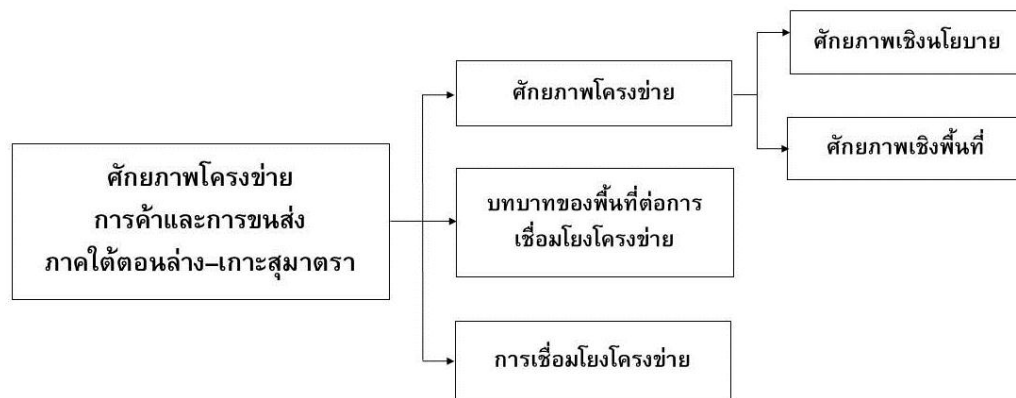


บทที่ 4 ศักยภาพโครงข่ายการค้าและการขนส่ง ภาคใต้ตอนล่าง–เกาะสุมาตรา

“โครงข่าย” เกิดจากการเชื่อมโยงระหว่างปัจจัยต่างๆ เข้าด้วยกัน ซึ่งปัจจัยแต่ละปัจจัยล้วนมีความแตกต่างกัน โครงข่ายจะประสบความสำเร็จได้ต้องตั้งสิ่งที่เรียกว่า “ศักยภาพ” ออกมาให้มากที่สุด เมื่อศักยภาพเหล่านั้นถูกพัฒนาจึงจะทำให้การเชื่อมโยงโครงข่ายมีประสิทธิภาพ การศึกษาในบทนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ศึกษาเกี่ยวกับศักยภาพของโครงข่ายทั้งเชิงนโยบายและเชิงพื้นที่ ส่วนที่ 2 ศึกษาเกี่ยวกับบทบาทของพื้นที่ต่อการเชื่อมโยงโครงข่าย และส่วนที่ 3 ศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบการเชื่อมโยงโครงข่าย ซึ่งแต่ละส่วนมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 4.1 แผนภาพแสดงการศึกษาศักยภาพโครงข่ายการค้าและการขนส่ง

4.1 ศักยภาพโครงข่าย

“ศักยภาพโครงข่าย” ในที่นี้หมายถึง ภาวะแฝงของโครงข่ายที่ยังไม่ได้ปรากฏขึ้น แต่สามารถพัฒนาให้เกิดขึ้นเป็นรูปธรรมได้ การศึกษาศักยภาพโครงข่ายจึงเป็นการศึกษาภาวะแฝงต่างๆ ที่มีอยู่ในโครงข่ายเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาศักยภาพเหล่านี้ให้เป็นรูปธรรม การศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ศักยภาพเชิงนโยบาย เป็นการศึกษาปัจจัยต่างๆ เชิงมหภาคต่อโครงข่ายในภาพรวม เพื่อการวางกรอบนโยบายการพัฒนาโครงข่าย เช่น ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยด้านการคมนาคมขนส่ง ปัจจัยด้านลักษณะภูมิศาสตร์ เป็นต้น และส่วนที่ 2 ศักยภาพเชิงพื้นที่ เป็นการศึกษาเกี่ยวกับข้อได้เปรียบและอุปสรรคในแต่ละพื้นที่ต่อการเชื่อมโยงโครงข่าย โดยแต่ละส่วนมีรายละเอียดดังนี้

4.1.1 ศักยภาพเชิงนโยบาย

ประเด็นสำคัญที่ทำให้การเชื่อมโยงโครงข่ายประสบความสำเร็จ ส่วนหนึ่งมาจากการวางนโยบายที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งได้มาจากการนำเอาศักยภาพที่มีอยู่ในแต่ละปัจจัยออกมาให้ได้มากที่สุด ดังนั้นการศึกษาศักยภาพเชิงนโยบายจึงเป็นส่วนสำคัญในการวิเคราะห์และประเมินปัจจัยเชิงมหภาคต่างๆ เพื่อนำไปวางกรอบนโยบายการพัฒนาโครงข่ายต่อไป ปัจจัยที่สำคัญมีดังนี้

- ปัจจัยลักษณะทางกายภาพ

ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยกับเกาะสุมาตราเหนือมีลักษณะทางภูมิศาสตร์และสภาพภูมิอากาศใกล้เคียงกัน ส่งผลให้เพาะปลูกพืชใกล้เคียงกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งยางพาราและปาล์มน้ำมัน ซึ่งมีการเพาะปลูกทั้งสองพื้นที่เป็นอย่างมาก ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้พื้นที่ภาคใต้ตอนล่างและเกาะสุมาตราเหนือสามารถเป็นแหล่งอุปทานของวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องของยางพาราและปาล์มน้ำมันได้ นอกจากนี้พื้นที่ทั้งสองยังมีความสมบูรณ์ทางทรัพยากรป่าไม้ และทะเลส่งผลให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวภายในประเทศและต่างประเทศ อย่างไรก็ตามความคล้ายคลึงกันด้านผลผลิตทางการเกษตรนี้ เป็นผลให้พื้นที่ทั้งสองมีการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้ากันน้อย และอาจนำไปสู่การแข่งขันราคาในสินค้าเดียวกัน

- ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง

ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งภาคใต้ตอนล่าง และเกาะสุมาตราเหนือ ถือว่ามีความพร้อมในการรองรับความต้องการขนส่งระหว่างพื้นที่ทั้งสอง มีท่าเรือสามารถรองรับการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นการขนส่งหลักในการขนส่งสินค้า เช่น ท่าเรือกันตัง ท่าเรือนาเกลือ ท่าเรือยูโสป ประเทศไทย และท่าเรือเบลาวัน จังหวัดสุมาตราเหนือ อีกทั้งมีโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนนและทางรางเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือกับพื้นที่แนวหลัง การขนส่งทางอากาศ ภาคใต้ตอนล่างมีท่าอากาศยานนานาชาติ คือ ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ และจังหวัดสุมาตราเหนือมีท่าอากาศยานนานาชาติกัวลันนามู

อุปสรรคที่สำคัญ คือ ทั้งภาคใต้ตอนล่างและเกาะสุมาตราเหนือไม่ได้อยู่บนผืนแผ่นดินเดียวกัน การขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ทั้งสองจึงใช้การขนส่งทางเรือเป็นหลัก ซึ่งต้องมีปริมาณสินค้าหรือผู้โดยสารที่มากพอจึงจะเกิดเส้นทางเดินเรือที่วิ่งตรงระหว่างพื้นที่ทั้งนี้จะช่วยให้ประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

- ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ

ภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือถือว่ามีความพร้อมของแรงงาน โดยมีแรงงานมากกว่า 5 ล้านคน มีแรงงานนอกภาคการเกษตรโดยเฉลี่ยกว่าร้อยละ 40 สามารถรองรับการพัฒนา

อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ได้ และยังคงมีพื้นที่ใช้ประโยชน์เพียงพอต่อการสร้างอุตสาหกรรม แต่อุปสรรคสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจทั้งสองพื้นที่ไม่ขยายตัวอย่างเต็มที่ และมีปริมาณการค้าระหว่างพื้นที่เบาบาง คือ พื้นที่ทั้งภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือเศรษฐกิจยังคงพึ่งพาภาคการเกษตรเป็นหลัก ซึ่งมีมูลค่าเพิ่มน้อยมาก บทบาทของภาคอุตสาหกรรมซึ่งเป็นภาคธุรกิจที่มีมูลค่าเพิ่มสูงกลับมีน้อยมาก อุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นการแปรรูปวัตถุดิบให้เป็นสินค้าขั้นกลาง เช่น น้ำยางเป็นยางแผ่นรมควัน เป็นต้น ส่วนอุตสาหกรรมปลายน้ำยังถือว่ามีเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เป็นผลให้เศรษฐกิจในพื้นที่ขยายตัวได้ไม่มากนัก และด้วยผลผลิตทางการเกษตรที่คล้ายคลึงกันการค้าแลกเปลี่ยนผลผลิตทางการเกษตรระหว่างพื้นที่ทั้งสองจึงแทบจะไม่เกิดขึ้น

- **ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม**

สังคมและวัฒนธรรมถือว่าเป็นปัจจัยที่มีความโดดเด่นในทั้ง 2 พื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกาะสุมาตรามีความหลากหลายทางเชื้อชาติ ศาสนา และวัฒนธรรม มีความเป็นเอกลักษณ์ในตัวเอง สามารถพัฒนาเป็นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมได้หลากหลายรูปแบบ เช่น โบราณสถาน ศาสนสถาน วัฒนธรรมท้องถิ่น เป็นต้น จากสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวพบว่าทั้งภาคใต้ตอนล่างและเกาะสุมาตราเหนือมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเกาะสุมาตรามีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจาก 920 ล้านคนในปี 2552 มาเป็น 3,600 ล้านคนในปี 2556 ซึ่งเพิ่มขึ้นเกือบ 3 เท่าตัวในระยะเวลา 5 ปี อุปสรรคสำคัญของปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม คือ ภาษา เนื่องจากประเทศไทยกับเกาะสุมาตราเหนือใช้ภาษาคนละภาษา อีกทั้งประชาชนส่วนใหญ่ไม่สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษได้ จึงทำให้แรงงานในเกาะสุมาตราเหนือหันไปทำงานในประเทศมาเลเซียมากกว่าประเทศไทยเนื่องจากมีภาษาพูดที่ใกล้เคียงกัน

- **ปัจจัยด้านนโยบายภาครัฐและความร่วมมือระหว่างประเทศ**

นโยบายภาครัฐที่มีผลต่อการพัฒนาให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างภาคใต้ตอนล่างและเกาะสุมาตราที่สำคัญ คือ แผนงาน IMT-GT ซึ่งได้กำหนดกรอบในการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การขนส่งและพลังงาน การค้าการลงทุน การท่องเที่ยว การเกษตร ผลิตภัณฑ์และบริการฮาลาล และทรัพยากร รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น วัตถุประสงค์ประการหนึ่งของแผนงานนี้ก็เพื่อลดความรุนแรงของการแข่งขันกันเองระหว่างประเทศสมาชิกและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันรวมถึงสร้างอำนาจต่อรองกับภูมิภาคอื่น ๆ อย่างไรก็ตามความร่วมมือตามแผนงานนี้ยังไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร สาเหตุมาจากการที่ภาครัฐไม่ได้ให้ความสำคัญมากเท่าที่ควรพอ จึงไม่มีการผลักดันแผนที่กำหนดไว้ให้เป็นรูปธรรม

ตารางที่ 4.1 สรุปรายละเอียดศักยภาพและอุปสรรคเชิงนโยบายของปัจจัยต่าง ๆ ต่อโครงการเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ

ศักยภาพเชิงนโยบาย	รายละเอียด	
	ศักยภาพ	อุปสรรค
ลักษณะทางกายภาพ	มีลักษณะภูมิศาสตร์และภูมิอากาศที่ใกล้เคียงกัน สามารถเพาะปลูกผลผลิตทางการเกษตร ที่สามารถเป็นแหล่งอุปทานวัตถุดิบให้กับภาคอุตสาหกรรมการผลิตขนาดใหญ่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับยางพาราและปาล์มน้ำมันได้	ลักษณะทางกายภาพไม่ใช่ผืนแผ่นดินเดียวกัน การขนส่งต้องใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ซึ่งการขนส่งรูปแบบดังกล่าวต้องมีปริมาณสินค้ามากพอที่จะทำให้ต้นทุนเฉลี่ยลดลง
โครงสร้างพื้นฐาน	มีความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง ทั้งท่าเรือที่สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ และโครงข่ายพื้นที่แนวหลังทั้งระบบรางและเส้นทางคมนาคมที่สะดวก	การขนส่งเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับสุมาตราเหนือโดยตรงนั้นยังไม่เกิดขึ้นเป็นรูปธรรม เนื่องจากสินค้าที่จะขนส่งมีปริมาณน้อย ต้นทุนขนส่งต่อหน่วยค่อนข้างสูง
เศรษฐกิจ	มีกำลังแรงงาน และพื้นที่รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจหรือการลงทุนจากภาคเอกชน	เศรษฐกิจส่วนใหญ่พึ่งพิงภาคการเกษตร ซึ่งมีมูลค่าเพิ่มค่อนข้างน้อย ยังขาดการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมปลายน้ำที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลผลิตทางการเกษตร โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับปาล์มน้ำมัน และยางพารา
สังคมและวัฒนธรรม	มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม และประเพณี ซึ่งสามารถพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมควบคู่กับลักษณะภูมิประเทศที่สวยงามได้	มีปัญหาด้านการติดต่อสื่อสาร เนื่องจากไม่ได้ใช้ภาษาเดียวกัน และประชาชนส่วนใหญ่ไม่สามารถสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษ
นโยบายภาครัฐและความร่วมมือระหว่างประเทศ	อยู่ในแผนงาน IMT-GT ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย เกาะสุมาตรา และรัฐปีนังของมาเลเซีย การพัฒนาประกอบด้วย 6 ด้านคือ การขนส่งและพลังงาน การค้าและการลงทุน การท่องเที่ยว การเกษตร ผลิตภัณฑ์ฮาลาลและบริการ และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์	การพัฒนาตามแผนงานดังกล่าวยังไม่ถูกผลักดันให้เกิดเป็นรูปธรรม

4.1.2 ศักยภาพเชิงพื้นที่

พื้นที่แต่ละแห่งมีขีดความสามารถในการรองรับการพัฒนาแตกต่างกันขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมของพื้นที่นั้นๆ เช่น ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง โครงข่ายคมนาคม หรือภาคการผลิตในพื้นที่ เป็นต้น ดังนั้นการพิจารณาศักยภาพเชิงพื้นที่จึงเป็นส่วนสำคัญในวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและกำหนดบทบาทของพื้นที่ต่อการเชื่อมโยงโครงข่ายให้ประสบความสำเร็จ

● ภาคใต้ตอนล่าง

ภาคใต้ตอนล่างสามารถขนส่งสินค้ากับสุมาตราเหนือได้ 2 ช่องทาง ได้แก่ จังหวัดตรัง ผ่านท่าเรือในอำเภอกันตัง และจังหวัดสตูลผ่านท่าเรือท่ามะลิง ซึ่งเมื่อพิจารณาภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ พบว่าจังหวัดตรังมีศักยภาพด้านการขนส่งสินค้า เนื่องจากมีท่าเรือซึ่งสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้ อีกทั้งโครงข่ายที่เชื่อมพื้นที่แนวหลังมีทั้งระบบรางและถนน ส่วนจังหวัดสตูลแม้จะมีศักยภาพด้านการขนส่งมีน้อยกว่า เนื่องจากร่องน้ำมีขนาดเล็กและตื้นเขินสามารถรองรับเรือที่มีขนาดเล็กไม่เกิน 25 ตันกรอส แต่กลับมีศักยภาพในการท่องเที่ยวสูง เนื่องจากมีท่าเทียบเรือโดยสารซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญต่างๆ ในชายฝั่งอันดามัน ได้แก่ หมู่เกาะต่าง ๆ ทั้งในจังหวัดสตูล ตรัง กระบี่ และภูเก็ต รวมถึงเกาะลังกาวิในรัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย ซึ่งจากลังกาวิมีเรือโดยสารไปยังเกาะปีนังและเชื่อมต่อไปยังเกาะสุมาตราได้

สำหรับศักยภาพภาคการผลิตพบว่าภาคการเกษตรยังคงมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจในพื้นที่ เนื่องจากมีความอุดมสมบูรณ์ในทรัพยากรธรรมชาติ โดยจังหวัดตรังคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40 และจังหวัดสตูลคิดเป็นร้อยละ 45 สำหรับนอกภาคการเกษตรที่สำคัญได้แก่ ภาคอุตสาหกรรมส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร เช่น ยางพารา และปาล์มน้ำมัน เป็นต้น

● สุมาตราเหนือ

จังหวัดสุมาตราเหนือเป็นที่ตั้งของท่าเรือเบลาวัน ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในเกาะสุมาตรา สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ได้ อีกทั้งโครงข่ายพื้นที่แนวหลังมีทั้งถนน และระบบราง สามารถลดต้นทุนค่าขนส่งได้ ส่วนศักยภาพด้านการผลิตนั้น ภาคการเกษตรยังคงเป็นภาคส่วนหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในพื้นที่ เนื่องจากการใช้พื้นที่เพื่อการเกษตรกรรมเป็นหลัก มีผลผลิตที่สำคัญ คือ ยางพาราและปาล์มน้ำมัน นอกจากนี้ภาคการท่องเที่ยวมีจำนวนนักท่องเที่ยวขยายตัวต่อเนื่อง มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ คือ ทะเลสาบโทบา รวมถึงภูเขาไฟทั้งที่ดับสนิทแล้วและยังคุกรุ่นอยู่

ตารางที่ 4.2 สรุปศักยภาพเชิงพื้นที่ระหว่างภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ

จังหวัด	ท่าเทียบเรือ			ศักยภาพเชิงพื้นที่			
	ลักษณะทั่วไป	โครงข่ายแนวหลัง		นอกภาคการเกษตร	ภาคการเกษตร	การบริการ ด้านโลจิสติกส์	การท่องเที่ยว
		ถนน	ราง				
ตรัง	มีท่าเทียบเรือสินค้าที่สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าได้ขนาดใหญ่ได้ ทั้งสินค้าตู้และสินค้าเทกอง ท่าเรือที่สำคัญได้แก่ ท่าเรือกันตัง ท่าเรือนาเกลือ ท่าเรือยูโสบ	✓	✓	ผลผลิตมวลรวมนอกภาคเกษตรคิดเป็นร้อยละ 60 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด มีโรงงานทั้งสิ้น 626 โรง เงินลงทุนรวมประมาณ 10,000 ล้านบาท อุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตยาง อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารและน้ำมันปาล์ม และอุตสาหกรรมแปรรูปไม้	สัดส่วนผลผลิตมวลรวมภาคเกษตรคิดเป็นร้อยละ 40 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด มีพื้นที่การเกษตรทั้งหมด 2,920 ตารางกิโลเมตร คิดเป็น ร้อยละ 59 ของพื้นที่ทั้งหมด ในจำนวนนี้ร้อยละ 70 ใช้ในการปลูกยางพารา ส่วนที่เหลือใช้ในการปลูกปาล์มน้ำมัน และข้าว	มีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ครอบคลุมทุกรูปแบบ ประกอบด้วย ถนน รถไฟ ท่าเรือและท่าอากาศยาน	การท่องเที่ยวที่มีศักยภาพเป็นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และธรรมชาติ เนื่องจากมีธรรมชาติที่สวยงาม
สตูล	ท่าเทียบเรือด้ามละ 2 ท่า คือ ท่าเทียบเรือโดยสารและท่าเทียบเรือสินค้า สามารถรับเรือขนาดใหญ่ไม่เกิน 25 ตันกรอส	✓	-	ผลผลิตมวลรวมนอกภาคเกษตรคิดเป็นร้อยละ 55 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด มีโรงงานทั้งสิ้น 308 โรง เงินลงทุนรวมกว่า 2,700 ล้านบาท อุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มดิบ อุตสาหกรรมแปรรูปยาง และอุตสาหกรรมซ่อมรถยนต์	ผลผลิตมวลรวมภาคเกษตรคิดเป็นร้อยละ 45 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด พื้นที่การเกษตรทั้งหมด 1,070 ตารางกิโลเมตร จากพื้นที่จังหวัด 2,478 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 43 พื้นที่กว่าร้อยละ 50 ของพื้นที่ทั้งหมด ปลูกยางพารา รองลงมาคือ ปาล์มน้ำมัน และข้าว	มีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง คือ ทางถนน และท่าเรือ	มีศักยภาพสูงด้านการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ โดยเฉพาะ อุทยานแห่งชาติตะรุเตา ซึ่งเป็นอุทยานทางทะเลที่ใหญ่ที่สุดของไทย อีกทั้งจากสตูลสามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดอื่น เช่น กระบี่ ภูเก็ต

ตารางที่ 4.2 สรุปศักยภาพเชิงพื้นที่ระหว่างภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ

จังหวัด	ท่าเทียบเรือ			ศักยภาพเชิงพื้นที่			
	ลักษณะทั่วไป	โครงข่ายแนวหลัง		นอกภาคการเกษตร	ภาคการเกษตร	การบริการ ด้านโลจิสติกส์	การท่องเที่ยว
		ถนน	ราง				
สุมาตราเหนือ	ท่าเทียบเรือเบลวัน เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดบนเกาะสุมาตราสามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่	✓	✓	อุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นโรงงานแปรรูปสินค้าทางการเกษตรขนาดเล็กถึงขนาดกลาง ยังไม่มีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่	มีพื้นที่การเกษตรทั้งหมด 31,419 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 43 ของพื้นที่ทั้งหมดในจังหวัดสุมาตราเหนือ นับเป็นแหล่งเพาะปลูกที่ใหญ่ที่สุดของอินโดนีเซีย พืชผลทางการเกษตรที่สำคัญ คือ ปาล์มน้ำมัน ข้าว ชา โกโก้ ยางพารา และยาสูบ	มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งระบบราง ถนน ท่าเรือ และท่าอากาศยานนานาชาติ	การขยายตัวของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวต่างชาติ เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ ที่สำคัญคือ ทะเลสาบโทบา และการท่องเที่ยวเชิงผจญภัยด้วยการท่องเที่ยวภูเขาไฟทั้งที่ดับสนิทแล้วและยังปะทุอยู่

4.2 บทบาทของพื้นที่ต่อการเชื่อมโยงโครงข่าย

การพิจารณาบทบาทหรือความเหมาะสมของพื้นที่ เป็นขั้นตอนสำคัญที่ส่งผลต่อการวางนโยบายหรือยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาโครงข่ายให้ประสบผลสำเร็จ เนื่องจากพื้นที่แต่ละแห่งมีข้อจำกัด และข้อได้เปรียบที่แตกต่างกัน การกำหนดบทบาทที่ไม่เหมาะสมต่อพื้นที่อาจมาซึ่งความไม่มีประสิทธิภาพของโครงข่าย และนำไปสู่การสูญเสียของงบประมาณ

● จังหวัดตรัง

จังหวัดตรัง เป็นจังหวัดที่มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง ทั้งการขนส่งระบบราง ถนน ท่าเรือ และท่าอากาศยาน โดยมีท่าเรือหลายท่า เช่น ท่าเรือกันตัง ท่าเรือนาเกลือ ท่าเรือยูโสป ซึ่งท่าเรือแต่ละแห่ง มีความลึกร่องน้ำเฉลี่ย 6 เมตร รองรับเรือที่มีขนาดประมาณ 4,000 ตันกรอส สามารถขนส่งสินค้าตู้ และสินค้าเทกองได้ และสามารถพัฒนาเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าในภูมิภาคเอเชียได้ นอกจากนี้จังหวัดตรังยังอยู่ใกล้กับอำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช มีขนส่งระบบรางเชื่อมต่อระหว่างสถานีชุมทางทุ่งสง-สถานีกันตัง โดยตามแผนงาน IMT-GT มีโครงการจะก่อสร้างศูนย์รวบรวมและกระจายตู้สินค้า (Inland Container Depot : ICD) ที่อำเภอทุ่งสง หากนโยบายดังกล่าวได้รับการผลักดันให้เป็นรูปธรรม และมีการเชื่อมต่อรถไฟมาจนถึงท่าเรือกันตัง ก็จะช่วยพัฒนาให้จังหวัดตรังเป็นประตูการค้าที่สำคัญในชายฝั่งอันดามันได้

● จังหวัดสตูล

จังหวัดสตูล มีท่าเรือ 1 ท่า คือ ท่าเรือท่ามะลิ ซึ่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 2 ท่า คือ ท่าเทียบเรือสินค้า และท่าเทียบเรือโดยสาร ท่าเทียบเรือสินค้ามีความลึกหน้าท่าเฉลี่ยประมาณ 1 เมตรจึงทำให้รองรับได้เพียงเรือสินค้าขนาดเล็กเท่านั้น นอกจากนี้โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือท่ามะลิกับพื้นที่แนวหลังมีเฉพาะระบบถนนเท่านั้นไม่มีระบบราง จึงทำให้ศักยภาพในการขนส่งสินค้ายังต่ำกว่าท่าเรือในจังหวัดตรัง อย่างไรก็ตามจังหวัดสตูลเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพสูงในด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่อุดมสมบูรณ์ ประกอบกับยุทธศาสตร์หลักของจังหวัดที่เน้นส่งเสริมให้จังหวัดสตูลเป็นเมืองท่องเที่ยว¹ และมีการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวทางทะเลกับจังหวัดอื่นๆ ในฝั่งอันดามัน เช่น จังหวัดภูเก็ต จังหวัดกระบี่ รวมถึงเกาะปริงโดยผ่านเกาะลังกาวิ จึงทำให้จังหวัดสตูลเป็นที่รู้จักดีในหมู่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ จึงมีความเหมาะสมในการผลักดันให้เป็นช่องทางเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวทั้งในประเทศไทยและเกาะสุมาตรา

¹ สัมภาษณ์ สมชัย เศรษฐวัฒนกุล, นายด่านศุลกากรสตูล, 11 พฤศจิกายน 2558.

4.3 รูปแบบการเชื่อมโยงโครงข่าย

รูปแบบการเชื่อมโยงโครงข่ายการค้าการขนส่ง พิจารณาจากความเหมาะสมในหัวข้อที่ 4.2 ซึ่งเป็นรูปแบบที่คณะผู้วิจัยได้จำลองขึ้น ให้สอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่ที่ได้กำหนด โดยแบ่งรูปแบบการเชื่อมโยงออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

● ภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ

การเชื่อมโยงดังกล่าวเป็นการเชื่อมโยงโดยตรงระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับจังหวัดสุมาตราเหนือ โดยการนำเข้า-ส่งออกสินค้าจะขนส่งผ่านท่าเรือในจังหวัดตรัง ด้านการท่องเที่ยวสามารถเดินทางผ่านท่าเรือท่ามะลิไปยังปลายทางที่ทำเรือเบลาวัน จังหวัดสุมาตราเหนือ หรือท่าเรืออื่นในชายฝั่งด้านช่องแคบมะละกา การเชื่อมโยงรูปแบบดังกล่าวจะประสบความสำเร็จได้จะต้องมีปริมาณสินค้า หรือจำนวนนักท่องเที่ยวที่มากพอ เนื่องจากการขนส่งทางทะเลยิ่งมีปริมาณมาก ต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วยยิ่งลดลง สำหรับโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลังสามารถใช้ได้ทั้งการขนส่งระบบราง หรือถนน ส่วนการท่องเที่ยวสามารถเชื่อมโยงจากท่าเรือต่างๆ ในฝั่งอันดามันที่มีอยู่ในปัจจุบันมายังท่าเรือท่ามะลิ หรือทางบกโดยทางถนน อย่างไรก็ตามปัจจุบันเส้นทางนี้มีการขนส่งสินค้าอยู่บ้างแต่ในปริมาณไม่มาก เป็นผลมาจากไม่มีอุตสาหกรรมการผลิตในพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ ได้แก่ กระบี่ นครศรีธรรมราช พัทลุง

● ภาคใต้ตอนล่าง-ปีนัง-สุมาตราเหนือ

เส้นทางนี้เชื่อมต่อได้ทั้งทางการขนส่งทางเรือและทางอากาศ และมีความสำคัญทั้งต่อการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว โดยอาศัยปีนังเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับเกาะสุมาตรา ทั้งนี้เพราะ

1) โครงข่ายการเชื่อมโยงสามารถอาศัยท่าเรือปีนังเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายเรือไปยังสุมาตราเหนือ เนื่องจากปีนังเป็นที่ตั้งของท่าเรือซึ่งมีความพร้อมทางด้านการให้บริการการขนส่งทางทะเล ทั้งโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงจำนวนสายเดินเรือที่แวะจอดเทียบเรือ และโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลังในภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยทั้งทางถนนและทางรถไฟ ดังนั้นในกรณีที่สินค้านำเข้า-ส่งออกจากประเทศไทยมีปริมาณที่น้อย ก็สามารถขนส่งสินค้าเพื่อมาเปลี่ยนถ่ายที่เรือปีนัง หรือการมารับสินค้าเพิ่มที่ทำเรือปีนัง จะช่วยให้มีปริมาณสินค้าขนส่งไปยังสุมาตราเหนือเพิ่มมากขึ้น ซึ่งช่วยให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนการขนส่งลดลง

2) การขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออกปีนัง ผู้ประกอบการสามารถใช้ได้ทั้งการขนส่งทางทะเล โดยผ่านท่าเรือกันตัง และการขนส่งทางบก ซึ่งปีนังมีระยะทางใกล้ด่านพรมแดนไทย-มาเลเซียมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นจุดผ่านแดนวังประจัน จังหวัดสตูล จุดผ่านแดนสะเดา จุดผ่านแดนปาดังเซาร์ จุดผ่านแดนถาวรบ้านประกอบ จังหวัดสงขลา และจุดผ่านแดนเบตง จังหวัดยะลา หรือ

การศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 4

แม้กระทั่งด้านชายทะเลในจังหวัดตรัง และสตูล (ตารางที่ 4.3) หากเป็นการขนส่งทางถนนจะใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 4 ซึ่งสิ้นสุดที่ด่านพรมแดนสะเดาหลังจากนั้นใช้ทางด่วนพิเศษของประเทศมาเลเซียเพื่อเข้าสู่ท่าเรือปีนัง หรือหากเป็นทางรางจะขนส่งผ่านด่านพรมแดนปะดังเบซาร์ และไปสิ้นสุดที่สถานีบันเตอร์เวิร์ธที่ทำเรือปีนัง

3) ด้านการท่องเที่ยวประเทศมาเลเซียมีเกาะลังกาวิ รัฐเคดาห์ซึ่งอยู่ใกล้กับจังหวัดสตูล ปัจจุบันมีเรือโดยสารให้บริการระหว่างท่าเรือตำมะลัง และท่าเรือลังกาวิ จากลังกาวิมีเรือโดยสารท่องเที่ยวไปยังเกาะปีนัง ซึ่งมีเมืองยอร์จทาวน์ (George Town) ที่ได้รับการประกาศให้เป็นเมืองมรดกโลก ปัจจุบันแหล่งท่องเที่ยวทั้งสองแห่งสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติได้เป็นอย่างมาก ดังนั้น หากมีการเชื่อมเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวจากภาคใต้ตอนล่างฝั่งไทย ไปยังเกาะลังกาวิ-เกาะปีนัง และไปยังสุมาตราเหนือจะทำให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 4.3 ระยะทางทางถนนจากชายแดนไทย-มาเลเซียในภาคใต้ตอนล่างถึงท่าเรือปีนัง

หน่วย: กิโลเมตร

ชื่อจุดผ่านแดน	อำเภอ	จังหวัด	ระยะทาง
จุดผ่านแดนถาวรเบตง	เบตง	ยะลา	115
จุดผ่านแดนถาวรสะเดา	สะเดา	สงขลา	161
จุดผ่านแดนถาวรบ้านประกอบ	นาทวี	สงขลา	177
จุดผ่านแดนถาวรป่าดงเบซาร์	สะเดา	สงขลา	183
จุดผ่านแดนถาวรวังประจัน	ควนโดน	สตูล	210

ที่มา: วัดระยะทางจากโปรแกรม Google Map.

สรุป

โครงข่ายการเชื่อมโยงแต่ละด้านถือว่ามีศักยภาพทั้งเชิงนโยบาย และเชิงพื้นที่ โดยพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเพื่อใช้เป็นช่องทางขนส่งสินค้า คือ จังหวัดตรัง เนื่องจากมีโครงข่ายการขนส่งพื้นที่แนวหลังครบทั้งระบบรางและถนน ส่วนจังหวัดสตูลมีความเหมาะสมในการพัฒนาให้เป็นช่องทางในการเชื่อมต่อการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม อุปสรรคสำคัญที่ทำให้ศักยภาพในแต่ละด้านไม่ได้รับการพัฒนาอย่างเต็มที่ คือ สินค้าและผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวที่ขนส่งระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับสุมาตราเหนือยังมีปริมาณน้อยมาก