

Journal of Transportation and Logistics (TRANSLOG)

Volume 2004 | Issue 1

Article 11

2024-01-01

การศึกษา : ก่อน -- ความเป็นไปได้ ของโครงการโดยย่อ : เรือเฟอร์รี่ บริการใน
อ่าวไทย

ตระกูล ชุ่มเสนาะ

Follow this and additional works at: <https://digital.car.chula.ac.th/translog>

 Part of the [Civil and Environmental Engineering Commons](#)

Recommended Citation

ชุ่มเสนาะ, ตระกูล (2024) "การศึกษา : ก่อน -- ความเป็นไปได้ ของโครงการโดยย่อ : เรือเฟอร์รี่ บริการในอ่าวไทย," *Journal of Transportation and Logistics (TRANSLOG)*: Vol. 2004: Iss. 1, Article 11.

DOI: 10.58837/CHULA.TRANSLOG.2004.1.10

Available at: <https://digital.car.chula.ac.th/translog/vol2004/iss1/11>

This Article is brought to you for free and open access by the Chulalongkorn Journal Online (CUJO) at Chula Digital Collections. It has been accepted for inclusion in Journal of Transportation and Logistics (TRANSLOG) by an authorized editor of Chula Digital Collections. For more information, please contact ChulaDC@car.chula.ac.th.

การศึกษา: ก่อน---ความเป็นไปได้ ของโครงการโดยย่อ:
เรือเฟอร์รี่ บริการ ในอ่าวไทย

Pre-Feasible Study for : Brief Project : Ferries Service in Gulf of
Thailand

เรือเอก ตระกูล พุ่มเสนาะ
ที่ปรึกษาอิสระเกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวี

ภาคที่ 1 โดยทั่วไป

ประวัติและความเป็นมา :

ในอดีต จนถึงปัจจุบัน ได้มีผู้สนใจดำเนินการ ในด้านบริการเรือเฟอร์รี่ ในเส้นทางที่ไกลกว่าเส้นทางบริการไปยังเกาะต่างๆ ตามปกติ เช่นที่ ดอนสักด์ – เกาะสมุย – พังงัน หรือที่ แหลมมอบ - เกาะช้าง คือ เคยมีผู้ดำเนินการเรือเฟอร์รี่ บรรทุกทั้งคนและรถยนต์ แล่นระหว่างกรุงเทพฯ – สงขลา หรือ เคยมีบริการเรือเฟอร์รี่ความเร็วสูง บริการเฉพาะคนโดยสาร จาก กรุงเทพฯ – พัทยา หรือเคยมีการนำเอาเรือประเภท Air-Cushion มาใช้งาน แต่ผลการดำเนินการในอดีต ที่เป็นมา ตามที่พิจารณาจากสายตาคนภายนอก ว่าไม่สำเร็จ ตามจุดมุ่งหมาย ซึ่งอาจจะวิเคราะห์ได้ว่า เกิดจากการขาดประสบการณ์ หรือ ลงทุนสูงเกินไป ไม่สามารถรับเทคโนโลยีที่ทันสมัย และไม่มีการสนับสนุนจากฝ่ายรัฐบาล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จนไม่สามารถ ดำเนินงานได้คุ้มทุน หรือกับ บางรายการที่ลงทุนต่ำมาก โดยซื้อเรือที่เก่ามากใกล้สภาพเศษเหล็ก หรือในราคาเศษเหล็กแต่มาดัดแปลง และไม่มีทุนในการซ่อมบำรุงได้เพียงพอ จนทำให้ไม่สามารถทำงานได้ตามเป้าหมายและจำต้องเลิกกิจการไป คงเหลือให้เห็น ดังที่มีการใช้เรือเฟอร์รี่ รับบริการตามเกาะกับฝั่งในระยะใกล้ ๆ เท่านั้นในปัจจุบันซึ่งในตำบลที่บางแห่งก็อยู่ในสภาพที่ล่อแหลมต่ออันตราย ทั้งในสภาพของท่าเรือและตัวเรือที่ให้บริการ

วัตถุประสงค์ :

- 1) เพื่อบริการ การขนส่งทางทะเลในระหว่าง จังหวัดต่างๆ ชายทะเลทั่วอ่าวไทยเป็นไปอย่างถาวร และมีระบบที่ถูกต้อง เพื่อรองรับการพัฒนาการขนส่งหลายรูปแบบในอนาคต
- 2) เพื่อสนองบริการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยการมีรถยนต์ส่วนตัวไปด้วย เมื่อต้องการเปลี่ยน ท่าเล การท่องเที่ยวจาก แหล่งท่าเลต่าง ๆ ของประเทศ ลดการจราจรผ่านกทม.
- 3) เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการขนส่ง สินค้า จากแหล่งต่าง ๆ ทั้งภาคตะวันตก ตะวันออกและ ภาคใต้ของประเทศมาสู่เขตท่าเรือหลักของประเทศ ในระบบการขนส่งที่ใช้รถฟ่วงตู้คอนเทนเนอร์

ลงเรือ ใช้เส้นทางทางทะเล ลดค่าใช้จ่ายที่รถต้องเดินทางทางถนน และลดภาวะสิ่งแวดล้อมไปในตัว สร้างความใกล้ชิดกับประชาชนทุกภาคของประเทศ

- 4) เพื่อเสริมสร้าง อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ที่สามารถ ใช้เรือ เฟอรรี่ เป็น พาหนะ และจัดระบบการท่องเที่ยวแบบ package ทัวร์ ได้หลากหลาย
- 5) ที่สำคัญที่สุด โครงการนี้จะต้องได้รับการสนับสนุนจากทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเต็มที่ โดยเฉพาะการสร้างท่าเทียบเรือ และถนนที่เข้าไปสู่ท่าเรือใหม่ รวมถึงพื้นที่ในการจอดรถและการให้บริการต่างๆ กับทุนดำเนินการ

โครงการ :

เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ อาจจะพิจารณาโครงการได้ สาม ลักษณะ คือ

- 1) โครงการขนาดใหญ่ ใช้เงินลงทุนสูง โดยรัฐหรือสัมปทานเอกชนรายเดียว
- 2) โครงการขนาดปานกลาง ใช้เงินลงทุน น้อยลง แต่สามารถพัฒนา สูโครงการขนาดใหญ่เต็มที่ได้ โดยการร่วมทุน
- 3) โครงการขนาดเล็ก หรือ โครงการนำร่องเพื่อ วัดผลในการดำเนินงานที่ สามารถนำไปสู่โครงการขนาดกลางและขนาดใหญ่ ใช้เงินทุนต่ำ

ส่วนประกอบที่ต้องนำมาพิจารณา :

- 1) เรือ เรือ เฟอรรี่
- 2) เรื่องของ ท่าบลที่ ที่จอดเรือรับ-ส่งตามจุดต่างๆ
- 3) เส้นทาง การเดินเรือ
- 4) ส่วนประกอบของทุน
- 5) ความน่าเป็นไปได้ ของ รายได้ ที่พึงจะได้รับ
- 6) แหล่งทุน

ข้อพิจารณา :

รูปแบบต่างๆ ของ

- 1) สำหรับการลงทุนขนาดใหญ่
- 2) สำหรับการลงทุนขนาดกลาง ที่น่าจะเป็นไปได้
- 3) สำหรับการลงทุนขนาดเล็ก

ความน่าจะเป็นไปได้ :

ในการวิเคราะห์ ณ ที่นี้ จะใช้ **ข้อพิจารณาในการลงทุนขนาดกลาง** ที่น่าจะเป็นไปได้ ด้วยการ ใช้ เรือเฟอร์รี่ ที่มีอายุการใช้งานมาแล้ว แต่สามารถ ทำงานในอ่าวไทยได้ทุกฤดูกาล และมีต้นทุนในการปฏิบัติการที่อยู่ในเกณฑ์ที่เป็นไปได้ กับ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่กำลังเติบโต พร้อมทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่ขยายออกไปอย่างรวดเร็ว

รัฐบาลจะต้องร่วมในการลงทุนในระดับสูงคือการก่อสร้างท่าเรือ ที่สามารถให้เรือ เข้าเทียบรับส่งคนโดยสารและรถที่จะบรรทุกลงเรือได้อย่างปลอดภัย ในขั้นต้น อาจจะมีเพียง ที่ เกาะช้าง และที่ **ชะอำ** หรือ **หัวหิน** หรือบริเวณใกล้เคียง ซึ่งอาจจะต้อง ทำ **เขื่อนกันคลื่นแบบถาวร** ทั้งนี้รัฐบาลจะต้องถือว่าเพื่อเป็นสาธารณูปโภค ไม่มีการคิดค่ากำไร การสร้างถนนรอบเกาะช้าง เป็นสิ่งที่รัฐฯจะต้องกระทำแบบให้เปล่า การคิดค่าเทียบเรือควรเป็นงานบริการของเทศบาล ของเมืองที่ให้บริการนั้นๆ

อีกประการหนึ่ง รัฐบาลจะต้องให้การคุ้มครองการลงทุนและการดำเนินงาน ต่อเนื่องโดยไม่มีผลประโยชน์ทางการเมืองที่เปลี่ยนแปลงได้ เข้ามาเกี่ยวข้อง เพราะ โครงการนี้ อาจจะต้องใช้เวลานาน ในการสร้างบริการ จนกระทั่งให้เป็นที่ยอมรับ ให้ผู้ใช้ เชื่อถือ ทั้งด้านความเที่ยงตรงต่อเวลา และ ความปลอดภัย และผลลัพธ์อันจะพึงได้รับที่คุ้มค่า

การตัดสินใจ :

เป็นเรื่องที่ หน่วยที่มีความเกี่ยวข้อง เข้ามาตั้งเรื่องเพื่อเสนอเข้าไว้ในแผน ของสภาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ และได้รับการเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีและถูกจัดไว้ในแผนของชาติ

ภาคที่ 2 – รายละเอียดของโครงการเฉพาะ ในหัวข้อ ส่วนประกอบที่สำคัญ เรื่อง ของเรือ เฟอร์รี่ :

ปกติจะแบ่งเรือ เฟอร์รี่ เป็น 3 ประเภท คือ ประเภท ความเร็วสูง, ประเภทบริการ ชายฝั่ง , และประเภท บริการเมืองท่าใกล้ฝั่ง

- **ประเภทความเร็วสูง** เช่น แบบ swath, catamaran, jet, hydrofoil ซึ่งจะไม่กล่าวถึงในที่นี้

- **ประเภทบริการชายฝั่ง** : ความเร็ว ปานกลาง ต่ำ ความคงทนทะเลต่ำ แต่สามารถเดินทางในอ่าว หรือ ระยะเวลาใกล้มีที่ สำหรับ บรรทุกรถยนต์ บรรทุกสินค้าได้ น้อย แต่ประหยัดค่าใช้จ่าย

ในการ ปฏิบัติการเรือได้มาก มีขนาดประมาณ 2,000 ตันกรอส มากน้อยตามความยาวและ การกิน น้ำลึกของเรือน้อยมาก

- ประเภทบริการระหว่างเมืองท่าไกลฝั่ง : ความเร็วสูงกว่า แต่อาจจะปรับแต่งให้ใช้แบบ ประหยัด มีที่สำหรับบรรทุกรถยนต์ที่ใช้บรรทุกสินค้าได้มากกว่า มีขนาดประมาณ 10,000 ตันกรอส

SIZE: 143m (ยาวตลอดลำ)

YEAR AND BUILD: 1970/ REBUILT 95

LENGTH: 143m BEAM: 22m

DRAFT: Summer 5.53m (กินน้ำลึก)

DISPLACEMENT: (DWT): 2750, displacement 5600 tons

(LTD): 6200

REGISTERED TONS: (GRT): 12,500 (NRT): 4400

DESIGNER: France

CLASSIFICATION: Class expired, Bureau Veritas I 3/3 E Deep Sea

MAIN ENGINE(S): 2 x Semt Pielstick 16 PC 2 V, 2 x 8000 BHP, 520 rpm.....Bore 400mm, stroke 460 mm

CARGO: 158 total cabins as follows: 622 passengers in 86 outside cabins and 27 inside cabins;

100 crew in 11 officers cabins and 34 crew cabins;

LOCATION:

STATUS: Active

NOTES:

Built to SOLAS 1960, Method 1, IMO Resolution A 122 (V) And French Regulation , Method II,

SPEED AND CONSUMPTION

IN PORT: HFO - None,

MGO - 6 metric tons for 24 hours

MANEUVERING SPEED: 12 knots 24 Tons/24 Hrs

ECONOMICAL SPEED AT RPM: 15 knots 29 Tons/ 24 Hrs

SERVICE SPEED AT RPM: 16 knots 32 Tons/ 24 Hrs

FULL SPEED AT RPM: 18 knots 41 Tons/ 24 Hrs

TANK CAPACITY

HFO: 928 Cubic meters

MGO: 225 Cubic meters

L.O: 76 Cubic meters

FRESH WATER: 191 Cubic meters

MAIN ENGINES: 2 x Semt Pielstick 16 PC 2 V, 2 x 8000 BHP, 520 rpm.....Bore 400mm, stroke 460 mm

AUXILIARY ENGINES: 4 x Ruston 6 AP 22, 730 rpm, 755 bhp, 1970

MAIN TURBINES: 4 x Brown Boverie Company (BBC) specification: VTR 400, Z 7 R. 541, II. 273 W3

BOILERS: 2 x Aalborg Boilers / 3.8 ton/hr, 7 bar

EMERGENCY GENERATORS: 1 x VM-Scania DSI 1461, Marcelli M7 V 315 MB 4, 1500 rpm, 380 V, 50HZ, 280KVA, 42

DIESEL GENERATORS: 4 x Jeumont-Schneider A 100 DS8 - 750 RPM, 660 KVA, 3 phase, 50HZ, 380 V, 954A

1 x Volvo Penta D30AMS, 1500 RPM, 595 KW, 2001

1 x Stamford HCM634A, 1500 RPM, 700 KVA, 3 phase, 50 Hz, 400V

POWER SUPPLY: 380V, 50Hz.....220V, 50Hz.....110V, 50Hz

CABIN/PUBLIC ROOMS ELECTRICAL POWER: 220V

FEED WATER GENERATORS: N/A

AIR CONDITION PLANT: 2 x York MWSC 1998 - 2 x 800 KW Capacity

PROPELLERS: 2 x Kamewa JMS Systemhydraulic - CPP with 4 blades

RUDDER: 2 x Donkin Co. Ltd. PV - 1 Double acting hydraulic cylinder

BOW-THRUSTER: 2 x Kamewa - 2 x 600HP

STERNTHRUSTERS: None

STABILIZERS: 2 x Cantiere Navqli del Tirreno e Riuniti Sperry Gyro Fin Stabilizers

SEWAGE TREATMENT: 2 x Holding tanks with transfer pumps - 1 x format MSTP 8

PUBLIC ROOMS AND FACILITIES

A la Carte Restaurant - 54 seats, 33 SQ/Meters // Self service Restaurant - 120 seats, 64 SQ/mrs

Lounge and Bar - 138 seats, 70 SQ/Meters // Cinema - 62 seats, 21SQ/meters

Duty free shop - 24 SQ/meters // Game Room/Multi Purpose - 20 SQ/meters

Gymnasium - 14 SQ/meters // He/She Sauna - 4 seats, 9 SQ/meters

Infirmary - 1 seat, 3 SQ/meters

Card room - 13 seats, 5 SQ/meters // Library - 7seats, 5 SQ/meters

Jaccuzzi - 2 x 6 -seats // Public Toilet rooms - 3 x 2 seats

Officer's messroom - 10 seats, 6 SQ/meters // Officer's dayroom - 10 seats, 6 SQ/meters

Crewmessroom 1 - 20 seats, 8 SQ/meters // Crewmessroom 2 - 12 seats, 5.5 SQ/meters

Crewmessroom 3 - 14 seats, 5.5 SQ/meters // Crew Day room - 16 seats, 8 SQ/Meters

Reception - 3 seats

CARGO CAPACITY

CARGO CAPACITY: 60 Trailer of 15 m or 250 cars

LANE METERS: 942 m

LANE WIDTH: 2.85 m

AXEL LOAD: 8 tons

FREE HEIGHT ON CAR DECK: 4.50 m

BOW RAMP: length: 11.92 w/ flaps: 13.73 m Breadth: 3.00 m / Driving breadth: 2.90 m

Clear Height: 4.50 m

STERN RAMP: length: 4.30 m w/flaps: 5.47m Breadth: 7.72 m / Driving Breadth: 7.65 m

Clear height: 4.50 m



เรื่องของตำบลที่จอดเรือรับ-ส่งตามจุดต่างๆ :

ในแนวคิดเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ และประวัติความเป็นมาของการเดินเรือชายฝั่งในอดีต ประยุกต์กับการขนส่งทางบกที่พัฒนาขึ้นมากหลายเท่าตัว ในปัจจุบัน แนวความคิดในการตั้ง

เส้นทางการเดินเรือในอ่าวไทยน่าจะเป็นในรูปของ การส่งเสริม การท่องเที่ยวที่มีรถติดตัวไปเที่ยว ยัง สถานที่ท่องเที่ยวชายทะเล การพักผ่อน บนเกาะ และ เพื่อการท่องเที่ยว ที่อาจจะประหยัดในการ สิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ประหยัดเวลาในการเที่ยวเช่นเมื่อ ถึงเวลา กลางคืน อาจจะเป็นเวลาที่ นอนอยู่บนเรือเป็นต้น และสามารถจัดเวลา กลางวันในการเดินทางให้ถึงที่ต้องการไปเที่ยวได้ หลาก หลาย จากแนวคิดดังกล่าว จะทำให้ เกิด ความเป็นไปได้ ที่จะจัดให้เรือเดินสวนทางกันในลักษณะ WEST BOUND และ EAST BOUND เช่น

WEST BOUND : แหลมฉบัง - มาบตาพุด - เกาะช้าง - สมุย - สงขลา - ดอนสักดี
ชะอำ(หัวหิน)- แหลมฉบัง

EAST BOUND : แหลมฉบัง - ชะอำ(หัวหิน) - สมุย - สงขลา - สมุย - เกาะช้าง - มาบตาพุด-
แหลมฉบัง

ระยะทางระหว่างตำบลที่ :	เวลาเดินเรือปกติ (12 น็อต)	เวลาที่ใช้ในท่า
แหลมฉบัง - มาบตาพุด	80 ไมล์ 6.6	1.5
มาบตาพุด - เกาะช้าง	80 ไมล์ 6.6	1.0
เกาะช้าง - สมุย	200 ไมล์ 16.6	1.5
สมุย - สงขลา	140 ไมล์ 11.6	4.0 (VAR)
สงขลา - ดอนสักดี (สมุย)	140 ไมล์ 11.6	1.5
สมุย - ชะอำ	200 ไมล์ 16.6	1.5
ชะอำ(หัวหิน) - แหลมฉบัง	60 ไมล์ 5.0	5.0
รวม	74.6	16.0
ระยะเวลาที่ใช้ ต่อเที่ยว	90.6 ชั่วโมง = 3 วัน 19 ชั่วโมง	

TENTATIVE SCHEDULE :

เรือ A.: EAST BOUND :

วันที่/เวลา ถึง	ถึง/ ออกเรือ จาก	ถึง วัน/เวลา	วันที่/ เวลาออกเรือ
1 มีนาคม /0800	แหลมฉบัง	มาบตาพุด 1/มีค/ 14.30	1 / มีค : 16.00
		เกาะช้าง 1 /มีค/ 22.30	1/ มีค : 23.00
		สมุย 2/มีค / 15.30	2/มีค 17.00
		สงขลา 3/มีค 0300	3 /มีค 0700
		ดอนสักดี 3/มีค. 18.30	3/ มีค 2000
		ชะอำ 4/มีค 12.30	4/ มีค 14.00
		แหลมฉบัง 4/มีค 19.00	4/ มีค 24.00

เรือ B : WEST BOUND :

วันที่/เวลา ถึง	ถึง/ ออกเรือ จาก	ถึง วัน/เวลา	วันที่/ เวลาออกเรือ
2 มีนาคม / 0800	แหลมฉบัง	ชะอำ 2/มีค 13.00	2 /มีค 14.30
		สมุย 3/มีค 07.00	3/มีค 08.30
		สงขลา 3/มีค 20.00	3/ มีค 24.00
		สมุย 4/มีค 11.30	4 /มีค 13.00
		เกาะช้าง 5/มีค 05.30	5 / มีค 0700
		มาบตาพุด 5/มีค 13.30	5 /มีค 15.00
		แหลมฉบัง 5/มีค 21.30	6/มีค 02.30

การจัดตารางการเดินทางเรือ โดยสังเกตให้เห็น เพื่อเป็นแนวทางในการคำนวณหา จำนวนเที่ยวต่อปี (เฉลี่ย หลังจาก การจัดให้เรือได้เข้าอยู่ และซ่อมทำแบบสมบูรณ์ ประมาณ ปีละ 90 เที่ยวต่อลำ) และค่ารายได้ที่จะได้รับ หากสามารถใช้เรือสมมติ และจากการคิดคำนวณอย่างไม่ละเอียด และข้อมูลที่ไม่สมบูรณ์ ความเป็นไปได้ของโครงการขึ้นกับ ค่า Break Even ที่ เรือจะต้องทำรายได้ประมาณเที่ยวละ 1,000,000 บาท หรือ 25,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อลำ(6,600 เหรียญสหรัฐต่อวัน = Fixed + variable cost) ซึ่ง จะต้องนำมาสร้างโครงการ จากการสำรวจหาตัวเลขและความต้องการของบริการที่ ใกล้เคียงต่อไป แต่แนวโน้มของความเป็นไปได้มีสูงมาก หากจะใช้เรือ 4 ลำ โดย เดินทางขา-ซ้าย ด้านละสองลำ ซึ่งช่วงเวลา ของเรือเข้าท่าแต่ละแห่งจะพอเพียงต่อความต้องการและการเติบโตสำหรับเศรษฐกิจไทยในอนาคต

สำหรับตัวเลข 1,000,000 บาทต่อเที่ยวนั้น จากการประมาณการเบื้องต้นโดยตั้งสมมติฐานว่ามีคนขึ้น-ลงเรือตลอดทุกท่าเฉลี่ย 2,000 คน ต่อเที่ยว โดยมีผู้โดยสารขึ้นและลงตลอดทางโดยคิดค่าโดยสารเฉลี่ยคนละ 200-400 บาท และรายได้จากรถยนต์ และรถบรรทุกอีกประมาณ 200,000 บาท ต่อเที่ยว รถแก่งขนาดธรรมดา 500 บาท หากขนาดใหญ่ก็เพิ่มตามส่วน ไม่เกิน 1,000 บาท ส่วนรถบันทุกที่อาจจะใช้เส้นทาง สงขลา- แหลมอบัง อาจจะคิดชุดละ 3,000-4,000 บาท รวมถึงการจัดการด้านบริการต่าง ๆ บนเรือ ก็สามารถ จัดหาเรือที่มี คุณลักษณะที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งคาดว่าเรือที่นำมาคิดเป็นต้นแบบนี้จะหาได้ในตลาดเรือเฟอร์รี่เก่า (แต่สภาพยังอยู่ในฐานะที่ใช้งานได้ ดังเรือต้นแบบ) ที่ราคาประมาณ 140ล้านบาท(3.5 ล้านเหรียญสหรัฐฯ) สำหรับเรือยุโรป อายุ 30 ปีตัดแปลง หรืออาจจะได้ราคาต่ำกว่าหากเป็นเรือที่ต่อในญี่ปุ่น

การศึกษาเป็นเพียงการกรุยทางไปสู่ความฝันที่เป็นไปได้ของคนไทยในยุคต่อไปที่นำคิดที่จะมีเรือแล่นรอบๆอ่าวไทย เหมือนที่เรามีเรือ ชายฝั่งแล่นไปยังปักกิ่งได้และเมืองท่าใกล้เคียงเช่นเรือภาณูรังษีในอดีต(หลังสงครามโลกครั้งที่สอง) หรือ เรือ อื่นๆแต่สมัยนั้นเป็นสมัยที่ เรือต้องแล่นเข้าแม่น้ำที่มีขีดจำกัดสูง ในด้านการกินน้ำลึก และเวลาขึ้นลงของน้ำ ตรงข้ามกับปัจจุบันที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านท่าเรือที่สมบูรณ์แต่เหตุไฉนรัฐฯจึงไม่คิดแทรกแผนการดังที่วาดไว้ให้นี้บ้างเล่า เพราะสามารถที่จะให้ประโยชน์ได้นานับประการทั้งด้านท่องเที่ยวและการประหยัด และการเพิ่มเส้นทางในการขนส่งที่อาจจะเรียกได้ว่าแบบราคาถูกลง และปลอดภัยอีกทางหนึ่งด้วย เช่นท่านอาจจะพาครอบครัวที่มากกว่า 10 คน ด้วยรถส่วนตัว สองคันขับไปลงเรือที่แหลมอบังไปยังสมุย-สงขลา-เกาะช้าง และขับกลับจากมาบตาพุดหรือจะเลยไปสงขลาขับรถเล่นแถวปีนัง (มาเลเซีย)โดยไม่เหนื่อยและไม่เสียค่าน้ำมัน แพงและหากท่านจัดโปรแกรมให้ตรงกับเวลาเรือดีที่ท่านจะไม่ต้องเสียค่าที่พักแรมเพราะใช้เวลาที่เรือแล่นในทะเลเป็นเวลาพักผ่อนไปด้วย อย่างมีความสุข

หากเป็นไปได้ คงไม่นานเกินรอที่คนไทยจะได้เที่ยวสนุก ๆ และจงใจให้ชาวต่างชาติมาหาความสุขในประเทศไทยในยุคต่อไปได้ แบบไม่ยากนักเพราะจากการคำนวณคร่าว ๆ สำหรับการลงทุนซื้อเรือ สี่ลำในระยะแรก และควรจะมีเรือสำรองอีก หนึ่งลำไว้แทนเมื่อเรือลำใดลำหนึ่งต้องเข้ารับการซ่อมทำหรือจำเป็นต้องเข้าอยู่ตามระยะเวลา การสร้างท่าเรือ และที่อำนวยความสะดวก สองท่าที่ชะอำและเกาะช้าง ดอนสักดี สงขลา และถนนรอบเกาะ คงประมาณ 10,000- 15,000 ล้านบาท (USDollar 250-375 Million) ซึ่งอยู่ในสถานะที่น่าลงทุน