

บทที่ 2

การขนส่งชายฝั่งไทย

ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลยาวกว่า 2,600 กิโลเมตร มีจังหวัดที่ติดชายทะเลถึง 23 จังหวัด ประกอบด้วยจังหวัดทางฝั่งอันดามัน 6 จังหวัด ได้แก่ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรังและสตูล รวมระยะทาง 954 กิโลเมตร และฝั่งอ่าวไทย 17 จังหวัด มีระยะทาง 1,660 กิโลเมตร ทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีการใช้การขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง โดยชายฝั่งอ่าวไทย มีการขนส่งสินค้าชายฝั่งในปริมาณมากกว่าฝั่งอันดามัน ประเทศไทยมีท่าเรือประเภทต่าง ๆ ตลอดแนวชายฝั่งถึง 443 ท่า ประกอบด้วยท่าเรือสินค้า 147 ท่า ท่าเรือประมง 222 ท่า และท่าเรือท่องเที่ยว 74 ท่า การขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลเป็นการขนส่งที่ใช้เส้นทางที่มีอยู่ตามธรรมชาติ โดยที่ไม่เสียค่าก่อสร้าง อีกทั้งข้อได้เปรียบสำคัญของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง คือ สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ มีต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำกว่า ประหยัดพลังงานได้มากกว่า และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ

ตารางที่ 2 แสดงเขต พื้นที่ ความยาวชายฝั่ง จำนวนเกาะ ของจังหวัดที่ติดทะเลในประเทศไทย

จังหวัดที่ติดทะเล	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความยาวชายฝั่ง (กม.)	จำนวนเกาะ
ทางฝั่งอันดามัน			
ระนอง	3,298.045	169	55
พังงา	4,170.885	239.25	141
ภูเก็ต	570.034	185	37
กระบี่	4,708.512	160	154
ตรัง	4,941.439	150	56
สตูล	2,807.522	144.80	102
ทางฝั่งอ่าวไทย			
สมุทรปราการ	1,004,092	45	0
กรุงเทพมหานคร	1,568,737	5.5	0
สมุทรสาคร	872.35	41.8	0
สมุทรสงคราม	416.7	23	0
เพชรบุรี	6,225.138	75	0
ประจวบคีรีขันธ์	6,367.62	251	25
ตราด	2,885.794	180	65
จันทบุรี	6,338.0	80	19
ระยอง	3,552	95	17
ชลบุรี	4,363	160	45
ฉะเชิงเทรา	5,351	15	0
ชุมพร	6,009.0	222	54

จังหวัดที่ติดทะเล	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความยาวชายฝั่ง (กม.)	จำนวนเกาะ
สุราษฎร์ธานี	13,079.61	156	106
นครศรีธรรมราช	9,942,502	225	8
สงขลา	7,393,889	150	5
ปัตตานี	1,940.35	120	4
นราธิวาส	4,475.43	50	2
รวม	12,605,097.32	2,942.35	895

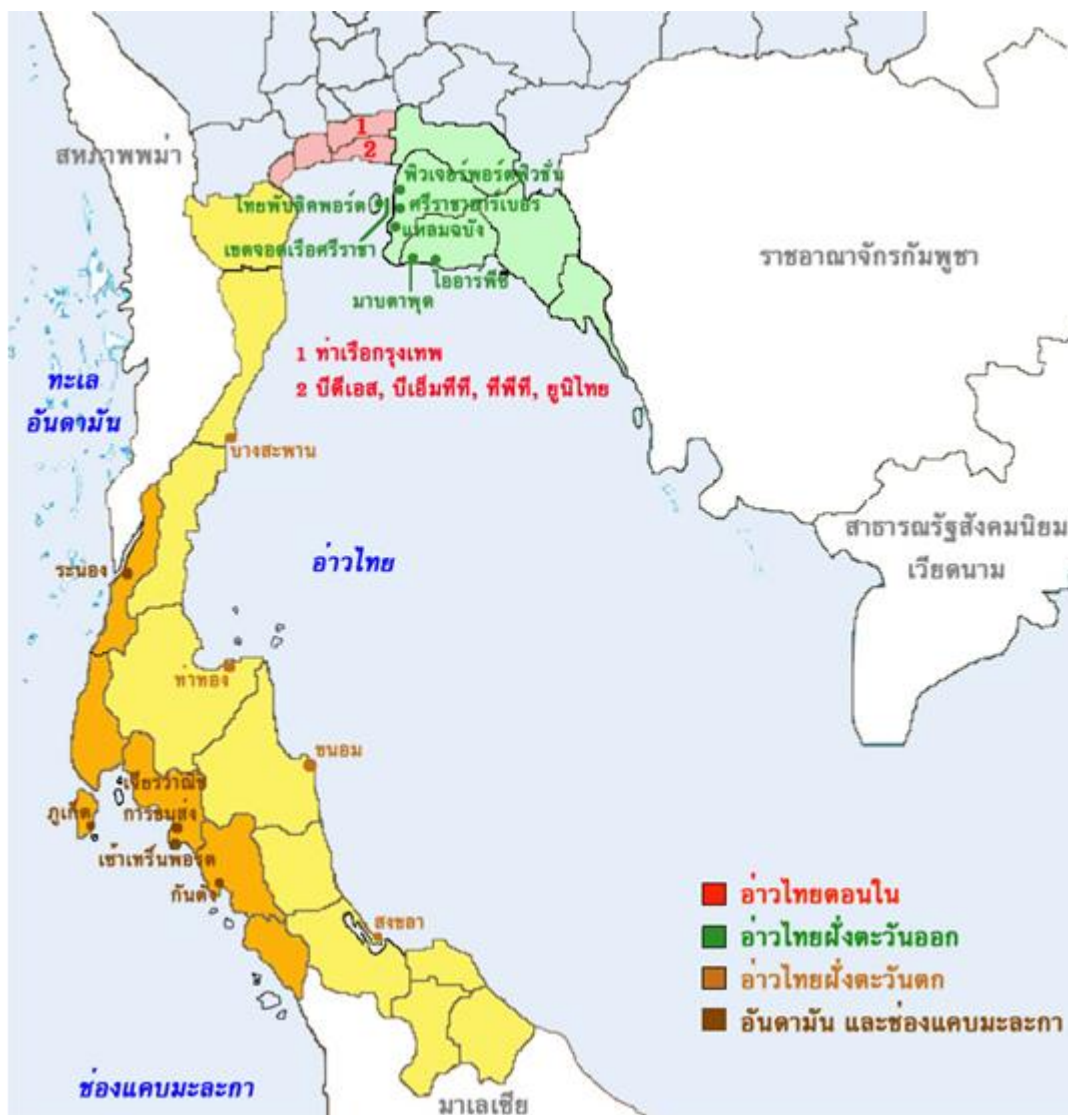
ที่มา: โครงการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล. ข้อมูลจังหวัดชายทะเล

2.1. ท่าเรือชายฝั่งในประเทศไทย

ท่าเรือชายฝั่งอาจจำแนกตามทำเลที่ตั้งชายฝั่ง ออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

1) อ่าวไทยตอนใน

หมายถึง อ่าวไทยส่วนที่เป็นปากอ่าวไทย หากพิจารณาจากแผนที่ประเทศไทยจะมีลักษณะคล้ายอักษร “ก” อ่าวไทยตอนในเป็นบริเวณที่แม่น้ำสายสำคัญของประเทศไทยไหลลงสู่ทะเล ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำแม่กลอง ได้แก่ จังหวัดสมุทรปราการ สมุทรสาคร และสมุทรสงคราม นอกจากนี้ยังรวมถึงกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นที่ตั้งของท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศ ท่าเรือชายฝั่งที่มีความสำคัญ ได้แก่



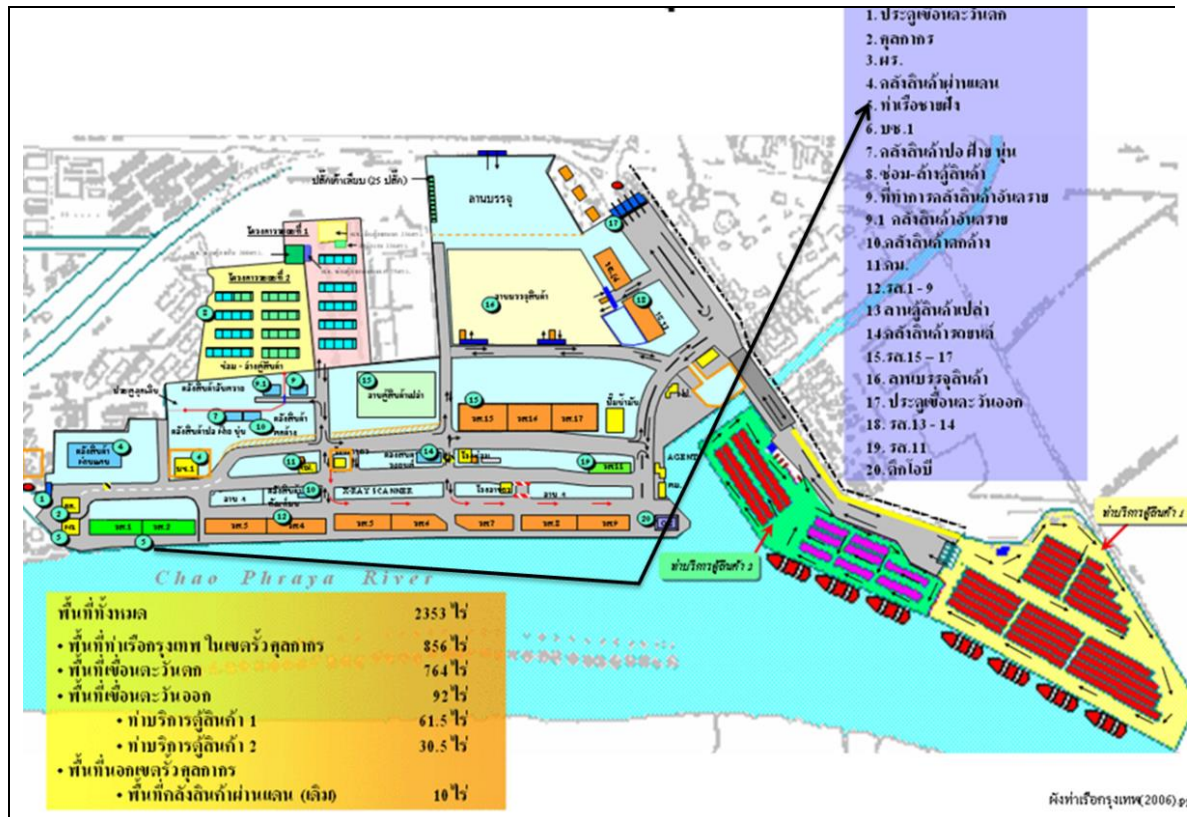
รูปที่ 3 ท่าเรือชายฝั่งของประเทศไทย

ที่มา: สุมาลีและคณะ. การศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย, 2552.

- ท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพ ตั้งอยู่บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง 28.5 บริเวณปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ห่างจากปากแม่น้ำ 26 กิโลเมตร ท่าเรือกรุงเทพมีขีดจำกัดในการรับเรือสินค้าที่มีขนาดไม่เกิน 20,000 dwt. กินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร และความยาวของเรือไม่เกิน 172 เมตร ทำให้เรือสินค้าตู้แฉะจอดที่ท่าเรือเป็นเรือ feeder เท่านั้น ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในแม่น้ำเจ้าพระยา ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันออก 8 ท่า ความยาวรวม 1,528 เมตร ท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันตก 10 ท่า ความยาวรวม 1,660 เมตร หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย 36 หลัก ความยาวรวม 1,400 เมตร หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ 25 หลัก ความยาวรวม 1,520 เมตร

และทุ่นผูกเรือสาธิตประดิษฐ์ 5 ทุ่น ความยาวรวม 1,580 เมตร สามารถให้บริการแก่เรือสินค้าทั่วไปได้ 28 ลำในคราวเดียว



รูปที่ 4 แผนผังท่าเรือกรุงเทพ

ที่มา: ท่าเรือกรุงเทพ, 2551.

นอกจากการให้บริการแก่เรือทั่วไปแล้ว ท่าเรือกรุงเทพมีบริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง และเรือลำเลียงภายในประเทศจอดขนถ่ายและขนส่งสินค้า โดยปรับปรุงใช้ท่าเทียบเรือและพื้นที่โรงพักสินค้า 1 และ 2 พร้อมประกาศเป็นพื้นที่นอกเขตรั้วสุทธานครชั่วคราว มีการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ดังนี้

- ท่าเทียบเรือยาว 400 เมตร ลึก 8.5 เมตร รับเรือขนาด 12,000 ตันได้พร้อมกัน 2 ลำ
- โรงพักสินค้าขนาด 6,000 ตารางเมตร จำนวน 2 หลัง
รับน้ำหนักได้ประมาณ 1.5 ตัน/ตรม
- ลานวางสินค้าภายนอกประมาณ 17,000 ตารางเมตร
รับน้ำหนักได้ประมาณ 2 ตัน/ตรม.

การทำเรือได้กำหนด อัตราค่าธรรมเนียมสำหรับเรือชายฝั่ง ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 อัตราค่าธรรมเนียมเรือชายฝั่ง

เรือ	เรือขนาด 750 - 2,250 GT	2.5 บาท/ GT. (until 30 Sept. 07)		
	เรือขนาด 2,250 GT ขึ้นไป	5 บาท/ GT . (until 30 Sept. 07)		
	ค่าบริการเรือจอดเทียบท่า	1 บาท/ GT/ วัน		
สินค้าทั่วไป	บริการรับมอบ-ส่งมอบ และฝากเก็บ 10 วันแรก อัตรารวม 23 บาทต่อตัน ตั้งแต่วันที่ 11 ขึ้นไป ค่าฝากเก็บวันละ 5 บาทต่อตัน			
ตู้สินค้า	ค่าบริการเหมาจ่ายแบบครบวงจรฝากเก็บได้ 10 วัน			
	ขาออก	ตู้ 20'	ตู้ 40'	ตู้ 45'
	Lifting Charge	700	1,200	1,400
	Wharf Handling Charge	465	930	990 (until 30 Sep. 07)
	Storage Charge (บาท/วัน)			
	- วันที่ 1-10	0	0	0
	- วันที่ 11-17 (Laden)	160	320	360
	(MYT)	25	50	60
	- ตั้งแต่วันที่ 18 (Laden)	275	550	615
	(MYT)	50	100	120
	สินค้าบรรจุเข้าตู้สินค้า	650	1,430	1,898
	ควบคุมการบรรจุสินค้า	200	400	400
	ขาเข้า			
	Lifting Charge (by ShipCrane)	250	425	500
	Wharfage FCL	370	630	740
	LCL	810	1,380	1,620
	MTY	340	580	680

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย. บริการของท่าเรือชายฝั่ง, 2551.

2) อ่าวไทยฝั่งตะวันออก

อ่าวไทยตะวันออกเป็นชายฝั่งที่ใหญ่และมีระดับน้ำลึกที่สุดของประเทศ ท่าเรือในชายฝั่งทะเลด้านนี้เป็นท่าเรือน้ำลึก โดยส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรีและระยอง ซึ่งท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่

- ท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งอยู่บนแหลมฉบังอยู่นอกเกาะสีชัง มีการสร้างเขื่อนกัน มีความยาว 1,300 เมตร เพื่อช่วยกักบังคลื่นลม และขุดร่องน้ำ 17 เมตร ในปัจจุบันประกอบด้วยแอ่งจอดเรือ (Basin) 3 แอ่ง คือ

- แอ่งจอดเรือที่ 1 มีความกว้าง 400 เมตร ยาว 1,600 เมตร ระดับน้ำลึก 14 เมตร สามารถรับเรือขนาด 60,000 – 80,000 dwt. มีจำนวนท่าเทียบเรือ 11 ท่า แบ่งเป็น ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (5 ท่า) ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ (3 ท่า) ท่าเทียบเรือโดยสารและท่าเทียบเรือรถยนต์ (1 ท่า) ท่าเทียบเรือรถยนต์ (1 ท่า) และท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปประเภทเทกอง (น้ำตาลและกากน้ำตาล) 1 ท่า มีความสามารถในการรองรับตู้สินค้า 4 ล้านที.อี.ยู
- แอ่งจอดเรือที่ 2 มีความกว้าง 500 เมตร ยาว 1,800 เมตร ระดับน้ำ 16 เมตร สามารถรองรับเรือขนาด Post Panamax ขนาด 80,000 dwt. มีจำนวนท่าเทียบเรือ 7 ท่า แบ่งเป็น ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (6 ท่า) และ ท่าเทียบเรือรถยนต์และเรือสินค้าทั่วไป (1 ท่า) มีความสามารถในการรองรับตู้สินค้า 6.8 ล้านที.อี.ยู
- แอ่งจอดเรือ ที่ 3 มีความกว้าง 800 เมตร ยาว 2,000 เมตร และขยายเป็น 3,000 เมตร ในอนาคต ระดับน้ำ 18 เมตร สามารถรองรับเรือขนาด Super Post Panamax ขนาด 100,000 dwt. มีจำนวนท่าเทียบเรือ 9 ท่า แบ่งเป็น ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (7 ท่า) ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า (1 ท่า) และท่าเทียบเรือรถยนต์ (1 ท่า) มีความสามารถในการรองรับตู้สินค้า 8 ล้านที.อี.ยู

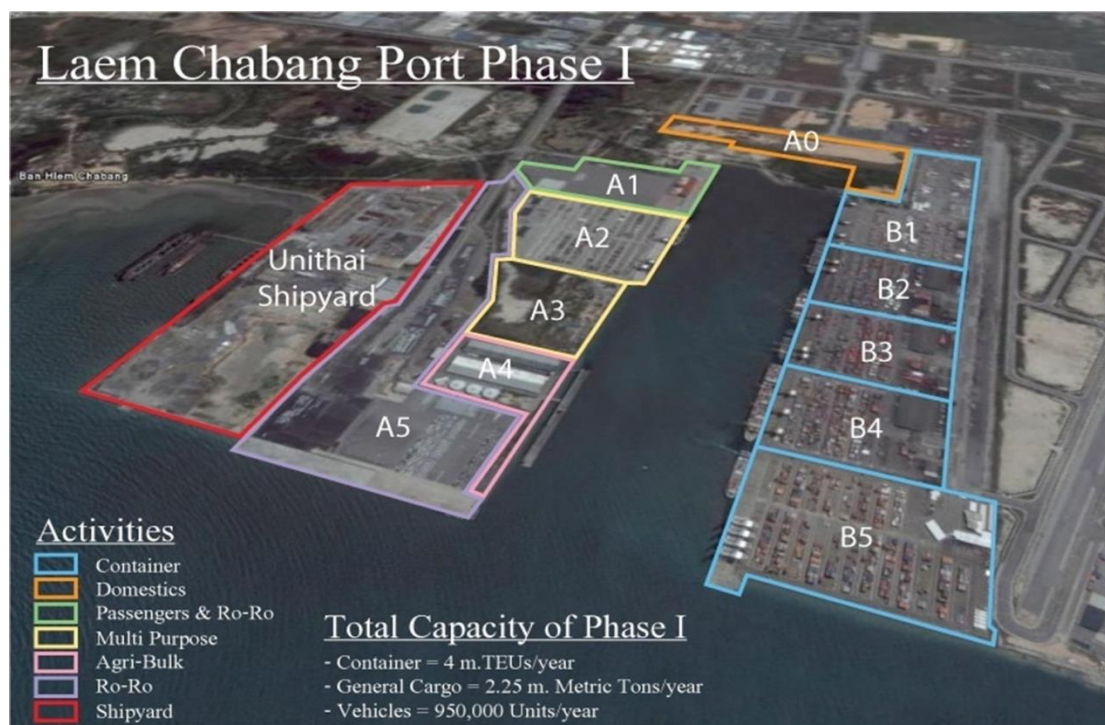


รูปที่ 5 แอ่งจอดเรือบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง, 2558.

เดิม ท่าเรือแหลมฉบังได้กำหนดแนวทางการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งไว้ในท่าเทียบเรือ A0 ให้เป็นท่าเอนกประสงค์และท่าเทียบเรือชายฝั่ง ซึ่งสามารถรับเรือสินค้าระหว่างประเทศและเรือชายฝั่งได้ในเวลาเดียวกัน เนื่องจากแผนธุรกิจของท่าเทียบเรือดังกล่าวมีลักษณะผสมผสานการให้บริการทั้งแก่ตู้สินค้านำเข้าระหว่างประเทศจากเรือคอนเทนเนอร์ สินค้าประเภทหีบห่อจากเรือสินค้าทั่วไปและสินค้าที่บรรทุกยานพาหนะ (Ro/Ro) ที่ขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ โดยมีแผนรับเรือตู้สินค้านำเข้าชายฝั่งและทางลำนํ้าเพียงส่วนน้อยเท่านั้น ทำให้เรือชายฝั่งต้องเข้าเทียบท่าเรือระหว่างประเทศเพื่อขนถ่ายตู้สินค้าส่งออกขึ้นท่า รอบรรทุกลงเรือสินค้าระหว่างประเทศ หรือรับตู้สินค้าเข้าจากท่าเทียบเรือ

ระหว่างประเทศโดยตรง เมื่อมีเรือระหว่างประเทศเข้ามาจอดเทียบท่า จึงต้องรอเรือชายฝั่งบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าให้เสร็จเรียบร้อยก่อน หรือเรือชายฝั่งจะต้องไปเทียบท่าเรืออื่นแทน การที่เรือชายฝั่งเข้าเทียบท่าเรือระหว่างประเทศทำให้เกิดปัญหาตารางเรือเทียบท่า (Berthing Window) ของท่าเทียบเรือระหว่างประเทศเต็ม โดยปกติผู้ประกอบการจะให้สิทธิแก่เรือสินค้าระหว่างประเทศเป็นลำดับแรกก่อน เรือชายฝั่งจึงต้องไปเทียบท่าอื่นแทนทำให้มีค่ายกขนและค่าเคลื่อนย้ายตู้สินค้าซ้ำซ้อน รวมทั้งมีต้นทุนเรือคอยเทียบท่า (Waiting Time) ที่สูง ซึ่งในปัจจุบัน ท่าเรือแหลมฉบังยังไม่มีท่าเทียบเรือที่ให้บริการแก่เรือชายฝั่งเป็นท่าเรือบริการสาธารณะโดยเฉพาะ



รูปที่ 6 แสดงรายละเอียดประเภทท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 1

ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง, 2558.

ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีแนวความคิดที่จะก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่งเป็นการเฉพาะ ให้บริการเป็นท่าสาธารณะที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เป็นพื้นที่บริเวณกันแ่งจอดเรือที่ 1 (Basin 1) ตั้งอยู่ระหว่างท่าเทียบเรือโดยสาร A1 และท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ A0 ลักษณะหน้าท่าเป็นรูปตัว L ความกว้าง 30 เมตร ความยาวหน้าท่า 120 เมตร และ 125 เมตร ขนาดของแ่งจอดเรือ เท่ากับ 115 x 120 เมตร ความลึก 10 เมตร (MSL) สามารถรับเรือชายฝั่งขนาดระวางบรรทุก 3,000 DWT ขนตู้สินค้าได้คราวละ 200 เดทเวทตัน และขนาด 1,000 เดทเวทตัน ได้อย่างละ 1 ลำ พร้อมกันในเวลาเดียว พร้อมติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าและปั้นจั่นจัดเรียงตู้สินค้าในลานเพื่อไว้รับตู้สินค้าได้ถึง 300,000 TEU/ปี³

³ มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2558

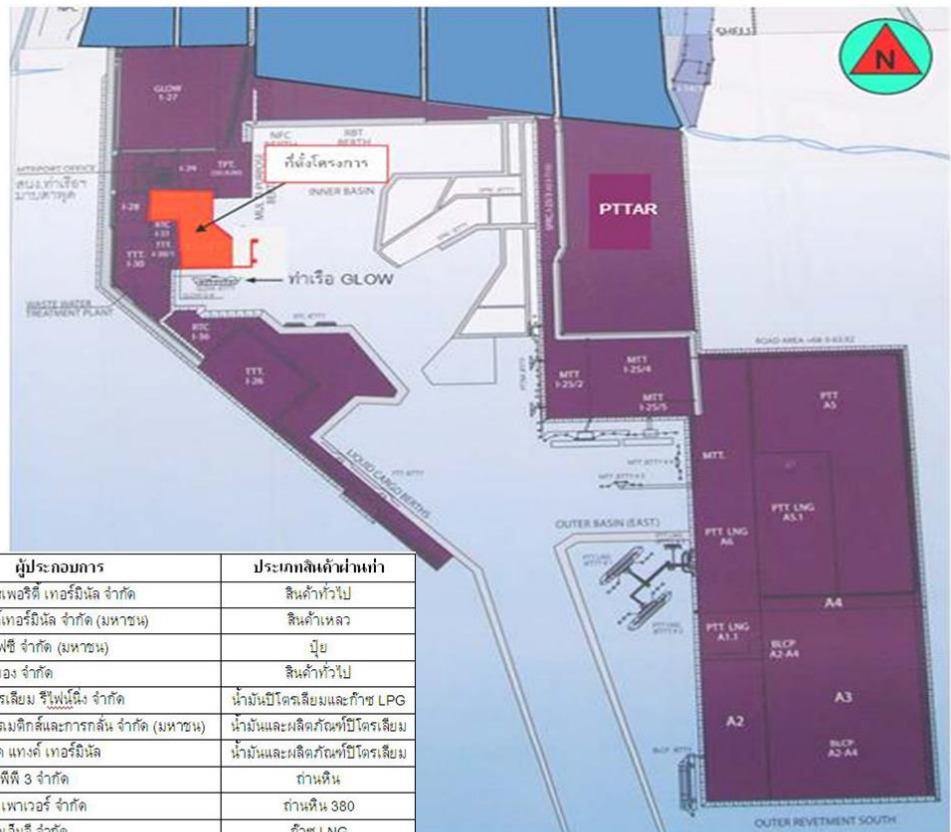


รูปที่ 7 บริเวณท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ของท่าเรือแหลมฉบัง
ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง, 2558

- ท่าเรือมาบตาพุด จากแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก กำหนดให้บริเวณพื้นที่มาบตาพุดเป็นแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ โดยมีท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นสาธารณูปโภคหลัก ได้มีการวางแผนพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2526 ต่อมาในปี พ.ศ.2531 ความต้องการใช้ท่าเรือขนถ่ายสินค้าเหลวจากกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมีบริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและสินค้าทั่วไป มีความชัดเจนมากขึ้น วันที่ 16 กุมภาพันธ์ คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ กนอ. ปรับปรุงรูปแบบการก่อสร้างที่มีอยู่แล้ว และดำเนินการก่อสร้างให้เหมาะสมกับสภาพความต้องการใช้ทำในขณะนั้น ในเดือนตุลาคม 2532 จึงได้เริ่มสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมและสามารถดำเนินการสร้างเสร็จตามโครงการเมื่อเดือนมีนาคม 2535 และได้เปิดท่าเรืออย่างเป็นทางการเมื่อ วันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2536 ท่าเรือแบ่งตามลักษณะการให้บริการเป็น 2 ประเภท คือ
 - 1) ท่าเรือสาธารณะ (Public Berths) หมายถึง ท่าเรือที่ไม่จำกัดจำนวนผู้ใช้บริการ โดยกรมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน รวมทั้งท่าเทียบเรือให้ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือทั่วไป ของบริษัท ไทยพรอสเพอริตี้ เทอร์มินอล จำกัด (TPT) และท่าเทียบเรือสินค้าเหลว บริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (TTT)
 - 2) ท่าเรือเฉพาะกิจ (Specific Berth) เป็นท่าที่จำกัดจำนวนผู้ใช้บริการเฉพาะในกลุ่มของผู้ประกอบการเท่านั้น โดยเอกชนหรือผู้ประกอบการจะต้องลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือและ

สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเองทั้งหมด ผู้ลงทุนทำเทียบเรือเฉพาะกิจมีทั้งสิ้น 10 ราย ประกอบด้วย

- บริษัทปุยเอ็นเอฟซี จำกัด (NFC)
- บริษัทท่าเรือระยอง จำกัด (RBT)
- บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) (SPRC)
- บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) (PTTGC)
- บริษัท มาบตาพุดแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (MTT)
- บริษัท โกลว์ เอสพีพี3 จำกัด (GLOW SPP3)
- บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด (BLCP)
- บริษัท พีทีที แอลเอ็นจี จำกัด (PTTLNG)
- บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (PTT TANK)
- บริษัท ระยอง เทอร์มินัล จำกัด (RTC)



ท่าเทียบเรือ	ผู้ประกอบการ	ประเภทสินค้าผ่านท่า
TPT	บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินัล จำกัด	สินค้าทั่วไป
TTT	บริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)	สินค้าเหลว
NFC	บริษัท ปุยเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน)	ปุ๋ย
RBT	บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด	สินค้าทั่วไป
SPRC	บริษัท สตาร์ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน)	น้ำมันปิโตรเลียมและก๊าซ LPG
PTTAR	บริษัท ปตท.อะโรมาติกส์และการกลั่น จำกัด (มหาชน)	น้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม
MTT	บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล	น้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม
Glow	บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด	ถ่านหิน
BLCP	บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด	ถ่านหิน 380
PTT LNG	บริษัท พีทีที แอลเอ็นจี จำกัด	ก๊าซ LNG
PTT Tank	บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม
RTC	บริษัท ระยอง เทอร์มินัล จำกัด	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

รูปที่ 8 พื้นที่ท่าเรือนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

ที่มา: การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 2558

นอกจากนี้ในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ยังมีท่าเรือชายฝั่งของภาคเอกชนอีกหลายท่า ได้แก่ ท่าเรือ ศรีราชาฮาเบอร์ ท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น ท่าเรือไทยพาณิชย์พอร์ต และเขตจอดเรือศรีราชา



รูปที่ 9 ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์



รูปที่ 10 ท่าเรือฟิวเจอร์พอร์ตฟิวชั่น



รูปที่ 11 เขตจอดเรือศรีราชา



รูปที่ 12 ท่าเรือไทยพัลลิกพอร์ท

3) อ่าวไทยฝั่งตะวันตก

อ่าวไทยฝั่งตะวันตกนับเป็นชายฝั่งที่ยาวที่สุดของประเทศไทย มีท่าเรือชายฝั่งที่สำคัญได้แก่ ท่าเรือประจวบ และท่าเรือขนอม



รูปที่ 13 ท่าเรือประจวบ



รูปที่ 14 ท่าเรือขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช

4) อัดน้ำมันและช่องแคบมะละกา

ชายฝั่งอัดน้ำมันและช่องแคบมะละกาเป็นชายฝั่งด้านมหาสมุทรอินเดีย โดยท่าเรือชายฝั่งที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือเจียรวานิช ท่าเรือเซาเทิร์นพอร์ต



รูปที่ 15 ท่าเรือภูเก็ต

นอกจากท่าเรือที่ตั้งของท่าเรือดังกล่าวแล้ว ยังมีกลุ่มท่าเรือที่ให้บริการแก่เรือชายฝั่ง ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีท่าเรือที่อยู่บริเวณปากแม่น้ำใหญ่ เช่น ท่าเรือสงขลา ท่าเรือท่าทองที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งท่าเรือเหล่านี้ให้บริการแก่เรือชายฝั่ง ปัญหาเกี่ยวกับท่าเรือเหล่านี้ คือ เรือร่อนน้ำที่ตื้นเขิน เรือไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ตลอดเวลา ต้องรอน้ำขึ้น หรือต้องรอให้หน่วยงานภาครัฐทำการขุดลอกร่องน้ำเป็นประจำ ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงร่องน้ำสูง



รูปที่ 16 ท่าเรือสงขลา



รูปที่ 17 ท่าเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี



รูปที่ 18 ท่าเรือเอ็นพีมาริน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

รูปที่ 19 ท่าเรือहरินสุต จังหวัดสงขลา

2.2. เรือค้าชายฝั่ง

เรือค้าชายฝั่งเป็นเรือไทยที่ทำการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองท่าต่าง ๆ ภายในประเทศไทย โดยมีการแจ้งเข้าออก ที่ด่านศุลกากรว่าเป็นเรือค้าชายฝั่ง ปริมาณเรือชายฝั่งตามด่านศุลกากร มีจำนวนเรือชายฝั่งเข้าและออก ณ ด่านศุลกากรแหลมฉบัง มากที่สุด โดยในปี 2556 มีสัดส่วนจำนวนเข้าเทียบท่าคิดเป็นร้อยละ 40 รองลงมา ด่านศุลกากรสมุทรปราการ และด่านมาบตาพุด จังหวัดระยอง คิดเป็นร้อยละ 20 และ 17 ตามลำดับ แนวโน้มเรือชายฝั่งเข้าและออกมีปริมาณสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบจำนวนเรือชายฝั่ง ปี 2553-2556 จำแนกตามด่านศุลกากร

หน่วย: ลำ

ด่านศุลกากร	ขาเข้า				ขาออก			
	2553	2554	2555	2556	2553	2554	2555	2556
แหลมฉบัง จ.ชลบุรี	10,469	10,093	11,038	11,972	10,345	10,047	11,071	12,033
สมุทรปราการ	-	4,627	5,651	6,109	-	4,598	5,594	5,980
มาบตาพุด จ.ระยอง	4,997	4,708	4,963	5,062	5,100	4,748	4,981	5,077
บ้านดอน จ.สุราษฎร์ธานี	2,233	2,086	2,107	1,974	2,192	2,093	2,152	1,969
สมุทรสาคร	878	1,394	1,736	1,726	888	1,395	1,737	1,729
สงขลา	1,141	1,094	1,101	1,075	1,061	997	1,012	1,028
สมุทรสงคราม	689	668	898	858	701	672	899	872
สีชล จ.นครศรีธรรมราช	503	494	461	457	493	492	456	447
ฉะเชิงเทรา	364	340	370	344	363	338	375	343
เกาะหลัก								
ประจวบคีรีขันธ์	428	217	267	267	459	203	334	329
ชุมพร	155	168	153	178	160	164	152	178

ด้านศุลกากร	ขาเข้า				ขาออก			
	2553	2554	2555	2556	2553	2554	2555	2556
ภูเก็ต	46	33	40	55	37	25	30	44
นครศรีธรรมราช	204	181	44	19	206	183	48	21
เกาะสมุย สุราษฎร์ธานี	15	9	2	10	14	7	9	4
รวม	22,122	26,112	28,831	30,106	22,019	25,962	28,850	30,054

ที่มา: กรมเจ้าท่า. รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี พ.ศ. 2554, 2555.

ในปี 2556 เรือค้าชายฝั่ง มีจำนวนเรือแจ้งเข้า-ออก ณ ด้านศุลกากร รวมทั้งสิ้น 60,160 เที่ยวลำ เป็นเรือแจ้งเข้า จำนวน 30,106 ลำ และเรือแจ้งออก จำนวน 30,054 เที่ยวลำ ในจำนวนเรือที่แจ้งเข้า พบว่า เป็นเรือที่แจ้งเข้าที่ด่านแหลมฉบังมากที่สุด จำนวน 11,972 เที่ยวลำ มีสัดส่วนจำนวนเข้าเทียบท่า คิดเป็นร้อยละ 40 รองลงมา ด้านศุลกากรสมุทรปราการ มีเรือที่แจ้งเข้า จำนวน 6,109 เที่ยวลำ คิดเป็นร้อยละ 20 และด่านมาบตาพุด จังหวัดระยองมีเรือที่แจ้งเข้า จำนวน 5,062 เที่ยวลำ คิดเป็นร้อยละ 17

จำนวนเรือที่แจ้งออก พบว่า เป็นเรือที่แจ้งออกที่ด่านแหลมฉบังมากที่สุด จำนวน 12,033 เที่ยวลำ มีสัดส่วนจำนวนออกจากการท่าคิดเป็นร้อยละ 40 รองลงมาด้านศุลกากรสมุทรปราการ มีเรือที่แจ้งออก จำนวน 5,980 เที่ยวลำ คิดเป็นร้อยละ 20 และด่านมาบตาพุด จังหวัดระยองมีเรือที่แจ้งออก จำนวน 5,077 เที่ยวลำคิดเป็นร้อยละ 17 ดังแสดงในตารางที่ 4

เมื่อพิจารณาขนาดของเรือชายฝั่งที่เทียบท่า แล้วพบว่า เรือชายฝั่งที่มีการแจ้งเข้า-ออก ผ่านด้านศุลกากรมีขนาดเรือ ระหว่าง 100-1,000 ตันเนต ดังแสดงในตารางที่ 5

นอกจากนี้ ในปี 2556 จำนวนเรือขาเข้ามีจำนวนเรือแจ้งเข้า 30,106 เที่ยวลำ เป็นเรือเปล่าจำนวน 14,799 เที่ยวลำ คิดเป็นร้อยละ 49 ของจำนวนเรือขาเข้าทั้งหมด ในจำนวนเรือแจ้งขาออก มีจำนวนเรือ 30,054 เที่ยวลำ เป็นเรือเปล่าจำนวน 16,811 เที่ยวลำ คิดเป็นร้อยละ 56 ของจำนวนเรือขาออกทั้งหมด จำนวนเรือเปล่าที่มีอัตราสูง สะท้อนให้เห็นได้ว่า ปริมาณสินค้าที่ขนส่งไป-กลับ ไม่มีความสมดุลกัน ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาบริการขนส่งชายฝั่งประจำเส้นทางในเชิงธุรกิจ ทั้งในแง่ของผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

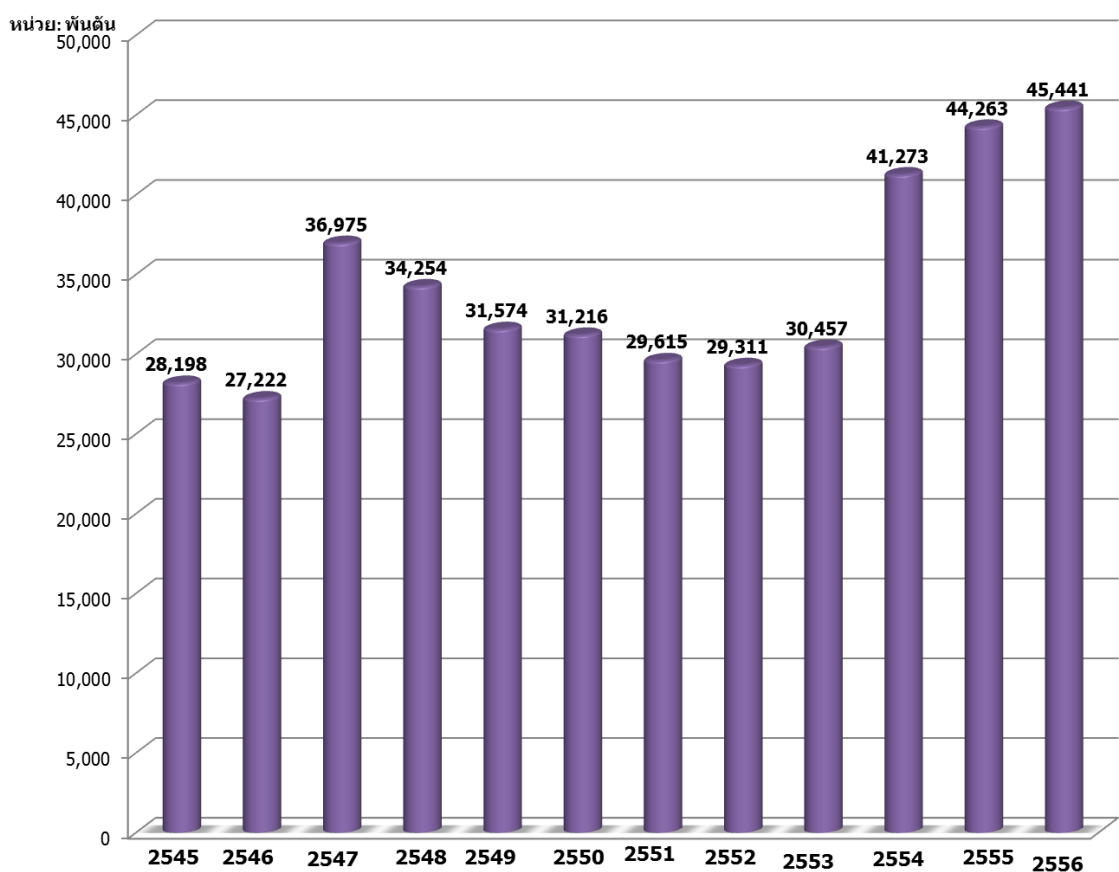
ตารางที่ 5 ปริมาณเรือค้าชายฝั่งในบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี 2556

ขนาดเรือ	ขาเข้า							ขาออก						
	เรือเปล่า		เรือสินค้า			รวม		เรือเปล่า		เรือสินค้า			รวม	
	เที่ยวลำ	ตันเนตรวม	เที่ยวลำ	ตันเนตรวม	สินค้า (ตัน)	เที่ยวลำ	ตันเนตรวม	เที่ยวลำ	ตันเนตรวม	เที่ยวลำ	ตันเนตรวม	สินค้า (ตัน)	เที่ยวลำ	ตันเนตรวม
ไม่ระบุขนาด	166	0	306	-	456,659.24	472	-	286	-	185	-	869,738.27	471	-
0.01-40.00	643	11,962.82	16	284.92	21,784.41	659	12,247.74	677	12,994.35	9	156.18	5,103.54	686	13,150.53
40.01-60.00	54	2,761.94	43	1,984.82	6,213.11	97	4,746.76	94	4,633.60	7	312.42	242.33	101	4,946.02
60.01-80.00	183	12,952.14	301	22,566.66	37,952.69	484	35,518.80	463	33,963.42	29	2,113.20	23,388.76	492	36,076.62
80.01-100.00	33	2,814.58	90	7,900.44	29,365.49	123	10,715.02	125	10,817.93	4	378.07	1,101.78	129	11,196.00
100.01-500.00	5,796	1,947,613.09	7,113	1,754,994.35	4,953,140.26	12,909	3,702,607.44	6,549	1,764,089.17	6,334	1,934,005.82	4,293,520.67	12,883	3,698,094.99
500.01-1,000.00	5,672	3,880,822.03	5,336	3,628,520.03	8,880,003.31	11,008	7,509,342.06	6,262	4,318,486.60	4,750	3,188,236.90	7,414,498.98	11,012	7,506,723.50
1,000.01-3,000.00	2,191	3,434,881.63	2,064	3,247,043.45	8,350,731.36	4,255	6,681,925.08	2,294	3,547,998.94	1,896	3,044,708.14	8,038,049.84	4,190	6,592,707.08
3,000.01-5,000.00	17	60,051.00	9	32,011.00	47,373.32	26	92,062.00	15	52,481.00	8	29,279.65	35,548.79	23	81,760.65
5,000.01-10,000.00	16	132,900.00	14	116,179.00	343,666.30	30	249,079.00	15	128,338.00	10	85,944.00	293,629.44	25	214,282.00
10,000.01-15,000.00	-	-	1	13,234.00	10,379.87	1	13,234.00	2	24,780.00		-	-	2	24,780.00
15,000.01-20,000.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20,000.01-25,000.00	28	695,000.00	14	349,062.00	709,477.55	42	1,044,062.00	29	721,048.00	11	272,139.00	619,450.36	40	993,187.00
รวม	14,799	10,181,759.23	15,307	9,173,780.67	23,846,746.89	30,106	19,355,539.9	16,811	10,619,631.01	13,243	8,557,273.38	21,594,272.75	30,054	19,176,904.39

ที่มา: กรมเจ้าท่า.

2.3. สินค้าชายฝั่ง

สินค้าชายฝั่งเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักและปริมาณมาก ไม่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่งมาก เป็นสินค้าที่มีปริมาณมากและราคาไม่สูงมาก ตลาดสินค้าชายฝั่งของไทยมีลักษณะของการกระจายสินค้าจากภาคกลางไปยังภาคใต้ และภาคตะวันออก สินค้าชายฝั่งส่วนใหญ่จึงเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค ปริมาณสินค้าที่มีการขนส่งชายฝั่ง นับตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา มีปริมาณสินค้าชายฝั่งสูงเกินกว่า 41,000 พันตัน



รูปที่ 20 ปริมาณสินค้าชายฝั่ง ตั้งแต่ปี 2545-2556

ที่มา: กรมเจ้าท่า

สินค้าชายฝั่งที่มีการขนส่งในปี 2556 แบ่งเป็นสินค้าขาเข้า 23,847 พันตัน แบ่งเป็น สินค้าเข้าสูงสุด 5 ประเภท ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม มีจำนวนสูงสุด คือ 17,565 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 73.66 รองลงมาได้แก่ สินค้าเบ็ดเตล็ด มีจำนวน 4,451 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 18.67 เคมีภัณฑ์ มีจำนวน 651 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 2.73 ผลผลิตเกษตรอื่น ๆ มีจำนวน 375 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 1.57 และข้าวโพด มีจำนวน 200 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 0.84

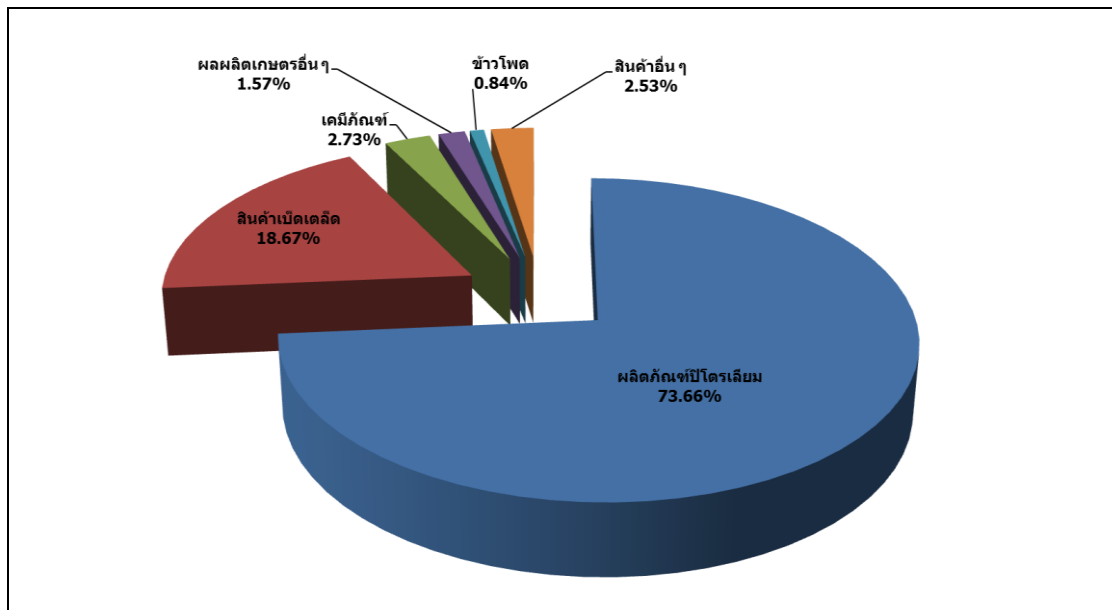
สินค้าชายฝั่งที่เป็นสินค้าขาออกจำนวน 21,594 พันตัน แบ่งเป็น สินค้าออกสูงสุด 5 ประเภท ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม มีจำนวนสูงสุด คือ 17,737 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 82.14 รองลงมาได้แก่ สินค้าเบ็ดเตล็ด มีจำนวน 1,599 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 7.40 โลหะภัณฑ์ มีจำนวน 827 คิดเป็นร้อยละ

3.83 เคมีภัณฑ์ มีจำนวน 656 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 3.04 และผลผลิตเกษตรอื่น ๆ มีจำนวน 446 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 2.06

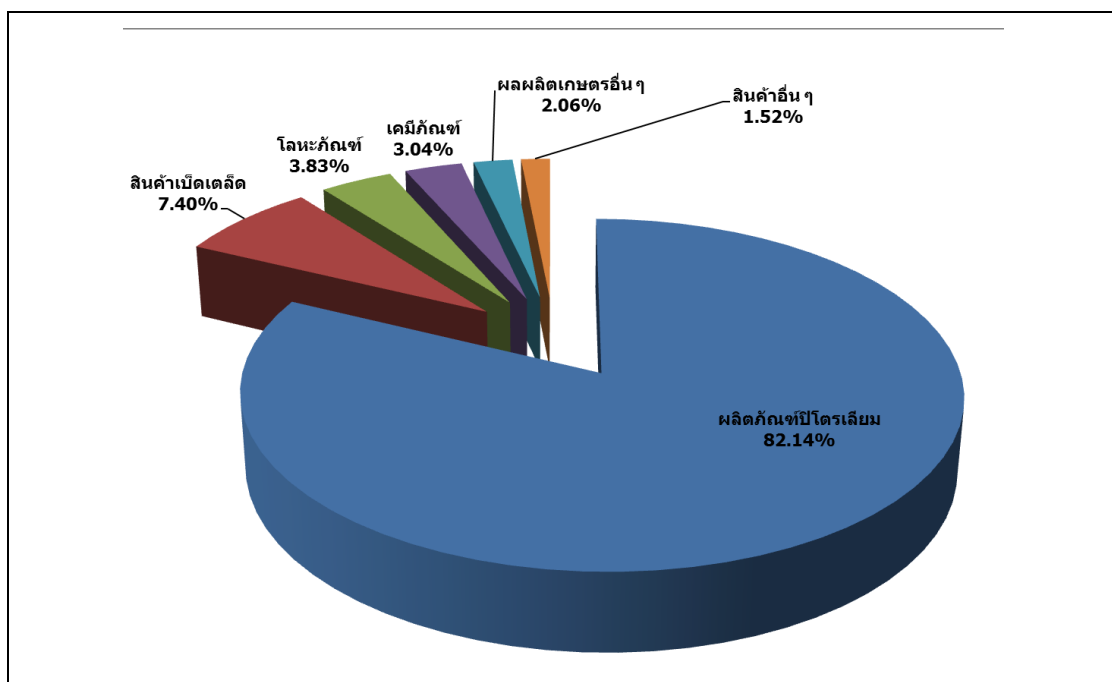
ตารางที่ 6 ปริมาณสินค้าที่มีการขนส่งทางชายฝั่ง ปี 2556

สินค้าเข้า	ปริมาณ	ร้อยละ	สินค้าออก	ปริมาณ	ร้อยละ
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	17,565,398.911	73.66	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	17,736,713.323	82.14
สินค้าเบ็ดเตล็ด	4,451,331.207	18.67	สินค้าเบ็ดเตล็ด	1,598,931.600	7.40
เคมีภัณฑ์	650,951.104	2.73	โลหะภัณฑ์	827,797.823	3.83
ผลผลิตเกษตรอื่น ๆ	375,418.317	1.57	เคมีภัณฑ์	655,992.451	3.04
ข้าวโพด	200,193.000	0.84	ผลผลิตเกษตรอื่น ๆ	445,860.055	2.06
ข้าว	124,303.292	0.52	ปุ๋ย	67,750.000	0.31
โลหะภัณฑ์	110,316.175	0.46	ซีเมนต์	51,510.622	0.24
ซีเมนต์	96,724.480	0.41	เครื่องมือ/อุปกรณ์	40,577.956	0.19
อาหารสัตว์	85,700.000	0.36	แร่ธาตุอื่น ๆ	40,177.000	0.19
แร่ธาตุอื่น ๆ	47,812.000	0.20	วัสดุก่อสร้าง	39,646.000	0.18
ปุ๋ย	37,940.000	0.16	เศษโลหะและแร่	31,245.040	0.14
วัสดุก่อสร้าง	29,581.858	0.12	ข้าว	28,522.000	0.13
เครื่องบริโภคอื่น ๆ	22,610.946	0.09	ไม้	11,162.485	0.05
ไม้	17,728.180	0.07	เครื่องบริโภคอื่น ๆ	11,048.260	0.05
มันสำปะหลัง	14,915.000	0.06	ยางพารา	5,338.134	0.02
เศษโลหะและแร่	7,224.890	0.03	ข้าวโพด	2,000.000	0.01
เครื่องมือ/อุปกรณ์	3,527.533	0.01	อาหารสัตว์	-	-
สิ่งมีชีวิต	3,510.000	0.01	มันสำปะหลัง	-	-
ดิน หิน ทราย	1,560.000	0.01	สิ่งมีชีวิต	-	-
ยางพารา	-	-	ดิน หิน ทราย	-	-
รวม	23,846,746.893	100.00	รวม	21,594,272.749	100.00

ที่มา: กรมเจ้าท่า.



รูปที่ 21 สัดส่วนสินค้าชายฝั่งขาเข้าสูงสุด 5 ประเภท ปี 2556
ที่มา: กรมเจ้าท่า.



รูปที่ 22 สัดส่วนสินค้าชายฝั่งขาออกสูงสุด 5 ประเภท ปี 2556
ที่มา: กรมเจ้าท่า.

นอกจากนี้ยังมีสินค้าชายฝั่ง ที่บรรจุตู้สินค้าขนส่งทางน้ำ ทางเรือชายฝั่งและทางรถไฟ (ขาเข้า-ขาออก) มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปีงบประมาณ 2556 มีปริมาณสูงถึง 7 หมื่นตู้ ดังแสดงตารางที่ 7

ตารางที่ 7 จำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพฯ ปีงบประมาณ 2552-2556

หน่วย: ล้านที.อี.ยู

ปีงบประมาณ	2556	2555	2554	2553	2552
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	0.781	0.650	0.709	0.677	0.547
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	0.599	0.488	0.616	0.654	0.622
ตู้บรรจุสินค้าขนส่งทางน้ำ เรือชายฝั่ง และทางรถไฟ (ขาเข้า-ขาออก)	0.07	0.072	0.048	0.027	0.024
ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	0.045	0.064	0.082	0.095	0.117
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1.495	1.274	1.455	1.453	1.310

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2556

สินค้าที่มีการขนส่งโดยเรือค้าชายฝั่ง ในปี 2556 มีจำนวน 45 ลำตัน จำแนกสินค้าที่มีการขนส่งทางชายฝั่งมากที่สุด 5 อันดับ (คิดเป็นร้อยละ 98 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งโดยเรือชายฝั่งทั้งหมด) ประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม มีจำนวน 35 ลำตัน คิดเป็นร้อยละ 78 ของประเภทสินค้าทั้งหมด รองลงมาได้แก่ สินค้าเบ็ดเตล็ด มีจำนวน 6 ลำตัน คิดเป็นร้อยละ 13 เคมีภัณฑ์ มีจำนวน 1 ลำตัน คิดเป็นร้อยละ 3 โลหะภัณฑ์ มีจำนวน 9 แขนตัน คิดเป็นร้อยละ 2 และ ผลผลิตเกษตรอื่น ๆ มีจำนวน 8 แขนตัน คิดเป็นร้อยละ 1.8 ดังแสดงตารางที่ 6 รูปที่ 21-22 เมื่อพิจารณาจำแนกตามประเภทของสินค้าทั้ง 5 อันดับพบว่า มีการขนส่งขาเข้า ขาออก ดังต่อไปนี้

1) ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมมีการขนส่งขาเข้า ประมาณ 17 ลำตัน โดยเข้าที่ด่านสมุทรปราการมากที่สุดคือ 7.2 ลำตัน มีต้นทางมาจากจังหวัดชลบุรี ระยอง และทะเลหลวง 4.3 ลำตัน 2.6 ลำตัน และ 6 หมื่นตัน ตามลำดับ ด่านที่มีการนำเข้รองลงมาคือ ด่านสมุทรสาคร ประมาณ 2.5 ลำตัน โดยมีต้นทางมาจากจังหวัด ชลบุรี ระยอง และกรุงเทพฯ ประมาณ 1.5 ลำตัน 7 แขนตัน และ 3 แขนตัน ตามลำดับ ด่านแหลมฉบัง ประมาณ 2 ลำตัน มีต้นทางมาจากจังหวัดกรุงเทพฯ ประมาณ 1 ลำตัน ระยอง ประมาณ 7 แขนตัน และ ชลบุรี 1.6 แขนตัน

ส่วนการขนส่งขาออก พบว่า มีการขนส่งประมาณ 17 ลำตัน ส่งออกที่ด่านแหลมฉบังมากที่สุดประมาณ 10 ลำตัน ไปยังจังหวัดกรุงเทพฯ 6 ลำตัน สมุทรสาคร 1.2 ลำตัน และฉะเชิงเทรา ประมาณ 7 แขนตัน ด่านที่ส่งออกรองลงมา ได้แก่ ด่านมาบตาพุด มีประมาณส่งออก 6.2 ลำตัน ไปยังจังหวัด กรุงเทพฯ 1.8 ลำตัน ชลบุรี ประมาณ 8.6 แขนตัน และสมุทรปราการ 8.4 แขนตัน ผ่านด่านสมุทรปราการ ประมาณ 1.2 ลำตัน ไปยังจังหวัดชลบุรี ประมาณ 7.8 แขนตัน สมุทรสาคร 2 แขนตัน และสุราษฎร์ธานีประมาณ 9.2 หมื่นตัน ตามลำดับ

2) สินค้าเบ็ดเตล็ด

สินค้าเบ็ดเตล็ด มีการขนส่งขาเข้า ประมาณ 4.4 ล้านตัน โดยเข้าที่ด่านแหลมฉบังมากที่สุด ประมาณ 2.2 ล้านตัน มีต้นทางจากจังหวัดกรุงเทพฯ 1.2 ล้านตัน จังหวัดสมุทรปราการ 7.5 แสนตัน และ สุราษฎร์ธานี ประมาณ 2.3 แสนตัน รองลงมา ได้แก่ ด่านสมุทรปราการ ประมาณ 2.1 ล้านตัน มีต้นทางมาจากจังหวัดชลบุรี ระยอง และสมุทรสาคร 2.1 ล้านตัน 1.2 หมื่นตัน และ 3.5 พันตัน

ส่วนการขนส่งขาออก พบว่า มีการขนส่งประมาณ 1.1 ล้านตัน ส่งออกที่ด่านแหลมฉบังมากที่สุด ประมาณ 1.4 ล้านตัน ไปยังจังหวัดกรุงเทพฯ 8.7 แสนตัน สมุทรปราการ 4.6 แสนตัน และระยอง ประมาณ 2.8 หมื่นตัน ด้านที่ส่งออกรองลงมา ได้แก่ ด่านบ้านคอกย มีประมาณส่งออก 1 แสนตัน ไปยังจังหวัดชลบุรี และด่านฉะเชิงเทรา ประมาณ 7 หมื่นตัน ไปยังจังหวัดสุราษฎร์ธานีทั้งหมด

3) เคมีภัณฑ์

เคมีภัณฑ์มีการขนส่งขาเข้า ประมาณ 6.5 แสนตัน โดยเข้าที่ด่านมาบตาพุดมากที่สุด ประมาณ 5.3 แสนตัน โดยมีต้นทางจากจังหวัดชลบุรี ประมาณ 4 แสนตัน ระยอง 1.2 แสนตัน และกรุงเทพฯ 3 พันกว่าตัน ด้านที่นำเข้ารองลงมาคือ ด่านแหลมฉบัง ประมาณ 1 แสนกว่าตัน ต้นทางมาจากจังหวัดระยอง ประมาณ 9.5 หมื่นตัน สมุทรปราการ ประมาณ 4 พันกว่าตัน และชลบุรีประมาณ 1 พันกว่าตัน

ส่วนการขนส่งขาออก พบว่า มีการขนส่งประมาณ 6.6 แสนตัน ส่งออกที่ด่านแหลมฉบังมากที่สุด ประมาณ 4.1 แสนตัน ไปยังจังหวัดระยอง ประมาณ 3.9 แสนตัน ฉะเชิงเทรา ประมาณ 1.3 หมื่นตัน และ ชลบุรี ประมาณ 4 พันกว่าตัน และด่านมาบตาพุด ประมาณ 2.4 แสนตัน ไปจังหวัดระยอง ประมาณ 1.1 แสนตัน ชลบุรี 8.9 หมื่นตัน และ กรุงเทพฯ 1.8 หมื่นตัน

4) โลหะภัณฑ์

โลหะภัณฑ์ มีการขนส่งขาเข้า ประมาณ 1.1 แสนตัน โดยเข้าที่ด่านมาบตาพุดมากที่สุด ประมาณ 4.5 หมื่นตัน โดยมีต้นทางจากจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประมาณ 4 หมื่นตัน ชลบุรี ประมาณ 3 พันกว่าตัน และกรุงเทพฯ ประมาณ 2.2 พันตัน

ส่วนการขนส่งขาออก พบว่า มีการขนส่งประมาณ 8.3 แสนตัน ส่งออกที่ด่านเกาะหลัก มากที่สุด ประมาณ 7.8 แสนตัน ไปยังจังหวัดกรุงเทพฯ 5.9 แสนตัน ระยอง ประมาณ 9.4 หมื่นตัน และ ฉะเชิงเทรา ประมาณ 5 หมื่นตัน

5) ผลผลิตเกษตรอื่น ๆ

สินค้าผลผลิตเกษตรอื่น ๆ มีการขนส่งขาเข้า ประมาณ 3.8 แสนตัน โดยเข้าที่ด่านฉะเชิงเทรา มากที่สุด ประมาณ 2.7 แสนหมื่นตัน โดยมีต้นทางจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี ทั้งหมด ด้านที่นำเข้ารองลงมา ได้แก่ ด่านสมุทรสาคร ประมาณ 8.4 หมื่นตันมีต้นทางมาจากจังหวัดชุมพร 8.2 หมื่นตัน และกรุงเทพฯ 1,600 ตัน

ส่วนการขนส่งขาออก พบว่า มีการขนส่งประมาณ 4.5 แสนตัน ส่งออกที่ด่านบ้านดอน มากที่สุด ประมาณ 3.5 แสนตัน ไปยังจังหวัดฉะเชิงเทรา ประมาณ 2.6 แสนตัน สุราษฎร์ธานี ประมาณ 7.8 หมื่นตัน สมุทรปราการและกรุงเทพฯ ประมาณ 4 พันตัน

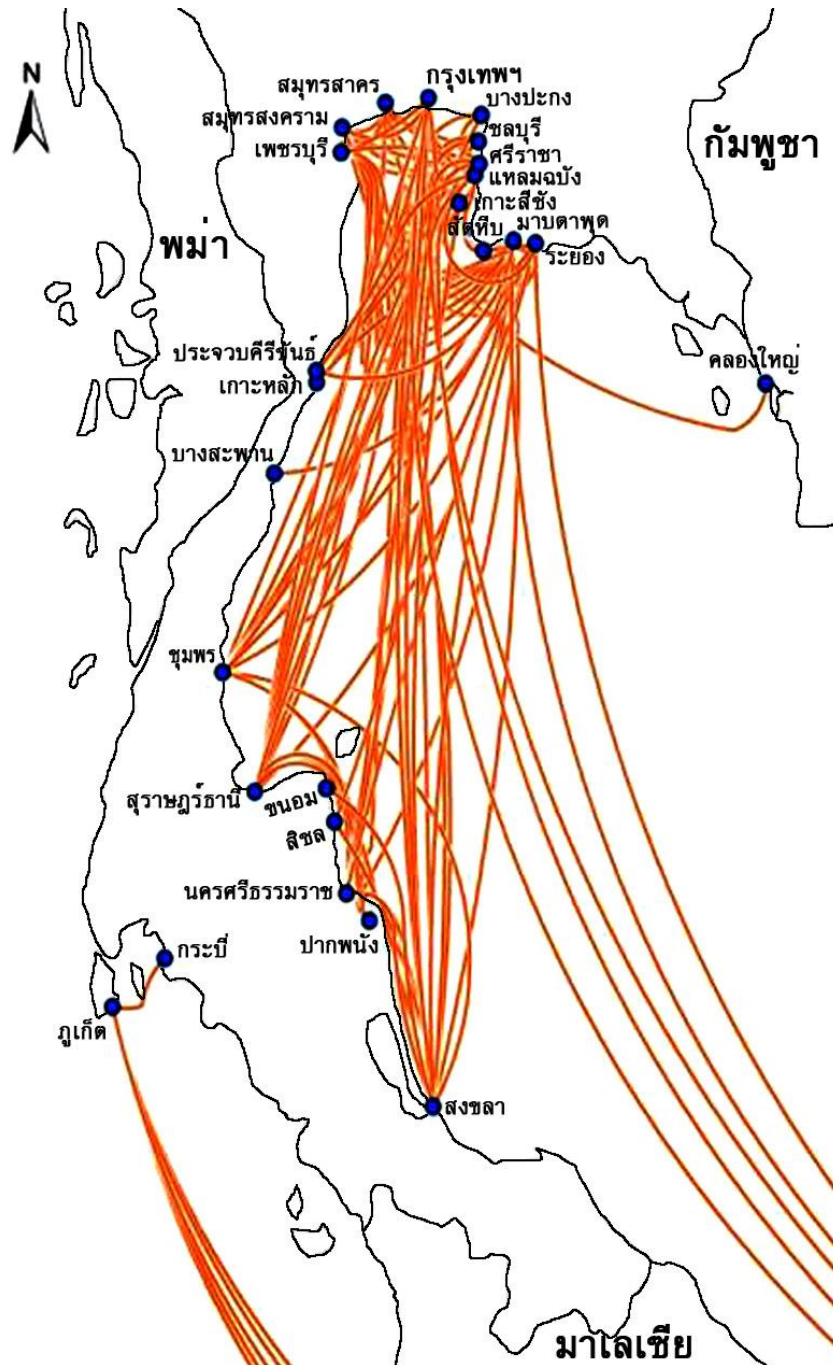
นอกจากนี้ สินค้าที่มีการขนส่งโดยเรือชายฝั่ง ประกอบด้วย ข้าวโพด (ร้อยละ 0.44) ข้าว (ร้อยละ 0.34) ซีเมนต์ (ร้อยละ 0.31) ปุ๋ย (ร้อยละ 0.23) แร่ธาตุอื่น ๆ (ร้อยละ 0.21) อาหารสัตว์ (ร้อยละ 0.19) วัสดุก่อสร้าง (ร้อยละ 0.15) เศษโลหะและแร่ (ร้อยละ 0.08) เครื่องบริโภคอื่น ๆ (ร้อยละ 0.07) ไม้ (ร้อยละ 0.06) เครื่องมือ/อุปกรณ์ (ร้อยละ 0.04) มันสำปะหลัง (ร้อยละ 0.03) ยางพารา (ร้อยละ 0.01) สิ่งมีชีวิต (ร้อยละ 0.01) และสินค้าประเภทดิน หิน ทราย



รูปที่ 23 ท่าเรือต้นทางและปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ที่มา: กรมเจ้าท่า.

กรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ไปยังจังหวัดต่าง ๆ มีระยะทางความได้เปรียบเรื่องระยะทางทางทะเลสั้นกว่าระยะทางทางถนน แม้จะมีระยะเวลาในการเดินทางสูงกว่าการขนส่งทางถนนก็ตาม ดังแสดงตารางที่ 8



รูปที่ 25 เส้นทางเดินเรือ ในรายงานระบบการขนส่งชายฝั่ง

ที่มา: จุฬา สุขมานพ. ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน , 2558.

ตารางที่ 8 เปรียบเทียบระยะทางทางทะเลและทางถนนตามเส้นทางต่าง ๆ

ต้นทาง	ปลายทาง	ระยะทางทะเล		ระยะทางถนน	เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (ชม.)	
		ไมล์ทะเล	กม.	กม.	ทางเรือ	ทางถนน
ปากร่องสันดอน แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าแฉลบ จันทบุรี	132	244	260	13.2	4.3
	แหลมงอบ ตราด	155	287	315	15.5	5.3
	เกาะสีชัง	25	46	100	2.5	-
	ท่าเรือแหลมฉบัง	30	56	110	3	2.0
	สัตหีบ	57	106	150	5.7	2.5
	มาบตาพุด	77	143	170	7.7	2.8
	หัวหิน	60	111	240	6.0	4.0
	สมุทรสาคร	15	28	36	1.5	1.0
	ประจวบคีรีขันธ์	90	167	281	9.0	4.7
	ชุมพร	205	380	463	20.5	1.0
	สุราษฎร์ธานี	283	524	644	28.3	4.7
	นครศรีธรรมราช	310	574	780	31.0	13.0
	สงขลา	394	730	950	39.4	15.8
	ปัตตานี	405	750	1055	40.5	17.6
	นราธิวาส	475	880	1149	47.5	19.2
ท่าเรือแหลมฉบัง	สมุทรสาคร	45	83	156	4.5	2.6
	สมุทรสงคราม	54	100	175	5.4	2.9
	เพชรบุรี	50	93	260	5.0	4.3
	หัวหิน	55	102	340	5.5	5.7
	ประจวบคีรีขันธ์	75	139	381	7.5	6.4
	ชุมพร	185	343	563	18.5	9.4
	สุราษฎร์ธานี	259	480	744	25.9	12.4
	นครศรีธรรมราช	286	550	880	28.6	14.7
	สงขลา	368	680	1,070	36.8	17.8

หมายเหตุ: 1. 1 ไมล์ทะเล เท่ากับ 1.834 กิโลเมตร
 2. รถบรรทุกวิ่งด้วยความเร็ว 60 กม./ชม.
 3. เรือวิ่งด้วยความเร็ว 10 น็อต/ชั่วโมง

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี. โครงการศึกษาแผนหลักการพาณิชย์นาวี.

ตารางที่ 9 ร่องน้ำชายฝั่งทะเลขนาดใหญ่ฝั่งทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามัน

ลำดับ	ร่อน้ำ จังหวัด	ขนาดร่อน้ำ		
		ความกว้าง (ม.)	ความยาว (กม.)	ลึก LLW (ม.)
ทะเลอ่าวไทย				
1	ร่อน้ำท่าเรือกรุงเทพ ร่อน้ำที่ 2	100	14	5.5
2	ร่อน้ำท่าจีน จังหวัดสมุทรสาคร	60	21.95	5
	สมุทรสงคราม จังหวัดสมุทรสงคราม	60	15.8	5
3	ร่อน้ำบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา	60	22.4	6
4	ร่อน้ำบ้านแหลมธรรมชาติ จังหวัดตราด ร่อนอก	80	1	4
	แอ่งกลับลำ	200	0.15	4
5	ร่อน้ำชุมพร จังหวัดชุมพร	60	3.65	3.5
6	ร่อน้ำบ้านดอน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	60	35.9	5
7	ร่อน้ำท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี	40	4.65	4
8	ร่อน้ำท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี	60	1	4
9	ร่อน้ำห้องศาลา (เกาะพะงัน) จังหวัดสุราษฎร์ธานี	60	30	5.5
10	ร่อน้ำอำเภอนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช			
	ร่อนอก	80-135	1.45	3-5
11	ร่อน้ำปากพนัง จังหวัดนครศรีธรรมราช	60	27.5	4
12	ร่อน้ำสงขลา จังหวัดสงขลา	120	6	9
	ร่อนอก			
	ร่อนใน	120-200	6.2	7
13	ร่อน้ำปัตตานี จังหวัดปัตตานี	40-130	6.6	4-5.5
14	ร่อน้ำนราธิวาส จังหวัดนราธิวาส	60	4	4
15	ร่อน้ำโกลก จังหวัดนราธิวาส	170	1.3	3
ทะเลอันดามัน				
16	ร่อน้ำท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต	200	4	9
17	ร่อน้ำคลองท่าจีน จังหวัดภูเก็ต	40-60	3.8	3
18	ร่อน้ำคลองทับละมุ จังหวัดพังงา	60	1.5	5
19	ร่อน้ำท่าเรือกระบี่ จังหวัดกระบี่	80-195	11.15	5
	ร่อนอก			
	ร่อนใน	60	5	2
20	ร่อน้ำท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง	60	29.7	3.5-5.5
21	ร่อน้ำท่าเรือตำมะลัง จังหวัดสตูล	60	18	4
22	ท่าเรือเนกประสงคระนอง จังหวัดระนอง	120	28	6

หมายเหตุ: LLW หมายถึงระดับน้ำลงต่ำสุด (Lowest Low)

ที่มา: กรมเจ้าท่า, รายชื่อร่องน้ำที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า จำนวน 386 ร่องน้ำ

ร่องน้ำชายฝั่งทะเลขนาดใหญ่ฝั่งทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ส่วนใหญ่มีความกว้าง ไม่เกิน 60 เมตร และมีความลึกจากระดับน้ำลงต่ำสุดไม่น้อยกว่า 3.0 เมตร ร่องน้ำที่มีความลึกน้อยเช่นนี้ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการขนส่งทางเรือชายฝั่งของไทยอย่างมาก

2.5 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง สามารถจำแนกออกได้ เป็น 2 กลุ่มคือ

1. การศึกษาถึงข้อได้เปรียบ/ข้อจำกัดของการขนส่งชายฝั่ง มีผลงานวิจัยดังนี้

ธีรภัทร กาญจนอัครเดช (2548) ได้ศึกษาการขนส่งชายฝั่งซึ่งเป็นทางเลือกหนึ่งในการแก้ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก เนื่องจากลักษณะของการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อหน่วยต่ำ ความสัมพันธ์ระหว่างพลังงานที่ใช้ในการขนส่งกับปริมาณการขนส่ง พบว่าการขนส่งทางน้ำมีความสามารถขนส่งสินค้าได้มากถึง 217.6 ตัน ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟสามารถขนส่งสินค้าได้ 85.5 ตัน และการขนส่งทางบกสามารถขนส่งสินค้าได้เพียง 25.5 ตัน ต่อพลังงาน 1 ลิตร ซึ่งเป็นเหตุผลที่สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นระบบขนส่งหลักแทนระบบขนส่งสินค้าทางถนน ประเทศไทยเองมีศักยภาพพอที่จะสามารถพัฒนาและส่งเสริมให้การขนส่งชายฝั่งเป็นหลักในการขนส่งสินค้าในบริเวณพื้นที่ให้บริการของการขนส่งชายฝั่งเอง โดยอาศัยการขนส่งทางถนนเข้าช่วยในการเก็บรวบรวมสินค้าจากต้นทางและกระจายสินค้าในปลายทาง การขนส่งชายฝั่งที่มีโครงสร้างพื้นฐานอยู่แล้วตามธรรมชาติ คือทะเลตามแนวชายฝั่งของประเทศไทย นอกจากนี้ยังมีการดำเนินการโดยทั้งภาครัฐและเอกชนกระจายอยู่ตลอดแนวชายฝั่งซึ่งพร้อมที่จะได้รับการพัฒนาและส่งเสริมเพื่อรองรับปริมาณสินค้าต่างๆ ได้ ข้อได้เปรียบอีกอย่างของการขนส่งชายฝั่งนั้น คือ การขนส่งชายฝั่งมีความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีมลพิษที่ปล่อยออกมาน้อยกว่ารูปแบบการขนส่งอื่นๆ การศึกษาและวิเคราะห์ถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหา มาตราการจูงใจ หรือการผลักดันให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากการขนส่งทางถนนมาเป็นการขนส่งสินค้าชายฝั่ง และการเพิ่มศักยภาพของการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งของประเทศไทย โดยพิจารณาเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยที่ใช้ในการเลือกรูปแบบขนส่งระหว่างเส้นทาง ที่ใช้ในการขนส่งทางชายฝั่งเป็นหลักกับเส้นทางที่ใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก และมีการศึกษา คือ ยางพารา ผลการศึกษาแสดงให้เห็นถึงปัจจัยที่ควรพิจารณาเป็นอันดับแรกในการส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่ง นั่นคือ เวลาที่ใช้ในการขนส่งและความเชื่อถือได้ของการให้บริการ

นฤเบศร์ ทองแดง (2552) ได้สำรวจการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ กับสถานีบรรจุและแยกสินค้าคลองลาดกระบังหรือท่าเรือแหลมฉบัง ในการขนส่งสินค้าสามารถแยกค่าใช้จ่ายออกเป็น 2 ส่วน คือ ค่าใช้จ่ายในการยกตู้ และค่าใช้จ่ายในการขนส่ง การศึกษาพบว่า การขนส่งทางชายฝั่ง (เรือ) มีค่าใช้จ่ายมากที่สุด คือ 13,650 บาท/เที่ยว เพราะมีค่าใช้จ่ายในการยกขนถ่ายตู้สินค้าเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนกับชายฝั่ง ถึงแม้จะสามารถขอรับส่วนต่างค่าขนส่งสินค้าที่ทำเรือแหลมฉบังแทนการ

ขนส่งที่ ICD จากสายเรือ 3,420 บาท ทำให้เหลือ 10,230 บาท ก็ยังถือว่ามีค่าใช้จ่ายที่สูงมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น การขนส่งสินค้าทางราง (รถไฟ) มีค่าใช้จ่ายต่ำสุด คือ 9,350 บาท/เที่ยว ส่วนการขนส่งสินค้าทางถนน มีค่าใช้จ่าย 9,600 บาท/เที่ยว

เปรียบเทียบค่าใช้จ่าย

ระยะเวลา/ค่าใช้จ่าย	ทางถนน	ทางราง	ทางชายฝั่ง
ระยะเวลา (วัน)	2	6	6
ความถี่ในการขนส่ง	ทุกวัน	สัปดาห์/เที่ยว	สัปดาห์/เที่ยว
ค่ายกขน	-	1,800	5,400
ค่าขนส่ง	9,600	7,550	8,250
ค่าใช้จ่ายรวม	9,600	9,350	13,650
ส่วนลดค่าระวางเรือส่งออก ไปต่างประเทศ	-	-	3,420
รวมต้นทุนค่าขนส่ง	9,600	9,350	10,230

และเมื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพการขนส่งทั้ง 3 รูปแบบ โดยมีปัจจัยในการกำหนดประสิทธิภาพ 3 ปัจจัย ได้แก่ ต้นทุนค่าขนส่ง ความถี่ในการขนส่ง และระยะเวลาในการขนส่ง ได้ข้อสรุปว่า การขนส่งทางถนนมีประสิทธิภาพมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ทางรางและทางรถไฟ

สงคราม อาฮูวารี (2546) ได้ศึกษาถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการส่งออกยางพาราประเภทยางแผ่นรมควัน ชั้น 3 และยางแท่ง ที่ได้รับการขนส่งในระบบบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต และวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจ เลือกเส้นทางการขนส่งของผู้ใช้บริการ โดยการขนส่งทางชายฝั่งจากท่าเรือสงขลาส่งออกไปยังท่าเรือแหลมฉบัง วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งของผู้ใช้บริการ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในแต่ละขั้นตอนของกิจกรรมการขนส่ง ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า เส้นทางส่งออกด้วยเรือชายฝั่งนี้ ยังไม่มีศักยภาพและความเหมาะสมเพียงพอที่จะนำมาใช้แข่งขัน หรือดึงดูดความต้องการขนส่งมาจากเส้นทางการขนส่งเดิมที่นิยมเลือกใช้กันอยู่ในปัจจุบันได้ เนื่องจากปัญหาที่เกิดขึ้นในระบบหลายด้าน แต่ในอนาคตยังพอจะมีแนวทางที่สามารถปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งชายฝั่งนี้ให้มีประสิทธิภาพ และศักยภาพที่สูงเพียงพอต่อการแข่งขันได้ แต่ต้องได้รับการแก้ไขและการเอาใจใส่จากทุกฝ่าย ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้เป็นส่วนหนึ่งในการประกอบการพิจารณาแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งให้มีศักยภาพและความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับทั้งการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจโดยรวมต่อประเทศอย่างมาก

2. การศึกษาท่าเรือชายฝั่ง มีผลงานวิจัยดังนี้

ณัฐววรรณ อภัย (2548) ได้ศึกษาเพื่อประเมินศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังที่จะพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (Coastal Terminal) ท่าเทียบเรือ A0 ของท่าเรือแหลมฉบังซึ่งมีศักยภาพและความพร้อมในการที่จะพัฒนาท่าเรือชายฝั่งขึ้นเป็นการเฉพาะจำนวน 1 ท่าเพื่อทำการกระจายสินค้าไปยังพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคใต้ ในเส้นทางที่เป็นไปได้มากที่สุด ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ –ชลบุรี-สงขลา และกรุงเทพฯ-ชลบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีแนวโน้มปริมาณสินค้าที่เพียงพอสำหรับพัฒนาในเชิงธุรกิจ ในส่วนความเหมาะสมทางด้านเทคนิค ท่าเรือแหลมฉบัง มีทำเลที่ตั้งและโครงสร้างพื้นฐาน ต่าง ๆ เช่น ร่องน้ำทางเดินเรือ เชือกกันคลื่น พื้นที่หลังท่า ตลอดจนโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงทั้งทางถนน ทางรถไฟ และทางลำนํ้า ที่เพียงพออยู่แล้ว รวมทั้งได้รับการสนับสนุนด้วยดีจากรัฐบาลในการส่งเสริมให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศ ส่วนผลวิเคราะห์ด้านผลประโยชน์ตอบแทน พบว่า หากเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนรับสัมปทานในระยะเวลา 30 ปี จะมีการลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งการจัดซื้อเครื่องมือยกขนสินค้า โดยเอกชนจะมีรายได้จากการประกอบการในระดับที่คุ้มค่าต่อการลงทุน

นอกจากนี้ ผลการศึกษาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง คือ

1) แผนหลักการพัฒนาขนานว (2542)

แผนหลักการพัฒนาขนานวได้นำเสนอกลยุทธ์ในการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ การพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง กับการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง 1) การพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง เน้นการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่ในปัจจุบันให้สามารถใช้ประโยชน์ได้สูงสุด พร้อมกับการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ในบริเวณที่มีศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวและสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบังในการส่งออก และสนับสนุนให้มีการก่อสร้างท่าเรือฐานส่งกำลังบำรุงเพื่อรองรับการสำรวจและผลิตน้ำมันและก๊าซในอ่าวไทย และ 2) การพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง ได้เสนอให้มีการบริการเรือขนส่งประจำทางระหว่างกรุงเทพฯ กับภาคใต้ตอนล่าง และระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับภาคใต้ตอนบน เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ให้ภาคเอกชนลงทุนในการประกอบการเดินเรือ Ro-Ro Ferry การเดินเรือท่องเที่ยว และการสนับสนุนให้มีบริการเรือส่งกำลังบำรุงของผู้ประกอบการชาวไทย

2) โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง (2544)

การศึกษาเพื่อประมวลปัญหาอุปสรรค และปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การขนส่งชายฝั่ง ภาพรวมของการขนส่งทางน้ำที่ยังคงมีความสำคัญเป็นอันดับ 2 รองจากการขนส่งทางถนน ซึ่งมีส่วนแบ่งการขนส่งทางถนนร้อยละ 90 ในขณะที่การขนส่งทางน้ำมีสัดส่วนการขนส่งเพียงร้อยละ 5 เท่านั้น สินค้าที่ขนส่งกว่าร้อยละ 90 เป็นสินค้าผลิตภัณฑ์น้ำมัน การขนส่งชายฝั่งมีปัญหาแบ่งได้เป็น 3 ระดับ คือ 1) ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอและไม่มีศักยภาพ 2) ปัญหาการกำกับดูแลของภาครัฐ ตลอดจนแนววิธีปฏิบัติที่ทำให้เกิดภาระกับผู้ประกอบการ และ 3) ปัญหากฎระเบียบ การเดินเรือและท่าเรือ การศึกษาพื้นที่หลังท่า ที่มีศักยภาพเป็นเมืองท่าชายฝั่งมากที่สุด โดยแยกตามภูมิภาค พบว่า ในพื้นที่ภาคใต้ ได้แก่ จังหวัด

สงขลา นครศรีธรรมราช สงขลา และปัตตานี เพราะเป็นแหล่งพื้นที่เพาะปลูกและแหล่งอุตสาหกรรม ในพื้นที่ภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี และระยอง เพราะมีสภาพเป็นเมืองอุตสาหกรรมและมีโรงงานอยู่รายรอบท่าเรือ ภาคกลาง ได้แก่ กรุงเทพฯ และสมุทรปราการ ภาคตะวันตก ได้แก่ ราชบุรี ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี และสมุทรสงคราม

นอกจากนี้การประกอบธุรกิจการขนส่งชายฝั่ง อยู่ใต้การกำกับของกฎหมายหลายฉบับ มีขั้นตอนการปฏิบัติมากกว่า ตั้งแต่การจัดหาเรือ ขั้นตอนระหว่างการขนส่ง กระบวนเอกสาร เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางบก การศึกษาความเป็นไปได้ของบริการขนส่งชายฝั่งประจำทาง เส้นทางที่มีความเป็นไปได้เบื้องต้น 3 เส้นทาง ได้แก่ ชลบุรี-สงขลา ชลบุรี-สุราษฎร์ธานี และ กรุงเทพฯ – สงขลา โดยใช้เรือสินค้าทั่วไปขนาด 2,000 ตัน การศึกษาแผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง 5 แผนครอบคลุม แผนพัฒนาเรือชายฝั่ง ท่าเรือชายฝั่ง เส้นทางชายฝั่ง สินค้าและแผนการบริหารจัดการ

- 3) โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทางสัญจรและการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่ง (2552)

ประเทศไทยมุ่งเน้นให้ใช้โครงข่ายถนนเป็นตัวกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ส่งผลให้โครงข่ายการขนส่งในระบบรางและการขนส่งทางน้ำ ซึ่งถือได้ว่ามีต้นทุนต่อหน่วยการขนส่งที่ต่ำกว่า ไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ส่งผลให้เกิดความไม่สมดุลในภาคการขนส่ง และยังส่งผลต่อสัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งที่สูงถึงกว่า 1 ใน 3 ของการใช้พลังงานทั้งหมด คือมีสัดส่วนการใช้พลังงานประมาณร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมด ในปี 2550 ประเทศไทยมีการขนส่งชายฝั่งประมาณ 31.2 ล้านตัน มีสินค้าที่ขนส่งมากที่สุดคือ น้ำมันเชื้อเพลิง ประมาณ 27 ล้านตัน หรือร้อยละ 86.5 ล้านตัน

การศึกษาถึงสินค้าที่มีเป้าหมายในการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่ง ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาลทราย ยางพารา และปุย ในปี 2550 เรือที่ใช้เดินเรือชายฝั่งมีประมาณ 39,000 ลำ ประกอบด้วยเรือที่ขับเคลื่อนด้วยตัวเองประมาณ 36,000 ลำ และเรือที่ไม่สามารถขับเคลื่อนด้วยตัวเองประมาณ 3,000 ลำ เป็นเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าประมาณ 6,000 ลำ หรือร้อยละ 15.4 ของจำนวนเรือทั้งหมด โดยมีเส้นทางเดินเรือชายฝั่งส่วนมากมีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางอยู่ในชายฝั่งของภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ โดยมีเส้นทางขนส่งหลักระหว่างท่าเรือสงขลา/ท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี/ท่าเรือประจวบคีรีขันธ์กับท่าเรือแหลมฉบัง

ปัญหาและอุปสรรคการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ได้แก่

- ก. ท่าเรือแห่งใหม่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (A0) เป็นท่าเรือแบบ Semi ทำให้เรือชายฝั่งไม่ได้รับความสะดวกในการใช้บริการที่ท่าเรือและมีค่าใช้จ่ายที่สูง
- ข. ท่าเรือชายฝั่งขาดแคลนหรือไม่มีเครื่องมือขนถ่ายสินค้าที่เหมาะสมกับสินค้า

- ค. สินค้าจากท่าเรือคลองเตยที่ส่งไปไม่ทันท่าเรือแหลมฉบัง (ตักเรือ) ต้องมีการแจ้งเปลี่ยนและจัดทำเอกสารใหม่ ผนวกกับท่าเรือคลองเตยใช้ระบบ Manual ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น
- ง. ปัญหาด้านข้อจำกัดในเรื่องกฎระเบียบและการควบคุมของภาครัฐ
- จ. ปัญหาการใช้เรือลากจูง ซึ่งไม่สามารถรักษาความแน่นอน และคุณภาพของการจัดส่ง ได้ตลอดทั้งปี เนื่องจากปัญหาคลื่นลมในฤดูมรสุม ทำให้ไม่สามารถกำหนดรอบเวลาเดินทางที่แน่นอนได้

การศึกษาแผนการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางชายฝั่ง โดยเฉพาะการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าทางชายฝั่งที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี นอกจากนี้จำเป็นต้องมีมาตรการสนับสนุนเพื่อปรับเปลี่ยนให้มาใช้รูปแบบการขนส่งทางชายฝั่งมากขึ้น มีแนวทางที่จำเป็นคือ การเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทางน้ำ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่อเนื่องรูปแบบทางน้ำ เช่น กำหนดให้การขนส่งทางรถไฟหรือทางเรือชายฝั่งเป็นรูปแบบการขนส่งหลักระหว่างศูนย์กลางการขนส่งต่าง ๆ พัฒนาศูนย์กลางการขนส่งให้เกิดเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่มีการเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ พัฒนาระบบ Feeder ให้แก่ศูนย์กลางการขนส่งต่าง ๆ เพื่อส่งถ่ายจากการขนส่งทางบกไปสู่การขนส่งทางรถไฟหรือทางเรือชายฝั่ง

