

บทที่ 7

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปผลการศึกษา

7.1.1 สรุปลักษณะการดำเนินงานการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงและทางบกโดยรถยนต์บรรทุก

การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศมีสัดส่วนปริมาณสินค้าเพียงประมาณร้อยละ 5 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศ เนื่องจากตลอดกว่า 40 ปีที่ผ่านมาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งมุ่งพัฒนาถนน ทำให้ความสำคัญของการขนส่งทางน้ำลดลง ประกอบกับมีการจัดสรรทรัพยากรน้ำเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ ทำให้โครงข่ายระบบขนส่งทางน้ำภายในประเทศที่ใช้ขนส่งอยู่ในปัจจุบันมี 5 เส้นทาง ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำท่าจีน ซึ่งแม่น้ำแต่ละสายก็ไม่สามารถทำการขนส่งสินค้าได้ตลอดเส้นทาง

การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงใช้เรือลำเลียงบรรทุกสินค้าซึ่งมีลักษณะเป็นเรือลอยน้ำ ไม่มีเครื่องยนต์ในการขับเคลื่อนจึงต้องอาศัยเรือยนต์ลากจูงโยงลากขบวนเรือลำเลียงเพื่อการขนส่งสินค้า ซึ่งเรือยนต์ลากจูงที่ใช้ดำเนินการขนส่งมีสองประเภท คือเรือยนต์ลากจูงลำน้ำและเรือยนต์ลากจูงทะเล เนื่องจากรัฐบาลได้จัดตั้งท่าเรือมาบตาพุดเพื่อใช้เป็นศูนย์การนำเข้าและส่งออกสินค้าแห่งใหม่ ลดบทบาทท่าเรือกรุงเทพเพื่อลดความแออัดของการจราจรในเขตตัวเมือง อีกทั้งท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำทำให้เรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่เข้ามาขนถ่ายสินค้าไม่สะดวก ดังนั้นการดำเนินงานการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียงจึงต้องอาศัยเรือยนต์ลากจูงทั้งสองประเภทดังกล่าว

ลักษณะการดำเนินงานการขนส่งโดยเรือลำเลียงในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าวัตถุดิบทางการเกษตรเพื่อการส่งออกและนำเข้าโดยมีต้นทางของสินค้าจากแหล่งต่าง ๆ ผ่านท่าเรือไปยังปลายทางเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่และในทางกลับกัน และลักษณะการดำเนินงานการขนส่งสินค้าโดยเรือลำเลียงจากแหล่งต้นทางต่าง ๆ ภายในประเทศผ่านท่าเรือแม่น้ำ เพื่อไปยังท่าเรือแม่น้ำอีกแห่งหนึ่งจากนั้นจึงทำการกระจายสินค้าไปยังปลายทางต่อไป ดังนั้นจะเห็นว่าการ

ขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียงมีการขนถ่ายสินค้าช้าช้อน ใช้เวลาในการรวบรวมและกระจายสินค้านาน เนื่องจากเป็นการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ (Mass Transport) แต่มีประโยชน์ในด้านช่วยประหยัดพลังงาน และสร้างภาระต้นทุนทางสังคมจากการขนส่งน้อย

การขนส่งสินค้าทางบกโดยรถยนต์บรรทุกมีสัดส่วนปริมาณสินค้าถึงประมาณร้อยละ 90 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศ เนื่องจากรัฐถือว่าถนนเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานที่นำความเจริญและความผาสุกให้กับชุมชนจึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาถนนอย่างมากจนทำให้ประเทศไทยมีโครงข่ายถนนที่ดีมีมาตรฐานครอบคลุมทั่วประเทศ ประกอบกับวิชาการ องค์ความรู้และเทคโนโลยีต่าง ๆ ทั้งการสร้างถนนและต่อตัวถังรถยนต์เจริญก้าวหน้ามาก ทำให้การขนส่งทางบกโดยรถยนต์บรรทุกสามารถทำการขนส่งสินค้าได้ทุกประเภทตามความต้องการของตลาด และบรรทุกน้ำหนักได้มากโดยไม่เกิดอันตรายกับตัวรถ จากนโยบายไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่จึงไม่ใส่ใจกับความเสียหายของถนนที่เกิดจากการบรรทุกสินค้า อีกทั้งการประกอบการรถบรรทุกใช้เงินน้อย ไม่ต้องอาศัยความชำนาญพิเศษจึงทำให้มีผู้ประกอบการเข้าสู่ธุรกิจจำนวนมาก เกิดการแข่งขัน และเกิดข้อเสนอที่เป็นประโยชน์กับผู้ให้บริการ ประกอบกับเป็นการขนส่งแบบที่ถึงที่ ไม่มีค่าขนถ่ายช้าช้อน มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งชัดเจน ทำให้มีความสะดวกรวดเร็วจึงเป็นลักษณะการขนส่งที่ได้รับความนิยม

7.1.2 สรุปต้นทุนการดำเนินงานการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงและทางบกโดยรถยนต์บรรทุก

การศึกษาต้นทุนการดำเนินงานการขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยใช้สินค้า 9 ชนิด ได้แก่ ข้าวแบบเทกอง ข้าวบรรจุกระสอบ ปูนเม็ด ปูนบรรจุกระสอบ มันเม็ด มันเส้น ถ่านหิน กาก/เม็ดถั่วเหลือง และปุยแบบเทกอง พบว่าการขนส่งโดยเรือลำเลียงและรถยนต์บรรทุกมีต้นทุนการดำเนินงาน (บาท/ตัน-กิโลเมตร) ลักษณะเดียวกันโดยมีกราฟลักษณะลดลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับลักษณะของกราฟแบบเอ็กซ์โปเนนเชียล ส่วนการเปรียบเทียบต้นทุนการดำเนินงานการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงและทางบกโดยรถยนต์บรรทุก ซึ่งนำต้นทุนการดำเนินงานการขนส่งสินค้า (บาท/ตัน) และระยะทาง (กิโลเมตร) ของการขนส่งสินค้าทั้งสองวิธีมาหาความสัมพันธ์โดยใช้การวิเคราะห์การถดถอย จากนั้นนำสมการการวิเคราะห์การถดถอยที่ได้จากทั้งการดำเนินงานการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงและทางบกโดยรถยนต์บรรทุกมาคำนวณจุดคุ้มทุน ซึ่งคือระยะทาง (กิโลเมตร) ที่ทำให้ต้นทุนค่าใช้จ่าย (บาท/ตัน) ในการดำเนินงานการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงและทางบกโดยรถยนต์บรรทุกเท่ากัน เรียกว่า “ระยะทางวิกฤต” ผลปรากฏว่า ระยะทางวิกฤตของการขนส่งสินค้าทั้ง 9

ชนิดแต่ละชนิดไม่เท่ากันอยู่ในช่วงระหว่าง 30 – 110 กิโลเมตร โดยที่ต้นทุนการดำเนินงานการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถยนต์บรรทุกในระยะทางใกล้ ๆ ไม่เกินระยะทางวิกฤตของสินค้าแต่ละชนิด มีต้นทุนการดำเนินงานที่ต่ำกว่า ส่วนระยะทางการขนส่งที่ไกลกว่าระยะทางวิกฤตต้นทุนการดำเนินงานการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียงมีต้นทุนการดำเนินงานต่ำกว่า

ผลการศึกษาดัชนีของภาครัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำภายในประเทศมีมูลค่าประมาณ 7 บาท/ตัน ในขณะที่ต้นทุนของภาครัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางบก (ถนน) มีมูลค่าประมาณ 14 บาท/ตัน ดังนั้นหมายความว่า การทำการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศทุก ๆ หนึ่งตันทำให้ภาครัฐประหยัดต้นทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานได้ประมาณ 7 บาท/ตัน และจากการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนทางสังคมจากการขนส่งสินค้าพบว่า การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงซึ่งเป็นการขนส่งขนาดใหญ่สร้างภาระต้นทุนต่อสังคมน้อยกว่าการขนส่งทางบกโดยรถยนต์บรรทุกซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าได้ทีละน้อย ๆ จึงทำให้ต้องใช้จำนวนเที่ยวในการขนส่งมากทำให้สร้างภาระต้นทุนต่อสังคมมาก

7.1.3 สรุปสภาพปัญหาและปัจจัยที่เป็นอุปสรรค

สภาพปัญหาและปัจจัยที่เป็นอุปสรรคส่วนใหญ่เป็นปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงทั้งปัญหาด้านการให้บริการ ระบบโครงข่ายการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ และกฎระเบียบของรัฐ

ด้านการให้บริการการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศเป็นบริการขนส่งเพียงจากท่าเรือถึงท่าเรือ ไม่สามารถนำสินค้าไปถึงจุดหมายปลายทางนอกท่าเรือได้ จึงมีภาระเพิ่ม เช่น ค่าขนส่งต่อเนื่อง ค่าขนถ่ายซ้ำซ้อน ตลอดจนถึงความล่าช้าในการรวบรวมและกระจายสินค้า และการแข่งขันกันเองแบบตัดราคาค่าขนส่งซึ่งทำให้การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศไม่พัฒนาเท่าที่ควร

ด้านระบบโครงข่ายการขนส่งทางน้ำภายในประเทศก็ไม่ได้ได้รับการพัฒนาให้มีโครงข่ายครอบคลุมทุกภาคเช่นเดียวกับการขนส่งทางบก ได้มีการใช้ทรัพยากรน้ำเพื่อการเกษตร การพัฒนาชลประทานขนาดใหญ่ การก่อสร้างเขื่อนกั้นน้ำเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วม ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นอุปสรรคในการประสานโครงข่ายทางน้ำระหว่างกัน อีกทั้งปัญหาระดับความสูงของสะพานและระยะห่างระหว่างต่อหม้อสะพานก็เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ

ด้านกฎระเบียบของรัฐ การขนส่งทางน้ำมีการกำกับดูแลจากรัฐมากเช่น การจดทะเบียนเรือ การตรวจเรือ การขอใบอนุญาตใช้เรือ การสอบใบอนุญาตคนประจำเรือและวิศวกรประจำเรือ โดยเฉพาะการห้ามการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำภายในประเทศ เป็นต้น

ส่วนสภาพปัญหาและปัจจัยที่เป็นอุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถยนต์บรรทุก ได้แก่ การควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกสินค้า ข้อจำกัดช่วงเวลาเร่งด่วน และการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่ง

สำหรับสภาพปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าโดยภาพรวมได้แก่ หน่วยงานราชการไม่วางแผนพัฒนาระบบโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศร่วมกัน ขาดการประสานงานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน และขาดการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างทางน้ำภายในประเทศและทางบกที่มีศักยภาพ

7.1.4 สรุปแนวทางในการปรับปรุงพัฒนา

แนวทางในการปรับปรุงพัฒนาการขนส่งโดยบูรณาการระหว่างการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงและทางบกโดยรถยนต์บรรทุก มีเป้าหมายที่จะรักษาจำนวนผู้ใช้บริการเดิมและดึงดูดเจ้าของสินค้าให้หันมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงเพิ่มขึ้น หลักสำคัญในการเสนอแนวทางในการปรับปรุงพัฒนา คือ แนวทางการปรับปรุงพัฒนาจุดเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศกับทางบก ซึ่งก็คือท่าเรือแม่น้ำให้มีตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางบกโดยรถยนต์บรรทุกไว้ขนถ่ายสินค้าทุก ๆ ระยะทาง 150 กิโลเมตร เพื่อให้มีรัศมีบริการ 75 กิโลเมตรต่อ 1 ท่าเรือ โดยหลักการพัฒนาต้องหลีกเลี่ยงการลงทุนท่าเรือซ้ำซ้อน ซึ่งอาจพัฒนาจากท่าเรือแม่น้ำที่มีอยู่เดิม หรือลงทุนก่อสร้างท่าเรือแม่น้ำแห่งใหม่หากมีความจำเป็น ส่วนการปรับปรุงพัฒนาตัวท่าเรือ ในระยะแรกควรพัฒนาให้เป็นท่าเรือเอนกประสงค์เพื่อให้การดำเนินงานมีความยืดหยุ่นและคล่องตัว จากนั้นหากการพัฒนาเทคโนโลยีการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์เป็นที่แพร่หลาย และมีการแก้ไขข้อห้ามการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางน้ำภายในประเทศจึงพัฒนาท่าเรือเอนกประสงค์ให้เป็นท่าเรือสินค้าบรรจุตู้ นอกจากนี้ยังสามารถประยุกต์แนวคิดนี้ใช้ในการกำหนดตำแหน่งของนิคมอุตสาหกรรม และศูนย์กระจายสินค้าได้

แนวทางการขนส่งต่อเนื่องระหว่างทางน้ำภายในประเทศกับทางบกโดยเน้นให้ใช้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศเป็นหลัก ซึ่งมีหลักการสำคัญคือ จัดให้ระยะทางการขนส่งสินค้าทางบกมีระยะทางสั้นที่สุดและต้องไม่เกินระยะทางวิกฤตของสินค้า จากนั้นจึงจัดให้การขนส่งทางน้ำ

ภายในประเทศมีระยะทางไกลที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ จะทำให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งประหยัคกว่าการใช้การขนส่งทางบกเพียงอย่างเดียว

แนวทางการปรับปรุงด้านการให้บริการ เน้นที่การพัฒนาระบบการบริหารจัดการที่ทำให้สินค้าใช้เวลาในการขนส่งและเวลาที่ใช้ในท่าเรือน้อยลง รวมถึงทราบตำแหน่งของสินค้าได้ตลอดเวลา โดยการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าให้มีในแต่ละท่าเรือ เพื่อจูงใจให้เจ้าของสินค้าที่มีสินค้าปริมาณน้อยสามารถใช้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศได้ โดยในการรวบรวมสินค้าควรใช้เทคโนโลยีตู้คอนเทนเนอร์เข้ามาช่วยจัดเตรียมสินค้า ซึ่งการใช้ตู้คอนเทนเนอร์จะช่วยลดการขนถ่ายสินค้าซ้ำซ้อน และช่วยให้การขนส่งสินค้าเป็นบริการแบบที่ถึงที่ (door to door service) อีกทั้งจัดให้มีการขนส่งประจำทาง โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการจัดการข้อมูลสินค้า และจัดให้มีผู้บริการขนส่งต่อเนื่องเป็นตัวแทนท่าเรือในการจัดส่งสินค้าให้เจ้าของสินค้า

ในการปรับปรุงพัฒนาจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานของภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการพัฒนาระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ และระบบขนส่งเชื่อมโยง ด้านการพัฒนากิจการท่าเรือ การพัฒนาวิชาการ องค์ความรู้ และบุคลากรทางพาณิชยนาวิ แก่ไขกฎระเบียบและข้อกฎหมายที่เป็นอุปสรรคกับการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ รวมถึงการสร้างกลไกภาษีพลังงานสิ่งแวดล้อม หรือควบคุมสินค้าและบริการที่ใช้พลังงานอย่างไม่มีประสิทธิภาพ และสร้างมลภาวะให้กับสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทุกภาคการขนส่ง

7.2 ข้อเสนอแนะ

7.2.1 ข้อเสนอแนะในการดำเนินการ

นโยบายของรัฐบาลมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและแข่งขันได้กับนานาประเทศซึ่งการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ รัฐบาลได้วางแนวนโยบายในหลาย ๆ ด้านโดยเฉพาะภาคการขนส่งสินค้า ภาครัฐได้วางนโยบายว่า "รัฐจะปรับเปลี่ยนระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าใหม่ ให้มีประสิทธิภาพ คุณภาพ และทันเวลา ให้สามารถรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงแหล่งผลิตจากท้องถิ่นไปสู่ตลาดในทุกระดับ ซึ่งจะลดต้นทุนในทุกขั้นตอนของการกระจายสินค้า มีระบบเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ ทั้งทางรถ เรือ รถไฟ และทางท่อ" ซึ่งสอดคล้องกับการนำผลการศึกษานี้ไปประยุกต์ใช้ในทางปฏิบัติ

ในชั้นของการนำผลการศึกษาใช้ในทางปฏิบัติ เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศส่วนใหญ่ต้องอาศัยระบบการขนส่งทางบกเพื่อขนส่งสินค้ามายังท่าเรือ ดังนั้นผลจากการคำนวณเปรียบเทียบต้นทุนการดำเนินงานการขนส่งสินค้าระหว่างทางน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงและทางบกโดยรถยนต์บรรทุกเพื่อหาระยะทางวิกฤตของการขนส่งสินค้าแต่ละชนิดสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการบูรณาการระบบการขนส่งระหว่างทางน้ำภายในประเทศกับทางบก โดยจัดการระยะทางขนส่งสินค้าทางบกจากโรงงานผลิตมายังท่าเรือหรือในทางกลับกัน ให้มีระยะทางสั้นที่สุดเท่าที่จะสั้นได้และต้องไม่เกินระยะทางวิกฤตของสินค้าแต่ละชนิด จากนั้นจึงทำการจัดส่งสินค้าโดยทางน้ำภายในประเทศต่อไป นอกจากนี้ผลการศึกษายังสามารถนำมาใช้ในการกำหนดจุดเชื่อมต่อหรือท่าเรือแม่น้ำระหว่างทางน้ำภายในประเทศและทางบกดังได้กล่าวแล้ว หรืออีกนัยหนึ่งสามารถใช้ในการกำหนดจุดที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมหรือโรงงานผลิตเพื่อให้สามารถใช้การขนส่งทางน้ำได้อย่างสะดวก มีระยะทางห่างจากท่าเรือที่ต้องอาศัยการขนส่งทางบกไม่ควรเกินระยะทางวิกฤตของสินค้า และใช้เป็นแนวทางในการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า เป็นต้น

ในระดับนโยบายจะต้องจัดให้มีนโยบายในด้านการส่งเสริม และการลงทุนทางด้านการขนส่งรวมทั้งการประสานการวางแผนดังกล่าวกับแผนพัฒนาเมือง และการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำแต่ละแห่งประกอบกัน

ในระยะสั้นควรเป็นการพัฒนาท่าเรือแม่น้ำที่มีอยู่แล้วให้ใช้ให้เกิดประโยชน์ และมีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น โดยมีการลงทุนเพิ่มเติมด้าน การซ่อมแซม ปรับปรุงท่าเรือ จัดให้มีอุปกรณ์การยกขนส่งสินค้าให้ครอบคลุมทุกชนิดสินค้า มีบริการศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ารวมอยู่ในท่าเรือพร้อมกับมีผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่อง ปรับปรุงบริเวณโดยรอบท่าเรือให้มีโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการขนส่งภายในขอบเขตรัศมีบริการของท่าเรือแต่ละแห่ง สนับสนุนให้มีการประชาสัมพันธ์และพัฒนาร่องน้ำให้ใช้การเดินเรือได้ตลอดปี

ในระยะยาว การวางแผนในลักษณะนี้จะส่งผลกระทบในส่วนนโยบายที่ควรมีต่อระบบการคมนาคมขนส่งในอนาคต ต้องใช้ค่าใช้จ่าย เวลา รวมทั้งบุคลากรเป็นจำนวนมากเพื่อดำเนินการตามแผนที่วางไว้ เช่น จัดสร้างท่าเรือแม่น้ำเพื่อรองรับการพัฒนา ระบบขนส่งขนาดใหญ่ การขยายเส้นทางให้บริการระบบการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ การแก้ไขปัญหาระดับความสูงของสะพานและระยะห่างระหว่างตอม่อสะพาน การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งให้เข้ากันเป็นระบบรวม (Intermodal Linkages)

ส่วนเครื่องมือที่จะใช้ในการดำเนินการระยะยาว นอกจากจัดทำแผน หรือแนวทางการดำเนินการเป็นอย่างดีแล้วยังไม่เพียงพอที่จะทำให้เกิดประสิทธิผลได้ จำเป็นต้องมีมาตรการเสริมในเชิงเศรษฐกิจ ได้แก่ การให้เงินสนับสนุนและส่งเสริมด้านงบประมาณในการจัดสร้างหรือปรับปรุง ในเชิงสังคม ได้แก่ การรณรงค์การใช้ระบบขนส่งที่สร้างภาระต้นทุนต่อสังคมน้อย หรือใช้กลไกภาษีสิ่งแวดล้อมกับสินค้าและบริการที่สร้างภาระต้นทุนต่อสังคมไปประกอบการดำเนินการ

สำหรับการปรับปรุงพัฒนาเพื่อให้แผนการดำเนินการสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นระบบสมบูรณ์จำเป็นต้องรวมเอาทุกหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งจากหน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชน เข้ามาประสานงานกันทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการ การดำเนินการอาจจัดตั้งหน่วยงานกลางหรือคณะทำงานร่วม ให้มีหน่วยงานที่วางแผนโดยตรง เพื่อแก้ไขปัญหาการขนส่งร่วมกัน มีการวางแผนและศึกษาข้อมูลต่าง ๆ รวมทั้งประสานงาน ปฏิบัติงาน ตลอดจนการควบคุมตรวจสอบความต่อเนื่องของแผนงานรวมกัน เพื่อให้แผนงานบรรลุประโยชน์ตามวัตถุประสงค์

7.2.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป

ข้อเสนอแนะในการจัดทำกรวิจัยต่อไปสำหรับผู้สนใจ ได้แก่ การศึกษาพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงแบบประจำทาง การศึกษาผลตอบแทนในการปรับปรุงพัฒนาท่าเรือแม่น้ำที่มีอยู่เดิมกับการสร้างท่าเรือแม่น้ำแห่งใหม่ การศึกษาแนวทางในการพัฒนาระบบพิธีการศุลกากรเคลื่อนที่ การศึกษาค่าคงที่ที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนของเรือลำเลียงให้เป็นน้ำหนักบรรทุกสินค้า (ตัน) การศึกษาการคำนวณเบี้ยประกันภัยสำหรับการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าทางน้ำ การศึกษาทฤษฎีการคำนวณต้นทุนทางสังคมจากการขนส่ง เป็นต้น

นอกจากนี้ผลที่ได้จากการศึกษาวิจัยยังสามารถนำไปใช้เป็นส่วนประกอบในงานวิจัยเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางน้ำ และช่วยพัฒนาวิชาการ องค์ความรู้ด้านการพาณิชย์นาวีให้เจริญก้าวหน้าต่อไป