

ท่าเรือในประเทศอินเดีย

อินเดียเป็นประเทศที่ตั้งอยู่ในซีกโลกใต้เพราะมีทะเลโอบล้อมทั้งฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกต่อเนื่องจนถึงด้านใต้สุด โดยทั้งประเทศมีชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 7,517 กิโลเมตร (รวมชายฝั่งทะเลตะวันตก ชายฝั่งทะเลตะวันออก และชายฝั่งของเกาะต่างๆ) ซึ่งตลอดแนวชายฝั่งทะเลนี้จะมีท่าเรือตั้งอยู่รวมทั้งสิ้น 200 แห่ง แบ่งเป็นท่าเรือหลัก (Major Ports) จำนวน 13 แห่ง (อีก 1 แห่งที่หมู่เกาะอันดามันและนิโคบาร์ยังไม่ได้เปิดดำเนินการ) และท่าเรือรอง (Non-Major Ports) จำนวน 187 แห่ง (แต่ที่เปิดดำเนินการแล้วมีเพียง 48 แห่ง) ดังนั้น โดยสรุปแล้วท่าเรือของอินเดียที่เปิดดำเนินการแล้วมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 60 แห่ง

ท่าเรือในประเทศอินเดียแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มท่าเรือหลัก (Major Ports) กับกลุ่มท่าเรือรอง (Non-Major Ports) ซึ่งเกณฑ์การแบ่งกลุ่มท่าเรือจะขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่บริหารท่าเรือไม่ใช่นโยบายของท่าเรือ โดยท่าเรือหลักจะขึ้นอยู่กับกระทรวงการขนส่งทางทะเล (Ministry of Shipping) ส่วนท่าเรือรองจะเป็นท่าเรือที่บริหารโดยบริษัทหรือหน่วยงานที่ได้รับสัมปทานจากคณะกรรมการพาณิชย์นาวีของรัฐ (State Maritime Board) หรือรัฐบาลของแต่ละรัฐ ทั้งนี้ ท่าเรือหลักซึ่งเป็นท่าเรือของรัฐบาลจะถูกกำกับดูแลโดยหน่วยงานกำหนดอัตราค่าระวางเรือสำหรับท่าเรือหลัก (Tariff Authority for Major Ports: TAMP) ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดอัตราค่าระวางเรือและอัตราค่าเช่าทรัพย์สินของท่าเรือหลัก ในขณะที่ท่าเรือรองจะมีอิสระและความคล่องตัวในการกำหนดอัตราค่าระวางเรือได้อย่างเสรี ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ท่าเรือรองมีความได้เปรียบและดึงดูดให้บริษัทสนใจมาใช้บริการขนส่งสินค้ามากกว่าท่าเรือหลัก

ท่าเรือของอินเดียส่วนใหญ่จะตั้งอยู่บนชายฝั่งทะเลตะวันตกซึ่งติดกับทะเลอาหรับเป็นส่วนใหญ่ โดยมีจำนวนทั้งสิ้น 139 แห่ง รัฐที่มีท่าเรือมากที่สุดคือ รัฐ Maharashtra (เมืองหลวงคือ มุมไบ) จำนวน 55 แห่ง รองลงมาคือ รัฐ Gujarat จำนวน 41 แห่ง รัฐ Kerala จำนวน 14 แห่ง หมู่เกาะ Lakshadweep จำนวน 10 แห่ง รัฐ Goa จำนวน 6 แห่ง และหมู่เกาะ Daman & Diu จำนวน 2 แห่ง ส่วนทางชายฝั่งทะเลตะวันออกมีท่าเรือจำนวน 61 แห่ง โดยบนหมู่เกาะ Andaman & Nicobar มีจำนวนมากที่สุด 24 แห่ง รองลงมาคือ รัฐ Tamil Nadu จำนวน 18 แห่ง รัฐ Andhra Pradesh จำนวน 13 แห่ง รัฐ Orissa จำนวน 3 แห่ง รัฐ West Bengal จำนวน 2 แห่ง และเขต Pondicherry จำนวน 1 แห่ง รวมทั้งสิ้น 200 แห่ง (แต่เปิดดำเนินการเพียง 60 แห่ง)

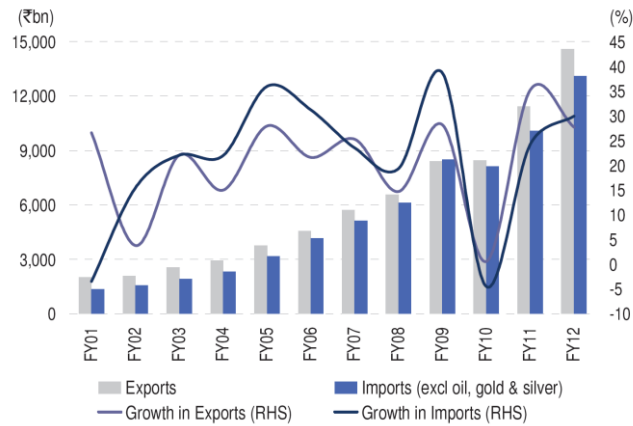
จำนวนท่าเรือของอินเดียแยกตามรัฐและชายฝั่งทะเล			
ชายฝั่งทะเลตะวันตก		ชายฝั่งทะเลตะวันออก	
รัฐ	จำนวนท่าเรือ (แห่ง)	รัฐ	จำนวนท่าเรือ (แห่ง)
Maharashtra	55	Andaman & Nicobar Islands	24
Gujarat	41	Tamil Nadu	18
Kerala	14	Andhra Pradesh	13
Karnataka	11	Orissa	3
Lakshadweep Islands	10	West Bengal	2
Goa	6	Pondicherry	1
Daman & Diu	2		
รวม	139	รวม	61

ที่มา: Anand Rathi Research, Sector Report, 29 April 2013

ท่าเรืออินเดียขยายตัวตามการลงทุนของบริษัทข้ามชาติ

การขยายตัวของท่าเรืออินเดียขึ้นอยู่กับการลงทุนของบริษัทข้ามชาติ (MNCs: Multi National Corporations) ที่เข้าไปลงทุนผลิตสินค้าทั้งเพื่อจำหน่ายในตลาดอินเดียและเพื่อการส่งออก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการผลิตเพื่อการส่งออกโดย MNCs ได้ส่งผลอย่างมากต่อการขยายตัวของท่าเรืออินเดีย ทั้งนี้ การนำเข้า-ส่งออกของอินเดียได้ขยายตัวอย่างมากในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา โดยการส่งออกได้เพิ่มขึ้นจาก 1.6 ล้านล้านรูปี ในปีงบประมาณ 2542-43 เป็น 14.6 ล้านล้านรูปีในปีงบประมาณ 2554-55 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.2 ส่วนการนำเข้า (ไม่รวมทองคำและน้ำมัน) เพิ่มขึ้นจาก 1.4 ล้านล้านรูปีในปีงบประมาณ 2553-54 เป็น 13.1 ล้านล้านรูปี ในปีงบประมาณ 2555-56 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.5

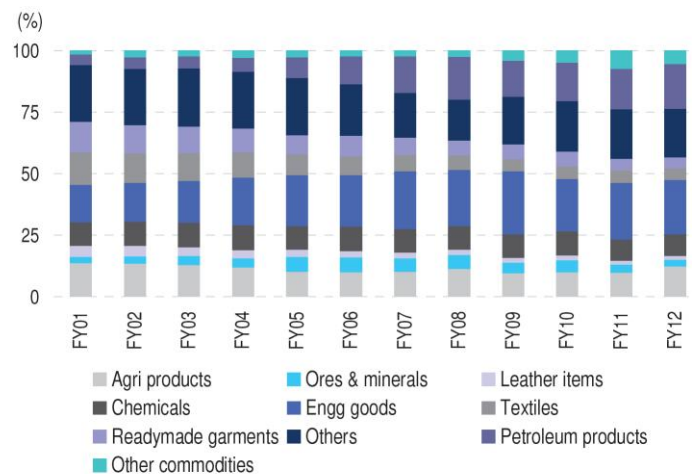
กราฟแสดงมูลค่าการส่งออก-นำเข้าของอินเดีย



ที่มา: Government of India

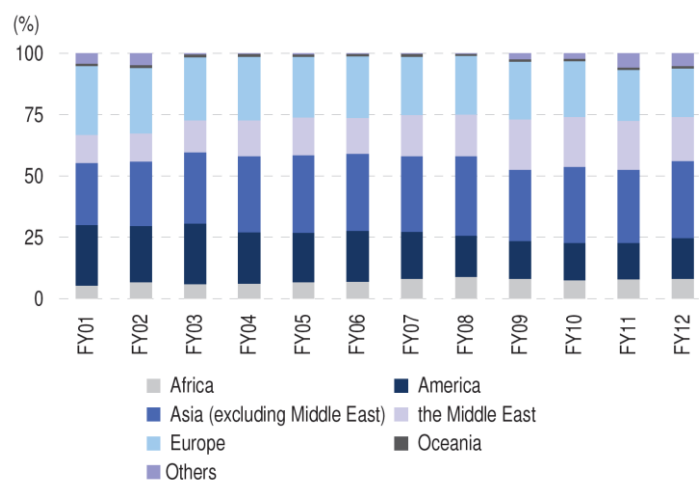
นอกจากการขยายตัวของการส่งออกแล้ว สัดส่วนของการส่งออกสินค้าประเภทวิศวกรรม (Engineering Goods) ก็ขยายตัวเพิ่มขึ้นด้วยจากที่เคยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 14 ของมูลค่าการส่งออกในปีงบประมาณ 2542-43 ก็ขยายตัวเป็นร้อยละประมาณ 22 ในปีงบประมาณ 2554-55 นอกจากนี้ การส่งออกของอินเดียระหว่างปีงบประมาณ 2542-43 ถึงปีงบประมาณ 2554-55 มีการส่งออกไปยังตลาดเอเชีย (ยกเว้นตะวันออกกลาง) มากที่สุดประมาณร้อยละ 31 รองลงมาคือ ตลาดยุโรป ประมาณร้อยละ 20

กราฟแสดงสัดส่วนการส่งออกสินค้าประเภทต่างๆของอินเดีย



ที่มา: Government of India

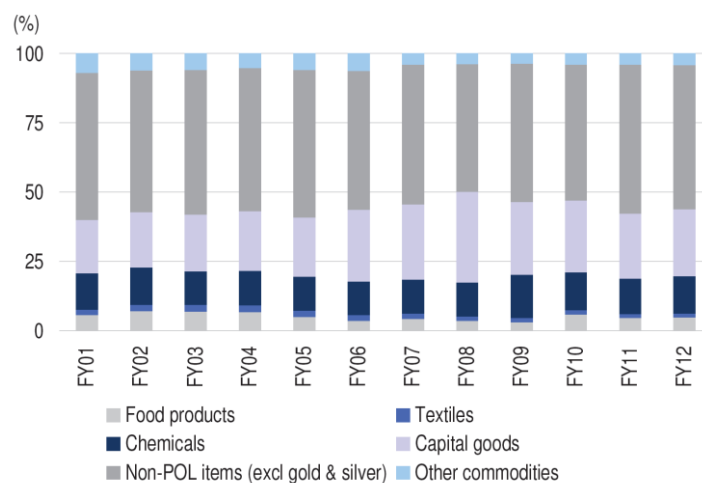
กราฟแสดงการส่งออกของอินเดียไปยังตลาดต่างๆ



ที่มา: Government of India

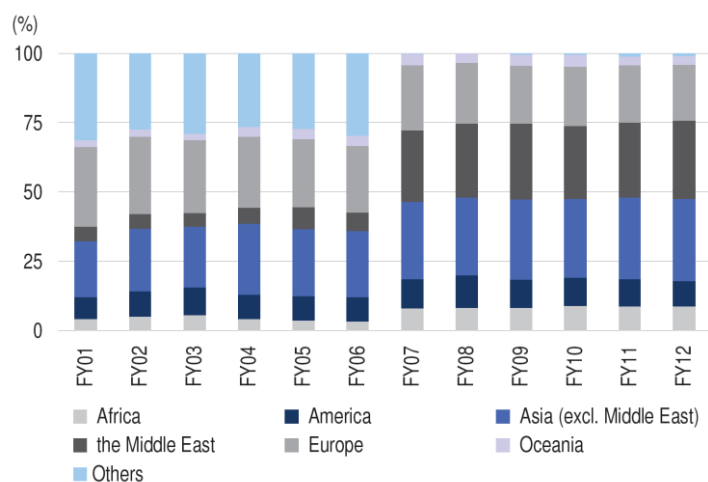
ในด้านการนำเข้า ในปีงบประมาณ 2554-55 อินเดียนำเข้าสินค้าที่ไม่ใช่ทองคำและน้ำมัน (Non-Gold and Non-Oil Goods) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละประมาณ 52 จากมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด รองลงมาคือ สินค้าทุน เคมีภัณฑ์ และอาหาร โดยการนำเข้าส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าจากทวีปเอเชียและยุโรปเป็นหลัก

กราฟแสดงสัดส่วนการนำเข้าสินค้าของอินเดีย



ที่มา: Government of India

กราฟแสดงการนำเข้าของอินเดียจากแหล่งต่างๆ



ที่มา: Government of India

การขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศของอินเดียในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาทั้งที่เป็นผลมาจากการลงทุนของบริษัทข้ามชาติและความต้องการบริโภคสินค้าที่เพิ่มขึ้นในตลาดอินเดียได้ส่งผลให้การขนส่งทางเรือขยายตัวอย่างมากและได้ส่งผลต่อการขยายตัวของท่าเรือต่างๆของอินเดียโดยตรง โดยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือของอินเดียได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นถึง 3 เท่าตัวจาก 334 ล้านตันในปีงบประมาณ 2543-44 เป็น 911.8 ล้านตันในปีงบประมาณ 2554-55 หรือมีการขยายตัวเฉลี่ยปีละประมาณร้อยละ 8.6 ทั้งนี้ รัฐบาลอินเดียคาดการณ์ว่าปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือของอินเดียจะเพิ่มขึ้นเป็น 2,484.4 ล้านตันภายในปีงบประมาณ 2562-63 ด้วยอัตราการขยายตัวเฉลี่ยปีละประมาณร้อยละ 13.4 โดยการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือหลักคาดว่าจะขยายตัวเฉลี่ยปีละประมาณร้อยละ 10.2 จาก 560.1 ล้านตันในปีงบประมาณ 2554-55 เป็น 1,214.8 ล้านตันภายในปีงบประมาณ 2562-63 ส่วนการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือรองคาดว่าจะขยายตัวเฉลี่ยปีละประมาณร้อยละ 17.5 จาก 351.6 ล้านตันในปีงบประมาณ 2554-55 เป็น 1,269.6 ล้านตันภายในปีงบประมาณ 2562-63 อย่างไรก็ตาม ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลได้ให้ความเห็นว่าการคาดการณ์ของรัฐบาลอินเดียดังกล่าวน่าจะเป็นไปได้ยาก เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจทั่วโลกกำลังประสบปัญหาประกอบกับปริมาณขนส่งสินค้าทางทะเลในปัจจุบันก็มีปริมาณลดลง

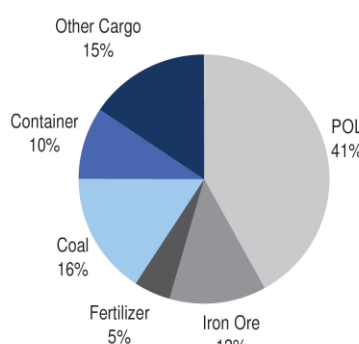
นอกจากการขยายตัวของปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือของอินเดียแล้ว สัดส่วนของสินค้าประเภทต่างๆก็เปลี่ยนแปลงไปด้วยอย่างมากโดยประเภทสินค้าที่ขนส่งที่เปลี่ยนแปลงอย่างมากคือ สินค้าที่ขนส่งโดยระบบตู้คอนเทนเนอร์จาก 35.2 ล้านตันในปีงบประมาณ 2543-44 เพิ่มขึ้นเป็น 135.9 ล้านตันในปีงบประมาณ 2554-55 หรือมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 13.1 ต่อปี โดยมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 15 แต่ก็ยังถือว่าต่ำกว่ามาตรฐานโลกที่การขนส่งโดยระบบตู้คอนเทนเนอร์จะมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 80

ในขณะที่การนำเข้าถ่านหินได้เพิ่มขึ้นอย่างมากจาก 57.7 ล้านตันเป็น 157.1 ล้านตันในปีงบประมาณ 2554-55 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยจากปีงบประมาณ 2543-44 ร้อยละ 9.5 อันเป็นผลมาจากความต้องการใช้ถ่านหินภายในประเทศอินเดียเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าซึ่งแม้กระทั่งในปัจจุบันก็ยังคงไม่เพียงพอ ผลจากความต้องนำเข้าถ่านหินดังกล่าวทำให้สัดส่วนประเภทสินค้าที่เป็นถ่านหินที่ขนส่งผ่านท่าเรือของอินเดียเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 16 เป็นร้อยละ 17 และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นต่อไป

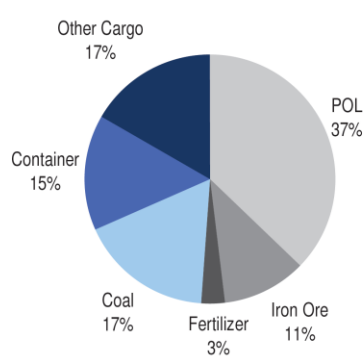
อย่างไรก็ตาม สัดส่วนของสินค้าที่มีการขนส่งผ่านท่าเรือของอินเดียมากที่สุดคือ กลุ่มสินค้าปิโตรเลียม น้ำมันและน้ำมันหล่อลื่น (POL: Petroleum, Oil and Lubes) เนื่องจากประเทศอินเดียมีการลงทุนในอุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันเพิ่มขึ้นและมีความต้องการใช้น้ำมันสูงอยู่แล้ว แต่เมื่อเทียบกับสินค้าอื่นที่มีการขนส่งผ่านท่าเรือของอินเดียก็พบว่ามีส่วนลดลงจากร้อยละ 41 ในปีงบประมาณ 2543-44 เป็นร้อยละ 37 ในปีงบประมาณ 2554-55

สัดส่วนประเภทสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือของอินเดีย

ปีงบประมาณ 2543-44 (368 ล้านตัน)



ปีงบประมาณ 2554-55 (912 ล้านตัน)



ที่มา: Anand Rathi, Sector Report, 29 April 2013

ท่าเรือหลัก (Major Ports) ของอินเดีย : ขยายตัวเข้าสู่ระบบการบริหารแบบราชการ

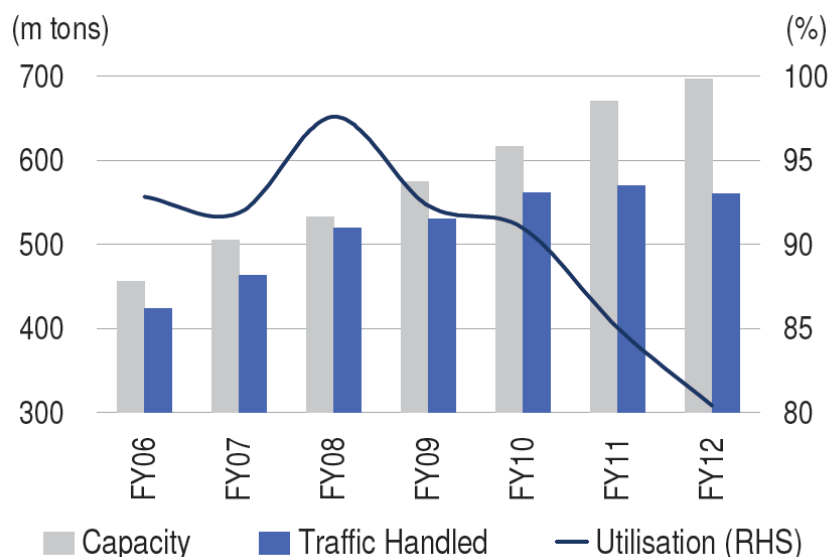
ท่าเรือหลักของอินเดียคือท่าเรือที่ขึ้นอยู่กับกระทรวงการขนส่งทางทะเล (Ministry of Shipping) มีจำนวนทั้งสิ้น 13 แห่ง คือ

- Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)
- Kandla
- Mumbai Port Trust
- Mormugao
- New Mangalore Port Trust (NMPT)
- Cochin
- Tuticorin

- Ennore
- Chennai
- Vizag
- Paradip
- Haldia
- Kolkata

ในปีงบประมาณ 2554-55 ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือหลักของอินเดียมีปริมาณ 560.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2543-44 ซึ่งมีปริมาณ 281 ล้านตัน โดยมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยปีละประมาณร้อยละ 6.5 ทั้งนี้ ท่าเรือหลักของอินเดียประสบปัญหาข้อจำกัดเรื่องขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นและโครงการการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าก็ล่าช้ามาโดยตลอด ทำให้การขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าของท่าเรือหลักในปีงบประมาณ 2554-55 ลดลงในอัตราร้อยละ 1.7 จากปีงบประมาณก่อนหน้า ทั้งนี้ ท่าเรือหลักของอินเดียทั้ง 13 แห่งมีปริมาณการขนส่งสินค้าคิดเป็นร้อยละ 61.4 ของปริมาณสินค้าทั้งหมดที่ผ่านท่าเรือของอินเดีย โดยในปีงบประมาณ 2554-55 ท่าเรือหลักทั้ง 13 แห่งมีปริมาณการขนส่งสินค้ารวม 560.1 ล้านตัน แบ่งเป็นสินค้าส่งออก 194.1 ล้านตัน สินค้านำเข้า 341.6 ล้านตัน และสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) 24.4 ล้านตัน

ปริมาณการขนส่งสินค้าของท่าเรือหลัก 13 แห่งของอินเดีย



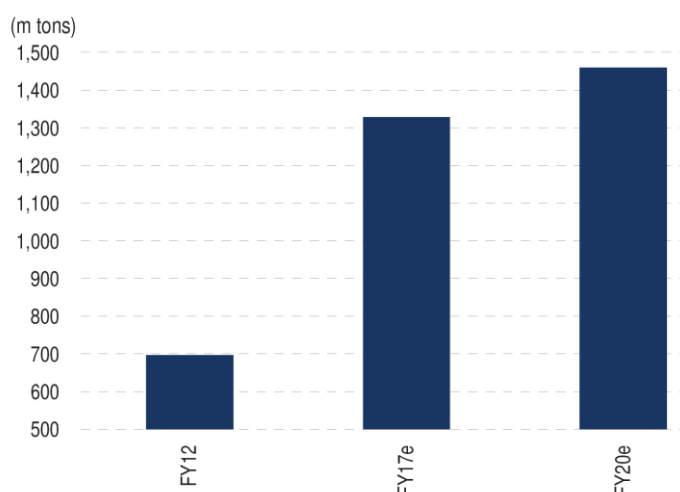
ที่มา: Indian Port Authority (IPA)

ตลอดช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของอินเดีย ฉบับที่ 11 (ปี 2550-2555) ปรากฏว่าผลการดำเนินงานของท่าเรือหลักทั้ง 13 แห่งมีการขยายตัวเฉลี่ยเพียงร้อยละ 3.9 เท่านั้น ทั้งนี้ ไม่มีท่าเรือหลักแห่งใดเลยที่มีการขยายตัวในระดับเลขสองหลักเลย แต่ที่มีอัตราการขยายตัวเกินกว่าค่าเฉลี่ยได้แก่ JNPT (ร้อยละ 7.9) Paradip (ร้อยละ 7.1) Kandla (ร้อยละ 6.9) และ Cochin (ร้อยละ 6.3)

ผลการดำเนินงานของท่าเรือหลักทั้ง 13 แห่งที่ยังอยู่ในระดับที่ไม่น่าพอใจนัก ทำให้รัฐบาลอินเดียมีแผนที่จะพัฒนาท่าเรือใหม่ด้วยการเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ ติดตั้งอุปกรณ์ที่ทันสมัยในการดูแลและขนย้ายสินค้าในท่าเรือ รวมทั้งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในท่าเรือให้สามารถรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศในอนาคตให้ได้ ซึ่งตามแผนนี้ รัฐบาลอินเดียมีเป้าหมายที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าทางทะเลของท่าเรือหลักจำนวน 13 แห่งจากปริมาณสินค้า 696.5 ล้านตันในปัจจุบันให้เพิ่มขึ้นเป็น 1,459.5 ล้านตันภายในปีงบประมาณ 2562-63 โดยรัฐบาลอินเดียได้กำหนดโครงการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือหลักดังกล่าวไว้ทั้งสิ้นจำนวน 352 โครงการ ด้วยเงินลงทุนจำนวน 1,095 พันล้านรูปี ซึ่งจะเป็นเงินทุนจากภาคเอกชนจำนวน 729 พันล้านรูปีและจากรัฐบาลอีกจำนวน 366 ล้านรูปี อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากโครงการดังกล่าวแล้ว ปัจจุบันมีโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่แล้วอีกจำนวน 72 โครงการในวงเงิน 185 พันล้านรูปี ซึ่งการลงทุนในส่วนนี้จะทำให้ท่าเรือหลักสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าได้เพิ่มขึ้นอีก 143.7 ล้านตัน ทั้งนี้ ผู้เชี่ยวชาญด้านท่าเรือของอินเดียเชื่อว่าโครงการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือหลักบางแห่ง (จาก 13 แห่ง) น่าจะเกิดความล่าช้าเช่นเดียวกับที่เคยเกิดกับท่าเรือ Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) ซึ่งความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้นนี้จะส่งผลต่อท่าเรือรองทันที

แผนการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าทางทะเลของท่าเรือหลัก (Major Ports) ของ

อินเดีย



ที่มา: India Port Authority and Ministry of Shipping – India Maritime Agenda

ท่าเรือรอง (Non-Major Ports) ของอินเดีย : ก้าวหน้าด้วยการบริหารโดยภาคเอกชน

ท่าเรือรองของอินเดียส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในชัยภูมิที่ดี คือ อยู่ในพื้นที่ที่เชื่อมโยงกับเขตอุตสาหกรรมสำคัญของอินเดีย ได้แก่ รัฐ Gujarat, รัฐ Maharashtra, รัฐ Tamil Nadu, รัฐ Andhra Pradesh, รัฐ Haryana และรัฐ Punjab ทั้งนี้ ภาคการผลิตของอินเดียมีส่วนร้อยละ 15-16 ของ GDP การที่มีพื้นที่เชื่อมโยงกับเขตอุตสาหกรรมเหล่านี้ส่งผลให้ท่าเรือรองเหล่านี้เป็นที่รองรับการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมจากเขตอุตสาหกรรมดังกล่าวไปโดยปริยายและมีแนวโน้มที่จะขยายตัวต่อไปอย่างต่อเนื่อง

แผนที่แสดงศูนย์กลางการผลิตที่สำคัญและท่าเรือของอินเดียในรัฐต่างๆ



ที่มา: Industry, Anand Rathi Research

ในอดีต การสร้างและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือของอินเดียส่วนใหญ่จะดำเนินการโดยรัฐบาล แต่หลังจากที่รัฐบาลประกาศเปิดเสรีการดำเนินธุรกิจด้านท่าเรือในช่วงทศวรรษที่ 1990 เป็นต้นมา ทำให้มีภาคเอกชนเข้ามาประกอบธุรกิจท่าเรือมากขึ้นและทำให้ธุรกิจท่าเรือมีการแข่งขันมากขึ้นอีกด้วย ทั้งนี้ เมื่อสิ้นปีงบประมาณ 2554-55 ท่าเรือรองมีขีดความสามารถที่จะรองรับการขนส่งสินค้าได้ 544.7 ล้านตัน แต่รัฐต่างๆที่มีพื้นที่ติดทะเลและมีท่าเรือรองอยู่ในความดูแลได้เล็งเห็นศักยภาพของท่าเรือรอง จึงได้วางแผนที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าให้ได้ร้อยละ 15.1 ต่อปีไปจนถึงสิ้นสุดปีงบประมาณ 2559-60 ซึ่งเป็นปีที่สิ้นสุดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของอินเดียฉบับที่ 12 ให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าให้ได้ 1,263.9 ล้านตัน และเพิ่มเป็น 1,670.5 ล้านตันภายในปีงบประมาณ 2562-63

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว รัฐต่างๆได้กำหนดวงเงินงบประมาณจำนวน 1,679 พันล้านบาท เพื่อใช้ในการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือรอง โดยโครงการส่วนใหญ่จะอยู่ในลักษณะการร่วมเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPP: Public-Private Partnership), การให้สัมปทานแบบผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนสร้าง ดำเนินการแล้วโอนกรรมสิทธิ์ให้รัฐบาลในภายหลัง (Build-Operate-Transfer) และสัมปทานแบบผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนสร้าง เป็นเจ้าของและเป็นผู้ประกอบการชั่วระยะเวลาหนึ่ง แล้วจึงโอนเป็นกรรมสิทธิ์ให้แก่รัฐบาลในภายหลัง (BOOT: Build, Own, Operate and Transfer) ซึ่งคาดว่าภาคเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนร้อยละ 96.1 ส่วนที่เหลือจะเป็นการลงทุนจากภาครัฐ

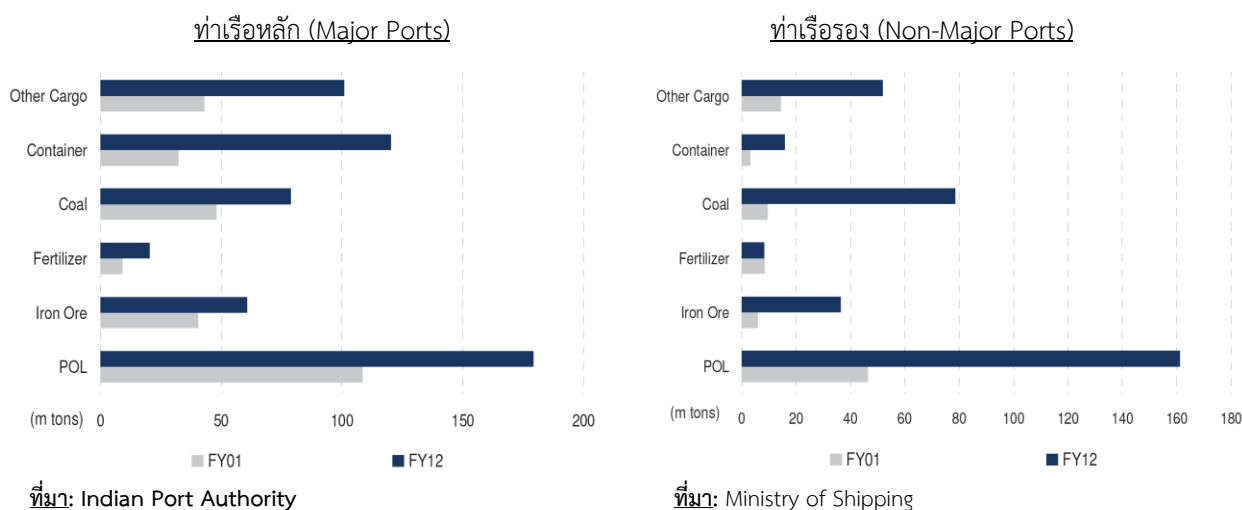
แผนการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าของท่าเรือรอง (Non-Major Ports) ในรัฐต่างๆ

รัฐ	ปีงบประมาณ 2559-60 (ล้านตัน)	ปีงบประมาณ 2562-63 (ล้านตัน)
Gujarat	586	864
Maharashtra	202	232
Goa	20	20
Karnataka	60	68
Andhra Pradesh	174	207
Tamil Nadu	35	45
Kerala	20	31
Orissa	168	202
รวม	1,264	1,666

ที่มา: Ministry of Shipping – India Maritime Agenda

รัฐบาลอินเดียคาดการณ์ว่าในปีงบประมาณ 2562-63 จะมีการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือรอง (Non-Major Ports) ถึง 1,270 ล้านตัน มากกว่าท่าเรือหลัก (Major Ports) ซึ่งคาดว่าจะมีปริมาณสินค้า 1,215 ล้านตัน ทั้งนี้ สินค้าสำคัญที่ส่งผ่านท่าเรือรอง คือ ถ่านหินซึ่งคาดว่าจะมีการขยายตัวเฉลี่ยปีละประมาณร้อยละ 20 ตามความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ท่าเรือรองยังมีการขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์น้อยกว่าท่าเรือหลักอยู่มาก โดยในปีงบประมาณ 2554-55 ท่าเรือรองมีการขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์เพียง 15.7 ล้านตันเท่านั้น เทียบกับท่าเรือหลักที่มีปริมาณมากถึง 120.2 ล้านตัน แต่มีการคาดการณ์ว่าการขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ของท่าเรือรองจะมีการขยายตัวอยู่ในอัตราสูงประมาณร้อยละ 38.3 ต่อปี เนื่องจากการบริหารจัดการท่าเรือของท่าเรือรองมีประสิทธิภาพสูงกว่าท่าเรือหลัก

เปรียบเทียบประเภทสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือหลักและท่าเรือรอง



รัฐ Gujarat ซึ่งเป็นรัฐที่มีชายฝั่งทะเลยาวที่สุดถึง 1,600 กิโลเมตร และตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ใกล้กับตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรปมากที่สุด ถือว่าเป็นรัฐที่เป็นผู้นำด้านการขนส่งผ่านท่าเรือรองและคาดว่าจะยังคงเป็นผู้นำต่อไปในอนาคต ด้วยจำนวนท่าเรือรองที่มากที่สุดถึง 40 แห่ง (รัฐ Gujarat มีท่าเรือรวม 41 แห่ง แบ่งเป็นท่าเรือหลัก 1 แห่ง และท่าเรือรอง 40 แห่ง) ทำให้รัฐ Gujarat เป็นรัฐที่มีการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือรองในสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 74 ของปริมาณการขนส่งผ่านท่าเรือรองทั้งหมดในปีงบประมาณ 2554-55 ทั้งนี้ ชัดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าของท่าเรือรองในรัฐ Gujarat ได้เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2543-44 เป็นสองเท่า คือ จาก 135 ล้านตันเป็น 323 ล้านตันในปีงบประมาณ 2554-55 และคาดว่าจะขีดความสามารถดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นเป็น 586 ล้านตันในปีงบประมาณ 2560

ในปีงบประมาณ 2554-55 การขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือรองในรัฐ Gujarat มีปริมาณทั้งสิ้น 259 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 73.68 ของปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือรองทั้งหมดในประเทศอินเดีย รองลงมา คือ รัฐ Andhra Pradesh ปริมาณ 43.9 ล้านตัน รัฐ Maharashtra ปริมาณ 19.9 ล้านตัน และรัฐ

Goa ปริมาณ 14.5 ล้านตัน ตามลำดับ

ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือรอง (Non-Major Ports) แยกตามรัฐ

	FY01	FY06	FY07	FY08	FY09	FY10	FY11	FY12
Gujarat	71.3	103.5	131.3	150.5	152.8	205.5	230.9	259.0
Maharashtra	6.0	11.2	11.6	11.4	10.4	12.5	14.9	19.9
AP	4.8	17.7	18.6	19.3	29.7	43.6	43.3	43.9
Goa	3.2	11.8	14.3	12.8	11.9	13.9	14.6	14.5
TN	0.3	0.7	0.8	0.9	0.9	1.2	1.6	1.2
Karnataka	0.7	4.1	6.6	8.9	5.0	8.6	3.1	0.6
Others	1.0	1.2	1.8	2.6	2.5	3.5	7.0	12.4
Total	87.4	150.1	184.9	206.4	213.2	288.8	315.4	351.5

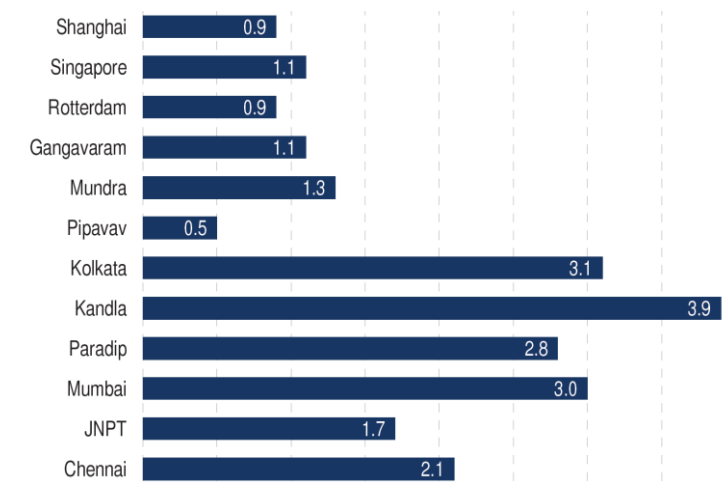
ที่มา: Ministry of Shipping – India Maritime Agenda

ดังกล่าวแล้วว่าท่าเรือรอง (Non-Major Ports) เป็นท่าเรือที่บริหารโดยภาคเอกชนที่ได้รับสัมปทานจากแต่ละรัฐ การบริหารท่าเรือรองจึงมีข้อได้เปรียบกว่าท่าเรือหลักในด้านความคล่องตัวในการตัดสินใจเพื่อพัฒนาท่าเรือ ทำให้ประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือมีสูงกว่าท่าเรือหลักไม่ว่าจะวัดด้วย Pre-Berthing Detention (ระยะเวลาตั้งแต่เรือทอดสมอจนถึงเรือเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้า) หรือ Turnaround Time (ระยะเวลาตั้งแต่เรือทอดสมอจนถึงเรือออกจากท่าขนถ่ายสินค้า) ซึ่งท่าเรือรองของอินเดียจะใช้เวลาสั้นกว่าท่าเรือหลัก

จากกราฟในหน้าถัดไปที่แสดงถึง Turnaround Time ของท่าเรือต่างๆของอินเดียเทียบกับท่าเรือในต่างประเทศ จะเห็นได้ชัดว่าท่าเรือหลักของอินเดียใช้เวลามากที่สุด โดยเฉพาะท่าเรือ Kandla ที่ใช้เวลาถึง 3.9 วัน ท่าเรือ Kolkata ใช้เวลา 3.1 วัน และท่าเรือ Mumbai ใช้เวลา 3 วัน ในขณะที่ท่าเรือ Rotterdam กับท่าเรือ Shanghai ใช้เวลาไม่ถึง 1 วัน คือ 0.9 วันเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ถ้าพิจารณาจาก Turnaround Time ของท่าเรือรองในอินเดีย ปรากฏว่าใช้น้อยกว่าท่าเรือหลักเป็นอย่างมาก โดยท่าเรือ Pipavav ใช้เวลาเพียง 0.5 วันเท่านั้น ในขณะที่ท่าเรือ Gangavaram ใช้เวลาเพียง 1.1 วัน และท่าเรือ Mundra ใช้เวลา 1.3 วัน

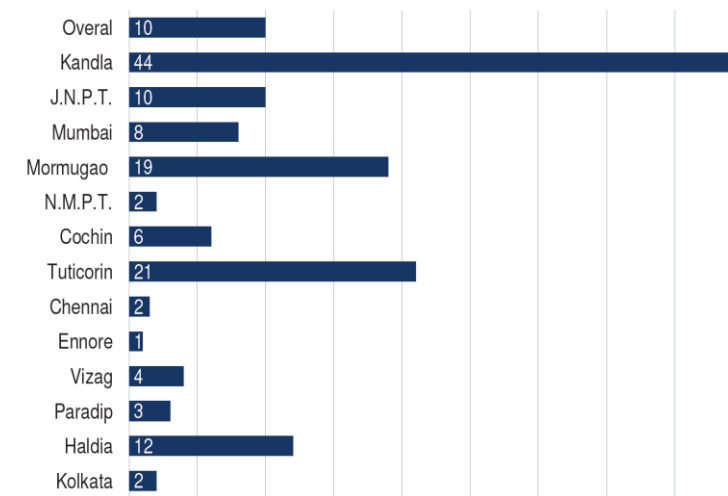
นอกจากนั้น หากพิจารณาจากกราฟที่แสดงถึง Re-Berthing Time ของท่าเรือหลักของอินเดียจะพบว่าท่าเรือหลักจะใช้เวลาสำหรับ Re-Berthing Time สูงมาก โดยท่าเรือ Kolkata ใช้เวลามากที่สุดถึง 44 ชั่วโมง รองลงมาคือ ท่าเรือ Tuticorin ใช้เวลา 21 ชั่วโมง ท่าเรือ Mormugao ใช้เวลา 19 ชั่วโมง สำหรับท่าเรือ Mumbai ใช้เวลา 8 ชั่วโมง

กราฟแสดง Turnaround Time ของท่าเรือต่างๆ (วัน)



ที่มา: Indian Port Authority

กราฟแสดง Pre-Berthing Time ของท่าเรือหลักของอินเดีย (ชั่วโมง)



ที่มา: Indian Port Authority

เครือข่ายการขนส่งทางบก: ปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของท่าเรือในอินเดีย

ความเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งทางบกในประเทศอินเดียเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งต่อความสำเร็จของท่าเรือต่างๆในอินเดีย โดยการเชื่อมโยงด้วยเส้นทางถนนเพื่อขนส่งสินค้าต่อจากเรือจะมีสัดส่วนมากที่สุดประมาณร้อยละ 60 ของเครือข่ายการขนส่งสินค้าต่อจากเรือ ซึ่งถือว่าเป็นสัดส่วนที่สูงกว่ามาตรฐานโลก ส่วนการขนส่งทางรถไฟมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 22 สำหรับการขนส่งสินค้าในระบบตู้คอนเทนเนอร์ และประมาณร้อยละ 24 สำหรับการขนส่งสินค้าทั่วไป ดังนั้น การลงทุนเพื่อขนส่งสินค้าในระบบรางในประเทศอินเดียจึงยังมีโอกาสอีกมาก

ระบบรางสำหรับการขนส่งสินค้าในประเทศอินเดียมีความยาวทั้งสิ้น 64,015 กิโลเมตร ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 4 ของโลก อย่างไรก็ตาม รัฐบาลอินเดียได้เห็นความสำคัญของการเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งทางบกกับการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเน้นไปที่ระบบรางมากขึ้น ด้วยการลงทุนในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งทางรางมากขึ้นภายใต้ชื่อว่า Dedicated Freight Corridors (DFC) ทั้งฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก รวมระยะทางทั้งสิ้น 3,322 กิโลเมตร ด้วยวงเงินงบประมาณ 70 พันล้านรูปี โดยคาดว่าจะเสร็จสิ้นในปี 2560

เส้นทางรถไฟใหม่ตามแนวตะวันตกและตะวันออกภายใต้โครงการ DFC

DFC ฝั่งตะวันออก		DFC ฝั่งตะวันตก	
รัฐ	ระยะทาง (กม.)	รัฐ	ระยะทาง (กม.)
Punjab	88	Haryana	192
Haryana	72	Rajasthan	553
Uttar Pradesh	1,049	Gujarat	588
Bihar	93	Maharashtra	150
West Bengal/Jharkhand	538		
รวม	1,839	รวม	1,483

ที่มา: DFCCIL (Dedicated Freight Corridor Corporation of India)

โครงการ DFC ของรัฐบาลอินเดียเป็นความหวังอย่างมากว่าจะสามารถช่วยให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งระบบเพิ่มขึ้นอย่างมากและใช้เวลาในการขนส่งน้อยลงด้วยค่าใช้จ่ายที่ลดลง ทั้งนี้ มีการคาดการณ์ว่าปริมาณสินค้าที่ขนส่งจะสามารถเพิ่มขึ้นจาก 4,000 ตันเป็น 15,000 ตันต่อเที่ยว และสามารถเพิ่มการขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์จาก 90 ตู้เป็น 400 ตู้ด้วยระบบรถไฟขนส่งสองชั้น รวมทั้งความเร็วของรถไฟจะเพิ่มขึ้นจาก 75 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็น 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และระยะห่างระหว่างสถานีเพิ่มขึ้นจาก

ระยะ 7-10 กิโลเมตรเป็น 40 กิโลเมตร ซึ่งพัฒนาการทั้งหมดนี้จะช่วยให้การขนส่งด้วยระบบรางมีส่วนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 34

ท่าเรือต่างๆที่อยู่ใกล้กับเส้นทาง DFC ทั้งฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกจะได้รับประโยชน์อย่างมากจากโครงการนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือที่อยู่ทางฝั่งตะวันตกซึ่ง DFC พาดผ่านด้วยระยะทางถึง 1,839 กิโลเมตร ทั้งนี้ โดยปกติแล้ว สินค้าที่ขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์จะมาจากท่าเรือ JNPT กับท่าเรือ Mumbai ในรัฐ Maharashtra และท่าเรือ Pipavav, ท่าเรือ Mundra และท่าเรือ Kandla ในรัฐ Gujarat ขนส่งสินค้าขึ้นไปที่ศูนย์รวมตู้คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depots: ICDs) ที่เมือง Tughlabad, เมือง Dadri และเมือง Dandharikalan ทางภาคเหนือของอินเดีย ซึ่งนอกจากสินค้าที่ขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์แล้ว ก็ยังมีสินค้าชนิดอื่น ได้แก่ ปิโตรเลียม น้ำมัน และน้ำมันหล่อลื่น (POL) บัญ ัญพืช เกลือ ถ่านหิน เหล็ก และปูนซีเมนต์ ที่ขนส่งผ่านเส้นทางฝั่งตะวันตกขึ้นไปทางภาคเหนือของอินเดียด้วย

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ เมืองมุมไบ

5 กันยายน 2556