

## บทที่ 5 อภิปรายผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

วิทยานิพนธ์นี้ได้บรรลุวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานภาพ บทบาท และความสำคัญของระบบขนส่งชายฝั่งในปัจจุบัน เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทย และเพื่อเสนอรูปแบบการให้บริการระบบขนส่งชายฝั่ง (Coastal Service Model) สำหรับการพัฒนาขนส่งชายฝั่งในประเทศไทยใน พ.ศ. 2562 การอภิปรายผลการวิจัยแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบัน และรูปแบบการพัฒนาขนส่งชายฝั่ง พ.ศ. 2562

### 5.1 ระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบัน

ในการพิจารณาระบบขนส่งชายฝั่งจำเป็นต้องพิจารณาปัจจัยองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง 7 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านท่าเรือชายฝั่ง ด้านเส้นทางการให้บริการ ด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง ด้านนโยบาย/ มาตรการ /กฎหมาย/ กฎระเบียบ และการกำกับดูแลของภาครัฐ ด้านการประกอบธุรกิจ การขนส่งชายฝั่งของภาคเอกชน และด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชายฝั่ง เพื่อความเข้าใจสถานการณ์ปัจจุบัน ผู้วิจัยนำเสนอปัจจัยทั้งหมดโดยแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่สรุปเป็นรายพื้นที่ (Location based) ได้แก่ ปัจจัยด้านท่าเรือชายฝั่ง ด้านเส้นทางการให้บริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และสินค้าขนส่งชายฝั่งรายพื้นที่เป็นสำคัญ กับและส่วนที่สรุปเป็นภาพรวม ได้แก่ ด้านนโยบาย/ มาตรการ/ กฎหมาย/ กฎระเบียบ และการกำกับดูแลของภาครัฐ ด้านการประกอบธุรกิจการขนส่งชายฝั่งของภาคเอกชน และด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม

#### 5.1.1 ระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในรายพื้นที่ (Location specific)

ผู้วิจัยนำเสนอระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันของ 7 พื้นที่ภายใต้ขอบเขตงานวิจัยทั้งหมดโดยพิจารณาปัจจัยด้านท่าเรือเรือชายฝั่ง ด้านเส้นทางการให้บริการ ด้านเรือชายฝั่ง และสินค้าขนส่งชายฝั่งในพื้นที่ กรุงเทพฯ พื้นที่สมุทรปราการ พื้นที่ชลบุรี พื้นที่ระยอง พื้นที่ประจวบคีรีขันธ์ พื้นที่สุราษฎร์ธานี และพื้นที่สงขลา ตามลำดับ ดังนี้

##### 1. พื้นที่กรุงเทพฯ

###### 1) ด้านท่าเรือชายฝั่ง

จำนวนและที่ตั้งของท่าเรือที่ให้บริการในพื้นที่กรุงเทพฯ ในปัจจุบันกระจายตัวตามพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญริมแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือเหล่านี้มีทั้งภาครัฐและเอกชนเป็นเจ้าของ จำนวนและที่ตั้งของท่าเรือที่มีอยู่ในกรุงเทพฯ เพียงพอและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ ท่าเทียบเรือที่กรุงเทพฯ มีความยาวและความลึกหน้าท่า 310.00 และ 9.50 เมตร ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ยังไม่มี

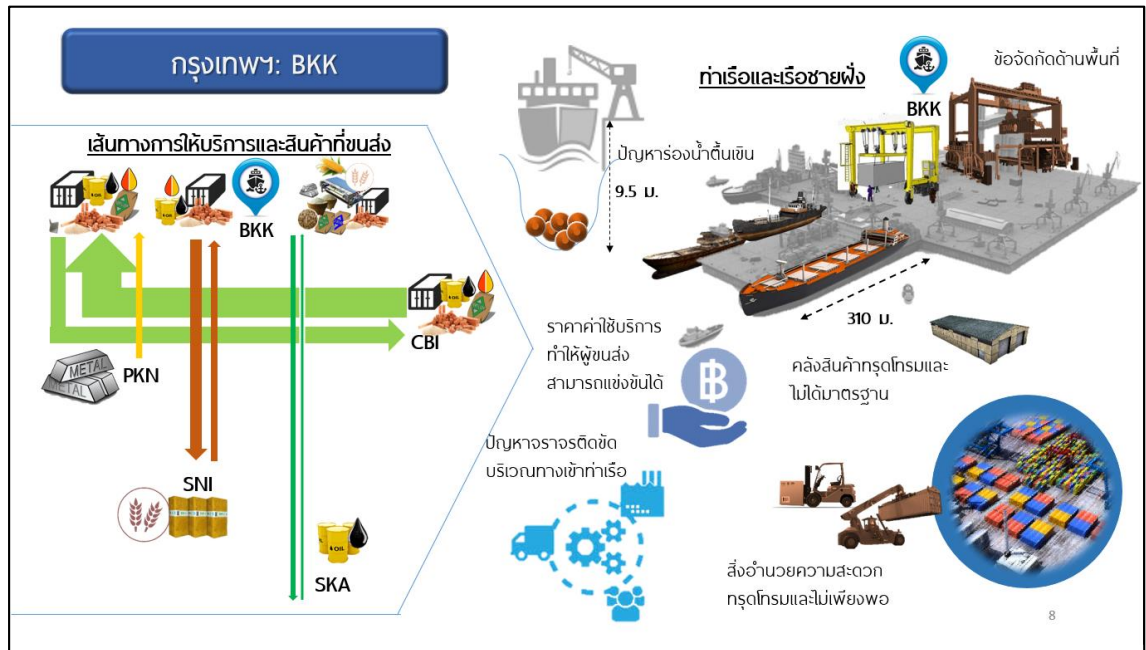
ท่าเทียบเรือสำหรับเรือชายฝั่ง โดยเฉพาะ เรือชายฝั่งจึงต้องเผชิญกับการจราจรทางน้ำที่แออัด ด้านร่องน้ำ ความถี่การขุดลอกร่องน้ำที่กรุงเทพฯ ที่น้อยเกินไปทำให้เรือชายฝั่งที่มาใช้บริการกินน้ำลึกจริงน้อยกว่า 9.50 เมตร จำนวนผู้ประกอบการท่าเรือและบริการที่ทำเรือในกรุงเทพฯ สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ปานกลาง เช่น บริการเรือลากจูงและเรือลำเลียง บริการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ทำเรือ (Lift on/ Lift off) บริการลานบรรจุ/ วางตู้สินค้า และบริการปลั๊กเสียบตู้สินค้าแช่แข็ง อย่างไรก็ตาม บริการเคลื่อนย้ายสินค้ามายังท่าเรือ/ ออกจากท่าเรือ (Port to door/ Door to port) ที่กรุงเทพฯ ติดปัญหาข้อจำกัดด้านพื้นที่และปัญหาจราจรในเมืองขนาดใหญ่ ประกอบกับคลังสินค้าที่ให้บริการมีอายุการใช้งานที่ยาวนานจึงไม่ทันสมัยและได้มาตรฐาน ข้อจำกัดเรื่องพื้นที่ของท่าเรือทำให้พื้นที่วาง/ บรรจุสินค้ามีขนาดเล็ก เกิดปัญหาความแออัด ในแง่สิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำเทียบ เครื่องมือจัดการสินค้าทั่วไปและอุปกรณ์ยกขนสินค้าที่ทำเทียบเรือในปัจจุบันไม่เพียงพอ กับความต้องการใช้บริการ การบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเทียบเรือเพื่อรองรับกิจกรรมต่อเนื่อง เช่น การใช้พื้นที่หลังท่าเทียบเรือเป็นพื้นที่วาง/ บรรจุ / จัดเก็บ และเปลี่ยนถ่ายสินค้า รวมถึงการทำเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสู่ท่าเทียบเรือที่กรุงเทพฯ อยู่ในระดับปานกลาง การบริหารจัดการท่าเทียบเรือทั้งด้านคุณภาพการให้บริการ ความสะดวกรวดเร็ว มาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย ตลอดจนคุณภาพและความสามารถของพนักงานผู้ให้บริการที่ทำเรืออยู่ในระดับปานกลาง สิ่งที่โดดเด่นสำหรับท่าเรือที่กรุงเทพฯ คือ ราคาค่าบริการของท่าเรือที่ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งสามารถแข่งขันได้

## 2) ด้านเส้นทางบริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง

ต้นทางและปลายทางของเส้นทางบริการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่กรุงเทพฯ ได้แก่ กรุงเทพฯ-ชลบุรี (แหลมฉบัง)/ ชลบุรี (แหลมฉบัง)-กรุงเทพฯ, กรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-กรุงเทพฯ, กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี-กรุงเทพฯ และกรุงเทพฯ-สงขลา/ สงขลา-กรุงเทพฯ สำหรับประเภทเรือ ขนาด (ระวาง) ของเรือ รูปแบบการให้บริการ ระยะเวลาการเดินทางจากต้นทางไปยังปลายทางและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในแต่ละเส้นทาง ผู้วิจัยแสดง ดังนี้

ปัจจุบันพื้นที่กรุงเทพฯ มีเรือคอนเทนเนอร์ เรือน้ำมันและเรือบรรทุกแก๊ส ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT) และขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT) ซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่ให้บริการในเส้นทางกรุงเทพฯ-ชลบุรี (แหลมฉบัง)/ ชลบุรี (แหลมฉบัง)-กรุงเทพฯ เส้นทางกรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-กรุงเทพฯ และเส้นทางกรุงเทพฯ-สงขลา/ สงขลา-กรุงเทพฯ อย่างไรก็ตาม เรือชายฝั่งที่วิ่งให้บริการมีอายุการใช้งานที่ยาวนานและมีสภาพทรุดโทรม สำหรับสินค้าที่ใช้บริการระบบขนส่งชายฝั่งที่กรุงเทพฯ ปัจจุบันอยู่ที่ 1.53 ล้านตัน ประเภทสินค้าที่ใช้บริการ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์ โลหะภัณฑ์ ข้าว ข้าวโพด และผลผลิตเกษตรอื่นๆ (กรมเจ้าท่า, 2556) สำหรับสินค้าในแต่ละเส้นทางเดินเรือไป-กลับ แสดงดังนี้



รูปที่ 5.1 แสดงลักษณะบริการระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในพื้นที่กรุงเทพฯ ในแต่ละเส้นทางบริการ

ตารางที่ 5.1 แสดงลักษณะบริการระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในพื้นที่กรุงเทพฯ ในแต่ละเส้นทางให้บริการ

เส้นทางให้บริการ	รูปแบบการให้บริการ	ระยะเวลาเดินเรือจากต้นทางไปยังปลายทาง (ชม.)	ความถี่การเดินเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	ต้นทาง-ปลายทาง	ปริมาณสินค้า (ตัน)	สินค้าขนส่งชายฝั่ง
กรุงเทพฯ-ชลบุรี (แหลมฉบัง)/ ชลบุรี (แหลมฉบัง)-กรุงเทพฯ	เรือเช่าเหมาลำและเรือวิ่งตามรอบเวลา	6.00	5	กรุงเทพฯ-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	1,302,928.60	สินค้าเบ็ดเตล็ด ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม น้ำตาล เคมีภัณฑ์ ปุ๋ย วัสดุก่อสร้าง ดินหินทราย
				ชลบุรี (แหลม-ฉบัง)-กรุงเทพฯ	5,793,300.81	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์ ปุ๋ย ดินหินทราย วัสดุก่อสร้าง
กรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-กรุงเทพฯ	เรือเช่าเหมาลำ	6.00	-	กรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์	-	ไม่มีสินค้า
				ประจวบคีรีขันธ์-กรุงเทพฯ	642,759.84	โลหะภัณฑ์
กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี-กรุงเทพฯ	เรือเช่าเหมาลำและเรือวิ่งตามรอบเวลา	8.00	1	กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี	168,769.54	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม วัสดุก่อสร้าง สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์
				สุราษฎร์ธานี-กรุงเทพฯ	20,450.00	ยางพารา ผลผลิตเกษตรอื่นๆ
กรุงเทพฯ-สงขลา/ สงขลา-กรุงเทพฯ	เรือเช่าเหมาลำ	12.00	-	กรุงเทพฯ-สงขลา	437,559.22	ข้าวโพด ข้าว อาหารสัตว์ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม มันสำปะหลัง ผลผลิตเกษตรอื่นๆ โลหะภัณฑ์ ซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง ปุ๋ย สินค้าเบ็ดเตล็ด ดินหินทราย เครื่องมือ/ อุปกรณ์
				สงขลา-กรุงเทพฯ	34,089.64	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

จากตารางที่ 5.1 ผู้วิจัยพบความไม่สมดุลของสินค้าในเที่ยวขาไปและขากลับในเส้นทางให้บริการ ปัจจุบันในการวิ่งเรือเส้นกรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-กรุงเทพฯ และข้อจำกัดของประเภทสินค้าจากประจวบคีรีขันธ์ที่จะให้บริการขนส่งชายฝั่งที่ต้องขนในปริมาณมาก นอกจากโลหะภัณฑ์แล้ว มีสินค้าอื่นมาใช้บริการน้อยมาก การใช้งานท่าเรือจึงน้อยมากเมื่อเทียบกับความสามารถในการให้บริการของท่าเรือที่ประจวบคีรีขันธ์

## 2. พื้นที่สมุทรปราการ

### 1) ด้านท่าเรือชายฝั่ง

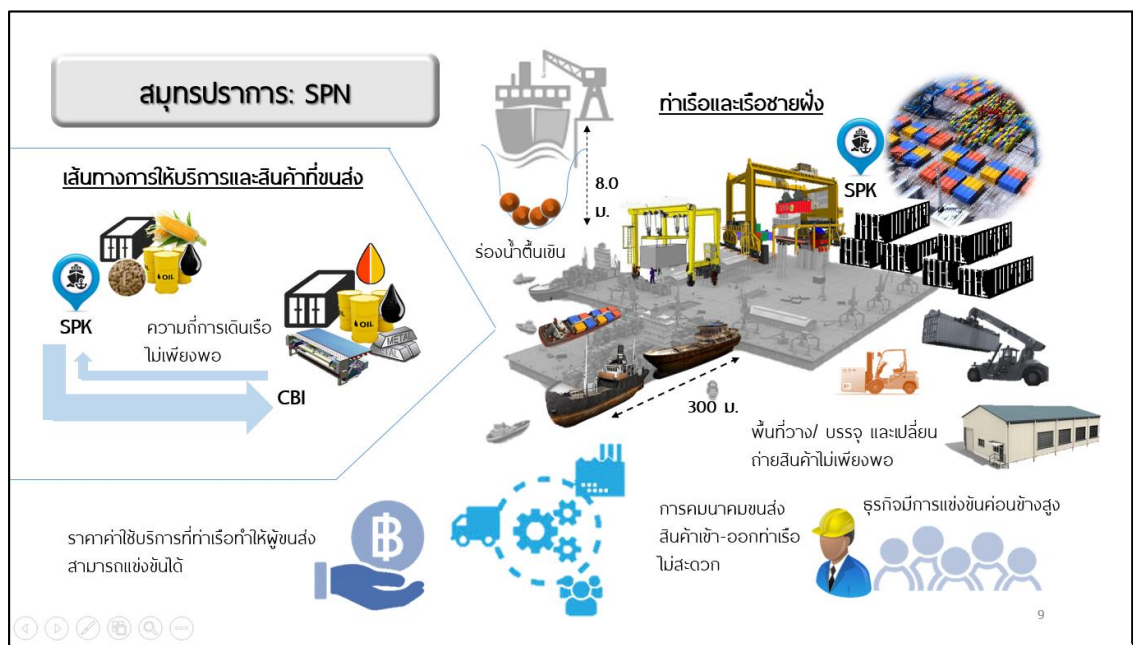
จำนวนและที่ตั้งของท่าเรือที่ให้บริการในสมุทรปราการปัจจุบันกระจายตัวตามพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ คือ บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือที่สมุทรปราการเป็นท่าเรือเอกชน ในแง่จำนวนและที่ตั้งของท่าเรือที่มีอยู่ในสมุทรปราการปัจจุบันเพียงพอและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ ท่าเทียบเรือที่สมุทรปราการมีความยาวและความลึกหน้าท่า 300.00 และ 8.00 เมตรตามลำดับ สำหรับจำนวนผู้ประกอบการท่าเรือในสมุทรปราการปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการได้ดี บริการเรือลากจูงและบริการเรือลำเลียงที่ทำเรือชายฝั่งในสมุทรปราการอยู่ในระดับดีและดีมากตามลำดับ สำหรับบริการด้านสินค้า บริการเคลื่อนย้ายสินค้ามายังท่าเรือ/ ออกจากท่าเรือ (Port to door/ Door to port) บริการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ท่าเรือ (Lift on/ Lift off) และบริการคลังสินค้าอยู่ในระดับดีมาก บริการลานบรรจุ/ วางตู้สินค้า บริการปลักเสียบตู้สินค้าแช่แข็งอยู่ในระดับดี บริการที่ทำเรือชายฝั่งที่สมุทรปราการปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ดีค่อนข้างมาก ในแง่สิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำเทียบเรือที่สมุทรปราการมีเครื่องมือจัดการสินค้าทั่วไปและอุปกรณ์ยกขนสินค้าที่ทำเทียบเรือที่ดีและดีมากตามลำดับ อย่างไรก็ตาม เครื่องมือในการจัดการสินค้าแห้งและสินค้าเทกองเหลวยังมีไม่มากนัก สำหรับการบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเทียบเรือเพื่อรองรับกิจกรรมต่อเนื่อง มีการใช้พื้นที่หลังท่าเทียบเรือเป็นพื้นที่วาง/ บรรจุ/ จัดเก็บ และเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ดี การทำเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสู่ท่าเทียบเรือสะดวกสบายในระดับดีมาก ปัจจุบันการบริหารจัดการของท่าเทียบเรือที่สมุทรปราการอยู่ในเกณฑ์ดีค่อนข้างมาก ทั้งในด้านคุณภาพการให้บริการ ความสะดวกรวดเร็ว ตลอดจนคุณภาพและความสามารถของพนักงานผู้ให้บริการที่ทำเรือ สิ่งที่โดดเด่นสำหรับท่าเรือที่สมุทรปราการ คือ ราคาค่าบริการของท่าเรือที่ทำให้ผู้ขนส่งสามารถแข่งขันได้ เนื่องจากมีการแข่งขันที่สูง

### 2) ด้านเส้นทางให้บริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง

ต้นทางและปลายทางของเส้นทางให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่สมุทรปราการ ได้แก่ ชลบุรี (แหลมฉบัง)-สมุทรปราการ/ สมุทรปราการ-ชลบุรี (แหลมฉบัง) ทั้งนี้การวิ่งเรือในเส้นทางสมุทรปราการไปปลายทางชลบุรี (แหลมฉบัง) เรือชายฝั่งมีระยะเวลาเวลารอคอยเพื่อเข้าเทียบท่า

ที่ทำเรือชายฝั่งที่ชลบุรี (แหลมฉบัง) ประมาณ 2 ชม. ความถี่ต่อสัปดาห์ของการเดินเรือยังไม่เพียงพอ กับความต้องการใช้บริการที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน รูปแบบการวิ่งเรือขนส่งชายฝั่งปัจจุบันมี 2 ลักษณะ คือ เรือเช่าเหมาลำและเรือวิ่งตามรอบเวลา ด้านราคาค่าใช้บริการที่ทำเรือมีอัตราที่ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถแข่งขันได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อรวมราคาค่าใช้บริการที่ทำเรือกับค่าขนส่งต่อเนื่อง ค่าใช้จ่ายรวมใกล้เคียงกับการขนส่งทางถนน สำหรับขนาด (ระวาง) ของเรือ รูปแบบการให้บริการ ระยะเวลาการเดินทางจากต้นทางไปยังปลายทางและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในแต่ละเส้นทาง ผู้วิจัยแสดง ดังนี้

เรือขนส่งชายฝั่งในสมุทรปราการ ได้แก่ เรือคอนเทนเนอร์ ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800-8,400 DWT) และขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400-14,000 DWT) เป็นเรือขนาดไม่ใหญ่มากที่มีอายุการใช้งานยาวนาน ปัจจุบันสินค้าที่ใช้บริการระบบขนส่งชายฝั่งที่สมุทรปราการ อยู่ที่ 9.30 ล้านตัน ประเภทสินค้า ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด โลหะภัณฑ์ และอื่นๆ (กรมเจ้าท่า, 2556) สำหรับสินค้าในแต่ละเส้นทางเดินเรือไป-กลับ ผู้วิจัยแสดงดังนี้



รูปที่ 5.2 แสดงลักษณะบริการระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในพื้นที่สมุทรปราการในแต่ละเส้นทาง การให้บริการ

ตารางที่ 5.2 แสดงลักษณะบริการระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในพื้นที่สมุทรปราการในแต่ละเส้นทางกาให้บริการ

เส้นทางกาให้บริการ	รูปแบบกาให้บริการ	ระยะเวลาเดินเรือ จากต้นทางไปยัง ปลายทาง (ชม.)	ความถี่การเดินเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	ต้นทาง-ปลายทาง	ปริมาณสินค้า (ตัน)	สินค้าขนส่งชายฝั่ง
สมุทรปราการ-ชลบุรี (แหลมฉบัง)/ ชลบุรี (แหลมฉบัง) - สมุทรปราการ	เรือเช่าเหมาลำและ เรือวิ่งตามรอบเวลา	10.00	23	สมุทรปราการ-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	859,014.77	สินค้าเบ็ดเตล็ด ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ข้าวโพด อาหารสัตว์ ดินหินทราย แร่ธาตุอื่นๆ
				ชลบุรี (แหลมฉบัง)- สมุทรปราการ	5,686,592.83	สินค้าเบ็ดเตล็ด ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เคมีภัณฑ์ เครื่องมือ/ อุปกรณ์ ดินหินทราย โลหะภัณฑ์

### 3. พื้นที่ชลบุรี

#### 1) ด้านท่าเรือชายฝั่ง

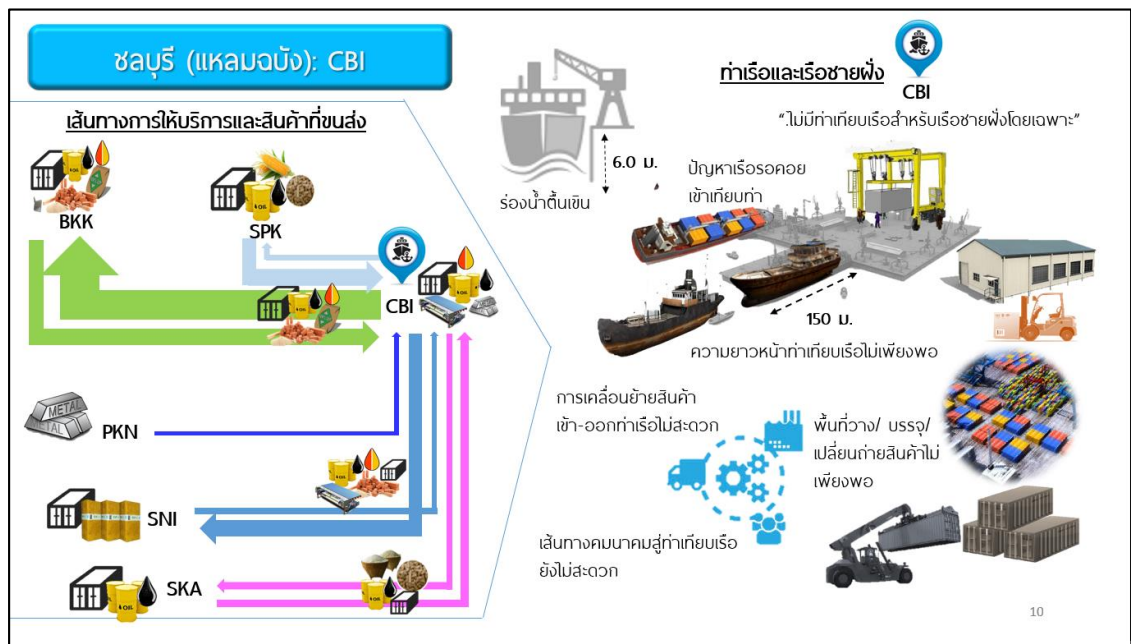
จำนวนและที่ตั้งของท่าเรือที่ให้บริการในชลบุรีปัจจุบันกระจายตัวตามพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ คือ บริเวณแหลมฉบัง จำนวนและที่ตั้งของท่าเรือที่มีอยู่ในชลบุรี (แหลมฉบัง) เพียงพอและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ ท่าเทียบเรือที่ชลบุรี (แหลมฉบัง) มีความยาวและความลึกหน้าท่า 150.00 และ 6.00 เมตร ตามลำดับ ทั้งนี้ถ้าเป็นท่าเทียบเรือต่างประเทศมีความลึกหน้าท่า ประมาณ 13 เมตร สำหรับจำนวนผู้ประกอบการท่าเรือในชลบุรี (แหลมฉบัง) ปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการได้ระดับปานกลาง บริการด้านเรือที่ท่าเรือชายฝั่ง ได้แก่ บริการเรือลากจูงและบริการเรือลำเลียงอยู่ในระดับดี ส่วนบริการด้านสินค้า เช่น บริการเคลื่อนย้ายสินค้ามายังท่าเรือ/ ออกจากท่าเรือ (Port to door/ Door to port) ยังไม่สะดวกนัก บริการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ท่าเรือ (Lift on/ Lift off) บริการลานบรรจุ/ วางตู้สินค้า และบริการคลังสินค้าอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนบริการปลั๊กเสียบตู้สินค้าแช่แข็งที่มีให้บริการอย่างพอเพียง โดยรวมบริการที่ท่าเรือชายฝั่งที่ชลบุรี (แหลมฉบัง) ปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ในระดับปานกลาง สิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าเทียบเรือที่โดดเด่น คือ อุปกรณ์ยกขนสินค้าและ เครื่องมือจัดการสินค้าทั่วไป อย่างไรก็ตาม เครื่องมือในการจัดการสินค้าแห้งและสินค้าเทกองเหลวยังมีอยู่อย่างจำกัด เนื่องจากเป็นสินค้าที่ต้องใช้เครื่องมือเฉพาะ สำหรับการบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเทียบเรือเพื่อรองรับกิจกรรมต่อเนื่อง ท่าเรือที่แหลมฉบังใช้พื้นที่หลังท่าเทียบเรือเพื่อเป็นพื้นที่วาง/ บรรจุ / จัดเก็บและเปลี่ยนถ่ายสินค้า รวมถึงการทำเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสู่ท่าเทียบเรือ การบริหารจัดการของท่าเทียบเรือที่ชลบุรี (แหลมฉบัง) โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ทั้งในด้านคุณภาพการให้บริการ ความสะดวกรวดเร็ว ราคาค่าบริการของท่าเรือ มาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย ตลอดจนคุณภาพและความสามารถของพนักงานผู้ให้บริการที่ท่าเรือ

#### 2) ด้านเส้นทางให้บริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง

ต้นทางและปลายทางของเส้นทางให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่ชลบุรี ได้แก่ ชลบุรี (แหลมฉบัง)–สมุทรปราการ/ สมุทรปราการ–ชลบุรี (แหลมฉบัง), ชลบุรี (แหลมฉบัง)–ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์–ชลบุรี (แหลมฉบัง), ชลบุรี (แหลมฉบัง)–สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี–ชลบุรี (แหลมฉบัง) และชลบุรี (แหลมฉบัง)–สงขลา/ สงขลา–ชลบุรี (แหลมฉบัง) ในทุกเส้นทางวิ่งเรือชายฝั่งที่มีปลายทางที่ชลบุรี (แหลมฉบัง) มีระยะเวลาที่เรือชายฝั่งใช้วิ่งเรือจากต้นทางไปยังปลายทางที่นานกว่าที่ควรจะเป็น เนื่องจากเรือชายฝั่งต้องรอคอยเพื่อเข้าเทียบท่าประมาณ 2-5 ชม. เนื่องจากระบบการลำเลียงการเทียบท่าและการจราจรทางน้ำที่คับคั่ง เนื่องจากท่าเรือหลักอย่างท่าเรือแหลมฉบังให้สัมปทานแก่เอกชนเข้ามาเป็นผู้ประกอบการท่าเรือเหล่านั้นให้ความสำคัญแก่เรือที่มีกำหนดการเข้าเทียบท่าซึ่งมักเป็นเรือค้าต่างประเทศก่อน ทำให้เรือชายฝั่งต้องรอคอยเป็นเวลานาน

จึงสามารถเข้าเทียบท่าได้ กล่าวโดยสรุป คือ ท่าเรือชลบุรี (แหลมฉบัง) ที่มีปริมาณสินค้าชายฝั่งเข้าและออกมากที่สุดของประเทศแต่ไม่มีท่าเรือสำหรับเรือชายฝั่งโดยเฉพาะ สำหรับรูปแบบการให้บริการ ระยะเวลาการเดินทางเรือจากต้นทางไปยังปลายทางและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในแต่ละเส้นทาง ผู้วิจัยแสดงดังนี้

เรือขนส่งชายฝั่งในชลบุรี (แหลมฉบัง) ได้แก่ เรือคอนเทนเนอร์ และเรือสินค้าทั่วไป ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400-2,800 DWT) ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800-8,400 DWT) และขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400-14,000 DWT) ปัจจุบันสินค้าที่ใช้บริการอยู่ที่ 14.67 ล้านตัน ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์ และผลผลิตเกษตรทุกประเภท (กรมเจ้าท่า, 2556) สำหรับสินค้าในแต่ละเส้นทางเดินเรือไป-กลับ ผู้วิจัยแสดงดังนี้



รูปที่ 5.3 แสดงลักษณะบริการระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในพื้นที่ชลบุรี (แหลมฉบัง) ในแต่ละเส้นทางบริการ

ตารางที่ 5.3 แสดงลักษณะบริการระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในพื้นที่ชลบุรี (แหลมฉบัง) ในแต่ละเส้นทางให้บริการ

เส้นทางให้บริการ	รูปแบบการให้บริการ	ระยะเวลาเดินเรือจากต้นทางไปยังปลายทาง (ชม.)	ความถี่การเดินเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	ต้นทาง-ปลายทาง	ปริมาณสินค้า (ตัน)	สินค้าขนส่งชายฝั่ง
ชลบุรี (แหลมฉบัง)-กรุงเทพฯ/ กรุงเทพฯ-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือเช่าเหมาลำและเรือวิ่งตามรอบเวลา	6.00	5	ชลบุรี (แหลมฉบัง)- กรุงเทพฯ	5,793,300.81	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์ ปุ๋ย ดินหินทราย วัสดุก่อสร้าง
				กรุงเทพฯ-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	1,302,928.60	สินค้าเบ็ดเตล็ด ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม น้ำตาล เคมีภัณฑ์ ปุ๋ย วัสดุก่อสร้าง ดินหินทราย
ชลบุรี (แหลมฉบัง) - สมุทรปราการ/ สมุทรปราการ-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือเช่าเหมาลำและเรือวิ่งตามรอบเวลา	10.00	23	ชลบุรี (แหลมฉบัง)-สมุทรปราการ	5,686,592.83	สินค้าเบ็ดเตล็ด ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เคมีภัณฑ์ เครื่องมือ/ อุปกรณ์ ดินหินทราย โลหะภัณฑ์
				สมุทรปราการ-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	859,014.77	สินค้าเบ็ดเตล็ด ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ข้าวโพด อาหารสัตว์ ดินหินทราย แร่ธาตุอื่นๆ
ชลบุรี (แหลมฉบัง) - ประจวบคีรีขันธ์ / ประจวบคีรีขันธ์-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือเช่าเหมาลำและเรือวิ่งตามรอบเวลา	7.00	1	ชลบุรี (แหลมฉบัง)-ประจวบคีรีขันธ์	-	ไม่มีสินค้า
				ประจวบคีรีขันธ์-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	-	โลหะภัณฑ์
ชลบุรี (แหลมฉบัง)-สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	42.50	2	ชลบุรี (แหลมฉบัง)-สุราษฎร์ธานี	898,011.80	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์ วัสดุก่อสร้าง เครื่องมือ/ อุปกรณ์
				สุราษฎร์ธานี-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	237,642.24	สินค้าเบ็ดเตล็ด ยางพารา เครื่องบริโภคอื่นๆ
ชลบุรี (แหลมฉบัง)-สงขลา/ สงขลา-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือเช่าเหมาลำและเรือวิ่งตามรอบเวลา	48.00	1	ชลบุรี (แหลมฉบัง)-สงขลา	621,467.16	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ข้าว อาหารสัตว์ แร่ธาตุอื่นๆ สินค้าเบ็ดเตล็ด
				สงขลา-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	3,575.36	สินค้าเบ็ดเตล็ด ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

จากตารางที่ 5.3 ผู้วิจัยพบความสมดุลของสินค้าในเที่ยวขาไปและขากลับในเส้นทางให้บริการปัจจุบัน ในเส้นทางวิ่งเรือชลบุรี (แหลมฉบัง)–ประจวบคีรีขันธ์ ประกอบกับเส้นทางให้บริการชลบุรี (แหลมฉบัง)–ประจวบคีรีขันธ์/ประจวบคีรีขันธ์–ชลบุรี (แหลมฉบัง) มีสินค้าใช้บริการน้อยมาก

#### 4. พื้นที่ระยอง

##### 1) ด้านท่าเรือชายฝั่ง

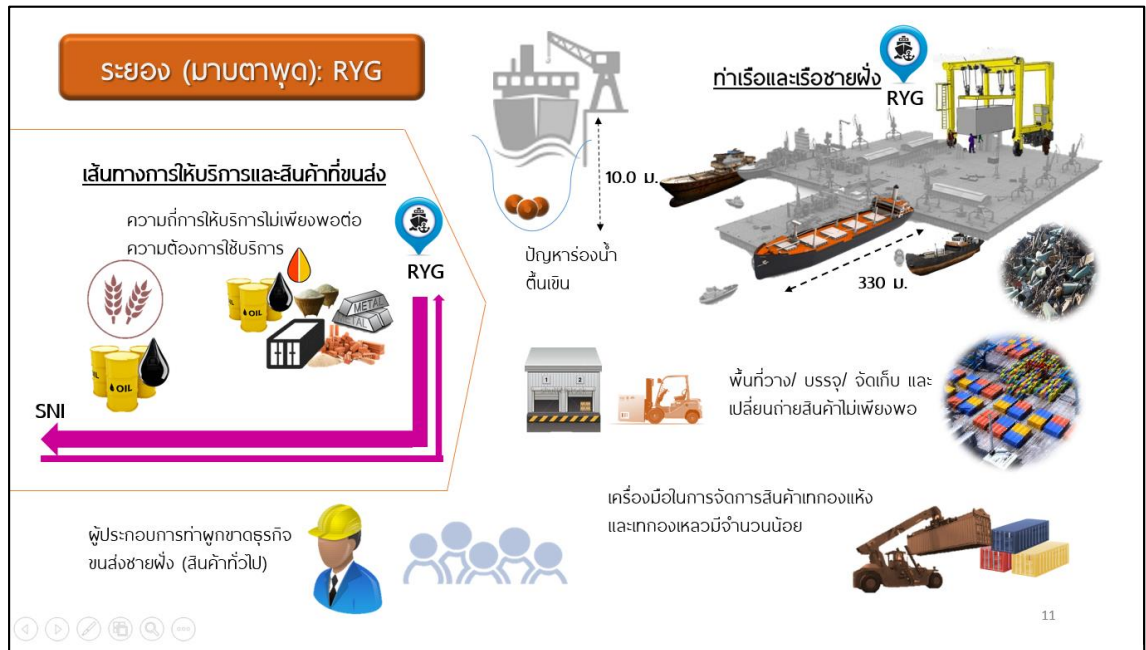
จำนวนและที่ตั้งของท่าเรือที่ให้บริการในระยองปัจจุบันตั้งอยู่บริเวณมาบตาพุด ท่าเรือดังกล่าวอยู่ภายใต้การดูแลของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย การนิคมแห่งอุตสาหกรรมประเทศไทย ให้สัมปทานบริษัทเอกชนเข้ามาบริหารท่าเทียบเรือ ปัจจุบันจำนวนและที่ตั้งของท่าเรือในระยองเพียงพอและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ ท่าเทียบเรือที่ระยองมีความยาวและความลึกหน้าท่า 330.00 และ 10.00 เมตร ตามลำดับ สำหรับจำนวนผู้ประกอบการท่าเรือ บริการเรือลากจูง บริการเรือลำเลียง บริการเคลื่อนย้ายสินค้ามายังท่าเรือ/ ออกจากท่าเรือ (Port to door/ Door to port) บริการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ท่าเรือ (Lift on/ Lift off) บริการลานบรรจุ/ วางตู้สินค้า และบริการคลังสินค้าสามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการได้ดี สิ่งอำนวยความสะดวก/ อุปกรณ์ยกขนสินค้าที่ท่าเทียบเรือและเครื่องมือจัดการสินค้าทั่วไปอยู่ในเกณฑ์ดี เครื่องมือในการจัดการสินค้าแห้งและสินค้าเทกองเหลวอยู่ในระดับปานกลาง สำหรับการบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเทียบเรือเพื่อรองรับกิจกรรมต่อเนื่อง ท่าเรือที่ระยองมีพื้นที่หลังท่าเทียบเรือซึ่งเป็นพื้นที่ว่าง/ บรรจุ /จัดเก็บเปลือกถั่วและเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสู่ท่าเทียบเรือ โดยเฉพาะคลังสินค้าที่มีมาตรฐาน การบริหารจัดการของท่าเทียบเรือทั้งในด้านคุณภาพการให้บริการ ความสะดวกรวดเร็ว ราคาค่าบริการของท่าเรือ มาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย ตลอดจนคุณภาพและความสามารถของพนักงานผู้ให้บริการที่ท่าเรืออยู่ที่ระดับดี

##### 2) ด้านเส้นทางให้บริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง

ต้นทางและปลายทางของเส้นทางให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่สมุทรปราการ ได้แก่ ระยอง (มาบตาพุด)–สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี–ระยอง (มาบตาพุด) สำหรับรูปแบบการให้บริการ ระยะเวลาการเดินทางจากต้นทางไปยังปลายทางและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในแต่ละเส้นทาง ผู้วิจัยแสดง ดังนี้

เรือขนส่งชายฝั่งในระยอง ได้แก่ เรือสินค้าทั่วไป เรือบรรทุกสารเคมี และเรือสินค้าเทกองแห้ง ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT) ทั้งนี้ ท่าเทียบเรือสามารถรองรับเรือค้าชายฝั่ง ขนาดเกิน 5,000-10,000 ตันกรอสส์ (14,000-28,000 DWT) รวมถึงเรือค้าระหว่างประเทศได้ ปัจจุบันสินค้าที่ใช้บริการระบบขนส่งชายฝั่งที่ระยองอยู่ที่ 10.23 ล้านตัน ประเภทสินค้าที่ใช้บริการ

ยังคงจำกัดเพียงไม่กี่ชนิด แต่มีปริมาณการขนจำนวนมาก สินค้าเหล่านี้ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เคมีภัณฑ์ โลหะภัณฑ์ (กรมเจ้าท่า, 2556) สำหรับสินค้าในแต่ละเส้นทางเดินเรือไป-กลับ แสดงดังนี้



รูปที่ 5.4 แสดงลักษณะบริการระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในพื้นที่ระยอง (มาบตาพุด) ในแต่ละเส้นทางบริการ

ตารางที่ 5.4 แสดงลักษณะบริการระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในพื้นที่ระยอง (มาบตาพุด) ในแต่ละเส้นทางกรให้บริการ

เส้นทางกรให้บริการ	รูปแบบกรให้บริการ	ระยะเวลาเดินเรือจากต้นทางไปยังปลายทาง (ชม.)	ความถี่กรเดินเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	ต้นทาง-ปลายทาง	ปริมาณสินค้า (ตัน)	สินค้าขนส่งชายฝั่ง
ระยอง (มาบตาพุด)-สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี-ระยอง (มาบตาพุด)	เรือเช่าเหมาลำและเรือวิ่งตามรอบเวลา	34.00	1	ระยอง (มาบตาพุด)- สุราษฎร์ธานี	1,004,487.82	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด วัสดุก่อสร้าง เครื่องมือ/ อุปกรณ์ โหล หะ ภัณฑ์ เคมี ภัณฑ์ ข้าว เครื่องบริโภคอื่นๆ
				สุราษฎร์ธานี-ระยอง (มาบตาพุด)	46,931.47	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ผลผลิตเกษตร อื่นๆ

## 5. พื้นที่ประจวบคีรีขันธ์

### 1) ด้านท่าเรือชายฝั่ง

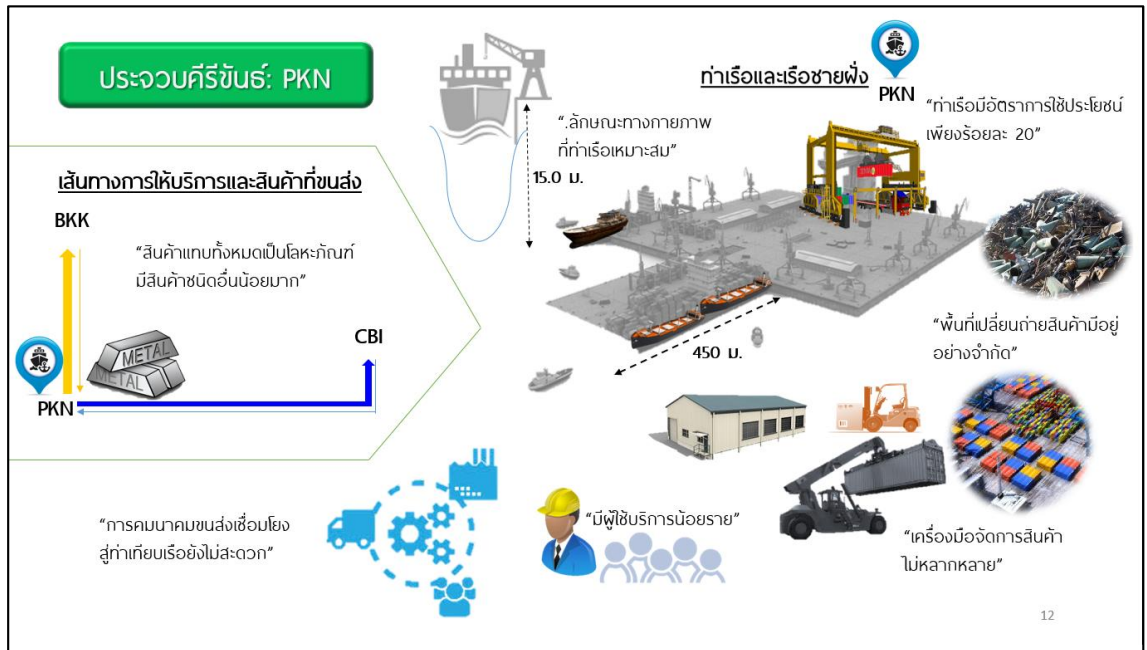
จำนวนและที่ตั้งของท่าเรือที่ให้บริการในประจวบคีรีขันธ์ปัจจุบันตั้งอยู่บริเวณอำเภอบางสะพาน ท่าเรือที่ประจวบคีรีขันธ์เป็นของเอกชน จำนวนและที่ตั้งของท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันเพียงพอและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ ท่าเทียบเรือที่ประจวบคีรีขันธ์มีความยาวและความลึกหน้าท่า 450.00 และ 15.00 เมตร ตามลำดับ ผู้ประกอบการท่าเรือปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการได้ดี บริการเรือลากจูง บริการเรือลำเลียง บริการเคลื่อนย้ายสินค้ามายังท่าเรือ/ ออกจากท่าเรือ (Port to door/ Door to port) บริการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ท่าเรือ (Lift on/ Lift off) บริการลานบรรจุ/ วางตู้สินค้า และบริการคลังสินค้า อยู่ในระดับดี สำหรับบริการปลั๊กเสียบตู้สินค้าแช่แข็ง ยังมีอยู่อย่างจำกัด เนื่องจากมีผู้ใช้บริการไม่มากนัก ในภาพรวมบริการที่ท่าเรือชายฝั่งที่ประจวบคีรีขันธ์ปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ดี สิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำเทียบเรือในการจัดการสินค้าแห้งและสินค้าเทกองเหลวยังมีน้อย เนื่องจากสินค้าที่จำเป็นต้องใช้อุปกรณ์ดังกล่าวมีน้อย อย่างไรก็ตาม เครื่องมือจัดการสินค้าทั่วไปและอุปกรณ์ยกขนสินค้าที่ทำเทียบเรือสามารถให้บริการได้ดี ในส่วนการบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเทียบเรือเพื่อรองรับกิจกรรมต่อเนื่อง ท่าเรือที่ประจวบคีรีขันธ์มีพื้นที่หลังท่าเทียบเรือ ซึ่งเป็นพื้นที่วาง/ บรรจุ /จัดเก็บสินค้าอย่างพอเพียง แต่มีพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้าค่อนข้างจำกัดและเส้นทางการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสู่ท่าเทียบเรือยังไม่สะดวกมากนัก การบริหารจัดการของท่าเทียบเรือที่ประจวบคีรีขันธ์ในภาพรวมอยู่ในเกณฑ์ดี ด้านคุณภาพการให้บริการ ความสะดวกรวดเร็ว มาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย ตลอดจนคุณภาพและความสามารถของพนักงานผู้ให้บริการที่ท่าเรืออยู่ในระดับดี สำหรับด้านราคาค่าบริการของท่าเรืออยู่ในระดับปานกลาง

### 2) ด้านเส้นทางการให้บริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง

ต้นทางและปลายทางของเส้นทางการให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่ประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ กรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-กรุงเทพฯ และชลบุรี (แหลมฉบัง)-ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-ชลบุรี (แหลมฉบัง) สำหรับรูปแบบการให้บริการ ระยะเวลาการเดินทางจากต้นทางไปยังปลายทางและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในแต่ละเส้นทาง ผู้วิจัยแสดงดังนี้

เรือขนส่งชายฝั่งในประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ เรือคอนเทนเนอร์ ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400-2,800 DWT) และขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800-8,400 DWT) แม้ว่าในทางกายภาพสามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน 35,000 ตันกรอสส์ (100,000 DWT โดยประมาณ) ปัจจุบันสินค้าที่ใช้บริการระบบขนส่งชายฝั่งที่ประจวบคีรีขันธ์อยู่ที่ 0.83 ล้านตัน ประเภทสินค้าที่ใช้บริการแทบทั้งหมดเป็น โลหะภัณฑ์ (กรมเจ้าท่า, 2556) แต่เนื่องจากคิปปัญญามีสินค้าน้อยประเภทที่จะขนส่ง

ในปริมาณที่มากพอสำหรับการขนส่งชายฝั่ง และเรือขนส่งชายฝั่งในประเทศไทยส่วนมากเป็นเรือขนาดเล็กไม่ใหญ่มาก การใช้ประโยชน์จากท่าเรือจึงไม่เต็มที่ สำหรับสินค้าในแต่ละเส้นทางเดินเรือไป-กลับ แสดง ดังนี้



รูปที่ 5.5 แสดงลักษณะบริการระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในพื้นที่ประจวบคีรีขันธ์ในแต่ละเส้นทาง การให้บริการ

ตารางที่ 5.5 แสดงลักษณะบริการระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในพื้นที่ประจวบคีรีขันธ์ในแต่ละเส้นทางให้บริการ

เส้นทางให้บริการ	รูปแบบการให้บริการ	ระยะเวลาเดินเรือจากต้นทางไปยังปลายทาง (ชม.)	ความถี่การเดินเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	ต้นทาง-ปลายทาง	ปริมาณสินค้า (ตัน)	สินค้าขนส่งชายฝั่ง
กรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-กรุงเทพฯ	เรือเช่าเหมาลำ	6.00	-	กรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์	-	ไม่มีสินค้า
				ประจวบคีรีขันธ์-กรุงเทพฯ	642,759.84	โลหะภัณฑ์
ชลบุรี (แหลมฉบัง)-ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือเช่าเหมาลำ	7.00	-	ชลบุรี (แหลมฉบัง)-ประจวบคีรีขันธ์	-	ไม่มีสินค้า
				ประจวบคีรีขันธ์-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	-	ไม่มีสินค้า

จากตารางที่ 5.5 ผู้วิจัยพบความไม่สมดุลของสินค้าในเที่ยวขาไปและขากลับในเส้นทางให้บริการ ปัจจุบันในการวิ่งเรือเส้นกรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-กรุงเทพฯ โดยเฉพาะเส้นกรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์ สำหรับเส้นชลบุรี (แหลมฉบัง)-ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-ชลบุรี (แหลมฉบัง) แทบไม่มีสินค้าใช้บริการ นอกจากนี้ ข้อจำกัดของประเภทสินค้าจากประจวบคีรีขันธ์ที่จะใช้บริการขนส่งชายฝั่งที่ต้องขนในปริมาณมาก ซึ่งนอกจากโลหะภัณฑ์แล้ว มีสินค้าอื่นมาใช้บริการน้อยมาก การใช้งานท่าเรือจึงน้อยมากเมื่อเทียบกับความสามารถให้บริการของท่าเรือที่ประจวบคีรีขันธ์

## 6. พื้นที่สุราษฎร์ธานี

### 1) ด้านท่าเรือชายฝั่ง

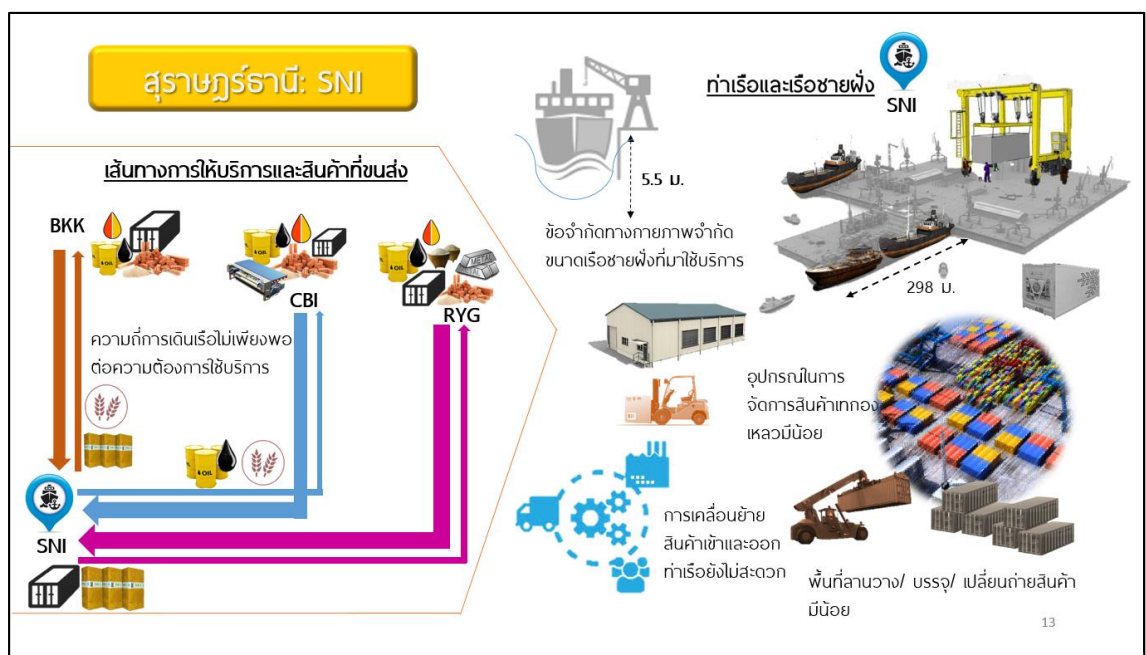
จำนวนและที่ตั้งของท่าเรือที่ให้บริการในสุราษฎร์ธานีปัจจุบันกระจายตัวตามพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญคือ บริเวณปากแม่น้ำตาปี จำนวนและที่ตั้งของท่าเรือปัจจุบันเพียงพอและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ ท่าเทียบเรือที่สุราษฎร์ธานีมีความยาวและความลึกหน้าท่า 298.00 และ 5.50 เมตร ตามลำดับ สำหรับจำนวนผู้ประกอบการท่าเรือในสุราษฎร์ธานีปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการได้ปานกลาง บริการที่ทำเรือ ได้แก่ บริการเรือลากจูง บริการเรือลำเลียง บริการเคลื่อนย้ายสินค้ามายังท่าเรือ/ ออกจากท่าเรือ (Port to door/ Door to port) อยู่ในระดับดี สำหรับบริการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ทำเรือ (Lift on/ Lift off) บริการลานบรรจุ/ วางตู้สินค้าและบริการคลังสินค้าอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนบริการปลั๊กเสียบตู้สินค้าแช่แข็งยังคงมีไม่มากนักเนื่องจากมีสินค้าที่ให้บริการจำนวนไม่มาก ในภาพรวมบริการที่ทำเรือชายฝั่งที่สุราษฎร์ธานีปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ปานกลาง สิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำเทียบเรือ ได้แก่ อุปกรณ์ในการบริหารจัดการสินค้าแห้ง สินค้าเทกองเหลว และอุปกรณ์ยกขนอยู่ในระดับดี อย่างไรก็ตาม มีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มเติมเครื่องมือในการจัดการสินค้าทั่วไปให้เพียงพอับความต้องการใช้บริการ สำหรับการบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเทียบเรือเพื่อรองรับกิจกรรมต่อเนื่องท่าเรือที่สุราษฎร์ธานีใช้พื้นที่หลังท่าเทียบเรือไปเป็นพื้นที่วาง/ บรรจุ/ จัดเก็บ และเปลี่ยนถ่ายสินค้า รวมถึงการทำเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อม โยงสู่ท่าเทียบเรืออยู่ได้ดีปานกลาง ปัจจุบันการบริหารจัดการของท่าเทียบเรือที่สุราษฎร์ธานีอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง ทั้งในด้านคุณภาพการให้บริการ ความสะดวกรวดเร็ว มาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย ตลอดจนคุณภาพและความสามารถของพนักงานผู้ให้บริการที่ทำเรือ

### 2) ด้านเส้นทางให้บริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง

ต้นทางและปลายทางของเส้นทางให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่สุราษฎร์ธานี ได้แก่ กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี-กรุงเทพฯ และชลบุรี (แหลมฉบัง)-สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี-ชลบุรี

(แหลมฉบัง) สำหรับรูปแบบการให้บริการ ระยะเวลาการเดินทางเรือจากต้นทางไปยังปลายทางและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในแต่ละเส้นทาง ผู้วิจัยแสดงดังนี้

เรือขนส่งชายฝั่งในสุราษฎร์ธานี ได้แก่ เรือคอนเทนเนอร์ เรือน้ำมัน และเรือสินค้าทั่วไป เรือที่ใช้บริการ ได้แก่ เรือขนาดไม่เกิน 500 GRT (ไม่เกิน 1,400 DWT) และขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) ซึ่งเป็นเรือขนาดเล็กเนื่องจากข้อจำกัดทางกายภาพ ปัจจุบันสินค้าที่ใช้บริการระบบขนส่งชายฝั่งที่สุราษฎร์ธานี อยู่ที่ 2.85 ล้านตัน ประเภทสินค้าที่ใช้บริการได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด ยางพารา ผลผลิตเกษตรอื่นๆ และวัสดุก่อสร้าง (กรมเจ้าท่า, 2556) สำหรับสินค้าในแต่ละเส้นทางเดินเรือไป-กลับ ผู้วิจัยแสดงดังนี้



รูปที่ 5.6 แสดงลักษณะบริการระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในพื้นที่สุราษฎร์ธานีในแต่ละเส้นทาง การให้บริการ

ตารางที่ 5.6 แสดงลักษณะบริการระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในพื้นที่สุราษฎร์ธานีในแต่ละเส้นทางกาให้บริการ

เส้นทางกาให้บริการ	รูปแบบการให้บริการ	ระยะเวลาเดินเรือจากต้นทางไปยังปลายทาง (ชม.)	ความถี่การเดินเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	ต้นทาง-ปลายทาง	ปริมาณสินค้า (ตัน)	สินค้าขนส่งชายฝั่ง
กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี-กรุงเทพฯ	เรือเช่าเหมาลำ	8.00	1	กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี	168,769.54	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม วัสดุก่อสร้าง สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์
				สุราษฎร์ธานี- กรุงเทพฯ	20,450.00	ยางพารา ผลผลิตเกษตรอื่นๆ
ชลบุรี (แหลมฉบัง)- สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ ธานี-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือเช่าเหมาลำ และเรือวิ่งตาม รอบเวลา	42.50	2	ชลบุรี (แหลมฉบัง)- สุราษฎร์ธานี	898,011.80	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์ วัสดุก่อสร้าง เครื่องมือ/ อุปกรณ์
				สุราษฎร์ธานี-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	237,642.24	สินค้าเบ็ดเตล็ด ยางพารา เครื่องบริโภคร อื่นๆ
ระยอง (มาบตาพุด)- สุราษฎร์ธานี	เรือเช่าเหมาลำ และเรือวิ่งตาม รอบเวลา	34.00	1	ระยอง (มาบตาพุด)- สุราษฎร์ธานี	1,004,487.82	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด วัสดุก่อสร้าง เครื่องมือ/ อุปกรณ์ โลหะ ภัณฑ์ เคมีภัณฑ์ ข้าว เครื่องบริโภคร อื่นๆ
				สุราษฎร์ธานี-ระยอง (มาบตาพุด)	46,931.47	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ผลผลิตเกษตรอื่นๆ

จากตารางที่ 5.6 ประเภทสินค้าชายฝั่งที่ใช้บริการท่าเรือที่สุราษฎร์ธานีจะมีหลายหลายประเภท และมีจำนวนไม่น้อย อย่างไรก็ตาม ความไม่สมดุลของสินค้าในการเดินเรือเที่ยวขาไปและขากลับในทุกเส้นทางเป็นสิ่งที่ท่าเรือชายฝั่งที่สุราษฎร์ธานีต้องบริหารจัดการต่อไป

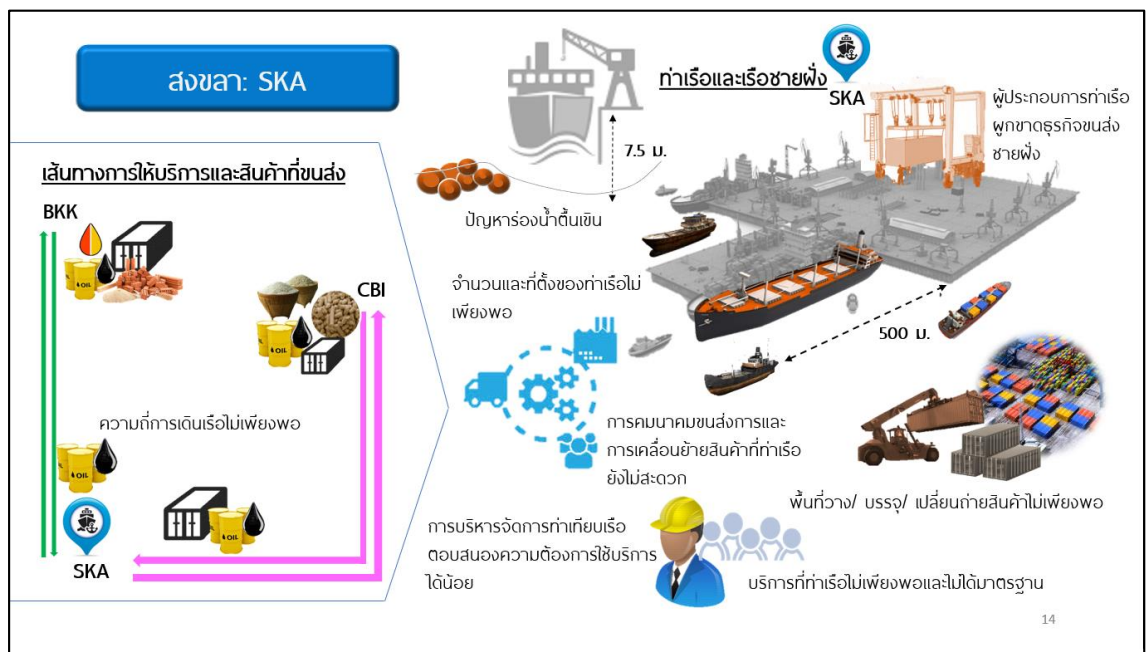
## 7. พื้นที่สงขลา

### 1) ด้านท่าเรือชายฝั่ง

จำนวนและที่ตั้งของท่าเรือที่ให้บริการในสงขลาปัจจุบันตั้งอยู่ในพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ คือ ทะเลสาบ-สงขลา จำนวนและที่ตั้งของท่าเรือที่มีอยู่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ค่อนข้างน้อย ท่าเทียบเรือที่สงขลาโดยเฉพาะท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือที่รัฐให้สัมปทานแก่บริษัทเอกชนบริหารจัดการเพื่อรองรับการค้าทั้งในและระหว่างประเทศ ท่าเรือที่สงขลาจึงรองรับทั้งเรือค้าชายฝั่งและเรือค้าต่างประเทศในเวลาเดียวกัน สำหรับท่าเทียบเรือสงขลามีความยาวและความลึกหน้าท่า 500.00 และ 7.50 เมตร ตามลำดับ ทั้งนี้การขุดลอกร่องน้ำในสงขลาที่มีน้อย ประกอบกับกระแสน้ำพัดพาตะกอนมาทับถมกัน ทำให้เรือชายฝั่งที่มาใช้บริการกินน้ำลึกจริงน้อยกว่า 7.50 เมตร สำหรับจำนวนผู้ประกอบการท่าเรือในสงขลาปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการได้ปานกลาง บริการที่ทำเรือในสงขลา ได้แก่ บริการเรือลากจูงและบริการเรือลำเลียง บริการเคลื่อนย้ายสินค้ามายังท่าเรือ/ออกจากท่าเรือ (Port to door/ Door to port) บริการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ทำเรือ (Lift on/ Lift off) บริการลานบรรจุ/ วางตู้สินค้า บริการปลักเสียบตู้สินค้าแช่แข็ง และบริการคลังสินค้าสำหรับธุรกิจขนส่งชายฝั่ง บริการด้านเรือและสินค้าที่ทำเรือชายฝั่งที่สงขลาเหล่านี้ไม่ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงเป็นเวลานานจึงตอบสนองความต้องการใช้บริการได้น้อย นอกจากนี้ บริการคลังสินค้าที่ให้บริการมีอายุการใช้งานที่ยาวนานจึงไม่ทันสมัย พื้นที่วาง/ บรรจุสินค้าไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือเครื่องมือในการจัดการสินค้าที่ทำเทียบเรือในพื้นที่สงขลาทุกประเภทไม่ได้รับการปรับปรุงและพัฒนาให้ทันสมัยเป็นระยะเวลานาน อย่างไรก็ตาม อุปกรณ์ยกขนสินค้าที่ทำเทียบเรือในปัจจุบันตอบสนองความต้องการใช้บริการได้เพียงพอปานกลาง สำหรับการบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเทียบเรือเพื่อรองรับกิจกรรมต่อเนื่อง ได้แก่ การใช้พื้นที่หลังท่าเทียบเรือเป็นพื้นที่วาง/ บรรจุ /จัดเก็บ และเปลี่ยนถ่ายสินค้า รวมถึงการทำเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสู่ท่าเทียบเรืออยู่ในระดับปานกลาง การบริหารจัดการของท่าเทียบเรือที่สงขลาสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้ค่อนข้างน้อย ทั้งด้านคุณภาพการให้บริการ ความสะดวกรวดเร็ว มาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย ตลอดจนคุณภาพและความสามารถของพนักงานผู้ให้บริการที่ทำเรือที่ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการได้อย่างเหมาะสม

2) ด้านเส้นทางการให้บริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง  
 ต้นทางและปลายทางของเส้นทางการให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่สงขลาในปัจจุบัน ได้แก่  
 กรุงเทพฯ-สงขลา/ สงขลา-กรุงเทพฯ และชลบุรี (แหลมฉบัง)-สงขลา/ สงขลา-ชลบุรี (แหลมฉบัง)  
 สำหรับรูปแบบการให้บริการ ระยะเวลาการเดินทางเรือจากต้นทางไปยังปลายทางและความถี่  
 การให้บริการเรือชายฝั่งในแต่ละเส้นทาง ผู้วิจัยแสดงดังนี้

เรือขนส่งชายฝั่งในสงขลาได้แก่ เรือคอนเทนเนอร์ เรือสินค้าทั่วไปและเรือสินค้าแห้ง เรือที่ใช้บริการ  
 เป็นขนาดเกิน 500-1,000 (1,400- 2,800 DWT) ซึ่งเป็นเรือขนาดไม่ใหญ่มาก ปัจจุบันสินค้าที่ใช้บริการ  
 ระบบขนส่งชายฝั่งที่อยู่ที 1.79 ล้านตัน ประเภทสินค้าที่ใช้บริการ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ข้าวโพด  
 ข้าว อาหารสัตว์ ผลผลิตเกษตรอื่นๆ สินค้าเบ็ดเตล็ด (กรมเจ้าท่า, 2556) สำหรับสินค้าในแต่ละเส้นทาง  
 การเดินทางเรือไป-กลับ ผู้วิจัยแสดง ดังนี้



รูปที่ 5.7 แสดงลักษณะบริการระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในพื้นที่สงขลาในแต่ละเส้นทางการให้บริการ

ตารางที่ 5.7 แสดงลักษณะบริการระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในสงขลาในแต่ละเส้นทางให้บริการ

เส้นทางให้บริการ	รูปแบบการให้บริการ	ระยะเวลาเดินเรือจากต้นทางไปยังปลายทาง (ชม.)	ความถี่การเดินเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	ต้นทาง-ปลายทาง	ปริมาณสินค้า (ตัน)	สินค้าขนส่งชายฝั่ง
กรุงเทพฯ-สงขลา/ สงขลา-กรุงเทพฯ	เรือเช่าเหมาลำ	12.00	-	กรุงเทพฯ-สงขลา	437,559.22	ข้าวโพด ข้าว อาหารสัตว์ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม มันสำปะหลัง ผลผลิตเกษตรอื่นๆ โลหะภัณฑ์ ซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง ปูน สินค้าเบ็ดเตล็ด ดินหินทราย เครื่องมือ/ อุปกรณ์
				สงขลา-กรุงเทพฯ	34,089.64	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม
ชลบุรี (แหลมฉบัง)- สงขลา/ สงขลา-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือเช่าเหมาลำ และเรือวิ่งตาม รอบเวลา	48.00	1	ชลบุรี (แหลมฉบัง)- สงขลา	621,467.16	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ข้าว อาหารสัตว์ แร่ธาตุอื่นๆ สินค้าเบ็ดเตล็ด
				สงขลา-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	3,575.36	สินค้าเบ็ดเตล็ด ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

จากตารางที่ 5.7 แม้ว่าประเภทสินค้าชายฝั่งที่ใช้บริการท่าเรือที่สงขลาจะมีหลายหลายประเภท และมีจำนวนไม่น้อย อย่างไรก็ตาม ความไม่สมดุลของสินค้าในการเดินเรือเที่ยวขาไปและขากลับในทุกเส้นทางยังคงเป็นสิ่งที่ท่าเรือชายฝั่งที่สงขลาต้องแก้ไข

### 5.1.2 ระบบขนส่งชายฝั่งปัจจุบันในภาพรวม

#### 1. ด้านนโยบาย/ มาตรการ /กฎหมาย/ กฎระเบียบ และการกำกับดูแลของภาครัฐ

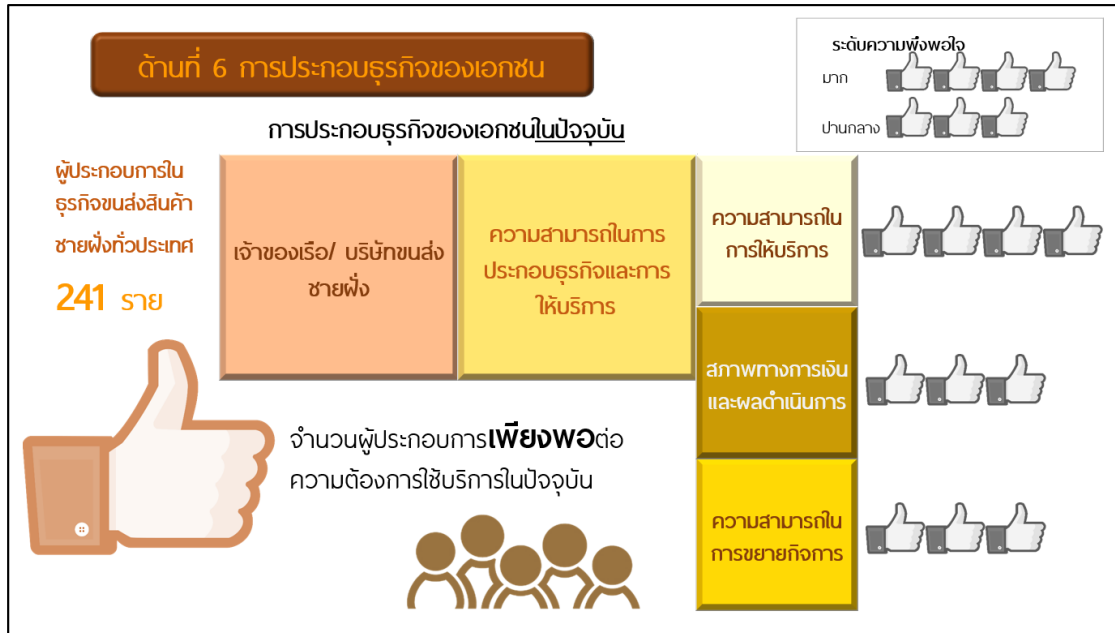
ปัจจุบันทิศทาง ยุทธศาสตร์ และนโยบายของภาครัฐ รวมถึงความเป็นเอกภาพของหน่วยงานราชการ ต่อการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งยังคงไม่ชัดเจน ประกอบกับการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ยังขาดความเป็นเอกภาพและยังไม่สอดคล้องกัน ภาครัฐจึงขาดความคล่องตัวในการแก้ปัญหาหรือ พัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง นอกจากนี้งบประมาณ/ การลงทุนของภาครัฐ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งชายฝั่งในประเทศยังมีไม่เพียงพอ แผนหรือ ยุทธศาสตร์ระดับชาติมีโครงการพัฒนาสร้างพื้นฐานอย่างทำเรื่อน้อยมากเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ทำให้การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ทำเรื่อยังคงมีรอยต่อ การสนับสนุน อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับการให้บริการท่าเรือชายฝั่งเป็นไปอย่างจำกัด เพราะกฎหมาย/ กฎระเบียบ ที่ล้าหลัง/ ไม่ทันสมัย ที่ยังคงเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง



รูปที่ 5.8 แสดงนโยบาย/ มาตรการ /กฎหมาย/ กฎระเบียบ และการกำกับดูแลของภาครัฐในปัจจุบัน

## 2. ปัจจัยด้านการประกอบธุรกิจการขนส่งชายฝั่งของภาคเอกชน

จำนวนเจ้าของเรือหรือบริษัทขนส่งสินค้าชายฝั่งในปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ผู้ประกอบการขนส่งมีความสามารถในการให้บริการและประกอบธุรกิจมาก มีสภาพทางการเงินที่มั่นคงและผลการดำเนินการดีปานกลาง สามารถในการลงทุนและขยายกิจการเพิ่มเติมในอนาคตได้



รูปที่ 5.9 แสดงการประกอบธุรกิจของเอกชนในปัจจุบัน

## 3. ปัจจัยด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชายฝั่ง

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่น้ำและพื้นดินบริเวณที่ตั้งของท่าเรือในภาพรวมมีความรุนแรงน้อย อย่างไรก็ตาม ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับจากปัญหาคราบน้ำมัน ตะกอน เศษผงโลหะ และถ่านหินที่ฟุ้งกระจายในน้ำ กับปัญหามลภาวะทางอากาศบริเวณที่ตั้งของท่าเรือชายฝั่งคือประเด็นที่ต้องพิจารณาว่าส่งผลกระทบต่อชุมชนบริเวณท่าเรือหรือไม่ หากมีการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง



รูปที่ 5.10 แสดงการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชายฝั่งบริเวณท่าเรือในปัจจุบัน

## 5.2 รูปแบบการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง พ.ศ. 2562

ในการพิจารณารูปแบบการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง (Coastal Service Model) พ.ศ. 2562 จำเป็นต้องพิจารณาปัจจัยองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง 7 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านท่าเรือชายฝั่ง ด้านเส้นทางการให้บริการ ด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง ด้านนโยบาย/ มาตรการ /กฎหมาย/กฎระเบียบ และการกำกับดูแลของภาครัฐ ด้านการประกอบธุรกิจการขนส่งชายฝั่งของภาคเอกชน และด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชายฝั่ง เพื่อความเข้าใจสถานการณ์ปัจจุบัน ผู้วิจัยนำเสนอปัจจัยทั้งหมดโดยแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ รูปแบบการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง พ.ศ. 2562 ในรายพื้นที่ (Location specific) ได้แก่ ปัจจัยด้านท่าเรือชายฝั่ง ด้านเส้นทางการให้บริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และสินค้าขนส่งชายฝั่งรายพื้นที่เป็นสำคัญ กับและส่วนที่สรุปเป็นภาพรวม ได้แก่ ด้านนโยบาย/ มาตรการ /กฎหมาย/ กฎระเบียบ และการกำกับดูแลของภาครัฐ ด้านการประกอบธุรกิจการขนส่งชายฝั่งของภาคเอกชน และด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม

### 5.2.1 รูปแบบการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง พ.ศ. 2562 ในรายพื้นที่

รูปแบบการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทยสำหรับ พ.ศ. 2562 ไม่อาจหลีกเลี่ยงการพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้ง 7 ปัจจัย ผู้วิจัยนำเสนอรูปแบบการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในอนาคต ดังนี้

## 1. พื้นที่กรุงเทพฯ

### 1) ด้านท่าเรือชายฝั่ง

ท่าเรือชายฝั่งในกรุงเทพฯ ควรพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งโดยเฉพาะ และควรมีความยาวมากกว่า 300 เมตร เพื่อรองรับเรือชายฝั่งขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400-14,000 DWT) ที่ตัวเรือมีความยาว 85-135 เมตร เมื่อบรรทุกทุกสินค้า 225-300 TEU จะกินน้ำลึก 7.0-7.8 เมตร ได้พร้อมกัน 2 ลำ ทั้งนี้ ความกว้างของค้ำน้ำแม่น้ำเจ้าพระยา สามารถรองรับเรือที่มีความยาวไม่เกิน 182 เมตร สำหรับความลึกหน้าท่าเทียบเรือควรเพิ่มความถี่การขุดลอกร่องน้ำเพื่อรักษาความลึกที่ 9.5 เมตร เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินเรือและการบรรทุกสินค้าชายฝั่ง สิ่งที่ทำเรือชายฝั่งที่กรุงเทพฯ ต้องปรับปรุงได้แก่ การปรับปรุงคลังสินค้า ให้ได้มาตรฐานและทันสมัย การเพิ่มพื้นที่วาง/บรรทุก และเปลี่ยนถ่ายสินค้าให้เพียงพอให้กับต้องการใช้บริการ สิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำเทียบเรือควรปรับปรุงอุปกรณ์ยกขนสินค้าและอุปกรณ์ในการจัดการสินค้าทั่วไปให้ได้มาตรฐาน และเพียงพอับความต้องการใช้บริการ ท่าเรือชายฝั่งควรเพิ่มการบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าไปในลักษณะทำเป็นพื้นที่จัดเก็บสินค้า สถานที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า และการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงสู่ท่าเรือให้สะดวกและทันสมัยเพื่อรองรับสินค้าที่จะมาใช้บริการมากขึ้นใน พ.ศ. 2562 ในแง่การบริหารจัดการของท่าเทียบเรือ ท่าเรือชายฝั่งควรเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการในด้านคุณภาพการให้บริการ ความสะดวกรวดเร็ว ราคาค่าบริการของท่าเรือ มาตรฐานการให้บริการ และความปลอดภัย ตลอดจนคุณภาพและความสามารถของพนักงานผู้ให้บริการที่ทำเรือให้ดียิ่งขึ้น

### 2) ด้านเส้นทางบริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง

ต้นทางและปลายทางของเส้นทางบริการขนส่งสินค้าชายฝั่งในกรุงเทพฯ พ.ศ. 2562 สมควรเพิ่มการวิ่งเรือตามรอบเวลาและความถี่การเดินทางเรือในทุกเส้นทางบริการ โดยเฉพาะเส้นทางกรุงเทพฯ-สงขลา/สงขลา-กรุงเทพฯ ด้านราคาค่าบริการของเรือ นอกจากนี้ ควรเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในการวิ่งเรือเที่ยวกลับจากต้นทางกรุงเทพฯ ไปปลายทางที่ประจวบคีรีขันธ์ซึ่งปัจจุบันเป็นการวิ่งเรือเปล่า และจากการที่ทำเรือที่กรุงเทพฯ มีเรือและสินค้าชายฝั่งมาใช้บริการจำนวนมาก ท่าเรือที่กรุงเทพฯ สามารถพัฒนาอุตสาหกรรมอู่ซ่อม/ต่อเรือเพื่อยืดอายุการใช้งานเรือชายฝั่ง การพัฒนาและปรับปรุงท่าเรือชายฝั่งที่กรุงเทพฯ จะส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจในประเทศภายหลังการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนปลายปี 2558 ผู้วิจัยจึงเสนอรูปแบบและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในพื้นที่กรุงเทพฯ ดังนี้

ตารางที่ 5.8 แสดงขนาด (ระวาง) รูปแบบและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในพื้นที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2562 ในแต่ละเส้นทางการให้บริการ

เส้นทางการให้บริการ	ประเภทเรือ	ขนาด (ระวาง) เรือ	รูปแบบการให้บริการ	ความถี่การเดินเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	สินค้าที่มีศักยภาพ
กรุงเทพฯ-ชลบุรี (แหลมฉบัง)/ ชลบุรี (แหลมฉบัง)-กรุงเทพฯ	เรือคอนเทนเนอร์	ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT) และขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	5	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์ น้ำตาล ปุ๋ย ดินหินทราย วัสดุก่อสร้าง
กรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-กรุงเทพฯ	เรือสินค้าเทกอง (แห้ง) เรือสินค้าทั่วไป	ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800-8,400 DWT) และขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT)	เรือเช่าเหมาลำ	-	โลหะภัณฑ์ พาติเคิลบอร์ด (Particle Board)
กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี-กรุงเทพฯ	เรือตู้คอนเทนเนอร์ เรือสินค้าทั่วไป	ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800-8,400 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	2	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ยางพารา ผลผลิตเกษตรอื่น ๆ วัสดุก่อสร้าง สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์
กรุงเทพฯ-สงขลา/ สงขลา- กรุงเทพฯ	เรือน้ำมัน เรือสินค้าทั่วไป	ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800-8,400 DWT) และขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	2	ข้าวโพด ข้าว อาหารสัตว์ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม มันสำปะหลัง ผลผลิตเกษตร อื่น ๆ โลหะภัณฑ์ ซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง ปุ๋ย สินค้าเบ็ดเตล็ด ดินหินทราย เครื่องมือ/ อุปกรณ์

จากตารางที่ 5.8 เรือชายฝั่งที่ควรให้บริการในพื้นที่กรุงเทพฯ คือ เรือคอนเทนเนอร์ ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) ที่ตัวเรือยาว 50-63 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 60-93 TEU จะกินน้ำลึก 3.0-3.4 เมตร เรือขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT) ที่เรือมีความยาว 63-85 เมตร บรรทุกสินค้า 93-225 TEU กินน้ำลึกมากกว่า 3.4-7.0 เมตร และเรือขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT) ที่ตัวเรือมีความยาว 85-135 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 225-300 TEU จะกินน้ำลึก 7.0-7.8 เมตร ซึ่งสอดคล้องกับความยาวและความลึกหน้าท่าเทียบเรือที่ 310 และ 9.5 เมตร ตามลำดับ

## 2. พื้นที่สมุทรปราการ

### 1) ด้านท่าเรือชายฝั่ง

ท่าเรือชายฝั่งในสมุทรปราการมีความยาวและความลึกหน้าท่า 300 และ 8 เมตร ตามลำดับ สามารถรองรับเรือชายฝั่งขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT) ที่ตัวเรือมีความยาวมากกว่า 85-135 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 225-300 TEU จะกินน้ำลึก 7.0-7.8 เมตร ได้พร้อมกัน 2 ลำ สำหรับความลึกหน้าท่าเทียบเรือควรเพิ่มความถี่การขุดลอกร่องน้ำเพื่อรักษาความลึกและอำนวยความสะดวกในการเดินเรือและการบรรทุกสินค้าชายฝั่ง สิ่งที่ทำเรือชายฝั่งที่สมุทรปราการสมควรเพิ่มเติมได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำเทียบเรือสำหรับสินค้าแห้งและสินค้าเหลว ทั้งนี้ อุปกรณ์ยกขนและอุปกรณ์ในการจัดการสินค้าทั่วไปสามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการได้ดี อย่างไรก็ตาม ท่าเรือชายฝั่งควรเพิ่มการบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าไปเป็นพื้นที่จัดเก็บสินค้าที่ทันสมัย เพิ่มพื้นที่วาง/ บรรจุ/ เปลี่ยนถ่ายสินค้า เพื่อรองรับสินค้าที่จะมาใช้บริการมากขึ้นใน พ.ศ. 2562 ในแง่การบริหารจัดการของท่าเทียบเรือ ท่าเรือชายฝั่งควรเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านคุณภาพการให้บริการ ความสะดวกรวดเร็ว ราคาค่าบริการของท่าเรือ มาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย ตลอดจนคุณภาพและความสามารถของพนักงานผู้ให้บริการที่ทำเรือให้ดียิ่งขึ้น

### 2) ด้านเส้นทางกรให้บริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง

ต้นทางและปลายทางของเส้นทางกรให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งในสมุทรปราการ พ.ศ. 2562 สมควรเพิ่มการวิ่งเรือตามรอบเวลาและความถี่การเดินทางเรือในเส้นทางสมุทรปราการ-ชลบุรี (แหลมฉบัง)/ ชลบุรี (แหลมฉบัง)-สมุทรปราการ ซึ่งเป็นเส้นทางกรให้บริการหลัก เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้นจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในประเทศภายหลังการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนปลายปี 2558 ผู้วิจัยจึงเสนอรูปแบบและความถี่กรให้บริการเรือชายฝั่งในพื้นที่สมุทรปราการ ดังนี้

ตารางที่ 5.9 แสดงขนาด (ระวาง) รูปแบบและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในพื้นที่สมุทรปราการ พ.ศ. 2562 ในแต่ละเส้นทางให้บริการ

เส้นทางให้บริการ	ประเภทเรือ	ขนาด (ระวาง) เรือ	รูปแบบการให้บริการ	ความถี่การเดินเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	สินค้าที่มีศักยภาพ
สมุทรปราการ-ชลบุรี (แหลมฉบัง)/ ชลบุรี (แหลมฉบัง)-สมุทรปราการ	เรือคอนเทนเนอร์	ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT) และขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	39	สินค้าเบ็ดเตล็ด ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ข้าวโพด อาหารสัตว์ ดินหินทราย แร่ธาตุอื่นๆ เคมีภัณฑ์ เครื่องมือ อุปกรณ์ โลหะภัณฑ์

จากตารางที่ 5.9 เรือชายฝั่งที่ควรให้บริการในสมุทรปราการ คือ เรือคอนเทนเนอร์ ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) ที่ตัวเรือยาว 50-63 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 60-93 TEU จะกินน้ำลึก 3.0-3.4 เมตร เรือขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT) ตัวเรือมีความยาว 63-85 เมตร บรรทุกสินค้า 93-225 TEU จะกินน้ำลึกมากกว่า 3.4-7.0 เมตร และเรือขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT) ที่ตัวเรือมีความยาว 85-135 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 225-300 TEU จะกินน้ำลึก 7.0-7.8 เมตร ซึ่งสอดคล้องกับความยาวและความลึกหน้าท่าเทียบเรือที่ 300.00 และ 8.00 เมตร ตามลำดับ

### 3. พื้นที่ชลบุรี

#### 1) ด้านท่าเรือชายฝั่ง

ท่าเรือชายฝั่งที่ชลบุรี (แหลมฉบัง) เป็นท่าเรือที่มีสินค้าชายฝั่งเข้า-ออกมากที่สุดในประเทศ สมควรพัฒนาท่าเทียบเรือสำหรับเรือชายฝั่งโดยเฉพาะ โดยพัฒนาให้ตัวท่าเทียบเรือมีความยาวและความลึกหน้าท่าเทียบเรือ 300.00 และ 10.00 เมตร ตามลำดับ เพื่อจะสามารถรองรับเรือชายฝั่งขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT) ที่ตัวเรือมีความยาวมากกว่า 85-135 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 225-300 TEU จะกินน้ำลึก 7.0-7.8 เมตร ได้พร้อมกัน 2 ลำ ทั้งนี้ ควรขุดลอกร่องน้ำหน้าท่าอย่างสม่ำเสมอ เนื่องจากการจราจรทางน้ำที่คับคั่งและกระแสน้ำพัดพาตะกอนมาทับถมกัน ทำให้ปัจจุบันท่าเทียบเรือมีความลึกเพียง 6 เมตร ส่วนบริการด้านสินค้าควรปรับปรุงบริการเคลื่อนย้ายสินค้ามายังท่าเรือ/ ออกจากท่าเรือ (Port to door/ Door to port) ให้มีความสะดวกสบายมากขึ้น นอกจากนี้ ยังมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงบริการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ท่าเรือ (Lift on/ Lift off) บริการลานบรรจุ/ วางตู้สินค้า และบริการคลังสินค้าให้เพียงพอและมีมาตรฐาน สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าเทียบเรือควรเพิ่มเติม ได้แก่ เครื่องมือจัดการสินค้าแห้งและสินค้าเทกองเหลวเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการสินค้าประเภทต่างๆ สำหรับการบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเทียบเรือเพื่อรองรับกิจกรรมต่อเนื่อง ท่าเรือที่แหลมฉบังควรเพิ่มหรือส่งเสริมการจัดสรรพื้นที่วาง/ บรรจุ / จัดเก็บ และเปลี่ยนถ่ายสินค้า รวมถึงการทำเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสู่ท่าเทียบเรือ พื้นที่ชลบุรี (โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่แหลมฉบัง) เป็นจุดยุทธศาสตร์การขนส่งชายฝั่งของประเทศ การพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจเรือชายฝั่งอย่างอุตสาหกรรมอู่ซ่อม/ ต่อเรือจะยิ่งส่งเสริมธุรกิจขนส่งชายฝั่งให้ครบวงจรมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ควรพัฒนาการบริหารจัดการของท่าเทียบเรือที่โดยรวม ทั้งด้านคุณภาพการให้บริการ ความสะดวกรวดเร็ว ราคาค่าบริการ ของท่าเรือ มาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย ตลอดจนคุณภาพและความสามารถของพนักงานผู้ให้บริการที่ท่าเรือ

2) ด้านเส้นทางกรให้บริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง  
ต้นทางและปลายทางของเส้นทางกรให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งในชลบุรี (แหลมฉบัง) พ.ศ. 2562  
สมควรเพิ่มการวิ่งเรือตามรอบเวลาและความถี่การเดินทางเรือในทุกเส้นทางกรให้บริการ และควรเพิ่ม  
ประสิทธิภาพการเดินทางเรือในเส้นทางชลบุรี (แหลมฉบัง)–ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์–ชลบุรี  
(แหลมฉบัง) และชลบุรี (แหลมฉบัง)–สงขลา/ สงขลา–ชลบุรี (แหลมฉบัง) เพื่อรองรับปริมาณสินค้า  
ที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้นจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในประเทศภายหลังการเป็นประชาคมเศรษฐกิจ  
อาเซียนปลายปี 2558 ผู้วิจัยจึงเสนอรูปแบบและความถี่กรให้บริการเรือชายฝั่งในพื้นที่ชลบุรี  
(แหลมฉบัง) ดังนี้

ตารางที่ 5.10 แสดงขนาด (ระวาง) รูปแบบและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในพื้นที่ชลบุรี (แหลมฉบัง) พ.ศ. 2562 ในแต่ละเส้นทางการให้บริการ

เส้นทางให้บริการ	ประเภทเรือ	ขนาด (ระวาง) เรือ	รูปแบบการให้บริการ	ความถี่การเดินเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	สินค้าที่มีศักยภาพ
ชลบุรี (แหลมฉบัง)–กรุงเทพฯ/ กรุงเทพฯ–ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือคอนเทนเนอร์	ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) ขนาดเกิน 1,000- 3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT) และขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	5	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์ น้ำตาล ฝ้าย ดินหินทราย วัสดุก่อสร้าง
ชลบุรี (แหลมฉบัง)–สมุทรปราการ/ สมุทรปราการ–ชลบุรี (แหลมฉบัง),	เรือคอนเทนเนอร์	ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) ขนาดเกิน 1,000- 3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT) และขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	23	สินค้าเบ็ดเตล็ด ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ข้าวโพด อาหารสัตว์ ดินหินทราย แร่ธาตุอื่นๆ เคมีภัณฑ์ เครื่องมือ/ อุปกรณ์ โลหะภัณฑ์
ชลบุรี (แหลมฉบัง)–ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์–ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือคอนเทนเนอร์	ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) ขนาดเกิน 1,000- 3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	1	โลหะภัณฑ์ พาติเคิลบอร์ด (Particle Board)
ชลบุรี (แหลมฉบัง)–สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี–ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือคอนเทนเนอร์	ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) ขนาดเกิน 1,000- 3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	2	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์ ยางพารา วัสดุก่อสร้าง เครื่องมือ/ อุปกรณ์ เครื่องบริโภคอื่นๆ
ชลบุรี (แหลมฉบัง)–สงขลา/ สงขลา– ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือคอนเทนเนอร์	ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	1	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด ข้าว อาหารสัตว์ แร่ธาตุอื่นๆ

จากตารางที่ 5.10 เรือชายฝั่งที่ควรให้บริการในชลบุรี (แหลมฉบัง) พ.ศ. 2562 คือ เรือคอนเทนเนอร์ ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400-2,800 DWT) ที่ตัวเรือยาว 50-63 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 60-93 TEU จะกินน้ำลึก 3.0-3.4 เมตร เรือขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800-8,400 DWT) ที่มีความยาวเรือมากกว่า 63-85 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 93-225 TEU จะกินน้ำลึก 3.4-7.0 เมตร และ เรือขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400-14,000 DWT) ตัวเรือมีความยาว 85-135 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 225-300 TEU จะกินน้ำลึก 7.0-7.8 เมตร ซึ่งสอดคล้องกับความยาวและความลึกหน้าท่าเทียบเรือที่ผู้วิจัยเสนอ คือ 300 และ 10 เมตร ตามลำดับ

#### 4. พื้นที่ระยอง

##### 1) ด้านท่าเรือชายฝั่ง

ท่าเรือชายฝั่งในระยอง (มาบตาพุด) มีความยาวและความลึกหน้าท่า 330.00 และ 10.00 เมตร ตามลำดับ สามารถรองรับเรือชายฝั่งขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT) ตัวเรือมีความยาว 85-135 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 225-300 TEU จะกินน้ำลึก 7.0-7.8 เมตร ได้พร้อมกัน 2 ลำ สำหรับความลึกหน้าท่าเทียบเรือ ควรเพิ่มความถี่การขุดลอกร่องน้ำเพื่อรักษาความลึกของร่องน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินเรือและการบรรทุกสินค้าชายฝั่ง บริการด้านเรือและด้านสินค้า สามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการได้ดี อย่างไรก็ตาม สิ่งที่ทำเรือชายฝั่งที่ระยอง (มาบตาพุด) ต้องพิจารณาเพิ่มเติมได้แก่ เครื่องมือในการจัดการสินค้าแห้งและสินค้าเทกองเหลวให้เหมาะสมกับการให้บริการมากขึ้น ควรรักษามาตรฐานการให้บริการให้ทันสมัย และเพิ่มพื้นที่ในการวาง/ บรรจุ และเปลี่ยนถ่ายสินค้าให้เพียงพอให้กับต้องการใช้บริการ ในส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำเทียบเรือ ควรปรับปรุงอุปกรณ์ยกขนสินค้าและอุปกรณ์ในการจัดการสินค้าทั่วไปให้เพียงพอและได้มาตรฐาน ท่าเรือชายฝั่งที่ระยอง (มาบตาพุด) ควรเพิ่มการบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าไปในลักษณะทำเป็นพื้นที่จัดเก็บสินค้า สถานที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า และการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงสู่ท่าเรือให้สะดวกและทันสมัย เพื่อรองรับสินค้าที่จะมาใช้บริการมากขึ้น

##### 2) ด้านเส้นทางบริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง

ต้นทางและปลายทางของเส้นทางบริการขนส่งสินค้าชายฝั่งในระยอง (มาบตาพุด) พ.ศ. 2562 สมควรเพิ่มการวิ่งเรือตามรอบเวลาในเส้นทางกระยอง (มาบตาพุด)–สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี–ระยอง (มาบตาพุด) เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้นจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ในประเทศภายหลังการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนปลายปี 2558 ผู้วิจัยจึงเสนอขนาด (ระวาง) ของ เรือรูปแบบและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในระยอง (มาบตาพุด) ดังนี้

ตารางที่ 5.11 แสดงขนาด (ระวาง) รูปแบบและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในพื้นที่ระยอง (มาบตาพุด) พ.ศ. 2562 ในแต่ละเส้นทางให้บริการ

เส้นทางให้บริการ	ประเภทเรือ	ขนาด (ระวาง) เรือ	รูปแบบการให้บริการ	ความถี่การเดินทางเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	สินค้าที่มีศักยภาพ
ระยอง (มาบตาพุด)–สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี–ระยอง (มาบตาพุด)	เรือสินค้าทั่วไป เรือบรรทุกสารเคมี	ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	1	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด โลหะภัณฑ์ วัสดุก่อสร้าง เครื่องมือ/ อุปกรณ์

จากตารางที่ 5.11 เรือชายฝั่งที่ควรให้บริการในระยะของ (มาบตาพุด) พ.ศ. 2562 คือ เรือคอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกสารเคมี และเรือสินค้าทั่วไปขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) ที่ตัวเรือยาว 50-63 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 60-93 TEU จะกินน้ำลึก 3.0-3.5 เมตร เรือขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT) ที่เรือตัวเรือยาวมากกว่า 63-85 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 93-225 TEU จะกินน้ำลึกมากกว่า 3.4-7.0 เมตร และเรือขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT) ที่ตัวเรือมีความยาว 85-135 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 225-300 TEU จะกินน้ำลึก 7.0-7.8 เมตร ซึ่งสอดคล้องกับความยาวและความลึกหน้าท่าเทียบเรือ ในปัจจุบัน คือ 330 และ 10 เมตร ตามลำดับ

## 5. พื้นที่ประจวบคีรีขันธ์

### 1) ด้านท่าเรือชายฝั่ง

ท่าเรือชายฝั่งที่ประจวบคีรีขันธ์มีความยาวและความลึกหน้าท่า 450.00 และ 15.00 เมตร ตามลำดับ สามารถรองรับเรือชายฝั่งขนาดเกิน 40,000 ตันกรอสส์ (50,000 DWT โดยประมาณ) ที่ตัวเรือมีความยาวประมาณ 265.7 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 4,000 TEU จะกินน้ำลึกประมาณ 12 เมตรได้ ท่าเรือมีความพร้อมการให้บริการทางกายภาพที่ดี บริการที่ควรพัฒนาเพิ่มเติมได้แก่ บริการปลักเทียบตู้สินค้าแช่แข็งยังมีอยู่อย่างจำกัด นอกจากนี้ควรพิจารณาเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำเทียบเรือในการจัดการสินค้าแห้งและสินค้าเทกองเหลว รวมถึงการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้าและเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสู่ท่าเทียบเรือให้สะดวกมากยิ่งขึ้น สิ่งที่สำคัญ คือ การประชาสัมพันธ์ท่าเรือเพื่อเพิ่มจำนวนผู้มาใช้บริการและเพิ่มปริมาณสินค้าที่ท่าเรือที่ประจวบคีรีขันธ์มากขึ้น และการสร้างความสัมพันธ์กับตัวแทนรวบรวมสินค้า ผู้ขนส่ง หรือเจ้าของสินค้าในพื้นที่ใกล้เคียงเพื่อรวบรวมสินค้าให้ปริมาณมากพอที่จะใช้การขนส่งทางชายฝั่ง

### 2) ด้านเส้นทางบริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง

ต้นทางและปลายทางของเส้นทางบริการขนส่งสินค้าชายฝั่งในประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ. 2562 สมควรมีการวิ่งเรือตามรอบเวลาในเส้นทางกรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-กรุงเทพฯ และเพิ่มการวิ่งเรือเช่าเหมาลำในเส้นทางชลบุรี (แหลมฉบัง)-ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-ชลบุรี (แหลมฉบัง) เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภาคภายหลังการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนปลายปี 2558 ผู้วิจัยจึงเสนอรูปแบบและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในประจวบคีรีขันธ์ ดังนี้

ตารางที่ 5.12 แสดงขนาด (ระวาง) รูปแบบและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในพื้นที่ประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ. 2562 ในแต่ละเส้นทางการให้บริการ

เส้นทางให้บริการ	ประเภทเรือ	ขนาด (ระวาง) เรือ	รูปแบบการให้บริการ	ความถี่การเดินเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	สินค้าที่มีศักยภาพ
กรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์/ ประจวบคีรีขันธ์-กรุงเทพฯ	เรือสินค้าเทกอง (แห้ง) เรือสินค้าทั่วไป	ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800-8,400 DWT) และขนาดเกิน 3,000-5,000 (8,400-14,000 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	1	โถ หะ ภั ณ ฑ์ พาทีเคิลบอร์ด (Particle Board)
ชลบุรี (แหลมฉบัง) - ประจวบคีรีขันธ์ / ประจวบคีรีขันธ์-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือคอนเทนเนอร์	ขนาดเกิน 500-1,000 (1,400-2,800 DWT) และ ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800-8,400 DWT)	เรือเช่าเหมาลำ	-	โถ หะ ภั ณ ฑ์ พาทีเคิลบอร์ด (Particle Board)

จากตารางที่ 5.12 เรือชายฝั่งที่ควรให้บริการในประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ. 2562 คือ เรือคอนเทนเนอร์ เรือสินค้าแทกอง (แห้ง) และเรือสินค้าทั่วไปขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) ที่ตัวเรือยาว 50-63 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 60-93 TEU จะกินน้ำลึก 3.0-3.4 เมตร เรือขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT) ที่ตัวเรือมีความยาว 63-85 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 93-225 TEU จะกินน้ำลึกมากกว่า 3.4-7.0 เมตร และเรือขนาดเกิน 3,000-5,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT) ที่ตัวเรือมีความยาว 85-135 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 225-300 TEU จะกินน้ำลึก 7.0-7.8 เมตร ซึ่งสอดคล้องกับความยาวและความลึกหน้าท่าเทียบเรือในปัจจุบัน คือ 450 และ 15 เมตร ตามลำดับ

## 6. พื้นที่สุราษฎร์ธานี

### 1) ด้านท่าเรือชายฝั่ง

ท่าเรือชายฝั่งในสุราษฎร์ธานีมีความยาวและความลึกหน้าท่า 298 และ 5.5 เมตร ตามลำดับ สามารถรองรับเรือขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (8,400- 14,000 DWT) ที่ตัวเรือมีความยาว 63-85 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 93-225 TEU จะกินน้ำลึก 3.4-7.0 เมตร ได้พร้อมกัน 3 ลำ ทั้งนี้ ควรขุดลอกร่องน้ำอย่างสม่ำเสมอเพื่อรักษาความลึกและอำนวยความสะดวกในการเดินเรือชายฝั่ง สิ่งที่ทำเรือชายฝั่งที่สุราษฎร์ธานีสมควรพัฒนาให้ดีขึ้นได้แก่ บริการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ทำเรือ (Lift on/ Lift off) บริการพื้นที่หรือลานวาง/ บรรจุสินค้า บริการคลังสินค้าและบริการปลักเทียบตู้สินค้าแช่แข็ง นอกจากนี้ ควรเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดการสินค้าทั่วไปให้ตอบสนองความต้องการใช้บริการมากขึ้น ท่าเรือควรเพิ่มพื้นที่วาง/ บรรจุ/ เปลี่ยนถ่ายสินค้าให้เพียงพอเพื่อรองรับสินค้าที่มาใช้บริการมากขึ้นใน พ.ศ. 2562 ในแง่การบริหารจัดการของท่าเทียบเรือ ท่าเรือชายฝั่งที่สุราษฎร์ธานีควรเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ ทั้งในด้านคุณภาพการให้บริการ ความสะดวกรวดเร็ว ราคาค่าบริการของท่าเรือ มาตรฐาน การให้บริการและความปลอดภัย ตลอดจนคุณภาพและความสามารถของพนักงานผู้ให้บริการที่ทำเรือให้ดียิ่งขึ้น

### 2) ด้านเส้นทางบริการ ท่าเรือขนส่งชายฝั่ง และด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง

ต้นทางและปลายทางของเส้นทางบริการขนส่งสินค้าชายฝั่งในสุราษฎร์ธานี พ.ศ. 2562 สมควร มีเรือชายฝั่งวิ่งให้บริการตามรอบเวลา (Schedule) ในเส้นทางบริการกรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี-กรุงเทพฯ เส้นทางบุรี (แหลมฉบัง)-สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี-ชลบุรี (แหลมฉบัง) และเส้นระยอง (มาบตาพุด)-สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี-ระยอง (มาบตาพุด) เพื่อรองรับสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มปริมาณสูงขึ้นจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในประเทศภายหลังการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนปลายปี 2558 ผู้วิจัยเสนอรูปแบบและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในสุราษฎร์ธานี ดังนี้

ตารางที่ 5.13 แสดงขนาด (ระวาง) รูปแบบและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในพื้นที่สุราษฎร์ธานี พ.ศ. 2562 ในแต่ละเส้นทางให้บริการ

เส้นทางให้บริการ	ประเภทเรือ	ขนาด (ระวาง) เรือ	รูปแบบการให้บริการ	ความถี่การเดินเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	สินค้าที่มีศักยภาพ
กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี/ สุราษฎร์ธานี-กรุงเทพฯ	เรือคอนเทนเนอร์ เรือสินค้าทั่วไป	ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	2	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ยางพารา ผลผลิตเกษตรอื่นๆ วัสดุก่อสร้าง สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์
ชลบุรี (แหลมฉบัง)-สุราษฎร์ ธานี/ สุราษฎร์ธานี-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือคอนเทนเนอร์	ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) และขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	4	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด เคมีภัณฑ์ ยางพารา วัสดุก่อสร้าง เครื่องมือ/ อุปกรณ์ เครื่องปริโภคอื่นๆ
ระยอง (มาบตาพุด)-สุราษฎร์ ธานี/ สุราษฎร์ธานี-ระยอง (มาบตาพุด)	เรือสินค้าทั่วไป เรือบรรทุกสารเคมี	ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	1	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด โลหะภัณฑ์ วัสดุก่อสร้าง เครื่องมือ/ อุปกรณ์

จากตารางที่ 5.13 เรือชายฝั่งที่ควรให้บริการในประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ. 2562 คือ เรือคอนเทนเนอร์ เรือสินค้าแทกอง (แห้ง) และเรือสินค้าทั่วไปขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT) ที่ตัวเรือยาว 50-63 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 60-93 TEU จะกินน้ำลึก 3.0-3.4 เมตร เรือขนาดเกิน 1,000 ตันกรอสส์ (2,800 DWT) แต่ไม่เกิน 3,000 ตันกรอสส์ (8,400 DWT) โดยตัวเรือมีความยาว 63-70 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 93-150 TEU จะกินน้ำลึก 3.4-5.0 เมตร ซึ่งสอดคล้องกับความยาวและความลึกหน้าท่าเทียบเรือในปัจจุบัน คือ 298 และ 5.50 เมตร ตามลำดับ

## 7. พื้นที่สงขลา

### 1) ด้านท่าเรือชายฝั่ง

ปัจจุบันท่าเรือที่สงขลาตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ค่อนข้างน้อย เนื่องจากต้องรองรับการค้าทั้งในและระหว่างประเทศ อาจพิจารณาสร้างท่าเรือ ที่อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลาเพิ่มเติมเพื่อรองรับการขนส่งชายฝั่งโดยเฉพาะ สำหรับท่าเทียบเรือที่สงขลาควรพัฒนาให้มีความยาวประมาณ 300 เมตร เนื่องจากปัจจุบันความและความลึกหน้าท่าเทียบเรืออยู่ที่ 500.00 และ 7.50 เมตร ตามลำดับ ซึ่งเรือที่ให้บริการมีตั้งแต่เรือขนาดเล็กไปจนกระทั่งเรือขนาด 10,000 ตันกรอสส์ (28,000 DWT โดยประมาณ) ตัวเรือมีความยาวประมาณ 150 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 800 TEU จะกินน้ำลึกประมาณ 7 เมตร ทั้งนี้ ควรเพิ่มความถี่การขุดลอกร่องน้ำเพื่อรักษาความลึกของร่องน้ำ ผู้ประกอบการท่าเรือควรพัฒนาและเพิ่มความสามารถในการตอบสนองความต้องการใช้บริการให้มากขึ้นด้วยการปรับปรุงบริการด้านเรือและสินค้าที่ทำเรือที่ไม่ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงมาเป็นเวลานาน นอกจากนี้ควรปรับปรุงบริการคลังสินค้าให้ทันสมัย และเพิ่มพื้นที่วาง/ บรรจุสินค้าให้เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการ ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือควรเร่งพัฒนาและปรับปรุงเครื่องมือในการจัดการสินค้าทุกประเภทให้ทันสมัยและได้มาตรฐาน โดยเฉพาะอุปกรณ์ยกขนสินค้าที่ทำเทียบเรือ สิ่งสำคัญสำหรับท่าเรือ คือ การปรับปรุงบริหารจัดการของท่าเทียบเรือให้สนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ทั้งในด้านคุณภาพการให้บริการ ความสะดวกรวดเร็ว มาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย ตลอดจนแก้ไขคุณภาพและความสามารถของพนักงานผู้ให้บริการที่ทำเรือที่ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการได้อย่างเพียงพอและเหมาะสม

### 2) ด้านเส้นทางให้บริการ ด้านเรือขนส่งชายฝั่ง และด้านสินค้าขนส่งชายฝั่ง

ต้นทางและปลายทางของเส้นทางให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งในสงขลา พ.ศ. 2562 สมควรเพิ่มการวิ่งเรือในเส้นทางกรุงเทพฯ-สงขลา/ สงขลา-กรุงเทพฯ และเพิ่มการเดินทางเรือตามรอบเวลาและความถี่การเดินทางเรือในทุกเส้นทางให้บริการ เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้นจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในประเทศภายหลังการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนปลายปี 2558 ผู้วิจัยจึงเสนอรูปแบบและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในพื้นที่สงขลา ดังนี้

ตารางที่ 5.14 แสดงขนาด (ระวาง) รูปแบบและความถี่การให้บริการเรือชายฝั่งในพื้นที่สงขลา พ.ศ. 2562 ในแต่ละเส้นทางให้บริการ

เส้นทางให้บริการ	ประเภทเรือ	ขนาด (ระวาง) เรือ	รูปแบบการให้บริการ	ความถี่การเดินทางเรือ (เที่ยว/ สัปดาห์)	สินค้าที่มีศักยภาพ
กรุงเทพฯ-สงขลา/ สงขลา-กรุงเทพฯ	เรือคอนเทนเนอร์ และเรือสินค้าทั่วไป	ขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT) และขนาดเกิน 3,000-4,000 (8,400- 10,000 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	2	ข้าวโพด ข้าว อาหารสัตว์ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม มันสำปะหลัง ผลผลิตเกษตรอื่นๆ โลหะภัณฑ์ ซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง ปุ๋ย สินค้าเบ็ดเตล็ด ดินหินทราย เครื่องมือ/ อุปกรณ์
ชลบุรี (แหลมฉบัง)- สงขลา/ สงขลา-ชลบุรี (แหลมฉบัง)	เรือคอนเทนเนอร์	ขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400- 2,800 DWT)	เรือวิ่งตามรอบเวลา	2	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด ข้าว อาหารสัตว์ แร่ธาตุอื่นๆ

จากตารางที่ 5.14 เรือชายฝั่งที่ควรให้บริการในสงขลา พ.ศ. 2562 คือ เรือคอนเทนเนอร์ และเรือสินค้าทั่วไปขนาดเกิน 500-1,000 ตันกรอสส์ (1,400-2,800 DWT) ที่ตัวเรือยาว 50-63 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 60-93 TEU กินน้ำลึก 3.0-3.4 เมตร เรือขนาดเกิน 1,000-3,000 ตันกรอสส์ (2,800- 8,400 DWT) ที่ตัวเรือยาว 63-85 เมตร เมื่อบรรทุกสินค้า 93-225 TEU จะกินน้ำลึก 3.4-7.0 เมตร และเรือขนาดเกิน 3,000-4,000 ตันกรอสส์ (8,400- 10,000 DWT) ที่ตัวเรือยาว 85-120 เมตร บรรทุกสินค้า 225-250 TEU จะกินน้ำลึก 7.0-7.5 เมตร ซึ่งสอดคล้องกับความยาวและความลึกหน้าท่าเทียบเรือ คือ 500 และ 7.5 เมตร ตามลำดับ

## 5.2.2 รูปแบบการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง พ.ศ. 2562 ในภาพรวม

### 1. ด้านนโยบาย/ มาตรการ /กฎหมาย/ กฎระเบียบ และการกำกับดูแลของภาครัฐ

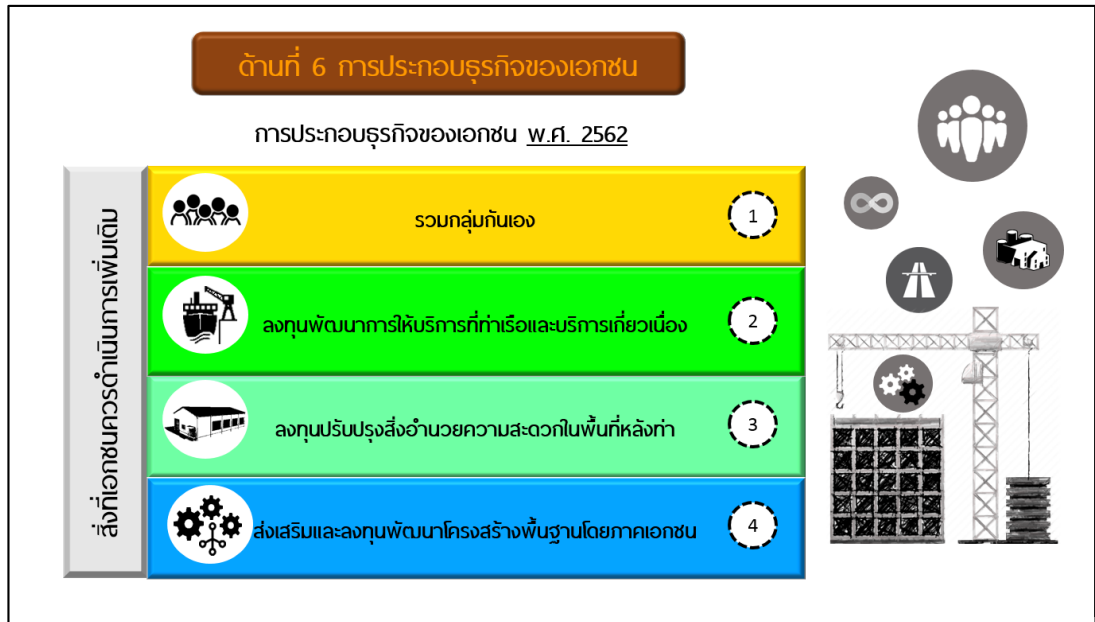
ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเพิ่มความชัดเจนของทิศทาง ยุทธศาสตร์ และนโยบายมากขึ้น ควรแก้ไขปัญหาคงไม่เป็นเอกภาพของการบริหารงานระหว่างหน่วยราชการต่อการพัฒนา การขนส่งชายฝั่ง การส่งเสริมและพัฒนาการให้บริการขนส่งชายฝั่งอย่างจริงจังของภาครัฐจะเพิ่มความชัดเจนในทิศทางนโยบายและยุทธศาสตร์ นอกจากนี้ การเพิ่มสัดส่วนการลงทุนของภาครัฐ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ท่าเรือ) เพื่อรองรับการขนส่งชายฝั่งในประเทศ การปรับปรุงมาตรการทางการคลัง ภาษี และค่าธรรมเนียม มาตรการส่งเสริมและสนับสนุน ในรูปแบบของเงินอุดหนุน/ เงินช่วยเหลือการพัฒนาขนส่งชายฝั่ง การจัดตั้งองค์การการพัฒนา บริการเรือชายฝั่งโดยเฉพาะเพื่อเป็นแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำหรือ ให้การสนับสนุนด้านการศึกษาและการผลิตบุคลากร สิ่งที่ภาครัฐจำเป็นต้องเข้าช่วยเหลือภาคเอกชนเพิ่มเติม ได้แก่ การดำเนินนโยบายเชิงรุกในการส่งเสริมลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ หลังท่าเทียบเรือ โครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายคมนาคมขนส่งเพื่อเพิ่มความสะดวกในการเชื่อมโยง การขนส่งรูปแบบต่างๆ รวมถึงนโยบายการให้สิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน ในลักษณะเช่นเดียวกับ BOI แก่ผู้ประกอบการและนักลงทุนในธุรกิจขนส่งชายฝั่ง รวมถึงการบรรจุ โครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งในแผนหรือยุทธศาสตร์ระดับชาติ สิ่งที่สำคัญ คือ การไม่เพิกเฉย ต่อปัญหาภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการติดต่อประสานงาน ความยุ่งยากซับซ้อนของขั้นตอน ระยะเวลาที่ใช้ และความยุ่งยากของจำนวนเอกสารที่ใช้ในการปฏิบัติตามกฎระเบียบของรัฐ อย่างจริงจัง เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจระบบขนส่งชายฝั่ง



รูปที่ 5.11 แสดงนโยบาย/ มาตรการ/ กฎหมายกฎระเบียบและการกำกับดูแลภาครัฐ พ.ศ. 2562

## 2. ปัจจัยด้านการประกอบธุรกิจการขนส่งชายฝั่งของภาคเอกชน

สิ่งที่ผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งภาคเอกชนสมควรแก้ไขเพิ่มเติม ได้แก่ การลงทุนพัฒนาการให้บริการท่าเรือชายฝั่งและบริการเกี่ยวเนื่องในพื้นที่ท่าเรือ เช่น การลงทุนปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ท่าเรือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ท่าเรือ) โดยไม่รบกวนช่วยเหลือจากรัฐ ตลอดจนการแก้ไขปัญหาการมีผู้เล่น (Player) น้อยรายด้วยการเพิ่มการแข่งขันในธุรกิจขนส่งชายฝั่งให้มากขึ้น เพื่อพัฒนาคุณภาพการให้บริการ นอกจากนี้ สิ่งที่ภาคเอกชนควรพิจารณาเพิ่มเติมเพื่อผลักดันระบบขนส่งชายฝั่ง ได้แก่ การรวมกลุ่มกันของผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่ง หรือบริษัทเอกชนที่ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการรวบรวมสินค้าที่มาให้บริการขนส่งชายฝั่งในประเทศ ในลักษณะ LCL (Less than Container Load) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งชายฝั่งในอนาคต กล่าวคือ ปัจจุบันสินค้าที่ใช้บริการระบบขนส่งชายฝั่งส่วนมากเป็นสินค้าที่ต้องมีปริมาณมาก จึงจะเหมาะสมกับการขนส่งด้วยเรือ ลักษณะเช่นนี้จำกัดประเภทสินค้าที่จะมาใช้บริการ แต่การมีตัวแทนเป็นผู้รวบรวมสินค้าเพื่อให้สินค้ามีปริมาณมากและเหมาะสมกับการขนส่งด้วยเรือ จะทำให้การขนส่งชายฝั่งกลายเป็นรูปแบบการขนส่งที่เลือกที่ดีสำหรับผู้ให้บริการ



รูปที่ 5.12 แสดงการประกอบธุรกิจของภาคเอกชนใน พ.ศ. 2562

### 3. ปัจจัยด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชายฝั่ง

แม้ว่าผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่น้ำและพื้นดินบริเวณที่ตั้งของท่าเรือในภาพรวมมีความรุนแรงน้อย แต่การแก้ไขปัญหาปัญหาคาบน้ำมัน ตะกอน เศษผง โลหะ และถ่านหินที่ฟุ้งกระจายในน้ำ การควบคุมคุณภาพน้ำอับเฉาก่อนปล่อยลงสู่ทะเล การลดปริมาณของเสียที่ฝังดินและการแก้ไขปัญหามลภาวะทางอากาศบริเวณที่ตั้งของท่าเรือชายฝั่งสมควรได้รับการดูแลมากขึ้น การกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในมิติด้านสิ่งแวดล้อมมีบทบาทสำคัญสำหรับการพัฒนาอย่างยั่งยืนสำหรับธุรกิจขนส่งชายฝั่ง การเพิ่มการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชายทะเล (ในน้ำ) และพื้นที่บริเวณท่าเรือชายฝั่งด้วยการกำหนดบทบาทของท่าเรือชายฝั่งซึ่งมีพื้นฐานเป็นรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมไปสู่การเป็นท่าเรือสีเขียว (Green Port) จะช่วยเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างท่าเรือชายฝั่ง ผู้ประกอบการท่าเรือชายฝั่ง ผู้ใช้บริการ ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนชุมชนบริเวณที่ตั้งท่าเรือ การประสานงานและมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งบริเวณท่าเรือจะขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจการค้าในประเทศด้วยการพัฒนาอย่างยั่งยืน



รูปที่ 5.13 แสดงการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชายฝั่งบริเวณท่าเรือ พ.ศ. 2562

แม้ว่าผลลัพธ์ที่ได้จากเทคนิคเดลฟายเป็นความเห็น (Opinion) ของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทย แต่ ชื่อ-สกุล ตำแหน่งหน้าที่ และประสบการณ์ของผู้เชี่ยวชาญได้สะท้อนความน่าเชื่อถือของความเห็นเหล่านั้น

### 5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งต่อไป

การจากศึกษางานวิจัยเรื่อง “ระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทยโดยเทคนิคเดลฟาย” ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะบางประการสำหรับผู้สนใจศึกษาค้นคว้าเพิ่มเติมต่อไป ดังนี้

5.3.1 ควรศึกษาในเรื่องราคาค่าใช้จ่ายบริการรวม (Total Cost) สำหรับกรณีสินค้าแห้งเพิ่มเติม โดยศึกษาเปรียบเทียบราคาค่าใช้จ่ายบริการรวมของระบบขนส่งชายฝั่งกับการขนส่งทางถนน ทางราง หรือการขนส่งรูปแบบอื่นๆ

5.3.2 ควรพิจารณาศึกษาและพัฒนาแบบจำลองค่าใช้จ่ายการขนส่งของผู้ขนส่ง ผู้ให้บริการ และค่าใช้จ่ายของสังคม โดยเปรียบเทียบกรณีขนส่งทางชายฝั่งกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ เพิ่มเติม

5.3.3 หากต้องการศึกษาความเป็นไปได้ในแง่ของการลงทุน หรือการวางแผนงบประมาณการพัฒนา ระบบขนส่งชายฝั่งควรศึกษารายละเอียดเชิงลึกในแต่ละเส้นทางเพิ่มเติม