

บทที่ 5

การวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นจากนโยบายและกฎหมายของการขนส่งชายฝั่ง

การที่การขนส่งสินค้าชายฝั่งไม่สามารถที่จะพัฒนาไปถึงเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ จากการศึกษา แผนพัฒนาในระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง นโยบายภาครัฐ ตลอดจนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ได้ข้อสรุปในประเด็นดังต่อไปนี้

5.1 ปัญหาด้านนโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

การวิเคราะห์นโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่งจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ ทั้ง 11 ฉบับ (พ.ศ. 2504 – พ.ศ.2559) ภาพรวมของนโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ชายฝั่งของประเทศไทย สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 22 สรุปแผนพัฒนาฯ ในระดับต่าง ๆ เปรียบเทียบกับนโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่ง

แผนพัฒนาฯ ในระดับต่าง ๆ	นโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่ง
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 – 3 (พ.ศ.2504 – พ.ศ.2519)	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งชัดเจนที่สุด การพัฒนาประเทศมีเป้าหมายในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านคมนาคมและขนส่ง รวมถึงการขนส่ง ชายฝั่ง ทำให้มีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการสร้างและพัฒนากการ ขนส่งชายฝั่ง นโยบายเน้นให้มีการสำรวจทางเทคนิค และทำการขุด ลอดร่องน้ำของท่าเรือชายฝั่ง โดยเฉพาะในภาคใต้ ได้แก่ ท่าเรือสงขลา ชุมพร สตูล ระนอง กระบี่ ปากพนัง สุราษฎร์ธานี รวมถึงการขุดลอก ร่องน้ำในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การ ขนส่งทางน้ำภายในประเทศให้มากขึ้น แม้จะมีการสนับสนุนด้าน แผนพัฒนาฯ ที่ชัดเจน แต่เมื่อพิจารณาและเปรียบเทียบกับงบประมาณที่ ใช้ในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งแล้ว พบว่า งบประมาณการขนส่ง ชายฝั่งมีน้อยมาก ตัวอย่างเช่น ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 3 งบประมาณ ท่าเรือชายฝั่งจำนวน 80.30 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.97 ของ งบประมาณการพัฒนาการขนส่งทางน้ำทั้งหมดจำนวน 895.475 ล้าน บาท และคิดเป็นร้อยละ 0.33 ของงบประมาณการขนส่งทุกระบบ จำนวน 24,183.058 ล้านบาท
2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 – 5 (พ.ศ.2520 - พ.ศ.2529)	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งไม่ชัดเจน ประเทศไทยประสบปัญหาทางเศรษฐกิจ ทำให้นโยบายและ มาตรการเกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่งถูกลดความสำคัญลง การขนส่ง ชายฝั่งเป็นส่วนย่อยในแผนการปรับโครงสร้างระบบการขนส่งและการ

แผนพัฒนาฯ ในระดับต่าง ๆ	นโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่ง
	สื่อสาร ได้กำหนดการวางนโยบายที่ให้ความสำคัญต่อการแก้ปัญหาเศรษฐกิจเฉพาะหน้าของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง มากกว่าการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่เป็นระบบ เช่น ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและวางเครื่องหมายการเดินเรือในชายฝั่งทะเล และศึกษาความเหมาะสมเพื่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ตลอดจนปรับปรุงและขยายท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่เดิมให้มีความสามารถในการขนถ่ายสินค้ามากขึ้น
3) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 – 8 (พ.ศ.2530 – พ.ศ.2544)	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง<u>ชัดเจน</u> นโยบายการพัฒนาเป็นองค์รวมคือ การพัฒนาท่าเรือ และพัฒนาพาณิชย์นาวีทั้งระบบ เช่น ปรับปรุงและเสริมสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อสนับสนุนกิจการท่าเรือ เช่น การขุดลอกร่องน้ำ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ เร่งรัดให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน และดำเนินงานท่าเรือชายฝั่งในภาคใต้ และการสนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศและชายฝั่งให้มากขึ้น
4) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 – 10 (พ.ศ.2545 – พ.ศ.2554)	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง<u>ไม่ชัดเจน</u> นโยบายการพัฒนาประเทศ ยึดหลักปรัชญาเศรษฐกิจแบบพอเพียง เพื่อสร้างสังคมที่เข้มแข็งและมีคุณภาพ
5) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555 – พ.ศ.2559)	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง<u>ไม่ชัดเจน</u> การผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลัก ไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ เช่น การขนส่งทางรถไฟและการขนส่งทางน้ำ โดยให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ให้แก่การขนส่งทางรางและทางน้ำ
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย	
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง<u>ชัดเจน</u> ในยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางกลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำนน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน - ปรับปรุงท่าเรือเดิมหรือพัฒนาท่าเรือใหม่เพื่อเป็นท่าเรือเฉพาะสำหรับเรือชายฝั่งและ - ให้เอกชนมาใช้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งด้วยการกำหนดอัตราค่าบริการหน้าท่าให้จูงใจ - สนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทะเลตะวันตก (Feeder Port) เพื่อเป็นทางเลือกในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่

แผนพัฒนาฯ ในระดับต่าง ๆ	นโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่ง
	ออกจากภาคใต้ไปสู่ท่าเรือสิงคโปร์เชื่อมต่อการขนส่งผ่านท่าเรือหลักที่สำคัญของประเทศด้วย
แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	
แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554-พ.ศ.2558	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งชัดเจน ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ - เพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 19 - ยุทธศาสตร์ในการปรับเปลี่ยน รูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) เพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่การขนส่งทางน้ำและทางรางที่มีต้นทุนต่ำ - สนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงกับท่าเรือภูมิภาคโดยการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทั้งด้านฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อให้สามารถใช้เป็นท่าเรือชายฝั่งภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศ
ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่งไม่ชัดเจน ยุทธศาสตร์ครอบคลุมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้การขนส่งหลัก (Main Line) ที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า เช่น การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางน้ำ โดยให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ให้แก่การขนส่งทางรางและทางน้ำ หรือผลักดันให้การขนส่งทางถนนเป็นทางเลือกของการเดินทางที่ต้องการใช้ความเร็ว หรือการขนส่งสินค้าประเภทจากที่ถึงที่ (Door-to-Door) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ โดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและอันดามันเพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ ประโยชน์ที่จะได้รับจากการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ จะทำให้สัดส่วนการขนส่งทางน้ำในประเทศจะเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 20 แต่งบประมาณ เพื่อพัฒนาในส่วนของการขนส่งทางน้ำมีงบลงทุน

แผนพัฒนาฯ ในระดับต่าง ๆ	นโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่ง
	น้อยที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น คือ 2,206.07 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.94 ของงบประมาณลงทุนทั้งหมด และให้เป็นแผนงานการพัฒนาโรงไฟฟ้า ซึ่งถือว่าเป็นทางเลือกของการใช้รูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ สูงถึง 27,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 48.23 โดยลงทุนในโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง คือ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพียงโครงการเดียว
แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง <u>ไม่ชัดเจน</u> การพัฒนาการขนส่งเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ และลดการใช้พลังงานภาคการขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง คือ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าคือ รูปแบบการขนส่งจากถนนสู่การขนส่งทางน้ำและทางราง
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา พ.ศ.2554-2563	แผนพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง <u>ชัดเจน</u> ทั้งนี้ในแผนยุทธศาสตร์ กำหนดเป้าประสงค์สาขาการขนส่งทางน้ำเพื่อยกระดับบริการการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศ เพื่อให้การขนส่งทางน้ำมีความปลอดภัย และเพื่อสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

จากตารางข้างต้น แสดงถึงการพัฒนาของแผนพัฒนาฯ และแผนในระดับต่าง ๆ มีต่อการขนส่งชายฝั่งของไทย ซึ่งมีการกำหนดไว้ชัดเจน ไม่กี่แผน และการพัฒนาเป็นไปอย่างไม่ต่อเนื่อง

นโยบายของภาครัฐเกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 – 3 มีนโยบายที่ชัดเจนในการสร้างและพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง โดยการสำรวจความเหมาะสมในการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่ง และการขุดลอกร่องน้ำต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ต่อมาในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 – 5 มีนโยบายที่ให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาเศรษฐกิจเฉพาะหน้าของการขนส่งเนื่องจากสภาพเศรษฐกิจที่ซบเซา ทำให้ต้องดำเนินนโยบายเน้นการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งสินค้าชายฝั่งมากกว่าการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่เป็นระบบ จนกระทั่งแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 – 8 รัฐบาลวางนโยบายการพัฒนาการขนส่งทางน้ำเป็นระบบมากขึ้น โดยเน้นพัฒนาการพาณิชย์นาวีทั้งระบบ และเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนในการพัฒนาขนส่งทางน้ำให้มากขึ้น โดยมีเป้าหมายสำคัญเพื่อพัฒนาการขนส่งทางน้ำให้เป็นตัวเสริมวงจรพาณิชย์ ต่อมาแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 – 10 การวางนโยบายการพัฒนาประเทศยึดหลักปรัชญาเศรษฐกิจแบบพอเพียง เพื่อสร้างสังคมที่เข้มแข็งและมีคุณภาพ ดังนั้นนโยบายการพัฒนาของรัฐไม่เน้นการก่อสร้าง แต่ให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านระบบการขนส่ง สื่อสารโทรคมนาคม พลังงาน และสาธารณูปการเพื่อสนับสนุน

การเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตและบริการ รวมทั้งกิจการพาณิชย์ให้มีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะของภาคการผลิตและบริการของประเทศ สำหรับแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 11 นโยบายการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะในประเทศเท่านั้น เพื่อรองรับการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน (Asean Economic Community : AEC) ในปี 2558 การวางนโยบายของประเทศจึงมุ่งเน้นการเชื่อมโยงในประชาคมอาเซียน รวมถึงการพัฒนาการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล โดยเฉพาะรูปแบบบริการขนส่งทุกระบบ ทั้งทางถนน รถไฟ รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และการขนส่งทางน้ำ การเดินเรือชายฝั่ง

ผลกระทบของการนโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่ง

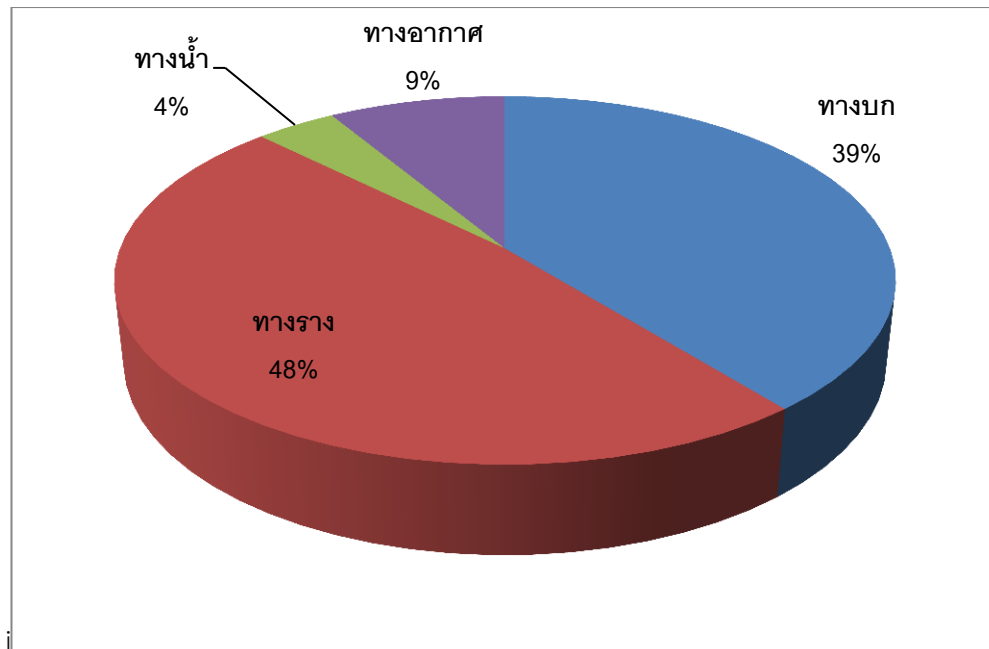
ก. ผลกระทบทางบวก

การที่นโยบายภาครัฐกำหนดให้มีการพัฒนาชายฝั่งไว้ในระดับแผนพัฒนาแห่งชาติ ย่อมแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของรัฐที่ตระหนักถึงความสำคัญและต้องการให้มีการผลักดันในการพัฒนาต่อไปที่ชัดเจน ซึ่งจะมีการกำหนดเป็นกลยุทธ์ และแผนปฏิบัติการในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในลำดับต่อไป เช่น การส่งเสริมท่าเรือชายฝั่งของภาครัฐ

ข. ผลกระทบทางลบ

เมื่อพิจารณาแผนยุทธศาสตร์ในระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง นับตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 เป็นต้นมา พบว่า แนวโน้มทั้งการกำหนดยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาให้ความสำคัญในการส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่รูปแบบการขนส่ง คือ ทางรถไฟและทางลำน้ำ สรุปแนวโน้มและทิศทางการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งได้ว่า รัฐให้ความสำคัญกับการขนส่งชายฝั่งลดลง ดังเห็นได้จากการไม่มีแผนหรือมาตรการที่เกี่ยวข้องใด ๆ กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

นโยบายรัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่งยังไม่ชัดเจน แม้จะได้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาให้เป็นส่วนหนึ่งในการปรับรูปแบบการขนส่งจากการขนส่งทางบกมาเป็นทางรางและทางน้ำก็ตาม ผลดังกล่าวทำให้ การกำหนดเป็นนโยบายในการผลักดันการขนส่งมาเป็นการขนส่งทางรางและทางน้ำ แต่แผนปฏิบัติงานและงบประมาณกลับเป็นรูปแบบการขนส่งทางรางที่ชัดเจนมากกว่า ดังแสดงในรูปที่ 28



รูปที่ 28 สัดส่วนกรอบเงินลงทุนด้านคมนาคมระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ.2558
ที่มา: กระทรวงคมนาคม

งบประมาณที่รัฐจัดสรรทางน้ำ ส่วนใหญ่ถูกใช้ในเรื่องของการขุดลอกร่องน้ำ และการศึกษาเพื่อการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ประกอบกับท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่เดิมไม่มีศักยภาพในการใช้เพียงพอ เช่นขาดแคลนอุปกรณ์และเครื่องมือ เมื่อพิจารณาจากสัดส่วนการขนส่งสินค้าชายฝั่งซึ่งมีปริมาณต่ำ แสดงให้เห็นว่าท่าเรือชายฝั่งมีการใช้น้อยเกินไป หรือใช้ท่าเรือไม่คุ้มค่า เมื่อเทียบกับงบประมาณจำนวนมากที่ได้ลงทุนในการก่อสร้างท่าเรือ

นอกจากนี้ การที่หน่วยงานรัฐไม่สามารถปฏิบัติตามแผนพัฒนาฯ ที่ได้กำหนดไว้ เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อพัฒนาการขนส่งสินค้าในระยะยาวได้ เช่น ปัญหาขาดแคลนท่าเรือชายฝั่งสาธารณะเพื่อรองรับเป็นการเฉพาะ และขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งในระยะแรกของแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ได้กำหนดให้ท่าเทียบเรือ A0 เป็นท่าเรือที่ให้บริการท่าเรือชายฝั่ง แต่ในทางปฏิบัติเรือชายฝั่งกลับไม่มีตารางเทียบท่า เพราะท่าเทียบเรือจะมีเรือระหว่างประเทศเข้า-ออกเทียบท่าตามกำหนดตารางเวลาที่ชัดเจน ทำให้เรือชายฝั่งจะจอดเทียบท่าได้ในกรณีที่ท่าเทียบเรือว่างเท่านั้น ประกอบกับเรือชายฝั่งมีการขนถ่ายสินค้าที่มีกำหนดเวลาไม่แน่นอน เมื่อมีเรือระหว่างประเทศเข้าจอดเทียบท่า ทำให้เรือชายฝั่งจะต้องย้ายไปจอดเทียบท่าอื่น โดยใช้เรือ Tug ลากไปท่าอื่น แล้วขนส่งสินค้าต่อนำสินค้ามาไว้ในบริเวณที่วางสินค้าชายฝั่ง ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่ม ทำให้ผู้ประกอบการประสบความยุ่งยากและเสียความมั่นใจ ส่งผลให้ปริมาณเรือและสินค้าชายฝั่งลดลงโดยปริยาย แม้จะมีความพยายามผลักดันโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง บริเวณกันแอ่งจอดเรือที่ 1 แต่ก็ยังต้องใช้ระยะเวลาอีกหลายปีกว่าโครงการท่าเรือชายฝั่งสาธารณะดังกล่าว จะสามารถเปิดให้บริการได้อย่างเต็มรูป

นอกจากนี้อาจมีปัจจัยแปรจากภายนอกอื่น ๆ ที่ทำให้การปฏิบัติงานไม่สามารถเป็นไปตามแผนพัฒนาที่กำหนด เช่น กรณี โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้น 3 ซึ่งตามแผนการดำเนินงาน ควรจะเปิดให้บริการเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือประมาณ 80 % ของวิสัยสามารถสูงสุดของท่าเรือ คาดว่าจำนวนตู้สินค้าจะถึงจุดนั้นในปีพ.ศ. 2568 ดังนั้น ท่าเรือ แหลมฉบังขั้นที่ 3 ควรเปิดให้บริการประมาณปีพ.ศ. 2568 แต่ในปัจจุบันโครงการนี้ต้องชะลอไว้ก่อนเนื่องจากยังติดปัญหาการคัดค้านโครงการ จากชาวบ้านในพื้นที่ใกล้เคียง ทำให้ในขณะนี้ไม่สามารถดำเนินการจัดทำ EHIA⁸¹ ได้

เมื่อพิจารณาปัญหาที่เกิดขึ้นจากแผนพัฒนาในระดับต่าง ๆ ของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง วิเคราะห์ได้ดังต่อไปนี้

1. ปัญหาท่าเลที่ตั้งท่าเรือชายฝั่ง ได้แก่

ก. ท่าเลที่ตั้งของท่าเรือชายฝั่งส่วนใหญ่ไม่เหมาะสม

1) ท่าเรือชายฝั่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณปากแม่น้ำ ร่องน้ำเดินเรือ มีความลึกประมาณ 4-5 เมตร ทำให้

- เรือที่เข้าเทียบท่าเรือได้จะมีขนาดไม่เกิน 28 เมตร
- เรือขนาดใหญ่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นสูงสุด ซึ่งมีระยะเวลาเพียง 4 ชั่วโมง ทำให้ในช่วงเวลานี้เรือต่าง ๆ มีการกระจุกตัวและเกิดการจราจรที่คับคั่ง ประกอบกับบางช่วงร่องน้ำแคบ เรือแล่นสวนกันไม่ได้ การเดินเรือจึงต้องระมัดระวังเป็นพิเศษเนื่องจากเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และเรือต้องรอเวลาน้ำขึ้นน้ำลงก่อน⁸² ในบางครั้งทำให้เรือที่ขนส่งไม่สามารถขนถ่ายสินค้าไปยังเรือใหญ่ได้ทัน
- ในกรณีขนถ่ายยิบข้ม เช่น ท่าเรือท่าทอง จะให้เรือใหญ่ ขนาด 10,000 - 40,000 ตัน จอดทอดสมอรอบบริเวณน้ำลึกห่างจากท่าเรือประมาณ 50 กิโลเมตร ใช้เรือ lighter ขนาด 1,000 ตัน (ใช้ระยะเวลาเดินทางไป 12 ชั่วโมง ใช้เรือ lighter พ่วง 3 ลำ) ขนถ่ายยิบข้มจากท่าเรือไปยังเรือใหญ่⁸³ หรือ กรณีท่าเรือพีเคมารินสามารถรับเรือได้น้อยกว่า 2,700 - 2,800 ตันกรอส ถ้าเรือมีขนาดใหญ่ จะต้องจอดทอดสมอร์ด้านนอก โดยที่ทิ้งสมออยู่บริเวณเกาะพะลวย ซึ่งอยู่ห่างประมาณ 400 กิโลเมตร ทำให้เกิดการขนส่งสองต่อ (Double Handling) ส่วนท่าเรือน้ำมันก็ไม่สามารถขนถ่ายให้เต็มลำเรือได้

⁸¹ EHIA (Environmental Health Impact Assessment: EHIA) แนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ

⁸² สัมภาษณ์.นายปรัชญา เขียวชาญ. ท่าเรือพีเคมาริน จำกัด จังหวัดสุราษฎร์ธานี 13 พฤษภาคม 2556

⁸³ สัมภาษณ์.นายสมชาย จิตตประเสริฐกุล. Port Manager. ท่าเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 13 พฤษภาคม 2556

2) การดูแลร่องน้ำ ดำเนินการขุดลอกร่องน้ำ เพื่อสนับสนุนและอำนวยความสะดวกการเดินทาง เป็นหน้าที่หลักของกรมเจ้าท่าและหน่วยงานเจ้าท่าภูมิภาค⁸⁴ ที่ต้องรับผิดชอบดูแล รักษาและขุดลอกร่องน้ำ ทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ และทะเลภายในน่านน้ำไทย เฉพาะจำนวนร่องน้ำในการดูแล มีจำนวนมากถึง 386 ร่องน้ำ การขุดลอกร่องน้ำกรมเจ้าท่าจะมีการตั้งงบประมาณล่วงหน้าเพื่อขุดลอกร่องน้ำโดยเฉพาะ เช่น กรมเจ้าท่าได้กำหนดแผนการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ รวมทั้งบำรุงรักษาเครื่องหมายการเดินเรือ ประจำปี 2558 จำนวน 108 ร่องน้ำ ทั้งภายในประเทศและชายฝั่งทะเล ดังแสดงในตารางที่ 23

ตารางที่ 23 แผนการขุดลอกร่องน้ำ ภายในประเทศและชายฝั่งทะเล ปี 2558

การขุดลอก	จำนวนร่องน้ำ
การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง)	22
การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (จ้างเหมา)	9
การขุดลอกและบำรุงรักษาชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง)	65
การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (จ้างเหมา)	12

ที่มา: กรมเจ้าท่า

ในปัจจุบันร่องน้ำต่างๆ ทั้งชายฝั่งทะเลและแม่น้ำมีความจำเป็นต้องบำรุงรักษา ทำให้ต้องใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์การขุดลอก รวมทั้งบุคลากรผู้ปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้การปฏิบัติงานเกิดประสิทธิภาพ สามารถขุดลอกให้ร่องน้ำมีระดับความลึก เรือสามารถผ่านเข้า-ออกได้สะดวกปลอดภัยโดยร่องน้ำหลักในภาคใต้มี 4 ร่องน้ำ คือ ร่องน้ำตาปี ร่องน้ำสงขลา ร่องน้ำชุมพร และร่องน้ำปัตตานี อัตราการตกตะกอนของร่องน้ำแต่ละแห่ง ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ลักษณะทางกายภาพของร่องน้ำ แม่น้ำที่อยู่ใกล้ภูเขา มีความเสี่ยงที่จะเกิดดินถล่ม และทำให้ร่องน้ำตื้นเขิน นอกจากนี้ลักษณะทางภูมิอากาศ จะส่งผลให้เกิดการพัดพาตะกอนจากที่ต่าง ๆ มาทับถมในร่องน้ำอีกด้วย ดังนั้นการขุดลอกร่องน้ำของเจ้าท่าเสมือนเป็นการบำรุงรักษาร่องน้ำ มากกว่าการเพิ่มความลึกให้แก่ร่องน้ำ ทั้งนี้เพราะงบประมาณมีไม่เพียงพอต่อการขุดลอกร่องน้ำ โดยเฉพาะร่องน้ำชายฝั่งทะเลขนาดใหญ่ฝั่งทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามันมีความลึกหน้าท่อน้อยเกินไป เช่น ร่องน้ำท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีความลึก 4 เมตร ร่องน้ำสงขลา จังหวัดสงขลา มีความลึก 7 เมตร และร่องน้ำท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง มีความลึกร่องน้ำ 3.5-5.5 เมตร

2. ท่าเรือชายฝั่งที่บริหารโดยเอกชน

โดยเฉพาะท่าเรือที่อยู่ภายใต้การบริหารและจัดการของกรมธนารักษ์ เนื่องจากท่าเรือในกลุ่มนี้ผู้ประกอบการท่าเรือได้รับสัมปทานในการบริหารจัดการท่าเรือ แต่ด้วยลักษณะของสัญญาสัมปทานที่มีระยะเวลาสั้นเกินไป เช่น ระยะเวลาสัญญา 5 ปี ผู้ประกอบการท่าเรือไม่กล้าตัดสินใจในการลงทุนอุปกรณ์ขน

⁸⁴ สัมภาษณ์: นายจตุพร เจริญดำ, เจ้าพนักงานตรวจท่า สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 4 (เจ้าท่าสุราษฎร์ธานี) 14

ถ่ายในท่าเรือ ทำให้ไม่สามารถใช้ท่าเรือได้เต็มวิสัยสามารถ ท่าเรือชายฝั่งขาดเครื่องมือขนถ่ายสินค้าที่เหมาะสมกับสินค้าเฉพาะอย่าง เช่น การขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับคุณภาพการบริการของท่าเรือ

3. พื้นที่ภาคใต้ไม่ใช่ฐานเศรษฐกิจขนาดใหญ่ ไม่มีอุตสาหกรรมมากนัก มีนิคมอุตสาหกรรมเพียงแห่งเดียว คือ นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ จังหวัดสงขลา ทำให้มีปริมาณสินค้าไม่มากเพียงพอในการขนส่งสินค้าชายฝั่ง กล่าวได้ว่า ท่าเรือขาดพื้นที่แนวหลังนำเข้า – ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ จึงเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง ประกอบกับความไม่แน่นอนเกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่ง และมีสินค้าขนส่งทางชายฝั่งไม่หลากหลาย ทำให้ปริมาณการขนส่งพึ่งพิงสินค้าหลักไม่กี่ชนิด ส่งผลให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรื่อน้อย

4. การคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือ ท่าเรือชายฝั่งขาดการเชื่อมโยง เช่น ขาดเส้นทางรถไฟ และถนนเชื่อมโยงกับท่าเรือที่สะดวกและเหมาะสม การขนส่งสินค้าเข้า-ออกท่าเรือชายฝั่งไม่อาจกระทำได้สะดวก เพราะท่าเรือส่วนใหญ่มีรถบรรทุกเป็นวิธีการขนส่งสินค้าหลักในการเข้าออกท่าเรือ อีกทั้งถนนที่เชื่อมโยงท่าเรือเป็นถนนคับแคบ นอกจากนี้ หากท่าเรือชายฝั่งมีการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟ จะเป็นการเอื้อต่อระบบการขนส่งชายฝั่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

5. ท่าเรือชายฝั่งไม่สามารถขยายพื้นที่ท่าเรือได้ เนื่องจากท่าเรือชายฝั่งบางแห่งเกิดขึ้นก่อนที่จะมีชุมชน ในปัจจุบัน บางพื้นที่ของท่าเรือไม่สามารถขยายได้ เช่น ท่าเรือที่อยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ตั้งอยู่ใจกลางเมือง ทำให้การขนส่งสินค้าเชื่อมต่อทางถนนต้องใช้ถนนร่วมกับประชาชนและถูกล้อมรอบด้วยชุมชน สภาพถนนที่มีช่องจราจรเพียงสองเลน ประกอบกับบริเวณนี้เป็นพื้นที่สีฟ้า ต้องอนุรักษ์อาคารบ้านเรือนไว้ ทำให้ไม่มีพื้นที่ให้ขยายท่าเรือ และการเดินรถบรรทุกต้องมีการคำนึงถึงการใช้ถนนของประชาชนในพื้นที่ การพัฒนาการขนส่งทางเรือในเมืองสงขลา จึงไม่สามารถเติบโตได้มากนัก



รูปที่ 29 สภาพถนนที่ผ่านเข้าออกท่าเรือ บริเวณจังหวัดสงขลา

6. นโยบายของรัฐในการสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ เนื่องจากท่าเรือชายฝั่งของประเทศ มีจำนวนมากอยู่แล้ว ควรได้มีการศึกษาท่าเรือของรัฐที่ได้สร้างเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว ว่าท่าเรือชายฝั่งเหล่านั้น มีการใช้ท่าเรือเป็นอย่างไร ประสบความสำเร็จในการใช้ท่าเรือหรือความต้องการใช้น้อยกว่าที่

ประมาณการไว้หรือไม่ หน่วยงานของรัฐควรมีกลไกในการตรวจสอบและประเมินผลท่าเรือ หลังจากที่ทำเรือเปิดให้บริการ ว่าสามารถดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลตามที่ได้ทำการศึกษาไว้ หากการบริการของท่าเรือไม่สามารถดำเนินการตามโครงการศึกษาได้ ควรมีบทลงโทษกำหนดแก่หน่วยงานปฏิบัติด้วย เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตระหนักถึงผลของการปฏิบัติราชการทุกครั้ง และควรนำผลการประเมินที่ได้มาประกอบในการตัดสินใจที่จะมีการสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ทุกครั้ง

7. มาตรการส่งเสริมการขนส่งสินค้าชายฝั่งบางกิจกรรม อาจส่งผลกระทบต่อกิจกรรมอื่นได้ เช่น นโยบายส่งเสริมการทำประมงชายฝั่ง ทำให้ชาวบ้านเพาะเลี้ยงใกล้กับร่องน้ำ การขุดลอกหรือขยายความกว้างของร่องน้ำ เกิดตะกอน ส่งผลกระทบต่อสัตว์น้ำของชาวบ้าน เช่น หอย ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการท่าเรือกับชาวบ้าน และนำมาสู่ความขัดแย้งและการปิดร่องน้ำทางเดินเรือ⁸⁵ เป็นต้น

8. เส้นทางเดินเรือมีสิ่งกีดขวางทางจราจร มีการวางอวนและโพงพาง

โพงพางของชาวบ้านเป็นอุปสรรคในการเดินเรือ นำมาสู่ปัญหาความขัดแย้งที่มีมานานระหว่างท่าเรือกับชาวบ้านในพื้นที่ แม้ว่าทางจังหวัด กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร ทหารเรือ ภาครัฐและภาคส่วนต่าง ๆ มีการประชุมและพยายามทำความเข้าใจ แต่การแก้ไขปัญหาความขัดแย้งยังไม่มีวี่แววที่เห็นเท่าที่ควร



รูปที่ 30 แสดงโพงพางบริเวณทะเลสาบสงขลา

9. การเพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือชายฝั่งที่มีอยู่แล้วให้มากขึ้น การปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งในประเทศ

10. การให้มืองค์กรกลางถาวร ทำหน้าที่ประสานนโยบายวางแผนท่าเรือต่าง ๆ ทั่วประเทศ

11. ส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศและชายฝั่งให้มากขึ้น

5.2 ปัญหาด้านกฎระเบียบที่มีต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ด้วยการขนส่งสินค้าชายฝั่ง มีกฎระเบียบปฏิบัติที่ค่อนข้างมากกว่ารูปแบบการขนส่งทางบก ทำให้เกิดผลกระทบทั้งทางด้านบวกและด้านลบต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่ง สรุปได้ดังนี้

⁸⁵ สัมภาษณ์ นายสมชาย จิตตประเสริฐกุล. Port Manager ท่าเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 13 พฤษภาคม 2556

ผลกระทบทางด้านบวก

ด้วยการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ประกอบด้วยท่าเรือชายฝั่ง และเรือชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่รัฐให้ความสำคัญและต้องได้รับการคุ้มครอง ทำให้มีกฎหมายหลายฉบับกำหนดความคุ้มครองเป็นพิเศษ

ผลกระทบทางด้านลบ

ก. กฎระเบียบเรือชายฝั่ง กรมเจ้าท่าจะต้องออกใบอนุญาตเรือค้าชายฝั่ง ซึ่งต้องต่ออายุทุกปี

ข. การประกอบธุรกิจขนส่งชายฝั่งมีอุปสรรคมาก ได้แก่ การจดทะเบียนเรือ การต่อทะเบียน การตรวจสภาพ คุณภาพผู้ควบคุมยานพาหนะ การรายงานเรือเข้า-ออก การดำเนินงานจะต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่หลายหน่วยงาน และเกี่ยวข้องกับใบอนุญาตจำนวนมาก ทำให้การเดินเรือชายฝั่งมีภาระต้นทุนดำเนินการสูง

ค. พิธีการศุลกากรชายฝั่งพระราชบัญญัติศุลกากรมีข้อกำหนดให้เรือค้าชายฝั่งต้องทำพิธีการเช่นเดียวกับเรือต่างประเทศ ทำให้สินค้าชายฝั่งถึงแม้จะเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศเช่นเดียวกับการขนส่งทางบก แต่ก็มีขั้นตอนปฏิบัติมากกว่า เช่น เรือชายฝั่งต้องปฏิบัติตามตั้งแต่ การแจ้งเรือเข้าและการแจ้งเรือออก การขอใบปล่อยเรือได้นั้นเรือค้าชายฝั่งจะต้องเสียค่าธรรมเนียมประกาศ ร่นหมายร่องน้ำ และคอมไฟ ในเรื่องของสินค้า เรือชายฝั่งจะต้องจัดทำบัญชีสินค้า และต้องขออนุญาตปล่อยสินค้า นอกจากนี้เรือค้าชายฝั่งจะต้องมีสมุดบัญชีสินค้าประจำเรือเพื่อบันทึกรายละเอียดการเดินเรือทุกเที่ยว ทำให้มีต้นทุนค่าใช้จ่ายมากขึ้น

ง. สินค้าอันตราย โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์น้ำมัน ที่มีปริมาณการขนส่งโดยเรือชายฝั่งมากเป็นอันดับแรก มีกฎหมายและข้อปฏิบัติเป็นพิเศษ เนื่องจากเป็นสินค้าต้องอากร และเสียภาษีสรรพสามิต นอกจากจะต้องมีการปฏิบัติตามสินค้าตามพิธีการขนส่งสินค้าชายฝั่งแล้ว การขนส่งสินค้าในกลุ่มนี้จะต้องอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง ด้วย

จ. กรณีท่าเรือระหว่างประเทศที่มีการขนถ่ายตู้สินค้า หากต้องการขยายการให้บริการสินค้าชายฝั่งมากขึ้น ต้องมีพื้นที่เก็บสินค้าชายฝั่งโดยเฉพาะ ที่เป็นสัดส่วน และแยกจากสินค้านระหว่างประเทศอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อการทำงานของศุลกากร ซึ่งเป็นภาระและต้นทุนกับผู้ประกอบการท่าเรือ ประกอบกับส่งผลให้ศุลกากรทำงานยากขึ้น

5.3 ปัญหาอื่น ๆ ต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

1. ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าชายฝั่ง

1) โครงสร้างต้นทุนค่าบริการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งเป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมให้มีการใช้เพิ่มขึ้น เนื่องจากลักษณะการขนส่งทางน้ำชายฝั่งมีความแตกต่างจากการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ แต่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ณ ท่าเรือแหลมฉบังในอัตราเดียวกันบวกส่วนเพิ่มค่าภาระขนถ่ายตู้สินค้าบริเวณท่าที่มีอัตราสูงกว่ารูปแบบอื่น ส่งผลให้ผู้ส่งออกหรือผู้ใช้บริการเรือชายฝั่งมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น จึงไม่สามารถแข่งขันกับทางเลือกการขนส่งแบบอื่นได้

2) ต้นทุนการขนส่งสินค้าชายฝั่งต่ำกว่าการขนส่งทางถนนมาก แต่เมื่อรวมค่าภาระท่าเรือ ค่ายกขนส่งสินค้า และค่าใช้จ่ายในการเชื่อมโยงขนส่งสินค้าแล้ว พบว่า การขนส่งด้วยเรือชายฝั่งจะมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าการขนส่งทางถนน เช่น การขนส่งด้วยเรือชายฝั่งจะมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าการขนส่งทางถนน เช่น การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ กับสถานีบรรจุและแยกสินค้าคลองลาดกระบังหรือท่าเรือแหลมฉบัง การขนส่งทางชายฝั่ง มีค่าใช้จ่ายมากที่สุด คือ 13,650 บาท/เที่ยว เพราะมีค่าใช้จ่ายในการยกขนถ่ายตู้สินค้าเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนกับชายฝั่ง ถึงแม้จะสามารถขอรับส่วนลดค่าขนส่งสินค้าที่ทำเรือแหลมฉบังแทนการขนส่งที่ ICD จากสายเรือ 3,420 บาท ทำให้เหลือ 10,230 บาท ก็ยังถือว่ามีความคุ้มค่าที่สูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ส่วนการขนส่งสินค้าทางถนน มีค่าใช้จ่าย 9,600 บาท/เที่ยว

2. ผู้ใช้บริการท่าเรือต้องการบริการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ ในขณะที่ผู้ประกอบการท่าเรือต้องการความมั่นใจด้านปริมาณการใช้ก่อนร่วมลงทุนจึงเป็นความสนใจหรือจุดมุ่งหมายที่ไม่สอดคล้องกัน ความไม่แน่นอนของผู้ใช้บริการท่าเรือ ทำให้ผู้ประกอบการท่าเรือไม่สามารถปรับปรุงท่าเรือได้ดี ขณะเดียวกันท่าเรือชายฝั่งยังไม่มีกลยุทธ์การตลาดที่จะจูงใจลูกค้า

3. คนประจำเรือชายฝั่งหายาก เนื่องจากเป็นงานหนัก รายได้น้อย ไม่สามารถเดินทางไปไหนได้ เพราะต้องอยู่กับเรือเป็นส่วนใหญ่

4. ผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งขาดความชำนาญด้านการตลาด ไม่สามารถหาสินค้ามาลงเรือได้เพียงพอกับความต้องการ

5. การจูงใจให้ผู้มาใช้บริการเลือกตัดสินใจเปลี่ยนวิธีขนส่งจากการขนส่งสินค้าทางถนน มาสู่การขนส่งสินค้าชายฝั่งมีน้อยมาก