

1 พืช

ศึกษาแบบทำเรื่อง

ไปรษณีย์

ทั้ง
ที่ผ่าน
มให้การ
เรื่อง

ได้ทางการตลาด ถือเป็นการสร้าง

ทางเลือกใหม่ในการเดินทางของผู้

การประชุม “พัฒนาเชื่อมโยงระบบ
การขนส่งและการท่องเที่ยวพื้นที่อ่าวไทย
ตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก” โดย
มี พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง รมว.คมนาคม

หัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ คณะรักษาความสงบแห่ง
ชาติ (คสช.) เป็นประธาน เมื่อเดือนเมษายน ที่ผ่าน
มา ได้มีแผนงานด้านหนึ่งที่กระทรวงคมนาคมให้การ
สนับสนุน คือ เร่งรัดการศึกษา แผนสร้างท่าเรือเฟอร์รี
เชื่อมโยง พัทยา (ชลบุรี)-ชะอำ (เพชรบุรี)-หัวหิน
(ประจวบคีรีขันธ์) ให้แล้วเสร็จภายในปี 2559 โดยมี
เป้าหมายการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลโซนอ่าว
ไทย

การพัฒนาให้เกิดท่าเรือเฟอร์รีเชื่อมโยงอ่าวไทย
ตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก สิ่งที่กระทรวง
คมนาคมให้น้ำหนัก คือ การทบทวนถึงผลการศึกษา
ก่อนหน้านี้นี้ ทั้งพื้นที่ท่าเรือที่มีอยู่เดิมกับพื้นที่ใหม่ที่จะ
จัดสร้าง ทั้งนี้ ตามแผนงานการจัดสร้างท่าเรือฝั่งตะวันออก
ได้ศึกษาถึงความเป็นไปได้ต่อการที่จะใช้พื้นที่
ท่าเรือแหลมบาลีฮาย หรือท่าเรือโอเชียน มารีน่า ที่อยู่
ใน จ.ชลบุรี ส่วนฝั่งตะวันตก พื้นที่เป้าหมายจะ
มีทั้ง หัวหิน ปรานบุรี ใน จ.ประจวบคีรีขันธ์ หาด
ปึกเตียน และชะอำ ใน จ.เพชรบุรี

ดังนั้นการเกิดขึ้นของโครงการดังกล่าวจะมีส่วน
ช่วยลดทอนการเดินทางด้วยรถยนต์ ระหว่าง ชลบุรี
สมุทรปราการ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เพชรบุรี
และประจวบคีรีขันธ์ สำหรับขั้นตอนดำเนินการ ขณะ
นี้กรมเจ้าท่าได้ลงนามว่าจ้างบริษัทเอกชนเข้าทำการ
ศึกษา ใช้งบประมาณรวม 30 ล้านบาท และจะแล้ว
เสร็จภายใน 12 เดือนนับจากนี้

อย่างไรก็ตาม หากประเมินจากแผนการศึกษา
ในโครงการดังกล่าวที่ทำไว้ในปี 2555 โดยศูนย์บริการ
วิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่าการพัฒนาระบบ
บริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการเข้าด้วยกัน
ด้วยการจัดทำโครงการท่าเรือเฟอร์รี เชื่อมเส้นทาง
ขนส่งทั้งเพื่อการท่องเที่ยวและขนส่งสินค้า พัทยา-
ชะอำ-หัวหิน มีความเป็นไปได้ ในแง่ของความคุ้มค่า
ต่อการลงทุน ที่สำคัญคือ เป็นการเข้าสู่มิติของการ
เชื่อมต่อจากขนส่งทางบกมาเป็นขนส่งทางน้ำ

“ได้สั่งการให้กรมเจ้าท่าไปศึกษาแผนการสร้าง
ท่าเรือเฟอร์รีให้เสร็จภายในกลางปี 2559 เพราะจาก
ผลศึกษาเดิมที่ทำไว้ พบว่าจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ
ระหว่าง 2 พื้นที่เข้าด้วยกัน ช่วยอำนวยความสะดวก
ในการเดินทาง ซึ่ง คสช.ให้ความสนใจโครงการ
นี้ เพราะเป็นการเชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออก
และฝั่งตะวันตกเข้าด้วยกัน” พล.อ.อ.ประจิน ให้
สัมภาษณ์ถึงโครงการดังกล่าว

ทั้งนี้ ผลการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า การเดินเรือ
เฟอร์รีเส้นทาง พัทยา-ชะอำ-หัวหิน มีความเป็นไปได้

ไฟเขียว

ศึกษาแผนท่าเรือ โครงการเชื่อม

ได้ทางการตลาด ถือเป็นการสร้าง
ทางเลือกใหม่ในการเดินทางของผู้
โดยสารและการขนส่งสินค้าใน
ระยะใกล้ เป็นการคำนึงถึงองค์
ประกอบสนับสนุน ได้แก่ โอกาส
ที่จะเพิ่มสัดส่วนนักท่องเที่ยวให้
แก่พัทยา ชะอำ หัวหิน

ส่วนประเด็นที่ต้องพิจารณา
คือ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ
ความห่วงกังวลของชุมชนที่อยู่ใน
แนวจัดสร้างท่าเรือ

สำหรับความเป็นไปได้
ทางการลงทุน แบ่งได้เป็น 2
แนวทาง ทางเลือกที่ 1 ภาค
เอกชนเป็นผู้ลงทุนพัฒนาท่าเรือ
และเดินเรือเองทั้งหมด ทางเลือกที่ 2 รัฐเป็นผู้ลงทุน
และให้สัมปทานผู้ประกอบการเดินเรือเข้าท่าเรือและ
พัฒนาการเดินทางเรือทั้งหมด และผลการประเมินความ
เหมาะสมทางการเงินสรุป ให้ข้อพิจารณาในช่วงการ
ศึกษาขณะนั้นว่า ทางเลือกที่ 1 จะไม่มีความคุ้มค่า
ต่อการลงทุน ส่วนทางเลือกที่ 2 มีความคุ้มค่าต่อการ
ลงทุน ภายใต้กรอบระยะเวลาโครงการรวม 10 ปี จะ
มีอัตราผลตอบแทนร้อยละ 17 ส่วนความเคลื่อนไหวต่อ
โครงการ ที่มีตัวแปรสำคัญอยู่ที่ผลการศึกษาที่จะแล้ว
เสร็จในปี 2559 ก็คือ การเสนอตัวของบริษัท สยามอีส
เทิร์น โลจิสติกส์ เทอร์มินอล จำกัด

ภาคเอกชนนำเสนอแผนการลงทุนระยะ 4 ปี
(2559-2562) โดยใช้งบลงทุนกว่า 4,000 ล้านบาท
ครอบคลุมทั้งการต่อเรือ การสร้างอาคาร จุดจอดเรือ
ในเส้นทางที่เชื่อมโยง โดยประเมินว่าจะเปิดเดินเรือได้
ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นไป 3 เส้นทาง ได้แก่ พัทยา-
หัวหิน-ปรานบุรี, เส้นทางบางปู(สมุทรปราการ)-
หัวหิน-ปรานบุรี และบางปู-พัทยา

ขณะที่ นายเรวัต โพธิ์เรียง ผู้อำนวยการ
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค เมืองพัทยา จ.ชลบุรี เปิดเผย
ว่า ขั้นตอนศึกษาเพิ่มเติมอยู่ระหว่างการหาสถานที่
ก่อสร้างท่าเรือเฟอร์รีแห่งใหม่ เนื่องจากท่าเรือแหลม
บาลีฮาย เมืองพัทยา จ.ชลบุรี โครงสร้างของท่าเรือ
ไม่ได้ถูกออกแบบเพื่อการ



รองรับรถยนต์ที่จะวิ่งเข้า-ออกเพื่อไปลงและขึ้นมาจาก
เรือเฟอร์รี รวมทั้งระดับความลึกของน้ำทะเลยังไม่
สามารถรองรับเรือเฟอร์รีขนาดกินน้ำลึกเกิน 4 เมตร
ได้ เพราะเรือประเภทนี้เป็นเรือขนาดใหญ่ หากใช้
ท่าเรือแหลมบาลีฮายก็จะต้องออกแบบใหม่ และยังคง
ต้องขุดลอกทะเลบริเวณที่เรือจะเข้ามาจอดเทียบท่าให้
ลึกเกิน 4 เมตร ซึ่งอาจใช้งบประมาณสูง

เช่นเดียวกับ นายรณกิจ เอกะสิงห์ รองนายก
เมืองพัทยา กล่าวว่า ท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย เป็น
ท่าเทียบเรือที่มีกิจกรรมทางทะเลอยู่ตลอดเวลา และ
ปัจจุบันที่ขั้วรอยอยู่ระหว่างซ่อมบำรุง ความลึกของระดับ
น้ำทะเลบริเวณรอบท่าเทียบเรือไม่พอสำหรับเรือเฟอร์รี
ที่กินน้ำลึกเกินกว่า 4 เมตร แต่เมืองพัทยาก็มีความ
พร้อมสนับสนุนนโยบายของรัฐบาล

ส่วนพื้นที่อยู่ในข่ายที่จะเป็นทางเลือกพัฒนาให้
เกิดท่าเรือเฟอร์รี คือ พื้นที่ในเขตแหลมฉบัง สัตหีบ
รวมถึงท่าเรือแหลมบาลีฮาย พัทยา ซึ่งหากการเชื่อม
ต่อระหว่างชายฝั่งอ่าวไทยทั้ง 2 ฝั่งเข้าด้วยกันเป็นผล
สำเร็จก็จะเป็นผลดีต่อการท่องเที่ยว กลุ่มจังหวัดภาค
กลางในโซนนี้ทั้งหมด

ด้านมุมมองธุรกิจท่องเที่ยว นายสินไชย วัฒน
ศาสตร์สาร นายกสมาคมนักธุรกิจ
และการท่องเที่ยว

ทั้งทางน้ำ
เทียบเรือ
การก่อสร้าง
พัฒนาอ
ให้สร้างท่า
ขณะ

นายจำนง
เพชรบุรี ก
ทางทะเล
การท่องเที่ยว
ท่องเที่ยว
จะเป็นทาง

“แต่
ท่าเรือ ที่
ลงทุนในโ
ความและ
รองรับมี
ต่อระบบ
ชายฝั่งที่



ศึกษาแผนท่าเรือเฟอร์รี รเจกต์เชื่อมอ่าวไทย



รองรับรถยนต์ที่จะวิ่งเข้า-ออกเพื่อไปลงและขึ้นมาจากเรือเฟอร์รี รวมทั้งระดับความลึกของน้ำทะเลยังไม่สามารถรองรับเรือเฟอร์รีขนาดกินน้ำลึกเกิน 4 เมตรได้ เพราะเรือประเภทนี้เป็นเรือขนาดใหญ่ หากใช้ท่าเรือแหลมบาลีฮายก็จะต้องออกแบบใหม่ และยังคงต้องขุดลอกทะเลบริเวณที่เรือจะเข้ามาจอดเทียบท่าให้ลึกเกิน 4 เมตร ซึ่งอาจใช้งบประมาณสูง

เช่นเดียวกับ นายรณกิจ เอกะสิงห์ รองนายกเมืองพัทยา กล่าวว่า ท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย เป็นท่าเทียบเรือที่มีกิจกรรมทางทะเลใช้อยู่ตลอดเวลา และปัจจุบันก็ชำรุดอยู่ระหว่างซ่อมบำรุง ความลึกของระดับน้ำทะเลบริเวณรอบท่าเทียบเรือไม่พอสำหรับเรือเฟอร์รีที่กินน้ำลึกเกินกว่า 4 เมตร แต่เมืองพัทยาก็มีความพร้อมสนับสนุนนโยบายของรัฐบาล

ส่วนพื้นที่ในข่ายที่จะเป็นทางเลือกพัฒนาให้เกิดท่าเรือเฟอร์รี คือ พื้นที่ในเขตแหลมฉบัง สัตหีบ รวมถึงท่าเรือแหลมบาลีฮาย พัทยา ซึ่งหากการเชื่อมต่อระหว่างชายฝั่งอ่าวไทยทั้ง 2 ฝั่งเข้าด้วยกันเป็นผลสำเร็จก็จะเป็นผลดีต่อการท่องเที่ยว กลุ่มจังหวัดภาคกลางในโซนนี้ทั้งหมด

ด้านมุมมองธุรกิจท่องเที่ยว นายสินไชย วัฒนศาสตร์สาร นายกสมาคมนักธุรกิจและการท่องเที่ยว

เมืองพัทยา เห็นว่า การที่พัทยามีท่าเรือเฟอร์รีเพื่อเชื่อมจากพัทยาไปหัวหิน เชื่อว่าภาคการท่องเที่ยวจะได้รับประโยชน์มากขึ้น เพราะเป็นการเพิ่มโครงข่ายคมนาคม

“การเดินทางโดยเรือเฟอร์รีจะเป็นอีกประสบการณ์เดินทางอีกรูปแบบหนึ่ง ที่เป็นทางเลือกของนักท่องเที่ยว ผลดีก็จะเกิดกับเศรษฐกิจของเมืองพัทยา ส่วนที่จะไปก่อสร้างเพิ่มเติมที่ทำเทียบเรือแหลมบาลีฮาย มองว่าปัจจุบันท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮายมีการจราจร

ทั้งทางน้ำและทางบกแออัดอยู่แล้ว ถึงแม้จะขยายท่าเทียบเรือก็คงต้องใช้เม็ดเงินจำนวนมากเทียบเท่ากับการก่อสร้างท่าเรือขึ้นมาใหม่ ดังนั้นน่าจะกระจายพื้นที่พัฒนาออกไป” ความเห็นของนายกสมาคม ที่ต้องการให้สร้างท่าเรือในพื้นที่แห่งใหม่เพื่อกระจายการพัฒนา

ขณะที่ความเห็นจากอ่าวไทยฝั่งตะวันตก เช่น นายจ่านงค์ ดันดิรัตน์โอกาส ประธานหอการค้าจังหวัดเพชรบุรี กล่าวสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลในจังหวัดที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว เพราะเท่ากับว่าจะเกิดการหมุนเวียนนักท่องเที่ยวระหว่างกัน ขณะที่การขนส่งด้วยเรือเฟอร์รีก็จะเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทาง

“แต่สิ่งที่ต้องระมัดระวังก็คือ การพัฒนาให้เกิดท่าเรือ ที่จะเชื่อมพื้นที่แต่ละส่วนเข้าด้วยกัน การลงทุนในโครงการขนาดใหญ่กับพื้นที่ริมฝั่ง ถือเป็นความละเอียดอ่อน ต้องมีมาตรการที่จะรองรับมือกับผลกระทบที่จะตามมา ต่อระบบนิเวศวิทยาของชายฝั่งที่จะ

เกิดขึ้นไม่มากนักน้อย จากการเข้าไปใช้พื้นที่ สำหรับภาคเอกชนแล้วเห็นด้วยว่า การพัฒนาเศรษฐกิจต้องเป็นไปในลักษณะที่เชื่อมโยงกลุ่มจังหวัดเข้าด้วยกัน จากเดิมที่ให้น้ำหนักกับจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางเท่านั้น” ประธานหอการค้าจังหวัดเพชรบุรี ทั้งทุนและเดือนถึงผลกระทบที่ต้องมีการศึกษารองรับด้วย

ส่วน นายศุภอัฐ ณรงค์ฤทธิ์ ประธานหอการค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ กล่าวว่า หากประเมินจากนโยบายรัฐบาล ที่จะพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาระบบขนส่งทางราง หรือการจัดทำโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จะเห็นได้ว่า แต่ละโครงการต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก และใช้ระยะเวลาพอสมควรกว่าที่โครงการจะแล้วเสร็จ ดังนั้นหากเทียบกับการพัฒนาเพื่อให้เกิดท่าเรือเฟอร์รีในพื้นที่ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเล จึงมีความเป็นไปได้มากที่สุด ที่เห็นได้ชัดเจนก็คือ งบประมาณในการลงทุนอยู่ในระดับที่เอกชนมีความพร้อมจะเข้ามาดำเนินการได้ สามารถแสวงหาแหล่งเงินทุนได้ โครงการนี้จึงมีความเป็นไปได้มากที่สุด และการเกิดขึ้นของโครงการนี้จะเป็นการปรับเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งที่เกิดขึ้นกับจังหวัดในเขตภาคตะวันออก และจังหวัดในโซนที่เป็นประตูสู่สากลได้

นอกจากนี้ ตามแผนงานของกรมเจ้าท่า ที่ศึกษาไว้ในปี 2555 ยังมั่นใจด้วยว่า การขนส่งทางทะเล นอกจากจะสร้างมิติใหม่ด้านกิจกรรมพาณิชย์นาวี ที่ผสมผสานระหว่างการค้าขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าแล้ว ในระยะยาวยังจะเอื้อต่อภาคการค้าชายแดนของ จ.ประจวบคีรีขันธ์ จากการเปิดช่องทางการค้ากับประเทศพม่า ผ่านด่านสิงขรอีกด้วย

จึงนับเป็นโครงการขนาดใหญ่อีกหนึ่งโปรเจกต์ ที่รัฐบาลชุด “คืนความสุขประชาชน” จะเดินหน้าพัฒนาให้เกิดการเปลี่ยนแปลง เพื่อสร้างโอกาสและสร้างรายได้ให้แก่ท้องถิ่น

● ทีมข่าวภูมิภาค ●

