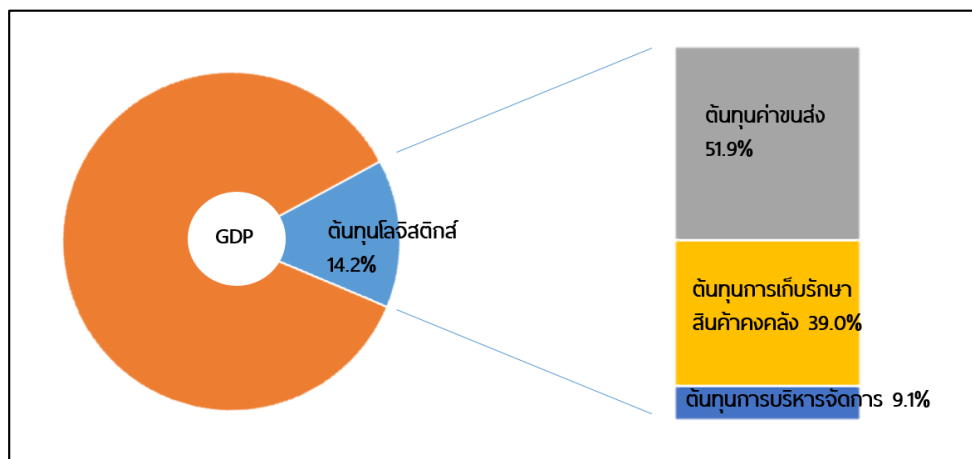


บทที่ 1 บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของงานวิจัย

1.1.1 สถานภาพปัจจุบันของการขนส่งชายฝั่งของไทย

การขนส่งถือเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญ เพราะเป็นกิจกรรมเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งเพื่อตอบสนองความต้องการในการผลิตและบริโภคสินค้า อันก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ทางด้านเวลาและสถานที่ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์, 2544) สำหรับต้นทุนค่าขนส่งถือเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ดังรูปที่ 1.1 และต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย พ.ศ. 2556 อยู่ในระดับค่อนข้างสูงที่ 14.2 % ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2557)



รูปที่ 1.1 แสดงสัดส่วนและโครงสร้างต้นทุน โลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ พ.ศ. 2556

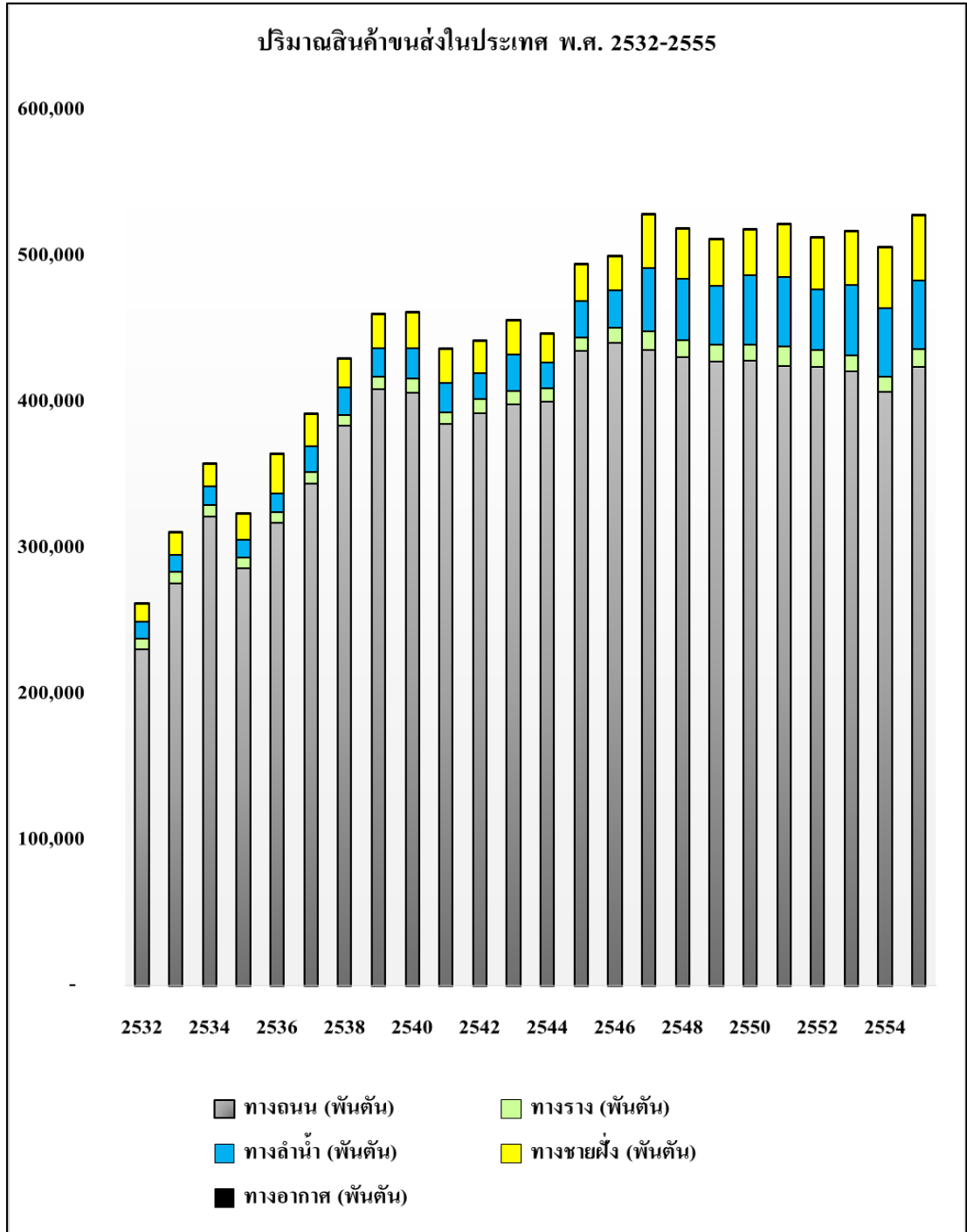
การขนส่งชายฝั่งถือเป็นการขนส่งที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพตลอดจนความสามารถทางการค้าของไทยโดยตรง ทั้งนี้เพราะลักษณะทางกายภาพของชายฝั่งอ่าวไทยที่เป็นพรมแดนของรัฐที่ติดกับท้องทะเลเป็นเส้นทางในการสัญจรไปมาของสินค้าและผู้คนที่ครอบคลุมทั้งบริบทในประเทศและระหว่างประเทศ และเมื่อพิจารณาการขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้าขนส่งภายในประเทศ พบว่าประเทศไทยพึ่งพาการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นหลัก (กรมเจ้าท่า, 2544; พงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล, 2550; Ministry of Transport, 2013) ประกอบกับการพัฒนาด้านการขนส่งสินค้าทางถนนในเชิงโครงสร้างยังก้าวหน้ากว่าการขนส่งรูปแบบอื่นๆ เป็นอย่างมาก ทำให้ผู้ใช้บริการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางถนนมากกว่า

การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ (พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล, 2550) เป็นเหตุให้ต้นทุนค่าขนส่งของไทย
ค่อนข้างสูง ดังกล่าวไปแล้วข้างต้น

ตารางที่ 1.1 แสดงปริมาณสินค้าขนส่งในประเทศไทย พ.ศ. 2532-2555

พ.ศ.	ทางถนน (พันตัน)	ทางราง (พันตัน)	ทางลำน้ (พันตัน)	ทางชายฝั่ง (พันตัน)	ทางอากาศ (พันตัน)	รวม (พันตัน)	ภาพรวม ขยายตัว
2532	230,492	7,312	11,532	12,130	10	261,476	
2533	275,296	7,988	11,907	15,388	14	310,593	18.8%
2534	321,269	7,882	13,128	14,706	17	357,002	14.9%
2535	285,720	7,607	12,116	17,591	25	323,059	-9.5%
2536	316,720	7,350	13,253	26,652	32	364,007	12.7%
2537	344,098	7,741	17,341	22,039	56	391,275	7.5%
2538	383,275	7,628	18,620	19,998	69	429,590	9.8%
2539	408,430	8,691	19,262	23,398	54	459,835	7.0%
2540	406,288	9,293	20,787	24,522	54	460,944	0.2%
2541	384,421	8,364	20,127	23,326	46	436,284	-5.3%
2542	392,244	9,264	17,910	21,970	56	441,444	1.2%
2543	397,976	9,171	25,235	23,347	57	455,786	3.2%
2544	400,242	8,776	17,833	19,657	66	446,574	-2.0%
2545	434,918	8,893	25,043	24,795	56	493,705	10.6%
2546	440,018	10,521	25,839	22,941	54	499,373	1.1%
2547	435,147	12,883	43,389	36,975	114	528,508	5.8%
2548	430,275	11,760	42,306	34,254	120	518,715	-1.9%
2549	427,581	11,579	40,340	31,574	122	511,196	-1.4%
2550	428,123	11,055	47,229	31,216	110	517,733	1.3%
2551	424,456	13,172	47,687	35,982	106	521,403	0.7%
2552	423,677	11,517	41,561	35,692	104	512,551	-1.7%
2553	420,449	11,288	48,185	36,731	121	516,774	0.8%
2554	406,538	10,667	46,932	41,273	131	505,541	-2.2%
2555	423,984	11,817	47,422	44,261	122	527,606	4.4%

ที่มา: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (2548) ปริมาณฯ ถนนทาง (ม.ป.ป.) และศูนย์เทคโนโลยี
สารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม (2556)



รูปที่ 1.2 แสดงปริมาณสินค้าขนส่งในประเทศไทย พ.ศ. 2532-2555 (พันตัน)

ที่มา: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (2548) ปริญา หนดทาง (ม.ป.ป.) และศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม (2556)

ในทศวรรษที่ผ่านมา การขนส่งทางถนนเริ่มชะลอตัว ในขณะที่การค้าชายฝั่งเติบโตขึ้นเกือบเท่าตัว ปริมาณสินค้าขนส่งชายฝั่งเพิ่มสูงขึ้นมากดังตารางที่ 1.1 และ รูปที่ 1.2 ประกอบกับนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าของภาครัฐที่ต้องการให้ผู้ประกอบการหันไปใช้การขนส่งทางน้ำมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งมีข้อดี คือ เป็นการขนส่งที่ประหยัดและคุ้มค่ามาก เพราะสามารถขนส่งสินค้าได้จำนวนมาก ทำให้ต้นทุนสินค้าต่อหน่วยของผู้ประกอบการต่ำ ทั้งยังไม่ต้องเผชิญกับปัญหาการจราจรติดขัด รวมถึงไม่ต้องลงทุนจำนวนมากในการก่อสร้างเส้นทาง อาจต้องลงทุนเพิ่มเติมในส่วนของการทำเรือ อุปกรณ์ยกขน ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จะช่วยให้ลำเลียงสินค้าขึ้น-ลงเรืออย่างสะดวกและรวดเร็วเท่านั้น (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์น้ำวิ, 2548) นอกจากนี้ การขนส่งชายฝั่งยังสามารถเข้าถึงแหล่งผลิตและแหล่งบริโภคที่อยู่ไม่ไกลจากชายฝั่งได้ ที่สำคัญ คือ เป็นการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน

บทบาทของการขนส่งชายฝั่งในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจและการค้าภายในประเทศเพิ่มขึ้น การพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทยจึงมีความสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยมาก ทั้งนี้ผู้วิจัยประมวลข้อมูลจาก 3 แหล่งที่มา คือ โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางน้ำเพื่อส่งเสริมระบบการขนส่งชายฝั่งและการขนส่งระหว่างประเทศ เอกสารของ ดร.ปริญญา ทัศนัทธัง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร และข้อมูลการขนส่งสินค้าภายในประเทศ จากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม ได้ข้อสรุปดังตารางที่ 1.1 และรูปที่ 1.2

1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาสถานภาพระบบขนส่งชายฝั่งในปัจจุบัน บทบาท และความสำคัญของระบบขนส่งชายฝั่ง ตลอดจนสินค้าที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าชายฝั่งภายในประเทศ

1.2.2 เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทย

1.2.3 เพื่อเสนอรูปแบบการให้บริการระบบขนส่งชายฝั่ง (Coastal Service Model) สำหรับการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในประเทศใน พ.ศ. 2562

1.3 ขอบเขตของงานวิจัย

งานวิจัยนี้ศึกษาการให้บริการท่าเรือชายฝั่งของไทยในส่วนของขนส่งสินค้าภายในประเทศตามค่านิยมของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง โดยเรือชายฝั่ง ณ ท่าเรือชายฝั่ง ตามการแบ่งของกรมเจ้าท่า

1.3.1 ศึกษาเฉพาะท่าเรือชายฝั่งในประเทศ (Domestic) ในอ่าวไทยที่เป็นท่าเรือสาธารณะครอบคลุม 7 พื้นที่ โดยแบ่งเป็น 3 ภาคส่วน คือ ภาคกลาง (กรุงเทพฯ และสมุทรปราการ) ภาคตะวันออก (แหลมฉบัง และมาบตาพุด) และภาคใต้ (ประจวบคีรีขันธ์ สุราษฎร์ธานี และสงขลา) ใน 9 เส้นทางบริการ ให้บริการ (รวม 18 เส้นทางเดินเรือ ไปและกลับ) คือ

เส้นทางที่ 1: กรุงเทพฯ – แหลมฉบัง/ แหลมฉบัง – กรุงเทพฯ

เส้นทางที่ 2: กรุงเทพฯ – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์– กรุงเทพฯ

เส้นทางที่ 3: กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี – กรุงเทพฯ

เส้นทางที่ 4: กรุงเทพฯ – สงขลา/ สงขลา – กรุงเทพฯ

เส้นทางที่ 5: แหลมฉบัง – สมุทรปราการ / สมุทรปราการ – แหลมฉบัง

เส้นทางที่ 6: มาบตาพุด – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี – มาบตาพุด

เส้นทางที่ 7: แหลมฉบัง – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์– แหลมฉบัง

เส้นทางที่ 8: แหลมฉบัง – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี– แหลมฉบัง

เส้นทางที่ 9: แหลมฉบัง – สงขลา/ สงขลา– แหลมฉบัง

1.3.2 ศึกษาเพื่อเสนอรูปแบบการพัฒนากระบวนขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทยใน พ.ศ. 2562 ในการพัฒนาไปสู่ระบบขนส่งสินค้าชายฝั่งสาธารณะที่รองรับสินค้าทั่วไปชนิดแห้งที่สามารถบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ได้

1.4 ขั้นตอนในการดำเนินงานวิจัย

1.4.1 ศึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งชายฝั่งทั้งของประเทศไทยและของต่างประเทศ

1.4.2 ดำเนินงานวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย โดยเริ่มต้นจากกำหนดพื้นที่และคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญเกณฑ์ต่อมาจึงออกแบบแบบสอบถามที่จะใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลประกอบการงานวิจัย พร้อมทดสอบความเที่ยงตรง (Validity) และการหาค่าสัมประสิทธิ์ความสอดคล้อง (Index of Item-Objective Congruence: IOC) แล้วจึงสำรวจและรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม

1.4.3 วิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลทางสถิติ

1.4.4 สรุปผลงานวิจัย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.5.1 ทราบภาพรวมการขนส่งสินค้าภายในประเทศของไทยและต่างประเทศโดยเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้ารูปแบบอื่นๆ
- 1.5.2 ทราบสถานภาพปัจจุบัน บทบาท และความสำคัญของระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทย รวมถึง ประเภทสินค้าที่มีศักยภาพในการขนส่งชายฝั่ง
- 1.5.3 ทราบปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งของไทยและต่างประเทศ
- 1.5.4 ทราบปัญหาและสาเหตุของปัญหาที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งของไทย
- 1.5.5 ได้รูปแบบการให้บริการระบบขนส่งชายฝั่ง (Coastal Service Model) ในอ่าวไทย พ.ศ. 2562 เพื่อพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งให้มีประสิทธิภาพและสามารถรองรับความต้องการของระบบเศรษฐกิจ และภาคธุรกิจในประเทศ
- 1.5.6 ช่วยให้อาณาจักรทราบแนวทางในการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งเพื่อเป็นกลยุทธ์ในการรองรับ ความต้องการใช้บริการในประเทศ
- 1.5.7 ช่วยให้ผู้ให้บริการระบบขนส่งชายฝั่งทราบแนวทางในการยกระดับมาตรฐานการให้บริการ ขนส่งชายฝั่งที่ท่าเรือ
- 1.5.8 ช่วยให้ผู้ให้บริการเห็นศักยภาพของรูปแบบการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งที่มีประสิทธิภาพ ประหยัด และคุ้มค่า
- 1.5.9 เพื่อยกระดับธุรกิจขนส่งชายฝั่งในประเทศไทยในการรองรับความต้องการใช้บริการของ เจ้าของสินค้า ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง