

แนวทางในการเพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งสินค้าโดยการจัดตั้งท่าเรือบก
ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

โดย

นางอรรณา พรหมประยูร

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน การท่าเรือแห่งประเทศไทย

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 59

ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2559 – 2560

หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ได้อนุมัติให้เอกสาร เรื่อง “แนวทางในการเพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งสินค้าโดยการจัดตั้งท่าเรือบกของการท่าเรือแห่งประเทศไทย” ลักษณะวิชาการเศรษฐกิจ ของนางอรรณา พรหมประยูร เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 59 ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2559 – 2560

พลโท

(ไชยอนันต์ จันทอานนุรักษ์)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

สถาบันวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

บทคัดย่อ

เรื่อง แนวทางในการเพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งสินค้า โดยการจัดตั้งท่าเรือบกของการ
ท่าเรือแห่งประเทศไทย

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย นางอรรณา พรหมประยูร หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 59

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังของผู้ใช้บริการ เพื่อศึกษาความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port) สำหรับเป็นที่พักเพื่อการบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station : CFS) การตรวจสอบสินค้า (Inspection) และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ของผู้ให้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง และเพื่อศึกษาแนวทางในการเพิ่มศักยภาพด้านการบริการขนส่งสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยทำการศึกษาข้อมูลจากข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการจัดตั้งท่าเรือบก และสัมภาษณ์ความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ (Expert Opinion) และรวบรวมข้อมูลภาคสนาม ประกอบกับข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากการค้นคว้าข้อมูลที่มีการรวบรวมไว้แล้ว และการใช้วิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) ผลการวิจัยพบว่า

1. พฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังของผู้ใช้บริการ ท่าเรือกรุงเทพ พบว่า ผู้ใช้บริการมีการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ประมาณ 1.55 ล้านที่อียูต่อปี โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ คอนเทนเนอร์เปล่า ร้อยละ 4 ตู้คอนเทนเนอร์ ที่บรรจุสินค้าเต็มตู้โดยผู้ส่งออกรายเดียว (Full Container Load: FCL) ร้อยละ 79 และตู้คอนเทนเนอร์ ที่บรรจุสินค้าหลายเจ้าของหรือ (Less than Container Load: LCL) ซึ่งในกรณีนี้ ร้อยละ 17 สำหรับการให้บริการของตู้คอนเทนเนอร์จะแบ่งออกตามลักษณะบริการคือผู้เช่าเข้าและผู้เช่าออก ท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า ผู้ใช้บริการมีการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ประมาณ 7 ล้านที่อียู มีปริมาณการส่งออกสูงกว่าการนำเข้ากว่าเท่าตัว และมีปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านไอซีดีลาดกระบัง 1.43 ล้านที่อียู โดยท่าเรือแหลมฉบังต้องใช้ไอซีดีลาดกระบังเป็นที่พักเพื่อการบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station: CFS) ตรวจสอบสินค้า (Inspection) และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ตลอดจนการทำพิธีการทางศุลกากร เป็นต้น

1.2 ปัญหาการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และไอซีดีลาดกระบังของผู้ใช้บริการ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า 1) พื้นที่หลังท่า ปัญหาความแออัดที่

ท่าเทียบเรือ 2) ด้านสถานที่และพื้นที่บริการ ปัญหาท่าเทียบเรือมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการ และ 3) เส้นทางจราจรการเข้า-ออก ปัญหาความแออัดภายในท่าเรือ ปัญหาการจราจรโดยรอบท่าเรือติดขัด ในขณะที่ **ไอซีดีลาดกระบัง** พบว่า เส้นทางจราจรการเข้า-ออก มีปัญหาสภาพถนนไม่เอื้อต่อการใช้งาน ปัญหาความแออัด จากสภาพของถนนที่ไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งได้อย่างเพียงพอ และที่สำคัญ คือ ปัญหาด้านพื้นที่บริการที่ไม่เพียงพอและไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้

2. ความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port) พบว่า ปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคตมีความสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศและปริมาณความต้องการใช้บริการของ **ไอซีดีลาดกระบัง** ซึ่งจากการศึกษาการพยากรณ์ความต้องการใช้บริการจะบอกได้ว่ามีความต้องการที่จะใช้บริการท่าเรือบกอย่างแน่นอน เนื่องจาก **ไอซีดีลาดกระบัง** มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าเพียง 1.53 ล้านที่/ปี และไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้อีกแล้ว แต่ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังนั้นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากตารางว่าในปี 2564 ปริมาณตู้จะเพิ่มขึ้นเป็น 10 ล้าน ที่/ปี และจะเพิ่มสูงขึ้นกว่านี้เมื่อระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเสร็จสมบูรณ์

3. แนวทางในการเพิ่มศักยภาพด้านการบริการด้านการขนส่งสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พบว่า การจัดตั้งท่าเรือบก (Dry Port) (Inland Container Depot: ICD) ซึ่งจัดเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและทางรถไฟไปยังท่าเรือและเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางในประเทศ ช่วยขจัดปัญหาของระบบการจราจรทั้งโดยรอบบริเวณท่าเรือและภายในบริเวณท่าเรือ ลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มศักยภาพในการดำเนินงานให้เกิดความคุ้มค่าของต้นทุน และการให้บริการที่ดีขึ้นเป็นจุดดึงดูดการลงทุนธุรกิจด้านการขนส่ง ศูนย์กระจายสินค้า และกิจกรรมการแปรรูปสินค้าหรือผลิตภัณฑ์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม นอกจากนี้ท่าเรือบกจะทำหน้าที่หลักในการเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเข้าด้วยกัน โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนกับทางรถไฟเชื่อมต่อจากประเทศเพื่อนบ้านกับทางถนนและทางรถไฟของประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (R9) East-West Economic Corridor การให้กิจกรรมสนับสนุนไปอยู่พื้นที่นอกเขตพื้นที่ท่าเรือ รวมทั้งเป็นการเตรียมพื้นที่ของท่าเรือหลักของประเทศให้พร้อมรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นจากการขยายตัวทางการค้า การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC และ EEC ซึ่งท่าเรือบกจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) อีกด้วย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภาพ	ซ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
ขอบเขตของการวิจัย	3
วิธีดำเนินการวิจัย	5
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	6
คำจำกัดความ	6
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	8
นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ	8
1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564)	9
2. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560)	10
3. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	19
4. แผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 11 ประจำปีงบประมาณ 2558-2562	23
ทฤษฎีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก	25
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	28
กรอบแนวคิดในการดำเนินการวิจัย	38
สรุป	39

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 3 ปัจจัยในการพิจารณาจัดตั้งท่าเรือบก (Dry Port)	40
ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการบริการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง	40
ผลการวิเคราะห์ SWOT ของการทำเรือแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคในการให้บริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	45
ผลการศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง	50
วิเคราะห์ความสอดคล้องกับนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ	63
สรุป	69
บทที่ 4 ความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port)	71
วิเคราะห์ความพร้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	71
1. การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจ (FIVE FORCE Model)	71
2. การวิเคราะห์ SWOT ของการทำเรือแห่งประเทศไทยในการจัดตั้งท่าเรือบก/ไอซีดี	75
วิเคราะห์ความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port)	77
ผลการสำรวจจากผลการสัมภาษณ์เชิงลึก	81
การคาดการณ์แนวโน้มความต้องการในอนาคตใช้บริการท่าเรือบกในอนาคต	94
สรุป	101
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	102
สรุป	102
ข้อเสนอแนะ	109
บรรณานุกรม	111
ประวัติย่อผู้วิจัย	112

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2-1	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 7 ประการ	13
3-1	ประเด็นปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ	46
3-2	ประเด็นปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง	47
3-3	ประเด็นปัญหาการดำเนินงานของไอซีดีลาดกระบัง	48
3-4	สรุปประเด็นปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ให้บริการ	61
3-5	สรุปประเด็นปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ให้บริการ	62
4-1	อัตราค่าระวางสำหรับการขนส่งทางรถไฟระหว่างไอซีดีลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง	76
4-2	ตารางเวลาการเดินรถระหว่างไอซีดีลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบังที่ขวล่อง	82
4-3	ตารางเวลาการเดินรถระหว่างไอซีดีลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบังที่ขวขึ้น	82
4-4	การพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง	95
4-5	การพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง พ.ศ.2559-2570	96
4-6	การพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าผ่านไอซีดีลาดกระบัง	97
4-7	การพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าทั้งหมดที่มีโอกาสเข้ามาใช้บริการท่าเรือบก	99
4-8	การพยากรณ์ปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคต	100

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่	หน้า
2-1	กรอบวิสัยทัศน์และเป้าหมายแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12
2-2	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560)
2-3	กรอบความคิดของการวิจัย
4-1	การวิเคราะห์สถานะการแข่งขันของธุรกิจท่าเรือบกหรือสถานประกอบการ ที่มีลักษณะใกล้เคียง
5-1	โครงสร้างกิจกรรมโดยทั่วไปของท่าเรือบกหรือไอซีดี

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภาพ	ซ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
ขอบเขตของการวิจัย	3
วิธีดำเนินการวิจัย	5
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	6
คำจำกัดความ	6
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	8
นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ	8
1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564)	9
2. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560)	10
3. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	19
4. แผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 11 ประจำปีงบประมาณ 2558-2562	23
ทฤษฎีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก	25
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	28
กรอบแนวคิดในการดำเนินการวิจัย	38
สรุป	39

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 3 ปัจจัยในการพิจารณาจัดตั้งท่าเรือบก (Dry Port)	40
ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการบริการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง	40
ผลการวิเคราะห์ SWOT ของการทำเรือแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคในการให้บริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	45
ผลการศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง	50
วิเคราะห์ความสอดคล้องกับนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ	63
สรุป	69
บทที่ 4 ความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port)	71
วิเคราะห์ความพร้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	71
1. การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจ (FIVE FORCE Model)	71
2. การวิเคราะห์ SWOT ของการทำเรือแห่งประเทศไทยในการจัดตั้งท่าเรือบก/ไอซีดี	75
วิเคราะห์ความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port)	77
ผลการสำรวจจากผลการสัมภาษณ์เชิงลึก	81
การคาดการณ์แนวโน้มความต้องการในอนาคตใช้บริการท่าเรือบกในอนาคต	94
สรุป	101
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	102
สรุป	102
ข้อเสนอแนะ	109
บรรณานุกรม	111
ประวัติย่อผู้วิจัย	112

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2-1	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 7 ประการ	13
3-1	ประเด็นปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ	46
3-2	ประเด็นปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง	47
3-3	ประเด็นปัญหาการดำเนินงานของไอซีดีลาดกระบัง	48
3-4	สรุปประเด็นปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ให้บริการ	61
3-5	สรุปประเด็นปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ให้บริการ	62
4-1	อัตราค่าระวางสำหรับการขนส่งทางรถไฟระหว่างไอซีดีลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง	76
4-2	ตารางเวลาการเดินรถระหว่างไอซีดีลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบังที่ขวลง	82
4-3	ตารางเวลาการเดินรถระหว่างไอซีดีลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบังที่ขวขึ้น	82
4-4	การพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง	95
4-5	การพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง พ.ศ.2559-2570	96
4-6	การพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าผ่านไอซีดีลาดกระบัง	97
4-7	การพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าทั้งหมดที่มีโอกาสเข้ามาใช้บริการท่าเรือบก	99
4-8	การพยากรณ์ปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคต	100

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่	หน้า
2-1	กรอบวิสัยทัศน์และเป้าหมายแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12
2-2	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560)
2-3	กรอบความคิดของการวิจัย
4-1	การวิเคราะห์สถานะการแข่งขันของธุรกิจท่าเรือบกหรือสถานประกอบการ ที่มีลักษณะใกล้เคียง
5-1	โครงสร้างกิจกรรมโดยทั่วไปของท่าเรือบกหรือไอซีดี

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันประเทศไทยเป็นหนึ่งในสมาชิกของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ซึ่งเป็นการรวมตัวกันของประเทศสมาชิก ประกอบด้วย บรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย กัมพูชา ลาว เมียนมา และ เวียดนาม เพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองและขีดความสามารถการแข่งขันของอาเซียนในเวทีระหว่างประเทศในทุกด้าน รวมถึงความสามารถในการรับมือกับปัญหาใหม่ๆ ในระดับโลก ที่ส่งผลกระทบมาถึงภูมิภาคอาเซียน เช่น ภาวะโลกร้อน การก่อการร้าย ฯลฯ โดยในการค้าขายระหว่างประเทศสมาชิกรายนั้น ระบบการขนส่งที่มีความสำคัญในการติดต่อค้าขายระบบหนึ่ง คือ การขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งในส่วนของประเทศไทยนั้น จัดว่าเป็นศูนย์กลางในการลำเลียง และขนถ่ายสินค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้เราต้องเปิดเสรีบริการ 12 ประเภทภายใต้กรอบความตกลง AFAS (ASEAN Framework Agreement on Services) ซึ่งรวมถึงบริการโลจิสติกส์ด้วย ส่งผลให้บริการด้านนี้มีการแข่งขันสูงมาก ประกอบกับรัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579) โดยมี 6 ยุทธศาสตร์สำคัญ และหนึ่งในนั้น คือ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน รัฐบาลจึงมีนโยบายในการส่งเสริมเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน โดยในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) กำหนดทิศทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การเปลี่ยนผ่านประเทศไทยจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข และเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค เป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมยั่งยืน แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ยังได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) โดยให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ให้มีผลในทางปฏิบัติที่ชัดเจน อันจะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ การสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานของการมีภาคธุรกิจที่เข้มแข็งและมีการกระจาย โอกาสทางเศรษฐกิจเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนร่วมกันในภูมิภาค

จากการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ของภูมิภาคของรัฐบาลนี้เอง ส่งผลให้ปัจจุบันความต้องการด้านการค้าและการขนส่งมีการพัฒนา และเปลี่ยนแปลง โดยก่อให้เกิดการขนส่งรูปแบบใหม่ขึ้น อันเป็นผลให้ความต้องการในการลงทุน ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานเพื่อการขนส่ง ตลอดจนการจัดระบบการขนส่งภายในประเทศ (Domestic Transport Management) เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังนั้นเพื่อให้สามารถรองรับ และ ขยายการให้บริการตลอดจนพัฒนาการเชื่อมต่อของระบบโครงข่ายการขนส่งให้เพียงพอกับการ ขยายตัวทางเศรษฐกิจเพื่อสอดคล้องกับนโยบายการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ จึงมีความ จำเป็นที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อของระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศต้องมีการวางแผน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และขีดความสามารถ เพื่อให้การขนส่งให้มีการเชื่อมต่อกันได้อย่างรวดเร็ว คล่องตัวและมีประสิทธิภาพ และลดต้นทุนการขนส่งอันจะนำไปสู่ความได้เปรียบให้ผู้ประกอบการ ไทยในการแข่งขันในตลาดโลกได้ต่อไป

ในการที่จะพัฒนาประสิทธิภาพ และขีดความสามารถของระบบขนส่งทางน้ำของ ประเทศไทยได้นั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระบบโลจิสติกส์ในประเทศจึงต้องมีการวางแผนเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพและขีดความสามารถ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องและ เป็นกลไกสำคัญ ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จึงได้กำหนดวิสัยทัศน์ขององค์กรไว้เป็น “ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน” โดยมีภารกิจหลัก 3 ประการคือ

ภารกิจที่ 1 ขยายบริการท่าเรือและธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับโลจิสติกส์ทางน้ำในประเทศและ ในอาเซียน

ภารกิจที่ 2 การพัฒนาและบริหารสินทรัพย์ต่างๆ ภายในองค์กร ให้เกิดศักยภาพและ ขีดความสามารถให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ภารกิจที่ 3 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการและยกระดับมาตรฐานในการ ให้บริการให้มีความทันสมัย มีธรรมาภิบาล และมีมาตรฐานสากล

จากที่มาและความสำคัญของปัญหาข้างต้น ทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจศึกษาแนวทาง ในการเพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังที่สอดคล้องกับ นโยบายของรัฐบาลแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) และ สอดคล้องกับภารกิจที่ 1 ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย คือ ขยายบริการท่าเรือและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง

กับโลจิสติกส์ทางน้ำในประเทศและในอาเซียน โดยทำการศึกษา “แนวทางในการเพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งสินค้าโดยการจัดตั้งท่าเรือบกของการท่าเรือแห่งประเทศไทย” ซึ่งการจัดตั้งท่าเรือบก (Dry Port) นี้ ถือเป็นการขยายบริการท่าเรือและธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ อันจะนำไปสู่การเพิ่มรายได้จากกิจการท่าเรือและธุรกิจใหม่ที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างครบวงจร และสามารถรองรับนโยบายด้านการขนส่งและคมนาคมของประเทศให้พร้อมรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ที่มีประสิทธิภาพอีกทางหนึ่งด้วย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังของผู้ใช้บริการ
2. เพื่อศึกษาความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port) สำหรับเป็นที่พักเพื่อการบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station : CFS) การตรวจสินค้า (Inspection) และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ของผู้ใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง
3. เพื่อศึกษาแนวทางในการเพิ่มศักยภาพด้านการบริการขนส่งสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตเนื้อหาที่จะทำการศึกษา ดังนี้

1.1 ศึกษาสภาพ และรูปแบบการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ บริการกิจกรรมหลังท่าที่เกี่ยวข้องกับสินค้า/ตู้สินค้า เช่น การบรรจุและเปิดตู้สินค้า ลานวางตู้เปล่า และกิจกรรมอื่นที่ดำเนินการภายในเขตท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง และประเมินขีดความสามารถในการให้บริการ รวมถึงระบุปัญหาอุปสรรคในการให้บริการและเสนอแนะแนวทางการแก้ไข

1.2 ศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้บริการ (Demand Side) การขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งในส่วนที่เป็นผู้นำเข้า-ส่งออก/ ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศ/ บริษัทเจ้าของและตัวแทนเรือ เพื่อให้ทราบถึงปริมาณที่มาใช้บริการโดยเฉลี่ย ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเลือกสถานที่มาใช้บริการ ฯลฯ รวมทั้งวิเคราะห์/

คาดการณ์แนวโน้มปริมาณความต้องการใช้บริการ และความต้องการเกี่ยวกับรูปแบบการบริการในอนาคต โดยการศึกษาและวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ใช้บริการโดยสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

1.3 ศึกษาปัญหาในการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน โดยนำผลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลในส่วน of สภาพและรูปแบบการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง และขีดความสามารถในการให้บริการมาทำการวิเคราะห์ ร่วมกับการสำรวจสภาพการดำเนินงานจริงที่ทำเรือ และการสัมภาษณ์ความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ (Expert Opinion) เกี่ยวกับปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ

1.4 ศึกษาวิเคราะห์แนวนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการต่างๆ ที่สำคัญของประเทศและคาดว่าจะมีผลต่อการบริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง และการก่อสร้างท่าเรือบก โดยทำการทบทวนแนวนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ แผนงาน/โครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย แผนการเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) ของการทำเรือฯ ฯลฯ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.2555-2558 คำรับรองการปฏิบัติราชการของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2556 เป็นต้น รวมทั้งทำการทบทวนผลงานศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือ

2. ขอบเขตด้านพื้นที่

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ จะทำการศึกษาข้อมูลเฉพาะพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังและไอซีดีลาดกระบัง เท่านั้น

3. ขอบเขตด้านประชากร

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ จะทำการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประกอบด้วย (1) สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (2) สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (3) สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย (4) สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (5) บริษัทเจ้าของและตัวแทนเรือ (6) สมาพันธ์โลจิสติกส์/ผู้ประกอบการขนส่ง (7) ผู้ประกอบการท่าและผู้เชี่ยวชาญ และ (8) ผู้ประกอบการ ICD จำนวน 10 ท่าน

4. ขอบเขตด้านเวลา

ทำการศึกษาดังแต่เดือน พฤศจิกายน 2559 – เดือน พฤษภาคม 2560

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยทำการศึกษาข้อมูลจากข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสัมภาษณ์ และรวบรวมข้อมูลภาคสนาม ประกอบกับข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากการค้นคว้าข้อมูลที่มีการรวบรวมไว้แล้ว และการใช้วิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) โดยได้มาจากแหล่งข้อมูลทั้งของกระทรวงคมนาคม การท่าเรือแห่งประเทศไทย และผลงานวิจัยต่างๆ มาประกอบผลการศึกษา โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การรวบรวมข้อมูล แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1.1 ข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประกอบด้วย (1) สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (2) สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (3) สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย (4) สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (5) บริษัทเจ้าของและตัวแทนเรือ (6) สมาพันธ์โลจิสติกส์/ผู้ประกอบการขนส่ง (7) ผู้ประกอบการท่าและผู้เชี่ยวชาญ และ (8) ผู้ประกอบการ ICD จำนวน 10 ท่าน

1.2 ข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ การศึกษาวิเคราะห์แนวนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง คือ นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554 – 2558 (ฉบับปรับปรุง) แผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 11 ประจำปีงบประมาณ 2558-2562 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ และต่างประเทศ

2. การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาวิจัย เรื่อง แนวทางในการเพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งสินค้าโดยการจัดตั้งท่าเรือบกของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ทำการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้ 1) วิเคราะห์ SWOT 2) วิเคราะห์นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ 3) วิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจโดยใช้ Five Forces Model 4) การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ และ 5) การวิเคราะห์แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ได้ทราบพฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังของผู้ใช้บริการ
2. ได้ทราบความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port) สำหรับเป็นที่พักเพื่อการบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station: CFS) การตรวจสินค้า (Inspection) และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ของผู้ใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง
3. ได้แนวทางในการเพิ่มศักยภาพด้านการบริการด้านการขนส่งสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

คำจำกัดความ

การท่าเรือแห่งประเทศไทย	หมายถึง รัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน ปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบบริหารท่าเรือ 5 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง
ท่าเรือกรุงเทพ	หมายถึง ท่าเรือสำคัญ ตั้งอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ย่านคลองเตย ซึ่งบริหารและประกอบการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
ท่าเรือแหลมฉบัง	หมายถึง ท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครแหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี อยู่ภายใต้การดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในเรื่องการบริหารท่าเรือโดยรวมและมีเอกชนรับผิดชอบในเรื่องปฏิบัติการ เปิดดำเนินการท่าเทียบเรือ B1

ไอซีดีลาดกระบ้ง

หมายถึง สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ที่ลาดกระบ้ง (ไอซีดีลาดกระบ้ง) ตั้งอยู่เลขที่ 33/4 หมู่ที่ 1 ถนนเจ้าคุณทหารลาดกระบ้ง แขวงคลองสามประเวศ เขตลาดกระบ้ง กรุงเทพมหานคร มีโครงข่ายระบบถนนและระบบรางรองรับและสนับสนุนการขนส่ง ดำเนินโครงการและบริหารจัดการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย โดย รฟท. กำหนดวัตถุประสงค์ให้ไอซีดีลาดกระบ้งเป็นสถานที่ให้บริการรับส่งสินค้าในรูปแบบตู้สินค้า Container ทั้งในรูปแบบนำสินค้ามาบรรจุหรือนำสินค้าบางส่วนออกจากตู้สินค้า (LCL) และในรูปแบบการบรรจุสินค้าเต็มตู้สินค้า (FCL) เพื่อขนส่งและดำเนินการทางพิธีการทางศุลกากรและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องก่อนนำตู้สินค้าไปท่าเรือหรือรับจากท่าเรือเข้ามาจัดเก็บเพื่อดำเนินการทางพิธีการทางศุลกากรและอื่นๆ เกี่ยวข้อง โดยได้ถูกออกแบบไว้เพื่อรองรับปริมาณคอนเทนเนอร์ได้ปีละประมาณ 400,000 ถึง 600,000 ทีอียู. (นับเป็นหน่วยคอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต) ปัจจุบันได้รับการพัฒนาปรับปรุงขีดความสามารถให้รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 1 ล้านทีอียู

ท่าเรือบก (Dry Port)

หมายถึง พื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางของระบบการขนส่งทางน้ำจากภายนอกกับระบบการขนส่งภายในพื้นที่ โดยพื้นที่ดังกล่าวจะใช้เป็นที่พักเพื่อการบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station: CFS) การตรวจสินค้า (Inspection) และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ รวมไปถึงการให้บริการพิธีการศุลกากรในสถานที่ตั้งมีประโยชน์ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้ ผู้นำเข้า - ส่งออกสามารถขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่อยู่ใกล้สถานประกอบการ

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัย เรื่อง แนวทางในการเพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งสินค้าโดยการจัดตั้งท่าเรือบกของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาวิเคราะห์แนวนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องรวมไปถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษาวิจัย โดยนำเสนอข้อมูลเป็นลำดับดังนี้

1. นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ
 - 1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564)
 - 1.2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560)
 - 1.3 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
 - 1.3.1 แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ.2554-2563
 - 1.3.2 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554 – 2558 (ฉบับปรับปรุง)
 - 1.4 แผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 11 ประจำปีงบประมาณ 2558-2562
2. ทฤษฎีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก
3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
 - 3.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเทศ
 - 3.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่างประเทศ
4. กรอบแนวคิดในการดำเนินการวิจัย

นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ

นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความเป็นไปได้และทิศทางในการดำเนินการการจัดตั้งท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อเพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทบทวนนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ ซึ่งประกอบด้วย แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร นโยบายรัฐบาล แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) การทำเรือแห่งประเทศไทย รวมถึงการสรุปประเด็นความสอดคล้องของนโยบายและแผนต่างๆ กับโครงการฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564)¹

จากการศึกษาแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 สามารถสรุปได้ว่า แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 นี้ มีวิสัยทัศน์ คือ “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” โดยกรอบวิสัยทัศน์นี้ จะให้ความสำคัญกับการกำหนดทิศทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การเปลี่ยนผ่านประเทศไทยจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง มีความมั่นคง และยั่งยืน สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ด้านการกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของประเทศ คือ ประเทศไทยเป็นประเทศรายได้สูงที่มีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคสู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมยั่งยืน แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์และมรดกวัฒนธรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยแบ่งเป็น 6 ยุทธศาสตร์หลัก คือ

1. ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง
2. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน
4. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
5. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
6. ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

โดยจากการศึกษากรอบวิสัยทัศน์ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 สามารถสรุปเป็นแผนภาพได้ดังนี้

¹สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “ทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12”. (เอกสารประกอบการการประชุมประจำปี 2558). กันยายน 2558.

แผนภาพที่ 2-1 กรอบวิสัยทัศน์และเป้าหมายพัฒนาฯ ฉบับที่ 12



2. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2

(พ.ศ.2556-2560)²

จากการศึกษาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยสามารถสรุปได้ว่า แผนยุทธศาสตร์นี้ให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีผลในทางปฏิบัติที่ชัดเจน โดยมีองค์ประกอบหลัก 3 เป้าหมายแห่งความสำเร็จ หรือ สามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements) ประกอบด้วย

1. ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการของกลุ่ม GMS และเป็นประตูการค้าสู่ตลาดเอเชีย

2. เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ แบ่งออกเป็น

2.1 การเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการตอบสนองลูกค้าของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

² สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)”. ตุลาคม 2556.

2.2 การสร้างความเข้มแข็งและมูลค่าเพิ่มให้ธุรกิจไทย

2.3 การเติบโตที่ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค

3. การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ การสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานของการมีภาคธุรกิจที่เข้มแข็งและมีการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนร่วมกันในภูมิภาค

โดยแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) นี้ จะประกอบด้วย 3 ภารกิจสำคัญ ได้แก่

1. การสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)

2. การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

3. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Mechanism)

จากการศึกษาเป้าหมายและภารกิจสำคัญ ทั้ง 3 องค์ประกอบของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 สามารถนำมาสรุปเป็นแผนภาพ ได้ดังแผนภาพที่ 2-2

แผนภาพที่ 2-2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560)



โดยจากแผนภาพแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) จะเห็นได้ว่า ประกอบด้วย 7 ประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ได้แก่

1. เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน
2. ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน
3. พัฒนาศูนย์บริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์
4. พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า
5. ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
6. ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน
7. พัฒนาระบบติดตาม/ประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเองและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

จาก 7 ประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ที่ได้กล่าวถึงในข้างต้น สามารถอธิบายรายละเอียด ได้ดังตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 7 ประการ

ภารกิจ / ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
ภารกิจที่ 1 การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน		
ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน		
(1) ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ (From Farms to Forks)	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงมหาดไทย/ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี/ ภาคเอกชน
(2) เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง	กระทรวงอุตสาหกรรม	กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงการคลัง/กระทรวงคมนาคม/กระทรวงมหาดไทย/ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี/ภาคเอกชน

ตารางที่ 2-1 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 7 ประการ (ต่อ)

ภารกิจ / ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน		
(1) ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดนประมาณ 30-50 กิโลเมตร เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าบริเวณชายแดน	กระทรวงการคลัง	กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงการต่างประเทศ/ กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงมหาดไทย/ กระทรวงกลาโหม/กระทรวงอุตสาหกรรม/ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์/ กระทรวงสาธารณสุข/สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ/สำนักงานตำรวจแห่งชาติ/ภาคเอกชน
(2) พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้ มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน		
(3) สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ อาชีพ และยกระดับกำลังซื้อของประเทศเพื่อนบ้าน		
(4) สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายเพื่อขยายฐานการผลิตของไทยเข้าไปเป็นส่วนประกอบหลักของโซ่อุปทานของภูมิภาค และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน		

ตารางที่ 2-1 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 7 ประการ (ต่อ)

ภารกิจ / ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า		
ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาศูนย์บริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์		
(1) เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก	กระทรวงคมนาคม	กระทรวงการคลัง/กระทรวงอุตสาหกรรม/กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงมหาดไทย/ภาคเอกชน
(2) ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน		
(3) ขยายความสามารถและพัฒนาศูนย์บริการของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation Facility) ให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ		
(4) ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม ในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ และอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park) เพื่อให้การก่อสร้างบริการพื้นฐานตรงกับความต้องการของภาคเอกชน		

ตารางที่ 2-1 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 7 ประการ (ต่อ)

ภารกิจ / ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า		
(1) เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System)	กระทรวงการคลัง	กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม/กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงอุตสาหกรรม/กระทรวงเกษตรและสหกรณ์/กระทรวงคมนาคม/กระทรวงพลังงาน/กระทรวงมหาดไทย/กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี/กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม/กระทรวงสาธารณสุข/กระทรวงวัฒนธรรม/กระทรวงกลาโหม/กระทรวงการต่างประเทศ/กสทช./ภาคเอกชน
(2) ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW (Business Model) ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ระบบ NSW มีรูปแบบการบริหารธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสม		
(3) ผลักดันการออกกฎหมาย อาทิ พระราชกฤษฎีกาการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW และพระราชบัญญัติสิ่งอำนวยความสะดวกข้ามแดน		

ตารางที่ 2-1 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 7 ประการ (ต่อ)

ภารกิจ / ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์		
(1) ส่งเสริม Best Practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่าง ๆ ให้ได้รับการรับรองคุณภาพ ระดับมาตรฐานสากล (International Certificates)	กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงอุตสาหกรรม	กระทรวงการคลัง/กระทรวงการต่างประเทศ/กระทรวงคมนาคม/กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม/ภาคเอกชน
(2) สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียน		
(3) ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย (LSPs) โดยการสร้าง พันธมิตรทางการค้าระหว่าง LSPs ด้วยกัน และระหว่าง LSPs กับเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งออก		
ภารกิจที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน		
ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน		
(1) สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอน ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ และแนวโน้ม การบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	กระทรวงแรงงาน/กระทรวงศึกษาธิการ	กระทรวงคมนาคม/กระทรวงมหาดไทย/กระทรวงการต่างประเทศ/กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม/สมาคมไทยโลจิสติกส์และการผลิต/สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย/สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย/สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
(2) การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน เพื่อให้มีความรู้และทักษะในการดำเนินธุรกิจ-การค้า ที่สอดคล้องกับการค้าชายแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และอาเซียน		
(3) ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์		

ตารางที่ 2-1 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 7 ประการ (ต่อ)

ภารกิจ / ยุทธศาสตร์ / ตลอดจน	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตาม/ประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเองและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์		
(1) พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของหน่วยงาน ภาครัฐ และระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง	สศช.	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย/ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย/สภา ผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
(2) สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for Continuity)		

3. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม³

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ถือเป็นอีกปัจจัยที่มีผลต่อการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ที่ต้องการศึกษาถึง การจัดตั้งท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อเพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง โดยจากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่มีความเกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ สามารถสรุปได้ดังนี้

3.1 แผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร พ.ศ.2554-2563

วิสัยทัศน์แผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ในระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ.2554–2563) “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน (Towards Sustainable Transport)” โดยเน้นความสำคัญหลัก 3 มิติ ประกอบด้วย มิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ภายใต้จุดมุ่งหมายรวม 6 เป้าประสงค์ (Goals) ดังนี้

เป้าประสงค์ที่ 1 พัฒนาศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่ง (Hubs for Connectivity)

เป้าประสงค์ที่ 2 พัฒนาการขนส่งที่มีประสิทธิภาพเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)

เป้าประสงค์ที่ 3 เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง (Safety)

เป้าประสงค์ที่ 4 การใช้พลังงานที่ประหยัดและสะอาด (Energy and Environment)

เป้าประสงค์ที่ 5 สามารถเข้าถึงการขนส่งสาธารณะทั่วถึงและเท่าเทียม (Public Transport)

เป้าประสงค์ที่ 6 เพิ่มความสะดวกและคล่องตัวในการเดินทาง (Mobility)

จากการศึกษาข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับเป้าประสงค์ทั้ง 6 ประการ ของแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม สรุปได้ว่า เป้าประสงค์ที่มีความสอดคล้องกับการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ได้แก่ เป้าประสงค์ที่ 1, 2 และ 3

1. เป้าประสงค์ที่ 1 พัฒนาศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่ง (Hubs for Connectivity) จะมุ่งเน้นการเชื่อมต่อระหว่างประเทศในทุกสาขาการขนส่ง ทั้ง ถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อ

³ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. กระทรวงคมนาคม. (2554). “แผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563”. กุมภาพันธ์ 2554.

เดินทางและการขนส่ง นอกจากอาศัยความได้เปรียบจากการมีทำเลที่ตั้งเป็นศูนย์กลางระหว่างประเทศเพื่อนบ้านแล้ว จะต้องมีการประตูการค้า (Gateway) และโครงข่ายเชื่อมต่อ (Linkage) ที่ดี

ยุทธศาสตร์การดำเนินงานที่สำคัญคือ การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่าย และศูนย์กลางการขนส่งระหว่างประเทศ โดยการปรับบทบาทการให้บริการและพัฒนาขีดความสามารถของประตูการค้า (Gateway) อาทิเช่น ท่าอากาศยาน ท่าเรือ รวมทั้งศูนย์รวบรวมกระจายสินค้าทางบก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ ปริมาณผู้โดยสารและสินค้าในอนาคตรวมทั้งการเชื่อมต่อการขนส่งกับประตูการค้า ทั้งการขนส่งทางถนน ทางราง และทางน้ำ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal)

2. เป้าประสงค์ที่ 2 พัฒนาการขนส่งที่มีประสิทธิภาพเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility) จะมุ่งเน้นเรื่องประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ตลอดจนการให้บริการ และการเพิ่มการเข้าถึงและการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน

ยุทธศาสตร์การดำเนินงานที่สำคัญคือ การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค โดยการปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพในการขนส่งดีขึ้น และเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่และเมืองในทุกภูมิภาคของประเทศ รวมไปถึงพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและเมืองหลักภูมิภาค เพื่อเพิ่มบทบาทให้การขนส่งทางรถไฟ เป็นการขนส่งหลักในการขนส่งระยะทางไกลในอนาคต

3. เป้าประสงค์ที่ 4 การใช้พลังงานที่ประหยัดและสะอาด (Energy and Environment) จะมุ่งเน้นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ รวมถึงการส่งเสริมให้มีการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาด เพื่อช่วยลดการใช้พลังงานและมลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่ง เป็นการช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากประหยัดต้นทุนด้านพลังงาน และค่าชดเชยจากการทำให้เกิดภาวะโลกร้อน

ยุทธศาสตร์การดำเนินงานที่สำคัญคือ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น (Shift Mode) โดยการส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ จะต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางลำน้ำ และชายฝั่งเพิ่มมากขึ้นให้เพียงพอและรองรับการขยายตัวการขนส่งสินค้า ส่วนการส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางราง จะต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง เพื่อให้การขนส่งทางรางมีการให้บริการที่ดีขึ้น และ

การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบราง (ระบบรางคู่) เพื่อเพิ่มความเร็วในการขนส่ง และมีการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น โดยพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ บริเวณจุดสำคัญที่สามารถขนส่งต่อเนื่องได้สะดวกรวดเร็วและช่วยลดต้นทุน

3.2 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554 – 2558 (ฉบับปรับปรุง)⁴

นอกจากการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ โดยทำการศึกษาแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร พ.ศ.2554-2563 แล้ว ผู้วิจัยยังทำการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554 – 2558 (ฉบับปรับปรุง) ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยในครั้งนี้เพิ่มเติม สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision) ของแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฯ คือ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” และมีพันธกิจ (Mission) พัฒนาระบบรถไฟและบุคลากร รวมทั้งวางแผนนโยบายการพัฒนา กำกับดูแล บูรณาการการขนส่งและจราจรให้มีบริการที่เพียงพอ มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ทัวถึง คู่ค้า และเป็นธรรม ประกอบด้วย 6 เป้าประสงค์และ 6 ประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

เป้าประสงค์ที่ 1 : เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งของภูมิภาค

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศ เพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน

เป้าประสงค์ที่ 2 : ระบบโลจิสติกส์การขนส่งมีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

เป้าประสงค์ที่ 3 : การเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐาน ความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ที่ 4 : การพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต

⁴ กระทรวงคมนาคม. “แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554 – 2558 (ฉบับปรับปรุง)”. กันยายน 2556.

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เศรษฐกิจชุมชนอย่างทั่วถึง พอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

เป้าประสงค์ที่ 5 : ระบบบริหารจัดการการขนส่งและการจราจรที่มีประสิทธิภาพ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาการบริหารจัดการระบบขนส่ง และการจราจร

เป้าประสงค์ที่ 6 : เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งให้ความสำคัญกับการป้องกันและปราบปรามทุจริตภาครัฐ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6 การเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

โดยจากการศึกษาและนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ พบว่า แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554 – 2558 (ฉบับปรับปรุง) ที่มีส่วนสนับสนุนและเกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ได้แก่

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 คือ กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการของประตูการค้า โดยพัฒนาขีดความสามารถของประตูการค้า เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ศูนย์รวบรวมกระจายสินค้าทางบก เชื่อมต่อการขนส่งและการเดินทาง เสริมสร้างขีดความสามารถด้านคุณภาพและบริการของผู้ประกอบการด้านการขนส่งให้สามารถแข่งขันได้ พัฒนาและปรับปรุงกฎหมาย และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและระบบสารสนเทศเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการเดินทางกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 คือ กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ และระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ให้มีประสิทธิภาพ สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้ตรงเวลาและประหยัดต้นทุน โดยปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งทางรางให้มีบริการที่ดี ตรงต่อเวลา และน่าเชื่อถือ การขนส่งทางน้ำทั้งทางลำน้ำ ชายฝั่งและบริการเกี่ยวเนื่องให้มีประสิทธิภาพ ลดขั้นตอน และกระบวนการที่ทำให้เกิดความล่าช้า และต้นทุนในการดำเนินการ รวมทั้งเชื่อมโยงการขนส่งทางรางและทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น (ทางถนนและทางอากาศ) ตลอดจนพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าเพื่อให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 คือ กลยุทธ์ที่ 3.1 ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและ

การขนส่ง โดยปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวก และตรวจสอบมาตรฐานยานพาหนะและสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพ และความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อการขนส่งที่ปลอดภัย

4. แผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 11 ประจำปีงบประมาณ 2558-2562

ในการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับ การจัดตั้งท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อเพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้อง และมีผลกับการศึกษาวิจัยในครั้งนี้โดยตรง คือ แผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) การท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาข้อมูลจากแผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 11 ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

แผนวิสาหกิจฯ ฉบับนี้ จะมุ่งเน้นการพัฒนาและบริหารจัดการเพื่อรองรับการให้บริการที่จะเกิดการขยายตัวเนื่องจากการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 รวมถึงสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดต้นทุน โลจิสติกส์ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมีวิสัยทัศน์ คือ “ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน” ซึ่งจะเป็นการพัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือภูมิภาค (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง) ประกอบด้วย 3 ภารกิจ และ 9 กลยุทธ์หลัก ดังนี้

ภารกิจที่ 1 ขยายบริการท่าเรือและธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับโลจิสติกส์ทางน้ำในประเทศ และในอาเซียน

กลยุทธ์หลักที่ 1 การขยายบริการท่าเรือและธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้องภายในประเทศไทย เพื่อเพิ่มรายได้จากกิจการท่าเรือเดิมและธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ ให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างครบวงจร และสามารถรองรับนโยบายด้านการขนส่งและคมนาคมของประเทศ

กลยุทธ์หลักที่ 2 การขยายบริการท่าเรือและธุรกิจใหม่ในภูมิภาคอาเซียน เพื่อขยายโอกาสในการเพิ่มบริการและรายได้จากกิจการท่าเรือและธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้องภายในอาเซียน รองรับการพัฒนาเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

กลยุทธ์หลักที่ 3 การขยายความร่วมมือและพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในประเทศและประเทศต่างๆ โดยเฉพาะในภูมิภาคอาเซียน เพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือและพันธมิตรทางธุรกิจในการพัฒนาและขยายบริการท่าเรือและบริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ทั้งในประเทศและ

ต่างประเทศ รวมทั้งจัดหาแหล่งเงินทุนเพื่อให้เกิดสภาพคล่องในการบริหารจัดการการเงินและการลงทุน

กลยุทธ์หลักที่ 4 การดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจหรือบริษัทลูก เพื่อเอื้อต่อการดำเนินการธุรกิจในประเทศหรือต่างประเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ประสิทธิภาพและความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ ให้สามารถแข่งขันและลงทุนขยายกิจการและบริการต่างๆ ในประเทศและต่างประเทศ เช่นเดียวกับองค์กรภาคเอกชน และกิจการทำเรือสากลอื่นๆ

ภารกิจที่ 2 การพัฒนาและบริหารทรัพยากรต่างๆ ภายในองค์กรให้เกิดศักยภาพและขีดความสามารถให้เกิดประโยชน์สูงสุด

กลยุทธ์หลักที่ 5 การพัฒนาธุรกิจเพิ่มศักยภาพสินทรัพย์ (รวมเครื่องมือทุ่นแรง อุปกรณ์และเครื่องจักรต่างๆ) เพื่อเพิ่มผลตอบแทนและรายได้จากสินทรัพย์ต่างๆ ของ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งครอบคลุมทั้งสินทรัพย์ที่เป็นที่ดิน อาคารสถานที่ เครื่องมือทุ่นแรง อุปกรณ์เครื่องจักรและทรัพยากรอื่นๆที่สามารถก่อให้เกิดรายได้ พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้จ่ายและลงทุนเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

กลยุทธ์หลักที่ 6 การพัฒนาและบริหารระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อยกระดับศักยภาพขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและการบริหารงานขององค์กร รวมถึงการให้บริการกับลูกค้าภายนอก ด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ทันสมัยและทัดเทียมสากล

กลยุทธ์หลักที่ 7 การพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อยกระดับศักยภาพขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน และการบริหารงานของทรัพยากรบุคคลขององค์กรให้สามารถรองรับการพัฒนากิจการเดิมและขยายกิจการหรือบริการใหม่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ภารกิจที่ 3 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการและยกระดับมาตรฐานในการให้บริการให้มีความทันสมัย มีธรรมาภิบาล และมีมาตรฐานสากล

กลยุทธ์หลักที่ 8 การเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการให้ทันสมัย เพื่อพัฒนา ปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงาน เครื่องมือทุ่นแรง เครื่องจักร สิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆ ให้พอเพียงและทันสมัย สะดวกและรวดเร็ว มีประสิทธิภาพและศักยภาพสูงขึ้น เอื้อต่อการแข่งขันในเชิงธุรกิจขององค์กรได้มากขึ้น

กลยุทธ์หลักที่ 9 ยกระดับมาตรฐานให้ทัดเทียมสากลและการบริหารที่มีธรรมาภิบาล เพื่อพัฒนามาตรฐานขององค์กรในด้านคุณภาพการให้บริการ ความปลอดภัย อาชีวอนามัย

สิ่งแวดล้อม และธรรมาภิบาล ให้ทัดเทียมสากล และสร้างความเชื่อมั่นให้กับลูกค้าภายนอก และหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกขององค์กร ถือเป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่จะช่วยให้การดำเนินกิจการอย่างใดอย่างหนึ่งสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ได้ง่ายขึ้น โดยจากการศึกษาทฤษฎีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก พบว่า ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก มีรายละเอียดดังนี้

1. ทฤษฎีการวิเคราะห์ SWOT

อัลเบิร์ต ฮัมฟรี (Albert Humphrey) ผู้คิดค้นทฤษฎีการวิเคราะห์ SWOT คือการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก ประกอบด้วย การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อให้รู้ตนเอง (รู้เรา) รู้จักสภาพแวดล้อม (รู้เขา) ชัดเจน และวิเคราะห์โอกาส-อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ทั้งภายนอกและภายในองค์กร ซึ่งจะช่วยให้ผู้บริหารขององค์กรทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายนอกองค์กร ทั้งสิ่งที่ได้เกิดขึ้นแล้วและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่มีต่อองค์กรธุรกิจ และจุดแข็ง จุดอ่อน และความสามารถด้านต่าง ๆ ที่องค์กรมีอยู่ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการกำหนดวิสัยทัศน์ การกำหนดกลยุทธ์และการดำเนินตามกลยุทธ์ขององค์กรระดับองค์กรที่เหมาะสมต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

S มาจาก Strengths หมายถึง จุดเด่นหรือจุดแข็งหรือข้อได้เปรียบ เป็นข้อดีที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในบริษัท เช่นจุดแข็งด้านการเงิน จุดแข็งด้านการผลิต จุดแข็งด้านทรัพยากรบุคคล บริษัทจะต้องใช้ประโยชน์จากจุดแข็งในการกำหนดกลยุทธ์การตลาด

W มาจาก Weaknesses หมายถึง จุดด้อยหรือจุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ ที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในต่างๆของบริษัทซึ่งบริษัทจะต้องหาวิธีในการแก้ปัญหาที่นั่นสถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็น

O มาจาก Opportunities หมายถึง โอกาส การที่สภาพแวดล้อมภายนอกของบริษัทเอื้อประโยชน์หรือส่งเสริมการดำเนินงานขององค์กร โอกาสแตกต่างจากจุดแข็งตรงที่โอกาสนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายนอก แต่จุดแข็งนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายในนักการตลาดที่ดีจะต้องเสาะแสวงหาโอกาสอยู่เสมอและใช้ประโยชน์จากโอกาสนั้น เช่น การเมือง การปกครอง กฎหมาย ราคาน้ำมัน ค่าเงินบาท คู่แข่ง เป็นต้น

T มาจาก Threats หมายถึง อุปสรรค ขัดจำกัด ซึ่งเกิด จากสภาพแวดล้อมภายนอก บางครั้งการจำแนกโอกาสและอุปสรรคเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก เพราะทั้งสองสิ่งนี้สามารถเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งการเปลี่ยนแปลงอาจทำให้สถานการณ์ที่เคยเป็นโอกาสกลับกลายเป็นอุปสรรคได้ เช่น ค่าเงินบาท คู่แข่ง เป็นต้น

ขั้นตอน/วิธีการดำเนินการทำ SWOT Analysis

การวิเคราะห์ SWOT จะครอบคลุมขอบเขตของปัจจัยที่กว้างด้วยการระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคขององค์กร ทำให้มีข้อมูล ในการกำหนดทิศทางหรือเป้าหมายที่จะถูก สร้างขึ้นมาบนจุดแข็งขององค์กร และแสวงหาประโยชน์จากโอกาสทางสภาพแวดล้อม และสามารถกำหนดกลยุทธ์ที่มุ่งเอาชนะอุปสรรคทางสภาพแวดล้อม หรือลดจุดอ่อนขององค์กรให้มี น้อยที่สุดได้ ภายใต้การวิเคราะห์ SWOT นั้น จะต้องวิเคราะห์ทั้งสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก องค์กรโดยมีขั้นตอนดังนี้

1. การประเมินสภาพแวดล้อมภายในองค์กร การประเมินสภาพแวดล้อมภายใน องค์กรจะเกี่ยวกับการวิเคราะห์และพิจารณาทรัพยากรและความสามารถภายในองค์กรทุกๆด้าน เพื่อที่จะระบุจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กรแหล่งที่มาเบื้องต้นของข้อมูลเพื่อการประเมิน สภาพแวดล้อมภายในคือระบบข้อมูลเพื่อการบริหารที่ครอบคลุมทุกด้านทั้งในด้าน โครงสร้าง ระบบระเบียบวิธีปฏิบัติงานบรรยากาศในการทำงานและทรัพยากรในการบริหาร (คน เงิน วัสดุ การจัดการ) รวมถึงการพิจารณาผลการดำเนินงานที่ผ่านมาขององค์กร เพื่อที่จะเข้าใจสถานการณ์ และผลกระทบก่อนหน้านี้ด้วย โดยในการประเมินสภาพแวดล้อมภายใน ประกอบด้วย

1.1 จุดแข็งขององค์กร(S-Strengths) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในจาก มุมมองของผู้ที่อยู่ภายในองค์กรนั่นเองว่าปัจจัยใดภายในองค์กรที่เป็นข้อได้เปรียบหรือจุดเด่นของ องค์กรที่องค์กรควรนำมาใช้ในการพัฒนาองค์กรได้และควรดำรงไว้เพื่อการเสริมสร้างความเข้ม แข็งขององค์กร

1.2 จุดอ่อนขององค์กร(W-Weaknesses) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในจาก มุมมองของผู้ที่อยู่ภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ภายในองค์กรนั้น ๆ เองว่าปัจจัยภายในองค์กรที่เป็น จุดด้อยข้อเสียเปรียบขององค์กรที่ควรปรับปรุงให้ดีขึ้นหรือจัดให้หมดไป อันจะเป็นประโยชน์ต่อ องค์กร

2. การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอก ภายใต้การประเมินสภาพแวดล้อม ภายนอกองค์กรนั้น สามารถค้นหาโอกาสและอุปสรรคทางการดำเนินงานขององค์กรที่ได้รับ ผลกระทบจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจทั้งในและระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการดำเนินงานของ องค์กร เช่น อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ นโยบาย การเงิน การงบประมาณ สภาพแวดล้อมทาง

สังคม เช่น ระดับการศึกษาและอัตรารู้หนังสือของประชาชน การตั้งถิ่นฐานและการอพยพของประชาชน ลักษณะชุมชน ขนบธรรมเนียมประเพณี ค่านิยม ความเชื่อและวัฒนธรรม สภาพแวดล้อมทางการเมือง เช่น พระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา มติคณะรัฐมนตรี และสภาพแวดล้อมทางเทคโนโลยี หมายถึงกรรมวิธีใหม่ ๆ และพัฒนาการทางด้านเครื่องมือ อุปกรณ์ ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและให้บริการ โดยการประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกประกอบด้วย

2.1 โอกาสทางสภาพแวดล้อม (O-Opportunities) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กร ปัจจัยใดที่สามารถส่งผลกระทบต่อประโยชน์ ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการดำเนินการขององค์กรในระดับมหภาค และองค์กรสามารถฉกฉวยข้อดีเหล่านี้มาเสริมสร้างให้หน่วยงานเข้มแข็งขึ้นได้

2.2 อุปสรรคทางสภาพแวดล้อม (T-Threats) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กรปัจจัยใดที่สามารถส่งผลกระทบในระดับมหภาคในทางที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย ทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งองค์กรจะต้องหลีกเลี่ยง หรือปรับสภาพองค์กรให้มี ความแข็งแกร่ง พร้อมทั้งเผชิญแรงกดดันดังกล่าวได้ระดับสถานการณ์จากการประเมินสภาพแวดล้อม

เมื่อได้ข้อมูลเกี่ยวกับ จุดแข็ง-จุดอ่อน โอกาส-อุปสรรค จากการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกด้วยการประเมินสภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกแล้ว ให้นำจุดแข็ง-จุดอ่อนภายในมาเปรียบเทียบกับ โอกาส-อุปสรรค จากภายนอกเพื่อดูว่าองค์กรกำลังเผชิญสถานการณ์เช่นใด และภายใต้สถานการณ์เช่นนั้น องค์กรควรจะทำอย่างไรต่อไป

2. การวิเคราะห์อุตสาหกรรมโดย FIVE FORCE MODEL

Five Force Model เป็นเทคนิคที่นิยมใช้อย่างแพร่หลายในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ ผ่านการพิจารณาปัจจัยที่มีอิทธิพล 5 ด้าน ได้แก่ อำนาจการต่อรองจากผู้จัดหาวัตถุดิบ (Supplier Power) อำนาจการต่อรองจากลูกค้า (Buyer Power) ภัยคุกคามจากผู้ประกอบการรายใหม่ (Threat of New Entry) ภัยคุกคามจากสินค้า/บริการที่สามารถใช้ทดแทนกันได้ (Threat of Substitution) และ สภาพการแข่งขันของกลุ่มที่มีอยู่เดิม (Competitive Rivalry)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาผลงานการศึกษาที่ผ่านมาที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับโดยตรงในระดับแผนและนโยบาย ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการดำเนินงานศึกษาวิจัยในครั้งนี้ โดยการใช้เป็นแนวทางในการศึกษาต่อไป โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการทบทวนผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ รายละเอียดมีดังต่อไปนี้

1. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ

1.1 โครงการการพัฒนาศักยภาพกลุ่มคลัสเตอร์โลจิสติกส์จังหวัดฉะเชิงเทรา

โครงการนี้เป็นการพัฒนาศักยภาพกลุ่มคลัสเตอร์โลจิสติกส์และเพื่อเตรียมความพร้อมให้กับผู้ประกอบการคลัสเตอร์โลจิสติกส์จังหวัดฉะเชิงเทรา ในการรับรอง AEC และยังเป็นการศึกษาสำรวจเส้นทางโลจิสติกส์ของกลุ่มอุตสาหกรรมหลักของจังหวัดฉะเชิงเทรา ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์ รวมทั้งพัฒนาระบบและจัดทำต้นแบบนวัตกรรมสำหรับรถบรรทุก เพื่อเป็นการหาแนวทางในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ พร้อมทั้งหาแนวทางในการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมจังหวัดฉะเชิงเทรากับผู้ประกอบการขนส่งจังหวัด โดยจังหวัดฉะเชิงเทราจะได้รับประโยชน์จากการเข้าร่วมโครงการฯ ทั้งในด้านการพัฒนาผู้ประกอบการและสร้างเครือข่ายเพื่อเตรียมในการพัฒนาให้จังหวัดฉะเชิงเทราเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ต่อไป ซึ่งผลการศึกษาที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับโครงการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) รายละเอียดดังนี้

โครงการการพัฒนาศักยภาพกลุ่มคลัสเตอร์โลจิสติกส์จังหวัดฉะเชิงเทรา ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านปัญหาและสถานการณ์ปัจจุบันของการจัดเก็บและการกระจายสินค้า ตลอดจนรูปแบบของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมหลักของจังหวัดฉะเชิงเทราต้องการ โดยเก็บข้อมูลด้วยวิธีการทำ Focus Group และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กับกลุ่มประชากร (Population) ที่เป็นผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือก กลุ่มตัวอย่าง (Sample) สำหรับการทำ Focus Group เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ตรงประเด็นและครอบคลุมมากที่สุด ประกอบด้วย เกณฑ์ด้านประสบการณ์และความเข้าใจด้านการจัดการโลจิสติกส์ที่ดีของกลุ่มตัวอย่าง รวมถึงต้องสามารถเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการที่มีแนวโน้มจะเป็นผู้ใช้บริการศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์ จังหวัดฉะเชิงเทรา การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างเพื่อทำการสำรวจข้อมูลใช้วิธีการสุ่มแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) จากประชากรที่เป็นผู้ประกอบการที่มีศักยภาพและมีแนวโน้มจะเข้ามาใช้บริการศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์ จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการ

ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งถือเป็นอุตสาหกรรมหลักของจังหวัด มีการจัดเก็บและกระจายสินค้าเป็นกิจกรรมสำคัญของธุรกิจ โดยการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างใช้ดุลยพินิจของผู้เชี่ยวชาญซึ่งประกอบด้วย ที่ปรึกษา ตัวแทนผู้ให้บริการโลจิสติกส์แก่กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ของจังหวัดจะเชิงเทรา และตัวแทนสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดจะเชิงเทรา ในการกำหนดสมาชิกของประชากรที่จะมาเป็นสมาชิกในกลุ่มตัวอย่าง โดยกลุ่มตัวอย่างที่เลือกจะต้องมีลักษณะสอดคล้องหรือเป็นตัวแทนที่สามารถอ้างอิงพฤติกรรมของประชากรทั้งหมดในการศึกษานั้นได้ ในการประเมินความเป็นไปได้ของการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์จังหวัดจะเชิงเทรา ที่ปรึกษาโครงการการพัฒนาศักยภาพกลุ่มคลัสเตอร์โลจิสติกส์จังหวัดจะเชิงเทรา ได้สำรวจความคิดเห็นเบื้องต้นโดยการทำ Focus Group กับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ ในลักษณะของการสัมภาษณ์แบบ Semi-structured ซึ่งใช้ทั้งการสัมภาษณ์แบบเป็นมาตรฐาน (Standardized Interview) ร่วมกับการสัมภาษณ์แบบไม่เป็นมาตรฐาน (Unstandardized Interview) หลังจากนั้นจึงทำการสัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มตัวอย่างเพื่อให้ได้รายละเอียดของข้อมูลมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการนำไปใช้กำหนดประเภทและลักษณะของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการใช้งานของผู้ประกอบการมากที่สุด จากผลการศึกษาพบว่า เบื้องต้นผู้ประกอบการต้องการให้จังหวัดจะเชิงเทราพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากคิดว่าการพัฒนาศูนย์ฯ จะเป็นประโยชน์โดยรวมต่อจังหวัดและประเทศไทย แต่ยังไม่มีความชัดเจนในลักษณะรูปแบบการให้บริการของศูนย์ฯ โดยผู้ประกอบการไม่ต้องการใช้บริการศูนย์กระจายสินค้า เนื่องจากใช้การขนส่งแบบ Direct Shipment และ Milk-Runs เป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ ปัจจุบัน กลุ่มตัวอย่างยังไม่ประสบปัญหาการขาดแคลนพื้นที่จัดเก็บสินค้า จึงยังไม่มีความต้องการคลังสินค้าสาธารณะ อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการมีแนวโน้มที่จะต้องการพื้นที่จัดเก็บสินค้าเพิ่มขึ้นในอนาคตจากการขยายตัวของภาคการผลิต และการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเลือกลงทุนในการสร้างคลังสินค้าของตนเองมากกว่า ทั้งนี้ ปัจจัยที่จะผลักดันให้ผู้ประกอบการเลือกใช้บริการคลังสาธารณะคือ ต้องสามารถสะท้อนต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงได้อย่างชัดเจน รวมถึงมีระดับการให้บริการในคลังสินค้าสาธารณะสูง รูปแบบศูนย์อำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่มีความเป็นไปได้ในการจัดตั้ง คือ คลังสินค้าสนับสนุนการผลิต (Manufacturing Support Warehouse) โดยผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่อยู่ภายนอกจังหวัด จะมีความต้องการในการใช้บริการ หากสามารถลดต้นทุนการผลิตได้ ซึ่งเหมาะสมกับผู้ประกอบการที่มีความถนัดในการส่งสินค้าให้ลูกค้าที่เป็นผู้ผลิตรายอื่น และปริมาณการขนส่งในแต่ละครั้งน้อย และรวมถึงมีการขนส่งระยะทางไกล

สำหรับผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกต้องการให้มีเขตปลอดอากร (Free Zone) โดยต้องการให้เขตดังกล่าวครอบคลุมถึงพื้นที่เดิมที่โรงงานจัดตั้งอยู่แล้ว เพราะหากจัดตั้งเขตปลอดอากรขึ้นมาให้ผู้ประกอบการก่อสร้างโรงงานใหม่ ผู้ประกอบการยังไม่มีควมจำเป็นในการลงทุนเพิ่มขยายโรงงานการผลิต ส่วนการพัฒนาจุดพักรถที่มีบริการซ่อมและทำความสะอาดรถบรรทุก ผู้ประกอบการโดยรวมมองว่ามีความเหมาะสมที่จะเป็นบริการเสริมที่ช่วยให้พนักงานขับรถบรรทุกมีความสะดวกสบายมากขึ้น เพิ่มความปลอดภัยในการใช้ถนน ด้านการขนส่งทางราง ผู้ประกอบการเห็นโอกาสจากระบบขนส่งทางราง โดยมองว่าสามารถลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งให้กับผู้ประกอบการ รวมถึงสามารถเชื่อมโยงกับการนำเข้า-ส่งออกผ่านทางท่าเรือแหลมฉบังได้ อย่างไรก็ตามปัจจุบัน ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ยังไม่ได้ใช้การขนส่งในระบบดังกล่าว เนื่องจากผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในจังหวัดมีการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์น้อยมาก เพราะสินค้าส่วนใหญ่เป็นวัตถุดิบเพื่อเข้าสู่โรงงานผลิตภายในประเทศ ซึ่งใช้การขนส่งด้วยรถบรรทุก 6 ล้อ เป็นหลัก ทั้งนี้ จากการสัมภาษณ์เชิงลึก พบว่าผู้ประกอบการผลิตรถยนต์รายใหญ่ มีการส่งออกรถยนต์ถึงร้อยละ 60-70 จากกระบวนการผลิตในประเทศทั้งหมด อีกทั้งยังมีการนำเข้า-ส่งออกชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ที่ขนส่งทางตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ผู้ประกอบการเลือกใช้ระบบขนส่งทางราง คือ ความแน่นอนในการให้บริการ ดังนั้น หากมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาเป็นระบบรางมากขึ้นในอนาคต รูปแบบการให้บริการที่เหมาะสมในการพัฒนาศูนย์อำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดฉะเชิงเทราจึงควรเป็นโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (Inland Container Depot หรือ ไอซีดี) ที่มีการบริหารจัดการที่ดีและครบวงจร สามารถให้บริการด้านพิธีการศุลกากร ให้คำแนะนำด้านการนำเข้า-ส่งออก รวมถึงบริการอื่นๆครอบคลุมกิจกรรมการขนส่งทั้งหมดของผู้ประกอบการ

1.2 โครงการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์ เพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

การพัฒนาระบบการขนส่งในอนาคตเพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศนั้น ควรให้ระบบการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเป็นตัวชี้้นำการพัฒนา โดยมีการขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ในการเชื่อมโยงระหว่างจุดรวบรวมและกระจายสินค้า (ICD) กับแหล่งผลิตและแหล่งบริโภค เนื่องจากการขนส่งทางถนนสามารถตอบสนองเรื่องการเข้าถึงทุกพื้นที่ได้ในลักษณะจากประตูถึงประตู (Door-to-Door Service) ได้ดีที่สุด และสนับสนุนให้มีการเชื่อมต่อระบบรางให้เข้าถึงประตูการค้าให้มากที่สุด

ซึ่งข้อเสนอแนะโครงการขนส่งทางน้ำและทางราง พร้อมกับจุดเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ควรที่จะพัฒนาให้เกิดขึ้นภายในปี พ.ศ.2558 มีดังนี้

การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในอนาคต (ภายในปี พ.ศ.2558) ควรเน้นที่การพัฒนาทางรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกและสายใต้เป็นหลัก ซึ่งมีการเชื่อมโยงไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง และท่าเรือปากบารา ควบคู่กับการจัดหาแคร่รถไฟและหัวรถจักรเพิ่มขึ้น ขณะที่สายตะวันออกเฉียงเหนือและสายเหนือเน้นที่การจัดหาแคร่รถไฟและหัวรถจักรเพิ่มขึ้นเป็นลำดับแรก เพื่อเพิ่มจำนวนขบวนในการให้บริการมากขึ้น โดยการก่อสร้างรถไฟทางคู่มีความสำคัญในระดับรองลงมา โดยแนวเส้นทางของรถไฟซึ่งมีลำดับความสำคัญสูงในการก่อสร้างเป็นทางคู่ ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ.2558 ได้แก่

1. เส้นทางรถไฟ สาย แก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง (สายตะวันออก)
2. เส้นทางรถไฟ สาย นครปฐม-เพชรบุรี-ชุมพร-หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (สายใต้)
3. เส้นทางรถไฟ สาย ลพบุรี-นครสวรรค์ (สายเหนือ)
4. เส้นทางรถไฟ สาย มาบกะเบา-นครราชสีมา (สายตะวันออกเฉียงเหนือ)

นอกจากนี้ ควรจะมีการก่อสร้างทางรถไฟทางเดี่ยวแนวใหม่เชื่อมเข้าท่าเรือปากบาราสายตรง-อำเภอละกู (ท่าเรือปากบารา) ส่วนโครงข่ายทางรถไฟเชื่อมโยงกับจินตอนใต้ต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างประเทศของจีน และเมียนมาร์ ซึ่งในระยะยาวเส้นทางรถไฟนี้จะเป็นเส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระยะทางไกลระหว่างจินตอนใต้กับท่าเรือน้ำลึกของประเทศไทย

อย่างไรก็ตามหากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ยังคงให้บริการในรูปแบบเดิม รฟท. มีแนวโน้ม ที่จะเผชิญกับปัญหาการเงินที่รุนแรงมากขึ้น อีกทั้งอาจไม่สามารถให้บริการเพื่อรองรับการขนส่งในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น จึงควรชี้แจงเพื่อให้รัฐบาลยอมรับว่าปัญหาของ รฟท. เป็นปัญหาระดับชาติ

การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางลำน้ในอนาคต (ภายในปี พ.ศ.2558) ควรเน้นไปที่การพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพริมน้ำให้เป็นท่าเรือสาธารณะ โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางลำน้ รวมถึงการจัดตั้งโอซีดีริมน้ำ เพื่อประโยชน์ในการขนถ่ายสินค้าจากทางน้ำสู่ทางบกและจากทางบก สู่ทางน้ำ ตลอดจนพัฒนาด้านการจัดหาเครื่องมือยกขนที่มีประสิทธิภาพ โดยพื้นที่ที่มีศักยภาพในการจัดตั้งเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางลำน้ ได้แก่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (อำเภوتاเรือ) และจังหวัดอ่างทอง (อำเภอเมือง) สำหรับการขนส่งระหว่าง

ประเทศในแม่น้ำโขง หากทำเรือเชียงแสนในปัจจุบันเต็มขีดความสามารถอาจขยายขีดความสามารถหรือพัฒนาท่าเรือทางเลือกเพิ่มเติม เช่น ท่าเรือเชียงของ หรือท่าเรือเชียงแสน 2 โดยการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งชายฝั่งในอนาคตควรเน้นไปที่การพัฒนาและการให้บริการท่าเรือชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบังเพื่อเชื่อมโยงกับการขนส่งทางลำน้ในภาคกลางและการขนส่งชายฝั่งในภาคใต้ ควรเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือสงขลาโดยการสนับสนุนให้เอกชนจัดซื้อเครนหน้าท่าเรือ และควรพัฒนาท่าเรือปากบาราเป็นประตูการค้าทางเล็กลู่ทะเลอันดามัน พร้อมพัฒนากิจกรรมหลังท่าเรือ เช่น นิคมอุตสาหกรรม เพื่อดึงดูดผู้ลงทุนเอร์ชาเข้า และเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศไทยก่อนการส่งออก เพื่อให้เกิดปริมาณการขนส่งและการผลิตสินค้า ส่วนในระยะยาวควรพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านฝั่งทะเลอ่าวไทยเป็นท่าเรือน้ำลึกเพิ่มเติม

นอกจากนี้ รัฐควรสนับสนุนการให้บริการเรือ Ro-Ro (Roll-on and Roll-off) ในเส้นทางแหลมฉบัง-สุราษฎร์ธานี หรือ แหลมฉบัง-สุราษฎร์ธานี-สงขลา หรือแหลมฉบัง-สงขลา ซึ่งหากผู้ให้บริการเป็นผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ในระยะแรกควรใช้เรือ Ro-Ro และเน้นการขนส่งสินค้าตู้และล้อเลื่อน เป็นหลัก แต่หากผู้ให้บริการเป็นผู้ประกอบการที่มีศักยภาพการขนส่งกับผู้ผลิตและจัดจำหน่ายรถยนต์สามารถใช้เรือ PCC (Pure Car Carrier) ขนาดรับบรรทุกรถยนต์ 100-150 คัน วิ่งสัปดาห์ละ 2-3 เที่ยว

1.3 โครงการศึกษาประเมินศักยภาพและการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทยสำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)⁵

โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้กระทรวงคมนาคม หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง มีแนวทางข้อวิเคราะห์ทางวิชาการและสถานภาพการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทย ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ กรอบทิศทางและยุทธศาสตร์การดำเนินงานพัฒนามาตรการที่เหมาะสมจำเป็น รองรับการขนส่งคนและสินค้าภายในประเทศ และเชื่อมโยงระหว่างประเทศ และเพื่อให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถมีองค์ความรู้และข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็น สำหรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมถึงส่งเสริมบทบาทหน่วยงานภาครัฐของประเทศไทยอย่างมีบูรณาการ

โดยมีการกล่าวถึงแนวทางการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณจุดผ่านแดนในอนาคต ซึ่งผลจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจ

⁵ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. กระทรวงคมนาคม. “รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (executive summary report)”. เสนอโดย บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี บริษัท ทูที คอนซัลติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์ จำกัด. กุมภาพันธ์ 2558.

อาเซียนในปี พ.ศ.2558 ทำให้สถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณจุดผ่านแดนมีความจำเป็นมากขึ้นในอนาคต ด้วยเหตุผลคือ

1. สถานีขนส่งสินค้าจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกของประเทศเพื่อนบ้านมาเป็นรถบรรทุกของไทย
2. ช่วยลดอุบัติเหตุบนถนน
3. ช่วยบริหารจัดการการขนส่งที่วุ่นวายเพื่อสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
4. สถานีขนส่งสินค้าสามารถพัฒนาเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเพื่อเปลี่ยนไปขนส่งสินค้าทางราง ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดค่าขนส่งและลดการใช้พลังงานในระยะยาว

การจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) บริเวณจุดผ่านแดนจะมีฟังก์ชันของการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างรถบรรทุกของทั้งสองประเทศในลักษณะที่ใช้การขนส่งรูปแบบเดียวกัน (Single Mode) ส่วนการจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า (Intermodal Facilities) จะมีรูปแบบของการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างการขนส่งด้วยรถบรรทุกกับการขนส่งด้วยรถไฟ ซึ่งเป็นการขนส่งต่างรูปแบบกัน (Intermodal Mode) โดยสามารถสรุปแนวทางการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณจุดผ่านแดนในอนาคต

1.4 การศึกษาเพื่อเสนอนโยบาย แนวทางและมาตรการ ในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งตู้สินค้าระหว่าง ไอซีดีลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง จากการขนส่งทางถนนสู่การขนส่งทางราง ในช่วงปี พ.ศ.2554-2556⁶

ในการศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอ นโยบาย แนวทางและมาตรการ ในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งตู้สินค้าระหว่าง ไอซีดีลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง จากการขนส่งทางถนนสู่การขนส่งทางราง ซึ่งจะมีการศึกษาวิเคราะห์ประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางราง ประกอบด้วยการศึกษาปริมาณการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในอนาคต ทั้งในส่วนการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าระหว่าง ไอซีดีลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง และการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าด้วยรถไฟระหว่าง ไอซีดีลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้ง มีการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งตู้สินค้าจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง การขนส่งตู้สินค้าระหว่างไอซีดีลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง มีการขนส่ง 2 รูปแบบ คือ การขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกและการขนส่งทางรางด้วยรถไฟ ซึ่งพบว่าปริมาณการขนส่ง

⁶ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. “แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2558 (ฉบับปรับปรุง)”, 2556.

ผู้สินค้าทางราง มีสัดส่วนน้อยกว่าการขนส่งสินค้าทางถนนอยู่มาก และสัดส่วนดังกล่าว ยังมีแนวโน้มลดลง ตัวอย่างเช่น ในปี พ.ศ.2552 มีสัดส่วนการขนส่งผู้สินค้าทางรางเพียง ร้อยละ 26 ทั้งนี้เนื่องมาจากข้อจำกัดของการให้บริการขนส่งทางรางหลายประการ ทำให้ความต้องการขนส่งผู้สินค้าส่วนเกินทั้งหมด จำเป็นต้องใช้รูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นหลัก จากนั้นได้มีการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้สินค้าระหว่าง ไอซีดีลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง และการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้สินค้าด้วยรถไฟระหว่าง ไอซีดีลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อที่จะนำมาเป็นข้อมูลในการคำนวณและวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งผู้สินค้าจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ซึ่งได้ข้อสรุปในเบื้องต้นว่า การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งผู้สินค้าระหว่าง ไอซีดีลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง โดยเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางต่อทางถนน จากร้อยละ 26 : 74 เป็นร้อยละ 40 : 60 ในปีงบประมาณ 2555 และปีงบประมาณ 2556 จะทำให้เกิดการลดต้นทุนการขนส่งผู้สินค้าลงได้ 389 ล้านบาท และ 461 ล้านบาท ตามลำดับ

1.5 งานวิจัยเรื่อง ปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ:

เส้นทางสถานีบรรจุและแยกสินค้าคลอง ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง⁷

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาสภาพปัญหาในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ จาก ไอซีดีลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ และทำการศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้รับสัมปทานที่ ไอซีดีลาดกระบัง สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพในการขนส่ง สร้างกรอบแนวคิดด้วยการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารที่เกี่ยวข้องและข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารที่มีส่วนเกี่ยวข้องแบบเจาะลึก นำมาวิเคราะห์เชิงคุณภาพได้ประเด็นปัญหา 3 ประเด็น ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการ และการบริการ จากนั้นทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 50 ตัวอย่าง แล้วนำมาวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพในการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟ ผลการศึกษา พบว่า ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่มพบมากที่สุด ได้แก่ ระบบทางเดี่ยว ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า รองมาคือ รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อยและขีดความสามารถของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ารองรับน้ำหนักตู้สินค้าไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ส่งผลให้ผู้ใช้บริการพบปัญหาในการจัดการเรื่องการยกขน ส่วนปัญหาด้านการบริหารจัดการกลุ่มตัวอย่างพบมากที่สุด ได้แก่ ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์

⁷ ธงชัย เจริญสวัสดิ์. “ปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ: เส้นทางสถานีบรรจุและแยกสินค้าคลอง ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง”. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.

การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในไอซีดีและแหลมฉบังมีความล่าช้า สำหรับปัญหาด้านบริการที่พบมากที่สุด ได้แก่ ขีดความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ความตรงต่อเวลา และภาพลักษณ์แบบระบบราชการที่มีเงื่อนไขและขั้นตอนซ้ำซ้อนไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร

2. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

2.1 งานวิจัยเรื่อง Evaluation of the dry port concept from an environmental perspective: A note⁸

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาเปรียบเทียบในกรณีที่มีและไม่มีท่าเรือบก ในประเด็นของความแออัดและปัญหาการจราจรบริเวณท่าเรือ และปัญหาผลกระทบที่เกิดจากการขนส่ง โดยใช้แบบจำลองและการจำลองสถานการณ์ แนวคิดของท่าเรือบก คือเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือกับเจ้าของสินค้า เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการขนส่งตู้สินค้าเข้าและออกจากท่าเรือ อีกทั้งยังมีบริการต่างๆ เช่น การเก็บรักษาสินค้า การรวบรวมสินค้า คลังสินค้า การเก็บรักษาตู้คอนเทนเนอร์ การติดตามสถานการณ์ขนส่งสินค้า และการดำเนินพิธีการศุลกากร เพื่อช่วยลดปัญหาความแออัดบริเวณท่าเรืออันเนื่องมาจากกิจกรรมที่ไม่จำเป็นที่จะต้องดำเนินการ ณ บริเวณท่าเรือ นอกจากนี้ศักยภาพของท่าเรือบกจะถูกกำหนดโดยประสิทธิภาพการเข้าถึงท่าเรือบก และประสิทธิภาพการขนส่งในรูปแบบถนน - ราง รวมถึงความน่าเชื่อถือของตารางเวลาการให้บริการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือหรือมาจากท่าเรือ ซึ่งล้วนมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการให้บริการของท่าเรือบก การมีท่าเรือบกจะช่วยลดความแออัดและปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางเข้าท่าเรือและบริเวณโดยรอบเนื่องจากเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟในการเข้าถึงท่าเรือ แทนการขนส่งโดยรถบรรทุกหลายคัน ซึ่งการขนส่งทางรถไฟจะสามารถขนส่งตู้สินค้าได้ในปริมาณที่มากกว่าการขนส่งโดยรถบรรทุกหลายเท่าตัว นอกจากนี้ ยังช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ ลดงบประมาณในการซ่อมบำรุงถนนบริเวณท่าเรือ และช่วยลดปัญหาผลกระทบที่เกิดจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการขนส่งด้วยรถบรรทุก ข้อมูลที่ใช้ในการสร้างแบบจำลองในงานศึกษานี้ จะใช้ตัวอย่างของท่าเรือ Gothenburg ซึ่งเป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ที่ใหญ่ที่สุดทางตอนใต้ของประเทศสวีเดน และ 19 แห่งที่มาของสินค้าในการจำลองสถานการณ์ และจากการจำลองสถานการณ์การขนส่งสินค้าเปรียบเทียบกันระหว่างการมีและไม่มีท่าเรือบกในช่วงโมงเร่งด่วนเป็นเวลา 4 ชั่วโมง พบว่าหลังจากเวลาผ่านไป 4 ชั่วโมง กรณีที่ไม่มีท่าเรือบกจะมีจำนวนของแถวคอยรถบรรทุกเท่ากับ 23 คิว และมีระยะเวลาการรอคอยเฉลี่ย 85 นาทีต่อคัน ส่วนกรณีที่มีท่าเรือบกจะมีจำนวนของ

⁸ Roso, V. "Evaluation of the dry port concept from an environmental perspective: A note".

แถวคอยรถบรรทุกเท่ากับ 5 คิว และมีระยะเวลาการรอคอยเฉลี่ย 13 นาทีต่อคัน ส่วนด้านปัญหามลภาวะก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากการขนส่ง พบว่าในกรณีที่มีท่าเรือบกจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงได้ประมาณ 25% ส่วนกรณีที่ไม่มิต่าเรือบก การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ส่วนใหญ่จะมาจากการขนส่งโดยรถบรรทุกเข้าสู่ท่าเรือ แต่มีเพียง 4% เท่านั้นที่เกิดเพิ่มขึ้นจากรถบรรทุก และการที่มีท่าเรือบก การขนส่งทางถนนเข้าสู่ท่าเรือจะถูกเปลี่ยนมาเป็นการขนส่งทางรถไฟเข้าสู่ท่าเรือแทน โดยคิดจากการขนส่งทางรถไฟ 2 เทียบต่อวัน จะช่วยลดระยะทางการขนส่งทางถนนได้ประมาณ 2,000 กิโลเมตรต่อวัน

2.2 งานวิจัยเรื่อง The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland

“กรอบแนวคิดท่าเรือบก : การเชื่อมโยงท่าเรือคอนเทนเนอร์กับพื้นที่หลังท่า” งานวิจัยนี้ได้มีการนำเสนอกรอบแนวคิดเกี่ยวกับตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือบก ซึ่งมีการจำแนกตามระยะทางที่ตั้งของท่าเรือบก (Dry Port) กับท่าเรือ (Sea Port) แบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ

1. ท่าเรือบกที่ตั้งอยู่ไกลจากท่าเรือ (Distant Dry Port) เป็นรูปแบบที่นิยมมากที่สุด เนื่องจากเหตุผลทางด้านระยะทางที่ไกลจากท่าเรือและปริมาณสินค้าที่มากเพียงพอที่จะเกิดการประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) โดยใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟหรือทางเรือลำเลียงไปยังท่าเรือ ทั้งนี้ เจ้าของสินค้าจะเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟแทนการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก ด้วยเหตุผลด้านต้นทุนค่าขนส่ง และด้านความปลอดภัยของสินค้า จะเห็นว่าเจ้าของสินค้าซึ่งอยู่ไม่ไกลจากท่าเรือบกจะเปลี่ยนมาใช้บริการท่าเรือบกเพื่อขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือโดยทางรถไฟ แทนการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก ซึ่งการขนส่งสินค้าจากท่าเรือบกไปยังท่าเรือโดยทางรถไฟจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางเข้าท่าเรือและบริเวณโดยรอบ ซึ่งรถไฟ 1 ขบวนสามารถขนส่งสินค้าแทนรถเทรลเลอร์ได้ 40 คัน ในยุโรป และมากกว่า 100 คัน ในอเมริกา และยังสามารถช่วยลดผลกระทบภายนอกที่จะเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งสินค้าทางถนนได้ เช่น ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ หรือความล่าช้าอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัดบนท้องถนน เป็นต้น โดยท่าเรือบกประเภทนี้ จะมีประโยชน์ต่อผู้ให้บริการรถไฟ คือ จะได้ประโยชน์จากการขนส่งในปริมาณมาก หรือเกิดการประหยัดจากขนาด ประโยชน์ต่อเจ้าของสินค้า คือ จะเสียค่าบริการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือในอัตราที่ต่ำลงเพราะการขนส่งทางรถไฟจะเกิดการประหยัดจากขนาดมากกว่าการขนส่งด้วยรถบรรทุก และการขนส่งทางรถไฟจะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสินค้า รวมถึงระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งมีความจะมีความแน่นอนกว่าเนื่องจากมีตารางเวลาที่ชัดเจน อีกทั้งยังได้รับความสะดวกสบาย เนื่องจากท่าเรือบกมีบริการขนส่งสินค้า รวมถึงการดำเนินการด้านเอกสารและศุลกากรที่ครบวงจร ส่วนผู้ให้บริการขนส่งทางถนนจะ

ไม่ได้รับประโยชน์ทางตรงจากท่าเรือบกประเภทนี้ แต่จะได้รับประโยชน์ทางอ้อมคือ เปลี่ยนมาให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างเจ้าของสินค้าที่อยู่บริเวณโดยรอบท่าเรือบกกับท่าเรือบกแทน ซึ่งจะให้บริการขนส่งในระยะทางที่สั้นกว่าและได้ผลตอบแทนในภาพรวมที่ดีกว่า

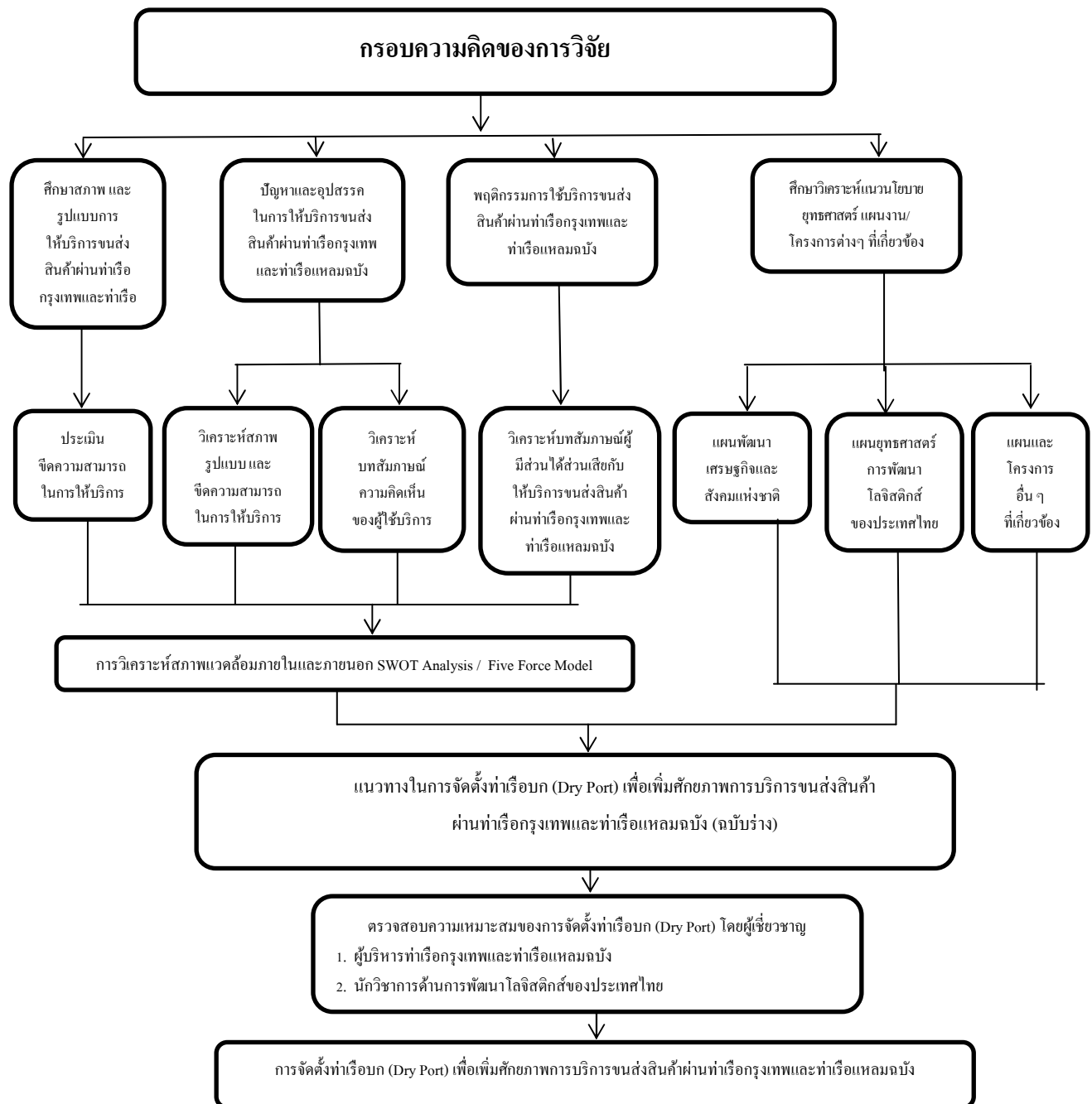
2. ท่าเรือบกที่ตั้งอยู่ระหว่างกลาง (Midrange Dry Port) ท่าเรือบกประเภทนี้ มักให้บริการเป็นศูนย์รวบรวมสินค้า (Consolidation Point) มีลักษณะเป็นชุมทางรถไฟ หรือเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งทางลำนํ้าภายในประเทศโดยเรือลำเลียง ซึ่งจะมีการบริหารจัดการ และมีเครื่องมือทางเทคนิคเฉพาะสำหรับการขนส่งทางทะเล เช่น เครื่องเอ็กซ์เรย์สำหรับการตรวจสอบสินค้า โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากร เป็นต้น และด้วยระยะทางที่ไม่ไกลจากท่าเรือมากนัก ทำให้ท่าเรือบกประเภทนี้ สามารถใช้เป็นพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้า (Stacking Area) แทนพื้นที่บริเวณท่าเรือได้ แต่ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่าภายใต้สัดส่วนระหว่างราคาและคุณภาพในการขนส่ง การขนส่งโดยรถไฟจะคุ้มค่าก็ต่อเมื่อมีระยะห่างจากต้นทางถึงปลายทางเป็นระยะทางมากกว่า 500 กิโลเมตรขึ้นไป จึงจะสามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุกได้

3. ท่าเรือบกที่ตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือ (Close Dry Port) ท่าเรือบกประเภทนี้มักตั้งอยู่บริเวณชายแดนของเมืองท่า และมีบริการขนส่งสินค้าโดยรถไฟเข้าเขตท่าเรือ ซึ่งจะช่วยลดปริมาณการจราจรที่หนาแน่นในเขตเมืองท่าและบริเวณท่าเรือลงได้ ท่าเรือบกประเภทนี้จะเหมาะสำหรับเมืองที่ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกขนาดใหญ่หรือยานพาหนะที่มีการปล่อยมลพิษมากเข้าเมือง ท่าเรือบกประเภทนี้จึงเป็นทางเลือกที่ดี โดยจะมีบทบาทเป็นจุดรวมการขนส่งสินค้าทางถนนจากเจ้าของสินค้าที่อยู่นอกเมืองเข้าสู่ท่าเรือ ท่าเรือบกประเภทนี้จำเป็นที่จะต้องมีความน่าเชื่อถืออย่างมากในเรื่องของตารางเวลาการให้บริการขนส่งโดยรถไฟเข้า-ออกท่าเรือ เพื่อที่จะไม่เกิดความเสียหายในเรื่องของความล่าช้าที่เกิดจากการรอคอย

โดยสรุปแล้ว กรอบแนวคิดเกี่ยวกับตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือบกทั้ง 3 ประเภทข้างต้นมีสิ่งสำคัญที่จะต้องคำนึงถึงคือ การขนส่งระหว่างท่าเรือบกกับท่าเรือ จะต้องมีความเหมาะสมเพียงพอที่จะทำให้การขนส่งทางรถไฟมีประสิทธิภาพ รวมไปถึงประเด็นด้านความเร็วและความสม่ำเสมอของการให้บริการเป็นที่น่าสนใจ

กรอบความคิดของการวิจัย

แผนภาพที่ 2-3 กรอบความคิดของการวิจัย



สรุป

กล่าวโดยสรุป จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ ซึ่งประกอบด้วย แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) แผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556- 2560) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม แผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 11 ทฤษฎีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยสามารถนำข้อมูลที่ใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกรอบความคิดของการวิจัยได้ดังแผนภาพที่ 2-3

บทที่ 3

ปัจจัยในการพิจารณาจัดตั้งท่าเรือบก (Dry Port)

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง การจัดตั้งท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อเพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ในครั้งนี้ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยทั้งหมด ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดยนำเสนอข้อมูลตามลำดับ ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการบริการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง
2. ผลการวิเคราะห์ SWOT ของการทำเรือแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคในการให้บริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
3. การศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง
4. วิเคราะห์ความสอดคล้องกับนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการบริการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

1. ท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพ อยู่ในความดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ระหว่างหลักกิโลเมตร ที่ +26.5 ถึง +28.5 บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา ตำบลคลองเตย ปากคลอง พระโขนง กรุงเทพมหานครมีระบบเชื่อมโยงการจราจรที่สามารถกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆในประเทศ และประเทศเพื่อนบ้านได้โดยสะดวก ด้วยระบบถนน ทางด่วน ทางหลวง และทางรถไฟ

การที่ท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยานั้นทำให้เรือที่จะเข้าไปใช้บริการ ถูกจำกัดให้มีขนาดเล็ก เช่น เรือลูก (Feeder) ที่ใช้รับ-ส่งตู้สินค้าให้เรือแม่ และเรือที่ใช้วิ่งในเส้นทางระยะสั้น เช่น เส้นทางในภูมิภาค ในปี 2559 ท่าเรือกรุงเทพรองรับสินค้าเป็นปริมาณทั้งหมด 1.56 ล้านทีอียู มีอัตราค่าบริการโดยรวมประมาณ 2,200 บาทต่อตู้ โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการให้บริการท่าเรือประกอบด้วย ค่าภาระขนถ่ายสินค้า (Load Discharge) ซึ่งมีสัดส่วน

ต้นทุนมากที่สุด ค่าภาระการใช้ท่าเรือ ค่า Lift On/Off ฯลฯ แม้ว่าอัตราค่าบริการที่ทำเรือกรุงเทพในปัจจุบันจะสูงกว่าท่าเรือแหลมฉบัง แต่ผู้ใช้บริการยังคงเห็นว่าอัตราค่าบริการของท่าเรือกรุงเทพก็ยังอยู่ในเกณฑ์ที่เหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรืออื่น

ท่าเรือกรุงเทพมีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อบริการเรือในการเทียบท่า ให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัย เช่น เรือลากจูง เรือรับเชือก ท่าเทียบเรือ และเครื่องมือทุ่นแรงที่เหมาะสมกับงานแต่ละประเภท อีกทั้งยังมีการให้บริการพื้นที่วางสินค้า เช่น ลานสินค้า คลังสินค้า ไซโล และห้องเย็น เป็นต้น

1. ข้อมูลการให้บริการของหน่วยงานในปัจจุบัน

ท่าเรือกรุงเทพแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ เชื้อนตะวันตก ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปและสินค้าเทกอง ก่อสร้างมาตั้งแต่ท่าเรือกรุงเทพเริ่มดำเนินการ และเชื้อนตะวันออก ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ ปัจจุบัน ท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งผ่านท่าเรือ (Throughput) เฉลี่ย 1.55 ล้านทีอียูต่อปี โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ตู้คอนเทนเนอร์เปล่า ร้อยละ 4 ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าเต็มตู้โดยผู้ส่งออกรายเดียว (Full Container Load: FCL) ร้อยละ 79 และตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าที่ผู้ส่งออกนำมาบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่สถานีตรวจและบรรจุสินค้าออกท่าเรือ (Less than Container Load : LCL) ซึ่งในกรณีนี้ อาจมีผู้ส่งออกรายเดียวหรือหลายรายก็ได้ ร้อยละ 17

พื้นที่ส่วนหนึ่งของเชื้อนตะวันออก เป็นที่สำหรับการบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์ประเภท FCL (Full Container Load) เท่านั้น ในขณะที่ตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL (Less than Container Load) ที่ขนถ่ายลงจากเรือ จะถูกบริหารจัดการที่โรงพักสินค้าพิธีการฝั่งเชื้อนตะวันตก ซึ่งคลังสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่ คลังสินค้ารถยนต์ คลังสินค้าผ่านแดน คลังสินค้าตากแห้ง คลังสินค้าอันตราย และคลังสินค้าทัณฑ์บน

ปัจจุบัน ท่าเรือกรุงเทพมีการขนส่งทางราง โดยมีปริมาณสินค้าเฉลี่ย 7,000-8,000 ทีอียูต่อปี สินค้าหลักที่ใช้การขนส่งทางรางมายังท่าเรือกรุงเทพ คือ แป้งมันสำปะหลังจากจังหวัดนครราชสีมา และ ยางพาราจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยทำการขนส่งมายังสถานีรถไฟแม่น้ำเพื่อขนส่งไปยังท่าเรือกรุงเทพ ในขณะที่การขนส่งทางรางขาออกจากท่าเรือกรุงเทพเป็นการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เปล่ายังไปโรงงานเพื่อใช้บรรจุสินค้าสำหรับการส่งออก

สำหรับระบบสารสนเทศ ท่าเรือกรุงเทพมีการนำซอฟต์แวร์เข้ามาใช้ในการบริหารจัดการภายในคลังสินค้าสำหรับสินค้าขาออก 3 ระบบ ได้แก่ 1) ระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกประตูอัตโนมัติ (E - Gate) ซึ่งทำการควบคุมการเข้า-ออกของรถบรรทุกและสินค้าที่นำเข้ามาบรรจุภายในท่าเรือ 2) ระบบการให้บริการด้านเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง

และใบแจ้งหนี้ต่างๆ (Vessel & Cargo Management System: VCMS) เพื่อควบคุมระบบสินค้าขาออก และ 3) ระบบการให้บริการท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ (Container Terminal Management System: CTMS) ซึ่งใช้ควบคุมตู้คอนเทนเนอร์ ตั้งแต่บรรจุสินค้าเสร็จ จนกระทั่งยกขนขึ้นเรือ โดยซอฟต์แวร์ทั้ง 3 ระบบ มีการเชื่อมโยงไปยังระบบหลังบ้านของการท่าเรือฯ ผ่านระบบซอฟต์แวร์สำหรับการวางแผนทรัพยากรทางธุรกิจขององค์กรโดยรวม (Enterprise Resource Planning: ERP)

1.1 รูปแบบการให้บริการสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้า

เมื่อขนถ่าย (Discharge) ตู้คอนเทนเนอร์ลงจากเรือ ตู้คอนเทนเนอร์ประเภท FCL จะถูกบริหารจัดการที่เขื่อนฝั่งตะวันออก ในขณะที่ตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL จะถูกขนย้ายไปยังเขื่อนตะวันตก ซึ่งตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1) ตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL โดยแท้ (LCL/FCL) คือ ตู้คอนเทนเนอร์ที่เปิดออกเพื่อนำสินค้าไปเก็บรักษาไว้ที่คลังสินค้า แยกตามเจ้าของสินค้า และ 2) ตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL แบบ Direct Delivery (LCL/DD) คือ ตู้คอนเทนเนอร์ที่เจ้าของสินค้าไม่ประสงค์จะนำตู้คอนเทนเนอร์ออกไปตั้งตู้ หากแต่ประสงค์เพียงแค่ตัวสินค้า โดยอาจมีเจ้าของสินค้าคนเดียวหรือหลายคนก็ได้ ทั้งนี้ ท่าเรือกรุงเทพไม่อนุญาตให้นำสินค้าในลักษณะดังกล่าวไปเก็บรักษาในคลังสินค้า เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ อย่างไรก็ตามตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL/DD จะถูกเรียกเก็บอัตราค่าภาระการใช้ท่า (Wharfage Fee) เท่ากับตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL/FCL ในขณะที่อัตราค่าฝากเก็บตู้สินค้า (Container Storage) ได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าภาระค่าฝากเก็บตู้สินค้า 3 วัน นับถัดจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่ายของเรือ เมื่อพ้นระยะเวลาที่ได้รับสิทธิดังกล่าวจะเรียกเก็บเป็นรายวัน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์กล่าวว่า รายได้จากตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL สูงกว่ารายได้จากตู้คอนเทนเนอร์ประเภท FCL ประมาณร้อยละ 30 ต่อที่อู่

1.1.1 การบริหารจัดการลานตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard)

การบริหารจัดการลานตู้คอนเทนเนอร์ภายในท่าเรือกรุงเทพ สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้า จะแบ่งตามประเภทสินค้า เช่น สินค้าเกินขนาดจะถูกแยกออกไปจากสินค้าปกติ เนื่องจากต้องใช้พื้นที่ในการเก็บรักษามาก ทำให้มีอัตราค่าภาระสูงกว่าปกติร้อยละ 50 ในขณะที่สินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ จะถูกเก็บรักษาในบริเวณที่มีปลั๊กไฟ ส่วนสินค้าอันตรายจะถูกคัดแยกตามมาตรฐานองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) จากนั้นจึงนำไปเก็บไว้ในคลังสินค้าอันตราย เนื่องจากจะต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ

เมื่อนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์เสร็จเรียบร้อยแล้ว ตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจะถูกนำไปเก็บไว้ที่ลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์เปล่า (Container yard) เพื่อทำความสะอาด ซ่อมแซม และรอการนำไปบรรจุสินค้าต่อไป

1.1.2 การบริหารจัดการคลังสินค้า (Warehouse)

เมื่อเปิดตู้คอนเทนเนอร์เพื่อนำสินค้าเข้าไปเก็บในคลังสินค้า บริเวณหน้าลานตู้คอนเทนเนอร์จะมีพนักงานคอยจดยรายการสินค้าอยู่ข้างหน้าต่าง ในขณะที่พนักงานยกขนจะคอยดูแลหีบห่อ ไม่ให้เกิดความเสียหาย และติดฉลากที่หีบห่อสินค้าสำหรับระบุวันที่และเที่ยวเรือ เพื่อป้องกันการพลัดหลงสูญหาย หรือสลับลำของสินค้า

การเคลื่อนย้ายสินค้าจากลานหน้าคลังสินค้าเข้าไปจัดเก็บภายในคลังสินค้า จะดำเนินการโดยรถยก (Forklift) โดยมีพนักงานจัดเรียง เป็นผู้กำหนดรูปแบบการจัดเรียงสินค้าภายในคลังสินค้า ซึ่งโดยทั่วไปสินค้าภายในคลังสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพจะถูกจัดเรียงตามระบบ ABC (ABC Classification) หรือวิธีการจัดกลุ่มสินค้าคงคลังตามลำดับความสำคัญหรือราคา จากนั้นจะมีเจ้าหน้าที่ทำการตรวจเช็คสภาพสินค้าและความถูกต้อง หากพบว่าสินค้าในคลังสินค้ามีปริมาณน้อยกว่าที่ได้ระบุไว้ในใบรายการสินค้า (Manifest) สินค้านั้นจะถูกระบุเป็น Short landed ในขณะที่สินค้าที่มีปริมาณมากกว่าที่ระบุไว้ในใบรายการสินค้า สินค้านั้นจะถูกระบุเป็น Over landed โดยภายใน 21 วันหลังจากที่ตู้คอนเทนเนอร์ถูกขนถ่ายลงจากเรือ จะต้องมีการสรุปรายการสินค้า (Receiving for cargo) ว่าถูกต้องครบถ้วนหรือไม่

สำหรับพิธีการศุลกากร เจ้าของสินค้าจะต้องทำการชำระค่าภาษี และขนย้ายสินค้าออกจากคลังสินค้าภายในระยะเวลา 2 เดือน 15 วัน หากเกินกว่าเวลาที่กำหนด สินค้าจะถูกขนย้ายไปเก็บไว้ในคลังสินค้าตกค้าง และถูกนำไปขายทอดตลาดต่อไป

1.2 รูปแบบการให้บริการสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขาออก

สำหรับกระบวนการส่งออก ตู้คอนเทนเนอร์ที่นำออกไปบรรจุสินค้าภายนอกท่าเรือกรุงเทพจะถูกเรียกว่า ตู้คอนเทนเนอร์ประเภท FCL เมื่อตู้คอนเทนเนอร์ผ่านประตู (Gate) เข้ามา จะถูกนำไปเก็บไว้ที่ Terminal บริเวณเขื่อนตะวันออก

สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำการบรรจุสินค้าภายในท่าเรือ ทั้งบริเวณคลังสินค้าหรือลานบรรจุสินค้า ถึงแม้ว่าจะเป็นสินค้าที่มีเจ้าของรายเดียว จะถูกเรียกว่า ตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL ทั้งนี้ การแบ่งประเภทตู้คอนเทนเนอร์ในลักษณะดังกล่าว เป็นการจำแนกอัตราค่าภาระในการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพ เนื่องจากกิจกรรมที่ให้บริการมีความแตกต่างกัน

ปัจจุบัน ท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ส่งออกผ่านท่าเรือ (Throughput) เฉลี่ย 600,000 ตู้ต่อปี โดยเป็นตู้คอนเทนเนอร์ประเภท FCL ร้อยละ 60 และ LCL ร้อยละ 40

2. ชัดความสามารถในการให้บริการกิจกรรมหลังท่า

ปัจจุบัน ท่าเรือกรุงเทพมีการให้บริการกิจกรรมต่างๆภายในท่าเรืออย่างเต็มพื้นที่ โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องมือและอุปกรณ์ (Utilization) เช่น รถยกขน (Forklift) รถยกตู้คอนเทนเนอร์ (Reach stacker) เฉลี่ยร้อยละ 80 ซึ่งเกือบเต็มขีดความสามารถ ทำให้เกิดปัญหาอุปกรณ์การยกขนไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งานในช่วงเวลาเร่งด่วน ในขณะที่เครื่องมือบางชนิด เช่น เครนแบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile crane) ใช้สำหรับการยกขนสินค้าดั้งเดิม (Conventional cargo) ซึ่งมีปริมาณสินค้าเฉลี่ย 2 ล้านตันต่อปี มีอัตราการใช้งานของเครื่องมือลดลง เนื่องจากสินค้ามีปริมาณลดลง

3. การประเมินขีดความสามารถในการใช้พื้นที่ เครื่องมือ และบุคลากรในกิจกรรมต่างๆ

3.1 สถานีบรรจุและเปิดตู้คอนเทนเนอร์: มีการใช้สอยพื้นที่อย่างเต็มที่ โดยมีอัตราการ ใช้สอยอุปกรณ์และเครื่องมือเฉลี่ย ร้อยละ 80 ในขณะที่บุคลากรมีจำนวนพอต่อความต้องการ

3.2 ลานตู้คอนเทนเนอร์: พื้นที่ใช้สอยไม่เพียงพอ สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ประเภท FCL ซึ่งมีปริมาณมาก ทำให้ไม่มีที่วางตู้คอนเทนเนอร์ ส่วนพื้นที่สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL ไม่ประสบปัญหาดังกล่าว เนื่องจากมีพื้นที่เพียงพอ

3.3 โรงพักสินค้า: มีการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ไม่เต็มที่ เนื่องจากพื้นที่โรงพักสินค้ายังเป็นระบบเก่า ไม่มีชั้นวางสินค้า (Rack) และพื้นที่ไม่สามารถรองรับน้ำหนักสินค้าจำนวนมากได้ สินค้าประเภทหีบห่อจึงไม่สามารถวางซ้อนกันได้ ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์เสนอแนะว่าหากพัฒนาให้สินค้าสามารถวางซ้อนกันได้ 4-5 ชั้น จะส่งผลให้พื้นที่คลังสินค้าลดลงครึ่งหนึ่ง และมีการใช้พื้นที่อย่างเต็มที่มากขึ้น

3.4 คลังสินค้าทัณฑ์บน: การใช้สอยพื้นที่อยู่ในระดับต่ำ

3.5 คลังสินค้าผ่านแดน: การใช้สอยพื้นที่อยู่ในระดับเหมาะสม

3.6 สถานีจ่อครกบรรทุก: มีพื้นที่ 11 ไร่ การใช้สอยพื้นที่เฉลี่ย ร้อยละ 50

3.7 ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ประเภทควบคุมอุณหภูมิ (Reefer): มีปลั๊กไฟ 800 จุด ซึ่งมากเพียงพอต่อความต้องการ แต่เนื่องจากสินค้าของตู้คอนเทนเนอร์ประเภทควบคุมอุณหภูมิเป็นสินค้าที่มีฤดูกาล ในช่วงนอกฤดูกาลอาจจะไม่มีสินค้า แต่ในช่วงฤดูกาลมีปริมาณตู้คอนเทน

เนอร์เข้ามาครั้งละ 50-60 เอ็ฟอียู (Forty Equivalent Unit: FEU) ทำให้พื้นที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของพื้นที่เฉลี่ย ร้อยละ 50

2. ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญของประเทศไทย โดยในปี 2559 ท่าเรือแหลมฉบังรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด 6.78 ล้านทีอียู ประกอบด้วยตู้สินค้าเปล่า 1.5 ล้านทีอียู มีปริมาณการส่งออกสูงกว่าการนำเข้ากว่าเท่าตัว และมีปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านไอซีดีลาดกระบ้ง 1.43 ล้านทีอียู มีอัตราค่าใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 2,000 บาทต่อตู้ โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการใช้บริการท่าเรือแหลมฉบัง ประกอบด้วย ค่าภาระขนถ่ายสินค้า (Load Discharge) ซึ่งมีสัดส่วนต้นทุนมากที่สุด ค่าภาระการใช้ท่าเรือ ค่า Lift On/Off ฯลฯ ทั้งนี้ผู้ใช้บริการมีความเห็นว่าอัตราค่าบริการของท่าเรือในปัจจุบันมีความเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรืออื่น แม้ว่าท่าเรือแหลมฉบังจะเป็นท่าเรือที่มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าสูงในอันดับต้น ๆ ของภูมิภาค แต่ก็ยังไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือขนาดใหญ่ในการยกระดับเป็นศูนย์กลางลำของภูมิภาคได้ เนื่องจากข้อเสียเปรียบ ในด้านตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์กฎระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ

นอกจากนี้ท่าเรือแหลมฉบังยังต้องใช้ไอซีดีลาดกระบ้งเป็นที่พักเพื่อการบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station: CFS) การตรวจสินค้า (Inspection) และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ตลอดจนการทำพิธีทางศุลกากร เป็นต้น

ผลการวิเคราะห์ SWOT ของการทำเรือแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคในการให้บริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการให้บริการของท่าเรือในด้านต่างๆ เกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคในระดับนโยบาย ด้านทรัพยากรที่ใช้ในการให้บริการด้านการบริหารจัดการ ปัญหาพื้นที่หลังท่า เส้นทางจราจรการเข้า-ออกท่าเรือ ด้านระบบเทคโนโลยี และด้านสภาพแวดล้อม เป็นต้น

1. ท่าเรือกรุงเทพ พบว่า มีประเด็นปัญหาและอุปสรรคของการท่าเรือกรุงเทพ ดังตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 ประเด็นปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ

ที่	ปัญหาและอุปสรรค	รายละเอียด
1	ระดับนโยบาย	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาความแออัดที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ เนื่องจากเป็นท่าเรือระหว่างประเทศที่อยู่ลึกเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาใจกลางกรุงเทพ
2	ทรัพยากรที่ใช้ในการให้บริการ	<ul style="list-style-type: none"> ■ โครงสร้างพื้นฐานทรุดโทรม เนื่องจากเป็นพื้นที่เก่าใช้งานมานาน ได้รับการปรับปรุงเพียงเล็กน้อย ■ ปัญหาด้านความยืดหยุ่นและการให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง จากการที่ไม่มีการจัดพนักงานสลับหมุนเวียนกันให้สามารถทำหน้าที่แทนหรือให้บริการทดแทนกันได้ตลอดเวลา ■ ปัญหาด้านบุคลากรให้บริการ จากการที่พนักงานที่ให้บริการไม่มีความเอาใจใส่และกระตือรือร้นต่อการปฏิบัติหน้าที่ ■ ระบบการให้บริการไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ผู้มาใช้บริการเข้าใจว่าจำนวนเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีไม่เพียงพอ
3	การบริหารจัดการ	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาของการปฏิบัติงานด้านการยกขน ที่ไม่มีการจัดระบบคิวให้มีความถูกต้องและเหมาะสม ■ ปัญหาขั้นตอนหรือพิธีการในการรับมอบและส่งมอบสินค้า/ผู้สินค้าที่มีความซ้ำซ้อนและไม่จำเป็น ■ ปัญหาระบบการรักษาความปลอดภัยไม่ได้มาตรฐาน ในการจัดเก็บรักษาสินค้า/ผู้สินค้าและลานบรรจุ/ลานเปิดผู้สินค้า
4	พื้นที่หลังท่า	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาความแออัดที่ท่าเทียบเรือ เชื้อนตะวันออก เนื่องจากมีอัตราการใช้ประโยชน์เกินขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าเรือ ส่งผลให้ประสิทธิภาพการขนส่งผ่านท่าเรือต่ำลง ■ ปัญหาการใช้พื้นที่ไม่เต็มประสิทธิภาพ โดยในปัจจุบันยังมีพื้นที่เหลืออยู่จำนวนหนึ่งที่สามารถนำมาพัฒนาให้เกิดประโยชน์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้
5	เส้นทางจราจรการเข้า-ออก	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาความแออัดภายในท่าเรือ เนื่องจากผู้ประกอบการที่อยู่โดยรอบกรุงเทพยังมีความต้องการใช้ท่าเรือกรุงเทพในการส่งออกและนำเข้าสินค้าอยู่ค่อนข้างมาก
6	ระบบเทคโนโลยี	<ul style="list-style-type: none"> ■ ผู้ประกอบการบางรายไม่มีระบบการชำระเงินของตนเอง ต้องใช้บริการผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส ส่งผลให้ข้อมูลที่น่าส่งไม่ถูกต้องและมีความล่าช้า

2. ท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า มีประเด็นปัญหาและอุปสรรคของท่าเรือแหลมฉบัง ดังตารางที่

3-2

ตารางที่ 3-2 ประเด็นปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง

ที่	ปัญหาและอุปสรรค	รายละเอียด
1	ทรัพยากรที่ใช้ในการให้บริการ	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาบุคลากรขาดทักษะความชำนาญในการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ทำให้การปฏิบัติงานมีความผิดพลาดและล่าช้า ■ ปัญหาบุคลากรไม่มีใจรักงานบริการ (Service Mind)
2	การบริหารจัดการ	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาและอุปสรรคด้านความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของประตูเข้า-ออกหลัก ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ■ ปัญหาการความล่าช้าของพิธีการศุลกากร ส่งผลให้เกิดปัญหาความล่าช้าของการดำเนินงาน
3	พื้นที่หลังท่า	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาความแออัดที่ท่าเทียบเรือ A1 และ B1 เนื่องจากมีอัตราการใช้ประโยชน์เกินขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าเรือ ส่งผลให้ประสิทธิภาพการขนส่งผ่านท่าเรือต่ำลง
4	เส้นทางจราจรการเข้า-ออก	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาเส้นทางรถขนส่งทางถนนที่เชื่อมโยงโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังมีความติดขัดเป็นอย่างมาก ■ ปัญหาของระบบการจราจรภายในบริเวณท่าเรือไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เกิดความแออัดทางด้านการจราจรและลดความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ
5	ระบบเทคโนโลยี	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาระบบสารสนเทศล้ำสมัย โดยยังไม่สามารถให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One-Stop Service) ทำให้ผู้ใช้บริการไม่ได้รับความสะดวกในการติดต่อขอใช้บริการ

3. ไอซีดีตลาดกระบ้ง พบว่า มีประเด็นปัญหาและอุปสรรคของไอซีดีตลาดกระบ้ง ดังตารางที่ 3-3

ตารางที่ 3-3 ประเด็นปัญหาการดำเนินงานของไอซีดีตลาดกระบ้ง

ที่	ปัญหาและอุปสรรค	รายละเอียด
1.	ระดับนโยบาย	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาความล่าช้าในการดำเนินงานสรรหาผู้ประกอบการเอกชนที่ไอซีดีตลาดกระบ้ง ทำให้ผู้รับสัมปทานปัจจุบันขาดความเชื่อมั่น เริ่มเตรียมทางเลือก เพื่อรองรับการดำเนินงานในการขนส่งตู้สินค้าเพื่อนำเข้าส่งออกที่ทำเรือแหลมฉบัง ■ ปัญหาของระยะเวลาสัญญาสัมปทานสั้นเกินไป ทำให้ผู้ประกอบการไม่ต้องการลงทุนสูง ■ ปัญหาระบบการเดินรถรางเดี่ยวสลับกับรางคู่หรือรางสาม ทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินรถ เนื่องจากต้องเสียเวลาในการรอสับหลักระหว่างขบวน
2.	ทรัพยากรที่ใช้ในการให้บริการ	<p>ประกอบด้วย 2 ส่วนหลักๆ ได้แก่</p> <p>1. หั้วรถจักร เครื่องมือและอุปกรณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาหัวรถจักรมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ ต้องซ่อมบำรุงสัปดาห์ละ 2 วัน ส่งผลให้เกิดความล่าช้า ไม่ตรงต่อเวลา และไม่เพียงพอ ■ ปัญหาหัวจักรสภาพเก่าทำให้ประสิทธิภาพในการลากแคร่บรรทุกสินค้าลดลง ■ ปัญหาข้อจำกัดการรับน้ำหนักแคร่บรรทุกไม่เป็นมาตรฐาน บางแคร่สามารถบรรทุกได้เพียงตู้เดียว ทำให้เกิดการสูญเสียโอกาสในการบรรทุก ■ ปัญหาของอุปกรณ์ยกขนไม่ทันสมัย โดยเป็นเครื่องมือยกขนพื้นฐานและขนถ่ายขึ้นลงจากรถไฟได้เพียงด้านเดียว

ตารางที่ 3-3 ประเด็นปัญหาการดำเนินงานของไอซีดีลาดกระบ้ง (ต่อ)

ที่	ปัญหาและอุปสรรค	รายละเอียด
		<p>2. ระบบการขนส่งทางราง</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาหัวรถจักรวิ่งโดยใช้ความเร็วเฉลี่ยเพียงประมาณ 50-70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าความสามารถที่แท้จริง ■ ปัญหาข้อจำกัดด้านความเร็วของแคร่ที่ไม่เกิน 70 กม./ชม. ทำให้ไม่สอดคล้องกับประสิทธิภาพที่แท้จริงของหัวรถจักร ■ ปัญหาของระบบรางชำรุดทรุดโทรม เนื่องจากมีอายุการใช้งานมาก ■ ปัญหาจากสภาพของรางที่ใช้งานมานาน ทำให้ประสิทธิภาพของรางลดลงและไม่สามารถรองรับน้ำหนักของสินค้าได้มาก ■ ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง ส่งผลให้ไม่สามารถเดินรถได้ตามตารางการเดินรถที่กำหนดไว้
3.	การบริหารจัดการ	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาการเดินรถไม่เป็นไปตามกำหนด เนื่องจากหัวรถจักรเก่าไม่สามารถทำความเร็วได้ ■ ปัญหาความตรงต่อเวลาของการขนส่งทางราง โดยพบว่าความตรงต่อเวลาเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 30.7 ■ ปัญหาการบริหารจัดการระวางสินค้าด้วยระบบที่ไม่ทันสมัย ยังมีการบรรทุกไม่เต็มระวาง มีการชนแคร่เปล่าหรือแคร่หมุนเวียน ■ ปัญหาการเดินขบวนรถที่ยกกลับจากท่าเรือแหลมฉบังมายังไอซีดีลาดกระบ้ง ส่วนใหญ่เป็นการเดินขบวนรถเปล่า
4.	เส้นทางจราจรการเข้า-ออก	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาสภาพถนนไม่เอื้อต่อการใช้งาน เนื่องจากถนนมีความชำรุด ทรุดโทรม เป็นหลุมเป็นบ่อ ■ ปัญหาความกว้างของถนนไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งให้สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ■ ปัญหาความแออัด จากสภาพของถนนที่ไม่สามารถรองรับปริมาณ การขนส่งได้อย่างเพียงพอ

ตารางที่ 3-3 ประเด็นปัญหาการดำเนินงานของไอซีดีลาดกระบ้ง (ต่อ)

ที่	ปัญหาและอุปสรรค	รายละเอียด
5.	ระบบเทคโนโลยี	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาความล่าช้าในการติดต่อสื่อสาร ไม่มีการนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ ยังคงใช้วิธีการสื่อสารทางโทรศัพท์สายตรงและวิทยุสื่อสารโดยใช้เจ้าหน้าที่เป็นหลัก ■ ปัญหาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศล่าช้า ใช้เพียงระบบ e-Mail แพลตฟอร์ม และ โปรแกรมในลักษณะ Stand Alone ทำให้ล่าช้าในการส่งข้อมูล
6.	สภาพแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาสภาพแวดล้อมภายใน เช่น ระบบระบายน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย และระบบ สาธารณูปโภค ยังต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกและเพิ่มคุณภาพการให้บริการให้สูงขึ้น

ผลการศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและแหลมฉบัง

ในการศึกษารวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการ และปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังจากผู้ให้บริการในภาคส่วนต่าง ๆ แบ่งออกเป็น 6 กลุ่ม คือ 1) สมาคมเจ้าของเรือไทย 2) สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA) 3) บริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล 4) สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย 5) สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และ 6) บริษัทอีเทอร์นีตี้ แกรนด์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) สามารถสรุปพฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ได้ดังนี้

1. ผลการสำรวจจากการสัมภาษณ์เชิงลึก สมาคมเจ้าของเรือไทย

กัปตันชัชวาล เกตุทะเล

ตำแหน่ง กรรมการสมาคมเจ้าของเรือไทย

สมาคมเจ้าของเรือไทยจัดตั้งขึ้นเพื่อทำหน้าที่เป็นตัวแทนของสมาชิกในการดำเนินงานด้านการขนส่งทางทะเล โดยร่วมมือกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมถึงกำหนดมาตรการที่เหมาะสมเพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนเจ้าของเรือไทย เป้าหมายที่สำคัญของสมาคมฯ คือ การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือของไทยและส่งเสริมการพัฒนาประเทศในภาพรวม สมาคมเจ้าของเรือไทยยังมีบทบาทในการแก้ไขอุปสรรคในการขนส่งทางทะเลที่เกิดจากสถานการณ์ต่างๆ เช่น ภัยพิบัติทางธรรมชาติ ซึ่งส่งผลกระทบต่อพัฒนาของภาคการขนส่งในประเทศไทย

1.1 ข้อมูลการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน

1.1.1 ท่าเรือกรุงเทพ

ปัจจุบันสมาคมเจ้าของเรือไทยมีการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพเฉลี่ยประมาณ 200,000 ทีอียูต่อปี โดยมีค่าใช้จ่ายต่อตู้เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 2,200 บาท คิดเป็นค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้นประมาณ 440 ล้านบาทต่อปี

1.1.2 ท่าเรือแหลมฉบัง

สมาคมเจ้าของเรือไทยมีปริมาณการใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังเฉลี่ย 450,000 ทีอียูต่อปี โดยมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้นเป็นจำนวนเงิน 2,000 บาท คิดเป็นค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นประมาณ 900 ล้านบาทต่อปี

1.2 ปัญหาและอุปสรรคสำคัญในการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

1.2.1 ท่าเรือกรุงเทพ

1.2.1.1 ปัญหาทางกายภาพ ได้แก่ ปัญหาเรื่องน้ำตื้น ทำให้ท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ได้ และยังมีช่วงเวลาน้ำขึ้นและน้ำลงมาจำกัดเวลาในการให้บริการ

1.2.1.2 ปัญหาในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือเกิดจากการที่สายการเดินเรือบางรายจับจองท่าเทียบเรือไว้ล่วงหน้าเพื่อใช้เป็นท่าเทียบเรือประจำ และเรือที่จองไว้ก็มาถึงล่าช้ากว่ากำหนด ทำให้เรือลำอื่นต้องรอคอยเป็นเวลานาน โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่าควรใช้ระบบให้สิทธิผู้ที่มาถึงก่อนได้เข้าเทียบท่าก่อน (First-Come, First-Served) ปัญหานี้จะแก้ไขได้

ก็ต้องเมื่อมีระบบการบริหารจัดการท่าเทียบเรืออย่างชัดเจน และผู้ให้บริการทุกรายต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์อย่างเคร่งครัด

1.2.1.3 ปัญหาการจราจรซึ่งมีความแออัดเป็นอย่างมาก ทั้งบริเวณโดยรอบและภายในท่าเรือ ส่งผลให้การเข้า-ออกท่าเรือต้องใช้ระยะเวลานาน ผู้ให้สัมภาระได้เสนอให้มีการจัดเจ้าหน้าที่เพื่อคอยดูแลการจราจร และควรมีป้ายบอกเส้นทางการวิ่งรวมถึงพื้นที่จอดรถอย่างชัดเจน เพื่อทำให้การจราจรเป็นไปอย่างสะดวกยิ่งขึ้น

1.2.1.4 ปัญหาจากเทคโนโลยีที่ล้ำสมัย ท่าเรือกรุงเทพควรนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้มากขึ้นเพื่อให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพสูงกว่าในปัจจุบัน เช่น ทำให้การเคลื่อนย้ายตู้สินค้าเป็นไปอย่างถูกต้องและรวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ระยะเวลาการเทียบท่าของเรือสั้นลง เรือจะสามารถเข้าเทียบและออกจากท่าได้รวดเร็วและตรงตามกำหนดเวลามากกว่าเดิม นอกจากนี้ ยังต้องมีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ควบคู่กันไปด้วยเพื่อให้การนำเทคโนโลยีมาใช้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

1.2.1.5 ปัญหาด้านบุคลากร ซึ่งควรจัดอบรมและพัฒนาเจ้าหน้าที่ให้ปฏิบัติงานด้วยความเอาใจใส่และกระตือรือร้นมากขึ้น โดยมีการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ

1.2.2 ท่าเรือแหลมฉบัง

1.2.2.1 ปัญหาการจราจรซึ่งมีความแออัดทั้งในส่วนขาเข้าและขาออก เนื่องจากไม่ได้ขยายถนนโดยรอบท่าเรือไว้อย่างเพียงพอ เมื่อปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น ถนนที่มีอยู่ จึงไม่สามารถรองรับการจราจรทั้งหมดได้ และสิ่งกีดขวางที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างเพื่อขยายถนนยิ่งส่งผลให้การจราจรติดขัดหนักยิ่งขึ้น

1.2.2.2 ปัญหาการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ซึ่งขาดการวางแผนร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎระเบียบทางศุลกากร อาจทำให้ผู้ให้บริการท่าเรือไม่ได้รับความสะดวก ส่งผลให้การค้าของประเทศไม่สามารถพัฒนาได้อย่างเต็มที่

1.2.2.3 ปัญหาด้านข้อมูล ซึ่งขาดการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่เข้ามาใช้บริการท่าเรือ หากมีการจัดเก็บและเผยแพร่ข้อมูลการนำเข้าและส่งออกก็จะสามารถนำไปใช้วิเคราะห์และวางแผนยุทธศาสตร์ของประเทศได้

2. ผลการสำรวจจากการสัมภาษณ์เชิงลึก สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA)

คุณเหรียญ วรวิพัฒน์กำธร

ตำแหน่ง ผู้จัดการสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA)

สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ หรือ Bangkok Shipowners and Agents Association (BSAA) ก่อตั้งขึ้นในปี 2511 ประกอบไปด้วยสมาชิกที่เป็นสายการเดินเรือ ตัวแทนสายการเดินเรือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการท่าเรือ บริษัทรถบรรทุก บริษัทกฎหมาย ที่ให้บริการด้านกฎหมายพาณิชย์นาวี บริษัทบริหารจัดการการขนส่ง และองค์กรอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวี สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพทำหน้าที่เป็นตัวแทนของสมาชิกในการประสานงานกับหน่วยงานของรัฐ และเป็นศูนย์กลางในการแลกเปลี่ยนความคิดและข้อมูลข่าวสารต่างๆ

2.1 ข้อมูลการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน

2.1.1 ท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่บริเวณแม่น้ำ ทำให้เรือที่จะเข้าไปใช้บริการถูกจำกัดให้มีขนาดเล็ก เช่น เรือลูก (Feeder) ที่ใช้รับ-ส่งตู้สินค้าให้เรือแม่ และเรือที่ใช้วิ่งในเส้นทางระยะสั้น เช่น เส้นทางในภูมิภาค ปัจจุบันมีสายเรือที่เข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพ 22 สาย แต่มีสายเรือ ที่ใช้บริการทั้งหมดกว่า 30 สาย เนื่องจากบางสายเรือไม่ได้ใช้เรือของตัวเองเข้าเทียบท่า แต่ขนส่งตู้สินค้ามากับสายเรืออื่นที่เป็นพันธมิตรโดยใช้วิธีการเช่าระวางเรือ เมื่อปี 2559 ท่าเรือกรุงเทพรองรับสินค้าเป็นปริมาณทั้งหมด 1.56 ล้านทีอียู โดยมีอัตราค่าบริการโดยรวมแล้วประมาณ 2,200 บาทต่อตู้ ซึ่งเป็นไปตามพิกัดอัตราค่าบริการที่การทำเรือฯเป็นผู้กำหนด ค่าบริการนี้สูงกว่าที่ทำเรือแหลมฉบัง เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพถูกดำเนินการโดยรัฐ ทำให้ไม่สามารถปรับเปลี่ยนอัตราค่าบริการได้ ต่างจากที่ทำเรือแหลมฉบังซึ่งมีผู้ให้บริการเอกชนหลายราย จึงเกิดการแข่งขันในด้านราคาเพื่อดึงดูดลูกค้า

2.1.2 ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึก เรือที่เข้ามาใช้บริการส่วนมากเป็นเรือขนาดใหญ่หรือเรือแม่ แต่ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังยังไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือขนาดใหญ่ในประเทศอื่น เช่น ท่าเรือสิงคโปร์ ส่องกง และมาเลเซีย ในการเป็นศูนย์กลางลำได้ เนื่องจากเสียเปรียบในด้านตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์และระเบียบปฏิบัติต่างๆที่ส่งผลให้บริการมีประสิทธิภาพน้อยกว่า ดังนั้น จึงยังมีเรือเข้ามาใช้บริการถ่ายลำที่ทำเรือแหลมฉบังในปริมาณน้อย ในปี 2559 ท่าเรือแหลมฉบังให้บริการสินค้าทั้งหมด 6.78 ล้านทีอียู ประกอบด้วยตู้สินค้าเปล่า 1.5 ล้านทีอียู

ส่วนที่เหลือเป็นสินค้าส่งออกและนำเข้า โดยปริมาณการส่งออกสูงกว่าการนำเข้ากว่าเท่าตัว และในปริมาณสินค้าทั้งหมดนี้ มีสินค้าที่ขนส่งผ่านไอซีดีลาดกระบ้ง 1.43 ล้านทียู โดยมีอัตราค่าใช้ บริการท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 2,000 บาทต่อตู้ โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าท่าเรือแหลมฉบัง มีประสิทธิภาพการให้บริการดีกว่าท่าเรือกรุงเทพ เนื่องจากดำเนินการโดยเอกชน และมีผู้ประกอบการรายใหญ่ระดับโลก เช่น PSA (Port of Singapore Authority) และ DP world ซึ่งมีความเชี่ยวชาญในการดำเนินงานและมีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้

2.2 ปัญหาและอุปสรรคในการให้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

ปัญหาหลักของท่าเรือทั้ง 2 แห่ง คือปัญหาการจราจรที่ติดขัด ซึ่งแม้จะไม่ส่งผลกระทบต่อสายเรือโดยตรง แต่ก็เป็อุปสรรคต่อผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนที่ต้องรับ หรือส่งตู้สินค้าจากท่าเรือ ทั้งนี้ สาเหตุของการจราจรที่ติดขัดเป็นเพราะพื้นที่โดยรอบท่าเรือ ไม่เอื้ออำนวยให้เกิดความสะดวกในการสัญจร เช่น ถนนรอบท่าเรือไม่กว้างพอที่จะรองรับ การจราจรทั้งหมด ทางเข้าออกไม่เพียงพอ ทำให้ต้องใช้เวลานานในการหมุนเวียนรถหัวลากเข้าและ ออกจากท่าเรือ และจากระบบการบริหารจัดการตู้สินค้าของท่าเรือ ที่แม้จะมีการนำเทคโนโลยีเข้า มาใช้ในการระบุข้อมูลของตู้สินค้า เช่น การตรวจสอบบันทึกการผ่านพิธีศุลกากร ข้อมูลเจ้าของ สินค้า ท่าเรือปลายทาง ฯลฯ ผ่านหมายเลขการจอง (Booking Number) แต่กลับไม่มีการวางแผน ตำแหน่งการวางตู้อย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเก็บตู้สินค้าสำหรับการ ส่งออกทั้งหมดไว้รวมกัน โดยไม่มีการกำหนดตำแหน่งการวางตู้สำหรับการขนถ่ายขึ้นเรือในแต่ละ เทียว ทำให้ต้องเสียเวลาในการคัดแยกอีกครั้ง ดังนั้น ท่าเรือควรวางแผนการบริหารลานตู้ทั้งสำหรับ สินค้าขาเข้าและขาออก โดยอาจนำซอฟต์แวร์สำเร็จรูปมาใช้ เพื่อให้กระบวนการขนถ่ายสินค้าใช้ เวลาสั้นลง ส่งผลให้ประสิทธิภาพในการทำงานของท่าเรือสูงขึ้น

3. ผลการสำรวจจากการสัมภาษณ์เชิงลึก บริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

ทะเล

3.1 ข้อมูลการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน

ปัจจุบัน บริษัทให้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นหลักในการนำเข้า-ส่งออก สินค้า และให้บริการท่าเรือกรุงเทพเพียงบางส่วน ซึ่งบริษัทมีปริมาณตู้สินค้าส่งออกที่ ท่าเรือแหลมฉบัง 1,000-6,000 ทียู ต่อสัปดาห์ และมีปริมาณตู้สินค้านำเข้า 2,800 ทียูต่อสัปดาห์ ในขณะที่เดียวกัน บริษัทมีปริมาณตู้สินค้าส่งออกที่ท่าเรือกรุงเทพ 2,000 ทียูต่อสัปดาห์ โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการใช้บริการท่าเรือทั้งสองประกอบไปด้วย ค่าภาระขนถ่ายสินค้า (Load Discharge) ซึ่งมีสัดส่วนต้นทุนมากที่สุด ค่าภาระการใช้ท่าเรือ ค่า Lift On/Off ฯลฯ ทั้งนี้ในการ ชำระเงิน ท่าเรือจะให้ Credit Term แล้วจะส่งใบเรียกเก็บเงินมาให้บริษัท จากนั้นบริษัทจะชำระเงิน

เป็นเชื้อให้แก่งานเรือ แต่จะมีค่าใช้จ่ายบางรายการที่ชำระเป็นเงินสด อย่างไรก็ตามบริษัทมีความเห็นว่าอัตราค่าบริการของท่าเรือทั้งสองในปัจจุบันเหมาะสมแล้วเมื่อเทียบกับท่าเรืออื่น แต่อาจจะมียาใช้จ่ายบางรายการที่ไม่ได้อยู่ในรายการอัตราค่าภาระของท่าเรือ แต่ทาง Terminal ได้เรียกชำระเงินมายังบริษัท

3.2 ปัญหาและอุปสรรคสำคัญในการให้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

3.2.1 ท่าเทียบเรือมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการ เมื่อเรือของบริษัทเกิดการล่าช้ามาจากท่าเรือต้นทางแล้วยังต้องมาล่าช้าที่ท่าเรือกรุงเทพอีก ทำให้ส่งผลกระทบต่อตารางเรือของทางบริษัท

3.2.2 ไม่สามารถเดินเรือตามตารางเวลาได้ เนื่องจากความแออัดและล่าช้าของท่าเรือ

3.2.3 ไม่มีระบบ Electronic Data Interchange (EDI) ซึ่งเป็นระบบการแลกเปลี่ยนเอกสารทางธุรกิจแบบอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้การรับส่งข้อมูลระหว่างบริษัทและท่าเรือยังคงเป็นรายงานที่เป็นการดาบอยู่ และบริษัทไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลได้ทันที

3.2.4 การขาดความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน เนื่องจากท่าเทียบเรือมีความแออัด หากเกิดปัญหาขึ้นจะส่งผลกระทบต่อทั้งระบบ

3.2.5 ปัญหาที่เกิดจากการสื่อสาร ซึ่งขึ้นอยู่กับจรรยาบรรณในการให้บริการ เช่น การไม่ดำเนินงานตามที่ได้รับปาก การเกี่ยงความรับผิดชอบเมื่อเกิดปัญหาซึ่งส่งผลให้ไม่สามารถแก้ไขหรือดำเนินงานต่อไปได้

3.2.6 บริษัทไม่ได้รับความสะดวกในการให้บริการที่ท่าเรือ และต้องเสียค่าใช้จ่ายมากขึ้นจากการให้บริการคลังสินค้าอันตรายจากผู้ให้บริการรายหนึ่ง เนื่องจากมีบริการที่ล่าช้า และยุ่งยาก ขาดความยืดหยุ่น คุณภาพของพนักงานไม่ดีเท่าบริษัทอื่น และไม่มีการพัฒนาคุณภาพการบริการเนื่องจากเป็นผู้บริการรายเดียวในท่าเรือแหลมฉบัง

3.2.7 บริษัทจำเป็นต้องดำเนินการพิธีการศุลกากรเมื่อเคลื่อนย้ายตู้ระหว่างท่าเทียบเรือ ซึ่งใช้เวลาประมาณ 1 วันและก่อให้เกิดความยุ่งยากโดยไม่จำเป็น

3.2.8 ปัญหาการจราจร ซึ่งติดขัดเป็นพิเศษตั้งแต่ช่วงบ่ายของวันพฤหัสบดีจนถึงช่วงเย็นของวันศุกร์ ทั้งที่ประตูหลักและประตูย่อย

3.2.9 ท่าเรือไม่ค่อยให้ความสำคัญกับเรือลำเลียง (Barge) ซึ่งอาจเป็นผลมาจากค่าภาระของเรือ Barge ที่ต่ำ สร้างรายได้ให้กับท่าเรื่อน้อย ทำให้ท่าเรือไม่ให้ความสำคัญในการระบุตารางเวลาที่แน่นอนสำหรับการเข้าใช้บริการท่าเรือ นอกจากนี้ บริษัทยังเห็นว่าการใช้

เรือลำเลียงประหยัคกว่าการขนส่งทางถนนเป็นอย่างมาก ทำเรือจึงควรสนับสนุนให้การใช้เรือลำเลียงสะดวกขึ้น

4. ผลการสำรวจจากการสัมภาษณ์เชิงลึก สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

คุณภาณุมาศ ศรีสุข

ตำแหน่งประธานคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย มีหน้าที่และวัตถุประสงค์สำคัญในการเป็นองค์กรรวมของผู้ประกอบการไทยและผู้ประกอบการต่างประเทศในประเทศไทย สำหรับการส่งเสริมและจัดระเบียบเกี่ยวกับการค้า รวมทั้งให้คำปรึกษาและรายงานข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเศรษฐกิจ การค้า อุตสาหกรรม การขนส่ง การผลิต การคลัง และการเงินต่อรัฐบาล เพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจและสังคมของประเทศโดยรวม

4.1 ข้อมูลการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน

สมาชิกสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย มีสมาชิกที่เป็นทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการที่ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง โดยในปัจจุบัน มีค่าใช้จ่ายในการใช้บริการที่ทำเรือกรุงเทพเฉลี่ย 2,500 บาทต่อทีอียู และที่ทำเรือแหลมฉบังเฉลี่ย 2,000 บาทต่อทีอียู ส่วนปริมาณในการใช้บริการนั้น สภาหอการค้าฯ ไม่มีการเก็บข้อมูลของสมาชิก ทำให้ไม่สามารถประเมินค่าใช้จ่ายโดยรวมต่อปีได้

4.2 ปัญหาและอุปสรรคสำคัญในการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

ปัญหาและอุปสรรคประการแรกที่สมาชิกสภาหอการค้าฯ พบในการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพ คือ ปัญหาการจราจรแออัดทั้งภายในท่าเรือและบริเวณโดยรอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เข้า-ออกที่ทำเรืออาศัยการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ประกอบกับการที่ทำเรือกรุงเทพมีเครื่องมือในการให้บริการไม่เพียงพอ ทำให้รถหัวลากที่ไปรอรับตู้คอนเทนเนอร์ ต้องเสียเวลารอคอยเป็นเวลานาน ส่งผลให้การจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์เสนอแนะว่า ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว นอกจากจะพิจารณาระบบโครงสร้างพื้นฐานแล้ว ยังควรพิจารณาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการให้บริการด้วย ตัวอย่างเช่น การนำเอาระบบบอกตำแหน่ง (Global Positioning System : GPS) มาติดตั้งที่รถบรรทุกเพื่อใช้ระบุจุดที่เป็นปัญหาคอขวด นอกจากนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ยังเสนออีกว่า ปัญหาดังกล่าวควรได้รับการแก้ไขร่วมกันระหว่างการทำเรือแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม โดยจัดตั้งคณะกรรมการขึ้นมาและจัดการประชุมร่วมกันอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้น

ปัญหาและอุปสรรคอีกประการหนึ่ง คือ ปัญหาด้านการบริหารจัดการเกี่ยวกับกิจกรรมหน้าท่า สำหรับเรือบรรทุกสินค้าเทกอง ซึ่งเป็นการให้บริการแบบลูกค้าที่มาก่อนจะได้รับบริการก่อน (First Come First Serve) ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่า หากปรับรูปแบบการให้บริการเป็นการระบุวันที่แน่นอนว่าเรือจะเข้าเทียบท่าในวันและเวลาใดได้ (Time Window) ก็จะทำให้ท่าเรือกรุงเทพสามารถวางแผนการใช้งานอุปกรณ์และเครื่องมือที่ทำเรือได้ดีขึ้น และยังช่วยลดความแออัดในการรอคอยของรถบรรทุกที่ทำเรือได้อีกด้วย

ผู้ให้สัมภาษณ์ยังเสนอแนะว่า ท่าเรือกรุงเทพควรจะให้สัมปทานแก่ผู้ประกอบการเอกชนในการเข้ามาบริหารจัดการท่าเรือ เช่นเดียวกันกับท่าเรือแหลมฉบัง โดยที่การทำเรือฯ เป็นผู้ควบคุมกฎระเบียบในการให้บริการ (Regulator) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนี้ การทำเรือฯ ควรสร้างมาตรวัดประสิทธิภาพ (Key Performance Indicator: KPI) ในการวัดประสิทธิภาพการให้บริการของผู้ประกอบการเอกชน เพื่อควบคุมคุณภาพการให้บริการ

โดยในส่วนของการใช้บริการที่ทำเรือแหลมฉบัง ผู้ให้สัมภาษณ์กล่าวว่า ปัญหาและอุปสรรคประการแรกที่สมาชิกสภาหอการค้าฯ พบในการใช้บริการท่าเรือแหลมฉบัง คือ ปัญหาการจราจรแออัดที่ท่าเรือและบริเวณโดยรอบ เนื่องจากประเทศไทยมีการส่งออกสินค้าจำนวนมากผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งโดยมากจะมีการขนส่งตู้สินค้ามายังท่าเรือแหลมฉบังในช่วงเวลาเร่งด่วน (Peak Hour) ของท่าเรือ เป็นจำนวนมาก จึงส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาดังกล่าว ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์เสนอแนะว่าควรมีการนำระบบบอกตำแหน่ง (Global Positioning System: GPS) มาติดตั้งที่รถบรรทุกเพื่อใช้ระบุจุดที่เป็นปัญหาคอขวด เช่นเดียวกันกับการแก้ปัญหาการจราจรสำหรับท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ยังเสนอแนะอีกว่า การทำเรือฯควรจะทำให้การสนับสนุนการขนส่งเรือชายฝั่ง (Coastal Shipping) ซึ่งรองรับการขนส่งสินค้าจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยา กรุงเทพมหานคร และจังหวัดทางภาคใต้ของประเทศไทย ในการขนส่งสินค้ามายังท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อลดปริมาณการขนส่งทางถนน ซึ่งเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรแออัดที่ท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้ ทางสภาหอการค้าฯ ได้เสนอแนะเงื่อนไขในการคัดเลือกผู้ประกอบการท่าเรือชายฝั่ง โดยผู้ได้รับสัมปทานจะต้องเป็นผู้ที่เรียกเก็บอัตราค่าบริการต่ำที่สุด เพื่อลดต้นทุน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้นำเข้า-ส่งออก

ปัญหาและอุปสรรคประการที่สอง คือ ปัญหาเกี่ยวกับความสามารถในการรองรับตู้สินค้า (Capacity) ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังและไอซีดีลาดกระบัง ควรจะต้องพิจารณาความสามารถ ในการรองรับตู้สินค้า (Capacity) ว่าเพียงพอต่อการให้บริการในอนาคตหรือไม่

หากคาดว่าจะไม่เพียงพอ จะต้องมีการวางแผนการก่อสร้างเพื่อขยายพื้นที่ในการให้บริการสำหรับรองรับปริมาณความต้องการในอนาคต

นอกจากนี้ ยังมีปัญหาและอุปสรรคด้านนโยบาย คือ การที่ผู้ประกอบการเอกชนได้รับสัมปทานในการให้บริการที่ทำเรือแหลมฉบังแล้วไม่มีการดำเนินงานอย่างเต็มประสิทธิภาพ กล่าวคือ ยังคงมีความสามารถในการรองรับผู้สินค้า (Capacity) เหลืออยู่เป็นจำนวนมาก แต่กลับมีการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ส่งผลให้ไม่เกิดการใช้ประโยชน์ (Utilization) จากท่าเรืออย่างเต็มที่ ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์เสนอแนะว่า การท่าเรือควรกำหนดนโยบายหรือบทลงโทษสำหรับผู้ประกอบการดังกล่าว เนื่องจากการใช้ประโยชน์ (Utilization) จากท่าเรือที่ต่ำ ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการดำเนินการในภาพรวมของท่าเรือแหลมฉบัง

5. ผลการสำรวจจากการสัมภาษณ์เชิงลึก สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

คุณไพฑูรย์ พลสุวรรณ

ตำแหน่งที่ปรึกษาคณะกรรมการสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย หรือ สภาผู้ส่งออกแห่งประเทศไทย ก่อตั้งเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2537 มีฐานะเป็นนิติบุคคล ดำเนินงานส่งเสริมศักยภาพและคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งออก เช่น ส่งเสริมให้ผู้ส่งออกสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ เป็นตัวแทนประสานงานกับหน่วยงานของรัฐบาล สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน ผู้ประกอบการ ผู้เชี่ยวชาญ และองค์กรระหว่างประเทศ ประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ทางการค้าให้กับสมาชิก ฯลฯ

5.1 ข้อมูลการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าในปัจจุบันผู้บริหารของท่าเรือทั้ง 2 แห่ง รับฟังและตอบสนองต่อความต้องการของเอกชนมากขึ้น โดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือได้นำความรู้ที่ได้ จากการประชุมทั่วโลกมาเสนอต่อการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้ดำเนินการต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อเอื้อประโยชน์และสร้างความสามารถในการแข่งขันแก่ภาคเอกชน ซึ่งได้รับการตอบสนองเป็นอย่างดี เช่น สามารถยกตู้สินค้าขึ้นและลงจากเรือได้อย่างรวดเร็ว ทำให้ไม่ต้องเสียเวลาที่ท่าเรือมาก สามารถซ่อมแซมเครนที่ท่าเรือกรุงเทพซึ่งชำรุดเสียหายได้โดยใช้เวลาไม่นาน ประสิทธิภาพในการดำเนินงานที่พัฒนาขึ้นนี้เป็นการยกระดับการให้บริการ โดยหากยังทำได้ดีต้นทุนก็จะยิ่งต่ำลง ทำให้ภาคธุรกิจไทยสามารถแข่งขันได้ดีขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศในภาพรวม นอกจากนี้ ข้อดีของการดำเนินการที่ท่าเรือทั้ง 2 แห่ง คือ ยังไม่เคยเกิดปัญหาการประท้วง (Strike) จากสหภาพแรงงาน ทำให้การดำเนินงานเป็นไปได้อย่างราบรื่น ตัวอย่างของ

ความพยายามของการทำเรือในการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการคือ การแก้ปัญหาที่บริษัทเดินเรือบางแห่งเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ (Surcharges) สูงเกินไป ซึ่งเมื่อสภาประสานงานไปการทำเรือก็ให้ความช่วยเหลือในการเจรจากับบริษัทเดินเรือให้เรียกเก็บตามต้นทุนที่แท้จริงตามที่รัฐบาลเรียกเก็บ การได้รับความอนุเคราะห์ที่ดีนี้ก็เป็นผลมาจากการที่ผู้บริหารทำเรือทั้ง 2 แห่งเข้าจับบทบาทในการอำนวยความสะดวกต่อเอกชนและการควบคุมต้นทุนไม่ให้สูงจนเกินไป กอปรกับความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือกับการทำเรือแห่งประเทศไทย จึงทำให้สามารถพูดคุยแลกเปลี่ยนและเสนอทางแก้ไขปัญหาก็ทำได้

6. ผลการสำรวจจากการสัมภาษณ์เชิงลึก บริษัท อีเทอร์นีตี้ แกรนด์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)

คุณพูนศักดิ์ เขียวไพบรณ

ตำแหน่งประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

บริษัทอีเทอร์นีตี้ แกรนด์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทอีเทอร์นีตี้ แกรนด์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) ก่อตั้งเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2545 เป็นผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจร ไม่ว่าจะเป็นบริการด้านการดำเนินพิธีการศุลกากร ซึ่งเป็นบริการแรกเริ่มของบริษัทเกี่ยวกับการขนส่งและการกระจายสินค้า การให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งต่างๆ ให้คำปรึกษาด้านการบริหารโลจิสติกส์ บริการลากตู้สินค้า Contract Transport การบริหารคลังสินค้า Freight Forwarder และบริการล่าสุดคือ บริการขนส่งสินค้าข้ามแดน บริษัทอีเทอร์นีตี้ แกรนด์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) มีการบริหารงานโดยคนไทย แม้จะเข้าร่วม Hitachi Group ของญี่ปุ่นตั้งแต่เดือนเมษายน 2554 ปัจจุบันบริษัทมีทุนจดทะเบียน 140 ล้านบาท

6.1 ข้อมูลการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน

ปัจจุบัน บริษัทใช้บริการรับและคืนตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำเรือทั้งสองแห่ง โดยมีปริมาณการใช้งานตู้คอนเทนเนอร์รวมกันประมาณ 4,000 ทีอียู ต่อเดือน ค่าใช้จ่ายที่บริษัทจะต้องชำระให้แก่ท่าเรือทั้งสองแห่ง ประกอบไปด้วยค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่าเรือ 107 บาท ค่ารับตู้สินค้า และค่าคืนตู้สินค้า 700 บาท ต่อตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต และ 1,000 บาท ต่อตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต โดยการชำระเงินจะอยู่ในรูปแบบของเงินสดหรือบัตรเครดิต อย่างไรก็ตามค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะถูกเรียกเก็บไปยังลูกค้าของบริษัทในภายหลัง (Reimburse) ทั้งนี้ทางบริษัทมีความคิดเห็นว่าอัตราค่าบริการของท่าเรือทั้งสองในปัจจุบันนั้นสูงเกินไป ควรจะต้องมีการปรับลดอัตราค่าบริการลง

6.2 ปัญหาและอุปสรรคสำคัญในการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

ปัญหาความแออัดที่ท่าเรือ ทั้งบริเวณทางเข้า-ออกที่ท่าเรือ และบริเวณโดยรอบ โดยมีสาเหตุมาจากการปิดท่าเรือเพื่อปรับปรุงซ่อมแซม รวมไปถึงการก่อสร้างและซ่อมบำรุงถนน โดยเฉพาะที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียมากมายภายในโซ่อุปทานไม่ว่าจะเป็นในด้านของเวลาหรือค่าใช้จ่าย และยังส่งผลกระทบให้การส่งมอบตู้สินค้าให้แก่ลูกค้าเกิดความล่าช้าอีกด้วย ซึ่งในปัจจุบันบริษัทแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการไปรอรับตู้สินค้าให้เร็วขึ้นหรือเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปเป็นการขนส่งทางรางแทน

อีกปัญหาหนึ่งที่บริษัทเผชิญ คือ ระบบการให้บริการที่ล้าสมัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบในการจัดเก็บข้อมูลของท่าเรือที่ไม่สอดคล้องกับโลกออนไลน์ เพราะข้อมูลบางส่วนยังถูกบันทึกด้วยระบบ Analog อยู่ นอกจากนี้ บริษัทยังเผชิญกับปัญหาทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาความไม่พร้อมของเครื่องมือและอุปกรณ์ในการให้บริการ ตลอดจนปัญหาทางด้านบุคลากรที่ขาดจิตสำนึกในการให้บริการ (Service Mind)

สรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้บริการ ทั้ง 6 กลุ่ม คือ 1) สมาคมเจ้าของเรือไทย 2) สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA) 3) บริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล 4) สมาคมการค้าแห่งประเทศไทย 5) สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และ 6) บริษัท อีเทอร์นิตี้ แกรนด์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) สามารถนำมาสรุปปัญหาสำคัญในการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการใช้บริการท่าเรือบกหรือสถานประกอบการที่มีลักษณะใกล้เคียง ได้แสดงความคิดเห็นไว้ ได้ดังตารางที่ 3-4 และ 3-5

ตารางที่ 3-4 สรุปประเด็นปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ จากการสัมภาษณ์เชิงลึก
ผู้ให้บริการ

ที่	ปัญหาและอุปสรรค	รายละเอียด
1.	ระดับนโยบาย	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาการเรียกเก็บค่าใช้จายบางรายการที่ไม่ได้อยู่ในรายการอัตราค่าภาระของท่าเรือ ■ ปัญหาประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเรือ ซึ่งควรให้สัมปทานแก่ผู้ประกอบการเอกชนในการดำเนินการแทน
2.	ด้านทรัพยากรที่ให้บริการ	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาด้านบุคลากร ที่ไม่เพียงพอและขาดจิตสำนึกในการให้บริการ (Service Mind) ■ ปัญหาเครื่องมือในการให้บริการบริเวณหน้าท่าไม่เพียงพอ ส่งผลให้เกิดความล่าช้า
3.	ด้านการบริหารจัดการ	<ul style="list-style-type: none"> ■ การกำหนดเวลาเรือเทียบท่าล่วงหน้า ทำให้เกิดระยะเวลารอคอยสะสมในระบบ หากเรือมาถึงล่าช้ากว่ากำหนด ■ การบริหารจัดการกิจกรรมหน้าท่า สำหรับเรือบรรทุกทุกสินค้า เทกอง แบบ First Come First Serve ทำให้ไม่สามารถวางแผนการใช้งานอุปกรณ์และเครื่องมือที่ท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ จนก่อให้เกิดปัญหาจราจรแออัดที่ท่าเรือ ■ การบริหารจัดการตู้สินค้าภายในบริเวณท่าเรือ ที่ไม่มีการวางแผนตำแหน่งการวางตู้อย่างเป็นระบบ ทำให้ต้องเสียเวลาในการลำเลียง
4.	ด้านสถานที่และพื้นที่บริการ	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาท่าเทียบเรือมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการ ■ ปัญหาร่องน้ำตื้น และเวลาในการให้บริการที่จำกัดจากช่วงเวลาน้ำขึ้นและน้ำลง
5.	เส้นทางการจราจรการเข้า-ออก	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาการจราจรแออัดบริเวณโดยรอบและภายในท่าเรือ
6.	ด้านระบบเทคโนโลยี	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาจากเทคโนโลยีที่ล้าสมัย ทำให้การเคลื่อนย้ายตู้สินค้าผิดพลาดและใช้เวลานาน

ตารางที่ 3-5 สรุปประเด็นปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ใช้บริการ

ที่	ปัญหาและอุปสรรค	รายละเอียด
1.	ระดับนโยบาย	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาการไม่ให้ความสำคัญในการให้บริการแก่เรือลำเลียง (Barge) ■ ปัญหาที่เรือสามารถเทียบท่าได้ครั้งละ 1 ลำ ทำให้ต้องรอคิวเพื่อเทียบท่า เนื่องจากฝั่งของท่าเรือไม่เหมาะสม ■ ปัญหาผู้ประกอบการไม่ดำเนินการเต็มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า (Capacity) ซึ่งส่งผลในเชิงลบต่อประสิทธิภาพการดำเนินการของท่าเรือแหลมฉบังในภาพรวม ■ ปัญหาความยุ่งยากด้านพิธีศุลกากร ที่ต้องดำเนินพิธีการศุลกากร เมื่อเคลื่อนย้ายตู้ระหว่างท่าเทียบเรือ ซึ่งใช้เวลาประมาณ 1 วัน
2.	ด้านทรัพยากรที่ให้บริการ	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาทางด้านบุคลากรที่ขาดจิตสำนึกในการให้บริการ (Service Mind)
3.	ด้านการบริหารจัดการ	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ซึ่งขาดการวางแผนร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง การปฏิเสธความรับผิดชอบเมื่อเกิดปัญหา ■ ปัญหาขาดการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่เข้ามาใช้บริการท่าเรือทำให้ไม่สามารถวิเคราะห์และวางแผนยุทธศาสตร์ได้ ■ ปัญหาที่เรือเข้า-ออกไม่ตรงตามตารางเวลาที่กำหนด เนื่องจากเรือสินค้าเอง ไม่พร้อมสำหรับการขนถ่ายสินค้าหรือมีความล่าช้า
4.	ด้านสถานที่และพื้นที่บริการ	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาด้านสถานที่หรือพื้นที่ของท่าไม่เพียงพอต่อการใช้งาน แต่ในท่าเรือเองกลับมีพื้นที่ที่ยังไม่ใช้ให้เกิดประโยชน์จำนวนหนึ่ง
5.	เส้นทางการจราจรการเข้า-ออก	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาการจราจรซึ่งมีความแออัดทั้งในส่วนขาเข้าและขาออก โดยเฉพาะช่วงบ่ายของวันพฤหัสบดีไปจนถึงช่วงเย็นของวันศุกร์

ตารางที่ 3-5 สรุปประเด็นปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ให้บริการ (ต่อ)

ที่	ปัญหาและอุปสรรค	รายละเอียด
6.	ด้านระบบเทคโนโลยี	<ul style="list-style-type: none"> ■ ปัญหาจากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ช่วยในการแจ้งข้อมูลข่าวสาร เช่น ข้อมูลการคืนตู้สินค้า การทำความสะอาดตู้สินค้าแบบออนไลน์ ■ ปัญหาความล่าช้าและไม่แม่นยำในการยกและขนถ่ายตู้สินค้า เนื่องจากไม่มีการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาช่วยดำเนินการ

วิเคราะห์ความสอดคล้องกับนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ

จากการศึกษาทบทวนนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ.2554-2563 แผนบริหารราชการแผ่นดิน แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554 – 2558 (ฉบับปรับปรุง) และแผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 11 ประจำปีงบประมาณ 2558-2562 แล้วพบว่า การจัดสร้างท่าเรือบก (Dry Port) นั้น มีความสอดคล้องและมีส่วนสนับสนุนนโยบายและยุทธศาสตร์สำคัญของชาติ สรุปได้ดังนี้

1. ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564)

แนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ซึ่งจะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ มี 2 แนวทาง คือ

1.1 การพัฒนาเศรษฐกิจในภาพรวม โดยการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งจะพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ รวมถึงขยายขีดความสามารถและส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าเรือภูมิภาค อีกทั้งส่งเสริมการลงทุนให้เกิดพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในภาคขนส่ง ส่งเสริมและเร่งรัดการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศ และการสนับสนุนการเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมและบริการสมัยใหม่ โดยเป็นแหล่งถ่ายทอดเทคโนโลยีและสร้างความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมและบริการที่มีอยู่ในปัจจุบันและ พัฒนา

เพื่อรองรับการขับเคลื่อนให้ไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคทางด้านการเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่
ของธุรกิจ และบริการ โลจิสติกส์

1.2 การพัฒนาพื้นที่ ภาค และการเชื่อมโยงภูมิภาค โดยการจัดตั้งเขตพัฒนา
เศรษฐกิจพิเศษชายแดน ให้มีความสำคัญกับการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ สังคม และ
สิ่งแวดล้อม สนับสนุนให้มีการบริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ และจัดระเบียบพื้นที่ชายแดนด้านความ
มั่นคง เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าชายแดนและการผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อน
บ้าน การพัฒนาและฟื้นฟูพื้นที่ฐานเศรษฐกิจหลัก โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการดูแล
คุณภาพชีวิตประชาชนและการเป็นฐานเศรษฐกิจหลักของประเทศ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
และสิ่งอำนวยความสะดวกของเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
ในเขตเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค และ การพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยง
ในประเทศและภูมิภาค พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงข่ายระบบรางเชื่อมโยง
เมืองศูนย์กลางความเจริญทั่วประเทศ และพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการผ่าน
แดนที่มีความคล่องตัวในประตูการค้าชายแดนที่สำคัญ

2. ความสอดคล้องกับแผนบริหารราชการแผ่นดิน

จากนโยบายด้านการบริหารราชการแผ่นดิน โดยพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี ซึ่งได้แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2557 มีประเด็น
นโยบายที่เกี่ยวข้องและมีส่วนสนับสนุนต่อโครงการฯ คือ นโยบายการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ
ของประเทศในระยะยาว จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม พัฒนาการขนส่ง
สินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งทะเล เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เริ่มจากการเร่งรัด
พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบัง ท่าเรือชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน ตลอดจน
ผลักดันให้ท่าเรือในลำน้ำเจ้าพระยาและปากน้ำมีการใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศ
และเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงปรับโครงสร้างการบริหารจัดการในสาขาขนส่งที่มีการ
แยกบทบาท และภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติ
ที่ชัดเจน และ จัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลระบบราง ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบรางให้เป็น
โครงข่ายหลักของประเทศ และ นโยบายการส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคม
อาเซียน โดยเร่งพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาคและ
ภูมิภาคอาเซียน เร่งขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ต่างๆ อาทิ GMS, IMT-GT, ACMECS, BIMSTEC พัฒนาการต่อเชื่อมเส้นทางคมนาคมขนส่งและ
ระบบโลจิสติกส์ จากฐานการผลิตในชุมชนสู่แหล่งแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าทั้งภายในประเทศและ
เชื่อมโยงกับอาเซียน รวมถึงพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเริ่มจากการพัฒนาด้านการค้าชายแดน

และโครงข่ายการคมนาคมขนส่งบริเวณประตูการค้าหลักของประเทศเพื่อรองรับการเชื่อมโยงกระบวนการผลิตและการลงทุนข้ามแดน ปรับปรุงโครงข่ายระบบถนน พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนอย่างต่อเนื่อง

3. ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560)

จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) มีประเด็นสำคัญที่สอดคล้องกับการดำเนินโครงการฯ คือ ในส่วนของยุทธศาสตร์ที่ 3 ซึ่งจะให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งหรือเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมต่อตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีการขนส่งสินค้าและจราจรหนาแน่น โดยเชื่อมโยงเส้นทางบริการขนส่งที่ขาดหาย (Missing Link) และลดปัญหาคอขวด (Bottle neck) ในเส้นทางขนส่งหลัก และเส้นทางสำรอง รองรับภาระหดยุทธศาสตร์ของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในการขนส่งสินค้า ความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในระหว่างกระบวนการขนส่ง รวมทั้งสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ โดยมีกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้อง คือ

1. เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก
2. ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน และสนับสนุนการพัฒนาลำน้ำสาขาเชื่อมโยงเส้นทางหลัก
3. ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park)

4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565

กระทรวงคมนาคมได้บูรณาการความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย เพื่อสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งรวมทั้งสร้างโอกาส สำหรับการใช้จ่ายประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน ตามเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งมุ่งเน้นประเด็นท้าทายของการพัฒนาที่จะสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้ในการขนส่ง

หลักที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า และการเชื่อมต่อการเดินทาง และการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ โดยแผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565 สรุปดังนี้

5. แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ 6 สายแรกและเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทาง และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ

1.4.2 แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

โดยปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น 4 ช่องจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็น ตลอดจนผลักดันการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างทางขนส่งทางรางกับทางถนน เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้า การลงทุนที่จะสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

6. ความสอดคล้องกับแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร พ.ศ.2554-2563

จากแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร พ.ศ.2554-2563 มีเป้าประสงค์ที่มีความสอดคล้องกับโครงการฯ ได้แก่ เป้าประสงค์ที่ 1, 2 และ 4

6.1 เป้าประสงค์ที่ 1 พัฒนาศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่ง (Hubs for Connectivity) จะมุ่งเน้นการเชื่อมต่อระหว่างประเทศในทุกสาขาการขนส่ง ทั้ง ถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง นอกจากอาศัยความได้เปรียบจากการมีทำเลที่ตั้งเป็นศูนย์กลางระหว่างประเทศเพื่อนบ้านแล้ว จะต้องมีการประตูการค้า (Gateway) และโครงข่ายเชื่อมต่อ (Linkage) ที่ดี

6.2 เป้าประสงค์ที่ 2 พัฒนาการขนส่งที่มีประสิทธิภาพเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility) จะมุ่งเน้นเรื่องประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ตลอดจนการให้บริการ และการเพิ่มการเข้าถึงและการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน

6.3 เป้าประสงค์ที่ 4 การใช้พลังงานที่ประหยัดและสะอาด (Energy and Environment) จะมุ่งเน้นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ รวมถึงการส่งเสริมให้มีการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาด เพื่อช่วยลดการใช้พลังงานและมลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่ง

7. ความสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 11 ประจำปีงบประมาณ 2558-2562

แผนวิสาหกิจฯ ฉบับนี้ จะมุ่งเน้นการพัฒนาและบริหารจัดการเพื่อรองรับการให้บริการที่จะเกิดการขยายตัวเนื่องจากการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 รวมถึงสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดต้นทุน โลจิสติกส์ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมีวิสัยทัศน์ คือ “ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน” ซึ่งจะเป็นการพัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือภูมิภาค (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง) ประกอบด้วย 3 ภารกิจ และ 9 กลยุทธ์หลัก ดังนี้

ภารกิจที่ 1 ขยายบริการท่าเรือและธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับโลจิสติกส์ทางน้ำในประเทศและในอาเซียน

กลยุทธ์หลักที่ 1 การขยายบริการท่าเรือและธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้องภายในประเทศไทย เพื่อเพิ่มรายได้จากกิจการท่าเรือเดิมและธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ ให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างครบวงจร และสามารถรองรับนโยบายด้านการขนส่งและคมนาคมของประเทศ

กลยุทธ์หลักที่ 2 การขยายบริการท่าเรือและธุรกิจใหม่ในภูมิภาคอาเซียนเพื่อขยายโอกาสในการเพิ่มบริการและรายได้จากกิจการท่าเรือและธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้องภายในอาเซียน รองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ภารกิจที่ 2 การพัฒนาและบริหารทรัพยากรต่างๆ ภายในองค์กรให้เกิดศักยภาพและขีดความสามารถให้เกิดประโยชน์สูงสุด

กลยุทธ์หลักที่ 4 การดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจหรือบริษัทลูก เพื่อเอื้อต่อการดำเนินการธุรกิจในประเทศหรือต่างประเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ประสิทธิภาพและความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ ให้สามารถแข่งขันและลงทุนขยายกิจการและบริการต่างๆ ในประเทศและต่างประเทศ เช่นเดียวกับองค์กรภาคเอกชน และกิจการท่าเรือสากลอื่นๆ

ภารกิจที่ 3 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการและยกระดับมาตรฐานในการให้บริการให้มีความทันสมัย มีธรรมาภิบาล และมีมาตรฐานสากล

กลยุทธ์หลักที่ 8 การเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการให้ทันสมัย เพื่อพัฒนา ปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงาน เครื่องมือทันสมัย เครื่องจักร สิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆ ให้พอเพียงและทันสมัย สะดวกและรวดเร็ว มีประสิทธิภาพและศักยภาพสูงขึ้น เพื่อต่อการแข่งขันในเชิงธุรกิจขององค์กรได้มากขึ้น

ผู้วิจัยสรุป จากการศึกษาข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการบริการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง การวิเคราะห์ SWOT ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคในการให้บริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย จากการศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการ และปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนการวิเคราะห์ความสอดคล้องกับนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ พบว่า

ปัญหาและอุปสรรคสำคัญของการใช้บริการของท่าเรือ โดยแบ่งเป็นด้านๆ ดังนี้ ระดับนโยบาย ด้านทรัพยากรที่ใช้ในการให้บริการ ด้านการบริหารจัดการ พื้นที่หลังท่า เส้นทาง การจราจรการเข้า-ออกท่าเรือ ด้านระบบเทคโนโลยี และด้านสภาพแวดล้อม ดังที่กล่าวมาข้างต้น

ในขณะที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังพบปัญหาเดียวกัน คือ พื้นที่หลังท่า สภาพการจราจรที่แออัด จากการศึกษาสรุปได้ว่า

ท่าเรือกรุงเทพ พบว่า

1. **พื้นที่หลังท่า** ปัญหาความแออัดที่ท่าเทียบเรือ เชื้อนตะวันออก เนื่องจากมีอัตราการใช้ประโยชน์เกินขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าเรือ ส่งผลให้ประสิทธิภาพการขนส่งผ่านท่าเรือต่ำลง

2. **ด้านสถานที่และพื้นที่บริการ** ปัญหาท่าเทียบเรือมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการ ปัญหาท่าเรือแน่น และเวลาในการให้บริการที่จำกัดจากช่วงเวลาน้ำขึ้นและน้ำลง

3. **เส้นทางจราจรการเข้า-ออก** ปัญหาความแออัดภายในท่าเรือ เนื่องจากผู้ประกอบการที่อยู่โดยรอบกรุงเทพยังมีความต้องการใช้ท่าเรือกรุงเทพในการส่งออกและนำเข้าสินค้าอยู่ค่อนข้างมาก ปัญหาการจราจรแออัดบริเวณโดยรอบและภายในท่าเรือ

ท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า

1. **พื้นที่หลังท่า** ปัญหาความแออัดที่ท่าเทียบเรือ A1 และ B1 เนื่องจากมีอัตราการใช้ประโยชน์เกินขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าเรือ ส่งผลให้ประสิทธิภาพการขนส่งผ่านท่าเรือต่ำลงปัญหาด้านสถานที่หรือพื้นที่ของท่าไม่เพียงพอต่อการใช้งาน

2. **เส้นทางจราจรการเข้า-ออก** ปัญหาเส้นทางขนส่งทางถนนที่เชื่อมโยงโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังมีความติดขัดเป็นอย่างมาก ปัญหาของระบบการจราจรภายในบริเวณท่าเรือไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เกิดความแออัดทางด้านการจราจร และลดความปลอดภัยให้กับ

ผู้ให้บริการ ปัญหาการจราจรซึ่งมีความแออัดทั้งในส่วนขาเข้าและขาออก โดยเฉพาะช่วงบ่ายของวันพฤหัสบดีไปจนถึงช่วงเย็นของวันศุกร์

ไอซีดีลาดกระบ้ง พบว่า

เส้นทางจราจรการเข้า-ออก ปัญหาสภาพถนนไม่เอื้อต่อการใช้งาน เนื่องจากถนนมีความชำรุด ทรุดโทรม เป็นหลุมเป็นบ่อ ปัญหาความกว้างของถนนไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งให้สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ปัญหาความแออัด จากสภาพของถนนที่ไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งได้อย่างเพียงพอ

จากการศึกษาวิเคราะห์นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ พบว่า ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ.2554-2563 แผนบริหารราชการแผ่นดิน แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554 – 2558 (ฉบับปรับปรุง) และแผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 11 ประจำปีงบประมาณ 2558-2562 เป็นต้น

ทั้งนี้นำไปสู่การวิเคราะห์หาความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port) ซึ่งจะเป็นวิเคราะห์ความพร้อมและแนวทางในการเพิ่มเพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งสินค้าโดยการจัดตั้งท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อที่จะแก้ไขปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ให้สามารถรองรับการให้บริการในด้านการสินค้าและผู้คอนเทนเนอร์ที่ครบวงจร โดยมีสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) ลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) การบรรจุสินค้ารวมกับสินค้าอื่นๆ (Consolidation) บริการทางด้านพิธีการศุลกากร (Customs Clearance) รวมไปถึง คลังสินค้า (Warehousing) และในบางรายมีการให้บริการการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Trucking) พร้อมระบบติดตามสินค้า (Tracking System) เป็นต้น

สรุป

ปัจจัยในการพิจารณาจัดตั้งท่าเรือบก (Dry Port) ได้ข้อสรุปดังนี้

1. พฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังของผู้ใช้บริการ ท่าเรือกรุงเทพ พบว่า ผู้ใช้บริการมีการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ประมาณ 1.55 ล้านทีอีต่อปี โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ คอนเทนเนอร์เปล่า ร้อยละ 4 ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าเต็มตู้โดยผู้ส่งออกรายเดียว (Full Container Load: FCL) ร้อยละ 79 และตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าหลายเจ้าของหรือ (Less than Container Load :

LCL) ซึ่งในกรณีนี้ ร้อยละ 17 สำหรับการให้บริการของผู้คอนเทนเนอร์จะแบ่งออกตามลักษณะบริการคือผู้ขาเข้าและผู้ขาออก **ท่าเรือแหลมฉบัง** พบว่า ผู้ใช้บริการมีการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ประมาณ 7 ล้านทีอียู มีปริมาณการส่งออกสูงกว่าการนำเข้ากว่าเท่าตัว และมีปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านไอซีดีลาดกระบัง 1.43 ล้านทีอียู โดยท่าเรือแหลมฉบังต้องใช้ไอซีดีลาดกระบังเป็นที่พักเพื่อการบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station: CFS) ตรวจสอบสินค้า (Inspection) และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ตลอดจนการทำพิธีการทางศุลกากร เป็นต้น

2. ปัญหาการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และไอซีดีลาดกระบังของผู้ให้บริการ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า 1) พื้นที่หลังท่า ปัญหาความแออัดที่ท่าเทียบเรือ 2) ด้านสถานที่และพื้นที่บริการ ปัญหาท่าเทียบเรือมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการ และ 3) เส้นทางจราจรการเข้า-ออก ปัญหาความแออัดภายในท่าเรือ ปัญหาจราจรโดยรอบท่าเรือติดขัด ในขณะที่ไอซีดีลาดกระบัง พบว่า เส้นทางจราจรการเข้า-ออกมีปัญหาสภาพถนนไม่เอื้อต่อการใช้งาน ปัญหาความแออัด จากสภาพของถนนที่ไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งได้อย่างเพียงพอ และที่สำคัญ คือ ปัญหาด้านพื้นที่บริการที่ไม่เพียงพอและไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้

บทที่ 4

ความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port)

การศึกษาความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port) ผู้วิจัยได้ดำเนินการสรุปข้อมูลสำคัญของการศึกษาวิจัยความต้องการใช้บริการท่าเรือบกหรือสถานประกอบการที่มีลักษณะใกล้เคียง ประกอบด้วย การศึกษาวิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณความต้องการในอนาคตและรูปแบบการให้บริการที่ต้องการ และความต้องการใช้บริการในปัจจุบัน

โดยการวิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจท่าเรือบกหรือสถานประกอบการที่มีลักษณะใกล้เคียง เริ่มจากการวิเคราะห์อุตสาหกรรมโดยวิธี Five Force Model ที่พัฒนาขึ้นโดย Michael Porter (1980) หลังจากนั้นจึงทำการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคามของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยใช้ SWOT Analysis เพื่อทำการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในการดำเนินธุรกิจท่าเรือบกหรือสถานประกอบการที่มีลักษณะใกล้เคียง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. วิเคราะห์ความพร้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
 - 1.1 การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจ (FIVE FORCE Model)
 - 1.2 การวิเคราะห์ SWOT ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในการจัดตั้งท่าเรือบก/ไอซีดี
2. วิเคราะห์ความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port)
3. ผลการสำรวจจากผลการสัมภาษณ์เชิงลึก
4. การคาดการณ์แนวโน้มความต้องการในอนาคตใช้บริการท่าเรือบกในอนาคต

วิเคราะห์ความพร้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจ (FIVE FORCE MODEL)

ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจท่าเรือบกหรือสถานประกอบการที่มีลักษณะใกล้เคียง เริ่มจากการวิเคราะห์อุตสาหกรรมโดยวิธี Five Force Model ในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ ผ่านการพิจารณาปัจจัยที่มีอิทธิพล 5 ด้าน ได้แก่ อำนาจ

การต่อรองจากผู้จัดหาวัตถุดิบ (Supplier Power) อำนาจการต่อรองจากลูกค้า (Buyer Power) ภัยคุกคามจากผู้ประกอบการรายใหม่ (Threat of New Entry) ภัยคุกคามจากสินค้า/บริการที่สามารถใช้ทดแทนกันได้ (Threat of Substitution) และสภาพการแข่งขันของผู้แข่งขันที่มีอยู่เดิม (Competitive Rivalry)

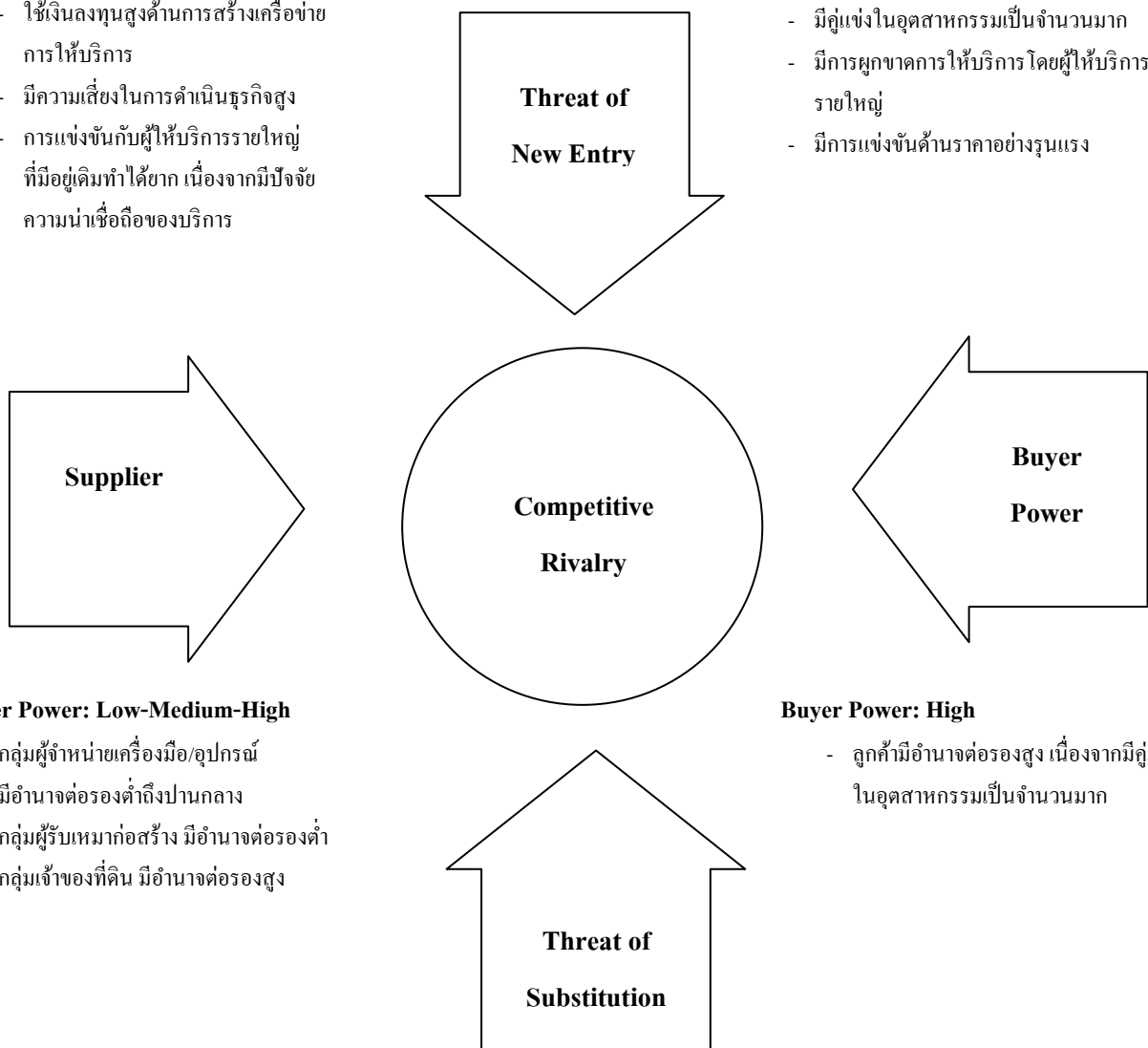
แผนภาพที่ 4-1 การวิเคราะห์สภาวะการแข่งขันของธุรกิจท่าเรือบกหรือสถานประกอบการที่มีลักษณะใกล้เคียง

Threat of New Entry: Low

- ใช้เงินลงทุนสูงด้านการสร้างเครือข่ายการให้บริการ
- มีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจสูง
- การแข่งขันกับผู้ให้บริการรายใหญ่ที่มีอยู่เดิมทำได้ยาก เนื่องจากมีปัจจัยความน่าเชื่อถือของบริการ

Competitive Rivalry: High

- มีคู่แข่งในอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมาก
- มีการผูกขาดการให้บริการโดยผู้ให้บริการรายใหญ่
- มีการแข่งขันด้านราคาอย่างรุนแรง



Threat of Substitution: High

- สินค้าทดแทน ได้แก่ ผู้ให้บริการท่าเรือแม่น้ำ คลังสินค้า Container Yard และ CFS ซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อธุรกิจ
- ภัยคุกคามจากบริการทดแทนจะอยู่ในระดับสูง หากไม่สามารถเสนอบริการที่ครบถ้วนแบบ One Stop Service ได้

1. สภาพการแข่งขันของกลุ่มที่มีอยู่เดิม

อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันค่อนข้างรุนแรง เนื่องจากมีผู้ประกอบการทั้งที่เป็นสัญชาติไทยและต่างชาติ ทำให้รูปแบบการแข่งขันเปลี่ยนแปลงไป จากการที่รัฐบาลได้กำหนดให้โลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติ สืบเนื่องมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) ในปัจจุบัน ยังคงระบุถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ การพัฒนาอย่างต่อเนื่องดังกล่าว ทำให้ธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีผู้ประกอบการเป็นจำนวนมาก สภาพแวดล้อมในตลาดมีสภาพการแข่งขันที่รุนแรง ซึ่งแต่ละรายต่างก็มีกลยุทธ์และบริการที่หลากหลายตามความต้องการของลูกค้า ทำให้ตลาดเป็นของลูกค้า ผู้ประกอบการขนาดกลางและใหญ่จึงเริ่มหันมาสร้างความแตกต่างทางด้านบริการอื่นๆ นอกเหนือจากบริการหลักที่มีให้บริการอยู่แล้ว ในขณะที่ผู้ให้บริการขนาดเล็กจึงต้องหันมาแข่งขันด้านราคามากยิ่งขึ้น ดังนั้น การแข่งขันด้านราคามักถูกเลือกมาใช้เพื่อดึงดูดให้ลูกค้าเข้ามาใช้บริการ เพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินการได้ต่อไป

เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้วสามารถสรุปได้ว่า แรงผลักดันจากคู่แข่งที่มีอยู่ในอุตสาหกรรมมีระดับสูง ด้วยสถานะตลาดที่มีการเปิดกว้างให้มีการแข่งขันอย่างเสรี และเน้นการแข่งขันด้านราคาเป็นหลัก ทำให้การแข่งขันของกลุ่มที่มีอยู่เดิมมีสภาพที่รุนแรง โดยเฉพาะธุรกิจท่าเรือบกที่มีไอซีดีลาดกระบังเป็นคู่แข่งสำคัญที่ส่งผลโดยตรงต่อผลประโยชน์

2. ภัยคุกคามจากผู้ประกอบการรายใหม่

สำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องมีคุณสมบัติต่างๆ ได้แก่ ความเชี่ยวชาญในการให้บริการ การให้บริการแบบครบวงจร การให้บริการที่มีคุณภาพ มีเครือข่ายที่กว้างขวาง มีความมั่นคงทางการเงิน และมีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับบริการ เป็นต้น ซึ่งคู่แข่งรายใหม่สามารถเข้าสู่ธุรกิจได้ยาก โดยเฉพาะธุรกิจท่าเรือบกหรือสถานประกอบการที่มีลักษณะใกล้เคียง เนื่องจากต้องใช้เงินลงทุนสูง และต้องมีความชำนาญจากการให้บริการมายาวนาน รวมทั้งต้องมีเครือข่ายการให้บริการที่ครอบคลุม เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือให้กับลูกค้า ทำให้แรงผลักดันจากคู่แข่งรายใหม่ที่จะเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมอยู่ในระดับต่ำ จึงถือว่าเป็นโอกาสในการดำเนินธุรกิจ

3. อำนาจต่อรองจากซัพพลายเออร์

ซัพพลายเออร์ของธุรกิจประกอบด้วย 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้จำหน่ายเครื่องมือ/อุปกรณ์ กลุ่มผู้รับเหมาก่อสร้าง และกลุ่มเจ้าของที่ดิน โดยซัพพลายเออร์กลุ่มแรก ประกอบด้วยผู้จำหน่ายเครื่องมือ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ น้ำมัน วัสดุสิ้นเปลือง รวมไปถึงผู้ให้บริการ

ซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ โดยซัพพลายเออร์เหล่านี้มีอำนาจต่อรองในระดับต่ำถึงปานกลาง เนื่องจากมีซัพพลายเออร์จำนวนมากในตลาด และสามารถทดแทนกันได้ ขณะที่ซัพพลายเออร์อีกกลุ่ม ได้แก่ ผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้ขายวัสดุก่อสร้าง โดยอำนาจการต่อรองของผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ขายวัสดุก่อสร้างอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากมีผู้เล่นหลายรายในตลาด ทำให้เกิดการแข่งขันกันสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเศรษฐกิจตกต่ำ ซึ่งส่งผลให้อุตสาหกรรมการก่อสร้างชะลอตัวลง สำหรับเจ้าของที่ดินจะมีอำนาจต่อรองสูง โดยเฉพาะเจ้าของที่ดินที่อยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ

4. อำนาจต่อรองของลูกค้า

จากการที่มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นจำนวนมาก อำนาจการต่อรองจึงตกเป็นของลูกค้า เนื่องจากลูกค้ามีทางเลือกในการใช้บริการ ในขณะเดียวกัน ต้นทุนในการเปลี่ยนผู้ให้บริการ (Switching Cost) อยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากลูกค้าไม่มีค่าใช้จ่ายใดๆ เกิดขึ้น ซึ่งทำให้ลูกค้าสามารถตัดสินใจได้ง่ายในการเลือกผู้ให้บริการ โดยเฉพาะในธุรกิจท่าเรือบก ที่ลูกค้าสามารถเลือกขนส่งสินค้าไปที่ท่าเรือโดยตรง ดังนั้น แรงผลักดันซึ่งเกิดจากอำนาจต่อรองของลูกค้าจึงอยู่ในระดับสูง ซึ่งถือว่าเป็นอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจ

5. ภัยคุกคามจากบริการที่สามารถใช้ทดแทนกันได้

หากพิจารณาเฉพาะบริการทดแทนธุรกิจท่าเรือบกหรือสถานประกอบการที่มีลักษณะใกล้เคียงแล้ว ลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) และคลังสินค้าของผู้ประกอบการเอกชนที่อยู่ภายนอกท่าเรือบก สามารถใช้ทดแทนบริการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าของท่าเรือได้ อย่างไรก็ตามบริการทั้งสองยังไม่สามารถทดแทนท่าเรือบกได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากไม่มีการให้บริการตรวจปล่อยสินค้าและการดำเนินพิธีการศุลกากรในกระบวนการนำเข้าส่งออก นอกจากนี้ ท่าเรือแม่น้ำที่อยู่ใกล้กับแหล่งผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก ถือเป็นอีกหนึ่งบริการทดแทน ที่ไม่อาจทดแทนท่าเรือบกได้อย่างสมบูรณ์เช่นกัน เนื่องจากตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้บริการท่าเรือแม่น้ำจะต้องขนถ่ายลงที่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้าก่อน ดังนั้น ท่าเรือแม่น้ำจึงทำหน้าที่เป็นเพียงสถานที่พักตู้สินค้าชั่วคราวก่อนการขนส่งไปยังลูกค้าปลายทางต่อไปเท่านั้น อย่างไรก็ตามลูกค้าสามารถเลือกใช้บริการทดแทนต่างๆตามที่กล่าวมาข้างต้น โดยไปรับบริการตรวจปล่อยสินค้าและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ทำเรือโดยตรง ซึ่งจะทำให้ภัยคุกคามจากบริการที่สามารถใช้ทดแทนกันได้อยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในกรณีที่ท่าเรือบกไม่สามารถให้บริการที่ครบถ้วน ณ จุดเดียวแบบ One Stop Service ได้

จากผลการวิเคราะห์ พบว่า ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะธุรกิจท่าเรือบกหรือสถานประกอบการที่มีลักษณะใกล้เคียง ต้องพบกับอุปสรรค

ในการดำเนินธุรกิจค่อนข้างสูง เนื่องจากลูกค้าสามารถเลือกใช้บริการที่เหมาะสมกับความต้องการของตนได้อย่างอิสระ โดยมีผู้ให้บริการเป็นจำนวนมากและนำเสนอที่หลากหลาย ในระดับราคาที่มีการแข่งขันอย่างรุนแรง อย่างไรก็ตามโอกาสจากการเป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และอาศัยความเชี่ยวชาญในการให้บริการ ทำให้เป็นอุปสรรคของผู้ประกอบการรายใหม่ที่จะเข้ามาแย่งส่วนแบ่งทางการตลาด และถือเป็นโอกาสที่ดีของผู้ประกอบการในการพัฒนาศักยภาพของตนเองเพื่อรองรับกับการเติบโตของการนำเข้า-ส่งออกที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ เนื่องจากบริการด้านโลจิสติกส์ในลักษณะของท่าเรือบกเป็นธุรกิจที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย ดังนั้น นอกจากจะต้องคำนึงถึงความอยู่รอดของธุรกิจแล้ว ธุรกิจโลจิสติกส์ประเภทนี้ยังต้องให้ความสำคัญแก่การเป็นกลไกสำคัญในระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่มีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศและการเติบโตของเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยไม่ได้มุ่งแสวงหากำไรแต่เพียงอย่างเดียว

2. การวิเคราะห์ SWOT ของการทำเรือแห่งประเทศไทยในการจัดตั้งท่าเรือบก/ไอซีดี

ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน โดยพิจารณาจุดแข็งและจุดอ่อนจากสภาพแวดล้อมภายใน และโอกาส และอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก หรือ SWOT Analysis รายละเอียดมีดังนี้

2.1 จุดแข็ง ประกอบด้วย

2.1.1 การเป็นหน่วยงานภาครัฐ ทำให้สามารถได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณสำหรับการลงทุนในท่าเรือบก/ไอซีดีแห่งใหม่ เนื่องจากเป็นโครงการที่จะสนับสนุนและช่วยลดอุปสรรคในการดำเนินการของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังในอนาคตได้

2.1.2 การท่าเรือฯ สามารถประสานงานกับหน่วยงานราชการต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจัดตั้งและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งให้เชื่อมต่อกับท่าเรือบก/ไอซีดีแห่งใหม่ เช่น ประสานงานกับการรถไฟแห่งประเทศไทยในการสนับสนุนการขนส่งทางรางเพื่อเชื่อมโยงไปท่าเรือแหลมฉบัง หรือประสานงานกับกรมทางหลวงเพื่อสนับสนุนโครงข่ายการขนส่งทางถนนให้ห้องจากรสามารถรองรับปริมาณรถบรรทุกเข้า-ออกท่าเรือบก/ไอซีดีแห่งใหม่นี้ ได้ง่ายกว่าผู้ประกอบการที่เป็นภาคเอกชน

2.1.3 การท่าเรือฯ สามารถได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐในการได้มาซึ่งที่ดินที่มีศักยภาพในการจัดตั้งท่าเรือบก/ไอซีดี โดยเฉพาะหากเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ในที่ราชพัสดุ

2.1.4 การทำเรือฯ สามารถกำหนดนโยบายการดำเนินงานของท่าเรือบก/ไอซีดีแห่งใหม่ให้สอดคล้องกับนโยบายของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงส่งเสริมให้เกิดการลงทุนจากภาคเอกชนได้ โดยจัดทำแนวทางและมาตรการส่งเสริมการลงทุนอย่างครอบคลุม อาทิ การลดหย่อนภาษี การสร้างสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจ เป็นต้น

2.2 จุดอ่อน ประกอบด้วย

2.2.1 ข้อจำกัดทางกฎระเบียบของทางราชการ จึงทำให้ขาดความคล่องตัวในการดำเนินนโยบายและการบริหารงานในเชิงธุรกิจ โดยเฉพาะขั้นตอนการดำเนินงานด้านการลงทุน การบริหาร และการสรรหาผู้ประกอบการที่ต้องผ่านความเห็นชอบจากหลายฝ่าย ทำให้ระยะเวลาดำเนินการค่อนข้างล่าช้า

2.2.2 ภาพลักษณ์ของการทำเรือฯ จากมุมมองภายนอก ที่มองว่าไม่มีประสิทธิภาพ ขาดความโปร่งใสและมีเรื่องของผลประโยชน์เข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งส่งผลให้เกิดความไม่เชื่อมั่นในการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย

2.3 โอกาส ประกอบด้วย

2.3.1 ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยตั้งอยู่ใจกลางของภูมิภาคอินโดจีน และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงการขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอินโดจีน และจีนตอนใต้ จึงเป็นจุดที่สามารถเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งได้หลายเส้นทาง

2.3.2 การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ช่วยสนับสนุนเศรษฐกิจในภูมิภาคให้ขยายตัวได้มากขึ้น ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อปริมาณความต้องการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งสามารถสร้างความน่าสนใจในการเข้ามาลงทุนในภูมิภาค ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีความน่าสนใจในการลงทุน โดยอาศัยสิทธิประโยชน์ต่างๆ จากการเปิดเสรี เช่น การนำเข้าวัตถุดิบ ชิ้นส่วนและส่วนประกอบ ในอัตราภาษีร้อยละ 0 รวมทั้งอาศัยความได้เปรียบจากทรัพยากรที่มีต้นทุนต่ำจากประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้นจะช่วยสนับสนุนให้เกิดอุปสงค์การใช้บริการผ่านท่าเรือบก/ไอซีดีแห่งใหม่ได้ในอนาคต

2.4 อุปสรรค ประกอบด้วย

2.4.1 ความผันผวนและการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลักมีแนวโน้มขยายตัวต่ำกว่าที่คาดการณ์เอาไว้ และการลงทุนใหม่ของภาคเอกชนยังคงมีความไม่แน่นอนสูง ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อปริมาณการนำเข้า-ส่งออกของประเทศ และเกี่ยวโยงไปถึงปริมาณการขนส่งสินค้าและการใช้บริการท่าเรือบก/ไอซีดีแห่งใหม่ให้ลดลงตามไปด้วย หากสถานการณ์ยังเป็นเช่นนี้ต่อไปในอนาคต

2.4.2 ความเสี่ยงทางการเมืองภายในประเทศก็ยังเป็นปัจจัยที่บั่นทอนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยเฉพาะหากปัญหาดังกล่าวยังไม่สามารถแก้ไขได้อย่างชัดเจน

วิเคราะห์ความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port)

1. ผู้ให้บริการไอซีดี

ผู้วิจัยได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลกับผู้ให้บริการไอซีดี ประกอบด้วย บริษัท เคอรี่ สยามซีพอร์ต จำกัด บริษัท ทีพีเอฟ ไอ.ซี.ดี. จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น ซี แพลมมิ่ง เทอร์มินัล จำกัด ซึ่งให้บริการในด้านการบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์อย่างครบวงจร เช่น สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) สถานีบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station: CFS) ลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) การบรรจุสินค้า รวมกับสินค้าอื่นๆ (Consolidation) บริการทางด้านศุลกากร (Customs Clearance) รวมไปถึง คลังสินค้า (Warehousing) และในบางรายมีการให้บริการการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Trucking) พร้อมระบบติดตามสินค้า (Tracking System)

อัตราการใช้บริการของกลุ่มตัวอย่างมีความหลากหลายขึ้นอยู่กับประเภทของ สินค้าและบริการ โดยมีอัตราค่าระวางพื้นฐานสำหรับการขนส่งทางรถไฟระหว่างไอซีดีลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง ดังนี้

ตารางที่ 4-1 อัตราค่าระวางสำหรับการขนส่งทางรถไฟระหว่างไอซีดีลาดกระบังกับท่าเรือ แหลมฉบัง

ค่าระวาง	ไอซีดี ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง ถึง ไอซีดี ลาดกระบัง	
	ไม่ว่าจะเป็นตู้สินค้าที่ บรรจุสินค้าหรือตู้เปล่า บรรทุกบนรถ บทด.	กรณีเป็นตู้สินค้า ที่บรรจุสินค้า	กรณีเป็นตู้เปล่า บรรทุกบนรถ บทด.
ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต 2 ตู้	1,500 บาท/ตู้	1,500 บาท/ตู้	500 บาท/ตู้
ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต 1 ตู้	2,100 บาท/ตู้	2,100 บาท/ตู้	1,000 บาท/ตู้
ตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต 1 ตู้	2,100 บาท/ตู้	2,100 บาท/ตู้	1,000 บาท/ตู้

2. ผู้ให้บริการพื้นที่คลังสินค้า

ผู้วิจัยดำเนินการสำรวจข้อมูลผู้ให้บริการพื้นที่คลังสินค้า ได้แก่ บริษัทไทคอน โลจิสติกส์ พาร์ค จำกัด ที่มีบริการให้เช่าพื้นที่คลังสินค้าหลายประเภท ได้แก่ คลังสินค้าประเภท ห้องเย็น คลังสินค้าอันตราย คลังสินค้าปลอดอากร คลังสำหรับรองรับการกระจายสินค้า (Distribution Center) เป็นต้น โดยคลังสินค้าประเภทต่างๆ มีทั้งที่ออกแบบให้สอดคล้องตามความต้องการของลูกค้า (Built-to-suit) และคลังสินค้าสำเร็จรูป (Ready-built) ทั้งนี้ การให้บริการของบริษัทไม่ได้เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกโดยตรง โดยมีแค่บางส่วนที่เกี่ยวข้องคือ การให้บริการคลังสินค้าซึ่งมีตำแหน่งที่ตั้งใกล้กับท่าเรือ

3. ข้อมูลการให้บริการที่ควรจะมีสำหรับท่าเรือบก/ไอซีดี

3.1 การคาดการณ์แนวโน้มการเติบโตของกลุ่มธุรกิจ

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ให้บริการท่าเทียบเรือ ผู้ให้บริการไอซีดี และผู้ให้บริการพื้นที่คลังสินค้า มีความคิดเห็นว่า การคาดการณ์แนวโน้มการเติบโตของไอซีดีในอนาคตเป็นไปได้ยาก เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจที่ตกต่ำอยู่ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตามหากการพัฒนาไอซีดีแห่งใหม่มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เช่น แผนการส่งเสริมจังหวัดต่างๆ ให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม หรือเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นต้น และมีการจัดการด้านการตลาดที่มีประสิทธิภาพ ก็สามารถดึงดูดให้ลูกค้าของไอซีดีเข้ามาใช้บริการได้ นอกจากนี้ หากปริมาณการส่งออกสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา และเวียดนาม มีปริมาณสูงขึ้นในอนาคตจากรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ธุรกิจการให้บริการไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกันก็อาจจะเติบโตเพิ่มขึ้นได้ถึงร้อยละ 10-20 โดยจะต้องให้ความสำคัญกับลูกค้าที่เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเป็นจุดแข็งของประเทศไทย เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าอุปโภคบริโภค เป็นต้น

3.2 รูปแบบการให้บริการที่จะต้องมีการเพิ่มเติมในท่าเรือบก/ไอซีดี

รูปแบบการดำเนินการของท่าเรือบก/ไอซีดีแห่งใหม่ควรเป็นรูปแบบที่ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด เนื่องจากภาครัฐมีความสามารถในการลงทุนมากกว่าเอกชน และเป็นผู้วางแผน กำกับดูแล ควบคุมกฎระเบียบต่างๆ ภายในไอซีดี ขณะเดียวกันก็เปิดให้มีการประมูลเพื่อให้ผู้ประกอบการเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญเข้ามาบริหารจัดการ โดยมีสิทธิในการควบคุมการดำเนินการทั้งหมดเอง ซึ่งการที่ให้ภาคเอกชนซึ่งมีประสบการณ์เข้ามาเป็นผู้ดำเนินการจะทำให้ลูกค้าได้รับบริการที่มีประสิทธิภาพมากกว่าและสามารถสร้างกำไรได้สูงสุด แต่การสรรหาผู้ประกอบการเอกชนเพื่อเข้ามาดำเนินการจะต้องมีการเปิดประมูลอย่างโปร่งใส และ

ควรมีอายุสัมปทานระยะยาวอย่างน้อย 30 ปี จึงจะเป็นแรงจูงใจต่อการลงทุนสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของภาคเอกชน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานในภาพรวมให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

3.3 สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จะต้องมีในท่าเรือบก/ไอซีดี

บริการที่ทำเรือบก/ไอซีดีแห่งใหม่ควรมี คือ บริการทั้งหมดที่มีที่ไอซีดีลาดกระบัง เช่น สถานีบรรจุหรือคัดแยกสินค้าจากตู้คอนเทนเนอร์ (Container Freight Station: CFS) ลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) การบรรจุสินค้ารวมกับสินค้าอื่นๆ (Consolidation) การรมยาฆ่าเชื้อไม้เพื่อไม่ให้ปราศจากพืชและแมลง (Fumigation) บริการทางด้านการศุลกากร (Customs) พื้นที่ที่เป็นเขตปลอดอากร หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการค้า เช่น กรมปศุสัตว์ เป็นต้น เพื่อให้เป็นศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ที่สามารถดำเนินการออกใบอนุญาตต่างๆ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ใช้บริการไม่ต้องเดินทางเข้าสู่กรุงเทพเพื่อดำเนินการต่างๆ เหล่านี้

นอกเหนือจากบริการทางด้านโลจิสติกส์และการนำเข้า-ส่งออกพื้นฐานแล้ว ไอซีดีแห่งใหม่ควรมีบริการอื่นๆ อาทิ บริการกระจายสินค้า การทำบรรจุภัณฑ์ และการเปลี่ยนชื่อเจ้าของสินค้าเช่นเดียวกับเขตปลอดอากร โดยเจ้าของสินค้าไม่จำเป็นต้องไปขอใบอนุญาตที่เขตปลอดอากรเพิ่มอีก เพื่อรองรับการให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรในอนาคต รวมทั้งยังเป็นการเพิ่มมูลค่าให้แก่ท่าเรือบก/ไอซีดีอีกด้วย รวมถึงภายในบริเวณไอซีดีควรมีการให้บริการร้านอาหาร ธนาคาร ในลักษณะศูนย์รวมบริการต่างๆ (Complex) เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาใช้บริการ

ท่าเรือบก/ไอซีดีแห่งใหม่ควรมีการนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาช่วยสนับสนุนการบริหารและปฏิบัติงาน เช่น ระบบเทคโนโลยีการยกและขนย้ายตู้สินค้าอัตโนมัติที่จะช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานลดจำนวนแรงงาน มีความรวดเร็วและถูกต้อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานให้สูงขึ้น และควรมีการติดตั้งระบบติดตามสินค้า (Tracking System) และระบบ Booking เพื่อใช้สำหรับการวางแผน ควคุม และติดตามได้ทั้งตู้สินค้าและพื้นที่วางตู้สินค้า

3.4 อัตราค่าบริการที่เห็นว่าจะมีความเหมาะสมที่สุด

สำหรับอัตราค่าบริการที่เหมาะสม ประกอบด้วย ค่า lift on/off ค่าภาระจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์เปล่า ค่ารับและคืนตู้ 700 บาทต่อตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต และ 1,000 บาท ต่อตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ส่วนอัตราค่าบริการขนส่งตู้สินค้าไปยังปลายทางด้วยรถไฟ ควรอ้างอิงแนวทางการคำนวณตามการขนส่งทางรางจากไอซีดีลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ ผู้

ให้บริการมีความเห็นว่า ควรจะต้องมีการปรับเพิ่มอัตราค่าบริการตามอัตราเงินเฟ้อ เพื่อสามารถสะท้อนต้นทุนแท้จริงที่เกิดขึ้นด้วย

3.5 ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการของท่าเรือบก/ไอซีดี

ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญในการดำเนินการของท่าเรือบก/ไอซีดี คือ ปัญหาของปริมาณของอุปสงค์ที่จะมาใช้บริการ เนื่องจากจะส่งผลโดยตรงต่อความคุ้มค่าในการลงทุนพัฒนาท่าเรือบก/ไอซีดี ตัวอย่างเช่น กรณีการจัดตั้งท่าเรือบก/ไอซีดี ภายในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ผู้ให้บริการเห็นว่าไม่เหมาะสม เนื่องจากการค้าส่วนใหญ่เป็นการค้าชายแดน โดยใช้เขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นเพียงการดำเนินพิธีการศุลกากรเท่านั้น ซึ่งสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านเข้าสู่ประเทศไทยก็มีปริมาณน้อยและเป็นสินค้าที่ไม่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ แต่หากเป็นการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ก็จะสามารถขนส่งได้ถึงชายแดนเท่านั้น และต้องมีการเปลี่ยนรถหัวลากของไทยเป็นรถหัวลากของประเทศนั้นๆ อย่างไรก็ตามหากสามารถดึงดูดผู้ผลิตสินค้าให้เข้าไปตั้งโรงงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษได้ จนทำให้มีปริมาณสินค้าและเกิดอุปสงค์ในการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เพียงพอ ก็จะทำให้เกิดความคุ้มค่าในการพัฒนาท่าเรือบก/ไอซีดี

3.6 ปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของท่าเรือบก/ไอซีดี

องค์ประกอบแห่งความสำเร็จในการดำเนินงานของท่าเรือบก/ไอซีดีแห่งใหม่ ประกอบด้วย

- 3.6.1 สถานที่จัดตั้งต้องอยู่ในตำแหน่งที่มีอุปสงค์ของสินค้าที่จะมาใช้บริการ
- 3.6.2 ต้องคำนึงถึงความต้องการของลูกค้าหลัก เช่น ผู้ผลิตสินค้าต้องการโครงสร้างพื้นฐานประเภทคลังสินค้าที่อยู่ใกล้กับโรงงาน ในขณะที่ผู้นำเข้า-ส่งออกต้องการโครงสร้างพื้นฐานที่อยู่ใกล้กับท่าเรือหรือสนามบิน
- 3.6.3 สามารถเชื่อมโยงระบบโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ได้
- 3.6.4 ต้นทุนในการได้มาซึ่งที่ดินที่เหมาะสม
- 3.6.5 ลักษณะทางกายภาพของที่ดินและต้นทุนในการพัฒนาที่ดินให้เหมาะสมกับการใช้งาน เช่น การเชื่อมต่อกับถนนใหญ่ การเข้าถึงไฟฟ้าและน้ำประปา
- 3.6.6 กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น นโยบายผังเมือง

3.7 ข้อเสนอแนะสำหรับการจัดตั้งหรือการดำเนินงานของท่าเรือบก/ไอซีดี

สำหรับรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมที่สุดระหว่างท่าเรือบก/ไอซีดีไปยังท่าเรือคือ ระบบราง เนื่องจากสามารถขนส่งได้ในปริมาณมากและมีต้นทุนต่ำ ทั้งนี้ การท่าเรือฯ ควรมุ่งเน้นการพัฒนาท่าเรือบก/ไอซีดี เพื่อสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบังเป็นหลักและให้การสนับสนุนท่าเรือกรุงเทพเป็นผลพลอยได้ เนื่องจากการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือกรุงเทพอาศัยการขนส่งทางถนนเป็นสำคัญ จึงไม่เกิดข้อได้เปรียบจากต้นทุนที่ต่ำกว่าหากขนส่งทางราง และเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งไปยังท่าเรือกรุงเทพโดยตรงแล้ว การขนส่งผ่านท่าเรือบก/ไอซีดีจะทำให้เกิดการขนถ่ายเพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลต่อต้นทุนโดยรวมที่จะสูงขึ้นด้วยเช่นกัน ซึ่งระยะทางระหว่างท่าเรือบก/ไอซีดีกับท่าเรือควรจะต้องอยู่ห่างกันอย่างน้อย 250-300 กิโลเมตร

ผลการสำรวจจากผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

1. รายงานการสัมภาษณ์เชิงลึก การรถไฟแห่งประเทศไทย

คุณวรุฒิ มาลา

ตำแหน่ง รองผู้อำนวยการกลุ่มอำนวยการ

และคุณสิริมา หิรัญเจริญเวช

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า

1.1 ข้อมูลทั่วไป

สถานีบรรจุและแยกสินค้ากึ่งกลาง (Inland Container Depot: ICD) ลาดกระบัง ก่อตั้งขึ้นโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่ออำนวยความสะดวกและให้บริการแก่ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า และบุคคลอื่นในทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับตู้สินค้า ทั้งขาเข้าและขาออก มีเนื้อที่จำนวน 645 ไร่ ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2537 และเปิดทำการเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2538

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยให้สัมปทานแก่เอกชนเพื่อเข้ามาดำเนินการบริหารสถานีขนส่งสินค้าทั้งหมด 6 สถานีย่อย โดยมีรายชื่อผู้ประกอบการ ดังนี้

1. สถานี A ดำเนินการโดยบริษัท สยามชอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด
2. สถานี B ดำเนินการโดยบริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด
3. สถานี C ดำเนินการโดยบริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด
4. สถานี D ดำเนินการโดยบริษัท ทิฟฟา ไอซีดี จำกัด
5. สถานี E ดำเนินการโดยบริษัท ไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัด

6. สถานี F ดำเนินการโดยบริษัท เอ็น.วาย.เค.ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด

ทั้งนี้ การรถไฟฯ เป็นผู้ให้บริการขนส่งทางรางระหว่างไอซีดีลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง โดยให้บริการหัวจักรและแคร่วางตู้สินค้า ซึ่งสามารถวางตู้สินค้าแบบสั้นและตู้สินค้าแบบยาวได้แคร่ละ 2 และ 1 ตู้ตามลำดับ โดยมีสัดส่วนการใช้งานระหว่างตู้สั้นกับตู้ยาวคือ 70:30 อย่างไรก็ตามจำนวนแคร่ในแต่ละเที่ยวขึ้นอยู่กับจำนวนการจองของทั้ง 6 สถานี โดยแต่ละสถานีจะมีโควตากำหนดไว้ล่วงหน้า ปัจจุบันรถหัวจักรสามารถลากแคร่ได้สูงสุด 40 แคร่ต่อเที่ยว เนื่องจากการรถไฟฯ ได้เปลี่ยนรถหัวจักรใหม่และเพิ่มจำนวนแคร่ รวมถึงซ่อมแซมและบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่มีอยู่ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ ส่งผลให้ความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของไอซีดีลาดกระบังเพิ่มขึ้นจากเดิมที่รองรับได้ปีละประมาณ 4 แสน – 6 แสนตู้ เป็นปีละประมาณ 1 ล้านตู้ ทั้งนี้ปริมาณตู้สินค้าที่เคยให้บริการได้สูงสุด คือ 1.8 ล้านตู้ ซึ่งเกิดขึ้นในช่วงที่เศรษฐกิจเติบโต

ตารางที่ 4-2 ตารางเวลาการเดินทางระหว่างไอซีดีลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบังที่ขบวน

ขบวนรถ	ต้นทาง		ปลายทาง	
	ชื่อสถานี	เวลาออก	ชื่อสถานี	เวลาถึง
ส861	ไอซีดี ลาดกระบัง	23.55	ท่าเรือแหลมฉบัง	03.05
ส863*	ไอซีดี ลาดกระบัง	00.40	ท่าเรือแหลมฉบัง	03.45
ส865	ไอซีดี ลาดกระบัง	02.20	ท่าเรือแหลมฉบัง	05.20
ส867	ไอซีดี ลาดกระบัง	04.00	ท่าเรือแหลมฉบัง	07.45
ส869	ไอซีดี ลาดกระบัง	04.55	ท่าเรือแหลมฉบัง	08.40
ส871*	ไอซีดี ลาดกระบัง	09.37	ท่าเรือแหลมฉบัง	12.40
ส873	ไอซีดี ลาดกระบัง	11.35	ท่าเรือแหลมฉบัง	15.10
ส875*	ไอซีดี ลาดกระบัง	13.20	ท่าเรือแหลมฉบัง	16.05
ส877	ไอซีดี ลาดกระบัง	16.05	ท่าเรือแหลมฉบัง	19.30
ส879	ไอซีดี ลาดกระบัง	18.18	ท่าเรือแหลมฉบัง	21.40
ส881	ไอซีดี ลาดกระบัง	19.10	ท่าเรือแหลมฉบัง	22.10
ส883	ไอซีดี ลาดกระบัง	22.05	ท่าเรือแหลมฉบัง	01.10

* เฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์

ตารางที่ 4-3 ตารางเวลาการเดินทางระหว่างไอซีดีลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบังที่ยาวขึ้น

ขบวนรถ	เส้นทาง		ปลายทาง	
	ชื่อสถานี	เวลาออก	ชื่อสถานี	เวลาถึง
ส862	ท่าเรือแหลมฉบัง	04.10	ไอซีดี ลาดกระบัง	07.30
ส864*	ท่าเรือแหลมฉบัง	06.00	ไอซีดี ลาดกระบัง	09.32
ส866	ท่าเรือแหลมฉบัง	06.40	ไอซีดี ลาดกระบัง	10.30
ส868	ท่าเรือแหลมฉบัง	08.15	ไอซีดี ลาดกระบัง	13.37
ส870	ท่าเรือแหลมฉบัง	10.00	ไอซีดี ลาดกระบัง	15.05
ส872*	ท่าเรือแหลมฉบัง	13.10	ไอซีดี ลาดกระบัง	15.55
ส874	ท่าเรือแหลมฉบัง	16.30	ไอซีดี ลาดกระบัง	21.20
ส876*	ท่าเรือแหลมฉบัง	18.20	ไอซีดี ลาดกระบัง	21.57
ส878	ท่าเรือแหลมฉบัง	20.25	ไอซีดี ลาดกระบัง	23.47
ส880	ท่าเรือแหลมฉบัง	22.30	ไอซีดี ลาดกระบัง	01.30
ส882	ท่าเรือแหลมฉบัง	22.55	ไอซีดี ลาดกระบัง	02.07
ส884	ท่าเรือแหลมฉบัง	02.40	ไอซีดี ลาดกระบัง	05.45

* เฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์

1.2 ปัญหาและอุปสรรคในการให้บริการของหน่วยงานในปัจจุบัน

1.2.1 ปัญหาหลักของการรถไฟฯ ในการให้บริการไอซีดีลาดกระบัง คือ การมีข้อจำกัดในการเพิ่มกำลังความสามารถในการให้บริการรถไฟ เนื่องจากขั้นตอนการจัดซื้อที่ยุ่งยากและใช้เวลานาน รวมถึงไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ทำให้การจัดซื้อรถหัวจักรและแคร่เพิ่มเติมเป็นไปได้ยากลำบาก นอกจากนี้ ยังขาดแคลนอะไหล่และงบประมาณในการซ่อมแซมหรือบำรุงรักษาอย่างเพียงพอ ทำให้อุปกรณ์ที่มีไม่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานและเสียหายบ่อย ทำให้เกิดการหยุดชะงักในการให้บริการเพื่อซ่อมแซมหรือรออะไหล่ อย่างไรก็ตามปัจจุบันได้มีการเพิ่มจำนวนรถหัวจักรและแคร่ ซ่อมแซมส่วนที่เสียหายให้กลับมาอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้ และปรับเปลี่ยนเครื่องมือที่ใช้ในการขนถ่ายตู้สินค้า จึงสามารถลดระยะเวลาที่ใช้ในการขนถ่ายตู้สินค้าระหว่างขบวนขบวนรถไฟกับแต่ละสถานีย่อย ส่งผลให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการได้เพิ่มขึ้นเป็นประมาณปีละ 1 ล้าน ตู้/ปี

1.2.2 พื้นที่ของไอซีดีลาดกระบังไม่สามารถขยายเพิ่มเติมได้อีก เนื่องจากพื้นที่รายรอบถูกครอบครองโดยเอกชนแล้วทั้งหมด จึงจำกัดการให้บริการอยู่เพียง 6 สถานีเท่านั้น

1.2.3 สัมปทานที่ให้แก่ผู้ประกอบการทั้ง 6 รายได้หมดอายุลง การรถไฟฯ จึงจัดประมูลสัมปทานผู้บริหาร ICD ลาดกระบัง แบบ Single Rail Transfer Operator (SRTO) ขึ้นในปี 2556 โดยเปลี่ยนรูปแบบการบริหารพื้นที่จากเดิมที่แยกประมูลสัมปทานเป็นรายสถานีเป็นรูปแบบที่กำหนดให้ผู้ได้รับสัมปทานเป็นผู้บริหารไอซีดีลาดกระบังทั้งหมดและจัดหาบริษัทอื่นเข้าร่วมดำเนินการทั้ง 6 สถานีย่อย แต่เกิดมีผู้ฟ้องร้องต่อศาลปกครองว่าการประมูลในรูปแบบนี้เป็นการผูกขาด ทำให้การประมูลต้องหยุดชะงักลงชั่วคราว อย่างไรก็ตามศาลปกครองได้ยกฟ้องไปเมื่อเดือนเมษายน จึงสามารถกลับมาดำเนินการต่อได้

1.2.4 ปัจจุบันรางรถไฟระหว่างไอซีดีลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบังเป็นรางคู่ แต่รางรถไฟที่เชื่อมระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับสถานีรถไฟแหลมฉบัง และระหว่างจุดเชื่อมต่อเพื่อเข้าสู่สถานีรถไฟในไอซีดีลาดกระบังเป็นรางเดี่ยว ทำให้เกิดบริเวณที่เป็นคอขวดขึ้น อย่างไรก็ตามผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าคอขวดนี้ยังไม่เป็นปัญหาในการให้บริการ เนื่องจากปัจจุบันยังสามารถรองรับจำนวนเที่ยววิ่งได้ครบถ้วนตามที่กำหนด

1.2.5 ปัจจุบันพื้นที่ใช้งานของไอซีดีในส่วนของถนน ใช้งานร่วมกับการใช้ถนนของประชาชนที่อาศัยอยู่รายล้อมไอซีดี ทำให้เกิดปัญหาจราจรทั้งกับรถขนส่งที่เข้าออกไอซีดี และประชาชนผู้ใช้ถนนนั้น ทั้งที่โดยปกติแล้วควรกำหนดแยกโซนพื้นที่ระหว่างพื้นที่จราจรของไอซีดีกับประชาชนโดยรอบ เพื่อลดปัญหาจราจรบริเวณโดยรอบไอซีดีที่แออัดและคับคั่งมากดังเช่นสภาพปัจจุบัน

1.2.6 นโยบายภาครัฐและความไม่แน่นอนทางการเมือง เป็นอุปสรรคสำคัญในการดำเนินงานของไอซีดีลาดกระบัง เช่น ทำให้การของบประมาณเป็นไปอย่างลำบาก เกิดการคอร์รัปชัน ฯลฯ ดังนั้น ไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงแห่งใหม่ควรจะดำเนินการในรูปแบบความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) เพื่อให้การบริหารจัดการเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

1.3 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงในอนาคต

ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าปัจจุบันยังไม่มีมีความจำเป็นต้องพัฒนาไอซีดีแห่งใหม่ เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจของประเทศยังมีการนำเข้าและส่งออกสินค้าในปริมาณที่ยังไม่มากเพียงพอ ที่จะส่งผลให้เกิดอุปสงค์ในการเข้ามาใช้บริการและอาจต้องใช้ระยะเวลานานเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าของการลงทุน นอกจากนี้ ในปัจจุบันแต่ละสถานีของไอซีดีลาดกระบังยังให้บริการไม่เต็มความสามารถ กล่าวคือ มีการให้บริการประมาณร้อยละ 40-60 ของกำลังการ

ให้บริการทั้งหมด ผู้ให้สัมภาษณ์เสนอว่าทางเลือกที่มีความเหมาะสมที่สุด คือ การขยายพื้นที่ของโอชีดีลาดกระบังให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้เพิ่มขึ้น เนื่องจากจะใช้เงินลงทุนที่น้อยกว่าการพัฒนาโอชีดีแห่งใหม่ แต่ก็อาจมีอุปสรรค เนื่องจากพื้นที่โดยรอบโอชีดีได้กลายเป็นพื้นที่ชุมชนหรือถูกครอบครองโดยเอกชน และอาจมีอุปสรรคเรื่องของการเวนคืนที่ดินดังกล่าวนี้

1.4 พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาโอชีดีแห่งใหม่

พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาโอชีดีแห่งใหม่ คือ พื้นที่ที่มีปริมาณสินค้าทั้งจากการนำเข้าและการส่งออกเป็นปริมาณมากพอที่จะทำให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน เช่น แหล่งอุตสาหกรรมหรือการค้า แหล่งวัตถุดิบของสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออก ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีพื้นที่ใดที่มีความเหมาะสม เนื่องจากปริมาณสินค้าของประเทศไทยยังมีน้อย ซึ่งอาจทำให้โครงการพัฒนาโอชีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องไม่ประสบความสำเร็จ เช่น แผนการพัฒนาโอชีดีในพื้นที่บริเวณคลอง 19 อำเภอองครักษ์ จังหวัดนครนายก และที่อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรีที่ถูกเลิกสัมไป

อย่างไรก็ตามหากพิจารณาทางด้านภูมิศาสตร์ พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาโอชีดีแห่งใหม่ ได้แก่

1. จังหวัดนครราชสีมา เนื่องจากเป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และสามารถเชื่อมโยงไปสู่ภาคเหนือได้
2. พังงุโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อเชื่อมระหว่างภาคใต้ตอนบนและตอนล่าง
3. อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช เนื่องจากเป็นศูนย์กลางของภาคใต้
4. จังหวัดกาญจนบุรี เพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศเมียนมาร์

นอกจากนี้ การพัฒนาโอชีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องแห่งใหม่จะต้องมีการกำหนดพื้นที่ศูนย์กลางเพื่อแยกโอชีดีกับพื้นที่ชุมชนออกจากกันอย่างเด็ดขาด เพื่อลดปัญหาความหนาแน่นของการจราจร

2. รายงานการสัมภาษณ์เชิงลึก บริษัท เคอรี่ สยามซีพอร์ต จำกัด

คุณศิริรัตน์ ศรีรัตนมงคล

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการส่วนภูมิภาคกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง – สายพัฒนาธุรกิจ บริษัท เคอรี่ สยามซีพอร์ต จำกัด คือ ผู้ให้บริการทำเทียบเรือน้ำลึกมาตรฐานระดับโลกในเครือของ เคอรี่ โลจิสติกส์ เน็ตเวิร์ค ซึ่งถือเป็นท่าเรือเอกชนที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย โดยบริษัทฯ มีคลังสินค้าขนาดใหญ่ รวมพื้นที่ใช้สอยมากกว่า 100,000 ตารางเมตร เพียบพร้อมด้วยอุปกรณ์ในการดำเนินงาน และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศคุณภาพสูง จึงทำให้บริษัทฯ สามารถตอบสนองทุกความต้องการด้านการขนส่งทางเรือทั้งกลุ่มสินค้าทั่วไป และ ตู้คอนเทนเนอร์ ได้อย่างรวดเร็วและตรงต่อเวลา

นอกจากนี้ บริษัท เคอรี่ สยามซีพอร์ต จำกัด ยังให้บริการในด้านการบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์อย่างครบวงจร เช่น สถานีบรรจุและแยกสินค้าก่อกอง (Inland Container Depot: ICD) สถานีบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station: CFS) รวมไปถึง Empty Depot อีกด้วย

ข้อมูลด้านอุปทาน

ข้อมูลการให้บริการไอซีดี หรือโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง ปัจจุบัน บริษัทฯ ให้บริการไอซีดี ซึ่งประกอบไปด้วย สถานีบรรจุหรือคัดแยกสินค้าจากตู้คอนเทนเนอร์ (Container Freight Station: CFS) ลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) การบรรจุสินค้ารวมกับสินค้าอื่นๆ (Consolidation) การรมยาฆ่าเชื้อไม้เพื่อใช้ปราศจากพืชและแมลง (Fumigation) รวมไปถึงบริการทางด้านศุลกากร (Customs) ภายในไอซีดี ซึ่งลูกค้าของไอซีดี คือ บริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ใช้บริการท่าเรือของบริษัทฯ โดยมีปริมาณการใช้บริการเฉลี่ย 300,000 ที่อยู่ต่อปี

สำหรับอัตราค่าบริการที่ไอซีดีในปัจจุบัน บริษัทฯ ใช้อัตราค่าธรรมเนียมเดียวกันกับ ไอซีดี ลาดกระบัง ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่า อัตราค่าบริการดังกล่าวเป็นอัตราคงที่มาเป็นเวลาหลายปี หากเป็นไปได้ อยากให้มีการปรับเพิ่มอัตราค่าบริการตามอัตราเงินเฟ้อ

กลยุทธ์ในการบริหารจัดการไอซีดีของบริษัท คือ การที่บริษัทได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO (International Standards Organization) สำหรับบริหารระบบคุณภาพ ทำให้การดำเนินงานเป็นไปตามระบบและมาตรฐานกำหนดไว้ อีกทั้งยังมีระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยสามารถเชื่อมต่อไปยังลูกค้าของบริษัท ทำให้ลูกค้าสามารถติดตามข้อมูลได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

ข้อได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัท คือ การให้บริการทำเทียบเรือ ประกอบกับการให้บริการโลจิสติกส์หลังท่าเรือแบบครบวงจร

ข้อมูลด้านอุปสงค์

1. ข้อมูลการใช้บริการไอซีดี ลาดกระบัง ของหน่วยงานในปัจจุบัน

บริษัท เคอรี่ สยามซีพอร์ต จำกัด ไม่ใช่ลูกค้าโดยตรงของไอซีดีลาดกระบัง โดยบริษัทฯ เป็นเพียงผู้ให้บริการขนส่งตู้สินค้าระหว่างท่าเรือของบริษัทและไอซีดีลาดกระบัง ซึ่งลูกค้าที่แท้จริง คือ บริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล และผู้นำเข้า-ส่งออก ซึ่งเป็นเจ้าของสินค้า โดยมีปริมาณตู้สินค้าที่มาใช้บริการเฉลี่ย 100,000 ตู้ต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 35 ของปริมาณตู้สินค้าทั้งหมดที่มีการขนส่งผ่านท่าเรือของบริษัทในการให้บริการขนส่ง ทางบริษัทจะใช้บริการขนส่งทางถนนเป็นหลัก แต่จะมีการใช้การขนส่งทางรางระหว่างสถานีรถไฟบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมาและสถานีรถไฟแหลมฉบัง ในการขนส่งสินค้าตู้สินค้า ที่บรรจุสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออก เช่น น้ำตาล แป้ง เป็นต้น

ปัญหาที่พบจากการใช้บริการไอซีดีลาดกระบัง คือ ปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้รถบรรทุกหัวลากที่ไปรับหรือส่งตู้สินค้าที่ไอซีดี ลาดกระบัง ต้องใช้เวลาทั้งวัน ส่งผลให้บริษัทไม่สามารถเพิ่มรอบการไ้รถหัวลากต่อวันได้ ซึ่งเป็นผลเสียต่อการดำเนินการ

ปัญหาอีกประการหนึ่งคือ ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถบรรทุก โดยเมื่อรถบรรทุกหัวลากเข้ามาใช้บริการที่ไอซีดี ลาดกระบังเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในวันที่เรือเข้าเทียบท่าและวันที่เรือจะออก ทำให้รถบรรทุกหัวลากต้องเรียงแถวคอยยาวออกไปนอกบริเวณไอซีดี ก่อให้เกิดการจราจรติดขัด อีกทั้งยังส่งผลเสียต่อภูมิทัศน์ภายนอกของไอซีดีลาดกระบังอีกด้วย

2. ข้อมูลการให้บริการที่ควรจะมีสำหรับท่าเรือบกในอนาคต

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่า การเติบโตของธุรกิจไอซีดีขึ้นอยู่กับ การเติบโตของท่าเรือ ซึ่งเป็นไปตามปริมาณการนำเข้าและส่งออกของประเทศ แต่การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคตสามารถทำได้ยาก เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจที่ตกต่ำในปัจจุบัน

สำหรับการพัฒนาไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงแห่งใหม่ในอนาคต ควรใช้รูปแบบเดียวกันกับ ไอซีดีลาดกระบัง คือ รัฐบาลเป็นผู้วางแผนและลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน แล้วให้ผู้ให้บริการเอกชนเข้ามาบริหารจัดการ โดยมีสิทธิในการควบคุมการดำเนินการทั้งหมดเอง เนื่องจากภาครัฐมีความสามารถในการลงทุนมากกว่าเอกชน แต่ขาดความเชี่ยวชาญในการบริหาร ดังนั้นการให้ภาคเอกชนซึ่งมีประสบการณ์เข้ามาเป็นผู้ดำเนินการจะทำให้ได้บริการที่มีประสิทธิภาพมากกว่าและสามารถสร้างกำไรได้สูงสุด ซึ่งสุดท้ายแล้วกำไรบางส่วนก็จะกลับคืนสู่ภาครัฐบาล

สำหรับบริการเพิ่มเติมที่ไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงควรมีใน อนาคต คือ การทำบรรจุภัณฑ์ (Packaging) และการเปลี่ยนชื่อเจ้าของสินค้า ภายในบริเวณไอซีดี เช่นเดียวกับเขตปลอดอากร (Free Zone) โดยเจ้าของสินค้าไม่จำเป็นต้องไปขอใบอนุญาตที่เขต ปลอดอากรเพิ่มอีก เพื่อรองรับการให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรในอนาคต อีกทั้งยังเป็ น การเพิ่มมูลค่าให้แก่ไอซีดี อีกด้วย

ผู้ให้สัมภาษณ์ยังเสนออีกว่า หากในอนาคตจะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ขึ้นมาในบริเวณที่ห่างจากกรุงเทพ การทำเรื่องควรพัฒนาให้เป็นศูนย์รวมบริการต่างๆ (Complex) เช่น มีธนาคาร และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการค้า เช่น กรมศุลกากร รวมถึงมีการออก ใบอนุญาตต่างๆ เพื่อให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ซึ่งจะช่วยให้ ผู้ใช้บริการไม่ต้องเดินทางเข้าสู่กรุงเทพเพื่อดำเนินการต่างๆเหล่านี้ และควรมีระบบติดตามสินค้า (Tracking System) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการ

3. การวิเคราะห์ SWOT ในการพัฒนาไอซีดี หรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียง ของการทำเรือแห่งประเทศไทยในอนาคต

จุดแข็งของการทำเรือฯ คือ การเป็นหน่วยงานของรัฐ จึงมีงบประมาณสำหรับการลงทุน และสามารถประสานงานกับหน่วยงานราชการต่างๆ เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ง่าย กว่าเอกชน ยิ่งกว่านั้นยังรู้แผนพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ เช่น แผนพัฒนาแหล่ง อุตสาหกรรมแห่งใหม่ จึงทำให้รู้ข้อมูลแหล่งสินค้าและตำแหน่งการลงทุนที่เหมาะสม รวมถึง สามารถหาผู้ร่วมลงทุนได้ง่าย

จุดอ่อนของการทำเรือฯ คือ การขาดประสบการณ์ในการบริหารจัดการ ดังนั้น การทำเรือฯจึงควรให้ผู้ประกอบการเอกชนเข้ามาเป็นผู้ดำเนินการแทน

โอกาส คือ ภูมิศาสตร์ของประเทศไทยและการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนั้น หากสามารถเลือกตำแหน่งที่ตั้งไอซีดีที่เหมาะสม จะเป็นส่วนสำคัญในการดึงดูดสินค้าจาก ชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศลาว ซึ่งเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ให้เข้ามา ขนส่งผ่านประเทศไทยโดยใช้บริการผ่านไอซีดีได้

อุปสรรค คือ ความไม่แน่นอนของสภาพเศรษฐกิจโลกและภูมิภาค หากใน อนาคต ปริมาณการค้าหรือการขนส่งของประเทศลดลง ปริมาณสินค้าที่มาใช้บริการไอซีดีก็จะ ลดลงตามไปด้วย

4. ความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานที่ที่เหมาะสมในการจัดตั้งไอซีดี หรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียง

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่าการขนส่งด้วยรถไฟจากไอซีดีไปยังท่าเรือเป็นรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจากสามารถขนส่งได้ในปริมาณมาก และมีต้นทุนที่ต่ำ ผู้ให้สัมภาษณ์จึงเสนอแนะว่า การทำเรือควรมุ่งเน้นการพัฒนาไอซีดี เพื่อสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบังเป็นหลัก และให้การสนับสนุนท่าเรือกรุงเทพเป็นผลพลอยได้ เนื่องจากการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือกรุงเทพอาศัยการขนส่งทางถนนเป็นสำคัญ จึงไม่เกิดข้อได้เปรียบจากต้นทุนที่ต่ำกว่าหากขนส่งทางราง และเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งไปยังท่าเรือกรุงเทพโดยตรงแล้ว การขนส่งผ่านไอซีดี จะทำให้เกิดการขนถ่ายเพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลต่อต้นทุนโดยรวมที่จะสูงขึ้นด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ได้เสนอตำแหน่งที่ตั้งที่มีความเหมาะสมสำหรับการพัฒนาไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียง ดังต่อไปนี้

4.1 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากมีสินค้าปริมาณมาก โดยเฉพาะที่จังหวัดนครราชสีมา หรือขอนแก่น นอกจากนี้ ยังอยู่ใกล้กับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้มีโอกาสในการดิ่งสินค้าส่งผ่าน (Transit cargo) เข้ามาใช้บริการได้อีกด้วย

4.2 ภาคใต้ ที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีหรือสงขลา เนื่องจากมีสินค้าปริมาณมาก และมีโอกาสในการดิ่งสินค้าที่ใช้บริการท่าเรือปีนังให้มาใช้ท่าเรือแหลมฉบังแทนได้ อย่างไรก็ตาม จะต้องพิจารณาความคุ้มค่าในการขนส่งสินค้าไปยังไอซีดี ก่อนส่งกลับขึ้นมาที่ท่าเรือแหลมฉบังทางรางอีกครั้งหนึ่ง เมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนนไปยังท่าเรือแหลมฉบังโดยตรง นอกจากนี้ หากเลือกพัฒนาไอซีดีขึ้นในบริเวณที่อยู่เหนือจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีขึ้นมากก็อาจจะทำให้การขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังทางรางไม่เกิดความคุ้มค่า เนื่องจากระยะทางที่ใกล้เกินไป สุดท้ายหากต้องการให้ไอซีดี ในภาคใต้เชื่อมโยงกับการขนส่งทางเรือชายฝั่งด้วย จะต้องมีความคุ้มค่ามากพอให้เกิดความคุ้มค่าในการขนส่งด้วยเรือชายฝั่งทั้งในขาไปและขากลับจึงจะเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

อย่างไรก็ตาม โครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนาขึ้นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้นี้อาจประสบปัญหาความไม่สมดุลในการขนส่งขาไปและขากลับ เนื่องจากสินค้าที่ขนส่งไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้มักเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคจากในประเทศ ซึ่งมีปริมาณน้อย แต่สินค้าที่ขนส่งมาจากทั้ง 2 ภูมิภาคมักเป็นสินค้าเพื่อการส่งออก ซึ่งมีปริมาณมาก นอกจากนี้ โครงสร้างพื้นฐานในรูปแบบไอซีดี อาจทำให้การขนส่งสินค้าสำหรับการบริโภคในประเทศ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการวิ่งเที่ยวเปล่าไปยังไอซีดีใน 2 ภูมิภาคนี้เป็นไปได้ลำบาก เนื่องจากข้อจำกัดว่าสินค้าที่จะเข้าไอซีดี ต้องเป็นสินค้าที่อยู่ภายใต้การกักตุนเท่านั้น ดังนั้น โครงสร้างพื้นฐาน

มีบริการอื่นนอกเหนือจากบริการของไอซีดีเพียงอย่างเดียว เช่น บริการกระจายสินค้า จึงอาจมีประสิทธิภาพสูงกว่า โดยบริษัทที่ประกอบธุรกิจสินค้าจำหน่ายเร็ว (Fast-moving consumer goods) ซึ่งต้องมีศูนย์กระจายสินค้าในแต่ละภาคจะมีโอกาสเข้ามาเป็นลูกค้าของบริการนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์ยังให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า การพัฒนาไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงขึ้นในบริเวณกรุงเทพมหานครตอนบน เช่น จังหวัดปทุมธานี และ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไม่มีความเหมาะสม แม้ว่าบริเวณดังกล่าวจะมีสินค้าปริมาณมาก แต่อยู่ใกล้กับ ไอซีดีลาดกระบังมากเกินไป ซึ่งไม่ก่อให้เกิดประโยชน์มากเท่าการเลือกพื้นที่ที่ห่างไกลออกไปที่จะสามารถตอบสนองลูกค้าในบริเวณอื่นได้ ส่วนจังหวัดจะเชิงเตรา อยู่กึ่งกลางและใกล้กับ ไอซีดีลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังมากเกินไป ยิ่งกว่านั้น ยังไม่มีแหล่งสินค้าที่จะเข้ามาใช้บริการที่ชัดเจน สุดท้ายคือจังหวัดนครสวรรค์ ที่แม้จะเป็นตำแหน่งที่ตั้งและมีระยะทางที่เหมาะสม แต่ก็ไม่ มีแหล่งสินค้าที่จะเข้ามาใช้บริการที่ชัดเจนเช่นเดียวกัน

5. ความเหมาะสมในการพัฒนาไอซีดี หรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่า ความเหมาะสมในการพัฒนาไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงในเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการดึงดูดโรงงานให้เข้าไปตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษเหล่านั้น ซึ่งจะทำให้มีปริมาณสินค้าและเกิดอุปสงค์ในการขนส่งขึ้น ทั้งนี้ หากสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษมีปริมาณมากพอ ก็จะมีผลคุ้มค่าในการพัฒนาไอซีดี ขึ้นมาเพื่อขนส่งสินค้าเหล่านั้นไปยังท่าเรือด้วยรูปแบบการขนส่งทางราง ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศ และเพิ่มปริมาณสินค้าที่ใช้บริการท่าเรือแหลมฉบัง โดยโครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนาขึ้นนี้ควรมีพื้นที่ที่เป็นเขตปลอดอากรและมีบริการสถานีบรรจุหรือคัดแยกสินค้าจากผู้คอนเทนเนอร์ (CFS) ด้วย

3. ผลการสำรวจจากการสัมภาษณ์เชิงลึก บริษัท ไทยคอน โลจิสติกส์ พาร์ค จำกัด

คุณปธาน สมบูรณ์สิน

ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการ

บริษัท ไทยคอน อินดัสเทรียล คอนเน็คชั่น จำกัด (มหาชน) ก่อตั้งขึ้นในปี 2533 ประกอบธุรกิจเป็นผู้ก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรมคุณภาพสูงสำหรับการให้เช่า ปัจจุบันมีโรงงานทั้งสิ้น 17 แห่ง ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมต่างๆ ในประเทศ และมีขนาดที่หลากหลายเพื่อตอบสนองความต้องการที่แตกต่างกันของลูกค้า นอกจากนี้ บริษัทยังมีบริษัทย่อย คือ บริษัท ไทยคอน โลจิสติกส์ พาร์ค จำกัด (ทีพาร์ค) ก่อตั้งขึ้นในปี 2548 ซึ่งเป็นบริษัทแรกในประเทศไทย

ที่ได้รับการอนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) ให้พัฒนา logistics park ในลักษณะเต็มรูปแบบ โดยบริษัทประกอบธุรกิจให้เช่าคลังสินค้าสำเร็จรูป และคลังสินค้าที่ออกแบบให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า พื้นที่คลังสินค้าของบริษัทประกอบไปด้วยโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐาน และมีการวางระบบให้ตอบสนองความต้องการทางโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรม

3.1 ข้อมูลการให้บริการของหน่วยงานในปัจจุบัน

บริการหลักของบริษัท ไทยคอน โลจิสติกส์ พาร์ค จำกัด คือ การให้เช่าพื้นที่คลังสินค้า ซึ่งแบ่งออกเป็นหลายประเภท ได้แก่ คลังสินค้าประเภทห้องเย็น คลังสินค้าอันตราย คลังสินค้าปลอดอากร คลังสำหรับรองรับการกระจายสินค้า (Distribution Center) ฯลฯ โดยคลังสินค้าประเภทต่างๆมีทั้งที่ออกแบบให้สอดคล้องตามความต้องการของลูกค้า (Built-to-suit) และคลังสินค้าสำเร็จรูป (Ready-built) ทั้งนี้ การให้บริการของบริษัทไม่ได้เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกโดยตรง โดยมีแค่บางส่วนที่เกี่ยวข้องคือ การให้บริการคลังสินค้าซึ่งมีตำแหน่งที่ตั้งใกล้กับท่าเรือ สำหรับกรณีนำเข้า เมื่อลูกค้านำตู้สินค้าออกจากท่าเรือ ก็จะนำสินค้ามาเก็บไว้ที่คลังดังกล่าว เพื่อกระจายสินค้าไปยังบริเวณ Eastern Seaboard และในเขตกรุงเทพมหานคร สำหรับกรณีส่งออก เมื่อโรงงานผลิตสินค้าเสร็จก็จะนำสินค้ามาเก็บไว้ที่คลังสินค้า จากนั้นก็จะบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์และขนส่งไปยังท่าเรือเพื่อการส่งออก

ปัจจุบันบริษัทมีพื้นที่คลังสินค้าให้เช่าทั้งสิ้น 1.3 ล้านตารางเมตรทั่วประเทศ ครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ เช่น บริเวณใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง ใกล้นิคมอุตสาหกรรม ใกล้กรุงเทพมหานคร และบริเวณหัวเมืองต่างๆ ซึ่งคลังสินค้าที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือ บริเวณบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เนื่องจากเป็นจุดที่ใกล้สนามบิน ใกล้กรุงเทพมหานคร ใกล้วงแหวน และสามารถเดินทางไปยังท่าเรือได้อีกด้วย จึงเหมาะแก่การกระจายสินค้า

การเช่าพื้นที่คลังสินค้าจะเป็นสัญญาเช่า ระยะ 3 ปี หรือ 10 ปี โดยคิดค่าบริการเฉพาะพื้นที่ภายในกำแพง 150-170 บาทต่อตารางเมตร ต่อเดือน ทั้งนี้อัตราค่าบริการขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้งของคลังสินค้าและจำนวนคู่แข่งในบริเวณนั้น หากคู่แข่งมาก ราคาจะต่ำ ซึ่งทางบริษัทมีความคิดเห็นว่า อัตราค่าบริการในปัจจุบันต่ำเกินไป และอยากที่จะปรับให้สูงขึ้นเพื่อเพิ่มรายได้อีกร้อยละ 5 อย่างไรก็ตามบริษัทยังไม่สามารถปรับขึ้นราคาค่าบริการภายใน 1-2 ปีนี้ได้ เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจที่ไม่ค่อยดีนัก นอกจากนี้ ทางบริษัทยังกล่าวอีกว่า ในปัจจุบัน เมื่อลูกค้ามีฐานะการเงินที่ดี และเห็นว่าอัตราค่าบริการแพง ก็จะหันไปสร้างคลังสินค้าเอง โดยลูกค้าส่วนใหญ่ของบริษัทคือ อุตสาหกรรมยานยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าอุปโภคบริโภค และธุรกิจค้าปลีก และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

ทั้งนี้ บริษัทมองว่าข้อได้เปรียบทางการแข่งขันของบริษัทคือ ตำแหน่งที่ตั้งของคลังสินค้า ความเป็นมืออาชีพ รวมไปถึงความสามารถในการสร้างคลังสินค้าได้หลายประเภท อย่างไรก็ตามบริษัทยังต้องเผชิญกับปัญหาในการให้บริการในปัจจุบัน ได้แก่ ปัญหาสภาพเศรษฐกิจที่ไม่ดี ส่งผลให้บริษัทไม่สามารถปรับขึ้นอัตราค่าบริการได้ รวมไปถึงปัญหาเรื่องที่ดินราคาสูงซึ่งส่งผลกระทบต่อต้นทุนในการก่อสร้างคลังสินค้าของบริษัท

3.2 ข้อมูลการให้บริการของหน่วยงานในอนาคต

ในอนาคต บริษัทตั้งเป้าหมายการเติบโตของคลังสินค้าภายในประเทศประมาณ 2-3 แสนตารางเมตรต่อปี และมีแผนที่จะขยายโครงการไปยังบริเวณใกล้เคียงไอซีดีลาดกระบัง ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษา โดยคาดว่าลูกค้าเป้าหมายจะเป็นผู้ที่มาเก็บสินค้าเพื่อการส่งออกและเพื่อกระจายสินค้าไปในเขตกรุงเทพมหานคร บริษัทยังมีแผนที่จะขยายการลงทุนไปยังประเทศต่างๆ ในอาเซียน โดยได้เริ่มขยายการลงทุนไปยังประเทศอินโดนีเซียแล้ว และกำลังที่จะขยายการลงทุนไปยังประเทศเวียดนาม นอกจากนี้ บริษัทมีข้อเสนอแนะว่า การขนส่งทางรางของประเทศไทยในปัจจุบันยังรองรับการขนส่งได้ไม่เต็มที่ มีจำนวนเที่ยวที่ให้บริการน้อย ไม่มีความน่าเชื่อถือ และไม่มีตารางเวลาที่แน่นอน แต่หากประเทศไทยมีการพัฒนาการขนส่งทางรางให้ดีขึ้น ในอนาคตจะมีการใช้การขนส่งทางรางแทนทางถนนมากขึ้น ดังนั้น บริษัทอาจจะต้องขยายการลงทุนประเภท Logistics Park ไปยังพื้นที่ที่เป็นรางเพื่อรองรับความต้องการที่จะเกิดขึ้น

3.3 ข้อมูลการให้บริการสำหรับท่าเรือบกในอนาคต

บริษัทคาดการณ์ว่าในอีก 5 ปีข้างหน้าธุรกิจการให้บริการไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงกันมีแนวโน้มจะเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 10-20 เนื่องจากการส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ในปริมาณมากขึ้น ซึ่งสินค้าเหล่านี้ใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ส่งผลให้ Logistics Park ที่สนับสนุนท่าเรือมีความต้องการใช้ลดน้อยลง อย่างไรก็ตามธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์มีแนวโน้มที่จะเติบโตขึ้น หากลูกค้าเป้าหมายคืออุตสาหกรรมการผลิตสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเป็นจุดแข็งของประเทศไทย เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ สินค้าอุปโภคบริโภค แต่หากลูกค้าเป้าหมายคืออุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานจำนวนมาก (Labor Intensive) อุตสาหกรรมเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศที่มีแรงงานจำนวนมากและค่าแรงต่ำกว่า เช่น เวียดนาม เมียนมาร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเมียนมาร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้นกว่าในปัจจุบัน เนื่องจากประเทศไทยไม่เอื้อให้อุตสาหกรรมดังกล่าวสามารถแข่งขันได้เนื่องจากค่าแรงของไทยสูงกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน และมีแรงงานจำนวนน้อยเพราะเป็นสังคมผู้สูงอายุ

ในการพัฒนาไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงกันในอนาคต บริษัท มีความคิดเห็นว่า จุดแข็งของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลคือ การสามารถกำหนดนโยบายและให้ผลประโยชน์แก่ผู้ดำเนินการในพื้นที่ได้ ทั้งนี้ หากการทำเรือแห่งประเทศไทยเลือกพัฒนาไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงกันแห่งใหม่ขึ้นแทนการขยาย ไอซีดีลาดกระบังให้มีพื้นที่กว้างขวางกว่าเดิม โครงสร้างพื้นฐานนั้นควรมีการให้บริการที่ใกล้เคียงกับไอซีดีลาดกระบังในปัจจุบัน กล่าวคือ มีการขนส่งทางรางรองรับ และอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ มากนัก เนื่องจากกรุงเทพฯ เป็นจุดยุทธศาสตร์ในการกระจายสินค้าของประเทศและเป็นจุดที่ การบริโภคส่วนใหญ่เกิดขึ้น ที่สำคัญคือควรอยู่ไม่ห่างจากท่าเรือมากนักเพื่อให้สะดวกต่อการนำเข้า และส่งออก และไม่ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของลูกค้าสูงขึ้น ส่วนจุดอ่อนของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในการพัฒนาไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงกันคือ เรื่องของกฎระเบียบและขั้นตอน การดำเนินงานของหน่วยงานรัฐบาลที่มักส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงาน

นอกจากนี้ ทางบริษัทยังเสนอแนะว่า หากการทำเรือฯ จะพัฒนาไอซีดีหรือ โครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงกันขึ้นมาใหม่ การท่าเรือฯ ควรที่จะพัฒนาในส่วนหนึ่งของโครงสร้าง พื้นฐานเท่านั้น แล้วเปิดประมูลอย่างโปร่งใส ให้ภาคเอกชนเข้ามาบริหารจัดการแทน

4. ผลการสำรวจจากการสัมภาษณ์เชิงลึก บริษัท ทิฟฟา ไอ.ซี.ดี. จำกัด

คุณสุวิทย์ พิระแพทย์

ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการ

4.1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัท ทิฟฟา ไอซีดี จำกัด มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการ บรรจุ และตรวจปล่อยสินค้าส่งออกและนำเข้าให้กับกลุ่มสมาชิก TIFFA และลูกค้าทั่วไป ทั้งผู้ทำ ธุรกิจส่งออกรายเล็ก รายกลาง และรายใหญ่ อีกทั้งสายเรือต่างๆ ที่ไม่มี ICD (Inland Container Depot) เป็นของตนเอง ถือเป็นการให้บริการสาธารณะแก่สมาชิกของสมาคมเป็นหลัก ปัจจุบันใช้ กำลังความสามารถ (Capability) ประมาณ 50-70%

4.2 ข้อมูลการให้บริการของหน่วยงานในปัจจุบัน

ปัจจุบันบริษัทให้บริการ FCL, LCL และคลังสินค้าด้วยพื้นที่ 4,800 ตาราง เมตร ทำหน้าที่ให้บริการบรรจุสินค้าเข้าสู่สินค้าและแยกสินค้าออกจากตู้

กำลังความสามารถสูงสุดของไอซีดีลาดกระบังทั้ง 6 สถานีย่อยรวมกันที่เคย สามารถรองรับได้ 1.5 ล้าน TEU ในปี 2008 - 2009 และมีศักยภาพที่จะขยายได้สูงถึง 2 ล้าน TEU กำลังความสามารถที่เพิ่มขึ้นจากการที่การรถไฟเพิ่มจำนวนแคร่และหัวรถจักรลากเพิ่มเติม การใช้ บริการรถไฟ ปัจจุบันต้องส่งแผนการจองแคร่ล่วงหน้า 2 วันตามโควตาที่แต่ละสถานีจะได้รับ แต่

การรถไฟฟ้า ก็ยังให้บริการได้ไม่เต็มที่ มีความล่าช้า เช่น รอซ่อม ทำให้ส่วนใหญ่นิยมใช้รถยนต์ลากมากกว่า ซึ่งมีราคาใกล้เคียงหรือถูกกว่าการใช้รถไฟฟ้า แต่จะได้รับการบริการที่ดีกว่า ที่สำคัญ คือ สามารถส่งมอบสินค้าได้ตรงเวลาตามที่กำหนดได้มากกว่าการใช้รถไฟฟ้า

สภาพทั่วไปไอซีดีลาดกระบังปัจจุบัน มีความทรุดโทรมจากการขาดการดูแล สาธารณูปโภคที่เสียหาย เมื่อแจ้งซ่อมแล้วก็ไม่มีการปรับปรุงแก้ไข

4.3 ข้อมูลการให้บริการที่ควรจะมีสำหรับท่าเรือบก/ไอซีดีในอนาคต

ท่าเรือบกหรือไอซีดีแห่งใหม่ในอนาคต ปกติแล้วควรตั้งอยู่ห่างกันอย่างน้อย 250 และ 300 กิโลเมตรขึ้นไป ซึ่งระยะห่างระหว่างไอซีดีลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง 118 กิโลเมตร ตั้งอยู่ใกล้กันมากเกินไป ทำให้มีสภาพเสมือนแข่งขันกันเอง เช่นเดียวกับการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ ที่ซ้ำซ้อนกับไอซีดีที่มีอยู่แล้ว ทำให้แข่งขันเองและไม่ประสบความสำเร็จทั้งคู่ อีกทั้งยังต้องแข่งขันกับเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเพื่อนบ้านในกรณีที่ตั้งอยู่ใกล้กัน ส่งผลให้ความคุ้มค่าต่อการลงทุนลดลงทั้งคู่ นอกจากนี้ ยังมีหน่วยงานราชการที่มีการตั้งหน่วยหารายได้ขึ้นมาแข่งขันในรูปแบบเดียวกันแต่ซ้ำซ้อนกัน เช่น การตั้งย่านกระจายสินค้าของกรมการขนส่งทางบก เป็นต้น ดังนั้น ภาครัฐและรัฐบาลควรมีความชัดเจนในนโยบาย โครงสร้าง บทบาท และจะส่งเสริมอะไร อย่างไร ควรเป็นแผนระยะยาวที่ไม่ควรเปลี่ยนไปตามการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง เพื่อที่เอกชนจะได้สามารถวางแผนธุรกิจ วางแผนโครงสร้างการบริหารและการทำงาน การลงทุนทางเทคโนโลยีที่เหมาะสมได้อย่างถูกต้องมากขึ้น โดยเฉพาะกฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ต้องมีความชัดเจนและโปร่งใส โดยอายุสัมปทานสำหรับสถานีควรเป็นระยะยาวอย่างน้อย 30 ปีจึงจะเป็นแรงจูงใจต่อการลงทุน และให้ความคุ้มค่าต่อการลงทุน

4.4 ปัจจัยแห่งความสำเร็จของท่าเรือบกหรือไอซีดีแห่งใหม่ในอนาคต

คือ จะต้องมียุทธศาสตร์การซึ่งประกอบด้วยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย เช่น การรถไฟฟ้า การท่าเรือฯ ตัวแทนหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ผู้บริหารสมาคมหรือชมรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นผู้กำหนดนโยบายและทิศทางต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กับไอซีดี และควรให้อำนาจดำเนินการท่าเรือบกหรือไอซีดีอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรม

การคาดการณ์แนวโน้มความต้องการในอนาคตให้บริการท่าเรือบกในอนาคต

ผู้วิจัยได้คาดการณ์แนวโน้มปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคต โดยการวิเคราะห์และประมาณการณ์ความต้องการ โดยศึกษาจากข้อมูลสถิติทางด้านสถิติปริมาณตู้สินค้าที่คาดว่าจะขนส่งผ่านท่าเรือ ร่วมกับแนวโน้มการเติบโตของธุรกิจท่าเรือบกที่ได้จาก

การคาดการณ์ของผู้เชี่ยวชาญที่อยู่ในธุรกิจโลจิสติกส์ (Expert Opinions) เพื่อให้ได้มาซึ่งแนวคิดและสมมุติฐานที่ใช้ในการวิเคราะห์

ปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือจะสอดคล้องกับการขยายตัวของปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือหลัก ซึ่งแปรผันตามปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าของประเทศ ดังนั้นปริมาณการนำเข้า-ส่งออกของประเทศไทย จึงถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือในอนาคต

เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจโลกในปัจจุบันที่มีความผันผวนและยากแก่การคาดเดา จึงเป็นความท้าทายอย่างมากที่จะพยากรณ์แนวโน้มปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือในอนาคตได้อย่างแม่นยำ อย่างไรก็ตามจากการที่ปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือในอนาคตมีความสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังและปริมาณความต้องการใช้บริการของไอซีดีลาดกระบัง ผู้วิจัยจึงทำการสำรวจข้อมูลการพยากรณ์ปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังและปริมาณความต้องการใช้บริการของไอซีดีลาดกระบังโดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4-4 การพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

ปี พ.ศ.	ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (TEU)
2552	4,622,000
2553	5,068,000
2554	5,658,000
2555	5,830,000
2556	5,975,000
2557	6,459,000
2558	6,780,000
2559	7,062,000
2560	7,345,000
2561	7,640,000
2562	7,950,000
2563	8,268,000

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

จากข้อมูลการพยากรณ์ปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย คาดว่า ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะแปรผันตามปริมาณการนำเข้าและส่งออกของประเทศ การประมาณการปริมาณตู้สินค้าอยู่ภายใต้สมมติฐานสำคัญ โดยพิจารณาจากภาวะเศรษฐกิจในปี 2558 พบว่า เศรษฐกิจไทยในช่วงต้นปีแรกขยายตัวติดลบจากการส่งออกและการท่องเที่ยวที่ไม่เป็นไปตามที่คาด สำหรับครึ่งปีหลังคาดว่าเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวได้ประมาณร้อยละ 3.0 และอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 และ 3.8 ในช่วงปี 2558-2559 ตามลำดับ ขณะที่อัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทอยู่ที่ 34-35 บาทต่อหนึ่งเหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้ ในการคาดการณ์ภายใต้สมมติฐานและปัจจัยทางเศรษฐกิจต่างๆ ที่ส่งผลต่อภาวะเศรษฐกิจของประเทศแล้ว ยังต้องพิจารณาวางแผนการบริหารจัดการโดยคำนึงถึงการดำเนินการตามกรอบนโยบายของการท่าเรือแห่งประเทศไทยด้วย ซึ่งทำให้ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2559-2563 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะมีปริมาณตู้สินค้าเพิ่มขึ้น ในอัตราเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4 ต่อปี

ซึ่งสอดคล้องและใกล้เคียงกับผลการสำรวจความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญที่เป็นนักวิชาการ ผู้ประกอบการ และผู้ใช้บริการที่อยู่ในอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ที่ระบุว่า ปริมาณความต้องการใช้บริการ โลจิสติกส์ในอนาคต มีแนวโน้มจะเติบโตโดยเฉลี่ยไม่เกินร้อยละ 5 ต่อปี ดังนั้น ในการศึกษานี้จะอ้างอิงข้อมูลการพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าที่ใช้ท่าเรือแหลมฉบังที่มีอัตราการขยายตัวที่ร้อยละ 4 ต่อปี สำหรับการวิเคราะห์แนวโน้มปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคตต่อไป

ตารางที่ 4-5 การพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง พ.ศ. 2559-2570

ปี พ.ศ.	ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (TEU)
2559	7,020,000
2560	7,301,000
2561	7,592,000
2562	7,897,000
2563	8,212,000
2564	8,540,480
2565	8,882,099

ตารางที่ 4-5 การพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง พ.ศ. 2559-2570 (ต่อ)

ปี พ.ศ.	ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (TEU)
2566	9,237,383
2567	9,606,878
2568	9,991,154
2569	10,390,800
2570	10,806,432

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4-6 การพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าผ่าน ไอซีดีลาดกระบัง

ปี พ.ศ.	ปริมาณตู้สินค้าผ่าน เข้า - ออก ท่าเรือแหลมฉบัง	% ผ่านไอซีดี	ปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้า - ออก ไอซีดี ลาดกระบัง
2543	2,080,494	35	735,420
2544	2,307,026	38	877,208
2545	2,647,418	37	992,623
2546	3,031,627	36	1,082,973
2547	3,511,494	35	1,218,329
2548	3,745,452	33	1,235,171
2549	4,109,934	35	1,426,545
2550	4,618,541	35	1,619,048
2551	5,219,055	33	1,743,559
2552	4,612,310	32	1,466,527
2553	5,046,060	31	1,550,865
2554	5,636,454	26	1,481,059
2555	5,781,688	22	1,271,359
2556	5,925,848	22	1,301,507
2557	6,410,359	21	1,344,165

ตารางที่ 4-6 การพยากรณ์ปริมาณผู้โดยสารผ่านไอซีดีลาดกระบัง (ต่อ)

ปี พ.ศ.	ปริมาณผู้โดยสารผ่าน เข้า - ออก ท่าเรือแหลมฉบัง	% ผ่านไอซีดี	ปริมาณผู้โดยสารผ่านเข้า - ออก ไอซีดี ลาดกระบัง
2558	6,712,523	20	1,355,312
2559	7,209,000	21	1,513,890
2560	7,653,000	21	1,607,130
2561	8,143,000	21	1,710,030
2562	8,794,400	21	1,846,824
2563	9,497,952	21	1,994,570
2564	10,257,788	21	2,154,136

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

- หมายเหตุ (1) ปี 2549 - 2559 ผลการดำเนินการจริง
 (2) ปี 2560 - 2563 ปริมาณผู้โดยสารผ่านเข้า - ออก ท่าเรือแหลมฉบัง คือข้อมูลประมาณการของท่าเรือแหลมฉบัง
 (3) ปริมาณผู้โดยสารผ่านเข้า - ออก ไอซีดี ลาดกระบัง คำนวณจากปริมาณผู้โดยสารผ่านเข้า - ออก ท่าเรือแหลมฉบัง โดยไม่รวมผู้โดยสารขนส่งทางอื่น คาดว่ามีปริมาณผู้โดยสารผ่านเข้า - ออก ประมาณร้อยละ 21

สำหรับปริมาณการใช้บริการของไอซีดีลาดกระบังในอนาคต จะถูกจำกัดด้วยขีดความสามารถในการให้บริการ (Capacity) ตามที่ออกแบบไว้ของไอซีดีลาดกระบัง ซึ่งปัจจุบัน ไอซีดีลาดกระบังได้รับการปรับปรุงขีดความสามารถให้รองรับผู้โดยสารได้จากเดิมประมาณ 600,00 ที่อยู่อาศัย ต่อปี เป็น 1 ล้าน ที่อยู่อาศัย โดยไม่สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารออกไปได้อีกแล้ว ด้วยสาเหตุจากข้อจำกัดด้านพื้นที่ของไอซีดีลาดกระบัง อย่างไรก็ตามในช่วง 10 ปี ล่าสุด ไอซีดีลาดกระบังมีปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออก อยู่ในช่วง 1.23-1.74 ล้าน ที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นปริมาณที่เกินขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารตามที่ออกแบบไว้ ดังนั้น การศึกษานี้จะใช้สมมติฐานที่ว่าปริมาณการใช้บริการของไอซีดีลาดกระบังในอนาคตจะมีค่าคงที่อยู่ที่ 1.55 ล้าน ที่อยู่อาศัย ต่อปี เท่ากับปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออก เฉลี่ยในช่วง 10 ปี ล่าสุด

ในการพยากรณ์ปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคต ผู้วิจัยใช้สมมติฐานที่ว่า ปริมาณผู้โดยสารที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังส่วนหนึ่งจะยังคงใช้บริการไอซีดีลาดกระบัง ดังนั้น ปริมาณผู้โดยสารที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังส่วนที่เหลือจากการหักปริมาณผู้โดยสารที่มีแนวโน้มจะใช้บริการไอซีดีลาดกระบังออกไปแล้ว ถือเป็นปริมาณผู้โดยสารทั้งหมดที่มีโอกาสเข้ามาใช้บริการท่าเรือบกที่จะพัฒนาขึ้นใหม่ โดยมีผลการวิเคราะห์ดังนี้

ตารางที่ 4-7 การพยากรณ์ปริมาณผู้โดยสารทั้งหมดที่มีโอกาสเข้ามาใช้บริการท่าเรือบก

ปี พ.ศ.	ปริมาณผู้โดยสารทั้งหมดที่มี โอกาสเข้ามาใช้บริการท่าเรือบก (TEU)
2561	6,042,000
2562	6,347,000
2563	6,662,000
2564	6,990,480
2565	7,332,099
2566	7,687,383
2567	8,056,878
2568	8,441,154
2569	8,840,800
2570	9,256,432

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ทั้งนี้ ปริมาณผู้โดยสารที่จะมาใช้ท่าเรือบกในอนาคต จะมีเพียงบางส่วนจากปริมาณผู้โดยสารทั้งหมดที่มีโอกาสเข้ามาใช้บริการท่าเรือบก เนื่องจากปัจจัยหลายประการ เช่น ตำแหน่งที่ตั้งประเภทของสินค้า รูปแบบและอัตราค่าบริการ ประสิทธิภาพการให้บริการ ตลอดจนนโยบายการส่งเสริมจากภาครัฐ เป็นต้น จากข้อมูลในอดีตพบว่าปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการไอซีดีลาดกระบ้ง ตั้งแต่ปี 2543 ถึง ปี 2558 มีสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 30.7 ของปริมาณผู้โดยสารผ่านท่าเรือแหลมฉบัง โดยข้อมูลพยากรณ์ของการรถไฟฯ ในช่วง ปี 2559 ถึง ปี 2564 ระบุว่า สัดส่วนปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการไอซีดีลาดกระบ้งต่อปริมาณผู้โดยสารผ่านท่าเรือแหลมฉบังมีแนวโน้มจะลดลงอยู่ที่ร้อยละ 21

ดังนั้น ในการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคต ผู้วิจัยใช้สมมติฐานสัดส่วนปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคตเป็น 3 สถานการณ์ คือ ร้อยละ 15 ร้อยละ 20 และร้อยละ 30 ของปริมาณผู้โดยสารทั้งหมดที่มีโอกาสเข้ามาใช้บริการท่าเรือบก โดยมีผลการวิเคราะห์แนวโน้มปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคต ดังนี้

ตารางที่ 4-8 การพยากรณ์ปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคต

ปี พ.ศ.	ปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (TEU)		
	ร้อยละ 15	ร้อยละ 20	ร้อยละ 30
2559	820,500	1,094,000	1,641,000
2560	862,650	1,150,200	1,725,300
2561	906,300	1,208,400	1,812,600
2562	952,050	1,269,400	1,904,100
2563	999,300	1,332,400	1,998,600
2564	1,048,572	1,398,096	2,097,144
2565	1,099,815	1,466,420	2,199,630
2566	1,153,107	1,537,477	2,306,215
2567	1,208,532	1,611,376	2,417,064
2568	1,266,173	1,688,231	2,532,346
2569	1,326,120	1,768,160	2,652,240
2570	1,388,465	1,851,286	2,776,930

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ผู้วิจัยสรุป จากการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณความต้องการในอนาคตและรูปแบบการให้บริการที่ต้องการ

ในการพยากรณ์ปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคต ผู้วิจัยใช้สมมติฐานที่ว่า ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังส่วนหนึ่งจะยังคงใช้บริการไอซีดีลาดกระบัง ดังนั้น ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังส่วนที่เหลือจากการหักปริมาณตู้สินค้าที่มีแนวโน้มจะใช้บริการไอซีดีลาดกระบังออกไปแล้ว ถือเป็นปริมาณตู้สินค้าทั้งหมดที่มีโอกาสเข้ามาใช้บริการท่าเรือบกที่จะพัฒนาขึ้นใหม่

ปริมาณตู้สินค้าที่จะมาใช้ท่าเรือบกในอนาคต จะมีเพียงบางส่วนจากปริมาณตู้สินค้าทั้งหมดที่มีโอกาสเข้ามาใช้บริการท่าเรือบก เนื่องจากปัจจัยหลายประการ เช่น ตำแหน่งที่ตั้งประเภทของสินค้า รูปแบบและอัตราการให้บริการ ประสิทธิภาพการให้บริการ ตลอดจนนโยบายการส่งเสริมจากภาครัฐ เป็นต้น จากข้อมูลในอดีตพบว่าปริมาณตู้สินค้าที่ใช้บริการไอซีดีลาดกระบังตั้งแต่ ปี 2543 ถึง ปี 2558 มีสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 30.7 ของปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

โดยข้อมูลพยากรณ์ของการรถไฟฯ ในช่วง ปี 2559 ถึง ปี 2564 ระบุว่า สัดส่วนปริมาณตู้สินค้าที่ใช้บริการไอซีดีลาดกระบังต่อปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังมีแนวโน้มจะลดลงอยู่ที่ร้อยละ 21 ดังนั้น ในการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคต ผู้วิจัยใช้สมมติฐานสัดส่วนปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคตเป็น 3 สถานการณ์ คือ ร้อยละ 15 ร้อยละ 20 และร้อยละ 30 ของปริมาณตู้สินค้าทั้งหมดที่มีโอกาสเข้ามาใช้บริการท่าเรือบก โดยมีผลการวิเคราะห์แนวโน้มปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคต

1. สถานีบรรจุและเปิดตู้คอนเทนเนอร์ (CFS): มีการใช้สอยพื้นที่อย่างเต็มที่ โดยมีอัตราการใช้สอยอุปกรณ์และเครื่องมือเฉลี่ย ร้อยละ 80 ในขณะที่บุคคลากรมีจำนวนพอดีต่อความต้องการ

2. ลานตู้คอนเทนเนอร์ (CY): พื้นที่ใช้สอยไม่เพียงพอ สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ประเภท FCL ซึ่งมีปริมาณมาก ทำให้ไม่มีที่วางตู้คอนเทนเนอร์ ส่วนพื้นที่สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL ไม่ประสบปัญหาดังกล่าว

สรุป

ความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port) พบว่า ปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคตมีความสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศและปริมาณความต้องการใช้บริการของไอซีดีลาดกระบัง ซึ่งจากการศึกษาการพยากรณ์ความต้องการใช้บริการจะบอกได้ว่ามีความต้องการที่จะใช้บริการท่าเรือบกอย่างแน่นอน เนื่องจากไอซีดีลาดกระบังมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าเพียง 1.53 ล้าน ทีอียู/ปี และไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้อีกแล้ว แต่ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังนั้นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากตารางว่าในปี 2564 ปริมาณตู้จะเพิ่มขึ้นเป็น 10 ล้าน ทีอียู และจะเพิ่มสูงขึ้นกว่านี้เมื่อระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกเสร็จสมบูรณ์

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

การวิจัยเรื่อง แนวทางในการเพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งสินค้าโดยการจัดตั้งท่าเรือบกของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังของผู้ใช้บริการ เพื่อศึกษาความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port) สำหรับเป็นที่พักเพื่อการบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station : CFS) การตรวจสินค้า (Inspection) และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ของผู้ใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง และเพื่อศึกษาแนวทางในการเพิ่มศักยภาพด้านการบริการขนส่งสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้ 1) ข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ 1.1) การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประกอบด้วย (1) สถาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (2) สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (3) สมาคมการค้าแห่งประเทศไทย (4) สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (5) บริษัทเจ้าของและตัวแทนเรือ และ (6) สมาพันธ์โลจิสติกส์/ผู้ประกอบการขนส่ง 1.2) การสัมภาษณ์ความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ (Expert Opinion) เกี่ยวกับความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port)/ไอซีดี ปัญหาปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน 2) ข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ การศึกษาวิเคราะห์แนวโน้มนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ศึกษาเอกสารเกี่ยวกับแผนและนโยบายและแนวโน้มนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการบริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. พฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังของผู้ใช้บริการ พบว่า

1.1 พฤติกรรมการใช้บริการ

1.1.1 ผู้ใช้บริการมีการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ประมาณ 1.55 ล้านทีอียูต่อปี โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ตู้คอนเทนเนอร์เปล่า ร้อยละ 4 ตู้คอนเทน

เนอร์ ที่บรรจุสินค้าเต็มตู้โดยผู้ส่งออกรายเดียว (Full Container Load: FCL) ร้อยละ 79 และตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าที่ผู้ส่งออกรับมาบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ (Less than Container Load: LCL) ซึ่งในกรณีนี้ อาจมีผู้ส่งออกรายเดียวหรือหลายรายก็ได้ ร้อยละ 17 ปัจจุบันท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางราง เฉลี่ย 7,000-8,000 ตู้ต่อปี สินค้าหลักที่ใช้การขนส่งทางรางมายังท่าเรือกรุงเทพ คือ แป้งมันสำปะหลังจากจังหวัดนครราชสีมา และ ยางพาราจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี ในขณะที่การขนส่งทางรางขาออกจากท่าเรือกรุงเทพ เป็นการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เปล่ายังไปโรงงานเพื่อใช้บรรจุสินค้าสำหรับการส่งออก

1.1.1.1 การใช้บริการสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขาเข้า ซึ่งแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ตู้คอนเทนเนอร์ประเภท FCL จะถูกบริหารจัดการที่เขื่อนฝิ่งตะวันออก และตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL ซึ่งจะถูกขนย้ายไปยังเขื่อนตะวันตก โดยตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1) ตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL โดยแท้ (LCL/FCL) คือ ตู้คอนเทนเนอร์ที่เปิดออกเพื่อนำสินค้าไปเก็บรักษาไว้ที่คลังสินค้า แยกตามเจ้าของสินค้า และ 2) ตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL แบบ Direct Delivery (LCL/DD) คือ ตู้คอนเทนเนอร์ที่เจ้าของสินค้าไม่ประสงค์จะนำตู้คอนเทนเนอร์ออกไปทั้งตู้ หากแต่ประสงค์จะนำออกไปเพียงตัวสินค้า

- **ลานตู้คอนเทนเนอร์** ในท่าเรือกรุงเทพ สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้า จะแบ่งตามประเภทสินค้า ได้แก่ สินค้าเกินขนาด สินค้าควบคุมอุณหภูมิ และสินค้าอันตรายซึ่งจะถูกคัดแยกตามมาตรฐานองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) และนำไปเก็บไว้ในคลังสินค้าอันตราย เนื่องจากจะต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ

- **การใช้บริการลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์เปล่า** เพื่อทำความสะอาด ซ่อมแซม และรอการนำไปบรรจุสินค้าต่อไป

- **การใช้โรงพักสินค้า** เมื่อเปิดตู้คอนเทนเนอร์แล้วจะนำสินค้าเข้าไปฝากเก็บในโรงพักสินค้า เพื่อดำเนินการพิธีการศุลกากร และชำระค่าภาษีก่อนขนย้ายสินค้าออกจากโรงพักสินค้าภายในระยะเวลา 2 เดือน 15 วัน

1.1.1.2 การใช้บริการสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขาออก ตู้คอนเทนเนอร์ขาออกแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ตู้คอนเทนเนอร์ประเภท FCL ซึ่งมีการบรรจุสินค้ามาจากภายนอกท่าเรือกรุงเทพ และตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL ที่ทำการบรรจุสินค้าภายในท่าเรือทั้งบริเวณคลังสินค้าหรือลานบรรจุสินค้า ถึงแม้ว่าจะเป็นสินค้าที่มีเจ้าของรายเดียว ปัจจุบัน ท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ เฉลี่ย 600,000 ตู้ต่อปี โดยเป็นตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL ร้อยละ 40

1.1.2 ผู้ใช้บริการมีการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ประมาณ 6.78 ล้านทีอียู ประกอบด้วยตู้สินค้าเปล่า 1.5 ล้านทีอียู มีปริมาณการส่งออกสูงกว่าการนำเข้ากว่าเท่าตัว และมีปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านไอซีดีลาดกระบัง 1.43 ล้านทีอียู โดยท่าเรือแหลมฉบังต้องใช้ไอซีดีลาดกระบังเป็นที่พักเพื่อการบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station: CFS) การตรวจสอบสินค้า (Inspection) และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ตลอดจนการทำพิธีทางศุลกากร เป็นต้น ซึ่งมีการใช้บริการสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้า การใช้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ การใช้บริการลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์เปล่า การใช้บริการคลังสินค้า และการใช้บริการสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขาออก

1.2 ปัญหาการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และ ไอซีดีลาดกระบังของผู้ใช้บริการ พบว่า มีปัญหาการให้บริการขนส่งสินค้าระดับนโยบาย ด้านทรัพยากร ที่ใช้ในการให้บริการ ด้านการบริหารจัดการ พื้นที่หลังท่า เส้นทางจราจรการเข้า-ออกท่าเรือ ด้านระบบเทคโนโลยี และด้านสภาพแวดล้อม เป็นต้น เมื่อพิจารณาประเด็นที่เป็นปัญหาสำคัญด้านพื้นที่หลังท่า สภาพการจราจรที่แออัด ผู้วิจัยสรุปได้ดังนี้

1.2.1 ท่าเรือกรุงเทพ พบว่า 1) พื้นที่หลังท่า ปัญหาความแออัดที่ทำให้เทียบเรือ เชื้อวันออก เนื่องจากมีอัตราการใช้ประโยชน์เกินขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าเรือ ส่งผลให้ประสิทธิภาพการขนส่งผ่านท่าเรือต่ำลง 2) ด้านสถานที่และพื้นที่บริการ ปัญหาทำให้เทียบเรือมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการ ปัญหาร่อนน้ำขึ้น และเวลาในการให้บริการที่จำกัดจากช่วงเวลาน้ำขึ้นและน้ำลง และ 3) เส้นทางจราจรการเข้า-ออก ปัญหาความแออัดภายในท่าเรือ เนื่องจากผู้ประกอบการที่อยู่โดยรอบกรุงเทพยังมีความต้องการใช้ท่าเรือกรุงเทพในการส่งออกและนำเข้าสินค้าอยู่ค่อนข้างมาก และปัญหาการจราจรแออัดบริเวณโดยรอบท่าเรือติดขัด

1.2.2 ท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า 1) พื้นที่หลังท่า ปัญหาความแออัดที่ทำให้เทียบเรือ A1 และ B1 เนื่องจากมีอัตราการใช้ประโยชน์เกินขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าเรือ ส่งผลให้ประสิทธิภาพการขนส่งผ่านท่าเรือต่ำลงปัญหาด้านสถานที่หรือพื้นที่ของท่าไม่เพียงพอต่อการใช้งาน 2) เส้นทางจราจรการเข้า-ออก ปัญหาเส้นทางขนส่งทางถนนที่เชื่อมโยงโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังมีความติดขัดเป็นอย่างมาก มีปัญหาของระบบการจราจรภายในบริเวณท่าเรือ ส่งผลให้เกิดความแออัดทางด้านการจราจร และปัญหาด้านความปลอดภัยให้กับผู้ให้บริการ และปัญหาการจราจรซึ่งมีความแออัดทั้งในส่วนขาเข้าและขาออก โดยเฉพาะโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง ช่วงบ่ายของวันพฤหัสบดีไปจนถึงช่วงเย็นของวันศุกร์

1.2.3 ไอซีดีลาดกระบัง พบว่า เส้นทางจราจรการเข้า-ออก มีปัญหาสภาพถนนไม่เอื้อต่อการใช้งาน เนื่องจากถนนมีความชำรุด ทรุดโทรม เป็นหลุมเป็นบ่อ ปัญหา

ความกว้างของถนนไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งให้สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ปัญหาความแออัด จากสภาพของถนนที่ไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งได้อย่างเพียงพอ และที่สำคัญ คือ ปัญหาด้านพื้นที่บริการที่ไม่เพียงพอและไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้อีก

2. ผลจากการวิเคราะห์นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ พบว่า การจัดสร้างท่าเรือบก (Dry Port) สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563 แผนบริหารราชการแผ่นดิน แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554 - 2558 (ฉบับปรับปรุง) และแผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 11 ประจำปีงบประมาณ 2558-2562 เป็นต้น

3. ความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port) สำหรับเป็นที่พักเพื่อการบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station: CFS) การตรวจสินค้า (Inspection) และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ของผู้ใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ได้จะทำการวิเคราะห์ 3 ส่วนด้วยกัน คือ 1) วิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจโดยใช้ Five Forces Model 2) วิเคราะห์จากการสัมภาษณ์ และ 3) การวิเคราะห์แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ พบว่า

3.1 ผลการวิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจท่าเรือบกหรือสถานประกอบการที่มีลักษณะใกล้เคียง พบว่าผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผู้บริการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะธุรกิจท่าเรือบกหรือสถานประกอบการที่มีลักษณะใกล้เคียง ต้องพบกับอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจเนื่องจากลูกค้าสามารถเลือกใช้ผู้ให้บริการที่เหมาะสมกับความต้องการของตนได้อย่างอิสระ อย่างไรก็ตามโอกาสจากการเป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และอาศัยความเชี่ยวชาญในการให้บริการทำให้เป็นอุปสรรคของผู้ประกอบการรายใหม่ที่จะเข้ามาแย่งส่วนแบ่งทางการตลาด และถือเป็นโอกาสที่ดีของการท่าเรือฯ ในการพัฒนาศักยภาพของตนเอง เพื่อรองรับกับการเติบโตของการนำเข้า-ส่งออกที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งนี้เนื่องจากบริการด้านโลจิสติกส์ในลักษณะของท่าเรือบกเป็นธุรกิจที่ส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย ดังนั้นนอกจากจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของธุรกิจแล้ว ยังต้องให้ความสำคัญแก่การเป็นกลไกสำคัญในระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่มีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมการพัฒนา การค้าระหว่างประเทศและการเติบโตของเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยไม่ได้มุ่งแสวงหากำไรแต่เพียงอย่างเดียว

3.2 ผลการศึกษาความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port)

จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ พบว่า การพัฒนาท่าเรือบกหรือโอซีดีแห่งใหม่มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เช่น แผนการส่งเสริมจังหวัดต่างๆ ให้เป็น

ศูนย์อุตสาหกรรม หรือเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นต้น จึงสามารถดึงดูดให้ลูกค้าของไอซีดีเข้ามาใช้บริการได้ นอกจากนี้ หากปริมาณการส่งออกสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา และเวียดนาม มีปริมาณสูงขึ้นในอนาคตจากการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ธุรกิจการให้บริการไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงกันอย่างท่าเรือบกก็จะเติบโตเพิ่มขึ้นได้ถึงร้อยละ 10-20 โดยจะต้องให้ความสำคัญกับลูกค้าที่เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเป็นจุดแข็งของประเทศไทย เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าอุปโภคบริโภค เป็นต้น

ในการพัฒนาไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงกันในอนาคต บริษัท มีความคิดเห็นว่า จุดแข็งของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลคือ การสามารถกำหนดนโยบายและให้ผลประโยชน์แก่ผู้ดำเนินการในพื้นที่ได้ ทั้งนี้ หากการท่าเรือแห่งประเทศไทยเลือกพัฒนาไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงกันแห่งใหม่ขึ้นแทนการขยายไอซีดีลาดกระบังให้พื้นที่กว้างขวางกว่าเดิม โครงสร้างพื้นฐานนั้นควรมีการให้บริการที่ใกล้เคียงกับไอซีดีลาดกระบังในปัจจุบัน

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการและผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า หากการท่าเรือแห่งประเทศไทยเลือกพัฒนาท่าเรือบกหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงกันแห่งใหม่ขึ้นแทนการขยายไอซีดีลาดกระบังให้พื้นที่กว้างขวางกว่าเดิม บริการที่ทำเรือบก/ไอซีดีแห่งใหม่ควรมี คือ บริการทั้งหมดที่มีที่ไอซีดีลาดกระบัง เช่น สถานีบรรจุหรือคัดแยกสินค้าจากผู้คอนเทนเนอร์ (Container Freight Station: CFS) ลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) การบรรจุสินค้ารวมกับสินค้าอื่นๆ (Consolidation) การรมยาฆ่าเชื้อไม้เพื่อให้ปราศจากพืชและแมลง (Fumigation) บริการทางด้านศุลกากร (Customs) พื้นที่ที่เป็นเขตปลอดอากร หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการค้า เช่น กรมปศุสัตว์ เป็นต้น เพื่อให้เป็นศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ที่สามารถดำเนินการออกไปอนุญาตต่างๆ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ใช้บริการไม่ต้องเดินทางเข้าสู่กรุงเทพเพื่อดำเนินการต่างๆ เหล่านี้ ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับท่าเรือบกอีกด้วย

แผนภาพที่ 5-1 โครงสร้างกิจกรรมโดยทั่วไปของท่าเรือบกหรือไอซีดี



นอกจากบริการทางด้านโลจิสติกส์และการนำเข้า-ส่งออกพื้นฐานแล้ว ท่าเรือบกควรมีบริการอื่นๆ อาทิเช่น เขตปลอดอากร (Free Zone) เมื่อการทำบรรจุภัณฑ์ (Packing) และการเปลี่ยนชื่อเจ้าของสินค้าภายในบริเวณท่าเรือบก โดยเจ้าของสินค้าไม่จำเป็นต้องไปขออนุญาตที่เขตปลอดอากรเพิ่มอีก เพื่อรองรับการให้บริการ โลจิสติกส์แบบครบวงจรในอนาคต รวมทั้งยังเป็นการเพิ่มมูลค่าให้แก่ท่าเรือบกอีกด้วย

ปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคตมีความสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศและปริมาณความต้องการใช้บริการของไอซีดีลาดกระบัง ซึ่งจากการศึกษาการพยากรณ์ความต้องการใช้บริการจะบอกได้ว่ามีความต้องการที่จะใช้บริการท่าเรือบกอย่างแน่นอน เนื่องจากไอซีดีลาดกระบังมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าเพียง 1.53 ล้านทีอียู/ปี และไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้อีกแล้ว แต่ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังนั้นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากตารางว่าในปี 2564 ปริมาณตู้จะเพิ่มขึ้นเป็น 10 ล้าน ทีอียู และจะเพิ่มสูงขึ้นกว่านี้เมื่อระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเสร็จสมบูรณ์

ดังนั้นท่าเรือบกหรือไอซีดีแห่งใหม่ในอนาคต ควรตั้งอยู่ห่างกันอย่างน้อย 250 และ 300 กิโลเมตรขึ้นไป ซึ่งระยะห่างระหว่างไอซีดีลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง 118

กิโลเมตร ตั้งอยู่ใกล้กันมากเกินไป ทำให้มีสภาพเสมือนแข่งขันกันเอง เช่นเดียวกับการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ ที่ซ้ำซ้อนกับไอซีดีที่มีอยู่แล้ว ทำให้แข่งขันเองและไม่ประสบความสำเร็จทั้งคู่ อีกทั้งยังต้องแข่งขันกับเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเพื่อนบ้านในกรณีที่ตั้งอยู่ใกล้กัน ส่งผลให้ความคุ้มค่าต่อการลงทุนลดลงทั้งคู่ นอกจากนี้ ยังมีหน่วยงานราชการที่มีการตั้งหน่วยหารายได้ขึ้นมาแข่งขันในรูปแบบเดียวกันแต่ซ้ำซ้อนกัน เช่น การตั้งย่านกระจายสินค้าของกรมการขนส่งทางบก เป็นต้น ดังนั้น ภาครัฐและรัฐบาลควรมีความชัดเจนในนโยบาย โครงสร้าง บทบาท และจะส่งเสริมอะไร อย่างไร ควรเป็นแผนระยะยาวที่ไม่ควรเปลี่ยนไปตามการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง เพื่อให้เอกชนจะสามารถวางแผนธุรกิจ วางแผนโครงสร้างการบริหารและการทำงาน การลงทุนทางเทคโนโลยีที่เหมาะสมได้อย่างถูกต้องมากขึ้น โดยเฉพาะกฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต้องมีความชัดเจนและโปร่งใส โดยอายุสัมปทานสำหรับสถานีควรเป็นระยะยาวอย่างน้อย 30 ปี จึงจะเป็นแรงจูงใจต่อการลงทุน และให้ความคุ้มค่าต่อการลงทุน

4. แนวทางในการเพิ่มศักยภาพด้านการบริการขนส่งสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พบว่า

4.1 การจัดตั้งท่าเรือบกจะทำให้การท่าเรือฯ สามารถบรรลุภารกิจที่ 1 “ขยายบริการท่าเรือและธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับโลจิสติกส์ทางน้ำในประเทศและในอาเซียน” เพื่อเพิ่มรายได้จากกิจการท่าเรือและธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ และภารกิจที่ 3 “เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการและยกระดับมาตรฐานในการให้บริการให้มีความทันสมัย มีธรรมาภิบาล และมีมาตรฐานสากล” เนื่องจากสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างครบวงจร และสามารถรองรับนโยบายด้านการขนส่งและคมนาคมของประเทศ ด้วย

4.2 การจัดตั้งท่าเรือบก (Dry Port) หรือไอซีดี (Inland Container Depot: ICD) ซึ่งจัดเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและทางรถไฟไปยังท่าเรือและเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางในประเทศ และการให้บริการพิธีการศุลกากรในสถานที่เดียวกัน จะช่วยอำนวยความสะดวกให้ ผู้นำเข้า - ส่งออกสามารถขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่อยู่ใกล้สถานประกอบการ ซึ่งจะเป็นการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้อีกทางหนึ่งด้วย

4.3 ท่าเรือบกเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการท่าเรือ สามารถพัฒนาให้เกิดการสนับสนุนธุรกิจท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศไทย ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งเป็นการทำให้เกิดการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ในท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการให้กิจกรรมสนับสนุนไปอยู่พื้นที่นอกเขตพื้นที่ท่าเรือ รวมทั้งเป็นการเตรียมพื้นที่ของท่าเรือหลักของประเทศให้พร้อมรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นจากการขยายตัวทางการค้า การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC และ EEC ได้อีกด้วย

4.4 การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถเพิ่มศักยภาพในการดำเนินงานให้เกิดความคุ้มค่าของต้นทุน และการให้บริการที่ดีขึ้นในส่วนของผู้ใช้บริการ

4.5 การจัดตั้งท่าเรือจะช่วยขจัดปัญหาของระบบการจราจรทั้งโดยรอบบริเวณท่าเรือและภายในบริเวณท่าเรือ อีกทั้งเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ

นอกจากเป็นการเพิ่มศักยภาพของการท่าเรือแห่งประเทศไทยแล้ว เมื่อทำการศึกษการเปลี่ยนแปลง ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดจากการสร้างท่าเรือบก พบว่า ท่าเรือบกจะทำหน้าที่หลักในการเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเข้าด้วยกัน โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนกับทางรถไฟเชื่อมต่อจากประเทศเพื่อนบ้านกับทางถนนและทางรถไฟของประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (R9) East-West Economic Corridor

อีกทั้งท่าเรือบกยังทำหน้าที่เป็นจุดพักสินค้า จุรวบรวมสินค้า และจุดกระจายสินค้าไปสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน สปป.ลาว และในทางกลับกันยังเป็นจุดพักสินค้า จุรวบรวมสินค้าและจุดกระจายสินค้าจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนสู่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ ท่าเรือบกยังทำหน้าที่เป็นจุดดึงดูดการลงทุนธุรกิจด้านการขนส่ง ศูนย์กระจายสินค้า และกิจกรรมการแปรรูปสินค้าหรือผลิตภัณฑ์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 รัฐบาลควรพิจารณาวางแผนยุทธศาสตร์ ในการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศอย่างบูรณาการให้ครบทั้งวงจร และทุกกิจกรรมไม่ควรแยกงานไปตามหน้าที่ของแต่ละกระทรวง

1.2 รัฐบาลควรกำหนดนโยบายอย่างจริงจังที่จะผลักดันให้การแก้ไขกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการให้รถบรรทุกของไทยสามารถข้ามไปยังประเทศเพื่อนบ้าน CLMV ได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนรถหัวลากของไทยเป็นรถหัวลากของประเทศนั้นๆ

1.3 รัฐบาลควรมีนโยบายส่งเสริมให้จัดตั้งท่าเรือบก ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เฉพาะที่เหมาะสมไม่ใช่ทุกที่

1.4 กระทรวง/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเร่งดำเนินการให้ทันกับสถานการณ์และนโยบายของประเทศเช่น หากมีการจัดตั้งท่าเรือบก ในจังหวัดใด กรมศุลกากรควรอนุมัติเส้นทางในอารักขา เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ทันทั่วทั้ง

1.5 รัฐบาลควรมีความชัดเจนในนโยบาย โครงสร้าง บทบาท ที่จะส่งเสริมอะไร อย่างไร ควรเป็นแผนระยะยาวที่ไม่ควรเปลี่ยนไปตามการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

1.6 กระทรวงการคลังควรให้การสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจนี้โดยการอนุญาตให้การทำเรือแห่งประเทศไทยดั่งรายได้เข้ารัฐเพื่อนำเงินไปลงทุน เนื่องจากเป็นธุรกิจที่จะส่งผลอย่างมากกับการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศไทย

2. ข้อเสนอแนะระดับปฏิบัติ

2.1 การทำเรือแห่งประเทศไทยควรศึกษาวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจและสังคม และศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์และการเงิน

2.2 การทำเรือแห่งประเทศไทยควรเร่งศึกษาวิเคราะห์พื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการจัดตั้งท่าเรือบก ซึ่งควรมีระยะห่างจากท่าเรือประมาณ 250-300 กิโลเมตร และเปิดให้บริการให้ได้ภายในปี พ.ศ.2562 เพื่อให้ทันต่อความต้องการและช่วยแก้ไขปัญหาการให้บริการของการทำเรือฯ รวมทั้งสนับสนุนการจัดตั้งระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

2.3 การทำเรือแห่งประเทศไทย ควรมุ่งเน้นการพัฒนาท่าเรือบก/ไอซีดี เพื่อสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบังเป็นหลัก และให้การสนับสนุนท่าเรือกรุงเทพเป็นผลพลอยได้ เนื่องจากการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือกรุงเทพอาศัยการขนส่งทางถนนเป็นสำคัญ จึงไม่เกิดข้อได้เปรียบจากต้นทุนที่ต่ำ แต่อย่างไรก็ตามจะช่วยลดปัญหาจราจรแออัดนั้น โดยรอบนอกท่าเรือกรุงเทพ และสามารถนำพื้นที่ภายในท่าเรือมาใช้ประโยชน์ได้มากขึ้น

3. ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

ควรศึกษาวิจัยการจัดตั้งท่าเรือบกในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน CLMV เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งและสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)”. ตุลาคม 2556.

ธงชัย เจริญสวัสดิ์. “ปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ: เส้นทางสถานีบรรจุ
และแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง”. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
2549.

นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักงาน. กระทรวงคมนาคม. “แผนหลักการพัฒนาระบบ
ขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563”. กุมภาพันธ์ 2554.

นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักงาน. กระทรวงคมนาคม. “รายงานสรุปสำหรับผู้
บริหาร (executive summary report)”. เสนอโดย บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี บริษัท ทุติ คอนซัลติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์
จำกัด. กุมภาพันธ์ 2558.

ปลัด, สำนักงาน. กระทรวงคมนาคม. “แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2558 (ฉบับ
ปรับปรุง)”, 2556.

บรรยาย

คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “ทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12”. เอกสารประกอบการบรรยาย การประชุมประจำปี 2558.
กันยายน 2558.

วิทยานิพนธ์ รายงานวิจัย เอกสารวิจัย

นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักงาน. กระทรวงคมนาคม. “โครงการศึกษาประเมิน
ศักยภาพและการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่ง
ของไทยสำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic
Community: AEC) ”. กุมภาพันธ์ 2558.

ภาษาต่างประเทศ

Roso, V. (2007). “Evaluation of the dry port concept from an environmental perspective: A note”,
Transportation Research Part D: Transport and Environment. 12(7), p 523-527.

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ	นางอรรณา พรหมประยูร
วัน เดือน ปี เกิด	15 มิถุนายน 2506
การศึกษา	รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ พ.ศ. 2555 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อักษรศาสตรบัณฑิต สาขาภาษาอังกฤษ พ.ศ. 2530 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการทำงานโดยย่อ

พ.ศ. 2547	ผู้อำนวยการกองประชาสัมพันธ์
พ.ศ. 2550	รองผู้อำนวยการสำนักผู้อำนวยการ
พ.ศ. 2551	รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ
พ.ศ. 2551	ผู้อำนวยการสำนักเลขานุการ คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย
พ.ศ. 2553	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
พ.ศ. 2555	ผู้ตรวจการ ประจำผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
1 ตุลาคม 2556	ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
- ปัจจุบัน	

ตำแหน่งปัจจุบัน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารทรัพยากรบุคคล และการเงิน การทำเรือแห่งประเทศไทย
-----------------	--

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง	แนวทางในการเพิ่มศักยภาพการบริการขนส่งสินค้าโดยการจัดตั้งท่าเรือ บกของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
ผู้วิจัย	นางอรรณา พรหมประยูรหลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 59
ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารทรัพยากร บุคคลและการเงิน การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

1. จากการที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้เราต้องเปิดเสรีบริการ 12 ประเภทภายใต้กรอบความตกลง AFAS (ASEAN Framework Agreement on Services) ซึ่งรวมถึงบริการโลจิสติกส์ด้วย ส่งผลให้บริการด้านนี้มีการแข่งขันสูงมาก ประกอบกับรัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579) โดยมี 6 ยุทธศาสตร์สำคัญ และหนึ่งในนั้น คือ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน

2. จากแผนยุทธศาสตร์ชาติสู่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ได้กำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ส่งผลให้ความต้องการด้านการค้าและการขนส่งมีการพัฒนาก่อให้เกิดการขนส่งรูปแบบใหม่ๆ ขึ้น

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระบบโลจิสติกส์ในประเทศจึงต้องมีการวางแผนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องและเป็นกลไกสำคัญ ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จึงได้กำหนดวิสัยทัศน์ขององค์กรไว้เป็น “ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำ และโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน” โดยมีภารกิจหลัก 3 ประการคือ

ภารกิจที่ 1 ขยายบริการท่าเรือและธุรกิจเกี่ยวกับโลจิสติกส์ทางน้ำในประเทศและในอาเซียน

ภารกิจที่ 2 การพัฒนาและบริหารสินทรัพย์ต่างๆ ภายในองค์กร ให้เกิดศักยภาพและขีดความสามารถให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ภารกิจที่ 3 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการและยกระดับมาตรฐานในการให้บริการ ให้มีความทันสมัย มีธรรมาภิบาล และมีมาตรฐานสากล

สำหรับวัตถุประสงค์ของการวิจัยครั้งนี้ คือ

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังของผู้ใช้บริการ
2. เพื่อศึกษาความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port) สำหรับเป็นที่พักเพื่อการบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station : CFS) การตรวจสินค้า (Inspection) และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ของผู้ใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง
3. เพื่อศึกษาแนวทางในการเพิ่มศักยภาพด้านการบริการขนส่งสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

1.ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ได้กำหนดขอบเขตเนื้อหาที่จะทำการศึกษา ดังนี้

1.1 ศึกษาสภาพ และรูปแบบการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ บริการกิจกรรมหลังท่าที่เกี่ยวข้องกับสินค้า/ตู้สินค้า เช่น การบรรจุและเปิดตู้สินค้า ลานวางตู้เปล่า และกิจกรรมอื่นที่ดำเนินการภายในเขตท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงระบุปัญหาอุปสรรค ในการให้บริการและเสนอแนะแนวทางการแก้ไข

1.2 ศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้บริการ (Demand Side) การขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งวิเคราะห์/คาดการณ์แนวโน้มปริมาณความต้องการใช้บริการ และความต้องการเกี่ยวกับรูปแบบบริการในอนาคต โดยการศึกษาและวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ใช้บริการโดยการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

1.3 ศึกษาปัญหาในการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ในปัจจุบัน โดยนำผลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลในส่วน of สภาพและรูปแบบการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง และขีดความสามารถในการให้บริการมาทำการวิเคราะห์ ร่วมกับการสำรวจสภาพการดำเนินงานจริงที่ท่าเรือ และการสัมภาษณ์ความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ (Expert Opinion) เกี่ยวกับปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ

1.4 ในการศึกษาส่วนนี้จะเป็นการศึกษาวิเคราะห์แนวโน้ม นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการต่างๆ ที่สำคัญของประเทศและคาดว่าจะมีผลต่อการบริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง และการก่อสร้างท่าเรือบก

2. ขอบเขตด้านพื้นที่

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ จะทำการศึกษาข้อมูลเฉพาะพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังและไอซีดีลาดกระบัง เท่านั้น

3. ขอบเขตด้านประชากร

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ จะทำการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประกอบด้วย (1) สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (2) สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (3) สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย (4) สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (5) บริษัทเจ้าของและตัวแทนเรือ และ (6) สมาพันธ์โลจิสติกส์/ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการท่าและผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 10 ท่าน

4.ขอบเขตด้านเวลา

ทำการศึกษาดังแต่เดือน พฤศจิกายน 2559 – เดือน พฤษภาคม 2560

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยทำการศึกษาข้อมูลจากข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสัมภาษณ์ และรวบรวมข้อมูลภาคสนาม ประกอบกับข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากการค้นคว้าข้อมูลที่มีการรวบรวมไว้แล้ว และการใช้วิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis)

สรุปผลการวิจัย

1. พฤติกรรมการใช้บริการและปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังของผู้ใช้บริการ พบว่า

1.1 พฤติกรรมการใช้บริการที่ท่าเรือกรุงเทพ

1.1.1 ผู้ใช้บริการมีการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ประมาณ 1.55 ล้านตันต่อปี โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ คอนเทนเนอร์เปล่าร้อยละ 4 ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าเต็มตู้โดยผู้ส่งออกรายเดียว (Full Container Load: FCL) ร้อยละ 79 และตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าหลายเจ้าของหรือ (Less than Container Load : LCL) ซึ่งในกรณีนี้ ร้อยละ 17 สำหรับการให้บริการของตู้คอนเทนเนอร์จะแบ่งออกตามลักษณะบริการคือตู้ขาเข้าและตู้ขาออก

1.1.1.1 การให้บริการสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้าซึ่งแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ตู้คอนเทนเนอร์ประเภท FCL จะถูกบริหารจัดการที่ลานวางตู้สินค้าเขื่อนฝั่งตะวันออกและตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL จะมีการให้บริการ

- **ลานตู้คอนเทนเนอร์** ในท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งจะแบ่งตามประเภทสินค้า ได้แก่ สินค้าเกินขนาด สินค้าควบคุมอุณหภูมิ และสินค้าอันตรายซึ่งจะถูกคัดแยกตามมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO)

- **การใช้บริการลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์เปล่า** เพื่อทำความสะอาด ซ่อมแซม และรอการนำไปบรรจุสินค้าต่อไป

- **การใช้บริการโรงพักสินค้า** เมื่อเปิดตู้คอนเทนเนอร์แล้วจะนำสินค้าเข้าไปฝากเก็บในโรงพักสินค้า เพื่อดำเนินการพิธีการศุลกากร และชำระค่าภาษีก่อนขนย้ายสินค้าออกจากโรงพักสินค้า

1.1.1.2 การใช้บริการสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ ขาออก ตู้คอนเทนเนอร์ขาออกแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ตู้คอนเทนเนอร์ประเภท FCL ซึ่งมีการบรรจุสินค้ามาจากภายนอกท่าเรือกรุงเทพ และตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL ที่ทำการบรรจุสินค้าภายในท่าเรือ ทั้งบริเวณคลังบรรจุสินค้าและลานบรรจุสินค้า ถึงแม้ว่าจะเป็นสินค้าที่มีเจ้าของรายเดียว ปัจจุบันท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ขาออก เฉลี่ย 600,000 ตู้ต่อปี โดยเป็น ตู้คอนเทนเนอร์ประเภท LCL ร้อยละ 40

1.1.2 ผู้ใช้บริการมีการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ประมาณ 7 ล้านตู้ต่อปี มีปริมาณการส่งออกสูงกว่าการนำเข้ากว่าเท่าตัว และมีปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านไอซีดีลาดกระบัง 1.43 ล้านตู้ต่อปี โดยท่าเรือแหลมฉบังต้องใช้ไอซีดีลาดกระบังเป็นที่พักเพื่อการบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station : CFS) ตรวจสอบสินค้า (Inspection) และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ตลอดจนการทำพิธีการทางศุลกากร เป็นต้น

1.2 ปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และไอซีดีลาดกระบังของผู้ใช้บริการ พบว่า มีปัญหาการใช้บริการขนส่งสินค้าระดับนโยบาย ด้านทรัพยากรที่ใช้ในการให้บริการ ด้านการบริหารจัดการ พื้นที่หลังท่า เส้นทางจราจรการเข้า-ออกท่าเรือ ด้านระบบเทคโนโลยี และด้านสภาพแวดล้อม เป็นต้น เมื่อพิจารณาประเด็นที่เป็นปัญหาลำคัญด้านพื้นที่หลังท่า สภาพการจราจรที่แออัด ผู้วิจัยสรุปได้ดังนี้

1.2.1 ท่าเรือกรุงเทพ พบว่า 1) พื้นที่หลังท่า ปัญหาความแออัดที่ท่าเทียบเรือ เชื้อเพลิงออก เนื่องจากมีอัตราการใช้ประโยชน์เกินขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าเรือ ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการให้บริการ 2) ด้านสถานที่และพื้นที่บริการ ปัญหาท่าเทียบเรือมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการ และเวลาในการให้บริการที่จำกัดจากช่วงเวลาน้ำขึ้นและน้ำลง และ 3) **เส้นทางจราจรการเข้า-ออก** ปัญหาความแออัดภายในท่าเรือ เนื่องจากผู้ประกอบการที่อยู่โดยรอบกรุงเทพยังมีความต้องการใช้ท่าเรือกรุงเทพในการส่งออกและนำเข้าสินค้าอยู่ค่อนข้างมากและปัญหาการจราจรโดยรอบท่าเรือติดขัด

1.2.2 ท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า 1) พื้นที่หลังท่า ปัญหาความแออัดที่ท่าเทียบเรือ A1 และ B1 เนื่องจากมีอัตราการใช้ประโยชน์เกินขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าเรือ ปัญหาด้านสถานที่หรือพื้นที่ของท่าไม่เพียงพอต่อการใช้งาน 2) เส้นทางจราจรการเข้า-ออก มีปัญหาเส้นทางการขนส่งทางถนนที่เชื่อมโยงโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังมีความติดขัด มีปัญหาของระบบการจราจรภายในบริเวณท่าเรือ ส่งผลให้เกิดความแออัดทางการจราจร และปัญหาด้านความปลอดภัยผู้ใช้บริการ ปัญหาการจราจรซึ่งมีความแออัดทั้งในส่วนขาเข้าและขาออก และโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง

1.2.3 สำหรับไอซีดีลาดกระบัง พบว่า เส้นทางจราจรการเข้า-ออก มีปัญหาสภาพถนนไม่เอื้อต่อการใช้งาน เนื่องจากถนนมีความชำรุด ทรุดโทรม เป็นหลุมเป็นบ่อ ปัญหาความกว้างของถนนไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งให้สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว ปัญหาความแออัด จากสภาพของถนนที่ไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งได้อย่างเพียงพอและที่สำคัญ คือ ปัญหาด้านพื้นที่บริการที่ไม่เพียงพอและไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้

2. ผลจากการวิเคราะห์นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ พบว่า การจัดสร้างท่าเรือบก (Dry Port) สอดคล้องกับแผนสำคัญๆ ของประเทศ ทั้งแผนยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560) แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554 – 2558 (ฉบับปรับปรุง) และแผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 11 ประจำปีงบประมาณ 2558-2562 เป็นต้น

3. ความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port) สำหรับเป็นที่พักเพื่อการบรรจุเข้าและแยกสินค้า (Container Freight Station: CFS) การตรวจสินค้า (Inspection) และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ของผู้ใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ได้จะทำการวิเคราะห์ 3 ส่วนด้วยกัน คือ 1) วิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจโดยใช้ Five Forces Model 2) การวิเคราะห์จากการสัมภาษณ์และ 3) การวิเคราะห์แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ

3.1 ผลการวิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจท่าเรือบกหรือสถานประกอบการที่มีลักษณะใกล้เคียง พบว่า ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผู้บริการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะธุรกิจท่าเรือบกหรือสถานประกอบการที่มีลักษณะใกล้เคียง ต้องพบกับอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจเนื่องจากลูกค้าสามารถเลือกใช้บริการที่เหมาะสมกับความต้องการของตนได้อย่างอิสระ อย่างไรก็ตาม โอกาสจากการเป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และอาศัย ความเชี่ยวชาญในการให้บริการทำให้เป็นอุปสรรคของผู้ประกอบการรายใหม่ที่จะเข้ามาแย่งส่วนแบ่งทางการตลาด และถือเป็น

โอกาสที่ดีของการทำเรือฯ ในการพัฒนาศักยภาพของตนเอง เพื่อรองรับกับการเติบโตของการนำเข้า-ส่งออกที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ เนื่องจากบริการด้านโลจิสติกส์ในลักษณะของท่าเรือบกเป็นธุรกิจที่ส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย ดังนั้น นอกจากจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของธุรกิจแล้ว ยังต้องให้ความสำคัญแก่การเป็นกลไกสำคัญในระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่มีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมการพัฒนา การค้าระหว่างประเทศและการเติบโตของเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยไม่ได้มุ่งแสวงหากำไรแต่เพียงอย่างเดียว

3.2 ผลการศึกษาความต้องการใช้บริการท่าเรือบก (Dry Port)

จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ พบว่าการพัฒนาท่าเรือบกหรือไอซีดีแห่งใหม่ มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เช่น แผนการส่งเสริมจังหวัดต่างๆ ให้เป็น ศูนย์อุตสาหกรรม หรือเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นต้น จึงสามารถดึงดูดให้ลูกค้าของไอซีดีเข้ามาใช้บริการได้ นอกจากนี้ หากปริมาณการส่งออกสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา และเวียดนาม มีปริมาณสูงขึ้นในอนาคตจากการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ธุรกิจการให้บริการไอซีดีหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ใกล้เคียงกันอย่างท่าเรือบกก็จะเติบโตเพิ่มขึ้นได้ถึงร้อยละ 10-20

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการและผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า หากการพัฒนาท่าเรือแห่งใหม่ขึ้นแทนการขยายไอซีดีลาดกระบังให้มีพื้นที่กว้างขวางกว่าเดิม บริการที่ทำเรือบก/ไอซีดีแห่งใหม่ควรจะมี คือ บริการทั้งหมดที่มีที่ไอซีดีลาดกระบัง เช่น สถานีบรรจุหรือคัดแยกสินค้าจากตู้คอนเทนเนอร์ (Container Freight Station: CFS) ลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) การบรรจุสินค้ารวมกับสินค้าอื่นๆ (Consolidation) การรมยาฆ่าเชื้อไม้เพื่อให้ปราศจากพืชและแมลง (Fumigation) บริการทางด้านศุลกากร (Customs) พื้นที่ที่เป็นเขตปลอดอากร หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการค้า เช่น กรมปศุสัตว์ เป็นต้น เพื่อให้เป็นศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ที่สามารถดำเนินการออกใบอนุญาตต่างๆ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ใช้บริการไม่ต้องเดินทางเข้าสู่กรุงเทพเพื่อดำเนินการต่างๆ เหล่านี้ ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับท่าเรือบกอีกด้วย

ปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือบกในอนาคตมีความสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณความต้องการใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศและปริมาณความต้องการใช้บริการของไอซีดีลาดกระบัง ซึ่งจากการศึกษาการพยากรณ์ความต้องการใช้บริการจะบอกได้ว่ามีความต้องการที่จะใช้บริการท่าเรือบกอย่างแน่นอน เนื่องจากไอซีดีลาดกระบังมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าเพียง 1.53 ล้านทีอียู/ปี และไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้อีกแล้ว แต่ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังนั้นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากตารางว่า

ในปี 2564 ปริมาณตู้จะเพิ่มขึ้นเป็น 10 ล้าน ตู้ และจะเพิ่มสูงขึ้นกว่านี้เมื่อระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเสร็จสมบูรณ์

4. แนวทางในการเพิ่มศักยภาพด้านการบริการขนส่งสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พบว่า

4.1 การจัดตั้งท่าเรือจะทำให้การท่าเรือฯ สามารถบรรลุภารกิจที่ 1 “ขยายบริการท่าเรือและธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับโลจิสติกส์ทางน้ำในประเทศและในอาเซียน” เพื่อเพิ่มรายได้จากกิจการท่าเรือและธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ และภารกิจที่ 3 “เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการและยกระดับมาตรฐานในการให้บริการให้มีความทันสมัย มีธรรมาภิบาล และมีมาตรฐานสากล” เนื่องจากสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างครบวงจร และสามารถรองรับนโยบายด้านการขนส่งและคมนาคมของประเทศ ด้วย

4.2 การจัดตั้งท่าเรือบก (Dry Port) (Inland Container Depot: ICD) ซึ่งจัดเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและทางรถไฟไปยังท่าเรือและเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางในประเทศ และการให้บริการพิธีการศุลกากรในสถานที่เดียวกัน จะช่วยอำนวยความสะดวกให้ ผู้นำเข้า – ส่งออกสามารถขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่อยู่ใกล้สถานประกอบการ ซึ่งจะเป็นการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้อีกทางหนึ่งด้วย

4.3 ท่าเรือบกเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการท่าเรือ สามารถพัฒนาให้เกิดการสนับสนุนธุรกิจท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศไทย ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังเป็นการทำให้เกิดการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ในท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการให้กิจกรรมสนับสนุนไปอยู่พื้นที่นอกเขตพื้นที่ท่าเรือ รวมทั้งเป็นการเตรียมพื้นที่ของท่าเรือหลักของประเทศให้พร้อมรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นจากการขยายตัวทางการค้า การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC และ EEC ได้อีกด้วย

4.4 การท่าเรือฯ สามารถเพิ่มศักยภาพในการดำเนินงานให้เกิดความคุ้มค่าของต้นทุน และการให้บริการที่ดีขึ้นในส่วนของผู้ใช้บริการ

4.5 การจัดตั้งท่าเรือบกจะช่วยขจัดปัญหาของระบบการจราจรทั้งโดยรอบบริเวณท่าเรือและภายในบริเวณท่าเรือ อีกทั้งเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ

นอกจากเป็นการเพิ่มศักยภาพของการท่าเรือฯ แล้ว เมื่อทำการศึกษา การเปลี่ยนแปลง ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดจากการสร้างท่าเรือบก พบว่า ท่าเรือบกจะทำหน้าที่หลักในการเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเข้าด้วยกัน โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนกับทางรถไฟเชื่อมต่อจากประเทศเพื่อนบ้านกับทางถนนและทางรถไฟของประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (R9) East-West Economic Corridor

อีกทั้งท่าเรือบักยังทำหน้าที่เป็นจุดพักสินค้า จุดรวบรวมสินค้า และจุดกระจายสินค้าไปสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน สปป.ลาว และในทางกลับกันยังเป็นจุดพักสินค้า จุดรวบรวมสินค้าและจุดกระจายสินค้าจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนสู่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ ท่าเรือบักยังทำหน้าที่เป็นจุดดึงดูดการลงทุนธุรกิจด้านการขนส่ง ศูนย์กระจายสินค้า และกิจกรรมการแปรรูปสินค้าหรือผลิตภัณฑ์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม

นอกจากนี้ ท่าเรือบักจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) อีกด้วย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. รัฐบาลควรพิจารณาวางแผนยุทธศาสตร์ ในการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศอย่างบูรณาการให้ครบทั้งวงจร และทุกกิจกรรมไม่ควรแยกงานไปตามหน้าที่ของแต่ละกระทรวง
2. รัฐบาลควรกำหนดนโยบายอย่างจริงจังที่จะผลักดันให้การแก้ไขกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการให้รถบรรทุกของไทยสามารถข้ามไปยังประเทศเพื่อนบ้าน CLMV ได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนรถหัวลากของไทยเป็นรถหัวลากของประเทศนั้นๆ
3. รัฐบาลควรมีนโยบายส่งเสริมให้จัดตั้งท่าเรือบัก ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เฉพาะที่เหมาะสมไม่ใช่ทุกที่
4. กระทรวง/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเร่งดำเนินการให้ทันกับสถานการณ์และนโยบายของประเทศเช่น หากมีการจัดตั้งท่าเรือบัก ในจังหวัดใด กรมศุลกากรควรอนุมัติเส้นทางในอารักขา เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ทันท่วงที
5. รัฐบาลควรมีความชัดเจนในนโยบาย โครงสร้าง บทบาท ที่จะส่งเสริมอะไร อย่างไร ควรเป็นแผนระยะยาวที่ไม่ควรเปลี่ยนไปตามการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองให้การพัฒนาเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

กระทรวงการคลังควรให้การสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจนี้โดยการอนุญาตให้การท่าเรือฯ งดส่งรายได้เข้ารัฐเพื่อนำเงินไปลงทุน เนื่องจากเป็นธุรกิจที่จะส่งผลอย่างมากกับการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศไทย

ข้อเสนอแนะระดับปฏิบัติ

1. การทำเรือแห่งประเทศไทยควรศึกษาวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางด้าน โลจิสติกส์ เศรษฐกิจและสังคม และศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์และการเงิน
2. การทำเรือแห่งประเทศไทยควรเร่งศึกษาวิเคราะห์พื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการจัดตั้งท่าเรือบก ซึ่งควรมีระยะห่างจากท่าเรือประมาณ 250-300 กิโลเมตร และเปิดให้บริการให้ได้ภายในปี 2562 เพื่อให้ทันต่อความต้องการและช่วยแก้ไขปัญหาการให้บริการของการทำเรือ รวมทั้งสนับสนุนการจัดตั้งระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
3. การทำเรือแห่งประเทศไทย ควรมุ่งเน้นการพัฒนาท่าเรือบก/ไอซีดี เพื่อสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบังเป็นหลัก และให้การสนับสนุนท่าเรือกรุงเทพเป็นผลพลอยได้ เนื่องจากการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือกรุงเทพอาศัยการขนส่งทางถนนเป็นสำคัญ จึงไม่เกิดข้อได้เปรียบจากต้นทุนที่ต่ำ แต่อย่างไรก็ตามจะช่วยลดปัญหาจราจรแออัดนั้น โดยรอบนอกท่าเรือกรุงเทพ และสามารถนำพื้นที่ภายในท่าเรือมาใช้ประโยชน์ได้มากขึ้น

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

ควรศึกษาวิจัยการจัดตั้งท่าเรือบกในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน CLMV เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งและสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค