

บทที่ 4 ผลการวิจัย

ผลของการวิจัยวิทยานิพนธ์ “การพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทยโดยเทคนิคเดลฟาย” แบ่งเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ผลการสำรวจสถานภาพปัจจุบัน บทบาท และความสำคัญของระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทยซึ่งผู้วิจัยรวบรวมจากข้อมูลทฤษฎีภูมิและการสอบถามจากผู้เชี่ยวชาญ กรณีข้อมูลเชิงลึกรายพื้นที่ หรือรายเส้นทาง ส่วนที่ 2 ผลของการสำรวจปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทยด้วยเทคนิคเดลฟาย ซึ่งผู้วิจัยได้จากการสำรวจแบบสอบถามเพื่อหาข้อสรุปของกลุ่ม และส่วนที่ 3 เป็นการวิเคราะห์คำตอบที่ได้จากการสำรวจแบบสอบถาม มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 ผลการสำรวจสถานภาพปัจจุบัน บทบาท ความสำคัญ และปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทยจากการรวบรวมข้อมูลทฤษฎีภูมิและการสอบถามจากผู้เชี่ยวชาญ (กรณีข้อมูลเชิงลึกรายพื้นที่ หรือรายเส้นทาง)

ในการค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลรายงานสถิติของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น กระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร รวมถึงรายงานการศึกษาและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่งในประเทศไทย ผู้วิจัยทราบสถานภาพ บทบาท และความสำคัญของระบบขนส่งชายฝั่งในปัจจุบันจากข้อมูลด้านท่าเรือชายฝั่ง สินค้าขนส่งชายฝั่ง และเรือที่ให้บริการโดยใช้ข้อมูลที่สถิติขนส่งที่เผยแพร่ทางเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม (Ministry of Transport, 2013) ข้อมูลเส้นทางและปริมาณสินค้าขนส่งชายฝั่งจากรายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี 2555 ของกลุ่มสถิติวิเคราะห์ (กรมเจ้าท่า, 2556) และข้อมูลจากเรือจากสำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า และบริษัทเรือไทย ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2555 นอกจากนี้ผู้วิจัยได้สอบถามข้อมูลเชิงลึกรายพื้นที่ หรือรายเส้นทางจากผู้เชี่ยวชาญในการสัมภาษณ์ จึงสรุปสถานภาพปัจจุบัน บทบาท ความสำคัญ และปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทย โดยแบ่งเป็น 4 ด้าน คือ ท่าเรือชายฝั่ง ปริมาณสินค้าขนส่งชายฝั่ง เส้นทางการขนส่งสินค้าชายฝั่ง และข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย

4.1.1 ท่าเรือชายฝั่ง

การกระจายตัวของท่าเรือชายฝั่งที่เป็นท่าเรือสินค้าในประเทศไทยที่กรมเจ้าท่ารวบรวมไว้และเผยแพร่ใน พ.ศ. 2557 เป็นข้อมูลรายชื่อท่าเรือสินค้า/ ท่าเรือประมง ปีงบประมาณ 2548 ที่เก็บรวบรวมข้อมูลก่อนเกิดกรณีพิพาท เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2547 (กรมเจ้าท่า, ม.ป.ป.) ผู้วิจัยได้รับข้อมูลจากกรมเจ้าท่าว่าปัจจุบันหน่วยงานที่รับผิดชอบกำลังรวบรวมและประมวลผลข้อมูลท่าเรือให้ทันสมัยและสะท้อนความเป็นจริงมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ ดังนั้นในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยใช้จำนวนท่าเรือชายฝั่ง

จากข้อมูลที่รวบรวมได้และเผยแพร่โดยสื่ออิเล็กทรอนิกส์ของกรมเจ้าท่าในพ.ศ. 2557 คือ มีทั้งสิ้น 85 ท่าเรือทั่วประเทศ และอยู่ภายใต้ขอบเขตงานวิจัยนี้ 57 ท่า คิดเป็นร้อยละ 67.06 ของท่าเรือขนส่งสินค้าของไทย ดังแสดงในตารางที่ 2.7 บทที่ 2

ท่าเทียบเรือคือองค์ประกอบที่สำคัญของท่าเรือชายฝั่ง จากการสัมภาษณ์สอบถามข้อมูลความยาวและความลึกหน้าท่าเทียบเรือในแต่ละพื้นที่ภายใต้ขอบเขตการวิจัย สามารถสรุปของมุลท่าเทียบเรือได้ดังนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงความยาวหน้าท่าเทียบเรือในแต่ละพื้นที่

ลำดับที่	พื้นที่	ความยาวหน้าท่า (เมตร)	ที่มาของข้อมูล
1	กรุงเทพฯ (กทม/ BKK)	310.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
2	สมุทรปราการ (สป/ SPK)	300.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
3	ชลบุรี (ชบ/ CBI)	150.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
4	ระยอง (รย/ RYG)	330.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
5	ประจวบคีรีขันธ์ (ปข/ PKN)	450.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
6	สุราษฎร์ธานี (สฎ/ SNI)	299.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
7	สงขลา (สข/ SKA)	500.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์

ตารางที่ 4.2 แสดงความลึกหน้าท่าเทียบเรือในแต่ละพื้นที่

ลำดับที่	พื้นที่	ความลึกหน้าท่า (เมตร)	ที่มาของข้อมูล
1	กรุงเทพฯ (กทม/ BKK)	9.50	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
2	สมุทรปราการ (สป/ SPK)	8.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
3	ชลบุรี (ชบ/ CBI)	6.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
4	ระยอง (รย/ RYG)	10.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
5	ประจวบคีรีขันธ์ (ปข/ PKN)	15.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
6	สุราษฎร์ธานี (สฎ/ SNI)	5.50	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
7	สงขลา (สข/ SKA)	7.50	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์

บริการที่เกิดขึ้นบริเวณท่าเทียบเรือชายฝั่งแบ่งออกเป็น 2 ด้าน คือ บริการด้านเรือและบริการด้านสินค้า บริการด้านเรือได้แก่ บริการเรือลากจูง (Tug service) และบริการเรือลำเลียง (Feeder service) บริการ

ด้านสินค้าได้แก่ บริการเคลื่อนย้ายสินค้ามายังท่าเรือ/ ออกจากท่าเรือ (Port to door/ door to port) บริการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ทำเทียบเรือ (Lift on/ lift off) บริการคลังสินค้า (Warehouse) บริการลานบรรจุ/ วางตู้สินค้า (Container yard-CY) และบริการปลั๊กเสียบตู้สินค้าแช่แข็ง (Reefer point) สำหรับหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำเทียบเรือ ได้แก่ เครื่องมือในการจัดการสินค้าประเภทต่างๆ เช่น สินค้าแห้ง สินค้าเทกองเหลว สินค้าทั่วไป รวมถึงอุปกรณ์ในการยกขนสินค้า

นอกจากท่าเทียบเรือพื้นที่ในท่าเรือชายฝั่ง การใช้ประโยชน์ที่หลังท่าเทียบเรือบริเวณท่าเรือยังเป็นไปเพื่อรองรับกิจกรรมต่อเนื่องจากท่าเทียบเรือ ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็นพื้นที่วาง/ บรรจุสินค้า พื้นที่จัดเก็บสินค้า (คลังสินค้า) พื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า และเส้นทางคมนาคมสู่ท่าเทียบเรือ จากที่กล่าวมาทั้งหมด จะเห็นว่าท่าเรือชายฝั่ง คือ พื้นที่ที่มีกิจกรรมเกิดขึ้นหลายอย่าง ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในตัวสินค้าที่ผ่านเข้าและออกที่ท่าเรือ

4.1.2 ปริมาณสินค้าขนส่งชายฝั่ง

การประมวลผลข้อมูลโดยผู้ศึกษาจาก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (2548); ปรินญาถนัดทาง. (ม.ป.ป.); กรมเจ้าท่า (2556) และMinistry of Transport, Information and Communication Technology Centre (2013) จึงทราบว่าในช่วง พ.ศ. 2551-2555 การขนส่งชายฝั่งมีอัตราการขยายตัวสูงที่สุด เมื่อเทียบกับการขนส่งภายในประเทศรูปแบบอื่นๆ ทั้งนี้มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยในช่วง 5 ปีดังกล่าวที่ร้อยละ 7.40 ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แสดงปริมาณสินค้าที่ขนโดยเรือค้าชายฝั่ง (ตัน) บริเวณเมืองท่าชายทะเล พ.ศ. 2551-2555

พ.ศ.	การขนส่งทางชายฝั่ง	
	ปริมาณ	ร้อยละการขยายตัว
2551	35.982	15.27
2552	35.692	-0.81
2553	36.731	2.91
2554	41.273	12.37
2555	44.261	7.24
เฉลี่ย พ.ศ. 2551-2555		7.40

ที่มา: กรมเจ้าท่า (2556); Ministry of Transport (2013)

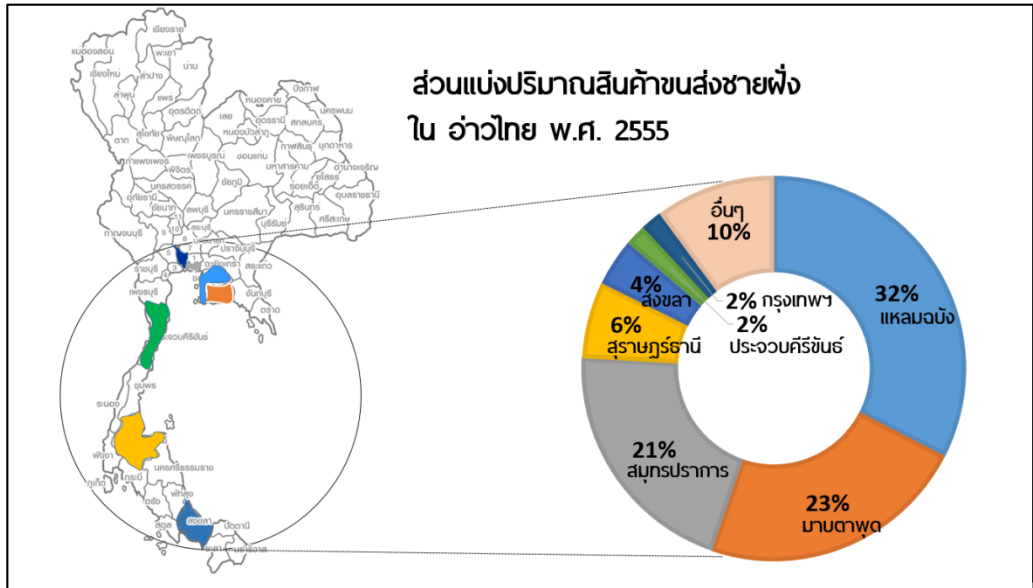
ข้อมูลจากรายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี 2555 (กรมเจ้าท่า, 2556) และสถิติขนส่ง (Ministry of Transport, 2013) ระบุว่าปริมาณสินค้าที่ขน โดยเรือค้าชายฝั่งผ่านด่านศุลกากรบริเวณเมืองท่าชายทะเลมีทั้งสิ้น 44.26 ล้านตัน ดังตารางที่ 4.4 เหตุที่ต้องอาศัยข้อมูลจากด่านศุลกากรทั้งที่การขนส่งชายฝั่งเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศ เนื่องจากด่านศุลกากรตั้งอยู่ที่ท่าเรือ จึงบันทึกข้อมูลเรือค้าชายฝั่งที่เข้า-ออกท่าเรือชายฝั่งเช่นเดียวกับเรือค้าต่างประเทศ (กรมเจ้าท่า, 2556) ประกอบกับข้อมูลปริมาณสินค้าขนส่งชายฝั่งดังกล่าวสอดคล้องกับตัวเลขที่แสดงในสถิติขนส่งที่เผยแพร่ในเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม (2558)

ตารางที่ 4.4 แสดงปริมาณสินค้าเรือชายฝั่ง พ.ศ. 2555 (จำแนกตามประเภทสินค้า)

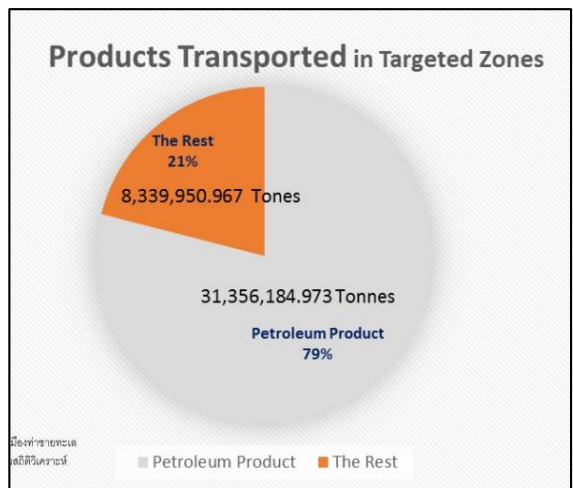
ลำดับ ที่	ประเภทสินค้า	เรือค้าชายฝั่ง (ตัน)					
		ขาเข้า	ร้อยละ	ขาออก	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
1	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	16,827,241.89	75.38	18,369,071.52	83.73	35,196,313.41	79.52
2	สินค้าเบ็ดเตล็ด	3,676,123.79	16.47	1,132,192.40	5.16	4,808,316.12	10.86
3	เคมีภัณฑ์	713,786.36	3.20	975,476.63	4.45	1,6889,262.99	3.82
4	โลหะภัณฑ์	149,923.08	0.67	839,250.54	3.83	989,173.61	2.23
5	ผลผลิตเกษตรอื่นๆ	333,698.54	1.49	337,819.12	1.54	671,517.66	1.52
6	ข้าว	144,177.71	0.65	39,967.00	0.18	184,144.71	0.42
7	ข้าวโพด	143,650.00	0.64	-	0.000	143,650.00	0.32
8	วัสดุก่อสร้าง	41,626.15	0.19	74,580.90	0.34	116,207.04	0.26
9	ปุ๋ย	37,300.00	0.17	65,507.00	0.30	102,807.00	0.23
10	ซีเมนต์	66,231.03	0.30	34,015.00	0.16	100,246.03	0.23
11	อาหารสัตว์	80,750.00	0.36	18,200.00	0.08	98,950.00	0.22
12	แร่ธาตุอื่นๆ	19,886.00	0.09	16,050.00	0.07	35,936.00	0.08
13	น้ำตาล	35,728.540	0.16	-	0.00	35,728.54	0.08
14	เครื่องมือ/ อุปกรณ์	17,932.20	0.08	6,946.93	0.03	24,879.13	0.06
15	ดินหินทราย	6,049.72	0.03	18,042.55	0.08	24,092.27	0.05
16	มันสำปะหลัง	23,300.00	0.10	-	0.00	23,300.00	0.05
17	ยางพารา	576.44	0.00	8,090.00	0.04	8,657.44	0.02
18	เครื่องบริโภคอื่นๆ	4,147.52	0.02	4,045.20	0.02	8,192.72	0.02
19	ไม่ระบุประเภทสินค้า	1,500.00	0.01	-	0.00	1,500.00	0.0003
รวมทั้งสิ้น		22,323619.98	100.00	21939254.77	100.00	44,262,874.75	100.00

ที่มา: กรมเจ้าท่า (2556) Ministry of Transport (2013)

สัดส่วนปริมาณสินค้าขนส่งชายฝั่ง (ตัน) ในขอบเขตการวิจัยนี้คิดเป็นร้อยละ 90 ของปริมาณสินค้าขนส่งชายฝั่งทั้งหมดของไทยในปี 2555 ดังรูปที่ 4.1



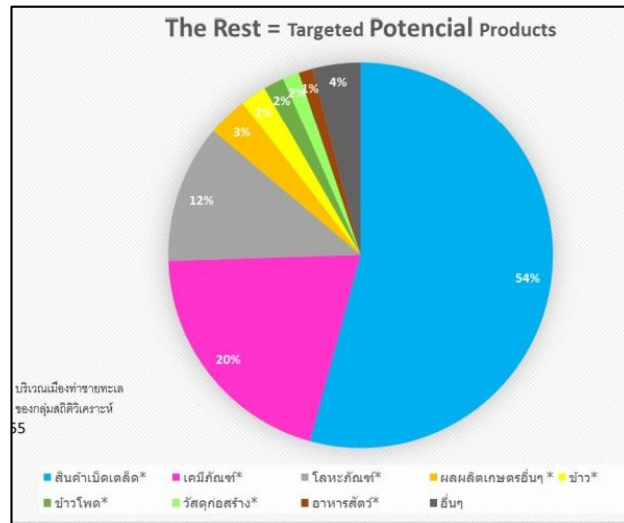
รูปที่ 4.1 แสดงสัดส่วนสินค้าขนส่งชายฝั่งปี พ.ศ. 2555 ในขอบเขตการวิจัย



รูปที่ 4.2 แสดงสัดส่วนสินค้าขนส่งชายฝั่ง พ.ศ. 2555 แบ่งเป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและไม่ใช่อผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

จากรูปที่ 4.2 พบว่าผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมสัดส่วนร้อยละ 79 ของสินค้าขนส่งชายฝั่งทั้งหมด ในขณะที่สินค้าประเภทอื่นมีสัดส่วนร้อยละ 21 หากพิจารณาปริมาณสินค้า (ตัน) ที่ไม่ใช่ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

ในระบบขนส่งชายฝั่งพบว่าเป็นสินค้าเบ็ดเตล็ดร้อยละ 54 เคมีภัณฑ์ร้อยละ 20 โลหะภัณฑ์ร้อยละ 12 อื่นๆ ร้อยละ 4 ผลผลิตเกษตรอื่นๆ ร้อยละ 3 ข้าวโพด* 3% ข้าว* 2% วัสดุก่อสร้าง* 1% อาหารสัตว์* 1% อื่นๆ 4%



รูปที่ 4.3 แสดงส่วนแบ่งสินค้าขนส่งชายฝั่ง พ.ศ. 2555 ที่ไม่ใช่ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

4.1.3 เส้นทางขนส่งสินค้าชายฝั่ง

กรมเจ้าท่า (2556) อธิบายการเดินทางของสินค้าที่มีศักยภาพ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์ โลหะภัณฑ์ ข้าว และข้าวโพด ซึ่งผู้วิจัยสรุปไว้ในรูปที่ 2.4

ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมใช้บริการระบบขนส่งชายฝั่งประมาณ 35 ล้านตัน มีเส้นทางจากด่านศุลกากรแหลมฉบัง (ชลบุรี) ไปกรุงเทพฯ ประมาณ 5.42 ล้านตัน ด่านแหลมฉบัง (ชลบุรี) ไปสมุทรปราการ ประมาณ 1.12 ล้านตัน จากชลบุรีไปสมุทรปราการ 3.68 ล้านตัน จากด่านมาบตาพุด (ระยอง) ไปปลายทางกรุงเทพฯ 2.30 ล้านตัน จากด่านมาบตาพุด (ระยอง) ไปสมุทรปราการ 0.92 ล้านตัน จากระยองไปสมุทรปราการ 2.59 ล้านตัน และจากด่านมาบตาพุด (ระยอง) ไปปลายทางสุราษฎร์ธานี 0.83 ล้านตัน เป็นต้น

สินค้าเบ็ดเตล็ด

สินค้าเบ็ดเตล็ด ได้แก่ ตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าที่ทำจากพลาสติก ยางแข็ง และสิ่งทออื่นๆ สินค้าเบ็ดเตล็ดมีการขนส่งชายฝั่ง 4.81 ล้านตัน มีเส้นทางจากชลบุรีไปปลายทางด่านสมุทรปราการประมาณ 2 ล้านตัน จากกรุงเทพฯ ไปด่านชลบุรี (แหลมฉบัง) 0.71 ล้านตัน จากสมุทรปราการไปด่านแหลมฉบัง (ชลบุรี) 0.46 ล้านตัน จากด่านแหลมฉบัง(ชลบุรี) ไปปลายทางสมุทรปราการ 0.34 ล้านตัน

จากด่านแหลมฉบัง (ชลบุรี) ไปกรุงเทพฯ 0.27 ล้านตัน จากด่านบ้านดอน (สุราษฎร์ธานี) ไปปลายทาง
ชลบุรี 0.22 ล้านตัน เป็นต้น

เคมีภัณฑ์

เคมีภัณฑ์มีการขนส่งชายฝั่ง 1.69 ล้านตัน มีเส้นทางจากด่านศุลกากรแหลมฉบัง (ชลบุรี) ไปปลายทาง
ระยอง 0.50 ล้านตัน จากชลบุรีไปด่านศุลกากรมาบตาพุด (ระยอง) ประมาณ 0.71 ล้านตัน
จากชลบุรี (แหลมฉบัง) ไปปลายทางกรุงเทพฯ ประมาณ 0.24 ล้านตัน และจากระยองไปปลายทาง
ด่านชลบุรี (แหลมฉบัง) 0.10 ล้านตัน เป็นต้น

โลหะภัณฑ์

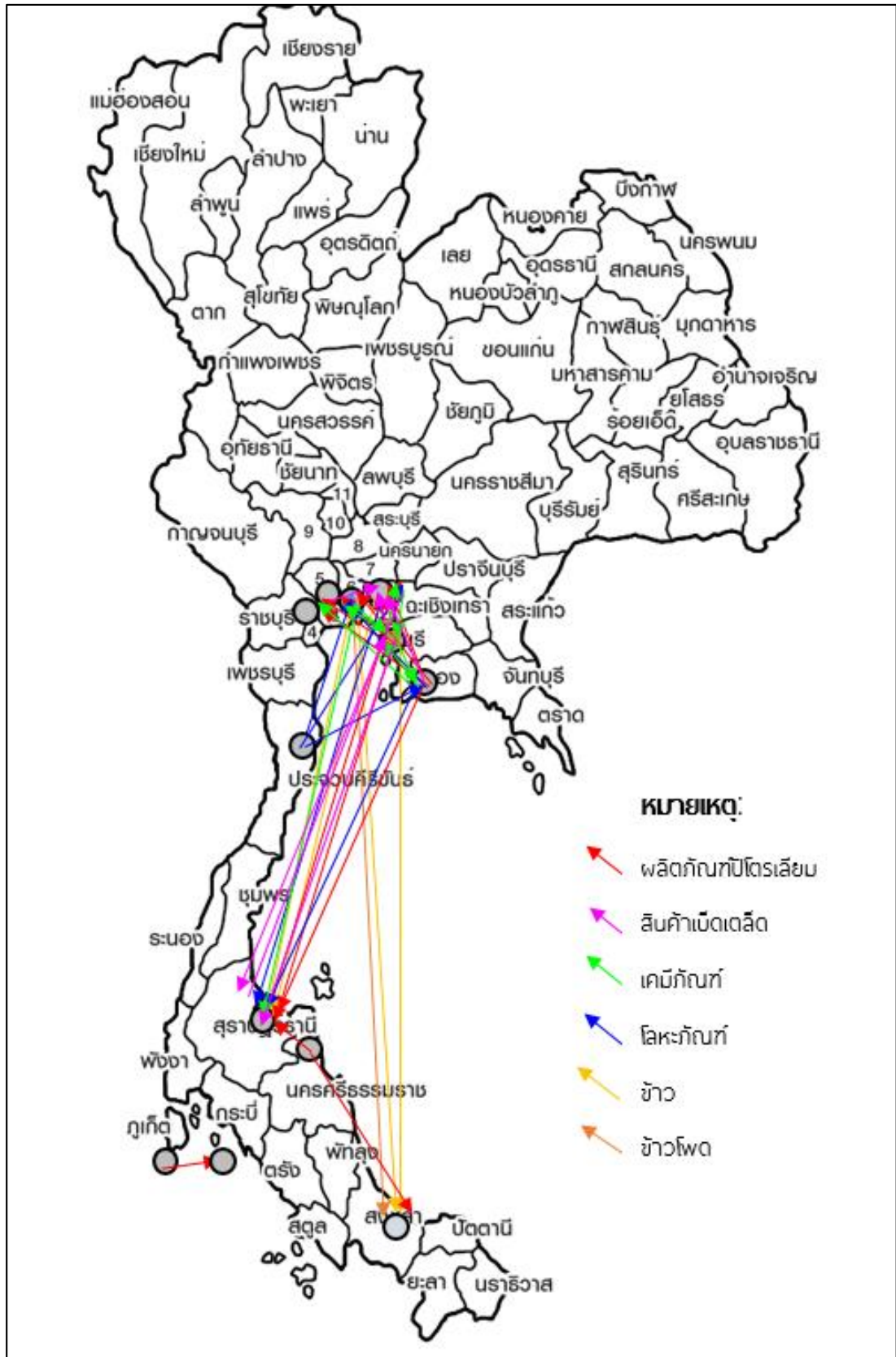
โลหะภัณฑ์มีการขนส่งชายฝั่งทั้งหมด 0.84 ล้านตัน โดยมีด่านเกาะหลัก (ประจวบคีรีขันธ์) และ
ด่านมาบตาพุด (ระยอง) เป็นต้นทางหลัก การขนส่งโลหะภัณฑ์ทั้งเหล็กเส้น เหล็กม้วนและเหล็กแผ่น
มีเส้นทางจากการขนจากด่านศุลกากรเกาะหลัก (ประจวบคีรีขันธ์) ไปปลายทางกรุงเทพฯ ประมาณ 0.64
ล้านตัน จากประจวบคีรีขันธ์ไประยอง 0.12 ล้านตัน จากด่านมาบตาพุด (ระยอง) ไปปลายทาง
กรุงเทพฯ จากสมุทรปราการไปปลายทางสุราษฎร์ธานี

ข้าว

ข้าวมีการขนส่งชายฝั่ง 0.19 ล้านตัน โดยมีต้นทางมาจากกรุงเทพฯ และด่านศุลกากรแหลมฉบัง
(ชลบุรี) ไปปลายทางสงขลา ด่านสมุทรปราการไปปลายทางสุราษฎร์ธานี

ข้าวโพด

ข้าวโพดมีการขนส่งชายฝั่งทั้งหมด 143 ล้านตัน มีเส้นทางจากด่านศุลกากรแหลมฉบัง (ชลบุรี) ไป
ปลายทางที่ด่านศุลกากรสงขลา ประมาณ 139 ล้านตัน โดยมีต้นทางมาจากกรุงเทพฯ ประมาณ 129
ล้านตัน และจากจังหวัดอื่นๆ ประมาณ 10 ล้านตัน และจากสมุทรปราการไปที่ด่านศุลกากรแหลมฉบัง
(ชลบุรี) ประมาณ 4,000 ตัน



รูปที่ 4.4 เส้นทางและสินค้าที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าชายฝั่ง
ที่มา: กรมเจ้าท่า (2556)

ระยะทางเดินเรือในทะเลและระยะเวลาเดินเรือจากต้นทางถึงปลายทาง

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ (2544) ระบุระยะทางเดินเรือในทะเลจากต้นทางถึงปลายทาง (กม.) ภายใต้ขอบเขตการศึกษา อย่างไรก็ตามเส้นทางดังกล่าวไม่ได้ครอบคลุมเส้นทางในขอบเขตงานวิจัยนี้ทั้งหมด ผู้วิจัยจึงสอบถามข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญด้วยการสัมภาษณ์ นอกจากนี้ ยังไม่มีงานวิจัยใดระบุระยะเวลาที่ใช้ในการเดินเรือจากต้นทางไปยังปลายทางในเส้นทางกาให้บริการในขอบเขตงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยจึงสอบถามจากผู้เชี่ยวชาญด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก จึงแสดงข้อมูล ดังนี้

ตารางที่ 4.5 แสดงระยะทางเดินเรือในทะเลจากต้นทางถึงปลายทาง (กม.) ในแต่ละเส้นทางกาให้บริการ

ลำดับที่	ต้นทาง – ปลายทาง	มัธยฐานระยะทางเดินเรือในทะเล (กม.)	ที่มาของข้อมูล
1	กรุงเทพฯ – สงขลา / สงขลา – กรุงเทพฯ	730.00	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ (2544)
2	กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี – กรุงเทพฯ	540.00	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ (2544)
3	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	500.00	มัธยฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
4	กรุงเทพฯ – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์ – กรุงเทพฯ	370.00	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ (2544)
5	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สมุทรปราการ/ สมุทรปราการ – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	95.02	มัธยฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์

ตารางที่ 4.6 แสดงระยะเวลาเดินเรือจากต้นทางถึงปลายทาง (ชม.) ในแต่ละเส้นทางกาให้บริการ

ลำดับที่	ต้นทาง – ปลายทาง	ระยะเวลาเดินเรือ (ชม.)	ที่มาของข้อมูล
1	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สงขลา / สงขลา – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	48.00	มัธยฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
2	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	42.50	มัธยฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์

ตารางที่ 4.6 แสดงระยะเวลาเดินเรือจากต้นทางถึงปลายทาง (ชม.) ในแต่ละเส้นทางให้บริการ
(ต่อ)

ลำดับที่	ต้นทาง – ปลายทาง	ระยะเวลา เดินเรือ (ชม.)	ที่มาของข้อมูล
3	ระยอง (มาบตาพุด) – สุราษฎร์ธานี / สุราษฎร์ธานี – ระยอง (มาบตาพุด)	34.00	มัชฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
4	กรุงเทพฯ – สงขลา / สงขลา – กรุงเทพฯ	12.00	มัชฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
5	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สมุทรปราการ/ สมุทรปราการ – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	10.00	มัชฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
6	กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี – กรุงเทพฯ	8.00	มัชฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
7	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์ – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	7.00	มัชฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
8	กรุงเทพฯ – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์ – กรุงเทพฯ	6.00	มัชฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
8	กรุงเทพฯ – ชลบุรี (แหลมฉบัง) / ชลบุรี (แหลมฉบัง) – กรุงเทพฯ	6.00	มัชฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์

รูปแบบการวิ่งเรือชายฝั่งในแต่ละเส้นทาง

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (2544) และกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี (2548) กล่าวถึงการวิ่งเรือชายฝั่งประจำเส้นทางและการวิ่งเรือเช่าเหมาลำ อย่างไรก็ตาม ไม่ได้ระบุรูปแบบการวิ่งเรือชายฝั่งในแต่ละเส้นทางให้บริการภายใต้ขอบเขตงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยจึงสอบถามข้อมูลเชิงลึกดังกล่าวจากผู้เชี่ยวชาญด้วยการสัมภาษณ์ และแสดงดังนี้

ตารางที่ 4.7 แสดงรูปแบบการวิ่งเรือชายฝั่งปัจจุบันในแต่ละเส้นทางให้บริการ

ลำดับ ที่	ต้นทาง – ปลายทาง	คำตอบที่ได้จากการสำรวจ
1	กรุงเทพฯ – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์ – กรุงเทพฯ	เช่าเหมาลำ
2	กรุงเทพฯ – สงขลา / สงขลา – กรุงเทพฯ	เช่าเหมาลำ
3	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	วิ่งตามรอบเวลา

ตารางที่ 4.7 แสดงรูปแบบการวิ่งเรือชายฝั่งปัจจุบันในแต่ละเส้นทางกาให้บริการ (ต่อ)

ลำดับที่	ต้นทาง – ปลายทาง	คำตอบที่ได้จากการสำรวจ
4	กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี – กรุงเทพฯ	เข้าเหมาลำและวิ่งตามรอบเวลา
5	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สมุทรปราการ/ สมุทรปราการ – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เข้าเหมาลำและวิ่งตามรอบเวลา
6	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สงขลา / สงขลา – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เข้าเหมาลำและวิ่งตามรอบเวลา
7	กรุงเทพฯ – ชลบุรี (แหลมฉบัง) / ชลบุรี (แหลมฉบัง) – กรุงเทพฯ	เข้าเหมาลำและวิ่งตามรอบเวลา
8	ระยอง (มาบตาพุด) – สุราษฎร์ธานี / สุราษฎร์ธานี – ระยอง (มาบตาพุด)	เข้าเหมาลำและวิ่งตามรอบเวลา
9	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์ – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เข้าเหมาลำและวิ่งตามรอบเวลา

ความถี่การเดินทางเรือชายฝั่งปัจจุบันในแต่ละเส้นทางกาให้บริการ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (2544) และกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี (2548) กล่าวถึงความถี่การเดินทางเรือชายฝั่งในขณะนั้น อย่างไรก็ตาม ไม่ได้ระบุรูปแบบการวิ่งเรือชายฝั่งในแต่ละเส้นทางกาให้บริการภายใต้ขอบเขตงานวิจัยนี้ในปัจจุบัน ผู้วิจัยจึงสอบถามข้อมูลเชิงลึกดังกล่าวจากผู้เชี่ยวชาญด้วยการสัมภาษณ์ จึงแสดงดังนี้

ตารางที่ 4.8 แสดงความถี่การเดินทางเรือชายฝั่งปัจจุบันในแต่ละเส้นทางกาให้บริการ

ลำดับที่	ต้นทาง – ปลายทาง	ความถี่การเดินทางเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	ที่มาของข้อมูล
1	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สมุทรปราการ/ สมุทรปราการ – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	22.50	มีชฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
2	กรุงเทพฯ – ชลบุรี (แหลมฉบัง) / ชลบุรี (แหลมฉบัง) – กรุงเทพฯ	5.00	มีชฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
3	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	2.00	มีชฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
4	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สงขลา / สงขลา – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	1.00	มีชฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์

ตารางที่ 4.8 แสดงความถี่การเดินเรือชายฝั่งปัจจุบันในแต่ละเส้นทางการให้บริการ (ต่อ)

ลำดับที่	เส้นทาง – ปลายทาง	ความถี่การเดินเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	ที่มาของข้อมูล
4	กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี – กรุงเทพฯ	1.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
4	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์ – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	1.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
7	ระยอง (มาบตาพุด) – สุราษฎร์ธานี / สุราษฎร์ธานี – ระยอง (มาบตาพุด)	.50	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
8	กรุงเทพฯ – สงขลา / สงขลา – กรุงเทพฯ	.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
8	กรุงเทพฯ – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์ – กรุงเทพฯ	.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์

ราคาค่าใช้บริการของเรือชายฝั่งปัจจุบันในแต่ละเส้นทางการให้บริการ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (2544) และกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี (2548) กล่าวถึงราคา/ ค่าใช้บริการของเรือชายฝั่งสำหรับสินค้าแห้ง อย่างไรก็ตาม ไม่ได้ระบุราคาค่าใช้บริการของเรือชายฝั่งสำหรับสินค้าแห้งในแต่ละเส้นทางการให้บริการภายใต้ขอบเขตงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยจึงสอบถามข้อมูลเชิงลึกดังกล่าวจากผู้เชี่ยวชาญด้วยการสัมภาษณ์ ดังแสดงในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 แสดงราคาค่าใช้บริการของเรือสำหรับสินค้าแห้งในแต่ละเส้นทางการให้บริการในปัจจุบัน (บาท/ TEU) เรียงลำดับจากมากไปน้อย

ลำดับที่	เส้นทาง – ปลายทาง	ราคาค่าใช้บริการของเรือ (บาท/ TEU)	ที่มาของข้อมูล
1	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	10,000.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
2	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สงขลา / สงขลา – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	9,000.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
3	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์ – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	7,500.00	มีพื้นฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์

ตารางที่ 4.9 แสดงราคาค่าใช้บริการของเรือสำหรับสินค้าแห้งในแต่ละเส้นทางกาให้บริการในปัจจุบัน (บาท/ TEU) เรียงลำดับจากมากไปน้อย (ต่อ)

ลำดับที่	เส้นทาง – ปลายทาง	ราคาค่าใช้บริการของเรือ (บาท/ TEU)	ที่มาของข้อมูล
3	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์ – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	7,500.00	มัชฐานของคำตอบจาก การสัมภาษณ์
4	กรุงเทพฯ – ชลบุรี (แหลมฉบัง) / ชลบุรี (แหลมฉบัง) – กรุงเทพฯ	3,000.00	มัชฐานของคำตอบจาก การสัมภาษณ์
5	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สมุทรปราการ/ สมุทรปราการ – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	2,300.00	มัชฐานของคำตอบจาก การสัมภาษณ์
6	กรุงเทพฯ – สงขลา / สงขลา – กรุงเทพฯ	1,650.00	มัชฐานของคำตอบจาก การสัมภาษณ์
7	กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี – กรุงเทพฯ	1,650.00	มัชฐานของคำตอบจาก การสัมภาษณ์
8	กรุงเทพฯ – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์ – กรุงเทพฯ	1,650.00	มัชฐานของคำตอบจาก การสัมภาษณ์

4.1.4 ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย

จากการค้นคว้าข้อมูลจำนวนกองเรือพาณิชย์ไทย พบว่าข้อมูลดังกล่าวกล่าวถึงปริมาณกองเรือในภาพรวม ไม่ได้แยกประเภทและจำนวนเรือที่เข้า-ออกท่าเรือสำหรับธุรกิจขนส่งชายฝั่งโดยเฉพาะ อย่างไรก็ตามข้อมูลดังกล่าวครอบคลุมการขนส่งสินค้าบริเวณท่าเรือโดยเรือค้าชายฝั่งไว้แล้ว ดังแสดงในบทที่ 2 ทั้งนี้ประเภทและขนาด (ระวาง) ของเรือชายฝั่งที่สามารถเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือชายฝั่งในแต่ละพื้นที่ล้วนแตกต่างกันไปตามลักษณะของสินค้าและข้อจำกัดทางกายภาพหรือความลึกของร่องน้ำที่ท่าเรือต่างๆ สำหรับหน่วยวัดขนาด (ระวาง) ของเรือชายฝั่งที่สำคัญประกอบด้วยหน่วยวัดพื้นที่หรือปริมาตร ได้แก่ ตันกรอสส์ (Gross Registered Tonnage-GRT) และหน่วยวัดน้ำหนัก ได้แก่ เดทเวทตัน (Dead Weight Tonnage-DWT) สำหรับขนาดความยาวของตัวเรือ ระยะการกินน้ำลึกของเรือ (Draft) และความจุของเรือขนาด (ระวาง) ต่างๆ ยังไม่มีผู้ใดรวบรวมข้อมูลไว้มาก่อน ผู้วิจัยจึงสอบถามข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญแสดงผลข้อมูลจำนวนกองเรือพาณิชย์ไทย และขนาดความยาวของตัวเรือ ระยะการกินน้ำลึกของเรือ (Draft) และความจุของเรือขนาด (ระวาง) ต่างๆ ดังนี้

ตารางที่ 4.10 แสดงเรือบรรทุกสินค้าแห่งจำแนกตามช่วงขนาด (DWT) พ.ศ. 2555

เดทเวทตัน (DWT)	เรือบรรทุกสินค้าแห่ง								รวมทั้งสิ้น	
	เรือเทกอง		เรือสินค้าทั่วไป		เรือคอนเทนเนอร์		เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น			
	จำนวน (ลำ)	เดทเวทตัน (DWT)	จำนวน (ลำ)	เดทเวทตัน (DWT)	จำนวน (ลำ)	เดทเวทตัน (DWT)	จำนวน(ลำ)	เดทเวทตัน (DWT)	จำนวน(ลำ)	เดทเวทตัน (DWT)
500-4,999	-	-	46	93,034	10	24,376	25	65,031	81	182,441
5,000-9,999	3	19,087	41	310,702	2	16,200	-	-	46	345,989
10,000-14,999	-	-	3	37,733	5	65,707	-	-	8	103,440
15,000-19,999	6	110,280	7	115,791	2	33,356	-	-	15	259,427
>=20,000	29	958,291	6	176,590	5	147,074	-	-	40	1,281,955
รวม	38	1,087,658	103	733,850	24	286,713	25	65,031	190	2,173,252

ที่มา: กรมเจ้าท่า (2556)

ตารางที่ 4.11 แสดงเรือบรรทุกสินค้าเหลวจำแนกตามช่วงขนาด (DWT) พ.ศ. 2555

เดทเวทตัน (DWT)	เรือบรรทุกสินค้าเหลว						รวมทั้งสิ้น	
	เรือบรรทุกสารเคมี		เรือน้ำมัน		เรือบรรทุกก๊าซ			
	จำนวน (ลำ)	เดทเวทตัน (DWT)	จำนวน (ลำ)	เดทเวทตัน (DWT)	จำนวน (ลำ)	เดทเวทตัน (DWT)	จำนวน(ลำ)	เดทเวทตัน (DWT)
500-4,999	9	21,031	169	388,264	69	112,053	247	521,348
5,000-9,999	5	32,682	23	150,119	-	-	28	182,801
10,000-14,999	1	13,925	-	-	-	-	1	13,925
15,000-19,999	-	-	-	-	1	17,577	1	17,577
>=20,000	-	-	12	1,845,195	1	49,412	13	1,894,607
รวม	15	67,638	204	2,383,578	71	179,042	290	2,630,257

ที่มา: กรมเจ้าท่า (2556)

ตารางที่ 4.12 แสดงขนาดความยาวของตัวเรือ ความจุและระยะการกินน้ำลึก (Draft) และของเรือชายฝั่งขนาด (ระวาง) ต่างๆ

ลำดับที่	ขนาด (ระวาง) ของเรือชายฝั่ง	ความยาวตัวเรือ (เมตร)	ความจุเรือ (TEU)	ระยะการกินน้ำลึกของเรือ เมื่อบรรทุกสินค้า (เมตร)	ที่มาของข้อมูล
1	500 ตันกรอสส์ (1,400 DWT โดยประมาณ)	50.00	60.00	3.00	มีฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
2	1,000 ตันกรอสส์ (2,800 DWT โดยประมาณ)	62.50	93.00	3.35	มีฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
3	3,000 ตันกรอสส์ (8,400 DWT โดยประมาณ)	85.00	225.00	7.00	มีฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
4	5,000 ตันกรอสส์ (14,000 DWT โดยประมาณ)	135.00	300.00	7.80	มีฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
5	10,000 ตันกรอสส์ (28,000 DWT โดยประมาณ)	147.50	900.00	9.30	มีฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
6	15,000 ตันกรอสส์ (42,000 DWT โดยประมาณ)	172.00	1,800.00	11.40	มีฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์
7	20,000 ตันกรอสส์ (56,000 DWT โดยประมาณ)	180.00	2,000.00	12.00	มีฐานของคำตอบจากการสัมภาษณ์