

แนวทางการบริหารและพัฒนากการทำเรือแห่งประเทศไทย
เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

โดย

เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร
รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย สายวิศวกรรม
กระทรวงคมนาคม

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตร การป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 26
ประจำปีการศึกษา 2556 – 2557

บทคัดย่อ

เรื่อง **แนวทางการบริหารและพัฒนาการทำเรือแห่งประเทศไทย
เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน**

ลักษณะวิชา **การเศรษฐกิจ**

ผู้วิจัย **เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร หลักสูตร ปรอ. รุ่นที่ 26**

การเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ ตามพิมพ์เขียวเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ส่งผลต่อการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาการดำเนินงาน ผลกระทบและแนวทางในการบริหารและพัฒนา กทท. เพื่อรองรับเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลเอกสาร วารสาร หนังสือ ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต รวมถึงงานวิจัยรายงานผลสรุปผลการสัมมนาบททวนและศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ข้อมูลเกี่ยวกับ กทท. และดำเนินการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการวิเคราะห์เอกสาร รวมถึงการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ ผลการศึกษาสรุปได้ว่า ในด้านผลกระทบต่อการดำเนินงาน กทท. จะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรง เนื่องจากเป็นบริการที่ให้โดยรัฐ สำหรับแนวทางในการบริหารและพัฒนาสรุปได้ว่า กทท. ต้องมีการปรับตัวจากผลกระทบของการเข้าสู่ AEC ผลกระทบจากสถานะเศรษฐกิจโลก วิกฤติการณ์ด้านพลังงาน การเข้าสู่สังคมดิจิทัล การปรับตัวจากการเข้าสู่สังคมแห่งการรักษาสิ่งแวดล้อม (Green Society) และการปรับตัวตามความเหมาะสมต่อสิ่งแวดล้อมในการแข่งขันด้วย จากผลการศึกษาดังกล่าวผู้วิจัยเห็นว่า กทท. ควรกำหนดแนวทางเพื่อเตรียมความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในด้านต่างๆ 7 ด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการให้บริการ ด้านบุคลากรและทรัพยากรบุคคล ด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการตลาด ด้านโครงสร้างองค์กร และด้านกฎหมาย/กฎระเบียบ โดยการเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ จะถูกกำหนดไว้ในกลยุทธ์เพื่อการพัฒนา 3 กลยุทธ์หลัก กลยุทธ์หลักด้านที่ 1: การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ มีแนวทางในการพัฒนา ทำเรือเดิม พัฒนาบริการใหม่ และการพัฒนาความร่วมมือ กลยุทธ์หลักด้านที่ 2: การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ มีแนวทางในการพัฒนาด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั้งระบบ การปรับปรุงรูปแบบการบริหารงานองค์กร กลยุทธ์หลักด้านที่ 3: การพัฒนาทรัพยากรบุคคล มีแนวทางในการพัฒนาการเตรียมความพร้อมบุคลากรสู่ AEC และการพัฒนาสู่องค์กรแห่งการเรียนรู้

คำนำ

การเปิดเสรีย่อมนำมาซึ่งการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากผู้ประกอบการทำเรือรายใหญ่ในอาเซียนและอาจรวมไปถึงผู้ประกอบการจากประเทศนอกอาเซียนที่จะเข้ามาจัดตั้งบริษัท เช่น สิงคโปร์ ซึ่งมีบริษัทขนาดใหญ่ที่มีความพร้อมทั้งด้านเงินทุน เทคโนโลยี การให้บริการที่ครบวงจร และความชำนาญเฉพาะด้าน อันอาจส่งผลกระทบต่อกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งอาจเผชิญแรงกดดันจากการรุกตลาดของผู้ประกอบการรายใหญ่มากขึ้น หากผู้ประกอบการรายใหญ่จากต่างประเทศมีการขยายขอบเขตการให้บริการที่ครอบคลุมเครือข่ายและพื้นที่การให้บริการมากขึ้น ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยต้องการทราบผลกระทบต่อการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย และเพื่อหาแนวทางในการบริหารและพัฒนาการทำเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาวิเคราะห์แนวทางในการบริหารและพัฒนาการทำเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นหลัก โดยผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ผลจากการศึกษาและวิเคราะห์นี้จะเป็นประโยชน์ในพัฒนาการทำเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป

เรือโท

(กมลศักดิ์ พรหมประยูร)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร ปรอ. รุ่นที่ 26

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญแผนภาพ	ช
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
ขอบเขตของการวิจัย	3
วิธีดำเนินการวิจัย	3
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	3
คำจำกัดความ	4
บทที่ 2 การดำเนินการของการทำเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	6
การดำเนินการของการทำเรือแห่งประเทศไทย	6
การพัฒนาการทำเรือแห่งประเทศไทย	34
การเตรียมความพร้อมของการทำเรือแห่งประเทศไทย	36
บทที่ 3 ผลกระทบต่อการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	71
ผลกระทบต่อการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย	71

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 4	
แนวทางการบริหารและพัฒนาก่อทำเรือแห่งประเทศไทย	
เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	84
แนวทางการบริหารและพัฒนาก่อทำเรือของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย	84
แนวทางการบริหารและพัฒนาก่อทำเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	87
บทที่ 5	
สรุป และข้อเสนอแนะ	93
สรุป	93
ข้อเสนอแนะ	100
บรรณานุกรม	107
ประวัติย่อผู้วิจัย	109

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2-1	แสดงจำนวนเรือเทียบท่า	13
2-2	แสดงจำนวนสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง	20
2-3	แสดงจำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง	20
2-4	แสดงจำนวนเรือเทียบท่าที่ทำเรือภูมิภาค	21
2-5	แสดงจำนวนสินค้าที่ทำเรือภูมิภาค	21
2-6	แสดงจำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือภูมิภาค	21
2-7	แสดงจำนวนท่าเทียบเรือ / หลัก / ท่อ	25
2-8	แสดงจำนวนเรือบริการ	26
2-9	แสดงพื้นที่วางสินค้า	26
2-10	แสดงรถเครื่องมือทุ่นแรง	27
2-11	แสดงขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า	28
2-12	แสดงท่าเทียบเรือ	29
2-13	แสดงเรือบริการ	29
2-14	แสดงเครื่องมือทุ่นแรง	30
2-15	แสดงพื้นที่วางสินค้า	30
2-16	แสดงเครื่องมือทุ่นแรง	33
2-17	แสดงเป้าหมายการยกเลิกภาษีของไทยภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน	39
2-18	แสดงสรุปเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในสาขาบริการ สำคัญของไทย	41
2-19	แสดงสรุปเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในสาขาบริการอื่นๆ ของไทย	41
2-20	แสดงรายละเอียดของท่าเรือน้ำลึกทวาย	66

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า	
2-21	แสดงรายละเอียดพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม	68
2-22	สรุปกรอบระยะเวลาของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	70
5-1	แผนการดำเนินงานโครงการในกลยุทธ์ “การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ”	105
5-2	แผนการดำเนินงานโครงการในกลยุทธ์ “การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ”	106
5-3	แผนการดำเนินงานโครงการในกลยุทธ์ “การพัฒนาบุคลากรและทรัพยากรบุคคล”	106

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
2-1	โครงสร้างการบริหารงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	13
2-2	แสดงโครงข่ายเชื่อมโยงโครงการขนส่ง	23
2-3	ประชาคมอาเซียนและพันธมิตร	52
2-4	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 -2559) กับอาเซียน	52
2-5	ยุทธศาสตร์ประเทศ	53
2-6	ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558	54
2-7	พื้นที่ศึกษาเพื่อจัดทำผังแม่บทฯ	59
2-8	ที่ตั้งของโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย	64
2-9	ผังของโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย	65
2-10	ที่ตั้งและเส้นทางการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงการเขตเศรษฐกิจทวายกับประเทศไทย	67

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อาเซียนหรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Nations: ASEAN) ให้ความสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกันอย่างต่อเนื่อง เริ่มจากมีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนหรือ AFTA (ASEAN Free Trade Area) จนมาถึงการรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับประชาคมเศรษฐกิจยุโรปภายในปี พ.ศ. 2503 ซึ่งต่อมาอาเซียนได้ทำปฏิญญาว่าด้วยแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community Blueprint) ซึ่งเป็นแผนงานเชิงบูรณาการทางการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจต่างๆ เพื่อไปสู่เป้าหมายการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายในปี พ.ศ. 2558 โดย AEC Blueprint ที่ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์หลัก แต่ที่สำคัญ คือ การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน ซึ่งมีองค์ประกอบหลัก 5 ประการ คือ การเคลื่อนย้ายสินค้าเสรี การเคลื่อนย้ายบริการเสรี การเคลื่อนย้ายการลงทุนเสรี การเคลื่อนย้ายเงินทุนเสรี และการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือเสรี โดยอาเซียนได้กำหนดให้เปิดเสรีสินค้าและบริการสำคัญ (Priority Sections) 12 สาขาด้วยกัน ซึ่งหนึ่งในนั้นคือ สาขาโลจิสติกส์

ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่มีความสำคัญ เป็นฟันเฟืองหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเภทอุปสงค์รวมของประเทศต่อบริการด้านโลจิสติกส์นั้นมีมูลค่าสูงถึงประมาณร้อยละ 8 ของ GDP อีกทั้งยังเป็นธุรกิจที่ทำหน้าที่สนับสนุนภาคอุตสาหกรรมการผลิต ให้มีประสิทธิภาพและขยายฐานการส่งออกได้มากขึ้น การเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน (AFAS: ASEAN Framework Agreement on Service) ซึ่งมีเป้าหมายเปิดเสรีเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2556 เพื่อก้าวสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ส่งผลต่อธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยมากกว่ารอบอื่นๆ โดยเฉพาะในส่วนที่มีการเปิดโอกาสให้นักลงทุนอาเซียนถือหุ้นในประเทศสมาชิกอาเซียนเพิ่มขึ้น โดยต้องเปิดให้ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่า 49% ในปี พ.ศ. 2551 51% ในปี พ.ศ. 2555 และ 70% ในปี พ.ศ. 2556 จากการที่ประเทศไทยจะเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเต็มตัวในต้นปี 2559 (เลื่อนจากเดิมปลายปี 2558) ปัจจุบัน

ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยแบ่งเป็น 5 กลุ่มหลัก ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งทางบก ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ตัวแทนออกของ และตัวแทนขนส่ง และคลังสินค้า

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการสังกัดกระทรวงคมนาคม รับผิดชอบบริหารจัดการการทำเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์ เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เนื่องจากเป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานหลักในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเศรษฐกิจเชื่อมโยงระหว่างประเทศที่ช่วยยกระดับและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันด้านการค้าและการขนส่งของประเทศ

การเปิดเสรีเป็นโอกาสที่น่าสนใจของการทำเรือแห่งประเทศไทยที่จะเข้าถึงตลาดการให้บริการที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ทั้งในอาเซียนและประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกัน นอกจากนี้ การเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ ยังเป็นการสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมของประเทศ โดยผู้ประกอบการจะมีโอกาสเลือกใช้บริการ โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและต้นทุนที่ต่ำลงจากทางเลือกที่มากขึ้น อีกทั้งยังทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าเพื่อส่งออกไปยังประเทศอื่นๆ ซึ่งเป็นการสนับสนุนการเปิดตลาดการค้าไปยังตลาดใหม่ๆ ด้วย

อย่างไรก็ตาม การเปิดเสรีย่อมนำมาซึ่งการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากผู้ประกอบการทำเรือรายใหญ่ในอาเซียนและอาจรวมไปถึงผู้ประกอบการจากประเทศนอกอาเซียนที่จะเข้ามาจัดตั้งบริษัท เช่น สิงคโปร์ ซึ่งมีบริษัทขนาดใหญ่ที่มีความพร้อมทั้งด้านเงินทุน เทคโนโลยี การให้บริการที่ครบวงจร และความชำนาญเฉพาะด้าน อันอาจส่งผลกระทบต่อกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งอาจเผชิญแรงกดดันจากการรุกตลาดของผู้ประกอบการรายใหญ่มากขึ้น หากผู้ประกอบการรายใหญ่จากต่างประเทศมีการขยายขอบเขตการให้บริการที่ครอบคลุมเครือข่ายและพื้นที่การให้บริการมากขึ้น

จากปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งผลการศึกษา จะเป็นข้อมูลที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการเตรียมความพร้อมของการทำเรือแห่งประเทศไทย ในการเข้าสู่ตลาดอาเซียน และสร้างความสามารถในการปรับตัวเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งพัฒนาศักยภาพในด้านต่างๆ ให้พร้อมต่อการแข่งขันในสถานการณ์ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต และเป็นสิ่งที่จะช่วยส่งเสริมสนับสนุนศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการดำเนินการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาผลกระทบต่อการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
3. เพื่อศึกษาแนวทางในการบริหารและพัฒนาการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษารวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลเอกสาร วารสาร หนังสือ ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต รวมถึงงานวิจัยทบทวนและศึกษาเอกสารที่เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ข้อมูลเกี่ยวกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis)

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ได้ทราบผลการดำเนินการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
2. ได้ทราบปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
3. ได้แนวทางในการบริหารและพัฒนาการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพและมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดอาเซียน
4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลที่ได้จากการการวิจัยไปประยุกต์ใช้กับธุรกิจขนส่งอื่นๆ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

คำจำกัดความ

- AEC** หมายถึง ASEAN Economics Community คือการรวมตัวของชาติในอาเซียน 10 ประเทศ ได้แก่ ไทย เมียนมาร์ ลาว เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ กัมพูชา และบรูไน เพื่อที่จะให้มีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน จะมีรูปแบบคล้ายๆ กลุ่ม Euro Zone จะทำให้มีผลประโยชน์ อำนาจต่อรองต่างๆ กับคู่ค้าได้มากขึ้น และการนำเข้า ส่งออกของชาติในอาเซียนก็จะเสรี ยกเว้นสินค้าบางชนิดที่แต่ละประเทศอาจจะขอไว้ไม่ลดภาษีนำเข้า (เรียกว่า สินค้าอ่อนไหว)
- ASEAN Connectivity** หมายถึง การเชื่อมโยงใน 3 มิติ คือ 1) ทางกายภาพ (Physical Connectivity) โดยจะเน้นที่โครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ เช่น โครงการทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Network-AHN) ซึ่งเป็นเครือข่ายเส้นทางถนนเชื่อมโยงประเทศสมาชิกเป็นระยะทางทั้งสิ้นกว่า 4 หมื่นกิโลเมตร และโครงการรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore Kunming Rail Link-SKRL) เชื่อมโยงประเทศในภูมิภาค 2) ทางองค์กร (Institutional Connectivity) เน้นการเชื่อมโยงในด้านระบบและกระบวนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกในการทำการค้าและเคลื่อนย้ายแรงงานอย่างเสรี อาทิ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน และกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นต้น และ 3) การเชื่อมโยงประชาชน (People-to-People Connectivity) ซึ่งจะเน้นไปที่การเชื่อมโยงด้านการศึกษา วัฒนธรรม และการเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวเป็นหลักยุทธศาสตร์สำคัญในการผลักดันการรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียน

โลจิสติกส์

หมายถึง ระบบการจัดการการส่งสินค้า ข้อมูล และทรัพยากรอย่างอื่น
ต่างๆ ทุกอย่างที่มีการขนส่ง หรือเคลื่อนย้ายจากจุดต้นทางไปยัง
จุดบริโภคตามความต้องการของลูกค้า

บทที่ 2

การดำเนินการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้ทำการทบทวนวรรณกรรม ซึ่งประกอบด้วย แนวคิด ทฤษฎี รายงานสรุปผลการเสวนา กรอบความร่วมมือ และงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมของธุรกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนี้

1. การดำเนินการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

- 1.1 ความเป็นมาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 1.2 การดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 1.3 รูปแบบการให้บริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

2. การพัฒนาการท่าเรือแห่งประเทศไทย

3. การเตรียมความพร้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

- 3.1 Master Plan on ASEAN Connectivity
- 3.2 เส้นทางประเทศไทยสู่ประชาคมอาเซียน : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- 3.3 บทบาทและทิศทางการท่าเรือแห่งประเทศไทยในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- 3.4 แนวทางในการปรับตัวของท่าเรือแหลมฉบังจากโครงการสร้างท่าเรือทวาย
โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย

การดำเนินการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

1. ความเป็นมาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ประวัติความเป็นมาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

หลังจากประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบบสมบูรณาญาสิทธิราชมาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อปี พ.ศ. 2475 ความคิดริเริ่มที่จะก่อสร้างท่าเรือของรัฐให้ทันสมัยโดยพลเรือโท พระยาราชวังสันซึ่งดำรงตำแหน่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ขณะนั้นได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริมกิจการด้านพาณิชย์นาวีให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย แทนการลำเลียงสินค้าระหว่างกรุงเทพ - เกาะสีชังที่เคยปฏิบัติกันมาแต่เดิม และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัย เพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ แต่โครงการของพลเรือโท พระยาราชวังสัน ต้องประสบกับอุปสรรคนานัปการ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงได้ส่งเรื่องขอความช่วยเหลือไปยังสำนักงานใหญ่สันนิบาตชาติ ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์

สองปีต่อมา สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญเดินทางมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าในกรุงเทพและสำรวจสถานที่สร้างท่าเรือของรัฐบาลไทย ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ได้เสนอให้มีการขุดลอกร่องน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา และเสนอบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือให้รัฐบาลไทยเลือก 2 แห่งคือ ที่ปากน้ำสมุทรปราการ กับที่ตำบลคลองเตย รัฐบาลจึงเลือกที่ตำบลคลองเตยเป็นที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งก็คือ อาณาบริเวณของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน

ปี พ.ศ. 2478 รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือขึ้น มีพลเอก พระบริภัณฑ์บุททกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ เป็นประธานกรรมการดำเนินการขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา และสร้างท่าเรือที่ทันสมัยที่ตำบลคลองเตยตามข้อเสนอของสันนิบาตชาติ

ปี พ.ศ. 2479 คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือ ดำเนินการประกวดการออกแบบก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่า แบบก่อสร้างท่าเรือของ ศาสตราจารย์อากัสต์ ชาวเยอรมันได้รับการคัดเลือกสำหรับการประกวดราคาค่าก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่า บริษัท คริสเตียนีแอนด์นิลเสน ได้รับเลือกให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างท่าเรือในวงเงิน 20 ล้านบาท

ปี พ.ศ. 2481 รัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ให้หลวงประเสริฐวิจิตรัด นายช่างจากกรมรถไฟมาดำรงตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ (พ.ศ.2481-2486) และควบคุมการก่อสร้าง โดยมีนายโรเบิร์ต ชาวทเก เป็นนายช่างที่ปรึกษา ขึ้นตรงต่อกระทรวงเศรษฐกิจ และเริ่มลงมือก่อสร้างท่าเรือที่คลองเตย

ปี พ.ศ. 2483 รัฐบาลได้สั่งซื้อเรือสันดอน 1 จากประเทศเนเธอร์แลนด์ และเริ่มขุดลอกร่องน้ำ แต่งงานขุดลอกร่องน้ำและการก่อสร้างท่าเรือต้องหยุดชะงักไป เนื่องจากเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้นในขณะนั้น ท่าเรือกรุงเทพมีเพียงเขื่อนเทียบเรือยาว 1,500 เมตร มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง (คลังสินค้าที่ขุดขุดในปัจจุบัน) อาคาร OB (ตึกอำนวยการ)

ปี พ.ศ. 2490 ได้เปิดดำเนินการกิจการท่าเรือ โดยมี หลวงยุกตเสวีวิวัฒน์ เป็นผู้อำนวยการ และคณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้ง คณะกรรมการจัดวางนโยบายและควบคุมกิจการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

ปี พ.ศ. 2491 นาวาเอกหลวงสุภิกอุทกธาร (สุภี จันทมาศ) ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการซ่อมแซมอาคารต่างๆ ที่ได้รับความเสียหายจากสงคราม พร้อมกับก่อสร้างเพิ่มเติม

ปี พ.ศ. 2494 รัฐบาลกู้เงินจากธนาคารโลกมาดำเนินการขุดลอกร่องน้ำสันดอนทางเดินเรือ จากปากน้ำสมุทรปราการ-ในแม่น้ำเจ้าพระยาถึงท่าเรือคลองเตย รวมระยะทางประมาณ 66 กิโลเมตร และจัดซื้ออุปกรณ์การยกขนสินค้ามาพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ

ในเดือน พฤษภาคม 2494 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 จัดตั้งการท่าเรือแห่งประเทศไทยขึ้น เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมาดำเนินการ

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2494 ที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รับการก่อตั้งเป็นต้นมา กิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาเรื่อยมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน โดยในอดีตสินค้าที่ขนส่งทางทะเลเป็นเรือสินค้าทั่วไปและสินค้าเทกอง ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในขณะนั้น ได้แก่ ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก จำนวน 9 ท่า เป็นท่าสำหรับบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง จนกระทั่งการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ประเทศไทย ประมาณปี 2518-2520 การท่าเรือแห่งประเทศไทย จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกเพื่อใช้เป็นท่าอเนกประสงค์และจัดให้รับผู้สินค้า โดยเปิดใช้งานได้ในปี 2520

ตั้งแต่ปี 2520 เป็นต้นมา มีการบรรทุก - ขนถ่ายผู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี จนท่าเรือกรุงเทพเริ่มแออัดเนื่องจากเครื่องมือทุ่นแรงที่จำเป็นสำหรับบรรทุก - ขนถ่ายและเคลื่อนย้ายผู้สินค้ามีไม่เพียงพอ จนกระทั่งปี 2530-2531 เกิดภาวะความแออัดอย่างรุนแรง การท่าเรือแห่งประเทศไทย จึงได้เร่งพัฒนาท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกเป็นท่าเทียบเรือผู้สินค้า โดยติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าในระยะเริ่มแรกจำนวน 7 คัน และได้จัดซื้อเพิ่มเติมจนปัจจุบันมีจำนวน 14 คัน ปรับปรุงพื้นที่หลังท่าให้สามารถวางผู้สินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจัดหาเครื่องมือทุ่นแรงบริเวณหลังท่า เพื่อใช้จัดเรียงผู้สินค้า และนำระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ในกิจการ ทำให้มีวิสัย

สามารถในการรับผู้สินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 1.3 ล้าน ที.อี.ยู. ภายหลังรัฐบาลได้มีนโยบายจำกัดผู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ ไว้ที่ 1 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี เพื่อลดปัญหาการจราจรและส่งเสริมให้มีผู้ไปใช้ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มมากขึ้น

เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำ ทำให้มีข้อจำกัดในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ ประกอบกับความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่เพื่อรองรับเรือและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ เกิดภาวะความแออัดอย่างรุนแรงในปี 2530 - 2531 ทำให้รัฐบาลได้เร่งรัดได้ให้มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์ปลายปี 2533 และเริ่มเปิดให้บริการในเดือนมกราคม 2534 โดยในระหว่างการก่อสร้าง ได้มีการเปิดใช้ท่าเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับบรรทุกขนถ่ายผู้สินค้าเป็นการชั่วคราว เพื่อผ่อนคลายความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพ

ปี 2546 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 รับทราบแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือตามที่ตั้งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ โดยมอบให้การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเรือภูมิภาคซึ่งเป็นการเทียบเรือที่ก่อสร้างโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ประกอบด้วย ท่าเรือเชียงแสน (ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน) เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 ท่าเรือเชียงของ เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547 และท่าเรือระนอง เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547 ต่อมา มีการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี คณะรัฐมนตรีจึงมีมติเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554 ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้พัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพงานบริการของท่าเรือต่างๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบ นอกจากนี้ ยังได้นำระบบการบริหารจัดการสมัยใหม่และเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ รวมทั้งปรับเปลี่ยนระบบการบริหารงานเป็นแบบธุรกิจเอกชน เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงานและรองรับการขยายธุรกิจใหม่ๆ ที่เกี่ยวเนื่องในอนาคต ตลอดจนนำระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพต่างๆ มาใช้เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการ

วันนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ก้าวมาเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจ การค้าของประเทศ มีผลประกอบการที่ดีติด 10 อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่นำเงินรายได้เข้ารัฐสูงสุด ได้รับการประเมินผลงานจากรัฐบาลให้เป็นรัฐวิสาหกิจชั้นดีติดต่อกันหลายปี เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการทั้งในและต่างประเทศ

2. การดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคมก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 มีวัตถุประสงค์ เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน ปัจจุบัน การท่าเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง

2.1 วิสัยทัศน์

การท่าเรือแห่งประเทศไทย มุ่งสู่การเป็นประตูการค้าหลักของประเทศ ที่ให้บริการเป็นเลิศ และปลอดภัย เพื่อสนับสนุนระบบเศรษฐกิจและสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

2.2 พันธกิจ

2.2.1 บริหารและพัฒนาท่าเรือให้เป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่สำคัญ ให้มีบริการอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ในระดับสากล เพื่อส่งเสริมระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน (Sustainable Competitiveness)

2.2.2 พัฒนาระบบการขนส่งและการขนถ่ายสินค้าให้มีโครงข่ายเชื่อมโยง (Logistics Chain) การให้บริการระหว่างท่าเรือ (Port Service Networks) และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

2.2.3 ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาสินทรัพย์อย่างสมดุลในเชิงธุรกิจเอกชนกับเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน

2.3 หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ และแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามสถานะเศรษฐกิจ และมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

2.4 ค่านิยม

PROUD to be PAT

P-Performance Excellence ร่วมมุ่งสู่ความเป็นเลิศในการให้บริการ การปฏิบัติงานและการบริหารจัดการองค์กร

R-Responsibility ความสำนึก ความรับผิดชอบต่อนหน้าที่องค์กร สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

O-Ownership ความรู้สึกเป็นเจ้าขององค์กร ความภาคภูมิใจและภักดีในองค์กร ทำให้ ร่วมกันสร้างสรรค์ และพัฒนาองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืน

U-Unity ความมุ่งมั่นร่วมแรงร่วมใจ เป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกันที่จะปฏิบัติงาน ให้บรรลุเป้าหมายขององค์กรและส่วนรวม การอยู่และทำงานร่วมกันด้วยความสามัคคี เอื้ออาทร มีความเคารพนับถือ ให้เกียรติซึ่งกันและกัน

D-Devotion การอุทิศเวลา การทำงานด้วยความซื่อสัตย์ จริ่งใจ และ โปร่งใส ในการให้บริการ

2.5 นโยบาย

2.5.1 พัฒนากิจการ กทท. ให้เสริมขีดความสามารถในการแข่งขัน

2.5.2 สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร โดยคำนึงถึงการอยู่ร่วมกับสังคมและ สิ่งแวดล้อม

2.5.3 บริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล ที่สามารถควบคุม ตรวจสอบได้

2.6 กลยุทธ์หลัก (Strategy)

2.6.1 การเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการโดยใช้เทคโนโลยี กทท. จะเพิ่มประสิทธิภาพด้วยการจัดเครื่องมือทันสมัยและอุปกรณ์ให้พร้อมและเพียงพอต่อการให้บริการ รวมทั้งจะสร้างมูลค่าเพิ่มเชิงเศรษฐศาสตร์จากการลดค่าใช้จ่ายบุคคลและต้นทุนทางการเงิน ซึ่งเป็น รายการหักของมูลค่า ในขณะที่เดียวกันก็เพิ่มประสิทธิภาพของบุคลากรและทุนทรัพย์ ด้วยการนำ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อเสริมสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ ลูกค้า รวมถึงมีการให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และครบถ้วน

2.6.2 การสร้างเครือข่ายพันธมิตรและส่งเสริมการตลาด กทท. จะสร้าง เครือข่ายพันธมิตรในกิจการท่าเรือ เพื่อสนับสนุนกลยุทธ์การสร้างมูลค่าเชิงเศรษฐศาสตร์ โดยการ หารายได้เพิ่มจากธุรกิจเดิมและบริการใหม่ ในขณะที่เดียวกันยังเป็นการรับจุดแข็งของพันธมิตรเข้า เสริมการดำเนินงานของท่าเรืออีกด้วย

2.6.3 การขยายขอบเขตบริการสำหรับลูกค้ากลุ่มเดิมและกลุ่มใหม่ กทท. จะสร้างรายได้เพิ่ม โดยขยายธุรกิจหลักซึ่งเป็นการให้บริการแก่เรือและสินค้า ให้ครอบคลุมบริการ อื่นๆในท่าเรืออย่างครบถ้วนยิ่งขึ้น และพัฒนาต่อไปสู่บริการใหม่อย่างต่อเนื่องครบวงจรในอนาคต

2.6.4 การใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ กทท. จะใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ที่ยังไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ โดยจะนำสินทรัพย์เหล่านี้ไปสร้างรายได้ ทั้งนี้ การนำสินทรัพย์เหล่านี้ไปสร้างรายได้ จะต้องเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของ กทท.

2.6.5 การบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล กทท. จะดำเนินการพัฒนาทรัพยากรบุคคลอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บุคลากรมีความรู้ความสามารถที่เพียงพอที่จะรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นความสามารถทางด้านเทคโนโลยี ภาษาอังกฤษ หรือความสามารถเฉพาะในเชิงปฏิบัติการ เพื่อให้องค์กรสามารถเจริญเติบโตได้อย่างมั่นคงต่อไปในอนาคต

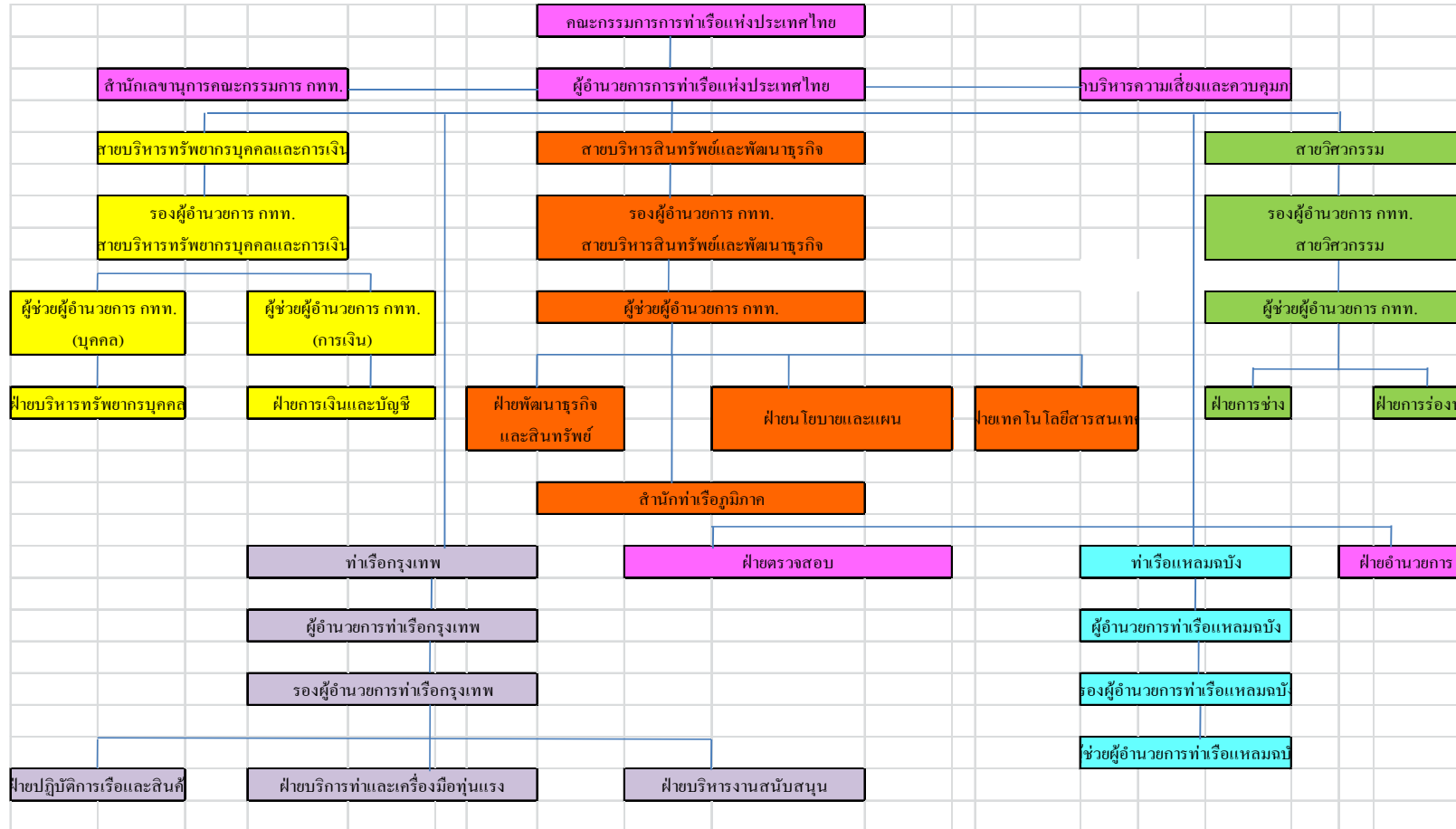
2.6.6 การปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับ กทท. จะปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เป็นอุปสรรค ล้าสมัย และที่ผู้ให้บริการเห็นว่าไม่ได้รับความสะดวก เป็นธรรม เพื่อให้การบริการเป็นไปอย่างคล่องตัวและสนองต่อผู้ให้บริการได้อย่างเต็มที่

2.6.7 การบริหารจัดการกำกับดูแลองค์กรที่ดี กทท. จะบริหารจัดการกำกับดูแลองค์กรที่ดี เพื่อให้การบริหารงานมีประสิทธิภาพเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล มีกลไกควบคุม ถ่วงดุลอำนาจ และตรวจสอบได้ รวมทั้งรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อสร้างมูลค่าและการเติบโตที่ยั่งยืนให้กับองค์กร

2.7 โครงสร้างการบริหารงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ จึงมีผังโครงสร้างองค์กรคล้ายกับผังโครงสร้างองค์กรรัฐวิสาหกิจทั่วไป นั่นคือ มีลำดับชั้นในแนวดิ่งหลายชั้นซึ่งสายบังคับบัญชาการในแนวดิ่งค่อนข้างชัดเจนตามลำดับชั้นของการบริหาร ในแนวราบแบ่งสายงานชัดเจนตามภารกิจหน้าที่ในแต่ละด้าน เช่น ฝ่ายอำนวยการ ฝ่ายพัฒนารูธุรกิจและสินทรัพย์ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล ฝ่ายนโยบายและแผน ฝ่ายตรวจสอบ เป็นต้น ด้านการกำหนดนโยบายหลัก อำนาจการตัดสินใจรวมศูนย์อยู่ที่ผู้บริหารระดับสูง ซึ่งต้องรับฟังนโยบายจากภาคการเมือง ด้านการปฏิบัติงาน มีการกระจายอำนาจการอนุมัติหรือตัดสินใจตามลำดับชั้นจาก ฝ่ายปฏิบัติงานจนถึงผู้อำนวยการ ซึ่งทั้งหมดอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการชุดต่างๆ ซึ่งประกอบไปด้วยกรรมการจากภายในองค์กร และจากหน่วยงานภาครัฐ อื่นๆ รายละเอียดตามแผนภาพที่ 2-1

แผนภาพที่ 2-1 โครงสร้างการบริหารงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย



ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

2.8 การบริหารจัดการ

2.8.1 ด้านการบริหารจัดการ และการอำนวยความสะดวกให้เป็นมาตรฐานสากล

2.8.1.1 ด้านการบริหารจัดการ กทท. ได้นำระบบบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าเชิงเศรษฐศาสตร์ (Economic Value Management) หรือ EVM มาใช้พัฒนาองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับทรัพย์สิน มีการจัดทำแผนกลยุทธ์เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพ (Strategic Improvement Plan) และเชื่อมโยงกับระบบ Balanced Scorecard : BSC เพื่อผลักดันให้มีผลกำไรเชิงเศรษฐศาสตร์ (Economic Profit : EP) อยู่ในเกณฑ์ดี

2.8.1.2 ด้านการพัฒนาท่าเรือเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Ports) แผนพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ หรือ Electronic Ports เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการดำเนินงานและการให้บริการอันทันสมัย รวดเร็วและโปร่งใส ลดขั้นตอนการปฏิบัติ ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่ง รวมทั้งรองรับนโยบายของรัฐบาลในการอำนวยความสะดวกด้านการนำเข้า-ส่งออกในระบบ Single Window Entry : e-Logistics โครงการท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ เป็นโครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กรทั้งระบบ เพื่อให้ทันสมัยสามารถเชื่อมโยงกันอย่างบูรณาการทั้งในระบบปฏิบัติการ และบริการ

2.8.1.3 ด้านการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์พื้นฐาน ท่าเรือกรุงเทพได้ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนมาสู่การขนส่งในระบบรางและทางน้ำ (Shift Mode) เพื่อให้การขนส่งมีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดต้นทุน ด้วยการเปิดให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งโดยใช้พื้นที่บริเวณโรงพักสินค้า 1-2 เพื่อทำการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อรองรับการขนส่งผู้สินค้าทางน้ำ อีกทั้ง ท่าเรือกรุงเทพยังมีมาตรการส่งเสริมให้ผู้ให้บริการขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริม Shift Mode ซึ่งทำให้ประหยัดพลังงานโดยรวมของประเทศ

2.8.1.4 ด้านการรักษาความปลอดภัย และอาชีวอนามัย สิ่งแวดล้อม

2.8.1.4.(1) กทท. ดำเนินแผนรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศตามข้อบังคับ ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) อย่างเข้มงวด เพื่อให้ผู้ใช้บริการ เกิดความมั่นใจในการปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัย

2.8.1.4.(2) กทท. นำระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PHSE-MS) มาใช้เป็นแห่งแรกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปรับรองระบบดังกล่าว อีกทั้งได้

ยกระดับการบริหารจัดการโดยนำระบบมาตรฐาน 4 ระบบมาบูรณาการเข้าด้วยกัน นั่นคือ ระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ : PSHE-MS ระบบจัดการสิ่งแวดล้อม : ISO 14001 ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย : OHSAS 18001 ระบบคุณภาพ : ISO 9002

2.8.2 ด้านการมุ่งเน้นระบบบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ กทท.

จากทิศทางการแข่งขันที่รุนแรงในสังคมเศรษฐกิจของโลกปัจจุบันที่มีความผันผวนมากขึ้น ประกอบกับการเปิดเสรีทางการค้าในภูมิภาคอาเซียนโดยการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ในปี 2558 กำลังส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของ กทท. ดังนั้น การปรับเปลี่ยนบทบาทในการดำเนินธุรกิจจึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องเร่งสร้างให้เป็นรูปธรรมเพื่อให้องค์กรสามารถพัฒนาได้อย่างยั่งยืน (Sustainable) โดยตระหนักถึงความสำคัญของบทบาทหน้าที่ในการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล จึงมุ่งมั่นที่จะดำเนินโครงการ มาตรการตามแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ให้สอดคล้องกับทิศทางของแผนวิสาหกิจ กทท. ภายใต้วิสัยทัศน์ “HR ยุคใหม่ ใส่ใจบริการ บริหารงานเชิงรุก ก้าวทันทุกสถานการณ์” กลุ่มมาตรฐานสากล ภายในปี 2558” อันจะส่งผลให้อัตรากำลัง และศักยภาพทรัพยากรบุคคลมีเพียงพอสามารถทดแทนได้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงในอนาคต ตอบสนองกลยุทธ์ขององค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีแผนการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 2 ด้าน คือ ด้านการบริหารจัดการ (HRM) และด้านการพัฒนาบุคลากร (HRD) ซึ่งกำหนดทิศทางและกลยุทธ์ในการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลในเชิงบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางในการบริหารจัดการองค์กรสมัยใหม่ไว้ 4 ด้าน คือ 1) ยกระดับการบริหารผลงาน ผลตอบแทน และการจัดสวัสดิการเพื่อการบริหารเชิงรุก 2) ปรับปรุงการบริหารงานและพัฒนาสมรรถนะบุคลากรของ กทท. เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงทุกสถานการณ์ 3) ปรับปรุงการสื่อสารให้ทันสมัยก้าวทันทุกสถานการณ์ และ 4) ยกระดับการบริหารงานด้านบุคคลสู่มาตรฐานสากล

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล กทท. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการและกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินงาน เพื่อให้มีการยกระดับความสามารถหน่วยงานด้านทรัพยากรบุคคลให้มีการดำเนินงานเชิงรุกด้วยการพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี เพิ่มช่องทางการสื่อสารระบบการสร้างฐานข้อมูล สร้างความสุขของสถานทำงาน (Happy Work Place) สำรวจและกำหนดปัจจัยในการสร้างความรักและผูกพันกับองค์กร สร้างองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) ปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการให้มีความถูกต้อง กระชับ ฉับไว ภายใต้การดำเนินการดังนี้

2.8.2.1 การจัดทำแผนทดแทนตำแหน่ง (Succession Plan) เป็นการเตรียมความพร้อมความสามารถบุคลากร เพื่อทดแทนตำแหน่งและสามารถสรรหาบุคลากรที่มีความรู้

ความสามารถบรรจุในตำแหน่งต่างๆ ได้ตามความต้องการของหน่วยงาน อันจะส่งผลให้ กทท. มีโครงสร้างอัตรากำลังที่เหมาะสม

2.8.2.2 การจัดทำสายความก้าวหน้าทางสายอาชีพ (Career Path) เป็นการให้โอกาสบุคลากร กทท. ได้พัฒนาตนเองที่เหมาะสมและสัมพันธ์กับความสามารถ (Competency) ของบุคลากร ซึ่งการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ขององค์กร มีทั้งระยะสั้นและระยะยาวเพื่อเป็นการเพิ่มพูนความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Skill) ปรับทัศนคติ (Attitude) ของบุคลากรได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

2.8.2.3 ระบบประเมินผลการปฏิบัติงานโดยอิงตัวชี้วัด (KPI) มีระบบประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรในระดับองค์กรหน่วยงานและประเมินผลการปฏิบัติงานระดับบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับกลยุทธ์องค์กร และสามารถขับเคลื่อนองค์กรผ่านการดำเนินงานของบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.8.2.4 การจัดทำโครงการจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management) เพื่อเป็นการถ่ายทอดองค์ความรู้และประสบการณ์ในบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติงานที่ต้องใช้ความรู้ ทักษะเฉพาะด้าน และเป็นสายงานที่สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจหลักหรือในสาขาวิชาที่เป็นงานเฉพาะด้าน เช่น การปฏิบัติงานโรงพักสินค้า การจัดการคลังสินค้า ระบบการจัดการพัสดุ เทคนิคการขุดลอกร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยา เทคนิคการใช้เรือลากจูงนำเรือสินค้าเข้าเทียบท่าและออกจากท่า ซึ่งได้มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดฝึกอบรมให้กับบุคลากรในระดับต่างๆ การจัดทำรายงาน การรวบรวมองค์ความรู้ และจัดทำลงในระบบ Intranet ของฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล

2.8.2.5 การจัดการฝึกอบรมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของการดำเนินธุรกิจ โดยแบ่งเป็นด้านการบริหารการเปลี่ยนแปลง (Change Management) การอบรมด้านการจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management) การอบรมเพื่อเตรียมความพร้อมด้าน AEC การอบรมด้านการเพิ่มทักษะในการปฏิบัติงานในระบบ e-Port เช่น ด้านคอมพิวเตอร์ รวมทั้งดำเนินการจัดอบรมรูปแบบของ e-Learning เพื่อช่วยให้บุคลากรสามารถเข้าไปเรียนรู้ และจัดตารางเวลาในการฝึกอบรมได้ด้วยตนเอง เช่น หลักสูตร Logistic Management หลักสูตร English on Line

2.8.2.6 การจัดฝึกอบรมร่วมระหว่าง กทท. และหน่วยงานต่างประเทศ เช่น Shipping and Transport College (STC) ประเทศเนเธอร์แลนด์ ในหลักสูตร Port and Terminal Management และ Port Pricing & Financing, Washington National Guard/JUSMAGTHAI ประเทศสหรัฐอเมริกา ในหลักสูตร Public Affairs in Crisis, Incident Management Command System (ICS), HAZMAT และ Medical เป็นต้น

2.8.3 ด้านการกำกับดูแลองค์กร

คณะกรรมการประเมินผลรัฐวิสาหกิจได้มีการปรับปรุงระบบประเมินผล การดำเนินงานรัฐวิสาหกิจให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ของรัฐวิสาหกิจอย่างต่อเนื่อง โดยล่าสุดได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 5/2551 เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2551 เห็นชอบการ นำระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจในปัจจุบัน โดยมุ่งเน้นให้เป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพการ แข่งขันของประเทศ โดยได้เห็นชอบให้มีการประยุกต์รูปแบบการประเมินตนเอง (Self Assessment) และเกณฑ์การประเมินรางวัลคุณภาพแห่งชาติ (Thailand Quality Award : TQA) เข้า กับระบบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ระบบ SEPA เป็นกรอบการบริหารจัดการที่ บูรณาการส่วนประกอบสำคัญต่างๆประกอบด้วย การนำองค์กร การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ การมุ่งเน้นลูกค้าและตลาด การวัด การวิเคราะห์และการจัดการความรู้ การมุ่งเน้นบุคลากร การจัดการกระบวนการ และผลลัพธ์จากกระบวนการในด้านต่างๆ

ระบบการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) มีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมให้ มีการปรับปรุงองค์กรอย่างต่อเนื่องเพื่อมุ่งสู่ความเป็นเลิศ โดยมีการบริหารจัดการที่เป็นระบบ มีประสิทธิภาพ และบรรลุเป้าหมายขององค์กร ทั้งนี้ กทท. ได้ตั้งคณะทำงานขึ้นเพื่อดำเนินการตาม ระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ของ กทท. โดยใช้ชื่อว่า “คณะทำงานพัฒนาองค์กรตาม ระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ของ กทท.” และมีหลักการที่จะมีการปรับเปลี่ยนผู้ทำงาน เป็นบางส่วนทุกๆ รอบปี เพื่อให้ความรู้ความเข้าใจ ที่มีต่อระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) มีเครือข่ายความร่วมมือแผ่ขยายไปทั่วทั้งองค์กร อันเป็นอีกปัจจัยความสำเร็จของการนำระบบ ประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจมาใช้ในองค์กร

ในปีงบประมาณ 2556 กทท. ได้เตรียมความพร้อมในการเข้าระบบประเมิน คุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal : SEPA) โดยได้ดำเนินโครงการสร้าง องค์กรความรู้ ความเข้าใจ และเตรียมความพร้อม กทท. เข้าสู่ระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ประจำปีงบประมาณ 2556 โดยจ้างมูลนิธิสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ (สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ) เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 27 พฤศจิกายน 2555 - 21 กรกฎาคม 2556 รวมระยะเวลาดำเนินการ 250 วัน ซึ่งมีกิจกรรมสำคัญๆ ดังนี้

1. การจัดทำโครงร่างองค์กร/บริบทรัฐวิสาหกิจ (Organization Profile : OP)
2. ฝึกอบรมหลักสูตร “แนวทางการเขียนรายงานผลการดำเนินงานของ รัฐวิสาหกิจ (Organizational Performance Report : OPR)”
3. จัดทำรายงานผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ

4. ฝึกอบรมหลักสูตร “การตรวจประเมินองค์กรด้วยตนเอง” โดยใช้ข้อมูลรายงานผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจของ กทท.

5. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เข้ามาทำการฝึกตรวจประเมินและการจัดทำรายงานผลการตรวจประเมินองค์กรด้วยตนเอง

6. ประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อวิเคราะห์จุดแข็งโอกาสในการปรับปรุง พร้อมทั้งจัดลำดับความสำคัญของโอกาสในการปรับปรุง

7. ฝึกอบรมหลักสูตร “ปฏิบัติการเครื่องมือการบริหารที่สอดคล้องกับโอกาสในการปรับปรุง”

ในปีงบประมาณ 2557 กทท. ได้เข้าสู่ระบบการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) อย่างเต็มรูปแบบ

2.8.4 ด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

กทท. มีการดำเนินการ โครงการและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นการดูแลและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามนโยบายรัฐบาล และมาตรฐานของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องสรุปได้ดังนี้

2.8.4.1 พัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้เป็น Green and Clean Port โดยเพิ่มพื้นที่สีเขียว และปรับปรุงภูมิทัศน์ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ ให้เกิดความสวยงาม สร้างความร่วมมือและสภาพแวดล้อมที่ดีในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการเชิงนโยบายด้านการจัดการพื้นที่สีเขียวชุมชนเมืองอย่างยั่งยืนของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยจัดทำโครงการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพให้ได้ร้อยละ 30 (ไม่รวมพื้นที่ปฏิบัติงาน) โดยเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2553 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2557

2.8.4.2 ท่าเรือแหลมฉบัง จัดทำโครงการติดตั้งกังหันลมผลิตกระแสไฟฟ้าจำนวน 84 ชุด ซึ่งเป็นการจัดหาแหล่งพลังงานทดแทน โดยการพัฒนาการติดตั้งระบบอุปกรณ์ผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังงานทางเลือกประเภทพลังงานหมุนเวียนที่มีศักยภาพและเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังมาช่วยเสริมระบบพลังงานไฟฟ้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยเริ่มดำเนินการโครงการในปี 2554 ซึ่งดำเนินการติดตั้งแล้วเสร็จและเปิดใช้งานแล้วในปี 2555

2.8.4.3 จัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้งท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำ คุณภาพอากาศ และระดับเสียงที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของท่าเรือ และควบคุมให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่หน่วยงานราชการกำหนด

2.8.4.4 กทท. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนจัดกิจกรรมวันทางทะเลโลก เพื่อเผยแพร่กิจกรรมการขนส่งทางน้ำให้ประชาชนโลกได้รับทราบเป็นประจำทุกปี โดยในปี 2555 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ได้กำหนดหัวข้อในการจัดงานว่า “One Hundred Years after the Titanic” หรือเป็นภาษาไทยว่า “100 ปี ไททานิคบนเส้นทางแห่งความปลอดภัยทางทะเล” ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

2.8.4.5 กทท. โดยท่าเรือกรุงเทพ ประสานความร่วมมือระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง อาทิ การเข้าร่วมโครงการการนำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System: PSHE-MS) และโครงการ Sustainable Port Development in ASEAN Ports มาใช้ในการปฏิบัติงานของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

2.8.4.6 เข้าร่วมโครงการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรบกวนของกรมการขนส่งทางบก ในการตรวจวัดควันดำคาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอน และระดับเสียงจากรถปฏิบัติงานในสังกัดของ กทท. เป็นประจำทุกปี

2.8.4.7 โครงการจัดหาแหล่งพลังงานทดแทน โดยดำเนินการติดตั้งฐานกักหน้ลมผลิตกระแสไฟฟ้า

ผลการดำเนินงาน ประจำปี 2556

สถิติบริการเรือและสินค้า

ตารางที่ 2-1 แสดงจำนวนเรือเทียบท่า

หน่วย : เที่ยว

ปีงบประมาณ	2556	2555	2554	2553	2552
ท่าเรือกรุงเทพ					
เทียบเรือ	3,353	3,123	2,991	2,681	2,541
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	188	208	237	263	188
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	68	108	93	93	53
ทุ่นผูกเรือสาธิตประดิษฐ์	69	109	129	155	110
ท่าเรือเอกชนอื่น ๆ (กรุงเทพ)	4,511	4,116	3,692	3,524	2,666
ท่าเรือแหลมฉบัง	7,621	8,557	8,562	7,467	6,288

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2-2 แสดงจำนวนสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพ ทำเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้านบาท

ปีงบประมาณ	2556	2555	2554	2553	2552
ทำเรือกรุงเทพ					
สินค้าขาเข้า	12.025	10.414	10.853	9.984	7.852
สินค้าขาออก	9.182	7.509	7.828	8.012	7.717
รวม	21.207	17.923	18.681	17.997	15.569
ทำเรือแหลมฉบัง					
สินค้าขาเข้า	26.012	25.618	22.344	19.420	15.791
สินค้าขาออก	40.023	39.012	38.048	33.574	31.190
สินค้าถ่ายลำ (ขาเข้า-ขาออก)	0.883	0.598	0.311	0.259	0.107
รวม	66.918	65.228	60.703	53.253	47.088

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การทำเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2-3 แสดงจำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพ ทำเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู

ปีงบประมาณ	2556	2555	2554	2553	2552
ทำเรือกรุงเทพ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	0.781	0.650	0.709	0.677	0.547
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	0.599	0.488	0.616	0.654	0.622
ตู้บรรจุสินค้าขนส่งทางน้ำ (เรือชายฝั่ง) และทางรถไฟ (ขาเข้า-ขาออก)	0.07	0.072	0.048	0.027	0.024
ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	0.045	0.064	0.082	0.095	0.117
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1.495	1.274	1.455	1.453	1.310
ทำเรือแหลมฉบัง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	1.804	1.747	1.460	1.282	0.990
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	3.007	2.905	2.835	2.573	2.272
ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	1.164	1.178	1.363	1.213	1.360
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	5.975	5.830	5.658	5.068	4.622

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การทำเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2-4 แสดงจำนวนเรือเทียบท่าที่ทำเรือภูมิภาค

หน่วย : เที่ยว

ปีงบประมาณ	2556	2555	2554	2553	2552
ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน และทำเรือเชียงของ	8,575	2,346	1,298	1,551	2,180
ทำเรือระนอง	282	210	257	321	321

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2-5 แสดงจำนวนสินค้าที่ทำเรือภูมิภาค

หน่วย : เมตริกตัน

ปีงบประมาณ	2556	2555	2554	2553	2552
ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนและ ทำเรือเชียงของ					
สินค้าขาเข้า	24,553	18,344	60,660	73,355	83,497
สินค้าขาออก	341,350	124,234	131,589	61,255	64,464
รวม	365,903	142,578	192,249	134,610	147,961
ทำเรือระนอง					
สินค้าขาเข้า	43,818	36,440	18,284	17,879	9,970
สินค้าขาออก	90,976	43,767	24,051	31,094	17,420
รวม	134,794	80,207	42,335	48,973	27,390

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2-6 แสดงจำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือภูมิภาค

หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู

ปีงบประมาณ	2556	2555	2554	2553	2552
ทำเรือระนอง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า-ตู้สินค้าขาออก	151	57	947	584	1,216

หมายเหตุ : จำนวนตู้สินค้าทำเรือระนองขนาดตั้งแต่ 20 ฟุต ขึ้นไป

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

2.8.5 การจัดอันดับท่าเรือ

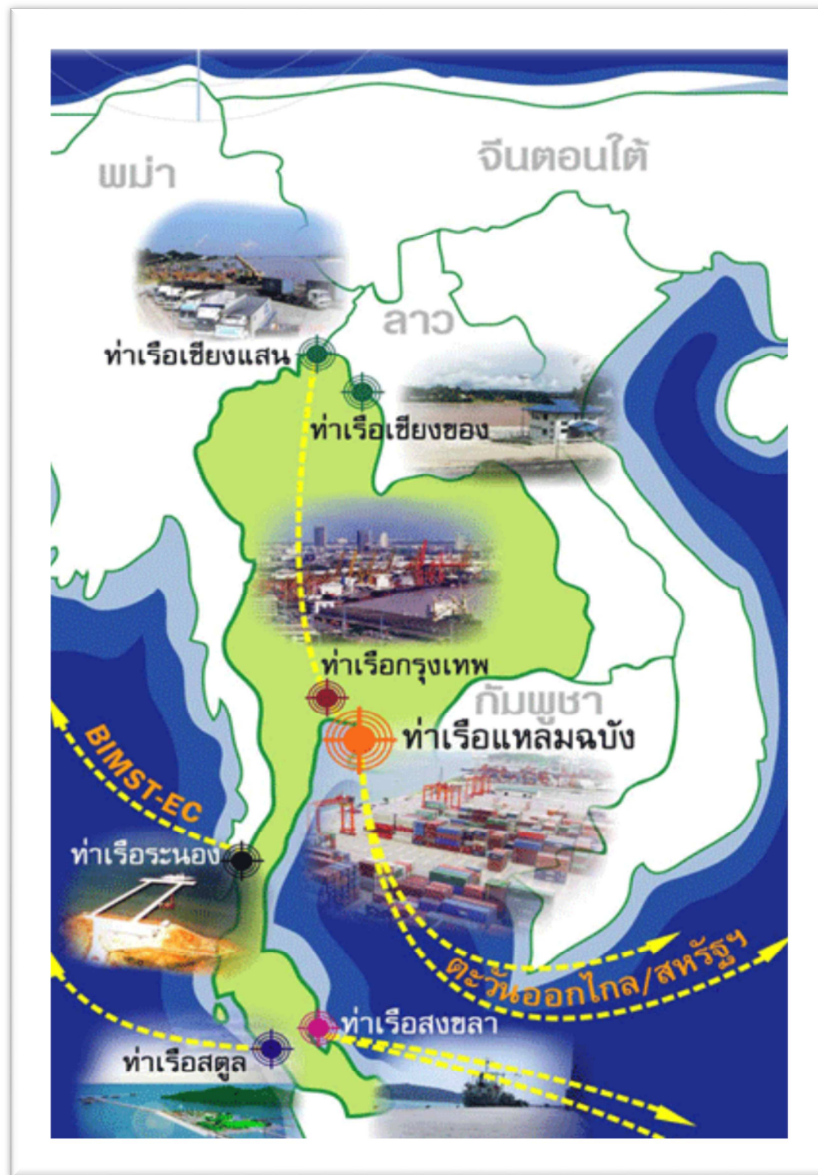
จากข้อมูลรายงานล่าสุดของ The Journal of Commerce, August 20, 2012 and August 19, 2013 and Ports ระบุว่าในปี 2555 ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ของประเทศจีน เป็นท่าเรือที่มีปริมาณขนถ่ายตู้สินค้าสูงสุดถึง 32.53 ล้าน ที.อี.ยู. และจากการจัดอันดับท่าเรือที่มีปริมาณตู้สินค้าสูงสุด 20 อันดับแรก ประเทศจีนมีท่าเรือที่ติดอันดับอยู่ทั้งสิ้น 10 ท่า ส่วนท่าเรือที่มีปริมาณขนถ่ายตู้สินค้ามากเป็นอันดับ 2 ได้แก่ ท่าเรือสิงคโปร์ ด้วยปริมาณตู้สินค้า 31.65 ล้าน ที.อี.ยู. และท่าเรือฮ่องกงเป็นอันดับ 3 ด้วยปริมาณตู้สินค้า 23.10 ล้าน ที.อี.ยู. ส่วนท่าเรือแหลมฉบัง อยู่ในอันดับที่ 23 ด้วยปริมาณตู้สินค้า 5.83 ล้าน ที.อี.ยู. และท่าเรือกรุงเทพ อันดับที่ 93 ซึ่งมีอันดับเพิ่มขึ้นจากอันดับที่ 85 ในปีก่อนหน้า โดยมีปริมาณตู้สินค้า 1.27 ล้าน ที.อี.ยู.

2.8.6 รูปแบบการให้บริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

กทท. มุ่งมั่นที่จะพัฒนาท่าเรือทั้ง 5 แห่ง โดยท่าเรือกรุงเทพท่าเรือแหลมฉบัง จะพัฒนาให้ได้มาตรฐานสากลและเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเซียงของ จะบริหารจัดการและประกอบการเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region : GMS) และท่าเรือระนอง จะพัฒนาส่งเสริมให้เป็นประตูการค้าทางฝั่งทะเลอันดามัน

หัวใจสำคัญแห่งการบริการด้านการขนส่งของ กทท. คือการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งระบบโลจิสติกส์และเทคโนโลยีต่างๆ ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพทัดเทียมกับนานาชาติด้วยจุดมุ่งหมายที่สำคัญคือ ทำให้ท่าเรือไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลแห่งหนึ่งของเอเชีย โดยการมุ่งเน้นมาตรฐานสากล ทั้งด้านบริหารจัดการและการบริการด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยควบคู่กับการมีส่วนร่วมพัฒนาสังคมเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อผู้ใช้บริการและสิ่งแวดล้อม 63 ปีที่ผ่านมา ได้พิสูจน์ถึงคุณค่าแห่งการดำเนินภารกิจของ กทท. เพื่อรัฐและประชาชนอย่างแท้จริง

แผนภาพที่ 2-2 แสดงโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่ง



ที่มา: ฝ่ายนโยบายและแผน การท่าเรือแห่งประเทศไทย

1. ท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพ ตั้งอยู่ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5 บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา ตำบลคลองเตย ปากคลองพระโขนง กรุงเทพฯ มีระบบเชื่อมโยงการจราจรที่สามารถติดต่อขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ ในประเทศ และประเทศเพื่อนบ้านได้โดยสะดวกด้วยระบบถนน ทางด่วน ทางหลวง และทางรถไฟ

1.1 พื้นที่รับผิดชอบของท่าเรือกรุงเทพ

1.1.1 ทางบก ได้แก่เขตพื้นที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ณ ท่าเรือกรุงเทพ มีพื้นที่ประมาณ 2,353 ไร่ แบ่งเป็น การใช้พื้นที่ ในเขตรั้วศุลกากร ในกิจการท่าเรือประมาณ 860 ไร่ นอกเขตรั้วศุลกากร ในกิจการท่าเรือประมาณ 129 ไร่ พื้นที่สำรองเพื่อการขยายงานในอนาคต 169 ไร่ พื้นที่ให้หน่วยงานราชการขอใช้ประมาณ 217 ไร่ พื้นที่ให้หน่วยงานของรัฐและเอกชนเช่าประมาณ 596 ไร่ พื้นที่ชุมชนประมาณ 197 ไร่ และทางสัญจร ประมาณ 185 ไร่

1.1.2 ทางน้ำ ได้แก่ ร่องน้ำตอนนอก จากปากร่องกิโลเมตรที่ 18 ถึงป้อมพระจุลฯ กิโลเมตรที่ 0 ยาว 18 กิโลเมตรและร่องน้ำตอนในตั้งแต่ป้อมพระจุลฯ กิโลเมตรที่ 0 ถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ กิโลเมตรที่ 48 ยาว 48 กิโลเมตร รวมเป็นระยะทางน้ำ 66 กิโลเมตร กทท. รับผิดชอบและดำเนินการขุดลอกรักษาสภาพความลึกของร่องน้ำทางเดินเรือ และบริเวณหน้าท่าเทียบเรือให้อยู่ในระดับ 8.5 และ 11 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลางตามลำดับ ติดตั้งเครื่องหมายช่วยการเดินเรือเพื่อให้เรือผ่านเข้าออกโดยปลอดภัย

1.2 บริการ

1.2.1 การนำร่อง เรือเดินสมุทรทุกลำที่แล่นผ่านสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา จะเข้าเทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ จะต้องรับเจ้าพนักงานนำร่องของกรมเจ้าท่า ซึ่งตั้งอยู่ ณ ละติจูด 13° 26' เหนือ ลองจิจูด 100° 35' ตะวันออก

1.2.2 การสื่อสารสถานีวิทยุสื่อสารตั้งอยู่ที่ละติจูดที่ 13° 42' 30" เหนือ ลองจิจูดที่ 100° 35' 58" ตะวันออก โดยใช้สัญญาณเรียกขาน "การท่าเรือ" หรือ "Bangkok Port Control" ก่อนนำเรือเข้าเทียบท่าบริเวณท่าเรือกรุงเทพ เจ้าหน้าที่เรือจะต้องแจ้งข้อมูลให้กับพนักงาน กทท. ทางโทรพิมพ์ (Telex) หมายเลข 72331 PAT TH หรือโทรสารหมายเลข +66 2249 0885 และ+66 2672 7156 ไม่น้อยกว่า 3 วัน ก่อนถึงสถานีนำร่อง โดยข้อมูลประกอบด้วย ชื่อเรือ และสัญชาติ ท่าสุดท้ายที่เรือออกเดินทาง (Departure) วัน เวลา ถึงสถานีนำร่องกรุงเทพ (Estimated Time of Arrival)

1.2.3 การเทียบท่า เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพมีข้อจำกัดด้านร่องน้ำ ทำให้เรือที่จะผ่านเข้ามายังท่า หรือที่จอดเรือของท่าเรือกรุงเทพ จะต้องมิขนาดไม่เกิน 12,000 เดคเวทตัน ยาวไม่เกิน 172 เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร

1.2.4 สิ่งอำนวยความสะดวก ท่าเรือกรุงเทพได้จัดบริการสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานแก่ผู้ใช้บริการครอบคลุมการดำเนินงานกิจการท่าเรือ รวมทั้งพัฒนาปรับปรุง

ตั้งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้สามารถใช้งานได้ดี และทันสมัย รองรับเรือและสินค้าได้ตลอดเวลา ดังนี้

1.3 ท่าเทียบเรือ หลักผูกเรือ และทุ่นผูกเรือ ของท่าเรือกรุงเทพ ประกอบด้วย

1.3.1 ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก มีความยาวรวม 1,660 เมตร รับเรือสินค้าขนาดความยาวไม่เกิน 565 ฟุต กินน้ำลึก 27 ฟุต เข้าเทียบท่าได้พร้อมกันจำนวน 10 ลำ มีสมรรถวิสัย ยกขนสินค้าได้ปีละประมาณ 2.2 ล้านตัน

1.3.2 ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออก มีความยาว 1,240 เมตร รับเรือสินค้าคอนเทนเนอร์และเรือสินค้าธรรมดาและขนาดความยาวไม่เกิน 565 ฟุต กินน้ำลึก 27 ฟุต เข้าเทียบท่าได้พร้อมกัน 6 ลำ และมีเขื่อนเทียบเรือลำเลียงยาว 288 เมตร เทียบเรือลำเลียงได้ 2 ลำ มีสมรรถวิสัยยกขนสินค้าได้ปีละประมาณ 1.5 ล้านตัน กทท. ประกอบพิธีเปิดเขื่อนตะวันออกเป็นทางการเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2521

1.3.3 หลักผูกเรือกลางน้ำ มีจำนวน 36 หลัก อยู่หน้าท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก รับเรือสินค้าที่มีความยาว 565 ฟุต เข้าเทียบได้ 7 ลำ มีสมรรถวิสัยยกขนสินค้าได้ปีละประมาณ 1.1 ล้านตัน

1.3.4 ทุ่นผูกเรือกลางน้ำสาธูประดิษฐ์ มีจำนวน 6 ทุ่น รับเรือสินค้ามีความยาวไม่เกิน 4500 ฟุต เข้าเทียบได้ 6 ลำ มีสมรรถวิสัยยกขนสินค้าได้ปีละประมาณ 500,000 ตัน

ตารางที่ 2-7 แสดงจำนวนท่าเทียบเรือ / หลัก / ทุ่น

ลำดับ	ท่าเทียบเรือ/หลัก/ทุ่น	ความยาวรวม (เมตร)	จำนวน	ขนาดจำกัดของเรือยาว/ลึก (เมตร)	สมรรถวิสัย (ลำ)
1	ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออก	1,528	8 ท่า	172.26/8.23 91.46/4.57	7 ลำ 1 ลำ
2	ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก	1,660	10 ท่า	91.46/4.57	10 ลำ
3	หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	1,400	36 หลัก	172.26/8.23	7 ลำ
4	หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1,520	25 หลัก	172.26/8.23	8 ลำ
5	ทุ่นผูกเรือสาธูประดิษฐ์	1,580	5 ทุ่น	137.19/7.00 91.46/7.00	4 ลำ 1 ลำ

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2-8 แสดงจำนวนเรือบริการ

ลำดับ	ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย	จำนวน (ลำ)
1	เรือลากจูง (TUG BOAT)	1,225 ถึง 2,400 แรงม้า	9
2	เรือบรรทุกน้ำ	425 แรงม้า (250 ตัน)	1
3	เรือรับขยะ	160 และ 200 แรงม้า	2
4	เรือรับรองและตรวจงาน	2,000 แรงม้า	1
5	เรือรับเชื้อ	115 ถึง 187 แรงม้า	8

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

1.3.5 พื้นที่วางสินค้า (ลานสินค้า คลังสินค้า ไซโล ห้องเย็น) บริการโรงพักสินค้า และคลังสินค้าเนื้อที่ 117,578 ตารางเมตร ลานวางและบรรจุตู้สินค้าเนื้อที่ 357,840 ตารางเมตร และเต้าเทียบไฟตู้สินค้าห้องเย็นอีก 660 จุด ดังนี้

ตารางที่ 2-9 แสดงพื้นที่วางสินค้า

ลำดับ	พื้นที่วางสินค้า	พื้นที่ (ตารางเมตร)			
		ภายใน รส.	ภายนอก รส.	ลานวางตู้สินค้า	รวม
1	ในเขตรั้วศุลกากร โรงพักสินค้า 1-8	37,760	55,243	-	93,003
2	โรงพักสินค้า 9-11,13-17	46,738	43,674	40,890	13,1302
3	โรงพักสินค้าเสริม 4-5	4,000	-	-	4,000
4	ลานบรรจุตู้สินค้า	-	-	2,208 TEU	2,208 TEU
5	ลานตู้สินค้าเปล่า	-	-	8,520 TEU	8,520 TEU
6	คลังสินค้าผ่านแดน	7,800	4,584	13,740	26,124
7	คลังสินค้าทัณฑ์บน (ตึกแดง)	6,434	-	-	6,434
8	คลังสินค้าทัณฑ์บน (ตึกใหม่)	3,120	-	-	3,120
9	คลังสินค้าตักล้าง	8,955	1,120	-	10,075
10	คลังสินค้านรณงค์	1,000	6,870	-	7,870
11	คลังสินค้านรณงค์ - สินค้าอนรณงค์ - ปอ ฝ้าย และนุ่น	967 2104	- -	16912 3156	16912 3156

ตารางที่ 2-9 แสดงพื้นที่วางสินค้า (ต่อ)

ลำดับ	พื้นที่วางสินค้า	พื้นที่ (ตารางเมตร)			
		ภายใน รศ.	ภายนอก รศ.	ลานวางตู้ สินค้า	รวม
12	ลานตู้สินค้า Terminal 1	-	-	98,600	98,600
13	ลานตู้สินค้า Terminal 2	-	-	49,000	49,000
1	นอกเขตรั้วศุลกากร สินค้าผ่านแดนและพื้นที่วางสินค้า ภายนอก	-	16360	-	16360
2	พื้นที่วางสินค้าบริเวณกองแร่ กองซุงเดิม	-	26652	-	26652

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2-10 แสดงรถเครื่องมือทุ่นแรง

ลำดับ	รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
1	ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง	32.5-40	14
2	รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า	35-40	34
3	รถยกตู้สินค้าหนัก	40	33
4	รถยกตู้สินค้าเปล่า	7	24
5	รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	10	3
		50	6
6	รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	30-40	137
7	รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	30-40	137
8	รถพ่วงบรรทุกสินค้า	30	2
		20	4
9	รถพ่วงบรรทุกเหล็ก	10	14
10	รถพ่วงอเนกประสงค์	5-7	5
11	รถยนต์ลากจูง	8	14
12	รถยก	ขนาดต่างๆ	223
13	รถยนต์บรรทุก	5-7	48

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

2. ทำเรือแหลมฉบัง

ตั้งอยู่ที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหิรา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีพื้นที่ประมาณ 6,340 ไร่

มีท่าเทียบเรือในแอ่งจอดเรือที่ 1 จำนวน 11 ท่า โดยให้เอกชนเช่าบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือทั้งหมด ปัจจุบัน ได้เปิดให้บริการแล้วทั้งหมด จำนวน 11 ท่า ได้แก่ ท่า A0-A5 และท่า B1-B5 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 4.3 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

สำหรับแอ่งจอดเรือที่ 2 จำนวน 7 ท่า เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 4 ท่า ได้แก่ ท่า C3 (เดือนกรกฎาคม 2547) ท่า C0 (เดือนกุมภาพันธ์ 2550) ท่า C1-C2 (เดือนตุลาคม 2550) สำหรับท่า D1-D3 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 6.8 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

ทั้งนี้ เมื่อเปิดให้บริการครบทุกท่าทั้งในแอ่งจอดเรือที่ 1 และแอ่งจอดเรือที่ 2 จะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 11.1 ล้าน ที.อี.ยู. ดังนี้

ตารางที่ 2-11 แสดงขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า

หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู.

แอ่งจอดเรือที่ 1		แอ่งจอดเรือที่ 2	
ท่า A0	0.3	ท่า C1	1.4
ท่า A2	0.4	ท่า C2	1.0
ท่า A3	0.4	ท่า C3	1.0
ท่า B1	0.6	ท่า D1	1.4
ท่า B2	0.6	ท่า D2	1.0
ท่า B3	0.6	ท่า D3	1.0
ท่า B4	0.6		
ท่า B5	0.8		
รวม	4.3	รวม	6.8

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2-12 แสดงท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือ	ความยาว/ลึก (เมตร)	จำนวน (ท่า)	ขนาดน้ำหนักเรือ/ลำ ที่เทียบท่า (DWT)	สมรรถวิสัย (ลำ)
แอ่งจอดเรือที่ 1				
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ (A0)	590/14	1	1,000	2
ท่าเทียบเรือโดยสาร (A1)	365/14	1	70,000	1
ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ (A2)	400/14	1	50,000	1
ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ (A3)	350/14	1	83,000	1
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปประเภทเทกอง (A4)	250/14	1	40,000	1
ท่าเทียบเรือ Ro/Ro (A5)	527/14	1	70,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า B1	359/14	1	50,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B2-B4)	300/14	3	50,000	3
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B5)	400/14	1	50,000	1
แอ่งจอดเรือที่ 2				
ท่าเทียบเรือ (C0)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C1)	700/16	1	80,000	2
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C2)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C3)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (D1)	700/16	1	80,000	2
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (D2-D3)	500/16	2	80,000	2

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2-13 แสดงเรือบริการ

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย (แรงม้า)	จำนวน (ลำ)
เรือลากจูง	800, 3,000, 3,200, 3,500	7
เรือรับขยะ	340	1
เรือรับเชื้อเพลิง	210	2
เรือบริการ	390	2
เรือวางทุ่นและขจัดคราบน้ำมัน	1,000	1

หมายเหตุ 1. ไม่รวมเรือลากจูงของเอกชน จำนวน 3 ลำ

2. ข้อมูล ณ กันยายน 2553

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2-14 แสดงเครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง	36-61	42
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า	38-41	113
รถยกตู้สินค้า	40-45	30
รถยกตู้สินค้า	8-30.5	27
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	48-160	3
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	-	282
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	-	294
รถยกสินค้า	2.5-16	80

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2-15 แสดงพื้นที่วางสินค้า

พื้นที่วางสินค้า	พื้นที่ (ตารางเมตร)			
	หน้าท่า	ลานกองเก็บ	โรงพักสินค้า	อื่น ๆ
ท่าเทียบเรือ (A1,A2,A4, A5)	49,425	163,875	30,570	
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B1-B5)	41,475	574,430	18,480	43,286
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3	12,500	123,424	4,944	84,132
ลานตู้สินค้ารถไฟ (Basin 1)		57,305		
ลานตู้สินค้ารถไฟ (Basin 2)		58,410		
ลานสินค้าภายนอก (Basin 1)		56,100		
ลานสินค้าภายนอก (Basin 2)		303,900		
ลานสำรองตู้สินค้าเปล่า (Basin 1)		160,400		
ลานสำรองตู้สินค้าเปล่า (Basin 2)		324,012		

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2-15 แสดงพื้นที่วางสินค้า (ต่อ)

พื้นที่วางสินค้า	พื้นที่ (ตารางเมตร)			
	หน้าท่า	ลานกองเก็บ	โรงพักสินค้า	อื่น ๆ
คลังสินค้าทัณฑ์บน			4,800	
คลังสินค้าตกค้าง			4,500	
คลังสินค้าอันตราย		119,943	10,478	4,776
พื้นที่คลังสินค้าทั่วไป		1,800	3,660	
พื้นที่คลังแยกและบรรจุตู้สินค้าทั่วไป		111,750		
คลังสินค้า (Basin 2)			4,800	
พื้นที่สำรอง (Basin 2)		929,661		
ลานกองเก็บตู้สินค้าเป่าผ่านออกเขตรั้ว ศุลกากร		67,677		

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

3. ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ตั้งอยู่ที่บริเวณฝั่งขวาของปากแม่น้ำสบกก ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ห่างจากท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ทางบกประมาณ 10 กิโลเมตร และทางน้ำประมาณ 6 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 387 ไร่ ฝั่งตรงข้ามเป็นสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ด้านหลังติดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1129 (เชียงแสน-เชียงของ) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือทางลาด 2 ระดับ จำนวน 2 ท่า ใช้สำหรับขนถ่ายสินค้าทั่วไป และท่าเทียบเรือแนวคิง 1 ท่า สำหรับขนถ่ายสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า ดังนี้

3.1 ท่าเทียบเรือทางลาดด้านทิศเหนือ ความยาวท่าเทียบเรือ 300 เมตร มีเนื้อที่ 9,600 ตารางเมตร จำนวน 6 ท่า สามารถรับเรือขนาดยาว 50 เมตรได้พร้อมกัน 3 ลำ

3.2 ท่าเทียบเรือทางลาดด้านทิศใต้ ความยาวท่าเทียบเรือ 300 เมตร มีเนื้อที่ 9,600 ตารางเมตร จำนวน 6 ท่า สามารถรับเรือขนาดยาว 50 เมตรได้พร้อมกัน 3 ลำ

3.3 ท่าเทียบเรือแบบแนวคิง ความยาวท่าเทียบเรือ 200 เมตร สามารถรับเรือขนาดความยาว 50 เมตร ได้พร้อมกัน 4 ลำ ในอาณาบริเวณท่าเรือ ได้เตรียมแอ่งจอดเรือขนาด 200x800 เมตร พร้อมด้วยโรงพักสินค้าขนาด 30x30 เมตร จำนวน 2 หลัง และลานวางพักสินค้าไว้บริการ

เครื่องมือทุ่นแรง

1. รถปั่นจั่นเคลื่อนที่	10 คัน	3 คัน
2. รถยกสินค้า	10 คัน	2 คัน
3. รถยกสินค้า	3.5 คัน	2 คัน
4. ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น	-	20 ชุด

การให้บริการ

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ณ อาคารสำนักงานเดียวกัน ประกอบด้วย สำนักงานท่าเรือเชียงแสนและเชียงของ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย ด้านศุลกากรเชียงแสน ด้านอาหารและยาเชียงแสนเชียงของ ด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ ด้านตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดเชียงราย ด้านตรวจพืชเชียงแสน ด้านกักกันสัตว์เชียงราย และด้านตรวจสัตว์น้ำ จังหวัดเชียงราย

4. ท่าเรือเชียงของ

ตั้งอยู่ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามคือเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป. ลาว ด้านหลังติดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1290 ซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ ดำเนินการโดยมุ่งเน้นประสิทธิภาพการให้บริการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่าง สปป.ลาวกับประเทศไทย ทำเทียบเรือขนาด 22x208 เมตร สามารถรับเรือประเภทเรือเพลาใบจักรยาว (เรือยนต์) ขนาด 80-150 ตัน ได้จำนวน 3-5 ลำ และแพขนานยนต์ พร้อมปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น จำนวน 9 ชุด

5. ท่าเรือระนอง

ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำกระบุรีฝั่งตะวันออก ตำบลปากน้ำท่าเรือ อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง เนื้อที่ประมาณ 315 ไร่ มีร่องน้ำเดินเรือเริ่มตั้งแต่บริเวณทิศตะวันตกของเกาะช้าง จนถึงท่าเทียบเรือ รวมระยะทาง 28 กิโลเมตร โดยมีความลึกร่องน้ำ 8 เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุด และความกว้างของร่องน้ำ 120 เมตร ตลอดระยะขนานร่องน้ำ มีเครื่องหมายช่วยการเดินเรือเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ขนาดความกว้าง 26 เมตร ยาว 134 เมตร สามารถรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส จอดเทียบทำได้พร้อมกัน 2 ลำ มีสะพานเชื่อมกับฝั่งกว้าง 7.5 เมตร ยาว 212 เมตร จำนวน 2 สะพาน ท่าเทียบเรือตู้สินค้า ขนาดความกว้าง 30 เมตร ยาว 150 เมตร สามารถรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 12,000 เดคเวทตัน จอดเทียบท่าครั้งละ 1 ลำ มีสะพานเชื่อมกับฝั่งกว้าง 7.5 เมตร ยาว 210 เมตร และสะพานเชื่อมกับท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ กว้าง 10 เมตร ยาว 40 เมตร

ตารางที่ 2-16 แสดงเครื่องมือทุนแรง

สมรรถนะ	(ตัน)	จำนวนคัน
รถยกสินค้า	2.5-10	7
รถยกตู้สินค้าหนัก	30-40	2
รถยกตู้สินค้าเปล่า	7	1
รถทางลากพ่วงตู้สินค้า	30	4
รถทางลากพ่วงอเนกประสงค์	50	2
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	1
ปั้นจั่นหน้าท่าล้อยางชนิดขับเคลื่อนด้วยตัวเอง ยกน้ำหนักได้ไม่น้อยกว่า 63 เมตริกตัน (ที่รัศมีการยก 20 เมตร)		1
รถยนต์หัวลาก		6

ที่มา: รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวก ดังนี้

1. พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 7,200 ตารางเมตร
2. พื้นที่วางตู้สินค้า 11,000 ตารางเมตรและคลังสินค้าทัณฑ์บน (กลางแจ้ง) 8,000

ตารางเมตร

3. โรงพักสินค้า จำนวน 1 หลัง ขนาด 1,500 ตารางเมตร
4. สถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) 1 หลัง
5. ที่ทำการศุลกากร 1 หลัง และอาคารศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (OSS) 1 หลัง
6. หอไฟฟ้าบริเวณลานวางสินค้าและตู้สินค้า 3 หอ
7. เครื่องหมายช่วยการเดินเรือทุนกำหนดแนวร่องน้ำเดินเรือ 14 ทุนและหลักไฟนำ 3 คู่

การพัฒนาการทำเรือแห่งประเทศไทย

1. แนวทางการเตรียมความพร้อมของ กทท. เพื่อรองรับ AEC

จากการศึกษาและทบทวนในเบื้องต้นดังกล่าว ประกอบกับจากการที่ กทท. ได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน (ASEAN Senior Transport Officials Meeting: STOMZ) การประชุมฯ ดังกล่าว ได้มีแผนงานให้มีการติดตามผลการดำเนินงานตาม AEC Blueprint/Scorecard และการส่งเสริมความร่วมมือด้านการขนส่งทางน้ำ โดยมีสาระสำคัญในประเด็นต่างๆ ดังนี้

- 1.1 ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งทางน้ำในภูมิภาคอาเซียน
- 1.2 ดำเนินการเพื่อให้มีการรวมตัวเป็นตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน
- 1.3 การดำเนินการด้านความร่วมมือกับประเทศคู่เจรจาของอาเซียน โดยลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยกลไกการหาเรือหรือการขนส่งทางทะเล เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2553 ณ ประเทศบรูไนดารุสซาลาม และดำเนินการตามโครงการความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ระหว่างอาเซียน-ญี่ปุ่น มี 4 โครงการ ได้แก่ การศึกษาโครงการ Roll-on/roll-off (RORO) และการเดินเรือระยะสั้น (Short Sea Shipping) ความร่วมมือทางเทคนิค เรื่องการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange : EDI) ที่ท่าเรือ โครงการความร่วมมือเพื่อส่งเสริมการใช้ไม้รองรับสินค้า (Pallet) ในอาเซียน โครงการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

ดังนั้น กทท. จึงควรมีการพิจารณากำหนดแนวทางในการเตรียมความพร้อมการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในด้านต่างๆ ดังนี้

- 1.3.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์
 - 1.3.1.1 พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้มีศักยภาพรองรับเรือขนาดใหญ่ (Post Panamax) เนื่องจากปัจจุบัน นวัตกรรมในเรื่องขนาดของเรือมีแนวโน้มขยายขนาดขึ้นเพื่อให้สามารถบรรทุกสินค้าได้ในปริมาณที่สูงขึ้น เพื่อลดต้นทุนด้านการขนส่งทางน้ำ
 - 1.3.1.2 พัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้มีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับเส้นทางเดินเรือระยะสั้น (Short Sea Shipping) เนื่องจากในอนาคต รูปแบบการเดินเรือในภูมิภาคอาเซียน อาจจะเป็นแบบ Hub and Spoke โดยใช้เรือประเภท Feeder สำหรับการขนส่งมากยิ่งขึ้น
 - 1.3.1.3 พัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ให้มีความเชื่อมโยงให้บริการการขนส่งที่มีความต่อเนื่องแบบหลายรูปแบบ (Multimodal) ส่งเสริมให้มีการใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยผลักดันให้การขนส่งทางรถไฟและการขนส่งทางลำนน้ำเป็นรูปแบบขนส่งหลัก

เพื่อลดต้นทุนด้านการขนส่งทางน้ำ เนื่องจากค่าต้นทุนในการขนส่งนั้นอาจส่งผลกระทบต่อ การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) และดุลการชำระเงิน ของประเทศ (Balance of Payment) ที่มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

1.3.1.4 พัฒนาจุดเชื่อมโยงการขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญในภูมิภาค ต่างๆ ที่เป็นจุดยุทธศาสตร์ เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น รวมถึง พัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายให้มีความสะดวก และเปิดโอกาสให้ผู้ให้บริการมีทางเลือกมากขึ้น อาทิเช่น สถานีขนส่งทางลำน้ำ และศูนย์เปลี่ยนถ่าย

1.3.2 ด้านการอำนวยความสะดวกและกฎเกณฑ์ที่เป็นอุปสรรค (Facilitation & Regulation)

ผลักดันและส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพ มากยิ่งขึ้น อาทิ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ การจัดตั้งเขตปลอดอากร และให้สิทธิพิเศษอื่นๆ เพื่อสร้างแรงจูงใจแก่นักลงทุน เป็นต้น ทั้งนี้จะช่วยเสริมสร้างขีดความสามารถของผู้ประกอบการ ไทยให้สามารถแข่งขันได้มากยิ่งขึ้น

เร่งการปรับปรุงข้อบังคับและกฎระเบียบการต่างๆ เพื่อลดข้อจำกัด เสริมความคล่องตัว และเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินกิจการด้านโลจิสติกส์ ให้มีมาตรฐาน เดียวกัน รวมทั้งปัญหาด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลให้การขนส่งมี ขึ้นตอนและต้นทุนมากขึ้น ควรจัดทำ Benchmarking อัตราค่าภาระของท่าเรือต่างๆ ในภูมิภาค เอเชียเพื่อศึกษา และเปรียบเทียบสถานะของกลุ่มแข่งขันอย่างสม่ำเสมอ

นอกจากนี้ กทท. จะต้องเตรียมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น จากการเปิดเสรี สาขาบริการด้านโลจิสติกส์ อาทิ การเข้ามาประกอบกิจการท่าเทียบเรือ หรือการร่วมลงทุนเพื่อมาประกอบกิจการท่าเทียบเรือของผู้ให้บริการรายใหญ่จากทั้งในประเทศ เอเชียและประเทศนอกอาเซียน ในกรณีนี้ อาจไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในสถานการณ์ แข่งขันของผู้ประกอบการดังกล่าวมากนัก เนื่องจากกิจการดังกล่าวส่วนมาก จะเป็นที่ ผู้ประกอบการรายใหญ่และผู้ประกอบการข้ามชาติอยู่แล้ว ซึ่งหากมองในแง่ดี ผู้ประกอบการ ดังกล่าวจะมีความพร้อมทั้งด้านเงินทุน เทคโนโลยี ความชำนาญเฉพาะด้าน และสามารถให้การ บริการได้อย่างครบวงจร จึงน่าจะเป็นโอกาสที่ดีต่อการเพิ่มศักยภาพ อย่างไรก็ตามการเปิดเสรี การค้าบริการอาจส่งผลกระทบต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และบริษัทบริหารจัดการบรรทุกและขนถ่าย ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ ซึ่งส่วนมากผู้ประกอบการจะเป็นวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อม (SMEs) หรือผู้ประกอบการรายย่อยที่มีความพร้อมไม่เท่าบริษัทขนาดใหญ่ และผู้ประกอบการวิสาหกิจเหล่านี้ไม่ค่อยได้รับการส่งเสริมจาก บีโอไอ เนื่องจาก บีโอไอ

เน้นส่งเสริมผู้ประกอบการรายใหญ่ ขณะเดียวกัน ผู้ประกอบการวิสาหกิจเหล่านี้มักมีอุปสรรคเกี่ยวกับการกู้เงิน ทำให้ขาดความพร้อมในเรื่องเงินทุนเพื่อขยายกิจการ อีกทั้งไม่มีเครือข่ายระหว่างประเทศที่เข้มแข็งจึงอาจจะได้รับผลกระทบที่ค่อนข้างมาก ด้วยเหตุผลดังกล่าว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ควรต้องเร่งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของตน โดยอาจปรับปรุงศักยภาพของธุรกิจ มาตรฐานของบริการ ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ความสามารถในการสื่อสาร และการสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจกับผู้ผลิตในภาคอุตสาหกรรมและกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยและต่างชาติ เพื่อให้สามารถอยู่รอดและเติบโตได้

จากการที่ประเทศไทยมีเครือข่ายการขนส่งทางถนนที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศจีน ดังนั้น กทท. จึงควรส่งเสริมบทบาทและศึกษาพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้อง รวมถึงธุรกิจการขนส่งชายแดนและผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพในอนาคต พร้อมทั้งปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ใหม่โดยการเพิ่มความหลากหลายในธุรกิจและบริการเพื่อเพิ่มทางเลือกและมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ใช้บริการ และเร่งพิจารณาวิธีที่เหมาะสมในการบริหารจัดการและพัฒนาสินทรัพย์ให้เกิดประโยชน์และมูลค่าสูงสุดอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว ทั้งนี้เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันให้แก่องค์กร รวมถึงด้านการขนส่งทางน้ำของประเทศ

การเตรียมความพร้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

1. Master Plan on ASEAN Connectivity

AEC เป็นการพัฒนามาจากการเป็น สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The Association of South East Asian Nations: ASEAN) ก่อตั้งขึ้นตามปฏิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration) เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2510 โดยมีประเทศผู้ก่อตั้งแรกเริ่ม 5 ประเทศ คือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย ต่อมาในปี 2527 บรูไน ก็ได้เข้าเป็นสมาชิก ตามด้วย 2538 เวียดนาม ก็เข้าร่วมเป็นสมาชิก ต่อมาปี 2540 ลาวและเมียนมาร์ เข้าร่วม และปี 2542 กัมพูชา ก็ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกลำดับที่ 10 ทำให้ปัจจุบัน อาเซียนเป็นกลุ่มเศรษฐกิจภูมิภาคขนาดใหญ่ มีประชากรรวมกันเกือบ 500 ล้านคน

จากนั้นในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 9 ที่อินโดนีเซีย เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2546 ผู้นำประเทศสมาชิกอาเซียนได้ตกลงกันที่จะจัดตั้งประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ซึ่งประกอบด้วย 3 เสาหลัก คือ 1) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community:AEC)

2) ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (Socio-Cultural Pillar) และ 3) ประชาคมความมั่นคงอาเซียน (Political and Security Pillar)

คำขวัญของอาเซียน คือ “One Vision, One Identity, One Community.” หนึ่งวิสัยทัศน์ หนึ่งอัตลักษณ์ หนึ่งประชาคม

เดิมกำหนดเป้าหมายที่จะตั้งขึ้นในปี 2563 แต่ต่อมาได้ตกลงกันเลื่อนกำหนดให้เร็วขึ้นเป็นปี 2558 และก้าวสำคัญต่อมา คือ การจัดทำปฏิญญาอาเซียน (ASEAN Charter) ซึ่งมีผลใช้บังคับแล้วตั้งแต่เดือนธันวาคม ปี 2552 นับเป็นการยกระดับความร่วมมือของอาเซียนเข้าสู่มิติใหม่ในการสร้างประชาคม โดยมีพื้นฐานที่แข็งแกร่งทางกฎหมายและมีองค์กรรองรับการดำเนินการเข้าสู่เป้าหมายดังกล่าวภายในปี 2558

ปัจจุบันประเทศสมาชิกอาเซียน รวม 10 ประเทศได้แก่ ไทย เมียนมาร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เวียดนาม ลาว กัมพูชา บรูไน

ในอนาคต AEC จะเป็นอาเซียน +3 โดยจะเพิ่มประเทศ จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น เข้ามาอยู่ด้วย และต่อไปก็จะมี การเจรจา อาเซียน +6 จะมีประเทศ จีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และอินเดีย ต่อไป

1.1 AEC BLUEPRINT

สำหรับเสาหลักการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community หรือ AEC) ภายในปี 2558 เพื่อให้อาเซียนมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือ อย่างเสรี และเงินทุนที่เสรีขึ้น ต่อมาในปี 2550 อาเซียนได้จัดทำพิมพ์เขียวเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) เป็นแผนบูรณาการงานด้านเศรษฐกิจให้เห็นภาพรวมในการมุ่งไปสู่ AEC ซึ่งประกอบด้วย แผนงานเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ พร้อมกรอบระยะเวลาที่ชัดเจนในการดำเนินมาตรการต่าง ๆ จนบรรลุเป้าหมายในปี 2558 รวมทั้งการให้ความยืดหยุ่นตามที่ประเทศสมาชิกได้ตกลงกันล่วงหน้าเพื่อสร้างพันธสัญญาระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน อาเซียนได้กำหนดยุทธศาสตร์การก้าวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่สำคัญ คือ 1) การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน 2) การเป็นภูมิภาคที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง 3) การเป็นภูมิภาคที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และ 4) การเป็นภูมิภาคที่มีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก โดยมีรายละเอียดแยกตามหัวข้อดังนี้

1.1.1 การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งจะทำให้อาเซียนมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น โดยอาเซียนได้กำหนดกลไกและมาตรการใหม่ ๆ ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินมาตรการด้านเศรษฐกิจที่มีอยู่แล้ว เร่งรัดการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาที่มี

ความสำคัญลำดับแรก อำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายบุคคล แรงงานฝีมือ และผู้เชี่ยวชาญ และเสริมสร้างความเข้มแข็งของกลไกสถาบันในอาเซียน

การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันของอาเซียน มี 5 องค์ประกอบหลัก คือ

1.1.1.1 การเคลื่อนย้ายสินค้าเสรี

1.1.1.2 การเคลื่อนย้ายบริการเสรี

1.1.1.3 การเคลื่อนย้ายการลงทุนเสรี

1.1.1.4 การเคลื่อนย้ายเงินทุนเสรีขึ้น

1.1.1.5 การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือเสรี

ทั้งนี้ อาเซียนได้กำหนด 12 สาขาอุตสาหกรรมสำคัญลำดับแรกอยู่ภายใต้ตลาดและฐานการผลิตเดียวกันของอาเซียน ได้แก่ เกษตร ประมง ผลิตภัณฑ์ยาง ผลิตภัณฑ์ไม้ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม อิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ การขนส่งทางอากาศ สุขภาพ e-ASEAN ท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ รวมทั้งความร่วมมือในสาขาอาหาร เกษตรและป่าไม้

การเป็นตลาดสินค้าและบริการเดียวจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายการผลิตในภูมิภาค และเสริมสร้างศักยภาพของอาเซียนในการเป็นศูนย์กลางการผลิตของโลก และเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานโลก โดยประเทศสมาชิกได้ร่วมกันดำเนินมาตรการต่าง ๆ ที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถแข่งขันของอาเซียน ได้แก่ ยกเลิกภาษีศุลกากรให้หมดไป ทอยยกเลิกอุปสรรคทางการค้าที่มีใช่อีก ปรับประสานพิธีการด้านศุลกากรให้เป็นมาตรฐานเดียวกันและง่ายขึ้น ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนธุรกรรม เคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือเสรี นักลงทุนอาเซียนสามารถลงทุนได้อย่างเสรีในสาขาอุตสาหกรรมและบริการที่ประเทศสมาชิกอาเซียนเปิดให้ เป็นต้น

1.1.2 การเป็นภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขัน เป้าหมายสำคัญของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียน คือ การสร้างภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขันสูง มีความเจริญรุ่งเรือง และมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ ภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขันมี 6 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ 1) นโยบายการแข่งขัน 2) การคุ้มครองผู้บริโภค 3) สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา (IPR) 4) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 5) มาตรการด้านภาษี และ 6) พาณิซย์อิเล็กทรอนิกส์ ประเทศสมาชิกอาเซียนมีข้อผูกพันที่จะนำกฎหมายและนโยบายการแข่งขันมาบังคับใช้ภายในประเทศ เพื่อทำให้เกิดการแข่งขันที่เท่าเทียมกันและสร้างวัฒนธรรมการแข่งขันของภาคธุรกิจที่เป็นธรรม นำไปสู่การเสริมสร้างการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคในระยะยาว

1.1.3 การเป็นภูมิภาคที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน การพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน มี 2 องค์ประกอบ คือ 1) การพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

(SME) 2) ความริเริ่มในการรวมกลุ่มของอาเซียน (Initiatives for ASEAN Integration: IAI) ความริเริ่มดังกล่าว มีจุดมุ่งหมายเพื่อลดช่องว่างการพัฒนา ทั้งในระดับ SME และเสริมสร้างการรวมกลุ่มของกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม ให้สามารถดำเนินการตามพันธกรณีและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน รวมทั้งเพื่อให้ประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศได้รับประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ

1.1.4 การเป็นภูมิภาคที่มีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก อาเซียนอยู่ในท่ามกลางสภาพแวดล้อมที่มีการเชื่อมต่อระหว่างกันและมีเครือข่ายกับโลกสูง โดยมีตลาดที่พึ่งพากันและอุตสาหกรรมระดับโลก ดังนั้น เพื่อให้ภาคธุรกิจของอาเซียนสามารถแข่งขันได้ในตลาดระหว่างประเทศ ทำให้อาเซียนมีพลวัตเพิ่มขึ้นและเป็นผู้ผลิตของโลก รวมทั้งทำให้ตลาดภายในยังคงรักษาความน่าดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ อาเซียนจึงต้องมองออกไปนอกภูมิภาคอาเซียนบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก โดยดำเนิน 2 มาตรการคือ 1) การจัดทำเขตการค้าเสรี (FTA) และการเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจอย่างใกล้ชิด (CEP) กับประเทศนอกอาเซียน และ 2) การมีส่วนร่วมในเครือข่ายห่วงโซ่อุปทานโลก

1.2 ผลผูกพันของ AEC Blueprint ต่อการเปิดเสรีการค้าสินค้าและการค้าบริการของไทย

1.2.1 การเปิดเสรีการค้าสินค้า

1.2.1.1 การยกเลิกภาษี ไทยมีเป้าหมายที่จะต้องดำเนินการยกเลิกภาษีสินค้านำเข้ากับประเทศสมาชิกอาเซียน ดังนี้

ตารางที่ 2-17 แสดงเป้าหมายการยกเลิกภาษีของไทยภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน

ปี พ.ศ. 2546 (ค.ศ. 2003)	ปี พ.ศ. 2550 (ค.ศ. 2007)	ปี พ.ศ. 2553 (ค.ศ. 2010)
ลดภาษีเหลือ 0% ร้อยละ 60 ของบัญชีลดภาษี (Inclusion List : IL)	ลดภาษีเหลือ 0% ร้อยละ 80 ของ IL และลดภาษีสินค้านำเข้าที่อยู่ภายใต้สาขาสำคัญ 9 สาขา	ลดภาษีเหลือ 0% ร้อยละ 100 ของ IL

ที่มา: www.dtn.go.th

1.2.1.2 มาตรการอุปสรรคทางการค้าที่ไม่มีใช้ภาษี (Non Tariff Barriers : NTBs) จะดำเนินการยกเลิกเป็น 3 ระยะตามแผนงานขจัด NTBs ดังนี้

ชุดที่ 1 : ภายในวันที่ 1 มกราคม 2551 ซึ่งครอบคลุมสินค้า 5 รายการหลัก ได้แก่ ลำไย พริกไทย น้ำมันถั่วเหลือง ไบยาสูบ และน้ำตาล

ชุดที่ 2 : ภายในวันที่ 1 มกราคม 2552 ได้แก่ ปอกระเจา ป่าน มันฝรั่ง

ชุดที่ 3 : ภายในวันที่ 1 มกราคม 2553 ได้แก่ ข้าว เนื้อมะพร้าวแห้ง มะพร้าว น้ำมันมะพร้าว ชา ถั่วเหลือง เมล็ดกาแฟ กาแฟสำเร็จรูป นํ้านมดิบ/นมปรุงแต่ง และนมผงขาดมันเนย

1.2.2 การเปิดเสรีการค้าบริการ มีเป้าหมาย คือ ลดอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดในด้านต่างๆ ลง และเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นให้กับบุคคล/นิติบุคคลสัญชาติอาเซียน ในการบรรลุเป้าหมายในการเปิดเสรีการค้าของอาเซียนในปี 2558 อาเซียนมีแผนงานขั้นตอนในการปฏิบัติที่สำคัญ เช่น

1.2.2.1 ยกเลิกข้อจำกัดและอุปสรรค ด้านการค้าบริการใน 4 กลุ่มสาขาหลักที่สำคัญ ได้แก่ e-ASEAN (เทคโนโลยีสารสนเทศ) สุขภาพ ท่องเที่ยว และขนส่งทางอากาศ ภายในปี 2553 และด้านธุรกิจบริการโลจิสติกส์ภายในปี 2556

1.2.2.2 ยกเลิกข้อจำกัดและอุปสรรคด้านการค้าบริการในสาขาอื่นๆ ภายในปี 2558

1.2.2.3 อนุญาตให้ธุรกิจประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถถือครองหุ้นในกิจการของประเทศอื่นๆ ในอาเซียน โดยมีขั้นตอนและระยะเวลา สรุปได้ดังนี้

1.2.2.3.1 สาขาบริการสำคัญ (Priority Integration Sectors : PIS) ได้แก่ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาสุขภาพ สาขาการท่องเที่ยว และสาขาโลจิสติกส์

- ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ภายในปี 2551 และ ร้อยละ 70 ภายในปี 2553 (สำหรับธุรกิจ 4 สาขาที่สำคัญ)

- ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ภายในปี 2554 และร้อยละ 70 ภายในปี 2556 (สำหรับธุรกิจสาขาโลจิสติกส์)

ตารางที่ 2-18 แสดงสรุปเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในสาขาบริการสำคัญของไทย

ปี (ค.ศ.)	พ.ศ. 2551 (2008)	พ.ศ. 2553 (2010)	พ.ศ. 2556 (2013)
สัดส่วนการถือหุ้น ของนักลงทุนอาเซียน	ไม่น้อยกว่า 51%	ไม่น้อยกว่า 70%	-
สาขาโลจิสติกส์	49%	51%	70%

ที่มา: www.dtn.go.th

1.2.2.3.2 สาขาบริการอื่น (Non-Priority Services Sector)

ครอบคลุมบริการทุกสาขา นอกเหนือจากสาขาบริการสำคัญ (Priority Services Sectors) และการบริการด้านการเงิน ที่กำหนดเป้าหมายการเปิดเสรี ภายในปี พ.ศ. 2558 ทั้งนี้ สามารถยกเว้นสาขาที่อ่อนไหวได้ ซึ่งอนุญาตให้ธุรกิจประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถถือครองหุ้นในกิจการของประเทศอื่น ๆ ในอาเซียน โดยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ภายในปี 2553 และร้อยละ 70 ภายในปี 2556 (สำหรับธุรกิจสาขาที่เหลือทั้งหมด)

ตารางที่ 2-19 แสดงสรุปเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในสาขาบริการอื่นๆ ของไทย

ปี (ค.ศ.)	พ.ศ. 2549 (2006)	พ.ศ. 2551 (2008)	พ.ศ. 2553 (2010)	พ.ศ. 2558 (2015)
สัดส่วนการถือหุ้น ของนักลงทุน อาเซียน	30%	49%	51%	70%

ที่มา: www.dtn.go.th

อาเซียนได้ดำเนินการเจรจาลดข้อจำกัดด้านการค้าบริการระหว่างกัน และจัดทำข้อผูกพันเปิดตลาดมาแล้วทั้งสิ้นรวม 7 ชุด ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) โดยได้ลงนามพิธีสารอนุวัติข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการ ชุดที่ 7 เมื่อ 26 กุมภาพันธ์ 2552 ซึ่งในส่วนของไทยได้ผูกพันเปิดตลาดทั้งหมด 143 รายการ ข้อผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 7 นี้ ถูกปรับปรุงมาจากข้อผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 6 ที่เดิมมี 112 รายการ โดยได้ผูกพันเพิ่มเติม 31 รายการ ซึ่งรวมแล้วครอบคลุมธุรกิจบริการทั้งสิ้น 143 รายการ

อย่างไรก็ตาม มีข้อผูกพัน 65 รายการที่จะต้องผูกพันให้เป็นไปตามที่กำหนด ในแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยยกเลิกมาตรการหรือเงื่อนไขในข้อจำกัด เกี่ยวกับการให้บริการแบบข้ามพรมแดน การเข้ามาจัดตั้งธุรกิจ และการเคลื่อนย้ายบุคคลธรรมดา โดยครอบคลุมสาขาบริการหลัก อาทิ เช่น บริการธุรกิจ (เช่น วิชาชีพวิศวกรรม สถาปัตยกรรม บัญชี เป็นต้น) คอมพิวเตอร์และการสื่อสาร (เช่น บริการ ที่ปรึกษาเกี่ยวกับการติดตั้งอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ บริการประมวลผลข้อมูล และบริการฐานข้อมูล เป็นต้น) การก่อสร้าง (เช่น บริการ งานติดตั้ง งานประกอบ และบริการงานจัดการอาคาร เป็นต้น) การจัดจำหน่าย (เช่น บริการค้าส่ง เครื่องกีฬาบริการแฟรนไชส์ และบริการตัวแทนจำหน่าย เป็นต้น) การศึกษา (เช่น การศึกษาระดับ ก่อนวัยเรียน การศึกษาระดับมัธยมศึกษา และการศึกษาระดับอุดมศึกษา เป็นต้น) บริการด้านสุขภาพ (เช่น บริการด้านพยาบาล แพทย์ ทันตแพทย์ และโรงพยาบาล เป็นต้น) บริการสิ่งแวดล้อม (เช่น บริการที่ปรึกษาสิ่งแวดล้อม บริการกำจัดของเสีย และบริการลดมลภาวะทางเสียง เป็นต้น) บริการท่องเที่ยว (เช่น บริการด้านโรงแรม ที่พัก ริมทาง และบริการจัดเลี้ยง เป็นต้น) **ขนส่งและ โลจิสติกส์ (เช่น บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ บริการสนับสนุนสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล และ บริการรับจัดการสินค้าทางทะเล เป็นต้น)** โดยไทยยังคงสงวนเงื่อนไขต่างๆ ที่เป็นไปตามกรอบ กฎหมายไทย เช่น อนุญาตให้ต่างชาติจากประเทศสมาชิกอาเซียนมีสิทธิถือหุ้น ในนิติบุคคลที่เข้ามา ประกอบธุรกิจในประเทศไทยได้ไม่เกินร้อยละ 49 เป็นต้น

ปัจจุบัน อาเซียนอยู่ระหว่างจัดทำข้อผูกพันฯ ชุดที่ 8 รวมทั้ง ได้มีการกำหนด ให้รวบรวมข้อผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 9 ถึง 11 โดยแบ่งออกเป็น 2 ชุดและกำหนด ให้ดำเนินการแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2558 ตามลำดับ โดยรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน ได้ลงนามพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันฯ ชุดที่ 8 ภายใต้อาฟาส ในช่วงการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 17 เมื่อ 28 ตุลาคม 2553 ณ ประเทศเวียดนาม โดยเนื้อหาไม่มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ โลจิสติกส์ แต่เป็นเนื้อหาในธุรกิจบริการสาขาคอมพิวเตอร์ และโทรคมนาคม (e-ASEAN) สาขาสุขภาพ สาขาท่องเที่ยว และสาขาขนส่งทางอากาศ

1.3 ธุรกิจบริการโลจิสติกส์

บริการโลจิสติกส์ถือว่าเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนระบบการค้าและ เศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเป็นกลไกพื้นฐานหล่อเลี้ยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ การบริหารจัดการ โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการทำงานที่เกี่ยวข้องกับ การวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การจัดการคลังสินค้า การกระจายสินค้า บริหารต้นทุน การขนส่ง ห่วงโซ่แห่งคุณค่าไปจนถึงจุดที่มีการใช้งานหรือถึงมือผู้บริโภค ประเทศที่มีการบริหาร

จัดการ โลจิสติกส์ที่ดีและมีประสิทธิภาพจะช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจอย่างมาก ตลอดจนสร้างความได้เปรียบด้านต้นทุนและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าให้กับผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องได้มากกว่าประเทศอื่น

1.4 แผนงานการรวมกลุ่มบริการสาขาโลจิสติกส์

ในการประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN Summit) ครั้งที่ 10 ณ กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2547 ได้มีการลงนามกรอบความตกลงว่าด้วยการรวมกลุ่มสาขาสำคัญของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement for the Integration of Priority Sectors) ภายใต้กรอบความตกลงดังกล่าว กำหนดสาขาเร่งรัดไว้ 11 สาขา ได้แก่ สินค้าเกษตร การขนส่งทางอากาศ สินค้ายานยนต์ โทรคมนาคมและคอมพิวเตอร์ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ประมง สินค้าสุขภาพ ผลิตภัณฑ์ยาง สิ่งทอ การท่องเที่ยว ผลิตภัณฑ์ไม้ ซึ่งต่อมาได้มีการแก้ไขเพื่อรวมบริการโลจิสติกส์ เป็นสาขาเร่งรัดด้วย รวมเป็น 12 สาขา ต่อมาในการประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านเศรษฐกิจของอาเซียน (Senior Economic Officials Meeting: SEOM) ได้นำสาขาโลจิสติกส์ที่เพิ่มเติมมาจัดทำแผนงานการรวมกลุ่มบริการสาขาโลจิสติกส์ของอาเซียน (Roadmap for the Integration of Logistics Services) เช่นเดียวกับ สาขาอื่นๆ ที่ได้ทำไปแล้ว โดยมีเป้าหมายเพื่อ :

1.4.1 ก่อตั้งตลาดเดียวในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Single market) ภายในปี 2558 โดยเพิ่มความแข็งแกร่งของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียนผ่านมาตรการการเปิดเสรี (liberalization) และการอำนวยความสะดวก (Facilitation) บริการด้านโลจิสติกส์

1.4.2 สนับสนุนการจัดตั้งฐานการผลิตร่วมกันของอาเซียนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยการรักษาสีงแวดล้อมด้านโลจิสติกส์ของอาเซียนอย่างบูรณาการ

1.5 มาตรการที่สมาชิกอาเซียนต้องดำเนินการ

แผนงานการรวมกลุ่มบริการสาขาโลจิสติกส์ของอาเซียนกำหนดมาตรการ 5 ด้าน ที่ประเทศสมาชิกต้องดำเนินการได้แก่

1.5.1 การเปิดเสรีบริการสาขาโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญ (Substantial Liberalization of Logistics Services) ในสาขาต่อไปนี้ 1) บริการขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล (Maritime Cargo Handlings Services) 2) บริการโกดังและคลังสินค้า (Storage & Warehousing Services) 3) บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Transport Agency Services) 4) บริการเสริมอื่นๆ (Other Auxiliary Services) 5) บริการจัดส่งพัสดุ (Courier Services) 6) บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ (Packaging Services) 7) บริการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร (Customs Clearance Services) 8) บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ไม่รวมขนส่งภายในประเทศ (International Maritime Freight Transportation Excluding Cabotage) 9) การปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่ง

ทางอากาศของอาเซียน (Air Freight Services) 10) บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ (International Rail Freight Transport Services) และ 11) บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ (International Road Freight Transport Services)

1.5.2 การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของอาเซียน (Enhancing Competitiveness of ASEAN Logistics Services Providers through Trade and Logistics Facilitation)

1.5.2.1 การอำนวยความสะดวกทางการค้าและศุลกากร (Trade and Customs Facilitation) เช่น การนำความตกลงว่าด้วยการประเมินราคาศุลกากรขององค์การการค้าโลกมาใช้ การนำหลักการที่สำคัญขององค์การศุลกากรโลกมาใช้ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีโดยใช้ระบบบ่งชี้สินค้า โดยใช้คลื่นความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification: RFID) ในการติดตามสินค้าที่ขนส่งระหว่างประเทศ การอำนวยความสะดวก ในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (เช่น การจ่ายเงินอิเล็กทรอนิกส์ ลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์) การพัฒนาระบบ Single Window สำหรับพิธีการศุลกากร การออกกฎหมายภายในเพื่อให้สามารถยอมรับเอกสารและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ การบริหารความเสี่ยงเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า

1.5.2.2 การอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ (Logistics Facilitation) เช่น เพิ่มความโปร่งใสเกี่ยวกับกฎระเบียบภายในด้านโลจิสติกส์ การจัดทำความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Inter-State Transport) การปรับปรุงโครงข่ายสาธารณูปโภคสำหรับการขนส่งทางบกเพื่อเพิ่มความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน การส่งเสริมการเดินทางในภูมิภาคอาเซียน การจัดทำกลไกเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายบุคลากรผู้ให้บริการโลจิสติกส์

1.5.2.3 เพิ่มความสามารถให้กับผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของอาเซียน (Expanding Capability of ASEAN Logistics Service Providers) เช่น การนำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practices) ในการให้บริการโลจิสติกส์ มาใช้ในการสนับสนุนการพัฒนาของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในสาขาบริการโลจิสติกส์ การพัฒนาฐานข้อมูลผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อนำไปสู่การสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาเซียน

1.5.2.4 พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (Human Resource Development) เช่น การอบรมและอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อเสริมสร้างศักยภาพบุคลากร การส่งเสริมการจัดทำระบบการออกใบรับรองทักษะให้แก่ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ การส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ของอาเซียน

1.5.2.5 เสริมสร้างสาธารณูปโภคและการลงทุนสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Enhance Multi-Modal Transport Infrastructure and Investment) เช่น การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการค้าหลักของอาเซียน (ASEAN Transport Logistics Corridor Network) ขอบเขตของมาตรการจะครอบคลุม โลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้า (Freight Logistics) และกิจกรรมเกี่ยวเนื่อง สำหรับการนำมาตรการไปใช้ขึ้นอยู่กับกฎหมายและกฎระเบียบของแต่ละประเทศ ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่อาวุโสด้านเศรษฐกิจอาเซียน (SEOM) เป็นผู้ประสานและตรวจสอบการดำเนินการตามแผนงานฯ โดยเวียดนามเป็นประเทศผู้ประสานงาน

1.6 ภาพรวมและสถานะของบริการโลจิสติกส์ไทย

ระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสนับสนุนการยกระดับความสามารถทางการแข่งขันทางการค้าการลงทุนของประเทศ เพราะโลจิสติกส์ถือเป็นต้นทุนสำคัญของผู้ประกอบการ ทั้งที่อยู่ในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ยังอยู่ในขั้นเริ่มต้น คือ เน้นการจัดส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคเป็นหลัก ในขณะที่ประเทศที่พัฒนาแล้วอย่าง ออสเตรเลีย สหภาพยุโรป และสหรัฐอเมริกาอยู่ในขั้นก้าวหน้า คือ การบูรณาการระบบโลจิสติกส์ตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนกระทั่งผลิตสินค้าแล้วเสร็จและส่งมอบไปสู่ผู้บริโภค ด้วยเหตุนี้จึงพบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยยังสูงอยู่เมื่อเทียบกับประเทศคู่แข่งอื่นๆ โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสิงคโปร์และมาเลเซียซึ่งเป็นภาคีสมาชิกอาเซียนเหมือนกัน ก็ยังมีการพัฒนาโลจิสติกส์ก้าวหน้ากว่า

1.7 ประเทศไทยกับอาเซียน

การขนส่งทางทะเล อาเซียนได้กำหนดให้ท่าเรือ 47 แห่งเป็นท่าเรือหลักในโครงข่ายการขนส่งอาเซียน (Trans-ASEAN Transport Network) การที่ทำเรือเหล่านี้มีระดับการพัฒนาที่แตกต่างกันทำให้มีประเด็นท้าทายหลายประการในการให้บริการขนส่งทางเรือที่มีประสิทธิภาพ อาทิ การจัดการด้านขนย้ายสินค้า สมรรถนะในการรองรับการจอดเรือ ความสามารถในการบริหารการขนส่งทางเรือที่มีประสิทธิภาพ อาทิ การจัดการด้านขนย้ายสินค้า สมรรถนะในการรองรับการจอดเรือ ความสามารถในการบริหารการขนย้ายการขนส่งทางบกและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งพิธีการศุลกากรการขนส่งทางทะเล เป็นการขนส่งที่มีความสำคัญมากที่สุดในการค้าระหว่างประเทศในแง่ของปริมาณการขนส่ง จากดัชนีของ UNCTAD Liner Shipping Index แสดงให้เห็นว่า ความสามารถในการขนส่งทางทะเลของประเทศอาเซียน (ยกเว้นสิงคโปร์และมาเลเซีย) อยู่ในอันดับต่ำมากเมื่อเปรียบเทียบกับจีนและฮ่องกง การเชื่อมโยงภูมิภาคชายฝั่งทะเลของอาเซียนจำเป็นต้องมีเส้นทางการเชื่อมโยงภูมิภาคฝั่งทะเลของอาเซียนจำเป็นต้องมี

เส้นทางการเดินเรือที่มีประสิทธิภาพและมีความเชื่อถือได้เพื่อส่งผลให้เกิดการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงในภูมิภาคอาเซียน

การค้าการลงทุนในประเทศต่างๆ ในอาเซียนทั้ง 8 ประเทศ จากกรมส่งเสริมการค้าส่งออก ดังนี้

1.7.1 สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ทำเรื่อน้ำลึก เมียนมาร์ได้ตระหนักถึงความต้องการทำเรื่อน้ำลึกสำหรับการค้าในอนาคต จึงมีโครงการพัฒนาทำเรื่อน้ำลึกหลายโครงการ ได้แก่ 1) โครงการทำเรื่อน้ำลึก Kyaupyu ที่รัฐยะไข่ 2) โครงการทำเรื่อน้ำลึก Kaleqauk อยู่ระหว่างเมืองเมะละและหม่งและเมืองเยในรัฐมอญ 3) โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวาย อยู่ใกล้เมืองทวายในมณฑลตะนาวศรี และ 4) โครงการทำเรื่อน้ำลึก Bokyin อยู่ระหว่างเมือง Myeik กับ Kawthaung ในมณฑลตะนาวศรี

1.7.2 ประเทศกัมพูชา ในกัมพูชา มีทำเรื่อน้ำลึกแห่งเดียว คือ ทำเรือสีหนุวิลล์ ซึ่งได้มีการปรับปรุงโดยการวางคอนเทนเนอร์รอบทำเรื่อน้ำลึก ความยาว 240 เมตร และขยายพื้นที่จอดเรือความยาว 160 เมตร สำหรับรองรับเรือที่กินน้ำลึก 9 เมตร เส้นทางการเดินเรือที่ติดต่อกับสีหนุวิลล์ ได้แก่ อเมริกา ยุโรป จีน ฮองกง อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เกาหลีใต้ ไทย และเวียดนาม ส่วนใหญ่จะขนผ่านสิงคโปร์ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ส่วนใหญ่ใช้แม่น้ำโขง แม่น้ำตลสาบ และแม่น้ำบาสัก ซึ่งมีความยาวโดยรวม 1,750 กิโลเมตร ในฤดูฝน และอาจลดเหลือ 580 กิโลเมตรในฤดูแล้ง ทำเรือในประเทศกัมพูชามีทั้งหมด 7 แห่ง คือ 1) ทำเรือพนมเปญ 2 แห่ง 2) ทำเรือกัมปงจาม เป็นทำเรือสำคัญบนแม่น้ำแม่โขง ห่างจากพนมเปญ 105 กิโลเมตร 3) ทำเรือกระแจะ เป็นทำเรือสำคัญบนแม่น้ำแม่โขง ห่างจากทำเรือกัมปงจาม 115 กิโลเมตร 4) ทำเรือสตึงตรง เป็นทำเรือสำคัญบนแม่น้ำโขง ห่างจากทำเรือกระแจะ 150 กิโลเมตร 5) ทำเรือเน็ยเคือง เป็นทำเรือสำคัญบนแม่น้ำแม่โขง ห่างจากทำเรือพนมเปญ 60 กิโลเมตร 6) ทำเรือจองคะเน็ยะ (เสียมเรียบ) ตั้งอยู่บนแม่น้ำตลสาบห่างจากทำเรือกัมปงชะนัง 190 กิโลเมตร

1.7.3 ประเทศอินโดนีเซีย มีทำเรือพาณิชย์มากกว่า 300 แห่ง แต่ส่วนใหญ่สร้างมานานแล้ว และมีขนาดเล็ก จึงยังต้องการการพัฒนาอีกมาก ทำเรือที่สำคัญ ได้แก่ 1) ทำเรือ Tanjung Priok อยู่ในนครจาการ์ตา เป็นทำเรือใหญ่ที่สุดของประเทศ ปริมาณสินค้าผ่านทำเรือปีละประมาณ 2.1 ล้านตัน 2) ทำเรือ Tanjung Rerak อยู่ในเมืองสุราบายาขนสินค้าได้ปีละ 1.2 ล้านตัน 3) ทำเรือ Belawan อยู่ในเมืองเมตัน ขนส่งสินค้าได้ 2 แสนตัน 4) ทำเรือ Tanjung Emas อยู่ใน Semarang ปริมาณสินค้าผ่านทำเรือนี้ประมาณปีละ 2.6 ล้านตัน 5) และทำเรืออื่นๆ อาทิ ทำเรือ Makassak ปริมาณสินค้าผ่านทำเรือประมาณ 1.8 แสนตัน ทำเรือ Pontianak ปริมาณสินค้า 9.3 หมื่นตัน ทำเรือ Panjang ปริมาณสินค้า 7.6 หมื่นตัน และทำเรือ Palembang ปริมาณสินค้า 5 หมื่นตัน

1.7.4 ประเทศลาว เป็นช่วงเปลี่ยนผ่านจาก Land Lock ไปสู่ Land Link ด้วยเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันตก – ตะวันออก (East –West Economic Corridor) ระหว่างเมียนมาร์-ไทย-ลาว-เวียดนาม (ระยะทางใน สปป.ลาว 245 กิโลเมตร) โดยมีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 เป็นจุดเชื่อมไทย-ลาว ทำให้ สปป.ลาว มีทางออกสู่ทะเลทั้งที่ทำเรือแหลมฉบังของไทย และท่าเรือคานังของเวียดนามที่ทางเลือกในการขนถ่ายสินค้าออกสู่ตลาดโลก และเส้นทางหมายเลข R3A ที่เป็นเส้นทางแห่งหนึ่งในโครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตามระเบียงเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) เชื่อมต่อระหว่างไทย (อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย) – สปป.ลาว (แขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา)- จีน (สิบสองปันนา คุณหมิง เส้นทาง สปป.ลาว ยาวประมาณ 247 กิโลเมตร แล้วเสร็จเมื่อ กุมภาพันธ์ 2551 และเส้นทางในจีน แล้วเสร็จในปี 2552 โดยมีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 เป็นจุดเชื่อมไทย-ลาว แล้วเสร็จในปี 2555

1.7.5 ประเทศมาเลเซีย รัฐบาลมาเลเซียมีการพัฒนาท่าเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางเรือ โครงการพัฒนาท่าเรือของมาเลเซียส่วนใหญ่แล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2543 ซึ่งช่วยยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางทะเลได้มากขึ้น ทำให้ท่าเรือของมาเลเซียสามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางเรือได้ถึง 250 ล้านตัน เมื่อเทียบกับช่วง 2538 ซึ่งขนส่งได้เพียง 174 ล้านตัน และยังมีโครงการขยายท่าเรืออีกในอนาคต ปัจจุบันมาเลเซียมีท่าเรือนานาชาติทั้งสิ้น 7 แห่ง ได้แก่ 1) Port Klang 2) Port of Tanjung Pelepas 3) Kuantan Port 4) Penang Port 5) Johor Port 6) Kemaman Port และ 7) Bintula Port ท่าเรือ 6 แห่งแรกอยู่ที่แหลมมาลายู มีเพียง Bintula Port เท่านั้นที่อยู่เกาะบอร์เนียว ทั้งนี้ Port Klang และ Port of Tanjung Pelepas ได้รับการยอมรับว่าเป็น 1 ใน 10 ของท่าเรือที่ดีที่สุดในเอเชีย

1.7.6 ประเทศฟิลิปปินส์ เนื่องจากปัจจัยด้านลักษณะภูมิประเทศของฟิลิปปินส์ที่ประกอบด้วยหมู่เกาะมากกว่า 7,000 เกาะ และจากปัจจัยทางด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่ได้รับการพัฒนามากนัก ส่งผลให้ยังไม่มีการสร้างสะพานเชื่อมระหว่างแต่ละเกาะภายในฟิลิปปินส์ ทำให้การขนส่งทั้งจากภายในและภายนอกประเทศนั้น ล้วนพึ่งพการขนส่งทางเรือ การขนส่งสินค้านี้ระหว่างไทยและฟิลิปปินส์ ได้ใช้การขนส่งทางเรือเป็นหลัก โดยไทยจะส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือคลองเตย หรือ ท่าเรือแหลมฉบัง ไปยังท่าเรือลูซอน ณ กรุงมะนิลา ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศ ทั้งนี้ สำหรับสินค้าที่ต้องส่งไปยังทางตอนใต้ของฟิลิปปินส์ ไทยจะส่งไปยังท่าเรือเซบู เพื่อจะได้กระจายสินค้าต่อไป ถึงแม้ว่าการขนส่งทางเรื่อนั้นจะมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างต่ำ แต่เนื่องจากต้องใช้เวลาการขนส่งนาน ทำให้เกิดข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าได้เพียงบางประเภทเท่านั้น ซึ่งถือได้ว่าเป็นปัญหาและอุปสรรคหลักของระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและฟิลิปปินส์

1.7.7 ประเทศสิงคโปร์ การขนส่งทางเรือจากท่าเรือในไทย ตรงไปยังท่าเรือสิงคโปร์ โดยใช้เวลาการขนส่งประมาณ 1-2 วัน สิงคโปร์ตั้งอยู่บนเส้นทางระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก อยู่บนปลายสุดคาบสมุทรมาลายู ระหว่างช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ ทำให้เป็นเมืองท่าที่สำคัญที่มีบทบาทสำคัญในการพักและขนถ่ายสินค้า โดยมีท่าเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่อยู่ทางตอนใต้ของเกาะสิงคโปร์ ซึ่งตั้งอยู่ในเส้นทางหลักของทางเดินเรือหรือเส้นทางการค้าที่สำคัญของโลก (Cossroads of International Trade) ภายใต้การควบคุมดูแลของ Maritime and Port Authority ท่าเรือสิงคโปร์มีบทบาทในการรองรับการขนถ่ายสินค้าประมาณปีละ 500 ล้านตัน ถือเป็นท่าเรือผู้สินค้าที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเป็นท่าเรือที่ผู้สินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือ (Transshipment Hub) ที่ใหญ่ที่สุดของโลก ท่าเรือสิงคโปร์มีสายเรือที่แวะจอดเพื่อขนส่งผู้สินค้าไปยังประเทศต่างๆ ทั่วโลก ถึง 160 เทียบต่อวัน สามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือต่างๆ ประมาณ 600 ท่าใน 123 ประเทศทั่วโลก ท่าเรือสิงคโปร์เป็นท่าเรือชายฝั่งธรรมชาติมีขนาดใหญ่สามารถรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 500 ฟุต และมีร่องน้ำกว้างกว่า 26-30 ฟุต (3.4-4.6 เมตร) โดยมีท่าเทียบผู้สินค้า 4 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือ Brini , Keppel, Tanjong Pagar และ Pasir Panjang ซึ่งรวมแล้วมี 54 Container Berths นอกจากนี้ยังมีท่าเทียบเรือเอนกประสงค์อีก 2 ท่า คือ Pasir Panjang Automobile Terminal (PPAT) และท่าเทียบเรือ Sembawang Wharves

1.7.8 ประเทศเวียดนาม มีท่าเทียบเรือพาณิชย์ ทั้งหมด 17 ท่า รองรับสินค้าได้ประมาณ 15 ล้านตันต่อวัน และสามารถรองรับเรือระวางบรรทุกสูงสุด 1 หมื่นตัน ท่าเรือสำคัญ ได้แก่ ท่าเรือไซ่ง่อน ดานัง ไฮฟอง คามรานห์ ฮาลอง นาจาง วินห์ หวุงเต่า เป็นต้น นอกจากนี้ยังทดลองสร้างท่าเรือนอกชายฝั่งของจาวิन्हเพื่อรองรับเรือสินค้าขนาด 2 หมื่นตัน รวมทั้งสร้างท่าเรืออีก 4 แห่งในจาวิन्ह สกจาง เบนแจ้ และเกียงยาง เพื่อกระจายปริมาณการขนส่งสินค้าจากท่าเรือไซ่ง่อน

2. เส้นทางประเทศไทยสู่ประชาคมอาเซียน: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จากรายงานสรุปผลการประชุมประจำปี 2556 ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) วันจันทร์ ที่ 16 กันยายน 2556 ณ ห้องรอยัล จูบิลี บอลรูม ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็คเมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี เรื่อง “เส้นทางประเทศไทยสู่ประชาคมอาเซียน” สรุปได้ว่า กรอบเป้าหมายและพันธกิจของประชาคมอาเซียน ความร่วมมือในกรอบอาเซียนหรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asia Nations: ASEAN) ได้เริ่มก่อตั้งใน ปี 2510 และพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาเป็นลำดับ ทั้งในด้าน การกระชับความสัมพันธ์ทางการเมืองและความมั่นคงที่ได้กำหนดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็น

เขตแห่งสันติภาพ เสรีภาพ และความเป็นกลาง ด้านความร่วมมือทางสังคมและวัฒนธรรมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และด้านการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคที่ได้มีการจัดตั้งเขตการค้าเสรี และเขตการลงทุนเสรีเพื่อส่งเสริมกิจกรรมทางการค้า การลงทุน และการบริหารระหว่างกัน จนในปัจจุบัน อาเซียนได้ก้าวไปข้างหน้า โดยกำหนดให้มีการปฏิบัติตามกฎบัตรอาเซียน (ASEAN Charter) ที่ทำให้อาเซียนมีฐานะเป็นองค์กรระหว่างรัฐบาลที่มีประสิทธิภาพและมีศักยภาพที่จะบรรลุวิสัยทัศน์ของผู้นำอาเซียนในการมีประชาชนเป็นศูนย์กลาง มีกฎกติกาในการทำงาน และมีความสามารถในการแข่งขันสูง รวมทั้งเป้าหมายการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (ASEAN Community: AC) ร่วมกันอย่างเป็นทางการ ในปี 2558 (วันที่ 31 ธันวาคม 2558) ท่ามกลางสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลกที่มีพลวัตสูง การเผชิญกับความท้าทายใหม่ๆ รวมถึงการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น ทำให้อาเซียนซึ่งในปัจจุบันมีจำนวนสมาชิกทั้งหมด 10 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ บรูไนดารุสซาลาม ไทย เวียดนาม ลาว เมียนมาร์ และกัมพูชา จำเป็นต้องรวมตัวกันให้เหนียวแน่น เพื่อเพิ่มอำนาจต่อรอง ลดการพึ่งพาเศรษฐกิจโลก และเพิ่มความสามารถการแข่งขันในเวทีระหว่างประเทศและความสามารถการแก้ไขปัญหาในมิติต่างๆ ร่วมกัน โดยการรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียนมีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างให้อาเซียนมีความแข็งแกร่ง มั่นคง และมีความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจยิ่งขึ้น สามารถสร้างโอกาสในการพัฒนารับมือกับสิ่งท้าทายและภัยคุกคามรูปแบบใหม่ได้อย่างรอบด้าน โดยให้ประชาคมอาเซียนมีความรู้สึกที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ความเป็นอยู่ที่ดี และประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.1 การดำเนินงานเพื่อการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเป็นประชาคมอาเซียนใน ปี 2558 อาเซียนให้ความสำคัญกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนงาน การจัดตั้งประชาคมอาเซียนใน 3 เสาหลัก (Pillars) ประกอบด้วย

2.1.1 ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political Security Community: APSC) มีวัตถุประสงค์ที่จะทำให้ประเทศในภูมิภาคอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข แก้ไขปัญหาภายในภูมิภาคโดยสันติวิธี และยึดมั่นในหลักความมั่นคงรอบด้าน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียนจะดำเนินการโดย 1) ให้เอกสารทางการเมืองและกลไกของอาเซียนที่มีอยู่แล้วในการเพิ่มศักยภาพในการแก้ไขปัญหาข้อพิพาทภายในภูมิภาค รวมทั้งการต่อต้านการก่อการร้าย การลักลอบ ค้ายาเสพติด การค้ามนุษย์ อาชญากรรมข้ามชาติอื่นๆ และการขจัดอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง 2) ริเริ่มกลไกใหม่ๆ ในการเสริมสร้างความมั่นคงและกำหนดรูปแบบใหม่ๆ สำหรับความร่วมมือในด้านนี้ ซึ่งรวมไปถึงการกำหนดมาตรฐานการป้องกันการเกิดข้อพิพาท 3) ส่งเสริมความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเล ซึ่งอาเซียนยังไม่มี

ร่วมมือด้านนี้ ทั้งนี้ ความร่วมมือข้างต้นจะไม่กระทบต่อนโยบายต่างประเทศ และความร่วมมือทางทหารของประเทศสมาชิกกับประเทศนอกภูมิภาค โดยมีมาตรการดำเนินการตามแผนงานการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political- Security Community Blueprint)

2.1.2 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

เป็นเป้าหมายด้านเศรษฐกิจ หลักที่สำคัญในการขับเคลื่อนความร่วมมือระหว่างอาเซียนภายหลังการลงนามจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน ประชาคมเศรษฐกิจมีองค์ประกอบสำคัญ คือ การเป็นตลาดและเป็นฐานการผลิตร่วมกัน โดยมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมืออย่างเสรี และเงินลงทุนที่เสรีมากขึ้น มีความสามารถในการแข่งขันสูง มุ่งสร้างความเท่าเทียมในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศอาเซียน และการส่งเสริมการรวมกลุ่มอาเซียนเข้ากับประชาคมโลกขนาดของตลาดอาเซียนที่ใหญ่ขึ้น มีอำนาจซื้อสูงขึ้น ความสามารถในการแข่งขันกับภูมิภาคอื่นที่เพิ่มขึ้น ซึ่งช่วยให้ชาติสมาชิกสามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงในยุคโลกาภิวัตน์ โดยมีมาตรการดำเนินการตามแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community Blueprint) อาเซียน มีโครงการเชื่อมโยงเส้นทางหลวงอาเซียน การเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจากสิงคโปร์ ผ่านไปยังไทย กัมพูชา เวียดนาม และสิ้นสุดที่เมืองคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน การปรับมาตรฐานของเส้นทางคมนาคมทางบกและทางรถไฟให้มีมาตรฐานเดียวกันเพื่อส่งเสริมความร่วมมือของอาเซียนด้านการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น อาเซียนมีการรวมตัวกันเป็นกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคโดยการจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) และเริ่มรวมตัวกับประเทศหรือกลุ่มคู่ค้าสำคัญ เช่น ญี่ปุ่น จีน เกาหลี สหภาพยุโรป ออสเตรเลีย ฯลฯ ความเห็นชอบแนบใกล้ชิดระหว่างกันจะเสริมสร้างความเข้มแข็งให้อาเซียนสามารถสร้างประโยชน์สูงสุดจากการรวมตัวกับประเทศคู่ค้าต่างๆ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจึงเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยในการขยายการส่งออกและโอกาสทางการค้า และการบริการในสาขาที่ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขัน เช่น การท่องเที่ยว โรงแรมและภัตตาคาร สุขภาพ ฯลฯ นอกจากนี้ ยังจะช่วยเสริมสร้างโอกาสในการดึงดูดการลงทุน โดยตรงจากประเทศต่างๆ มายังอาเซียน ซึ่งจะเพิ่มอำนาจการต่อรองของอาเซียนในเวทีการค้าโลก และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในอาเซียนโดยรวม

2.1.3 ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community: ASCC)

มีจุดมุ่งหมายที่จะทำให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อยู่ร่วมกันในสังคมที่เอื้ออาทร ประชากรมีสภาพความเป็นอยู่ที่ดี ได้รับการพัฒนาในทุกด้าน และมีความมั่นคงทางสังคม (Social Security) โดยเน้นการส่งเสริมความร่วมมือในด้านต่างๆ ตามแผนงานการจัดตั้งประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน ระหว่างปี พ.ศ. 2552- 2558 หรือ Blueprint for the ASEAN Socio-Cultural Community (พ.ศ. 2552- 2558) ซึ่งได้ตั้งเป้าหมายการจัดตั้งประชาคมสังคมและวัฒนธรรม

อาเซียน ในปี พ.ศ.2558 โดยมุ่งหวังในการเป็นประชาคมที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง มีสังคมเอื้ออาทร แบ่งปัน ประชากรอาเซียนมีสภาพความเป็นอยู่ที่ดี และมีการพัฒนาในทุกด้านเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน รวมทั้งส่งเสริมอัตลักษณ์อาเซียน โดยกำหนดความร่วมมือในการมุ่งไปสู่การเป็นประชาสังคมและวัฒนธรรม ประกอบด้วย 6 ประเด็นหลัก ได้แก่ 1) การพัฒนามนุษย์ การคุ้มครองและสวัสดิการสังคม 3) ความยุติธรรมและสิทธิ 4) ส่งเสริมความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม 5) การสร้างอัตลักษณ์อาเซียน และ 6) การลดช่องว่างทางการพัฒนา

นอกจากนี้ อาเซียนยังได้มีการจัดทำแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกัน ในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) โดยมีองค์ประกอบหลักใน 3 ด้าน คือ 1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทางบก ทางทะเล ทางอากาศ เทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านพลังงาน 2) ด้านกฎระเบียบ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า บริการ และการลงทุน รวมถึงพิธีการข้ามพรมแดนต่างๆ และ 3) ด้านประชาชน เพื่อให้มีการท่องเที่ยว การศึกษาและการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างกัน โดยแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกัน ในอาเซียน ถือเป็นกรอบใหญ่ในการประสานแผนการเชื่อมโยงภายใต้ความร่วมมือในระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค และระดับทวิภาคีเข้าไว้ด้วยกัน เพื่อเร่งรัดการเชื่อมโยงระหว่างประเทศสมาชิกทั้ง 10 ประเทศให้เป็นหนึ่งเดียว และมีเป้าหมายสูงสุดเพื่อให้อาเซียนเป็นประชาคมอย่างแท้จริงในปี 2558 และเป็นศูนย์กลางของสถาปัตยกรรมภูมิภาค

เนื่องจากประเทศสมาชิกทั้ง 10 ประเทศมีเป้าหมายและพันธกิจที่ต้องปฏิบัติตามแผนพิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ที่มุ่งการเปิดเสรีมากขึ้นในด้านสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือ และทุน

2.2. จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 -2559) กับการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียน วิสัยทัศน์อาเซียน ปี พ.ศ. 2563 เพื่อกำหนดเป้าหมายว่าภายในปี พ.ศ.2563 อาเซียนจะเป็น

2.2.1 วงสมานฉันท์แห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (A Concert of Southeast Asian Nations)

2.2.2 หุ่นส่วนเพื่อการพัฒนาอย่างมีพลวัต (A Partnership in Dynamic Development)

2.2.3 มุ่งปฏิสัมพันธ์กับประเทศภายนอก (An Outward-Looking ASEAN)

2.2.4 ชุมชนแห่งสังคมที่เอื้ออาทร (A Community of Caring Societies)

แผนภาพที่ 2-3 ประชาคมอาเซียนและพันธกรณี

ประชาคมอาเซียนและพันธกรณี



ที่มา: รายงานสรุปผลการประชุมประจำปี 2556 ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

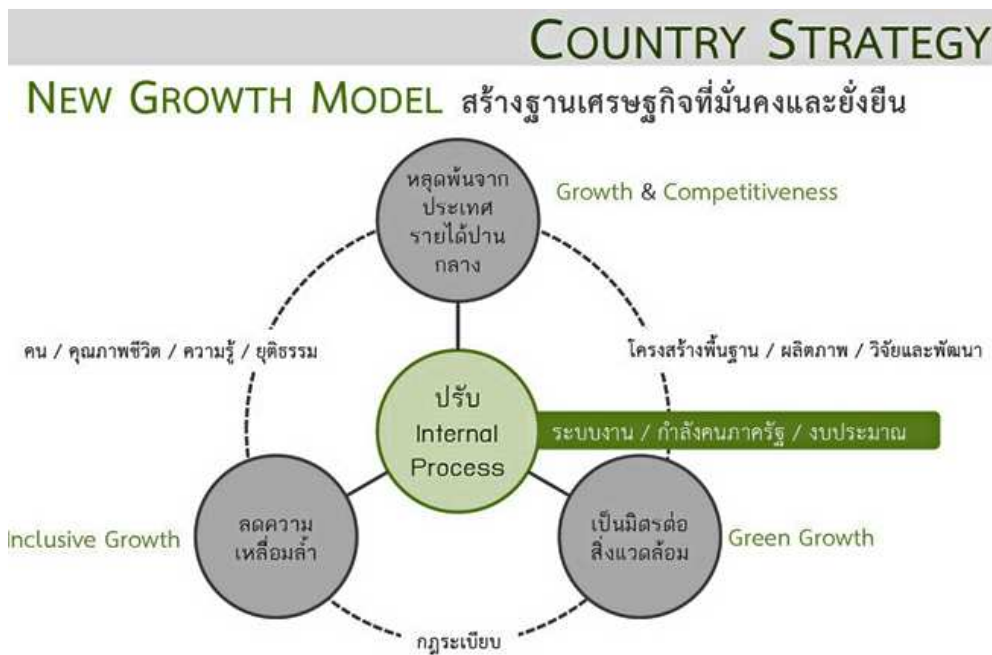
แผนภาพที่ 2-4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 -2559) กับอาเซียน ความเชื่อมโยงของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 กับอาเซียน



ที่มา: รายงานสรุปผลการประชุมประจำปี 2556 ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2.3 การบูรณาการยุทธศาสตร์อาเซียนและยุทธศาสตร์ประเทศ บูรณาการสองยุทธศาสตร์ ทำให้องค์ประกอบภายใต้ยุทธศาสตร์ประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 30 ประเด็นหลัก และ 79 แนวทาง โดยแผนงาน/โครงการ/ประเด็นที่ต้องเร่งดำเนินการ หน่วยงานจัดทำ Flagship Project xu ในปี พ.ศ. 2556 -2561 ที่มีเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ 4 ด้าน คือ 1) การเพิ่มรายได้จากฐานเดิม 2) การสร้างรายได้จากโอกาสใหม่ 3) การเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน และ 4) การลดรายจ่าย

แผนภาพที่ 2-5 ยุทธศาสตร์ประเทศ



ที่มา: รายงานสรุปผลการประชุมประจำปี 2556 ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนภาพที่ 2-6 ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558



ที่มา: รายงานสรุปผลการประชุมประจำปี 2556 ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

3. บทบาทและทิศทางการทำเรือแห่งประเทศไทยในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สรุปผลการเสวนา “บทบาทและทิศทางของการทำเรือแห่งประเทศไทยในอนาคตเกี่ยวกับ ผลกระทบจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) การพัฒนาสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 และโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย ที่มีต่อการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย”) เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2556 ณ โรงแรมโนโวเทล แอร์พอร์ต สุวรรณภูมิ

3.1 การขับเคลื่อนการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC (ASEAN Economic Community) จะใช้แผน Master Plan on ASEAN Connectivity หรือแผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกัน ในอาเซียน เป็นแผนที่ใช้เป็นตัวขับเคลื่อนในการเชื่อมโยง 3 เรื่องหลัก คือ

3.1.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐานในเรื่องการคมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร และพลังงาน

3.1.2 ด้านกฎระเบียบ ในเรื่องการเปิดเสรีอำนวยความสะดวกทางการค้า และการลงทุน ความตกลง/ข้อตกลงยอมรับร่วมกัน ความตกลงการขนส่งในภูมิภาค พิธีการ ในการข้ามพรมแดน และโครงการเสริมสร้างศักยภาพ

3.1.3 ด้านประชาชน ในเรื่องการศึกษาและวัฒนธรรม รวมถึงการท่องเที่ยว

3.2 การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ส่งผลให้

3.2.1 ขนาดของตลาดใหญ่ขึ้น โอกาสทางเศรษฐกิจกว้างมากขึ้น ทั้งภาคการค้า และการบริการ และการจัดหาแหล่งวัตถุดิบในภูมิภาค

3.2.2 การแข่งขันรุนแรงขึ้น ทำให้มีความท้าทายในการค้าระหว่างประเทศ สูงขึ้น

3.2.3 การเคลื่อนย้ายแรงงานและการลงทุน ซึ่งการขยายฐานการลงทุน ไปยังประเทศสมาชิก เนื่องจากประเทศไทยได้เปรียบในเรื่องของที่ตั้ง อยู่บริเวณศูนย์กลาง ของประเทศสมาชิกอาเซียน ทำให้เรามีโอกาสเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค นำไปสู่การพัฒนา การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และตลาดแรงงานกว้างมากขึ้น

3.2.4 การสร้างอำนาจการต่อรองทางการค้า

3.3 ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ทำให้โครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะ ทางถนนในแนวพื้นที่ ดังนี้

3.3.1 แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor : EWEC) เชื่อมโยงเวียดนาม-ลาว-ไทย-เมียนมาร์

3.3.2 แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) เชื่อมโยงไทย-เมียนมาร์/ลาว-จีน

3.3.3 แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

ขณะเดียวกัน การสร้างสะพานเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้มีการเคลื่อนย้ายอย่างเสรี ในส่วนของการค้า การลงทุน แรงงาน เงินทุน ส่งผลให้การขนส่งเปลี่ยนรูปแบบจากทางน้ำเป็นทางบกมากขึ้น เนื่องจากการขนส่งทางน้ำมีปัญหา ปริมาณน้ำในแม่น้ำโขงที่ระดับน้ำไม่สม่ำเสมอ

นอกจากนี้ โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่สำคัญต่อการพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศ เช่น Master Plan on ASEAN Connectivity, GMS และ Mekong-Japan ซึ่งโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายมีศักยภาพในการเปิดประตูการค้าฝั่งตะวันตกของภูมิภาค เพื่อสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนกับตลาดตะวันตก เช่น เอเชียใต้ แอฟริกา และยุโรป รวมทั้งจะเป็นการพัฒนาโลจิสติกส์ การเชื่อมต่อกับโครงข่ายการขนส่งในภูมิภาคเอเชีย โดยเป็น “เส้นทางลัดโลจิสติกส์” เส้นทางใหม่ของภูมิภาค เป็นการเปลี่ยน Landscape การขนส่งสินค้าของภูมิภาค โดยสร้างเส้นทางขนส่งสินค้าเส้นใหม่ไปเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ยุโรป โดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา ทำให้ช่วยลดระยะเวลาการขนส่งสินค้า

อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบข้างต้นประเด็นสำคัญที่ กทท. ควรจะต้องพิจารณา ดังนี้ 1) ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ยังมีความแออัดค่อนข้างมาก ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ 2) การใช้ประโยชน์ท่าเรือของภาครัฐ ซึ่งมีทั้งท่าเรือภายใต้ความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า นิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และ กทท. ยังใช้ประโยชน์ไม่เต็มศักยภาพ 3) การเชื่อมโยงโครงข่าย Connectivity ทางถนนมากขึ้น รวมทั้งรูปแบบการขนส่งทางราง โดยเฉพาะ “รถไฟรางคู่” จากประเทศจีน เพื่อนำสินค้าจากจีนตอนกลางและตอนใต้ออกสู่ท่าเรือน้ำลึกทวาย อาจเป็นภัยคุกคามสำหรับ กทท. ในอนาคต 4) การเปิด AEC ส่งผลให้ประตูการค้าหลัก (Gateway) เปลี่ยนแปลงจากทางเรือและทางอากาศ มาเป็น Gateway ชายแดนมากขึ้น ซึ่งจะเป็นภัยคุกคามสำหรับการขนส่งทางน้ำ กทท. ควรจะต้องพิจารณาท่าเรือคู่แข่งในภูมิภาคอาเซียนสินค้าไปได้ เนื่องจากการขนส่งทางน้ำของประเทศไทยไม่ได้อยู่ใน Main Gateway อาทิ ท่าเรือเวียดนามอาจดึงสินค้าจากทางภาคเหนือและภาคอีสาน ท่าเรือทวายอาจดึงสินค้าจากภาคตะวันตกและภาคกลาง ท่าเรือมาเลเซียอาจดึงสินค้าจากภาคใต้ ดังนั้น กทท. จะต้องเตรียมความพร้อมในการแข่งขันดังกล่าวในการเข้าสู่ AEC และ 5) สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ทำให้การเชื่อมโยง Gateway ชายแดนมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางบกเพิ่มขึ้น ในขณะที่การขนส่งทางน้ำมีแนวโน้มลดลง ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่ท่าเรือภูมิภาคของ กทท. จะต้องพิจารณา

3.4 การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อให้ กทท. เป็นประตูหลักในการขนส่งสินค้าในภูมิภาคอาเซียน

3.4.1 การปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model)

3.4.1.1 การจัดตั้งบริษัทลูก เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารจัดการและเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดย PSA International ได้เปลี่ยนรูปแบบการบริหารจัดการจาก Port Authority เป็นบริษัท ซึ่งรัฐวิสาหกิจบางรายดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูก เพื่อให้เกิด

ความคล่องตัว และสามารถทำธุรกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนบริษัทแม่ ซึ่งเป็นโอกาสหรือช่องทางหนึ่งในการขยายการลงทุน อาทิ 1) กรมธนารักษ์ จัดตั้ง “บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด” เพื่อทำหน้าที่ลงทุนก่อสร้างและบริหาร โครงการศูนย์ราชการกรุงเทพมหานคร ถนนแจ้งวัฒนะ รวมทั้งบริหารจัดการทรัพย์สินอื่นของรัฐตามนโยบายรัฐบาล 2) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหาร โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจาก รฟท. ขาดทุนสะสม จึงไม่สามารถกู้ยืมเงินมาลงทุนได้ ดังนั้น การจัดตั้งบริษัทลูกสามารถดำเนินการกู้ยืมเงินโดยเอาโครงการไปค้ำประกันเพื่อนำเงินมาลงทุนบริหารจัดการ นอกจากนี้ บริษัทลูกยังมีการลงทุนในรถไฟรางคู่ ซึ่งจะช่วยสร้างรายได้ใหม่เพิ่มขึ้นให้แก่ รฟท. ด้วย

อย่างไรก็ตาม การจัดตั้งบริษัทลูกควรทำประชาพิจารณ์จากพนักงาน ชุมชน สังคม ให้เกิดความเข้าใจ ซึ่งเป็นปัญหาหลักที่ กทท. ควรจะต้องดำเนินการศึกษาโดยเร็ว ไม่เช่นนั้น กทท. จะไม่ทันการณ์ที่จะรองรับการเข้าสู่ AEC หรือการเป็น HUB ของ AEC ซึ่งจะทำให้ กทท. มีต้นทุนในการดำเนินงานที่สูงขึ้นได้ในอนาคต

3.4.1.2 การศึกษาความเป็นไปได้การลงทุนในต่างประเทศ ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ไม่ว่าจะเป็นการลงทุนใน โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ รวมทั้ง การลงทุนสร้างท่าเทียบเรือในต่างประเทศ เมื่อ AEC เกิดขึ้น

3.4.2 การพัฒนาธุรกิจใหม่

3.4.2.1 การปรับเปลี่ยนบทบาทของ กทท. โดยมุ่งเน้นด้าน Import Oriented โครงสร้าง GDP ของประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปพึ่งพาภายในประเทศมากขึ้น เดิมประเทศไทยมุ่งเน้นเพื่อการส่งออกทั้งสิ้น แต่จากสภาวะวิกฤติเศรษฐกิจโลกส่งผลให้กำลังซื้อหดตัวลง แต่ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากที่เข้ามาท่องเที่ยว จึงเป็นจุดเปลี่ยนที่ทำให้มีการบริโภคภายในประเทศมากขึ้น ดังนั้น ท่าเรือกรุงเทพ และ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งแต่เดิมตอบสนองในเรื่องของการเป็น Export Oriented ที่เน้นสนับสนุนในภาคการส่งออก กทท. ควรจะต้องเน้นการ Import Oriented ซึ่งจะมีการแข่งขันทางการค้ามากขึ้น

3.4.2.2 กทท. ควรมีแผนการสนับสนุนในธุรกิจ LCL (Consolidate) ปัจจุบัน กทท. ให้บริการขนส่งสินค้าตู้ FCL ก่อนข้างมาก ในขณะที่กลุ่ม SMEs มีความจำเป็นจะต้องอาศัยการขนส่งสินค้าแบบ Consolidate Container หรือ Supermarket Container ซึ่ง กทท. จะทำอย่างไรเพื่อช่วยผู้ขนส่งสินค้ารายเล็กไม่ต้องเก็บรักษาสินค้า เพื่อให้สามารถขนส่งไปยังปลายทางได้ในระยะเวลาที่สั้น

3.4.2.3 การเชื่อมโยงการขนส่งชายฝั่งทะเลภายในประเทศ (Coastal Shipping) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปัจจุบัน ประเทศไทยขนส่งสินค้าทางบก ซึ่งมีความสั้น สะดวก

ในการขนส่ง ทำให้สินค้าเกิดความเสียหายเป็นจำนวนมาก ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางเรือมีความปลอดภัยมากกว่า รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการขนส่งถูกกว่า ซึ่งประเทศไทยยังใช้ประโยชน์การขนส่งในอ่าวไทยน้อยมาก ดังนั้น ทำอย่างไรที่จะเป็น Local Linked คือ การเชื่อมโยงกับอ่าวไทยให้ได้ และทำอย่างไรที่ กทท. จะเป็นท่าเรือที่เชื่อมโยงกับทางชายฝั่งทะเลอ่าวไทยได้ โดยนำวัตถุดิบมาส่งที่ส่วนกลาง แล้วนำมาผลิตมวลรวม แล้วส่งออกไปในอาเซียน โดยการเชื่อมโยงอาจเชื่อมโยงกับท่าเรือระนอง หรือท่าเรือสงขลา หรือจากชายฝั่งภาคใต้มายังท่าเรือกรุงเทพ หรือ ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งต่อไปยังภูมิภาคอาเซียน และเมื่อเชื่อมโยงในอ่าวไทยได้ก็จะนำไปสู่ Regional Linked ไปยังภูมิภาคต่างๆ ได้

3.4.2.4 การพัฒนาเพื่อเป็นท่าเรือ Version 3.0 โดยมีรูปแบบการพัฒนาของท่าเรือ ดังนี้

3.4.2.4.(1) ท่าเรือ Version 1.0 คือ ท่าเรือที่ตั้งอยู่ในเมือง มีลักษณะเหมือนกับท่าเรือกรุงเทพ

3.4.2.4.(2) ท่าเรือ Version 2.0 คือ ท่าเรือที่พื้นที่ด้านหลังเป็นนิคมอุตสาหกรรม มีลักษณะเหมือนกับท่าเรือแหลมฉบัง

3.4.2.4.(3) ท่าเรือ Version 3.0 คือ ท่าเรือที่พื้นที่ด้านหลังดำเนินการธุรกรรมทางด้านโลจิสติกส์เป็น HUB ในการรวบรวมและกระจายสินค้า และรองรับการคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

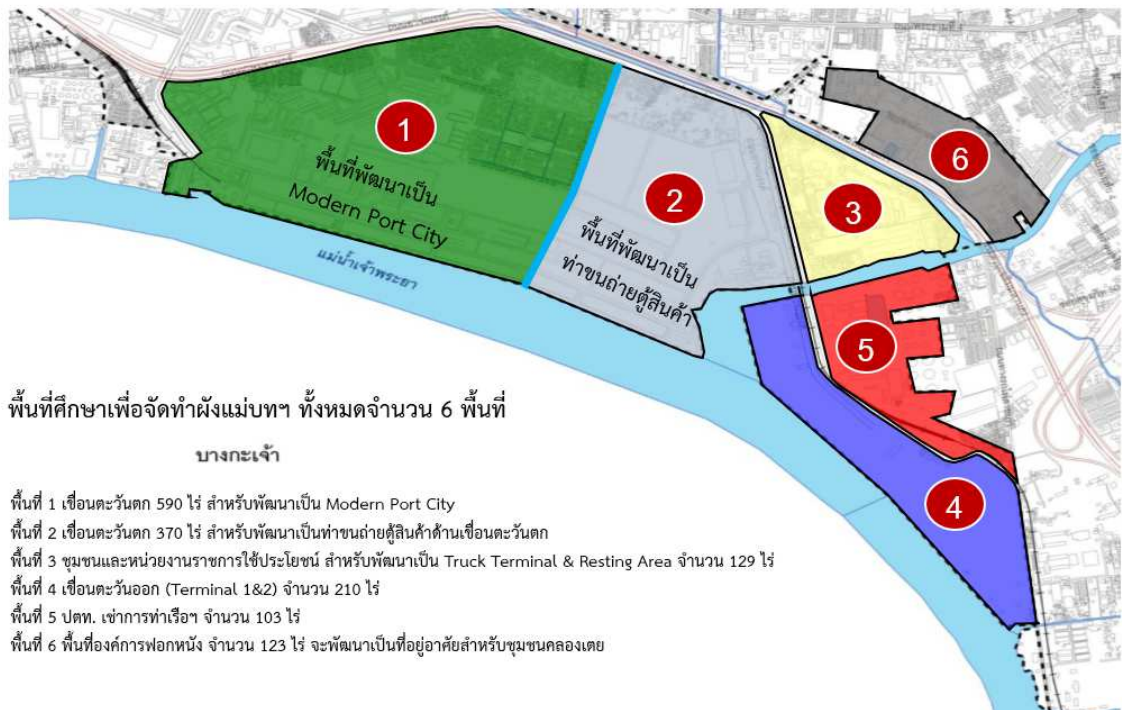
กทท. สามารถใช้พื้นที่ที่มีอยู่มาพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยสามารถนำมาพัฒนาเป็น นิคมโลจิสติกส์ ซึ่งตามคำจำกัดความของ BOI นั้น “นิคมโลจิสติกส์” จะต้องมีพื้นที่อย่างน้อย 200 ไร่ โดยมีสาธารณูปโภคครบครัน ควรติดกับเส้นทางคมนาคมขนส่งหลักหรือเส้นทางรางรถไฟ และภายในนิคมโลจิสติกส์จะมีลานวางตู้สินค้า Container สำนักงานศุลกากรพื้นที่ Free Zone รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศพร้อมใช้งาน โดยอยู่ไม่ไกลจากท่าเรือหรือท่าอากาศยานไม่เกิน 50 กิโลเมตร

ทั้งนี้ กทท. อาจลงทุนร่วมกับภาคเอกชนในลักษณะ Public-Private Partnership : PPP เพื่อพัฒนาพื้นที่ กทท. เป็นนิคมโลจิสติกส์ในการรวบรวมกระจายสินค้า และ Repackage การให้บริการขนถ่ายสินค้าจาก ท่าเรือแหลมฉบัง ไปยัง ท่าเรือกรุงเทพ โดยส่วนหนึ่งกระจายสินค้าไปยัง กทม. และปริมณฑล และอีกส่วนหนึ่งนำขนส่งทางเรือเพื่อกระจายสินค้าไปทางภาคเหนือตามลำน้ำเจ้าพระยา หรือกระจายสินค้าไปในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งจะช่วยสร้างรายได้ใหม่ให้แก่ กทท. เพิ่มขึ้น

3.4.3 การปรับปรุงการบริหารจัดการให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

3.4.3.1 การพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ กทท. จะต้องเตรียมการรองรับการเข้าสู่ AEC และพัฒนาพื้นที่ ท่าเรือกรุงเทพ ให้เป็นท่าเรือที่รองรับ Coastal Shipping และรองรับตู้สินค้าประเภท Consolidate มากขึ้น ถึงแม้ว่า กทท. มีนโยบายถูกจำกัดปริมาณตู้สินค้าอยู่ที่ 1.34 ล้าน ที.อี.ยู. แต่เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการเพื่อความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

แผนภาพที่ 2-7 พื้นที่ศึกษาเพื่อจัดทำผังแม่บทฯ



ที่มา: ผังแม่บทของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

3.4.3.2 พื้นที่ที่เป็น Priority หลักสำคัญในการพัฒนา คือ พื้นที่ 2 พื้นที่บริเวณเชื้อนตะวันตก เพื่อพัฒนาเป็นท่าขนถ่ายตู้สินค้าด้านเชื้อนตะวันตก โดยขยายประสิทธิภาพรองรับจากเชื้อนตะวันออก (Terminal 1 และ 2) และพัฒนาเป็น Terminal แนวสูง เพื่อใช้พื้นที่ที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้ามีรางรถไฟเชื่อมต่อเข้ามาหรือสามารถขนส่งไปยัง ท่าเรือแหลมฉบัง หรือเชื่อมต่อไปยัง ICD เพื่อทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำลงก็จะ เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าที่ดีสำหรับกรุงเทพฯ และปริมณฑล ทั้งนี้การพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวอาจ ดำเนินการร่วมกับภาคเอกชนในลักษณะของ PPP

3.4.3.3 สำหรับพื้นที่ 3 เป็นพื้นที่ กทท. จะต้องพัฒนาต่อยอดเพื่อให้เป็น Truck Terminal เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด และพัฒนาเป็นพื้นที่นิคมโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนากิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น

3.4.3.4 ในส่วนของพื้นที่ 5 ที่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เข้า กทท. ซึ่งสัญญาเช่ากำลังจะสิ้นสุดลงในปี 2557 ดังนั้น กทท. จะต้องมีนโยบายที่ชัดเจนว่าจะต่อหรือยกเลิกสัญญาเช่า หากยกเลิกสัญญาเช่า ปตท. จะต้องเตรียมดำเนินการย้ายออกล่วงหน้า เพราะหากประเทศไทยเข้าสู่ AEC และการเชื่อมโยงการขนส่งชายฝั่งทะเลภายในประเทศ (Coastal Shipping) มีแนวโน้มที่ดีขึ้น ก็จะมีการ Import เพื่อรับสินค้าจากต้นทางมาผลิตและแปรรูปมากขึ้น ดังนั้น กทท. จะต้องมีส่วนที่รองรับตู้สินค้าในอนาคต

ทั้งนี้ กทท. จะต้องเร่งแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณท่าเรือกรุงเทพก่อนจึงจะสามารถให้บริการดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะต้องมีความร่วมมือกันระหว่าง กทท. กรมทางหลวง กรุงเทพมหานคร และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นหลัก

อย่างไรก็ตาม กทท. จะต้องเร่งพิจารณาในการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อเตรียมการให้ทันกับการเข้าสู่ AEC ในปี 2558 ถ้าหาก กทท. เริ่มพัฒนาล่าช้าจะส่งผลกระทบต่อระยะเวลาในการอนุมัติและก่อสร้างอาจเกินกว่าที่ AEC เริ่มดำเนินการ และท้ายที่สุด กทท. อาจเป็นแค่ทางผ่านในการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคได้

3.4.4 การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย กทท. ควรพัฒนาระบบ IT ให้สามารถเชื่อมโยงกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน (National Single Window : NSW) ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น รวมทั้ง กทท. จะต้องเตรียมตัวรองรับกับระบบ ASEAN Single Window: ASW หาก กทท. ไม่เร่งพัฒนาระบบเพื่อรองรับข้อมูลดังกล่าว กทท. อาจถูกช่วงชิงข้อมูลสำคัญและเป็นประโยชน์ในอนาคตไปได้

3.4.5 การพัฒนาระบบบริการท่าเรือ

3.4.5.1 ลดปัญหาความแออัด (Congestion) กทท. ควรบริหารจัดการกิจกรรมการให้บริการตู้สินค้าให้เกิดความเหมาะสม จำเป็นหรือไม่ที่ต้องดำเนินการในวันพฤหัสบดี และเสาร์ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรแออัดในพื้นที่ กทท. ให้เกิดความคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนในการขนส่งให้แก่ผู้ใช้บริการอีกด้วย

3.4.5.2 การปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานของ กทท. โดย กทท. อาจจะต้องบริหารจัดการในแบบเอกชนมากขึ้น รวมทั้งการเปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง ไม่เว้นวันหยุด เพื่อลดการสูญเสียโอกาสในการแข่งขันระหว่างภูมิภาค

3.4.5.3 กทท. ควรจะมี “Green Channel” หรือ “Green Lane”

ทั้งสินค้าขาเข้าและขาออก โดยทุกอย่างจะต้องตรวจสอบได้และสามารถแยกลูกค้าหรือผู้ใช้บริการระหว่างลูกค้าชั้นดีกับลูกค้าทั่วไป เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการที่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนที่ถูกต้อง

3.4.6 การปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่ล้าสมัยและซ้ำซ้อน โดยปรับปรุงกฎหมายระเบียบข้อบังคับต่างๆ ให้สอดคล้องกับสากลมากขึ้น เพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรเกิดความยืดหยุ่นและคล่องตัว สะดวก รวดเร็วมากขึ้น

3.4.7 การเตรียมการในเรื่องของบุคลากร บุคลากรเป็นทรัพยากรที่มีความสำคัญมากต่อองค์กร กทท. จะต้องเตรียมพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรให้พร้อมรองรับการเปิด AEC ในอนาคต เพื่อให้เป็นมืออาชีพในการบริหารจัดการท่าเรือ และมีคุณภาพการให้บริการท่าเรือในระดับสากล และสามารถเข้าไปบริหารจัดการท่าเรือของประเทศสมาชิกอาเซียนได้

3.4.8 การบริหารจัดการสัญญาของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ท่าเรือแหลมฉบัง ควรพิจารณาให้สอดคล้องระหว่างสภาวะของปัจจัยภายนอกกับผลการดำเนินงาน (Performance) ของผู้ประกอบการแต่ละราย เพื่อเอื้อต่อการดำเนินงานในการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ

3.4.9 การสร้างเครือข่ายพันธมิตรธุรกิจ พัฒนาความร่วมมือเครือข่ายธุรกิจพาณิชย์นาวี และการขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อสนับสนุนให้เกิดมูลค่าเพิ่มจาก Value Chain ของการขนส่งทางน้ำ และกิจการพาณิชย์นาวี รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจการบริหารท่าเรือในระยะต่อไป

จากผลการเสวนาดังกล่าว กทท. ควรพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันขององค์กร และเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เพื่อให้มีผลในทางปฏิบัติและผลักดัน ส่งเสริมให้ กทท. เป็นองค์กรที่พร้อมรับการแข่งขันและการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคต

4. แนวทางในการปรับตัวของท่าเรือแหลมฉบังจากโครงการสร้างท่าเรือทวาย โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย

4.1 ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย นิคมอุตสาหกรรมและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ จะส่งผลให้ทวายก้าวขึ้นมาเป็นศูนย์กลางการค้าของภูมิภาค ทั้งนี้เพื่อตอบสนองต่อการค้าที่เจริญก้าวหน้าและการเจริญเติบโต

ทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีนตอนใต้ และเพื่อตอบสนองความต้องการอย่างต่อเนื่องในการขนส่งทางทะเลในมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามัน

รัฐบาลไทยและรัฐบาลประเทศเมียนมาร์ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2551 ในการพัฒนาโครงการนิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือน้ำลึกทวายและถนนเชื่อมต่อไปยังประเทศไทย บริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) (Italian-Thai Development Public Company Limited: ITD) ได้ลงพื้นที่ในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการและทำแผนงานพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด

เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2551 การท่าเรือเมียนมาร์ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ ซึ่งครอบคลุมท่าเรือน้ำลึกทวายและโครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรม ภายใต้บันทึกความเข้าใจดังกล่าวมีข้อเสนอที่จะพัฒนาถนนเชื่อมโยงจากพรมแดนทวายไปสู่ประเทศไทยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในระบบขนส่งแบบบูรณาการ

ต่อมาเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2553 บริษัท อิตาเลียนไทยฯ ได้ลงนามในข้อตกลงเรื่องสิทธิในการพัฒนาและดำเนินการบริหารโครงการทวายตามระยะเวลาการเช่าที่ดินเป็นเวลามากกว่า 75 ปี ซึ่งประกอบไปด้วยโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายและสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับนิคมอุตสาหกรรม ถนนเชื่อมโยงพรมแดน และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2555 กระทรวงการคลังของไทยได้แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแนวทางการให้การสนับสนุนทางการเงินสำหรับโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย เพื่อสนับสนุนภาคเอกชนไทยในการพัฒนาโครงการทวาย โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง เป็นประธานคณะทำงาน โดยมีคณะทำงานประกอบด้วยผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (NESDB) ผู้แทนธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (EXIM Thailand) และผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เป็นต้น

และในวันที่ 23 กรกฎาคม 2555 ได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลเมียนมาร์ ว่าด้วยการขยายความร่วมมือในการส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกระดับการสนับสนุนและผลักดันโครงการทวาย ซึ่งมีบริษัท อิตาเลียนไทยฯ เป็นผู้ได้รับสิทธิในการพัฒนาโครงการจากรัฐบาลเมียนมาร์ โดยกำหนดกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐต่อรัฐอย่างเป็นทางการ

โครงการที่ลงทุนในทวายนั้น เป็นการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งแบ่งได้เป็น 6 เขตอุตสาหกรรม ได้แก่ เขตที่อยู่อาศัย เขตการค้าและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง

ภายในนิคมอุตสาหกรรม ถนนและทางรถไฟเชื่อมโยงไปสู่อำเภอไทย รวมไปถึงน้ำมัน และท่อส่งก๊าซธรรมชาติจากอ่าวมะตะบันไปยังชายแดนไทยเมียนมาร์

ท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ตั้งอยู่ห่างจากจังหวัดทวาย ประมาณ 28 กิโลเมตร ซึ่งอยู่ในตอนเหนือของอ่าวเมืองมะกัน มีการลงทุนสร้างท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรม พิโตรเคมี ถนนเชื่อมโยงจากทวายไปยังประเทศไทย และด้วยการสนับสนุนของรัฐบาลเมียนมาร์ในการเชื่อมโยงทางรถไฟจากทวาย ย่างกุ้ง มัณฑะเลย์ มูเซอ เชื่อมต่อไปยังทางรถไฟ จีนที่คุนหมิง ทำให้โครงการนี้ได้รับการเสนอให้เป็นจุดศูนย์กลางการขนส่งที่สำคัญของภูมิภาค

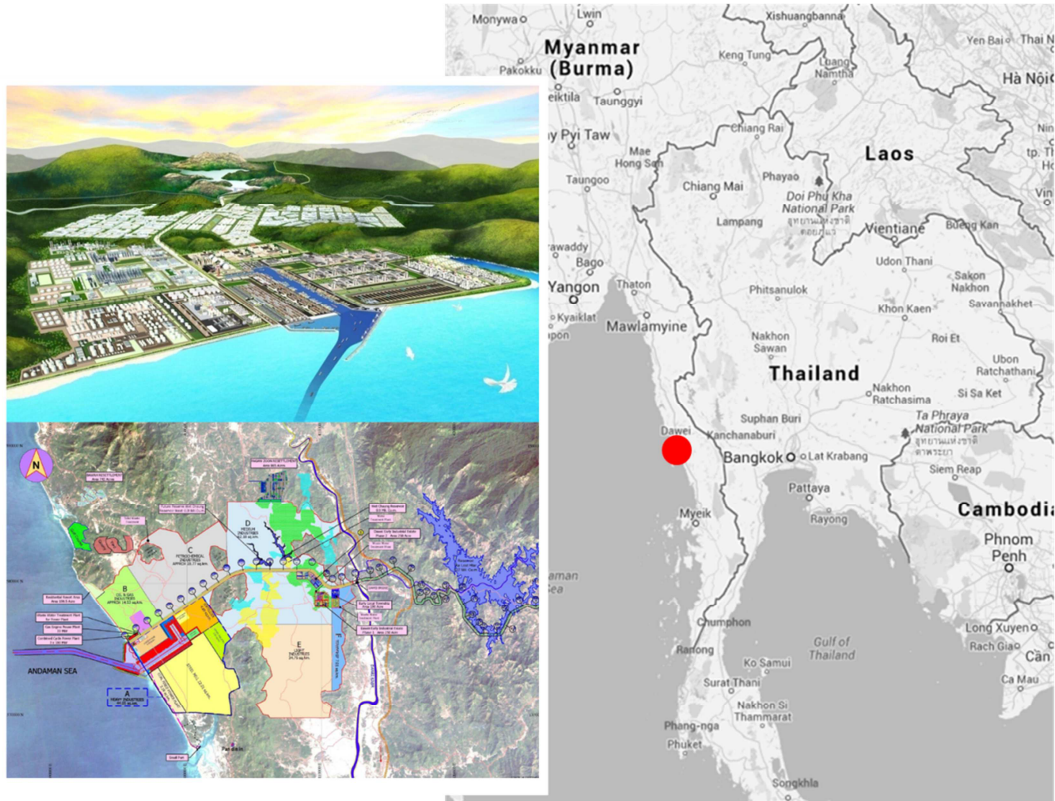
ประโยชน์สำคัญของท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย คือ ทำหน้าที่เป็นประตูการค้าใหม่ในเส้นทางทะเล ไม่ว่าจะเส้นทางเลือกให้กับอินเดีย จีน ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา ซึ่งจะช่วยลดการจราจรที่คับคั่งในช่องแคบมะละกา ลดเวลาการขนส่งและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และเป็นสถานที่ที่ได้เปรียบในการค้าเนื่องจากตรงเข้าถึงทะเลอันดามันและมหาสมุทรอินเดียในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ยังช่วยสร้างตลาดใหม่สำหรับการลงทุนของต่างประเทศ จากความต้องการที่เพิ่มขึ้นและการคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค ความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้า และการพัฒนาระหว่างประเทศในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโยง

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวายและสาธารณูปโภคต่างๆ ในโครงการจะช่วยเพิ่มรายได้สำหรับรัฐบาลเมียนมาร์ผ่านทางภาษีจากโครงการและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โครงการนี้ยังช่วยเพิ่มอัตราการจ้างงานสำหรับคนเมียนมาร์ ซึ่งแรงงานเหล่านี้จำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการพัฒนาโครงการ นอกจากนี้ประเทศเมียนมาร์จะได้ประโยชน์จากการค้าการลงทุนระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นเพื่อช่วยพัฒนาประเทศ การใช้ประโยชน์จากท่าเรือน้ำลึกทวายและนิคมอุตสาหกรรมนี้จะเปลี่ยนทวายเป็นปลายทางการลงทุนแห่งใหม่และเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาคที่สำคัญ การพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายและสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องจะเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจไม่เพียงแต่ในประเทศเมียนมาร์เท่านั้น แต่ยังรวมถึงพื้นที่โดยรวมในภูมิภาคอีกด้วย

4.2 ที่ตั้งของโครงการ

โครงการเขตเศรษฐกิจทวายตั้งอยู่ทางทิศเหนือของเมืองทวายบนชายฝั่งทะเลทางทิศใต้ของประเทศเมียนมาร์ประมาณ 350 กิโลเมตร ทางทิศตะวันตกจากกรุงเทพมหานคร หรือ 132 กิโลเมตรจากชายแดนประเทศไทย รัฐบาลเมียนมาร์ได้ให้สัมปทานการพัฒนาพื้นที่ทวายแก่บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ในการพัฒนาเขตนิคมอุตสาหกรรม พร้อมโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรม ถนนและทางรถไฟเชื่อมต่อประเทศไทย โดยมีพื้นที่พัฒนาทั้งสิ้น 204.5 ตารางกิโลเมตร

แผนภาพที่ 2-8 ที่ตั้งของโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย



ที่มา: โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย หน้า 2-3

4.3 การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานโครงการทวาย

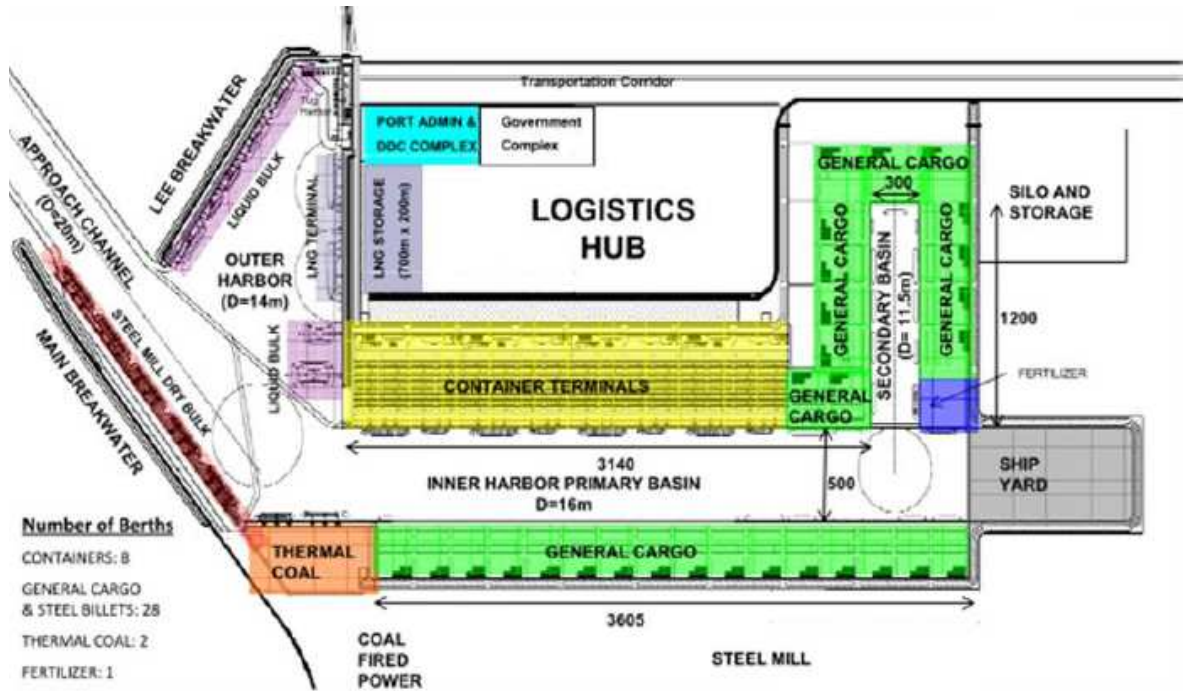
แผนในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานโครงการทวายของบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) นั้นประกอบไปด้วยองค์ประกอบทั้งหมด 6 ส่วน ดังนี้

4.3.1 ท่าเรือน้ำลึก

เป็นท่าเรือน้ำลึกที่สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาด 300,000 เดทเวทตัน โดยได้ออกแบบท่าเรือให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้กว่า 250 ล้านตัน ทั้งสินค้าในลักษณะตู้คอนเทนเนอร์ (Container) สินค้าเทกอง (Break Bulk) สินค้าเทกองแห้ง (Dry Bulk) สินค้าเหลวเทกอง (Liquid Bulk) และก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) อีกทั้งยังมุ่งเน้นการบริหารจัดการที่ปลอดภัย มั่นคง และมีประสิทธิภาพ โดยท่าเรือน้ำลึกทวายตั้งอยู่ด้านทิศตะวันตกของนิคมอุตสาหกรรมและมีทางเข้าออกโดยตรงสู่ทะเลอันดามัน ซึ่งในการพัฒนาเต็มโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย

จะประกอบด้วย อุ้งต่อเรือ พื้นที่โกดังเก็บสินค้าและไซโล สิ่งอำนวยความสะดวกด้านระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งอาคารเก็บสินค้าเทกองและตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ดังแสดงผังของท่าเรือได้ดังรูป

แผนภาพที่ 2-9 ผังของโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย



ที่มา: โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย

ตารางที่ 2-20 แสดงรายละเอียดของท่าเรือน้ำลึกทวาย

ลักษณะ Terminal	ความลึก (เมตร)	ขนาดเรือที่รองรับได้ ¹	สินค้า	อุตสาหกรรม ที่สร้างสินค้า
Dry bulk	20	Capesize (200,000 dwt, draft 18.6 m)	ถ่านหิน เหล็ก ปูน	โรงไฟฟ้าถ่าน หิน โรงเหล็ก โรงผลิตปูน
Liquid bulk	14	Panamax (crude: 80,000 dwt, draft 12.04 m) LR1 (Refinery products: 80,000 dwt, draft 14.4 m) Q-Max (LNG: 266,000 m3, draft 12 m)	ปิโตรเลียม เคมี และก๊าซ ธรรมชาติ	อุตสาหกรรม น้ำมันและก๊าซ ธรรมชาติ ปิโตรเคมี
คอน เทน เนอร์	16	New Panamax (12,000 TEU, draft 14.7 m)	สินค้าคอนเทนเนอร์	อุตสาหกรรม ขนาดเบาและ ขนาดกลาง
ทั่วไป	16 (Primary basin) 11.5 (Secondary basin)	Panamax (80,000 DWT, draft 12.04 m) Handymax (59,000 DWT, draft 11 m)	สินค้าเกษตร รถยนต์ เครื่องจักร อิเล็กทรอนิกส์ เซรามิก ไม้ สิ่งทอ อาหารและ ผลิตภัณฑ์อาหาร ทะเล	อุตสาหกรรม ขนาดเบาและ ขนาดกลาง

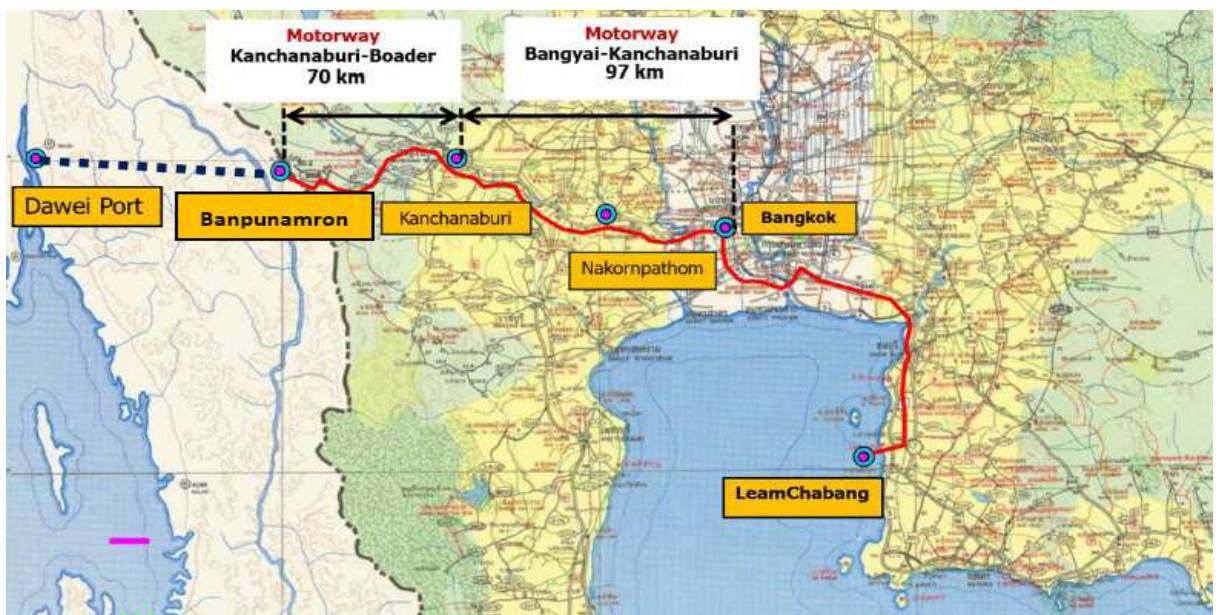
ที่มา : รายงานคณะอนุกรรมการสาขาโครงสร้างพื้นฐานและการก่อสร้าง

¹ In accordance with the maximum depth of the harbor and assumed under keel clearance of 1 meter

4.3.2 ถนน

มีการพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงจากประเทศไทยมายังพื้นที่ท่าเรือน้ำลึกทวาย (ระยะทางประมาณ 132 กม. จากชายแดนไทย-เมียนมาร์ และ 350 กิโลเมตรจากกรุงเทพมหานคร) โดยเป็นถนนสี่ช่องทางในช่วงเริ่มโครงการและจะขยายเป็น 8 ช่องทางเมื่อสิ้นสุดโครงการ

แผนภาพที่ 2-10 ที่ตั้งและเส้นทางโครงการเชื่อมโครงข่ายโครงการเขตเศรษฐกิจทวายกับประเทศไทย



ที่มา: โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย

4.3.3 แหล่งน้ำและระบบประปา ในโครงการมีแหล่งน้ำธรรมชาติที่สามารถใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตน้ำถึง 400 ล้านลูกบาศก์เมตรซึ่งเป็นปริมาณที่มีความเพียงพอสำหรับการบริโภคตลอดปี อีกทั้งยังมีระบบการผลิตน้ำประปาที่มีความสามารถในการผลิตถึงวันละ 1.05 ล้านลูกบาศก์เมตร

4.3.4 ระบบไฟฟ้า ในช่วงเริ่มต้นของโครงการมีการก่อสร้างโรงงานผลิตไฟฟ้าด้วยถ่านหินสะอาด (Clean Coal) ด้วยกระบวนการผลิตที่มีมาตรฐานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จากนั้นจะมีการพัฒนาระบบการผลิตไฟฟ้าด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ ไม่ว่าจะเป็นเทคโนโลยีการเผาไหม้แบบฟลูอิดไรซ์เบดหมุนวน (Circulating Fluidized Bed Combustion) หรือการดักจับฝุ่นละอองจากการเผาไหม้ด้วยน้ำทะเล เป็นต้น

4.3.5 ระบบสื่อสารโทรคมนาคม มีการพัฒนาโครงข่ายการส่งข้อมูลด้วยใยแก้วนำแสง (Fiber Optic) ที่มีความเร็วกว่า 1 Gbps. พัฒนาระบบการสื่อสารไร้สายแบบ 3G

4.3.6 นิคมอุตสาหกรรม มีโครงการในการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมทั้งที่เป็นอุตสาหกรรมขั้นต้นขั้นกลาง และอุตสาหกรรมปลายน้ำ รวมทั้งอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และการขนส่ง โดยนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าวจะเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ให้สิทธิพิเศษต่างๆ เพื่อดึงดูดให้เกิดการลงทุนแก่นักลงทุน โดยพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมประกอบด้วย 6 พื้นที่รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค ดังแสดงในตารางที่ 2-21

ตารางที่ 2-21 แสดงรายละเอียดพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม

Zone	อุตสาหกรรม	รายละเอียด
A	ขนาดหนัก	เหล็ก ปูน และ โรงงานไฟฟ้าถ่านหิน
B	น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ	โรงกลั่นน้ำมัน โรงผลิตและแยกก๊าซธรรมชาติ และ Tank Farms
C	ปิโตรเคมี	Up and Down Stream Petrochemical Plants
D	ขนาดกลาง	โรงงานผลิตยางรถยนต์ โรงงานผลิตกระดาษ โรงงานผลิตยิปซั่ม โรงงานอุตสาหกรรมยาง โรงงานประกอบรถยนต์ และ โรงขึ้นรูปเหล็ก
E	ขนาดเบา	อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมเครื่องสำอาง อุตสาหกรรมชิ้นส่วน คอมพิวเตอร์ และอุตสาหกรรมอาหาร
F	พื้นที่เมือง	อาคารสำนักงาน ที่พักอาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม และ บริการสาธารณะ

ที่มา: โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย

4.4 การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน คณะอนุกรรมการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ได้รับมอบหมายให้ศึกษาการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานโดยรวม ยกเว้น การพัฒนาระบบไฟฟ้าและนิคมอุตสาหกรรม ดังนั้น ในรายงานจะครอบคลุมเฉพาะการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก ระบบถนน ระบบรถไฟ แหล่งน้ำ ระบบประปาและการจัดการน้ำเสีย และระบบสื่อสาร โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาจแบ่งระยะการพัฒนากออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

4.4.1 การพัฒนาระยะเริ่มต้น (Early Phase) วัตถุประสงค์การพัฒนาในระยะนี้เพื่อส่งเสริมการจ้างงานในพื้นที่และสร้างเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในพื้นที่โครงการพัฒนาในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมระยะเริ่มต้น 2 ตารางกิโลเมตรจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2557 ซึ่งประกอบด้วย อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเป็นหลัก เช่น การแปรรูปไม้ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมยาง และอุตสาหกรรมเหมืองแร่ โดยการพัฒนาในระยะนี้เป็นการพัฒนาในระดับพื้นที่เท่านั้นยังไม่มี การเชื่อมต่อกับระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในระยะนี้ ได้แก่ การพัฒนาท่าเรือขนาดเล็กทางด้านใต้ของโครงการถนนลูกรังภายในพื้นที่ และอ่างเก็บน้ำธรรมชาติ

4.4.2 การพัฒนาระยะที่ 1 (First Phase Development) (แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2558) การพัฒนาในระยะนี้เป็นการเริ่มต้นการพัฒนาที่จะดึงดูดให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมหลัก (Anchor Industry) ซึ่งจะส่งผลให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยอุตสาหกรรมหลักเป้าหมาย ได้แก่ อุตสาหกรรมเหล็กคั่นน้ำ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมหนักอื่นๆ ในระยะนี้โครงสร้างพื้นฐานจะประกอบด้วย

4.4.2.1 การพัฒนาท่าเรือน้ำลึก ระยะที่ 1

4.4.2.2 ถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจรเชื่อมกับประเทศไทย

4.4.2.3 อ่างเก็บน้ำหลัก

4.4.2.4 ระบบโทรคมนาคมเชื่อมต่อประเทศไทยบริเวณอำเภอบ้านพุน้ำร้อน

จังหวัดกาญจนบุรี

4.4.3 การพัฒนาระยะที่ 2 (Second Phase Development) (เริ่มดำเนินการหลังปี พ.ศ. 2558) เป็นการพัฒนาต่อเนื่องจากระยะที่ 1 เพื่อตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก ในระยะนี้โครงสร้างพื้นฐานประกอบด้วย

4.4.3.1 การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกเต็มโครงการ

4.4.3.2 ขยายถนนเชื่อมประเทศไทยเป็นขนาด 8 ช่องจราจร เชื่อมต่อประเทศไทย

4.4.3.3 รถไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐาน 1.435 เมตร เชื่อมต่อประเทศไทย (เริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2559 หรือเมื่อมีปริมาณสินค้าเพียงพอ โดยมีระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 5 ปี)

4.4.3.4 ระบบท่อขนส่งน้ำมันเชื่อมต่อประเทศไทย

ตารางที่ 2-22 สรุปกรอบระยะเวลาของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ประเภท โครงสร้าง พื้นฐาน	ระยะการพัฒนาโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย		
	ระยะเริ่มต้น (แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2557)	ระยะที่ 1 (แล้วเสร็จใน ปี พ.ศ. 2558)	ระยะที่ 2 (ดำเนินการหลังปี พ.ศ. 2558)
1. ท่าเรือ	ท่าเรือขนาดเล็ก (Small Port)	ท่าเรือน้ำลึก ระยะที่ 1	ท่าเรือน้ำลึกระยะที่ 2 และ ระยะสุดท้าย
2. ถนน	ถนนลูกรังภายในพื้นที่ (Unpaved Roads)	ถนนลาดยางเก็บ ค่าผ่านทาง 4 ช่องจราจร 2 ทิศทาง เชื่อมต่อบ้านปูนร้อน	ขยายถนนลาดยาง เก็บค่าผ่านทาง เป็น 8 ช่องจราจร เมื่อปริมาณจราจรสูงขึ้น
3. ทางรถไฟ	ยังไม่เริ่มการพัฒนา	ยังไม่เริ่มการพัฒนา	ทางรถไฟทางคู่ความ กว้าง 1.45 เมตร เชื่อมต่อ บ้านปูนร้อน
4. ระบบน้ำ	ใช้แหล่งน้ำตามธรรมชาติ	พัฒนาอ่างเก็บน้ำหลัก ระบบน้ำประปา และ บำบัดน้ำเสีย	ขยายโครงข่ายระบบ ประปา
5. ระบบ โทรคมนาคม	ยังไม่มี การเชื่อมต่อกับ ประเทศไทย	เชื่อมต่อประเทศไทยด้วย โครงข่ายสายเคเบิล ใยแก้วนำแสง (Optical Fiber Cables)	พัฒนาโครงข่าย โทรคมนาคม ในระยะต่อไป เช่น การเพิ่ม Bandwidth

ที่มา : รายงานคณะกรรมการสาขาโครงสร้างพื้นฐานและการก่อสร้าง

การดำเนินการของ กทท. เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น กทท. จึงควรเร่งพัฒนาในด้านต่างๆ ดังนี้ การพัฒนาเพื่อรองรับการเปิดเสรีภาคบริการขนส่งทางน้ำ การพัฒนาเพื่อรองรับการเปิดเสรีภาคการท่องเที่ยว การพัฒนาเพื่อรองรับการค้าชายแดน การพัฒนาบริการท่าเรือบก (Dry Port) การพัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตของท่าเรืออาเซียน กทท. จึงต้องมีมาตรการป้องกันด้วยการเข้าไปมีบทบาทในการดำเนินงานในท่าเรือภูมิภาคอาเซียน พร้อมทั้งเพิ่มการให้บริการขนส่งทางทะเลระยะสั้น (Short Sea Service) เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือในประเทศไทย กัมพูชา เวียดนาม ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย เป็นต้น

บทที่ 3

ผลกระทบต่อการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผลกระทบต่อการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย

อาเซียนหรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Nations : ASEAN) ให้ความสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกันอย่างต่อเนื่อง เริ่มจากมีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนหรือ AFTA (ASEAN Free Trade Area) มาจนกระทั่งมีการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC ซึ่งจะมีการดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบในปี 2558 ซึ่งแน่นอนว่าจะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์อุตสาหกรรมของไทยจากการวิเคราะห์พบว่าจะมีผลกระทบด้านบวก/โอกาส และผลกระทบด้านลบ/ปัญหาอุปสรรค ดังนี้

1. ผลกระทบด้านบวก/โอกาส สิ่งที่จะเกิดขึ้นใน AEC

1.1 การเปิดเสรีการค้าสินค้าจะส่งผลกระทบต่อด้านบวก/โอกาส ในการช่วยกระตุ้นให้ผู้ผลิตสนใจการพัฒนาประสิทธิภาพการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานมากขึ้น การเปิดเสรีส่งผลให้ผู้ผลิตสัญชาติอาเซียนสามารถเข้ามาแข่งขันแย่งชิงตลาดในประเทศมากขึ้น แต่ในขณะเดียวกันผู้ผลิตของไทยก็สามารถเข้าไปแย่งชิงตลาดในประเทศอาเซียนได้เช่นกัน ซึ่งการแข่งขันที่สูงขึ้นส่งผลทางบวกในแง่ของปัจจัยกระตุ้นผู้ประกอบการให้พัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงาน คุณภาพและต้นทุนสินค้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันซึ่งกลไกหนึ่งคือ การพัฒนาประสิทธิภาพและการลดต้นทุนด้านการจัดการ โลจิสติกส์ **แนวทางการส่งเสริม** การพัฒนาองค์ความรู้ด้านการจัดการ โลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการ การให้คำปรึกษาเชิงลึก การเผยแพร่ Best Practices ฯลฯ

1.2 การเปิดเสรีการบริการด้านโลจิสติกส์จะส่งผลกระทบต่อด้านบวก/โอกาส ในการเพิ่มทางเลือกการใช้บริการ โลจิสติกส์ การเปิดเสรีการบริการ โลจิสติกส์ทำให้ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์สัญชาติอาเซียนสามารถเข้ามาดำเนินธุรกิจและถือหุ้นในไทยได้ 70%

ซึ่งเป็นปัจจัยกระตุ้นให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต้องเร่งปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการ และราคา เพื่อการแข่งขันกับบริษัทต่างชาติและผู้ให้บริการโลจิสติกส์สัญชาติสิงคโปร์และมาเลเซีย ที่มีทักษะความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการและมีประสบการณ์ด้านการค้าต่างประเทศ รวมถึงมีเทคโนโลยีและการให้บริการแบบครบวงจร(Integrated Logistics Solution) ซึ่งส่งผลให้ผู้ให้บริการในภาคการผลิตได้รับประโยชน์จากการแข่งขันของธุรกิจบริการดังกล่าว **แนวทางการส่งเสริม** ส่งเสริมให้ภาคการผลิตมีการใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น ซึ่งจะช่วยให้เกิดการประหยัดด้านต้นทุน ทั้งจากการประหยัดจากขนาด (Economy of Scale) และการประหยัดเชิงพื้นที่ (Economy of Scope)

1.3 การเปิดเสรีการลงทุน การมีที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียน

จะส่งผลกระทบต่อด้านบวก/โอกาส ในการเพิ่มโอกาสในการดึงดูดนักลงทุนเข้ามาลงทุนในประเทศไทยจากการมีที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางของภูมิภาค รวมถึงการเป็นประเทศศูนย์กลางความร่วมมือทางเศรษฐกิจในทุกกรอบเหลี่ยมเศรษฐกิจ และมีเส้นทางเชื่อมโยงคมนาคมกับภูมิภาค ทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพเป็นประตูการค้าเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนในประเทศทั้งในภาคการผลิตและภาคการบริการ โลจิสติกส์ เช่น ศูนย์กระจายสินค้า เป็นต้น **แนวทางการส่งเสริม** เร่งพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการลงทุนต่างๆ อาทิ 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการลงทุน เช่น ระบบขนส่ง (ทั้งทางถนน น้ำ อากาศ) ศูนย์กระจายสินค้า เป็นต้น 2) การพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตของแรงงาน (Labor productivity) รวมถึงบุคลากรโลจิสติกส์ 3) การอำนวยความสะดวกในการลงทุนและการส่งสินค้าผ่านแดน 4) การจัดตั้งและสนับสนุนการใช้เขตปลอดภาษีอากร (Free Zone) 5) การกำหนด & สร้างเขต/นิคมอุตสาหกรรม และเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะในภูมิภาคและพื้นที่เขตชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน การปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการลงทุนและการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์

1.4 การเปิดเสรีและ การมีทำเลที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางภูมิภาคอาเซียนจะ

ส่งผลกระทบต่อในด้านบวก/โอกาส ในการเป็น Hub ด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค ประเทศไทยมีความได้เปรียบในด้านทำเลที่ตั้งในศูนย์กลางของภูมิภาค การเป็นประเทศศูนย์กลางความร่วมมือทางเศรษฐกิจในทุกกรอบเหลี่ยมเศรษฐกิจ และมีเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงกับภูมิภาค สาขาอุตสาหกรรมที่ได้ประโยชน์: ก่อสร้าง อุตสาหกรรมสนับสนุนต่างๆ อาทิ อุตสาหกรรมต่อเนื่อง อนุกรมรถไฟ รางรถไฟ **แนวทางการส่งเสริม** ส่งเสริมให้มีการเพิ่มปริมาณการขนส่งทางรางและการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางรางตามเส้นทางหลักเชื่อมโยงในภูมิภาค 1) ส่งเสริมให้มี

การพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางบกและทางน้ำ และ 2) ส่งเสริมให้มีการเร่งรัดการสร้างพื้นที่เชื่อมโยงจุดขาด (missing link)

1.5 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในอาเซียน (ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก ทางทะเล และทางอากาศ ตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ASEAN Connectivity) จะส่งผลกระทบด้านบวก/โอกาส ประโยชน์ด้านการขนส่งและกระจายสินค้าทุกประเทศในอาเซียนเร่งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบการคมนาคมขนส่งเพื่อให้มีเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกันหมดในภูมิภาค ซึ่งส่งผลดีต่อการขนส่งสินค้าในด้านการลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์เพิ่มประสิทธิภาพและความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า รวมถึงเพิ่มช่องทางในการขนส่งและกระจายสินค้าไปสู่ตลาดในภูมิภาคและตลาดโลก สำหรับประเทศไทยพบว่า มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศมากขึ้น ทั้งด้านการพัฒนาระบบราง การพัฒนาศูนย์ขนถ่ายสินค้า การพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเล การพัฒนาการขนส่งทางแม่น้ำ เช่น การพัฒนาท่าเรือเชียงแสน และการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ เป็นต้น แนวทางการส่งเสริมส่งเสริมการใช้โอกาสและประโยชน์จากการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งและกระจายสินค้าของประเทศและในภูมิภาคให้มากขึ้น เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของการผลิต การค้าและการบริการอย่างแท้จริง

1.6 การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในอาเซียนจะส่งผลกระทบต่อด้านบวก/โอกาส จากการเชื่อมโยงระบบสารสนเทศและการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ การเชื่อมโยงระบบสารสนเทศการนำเข้าส่งออกและการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เช่น National Single Window and ASEAN Single Window ฯลฯ เป็นแผนงานสำคัญอันหนึ่งในความร่วมมืออาเซียน ซึ่งส่งผลดีต่อการลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายตลอดกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ ลดความซ้ำซ้อนในการจัดทำข้อมูล เพิ่มความเร็วและความถูกต้องของข้อมูล แนวทางการส่งเสริมส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีความสามารถในการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการจัดการข้อมูลทั้งภายในองค์กร และระหว่างองค์กรตลอดโซ่อุปทาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและยกระดับการทำธุรกิจสู่สากล

2. ผลกระทบด้านลบ/ปัญหาอุปสรรค

2.1 การเปิดเสรีการค้าสินค้า การบริการ และการลงทุนจะส่งผลกระทบต่อด้านลบ/ปัญหาอุปสรรค การแข่งขันที่สูงขึ้นจากการเปิดเสรีการค้าสินค้า บริการ และการลงทุน เนื่องจากประเทศไทยและประเทศสมาชิกอาเซียนส่วนใหญ่มีการผลิตสินค้าประเภทเดียวกัน ซึ่งการ

แข่งขันจะทวีความรุนแรงขึ้น หากผู้ผลิตไม่มีการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานอย่างต่อเนื่องและเร่งด่วน จะทำให้เสียเปรียบการแข่งขันได้ (ซึ่งข้อมูลจากสภาอุตสาหกรรมพบว่าภาคการผลิตหรือธุรกิจของคนไทยไม่ถึงร้อยละ 10 ที่มีการจัดการ โลจิสติกส์ที่ดีเลิศในระดับ Best Practices และประมาณร้อยละ 20-30 เพิ่งเริ่มต้นนำระบบ โลจิสติกส์เข้ามาใช้/อยู่ระหว่างการพัฒนา/พัฒนาระดับกลาง และร้อยละ 60-70 ยังขาดการพัฒนาโลจิสติกส์ โดยเฉพาะธุรกิจขนาดเล็กระดับ SMEs และธุรกิจที่อยู่ในภูมิภาคหรือขอบนอกของพื้นที่การพัฒนา เช่น จังหวัดที่อยู่ห่างไกลและพื้นที่ 19 จังหวัด ตามตะเข็บชายแดน เป็นต้น) นอกจากนี้ ภาคการผลิตที่ต้องพึ่งพาวัตถุดิบและชิ้นส่วนจากภายนอกอาเซียนซึ่งมีอัตราภาษีที่สูง จะเสียเปรียบเพราะต้นทุนการผลิตสูง ทำให้สินค้าที่ผลิตมีราคาแพงกว่าสินค้าที่นำเข้าจากอาเซียนได้ **แนวทางการแก้ไขปัญหา 1)** การลดต้นทุน โลจิสติกส์และการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคการผลิต เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน **2)** การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้าน โลจิสติกส์ ทั้งองค์ความรู้ด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี โลจิสติกส์ และด้านทักษะภาษาต่างประเทศ **3)** ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการด้าน โลจิสติกส์เพื่อประหยัดเวลา เพิ่มความถูกต้อง และความสะดวกในการเชื่อมโยงข้อมูล **4)** การปรับปรุงโครงสร้างภาษีของไทยทั้งระบบเพื่อให้เอื้อแก่ผู้ประกอบการไทย

2.2 การเปิดเสรีการค้าสินค้าจะส่งผลกระทบต่อด้านลบ/ปัญหาอุปสรรค

ทำให้เกิดการไหลเข้าของสินค้าที่ไม่ได้มาตรฐาน เปิดเสรีการค้าทำให้สินค้าที่ไม่ได้มาตรฐานหรือคุณภาพต่ำเข้ามาในประเทศมากขึ้น ซึ่งควรต้องมีมาตรการรองรับในการป้องกันการไหลเข้าของสินค้าดังกล่าว **แนวทางการแก้ไขปัญหา** การกำหนดมาตรฐานขั้นพื้นฐานของสินค้านำเข้า

2.3 การเปิดเสรีการบริการด้านโลจิสติกส์จะส่งผลกระทบต่อด้านลบ/ปัญหา

อุปสรรค ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สัญชาติไทยอาจถูกแย่งลูกค้าโดยผู้ให้บริการสัญชาติอาเซียน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กที่ให้บริการในกลุ่มการขนส่งเท่านั้นและมีทักษะความรู้ด้าน โลจิสติกส์อย่างจำกัด ดังนั้น การเปิดเสรีการบริการด้าน โลจิสติกส์จึงเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการสัญชาติอาเซียนที่มีชื่อเสียงและประสบการณ์ในการให้บริการที่ดีกว่า มีระบบการบริหารจัดการที่ดี ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย มีเครือข่ายหรือขอบเขตการให้บริการที่กว้างขวางทั่วโลก และสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้หลายรูปแบบ เข้ามาแย่งลูกค้าไปได้ **แนวทางการแก้ไขปัญหา 1)** ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างผู้ผลิตและผู้ให้บริการ โลจิสติกส์สัญชาติไทย **2)** การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยในด้านมาตรฐานการปฏิบัติงาน เทคโนโลยี และภาษาต่างประเทศ **3)** การรวมกลุ่มผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยที่มีความชำนาญในแต่ละด้านเพื่อให้สามารถให้บริการได้ครบวงจรมากขึ้น (การยกระดับการให้บริการเป็น 3PL

หรือ 4PL) 4) การสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ/เป็นพันธมิตรกับผู้ให้บริการสัญชาติอาเซียนโดยใช้ความชำนาญในพื้นที่ให้เป็นประโยชน์ 5) การส่งเสริม LSPs ไทยให้ไปลงทุนในต่างประเทศ หรือขยายขอบข่ายการให้บริการออกไปในภูมิภาค (การรुकตลาด) สนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุนของ LSPs ที่เป็น SMEs

2.4 การเปิดเสรีการลงทุนจะส่งผลกระทบต่อด้านลบ/ปัญหาอุปสรรค คือ การย้ายฐานการผลิตจากไทยไปประเทศอาเซียนอื่น นักลงทุนต่างชาติ เริ่มหันไปให้ความสนใจกับการลงทุนในประเทศอาเซียนอื่น โดยเฉพาะประเทศ CLMV เนื่องจากมีแรงงานและวัตถุดิบที่ถูกความมั่นคงทางการเมืองของประเทศ มีศักยภาพในการบริโภคภายในประเทศ รวมถึงการที่รัฐบาลของประเทศเหล่านี้มีนโยบายส่งเสริมให้มีการลงทุนในประเทศมากขึ้น ตลอดจนการใช้สิทธิประโยชน์ภาษีนำเข้าของประเทศด้อยพัฒนา CLMV ในการส่งสินค้าไปขายยังประเทศในยุโรปและอเมริกา **แนวทางการแก้ไขปัญหา** 1) เร่งพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการลงทุนต่างๆ อาทิ 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการลงทุน เช่น ระบบขนส่ง (ทั้งทางถนน น้ำ อากาศ) ศูนย์กระจายสินค้า เป็นต้น 3) การพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตของแรงงานรวมถึงบุคลากร โลจิสติกส์ 4) การอำนวยความสะดวกในการลงทุนและการส่งสินค้าผ่านแดน 5) การจัดตั้งและสนับสนุนการใช้เขตปลอดภาษีอากร (Free Zone) 7) การกำหนด & สร้างเขต/นิคมอุตสาหกรรม และเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะในภูมิภาค และพื้นที่เขตชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน และ 8) การปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการลงทุนและการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์

2.5 การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมืออย่างเสรีจะส่งผลกระทบต่อด้านลบ/ปัญหาอุปสรรค ในการขาดแคลนแรงงานทักษะและบุคลากร โลจิสติกส์ที่มีคุณภาพ ปัจจุบันจำนวนบุคลากรในสถานประกอบการที่มีทักษะด้านการจัดการ โลจิสติกส์และซัพพลายเชนยังมีจำกัด ไม่สอดคล้องต่อความต้องการในเชิงภารกิจและจำนวนสถานประกอบการ นอกจากนี้การเปิดเสรีด้านการเคลื่อนย้ายแรงงาน ทักษะอาจทำให้แรงงานในภาคอุตสาหกรรม ซึ่งรวมถึงบุคลากรด้านการจัดการ โลจิสติกส์ที่มีคุณภาพย้ายไปทำงานในประเทศอาเซียนที่ให้ค่าตอบแทนสูงกว่า เช่น สิงคโปร์ บรูไน และมาเลเซีย **แนวทางการแก้ไขปัญหา** เร่งสร้างและพัฒนาบุคลากรด้านการจัดการ โลจิสติกส์ ในภาคอุตสาหกรรมทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพมากขึ้น เช่น การพัฒนาองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการ โลจิสติกส์และซัพพลายเชน ด้านมาตรฐานการทำงาน ด้านภาษาต่างประเทศ ด้านเทคโนโลยีโลจิสติกส์ เป็นต้น เพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนความต้องการในสถานประกอบการ รวมทั้งเพื่อเสริมศักยภาพสู่การเป็น Logistics Hub ของอาเซียน

จากมาตรการการเปิดเสรีการค้าบริการภายใต้ความตกลงด้านการค้าบริการอาเซียน ตามข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 7 กำหนดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนต้องอนุญาตให้มี

การเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นของนักลงทุนอาเซียนในสาขาบริการที่กำหนดมากขึ้น ซึ่งจะทำให้เกิดการลงทุนในสาขาบริการต่างๆจากนักลงทุนจากประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ มากขึ้นซึ่งอาจทำให้มีจำนวนผู้รับบริการมากขึ้นเช่นกัน การทำเรื่องแห่งประเทศไทย จึงจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมในการรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยการพัฒนาการบริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและใช้ประโยชน์จากมาตรการต่างๆภายใต้ AEC เพื่อรองรับความต้องการการบริการที่เพิ่มมากขึ้นได้อย่างเพียงพอ ตลอดจนเป็นปัจจัยสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจขององค์กรได้อย่างเหมาะสม จากกรอบความร่วมมือต่างๆ ของ AEC จะส่งผลกระทบต่อการทำเรื่องแห่งประเทศไทยในด้านต่างๆ ดังนี้

1. มาตรการการเปิดเสรีด้านการค้าสินค้าและบริการ ภายใต้แผนงาน

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในสาขานำร่อง 12 สาขา

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในการผลิตสินค้าและบริการต่างๆ จะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบและสินค้าอย่างเสรีมากขึ้น ซึ่งการทำเรื่องแห่งประเทศไทย จำเป็นต้องแสวงหาความร่วมมือและสร้างความเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนให้มากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่กำลังจะเกิดขึ้น

2. มาตรการความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียน

ความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียนมีวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาค ซึ่งดำเนินการภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งอาเซียน ปี 2554 – 2558 อาจทำให้ปริมาณความต้องการในการบริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น การทำเรื่องแห่งประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยการพัฒนาการบริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและใช้ประโยชน์จากมาตรการต่างๆ ภายใต้ AEC เพื่อรองรับความต้องการการบริการที่เพิ่มมากขึ้นได้อย่างเพียงพอ ตลอดจนเป็นปัจจัยสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจขององค์กรได้อย่างเหมาะสม

3. มาตรการ แผนงานความคิดริเริ่มในการรวมกลุ่มของอาเซียน

ความคิดริเริ่มในการรวมกลุ่มของอาเซียนมีวัตถุประสงค์เพื่อลดช่องว่างการพัฒนาและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านกฎระเบียบ ด้านการขนส่งและการติดต่อสื่อสารทางกายภาพ รวมทั้งการสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงทางถนน รถไฟ ทางอากาศ และทางทะเลภายในอาเซียน ซึ่งการทำเรื่องแห่งประเทศไทยจะเป็นกลไกสำคัญหนึ่งของภาครัฐในการสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจขององค์กรได้อย่างเหมาะสม

โดยจากผลการศึกษา พบว่า จะมีทั้งผลกระทบเชิงบวก ผลกระทบเชิงลบต่อการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย ดังนี้

ผลกระทบเชิงบวก

1. มีโอกาสในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะต่างๆ ให้สามารถรองรับความต้องการการบริการสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยการใช้ประโยชน์จากมาตรการความร่วมมือทางการเงินและการลงทุน เพื่อหาแหล่งเงินทุนเพื่อใช้ในการพัฒนาดังกล่าวโดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพางบประมาณจากภาครัฐเพียงอย่างเดียว
2. ปริมาณผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นจากการรวมตัวทางเศรษฐกิจทำให้มีรายได้เพิ่มมากขึ้น และสามารถลดต้นทุนการผลิตได้จากการประหยัดจากขนาด (Economy of Scale)
3. สามารถเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันระหว่างประเทศของภูมิภาคได้ โดยการสร้างความร่วมมือกับประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ ในการเชื่อมโยงการให้บริการสาธารณะในด้านต่างๆ เช่น ด้านคมนาคมและขนส่งหรือด้านพลังงาน เป็นต้น
4. มีแหล่งวัตถุดิบในการผลิตสินค้าและบริการสาธารณะมากขึ้น เช่น การลงทุนสร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าในประเทศเพื่อนบ้านและนำกระแสไฟฟ้าที่ผลิตได้มาใช้ภายในประเทศ
5. มีการบริหารจัดการทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจากการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากในประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีความชำนาญในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สิงคโปร์และมาเลเซีย

ผลกระทบเชิงลบ

1. อาจเกิดปัญหาในการจัดหาวัตถุดิบที่ใช้ในการบริการสาธารณะ เช่น ในสาขาพลังงานและสาขาสาธารณสุข จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจทำให้ความต้องการการให้บริการสาธารณะเพิ่มขึ้น
2. อาจเกิดการต่อต้านจากเจ้าหน้าที่และผู้ที่เกี่ยวข้องในหน่วยงานต่างๆ หากมีการปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทรัพยากรต่างๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
3. อาจเกิดปัญหาการบริการสาธารณะไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชน
4. ต้นทุนในการจัดหาวัตถุดิบที่ใช้ในการบริการสาธารณะต่างๆ อาจสูงขึ้นเนื่องจากมีความต้องการในการให้บริการสาธารณะที่เพิ่มขึ้นแต่วัตถุดิบที่สามารถจัดหาได้มีจำกัด

จากการศึกษาเรื่องการเปิดเสรีโลจิสติกส์อาเซียน โอกาส ผลกระทบ และการปรับตัวของผู้ประกอบการไทยของสถาบันนานาชาติเพื่อเอเชียแปซิฟิกศึกษา มหาวิทยาลัยกรุงเทพ ร่วมกับกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สรุปผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ดังนี้

ในภาพรวมการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มุ่งด้านการเปิดเสรีการค้าสินค้า บริการ และการลงทุน รวมทั้งการพัฒนาความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการค้าในระดับที่กว้างและลึกมากขึ้นในสาขาต่างๆ จะส่งผลให้เกิดผลกระทบทางบวกและทางลบแก่ธุรกิจบริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP) ของไทยในระดับที่แตกต่างกันไปโดยหากพิจารณาด้านการเปิดเสรีการค้าสินค้า นั้น พบว่า จะส่งผลกระทบด้านบวกต่อ LSP ในด้านการเพิ่มขนาดมูลค่าตลาด (Market Size) ของกลุ่มลูกค้ามากขึ้น เนื่องจากการลดและยกเลิกกำแพงภาษีและมาตรการที่มีใช้ภายในกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศคู่เจรจาอื่นๆ เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และอินเดีย ทำให้กระตุ้นให้เกิดการค้าและการไหลเวียนปริมาณสินค้าที่เคลื่อนย้ายภายในภูมิภาคที่เป็นภาคีเปิดตลาดระหว่างกันมากขึ้น ซึ่งจะเห็นได้ชัดเจนว่า ปัจจุบันอาเซียนและประเทศคู่ค้าในเอเชียได้กลายมาเป็นคู่ค้าอันดับต้นๆ ที่สำคัญของไทยแทนที่ตลาดสหรัฐอเมริกาและยุโรป นอกจากนี้ด้านการเปิดตลาดการลงทุนจะช่วยเพิ่มความมั่นใจให้นักลงทุนต่างชาติรักษาหรือเพิ่มการลงทุนในอาเซียนมากขึ้น เพื่อใช้ประโยชน์จากสิทธิประโยชน์ด้านภาษีนำเข้าและส่งออก และภาษีอื่นๆ ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและนโยบายดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศในสาขาที่ผูกพัน แรงงานที่มีระดับค่าจ้างไม่สูงมากทำให้เพิ่มขนาดมูลค่าตลาดการลงทุนซึ่งเป็นปัจจัยบวกต่อกลุ่ม LSP ของไทยและอาเซียน

ขณะเดียวกันในภาพรวมของการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์จะส่งผลดีและผลเสียต่อธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในด้านต่างๆ ที่สำคัญ ประกอบด้วย

ผลดี

1. การที่ต่างชาติมีความมั่นใจในการนำเงินมาลงทุนมากขึ้นทำให้ต่างชาติอาจพิจารณาเพิ่มการลงทุนในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในอาเซียนและไทยเพิ่มขึ้นเพื่อให้สอดคล้องความต้องการบริการโลจิสติกส์ที่ปรับตัวเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในประเทศอาเซียนที่ตลาดการค้าและโลจิสติกส์ขยายตัวสูง อาทิ ไทย เวียดนาม ลาว และกัมพูชา เป็นต้น

2. การเปิดเสรีจะช่วยพัฒนาการแข่งขันในบริการใหม่ๆ และเพิ่มประสิทธิภาพบริการ โดยที่ผ่านมามองเห็นได้ว่าการนำการให้บริการโลจิสติกส์ในลักษณะครบวงจร (Integrated Logistics Solution) นับตั้งแต่รับดำเนินการนำเข้านำเข้าสินค้า จัดเก็บสินค้าคงคลังและรับเติมเต็มสินค้า วางแผนการจัดจำหน่ายและกระจายสินค้า ติดตามสินค้าและรับประกันเงื่อนไขด้านเวลาและสภาพการจัดส่งสินค้า ตลอดจนให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์ที่ครบวงจร ทำให้ผู้ใช้บริการได้รับประโยชน์

มากขึ้นจากบริการที่หลากหลาย ตลาดมีการแข่งขันเพิ่มขึ้นทั้งตลาดโลจิสติกส์เพื่อการค้าระหว่างประเทศและภายในประเทศ นอกจากนี้ การแข่งขันของต่างชาติเป็นแรงกระตุ้นให้ผู้ประกอบการภายในประเทศต้องเร่งพัฒนาผลิตภัณฑ์บริการของตน (Product Development) รวมทั้งต้องเร่งสร้างเครือข่ายพันธมิตร โลจิสติกส์อย่างครบวงจรมากขึ้น อาทิ กรณี (1) การจัดตั้งบริษัท Thai Logistics Alliances จำกัด (TLA) และบริษัท Siam Logistics Alliances (SLA) ที่กรมพัฒนาธุรกิจการค้าให้การสนับสนุนเพื่อ LSP รายย่อยที่ประกอบธุรกิจที่เสริมกันเข้ามารวมตัวกัน เช่น ตัวแทนออกของรับอนุญาต ตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง ธุรกิจขนส่งสินค้าทั่วไปทางบก ธุรกิจขนส่งสินค้าอันตรายทางบก ธุรกิจขนถ่ายสินค้า และธุรกิจให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์ เป็นต้น และ (2) การจัดตั้งบริษัทกลางด้านโลจิสติกส์ขึ้นเพื่อประสานการทำงานร่วมกันระหว่าง LSP ของไทยและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งอยู่ภายใต้การสนับสนุนของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อรองรับการปรับตัวของโลกาภิวัตน์ด้านการค้าที่มีการแข่งขันเพิ่มมากขึ้นและผู้ใช้มีความต้องการบริการโลจิสติกส์ที่ครบวงจรที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

3. การเข้ามาของธุรกิจโลจิสติกส์ของต่างประเทศทำให้แรงงานไทยที่ทำงานในธุรกิจโลจิสติกส์ต่างชาติสามารถเรียนรู้ระบบการทำงานและเทคโนโลยี เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการทำงานและการเปิดธุรกิจใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ในส่วนของผลกระทบด้านลบที่สำคัญคือ อาจมี LSP บางรายได้รับผลกระทบการเข้ามาของธุรกิจต่างชาติที่มีเงินทุนสูง โดยเฉพาะปัจจุบันธุรกิจต่างชาติที่มีเงินทุนสูงและบริการครบวงจรได้เข้ามาร่วมทุนกับคนไทยในการให้บริการโลจิสติกส์เพื่อการค้าระหว่างประเทศแบบครบวงจร อาทิ ท่าเทียบเรือ สถานีบรรจุและแยกสินค้าคอนเทนเนอร์ (ICD) สถานีตรวจสอบและบรรจุสินค้าที่เข้าสู่คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก (CFS) ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ตัวแทนเรือ (Shipping Agency) นายหน้าซื้อขายเรือ (Ship Brokerage) ตัวแทนออกของรับอนุญาต (Customs Broker) คลังสินค้าและบริการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง ธุรกิจจัดส่งด่วน (Express Delivery) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และรถบรรทุกขนส่งสินค้าต่อเนื่องระหว่างท่าขนส่งกับแหล่งผลิต/บริโภคภายในประเทศ เพื่อจับกลุ่มลูกค้าระดับบนและกลางที่มีความต้องการในการส่งออกและนำเข้า นอกจากนี้จากประสบการณ์ด้านการเข้าสู่ตลาดของธุรกิจต่างชาติที่มีขนาดใหญ่ในบางกรณี ยังพบว่าการใช้กลยุทธ์การอุดหนุนไขว้ (Cross Subsidies) โดยยอมลดราคาในกิจกรรมการให้บริการบางประเภทเพื่อตัดราคาคู่แข่งแต่คิดราคาสูงขึ้นสำหรับกิจกรรมประเภทที่ทำกำไรมาก อาทิ ยอมลดราคาค่าระวางขนส่งทางทะเลเพื่อดึงดูดให้ลูกค้ามาใช้บริการโลจิสติกส์ที่ต่อเนื่องจากการขนส่งทางทะเลที่มักจะเป็นบริการที่สร้างกำไรให้แก่ธุรกิจ เช่น บริการรับส่งสินค้าต่อเนื่องจาก

ท่าเรือกับแหล่งผลิต/บริโภคภายในประเทศและบริการคลังสินค้าและกระจายสินค้า เป็นต้น ทำให้ อาจเกิดปัญหาการแข่งขันทางการค้าที่ไม่ยุติธรรม (Unfair Trade) ภายใต้ระบบการค้าที่มีความเป็น เสรีตามกลไกตลาด ดังนั้นภาครัฐและเอกชนไทยต้องใช้ประโยชน์จากการเปิดตลาดให้ได้มากที่สุด และบรรเทาผลเสียจากการเปิดตลาดให้ได้อย่างเหมาะสม

นอกจากนี้ ในข้อผูกพันใน AEC ไม่นับรวมถึงการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ และการขนส่งสินค้าชายฝั่ง จึงไม่ขัดต่อกฎหมายเรือไทยที่จะสงวนสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศไว้ ให้เฉพาะเรือธงของไทยเท่านั้นทำให้มีผลกระทบต่อผู้ประกอบการเดินเรือรายย่อยที่เป็นธุรกิจขนาด กลางและย่อยที่ให้บริการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำและชายฝั่ง

กลุ่มบริการโลจิสติกส์ที่ไม่ใช่ขนส่งจัดเป็นกลุ่มบริการที่เข้าข่ายได้รับผลกระทบจาก การเปิดตลาด เนื่องจากไม่มีกฎหมายเฉพาะที่ระบุเงื่อนไขที่ตั้งข้อจำกัดการถือหุ้นของต่างชาติโดย การเปิดตลาดการถือหุ้นจะเป็นไปตามนัยของกฎหมายการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (บัญชี 3) ซึ่งคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวสามารถเห็นชอบให้คนต่างชาติถือหุ้นตั้งแต่ ร้อยละ 50 ขึ้นไปได้หากเห็นว่าเหมาะสม โดยกลุ่มบริการโลจิสติกส์ที่ไม่ใช่ขนส่งและจะต้องผูกพัน เปิดตลาดให้คนต่างชาติ (คนอาเซียน) ถือหุ้นได้ถึงร้อยละ 70 โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริการขนถ่าย สินค้าทางทะเล ได้แก่ ธุรกิจท่าเทียบเรือสินค้า ธุรกิจขนถ่ายขนถ่ายสินค้าทางทะเลทั้งที่อยู่บนฝั่ง และที่อยู่กลางน้ำ บริการขนของขึ้นลงในเรือเดินทะเล (Stevedoring) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นธุรกิจที่ตั้งอยู่ แถบย่านภาคตะวันออกและกรุงเทพฯ โดยบริการขนถ่ายสินค้าทางทะเลขนาดใหญ่นั้นจะอยู่ในเขต พื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ) และการนิคม อุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ได้แก่ ท่าเรือมาบตาพุด) ซึ่งผู้ประกอบการขนถ่ายสินค้าในพื้นที่ ดังกล่าวจะได้รับสัมปทานจากรัฐซึ่งไม่เข้าข่ายการเปิดตลาดเนื่องจากถือเป็นบริการที่ให้โดยรัฐ ส่วนบริการขนถ่ายสินค้าทางทะเลที่จะได้รับผลกระทบจากการเปิดตลาดจะเป็นท่าเรือเอกชนที่ตั้ง อยู่นอกเขตพื้นที่ท่าเรือของรัฐที่ต่างชาติสามารถเข้ามาถือหุ้นได้ถึงร้อยละ 70 อย่างไรก็ตาม บริการท่าเรือที่ทันสมัย เช่น ท่าเรือคอนเทนเนอร์เป็นบริการที่ต้องลงทุนมาก ต้องใช้อุปกรณ์และ ระบบการจัดการที่ทันสมัย ขณะที่ใช้ระยะเวลาคืนทุนนาน ซึ่งการเปิดตลาดให้คนต่างชาติเข้ามาถือ หุ้นได้น่าจะก่อให้เกิดผลดีมากกว่าผลเสียต่อประเทศ ประกอบกับปัจจุบันธุรกิจบริการขนถ่ายสินค้า ทางทะเลจัดเป็นบริการที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ส่งเสริมให้ต่างชาติร่วมทุนกับ ไทยอยู่แล้ว

การวิเคราะห์ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ การวิเคราะห์ด้านการขนส่งทางน้ำมีมิติในการพิจารณาในประเด็นเกี่ยวกับภาพรวมของธุรกิจการขนส่งทางน้ำ ธุรกิจบริการขนส่งสินค้าทางทะเล และธุรกิจท่าเรือ ดังนี้

1. ธุรกิจการขนส่งทางน้ำ ปริมาณการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศมีความสัมพันธ์กับการนำเข้าและส่งออกของประเทศเป็นหลัก ซึ่งการเปิดเสรีอาเซียนทั้งด้านการค้าการลงทุน และภาคบริการ ที่ทำให้ตลาดในภูมิภาคใหญ่ขึ้นเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศของไทยมีแนวโน้มดีขึ้น แต่จากการที่เศรษฐกิจโลกมีภาวะชะลอตัวโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น ซึ่งเป็นปลายทางการส่งออกหลักของประเทศไทย ประกอบกับประเทศจีนมีนโยบายในการชะลอการเติบโตส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยน่าจะมีแนวโน้มชะลอตัวในระยะสั้นด้วย

2. บริการขนส่งสินค้าทางทะเล บริการขนส่งสินค้าทางทะเลอาจไม่ได้รับผลกระทบมากนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย เนื่องจากปัจจุบันไทยมีกองเรือพาณิชย์ที่ให้บริการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำนวนไม่มาก มีสัดส่วนการขนส่งไม่เกินร้อยละ 10 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางทะเลทั้งหมดที่ขนส่งระหว่างไทยกับต่างประเทศ กองเรือส่วนใหญ่เน้นการให้บริการเดินเรือระยะสั้นระหว่างไทยกับเอเชีย เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย ฮองกง จีน และเกาหลีใต้ โดยมีธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศที่เป็นของคนไทยแบ่งเป็นกลุ่มที่ให้บริการ ดังนี้

2.1 ผู้ให้บริการเดินเรือขนส่งสินค้าทั่วไปและคอนเทนเนอร์ เช่น จูซานาวิ อาร์ซีแอล โทริเซน ยูนิไทย พีริเซียสชิปปิง สยามเกตราอินเตอร์เนชั่นแนล และเดินเรือแสงไทย

2.2 ผู้ให้บริการเดินเรือขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมระหว่างประเทศ เช่น นทลีน ไทยออยล์มาริน บีพีพีซีพีพลาย ทรานส์โอเชียนซีพีพลาย ถาวรมาริน และทีไอพีเอส

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาสามทศวรรษที่ผ่านมา แม้ว่าไทยจะยังไม่มีเรือผูกพันเปิดตลาดบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลก็ตาม ในข้อเท็จจริงพบว่าตลาดการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยขึ้นอยู่กับบริการของกองเรือพาณิชย์ต่างชาติน่าจะร้อยละ 90 โดยธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศที่มีส่วนแบ่งตลาดในไทยมากเป็นกองเรือของยุโรปและเอเชีย โดยกองเรือที่มีบทบาทในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย ได้แก่

1. กองเรือยุโรป ได้แก่ Maersk (เดนมาร์ก) CMA-CGM (ฝรั่งเศส) และ HapagLloyd (เยอรมัน)

2. กองเรือเอเชีย ได้แก่ Evergreen (ไต้หวัน), COSCO (จีน), China Shipping (จีน) APL (สิงคโปร์), NYK (ญี่ปุ่น) MOL (ญี่ปุ่น) K-Line (ญี่ปุ่น) และ Hanjin (เกาหลีใต้)

ซึ่งพบว่า ธุรกิจสายการเดินเรือดังกล่าวได้จัดตั้งสำนักงานสาขาหรือตัวแทนเดินเรือในไทย พร้อมทั้งมีการให้บริการโลจิสติกส์ที่ต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลแล้วก่อนที่ไทยจะมีการเจรจาเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ภายใต้ AEC จากข้อเท็จจริงที่แสดงไว้เบื้องต้น ส่งผลให้การเปิดตลาดบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลภายใต้ AEC ไม่น่าจะมีผลกระทบต่อธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยมากนัก เนื่องจากธุรกิจต่างชาติได้ครอบส่วนแบ่งตลาดอยู่มากและเป็นเวลานานแล้ว ประกอบกับลักษณะการประกอบธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศก็มีความเป็นเสรีอยู่มากแล้ว กล่าวคือตามธรรมเนียมปฏิบัติของทุกประเทศ เรือต่างชาติสามารถมาแวะเทียบท่าเรือระหว่างประเทศและรับขนส่งสินค้าจากไทยได้โดยเสรีในทางกลับกันเรือไทยก็สามารถแวะเทียบท่าเรือในต่างประเทศและรับขนส่งสินค้ากลับมายังไทยและไปประเทศอื่นๆ ได้เช่นเดียวกัน โดยเฉพาะตลาดการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างไทยกับท่าเรือในอาเซียนที่มีเศรษฐกิจขยายตัวมาก เช่น ท่าเรือแถบเวียดนามตอนล่าง (ท่าเรือ Saigon, Phu My) เวียดนามตอนกลาง (ท่าเรือ Da Nang, Vung Ang และ Thang Hao) และตอนบน (ท่าเรือ Hai Phong และ Quang Ninh)

นอกจากนี้ ในข้อผูกพันใน AEC ไม่นับรวมถึงการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ และการขนส่งสินค้าชายฝั่ง จึงไม่ขัดต่อกฎหมายเรือไทยที่จะสงวนสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศไว้ให้เฉพาะเรือชักธงไทยเท่านั้น ทำให้มีผลกระทบต่อผู้ประกอบการเดินเรือรายย่อยที่เป็นธุรกิจขนาดกลางและย่อมที่ให้บริการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำและชายฝั่ง

ธุรกิจท่าเรือ สำหรับธุรกิจท่าเรือของไทยสามารถแบ่งผลกระทบออกเป็นสองส่วน ได้แก่ผลกระทบต่อท่าเรือในกำกับของรัฐ และผลกระทบต่อท่าเรือเอกชนในประเทศไทย ดังนี้

ท่าเรือในกำกับของรัฐ การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงโดยบริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ถือเป็นบริการขนถ่ายสินค้าทางทะเล ได้แก่ ธุรกิจท่าเทียบเรือสินค้า ธุรกิจขนย้ายขนถ่ายสินค้าทางทะเลทั้งที่อยู่บนฝั่งและที่อยู่กลางน้ำ บริการขนของขึ้นลงในเรือเดินทะเล (Stevedoring) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นธุรกิจที่ตั้งอยู่แถบย่านภาคตะวันออกและกรุงเทพฯ โดยบริการขนถ่ายสินค้าทางทะเลขนาดใหญ่จะอยู่ในเขตพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ) และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ได้แก่ ท่าเรือมาบตาพุด) ซึ่งผู้ประกอบการขนถ่ายสินค้าในพื้นที่ดังกล่าวจะได้รับสัมปทานจากภาครัฐ ซึ่งไม่เข้าข่ายการเปิดตลาดเนื่องจากถือเป็นบริการที่ให้โดยรัฐ

ท่าเรือเอกชน จะเป็นท่าเรือเอกชนที่ตั้งอยู่นอกเขตพื้นที่ท่าเรือของรัฐ ที่ต่างชาติสามารถเข้ามาถือหุ้นได้ถึงร้อยละ 70 อย่างไรก็ตาม บริการท่าเรือที่ทันสมัย เช่น ท่าเรือคอนเทนเนอร์ เป็นบริการที่ต้องลงทุนมาก ต้องใช้อุปกรณ์และระบบการจัดการที่ทันสมัย ขณะที่ใช้ระยะเวลาคืนทุนนาน ซึ่งการเปิดตลาดให้คนต่างชาติเข้ามาถือหุ้นได้น่าจะก่อให้เกิดผลดีมากกว่าผลเสียต่อประเทศ ประกอบกับปัจจุบันธุรกิจบริการขนถ่ายสินค้าทางทะเลจัดเป็นบริการที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ส่งเสริมให้ต่างชาติร่วมทุนกับไทยอยู่แล้ว

ทั้งนี้พบว่าแนวโน้มการลงทุนในพื้นที่หลังท่าของท่าเรือเอกชนหลายๆ แห่งที่ขยายพื้นที่การให้บริการหลังท่าที่มากขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงเป็นไปได้ว่าท่าเรือเอกชนเหล่านี้จะกลายเป็นคู่แข่งทางการค้ากับการท่าเรือแห่งประเทศไทยมากขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากบริษัทข้ามชาติที่มีเงินทุนจำนวนมากเข้ามาถือหุ้นข้างมากพร้อมลงทุนสิ่งอำนวยความสะดวกไม่ว่าจะเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกหน้าท่าและหลังท่า ระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพสะดวกรวดเร็ว รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ อาจทำให้บทบาทของท่าเรือในกำกับของรัฐลดลง ทั้งนี้ ท่าเรือกรุงเทพ ถือเป็นท่าเรือที่มีความน่าเป็นห่วงในประเด็นนี้ค่อนข้างมาก เนื่องจากทำเลที่ตั้งของท่าเรือกรุงเทพที่อยู่ค่อนข้างห่างไกลจากเส้นทางเดินเรือหลัก ประกอบกับในพื้นที่ใกล้เคียงท่าเรือกรุงเทพมีท่าเรือเอกชนรายล้อมจำนวนมากซึ่งพร้อมพัฒนาตัวเองเป็นคู่แข่ง ทั้งนี้ หากท่าเรือเอกชนสามารถดำเนินการด้วยประสิทธิภาพที่สูงกว่า รวดเร็วกว่า อำนวยความสะดวกได้มากกว่า ในภาระต้นทุนที่ยอมรับได้ ท่าเรือกรุงเทพจะได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก

อีกสิ่งหนึ่งที่มีความน่ากังวลเกี่ยวกับผลกระทบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย คือ การขนส่งสินค้าทางทะเลภายในประเทศ โดยพบว่าบริษัทเอกชนหลายแห่งผันตัวเองมาเป็นผู้ให้บริการท่าเรือ (Port Operator) มีแนวโน้มที่จะเข้าไปดำเนินการในท่าเรือทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาครวมทั้งลงทุนในเรือขนส่ง ซึ่งทำให้สามารถควบคุมการขนส่งสินค้าได้ทั้งท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทาง รวมทั้งเกิดโครงข่ายการขนส่งสินค้าของตนเอง โดยการดำเนินธุรกิจ ในลักษณะนี้ทำให้สามารถควบคุมการขนส่งสินค้าทางทะเลได้เกือบทั้งระบบ

นอกจากนั้น จากการที่กระทรวงคมนาคมยังเตรียมที่จะให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการบริหารจัดการท่าเรือของกรมเจ้าท่าที่ยังไม่มีผู้ให้บริการท่าเรือ ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด 148 แห่ง จะทำให้คู่แข่งทางการค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก

บทที่ 4

แนวทางการบริหารและพัฒนากิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

แนวทางการบริหารและพัฒนากิจการของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

กระแสการค้าเสรีและการดำเนินนโยบายเปิดตลาดการค้าสินค้า บริการ และการลงทุน เป็นประเด็นที่ท้าทายและเป็นแนวโน้มที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ในยุคโลกาภิวัตน์ของธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของไทย สำหรับสาขาบริการ โลจิสติกส์เพื่อการค้าระหว่างประเทศของไทย ในภาพรวม ยังมีศักยภาพการแข่งขันต่ำ มีการแข่งขันจากต่างชาติสูง และการเจรจาถูกผลักดันให้เปิดตลาดมากขึ้น ทำให้ไทยต้องมีการประเมินผลได้ผลเสีย (Trade Off) อย่างรอบคอบระหว่างผลประโยชน์ที่ได้รับจากการส่งออกสินค้าที่เพิ่มขึ้น ผลประโยชน์ที่ประชาชนได้รับจากการเข้ามาลงทุน และการถ่ายทอดเทคโนโลยีของธุรกิจต่างชาติ ผลประโยชน์ที่ไทยได้รับจากการเป็นศูนย์กลาง การลงทุนและประตูการค้าไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน และผลเสียที่ผู้ประกอบการไทยในธุรกิจค้า บริการจะได้รับจากการเข้ามาลงทุนและแข่งขันของธุรกิจต่างชาติ ในภาพรวม ไทยควรปรับตัว เพื่อรองรับการเปิดตลาดบริการ โลจิสติกส์ ดังนี้

ภาครัฐ

1. ผลักดันให้มีการใช้บังคับกฎหมายส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ ซึ่งปัจจุบัน กระทรวงพาณิชย์ได้ยกร่างกฎหมายฯ และอยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการเสนอรัฐสภาเพื่อให้ความเห็นชอบร่างกฎหมายฯ ดังกล่าวต่อไป โดยประเด็นสำคัญในการให้การส่งเสริมที่รัฐบาลจะสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ บางประเภท โดยเฉพาะ SME ตามความเหมาะสมของสภาพการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม ของประเทศ โดยรัฐจะพิจารณาใช้เครื่องมือส่งเสริมต่างๆ ในการส่งเสริม ได้แก่ การพัฒนามาตรฐาน การให้บริการ โลจิสติกส์สำหรับผู้ประกอบการไทยเสนอบริการเป็นที่ยอมรับ การลดหย่อน/ยกเว้นภาษี เงินได้ การยกเว้นอากรขาเข้า การให้นำรายจ่ายบางประเภทมาใช้หักภาษีได้เพิ่มขึ้น การส่งเสริมให้หน่วยงานภาครัฐให้บริการ โลจิสติกส์ของกิจการที่ได้รับการส่งเสริม การส่งเสริมด้วยมาตรการ

การเงิน การส่งเสริมด้วยการฝึกอบรมพัฒนาและสร้างองค์ความรู้แก่นักธุรกิจในธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ และการส่งเสริมการรวมกลุ่มของธุรกิจ โลจิสติกส์ในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของไทย เช่น กฎหมายด้านการประกอบธุรกิจขนส่งและคลังสินค้า นั้น มีเนื้อหามุ่งไปทางการกำกับและตรวจสอบมากกว่าให้การส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจ ภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องจึงควรสนับสนุนให้มีการใช้บังคับกฎหมายฯ ดังกล่าวเพื่อยกระดับมาตรฐานและความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ไทยให้มีประสิทธิภาพทัดเทียมธุรกิจของต่างประเทศ

2. พัฒนาลึ่งอำนาจความสะดวกในการประกอบธุรกิจ โลจิสติกส์ โดย 1) ให้ความช่วยเหลือด้านเงินทุน โดยการเสนอสินเชื่อระยะยาว ดอกเบี้ยต่ำ และระยะเวลาปลอดดอกเบี้ยนานแก่ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ไทย (LSP) เนื่องจากธุรกิจ LSP มีความเสี่ยงมากผลตอบแทนน้อยและระยะเวลาดำเนินงานนาน ในขณะที่ผู้ประกอบการต่างชาติมีเงินลงทุนมากกว่าและสามารถกู้ยืมเงินสินเชื่อพิเศษได้จากสถาบันการเงินหรือกองทุนที่จัดตั้งขึ้นมาเป็นพิเศษเพื่อให้สินเชื่อประเภทนี้แก่ผู้ประกอบการขนส่งและ โลจิสติกส์ อาทิ ธนาคารพาณิชย์และ การขนส่ง และกองทุนพาณิชย์นาวีที่อนุญาตให้เจ้าของธุรกิจพาณิชย์นาวีและ โลจิสติกส์สามารถนำยานพาหนะมาใช้เป็นหลักทรัพย์ในการจำนองได้ ในขณะที่สถาบันการเงินทั่วไปจะไม่รับจำนองหลักทรัพย์ที่เป็นยานพาหนะ โดยเฉพาะยานพาหนะที่ใช้เดินทางระหว่างประเทศ เนื่องจากมีความเสี่ยงในการประกอบการสูง 2) จัดตั้งศูนย์ความรู้และให้คำปรึกษา (Logistics Business Academy) สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจ โลจิสติกส์และผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ โดยเฉพาะที่เป็น SMEsรวมทั้งพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ โลจิสติกส์ 3) พัฒนาศักยภาพและสร้างเครือข่าย LSP ไทย เชื่อมโยงตลาดสากล เช่น มาตรฐาน ISO และมาตรฐาน Green Logistics มาตรฐานบุคลากรและแรงงานในธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ ตลอดจนพัฒนาผู้ประกอบการ LSP ให้มีการรวมตัวกันเพื่อสามารถให้บริการได้อย่างครบวงจร เพื่อลดการแข่งขันกันเอง และเพิ่มศักยภาพการทำธุรกิจให้ครบวงจร และ 4) จัดทำฐานข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจทาง โลจิสติกส์ อาทิ ข้อมูลประเภทสินค้าและเส้นทางการขนส่ง ข้อมูลความต้องการขนส่งในเส้นทางต่างๆ ข้อมูลโครงสร้างต้นทุนการประกอบธุรกิจ ข้อมูลกฎระเบียบและวิธีการทำธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ลาว เวียดนาม กัมพูชา เมียนมาร์ และมาเลเซีย ซึ่งธุรกิจที่ไทยมีโอกาสขยายตลาดการค้าและการลงทุนในต่างประเทศได้

3. สนับสนุนให้ผู้ส่งสินค้าหันมาใช้บริการ โลจิสติกส์ของไทยมากขึ้น โดยการประชาสัมพันธ์เชิงรุกและส่งเสริมให้มีการส่งออกในราคา CIF (Cost Insurance and Freight) และนำเข้าในราคา FOB (Free on Board) เพื่อสร้าง โอกาสทางธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของไทย ตลอดจน

สนับสนุนการใช้ประโยชน์เส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์ภายใต้กรอบ AEC, GMS, ACMECS110 และ IMT-GT111

4. พิจารณาความเหมาะสมในการสร้างกฎระเบียบและยกมาตรฐานคุณภาพให้ทัดเทียมต่างประเทศ โดยเมื่อเปิดตลาดแล้วอาจต้องมีกฎระเบียบที่สร้างอุปสรรคทางการค้าทางเทคนิคเช่นเดียวกับประเทศพัฒนาแล้ว โดยกฎระเบียบที่อาจพิจารณาความเหมาะสมให้มี อาทิ กฎระเบียบของรัฐบาลท้องถิ่น (เช่น การกำหนดเงื่อนไขสัดส่วนการว่าจ้างคนงานในท้องถิ่น เงื่อนไขด้านทำเลที่ตั้งและขนาดพื้นที่) กฎระเบียบการถือครองที่ดินเพื่อการพาณิชย์ กฎระเบียบด้านรูปแบบการจัดตั้งธุรกิจ กฎระเบียบที่ให้กิจการขนาดใหญ่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรฐานอุปกรณ์ที่ใช้ในงานบริการ โลจิสติกส์ และมาตรฐานผู้ประกอบการ เป็นต้น เพื่อให้สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ในการส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน

5. ขับเคลื่อนการสร้างเทคโนโลยีและนวัตกรรม และการสร้างมูลค่าเพิ่มบริการโลจิสติกส์ โดยเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจการจัดการที่เป็นเลิศของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ การสร้างธุรกิจโลจิสติกส์ต้นแบบ (Prototype) เพื่อแสดงให้เห็นธุรกิจ LSP ต้นแบบที่มีศักยภาพในการแข่งขันและการใช้ประโยชน์จากการเปิดตลาดและการรวมกลุ่มภายใต้ AEC ตลอดจนให้การสนับสนุนด้านการต่อยอดธุรกิจที่ประสบความสำเร็จอยู่แล้ว นอกจากนี้ รัฐบาลควรให้การสนับสนุนการสร้างภาพลักษณ์ใหม่ของบริการโลจิสติกส์ไทยสู่สากล เช่น การให้ทุนสนับสนุนต่อยอดบริการเพื่อเป็นการเพิ่มมูลค่า

6. ส่งเสริมการจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เช่น การจัดงานแสดงสินค้า/บริการโลจิสติกส์ การจัดศูนย์บริการเคลื่อนที่ (Mobile Unit) เพื่อให้ข้อมูลที่ถูกต้อง รวมทั้งกระตุ้นให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพด้านการค้า

ภาคเอกชน

1. พัฒนาและปรับปรุงคุณภาพบริการให้มีศักยภาพ ด้วยการพัฒนาเทคโนโลยีให้ทันสมัยต่อเนื่อง พัฒนาฝีมือแรงงาน และขณะเดียวกันก็พยายามลดต้นทุนการผลิตลง

2. ควรผลักดันให้มีการลงทุนในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) ในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ธุรกิจรายใหญ่ของไทยที่เป็นผู้ผลิตสินค้าเข้าไปลงทุนในต่างประเทศและให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยติดตามเข้าไปให้บริการ

3. พัฒนาความสามารถด้านการใช้ภาษาอังกฤษและภาษาต่างประเทศ โดยเฉพาะในปัจจุบัน ที่ไทยและอาเซียนมีการรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนรวมทั้งการที่ไทยมีการทำการค้ามากขึ้นกับประเทศในแถบเอเชีย เช่น จีน และอินเดีย

แนวทางการบริหารและพัฒนากำเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การปรับตัวจากผลกระทบจากการเข้าสู่ AEC จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ที่มีความพยายามในการลดข้อจำกัดระหว่างประเทศทั้งด้านการค้า การท่องเที่ยว การลงทุน การเงิน และการขนส่ง ซึ่งแนวโน้มในอนาคตจะเกิดการลงทุนในภูมิภาคจำนวนมากและเกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศภายในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มขึ้น

1. การพัฒนาเพื่อรองรับการเปิดเสรีภาคบริการขนส่งทางน้ำ การเปิดเสรีภาคบริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางน้ำตามข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการ ชุดที่ 7 (AFST 7) มีผลให้ต่างชาติสามารถถือครองหุ้นในธุรกิจขนส่งทางน้ำได้ถึงร้อยละ 70 ถึงแม้ว่าการทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นกิจการของภาครัฐจะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากข้อผูกพันดังกล่าว แต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นผลกระทบทางอ้อมหากบริษัทต่างชาติที่มีศักยภาพ (Port of Singapore Authority , Dubai World, Hutchison) เข้ามาขยายกิจการและถือครองหุ้นส่วนใหญ่ในท่าเรือเอกชนไทย รวมทั้งการสร้างเครือข่ายเส้นทางขนส่งทางทะเลภายในประเทศไทย ซึ่งจะทำให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมีคู่แข่งที่มีศักยภาพระดับโลกและยากต่อการแข่งขัน

ดังนั้นการทำเรือแห่งประเทศไทยจะต้องเข้าไปมีบทบาทในการบริหารจัดการและดำเนินการท่าเรือภูมิภาคที่มีศักยภาพในการดำเนินการ เช่น ท่าเรือสงขลาและท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อช่วงชิงโอกาสทางธุรกิจและป้องกันการรุกรานของบริษัทข้ามชาติที่อาจเข้ามาดำเนินกิจการในท่าเรือภูมิภาคที่มีศักยภาพ พร้อมทั้งพัฒนาบริการใหม่ๆ เพื่อเชื่อมโยงท่าเรือดังกล่าว เช่น บริการขนส่งชายฝั่ง (Coastal Service) ในเส้นทางอ่าวไทยระหว่างท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และท่าเรือสงขลา

2. การพัฒนาเพื่อรองรับการเปิดเสรีภาคการท่องเที่ยว การเปิดเสรีด้านการท่องเที่ยวที่เปิดโอกาสให้นักลงทุนอาเซียนสามารถถือหุ้นในกิจการของสาขาดังกล่าวในแต่ละประเทศได้ร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2558 จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวภาคการท่องเที่ยวในภูมิภาคสำหรับประเทศไทยถือเป็นประเทศที่มีศักยภาพด้านบริการการท่องเที่ยวสูงจากการที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงาม มีบริการด้านการท่องเที่ยวที่มีมาตรฐาน และคุ้มค่ากับการใช้จ่าย โดยตัวเลขจากปี พ.ศ.2555 พบว่ามีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ถึง 22.3 ล้านคน เป็นนักท่องเที่ยวที่สำคัญคือเอเชียตะวันออกและกลุ่มประเทศอาเซียน แม้กระทั่งนักท่องเที่ยวจากยุโรปซึ่งกำลังประสบวิกฤตเศรษฐกิจก็ไม่ได้ลดจำนวนลง

จากศักยภาพของประเทศไทยและแนวโน้มด้านการท่องเที่ยวจากการเปิดเสรีภาคการท่องเที่ยว การทำเรือแห่งประเทศไทยโดยเฉพาะท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังควรต้องมีการพัฒนาท่าเรือสำหรับขนส่งผู้โดยสาร (Ferry Terminal) รองรับนักท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่โดยรอบโครงการเพื่อสร้างชุมชนและกิจกรรมด้านการท่องเที่ยว เช่น โรงแรม ห้างสรรพสินค้า และพื้นที่พักผ่อน ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยอาจดำเนินการเพียงเป็นผู้บริหารพื้นที่โครงการเพื่อลดความยุ่งยากในการดำเนินธุรกิจ

3. การพัฒนาเพื่อรองรับการค้าชายแดน จากหนึ่งในยุทธศาสตร์ AEC คือการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน ประกอบกับความคืบหน้าในความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement: CBTA) ตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) ส่งผลให้เกิดการเติบโตของการค้าบริเวณชายแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและเกิดการไหลเวียนของสินค้าในภูมิภาคมากยิ่งขึ้นและจากข้อได้เปรียบของประเทศไทยจากการตั้งอยู่ในพื้นที่ใจกลางกลุ่มประเทศ CLMV ทำให้พื้นที่โดยรวมของไทยและ CLMV นับเป็นศูนย์กลางขนาดใหญ่ของอาเซียนที่มีพรมแดนเชื่อมโยงถึงกันได้อย่างครอบคลุมตลอดแนวเหนือจรดใต้และตะวันออกจรดตะวันตก ประเทศไทยจึงสามารถพัฒนาบทบาททางเศรษฐกิจเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของภูมิภาคได้ อีกทั้งสินค้านำเข้าระหว่างไทย-CLMV เป็นสินค้าที่มีความผันผวนน้อยเมื่อเทียบกับการส่งออกไปยังตลาดส่งออกอื่นๆ เพราะส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำเป็นขั้นพื้นฐาน เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง และสินค้าอุปโภคบริโภคจำเป็น ซึ่งมีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลงของรายได้ต่ำ แม้แต่ในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจโลกที่การส่งออกของไทยไปยังตลาดสำคัญ ได้แก่ สหรัฐฯ และยุโรปหดตัว แต่การส่งออกไปประเทศในกลุ่ม CLMV ยังคงขยายตัวได้

จากความจำเป็นดังกล่าว การทำเรือแห่งประเทศไทยควรมีการพัฒนาบริการท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อรองรับสินค้านำเข้าบริเวณชายแดน และยังคงตอบสนองยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยท่าเรือบกจะสามารถเชื่อมโยงการขนส่งบริเวณชายแดนกับท่าเรือแหลมฉบัง/ท่าเรือกรุงเทพ หรืออาจเป็นท่าเรือบกในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ผลิตและผู้ส่งออก

ทั้งนี้ภายในท่าเรือบกอาจให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ทั้งการขนถ่ายสินค้าและโลจิสติกส์ สำหรับการนำเข้าส่งออกกระหว่างประเทศ รวมถึงการกระจายสินค้าในประเทศ โดยมีผู้ประกอบการทั้งผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ สถานีบรรจุตู้สินค้า (CFS) คลังสินค้า

พัฒนาระบบ บริการขนส่ง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ สถานวางตู้สินค้าเปล่า ตลอดจนธนาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ นอกจากนี้อาจให้บริการด้านการผ่านพิธีการศุลกากรอีกด้วย จึงเปรียบเสมือนเป็นการนำท่าเทียบเรือเข้าไปยังชายแดน/อาณาเขตอุตสาหกรรมการผลิต โดยถือว่าท่าเรือนี้เป็นท่าเรือต้นทาง (Port of Origin) และท่าเรือปลายทาง (Port of Destination) ของการขนส่งด้วย

แต่ทั้งนี้ รูปแบบการบริหารจัดการการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือมายังท่าเรือจะต้องมีการพิจารณาความเหมาะสมต่อไปทั้งหมวดการขนส่งที่เหมาะสม (ทางถนน ทางราง) และรูปแบบการบริหารจัดการการขนส่ง (ดำเนินการเองทั้งหมด ดำเนินการเองบางส่วน หรือจ้างเหมาช่วง)

4. การพัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตของท่าเรืออาเซียน เหตุผลหนึ่งในปัจจุบัน ผู้นำเข้าและส่งออกยังคงเชื่อมั่นในการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง คือ ประสิทธิภาพในการให้บริการที่สูงกว่าท่าเรือในภูมิภาค แต่ในอนาคตหากท่าเรือคู่แข่งในต่างประเทศ เช่น สีหนุวิลล์ในประเทศกัมพูชาและท่าเรือไซ่ง่อนในประเทศเวียดนามมีการพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานที่มีมาตรฐานมากขึ้น และอาศัยข้อได้เปรียบด้านระยะทางที่ห่างจากเส้นทางการเดินเรือโลกน้อยกว่าท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ ประกอบกับประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นและมีข้อจำกัดน้อยลง กลุ่มลูกค้าบางส่วนทั้งในภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย รวมทั้งผู้ผลิตในประเทศกัมพูชาและสปป.ลาว อาจหันไปใช้บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไปใช้ท่าเรือสีหนุวิลล์และท่าเรือไซ่ง่อนเป็นประตูการค้าแทนได้

การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงต้องมีมาตรการป้องกันด้วยการเข้าไปมีบทบาทในการดำเนินงานในท่าเรือภูมิภาคอาเซียน พร้อมทั้งเพิ่มการให้บริการขนส่งทางทะเลระยะสั้น (Short Sea Service) เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือในประเทศไทย กัมพูชา เวียดนาม ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย เป็นต้น

การปรับตัวจากผลกระทบของสถานะเศรษฐกิจโลก จากการที่ธุรกิจของการทำเรือแห่งประเทศไทยมุ่งดำเนินการในธุรกิจการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ (International Marine Transport) เป็นหลัก ประกอบกับการที่ระบบเศรษฐกิจไทยพึ่งพาการนำเข้า-ส่งออกไปยังประเทศคู่ค้าสำคัญเพียงไม่กี่ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ญี่ปุ่น และจีน เมื่อภาวะเศรษฐกิจโลกเกิดการชะลอตัวอย่างเช่นในปัจจุบันจึงส่งผลการขยายตัวของตัวเลขการนำเข้า-ส่งออกไปยังประเทศคู่ค้าที่ลดลง ซึ่งธุรกิจท่าเรือภายใต้การกำกับของการท่าเรือแห่งประเทศไทยย่อมได้รับผลกระทบโดยตรงจากวิกฤติการณ์ดังกล่าว

ดังนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยควรให้ความสำคัญกับธุรกิจขนส่งทางเรือภายในประเทศมากยิ่งขึ้นทั้งการขนส่งลำน้ำ (Inland Water Way) และการขนส่งชายฝั่ง (Coastal Service) เพื่อกระจายความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ และขยายความสามารถให้บริการในธุรกิจขนส่งทางน้ำที่มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังตอบสนองเป้าประสงค์ของภาครัฐในยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ

การปรับตัวจากผลกระทบของการเข้าสู่สังคมดิจิทัล แนวโน้มการก้าวเข้าสู่สังคมของเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information and Technology - IT) และการก้าวเข้าสู่สังคมดิจิทัล (Digital Society) ที่สามารถลดอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจทั้งในด้านความถูกต้องแม่นยำของข้อมูล การส่งถ่ายข้อมูลที่รวดเร็ว และการเข้าถึงข้อมูลไม่ถูกจำกัดด้วยเวลาและสถานที่ ส่งผลให้ภาคธุรกิจมีเครื่องมือในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น มีรูปแบบการดำเนินงานที่แตกต่างไปจากเดิม และใช้ระบบ IT เป็นจุดแข็งในการดำเนินธุรกิจ ยกตัวอย่างเช่น Port of Singapore Authority (PSA) ที่ใช้ระบบ IT เป็นแกนหลักในการดำเนินธุรกิจ (Core Business) จนสามารถขยายการให้บริการธุรกิจท่าเรือจำนวนรวม 17 ท่าเรือ ใน 11 ประเทศ ประกอบกับในปัจจุบันผู้ที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่าเรือมีการพัฒนาระบบ IT จนกลายเป็นมาตรฐานการดำเนินงานไม่ว่าจะเป็นกลุ่มลูกค้า (ผู้นำเข้าส่งออกสินค้าและผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์) กลุ่มคู่ค้า (สายเรือและผู้รับบริหารจัดการท่าเรือ) หน่วยงานภาครัฐ (กรมศุลกากร กรมส่งเสริมการค้าส่งออก และกรมวิชาการเกษตร และกรมประมง)

ดังนั้น หากการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีเป้าหมายที่จะเป็นผู้ให้บริการท่าเรือระดับโลก ที่ขยายการให้บริการไปยังต่างประเทศ สร้างจุดแข็งทางธุรกิจ พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องลงทุนเพื่อพัฒนาระบบ IT ให้มีประสิทธิภาพและมีความแข็งแกร่งและสามารถเป็นจุดแข็งขององค์กรได้ โดยต้องมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการดำเนินธุรกิจท่าเรือ ดังนี้

1. ระบบ IT สำหรับการบริหารจัดการภายใน เป็นระบบสำหรับบริหารจัดการกิจกรรมต่างๆ ภายในท่าเรือ เช่น การนำร่อง การบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกหน้าท่า การจราจรภายในพื้นที่ การเก็บกองตู้สินค้า และการเข้าออกของรถหัวลาก ซึ่งโดยทั่วไปจะแบ่งเป็นระบบ เช่น Vessel calls management, Container handling management, Gate management, Security and control และ Tracking เป็นต้น

2. ระบบ IT สำหรับเชื่อมโยงข้อมูลกับคู่ค้า เป็นระบบสำหรับเชื่อมโยงข้อมูลกับกลุ่มคู่ค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เช่น สายเรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า บริษัทรถหัวลาก และตัวแทนสายเรือ เป็นต้น

3. ระบบ IT สำหรับเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐ เป็นการเชื่อมโยงสารสนเทศแบบจากภาครัฐสู่ภาครัฐด้วยกัน (Government to Government - G2G) เพื่ออำนวยความสะดวกในการขอใบอนุญาตการรับรองสิทธิและการสำแดงสินค้า

4. ระบบ IT สำหรับอำนวยความสะดวกแก่ลูกค้า เป็นระบบสำหรับอำนวยความสะดวกแก่ลูกค้าที่ใช้บริการท่าเรือโดยอาจไม่ต้องเดินทางมาติดต่อธุรกรรม ณ ที่ทำการด้วยตนเอง ซึ่งโครงสร้างของระบบนี้จะช่วยให้ผู้ใช้บริการติดต่อธุรกรรมต่างๆ กับท่าเรือได้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เช่น การติดต่อประสานงานกับทางการท่าเรือแห่งประเทศไทย การยื่นคำร้องขอใช้บริการ การติดตามสถานะเอกสาร/สินค้า หรือการชำระเงิน เป็นต้น

5. ระบบฐานข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์ธุรกิจ เป็นระบบสำหรับการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อใช้ในการบริหารและการตัดสินใจในระดับต่างๆ โดยเมื่อการทำเรือแห่งประเทศไทยจะเข้าสู่ตลาดที่มีการแข่งขันสูง การตัดสินใจต่างๆ จะต้องอยู่บนพื้นฐานของข้อมูล เช่น

5.1 ข้อมูลลูกค้า

- 5.1.1 กลุ่มลูกค้าแยกตามประเภทการค้าเนินธุรกิจ
- 5.1.2 กลุ่มลูกค้าแยกตามประเภทการบริการของท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 5.1.3 กลุ่มลูกค้าแยกตามท่าเรือในกำกับของท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 5.1.4 รายได้ที่เกิดขึ้นสำหรับลูกค้าแต่ละราย/แต่ละกลุ่ม
- 5.1.5 สัดส่วนการค้าสำหรับลูกค้าโดยตรงและลูกค้าที่ใช้บริการผ่านตัวแทน

ขนส่ง

5.2 ข้อมูลสินค้า

- 5.2.1 ข้อมูลปริมาณและมูลค่าสินค้านำเข้าแยกตามประเทศต้นทางของสินค้า
- 5.2.2 ข้อมูลปริมาณและมูลค่าสินค้าส่งออกแยกตามประเทศปลายทางของสินค้า
- 5.2.3 ข้อมูลประเภทและปริมาณสินค้าแยกตามกลุ่มลูกค้า
- 5.2.4 ปริมาณสินค้าแยกตามสายเรือที่ให้บริการ
- 5.2.5 ปริมาณ/ประเภทของสินค้า/สายเรือที่เข้าสู่ท่าเรือแยกตาม Port Operator

การปรับตัวจากการเข้าสู่สังคมแห่งการรักษาสิ่งแวดล้อม (Green Society) จากสถานการณ์วิกฤติการณ์พลังงาน (Energy Crisis) ภาวะโลกร้อน (Global Warming) และกลไกการค้าตามพิธีสารเกียวโต (Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change) เป็นปัจจัยที่กระตุ้นให้ทุกอุตสาหกรรมหันมาใส่ใจในสิ่งแวดล้อมมากขึ้นและ

ทำให้เกิดกระแสรักษาสิ่งแวดล้อม (Green) ทั้งในระดับโลก ระดับภูมิภาค และระดับระดับอุตสาหกรรม ซึ่งธุรกิจท่าเรือเป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากแนวโน้มดังกล่าว

การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินธุรกิจในตลาดที่รักษาสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น เช่น โครงการระบบโลจิสติกส์เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) และโครงการท่าเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Port) ทั้งในมิติของการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานสำหรับกิจกรรมทางธุรกิจในปัจจุบัน และนำแนวทางด้านการรักษาสิ่งแวดล้อมเป็นหนึ่งในปัจจัยสำหรับพิจารณากระบวนการในกิจกรรมธุรกิจใหม่ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

จากการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับการทำเรือแห่งประเทศไทยจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมถึงผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจโลก นำมาสู่แนวทางการปรับตัวของการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1. การปรับตัวจากผลกระทบจากการเข้าสู่ AEC จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ที่มีความพยายามในการลดข้อจำกัดระหว่างประเทศทั้งด้านการค้า การท่องเที่ยว การลงทุน การเงิน และการขนส่ง ซึ่งแนวโน้มในอนาคตจะเกิดการลงทุนในภูมิภาคจำนวนมากและเกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศภายในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มขึ้น การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงควรเร่งพัฒนาในด้านต่างๆ ดังนี้

1.1 การพัฒนาเพื่อรองรับการเปิดเสรีภาคบริการขนส่งทางน้ำ การเปิดเสรีภาคบริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางน้ำตามข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการ ชุดที่ 7 (AFST 7) มีผลให้ต่างชาติสามารถถือครองหุ้นในธุรกิจขนส่งทางน้ำได้ถึงร้อยละ 70 ถึงแม้ว่าการทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นกิจการของภาครัฐจะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากข้อผูกพันดังกล่าว แต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นผลกระทบทางอ้อมหากบริษัทต่างชาติที่มีศักยภาพ (Port of Singapore Authority , Dubai World, Hutchison) เข้ามาขยายกิจการและถือครองหุ้นส่วนใหญ่ในท่าเรือเอกชนไทย รวมทั้งการสร้างเครือข่ายเส้นทางขนส่งทางทะเลภายในประเทศไทย ซึ่งจะทำให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมีคู่แข่งที่มีศักยภาพระดับโลกและยากต่อการแข่งขัน

ดังนั้นการทำเรือแห่งประเทศไทยจะต้องเข้าไปมีบทบาทในการบริหารจัดการและดำเนินการท่าเรือภูมิภาคที่มีศักยภาพในการดำเนินการ เช่น ท่าเรือสงขลาและท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อช่วงชิงโอกาสทางธุรกิจและป้องกันการรุกรานของบริษัทข้ามชาติที่อาจเข้ามาดำเนินการในท่าเรือภูมิภาคที่มีศักยภาพ พร้อมทั้งพัฒนาบริการใหม่ๆ เพื่อเชื่อมโยงท่าเรือดังกล่าว เช่น บริการขนส่งชายฝั่ง (Coastal Service) ในเส้นทางอ่าวไทยระหว่างท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และท่าเรือสงขลา

1.2 การพัฒนาเพื่อรองรับการเปิดเสรีภาคการท่องเที่ยว การเปิดเสรีด้านการท่องเที่ยวที่เปิดโอกาสให้นักลงทุนอาเซียนสามารถถือหุ้นในกิจการของสาขาดังกล่าวในแต่ละประเทศได้ร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2558 จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวภาคการท่องเที่ยวในภูมิภาค สำหรับประเทศไทยถือเป็นประเทศที่มีศักยภาพด้านบริการการท่องเที่ยวสูงจากการที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงาม มีบริการด้านการท่องเที่ยวที่มีมาตรฐาน และคุ้มค่ากับการใช้จ่าย โดยตัวเลขจากปี พ.ศ.2555 พบว่ามีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ถึง 22.3 ล้านคน เป็นนักท่องเที่ยวที่สำคัญคือเอเชียตะวันออกและกลุ่มประเทศอาเซียน แม้กระทั่งนักท่องเที่ยวจากยุโรปซึ่งกำลังประสบวิกฤตเศรษฐกิจก็ไม่ได้ลดจำนวนลง

จากศักยภาพของประเทศไทยและแนวโน้มด้านการท่องเที่ยวจากการเปิดเสรีภาคการท่องเที่ยว การทำเรือแห่งประเทศไทยโดยเฉพาะท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังควรต้องมีการพัฒนาท่าเรือสำหรับขนส่งผู้โดยสาร (Ferry Terminal) รองรับนักท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่โดยรอบโครงการเพื่อสร้างชุมชนและกิจกรรมด้านการท่องเที่ยว เช่น โรงแรม ห้างสรรพสินค้าและพื้นที่พักผ่อน ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยอาจดำเนินการเพียงเป็นผู้บริหารพื้นที่โครงการเพื่อลดความยุ่งยากในการดำเนินธุรกิจ

1.3 การพัฒนาเพื่อรองรับการค้าชายแดน จากหนึ่งในยุทธศาสตร์ AEC คือการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน ประกอบกับความคืบหน้าในความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement: CBTA) ตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region : GMS) ส่งผลให้เกิดการเติบโตของการค้าบริเวณชายแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและเกิดการไหลเวียนของสินค้าในภูมิภาคมากยิ่งขึ้นและจากข้อได้เปรียบของประเทศไทยจากการตั้งอยู่ในพื้นที่ใจกลางกลุ่มประเทศ CLMV ทำให้พื้นที่โดยรวมของไทยและ CLMV นับเป็นพื้นแผ่นดินใหญ่ของอาเซียนที่มีพรมแดนเชื่อมโยงถึงกันได้อย่างครอบคลุมตลอดแนวเหนือจรดใต้และตะวันออกจรดตะวันตก ประเทศไทยจึงสามารถพัฒนาบทบาททางเศรษฐกิจเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของภูมิภาคได้ อีกทั้งสินค้าระหว่างไทย-CLMV เป็นสินค้าที่มีความผันผวนน้อยเมื่อเทียบกับการส่งออกไปยังตลาดส่งออกอื่นๆ เพราะส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำเป็นขั้นพื้นฐาน เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง และสินค้าอุปโภคบริโภคจำเป็น ซึ่งมีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลงของรายได้ต่ำ แม้แต่ในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจโลกที่การส่งออกของไทยไปยังตลาดสำคัญ ได้แก่ สหรัฐฯ และยุโรปหดตัว แต่การส่งออกไปประเทศในกลุ่ม CLMV ยังคงขยายตัวได้

จากความจำเป็นดังกล่าว การท่าเรือแห่งประเทศไทยควรมีการพัฒนาบริการท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อรองรับสินค้าบริเวณชายแดน และยังคงสนองยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยท่าเรือบกจะสามารถเชื่อมโยงการขนส่งบริเวณชายแดนกับท่าเรือแหลมฉบัง/ท่าเรือกรุงเทพ หรืออาจเป็นท่าเรือบกในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ผลิตและผู้ส่งออก

ทั้งนี้ภายในท่าเรือบกอาจให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ทั้งการขนถ่ายสินค้าและโลจิสติกส์ สำหรับการนำเข้าส่งออกระหว่างประเทศ รวมถึงการกระจายสินค้าในประเทศ โดยมีผู้ประกอบการทั้งผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ สถานีบรรจุตู้สินค้า (CFS) คลังสินค้าทัณฑ์บน บริการขนส่ง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ลานวางตู้สินค้าเปล่า ตลอดจนธนาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ นอกจากนี้อาจให้บริการด้านการผ่านพิธีการศุลกากรอีกด้วย จึงเปรียบเสมือนเป็นการนำท่าเทียบเรือเข้าไปยังชายแดน/อาณาเขตอุตสาหกรรมการผลิต โดยถือว่าท่าเรือบกนี้เป็นท่าเรือต้นทาง (Port of Origin) และท่าเรือปลายทาง (Port of Destination) ของการขนส่งด้วย

แต่ทั้งนี้ รูปแบบการบริหารจัดการการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือบกมายังท่าเรือจะต้องมีการพิจารณาความเหมาะสมต่อไปทั้งหมดการขนส่งที่เหมาะสม (ทางถนน ทางราง) และรูปแบบการบริหารจัดการการขนส่ง (ดำเนินการเองทั้งหมด ดำเนินการเองบางส่วน หรือจ้างเหมาช่วง)

1.4 การพัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตของท่าเรืออาเซียน เหตุผลหนึ่งในปัจจุบัน ผู้นำเข้าและส่งออกยังคงเชื่อมั่นในการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง คือ ประสิทธิภาพในการให้บริการที่สูงกว่าท่าเรือในภูมิภาค แต่ในอนาคตหากท่าเรือคู่แข่งในต่างประเทศ เช่น สีหนุวิลล์ในประเทศกัมพูชาและท่าเรือไซ่ง่อนในประเทศเวียดนามมีการพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานที่มีมาตรฐานมากขึ้น และอาศัยข้อได้เปรียบด้านระยะทางที่ห่างจากเส้นทางการเดินเรือโลกน้อยกว่าท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ ประกอบกับประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นและมีข้อจำกัดน้อยลง กลุ่มลูกค้าบางส่วนทั้งในภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย รวมทั้งผู้ผลิตในประเทศกัมพูชา และ สปป.ลาว อาจหันไปใช้การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไปใช้ท่าเรือสีหนุวิลล์และท่าเรือไซ่ง่อน เป็นประตูการค้าแทนได้

การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงต้องมีมาตรการป้องกันด้วยการเข้าไปมีบทบาทในการดำเนินงานในท่าเรือภูมิภาคอาเซียน พร้อมทั้งเพิ่มการให้บริการขนส่งทางทะเลระยะสั้น (Short Sea Service) เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือในประเทศไทย กัมพูชา เวียดนาม ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย เป็นต้น

2. การปรับตัวจากผลกระทบของสถานะเศรษฐกิจโลก จากภารกิจของการทำเรือแห่งประเทศไทยมุ่งดำเนินการในธุรกิจการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ (International Marine Transport) เป็นหลัก ประกอบกับการที่ระบบเศรษฐกิจไทยพึ่งพาการนำเข้า-ส่งออกไปยังประเทศคู่ค้าสำคัญเพียงไม่กี่ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ญี่ปุ่น และจีน เมื่อภาวะเศรษฐกิจโลกเกิดการชะลอตัวอย่างเช่นในปัจจุบันจึงส่งผลการขยายตัวของตัวเลขการนำเข้า-ส่งออกไปยังประเทศคู่ค้าที่ลดลง ซึ่งธุรกิจท่าเรือภายใต้การกำกับของการทำเรือแห่งประเทศไทยย่อมได้รับผลกระทบโดยตรงจากวิกฤติการณ์ดังกล่าว

ดังนั้น การทำเรือแห่งประเทศไทยควรให้ความสำคัญกับธุรกิจขนส่งทางเรือภายในประเทศมากยิ่งขึ้นทั้งการขนส่งลำน้ำ (Inland Water Way) และการขนส่งชายฝั่ง (Coastal Service) เพื่อกระจายความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ และขยายความสามารถการให้บริการในธุรกิจขนส่งทางน้ำที่มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังตอบสนองเป้าประสงค์ของภาครัฐในยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ

3. การปรับตัวจากผลกระทบวิกฤติการณ์ด้านพลังงาน (Energy Crisis) จากวิกฤติการณ์ด้านพลังงานของโลกรวมทั้งแนวโน้มต้นทุนพลังงานที่นับวันจะมีแนวโน้มที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบโดยตรงต่อธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนซึ่งอาศัยพลังงานเป็นต้นทุนหลักในการดำเนินการ อีกทั้งประเทศไทยยังขาดสมดุลของภาคขนส่งจากสัดส่วนการขนส่งทางถนนถึงร้อยละ 85 ที่ทำให้อัตราการใช้พลังงานในภาคขนส่งสูงถึง 1 ใน 3 ของการใช้พลังงานทั้งหมดของประเทศ จึงนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จากการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่งทางน้ำที่มีต้นทุนต่ำกว่า

จากแนวโน้มดังกล่าวประกอบกับนโยบายภาครัฐที่มีความต้องการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงควรมีการพัฒนาบริการเพิ่มเติมสำหรับบริการขนส่งทางน้ำภายในประเทศทั้งการขนส่งลำน้ำ (Inland Water Way) ในเส้นทางลำน้ำที่มีความสำคัญ เชื่อมโยงท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งการขนส่งชายฝั่ง (Coastal Service) ในพื้นที่บริเวณอ่าวไทยระหว่างท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และท่าเรือสงขลา เป็นต้น

4. การปรับตัวจากผลกระทบของการเข้าสู่สังคมดิจิทัล แนวโน้มการก้าวเข้าสู่

สังคมของเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information and Technology - IT) และการก้าวเข้าสู่สังคมดิจิทัล (Digital Society) ที่สามารถลดอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจทั้งในด้านความถูกต้องแม่นยำของข้อมูล การส่งถ่ายข้อมูลที่รวดเร็ว และการเข้าถึงข้อมูลไม่ถูกจำกัดด้วยเวลาและสถานที่ ส่งผลให้ภาคธุรกิจมีเครื่องมือในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น มีรูปแบบการดำเนินงานที่แตกต่างไปจากเดิม และใช้ระบบ IT เป็นจุดแข็งในการดำเนินธุรกิจ ยกตัวอย่างเช่น Port of Singapore Authority (PSA) ที่ใช้ระบบ IT เป็นแกนหลักในการดำเนินธุรกิจ (Core Business) จนสามารถขยายการให้บริการธุรกิจท่าเรือจำนวนรวม 17 ท่าเรือ ใน 11 ประเทศ ประกอบกับในปัจจุบันผู้ที่เกี่ยวข้องในธุรกิจท่าเรือมีการพัฒนาระบบ IT จนกลายเป็นมาตรฐานการดำเนินงานไม่ว่าจะเป็นกลุ่มลูกค้า (ผู้นำเข้าส่งออกสินค้าและผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์) กลุ่มลูกค้า (สายเรือและผู้รับบริหารจัดการท่าเรือ) หน่วยงานภาครัฐ (กรมศุลกากร กรมส่งเสริมการส่งออก และกรมวิชาการเกษตร และกรมประมง)

ทั้งนี้ หากการทำเรือแห่งประเทศไทยมีเป้าหมายที่จะเป็นผู้ให้บริการท่าเรือระดับโลกที่ขยายการให้บริการไปยังต่างประเทศ สร้างจุดแข็งทางธุรกิจ พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ การทำเรือแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องลงทุนเพื่อพัฒนาระบบ IT ให้มีประสิทธิภาพและมีความแข็งแกร่งและสามารถเป็นจุดแข็งขององค์กรได้ โดยต้องมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการดำเนินธุรกิจท่าเรือ ดังนี้

1. ระบบ IT สำหรับการบริหารจัดการภายใน เป็นระบบสำหรับบริหารจัดการกิจกรรมต่างๆ ภายในท่าเรือ เช่น การนำร่อง การบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกหน้าท่า การจราจรภายในพื้นที่ การเก็บกองตู้สินค้า และการเข้าออกของรถหัวลาก ซึ่งโดยทั่วไปจะแบ่งเป็นระบบ เช่น Vessel calls management, Container handling management, Gate management, Security and control และ Tracking เป็นต้น

2. ระบบ IT สำหรับเชื่อมโยงข้อมูลกับลูกค้า เป็นระบบสำหรับเชื่อมโยงข้อมูลกับกลุ่มลูกค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เช่น สายเรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า บริษัทรถหัวลาก และตัวแทนสายเรือ เป็นต้น

3. ระบบ IT สำหรับเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐ เป็นการเชื่อมโยงสารสนเทศแบบจากภาครัฐสู่ภาครัฐด้วยกัน (Government to Government - G2G) เพื่ออำนวยความสะดวกในการขอใบอนุญาตการรับรองสิทธิและการสำแดงสินค้า

4. ระบบ IT สำหรับอำนวยความสะดวกแก่ลูกค้า เป็นระบบสำหรับอำนวยความสะดวกแก่ลูกค้าที่ใช้บริการท่าเรือ โดยอาจไม่ต้องเดินทางมาติดต่อธุรกรรม ณ ที่ทำการด้วยตนเอง

ซึ่งโครงสร้างของระบบนี้จะช่วยให้ผู้ใช้บริการติดต่อธุรกรรมต่างๆ กับท่าเรือได้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เช่น การติดต่อประสานงานกับทางการท่าเรือแห่งประเทศไทย การยื่นคำร้องขอใช้บริการ การติดตามสถานะเอกสาร/สินค้า หรือการชำระเงิน เป็นต้น

5. ระบบฐานข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์ธุรกิจ เป็นระบบสำหรับการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อใช้ในการบริหารและการตัดสินใจในระดับต่างๆ โดยเมื่อการทำเรือแห่งประเทศไทยจะเข้าสู่ตลาดที่มีการแข่งขันสูง การตัดสินใจต่างๆ จะต้องอยู่บนพื้นฐานของข้อมูล เช่น

5.1 ข้อมูลลูกค้า

- 5.1.1 กลุ่มลูกค้าแยกตามประเภทการดำเนินธุรกิจ
- 5.1.2 กลุ่มลูกค้าแยกตามประเภทการบริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 5.1.3 กลุ่มลูกค้าแยกตามท่าเรือในกำกับของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 5.1.4 รายได้ที่เกิดขึ้นสำหรับลูกค้าแต่ละราย/แต่ละกลุ่ม
- 5.1.5 สัดส่วนการค้าสำหรับลูกค้าโดยตรงและลูกค้าที่ใช้บริการผ่าน

ตัวแทนขนส่ง

5.2 ข้อมูลสินค้า

- 5.2.1 ข้อมูลปริมาณและมูลค่าสินค้านำเข้าแยกตามประเทศต้นทางของสินค้า
- 5.2.2 ข้อมูลปริมาณและมูลค่าสินค้าส่งออกแยกตามประเทศปลายทางของสินค้า
- 5.2.3 ข้อมูลประเภทและปริมาณสินค้าแยกตามกลุ่มลูกค้า
- 5.2.4 ปริมาณสินค้าแยกตามสายเรือที่ให้บริการ
- 5.2.5 ปริมาณ/ประเภทของสินค้า/สายเรือที่เข้าสู่ท่าเรือแยกตาม Port Operator

5. การปรับตัวจากการเข้าสู่สังคมแห่งการรักษาสิ่งแวดล้อม (Green Society)

จากสถานการณ์วิกฤติการณ์พลังงาน (Energy Crisis) ภาวะโลกร้อน (Global Warming) และกลไกการดำเนินงานตามพิธีสารเกียวโต (Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change) เป็นปัจจัยที่กระตุ้นให้ทุกอุตสาหกรรมหันมาใส่ใจในสิ่งแวดล้อมมากขึ้นและทำให้เกิดกระแสรักษาสิ่งแวดล้อม (Green) ทั้งในระดับโลก ระดับภูมิภาค และระดับระดับอุตสาหกรรม ซึ่งธุรกิจท่าเรือเป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากแนวโน้มดังกล่าว

การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินธุรกิจในทิศทางที่รักษาสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น เช่น โครงการระบบโลจิสติกส์เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) และโครงการท่าเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Port) ทั้งในมิติของการปรับปรุงกระบวนการ

ดำเนินงานสำหรับกิจกรรมทางธุรกิจในปัจจุบัน และนำแนวทางด้านการรักษาลิ่งแวดล้อมเป็นหนึ่งในปัจจัยสำหรับพิจารณากระบวนการในกิจกรรมธุรกิจใหม่ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

6. การปรับตัวตามความเหมาะสมต่อสิ่งแวดล้อมในการแข่งขัน ปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทยมีต้นทุนค่าดำเนินงานสูงแต่กลับมีการให้บริการในลักษณะเดิมมาเป็นระยะเวลาเวลานาน โดยตัวเลขรายได้ที่เพิ่มขึ้นเกิดเป็นรายได้จากการขยายฐานลูกค้าเก่า แต่กลับไม่พบการให้บริการในกิจกรรม/ธุรกิจใหม่ๆ เพื่อสร้างรายได้เพิ่มเติมจากลูกค้ากลุ่มใหม่ ซึ่งเมื่อมีการเปิดเสรีการให้บริการขนส่งทางน้ำจะส่งผลให้เกิดปัจจัยเสี่ยงจากการแข่งขันที่สูง เกิดการแย่งชิงลูกค้าและการทำเรือแห่งประเทศไทยมีโอกาสที่จะสูญเสียลูกค้ากลุ่มเดิมให้กับคู่แข่งจากต่างประเทศ ซึ่งการขยับเข้าสู่การแข่งขันในตลาดเสรีที่ความรวดเร็วและความยืดหยุ่น (Agile and Flexibility) กลายเป็นหัวใจสำคัญในการดำเนินธุรกิจ แต่ด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทยยังคงอยู่ภายใต้ พรบ. การทำเรือฯ ที่มีข้อกำหนดต่างๆ ที่อาจทำให้องค์กรในลักษณะรัฐวิสาหกิจมีขั้นตอนและกระบวนการที่มีความล่าช้า อีกทั้งมีข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจค่อนข้างมากทั้งในด้านการปรับเปลี่ยนทิศทางของธุรกิจและการขยายธุรกิจ ดังนั้น การทำเรือแห่งประเทศไทยควรมีการทบทวนบทบาทในอนาคตเพื่อปรับโครงสร้างองค์กรให้มีความสอดคล้องต่อการดำเนินธุรกิจในอนาคต ซึ่งรูปแบบที่มีความเหมาะสมและมีแบบอย่างจากรัฐวิสาหกิจอื่นๆ คือ การจัดตั้งบริษัทลูกภายใต้การกำกับของการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อบริหารกิจการที่เกี่ยวข้องในธุรกิจทำเรือทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยในการปรับเปลี่ยนองค์กรสามารถพิจารณาแบบอย่างจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ที่ในปัจจุบันมีบริษัทในเครือถึง 5 บริษัท

ทั้งนี้ ในการปรับโครงสร้างองค์กรหรือการจัดตั้งบริษัทลูกของการทำเรือแห่งประเทศไทย อาจต้องพิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการดำเนินธุรกิจทำเรือในต่างประเทศ ซึ่งอาจเริ่มจากทำเรือในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น การเข้าไปดำเนินธุรกิจทำเรือในประเทศเมียนมาร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในท่าเรือติละวา น่าจะเป็นโอกาสและช่องทางที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาธุรกิจ เนื่องจากเป็นลักษณะท่าเรือใหม่ที่มีการเปิดให้มีผู้ประกอบการเข้าไปดำเนินการ มีลักษณะการดำเนินงานที่มีความคล้ายคลึงกับท่าเรือในประเทศไทย มีปริมาณสินค้ายังไม่มาก และมีระดับของเทคโนโลยีที่ไม่แตกต่างกันมากนัก ซึ่งสามารถนำองค์ความรู้ในการทำงานของเจ้าหน้าที่การทำเรือแห่งประเทศไทยในปัจจุบันไปใช้ให้เกิดข้อได้เปรียบในการแข่งขันได้อย่างมีนัยสำคัญ

ข้อเสนอแนะ

แนวทางการบริหารและพัฒนากำไรแห่งประทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะนำเสนอแผนงานของกำไรแห่งประทศไทยทั้งระยะสั้นในปิงบประมาณ 2556-2557 และแผนงานระยะยาวในปิงบประมาณ 2558-2560 เพื่อเป้าหมายในการเตรียมความพร้อมกำไรแห่งประทศไทยในการเข้าสู่ AEC โดยจากการศึกษารอบความร่วมมือด้านต่างๆ ประกอบกับนโยบายของกระทรวงคมนาคม และแผนการพัฒนามของกำไรแห่งประทศไทยซึ่งได้นำมาประมวลและวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางในการเตรียมความพร้อมแล้ว เห็นว่ากำไรแห่งประทศไทย ควรกำหนดแนวทางเพื่อเตรียมความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในด้านต่างๆ 7 ด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการให้บริการ ด้านบุคลากรและทรัพยากรบุคคล ด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการตลาด ด้านโครงสร้างองค์กร และด้านกฎหมาย/กฎระเบียบ โดยการเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ จะถูกกำหนดไว้ในกลยุทธ์เพื่อการพัฒนา 3 กลยุทธ์หลัก ที่มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. กลยุทธ์หลักด้านที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ การเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งของประทศไทยและภูมิภาคอาเซียนมีแนวโน้มที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและไทยยังเป็นเป้าหมายสำคัญในการลงทุนของต่างชาติทั้งจากยุโรป สหรัฐอเมริกา และเอเชีย จากการพัฒนารอบความร่วมมือต่างๆ ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ด้านการขนส่งทางน้ำที่มีต้นทุนต่ำที่สุด ดังนั้นกำไรแห่งประทศไทยมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มขีดความสามารถเพื่อรองรับความต้องการดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมต่อไป

1.1 วัตถุประสงค์

1.1.1 เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านกำไรให้มีความเหมาะสมกับการเติบโตของเศรษฐกิจของประทศ รองรับกาเกิดขึ้นของ AEC และกรอบความร่วมมือต่างๆ

1.1.2 เพื่อเพิ่มบริการ/ธุรกิจใหม่ที่สามารถเพิ่มมูลค่าการบริการ การต่อ ยอดบริการ และการตอบสนองความต้องการของลูกค้า

1.2 แนวทางการดำเนินงาน

1.2.1 **การพัฒนากำไรเดิม** เป็นแนวทางในการพัฒนาสินค้าและบริการที่มีอยู่เดิมให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างเพียงพอ สร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้ากลุ่มเดิมและขยายฐานลูกค้ากลุ่มเดิมให้เพิ่มมากขึ้น โดยการกำไรแห่งประทศไทยจะต้องพัฒนา ปรับปรุงเพิ่มความสามารถ และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกำไรที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งกำไรเดินทะเล กำไรชายฝั่ง และกำไรลำน้ำ โดยมีโครงการพัฒนา ดังนี้

1.2.1.1 โครงการพัฒนากำไรแหลมฉบัง ระยะที่ 3

- 1.2.1.2 โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง
- 1.2.1.3 โครงการเสริมสร้างขีดความสามารถท่าเรือไทยที่เป็น โครงการข่วยท่าเรืออาเซียนที่กำหนด (ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง)
- 1.2.1.4 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพท่าเรือระนองเพื่อรองรับท่าเรือน้ำลึกทวาย
- 1.2.1.5 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพท่าเรือภูมิภาคในความรับผิดชอบเพื่อรองรับการเปิดเสรีการค้าและ AEC
- 1.2.1.6 โครงการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ
- 1.2.1.7 โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาท่าเรือในกำกับของการท่าเรือแห่งประเทศไทยไปสู่การเป็นท่าเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Port)
- 1.2.1.8 โครงการปรับปรุงโครงสร้างอัตรากำลัง
- 1.2.2 การพัฒนาบริการใหม่ เป็นแนวทางในการพัฒนาบริการใหม่ (New Service) ที่สะท้อนจุดยืนของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าเดิมได้อย่างครบถ้วนมากขึ้น และยังเป็นการสร้างโอกาสสู่ลูกค้ากลุ่มใหม่ๆ ที่อาจหันมาใช้บริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยในการพัฒนาบริการใหม่จะทำให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีบริการที่มีความหลากหลายและครบวงจรมากยิ่งขึ้น ซึ่งอาจเป็นบริการต่อยอดจากบริการเดิมหรือบริการใหม่ทั้งหมด โดยมีโครงการพัฒนา ดังนี้
 - 1.2.2.1 โครงการพัฒนาการให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งและขนส่งสินค้าลำน้ำภายในประเทศ
 - 1.2.2.2 โครงการพัฒนาลังสินค้า/พื้นที่ให้บริการสินค้าในลักษณะอาคารทรงสูง (High Rise Terminal)
 - 1.2.2.3 โครงการพัฒนาการให้บริการเกี่ยวกับการซ่อมตู้คอนเทนเนอร์
 - 1.2.2.4 โครงการพัฒนาเส้นทางเดินเรือเชื่อมโยงท่าเรือในพื้นที่อ่าวไทย
 - 1.2.2.5 โครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือชายฝั่งสำหรับขนส่งผู้โดยสารทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ
 - 1.2.2.6 โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก/ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าชายแดน/สถานีบรรจุและแยกสินค้าคล่อง บริเวณชายแดนเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง

1.2.2.7 โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการให้บริการขนส่งชายฝั่งระหว่างประเทศ (International Coastal Service) ในพื้นที่ฝั่งอันดามัน (ระนอง-ทวาย-ย่างกุ้ง-ติละวา)

1.2.3 การพัฒนาความร่วมมือ เป็นแนวทางในการหาพันธมิตร (Alliance) เพื่อขยายโอกาส (Opportunity) ในการดำเนินธุรกิจ โดยกรอบในการพัฒนาความร่วมมือ อาจเป็นการพัฒนาความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ/เอกชน ทั้งในประเทศ/ต่างประเทศ หรือในธุรกิจเดียวกัน/ธุรกิจที่มีความเกี่ยวเนื่องกัน โดยพัฒนาความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ ทั้งในและต่างประเทศเพื่อผลักดันโครงการหรือบริการต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง โดยมีโครงการพัฒนา ดังนี้

1.2.3.1 โครงการพัฒนาความร่วมมือกับกลุ่มประเทศอาเซียน เพื่อการให้บริการขนส่งทางทะเลระยะสั้นระหว่างประเทศ (International Short Sea Service)

1.2.3.2 โครงการความร่วมมือกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยในการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมในประเทศเพื่อนบ้าน รองรับการค้าฐานการผลิตของอุตสาหกรรมไทย

1.2.3.3 โครงการพัฒนาความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนและถ่ายทอดองค์ความรู้กับท่าเรือที่มีความทันสมัยระดับโลก

2. กลยุทธ์หลักด้านที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ การบริการที่รวดเร็ว ถูกต้อง อำนวยความสะดวก และต้นทุนต่ำ เป็นแนวโน้มของรูปแบบการให้บริการที่ผู้ใช้บริการต้องการและมีคุณภาพสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ในส่วนต่างๆ ทั้งภายในการทำเรือแห่งประเทศไทยรวมทั้งระหว่างการทำเรือแห่งประเทศไทยกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนต่างๆ อีกส่วนหนึ่งของการเพิ่มความสามารถในการบริหารจัดการซึ่งถือเป็นประเด็นที่มีความละเอียดอ่อน แต่มีความสำคัญต่อการก้าวไปในอนาคตของการทำเรือแห่งประเทศไทย คือ การพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานและอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการทำเรือที่มีความคล่องตัวและขยายวงกว้างมากขึ้น

2.1 วัตถุประสงค์

2.1.1 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการงานทั้งภายในและภายนอก

2.1.2 เพื่อพัฒนาให้เป็นที่ยอมรับจากผู้ใช้บริการทั่วโลก

2.1.3 เพื่อเพิ่มความสามารถในการบริหารงานท่าเรือและเปิดโอกาสให้การทำเรือแห่งประเทศไทยไปดำเนินการในประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ได้

2.2 แนวทางการดำเนินการ

2.2.1 การพัฒนาด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั้งระบบ จากแนวโน้มการพัฒนาของโลกที่มีทิศทางเป็นสังคมดิจิทัลมากยิ่งขึ้น ทำให้การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศกลายเป็นจุดแข็งสำคัญของผู้นำบริการท่าเรือแนวหน้าของโลก ดังนั้นการท่าเรือฯ จะต้องดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีความครอบคลุมผู้ใช้งานในระดับต่างๆ ทั้งภายในองค์กรและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องภายนอก โดยมีโครงการพัฒนา ดังนี้

2.2.1.1 โครงการพัฒนาการให้บริการสู่การเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port)

2.2.1.2 โครงการให้บริการธุรกรรม/สารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

2.2.1.3 โครงการพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อการตัดสินใจเชิงนโยบาย

2.2.2 การปรับปรุงรูปแบบการบริหารงานองค์กร

2.2.2.1 โครงการศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรของการท่าเรือแห่งประเทศไทย รองรับ AEC

2.2.2.2 โครงการปรับปรุงโครงสร้างด้านการตลาดเพื่อความชัดเจนในการบริหารจัดการด้านการตลาดของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

2.2.2.3 โครงการศึกษาทบทวนประเด็นข้อกฎหมายและกฎระเบียบของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่ไม่เอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินกิจกรรมขององค์กร รองรับการเข้าสู่ AEC

3. กลยุทธ์หลักด้านที่ 3 การพัฒนาบุคลากรและทรัพยากรบุคคล การปรับเปลี่ยนและพัฒนาองค์กรเข้าสู่ AEC นั้นมีความจำเป็นอย่างมาก ในการก้าวเข้าสู่การเปลี่ยนแปลง คือ การพัฒนาด้านทรัพยากรบุคคล ซึ่งถือเป็นทรัพยากรที่มีความสำคัญที่สุดในการขับเคลื่อนองค์กรไปในทิศทางที่ต้องการ

3.1 วัตถุประสงค์ เพื่อเพิ่มความสามารถและเตรียมความพร้อมของบุคลากรสู่ AEC และรองรับการเปลี่ยนแปลงตามทิศทางการพัฒนาของการท่าเรือฯ

3.2 แนวทางการดำเนินการ

3.2.1 การเตรียมความพร้อมบุคลากรสู่ AEC การเข้าสู่ AEC ถือเป็นเรื่องใหม่สำหรับบุคลากร รวมทั้งทิศทางในการพัฒนาของการท่าเรือแห่งประเทศไทยส่งผลให้บุคลากรต้อง

พบกับการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบใหม่ๆ จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมบุคลากรให้สามารถรองรับแผนการดำเนินงานของการท่าเรือในอนาคต โดยมีโครงการพัฒนา ดังนี้

3.2.1.1 โครงการแลกเปลี่ยนบุคลากรระหว่างการทำเรือแห่งประเทศไทยกับท่าเรือในภูมิภาค

3.2.1.2 โครงการอบรมด้าน Global Logistics เพื่อความเข้าใจในการดำเนินธุรกิจ

3.2.1.3 โครงการอบรมผู้บริหารระดับกลาง-ระดับสูง เพื่อความเป็นหนึ่งเดียวทางความคิดในการพัฒนาการทำเรือฯ

3.2.1.4 โครงการศึกษาเพื่อกำหนดความสามารถหลัก (Core Competency) ของบุคลากรรองรับ AEC และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาองค์กร

3.2.2 การพัฒนาองค์กรแห่งการเรียนรู้ นอกจากบุคลากรที่ต้องพัฒนาการทำเรือแห่งประเทศไทยจะต้องมีการพัฒนาองค์ความรู้ภายในการทำเรือแห่งประเทศไทยเอง ประกอบด้วย ซึ่งองค์ความรู้ต่างๆ นี้สามารถแบ่งปันให้กับบุคลากรที่มีความสนใจ รวมทั้งเป็นข้อมูลที่สามารถใช้ในการตัดสินใจได้ โดยมีโครงการพัฒนา ดังนี้

3.2.2.1 โครงการพัฒนา Marine ASEAN Desk เพื่อเป็นแหล่งรวบรวมข้อมูลธุรกิจในการเดินเรือสำหรับท่าเรือในอาเซียน

3.2.2.2 โครงการสร้างกลุ่มวิจัยด้านการท่าเรือระหว่าง CLMV หรือกลุ่มอาเซียนทะเล

3.2.2.3 โครงการ Marine ASEAN Forum เพื่อเป็นเวทีในการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ระหว่างท่าเรือในภูมิภาค

4. ระยะเวลาและความเร่งด่วนของแผนงาน จากโครงการทั้งหมดที่ได้นำเสนอ จำนวน 31 โครงการ โดยแบ่งเป็นโครงการระยะสั้น 20 โครงการ และโครงการระยะยาว 11 โครงการ สามารถพิจารณาความเร่งด่วนของโครงการได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5-1 แผนการดำเนินงานโครงการในกลยุทธ์ “การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ”

กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา	โครงการพัฒนา	2556	2557	2558	2559	2560	
การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ	(1) การพัฒนาท่าเรือเดิม	1.1) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3						
		1.2) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง						
		1.3) โครงการเสริมสร้างขีดความสามารถท่าเรือไทยที่เป็นโครงข่ายท่าเรืออาเซียน						
		1.4) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพท่าเรือระนองรองรับท่าเรือทวาย						
		1.5) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพท่าเรือภูมิภาครองรับการเปิด AEC						
		1.6) โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ						
		1.7) โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการท่าเรือแห่งประเทศไทยสู่ Green Port						
		1.8) โครงการปรับปรุงโครงสร้างอัตรากำลัง						
	(2) การพัฒนาบริการใหม่	2.1) โครงการพัฒนาการให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งปลະจนส่งสินค้าภายในประเทศ						
		2.2) โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาลังสินค้าอาคารทรงสูง						
		2.3) โครงการพัฒนาการให้บริการเกี่ยวกับการซ่อมตู้คอนเทนเนอร์						
		2.4) โครงการพัฒนาเส้นทางเดินเรือเชื่อมโยงท่าเรือในประเทศ						
		2.5) โครงการศึกษาความเหมาะสมสำหรับท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร						
		2.6) โครงการศึกษาความเหมาะสม ICD ชายแดนเชื่อมโยงแหลมฉบัง						
		2.7) โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการให้บริการขนส่งชายฝั่งระหว่างประเทศ						
	(3) การพัฒนาความร่วมมือ	3.1) โครงการพัฒนาความร่วมมือเพื่อให้บริการขนส่งทางทะเลระยะสั้นระหว่างประเทศ						
		3.2) โครงการความร่วมมือกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย						
		3.3) โครงการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้กับท่าเรือที่มีความทันสมัยระดับโลก						

ตารางที่ 5-2 แผนการดำเนินงานโครงการในกลยุทธ์ “การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ”

กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา	โครงการพัฒนา	2556	2557	2558	2559	2560
การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ	(1) การพัฒนาด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	1.1) โครงการพัฒนาการให้บริการสู่การเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port)					
		1.2) โครงการให้บริการธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์					
		1.3) โครงการพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อการตัดสินใจเชิงนโยบาย					
	(2) การปรับปรุงรูปแบบการบริหารงานองค์กร	2.1) โครงการศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร					
		2.2) โครงการปรับปรุงโครงสร้างด้านการตลาด					
		2.3) โครงการศึกษาทบทวนประเด็นข้อกฎหมายรองรับการเข้าสู่ AEC					

ตารางที่ 5-3 แผนการดำเนินงานโครงการในกลยุทธ์ “การพัฒนानุคลากรและทรัพยากรบุคคล”

กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา	โครงการพัฒนา	2556	2557	2558	2559	2560
การพัฒนาบุคลากรและทรัพยากรบุคคล	(1) การเตรียมความพร้อมบุคลากรสู่ AEC	1.1) โครงการแลกเปลี่ยนบุคลากรระหว่างกับท่าเรือในภูมิภาค					
		1.2) โครงการอบรมด้าน Global Logistics เพื่อความเข้าใจในการดำเนินธุรกิจ					
		1.3) โครงการอบรมผู้บริหารเพื่อความเป็นหนึ่งเดียวทางความคิด					
		1.4) โครงการศึกษาเพื่อกำหนดความสามารถหลักของบุคลากร					
	(2) การพัฒนาองค์กรแห่งการเรียนรู้	2.1) โครงการพัฒนา Marine ASEAN Desk					
		2.2) โครงการสร้างกลุ่มวิจัยด้านการท่าเรือระหว่าง CLMV					
		2.3) โครงการ Marine ASEAN Forum					

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

ส่งเสริมการส่งออก, กรม. คู่มือ การค้าและการลงทุน ราชอาณาจักรกัมพูชา. กรุงเทพฯ: กรมส่งเสริมการส่งออก, 2554.

ส่งเสริมการส่งออก, กรม. คู่มือ การค้าและการลงทุนสหพันธรัฐมาเลเซีย. กรุงเทพฯ: กรมส่งเสริมการส่งออก, 2555.

ส่งเสริมการส่งออก, กรม. คู่มือ การค้าและการลงทุนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. กรุงเทพฯ : กรมส่งเสริมการส่งออก, 2555.

ส่งเสริมการส่งออก, กรม. คู่มือ การค้าและการลงทุนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์. กรุงเทพฯ: กรมส่งเสริมการส่งออก, 2555.

ส่งเสริมการส่งออก, กรม. คู่มือ การค้าและการลงทุนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม. กรุงเทพฯ: กรมส่งเสริมการส่งออก, 2555.

ส่งเสริมการส่งออก, กรม. คู่มือ การค้าและการลงทุนสาธารณรัฐสิงคโปร์. กรุงเทพฯ : กรมส่งเสริมการส่งออก, 2555.

ส่งเสริมการส่งออก, กรม. คู่มือ การค้าและการลงทุนสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์. กรุงเทพฯ: กรมส่งเสริมการส่งออก, 2555.

ส่งเสริมการส่งออก, กรม. คู่มือ การค้าและการลงทุนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย. กรุงเทพฯ: กรมส่งเสริมการส่งออก, 2555.

การทำเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2556.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “รายงานสรุปผลการประชุมประจำปี 2556”. ตุลาคม 2556.

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ส่งเสริมการส่งออก, กรม, กระทรวงพาณิชย์. “คู่มือ การค้าและการลงทุน ราชอาณาจักรกัมพูชา”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://112.121.130.150/aec/attachments/article/318/CambodiaTrade%20and%20Investment%20Handbook.pdf>, 2557.

- ส่งเสริมการส่งออก, กรม, กระทรวงพาณิชย์. “คู่มือ การค้าและการลงทุน สหพันธรัฐมาเลเซีย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://112.121.130.150/aec/attachments/article/318/Malaysia%20Trade%20and%20Investment%20Handbook.pdf>, 2557.
- ส่งเสริมการส่งออก, กรม, กระทรวงพาณิชย์. “คู่มือ การค้าและการลงทุน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://aec.ditp.go.th/attachments/article/318/Laos%20Trade%20and%20Investment%20Handbook.pdf>, 2557.
- ส่งเสริมการส่งออก, กรม, กระทรวงพาณิชย์. “คู่มือ การค้าและการลงทุน สาธารณรัฐฟิลิปปินส์”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://112.121.130.150/aec/attachments/article/318/Philippine%20Trade%20and%20Investment%20Handbook.pdf>, 2557.
- ส่งเสริมการส่งออก, กรม, กระทรวงพาณิชย์. “คู่มือ การค้าและการลงทุน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://aec.ditp.go.th/attachments/article/318/Vietnam%20Trade%20and%20Investment%20Handbook.pdf>, 2557.
- ส่งเสริมการส่งออก, กรม, กระทรวงพาณิชย์. “คู่มือ การค้าและการลงทุน สาธารณรัฐสิงคโปร์”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://112.121.130.150/aec/attachments/article/318/Singapore%20Trade%20and%20Investment%20Handbook.pdf>, 2557.
- ส่งเสริมการส่งออก, กรม, กระทรวงพาณิชย์. “คู่มือ การค้าและการลงทุน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://112.121.130.150/aec/attachments/article/318/Burma%20Trade%20and%20Investment%20Handbook.pdf>, 2557.
- ส่งเสริมการส่งออก, กรม, กระทรวงพาณิชย์. “คู่มือ การค้าและการลงทุน สาธารณรัฐอินโดนีเซีย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://112.121.130.150/aec/attachments/article/318/Indonesia%20Trade%20and%20Investment%20Handbook.pdf>, 2557.
- การทำเรือแห่งประเทศไทย.(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: www.port.co.th, 2557.
- “ข้อมูลการทำเรือแห่งประเทศไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:<http://www.port.co.th/sitenev/index.php>, 2557.
- “AEC ศูนย์ข้อมูลความรู้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.thai-aec.com/>, 2557.

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร

วัน เดือน ปี เกิด 13 พฤศจิกายน 2504

การศึกษา โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ 21
โรงเรียนนายเรือ รุ่นที่ 78 ปริญญาตรีวิทยาศาสตร์บัณฑิต
สาขาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ

ประวัติการทำงาน

2555-ปัจจุบัน : รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย สายวิศวกรรม
2554 : นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
2553-2554 : รองผู้อำนวยการทำเรือกรุงเทพ การทำเรือแห่งประเทศไทย
2551-2552 : นักบริหาร 15 ประจำผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
2550 : ผู้อำนวยการฝ่ายบริการทำและเครื่องมือทุ่นแรง ทำเรือกรุงเทพ

ตำแหน่งปัจจุบัน รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย สายวิศวกรรม

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง แนวทางการบริหารและพัฒนาการทำเรือแห่งประเทศไทย
เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผู้วิจัย เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร หลักสูตร ปรอ. รุ่นที่ 26

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อาเซียนหรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Nations : ASEAN) ให้ความสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกันอย่างต่อเนื่อง โดย AEC Blueprint ที่ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์หลัก แต่ที่สำคัญ คือ การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน ซึ่งมีองค์ประกอบหลัก 5 ประการ คือ การเคลื่อนย้ายสินค้าเสรี การเคลื่อนย้ายบริการเสรี การเคลื่อนย้ายการลงทุนเสรี การเคลื่อนย้ายเงินทุนเสรี และการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือเสรี โดยอาเซียนได้กำหนดให้เปิดเสรีสินค้าและบริการสำคัญ (Priority sections) 12 สาขาด้วยกัน ซึ่งหนึ่งในนั้นคือ สาขาโลจิสติกส์ ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่มีความสำคัญเป็นพื้นฐานในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศ อุปสงค์รวมของประเทศต่อบริการด้านโลจิสติกส์นั้นมีมูลค่าสูงถึงประมาณร้อยละ 8 ของ GDP อีกทั้งยังเป็นธุรกิจที่ทำหน้าที่สนับสนุนภาคอุตสาหกรรมการผลิต ให้มีประสิทธิภาพและขยายฐานการส่งออกได้มากขึ้น การเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน (AFAS : ASEAN Framework Agreement on Service) ซึ่งมีเป้าหมายเปิดเสรีเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2556 เพื่อก้าวสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ส่งผลต่อธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยมากกว่ากรอบอื่นๆ โดยเฉพาะในส่วนที่มีการเปิดโอกาสให้นักลงทุนอาเซียนถือหุ้นในประเทศสมาชิกอาเซียนเพิ่มขึ้น โดยต้องเปิดให้ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่า 49% ในปี พ.ศ. 2551 51% ในปี พ.ศ. 2555 และ 70% ในปี พ.ศ. 2556 จากการที่ประเทศไทยจะเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเต็มตัวในต้นปี 2559 (เลื่อนจากเดิมปลายปี 2558) ปัจจุบันผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยแบ่งเป็น 5 กลุ่มหลัก ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งทางบก ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ตัวแทนออกของ และตัวแทนขนส่งและคลังสินค้า

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการสังกัดกระทรวงคมนาคมรับผิดชอบบริหารกิจการท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เนื่องจากเป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานหลักในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเศรษฐกิจเชื่อมโยงระหว่างประเทศที่ช่วยยกระดับและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันด้านการค้าและการขนส่งของประเทศ อย่างไรก็ตาม การเปิดเสรีข้อมนำมาซึ่งการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากผู้ประกอบการท่าเรือรายใหญ่ในอาเซียนและอาจรวมไปถึงผู้ประกอบการจากประเทศนอกอาเซียนที่จะเข้ามาจัดตั้งบริษัท เช่น สิงคโปร์ ซึ่งมีบริษัทขนาดใหญ่ที่มีความพร้อมทั้งด้านเงินทุน เทคโนโลยี การให้บริการที่ครบวงจร และความชำนาญเฉพาะด้านอันอาจส่งผลกระทบต่อกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งอาจเผชิญแรงกดดันจากการรุกตลาดของผู้ประกอบการรายใหญ่มากขึ้นหากผู้ประกอบการรายใหญ่จากต่างประเทศมีการขยายขอบเขตการให้บริการที่ครอบคลุมเครือข่ายและพื้นที่การให้บริการมากขึ้น

จากปัญหาดังกล่าวผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งผลการศึกษาจะเป็นข้อมูลที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการเตรียมความพร้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในการเข้าสู่ตลาดอาเซียนและสร้างความสามารถในการปรับตัวเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งพัฒนาศักยภาพในด้านต่างๆ ให้พร้อมต่อการแข่งขันในสถานการณ์ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต และเป็นสิ่งที่จะช่วยส่งเสริมสนับสนุนศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการดำเนินการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาผลกระทบต่อการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
3. เพื่อศึกษาแนวทางในการบริหารและพัฒนาการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษารวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลเอกสาร วารสาร หนังสือ ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต รวมถึงงานวิจัยทบทวนและศึกษาเอกสารที่เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ข้อมูลเกี่ยวกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis) ที่เกี่ยวข้อง ที่เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมของธุรกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมถึงการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อศึกษาผลกระทบต่อการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการนำไปเป็นแนวทางการบริหารและพัฒนาการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

ผลการวิจัย

จากการศึกษาเอกสาร และสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ สรุปได้ว่า

1. การดำเนินการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจ สาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคมก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 มีวัตถุประสงค์ เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน ปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง โดยมีวิสัยทัศน์ “การท่าเรือแห่งประเทศไทย มุ่งสู่การเป็นประตูการค้าหลักของประเทศที่ให้บริการเป็นเลิศและปลอดภัย เพื่อสนับสนุนระบบเศรษฐกิจและสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล”

2. ผลกระทบต่อการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สรุปได้ว่า การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงโดยบริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ถือเป็นบริการขนถ่ายสินค้าทางทะเล ได้แก่ ธุรกิจท่าเทียบเรือสินค้า ธุรกิจขนถ่ายสินค้าทางทะเลทั้งที่อยู่บนฝั่งและที่อยู่กลางน้ำ บริการขนของขึ้นลงในเรือเดินทะเล (Stevedoring) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นธุรกิจที่ตั้งอยู่แถบย่านภาคตะวันออกและกรุงเทพฯ โดยบริการขนถ่ายสินค้าทางทะเลขนาดใหญ่จะอยู่ในเขตพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ) และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ได้แก่ ท่าเรือมาบตาพุด) ซึ่งผู้ประกอบการขนถ่ายสินค้าในพื้นที่ดังกล่าวจะได้รับสัมปทานจากภาครัฐ ซึ่งไม่เข้าข่ายการเปิดตลาดเนื่องจากถือเป็นบริการที่ให้โดยรัฐ

3. แนวทางการบริหารและพัฒนาการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สรุปได้ว่า 1) การปรับตัวจากผลกระทบจากการเข้าสู่ AEC จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ที่มีความพยายามในการลดข้อจำกัดระหว่างประเทศ การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงควรเร่งพัฒนาในด้านต่างๆ ดังนี้ 1.1) การพัฒนาเพื่อรองรับการเปิดเสรีภาค

บริการขนส่งทางน้ำ การเปิดเสรีภาคบริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางน้ำตาม ข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 7 (AFST 7) การทำเรือแห่งประเทศไทยจะต้องเข้าไปมีบทบาทในการบริหารจัดการและดำเนินการทำเรือภูมิภาคที่มีศักยภาพในการดำเนินการ

1.2) การพัฒนาเพื่อรองรับการเปิดเสรีภาคการท่องเที่ยว การทำเรือแห่งประเทศไทยโดยเฉพาะ ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังควรต้องมีการพัฒนาท่าเรือสำหรับขนส่งผู้โดยสาร (Ferry Terminal) รองรับนักท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

1.3) การพัฒนาเพื่อรองรับการค้าชายแดน การทำเรือแห่งประเทศไทยควรมีการพัฒนาบริการท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อรองรับสินค้าบริเวณชายแดน และยังคงตอบสนองยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยท่าเรือบกจะอำนวยความสะดวกแก่ผู้ผลิตและผู้ส่งออก

1.4) การพัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตของท่าเรืออาเซียน เหตุผลหนึ่งในปัจจุบันผู้นำเข้าและส่งออกยังคงเชื่อมั่นในการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง คือ ประสิทธิภาพในการให้บริการที่สูงกว่าท่าเรือในภูมิภาค การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงต้องมีมาตรการป้องกันด้วยการเข้าไปมีบทบาทในการดำเนินงานในท่าเรือภูมิภาคอาเซียน พร้อมทั้งเพิ่มการให้บริการขนส่งทางทะเลระยะสั้น (Short Sea Service) เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือในประเทศไทย กับ พูซา เวียดนาม ฟิลิปปินส์ และ อินโดนีเซีย เป็นต้น

2) การปรับตัวจากผลกระทบของสถานะเศรษฐกิจโลก จากการทำธุรกิจของการทำเรือแห่งประเทศไทยมุ่งดำเนินการในธุรกิจการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ (International Marine Transport) เป็นหลัก การทำเรือแห่งประเทศไทยควรให้ความสำคัญกับ**ธุรกิจขนส่งทางเรือภายในประเทศ**มากยิ่งขึ้นทั้งการขนส่งลำน้ำ (Inland Water Way) และการขนส่งชายฝั่ง (Coastal Service) เพื่อกระจายความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ และขยายความสามารถในการให้บริการในธุรกิจขนส่งทางน้ำที่มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังตอบสนองเป้าประสงค์ของภาครัฐในยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ

3) การปรับตัวจากผลกระทบวิกฤติการณ์ด้านพลังงาน (Energy Crisis) จากวิกฤติการณ์ด้านพลังงานของโลกรวมทั้งแนวโน้มต้นทุนพลังงานที่นับวันจะมีแนวโน้มที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบโดยตรงต่อธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงควรมีการพัฒนาบริการเพิ่มเติมสำหรับบริการขนส่งทางน้ำภายในประเทศทั้งการขนส่งลำน้ำ (Inland Water Way) ในเส้นทางลำน้ำที่มีความสำคัญ เชื่อมโยงท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งการขนส่งชายฝั่ง (Coastal Service) ในพื้นที่บริเวณอ่าวไทยระหว่างท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และท่าเรือสงขลา เป็นต้น

4) การปรับตัวจากผลกระทบของการเข้าสู่สังคมดิจิทัล การทำเรือแห่งประเทศไทยมีเป้าหมายที่จะเป็นผู้ให้บริการท่าเรือระดับโลกที่ขยายการให้บริการไปยัง

ต่างประเทศ สร้างจุดแข็งทางธุรกิจ พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ การทำเรือแห่ง ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องลงทุนเพื่อพัฒนาระบบ IT ให้มีประสิทธิภาพและมีความแข็งแกร่ง และสามารถเป็นจุดแข็งขององค์กรได้ โดยต้องมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการดำเนินธุรกิจ

ทำเรือ 5) การปรับตัวจากการเข้าสู่สังคมแห่งการรักษาสิ่งแวดล้อม (Green Society) การทำเรือแห่ง ประเทศไทยจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินธุรกิจในทิศทางที่รักษาสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น เช่น โครงการระบบโลจิสติกส์เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) และโครงการทำเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Port) และ 6) การปรับตัวตามความเหมาะสมต่อสิ่งแวดล้อมในการแข่งขัน การทำเรือแห่ง ประเทศไทยควรมีการทบทวนบทบาทในอนาคตเพื่อปรับโครงสร้างองค์กรให้มีความสอดคล้องต่อการดำเนินธุรกิจในอนาคต ซึ่งรูปแบบที่มีความเหมาะสมและมีแบบอย่างจากรัฐวิสาหกิจอื่นๆ คือ การจัดตั้งบริษัทลูก ภายใต้การกำกับของการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อบริหารกิจการที่เกี่ยวข้องในธุรกิจทำเรือทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ข้อเสนอแนะ

แนวทางการบริหารและพัฒนาการทำเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะนำเสนอแผนงานของการทำเรือแห่งประเทศไทยทั้งระยะสั้นในปิงบประมาณ 2556-2557 และแผนงานระยะยาวในปิงบประมาณ 2558-2560 เพื่อเป้าหมายในการเตรียมความพร้อมการทำเรือแห่งประเทศไทยในการเข้าสู่ AEC โดยจากการศึกษากรอบความร่วมมือด้านต่างๆ ประกอบกับนโยบายของกระทรวงคมนาคม และแผนการพัฒนาของการทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งได้นำมาประมวลและวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางในการเตรียมความพร้อมแล้ว เห็นว่าการทำเรือแห่งประเทศไทย ควรกำหนดแนวทางเพื่อเตรียมความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในด้านต่างๆ 7 ด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการให้บริการ ด้านบุคลากรและทรัพยากรบุคคล ด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการตลาด ด้านโครงสร้างองค์กร และด้านกฎหมาย/กฎระเบียบ โดยการเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ จะถูกกำหนดไว้ในกลยุทธ์เพื่อการพัฒนา 3 กลยุทธ์หลัก คือ 1) กลยุทธ์หลักด้านที่ 1: การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ มีแนวทางในการพัฒนา ดังนี้ 1.1) การพัฒนาทำเรือเดิม 1.2) การพัฒนาบริการใหม่ และ 1.3) การพัฒนาความร่วมมือ 2) กลยุทธ์หลักด้านที่ 2: การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ มีแนวทางในการพัฒนา ดังนี้ 2.1) การพัฒนาด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทั้งระบบ 2.2) การปรับปรุงรูปแบบการบริหารงานองค์กร และ 3) กลยุทธ์หลักด้านที่ 3: การพัฒนาบุคลากรและทรัพยากรบุคคล มีแนวทางในการพัฒนา ดังนี้ 3.1) การเตรียมความพร้อมบุคลากรสู่ AEC และ 3.2) การพัฒนาองค์กรแห่งการเรียนรู้