ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณปรัชญา เชี่ยวชาญ	วันที่ 13 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : -	เวลา เวลา 10.00 – 11.30 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือพีเค มารีน และ บริษัท พีซี มารีน จำกัด	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินกิจการการขนส่งชายฝั่ง

- บริษัท พีซี มารีน จำกัด มีเรือค้าชายฝั่งไปรับสินค้าบริเวณภาคกลาง กลับมายังท่าเรือท่าเรือพีเค มารีน ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งมีคลังสินค้าและพื้นที่กองเก็บสินค้า ซึ่งเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าในภาคใต้ นอกจากนี้ยังให้รับฝากสินค้า โดยบริษัทให้บริการแก่ลูกค้าทั่วไป และบริษัทในเครือ โดยท่าเรือต้นทางในภาคกลาง ได้แก่ ท่าเรือนครหลวงและท่าเรือบางปะอิน จังหวัดอยุธยา ท่าเรือในจังหวัดปทุมธานี (ใกล้สะพานนวลฉวี) และท่าเรืออื่น ๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยาขนส่งลงเรือ Motor barge
- บริษัท พีซี มารีน จำกัด และท่าเรือพีเค มีท่าเรือที่ปทุมธานี และบางปะกง
- อัตราค่าภาระที่เก็บนั้น อ้างอิงกับราคากลาง และระยะเวลาการทำสัญญากับลูกค้า
- บริษัทมีเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือชายฝั่งขนาดประมาณ 2,000 ตัน คือ เรือน้ำมัน 3 ลำ เรือสินค้า 5 ลำ นอกจากนี้เป็นเรือระหว่างประเทศที่ขนส่งน้ำมันปาล์ม 4 ลำ
- ความลึกหน้าท่าประมาณ 4.5 เมตร ความยาวหน้าท่า 260 เมตร

พิธีการศุลกากร

ก่อนสินค้าขนส่งลงเรือต้นทาง ผู้ประกอบการท่าเรือจะต้องแจ้งแก่ศุลกากรและกรมเจ้าท่าที่รับผิดชอบในพื้นที่นั้น ๆ ในทางเดียวกันเมื่อเรือเปล่า เรือสินค้า เรือน้ำมันเดินทางจากท่าเรือพีเค เพื่อไปรับสินค้า ณ ท่าเรือต้นทางของสินค้า ก็ต้องแจ้งแก่กรมเจ้าท่า เพราะเป็นระเบียบปฏิบัติ

สินค้าผ่านท่าเรือ

สินค้าที่ผ่านท่าส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาเข้า (ท่าเรือพีเค) มากกว่าขาออก โดยขาออกเป็นเหล็กม้วน มีปลายทางที่สมุทรปราการ ทะลายปาล์ม

ส่วนขาเข้าเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค ข้าวสาร และปูนซีเมนต์ ซึ่งสัดส่วนสินค้าทั่วไปที่ผ่านท่าเป็นสินค้าของบริษัทเพียงร้อยละ 10 ที่เหลือเป็นสินค้าของลูกค้า เช่น สินค้าของโลตัส ไทยเบเวอร์เรจ ปูน TPI ปูนนครหลวง ชลประทาน ข้าวสารตราฉัตร เบียร์ลีโอ บริษัทเอสซีจี ไม้ฝาเชอรา โดยลูกค้าเหล่านี้จะเช่าพื้นที่ของท่าเรือ เพื่อเก็บสินค้าและจะบริหารจัดการขนส่งสินค้าต่อเอง

นอกจากนี้บริษัท พีซี มารีน จำกัด เป็นผู้เก็บน้ำมันปาล์มดิบที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ โดยบริษัทจะดำเนินการขนส่งแบบครบวงจร โดยเริ่มจากการรับซื้อน้ำมันปาล์มดิบจากโรงงานบีบปาล์มในภาคใต้ ขนน้ำมันมาทางรถบรรทุกมาเก็บไว้ที่คลังน้ำมันในท่าเรือ เพื่อรอการขนส่งต่อไปยังท่าเรือที่บางปะกง ซึ่งมีคลังเก็บน้ำมันปาล์มเช่นกัน จากนั้นจะขนส่งโดยรถบรรทุกต่อไปยังโรงงานแปรรูปน้ำมันพืช ที่ตั้งอยู่ในจังหวัดปทุมธานี สมุทรปราการ

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ร่องน้ำเดินเรือตื้นเขิน มีความลึกประมาณ 4.2 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่ามีขนาดไม่เกิน 28 เมตร และเรือขนาดใหญ่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นสูงสุด ซึ่งมีระยะเวลาเพียง 4 ชั่วโมง ทำให้ในช่วงนี้เรือต่าง ๆ มีการกระจุกตัวและเกิดการจราจรที่คับคั่ง ประกอบกับบางช่วงร่องน้ำแคบ เรือแล่นสวนกันไม่ได้ การเดินเรือจึงต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ เนื่องจากเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และเรือต้องรอเวลาน้ำขึ้นน้ำลงก่อน
- เนื่องจากตามกฎระเบียบกรมเจ้าท่าที่อนุญาตให้มีการจอดซ้อนคัน โดยเรือสินค้าทั่วไปซ้อนได้ 3 ลำ ส่วนเรือน้ำมันซ้อนได้ 2 ลำ แต่ในบางช่วงมีเรือเข้าเทียบท่ามาก จึงเสียเวลารอนาน
- เนื่องจากท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือระหว่างประเทศที่มีการขนถ่ายตู้สินค้า หากต้องการขยายการให้บริการสินค้าชายฝั่งมากขึ้น ต้องมีพื้นที่เก็บสินค้าชายฝั่งโดยเฉพาะ ที่เป็นสัดส่วน และแยกจากสินค้าระหว่างประเทศอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อการทำงานของศุลกากร ซึ่งเป็นภาระและต้นทุนกับผู้ประกอบการท่าเรือ ประกอบกับส่งผลให้ศุลกากรทำงานยากขึ้น
- คนงานที่ทำงานในเรือหายาก เนื่องจากเป็นงานหนัก รายได้น้อย ไม่สามารถเดินทางไปไหนได้ เพราะต้องอยู่กับเรือเป็นส่วนใหญ่

แนวโน้มการขนส่งในอนาคต

การขนส่งชายฝั่งมีแนวโน้มเติบโตขึ้น เนื่องจากเจ้าของสินค้าหันมาใช้บริการขนส่งชายฝั่งมากขึ้น เนื่องจากมีสินค้าหลายประเภทที่ไม่เคยขนส่งทางเรือหันมาลองขนส่งทางน้ำมากขึ้น ส่งผลให้บริษัทมีแนวคิดที่จะขยายคลังสินค้า สั่งซื้อเรือสินค้าและเรือน้ำมันเพิ่ม และอาจสร้างท่าเรือใหม่ที่มีความลึกหน้าท่ามากขึ้น บริเวณปากร่องแม่น้ำ

ข้อเสนอคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

- การออกนโยบายของรัฐที่เกี่ยวข้องกับสินค้าและการขนส่ง ควรรับฟังความคิดเห็นจากผู้ประกอบการและผู้ที่จะได้รับผลกระทบให้รอบด้าน เช่น บางช่วงรัฐห้ามส่งออกน้ำมันปาล์ม ทำให้มีน้ำมันคงค้างในประเทศมาก เป็นต้น
- รัฐบาลควรสนับสนุนและส่งเสริมการขนส่งสินค้าจากแหล่งต้นทาง เช่น โรงงานผลิตสินค้า มาถึงท่าเรือต้นทางในภาคกลาง เพราะการขนส่งกระบวนการนี้ มีต้นทุนการขนส่งทางรถที่สูงมาก และขาดแคลนรถขนส่งสินค้า ทำให้เรือค้าชายฝั่งต้องรอสินค้าเป็นเวลานาน
- การดำเนินการของท่าเรือต้องคำนึงถึงชุมชน เพราะต้องอยู่ร่วมกันด้วยความเข้าใจ ท่าเรือจึงต้องป้องกันปัญหาต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น และมีผลกระทบกับชุมชน เช่น ความสะอาด ความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม
- ความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานรัฐ เช่น เจ้าท่าสุราษฎร์ธานี ศุลกากรบ้านดอน กับท่าเรือมีประสานงาน ความเข้าใจ และร่วมมือกันดี

- การจดทะเบียนเรือไทยไม่ยุ่งยาก
- สาเหตุหนึ่งที่ทำให้การขนส่งทางเรือถูกกว่าทางถนนมาก เนื่องจากเรือใช้น้ำมันเตา แต่รถใช้ดีเซล ซึ่งน้ำมันเตาถูกกว่าดีเซล
- เรือที่ใช้ขนส่งสินค้าและน้ำมันต้องได้รับการเช็คสภาพทุกปี และต้องตรวจสภาพเช็คแบบอู่แห้ง 5 ปี 2 ครั้ง

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณสมชาย จิตตประเสริฐกุล	วันที่ 13 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : Port Manager	เวลา 13.00 – 14.00 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือท่าทอง	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินกิจการการขนส่ง

บริษัทไทยปิโตรเลียมเซอร์วิส ได้เข้ามาบริหารท่าเรือท่าทองตั้งแต่ปี 2527 ท่าเรือท่าทองถูกออกแบบและก่อสร้างเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป ในช่วงแรกมีการขนถ่ายปูนซีเมนต์ (นครหลวง) เมื่อปูนซีเมนต์นครหลวงย้ายไปสร้างท่าเรือเอง ท่าเรือจึงมีการขนถ่ายไม้ซุง ยางพารา ต่อมาในปี 2538 เริ่มขนถ่ายยิปซั่ม โดยจำลองการขนถ่ายท่าเรือสีชังมาใช้ เนื่องจากท่าเรือท่าทองมีน้ำลึกเพียง 5 เมตร การขนส่งยิปซั่ม ทำได้โดยให้เรือใหญ่ ขนาด 10,000 -40,000 ตัน จอดทอดสมอรอบริเวณน้ำลึกห่างจากท่าเรือประมาณ 50 กิโลเมตร ใช้เรือ lighter ขนาด 1,000 ตัน (ใช้ระยะเวลาเดินทางไป 12 ชั่วโมง ใช้เรือ lighter พ่วง 3 ลำ) ขนถ่ายยิปซั่มจากท่าเรือไปยังเรือใหญ่ ข้อได้เปรียบของท่าเรือคือ แม้ว่าการขนส่งจะทำหลายต่อ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งจากกระบี่หรือขนอมยังถูกกว่า เนื่องจากแหล่งแร่อยู่ในอำเภอนาสาร บริเวณรอยต่อจังหวัดนครศรีธรรมราช-สุราษฎร์ธานี ห่างจากท่าเรือเพียง 50 กิโลเมตร ถ้าขนส่งจากกระบี่หรือขนอม จะมีระยะทาง 100 กิโลเมตร ทำให้ต้นทุนต่ำลง

ปลายทางของสินค้า คือ เกาหลี ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนามและสิงคโปร์ เคยมีการขนส่งไปออสเตรเลีย นอกจากยิปซั่ม เคยมีการขนส่งสินค้าทั่วไป เช่น น้ำมันปาล์ม ดีเซล

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

แร่ที่ขนถ่ายผ่านท่าเรือเป็นสินค้าขาออกทั้งหมด มีปริมาณปีละ 1 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 40 ของการขนส่งยิปซั่มในสุราษฎร์ธานี

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ร่องน้ำตื้นเขิน ทำให้เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเทียบท่าได้ ประกอบกับร่องน้ำแคบ ในบางช่วงเรือไม่สามารถสวนได้ จึงเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- เรือเข้า-เรือออก ที่ท่าเรือ ต้องรอเวลาน้ำขึ้น ทำให้ในบางครั้งเรือที่ขนส่ง ไม่สามารถขนถ่ายวสินค้าไปยังเรือใหญ่ได้ทันเวลา
- เดิมบริษัทเช่าช่วงต่อจากองค์การบริหารส่วนจังหวัด ตั้งแต่ปี 2540 บริษัทได้ทำสัญญาเช่าท่าเรือโดยตรงกับกรมธนารักษ์ ซึ่งเป็นการเช่าที่ดิน (เดือนละ 300,000 บาท ปรับเปลี่ยนสัญญาทุก 5 ปี สิ้นสุดสัญญา ณ ปี 2560 และค่าธรรมเนียมการต่อสัญญา 30 ล้านบาท) เนื่องจากปัจจุบันท่าเรือทรุดโทรมมาก แต่ยังไม่แน่ชัดว่าใครจะเป็นคนซ่อมแซมท่าเรือ
- นโยบายที่ส่งเสริมการทำประมงชายฝั่ง ทำให้ชาวบ้านเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำใกล้กับร่องน้ำ ดังนั้นถ้ามีการขุดลอกหรือขยายความกว้างร่องน้ำ ทำให้เกิดตะกอน ซึ่งส่งผลกระทบต่อสัตว์น้ำของชาวบ้าน เช่น หอย ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการกับชาวบ้าน และนำมาสู่การปิดร่องน้ำ

แนวทางการพัฒนาในอนาคต

เนื่องจากแร่ในเหมืองยังมีปริมาณอีกมาก ทิศทางธุรกิจจึงดำเนินไปอย่างดี บริษัทจึงคาดว่าจะต่อสัญญาเช่าท่าเรือต่อจากกรมธนารักษ์

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

- รัฐควรดูแลสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ เช่น ร่องน้ำ เครื่องหมายการเดินเรือ ทุ่นไฟ กระโจมไฟ ทุก ๆ 20 กิโลเมตร
- ท่าเรือท่าทองมีจุดแข็ง คือ ที่ตั้งอยู่ใกล้แหล่งผลิตแร่ยิปซั่ม และอยู่ปากแม่น้ำ ไม่ต้องขุดลอกหน้าท่า ส่วนจุดอ่อน คือ การไม่ได้เป็นเจ้าของท่าเรือเอง ทำให้ไม่สามารถลงทุนหรือปรับปรุงท่าเรือได้

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณเชษฐา อินทร์ไหม	วันที่ 13 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : ผู้จัดการส่วนปฏิบัติการท่าเรือภาคใต้	เวลา 14.30 – 15.30 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือเอ็นพีมารีน	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินกิจการการขนส่งชายฝั่ง

ธุรกิจในเครือของ SC Group ซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งแบบครบวงจร โดยธุรกิจของ SC แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1) ธุรกิจทางบก (Inland) ได้แก่
   - การขนส่ง NGV ให้แก่ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ทั้งในประเทศและต่างประเทศ (ไทย-จีนตอนใต้)
   - การขนส่งสินค้าทางบกในภาคใต้ของไทย ถึงปาดังเบซาร์
   - รถหัวลาก 50 คัน
2) ธุรกิจทางน้ำ แบ่งตามประเภทธุรกิจ คือ

   <u>ท่าเรือ</u> ของบริษัทและบริษัทในเครือ 3 ท่า ได้แก่
   - ท่าเรือ NP Marine เป็นท่าเรือที่ให้บริการขนส่งตู้สินค้า
   - ท่าเรือบางปะกง ให้บริการสนับสนุนการดำเนินงานในแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Offshore)
   - ท่าเรือสหไทย หรือท่าเรือหมายเลข 4A ในแม่น้ำเจ้าพระยา

   <u>เรือ</u> แบ่งตามประเภทของเรือ ได้แก่
   - เรือตู้สินค้า 4 ลำ ใช้ขนส่งในประเทศ 3 ลำ อีก 1 ลำให้เช่า (ปัจจุบันให้บริการในแอฟริกาใต้) เส้นทางในประเทศ ได้แก่ บริการแหลมฉบัง-บางประกง-สุราษฎร์ธานี (NP Marine) บางครั้งลูกค้าจะเช่าเหมาลำเรือไปสงขลา
   - เรือขนส่งรถ (Ro-Ro) 2 ลำ เส้นทางการเดินเรือ คือ บางประกง-สุราษฎร์ธานี (NP Marine)
   - เรือ Tug ให้บริการจากท่าเรือไปท่าเรือมาบตาพุด จำนวน 40 ลำ

ตลอดระยะเวลา 8 ปีที่ท่าเรือเอ็นพีมารีน (NP Marine) เปิดให้บริการขนส่งตู้สินค้า โดยในระยะแรกเป็นการรับตู้เปล่าจากท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อมาบรรจุที่สุราษฎร์ธานีและกระจายสินค้าต่อไปใน 14 จังหวัดทั่วภาคใต้ สินค้าชายฝั่ง ได้แก่ ปูนซีเมนต์ เซรามิค สินค้าอุปโภคบริโภค

ต่อมาในปี 2554 เกิดน้ำท่วมใหญ่ในกรุงเทพ ฯ และอีกหลายจังหวัด ทำให้ไม่สามารถขนส่งรถทางถนนได้ จึงใช้การขนส่งทางเรือขนส่งรถแทน ท่าเรือเอ็นพีมารีน จึงเริ่มขนส่งรถอย่างจริงจัง ดังนั้นในวันที่ 1 มี.ค.55 เริ่มมีการขนส่งรถโดยการบรรจุในตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) เมื่อปริมาณรถยนต์ผ่านท่ามากขึ้น บริษัทจึงซื้อเรือขนส่งรถ (Ro-Ro) มาใช้เพิ่มขึ้น เพราะสามารถขนส่งรถยนต์ได้มากกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับ

การขนส่งแบบอื่น เช่น รถพ่วงสามารถขนรถได้เที่ยวละ 7 คัน ส่วนเรือตู้สินค้าและเรือ Ro-Ro ที่สามารถเทียบท่าเรือเอ็นพีมารีนได้ บรรทุกรถยนต์ได้ครั้งละ 120 คัน และ 480 คัน ตามลำดับ

ท่าเรือเอ็นพีมารีนมีพื้นที่ดังนี้ ลานวางตู้สินค้า 12 ไร่ลานจอดรถยนต์ที่ขนส่งผ่านท่า 7 ไร่ และมีพื้นที่ฝั่งตรงกันข้ามอีก 9 ไร่

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ร่องน้ำเดินเรือตื้น มีความลึกประมาณ 4.2 เมตร เรือที่เข้าเทียบท่าได้มีความยาวไม่เกิน 28 เมตร และเรือขนาดใหญ่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นสูงสุด ซึ่งมีระยะเวลาเพียง 4 ชั่วโมง ทำให้ในช่วงนี้เรือต่าง ๆ มีการกระจุกตัวและเกิดการจราจรที่คับคั่ง ประกอบกับบางช่วงร่องน้ำแคบ เรือแล่นสวนกันไม่ได้ การเดินเรือจึงต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

แนวโน้มการขนส่งในอนาคต

การขนส่งชายฝั่งมีแนวโน้มการเติบโตที่ดี และบริษัทมีแนวคิดที่ซื้อเรือเพิ่มในอนาคต

ข้อเสนอคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

- หากรัฐบาลต้องการสนับสนุนให้จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นศูนย์กลางการค้าชายฝั่ง ต้องสนับสนุนให้ครบทั้งกระบวนการขนส่ง ดังนี้ การสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) การดูแลร่องน้ำ การสร้างบุคลากรในการขนส่งทางน้ำ เช่น คนประจำเรือ เป็นต้น
- ปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้เกิดการพัฒนาการค้าชายฝั่งทั้งประเทศได้ รัฐต้องปฏิบัติตามนโยบายหรือแผนพัฒนาการค้าชายฝั่งอย่างเคร่งครัด เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง A0 ซึ่งถูกกำหนดเป็นท่าเรือชายฝั่ง แต่เรือชายฝั่งไม่มี widow เพราะมีเรือระหว่างประเทศเทียบท่า ทำให้เรือค่าชายฝั่งต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่ม โดยต้องไปเทียบท่าอื่น โดยใช้เรือ Tug ลากไปท่าอื่น แล้วขนส่งสินค้าต่อ เพื่อนำสินค้ามาไว้ในบริเวณที่วางสินค้าชายฝั่ง ทำให้ผู้ประกอบการประสบความยุ่งยากและเสียความมั่นใจ ส่งผลให้ปริมาณเรือและสินค้าชายฝั่งลดลงโดยปริยาย
- คนประจำเรือชายฝั่งหายาก
- ท่าเรือเอ็นพีมารีนร่วมมือและสานงานกับเจ้าท่าสุราษฎร์ธานีและศุลกากรบ้านดอนอย่างดี

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณธีรบูรณ์ ธีรวัฒนวงศ์	วันที่ 15 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ	เวลา 11.00 – 12.00 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ด่านศุลกากรบ้านดอน	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินงานและพิธีการศุลกากรสินค้าชายฝั่ง

ด่านศุลกากรบ้านดอนให้บริการแก่ประชาชน โดยเฉพาะตัวแทนเรือ และเจ้าของสินค้าตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งการขนส่งชายฝั่ง มีการดำเนินพิธีการที่เรียบง่ายและไม่ยุ่งยาก หากมีการขนส่งสินค้า ท่าเรือหรือตัวแทนจะมาแจ้งให้ศุลกากรทราบ โดยระบุชื่อบริษัท ชื่อเรือ ประเภทสินค้า น้ำหนักสินค้า ต้นทางและปลายทางของสินค้าเท่านั้น และเสียค่าธรรมเนียมครั้งละ 100 บาท แต่ถ้ามาแจ้งนอกเวลาราชการต้องเสียค่าล่วงเวลา จึงเป็นการรายงานเบื้องต้นให้ศุลกากรทราบ เพื่อแสดงเจตนาบริสุทธิ์ในการขนส่งสินค้า ดังนั้นกฎหมายที่ใช้ดูแลสินค้าชายฝั่ง จึงเป็นกฎหมายที่ผู้ปฏิบัติตามสามารถดำเนินการตามได้ง่าย

ส่วนการขนส่งน้ำมันมีกฎหมายและข้อปฏิบัติเป็นพิเศษ เนื่องจากเป็นสินค้าต้องอากร และเสียภาษีสรรพสามิต แต่การตรวจสอบเรือที่ขนส่งสินค้าและน้ำมันชายฝั่ง สามารถตรวจสอบได้ง่าย โดยการตรวจสอบการเทียบท่าของเรือ เนื่องจากเรือสินค้าที่เข้าหรือออกจากท่าต้องแจ้งแก่ศุลกากรในพื้นที่รับผิดชอบ หรือตรวจสอบจากสมุดบันทึกการเดินเรือ

ข้อคิดเห็นและเสนอแนะอื่น ๆ

- ควรเพิ่มเติมการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการหรือเจ้าของสินค้าที่ใช้บริการการขนส่งชายฝั่ง เพื่อทราบข้อคิดเห็นและทัศนคติต่อการใช้การขนส่งชายฝั่ง
- แม้ว่ากระบวนการแจ้งการขนส่งสินค้าชายฝั่งมีขั้นตอนน้อยและไม่ยุ่งยาก แต่ผู้ที่มาแจ้งมักเป็นผู้ขนส่งสินค้าหรือตัวแทนเดิม ๆ ที่มักมีเจตนาบริสุทธิ์ แต่ยังมีผู้ที่ไม่แจ้งการขนส่งต่อศุลกากรอยู่ ซึ่งศุลกากรไม่สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา เพราะเจ้าหน้าที่มีน้อย ไม่สามารถตรวจสอบได้ทั้งหมด แต่มีการสุ่มตรวจหรือตรวจสอบถ้าพบสิ่งผิดปกติ
- เดิมการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการขนส่งมีความซ้ำซ้อนกันในหลายหน่วยงาน ปัจจุบันศุลกากรมีการปรับปรุงพิธีการศุลกากรเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น ผู้รับบริการทางศุลกากรใช้เวลาลดลงและง่ายต่อการตรวจสอบมากขึ้น
- สาเหตุสำคัญที่ทำให้ศุลกากรถูกกล่าวโทษว่า การดำเนินพิธีการศุลกากรที่ล่าช้าเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางน้ำ เนื่องจากศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักที่เป็นที่รู้จัก แต่การขนส่งสินค้าทางน้ำนั้นมีหน่วยงานเกี่ยวข้องหลายหน่วย จึงไม่ยุติธรรมสำหรับศุลกากรที่มีการพัฒนาการให้บริการอยู่ตลอดเวลา

ผู้ให้สัมภาษณ์ : นายจตุพร เคว็จดำ	วันที่ 14 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : เจ้าพนักงานตรวจท่า	เวลา 11.30 – 12.30 น.
บริษัท/หน่วยงาน : สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 4 (เจ้าท่าสุราษฎร์ธานี)	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

ภาพรวมการขนส่งชายฝั่ง

สินค้าที่มีการขนส่งชายฝั่งในจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีความหลากหลาย ได้แก่

- น้ำมัน
- ยิปซั่ม
- ตู้สินค้า
- สินค้าทั่วไป เช่น ยางพารา สินค้าอุปโภคบริโภค โดยเฉพาะเบียร์ และสินค้าของบริษัท ซีพีออลล์

โดยมีท่าเรือหลายท่าที่ให้บริการขนส่งสินค้า แต่ท่าเรือต่าง ๆ ล้วนประสบข้อจำกัดในการขนส่ง เนื่องจากร่องน้ำที่ใช้ตื้นเขิน เช่น ท่าเรือพีเค มารีน สามารถรับเรือได้น้อยกว่า 2,700 – 2,800 ตันกรอส ถ้าเรือมีขนาดใหญ่ จะต้องจอดทอดสมอรอด้านนอก โดยที่ทิ้งสมออยู่บริเวณเกาะพะลวย ซึ่งอยู่ห่างประมาณ 400 กิโลเมตร ทำให้เกิดการขนส่งสองต่อ (Double Handling) ส่วนท่าเรือน้ำมันไม่สามารถขนถ่ายให้เต็มลำเรือได้

ภาระหน้าที่ของกรมเจ้าท่าและเจ้าท่าสุราษฎร์ธานี

หน้าที่หลักของกรมเจ้าท่า คือ การส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี ทั้งที่เกี่ยวกับผู้ประกอบการในเชิงธุรกิจและชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบจากกิจการพาณิชยนาวี ได้แก่

- การดูแลสิ่งลุกล้ำลำน้ำ โดยเฉพาะท่าเรือ ซึ่งเริ่มตั้งแต่กระบวนการขอก่อสร้างท่าเรือ สามารถยื่นเอกสารการขออนุญาตได้ ณ เจ้าท่าภูมิภาคทั่วประเทศ โดยท่าเรือเอกชนที่มีขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไป ต้องมีการทำประชาพิจารณ์ และ EIA ร่วมด้วย ซึ่งคณะกรรมการจากกรมเจ้าท่าจะพิจารณาอย่างรอบด้านและร่วมแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากกลุ่มหรือประชาชนที่ได้รับผลจากการสร้างท่าเรือนั้น ๆ

ส่วนกระบวนการสร้างท่าเรือที่กรมเจ้าท่าจะเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง จะต้องผ่านการศึกษาหาความเป็นไปได้และ EIA แล้วจึงยื่นขออนุญาต เมื่อผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการของกรมเจ้าท่า เมื่อก่อสร้างเสร็จ และมีการตรวจรับแล้ว จะยกให้กรมธนารักษ์ ซึ่งเป็นผู้ดูแลที่ดินของหลวง ส่วนใหญ่กรมธนารักษ์จะยกท่าเรือให้ท้องถิ่นดูแล

นอกจากกฎหมายของกรมเจ้าท่าที่ใช้ควบคุมดูแลท่าเรือแล้ว ยังมีกฎมายหรือข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับท่าเรือ (ระหว่างประเทศ) ที่กรมเจ้าท่าต้องอ้างถึง เช่น ISPS Code อนุสัญญาระหว่างประเทศอื่น ๆ เป็นต้น

- การดูแลเรือ กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ออกใบอนุญาตเรือค้าชายฝั่ง ซึ่งต้องต่ออายุทุกปี และมีเรือตรวจการณ์คอยลาดตระเวณบริเวณเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ
- การดูแลร่องน้ำ ดำเนินการขุดลอกร่องน้ำ เพื่อสนับสนุนและอำนวยสะดวกการเดินเรือ โดยร่องน้ำหลักในภาคใต้มี 4 ร่องน้ำ คือ ร่องน้ำตาปี ร่องน้ำสงขลา ร่องน้ำชุมพร และร่องน้ำปัตตานี กรมเจ้าท่าและหน่วยงานเจ้าท่าภูมิภาคจะมีการตั้งงบประมาณล่วงหน้าเพื่อขุดลอกร่องน้ำโดยเฉพาะ แต่อัตราการตกตะกอนของร่องน้ำแต่ละแห่ง ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ลักษณะทางกายภาพของร่องน้ำ แม่น้ำที่อยู่ใกล้ภูเขา มีความเสี่ยงที่จะเกิดดินถล่ม และทำให้ร่องน้ำตื้นเขิน นอกจากนี้ลักษณะทางภูมิอากาศ จะส่งผลให้เกิดการพัดพาตะกอนจากที่ต่าง ๆ มาทับถมในร่องน้ำอีกด้วย ดังนั้นการขุดลอกร่องน้ำของเจ้าท่า เสมือนเป็นการบำรุงรักษาร่องน้ำมากกว่าการเพิ่มความลึกให้แก่ร่องน้ำ นอกจากนี้ กรมเจ้าท่าดูแลเครื่องหมายนำร่อง ส่วนการซ่อมเครื่องหมายเหล่านี้เป็นหน้าที่ของส่วนกลาง
- หน้าที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เจ้าท่าในส่วนภูมิภาคยังมีหน้าที่อื่น ๆ ที่ต้องรับผิดชอบ เช่น การตรวจสอบที่ดินติดแม่น้ำ เพื่อรับรองว่าเป็นของพื้นที่รัฐหรือเอกชน เมื่อมีประชาชนร้องขอ นอกจากนี้เจ้าท่าต้องปราบปรามการกระทำผิดตามกฎหมายของกรมเจ้าท่า และการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชน เพื่อสร้างความเข้าใจและทำให้ทุกภาคส่วน ทั้งรัฐ เอกชน และประชาชนอยู่ร่วมกันได้ด้วยความเข้าใจ

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องจากเจ้าท่าสุราษฎร์ธานีมีหน้าที่ภารกิจมากและหลากหลาย แต่มีจำนวนเจ้าหน้าที่น้อย ดังนั้นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนจึงไม่รวดเร็วเท่าที่ควร เช่น การรับรองเพื่อออกโฉนดที่ดินริมน้ำ

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

หากประกาศให้สุราษฎร์ธานีเป็นเขตท่าเรืออย่างเป็นทางการ เช่นเดียวกับเขตท่าเรือสงขลา ภูเก็ต กรุงเทพ เชียงแสนสอง และสีชัง จะทำให้เจ้าท่าสุราษฎร์ธานีมีขอบเขตอำนาจและความรับผิดชอบมากขึ้น สามารถปฏิบัติงานทั่วถึงและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณชาคริต เมธานุวัฒน์	วันที่ 14 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : -	เวลา 13.30 – 14.30 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือบริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (คลังน้ำมันเชลล์บ้านดอน)	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินกิจการการขนส่งชายฝั่ง

บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด ดำเนินกิจการคลังเก็บน้ำมัน เพื่อจำหน่ายและกระจายทั่วปั๊มน้ำมันในภาคใต้ โดยบริษัทมีท่าเรือยาวประมาณ 85 เมตร กว้าง 5 เมตร สามารถรับเรือใหญ่ขนาด 2,000 ตันกรอส เรือสามารถเทียบท่าได้คราวละ 1 ลำ และมีถังสำหรับเก็บน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่น ๆ ให้บริการขนถ่ายและเก็บน้ำมันเฉพาะของบริษัทและลูกค้าของบริษัทเท่านั้น บริษัทให้ความสำคัญกับการรักษาความปลอดภัยมาก เนื่องจากเป็นการขนส่งสินค้าอันตราย

การขนถ่ายน้ำมันจากเรือมายังถังเก็บ ใช้วิธีลำเลียงผ่านท่อ ใช้เวลาประมาณ 8 ชั่วโมง ควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ส่วนเรือที่บรรทุกน้ำมันเป็นของบริษัทอื่น ที่ทำสัญญาระหว่างกัน

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

น้ำมันที่ขนส่งผ่านท่าเรือขาเข้าเป็นน้ำมันสำเร็จรูปที่มาจากโรงกลั่นน้ำมันในจังหวัดระยองและชลบุรี เช่น โรงกลั่นในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และบริษัท ไทยออยล์ เป็นต้น หลังจากลำเลียงน้ำมันเข้าเก็บไว้ในถังแล้ว จะมีรถบรรทุกน้ำมันจากบริษัทหรือปั๊มน้ำมันมาลำเลียงน้ำมันออกไป โดยปลายทางของน้ำมัน เช่น ชุมพร ภูเก็ต นครศรีธรรมราช เป็นต้น

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ร่องน้ำเดินเรือตื้นเขิน มีความลึกประมาณ 5 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่ามีขนาดจำกัด
- ชาวบ้านเลี้ยงสัตว์น้ำใกล้บริเวณท่าเรือ จึงต้องระมัดระวังในการเดินเรือ

แนวทางในการพัฒนาการประกอบการ

บริษัทมีแนวทางที่จะขยายท่าเรือและพื้นที่หลังท่าในอนาคต เนื่องจากแนวโน้มการขนส่งเป็นไปได้ด้วยดี แต่ก็ขึ้นอยู่กับสภาพเศรษฐกิจและสังคมว่าเหมาะสมหรือไม่

ข้อเสนอแนะและคิดเห็นอื่น ๆ

ท่าเรือและคลังน้ำมันของบริษัทดำเนินกิจการโดยมีการปรับตัวให้เข้าสภาพแวดล้อมและสังคมในพื้นที่อยู่เสมอ เพื่อให้สามารถอยู่ร่วมกับชุมชนและสภาพทางกายภาพของพื้นที่ได้

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณฤกษ์ จิตปฐมวณิชย์	วันที่ 14 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	เวลา 15.00 – 16.00 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือขนอม (บริษัท แร่สัมพันธ์ จำกัด)	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินกิจการการขนส่ง

บริษัท แร่สัมพันธ์ จำกัด เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการท่าเรือขนอม ให้บริการขนถ่ายสินค้าของบริษัทเท่านั้น บริษัทไม่มีการขนส่งชายฝั่ง เนื่องจากบริษัท เป็นผู้รับสัมปทานในการทำเหมืองแร่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งแร่ที่ขุดได้ อาทิ ยิปซั่ม แบรไรด์ เป็นผู้ลำเลียงโดยรถบรรทุกจากเหมืองมาที่ท่าเรือขนอม (จังหวัดนครศรีธรรมราช) แล้วส่งออกต่อไปยังต่างประเทศ ได้แก่ ญี่ปุ่น ไต้หวัน อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ ออสเตรเลีย

ท่าเรือมีลักษณะเป็นสะพานเรือ (Jetty) ความลึกหน้าท่า 9.5 เมตร เรือขนาดใหญ่ที่สุดที่เทียบท่าได้ขนาด 30,00 ตัน บางครั้งมีเรือแม่ขนาด 50,000 ตัน มารับแร่ เรือแม่จะจอดทอดสมอรอ แล้วใช้เรือไลท์เตอร์ขนออกจากท่าเรือ เพื่อขนถ่ายลงเรือแม่อีกครั้ง

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

แร่ที่ขนถ่ายผ่านท่าเรือเป็นสินค้าขาออกทั้งหมด มีปริมาณสินค้าที่ขนส่งปีละ 2 ล้านตัน

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- การขนถ่ายแร่ จะมีการฟุ้งกระจายของฝุ่น ต้องใช้สเปรย์น้ำฉีดช่วยลดฝุ่น
- เนื่องจากรถบรรทุกที่ลำเลียงแร่จากเหมืองมายังท่าเรือ ไม่ได้เป็นของบริษัทเอง บางครั้งจะประสบปัญหาเกี่ยวกับรถบรรทุกที่มาถึงช้ากว่ากำหนด

แนวทางการพัฒนาในอนาคต

เนื่องจากแร่ในเหมืองยังมีปริมาณอีกมาก ทิศทางธุรกิจจึงดำเนินไปอย่างดี มีการเพิ่มเครื่องมือ พื้นที่และคนงานมากขึ้น และในอนาคตคาดว่าจะมีการซื้อรถบรรทุก เพื่อใช้ในการขนส่งแร่เอง

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ปัจจัยหนึ่งที่สามารถช่วยให้การขนส่งชายฝั่งเติบโตยิ่งขึ้น คือ การสร้างคลังสินค้าและพื้นที่เก็บสินค้าเพื่อเป็นศูนย์กระจายสินค้าซึ่งจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีความเหมาะสมในด้านพื้นที่และมีการขนส่งสินค้าชายฝั่งอยู่แล้ว

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณวัฒนชัย เรืองเลิศปัญญากุล	วันที่ 15 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการท่าเรือ	เวลา 09.00 – 10.00 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือน้ำลึกสงขลา	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินกิจการการขนส่งชายฝั่ง

ท่าเรือสงขลามีการขนส่งชายฝั่งน้อยมาก เนื่องจากค่าระวางเรือสินค้าต่างประเทศกับชายฝั่งไม่แตกต่างกันมาก ดังนั้นผู้ขนส่งสินค้าชายฝั่งจะใช้ท่าเรืออื่นที่ราคาถูกกว่าแทน ประกอบกับท่าเรือมีท่าเทียบเรือสูงเพราะเป็นท่าที่ใช้เทียบเรือคอนเทนเนอร์ความสูง ทำให้เรือชายฝั่งขนาดเล็กไม่สามารถเทียบท่าได้

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

ปริมาณสินค้าชายฝั่งที่ผ่านท่าเรือมีน้อย สินค้าชายฝั่งส่วนใหญ่ที่เคยผ่านท่า คือ สินค้าของบริษัท SCG ปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้างเป็นต้น

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ร่องน้ำเดินเรือตื้นเขิน มีความลึกประมาณ 5 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่ามีขนาดจำกัด แต่กรมเจ้าท่ามีการขุดลอกครั้งใหญ่ในทุก ๆ 5 ปี
- ท่าเรือสงขลาไม่สามารถขยายท่าเรือและพื้นที่หลังท่าได้ เนื่องจากอยู่ติดกับชุมชน ที่ดินมีราคาแพง
- ท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือระหว่างประเทศที่มีการขนถ่ายตู้สินค้า หากต้องการขยายการให้บริการสินค้าชายฝั่งมากขึ้น ต้องมีพื้นที่เก็บสินค้าชายฝั่งโดยเฉพาะ ที่เป็นสัดส่วน และแยกสินค้าระหว่างประเทศกับสินค้าชายฝั่งอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อการทำงานของศุลกากร ซึ่งเป็นภาระและต้นทุนกับผู้ประกอบการท่าเรือ ประกอบกับส่งผลให้ศุลกากรทำงานยากขึ้น
- คนงานที่ทำงานในเรือหายาก เนื่องจากเป็นงานหนัก รายได้น้อย ไม่สามารถเดินทางไปไหนได้ เพราะต้องอยู่กับเรือเป็นส่วนใหญ่

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

- ความสำเร็จของการค้าชายฝั่งจะเกิดขึ้นได้ ด้วยการใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi Modal) อย่างมีประสิทธิภาพ โดยต้องมีผู้ประกอบการที่ให้บริการครบวงจร เพื่อขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง (Door to Door) ซึ่งในสงขลายังไม่มีผู้ประกอบการที่ดำเนินการอย่างครบวงจร
- หากรัฐต้องการสนับสนุนและให้ความสำคัญการค้าชายฝั่งเช่นเดียวกับการขนส่งทางถนน อาทิ การอุดหนุนน้ำมันที่ใช้ในการขนส่งทางเรือเหมือนกับการอุดหนุนน้ำมันดีเซลที่ใช้ในการขนส่งทางถนน การให้สิทธิพิเศษต่าง ๆ ทางภาษีของเรือ ภาษีเงินได้ของลูกเรือ เป็นต้น เพื่อให้ค่าขนส่งทางเรือถูกกว่าการขนส่งทางถนนให้มากที่สุด จนมีความต้องการในการใช้การขนส่งทางเรือให้มากขึ้น

ผู้ให้สัมภาษณ์ : กัปตันสมศักดิ์ ไชยหนู	วันที่ 15 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : หัวหน้างานท่าเรือขนส่ง ฝ่ายส่งกำลังบำรุง	เวลา 11.00 – 12.00 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือบริษัท ปตท สผ จำกัด	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินกิจการการขนส่งชายฝั่ง

บริษัท ปตท. สผ. จำกัด ดำเนินกิจการสำรวจและขุดเจาะปิโตรเลียม โดยใช้ท่าเรือเพื่อขนส่งอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น ท่อเหล็ก อุปกรณ์ขุดเจาะน้ำมัน เครื่องอุปโภคบริโภค เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานบริเวณแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Support Base for Offshore) เดิมเคยเช่าท่าเรือเอกชนเพื่อขนถ่ายวัตถุอุปกรณ์ ต่อมาเมื่อบริษัทขยายตัวมากขึ้นและต้องการท่าเรือที่มีอุปกรณ์สนับสนุนการขนถ่ายมากขึ้น จึงมีแนวคิดในการก่อสร้างท่าเรือของตนเอง ด้วยงบประมาณ 800 ล้านบาท เริ่มเปิดใช้ท่าเรือในปี 2548

ท่าเรือยาวประมาณ 380 เมตร ความลึกหน้าท่า 6 เมตร เรือสามารถเทียบท่าได้คราวละ 6 ลำ และมีพื้นที่หลังท่า ประกอบด้วย คลังสินค้า ถังเก็บสินค้า พื้นที่วางสินค้า นอกจากนี้มีพื้นที่ปลอดภาษีตามโครงการความร่วมมือระหว่างไทย-มาเลเซีย (JDA) บริษัทให้บริการตนเองและลูกค้าของบริษัทเท่านั้น โดยระวางเรืออ้างอิงจากระวาง Supply Base ในประเทศอื่น ๆ

เรือที่เทียบท่าเป็นเรือเช่าเหมาลำ อุปกรณ์หน้าท่าเป็นของบริษัทคู่สัญญา (Contractor)

บริษัทให้ความสำคัญกับการรักษาความปลอดภัยมาก เนื่องจากเป็นการขนส่งสินค้าอันตราย

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

การขนส่งขาออกเป็นการขนถ่ายอุปกรณ์สำรวจและขุดเจาะปิโตรเลียม เช่น ท่อ แท่นชุดเจาะ แท่นผลิต ซีเมนต์ แบร์ไรด์ สินค้าอุปโภคบริโภคสำหรับพนักงานที่ทำงานในแท่นขุดเจาะ เป็นต้น

ส่วนขาเข้าเป็นน้ำมันที่ได้จากการขุดเจาะและอุปกรณ์เก่าที่ชำรุด นอกจากนี้น้ำมันที่ขุดเจาะได้ส่วนหนึ่งจะถูกขนส่งผ่านท่อจากแท่นขุดเจาะไปยังแหลมฉบังและมาบตาพุด

การขนส่งสินค้าแต่ละครั้งต้องมีการแจ้งใบขนถ่ายสินค้าให้ศุลกากรทราบ โดยเฉพาะน้ำมันซึ่งเป็นสินค้าอันตรายและต้องเสียภาษีสรรพสามิต

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ร่องน้ำเดินเรือตื้นเขิน มีความลึกประมาณ 5 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่ามีขนาดจำกัด
- โพงพางของชาวบ้านเป็นอุปสรรคในการเดินเรือ นำมาสู่ปัญหาความขัดแย้งที่มีมานานระหว่างท่าเรือกับชาวบ้าน บริษัทจึงพยายามสร้างความสัมพันธ์กับชาวบ้าน โดยการสร้างสาธารณประโยชน์ในชุมชน เพื่อให้ท่าเรือและชุมชนสามารถอยู่ร่วมกันได้ แต่ปัญหายังคงมีอยู่ในปัจจุบัน

แนวทางในการพัฒนาการประกอบการ

บริษัทมีแนวทางที่จะขยายท่าเรือและพื้นที่หลังท่า เนื่องจากแนวโน้มการขนส่งเป็นไปได้ด้วยดี

ผู้ให้สัมภาษณ์ : คุณประสิทธ์ ศิริบูชา	วันที่ 15 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ	เวลา 11.00 – 12.00 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ด่านศุลกากรสงขลา	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

ภาพรวมการค้าชายฝั่ง

สงขลาเป็นศูนย์กลางการค้าและการขนส่งของภาคใต้ตอนล่าง ส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาเข้า เช่น น้ำมัน วัตถุดิบของบริษัท ซีพี สินค้าอุปโภคบริโภค เช่น น้ำดื่ม ข้าว ปูนซีเมนต์ ปุ๋ย เป็นต้น โดยต้นทางของน้ำมันมาจากท่าเรือแหลมฉบัง และมาบตาพุด ส่วนสินค้าอุปโภคบริโภคมาจากท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือในบางปะอิน

การดำเนินงานและพิธีการศุลกากรสินค้าชายฝั่ง

ศุลกากรสงขลาให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง โดยพิธีการท่าเรือชายฝั่งเรียบง่าย ไม่ยุ่งยาก หากมีการขนส่งสินค้า ท่าเรือหรือตัวแทนจะมาแจ้งให้ศุลกากรทราบ โดยระบุชื่อบริษัท ชื่อเรือ ประเภทสินค้า น้ำหนัก สินค้า ต้นทางและปลายทางของสินค้าเท่านั้น โดยสินค้าชายฝั่งไม่มีการเสียภาษี นอกจากกฎระเบียบศุลกากรว่าด้วยเรื่องการขนส่งชายฝั่งที่เจ้าหน้าศุลกากรจะต้องใช้ เพื่อป้องกันการลักลอบขนสินค้าชายฝั่งออกไปต่างประเทศแล้ว หากมีการขนส่งสินค้าพิเศษ อื่น ๆ ที่มีกฎหมายเฉพาะ ศุลกากรต้องนำมาใช้ในการดำเนินการด้วย เช่น พระราชบัญญัติเกี่ยวกับวัตถุอันตราย (น้ำมัน) เป็นต้น

ปริมาณเรือและสินค้าชายฝั่ง ปีงบประมาณ 2550 – 2555

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ไม่มี

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ไม่มี

ผู้ให้สัมภาษณ์ : นายไพบูลย์ ตรีรานุรัตน์	วันที่ 16 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง : ฝ่ายการเงินและบัญชี	เวลา 09.00 – 10.30 น.
บริษัท/หน่วยงาน : ท่าเรือ บริษัท หะรินสุตขนส่ง จำกัด	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

การดำเนินงานเกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง

- บริษัท หะรินสุตขนส่ง จำกัด มีท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ 2 ท่า และเรือของบริษัท ให้บริการขนส่งชายฝั่งเฉพาะลูกค้าของบริษัทเท่านั้น
- ความลึกหน้าท่าประมาณ 6 เมตร
- การคิดราคาค่าบริการขนส่งชายฝั่ง กำหนดจากการเปรียบเทียบกับราคาการขนส่งทางถนนของสินค้าในแต่ละประเภท

ปริมาณเรือและสินค้าที่ผ่านท่าเรือ

- เรือที่เข้าเทียบท่าเป็นเรือของบริษัทเท่านั้น โดยเส้นทางการเดินเรือชายฝั่ง คือ กรุงเทพ – สงขลา นอกจากนี้มีการเดินเรือระหว่างกรุงเทพ – มาเลเซียด้วย
- ร้อยละ 90 ของสินค้าที่ผ่านท่าทั้งหมด เป็นสินค้าขาเข้า โดยมีวัตถุดิบของบริษัท ซีพี เป็นสินค้าหลัก ที่เหลือเป็นสินค้าอุปโภคและบริโภค เช่น น้ำดื่ม ข้าว ปูนซีเมนต์ ปุ๋ย เป็นต้น

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- ร่องน้ำสำหรับการเดินเรือจะมีความลึกไม่มากนัก ประมาณ 5 เมตร และร่องน้ำแคบ ทำให้เรือที่เทียบท่ามีขนาดเล็ก
- โพงพางของชาวบ้านเป็นอุปสรรคในการเดินเรือ นำมาสู่ปัญหาความขัดแย้งที่มีมานานระหว่างบริษัทกับชาวบ้านในพื้นที่ แม้ว่าทางจังหวัด เจ้าท่า ศุลกากร ทหารเรือ ภาครัฐและภาคส่วนต่าง ๆ มีการประชุมและพยายามทำความเข้าใจ แต่การแก้ไขปัญหาความขัดแย้งยังไม่มีความคืบหน้า
- ท่าเรือที่อยู่ในอำเภอเมือง ตั้งอยู่ใจกลางเมือง ทำให้การขนส่งสินค้าเชื่อมต่อทางถนนต้องใช้ถนนร่วมกับประชาชนและถูกล้อมรอบด้วยชุมชน สภาพถนนที่มีช่องจราจรเพียงสองเลน ประกอบกับบริเวณนี้เป็นพื้นที่สีฟ้า ต้องอนุรักษ์อาคารบ้านเรือไว้ ทำให้ไม่มีพื้นที่ให้ขยายท่าเรือ และการเดินรถบรรทุกต้องมีการคำนึงถึงการใช้ถนนของประชาชนในพื้นที่ การพัฒนาการขนส่งทางเรือในเมืองสงขลา จึงไม่เติบโตที่มากนัก
- เนื่องจากไม่สามารถขยายท่าเรือได้ พื้นที่หลังท่าจึงมีน้อย และต้องพยายามจัดการให้สินค้าอยู่ในท่ามีระยะสั้นที่สุด โดยการนัดรถบรรทุกของบริษัทลูกค้าให้มารับเร็วที่สุด

แนวทางเพื่อพัฒนาการประกอบการค้าชายฝั่งในอนาคต

การประกอบการของบริษัทมีแนวโน้มลดลง เพราะมีปริมาณสินค้าลดลง เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจถดถอย และราคาวัตถุดิบในประเทศไทยราคาแพง บริษัทซีพีจึงหันไปซื้อวัตถุดิบจากต่างประเทศมากขึ้น

การซื้อวัตถุดิบในประเทศลดลง ทำให้การขนส่งชายฝั่งลดลงด้วย ด้วยเหตุนี้บริษัท หะรินสุตขนส่ง จำกัด พยายามหาลูกค้าใหม่ ๆ เพื่อให้ขนถ่ายสินค้าที่หลากหลาย และจะนำเรือไปวิ่งในต่างประเทศให้มากขึ้น

กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง

เมื่อมีการขนส่งชายฝั่งจะมีการแจ้งให้เจ้าท่าและศุลกากรทราบ และเจ้าท่ามีการตรวจท่าเทียบเรือทุกปี

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ไม่มี

ผู้ให้สัมภาษณ์ : นายกรกฤธ ฉัตรวงศ์วิวัฒน์	วันที่ 16 พฤษภาคม 2556
ตำแหน่ง :เจ้าพนักงานตรวจท่าชำนาญการ	เวลา 11.00 – 12.00 น.
บริษัท/หน่วยงาน : สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 4 (เจ้าท่าสงขลา)	
เรื่อง สัมภาษณ์เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง	

ภาพรวมการขนส่งชายฝั่ง

การขนส่งชายฝั่งในสงขลาส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาเข้า เช่น ข้าว (มาจากจังหวัดอยุธยา) ปูนซีเมนต์ วัตถุดิบซึ่งนำมาแปรรูปในโรงงาน (โดยเฉพาะโรงงานบริษัท ซีพี) ซึ่งเมื่อผลิตเป็นสินค้าแล้ว จะถูกส่งออกไปขายยังต่างประเทศ ดังนั้นการขนส่งสินค้าชายฝั่งในสงขลาจะมีขาเดียว

ท่าเทียบเรือในสงขลาตั้งอยู่ใน 2 พื้นที่หลัก คือ

1) อำเภอเมือง ท่าเรือส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณใจกลางเมือง ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือประมง ส่วนท่าสินค้าเป็นท่าเรือของบริษัทหะรินสุตขนส่ง
2) อำเภอสิงหนคร ท่าเรือที่ตั้งอยู่ เช่น ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ท่าเรือของบริษัท ปตท สผ เป็นต้น

แนวโน้มการขนส่งชายฝั่งในอนาคต

การขนส่งชายฝั่งมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ในช่วง 5 ปี ที่ผ่านมา เนื่องจากมีการขนส่งข้าว ปูนซีเมนต์มาทางเรือมากขึ้น และคาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นในอนาคต

กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายฝั่ง

กระบวนการขอก่อสร้างท่าเรือ สามารถยื่นเอกสารการขออนุญาตได้ ณ กรมเจ้าท่า ทั่วประเทศ หากเป็นท่าเรือขนาดเล็ก เจ้าท่าที่มีเขตรับผิดชอบในพื้นที่นั้น ๆ จะมีการพิจารณาเอกสารเอง แต่ถ้าท่าเรือที่ต้องการก่อสร้างเป็นท่าเรือขนาดใหญ่กว่า 500 ตันกรอส กรมเจ้าท่าส่วนกลางจะเป็นผู้พิจารณา เนื่องจากเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ที่จะส่งผลกระทบทั้งทางสังคมและสิ่งแวดล้อม จึงต้องมีการพิจารณาอย่างรอบด้าน

ปริมาณเรือไทยที่ดำเนินการค้าชายฝั่ง

เรือค้าชายฝั่งสามารถยื่นขอจดทะเบียนได้ทั่วประเทศ

ปริมาณท่าเรือชายฝั่ง

ปริมาณเรือที่เข้าเทียบท่าในสงขลามีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

- แม้ว่าร่องน้ำเดินเรือจะมีความลึกไม่มากนัก ประมาณ 5 เมตร แต่ก็ไม่เป็นปัญหากับการเดินเรือเท่าใดนัก เพราะยังมีเรือเข้าเทียบท่าต่าง ๆ อยู่
- โพงพางของชาวบ้านเป็นอุปสรรคในการเดินเรือ นำมาสู่ปัญหาความขัดแย้งที่มีมานานระหว่างเรือขนส่งกับชาวบ้าน เจ้าท่าสงขลาพยายามหาทางแก้ไขปัญหา โดยร่วมมือกับภาคส่วนต่าง ๆ แต่การทำความเข้าใจและแก้ไขปัญหาความขัดแย้งเป็นไปได้ยากและต้องใช้เวลา
- ท่าเรือที่อยู่ในอำเภอเมือง ตั้งอยู่ใจกลางเมือง ทำให้การขนส่งสินค้าเชื่อมต่อทางถนนต้องใช้ถนนร่วมกับประชาชนและถูกล้อมรอบด้วยชุมชน สภาพถนนที่มีช่องจราจรเพียงสองเลน

ประกอบกับบริเวณนี้เป็นพื้นที่สีฟ้า ต้องอนุรักษ์อาคารบ้านเรือไว้ ทำให้ไม่มีพื้นที่ให้ขยายท่าเรือ และการเดินรถบรรทุกต้องมีการคำนึงถึงการใช้ถนนของประชาชนในพื้นที่ การพัฒนาการขนส่งทางเรือในเมืองสงขลา จึงไม่เติบโตที่มากนัก นอกจากนี้ท้องถิ่นให้ความสำคัญกับการพัฒนาการขนส่งทางเรือไม่มากนัก เพราะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อชาวบ้านด้วย

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

นโยบายของรัฐที่ต้องการพัฒนาขนส่งชายฝั่ง ควรทำอย่างเป็นระบบและมีความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่ ให้สอดคล้องและคำนึงถึงความปลอดภัยของเมือง ท้องถิ่น และประชาชน