

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ภาคใต้ตอนล่างของไทยและเกาะสุมาตรานับได้ว่ามีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่สนับสนุนในการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ทั้งสอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการขนส่งทางทะเล เนื่องจากสุมาตรามีภูมิประเทศเป็นเกาะ นอกจากนี้โครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลังมีทั้งถนนและรถไฟ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาจากสถิติการนำเข้า-ส่งออกระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับอินโดนีเซียซึ่งรวมถึงการค้ากับเกาะสุมาตรา พบว่ายังมีปริมาณน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินโดนีเซีย (ตารางที่ 5.1) จึงทำให้โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีอยู่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ ข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อให้สามารถใช้โครงข่ายการค้าและคมนาคมให้ได้เต็มศักยภาพมีดังนี้

ตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบมูลค่าการค้าภาคใต้ตอนล่าง-อินโดนีเซียกับ  
การค้าระหว่างประเทศไทย-อินโดนีเซีย

หน่วย: ล้านบาท

| พ.ศ. | ไทย-อินโดนีเซีย | ภาคใต้ตอนล่าง-อินโดนีเซีย |             |
|------|-----------------|---------------------------|-------------|
|      |                 | มูลค่า                    | สัดส่วน (%) |
| 2552 | 201,562.80      | 4,669.54                  | 0.02        |
| 2553 | 277,933.68      | 15,274.23                 | 0.05        |
| 2554 | 363,897.53      | 42,804.79                 | 0.12        |
| 2555 | 357,438.07      | 6,088.40                  | 0.02        |
| 2556 | 357,086.64      | 5,664.85                  | 0.02        |

หมายเหตุ: ข้อมูลการค้าภาคใต้ตอนล่างกับอินโดนีเซียใช้สถิติการนำเข้า-ส่งออกของด่านศุลกากรกันตัง  
ด่านศุลกากรสตูล ด่านศุลกากรสงขลา ด่านศุลกากรสะเตา และด่านศุลกากรปาดังเบซาร์  
ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

### 5.1 การพัฒนาศักยภาพโครงข่ายด้านการค้า

สาเหตุสำคัญที่ทำให้การค้าระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับเกาะสุมาตราปริมาณน้อย คือ ภาคการผลิตส่วนใหญ่ของพื้นที่ทั้งสองเป็นภาคเกษตรกรรม อีกทั้งมีภูมิอากาศใกล้เคียงกันทำให้ผลผลิตทางการเกษตรที่คล้ายคลึงกันโดยเฉพาะอย่างยิ่งยางพารา ปาล์มน้ำมัน และข้าว ในขณะที่เดียวกันการผลิตภาคอุตสาหกรรมมีน้อย จึงเป็นผลให้ความต้องการสินค้าระหว่างกันนั้นมีน้อยมาก ประกอบกับแหล่งอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ของไทยอยู่บริเวณภาคกลางและภาคตะวันออกของประเทศ สินค้าอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ส่งออกไปยังอินโดนีเซียส่งผ่านท่าเรือหลักของประเทศ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ส่งผลให้ภาคใต้ตอนล่างและเกาะสุมาตราซึ่งแม้จะ

มีระยะทางใกล้เคียงกัน แต่กลับมีปริมาณการค้าน้อยมาก ดังจะเห็นได้จากตารางที่ 5.2 พบว่า ปี 2557 สัดส่วนจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดตรังและจังหวัดสตูลรวมกันมีเพียงร้อยละ 0.7 ของจำนวนโรงงานทั้งหมดและสัดส่วนเงินลงทุนประมาณร้อยละ 0.26 ของเงินลงทุนทั้งหมด ซึ่งเป็นสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับจำนวนโรงงานหรือเงินลงทุนของอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกและภาคกลางซึ่งเป็นพื้นที่แนวหลังของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

ตารางที่ 5.2 จำนวนโรงงานและเงินลงทุนในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย ปี 2557

| พื้นที่       | จำนวนโรงงาน<br>(โรง) | สัดส่วนต่อทั้ง<br>ประเทศ<br>(ร้อยละ) | จำนวนเงินลงทุน<br>(ล้านบาท) | สัดส่วนต่อทั้ง<br>ประเทศ<br>(ร้อยละ) |
|---------------|----------------------|--------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|
| ตรังและสตูล   | 972                  | 0.69                                 | 15,314.85                   | 0.26                                 |
| ภาคใต้ตอนล่าง | 6,049                | 4.28                                 | 130,259.53                  | 2.25                                 |
| ภาคตะวันออก   | 10,537               | 7.46                                 | 1,894,716.10                | 37.59                                |
| ภาคกลาง       | 38,198               | 30.06                                | 1,470,949.52                | 32.78                                |

ที่มา: กลุ่มสถิติและเผยแพร่สารสนเทศอุตสาหกรรม ศูนย์สารสนเทศโรงงานอุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม ประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย.

ในการพัฒนาให้ภาคใต้ตอนล่างมีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคอุตสาหกรรม ภาครัฐมีบทบาทสำคัญในการกระตุ้นการลงทุนในพื้นที่โดยเฉพาะพื้นที่แนวหลังของท่าเรือในจังหวัดตรังซึ่งมีศักยภาพในการขนส่งสินค้า จะสามารถช่วยให้ปริมาณการนำเข้า-ส่งออกของภาคใต้ตอนล่างเพิ่มสูงขึ้น อุตสาหกรรมที่รัฐควรส่งเสริมให้มีการลงทุนในพื้นที่จังหวัดตรังและจังหวัดสตูล หรือจังหวัดใกล้เคียงซึ่งเป็นพื้นที่แนวหลังของเรือในทั้งสองจังหวัด มีดังนี้

#### ● อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร

เนื่องจากการใช้พื้นที่ของภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือส่วนใหญ่ใช้ในภาคเกษตรกรรม อีกทั้งผลผลิตทางการเกษตรมีความคล้ายคลึงกันโดยเฉพาะอย่างยิ่งยางพารา และปาล์มน้ำมัน จึงทำให้พื้นที่ทั้งสองแห่งสามารถเป็นแหล่งวัตถุดิบให้กับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องได้ ดังนั้นการส่งเสริมให้มีการลงทุนในโรงงานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรในพื้นที่จังหวัดตรัง จังหวัดสตูล หรือสุมาตราเหนือ จึงเป็นการนำวัตถุดิบที่มีอยู่ในพื้นที่มาสร้างมูลค่าเพิ่ม อีกทั้งก่อให้เกิดการใช้วัตถุดิบร่วมกันระหว่างภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือซึ่งจะนำไปสู่การสร้างโครงข่ายห่วงโซ่อุปทานการผลิตทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ ในอนาคต

#### ● อุตสาหกรรมอาหารฮาลาล

ปัจจุบันอุปทานการผลิตฮาลาลในตลาดโลกนั้นยังไม่เพียงพอกับความต้องการ ประกอบกับในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง และเกาะสุมาตรา ประชากรส่วนใหญ่เป็นชาวมุสลิม ดังนั้นการสร้าง

อุตสาหกรรมอาหารฮาลาลในพื้นที่ จึงเป็นการนำศักยภาพด้านแรงงานที่มีอยู่ออกมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยผลิตภัณฑ์ที่ได้นอกจากกระจายในพื้นที่โครงข่ายแล้ว ยังสามารถกระจายไปยังประเทศมุสลิมที่สำคัญ ได้แก่ ประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศมุสลิมที่มีประชากรมากที่สุดในโลก รวมถึงประเทศมาเลเซีย ประเทศในเอเชียใต้ ได้แก่ อินเดีย บังกลาเทศ ปากีสถาน และประเทศในตะวันออกกลาง ทั้งนี้สิ่งที่ภาครัฐไทยควรดำเนินการเพื่อพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ คือ

- การพัฒนาท่าเรือในจังหวัดตรังให้สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ หรือพัฒนาท่าเรือเดิมที่มีอยู่ เช่น ท่าเรือกันตัง ให้มีพื้นที่หลังท่าและมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้มากยิ่งขึ้น อีกทั้งเชื่อมต่อรถไฟให้มาถึงท่าเรือ

- การรวมกลุ่มท่าเรือในตอนเหนือของช่องแคบมะละกา โดยสร้างความร่วมมือระหว่างไทย-อินโดนีเซีย เนื่องจากปัจจุบันเรือสินค้าจากจังหวัดตรังยังไม่มีทางเดินเรือไปยังเกาะสุมาตราโดยตรง จึงควรมีการเจรจากับอินโดนีเซีย แลกเปลี่ยนสินค้าอุปโภคบริโภคของไทย กับสินค้าทางการเกษตรที่ไทยไม่สามารถผลิตได้เพียงพอในบริเวณดังกล่าวกัน และจัดตารางเดินเรือโดยตรงระหว่างท่าเรือในจังหวัดตรังและท่าเรือในเกาะสุมาตรา โดยไม่เสียเวลาขนส่งสินค้าไปเปลี่ยนถ่ายเรือที่ท่าเรือปีนัง เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

## 5.2 การพัฒนาศักยภาพโครงข่ายด้านการท่องเที่ยว

จากตารางที่ 5.3 จะเห็นได้ว่าการขยายตัวของการท่องเที่ยวทั้งจังหวัดตรังและสตูล ภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือมีแนวโน้มที่ลดลง ในปี 2557 ลดลงจากปี 2556 เหลือเพียงร้อยละ 6.65, 11.61 และ 13.17 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.3 อัตราการขยายตัวของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ที่ศึกษา พ.ศ. 2553–2557

หน่วย: ร้อยละ

| จังหวัด       | 2553   | 2554  | 2555  | 2556  | 2557  |
|---------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| ตรังและสตูล   | 20.21  | -5.58 | 25.61 | 11.07 | 6.65  |
| ภาคใต้ตอนล่าง | 13.61  | 13.92 | 11.18 | 27.14 | 11.61 |
| สุมาตราเหนือ  | -74.87 | 27.40 | 40.66 | 24.49 | 13.17 |

ที่มา: ประมวลผลโดยคณะผู้วิจัยจาก 1) กรมการท่องเที่ยว. ระบบฐานข้อมูลการท่องเที่ยว [สายตรง].

แหล่งที่มา: <http://61.19.236.136:8090/dotr/statistic.php> [31 ตุลาคม 2558] และ 2) BPS-

Statistics Indonesia. Tourism [Online]. Available from: <http://www.bps.go.id/Subjek/view>

/id/16#subjekViewTab3|accordion-daftar-subjek2 [4 November 2015].

เพื่อเป็นการดึงดูดความสนใจจากนักท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้น นอกจากการประชาสัมพันธ์แล้ว รัฐบาลควรผลักดันให้ภาคเอกชนทั้งสองพื้นที่ ตลอดจนรัฐปีนัง รัฐเคดาห์ ของมาเลเซีย ในการ

ร่วมมือกันพัฒนาให้เกิดโครงการท่องเที่ยวในทั้งสามประเทศ ทั้งนี้ด้วยลักษณะกายภาพของภาคใต้ตอนล่าง และสุมาตราเหนือ ก่อให้เกิดภูมิประเทศที่งดงาม เป็นแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นที่นิยมนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งหากรวมไปถึงชายฝั่งด้านตะวันตกของมาเลเซียแล้ว มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญหลายแห่ง ดังนี้

- อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เน้นวิถีชีวิตชุมชน แหล่งซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค สถานบันเทิง เมืองการศึกษาและศูนย์กลางภาคใต้ตอนล่าง
- จังหวัดสตูล เน้นธรรมชาติ ทะเล ป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์ และสามารถเข้าถึงได้ง่าย
- เกาะลังกาวิ เน้นการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ กิจกรรมทางทะเล
- เกาะปีนัง เน้นมรดกทางวัฒนธรรม สถาปัตยกรรม ศาสนสถานสำคัญ
- เกาะสุมาตรา เน้นธรรมชาติ วิถีชีวิตชุมชน วัฒนธรรม การผจญภัย

เนื่องจากแต่ละพื้นที่ไม่ห่างกันมากนัก อีกทั้งมีจุดเน้นที่ขายนักท่องเที่ยวแตกต่างกันไป หากมีการเดินทางเชื่อมระหว่างเมืองที่สะดวกสบาย รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพจะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวที่เที่ยวบริเวณดังกล่าวไปยังบริเวณข้างเคียงได้ โดยเฉพาะเมืองจอร์จทาวน์ รัฐปีนัง ซึ่งจัดเป็นมรดกโลกขององค์การยูเนสโก และมีนักท่องเที่ยวมากอยู่แล้ว แต่ก็มีส่วนน้อยที่เดินทางต่อมายังภาคใต้ตอนล่างหรือเกาะสุมาตรา การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวร่วมกันเพื่อให้เกิดโครงการท่องเที่ยวในทั้งสามประเทศนั้นสามารถทำได้โดย

- การเพิ่มเที่ยวบินโดยตรงระหว่างหาดใหญ่-เมดาน
- การเพิ่มตารางเรือโดยสารระหว่างท่ามะลิ-เกาะหลีเป๊ะ-ลังกาวิ-ปีนัง
- ขุดลอกร่องน้ำท่าเรือท่ามะลิให้สามารถรองรับเรือสำราญ (Yacht) ขนาดใหญ่ ตามแผนการก่อสร้างท่าเรือที่ได้ออกแบบไว้ เพื่อให้สามารถรองรับเรือที่เดินทางระหว่าง 3 ประเทศได้

นอกจากนี้จากการเก็บข้อมูลภาคสนามพบว่าปัจจัยที่ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวน้อยลงส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ที่พัก ร้านอาหาร ระบบขนส่ง ยังไม่เพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสุมาตราเหนือ แม้จะมีเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยวแต่อยู่ในสภาพขาดการบำรุงรักษา นับเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเดินทางท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น ระหว่างเมืองเมดานกับสนามบินนานาชาติกัวลันนามู แม้จะมีระบบขนส่งที่สะดวก แต่ถนนที่เชื่อมระหว่างตัวเมืองเมดานและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น ปากปล่องภูเขาไฟในเมือง Berastagi เกาะซามัวเซอร์ ทะเลสาบโทบา ยังมีสภาพไม่ดีเท่าที่ควร ดังนั้นรัฐบาลทั้งสามประเทศควรมีนโยบายร่วมกันเพื่อส่งเสริมการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวควบคู่กับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกไปพร้อม ๆ กัน

### 5.3 การนำงานวิจัยไปใช้ประโยชน์

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียสามารถนำผลการศึกษาไปใช้ประโยชน์ดังนี้

- ภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องกับการบูรณาการความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น IMT-GT สามารถนำผลการวิจัยไปใช้ประกอบการวางนโยบายเพื่อพัฒนาโครงข่ายให้มีประสิทธิภาพ
- หน่วยงานระดับจังหวัด สามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์จังหวัดในด้านขนส่งระหว่างในพื้นที่กับสุมาตราเหนือให้เป็นรูปธรรม
- ผู้ให้บริการขนส่ง สามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการวางแผนกลยุทธ์ในการบริหารการขนส่งสินค้าเพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า
- ผู้ประกอบการค้า สามารถนำผลวิจัยไปใช้ประกอบการวางแผนการลงทุนภาคการผลิต โดยเฉพาะการคัดเลือกพื้นที่ในการลงทุนและสินค้าที่จะผลิตอันจะนำไปสู่โอกาสเพิ่มขึ้น

### 5.4 งานศึกษาในอนาคต

การศึกษาโครงการเชื่อมโยงระหว่างภาคใต้ด้านชายฝั่งอันดามันของไทยกับภาคเหนือของเกาะสุมาตรา ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่กำหนดไว้ในแผนงาน IMT-GT ได้แก่ ระนอง-ภูเก็ต-อาเจะห์ ทั้งนี้เนื่องจากเขตปกครองพิเศษอาเจะห์อยู่ใกล้กับประเทศไทย และมีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นโอกาสที่จะทำให้การค้าระหว่างไทยจึงมีแนวโน้มสูง