

บทคัดย่อ

ชื่อโครงการ: การศึกษาปัจจัยทางนโยบายภาครัฐและกฎหมายที่มีผลต่อการขนส่งชายฝั่งของไทย

ชื่อผู้วิจัย: นางสุนันทา เจริญปัญญาธิง

เดือนและปีที่ทำวิจัยเสร็จ : มีนาคม 2559

ประเทศไทยใช้การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งมีอัตราเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 6-8 เปอร์เซนต์ ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง แบ่งได้ 3 กลุ่ม คือ 1) ปัญหาที่เกิดจากแผนพัฒนาและนโยบายของรัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่งในแผนพัฒนาฯ ระดับต่าง ๆ ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้ง 11 ฉบับ (ปีพ.ศ. 2504 – พ.ศ.2559) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย และแผนพัฒนาในระดับกระทรวง กรม กำหนดให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า ทั้งการขนส่งทางน้ำและทางราง แต่ในแผนปฏิบัติงานและงบประมาณการขนส่งทางน้ำมีความชัดเจนน้อยกว่าทางราง งบประมาณส่วนใหญ่ถูกใช้ในการขุดลอกร่องน้ำ และการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ คือ ท่าเรือชายฝั่งส่วนใหญ่มีท่าเลที่ตั้งของท่าเรือไม่เหมาะสม มีร่องน้ำเดินเรือความลึกประมาณ 4-5 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่าเรือมีขนาดไม่เกิน 28 เมตร เรือขนาดใหญ่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นสูงสุด ทำให้มีการจราจรคับคั่ง เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย การใช้เรือขนาดเล็กขนถ่ายต่อไปยังเรือขนาดใหญ่ทำให้เกิดการขนส่งสองต่อ ท่าเรือขาดพื้นที่แนวหลังสินค้านำเข้า – ส่งออก ขาดนิคมอุตสาหกรรมรองรับ และขาดการคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือ 2) ปัญหาด้านกฎระเบียบ เช่น มีกฎระเบียบควบคุม ทั้งท่าเรือชายฝั่ง เรือชายฝั่ง และสินค้าชายฝั่ง 3) ปัญหาอื่น ๆ ได้แก่ การบริหารจัดการท่าเรือชายฝั่งของกรมธนารักษ์ ขาดมาตรการส่งเสริมการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ขาดคนประจำเรือชายฝั่ง ขาดความชำนาญด้านการตลาด เป็นต้น การแก้ไขปัญหาระบบการขนส่งชายฝั่งทั้งระบบ แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่ชัดเจนและต่อเนื่อง กำหนดงบประมาณเพื่อใช้ในการพัฒนาอย่างเหมาะสมกับแผนปฏิบัติการ และมีการประเมินผลแผนที่ไม่สามารถทำได้ตามเป้าหมาย การจัดตั้งคณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติ เพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายการดำเนินงานท่าเรือของประเทศ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ควรได้มีการร่วมมือกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดขั้นตอนของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง และควรมีการกำหนดแนวทางส่งเสริมและมาตรการสนับสนุนเพื่อให้มีการใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งมากขึ้น เร่งการเปิดใช้ท่าเรือชายฝั่งสาธารณะ ให้ทันกับปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งที่จะเพิ่มขึ้น เพื่อให้การขนส่งชายฝั่งมีความเข้มแข็งสามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้

ABSTRACT

Project Title: The study of government policy and legal factors that affect the coastal transportation of Thailand

Project Investigator : Ms. Sununta Charoenpanyaying

Completing Date: March, 2016

Thailand uses coastal cargo at an average of 6-8 percent. Problems and barriers of coastal transportation are divided into three groups: 1) The problems of national development plans and policies on coastal transportation in any level of national plans such as a total of eleven of National Economic and Social Development Plan (1961-2016), Thailand's Logistics Development Strategy Plan (2007-2011) and The Ministry Development Plan which are defined through a modified form of road transport to other modes of transport that their cost are cheaper like water transportation and rail transportation. Although this may be true, in an action plan and a budget about water transportation have been less supported than rail transportation. Most of budgets were spent with a dredging and a studying for the construction of a new port. The key issue of infrastructure is about a port's location which most of their location are not in appropriate location. The cargo ships that is smaller than 28 meter can be docked in a deep channel about 4-5 meter. Conversely, the larger ones have to wait for the water level up to the highest level then they can be docked. However, there would happen some bad traffics and accidents at this time. For using small cargo ships load products to large one, causing double handling. In this situation, there are many problems which are related to the location from this followings; a lack of space at the back of the import and export products, lack of the supported from industrial estate and lack of connection to the port. 2) The problems of regulations relate to control with coastal ports, ships and coastal cargo 3) Other problems relate to problems of the coastal ports management by Treasury Department, for example, lacking of the measures to promote coastal shipping, lacking of staffs on coastal ships and lacking of experience in marketing. Moreover, to manage the problems of coastal transport system and transport development plan for its coastal clearly and continuously, to determine budget for development properly and to evaluate performance efficiently which are possibly not achieved target so the establishment of the Committee of the National Port Authority to solve those following

problems by policy formulation, infrastructure improvement and related regulations should be in cooperate from relevant authorities. In order to reduce a complex procedure to be streamlined to work, there should be set for guidelines and measures to support coastal shipping service. Equally important, speeding up the process of the coastal port opening as quickly as possible that could support an increased volume of the coastal cargo as well.

