

ตารางที่ 4.54 แสดงคะแนนความพึงพอใจของผู้เชี่ยวชาญต่อรูปแบบการวิ่งเรือชายฝั่งในพื้นที่ในปัจจุบัน (Q54.2)

ลำดับที่	เส้นทาง – ปลายทาง	คำตอบที่ได้จากการสำรวจ		การวิเคราะห์ขั้นต้นตามสถิติด้วยเทคนิคเดลฟาย	
		Median (Q2)	ระดับความพึงพอใจ	IQR	ระดับความสอดคล้อง
1	ระยอง (มาบตาพุด) – สุราษฎร์ธานี / สุราษฎร์ธานี – ระยอง (มาบตาพุด)	4.0	มาก	0.00	สอดคล้อง
2	กรุงเทพฯ – สงขลา / สงขลา – กรุงเทพฯ	3.5	มาก	1.75	สอดคล้อง
3	กรุงเทพฯ – ชลบุรี (แหลมฉบัง) / ชลบุรี (แหลมฉบัง) – กรุงเทพฯ	4.0	มาก	2.00	สอดคล้อง
3	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สมุทรปราการ / สมุทรปราการ – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	4.0	มาก	2.00	สอดคล้อง
5	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สุราษฎร์ธานี / สุราษฎร์ธานี – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	3.0	ปานกลาง	1.50	สอดคล้อง
5	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สงขลา / สงขลา – ชลบุรี (แหลมฉบัง)	3.0	ปานกลาง	1.50	สอดคล้อง

จากตารางที่ 4.54 ผู้เชี่ยวชาญพึงพอใจมากกับรูปแบบการให้บริการในปัจจุบันในเส้นระของ (มาบตาพุด)–สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี–ระยอง (มาบตาพุด) เส้นกรุงเทพฯ–สงขลา/ สงขลา–กรุงเทพฯ เส้นกรุงเทพฯ – ชลบุรี (แหลมฉบัง)/ ชลบุรี (แหลมฉบัง)–กรุงเทพฯ และเส้นชลบุรี (แหลมฉบัง)–สมุทรปราการ/ สมุทรปราการ–ชลบุรี (แหลมฉบัง) ถัดมาผู้เชี่ยวชาญเห็นสอดคล้องกันว่าพึงพอใจปานกลางกับรูปแบบการให้บริการในเส้นชลบุรี (แหลมฉบัง)–สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี–ชลบุรี (แหลมฉบัง) เส้นชลบุรี (แหลมฉบัง)–สงขลา/ สงขลา–ชลบุรี (แหลมฉบัง) เส้นชลบุรี (แหลมฉบัง)–ประจวบคีรีขันธ์/ประจวบคีรีขันธ์–ชลบุรี (แหลมฉบัง) เส้นกรุงเทพฯ–ประจวบคีรีขันธ์/ประจวบคีรีขันธ์–กรุงเทพฯ และเส้นกรุงเทพฯ–สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี–กรุงเทพฯ

รูปแบบการให้บริการระบบขนส่งชายฝั่งใน พ.ศ. 2562

คำถามความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญต่อรูปแบบการให้บริการวิ่งเรือชายฝั่งในแต่ละพื้นที่ใน พ.ศ. 2562 (Q54.3) เป็นคำถามที่คำตอบสามารถคาดเดาได้ในลักษณะทวินาม (Binomial) เพื่อสำรวจรูปแบบการให้บริการรายเส้นทางในอนาคตที่ควรจะพัฒนา ผู้วิจัยแสดงคำตอบดังนี้

ตารางที่ 4.55 แสดงรูปแบบการให้บริการวิ่งเรือชายฝั่งใน พ.ศ. 2562 (Q54.3)

ลำดับ ที่	เส้นทาง – ปลายทาง	คำตอบที่ได้จากการสำรวจ	การวิเคราะห์ขั้นทามติด้วย เทคนิคเดลฟาย	
		รูปแบบการให้บริการ	ร้อยละของ ผู้ตอบ	ระดับความ สอดคล้อง
1	ระยอง (มาบตาพุด) – สุราษฎร์ธานี / สุราษฎร์ธานี – มาบตาพุด	วิ่งตามรอบเวลา	100.00	สอดคล้อง
1	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์ – แหลมฉบัง	วิ่งตามรอบเวลา	100.00	สอดคล้อง
1	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี – แหลมฉบัง	วิ่งตามรอบเวลา	100.00	สอดคล้อง
1	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สงขลา / สงขลา – แหลมฉบัง	วิ่งตามรอบเวลา	100.00	สอดคล้อง
5	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สมุทรปราการ/ สมุทรปราการ – แหลมฉบัง	วิ่งตามรอบเวลา	83.33	สอดคล้อง
6	กรุงเทพฯ – ชลบุรี (แหลมฉบัง)/ ชลบุรี (แหลมฉบัง) – กรุงเทพฯ	วิ่งตามรอบเวลา	71.43	สอดคล้อง

ตารางที่ 4.55 แสดงรูปแบบการให้บริการวิ่งเรือชายฝั่งใน พ.ศ. 2562 (Q54.3) (ต่อ)

ลำดับ ที่	เส้นทาง – ปลายทาง	คำตอบที่ได้จากการสำรวจ	การวิเคราะห์ห้ันตามติด้วย เทคนิคเดลฟาย	
		รูปแบบการให้บริการ	ร้อยละของ ผู้ตอบ	ระดับความ สอดคล้อง
7	กรุงเทพฯ – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์ – กรุงเทพฯ	วิ่งตามรอบเวลา	60.00	สอดคล้อง
8	กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ ธานี – กรุงเทพฯ	วิ่งตามรอบเวลา	60.00	สอดคล้อง

จากตารางที่ 4.55 ผู้เชี่ยวชาญเห็นสมควรมีเรือวิ่งตามรอบเวลาให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นใน พ.ศ. 2562 ในทุกเส้นทาง

3 ราคา/ ค่าใช้บริการของเรือชายฝั่ง

ราคาค่าใช้บริการของเรือเป็นคำถามความพึงพอใจต่อราคาค่าใช้บริการของเรือสำหรับสินค้าแห้งในปัจจุบัน ใน 5 ระดับ (5 Point Likert-Scale) ผู้วิจัยแสดงดังนี้

ตารางที่ 4.56 แสดงความพึงพอใจต่อราคาค่าใช้บริการของเรือสำหรับสินค้าแห้งในแต่ละพื้นที่ในปัจจุบัน (Q56.2)

ลำดับ ที่	เส้นทาง – ปลายทาง	คำตอบที่ได้จากการสำรวจ		การวิเคราะห์ห้ันตามติ ด้วยเทคนิคเดลฟาย	
		Median (Q2)	ระดับความพึง พอใจ	IQR	ระดับความ สอดคล้อง
2	กรุงเทพฯ – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์ – กรุงเทพฯ	3.0	ปานกลาง	0.0	สอดคล้อง
2	กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ ธานี – กรุงเทพฯ	3.0	ปานกลาง	0.0	สอดคล้อง
2	กรุงเทพฯ – สงขลา / สงขลา – กรุงเทพฯ	3.0	ปานกลาง	0.0	สอดคล้อง
2	ระยอง (มาบตาพุด) – สุราษฎร์ธานี / สุราษฎร์ธานี – มาบตาพุด	3.0	ปานกลาง	0.0	สอดคล้อง

ตารางที่ 4.56 แสดงความพึงพอใจต่อราคาค่าใช้บริการของเรือสำหรับสินค้าแห้งในแต่ละพื้นที่ในปัจจุบัน (Q56.2) (ต่อ)

ลำดับที่	เส้นทาง – ปลายทาง	คำตอบที่ได้จากการสำรวจ		การวิเคราะห์หั่นตามติด้วยเทคนิคเดลฟาย	
		Median (Q2)	ระดับความพึงพอใจ	IQR	ระดับความสอดคล้อง
6	กรุงเทพฯ – ชลบุรี (แหลมฉบัง)/ ชลบุรี (แหลมฉบัง) – กรุงเทพฯ	3.0	ปานกลาง	1.0	สอดคล้อง
7	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี – แหลมฉบัง	3.0	ปานกลาง	2.0	สอดคล้อง
8	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์ – แหลมฉบัง	2.0	น้อย	0.0	สอดคล้อง
8	ชลบุรี (แหลมฉบัง) – สงขลา / สงขลา – แหลมฉบัง	2.0	น้อย	0.0	สอดคล้อง

จากตารางที่ 4.56 ในการสำรวจความพึงพอใจของผู้เชี่ยวชาญต่อราคาค่าบริการสำหรับสินค้าแห้ง (บาท/ TEU) ในแต่ละเส้นทางการให้บริการ พบว่าผู้เชี่ยวชาญเห็นสอดคล้องว่าพึงพอใจปานกลางต่อค่าใช้บริการในเส้นทางกรุงเทพฯ–ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์–กรุงเทพฯ เส้นทางกรุงเทพฯ–สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี–กรุงเทพฯ เส้นทางกรุงเทพฯ–สงขลา/ สงขลา–กรุงเทพฯ เส้นทางระยอง (มาบตาพุด)–สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี–ระยอง (มาบตาพุด) เส้นทางกรุงเทพฯ–ชลบุรี (แหลมฉบัง)/ ชลบุรี (แหลมฉบัง)– กรุงเทพฯ และเส้นทางชลบุรี (แหลมฉบัง)–สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี–ชลบุรี (แหลมฉบัง) ขณะเดียวกันเห็นสอดคล้องว่าพึงพอใจน้อยต่อราคา/ ค่าใช้บริการในเส้นทางชลบุรี (แหลมฉบัง)–ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์–ชลบุรี (แหลมฉบัง) และเส้นทางชลบุรี (แหลมฉบัง)–สงขลา/ สงขลา–ชลบุรี (แหลมฉบัง)

4.3 บทวิเคราะห์ผลการวิจัย

ผู้วิจัยนำข้อสรุปที่ได้จากการดำเนินงานวิจัยโดยอาศัยเทคนิคเดลฟายมาวางโครงสร้างรูปแบบการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทย พ.ศ. 2562 ซึ่งประกอบไปด้วยปัจจัยที่เกี่ยวข้อง 7 ด้าน คือ ด้านท่าเรือชายฝั่ง ด้านเส้นทางบริการ ด้านเรือชายฝั่ง ด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง ด้านนโยบาย/ มาตรการ/ กฎหมายกฎระเบียบ และการกำกับดูแลจากรัฐ ด้านการประกอบธุรกิจของภาคเอกชน และด้านสิ่งแวดล้อม ข้อสรุปที่ได้เป็นความเห็น (Opinion) ของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์

จำเป็นต้องเทียบเคียงหรือเปรียบเทียบกับข้อมูลที่รวบรวมจากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยแสดงผลการวิเคราะห์ข้อสรุปดังกล่าวในแต่ละด้าน ดังนี้

4.3.1 ด้านท่าเรือชายฝั่ง

ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าจำนวนและตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือในปัจจุบันเหมาะสมและสามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการในกรุงเทพฯ สมุทรปราการ ชลบุรี (แหลมฉบัง) ระยอง (มาบตาพุด) ประจวบคีรีขันธ์ สุราษฎร์ธานี และสงขลา ทั้งในปัจจุบันและในอนาคตได้ ซึ่งความเห็นของผู้เชี่ยวชาญใน 7 พื้นที่นั้นสอดคล้องกับ 10 พื้นที่ที่มีปริมาณสินค้าชายฝั่งเข้าและออกมากที่สุดในประเทศ โดยสินค้าชายฝั่งที่ทำเรือใน 7 พื้นที่คิดเป็นร้อยละ 91.48 ของปริมาณสินค้าชายฝั่งทั้งหมดของประเทศ (กรมเจ้าท่า, 2556) ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าท่าเรือชายฝั่งควรพัฒนาบริการที่ทำเรือโดยเฉพาะบริการคลังสินค้า นอกจากนี้ ควรบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเทียบเรือไปในการทำเป็นสถานที่จัดเก็บและเปลี่ยนถ่ายสินค้า ตลอดจนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อในท่าเรือ ซึ่งเป็นความเห็นระดับสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับ Kia และคณะ (2000) Comtois และ Dong (2007) Chen (2009) Kenedy และคณะ (2011) Elbert และคณะ (2012) Feng และคณะ (2012) Woo และคณะ (2013) Etebarian และคณะ (2013) และ Internet Securities, Inc. Emerging Market Insight (2014)

4.3.2 ด้านเส้นทางกาให้บริการ

ผู้เชี่ยวชาญเห็นสอดคล้องกันว่าเส้นทางกาให้บริการทั้ง 9 เส้นทาง (เป็นเส้นทางเดินเรือไปและกลับรวมเป็น 18 เส้นทาง) คือ เส้นทางกรุงเทพฯ-ชลบุรี (แหลมฉบัง)/ ชลบุรี (แหลมฉบัง)-กรุงเทพฯ เส้นทางกรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์ / ประจวบคีรีขันธ์-กรุงเทพฯ เส้นทางกรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี/สุราษฎร์ธานี-กรุงเทพฯ เส้นทางกรุงเทพฯ-สงขลา/ สงขลา-กรุงเทพฯ เส้นทางระยอง (มาบตาพุด)-สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี-ระยอง (มาบตาพุด) เส้นทางชลบุรี (แหลมฉบัง)-สมุทรปราการ/สมุทรปราการ-ชลบุรี (แหลมฉบัง) เส้นทางชลบุรี (แหลมฉบัง)ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-ชลบุรี (แหลมฉบัง)-สุราษฎร์ธานี/สุราษฎร์ธานี-ชลบุรี (แหลมฉบัง) เส้นทางชลบุรี (แหลมฉบัง)-สงขลา/ สงขลา-ชลบุรี (แหลมฉบัง) มีความเหมาะสม ทั้งนี้ ผู้เชี่ยวชาญเห็นควรเพิ่มสมุทรสงครามและจังหวัดในภาคตะวันออก เป็นต้นทางและปลายทางของเส้นทางกา อย่างไรก็ตาม เส้นทางกาให้บริการทั้ง 9 เส้นทาง (เป็นเส้นทางเดินเรือไปและกลับรวม 18 เส้นทาง) ใน 7 พื้นที่ที่กล่าวไปแล้วส่วนมากสอดคล้องและใกล้เคียงกับเส้นทางกาให้บริการที่มีอยู่ในปัจจุบัน นับเป็นความเห็นที่ใกล้เคียงกับงานวิจัยของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ (2544) สำหรับรูปแบบกาให้บริการวิ่งเรือชายฝั่งใน พ.ศ. 2562 ผู้เชี่ยวชาญเห็นตรงกันว่าควรพัฒนาไปในรูปแบบกาเดินเรือตามรอบเวลา (Schedule) นอกจากนี้ ควรเพิ่มความถี่กาเดินเรือ/ สัปดาห์ เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ ควรบริหารจัดการระยะเวลาเดินเรือจากต้นทาง

ไปยังปลายทางให้ลดลง เนื่องจากปัจจุบัน เรือชายฝั่งต้องเสียเวลารอคอยเข้าเทียบท่าเป็นระยะเวลา 2-5 ชม. ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานที่ทำเรือชายฝั่ง Kenedy และคณะ (2011) Etebarian และคณะ (2013) ระบุไว้

4.3.3 ด้านเรือชายฝั่ง

ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าประเภทของเรือชายฝั่งที่เหมาะสมสำหรับให้บริการใน พ.ศ. 2562 คือ เรือคอนเทนเนอร์มากที่สุด ผู้ประเภทของเรือที่เหมาะสมในอนาคตอีก 5 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2562) เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคอาเซียน คือ เรือคอนเทนเนอร์ ทั้งนี้เรือคอนเทนเนอร์นั้นสอดคล้องกับประเภทเรือที่เหมาะสมกับการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งในสหรัฐอเมริกา จีน ญี่ปุ่น อินเดีย และทิศทางการเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจโลก (Yeo และคณะ, 2011; Transport Weekly , 2014, January 13; BBC News, 2015, January 7) สำหรับขนาดเรือมาตรฐานควรมีขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT โดยประมาณ) มากที่สุด รองลงมาคือขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT โดยประมาณ) ทั้งนี้เป็นไปตามข้อจำกัดทางกายภาพของท่าเทียบเรือที่เรือชายฝั่งสามารถเข้าไปเทียบท่าได้ ซึ่งเรือชายฝั่งขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT โดยประมาณ) ดังกล่าว มีขนาดใกล้เคียงข้อมูลขนาดเรือชายฝั่งที่ให้บริการในประเทศไทยที่มีขนาด 500.01-1,000.00 ตันกรอสส์มากที่สุด รองลงมาคือขนาด 1,000.01-3,000.00 ตันกรอสส์ (กรมเจ้าท่า, 2556) นอกจากนี้ยังมีขนาดไม่ต่างจากเรือชายฝั่งที่ให้บริการในญี่ปุ่นที่มีขนาด 200-999 ตันกรอสส์มากที่สุด รองลงมาคือเรือขนาด 1,000-1,999 ตันกรอสส์ ตามด้วยขนาด 2,000-4,999 ตันกรอสส์ (The Japan Federation of Coastal Shipping Associations, 2012) อายุเรือชายฝั่งที่ให้บริการควรมีอายุเฉลี่ย 10-14 ปี อายุเฉลี่ยปัจจุบันอยู่ที่ 15-19 ปีมากที่สุด รองลงมาอยู่ที่ 20-24 ปี และ 25-29 ตามลำดับ นับเป็นความเห็นที่สนับสนุนค่ากล่าวในรายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2544; สราวุธ ลักษณะโต, 2556) ว่าเรือที่ให้บริการในระบบขนส่งชายฝั่งไทยเป็นเรือเก่าที่มีสภาพทรุดโทรม

4.3.4 ด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง

กลุ่มผู้เชี่ยวชาญคาดการณ์ว่าปริมาณสินค้าขนส่งชายฝั่งใน พ.ศ. 2562 จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.00 จากปัจจุบัน หากคิดเป็นปริมาณจะอยู่ที่ 55 ล้านตัน ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าสินค้าที่มีศักยภาพมากที่สุด คือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ซึ่งสอดคล้องกับประเภทสินค้าที่ให้บริการขนส่งชายฝั่งที่มากที่สุดของญี่ปุ่น (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2544; The Japan Federation of Coastal Shipping Associations, 2012) รองลงมาสินค้าที่มีศักยภาพมาก คือ ยางพาราและสินค้าเบ็ดเตล็ด (ได้แก่ ตู้คอนเทนเนอร์/อื่นๆ ที่ทำด้วยโลหะ/ เหล็ก/ เหล็กกล้า) ตามด้วยสินค้าที่มีศักยภาพระดับปานกลาง

ได้แก่ ข้าว ไม้ ผลผลิตเกษตรอื่นๆ อาหารสัตว์ วัสดุก่อสร้าง ปุ๋ย เคมีภัณฑ์ และเครื่องมือ/ อุปกรณ์ ตามลำดับ ความเห็นดังกล่าวใกล้เคียงกับข้อมูลสินค้าขนส่งชายฝั่ง 10 ประเภทที่มีปริมาณขนส่งมากที่สุดที่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องรวบรวมไว้ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2544; กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี, 2548; สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี, 2550; กรมเจ้าท่า, 2554; กรมเจ้าท่า, 2556; Ministry of Transport, Information and Communication Technology Centre, 2013) นอกจากนี้ผู้เชี่ยวชาญให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าพาติเคิลบอร์ด (Particle Board) เป็นสินค้าที่คาดว่าจะใช้บริการขนส่งชายฝั่งมากขึ้นในอนาคต

4.3.5 ด้านนโยบาย/ มาตรการ/ กฎหมายกฎระเบียบ และการกำกับดูแลจากภาครัฐ

ผู้เชี่ยวชาญเห็นสอดคล้องกันมากกว่ารัฐควรเพิ่มความชัดเจนของทิศทาง ยุทธศาสตร์ และนโยบาย รวมถึงแก้ปัญหาความเป็นเอกภาพระหว่างหน่วยราชการให้ทำงานสอดคล้องกันมากขึ้น รัฐควรปรับปรุงมาตรการทางภาษี และค่าธรรมเนียม และควรแก้ปัญหาภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ความยุ่งยากซับซ้อนของขั้นตอน ระยะเวลาที่ใช้ ปัญหาความยุ่งยากจากจำนวนเอกสารที่ใช้ อย่างจริงจัง เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อธุรกิจท่าเรือชายฝั่ง รัฐควรเพิ่มสัดส่วนการลงทุนของภาครัฐ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ท่าเรือ) สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่หลังท่าโครงสร้างพื้นฐาน และโครงข่ายคมนาคมขนส่งเพื่อเพิ่มความสะดวกในการเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบต่างๆ รวมถึงนโยบายการให้สิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุนในลักษณะ BOI แก่ผู้ประกอบการและนักลงทุนในธุรกิจขนส่งชายฝั่งในประเทศ นอกจากนี้รัฐควรส่งเสริมและสนับสนุนในรูปแบบของ เงินอุดหนุนการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งและจัดตั้งองค์กรเพื่อการพัฒนาบริการเรือชายฝั่ง ไว้เป็นแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำหรือช่วยเหลือในรูปแบบของมาตรการสนับสนุนด้านการศึกษาและการผลิต บุคลากร สำหรับสิ่งที่ภาครัฐจำเป็นต้องเข้าช่วยเหลือภาคเอกชน ได้แก่ การบรรจุโครงการพัฒนา ท่าเรือชายฝั่งไว้ในแผนหรือยุทธศาสตร์ระดับชาติ ซึ่งความคิดเห็นดังกล่าวสอดคล้องกับบทบาทหลัก ในธุรกิจขนส่งชายฝั่งของภาครัฐ (กมลชนก สุทธิวาที, 2552) และตรงกับแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในต่างประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2544; Chen, 2009; Pillai และ Paul , 2011; Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, 2012; Bhandarkar, n.d.; Chopra และ Danautic, 2014; Speece และ Kawahara, 1995; Su-Han และ คณิศ , 2013)

4.3.6 ด้านการประกอบธุรกิจของภาคเอกชน

ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าสิ่งที่ภาคเอกชนควรดำเนินการเพิ่มเติมในการผลักดันระบบขนส่งชายฝั่งใน พ.ศ. 2562 ได้แก่ การรวมกลุ่มกันของผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งมากที่สุด การลงทุนและพัฒนาการให้บริการท่าเรือชายฝั่งและบริการเกี่ยวเนื่องในพื้นที่ท่าเรือเอกชน การลงทุนพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่หลังท่า และการส่งเสริมและลงทุนพัฒนาและขยายธุรกิจโครงสร้างพื้นฐานโดยไม่รอความช่วยเหลือจากภาครัฐ ความคิดเห็นดังกล่าวใกล้เคียงกับการดำเนินนโยบายเชิงรุกของภาคเอกชนของญี่ปุ่น (The Japan Federation of Coastal Shipping Associations, 2012; Chopra และ Danautic, 2014)

4.3.7 ด้านสิ่งแวดล้อม

ผู้เชี่ยวชาญเห็นสอดคล้องว่าผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่น้ำและพื้นดินบริเวณที่ตั้งของท่าเรือในภาพรวมมีความรุนแรงน้อย อย่างไรก็ตาม ปัญหาราบน้ำมัน ตะกอน เศษผงโลหะ และถ่านหินที่ฟุ้งกระจายในน้ำและปัญหามลภาวะทางอากาศบริเวณที่ตั้งของท่าเรือชายฝั่งมีความรุนแรงปานกลางสมควรได้รับการดูแลมากกว่าผลกระทบอื่นๆ ผู้เชี่ยวชาญเชื่อว่ากระแสการจัดการสิ่งแวดล้อมจะมีบทบาทสำคัญมากขึ้นใน พ.ศ. 2562 ซึ่งสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับการคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตว่าโลกจะใส่ใจผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Food Agriculture Organization, 2006; Kawabe และคณะ, 2013; PricewaterhouseCoopers และ Supply Chain Institute, 2014)

โดยสรุป ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่ได้จากการสำรวจแบบสอบถามตามเทคนิคเดลฟายในการดำเนินงานวิจัยนี้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งทั้งในและต่างประเทศ ความคิดเห็นดังกล่าวเป็นความคิดเห็นของกลุ่ม ไม่ใช่ความคิดเห็นส่วนตัวของผู้เชี่ยวชาญท่านใดท่านหนึ่ง ผู้วิจัยเชื่อว่าผลลัพธ์และประโยชน์ที่ได้จากการดำเนินงานวิจัยนี้จะเป็นประโยชน์กับการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในประเทศ สำหรับ พ.ศ. 2562 ต่อไป