

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

6.1 บทสรุปการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

สถานการณ์ปัจจุบันของประเทศ ทำให้การพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย ถูกเลือกให้เป็นทางเลือกหนึ่งในการขนส่งสินค้าแทนที่การขนส่งสินค้าทางถนน เมื่อเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าชายฝั่งกับการขนส่งสินค้าทางถนน การขนส่งสินค้าชายฝั่งสร้างภาระให้สังคมน้อยกว่าการขนส่งสินค้าทางถนนหลายประการ ได้แก่ การใช้เส้นทางที่มีอยู่ทางธรรมชาติ การดูแลรักษาเส้นทางน้อยกว่าทางถนนหรือทางรถไฟ ไม่สร้างความแออัดคับคั่งที่ทำให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในปริมาณสูงขึ้น รวมถึงปริมาณของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เป็นการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถช่วยลดการขาดดุลการค้า โดยเฉพาะค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องนำเข้า นอกจากนี้ มีผลกระทบทางมลภาวะทางอากาศที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน

ปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่งยังมีแนวโน้มสูงขึ้นไม่มากนัก ดังนั้นหากปล่อยให้สภาพการขนส่งสินค้าชายฝั่งคงอยู่ในสภาพเช่นนี้ แทนที่จะได้มีการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งเพื่อให้มีปริมาณการใช้สูงขึ้นแล้ว การขนส่งสินค้าก็จะกลับไปใช้การขนส่งทางถนนมากขึ้น ทำให้สภาพการขนส่งสินค้าเกิดปัญหามากขึ้นตามลำดับ สังคมต้องสูญเสียทรัพยากรเป็นค่าสร้าง ซ่อมถนน มากขึ้น การจราจรติดขัดคับคั่ง สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง สูญเสียเวลาของผู้ร่วมเดินทาง การสูญเสียทรัพยากรและชีวิตร่างกายจากอุบัติเหตุมีมากขึ้น ปัญหามลภาวะทางอากาศและเสียงทวีความรุนแรง และทำให้ต้องขาดดุลการค้าเป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้น ทั้งหมดนี้ส่งผลเป็นการบั่นทอนความสามารถในการแข่งขันของสังคมไทยและทำให้การฟื้นตัวทางเศรษฐกิจทำได้ลำบากหรือไม่มีเสถียรภาพ

6.2 ข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

ก. ด้านนโยบายและแผนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

การที่จะพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งสามารถพัฒนาได้อย่างมีระบบ ควรเริ่มจาก

1. รัฐต้องมีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งชายฝั่ง กำหนดให้เป็นแผนปฏิบัติการ และการวัดประเมินผลแผนต่าง ๆ ที่ไม่สามารถทำได้ตามเป้าหมายการแก้ไข

1) แก้ไขปัญหาเรื่องน้ำของท่าเรือชายฝั่ง ด้วยการกำหนดกลุ่มของร่องน้ำ จัดลำดับร่องน้ำที่จะต้องขุดลอก เป็นระดับไป พร้อมทั้งดำเนินการตามแผนให้สามารถขุดลอกร่องน้ำครบทุกกลุ่ม ให้มีระดับความลึกเพียงพอและต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

2) รัฐจะต้องกำหนดงบประมาณให้มากเพียงพอในการดำเนินการขุดลอกร่องน้ำ

2. กำหนดนโยบายถือว่าสาธารณูปโภคที่รองรับการขนส่งชายฝั่งในประเทศควรได้รับการสนับสนุนแบบเดียวกับการขนส่งทางรถยนต์ซึ่งทำให้การขนส่งชายฝั่งไม่ต้องรับภาระค่าธรรมเนียมร่องน้ำ ประภาคาร ค่าใช้ท่า (แต่ไม่รวมถึงค่าขนถ่าย และค่าคลังสินค้า)

3. การขนส่งชายฝั่งจะเกิดขึ้นได้ยาก แม้จะมีการผลักดันให้มีการขนส่งชายฝั่งมากขึ้น ในระดับแผนพัฒนาระดับต่าง ๆ แต่จากการศึกษาพบว่า มีแต่นโยบาย แต่ในทางปฏิบัติกลับมุ่งเป้าหมายและ

งบประมาณลงทางรถไฟ การลงทุนทางชายฝั่งกลับลดน้อยลง ดังนั้นแล้ว เมื่อมีการกำหนดแผนพัฒนาของการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่ชัดเจน การกำหนดงบประมาณเพื่อใช้ในการพัฒนานี้จะเป็นที่จะต้องมีส่วนร่วมให้เหมาะสมตามไปด้วย

4. เร่งการสร้างจุดแข็งของระบบการขนส่งชายฝั่ง ด้วยการจัดตั้งศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าเพื่อเป็นการสนับสนุนกิจการท่าเรือชายฝั่ง อีกทั้งเป็นการแก้ปัญหาปริมาณสินค้าที่จะขนส่งชายฝั่งที่มีน้อยให้มีปริมาณสูงขึ้นเพื่อเป็นแรงผลักดันให้มีการใช้การขนส่งสินค้าชายฝั่งมากขึ้น

5. การสร้างโครงข่ายเชื่อมต่อการขนส่งชายฝั่ง ทั้งทางถนนและรถไฟ เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าต่อเนื่องได้ทั้งระบบอย่างสะดวก

6. เร่งการเปิดใช้ท่าเรือชายฝั่งสาธารณะ เพื่อให้ทันกับปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งที่จะเพิ่มขึ้น

7. ผลักดันมาตรการสนับสนุน/ส่งเสริมเพื่อจูงใจมาใช้ในการขนส่งสินค้าชายฝั่งมากขึ้น อย่างจริงจังชัดเจน และอย่างต่อเนื่อง การกำหนดมาตรการสนับสนุนเพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง มาเป็นการขนส่งสินค้าชายฝั่งควรจะต้องมีความชัดเจน และควรให้ภาคเอกชนซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรการด้วย

8. การเร่งสร้างความเข้มแข็งขององค์กรกลางในการดูแลท่าเรือ ซึ่งควรมีสถานะเป็นคณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติ เพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายการดำเนินงานท่าเรือของประเทศให้เป็นระบบ มีเอกภาพและประสิทธิภาพและทิศทางการพัฒนาท่าเรือของประเทศ

9. คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีโดยมี นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน อาจทำให้นโยบายหรือแผนการพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่ง เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ทั้งนี้เพราะประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลบ่อยครั้ง นโยบายการบริหารจัดการพาณิชย์นาวีก็จะเปลี่ยนแปลงไปด้วย

10. การแก้ไขปัญหาที่เป็น อุปสรรคในการเดินเรือชายฝั่ง เช่น การแก้ไขปัญหาการวางอวนและโปงพางกีดขวางการเดินเรือตามร่องน้ำ

11. การผลักดันให้มีการพัฒนาให้มีบริการขนส่งประจำทางนอกจากการเลือกเส้นทาง แบบเรือและขนาดเรือ ที่เหมาะสมแล้ว การพัฒนาให้มีบริการรวบรวมและกระจายสินค้ามีส่วนช่วยสนับสนุนอย่างมาก เพราะเป็นกิจกรรมที่ทำหน้าที่รวบรวมสินค้าจากผู้ส่งหลายรายให้มีสินค้าจำนวนมากในเวลาสั้น ในจังหวัดที่มีศักยภาพ เช่น กรุงเทพฯ ชลบุรี สงขลา และ สุราษฎร์ธานี

ข. ด้านกฎระเบียบในการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

- 1) ปัญหากฎระเบียบ มีการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง เพื่อหาทางลดขั้นตอน และเพื่อช่วยให้กระบวนการขนส่งสินค้าชายฝั่งสามารถดำเนินการได้อย่างสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น

- 2) สร้างกฎระเบียบร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง เพื่อเอื้อต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่งให้มีความสะดวก คล่องตัวและไม่เป็นการเพิ่มต้นทุนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ เช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าทางถนน

ค. ด้านอื่น ๆ คือ

- 1) การสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของรูปแบบการขนส่งสินค้าชายฝั่ง เพื่อเป็นแรงจูงใจในการใช้การขนส่งสินค้าชายฝั่งมากขึ้น
- 2) การใช้กลยุทธ์ทางการตลาดเชิงรุกเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าชายฝั่งมากขึ้น

6.3 การศึกษาที่ควรดำเนินการต่อไป

- 1) การศึกษาเพื่อหาแผนพัฒนาการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งจากประเทศต้นแบบ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดแนวทางการพัฒนาในการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งของประเทศไทย
- 2) การศึกษาเพื่อปรับปรุงทางด้านกฎหมายและกฎระเบียบทางการขนส่งชายฝั่งให้เอื้อต่อการขนส่งชายฝั่งมากขึ้น
- 3) การศึกษาเพื่อหาแนวทางร่วมมือกันระหว่างผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่งทางภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อหาแนวทางผลักดันการขนส่งชายฝั่งในทิศทางเดียวกัน
- 4) การศึกษาเพื่อหามาตรการส่งเสริมหรือจูงใจในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จากการขนส่งทางถนนมาเป็นการขนส่งทางชายฝั่ง

