

ระนอง-ปากบารา ท่าเรือแห่งอนาคต

คงฤทธิ จันทริก

จากความเคลื่อนไหวของภาครัฐในการดำเนินโครงการและแผนงานรองรับพันธกิจด้านศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค ในแผนปฏิบัติการตามทิศทางการพัฒนาศักยภาพการขนส่ง โครงการที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาทางด้านการขนส่งทางน้ำของประเทศ ในแถบอันดามันที่สำคัญคือ โครงการพัฒนาท่าเรือระนองเฟส 2 ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าไปยังเอเชียใต้ และตะวันออกกลาง และโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา อำเภอละงู จังหวัดสตูล เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าทางภาคใต้ของประเทศ และเป็นสร้างแนวการขนส่งที่มีความเชื่อมโยงต่อเนื่องกันในระดับภูมิภาค

โครงการพัฒนาท่าเรือระนองเฟส 2 เกิดขึ้นเนื่องจากภาครัฐมองเห็นว่าในปัจจุบันสถานการณ์ในการแข่งขันทางการค้าทางทะเลระหว่างประเทศทวีความรุนแรงมากขึ้น ในขณะที่ประเทศไทยมีศักยภาพด้านที่ตั้งของชายฝั่งทะเลด้านอันดามัน ซึ่งสามารถพัฒนาขึ้นเป็นทางเลือกในการส่งออกสินค้า และนำไปสู่การเชื่อมโยงในโครงข่ายการค้าโลก จึงควรมีการพัฒนาให้ท่าเรือระนองเป็น Gateway ของประเทศโดยเฉพาะกับการนำสินค้าจากประเทศจีนและอาเซียนไปยังตลาดอินเดีย และกลุ่มประเทศในตะวันออกกลาง

ในปัจจุบันท่าเรือระนองมีขนาดเล็ก มีท่าเทียบเรือที่มีความสามารถรองรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ความลึกหน้าท่าเพียง 6 เมตร ซึ่งไม่สามารถตอบสนองแผนการพัฒนาได้ จึงได้มีการวางแผนขยายท่าเรือให้มีท่าเทียบได้อีก 1 จุด มีขนาดท่าเทียบ 30 เมตร x 150 เมตร สามารถรองรับเรือขนาด 12,000 ตันกรอส ระดับความลึกประมาณ 13 เมตร อีกทั้งมีการก่อสร้าง สะพานเรือ สะพานเชื่อมท่าเรือ ระบบกันกระแทกหน้าท่า ระบบจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง บริเวณท่าเทียบเรือ ท่อและเครื่องหมาย ตลอดจนอุปกรณ์อื่นๆ เพื่อให้มีความพร้อมในการรับเรือสินค้า

การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องที่มีความสำคัญตามแผนงานของภาครัฐ คือการขยายเส้นทางทางถนนเชื่อมต่อมายังท่าเรือให้มีความกว้างมากยิ่งขึ้น ลดความลาดชันและแก้ปัญหาโค้งต่างๆ เพื่อป้องกันความเสียหายกับสินค้าและยานพาหนะที่ขนส่งสินค้ามายังท่าเรือ การพัฒนาระบบการขนส่งทางรางเป็นข้อจำกัดอีกประการของท่าเรือระนองในอดีต ซึ่งตามแผนการพัฒนากำหนดให้มีการศึกษาพัฒนาระบบการขนส่งทางรางจาก ICD อำเภอสวี จังหวัดชุมพร มายังท่าเรือระนอง

ในเบื้องต้นมีการคาดการณ์ว่าสินค้าที่จะขนถ่ายผ่านท่าเรือระนองจะประกอบไปด้วยรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ สินค้าเกษตร เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ วัสดุก่อสร้างและอุปกรณ์ เครื่องจักรและอุปกรณ์เชื้อเพลิง สัตว์น้ำแช่แข็ง ไม้ซุงและไม้แปรรูป สินค้าอุปโภคบริโภคต่างๆ น้ำมันหล่อลื่น ปูนซีเมนต์ ตลอดจนวัตถุดิบเพื่อการผลิตสินค้าอย่างเช่น เซรามิก เป็นต้น โดย

คาดการณ์ว่าจะมีสินค้าส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเรือประมาณ 175,000 ตันต่อปี ซึ่งจะก่อให้เกิดรายได้จำนวนมากและสามารถคืนทุนได้ในระยะเวลาไม่นาน

เมื่อพิจารณาในแง่ของการผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ พบว่าโครงการมี NPV(18%)=14.76 ล้านบาท B/C(8%)=1.09 และ EIRR=8.82 นอกจากนี้การพัฒนาให้มีการขนถ่ายสินค้าส่งออกผ่านท่าเรือระนองจะส่งผลให้เกิดการประหยัดต้นทุนการขนส่งได้จำนวนมาก เพราะจะสามารถทำให้สามารถลดระยะทางในการเดินเรือได้ถึง 1,375 กิโลเมตร การขนส่งสินค้าจากไทยไปยังประเทศคู่ค้าใช้เวลาลดน้อยลงโดยเฉพาะกลุ่มประเทศเป้าหมายอย่างเอเชียใต้ซึ่งจะใช้เวลาในการขนส่งเพียง 4-7 วันจากประมาณ 25 วัน

กรณีของโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราซึ่งมีมูลค่าการลงทุนกว่า 7,000 ล้านบาททั้งในส่วนของการท่าเรือและอุปกรณ์ในการดำเนินงานต่างๆ นั้น เกิดจากแนวความคิดในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกเพื่อสนับสนุนและอำนวยความสะดวกทางการค้าของผู้ประกอบการในภาคใต้ โดยต้องการให้มีประตูทางการค้าทั้งฝั่งตะวันตกและตะวันออกของภูมิภาค ให้มีความเชื่อมต่อในระบบการขนส่งสินค้า ให้มีทางเลือกในการขนส่งสินค้ามากยิ่งขึ้น และที่สำคัญคือลดการพึ่งพาท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้านให้น้อยลง เป็นการเสริมสร้างความมั่นคงทางการค้าของผู้ประกอบการไทยมากยิ่งขึ้น

ท่าเรือน้ำลึกปากบาราจะมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบโครงข่ายการขนส่งหรือระบบลอจิสติกส์ของไทย มีสินค้าเป้าหมายหลักคือยางพาราประมาณปีละ 1 ล้านตัน สินค้าอื่นๆ จะประกอบไปด้วย เฟอร์นิเจอร์จากไม้ยางพารา สินค้าอุตสาหกรรมจากภาคใต้ อาหารทะเล อาหารฮาลาล และสินค้านำเข้าจากตะวันออกกลางและยุโรป ซึ่งในอนาคตรัฐบาลจะผลักดันให้เป็นท่าเรือน้ำลึกระดับโลก เทียบชั้นท่าเรือของสิงคโปร์และมาเลเซีย

ลักษณะของท่าเรือน้ำลึกปากบารา จะเป็นลักษณะของท่าเรือแบบปิดยื่นไปในทะเลโดยถมพื้นที่และสร้างสะพานเชื่อมจากฝั่งไปยังท่าเรือความยาว 4 กิโลเมตร เป็นเนื้อที่ประมาณ 765 ไร่ สำหรับใช้เป็นลานจอดรถบรรทุก อาคาร พื้นที่ท่าเรือและลานวางกองตู้สินค้า ในส่วนของท่าเทียบเรือมีความยาวหน้าท่า 750 เมตร น้ำลึก 13 เมตร สามารถรับเรือขนาด 30,000 เดทเวทตันได้ 3 ลำพร้อมกัน หรือเรือขนาด 50,000 เดทเวทตันได้ 2 ลำพร้อมกัน นอกจากนี้ยังมีการสร้างเขื่อนกันคลื่นความยาว 1,350 เมตร ขุดลอกร่องน้ำลึก 13 เมตรจากระดับน้ำลงต่ำสุดเป็นระยะทาง 4 กิโลเมตร



มีการคาดการณ์ว่าเมื่อท่าเรือปากบาราก่อสร้างเสร็จสิ้นจะสามารถประหยัดต้นทุนการส่งออกสินค้าของประเทศได้ถึงปีละ 1,300 ล้านบาท ประหยัดค่าธรรมเนียมและค่าภาระได้ปีละ 173 ล้านบาท และจะอำนวยความสะดวกต่อการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างปีละ 97 ล้านบาท และนอกจากจะทำให้เกิดการพัฒนาขึ้นในจังหวัดสตูลแล้ว การวางระบบและการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนนให้มีความกว้างของถนนเพิ่มขึ้นและการตัดเส้นทางใหม่เพิ่มเติมตลอดจนการขยายทางรถไฟมายังท่าเรือนั้น จะก่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง และมีระบบโลจิสติกส์ที่เชื่อมต่อกับท่าเรือสงขลาซึ่งจะเอื้อต่ออุตสาหกรรมภายในประเทศได้อีกส่วนหนึ่งด้วย

สามารถกล่าวได้ว่าโครงการพัฒนาท่าเรือระนองเฟส 2 และโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบาราตามของภาครัฐเป็นการพัฒนาท่าเรือในระดับภูมิภาค ทางภาคใต้ของประเทศซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ครบวงจร มีความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกันกับระบบการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ จะทำให้เกิดทางเลือกในการขนส่งสินค้ามากขึ้น ลดความจำเป็นในการขนส่งโดยใช้รูปแบบการขนส่งทางถนนให้ลดลง โดยการใช้ท่าเรือที่ใกล้กับแหล่งผลิตสินค้า ซึ่งจะทำให้สามารถพัฒนาและใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางถนนในด้านการขนส่งผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยมากยิ่งขึ้นและยังเป็นการสร้างคุณภาพของการขนส่ง ทั้งระหว่างรูปแบบการขนส่งในการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง

นอกจากประโยชน์ทางด้านโลจิสติกส์แล้ว ผลลัพธ์ที่ได้ในการพัฒนาทางการค้าและเศรษฐกิจของประเทศอย่างมั่นคงในอนาคตก็เป็นสิ่งที่ประเทศไทยจะได้รับไม่ว่าจะเป็นระดับของการค้าระหว่างประเทศหรือเศรษฐกิจท้องถิ่นที่จะเจริญเติบโต มีการจ้างงานเพิ่มขึ้น รายได้เข้าสู่ท้องถิ่นมากขึ้น จากการลงทุนในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องในดินแดนหลังเมืองท่าทั้งสอง

อย่างไรก็ตามการพัฒนาท่าเรือระนองและการก่อสร้างท่าเรือปากบารา มีข้อที่ควรพิจารณาที่คล้ายคลึงกัน คือเรื่องของปริมาณสินค้าผ่านท่าที่จะต้องมากพอในการดึงดูดให้มีเรือประจำเส้นทางเข้าเทียบท่าเพื่อรับขนส่งสินค้า เนื่องจากการเข้าเทียบท่าเรือเพิ่มขึ้นจะส่งผลให้เกิดต้นทุนส่วนเพิ่มของเรือ ซึ่งถ้ามีปริมาณสินค้าไม่มากพออาจไม่สามารถดึงดูดความสนใจของสายเรือได้ หรือผู้ประกอบการเดินเรืออาจจะนำเรือเข้าเทียบท่าโดยมีความถี่บริการต่ำ ซึ่งก็ไม่ใช่ผลดีต่อผู้ส่งออก ในการต้องรอเรือเป็นเวลานานและในท้ายที่สุดอาจจะย้ายไปขนส่งผ่านท่าเรืออื่นๆ ที่มีความถี่บริการที่ยอมรับได้แทน

ดังนั้นสิ่งที่ภาครัฐควรดำเนินการเพื่อสนับสนุนให้การลงทุนในโครงการทั้งสองสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่วางไว้ คือการเร่งประชาสัมพันธ์ให้เกิดการรับรู้ข้อมูลโครงการ เร่งสร้างความเชื่อมั่นของภาคเอกชนต่อความสำเร็จในโครงการที่ได้ลงทุนนั้น วางนโยบายเพื่อสนับสนุนกลุ่มธุรกิจต่างๆ ให้เข้ามาลงทุนดำเนินงานในท่าเรือในระยะแรก เพื่อให้มีสินค้าผ่านท่าที่มากเพียงพอที่จะดึงดูดให้ผู้ประกอบการทั้งเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าเห็นประโยชน์ที่เป็นรูปธรรม และเข้ามาให้และใช้บริการในการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือทั้งสองต่อไป.