



สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Transportation Institute Chulalongkorn University

รายงานการศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของ ไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว

Study of Trade and Transportation Networks Connecting Lower Southern Region of
Thailand and Sumatra Island of Indonesia for Trade and Tourism Development



สุมาลี สุขदानนท์

รศ. ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)

เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

กุมภาพันธ์ 2559

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR) are the thesis authors' files submitted through the Graduate School.



สสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ชั้น 6 อาคารประชาธิปไตย-รำไพพรรณี ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐

โทรศัพท์/โทรสาร : 02 218 7448 Website : <http://www.tri.chula.ac.th>



รายงานการศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยง
ภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย
เพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว

**Study of Trade and Transportation Networks Connecting
Lower Southern Region of Thailand and Sumatra Island of
Indonesia for Trade and Tourism Development**

โดย

สมาลี สุขदानนท์

รองศาสตราจารย์ ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ

กุมภาพันธ์ 2559

ข้อมูลทางบรรณานุกรม

HF สุมาลี สุขदानนท์
3800.55 รายงานการศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับ
ส. เกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว.
2559 [กรุงเทพฯ ฯ] สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2559.
85 หน้า : ภาพประกอบ, แผนที่; 29 ซม.

1. การท่องเที่ยว – ไทย (ภาคใต้). 2. ไทย (ภาคใต้) – การค้า. 3. การ
คมนาคม – ไทย (ภาคใต้). 4. ไทย – การค้า – อินโดนีเซีย 5. จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย สถาบันการขนส่ง. 1. ชื่อเรื่อง

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : กิตติกรรมประกาศ

กิตติกรรมประกาศ

โครงการการศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว เป็นโครงการที่ได้รับเงินอุดหนุนทั่วไปจากรัฐบาล ประจำปีงบประมาณ 2558 ผู้วิจัยขอขอบคุณหอการค้าจังหวัด สภาคัมท่งเที่ยวเจ้าหน้าที่ศุลกากร องค์กรท้องถิ่น ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูล ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ

การศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทคัดย่อ

ABSTRACT

Project Title Study of Trade and Transportation Networks Connecting Lower Southern Region of Thailand and Sumatra Island of Indonesia for Trade and Tourism Development

Project Investigator Ms. Sumalee Sukdanont Project Leader
Associate Professor Dr. Jittichai Rudjanakanoknad Co-Researcher

Completion Date February, 2016

This research investigates the existing trade and transportation network between the lower Southern region of Thailand and Sumatra Island, Indonesia. The main finding is that although both regions have developed transportation networks and trade facilitation well in form of either direct maritime connection or connection through Penang State, Malaysia, the actual flows of trade volumes and passengers between two regions are quite few since both regional economies rely mainly on similar agriculture products with few industrial activities resulting in low transport demand. For tourism activities, although both have renowned attractions, not many tourists have travelled between them yet.

To explore the potential of trade and transportation network efficiently, the industrial activities in the hinterland of ports in Trang Province would be promoted as well as the improvement of Trang ports itself to increase the trade volumes of the lower Southern region of Thailand. Targeted industries are agriproduct processing and Halal food industries due to the advantages of raw material supply and local Muslim labor. For tourism, the collaboration between two regions including Penang State of Malaysia would be done to attract both local and non-local tourists in the area. Ferry port and highway improvement would be done on Thai side while highway maintenance in Sumatra is crucial for Indonesia to facilitate tourist travel.

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	๓
บทคัดย่อ	๕
บทที่ 1 : บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของการศึกษา	1
1.2 ขอบเขตการศึกษา	3
1.3 วรรณกรรมปริทัศน์	4
1.4 กรอบการศึกษา	4
บทที่ 2 : โครงข่ายการขนส่งภาคใต้ตอนล่าง-จังหวัดสุมาตราเหนือ	5
2.1 การขนส่งทางทะเล	5
2.2 การขนส่งทางถนน	13
2.3 การขนส่งทางราง	14
2.4 การขนส่งทางอากาศ	15
บทที่ 3 : สภาพเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยวของภาคใต้ตอนล่างและเกาะสุ มาตราของ	17
3.1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์และพื้นที่ใช้ประโยชน์	17
3.2 ภาพรวมด้านเศรษฐกิจ และการค้า	24
3.3 ภาพรวมด้านการท่องเที่ยว	28
3.4 นโยบายภาครัฐและความร่วมมือระหว่างประเทศ	32
บทที่ 4 : การประเมินศักยภาพการค้าช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า	37
4.1 ศักยภาพโครงข่าย	37
4.2 บทบาทของพื้นที่ต่อการเชื่อมโยงโครงข่าย	44
4.3 รูปแบบการเชื่อมโยงโครงข่าย	45
บทที่ 5 : บทสรุปและข้อเสนอแนะ	47
5.1 การพัฒนาศักยภาพโครงข่ายด้านการค้า	47
5.2 การพัฒนาศักยภาพโครงข่ายด้านการท่องเที่ยว	49
5.3 การนำงานวิจัยไปใช้ประโยชน์	51
5.4 งานศึกษาในอนาคต	51
รายการอ้างอิง	53

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : สารบัญ

สารบัญ

	หน้า
ภาคผนวก 1 : แหล่งที่มาของข้อมูล	55
ภาคผนวก 2 : สถิติการค้าระหว่างภาคใต้ตอนล่าง – อินโดนีเซีย	59
ภาคผนวก 3 : ข้อมูลสัมภาษณ์	67

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.1	ข้อมูลสถิติทั่วไปของกลุ่มประเทศอาเซียน	1
ตารางที่ 2.1	รายละเอียดท่าเทียบเรือในท่าเรือกันตัง	6
ตารางที่ 2.2	รายละเอียดท่าเทียบเรือในท่าเรือเบลาวัน	10
ตารางที่ 3.1	การใช้พื้นที่ของจังหวัดตรัง สตูล และสุมาตราเหนือ ปี 2556	22
ตารางที่ 3.2	ปริมาณผลผลิตและผลผลิตต่อพื้นที่เพาะปลูกปาล์มน้ำมันและยางพาราของ จังหวัดตรัง สตูล และสุมาตราเหนือ ปี 2556	24
ตารางที่ 3.3	จำนวนประชากรและการจ้างงานของจังหวัดตรัง สตูล และสุมาตราเหนือ	25
ตารางที่ 3.4	ผลผลิตมวลรวมภาคการเกษตรและนอกภาคเกษตร ปี 2552-2556	26
ตารางที่ 3.5	ปริมาณนักท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง สตูล และสุมาตราเหนือ ปี2551-2556 จำแนกตามประเภทนักท่องเที่ยว	29
ตารางที่ 3.6	รายชื่อจังหวัดและรัฐในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย	33
ตารางที่ 4.1	สรุปรายละเอียดศักยภาพและอุปสรรคเชิงนโยบายของปัจจัยต่างๆ ต่อ โครงการค้าเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ	40
ตารางที่ 4.2	สรุปศักยภาพเชิงพื้นที่ระหว่างภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ	42
ตารางที่ 4.3	ระยะทางทางถนนจากชายแดนไทย-มาเลเซียในภาคใต้ตอนล่างถึงท่าเรือปีนัง	46
ตารางที่ 5.1	เปรียบเทียบมูลค่าการค้าภาคใต้ตอนล่าง-อินโดนีเซียกับ การค้าระหว่างประเทศไทย-อินโดนีเซีย	47
ตารางที่ 5.2	จำนวนโรงงานและเงินลงทุนในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย ปี 2557	48
ตารางที่ 5.3	อัตราการขยายตัวของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ที่ศึกษา พ.ศ. 2553-2557	49

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : สารบัญ

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 1.1	แผนภูมิแสดงมูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศอินโดนีเซีย 2548-2557	พ.ศ. 2
รูปที่ 2.1	สภาพทั่วไปท่าเรือกันตัง	6
รูปที่ 2.2	สภาพทั่วไปท่าเรือนาเกลือ	7
รูปที่ 2.3	แผนที่แสดงที่ตั้งท่าเรือตำมะลัง	9
รูปที่ 2.4	สภาพทั่วไปท่าเรือตำมะลัง	9
รูปที่ 2.5	แผนที่แสดงที่ตั้งท่าเรือเบลาวัน	10
รูปที่ 2.6	ท่าแพขนานยนต์ในท่าเรือปีนัง	11
รูปที่ 2.7	ท่าเทียบเรือสินค้าในท่าเรือปีนัง	12
รูปที่ 2.8	โครงข่ายถนนเส้นหลัก ภาคใต้ตอนล่าง	14
รูปที่ 2.9	โครงข่ายระบบราง ภาคใต้ตอนล่าง	15
รูปที่ 3.1	แผนภาพแสดงการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยว	17
รูปที่ 3.2	แผนที่แสดงที่ตั้งทิวเขาในภาคใต้ของประเทศไทย	18
รูปที่ 3.3	แผนที่แสดงภูมิศาสตร์กายภาพของเกาะสุมาตรา	20
รูปที่ 3.4	แผนที่แสดงจังหวัดบนเกาะสุมาตรา	21
รูปที่ 3.5	แผนภูมิแสดงสัดส่วนพื้นที่ภาคการเกษตรในการเพาะปลูกของ 3 จังหวัดที่ทำการศึกษา ปี 2556	23
รูปที่ 3.6	แผนภูมิแสดงมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรกันตังและด่านศุลกากรสตูลไปยังประเทศอินโดนีเซีย ปี 2551-2556	27
รูปที่ 3.7	แผนภูมิแสดงสัดส่วนประเภทสินค้านำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรกันตังและด่านศุลกากรสตูล ไปยังประเทศอินโดนีเซีย ปี 2556	28
รูปที่ 3.8	ตัวอย่างแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสุมาตราเหนือ	30
รูปที่ 3.9	แผนภูมิแสดงสัดส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวต่อรายได้มวลรวมในพื้นที่ของจังหวัดตรัง ปี 2552-2556	31
รูปที่ 3.10	แผนภูมิแสดงสัดส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวต่อรายได้มวลรวมในพื้นที่ของจังหวัดสตูล ปี 2552-2556	31
รูปที่ 3.11	แผนภูมิแสดงสัดส่วนรายได้จากการนักท่องเที่ยวต่างชาติ ต่อรายได้มวลรวมในพื้นที่ของจังหวัดสุมาตราเหนือ ปี 2552-2556	32
รูปที่ 3.12	พื้นที่ภายใต้แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย	33
รูปที่ 3.13	แผนที่แสดงระเบียบเศรษฐกิจตามแผนงาน IMT-GT	35
รูปที่ 4.1	แผนภาพแสดงการศึกษาศักยภาพโครงข่ายการค้าและการขนส่ง	37

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของการศึกษา

ประเทศอินโดนีเซียตั้งอยู่ระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก นับเป็นประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุด และมีประชากรมากที่สุด (ตารางที่ 1.1) จึงเป็นตลาดการค้าที่สำคัญ เมื่อพิจารณาจากสถิติการค้าระหว่างประเทศของไทยจะเห็นได้ว่าอินโดนีเซียเป็นคู่ค้าที่สำคัญของประเทศไทย กล่าวคือ เป็นคู่ค้าที่อยู่ 10 อันดับแรกของไทยมาโดยตลอด (รูปที่ 1.1)

ตารางที่ 1.1 ข้อมูลสถิติทั่วไปของกลุ่มประเทศอาเซียน

ลำดับ	ประเทศ	ประชากร (คน) ¹	พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร) ²	ผลิตภัณฑ์มวลรวม (พันล้าน US\$) ³
1	อินโดนีเซีย	255,993,674	1,811,569	888.6
2	ฟิลิปปินส์	100,998,376	298,170	692.2
3	เวียดนาม	94,348,835	310,070	510.7
4	ไทย	67,976,405	510,890	985.5
5	เมียนมาร์	56,320,203	653,508	62.8
6	มาเลเซีย	30,513,844	328,657	746.1
7	กัมพูชา	15,708,756	176,515	49.96
8	ลาว	6,911,544	230,800	34.4
9	สิงคโปร์	5,674,472	687	445.2
10	บรูไน	429,646	5,265	30.21
	รวม	634,875,755	4,326,131	4,446

หมายเหตุ: 1) ข้อมูลประชากรประมาณการ ณ กรกฎาคม พ.ศ. 2558

2) เฉพาะพื้นที่ที่เป็นแผ่นดิน

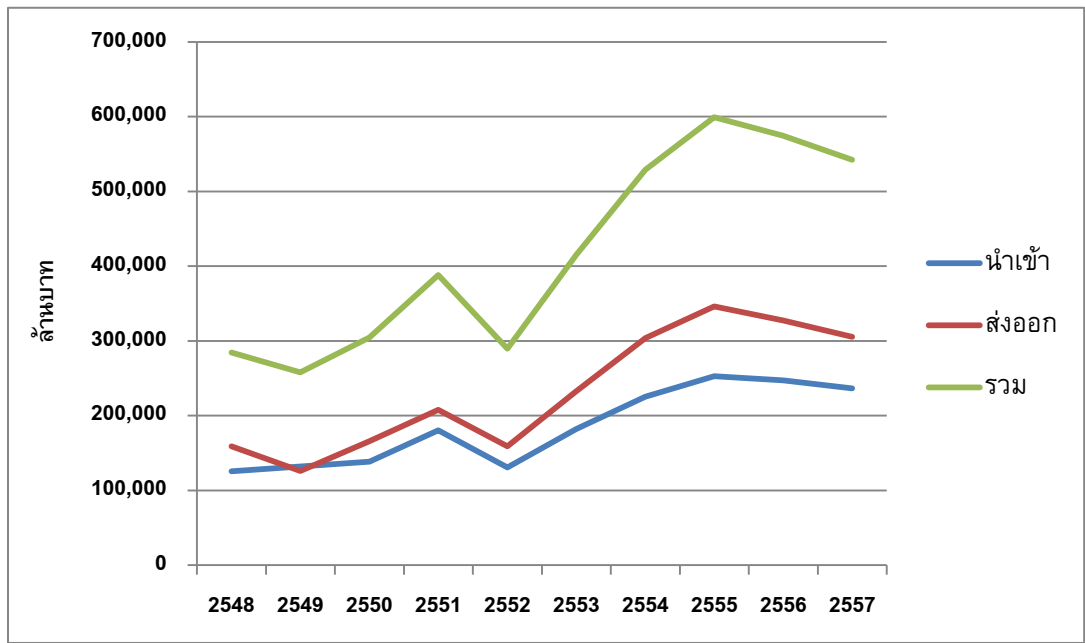
3) ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP Official Exchange Rate) ประมาณการ ณ พ.ศ. 2557

ที่มา: Central Intelligent Agency. [Library/Publication/The World Factbook/East & Southeast Asia](https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/th.html).

[Online]. Available from: [https://www.cia.gov/library/publications/the-world-](https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/th.html)

[factbook/geos/th.html](https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/th.html) [29 October, 2015].

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 1



รูปที่ 1.1 แผนภูมิแสดงมูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศอินโดนีเซีย พ.ศ.2548–2557 ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์. สถิติการค้าของไทยรายปี และค้นหาสิน/กลุ่มประเทศ. [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www2.ops3.moc.go.th/> [29 ตุลาคม 2558].

เนื่องจากประเทศอินโดนีเซียมีลักษณะภูมิประเทศเป็นหมู่เกาะ ประกอบด้วยเกาะต่าง ๆ ถึง 17,508 เกาะ โดยเป็นเกาะที่มีคนอาศัยอยู่ประมาณ 6,000 เกาะ เกาะที่สำคัญมีอยู่ 5 เกาะ ได้แก่ กาลิมันตันหรือบอร์เนียว สุมาตรา อีเรียลจายา สุลาเวสี และชวา¹ ดังนั้นการเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและกับประเทศต่าง ๆ จึงต้องอาศัยทางทะเลเป็นหลัก การนำเข้า-ส่งออกกระหว่างประเทศไทยและอินโดนีเซียส่วนใหญ่ขนส่งผ่านเส้นทางที่เชื่อมต่อท่าเรือหลักในตอนบนของประเทศไทยและท่าเรือหลักบนเกาะชวาของอินโดนีเซีย สำหรับภาคใต้ซึ่งมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ใกล้กับประเทศอินโดนีเซีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกาะสุมาตรา ซึ่งเป็นเกาะที่มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 รองจากกาลิมันตัน โดยมีพื้นที่ถึง 467,623 ตารางกิโลเมตร มีประชากรประมาณ 47.69 ล้านคน และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ อีกทั้งมีระยะทางห่างจากจังหวัดสตูลเพียง 400–500 กิโลเมตร โครงการค้าที่เชื่อมโยงพื้นที่ทั้งสองยังได้รับการพัฒนาน้อยมาก

แม้ว่าภาคใต้ของประเทศไทยและเกาะสุมาตราเป็นพื้นที่ในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia–Malaysia–Thailand Growth Triangle: IMT–GT) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการ

¹ Kadin Business Support Desk, Indonesia Chamber of Commerce and Industry. Province of Indonesia. [Online]. Available from: <http://www.bsd-kadin.org/province> [29 October, 2015].

ปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อกระตุ้นให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจของทั้งสามประเทศ ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่ผ่านมาประสบความสำเร็จในส่วนที่เชื่อมต่อประเทศไทยและมาเลเซีย ซึ่งเกือบทั้งหมดเป็นโครงข่ายคมนาคมทางบก สำหรับการเชื่อมต่อไปยังเกาะสุมาตรา ซึ่งต้องอาศัยการเส้นทางทะเลเป็นหลักยังไม่มีการพัฒนาที่เป็นรูปธรรม ดังนั้นหากมีการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงทางทะเลที่มีประสิทธิภาพ ย่อมจะช่วยให้ปริมาณการค้า การขนส่ง และการท่องเที่ยวเพิ่มสูงขึ้น และนำมาซึ่งโอกาสการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ดังกล่าวกับภาคใต้ของไทยซึ่งประชาชนมีความใกล้ชิดกันด้านศาสนาและวัฒนธรรม

การศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันของการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมการค้า การขนส่ง และการท่องเที่ยวระหว่างภาคใต้ของไทยและกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงภาคใต้ของไทยและกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย และการใช้ประโยชน์การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจอย่างเป็นรูปธรรม และมีประสิทธิภาพ

1.2 ขอบเขตของการศึกษา

เนื่องจากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของสุมาตราเป็นเกาะ ไม่ติดกับแหลมมลายู ในการเชื่อมต่อกับภาคใต้ของประเทศไทยจึงต้องอาศัยการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ในกรณีของการขนส่งผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อด้วยการขนส่งทางอากาศอีกทางหนึ่ง การศึกษานี้จึงทำการศึกษาโครงข่ายคมนาคมทางทะเลและทางอากาศที่เชื่อมต่อภาคใต้ตอนล่างของไทยกับสุมาตรา รวมถึงโครงข่ายการขนส่งทางบก ได้แก่ ทางถนน และทางรถไฟ ซึ่งเชื่อมต่อพื้นที่แนวหลัง (Hinterland) ซึ่งทำการขนส่งสินค้า/ผู้โดยสารผ่านท่าเรือหรือท่าอากาศยานทั้งในภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยและประเทศมาเลเซียไปยังเกาะสุมาตรา รายละเอียดของพื้นที่ทำการศึกษามีดังนี้

- ประเทศไทย ประกอบด้วย 3 จังหวัดในภาคใต้ตอนล่าง ได้แก่
 - จังหวัดตรัง จังหวัดสตูล ซึ่งเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในชายฝั่งทะเลอันดามันและช่องแคบมะละกาดอนบนจึงมีระยะทางทางทะเลใกล้กับเกาะสุมาตรามากที่สุด
 - จังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านพรมแดนที่ทำการขนส่งสินค้าจากภาคใต้ตอนล่างของไทยไปยังท่าเรือปีนังเพื่อขนส่งต่อไปยังปลายทางในประเทศต่าง ๆ
- ประเทศอินโดนีเซีย ได้แก่ จังหวัดสุมาตราเหนือ ซึ่งเป็นที่ตั้งของเมดาน เมืองที่ใหญ่ที่สุดในเกาะสุมาตรา
- ประเทศมาเลเซีย ได้แก่ รัฐปีนัง ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อทางทะเลและทางอากาศที่สำคัญระหว่างภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตรา

1.3 วรรณกรรมปริทัศน์

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่าได้มีการกำหนดแผนในการพัฒนาภายใต้กรอบความร่วมมือกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศอินโดนีเซียและเกาะสุมาตราดังนี้

IMT-GT and ADB (2007) ได้จัดทำแนวยุทธศาสตร์การพัฒนาตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย ซึ่งประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ คือ 1) การอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการลงทุน 2) การพัฒนาการเกษตร อุตสาหกรรมการเกษตร และการท่องเที่ยว 3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงในพื้นที่ 4) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการจัดการสิ่งแวดล้อม 5) การเสริมสร้างการจัดการด้านสถาบันเพื่อส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน

IMT-GT (n.d.) เนื่องจากการดำเนินงานตามแนวยุทธศาสตร์ยังไม่สามารถบรรลุผลที่เป็นรูปธรรม จึงได้จัดทำพิมพ์เขียวการพัฒนาตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย ปี 2012-2016 ซึ่งประกอบด้วยการพัฒนา 6 ด้าน ได้แก่ การขนส่งและพลังงาน การค้าการลงทุน การเกษตร ผลิตภัณฑ์ฮาลาล การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2555) ได้กำหนดแผนงานการพัฒนาภายหลังจากการประชุม Summit ครั้งที่ 6 ด้านการคมนาคมขนส่งสนับสนุนการพัฒนาตามการศึกษาของ ADB, ERIA และ JICA ส่งเสริมการค้าการลงทุนโดยการผลักดันให้มีการพัฒนาฐานข้อมูลร่วมกัน รวมถึงการพัฒนาการเกษตร การท่องเที่ยว การจัดตั้งศูนย์ประสานความร่วมมืออนุภาค IMT-GT (CIMT) และการสนับสนุนบทบาทของ Partnership ใน IMT-GT

1.4 กรอบการศึกษา

การศึกษานี้มุ่งเน้นที่การศึกษาโครงการค้าและการขนส่งระหว่างภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยและเกาะสุมาตราของประเทศอินโดนีเซีย โดยข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วยข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการเก็บข้อมูลภาคสนามและการสัมภาษณ์เชิงลึก และข้อมูลทุติยภูมิด้านเศรษฐกิจ การค้า การขนส่ง การท่องเที่ยว รวมถึงนโยบายภาครัฐที่มีต่อการพัฒนาโครงข่ายเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ที่ทำการศึกษา สำหรับการวิเคราะห์แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อม ได้แก่ การค้า การขนส่ง การท่องเที่ยว และนโยบายภาครัฐ 2) โครงข่ายห่วงโซ่อุปทานประกอบด้วย อุตสาหกรรมการผลิต และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ผลจากการวิเคราะห์จะนำมาสรุปและจัดทำเป็นข้อเสนอแนะแนวทางในการสนับสนุนให้โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงพื้นที่ของทั้งสองประเทศให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

บทที่ 2

โครงข่ายการขนส่งภาคใต้ตอนล่าง-จังหวัดสุมาตราเหนือ

การศึกษาในบทนี้เป็นการศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงข่ายการคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ทั้งทางทะเล ทางถนน ทางรถไฟ และทางอากาศ พื้นที่ที่ทำการศึกษานอกจากภาคใต้ของประเทศไทยและจังหวัดสุมาตราแล้ว การศึกษายังรวมถึงพื้นที่ของประเทศมาเลเซียซึ่งทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินโดนีเซีย

2.1 การขนส่งทางทะเล

เนื่องจากสุมาตรามีภูมิประเทศเป็นเกาะการขนส่งทางทะเลนับเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าที่สำคัญในการขนส่งระหว่างภาคใต้ของไทยกับเกาะสุมาตรา โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญได้แก่ท่าเรือ ซึ่งเป็นจุดที่การขนส่งภายในประเทศและการขนส่งทางทะเลมาบรรจบกัน เป็นจุดที่สินค้าเปลี่ยนถ่ายพาหนะจากรถบรรทุก หรือรถไฟไปเป็นเรือเดินทะเล ท่าเรือที่สำคัญมีดังนี้

- **จังหวัดตรัง**

จังหวัดตรังในอดีตเคยเป็นเมืองท่าค้าขายกับต่างประเทศ เป็นเป็นศูนย์กลางการคมนาคมไปสู่จังหวัดนครศรีธรรมราช แม่น้ำสายสำคัญที่ไหลผ่านจังหวัดตรัง คือ แม่น้ำตรัง โดยมีต้นกำเนิดที่อกเขาบรรทัดในเขตจังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดพัทลุง และที่อกเขาในเขตจังหวัดกระบี่ มีความยาวประมาณ 123 กิโลเมตร¹ ไหลผ่านพื้นที่ 5 อำเภอได้แก่ รัชฎา ห้วยยอด วังวิเศษ เมืองตรัง และไหลลงสู่ทะเลอันดามันที่อำเภอกันตัง ช่วงต้นแม่น้ำใช้ประโยชน์ทางการเกษตร ช่วงที่ก่อนออกสู่ทะเลใช้ประโยชน์ในด้านการขนส่ง เป็นที่ตั้งของท่าเรือระหว่างประเทศหลายท่า เนื่องจากร่องน้ำมีความลึกประมาณ 4–6 เมตร² การขนส่งสินค้าจึงใช้เรือลำเลียงเป็นหลัก สำหรับสินค้าที่จะขนส่งไปเปลี่ยนถ่ายเรือใหญ่ที่ท่าเรือปีนังในประเทศมาเลเซียเพื่อขนส่งไปยังจุดหมายปลายทาง รายละเอียดของท่าเรือที่สำคัญในจังหวัดตรังมีดังนี้

ท่าเรือกันตัง ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำตรัง ตำบลกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง บริหารจัดการโดยเทศบาลกันตัง ประกอบการโดยเอกชน ได้รับอนุมัติให้เป็นท่าเทียบท่าเรือตามกฎหมายศุลกากร เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2551³ ท่าเรือมีพื้นที่ประมาณ 17,440.80 ตารางเมตร จำแนกเป็นพื้นที่ท่าเรือ 6,628 ตารางเมตร พื้นที่หลังท่าพร้อมระบบสาธารณูปโภค 10,812 ตารางเมตร

¹ สำนักงานจังหวัดตรัง, แผนพัฒนาจังหวัดตรัง พ.ศ. 2557–2560, (มปป), หน้า 2–3.

² ด่านศุลกากรกันตัง, รายงานผลการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ 2551, (2551) หน้า 20.

³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 15.

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 2

ปัจจุบันมีท่าเทียบเรือทั้งหมด 3 ท่า ความยาวรวม 342 เมตร เปิดใช้งานท่าที่ 2 และ 3 ส่วนท่าที่ 1 ก่อสร้างเสร็จแล้วแต่ยังไม่เปิดใช้งาน (รายละเอียดดังตารางที่ 2.1) ร่องน้ำลึกเฉลี่ย 3–6 เมตร สามารถรับเรือขนาด 3,000–3,300 ตันกรอส สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือมีทั้งสินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป และสินค้าตู้ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาออกที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ยางแผ่นรมควัน และไม้ ยางพาราแปรรูป ซึ่งส่งออกโดยตู้สินค้า นอกจากนี้มีแร่ยิปซัม แร่แบร์ไลท์ ปูนซีเมนต์ ไม้ เหล็ก กากปาล์ม เป็นต้น สินค้าขาเข้า ได้แก่ ถ่านหิน เครื่องจักรกล ปุ๋ยเคมี เครื่องมืออุปกรณ์ การเกษตร⁴ เส้นทางเดินเรือที่เข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกันตัง ได้แก่ กันตัง-ปีนัง และกันตัง-อินโดนีเซีย⁵

ตารางที่ 2.1 รายละเอียดท่าเทียบเรือในท่าเรือกันตัง

ท่าเทียบเรือ	ขนาดท่าเทียบเรือ		ขีดความสามารถในการรับเรือ			
	กว้าง (เมตร)	ยาว (เมตร)	ขนาด (ตันกรอส)	ยาว (เมตร)	กินน้ำลึก (เมตร)	จำนวน (ลำ)
หมายเลข 1	24.5	144.0	3,300	110	5	1
			1,000	70	5	2
หมายเลข 2	24.5	99.0	3,300	110	5	1
หมายเลข 2	24.5	99.0	3,300	110	5	1

ที่มา: ท่าเทียบเรือกันตัง (เชิงพาณิชย์) (2558).



รูปที่ 2.1 สภาพทั่วไปท่าเรือกันตัง

ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม 19 พฤษภาคม 2558.

⁴ กองคลัง เทศบาลเมืองกันตัง, ท่าเทียบเรือกันตัง (เชิงพาณิชย์) (2558), หน้า 6.

⁵ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 5, ข้อมูลท่าเทียบเรือ: ท่าเทียบเรือกันตัง (ตู้คอนเทนเนอร์) [สายตรง].

<http://md5.go.th/index.php/2014-07-26-07-52-5/details/1/44/ข้อมูลท่าเทียบเรือ-ท่าเทียบเรือกันตัง-ตู้คอนเทนเนอร์?start=80> [26 พฤศจิกายน 2558].

ท่าเรือนาเกลือ ตั้งอยู่ที่บ้านนาเกลือ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่าด้วยงบประมาณแผ่นดินเป็นเงินจำนวน 406,945,000 บาท ก่อสร้างบนที่ดินขององค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง ท่าเรือมีพื้นที่ประมาณ 100 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 1 ท่า กว้าง 29 เมตร ยาว 185 เมตร ความลึกหน้าท่า 5.5 เมตร สามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้า ขนาด 4,000 ตันกรอสได้ 2 ลำในคราวเดียว⁶ ท่าเรือก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2557 ปัจจุบันยังไม่ได้เปิดให้บริการเนื่องจากอยู่ในระหว่างขั้นตอนพิจารณาส่วนแบ่งรายได้ระหว่างองค์การบริหารส่วนจังหวัดตรังและกรมชนารักษ์ เมื่อได้ข้อยุติจะดำเนินการหาผู้ประกอบการท่าเรือต่อไป สินค้าที่คาดว่าจะผ่านท่าเรือในระยะแรกจะเป็นสินค้าประเภทเทกอง สินค้านำเข้าที่สำคัญ คือ ถ่านหิน สินค้าขาออกที่สำคัญ คือ ยิปซัม อย่างไรก็ตามในอนาคตคาดว่าจะมีสินค้าตู้ผ่านท่าเรือ โดยองค์การบริหารส่วนจังหวัดได้เตรียมพื้นที่เพื่อจะพัฒนาท่าเรือให้สามารถรองรับสินค้าตู้ได้ในระยะต่อไป⁷



รูปที่ 2.2 สภาพทั่วไปท่าเรือนาเกลือ

ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม 19 พฤษภาคม 2558.

ท่าเรือยูโสบ อินเตอร์เนชันแนล ตั้งอยู่ที่ตำบลกันตัง อำเภอกันตัง เป็นท่าเรือเอกชนแห่งแรกในจังหวัดตรังที่ได้รับอนุมัติให้เป็นท่าเทียบท่าเรือตามกฎหมายศุลกากร เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2551 สินค้าผ่านท่าประกอบด้วยสินค้าตู้และสินค้าเทกอง ได้แก่ ถ่านหิน แร่ยิปซัม เป็นต้น⁸ ท่าเรือสามารถรับเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส กินน้ำลึกไม่เกิน 2.8 เมตร ปัจจุบันมีเรือ

⁶ ส่วนพัฒนาความร่วมมือภาคเอกชนและกิจการพิเศษ, “โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง” [สายตรง]. สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. แหล่งที่มา: jpp.moi.go.th/media/files/Naklua_Port_of_Trang.pdf [20 พฤศจิกายน 2558].

⁷ สัมภาษณ์ สมชาย สุธรรม, ผู้อำนวยการกองช่าง องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง, 21 พฤษภาคม 2558.

⁸ ด้านศุลกากรกันตัง, รายงานผลการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ 2551, หน้า 16.

ลำเลียงขนส่งตู้สินค้าเข้าเทียบท่าสัปดาห์ละ 3 ลำ เส้นทางเดินเรือได้แก่ กันตัง-ปีนัง และกันตัง-อินโดนีเซีย⁹

- **จังหวัดสตูล**

จังหวัดสตูลเป็นจังหวัดสุดท้ายแดนด่านฝั่งอันดามัน เนื่องจากด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกเป็นทิวเขา ส่วนภาคตะวันตกติดกับทะเลอันดามัน จึงมีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มกับภูเขา และเป็นจังหวัดที่ไม่มีแม่น้ำ มีแต่ลำน้ำหรือลำคลองสายสั้น ๆ ที่เกิดจากภูเขาที่อยู่รอบ ๆ ชายฝั่งทะเลเป็นหาดชายเลนที่อุดมไปด้วยป่าเสมและป่าโกงกาง จังหวัดสตูลมีท่าเรืออยู่เพียง 1 แห่งที่ได้แก่ ท่าเรือท่ามะลิซึ่งตั้งอยู่ริมฝั่งคลองท่ามะลิ หมู่ที่ 3 บ้านท่ามะลิใต้ ตำบลท่ามะลิ อำเภอเมืองสตูล ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า เนื่องจากก่อสร้างด้วยงบประมาณแผ่นดิน เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจึงโอนให้กรมธนารักษ์เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ ร่องน้ำมีความกว้าง 45-60 เมตร¹⁰ ท่าเรือท่ามะลิประกอบด้วย 2 ส่วนดังนี้

- ท่าเทียบเรือโดยสาร ความยาวหน้าท่าประมาณ 70 เมตร สามารถรองรับเรือได้ไม่เกิน 500 ตันกรอส¹¹ มีร่องน้ำลึกประมาณ 1 เมตรเมื่อน้ำขึ้นสูงสุด เรือที่เทียบท่าส่วนใหญ่มีขนาดประมาณ 25 ตันกรอส ท่าเทียบเรือโดยสารบริหารและประกอบการโดยบริษัท อันดามันบิสิเนส จำกัด ซึ่งให้บริการเดินเรือระหว่างจังหวัดสตูลกับเกาะลังกาวิ ผู้โดยสารส่วนหนึ่งเป็นนักท่องเที่ยว โดยเฉลี่ยมีจำนวน 6,000-7,000 คนต่อเดือน ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยและส่วนหนึ่งเป็นผู้อยู่อาศัยในฝั่งไทยที่ข้ามไปประกอบอาชีพในเกาะลังกาวิซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของรัฐเคดาห์ มีจำนวนประมาณ 7,000 คนต่อเดือน¹²

- ท่าเทียบเรือสินค้าศุลกากร อยู่ในความดูแลของด่านศุลกากรสตูล ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 1 ท่า ความยาวหน้าท่า 150 เมตร กว้าง 25 เมตร สามารถรับน้ำหนักได้ 3 ตัน/ตารางเมตร หน้าท่อน้ำลึกเพียง 3.5 เมตรเมื่อน้ำขึ้นสูงสุด¹³ สินค้าส่งออกไปยังประเทศมาเลเซียแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ สินค้าส่งออกไปยังเกาะลังกาวิ ส่วนใหญ่เป็นอาหารสด เนื่องจากเกาะลังกาวิมี

⁹ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 5, ข้อมูลท่าเทียบเรือ: ท่าเทียบเรือบริษัทยูโสบ [สายตรง].

<http://md5.go.th/index.php/2014-07-26-07-52-5/details/1/38> ข้อมูลท่าเทียบเรือ-ท่าเทียบเรือบริษัทยูโสบ? start=100 [26 พฤศจิกายน 2558].

¹⁰ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 5, ข้อมูลท่าเทียบเรือ: ท่าเทียบเรือท่ามะลิ [สายตรง]. แหล่งที่มา:

<http://md5.go.th/index.php/2014-07-26-07-52-5/details/1/101> ข้อมูลท่าเทียบเรือ-ท่าเทียบเรือท่ามะลิ [20 พฤศจิกายน 2558].

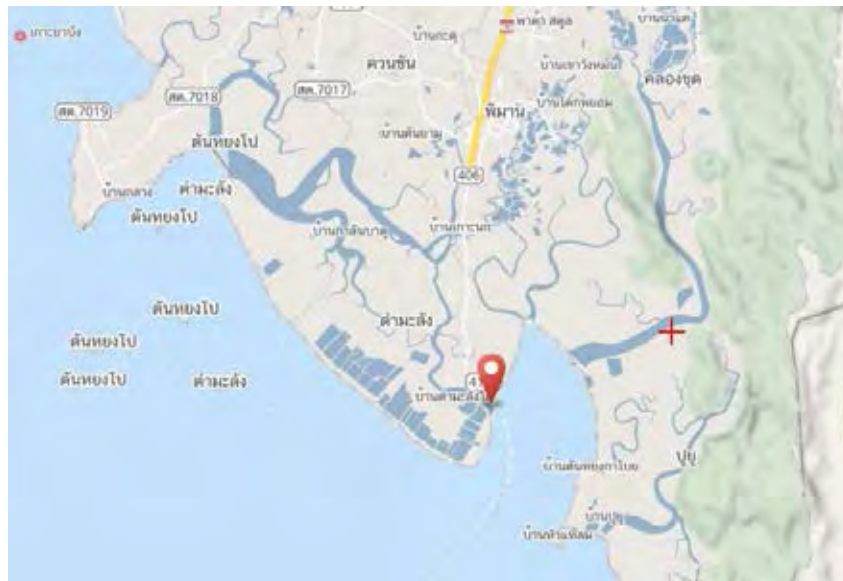
¹¹ เรื่องเดียวกัน.

¹² สัมภาษณ์ พรพิศ สังข์แก้ว, ผู้จัดการ บริษัทอันดามันบิสิเนส, 22 พฤษภาคม 2558.

¹³ ด่านศุลกากรสตูล สำนักงานศุลกากรภาคที่ 4 กรมศุลกากร. (มปป.) หน้า 12 (อัดสำเนา).

การศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 2

พื้นที่ทำการเกษตรน้อย ร้อยละ 80 ของอาหารต้องนำเข้าจากประเทศไทย และสินค้าอีกส่วนหนึ่ง
ส่งออกไปยังส่วนอื่น ๆ ประเทศมาเลเซีย เรือที่ใช้ขนส่งสินค้าเป็นเรือไม้ดัดแปลงมีขนาดปานกลาง
เนื่องจากร่องน้ำมีความลึกเพียง 3 เมตร ทั้งนี้ไม่มีสินค้าตู้ผ่านท่าเรือ¹⁴ สินค้าที่นำเข้าจากประเทศ
อินโดนีเซีย ส่วนใหญ่มาจากเมืองลงซา ในเขตปกครองพิเศษอาเจห์ สินค้าขาเข้าสำคัญได้แก่
ปลากระพงขาวแช่เย็น แมงดาทะเลสด แป้งสาลี หอยจ๊อบแห้ง และสินค้าขาออกสำคัญ อัญมณีก่อสร้าง
หอมหัวใหญ่ น้ำตาลทรายขาว ข้าวเจ้า กระเบื้องมุงหลังคา¹⁵



รูปที่ 2.3 แผนที่แสดงที่ตั้งท่าเรือท่ามะลิ

ที่มา: Longdo Map. [Online]. Available from: <http://map.longdo.com/p/A10035684> [28 November, 2015].



รูปที่ 2.4 สภาพทั่วไปท่าเรือท่ามะลิ (ซ้าย) ท่าเทียบเรือโดยสาร (ขวา) ท่าเทียบเรือศุลกากร

ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม 19 พฤษภาคม 2558.

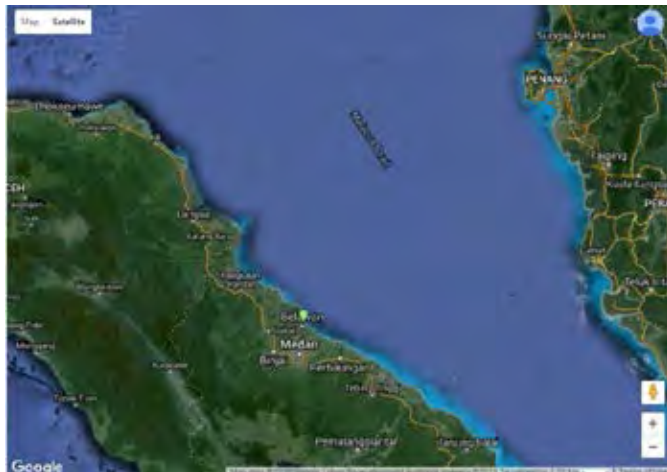
¹⁴ สัมภาษณ์ พรพิศ เสงแก้ว.

¹⁵ สัมภาษณ์ สมชัย เศรษฐวิวัฒน์กุล, นายด่านศุลกากรสตูล, 17 พฤศจิกายน 2558.

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 2

- **จังหวัดสุมาตราเหนือ**

จังหวัดสุมาตราเหนือตั้งอยู่ทางตอนเหนือของเกาะสุมาตรา ด้านหนึ่งติดมหาสมุทรอินเดีย และด้านหนึ่งติดช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือบาลาวัน (Belawan) ท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดบนเกาะสุมาตรา โดยตั้งอยู่บนแม่น้ำเดลี ใกล้เมืองเมดาน สินค้าขาออกที่ขนส่งผ่านท่าเรือ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม น้ำมันปาล์ม และผักสด สินค้าขาเข้าได้แก่ สินค้าทั่วไป ปุ๋ย และเหล็ก¹⁶ ท่าเรือมีท่าเทียบเรือสินค้า 4 ท่า และท่าแพขนานยนต์ 1 ท่า รายละเอียดดังตารางที่ 2.2



รูปที่ 2.5 แผนที่แสดงที่ตั้งท่าเรือบาลาวัน

ที่มา: World Port Source. Indonesia/Port of Belawan [Online]. Available from:

http://www.worldportsource.com/ports/maps/IDN_Port_of_Belawan_217.php [30 November, 2015].

ตารางที่ 2.2 รายละเอียดท่าเทียบเรือในท่าเรือบาลาวัน

ชื่อท่าเทียบเรือ	จำนวนท่าเทียบเรือย่อย*	ความยาวท่า**	หมายเหตุ
Belawan Lama	8	688.7	
Ujung Baru	4	1,555.8	เป็นท่าเทียบเรือโดยสาร 1 ท่า
Citra	2	635	
IKD	2	150	

ที่มา: * ประมวลจาก <http://belawan.pelindo1.co.id/beta/fasilitas/cat/6/belawan-lama>,

<http://belawan.pelindo1.co.id/beta/fasilitas/cat/8/ujung-baru>

<http://belawan.pelindo1.co.id/beta/fasilitas/cat/7/citra>

<http://belawan.pelindo1.co.id/beta/fasilitas/cat/9/ikd>

** World Port Source. Indonesia/Port of Belawan. [Online]. Available from:

http://www.worldportsource.com/ports/commerce/IDN_Port_of_Belawan_217.php [30 November, 2015].

¹⁶ World Port Source. Indonesia/Port of Belawan. [Online]. Available from:

http://www.worldportsource.com/ports/commerce/IDN_Port_of_Belawan_217.php [30 November, 2015].

- รัฐปีนัง

รัฐปีนังตั้งอยู่ทางชายฝั่งตะวันตกของประเทศมาเลเซีย ประกอบด้วยพื้นที่ทั้งบนคาบสมุทรมลายูและบนเกาะปีนัง มีท่าเรือระหว่างประเทศ 1 แห่ง คือ ท่าเรือปีนัง ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเชื่อมต่อระหว่างภาคใต้ตอนล่างของไทยกับสุมาตรา เนื่องจากเป็นท่าเรือที่ใกล้กับภาคใต้ตอนล่างมากที่สุด โดยห่างจากจังหวัดตรัง และจังหวัดสตูลประมาณ 369 และ 248 กิโลเมตรตามลำดับ และห่างจากอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ศูนย์กลางการค้าการขนส่งของภาคใต้ตอนล่างประมาณ 216 กิโลเมตร อีกทั้งตั้งอยู่บนช่องแคบมะละกาซึ่งห่างจากท่าเรือเบลวันของอินโดนีเซียไม่มากนัก

ท่าเรือมีอาณาบริเวณตั้งอยู่ทั้งบนเกาะปีนังและบนคาบสมุทรมลายู ท่าเทียบเรือบนเกาะปีนังตั้งอยู่เมืองจอร์จทาวน์ (George Town) เมืองหลวงของรัฐปีนัง บริเวณชายฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะปีนัง เป็นท่าเทียบเรือสำราญ ท่าเรือยอร์ช และท่าเรือแพขนานยนต์ อย่างละ 1 ท่า ได้แก่ Swettenhem Pier Cruise, Tanjong City Marina และ Raja Tun Uda Ferry Terminal



รูปที่ 2.6 ท่าแพขนานยนต์ในท่าเรือปีนัง

ที่มา: Penangport. Ferry Service. Available from: <http://www.penangport.com.my/Services/Ferry-Services> [1 December, 2015].

ส่วนที่อยู่บนคาบสมุทรมลายูตั้งอยู่ในเมืองบัตเตอร์เวิร์ท (Butterworth) ประกอบด้วยท่าเรือโดยสารข้ามฟาก 1 ท่า ได้แก่ Pangkalan Sultan Abdul Halim Ferry Terminal และท่าเรือสินค้า 4 ท่า ได้แก่¹⁷

¹⁷ Penang Port. Service [Online]. Available from: <http://www.penangport.com.my/Services/Container-Services> และ <http://www.penangport.com.my/Services/Cargo-Services> บ30 November, 2015].

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 2

- North Butterworth Container Terminal (NBCT) เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อย 7 ท่า ความยาวหน้าท่ารวม 1,620 เมตร ความลึกหน้าท่า 7.5–12 เมตร สามารถรับเรือขนาด 6,000–35,000 ตัน
- Butterworth Wharf เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อย 6 ท่า เมตร ความลึกหน้าท่า 7.5–12 เมตร สามารถรับเรือขนาดไม่เกิน 25,000 เดทเวทตัน
- Prai Bulk Cargo Terminal (PBCT) เป็นท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง ประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อย 5 ท่า ความลึกหน้าท่า 7.5–11 เมตร สามารถรับเรือขนาดไม่เกิน 10,000–25,000 เดทเวทตัน
- Vegetable Oil Tanker Pier (VOTP) เป็นท่าเทียบเรือน้ำมันพืช เป็นทุนผูกเรือกลางน้ำ สามารถรับเรือที่กินน้ำลึก 8 เมตร และส่วนหนึ่งสามารถบรรทุกขนถ่ายที่ท่าเทียบเรือย่อยหมายเลข W2 ของท่าเทียบเรือ Butterworth



รูปที่ 2.7 ท่าเทียบเรือสินค้าในท่าเรือปีนัง

บน: (ซ้าย) ท่าเทียบเรือ NBCT (ขวา) ท่าเทียบเรือ Butterworth

ล่าง: (ซ้าย) ท่าเทียบเรือ PBCT (ขวา) ท่าเทียบเรือ VOTP

ที่มา: ที่มา: Penangport. Service. Available from: <http://www.penangport.com.my> [1 December, 2015].

2.2 การขนส่งทางถนน

โครงการขนส่งทางถนนที่เชื่อมต่อเข้าสู่ท่าเรือในจังหวัดตรังและจังหวัดสตูลมีหลายเส้นทาง ประกอบกับประเทศไทยและมาเลเซียมีเขตติดต่อกันทางบก โดยมีรัฐปีนังเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญไปยังจังหวัดสุมาตราเหนือ ดังนั้นการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนจึงวิเคราะห์เส้นทางที่เชื่อมต่อภาคใต้ตอนล่างของไทยกับรัฐปีนังด้วย ซึ่งแต่ละเส้นทางมีรายละเอียดดังนี้

- นครศรีธรรมราช-ตรัง

ถนนสายสำคัญในเส้นทางนี้ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 403 เนื่องจากเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าถ่านหินที่นำเข้ามาจากประเทศอินโดนีเซียไปยังโรงงานผลิตปูนซีเมนต์ในอำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช¹⁸ สภาพทั่วไปของถนนมี 4 ช่องทางการจราจร สามารถใช้การได้ดี

- ตรัง-สตูล-สงขลา

เส้นทางสายนี้เชื่อมต่อท่าเรือในอำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ท่าเรือท่ามะลิ จังหวัดสตูล และอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ซึ่งอำเภอหาดใหญ่นอกจากเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญทั้งด้านการค้าและการท่องเที่ยวของภาคใต้ตอนล่างแล้ว ยังเป็นทางแยกไปสู่ชายแดนไทย-มาเลเซียที่อำเภอสะเดา และอำเภอนาทวี ถนนสายหลักในเส้นทาง ได้แก่ ถนนหมายเลข 416 จากจังหวัดตรังไปยังสตูล และถนนหมายเลข 406 ซึ่งไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4 ที่อำเภอรัตภูมิ จังหวัดสงขลา เข้าสู่อำเภอหาดใหญ่ สภาพเส้นทางโดยทั่วไปเป็นทางราบ บางช่วงที่ผ่านภูเขาสันกาลาคีรี แต่ไม่มีปัญหาในการขนส่งเนื่องจากถนนส่วนใหญ่เป็น 4 ช่องทางการจราจร นอกจากช่วงที่ตัดผ่านตัวเมืองเท่านั้นที่เป็น 2 ช่องทางจราจร สภาพถนนสามารถใช้การได้ดี การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางดังกล่าวเพื่อไปยังท่าเรือท่ามะลิ จังหวัดสตูล ปัจจุบันมีปริมาณน้อยเนื่องจากท่าเรือท่ามะลิสามารถรองรับได้เฉพาะเรือขนาดเล็กเท่านั้น¹⁹

- กระบี่-ตรัง-พัทลุง-สงขลา-ปีนัง

เส้นทางดังกล่าว ใช้ถนนหมายเลข 4 เป็นหลัก เป็นเส้นทางที่ปริมาณการขนส่งสินค้าค่อนข้างมากโดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ยางซึ่งเป็นสินค้าส่งออกหลักของภาคใต้ไปยังท่าเรือในจังหวัดตรัง และชายแดนไทย-มาเลเซียที่จุดผ่านแดนถาวรสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา หรือแยกเข้าถนนหมายเลข 4054 ไปยังจุดผ่านแดนถาวรปาดังเบซาร์ที่อำเภอเดียวกัน ไปยังท่าเรือปีนังเพื่อขนส่งต่อไปยังปลายทาง ทั้งนี้เพราะต้นทุนค่าขนส่งทางเรือผ่านท่าเรือปีนังต่ำกว่าการขนส่งผ่านท่าเรือสงขลา สภาพถนนส่วนใหญ่เป็นถนน 4 ช่องทางจราจร บางช่วงที่ตัดผ่านตัวเมืองมี

¹⁸ สัมภาษณ์ ชนตรี ศิริสาคร, นายด่านศุลกากรกันตัง, 17 พฤศจิกายน 2558.

¹⁹ สัมภาษณ์ สมชัย เศรษฐวัฒนกุล, นายด่านศุลกากรสตูล, 17 พฤศจิกายน 2558

การศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 2

เพียง 2 ช่องทาง ส่วนเส้นทางในฝั่งมาเลเซียจากชายแดนไปจนถึงท่าเรือเป็นถนน 4-8 ช่องทางการจราจร มีสภาพถนนใช้การได้ดี²⁰

- นครศรีธรรมราช-สงขลา-ป็นัง

เส้นทางดังกล่าว ใช้ถนนหมายเลข 403 และ 41 จากนครศรีธรรมราชมาบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4 ที่จังหวัดพัทลุง ผ่านอำเภอหาดใหญ่ยังจุดผ่านแดนถาวรสะเดา หรือ เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งสูงเช่นเดียวกับเส้นทางกระบี่-ป็นัง สภาพถนนส่วนใหญ่เป็น 4 ช่องทางการจราจร สามารถใช้การได้ดี



รูปที่ 2.8 โครงข่ายถนนเส้นหลัก ภาคใต้ตอนล่าง

2.3 การขนส่งทางราง

เส้นทางขนส่งทางรางที่สำคัญที่เชื่อมต่อภาคใต้ตอนล่างรวมถึงเชื่อมต่อไปยังท่าเรือป็นังในประเทศมาเลเซียมี 2 เส้นทางได้แก่

²⁰ เก็บข้อมูลภาคสนาม.

- กรุงเทพฯ-ชุมพร-สุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช (ชุมทางทุ่งสง)-ตรัง (กันตัง)

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดนครศรีธรรมราชเข้าสู่ท่าเรือในอำเภอกันตัง แต่เนื่องจากทางรถไฟไม่ได้เชื่อมต่อกันถึงท่าเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือกันตังซึ่งเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในอำเภอกันตัง ทำให้ต้องยกขนส่งสินค้าหลายครั้ง ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจึงไม่นิยมใช้รถไฟในการขนส่งสินค้า

- กรุงเทพฯ-ชุมพร-สุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช (ชุมทางทุ่งสง)-สงขลา (ปาดังเบซาร์)-ปีนัง (ปัตเตอร์เวิร์ธ)

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางรถไฟสายหลักและสายเดียวที่ขนส่งสินค้าจากภาคใต้ตอนล่างของไทยไปยังท่าเรือปีนัง ซึ่งสินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ ยางพารา



รูปที่ 2.9 โครงข่ายระบบราง ภาคใต้ตอนล่าง

ที่มา : <http://blog.reviewthailand.net>

2.4 การขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการโดยสารและการท่องเที่ยว สำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับจังหวัดสุมาตราเหนือเกือบทั้งหมดเป็นการ

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 2

ขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว โดยมีท่าอากาศยานระดับนานาชาติที่ทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อ 3 แห่งดังนี้

- ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่

ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ตั้งอยู่ที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลาเป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดในภาคใต้ มีเที่ยวบินมากเป็นอันดับ 5 ของประเทศ รองจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตามลำดับ ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่มีสายการบินหลายสายที่สามารถเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคต่างๆ ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ปัจจุบันยังไม่มีสายการบินตรงสู่ไปยังท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมปู เมืองเมดาน จำเป็นต้องเดินทางไปเปลี่ยนถ่ายเครื่องที่กรุงเทพฯ ฯ หรือปีนัง

- ท่าอากาศยานนานาชาติปีนัง

ท่าอากาศยานนานาชาติปีนังเป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่เป็นอันดับ 3 ของประเทศมาเลเซีย ตั้งอยู่ทางใต้ของเมืองจอร์จทาวน์ บริหารงานโดย Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB) ซึ่งเป็นบริษัทของกระทรวงคมนาคม มีเที่ยวบินเชื่อมโยงไปยังสนามบินหลักๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปัจจุบันสายการบินสู่เมืองเมดานหลายสายโดยใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 50 นาที

- ท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมปู

ท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมปูเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศแห่งใหม่ของสุมาตรา ท่าอากาศยานแห่งนี้ เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2555 จากท่าอากาศยานมีร์ตไฟฟ้าเชื่อมโยงไปยังเมืองเมดาน ปัจจุบันยังไม่มีสายการบินให้บริการมายังประเทศไทย

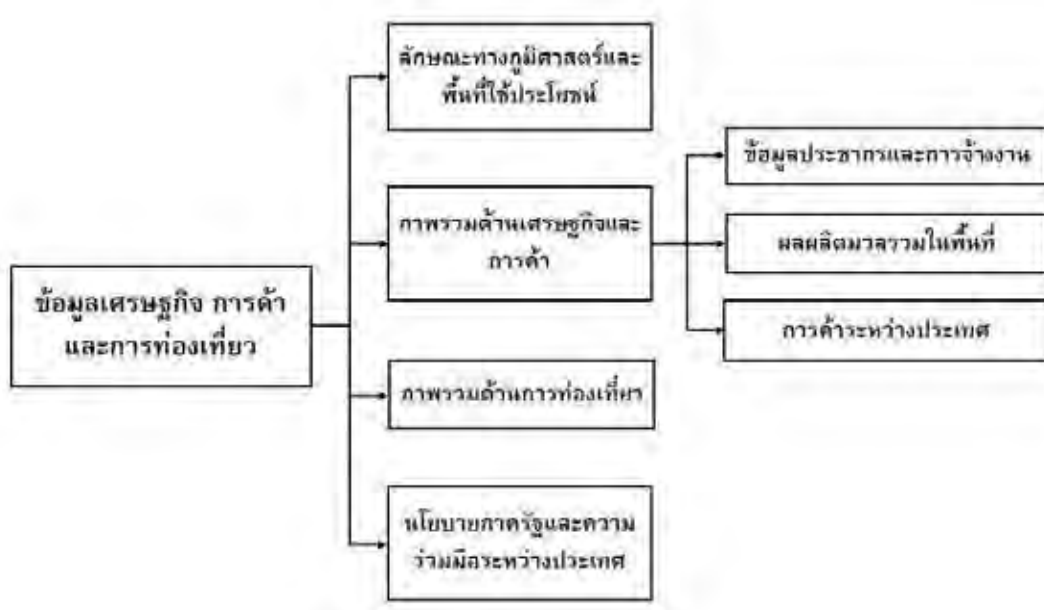
สรุป

ปัจจุบันโครงการขนส่งระหว่างภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยโดยตรงนั้นยังคงมีปริมาณน้อยมาก แม้ว่าโครงข่ายพื้นที่แนวหลังในบางพื้นที่จะมีความพร้อม เช่น ท่าเรือในอำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ที่มีโครงข่ายทั้งทางถนนและทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ อีกทั้งท่าเรือมีขีดความสามารถรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่ได้ ปัจจัยหลักที่ส่งผลให้มีผู้ให้บริการเดินเรือโดยตรงนั้นน้อยมาก เป็นเพราะสินค้ามีปริมาณน้อยจึงทำให้ต้นทุนในการขนส่งเรือต่อหน่วยค่อนข้างสูง ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงนิยมนำสินค้าไปขนถ่ายที่ท่าเรือปีนังในประเทศมาเลเซียแล้วจึงขนส่งต่อไปยังจังหวัดสุมาตราเหนือ

บทที่ 3

สภาพเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยวของภาคใต้ตอนล่างและ เกาะสุมาตรา

การศึกษาในบทนี้แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์และการใช้ประโยชน์พื้นที่ ส่วนที่ 2 ภาพรวมเศรษฐกิจและการค้า ส่วนที่ 3 ภาพรวมด้านการท่องเที่ยว และ ส่วนที่ 4 นโยบายภาครัฐและความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งแต่ละส่วนมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



รูปที่ 3.1 แผนภาพแสดงการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยว

3.1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์และพื้นที่ใช้ประโยชน์

ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยและเกาะสุมาตรามีลักษณะภูมิประเทศ และสภาพภูมิอากาศใกล้เคียง ส่งผลให้การใช้ประโยชน์พื้นที่ของประชาชนไม่แตกต่างกันมากนัก

3.1.1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์

ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยตั้งอยู่บนส่วนกลางของคาบสมุทรมลายู มีชายฝั่งทะเลขนาบอยู่สองด้าน คือ ทะเลอ่าวไทยที่ด้านตะวันออก และทะเลอันดามันที่ด้านตะวันตก ลักษณะทางกายภาพแบ่งออกเป็น 2 เขต คือ เขตทิวเขา ที่สำคัญมี 3 แนวเรียงติดต่อกันตั้งแต่เหนือจรดใต้ คือ ทิวเขาภูเก็ตเริ่มจากปลายสุดของทิวเขตตะนาวศรีที่อำเภอกระบุรีในจังหวัดระนอง เป็นแนวเขตกั้นระหว่างจังหวัดในฝั่งอันดามัน ได้แก่ ระนอง พังงา และกระบี่ กับจังหวัดในฝั่งอ่าวไทย คือ สุราษฎร์ธานี ทิวเขาภูเก็ตมาบรรจบกับทิวเขานครศรีธรรมราชหรือทิวเขาบรรทัดที่อำเภอทุ่งสง-

การศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 3

ท่าศาลา จังหวัดนครศรีธรรมราช ทิวเขาภูเก็ตมีความยาว 517 กิโลเมตร ทิวเขาถัดมา คือ ทิวเขานครศรีธรรมราชเป็นแนวแบ่งเขตแดนระหว่างจังหวัดนครศรีธรรมราชกับสุราษฎร์ธานี จังหวัดพัทลุงกับตรัง และจังหวัดสตูลกับสงขลา ความยาว 319 กิโลเมตร ทิวเขานี้เริ่มต้นที่อำเภอท่าศาลาและไปบรรจบกับทิวเขาสันกาลาศรีที่อำเภอเมือง จังหวัดสตูล ซึ่งทอดไปทางตะวันออกเฉียงใต้ตามแนวพรมแดนไทย-มาเลเซีย ผ่านจังหวัดสงขลา ยะลา และนราธิวาส ไปสิ้นสุดที่อำเภอแว้ง จังหวัดนราธิวาส ความยาวทั้งสิ้น 528 กิโลเมตร¹



รูปที่ 3.2 แผนที่แสดงที่ตั้งทิวเขาในภาคใต้ของประเทศไทย

¹ ระบบฐานข้อมูลกลางและมาตรฐานข้อมูลทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง, กรมทรัพยากรธรณีและชายฝั่ง.

สัณฐานชายฝั่ง-ภูมิประเทศพื้นที่ชายฝั่งทะเลไทย [สายตรง] แหล่งที่มา:

<http://marinegiscenter.dmcr.go.th/km/morphological05/#.VIAXyXYrKM8> [21 พฤศจิกายน 2558].

พื้นที่อีกส่วน คือ เขตที่ราบ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลทั้งสองด้าน ได้แก่ เขตที่ราบชายฝั่งอ่าวไทย เป็นที่ราบต่อเนื่องตั้งแต่ชายฝั่งทะเลจากจังหวัดชุมพรจนถึงนราธิวาส เป็นที่ราบที่มีขนาดใหญ่กว่าชายฝั่งอันดามัน เนื่องจากที่ราบชายฝั่งด้านอันดามันเกิดจากการยุบตัวของชายฝั่ง จึงมีลักษณะเป็นที่ราบที่แคบ แม่น้ำเป็นแม่น้ำสายสั้น ๆ ปากแม่น้ำกว้างมากกว่าปกติ (หรือที่เรียกว่าชวาททะเล) มีลักษณะคล้ายอ่าวมากกว่าปากแม่น้ำ²

ด้วยลักษณะภูมิประเทศของภาคใต้ที่กล่าวมาข้างต้นจึงทำให้จังหวัดตรังมีสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่ไปเป็นเนินสูง ๆ ต่ำ ๆ สลับด้วยภูเขาใหญ่เล็กกระจายอยู่ทั่วไป พื้นที่ป่าประมาณร้อยละ 20 ของพื้นที่จังหวัด สภาพป่าเป็นป่าดิบชื้น พื้นที่ราบมีจำนวนน้อยซึ่งใช้เพาะปลูกข้าว ทางทิศตะวันออกมีเทือกเขาบรรทัดยาวจากเหนือจรดใต้ สำหรับท้องที่ที่อยู่ติดกับทะเลมีป่าชายเลนที่ยังคงมีความอุดมสมบูรณ์³ ส่วนจังหวัดสตูลสภาพพื้นที่มีลักษณะเป็นที่ราบสลับกับภูเขา ที่สำคัญ คือ ภูเขาสันกาลาคีรี ซึ่งเป็นเส้นกันเขตแดนกับรัฐปะลิสของประเทศมาเลเซียระยะทาง 56 กิโลเมตร พื้นที่ค่อย ๆ ลาดเอียงไปทางด้านตะวันตก และด้านทิศใต้มีที่ราบแคบ ๆ ขนานกับชายฝั่งทะเล ถัดจากที่ราบเป็นป่าชายเลนประเภทป่าเสมหรือป่าโกงกางอยู่เป็นจำนวนมาก⁴

เนื่องจากภาคใต้ของไทยมีชายฝั่งทะเลขนานอยู่สองด้าน คือ อ่าวไทย และทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรอินเดีย ทำให้พื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายใต้อิทธิพลของมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งพัดจากอ่าวไทย และมรสุมตะวันออกเฉียงใต้พัดจากมหาสมุทรอินเดีย จึงมีภูมิอากาศแบบร้อนชื้น ฝนตกชุกตลอดทั้งปี พืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา และปาล์มน้ำมัน

เกาะสุมาตราซึ่งเป็นเกาะที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศอินโดนีเซีย (ใหญ่เป็นอันดับที่ 6 ของโลก) มีขนาดประมาณ 470,000 ตารางกิโลเมตร เนื่องจากประเทศอินโดนีเซียมีลักษณะเป็นหมู่เกาะ เกาะสุมาตราจึงมีอาณาเขตติดต่อกับเกาะต่าง ๆ ของอินโดนีเซียและของประเทศเพื่อนบ้านทางตะวันออกเฉียงใต้ คือ เกาะชวาแบ่งด้วยช่องแคบซุนดา ทางเหนือ คือ คาบสมุทรมลายู แบ่งด้วยช่องแคบมะละกา ทางตะวันออก คือ เกาะบอร์เนียวแบ่งด้วยช่องแคบการีมาตา (Karimata Strait) และทางตะวันตก คือ มหาสมุทรอินเดีย พื้นที่บนเกาะแบ่งเป็น 2 เขตทาง

² เรื่องเดียวกัน.

³ กลุ่มงานข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานจังหวัดตรัง, แผนพัฒนาจังหวัดตรัง พ.ศ. 2557-2560 (ฉบับรอบปี 2559) [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.trang.go.th/trnew/> [21 พฤศจิกายน 2558].

⁴ สำนักงานจังหวัดสตูล, แผนพัฒนาจังหวัดสตูล พ.ศ. 2557-2560 (ฉบับทบทวน มกราคม 2558) [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.trang.go.th/trnew/> [21 พฤศจิกายน 2558].

การศึกษาโครงข่ายการค้ำและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 3

ภูมิศาสตร์ คือ เทือกเขาบาริซัน (Barisan Mountains) ทางตะวันตก และพื้นที่ลุ่มทางตะวันออก⁵ ตลอดแนวเทือกเขาบาริซันมีภูเขาไฟถึง 36 ลูก ในจำนวนนี้มีทั้งที่ดับสนิทแล้ว ที่ยังปะทุอยู่ในระดับเล็กน้อยถึงปานกลาง และที่อาจจะเปิดได้⁶ ลักษณะภูมิประเทศดังกล่าวทำให้เกาะสุมาตรามีทรัพยากรแร่จำนวนมากที่ นอกจากนี้พื้นดินมีความอุดมสมบูรณ์ เกาะสุมาตราจึงเป็นแหล่งเพาะปลูกที่สำคัญของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ยางพารา และกาแฟ เกาะสุมาตรามีเส้นผ่าศูนย์กลางผ่านกลางเกาะ อีกทั้งมีลักษณะเป็นเกาะจึงมีภูมิอากาศแบบร้อนชื้น



รูปที่ 3.3 แผนที่แสดงภูมิศาสตร์กายภาพของเกาะสุมาตรา

ที่มา : https://en.wikipedia.org/wiki/Sumatra#/media/File:Sumatra_Volcanoes.png

จังหวัดสุมาตราเหนือเป็นจังหวัดซึ่งตั้งอยู่ทางเหนือของเกาะสุมาตรา ลักษณะภูมิประเทศเป็นพื้นที่ราบขนาดใหญ่ บริเวณชายฝั่งที่ติดกับช่องแคบมะละกาเป็นที่ราบต่ำ เป็นที่ตั้งของเมือง

⁵ วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี. เกาะสุมาตรา [สายตรง] แหล่งที่มา: <https://th.wikipedia.org/wiki/เกาะสุมาตรา> [24 พฤศจิกายน 2558].

⁶ Volcano Discovery. Volcanoes of Sumatra [Online]. Available from: <http://www.volcanodiscovery.com/indonesia/sumatra.html> [21 November, 2105].

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 3

เมดานเมืองที่ใหญ่ที่สุดบนเกาะสุมาตรา และท่าเรือที่สำคัญ คือ เบลาวัน ทางทิศใต้และทิศตะวันตกเป็นพื้นที่สูงที่ยกตัวขึ้นตามแนวเทือกเขาซึ่งตั้งอยู่รอบ ๆ ทะเลสาบโทบา (Lake Toba)



รูปที่ 3.4 แผนที่แสดงจังหวัดบนเกาะสุมาตรา

ที่มา : <http://www.crisp.nus.edu.sg/coverages/earthquake200709/>

3.1.2 การใช้ประโยชน์พื้นที่

จังหวัดตรังมีพื้นที่ 4,917 ตารางกิโลเมตร ส่วนจังหวัดสตูลมีพื้นที่ 2,478 ตารางกิโลเมตร⁷ ด้วยลักษณะกายภาพที่กล่าวมาข้างต้นทำให้พื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดตรัง และสตูล เป็นพื้นที่ป่าไม้ และพื้นที่เกษตรกรรม จากตารางที่ 3.1 พบว่า ปี 2556 จังหวัดตรัง และจังหวัดสตูล มีการใช้

⁷ ศูนย์สารสนเทศเพื่อการบริหารและพัฒนางานปกครอง กรมการปกครอง. บริการข้อมูลและสถิติประชากร/ข้อมูลจังหวัดและอำเภอ/ข้อมูลการปกครอง [สายตรง]. แหล่งที่มา:

<http://www.dopa.go.th/padmic/jungwad76/jungwad76.htm> [28 มิถุนายน 2555]

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 3

พื้นที่ส่วนใหญ่เพื่อการเกษตรทั้งหมดประมาณ 2,920 และ 1,070 ตารางกิโลเมตร ตามลำดับ หรือคิดเป็นสัดส่วนของการใช้พื้นที่ร้อยละ 60 และร้อยละ 43 ของพื้นที่ทั้งหมด พื้นที่ป่าไม้ทั้งหมดมีประมาณ 1,100 และ 1,200 ตารางกิโลเมตร ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 22 และ 48 ตามลำดับ ส่วนจังหวัดสุมาตราเหนือมีพื้นที่ที่มีเนื้อที่ประมาณ 71,680 ตารางกิโลเมตร⁸ มีพื้นที่ทำการเกษตรกรรมประมาณ 20,700 หรือคิดเป็นร้อยละ 45 ของพื้นที่ทั้งหมด

ตารางที่ 3.1 การใช้พื้นที่ของจังหวัดตรัง สตูล และสุมาตราเหนือ ปี 2556

หน่วย : ตารางกิโลเมตร

ชื่อจังหวัด	พื้นที่ทั้งหมด	พื้นที่ป่าไม้	พื้นที่ใช้ภาคการเกษตร	พื้นที่นอกภาคเกษตร
ตรัง	4,917	1,057	2,920	939
สตูล	2,478	1,191	1,070	217
สุมาตราเหนือ	72,981	2,966	31,419	41,562

ที่มา: 1) สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร รายจังหวัด ปี พ.ศ. 2556 [สายตรง]. แหล่งที่มา:

http://www.oae.go.th/download/use_soilNew/soiNew/landused2556.html [31 ตุลาคม 2558]

2) BPS-Statistics Indonesia. Harvested Area, Yield Rate and Production of Food Crops by Province (Dynamic) [Online]. Available from:

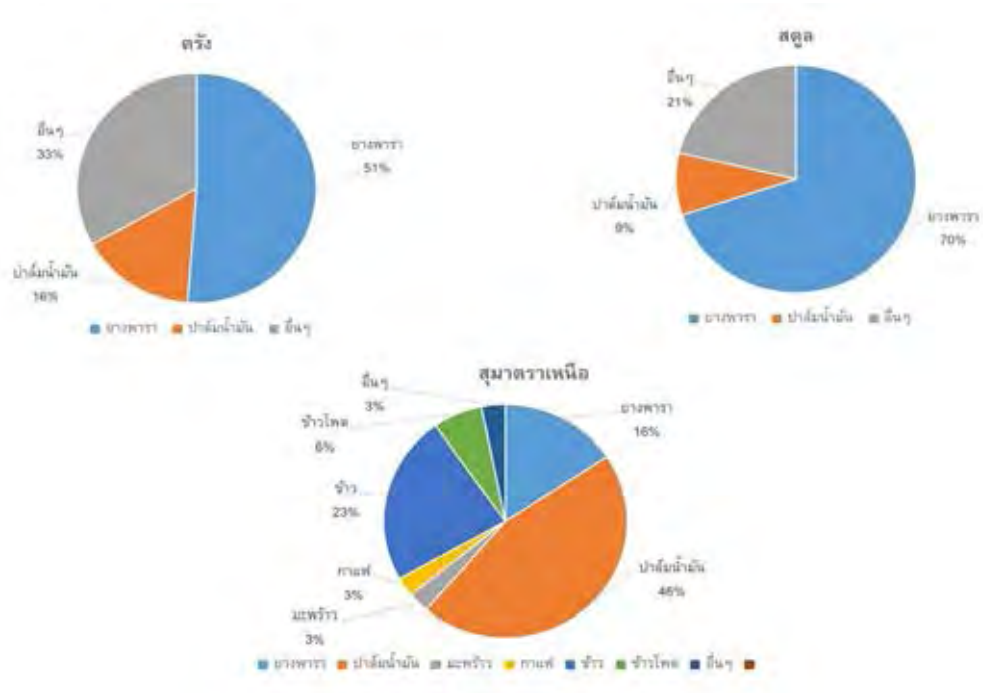
<http://www.bps.go.id/Subjek/view/id/53#subjekViewTab3|accordion-daftar-subjek3> [31 October 2015].

● เนื้อที่ใช้ประโยชน์ภาคการเกษตร

เมื่อพิจารณารูปที่ 3.5 พบว่าพื้นที่ภาคการเกษตรของจังหวัดตรังและจังหวัดสตูลส่วนใหญ่ใช้ในการปลูกยางพาราโดยมีสัดส่วนร้อยละ 70 และร้อยละ 51 ของพื้นที่ภาคการเกษตรทั้งหมดตามลำดับ รองลงมา คือ ปาล์มน้ำมัน โดยจังหวัดตรังมีพื้นที่ในการปลูกปาล์มเพียงร้อยละ 9 ของพื้นที่ภาคการเกษตรทั้งหมด ส่วนจังหวัดสตูลมีพื้นที่ในการปลูกปาล์มร้อยละ 16 ของพื้นที่ภาคการเกษตรทั้งหมด

สำหรับจังหวัดสุมาตราเหนือ เนื่องจากอยู่ในเขตภูมิอากาศแบบร้อนชื้นเช่นเดียวกับภาคใต้ของประเทศไทย พื้นที่ภาคการเกษตรจึงใช้ในการปลูกพืชใกล้เคียงกัน โดยร้อยละ 46 ของพื้นที่ภาคการเกษตรทั้งหมดใช้ในปลูกปาล์มน้ำมัน รองลงมาคือ ข้าว คิดเป็นร้อยละ 23 และยางพาราร้อยละ 16

⁸ Kadin Indonesia, Indonesia Chamber of Commerce and Industry. North Sumatera [Online]. Available from: <http://www.bas-kadin.org/province> [21 November, 2105].



รูปที่ 3.5 แผนภูมิแสดงสัดส่วนพื้นที่ภาคการเกษตรในการเพาะปลูกของ 3 จังหวัดที่ทำการศึกษ
ปี 2556

ที่มา: 1) สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร ราย
จังหวัด ปี พ.ศ. 2556 [สายตรง]. แหล่งที่มา:

http://www.oae.go.th/download/use_soilNew/soiNew/landused2556.html [31 ตุลาคม 2558].

2) สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. ข้อมูลการผลิตสินค้าเกษตร [สาย
ตรง]. แหล่งที่มา: http://www.oae.go.th/ewt_news.php?nid=13577 [31 ตุลาคม 2558].

3) BPS-Statistics Indonesia. Harvested Area, Yield Rate and Production of Food Crops by
Province (Dynamic) [Online]. Available from:

<http://www.bps.go.id/Subjek/view/id/53#subjekViewTab3|accordion-daftar-subjek3> [31
October 2015].

ในทำนองเดียวกัน เมื่อพิจารณาพืชที่มีสัดส่วนการเพาะปลูกมากที่สุดของทั้งสองประเทศ
ซึ่งได้แก่ ปาล์มน้ำมัน และยางพารา พบว่าจังหวัดตรัง และจังหวัดสตูล มีปริมาณผลผลิตปาล์ม
น้ำมันประมาณ 4.3 แสนตัน และ 2.3 แสนตัน ตามลำดับ และผลผลิตต่อพื้นที่เพาะปลูก เท่ากับ
1,630 และ 1,400 ส่วนยางพารา มีปริมาณผลผลิต 3.4 แสนตัน และ 8.6 หมื่นตัน มีผลผลิตต่อ
พื้นที่เพาะปลูก 164 ตัน และ 157 ตันตามลำดับ สำหรับจังหวัดสุมาตราเหนือ มีปริมาณการผลิต
ปาล์มน้ำมัน 4.6 ล้านตัน ผลผลิตต่อพื้นที่เพาะปลูก 342 ตัน และปริมาณการผลิตยางพารา 4.5
แสนตัน มีผลผลิตต่อพื้นที่เพาะปลูก 95 ตัน รายละเอียดดังตารางที่ 3.2

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 3

ตารางที่ 3.2 ปริมาณผลผลิตและผลผลิตต่อพื้นที่เพาะปลูกปาล์มน้ำมันและยางพาราของจังหวัดตรัง สตูล และสุมาตราเหนือ ปี 2556

จังหวัด	ปาล์มน้ำมัน		ยางพารา	
	ผลผลิต (ตัน)	ผลผลิตต่อพื้นที่เพาะปลูก (ตัน/ตารางกิโลเมตร)	ผลผลิต (ตัน)	ผลผลิตต่อพื้นที่เพาะปลูก (ตัน/ตารางกิโลเมตร)
ตรัง	423,124	1,627	335,377	164
สตูล	231,904	1388	86,185	157
สุมาตราเหนือ	4,594,000	342	449,000	95

ที่มา: 1) สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. ข้อมูลเศรษฐกิจการเกษตร [สายตรง].

แหล่งที่มา: http://www.oae.go.th/ewt_news.php?nid=13577 [31 ตุลาคม 2558].

- 2) BPS-Statistics Indonesia. Harvested Area, Yield Rate and Production of Food Crops by Province (Dynamic) [online]. Available from: <http://www.bps.go.id/Subjek/view/id/53#subjekViewTab3|accordion-daftar-subjek3> [31 October 2015].

● พื้นที่ใช้ประโยชน์นอกภาคการเกษตร

พื้นที่ใช้ประโยชน์นอกภาคการเกษตร เช่น พื้นที่ตั้งโรงงาน บ้านเรือน เป็นต้น พบว่ามีสัดส่วนค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับพื้นที่การใช้ประโยชน์ทั้งหมด ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของทั้งสามจังหวัดมีพื้นที่ราบค่อนข้างน้อย อีกทั้งบริเวณดังกล่าวไม่มีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็กที่มักจะเกี่ยวข้องข้องกับการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร

3.2 ภาพรวมด้านเศรษฐกิจ และการค้า

เนื่องจากการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นการใช้ในภาคเกษตร จึงทำให้ภาคการเกษตรมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจในพื้นที่ ทั้งการสร้างรายได้ หรือการค้าระหว่างประเทศ

3.2.1 ข้อมูลประชากรและการจ้างงาน

เนื่องจากพื้นที่ที่ทำการศึกษามีลักษณะทางกายภาพเป็นคาบสมุทรและเป็นเกาะซึ่งมีขนาดไม่กว้างมาก อีกทั้งตอนกลางของพื้นที่มีเทือกเขาพาดเป็นแนวยาวจากเหนือจรดใต้ จึงทำให้มีพื้นที่ราบสลับกับที่ราบสูงหรือภูเขา ในทางกลับกันมีภูมิอากาศที่มีฝนตกชุกตลอดทั้งปีซึ่งเอื้ออำนวยต่อการเพาะปลูก จึงทำให้มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นมาตั้งแต่โบราณ จากตารางที่ 3.3 แสดงให้เห็นว่าจังหวัดสุมาตราเหนือมีประชากรมากหนาแน่นที่สุด คือ ประมาณ 248 คนต่อตารางกิโลเมตร รองลงมา คือ จังหวัดสตูล และจังหวัดตรัง คือ 188 และ 125 คนต่อตารางกิโลเมตรตามลำดับ นับดังกล่าวดังนี้แสดงให้เห็นว่าจังหวัดสุมาตราเหนือนั้นมีประชากรเพียงพอต่อการ

ผลิตภายในพื้นที่เมื่อเทียบกับจังหวัดภาคใต้ตอนล่างของไทย หรืออาจกล่าวได้ว่าจังหวัดสุมาตรา
เหนือมีโอกาสที่จะนำเข้าแรงงานจากต่างพื้นที่น้อยที่สุด

เมื่อพิจารณากำลังแรงงานของแต่ละจังหวัด พบว่าจังหวัดตรังมีสัดส่วนแรงงานภาค
การเกษตรต่อกำลังแรงงานทั้งหมดสูงที่สุด คือ ร้อยละ 49 ในขณะที่จังหวัดสตูล และจังหวัด
สุมาตราเหนือเท่ากับ 48 และ 43 ตามลำดับ หมายความว่าประชากรในพื้นที่ส่วนใหญ่มีอาชีพ
เกษตรกรรมซึ่งสอดคล้องกับพื้นที่การใช้ประโยชน์ส่วนใหญ่เป็นภาคการเกษตร โดยเฉพาะการ
เพาะปลูกยางพารา และปาล์มน้ำมัน นอกจากนี้ประชากรในจังหวัดสตูลบางส่วนที่นิยมข้ามไป
ทำงานที่เกาะลังกาวีในรัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย โดยผ่านทางท่าเรือตำมะลัง⁹ เนื่องจากมี
ค่าตอบแทนที่สูงกว่าประเทศไทย

ตารางที่ 3.3 จำนวนประชากรและการจ้างงานของจังหวัดตรัง สตูล และสุมาตราเหนือ

จังหวัด	ประชากร		การจ้างงาน			
	จำนวน ประชากร (คน)	ความ หนาแน่น (คน/กม ²)	จำนวน แรงงาน (คน)	ภาค การเกษตร (คน)	นอกภาค การเกษตร (คน)	สัดส่วน แรงงานภาค การเกษตร
ตรัง	638,746	129.36	420,936	205,021	215,915	48.71%
สตูล	312,673	125.02	170,557	81,842	88,716	47.99%
สุมาตราเหนือ	18,045,264	247.26	5,881,371	2,500,956	3,380,415	42.52%

หมายเหตุ: สถิติการจ้างงาน ในประเทศไทยอ้างอิงปีการทำสำมะโนครั้งล่าสุด ไตรมาสที่ 1 ปี 2556 ส่วนของ
จังหวัดสุมาตราเหนือ ปี 2557

ที่มา: 1) สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร. การสำรวจภาวะการทำงานของ
ประชากร [สายตรง]. แหล่งที่มา:

<http://service.nso.go.th/nso/nsopublish/BaseStat/basestat.html> [8 พฤศจิกายน 2558].

2) BPS-Statistics Indonesia. Population 15 Years of Age and Over Who Worked During The
Previous Week by Province and Main Industry, 2014 [Online]. Available from:

<http://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1800> [8 November 2015].

3.2.2 ผลผลิตมวลรวมในพื้นที่ (Gross Provincial Product)

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้ผลผลิตมวลรวมภายในพื้นที่ที่ทำการศึกษาล้วนใหญ่เกิดขึ้น
จากภาคเกษตร โดยในปี 2556 จังหวัดตรัง และจังหวัดสตูล มีผลผลิตภาคการเกษตรประมาณ
2.6 หมื่นล้านบาท และ 1.3 หมื่นล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 40 และร้อยละ 45 ตามลำดับ เมื่อ

⁹ สัมภาษณ์พรพิศ เส็งแก้ว, ผู้จัดการบริษัทอันทามันบิสเนส. 22 พฤษภาคม 2558.

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 3

พิจารณาผลผลิตมวลรวมทั้งหมดพบว่าจังหวัดตรังและจังหวัดสตูล มีผลผลิตมวลรวมลดลงจากปี 2555 ประมาณ 4 พันล้านบาท และ 2 พันล้านบาท หรือร้อยละ 5 และร้อยละ 6 ตามลำดับ สำหรับจังหวัดสุมาตราเหนือมีผลผลิตมวลรวมทั้งหมดประมาณ 1.1 ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ประมาณ 1.5 แสนล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 (ตารางที่ 3.4)

ตารางที่ 3.4 ผลผลิตมวลรวมภาคการเกษตรและนอกภาคเกษตร ปี 2552–2556

หน่วย: ล้านบาท

จังหวัด	รายละเอียด	2552	2553	2554	2555	2556
ตรัง	ภาคการเกษตร	23,481	34,761	42,648	31,582	26,584
	ภาคนอกการเกษตร	33,349	38,821	43,287	41,191	41,562
	ผลผลิตมวลรวม	56,830	73,583	85,935	72,773	68,146
	ผลผลิตมวลรวมต่อหัว (บาท)	89,349	115,689	135,109	114,415	107,141
สตูล	ภาคการเกษตร	11,320	15,095	17,013	15,206	13,074
	ภาคนอกการเกษตร	13,575	14,655	16,462	16,839	16,523
	ผลผลิตมวลรวม	24,895	29,750	33,475	32,045	29,597
	ผลผลิตมวลรวมต่อหัว (บาท)	80,360	96,032	108,056	103,440	95,538
สุมาตราเหนือ	ผลผลิตรวม	647,609	753,655	861,381	961,988	1,106,777
	ผลผลิตมวลรวมต่อหัว (บาท)	35,888	41,765	47,734	53,310	61,333

ที่มา: 1) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัด อนุกรมปัจจุบันแบบปริมาณลูกโซ่ อ้างอิงปี พ.ศ. 2545 [สายตรง]. ส่วนงานผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคและจังหวัด, แหล่งที่มา: http://www.nesdb.go.th/Portals/0/eco_datas/account/gpp/2013/GPP1995-2013.xls [31 ตุลาคม 2558].

2) BPS-Statistics Indonesia. Gross Regional Domestic Product at Current Market Prices by Provinces, 2000–2013 [Online]. Available from: <http://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1622> [31 October 2015].

ในทำนองเดียวกัน เมื่อพิจารณารายได้ต่อหัวของแต่ละพื้นที่พบว่าในปี 2556 จังหวัดตรังมีรายได้ต่อหัวมากที่สุด 1.07 แสนต่อคนต่อปี จังหวัดสตูล มีรายได้ต่อหัว 1.00 แสนต่อคนต่อปี และจังหวัดสุมาตราเหนือมีรายได้ต่อหัวน้อยที่สุด คือ 0.61 แสนต่อคนต่อปี อย่างไรก็ตามจังหวัดทั้งสองของไทยมีทิศทางรายได้ต่อหัวลดลง ในขณะที่จังหวัดสุมาตราเหนือมีทิศทางเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าจังหวัดสุมาตราเหนือมีแนวโน้มในการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น

3.2.3 การค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างจังหวัดตรังและสตูลกับจังหวัดสุมาตราเหนือโดยตรงนั้นสามารถขนส่งทางทะเล และทางอากาศ โดยทางทะเลสามารถขนส่งผ่านท่าเรือในจังหวัดตรัง เช่น ท่าเรือกันตัง และ

ท่าเรือในจังหวัดสตูล ได้แก่ ท่าเรือท่ามะลิ ซึ่งการนำเข้า-ส่งออกของทั้งสองจังหวัดอยู่ภายใต้การดูแลของด่านศุลกากรกันตัง และด่านศุลกากรสตูล¹⁰ ส่วนจังหวัดสุมาตราเหนือมีท่าเรือที่สำคัญคือ ท่าเรือเบลาวัน ซึ่งเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในเกาะสุมาตรา สำหรับการขนส่งทางอากาศภาคใต้ตอนล่างของไทยที่ทำอากาศยานนานาชาติแห่งเดียวที่จังหวัดสงขลา ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ ส่วนใหญ่ใช้เพื่อการท่องเที่ยว¹¹ มูลค่าและรูปแบบการค้าระหว่างประเทศไทยและอินโดนีเซียมีดังนี้



รูปที่ 3.6 แผนภูมิแสดงมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรกันตัง และด่านศุลกากรสตูลไปยังอินโดนีเซีย ปี 2551 - 2556 (หน่วย: ล้านบาท)

ที่มา:ประมวลผลจากข้อมูลของสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร โดยคณะผู้วิจัย.

- มูลค่าและแนวโน้มการนำเข้า-ส่งออก

เมื่อพิจารณามูลค่าการค้าที่ผ่านด่านศุลกากรกันตังและด่านศุลกากรสตูลพบว่าในปี 2556 มีมูลค่าการส่งออกประมาณ 227.92 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ประมาณ 60 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 36 แนวโน้มในภาพรวมรวมลดลงเล็กน้อย สำหรับการนำเข้าพบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อยช่วงปี 2551-2556 โดยในปี 2556 มีมูลค่าการนำเข้า 1.1 พันล้านบาท ลดลงจากปี 2555 ประมาณ 300 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 22 รายละเอียดแสดงได้ดังรูปที่ 3.6

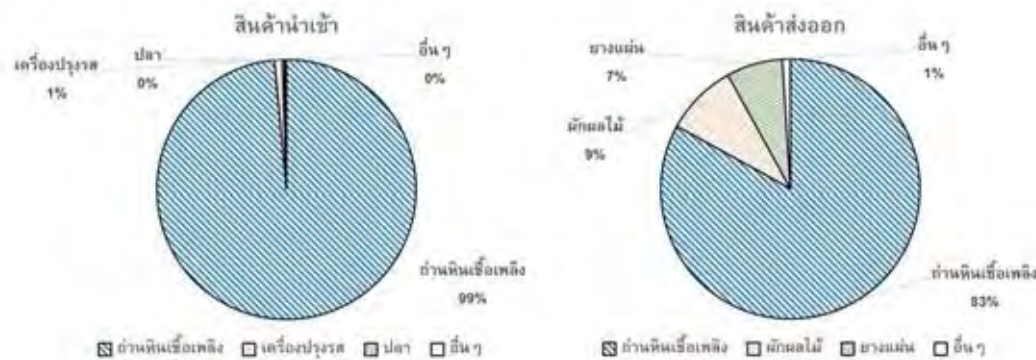
- ประเภทสินค้านำเข้า-ส่งออก

¹⁰ “เรื่อง กำหนดและแบ่งส่วนราชการตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการ” ประกาศกระทรวงการคลัง, พ.ศ 2541.

¹¹ สัมภาษณ์วิทยุ อรุณอร่ามศักดิ์, หอการค้าจังหวัดสตูล. 22 พฤษภาคม 2558

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 3

ขณะเดียวกันเมื่อพิจารณาประเภทของสินค้านำเข้าและส่งออกพบว่า สินค้านำเข้าจากอินโดนีเซียที่สำคัญ คือ ถ่านหิน โดยขนถ่ายที่ทำเรือในจังหวัดตรังเป็นหลัก¹² โดยคิดเป็นร้อยละ 99 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด ที่เหลืออีกร้อยละ 1 ได้แก่ เครื่องปรงรส เช่น กะปิ ส่วนสินค้าส่งออก ได้แก่ ยิปซัม คิดเป็นร้อยละ 83 ของการส่งออกทั้งหมด รองลงมา คือ ผักและผลไม้ คิดเป็นร้อยละ 9 และยางแผ่นร้อยละ 7 ตามลำดับ รายละเอียดดังรูปที่ 3.7



รูปที่ 3.7 แผนภูมิแสดงสัดส่วนประเภทสินค้านำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรกันตัง และด่านศุลกากรสตูล ไปยังประเทศอินโดนีเซีย ปี 2556

ที่มา: ประมวลผลจากข้อมูลของสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร โดยคณะผู้วิจัย.

3.3 ภาพรวมด้านการท่องเที่ยว

ภาคการท่องเที่ยวถือว่าเป็นจุดเด่นของทั้งสองจังหวัดของไทย และจังหวัดสุมาตราเหนือ เนื่องจากชายทะเลด้านอันดามันของไทยเป็นฝั่งทะเลแบบยุบตัว ทำให้ชายฝั่งมีลักษณะเป็นชายฝั่งแคบ ๆ บางแห่งพบภูเขาจรดชายฝั่ง ตามแนวชายฝั่งมีหน้าผาชันและเว้าแหว่ง มีอ่าวน้อยใหญ่และเกาะต่าง ๆ มากมาย ก่อให้เกิดทัศนียภาพที่สวยงาม แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในจังหวัดทั้งสองเป็นหมู่เกาะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่อยู่ในความดูแลของกรมอุทยาน สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ได้แก่ อุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหมในจังหวัดตรัง และอุทยานแห่งชาติตะรุเตาในจังหวัดสตูล สำหรับจังหวัดสุมาตราเหนือแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญเกิดจากภูเขาและภูเขาไฟน้อยใหญ่ตามแนวเทือกเขาบาริซันซึ่งก่อให้เกิดทะเลสาบและเกาะต่าง ๆ ที่สำคัญ ได้แก่ ทะเลสาบโทบา ซึ่งเกิดจากการระเบิดของภูเขาไฟคลัดเรา (Cladera) เมื่อหลายพันปีก่อน นอกจากนี้แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอีกประเภทหนึ่ง คือ ภูเขาไฟทั้งที่ดับแล้วหรือยังปะทุอยู่ และวัฒนธรรมแบบผสมผสานระหว่างศาสนาคริสต์-อิสลาม ทำให้การท่องเที่ยวมีหลากหลายรูปแบบ จึงทำให้มีนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศเป็นจำนวนมากอย่างต่อเนื่อง

¹² สัมภาษณ์สรนนท์ วิโรจน์มนตรี, นายกเทศมนตรีเมืองกันตัง. 21 พฤษภาคม 2558

ตารางที่ 3.5 ปริมาณนักท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง สตูล และสุมาตราเหนือ ปี2551–2556
จำแนกตามประเภทนักท่องเที่ยว

หน่วย : '000 คน

จังหวัด	ประเภท นักท่องเที่ยว	2552	2553	2554	2555	2556
ตรัง	ในประเทศ	748.16	1,042.66	919.25	1,002.75	1,115.64
	ต่างประเทศ	95.45	67.37	88.46	135.21	166.02
	รวมทั้งหมด	843.61	1,110.03	1,007.71	1,137.96	1,281.66
สตูล	ในประเทศ	627.58	659.46	676.64	938.05	991.84
	ต่างประเทศ	28.63	33.51	18.05	62.37	101.64
	รวมทั้งหมด	656.21	692.97	694.69	1,000.42	1,093.48
สุมาตราเหนือ	ในประเทศ	1,724.60	908.56	1,282.52	2,280.08	3,066.63
	ต่างประเทศ	148.19	162.41	192.65	205.85	225.55
	รวมทั้งหมด	1,872.79	1,070.97	1,475.17	2,485.92	3,292.18

ที่มา: 1) กรมการท่องเที่ยว. ระบบฐานข้อมูลการท่องเที่ยว [สายตรง]. แหล่งที่มา:

<http://61.19.236.136:8090/dotr/statistic.php> [31 ตุลาคม 2558]

2) BPS-Statistics Indonesia. Tourism [Online]. Available from: <http://www.bps.go.id/Subjek/view/id/16#subjekViewTab3> accordion-daftar-subjek2 [4 November 2015].

ตารางที่ 3.5 แสดงให้เห็นว่าปริมาณนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2556 จังหวัดตรัง จังหวัดสตูล และจังหวัดสุมาตราเหนือ มีปริมาณนักท่องเที่ยวเท่ากับ 1.28 ล้านคน 1.093 ล้านคน และ 3.39 ล้านคน ซึ่งเพิ่มจากปี 2555 ประมาณร้อยละ 12.63, 9.30 และ 14.84 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาสัดส่วนนักท่องเที่ยวพบว่านักท่องเที่ยวของจังหวัดทั้งสองของไทย ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวในประเทศ โดยในปี 2556 สัดส่วนของนักท่องเที่ยวภายในประเทศต่อ นักท่องเที่ยวทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 87.05 และ 90.70 ในขณะที่นักท่องเที่ยวของจังหวัดสุมาตราเหนือมีสัดส่วนนักท่องเที่ยวจากในประเทศมากกว่าสัดส่วนนักท่องเที่ยวต่างประเทศ คิดเป็น สัดส่วนถึงร้อยละ 93.15 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 3



รูปที่ 3.8 ตัวอย่างแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสุมาตราเหนือ
(ซ้าย) ภาพมุมสูงของทะเลสาบโทบา (ขวา) บ้านเรือนของชนเผ่าบาตักบนเกาะซามัวเซอร์
ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม 21-22 พฤษภาคม 2558.

เมื่อพิจารณาสัดส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวต่อรายได้มวลรวมของพื้นที่ (รูปที่ 3.9) พบว่าจังหวัดตรัง มีสัดส่วนแนวโน้มลดลงเล็กน้อย โดยในปี 2556 สัดส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวคิดเป็นร้อยละ 3.57 ลดลงจากปี 2552 ประมาณร้อยละ 1.3 และเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปี 2555 ร้อยละ 0.25 ทั้งนี้เป็นผลมาจากยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดเน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ แต่การท่องเที่ยวเป็นการขายวัตถุดิบเท่าที่มีอยู่ กล่าวคือ ยังไม่มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่นเดิมเคยมีเส้นทางท่องเที่ยวทางเรือตรัง-ลังกาวิ แต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากสิ่งอำนวยความสะดวกไม่พร้อม¹³

ในขณะที่สัดส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวต่อรายได้มวลรวมของพื้นที่ของจังหวัดสตูล (รูปที่ 3.10) มีสัดส่วนแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เป็นผลมาจากความนิยมแหล่งท่องเที่ยวเดิมที่มีอยู่ คือ อุทยานแห่งชาติตะรุเตาซึ่งเป็นอุทยานทางทะเลที่ใหญ่ที่สุดของประเทศครอบคลุมพื้นที่ถึง 1,490 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วยเกาะน้อยใหญ่ถึง 51 เกาะ¹⁴ ในจำนวนนี้มีเกาะที่ได้รับความนิยมทั้งจากชาวไทยและชาวต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ เกาะหลีเป๊ะ โดยในปี 2556 สัดส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวคิดเป็นร้อยละ 11.03 เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ประมาณร้อยละ 4 และเพิ่มขึ้นจากปี 2555 ประมาณร้อยละ 1.2

¹³ สัมภาษณ์ภราดร นุชิตศิริภัตรา, หอการค้าจังหวัดตรัง. 21 พฤษภาคม 2558

¹⁴ สำนักงานอุทยาน. ภาคใต้/ตะรุเตา [สายตรง]. แหล่งที่มา:

http://park.dnp.go.th/visitor/nationparkshow.php?PTA_CODE=1013 [24 พฤศจิกายน 2558].

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 3



ที่มา: สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ และกรมการท่องเที่ยว ประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย.



ที่มา: สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ และกรมการท่องเที่ยว ประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย.

จังหวัดสุมาตราเหนือมีสัดส่วนรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติต่อรายได้มวลรวมของพื้นที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (รูปที่ 3.11) โดยในปี 2556 สัดส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวคิดเป็นร้อยละ 0.77 เพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าจากปี 2552 ที่มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.75

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 3



ที่มา: BPS-Statistics Indonesia. Tourism [Online]. Source: <http://www.bps.go.id/Subjek/view/id/16#subjekViewTab3> accordion-daftar-subjek2 [4 November 2015]. ประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย.

3.4 นโยบายภาครัฐและความร่วมมือระหว่างประเทศ

เนื่องประเทศอินโดนีเซียมีลักษณะเป็นหมู่เกาะการเชื่อมโยงกับภาคใต้ของประเทศไทยต้องอาศัยการขนส่งทางทะเลและทางอากาศเป็นหลัก ซึ่งน่าจะสามารถเชื่อมโยงกันได้โดยตรง แต่กระนั้นก็ตามสภาพการเชื่อมโยงที่เป็นอยู่ในปัจจุบันโดยเฉพาะอย่างยิ่งทางเรือยังต้องผ่านประเทศมาเลเซียซึ่งตั้งอยู่ระหว่างพื้นที่ทั้งสองเป็นหลัก ซึ่งทั้งสามประเทศมีความร่วมมือในการพัฒนาต่าง ๆ ภายใต้แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT)

แผนงาน IMT-GT ก่อตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2536 ซึ่งเป็นช่วงที่ทวีปเอเชียมีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว เป็นผลให้ประเทศที่มีพรมแดนใกล้ชิดกันมีการรวมกลุ่มทางการค้า หรือ การจัดเขตเศรษฐกิจอนุภาคระหว่างประเทศ หรือที่ได้ยินกันทั่วไป คือ “เหลี่ยมเศรษฐกิจ” สำหรับเขตเศรษฐกิจ IMT-GT มีความแตกต่างจากเหลี่ยมเศรษฐกิจอื่น ซึ่งนอกจากความใกล้ชิดด้านพื้นที่แล้ว ยังมีเรื่องความใกล้ชิดด้านวัฒนธรรม ภาษา และศาสนา¹⁵ ในครั้งแรกพื้นที่ที่อยู่ภายใต้แผนงานนี้ประกอบ 5 จังหวัดในภาคใต้ของไทย ได้แก่ สงขลา สตูล ปัตตานี นราธิวาส และยะลา รัฐในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของมาเลเซีย 4 รัฐ ได้แก่ เกดดาห์ เปรัก ปะลิส และปีนัง และ 2 จังหวัดในภาคเหนือ

¹⁵ สุมาลี สุขदानนท์ และคณะ, วิเคราะห์ผลกระทบวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีต่อการค้าและการขนส่งในสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ : กรณีไทย-มาเลเซีย (กรุงเทพฯ ฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542), หน้า 1.

การศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 3

ของเกาะสุมาตรา ได้แก่ สุมาตราเหนือ และอาแจห์ ในปัจจุบันได้ขยายพื้นที่โดยประเทศไทย
ครอบคลุมทั้ง 14 จังหวัดในภาคใต้ ประเทศมาเลเซียครอบคลุม 8 รัฐในภาคเหนือและภาคตะวันตก
และอินโดนีเซียครอบคลุม 10 จังหวัดบนเกาะสุมาตรา รายละเอียดดังรูปที่ 3.12 และ ตารางที่ 3.6

ตารางที่ 3.6 รายชื่อจังหวัดและรัฐในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย

ประเทศอินโดนีเซีย	ประเทศมาเลเซีย	ประเทศไทย
<u>10 จังหวัดบนเกาะสุมาตรา</u>	<u>8 รัฐบนคาบสมุทรมลายู</u>	<u>14 จังหวัดภาคใต้</u>
<ol style="list-style-type: none"> 1. อาแจห์ 2. สุมาตราเหนือ 3. เรียว 4. เกาะเรียว 5. สุมาตราตะวันตก 6. จัมบี 7. เบงกูลู 8. สุมาตราใต้ 9. บังกาลีติง 10. ลัมปุง 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ปะลิส 2. เตดาห์ 3. ปีนัง 4. เปรัก 5. กลันตัน 6. เซลังงอร์ 7. เนกรี เซมบีลัน 8. มะละกา 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ชุมพร 2. สุราษฎร์ธานี 3. นครศรีธรรมราช 4. พัทลุง 5. สงขลา 6. ปัตตานี 7. ยะลา 8. นราธิวาส 9. ระนอง 10. พังงา 11. ภูเก็ต 12. กระบี่ 13. ตรัง 14. สตูล

ที่มา: IMT-GT Implementation Blueprint 2012-2016.

การศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 3



รูปที่ 3.12 พื้นที่ภายใต้แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย
ที่มา: IMT-GT Building a Dynamic Future a Roadmap for Development 2007 – 2011.

แผนงาน IMT-GT ได้รับการสนับสนุนด้านวิชาการจากธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank หรือ ADB) แผนงานนี้แตกต่างจากแผนงานเขตเศรษฐกิจอื่น ๆ ตรงที่เน้นความสำคัญของภาคเอกชนโดยมีการจัดตั้งสภาธุรกิจ IMT-GT (Joint Business Council: JBC) ความร่วมมือของประเทศทั้งสามเป็นไปตามพิมพ์เขียวการดำเนินงาน พ.ศ. 2555-2559 (Implementation Blueprint 2012-2016) ซึ่งกำหนดการพัฒนาเป็น 6 ด้าน คือ

- การขนส่งและพลังงาน วัตถุประสงค์เพื่อสร้างความเชื่อมโยงทางกายภาพ การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง ส่งเสริมการเชื่อมต่อทางอากาศ สำหรับการเชื่อมโยงทางทะเลผ่านท่าเรือและการขนส่งระบบโร-โร โดยแบ่งการพัฒนาเส้นทางออกเป็น 5 ระเบียบเศรษฐกิจ ดังนี้¹⁶

¹⁶ IMT-GT, Implementation Blueprint 2012-2016 (n.d.), p.26.

การศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 3

- 1) ส่วนต่อขยายสงขลา-ปิ้ง-เมดาน ได้แก่ นครศรีธรรมราช-พัทลุง-สงขลา-ยะลา-ปัตตานี-ปิ้ง-เมดาน
- 2) ช่องแคบมะละกา เป็นระเบียบเศรษฐกิจที่ครอบคลุมชายฝั่งด้านตะวันตกจากจังหวัดตรังในภาคใต้ของไทยถึงรัฐมะละกาในประเทศมาเลเซีย
- 3) บันดาอาแจห์-เมดาน-เปกันบารู-ปาเล็มบัง เป็นระเบียบถนนแนวเหนือ-ใต้บนเกาะสุมาตรา ระเบียบนี้เชื่อมเมืองเอกของจังหวัดต่าง ๆ บนเกาะสุมาตรา
- 4) มะละกา-ดูไม เป็นระเบียบทางทะเลที่เชื่อมเกาะสุมาตราเข้ากับคาบสมุทรมลายู
- 5) ระนอง-ภูเก็ต-อาแจห์ เป็นระเบียบที่เชื่อมภาคใต้ของประเทศไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย



รูปที่ 3.13 แผนที่แสดงระเบียบเศรษฐกิจตามแผนงาน IMT-GT
ที่มา: IMT-GT Implementation Blueprint 2012-2016.

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 3

- การค้าการลงทุน วัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุนในการทำธุรกิจ และการไหลของในเขตเศรษฐกิจ IMT-GT สินค้าและบริการที่ไหลล่องตัวยิ่งขึ้น

- การท่องเที่ยว ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 4 ด้าน คือ (1) ร่วมกันส่งเสริมและทำการตลาดแหล่งท่องเที่ยวในเขตเศรษฐกิจ (2) พัฒนาสินค้าทางการท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงจุดหมายปลายทางท่องเที่ยวใหม่ ๆ ในแต่ละประเทศ (3) สนับสนุนการเชื่อมโยงในเขตเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงระหว่างประเทศทั้งทางทะเลและทางอากาศ (4) การเสริมสร้างขีดความสามารถทักษะที่จำเป็นในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในแต่ละประเทศ

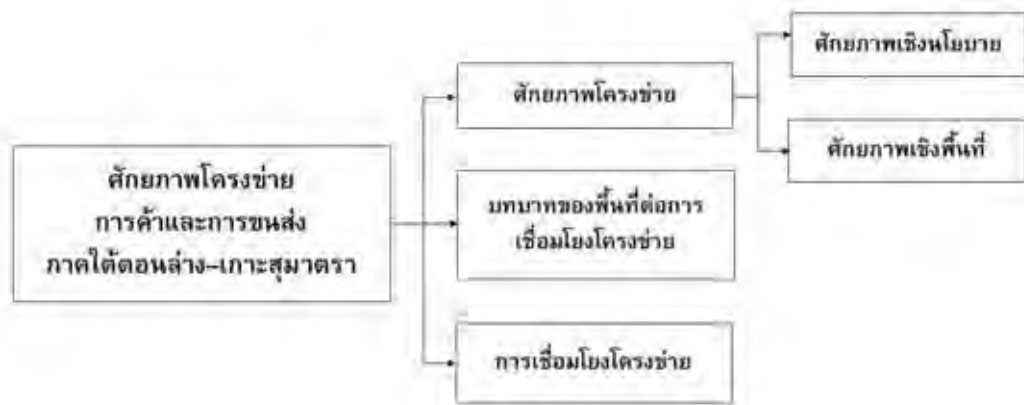
- การเกษตร แม้ว่าประเทศทั้ง 3 ในเขตเศรษฐกิจจะเป็นแหล่งเกษตรกรรมขนาดใหญ่และมีผลิตภัณฑ์เกษตรที่คล้ายคลึงกัน แต่ทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่แตกต่างกันจึงเป็นโอกาสให้เกิดความชำนาญในการผลิตที่แตกต่างกัน ดังนั้นวัตถุประสงค์ในการร่วมมือกันด้านการเกษตรก็เพื่อสนับสนุนการลงทุนในกระบวนการผลิต การตลาดสินค้าเกษตรเพื่อใช้ประโยชน์จากผลิตภัณฑ์ที่ประกอบรวมกัน (Complementarities) ในแต่ละประเทศที่สำคัญได้แก่ สินค้าประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำและปศุสัตว์ และการเพาะปลูก

- ผลิตภัณฑ์ฮาลาลและบริการ มีความสำคัญอย่างยิ่งสำคัญเขตเศรษฐกิจ IMT-GT เนื่องจากประชากรส่วนใหญ่เป็นมุสลิม ได้มีการประมาณการว่าเขตเศรษฐกิจนี้มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 12 ของการค้าอาหารเกษตรฮาลาลของโลก ตลาดฮาลาลนับเป็นโอกาสทางการค้าที่สำคัญเนื่องจากทั่วโลกมีความสามารถในการผลิตสินค้าฮาลาลคิดเป็นมูลค่า 7 แสนล้านเหรียญสหรัฐ ฯ ในขณะที่อุปสงค์มีมูลค่าสูงถึง 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ฯ อีกทั้งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ต่อปี ตลาดฮาลาลไม่ได้จำกัดอยู่ที่อาหารเท่านั้น แต่ยังรวมถึงผลิตภัณฑ์และบริการต่าง ๆ ได้แก่ ยา เครื่องสำอาง ผลิตภัณฑ์ดูแลสุขภาพ การเงิน และสินค้าอุปโภคอื่น ๆ และยังรวมบริการอื่น ๆ เช่น โลจิสติกส์ การบรรจุหีบห่อ การสร้างตราผลิตภัณฑ์ การตลาด สื่อสิ่งพิมพ์และอิเล็กทรอนิกส์ การเดินทางและท่องเที่ยว

- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของแรงงาน และการเคลื่อนย้ายแรงงานได้ดียิ่งขึ้น รวมถึงการสร้างมาตรการต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน

บทที่ 4 ศักยภาพโครงข่ายการค้าและการขนส่ง ภาคใต้ตอนล่าง–เกาะสุมาตรา

“โครงข่าย” เกิดจากการเชื่อมโยงระหว่างปัจจัยต่างๆ เข้าด้วยกัน ซึ่งปัจจัยแต่ละปัจจัยล้วนมีความแตกต่างกัน โครงข่ายจะประสบความสำเร็จได้ต้องตั้งสิ่งๆ ที่เรียกว่า “ศักยภาพ” ออกมาให้มากที่สุด เมื่อศักยภาพเหล่านั้นถูกพัฒนาจึงจะทำให้การเชื่อมโยงโครงข่ายมีประสิทธิภาพ การศึกษาในบทนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ศึกษาเกี่ยวกับศักยภาพของโครงข่ายทั้งเชิงนโยบายและเชิงพื้นที่ ส่วนที่ 2 ศึกษาเกี่ยวกับบทบาทของพื้นที่ต่อการเชื่อมโยงโครงข่าย และส่วนที่ 3 ศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบการเชื่อมโยงโครงข่าย ซึ่งแต่ละส่วนมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 4.1 แผนภาพแสดงการศึกษาศักยภาพโครงข่ายการค้าและการขนส่ง

4.1 ศักยภาพโครงข่าย

“ศักยภาพโครงข่าย” ในที่นี้หมายถึง ภาวะแฝงของโครงข่ายที่ยังไม่ได้ปรากฏขึ้น แต่สามารถพัฒนาให้เกิดขึ้นเป็นรูปธรรมได้ การศึกษาศักยภาพโครงข่ายจึงเป็นการศึกษาภาวะแฝงต่างๆ ที่มีอยู่ในโครงข่ายเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาศักยภาพเหล่านี้ให้เป็นรูปธรรม การศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ศักยภาพเชิงนโยบาย เป็นการศึกษาปัจจัยต่างๆ เชิงมหภาคต่อโครงข่ายในภาพรวม เพื่อการวางกรอบนโยบายการพัฒนาโครงข่าย เช่น ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยด้านการคมนาคมขนส่ง ปัจจัยด้านลักษณะภูมิศาสตร์ เป็นต้น และส่วนที่ 2 ศักยภาพเชิงพื้นที่ เป็นการศึกษาเกี่ยวกับข้อได้เปรียบและอุปสรรคในแต่ละพื้นที่ต่อการเชื่อมโยงโครงข่าย โดยแต่ละส่วนมีรายละเอียดดังนี้

4.1.1 ศักยภาพเชิงนโยบาย

ประเด็นสำคัญที่ทำให้การเชื่อมโยงโครงข่ายประสบความสำเร็จ ส่วนหนึ่งมาจากการวางนโยบายที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งได้มาจากการนำเอาศักยภาพที่มีอยู่ในแต่ละปัจจัยออกมาให้ได้มากที่สุด ดังนั้นการศึกษาศักยภาพเชิงนโยบายจึงเป็นส่วนสำคัญในการวิเคราะห์และประเมินปัจจัยเชิงมหภาคต่างๆ เพื่อนำไปวางกรอบนโยบายการพัฒนาโครงข่ายต่อไป ปัจจัยที่สำคัญมีดังนี้

- ปัจจัยลักษณะทางกายภาพ

ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยกับเกาะสุมาตราเหนือมีลักษณะทางภูมิศาสตร์และสภาพภูมิอากาศใกล้เคียงกัน ส่งผลให้เพาะปลูกพืชใกล้เคียงกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งยางพาราและปาล์มน้ำมัน ซึ่งมีการเพาะปลูกทั้งสองพื้นที่เป็นอย่างมาก ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้พื้นที่ภาคใต้ตอนล่างและเกาะสุมาตราเหนือสามารถเป็นแหล่งอุปทานของวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องของยางพาราและปาล์มน้ำมันได้ นอกจากนี้พื้นที่ทั้งสองยังมีความสมบูรณ์ทางทรัพยากรป่าไม้ และทะเลส่งผลให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวภายในประเทศและต่างประเทศ อย่างไรก็ตามความคล้ายคลึงกันด้านผลผลิตทางการเกษตรนี้ เป็นผลให้พื้นที่ทั้งสองมีการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้ากันน้อย และอาจนำไปสู่การแข่งขันราคาในสินค้าเดียวกัน

- ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง

ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งภาคใต้ตอนล่าง และเกาะสุมาตราเหนือ ถือว่ามีความพร้อมในการรองรับความต้องการขนส่งระหว่างพื้นที่ทั้งสอง มีท่าเรือสามารถรองรับการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นการขนส่งหลักในการขนส่งสินค้า เช่น ท่าเรือกันตัง ท่าเรือนาเกลือ ท่าเรือยูโสป ประเทศไทย และท่าเรือเบลาวัน จังหวัดสุมาตราเหนือ อีกทั้งมีโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนนและทางรางเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือกับพื้นที่แนวหลัง การขนส่งทางอากาศ ภาคใต้ตอนล่างมีท่าอากาศยานนานาชาติ คือ ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ และจังหวัดสุมาตราเหนือมีท่าอากาศยานนานาชาติกัวลันนามู

อุปสรรคที่สำคัญ คือ ทั้งภาคใต้ตอนล่างและเกาะสุมาตราเหนือไม่ได้อยู่บนผืนแผ่นดินเดียวกัน การขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ทั้งสองจึงใช้การขนส่งทางเรือเป็นหลัก ซึ่งต้องมีปริมาณสินค้าหรือผู้โดยสารที่มากพอจึงจะเกิดเส้นทางเดินเรือที่วิ่งตรงระหว่างพื้นที่ทั้งสองจึงจะช่วยให้ประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

- ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ

ภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือถือว่ามีความพร้อมของแรงงาน โดยมีแรงงานมากกว่า 5 ล้านคน มีแรงงานนอกภาคการเกษตรโดยเฉลี่ยกว่าร้อยละ 40 สามารถรองรับการพัฒนา

อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ได้ และยังคงมีพื้นที่ใช้ประโยชน์เพียงพอต่อการสร้างอุตสาหกรรม แต่
อุปสรรคสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจทั้งสองพื้นที่ไม่ขยายตัวอย่างเต็มที่ และมีปริมาณการค้าระหว่าง
พื้นที่เบบาง คือ พื้นที่ทั้งภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือเศรษฐกิจยังคงพึ่งพาภาคการเกษตร
เป็นหลัก ซึ่งมีมูลค่าเพิ่มน้อยมาก บทบาทของภาคอุตสาหกรรมซึ่งเป็นภาคธุรกิจที่มีมูลค่าเพิ่มสูง
กลับมีน้อยมาก อุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นการแปรรูปวัตถุดิบให้เป็นสินค้าขั้นกลาง เช่น น้ำยาง
เป็นยางแผ่นรมควัน เป็นต้น ส่วนอุตสาหกรรมปลายน้ำยังถือว่ามียังเล็กน้อยเท่านั้น เป็นผลให้
เศรษฐกิจในพื้นที่ขยายตัวได้ไม่มากนัก และด้วยผลผลิตทางการเกษตรที่คล้ายคลึงกันการค้า
แลกเปลี่ยนผลผลิตทางการเกษตรระหว่างพื้นที่ทั้งสองจึงแทบจะไม่เกิดขึ้น

- **ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม**

สังคมและวัฒนธรรมถือว่าเป็นปัจจัยที่มีความโดดเด่นในทั้ง 2 พื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
เกาะสุมาตราที่มีความหลากหลายทางเชื้อชาติ ศาสนา และวัฒนธรรม มีความเป็นเอกลักษณ์ใน
ตัวเอง สามารถพัฒนาเป็นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมได้หลากหลายรูปแบบ เช่น โบราณสถาน
ศาสนสถาน วัฒนธรรมท้องถิ่น เป็นต้น จากสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวพบว่าทั้งภาคใต้ตอนล่างและ
เกาะสุมาตราเหนือมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเกาะสุมาตรามีจำนวน
นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจาก 920 ล้านคนในปี 2552 มาเป็น 3,600 ล้านคนในปี 2556 ซึ่งเพิ่มขึ้น
เกือบ 3 เท่าตัวในระยะเวลา 5 ปี อุปสรรคสำคัญของปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม คือ ภาษา
เนื่องจากประเทศไทยกับเกาะสุมาตราเหนือใช้ภาษาคนละภาษา อีกทั้งประชาชนส่วนใหญ่ไม่
สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษได้ จึงทำให้แรงงานในเกาะสุมาตราเหนือหันไปทำงานในประเทศ
มาเลเซียมากกว่าประเทศไทยเนื่องจากมีภาษาพูดที่ใกล้เคียงกัน

- **ปัจจัยด้านนโยบายภาครัฐและความร่วมมือระหว่างประเทศ**

นโยบายภาครัฐที่มีผลต่อการพัฒนาให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างภาคใต้ตอนล่างและเกาะ
สุมาตราที่สำคัญ คือ แผนงาน IMT-GT ซึ่งได้กำหนดกรอบในการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การ
ขนส่งและพลังงาน การค้าการลงทุน การท่องเที่ยว การเกษตร ผลิตภัณฑ์และบริการสุขภาพ และ
ทรัพยากร รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น วัตถุประสงค์ประการหนึ่งของแผนงานนี้ก็
เพื่อลดความรุนแรงของการแข่งขันกันเองระหว่างประเทศสมาชิกและเพิ่มความสามารถในการ
แข่งขันรวมถึงสร้างอำนาจต่อรองกับภูมิภาคอื่น ๆ อย่างไรก็ตามความร่วมมือตามแผนงานนี้ยังไม่มี
ความคืบหน้าเท่าที่ควร สาเหตุมาจากการที่ภาครัฐไม่ได้ให้ความสำคัญมากเท่าที่ควรพอ จึงไม่มีการ
ผลักดันแผนที่กำหนดไว้ให้เป็นรูปธรรม

ตารางที่ 4.1 สรุปรายละเอียดศักยภาพและอุปสรรคเชิงนโยบายของปัจจัยต่าง ๆ ต่อโครงการเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ

ศักยภาพเชิงนโยบาย	รายละเอียด	
	ศักยภาพ	อุปสรรค
ลักษณะทางกายภาพ	มีลักษณะภูมิศาสตร์และภูมิอากาศที่ใกล้เคียงกัน สามารถเพาะปลูกผลผลิตทางการเกษตร ที่สามารถเป็นแหล่งอุปทานวัตถุดิบให้กับภาคอุตสาหกรรมการผลิตขนาดใหญ่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเกี่ยวกับยางพาราและปาล์มน้ำมันได้	ลักษณะทางกายภาพไม่ใช่ผืนแผ่นดินเดียวกัน การขนส่งต้องใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ซึ่งการขนส่งรูปแบบดังกล่าวต้องมีปริมาณสินค้ามากพอที่จะทำให้ต้นทุนเฉลี่ยลดลง
โครงสร้างพื้นฐาน	มีความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง ทั้งท่าเรือที่สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ และโครงข่ายพื้นที่แนวหลังทั้งระบบรางและเส้นทางคมนาคมที่สะดวก	การขนส่งเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับสุมาตราเหนือโดยตรงนั้นยังไม่เกิดขึ้นเป็นรูปธรรม เนื่องจากสินค้าที่จะขนส่งมีปริมาณน้อย ต้นทุนขนส่งต่อหน่วยค่อนข้างสูง
เศรษฐกิจ	มีกำลังแรงงาน และพื้นที่รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจหรือการลงทุนจากภาคเอกชน	เศรษฐกิจส่วนใหญ่พึ่งพิงภาคการเกษตร ซึ่งมีมูลค่าเพิ่มค่อนข้างน้อย ยังขาดการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมปลายน้ำที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลผลิตทางการเกษตร โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเกี่ยวกับปาล์มน้ำมัน และยางพารา
สังคมและวัฒนธรรม	มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม และประเพณี ซึ่งสามารถพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมควบคู่กับลักษณะภูมิประเทศที่สวยงามได้	มีปัญหาด้านการติดต่อสื่อสาร เนื่องจากไม่ได้ใช้ภาษาเดียวกัน และประชาชนส่วนใหญ่ไม่สามารถสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษ
นโยบายภาครัฐและความร่วมมือระหว่างประเทศ	อยู่ในแผนงาน IMT-GT ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย เกาะสุมาตรา และรัฐปีนังของมาเลเซีย การพัฒนาประกอบด้วย 6 ด้านคือ การขนส่งและพลังงาน การค้าและการลงทุน การท่องเที่ยว การเกษตรผลิตภัณฑ์ฮาลาลและบริการ และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์	การพัฒนาตามแผนงานดังกล่าวยังไม่ถูกผลักดันให้เกิดเป็นรูปธรรม

4.1.2 ศักยภาพเชิงพื้นที่

พื้นที่แต่ละแห่งมีขีดความสามารถในการรองรับการพัฒนาแตกต่างกันขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมของพื้นที่นั้นๆ เช่น ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง โครงข่ายคมนาคม หรือภาคการผลิตในพื้นที่ เป็นต้น ดังนั้นการพิจารณาศักยภาพเชิงพื้นที่จึงเป็นส่วนสำคัญในวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและกำหนดบทบาทของพื้นที่ต่อการเชื่อมโยงโครงข่ายให้ประสบความสำเร็จ

● ภาคใต้ตอนล่าง

ภาคใต้ตอนล่างสามารถขนส่งสินค้ากับสุมาตราเหนือได้ 2 ช่องทาง ได้แก่ จังหวัดตรัง ผ่านท่าเรือในอำเภอกันตัง และจังหวัดสตูลผ่านท่าเรือท่ามะลิ ซึ่งเมื่อพิจารณาภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ พบว่าจังหวัดตรังมีศักยภาพด้านการขนส่งสินค้า เนื่องจากมีท่าเรือซึ่งสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้ อีกทั้งโครงข่ายที่เชื่อมพื้นที่แนวหลังมีทั้งระบบรางและถนน ส่วนจังหวัดสตูลแม้จะมีศักยภาพด้านการขนส่งมีน้อยกว่า เนื่องจากร่องน้ำมีขนาดเล็กและตื้นเขินสามารถรองรับเรือที่มีขนาดเล็กไม่เกิน 25 ตันกรอส แต่กลับมีศักยภาพในการท่องเที่ยวสูง เนื่องจากมีท่าเทียบเรือโดยสารซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญต่างๆ ในชายฝั่งอันดามัน ได้แก่ หมู่เกาะต่าง ๆ ทั้งในจังหวัดสตูล ตรัง กระบี่ และภูเก็ต รวมถึงเกาะลังกาวีในรัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย ซึ่งจากลังกาวีมีเรือโดยสารไปยังเกาะปีนังและเชื่อมต่อไปยังเกาะสุมาตราได้

สำหรับศักยภาพภาคการผลิตพบว่าภาคการเกษตรยังคงมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจในพื้นที่ เนื่องจากมีความอุดมสมบูรณ์ในทรัพยากรธรรมชาติ โดยจังหวัดตรังคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40 และจังหวัดสตูลคิดเป็นร้อยละ 45 สำหรับนอกภาคการเกษตรที่สำคัญได้แก่ ภาคอุตสาหกรรมส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร เช่น ยางพารา และปาล์มน้ำมัน เป็นต้น

● สุมาตราเหนือ

จังหวัดสุมาตราเหนือเป็นที่ตั้งของท่าเรือเบลาวัน ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในเกาะสุมาตรา สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ได้ อีกทั้งโครงข่ายพื้นที่แนวหลังมีทั้งถนน และระบบราง สามารถลดต้นทุนค่าขนส่งได้ ส่วนศักยภาพด้านการผลิตนั้น ภาคการเกษตรยังคงเป็นภาคส่วนหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในพื้นที่ เนื่องจากการใช้พื้นที่เพื่อการเกษตรกรรมเป็นหลัก มีผลผลิตที่สำคัญ คือ ยางพาราและปาล์มน้ำมัน นอกจากนี้ภาคการท่องเที่ยวมีจำนวนนักท่องเที่ยวขยายตัวต่อเนื่อง มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ คือ ทะเลสาบโทบา รวมถึงภูเขาไฟทั้งที่ดับสนิทแล้วและยังคุกรุ่นอยู่

ตารางที่ 4.2 สรุปศักยภาพเชิงพื้นที่ระหว่างภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ

จังหวัด	ท่าเทียบเรือ			ศักยภาพเชิงพื้นที่			
	ลักษณะทั่วไป	โครงข่ายแนวหลัง		นอกภาคการเกษตร	ภาคการเกษตร	การบริการด้านโลจิสติกส์	การท่องเที่ยว
		ถนน	ราง				
ตรัง	มีท่าเทียบเรือสินค้าที่สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าได้ขนาดใหญ่ได้ ทั้งสินค้าตู้และสินค้าเทกองท่าเรือที่สำคัญได้แก่ท่าเรือกันตัง ท่าเรือนาเกลือ ท่าเรือยูโสภ	✓	✓	ผลผลิตมวลรวมนอกภาคเกษตรคิดเป็นร้อยละ 60 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด มีโรงงานทั้งสิ้น 626 โรง เงินลงทุนรวมประมาณ 10,000 ล้านบาท อุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตยาง อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารและน้ำมันปาล์ม และอุตสาหกรรมแปรรูปไม้	สัดส่วนผลผลิตมวลรวมภาคเกษตรคิดเป็นร้อยละ 40 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด มีพื้นที่การเกษตรทั้งหมด 2,920 ตารางกิโลเมตร คิดเป็น ร้อยละ 59 ของพื้นที่ทั้งหมด ในจำนวนนี้ร้อยละ 70 ใช้ในการปลูกยางพารา ส่วนที่เหลือใช้ในการปลูกปาล์มน้ำมัน และข้าว	มีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ครอบคลุมทุกรูปแบบ ประกอบด้วย ถนน รถไฟ ท่าเรือและท่าอากาศยาน	การท่องเที่ยวที่มีศักยภาพเป็นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และธรรมชาติ เนื่องจากมีธรรมชาติที่สวยงาม
สตูล	ท่าเทียบเรือด้ามะลิ้ง 2 ท่า คือ ท่าเทียบเรือโดยสารและท่าเทียบเรือสินค้าสามารถรับเรือขนาดใหญ่ไม่เกิน 25 ตันกรอส	✓	-	ผลผลิตมวลรวมนอกภาคเกษตรคิดเป็นร้อยละ 55 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด มีโรงงานทั้งสิ้น 308 โรง เงินลงทุนรวมกว่า 2,700 ล้านบาท อุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มดิบ อุตสาหกรรมแปรรูปยาง และอุตสาหกรรมซ่อมรถยนต์	ผลผลิตมวลรวมภาคเกษตรคิดเป็นร้อยละ 45 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด พื้นที่การเกษตรทั้งหมด 1,070 ตารางกิโลเมตร จากพื้นที่จังหวัด 2,478 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 43 พื้นที่กว่าร้อยละ 50 ของพื้นที่ทั้งหมด ปลูกยางพารา รองลงมาคือ ปาล์มน้ำมัน และข้าว	มีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง คือ ทางถนนและท่าเรือ	มีศักยภาพสูงด้านการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ โดยเฉพาะ อุทยานแห่งชาติตะรุเตา ซึ่งเป็นอุทยานทางทะเลที่ใหญ่ที่สุดของไทย อีกทั้งจากสตูลสามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดอื่น เช่น กระบี่ ภูเก็ต

ตารางที่ 4.2 สรุปศักยภาพเชิงพื้นที่ระหว่างภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ

จังหวัด	ท่าเทียบเรือ		ศักยภาพเชิงพื้นที่				
	ลักษณะทั่วไป	โครงข่ายแนวหลัง		นอกภาคการเกษตร	ภาคการเกษตร	การบริการด้านโลจิสติกส์	การท่องเที่ยว
		ถนน	ราง				
สุมาตราเหนือ	ท่าเทียบเรือเบลวัน เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดบนเกาะสุมาตราสามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่	✓	✓	อุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นโรงงานแปรรูปสินค้าทางการเกษตรขนาดเล็กถึงขนาดกลาง ยังไม่มีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่	มีพื้นที่การเกษตรทั้งหมด 31,419 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 43 ของพื้นที่ทั้งหมดในจังหวัดสุมาตราเหนือ นับเป็นแหล่งเพาะปลูกที่ใหญ่ที่สุดของอินโดนีเซีย พืชผลทางการเกษตรที่สำคัญ คือ ปาล์ม น้ำมัน ข้าว ซา โกโก้ ยางพารา และยาสูบ	มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งระบบราง ถนน ท่าเรือ และท่าอากาศยานนานาชาติ	การขยายตัวของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวต่างชาติ เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติที่สำคัญคือ ทะเลสาบโทบา และการท่องเที่ยวเชิงผจญภัยด้วยการท่องเที่ยวภูเขาไฟทั้งที่ดับสนิทแล้วและยังปะทุอยู่

4.2 บทบาทของพื้นที่ต่อการเชื่อมโยงโครงข่าย

การพิจารณาบทบาทหรือความเหมาะสมของพื้นที่ เป็นขั้นตอนสำคัญที่ส่งผลต่อการวางนโยบายหรือยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาโครงข่ายให้ประสบผลสำเร็จ เนื่องจากพื้นที่แต่ละแห่งมีข้อจำกัด และข้อได้เปรียบที่แตกต่างกัน การกำหนดบทบาทที่ไม่เหมาะสมต่อพื้นที่อาจมาซึ่งความไม่มีประสิทธิภาพของโครงข่าย และนำไปสู่การสูญเสียเปล่าของงบประมาณ

● จังหวัดตรัง

จังหวัดตรัง เป็นจังหวัดที่มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง ทั้งการขนส่งระบบราง ถนน ท่าเรือ และท่าอากาศยาน โดยมีท่าเรือหลายท่า เช่น ท่าเรือกันตัง ท่าเรือนาเกลือ ท่าเรือยูโสป ซึ่งท่าเรือแต่ละแห่ง มีความลึกร่องน้ำเฉลี่ย 6 เมตร รองรับเรือที่มีขนาดประมาณ 4,000 ตันกรอส สามารถขนส่งสินค้าตู้ และสินค้าเทกองได้ และสามารถพัฒนาเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าในภูมิภาคเอเชียได้ นอกจากนี้จังหวัดตรังยังอยู่ใกล้กับอำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช มีขนส่งระบบรางเชื่อมต่อระหว่างสถานีชุมทางทุ่งสง-สถานีกันตัง โดยตามแผนงาน IMT-GT มีโครงการจะก่อสร้างศูนย์รวบรวมและกระจายตู้สินค้า (Inland Container Depot : ICD) ที่อำเภอทุ่งสง หากนโยบายดังกล่าวได้รับการผลักดันให้เป็นรูปธรรม และมีการเชื่อมต่อรถไฟมาจนถึงท่าเรือกันตัง ก็จะช่วยพัฒนาให้จังหวัดตรังเป็นประตูการค้าที่สำคัญในชายฝั่งอันดามันได้

● จังหวัดสตูล

จังหวัดสตูล มีท่าเรือ 1 ท่า คือ ท่าเรือท่ามะลิ ซึ่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 2 ท่า คือ ท่าเทียบเรือสินค้า และท่าเทียบเรือโดยสาร ท่าเทียบเรือสินค้ามีความลึกหน้าท่าเฉลี่ยประมาณ 1 เมตรจึงทำให้รองรับได้เพียงเรือสินค้าขนาดเล็กเท่านั้น นอกจากนี้โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือท่ามะลิกับพื้นที่แนวหลังมีเฉพาะระบบถนนเท่านั้นไม่มีระบบราง จึงทำให้ศักยภาพในการขนส่งสินค้ายังต่ำกว่าท่าเรือในจังหวัดตรัง อย่างไรก็ตามจังหวัดสตูลเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพสูงในด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่อุดมสมบูรณ์ ประกอบกับยุทธศาสตร์หลักของจังหวัดที่เน้นส่งเสริมให้จังหวัดสตูลเป็นเมืองท่องเที่ยว¹ และมีการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวทางทะเลกับจังหวัดอื่นๆ ในฝั่งอันดามัน เช่น จังหวัดภูเก็ต จังหวัดกระบี่ รวมถึงเกาะปริงโดยผ่านเกาะลังกาวิ จึงทำให้จังหวัดสตูลเป็นที่รู้จักดีในหมู่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ จึงมีความเหมาะสมในการผลักดันให้เป็นช่องทางเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวทั้งในประเทศไทยและเกาะสุมาตรา

¹ สัมภาษณ์ สมชัย เศรษฐวัฒนกุล, นายด่านศุลกากรสตูล, 11 พฤศจิกายน 2558.

4.3 รูปแบบการเชื่อมโยงโครงข่าย

รูปแบบการเชื่อมโยงโครงข่ายการค้าการขนส่ง พิจารณาจากความเหมาะสมในหัวข้อที่ 4.2 ซึ่งเป็นรูปแบบที่คณะผู้วิจัยได้จำลองขึ้น ให้สอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่ที่ได้กำหนด โดยแบ่งรูปแบบการเชื่อมโยงออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

● ภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ

การเชื่อมโยงดังกล่าวเป็นการเชื่อมโยงโดยตรงระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับจังหวัดสุมาตราเหนือ โดยการนำเข้า-ส่งออกสินค้าจะขนส่งผ่านท่าเรือในจังหวัดตรัง ด้านการท่องเที่ยวสามารถเดินทางผ่านท่าเรือท่ามะลิไปยังปลายทางที่ทำเรือเบลาวัน จังหวัดสุมาตราเหนือ หรือท่าเรืออื่นในชายฝั่งด้านช่องแคบมะละกา การเชื่อมโยงรูปแบบดังกล่าวจะประสบความสำเร็จได้จะต้องมีปริมาณสินค้า หรือจำนวนนักท่องเที่ยวที่มากพอ เนื่องจากการขนส่งทางทะเลยังมีปริมาณมาก ต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วยยิ่งลดลง สำหรับโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลังสามารถใช้ได้ทั้งการขนส่งระบบราง หรือถนน ส่วนการท่องเที่ยวสามารถเชื่อมโยงจากท่าเรือต่างๆ ในฝั่งอันดามันที่มีอยู่ในปัจจุบันมายังท่าเรือท่ามะลิ หรือทางบกโดยทางถนน อย่างไรก็ตามปัจจุบันเส้นทางนี้มีการขนส่งสินค้าอยู่บ้างแต่ในปริมาณไม่มาก เป็นผลมาจากไม่มีอุตสาหกรรมการผลิตในพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ ได้แก่ กระบี่ นครศรีธรรมราช พัทลุง

● ภาคใต้ตอนล่าง-ปีนัง-สุมาตราเหนือ

เส้นทางนี้เชื่อมต่อได้ทั้งทางการขนส่งทางเรือและทางอากาศ และมีความสำคัญทั้งต่อการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว โดยอาศัยปีนังเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับเกาะสุมาตรา ทั้งนี้เพราะ

1) โครงข่ายการเชื่อมโยงสามารถอาศัยท่าเรือปีนังเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายเรือไปยังสุมาตราเหนือ เนื่องจากปีนังเป็นที่ตั้งของท่าเรือซึ่งมีความพร้อมทางด้านบริการการขนส่งทางทะเล ทั้งโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงจำนวนสายเดินเรือที่แวะจอดเทียบเรือ และโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลังในภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยทั้งทางถนนและทางรถไฟ ดังนั้นในกรณีที่สินค้านำเข้า-ส่งออกจากประเทศไทยมีปริมาณที่น้อย ก็สามารถขนส่งสินค้าเพื่อมาเปลี่ยนถ่ายที่เรือปีนัง หรือการมารับสินค้าเพิ่มที่ทำเรือปีนัง จะช่วยให้มีปริมาณสินค้าขนส่งไปยังสุมาตราเหนือเพิ่มมากขึ้น ซึ่งช่วยให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนการขนส่งลดลง

2) การขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออกที่ยังท่าเรือปีนัง ผู้ประกอบการสามารถใช้ได้ทั้งการขนส่งทางทะเล โดยผ่านท่าเรือกันตัง และการขนส่งทางบก ซึ่งปีนังมีระยะทางใกล้ด่านพรมแดนไทย-มาเลเซียมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นจุดผ่านแดนวังประจัน จังหวัดสตูล จุดผ่านแดนสะเตา จุดผ่านแดนปาดังเซาร์ จุดผ่านแดนถาวรบ้านประกอบ จังหวัดสงขลา และจุดผ่านแดนเบตง จังหวัดยะลา หรือ

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : บทที่ 4

แม้กระทั่งด้านชายทะเลในจังหวัดตรัง และสตูล (ตารางที่ 4.3) หากเป็นการขนส่งทางถนนจะใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 4 ซึ่งสิ้นสุดที่ด่านพรมแดนสะเดาหลังจากนั้นใช้ทางด่วนพิเศษของประเทศมาเลเซียเพื่อเข้าสู่ท่าเรือปีนัง หรือหากเป็นทางรางจะขนส่งผ่านด่านพรมแดนปะดังเบซาร์ และไปสิ้นสุดที่สถานีบันตอร์เวิร์ธที่ทำเรือปีนัง

3) ด้านการท่องเที่ยวประเทศมาเลเซียมีเกาะลังกาวิ รัฐเคดาห์ซึ่งอยู่ใกล้กับจังหวัดสตูล ปัจจุบันมีเรือโดยสารให้บริการระหว่างท่าเรือท่ามะลิ และท่าเรือลังกาวิ จากลังกาวิมีเรือโดยสารท่องเที่ยวไปยังเกาะปีนัง ซึ่งมีเมืองยอร์จทาวน์ (George Town) ที่ได้รับการประกาศให้เป็นเมืองมรดกโลก ปัจจุบันแหล่งท่องเที่ยวทั้งสองแห่งสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติได้เป็นอย่างมาก ดังนั้น หากมีการเชื่อมเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวจากภาคใต้ตอนล่างฝั่งไทย ไปยังเกาะลังกาวิ-เกาะปีนัง และไปยังสุมาตราเหนือจะทำให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 4.3 ระยะทางทางถนนจากชายแดนไทย-มาเลเซียในภาคใต้ตอนล่างถึงท่าเรือปีนัง

หน่วย: กิโลเมตร

ชื่อจุดผ่านแดน	อำเภอ	จังหวัด	ระยะทาง
จุดผ่านแดนถาวรเบตง	เบตง	ยะลา	115
จุดผ่านแดนถาวรสะเดา	สะเดา	สงขลา	161
จุดผ่านแดนถาวรบ้านประกอบ	นาทวี	สงขลา	177
จุดผ่านแดนถาวรป่าดงเบซาร์	สะเดา	สงขลา	183
จุดผ่านแดนถาวรวังประจัน	ควนโดน	สตูล	210

ที่มา: วัดระยะทางจากโปรแกรม Google Map.

สรุป

โครงการค้าเชื่อมโยงแต่ละด้านถือว่ามีศักยภาพทั้งเชิงนโยบาย และเชิงพื้นที่ โดยพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเพื่อใช้เป็นช่องทางขนส่งสินค้า คือ จังหวัดตรัง เนื่องจากมีโครงการขนส่งพื้นที่แนวหลังครบทั้งระบบรางและถนน ส่วนจังหวัดสตูลมีความเหมาะสมในการพัฒนาให้เป็นช่องทางในการเชื่อมต่อการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม อุปสรรคสำคัญที่ทำให้ศักยภาพในแต่ละด้านไม่ได้รับการพัฒนาอย่างเต็มที่ คือ สินค้าและผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวที่ขนส่งระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับสุมาตราเหนือยังมีปริมาณน้อยมาก

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ภาคใต้ตอนล่างของไทยและเกาะสุมาตรานับได้ว่ามีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่สนับสนุนในการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ทั้งสอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการขนส่งทางทะเล เนื่องจากสุมาตรามีภูมิประเทศเป็นเกาะ นอกจากนี้โครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลังมีทั้งถนนและรถไฟ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาจากสถิติการนำเข้า-ส่งออกระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับอินโดนีเซียซึ่งรวมถึงการค้ากับเกาะสุมาตรา พบว่ายังมีปริมาณน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศอินโดนีเซีย (ตารางที่ 5.1) จึงทำให้โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีอยู่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ ข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อให้สามารถใช้โครงข่ายการค้าและคมนาคมให้ได้เต็มศักยภาพมีดังนี้

ตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบมูลค่าการค้าภาคใต้ตอนล่าง-อินโดนีเซียกับ
การค้าระหว่างประเทศไทย-อินโดนีเซีย

หน่วย: ล้านบาท

พ.ศ.	ไทย-อินโดนีเซีย	ภาคใต้ตอนล่าง-อินโดนีเซีย	
		มูลค่า	สัดส่วน (%)
2552	201,562.80	4,669.54	0.02
2553	277,933.68	15,274.23	0.05
2554	363,897.53	42,804.79	0.12
2555	357,438.07	6,088.40	0.02
2556	357,086.64	5,664.85	0.02

หมายเหตุ: ข้อมูลการค้าภาคใต้ตอนล่างกับอินโดนีเซียใช้สถิติการนำเข้า-ส่งออกของด่านศุลกากรกันตัง
ด่านศุลกากรสตูล ด่านศุลกากรสงขลา ด่านศุลกากรสะเตา และด่านศุลกากรปาดังเบซาร์
ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

5.1 การพัฒนาศักยภาพโครงข่ายด้านการค้า

สาเหตุสำคัญที่ทำให้การค้าระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับเกาะสุมาตราปริมาณน้อย คือภาคการผลิตส่วนใหญ่ของพื้นที่ทั้งสองเป็นภาคเกษตรกรรม อีกทั้งมีภูมิอากาศใกล้เคียงกันทำให้ผลผลิตทางการเกษตรที่คล้ายคลึงกันโดยเฉพาะอย่างยิ่งยางพารา ปาล์มน้ำมัน และข้าว ในขณะที่เดียวกันการผลิตภาคอุตสาหกรรมมีน้อย จึงเป็นผลให้ความต้องการสินค้าระหว่างกันนั้นมีน้อยมาก ประกอบกับแหล่งอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ของไทยอยู่บริเวณภาคกลางและภาคตะวันออกของประเทศ สินค้าอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ส่งออกไปยังอินโดนีเซียส่งผ่านท่าเรือหลักของประเทศ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ส่งผลให้ภาคใต้ตอนล่างและเกาะสุมาตราซึ่งแม้จะ

มีระยะทางใกล้เคียงกัน แต่กลับมีปริมาณการค้าน้อยมาก ดังจะเห็นได้จากตารางที่ 5.2 พบว่า ปี 2557 สัดส่วนจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดตรังและจังหวัดสตูลรวมกันมีเพียงร้อยละ 0.7 ของจำนวนโรงงานทั้งหมดและสัดส่วนเงินลงทุนประมาณร้อยละ 0.26 ของเงินลงทุนทั้งหมด ซึ่งเป็นสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับจำนวนโรงงานหรือเงินลงทุนของอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกและภาคกลางซึ่งเป็นพื้นที่แนวหลังของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

ตารางที่ 5.2 จำนวนโรงงานและเงินลงทุนในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย ปี 2557

พื้นที่	จำนวนโรงงาน (โรง)	สัดส่วนต่อทั้ง ประเทศ (ร้อยละ)	จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท)	สัดส่วนต่อทั้ง ประเทศ (ร้อยละ)
ตรังและสตูล	972	0.69	15,314.85	0.26
ภาคใต้ตอนล่าง	6,049	4.28	130,259.53	2.25
ภาคตะวันออก	10,537	7.46	1,894,716.10	37.59
ภาคกลาง	38,198	30.06	1,470,949.52	32.78

ที่มา: กลุ่มสถิติและเผยแพร่สารสนเทศอุตสาหกรรม ศูนย์สารสนเทศโรงงานอุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม ประมวลผลโดยคณะผู้วิจัย.

ในการพัฒนาให้ภาคใต้ตอนล่างมีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคอุตสาหกรรม ภาครัฐมีบทบาทสำคัญในการกระตุ้นการลงทุนในพื้นที่โดยเฉพาะพื้นที่แนวหลังของท่าเรือในจังหวัดตรังซึ่งมีศักยภาพในการขนส่งสินค้า จะสามารถช่วยให้ปริมาณการนำเข้า-ส่งออกของภาคใต้ตอนล่างเพิ่มสูงขึ้น อุตสาหกรรมที่รัฐควรส่งเสริมให้มีการลงทุนในพื้นที่จังหวัดตรังและจังหวัดสตูล หรือจังหวัดใกล้เคียงซึ่งเป็นพื้นที่แนวหลังของเรือในทั้งสองจังหวัด มีดังนี้

- **อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร**

เนื่องจากการใช้พื้นที่ของภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือส่วนใหญ่ใช้ในภาคเกษตรกรรม อีกทั้งผลผลิตทางการเกษตรมีความคล้ายคลึงกันโดยเฉพาะอย่างยิ่งยางพารา และปาล์มน้ำมัน จึงทำให้พื้นที่ทั้งสองแห่งสามารถเป็นแหล่งวัตถุดิบให้กับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องได้ ดังนั้นการส่งเสริมให้มีการลงทุนในโรงงานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรในพื้นที่จังหวัดตรัง จังหวัดสตูล หรือสุมาตราเหนือ จึงเป็นการนำวัตถุดิบที่มีอยู่ในพื้นที่มาสร้างมูลค่าเพิ่ม อีกทั้งก่อให้เกิดการใช้วัตถุดิบร่วมกันระหว่างภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือซึ่งจะนำไปสู่การสร้างโครงข่ายห่วงโซ่อุปทานการผลิตทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ ในอนาคต

- **อุตสาหกรรมอาหารฮาลาล**

ปัจจุบันอุปทานการผลิตฮาลาลในตลาดโลกนั้นยังไม่เพียงพอกับความต้องการ ประกอบกับในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง และเกาะสุมาตรา ประชากรส่วนใหญ่เป็นชาวมุสลิม ดังนั้นการสร้าง

อุตสาหกรรมอาหารฮาลาลในพื้นที่ จึงเป็นการนำศักยภาพด้านแรงงานที่มีอยู่ออกมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยผลิตภัณฑ์ที่ได้นอกจากกระจายในพื้นที่โครงข่ายแล้ว ยังสามารถกระจายไปยังประเทศมุสลิมที่สำคัญ ได้แก่ ประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศมุสลิมที่มีประชากรมากที่สุดในโลก รวมถึงประเทศมาเลเซีย ประเทศในเอเชียใต้ ได้แก่ อินเดีย บังกลาเทศ ปากีสถาน และประเทศในตะวันออกกลาง ทั้งนี้สิ่งที่ภาครัฐไทยควรดำเนินการเพื่อพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ คือ

- การพัฒนาท่าเรือในจังหวัดตรังให้สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ หรือพัฒนาท่าเรือเดิมที่มีอยู่ เช่น ท่าเรือกันตัง ให้มีพื้นที่หลังท่าและมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้มากยิ่งขึ้น อีกทั้งเชื่อมต่อรถไฟให้มาถึงท่าเรือ

- การรวมกลุ่มท่าเรือในตอนเหนือของช่องแคบมะละกา โดยสร้างความร่วมมือระหว่างไทย-อินโดนีเซีย เนื่องจากปัจจุบันเรือสินค้าจากจังหวัดตรังยังไม่มีการเดินทางไปยังเกาะสุมาตราโดยตรง จึงควรมีการเจรจากับอินโดนีเซีย แลกเปลี่ยนสินค้าอุปโภคบริโภคของไทย กับสินค้าทางการเกษตรที่ไทยไม่สามารถผลิตได้เพียงพอในบริเวณดังกล่าวกัน และจัดตารางเดินเรือโดยตรงระหว่างท่าเรือในจังหวัดตรังและท่าเรือในเกาะสุมาตรา โดยไม่เสียเวลาขนส่งสินค้าไปเปลี่ยนถ่ายเรือที่ท่าเรือปีนัง เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

5.2 การพัฒนาศักยภาพโครงข่ายด้านการท่องเที่ยว

จากตารางที่ 5.3 จะเห็นได้ว่าการขยายตัวของนักท่องเที่ยวทั้งจังหวัดตรังและสตูล ภาคใต้ตอนล่างและสุมาตราเหนือมีแนวโน้มที่ลดลง ในปี 2557 ลดลงจากปี 2556 เหลือเพียงร้อยละ 6.65, 11.61 และ 13.17 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.3 อัตราการขยายตัวของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ที่ศึกษา พ.ศ. 2553–2557

หน่วย: ร้อยละ

จังหวัด	2553	2554	2555	2556	2557
ตรังและสตูล	20.21	-5.58	25.61	11.07	6.65
ภาคใต้ตอนล่าง	13.61	13.92	11.18	27.14	11.61
สุมาตราเหนือ	-74.87	27.40	40.66	24.49	13.17

ที่มา: ประมวลผลโดยคณะผู้วิจัยจาก 1) กรมการท่องเที่ยว. ระบบฐานข้อมูลการท่องเที่ยว [สายตรง].

แหล่งที่มา: <http://61.19.236.136:8090/dotr/statistic.php> [31 ตุลาคม 2558] และ 2) BPS-Statistics Indonesia. Tourism [Online]. Available from: <http://www.bps.go.id/Subjek/view/id/16#subjekViewTab3|accordion-daftar-subjek2> [4 November 2015].

เพื่อเป็นการดึงดูดความสนใจจากนักท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้น นอกจากการประชาสัมพันธ์แล้ว รัฐบาลควรผลักดันให้ภาคเอกชนทั้งสองพื้นที่ ตลอดจนรัฐปีนัง รัฐเคดาห์ ของมาเลเซีย ในการ

ร่วมมือกันพัฒนาให้เกิดโครงการท่องเที่ยวในทั้งสามประเทศ ทั้งนี้ด้วยลักษณะกายภาพของภาคใต้ตอนล่าง และสุมาตราเหนือ ก่อให้เกิดภูมิประเทศที่งดงาม เป็นแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นที่นิยมนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งหากรวมไปถึงชายฝั่งด้านตะวันตกของมาเลเซียแล้ว มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญหลายแห่ง ดังนี้

- อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เน้นวิถีชีวิตชุมชน แหล่งซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค สถานบันเทิง เมืองการศึกษาและศูนย์กลางภาคใต้ตอนล่าง
- จังหวัดสตูล เน้นธรรมชาติ ทะเล ป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์ และสามารถเข้าถึงได้ง่าย
- เกาะลังกาวิ เน้นการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ กิจกรรมทางทะเล
- เกาะปีนัง เน้นมรดกทางวัฒนธรรม สถาปัตยกรรม ศาสนสถานสำคัญ
- เกาะสุมาตรา เน้นธรรมชาติ วิถีชีวิตชุมชน วัฒนธรรม การผจญภัย

เนื่องจากแต่ละพื้นที่ไม่ห่างกันมากนัก อีกทั้งมีจุดเน้นที่ขายนักท่องเที่ยวแตกต่างกันไป หากมีการเดินทางเชื่อมระหว่างเมืองที่สะดวกสบาย รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพจะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวที่เที่ยวบริเวณดังกล่าวไปยังบริเวณข้างเคียงได้ โดยเฉพาะเมืองจอร์จทาวน์ รัฐปีนัง ซึ่งจัดเป็นมรดกโลกขององค์การยูเนสโก และมีนักท่องเที่ยวมากอยู่แล้ว แต่ก็มีส่วนน้อยที่เดินทางต่อมายังภาคใต้ตอนล่างหรือเกาะสุมาตรา การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวร่วมกันเพื่อให้เกิดโครงการท่องเที่ยวในทั้งสามประเทศนั้นสามารถทำได้โดย

- การเพิ่มเที่ยวบินโดยตรงระหว่างหาดใหญ่-เมดาน
- การเพิ่มตารางเรือโดยสารระหว่างท่ามะลิ้ง-เกาะหลีเป๊ะ-ลังกาวิ-ปีนัง
- ขุดลอกร่องน้ำท่าเรือท่ามะลิ้งให้สามารถรองรับเรือสำราญ (Yacht) ขนาดใหญ่ ตามแผนการก่อสร้างท่าเรือที่ได้ออกแบบไว้ เพื่อให้สามารถรองรับเรือที่เดินทางระหว่าง 3 ประเทศได้

นอกจากนี้จากการเก็บข้อมูลภาคสนามพบว่าปัจจัยที่ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวน้อยลงส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ที่พัก ร้านอาหาร ระบบขนส่ง ยังไม่เพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสุมาตราเหนือ แม้จะมีเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยวแต่อยู่ในสภาพขาดการบำรุงรักษา นับเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเดินทางท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น ระหว่างเมืองเมดานกับสนามบินนานาชาติกัวลันนามู แม้จะมีระบบขนส่งที่สะดวก แต่ถนนที่เชื่อมระหว่างตัวเมืองเมดานและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น ปากปล่องภูเขาไฟในเมือง Berastagi เกาะซามัวเซอร์ทะเลสาบโทบา ยังมีสภาพไม่ดีเท่าที่ควร ดังนั้นรัฐบาลทั้งสามประเทศควรมีนโยบายร่วมกันเพื่อส่งเสริมการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวควบคู่กับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกไปพร้อม ๆ กัน

5.3 การนำงานวิจัยไปใช้ประโยชน์

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างภาคใต้ตอนล่างกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียสามารถนำผลการศึกษาไปใช้ประโยชน์ดังนี้

- ภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องกับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น IMT-GT สามารถนำผลการวิจัยไปใช้ประกอบการวางนโยบายเพื่อพัฒนาโครงข่ายให้มีประสิทธิภาพ
- หน่วยงานระดับจังหวัด สามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์จังหวัดในด้านขนส่งระหว่างในพื้นที่กับสุมาตราเหนือให้เป็นรูปธรรม
- ผู้ให้บริการขนส่ง สามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการวางแผนกลยุทธ์ในการบริหารการขนส่งสินค้าเพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า
- ผู้ประกอบการค้า สามารถนำผลวิจัยไปใช้ประกอบการวางแผนการลงทุนภาคการผลิต โดยเฉพาะการคัดเลือกพื้นที่ในการลงทุนและสินค้าที่จะผลิตอันจะนำไปสู่โอกาสเพิ่มขึ้น

5.4 งานศึกษาในอนาคต

การศึกษาโครงข่ายการเชื่อมโยงระหว่างภาคใต้ด้านชายฝั่งอันดามันของไทยกับภาคเหนือของเกาะสุมาตรา ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่กำหนดไว้ในแผนงาน IMT-GT ได้แก่ ระนอง-ภูเก็ต-อาเจะห์ ทั้งนี้เนื่องจากเขตปกครองพิเศษอาเจะห์อยู่ใกล้กับประเทศไทย และมีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นโอกาสที่จะทำให้การค้าระหว่างไทยจึงมีแนวโน้มสูง

การศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : รายงานอ้างอิง

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

สุมาลี สุขदानนท์และคณะ. วิเคราะห์ผลกระทบวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีต่อการค้าและการขนส่งในสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ: กรณีไทย-มาเลเซีย. กรุงเทพฯ ฯ : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

ภาษาอังกฤษ

Asian Develop Bank. Expanding Horizons: A Study on the Development of the Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT) Economic Corridors. Asian Develop Bank. September 2007

IMT-GT Secretariat and Asian Development Bank, IMT-GT Building a Dynamic future a Roadmap for Development 2007-2011. The Asian Development Bank for the IMT-GT Secretariat, 2007.

Paramasivam Eswaran. Maritime Sector Study of IMT-GT. Enhancement of Subregional Cooperation in BIMP-EAGA and IMT-GT, June 2008.

Ruth Banomyong. Logistics Development Study of the Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT). Centre for Logistics Research Faculty of Commerce & Accountancy Thammasat University, April 2008.

เว็บไซต์

กรมการท่องเที่ยว. ระบบฐานข้อมูลการท่องเที่ยว [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://61.19.236.136:8090/dotr/statistic.php> [31 ตุลาคม 2558].

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัด อนุกรมปัจจุบันแบบปริมาณลูกโซ่ อ้างอิงปี พ.ศ. 2545 [สายตรง]. ส่วนงานผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคและจังหวัด, แหล่งที่มา: http://www.nesdb.go.th/Portals/0/eco_datas/account/gpp/2013/GPP1995-2013.xls [31 ตุลาคม 2558].

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย(IMT-GT : Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle) [สายตรง]. Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT -GT), แหล่งที่มา: <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=384> [31 ตุลาคม 2558].

สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร. การสำรวจภาวะการทำงานของประชากร [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://service.nso.go.th/nso/nsopublish/BaseStat/basestat.html> [8 พฤศจิกายน 2558].

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. ข้อมูลเศรษฐกิจการเกษตร [สายตรง]. แหล่งที่มา: http://www.oae.go.th/ewt_news.php?nid=13577 [31 ตุลาคม 2558].

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. เนื้อที่ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร รายจังหวัด ปีพ.ศ. 2556 [สายตรง]. แหล่งที่มา: http://www.oae.go.th/download/use_soilNew/soiNew/landused2556.html [31 ตุลาคม 2558].

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : รายงานอ้างอิง

Bank Indonesia. The Regional Economic Financial Statistics [Online]. Available from:

<http://www.bi.go.id/en/statistik/sekda/Default.aspx> [21 October 2015].

BPS-Statistics Indonesia, Statistic Indonesia [Online]. Available from: <http://www.bps.go.id/> [24 October 2015].

IMT-GT. IMT-GT Implementation Blueprint 2012-2016 [Online]. Available from:

http://imtgt.org/Documents/IMT-GT_PROJECT_MANUAL.pdf [10 June 2015].

IMT-GT. IMT-GT Project Manual [Online]. Available from: [http://imtgt.org/Documents/IMT-](http://imtgt.org/Documents/IMT-GT_Implementation_Blueprint_2012-2016.pdf)

[GT_Implementation_Blueprint_2012-2016.pdf](http://imtgt.org/Documents/IMT-GT_Implementation_Blueprint_2012-2016.pdf) [10 June 2015].

Joint Business Council. The 27th Joint Business Council Meeting 27th-28th May 2009 [Online]. Available from:

<http://www.imtgt.org/Documents/Events/27th%20JBC%20Full%20Proceedings%20Report.pdf>
[10 June 2015].

Joint Business Council. The 26th Joint Business Council Meeting 4th-5th December 2008 [Online].

Available from: <http://www.imtgt.org/Documents/Events/26th-JBC-Meeting-Full-Proceedings-Report.pdf>
[10 June 2015].

Joint Business Council. The 22th Joint Business Council Meeting 13th-15th February 2007 [Online].

Available from: <http://www.imtgt.org/Documents/Events/22nd-JBC-Meeting.pdf> [10 June 2015].

Joint Business Council. The 14th Joint Business Council Meeting 17th July 2007 [Online]. Available from:

<http://www.imtgt.org/Documents/Events/22nd-JBC-Meeting.pdf>. [10 June 2015].

Center for IMT-GT Subregional Corporation (CIMT), CIMT Newsletter December 2014 [Online]. Available

from: <http://www.imtgt.org/images/CIMT%20NEWSLETTER%20-%20December%202014.pdf>
[10 June 2015].

Center for IMT-GT Subregional Corporation (CIMT), CIMT Newsletter January 2011 [Online]. Available

from: http://www.imtgt.org/CIMT_bulletin_issue01_vol02.pdf [10 June 2015].

Center for IMT-GT Subregional Corporation (CIMT), CIMT Newsletter January 2010 [Online]. Available

from: http://www.imtgt.org/bulletin/cimt_bulletin_v01_01.htm [10 June 2015].

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 1

ภาคผนวก 1
แหล่งที่มาของข้อมูล

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 1

แหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลปฐมภูมิ เป็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับโครงการค้าการขนส่งภาคใต้ตอนล่าง-สุมาตราเหนือ ประกอบด้วย ศุลกากร องค์กรท้องถิ่น และภาคเอกชน ได้แก่ หอการค้าจังหวัด สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว และผู้ประกอบการขนส่ง รวมถึงข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนามทั้งภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยไทยและสุมาตราเหนือ ประเทศอินโดนีเซีย (รายละเอียดดังตารางที่ 1) สำหรับข้อมูลส่วนที่ 2 ข้อมูลทุติยภูมิ ซึ่งรวบรวมจากฐานข้อมูลต่างๆ ที่เป็นที่ยอมรับทั้งของไทยและต่างประเทศ เช่น สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ เป็นต้น (รายละเอียดดังตารางที่ 2)

ตารางที่ 1 ข้อมูลปฐมภูมิ : รายชื่อหน่วยงานและผู้ให้สัมภาษณ์

ลำดับ	ประเภทหน่วยงาน	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	วัน เดือน ปี	เวลา	สถานที่สัมภาษณ์
1	องค์กรท้องถิ่น	คุณสมชาย สุธรรม	ผู้อำนวยการกองช่าง องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง	21 พฤษภาคม 2558	10.00 – 11.00	ท่าเรือนาเกลือ หมู่ที่ 2 ตำบลนาเกลือ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง
2	องค์กรท้องถิ่น	คุณสรนนท์ วิโรจน์มนตรี	นายกเทศมนตรีเมืองกันตัง	21 พฤษภาคม 2558	10.00 – 11.00	เทศบาลเมืองกันตัง 175 ถนนตรังคภูมิ ตำบลกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง
3	หอการค้า	คุณภราดร นุชิตศิริภัทรา คุณณัฐพล ชาวชื่นสุข	รองประธานหอการค้าจังหวัดตรัง เลขาธิการหอการค้าจังหวัดตรัง	21 พฤษภาคม 2558	13.00 – 14.00	หอการค้าจังหวัดตรัง 188 ถนนกันตัง ตำบลทับเที่ยง อำเภอเมือง จังหวัดตรัง
4	หอการค้า	คุณรุ่งรัตน์ ชัยจีระธิกุล	รองประธานหอการค้าจังหวัดสงขลา ฝ่ายโลจิสติกส์	21 พฤษภาคม 2558	16.30–17.30	หอการค้าจังหวัดสงขลา 29 ถนนโชติวิทยะกุล 4 อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา
5	สมาคมธุรกิจ	คุณสามารถ เจริญฤทธิ์	นายกสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล	22 พฤษภาคม 2558	08.00 – 09.00	โรงแรม ซากูระ แกรนด์ วิลล์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา
6	หอการค้า	คุณวิหชัย อรุณอร่ามศักดิ์	ประธานหอการค้าจังหวัดสตูล	22 พฤษภาคม 2558	11.00 – 12.00	หอการค้าจังหวัดสตูล 45/14 ถนนสตูลธานี ตำบลพิมาน อำเภอเมือง จังหวัดสตูล
7	ผู้ประกอบการท่องเที่ยว	คุณพรพิศ เสงแก้ว	ผู้จัดการ บริษัทอนันดาแมนบิสเนส	22 พฤษภาคม 2558	12.00 – 13.00	ท่าเรือท่ามะลิ ตำบลท่ามะลิ อำเภอเมือง จังหวัดสตูล
8	ส่วนบุคคล	Mr. Reynaldo Siahaan	อดีตนักศึกษาอินโดนีเซียในประเทศไทย	26 พฤษภาคม 2558	17.00 – 18.00	ร้านข้างเฟือก Lotte Mall เมือง Medan
9	ด้านตุลาการ	คุณชนุตร์ ศิระสาคร	นายด้านตุลาการกันตัง	11 พฤศจิกายน 2558	10.30 – 11.30	ที่ทำการด้านตุลาการกันตัง
10	ด้านตุลาการ	คุณสมชัย เศรษฐวัฒน์กุล คุณณรงค์ วงษ์อินทร์แดง	นายด้านตุลาการสตูล ผู้ช่วยนายด้านตุลาการสตูล	11 พฤศจิกายน 2558	15.30 – 16.30	ที่ทำการด้านตุลาการสตูล

ตารางที่ 2 ข้อมูลทุติยภูมิ : ฐานข้อมูลและรายละเอียดข้อมูลทุติยภูมิที่ใช้ในการศึกษา

ลำดับ	ประเภทข้อมูล	ชื่อฐานข้อมูล	ชื่อข้อมูล	รายละเอียดข้อมูล
1. ภาคใต้ตอนล่าง ประเทศไทย				
1.1	ข้อมูลสถิติ	สำนักงานเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สถิติผลผลิตมวลรวมภาคและจังหวัด	สถิติผลผลิตมวลรวมรายจังหวัดในประเทศไทย
1.2	ข้อมูลสถิติ	กรมการท่องเที่ยว	ระบบฐานข้อมูลการท่องเที่ยว	สถิติจำนวนนักท่องเที่ยวแยกตามประเภทนักท่องเที่ยว และรายได้จากการท่องเที่ยวแต่ละจังหวัด
1.3	ข้อมูลสถิติ	สำนักงานสถิติแห่งชาติ	สถิติประชากร และแรงงาน	สถิติประชากร จำนวนกำลังแรงงานในแต่ละจังหวัด
1.4	ข้อมูลสถิติ	สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร	สถิติการเกษตร	สถิติผลผลิตทางการเกษตรและพื้นที่การใช้ประโยชน์ในแต่ละจังหวัด
1.5	ข้อมูลสถิติ	กรมโรงงานอุตสาหกรรม	สารสนเทศอุตสาหกรรม	สถิติจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม จำนวนแรงงาน และเงินลงทุน
1.5	ข้อมูลสถิติ	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	สถิติข้อมูลการนำเข้าส่งออกสินค้า	สถิติมูลค่าการค้า ปริมาณและประเภทสินค้าตามด่านศุลกากร
2. สุมาตราเหนือ ประเทศอินโดนีเซีย				
2.1	สถิติผลผลิตมวลรวม	BPS-Statistics Indonesia	Gross Regional Domestic Product	สถิติผลผลิตมวลรวม
2.2	สถิตินักท่องเที่ยว	BPS-Statistics Indonesia	Tourism	สถิติจำนวนนักท่องเที่ยวแยกตามประเภทนักท่องเที่ยว และรายได้จากการท่องเที่ยว
2.3	สถิติประชากร	BPS-Statistics Indonesia	Population	สถิติประชากร จำนวนกำลังแรงงานในแต่ละจังหวัด
2.4	สถิติการเกษตร	BPS-Statistics Indonesia	Agriculture	สถิติผลผลิตทางการเกษตรและพื้นที่การใช้ประโยชน์
2.5	สถิติการค้า	BPS-Statistics Indonesia	International Trade	สถิติมูลค่าการค้า ปริมาณและประเภทสินค้า

การศึกษาโครงการการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย
เพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 2

ภาคผนวก 2
สถิติการค้าระหว่างภาคใต้ตอนล่าง–อินโดนีเซีย

สถิติการค้าระหว่างภาคใต้ตอนล่าง–อินโดนีเซีย

สถิติการค้าระหว่างภาคใต้ตอนล่างของไทยกับอินโดนีเซียซึ่งมีมูลค่าการค้ากับเกาะสุมาตรารวมอยู่ด้วยนั้น รวบรวมจากมูลค่าการนำเข้า–ส่งออกที่ผ่านด่านศุลกากรในภาคใต้ตอนล่างซึ่งประกอบด้วยด่านทะเล 3 ด่าน ได้แก่ ด่านศุลกากรกันตัง ด่านศุลกากรสตูล และด่านศุลกากรสงขลา การค้าผ่านด่านศุลกากรเหล่านี้เป็นการค้าที่ขนส่งทางทะเลโดยตรงจากภาคใต้ตอนล่างของไทยไปยังประเทศอินโดนีเซีย และด่านบก 2 ด่าน คือ ด่านศุลกากรสะเตา และด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ซึ่งอยู่ในอำเภอสะเตา จังหวัดสงขลา การค้าผ่านด่านบกเป็นการขนส่งโดยทางถนน และรถไฟ (เฉพาะที่ผ่านด่านศุลกากรปาดังเบซาร์) ไปยังท่าเรือปีนังในประเทศมาเลเซียเพื่อขนส่งโดยทางเรือต่อไปยังอินโดนีเซีย

ตารางที่ 1–2 เป็นสถิติมูลค่าการนำเข้า–ส่งออกจำแนกตามด่านศุลกากร ส่วนตารางที่ 3–12 เป็นสถิติสินค้ามีมูลค่านำเข้า–ส่งออกสูงสุด 5 อันดับแรกของแต่ละด่านศุลกากร

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย
เพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 2

ตารางที่ 1 มูลค่าส่งออกไปยังประเทศอินโดนีเซีย จำแนกด้านศุลกากร พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

ด้านศุลกากร	2552	2553	2554	2555	2556
สงขลา	478,335,810	480,304,192	4,811,475,083	653,479,461	857,102,626
สะเตา	68,021,691	139,860,900	173,337,563	103,508,103	112,532,206
ปาดังเบซาร์	355,256,301	425,491,988	1,439,249,077	1,018,730,239	458,387,756
กันตัง	189,991,628	107,542,242	125,888,737	163,836,913	205,989,364
สตูล	116,805,043	85,723,912	36,726,959	2,031,469	21,928,439
รวม	1,208,410,473	1,238,923,234	6,586,677,419	1,941,586,185	1,655,940,391

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 2 มูลค่านำเข้าจากประเทศอินโดนีเซีย จำแนกด้านศุลกากร พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

ด้านศุลกากร	2552	2553	2554	2555	2556
สงขลา	2,013,489,247	12,438,023,475	34,411,812,671	2,585,916,215	2,834,189,324
สะเตา	384,644,971	621,715,889	55,878,739	6,473,451	56,905,075
ปาดังเบซาร์	3,526,545	75,693,661	119,632,959	61,339,834	17,220,110
กันตัง	1,040,504,237	871,643,109	1,579,155,836	1,458,044,154	1,086,647,426
สตูล	18,969,002	27,206,221	51,633,794	35,041,812	13,950,778
รวม	3,461,134,002	14,034,282,355	36,218,113,999	4,146,815,466	4,008,912,713

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

การศึกษาโครงการค่าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย
เพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 2

ตารางที่ 3 สินค้าส่งออกมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรกไปยังอินโดนีเซีย : ด้านศุลกากรสงขลา พ.ศ. 2552-2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
เรือ/สิ่งก่อสร้างลอยน้ำ	221,510,493	255,562,065	4,303,637,162	98,540,800	1,113,071
ไม้/ของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	171,820,667	31,877,734	212,868,219	311,052,124	-
ปลา สัตว์น้ำจำพวก ครัสตาเซีย โมลลัสก์/สัตว์น้ำที่ไม่มีกระดูกสัน หลัง	41,716,887	-	-	3,498,553	-
ของปรุงแต่งจากเนื้อสัตว์ ปลา หรือสัตว์น้ำจำพวกครัสตาเซีย โมล ลัสก์	19,045,468	21,447,077	6,379,130	31,717,984	18,457,702
เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล	11,142,215	66,777,060	76,792,760	87,712,475	76,111,418
อื่นๆ	13,100,080	104,640,256	211,797,812	120,957,525	761,420,435
รวม	465,235,730	375,663,936	4,599,677,271	532,521,936	95,682,191

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 4 สินค้านำเข้ามูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรกจากอินโดนีเซีย : ด้านศุลกากรสงขลา พ.ศ. 2552-2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
ปลา สัตว์น้ำจำพวก ครัสตา เซีย โมลลัสก์/สัตว์น้ำที่ไม่มี กระดูกสันหลัง	1,073,093,551	-	-	573,672,134	838,951,345
เรือ/สิ่งก่อสร้างลอยน้ำ	496,304,116	24,393,942	24,847,943,844	109,380,288	321,763,479
ดีบุก/ของทำด้วยดีบุก	166,761,003	1,277,471,397	3,143,984,123	1,169,506,876	994,435,228
ของปรุงแต่งจากเนื้อสัตว์ ปลา หรือสัตว์น้ำจำพวก ครัสตาเซีย โมลลัสก์	103,885,350	150,250,007	186,235,758	206,573,137	404,461,017
เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล	96,295,012	67,935,165	415,632,005	13,075,969	2,625,473
อื่นๆ	77,150,215	10,917,972,964	5,818,016,941	513,707,811	271,952,782
รวม	1,936,339,032	1,520,050,511	28,593,795,730	2,072,208,404	2,562,236,542

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย
เพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 2

ตารางที่ 5 สินค้าส่งออกมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรกไปยังอินโดนีเซีย : ด้านศุลกากรสะเดา พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
ของทำด้วยเหล็ก/เหล็กกล้า	36,690,114	1,135,493	127,846	1,262,493	1,611,599
เมล็ดพืช/ผลไม้ที่มีน้ำมัน เมล็ด ธัญพืชฟาง/หญ้าแห้งที่ใช้เป็น อาหารสัตว์	10,540,206	8,925,429	14,519,067	3,103,499	-
เครื่องจักรไฟฟ้า/เครื่องอุปกรณ์ ไฟฟ้า	8,289,152	17,266,605	20,719,974	24,618,932	34,555,404
ธัญพืช	6,780,580	31,648,330	21,094,431	29,550,950	21,518,109
ไม้ของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	4,221,088	65,597,220	52,872,712	34,513,142	7,478,840
อื่นๆ	1,500,551	15,287,823	64,003,533	10,459,087	47,368,254
รวม	66,521,140	124,573,077	109,334,030	93,049,016	65,163,952

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 6 สินค้านำเข้ามูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรกจากอินโดนีเซีย : ด้านศุลกากรสะเดา พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
กาแฟ ชา ชามาเต้ และเครื่องเทศ	194,562,889	-	-	-	-
พืชผักรวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่ บริโภคได้	179,651,560	-	-	-	-
เมล็ดพืชและผลไม้ ที่มีน้ำมัน เมล็ด ธัญพืช ฟาง/หญ้าแห้งที่ใช้เป็น อาหารสัตว์	4,453,273	85,314,857	18,847,183	208,471	595,019
ของทำด้วยสิ่งทอที่จัดทำแล้วอื่นๆ เสื้อผ้าที่ใช้แล้วและของที่ใช้แล้วทำ ด้วยสิ่งทอผ้ารีวิ	3,344,596	-	-	1,051	-
เฟอร์นิเจอร์ เครื่องประทีปโคมไฟ เครื่องหมายที่มีแสงสว่าง อาคาร สำเร็จรูป	1,613,390	3,059,797	-	751,748	-
อื่นๆ	1,019,263	533,341,235	37,031,556	5,512,181	56,310,056
รวม	383,625,708	88,374,654	18,847,183	961,270	595,019

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย
เพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 2

ตารางที่ 7 สินค้าส่งออกมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรกไปยัง : ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
ไม้ และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	191,083,528	77,614,504	272,712,221	297,327,548	70,003,585
ยางและของทำด้วยยาง	108,559,892	293,537,462	573,142,266	586,829,585	321,493,998
เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล	38,574,762	31,488,280	32,798,122	28,489,522	24,560,626
เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุ จำพวกพลาสติก ปูนขาว และ ซีเมนต์	12,671,162	15,677,783	8,770,578	46,803,737	33,458,713
ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	2,990,863	-	-	-	-
อื่นๆ	1,376,094	7,173,959	551,825,890	59,279,847	8,870,834
รวม	353,880,207	418,318,029	887,423,187	959,450,392	449,516,922

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 8 สินค้านำเข้ามูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรกจากอินโดนีเซีย : ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก	-	68,482,331	116,727,672	61,339,834	17,220,110
ยางและของทำด้วยยาง	3,451,406	4,690,619	-	-	-
อุปกรณ์และเครื่องอุปกรณ์ที่ใช้ในทาง ทัศนศาสตร์	-	2,520,711	2,905,287	-	-
เมล็ดพืชและผลไม้ ที่มีน้ำมัน เมล็ด ธัญพืช ฟาง/หญ้าแห้งที่ใช้เป็นอาหาร สัตว์	75,139	-	-	-	-
อื่นๆ	-	-	-	-	-
รวม	3,526,545	75,693,661	119,632,959	61,339,834	17,220,110

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย
เพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 2

ตารางที่ 9 สินค้าส่งออกมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรกไปยัง : ด้านศุลกากรกันตั้ง พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
เกลือ กำมะถัน ดินหิน วัตถุ จำพวกพลาสติก ปูนขาว/ ซีเมนต์	189,991,628	107,342,242	125,888,737	162,968,303	188,844,353
เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล	-	200,000	-	-	-
พืชผักรวมทั้งราก/หัวบาง ชนิดที่บริโภคได้	-	-	-	798,981	-
ผลไม้/ลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้จำพวกส้มหรือ เปลือกแดง	-	-	-	69,629	-
ยาง/ของทำด้วยยาง	-	-	-	-	17,025,011
อื่นๆ	-	-	-	-	120,000
รวม	189,991,628	107,542,242	125,888,737	163,836,913	205,869,364

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 10 สินค้านำเข้ามูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรกจากอินโดนีเซีย : ด้านศุลกากรกันตั้ง พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่ สารปิโตรมินัส ไช ที่ได้จากแร่	1,040,504,237	871,643,109	1,578,481,625	1,449,256,583	1,086,456,976
ดีบุก/ของทำด้วยดีบุก	-	-	655,406	-	-
อะลูมิเนียม/ของทำด้วย อะลูมิเนียม	-	-	18,805	-	-
ปุ๋ย	-	-	-	8,707,104	-
ผลไม้/ลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้จำพวกส้ม หรือเปลือกแดง	-	-	-	80,467	190,450
อื่นๆ	-	-	-	-	-
รวม	1,040,504,237	871,643,109	1,579,155,836	1,458,044,154	1,086,647,426

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย
เพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 2

ตารางที่ 11 สินค้าส่งออกมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรกไปยังอินโดนีเซีย : ด้านศุลกากรสตูล พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
ปลา สัตว์น้ำจำพวกครัสตาเซีย โมลลัสก์ และสัตว์น้ำที่ไม่มีกระดูกสันหลังอื่นๆ	60,282,791	-	-	-	87,200.00
เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่ สารปิโตรมีนัส ไบที่ได้จากแร่	26,752,721	-	7,820,445	-	-
แวตดิ่ง สักหลาดและผ้าไม่ทอ ด้ายชนิดพิเศษ	14,033,580	25,226,086	4,240,878	-	-
พืชผักรวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่บริโภคได้	13,089,396	-	-	-	19,880,181
ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	902,979	748,422.00	469,780.00	263,484.00	-
อื่นๆ	1,743,576	59,749,404	24,195,856	1,767,985	1,961,058
รวม	115,061,467	25,974,508	12,531,103	263,484	19,967,381

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 12 สินค้านำเข้ามูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรกจากอินโดนีเซีย : ด้านศุลกากรสตูล พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
ของปรุงแต่งจากเนื้อสัตว์ ปลา หรือสัตว์น้ำจำพวกครัสตาเซีย โมลลัสก์	17,183,672	23,349,345	46,165,486	31,213,314	10,851,149
ปลา สัตว์น้ำจำพวก ครัสตาเซีย โมลลัสก์ และสัตว์น้ำที่ไม่มีกระดูกสันหลังอื่นๆ	1,185,557	-	-	3,020,921	2,515,957
เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์	492,045	1,223,649	-	259,140	-
วัตถุดิบพืชที่ใช้ถักสาน ผลิตผลจากพืชที่ไม่ได้ระบุหรือรวมไว้ในที่อื่น	107,728	361,116	557,934	548,437	436,992
ไม้ และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	-	-	-	-	112,823
อื่นๆ	-	2,272,111	4,910,374	-	33,857
รวม	18,969,002	24,934,110	46,723,420	35,041,812	13,916,921

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3



องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง : หน้า 69



เทศบาลเมืองกันตัง : หน้า 70



หอการค้าจังหวัดตรัง : หน้า 73



หอการค้าจังหวัดสงขลา : หน้า 75



สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล : หน้า 77



หอการค้าจังหวัดสตูล : หน้า 79

ภาคผนวก 3

ข้อมูลสัมภาษณ์

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3



บริษัท อันทามันบิสเนส จำกัด : หน้า 80



นักศึกษาอินโดนีเซีย : หน้า 82



ด้านศุลกากรกันตัง : หน้า 83



ด้านศุลกากรสตูล : หน้า 85

ภาคผนวก 3

ข้อมูลสัมภาษณ์

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

ข้อมูลทั่วไปของท่าเรือนาเกลือ

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

การบริหารท่าเรือ

เนื่องจากท่าเรือนาเกลือดำเนินการก่อสร้างโดยใช้งบประมาณแผ่นดิน ดังนั้นเมื่อก่อสร้างเสร็จต้องดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับกรมธนารักษ์ แต่เนื่องจากก่อสร้างบนพื้นที่ที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรังเป็นเจ้าของ ปัจจุบันอยู่ในระหว่างขั้นตอนพิจารณาส่วนแบ่งรายได้ระหว่าง องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรังและกรมธนารักษ์ เมื่อได้ข้อยุติจะสามารถดำเนินการหาผู้ประกอบการท่าเรือต่อไป

ประเภทสินค้าและปริมาณสินค้า

สินค้าที่คาดว่าจะขนส่งผ่านท่าเรือในระยะแรกเป็นสินค้าประเภทเทกอง สินค้านำเข้าที่สำคัญ คือ ถ่านหิน สินค้าขาออกที่สำคัญคือ ยิปซัม

ปัญหาอุปสรรค และแนวทางการพัฒนา

ปัจจุบันน้ำประปายังเข้าไม่ถึงบริเวณท่าเรือ แต่มีการขุดบ่อน้ำเพื่อกักเก็บน้ำฝนเอาไว้ใช้ แนวทางการพัฒนาในอนาคตซึ่งคาดว่าจะมีสินค้าตู้ผ่านท่าเรือ องค์การบริหารส่วนจังหวัดจึงได้เตรียมพื้นที่เพื่อพัฒนาท่าเรือให้สามารถรองรับสินค้าตู้ได้ในระยะต่อไป

การเชื่อมโยง IMT-GT

สำหรับการขนส่งทางเรื่อนั้น ไม่มีการเชื่อมโยงโดยตรงกับเกาะสุมาตรา ยังมีความจำเป็นต้องขนส่งผ่านท่าเรือปีนัง

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

ข้อมูลทั่วไปของท่าเรือกันตัง

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

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

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

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

การบริหารท่าเรือ

ที่ผ่านมาเทศบาลยังไม่ได้แยกงานท่าเทียบเรือเป็นเอกเทศ และมอบให้กองคลังเป็นผู้บริหารกิจการท่าเรือ รายได้ส่วนใหญ่ได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือ และรายได้อื่นๆ เข้าเป็นผลประโยชน์รายได้ของเทศบาลทั้งหมด และในส่วนของรายจ่ายเทศบาล ได้ตั้งงบประมาณไว้ในส่วนของกองคลัง เพื่อใช้จ่ายเป็นค่าตอบแทนใช้สอยและวัสดุ พร้อมมอบลงทุนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง เพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือให้มีสภาพที่ดีและใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ในส่วนของสะพานท่าเทียบเรือกันตังส่วนขยาย ในระหว่างการก่อสร้างกรมธนารักษ์และการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่ที่ท่าเรือตั้งอยู่ รวมทั้งกรมเจ้าท่าซึ่งผู้เป็นก่อสร้างท่าเรือได้จัดประชุมเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับการเช่าที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ

การบริหารท่าเทียบเรือกันตัง ผลการประชุม คือ ให้เทศบาลเมืองกันตัง เป็นผู้บริหารท่าเทียบเรือ และมีรายละเอียดอื่น ๆ ดังนี้

1) กระทรวงการคลัง เป็นผู้ทำสัญญาเช่าที่ดินโดยตรงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้ผู้บริหารท่าเรือจ่ายค่าเช่าและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย แทนกระทรวงการคลัง

2) กระทรวงการคลัง ให้เทศบาลเมืองกันตังเป็นผู้บริหารท่าเรือ และเป็นผู้ทำสัญญาเช่าท่าเรือกับกระทรวงการคลัง

3) เทศบาลเมืองกันตังซึ่งเป็นผู้บริหารท่าเรือ ในฐานะผู้เช่า ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังนี้

1. ชำระค่าเช่าอาคารเป็นรายเดือน

2. ชำระค่าธรรมเนียมการเช่าที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยแทนกระทรวงการคลัง

3. ประกันวินาศภัยอาคารที่เช่าในราคาไม่ต่ำกว่าราคาทุนก่อสร้างกับบริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด

ประเภทสินค้าและปริมาณสินค้า

สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือมีทั้งสินค้าหีบห่อ และสินค้าตู้ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาออก

1) สินค้าขาเข้า ได้แก่ ถ่านหิน เครื่องจักรกล ปุ๋ยเคมี เครื่องมืออุปกรณ์การเกษตร

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

ปัจจุบันเรือที่เข้ามาเทียบท่ามีปริมาณลดลง เนื่องจากปัญหาทางเศรษฐกิจโลก ประกอบกับประเทศจีนและพม่าสามารถผลิตยางพาราได้ ทำให้ความต้องการยางพาราของไทยลดลง

ปัญหาและอุปสรรค

1) สะพานท่าเทียบเรือไม่ได้รับการออกแบบให้สามารถรับน้ำหนักของอุปกรณ์ที่มีน้ำหนักมาก เช่น mobile crane หรือ fixed crane ทำให้ความสามารถในการขนถ่ายสินค้าต่ำ ทำให้เรือใช้เวลาอยู่ในท่าเทียบเรื่อนาน

2) ร่องน้ำหน้าท่าตื้นเขิน ทำให้ไม่สามารถรับเรือขนาดใหญ่ได้

3) ไม่มีโกดังเก็บสินค้า ทำให้ไม่มีพื้นที่ในการเก็บรักษาสินค้า

4) ที่กันกระแทกบริเวณหน้าท่าชำรุด ไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

แนวทางการพัฒนา

1) เนื่องจากปัญหาของท่าเทียบเรือมาจากความสามารถในการรับน้ำหนักของท่าเทียบเรือ ดังนั้น ควรมีการออกแบบโครงสร้างให้มีความสามารถในการรับน้ำหนักอุปกรณ์ที่ยกขนสินค้า เช่น mobile crane ได้โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายกับโครงสร้างท่าเทียบเรือ

2) ควรมีการสร้างโกดังสินค้าเพื่อเก็บรักษาสินค้าเพื่อรอการขนส่งสินค้าต่อไปได้โดยไม่ต้องระบายสินค้าในทันที

3) ควรดำเนินการขุดร่องน้ำให้มีความลึกมากขึ้นให้สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้

4) ควรมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์บนท่าอย่างสม่ำเสมอ และการชำระชุดของที่กันกระแทก

การเชื่อมโยง IMT-GT

- การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาออกในตู้สินค้า ได้แก่ ยางพาราและสินค้าแปรรูป รวมทั้งปูนซีเมนต์ โดยขนส่งไปเปลี่ยนถ่ายลงเรือใหญ่ที่ทำเรือปีนังเพื่อขนส่งไปประเทศอื่นต่อไป

- ไม่มีการขนส่งเชื่อมโยงโดยตรงกับอินโดนีเซีย

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

สภาพการค้าและการขนส่งในปัจจุบัน

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

สภาพการท่องเที่ยวในปัจจุบัน

ยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดเน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ แต่การท่องเที่ยวเป็นการขายวัตถุดิบเท่าที่มีอยู่ กล่าวคือ ยังไม่มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น เดิมเคยมีเส้นทางท่องเที่ยวทางเรือ ตรัง-ลังกาวิ แต่ไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากสิ่งอำนวยความสะดวกไม่พร้อม นอกจากนี้ถนนที่เข้าสู่จังหวัดมีขนาดเล็กไม่สามารถรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวได้

ปัญหาและอุปสรรค

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

2. แม้ว่าท่าเรือในจังหวัดตรังจะเป็นท่าเรือเดียวในฝั่งอันดามันที่ขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือปีนัง แต่ก็ไม่สามารถสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ได้เนื่องจากท่าเรือตั้งอยู่ในแม่น้ำตรังซึ่งเป็นแม่น้ำที่มี

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

ขนาดเล็กและคดเคี้ยว ร่องน้ำมีขนาดเล็กทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง อีกทั้งต้องมีการขุดลอกอยู่เป็นประจำซึ่งต้องเสียงบประมาณเป็นจำนวนมากจึงไม่ได้รับการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง

3. จังหวัดตรังเป็นจังหวัดเดียวในชายฝั่งอันดามันซึ่งมีรถไฟวิ่งผ่าน แต่เดิมรถไฟสายนี้เข้าไปถึงท่าเรือกันตังทำให้สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก แต่ปัจจุบันถูกประชาชนรื้อล้าก่อสร้างบ้านเรือนทับเส้นทางรถไฟ ทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าถึงท่าเรือได้

4. การขยายสนามบินดำเนินการได้ยาก เนื่องจากด้านหนึ่งติดกับสถานีรถไฟ และด้านหนึ่งติดถนนสายหลัก อีกทั้งประสบปัญหางบประมาณและมีการเมืองแทรกแซงตลอดเวลา

5. นักธุรกิจส่วนใหญ่เป็นนักธุรกิจภายในจังหวัดยังไม่มีความเป็นมืออาชีพ อีกทั้งขาดแหล่งทุนขนาดใหญ่จากภายนอกเข้ามาลงทุน ทำให้ในปัจจุบันมีเพียงผู้ประกอบการรายย่อยเป็นส่วนใหญ่ ส่งผลให้อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจยังอยู่ในระดับต่ำ

แนวทางการพัฒนา

1. ควรขยายถนนที่เข้ามายังจังหวัดตรังให้เป็น 4 ช่องทางจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งสายตรัง-สตูล

2. ควรพัฒนารถไฟให้อยู่ในสภาพที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

การเชื่อมโยง IMT-GT

สำหรับการขนส่งสินค้าไม่มีการเชื่อมโยงโดยตรงกับเกาะสุมาตรา ยังมีความจำเป็นต้องขนส่งผ่านท่าเรือปีนัง

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

ความคืบหน้าของโครงการ IMT-GT

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

การเชื่อมโยงกับอินโดนีเซีย

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

ในส่วนของ การท่องเที่ยวทางทะเลนั้นไม่มีเส้นทางเดินเรือจากจังหวัดสงขลาไปเมืองเมดานโดยตรง แม้ว่าในอดีตจะเคยมีเส้นทางเดินเรือ สิงคโปร์-สงขลา ซึ่งเป็นสายเดินเรือของ Star Cruise แต่ไม่ประสบความสำเร็จ ในปัจจุบันมีเพียงเส้นทางเดินเรือ สิงคโปร์-ปีนัง-ภูเก็ต

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

การค้าและการขนส่งใน IMT-GT

ในด้านการขนส่งระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย มีการขนส่งชิ้นส่วนของสินค้าที่ผลิตจากประเทศไทยไปยังมาเลเซียเพื่อประกอบเป็นสินค้าแล้วจึงขนส่งต่อไปยังประเทศที่ส่งซื้อสินค้า

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

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

ปัญหาและอุปสรรค

1. ด้านการขนส่ง ประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งซึ่งมีข้อบังคับต่างๆ ชัดเจน แต่ขาดการบังคับใช้อย่างจริงจัง เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศมาเลเซียซึ่งมีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งอย่างเข้มงวด เป็นผลให้รถบรรทุกไทยไม่สามารถเดินทางเข้าไปรับขนส่งสินค้าในประเทศมาเลเซียได้ ในขณะที่รถบรรทุกสัญชาติมาเลเซียกลับสามารถเดินทางเข้าประเทศไทย ทำผลให้ผู้ประกอบการขนส่งชาวไทยเสียเปรียบผู้ประกอบการชาวมาเลเซียมาโดยตลอด

2. ด้านกฎหมาย แม้ว่ารัฐบาลกลางของมาเลเซียจะออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้ แต่รัฐบาลท้องถิ่นก็สามารถออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้ในท้องถิ่นเช่นกัน ในบางกรณีเข้มงวดกว่ากฎหมายส่วนกลาง ส่งผลให้ข้อตกลงระหว่างประเทศไม่สามารถบังคับใช้ได้ ในบางท้องถิ่นเนื่องจากข้อตกลงระหว่างประเทศขัดแย้งกับกฎหมายท้องถิ่น

ข้อเสนอแนะ

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

2. ด้านท่องเที่ยว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก พร้อมทั้งสร้างมูลค่าและความน่าสนใจให้กับสถานที่ท่องเที่ยว ควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรมให้เป็นรูปธรรมมากกว่าในปัจจุบัน เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดมีศักยภาพเพียงพอที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยว ถ้าได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังจะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนได้

3. ด้านอุตสาหกรรม ควรส่งเสริมให้มีการแปรรูปสินค้าต้นน้ำเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม รวมถึงควรส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงานและใช้เทคโนโลยีในการผลิตมากขึ้นเพื่อเพิ่มคุณภาพและลดต้นทุนการผลิตสินค้า

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

สภาพการท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ของจังหวัดสตูลเป็นชาวไทยและชาวยุโรป ในอนาคตแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสตูลจะมีการเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย โดยจะมีเส้นทางท่องเที่ยวทางเรือจากเกาะปีนังหรือลังกาวิมายังเกาะหลีเป๊ะ จังหวัดสตูล ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในปัจจุบัน

ในส่วนของ การท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญปัจจุบันมีเส้นทาง ภูเก็ต-ลังกาวิ (ประเทศมาเลเซีย)-อ่าวนาง (จังหวัดกระบี่) ซึ่งจังหวัดสตูลมีศักยภาพและความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยว แต่ในปัจจุบันยังไม่มี การท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ เพราะยังไม่มีโครงสร้างพื้นฐานเพียงพอที่จะรองรับนักท่องเที่ยวได้ เช่น ท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่พักที่สามารถรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวจำนวนมาก สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เป็นต้น

การขนส่งผู้โดยสาร หากเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ เช่น ปีนัง-หลีเป๊ะ หรือ ลังกาวิ-หลีเป๊ะ สามารถใช้เรือของมาเลเซียหรือเรือไทย แต่ถ้าเป็นเส้นทางเดินเรือในภายในประเทศต้องใช้เรือของประเทศนั้นๆ ในการเดินเรือ เช่น ภูเก็ต-หลีเป๊ะ หรือ ปากบารา-หลีเป๊ะ ต้องใช้เรือของไทยเท่านั้น

การดำเนินธุรกิจท่องเที่ยว มีการแบ่งฝ่ายการบริหารจัดการและความรับผิดชอบ กล่าวคือ เมื่อนักท่องเที่ยวขึ้นฝั่งของประเทศใด ผู้ประกอบการของประเทศนั้นจะเป็นผู้บริหารจัดการและรับผิดชอบ

การเชื่อมโยงกับอินโดนีเซีย

ปัจจุบันยังไม่มี การเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดสตูลและอินโดนีเซียอย่างเป็นทางการ เป็นรูปธรรม เส้นทางเดินเรือจากสตูลยังไม่ถึงเกาะสุมาตรา เนื่องจากระยะทางห่างจากกันมากจึงไม่คุ้มค่ากับการลงทุนเดินเรือ อีกทั้งนักท่องเที่ยวจากเกาะสุมาตราที่ต้องการเดินทางมายังจังหวัดสตูลจำเป็นต้องเดินทางโดยเครื่องบินมาลงที่จังหวัดหาดใหญ่และเดินทางโดยรถยนต์มายังจังหวัดสตูล ทำให้เสียเวลาในการเดินทาง

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

ปัญหาและอุปสรรค

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

2. ความสามารถด้านภาษาอังกฤษของมัคคุเทศก์ไทยยังไม่ดีพอ ทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับมัคคุเทศก์ต่างประเทศได้ และยังส่งผลให้ไม่สามารถบริการนักท่องเที่ยวได้อย่างเต็มที่

3. ที่พักยังไม่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากได้ในคราวเดียวกัน

ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวหลังจากเปิด AEC โดยเฉพาะอย่างยิ่งความสามารถในพัฒนาภาษาอังกฤษ

2. ควรมีการประกาศที่ชัดเจนเพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดความเข้าใจที่ถูกต้องว่า การปิดเกาะหลีเปะนั้นเฉพาะพื้นที่ของอุทยาน ส่วนแหล่งท่องเที่ยวที่เอกชนรับผิดชอบไม่ได้ปิดแต่อย่างใด

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

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

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

ในส่วนของจุดผ่านแดนวังประจัน ตั้งอยู่ที่อำเภอควนโดนซึ่งติดต่อกับรัฐปะลิส โดยที่สินค้าส่วนใหญ่ที่นำเข้า-ส่งออกไปยังมาเลเซียจะเป็นการขนส่งทางบก

การท่องเที่ยวในจังหวัดสตูล

การท่องเที่ยวเป็นการท่องเที่ยวทางเรือเป็นหลัก เนื่องจากจังหวัดสตูลเป็นที่ตั้งของอุทยานแห่งชาติตะรุเตา ซึ่งครอบคลุมหมู่เกาะต่างๆ ในทะเล และนับเป็นอุทยานทางทะเลที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาที่ประเทศไทยประสบปัญหาทางด้านการเมืองและอุทกภัยแต่การท่องเที่ยวของทางจังหวัดสตูลได้รับผลกระทบไม่มากนัก ทั้งนี้เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นคนไทยมากที่สุด รองลงมาเป็นมาเลเซีย และยุโรปเพียงเล็กน้อย

แนวทางการพัฒนา

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

นอกจากนั้นยังมีการเสนอแนวคิดการสร้างสะพานจากท่าเรือท่ามะลิผ่านหัวแหลมปูยูไปยังปะลิส เป็นระยะทาง 14 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการค้าขายและการท่องเที่ยว

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

วัน เดือน ปี	22 พฤษภาคม 2558	เวลา	12.00 – 13.00 น.
สถานที่	ท่าเรือท่ามะลิ่ง ตำบลท่ามะลิ่ง อำเภอเมือง จังหวัดสตูล		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณพรพิศ เสงแก้ว	ตำแหน่ง	ผู้จัดการ บริษัท อันดามันบิสิเนส จำกัด
เรื่อง	การขนส่งผ่านท่าเรือท่าเรือท่ามะลิ่ง		

ความเป็นมาของท่าเรือท่ามะลิ่ง

ท่าเรือท่ามะลิ่งก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจึงดำเนินการโอนให้กรมชนารักษ์เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ ในระยะแรกบริหารจัดการโดยองค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล แต่ประสบปัญหาด้านการบริหารจัดการและการเงิน จึงเปิดประมูลให้เอกชนเป็นผู้เข้ามาบริหารจัดการ โดยบริษัท อันดามันบิสิเนส (บริษัทเดินเรือในเส้นทางสตูล-ลังกาวิ มีประสบการณ์ทางด้านการตลาดและการบริหารจัดการผู้เรือ ประสบความสำเร็จในการบริหารท่าเรือมาโดยตลอด) เป็นผู้ชนะการประมูล และได้ทำสัญญากับกรมชนารักษ์โดยต้องดำเนินการต่อสัญญาทุก 3 ปี ซึ่งในการต่อสัญญาในแต่ละครั้ง ต้องจ่ายค่าเช่าในอัตราที่สูงขึ้นแก่กรมชนารักษ์

เส้นทางการเดินเรือ

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

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

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

การขนส่งสินค้า

สินค้าทุกชนิดจะต้องผ่านท่าเรือศุลกากรซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือโดยสารสินค้าที่ผ่านท่าเรือศุลกากร แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ สินค้าส่งออกไปยังเกาะลังกาวิ ส่วนใหญ่เป็นอาหารสด เนื่องจากลังกาวิมีพื้นที่ทำการเกษตรน้อย ร้อยละ 80 ของอาหารต้องนำเข้าจากประเทศ

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

ไทย และสินค้าอีกส่วนหนึ่งส่งออกไปยังประเทศมาเลเซีย เรือที่ใช้ขนส่งสินค้านั้นเป็นเรือไม้
ดัดแปลงมีขนาดปานกลาง เนื่องจากร่องน้ำมีความลึกเพียง 3 เมตร ทั้งนี้ไม่มีสินค้าตู้ผ่านท่าเรือ

ข้อเสนอแนะ

ท่าเรือท่ามะลิ้งมีท่าเทียบเรือยอร์ช แต่ไม่ได้ใช้งานมากกว่า 20 ปี ทั้งนี้เพราะร่องน้ำตื้นเขิน
เรือไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ จึงควรมีการขุดลอกร่องน้ำให้สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้เพื่อจะ
ได้ใช้งานท่าเรือได้อย่างคุ้มค่ากับเงินที่ได้ลงทุนก่อสร้างและเป็นการสร้างโอกาสด้านการท่องเที่ยว
ทางทะเลให้กับจังหวัดสตูล

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

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

การเชื่อมโยงระหว่างไทย-เมดาน

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

นอกจากกรุงเทพมหานครแล้ว จังหวัดกระบี่และภูเก็ต ยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวชาวอินโดนีเซีย ขณะที่จังหวัดสตูลยังไม่เป็นที่นิยม สินค้าไทยที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวชาวอินโดนีเซีย คือ เสื้อผ้า เครื่องดื่มประเภท ชานม ธุรกิจของชาวไทยในเมืองเมดานยังมีจำนวนน้อยและมีเพียงธุรกิจร้านอาหารเท่านั้น

ด้านสังคม ประชากรที่อาศัยอยู่บนเกาะสุมาตรา มีความแตกต่างจากชาวอินโดนีเซียอาศัยที่อยู่บนเกาะอื่นๆ ของประเทศ คือ มีวิถีชีวิตแบบชนบทมากกว่าวิถีชีวิตแบบเมือง เนื่องจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ยังมีไม่มากนัก และอาชีพส่วนใหญ่ของประชากร คือ การเกษตร ทำให้รูปแบบการดำรงชีวิตยังใกล้ชิดกับธรรมชาติมากกว่าสังคมเมือง

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเกาะสุมาตรายังเป็นไปอย่างช้าๆ เนื่องจากรัฐบาลขาดแคลนงบประมาณ ผิวถนนในเมืองเมดานส่วนใหญ่มีสภาพชำรุด เพราะไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการซ่อมบำรุง ทั้งนี้การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ในเกาะสุมาตราส่วนใหญ่ดำเนินการโดยเอกชน เมืองเมดานในปัจจุบันยังไม่มีการเชื่อมต่อทางถนนกับเมืองอื่นๆ ในประเทศอินโดนีเซีย มีเพียงโครงข่ายถนนภายในเมืองเมดานเท่านั้น

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

สภาพการค้าไทยอินโดนีเซีย

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

สินค้าส่งออกไปยังประเทศอินโดนีเซียที่สำคัญ ได้แก่ แร่ยิปซัม ปูนปลาสเตอร์ น้ำยางชั้นหอมใหญ่ ส่วนสินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ ถ่านหิน ซึ่งนำเข้าโดยบริษัทปูนซีเมนต์ไทย อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

สภาพการขนส่ง

การขนส่งในอำเภอกันตังมีระบบรางเข้าถึงสามารถช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางบกได้ ปัจจุบันยังคงมีการขนส่งเบาบางอยู่ เฉลี่ยแล้ววันละ 1 ขบวน ส่วนการขนส่งทางทะเล เรือที่ใช้ในการขนส่งส่วนใหญ่เป็นเรือลำเลียงของประเทศมาเลเซีย ซึ่งขนส่งไปเพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือปีนัง

จุดเด่นและอุปสรรค

จุดเด่นของท่าเรือในอำเภอกันตัง คือ มีระบบรางเข้าถึง ซึ่งสามารถช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการได้ ส่วนอุปสรรคที่สำคัญมีอยู่ 2 ข้อ ได้แก่

1. จังหวัดตรัง หรืออำเภอกันตัง ไม่มีฐานการผลิตสินค้า ทั้งโรงงานหรืออุตสาหกรรม จึงทำให้ไม่มีความต้องการขนส่งสินค้าเพียงพอที่จะดึงดูดให้เรือเข้ามาให้บริการ

การศึกษาโครงการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

2. ทำเรือกันตังมีร่องน้ำที่ตื้นซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือที่มีขนาดใหญ่ แม้จะมีการสร้างท่าเรือขนาดเล็กบริเวณปากอ่าวที่สามารถรองรับเรือที่มีขนาด 4,000 ตันกรอส แต่บริเวณดังกล่าวนี้โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ยังไม่พร้อมเท่ากับท่าเทียบเรืออื่น

การเชื่อมโยงโครงข่ายไทยกับอินโดนีเซีย

ปัจจุบันหน่วยงานศุลกากรนั้นมีความพร้อมสำหรับการให้บริการแก่ผู้ประกอบการทั้งระบบสารสนเทศและกำลังคน แต่เนื่องจากสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่ทั้งจังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทยและเกาะสุมาตราเหนือมีการเพาะปลูกการเกษตรค่อนข้างเหมือนกัน จึงทำให้มีการค้าขายระหว่างกันน้อยมาก อีกทั้งจังหวัดตรังนั้นไม่มีอุตสาหกรรม หรือฐานการผลิตสินค้าที่มากพอที่ต้องนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ จึงทำให้การค้ากับประเทศอินโดนีเซียหรือเกาะสุมาตราที่น้อยมาก ยกเว้นด่านหินที่มีการขนถ่ายกันอยู่เนื่องจากมีฐานการผลิต คือ บริษัทปูนซีเมนต์ ตั้งอยู่ที่อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

การศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อ
พัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว : ภาคผนวก 3

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

สภาพการค้าโครงข่าย IMT-GT

ท่าเรือขนส่งสินค้าในจังหวัดสตูลนั้นมีเพียง 1 ท่าได้แก่ ท่าเรือท่ามะลิ่ง การค้าการขนส่งไปยังประเทศมาเลเซียหรืออินโดนีเซียนั้นค่อนข้างมีน้อย เฉลี่ยแล้วประมาณปีละ 150 ล้านบาท สินค้าที่ส่งออกส่วนใหญ่มักขนส่งไปยังเกาะที่อยู่ใกล้ๆ เช่น เมืองลางซาร์ (Langsa) ประเทศอินโดนีเซีย หรือเกาะลังกาอี รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ อัญมณี หอมหัวใหญ่ น้ำตาลทรายขาว ข้าวเจ้า กระจับปิ้ง มุ้งหลังคา และสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ปลา กะพงขาวแช่เย็น แมงดาทะเลสด แป้งสาลี หอยจ๊อบแฉง เป็นต้น

สภาพการขนส่ง

เนื่องจากบริเวณท่าเรือมีร่องน้ำที่ตื้นมาก ช่วงที่น้ำขึ้นสูงสุดมีความลึกเพียง 1 เมตร ส่วนช่วงน้ำลงบางแห่งประชาชนสามารถเดินข้ามไปมาได้ เรือที่ใช้ขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จึงเรือที่มีขนาดเล็กประมาณ 25 ตันกรอส ซึ่งสามารถขนส่งได้ระยะทางใกล้ๆ เท่านั้น

ปัญหาและอุปสรรค

อุปสรรคสำคัญ คือ ท่าเรือท่ามะลิ่ง เป็นท่าเรือที่มีขนาดเล็กและมีร่องน้ำตื้น ทำให้เรือที่สามารถเข้ามาขนส่งสินค้าได้เป็นเรือขนาดเล็กเท่านั้น นอกจากนี้แล้วบริเวณปากอ่าวยังมีปัญหาเรื่องการลักลอบนำเข้าสินค้านี้ภาษีจากเกาะลังกาอีด้วย

การเชื่อมโยงโครงข่ายไทยกับอินโดนีเซีย

ปัจจุบันนโยบายของจังหวัดสตูลได้ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวเป็นหลัก ส่งผลให้การพัฒนาด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลยังไม่มีนโยบายที่ชัดเจน อย่างไรก็ตามหากมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราจะทำให้การขนส่งผ่านจังหวัดสตูลนั้นมีปริมาณสินค้าเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากจะช่วยให้สินค้าที่ออกผ่านด่านศุลกากรสะเตา หรือด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ไปยังท่าเรือปีนังสามารถมาขนส่งที่ท่าเรือปากบาราแทน ซึ่งเมื่อมีเรือขนส่งสินค้าแล้วจะทำให้การค้าการขนส่งสินค้านี้ระหว่างไทยกับประเทศอินโดนีเซีย หรือเกาะสุมาตราเหนือผ่านจังหวัดสตูลเพิ่มมากขึ้น