

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3



องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง : หน้า 69



เทศบาลเมืองกันตัง : หน้า 70



หอการค้าจังหวัดตรัง : หน้า 73



หอการค้าจังหวัดสงขลา : หน้า 75



สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล : หน้า 77



หอการค้าจังหวัดสตูล : หน้า 79

ภาคผนวก 3

ข้อมูลสัมภาษณ์

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3



บริษัท อันทามันบิสเนส จำกัด : หน้า 80



นักศึกษาอินโดนีเซีย : หน้า 82



ด้านศุลกากรกัมบง : หน้า 83



ด้านศุลกากรสตูล : หน้า 85

ภาคผนวก 3

ข้อมูลสัมภาษณ์

วัน เดือน ปี	21 พฤษภาคม 2558	เวลา	10.00 – 11.00 น.
สถานที่	ท่าเรือนาเกลือ หมู่ที่ 2 ตำบลนาเกลือ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสมชาย สุธรรม	ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการกองช่าง องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง
เรื่อง	บทบาทของท่าเรือนาเกลือและการเชื่อมโยง IMT-GT		

ข้อมูลทั่วไปของท่าเรือนาเกลือ

ท่าเรือนาเกลือตั้งอยู่ที่บ้านนาเกลือ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง มีพื้นที่ประมาณ 100 ไร่ ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่าบนพื้นที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2557 ปัจจุบันมีท่าเทียบเรือ 1 ท่า ระดับน้ำลึกหน้าท่า 7 เมตร ที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง ต่ำสุดที่ระดับ 5.5 เมตร สูงสุด 9 เมตร สามารถรับเรือเดินสมุทรขนาด 3,000 ตัน

การบริหารท่าเรือ

เนื่องจากท่าเรือนาเกลือดำเนินการก่อสร้างโดยใช้งบประมาณแผ่นดิน ดังนั้นเมื่อก่อสร้างเสร็จต้องดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับกรมธนารักษ์ แต่เนื่องจากก่อสร้างบนพื้นที่ที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรังเป็นเจ้าของ ปัจจุบันอยู่ในระหว่างขั้นตอนพิจารณาส่วนแบ่งรายได้ระหว่างองค์การบริหารส่วนจังหวัดตรังและกรมธนารักษ์ เมื่อได้ข้อยุติจะสามารถดำเนินการหาผู้ประกอบการท่าเรือต่อไป

ประเภทสินค้าและปริมาณสินค้า

สินค้าที่คาดว่าจะขนส่งผ่านท่าเรือในระยะแรกเป็นสินค้าประเภทเทกอง สินค้านำเข้าที่สำคัญ คือ ถ่านหิน สินค้าขาออกที่สำคัญคือ ยิปซัม

ปัญหาอุปสรรค และแนวทางการพัฒนา

ปัจจุบันน้ำประปายังเข้าไม่ถึงบริเวณท่าเรือ แต่มีการขุดบ่อน้ำเพื่อกักเก็บน้ำฝนเอาไว้ใช้ แนวทางการพัฒนาในอนาคตซึ่งคาดว่าจะมีสินค้าตู้ผ่านท่าเรือ องค์การบริหารส่วนจังหวัดจึงได้เตรียมพื้นที่เพื่อพัฒนาท่าเรือให้สามารถรองรับสินค้าตู้ได้ในระยะต่อไป

การเชื่อมโยง IMT-GT

สำหรับการขนส่งทางเรื่อนั้น ไม่มีการเชื่อมโยงโดยตรงกับเกาะสุมาตรา ยังมีความจำเป็นต้องขนส่งผ่านท่าเรือปีนัง

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

วัน เดือน ปี	21 พฤษภาคม 2558	เวลา	10.00 – 11.00 น.
สถานที่	เทศบาลเมืองกันตัง 175 ถนนตรังภูมิ ตำบลกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสรนทร์ วิโรจน์มนตรี	ตำแหน่ง	นายกเทศมนตรีเมืองกันตัง
เรื่อง	บทบาทของท่าเรือกันตังและการเชื่อมโยง IMT-GT		

ข้อมูลทั่วไปของท่าเรือกันตัง

ท่าเรือกันตังตั้งอยู่ที่ถนนรัชฎาฝั่งตะวันตก ริมฝั่งแม่น้ำตรัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง มีพื้นที่ 17,440.80 ตารางเมตร จำแนกเป็นพื้นที่ท่าเรือ 6,628.80 ตารางเมตร พื้นที่หลังท่าพร้อมระบบสาธารณูปโภค 10,812.00 ตารางเมตร ปัจจุบันมีทั้งหมด 3 ท่า เปิดใช้งานท่าที่ 2 และ 3 บริหารโดยเทศบาลเมืองกันตัง ส่วนท่าที่ 1 ก่อสร้างเสร็จแล้วแต่ยังไม่เปิดใช้งาน

1) ท่าที่ 1 : ความยาวหน้าท่า 144 เมตร สามารถรับเรือขนาด 3,300 ตันกรอสได้ 1 ลำ หรือเรือขนาด 1,000 ตันกรอส จำนวน 2 ลำ น้ำลึกหน้าท่า น้ำขึ้น 6 เมตร น้ำลง 3 เมตร มีสะพานท่าเทียบเรือสองข้างใช้สำหรับให้รถบรรทุกวิ่งเข้า-ออกหน้าท่า ท่าเทียบเรือมีลักษณะเป็นรูปตัว U ยื่นเข้าไปในแม่น้ำ

2) ท่าที่ 2 : ความยาวหน้าท่า 90 เมตร สามารถรับเรือขนาด 3,000 ตันกรอสได้ 1 ลำ ความลึกหน้าทาน้ำขึ้น 6 เมตร น้ำลง 3 เมตร ลักษณะเป็นรูปตัว U คว้ยื่นเข้าไปในแม่น้ำ เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2542 และมีลานกองตู้สินค้า 1 แห่ง

3) ท่าที่ 3 : ความยาวหน้าท่า 90 เมตร สามารถรับเรือขนาด 3,300 ตันกรอสได้ 1 ลำ เรือที่เข้าเทียบท่าส่วนใหญ่เป็นเรือลำเลียง สามารถรับเรือตู้สินค้าที่บรรทุกตู้สินค้าได้ 198 ตู้ ความลึกหน้าทาน้ำขึ้น 6 เมตร น้ำลง 3 เมตร และมีลานกองตู้สินค้า 1 ลาน

การบริหารท่าเรือ

ที่ผ่านมาเทศบาลยังไม่ได้แยกงานท่าเทียบเรือเป็นเอกเทศ และมอบให้กองคลังเป็นผู้บริหารกิจการท่าเรือ รายได้ส่วนใหญ่ได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือ และรายได้อื่นๆ เข้าเป็นผลประโยชน์รายได้ของเทศบาลทั้งหมด และในส่วนของรายจ่ายเทศบาล ได้ตั้งงบประมาณไว้ในส่วนของกองคลัง เพื่อใช้จ่ายเป็นค่าตอบแทนใช้สอยและวัสดุ พร้อมงบลงทุนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง เพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือให้มีสภาพที่ดีและใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ในส่วนของสะพานท่าเทียบเรือกันตังส่วนขยาย ในระหว่างการก่อสร้างกรมธนารักษ์ และการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่ที่ท่าเรือตั้งอยู่ รวมทั้งกรมเจ้าท่าซึ่งผู้เป็นก่อสร้างท่าเรือได้จัดประชุมเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับการเช่าที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ

การบริหารท่าเทียบเรือกันตัง ผลการประชุม คือ ให้เทศบาลเมืองกันตัง เป็นผู้บริหารท่าเทียบเรือ และมีรายละเอียดอื่น ๆ ดังนี้

1) กระทรวงการคลัง เป็นผู้ทำสัญญาเช่าที่ดินโดยตรงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้ผู้บริหารท่าเรือจ่ายค่าเช่าและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย แทนกระทรวงการคลัง

2) กระทรวงการคลัง ให้เทศบาลเมืองกันตังเป็นผู้บริหารท่าเรือ และเป็นผู้ทำสัญญาเช่าท่าเรือกับกระทรวงการคลัง

3) เทศบาลเมืองกันตังซึ่งเป็นผู้บริหารท่าเรือ ในฐานะผู้เช่า ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังนี้

1. ชำระค่าเช่าอาคารเป็นรายเดือน

2. ชำระค่าธรรมเนียมการเช่าที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยแทนกระทรวงการคลัง

3. ประกันวินาศภัยอาคารที่เช่าในราคาไม่ต่ำกว่าราคาราคาก่อสร้างกับบริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด

ประเภทสินค้าและปริมาณสินค้า

สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือมีทั้งสินค้าหีบห่อ และสินค้าตู้ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาออก

1) สินค้าขาเข้า ได้แก่ ถ่านหิน เครื่องจักรกล ปุ๋ยเคมี เครื่องมืออุปกรณ์การเกษตร

2) สินค้าขาออก ได้แก่ ยิปซัม แร่แบร์ไลท์ ปูนซีเมนต์ ไม้ เหล็ก ยางพารา ยางแผ่นรมควัน และยางพาราแปรรูป

ปัจจุบันเรือที่เข้ามาเทียบท่ามีปริมาณลดลง เนื่องจากปัญหาทางเศรษฐกิจโลก ประกอบกับประเทศจีนและพม่าสามารถผลิตยางพาราได้ ทำให้ความต้องการยางพาราของไทยลดลง

ปัญหาและอุปสรรค

1) สะพานท่าเทียบเรือไม่ได้รับการออกแบบให้สามารถรับน้ำหนักของอุปกรณ์ที่มีน้ำหนักมาก เช่น mobile crane หรือ fixed crane ทำให้ความสามารถในการขนถ่ายสินค้าต่ำ ทำให้เรือใช้เวลาอยู่ในท่าเทียบเรื่อนาน

2) ร่องน้ำหน้าท่าตื้นเขิน ทำให้ไม่สามารถรับเรือขนาดใหญ่ได้

3) ไม่มีโกดังเก็บสินค้า ทำให้ไม่มีพื้นที่ในการเก็บรักษาสินค้า

4) ที่กันกระแทกบริเวณหน้าท่าชำรุด ไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล

การศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

แนวทางการพัฒนา

- 1) เนื่องจากปัญหาของท่าเทียบเรือมาจากความสามารถในการรับน้ำหนักของท่าเทียบเรือ ดังนั้น ควรมีการออกแบบโครงสร้างให้มีความสามารถในการรับน้ำหนักอุปกรณ์ที่ยกขนสินค้า เช่น mobile crane ได้โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายกับโครงสร้างท่าเทียบเรือ
- 2) ควรมีการสร้างโกดังสินค้าเพื่อเก็บรักษาสินค้าเพื่อรอการขนส่งสินค้าต่อไปได้โดยไม่ต้องระบายสินค้าในทันที
- 3) ควรดำเนินการขุดร่องน้ำให้มีความลึกมากขึ้นให้สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้
- 4) ควรมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์บนท่าอย่างสม่ำเสมอ และการชำระชุดของที่กันกระแทก

การเชื่อมโยง IMT-GT

- การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาออกในตู้สินค้า ได้แก่ ยางพาราและสินค้าแปรรูป รวมทั้งปูนซีเมนต์ โดยขนส่งไปเปลี่ยนถ่ายลงเรือใหญ่ที่ทำเรือปีนังเพื่อขนส่งไปประเทศอื่นต่อไป
- ไม่มีการขนส่งเชื่อมโยงโดยตรงกับอินโดนีเซีย

วัน เดือน ปี	21 พฤษภาคม 2558	เวลา	13.00 – 14.00 น.
สถานที่	หอการค้าจังหวัดตรัง 188 ถนนกันตัง ตำบลทับเที่ยง อำเภอเมือง จังหวัดตรัง		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณภราดร นุชิตศิริภักธา คุณณัฐพล ชาวชื่นสุข	ตำแหน่ง	รองประธานหอการค้าจังหวัดตรัง เลขาธิการหอการค้าจังหวัดตรัง
เรื่อง	การค้า การขนส่งชายแดน และการท่องเที่ยวในจังหวัดตรัง		

สภาพการค้าและการขนส่งในปัจจุบัน

ในอดีตจังหวัดตรังเป็นเมืองหน้าด่านด้านชายฝั่งอันดามันที่เชื่อมต่อกับมหาสมุทรอินเดีย ดังจะเห็นได้จากท่าเรือกันตังปรากฏอยู่ในแผนที่ตั้งแต่สมัยอยุธยา นอกจากนี้ยังเป็นศูนย์กลางการค้าการขนส่ง โดยพ่อค้าจากจังหวัดใกล้เคียง เช่น กระบี่ พัทลุง มาซื้อสินค้าจากจังหวัดตรัง และเป็นแหล่งส่งออกยางพาราที่สำคัญโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสมัยที่พระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดีเป็นพ่อเมืองตรัง อย่างไรก็ตามจังหวัดตรังได้ลดบทบาทการเป็นเมืองหน้าด่านที่สำคัญ ทั้งนี้เป็นผลมาจากในสมัยที่พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ดำเนินการตัดถนนสายเอเชียโดยไม่ผ่านจังหวัดตรัง สำหรับการขนส่งทางทะเล จังหวัดตรังเป็นเมืองหน้าด่านในการขนส่งสินค้าไปท่าเรือปีนัง เพื่อขนส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทาง

สภาพการท่องเที่ยวในปัจจุบัน

ยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดเน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ แต่การท่องเที่ยวเป็นการขายวัตถุดิบเท่าที่มีอยู่ กล่าวคือ ยังไม่มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น เดิมเคยมีเส้นทางท่องเที่ยวทางเรือ ตรัง-ลังกาวิ แต่ไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากสิ่งอำนวยความสะดวกไม่พร้อม นอกจากนี้ถนนที่เข้าสู่จังหวัดมีขนาดเล็กไม่สามารถรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวได้

ปัญหาและอุปสรรค

1. ถนนที่เชื่อมต่อจังหวัดตรังกับจังหวัดข้างเคียงส่วนใหญ่เป็นสองช่องทางจราจร ถนนสายตรัง-พัทลุงเพิ่งได้รับการพัฒนาเป็น 4 ช่องทางจราจร ในขณะที่สายตรัง-สตูล ยังเป็น 2 ช่องทางจราจร ซึ่งจังหวัดในภาคใต้ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในที่ราบระหว่างเชิงเขา สามารถเข้าถึงได้ง่ายกว่าภาคเหนือและอีสาน ประกอบกับมีประชากรหนาแน่น ทำให้มีปริมาณการขนส่งเป็นจำนวนมาก ในขณะที่ถนนมีขนาดเล็กเป็นผลให้ถนนเสียหายบ่อยครั้ง ยิ่งส่งผลให้การเชื่อมต่อจังหวัดตรังกับจังหวัดข้างเคียงเป็นไปได้ยากยิ่งขึ้น

2. แม้ว่าท่าเรือในจังหวัดตรังจะเป็นท่าเรือเดียวในฝั่งอันดามันที่ขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือปีนัง แต่ก็ไม่สามารถสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ได้เนื่องจากท่าเรือตั้งอยู่ในแม่น้ำตรังซึ่งเป็นแม่น้ำที่มี

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

ขนาดเล็กและคดเคี้ยว ร่องน้ำมีขนาดเล็กทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง อีกทั้งต้องมีการขุดลอกอยู่
เป็นประจำซึ่งต้องเสียงบประมาณเป็นจำนวนมากจึงไม่ได้รับการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง

3. จังหวัดตรังเป็นจังหวัดเดียวในชายฝั่งอันดามันซึ่งมีรถไฟวิ่งผ่าน แต่เดิมรถไฟสายนี้เข้าไป
ถึงท่าเรือกันตังทำให้สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก แต่ปัจจุบันถูกประชาชนรื้อล้าก่อสร้าง
บ้านเรือนทับเส้นทางรถไฟ ทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าถึงท่าเรือได้

4. การขยายสนามบินดำเนินการได้ยาก เนื่องจากด้านหนึ่งติดกับสถานีรถไฟ และด้าน
หนึ่งติดถนนสายหลัก อีกทั้งประสบปัญหางบประมาณและมีการเมืองแทรกแซงตลอดเวลา

5. นักธุรกิจส่วนใหญ่เป็นนักธุรกิจภายในจังหวัดยังไม่มีความเป็นมืออาชีพ อีกทั้งขาด
แหล่งทุนขนาดใหญ่จากภายนอกเข้ามาลงทุน ทำให้ในปัจจุบันมีเพียงผู้ประกอบการรายย่อยเป็น
ส่วนใหญ่ ส่งผลให้อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจยังอยู่ในระดับต่ำ

แนวทางการพัฒนา

1. ควรขยายถนนที่เข้ามายังจังหวัดตรังให้เป็น 4 ช่องทางจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาย
ตรัง-สตูล
2. ควรพัฒนารถไฟให้อยู่ในสภาพที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

การเชื่อมโยง IMT-GT

สำหรับการขนส่งสินค้าไม่มีการเชื่อมโยงโดยตรงกับเกาะสุมาตรา ยังมีความจำเป็นต้องขนส่ง
ผ่านท่าเรือปีนัง

วัน เดือน ปี	21 พฤษภาคม 2558	เวลา	16.30 – 17.30 น.
สถานที่	หอการค้าจังหวัดสงขลา 29 ถนนโชติวิทยะกุล 4 อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณรุ่งรัตน์ ชัยจิระธิกุล	ตำแหน่ง	รองประธานหอการค้าจังหวัดสงขลา ฝ่ายโลจิสติกส์
เรื่อง	การค้า การขนส่งชายแดน และการท่องเที่ยวในจังหวัดสงขลา		

ความคืบหน้าของโครงการ IMT-GT

โครงการความร่วมมือ IMT-GT มีความคืบหน้าน้อยมาก เป็นผลมาจากรัฐบาลไทยไม่ให้ความสำคัญกับโครงการนี้มากนัก เมื่อเทียบกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งรัฐบาลไทยให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ ในขณะที่รัฐบาลมาเลเซียให้ความสำคัญกับ IMT-GT อย่างมาก อีกทั้งในการประชุมผู้แทนของมาเลเซียมีอำนาจในการตัดสินใจ แต่ผู้แทนของไทยไม่มีอำนาจในการตัดสินใจมากเพียงพอที่จะแก้ปัญหาในทันที จึงทำให้ความร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนยังไม่เป็นรูปธรรมและยังไม่มี ความคืบหน้าอย่างมีนัยสำคัญในปัจจุบัน

การเชื่อมโยงกับอินโดนีเซีย

การขนส่งสินค้าทางทะเลจังหวัดสงขลาไม่มีการเชื่อมโยงกับประเทศอินโดนีเซียโดยตรง การขนส่งสินค้าทางเรือผ่านท่าเรือปีนังของมาเลเซียก่อนที่จะขนส่งต่อไปยังอินโดนีเซีย ซึ่งปีนัง ศูนย์กระจายสินค้า เช่นเดียวกับสินค้าที่นำเข้าจากอินโดนีเซีย (เมดาน) ที่สำคัญ ได้แก่ ไม้ กั้นส่งผ่านท่าเรือแล้วจึงขนส่งต่อมายังภาคใต้ของไทย

ในส่วนของการท่องเที่ยวทางทะเลนั้นไม่มีเส้นทางเดินเรือจากจังหวัดสงขลาไปเมืองเมดานโดยตรง แม้ว่าในอดีตจะเคยมีเส้นทางเดินเรือ สิงคโปร์-สงขลา ซึ่งเป็นสายเดินเรือของ Star Cruise แต่ไม่ประสบความสำเร็จ ในปัจจุบันมีเพียงเส้นทางเดินเรือ สิงคโปร์-ปีนัง-ภูเก็ต

สำหรับการขนส่งทางอากาศ ปัจจุบันมีเที่ยวบินหาดใหญ่-เมดาน โดยส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวแบบหาความบันเทิงหรือสิ่งที่ไม่สามารถทำได้ในประเทศของนักท่องเที่ยว ซึ่งไม่ก่อให้เกิดความยั่งยืน ประกอบกับนักท่องเที่ยวที่เดินทางจากมาเลเซียและอินโดนีเซียส่วนใหญ่ที่เข้ามาทางภาคใต้จัดเป็นนักท่องเที่ยวในระดับกลางถึงระดับล่าง เมื่อเปรียบเทียบกับภาคเหนือ เช่น เชียงใหม่ นักท่องเที่ยวจัดอยู่ในระดับกลางถึงระดับสูง ทำให้ภาคการท่องเที่ยวของภาคเหนือสร้างรายได้สูงกว่าภาคใต้

การค้าและการขนส่งใน IMT-GT

ในด้านการขนส่งระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย มีการขนส่งชิ้นส่วนของสินค้าที่ผลิตจากประเทศไทยไปยังมาเลเซียเพื่อประกอบเป็นสินค้าแล้วจึงขนส่งต่อไปยังประเทศที่สั่งซื้อสินค้า

การศึกษาโครงการการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

สำหรับธุรกิจและอุตสาหกรรมผลิตในจังหวัดสงขลา ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการชาวมาเลเซียเข้ามาร่วมลงทุนกับชาวไทย ซึ่งเป็นร่วมการลงทุนกันมาตั้งแต่อดีต แต่มีนักลงทุนชาวไทยจำนวนน้อยที่ไปลงทุนในประเทศมาเลเซีย เป็นผลมาจากนโยบายภูมิบุตรา (เชื้อชาติมาเลย์ สัญชาติมาเลย์) ของรัฐบาลมาเลเซียซึ่งจำกัดสิทธิต่างๆ กับนักลงทุนต่างชาติรวมถึงนักธุรกิจมาเลเซียที่มีเชื้อสายจีน ส่งผลให้นักลงทุนต่างชาติไม่สามารถถือหุ้นเกิน 49% ของทุนจดทะเบียนทั้งหมด และมีผู้ร่วมลงทุนที่เป็นภูมิบุตราร่วมถือหุ้นในสัดส่วน 51% ของทุนจดทะเบียนทั้งหมด

ปัญหาและอุปสรรค

1. ด้านการขนส่ง ประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งซึ่งมีข้อบังคับต่างๆ ชัดเจน แต่ขาดการบังคับใช้อย่างจริงจัง เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศมาเลเซียซึ่งมีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งอย่างเข้มงวด เป็นผลให้รถบรรทุกไทยไม่สามารถเดินทางเข้าไปรับขนส่งสินค้าในประเทศมาเลเซียได้ ในขณะที่รถบรรทุกสัญชาติมาเลเซียกลับสามารถเดินทางเข้าประเทศไทย ทำผลให้ผู้ประกอบการขนส่งชาวไทยเสียเปรียบผู้ประกอบการชาวมาเลเซียมาโดยตลอด

2. ด้านกฎหมาย แม้ว่ารัฐบาลกลางของมาเลเซียจะออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้ แต่รัฐบาลท้องถิ่นก็สามารถออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้ในท้องถิ่นเช่นกัน ในบางกรณีเข้มงวดกว่ากฎหมายส่วนกลาง ส่งผลให้ข้อตกลงระหว่างประเทศไม่สามารถบังคับใช้ได้ ในบางท้องถิ่นเนื่องจากข้อตกลงระหว่างประเทศขัดแย้งกับกฎหมายท้องถิ่น

ข้อเสนอแนะ

1. รัฐบาลไทยควรบังคับใช้กฎหมายที่มีให้เข้มงวดโดยเฉพาะพระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 25 และ 26

2. ด้านท่องเที่ยว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก พร้อมทั้งสร้างมูลค่าและความน่าสนใจให้กับสถานที่ท่องเที่ยว ควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรมให้เป็นรูปธรรมมากกว่าในปัจจุบัน เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดมีศักยภาพเพียงพอที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยว ถ้าได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังจะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนได้

3. ด้านอุตสาหกรรม ควรส่งเสริมให้มีการแปรรูปสินค้าต้นน้ำเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม รวมถึงส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงานและใช้เทคโนโลยีในการผลิตมากขึ้นเพื่อเพิ่มคุณภาพและลดต้นทุนการผลิตสินค้า

วัน เดือน ปี	22 พฤษภาคม 2558	เวลา	08.00 – 09.00 น.
สถานที่	โรงแรม ซากุระ แกรนด์ วิลล์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสมารถ เจริญฤทธิ์	ตำแหน่ง	นายกสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว จังหวัดสตูล
เรื่อง	สภาพการท่องเที่ยวในจังหวัดสตูล		

สภาพการท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ของจังหวัดสตูลเป็นชาวไทยและชาวยุโรป ในอนาคตแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสตูลจะมีการเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย โดยจะมีเส้นทางท่องเที่ยวทางเรือจากเกาะปีนังหรือลังกาวิมายังเกาะหลีเป๊ะ จังหวัดสตูล ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในปัจจุบัน

ในส่วนของการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญปัจจุบันมีเส้นทาง ภูเก็ต-ลังกาวิ (ประเทศมาเลเซีย)-อ่าวนาง (จังหวัดกระบี่) ซึ่งจังหวัดสตูลมีศักยภาพและความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยวแต่ในปัจจุบันยังไม่มีการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ เพราะยังไม่มีโครงสร้างพื้นฐานเพียงพอที่จะรองรับนักท่องเที่ยวได้ เช่น ท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่พักที่สามารถรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวจำนวนมาก สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เป็นต้น

การขนส่งผู้โดยสาร หากเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ เช่น ปีนัง-หลีเป๊ะ หรือลังกาวิ-หลีเป๊ะ สามารถใช้เรือของมาเลเซียหรือเรือไทย แต่ถ้าเป็นเส้นทางเดินเรือภายในประเทศต้องใช้เรือของประเทศนั้นๆ ในการเดินเรือ เช่น ภูเก็ต-หลีเป๊ะ หรือ ปากบารา-หลีเป๊ะ ต้องใช้เรือของไทยเท่านั้น

การดำเนินธุรกิจท่องเที่ยว มีการแบ่งฝ่ายการบริหารจัดการและความรับผิดชอบ กล่าวคือเมื่อนักท่องเที่ยวขึ้นฝั่งของประเทศใด ผู้ประกอบการของประเทศนั้นจะเป็นผู้บริหารจัดการและรับผิดชอบ

การเชื่อมโยงกับอินโดนีเซีย

ปัจจุบันยังไม่มี การเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดสตูลและอินโดนีเซียอย่างเป็นรูปธรรม เส้นทางเดินเรือจากสตูลยังไม่ถึงเกาะสุมาตรา เนื่องจากกระยะทางห่างจากกันมากจึงไม่คุ้มค่ากับการลงทุนเดินเรือ อีกทั้งนักท่องเที่ยวจากเกาะสุมาตราที่ต้องการเดินทางมายังจังหวัดสตูลจำเป็นต้องเดินทางโดยเครื่องบินมาลงที่จังหวัดหาดใหญ่และเดินทางโดยรถยนต์มายังจังหวัดสตูล ทำให้เสียเวลาในการเดินทาง

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

ปัญหาและอุปสรรค

1. เกาะหลีเป๊ะมีการแบ่งพื้นที่บริหารจัดการและรับผิดชอบเป็นสองส่วน คือ 50% เป็นของอุทยานแห่งชาติตะรุเตา และอีก 50% เป็นของเอกชน ตามข้อกำหนดของอุทยานจะมีการปิดพื้นที่ในส่วนของอุทยานปีละ 6 เดือนเพื่อฟื้นฟูสภาพแวดล้อม แต่ไม่มีการให้ข้อมูลที่ชัดเจนกับนักท่องเที่ยว ทำให้เกิดการเข้าใจที่ไม่ถูกต้องว่าพื้นที่ของเอกชนก็ปิดด้วย ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงในช่วงเวลาดังกล่าว

2. ความสามารถด้านภาษาอังกฤษของมัคคุเทศก์ไทยยังไม่ดีพอ ทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับมัคคุเทศก์ต่างประเทศได้ และยังส่งผลให้ไม่สามารถบริการนักท่องเที่ยวได้อย่างเต็มที่

3. ที่พักยังไม่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากได้ในคราวเดียวกัน

ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวหลังจากเปิด AEC โดยเฉพาะอย่างยิ่งความสามารถในพัฒนาภาษาอังกฤษ

2. ควรมีการประกาศที่ชัดเจนเพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดความเข้าใจที่ถูกต้องว่า การปิดเกาะหลีเปะนั้นเฉพาะพื้นที่ของอุทยาน ส่วนแหล่งท่องเที่ยวที่เอกชนรับผิดชอบไม่ได้ปิดแต่อย่างใด

วัน เดือน ปี	22 พฤษภาคม 2558	เวลา	11.00 – 12.00 น.
สถานที่	หอการค้าจังหวัดสตูล 45/14 ถนนสตูลธานี ตำบลพิมาน อำเภอเมือง จังหวัดสตูล		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณวิรัช อรุณอร่ามศักดิ์	ตำแหน่ง	ประธานหอการค้าจังหวัดสตูล
เรื่อง	การค้า การขนส่ง ชายแดน และการท่องเที่ยวในจังหวัดสตูล		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

จังหวัดสตูลมีจุดผ่านแดนอยู่ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือท่ามะลิและจุดผ่านแดนวังประจัน ท่าเรือท่ามะลิซึ่งเป็นด่านทะเลติดต่อกับเกาะลังกาวิของรัฐเคดาห์ สินค้าที่ส่งผ่านท่าเรือท่ามะลิมี 2 ส่วน ในส่วนแรกเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคจากหาดใหญ่เพื่อส่งออกไปยังลังกาวิ โดยใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง และอีกส่วนหนึ่งเป็นการนำเข้า-ส่งออกไปยังเมดาน สินค้าส่งออก ได้แก่ ปลากระตัก และนำเข้า ได้แก่ กะปิ โดยใช้เวลาในการขนส่ง 1 วัน ซึ่งในอดีตสินค้าที่ส่งไปยังเมดานต้องส่งผ่านที่ท่าเรือปีนัง แต่ปัจจุบันเป็นการขนส่งโดยตรงกับเมดาน

ในส่วนของจุดผ่านแดนวังประจัน ตั้งอยู่ที่อำเภอควนโดนซึ่งติดต่อกับทางบกกับรัฐปะลิส โดยที่สินค้าส่วนใหญ่ที่นำเข้า-ส่งออกไปยังมาเลเซียจะเป็นการขนส่งทางบก

การท่องเที่ยวในจังหวัดสตูล

การท่องเที่ยวเป็นการท่องเที่ยวทางเรือเป็นหลัก เนื่องจากจังหวัดสตูลเป็นที่ตั้งของอุทยานแห่งชาติตะรุเตา ซึ่งครอบคลุมหมู่เกาะต่างๆ ในทะเล และนับเป็นอุทยานทางทะเลที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาที่ประเทศไทยประสบปัญหาทางด้านการเมืองและอุทกภัยแต่การท่องเที่ยวของทางจังหวัดสตูลได้รับผลกระทบไม่มากนัก ทั้งนี้เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นคนไทยมากที่สุด รองลงมาเป็นมาเลเซีย และยุโรปเพียงเล็กน้อย

แนวทางการพัฒนา

จังหวัดสตูลและรัฐชายแดนของมาเลเซียมีการค้าขายระหว่างกันมานานแล้วแต่ไม่เป็นกิจลักษณะ ทางหอการค้าจังหวัดสตูลจึงได้ทำ MOU กับหอการค้าของชาวจีนในมาเลเซีย 4 รัฐ ได้แก่ เคดาห์ ปีนัง ปะลิส และเปรัก เพื่อแสวงหาความร่วมมือทางด้านการค้าในอนาคต

นอกจากนั้นยังมีการเสนอแนวคิดการสร้างสะพานจากท่าเรือท่ามะลิผ่านหัวแหลมปยูไปยังปะลิส เป็นระยะทาง 14 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อการค้าขายและการท่องเที่ยว

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

วัน เดือน ปี	22 พฤษภาคม 2558	เวลา	12.00 – 13.00 น.
สถานที่	ท่าเรือตำมะลัง ตำบลตำมะลัง อำเภอเมือง จังหวัดสตูล		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณพรพิศ เล็งแก้ว	ตำแหน่ง	ผู้จัดการ บริษัท อันดามันบิสเนส จำกัด
เรื่อง	การขนส่งผ่านท่าเรือท่าเรือตำมะลัง		

ความเป็นมาของท่าเรือตำมะลัง

ท่าเรือตำมะลังก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจึงดำเนินการโอนให้กรมธนารักษ์เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ ในระยะแรกบริหารจัดการโดยองค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล แต่ประสบปัญหาด้านการบริหารจัดการและการเงิน จึงเปิดประมูลให้เอกชนเป็นผู้เข้ามาบริหารจัดการ โดยบริษัท อันดามันบิสเนส (บริษัทเดินเรือในเส้นทางสตูล-ลังกาวิ มีประสบการณ์ทางด้านการตลาดและการบริหารจัดการฝั่งเรือ ประสบความสำเร็จในการบริหารท่าเรือมาโดยตลอด) เป็นผู้ชนะการประมูล และได้ทำสัญญากับกรมธนารักษ์โดยต้องดำเนินการต่อสัญญาทุก 3 ปี ซึ่งในการต่อสัญญาในแต่ละครั้ง ต้องจ่ายค่าเช่าในอัตราที่สูงขึ้นแก่กรมธนารักษ์

เส้นทางการเดินเรือ

การเดินเรือระหว่างจังหวัดสตูลกับเกาะลังกาวิมีผู้โดยสารส่วนหนึ่งเป็นนักท่องเที่ยว โดยเฉลี่ยมีจำนวน 6,000–7,000 คนต่อเดือน ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย และอีกส่วนหนึ่งเป็นผู้อยู่อาศัยในฝั่งไทยที่ข้ามไปประกอบอาชีพในเกาะลังกาวิ มีจำนวนประมาณ 7,000 คนต่อเดือน เพื่อไปประกอบอาชีพบนเรือประมง งานบริการในร้านอาหาร และกิจการอื่นๆ เป็นผลให้ปริมาณผู้โดยสารทั้งสองกลุ่มมีจำนวนเท่าๆ กัน

เรือที่ใช้ในการขนส่งมีประมาณ 20 ลำ ประกอบด้วยเรือสัญชาติไทยและมาเลเซีย โดยให้บริการวันละ 3 เที่ยว ช่วงฤดูท่องเที่ยวมีปริมาณนักท่องเที่ยวจำนวนมาก วิธีบริหารจัดการ คือ ไม่มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวเดินเรือ แต่จะเพิ่มจำนวนเรือหรือขนาดของเรือให้รองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น เส้นทางสตูล-ลังกาวิ สามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปี เนื่องจากมีเกาะต่าง ๆ เป็นแนวป้องกันมรสุม

นอกจากนี้ยังมีเส้นทางท่องเที่ยวอื่นๆ ได้แก่ เบลาวัน-ปีนัง และ ปีนัง-ลังกาวิ มีผู้ประกอบการเป็นชาวมาเลเซีย ลังกาวิ-หลีเป๊ะ ผู้ประกอบการมีทั้งไทยและมาเลเซีย

การขนส่งสินค้า

สินค้าทุกชนิดจะต้องผ่านท่าเรือศุลกากรซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือโดยสารสินค้าที่ผ่านท่าเรือศุลกากร แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ สินค้าส่งออกไปยังเกาะลังกาวิ ส่วนใหญ่เป็นอาหารสด เนื่องจากลังกาวิมีพื้นที่ทำการเกษตรน้อย ร้อยละ 80 ของอาหารต้องนำเข้าจากประเทศ

ไทย และสินค้าอีกส่วนหนึ่งส่งออกไปยังประเทศมาเลเซีย เรือที่ใช้ขนส่งสินค้านั้นเป็นเรือไม้
ดัดแปลงมีขนาดปานกลาง เนื่องจากร่องน้ำมีความลึกเพียง 3 เมตร ทั้งนี้ไม่มีสินค้าตู้ผ่านท่าเรือ

ข้อเสนอแนะ

ท่าเรือท่ามะลิ้งมีท่าเทียบเรือยอร์ช แต่ไม่ได้ใช้งานมากกว่า 20 ปี ทั้งนี้เพราะร่องน้ำตื้นเขิน
เรือไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ จึงควรมีการขุดลอกร่องน้ำให้สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้เพื่อจะ
ได้ใช้งานท่าเรือได้อย่างคุ้มค่ากับเงินที่ได้ลงทุนก่อสร้างและเป็นการสร้างโอกาสด้านการท่องเที่ยว
ทางทะเลให้กับจังหวัดสตูล

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

วัน เดือน ปี	26 พฤษภาคม 2558	เวลา	17.00 – 18.00 น.
สถานที่	ร้านช้างเผือก Lotte Mall เมือง Medan		
ผู้ให้ข้อมูล	Mr. Reynaldo Siahaan	ตำแหน่ง	อดีตนักศึกษาอินโดนีเซียในประเทศไทย
เรื่อง	การค้า การขนส่ง และการท่องเที่ยวในจังหวัดเมดาน		

การเชื่อมโยงระหว่างไทย-เมดาน

ด้านการท่องเที่ยว ในปัจจุบันมีเส้นทางการบินระหว่างประเทศไทยและเมืองเมดาน ประเทศอินโดนีเซีย 2 เส้นทางการบิน คือ เมดาน-หาดใหญ่ และ เมดาน-กรุงเทพมหานคร ประชาชนในเมดานนิยมเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย เนื่องจากชอบการท่องเที่ยวในต่างประเทศมากกว่าท่องเที่ยวในประเทศตัวเอง ประกอบกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยเครื่องบินระหว่างเมืองเมดานและจาการ์นั้นสูงกว่าเมืองเมดาน-กรุงเทพมหานคร ในแต่ละเที่ยวบินนั้นผู้โดยสารกว่า 90% เป็นชาวอินโดนีเซีย สำหรับนักท่องเที่ยวชาวไทยยังไม่นิยมท่องเที่ยวในประเทศอินโดนีเซียมากนัก

นอกจากกรุงเทพมหานครแล้ว จังหวัดกระบี่และภูเก็ต ยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวชาวอินโดนีเซีย ขณะที่จังหวัดสตูลยังไม่เป็นที่นิยม สินค้าไทยที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวชาวอินโดนีเซีย คือ เสื้อผ้า เครื่องดื่มประเภท ชาวม รุจกิชของชาวไทยในเมืองเมดานยังมีจำนวนน้อยและมีเพียงธุรกิจร้านอาหารเท่านั้น

ด้านสังคม ประชากรที่อาศัยอยู่บนเกาะสุมาตรา มีความแตกต่างจากชาวอินโดนีเซียอาศัยที่อยู่บนเกาะอื่นๆ ของประเทศ คือ มีวิถีชีวิตแบบชนบทมากกว่าวิถีชีวิตแบบเมือง เนื่องจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ยังมีไม่มากนัก และอาชีพส่วนใหญ่ของประชากร คือ การเกษตร ทำให้รูปแบบการดำรงชีวิตยังใกล้ชิดกับธรรมชาติมากกว่าสังคมเมือง

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเกาะสุมาตรายังเป็นไปอย่างช้าๆ เนื่องจากรัฐบาลขาดแคลนงบประมาณ ผิวถนนในเมืองเมดานส่วนใหญ่มีสภาพชำรุด เพราะไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการซ่อมบำรุง ทั้งนี้การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ในเกาะสุมาตราส่วนใหญ่ดำเนินการโดยเอกชน เมืองเมดานในปัจจุบันยังไม่มี การเชื่อมต่อทางถนนกับเมืองอื่นๆ ในประเทศอินโดนีเซีย มีเพียงโครงข่ายถนนภายในเมืองเมดานเท่านั้น

วัน เดือน ปี	17 พฤศจิกายน 2558	เวลา	10.30 – 11.30 น.
สถานที่	ที่ทำการด่านศุลกากรกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณชนุตม์ ศิระสาคร	ตำแหน่ง	นายด่านศุลกากรกันตัง
เรื่อง	สถานการณ์การค้าไทย-อินโดนีเซีย ณ ด่านศุลกากรกันตัง		

สภาพการค้าไทยอินโดนีเซีย

ท่าเรือระหว่างประเทศในอำเภอกันตังมีทั้งหมด 5 ท่า เป็นท่าเรือของรัฐ 1 ท่า ได้แก่ ท่าเรือกันตังซึ่งเทศบาลกันตังเป็นผู้บริหารแต่ประกอบการโดยเอกชน สินค้าที่ผ่านท่าเรือส่วนใหญ่เป็นสินค้าตู้โดยขนส่งเปลี่ยนที่ท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซีย และท่าเรือเอกชน 4 ท่า ได้แก่ ท่าเรือยูโสบ อินเตอร์เนชั่นแนล ซึ่งเป็นท่าเรือเอกชนแห่งแรกที่เป็นท่าเทียบท่าเรืออนุวัติตามพระราชบัญญัติศุลกากร โดยมีเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำอยู่ตลอด 24 ชั่วโมง ท่าเรือตรังฮาเบอร์ ท่าเรือโชคชัย และท่าขนถ่ายปูนซีเมนต์ โดยสินค้าผ่านท่าเรือเอกชนส่วนใหญ่เป็นสินค้าเทกองและสินค้าทั่วไป นอกจากนี้ยังมีท่าเรือนาเกลือ ซึ่งเป็นก่อสร้างแล้วเสร็จปี 2557 บนพื้นที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง ปัจจุบันยังไม่เปิดให้บริการ เนื่องจากอยู่ในระหว่างการหาเอกชนเข้าประกอบการ

สินค้าส่งออกไปยังประเทศอินโดนีเซียที่สำคัญ ได้แก่ แร่ยิปซัม ปูนปาสเตอร์ น้ำมันขันทองม้วนใหญ่ ส่วนสินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ ถ่านหิน ซึ่งนำเข้าโดยบริษัทปูนซีเมนต์ไทย อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

สภาพการขนส่ง

การขนส่งในอำเภอกันตังมีระบบรางเข้าถึงสามารถช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางบกได้ ปัจจุบันยังคงมีการขนส่งเบาบางอยู่ เฉลี่ยแล้ววันละ 1 ขบวน ส่วนการขนส่งทางทะเล เรือที่ใช้ในการขนส่งส่วนใหญ่เป็นเรือลำเลียงของประเทศมาเลเซีย ซึ่งขนส่งไปเพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือปีนัง

จุดเด่นและอุปสรรค

จุดเด่นของท่าเรือในอำเภอกันตัง คือ มีระบบรางเข้าถึง ซึ่งสามารถช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการได้ ส่วนอุปสรรคที่สำคัญมีอยู่ 2 ข้อ ได้แก่

1. จังหวัดตรัง หรืออำเภอกันตัง ไม่มีฐานการผลิตสินค้า ทั้งโรงงานหรืออุตสาหกรรม จึงทำให้ไม่มีความต้องการขนส่งสินค้าเพียงพอที่จะดึงดูดให้เรือเข้ามาให้บริการ

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

2. ทำเรือกันตังมีร่องน้ำที่ตื้นซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือที่มีขนาดใหญ่ แม้จะมีการ
สร้างท่าเรือนาเกลือบริเวณปากอ่าวที่สามารถรองรับเรือที่มีขนาด 4,000 ตันกรอส แต่บริเวณ
ดังกล่าวนั้นโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ยังไม่พร้อมเท่ากับท่าเทียบเรืออื่น

การเชื่อมโยงโครงข่ายไทยกับอินโดนีเซีย

ปัจจุบันหน่วยงานศุลกากรนั้นมีความพร้อมสำหรับการให้บริการแก่ผู้ประกอบการทั้ง
ระบบสารสนเทศและกำลังคน แต่เนื่องจากสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่ทั้งจังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย
และเกาะสุมาตราเหนือมีการเพาะปลูกการเกษตรค่อนข้างเหมือนกัน จึงทำให้มีการค้าขายระหว่าง
กันน้อยมาก อีกทั้งจังหวัดตรังนั้นไม่มีอุตสาหกรรม หรือฐานการผลิตสินค้าที่มากพอที่ต้องนำเข้า
วัตถุดิบจากต่างประเทศ จึงทำให้การค้ากับประเทศอินโดนีเซียหรือเกาะสุมาตรา นั้นน้อยมาก
ยกเว้นถ่านหินที่มีการขนถ่ายกันอยู่เนื่องจากมีฐานการผลิต คือ บริษัทปูนซีเมนต์ ตั้งอยู่ที่อำเภอ
ทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

วัน เดือน ปี	11 พฤศจิกายน 2558	เวลา	15.30-16.30 น.
สถานที่	ที่ทำการด่านศุลกากรสตูล จังหวัดสตูล		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสมชัย เศรษฐวิวัฒนกุล คุณณรงค์ วงษ์อินทรีแดง	ตำแหน่ง	นายด่านศุลกากรสตูล ผู้ช่วยนายด่านศุลกากรสตูล
เรื่อง	สถานการณ์การค้าไทย-อินโดนีเซีย ณ ด่านศุลกากรสตูล		

สภาพการค้าโครงข่าย IMT-GT

ท่าเรือขนส่งสินค้าในจังหวัดสตูลนั้นมีเพียง 1 ท่าได้แก่ ท่าเรือท่ามะลัง การค้าการขนส่งไปยังประเทศมาเลเซียหรืออินโดนีเซียนั้นค่อนข้างมีน้อย เฉลี่ยแล้วประมาณปีละ 150 ล้านบาท สินค้าที่ส่งออกส่วนใหญ่มักขนส่งไปยังเกาะที่อยู่ใกล้ๆ เช่น เมืองลงซาห์ (Langsa) ประเทศอินโดนีเซีย หรือเกาะลังกาวิ รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ อัญมณี หอมหัวใหญ่ น้ำตาลทรายขาว ข้าวเจ้า กระเบื้องมุงหลังคา และสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ปลา กะพงขาวแช่เย็น แมงดาทะเลสด แป้งสาลี หอยจู้บแจ่ง เป็นต้น

สภาพการขนส่ง

เนื่องจากบริเวณท่าเรือมีร่องน้ำที่ตื้นมาก ช่วงที่น้ำขึ้นสูงสุดมีความลึกเพียง 1 เมตร ส่วนช่วงน้ำลงบางแห่งประชาชนสามารถเดินข้ามไปมาได้ เรือที่ใช้ขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จึงเรือที่มีขนาดเล็กประมาณ 25 ตันกรอส ซึ่งสามารถขนส่งได้ระยะทางใกล้ๆ เท่านั้น

ปัญหาและอุปสรรค

อุปสรรคสำคัญ คือ ท่าเรือท่ามะลัง เป็นท่าเรือที่มีขนาดเล็กและมีร่องน้ำตื้น ทำให้เรือที่สามารถเข้ามาขนส่งสินค้าได้เป็นเรือขนาดเล็กเท่านั้น นอกจากนี้แล้วบริเวณปากอ่าวยังมีปัญหาเรื่องการลักลอบนำเข้าสินค้าหนีภาษีจากเกาะลังกาวิด้วย

การเชื่อมโยงโครงข่ายไทยกับอินโดนีเซีย

ปัจจุบันนโยบายของจังหวัดสตูลได้ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวเป็นหลัก ส่งผลให้การพัฒนาด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลยังไม่มีนโยบายที่ชัดเจน อย่างไรก็ตามหากมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราจะทำให้การขนส่งผ่านจังหวัดสตูลนั้นมีปริมาณสินค้าเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากจะช่วยให้อินค้าที่ออกผ่านด่านศุลกากรสะเตา หรือด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ไปยังท่าเรือปีนังสามารถมาขนส่งที่ท่าเรือปากบาราแทน ซึ่งเมื่อมีเรือขนส่งสินค้าแล้วจะทำให้การค้าการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศอินโดนีเซีย หรือเกาะสุมาตราเหนือผ่านจังหวัดสตูลเพิ่มมากขึ้น