

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่อง ประสิทธิภาพของการขนส่งทางน้ำของจังหวัดสุราษฎร์ธานี คณะผู้วิจัย ได้ศึกษา แนวคิด ทฤษฎี จากเอกสาร ตำรา วารสาร วิทยานิพนธ์ ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อเป็นพื้นฐานประกอบการวิจัยโดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น ส่วน ๆ ดังนี้

1. บริบทจังหวัดและการขนส่งทางน้ำในสุราษฎร์ธานี
2. แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่ง
3. แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิภาพ
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บริบทจังหวัดและการขนส่งทางน้ำในสุราษฎร์ธานี

จังหวัดสุราษฎร์ธานีตั้งอยู่บนฝั่งตะวันออกของภาคใต้ ห่างจากกรุงเทพฯ โดยทางรถยนต์ ประมาณ 645 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 13,079.61 ตารางกิโลเมตร หรือ 8,174,758.61 ไร่ มีเนื้อที่มากเป็นอันดับ 6 ของประเทศ และมีพื้นที่มากที่สุดในภาคใต้ ฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีความยาวประมาณ 156 กิโลเมตร มีเกาะขนาดใหญ่ ได้แก่ เกาะสมุย เนื้อที่ 227.25 ตารางกิโลเมตร เกาะพะงัน มีเนื้อที่ 194.2 ตารางกิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีหมู่เกาะอ่างทอง และเกาะบริวาร 42 เกาะ เกาะสมุยเป็นเกาะที่ใหญ่ที่สุดในจังหวัด ห่างจากฝั่งทะเลประมาณ 20 กิโลเมตร และห่างจากศาลากลางจังหวัดประมาณ 80 กิโลเมตร

ทิศเหนือ ติดต่อกับจังหวัดชุมพรและอ่าวไทย

ทิศใต้ ติดต่อกับจังหวัดนครศรีธรรมราชและกระบี่

ทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดพังงาและระนอง

ทิศตะวันออก ติดต่อกับอ่าวไทยและจังหวัดนครศรีธรรมราช

จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาประมาณ 49 เปอร์เซ็นต์ ของพื้นที่ จังหวัดมีเทือกเขาสูงทอดยาวตามแนวเหนือใต้ของพื้นที่จังหวัด ลักษณะภูมิประเทศดังกล่าว ก่อให้เกิดลุ่มน้ำน้อยใหญ่ รวม 14 ลุ่มน้ำ ลุ่มน้ำที่สำคัญ ได้แก่ ลุ่มน้ำตาปี พุมดวง ท่าทอง ท่ากระเจาไชยา ท่าฉาง เป็นต้น แม่น้ำ ลำคลองในจังหวัดทุกสายไหลลงสู่อ่าวไทยด้านทิศตะวันออก สำหรับลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดสุราษฎร์ธานี สรุปได้ดังนี้

1. ภูมิประเทศเป็นที่ราบสูง ภูเขาสลับซับซ้อน ได้แก่ พื้นที่ในเขตอำเภอคีรีรัฐนิคม พระแสงพนม ท่าฉาง ไชยา ท่าชนะ เวียงสระ ชัยบุรี และ อำเภอวิภาวดี
2. ภูมิประเทศเป็นที่ราบชายฝั่งทะเล ได้แก่ พื้นที่อำเภอเมืองและพุนพิน

3. ภูมิประเทศเป็นที่ราบสูงด้านตะวันออก ได้แก่ พื้นที่อำเภอดอนสัก กาญจนดิษฐ์ เวียงสระ และบ้านนาสาร

4. ภูมิประเทศที่เป็นที่ราบสูงตอนกลางส่วนใหญ่อยู่ในอำเภอเมือง พุนพิน เคียนซา พระแสง พนม บ้านนาเดิม ท่าชนะ ท่าฉาง และไชยา

5. ลักษณะภูมิประเทศเป็นเกาะในอ่าวไทย ได้แก่ พื้นที่อำเภอเกาะสมุย เกาะพะงัน หมู่เกาะอ่างทอง และเกาะบริวาร รวม 42 เกาะ

เนื่องจากทำเลที่ตั้งอยู่ระหว่างสองฝั่งมหาสมุทรจึงได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งเกิดบริเวณทะเลอันดามันบ้างเป็นครั้งคราว เนื่องจากมีแนวเทือกเขาตะนาวศรี เทือกเขาภูเก็ท และเทือกเขานครศรีธรรมราช แถบบริเวณจังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร จังหวัดพังงา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นแนวช่วยลดอิทธิพลลมมรสุมดังกล่าว จังหวัดสุราษฎร์ธานีจะได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือเป็นส่วนใหญ่ มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือปกติจะมีแหล่งกำเนิดบริเวณทะเลจีนใต้และอ่าวไทย ทำให้จังหวัดสุราษฎร์ธานีได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือที่พัดผ่านอ่าวไทยและมรสุมตะวันออกเฉียงใต้จากมหาสมุทรอินเดีย จึงมีช่วงฤดูฝนยาวนานระหว่างเดือนพฤษภาคมถึงเดือนมกราคม

จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีลุ่มน้ำใหญ่น้อยรวม 14 ลุ่มน้ำ แต่ละลุ่มน้ำมีแม่น้ำ และร่องหลายสาย ทุกสายล้วนไหลลงสู่อ่าวไทย แม่น้ำในสุราษฎร์ธานี ตัดขวางคาบสมุทรออกสู่ทะเลด้านตะวันออกในอดีตอาศัยเรือช่วย แม่น้ำเดินทางติดต่อกัน และติดต่อกับเมืองชายฝั่งแม่น้ำที่มีลักษณะทางอุทกวิทยาที่สำคัญของจังหวัดสุราษฎร์ธานี คือ แม่น้ำตาปี แม่น้ำพุมดวง ซึ่งเป็นเส้นเลือดใหญ่ของชาวจังหวัดสุราษฎร์ธานี แม่น้ำที่สำคัญของจังหวัดมี 2 สาย คือ แม่น้ำตาปี เกิดจากเทือกเขานครศรีธรรมราช ไหลผ่าน อำเภอชัยบุรี อำเภอพระแสง อำเภอเวียงสระ อำเภอเคียนซา อำเภอบ้านนาสาร อำเภอบ้านนาเดิม อำเภอพุนพิน และไหลลงสู่อ่าวไทยที่ อำเภอเมือง มีความยาวประมาณ 230 กิโลเมตร ปริมาณน้ำเฉลี่ย 5,900 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี มีแม่น้ำสาขาที่สำคัญ 6 สาย ได้แก่ คลองสินปุน คลองอิปัน คลองพุนพิน คลอง ท่ากูป คลองมะขามเตี้ย และคลองขวาง แม่น้ำพุมดวงหรือแม่น้ำคีรีรัฐ เกิดจากคลองแสง คลองสก และคลองยันไหลผ่านอำเภอบ้านตาขุน อำเภอคีรีรัฐนิคม และอำเภอท่าฉาง บรรจบกับแม่น้ำตาปีที่ อำเภอพุนพิน ยาวประมาณ 80 กิโลเมตร ปริมาณน้ำเฉลี่ย 6,600 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี คลองสาขา ที่สำคัญ 4 สาย ได้แก่ คลองยัน คลองแสง คลองสก และคลองพนม

จากลักษณะทางกายภาพ ลักษณะภูมิประเทศ ลักษณะภูมิอากาศ และแหล่งน้ำธรรมชาติในจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีความเหมาะสมต่อการสร้างท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าทางน้ำอย่างมาก ซึ่งจากข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจังหวัด พบว่า มีเรือโดยสารวิ่งรับส่งในแม่น้ำตาปีและมีการคมนาคมขนส่งสินค้าทางทะเลจากจังหวัดกรุงเทพมหานครมายังจังหวัดสุราษฎร์ธานี และระหว่างอำเภอเมืองกับอำเภอเกาะสมุย และเกาะพะงัน นอกจากนี้ มีการคมนาคมทางน้ำโดยเรือเฟอร์รี่ ซึ่งเป็นเรือโดยสารข้ามฟากขนาดใหญ่ ระหว่างฝั่งอำเภอ

ดอนสัก-เกาะสมุยขพะงะพะงันและเกาะเต่า สำหรับการขนออกและนำเข้าสินค้าผ่านด่านศุลกากร บ้านดอนจังหวัดสุราษฎร์ธานี ปี 2553 มีมูลค่ารวม 4,024,851,547 บาท การนำเข้าสินค้ามีมูลค่ารวม 1,718,970,000 บาท สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ แร่ยิบซั่ม น้ำมันเมล็ด ในปาล์มดิบ แร่แอนไฮไดรต์ แร่แบไรต์ และเรือใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร น้ำมันปาล์ม ส่วนสินค้าที่นำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ น้ำมันหล่อลื่น ถ่านหิน เรือพร้อมอุปกรณ์ แก๊สแอมโมเนียเหลว รายละเอียดดังตารางที่ 2.1 และ 2.2

ตารางที่ 2.1 สถิติสินค้านำเข้าผ่านด่านศุลกากรบ้านดอนจังหวัดสุราษฎร์ธานี ปี 2553

ลำดับที่	ชนิดสินค้า	ปริมาณ (กิโลกรัม)	มูลค่า (บาท)
1	ยางมะตอย	48,617,563.00	816,300,727.93
2	น้ำมันหล่อลื่น(ใช้ในหลุมขุดเจาะ)	6,542,975.00	315,312,973.70
3	ถ่านหิน	102,422,000.00	227,981,240.26
4	เรือพร้อมอุปกรณ์	3,255,000.00	180,839,886.01
5	แก๊สแอมโมเนียเหลว	13,711,510.00	178,367,548.16
6	อื่น ๆ	19.58	167,624.56
	รวม	174,549,067.58	1,718,970,000.62

ที่มา : บรรยายสรุปจังหวัดสุราษฎร์ธานี. 2556 : 39

ตารางที่ 2.2 สถิติสินค้าส่งออกผ่านด่านศุลกากรบ้านดอน ปีงบประมาณ 2553

ลำดับที่	ชนิดสินค้า	ปริมาณ(กิโลกรัม)	มูลค่า(บาท)
1	แร่ยิบซั่ม	2,944,373,000.00	1,551,869,151.99
2	น้ำมันเมล็ดในปาล์มดิบ	38,800,000.00	1,130,037,121.33
3	น้ำมันปาล์มดิบ	44,880,000.00	1,051,378,007.76
4	แร่แอนไฮไดรต์	367,960,000.00	193,383,270.34
5	แร่แบไรต์	25,500,000.00	55,042,716.50
6	เรือ(ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร)	155,000.00	43,141,280.00
	รวม	3,421,668,000.00	4,024,851,557.92

ที่มา : บรรยายสรุปจังหวัดสุราษฎร์ธานี. 2556 : 39

โครงสร้างเศรษฐกิจหลักของจังหวัดสุราษฎร์ธานี 5 อันดับแรก พิจารณาจากผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP) ปี 2553 2553 ได้แก่ สัดส่วนร้อยละ 36.52 สาขาอุตสาหกรรมสัดส่วนร้อยละ 14.98 สาขาโรงแรมและภัตตาคารสัดส่วนร้อยละ 9.78 สาขาการขายปลีกสัดส่วนร้อยละ 8.45 สาขา การขนส่ง สัดส่วนร้อยละ 4.54 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสุราษฎร์ธานี เมื่อพิจารณาเศรษฐกิจของจังหวัด ตั้งแต่ปี 2544-2553 จะเห็นได้ว่าโครงสร้างเศรษฐกิจหลักยังคงเป็น 5 สาขาหลักข้างต้น ซึ่งสัดส่วนไม่เปลี่ยนแปลง อย่างมีนัยสำคัญ (ตารางที่ 2.3)

ตารางที่ 2.3 โครงสร้างเศรษฐกิจหลัก

ลำดับที่	ชนิดสินค้า	สัดส่วน (ร้อยละ)
1	สาขาเกษตรกรรม	14.98
2	สาขาโรงแรมและภัตตาคาร	9.78
3	สาขาการขายปลีก	8.45
4	การขนส่ง	4.54

ที่มา : บรรยายสรุปจังหวัดสุราษฎร์ธานี. 2556 : 25

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสุราษฎร์ธานี ปี 2553 ณ ราคาประจำปี มีมูลค่า 161,164 ล้านบาท รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากร 159,573 บาท/คน/ปี หากพิจารณา ณ ราคาคงที่ ปี 2553 ขยายตัวร้อยละ 0.45 รายละเอียดดังตารางที่ 2.4

ตารางที่ 2.4 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดสุราษฎร์ธานี ปี 2553

หน่วย : ล้านบาท

สาขาการผลิต	มูลค่าเพิ่ม ณ ราคาประจำปี		มูลค่าเพิ่ม ณ ราคาคงที่		อัตรา ขยายตัว (%)
	2552	2553	2552	2553	2553
ภาคเกษตร	37,229	60,161	19,591	19,720	0.66
สาขาเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และ การป่าไม้	33,152	55,579	15,821	15,883	0.39
สาขาประมง	4,076	4,563	5,179	5,326	2.84
ภาคนอกเกษตร	85,178	101,003	67,457	75,088	11.31
สาขาเหมืองแร่และย่อยหิน	2,759	3,096	2,246	2,755	22.66
สาขาอุตสาหกรรม	18,233	25,711	13,083	14,959	14.34
สาขาไฟฟ้า ประปา และโรงแยกก๊าซ	2,738	2,979	2,544	2,881	13.25
สาขาก่อสร้าง	4,027	3,996	3,295	3,241	-1.64
สาขาการขนส่ง การขายปลีก ฯ	15,323	20,744	11,111	14,118	27.15
สาขาโรงแรมและภัตตาคาร	9,794	11,117	9,531	10,785	13.16
สาขาการขนส่ง ฯ	7,320	7,951	6,215	6,764	8.83
สาขาตัวกลางทางการเงิน	4,929	5,028	3,558	3,618	1.69
สาขาบริการด้านอสังหาริมทรัพย์ ฯ	4,832	4,920	5,030	5,038	0.16
สาขาการบริหารราชการฯ	6,514	6,472	4,734	4,552	-3.84
สาขาการศึกษา	5,417	5,568	3,749	3,830	2.16
สาขาการบริการด้านสุขภาพและสังคม	2,589	2,656	2,062	2,060	-0.09
สาขาการให้บริการด้านฯ	660	715	568	607	6.87
สาขาถูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	45	52	37	42	13.51
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	122,407	161,164	88,763	96,467	8.68
รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากร (บาท)	122,588	159,573			
จำนวนประชากร (พันคน)	999	1,010			

ที่มา : บรรยายสรุปจังหวัดสุราษฎร์ธานี. 2556 : 26

สภาวะเศรษฐกิจจังหวัดสุราษฎร์ธานี ปี 2554 ด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจ คาดว่า จะมีขยายตัวในอัตราร้อยละ 5.8 ด้านอุปทาน มีแนวโน้มขยายตัวในอัตราชะลอลงเมื่อเทียบกับ ปี 2553 จากภาคบริการและภาคอุตสาหกรรม โดยในปี 2553 เศรษฐกิจโลกเริ่มฟื้นตัว โดยเฉพาะ ประเทศในแถบเอเชีย ทำให้มีนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก ในขณะที่ปี 2554 จังหวัดต้องประสบปัญหาอุทกภัยในช่วงต้นปี การเกิดสึนามิในญี่ปุ่น ปัญหาหนี้สาธารณะใน ยุโรป และการเกิดอุทกภัยอย่างหนักในพื้นที่ภาคกลางกรุงเทพฯและปริมณฑล ซึ่งล้วนส่งผลให้ จำนวนนักท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมยานยนต์ชะลอตัว ด้านอุปสงค์มีแนวโน้มขยายตัว จากการ ลงทุนภาคเอกชนเริ่มปรับตัวดีขึ้นผู้ประกอบการในจังหวัดเร่งระดมทุน เพื่อฟื้นฟูกิจการให้ กลับมาคงสภาพเดิมให้เร็วที่สุดหลังจากประสบอุทกภัย ซึ่งเป็นแรงผลักดันให้ภาคการลงทุนใน จังหวัดขยายตัวในอัตราร้อยละ 7.5 การบริโภคภาคเอกชนคาดว่าจะหดตัว เนื่องจากประชาชนมี ความระมัดระวังในการใช้จ่ายใช้สอยมากขึ้น หลังจากสินค้าอุปโภคบริโภคเริ่มปรับราคาสูงขึ้น ขณะที่การใช้จ่ายภาครัฐขยายตัวตาม การเบิกจ่ายรายจ่ายลงทุนที่ขยายตัว ในอัตราร้อยละ 20.9 เป็นผลมาจากมีการฟื้นฟูและซ่อมแซมสถานที่ราชการและเอกชน ในจังหวัดหลังได้รับผลกระทบ จากอุทกภัยในช่วงต้นปีมีการฟื้นฟูและซ่อมแซมสถานที่ราชการและเอกชน ในจังหวัดหลังได้รับ ผลกระทบจากอุทกภัยในช่วงต้นปี สำหรับด้านเสถียรภาพเศรษฐกิจภายในจังหวัด อัตราเงินเฟ้อ ทั่วไปในปี 2554 คาดว่าจะอยู่ที่ร้อยละ 5.4 ต่อปี ชะลอตัวจากปีที่ผ่านมา ที่ขยายตัวร้อยละ 5.6 จากแรงกดดันของอัตราดอกเบี้ยนโยบายของธนาคารแห่งประเทศไทย ส่งผลให้ธนาคารพาณิชย์ ททยอยปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยเงินกู้และเงินฝากประกอบกับ ยังมีแรงผลักดันที่สำคัญมาจากราคา สินค้าอุปโภคบริโภค และราคาน้ำมันในตลาดโลก ที่สูงขึ้นจากปี 2553 รวมถึงราคาวัสดุก่อสร้าง ที่ปรับตัวสูงขึ้นตามความต้องการของภาครัฐและเอกชนที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากต้องบูรณะ ปรับปรุง ซ่อมแซม บ้าน อาคารสถานศึกษาและระบบสาธารณสุขประเภทต่างๆที่ได้รับผลกระทบหลังอุทกภัยที่ เกิดขึ้น

แนวโน้มเศรษฐกิจจังหวัดสุราษฎร์ธานี ปี 2555 คาดว่าจะขยายตัวอยู่ที่ ร้อยละ 3.9 โดยมี ช่วงคาดการณ์อยู่ที่ร้อยละ 2.2-5.5) ซึ่งได้รับแรงขับเคลื่อนหลังจากภาคการลงทุนภาคเอกชน คาดว่าจะได้ขยายตัวร้อยละ 19.0 (โดยมีช่วงคาดการณ์ที่ร้อยละ 15.1-23.0) ตามเศรษฐกิจโลกที่มีแนวโน้มเริ่มฟื้นตัวตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจญี่ปุ่นภายหลังภัยพิบัติสึนามิ ประกอบกับการ ผลิตภาคอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะขยายตัวในอัตราร้อยละ 5.2 (โดยมีช่วงคาดการณ์ร้อยละ 4.2-6.3) จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ขณะที่การบริโภคภาคเอกชนคาดว่าจะหดตัวร้อยละ 9.6 (โดย มีช่วงคาดการณ์ที่ร้อยละ -13.4 ถึง -5.8) ผลต่อเนื่องจากอุทกภัยในภาคกลาง ทำให้สินค้าอุปโภค เริ่มขาดแคลนและปรับราคาสูงขึ้น ส่งผลให้ประชาชน ระมัดระวังในการใช้จ่ายมากขึ้น การจ้าง งานที่คาดว่าจะปรับตัวดีขึ้น ตามนโยบายรัฐบาลที่มีการปรับเพิ่มค่าจ้างแรงงานต่ำ สำหรับการใช้จ่ายภาครัฐในปี 2555 จะหดตัวตามการลดลงของรายจ่ายลงทุน ที่จะหดตัวร้อยละ 5.3 (โดยมี ช่วงคาดการณ์ที่ร้อยละ -6.3 ถึง -4.2) อัตราเงินเฟ้อทั่วไปในปี 2555 อยู่ที่ร้อยละ 4.7 ต่อปี (โดย

มีช่วงคาดการณ์ที่ร้อยละ 3.7-5.6 ต่อปี) เป็นผลจากการสูงขึ้นของราคาสินค้าอุปโภคบริโภค และราคาน้ำมันที่ทยอยปรับตัวสูงขึ้น ในปีนี้ ประกอบกับการเพิ่มสูงขึ้นของราคาวัสดุก่อสร้างหลังเกิดอุทกภัยในภาคกลาง ขณะที่อัตราการจ้างงานขยายตัวประมาณร้อยละ 5.8

ตารางที่ 2.5 การพยากรณ์เศรษฐกิจจังหวัดสุราษฎร์ธานี ปี 2554

	2553 ^E	2554 ^F (ณ กันยายน 2554)		
		เฉลี่ย	เฉลี่ย	ช่วง
สมมติฐานหลัก				
สมมติฐานภายนอก				
1) ปริมาณผลการผลิต: ยางพารา(ร้อยละต่อปี)	-3.7	0.7	-1.5	-1.8 ถึง-1.2
2) ปริมาณผลผลิต : ปาล์มน้ำมัน(ร้อยละ)	3.4	6.5	4.3	3.4-5.1
3) ราคาที่เกษตรกรขายได้เฉลี่ย : ยางพารา(บาทต่อตัน)	106,163	120,070	134,598	131,692-137,504
4) ราคาที่เกษตรกรขายได้เฉลี่ย:ปาล์มน้ำมัน(บาทต่อตัน)	4,586	5,537	5,800	5,747-5,853
5) จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม (โรง)	903	929	957	952-963
6) ปริมาณการใช้ไฟฟ้าในโรงงานอุตสาหกรรม (ร้อยละต่อปี)	21.9	6.2	4.7	3.7-5.6
7) จำนวนผู้โดยสารผ่านสนามบิน (คน)	547,298	594,437	644,965	634,859-655,070
8) จำนวนนักท่องเที่ยวผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองสมุย (คน)	76,124	98,629	107,998	106,124-109,827
9) ภาษีมูลค่าเพิ่มที่จัดเก็บได้ (ร้อยละต่อปี)	-17.0	-8.4	-18.5	-22.2 ถึง-14.8
10) จำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจดทะเบียนใหม่ (คัน)	6,656	8,473	10,168	9,829-10,507
11) สินเชื่อเพื่อการลงทุนรวม (ล้านบาท)	33,538.9	35,030.7	42,036.8	40,635.6-43,438.1

ตารางที่ 2.5 (ต่อ)

	2553 ^E	2554 ^F	2554 ^F (ณ กันยายน 2554)	
		(ก.ย. 54)	เฉลี่ย	ช่วง
สมมติฐานด้านนโยบาย				
12) รายจ่ายประจำ (ล้านบาท) (ร้อยละต่อปี)	10,246.0 15.6	10,966.7 7.0	10,023.5 -8.6	9,834.9- 10,212.1 -10.3 ถึง - 6.9
13) รายจ่ายลงทุน (ล้านบาท) (ร้อยละต่อปี)	4,325.2 -12.7	5,227.7 20.9	4,953.2 -5.3	4,898.4- 5,008.1 -6.3 ถึง - 4.2
ผลการประมาณการ				
1) อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (ร้อยละต่อปี)	11.2	5.8	3.9	2.2-5.5
2) อัตราการขยายตัวด้านอุปทาน (ร้อยละต่อปี)	15.9	8.3	6.0	4.7-8.2
3) อัตราการขยายตัวด้านอุปสงค์ (ร้อยละต่อปี)	1.2	4.7	4.8	1.4-8.2
4) อัตราการขยายตัวของภาคเกษตรกรรม (ร้อยละต่อปี)	-2.7	1.0	1.0	0.5-1.6
5) อัตราการขยายตัวของรายได้เกษตรกร (ร้อยละต่อปี)	60.7	15.2	11.4	8.8-14.1
6) อัตราการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม (ร้อยละต่อปี)	13.3	5.7	5.2	4.2-6.3
7) อัตราการขยายตัวของภาคบริการ (ร้อยละต่อปี)	31.4	13.5	8.8	7.0-10.5
8) อัตราการขยายตัวของการบริโภคภาคเอกชน (ร้อยละต่อปี)	-8.8	-2.2	-9.6	-13.4 ถึง - 5.8
9) อัตราการขยายตัวของการลงทุนภาคเอกชน (ร้อยละต่อปี)	7.6	7.5	19.0	15.1-23.0
10) อัตราเงินเฟ้อ (ร้อยละต่อปี)	5.6	5.4	4.7	3.7-5.6
11) จำนวนผู้มีงานทำ (คน) เปลี่ยนแปลง (คน)	552,914 -1.7	612,746 10.8	648,279 5.8	633,253- 633,305 3.3-8.3

E= Estimate : ประมาณการ

F= Forecast : การพยากรณ์

จากบริบทจังหวัดและข้อมูลพื้นฐานแสดงให้เห็นว่าจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ทางชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกหรือด้านอ่าวไทย มีท่าเรือทั้งสิ้น 12 ท่า และมีท่าเทียบเรือสินค้า 19 ท่า มีเรือเข้าออกไม่ต่ำกว่า 5,039 ลำต่อปี (ศูนย์พัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 6 จังหวัดสุราษฎร์ธานี. 2552) ขณะที่การขนส่งสินค้าทางเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งสินค้าเพื่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังและส่งออกไปยังต่างประเทศ หรือขนส่งจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี ส่งต่อไปยังเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่จอดรับสินค้ากลางทะเลอ่าวไทยซึ่งมีระยะทางไม่ห่างจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีมากนัก และในปี 2550 ที่ผ่านมามาจนถึงเดือนสิงหาคม 2551 ได้มีการดำเนินการขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน แม่น้ำตาปี (บริเวณปากแม่น้ำตาปี) และคลองท่าทอง ระยะทางประมาณ 38 กิโลเมตร เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำ โดยร่องน้ำดังกล่าวมีความลึกระดับ 4-5 เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุด ทั้งนี้เพื่อให้เรือต่างๆ ที่ใช้ล่องน้ำสามารถแล่นเข้า-ออกได้สะดวกและปลอดภัย (ผู้จัดการออนไลน์. 2551) จากข้อมูลของด่านศุลกากรบ้านดอน จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยเฉลี่ยในแต่ละปีจะมีผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมต่อเนื่องและคลังน้ำมัน ใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าเข้าออก ประมาณ 2-2.5 ล้านตัน คิดมูลค่าสินค้านำเข้าประมาณ 150-170 ล้านบาทได้แก่ น้ำมันปิโตรเลียม ปูนซีเมนต์ ส่วนสินค้าส่งออกคิดเป็นมูลค่าประมาณ 9,000-10,000 ล้านบาท ได้แก่ ไม้ยางพาราแปรรูป ไม้อัด ยางแท่ง ยางแผ่น ผลิตภัณฑ์ยาง น้ำมันปาล์ม แร่ยิปซัม อาหารทะเลแช่แข็ง ขณะที่ท่าเรือขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะอยู่ที่บริเวณปากแม่น้ำตาปีและในอำเภอกาญจนดิษฐ์ การขนส่งจะใช้ร่องน้ำบ้านดอนแม่น้ำตาปี (บริเวณปากแม่น้ำตาปี) และคลองท่าทองเป็นเส้นทางหลัก

การขนส่งทางน้ำในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

การขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ค่อนข้างรวดเร็วของจังหวัดสุราษฎร์ธานี อันสืบเนื่องจากการพัฒนาทางอุตสาหกรรม และความสำคัญของผลิตภัณฑ์ภาคเกษตรกรรมทำให้มีการส่งสินค้าออกหลายชนิดที่ต้องใช้การขนส่งทางน้ำเป็นหลัก เช่น แร่ยิปซัม น้ำมันเมล็ดในปาล์มดิบ แร่แอนไฮไดรต์ แร่แบไรต์ และเรือใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 จนถึงปัจจุบัน จังหวัดสุราษฎร์ธานีจึงมีการพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำมากยิ่งขึ้นดังกล่าวแล้วข้างต้น โดยในปัจจุบันมีผู้ประกอบการท่าเรือเพื่อการขนส่งทางน้ำทั้งสิ้น 12 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 2.6

ตารางที่ 2.6 รายชื่อท่าเรือ

ลำดับ	ชื่อท่าเรือ
1	บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (สุราษฎร์ธานี)
2	บริษัท ไทยบีโตรเลียม เซอร์วิส จำกัด
3	บริษัท ทิปโก้แอสฟัลท์ จำกัด (มหาชน)
4	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (สุราษฎร์ธานี)
5	บริษัท อุตสาหกรรมแก๊สสยาม จำกัด
6	บริษัท ปูนซีเมนต์นครหลวง จำกัด (มหาชน)
7	บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด (สุราษฎร์ธานี)
8	บริษัท บริหารสินทรัพย์ท่าเรือ ดอกสัก-สมุย จำกัด (ฝั่งดอนสัก)
9	บริษัท บริหารสินทรัพย์ท่าเรือ ดอกสัก-สมุย จำกัด (ฝั่งเกาะสมุย)
10	บริษัท ยูนิคแก๊ส แอนด์บีโตรเคมีคัลส์ จำกัด (มหาชน)
11	บริษัท พี.เค. มารีน เทรตติ้ง จำกัด
12	บริษัท พี.ซี. มารีน ศรีวิชัยนาวิ จำกัด

ที่มา : สัมภาษณ์ วัชรน์ ชิตเชิดวงศ์, 12 ตุลาคม 2555.

แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่ง

ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึง ความหมายของการขนส่ง ความสำคัญของการขนส่ง องค์ประกอบของการขนส่ง ลักษณะของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ทางเลือกของการขนส่ง องค์ประกอบของการขนส่งทางน้ำ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ

ความหมายของการขนส่ง

สมชาย ปฐมศิริ. (2555) กล่าวว่า การขนส่งความหมายโดยรวมหมายถึง การเคลื่อนย้ายคน (People) สินค้า (Goods) หรือบริการ (Services) จากตำแหน่งหนึ่งไปยังอีกตำแหน่งหนึ่งในกรณีของการเคลื่อนย้ายคนนั้นจะเป็นเรื่องของการขนส่งผู้โดยสารเป็นส่วนใหญ่

ความหมายของการขนส่งโดยทั่วไป หมายถึง การเคลื่อนย้ายบุคคล สิ่งมีชีวิต หรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่งโดยอาศัยอุปกรณ์ในการขนส่ง

ความหมายของการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 หมายถึง การขนส่งคนสัตว์หรือสิ่งของโดยทางบกด้วยรถ

ความหมายของการขนส่งทางเศรษฐศาสตร์ หมายถึง การเคลื่อนย้ายบุคคล สิ่งมีชีวิต หรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง โดยอาศัยอุปกรณ์ในการขนส่ง ตามความ-ต้องการและเกิด

อรรถประโยชน์

ความสำคัญของการขนส่ง (สถาบันที่ช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ, 2553)

ความสำคัญของการขนส่ง สามารถแบ่งออกได้ ดังนี้

ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ การขนส่งเป็นปัจจัยพื้นฐานในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ดังนี้

1. การขนส่งช่วยขยายตลาดให้กว้างขึ้น เมื่อธุรกิจทำการผลิตสินค้าได้ การขนส่งจะทำให้หน้าที่ในการกระจายสินค้าไปสู่ผู้บริโภคทั้งภายในและภายนอกประเทศ ทำให้ตลาดของสินค้าขยายตัวกว้างขึ้น รายได้จากการจำหน่ายสินค้าเพิ่มมากขึ้นธุรกิจก็จะเป็นธุรกิจที่มีขนาดใหญ่

2. การขนส่งช่วยลดต้นทุนในการผลิต ในการผลิตธุรกิจจำเป็นต้องมีการขนย้ายวัตถุดิบจากแหล่งวัตถุดิบมายังแหล่งผลิต การขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะสามารถขนส่งวัตถุดิบในแต่ละครั้งได้เป็นจำนวนมาก ซึ่งช่วยประหยัดต้นทุนในการผลิตสินค้าได้ และการที่ธุรกิจสามารถขยายตลาดโดยจำหน่ายสินค้าทั้งภายในและภายนอกได้ ทำให้ธุรกิจต้องทำการผลิตสินค้าเป็นจำนวนมากมีคุณภาพเป็นมาตรฐานเดียวกัน ในการผลิตธุรกิจขนาดใหญ่ จึงใช้เครื่องจักรในการผลิตก่อให้เกิดการผลิตขนาดใหญ่ และช่วยลดต้นทุนในการผลิตต่อหน่วยได้

3. การขนส่งช่วยให้เกิดการจ้างแรงงาน การขนส่งก่อให้เกิดการผลิตขนาดใหญ่ทำให้ธุรกิจมีความต้องการแรงงานมากขึ้น และเป็นการนำแรงงานจากที่หนึ่งที่มีแรงงานจำนวนมากไปอีกที่หนึ่งที่มีความต้องการแรงงาน เช่น คนงานจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งมีภูมิประเทศค่อนข้างแห้งแล้งคนส่วนใหญ่ไม่มีงานทำ การขนส่งทำให้คนงานจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สามารถมาทำงานในภาคกลางหรือภาคตะวันออก ที่มีความต้องการแรงงานได้ หรือคนงานในประเทศไทยเดินทางไปทำงานต่างประเทศ ก็เนื่องจากการขนส่งที่มีประสิทธิภาพนั่นเอง

4. การขนส่งช่วยให้เกิดดุลยภาพในระดับราคาสินค้า ธุรกิจเมื่อผลิตสินค้าการขนส่งจะทำหน้าที่นำสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภค เช่น จังหวัดจันทบุรี ในฤดูกลางเงาะ จะมีผลผลิตเงาะออกมาสู่ตลาดเป็นจำนวนมาก การขนส่งที่มีประสิทธิภาพสามารถ นำเงาะไปจำหน่ายได้ ในทุกจังหวัดทั่วประเทศ และราคาของเงาะที่จำหน่ายในแต่ละจังหวัดจะเป็นราคาที่ใกล้เคียงกัน ทำให้เกิดดุลยภาพในระดับราคา ถ้าการขนส่งไม่มีประสิทธิภาพเงาะในจังหวัดจันทบุรีจะมีราคาถูกลงมาก ส่วนเงาะที่จำหน่ายในจังหวัดอื่น จะมีราคาสูงมาก เป็นต้น

5. การขนส่งช่วยให้สินค้าถึงผู้บริโภคอย่างมีประสิทธิภาพ การขนส่งที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพในปัจจุบัน ทำให้สินค้าถึงผู้บริโภคอย่างมีประสิทธิภาพ การขนส่ง ที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพในปัจจุบัน ทำให้สินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคทำได้ง่าย มีประสิทธิภาพ เช่น ผู้บริโภคในประเทศเขตสงฆ์ซื้อดอกกุหลาบจากจังหวัดเชียงใหม่ การขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะทำให้ผู้บริโภคได้รับดอกกุหลาบที่มีความสวยและสดเสมือนตัดจากต้นกุหลาบใหม่ ๆ

ด้านสังคมและวัฒนธรรม การขนส่งมีความสำคัญในด้านสังคมและวัฒนธรรมดังนี้

1. การขนส่งช่วยให้เกิดการขยายเมือง ปัจจุบันประชาชนไม่จำเป็นต้องแออัดอยู่เฉพาะ

ภายในใจกลางเมืองเท่านั้น เพราะการขนส่งที่สะดวกและรวดเร็ว ประชาชนสามารถมีที่พักอาศัยกระจายไปในถิ่นต่าง ๆ ได้เป็นการขยายเมืองให้ใหญ่ขึ้น

2. การขนส่งทำให้มาตรฐานการศึกษาของประชาชนสูงขึ้น เช่น เดิมสถานศึกษาระดับมหาวิทยาลัยจะมีอยู่เฉพาะในกรุงเทพมหานคร นักศึกษาที่อยู่ต่างจังหวัดจำเป็นต้องย้ายเข้ามาในกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาในระดับมหาวิทยาลัย แต่ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งที่สะดวกขึ้น สถานศึกษาได้ขยายไปอยู่ตามภาคต่าง ๆ นักศึกษาสามารถจะศึกษาได้ในภูมิภาคที่ตนเองอยู่อาศัย โดยไม่จำเป็นต้องย้ายสถานที่อยู่ทำให้มาตรฐานการศึกษาของประชาชนดีขึ้น

3. การขนส่งทำให้มนุษย์มีการติดต่อสัมพันธ์กันระหว่างสังคมต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศและแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมซึ่งกันและกัน โดยการติดต่อค้าขายกันหรือโดยการท่องเที่ยว เป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีให้เกิดขึ้นระหว่างสังคมมนุษย์

4. การขนส่งทำให้มนุษย์มีการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้า หรือบริการระหว่างกัน ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ของมนุษย์ในแต่ละสังคมดีขึ้นเท่าเทียมกัน เช่น ประชาชนในจังหวัดชลบุรีสามารถจับสัตว์ทะเลได้เป็นจำนวนมาก นำส่งไปขายในจังหวัดอื่น ๆ ทำให้เกิดรายได้ สามารถนำรายได้ที่ได้รับไปจัดหาสิ่งต่าง ๆ เพื่อสนองความต้องการของตนเองทำให้มาตรฐานการดำรงชีวิตดีขึ้น

ด้านการปกครองและการป้องกันประเทศ การขนส่งมีความสำคัญในด้านปกครองและการป้องกันประเทศดังนี้

1. การขนส่งทำให้ประชาชนในประเทศแต่ละจังหวัดสามารถติดต่อกันได้โดยสะดวก ทำให้ประชาชนสามารถได้รับทราบนโยบายของรัฐบาล ทำให้การปกครองของรัฐบาลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และการคมนาคมขนส่งที่สะดวกทำให้การปกครองระบอบประชาธิปไตย ซึ่งต้องอาศัยวิธีการเลือกตั้งดำเนินไปได้อย่างดี เพราะไม่ว่าประชาชนจะอยู่อาศัยที่ใดก็สามารถเดินทางไปลงคะแนนเลือกตั้งได้สะดวก

2. การขนส่งทำให้รัฐบาลสามารถเคลื่อนย้ายอาวุธยุทโธปกรณ์ และเสบียงอาหารไปให้แก่ทหารในยามเกิดศึกสงครามได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ทำให้การป้องกันประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

องค์ประกอบของการขนส่ง

การขนส่งทุกประเภทมีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

1. ผู้ประกอบการขนส่งหมายถึง ผู้ดำเนินกิจการขนส่ง ได้แก่ เจ้าของกิจการขนส่ง เจ้าของอุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ในการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งอาจจะเป็นเอกชนจัดตั้งในรูปกิจการเจ้าของคนเดียว ห้างหุ้นส่วน บริษัท หรือเป็นรัฐบาลในรูปหน่วยงานรัฐวิสาหกิจก็ได้

2. เส้นทางขนส่ง หมายถึง ทางที่ใช้ในการขนส่ง เช่น การขนส่งทางน้ำ เส้นทางขนส่ง ได้แก่ แม่น้ำ ลำคลอง มหาสมุทร การขนส่งทางบก เส้นทางขนส่งทางบก ได้แก่ ถนน เป็นต้น

3. เครื่องมืออุปกรณ์ขนส่ง หมายถึง เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการขนส่ง เช่น การ

ขนส่งทางน้ำ เครื่องมืออุปกรณ์ขนส่งได้แก่ เรือ การขนส่งทางบก เครื่องมืออุปกรณ์ขนส่ง ได้แก่ รถยนต์ รถไฟ การขนส่งทางอากาศ เครื่องมืออุปกรณ์ขนส่ง ได้แก่ เครื่องบิน

4. สถานีรับ-ส่ง หมายถึง สถานที่ที่กำหนดให้เป็นจุดรับ-ส่งคน ส่งมีชีวิต หรือสิ่งของที่จะทำการขนส่ง เช่น บ้ายจอดรถประจำทางท่าอากาศยานดอนเมือง สถานีรถไฟหัวลำโพง สถานีขนส่งสายใต้

ลักษณะของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

การขนส่งเป็นสิ่งที่มีความจำเป็น และเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการดำเนินชีวิตในโลกยุคปัจจุบัน ลักษณะของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องคำนึงถึงสิ่งต่าง ๆ ต่อไปนี้ คือ

1. ความปลอดภัย การขนส่งเป็นการเคลื่อนที่ของคน ส่งมีชีวิต สิ่งของจากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง ดังนั้นการขนส่งจึงต้องดำเนินการด้วยความปลอดภัย เพื่อป้องกันการสูญเสียที่จะเกิดขึ้นแก่ชีวิต และทรัพย์สินที่ทำการขนส่ง

2. ความรวดเร็วตรงต่อเวลา การดำเนินธุรกิจทุกประเภทมีการแข่งขันกันในทุกด้าน รวมทั้งด้านเวลาด้วย การขนส่งที่มีประสิทธิภาพจึงต้องมีความรวดเร็วเพื่อให้ทันคู่แข่งและสินค้าบางอย่างมีข้อจำกัดในเรื่องของเวลา เช่น ผลไม้ ดอกไม้ ส่งมีชีวิต ถ้าขนส่งช้าจะทำให้สินค้าเกิดการเน่าเสียหรือเสียชีวิตได้ ทำให้เกิดความเสียหายแก่ธุรกิจ

3. ประหยัดค่าใช้จ่าย ในการประกอบธุรกิจสิ่งหนึ่งที่ผู้ประกอบการต้องการ คือผลตอบแทนในรูปของผลประโยชน์หรือกำไร ซึ่งจะได้จากราคาขายหักด้วยต้นทุน หรือค่าใช้จ่ายตลาดในปัจจุบันเป็นตลาดของผู้บริโภค เนื่องจากมีผู้ผลิตเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ราคาขายของสินค้าประเภทเดียวกันจะมีราคาขายที่ใกล้เคียงกัน ดังนั้น ธุรกิจใดสามารถประหยัดต้นทุน หรือค่าใช้จ่ายได้มากกว่าคู่แข่งจะทำให้ได้กำไรมากกว่าคู่แข่ง การขนส่งเป็นต้นทุนประเภทหนึ่งของการประกอบธุรกิจ ดังนั้นผู้ประกอบการจะต้องเลือกแบบการขนส่งที่เหมาะสมและ เสียค่าใช้จ่ายต่ำ

4. ความสะดวกสบาย การขนส่งมีหลายรูปแบบ ได้แก่ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศผู้ใช้บริการการขนส่ง นอกจากจะต้องการความปลอดภัย ความรวดเร็ว แล้วยังต้องการความสะดวกสบายอีกด้วย เช่น สมัยโบราณการขนส่งคมนาคมทางบก ใช้เกวียนโดยสัตว์เทียมลากแต่ปัจจุบัน การขนส่งทางบกมีรถยนต์ รถบรรทุก รถไฟ ซึ่งก่อให้เกิดความสะดวกสบายยิ่งขึ้น

จากแนวคิดลักษณะของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพข้างต้น คณะผู้วิจัยได้นำมากำหนดเป็นตัวแปรตามในกรอบแนวคิด โดยกำหนดให้มีการวัดประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำของจังหวัดสุราษฎร์ธานี ใน 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการบริการ ด้านการขนถ่ายสินค้า ด้านการประหยัด ด้านความสะดวกรวดเร็ว และด้านความปลอดภัย

ทางเลือกของการขนส่ง

สมชาย ปฐมศิริ. (2555) กล่าวว่า การขนส่งในประเทศไทยมีทางเลือกอยู่ 4 ประการดังนี้

1. การขนส่งทางบก (Land Transportation) สามารถแบ่งย่อยออกเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่

1.1 การขนส่งทางถนน (Road Transportation) เป็นรูปแบบการขนส่งที่มีปริมาณสูง

ที่สุดและเป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่หล่อเลี้ยงสังคมและชุมชนมาโดยตลอด การขนส่งทางถนนกระทำได้โดยการใช้รถบรรทุก 4 ล้อ 6 ล้อ 10 ล้อ หรือมากกว่า 10 ล้อ เป็นยานพาหนะในการเคลื่อนย้ายสินค้า อาจกล่าวได้ว่าสินค้าทุกชนิดสามารถขนส่งได้โดยการขนส่งทางถนน ข้อดีที่สำคัญที่สุดของการขนส่งทางถนน ได้แก่ คุณลักษณะที่เรียกว่าบริการถึงที่หรือ Door-to-door Service หรือการนำสินค้าไปส่งได้ถึงบ้าน ทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภคได้รับความสะดวกสบายมากกว่ารูปแบบการขนส่งอื่นๆ ในปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายถนนค่อนข้างดีมากทั้งในเขตเมืองและนอกเมืองการขนส่งสินค้าทางถนนสามารถเข้าถึงได้ทั่วทุกอำเภอของ 76 จังหวัด ในประเทศไทย

1.2 การขนส่งทางราง (Rail Transportation) เป็นรูปแบบการเดินทางที่อยู่คู่สังคมไทยมานับตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 สินค้าที่ขนส่งทางรางมักจะเป็นสินค้าที่มีการขนย้ายคราวละมากๆ เช่น ข้าว น้ำตาล ปูนซีเมนต์ ถ่านหิน ก๊าซและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ในรอบหลายปีที่ผ่านมาการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีปริมาณและมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น แต่ก็ยังมีปัญหาอีกหลายประการที่ยังรอการปรับปรุงแก้ไข ทั้งในส่วนของโครงข่ายที่ไม่ทั่วถึงและการเชื่อมโยงระหว่างรถไฟกับการขนส่งวิธีอื่นๆ ยังทำได้ไม่ตัวอย่างที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องการ รูปที่ 3 แสดงเครือข่ายการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทย ซึ่งมีความยาวทั้งสิ้น 4,180 กิโลเมตร เส้นทางวิ่งผ่าน 46 จังหวัด



ภาพที่ 2.1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางรางของประเทศไทย

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ “พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์เพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติ” สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. 2549 อ้างถึงใน สมชาย ปฐมศิริ. 2555

2. การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation) เป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำที่สุดในบรรดาทางเลือกการขนส่งทั้งหมด ไม่จำเป็นต้องสร้างเส้นทางขึ้นมา อาศัยเพียงเส้นทางที่มีอยู่แล้วตามธรรมชาติเป็นสำคัญเช่น คลอง แม่น้ำ ทะเล และมหาสมุทร อย่างไรก็ตามการขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่ช้าที่สุด ดังนั้นจึงเหมาะกับสินค้าที่ไม่มีข้อจำกัดเรื่องระยะเวลาส่งมอบสินค้า มักจะเป็นสินค้าที่มีมูลค่าต่อหน่วยต่ำและขนส่งในปริมาณมากๆ เช่น วัสดุก่อสร้างจำพวก อิฐ หิน ปูน ทราย เป็นต้น การขนส่งทางน้ำอาจแบ่งย่อยออกเป็น 2 รูปแบบตามลักษณะของเส้นทางขนส่ง ได้แก่

2.1 การขนส่งทางลำน้ำ (Inland Water Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำที่ใช้สายน้ำในแผ่นดินเป็นเส้นทางขนส่งสินค้า ได้แก่ การขนส่งผ่านคลองและแม่น้ำ เส้นทาง การขนส่งทางลำน้ำที่สำคัญของประเทศไทย คือ แม่น้ำโขง เจ้าพระยา ท่าจีน ป่าสัก แมกลองและบางปะกง

2.2 การขนส่งทางทะเล (Sea and Ocean Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำที่ผ่านทะเลและมหาสมุทร การขนส่งรูปแบบนี้ต้องใช้เงินลงทุนมหาศาลในการก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ท่าเรือ และจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและทางราง สำหรับประเทศไทยการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่มีมูลค่ามากที่สุด อาจกล่าวได้ว่าสินค้านำเข้าและส่งออกเกือบทั้งหมดของประเทศไทยใช้การขนส่งทางทะเลทั้งสิ้น ปัจจุบันการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเกือบทั้งหมดจะผ่านท่าเรือสองแห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) และท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จากสถิติของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550 มีสินค้าประมาณ 18 ล้านตันและ 45 ล้านตันผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังตามลำดับ

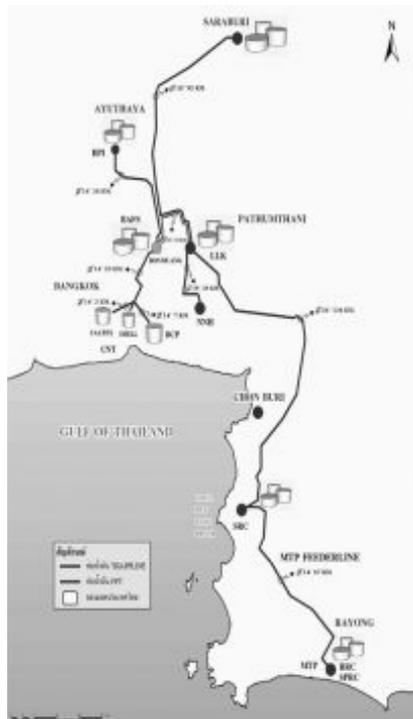
3. การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) เป็นรูปแบบการขนส่งที่ไปได้ไกลที่สุดและรวดเร็วที่สุด แต่มีต้นทุนต่อหน่วยแพงที่สุด จำเป็นต้องก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคจำนวนมากเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งทางอากาศทั้งระบบ อีกทั้งต้องอาศัยระบบขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อให้สินค้าไปถึงลูกค้าที่ปลายทางตามพื้นที่ต่างๆ ได้ ปัจจุบันประเทศไทยมีสนามบินที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ 35 แห่ง จำแนกออกเป็น

3.1 สนามบินระหว่างประเทศ (International Airports) ดำเนินการโดยบริษัท ท่าอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน) จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ สนามบินดอนเมือง สุวรรณภูมิ เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต และหาดใหญ่จังหวัดสงขลา ปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศไทยเกือบทั้งหมดผ่านท่าอากาศยานเหล่านี้

3.2 สนามบินภายในประเทศ (Domestic Airports) เกือบทั้งหมดบริหารโดยกรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม ยกเว้นสนามบินสุโขทัย สมุยและระนอง ซึ่งบริหารโดยบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด นอกจากนี้ยังมีสนามบินอยู่ตะเภา จังหวัดระยอง ซึ่งเป็นของกองทัพเรือ

4. การขนส่งทางท่อ (Pipeline Transportation) เป็นระบบการขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะเนื่องจากสินค้าที่ขนส่งต้องอยู่ในรูปของเหลว เป็นการขนส่งทางเดียวจากแหล่งผลิตไปยังปลายทาง ไม่มีการขนส่งเที่ยวกลับสินค้าที่นิยมขนส่งทางท่อ ได้แก่ น้ำ น้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและก๊าซธรรมชาติ ในส่วนของน้ำมันนั้น มีผู้ให้บริการขนส่งน้ำมันทางท่ออยู่ 2 ราย ได้แก่ บริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด และบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด รูปที่ 4 แสดงโครงข่ายระบบขนส่งน้ำมันทางท่อของประเทศไทย ซึ่งทั้งหมดเริ่มจากโรงกลั่นน้ำมันของบริษัทต่างๆ ตามพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกและชานกรุงเทพระยะไปยังคงลิ้งน้ำมันทางด้านเหนือของ

กรุงเทพมหานครและที่สระบุรี ความยาวท่อรวมประมาณ 430 กิโลเมตร ปัจจุบันการใช้ประโยชน์ท่อส่งน้ำมันยังไม่เต็มที่เท่าที่ควรจะเป็น ช่วงท่อที่ใช้งานมากที่สุด คือ ช่วงระหว่างคลังน้ำมันลำลูกกาไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นการส่งน้ำมันไปให้บริการแก่สายการบินต่างๆ แม้กระนั้นอัตราการใช้ประโยชน์ของช่วงดังกล่าวก็เพียงแค่ประมาณ 50% ของความจุ เท่านั้น ผู้ประกอบการยังนิยมขนส่งน้ำมันทางถนนมากกว่าเนื่องจากต้นทุนค่าขนส่งต่ำกว่า (เพราะว่าไม่ต้องลงทุนก่อสร้างท่อ) และมีโครงข่ายทั่วถึงทั้งประเทศ ผิดกับระบบท่อซึ่งกระจุกตัวอยู่ในภาคตะวันออกและรอบๆพื้นที่กรุงเทพมหานครเท่านั้น



ภาพที่ 2.2 โครงข่ายท่อขนส่งน้ำมัน

ที่มา: รายงานฉบับสมบูรณ์ “พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์เพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติ” สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. 2549 อ้างถึงใน สมชาย ปฐมศิริ. 2555

การเปรียบเทียบรูปแบบการขนส่งต่างๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น บนพื้นฐานของเกณฑ์บางประการในเชิงสัมพัทธ์ จะเห็นได้ว่าทุกรูปแบบมีทั้งข้อดีและข้อเสีย ไม่มีรูปแบบใดสมบูรณ์แบบ โดยที่การขนส่งทางถนนจะมีข้อได้เปรียบมากกว่าการขนส่งโดยรูปแบบอื่นๆ ถ้าเป็นการขนส่งในประเทศ จึงไม่น่าประหลาดใจว่าการขนส่งทางถนนครองสัดส่วนปริมาณสินค้ามากที่สุด

ตารางที่ 2.7 การเปรียบเทียบระหว่างทางเลือกต่าง ๆ ของการขนส่ง

เกณฑ์	ทางเลือกการขนส่ง					
	ถนน	ราง	Inland Water	Sea/Ocean	Air	Pipeline
ประเภทสินค้า	ทั่วไป	มูลค่าต่ำ	มูลค่าต่ำ	มูลค่าต่ำ	มูลค่าสูง	ทั่วไป
ปริมาณสินค้า	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	มากที่สุด	น้อยที่สุด	มากที่สุด
ต้นทุน/หน่วย	ปานกลาง	ต่ำ	ต่ำที่สุด	ต่ำที่สุด	แพงที่สุด	ต่ำ
ระยะเวลา	เร็ว	ช้า	ช้าที่สุด	ช้าที่สุด	เร็วที่สุด	เร็วกว่า
Door-to-door	ใช่	ไม่ใช่	ไม่ใช่	ไม่ใช่	ไม่ใช่	ไม่ใช่

ที่มา : สมชาย ปฐมศิริ. 2555

องค์ประกอบของการขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำ มีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ (สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. 2553)

1. ผู้ประกอบการ

1.1 ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำประจำทาง มีหน้าที่ในการให้บริการทางน้ำ โดยมีเส้นทางและมีกำหนดตารางเดินเรืออัตราค่าระวาง และเงื่อนไขในการขนส่งที่แน่นอน

1.2 ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำที่ไม่ประจำทาง มีหน้าที่ในการให้บริการทางน้ำ โดยไม่มีเส้นทางและตารางเดินเรือที่แน่นอน โดยให้บริการเมื่อมีผู้เรียกใช้บริการ เรียกว่า เรือจร (tramps)

1.3 ผู้ประกอบการที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนเรือ (shipping agent) คือ ทำหน้าที่ในการจัดหาผู้โดยสารหรือสินค้าให้บริษัทเรือโดยตัวแทนเรือรับผิดชอบเกี่ยวกับพิธีการเอกสารต่าง ๆ ในการนำเรือเข้า-ออกจากท่าเรือ การนำสินค้าลงเรือ ขนถ่ายสินค้าจากเรือ

2. ยานพาหนะ ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางน้ำ คือ เรือ แบ่งออกได้ดังนี้

2.1 เรือโดยสาร คือ เรือที่ทำหน้าที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ

2.2 เรือสินค้า คือ เรือที่ทำหน้าที่ให้บริการขนส่งสินค้า ได้แก่ เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป

เรือบรรทุกสินค้าแบบเทกองเรือบรรทุกน้ำมัน เรือคอนเทนเนอร์

2.3 เรือเฉพาะกิจ คือ เรือที่ทำหน้าที่ให้บริการหรือใช้งานเฉพาะเรื่อง เช่น เรือลากจูง เรือประมง เรือขุด

3. ท่าเรือและเส้นทางเดินเรือ ท่าเรือ คือ สถานที่จอดเรือ ทำหน้าที่ให้บริการอำนวยความสะดวกให้แก่การขนส่งทางเรือ เช่น ให้บริการน้ำมัน ให้บริการน้ำ ให้บริการขนย้ายสินค้าให้บริการเก็บรักษาสินค้า ให้บริการซ่อมเรือ ได้แก่ ท่าเรือเพื่อการขนส่งทางลำนํ้าท่าเรือเพื่อการขนส่งชายฝั่ง ท่าเรือเพื่อการขนส่งระหว่างประเทศ

4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ มีดังนี้

4.1 กรมเจ้าท่า มีหน้าที่ในการก่อสร้าง ปรับปรุง ดูแลท่าเรือ ควบคุมการเดินเรือ การจดทะเบียนเรือ ออกใบอนุญาตเรือ

4.2 การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีหน้าที่พัฒนาปรับปรุงท่าเรือให้ทันสมัย รับเคลื่อนย้ายสินค้าเก็บรักษาสินค้า ประสานงานกับหน่วยราชการอื่น ๆ และท่าเรือต่างประเทศ

4.3 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ ทำหน้าที่ประสานงาน เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีเสนอโครงการแผนงานและมาตรฐานของการพาณิชย์นาวีเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การติดต่อ สื่อสาร การประกันภัยทางทะเลต่อคณะกรรมการการศึกษาวิจัย และประสานงานในทางวิชาการเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล

4.4 บริษัทไทยเดินเรือทะเลจำกัด ทำหน้าที่ในการจัดหารายได้ และเงินตราต่างประเทศจากการเดินเรือทะเลและในยามเกิดสงคราม บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด ทำหน้าที่มิให้การขนส่งทางทะเลหยุดชะงัก

ข้อดีของการขนส่งทางน้ำ

1. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง อัตราค่าขนส่งทางน้ำต่ำกว่าอัตราค่าขนส่ง ประเภทอื่น ๆ
2. สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละจำนวนมาก
3. การขนส่งทางน้ำโดยเฉพาะการขนส่งทางทะเล มีระบบการประกันภัยที่จะได้รับการชดใช้เมื่อเรือหรือสินค้าได้รับความเสียหายเมื่อมีภัยเกิดขึ้น ทำให้เกิดความมั่นใจในความเสี่ยงทางการขนส่ง
4. การขนส่งทางน้ำมีความปลอดภัยกว่าการขนส่งทางถนน

ข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำ

1. การขนส่งทางน้ำ มีความล่าช้ามากกว่าการขนส่งประเภทอื่น ทำให้ไม่เหมาะกับสินค้าประเภทเสียหายได้ง่าย
2. การขนส่งทางน้ำ บางฤดูกาลไม่สะดวกในการขนส่ง เช่น ในฤดูแล้งแม่น้ำ ลำคลอง บางสายน้ำจะลดลงทำให้ตื้นเขิน เรือไม่สามารถเดินทางผ่านไปได้ หรือในฤดูฝนคลื่นลมแรงเรือไม่สามารถออกเดินทางได้
3. การขนส่งทางน้ำ ไม่สามารถให้บริการถึงมือผู้รับได้โดยตรง เนื่องจากเส้นทางเดินเรือ

คือ แม่น้ำ ลำคลองมีความจำกัดของเส้นทาง

มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ

ในด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำ ประกอบด้วยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในปัจจุบันดังต่อไปนี้ คือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการจ้างเรือและบริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

พระราชบัญญัตินี้มี 4 ฉบับซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์โดยตรงคือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้ตราเพื่อกำหนดเงื่อนไขในการเดินเรือในน่านน้ำไทย เช่น การเข้าเทียบท่า การจอดเรือ เป็นต้น อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการทำเรือพบว่า มาตรา 38 ให้อำนาจคณะกรรมการฯ (ประกาศกรมเจ้าท่าที่ 453/2546 และ 113/2539) ในการกำหนดระยะเวลาการประกอบกิจการท่าเทียบเรือสาธารณะ กำหนดให้ท่าเอกชนสาธารณะจะต้องจ่ายค่าภาระสินค้านำเข้าให้แก่รัฐในอัตราต่อตัน กำหนดจำนวนตู้สินค้าที่ให้แต่ละท่ารับทำการขนถ่ายได้ และให้การท่าเรือเป็นผู้พิจารณาอนุญาตให้เรือเข้าเทียบท่า (ทั้งนี้ผู้ประกอบการท่าเรือให้ความเห็นว่าเป็นการจัดเก็บค่าธรรมเนียมซ้ำซ้อน และเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการอย่างคล่องตัวของผู้ประกอบการท่าเรือ)

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 เป็นการกำหนดว่า ขอบเขตใด จึงจัดว่าเป็นเรือไทย คือกำหนดขอบเขตการเป็นเจ้าของของไทยและต่างชาติ ซึ่งหากจัดว่าเป็นเรือไทยแล้วจะได้รับการจัดระเบียบและส่งเสริมตามที่ระบุไว้ในกฎหมายฉบับอื่นๆ

สำหรับ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นการกำหนดหน้าที่สิทธิของผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง และกำหนดรูปแบบของใบตราส่งไว้ (ซึ่งพบว่า การกำหนดรูปแบบใบตราส่งใน พ.ร.บ. นี้ สามารถตีความได้ว่าเป็น “เอกสารกระดาษ” ซึ่งได้มีนักกฎหมายและนักปฏิบัติหลายท่านกล่าวถึงว่า รูปแบบการขนส่งในปัจจุบันอาจขัดกับกฎหมายฉบับนี้)

อาจสรุปได้ว่า จากการเปรียบเทียบกับขนส่งรูปแบบอื่นๆ พระราชบัญญัติที่ส่งเสริมการขนส่งโดยตรงมีเพียง พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 เพียงฉบับเดียว โดยมีเจตนารมณ์ เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเลการเดินเรือ กิจการอยู่เรือ และกิจการท่าเรือ ส่งเสริมความสามารถในการแข่งขัน และลดความซ้ำซ้อนของหน่วยราชการ โดยแต่งตั้งให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และมีหน้าที่หลักในการให้คำปรึกษา เสนอความเห็นและจัดทำข้อเสนอแนะตามมาตรา 11 ในพระราชบัญญัติ

ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ดังนี้

1. ให้คำปรึกษาต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีตามที่คณะรัฐมนตรีขอให้พิจารณา
2. เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้เสนอความเห็นเกี่ยวกับ การกำหนดมาตรการ ที่ส่งผลให้มีจำนวนเรือไทยและความสามารถในการดำเนินการขนส่งทางทะเลสูงขึ้น จัดให้มีและส่งเสริมสถานฝึกอบรมเจ้าหน้าที่และคนประจำเรือ ตลอดจนผู้ประกอบการธุรกิจการพาณิชย์นาวี ส่งเสริมและควบคุมเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งส่งเสริมและคุ้มครองผู้ประกอบการทางทะเล ซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้และผู้ส่งของจัดอยู่ในประเทศไทย
3. จัดทำข้อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีโดยหารือกับส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐหน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจเกี่ยวกับ การจัดตั้ง ยุบรวม แยก และเลิกท่าเรือและกิจการท่าเรือ ตลอดจน โครงสร้างและแผนงานในการขยายงาน การลงทุน การวางแผนพัฒนา ท่าเรือและกิจการท่าเรือของส่วนราชการ ของผู้เกี่ยวข้องดังกล่าว
4. เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อคณะรัฐมนตรีในการออกกฎหมายเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี
5. เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี
6. เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อรัฐมนตรีในการออก กฎกระทรวงประกาศและคำสั่งตามพระราชบัญญัตินี้
7. กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้ผู้ได้รับสิทธิและประโยชน์ ปฏิบัติเพื่อควบคุมการใช้สิทธิและประโยชน์
8. อีกทั้งปฏิบัติการอื่นใดที่ พ.ร.บ. นี้หรือกฎหมายอื่นกำหนดให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

มาตราการจูงใจในมาตรา 16 ของ พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 นี้ได้ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี รัฐบาลอาจกำหนดมาตรการและหรือให้สิทธิและประโยชน์ให้กับผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการขนส่ง โดยการกำหนดให้การขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ แต่ละประเทศต้องใช้บริการขนส่งโดยเรือไทยไม่น้อยกว่าอัตราส่วน ของปริมาณของและของค่าระวาง ที่มีการขนส่งระหว่างกันตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาให้ ผู้ถือหุ้นของนิติบุคคลที่ประกอบการขนส่งทางทะเลและที่ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยหรือที่ประกอบ กิจการอยู่เรือ ตามที่กำหนด ได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผลที่ได้รับจากนิติ บุคคลดังกล่าว โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกาตามประมวลรัษฎากร และให้ผู้ส่งของซึ่งส่งของที่เป็นผลผลิตหรือผลิตภัณฑ์จากประเทศไทยออกไปยังต่างประเทศโดยเรือไทย หรือส่งหรือนำ ของจากต่างประเทศเข้ามายังประเทศไทยโดยเรือไทย มีสิทธิหักเงินจำนวนไม่เกินร้อยละห้าสิบ

ของค่าระวางและหรือเงินอย่างอื่น ที่ได้เสียไปตามปกติในการขนส่งของดังกล่าว ออกจากเงินได้ สุทธิหรือกำไรสุทธิ แล้วแต่กรณี

ในส่วนรายละเอียดนั้น รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงทั้งหมด หรือบางเรื่องในการ กำหนดของที่ภาครัฐสั่ง หรือนำเข้าจากต่างประเทศ และกำหนดของที่ผู้ส่งของสั่งหรือนำเข้าจาก ต่างประเทศโดยเงินกู้ของภาครัฐ หรือของที่บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับภาครัฐ ขนส่งทางเรือที่มี เรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการได้ต้องบรรทุกโดยเรือไทย อีกทั้งกำหนดของตามชนิดและ ประเภทที่กำหนดที่ผู้ส่งของจะส่งออกไปยังต่างประเทศ หรือส่งจากต่างประเทศต้องบรรทุกโดย เรือไทยในสัดส่วนที่กำหนด (มาตรา 17) อย่างไรก็ตามก็อาจส่งกับเรืออื่นได้หากไม่มีเรือไทยที่สามารถ ขนได้ มีสนธิสัญญาพิเศษระหว่างประเทศ หรือมีกรณีต้องผ่อนผันเป็นพิเศษ (มาตรา 20) อีกทั้ง ผู้ประกอบการซึ่งเช่าเรือไทยอยู่เป็นปกติ อาจได้รับสิทธิและประโยชน์จาก พรบ. นี้ เช่นเดียวกับ เรือไทย (มาตรา 21)

นอกจากนี้ยังมีการก่อตั้งสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ เป็นการเฉพาะ และกำหนดให้ผู้ประกอบการทำเรือผู้ประกอบการ กิจการการขนส่งทางทะเล และผู้ประกอบการอยู่เรือ ขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไปต้องจดทะเบียน ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ต้องระวางโทษปรับหากไม่ปฏิบัติตาม (มาตรา 25 และ 32)

ในปัจจุบัน ได้มีมาตรการสนับสนุนผู้ประกอบการเดินเรือระหว่างประเทศของไทย ดังต่อไปนี้

1. ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือขนาดเกินกว่า 1,000 ตันกรอส ตามประกาศกระทรวง การคลัง ศก. 17/2539

2. ยกเว้นภาษีเงินได้จากการขายเรือหรือเงินชดเชยที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยเพื่อ การซื้อเรือลำใหม่ มีผลบังคับใช้ตามพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วย การลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร ฉบับที่ 299 (พ.ศ. 2539) ให้ยกเว้นภาษีเงินได้จากการขายเรือเดิน ทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อนำไปซื้อเรือลำใหม่ทั้งนี้ต้องมีการซื้อเรือลำใหม่ และนำไปจดทะเบียนเป็นเรือไทย เรือที่ซื้อใหม่มีอายุการใช้งานมาแล้วไม่มากกว่าเรือที่ขายไป และต้องมีระวางบรรทุกไม่น้อยกว่าเรือที่ขายไป และต้องแจ้งการขายเรือเก่าและซื้อเรือใหม่เป็น หนังสือต่ออธิบดีกรมสรรพากรภายใน 30 วันนับแต่วันที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย

3. ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงาน บนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ มีผล บังคับใช้ตามกฎหมายกระทรวงการคลัง ฉบับที่ 204 (พ.ศ. 2539)

4. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของ ตนเองมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2541 ตามที่กำหนดในประกาศอธิบดีกรมสรรพากร เกี่ยวกับเงินได้ (ฉบับที่ 72)

5. ลดอัตราภาษีหัก ณ ที่จ่ายสำหรับเงินได้ที่เป็นค่าเช่าเรือที่จ่ายให้แก่ผู้รับในประเทศ

จาก ร้อยละ 5 เหลือร้อยละ 1 โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในตอนสิ้นปีตามปกติมีผลบังคับใช้ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 202 (พ.ศ. 2539) ออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยภาษีเงินได้ประกาศ ณ วันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2539

6. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ กรณีการแลกเปลี่ยนการฝากสินค้าในการขนส่งสินค้าทางทะเลบนระวางบรรทุกของเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ (Slot Exchange) ซึ่งสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีได้มีหนังสือแจ้งยืนยันกรมสรรพากรเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2548 ในหลักการที่กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ใช้เรือต่างชาติ กรณีแลกเปลี่ยนระวางเรือ (Slot Exchange) ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลต้องจัดทำรายงานแสดงตนต่อสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวีตามหลักการเดิม ซึ่งกรมสรรพากรอยู่ระหว่างการแก้ไขประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ (ฉบับที่ 72) เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการยกเว้นภาษีเงินได้ของบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อให้ครอบคลุมถึงรายได้จากการฝากสินค้าในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ (Slot Exchange) ระหว่างเรือไทยกับเรือต่างชาติ

7. ลดอัตราภาษีเงินได้สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากอัตราร้อยละ 15 เหลือเป็นอัตราร้อยละ 1 เป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่พระราชกฤษฎีกานี้มีผลบังคับใช้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2550 ได้มีการออก พระราชกฤษฎีกา ฉบับที่ 425 พ.ศ. 2547 เฉพาะค่าเช่าที่มีการจ่ายตั้งแต่วันที่ออกพระราชกฤษฎีกานี้มีผลใช้บังคับถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2550 เพื่อส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี

นอกจากนี้ ในปัจจุบันนี้ได้มีการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

1. การยกเว้นอากรนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเรือที่ไม่ได้ผ่านคลังสินค้าทัณฑ์บน ตามประเภทที่ 7 ของภาค 4 แห่งพระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร พ.ศ.2530 โดยทางกรมศุลกากรอยู่ระหว่างการปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการยกเว้นอากรนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเรือที่ไม่ได้ผ่านคลังสินค้าทัณฑ์บนดังกล่าว

2. การเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในการซื้อเรือจากต่างประเทศ ซึ่งผู้ประกอบการเดินเรือไทยต้องจ่ายไปก่อนแล้วขอคืนภายหลัง โดยสมาคมเจ้าของเรือไทยได้เสนอต่อที่ประชุมของภาคเอกชนกับนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2545 ขอให้กรมสรรพากรใช้อัตราภาษีมูลค่าเท่ากับศูนย์ ให้กับผู้ประกอบการนิติบุคคลไทยนำเข้าเรือจากต่างประเทศ เพื่อเปิดโอกาสให้เรือไทยมีต้นทุนเท่ากับเรือต่างชาติ และสามารถแข่งขันกับเรือต่างชาติได้ ซึ่งกรมสรรพากรไม่เห็นด้วยกับข้อเสนอนี้และได้เสนอให้ผู้ประกอบการเร่งดำเนินการยื่นเรื่องขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (ส่วนที่เป็นภาษีซื้อ) ในการนำเข้าเรือเดินทะเลเพื่อกรมสรรพากรจะได้เร่งพิจารณาคืนภาษีได้โดยเร็ว

3. ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายเข้าตู้คอนเทนเนอร์จากบริษัทต่างประเทศของบริษัทเรือไทย ซึ่งต้องรับภาระภาษีแทนบริษัทคอนเทนเนอร์ที่ให้เช่าเรือต่างประเทศ ทั้งนี้สมาคมเจ้าของเรือไทย

ได้เสนอต่อที่ประชุมของภาคเอกชนกับนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ.2545 ขอให้กรมสรรพากรยกเว้นภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายการทำธุรกรรมเช่าตู้คอนเทนเนอร์ต่างประเทศของผู้ประกอบการเรือไทย ซึ่งผู้ประกอบการเรือไทยต้องรับภาระแทนบริษัทคอนเทนเนอร์ที่เช่าเรือต่างประเทศ ทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบการเรือไทยเพิ่มขึ้นในขณะที่เรือต่างชาติไม่ต้องเสียภาษีประเภทนี้ อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้ยังไม่มีความคืบหน้าในการดำเนินการ

นอกจากนี้ในด้านการดำเนินการเกี่ยวกับท่าเรือโดยตรงประกอบด้วยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชกฤษฎีกากำหนดให้กิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค อันกระทบกระเทือน ถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน พ.ศ. 2522

กฎหมายที่สำคัญ และเกี่ยวข้องกับภาระขนส่งสินค้าเป็นอย่างยิ่งคือพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งเป็นกฎหมายเพื่อให้การทำเรือแห่งประเทศไทย รับโอนกิจการจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ เพื่อประกอบและส่งเสริมกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน อีกทั้งดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบธุรกิจท่าเรือ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารท่าเรือ อย่างไรก็ตาม ได้มีการปรับปรุงกฎหมายทั้งสิ้นอีก 5 ฉบับ เพื่อปรับปรุงบางเงื่อนไขให้รับกับสภาพการประกอบธุรกิจในแต่ละช่วง

โดยสาระของกฎหมายประกอบด้วยการกำกับควบคุมและจัดการท่าเรือกำหนดคุณสมบัติของคณะกรรมการ วาระ หน้าที่ การดำเนินการซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เช่น การจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ การตรวจสอบบัญชีของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมปรับปรุง และให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือ และการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท (มาตรา 49)

การขนส่งถือว่าเป็นส่วนประกอบหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ แต่ก็เป็นส่วนประกอบที่สำคัญมากเนื่องจากการบริหารการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลจะส่งผลต่อคุณภาพการบริการ การลดต้นทุน และความสามารถในการแข่งขันของบริษัท นอกจากนี้ การขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ ถือเป็นอุตสาหกรรมบริการที่มีขนาดใหญ่มากที่มีผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนและระบบเศรษฐกิจของประเทศทั้งในแง่มุมมองของการขนส่งสินค้าและการขนส่งสาธารณะดังจะเป็นได้จากตัวเลขมูลค่าการขนส่งในตารางที่ 2.7

ตารางที่ 2.8 ผลผลิตสัมพัทธ์มวลรวมภาคการคมนาคมขนส่ง

หน่วย : ล้านบาท

การคมนาคมขนส่ง	2550	2551	2552	2553	2554
เครื่องจักรอุปกรณ์ด้าน คมนาคม	227,639	272,561	212,232	298,774	293,000
การขนส่งทางบก	213,851	221,877	226,753	220,752	219,390
การขนส่งทางน้ำ	90,938	99,676	106,408	112,457	115,124
การขนส่งทางอากาศ	133,109	110,829	112,822	123,923	115,556
รวม	668,537	704,943	658,215	755,906	743,070

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2555

จากตารางที่ 2.7 จะเห็นได้ว่าภาคการขนส่งเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจของไทยและมีแนวโน้มการขยายตัวที่สอดคล้องกับอัตราการเปลี่ยนแปลงของการเจริญเติบโตของประเทศไทย ดังนั้น การขนส่งจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญของการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนเพื่อกระจายการผลิต การตลาดและการเดินทางของประชาชน จึงมีแนวโน้มการขยายตัวที่สอดคล้องกับอัตราการเพิ่มของผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) ของประเทศตลอดมา ภาคการขนส่งยังใช้พลังงานมากกว่าภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ จากสถิติปี 2555 ประเทศไทย

ในหัวข้อนี้จะประกอบด้วย หน้าที่และรูปแบบต่าง ๆ ของการขนส่งที่ใช้ในการขนส่งสินค้าและวัสดุต่าง ๆ ในระบบโลจิสติกส์

หน้าที่ของการขนส่ง

การขนส่งทำหน้าที่หลักในระบบโลจิสติกส์อยู่ 2 ประการ (Bowersox และคณะ, 2007)

คือ

1. การเคลื่อนย้ายสินค้า (Product movement) การเคลื่อนย้ายนี้เน้นรวมการขนส่งวัตถุดิบส่วนประกอบ สินค้ากึ่งสำเร็จรูป และสินค้าสำเร็จแล้วจากจุดหนึ่งไปอีกจุดหนึ่งภายในเวลาที่กำหนด ดังนั้น การขนส่งที่ดีและเชื่อถือได้จึงช่วยทำให้หน้าที่อื่น ๆ ของระบบโลจิสติกส์ดำเนินต่อไปได้โดยไม่ติดขัดหรือหยุดชะงัก ปกติการจัดการขนส่งสินค้าจะมีเป้าหมายที่การใช้เวลาให้ถึงจุดหมายปลายทางให้น้อยที่สุดโดยใช้เส้นทางที่สั้นที่สุดเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน เชื้อเพลิงและสิ่งของถึงลูกค้าเร็วที่สุด

2. การเก็บรักษา (Product Storage) ในระหว่างการขนส่งสิ่งของหรือสินค้าจะถูกเก็บรักษาไว้ในยานพาหนะที่ใช้ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ เครื่องบิน รถไฟ หรือเรือบรรทุกสินค้า ดังนั้น ยานพาหนะที่ใช้จึงต้องเลือกให้เหมาะสมกับสภาพของสิ่งของและสินค้าที่ขนส่งด้วย เช่น หากเป็น

พืชผักผลไม้หรือเนื้อสัตว์ที่เน่าเปื่อยได้ควรใช้ยานพาหนะที่มีเครื่องทำความเย็นเพื่อป้องกันไม่ให้สิ่งของเสียหายระหว่างการขนส่ง การเก็บรักษาในระหว่างการขนส่งนี้เป็นการเก็บรักษาเพียงชั่วคราวจนกว่าจะขนส่งไปถึงปลายทาง แต่ก็จำเป็นต้องดูแลรักษาสภาพของสิ่งของและสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งให้เหมาะสมด้วย นอกจากนี้ในระหว่างขั้นตอนการขนส่งอาจต่อไปยังเมืองปลายทางต่อไป

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าเป็นการขนส่งเป็นการเชื่อมโยงกิจกรรมต่าง ๆ ในระบบจิสติกส์เข้าด้วยกันตั้งแต่ผู้ผลิตวัตถุดิบ โรงงานผลิต คลังสินค้า ร้านค้าส่ง/ร้านค้าปลีก เพื่อให้สินค้ามีวางจำหน่ายให้กับลูกค้าในเวลาและปริมาณที่เหมาะสม

หลักการของการขนส่ง

การขนส่งที่มีประสิทธิภาพควรมียึดหลักทางเศรษฐศาสตร์ขั้นพื้นฐานอยู่ 2 หลักการ (Bowersox และคณะ, 2007) ได้แก่

1. การประหยัดจากขนาด (Economy of scale) หมายถึง การที่ต้นทุนต่อหน่วยของน้ำหนัก ในการขนส่ง (Cost per unit of weight) จะลดลงเมื่อขนาดของการขนส่งเพิ่มขึ้น เช่น การขนส่งที่บรรทุกเต็มพื้นที่ของรถบรรทุกย่อมมีต้นทุนต่อกิโลกรัมน้อยกว่าการขนส่งที่ใช้พื้นที่บางส่วนของรถบรรทุก การประหยัดขนาดของการขนส่งเกิดขึ้นเนื่องจากต้นทุนคงที่ (Fixed cost) ในการขนส่งสินค้าจะถูกกระจายออกไปตามน้ำหนักที่เพิ่มขึ้น

2. การประหยัดจากระยะทาง (Economy of distance) หมายถึง การที่ต้นทุนต่อหน่วยของน้ำหนักในการขนส่ง (Cost per unit of weight) จะลดลงเมื่อระยะทางของการขนส่งเพิ่มขึ้น ยกตัวอย่าง เช่น การขนส่งในระยะทาง 500 กิโลเมตร จะมีต้นทุนน้อยกว่าการขนส่งในน้ำหนักเท่ากันเพียงแค่ 250 กิโลเมตร เหตุผลเนื่องจากระยะทางที่ใกล้ขึ้นจะช่วยกระจายต้นทุนคงที่ตามกิโลเมตร

หลักเกณฑ์ทั้งสองดังกล่าวควรนำมาใช้ในการพิจารณาเลือกวิธีการขนส่งเพื่อเพิ่มขนาดและระยะทางการขนส่งไปยังปลายทางต่าง ๆ เพื่อช่วยประหยัดต้นทุนการขนส่ง

นอกจากนี้ ในระบบขนส่งมีองค์ประกอบหรือปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการบริหารการขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพ คือ รูปแบบหรือเส้นทางการขนส่ง (Route) พาหนะ (Vehicle) อุปกรณ์ (Equipment) สถานี (Terminal) ผู้ประกอบการ (Entrepreneur) และพนักงาน (Staff) กฎระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ (Rules and regulations)

รูปแบบของการขนส่ง

ปัจจุบัน การขนส่งสามารถดำเนินการได้หลากหลายรูปแบบหรือวิธีการขึ้นอยู่กับความรวดเร็วและต้นทุนที่เหมาะสมรวมทั้งความต้องการของลูกค้าด้วย รูปแบบของการขนส่งสามารถแบ่งตามยานพาหนะและเส้นทางที่ใช้ ดังนี้

1. การขนส่งทางรถยนต์ (Motor Carries) เป็นการใช้อนุพันธ์บรรทุกขนาดต่าง ๆ ตามความเหมาะสมกับปริมาณน้ำหนักของสินค้า ส่วนใหญ่ใช้ขนส่งสินค้าและวัสดุภายในประเทศที่มี

ระยะทางไม่ไกลมากนัก การขนส่งทางรถยนต์ประเภทต่าง ๆ เป็นวิธีการขนส่งที่มีความคล่องตัวมากที่สุดและเป็นที่ยอมรับในประเทศต่าง ๆ มากที่สุดรวมทั้งประเทศไทย ดังนั้น ค่าใช้จ่ายการขนส่งทางรถยนต์จึงมีสัดส่วนมากที่สุดในระบบการขนส่งทั้งหมด

การขนส่งทางรถยนต์แบ่งออกได้เป็น 2 แบบ คือ

1.1 การขนส่งแบบไม่เต็มคันรถ (Less – than – truckload หรือ LTL) เป็นการขนส่งสินค้าหรือสิ่งของปริมาณน้อย ผู้รับขนส่งจึงมักรวบรวมสินค้าจากหลาย ๆ รายให้เต็มคันรถก่อน จะทำการขนส่งและนำส่งสินค้าของแต่ละรายถึงปลายทางตามเส้นทางการขนส่ง

1.2 การขนส่งแบบเต็มคันรถ (Truckload หรือ TL) เป็นการขนส่งสินค้าของบริษัทรายเดียวไปส่งยังปลายทาง ค่าใช้จ่ายในการขนส่งแบบ TL จึงแพงกว่าแบบ LTL เนื่องจากต้องเหมารถยนต์ทั้งคัน

2. การขนส่งทางรถไฟ (Rail carriers) เป็นการขนส่งทางรางซึ่งเหมาะกับสินค้าที่ไม่ต้องการความเร็วมากนักและมีค่าถูกกว่าการขนส่งทางรถบรรทุก อย่างไรก็ตามในประเทศไทย การขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทยยังมีสัดส่วนน้อย ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งผู้โดยสารระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ มากกว่าการใช้ขนส่งสินค้า

3. การขนส่งทางเรือ (Water Carriers) เป็นการขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศและไปต่างประเทศ เหมาะสำหรับสินค้าที่มีขนาดใหญ่และปริมาณมาก เช่น รถยนต์ เครื่องจักร เป็นต้น การขนส่งทางเรือจะใช้ระยะเวลานานกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นแต่ก็มีค่าใช้จ่ายน้อยกว่า รูปแบบนี้เป็นที่ยอมรับมากสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น จากประเทศไทยไปยังประเทศในยุโรปหรืออเมริกา เนื่องจากประหยัดค่าขนส่งและสามารถขนส่งสินค้าไปได้ครั้งละจำนวนมากกว่ารูปแบบอื่น

4. การขนส่งทางเครื่องบิน (Air Carriers) เป็นการขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ มีความรวดเร็วกว่าแต่มีค่าใช้จ่ายสูงกว่าการขนส่งทางอื่นมาก

5. การขนส่งทางท่อ (Pipeline Carriers) เหมาะสำหรับวัสดุที่เป็นของเหลว เช่น น้ำมัน เชื้อเพลิง ก๊าซธรรมชาติ เป็นต้น ซึ่งจะทำให้สะดวกปลอดภัยกว่าการขนส่งทางอื่น

6. การขนส่งแบบผสมหลายแบบ (Intermodal transport) เป็นการนำรูปแบบ การขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบข้างต้นผสมกันจากต้นทางไปจนถึงปลายทาง เช่น ขนส่งทางรถยนต์ในระยะแรกแล้วไปต่อด้วยขนส่งทางเรือหรือเครื่องบิน รูปแบบนี้กำลังเป็นที่นิยมมากขึ้นเพื่อควบคุมประสิทธิภาพและลดต้นทุนในการขนส่ง

การตัดสินใจเลือกการขนส่ง

การขนส่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญประการหนึ่งของระบบโลจิสติกส์เนื่องจากเป็นขั้นตอนการนำส่งวัตถุดิบ ชิ้นส่วนและสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทางและยังเป็นค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในยุคปัจจุบันซึ่งค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นทุกปี การตัดสินใจทางการขนส่งจึงเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ

เพราะหากการขนส่งวัตถุดิบ ชิ้นส่วนและสินค้าไม่สามารถส่งถึงผู้รับได้ตามกำหนดเวลาหรือส่งถึงในสภาพที่เสียหายแล้วย่อมทำให้ขั้นตอนอื่นของระบบโลจิสติกส์ได้รับผลเสียหายไปด้วย เช่น ทำให้โรงงานไม่สามารถผลิตสินค้าได้ทันความต้องการ ร้านค้าส่ง/ร้านค้าปลีก ไม่มีสินค้าขายให้ลูกค้า

การตัดสินใจเลือกการขนส่งแบ่งออกเป็น 2 ประเด็นหลัก คือ

1. บริษัทจะทำการขนส่งเองหรือจะว่าจ้างผู้รับขนส่งดำเนินการให้แทน ประเด็นนี้บริษัทจะต้องพิจารณาข้อดีและข้อเสียในด้านต่าง ๆ ของทางเลือกทั้งสองมาเปรียบเทียบซึ่งต้องพิจารณาถึง ได้แก่

- 1.1 ระยะเวลาที่ลูกค้าต้องการสินค้า
- 1.2 ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของการขนส่งเองและการว่าจ้างบริษัทอื่น
- 1.3 สภาพของสินค้าหรือสิ่งที่จะขนส่ง
- 1.4 ปริมาณของสินค้าที่จะขนส่งแต่ละครั้ง

2. หากเลือกจ้างบริษัทอื่นดำเนินการขนส่ง บริษัทจะใช้หลักเกณฑ์ใดในการดำเนินการพิจารณาคัดเลือก การตัดสินใจเลือกผู้รับบริการขนส่งไม่ใช่เพียงการพิจารณาอัตราค่าขนส่งของแต่ละบริษัทเสนอมา แต่ยังต้องพิจารณาหลักเกณฑ์อื่นประกอบด้วยซึ่งมีขั้นตอนหลัก 2 ประการ คือ

2.1 เส้นทางขนส่งที่จะใช้ซึ่งสามารถเลือกได้จากรูปแบบหรือวิธีการขนส่ง

2.2 การเลือกบริษัทที่รับขนส่งที่เหมาะสม ปัจจุบันในบริษัทรับขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ให้เลือกมากมายตั้งแต่บริษัทขนาดเล็กไปจนบริษัทขนาดใหญ่ ปัจจัยหรือหลักเกณฑ์ในการเลือกผู้รับขนส่ง ได้แก่

- 2.2.1 อัตราค่าบริการ
- 2.2.2 มาตรฐานคุณภาพบริการของแต่ละบริษัท
- 2.2.3 ปริมาณและประเภทของสินค้าหรือสิ่งของที่จะขนส่ง
- 2.2.4 งบประมาณของบริษัท
- 2.2.5 รายละเอียดในสัญญาของบริษัทผู้รับขนส่ง
- 2.2.6 ระยะเวลาที่ลูกค้าต้องการให้สินค้าส่งไปถึง
- 2.2.7 ความเป็นไปได้ในการสร้างความสัมพันธ์ระยะยาวกับผู้รับขนส่ง

การคิดอัตราค่าขนส่ง

อัตราค่าขนส่ง คือ ค่าบริการที่บริษัทรับขนส่งเรียกเก็บจากบริษัทที่ใช้บริการ ปัจจัยหลักในการคำนวณอัตราค่าขนส่ง ได้แก่

1. ปริมาณของการขนส่ง ตามหลักเศรษฐศาสตร์ ต้นทุนบริการขนส่งจะมีความสัมพันธ์กับขนาดหรือปริมาณของสิ่งของที่ขนส่ง นั่นคือ การขนส่งครั้งละจำนวนมากจะเสียอัตราค่าบริการต่ำกว่าการขนส่งจำนวนน้อย

2. ระยะทางของการขนส่ง ปกติอัตราค่าขนส่งจะผันแปรตามระยะทางที่ขนส่ง

3. มูลค่าของบริการ อัตราค่าบริการที่มีควรถูกกำหนดให้เกินกว่ามูลค่าสูงสุดที่ลูกค้ายินดีจ่ายเปรียบเทียบกับอัตราค่าขนส่งของบริษัทขนส่งอื่น ๆ

ประสิทธิภาพของการขนส่ง

การบริหารการขนส่งมุ่งเน้นให้มีคุณภาพ มาตรฐานและประสิทธิภาพให้มากที่สุด ซึ่งตามหลักของการขนส่งแล้วถือว่าการวัดประสิทธิภาพของการขนส่งจะใช้หลักเกณฑ์ดังนี้

1. ความรวดเร็ว (Speed) การขนส่งที่มีความรวดเร็วสามารถทำให้น่าส่งสินค้าและวัสดุต่าง ๆ ไปถึงผู้รับได้อย่างทันเวลาและความต้องการของลูกค้าซึ่งอาจเป็นโรงงานผลิตผู้กระจายสินค้า ร้านค้าส่งและร้านค้าปลีก หรือลูกค้าที่ปลายทาง

2. ความประหยัด (Saving) การประหยัดเกิดขึ้นได้ 2 ลักษณะ คือ ความประหยัดด้านต้นทุนการขนส่ง และความประหยัดด้านราคาค่าบริการ นั่นคือ ผู้ประกอบกิจการขนส่งต้องพยายามลดต้นทุนการขนส่งของตนเองให้ได้มากที่สุดซึ่งจะช่วยให้สามารถกำหนดอัตราค่าขนส่งได้ต่ำกว่าคู่แข่ง

3. ความปลอดภัย (Safety) ในการขนส่งสินค้าและวัสดุต่าง ๆ ความปลอดภัยจากการสูญหายหรือเสียหายถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องคำนึง เพราะหากเกิดการเสียหายหรือสูญหาย ผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบอย่างหลีกเลี่ยงได้ยาก

4. ความแน่นอนและเชื่อถือได้ (Certainty and Reliability) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องสามารถขนส่งสินค้าและวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ไปให้ถึงลูกค้าได้ตามกำหนดเวลาทุกครั้งที่ทำ การขนส่งซึ่งถือว่าเป็นคุณภาพการบริการที่ต้องรักษาไว้ให้คงที่ หากการขนส่งไม่เป็นไปตามกำหนดเวลาบ่อยครั้งย่อมทำให้ลูกค้าขาดความเชื่อถือและไว้วางใจซึ่งจะเป็นเหตุผลที่ลูกค้าเปลี่ยนไปใช้บริการขนส่งของบริษัทอื่น

ระบบการขนส่งของไทย

ภาคการขนส่งเป็นส่วนประกอบสำคัญของระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยมีสัดส่วนร้อยละ 10.65 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ในภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของประเทศไทยแบ่งออกเป็น 5 ด้าน คือ การขนส่งทางบก (รถยนต์และรถไฟ) ทางน้ำ ทางอากาศ ทางท่อ (ขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ) และระบบการขนส่งมวลชนสาธารณะระบบการขนส่งของประเทศไทยมีทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ โดยการขนส่งสินค้าภายในประเทศของไทยใช้ทางถนนเป็นหลักถึงร้อยละ 88 ของปริมาณสินค้าทั้งหมดซึ่งเป็นการขนส่งที่ใช้พลังงานสูงสุดเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ที่เหลือเป็นการขนส่งทางรางร้อยละ 3 ทางน้ำชายฝั่งและทางแม่น้ำร้อยละ 4.8 และ 3.8 ตามลำดับ

ต้นทางและปลายทางของการขนส่งภายในประเทศส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดภาคกลาง คือ สินค้าทั่วไปที่ไม่ได้บรรจุตู้ร้อยละ 34 เป็นการขนส่งระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ในภาคกลาง ร้อยละ 27 จากจังหวัดต่าง ๆ ของภาคกลางไปยังกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และร้อยละ 10 ในทางกลับกัน ในขณะที่สินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ร้อยละ 52 จะขนส่งภายในจังหวัดต่าง ๆ ของ

ภาคกลาง ร้อยละ 32 จากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังจังหวัดต่าง ๆ ของภาคกลาง และร้อยละ 7 ในทางกลับกัน

นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าภายในประเทศส่วนใหญ่ใช้ถนน และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศใช้ทางทะเล โดยในช่วงปี 2550 – 2554 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศ โดยส่วนของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีมูลค่ารวมเพิ่มขึ้นตามลำดับและแบ่งตามระบบการขนส่งสินค้าขาออกและขาเข้าได้ตามตารางที่ 2.8 และ 2.9

ตารางที่ 2.9 การขนส่งสินค้าขาเข้า

การขนส่งสินค้า	2550	2551	2552	2553	2554
ทางเรือ	3,285,671	4,194,744	3,085,635	3,964,231	4,753,788
ทางรถไฟ	6,825	5,898	1,936	1,200	649
ทางรถยนต์	179,621	262,966	283,230	315,527	413,042
ทางเครื่องบิน	1,323,561	1,436,110	1,222,787	1,553,076	1,797,898
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	76,270	62,739	6,943	5,935	8,254
รวม	4,871,948	5,962,456	4,600,531	5,839,968	6,973,631

ที่มา : ปรีชา วรารัตน์ไชย. 2555

ตารางที่ 2.10 การขนส่งสินค้าขาออก

การขนส่งสินค้า	2550	2551	2552	2553	2554
ทางเรือ	3,511,158	3,950,855	3,370,534	4,016,531	4,641,763
ทางรถไฟ	36,453	17,171	9,042	11,360	9,932
ทางรถยนต์	282,915	384,157	346,760	479,565	596,029
ทางเครื่องบิน	1,463,610	1,485,887	1,459,151	1,660,505	1,639,757
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	7,977	13,291	9,100	8,324	9,057
รวม	5,302,113	5,851,361	5,194,587	6,176,285	6,896,538

ที่มา : ปรีชา วรารัตน์ไชย. 2555

ปัญหาอุปสรรคของระบบการขนส่งไทย

ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญของระบบการขนส่งไทยสรุป แบ่งได้ 4 ประเภท คือ ปัญหาทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ ดังนี้

ทางถนน

ปัญหาอุปสรรคของการขนส่งทางถนน สรุปได้ 2 ประการ คือ ปัญหาการสร้างถนนและการใช้ถนน ถนนหรือทางหลวงของไทยมีความยาวประมาณ 160,000 กิโลเมตร ภายใต้การดูแลของ 3 หน่วยงานหลัก คือ กรมทางหลวงประมาณ 52,000 กิโลเมตร กรมทางหลวงชนบท 25,500 กิโลเมตร กรมทางพิเศษฯ กรุงเทพฯ และองค์กรปกครองท้องถิ่นในจำนวนที่เหลือซึ่งมีทั้งที่ขึ้นทะเบียนเป็นทางการแล้วและที่ยังไม่ได้ขึ้นจดทะเบียนให้ถูกต้อง กรมทางหลวงไม่ได้รับงบประมาณมากเช่นในอดีต ด้านนโยบายของรัฐที่ต้องการสนับสนุนการขนส่งระบบอื่น คือ รถไฟ น้ำ และอากาศ ในขณะที่ปริมาณยานพาหนะบนท้องถนนได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องจาก 17 ล้านคันเป็น 25 ล้านคันในปี 2546 ทำให้ทางหลวงระหว่างจังหวัดไม่ได้รับการบำรุงรักษาอย่างเหมาะสมและทันเวลา นอกจากนี้ ยังมีปัญหาการใช้ถนนของรถบรรทุกที่น้ำหนักเกินพิกัด ทำให้อายุการใช้งานของถนนลดลงและทำความเสียหายอย่างมากต่อทางหลวงระหว่างจังหวัด

ทางรถไฟ

ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญของการขนส่งทางรถไฟ คือ ปัญหาด้านการเงิน ด้านการให้บริการ และด้านองค์กร

ปัญหาอุปสรรคของการขนส่งทางรถไฟ คือ ปัญหาด้านการเงิน ด้านการให้บริการและด้านองค์กร กิจการรถไฟดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีปัญหาการขาดทุนและหนี้สินสะสมติดต่อกันมาตั้งแต่ปี 2516 เมื่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและวัสดุได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วหลายเท่าตัว เทียบอัตราค่าโดยสารที่ไม่ได้รับอนุมัติให้ปรับเพิ่มให้ทันกับรายจ่าย รฟท. ต้องกู้เงินมาเสริม สภาพคล่องทำให้มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับดอกเบี้ยเงินกู้เฉลี่ยปีละ 1,849 ล้านบาท

ในด้านการบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ปริมาณการขนส่งในแต่ละปีเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย นอกจากนี้ ข้อตกลงระหว่าง รฟท. และกระทรวงการคลังเรื่องการลดจำนวนผู้ปฏิบัติงานทำให้เกิดการขาดแคลนบุคลากรในหลายจุดที่สำคัญ โดยเฉพาะสายงานด้านการปฏิบัติการ คือ การเดินรถ การซ่อมบำรุง รถจักรล้อเลื่อน และการตลาดที่ต้องพบลูกค้าเป็นประจำ มีผลให้การเดินรถไฟต้องล่าช้า ขบวนรถเข้าออกสถานีไม่ตรงตามกำหนดเวลามีอุบัติเหตุบ่อย และลูกค้าหมดความเชื่อถือในการบริการของการรถไฟ

ทางน้ำ

ปัญหาอุปสรรคของการขนส่งทางน้ำ คือ ปัญหาด้านท่าเรือ และการให้บริการขนส่งทางน้ำ ท่าเรือเป็นประตูเข้าออกสำคัญของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลด้วยสัดส่วนร้อยละ 90.3 ท่าเรือหลักของไทย คือ ท่าเรือแหลมฉบังมีพื้นที่และศักยภาพเพียงพอที่จะรองรับ

ปริมาณสินค้าต่อไปได้อีก 20 – 30 ปี นอกจากนี้ ท่าเรือต่าง ๆ มีหลายหน่วยงาน รับผิดชอบ ท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ จึงมีความซ้ำซ้อนของงาน และขาดการประสานงานและความร่วมมือเท่าที่ควรเพื่อให้การใช้ประโยชน์ท่าเรือที่มีอยู่ทั้งท่าเรือระหว่างประเทศ ท่าเรือชายฝั่ง และท่าเรือแม่น้ำให้เต็มขีดความสามารถของท่าเรือ

สำหรับการให้บริการทางน้ำ กองทัพเรือพาณิชย์ของไทยยังคงประสบปัญหาหลายด้าน ที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันกับกองทัพเรือของประเทศอื่น เช่น ต้องถูกหักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่าย ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 ไปก่อนและทำเรื่องขอคืนในภายหลัง ต้องแบกภาระอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่สูงและด้วยวงเงินกู้ที่จำกัดเมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือของประเทศคู่แข่ง

ทางอากาศ

ปัญหาอุปสรรคของการขนส่งทางอากาศ คือ ปัญหาด้านการก่อสร้าง ท่าอากาศยานและปัญหาการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมให้เป็นศูนย์กลาง การคมนาคมขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การเปิดใช้สนามบินต้องการความพร้อมสมบูรณ์ทุกด้าน โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีมูลค่าสูงและปริมาณเพิ่มขึ้นในอัตราสูงอย่างต่อเนื่อง ต้องมีการทดสอบในสภาพจริงให้แน่ใจก่อนการใช้งาน เช่นระบบควบคุมการขึ้นลงของเครื่องบิน ระบบกักกันและความปลอดภัย ระบบอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในอาคารผู้โดยสารและอาคารสินค้า ระบบสื่อสารโทรคมนาคม เป็นต้น การสร้างสนามบินจึงต้องใช้เวลาและเงินลงทุนมาก

ปัจจุบัน ประเทศไทยมีท่าอากาศยานในประเทศ 35 แห่ง เป็นของรัฐ 32 แห่ง และของเอกชน 3 แห่ง อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ไม่ซ้ำซ้อนมากเหมือนการขนส่งทางน้ำ แต่มีปัญหาที่ยังไม่ได้แยกภาระหน้าที่ของการกำหนดนโยบาย การกำกับดูแล และการให้บริการออกจากกันอย่างชัดเจน จึงต้องการมีการปฏิรูปอย่างเป็นระบบเพื่อให้การบริการเป็นไปอย่างเรียบร้อยและประสิทธิภาพเต็มที่

โดยสรุป ถนนส่วนใหญ่ประกอบหลักของการคมนาคมขนส่งประชาชนและสินค้าของประเทศไทย สินค้าที่ขนส่งทางถนนภายในประเทศและระหว่างประเทศ 2 ประเภท ได้แก่

1. สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ที่โดยทั่วไปมีน้ำหนักไม่มาก มูลค่าสูง และเสียหายจากการขนส่งได้ง่าย เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า ชิ้นส่วนอุปกรณ์ทางอิเล็กทรอนิกส์ คอมพิวเตอร์ หรือผลิตภัณฑ์อาหารสำเร็จรูป เป็นต้น

2. สินค้าทั่วไปที่ไม่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ เช่น อ้อย น้ำตาล ไม้ซุง เหล็ก ซีเมนต์ หิน ทรายแร่ เป็นต้น

ประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าทั้งสองประเภทบนถนนสายหลักต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ฝั่งทะเลตะวันออก และเส้นทางสายใต้จากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดสงขลา การปล่อยให้มีการบรรทุกเกินพิกัดน้ำหนัก การไม่จัดระเบียบและสร้างมาตรฐานสากลให้การขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก กាตัดลงงบประมาณด้านการซ่อมบำรุงและพัฒนาเครือข่าย

ถนนของกรมทางหลวง มีผลโดยตรงต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย คือในระยะสั้นมีผลให้ต้นทุนสินค้าของไทยสูงขึ้น และในระยะยาวการลงทุนจากต่างประเทศจะลดลง และอาจพร้อมที่จะย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศอื่น เนื่องจากสภาพถนนของไทยไม่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าประเภทมูลค่าสูงและเสียหายง่ายในระหว่างการขนส่ง (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2547)

สภาพแวดล้อมที่จะมีผลต่อการพัฒนาระบบการขนส่งของไทย

1. จีนและอาเซียนเป็นตลาดการผลิตและการบริโภคที่สำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การลงทุน สร้างฐานการผลิตในจีนมีจุดมุ่งหมายเพื่อการบริโภคภายในประเทศเป็นสำคัญด้วยเงินถือเป็นตลาดใหญ่ที่มีประชากร 1,300 ล้านคน ในขณะที่ฐานการผลิตในกลุ่มประเทศอาเซียนจะผลิตเพื่อการบริโภคภายในกลุ่มและการส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศด้วย เช่น ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย ยุโรป สหรัฐอเมริกา และจีน

2. จีนและอินเดียจะมีบทบาทต่อเศรษฐกิจโลกอย่างมากในอนาคต ทั้งสองประเทศมีประชากรรวมกันกว่า 2,300 ล้านคน มีทรัพยากรธรรมชาติที่ยังไม่ได้นำไปใช้ประโยชน์ และแรงงานค่าจ้างถูกเพียงพอสำหรับภาคผลิตและบริการและเป็นตลาดที่ยังต้องการสินค้าประเภทต่าง ๆ อีกมาก

3. โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ จะช่วยเพิ่มบรรยากาศการลงทุนและการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการระหว่างประเทศสมาชิก และเปิดโอกาสให้ไทยก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจและการขนส่งของภูมิภาคอินโดจีน โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่กำลังดำเนินการอยู่ในประเทศลาว กัมพูชา พม่า เวียดนาม จีนตอนใต้ และไทยได้รับการสนับสนุนทั้งด้านการเงินและการบริหารจัดการจากองค์กรระดับโลก เช่น ธนาคารโลก ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย JICA และ JBIC ของญี่ปุ่น นอกจากนี้ แกนเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงทั้ง 6 ประเทศ จะเชื่อมพื้นที่ของประเทศสมาชิกในแนวเหนือ - ใต้ แนวตะวันออกและตะวันตก และเส้นทางหลักของการขนส่งสินค้า วัสดุและคนเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาคนี้

4. เวียดนามและมาเลเซียกำลังเร่งสร้างพันธมิตรกับบริษัทเรือและผู้ประกอบการระดับสากลเพื่อแข่งขันกับไทยในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางเรือของภูมิภาคอินโดจีน ในระยะ 10 ปี ที่ผ่านมามีบริษัทเรือขนาดใหญ่ ผู้ประกอบการท่าเรือและผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางบกได้รวมตัวกันเป็นพันธมิตรสร้างเครือข่ายทั่วโลกให้บริการรับส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง (Door - to - door) มีผลให้ท่าเรือหลายแห่งที่รวมอยู่ในกลุ่มพันธมิตรได้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและมีแนวโน้มที่จะได้เป็นท่าเรือสำคัญของภูมิภาค เช่น ท่าเรือไฮฟอง ดานัง และไซ่ง่อน

5. ข้อตกลงการค้าเสรีระหว่างไทยและประเทศคู่ค้าและข้อตกลงต่าง ๆ ของอาเซียน จะมีผลกระทบต่อภาคการผลิต การส่งออกและการบริการของอย่างมากในอนาคต จากการที่

ไทยได้มีการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีแบบทวีภาคีกับจีน อินเดีย บาหลีเรน ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และเปรู มีผลให้สินค้าราคาถูกลงหลายประเภท เข้ามาดีตลาดของ ไทย ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการของไทยจึงต้องปรับธุรกิจเพื่อความอยู่รอด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การลดต้นทุน ในขณะที่ภาครัฐต้องให้การสนับสนุนด้วยการจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานไว้ล่วงหน้าอย่างเพียงพอกับกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เอื้อต่อการแข่งขันไม่ผูกขาด ไม่เลือกปฏิบัติ และเป็นธรรมกับทุกฝ่าย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2547)

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พ.ศ. 2548) ได้กำหนด กรอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Logistics Master Plan) เพื่อยกระดับความสามารถ ในการแข่งขันทางด้านการค้าระหว่างประเทศ โดยแผนแม่บทดังกล่าวนี้ครอบคลุมแนวทางการ พัฒนา 6 ด้าน ดังนี้

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
2. ระบบเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูล
3. ความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์
4. ธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์
5. การเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค
6. กฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการการให้บริการ

ในส่วนพื้นที่ภาคใต้ นั้น รัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคใต้ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนแม่บทดังกล่าว ประกอบด้วย

1. การใช้ศักยภาพด้านที่ตั้งเชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชีย

1.1 ปรับปรุงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบการคมนาคมขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) และการพัฒนารากฐานการผลิตให้เชื่อมโยงพื้นที่ ภาคใต้กับภูมิภาคเอเชีย

- 1.2 เสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

2. การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมเชิง พาณิชยนาวี เพื่อพัฒนา “สะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge)” เชื่อมโยงฝั่งอันดามันและอ่าวไทย

2.1 ระบบการขนส่งร่วมแบบผสมผสาน ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึก พร้อมทั้งท่าเทียบเรือน้ำมัน ทั้งสองฝั่ง ซึ่งเชื่อมต่อด้วยทางถนน ทางรถไฟและท่อน้ำมัน

2.2 กำหนดให้ท่าเรือสงขลา และท่าเรือภูเก็ตเป็นท่าเรือที่สำคัญการกระตุ้นการพัฒนา เศรษฐกิจ

2.3 การพัฒนาท่าเรือปากบารา ซึ่งตั้งอยู่ฝั่งทะเลอันดามันและใกล้เส้นทางเดินเรือ สากล ให้มีศักยภาพในการดำเนินบทบาทแทนท่าเรือภูเก็ต

- 2.4 อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน (Oil-based Industry) เพื่อใช้ประโยชน์จาก

น้ำมันดิบที่ขนส่งโดยท่อตามแนวสะพานเศรษฐกิจ

2.5 อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่อก๊าซ (Gas-based Industry) โดยใช้ก๊าซจากแหล่งในอ่าวไทยหรือจากแหล่งอื่นที่จะหามาได้

2.6 กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล (Shipping-based Activities) ซึ่งอาจรวมถึงการบรรจุภัณฑ์ การเดินเรือในเส้นทางสายรองและการขนส่งสินค้าข้ามคอคอดกระ

2.7 การพัฒนาเมืองเพื่อเพิ่มความได้เปรียบของพื้นที่ ในการดึงดูดให้เกิดกิจการต่อเนื่องจากการขนส่งทางทะเล อุตสาหกรรม การค้าและธุรกิจต่างๆ

3. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่จะเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่การผลิต โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย (IMT-GT)

3.1 โครงการพัฒนา IMT-GT Air Linkage Agreement เพื่อขยายโครงข่ายการบินเพื่อเชื่อมโยงเมืองสำคัญของสามประเทศ

3.2 โครงการก่อสร้างถนนสายสตูล-เปอร์ลิส ในพื้นที่ฝั่งไทย ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร และมาเลเซีย 41 กิโลเมตร

3.3 โครงการถนน สายสตูล-สงขลา เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือสงขลาและบริเวณก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดสตูล จะทำให้เกิดสะพานเศรษฐกิจตอนล่างเชื่อมทะเลอันดามันกับอ่าวไทย

3.4 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโกลก เชื่อมไทย-มาเลเซีย ที่บ้านบุญเก๊ะตา จังหวัดนราธิวาส

3.5 โครงการพัฒนาโครงข่ายเดินเรือชายฝั่ง และพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและชายฝั่งซึ่งได้ทำการศึกษา ทบทวน ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา และดำเนินการขุดลอกร่องน้ำ การสำรวจและศึกษาพัฒนาท่าเรือปัตตานีและขยายร่องน้ำเพื่อเป็นศูนย์กลางขนถ่ายสัตว์น้ำ การศึกษาความเหมาะสม และเป็นไปได้ในการเป็นศูนย์กลางสินค้าทางฝั่งอันดามันของท่าเรือท่ามะลิ และนโยบายของจังหวัดสตูล ซึ่งต่อเนื่องมาถึงโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา

จากการติดตามประเมินผลและทิศทางการพัฒนาภาคใต้ในระยะแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 ได้มีการสัมมนาระดมความคิดและสรุปแนวทางในการปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคม และยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคและกลุ่มจังหวัด ให้สอดคล้องกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงและความต้องการของคนในพื้นที่ โดยข้อเสนอทิศทางการพัฒนาภาคใต้สามารถสรุปได้ว่าส่งเสริมการเปิดประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชีย ได้แก่ การพัฒนาเครือข่ายคมนาคมขนส่งหลายรูปแบบ พัฒนาเป็นศูนย์กลางพลังงานน้ำมันในภูมิภาค (SELB) และสร้างฐานการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2548)

แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิภาพ

ประสิทธิภาพในการขนส่ง (Efficiency of Transportation) การพัฒนาการขนส่งนั้นมุ่งที่จะพัฒนาให้การขนส่งมีคุณภาพ มีมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพมากที่สุด ซึ่งตามหลักของการขนส่งแล้วถือว่าการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องประกอบด้วยคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้ (ค่านาย อภิปรัชญาสกุล. (2550 : 354-36)

1. ความรวดเร็ว (Speed) หมายถึง การขนส่งที่มีความรวดเร็วสามารถที่จะทำให้สินค้าและบริการต่าง ๆ ไปสู่ตลาดได้อย่างรวดเร็วและทันต่อความต้องการ มีความสดและมีคุณภาพเหมือนกับสินค้าและบริการที่แหล่งผลิต

2. การประหยัด (Economy) หมายถึง การขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องทำให้เกิดการประหยัดในต้นทุนการขนส่งและการประหยัดในราคาค่าบริการ กล่าวคือ ผู้ประกอบกิจการขนส่งก็ต้องพยายามให้ต้นทุนในการขนส่งต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ ซึ่งเมื่อต้นทุนในการขนส่งต่ำแล้ว การเรียกเก็บอัตราค่าบริการก็ลดลงด้วย อันจะทำให้ผู้ใช้บริการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเสียอัตราค่าบริการขนส่งหรือค่าระวางด้วย ดังนั้นความประหยัดจึงถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

3. ความปลอดภัย (Safety) หมายถึง ความปลอดภัยของผู้โดยสารและความปลอดภัยจากการสูญเสียบริษัทหรือเสียหายของสินค้าและค่าบริการต่าง ๆ ตลอดจนความปลอดภัยของวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการขนส่งด้วย ซึ่งถือได้ว่าเป็นสิ่งที่สำคัญมากสำหรับระบบการขนส่ง ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบต่อการสูญเสียบริษัทและเสียหายทุกอย่างที่เกิดขึ้นต่อสินค้าและบริการ ตลอดจนความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ให้และผู้รับบริการ

4. ความสะดวกสบาย (Convenience) หมายถึง การขนส่งที่ดีจะต้องให้ความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการ ไม่ว่าจะเป็นความสะดวกสบายของผู้ขนส่งสินค้าและบริการ ผู้รับบริการต้องได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางขนส่ง เช่น ยานพาหนะในการขนส่งทุกประเภท จะต้องอยู่ในสภาพที่ดีและใช้การได้ในการอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้บริการ ส่วนในด้านสินค้าและบริการนั้นจะต้องมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไว้อย่างครบถ้วนพร้อมที่นำมาใช้ในการเคลื่อนย้ายได้ทันที

5. ความแน่นอนเชื่อถือได้และตรงต่อเวลา (Certainty and Punctuality) ในเรื่องนี้ถือเป็นเรื่องที่สำคัญอีกประการหนึ่งสำหรับการขนส่ง เพราะการขนส่งที่ดีและมีประสิทธิภาพจะต้องมีกำหนดเวลาในการเดินทางที่แน่นอน เชื่อถือได้ และตรงต่อเวลา มีจำนวนเที่ยวที่วิ่ง และเวลาที่ออกเดินทางจากต้นทาง เวลาเดินทางถึงปลายทาง ระยะเวลาในการเดินทาง เวลาที่จะผ่านจุดที่สำคัญต่าง ๆ ที่จะต้องระบุไว้และจะต้องรักษาเวลาให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้จึงจะถือว่ามีประสิทธิภาพ

กฤษฎี ฉันทจิรพร. (2555) ได้กล่าวถึง Green Logistics and Supply Chain เป็นแนวคิดของวิวัฒนาการในการนำเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการลดภาวะสิ่งแวดล้อมผนวกกับประสิทธิภาพ

การจัดการโลจิสติกส์โดยเฉพาะในเรื่องการขนส่งสินค้า อีกทั้งสามารถบริหารการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดอุบัติเหตุ ลดต้นทุนค่าขนส่งและผลกระทบต่อสภาวะสิ่งแวดล้อมหรือการขนส่งแบบ Green Transport มีองค์ประกอบ ดังต่อไปนี้

1. การขนส่งสินค้าที่ประหยัด ในปัจจุบันการส่งสินค้า ถือเป็นกิจกรรมหลักที่มีต้นทุนสูง และเป็นกิจกรรมสำคัญที่ธุรกิจอุตสาหกรรมโดยทั่วไปให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก เพราะถ้ามีการจัดการส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ จะเป็นการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันทางธุรกิจในปัจจุบัน ที่สำคัญจะต้องคำนึงถึงตั้งแต่ที่ตั้งของโรงงานไปจนถึงศูนย์กระจายสินค้า ถ้าศูนย์กระจายสินค้าอยู่ในบริเวณที่ตั้งของโรงงานได้ก็จะดี บางแห่ง Supply เชื้อเพลิงมีตรจัดตั้งโรงงานติดกันเพื่อสามารถ Packaging โดยผ่านสายพานหรือท่อลำเลียงให้ผู้ใช้ นี่ก็เป็นอีกวิธีหนึ่งที่ช่วยลดต้นทุนของการขนส่งเพื่อเป็นการลดการจัดส่งสินค้าหลายรอบ ให้ลดเหลือเพียงรอบเดียว เพื่อลดกระบวนการทำงานซ้ำซ้อน (Double Handling) และเป็นการลดค่าขนส่งด้วย

2. การรวมสินค้าส่งพร้อมกัน (Consolidation) ในกรณี LTL (Less-than-truck load) โดยคำนึงถึงเส้นทางที่เหมาะสม ประหยัด และให้ส่งสินค้าพร้อมกัน ในกรณีมีสินค้าปริมาณน้อยหรือมีที่ว่างในการบรรทุกก็จัดให้มีการรวมสินค้าของเจ้าอื่นส่งไปด้วย ในจุดหมายปลายทางเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน ลักษณะอย่างนี้จะทำให้ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าประหยัดค่าใช้จ่าย และเป็นการลดต้นทุนด้วย การให้ผู้ให้บริการการขนส่ง Logistics Service Provider เนื่องจาก ผู้ให้บริการจะรวมสินค้าและส่งสินค้าในจุดหมายเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน

3. การจัดตารางเวลาให้เหมาะสม หมายความว่ามีการกำหนดเวลารับของ เวลาส่งของ ให้เหมาะสม และประหยัดเวลาของการใช้พาหนะต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ รวมไปถึงการจัดเที่ยวการขนส่งแบบ Milk Run หรืออาจจะมีการจัดส่งสินค้าในช่วงกลางคืน หรือ การจัดส่งสินค้าในช่วงหน้าต่างของเวลาที่กำหนดไว้ เพื่อรถที่วิ่งไปจะได้ส่งของตามกำหนดระยะเวลา ทำให้ลดการแออัดของการรอคอยของรถและเสียโอกาสของการใช้พาหนะอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

4. การขับแบบถูกต้องและประหยัด (Eco-Driving) โดยได้จัดการฝึกอบรมให้กับเจ้าของกิจการขนส่ง ผู้ขับ และบุคคลทั่วไป ให้รู้จักการขับอย่างไรให้มีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัย (ต่อบุคคลและสินค้าบรรทุก) ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงขั้นตอนการดูแลบำรุงรักษาเบื้องต้น

5. ความปลอดภัย (Safe Driving) โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและรวมถึงการบาดเจ็บและเสียชีวิต ตลอดจนความปลอดภัยของวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการขนส่งด้วย ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบต่อการสูญเสียและเสียหายทุกอย่างที่เกิดขึ้นต่อสินค้าและบริการ

6. การใช้เชื้อเพลิงทดแทน (Alternative Energy) คือการใช้พลังงานทดแทนอื่น ๆ เพื่อลดการใช้เชื้อเพลิง (Fossil Fuels) เพราะจัดเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ไม่สามารถทดแทนได้

เพราะฉะนั้นจึงได้มีการใช้พลังงานเชื้อเพลิงชีวภาพ (Bio Fuel) หรือพลังงานอื่น ๆ ที่ผลิตจากธรรมชาติได้ทดแทน

7. ลดเที่ยวเปล่า (Backhauling) ข้อเสียของการขนส่งในประเทศไทย คือการวิ่งเที่ยวเปล่าในขากลับ หากเราสามารถมีการจัดระบบและได้รับการสนับสนุนจากทุกฝ่าย จะทำให้สามารถลดการวิ่งเที่ยวเปล่าได้ โดยมี Back Haul เป็นวาระแห่งชาติ ให้กับสมาชิกผู้ใช้ฟรี โดยสามารถลงทะเบียนข้อมูลของตนเองผ่านทาง www.greentransport.or.th เพื่อสามารถหาข้อมูลของการขนส่งที่วิ่งกลับในเส้นทางที่เราต้องการ และตกลงราคาที่พักพอใจทั้งสองฝ่าย การลดเที่ยวเปล่านี้สามารถทำให้ลดการวิ่งเที่ยวเปล่าในขากลับได้ถึง 2 เท่า และสามารถคำนวณระยะทางรวมถึงลดการใช้เชื้อเพลิง ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมาเป็นตัวเลขได้

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้างานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และนำมากล่าวได้ ดังนี้

กมลชนก สุทธิวาหนฤพุดิ. (2547) ศึกษาวิจัยเรื่องกลยุทธ์บริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือกลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าจำนวน 300 แห่ง จากการสำรวจพบว่าทัศนคติด้านความพึงพอใจที่มีต่อการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพสำหรับบริการที่ได้รับในปี 2541 เมื่อเปรียบเทียบกับ 2 ปีที่ผ่านมา (2539-2540) พบว่าผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการด้านการเงินอยู่ในเกณฑ์ดีขึ้นไป ส่วนที่ต้องการให้ปรับปรุงคือความรวดเร็วในการให้บริการ ความสะดวกในการติดต่อ ความถูกต้องในการให้บริการตามลำดับ การบริการด้านการเก็บรักษาสินค้า/ตู้สินค้า (เชื่อนตะวันตก) พบว่าอยู่ในเกณฑ์ปกติ บริการที่ต้องการให้ปรับปรุงคือ ความรวดเร็ว ความถูกต้อง ความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสถานที่ เมื่อเปรียบเทียบกับบริการด้านต่าง ๆ ที่ผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าได้รับจากท่าเรือกรุงเทพเปรียบเทียบกับท่าเรือเอกชนในประเทศ พบว่าท่าเรือเอกชนอยู่ในเกณฑ์ดีมากกว่าทุกราย ยกเว้นการรักษาความปลอดภัยที่ให้แก่ผู้ใช้บริการและสินค้าที่ดีพอๆกัน ระดับคุณภาพของการบริการโดยรวมในปัจจุบันพบว่าอยู่ในเกณฑ์ดีขึ้น

ยุทหนา มาเจือ. (2548) ศึกษาลักษณะปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าระวางการขนส่งสินค้า ประเภทสินค้าเทกองโดยการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างที่เป็นบริษัทเจ้าของเรือไทยทั้งสิ้น 4 บริษัท แบ่งเป็นเรือสินค้าเทกองจำนวน 2 บริษัท เรือสินค้าประเภทเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปอีก 2 บริษัท โดยคิดเป็นร้อยละ 90 จากเรือที่ทำการจดทะเบียนทั้งหมดจากทั่วประเทศ จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าระวางมากที่สุด คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 84.8 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด เพราะต้องคำนึงถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่า Stevedoring หรือค่าใช้จ่ายของเจ้าของเรือที่ต้องรับภาระกรณีที่มีการขนสินค้าขึ้นเรือหรือลงเรือตามเมืองท่าต่างๆ นอกจากนี้การขนส่งที่เป็นลักษณะสินค้าเทกองส่วนใหญ่จะขนส่งในปริมาณมาก ๆ พบว่าจะมีการส่งออกในปริมาณที่เพิ่มมากขึ้น แต่ไม่เป็นผลกระทบต่ออัตราค่าระวาง

วุฒิชัย ศรีบุญไทย. (2549) ศึกษาวิจัยเรื่องกระบวนการบริหารงานโลจิสติกส์ของผู้รับจัด การการขนส่งสินค้ากับการพัฒนาสู่การเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบบูรณาการ กลุ่มตัวอย่างคือผู้รับจัดการการขนส่งสินค้า ที่มีการให้บริการอยู่ในประเทศไทยจำนวน 100 ราย ผลการวิจัยพบว่า ผู้รับจัดการการขนส่งสินค้าที่ให้บริการในประเทศไทยส่วนใหญ่ล้วนมีความต้องการที่จะพัฒนาการให้บริการหลักในการขนส่งเพิ่มมากขึ้นเพื่อพัฒนาไปสู่การเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบบูรณาการ

รัชกุล กัลยาธวานนท์และคณะ. (2549) ศึกษาเรื่องการปรับปรุงการวัดประสิทธิภาพด้านคุณภาพของช่องทางโลจิสติกส์ กรณีศึกษาบริษัทเจริญศิลป์พลาสติก พรีนติ้ง จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะวัดประสิทธิภาพของช่องทางโลจิสติกส์ในมิติคุณภาพและทดสอบตัวชี้วัดประสิทธิภาพ รวมถึงการประเมินผลการทดสอบตัวชี้วัดเพื่อพิจารณาว่าตัวชี้วัดนั้นสามารถสะท้อนประสิทธิภาพของช่องทางโลจิสติกส์ในมิติคุณภาพได้ ตัวชี้วัดประสิทธิภาพที่ใช้พัฒนาขึ้นโดยมุ่งเน้นให้ความสำคัญในมิติคุณภาพเป็นหลัก แล้วนำตัวชี้วัดประสิทธิภาพเหล่านี้ไปทดสอบกับกรณีศึกษาคือบริษัทเจริญศิลป์พลาสติกพรีนติ้ง จำกัด โดยทำการทดสอบคุณภาพของช่องทางโลจิสติกส์ใน 3 ช่วงได้แก่ ช่วงที่ 1 บริษัทตะล่อมสินพลาสติกถึงบริษัทเจริญศิลป์พลาสติกพรีนติ้ง ช่วงที่ 2 บริษัทบริษัทเจริญศิลป์พลาสติกพรีนติ้งถึงบริษัทสหฟาร์ม และช่วงที่ 3 บริษัทสหฟาร์มส่งสินค้าไปยังร้านค้าปลีกในเขตกรุงเทพมหานคร ผลที่ได้รับจากการทดสอบครั้งนี้สรุปได้ว่าตัวชี้วัดประสิทธิภาพช่องทางโลจิสติกส์ในมิติคุณภาพที่ได้คัดเลือกขึ้นมาานั้น สามารถตอบวัตถุประสงค์ของงานวิจัยได้เพราะสามารถตอบสนองต่อเกณฑ์ที่ใช้ประเมินคุณภาพของช่องทางโลจิสติกส์

มงคล ชัยวัฒนาภาและคณะ. (2549) ศึกษาการวัดประสิทธิภาพของช่องทางโลจิสติกส์กรณีศึกษาของข้าวเปลือกหอมมะลิที่แปรรูปเป็นข้าวสารโดยโรงสีรุ่งชัยกิจ สำหรับการบริโภคภายในประเทศ และการส่งออก โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะพัฒนาเครื่องมือวัดประสิทธิภาพของช่องทางโลจิสติกส์ และทดสอบเครื่องมือที่พัฒนาขึ้น รวมถึงประเมินผลการทดสอบเครื่องมือเพื่อพิจารณาว่าเครื่องมือที่พัฒนาขึ้นนั้นว่าสามารถสะท้อนประสิทธิภาพของช่องทางโลจิสติกส์ได้มากน้อยเพียงใด เครื่องมือที่ใช้ในการวัดประสิทธิภาพของช่องทางโลจิสติกส์ที่พัฒนาขึ้นในการวิจัย คือการวัดประสิทธิภาพช่องทางโลจิสติกส์ใน 3 มิติ ได้แก่ มิติคุณภาพโดยใช้ตัวชี้วัด (Item Fill Rate) มิติเวลาโดยใช้ตัวชี้วัด (Order Cycle Time) และมิติต้นทุนโดยใช้ตัวชี้วัด (Logistics cost per unit และ Cash Conversion Cycle) โดยมิติคุณภาพและมิติเวลาจะสะท้อนวัตถุประสงค์หลักของช่องทางโลจิสติกส์ในส่วนของสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ส่วนมิติต้นทุนจะสะท้อนวัตถุประสงค์หลักของช่องทางโลจิสติกส์ในส่วนของควบคุมต้นทุน ผลการวิจัยพบว่าสามารถตอบวัตถุประสงค์ของงานวิจัยได้ ตัวเครื่องมือมีความสามารถสะท้อนประสิทธิภาพของช่องทางโลจิสติกส์ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่มุ่งเน้นการบริหารความสัมพันธ์ระหว่างตัวกลางต่างๆในช่องทาง เพื่อประโยชน์ในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และข้อมูลข่าวสาร รวมถึงการจัดเก็บ

สินค้านั้น เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า และการควบคุมต้นทุน นอกจากนั้น ตัวเครื่องมือยังมีองค์ประกอบและลักษณะการใช้งานที่ค่อนข้างเหมาะสม

สมชาย พัฒน์จันทร์หอม. (2549) ศึกษาการออกแบบเส้นทางเดินเรือ Container ชายฝั่ง ในอ่าวไทยกลุ่มตัวอย่างเป็นบริษัทที่กำลังต่อเรือจำนวน 3 ลำที่กำลังจะให้บริการในต้นปี 2549 สํารวจโดยวิธี Vehicle Routing Problem โดยให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็น Depot และให้อีก 2 สถานีขนส่งริมฝั่ง ประกอบไปด้วย สมุทรสาคร นครศรีธรรมราช ประจวบคีรีขันธ์ สุราษฎร์ธานี และสงขลา เป็นจุดลำเลียงตู้ container มายังท่าเรือแหลมฉบัง ผลจากการสำรวจคือ เส้นทางภายใต้วัตถุประสงค์ และข้อจำกัด จำนวน 66 เส้นทาง เส้นทางที่ 56 เป็นเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด

แก้วตา เจริญเจริญ. (2549) ศึกษาการพยากรณ์พฤติกรรมการเลือกใช้บริการ โลจิสติกส์ลำดับที่ 3 (Third Party Logistics Providers: 3PLs) ของผู้ประกอบการ กลุ่มตัวอย่างคือประชากร หรือผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ จำนวน 120 คน จากผลการสำรวจพบว่า ปัจจัยทางด้านราคามีความขัดแย้งกับความรู้สึกโดยทั่วไปว่า เมื่อราคาสูงจะมีผลทำให้การเลือกใช้บริการลดลง แต่จากผลการศึกษาค่าสัมประสิทธิ์ของปัจจัยด้านราคามีค่าเป็นบวก เพราะฉะนั้น ปัจจัยที่ดีที่สุดในการพยากรณ์การตัดสินใจเลือกใช้บริการ 3PLs คือการใช้แบบจำลองที่ 5 คือ ปัจจัยด้านสิ่งสนับสนุนหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ประกอบการมีให้มีผลกระทบต่อตัดสินใจเลือกบริษัท 3PLs มากที่สุด

จักรพล ลิ้มตระกูล. (2549) ศึกษายุทธศาสตร์ของรัฐหลังการเปิดเสรีการขนส่งทางทะเล โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการค้นหาข้อมูลหตุยภูมิจากเอกสารราชการ ตำราสิ่งพิมพ์ และทางอินเทอร์เน็ตอันเป็นการวิจัยเอกสาร และข้อมูลบางส่วนได้จากการสังเกต จากการศึกษาพบว่ารัฐเพียงแต่ทำหน้าที่ทบทวนค่าธรรมเนียมให้เป็นธรรมเท่านั้น มิได้ห้ามการควบรวมกิจการ และการซื้อกิจการหรือการรวมกลุ่มกันเป็นชมรมเรือของสายการเดินเรือแต่อย่างใดทั้งที่เป็นพฤติกรรมต้องห้ามตามกฎหมายแข่งขันทางการค้า นอกจากนี้ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่ใช้สำหรับการกำกับดูแลธุรกิจสายการเดินเรือโดยเฉพาะมีเพียงแต่ พ.ร.บ. ว่าด้วยการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 ที่ไม่เหมาะจะนำมาใช้กับธุรกิจนี้เนื่องจากมีบทบัญญัติที่ห้ามการควบรวมกิจการและการรวมกลุ่มกันเพื่อกำหนดการแข่งขัน

จิตตรงค์ เพลินหัด. (2550) ศึกษาแนวทางในการลดต้นทุนและการประเมินประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้ากรณีศึกษาบริษัทพานาโซนิคฯ พบว่าต้นทุนในส่วนของการเดินรถบรรทุกโดยใช้รถของบริษัทเอง จะมีต้นทุนที่สูงกว่าการใช้ผู้รับเหมาช่วง (รถร่วม) ประมาณร้อยละ 20 สาเหตุมาจากระบบการเดินรถของบริษัทจะมีนโยบายในเรื่องความปลอดภัยค่อนข้างสูง โดยใช้คนขับรถ 2 คน ต่อรถ 1 คัน เพื่อป้องกันไม่ให้พนักงานขับรถเกิดความเมื่อยล้ามากเกินไป

ธีระพล ประภากร. (2550) ศึกษาการตรวจสอบคุณภาพของเรือบรรทุกน้ำมันที่จดทะเบียนไทย กลุ่มตัวอย่างเป็นประชากร 30 บริษัท และการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงบริษัท

น้ำมันของไทยจำนวน 2 บริษัท ผลการสำรวจพบว่า บริษัทน้ำมันในประเทศไทยใช้ระบบการตรวจสอบคุณภาพของเรื่อน้ำมันโดยผู้ทำการประเมินจะเป็นบริษัทที่มีบริษัทแม่อยู่ในต่างประเทศซึ่งมีมาตรฐานสากลในการประเมินเรือซึ่งส่งผลกระทบต่อเรื่อน้ำมันชายฝั่งของไทย ผู้บริหารกองเรือและผู้ประกอบกิจการเจ้าของเรือเป็นอย่างมาก เนื่องจากผู้ประกอบกิจการเจ้าของเรื่อน้ำมันไทย แต่ละบริษัทมีความแตกต่างกันในมาตรฐานการดำเนินการ โดยเฉพาะบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ในขณะที่เดียวกันการเปลี่ยนแปลงก็จะส่งผลกระทบต่อผู้บริหารกองเรือและเจ้าของเรื่อน้ำมันชายฝั่งของไทย ในการที่จะมีค่าใช้จ่ายในการบริหารงานหรือการปรับปรุงเรือมากยิ่งขึ้นทำให้ได้ผลกำไรลดลง

ประกิต ประสิทธิ์สุภผล. (2552) ศึกษาความพึงพอใจของลูกค้าที่ใช้บริการขนส่งทางน้ำท่าเรือ บริษัท พี.เค.มารีน เทรดติง จำกัด จังหวัดสุราษฎร์ธานี ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะของสถานประกอบการกับความพึงพอใจของลูกค้าในการใช้บริการขนส่งทางน้ำ และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการใช้บริการกับความพึงพอใจในการใช้บริการขนส่งทางน้ำ ท่าเรือบริษัท พี.เค. มารีนเทรดติง จำกัด สุราษฎร์ธานี ผลการวิจัยพบว่า ลูกค้าที่ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นประเภทการให้บริการโดยอ้อมดำเนินธุรกิจประเภทจำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์ทั่วไป ประเภทของสินค้าที่จำหน่ายเป็นสินค้าวัสดุก่อสร้าง เป็นธุรกิจขนาดใหญ่ เปิดดำเนินการธุรกิจตั้งแต่ 6-10 ปี สถานที่ตั้งของสถานประกอบการอยู่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พฤติกรรมการใช้บริการขนส่งทางน้ำ พบว่าการขนส่งทางน้ำสามารถลดต้นทุนการขนส่งได้ ประมาณร้อยละ 10 โดยลูกค้ามีความถี่ในการรับสินค้าระหว่าง 1 - 2 ครั้งต่อสัปดาห์ ใช้ระยะทางในการเดินทางมารับสินค้า 201 กิโลเมตรขึ้นไป และมีวิธีการในการเดินทางมารับสินค้า คือ ใช้รถบริษัท/ห้างร้าน ในการรับสินค้า ส่วนการบริการที่ลูกค้าต้องการเพิ่มเติมมากที่สุด คือ ความสะดวก/รวดเร็ว ความพึงพอใจของลูกค้าที่ใช้บริการขนส่งทางน้ำ พบว่า ลูกค้าที่ใช้บริการมีความพึงพอใจมากที่สุดในด้านกระบวนการ รองลงมา คือ ด้านผลิตภัณฑ์ ด้านบุคลากร ด้านราคา ด้านการส่งเสริมการตลาด ด้านสถานที่ และด้านกายภาพ ตามลำดับ ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะของสถานประกอบการกับความพึงพอใจของลูกค้าในการใช้บริการขนส่งทางน้ำ พบว่า มีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางด้านการตลาดในทุกด้าน ยกเว้นด้านผลิตภัณฑ์ และความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการใช้บริการกับความพึงพอใจในการใช้บริการขนส่งทางน้ำ พบว่า มีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางการตลาดในทุกด้าน ยกเว้นด้านการส่งเสริมการตลาด