

บทที่ 2

โครงการขนส่งภาคใต้ตอนล่าง–จังหวัดสุมาตราเหนือ

การศึกษาในบทนี้เป็นการศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงการคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ทั้งทางทะเล ทางถนน ทางรถไฟ และทางอากาศ พื้นที่ที่ทำการศึกษานอกจากภาคใต้ของประเทศไทยและจังหวัดสุมาตราแล้ว การศึกษายังรวมถึงพื้นที่ของประเทศมาเลเซียซึ่งทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินโดนีเซีย

2.1 การขนส่งทางทะเล

เนื่องจากสุมาตรามีภูมิประเทศเป็นเกาะการขนส่งทางทะเลนับเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าที่สำคัญในการขนส่งระหว่างภาคใต้ของไทยกับเกาะสุมาตรา โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญได้แก่ท่าเรือ ซึ่งเป็นจุดที่การขนส่งภายในประเทศและการขนส่งทางทะเลมาบรรจบกัน เป็นจุดที่สินค้าเปลี่ยนถ่ายพาหนะจากรถบรรทุก หรือรถไฟไปเป็นเรือเดินทะเล ท่าเรือที่สำคัญมีดังนี้

- จังหวัดตรัง

จังหวัดตรังในอดีตเคยเป็นเมืองท่าค้าขายกับต่างประเทศ เป็นเป็นศูนย์กลางการคมนาคมไปสู่จังหวัดนครศรีธรรมราช แม่น้ำสายสำคัญที่ไหลผ่านจังหวัดตรัง คือ แม่น้ำตรัง โดยมีต้นกำเนิดเทือกเขาบรรทัดในเขตจังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดพัทลุง และเทือกเขาในเขตจังหวัดกระบี่ มีความยาวประมาณ 123 กิโลเมตร¹ ไหลผ่านพื้นที่ 5 อำเภอได้แก่ รัชฎา ห้วยยอด วังวิเศษ เมืองตรัง และไหลลงสู่ทะเลอันดามันที่อำเภอกันตัง ช่วงต้นแม่น้ำใช้ประโยชน์ทางการเกษตร ช่วงที่ก่อนออกสู่ทะเลใช้ประโยชน์ในด้านการขนส่ง เป็นที่ตั้งของท่าเรือระหว่างประเทศหลายท่า เนื่องจากร่องน้ำมีความลึกประมาณ 4–6 เมตร² การขนส่งสินค้าจึงใช้เรือลำเลียงเป็นหลัก สำหรับสินค้าที่จะขนส่งไปเปลี่ยนถ่ายเรือใหญ่ที่ท่าเรือปีนังในประเทศมาเลเซียเพื่อขนส่งไปยังจุดหมายปลายทาง รายละเอียดของท่าเรือที่สำคัญในจังหวัดตรังมีดังนี้

ท่าเรือกันตัง ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำตรัง ตำบลกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง บริหารจัดการโดยเทศบาลกันตัง ประกอบการโดยเอกชน ได้รับอนุมัติให้เป็นท่าเทียบท่าเรือตามกฎหมายศุลกากร เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2551³ ท่าเรือมีพื้นที่ประมาณ 17,440.80 ตารางเมตร จำแนกเป็นพื้นที่ท่าเรือ 6,628 ตารางเมตร พื้นที่หลังท่าพร้อมระบบสาธารณูปโภค 10,812 ตารางเมตร

¹ สำนักงานจังหวัดตรัง, แผนพัฒนาจังหวัดตรัง พ.ศ. 2557–2560, (มปป), หน้า 2–3.

² ด้านศุลกากรกันตัง, รายงานผลการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ 2551, (2551) หน้า 20.

³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 15.

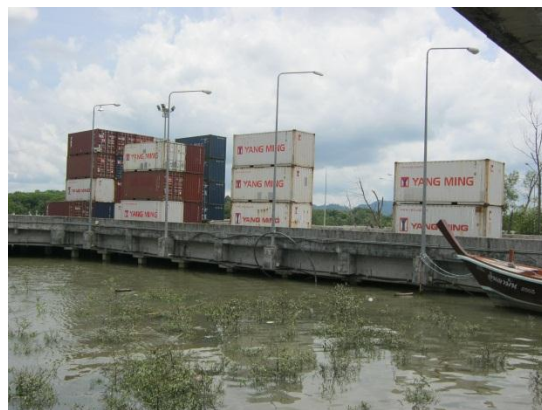
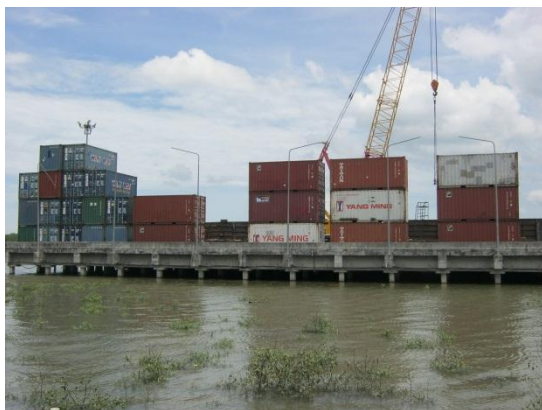
การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 2

ปัจจุบันมีท่าเทียบเรือทั้งหมด 3 ท่า ความยาวรวม 342 เมตร เปิดใช้งานท่าที่ 2 และ 3 ส่วนท่าที่ 1 ก่อสร้างเสร็จแล้วแต่ยังไม่เปิดใช้งาน (รายละเอียดดังตารางที่ 2.1) ร่องน้ำลึกเฉลี่ย 3–6 เมตร สามารถรับเรือขนาด 3,000–3,300 ตันกรอส สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือมีทั้งสินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป และสินค้าตู้ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาออกที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ยางแผ่นรมควัน และไม้ ยางพาราแปรรูป ซึ่งส่งออกโดยตู้สินค้า นอกจากนี้มีแร่ยิปซัม แร่แบร์ไลท์ ปูนซีเมนต์ ไม้ เหล็ก กากปาล์ม เป็นต้น สินค้าขาเข้า ได้แก่ ถ่านหิน เครื่องจักรกล ปุ๋ยเคมี เครื่องมืออุปกรณ์ การเกษตร⁴ เส้นทางเดินเรือที่เข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกันตัง ได้แก่ กันตัง–ปีนัง และกันตัง–อินโดนีเซีย⁵

ตารางที่ 2.1 รายละเอียดท่าเทียบเรือในท่าเรือกันตัง

ท่าเทียบเรือ	ขนาดท่าเทียบเรือ		ขีดความสามารถในการรับเรือ			
	กว้าง (เมตร)	ยาว (เมตร)	ขนาด (ตันกรอส)	ยาว (เมตร)	กินน้ำลึก (เมตร)	จำนวน (ลำ)
หมายเลข 1	24.5	144.0	3,300	110	5	1
			1,000	70	5	2
หมายเลข 2	24.5	99.0	3,300	110	5	1
หมายเลข 2	24.5	99.0	3,300	110	5	1

ที่มา: ท่าเทียบเรือกันตัง (เชิงพาณิชย์) (2558).



รูปที่ 2.1 สภาพทั่วไปท่าเรือกันตัง

ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม 19 พฤษภาคม 2558.

⁴ กองคลัง เทศบาลเมืองกันตัง, ท่าเทียบเรือกันตัง (เชิงพาณิชย์) (2558), หน้า 6.

⁵ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 5, ข้อมูลท่าเทียบเรือ: ท่าเทียบเรือกันตัง (ตู้คอนเทนเนอร์) [สายตรง].

<http://md5.go.th/index.php/2014-07-26-07-52-5/details/1/44> ข้อมูลท่าเทียบเรือ-ท่าเทียบเรือกันตัง-ตู้คอนเทนเนอร์? start=80 [26 พฤศจิกายน 2558].

ท่าเรือนาเกลือ ตั้งอยู่ที่บ้านนาเกลือ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่าด้วยงบประมาณแผ่นดินเป็นเงินจำนวน 406,945,000 บาท ก่อสร้างบนที่ดินขององค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง ท่าเรือมีพื้นที่ประมาณ 100 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 1 ท่า กว้าง 29 เมตร ยาว 185 เมตร ความลึกหน้าท่า 5.5 เมตร สามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้า ขนาด 4,000 ตันกรอสได้ 2 ลำในคราวเดียว⁶ ท่าเรือก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2557 ปัจจุบันยังไม่ได้เปิดให้บริการเนื่องจากอยู่ในระหว่างขั้นตอนพิจารณาส่วนแบ่งรายได้ระหว่างองค์การบริหารส่วนจังหวัดตรังและกรมธนารักษ์ เมื่อได้ข้อยุติจะดำเนินการหาผู้ประกอบการท่าเรือต่อไป สินค้าที่คาดว่าจะผ่านท่าเรือในระยะแรกจะเป็นสินค้าประเภทเทกอง สินค้านำเข้าที่สำคัญ คือ ถ่านหิน สินค้าขาออกที่สำคัญ คือ ยิปซัม อย่างไรก็ตามในอนาคตคาดว่าจะมีสินค้าตู้ผ่านท่าเรือ โดยองค์การบริหารส่วนจังหวัดได้เตรียมพื้นที่เพื่อจะพัฒนาท่าเรือให้สามารถรองรับสินค้าตู้ได้ในระยะต่อไป⁷



รูปที่ 2.2 สภาพทั่วไปท่าเรือนาเกลือ

ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม 19 พฤษภาคม 2558.

ท่าเรือยูโสบ อินเตอร์เนชันแนล ตั้งอยู่ที่ตำบลกันตัง อำเภอกันตัง เป็นท่าเรือเอกชนแห่งแรกในจังหวัดตรังที่ได้รับอนุมัติให้เป็นท่าเทียบท่าเรือตามกฎหมายศุลกากร เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2551 สินค้าผ่านท่าประกอบด้วยสินค้าตู้และสินค้าเทกอง ได้แก่ ถ่านหิน แร่ยิปซัม เป็นต้น⁸ ท่าเรือสามารถรับเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส กินน้ำลึกไม่เกิน 2.8 เมตร ปัจจุบันมีเรือ

⁶ ส่วนพัฒนาความร่วมมือภาคเอกชนและกิจการพิเศษ, “โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง” [สายตรง]. สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. แหล่งที่มา: jpp.moi.go.th/media/files/Naklua_Port_of_Trang.pdf [20 พฤศจิกายน 2558].

⁷ สัมภาษณ์ สมชาย สุธรรม, ผู้อำนวยการกองช่าง องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง, 21 พฤษภาคม 2558.

⁸ ด้านศุลกากรกันตัง, รายงานผลการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ 2551, หน้า 16.

ลำเลียงขนส่งตู้สินค้าเข้าเทียบท่าสัปดาห์ละ 3 ลำ เส้นทางเดินเรือได้แก่ กันตัง-ปีนัง และกันตัง-อินโดนีเซีย⁹

• จังหวัดสตูล

จังหวัดสตูลเป็นจังหวัดสุดท้ายแดนด้านฝั่งอันดามัน เนื่องจากด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกเป็นทิวเขา ส่วนภาคตะวันตกติดกับทะเลอันดามัน จึงมีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มกับภูเขา และเป็นจังหวัดที่ไม่มีแม่น้ำ มีแต่ลำน้ำหรือลำคลองสายสั้น ๆ ที่เกิดจากภูเขาที่อยู่รอบ ๆ ชายฝั่งทะเลเป็นหาดชายเลนที่อุดมไปด้วยป่าเสมและป่าโกงกาง จังหวัดสตูลมีท่าเรืออยู่เพียง 1 แห่งที่ได้แก่ ท่าเรือท่ามะลิซึ่งตั้งอยู่ริมฝั่งคลองท่ามะลิ หมู่ที่ 3 บ้านท่ามะลิใต้ ตำบลท่ามะลิ อำเภอเมืองสตูล ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า เนื่องจากก่อสร้างด้วยงบประมาณแผ่นดิน เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจึงโอนให้กรมธนารักษ์เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ ร่องน้ำมีความกว้าง 45-60 เมตร¹⁰ ท่าเรือท่ามะลิประกอบด้วย 2 ส่วนดังนี้

- ท่าเทียบเรือโดยสาร ความยาวหน้าท่าประมาณ 70 เมตร สามารถรองรับเรือได้ไม่เกิน 500 ตันกรอส¹¹ มีร่องน้ำลึกประมาณ 1 เมตรเมื่อน้ำขึ้นสูงสุด เรือที่เทียบท่าส่วนใหญ่มีขนาดประมาณ 25 ตันกรอส ท่าเทียบเรือโดยสารบริหารและประกอบการโดยบริษัท อันดามันบิสิเนส จำกัด ซึ่งให้บริการเดินเรือระหว่างจังหวัดสตูลกับเกาะลังกาวิ ผู้โดยสารส่วนหนึ่งเป็นนักท่องเที่ยวโดยเฉลี่ยมีจำนวน 6,000-7,000 คนต่อเดือน ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยและส่วนหนึ่งเป็นผู้อยู่อาศัยในฝั่งไทยที่ข้ามไปประกอบอาชีพในเกาะลังกาวิซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของรัฐเคดาห์ มีจำนวนประมาณ 7,000 คนต่อเดือน¹²

- ท่าเทียบเรือสินค้าศุลกากร อยู่ในความดูแลของด่านศุลกากรสตูล ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 1 ท่า ความยาวหน้าท่า 150 เมตร กว้าง 25 เมตร สามารถรับน้ำหนักได้ 3 ตัน/ตารางเมตร หน้าทาน้ำลึกเพียง 3.5 เมตรเมื่อน้ำขึ้นสูงสุด¹³ สินค้าส่งออกไปยังประเทศมาเลเซียแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ สินค้าส่งออกไปยังเกาะลังกาวิ ส่วนใหญ่เป็นอาหารสด เนื่องจากเกาะลังกาวิมี

⁹ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 5, ข้อมูลท่าเทียบเรือ: ท่าเทียบเรือบริษัทยูโสบ [สายตรง].

<http://md5.go.th/index.php/2014-07-26-07-52-5/details/1/38>ข้อมูลท่าเทียบเรือ-ท่าเทียบเรือบริษัทยูโสบ?start=100 [26 พฤศจิกายน 2558].

¹⁰ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 5, ข้อมูลท่าเทียบเรือ: ท่าเทียบเรือท่ามะลิ [สายตรง]. แหล่งที่มา:

<http://md5.go.th/index.php/2014-07-26-07-52-5/details/1/101>ข้อมูลท่าเทียบเรือ-ท่าเทียบเรือท่ามะลิ [20 พฤศจิกายน 2558].

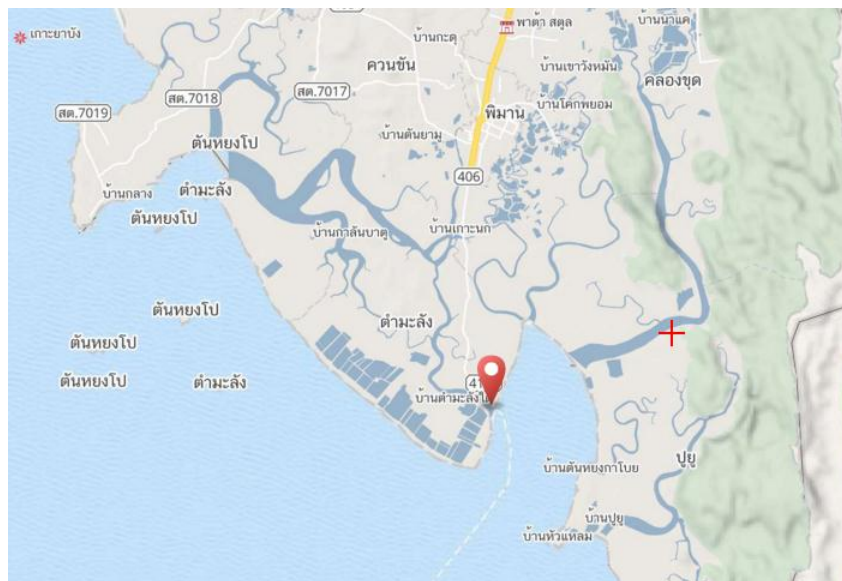
¹¹ เรือเดียวกัน.

¹² สัมภาษณ์ พรพิศ สังข์แก้ว, ผู้จัดการ บริษัทอันดามันบิสิเนส, 22 พฤษภาคม 2558.

¹³ ด่านศุลกากรสตูล สำนักงานศุลกากรภาคที่ 4 กรมศุลกากร. (มปป.) หน้า 12 (อัดสำเนา).

การศึกษาโครงการการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 2

พื้นที่ทำการเกษตรน้อย ร้อยละ 80 ของอาหารต้องนำเข้าจากประเทศไทย และสินค้าอีกส่วนหนึ่งส่งออกไปยังส่วนอื่น ๆ ประเทศมาเลเซีย เรือที่ใช้ขนส่งสินค้าเป็นเรือไม้ดัดแปลงมีขนาดปานกลาง เนื่องจากร่องน้ำมีความลึกเพียง 3 เมตร ทั้งนี้ไม่มีสินค้าตู้ผ่านท่าเรือ¹⁴ สินค้าที่นำเข้าจากประเทศอินโดนีเซีย ส่วนใหญ่มาจากเมืองลงซา ในเขตปกครองพิเศษจาเฮอร์ สินค้าขาเข้าสำคัญได้แก่ ปลากระพงขาวแช่เย็น แมงดาทะเลสด แป้งสาลี หอยจู้บแจ่ง และสินค้าขาออกสำคัญ อิฐก่อสร้าง หอมหัวใหญ่ น้ำตาลทรายขาว ข้าวเจ้า กระเบื้องมุงหลังคา¹⁵



รูปที่ 2.3 แผนที่แสดงที่ตั้งท่าเรือท่ามะลิ่ง

ที่มา: Longdo Map. [Online]. Available from: <http://map.longdo.com/p/A10035684> [28 November, 2015].



รูปที่ 2.4 สภาพทั่วไปท่าเรือท่ามะลิง (ซ้าย) ท่าเทียบเรือโดยสาร (ขวา) ท่าเทียบเรือศุลกากร

ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม 19 พฤษภาคม 2558.

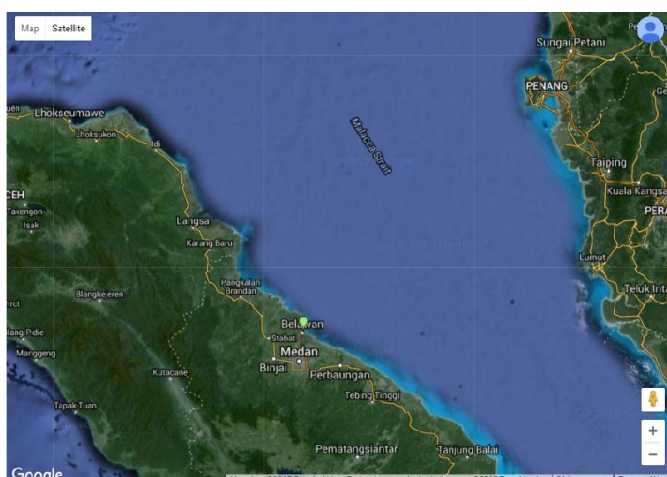
¹⁴ สัมภาษณ์ พรพิศ เล็งแก้ว.

¹⁵ สัมภาษณ์ สมชัย เศรษฐวัฒนกุล, นายด่านศุลกากรสตูล, 17 พฤศจิกายน 2558.

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 2

• จังหวัดสุมาตราเหนือ

จังหวัดสุมาตราเหนือตั้งอยู่ทางตอนเหนือของเกาะสุมาตรา ด้านหนึ่งติดมหาสมุทรอินเดีย และด้านหนึ่งติดช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือบาลาวัน (Belawan) ท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดบนเกาะสุมาตรา โดยตั้งอยู่บนแม่น้ำเดลี ใกล้เมืองเมดาน สินค้าขาออกที่ขนส่งผ่านท่าเรือ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม น้ำมันปาล์ม และผักสด สินค้าขาเข้า ได้แก่ สินค้าทั่วไป ปุ๋ย และเหล็ก¹⁶ ท่าเรือมีท่าเทียบเรือสินค้า 4 ท่า และท่าแพขนานยนต์ 1 ท่า รายละเอียดดังตารางที่ 2.2



รูปที่ 2.5 แผนที่แสดงที่ตั้งท่าเรือบาลาวัน

ที่มา: World Port Source. Indonesia/Port of Belawan [Online]. Available from:

http://www.worldportsource.com/ports/maps/IDN_Port_of_Belawan_217.php [30 November, 2015].

ตารางที่ 2.2 รายละเอียดท่าเทียบเรือในท่าเรือบาลาวัน

ชื่อท่าเทียบเรือ	จำนวนท่าเทียบเรือย่อย*	ความยาวท่า**	หมายเหตุ
Belawan Lama	8	688.7	
Ujung Baru	4	1,555.8	เป็นท่าเทียบเรือโดยสาร 1 ท่า
Citra	2	635	
IKD	2	150	

ที่มา: * ประมวลจาก <http://belawan.pelindo1.co.id/beta/fasilitas/cat/6/belawan-lama>,

<http://belawan.pelindo1.co.id/beta/fasilitas/cat/8/ujung-baru>

<http://belawan.pelindo1.co.id/beta/fasilitas/cat/7/citra>

<http://belawan.pelindo1.co.id/beta/fasilitas/cat/9/ikd>

** World Port Source. Indonesia/Port of Belawan. [Online]. Available from:

http://www.worldportsource.com/ports/commerce/IDN_Port_of_Belawan_217.php [30 November, 2015].

¹⁶ World Port Source. Indonesia/Port of Belawan. [Online]. Available from:

http://www.worldportsource.com/ports/commerce/IDN_Port_of_Belawan_217.php [30 November, 2015].

- รัฐปีนัง

รัฐปีนังตั้งอยู่ทางชายฝั่งตะวันตกของประเทศมาเลเซีย ประกอบด้วยพื้นที่ทั้งบนคาบสมุทรมลายูและบนเกาะปีนัง มีท่าเรือระหว่างประเทศ 1 แห่ง คือ ท่าเรือปีนัง ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเชื่อมต่อระหว่างภาคใต้ตอนล่างของไทยกับสุมาตรา เนื่องจากเป็นท่าเรือที่ใกล้กับภาคใต้ตอนล่างมากที่สุด โดยห่างจากจังหวัดตรัง และจังหวัดสตูลประมาณ 369 และ 248 กิโลเมตรตามลำดับ และห่างจากอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ศูนย์กลางการค้าการขนส่งของภาคใต้ตอนล่างประมาณ 216 กิโลเมตร อีกทั้งตั้งอยู่บนช่องแคบมะละกาซึ่งห่างจากท่าเรือเบลาวันของอินโดนีเซียไม่มากนัก

ท่าเรือมีอาณาบริเวณตั้งอยู่ทั้งบนเกาะปีนังและบนคาบสมุทรมลายู ท่าเทียบเรือบนเกาะปีนังตั้งอยู่เมืองยอร์จทาวน์ (George Town) เมืองหลวงของรัฐปีนัง บริเวณชายฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะปีนัง เป็นท่าเทียบเรือสำราญ ท่าเรือยอร์ช และท่าเรือแพขนานยนต์ อย่างละ 1 ท่า ได้แก่ Swettenham Pier Cruise, Tanjong City Marina และ Raja Tun Uda Ferry Terminal



รูปที่ 2.6 ท่าแพขนานยนต์ในท่าเรือปีนัง

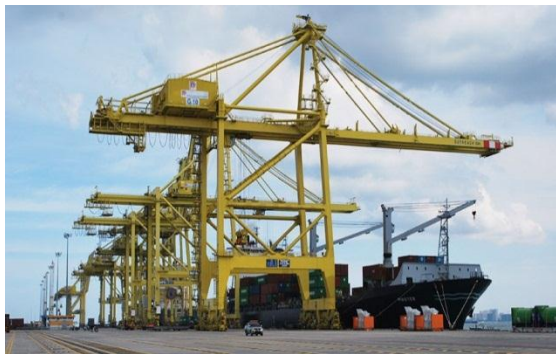
ที่มา: Penangport. Ferry Service. Available from: <http://www.penangport.com.my/Services/Ferry-Services> [1 December, 2015].

ส่วนที่อยู่บนคาบสมุทรมลายูตั้งอยู่ในเมืองบัตเตอร์เวิร์ท (Butterworth) ประกอบด้วยท่าเรือโดยสารข้ามฟาก 1 ท่า ได้แก่ Pangkalan Sultan Abdul Halim Ferry Terminal และท่าเรือสินค้า 4 ท่า ได้แก่¹⁷

¹⁷ Penang Port. Service [Online]. Available from: <http://www.penangport.com.my/Services/Container-Services> และ <http://www.penangport.com.my/Services/Cargo-Services> บ30 November, 2015].

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 2

- North Butterworth Container Terminal (NBCT) เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อย 7 ท่า ความยาวหน้าท่ารวม 1,620 เมตร ความลึกหน้าท่า 7.5–12 เมตร สามารถรับเรือขนาด 6,000–35,000 ตัน
- Butterworth Wharf เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อย 6 ท่า เมตร ความลึกหน้าท่า 7.5–12 เมตร สามารถรับเรือขนาดไม่เกิน 25,000 เดทเวทตัน
- Prai Bulk Cargo Terminal (PBCT) เป็นท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง ประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อย 5 ท่า ความลึกหน้าท่า 7.5–11 เมตร สามารถรับเรือขนาดไม่เกิน 10,000–25,000 เดทเวทตัน
- Vegetable Oil Tanker Pier (VOTP) เป็นท่าเทียบเรือน้ำมันพืช เป็นทุนผูกเรือกลางน้ำ สามารถรับเรือที่กินน้ำลึก 8 เมตร และส่วนหนึ่งสามารถบรรทุกขนถ่ายที่ท่าเทียบเรือย่อยหมายเลข W2 ของท่าเทียบเรือ Butterworth



รูปที่ 2.7 ท่าเทียบเรือสินค้าในท่าเรือปีนัง

บน: (ซ้าย) ท่าเทียบเรือ NBCT (ขวา) ท่าเทียบเรือ Butterworth

ล่าง: (ซ้าย) ท่าเทียบเรือ PBCT (ขวา) ท่าเทียบเรือ VOTP

ที่มา: ที่มา: Penangport. Service. Available from: <http://www.penangport.com.my> [1 December, 2015].

2.2 การขนส่งทางถนน

โครงการขนส่งทางถนนที่เชื่อมต่อเข้าสู่ท่าเรือในจังหวัดตรังและจังหวัดสตูลมีหลายเส้นทาง ประกอบกับประเทศไทยและมาเลเซียมีเขตติดต่อกันทางบก โดยมีรัฐปีนังเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญไปยังจังหวัดสุมาตราเหนือ ดังนั้นการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนจึงวิเคราะห์เส้นทางที่เชื่อมต่อภาคใต้ตอนล่างของไทยกับรัฐปีนังด้วย ซึ่งแต่ละเส้นทางมีรายละเอียดดังนี้

- นครศรีธรรมราช–ตรัง

ถนนสายสำคัญในเส้นทางนี้ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 403 เนื่องจากเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าถ่านหินที่นำเข้าจากประเทศอินโดนีเซียไปยังโรงงานผลิตปูนซีเมนต์ในอำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช¹⁸ สภาพทั่วไปของถนนมี 4 ช่องทางการจราจร สามารถใช้ได้

- ตรัง–สตูล–สงขลา

เส้นทางสายนี้เชื่อมต่อท่าเรือในอำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ท่าเรือท่ามะลิ จังหวัดสตูล และอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ซึ่งอำเภอหาดใหญ่นอกจากเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญทั้งด้านการค้าและการท่องเที่ยวของภาคใต้ตอนล่างแล้ว ยังเป็นทางแยกไปสู่ชายแดนไทย–มาเลเซียที่อำเภอสะเดา และอำเภอนาทวี ถนนสายหลักในเส้นทาง ได้แก่ ถนนหมายเลข 416 จากจังหวัดตรังไปยังสตูล และถนนหมายเลข 406 ซึ่งไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4 ที่อำเภอรัตภูมิ จังหวัดสงขลา เข้าสู่อำเภอหาดใหญ่ สภาพเส้นทางโดยทั่วไปเป็นทางราบ บางช่วงที่ผ่านภูเขาชัน กาลาคีรี แต่ไม่มีปัญหาในการขนส่งเนื่องจากถนนส่วนใหญ่เป็น 4 ช่องทางการจราจร นอกจากช่วงที่ตัดผ่านตัวเมืองเท่านั้นที่เป็น 2 ช่องทางจราจร สภาพถนนสามารถใช้ได้ดี การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางดังกล่าวเพื่อไปยังท่าเรือท่ามะลิ จังหวัดสตูล ปัจจุบันมีปริมาณน้อยเนื่องจากท่าเรือท่ามะลิสามารถรองรับได้เฉพาะเรือขนาดเล็กเท่านั้น¹⁹

- กระบี่–ตรัง–พัทลุง–สงขลา–ปีนัง

เส้นทางดังกล่าว ใช้ถนนหมายเลข 4 เป็นหลัก เป็นเส้นทางที่ปริมาณการขนส่งสินค้าค่อนข้างมากโดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ยางซึ่งเป็นสินค้าส่งออกหลักของภาคใต้ไปยังท่าเรือในจังหวัดตรัง และชายแดนไทย–มาเลเซียที่จุดผ่านแดนถาวรสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา หรือแยกเข้าถนนหมายเลข 4054 ไปยังจุดผ่านแดนถาวรปาดังเบซาร์ที่อำเภอเดียวกัน ไปยังท่าเรือปีนังเพื่อขนส่งต่อไปยังปลายทาง ทั้งนี้เพราะต้นทุนค่าขนส่งทางเรือผ่านท่าเรือปีนังต่ำกว่าการขนส่งผ่านท่าเรือสงขลา สภาพถนนส่วนใหญ่เป็นถนน 4 ช่องทางจราจร บางช่วงที่ตัดผ่านตัวเมืองมี

¹⁸ สัมภาษณ์ ชนตรี ศิริสากร, นายด่านศุลกากรกันตัง, 17 พฤศจิกายน 2558.

¹⁹ สัมภาษณ์ สมชัย เศรษฐวัฒนกุล, นายด่านศุลกากรสตูล, 17 พฤศจิกายน 2558

การศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 2

เพียง 2 ช่องทาง ส่วนเส้นทางในฝั่งมาเลเซียจากชายแดนไปจนถึงท่าเรือเป็นถนน 4-8 ช่องทาง การจราจร มีสภาพถนนใช้การได้ดี²⁰

- นครศรีธรรมราช-สงขลา-ป็นัง

เส้นทางดังกล่าว ใช้ถนนหมายเลข 403 และ 41 จากนครศรีธรรมราชมาบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4 ที่จังหวัดพัทลุง ผ่านอำเภอหาดใหญ่ยังจุดผ่านแดนถาวรสะเดา หรือ เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งสูงเช่นเดียวกับเส้นทางกระบี่-ป็นัง สภาพถนนส่วนใหญ่เป็น 4 ช่องทางการจราจร สามารถใช้การได้ดี



รูปที่ 2.8 โครงข่ายถนนเส้นหลัก ภาคใต้ตอนล่าง

2.3 การขนส่งทางราง

เส้นทางขนส่งทางรางที่สำคัญที่เชื่อมต่อภาคใต้ตอนล่างรวมถึงเชื่อมต่อไปยังท่าเรือ ป็นังในประเทศมาเลเซียมี 2 เส้นทางได้แก่

²⁰ เก็บข้อมูลภาคสนาม.

- กรุงเทพฯ-ชุมพร-สุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช (ชุมทางทุ่งสง)-ตรัง (กันตัง)

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดนครศรีธรรมราชเข้าสู่ท่าเรือในอำเภอกันตัง แต่เนื่องจากทางรถไฟไม่ได้เชื่อมต่อกันถึงท่าเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือกันตังซึ่งเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในอำเภอกันตัง ทำให้ต้องยกขนสินค้าหลายครั้ง ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจึงไม่นิยมใช้รถไฟในการขนส่งสินค้า

- กรุงเทพฯ-ชุมพร-สุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช (ชุมทางทุ่งสง)-สงขลา (ปาดังเบซาร์)-ปีนัง (ปัตเตอร์เวิร์ธ)

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางรถไฟสายหลักและสายเดียวที่ขนส่งสินค้าจากภาคใต้ตอนล่างของไทยไปยังท่าเรือปีนัง ซึ่งสินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ ยางพารา



รูปที่ 2.9 โครงข่ายระบบราง ภาคใต้ตอนล่าง

ที่มา : <http://blog.reviewthailand.net>

2.4 การขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการโดยสารและการท่องเที่ยว สำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับจังหวัดสุมาตราเหนือเกือบทั้งหมดเป็นการ

ขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว โดยมีท่าอากาศยานระดับนานาชาติที่ทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อ 3 แห่งดังนี้

- ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่

ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ตั้งอยู่ที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลาเป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดในภาคใต้ มีเที่ยวบินมากเป็นอันดับ 5 ของประเทศ รองจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตามลำดับ ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่มีสายการบินหลายสายที่สามารถเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคต่างๆ ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ปัจจุบันยังไม่มีสายการบินตรงสู่ไปยังท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมปู เมืองเมดาน จำเป็นต้องเดินทางไปเปลี่ยนถ่ายเครื่องที่กรุงเทพฯ ฯ หรือปีนัง

- ท่าอากาศยานนานาชาติปีนัง

ท่าอากาศยานนานาชาติปีนังเป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่เป็นอันดับ 3 ของประเทศมาเลเซีย ตั้งอยู่ทางใต้ของเมืองยอร์จทาวน์ บริหารงานโดย Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB) ซึ่งเป็นบริษัทของกระทรวงคมนาคม มีเที่ยวบินเชื่อมโยงไปยังสนามบินหลักๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปัจจุบันสายการบินสู่เมืองเมดานหลายสายโดยใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 50 นาที

- ท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมปู

ท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมปูเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศแห่งใหม่ของสุมาตรา ท่าอากาศยานแห่งนี้ เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2555 จากท่าอากาศยานมีรถไฟไฟฟ้าเชื่อมโยงไปยังเมืองเมดาน ปัจจุบันยังไม่มีสายการบินให้บริการมายังประเทศไทย

สรุป

ปัจจุบันโครงการขนส่งระหว่างภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยโดยตรงนั้นยังคงมีปริมาณน้อยมาก แม้ว่าโครงข่ายพื้นที่แนวหลังในบางพื้นที่จะมีความพร้อม เช่น ท่าเรือในอำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ที่มีโครงข่ายทั้งทางถนนและทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ อีกทั้งท่าเรือมีขีดความสามารถรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่ได้ ปัจจัยหลักที่ส่งผลให้มีผู้ให้บริการเดินเรือโดยตรงนั้นน้อยมาก เป็นเพราะสินค้ามีปริมาณน้อยจึงทำให้ต้นทุนในการขนส่งเรือต่อหน่วยค่อนข้างสูง ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงนิยมนำสินค้าไปขนถ่ายที่ท่าเรือปีนังในประเทศมาเลเซียแล้วจึงขนส่งต่อไปยังจังหวัดสุมาตราเหนือ