10.00 – 12.00	แหลมฉบัง – B4	บริษัท ทีโอพีเอส จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณชัชวาล เกตุทะเล	ผู้จัดการท่าเรือ

รายชื่อท่าเรือ/ท่าเทียบเรือและรายนามผู้ให้สัมภาษณ์

ลำดับ	วัน เดือน ปี	เวลา	ท่าเทียบเรือ	ชื่อหน่วยงาน	ประเภทหน่วยงาน	ชื่อบุคคลที่สัมภาษณ์	ตำแหน่ง
31	13 กพ 51	10.00 – 12.00	ประจวบ	บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด	ผู้บริหาร/ประกอบการ	คุณมานพ เหลืองไพโรจน์	ผู้ช่วยผู้จัดการท่าเรือ
32.	2 พค 51	13.00 – 15.00	ภูเก็ต	บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณอาชีนอร่ามเมธางศา	ผู้จัดการท่าเรือ
33.	7 พค 51	10.30 – 12.00	-	เทศบาลเกาะสีชัง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	คุณดำรง เกตตรา	นายกเทศบาลเกาะสีชัง
34.	28 กค 51	13.00 – 15.00	-	กรมธนารักษ์	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	คุณพิทักษ์ ดิเรกสุนทร	ผู้อำนวยการสำนักบริหารที่ราชพัสดุ 2
35.	12 มค 52	10.00 – 12.00	สงขลา	บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณวัฒน์ชัย เรืองเลิศปัญญากุล	รองผู้อำนวยการท่าเรือ
36.	14 มค 52	9.00 – 11.00	กันตัง – 2	บริษัท กันตัง คอนเทนเนอร์ เดโป จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณปิยะพร วิจิตรศิลป์	กรรมการผู้จัดการ
37.	14 มค 52	9.00 – 11.00	กันตัง – 3	บริษัท ศรีตรัง โลจิสติกส์ จำกัด	ผู้ประกอบการ	คุณชัยวุฒิ สวัสดิ์รักษ์	กรรมการผู้จัดการ
38.	14 มค 52	14.00 – 15.00	กันตัง	เทศบาลเมืองกันตัง	ผู้บริหารท่าเรือ	คุณสมเกียรติ ภาษีทวีเกียรติ ,ประพันธ์ ไตรทิยพงศ์	นายกเทศมนตรี หัวหน้าสำนักปลัดเทศบาล
39.	15 มค 52	8.30 – 10.00	เข้าเทิร์น พอร์ต	บริษัท เข้าเทิร์น พอร์ต จำกัด	ผู้บริหาร/ประกอบการ	คุณเสรี หาญมงคลศิลป์	ผู้จัดการท่าเรือ
40.	15 มค 52	10.30 – 12.00	เจียรวานิช	บริษัท เจียรวานิชการขนส่ง จำกัด	ผู้บริหาร/ประกอบการ	คุณพูลศักดิ์ ลีนะธิกุล	ผู้จัดการอาวุโส