

บทที่ 3

แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

การขนส่งชายฝั่งมีหลายหน่วยงานในการพัฒนาและมีบทบาทสำคัญต่อการขนส่งชายฝั่ง ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีแผนเชื่อมโยงที่สอดคล้องระหว่างหน่วยงานในระดับนโยบาย และหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนี้

3.1 แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งในระดับต่าง ๆ

3.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การวิเคราะห์นโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่งจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้ง 11 ฉบับ (ปีพ.ศ. 2504 – พ.ศ.2559) ซึ่งเป็นแผนงานที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจัดทำขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการพัฒนาประเทศในแต่ละช่วงระยะเวลา 5 ปี ดังแสดงในตารางที่ 10

ตารางที่ 10 แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กับการขนส่งชายฝั่ง

แผนพัฒนาฯ	เป้าหมายตามแผน	ผลในทางปฏิบัติเมื่อสิ้นสุดแผนฯ
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (2504-2509)	การส่งเสริมให้มีการขนส่งโดยเรือชายฝั่งมากขึ้น	งบประมาณในการพัฒนาชายฝั่งได้รับ ร้อยละ 0.48 ของงบประมาณการขนส่งและคมนาคม ทำได้เพียงการขุดลอกเพื่อให้เรือค้าชายฝั่งขนาด 300-600 ตันกรอส เข้าเทียบท่าเรือกันตังโดยสะดวกเพียงแห่งเดียว
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (2510-2514)	พัฒนาการขนส่งทางน้ำชายฝั่งภายในประเทศ โดยปรับปรุงขยายท่าเทียบเรือขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือชายฝั่งและร่องน้ำทางเดินเรือที่สำคัญ ๆ ภายในประเทศเพื่อให้การขนส่งสะดวกและก้าวหน้ายิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะสนับสนุนกิจการของเอกชนในด้านนี้ - โครงการสำรวจและปรับปรุงท่าเรือชายทะเลภาคใต้	งบประมาณในการพัฒนาชายฝั่ง ร้อยละ 0.7 ของงบประมาณสาขาการขนส่ง ทำให้มีการจัดหาเรือขุด เรือสำรวจ และสร้างเขื่อนกันคลื่นที่ท่าเรือสงขลา แต่โครงการขุดลอกร่องน้ำยังไม่สามารถสำเร็จได้ทุกแห่งตามเป้าหมาย
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (2515-2519)	การสำรวจเพื่อสร้างท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือประมงที่สำคัญๆ จะได้รับการขุดลอกให้เรือชายฝั่งและเรือประมงเข้าเทียบท่าได้โดยสะดวก	งบประมาณในการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งร้อยละ 0.58 ของงบประมาณสาขาการขนส่ง 1. โครงการสำรวจท่าเรือที่สำคัญ คือ - ท่าเรือสงขลา ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลญี่ปุ่น เพื่อสร้างท่าเรือขนาดกลางทางฝั่งตะวันออก - สร้างท่าเรือนราธิวาส ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลนิวซีแลนด์เพื่อสร้างท่าเรือชายฝั่ง

แผนพัฒนาฯ	เป้าหมายตามแผน	ผลในทางปฏิบัติเมื่อสิ้นสุดแผนฯ
		- สำรวจท่าเรือภูเก็ต ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลอังกฤษ เพื่อสร้างเป็นท่าเรือทะเลลึกทางฝั่งตะวันตก 2. โครงการปรับปรุงท่าเรือชายฝั่ง ทำการสำรวจเพื่อวางแผนในการขุดลอกและปรับปรุงร่องน้ำทางเข้าท่าเรือ เพื่อให้เรือสินค้าชายฝั่งและเรือประมงสามารถใช้ท่าเรือต่างๆ ได้ตลอดทุกฤดูกาล โดยดำเนินงาน - สำรวจทางเศรษฐกิจของท่าเรือต่าง ๆ รวม 15 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือบางปะกง ประแส จันทบุรี ตราด สมุทรสาคร สมุทรสงคราม ปราณบุรี บ้านแหลม ชุมพร ระนอง ตะกั่วป่า กระบี่ พังงา สตูล และตากใบ โดยจะดำเนินการในปี พ.ศ. 2516 เพียงปีเดียว และเมื่อผลการสำรวจแสดงว่าท่าเรือแห่งใดเหมาะสมก็จะวางแผนขุดลอกร่องน้ำต่อไป - โครงการสำรวจด้านวิศวกรรมท่าเรือชายฝั่ง รวม 10 แห่ง ได้แก่ ตราด สมุทรสาคร สมุทรสงคราม ชุมพร ระนอง ตะกั่วป่า สตูล บ้านดอน ปากพนัง ปัตตานี - ขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือต่างๆ รวม 4 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือสมุทรสาคร ชุมพร สตูล และปากพนัง ทั้งนี้ จะได้มีการจัดหาเรือขุดชนิดต่าง ๆ มาเพิ่มเติมอีก 2 ลำ เพื่อใช้ในการขุดลอกด้วย
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (2520-2524)	การขนส่งสินค้าชายฝั่งมีปัญหาใหญ่ ได้แก่ ร่องน้ำทางเข้าท่าเทียบเรือต้นเงิน และขาดเป้าหมายการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่เป็นระบบสอดคล้องกับความต้องการทางเศรษฐกิจและเครื่องมือเครื่องใช้ในการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ เนื่องจากการขนส่งทางน้ำชายฝั่งทะเลซึ่งมีความสำคัญต่อความเป็นอยู่ของประชาชนในท้องถิ่น จะปรับปรุงร่องน้ำทางเข้าท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือประมงของจังหวัด	ได้มีประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การกู้เงินจากธนาคารโลก สำหรับโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ และโครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งของกรมเจ้าท่า ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 97 ตอนที่ 149 ง ฉบับพิเศษ ลงวันที่ 26 กันยายน 2525

แผนพัฒนาฯ	เป้าหมายตามแผน	ผลในทางปฏิบัติเมื่อสิ้นสุดแผนฯ
	ชายทะเล ปรับปรุงท่าเรือชายฝั่งทั้งฝั่งตะวันตกและตะวันออก ปรับปรุงเครื่องหมายเดินเรือ ฯลฯ โดยวางแผนให้สอดคล้องกันในการขุดลอกร่องน้ำ การปรับปรุงท่าเทียบเรือสินค้า ท่าเรือประมง และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองหลัก และการผลิตของท้องถิ่น ในส่วนท่าเรือภาคใต้ วางแผนและก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่สงขลาและภูเก็ต เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้าออกของภาคใต้ และเป็นเครื่องสนับสนุนการพัฒนาเมืองหลัก และกิจการอุตสาหกรรมอันจะมีผลในการเพิ่มรายได้และลดอัตราการว่างงานของประชากรในท้องถิ่น	
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (2525-2529)	ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ และชายฝั่งทะเลให้มากขึ้น เพื่อเป็นการประหยัดพลังงาน 1) เพิ่มปริมาณการขนส่งชายฝั่งทะเล จาก 557,000 ตันในปี 2521 เป็น 1,056,000 ตัน ในปี 2529 (ไม่รวมสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง) หรือเท่ากับ ร้อยละ 8.4 ของปริมาณการขนส่งทุกประเภทรวมกัน 2) ก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จังหวัดปัตตานี จังหวัดกระบี่ และอำเภอปากพนัง จังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อสนับสนุนให้เปิดระบบการขนส่งชายฝั่งที่มีประสิทธิภาพ 3) ขุดลอกและปรับปรุงร่องน้ำบ้านดอน และร่องน้ำปัตตานีให้เป็นร่องน้ำถาวรและให้แล้วเสร็จภายใน 3 ปี 4) ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือชายฝั่งทะเล เพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเพิ่มอีก 13 ร่องน้ำ	ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 มีนโยบายที่จะประหยัดน้ำมันและลดต้นทุนการขนส่ง จึงกำหนดให้การขนส่งในประเทศมุ่งการใช้ทางน้ำและทางรถไฟมากขึ้น แทนการขนส่งทางถนน การปรับโครงสร้างทางด้านคมนาคมจากการใช้ถนนมาเป็นทางน้ำและทางรถไฟยังไม่ได้ผล เนื่องจากการขนส่งด้านอื่นยังไม่สามารถทดแทนการขนส่งทางถนนได้ โครงการขยายถนนสายหลักมีอยู่อย่างทั่วถึง ท่าเรือชายฝั่งต่างๆ ที่มีอยู่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์ เพราะมีปัญหาขั้นตอนการเข้าดำเนินงานที่สับสน และขาดความสอดคล้องในการดำเนินงานของโครงการที่เกี่ยวข้องที่จะสนับสนุนท่าเรือหลายแห่งยังขาดระบบขนส่งทางบกคือ ถนน รถไฟมาเชื่อมต่อทำให้ท่าเรือไม่ได้ใช้ประโยชน์เต็มที่

แผนพัฒนาฯ	เป้าหมายตามแผน	ผลในทางปฏิบัติเมื่อสิ้นสุดแผนฯ
	มาตรการด้านการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งทะเล 1) ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและวางเครื่องหมายการเดินเรือในชายฝั่งทะเล 2) สร้างท่าเรือชายฝั่งขนาดเล็กสำหรับเรือชายฝั่งขนาดไม่เกิน 1,000 ตันกรอส เพื่อสนับสนุนการพัฒนาท้องถิ่น สร้างและปรับปรุงขยายท่าเทียบเรือประมงและสะพานปลาตามความต้องการทางเศรษฐกิจ 3) ศึกษาความเหมาะสมเพื่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ตลอดจนปรับปรุงและขยายท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่เดิมให้มีความสามารถในการขนถ่ายสินค้ามากขึ้น	
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (2530-2534)	● เร่งรัดให้มีการดำเนินงานกิจการท่าเรือ โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน และดำเนินงานท่าเรือที่สร้างขึ้นใหม่และที่มีอยู่แล้ว โดยเฉพาะท่าเรือชายฝั่งในภาคใต้ ทั้งนี้จะต้องกำหนดรูปแบบ วิธีการ และเงื่อนไขให้ชัดเจนเพื่อให้สามารถปฏิบัติได้ ● เร่งรัดปรับปรุงลดขั้นตอนระเบียบพิธีการต่าง ๆ รวมทั้งพิธีการด้านศุลกากรในระบบการขนส่งทางน้ำ และการขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือให้เหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติมากยิ่งขึ้น ● สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศและชายฝั่งให้มากขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศและพาณิชย์นาวีทั้งทางด้านธุรกิจพาณิชย์นาวีบนฝั่งและธุรกิจพาณิชย์นาวีในทะเล	● ให้เอกชนบริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ตเป็นเวลา 10 ปี ● กำหนดรูปแบบการบริหารท่าเรือแหลมฉบังให้การทำเรือฯ เป็นผู้บริหารท่าเรือฯ และเอกชนประกอบการท่าเรือ ● ขาดองค์กรกลางด้านขนส่ง ระดับนโยบายที่จะประสานโครงข่ายต่างๆ ให้เป็นระบบ หน่วยงานรับผิดชอบในการพัฒนาด้านขนส่งยังขาดการประสานงานโครงข่ายในรูปแบบต่างๆ ให้เป็นระบบครบวงจร

แผนพัฒนาฯ	เป้าหมายตามแผน	ผลในทางปฏิบัติเมื่อสิ้นสุดแผนฯ
	- ปรับปรุงและเสริมสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อสนับสนุนกิจการท่าเรือ เช่น การขุดลอกร่องน้ำ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ การจัดหาสาธารณูปโภคให้เพียงพอ และการเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ ให้ประสานและสอดคล้องกัน - พิจารณาให้เมืองศูนย์กลางถาวร ทำหน้าที่ประสานนโยบายวางแผนควบคุม ดูแลและพัฒนาท่าเรือต่างๆ ทั่วประเทศเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายและองค์กรที่มีอยู่เดิมก่อน - สนับสนุนให้มีการใช้กลยุทธ์ทางการตลาดในเชิงรุก เช่น ออกหาลูกค้า ตั้งราคาที่จูงใจ และประชาสัมพันธ์ให้มีการใช้ท่าเรือมากขึ้น	
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (2535-2539)	สนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำลำคลอง และชายฝั่งทะเล ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารให้มากขึ้น โดยเฉพาะท่าเรือที่รัฐก่อสร้างแล้วเสร็จ จะต้องนำมาใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ โดยเร่งรัดดำเนินการให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการบริหารและการจัดการ	เร่งรัดการใช้ท่าเรือแหลมฉบัง
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (2540-2544)	เป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก	พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพและพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 และ 4
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (2545-2549)	เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านระบบการขนส่ง สื่อสารโทรคมนาคม พลังงาน และสาธารณูปการเพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตและบริการ	ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง ค่าบริการใช้ท่าเทียบเรือชายฝั่ง และเรือลำเลียงภายในประเทศ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 579 ลงวันที่ 20 พฤษภาคม 2547

แผนพัฒนาฯ	เป้าหมายตามแผน	ผลในทางปฏิบัติเมื่อสิ้นสุดแผนฯ
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (2550-2554)	- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการผลิตและส่งเสริมมาตรฐานการดำรงชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ โดยการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์ฐานการผลิตของประเทศ รวมทั้งยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า - สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะระบบขนส่งทางราง ทางน้ำ และทางท่อให้มากขึ้น รวมทั้งการปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานในภาคขนส่งไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย และการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ	- มีประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง ค่าบริการใช้ท่าเทียบเรือชายฝั่ง และเรือลำเลียงของท่าเรือกรุงเทพ และค่าบริการสำหรับกิจกรรมส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนพิเศษ 193 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2550 - มีประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง การเรียกเก็บค่าบริการท่าเทียบเรือภายในประเทศของท่าเรือกรุงเทพ และค่าบริการสำหรับกิจกรรมส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 129 ตอนพิเศษ 62 ง ลงวันที่ 3 เมษายน 2557
แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (2555-2559)	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์หลักด้านการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่ง ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ	ยังไม่สิ้นสุดแผน

แผนพัฒนาฯ	เป้าหมายตามแผน	ผลในทางปฏิบัติเมื่อสิ้นสุดแผนฯ
	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการขนส่งสินค้าสู่สากลทั้งด้านความรวดเร็ว ความปลอดภัย และความตรงต่อ เวลา รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ ภายใต้กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค และพัฒนาระบบบริหาร จัดการรวบรวม และกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม	

ที่มา: แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-11.

ภาพรวมของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง สรุปได้ ดังนี้

1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 – 3 (พ.ศ. 2504 – พ.ศ.2519)

การพัฒนาประเทศมีเป้าหมายในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ และพัฒนาประเทศให้ทันสมัย จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านคมนาคมและขนส่ง รวมถึงการขนส่งชายฝั่ง ทำให้มีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการสร้างและพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง โดยสาระสำคัญของนโยบายเน้นให้มีการสำรวจทางเทคนิค และทำการขุดลอกร่องน้ำของท่าเรือชายฝั่ง โดยเฉพาะในภาคใต้ ได้แก่ ท่าเรือสงขลา ชุมพร สตูล ระนอง กระบี่ ปากพนัง สุราษฎร์ธานี รวมถึงการขุดลอกร่องน้ำในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งทางน้ำภายในประเทศให้มากขึ้น โดยหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบนโยบายด้านการขนส่งชายฝั่ง คือ กรมเจ้าท่า และการท่าเรือแห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาและเปรียบเทียบงบประมาณที่ใช้ในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งเทียบกับการขนส่งทางน้ำ และเทียบกับงบประมาณการขนส่งทั้งหมด พบว่า งบประมาณการขนส่งชายฝั่งมีน้อยมาก ตัวอย่างเช่น ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 3 งบประมาณท่าเรือชายฝั่งจำนวน 80.30 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.97 ของงบประมาณการพัฒนาการขนส่งทางน้ำทั้งหมดจำนวน 895.475 ล้านบาท และคิดเป็นร้อยละ 0.33 ของงบประมาณการขนส่งทุกระบบ จำนวน 24,183.058 ล้านบาท

2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 – 5 (พ.ศ.2520 - พ.ศ.2529)

เนื่องจากประเทศไทยประสบปัญหาทางเศรษฐกิจ การใช้จ่ายงบประมาณของประเทศต้องระมัดระวังมากขึ้น ดังนั้นนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่งถูกลดความสำคัญลง การขนส่งชายฝั่งเป็นส่วนย่อยในแผนการปรับโครงสร้างระบบการขนส่งและการสื่อสารไม่ชัดเจนเหมือนแผนพัฒนา ฯ ที่ผ่านมา ในแผนพัฒนาได้กำหนดการวางนโยบายที่ให้ความสำคัญต่อการแก้ปัญหาเศรษฐกิจเฉพาะหน้าของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง มากกว่าการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่เป็นระบบ เช่น ขุดลอกร่องน้ำทาง

เดินเรือและวางเครื่องหมายการเดินเรือในชายฝั่งทะเล และศึกษาความเหมาะสมเพื่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ตลอดจนปรับปรุงและขยายท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่เดิมให้มีความสามารถในการขนถ่ายสินค้ามากขึ้น

3) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 – 8 (พ.ศ.2530 – พ.ศ.2544)

เนื่องจากในช่วงแผนพัฒนานี้ สภาพเศรษฐกิจของประเทศเริ่มดีขึ้น รัฐบาลจึงวางนโยบายท่าเรือและพัฒนาพาณิชย์นาวีทั้งระบบ โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- ปรับปรุงและเสริมสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อสนับสนุนกิจการท่าเรือ เช่น การขุดลอกร่องน้ำ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ
- เร่งรัดให้มีการดำเนินงานกิจการท่าเรือ โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน และดำเนินงานท่าเรือที่สร้างขึ้นใหม่และที่มีอยู่แล้ว โดยเฉพาะท่าเรือชายฝั่งในภาคใต้
- พิจารณาให้มีองค์กรกลางถาวร ทำหน้าที่ประสานนโยบายวางแผนควบคุม ดูแลและพัฒนาท่าเรือต่าง ๆ ทั่วประเทศ
- พัฒนาการขนส่งทางน้ำให้เป็นตัวเสริมวงจรพาณิชย์ การส่งออกและนำเข้า
- ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี โดยให้มีการพิจารณาร่วมกันระหว่างรัฐบาลและเอกชนเพื่อหาวิธีสนับสนุนด้านการเงิน การตลาดและมาตรการส่งเสริมอื่น ๆ ที่จำเป็น
- ส่งเสริมให้มีการพัฒนาความรู้ในวิธีการจัดการในธุรกิจพาณิชย์นาวี
- สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศและชายฝั่งให้มากขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศและพาณิชย์นาวีทั้งทางด้านธุรกิจพาณิชย์นาวีบนฝั่งและธุรกิจพาณิชย์นาวีในทะเล

สาระสำคัญในแผนพัฒนาช่วงนี้ แสดงให้เห็นว่ารัฐมองเห็นความสำคัญของการขนส่งชายฝั่งเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

4) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 – 10 (พ.ศ.2545 – พ.ศ.2554)

ในช่วงระหว่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 9 – 10 การวางนโยบายการพัฒนาประเทศ ยึดหลักปรัชญาเศรษฐกิจแบบพอเพียง เพื่อสร้างสังคมที่เข้มแข็งและมีคุณภาพ ดังนั้นนโยบายการพัฒนาของรัฐไม่เน้นการก่อสร้าง แต่ให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านระบบการขนส่ง สื่อสารโทรคมนาคม พลังงาน และสาธารณูปการเพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตและบริการ รวมทั้งกิจการพาณิชย์นาวีให้มีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะของภาคการผลิตและบริการของประเทศ นโยบายการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งไม่ชัดเจน และมีเนื้อหาสาระเล็กน้อย ส่วนใหญ่เป็นนโยบายการขนส่งในภาพกว้าง ๆ และการขนส่งเป็นส่วนย่อยภายใต้หัวข้อยุทธศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ หัวข้อ ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและยั่งยืนในฉบับที่ 10 โดยสาระสำคัญของนโยบายที่เกี่ยวข้อง คือ การเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของระบบการขนส่ง เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะ

ภาคการผลิตและบริการ โดยใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วให้คุ้มค่า และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการใช้ท่าเรือหลัก และพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี ให้มีคุณภาพอยู่ในระดับมาตรฐาน เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะของภาคการผลิตและบริการของประเทศ

5) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555 – พ.ศ.2559)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555–2559 ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ ไว้ใน 3.1 ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ คือ การผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำ และมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ เช่น การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางน้ำ โดยให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ให้แก่การขนส่งทางรางและทางน้ำ หรือผลักดันให้การขนส่งทางถนน เป็นทางเลือกของการเดินทางที่ต้องการใช้ความเร็ว หรือการขนส่งสินค้าประเภทจากที่ถึงที่ (Door-to-Door)

กรอบและแนวทางการพัฒนาประเทศไม่มีนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่งที่ชัดเจน สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่งมีเล็กน้อย ซึ่งอยู่รวมกับการพัฒนาระบบการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ คือ กำหนดให้การพัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล โดยเฉพาะรูปแบบบริการขนส่งทั้งทางถนน รถไฟ รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และการขนส่งทางน้ำ การเดินเรือชายฝั่ง ตลอดจนการพัฒนาด่านศุลกากรชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนที่รวดเร็ว ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน การพัฒนาระบบเครือข่ายและการบริหารเครือข่ายธุรกิจของภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาค นโยบายการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะในประเทศเท่านั้น แต่ให้รองรับการร่วมตัวเป็นประชาคมอาเซียน (Asean Economic Community : AEC) ในปี 2558 การวางนโยบายของประเทศจึงมุ่งเน้นการเชื่อมโยงในประชาคมอาเซียน รวมถึงการพัฒนาการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล โดยเฉพาะรูปแบบบริการขนส่งทุกระบบ ทั้งทางถนน รถไฟ รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และการขนส่งทางน้ำ การเดินเรือชายฝั่ง

3.1.2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

ก. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2550-2554

การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ พ.ศ. 2550-2554 โดยมีวัตถุประสงค์หนึ่งเพื่อการลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ

ในยุทธศาสตร์ที่ 2 เรื่องการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ในกลยุทธ์การสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Transport

Management for Energy Saving) เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ ในส่วนของการขนส่งชายฝั่ง เป็นส่วนที่อยู่ในการสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำและทางท่อ การเปลี่ยนรูปแบบพลังงานไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง

การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ พ.ศ. 2550-2554 โดยหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง สรุปผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับชายฝั่ง ดังนี้

การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าและต้นทุนค่าบริการไม่จูงใจเพียงพอ

(1) ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าทางน้ำชายฝั่งเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ.2553-2555 จาก 1.65 แสนทียู ในปี 2553 เพิ่มขึ้นเป็น 2.26 แสนทียู ในปี 2554 หรือเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัว และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นกว่า 3 แสนทียูในปี 2555 สาเหตุสำคัญคือ ปัญหาน้ำท่วมในปี 2554 ที่ผ่านมามีทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าทางบกได้ บริษัทต่าง ๆ หันมาใช้บริการขนส่งทางน้ำเป็นทางเลือกและเป็นเส้นทางขนส่งสนับสนุนมากขึ้น การขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่งจึงมีบทบาทสำคัญในการเป็นทางเลือกการขนส่งไปยังบริเวณท่าเรือแหลมฉบังในกรณีฉุกเฉิน

(2) ภาคเอกชนมีความพยายามในการพัฒนาบริการอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันมีผู้ให้บริการเรือชายฝั่งไม่มากนัก อาทิ SC Group NYS แมกกลองโลจิสติกส์ และ BMT Pacific LTD โดยสัดส่วนของปริมาณตู้สินค้าที่ใช้บริการเรือชายฝั่งส่วนใหญ่เป็นท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาและสมุทรปราการ (ร้อยละ 75) รองลงมาคือ ท่าเรือสุราษฎร์ธานี (ร้อยละ 22) ท่าเรือซีพีในแม่น้ำป่าสัก (ร้อยละ 2) และท่าเรือในแม่น้ำแม่กลอง (ร้อยละ 1) ซึ่งผู้ประกอบการเรือชายฝั่งได้มีการพัฒนาเรือขนส่งลำเลียงติดเครื่องยนต์ (Motor Barge)⁵ ในการขนถ่ายลำเลียงสินค้าและตู้สินค้าภายในประเทศ ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือลำน้ำเพื่อความสะดวกรวดเร็วและยังสามารถลดค่าใช้จ่ายเมื่อเปรียบเทียบกับบริการขนส่งทางรถบรรทุก หากสามารถผลักดันการขนส่งตู้สินค้าจำนวน 700,000 ทียู ไปใช้บริการขนส่งทางน้ำชายฝั่ง จะส่งผลให้ปริมาณรถหัวลากที่วิ่งบนถนนและเข้าท่าเรือแหลมฉบังลดลงร้อยละ 5-10 ช่วยประหยัดการใช้น้ำมัน และค่าซ่อมบำรุงถนน ลดมลภาวะ และเพิ่มการจ้างงานในกิจการท่าเรือได้อย่างมีนัยสำคัญ

(3) ประเด็นปัญหา ที่ทำให้การเปลี่ยนรูปแบบมาใช้บริการขนส่งทางเรือชายฝั่งขยายตัวค่อนข้างช้า ได้แก่

- การขาดแคลนท่าเรือชายฝั่งรองรับเป็นการเฉพาะและขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นผลเนื่องจากเงื่อนไขการให้สัมปทานท่าเรือ A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจุบันความสามารถในการให้บริการเรือชายฝั่งมีเพียงร้อยละ 50 เดินเรือได้

⁵ motor barge สามารถบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ได้มากถึง 90 ตู้ และใช้เวลาเดินทางระหว่างท่าเพียงเที่ยวละ 6 ชั่วโมง

ประมาณ 2-3 รอบต่อสัปดาห์ และไม่สามารถทำรอบได้มากขึ้น เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพไม่มีท่าเทียบเรือชายฝั่ง เพื่อรองรับเป็นการเฉพาะ หากสามารถแก้ปัญหาให้เรือทำรอบได้เพิ่มขึ้นเป็น 4-5 รอบต่อสัปดาห์ คาดว่าจะช่วยให้บริการขนส่งทางเรือชายฝั่งเพิ่มขึ้นถึง 400,000-500,000 ทีอียูต่อปี ในปี 2556⁶

- โครงสร้างต้นทุนค่าบริการขนส่งสินค้าทางน้ำชายฝั่งเป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมให้มีการใช้เพิ่มขึ้น เนื่องจากลักษณะการขนส่งทางน้ำชายฝั่งมีความแตกต่างจากการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ แต่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ณ ท่าเรือแหลมฉบังในอัตราเดียวกันบวกส่วนเพิ่มค่าภาระขนย้ายตู้สินค้าบริเวณท่าที่มีอัตราสูงกว่ารูปแบบอื่น ส่งผลให้ผู้ส่งออกหรือผู้ใช้บริการเรือชายฝั่งมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น จึงไม่สามารถแข่งขันกับทางเลือกการขนส่งแบบอื่นได้ ทั้งนี้ ปัจจุบันค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางเรือชายฝั่งสูงกว่าการขนส่งทางรถไฟถึง 1,705 บาท/ตู้ 20 ฟุต และ 2,035 บาท/ตู้ 40 ฟุต

นอกจากนี้การผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจาก ทิศทางการพัฒนาของระบบการขนส่งแต่ละรูปแบบยังคงแยกส่วน ขึ้นอยู่กับเป้าหมายของหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยไม่มีการมองปัญหาหรือวางแผนเชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ขาดการวางแผนหลักเพื่อเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศให้สอดคล้องประสานรับช่วงการขนส่งระหว่างกันอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนขาดรูปแบบในการบริหารจัดการเชิงธุรกิจ (Business Model) เพื่อใช้ประโยชน์สูงสุดจากโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงเป็นระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

สิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดเชื่อมต่อของการให้บริการระหว่างรูปแบบการขนส่งยังขาดประสิทธิภาพ เช่น ไอซีดีลาดกระบัง (ระหว่างถนนกับรถไฟเพื่อเข้าท่าเรือแหลมฉบัง) เส้นทางเชื่อมป่าไมกนครหลวง และสถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี (ระหว่างรถไฟกับลำน้ำ) รวมทั้งยังไม่มีมาตรการที่ชัดเจนเพื่อจูงใจผู้ประกอบการให้เปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางน้ำและทางรางเพิ่มขึ้น อีกทั้งการคิดอัตราค่าบริการขนส่งในปัจจุบันทำให้การขนส่งทางเลือกเพื่อประหยัดพลังงานไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้

การหยุดชะงักของโซ่อุปทาน (Supply Chain Disruption) จากปัจจัยเสี่ยงภายในประเทศสร้างความตระหนักให้ผู้ประกอบการไทยต้องคำนึงถึงแผนบริหารจัดการของธุรกิจและเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์ในกรณีฉุกเฉินมากขึ้น ในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ประสบปัญหาการหยุดชะงักของธุรกิจทั้งด้านการผลิตและการนำส่งสินค้าหรือ Supply Chain Disruption หลายครั้งทั้งจากกรณีความขัดแย้งและความไม่สงบทางการเมือง การเกิดอุทกภัยครั้งร้ายแรงที่สุดในปี 2554 ส่งผลให้ภาครัฐและเอกชนไทยเกิดการเรียนรู้ในการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดทางธุรกิจ อาทิ กรณีที่หลายบริษัทในนิคมอุตสาหกรรมได้ก่อสร้างกำแพงกันน้ำสูงกว่า 5-7 เมตร และบางส่วนย้ายที่ตั้งโรงงานไปยังภาคตะวันออก (จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดปราจีนบุรี) ในขณะเดียวกัน ภาคเอกชนมีความตื่นตัวในการเตรียม

⁶ ตัวเลขประมาณการไม่รวมตู้สินค้าที่มาจากสุราษฎร์ธานี ประจวบคีรีขันธ์ สงขลา และมาบตาพุด

ความพร้อมเพื่อรับมือกับความเสี่ยงจากสถานการณ์ฉุกเฉินเพิ่มขึ้น มีแนวคิดจัดทำแผนสำรองหรือ Contingency plan or scenario planning และการเตรียมเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์สำรองในกรณีฉุกเฉิน เช่น การใช้การขนส่งทางน้ำชายฝั่งแทนการขนส่งทางบก เป็นต้น นอกจากนี้ได้มีการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ ในการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ให้มีสัดส่วนการขนส่งเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 6 ภายในปี 2560

ข. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศฉบับนี้ ให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน มีองค์ประกอบหลัก คือ

- 3 เป้าหมายแห่งความสำเร็จ หรือ สามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements)
- 3 ภารกิจ คือ การสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Mechanism)
- 7 ประเด็นยุทธศาสตร์ และ 21 กลยุทธ์

ในแผนยุทธศาสตร์ ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่งไว้ใน

ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ในยุทธศาสตร์ที่ 3 และยุทธศาสตร์ที่ 7 ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง

ในยุทธศาสตร์นี้ให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งหรือเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีการขนส่งสินค้าและจรรยาบรรณ โดยปรับลดเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) หรือคอขวด (Bottle neck) ในเส้นทางขนส่งหลัก และเส้นทางสำรองรองรับการหยุดชะงักของ โซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้า ความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในระหว่างขนส่ง รวมทั้งสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ

กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำนน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน ด้วยการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมการพัฒนาเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยา และสนับสนุนการพัฒnalำนน้ำสาขาเชื่อมโยงเส้นทางหลัก รวมทั้งปรับปรุงท่าเรือเดิมหรือพัฒนาท่าเรือใหม่เพื่อเป็นท่าเรือเฉพาะสำหรับเรือชายฝั่งและกำหนดอัตราค่าบริการหน้าท่าให้จูงใจ เพื่อให้เอกชนมาใช้บริการ ตลอดจนสนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเรือ

ชายฝั่งทะเลตะวันตก (Feeder Port) เพื่อเป็นทางเลือกในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่ออกจากภาคใต้ไปสู่ท่าเรือสิงคโปร์เชื่อมต่อการขนส่งผ่านท่าเรือหลักที่สำคัญของประเทศด้วย

ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

กลยุทธ์ที่ 2 สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for Continuity) ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งทุกรูปแบบอย่างบูรณาการ ให้มีการแบ่งส่วนงานระดับนโยบาย การกำกับดูแล และการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ด้วยการเร่งผลักดันการออกพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ... ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว พัฒนากลไกบริหาร/จัดการที่ทำหน้าที่บูรณาการงานและแผนลงทุนที่คาบเกี่ยวหลายหน่วยงาน เพื่อแก้ปัญหาการบริหารจัดการของสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญ เช่น สถานีขนส่ง ไอซีที เขตปลอดอากร เป็นต้น

3.1.3 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554-พ.ศ.2558 ได้กำหนดเรื่อง การขนส่งชายฝั่งทะเลอ่าวไทยเป็นการขนส่งชายฝั่งที่มีปริมาณการขนส่งมาก มีเส้นทางการขนส่งหลัก คือ ท่าเรือสงขลา จังหวัดสงขลา/ ท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี/ ท่าเรือประจวบ กับท่าเรือแหลมฉบัง และการขนส่งชายฝั่งที่ทำเรือคลองใหญ่ จังหวัดตราด ไปยังประเทศกัมพูชา สำหรับเส้นทางการขนส่งฝั่งทะเลอันดามัน จะเป็นการขนส่งระหว่างท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง-ท่าเรือปีนัง และท่าเรือคลัง (Klang) ในประเทศมาเลเซีย การขนส่งชายฝั่งบริเวณท่าเรือชุมพรหรือต่อไปยังท่าเรือสงขลา และประเทศปลายทางฝั่งทะเลอ่าวไทย โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ในปี 2555 จำนวน 44.26 ล้านตัน สินค้าที่ขนส่งชายฝั่งมากที่สุด คือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ข้าวโพด ไม้ วัสดุก่อสร้าง อาหารสัตว์ เป็นต้น ท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญของไทย ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ที่จอดทอดสมอเรือบริเวณเกาะสีชัง ท่าเรือมาตาพุด ท่าเรือระนอง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือประจวบ และท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ แนวโน้มสำหรับปริมาณการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 82.39 ล้านตัน ในปี 2555 เป็น 83.55 ล้านตัน ในปี 2560 ปัญหาของการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่จะต้องมีการแก้ไข จึงเป็นเรื่องระเบียบพิธีการศุลกากรของการขนส่งชายฝั่งมีระเบียบปฏิบัติมาก ต้องประสานกับหลายหน่วยงาน ใช้ระยะเวลานาน และปัญหาขาดการเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่า

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ มีเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ โดยเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 19 มียุทธศาสตร์ในการปรับเปลี่ยน รูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) เพื่อดึงดูดการขนส่งที่ยั่งยืน โดยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่การขนส่งทางน้ำและทางรางที่มีต้นทุนต่ำ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงกับท่าเรือภูมิภาคโดยการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทั้งด้านฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อให้สามารถใช้เป็นท่าเรือชายฝั่งภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศ อาทิเช่น การก่อสร้างท่าเรือ จังหวัดชุมพร ท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 ท่าเรือลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน จังหวัดอ่างทอง และท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล ร่วมทั้งการพัฒนาร่องน้ำในแม่น้ำที่มีศักยภาพ เพื่อให้การขนส่งสินค้าในแม่น้ำปากสามารถเข้าถึงต้นทางหรือปลายทางของสินค้ามากยิ่งขึ้น

กระทรวงคมนาคม ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง ดังแสดงในตารางที่ 11

ตารางที่ 11 ยุทธศาสตร์ พันธกิจ และเป้าประสงค์ที่เชื่อมกับการขนส่งชายฝั่ง

ยุทธศาสตร์	พันธกิจ	เป้าประสงค์
มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน	พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากร รวมทั้ง วางแผนนโยบายการพัฒนา กำกับดูแล และบูรณาการ การขนส่ง และการจราจร ให้มีอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพทั่วถึง คุ่มค่า และเป็นธรรม	1. เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งของภูมิภาค 2. ระบบโลจิสติกส์การขนส่งมีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน 3. การเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 4. การพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต 5. ระบบบริหารจัดการการขนส่งและการจราจรที่มีประสิทธิภาพ 6. เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งให้ความสำคัญกับการป้องกันและปราบปรามทุจริตภาครัฐ

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

ในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม การขนส่งชายฝั่งจะอยู่ในเป้าประสงค์ที่ 2 ดังนี้

เป้าประสงค์ที่ 2 ระบบโลจิสติกส์การขนส่งมีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง ทั้งนี้เพราะประเทศไทยมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง โดยเฉพาะทางถนน ที่มีโครงข่ายการบริการขนส่งครอบคลุมทั่วประเทศ และได้รับการบำรุงรักษาที่ดี แต่ระบบการขนส่งทางรางและทางน้ำยังมีข้อจำกัดและไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรทั้งที่เป็นภาระขนส่งสินค้ามวลมากมีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำ และใช้พลังงานน้อย ดังนั้น เพื่อบริหารจัดการระบบการขนส่งให้สามารถสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและช่วยลดต้นทุนการขนส่ง จึงจำเป็นต้องส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนมาสู่การ

ขนส่งทางรางและน้ำ (Modal Shift) ในเส้นทางที่เหมาะสมและเป็นไปได้ และให้การขนส่งทางถนนและทางอากาศเป็นการขนส่งสนับสนุน

กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ และระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ให้มีประสิทธิภาพ สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้ตรงเวลาและประหยัดต้นทุน โดยปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งทางรางให้มีบริการที่ดี ตรงต่อเวลา และน่าเชื่อถือ การขนส่งทางน้ำทั้งทางลำน้ำ ชายฝั่ง และบริการเกี่ยวเนื่องให้มีประสิทธิภาพ ลดขั้นตอน และกระบวนการที่ทำให้เกิดความล่าช้า และต้นทุนในการดำเนินการ รวมทั้งเชื่อมโยงการขนส่งทางรางและทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น (ทางถนนและทางอากาศ) ตลอดจนพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าเพื่อให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3.1.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

ในช่วงที่ผ่านมาประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าและบริการเฉลี่ยปีละประมาณ 805 ล้านตัน โดยสัดส่วนรูปแบบการขนส่งไม่สอดคล้องกับต้นทุน กล่าวคือ การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนการขนส่งสูง 2.12 บาท/ตัน-กิโลเมตร กลับมีการขนส่งสูงร้อยละ 87.50 ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่า กลับมีการขนส่งเพียงร้อยละ 0.95 บาท/ตัน-กิโลเมตร และการขนส่งทางน้ำที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำที่สุด คือ 0.65 บาท/ตัน-กิโลเมตร มีสัดส่วนการขนส่งเพียงร้อยละ 1.40 และ 11.08 ตามลำดับ จึงทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) ของประเทศยังคงอยู่ในระดับสูงถึงร้อยละ 14.3 (ในจำนวนนี้เป็นต้นทุนด้านการขนส่งประมาณร้อยละ 7.1 ของ GDP ตามรายงานคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานจาก World Economic Forum ประจำปี พ.ศ. 2556-2557 พบว่า คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมของประเทศไทยถูกจัดอยู่ในลำดับที่ 61 ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ และประเทศมาเลเซีย ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 5 และ 25 ตามลำดับ รวมทั้งคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน รถไฟ ท่าเรือ สนามบิน ถูกจัดอยู่ในลำดับที่ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ และประเทศมาเลเซีย คือ ทางถนนประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 42 ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ และประเทศมาเลเซีย อยู่ในลำดับที่ 7 และ 23 ตามลำดับ ส่วนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ประเทศไทยถูกจัดลำดับที่ 72 ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซียที่อยู่ในลำดับที่ 10 และ 18 ตามลำดับ ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ ไทยมีลำดับที่ 56 และโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ มีลำดับที่ 34 ดังแสดงในตารางที่ 12

ตารางที่ 12 ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐาน ปี 2556-2557

ประเทศ	อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน				
	ภาพรวม	ทางถนน	รถไฟ	สนามบิน	ท่าเรือ
สิงคโปร์	5	7	10	1	2
มาเลเซีย	25	23	18	21	24
ไทย	61	42	72	34	56

ที่มา : World Economic Forum, 2013-2014

โครงสร้างพื้นฐานทางชายฝั่ง ส่วนมากจะมีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางอยู่ในชายฝั่งของภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย จำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาเพื่อเป็นแนวทางสำหรับการลงทุนอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปัจจุบันถึง พ.ศ. 2565 ในการกำหนดยุทธศาสตร์ควรครอบคลุมถึง การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลัก ไปใช้รูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า เป็นการขนส่งหลักแทน เช่น การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางน้ำ โดยให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ให้แก่การขนส่งทางรางและทางน้ำ หรือผลักดันให้การขนส่งทางถนนเป็นทางเลือกของการเดินทางที่ต้องการใช้ความเร็ว หรือการขนส่งสินค้าประเภทจากที่ถึงที่ (Door-to-Door) ซึ่งมีเป้าหมายการพัฒนา คือ การเสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทาง และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิต และดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ โดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งเป็นทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่

ประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ คือ

- สัดส่วนการขนส่งทางน้ำในประเทศจะเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 20
- มีทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่
- เปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย
- เมืองท่าของประเทศที่ขยายตัวจากภาคตะวันออกไปสู่ภาคใต้

หากพิจารณากรอบวงเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 วงเงินรวม 55,986.64 ล้านบาท จำแนกตามสาขาการขนส่ง ประกอบด้วย สาขาการขนส่งทางบก วงเงินรวมจำนวน 21,937.60 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 39.18 ของวงเงินลงทุนรวม สาขาการขนส่งทางราง วงเงินรวมจำนวน 27,000.32 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 48.23 สาขาการขนส่งทางน้ำ วงเงินรวมจำนวน 2,206.07 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.94 ของวงเงินลงทุนรวม สาขาการขนส่งทางอากาศ วงเงินรวมจำนวน 4,831.47 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.63

ของวงเงินลงทุนรวม และการเชื่อมต่อโครงข่ายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล วงเงินรวมจำนวน 11.18 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.02 ของวงเงินลงทุนรวม รายละเอียดปรากฏตามตาราง ที่ 13

ตารางที่ 13 กรอบวงเงินลงทุน ปีงบประมาณ พ.ศ.2558

ลำดับ	สาขาการขนส่ง	วงเงินรวม (ล้านบาท)	ร้อยละ
1	ทางบก	21,937.60	39.18
2	ทางราง	27,000.32	48.23
2.1	รถไฟทางคู่	9,219.49	16.47
2.2	รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล	17,780.83	31.76
3	ทางน้ำ	2,206.07	3.94
4	ทางอากาศ	4,831.47	8.63
5	เชื่อมต่อโครงข่าย กทม.และปริมณฑล	11.18	0.02
	รวมทั้งสิ้น	55,986.64	100.00

ที่มา: กระทรวงคมนาคม. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ.2558

การจำแนกงบประมาณ จะเห็นได้ว่า การขนส่งทางน้ำมีงบลงทุนน้อยที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น คือ 2,206.07 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.94 ของงบประมาณลงทุนทั้งหมด โดยกำหนดไว้ในแผนงานที่ 4 การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ จากวงเงินลงทุนรวมจำนวน 9,020.33 ล้านบาท โดยในปี 2558 มีวงเงินลงทุน จำนวน 2,206.07 ล้านบาท และผูกพันปี 2559-2565 รวมจำนวน 6,814.26 ล้านบาท โครงการลงทุนที่สำคัญ เช่น การพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่จังหวัดกระบี่ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1 เป็นต้น การจำแนกตามแผนทั้งหมด พบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งให้ความสำคัญในการพัฒนาท่าเรืออย่างมาก จากที่งบประมาณส่วนใหญ่ ถูกนำไปใช้ในการลงทุนพัฒนาท่าเรือมากกว่าในการเสริมสร้างประสิทธิภาพท่าเรือที่มีอยู่ ทั้งที่การพัฒนาท่าเรือเพียงด้านเดียว ยังไม่เพียงพอต่อการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งทั้งระบบได้

- ยุทธศาสตร์ที่ 4.1 ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น (Shift Mode)
- ยุทธศาสตร์ที่ 4.2 ส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ผลลัพธ์ (Outcome) สัดส่วนและปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่งลดลง ทำให้ลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง และเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 19 ลดความสูญเสียจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ไม่น้อยกว่า 100,000 ล้านบาทต่อปี

ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง คือ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า เพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่การขนส่งทางน้ำและทางรางที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่า โดยมีแนวทางในการดำเนินการดังนี้ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงกับท่าเรือภูมิภาคโดยการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทั้งด้านฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อให้สามารถใช้เป็นท่าเรือชายฝั่งภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศ อาทิเช่น การก่อสร้างท่าเรือ จังหวัดชุมพร ท่าเรือลำน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 ท่าเรือลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน จังหวัดอ่างทอง และท่าเรือลำน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล ร่วมทั้งการพัฒนาร่องน้ำในแม่น้ำที่มีศักยภาพ เพื่อให้การขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสักสามารถเข้าถึงต้นทางหรือปลายทางของสินค้ามากยิ่งขึ้น

จุดแข็งของการขนส่งทางน้ำ คือ ความได้เปรียบทางที่ตั้งภูมิศาสตร์ ที่มีประตูเชื่อมทั้งทะเลฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ที่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือลำน้ำลึก เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ

จุดอ่อนของการขนส่งทางน้ำ คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งโดยทั่วไปมักดำเนินการในลักษณะโครงการขนาดใหญ่ มีวงเงินลงทุนสูง แต่งบประมาณประเทศในแต่ละปีที่จัดสรรในการพัฒนาแก่ภาคคมนาคมขนส่งมีอยู่อย่างจำกัด ทำให้ขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และในบางสาขาการขนส่ง เช่น การขนส่งทางน้ำได้รับการจัดสรรงบประมาณน้อยมาก

โอกาสของการขนส่งทางน้ำ คือ ด้วยราคาน้ำมันที่สูงขึ้นและภาวะโลกร้อน ทำให้ระบบขนส่งมวลชนและการขนส่งที่ประหยัดพลังงานเป็นที่ยอมรับ การส่งเสริมนโยบายโลจิสติกส์ของรัฐ เช่น การขนส่งทางรางและทางน้ำ ที่สามารถขนส่งได้ครั้งละมาก ๆ และมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำ ใช้พลังงานและปล่อยมลพิษน้อย อีกทั้งยังเกิดอุบัติเหตุด้วย รวมถึงการเพิ่มโอกาสในการพัฒนารูปแบบการขนส่งที่ไม่ใช้พลังงานเครื่องยนต์

ข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำ คือ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นเป็นปัจจัยภายนอกที่กระทบต่อต้นทุนการขนส่ง

แนวทางการพัฒนา คือ การพัฒนาการขนส่งเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ และลดการใช้พลังงานภาคการขนส่ง โดยการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปใช้การขนส่งรูปแบบที่ใช้ศักยภาพของพลังงานได้มากกว่า เช่น การขนส่งทางรางและการขนส่งทางน้ำ พัฒนาการขนส่งทางน้ำให้สามารถขนส่งได้อย่างต่อเนื่องและมีการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ

3.1.6 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา พ.ศ.2554-2563

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา พ.ศ.2554-2563 เป็นส่วนหนึ่งในแผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กำหนดรายละเอียดไปสู่ระดับกลยุทธ์/มาตรการของรายสาขาการขนส่ง ในส่วนของแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง มีดังนี้

ตารางที่ 15 ความเชื่อมโยงของเป้าประสงค์ตามแผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร
กับเป้าประสงค์สาขาการขนส่งทางน้ำ

เป้าประสงค์แผนหลักฯ	เป้าประสงค์สาขาการขนส่งทางน้ำ
1. เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง	1. เพื่อยกระดับบริการการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ
2. เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน	2. เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศ
3. เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง	3. เพื่อให้การขนส่งทางน้ำมีความปลอดภัย
4. เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน	4. เพื่อสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น
5. เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	5. เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้บริการเรือโดยสารสาธารณะ
6. เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่ง	

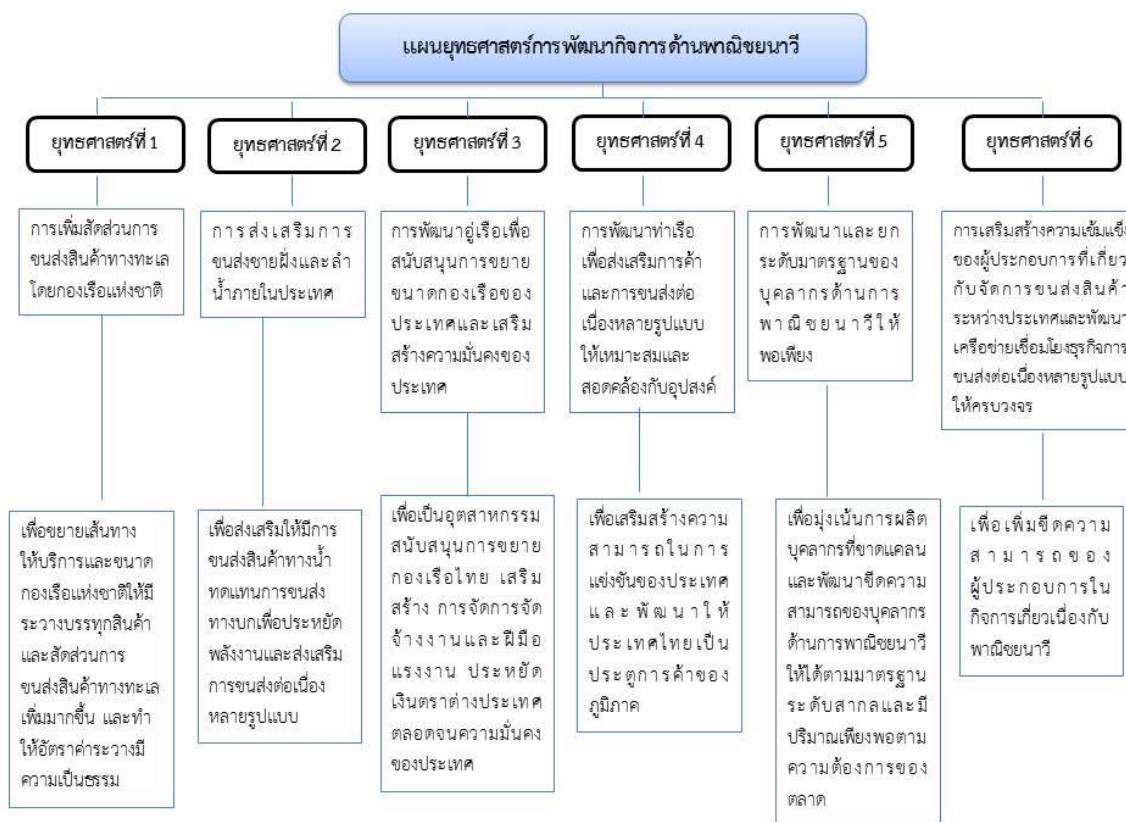
ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. แผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563

3.1.7 แผนยุทธศาสตร์การพาณิชยนาวี

แผนยุทธศาสตร์การพาณิชยนาวี เป็นแผนการพัฒนาพาณิชยนาวีทั้งระบบ ซึ่งมีกรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ทั้งนี้ได้มีการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ ทั้งหมด 6 ยุทธศาสตร์ ดังแสดงในรูปที่ 26

ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์เฉพาะในการส่งเสริมการขนส่งชายฝั่ง และลำน้ำภายในประเทศ เพื่อส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าทางน้ำ ทดแทนการขนส่งทางบกเพื่อประหยัดพลังงานและส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีการกำหนดเป้าหมายในปี พ.ศ.2553 ให้การขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ มีอัตราปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ต่อปี หรือเพิ่มไม่น้อยกว่า

ร้อยละ 1.7 ล้านตันต่อปี ในและปี พ.ศ.2560 ควรมีอัตราเพิ่มไม่น้อยกว่าร้อยละ 4 ต่อปี หรือเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยไม่น้อยกว่าปีละ 2.7 ล้านตันต่อปี⁷



รูปที่ 26 ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวี

ที่มา: กรมเจ้าท่า

3.2 การดำเนินงานตามแผน/นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง

นโยบายภาครัฐและมติคณะรัฐมนตรีเป็นเสมือนกลไกในการผลักดันในทางปฏิบัติที่สำคัญ เป็นแรงขับเคลื่อนที่จะทำให้การขนส่งชายฝั่ง สามารถพัฒนาไปตามแผนพัฒนาในระดับต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ได้สำเร็จหรือสามารถบรรลุวัตถุประสงค์เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาระดับปฏิบัติการได้หรือไม่ โดยเฉพาะมติคณะรัฐมนตรี เป็นสิ่งที่มีผลอย่างมากในทางปฏิบัติ เป็นแรงขับเคลื่อนในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งให้ไปในทิศทางเดียวกันกับแผนพัฒนาระดับชาติได้

⁷ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เอกสารประกอบการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็น ครั้งที่ 2 วันที่ 27-28 มิถุนายน 2550 ณ โรงแรม Jomtien Palm Beach Hotel & Resort

ตารางที่ 16 สรุปสาระในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ นโยบายรัฐและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
ฉบับที่ 1 ระยะที่ 1 (พ.ศ.2504-2506)	นโยบายพัฒนาการเศรษฐกิจ การขนส่งทางน้ำ บำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำให้เรือเดินได้โดยสะดวก ทำการศึกษาเส้นทางเดินของกระแสน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อหาทางลดการตกตะกอนที่ปากแม่น้ำ ปรับปรุงท่าเรือในภาคใต้ที่สงขลาและภูเก็ต	ส่งเสริมการเกษตรกรรม การสหกรณ์ การอุตสาหกรรม และการค้า ตลอดจนการคมนาคมให้ก้าวหน้า เป็นประโยชน์แก่ประชาชนอย่างกว้างขวางยิ่งขึ้น	-- การสำรวจภาวะเศรษฐกิจสร้างท่าเรือใหม่ที่ศรีราชา (มติ 28 สค.2504) - การขอความช่วยเหลือจากกองทุนพิเศษสหประชาชาติ ทำการสำรวจทางวิศวกรรมเพื่อสร้างท่าเรือที่แหลมฉบัง ศรีราชา (มติ 29 มค.2506) - การขอสำรวจออกแบบก่อสร้างท่าเรือศรีราชา (มติ 16 กค.2506)
ฉบับที่ 1 ระยะที่ 2 (พ.ศ.2507-2509)	การขนส่งทางน้ำ (1) การขนส่งทางน้ำในประเทศได้มีบทบาทอันสำคัญยิ่งต่อเศรษฐกิจของชาติ ประมาณร้อยละ 80 ของการขนส่งข้าวในภาคกลางของประเทศต้องอาศัยแม่น้ำลำคลอง การขนส่งโดยเรือชายฝั่งก็มีบทบาทอันสำคัญเช่นกันสำหรับราษฎรที่อยู่อาศัยตามแถบชายฝั่งของภาคใต้ประมาณร้อยละ 75 ของสินค้าที่ส่งไปยังภาคใต้อาศัยการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง ฉะนั้น การพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ และการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งจึงเป็นนโยบายสำคัญประการหนึ่งที่จะต้องดำเนินการในระยะที่สองของแผนพัฒนาการเศรษฐกิจนี้ (2) การพัฒนาการขนส่งทางทะเลได้มุ่งหนักไปในการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพฯ ให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถเข้าเทียบท่าได้สะดวกด้วยการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำให้ลึกอยู่เสมอ และพยายามหาทางลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาร่องน้ำให้ต่ำลง	ดำเนินการปรับปรุงและขยายกิจการด้านขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ และการท่าเรือให้เพียงพอแก่ความต้องการของประชาชน	- การปรับปรุงท่าเรือภูเก็ตและขุดลอกร่องน้ำในจังหวัดภาคใต้ (มติวันที่ 11 พค.2508, 7 กย. 2508, 15 มีค. 2509) - การปรับปรุงท่าเรือสงขลา (มติ 9 พย.2508) โครงการสำรวจเพื่อปรับปรุงร่องน้ำทางเข้าท่าเรือสงขลา (มติ 27 ธค.2509) - ผลการดำเนินงานตามโครงการสำรวจทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมเพื่อสร้างท่าเรือที่แหลมฉบัง ศรีราชา (มติ 31 มีค.2507) - การปรับปรุงท่าเรือกรุงเทพฯ เพื่อแก้ปัญหาคับคั่งของท่าจอด (มติ 18 มค.2509)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	นอกจากนี้ เนื่องจากการค้าของประเทศไทยกับต่างประเทศได้ขยายตัวทุกปีและจะขยายตัวต่อไป ท่าเรือกรุงเทพฯ กำลังประสบกับความหนาแน่นจึงจำเป็นต้องขยายท่าเทียบเรือ และทำการสำรวจด้านวิชาการและเศรษฐกิจเพื่อประกอบการพิจารณาตามความจำเป็นที่จะต้องสร้างท่าเรือแห่งที่สอง เป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ● สำรวจการตกตะกอนที่ปากแม่น้ำเจ้าพระยาและการขยายท่าเทียบเรือที่กรุงเทพฯ ให้แล้วเสร็จและเริ่มสำรวจทางวิศวกรรมของโครงการสร้างท่าเรือแห่งที่ 2 ที่ศรีราชา ● ท่าเรือทางภาคใต้ นั้น คาดว่าจะทำการขุดลอกท่าเทียบเรือปัตตานีเสร็จในปี 2508 และขุดลอกท่าเทียบเรือสงขลา ภูเก็ต กันตัง และนราธิวาสเสร็จในปี 2509 จะปรับปรุงการขนส่งทางทะเล โดยซื้อเรือสินค้าใหม่ 2 ลำ ส่วนการขนส่งทางแม่น้ำลำคลองนั้น ได้เริ่มทำการสำรวจเบื้องต้นในปี 2506 และพยายามจะให้เสร็จภายในปี 2508 ● โครงการพัฒนาการคมนาคมการขนส่งทางน้ำ (1) โครงการสำรวจและพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ เพื่อทำการสำรวจสถิติสินค้า ผู้โดยสาร เส้นทางและอุปสรรคของการขนส่งทางน้ำภายในประเทศเมื่อการสำรวจนี้เสร็จสิ้นแล้ว ก็จะใช้รายงานผลจากการสำรวจครั้งนี้เป็นเครื่องประกอบการวางแผนโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำขึ้นต่อไป โครงการนี้เริ่มต้นมาตั้งแต่ปี 2506 และจะดำเนินการต่อเนื่องกันไปถึงปี		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	2508 (2) โครงการสำรวจการตกตะกอนที่ปากน้ำเจ้าพระยา เป็นงานสำรวจทางแผนที่และสมุทรศาสตร์ต่างๆ เพื่อหาขอบเขตและสาเหตุของการตกตะกอน ประกอบกับการหาวิธีจัดการตกตะกอนเหล่านั้น โครงการนี้ได้ดำเนินมาตั้งแต่ปี 2503 ประมาณว่าจะแล้วเสร็จในปี 2508 โดยได้รับความช่วยเหลือจากกองทุนพิเศษสหประชาชาติ (3) โครงการขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือภาคใต้ เนื่องจากการขนถ่ายสินค้าตามท่าเรือต่างๆ ในภาคใต้ดำเนินไปด้วยความลำบากเพราะร่องน้ำตื้นเขิน ทำให้เรือลำเลียงและเรือชายฝั่งเข้าเทียบท่าไม่สะดวกเป็นเหตุให้เสียเวลาขนถ่ายและเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเป็นอันมาก การดำเนินโครงการขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือภาคใต้จึงมีวัตถุประสงค์ที่จะแก้ปัญหาข้างต้น โดยกำหนดให้มีการสำรวจและขุดลอกท่าเรือต่างๆ ในภาคใต้ คือ ที่ปัตตานี สงขลา ภูเก็ต นราธิวาส และกันตัง อนึ่ง ตามโครงการนี้จะจัดให้มีอุปกรณ์ในการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำทั้งสองฝั่งทะเลของประเทศไทย เพื่อใช้ในการบำรุงรักษาร่องน้ำ ณ ท่าเรือต่างๆ ในอนาคตการดำเนินงานตามโครงการนี้จะกระทำโดยการท่าเรือฯ และกรมเจ้าท่า เริ่มแต่ พ.ศ. 2507 เป็นต้นไป พิจารณาการก่อสร้างท่าเรือภาคใต้ขึ้นเป็นบางแห่ง ซึ่งอาจเป็นที่สงขลาในอนาคตอันไม่ไกลนัก ส่วนการขุดคอคอดกระนั้นเป็นเรื่องของเอกชน ซึ่งจะต้องพิจารณาหลักการให้เหมาะสมและเป็น		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ประโยชน์แก่ประเทศอย่างแท้จริง (4) โครงการขยายท่าเรือกรุงเทพฯ คือ การก่อสร้างท่าเทียบเรือเพิ่มเติม และการสร้างหลักผูกเรือกลางน้ำใกล้กับท่าเรือกรุงเทพฯ เพื่อให้เรือสินค้าขนาดใหญ่สามารถจอดกลางน้ำได้โดยไม่ต้องจอดเทียบท่า เป็นการบรรเทาความคับคั่งที่ท่าเทียบเรือและเป็นการเพิ่มสมรรถภาพการทำงานอีกด้วย เริ่มดำเนินการได้ในปี 2508 และแล้วเสร็จในปี 2509 เงินทุนที่ใช้ในการดำเนินงานตามโครงการนี้มาจากรายได้ของการท่าเรือฯ (5) โครงการสำรวจท่าเรือศรีราชา เป็นการสำรวจทางวิศวกรรมและออกแบบงานก่อสร้างต่าง ๆ พร้อมทั้งประมาณค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างท่าเรือทะเลลึกที่แหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ เพื่อบรรเทาความคับคั่งของท่าเรือกรุงเทพฯ และเพื่อให้เป็นท่าเรือสำหรับสินค้าออกและสินค้าเข้าของจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือด้วย งานสำรวจทางวิศวกรรมที่ท่าเรือแห่งนี้ประมาณว่าจะใช้เวลาประมาณ 3 ปี ท่าเรือใหม่นี้กำหนดจะให้มีความยาวเทียบเรือใหญ่ได้ 7 ลำ มีความยาวเทียบเรือค้าชายฝั่งยาว 550 เมตร มีที่ผูกเรือกลางน้ำ 6 ลำ มีโกดังเก็บสินค้าและอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้าที่ทันสมัยครบถ้วน ท่าเรือแห่งนี้ประมาณว่าจะมีความสามารถขนถ่ายสินค้าได้ประมาณ 2 ล้านตันต่อปี		
ฉบับที่ 2 พ.ศ.2510-2514	ปรับปรุงบริการท่าเรือกรุงเทพฯ แม้จะมีการก่อสร้างที่เก็บสินค้าเพิ่มเติมและจัดหาอุปกรณ์การยกสินค้าเพิ่มขึ้น ความคับคั่งที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ในปี พ.ศ. 2509 การท่าเรือจึงได้	การคมนาคมและการสื่อสารเป็นองค์ประกอบที่จะช่วยสนับสนุนให้การพัฒนาด้านต่าง ๆ บรรลุผลสำเร็จตาม	- โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือกันตัง (มติ 1 เมย.2512) - การสำรวจท่าเรือน้ำลึกที่ภูเก็ต (มติ 14 ตค.2512) - โครงการปรับปรุงร่องน้ำท่าเรือสุราษฎร์ธานี และท่าเรือ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	จัดทำโครงการขยายท่าเทียบเรือและสร้างหลักผูกเรือกลางน้ำเพิ่มขึ้น ซึ่งโครงการนี้อยู่ในขั้นเตรียมการและการเลือกผู้สำรวจออกแบบ อย่างไรก็ตามที่ที่ตั้งของท่าเรือกรุงเทพฯ ในปัจจุบันมีลักษณะไม่เหมาะสมอยู่หลายประการในอันที่จะปรับปรุงให้เป็นท่าเรือขนาดใหญ่พอที่จะสามารถแก้ไขปัญหาความคับคั่งได้อย่างถาวร ด้วยเหตุนี้จึงจำเป็นที่จะต้องมีการทำเรือแห่งที่สองเพื่อเป็นท่าเรือช่วยท่าเรือกรุงเทพฯ การสำรวจเพื่อหาที่ตั้งสร้างท่าเรือดังกล่าวนี้กำลังดำเนินการอยู่ สำหรับการเดินเรือชายฝั่งทะเลนั้น มีท่าเรือค้าชายฝั่งและท่าเรือประมงในจังหวัดภาคใต้ที่สำคัญ แต่มีร่องน้ำทางเดินเรือต้นเขินเป็นจำนวน 11 แห่ง คือ ชุมพร สุราษฎร์ธานี ปากพนัง สงขลา ปัตตานี นราธิวาส สตูล กระบี่ กันตัง ภูเก็ตและระนอง ในจำนวนนี้ได้มีการขุดลอกเพื่อให้เรือค้าชายฝั่งเข้าเทียบท่าโดยสะดวกแล้วเสร็จเพียงหนึ่งแห่งที่กันตังเท่านั้น เพราะเป็นระยะเริ่มแรกของการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือภายในประเทศ ประกอบกับมีการขาดแคลนเรือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขุดลอกและต้องใช้เวลาในการสำรวจทางเทคนิคอีกด้วย อนึ่งเพื่อเป็นการริเริ่มการจัดตั้งพาณิชย์นาวีของประเทศ บริษัทไทยเดินเรือทะเลได้เพิ่มเรือสินค้า 2 ลำเพื่อใช้เดินในเส้นทางระหว่างไทยกับญี่ปุ่น แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ 1) ปรับปรุงขยายกิจการท่าเรือระหว่างประเทศและบริการท่าเรือให้มีสมรรถภาพสูง 2) เสริมสร้างพาณิชย์นาวีของชาติให้เป็นปึกแผ่น เพื่อให้เป็น	เป้าหมาย กระจายความเจริญและอำนวยความสะดวกทำให้เกิดความผาสุกแก่ประชาชนอย่างทั่วถึง ฉะนั้นรัฐบาลจึงจะดำเนินการปรับปรุงและขยายกิจการด้านขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ และการทำเรือให้เพียงพอแก่ความต้องการของประชาชน และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศส่วนการสื่อสารด้านไปรษณีย์โทรเลข โทรศัพท์ วิทยุ และโทรคมนาคมนั้น รัฐบาลจะปรับปรุงบริการเหล่านี้ให้ดียิ่งขึ้นเพื่อให้ประชาชนสามารถติดต่อและส่งข่าวสารถึงกันและกันได้โดยสะดวกและรวดเร็ว	สตูล (มติ 30 มิย.2513) - เงินกู้จากรัฐบาลเดนมาร์ก เพื่อโครงการสำรวจออกแบบท่าเรือกันตัง จำนวน 78,600 เหรียญ (มติ 29 กย. 2513) - การสำรวจท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต (มติ 26 มค.2514) - โครงการสำรวจและออกแบบแม่บท ท่าเรือกันตัง (มติ 20 กค.2514)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	เครื่องมือในการสนับสนุนนโยบายเศรษฐกิจและการส่งเสริมการค้าต่างประเทศ 3) พัฒนาการขนส่งทางน้ำชายฝั่งและภายในประเทศ โดยปรับปรุงขยายท่าเทียบเรือ ขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือชายฝั่งและร่องน้ำทางเดินเรือที่สำคัญๆ ภายในประเทศเพื่อให้การขนส่งสะดวกและก้าวหน้ายิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะสนับสนุนกิจการของเอกชนในด้านนี้		
ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2515-2519	การขนส่งทางน้ำ 1) การพัฒนาการขนส่งทางน้ำในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 กำหนดจะมีการจัดหาเรือชุด เรือสำรวจ การสร้างเขื่อนกันคลื่นที่สงขลาและการปรับปรุงขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือที่จังหวัดสงขลา ภูเก็ต สุราษฎร์ธานี ปัตตานี และสำรวจทางภูมิศาสตร์เส้นทางเดินเรือ ซึ่งงานเหล่านี้ได้ดำเนินงานแล้วเสร็จตามเป้าหมายเป็นส่วนใหญ่ นอกจากการจัดหาเรือชุด 3 ลำ และเรือสำรวจ 1 ลำ ซึ่งประสบความสำเร็จในการประมูลทำให้ได้รับเรือเข้าไป 1 ปี จึงทำให้โครงการขุดลอกร่องน้ำบางแห่งที่จะใช้เรือชุดนี้ต้องล่าช้าไปด้วย เช่น โครงการขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือภูเก็ต นอกจากนี้มีโครงการก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นที่สงขลา ซึ่งล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้เดิมมาก เนื่องจากผู้รับเหมาก่อสร้างไม่มีความชำนาญงานเพียงพอ อย่างไรก็ตามในปลายปี 2514 จะมีการจัดหาเรือชุดเพิ่มขึ้นอีก 2 ลำ 2) ในด้านการปรับปรุงการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้มีการปรับปรุงก่อสร้างคลังเก็บสินค้า โรงพักสินค้า พื้นวางสินค้า	ปรับปรุงและขยายกิจการด้านการขนส่งและสื่อสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้เพียงพอับความต้องการของประชาชน และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ ปรับปรุง ขยาย และเสริมสร้างกิจการด้านการขนส่ง การสื่อสารและการอุตุนิยมวิทยาให้เหมาะสมกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำภายในประเทศซึ่งเป็นระบบการขนส่งที่ประหยัดที่สุดนั้น จะได้พัฒนาให้มีบทบาท และเป็นที่ยอมรับของประชาชนทั่วไป เร่งรัดพัฒนาการทำเรือและการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้า เพื่อจะได้มีบทบาทใน	ไม่มีมติที่เกี่ยวข้อง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	กลางแจ้ง อาคารที่ทำการ และจัดหาอุปกรณ์ขนส่งสินค้าเพิ่มเติม พร้อมทั้งโครงการก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือด้านตะวันออกจำนวน 4 ท่า และโครงการก่อสร้างหลักผูกเรือกลางน้ำจำนวน 30 หลัก โครงการเหล่านี้ได้ดำเนินการเสร็จตามเป้าหมายเป็นส่วนใหญ่ นอกจากโครงการก่อสร้างเขื่อนตะวันออกและโครงการก่อสร้างหลักผูกเรือกลางน้ำซึ่งการก่อสร้างเริ่มขึ้นช้ามาก เนื่องจากมีอุปสรรคในการออกแบบล่าช้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างเขื่อนตะวันออกมีปัญหาในเรื่องที่ดินด้วย แต่คาดว่าจะ การดำเนินงานก่อสร้างจะเริ่มขึ้นในปีงบประมาณ พ.ศ. 2515 3) งานพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ในด้านการสำรวจเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก แห่งที่ 2 ได้มีการตกลงรับความช่วยเหลือของรัฐบาล เนเธอร์แลนด์ ให้บริษัทเนเดโกเป็นผู้สำรวจและออกแบบท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉะ ชรีราชา งานสำรวจแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ 2514 อนึ่ง ในตอนปลายของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 นี้ ประเทศไทย ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลสหรัฐในการสำรวจท่าเรือน้ำลึกที่ สัตหีบด้วย การพัฒนาเศรษฐกิจด้านการคมนาคมและขนส่งในระยะของ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 3 ความสำคัญแก่การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ภายในประเทศมากขึ้น โดยจะเริ่มงานสำรวจและขุดลอกเส้นทางขนส่งทางน้ำที่สำคัญๆ ในประเทศ เพื่อให้การขนส่งทางน้ำมีบทบาทต่อการขนส่งของประเทศมากขึ้น และประสานกับการขนส่งประเภทอื่นๆ ดีขึ้นด้วย	การขนส่งสินค้าออกและเข้าให้ได้มาก ยิ่งขึ้น	

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	1. โครงการปรับปรุงการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ดำเนินการสำรวจเบื้องต้นทางเศรษฐกิจและวิศวกรรม เพื่อปรับปรุงแม่น้ำลำคลองที่เป็นเส้นทางขนส่งทางน้ำที่สำคัญๆ ในลุ่มแม่น้ำภาคกลาง คือแม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำบางปะกง และในบางส่วนของแม่น้ำในภาคเหนือ ให้สามารถใช้ในการขนส่งได้โดยสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยทุกฤดูกาล เมื่อการสำรวจแล้วเสร็จจะได้มีการวางแผนงานปรับปรุงแนวร่องน้ำและทำการขุดลอกร่องน้ำที่สำคัญๆ ตามที่เสนอแนะไว้ในรายงาน 2. โครงการสำรวจท่าเรือที่สำคัญ คือ การสำรวจท่าเรือน้ำลึกที่ติดกับชายฝั่งใต้โครงการช่วยเหลือของประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อศึกษาความเหมาะสมที่จะปรับปรุงให้เป็นท่าเรือทะเลลึกที่ทันสมัยสำหรับการขนส่งสินค้าออกและสินค้าเข้าของประเทศ เพื่อให้รับกับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ การสำรวจนี้จะศึกษาถึงความเหมาะสมที่จะใช้ท่าเรือสดับเป็นท่าขนถ่ายสินค้าประเภทหีบห่อมาตรฐานด้วย รัฐบาลญี่ปุ่นให้ความช่วยเหลือในการสำรวจเบื้องต้นทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมท่าเรือสงขลา เพื่อสร้างท่าเรือขนาดกลางทางฝั่งตะวันออก สำรวจท่าเรือนราธิวาสโดยได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลนิวซีแลนด์ เพื่อสร้างท่าเรือชายฝั่ง สำรวจท่าเรือภูเก็ตโดยได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลอังกฤษ เพื่อสร้างเป็นท่าเรือทะเลลึกทางฝั่งตะวันตก และสำรวจและวางแผนแม่บทก่อสร้างท่าเรือกันตังเป็นท่าเรือชายฝั่งที่เหมาะสม โดยใช้เงินกู้จากรัฐบาลเดนมาร์ก		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	3. โครงการปรับปรุงท่าเรือชายฝั่ง มีวัตถุประสงค์ที่จะทำการสำรวจเพื่อวางแผนในการขุดลอกและปรับปรุงร่องน้ำทางเข้าท่าเรือเพื่อให้เรือสินค้าชายฝั่งและเรือประมงสามารถใช้ท่าเรือต่าง ๆ ได้ตลอดทุกฤดูกาล โดยจะดำเนินงานเป็นขั้น ๆ ดังนี้ - ดำเนินการสำรวจทางเศรษฐกิจของท่าเรือต่าง ๆ รวม 15 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือบางปะกง ประแส จันทบุรี ตราด สมุทรสาคร สมุทรสงคราม ปราณบุรี บ้านแหลม ชุมพร ระนอง ตะกั่วป่า กระบี่ พังงา สตูล และตากใบ โดยจะดำเนินการในปี 2516 เพียงปีเดียว และเมื่อผลการสำรวจแสดงว่าท่าเรือแห่งใดเหมาะสมก็จะดำเนินการวางแผนขุดลอกร่องน้ำต่อไป - ดำเนินการสำรวจทางด้านวิศวกรรมท่าเรือชายฝั่ง รวม 10 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือตราด สมุทรสาคร สมุทรสงคราม ชุมพร ระนอง ตะกั่วป่า สตูล บ้านดอน ปากพนัง ปัตตานี โดยกรมเจ้าท่าจะดำเนินงานในด้านนี้ร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย - ดำเนินการขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือต่างๆ รวม 4 แห่ง ได้แก่ ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือสมุทรสาคร ชุมพร สตูล และปากพนัง ทั้งนี้ จะได้มีการจัดหาเรือขุดชนิดต่าง ๆ มาเพิ่มเติมอีก 2 ลำ เพื่อใช้ในงานขุดลอกด้วย 4. โครงการปรับปรุงบริการขนถ่ายสินค้าและขยายเชื่อนเทียบเรือที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ทำการก่อสร้างเชื่อนเทียบเรือด้านตะวันออกต่อจากการดำเนินการในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 รวมทั้งสร้างเชื่อน		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	เทียบเรือลำเลียง โรงพักสินค้า พื้นวางสินค้ากลางแจ้ง ถนน สะพาน ทางรถไฟ และเครื่องอำนวยความสะดวกที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้าในบริเวณท่าเรือกรุงเทพฯ ทั้งนี้ จะทำให้ท่าเรือกรุงเทพฯ สามารถรับเรือสินค้าขนาด 1 หมื่นตันพร้อมกันเพิ่มขึ้นได้อีก 6-7 ลำ เรือลำเลียงขนาดใหญ่อีก 2-3 ลำ และสามารถรับสินค้าได้เพิ่มขึ้นอีกปีละประมาณ 1.5 ล้านตัน 5. โครงการพัฒนาเครื่องหมายช่วยการเดินเรือ ทำการปรับปรุงซ่อมแซม และติดตั้งเครื่องหมายช่วยการเดินเรือในท้องทะเลตามชายฝั่ง และปากทางเข้าแม่น้ำและท่าเรือที่สำคัญๆ รวมทั้งติดตั้งเครื่องหมายช่วยการเดินเรือตามร่องน้ำทางเข้าท่าเรือชายฝั่ง เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้แก่ชาวเรือ โดยกรมเจ้าท่าจะดำเนินงานภายในเขตร่องน้ำทางเข้าท่าเรือชายฝั่ง คือ จะติดตั้งเครื่องหมายช่วยการเดินเรือตามร่องน้ำของท่าเรือที่สมุทรสาคร ชุมพร หลังสวน ปากพั่น และสตูล สำหรับงานนอกเขตร่องน้ำภายในท้องทะเลจะดำเนินการโดยกรมอุทกศาสตร์โดยจะทำการก่อสร้างกระโจมไฟรวม 11 แห่ง บนเกาะและในท้องทะเลบริเวณจังหวัดชลบุรี 1 แห่ง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 3 แห่ง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 5 แห่ง และจังหวัดสตูล 2 แห่ง ก่อสร้างประภาคาร 1 แห่ง ที่จังหวัดตรัง ก่อสร้างอาคารที่ทำการ โรงซ่อม ฯลฯ เพื่อเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องหมายการเดินเรือรวมทั้งจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ และยานพาหนะเพื่อดำเนินการปรับปรุงและซ่อมแซมเครื่องหมายช่วยการเดินเรือรวม 15 แห่ง		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
ฉบับที่ 4 พ.ศ.2520-2524	สาขาการคมนาคมและขนส่ง กำหนดให้ขยายตัวตามอัตราการผลิต ส่วนรวมของประเทศ การขยายตัวของปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ในด้านคมนาคมและขนส่ง และนโยบายการเร่งรัดกิจการพาณิชย์ นาวีของประเทศ	เร่งรัดให้มีการสร้างท่าเรือน้ำลึกที่ แหลมฉบังและพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง อื่น ๆ ปรับปรุงร่องน้ำเพื่อส่งเสริมให้ มีการใช้การขนส่งชายฝั่งและตามแม่น้ำ ลำคลองให้มากยิ่งขึ้นและส่งเสริมการ ขยายพาณิชย์นาวีไทยให้มีความเป็น ปึกแผ่นมั่นคง	- เริ่มโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและ โครงการการศึกษาสำรวจเพื่อปรับปรุงท่าเรือชายฝั่ง - ดำเนินโครงการพัฒนาขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ระยะที่ 3 ภายในวงเงิน 621,382 เหรียญสหรัฐฯ และ ดำเนินโครงการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง ภายในวงเงิน 347,073 เหรียญสหรัฐฯ - ให้กรมเจ้าท่าดำเนินโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ภายในประเทศและโครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง โดยใช้ เงินกู้จากธนาคารโลก (มติ 5 มค.2521) - ทำการสำรวจและออกแบบ รายละเอียดท่าเรือชายฝั่งที่ จังหวัดปัตตานี และ จังหวัดกระบี่ โดยให้ทำสัญญา ผูกพันงบประมาณปี 2524 ได้ ในวงเงิน 6,420,581 บาท - สำรวจออกแบบและควบคุมการปฏิบัติงานตามโครงการ พัฒนาท่าเรือชายฝั่งในวงเงิน 1,535,534 เหรียญ สหรัฐฯ กับอีก 6,370,704 บาท - โครงการปรับปรุงท่าเรือสตูลที่ท่ามะลิ้ง ของกรมเจ้าท่า (มติ 22 มิย.2520) - วิธีดำเนินการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง (มติ 20 มิย.2521) - การควบคุมงานก่อสร้างท่าเทียบเรือท่าทอง จังหวัด สุราษฎร์ธานี (มติ 30 ตค.2522) - การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง (มติ 7 ตค.2523)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2525-2529	กำหนดเป้าหมายให้การขนส่งขยายตัวเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย ร้อยละ 5.4 ต่อปี กล่าวคือ 1. การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ (1) เพิ่มปริมาณการขนส่งทางน้ำจาก 1,549,000 ตัน ในปี 2521 เป็น 2,200,000 ตัน ในปี 2529 (ไม่รวมสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง) หรือเท่ากับร้อยละ 17.5 ของปริมาณการขนส่งทุกประเภทของประเทศรวมกัน (2) พัฒนาเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดนครสวรรค์ และในแม่น้ำน่านจากจังหวัดนครสวรรค์ถึงอำเภอตะพานหิน จังหวัดพิจิตร ให้แล้วเสร็จภายใน 3 ปี (3) สร้างสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำที่จังหวัดนครสวรรค์และที่อำเภอตะพานหิน จังหวัดพิจิตร เพื่อเปิดเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางน้ำ (4) สร้างเรือลำเลียงเหล็กท้องแบนและเรือตัน เพื่อเป็นตัวอย่างและเปิดสาธิตแก่ประชาชนในการใช้ร่อนน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน่าน 2. การขนส่งทางน้ำชายฝั่งทะเล (1) เพิ่มปริมาณการขนส่งชายฝั่งทะเลจาก 557,000 ตัน ในปี 2521 เป็น 1,056,000 ตัน ในปี 2529 (ไม่รวมสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง) หรือเท่ากับร้อยละ 8.4 ของปริมาณการขนส่งทุกประเภทของประเทศรวมกัน (2) ก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จังหวัดปัตตานี จังหวัดกระบี่ และอำเภอปากพนัง จังหวัด	พัฒนาการขนส่งมวลชนและปรับปรุงระบบการขนส่งเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้า ในการนี้จะมีพัฒนาและขยายการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ ให้เพิ่มมากขึ้น และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น จะเร่งสร้างและปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกและจะเร่งรัดพัฒนาการพาณิชย์ซึ่งจำเป็นและมีประโยชน์ในทางขยายการค้ากับต่างประเทศ ให้มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฯ และเหมาะสมกับนโยบายประหยัดการใช้น้ำมันโดยจะให้สอดคล้องกับการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ	- โครงการท่าเรือชายฝั่งปัตตานี ตำบลบานา อำเภอเมืองจังหวัดปัตตานี เป็นเงิน 57,000,000 บาทโดยขอเบิกจ่ายปีงบประมาณ 2525 จำนวน 15,000,000 บาท ปีงบประมาณ 2526 จำนวน 20,000,000 บาท ปีงบประมาณ 2527 จำนวน 22,000,000 บาท - การบริหารท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่ง ในกรณีที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดไม่สามารถดำเนินการได้ ให้กระทรวงการคลัง พิจารณาทำความเข้าใจกับรัฐวิสาหกิจหรือเอกชนเป็นผู้ดำเนินการต่อไป กับให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจฯ รับไปพิจารณาทบทวนการขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน บริเวณปากแม่น้ำตาปี เสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่ง - ให้กรมเจ้าท่าทำก่อนนี้ผูกพันงบประมาณปี 2526-2527 เพื่อเป็นค่าจ้างบริษัทวิศวกร ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ท่าเรือชายฝั่งปัตตานี และกระบี่ ในวงเงิน 3,244,794.03 บาท - ให้เร่งรัดการขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน บริเวณปากแม่น้ำตาปี ให้เสร็จโดยเร็วแทนที่จะหยุด หรือเลิกดำเนินการ ซึ่งจะทำให้รัฐเสียค่าใช้จ่ายไม่ต่ำกว่า 3.68 ล้านบาท ถ้าการก่อสร้างแล้วเสร็จจะใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจฯ เสนอ และให้ดำเนินการต่อไปได้ - ให้กรมเจ้าท่าทำสัญญาผูกพันข้ามปีงบประมาณ 2526 -

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	นครศรีธรรมราช เพื่อสนับสนุนให้เปิดระบบการขนส่งชายฝั่งที่มีประสิทธิภาพ (3) ขุดลอกและปรับปรุงร่องน้ำบ้านดอน และร่องน้ำปัตตานีให้เป็นร่องน้ำถาวรและให้แล้วเสร็จภายใน 3 ปี (4) ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือชายฝั่งทะเล เพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเพิ่มอีก 13 ร่องน้ำ 3. เป้าหมายการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศและกิจการพาณิชย์ (1) ขยายการบรรทุกสินค้าเข้า – ออก โดยใช้เรือไทยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 15 ต่อปี โดยกำหนดให้เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าของเรือไทยจากร้อยละ 5 ของปริมาณสินค้าเข้า – ออกทางทะเลทั้งหมดในปัจจุบันเป็นร้อยละ 10 ในปี 2529 โดยขยายกองเรือพาณิชย์เพิ่มขึ้นอีก 358,000 เดทเวทตัน (2) ออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีถาวรระยะแรกจนแล้วเสร็จ ออก-แบบรายละเอียดและต่อเรือฝึกภาคสำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ (3) พัฒนาท่าเรือน้ำลึกสถิติบในภาคตะวันออกและก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ตในภาคใต้ให้แล้วเสร็จ (4) ขยายและปรับปรุงกองเรือพาณิชย์ของรัฐวิสาหกิจ (5) เปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ที่ยังไม่มีเรือไทยเดินอยู่ในขณะนี้โดยเฉพาะเส้นทางอเมริกาและออสเตรเลีย (6) ส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนพัฒนาอู่ซ่อมสร้างเรือขนาด 20,000 เดทเวทตัน		2527 ในการจ้างเหมาก่อสร้างงานตามโครงการสร้างท่าเรือชายฝั่งกระบี่ ตำบลไสไทย อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ ในวงเงิน 44,845,979 บาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ - ขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน-ปัตตานี ตามโครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง - อนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรับเรื่องร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางน้ำ พ.ศ. คืบไปเพื่อจัดทำรายละเอียดเพิ่มเติม แล้วเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง - ให้กระทรวงคมนาคมส่งร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางน้ำ พ.ศ.พร้อมแจ้งวัตถุประสงค์และหลักการที่ต้องการควบคุมการขนส่งทางน้ำโดยละเอียดให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณากฎหมายที่มีอยู่ปัจจุบันใช้ควบคุมเรื่องนี้ได้เพียงใดและต้องตรากฎหมายเพิ่มเติมหรือไม่ประการใด การตรากฎหมายบังคับต้องอนุญาตทุกกรณี จะคุ้มกับความเดือดร้อนหรือไม่ - ไม่อนุมัติให้ปรับปรุงร่องน้ำธรรมชาติในแม่น้ำตาปี ช่วงกิโลเมตร 6.16-4.00 ให้มีความลึกประมาณ 4.8 เมตร - อนุมัติให้ถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 14 ตุลาคม 2529 กรณีทำเทียบเรือและสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นในท่าเทียบเรือปัตตานีให้กระทรวงคมนาคม (กรมเจ้าท่า) คิด

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	(7) ผลិតบุคลากร เพื่อปฏิบัติการเกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวีบนฝั่งในระดับอุดมศึกษาและต่ำกว่าอุดมศึกษาในสาขาธุรกิจการเดินเรือ เศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล การบริหารทางเรือ ช่างกลเรือ และสถาปัตยกรรมเรือ ให้เพียงพอกับความต้องการในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ 4. การขนส่งทางน้ำ (1) ขยายการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและชายฝั่งทะเลให้เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการพัฒนาท่าเทียบเรือ (2) พัฒนากิจการพาณิชย์นาวี โดยการขยายกองเรือพาณิชย์ เปิดบริการเส้นทางเดินเรือสายใหม่และให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ ด้านพาณิชย์นาวีของไทยให้มากขึ้น (3) พิจารณาแก้ไขกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับและมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจพาณิชย์นาวี เพื่อให้เกิดความคล่องตัว และเพื่อให้เอกชนมีส่วนร่วมในกิจการพาณิชย์นาวีเพิ่มขึ้น (4) ส่งเสริมอุตสาหกรรมการซ่อมและสร้างเรือในประเทศ โดยในช่วงแรกจะให้มีผู้ซ่อมเรือเดินทะเลที่สามารถซ่อมเรือไทยขนาดใหญ่ได้และสามารถต่อเรือขึ้นใช้เองในอนาคต (5) ก่อสร้างท่าเรือเดินทะเลในภาคตะวันออกและภาคใต้ เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ และการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค 5. มาตรการด้านการขนส่งทางน้ำ ก. การพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ (1) เร่งปรับปรุงเส้นทางขนส่งทางน้ำภายในประเทศให้สามารถ		ค่าเช่าในอัตราต่ำสุดที่เป็นธรรมแก่องค์การบริหารส่วนจังหวัดปัตตานี

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ใช้ได้ทุกฤดูกาล คือ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำน่าน แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำท่าจีน (แม่น้ำสุพรรณ) แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำน้อย คลองอนุศาสนนันท์ และคลองสรรพสามิต และปรับปรุงให้สนับสนุนและประสานกับการขนส่งทางถนนและทางรถไฟด้วย (2) จัดหาอุปกรณ์สำหรับบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือให้เพียงพอ เพื่อรักษาร่องน้ำให้ขนส่งสินค้าทางน้ำได้ตลอดปี และให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุนในการขุดลอกรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ เพื่อให้การขุดลอกรวดเร็วและประหยัดเงินของรัฐ (3) สนับสนุนและส่งเสริมให้เอกชนใช้เรือลำเลียงแบบใหม่ที่กินน้ำตื้นเพียง 1.5 เมตร แต่บรรทุกสินค้าได้คราวละมากๆ ข. การพัฒนาการขนส่งชายฝั่งทะเล (1) ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและวางเครื่องหมายการเดินเรือในชายฝั่งทะเล (2) สร้างท่าเรือชายฝั่งขนาดเล็กสำหรับเรือชายฝั่งขนาดไม่เกิน 1,000 ตันกรอส เพื่อสนับสนุนการพัฒนาท้องถิ่น สร้างและปรับปรุงขยายท่าเทียบเรือประมงและสะพานปลาตามความต้องการทางเศรษฐกิจ (3) ศึกษาความเหมาะสมเพื่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ปรับปรุงและขยายท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่เดิมให้มีความสามารถในการขนถ่ายสินค้ามากขึ้น ค. การพาณิชย์นาวี (1) การขยายกองเรือพาณิชย์ (1.1) มาตรการสนับสนุน		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	- พัฒนากำลังคนด้านพาณิชย์นาวีให้มีการผลิตบุคลากรด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน และจัดให้มีการฝึกอบรมระยะสั้นด้านการจัดการเกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวี - แก้ไขกลไกด้านบริหาร ระเบียบข้อบังคับและกฎหมายต่างๆ เพื่อสนับสนุนกิจการเดินเรือของไทย รวมทั้งการให้สิทธิพิเศษต่างๆ และการแก้กฎหมายเพื่อชักจูงการลงทุนจากต่างประเทศ - ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ เช่น เส้นทางอเมริกาและออสเตรเลีย สนับสนุนให้มีการขนส่งช่วงคอนเทนเนอร์ และสินค้าอื่นจากประเทศเพื่อนบ้านโดยเรือไทย รวมทั้งหาทางให้คนไทยร่วมลงทุนในบริษัทเดินเรือมากขึ้น - สนับสนุนรัฐวิสาหกิจที่ประกอบการเดินเรือให้จัดหาเรือใหม่ที่มีประสิทธิภาพมาทดแทนเรือเก่า (1.2) มาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทย จะดำเนินการดังนี้ - การขนส่งสินค้าออกซึ่งรัฐบาลเป็นผู้ขาย จะขอแบ่งลงเรือไทยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ส่วนสินค้าซึ่งเอกชนขายในราคาซี.ไอ.เอฟ. แต่มาตรการนี้จะต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก - สำหรับสินค้าเข้า ซึ่งเป็นของราชการ รัฐวิสาหกิจ สินค้าที่ใช้เงินกู้จากสถาบันการเงินของรัฐ รวมทั้งสินค้าฟุ่มเฟือยจะกำหนดให้ขนด้วยเรือไทย ส่วนสินค้าที่รัฐบาลเจรจาซื้อโดยตรง เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป จะขอแบ่งส่งในการขนส่งสินค้า		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 (1.3) มาตรการด้านภาษี - ให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษีอากรแก่ผู้ถือหุ้น บริษัทเดินเรือไทย กิจการอยู่เรือ และผู้ใช้บริการเรือไทย (1.4) มาตรการด้านการเงิน - จัดตั้งกองทุนพัฒนาการพาณิชย์ - จัดให้มีการช่วยเหลือด้านการเงินในรูปของ แพ้คเกจ เครดิต (2) อยู่ซ่อมเรือและสร้างเรือ - พัฒนาอยู่เรือที่มีอยู่ให้สามารถสร้างเรือได้ สอดคล้องกับความต้องการและศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาอยู่เรือระยะยาว รวมทั้งพิจารณาจัดเตรียมที่ดินเพื่อสร้างอยู่เรือขนาดใหญ่ในบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยจะต้องมีการศึกษาความเหมาะสมเสียก่อน - สนับสนุนให้มีการก่อสร้างอยู่ซ่อมเรือขนาด 20,000 เดทเวทตัน เพื่อให้บริการเรือไทยและเรือต่างประเทศ โดยรัฐจะจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกรวมทั้งที่ดินตลอดจนกำลังคนให้ (3) ทำเรือเดินทะเล - ดำเนินการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่สงขลา - ภูเก็ต พัฒนาขยายท่าเรือสัตหีบและศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังในระยะยาวต่อไป - พัฒนาและปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้มี		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ประสิทธิภาพยิ่งขึ้นโดยจะหาวัสดุอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมทั้งกำหนดอัตราค่าบริการต่างๆ เพื่อส่งเสริมเรือไทย		
ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2530-2534	การขนส่งทางน้ำ (1) การพัฒนาท่าเรือ (1.1) ปรับปรุงและเสริมสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อสนับสนุนกิจการท่าเรือ เช่น ขุดลอกร่องน้ำ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ จัดหาสาธารณูปโภคให้เพียงพอ และการเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ ให้ประสานและสอดคล้องกัน (1.2) เร่งรัดให้มีการดำเนินงานกิจการท่าเรือ โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน และดำเนินงานท่าเรือที่สร้างขึ้นใหม่ และที่มีอยู่แล้ว โดยเฉพาะท่าเรือชายฝั่งในภาคใต้ ทั้งนี้จะต้องกำหนดรูปแบบ วิธีการ และเงื่อนไขให้ชัดเจนเพื่อให้สามารถปฏิบัติได้ (1.3) พิจารณาให้มีองค์กรกลางถาวร ทำหน้าที่ประสานนโยบายวางแผนควบคุม ดูแลและพัฒนาท่าเรือต่าง ๆ ทั่วประเทศ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายและองค์กรที่มีอยู่เดิมก่อน (1.4) เพิ่มขีดความสามารถในการบริการด้านขนส่งให้คล่องตัวเพื่อสนับสนุนการส่งออก การค้า และเร่งรัดการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดย ก. ส่งเสริมให้มีการจัดตั้งศูนย์กลางการขนถ่าย	เพิ่มขีดความสามารถ และยกระดับการบริการด้านการขนส่ง และการสื่อสารโทรคมนาคมในทุกด้าน ให้เกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านการพาณิชย์ การท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่เฉพาะจะบูรณะปรับปรุงข่ายการขนส่งทางบกที่มีอยู่แล้ว และเชื่อมโยงโครงข่ายที่ยังขาดตอนให้ต่อเนื่องกัน ปรับปรุงให้กิจการรถไฟมีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเชื่อมโยงกับการขนส่งอื่น ๆ โดยเฉพาะทางน้ำ อีกทั้งจะให้มีการใช้บริการเรือไทยให้มากขึ้น	- คัดเลือก ผู้บริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ต (มติ 12 เมย.2531, 18 ตค.2531, 22 พย.2531) - การคัดเลือกเอกชนเข้ามาบริหารท่าเรือสงขลา และภูเก็ต (มติ 31 พค.2531) - การบริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ต (มติ 22 พย.2531) - โครงการท่าเรือมาบตาพุด (มติ 16 กพ.2531) - การแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ (มติ 1 พย.2531) - แนวทางการปรับปรุงการบริหารกิจการท่าเรือพาณิชย์ แหลมฉบังตามนโยบายของรัฐบาล (มติ 3 ธค.2534)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	สินค้าเพื่อสนับสนุนกิจการท่าเรือในด้านความสะดวก การจ้างระบบ การขนถ่ายสินค้า การส่งออกและแก้ไขความคับคั่งในท่าเรือ โดยให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุนและดำเนินงาน และรัฐบาลจะสนับสนุนให้มีระบบการขนส่งต่อเนื่องทางถนน ทางรถไฟ และกิจการสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง ข. เร่งรัดปรับปรุงลดขั้นตอนระเบียบพิธีการต่างๆ รวมทั้งพิธีการด้านศุลกากรในระบบการขนส่งทางน้ำ และการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือให้เหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติมากยิ่งขึ้น ค. สนับสนุนให้มีการใช้กลยุทธ์ทางการตลาดในเชิงรุก เช่น การออกหาลูกค้า การตั้งราคาที่จูงใจ และการประชาสัมพันธ์ให้มีการใช้ท่าเรือมากขึ้น (2) การพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี (2.1) พัฒนาการขนส่งทางน้ำให้เป็นตัวเสริมวงจรพาณิชย์ การส่งออกและนำเข้า เพื่อลดการพึ่งพาต่างประเทศในการขนส่ง และให้ได้มาซึ่งเงินตราต่างประเทศ โดยรัฐจะสนับสนุนให้มีการใช้บริการและจัดหาสินค้าลงเรือไทย และสนับสนุนให้บริษัทของรัฐและเอกชนปรับปรุงกองเรือพาณิชย์ให้ทันสมัยยิ่งขึ้น (2.2) ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี โดยให้มีการพิจารณาร่วมกันระหว่างรัฐบาลและเอกชนเพื่อหาวิธีสนับสนุนด้านการเงิน การตลาดและมาตรการส่งเสริมอื่นๆ ที่จำเป็น (2.3) ส่งเสริมให้มีการพัฒนาความรู้ในวิธีการจัดการในธุรกิจพาณิชย์นาวี โดยเฉพาะเรื่องการจัดระเบียบการสั่งจองระวางเรือ ธุรกิจการสั่งจองระวางเรือ ศูนย์รวบรวมสินค้าเพื่อการส่งออก		

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	และนำเข้าและการประกันภัยทางทะเล ทั้งนี้เพื่อให้ธุรกิจของคนไทยมีส่วนร่วมในผลประโยชน์อันเกิดจากพาณิชย์นาวีมากขึ้น (2.4) สนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศและชายฝั่งให้มากขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศและพาณิชย์นาวีทั้งทางด้านธุรกิจพาณิชย์นาวีบนฝั่งและธุรกิจพาณิชย์นาวีในทะเล		
ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535-2539	1. เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพการให้บริการด้านขนส่งให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และมีต้นทุนต่ำ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านอื่นๆ และเสริมฐานะการแข่งขันของประเทศให้คงไว้ซึ่งอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง 2. ให้ระบบการขนส่ง เป็นตัวเร่งหรือชักนำให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น 3. มุ่งรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัย และคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ แนวทางการพัฒนา ด้านการขนส่งทางน้ำ 1) พัฒนาและส่งเสริมระบบพาณิชย์นาวีของไทย โดยให้มีการศึกษาเพื่อวางแผนระยะยาวในการพัฒนาองเรือ และอู่เรือให้เพิ่มมากขึ้นทั้งปริมาณและคุณภาพ พร้อมทั้งดำเนินการให้มีการร่วมทุนกับต่างประเทศ และเปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ ตลอดจนให้มีการจัดตั้งศูนย์จ้องระวังเรือ และการประสานการขนส่งทางอากาศกับทาง	เร่งสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ทางด้านการขนส่งและสื่อสารให้เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจซึ่งเติบโตอย่างรวดเร็วและให้ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางทางการเงินและการค้าในภูมิภาค โดยจะเร่งรัดโครงการที่ค้างค้างอยู่ให้สำเร็จลุล่วงโดยเร็ว และดำเนินการโครงการใหม่ ๆ เพื่อให้การขนส่งและสื่อสารเป็นตัวนำและกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะเร่งรัดแก้ไขปัญหาคือเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ อาทิ ปัญหาความล่าช้าในการก่อสร้างทางสายหลัก รวมทั้งขยายโครงข่ายถนนให้ครอบคลุมพื้นที่ชนบทด้วย พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและ	- โครงการก่อสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 2 (มติ 29 ธค.2535)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ทะเล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในด้านการตลาดให้กว้างขวางขึ้น รวมทั้งการพิจารณามาตรการด้านภาษีเพื่อพัฒนาและส่งเสริมระบบพาณิชย์นาวีของไทย 2) เพิ่มขีดความสามารถท่าเรือระหว่างประเทศ ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตามแนวชายฝั่งทะเลที่มีความสำคัญสูง 3) เร่งรัดและปรับปรุงงานด้านการวางแผน ประสานนโยบาย และการดำเนินงาน ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์นาวี การประสานโครงข่ายในระบบขนส่งและ บริการที่ต่อเนื่องจากท่าเรือ เพื่อให้การขนส่งสินค้าเข้า-ออก ท่าเรือเป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ 4) พัฒนาท่าเรือระหว่างประเทศให้สามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่ โดยการพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานต่อเนื่อง เช่น ถนน รถไฟ สถานีบรรจุและแยกสินค้าคอนเทนเนอร์ รวมทั้งดำเนินการด้านการตลาดไว้ล่วงหน้า เพื่อให้สัมพันธ์ สอดคล้องกับการเปิดใช้ท่าเรือ 5) ส่งเสริมเอกชนในการลงทุนก่อสร้าง และประกอบกิจการ เรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว โดยรัฐจะอำนวยความสะดวกในด้านกฎระเบียบ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 6) สนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำ ลำคลอง และ ชายฝั่งทะเล ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารให้มากขึ้น โดยเฉพาะท่าเรือที่รัฐก่อสร้างแล้วเสร็จ จะต้องนำมาใช้	การขนส่งชายฝั่งทะเล จัดสร้างท่าเรือ ขึ้นในจุดที่จะเชื่อมโยงกับการขนส่ง ทางบกเพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ในประเทศ และ ประหยัดการใช้ พลังงาน	

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ โดยเร่งรัดดำเนินการให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการบริหารและการจัดการ	เร่งรัดให้มีการใช้ท่าเรือน้ำลึกในเขตพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่างเต็มที่ เร่งรัดการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกในภาคใต้และในพื้นที่อื่น ๆ ที่เหมาะสม เช่น บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันตกของประเทศไทย ประสานความร่วมมือกับประเทศ เพื่อนบ้านในการร่วมลงทุนสร้างและใช้ท่าเรือน้ำลึก ส่งเสริมและจัดระบบการจราจรและขนส่งทางน้ำ เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง ช่วยแก้ไขและบรรเทาปัญหาจราจร รวมทั้งจัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ	
ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2540-2544	การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้สมบูรณ์ และพร้อมที่จะรองรับการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเคลื่อนย้ายประชากร โดยเฉพาะจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปตั้งถิ่นฐานในพื้นที่นี้ได้เพิ่มขึ้น ควบคู่ไปกับการยกระดับให้เป็นประตูเศรษฐกิจของประเทศที่สามารถเชื่อมโยงทางอากาศกับนานาชาติ นอกเหนือจากทางทะเล โดย (1) พัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งต่อเนื่องจากที่มีอยู่แล้ว ดังนี้ (1.1) พัฒนาโครงข่ายถนนสายใหม่เชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่ง	ปรับปรุงกลไกการตัดสินใจระดับนโยบายด้านพาณิชย์นาวีให้เป็นเอกภาพ เพื่อผลักดันประเทศไทยสู่มิติใหม่ของระบบการขนส่งระหว่างประเทศ ตลอดจนสนับสนุนสายการบินเรือแห่งชาติอย่างจริงจัง การก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ระยะที่ 1 ให้แล้วเสร็จตามเป้าหมายเพื่อรองรับการขยายตัวทางด้าน	- อนุมัติให้ก่อสร้างท่าเทียบเรือบริเวณเกาะลอย และเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ภายในวงเงิน 175,300,000 บาท โดยให้เบิกจ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2543 จำนวน 31,200,000 บาท และผูกพันงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2544 - พ.ศ. 2545 จำนวน 14,100,000 บาท ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ทะเลตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และกลุ่มประเทศอินโดจีน และก่อสร้างถนนสายรอง เพื่อเปิดพื้นที่ใหม่ที่มีศักยภาพและพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมและชุมชนเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด (1.2) ลงทุนระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีในการเดินทางของประชาชนเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 และแหล่งชุมชนชายฝั่งทะเลตะวันออก (2) สนับสนุนให้มีการจัดตั้งนิคม/เขตอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก ในพื้นที่ตอนในที่มีศักยภาพ เพื่อส่งเสริมการลงทุนและจ้างงาน (3) พัฒนาท่าเรือพาณิชย์ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือคลองเตยภายในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 8 และพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 และ 4 ให้แล้วเสร็จในช่วง 5 ปีต่อไป เพื่อเป็นฐานเศรษฐกิจหลักที่จะรองรับการจ้างงานของประชากรในพื้นที่ ควบคู่ไปกับการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมที่ดีให้คงไว้	การค้าระหว่างประเทศ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและลดการพึ่งพาเรือต่างชาติ รวมทั้งพัฒนาการเดินเรือชายฝั่งเพื่อเพิ่มทางเลือกการขนส่งและลดความแออัดของการขนส่งทางบก ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเครือข่ายคมนาคม ขนส่งและสื่อสาร บนพื้นฐานของการเกื้อหนุนการผลิต การสร้างงานและสร้างรายได้ ส่งเสริมการพัฒนาการพาณิชย์นาวีให้เป็นระบบอย่างจริงจัง เพื่อสนับสนุนการส่งออกของประเทศโดย ส่งเสริมการพัฒนากองเรือไทยและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องให้เข้มแข็ง การก่อสร้างและบริหารจัดการท่าเรือน้ำลึกให้เพียงพอและได้มาตรฐาน	
ฉบับที่ 9 พ.ศ. 2545-2549	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายโทรคมนาคม ท่าอากาศยานและท่าเรือหลัก รวมทั้งกิจการพาณิชย์นาวี ให้มีคุณภาพอยู่ในระดับมาตรฐาน สะดวกรวดเร็ว เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะของภาคการผลิตและบริการของประเทศ	ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเครือข่ายคมนาคม ขนส่งและสื่อสาร บนพื้นฐานของการเกื้อหนุนการผลิต การสร้างงานและสร้างรายได้ การปรับเปลี่ยนระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าใหม่ให้มีประสิทธิภาพ	- ก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเนกประสงค์ จังหวัดระนอง ในวงเงิน 200,400,000 บาท โดยให้เบิกจ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2547 จำนวน 39,108,800 บาท และจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 จำนวน 78,217,600 บาท ส่วนที่ขาดอยู่อีก จำนวน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
		คุณภาพและต้นทุนเวลา ให้สามารถรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงแหล่งผลิตจากท้องถิ่นไปสู่ตลาดในทุกระดับ ซึ่งจะลดต้นทุนในทุกขั้นตอนของการกระจายสินค้า มีระบบเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ ทั้งทางรถ เรือ รถไฟและทางน้ำ โดยให้ความสำคัญในการเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง และท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ	83,073,600 บาท ให้เสนอขอตั้งงบประมาณในปีต่อไป - แผนแม่บทการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศ (Logistics Master Plan) ได้บรรจุโครงการที่จะสนับสนุนสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยไว้ในยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานภายใต้แผนแม่บทดังกล่าว ได้แก่ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราจังหวัดสตูล ท่าเรือน้ำลึกสงขลา จังหวัดสงขลาและการเชื่อมโยงระบบคมนาคม ประกอบด้วยโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงบริเวณภาคใต้ตอนล่างที่กำลังพัฒนาในปัจจุบัน โครงข่ายคมนาคมที่จะพัฒนาบริเวณพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง - ร่างกฎกระทรวงกำหนดเขตจอดเรือเกาะสมุย อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี พ.ศ..... โดยมีสาระสำคัญคือ กำหนดเขตจอดเรือเกาะสมุยบริเวณท่าเทียบเรือเกาะสมุย อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี รวม 3 เขต - การจัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจรและรักษาความปลอดภัยทางน้ำของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี - เสนอการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนระหว่าง บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บทด.) กับกลุ่มบริษัทเจ้าของเรือไทยจำนวน 23 บริษัท โดยให้มีสัดส่วนการร่วมทุน เป็นร้อยละ 30 และ 70 ตามลำดับ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
			- ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการ การขอ และการจดทะเบียนผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางทะเล หรือผู้ประกอบการอยู่เรือ พ.ศ... และร่างกฎกระทรวง ว่าด้วยกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับการพาณิชย์นาวีพ.ศ.... - ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. แก้ไขเพิ่มเติม ในส่วนของการกำหนดเขต ควบคุมการเดินเรือ และให้อำนาจเจ้าท่าในการกำหนด เขตห้ามจอดเรือหรือแพ รวมทั้งให้กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวีมีอำนาจปักหลักเขตควบคุมทางน้ำ
ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2550-2554	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ และระบบสื่อสารโทรคมนาคมที่ทันสมัยและมี ประสิทธิภาพ โดย ● พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่าง บูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงไปสู่ ต่างประเทศ โดยการพัฒนากระบวนการขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบ ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) รวมทั้งศูนย์ รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์ฐานการผลิต ของประเทศ รวมทั้งยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการ อำนวยความสะดวกทางการค้า ● ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาค การผลิตให้เชื่อมโยงถึงกันตลอดห่วงโซ่อุปทาน และพัฒนา	ไม่มี	- ร่างบันทึกความเข้าใจในการให้ความช่วยเหลือแบบให้ เปลาเพื่อศึกษาความเหมาะสมแนวทางการพัฒนา ท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยง ท่าเรือฝั่งอ่าวไทยระหว่างสำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม และดูไบ เวิลด์ ประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ - แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการส่งเสริม การพาณิชย์นาวี - แผนหลักการพัฒนากระบวนการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 - ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติเรื่อง การพัฒนาท่าเรือสองฝั่งทะเล ในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราและท่าเรือสงขลา

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	ธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากร และกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะระบบขนส่งทางราง ทางน้ำ และทางท่อให้มากขึ้น รวมทั้งการปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานในภาคขนส่งไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ การใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย และการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ		แห่งที่ 2 (มติ 16 มิ.ย.2552) - โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา (มติ 26 เม.ย. 2554) - มาตรการภาษีเพื่อการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ เพื่อกำหนดการยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและประกอบกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เฉพาะรายได้ที่ได้จากการขายเพื่อนำเงินไปซื้อเรือลำใหม่หรือต่อเรือลำใหม่ตามสัญญาการต่อเรือ (มติ 6 ธันวาคม 2554)
ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559	ภาครัฐมีบทบาทในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ โดยสัดส่วนการขนส่งสินค้า ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน ร้อยละ 82 ทางน้ำ ร้อยละ 15 และทางรถไฟ ร้อยละ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ผ่านมาประสบความสำเร็จในด้านปริมาณ แต่ต้องพัฒนาด้านคุณภาพและสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนให้มากขึ้น ข้อจำกัดด้านการคลังตลอดจนกฎ ระเบียบ และหลักเกณฑ์ ที่บังคับใช้ไม่สอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานล่าช้าและเป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว ความต้องการใช้พลังงานของประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้นและต้องพึ่งพิงการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศจำนวนมาก โดยความต้องการใช้	ในระยะยาว พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคมด้านการคมนาคมทางน้ำโดยพัฒนาการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งทะเล เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เร่งรัดพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบัง ท่าเรือชายฝั่งทะเลอ่าวไทย และอันดามัน ตลอดจนผลักดันให้ท่าเรือในลำน้ำเจ้าพระยาและปากสักมีการใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้ง	- ดำเนินการแก้ไขปัญหาโพงพางกีดขวางทางเดินเรือบริเวณปากอ่าวแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดสมุทรปราการ บริเวณร่องน้ำสงขลา จังหวัดสงขลา และบริเวณแม่น้ำแม่กลอง จังหวัดสมุทรสงคราม (24 เมษายน 2555) - อนุมัติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ดำเนินโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดย กทท. เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมดรวมถึงบริหารและประกอบการโดยใช้งบประมาณลงทุนรวม 1,864.19 ล้านบาท - อนุมัติกรอบอัตราค่าภาระขั้นต่ำ-ขั้นสูง ในอัตรา 1,545 บาท และ 3,180 บาท ตามลำดับ ดังนี้ 1) อัตราค่าภาระขั้นต่ำ 1,545 บาท ประกอบด้วย อัตรา

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	แผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง	คำแถลงนโยบายของรัฐบาล	มติคณะรัฐมนตรี
	พลังงานของไทยมีมูลค่าสูงถึงปีละ 1 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 11 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ การผลิตพลังงานในประเทศยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการใช้พลังงานที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ โดยการผลิตพลังงานในประเทศสามารถตอบสนองความต้องการใช้ในประเทศได้เพียงร้อยละ 50 เท่านั้น	การขุดลอกร่องน้ำลึก	ค่าภาระยกขนตู้สินค้าในอัตราขั้นต่ำ 715 บาทต่อตู้สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพ และอัตราค่าธรรมเนียมเคลื่อนย้ายตู้สินค้าระหว่างท่าในอัตราขั้นต่ำ 830 บาทต่อตู้สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพ 2) อัตราค่าภาระขั้นสูง 3,180 บาท ประกอบด้วย อัตราค่าภาระยกขนตู้สินค้าในอัตราขั้นสูง 2,010 บาทต่อตู้สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพและอัตราค่าธรรมเนียมเคลื่อนย้ายตู้สินค้าระหว่างท่าในอัตราขั้นสูง 1,170 บาทต่อตู้สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพ โดยใช้อัตราค่าภาระขั้นต่ำที่กำหนด (1,545 บาทต่อตู้สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพ) เป็นอัตราค่าภาระเมื่อเริ่มดำเนินการ และให้ กทท. สามารถปรับลดอัตราค่าภาระในการให้บริการลงได้ไม่เกินร้อยละ 20 ของอัตราค่าภาระขั้นต่ำที่กำหนด (มติ 26 พฤษภาคม 2558)

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

นโยบายของรัฐบาลในชุดปัจจุบัน กำหนดแผนพัฒนาชายฝั่งไว้ในการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ การดำเนินการกำหนดให้เป็นแผนพัฒนาระยะยาว ที่ต้องวางรากฐานเพื่อความเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม โดยพัฒนาการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งทะเล เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เริ่มจากการเร่งรัดพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบัง ท่าเรือชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน ตลอดจนผลักดันให้ท่าเรือในลำน้ำเจ้าพระยาและป่าสัก มีการใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งการขุดลอกร่องน้ำลึก⁸

3.3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง

1) กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่งธุรกิจ การขนส่ง การวางแผนจราจร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม และราชการอื่น ตามที่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม หรือส่วนราชการที่สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 โดยในการจัดทำแผนปฏิบัติการ พ.ศ. 2555 – 2558 ซึ่งเป็นแผนปฏิบัติการ 4 ปี ได้กำหนด 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

- ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 1 การเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศ และพัฒนาจุดเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นเครื่องมือในการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคอย่างยั่งยืน เตรียมความพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปีพ.ศ. 2558
- ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง เพื่อเป็นเครื่องมือสำคัญสำหรับเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการระบบขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีต้นทุนที่เหมาะสมและแข่งขันได้
- ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย เพื่อลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคม
- ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 4 การพัฒนาการให้บริการระบบการขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เพื่อลดความสูญเสียจากเวลาที่ใช้ในการเดินทางและการขนส่ง ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจร ให้มีความคล่องตัว ส่งผลให้มีความแน่นอนและความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า
- ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 5 การบริหารจัดการระบบการขนส่งและการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ

⁸ คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ วันศุกร์ที่ 12 กันยายน 2557

อย่างไรก็ดีประเด็นของยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับชายฝั่ง ได้แก่ ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง เพื่อเป็นเครื่องมือสำคัญสำหรับเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการระบบขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีต้นทุนที่เหมาะสมและแข่งขันได้

ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์และกลยุทธ์หลักของแผนปฏิบัติการกระทรวงคมนาคม ที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง สรุปดังตารางที่ 17

ตารางที่ 17 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ เป้าหมายการบริหาร ตัวชี้วัด และเป้าหมาย
ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	เป้าหมายการบริหาร	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย (ร้อยละ)			
				2555	2556	2557	2558
ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การขนส่ง เพื่อเป็นเครื่องมือ สำคัญสำหรับเพิ่มขีดความ สามารถในการแข่งขันของ ประเทศ ตอบสนองความ ต้องการของผู้ใช้บริการ ระบบขนส่งได้อย่างมี ประสิทธิภาพ โดยมีต้นทุนที่ เหมาะสมและแข่งขันได้	เพื่อให้ระบบ โลจิสติกส์การ ขนส่งมี ประสิทธิภาพ ทำให้มีความ สามารถในการ แข่งขันมากขึ้น	ระบบโลจิสติกส์ การขนส่งมี ประสิทธิภาพ ทำให้มีความ สามารถในการ แข่งขันเพิ่มมาก ขึ้น	ร้อยละของการ ขนส่งสินค้าใน ประเทศทางน้ำ และระบบราง เปรียบเทียบ กับการขนส่ง สินค้าทั้งหมด	16.80	17.31	18.24	18.57

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

2) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นองค์กรในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 มีดังนี้

1. การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. 2556-2563

นโยบายรัฐบาล รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 โดยสาระสำคัญในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง คือ นโยบายโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน การบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ

- 1) พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ประหยัดพลังงาน และลดต้นทุนการขนส่ง
- 2) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกของประเทศ รวมทั้งเร่งปรับโครงสร้างการบริหารจัดการระบบรางของประเทศ

3) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง เช่น ระบบรถไฟทางคู่เชื่อมขานเมืองและหัวเมืองหลัก ระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ กรุงเทพ-นครราชสีมา กรุงเทพ-หัวหิน และพัฒนาขยายทางรถไฟสายแอร์พอร์ตเรลลิงค์ ต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังชลบุรีและพัทยา

4) เร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

5) พัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวีขนส่งเดินเรือชายฝั่งทะเล ทั้งฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งทะเลอ่าวไทย โดยพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้

6) พัฒนาท่าอากาศยานสากล ท่าอากาศยานภูมิภาค และอุตสาหกรรมการบินของไทย
ในส่วน of ยุทธศาสตร์ประเทศ (Country Strategy)

รัฐบาลกำหนดยุทธศาสตร์ประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความเสมอภาคและเป็นธรรม โดยการสร้างรายได้จากการพัฒนา เพื่อให้เกิดความสมดุลและการพัฒนาอย่างยั่งยืน ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่

1) ยุทธศาสตร์สร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(Growth & Competitiveness)

เป้าหมายสำคัญ คือ เศรษฐกิจขยายตัวและรายได้ต่อหัวเพิ่มขึ้น โดยยกระดับห่วงโซ่มูลค่าภาคอุตสาหกรรมสู่การใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อรักษาฐานอุตสาหกรรมเดิม และมุ่งพัฒนาอุตสาหกรรมอนาคตที่สร้างรายได้ใหม่ สร้างมูลค่าให้กับภาคเกษตร ภาคบริการ และการท่องเที่ยว รวมทั้งสร้างปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาภาคการผลิตและบริการ เช่น มีบริการโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่เพียงพอกับความต้องการและมีคุณภาพระดับสากล เป็นต้น

2) ยุทธศาสตร์สร้างโอกาสบนความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม (Inclusive Growth)

เป้าหมายสำคัญ คือ การลดความเหลื่อมล้ำของสังคมเมืองและสังคมชนบท โดยสร้างโอกาสในการเข้าถึงทรัพยากรและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างอาชีพและรายได้ที่มั่นคง รวมถึงการเข้าถึงบริการทางสังคม บริการสาธารณสุขปโภค และบริการสาธารณสุขที่มีคุณภาพอย่างเท่าเทียม ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานในการดำรงชีวิต เป็นต้น

3) ยุทธศาสตร์การเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Growth)

เป้าหมายสำคัญ คือ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจควบคู่ไปกับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยลดการใช้พลังงานในภาคอุตสาหกรรม ภาคขนส่ง และภาคครัวเรือน และลดการใช้พลังงานสะอาดเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการอนุรักษ์ ฟื้นฟู ทรัพยากรธรรมชาติเพื่อเป็นแหล่งดูดซับคาร์บอน เป็นต้น

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556 สำหรับใช้เป็นกรอบแนวทางในการจัดทำ ร่าง

พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. สรุปสาระสำคัญ โดยเฉพาะการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) เพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่การขนส่งทางน้ำและทางรางที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่า (Growth and Competitiveness) โดยมีแนวทางในการดำเนินการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าภายในประเทศ และเชื่อมโยงกับท่าเรือในภูมิภาค โดยการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทั้งด้านฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อให้สามารถใช้เป็นท่าเรือชายฝั่งภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศ อาทิเช่น การก่อสร้างท่าเรือ จ.ชุมพร ท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 ท่าเรือลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน จ.อ่างทอง และท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล รวมทั้งการพัฒนาร่องน้ำในแม่น้ำที่มีศักยภาพ เพื่อให้การขนส่งสินค้าในแม่น้ำปากสามารถเข้าถึงต้นทางหรือปลายทางของสินค้ามากยิ่งขึ้น

วางเป้าหมายของการพัฒนาในปี พ.ศ. 2565 โดยสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 19

นโยบายภาครัฐที่มีต่อการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง ค่อนข้างชัดเจน ดังที่ได้มีการระบุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตั้งแต่ฉบับที่ 1 จนถึงฉบับที่ 10 จากการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง การขุดลอกร่องน้ำเพื่อให้สะดวกในการใช้ท่าเรือชายฝั่ง จนนำมาสู่การพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง ให้เป็นรูปแบบหนึ่งในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อการประหยัดพลังงานในภาคขนส่งไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ ซึ่งเป็นฐานสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ นอกจากนี้ การขนส่งชายฝั่งได้ถูกกำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2550-2554 ในยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพ และระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ ที่สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการของการขนส่ง เพื่อการประหยัดพลังงาน ส่งผลให้ทุกภาคส่วนตระหนักถึงความสำคัญของระบบการขนส่งชายฝั่ง และมีการส่งเสริมให้ใช้การขนส่งโดยเรือชายฝั่งมากขึ้น ประกอบกับกฎระเบียบและพิธีการศุลกากร ซึ่งควบคุมการขนส่งชายฝั่งที่มีมากทั้งในด้านการจดทะเบียนเรือไทย การควบคุมเดินเรือ หรือการดำเนินการพิธีการศุลกากรที่ต้องกระทำเช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลต่าง ๆ มีความยุ่งยากและไม่สะดวก ส่งผลกระทบโดยตรงทำให้การขนส่งทางชายฝั่งของไทยแทบจะหยุดนิ่งอยู่กับที่

3) กรมเจ้าท่า (จท.)

กรมเจ้าท่า มีภารกิจในการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์ กอง

เรือไทยและกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทัวถึงและปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง โดยมีอำนาจหน้าที่⁹ ดังต่อไปนี้

- 1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยเรือโค่นกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 2) ศึกษาและวิเคราะห์ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ
- 3) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี
- 4) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี
- 5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางน้ำ การพาณิชย์นาวี และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศ
- 6) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

กรมเจ้าท่าได้จัดทำ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวี ซึ่งประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ดังแสดงในรูปที่ 26

4) การท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือชายฝั่ง ในท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ดังนี้

- โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเรือเทียบ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบังบริเวณกันแอ่งจอดเรือที่ 1 ระหว่างท่าเทียบเรือ A1 และ A0 ความยาวประมาณ 150 เมตร พร้อมพื้นที่สนับสนุนบนฝั่งประมาณ 43 ไร่ จะทำการก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่งโดยมีขนาดของแอ่งจอดเรือเท่ากับ 115×120 เมตร ความลึก -10 เมตร (MSL) รองรับเรือขนาดระวางบรรทุก 3,000 เดทเวทตัน ขนตู้สินค้าได้คราวละ 200 ที.อี.ยู. และขนาด 1,000 เดทเวทตัน ขนตู้สินค้าได้คราวละ 100 ที.อี.ยู. ได้อย่างละ 1 ลำพร้อมกันในเวลาเดียวกัน พร้อมทั้งติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าและปั้นจั่นจัดเรียงตู้สินค้า ในลานเพื่อให้รับตู้สินค้าได้ถึง 300,000 ที.อี.ยู.ต่อปี

5) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงอุตสาหกรรม มีหน้าที่รับผิดชอบในการพัฒนาและจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม โดยจัดพื้นที่สำหรับโรงงานอุตสาหกรรมให้เข้า

⁹ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 132 ตอนที่ 5 ก 27 มกราคม 2558 หน้า 29-37

ไปอยู่รวมกันอย่างมีระบบและมีระเบียบ และเป็นกลไกของรัฐบาลในการกระจายการพัฒนาอุตสาหกรรมออกสู่ภูมิภาคทั่วประเทศ โดยมี "นิคมอุตสาหกรรม" เป็นเครื่องมือดำเนินการ ภาระหน้าที่ส่วนหนึ่ง คือ จัดให้มีท่าเรือมาตาพุด เพื่อให้บริการในนิคม รวมทั้งดูแลสาธารณูปโภคโดยส่วนรวม อันได้แก่ พุน้ำหลัก ไฟน้ำ ร่อง ร่องน้ำ รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคบนบกที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนระบบสื่อสารต่าง ๆ

6) กรมธนารักษ์

กรมธนารักษ์ เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการดูแล บำรุงรักษา ให้ใช้จัดหาประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ ให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผลเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่รัฐ ดังนี้ การดูแลท่าเรือชายฝั่ง ซึ่งกรมธนารักษ์เป็นเจ้าของ ได้แก่ ท่าเรือท่าทอง สงขลา และท่าเรือภูเก็ต

3.4 คณะกรรมการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง

1) คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เป็นคณะกรรมการที่ได้รับการจัดตั้ง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ทำหน้าที่ในการเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาประกาศกำหนดบริเวณหรือท่าเรือที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่างๆ ตามลักษณะของการขนส่งทางทะเลโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดในการใช้ทรัพยากร ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ความมั่นคง การรักษาสิ่งแวดล้อม และการจัดตั้ง ยุบรวม แยก และเลิกท่าเรือและกิจการท่าเรือตลอดจนโครงสร้างและแผนงานในการขยายงาน การลงทุน การวางแผนพัฒนาท่าเรือและกิจการท่าเรือ

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี		อำนาจหน้าที่
1. นายกรัฐมนตรี	ประธาน	(1) ให้คำปรึกษาต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีตามที่คณะรัฐมนตรี ขอให้พิจารณา (1/1) เสนอนโยบายและแผนการพัฒนาการพาณิชย์นาวี รวมทั้งแผนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และแผนการบริหารจัดการระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเลโดยมุ่งเน้นในการสร้างความเข้มแข็งให้กับการพาณิชย์นาวีไทยต่อคณะรัฐมนตรี (1/2) <u>เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาประกาศกำหนดบริเวณหรือท่าเรือที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่างๆ ตามลักษณะของการขนส่งทางทะเลโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดในการใช้ทรัพยากร ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ความมั่นคง การรักษาสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยในการเดินเรือ</u>
2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	รองประธาน	
3. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	กรรมการ	
4. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ	กรรมการ	
5. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์	กรรมการ	
6. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ	
7. ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	กรรมการ	
8. ปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ	
9. ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	กรรมการ	
10. ปลัดกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ	
11. ปลัดกระทรวงแรงงาน	กรรมการ	
12. ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ	
13. ผู้บัญชาการทหารเรือ	กรรมการ	
14. ผู้อำนวยการสำนักงานประมง	กรรมการ	
15. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรรมการ	

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี	อำนาจหน้าที่
16. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการ	กำหนดมาตรการ
17. เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กรรมการ	(ก) ...
18. ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย กรรมการ	(ข) ...
19. ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย กรรมการ	(ค) ในการส่งเสริมและควบคุมเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือ และกิจการท่าเรือรวมทั้งการสื่อสารและเครื่องช่วยในการเดินเรือและ.....
20. ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรรมการ	(ง) ...
21. ประธานสมาคมธนาคารไทย กรรมการ	(3) จัดทำข้อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีโดยหารือกับส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจเกี่ยวกับการจัดตั้ง ยุบรวม แยก และเลิกท่าเรือและกิจการท่าเรือตลอดจนโครงสร้างและแผนงานในการขยายงาน การลงทุน การวางแผนพัฒนาท่าเรือและกิจการท่าเรือของส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ
22. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการขนส่งทางทะเล ระหว่างประเทศ กรรมการ	(4) เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อคณะรัฐมนตรีในการออกกฎหมายเพื่อการพัฒนา การส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการประสานงานการพาณิชย์นาวี
23. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการขนส่งทางน้ำ กรรมการ	(5) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี
24. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกิจการท่าเรือ กรรมการ	(6) เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวง ประกาศ และคำสั่ง ตามพระราชบัญญัตินี้
25. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกิจการการเดินเรือไทย กรรมการ	(7) กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้ผู้ได้รับสิทธิและประโยชน์ปฏิบัติ เพื่อควบคุมการใช้สิทธิและประโยชน์ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้
26. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกิจการอยู่เรือ กรรมการ	(8) ประสานโครงการ และแผนงานเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี และการควบคุมการเดินเรือระหว่างส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ และเอกชน
27. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกฎหมายพาณิชย์นาวี กรรมการ	(9) ปฏิบัติการอื่นใดที่พระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นกำหนด ให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการหรือที่คณะรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีมอบหมาย
28. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการประกันภัยทางทะเล กรรมการ	
29. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการค้าระหว่างประเทศ กรรมการ	
30. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม กรรมการ	
31. อธิบดีกรมเจ้าท่า กรรมการ	

ในการดำเนินงานของคณะกรรมการฯ ได้จัดให้มีประชุมครั้งที่ 1/2550 และได้มีมติคำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่ 2/2550 แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาท่าเรือ¹⁰ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

คณะกรรมการพัฒนาท่าเรือ	อำนาจและหน้าที่
(1) พลเรือโท ทนง ศิริรังษี ที่ปรึกษา	(1) พิจารณาปัญหาและการส่งเสริมการ
(2) อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ประธานอนุกรรมการ	ประกอบและการลงทุนของผู้ประกอบการ
(3) รองอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี อนุกรรมการ	ท่าเรือเพื่อการใช้บริการท่าเรือที่มีประสิทธิภาพ
(4) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ	และสอดคล้องกับความต้องการและสนับสนุน
สังคมแห่งชาติ อนุกรรมการ	ธุรกิจการขนส่งทางทะเล
(5) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน อนุกรรมการ	(2) พิจารณาแนวทางและกำหนดมาตรการที่
(6) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม อนุกรรมการ	เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและพัฒนาบริการ
(7) ผู้แทนสำนักงบประมาณ อนุกรรมการ	ท่าเรือ ตลอดจนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องให้การ
(8) ผู้แทนกรมศุลกากร อนุกรรมการ	บริการมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล
(9) ผู้แทนกรมธนารักษ์ อนุกรรมการ	(3) พิจารณาให้ความเห็นการให้บริการและ
(10) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ	การกำหนดค่าภาระและค่าธรรมเนียมต่างๆ
และการพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า อนุกรรมการ	ของท่าเรือให้เหมาะสม เป็นธรรมต่อผู้ใช้และใช้
(11) ผู้อำนวยการกองวิชาการและวางแผน	บริการ
กรมเจ้าท่า อนุกรรมการ	(4) งานอื่นตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการ
(12) ผู้แทนท่าเรือแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	พาณิชย์นาวี หรือกรมเจ้าท่ามอบหมาย
(13) ผู้แทนท่าเรือมาบตาพุด อนุกรรมการ	
(14) ผู้แทนการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	
(15) ผู้แทนชมรมผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน อนุกรรมการ	
(16) ผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสินค้า	
และคอนเทนเนอร์ อนุกรรมการ	
(17) ผู้แทนสมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพ อนุกรรมการ	
(18) ผู้แทนสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	
(19) นายโสรัส ช่อขวงส์ อนุกรรมการ	
(20) ผู้อำนวยการส่วนตรวจท่า สำนักความปลอดภัย	
และสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า อนุกรรมการและเลขานุการ	
(21) เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ	
(22) เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ	

¹⁰ คณะอนุกรรมการ 6 คณะ เพื่อพิจารณามาตรการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาการพาณิชย์นาวี ได้แก่ คณะอนุกรรมการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์ไทย คณะอนุกรรมการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ คณะอนุกรรมการพัฒนาท่าเรือ คณะอนุกรรมการพัฒนาท่าเรือ คณะอนุกรรมการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี และคณะอนุกรรมการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการขนส่งเชื่อมโยง

คณะกรรมการฯ ได้มีการประชุมและสรุปผลการประชุม ดังแสดงในตารางที่ 18 ดังนี้

ตาราง 18 สรุปการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (การค้าชายฝั่ง)

ครั้งที่	วันที่	ผลการประชุม	หมายเหตุ
1/2550	3 กย.2550	นำเสนอสถานะ ปัญหา และยุทธศาสตร์การพัฒนา กิจการพาณิชย์นาวี จำนวน 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ ภายในประเทศ แต่งตั้งคณะกรรมการขนส่งชายฝั่ง และลำน้ำ	คำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการ พาณิชย์นาวีที่ 2/2550 เรื่อง แต่งตั้ง คณะอนุกรรมการ 6 คณะ เพื่อ พิจารณามาตรการตามยุทธศาสตร์ การพัฒนาการพาณิชย์นาวี ได้แก่ คณะอนุกรรมการ การพัฒนาการ ขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ (ยกเลิกคำสั่ง ใน 1/2552 วันที่ 26 พย. 2552)
1/2552	27 กค.2552	ยกฐานะคณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาการขนส่ง ชายฝั่งและลำน้ำ	คำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการ พาณิชย์นาวีที่ 1/2552 เรื่อง แต่งตั้ง คณะกรรมการเฉพาะเรื่อง จำนวน 6 คณะ ได้แก่ 1) คณะกรรมการ เฉพาะเรื่องพัฒนาทางเรือพาณิชย์ ไทย 2) คณะกรรมการเฉพาะเรื่อง พัฒนาการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ 3) คณะกรรมการเฉพาะเรื่อง พัฒนาอู่ เรือ 4) คณะกรรมการเฉพาะเรื่อง พัฒนาท่าเรือ 5) คณะกรรมการเฉพาะ เรื่อง พัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี และ 6) คณะกรรมการเฉพาะเรื่อง พัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการขนส่งเชื่อมโยง
1/2553	28 เมย.2553	-	
2/2553	23 ธค. 2553	ส่งเสริมให้มีการใช้เรือเก่าแทนที่เรือเก่า ครอบคลุมไปยัง เรือชายฝั่งทุกประเภท โดยเรือที่จะสร้างใหม่ควรได้รับ มาตรการทางการเงินให้เฉพาะเรือที่มีการซื้อจากผู้ผลิต ภายในประเทศเท่านั้น	-

ครั้งที่	วันที่	ผลการประชุม	หมายเหตุ
1/2554	25 เม.ย.2554	1. หาแนวทางแก้ไขปัญหาโพงพางกีดขวางทางเดินเรือ บริเวณปากอ่าวแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดสมุทรปราการ บริเวณร่องน้ำสงขลา จังหวัดสงขลา	ประชุมคณะรัฐมนตรี ครั้งที่ 17/2554 วันอังคาร 24 เมษายน 2555
		2. การขุดลอกร่องน้ำเพื่อให้เรือเดินทางเข้า-ออกร่องน้ำได้โดยสะดวก (บริเวณร่องน้ำสงขลา จ.สงขลา ปลอดภัย)	
		ลดอุบัติเหตุจากการเดินเรือ ลดระยะเวลาการขนส่ง การวางโพงพางในบริเวณแม่น้ำ	
1/2556	25 มี.ค.2556	โครงการสนับสนุนการต่อเรือในประเทศ เพื่อพัฒนากองเรือขนส่งน้ำมันชายฝั่งของไทย	

คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ มีรายละเอียดและอำนาจหน้าที่ดังนี้

คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ	อำนาจหน้าที่
(1) อธิบดีกรมเจ้าท่า ประธานกรรมการ	(1) เสนอแนวทางและมาตรการการพัฒนา
(2) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการ	ส่งเสริมการให้มีระบบการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำที่เชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ รวมทั้งการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพและต้นทุนต่ำ
(3) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรรมการ	(2) ส่งเสริมและพิจารณาให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย
(4) ผู้แทนกรมศุลกากร กรรมการ	(3) งานอื่นตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีมอบหมายหรือสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีร้องขอ
(5) ผู้แทนสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย กรรมการ	
(6) ผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทย กรรมการ	
(7) ผู้แทนสมาคมเจ้าของเรือไทย กรรมการ	
(8) ผู้แทนสภาหอการค้าไทย กรรมการ	
(9) เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า กรรมการและเลขานุการ	
(10) เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า กรรมการและเลขานุการ	

2) คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ เป็นคณะกรรมการระดับชาติ ที่จัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552 ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน โดยมีอำนาจหน้าที่คือ กำหนดแผนยุทธศาสตร์และหน่วยงานหลักซึ่งรับผิดชอบยุทธศาสตร์ในแต่ละด้านโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บท ให้ความเห็นหรือเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ รวมทั้งการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินงานของ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์หรือแผนแม่บท กำกับดูแลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ และแผนแม่บท

ผลการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง มีดังนี้

1. ผลการประชุม คณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันอังคารที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2558

1.1 การแก้ไขปัญหาระยะสั้น

1) กทท. อยู่ระหว่างเร่งรัดดำเนินการโครงการยกระดับท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ (e-port) ทั้งนี้ในระหว่างที่โครงการดังกล่าวไม่แล้วเสร็จ กทท. ได้ร่วมกับศุลกากรและเจ้าท่าผลักดันโครงการ National Single Window และเริ่มให้บริการส่วนสินค้าขาเข้าเต็มรูปแบบเมื่อ พ.ศ.2557

2) โครงการทำเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง อยู่ในขั้นตอนการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ

1.2 การพิจารณารูปแบบการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งอ่าวไทยเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพให้มีความทันสมัย และพิจารณาแนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือแหลมฉบัง

1) กรมเจ้าท่าแต่งตั้งคณะทำงานแก้ไขปัญหาการคัดค้านโครงการก่อสร้างท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล เพื่อกำหนดนโยบาย กรอบแนวทาง ทิศทางการดำเนินการ เชิงยุทธศาสตร์ข้อมูลข่าวสาร และชี้แจงทำความเข้าใจโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยกับประชาชนกลุ่มเป้าหมายภายใน 6 เดือน

2) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ขอรับการสนับสนุนงบกลางประจำปี 2558 วงเงิน 50 ล้านบาท เพื่อศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environment Assessment: SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และขอตั้งงบประมาณ ปี 2559 วงเงิน 30 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย และวงเงิน 25 ล้านบาท สำหรับจัดทำโครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำ

มติที่ประชุม ได้มอบหมายให้กรมเจ้าท่าวิเคราะห์สภาพปัญหา การบริหารตู้สินค้า พื้นที่หลังท่า ค่าใช้จ่าย ในการขนส่งที่เหมาะสม และเสนอแนวทางการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งอย่างเป็นระบบเพื่อให้มีการขนส่งสินค้าชายฝั่งเชื่อมโยงระหว่างภาคใต้และภาคตะวันออก รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการท่าเรือในการขนส่งสินค้าผ่านออกต่างประเทศ โดยให้นำเสนอ คณะกบส. พิจารณาต่อไป

2. ผลการประชุม คณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันพุธที่ 27 สิงหาคม 2557

แนวทางการแก้ปัญหาการขนส่งชายฝั่งของประเทศ แบ่งเป็น

2.1 การแก้ไขปัญหาระยะสั้น

- 1) ให้กระทรวงคมนาคม และการท่าเรือแห่งประเทศไทย เปรียบเทียบท่าเรือต่าง ๆ ภายในท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้แต่ละท่าเพิ่มช่องว่างให้เรือชายฝั่งสามารถเข้าเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้าโดยตรงไปยังเรือสินค้าระหว่างประเทศ
- 2) เร่งให้ กทท. ดำเนินการโครงการยกระดับท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ (e-port) ทั้งนี้ในระหว่างที่โครงการดังกล่าวไม่แล้วเสร็จ กทท. ควรประสานกับศุลกากรในการอำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกให้ผู้สินค้าเรือชายฝั่ง
- 3) ให้กระทรวงการคลัง เร่งวินิจฉัยในประเด็นข้อกฎหมายเกี่ยวกับรูปแบบการลงทุนโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

2.2 การแก้ไขปัญหาระยะยาว

- 1) ให้ กทท. พิจารณากำหนดพื้นที่สำหรับรองรับท่าเทียบเรือชายฝั่งในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 เพื่อรองรับการขยายตัวของตู้สินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น
- 2) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม พิจารณารูปแบบการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งอ่าวไทย เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพให้มีความทันสมัย และพิจารณาแนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งเสริมการขนส่งชายฝั่งในระยะยาว

นอกจากนี้เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพและสนับสนุนการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม จึงได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกันพิจารณา และจัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย ให้ครอบคลุมทั้งในเรื่องของการพัฒนาท่าเรือ การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม และการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ โดยคำนึงถึงศักยภาพของพื้นที่ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับท่าเรือสำคัญของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เมียนมาร์ กัมพูชา และเวียดนาม เป็นต้น เพื่อให้การขนส่งสินค้าสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือของประเทศปลายทางทั้งฝั่งตะวันออกและตะวันตก

3. ผลการประชุม คณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2556

ไม่ปรากฏแนวทางการแก้ปัญหาการขนส่งชายฝั่งของประเทศ

4. ผลการประชุม คณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2555

ไม่ปรากฏแนวทางการแก้ปัญหาการขนส่งชายฝั่งของประเทศ มีเพียงการกำหนดแนวทางการส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเพื่อประหยัดพลังงาน ได้แก่ การขนส่งทางรางและทางน้ำ ควรกำหนดให้มีแนวทางชัดเจนขึ้น

5. ผลการประชุม คณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2554 และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2554

ไม่ปรากฏแนวทางการแก้ปัญหาการขนส่งชายฝั่งของประเทศ มีเพียงการกำหนดการพัฒนา
ระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า และสนับสนุนให้มีการใช้รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน ระบบ
รางและระบบน้ำ

6. ผลการประชุม คณะกรรมการ กบส. ครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2553

ได้กำหนดประเด็นที่ควรให้ความสำคัญเร่งด่วน คือ ผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการ
ขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Modal Shift) โดยการพัฒนาระบบราง และการจัดหาท่าเรือเฉพาะ
สำหรับอำนวยความสะดวกแก่การขนส่งชายฝั่ง การเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งให้ตรงเวลา

นอกจากนี้แล้ว คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
ได้มีคำสั่งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ.2558 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบบริหาร
จัดการท่าเรือในประเทศ เพื่อเป็นกลไกให้การพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าเรือในประเทศให้เป็นระบบ
มีเอกภาพ มีผลในทางปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ แก้ไขปัญหา อุปสรรคการดำเนินการในลักษณะ
บูรณาการ โดยมีองค์ประกอบและหน้าที่ ดังนี้

คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ	อำนาจและหน้าที่
(1) นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ประธานอนุกรรมการ	(1) จัดทำข้อเสนอแนวทางการจัดการและ พัฒนาระบบท่าเรือชายฝั่งและลำน้ำของ ประเทศทั้งทางด้านกายภาพและการบริหาร
(2) ปลัดกระทรวงคมนาคม รองประธานอนุกรรมการ	จัดการ รวมทั้งระบบอำนวยความสะดวกในการ ขนส่งและบริการ
(3) อธิบดีกรมธนารักษ์ อนุกรรมการ	
(4) อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น อนุกรรมการ	
(5) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ อนุกรรมการ	(2) กำกับดูแล ประสานงานและเร่งรัด ติดตามการดำเนินงานของส่วนราชการ
(6) ผู้แทนสำนักงบประมาณ อนุกรรมการ	หน่วยงานของรัฐและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
(7) ผู้แทนกระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา อนุกรรมการ	กับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าเรือ
(8) ผู้แทนกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร อนุกรรมการ	เพื่อการขนส่งสินค้าและบริการให้เกิด
(9) ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์ อนุกรรมการ	ประสิทธิภาพ
(10) ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	(3) เชิญผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและเอกชน
(11) นายไมตรี ศรีรินทร์ อนุกรรมการ	ชี้แจงข้อเท็จจริงหรือให้ข้อมูลต่อ
(12) นายภูมินทร์ หะรินสุต อนุกรรมการ	คณะอนุกรรมการรวมทั้งเรียกเอกสารที่
(13) ประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบการพิจารณา
(14) ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	(4) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือหรือ
(15) ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย อนุกรรมการ	ปฏิบัติงานได้ตามความเหมาะสม เพื่อ
(16) อธิบดีกรมเจ้าท่า อนุกรรมการและเลขานุการ	ดำเนินการตามที่คณะอนุกรรมการหรือประธาน
	อนุกรรมการมอบหมาย
	(5) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการหรือ
	ประธานกรรมการมอบหมาย

จากการประมวลแผนพัฒนาฯ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง พบว่า ทุกแผนพัฒนามีการกำหนดแนวทางในการพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่งไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีประเด็นหลักในการพัฒนาดังนี้

- 1) การขุดลอกร่องน้ำชายฝั่ง การวางเครื่องหมายการเดินเรือในชายฝั่งทะเล เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งมากขึ้น
- 2) การเพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่แล้วให้มากขึ้น
- 3) การสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่
- 4) การขาดแคลนท่าเรือชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบัง
- 5) การให้มืองค์กรกลางถาวร ทำหน้าที่ประสานนโยบายวางแผนท่าเรือต่าง ๆ ทั่วประเทศ
- 6) การปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งในประเทศ
- 7) ส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศและชายฝั่งให้มากขึ้น

โดยเฉพาะในประเด็นที่ 4) 6) และ 7) ในแผนพัฒนาฯ ฉบับล่าสุด ต่างมุ่งเน้นในการส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศและชายฝั่งให้มากขึ้น เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนเพื่อมาใช้รูปแบบการขนส่งอื่นที่ประหยัดพลังงาน ลดต้นทุนในการขนส่ง และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

การดำเนินงานตามนโยบายภาครัฐในการผลักดันกิจการการขนส่งสินค้าชายฝั่งจากมติคณะรัฐมนตรี สรุปได้ดังนี้

- 1) มติการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งในหลายท่า เช่น ท่าเรือกันตัง ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือสงขลา ท่าทอง เป็นต้น
- 2) ปรับปรุงท่าเรือชายฝั่งเดิม ได้แก่ ท่าเรือตำมะลัง
- 3) การปรับปรุงร่องน้ำในจังหวัดภาคใต้ เช่น ร่องน้ำท่าเรือสงขลา ท่าเรือสุราษฎร์ธานี ร่องน้ำบ้านดอน
- 4) การแก้ไขปัญหาโพงพางทางเดินเรือ เช่น บริเวณร่องน้ำท่าเรือสงขลา
- 5) การกำหนดอัตราค่าเช่าให้แก่องค์การบริหารส่วนจังหวัดในการบริหารท่าเรือชายฝั่ง
- 6) คัดเลือกเอกชนมาบริหารจัดการท่าเรือชายฝั่ง ได้แก่ ท่าเรือภูเก็ต และท่าเรือสงขลา
- 7) การแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ และได้มีการประชุมเพื่อเสนอกรอบอำนาจหน้าที่คณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ¹¹
- 8) การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง
- 9) การอนุมัติกรอบอัตราค่าภาระท่าเรือขั้นต่ำ-ขั้นสูงในท่าเรือแหลมฉบัง

องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง พบว่า มีหลายหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง แบ่งออกเป็น

¹¹ คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ในการประชุม ครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 25 เม.ย. 54 ผลการประชุม คณะรัฐมนตรี ครั้งที่ 17/2555 วันอังคารที่ 24 เมษายน 2555

ก. หน่วยงานเชิงนโยบายการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ได้แก่

- 1) กระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่กำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง ในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ด้านการขนส่งให้มีขีดความสามารถมากขึ้น โดยมีเป้าหมายเมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนา ปี 2558 ให้มีเป้าหมายในการขนส่งสินค้าในประเทศทางน้ำและราง เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าทั้งหมดให้มีร้อยละ 18.57
- 2) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กำหนดนโยบายพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ประหยัดพลังงานและลดต้นทุนการขนส่ง เพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ และชายฝั่งภายในประเทศเพิ่มขึ้น พัฒนาท่าเรือลำน้ำ และท่าเรือชายฝั่งทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามันเพื่อให้สามารถใช้เป็นท่าเรือชายฝั่งภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศ โดยวางเป้าหมายการพัฒนาในปี 2565 มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 19
- 3) คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ทำหน้าที่กำหนดนโยบายและแผนการพัฒนาพาณิชย์นาวีทั้งระบบ และกำหนดให้การขนส่งชายฝั่ง เป็นกิจกรรมหนึ่งในพาณิชย์นาวี ทั้งมีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาท่าเรือ และอนุกรรมการการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ เพื่อให้สามารถกำหนดทิศทางการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งได้ทั้งระบบ
- 4) คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำหนดแผนยุทธศาสตร์แม่บทการขนส่งสินค้าระดับประเทศในภาพรวม เช่น การเร่งดำเนินการท่าเทียบเรือชายฝั่งในท่าเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาท่าเรือหลักชายฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งภาคใต้ เป็นต้น

ข. หน่วยงานควบคุมและกำกับกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ได้แก่ กรมเจ้าท่าซึ่งมีบทบาทในการควบคุมกำกับกับการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่ง (การก่อสร้างและปรับปรุงท่าเรือ) เรือชายฝั่ง (การจดทะเบียนเรือไทย) การเดินเรือชายฝั่ง

ค. หน่วยงานส่งเสริมกิจการการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ได้แก่ กรมเจ้าท่าซึ่งมีบทบาทอีกด้านหนึ่งในการดำเนินการส่งเสริมการขนส่งชายฝั่ง ได้แก่ กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เช่น ศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการพัฒนากิจการขนส่งชายฝั่ง ท่าเรือชายฝั่ง เป็นต้น

ง. หน่วยงานบริหารและจัดการท่าเรือชายฝั่ง ในการบริหารท่าเรือชายฝั่ง จะมีหน่วยงานดูแลท่าเรือชายฝั่ง ซึ่งจะขึ้นอยู่กับความเป็นเจ้าของท่าเรือ นั้น ๆ เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย ดูแลท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือระนอง การนิคมแห่งอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ดูแลท่าเรือมาบตาพุด กรมธนารักษ์ ดูแลท่าเรือที่สร้างในที่ราชพัสดุ เช่น ท่าทอง ท่าเรือภูเก็ต และท่าเรือสงขลา

