



การบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ
**THE MANAGEMENT OF COASTAL TERMINAL DEVELOPMENT
AT BANGKOK PORT**



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการบิน

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ปีการศึกษา 2558

การบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการบิน

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ปีการศึกษา 2558

**THE MANAGEMENT OF COASTAL TERMINAL DEVELOPMENT
AT BANGKOK PORT**

NONGNAPAT JEAMNGEON



**THIS THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE
REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF MASTER OF MANAGEMENT
AVIATION MANAGEMENT
CIVIL AVIATION TRAINING CENTER THAILAND
ACADEMIC YEAR 2015**



การบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้นับ
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

(อ. น.ต. ดร.วัฒนา มานนท์)

ประธานกรรมการ

อารีรัตน์ เส้นสัด

(อ. ดร.อารีรัตน์ เส้นสัด)

กรรมการ

(อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์)

(อ. น.ท.สุรัฐ ศรีเดช)

กรรมการ

(อ.สุรัตน์ ชุนงาม)

กรรมการ

(อ. พล.อ.ต.หญิง ดร.จิราภรณ์ ศรีศิลป์)

กรรมการ

(อ. น.ต. ดร.วัฒนา มานนท์)

รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ

สถาบันการบินพลเรือน

(อ. น.ต. ดร.วัฒนา มานนท์)

ผู้อำนวยการ

หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต

นางนภัส เจียมเงิน : การบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ
(THE MANAGEMENT OF COASTAL TERMINAL DEVELOPMENT AT BANGKOK PORT)
อาจารย์ที่ปรึกษา : อ. ดร.อารีรัตน์ เส้นสด, 117 หน้า

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค ที่มีผลต่อการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ 2) เพื่อประเมินความคุ้มค่าของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ และ 3) เพื่อเสนอแนวทางการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ จากการสัมภาษณ์ การวิเคราะห์โดยใช้กรอบแนวคิด SWOT และการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการ

ผลการศึกษาโดยใช้กรอบแนวคิด SWOT สามารถสรุปได้ว่า ท่าเรือกรุงเทพมีความสามารถในการดำเนินการท่าเทียบเรือชายฝั่ง เนื่องจากบุคลากรที่มีความชำนาญ และมีองค์ความรู้ในการบริหารจัดการท่าเรือ อีกทั้งโครงการยังได้รับโอกาสสนับสนุนจากรัฐบาล แต่อย่างไรก็ตาม อุปสรรคสำคัญอย่างการเปิดเสรีให้ต่างชาติดำเนินกิจการตามข้อตกลงเปิดเสรีภาคบริการของอาเซียน หรือ AFAS ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการแข่งขันโดยตรง รวมถึงโอกาสที่ต่างชาติจะเข้าซื้อกิจการท่าเรือในประเทศไทย ประกอบกับขั้นตอนการทำงานของท่าเรือกรุงเทพ ไม่มีความคล่องตัวทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับภาคเอกชนได้ ซึ่งเป็นจุดอ่อนที่ต้องมีการแก้ไขโดยด่วน และจากการวิเคราะห์ผลตอบแทน – ต้นทุน พบว่า ต้นทุนรวมทั้งโครงการ เท่ากับ 614 ล้านบาท โดยเป็นค่าในการปรับปรุงพื้นที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง 364 ล้านบาท ค่าเครื่องมือทุ่นแรง 250 ล้านบาท โดยคำนวณจากการกำหนดให้เครื่องมือทุ่นแรงและพื้นที่ท่าเทียบเรือชายฝั่งมีอายุการใช้งาน 10 ปี จากการวิเคราะห์พบว่า ใช้ระยะเวลาคืนทุนประมาณ 6 ปี 5 เดือน 16 วัน มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 882,650,365 บาท ซึ่งมีค่ามากกว่าศูนย์อัตราผลตอบแทนของโครงการ (IRR) เท่ากับร้อยละ 25.48 ซึ่งสูงกว่าอัตราต้นทุนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ที่การทำเรือฯ กำหนดไว้ คือ 10% จึงมีความเหมาะสมที่จะลงทุนโครงการ

สาขาวิชาการจัดการการบิน

ปีการศึกษา 2558

ลายมือชื่อนักศึกษา _____

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา _____

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม _____

NONGNAPAT JEAMNGEON : THE MANAGEMENT OF COASTAL TERMINAL
DEVELOPMENT AT BANGKOK PORT

ADVISOR : AREERAT SENSOD Ph.D., 117 PP

This research aimed 1) to study the internal and external factors that have either positive or negative impact on the coastal ship port development 2) to evaluate cost-effectiveness of coastal ship port development and 3) to study the investment pattern and service management of ports by an interview process. The data were analyzed using SWOT and cost-effective analyses.

The results from SWOT analysis indicated that Bangkok port had a capability in coastal ship management due to the skilled workers and sufficient management knowledge as well as a support from the government sector. The implementation of ASEAN Framework Agreement on Services, however, had a direct impact on the competitiveness and the chance of purchasing port business in Thailand by foreign investors. The current working procedure of Bangkok port is not flexible and makes it becomes non-competitive with the private sector. This weakness needs to be solved immediately. The result of cost-benefit analysis showed that the project's total cost was 614 million baht which 364 million baht was calculated for port area development cost and 250 million baht for simulator cost. These costs were calculated based on 10 years of usage. The net present value (NPV) was equal to 882,650,365 baht which was more than zero. The internal rate of return (IRR) was 25.48% which was more than weighted average cost of capital (WACC) set by the port set. Therefore, this project was worth to pursue.

School of Aviation Management

Academic Year 2015

Student's Signature_____

Advisor's Signature_____

Co-Advisor's Signature_____

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี ข้าพเจ้าได้รับความช่วยเหลือและการเอาใจใส่ด้วยความเต็มใจอย่างดียิ่งจาก อ. ดร.อารีรัตน์ เสนีสด อ.สุรัตน์ ชุนงาม และ อ. น.ท.สุรัฐ ศรีเดช อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่ให้โอกาสผู้วิจัยได้ทำวิทยานิพนธ์เรื่องนี้และให้คำแนะนำ คำสั่งสอน ในการจัดทำวิทยานิพนธ์โดยละเอียด แก้ไขข้อบกพร่อง ให้ความเมตตากรุณา ถ่ายทอดความรู้ แก่ศิษย์เป็นอย่างดี ทั้งยังปลุกฝังให้ข้าพเจ้ามีวินัย อดทนและหาความรู้เพิ่มเติมในการดำเนินการวิจัยครั้งนี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ อ. น.ต. ดร.วัฒนา มานนท์ ที่รับเป็นประธานกรรมการสอบ วิทยานิพนธ์ อ. พล.อ.ต.หญิง ดร.จิราภรณ์ ศรีศิล กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ที่กรุณาให้คำปรึกษา คำแนะนำในการปรับปรุงแก้ไขที่เป็นประโยชน์ และทำให้วิทยานิพนธ์นี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณ คณะอาจารย์สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือนทุกท่านที่กรุณา ถ่ายทอดความรู้และให้คำปรึกษามาโดยตลอด รวมทั้งเจ้าหน้าที่ประจำสาขาวิชาการจัดการการบิน ทุกท่านที่ประสานงาน ช่วยเหลือ อำนวยความสะดวก และให้คำแนะนำเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติ ในด้านต่าง ๆ ตลอดมา

สุดท้ายนี้ ขอกราบขอบพระคุณ มารดา ที่อบรมเลี้ยงดู คอยส่งเสริม สนับสนุน และให้โอกาส ทางด้านการศึกษาโดยตลอด ตลอดจนเพื่อนร่วมเรียนปริญญาโทหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต ที่ให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดีแก่ผู้วิจัยตลอดมา

นงนภัส เจียมเงิน

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ (ภาษาไทย)	ง
บทคัดย่อ (ภาษาอังกฤษ)	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	๗
สารบัญตาราง	ญ
สารบัญภาพ	ฎ
คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ	ฐ
บทที่	
1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	5
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	5
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
1.5 คำอธิบายศัพท์	6
2. ทัศนวิสัยวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
2.1 การทำเรือแห่งประเทศไทย	7
2.1.1 ทำเรือกรุงเทพ	8
2.1.2 ทำเรือแหลมฉบัง	18
2.1.3 ทำเรือเชียงแสน	21
2.1.4 ทำเรือเชียงของ	22
2.1.5 ทำเรือระนอง	22
2.2 แนวคิดทั่วไปเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเรือ	23
2.2.1 บทบาทของท่าเรือ	24
2.2.2 ประเภทของท่าเรือ	25
2.2.3 รูปแบบการบริหารท่าเรือ	26
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารกลยุทธ์	29

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.3.1 การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรม (Five-Force Analysis)	29
2.3.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis)	32
2.3.3 การวิเคราะห์โอกาสและปัญหาโดยใช้ Tows Matrix	34
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ต้นทุน-ผลประโยชน์ (Cost-Benefit Analysis)	36
2.4.1 การประเมินความคุ้มค่าของโครงการ	36
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	40
3. วิธีการดำเนินการวิจัย	45
3.1 วิธีวิจัย	45
3.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	46
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	46
3.3.1 การสัมภาษณ์เชิงลึก	46
3.3.2 การวิเคราะห์ผลตอบแทน-ต้นทุน (Benefit-Cost Analysis)	48
3.4 การสร้างและหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ	48
3.4.1 ขั้นตอนดำเนินการสร้างคำถาม	48
3.4.2 การทดสอบคุณภาพของเครื่องมือ	48
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล	48
3.5.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data)	48
3.5.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data)	49
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล	49
4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	51
4.1 การรายงานผลการวิจัย	51
4.1.1 สรุปผลการวิเคราะห์การบริหารกลยุทธ์	51
4.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ผลตอบแทน - ต้นทุน	58
4.1.3 สรุปผลการศึกษารูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการ	80
5. สรุปและอภิปรายผล	83
5.1 สรุปผลการวิจัย	83

สารบัญ (ต่อ)

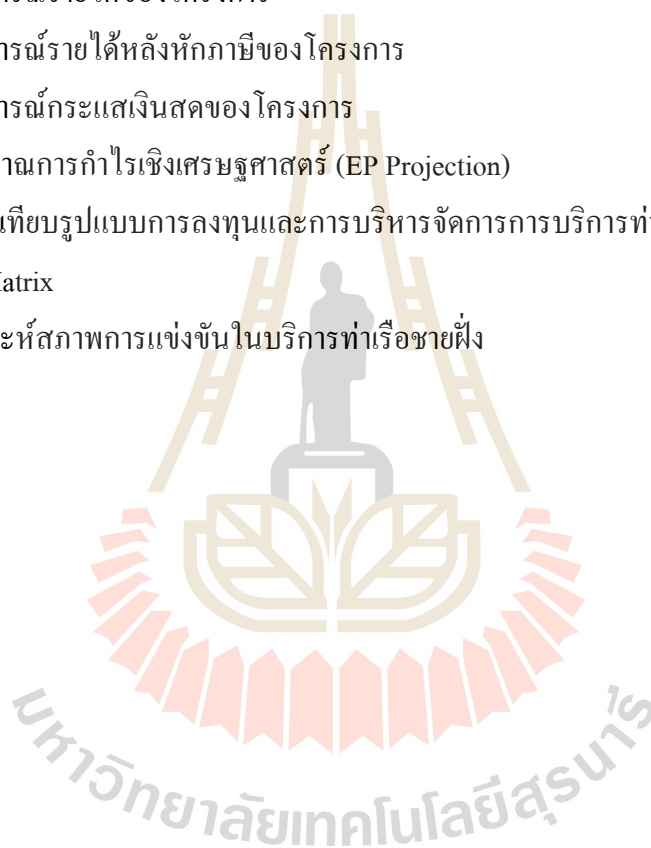
	หน้า
5.2 อภิปรายผลการวิจัย	87
5.3 ข้อเสนอแนะ	88
5.3.1 ข้อเสนอแนะทั่วไป	88
5.3.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป	90
5.4 ข้อจำกัดของการวิจัย	90
5.5 การประยุกต์ผลการวิจัย	90
บรรณานุกรม	91
ภาคผนวก	94
ภาคผนวก ก หนังสือขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย	95
ภาคผนวก ข เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	98
ภาคผนวก ค หนังสือขอความอนุญาตนำข้อมูลผลการดำเนินงานของ ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อใช้ประกอบการดำเนินงานวิจัย	101
ภาคผนวก ง ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย	103
ภาคผนวก จ แผนพัฒนาเศรษฐกิจสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย	108
ภาคผนวก ฉ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 ปี (พ.ศ. 2556-2560) เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือแห่ง ประเทศไทย	112
ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์	117

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 ผลการดำเนินงานของเรือชายฝั่ง ณ ท่าเรือกรุงเทพ	4
2.1 เรือบริการ ท่าเรือกรุงเทพ	12
2.2 เครื่องมือทุ่นแรง (ส่วนกลาง) ท่าเรือกรุงเทพ	13
2.3 ท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือในพื้นที่เขื่อนตะวันตก ท่าเรือกรุงเทพ	14
2.4 พื้นที่วางสินค้า/ตู้สินค้าในพื้นที่เขื่อนตะวันตก ท่าเรือกรุงเทพ	15
2.5 สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขื่อนตะวันออก ท่าเรือกรุงเทพ	16
2.6 สถิติปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือชายฝั่ง ท่าเรือกรุงเทพ	17
2.7 เครื่องมือทุ่นแรงของ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน	21
2.8 เครื่องมือทุ่นแรงของ ท่าเรือระนอง	23
4.1 วิเคราะห์ TOWS Matrix	57
4.2 ขั้นตอนการส่งมอบตู้สินค้าขาเข้า FCL โดยทางเรือชายฝั่ง	59
4.3 ขั้นตอนการรับมอบตู้สินค้าขาออก FCL ขนถ่ายจากเรือชายฝั่งเพื่อรอบรรทุก (Load) ลงเรือสินค้าต่างประเทศ	62
4.4 ขั้นตอนนำตู้สินค้า FCL และ LCL บรรทุกลงเรือชายฝั่ง ณ กตส. 1-2 เพื่อประสงค์นำไปบรรทุกลงเรือต่างประเทศ ณ ทลน. (พิธีการศุลกากร ที่ ทลน.)	64
4.5 จำนวนเรือ และปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2553	68
4.6 จำนวนเรือ และปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2554	71
4.7 จำนวนเรือ และปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2555	72
4.8 จำนวนเรือ และปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2556	74
4.9 อัตราค่าธรรมเนียมในการให้บริการท่าเรือกรุงเทพ	76

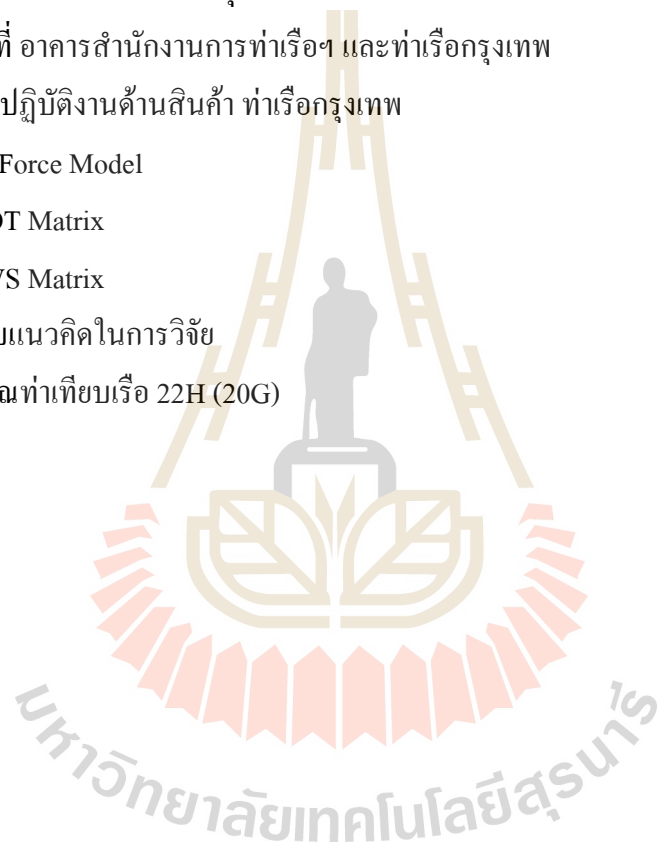
สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.10 การคาดการณ์ปริมาณผู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งท่าเรือกรุงเทพ	77
4.11 การคาดการณ์รายจ่ายของโครงการ	77
4.12 การคาดการณ์รายได้ของโครงการ	78
4.13 การคาดการณ์รายได้หลังหักภาษีของโครงการ	78
4.14 การคาดการณ์กระแสเงินสดของโครงการ	79
4.15 การประมาณการกำไรเชิงเศรษฐศาสตร์ (EP Projection)	79
4.16 ข้อเปรียบเทียบรูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการการบริการท่าเรือชายฝั่ง	80
5.1 TOWS Matrix	84
5.2 การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันในบริการท่าเรือชายฝั่ง	84



สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1.1	สัดส่วนรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศ	2
1.2	สัดส่วนรูปแบบการขนส่งภายในประเทศ	3
2.1	แผนที่แสดงที่ตั้ง ท่าเรือกรุงเทพ	9
2.2	แผนที่ อาคารสำนักงานการท่าเรือฯ และท่าเรือกรุงเทพ	10
2.3	พื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ	11
2.4	Five Force Model	30
2.5	SWOT Matrix	33
2.6	TOWS Matrix	35
2.7	กรอบแนวคิดในการวิจัย	44
4.1	บริเวณท่าเทียบเรือ 22H (20G)	67



คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ

กทท.	การทำเรือแห่งประเทศไทย
ทกท.	ท่าเรือกรุงเทพ
ทลจ.	ท่าเรือแหลมฉบัง
ทชส.	ท่าเรือเชียงแสน
ทชข.	ท่าเรือเชียงทอง
ทรน.	ท่าเรือระนอง
ฝส.	ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า
DWT	Dead Weight Tonnage
FCL	Full Container Load
LCL	Less Container Load
CY	Container Yard
CFS	Container Freight Station
รศ.	โรงพักสินค้า

บทที่ 1

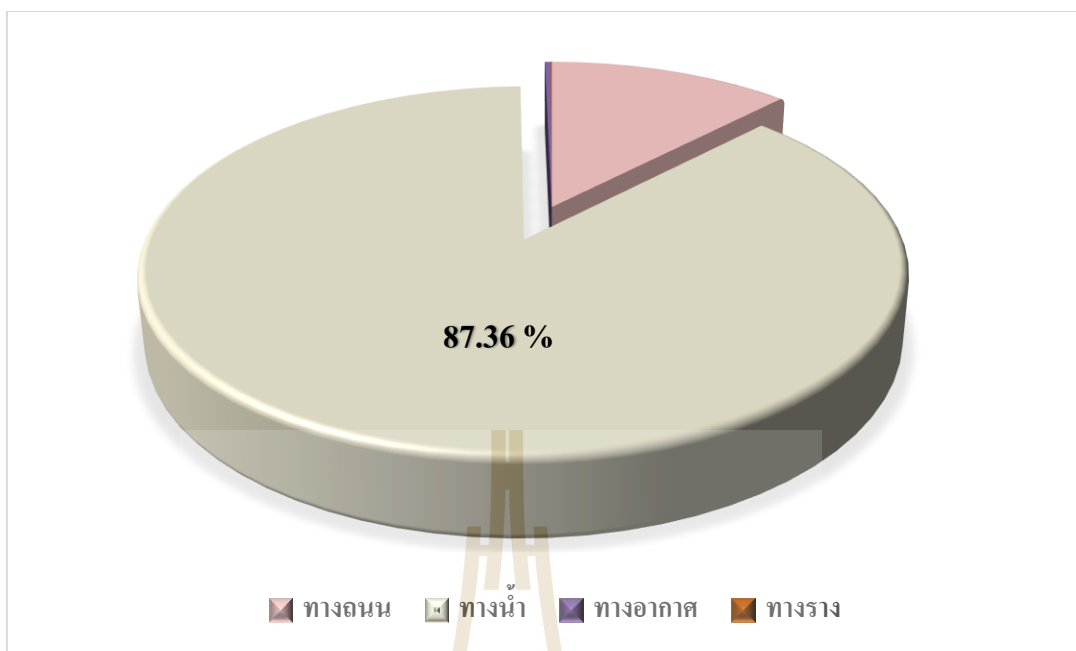
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

การขนส่งสินค้าทางน้ำหรือทางเรือ (Water Transportation) ถือได้ว่าเป็นรูปแบบการขนส่งที่เก่าแก่ที่สุด ถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายตั้งแต่อดีต ปัจจุบัน และอนาคต ด้วยคุณลักษณะเฉพาะของการขนส่งสินค้าทางน้ำหรือทางเรือที่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณคราวละมาก ๆ น้ำหนักเยอะ และต้องการต้นทุนที่ต่ำ จึงส่งผลให้การเติบโตของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีวัฏจักรเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกับสภาพเศรษฐกิจโลก หรือจะกล่าวได้ว่า การค้าระหว่างประเทศ (International Trade) ที่ขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นอีกหนึ่งปัจจัยหลักที่ขับเคลื่อนให้วงการธุรกิจการขนส่งสินค้าเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องรวมไปถึงธุรกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำ (Maritime Transportation) ซึ่งนับเป็นอีกหนึ่งรูปแบบการขนส่งสินค้าหลักสำหรับการค้าระหว่างประเทศทั่วโลก (Bayar Çaglak S., Aydin G. and Alkan G., 2011)

ประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตรกรรม และภาคบริการ (ท่องเที่ยว) ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว มีการใช้ทรัพยากรในภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก ในปี พ.ศ. 2556 ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศ อยู่ที่ 742,713 พันตัน เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยจากปี พ.ศ. 2555 ประมาณร้อยละ 3.78 โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศอยู่ที่ 529,708 พันตัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2555 คิดเป็นร้อยละ 1.83 จากการขยายตัวอย่างมีนัยสำคัญของการขนส่งทางชายฝั่งทะเลเป็นหลัก ซึ่งขยายตัวเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 26.58 จากปีก่อนหน้า ซึ่งสอดคล้องกับตัวเลขการเพิ่มขึ้นของรายได้จากเรือบรรทุก สินค้าตามชายฝั่งทะเลและเรือบรรทุกน้ำมันที่เพิ่มขึ้น 2.2 และ 5.82 จากปี พ.ศ. 2555 ตามลำดับ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, www, 2557)

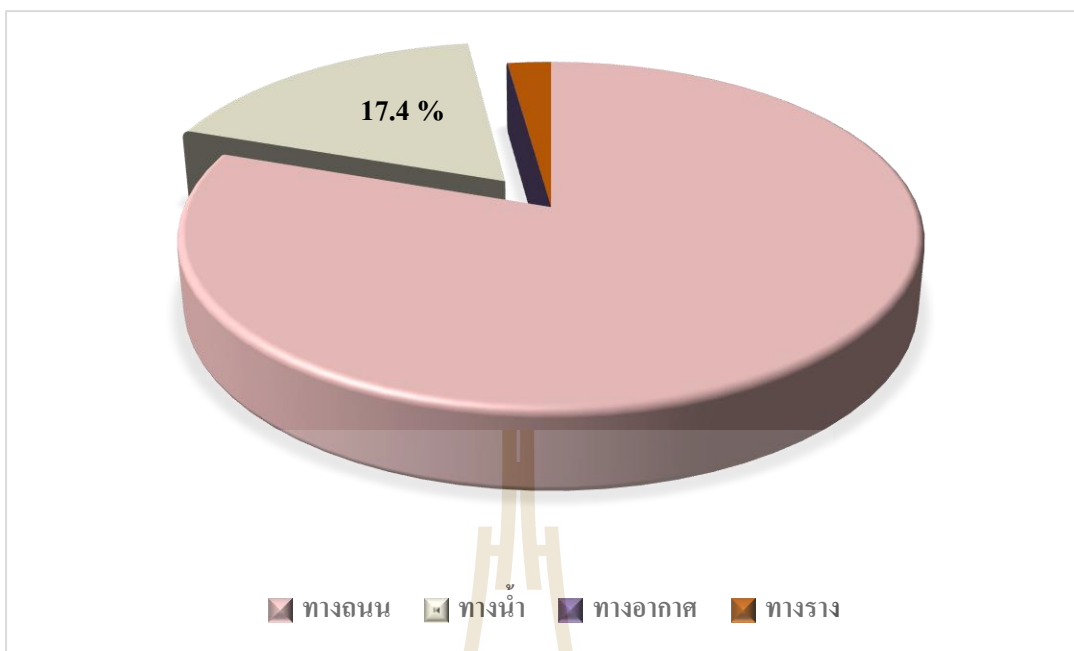
การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยปี พ.ศ. 2556 ใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นหลัก ดังภาพที่ 1.1 โดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 87.36 ของปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางถนน ร้อยละ 12.3 การขนส่งทางอากาศ ร้อยละ 0.3 และการขนส่งทางราง ร้อยละ 0.05 ทั้งนี้ระหว่างปี พ.ศ. 2553-พ.ศ. 2556 สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางถนน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลจากการขยายตัวของ การค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนของประเทศไทยที่มีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



ภาพที่ 1.1 สัดส่วนรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศ

การขนส่งสินค้าภายในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2556 ยังคงพึ่งพารูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ดังภาพที่ 1.2 ในขณะที่การขนส่งรูปแบบอื่นไม่ว่าจะเป็นการขนส่ง ทางน้ำ การขนส่งทางราง และทางอากาศมีปริมาณการขนส่งสินค้าน้อย ปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งคือการขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถเข้าถึงได้ทุกสถานที่ดีกว่าทุกรูปแบบการขนส่ง แม้ว่าจะใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าอื่น ๆ ก็ยังจำเป็นต้องเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนเพื่อให้การขนส่งสินค้าสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างสมบูรณ์ เมื่อพิจารณาสัดส่วนของรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศในปี พ.ศ. 2556 พบว่า การขนส่งทางถนนมีสัดส่วนที่สูงสุดถึงประมาณ ร้อยละ 80 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด รองลงมาคือ การขนส่งทางน้ำ ร้อยละ 17.4 ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางน้ำภายในประเทศและการขนส่งทางชายฝั่งทะเล ในขณะที่การขนส่งทางราง ร้อยละ 2.2 และทางอากาศ ร้อยละ 0.02 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, www, 2557)

จากสภาพการแข่งขันทางธุรกิจท่าเรือและการขนส่งทางทะเล (Port and Marine Transportation) ของโลกที่ความรุนแรงมากขึ้น อันเนื่องมาจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ทั้งในส่วนของการพัฒนาท่าเทียบเรือและเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่ขึ้น เพื่อแสวงหาความประหยัดต่อขนาด (Economy to Scale) ของการขนส่ง จึงเป็นผลทำให้รูปแบบการให้บริการเรือระหว่างประเทศ



ภาพที่ 1.2 สัดส่วนรูปแบบการขนส่งภายในประเทศ

และการเข้าใช้ท่าเทียบเรือของสายเรือใหญ่ระหว่างประเทศ เริ่มเปลี่ยนแปลงไป นั่นก็คือ การขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศมีแนวโน้มจะใช้เรือขนส่งขนาดใหญ่มากขึ้นและ นำเรือเข้าจอดเทียบท่าเรือต่าง ๆ น้อยลงและใช้วิธีการขนถ่ายตู้สินค้าจากเรือระหว่างประเทศ ที่จอด ณ ท่าเรือใหญ่ ไปสู่เรือขนาดเล็ก เรือชายฝั่ง และเรือลำเลียง หรือใช้การขนส่งทางราง ระหว่างเรือใหญ่กับท่าเรือปลายทางซึ่งรูปแบบการให้บริการเรือประเภทนี้ พบเห็นได้ทั่วไป ในประเทศไทย สายเรือใหญ่บางสายเลือกจอดเรือที่ทำเรือแหลมฉบังเพียงแห่งเดียว และใช้การขนถ่าย ตู้สินค้าลงเรือชายฝั่ง เพื่อส่งมอบสินค้าตามท่าเรือที่กำหนด (LOGISTICS Max, www, 2553)

เมื่อพิจารณาแนวโน้มการขนส่งสินค้าในระบบตู้สินค้าทางเรือของโลกนั้นมีอัตราการเติบโต สูงขึ้นมาก ประกอบกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ส่งผลให้มีการต่อเรือขนาดใหญ่เพื่อรองรับ ปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มมากขึ้น และยังมีขนาดเรือที่ใหญ่ขึ้น สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางเรือ ในประเทศไทย พบว่าในช่วงระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ. 2550-พ.ศ. 2554) ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ตู้สินค้า จากเรือชายฝั่งมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นถึง 47% ในขณะที่ตู้สินค้าจากเรือระหว่างประเทศมีปริมาณ เพิ่มขึ้นเพียง 7.9% โดยในปี พ.ศ. 2550 มีตู้สินค้าของเรือระหว่างประเทศ 4.6 ล้านที.อี.ยู. เรือชายฝั่ง 0.069 ล้านที.อี.ยู. ในปี พ.ศ. 2554 มีตู้สินค้าของเรือระหว่างประเทศจำนวน 5.6 ล้านที.อี.ยู. และ เรือชายฝั่ง 2.2 แสนที.อี.ยู. ในขณะเดียวกันผลการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพที่เกี่ยวข้อง

กับเรือชายฝั่ง พบว่า ในช่วงระยะเวลา 3 ปี (พ.ศ. 2552–พ.ศ. 2554) จำนวนเที่ยวเรือและตู้สินค้าจากเรือชายฝั่งมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้น แสดงดังตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 ผลการดำเนินงานของเรือชายฝั่ง ณ ท่าเรือกรุงเทพ

เรือชายฝั่ง	จำนวนเที่ยวเรือ	ตู้สินค้าขาเข้า (ที.อี.ยู.)	ตู้สินค้าขาออก (ที.อี.ยู.)	รวม (ที.อี.ยู.)
ปี พ.ศ. 2552	208	12,421	0	12,421
ปี พ.ศ. 2553	360	18,517	0	18,517
ปี พ.ศ. 2554	616	36,492	1,137	37,629

ที่มา ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ

เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ทำการต่อเติมปรับปรุงพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ สำหรับเรือชายฝั่งและเรือลำเลียงภายในประเทศ แต่พบว่า ด้วยข้อจำกัดหลายประการของการดำเนินการท่าเทียบเรือ เฉกเช่น ความไม่เพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกและเครื่องมือทุนแรงในการขนถ่ายสินค้าและตู้สินค้า การเรียกเก็บค่าภาระในการใช้บริการท่าเรือชายฝั่ง รวมถึงการกำหนดเขตรั้วศุลกากร ที่ยุ่งยากต่อการทำพิธีศุลกากร ส่งผลให้มีผู้ใช้บริการท่าเรือชายฝั่ง ของท่าเรือกรุงเทพไม่ได้รับความสะดวกสบายเท่าที่ควร อีกทั้งไม่ก่อให้เกิดแรงจูงใจในการใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง

ด้วยเหตุผลที่แสดงถึงความสำคัญและจำเป็นของเรื่องที่ศึกษาดังกล่าวข้างต้นมานี้ จึงทำให้ผู้วิจัยสนใจศึกษาเรื่อง “การพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่ง” โดยประโยชน์จากการศึกษาครั้งนี้ ไม่เพียงจะเกิดแก่ตัวผู้วิจัยเองเท่านั้น แต่ยังเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน (Sustainable Competitiveness) และปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง Modal Shift ไปสู่ระบบราง ทางน้ำและท่อ เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและการขนถ่ายสินค้าให้มีโครงข่ายเชื่อมโยง (Logistics Chain) ระหว่างท่าเรือ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งตู้สินค้าในเส้นทางน้ำระหว่าง ท่าเรือกรุงเทพ – ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเทียบเรือชายฝั่งภายในประเทศ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร โดยคำนึงถึงการอยู่ร่วมกับสังคมและสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน รวมถึงให้ ผู้ใช้บริการมีทางเลือกที่จะใช้บริการ ก่อให้เกิดความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ ประหยัดค่าใช้จ่าย ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-พ.ศ. 2559) ในภาคผนวก จ. และ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา

ระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-พ.ศ. 2560) ในภาคผนวก จ.

วิทยานิพนธ์นี้แบ่งออกเป็นทั้งหมด 5 บท บทแรก เป็นบทนำ กล่าวถึงกระบวนการศึกษาในครั้งนี้ บทที่สอง เป็นวรรณกรรมปริทัศน์ เพื่อทบทวน ทฤษฎี วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ บทที่สาม อธิบายเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการวิจัยของการศึกษานี้ บทที่สี่ นำเสนอผลการศึกษา และบทสุดท้าย บทที่ห้า เป็นบทสรุป และเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์จากการทำวิจัยในครั้งนี้

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค ที่มีผลต่อการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ
- 2) เพื่อประเมินความคุ้มค่าของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ
- 3) เพื่อเสนอแนวทางการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

- 1) วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งเน้นศึกษาการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือ เพื่อรองรับเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง ของท่าเรือกรุงเทพ โดยผสมผสานการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative research) และการศึกษาเชิงปริมาณ (Quantitative research) เข้าไว้ด้วยกัน อีกทั้ง ผู้ศึกษายังคงให้ความสำคัญกับการวิจัยเอกสาร (Documentary research) วิธีการวิจัยในการศึกษานี้ ผู้ศึกษาได้เลือก 2 วิธีด้วยกัน นั่นคือ การสัมภาษณ์เชิงลึก (Indepth Interview) เพื่อนำไปต่อยอดการวิเคราะห์ SWOT analysis และ การประเมินความคุ้มค่าของการลงทุนในโครงการประกอบกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ผู้ศึกษาทำการสัมภาษณ์เชิงลึกนั้น ประกอบไปด้วย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) นั่นก็คือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย และ ผู้ให้บริการท่าเรือกรุงเทพ รวมไปถึงผู้เชี่ยวชาญทางด้านเศรษฐศาสตร์ และสิ่งแวดล้อม (Specialists) เพื่อให้ครอบคลุมและเพียงพอต่อการวิเคราะห์ รวมกลุ่มตัวอย่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและนักวิชาการ
- 2) พื้นที่ของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ มีขอบเขตอธิบายเหตุการณ์หรือกรณีศึกษาเฉพาะท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งดำเนินการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ได้ข้อมูลปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค ที่มีผลต่อการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ
- 2) ได้ข้อมูลความคุ้มทุนกับผลประโยชน์ที่เกิดจากการลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ สำหรับนำไปประกอบข้อเสนอแนวทางการพัฒนา
- 3) สามารถนำไปประยุกต์ใช้เป็นแนวทางและพัฒนาการบริหารจัดการท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือ สามารถลดความแออัดของเรือชายฝั่ง ณ ท่าเรือกรุงเทพได้

1.5 คำอธิบายศัพท์

- 1) **ท่าเรือ** หมายถึง อาณาบริเวณพื้นที่ สำหรับให้เรือเข้าจอดเทียบท่า มีการทอดสมเรือ มีอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการดำเนินกิจกรรม ระหว่างเรือกับชายฝั่ง หรือ อาณาบริเวณพื้นที่ที่มีการติดต่อกันระหว่างเรือกับชายฝั่ง (Ship/Shore interface) ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ หมายถึง ท่าเรือกรุงเทพ
- 2) **โครงการท่าเรือชายฝั่ง** หมายถึง ท่าเทียบเรือเฉพาะเรือชายฝั่ง ณ ท่าเรือกรุงเทพ
- 3) **ตู้สินค้า (Container)** หมายถึง ภาชนะบรรจุสินค้า โดยมีขนาด 20 ฟุต และ 40 ฟุต โดยต้องมีความแข็งแรงสามารถปกป้องสินค้าได้ มีขนาดมาตรฐานเดียวกัน จึงทำให้ตู้สินค้าสามารถควบคุมพื้นที่ในการขนส่งได้ดี
- 4) **หน่วยนับตู้คอนเทนเนอร์ TEUs (Twenty - Equivalent Units):** ที.อี.ยู. หมายถึง หน่วยนับตู้คอนเทนเนอร์ ความยาว 20 ฟุต โดยตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต เท่ากับ 1 ที.อี.ยู. และตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต เท่ากับ 2 ที.อี.ยู.
- 5) **เครื่องมือทุ่นแรง** หมายถึง เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ท่าเรือกรุงเทพ เตรียมไว้สำหรับให้บริการ เช่น ปั่นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า เป็นต้น
- 6) **เวลามาตรฐานเฉลี่ย (Dwell Time)** หมายถึง มาตรฐานเวลาเฉลี่ยที่ตู้สินค้าที่มาเก็บเรือชายฝั่ง ฝาก/อยู่ (Stack) ที่ท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ คือ 4 วัน
- 7) **การวิเคราะห์กระแสเงินสด (Cash flow analysis)** หมายถึง เป็นการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม กับผลประโยชน์ส่วนเพิ่ม ในแต่ละปีของโครงการ เพื่อวิเคราะห์ความสามารถในทางการเงินของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่ง ของท่าเรือกรุงเทพ

บทที่ 2

ปรัทัศนัวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทนำของการศึกษาคั้งนี้ ถึงความสำคัญของการขนส่งทางน้ำ ต่อเศรษฐกิจการค้า เนื่องด้วย 2 ปัจจัยนี้ มีความสัมพันธ์สองทางต่อกัน นั่นก็คือ เศรษฐกิจการค้า ที่ขยายตัวสูงขึ้น ส่งผลให้อุตสาหกรรมการขนส่งทางน้ำเติบโตตามไปด้วย แต่ในขณะเดียวกัน การพัฒนาของการขนส่งทางน้ำที่ดีขึ้น นั้นส่งผลกลับทางบวกไปสู่เศรษฐกิจการค้า เป็นวงจร

ในบทนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลทั่วไป เกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเรือ รวมถึงภาระหน้าที่และ บริการต่าง ๆ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยรายละเอียด เนื้อหาต่าง ๆ ได้แสดงไว้ในหัวข้อดังต่อไปนี้

- 1) การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 2) แนวคิดทั่วไปเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเรือ
- 3) แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารกลยุทธ์
- 4) แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ต้นทุน-ผลประโยชน์ (Cost-Benefit Analysis)
- 5) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีชื่อย่อว่า กทท. เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน มีวิสัยทัศน์ “ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน” และค่านิยม “ยึดมั่นธรรมาภิบาล บริการด้วยใจ สร้างสรรค์สิ่งใหม่ ใส่ใจสิ่งแวดล้อม พร้อมร่วมมือเพื่อองค์กร” (การท่าเรือแห่งประเทศไทย, www, 2557)

ภารกิจ

- ขยายบริการท่าเรือและธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับโลจิสติกส์ทางน้ำในประเทศและในอาเซียน
- การพัฒนาและบริหารทรัพยากรต่าง ๆ ภายในองค์กร ให้เกิดศักยภาพ และขีดความสามารถให้เกิดประโยชน์สูงสุด

- เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการและยกระดับมาตรฐานในการให้บริการให้มีความทันสมัย มีธรรมาภิบาล และมีมาตรฐานสากล

นโยบาย

- พัฒนากิจการการทำเรือฯ ให้เสริมขีดความสามารถในการ
- สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร โดยคำนึงถึงการอยู่ร่วมกับสังคมและสิ่งแวดล้อม
- บริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล ที่สามารถควบคุม ตรวจสอบได้

ปัจจุบัน กทท. รับผิดชอบบริหารท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง ซึ่งมีหน้าที่หลักในการรับเรือ และสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำ ทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงาน กับส่วนราชการ และท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามภาวะเศรษฐกิจ และมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

2.1.1 ท่าเรือกรุงเทพ

หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองในปี พ.ศ. 2475 ประเทศไทยมีแนวความคิดที่จะสร้างท่าเรือที่ทันสมัย เพื่อให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้อย่างสะดวก และปลอดภัย แทนการขนส่งสินค้าถ่ายลำระหว่างเรือเดินสมุทรซึ่งจอดอยู่ที่อ่าวจอดเรือในเกาะสีชัง กับกรุงเทพฯ รัฐบาลไทยได้ขอความช่วยเหลือจากสำนักงานใหญ่สันนิบาตชาติ ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ขอให้ส่งผู้เชี่ยวชาญมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าในกรุงเทพฯ และ สถานที่ก่อสร้างท่าเรือ

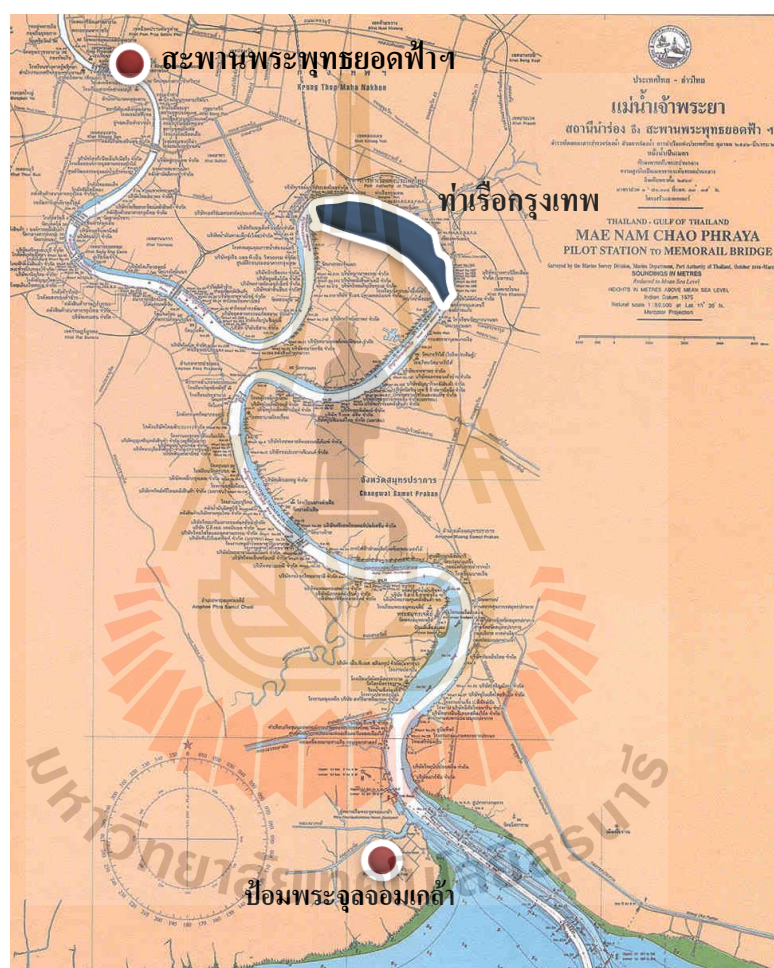
ในปี พ.ศ. 2477 ผู้เชี่ยวชาญของสันนิบาตชาติได้เสนอให้มีการขุดลอกร่องน้ำ ในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาได้ และเสนอบริเวณ ก่อสร้างท่าเรือ 2 แห่ง คือ ปากน้ำสมุทรปราการ และตำบลคลองเตย รัฐบาลได้เลือกตำบลคลองเตย เป็นที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งก็คือ อาณาบริเวณของ ท่าเรือกรุงเทพ ในปัจจุบัน

งานก่อสร้างท่าเรือและขุดลอกร่องน้ำ เริ่มในปี พ.ศ. 2481 และได้จัดตั้งสำนักงาน ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อควบคุมงาน ในปี พ.ศ. 2483 การก่อสร้างต้องหยุดชะงักไปเนื่องจากสงครามโลก ครั้งที่ 2 โดยท่าเรือที่ก่อสร้างไปแล้วมีเพียงท่าเทียบเรือยาว 1,500 เมตร โรงพักสินค้า 4 หลัง และ คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง

เมื่อสงครามยุติ งานก่อสร้างท่าเรือได้ดำเนินต่อจนแล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. 2490 ท่าเรือกรุงเทพ จึงได้เปิดดำเนินการเป็นครั้งแรก ต่อมาในปี พ.ศ. 2494 ได้มีการขุดลอกร่องน้ำสันดอน ทางเดินเรือจากปากแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดสมุทรปราการ ถึงท่าเรือกรุงเทพ รวมระยะทาง

66 กิโลเมตร พร้อมทั้งจัดซื้ออุปกรณ์ยกขนสินค้า และในเดือนพฤษภาคม ปี พ.ศ. 2490 จึงได้จัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อรับโอนกิจการทำเรือจากสำนักงานทำเรือกรุงเทพ มาดำเนินการ

ที่ตั้งของทำเรือกรุงเทพ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5 ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ดังภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 แผนที่แสดงที่ตั้ง ทำเรือกรุงเทพ

ที่มา การทำเรือแห่งประเทศไทย

- พื้นที่ทางน้ำ

ร่องน้ำตอนนอก จากปากร่องน้ำกิโลเมตรที่ -18 ถึง ป้อมพระจุลฯ กิโลเมตรที่ 0 ยาว 18 กิโลเมตร และร่องน้ำตอนในตั้งแต่ป้อมพระจุลฯ กิโลเมตรที่ 0 ถึง สะพาน

พระพุทธรูปยืนสูง 48 นิ้ว ยาว 48 กิโลเมตร รวมระยะทาง 66 กิโลเมตร ร่องน้ำทางเข้า ร่องน้ำสันดอน ท่าเรือกรุงเทพ มีความยาว 18 กิโลเมตร ความกว้างร่องน้ำในทางตรง 150 เมตร และความกว้างร่องน้ำในทางโค้ง 250 เมตร ร่องน้ำดังกล่าวได้รับการบำรุงรักษาให้คงความลึกที่ 8.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ในส่วนของแม่น้ำบริเวณ ท่าเรือกรุงเทพ จะมีความลึกของร่องน้ำระหว่าง 8.5-11 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง

● พื้นที่ทางบก

พื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพ มีจำนวนทั้งหมด 2,353.20 ไร่ ดังภาพที่ 2.2 ซึ่งแบ่งเป็นพื้นที่ในเขตวิศวกรรมใช้ในการกิจการ 943.20 ไร่ โดยแบ่งเป็นเขื่อนตะวันตกและเขื่อนตะวันออก พื้นที่นอกเขตวิศวกรรม 117.80 ไร่ หน่วยงานรัฐขอใช้ 217.90 ไร่ หน่วยงานรัฐเช่าใช้ 160.30 ไร่ เอกชนเช่า 416.50 ไร่ ชุมชนแออัด 197.90 ไร่ และทางสัญจร 199.50 ไร่



ภาพที่ 2.2 แผนที่ อาคารสำนักงานการท่าเรือฯ และท่าเรือกรุงเทพ

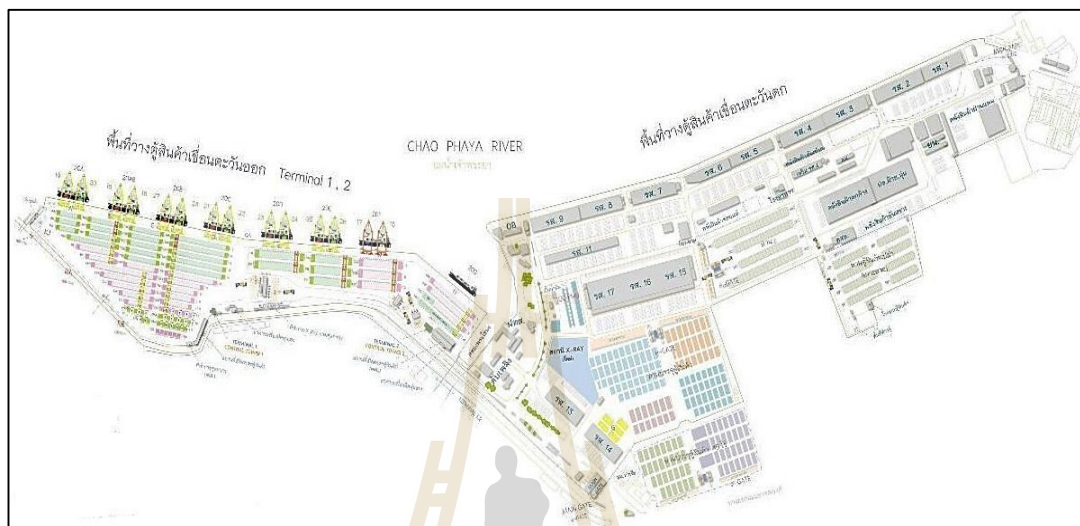
ที่มา การท่าเรือแห่งประเทศไทย

โดยพื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า ดังภาพที่ 2.3 สามารถแบ่งได้ 2 ส่วน คือ

- พื้นที่เขื่อนตะวันตก จำนวน 567.20 ไร่ เป็นพื้นที่สำหรับให้บริการ

ผู้สินค้าทั่วไป ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ/ภายในประเทศ หน่วยงานที่ปฏิบัติงานและรับผิดชอบ คือ กองปฏิบัติการสินค้า 1-3 และกองคลังสินค้า

- พื้นที่เขื่อนตะวันออก จำนวน 331.00 ไร่ เป็นพื้นที่สำหรับให้บริการสินค้าประเภทตู้สินค้า และท่าเทียบเรือตู้สินค้า รวมทั้งเครื่องมือทุนแรง หน่วยงานที่ปฏิบัติงานและรับผิดชอบ คือ กองท่าบริการตู้สินค้า 1 และ 2 (Terminal 1-2)



ภาพที่ 2.3 พื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ

ที่มา ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ

- **ร่องน้ำทางเข้า**

ร่องน้ำสันดอนท่าเรือกรุงเทพ มีความยาว 18 กิโลเมตร ความกว้างร่องน้ำในทางตรง 150 เมตร และความกว้างร่องน้ำในทางโค้ง 250 เมตร ร่องน้ำดังกล่าวได้รับการบำรุงรักษาให้คงความลึกที่ 8.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ในส่วนของแม่น้ำบริเวณของท่าเรือกรุงเทพ จะมีความลึกระหว่าง 8.5-11 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง

- **การนำร่อง**

เรือเดินสมุทรทุกลำที่แล่นผ่านสันดอนปากน้ำเจ้าพระยาจะเข้าเทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ จะต้องรับเจ้าพนักงานนำร่องของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งตั้งอยู่ ณ ละติจูด $13^{\circ} 26'$ เหนือ ลองจิจูด $100^{\circ} 35'$ ตะวันออก

- **การสื่อสาร**

สถานีวิทยุสื่อสารตั้งอยู่ที่ละติจูดที่ $13^{\circ} 42' 30''$ เหนือ ลองจิจูดที่ $100^{\circ} 35' 58''$ ตะวันออก โดยใช้สัญญาณเรียกขาน "การท่าเรือ" หรือ "Bangkok Port Control" โดยก่อนนำเรือเข้าเทียบท่าบริเวณท่าเรือกรุงเทพ เจ้าหน้าที่เรือจะต้องแจ้งข้อมูลให้กับพนักงานการท่าเรือฯ

ทางโทรพิมพ์ (Telex) หมายเลข 72331 PAT TH หรือโทรสารหมายเลข +66-2249-0885 และ +66-2672-7156 ไม่น้อยกว่า 3 วัน ก่อนถึงสถานีนำร่อง

- การเทียบท่า

เนื่องจาก ท่าเรือกรุงเทพ มีข้อจำกัดด้านร่องน้ำ ทำให้เรือที่จะผ่านเข้ามายังท่าหรือที่จอดเรือของ ท่าเรือกรุงเทพ จะต้องมิขนาดไม่เกิน 12,000 เดทเวทตัน ยาวไม่เกิน 172 เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร

- สิ่งอำนวยความสะดวก

ท่าเรือกรุงเทพ ได้จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกและปลอดภัย อาทิ เรือลากจูง เรือรับเชือก ท่าเทียบเรือ พร้อมทั้งพื้นที่กองเก็บสินค้า/ตู้สินค้า และเครื่องมือทุ่นแรงที่เหมาะสมกับงานแต่ละประเภท

งานบริการด้านการขุดลอกบำรุงรักษาและสำรวจร่องน้ำในเขตท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ได้ดำเนินสำหรับท่าเอกชนได้ดำเนินการขุดลอกตามคำขอใช้บริการ เพื่อให้เรือสามารถผ่านเข้า-ออกได้สะดวกและปลอดภัย ตลอดจนการสำรวจร่องน้ำในอาณาบริเวณของ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งบำรุงรักษาเครื่องหมายทางเดินเรือ ซึ่ง ท่าเรือกรุงเทพ มีเรือบริการต่าง ๆ ประเภทเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินเรือ ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 เรือบริการ ท่าเรือกรุงเทพ

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย	จำนวน
เรือลากจูง	1,225 - 2,400 แรงม้า	8 ลำ
เรือลากจูงขนาดเล็ก	270 - 420 แรงม้า	2 ลำ
เรือรับขยะ	160 - 200 แรงม้า	2 ลำ
เรือรับเชือก	115 - 187 แรงม้า	8 ลำ
เรือบรรทุกน้ำ	900 แรงม้า	1 ลำ
เรือรับรองและตรวจงาน (เรือร่องน้ำ 17)	2,000 แรงม้า	1 ลำ
เรือสันดอน	2,500 ลูกบาศก์เมตร	3 ลำ
เรือขุด	206.47 - 420 เมตริกตัน	3 ลำ
เรือดิน	120 ลูกบาศก์เมตร	7 ลำ

ตารางที่ 2.1 เรือบริการ ท่าเรือกรุงเทพ (ต่อ)

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย		จำนวน
เรือจูง	200 - 350	แรงม้า	4 ลำ
เรือวางทุ่น	600	แรงม้า	1 ลำ
เรือสำรวจ	194.37 - 335.12	แรงม้า	3 ลำ
เรือร่อนน้ำ	150 - 240	แรงม้า	3 ลำ
เรื่อน้ำ	140	ตัน	1 ลำ
เรือโรงงาน	15 - 18	เมตริกตัน	2 ลำ
เรื่อน้ำมัน	21.5	เมตริกตัน	1 ลำ

ที่มา รายงานประจำปี 2557, การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งานบริการด้านสินค้าและผู้สินค้าของท่าเรือกรุงเทพ ได้มีการเตรียมเครื่องมือทุ่นแรง (ส่วนกลาง) ดังตารางที่ 2.2 ไว้สำหรับสนับสนุนงานผู้สินค้า/สินค้า ของ ท่าเรือกรุงเทพ โดยแต่ละพื้นที่ทั้งฝั่งเขื่อนตะวันตกและเขื่อนตะวันออก มีพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกไว้สำหรับรองรับผู้ใช้บริการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- ทำเทียบเรือ/หลักผูกเรือในพื้นที่เขื่อนตะวันตก แสดงดังตารางที่ 2.3
- พื้นที่วางสินค้า/ผู้สินค้าในพื้นที่เขื่อนตะวันตก แสดงดังตารางที่ 2.4
- สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขื่อนตะวันออก แสดงดังตารางที่ 2.5

ตารางที่ 2.2 เครื่องมือทุ่นแรง (ส่วนกลาง) ท่าเรือกรุงเทพ

รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
รถยกผู้สินค้าหนัก	40	33
รถยกผู้สินค้าเปล่า	7	25
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	10	3
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	4
รถหัวลากพ่วงผู้สินค้า	30 - 40	34
รถหัวลากพ่วงเอนกประสงค์	30 - 40	12

ตารางที่ 2.2 เครื่องมือหุ่นแรง (ส่วนกลาง) ทำเรือกรุงเทพ (ต่อ)

รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	30 - 45	59
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	30	2
	20	4
รถยกสินค้า	ขนาดต่าง ๆ	187
รถยนต์บรรทุก	5 - 7	51

ที่มา รายงานประจำปี 2557, การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2.3 ท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือในพื้นที่เขื่อนตะวันตก ทำเรือกรุงเทพ

ท่าเทียบเรือ / หลัก / หุ่น	ความยาว (เมตร)	จำนวน	ขนาดจำกัดของเรือ ความยาว/กินน้ำลึก (เมตร)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก (ท่า 22A, 22B-22J)	1,660	10 ท่า	172.25 / 8.23	10
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	1,400	36 หลัก	172.25 / 8.23	7
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1,600	25 หลัก	172.25 / 8.23	8
หุ่นผูกเรือสาธูประติษฐ์		5 หุ่น	137.19 / 7.62	3
			121.95 / 7.62	1
หุ่นผูกเรือสาธูประติษฐ์			94.46 / 7.62	1

ที่มา รายงานประจำปี 2557, การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2.4 พื้นที่วางสินค้า/ตู้สินค้าในพื้นที่เขื่อนตะวันตก ท่าเรือกรุงเทพ

พื้นที่	พื้นที่วางสินค้า (ตรม.)			ลานวางตู้สินค้า		
	ภายในรศ.	ภายนอกรศ.	ขนรศ.	ตรม.	Ground Slot	ที.อี.ยู.
โรงพักสินค้า (1-2)	10,400	7,200		7,200	230	460
โรงพักสินค้า (3- 8)	26,670	9,476	2,400	22,269	850	1,700
โรงพักสินค้า (9, 11, 13,15,17)	40,469	68,771		29,460	1,964	1,964
โรงพักสินค้าเพื่อการ ส่งออก	5,569	15,376		4,380	168	168
ลานบรรจุตู้สินค้า				148,194	2,464	2,464
ลานตู้สินค้าเปล่า						
พื้นที่ลาน C				61,998	1,748	6,118
ลานบรรจุตู้สินค้า (45 ไร่)				72,000		
กองเก็บตู้บรรจุสินค้า					224	784
กองเก็บตู้สินค้าเปล่า รอการบรรจุ					912	912
สถานีบริการตู้สินค้า (เกาะลาว)				55,650	1,500	5,250
คลังสินค้าผ่านแดน	7,800	4,584		13,740	346	346
คลังสินค้าทัณฑ์บน	6,434					
คลังสินค้าทัณฑ์บน (ใหม่)	3,120					
คลังสินค้าตกค้าง	8,955	1,120				
คลังสินค้านรยนต์	2,000	3,439		3,561	54	54
สินค้าอันตราย	1,220			12,365	175	525
ปอ ฝ้าย และ นุ่น	6,400			11,700	250	500

ที่มา รายงานประจำปี 2557, การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2.5 สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขื่อนตะวันออก ท่าเรือกรุงเทพ

กองท่าบริการผู้สินค้า 1		กองท่าบริการผู้สินค้า 2	
ข้อมูลทั่วไป		ข้อมูลทั่วไป	
ท่าเทียบเรือ	4 ท่า	ท่าเทียบเรือ	4 ท่า
ท่า 20A	162 เมตร	ท่า 20D	183 เมตร
ท่า 20AB	152 เมตร	ท่า 20E	183 เมตร
ท่า 20B	183 เมตร	ท่า 20F	183 เมตร
ท่า 20C	183 เมตร	ท่า 20G	91.5 เมตร
ความยาวหน้าท่ารวม	680 เมตร	ความยาวหน้าท่ารวม	640.5 เมตร
ระดับความลึก	8.23 เมตร	ระดับความลึก	8.23 เมตร
ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000 – 12,000 เดทเวทตัน	ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000 – 12,000 เดทเวทตัน
ความสามารถในการจัดวาง ตู้สินค้า	2,812 Ground Slots	ความสามารถในการจัดวาง ตู้สินค้า	1,554 Ground Slots
ลานวางตู้สินค้า	98,600 ตรม.	ลานวางตู้สินค้า	49,000 ตรม.
พื้นที่วางตู้สินค้า		พื้นที่วางตู้สินค้า	
ลานกองเก็บตู้สินค้า Block A, B, C และ D	7,030 ที.อี.ยู.	ลานกองเก็บตู้สินค้า Block E, F, G และ H	4,446 ที.อี.ยู.
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	460 จุด	ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	180 จุด
ด่านตรวจสอบภายในขาเข้า	5 ช่อง	ด่านตรวจสอบภายในขาเข้า	4 ช่อง
ด่านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง	ด่านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง
เครื่องมือทุ่นแรง		เครื่องมือทุ่นแรง	
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	59 คัน	รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	47 คัน
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	59 คัน	รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	47 คัน
ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดดินบนราง ขนาด 32.5 – 40 ตัน	8 คัน	ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดดินบนราง ขนาด 32.5 – 40 ตัน	6 คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า		รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า	
แบบ 4+1 ช้อนตู้ได้ 3 ชั้น	23 คัน	แบบ 4+1 ช้อนตู้ได้ 3 ชั้น	5 คัน
		แบบ 6+1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น	8 คัน

ตารางที่ 2.5 สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขื่อนตะวันออก ท่าเรือกรุงเทพ (ต่อ)

กองท่าบริการผู้สินค้า 1	กองท่าบริการผู้สินค้า 2
การให้บริการ	การให้บริการ
ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง, 7 วัน/สัปดาห์	ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง, 7 วัน/สัปดาห์
บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ	บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ

ที่มา รายงานประจำปี 2557, การท่าเรือแห่งประเทศไทย

- ผลการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ

สถิติ ผลการดำเนินงานของ ท่าเรือกรุงเทพ ที่ถูกจำกัดในด้านความลึกของร่องน้ำและช่วงเวลาการขึ้น-ลงของน้ำ เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพ มีสถานภาพเป็นท่าเรือแม่น้ำ ทำให้เรือขนาดใหญ่ที่กินน้ำลึกเกินกว่า 8.2 เมตร จะไม่สามารถเข้าเทียบท่าเพื่อทำการขนถ่าย-บรรทุกสินค้า/ผู้สินค้าได้ เพราะหน้าท่ามีความลึกเพียง 8.24 เมตร ดังนั้น เรือแม่ที่มีขนาดใหญ่ จึงทำการขนถ่ายผู้สินค้าที่มีจุดหมายปลายทางตรงต่อยสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ ต้องลงพักกองเก็บไว้ที่ท่าเรือแหลมฉบังก่อน หลังจากนั้นจึงจะดำเนินการบรรทุกสินค้า/ผู้สินค้านั้น มาโดยเรือชายฝั่งเพื่อกระจายสินค้า/ผู้สินค้านั้นมายังท่าเรือกรุงเทพ จึงส่งผลทำให้ผลการดำเนินการของท่าเรือกรุงเทพ ดังตารางที่ 2.6 ในปี พ.ศ. 2553-พ.ศ. 2555 มีอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ต่อมาในปี พ.ศ. 2556 ปริมาณผู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งอยู่ในอัตราที่เปลี่ยนแปลงไม่มากนัก แต่จำนวนเที่ยวเรือชายฝั่งเพิ่มขึ้น 115 เที่ยว หรือร้อยละ 12.79 และน้ำหนักสินค้าเพิ่มขึ้น 48,935 ตัน หรือร้อยละ 6.14 จากปี พ.ศ. 2555

ตารางที่ 2.6 สถิติปริมาณผู้สินค้าผ่านท่าเรือชายฝั่ง ท่าเรือกรุงเทพ

ปีงบประมาณ	ปี พ.ศ. 2553	ปี พ.ศ. 2554	ปี พ.ศ. 2555	ปี พ.ศ. 2556
ปริมาณผู้สินค้า (ที.อี.ยู.)	18,517	37,629	59,578	58,559
น้ำหนักสินค้า (ตัน)	227,031	431,524	796,728	845,663
จำนวนเที่ยวเรือ	360	616	743	858

ที่มา รายงานประจำปี 2556, การท่าเรือแห่งประเทศไทย

อย่างที่กล่าวไปข้างต้น ท่าเรือกรุงเทพ มีสถานภาพเป็นท่าเรือแม่น้ำ จึงทำให้มีข้อจำกัดในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ ประกอบกับความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ เพื่อรองรับเรือและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้เกิดภาวะความแออัดอย่างรุนแรงในปี พ.ศ. 2530-พ.ศ. 2531 ทำให้รัฐบาลในขณะนั้น ได้เร่งรัดให้มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์ปลายปี พ.ศ. 2533 และเริ่มเปิดให้บริการในเดือนมกราคม พ.ศ. 2534 โดยในระหว่างการก่อสร้าง ได้มีการเปิดใช้ท่าเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้าเป็นการชั่วคราว เพื่อลดความแออัดที่ ท่าเรือกรุงเทพ

2.1.2 ท่าเรือแหลมฉบัง

ตั้งอยู่ที่ ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีพื้นที่ประมาณ 6,340 ไร่ โดยในปี พ.ศ. 2533 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังเป็นท่าเรือแห่งใหม่ภายใต้พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยให้ กทท. เป็นองค์กรบริหาร ท่าเรือแห่งนี้ อีกทั้งยังเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุนประกอบการท่าเทียบเรือด้วย

โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 (Phase I)

1) ท่าเทียบเรือ A0

เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 590 เมตร มีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าทั่วไปที่ขนส่งโดยเรือลำเลียง เรือเดินทะเลชายฝั่ง และเรือสินค้าทั่วไป ปีละประมาณ 0.75 ล้านตัน และมีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้า ปีละประมาณ 0.3 ล้านที.อี.ยู.

2) ท่าเทียบเรือ A1 เป็นท่าเทียบเรือโดยสาร และเรือ Ro/Ro ความยาวหน้าท่า 365 เมตร ความลึก 14 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการรับส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ บรรทุกขนถ่าย สินค้าจากเรือ Ro/Ro มีสมรรถวิสัยในการรับเรือโดยสารขนาด 70,000 เดดเวทตัน และสามารถขนส่งสินค้าทั่วไปประเภทรถยนต์ได้ปีละประมาณ 0.25 ล้านคัน

3) ท่าเทียบเรือ A2 เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก 14 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไปและเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รับสินค้าปีละประมาณ 0.6 ล้านเมตริกตัน และรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.4 ล้านที.อี.ยู.

4) ท่าเทียบเรือ A3 เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึก 14 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) และมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.4 ล้านที.อี.ยู.

5) ท่าเทียบเรือ A4 เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึก 14 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าประเภท น้ำตาลและกากน้ำตาล มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 40,000 เดดเวทตัน และรับสินค้าปีละประมาณ 0.7 ล้านเมตริกตัน

6) ท่าเทียบเรือ A5 เป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพื่อรองรับรถยนต์ส่งออกและเรือสินค้าทั่วไป ความยาวหน้าท่า 450 เมตร ความลึก 14 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไป ขนาด 70,000 เดดเวทตัน และรองรับสินค้ารถยนต์ส่งออกได้ปีละประมาณ 0.7 ล้านคัน

7) อุ้งต่อและซ่อมเรือ พื้นที่สำรองด้านเหนือสุดของท่าเทียบเรือฝั่ง A เป็นอุ้งต่อและซ่อมเรือ โดยกำหนดให้มีอุ้งลอย 2 อุ้ง มีสมรรถนะในการให้บริการซ่อมเรือขนาด 140,000 เดดเวทตัน และ 50,000 เดดเวทตัน และอุ้งแห้งพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับซ่อมเรือขนาดไม่ต่ำกว่า 13,000 GT อย่างน้อย 1 อุ้ง

8) ท่าเทียบเรือ B1 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก 14 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้า ขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.6 ล้านที.อี.ยู.

9) ท่าเทียบเรือ B2 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก 14 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้า ขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.6 ล้านที.อี.ยู.

10) ท่าเทียบเรือ B3 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก 14 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้า ขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.6 ล้านที.อี.ยู.

11) ท่าเทียบเรือ B4 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก 14 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้า ขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.6 ล้านที.อี.ยู.

12) ท่าเทียบเรือ B5 มีความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก 14 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้า ขนาด 120,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.8 ล้านที.อี.ยู.

โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 (Phase II)

1) ท่าเทียบเรือ C0 เป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro เรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าทั่วไป ที่มีตู้สินค้าบรรทุกมาด้วย เทียวละไม่เกิน 50 ที.อี.ยู. โดยบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล

โร-โร เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไปประมาณ 1.0 ล้านตัน และเรือ Ro/Ro ได้ประมาณปีละ 1.1 ล้านตัน

2) ท่าเทียบเรือ C1 และ C2 บริษัท ฮัทซัน แพลมบิง เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน ความยาวหน้าท่า 700 เมตร และ 500 เมตร ตามลำดับ ความลึก 16 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL)

3) ท่าเทียบเรือ C3 มีความยาวหน้าท่า 500 เมตร ลึก 15 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า โดยมีบริษัท แพลมบิง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน มีขีดความสามารถรองรับเรือตู้สินค้าได้ 80,000 เติตเวตตัน และรับเรือตู้สินค้าปีละประมาณ 0.6 ล้านที.อี.ยู.

4) ท่าเทียบเรือชุด D1-D3 บริษัท ฮัทซัน แพลมบิง เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน มีความยาวหน้าท่า 1,700 เมตร

โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 (Phase III)

การทำเรือแห่งประเทศไทย (2556) ได้มีการวิเคราะห์จากปริมาณตู้สินค้าที่เกิดขึ้นจริงและการพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าของ กทท. ในอนาคตชี้ให้เห็นว่า นับจากปี พ.ศ. 2558 เป็นต้นไป ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะสูงเกิน 10 ล้านที.อี.ยู. ต่อปี ตามการขยายตัวของการค้าและเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะเกินกว่าขีดความสามารถรวมของโครงการท่าเรือฯ ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ที่จะสามารถรองรับได้ ดังนั้น กทท. จึงได้ดำเนินการจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทางด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม ในการออกแบบก่อสร้างโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2554-พ.ศ. 2555 และต้องดำเนินการคัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ซึ่งคาดว่าจะใช้ระยะเวลาประมาณ 1 ปี จากนั้นจะทำการก่อสร้างอีกประมาณ 4 ปี โดยคาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือท่าแรกของโครงการ ขั้นที่ 3 ได้ในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งคาดว่าจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ไม่น้อยกว่า 7.2 ล้านที.อี.ยู. ต่อปี โดยจะตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี โดยจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่สำคัญเพื่อเป็นปัจจัยเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน (Sustainable Competitiveness) เพื่อผลักดันให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลัก (Main Port) ในการรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และเป็นประตูการค้าของประเทศ

2.1.3 ท่าเรือเชียงแสน

ตั้งอยู่ที่บริเวณฝั่งขวาของปากแม่น้ำสบกก ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ห่างจาก ท่าเรือเชียงแสน ทางบกประมาณ 10 กิโลเมตร และทางน้ำประมาณ 6 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 387 ไร่ ฝั่งตรงข้ามเป็นสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้านหลังติดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1129 (เชียงแสน-เชียงของ)

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ จำนวน 3 ท่า ดังนี้

1) ท่าเทียบเรือทางลาด 2 ระดับ จำนวน 2 ท่า ใช้สำหรับขนถ่ายสินค้าทั่วไป

- ท่าเทียบเรือทางลาดด้านทิศเหนือ มีเนื้อที่ 9,600 ตารางเมตร ความยาวท่าเทียบเรือ 300 เมตร สามารถรับเรือขนาดยาว 50 เมตรได้พร้อมกัน 3 ลำ

- ท่าเทียบเรือทางลาดด้านทิศใต้ มีเนื้อที่ 9,600 ตารางเมตร ความยาวท่าเทียบเรือ 300 เมตร สามารถรับเรือขนาดยาว 50 เมตรได้พร้อมกัน 3 ลำ

2) ท่าเทียบเรือแนวโค้ง 1 ท่า ใช้สำหรับขนถ่ายสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า ความยาวท่าเทียบเรือ 200 เมตร สามารถรับเรือขนาดความยาว 50 เมตรได้พร้อมกัน 4 ลำ ในอาณาบริเวณท่าเรือได้เตรียมแอ่งจอดเรือ ขนาด 200x800 เมตร พร้อมด้วยโรงพักสินค้าขนาด 30x30 เมตร จำนวน 2 หลัง และลานวางพักสินค้าไว้บริการ

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน มีการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ณ อาคารสำนักงานเดียวกัน ประกอบด้วย สำนักงานท่าเรือเชียงแสนและเชียงของ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย ด้านศุลกากรเชียงแสน ด้านอาหารและยาเชียงแสน เชียงของ ด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ ด้านตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดเชียงราย ด้านตรวจพืชเชียงแสน ด้านกักกันสัตว์เชียงราย และด้านตรวจสัตว์น้ำ จังหวัดเชียงราย อีกทั้งยังมีเครื่องมือทุนแรงไว้ให้บริการ โดยสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 2.7

ตารางที่ 2.7 เครื่องมือทุนแรงของ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

รายการ	ขนาด	จำนวน
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	10 ตัน	1 คัน
รถยกสินค้า	10 ตัน	1 คัน
รถยกสินค้า	5 ตัน	2 คัน
รถยกสินค้า	3.5 ตัน	1 คัน

ตารางที่ 2.7 เครื่องมือทุนแรงของ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ต่อ)

รายการ	ขนาด	จำนวน
ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น	-	30 ชุด

ที่มา รายงานประจำปี 2555, การท่าเรือแห่งประเทศไทย

2.1.4 ท่าเรือเชียงของ

ตั้งอยู่ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามคือ เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ด้านหลังติดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1290 ซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ ดำเนินการโดยมุ่งเน้นประสิทธิภาพการให้บริการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศไทย

สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือเชียงของ ประกอบไปด้วย ท่าเทียบเรือ ขนาด 22x208 เมตร สามารถรับเรือประเภทเรือเฟลทไบก์ยาว (เรือยนต์) ขนาด 80-150 ตัน ได้จำนวน 3-5 ลำ และแพขนานยนต์ อีกทั้งเพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศไทย จึงมีปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็นจำนวน 9 ชุด ไว้รองรับการให้บริการ

2.1.5 ท่าเรือระนอง

ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำกระบุรีฝั่งตะวันออก ตำบลปากน้ำท่าเรือ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง เนื้อที่ประมาณ 315 ไร่ มีร่องน้ำเดินเรือเริ่มตั้งแต่บริเวณทิศตะวันตกของเกาะช้าง จนถึงท่าเทียบเรือรวมระยะทาง 28 กิโลเมตร โดยมีความลึกร่องน้ำ 8 เมตรจากระดับน้ำลงต่ำสุด และความกว้างของร่องน้ำ 120 เมตร ตลอดระยะแนวร่องน้ำมีเครื่องหมายช่วยการเดินเรือเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ

ท่าเรือระนองมีท่าเทียบเรือ 2 ประเภท ไว้ให้บริการ ได้แก่

1) ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ ขนาดความกว้าง 26 เมตร ยาว 134 เมตร สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส จอดเทียบท่าได้พร้อมกัน 2 ลำ มีสะพานเชื่อมกับฝั่งกว้าง 7.5 เมตร ยาว 212 เมตร จำนวน 2 สะพาน

2) ท่าเทียบเรือตู้สินค้า ขนาดความกว้าง 30 เมตร ยาว 150 เมตร สามารถรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 12,000 เดควัตตัน จอดเทียบท่าครั้งละ 1 ลำ มีสะพานเชื่อมกับฝั่ง กว้าง 7.5 เมตร ยาว 210 เมตร และสะพานเชื่อมกับท่าเทียบเรือเนกประสงค์ กว้าง 10 เมตร ยาว 40 เมตร

นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 7,200 ตารางเมตร พื้นที่วางตู้สินค้า 11,000 ตารางเมตร และคลังสินค้าทัณฑ์บน (กลางแจ้ง) 8,000 ตารางเมตร

หอไฟฟ้าบริเวณลานวางสินค้าและผู้สินค้า 3 หอ โรงพักสินค้า จำนวน 1 หลัง ขนาด 1,500 ตารางเมตร เครื่องหมายช่วยการเดินเรือทุ่นกำหนดแนวร่องน้ำเดินเรือ 14 ทุ่น และหลักไฟนำ 3 คู่ รวมถึงเครื่องมือทุ่นแรงประเภทต่าง ๆ ไว้ให้บริการดังตารางที่ 2.8

ตารางที่ 2.8 เครื่องมือทุ่นแรงของ ท่าเรือระนอง

รายการ	ขนาด	จำนวน
รถยกสินค้า	2.5-10	7
รถยกสินค้าหนัก	30-40	2
รถยกสินค้าเปล่า	7	1
รถทางลากพ่วงผู้สินค้า	30	4
รถทางลากพ่วงอเนกประสงค์	50	2
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	1
ปั้นจั่นหน้าท่าล้อยางชนิดขับเคลื่อนด้วยตัวเองยกน้ำหนักได้ไม่น้อยกว่า 63 เมตริกตัน	63 (ที่รัศมีการยก 20 เมตร)	1
รถยนต์หัวลาก	-	6

ที่มา รายงานประจำปี 2555, การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้พัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพงานบริการของท่าเรือต่าง ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบ โดยได้นำเทคโนโลยีและเครื่องมือทุ่นแรงที่ทันสมัยได้มาตรฐาน ตลอดจนระบบการบริหารจัดการสมัยใหม่ และระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพต่าง ๆ มาใช้ในท่าเรือต่าง ๆ เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการ

2.2 แนวคิดทั่วไปเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเรือ

การขนส่งสินค้าทางน้ำ ถือได้ว่าเป็นรูปแบบการขนส่งที่เก่าแก่ที่สุด ถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายตั้งแต่อดีต ปัจจุบัน และอนาคต ด้วยคุณลักษณะเฉพาะของการขนส่งสินค้าทางน้ำที่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณคราวละมาก ๆ น้ำหนักเยอะ และต้องการต้นทุนที่ต่ำ องค์ประกอบทั่วไปของการขนส่งจะประกอบด้วย เส้นทาง พาหนะ ผู้ประกอบการ และสถานี

สถานีเป็นจุดเริ่มต้นหรือปลายทางของการขนส่งสถานีแต่ละประเภทขึ้นอยู่กับเส้นทางและยานพาหนะในการขนส่ง แต่ในการขนส่งทางน้ำ สถานี คือ ท่าเรือ

ท่าเรือ หมายถึง ที่จอดเรือ (ราชบัณฑิตยสถาน, 2525) ซึ่งนอกจากท่าเรือจะหมายถึง ที่จอดเรือแล้วนั้น ไชยยศ ไชยมั่นคง และประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ (2532) ให้ความหมายของท่าเรือว่าเป็นสถานที่ที่ไซขนถ่ายสินค้าจากฝั่งลงสู่เรือ และจากเรือขึ้นสู่ฝั่ง หรือหมายถึงอาณาบริเวณพื้นที่สำหรับให้เรือเข้าเทียบท่า มีการทอดสมอเรือ มีอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการดำเนินการระหว่างเรือกับชายฝั่ง หรือเป็นสถานที่สำหรับให้เรือหรือยานพาหนะทางน้ำทุกประเภทเข้าจอดหรือใช้บริการเพื่อดำเนินกิจการอย่างหนึ่งอย่างใด หรือเป็นสถานที่ธรรมชาติที่มีการกำบังคลื่นลมหรือมีทางเข้าออกสู่ทะเลโดยเรือจะปลอดภัยจากคลื่นลมและสามารถเทียบท่าได้ และมีท่าที่ดีสำหรับขนถ่ายสินค้าได้ ทั้งนี้นิยามตามหลักสากล เช่น UNCTAD (United Nation Conference on Trade and Development) หรือ โดย ESCAP (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) เป็นต้น ต่างก็ให้คำนิยามของการท่าเรือที่เหมือนกันว่า “ท่าเรือ” คือ สถานที่ที่ใช้สำหรับการบรรทุกและการขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือและฝั่ง

ท่าเรือจะประกอบด้วยพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นที่กำบังเรือ ทั้งลักษณะที่เป็นธรรมชาติหรือที่มนุษย์สร้างขึ้นและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สำหรับเรือกับชายฝั่ง สิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญหรือเกี่ยวข้องกับท่าเรือได้แก่ อุเรือ (Dock) เขื่อนกันคลื่น (Breakwater) หมุดหรือหลักผูกเรือ (Dolphin) และบริเวณที่ให้เรือเข้าจอดเทียบท่า (Berth) ซึ่งท่าเรือแต่ละแห่งควรมีจำนวนท่าสำหรับเทียบเรือตามความเหมาะสม ขึ้นกับขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าของแต่ละท่าเรือ (Port Capacity) และการควบคุมค่าใช้จ่ายต่าง ๆ (Costs) เพื่อให้กิจการท่าเรือได้รับผลประโยชน์สูงสุด (กรมเจ้าท่า, 2549)

2.2.1 บทบาทของท่าเรือ

ท่าเรือเป็นอุตสาหกรรมบริการประเภทหนึ่ง มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ เปรียบเสมือนเป็นจุดรวมเส้นทางของการขนส่งสินค้า หน้าที่ของ ท่าเรือตามที่กำหนดไว้ในเอกสาร Guidelines for Port-Related Legislation ของ ESCAP (1991) (อ้างถึงในกรมเจ้าท่า, 2549) แบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

- 1) หน้าที่พื้นฐานที่สอดคล้องกับข้อกำหนดทางกฎหมาย (Basic Function)
- 2) หน้าที่โดยธรรมชาติ (Natural Function)
- 3) หน้าที่ตามสภาพแวดล้อมของท้องถิ่นและการเมือง (Local/Political Circumstances

Function)

2.2.2 ประเภทของท่าเรือ

ถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ (2554) กล่าวว่า ท่าเรือมีวัตถุประสงค์ในการใช้งานและตำแหน่งที่ตั้งแตกต่างกันไป ดังนั้นการจำแนกประเภทของท่าเรือสามารถแบ่งได้ดังนี้

1) พิจารณาตามหน้าที่หรือลักษณะการใช้งาน เช่น ท่าเรือเก็บสินค้าหรือท่าเรือขนส่งสินค้า ท่าเรือปลอดภาษี ท่าเรือภายในประเทศ ท่าเรือเพื่อการทหาร ท่าขนส่งทางทะเลในเขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ท่าเรือน้ำมัน ท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร

2) พิจารณาตามลักษณะพื้นที่หรือสภาพภูมิศาสตร์ที่ท่าเรือนั้นตั้งอยู่

- City Port คือ ท่าเรือที่ถูกสร้างขึ้นในบริเวณชุมชนหรือตัวเมือง ท่าเรือประเภทนี้จึงมีทั้งท่าเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ผู้โดยสารและอื่น ๆ รวมกัน

- Remote Island Port คือ ท่าเรือที่ถูกสร้างขึ้นในบริเวณที่ห่างไกลจากเขตชุมชนหรือตัวเมือง ซึ่งมักตั้งอยู่ตามเกาะต่าง ๆ

- Regional Development Port คือ ท่าเรือที่ถูกสร้างขึ้นในบริเวณพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนา ซึ่งมักเป็นบริเวณที่มีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมและชุมชน

3) พิจารณาตามขนาดของท่าเรือ (Port size) เพื่อเปรียบเทียบวัตถุประสงค์หรือกำลังการผลิตของท่าเรือแต่ละแห่ง ท่าที่มีอยู่ในปัจจุบันนิยมเปรียบเทียบขนาดท่าเรือจากตัวเลขที่สำคัญ เช่น ปริมาณสินค้า มูลค่าสินค้า จำนวนเรือ และจำนวนท่าเทียบเรือ

4) พิจารณาตามสถานะและอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้ามี 7 ประเภท ได้แก่

- ท่าเทียบเรือบรรทุกตู้สินค้า
- ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป
- ท่าเทียบเรือบรรทุกตู้สินค้ายานยนต์
- ท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง
- ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้าเหลว
- ท่าเทียบเรือประมง
- ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว

5) พิจารณาตามลักษณะสากลในการเดินเรือระหว่างประเทศ โดยท่าเรือเป็นสถานที่ที่ให้บริการขนถ่ายสินค้า ซึ่งจะต้องมีโครงสร้างพื้นฐาน (Basic Infrastructure) รวมถึงความลึก ความกว้างของช่องทางเดินเรือ ความยาวหน้าท่า (Quay Length) เชื้อเพลิงคลิ่น ช่องทางสำหรับให้รถบรรทุกเข้า-ออก รวมทั้งทางรถไฟ ซึ่งแบ่งได้ 3 ประเภท ได้แก่

- Transshipment Port เป็นท่าเรือแบบถ่ายลำ เป็นศูนย์กลางในการเก็บและกระจายตู้สินค้า คือท่าหน้าที่เป็น Consolidation Port คือเป็นท่าที่ใช้ในการรวมตู้สินค้าจากบริเวณ

ใกล้เคียงโดยผู้สินค้าจะมีการนำมาบรรทุกลงเรือประเภทที่เรียกว่า Feeder Vessel เพื่อรอการขนถ่ายไปยังเรือ ที่เรียกว่า Direct Vessel หรือ Master Vessel เพื่อจะได้นำสินค้าไปส่งมอบตามจุดหมายปลายทาง

- Original Destination Port หรืออาจเรียกว่าท่าเรือต้นทาง ปลายทาง หรือท่าเรือต้นแบบ เป็นท่าเรือที่ใช้ในการรับสินค้าหรือขนถ่ายสินค้าโดยตรง โดยท่าเรือประเภทนี้ประกอบไปด้วย ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า Distribute Center และจะต้องเชื่อมต่อไปยังศูนย์สินค้าต่อเนื่องไปยังจุดหมายปลายทาง ท่าเรือเหล่านี้จะเป็นท่าที่เป็นจุดหมายปลายทางของการขนส่งเพื่อขนถ่ายสินค้าเข้าไปในแผ่นดินใหญ่ Interland

- ท่าเรือในแผ่นดิน (Inland Container Depot; ICD) ถานวางตู้หรือท่าเรือในแผ่นดิน(ไม่ติดน้ำ) เป็นสถานีในการเป็นศูนย์ (HUB) ในการรับตู้สินค้าเพื่อขนส่งไปท่าเรือหรือรับตู้สินค้าจากท่าเรือเข้ามาเก็บก่อน ที่จะส่งต่อไปให้สถานที่รับมอบสินค้า (Origin Point) ซึ่งปัจจุบันสถานะของ ICD จึงทำหน้าที่คล้ายกับท่าเรือในแผ่นดิน และมีบทบาทอย่างมากต่อกิจกรรมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เป็นสถานที่ทำพิธีการศุลกากรนอกเขตท่าเรือ สำหรับประเทศไทยมี 2 ประเภท คือ

- โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (รพท.)

- สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อการส่งออก (สศส.)

2.2.3 รูปแบบการบริหารท่าเรือ

สุพรรณิ สวนอินทร์ (2555) กล่าวว่ารูปแบบการบริหารท่าเรืออาจมีได้หลายรูปแบบขึ้นอยู่กับลักษณะและวัตถุประสงค์ของท่าเรือแต่ละแห่ง เช่น ท่าเรือของเอกชน ท่าเรือของรัฐ และท่าเรือที่ลงทุนและบริหารโดยหน่วยงานอื่น ๆ ซึ่งสามารถสรุปรูปแบบและข้อดีข้อเสียของแต่ละรูปแบบได้ ดังนี้

1) การบริหารท่าเรือโดยรัฐ (Nationalized Ports)

ในระบบการบริหารท่าเรือแบบนี้รัฐบาลเป็นเจ้าของดำเนินการก่อสร้างและบำรุงรักษาท่าเรือทุกท่าในประเทศ โดยมีศูนย์กลางการบริหารท่าเรืออยู่ที่เมืองหลวงและจัดส่งเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลออกไปบริหารท่าเรือตามเมืองต่าง ๆ การปฏิบัติงานในท่าเรืออาจดำเนินการโดยหน่วยราชการหรือบริษัทเอกชน ซึ่งการบริหารท่าเรือแบบนี้สามารถดำเนินการโดยกระจายอำนาจ เช่น ในประเทศฝรั่งเศส อิตาลี หรือเป็นแบบรวมอำนาจ เช่น ในประเทศแคนาดา แอฟริกาใต้

- ข้อดี

- สามารถกำหนดนโยบายการพัฒนาท่าเรือทุกท่าในประเทศให้เป็นไปในทางเดียวกัน
- ไม่ประสบปัญหาเรื่องงบประมาณดำเนินการ

- ข้อเสีย

- อำนาจทางการเมืองจะเข้ามามีอิทธิพลในท่าเรือได้โดยง่าย
- ท่าเรือที่ห่างไกลจากศูนย์กลางจะขาดความคล่องตัวในการบริหาร

2) การบริหารท่าเรือโดยเทศบาลเมือง (Municipal Ports)

ในระบบการบริหารท่าเรือแบบนี้เทศบาลเมืองที่ทำเรือตั้งอยู่จะเป็นเจ้าของและจัดการท่าเรือนั้น ๆ ผู้มีอำนาจสูงสุดในการบริหารท่าเรือ คือสภาเทศบาลเมือง (City council) ซึ่งได้รับการเลือกตั้งจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมืองนั้น สภาเทศบาลเมืองจะแต่งตั้งสมาชิกสภาคนหนึ่งเพื่อรับผิดชอบกิจการของท่าเรือโดยเฉพาะ เทศบาลเมืองแต่ละแห่งจะบริหารท่าเรือต่างกันออกไป แต่โดยหลักการแล้วเทศบาลเมืองจะบริหารงานของท่าเรือทั้งท่า รับผิดชอบในเรื่องการก่อสร้างและบำรุงรักษาในเรื่องของงบประมาณ เทศบาลเมืองจะกำหนดแยกงบประมาณของท่าเรือออกจากงบประมาณอื่น ๆ ของเทศบาลเมือง

- ข้อดี

- ท่าเรือและผู้บริหารท่าเรือมีที่ตั้งอยู่ในเมืองเดียวกัน ดังนั้น จึงสามารถปรับรูปแบบการบริหารให้เข้ากับสภาพของแต่ละท่าเรือได้โดยง่าย และการท่าเรือจะได้รับการสนับสนุนอย่างเต็มที่จากประชาชนในเมืองนั้น

- ข้อเสีย

- อยู่ภายใต้อิทธิพลทางการเมือง
- งบประมาณจำกัด
- พื้นที่ของท่าเรือที่สามารถใช้ขยายนั้น จำกัดอยู่ในเขตเมืองที่ตั้งเท่านั้น

3) การบริหารท่าเรือโดยการท่าเรือ (Autonomous Port Authority)

การบริหารรูปแบบนี้รับผิดชอบโดยหน่วยงานอิสระซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติ และมักจะเรียกหน่วยงานนี้ว่า “การท่าเรือ” ในพระราชบัญญัติการท่าเรือกำหนดสถานภาพอำนาจภาระหน้าที่ ตลอดจนอาณาบริเวณไว้อย่างชัดเจน

ผู้มีอำนาจสูงสุดในการบริหารท่าเรือ คือ คณะกรรมการบริหารซึ่งปกติแล้วจะประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยราชการและผู้ให้บริการท่าเรือ ตลอดจนผู้เชี่ยวชาญในสาขาต่าง ๆ ผู้อำนวยการท่าเรือเป็นหัวหน้าการบริหารท่าเรือ และตำแหน่งนี้มีความสำคัญต่อการบริหารท่าเรือ

ในด้านงบประมาณจะเป็นแบบพึ่งพาตนเอง อย่างไรก็ตาม หากรัฐบาลจำเป็นต้องให้เงินอุดหนุน การให้เงินอุดหนุนจะเป็นไปตามที่กฎหมายได้บัญญัติ

ระบบการบริหารท่าเรือแบบนี้เกิดขึ้นในประเทศอังกฤษ และท่าเรือที่สำคัญส่วนใหญ่ของประเทศไทยจะบริหารโดยวิธีนี้ ต่อมาการบริหารรูปแบบนี้ได้แพร่หลายไปยังกลุ่มประเทศในเครือจักรภพ และประเทศอื่น ๆ เช่น ฝรั่งเศส อิตาลี สหรัฐอเมริกา บราซิล และในประเทศที่กำลังพัฒนา ซึ่งท่าเรือส่วนใหญ่ทั่วโลกมักจะบริหารและดำเนินงานโดย “การทำเรือ” โดยองค์ประกอบและวัตถุประสงค์ของการท่าเรือแต่ละแห่งจะแตกต่างกันไปตามลักษณะของเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละประเทศ

- ข้อดี
 - มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในการบริหาร
 - วางแผนดำเนินงานได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
 - อุปกรณ์ยกขนมีประสิทธิภาพ
 - ลดการทำงานที่ซ้ำซ้อน
- ข้อเสีย
 - ค่าใช้จ่ายสูงเกินความเป็นจริง
 - คณะกรรมการบริหารมีขนาดใหญ่เกินไป ทำให้ยากแก่การตัดสินใจ

แก้ปัญหาต่าง ๆ

4) การบริหารท่าเรือโดยเอกชน (Private Owned Ports)

ในระบบการบริหารท่าเรือแบบนี้ บริษัทเอกชนจะเป็นผู้ดำเนินการหาบริษัท มีผู้ถือหุ้นเป็น เอกชนทั้งหมด วัตถุประสงค์ในการดำเนินงานที่สำคัญที่สุด คือการแสวงหาผลกำไร แต่หากรัฐบาลเข้าไปมีส่วนในเงินทุนทั้งหมดหรือบางส่วนแล้ว วัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน ก็จะเป็นไปในรูปของบริการเพื่อสาธารณะประโยชน์ แต่อย่างไรก็ตาม สภาพตามกฎหมายและวิธีการปฏิบัติงานจะมีลักษณะเช่นเดียวกับบริษัทเอกชน

- ข้อดี
 - ประสิทธิภาพรวดเร็วและคล่องตัวกว่าท่าเรือที่บริหารโดยองค์กรของรัฐบาล
- ข้อเสีย
 - ถือเป็นประโยชน์ของส่วนบุคคลมากกว่าประโยชน์ของสาธารณชน

จึงไม่เหมาะสมที่จะใช้บริหารท่าเรือที่สำคัญของประเทศ

สรุปได้ว่า ท่าเรือหรือจุดเริ่มต้นหรือปลายทางของการขนส่งทางน้ำ จะมีบทบาท ประเภท รูปแบบการบริหารท่าเรือต่างกันออกไป ซึ่งแต่ละรูปแบบต่างมีข้อดีข้อเสีย จึงทำให้การวางกลยุทธ์

ยุทธศาสตร์ของการบริหารท่าเรือมีความสำคัญมากในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน โดยต้องมีความชัดเจนในแนวทางการพัฒนา ที่จะสามารถตอบสนองต่อความคาดหวังหรือความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างถูกต้อง อีกทั้งเกิดความยั่งยืนแก่องค์กร

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารกลยุทธ์

การบริหารกลยุทธ์ถือเป็นเครื่องมือสำคัญสำหรับผู้บริหารจะนำไปสู่การเพิ่มโอกาสความสำเร็จ เพราะเกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์และประเมินสภาพการณ์ในระยะยาวของโครงการ หรือองค์กร สามารถประเมินและปรับเปลี่ยนภายในแต่กระบวนการ ให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม ทั้งภายในและภายนอกได้ตลอดเวลา

2.3.1 การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรม (Five-Force Analysis)

การศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยทั้ง 5 ประการ เพื่อให้ทราบถึงโอกาสในแข่งขัน และการแสวงหากำไรของธุรกิจภายในอุตสาหกรรมนั้น ๆ นำไปสู่การสามารถวิเคราะห์ถึงโอกาสและความเสี่ยงที่จะเกิดของโครงการได้

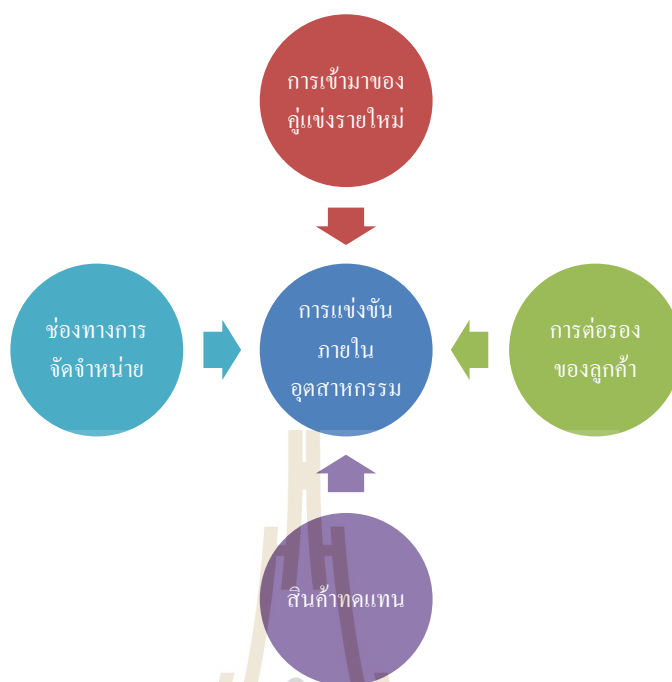
ตามที่ Michael E. Porter (อ้างถึงใน ศศิกานต์ แสงพยับ, 2553) ได้กล่าวว่า โมเดล Five Forces เป็น Model ในการวิเคราะห์ตลาดเพื่อให้รู้ถึงสภาพแวดล้อมขององค์กรกับสิ่งรอบข้าง ที่มีผลต่อการทำ ธุรกิจขององค์กร โดยเป็นการวิเคราะห์ในเชิงบวกที่ไม่ใช่เพียงการเอาชัยเหนือคู่แข่ง แต่ยังพูดถึง การร่วมมือกันเป็นพันธมิตร อย่างไรก็ตาม มักมีความเข้าใจกันว่า การวิเคราะห์ธุรกิจ โดยนำหลัก Five Forces มาใช้นั้นควรใช้สำหรับธุรกิจขนาดใหญ่ที่มีการแข่งขันสูง ส่วนธุรกิจขนาดเล็ก นั้นไม่มีความจำเป็นต้องทำเป็นเรื่องเป็นราวขนาดนั้น หากแต่ในความเป็นจริงแล้ว ธุรกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมก็สามารถใช้โมเดลธุรกิจแบบ Five Forces มาใช้ได้เพื่อเสริมให้ธุรกิจขององค์กรนั้น มีความแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น ดังแสดงไว้ในภาพที่ 2.4 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) อุปสรรคกีดขวางการเข้าสู่อุตสาหกรรม (Threat of New Entrants)

การเข้ามาของกลุ่มรายใหม่ถ้าสามารถทำได้ง่ายและสะดวกก็จะต้องส่งผล ทำให้องค์กรอาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจได้ง่ายเช่นกัน โดยการวิเคราะห์ว่าความยากง่าย ในการเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่นั้นมีมากน้อยเพียงใด พิจารณาได้จาก

- การประหยัดจากขนาด (Economy of Scale) เนื่องจากผลิตสินค้าหรือ บริการที่เป็นมาตรฐานจำนวนมากทำให้ต้นทุนของสินค้าลดต่ำลงจากการลดต้นทุนคงที่ต่อหน่วย ในการผลิต

- ความผูกพันในตราชื่อ (Brand Loyalty)



ภาพที่ 2.4 Five Force Model

- เงินลงทุน (Capital Requirement) ถ้าใช้เงินลงทุนสูงก็จะเป็นอุปสรรคต่อคู่แข่งรายใหม่ที่จะเข้าสู่อุตสาหกรรม

- การเข้าถึงช่องทางการจัดจำหน่าย (Access to Distribution)
- นโยบายของรัฐบาล ถ้ารัฐบาลไม่มียุทธศาสตร์ส่งเสริมหรือมีข้อห้ามสัมปทาน
- ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการแปลงการใช้สินค้า (Switching Cost) ถ้าลูกค้าต้องมีต้นทุน หรือค่าใช้จ่ายในส่วนนี้สูง ต้นทุนเหล่านี้ซึ่งอาจได้แก่ ต้นทุนของอุปกรณ์เครื่องจักรที่ต้องปรับเปลี่ยนเพิ่ม หรืออาจจะเป็นระบบงานที่ต้องจัดรูปแบบใหม่ ค่าฝึกอบรมและสอนงานให้กับพนักงานเพื่อให้ทำงานตามระบบใหม่ เป็นต้น

- ข้อได้เปรียบต้นทุนในด้านอื่น ๆ เช่น เป็นเจ้าของเทคโนโลยีเฉพาะ มีวัตถุดิบราคาถูก มีทำเลที่ตั้งดีกว่า มีแหล่งเงินทุนที่ต้นทุนถูก และทำมานานจนเกิดการเรียนรู้

2) อำนาจต่อรองของกลุ่มผู้ซื้อหรือลูกค้า (Bargaining Power of Customers)

โดยการวิเคราะห์เพื่อให้ทราบอำนาจการต่อรองของลูกค้าว่ามีมากน้อยเพียงใด ถ้ามีการแข่งขันในทางธุรกิจสูงและผู้บริโภคมีทางเลือกมากขึ้น ก็อาจจะส่งผลกระทบต่อการค้าของบริษัท โดยเฉพาะในแง่ของรายได้ และส่วนแบ่งการตลาดที่ลดลง โดยพิจารณาได้จาก

- ปริมาณการซื้อ ถ้าซื้อเยอะ ก็มีอำนาจการต่อรองสูง

- ข้อมูลต่าง ๆ ที่ลูกค้าได้รับเกี่ยวกับสินค้าและผู้ขาย ถ้าลูกค้ามีข้อมูลมากก็สามารถต่อรองได้มาก

- ความจงรักภักดีต่อยี่ห้อ
- ความยากง่ายในการรวมตัวกันของกลุ่มผู้ซื้อ ถ้าลูกค้ารวมตัวกันง่ายก็มีอำนาจต่อรองสูง

- ความสามารถของผู้ซื้อที่จะมีการรวมกิจการไปดำเนินการเอง คือ ถ้าลูกค้าสามารถผลิตสินค้าได้ด้วยตนเองอำนาจการต่อรองก็จะสูง

- ต้นทุนในการเปลี่ยนไปใช้สินค้าของคนอื่น หรือ ใช้สินค้าของคู่แข่งแล้วลูกค้าต้องมีต้นทุนในการเปลี่ยนสูง อำนาจการต่อรองของลูกค้าก็จะต่ำ

3) แรงผลักดันซึ่งเกิดจากสินค้าอื่น ๆ ซึ่งสามารถใช้ทดแทนได้ (Threat of Substitute Products)

โดยการวิเคราะห์ว่าสินค้าและบริการที่บริษัทมีอยู่นั้น มีโอกาสหรือไม่ที่จะมีสินค้าและบริการอื่นเข้ามาทดแทนสินค้าและบริการเดิมของบริษัท ซึ่งอาจทำให้รายได้จากการขายสินค้าและบริการลดลง รวมถึงส่วนแบ่งการตลาดที่ลดลงในอนาคต โดยพิจารณาได้จาก

- ความสามารถของผู้ซื้อระดับการทดแทน เป็นการทดแทนได้มาก หรือ ทดแทนได้น้อยแค่ไหน

- ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนแปลงการใช้สินค้าปัจจุบัน ไปสู่การใช้สินค้าทดแทน

- ระดับราคาสินค้าทดแทนและคุณสมบัติใช้งานของสินค้าทดแทน

4) อำนาจการต่อรองของผู้ผลิต (Bargaining Power of Suppliers)

เป็นการวิเคราะห์เกี่ยวกับผู้ผลิตที่ขายวัตถุดิบต่าง ๆ ให้แก่บริษัทโดยการวิเคราะห์การพึ่งพาจากผู้ผลิต ถ้าธุรกิจของบริษัทฯ ต้องมีการพึ่งพาผู้ผลิตรายหนึ่ง ๆ สูงก็จะมีความเสี่ยงของการประกอบธุรกิจมากขึ้น เพราะถ้าผู้ผลิตรายนั้นไม่สามารถส่งวัตถุดิบได้ไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใด ก็จะส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัททันที โดยพิจารณาได้จาก

- จำนวนผู้ขายหรือวัตถุดิบที่มีอยู่ ถ้ามีผู้ขายน้อยรายอำนาจต่อรองของผู้ขายจะสูง

- ระดับการรวมตัวกันของผู้ขายวัตถุดิบ ถ้าผู้ขายรวมตัวกันได้อำนาจการต่อรองก็จะสูง

- จำนวนวัตถุดิบหรือแหล่งวัตถุดิบที่มี ถ้าวัตถุดิบมีน้อยอำนาจต่อรองจะสูง

- ความแตกต่างและเหมือนกันของวัตถุดิบ ถ้าวัตถุดิบมีความแตกต่างกันมาก อำนาจต่อรองผู้ขายจะสูง

5) แรงผลักดันจากผู้ผลิตหรือคู่แข่งที่มีในอุตสาหกรรม (Competitive Rivalry within an Industry)

โดยการวิเคราะห์ว่าสินค้าและบริการที่บริษัทมีอยู่นั้น มีโอกาสหรือไม่ที่จะมีสินค้าและบริการอื่นเข้ามาทดแทนสินค้าและบริการเดิมของบริษัท ซึ่งอาจทำให้รายได้จากการขายสินค้าและบริการลดลง รวมถึงส่วนแบ่งการตลาดที่ลดลงในอนาคต โดยพิจารณาได้จาก

- อัตราการเติบโตของอุตสาหกรรม ถ้าอุตสาหกรรมยังคงเติบโต การแข่งขันจะไม่รุนแรงมากนัก

- ความแตกต่างของสินค้า ถ้าสินค้ามีความแตกต่างกันการแข่งขันก็จะน้อยลง

- ความผูกพันในตราชื่อ
- กำลังการผลิตส่วนเกิน ถ้าอุตสาหกรรมมีกำลังการผลิตส่วนเกินการแข่งขันจะรุนแรง

- ต้นทุนคงที่ของธุรกิจและต้นทุนในการเก็บรักษา
- อุปสรรคกีดขวางการออกจากอุตสาหกรรม เช่น ข้อตกลงกับสหภาพแรงงานใน การจ่ายชดเชยที่สูง

โดยปกติถ้าแรงกระทบข้างต้นทั้ง 5 มีค่าต่ำ แสดงว่าโครงการหรือธุรกิจนั้นน่าสนใจลงทุนในทางกลับกัน ถ้าแรงทั้ง 5 มีค่าสูง แสดงว่าโครงการหรือธุรกิจนั้นมีการแข่งขันสูง มีความเสี่ยงสูง ไม่น่าลงทุน

2.3.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis)

SWOT คือการวิเคราะห์โดยการสำรวจจากสภาพการณ์ 2 ด้าน คือ สภาพการณ์ภายในและสภาพการณ์ภายนอก ซึ่งเป็นการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อให้รู้ตนเอง (รู้เรา) รู้จักสภาพแวดล้อม (รู้เขา) ชัดเจน และวิเคราะห์โอกาส-อุปสรรค พร้อมวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายนอกและภายในขององค์กร ที่เป็นเครื่องช่วยให้ผู้บริหารขององค์กรทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ หรือแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่มีต่อองค์กร

อัมพร ไหลประเสริฐ (2554) ได้กล่าวว่า การวิเคราะห์ SWOT หรือ SWOT Analysis เป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์ขององค์กรซึ่งจะช่วยผู้บริหารกำหนดจุดแข็งและจุดอ่อนจากสภาพแวดล้อมภายใน โอกาสและอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก ตลอดจนผลกระทบที่มี

ศักยภาพจากปัจจัยเหล่านี้ต่อการทำงานขององค์กร หรือกล่าวได้ว่า SWOT Analysis หมายความว่า การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก ของโครงการ ซึ่งสรุปได้ดังภาพที่ 2.5

การวิเคราะห์ปัจจัยหรือสถานการณ์ภายในองค์กร เป็นการประเมินศักยภาพ ของการดำเนินงาน ขององค์กรที่ผ่านมาในอดีต (Post experiences) และในปัจจุบันว่าประสบผลสัมฤทธิ์ มีปัญหาอุปสรรคหรือมีข้อมูลในการสำรวจหาโอกาส (Opportunity) ตรวจสอบภาวะคุกคามหรือ ข้อจำกัด (Threats หรือ Constraint) หรือตรวจสอบสถานะการเสี่ยง (Risks) รวมทั้งการตรวจสอบ ทางด้านศักยภาพขององค์กรทางด้านปัจจัยหรือทรัพยากร

SWOT Analysis		
สภาพแวดล้อมภายใน	Strength (S) จุดแข็ง จุดเด่น ข้อได้เปรียบ	Weakness (W) จุดอ่อน ข้อเสียเปรียบ
	Opportunity (O) โอกาส สิ่งเกื้อกูล ที่จะดำเนินโครงการ	Threats (T) อุปสรรคที่จะทำให้ ดำเนินโครงการไม่สำเร็จ

ภาพที่ 2.5 SWOT Matrix

การวิเคราะห์ปัจจัยหรือสถานการณ์ภายนอกองค์กร (External Environment Analysis) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยหรือสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่อยู่ภายนอกองค์กร แต่เข้ามามีบทบาท หรือ ผลกระทบต่อองค์กรจนเป็นผลให้การดำเนินงานขององค์กรจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลง ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม

SWOT มาจากตัวย่อภาษาอังกฤษ 4 ตัวจากคำว่า Strengths Weaknesses Opportunities และ Threats โดยมีรายละเอียดอักษรย่อ ดังนี้

1) จุดแข็ง (Strength) จุดเด่นหรือจุดแข็ง ซึ่งเป็นผลมาจากปัจจัยภายใน ความสามารถ และสถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็นบวก องค์กรนำมาใช้เป็นประโยชน์ในการทำงาน เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึง การดำเนินงานภายในที่องค์กรทำได้ดี เป็นข้อดีที่เกิดจาก สภาพแวดล้อมภายในบริษัท เช่น จุดแข็งด้านการเงิน จุดแข็งด้านการผลิต จุดแข็งด้านทรัพยากร บุคคล หรือข้อดีที่สนับสนุน

2) จุดอ่อน (Weakness) จุดด้อยหรือจุดอ่อน ซึ่งเป็นผลมาจากปัจจัยภายใน เป็นปัญหา ข้อบกพร่องที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในต่าง ๆ ขององค์กรซึ่งองค์กรไม่สามารถนำมาใช้เป็นประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึง การดำเนินงานภายในที่องค์กรทำได้ไม่ดีเป็นปัญหา ข้อบกพร่องที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในต่าง ๆ ของบริษัท หรือข้อด้อยภายในที่ไม่สนับสนุนโครงการ ซึ่งองค์กรจะต้องหาวิธีในการแก้ปัญหานั้น

3) โอกาส (Opportunity) โอกาส ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่สนับสนุนโครงการ เอื้ออำนวยให้การทำงานขององค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึง สภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการขององค์กร เป็นผลจากการที่สภาพแวดล้อมภายนอกขององค์กรเอื้อประโยชน์หรือส่งเสริมการดำเนินงานขององค์กร โอกาสแตกต่างจากจุดแข็งตรงที่โอกาสนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายนอก แต่จุดแข็งนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายใน

4) ข้อย่ำกัก (Threat) ข้อย่ำกักหรืออุปสรรค ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก และสถานการณ์ภายนอกที่ไม่สนับสนุนโครงการ ขัดขวางการทำงานขององค์กรไม่ให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึงสภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นปัญหาต่อองค์กร บางครั้งการจำแนกโอกาสและอุปสรรคเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก เพราะทั้งสองสิ่งนี้สามารถเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งการเปลี่ยนแปลงอาจทำให้สถานการณ์ที่เคยเป็นโอกาสกลับกลายเป็นอุปสรรคได้ และในทางกลับกัน อุปสรรคอาจกลับกลายเป็นโอกาสได้เช่นกัน

SWOT จึงเป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์ สำหรับโครงการหรือองค์กร ที่ช่วยผู้บริหารกำหนดจุดแข็งและจุดอ่อนจากสภาพแวดล้อมภายใน โอกาสและอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก สำหรับใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาโครงการหรือองค์กร ไปในทางที่เหมาะสม

2.3.3 การวิเคราะห์โอกาสและปัญหาโดยใช้ Tows Matrix

หลังจากที่มีการประเมินสภาพแวดล้อมโดยการวิเคราะห์ให้เห็นถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อย่ำกักแล้ว ก็จะนำมาข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์ในรูปแบบความสัมพันธ์แบบเมตริกซ์ โดยใช้ตารางที่เรียกว่า TOWS Matrix โดย TOWS Matrix เป็นตารางการวิเคราะห์ที่นำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อย่ำกัก ดังภาพที่ 2.6 มาวิเคราะห์เพื่อกำหนดออกมาเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ประเภทต่าง ๆ

เรวัต ดันตยานนท์ (อ้างถึงใน นวมน ณ สุวรรณสร, 2553) กล่าวว่า การวิเคราะห์ TOWS Matrix สามารถกำหนดออกมาเป็นกลยุทธ์โดยแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้

ปัจจัยภายนอก \ ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง Strength (S)	จุดอ่อน Weakness (W)
โอกาส Opportunity (O)	SO กลยุทธ์เชิงรุก	WO กลยุทธ์เชิงแก้ไข
อุปสรรค Threats (T)	ST กลยุทธ์เชิงป้องกัน	WT กลยุทธ์เชิงรับ

ภาพที่ 2.6 TOWS Matrix

1) การกลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy) ได้มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดแข็งและโอกาสมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์ หรือกลยุทธ์ในเชิงรุก

2) กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy) ได้มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดแข็งและข้อจำกัดมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในเชิงป้องกัน ทั้งนี้เนื่องจากองค์กรมีจุดแข็ง ขณะเดียวกันองค์กรก็เจอกับสภาพแวดล้อมที่เป็นข้อจำกัดจากภายนอกที่องค์กรควบคุมไม่ได้ แต่ต้องการสามารถใช้จุดแข็งที่มีอยู่ในการป้องกันข้อจำกัดที่มาจากภายนอกได้

3) กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy) ได้มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดอ่อนและโอกาสมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในเชิงแก้ไข ทั้งนี้เนื่องจากองค์กรมีโอกาสที่จะนำแนวคิดหรือวิธีใหม่ ๆ มาใช้ในการแก้ไข จุดอ่อนในองค์กร

4) กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy) ได้มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดอ่อนและข้อจำกัดมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในเชิงรับ ทั้งนี้เนื่องจากองค์กรเผชิญกับทั้งจุดอ่อนและข้อจำกัดภายนอกที่องค์กรไม่สามารถควบคุมได้

จากแนวคิดข้างต้นสรุปได้ว่า ในการบริการกลยุทธ์ ทำให้ทราบถึงสภาพแวดล้อม ทั้งปัจจัยภายนอก ปัจจัยภายใน สภาพการแข่งขันที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานขององค์กร ดังนั้นองค์กรจึงควรติดตามการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมตลอดเวลา เพื่อจะได้ดำเนินงานตามแนวทางที่ดีที่สุด ในการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม และกำหนดกลยุทธ์นโยบาย ตลอดจนแนวทางในการดำเนินโครงการให้เหมาะสมกับลักษณะขององค์กร ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการในเบื้องต้น และเพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ผลตอบแทนต้นทุนในหัวข้อถัดไป

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ต้นทุน-ผลประโยชน์ (Cost-Benefit Analysis)

การวิเคราะห์การลงทุนและผลตอบแทนจากการลงทุนของโครงการ เป็นการเปรียบเทียบผลตอบแทนและต้นทุนของโครงการนั้น ๆ ซึ่งผลตอบแทนและต้นทุนของโครงการจะเกิดขึ้นในระยะเวลาต่าง ๆ กัน ตลอดอายุของโครงการ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการปรับค่าของเวลาของโครงการเพื่อให้ได้มาซึ่งผลตอบแทนที่ได้รับและต้นทุนที่เสียไปช่วงในระยะเวลาที่ต่างกันให้เป็นเวลาปัจจุบันก่อนแล้วจึงจะสามารถทำการเปรียบเทียบกันได้อย่างถูกต้องแน่นอนชัดเจนมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นกรอบแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์และทางการเงินที่นำมาใช้ในการประเมินความคุ้มค่าของโครงการในรูปตัวเงิน โดยการประเมินความคุ้มค่าของโครงการมีความสำคัญอย่างยิ่งก่อนจะเริ่มโครงการเนื่องจากการลงทุนแต่ละโครงการไม่ว่าจะเป็นของภาครัฐหรือเอกชน ต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก ผลของการตัดสินใจการลงทุนผูกพันต่อการดำเนินการเป็นระยะเวลานานหลายปี อีกทั้งการตัดสินใจลงทุนอาจมีผลต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของโครงการ

ภราดร ปรีชาศักดิ์ (2547) ได้ให้คำนิยาม การวิเคราะห์ต้นทุน-ผลประโยชน์ (Cost-Benefit Analysis) หมายถึง การศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนกับผลประโยชน์ที่เกิดจากการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ของรัฐหรืออาจจะขยายรวมไปถึงโครงการของเอกชน เพื่อที่จะประเมินดูว่าโครงการนั้น ๆ ก่อให้เกิดผลได้หรือผลประโยชน์เท่าใด และเสียต้นทุนไปจำนวนเท่าใด ผลจากการศึกษาเปรียบเทียบต้นทุน-ผลประโยชน์นี้ สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการประกอบการตัดสินใจว่าควรลงทุนในโครงการนั้นหรือไม่

2.4.1 การประเมินความคุ้มค่าของโครงการ

1) ขั้นตอนที่ 1 การกำหนดต้นทุนและผลตอบแทนของโครงการ

การกำหนดต้นทุนและผลตอบแทนของโครงการต้นทุนและผลประโยชน์แบ่งได้เป็น ต้นทุน-ผลประโยชน์ที่มีตัวตนหรือจับต้องได้ (Explicit cost and benefit) และ ต้นทุน-ผลประโยชน์ที่ไม่มีตัวตนหรือจับต้องไม่ได้ (Implicit cost and benefit) เพื่อแจกแจงรายละเอียดที่มาที่ไปของต้นทุนและผลตอบแทนในการคิดคำนวณประเมินความคุ้มค่าของโครงการ

ในทางเศรษฐศาสตร์ การคิดผลตอบแทนที่มีตัวตนและไม่มีตัวตนนั้น จะไม่รวมเงินอุดหนุน หากแต่การคิดผลตอบแทนทางการเงิน เงินอุดหนุนจะถูกรวมเข้าในการวิเคราะห์ด้วย ในทางกลับกันการคิดค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนของโครงการเป็นการคำนวณค่าใช้จ่ายที่แท้จริงของสังคมจากการลงทุนในโครงการ ซึ่งมีการคิดค่าเสียโอกาสของการใช้ปัจจัยการผลิตของโครงการ แต่ไม่รวมค่าดอกเบี้ยและค่าภาษี ต่างจากการคำนวณต้นทุนทางการเงิน ซึ่งจะคิดเฉพาะค่าใช้จ่ายภายในโครงการ โดยไม่รวมต้นทุนสังคม และต้นทุนค่าเสียโอกาส แต่รวมค่าดอกเบี้ยและค่าภาษีในการวิเคราะห์ทางการเงิน

โดยการประเมินความคุ้มค่าทางการเงิน (Financial Evaluation) นั้น จะมุ่งเน้นที่ต้นทุนและผลประโยชน์ที่มีตัวตน ส่วนการประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์นั้น ได้รวมต้นทุนและผลประโยชน์ที่ไม่มีตัวตนเข้ามาในการคิดคำนวณประเมินความคุ้มค่าของโครงการด้วย ต้นทุนที่ไม่มีตัวตน ดังเช่น ต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity cost) ที่เกิดจากการเลือกดำเนินโครงการนี้ โดยละทิ้งทางเลือกอื่นที่เป็นไปได้ไป

2) ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์ทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ในรูปตัวเงิน

การวิเคราะห์ทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ในรูปตัวเงินของโครงการ มีจุดมุ่งหมายเพื่อวิเคราะห์ถึงโครงการที่ทำการศึกษานั้นมีความเป็นไปได้ในการลงทุนหรือไม่ ซึ่งหลักการในการพิจารณาความเป็นไปได้ หรือความคุ้มค่าของการลงทุนคือ ผลตอบแทนที่ได้จากการลงทุนในโครงการนั้นสูงกว่าต้นทุนของโครงการ โดยการศึกษาได้นำ 6 วิธีการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการมาปรับใช้ ดังนี้

● ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period; PB)

ในกรณีกระแสเงินสดสุทธิเท่ากันทุกปีการคำนวณหาคำตอบเกี่ยวกับระยะเวลาเพื่อทราบว่าจะลงทุนไปนั้นจะใช้เวลาเท่าใดที่จะหารายรับมาชดเชย โดยการเปรียบเทียบระหว่างเงินลงทุนเริ่มต้นกับกระแสเงินสดรับแต่ละปี โดยมีหลักการคิดคำนวณดังสมการที่ 2.1

$$\text{ระยะเวลาคืนทุน} = \frac{\text{กระแสเงินสดจ่ายลงทุน}}{\text{กระแสเงินสดสุทธิรายปี}} \quad (2.1)$$

● ระบุมูลค่าปัจจุบันสุทธิในเชิงเศรษฐศาสตร์ (Economic Net Present Value; ENPV)

ผลรวมของค่าปัจจุบัน (Present value) ของกระแสเงินสดสุทธิ หรือ ผลต่างของมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ กับ มูลค่าปัจจุบันของต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ ปรับค่าโดยอัตราดอกเบี้ย หรืออัตราส่วนคิดลด (Discount Rate) ซึ่งเขียนในรูปสมการทางคณิตศาสตร์ดังสมการที่ 2.2

$$\text{ENPV} = \sum_{t=1}^n \frac{\text{EB}_t}{(1+i)^t} - \left(\sum_{t=1}^n \frac{\text{EC}_t}{(1+i)^t} + \text{EC}_0 \right) \quad (2.2)$$

โดยกำหนดให้ $\text{ENPV} =$ มูลค่าปัจจุบันสุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Net Present Value)

EB_t = ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ในปีที่ t ($t = 1, 2, 3, \dots, n$)

EC_t = ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ในปีที่ t ($t = 1, 2, 3, \dots, n$)

EC_0 = ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ในปีแรก

i = อัตราดอกเบี้ย หรือ อัตราส่วนคิดลด (Discount rate)

- อัตราผลตอบแทนทางการลงทุนทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Internal Rate of Return; EIRR)

อัตราผลตอบแทนภายในที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์เท่ากับมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ สมการในเชิงคณิตศาสตร์ดังสมการที่ 2.3

$$\text{EIRR ที่ทำให้ } \sum_{t=1}^n \frac{EB_t}{(1+r)^t} - \left(\sum_{t=1}^n \frac{EC_t}{(1+r)^t} + EC_0 \right) = 0 \quad (2.3)$$

โดยกำหนดให้

EB_t = ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ในปีที่ t ($t = 1, 2, 3, \dots, n$)

EC_t = ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ในปีที่ t ($t = 1, 2, 3, \dots, n$)

EC_0 = ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ในปีแรก

r = อัตราผลตอบแทนทางการลงทุน

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิสุทธิในเชิงการเงิน (Financial Net Present Value; FNPV)
- โดยมีสูตรคำนวณดังสมการที่ 2.4

$$\text{FNPV} = \sum_{t=1}^n \frac{FB_t}{(1+i)^t} - \left(\sum_{t=1}^n \frac{FC_t}{(1+i)^t} + FC_0 \right) \quad (2.4)$$

โดยกำหนดให้

FNPV = มูลค่าปัจจุบันสุทธิทางการเงิน (Financial Net Present Value)

FB_t = ผลตอบแทนทางการเงินในปีที่ t ($t = 1, 2, 3, \dots, n$)

FC_t = ต้นทุนทางการเงินในปีที่ t ($t = 1, 2, 3, \dots, n$)

FC_0 = ต้นทุนทางการเงินในปีแรก

i = อัตราดอกเบี้ย หรือ อัตราส่วนคิดลด (Discount rate)

- อัตราผลตอบแทนทางการลงทุนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return; FIRR) โดยมีสูตรคำนวณดังสมการที่ 2.5

$$\text{FIRR ที่ทำให้ } \sum_{t=1}^n \frac{FB_t}{(1+r)^t} - \left(\sum_{t=1}^n \frac{FC_t}{(1+r)^t} + FC_0 \right) = 0 \quad (2.5)$$

โดยกำหนดให้

- FB_t = ผลตอบแทนทางการเงินในปีที่ t ($t = 1, 2, 3, \dots, n$)
- FC_t = ต้นทุนทางการเงินในปีที่ t ($t = 1, 2, 3, \dots, n$)
- FC_0 = ต้นทุนทางการเงินในปีแรก
- r = อัตราผลตอบแทนทางการลงทุน

- อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (Benefit - Cost ratio; B/C ratio)
สัดส่วนของผลประโยชน์ เทียบกับต้นทุนในรูปมูลค่าปัจจุบัน (Present Value) ที่เกิดจากการลงทุนโครงการหนึ่ง ๆ โดยสูตรการคำนวณหาอัตราส่วนต้นทุนต่อผลประโยชน์ ดังสมการที่ 2.6

$$\text{B/C ratio} = \frac{\sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+i)^t}}{\left(\sum_{t=1}^n \frac{C_t}{(1+i)^t} + C_0 \right)} \quad (2.6)$$

โดยกำหนดให้

- B = ผลตอบแทนในปีที่ t ($t = 1, 2, 3, \dots, n$)
- C_t = ต้นทุนในปีที่ t ($t = 1, 2, 3, \dots, n$)
- C_0 = ต้นทุนในปีแรก
- i = อัตราดอกเบี้ย หรือ อัตราส่วนคิดลด (Discount rate)

3) ขั้นตอนที่ 3 การวิเคราะห์ทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ในรูปตัวเงิน

- ระยะเวลาคืนทุน

หลักเกณฑ์การตัดสินใจลงทุนของการวิเคราะห์ระยะเวลากลับทุน อาจไม่ชัดเจนและตายตัว ข้อดีของการใช้การวิเคราะห์ระยะเวลากลับทุน คือ คำนวณง่าย ทำให้ทราบถึงสภาพคล่อง และวัดความเสี่ยงของโครงการได้ เนื่องจาก โครงการที่มีระยะเวลาในการคืนทุนเร็ว จะมีสภาพคล่องที่สูงกว่าและมีความเสี่ยงของโครงการที่น้อยกว่า โครงการที่มีระยะเวลาในการคืนทุนช้า ในทางกลับกัน วิธีการคำนวณนี้มีข้อเสียด้วยเช่นกัน นั่นคือ ไม่ได้คำนึงถึงค่าของเงินในระยะเวลา

ที่ต่างกัน และไม่มีเกณฑ์การตัดสินใจที่จะบ่งชี้ให้เห็นว่าการลงทุนนั้นมีส่วนเพิ่มมูลค่าของโครงการอย่างไร

- **มูลค่าปัจจุบันสุทธิ**

โดยเกณฑ์การตัดสินใจในการลงทุนคือ มูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่ามากกว่าศูนย์ (มีค่าเป็นบวก) กล่าวคือ การลงทุนในโครงการนั้น มีมูลค่าผลตอบแทนปัจจุบันสูงกว่ามูลค่าต้นทุนปัจจุบัน จึงคุ้มค่าแก่การลงทุน ในกรณีที่มูลค่าปัจจุบันสุทธิ มีค่าเท่ากับศูนย์ นั้น การลงทุนในโครงการ มีการหักล้างระหว่างผลตอบแทนและต้นทุนของโครงการ แต่การลงทุนเพิ่มจะมีผลในการขยายขนาดของโครงการให้ใหญ่ขึ้น

- **อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ**

หลักโดยเกณฑ์การตัดสินใจลงทุนในโครงการโดยใช้ตัวชี้วัดอัตราผลตอบแทนภายในโครงการ คือ หากอัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ มีค่าสูงกว่าดอกเบี้ย หรือ อัตราคิดลด จึงควรลงทุนในโครงการ

ถ้าหากอัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่าน้อยกว่า ดอกเบี้ย หรือ อัตราคิดลด จึงควรปฏิเสธการลงทุนในโครงการนั้น ๆ ข้อดีของการใช้อัตราผลตอบแทนภายในโครงการเป็นเกณฑ์ในการลงทุน คือ มีการพิจารณาค่าของเงินที่แตกต่างกันในเรื่องของเวลา อีกทั้งพิจารณาความเสี่ยงของกระแสเงินสดในอนาคต ในขณะเดียวกัน ดัชนีนี้ ก็มีข้อเสียในเชิงการกำหนดหรือสมมุติอัตราคิดลดที่ไม่ตรงต่อความเป็นจริง

- **อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน**

โดยเกณฑ์ในการตัดสินใจลงทุนในโครงการ เมื่อโครงการให้ค่าอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน มีค่าเท่ากับหรือมากกว่าหนึ่ง โครงการนั้นจึงถือว่าเป็นโครงการที่ดีคุ้มค่าแก่การลงทุน

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาและทบทวนสามารถสรุปงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและน่าสนใจได้ดังต่อไปนี้

สิริภัทร บุญสุยา (2553) ศึกษาการวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาท่าเรือสงขลาเพื่อเพิ่มศักยภาพในการส่งออก รูปแบบเส้นทางการขนส่งทางพาราจนถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งทางพาราของจังหวัดสงขลา เพื่อนำมาวิเคราะห์การตัดสินใจลงทุน ปรับปรุงขยายศักยภาพของท่าเรือสงขลา ตลอดจนนำเสนอแนวทางในการพัฒนาการขนส่งของจังหวัดสงขลาโดยการประเมินผลประโยชน์ทางการเงินและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจตลอดอายุของโครงการ 20 ปี

ซึ่งดัชนีชี้วัดที่ใช้ในการประเมินโครงการพัฒนาท่าเรือสงขลา นั้นคือ มูลค่าปัจจุบันสุทธิที่ 110.36 ล้านบาท มีอัตราผลตอบแทนภายใน เท่ากับ 18.50% และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน เท่ากับ 11.95

ศุมาลี สุขदानนท์ และคณะ (2552) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาศักยภาพของเรือไทย กล่าวถึงท่าเรือมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เป็นแหล่งที่ก่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจและนำเงินตราเข้าสู่ประเทศ

1) ก่อให้เกิดรายได้และนำเงินตราต่างประเทศเข้าสู่ประเทศ การให้บริการแก่เรือที่แวะจอดเทียบท่าเพื่อบรรทุกขนถ่ายสินค้า ประเทศจะมีรายได้จากการเก็บค่าภาระและค่าธรรมเนียมในการให้บริการแก่เรือและสินค้า นอกจากนี้ลูกเรือที่มาถึงเรือยังจับจ่ายใช้สอย

2) กลุ่มประชากรที่มีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานช่วง 1-5 ปีและการสำเร็จ ก่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้า เนื่องจากสินค้าที่นำเข้าและส่งออกส่วนใหญ่จะส่งผ่านท่าเรือ ดังนั้น หากท่าเรือสามารถ ให้บริการที่ดี สะดวกและรวดเร็วจะช่วยลดต้นทุนของสินค้าช่วยให้สินค้าส่งออกสามารถแข่งขันได้ในตลาดต่างประเทศ ในกรณีของสินค้าขาเข้าก็เช่นเดียวกัน การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพจะช่วยลดต้นทุนในการนำเข้าสินค้า ทำให้ประชาชนได้บริโภคสินค้าที่มีคุณภาพและราคาถูก

3) กลุ่มประชากรที่มีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานช่วง 1-5 ปีและการสำเร็จ ก่อให้เกิดการขยายตัวในทางอุตสาหกรรม นอกจากการนำเข้าและส่งออกสินค้าจะมีผลให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจแล้ว การที่เรือเข้ามาเทียบท่า ยังก่อให้เกิดอุตสาหกรรมซ่อมเรือและต่อเรือ ซึ่งอุตสาหกรรมนี้ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องมากมาย เช่น อุตสาหกรรมผลิตเหล็ก อุตสาหกรรมเครื่องยนต์ เครื่องจักร และอุปกรณ์เรือ

4) กลุ่มประชากรที่มีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานช่วง 1-5 ปีและการสำเร็จ ก่อให้เกิดการจ้างงานท่าเรือให้บริการมากมายแก่เรือและสินค้า บริการเหล่านี้ก่อให้เกิดกิจกรรมมากมายทั้งภายในและภายนอก ซึ่งต้องใช้กำลังคนและแรงงานจำนวนมาก นอกจากนี้ ท่าเรือยังก่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและอุตสาหกรรม ทั้งหมดที่กล่าวมานี้สร้างรายได้มหาศาลและก่อให้เกิดการจ้างงานในทุกระดับ

กรมเจ้าท่า (2551) ทำการประเมินโครงการก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร โดยมีจุดประสงค์หลักเพื่อการขนส่งภายในประเทศ เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำของชายฝั่งอ่าวไทยเพื่อประสิทธิภาพในการขนส่งเพิ่มขึ้น และเป็นประตูเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับประเทศในกลุ่ม BIMSTEC โดยการประเมินผลประโยชน์ทางการเงินและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจตลอดอายุของโครงการ 30 ปี ซึ่งดัชนีชี้วัดที่ใช้ในการประเมินโครงการสร้างท่าเทียบเรือชุมพร นั้นคือ

Net Present Value (NPV) ที่ 2,045.23 ล้านบาท และ 896.66 ล้านบาท และ Economic Internal Rate of Return (EIRR) ที่ 18.50% ด้วยอัตราคิดลด (Discount rate) 8% และ 12% ตามลำดับ

ณัฐญาวรรณ อภัย (2548) ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง ท่าเรือแหลมฉบัง การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังที่จะพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (Coastal Terminal) เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ระหว่างภาคกลาง ภาคตะวันออก กับพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) โดยทำการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งในบริเวณพื้นที่ตำรอน ฒ ท่าเทียบเรือ A0 ของท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งการวิเคราะห์สถานการณ์ ความเหมาะสม และผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน ประกอบเป็นกรณีศึกษาในระดับที่คุ้มค่าต่อการลงทุน โดยมีอัตราผลตอบแทนการลงทุนทางการเงินของโครงการ (Project FIRR) ประมาณร้อยละ 17.19 ซึ่งอยู่ในระดับที่สูง และคุ้มค่าต่อการลงทุน และมีระยะเวลาคืนทุนประมาณ 7.5 ปี

ถาวร จุณณานนท์ (2534) ได้ศึกษาเรื่อง บทบาทของท่าเรือในการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศ เนื่องจากท่าเรือเป็นจุดเชื่อมต่อของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และยังเป็นจุดที่สร้างรายได้อย่างมหาศาลให้แก่ประเทศชาติ และท้องถิ่นอีกด้วย จากการศึกษาถึงดัชนีต่าง ๆ ที่ใช้เป็นเครื่องวัดประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยการนำระบบข้อมูลอันเป็นระบบข้อเสนอแนะเพื่อการบริหารงานท่าเรือที่องค์การ ESCAP ได้พัฒนาขึ้นใช้เป็นระบบข้อมูลมาตรฐานสำหรับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกมาประกอบการตัดสินใจควบคุมการบริหารงานประจำวัน และการวางแผนระยะยาวเพื่อการพัฒนาท่าเรือ

เสรี สืบสงวน และคณะ (2531) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง การให้บริการของเรือไทย : อุปสรรคและแนวทางแก้ไขที่เหมาะสม กล่าวถึงในปัจจุบันมีการขนส่งทางทะเลได้รับการพัฒนาในด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ทันสมัยขึ้น ความจำเป็นด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านท่าเรือ เรือ อุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า การขนส่งภายในประเทศ และระบบการโทรคมนาคม ตลอดจนการมีสถานีรวบรวมสินค้าและคลังสินค้า จะต้องได้รับการปรับปรุงให้อยู่ในภาวะที่สามารถให้บริการ

นอกจากนี้ เสรี สืบสงวน และคณะ (2530) วิจัยเรื่องสถานการณ์และปัญหาของการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย พบว่า สภาพการณ์แวดล้อมมีเรือต่างชาติและตัวแทนของเรือต่างชาติเข้ามาทำการขนส่งสินค้าในประเทศไทยจำนวนมาก สถานะภาพและปัญหาด้านการประกอบการขนส่งทางทะเลของไทย อาจจะเป็นผลมาจากปัญหาต่าง ๆ เช่น ประเภทเรือที่ให้บริการไม่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ เรือเก่าเกินไป ขนาดของเรือ ตารางเวลาในการเดินเรือไม่แน่นอน บุคลากรทางพาณิชย์นำวิขาดแคลน กฎหมายและมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริม

ในด้านการขนส่งทางทะเลของไทยยังไม่มีสภาพคล่องตัวและเป็นระบบที่ดี เป็นต้น ดังนั้นการที่จะพัฒนาการประกอบการขนส่งทางทะเลของไทย เพื่อให้มีขีดความสามารถและคุณภาพของบริการ สอดคล้องกับความต้องการของตลาด

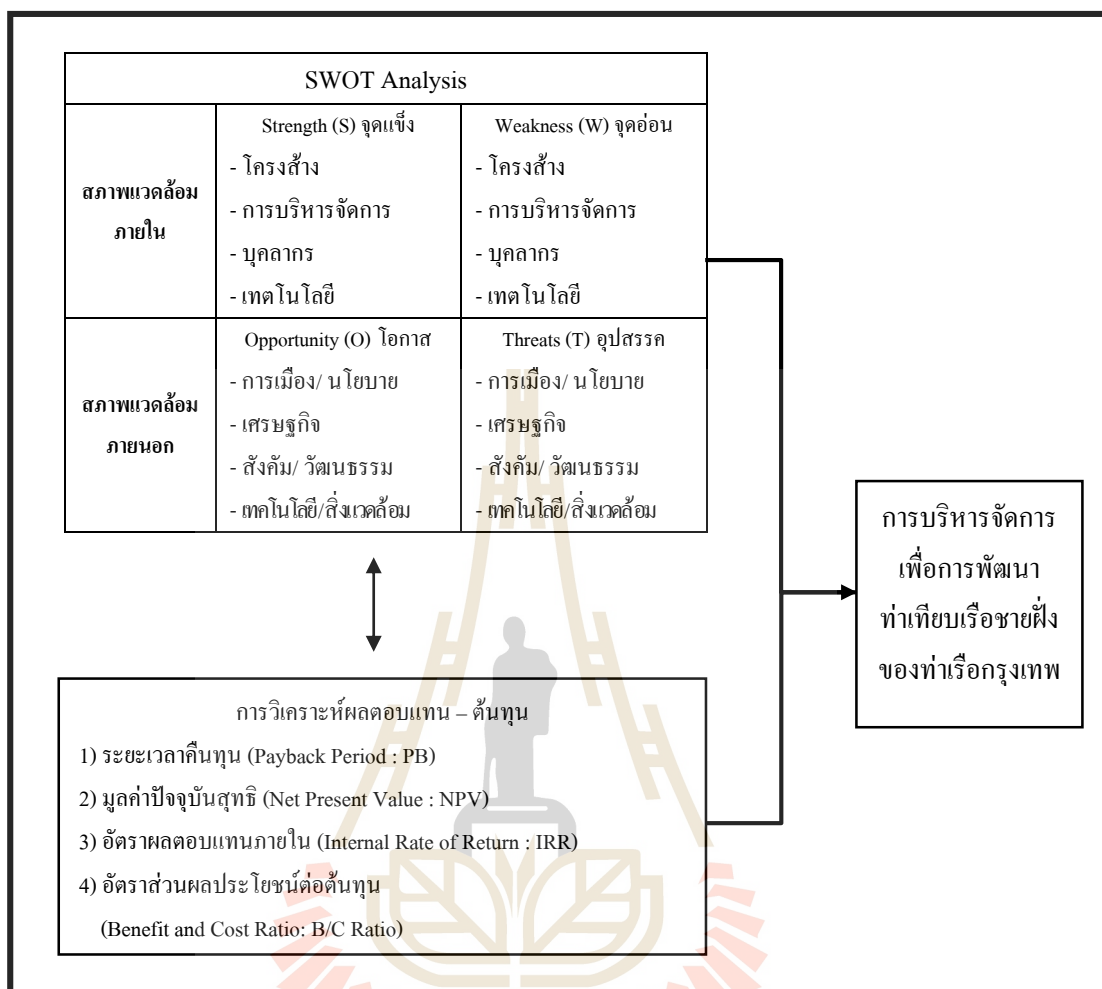
Oriental Consultants Co., Ltd and Ides Co., Ltd. (2012) ได้ทำการวิจัยในการพัฒนาท่าเรือ Cebu ในประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งเป็นโครงการที่ดำเนินการพัฒนา โดยบริษัทเอกชนต่างประเทศ ได้ทำการประเมินทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ โดยใช้ดัชนี Economic Internal Rate of Return , Financial Internal Rate of Return และ Sensitivity analysis พบว่า FIRR = 8.98% EIRR = 20.02% โดยกำหนด Discount Rate ที่ 15% และ NPV = 1,860 ล้านบาท

Martin Associates (อ้างถึงใน Caglak et al., 2011) ศึกษา ผลกระทบจากการลงทุนในท่าเรือ ทั้งในด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา ผ่านตัวอย่างท่าเรือในประเทศตุรกี โดยอธิบายว่าผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการลงทุนหรือพัฒนาในท่าเรือ ด้านการจ้างงานสามารถแบ่งได้ 3 ประเภท คือ การจ้างงานทางตรง (Direct jobs) การจ้างงานทางอ้อม (Indirect jobs) และการจ้างงานที่เกิดขึ้น (Induced jobs)

Japan International Cooperation Agency (2010) ได้ทำการสำรวจในโครงการ พัฒนาท่าเรือ Walvis ในประเทศ นามิเบีย โดยมีการวิเคราะห์ทางการเงิน ทางเศรษฐศาสตร์ และ ทางสิ่งแวดล้อม รวมอยู่ด้วย จากการวิเคราะห์ในโครงการได้ผลดังนี้ FIRR = 11.52% NPV = N\$ 192.16 million EIRR = 13.3% โดยกำหนด Discount Rate ที่ 12%

Bolger and Handasah (2006) ได้ทำการประเมินโครงการ Mediterranean Transportation Infrastructure Network Project ของท่า Casablanca ในประเทศโมร็อกโก โดยมีจุดประสงค์หลัก เพื่อที่จะขยายความจุของท่าเรือ โดยเชื่อมโยงถึง การจราจรทางรถบริเวณท่าเรือ และการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม โดยใช้วิธีการวิจัย แบบประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์และทางการเงิน โดยใช้ 4 ดัชนีชี้วัด คือ Economic Internal Rate of Return (EIRR) Economic Net Present Value (ENPV) Financial Internal Rate of Return (FIRR) Financial Net Present Value (FNPV) มาใช้ในการพิจารณาความเป็นไปได้และความสำเร็จของโครงการ

จากการศึกษาข้อมูล เอกสารและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปกรอบแนวคิดในการวิจัยครั้งนี้ได้ดังภาพที่ 2.7



ภาพที่ 2.7 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยศึกษาเจาะลึกเฉพาะกรณีท่าเรือกรุงเทพ (Case study) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค ที่มีผลต่อการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ 2) เพื่อประเมินความคุ้มค่าของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ 3) เพื่อเสนอแนวทางการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ

เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์ผู้วิจัยได้แบ่งวิธีการวิจัย ออกเป็น 2 ส่วนด้วยกัน คือ การสัมภาษณ์เชิงลึก และการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการ

3.1 วิธีวิจัย

การศึกษานี้ได้ดำเนินงานวิจัยตามกระบวนการดังนี้

1) ศึกษาทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเรือ แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารกลยุทธ์ แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ต้นทุน-ผลประโยชน์ และศึกษากระบวนการจัดการสินค้า/ผู้สินค้า อีกทั้งเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเรือชายฝั่ง ณ ท่าเรือกรุงเทพ

2) กำหนดประชากรที่ใช้ในงานวิจัย ทำการออกแบบข้อสัมภาษณ์และจัดทำแบบสัมภาษณ์ และดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลกลุ่มตัวอย่างในวงแคบเฉพาะเจาะจงในกลุ่มที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ต่อการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือ ผ่านการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก โดยใช้แบบสัมภาษณ์ที่เตรียมไว้ พร้อมทั้งจดบันทึกและบันทึกเสียงการให้สัมภาษณ์

3) เก็บรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ จากแหล่งข้อมูลประเภทเอกสาร วารสาร เอกสารการเผยแพร่ บทความ รายงานประจำปี ข่าวจากสื่อสารสนเทศต่าง ๆ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อมูลผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ

4) วิเคราะห์ปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก ที่มีผลต่อโครงการ จากผลของการสัมภาษณ์เชิงลึก รวมถึงข้อมูลจากข้อมูลจากการปฏิบัติงานท่าเรือกรุงเทพ

5) สรุปผลการศึกษาและรายงานผลการศึกษา รวมถึงเสนอแนะต่าง ๆ โดยเรียบเรียงจากข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร ข้อมูลจากผลการดำเนินงาน ผลการสัมภาษณ์ และผลจากการวิเคราะห์ต้นทุน-ผลตอบแทน

3.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

กำหนดกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) โดยการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในวงแค่งเฉพาะเจาะจงในกลุ่มที่มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง ผู้เชี่ยวชาญ หรือ นักวิชาการด้านเศรษฐศาสตร์และด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิ้น 10 คน โดยประกอบด้วย

- 1) พนักงานระดับสูงของ การท่าเรือแห่งประเทศไทย จำนวน 3 ท่าน
- 2) ผู้ให้บริการ ท่าเรือกรุงเทพ ประเภทเรือชายฝั่ง จำนวน 3 ท่าน
- 3) นักวิชาการหรือผู้เชี่ยวชาญทางด้านเศรษฐศาสตร์ จำนวน 2 ท่าน
- 4) ผู้เชี่ยวชาญหรือนักวิชาการทางด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 ท่าน

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ มีดังนี้

3.3.1 การสัมภาษณ์เชิงลึก

จากวัตถุประสงค์ของการศึกษาที่ต้องการจะทราบถึงแนวทาง ความเป็นไปได้ ความคุ้มค่า และความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการปรับปรุง พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ ดังนั้นในการสำรวจผู้ศึกษาจึงออกแบบเครื่องมือในการสำรวจอย่างละเอียดรอบคอบเพื่อให้สามารถรับทราบข้อมูลในภาพรวม ข้อคิดเห็นต่าง ๆ ที่สามารถนำไปใช้วิเคราะห์ผลให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งในการสำรวจนี้ผู้ศึกษาได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจ/เก็บข้อมูล

- ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ ข้อมูลพื้นฐานทั่วไปที่ใช้เจาะจงบุคคล ซึ่งข้อมูลส่วนนี้ประกอบไปด้วย ชื่อ-นามสกุล อายุ เพศ อาชีพ/ตำแหน่ง เป็นต้น
- ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเชิงลึก เป็นไปในลักษณะครอบคลุม ตั้งแต่ภาพรวมในระดับประเทศ ประกอบไปด้วย สถานการณ์รูปแบบการขนส่งสินค้า/ ทางเรือชายฝั่งของประเทศไทยในปัจจุบัน ผลดีและผลเสียในการปรับปรุง พัฒนาโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง ซึ่งประกอบด้วยประเด็นคำถาม จำนวน 13 ข้อ ได้แก่

- คำถามงานวิจัยข้อที่ 1 สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางเรือในอดีต ปัจจุบัน และการคาดการณ์ในอนาคต ของโลก

- คำถามงานวิจัยข้อที่ 2 สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางเรือในอดีต ปัจจุบัน และการคาดการณ์ในอนาคต ของประเทศไทย
- คำถามงานวิจัยข้อที่ 3 สถานการณ์/รูปแบบการขนส่งสินค้า ทางเรือชายฝั่งของประเทศไทยในปัจจุบัน
- คำถามงานวิจัยข้อที่ 4 การเข้าถึงข้อมูล/ข่าว เกี่ยวกับการสร้างท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล และ ท่าเรือทวาย ประเทศพม่า
- คำถามงานวิจัยข้อที่ 5 ผลกระทบอย่างแรกที่กำลังถึง เมื่อทราบถึงโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง
- คำถามงานวิจัยข้อที่ 6 ผลดีและผลเสีย ในการปรับปรุง พัฒนาโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง
- คำถามงานวิจัยข้อที่ 7 ผลดีและผลเสียในการไม่ปรับปรุง พัฒนาโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง
- คำถามงานวิจัยข้อที่ 8 ความแตกต่าง/ความเหมือน ของผลกระทบที่เกิดจากโครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง ของท่าเรือกรุงเทพ กับ ท่าเรือปากบารา/ท่าเรือทวาย
- คำถามงานวิจัยข้อที่ 9 โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่งจะช่วยแก้ปัญหาท่าเทียบเรือชายฝั่งได้หรือไม่ อย่างไร
- คำถามงานวิจัยข้อที่ 10 ปัจจัยแห่งความสำเร็จ ของโครงการปรับปรุงพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง
- คำถามงานวิจัยข้อที่ 11 ปัจจัยแห่งความล้มเหลว ของโครงการปรับปรุงพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง
- คำถามงานวิจัยข้อที่ 12 ความเหมาะสมที่จะมีการพัฒนาโครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ
- คำถามงานวิจัยข้อที่ 13 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงการปรับปรุง พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง

3.3.2 การวิเคราะห์ผลตอบแทน-ต้นทุน (Benefit-Cost Analysis)

สำหรับประเมินความคุ้มค่าของโครงการในรูปตัวเงิน ซึ่งสามารถประเมินความคุ้มค่าของโครงการได้

3.4 การสร้างและหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ

3.4.1 ขั้นตอนดำเนินการสร้างคำถาม

ขั้นตอนดำเนินการสร้างคำถามที่ใช้สำหรับการสัมภาษณ์มีขั้นตอนดังนี้

1) ศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร ตำรา และเอกสารงานวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการสร้างเครื่องมือในการศึกษา

2) กำหนดขอบเขตเนื้อหาตามกรอบแนวคิดของการศึกษา

3) สร้างเครื่องมือ ได้แก่ คำถามที่ใช้ในสัมภาษณ์ ให้ครอบคลุมรายละเอียด

4) นำคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์เสนอให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความถูกต้อง

5) ทำการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือและดำเนินการปรับปรุงแก้ไข

3.4.2 การทดสอบคุณภาพของเครื่องมือ

นำแบบสอบถามให้อาจารย์ที่ปรึกษาพิจารณาเนื้อหา ความถูกต้องของคำถาม และนำมาปรับแก้ไขให้เหมาะสมในด้านการใช้ภาษา ความถูกต้อง โดยให้ครอบคลุมเนื้อหาตามวัตถุประสงค์ และให้ผู้เชี่ยวชาญทำการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ จำนวน 3 ท่าน ได้แก่

- 1) คุณพลบดี ชันทอง
- 2) ดร.พีระพล รัตนะ
- 3) อาจารย์สมยศ ปัดน้อย

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ลักษณะข้อมูลที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล จำแนกเป็น 2 ลักษณะดังนี้

3.5.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data)

ข้อมูล que เก็บรวบรวมจากการสัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มตัวอย่างในวงแคบเฉพาะเจาะจงในกลุ่มที่มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือ และผู้เชี่ยวชาญ หรือ นักวิชาการด้านเศรษฐศาสตร์และด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการสัมภาษณ์หรือพูดคุยในลักษณะตัวต่อตัว โดยผลที่ได้จากการสัมภาษณ์จะนำมาวิเคราะห์โดยใช้กรอบแนวคิด SWOT เพื่อการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการในเบื้องต้น และเพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ผลตอบแทนต้นทุน ซึ่งระหว่างการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการนี้จะมีการบันทึกเสียง อย่างไรก็ตามในบางครั้งผู้ให้สัมภาษณ์บางท่านอาจจะไม่ประสงค์ที่จะให้บันทึกเสียงอันเนื่องมาจากการเกรงต่อผลกระทบที่จะได้รับจากการให้สัมภาษณ์ที่มีต่อท่าเรือกรุงเทพ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

3.5.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data)

ข้อมูลที่ได้จากข้อมูลเชิงปฏิบัติการด้านสินค้า/ผู้สินค้า จากฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ งานท่าเทียบเรือ ฝ่ายท่า งานด้านเครื่องมือทุ่นแรง ฝ่ายสนับสนุนเอกสาร รายงานประจำวัน ของงานสินค้า/ผู้สินค้า อัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ จากฝ่ายการเงิน รวมถึงการรวบรวมเอกสารซึ่งเป็นข้อมูลที่มีการบันทึกไว้แล้วโดยผู้อื่น ได้แก่

- 1) หนังสือทั่วไป ได้แก่ ตำรา คู่มือ เอกสารประกอบการบรรยาย รวมถึงเอกสารทางวิชาการ สิ่งพิมพ์ เป็นต้น
- 2) หนังสืออ้างอิง ได้แก่ พจนานุกรม สารานุกรม เป็นต้น
- 3) งานวิจัย วิทยานิพนธ์ ซึ่งเป็นงานที่ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาค้นคว้าในเรื่องนั้น ๆ อย่างละเอียด
- 4) เอกสารของทางราชการ เป็นเอกสารที่ส่วนราชการจัดขึ้นเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติ เช่น นโยบาย กฎระเบียบ พระราชบัญญัติ คู่มือปฏิบัติงาน ประกาศ คำสั่ง เป็นต้น

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาสัมภาษณ์เชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก มีผลต่อการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ มาวิเคราะห์เนื้อหาและใช้กรอบแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง โดยมีกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

- 1) นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ข้อมูลเชิงปฏิบัติการของท่าเรือกรุงเทพ มาจัดให้เป็นระเบียบก่อนที่จะนำไปวิเคราะห์เพื่อตอบคำถาม ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย
- 2) ตรวจสอบข้อมูลว่าข้อมูลที่ได้นั้นเพียงพอหรือไม่และสามารถตอบปัญหาการวิจัยได้หรือไม่ ถ้าได้ข้อมูลไม่ตรงกัน ไม่ครบถ้วน จะต้องทำการตรวจสอบข้อมูลที่แท้จริง
- 3) เมื่อตรวจสอบข้อมูลเรียบร้อยแล้ว จะทำการรวบรวมข้อมูล และเมื่อได้ข้อมูลที่จะผ่านการวิเคราะห์สรุปเบื้องต้นแล้ว เพื่อนำไปวิเคราะห์ SWOT Analysis และการประเมินความคุ้มค่าของการลงทุนในโครงการประกอบกัน
- 4) วิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ โดยมีเครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์โครงการซึ่งประกอบด้วย
 - ระยะเวลาคืนทุน (PB)
 - มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)

- อัตราผลตอบแทนภายใน (IRR)
- อัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C ratio)



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยในกรณีนี้เป็นการศึกษาวิจัยทั้งเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ได้แก่ การวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร การสัมภาษณ์เจาะลึก และการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ได้แก่ การประเมินทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ ซึ่งในบทนี้เป็นผู้วิจัยได้สรุปผลการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด (SWOT Analysis) ซึ่งเป็นผลที่ได้การสัมภาษณ์เจาะลึก และผลวิเคราะห์ทางการเงินที่นำมาใช้ในการประเมินความคุ้มค่าของโครงการในรูปตัวเงิน พร้อมนำเสนอรูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการ สำหรับที่จะใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาโครงการต่อไป มีวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค ที่มีผลต่อการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ 2) เพื่อประเมินความคุ้มค่าของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ 3) เพื่อเสนอแนวทางการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ

4.1 การรายงานผลการวิจัย

4.1.1 สรุปผลการวิเคราะห์การบริหารกลยุทธ์

1) การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันในบริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง

จากการศึกษาจะพบว่า มีท่าเรือที่อยู่ในสะดวกใกล้เคียงกับท่าเรือกรุงเทพอยู่ด้วยกัน 4 ราย ได้แก่ ท่าเรือที่พิที ท่าเรือชายฝั่งสหไท ท่าเรือบีเอ็มทีพี และท่าเรือยูนิไทย ซึ่งท่าเรือเหล่านี้ ล้วนให้บริการทั้งเรือระหว่างประเทศและเรือชายฝั่ง ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าท่าเรือเหล่านี้ เป็นคู่แข่งโดยตรงของ ททท. ซึ่งการวิเคราะห์สภาพการแข่งขันในบริการท่าเทียบเรือชายฝั่งตามหลัก Five Forces Model ดังต่อไปนี้

- การเข้ามาของกลุ่มแข่งรายใหม่: อาจเกิดขึ้นได้ยากเพราะต้องใช้เงินลงทุนสูงในการก่อสร้างท่าเทียบเรือใหม่สูงมาก
- สภาพการแข่งขัน: ปานกลาง เนื่องจากผู้ให้บริการท่าเรือสำหรับเรือชายฝั่งส่วนใหญ่ เปิดให้บริการเพื่อสนับสนุนบริการหลักของตน และคู่แข่งในธุรกิจแต่ละรายมีพื้นที่ให้บริการน้อย จึงไม่สามารถขยายบริการท่าเทียบเรือเฉพาะได้อีก

- อำนาจต่อรองของซัพพลายเออร์: ต่ำ เนื่องจากอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับบริการทำเรือชายฝั่งมีไม่กี่ชนิด และมีผู้จำหน่ายหลายราย
- อำนาจต่อรองของลูกค้า: สูง เนื่องจากมีผู้ให้บริการหลายราย จึงทำให้ลูกค้าสามารถเลือกได้
- การเข้ามาของผลิตภัณฑ์/บริการทดแทน: น้อย เนื่องจากบริการด้านเรือชายฝั่งเป็นการขนส่งที่ทดแทนปัญหาของการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ แต่อาจมีบริการทดแทนเกิดขึ้นได้ เช่น หากมีนวัตกรรมการขนส่งทางถนนที่ประหยัดพลังงานหรือราคาถูกลงผู้ใช้บริการอาจหันไปใช้การขนส่งทางบกเนื่องจากมีความสะดวกกว่า

2) การวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด

ตามที่คุณศึกษาได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกตามคำถามที่กำหนดไว้ เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลซึ่งจากการสัมภาษณ์เชิงลึกสามารถสรุปเป็นจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส ข้อจำกัด และสภาพการแข่งขันของโครงการทำเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ ได้ดังต่อไปนี้

- จุดแข็ง (Strength)
 - S1 ทกท. อยู่ภายใต้การดูแลของ กทท. ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจแห่งเดียวของประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ทางน้ำ
 - S2 ทกท. เป็นองค์กรที่มีความเชี่ยวชาญและบุคลากรมีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือด้านสำรวจความลึกและขุดลอกร่องน้ำรวมถึงการบริหารจัดการคลังสินค้าซึ่งสามารถเอื้อต่อการขยายธุรกิจในอนาคต
 - S3 ตำแหน่งที่ตั้งของ ทกท. เหมาะสำหรับการขนถ่ายสินค้าเนื่องจากอยู่ใกล้แหล่งที่ตั้งทางธุรกิจทั้งในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลและสามารถต่อยอดด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศได้ที่อาศัยการเดินทางในการขนส่งทางน้ำสามารถกระจายการขนส่งทางถนนและทางรางไปสู่ลูกค้าในเขตปริมณฑลได้เป็นอย่างดีรวมถึงสามารถต่อยอดทางธุรกิจท่องเที่ยวได้
 - S4 โครงการทำเรือชายฝั่งช่วยรองรับให้กับบริการที่มีการขยายตัวของการขนส่งระบบทางน้ำ และเชื่อมต่อในจุดที่เกิดความไม่สะดวกในการขนส่ง เกิดการประหยัดในเรื่องการค้าระหว่างประเทศ และกิจการขนส่งของประเทศ
 - S5 โครงการทำเรือชายฝั่งช่วยสร้างโอกาสทางธุรกิจของ ทกท. ในการขยายการให้บริการในกิจการท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมทั้งส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องรูปแบบอื่น ๆ ต่อไปในอนาคต
 - S6 โครงการทำเรือชายฝั่งเป็นก้าวแรกสู่การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการคมนาคมขนส่ง ในการเชื่อมโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่หลากหลาย

จาก ทลจ. มาสู่ ททท. เพื่อเป็นการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และเป็นการส่งเสริมให้เกิดการจ้างงาน

- S7 โครงการท่าเรือชายฝั่ง เป็นการพัฒนา ปรับปรุง พื้นที่ภายใน ททท. ที่ดำเนินการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ บริการผู้สินค้า มาเป็นเวลานาน จึงทำให้สามารถควบคุมปัญหาผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งจากท่าเทียบเรือและเรือสินค้าต่าง ๆ ที่เข้ามาท่าการขนถ่ายผู้สินค้า/สินค้า ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือ เกิดขึ้นได้ทั้งในระยะปรับปรุงพื้นที่หน้าท่าและระยะเปิดดำเนินการ

- S8 ตำแหน่งที่ตั้งของ ททท. ซึ่งเป็นท่าเรือแม่น้ำ จึงทำให้กระบวนการสร้าง ปรับปรุง พัฒนา เส้นทางเดินเรือ ไม่ส่งผลต่อทรัพยากรทางทะเลในพื้นที่ ทั้งแนวปะการัง ภูเขาทะเล สัตว์ทะเลต่าง ๆ รวมถึงสิ่งมีชีวิตต่าง ๆ ในน้ำทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

● จุดอ่อน (Weakness)

- W1 กฎ ระเบียบข้อบังคับของ ททท. ที่ยังไม่เอื้อต่อการดำเนินงานขององค์กรทำให้ขาดความคล่องตัวในเชิงธุรกิจรวมทั้งการแก้ไขปัญหาสำคัญ ๆ ที่กระทบต่อองค์กรดำเนินการได้ล่าช้าและไม่รวดเร็วทันต่อเหตุการณ์

- W2 กระบวนการหรือขั้นตอนการทำงานของ ททท. ไม่มีความคล่องตัว ทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับภาคเอกชนได้อย่างเต็มที่

- W3 ททท. ขาดพันธมิตรเชิงกลยุทธ์ (Strategic Alliance) ที่จะช่วยสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจใหม่ให้สามารถดำเนินการบรรลุได้ตามวิสัยทัศน์

- W4 โครงสร้างของ ททท. ไม่มีความคล่องตัวและจำกัดขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจในปัจจุบันและในอนาคตรวมถึงไม่สามารถจำแนกศูนย์ต้นทุน (Cost Center) ศูนย์กำไร (Profit Center) ศูนย์การลงทุน (Investment Center) ได้อย่างชัดเจนเพื่อสามารถนำไปวางแผนและป็นส่วนทรัพยากรภายในองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพและไม่สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันเมื่อเปรียบเทียบกับลักษณะองค์กรประเภทเดียวกันในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สิงคโปร์ และมาเลเซีย

- W5 การให้บริการของพนักงานยังมองเรือชายฝั่งเป็นลูกค้าชั้นล่าง จึงขาด Service mind ในการบริการ

- W6 เนื่องจาก ททท. เป็นรัฐวิสาหกิจจึงทำให้การพัฒนา/จัดสรรที่มีอยู่จำกัด เมื่อนำมาสำหรับการรองรับเรือชายฝั่ง อาจส่งผลกระทบต่อการให้บริการหรือกิจกรรมอื่น ๆ ที่ดำเนินการเดิม

- W7 การคิดอัตราค่าบริการซ้ำซ้อนทำให้เกิดแรงจูงใจในการให้บริการ

- W8 ไม่สามารถคิดค่าใช้บริการแบบมีรายการส่งเสริมการขายได้ ทำให้ไม่เกิดแรงจูงใจในการใช้บริการ

- W9 ความสามารถในการดำเนินการขนยกตู้สินค้าอาจน้อยกว่าท่าเอกชน ทำให้ใช้ระยะเวลาดำเนินการ ผู้ใช้บริการอาจไปใช้ท่าเอกชนมากขึ้น

● โอกาส (Opportunity)

- O1 การเปิดเสรีอาเซียนส่งผลให้เกิดการขยายตัวการค้าในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยเฉพาะในกลุ่ม TIP (Thailand, Indonesia, Philippines) ส่งผลให้เกิดโอกาสสำหรับบริการเดินเรือแบบ Short-Sea Shipping ระหว่างประเทศเหล่านี้

- O2 นโยบายภาครัฐในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-พ.ศ. 2565 เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สอดคล้องกับการสร้างท่าเรือชายฝั่งของ ทลจ. (ท่าเทียบเรือ A0) สนับสนุนให้ขนส่งทางน้ำโดยเรือชายฝั่งเพิ่มขึ้น ทำให้สายเรือสามารถเพิ่มรอบหรือเที่ยวเรือได้ดีเพิ่มขึ้น

- O3 แนวโน้มการขนส่งสินค้าทางทะเลโลกคาดว่าในปี พ.ศ. 2558-พ.ศ. 2560 จะขยายตัว 5-6% โดยภูมิภาคที่สามารถครองส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด คือ อาเซียนและจีน

- O4 ขนาดของเรือตู้สินค้ามีแนวโน้มใหญ่ขึ้นหรือบรรทุกตู้สินค้ามากขึ้นจนทำให้ไม่สามารถนำเรือเข้า ทกท. ได้ ทำให้ต้องขนถ่ายตู้สินค้าลงที่ ทลจ. และลำเลียงตู้สินค้าโดยเรือชายฝั่งมายัง ทกท.

- O5 ICD ที่ลาดกระบังประสบปัญหาความแออัดทำให้ผู้ใช้บริการหันมาใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของ ทกท. แทน

- O6 นโยบายของภาครัฐที่ผลักดันให้เป็นไปตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พ.ศ. 2555-พ.ศ. 2559) ในภาคผนวก จ. และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 ปี (พ.ศ. 2556-พ.ศ. 2560) ในภาคผนวก ฉ. ในเรื่องการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งหลายรูปแบบ

● ข้อจำกัด (Threat)

- T1 นโยบาย กฎระเบียบภาครัฐที่จำกัดบทบาทกิจการที่รัฐวิสาหกิจในการดำเนินการไม่ให้แข่งขันกับเอกชน

- T2 ความล่าช้าในการพิจารณาโครงการจากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องทำให้ ทกท. สูญเสียโอกาสในการพัฒนาหรือขยายธุรกิจ รวมทั้งต้องเพิ่มค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสำหรับบางโครงการ
- T3 ท่าเรือเพื่อนบ้านที่มีตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือระหว่างประเทศดีกว่าประเทศไทย เช่น ท่าเรือสีหนุวิลล์ ของกัมพูชา และท่าเรือโฮจิมินห์ของเวียดนาม เปิดโอกาสให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการเดินเรือได้ซึ่งอาจส่งผลโดยตรงให้ผู้สินค้าจำนวนหนึ่ง ถูกแบ่งไปใช้การขนส่งทางบกผ่านทางสระแก้วหรือตราดไปยังท่าเรือ ซึ่งในอนาคตจะทำให้เกิดการสูญเสียปริมาณผู้สินค้าที่ผ่านท่าของ ทกท. ได้
- T4 ความได้เปรียบด้านของ ท่าเรือปีนัง และท่าเรือในมาเลเซีย ที่อาศัยการให้บริการผ่านทางรถไฟและรถหัวลาก ที่ปัจจุบันลากตู้จากลาดกระบังผ่านด่านปาดังเบซาร์ และสะเตาะซึ่งแนวโน้มในอนาคตจะมากยิ่งขึ้น
- T5 ข้อตกลงเปิดเสรีภาคบริการ (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) ครอบคลุมการเปิดตลาดเสรีการบริการหลายประเภท ได้แก่ สาขาบริการธุรกิจ บริการด้านวิชาชีพ การก่อสร้าง การจัดจำหน่าย การศึกษา บริการด้านสิ่งแวดล้อม สุขภาพ การขนส่งทางน้ำ การโทรคมนาคม และการท่องเที่ยว ซึ่งมีผลให้กิจการท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้องเปิดเสรีให้ต่างชาติดำเนินกิจการได้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 ส่งผลโดยตรงต่อการแข่งขันของ ทกท. ทลช. กับท่าเรือในต่างประเทศ ซึ่งในอนาคตจะมีกิจการท่าเรือเอกชนต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น รวมถึงโอกาสที่กิจการท่าเรือในต่างประเทศจะเข้าซื้อกิจการในประเทศไทย
- T6 ความไม่ชัดเจนของนโยบายการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ เช่น การสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือต้นทาง/ปลายทางอื่น ๆ ทำให้เกิดความไม่มั่นใจในการลงทุนของผู้ให้บริการเรือชายฝั่ง
- T7 หากเศรษฐกิจตกต่ำ การนำเข้าส่งออกลดลงจะส่งผลกระทบต่อการใช้บริการท่าเรือชายฝั่งหากเทคโนโลยีการขนส่งทางรางพัฒนาให้ทันสมัยเหมือน เช่น การขนส่งสินค้าทางรางในต่างประเทศ การขนส่งทางเรือชายฝั่งจะมีสัดส่วนลดลง

3) การกำหนดกลยุทธ์เพื่อแก้ไขปัญหา

หลังจากการวิเคราะห์ SWOT เพื่อหาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคแล้ว สามารถนำข้อมูลที่ศึกษาได้มาวิเคราะห์ TOWS Matrix ดังตารางที่ 4.1 เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ สามารถสรุปได้ดังนี้

- กลยุทธ์เชิงตั้งรับ (WT) ลดจุดอ่อนภายใน และหลีกเลี่ยงอุปสรรค ทกท. ควรสร้างความคล่องตัวให้เกิดขึ้นในการดำเนินงานภายใน และสร้างพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในและ

ต่างประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะในอาเซียนที่มีศักยภาพ เพื่อร่วมพัฒนารูปแบบการให้บริการและนวัตกรรมเชิงธุรกิจ

- กลยุทธ์เชิงพัฒนา (WO) ปรับปรุงจุดอ่อนภายใน ฉวยโอกาสภายนอก ทกท. ควรมีการอบรม พัฒนาศักยภาพความสามารถของพนักงาน ให้สอดคล้องกับโอกาสที่เกิดขึ้นจากภายนอก
- กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) ใช้จุดแข็งภายใน ลดผลกระทบอุปสรรคภายนอก ทกท. ควรสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการแข่งขันกับภาคเอกชน หรือทำเรืออาเซียน เพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการดำเนินงานและเกิดประสิทธิภาพในการให้บริการ
- กลยุทธ์เชิงรุก (SO) ใช้จุดแข็งภายใน ฉวยโอกาสภายนอก ทกท. ควรขยายตลาดและเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดภายในประเทศและอาเซียน



ตารางที่ 4.1 วิเคราะห์ TOWS Matrix

TOWS	S-Strength S1 ทกท. อยู่ภายใต้การดูแลของ ทกท. ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจแห่งเดียว ของประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำและ โลจิสติกส์ทางน้ำ S2 องค์กรที่มีความเชี่ยวชาญและ บุคลากรมีความรู้ S3 ตำแหน่งที่ตั้งของ ทกท. S4 โครงการท่าเรือชายฝั่ง ช่วยสร้าง โอกาสทางธุรกิจของ ทกท. S5 โครงการท่าเรือชายฝั่งเป็นก้าวแรกสู่การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการคมนาคมขนส่ง	W-Weakness W1 กฎระเบียบข้อบังคับของ ทกท. W2 กระบวนการหรือขั้นตอนการทำงาน ไม่มีความคล่องตัว W3 ทกท. ขาดพันธมิตรเชิงกลยุทธ์ W5 การให้บริการของพนักงานขาด Service mind ในการบริการ W7 การคิดอัตราค่าบริการซ้ำซ้อนทำให้ ไม่เกิดแรงจูงใจในการให้บริการ W9 ความสามารถในการดำเนินการ ขนยกผู้สินค้าอาจน้อยกว่าท่าเอกชน
O-Opportunity O1 การเปิดเสรีอาเซียนส่งผลให้เกิดการ ขยายตัวการค้าในกลุ่มประเทศอาเซียน O2 นโยบายภาครัฐในการลงทุนพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน O6 นโยบายของภาครัฐที่ผลักดันให้ เป็นไปตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ	1) ขยายตลาดและเพิ่มส่วนแบ่งการตลาด ภายในประเทศและอาเซียน (S1, S2, S3, O1) 2) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อ รองรับเรือชายฝั่ง ของ ทกท. เพื่อให้ สอดคล้องกับการสร้างท่าเรือชายฝั่งของ ทลธ. (S4, S5, O2, O6)	1) ทกท. ควรมีการอบรม พัฒนาศักยภาพ ความสามารถของพนักงาน ให้สอดคล้องกับ โอกาสที่เกิดขึ้นจากภายนอก (W5, W9, O1) 2) ทกท. ควรปรับปรุง กฎ ระเบียบ รวมถึง อัตราค่าภาระเพื่อให้สามารถแข่งขันทั้งตลาด ภายในประเทศและอาเซียน (W1, W2, W7, O1)
T-Threat T1 นโยบาย กฎระเบียบภาครัฐที่จำกัด บทบาทกิจการที่รัฐวิสาหกิจ ในการดำเนินการ ไม่ให้แข่งขันกับเอกชน T2 ความล่าช้าในการพิจารณาโครงการ จากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องทำให้ ทกท. สูญเสียโอกาสในการพัฒนาหรือ ขยายธุรกิจ รวมทั้งต้องเพิ่มค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงานสำหรับบางโครงการ T3 ท่าเรือเพื่อนบ้านที่มีตำแหน่งที่ตั้ง ของท่าเรือระหว่างประเทศ ที่ดีกว่า ประเทศไทย T6 ความไม่ชัดเจนของนโยบายของรัฐ ในการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ	1) ทกท. ควรสร้างเครือข่ายความร่วมมือ ในการแข่งขันกับท่าเอกชน หรือท่าเรือ อาเซียน เพื่อสร้างความแข็งแกร่งใน การดำเนินงานและเกิดประสิทธิภาพ ในการให้บริการ (S1, S2, S4, S5, T3)	1) ทกท. ควรสร้างความคล่องตัวให้ เกิดขึ้นในการดำเนินงานภายใน และ สร้างพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในและ ต่างประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะในอาเซียน ที่มีศักยภาพ เพื่อร่วมพัฒนารูปแบบการ ให้บริการและนวัตกรรมเชิงธุรกิจ (W1, W2, W3, T1, T3)

4.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ผลตอบแทน - ต้นทุน

ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ จากแหล่งข้อมูลประเภทเอกสาร วารสาร เอกสาร การเผยแพร่ บทความ รายงานประจำปี ข่าวจากสื่อสารสนเทศต่าง ๆ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึง ข้อมูลผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ จากฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า งานท่าเทียบเรือ ฝ่ายท่า งานด้านเครื่องมือทุ่นแรง ฝ่ายสนับสนุน เอกสารรายงานประจำวันของงาน สินค้า/ตู้สินค้า อัตราค่าภาระของ ทกท. จากฝ่ายการเงิน เพื่อนำมาวิเคราะห์ผลตอบแทน-ต้นทุน โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) สภาพปัจจุบันในการปฏิบัติงานเรือชายฝั่ง ณ ทกท.

ทกท. มีท่าเทียบเรือที่สามารถรองรับตู้สินค้าขาเข้า-ออก ที่มากับเรือชายฝั่ง อยู่สองบริเวณ ได้แก่

● บริเวณท่าเรือตู้สินค้าเขื่อนตะวันออก

ตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งส่วนใหญ่ยังเป็นตู้สินค้าขาเข้ามาจากต่างประเทศ ขนถ่ายต่อเนื่องมาจาก ทลจ. ซึ่งเมื่อปฏิบัติงานบริเวณท่าเรือตู้สินค้าเขื่อนตะวันออกจะมีข้อดี คือ มีอุปกรณ์ที่สามารถยกตู้สินค้าได้อย่างสะดวก ทั้งปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (Quay Crane) และในลานวางตู้สินค้า (RTG : Rubber-Tired Gantry Crane) อีกทั้งยังอยู่ในเขตรั้วศุลกากร แต่เนื่องจากบริเวณท่าเรือตู้สินค้าเขื่อนตะวันออกมีไว้สำหรับรองรับเรือสินค้าระหว่างประเทศ จึงทำให้เรือชายฝั่งที่มาใช้บริการต้องรอให้มีที่ว่างจึงสามารถปฏิบัติงานได้ หรือถ้าระหว่าง ปฏิบัติงานอยู่มีเรือตู้สินค้าต่างประเทศเข้ามาเทียบท่า เรือชายฝั่งจะต้องย้ายออกไปรองจนกว่า จะมีที่ว่าง

● ท่าเทียบเรือสินค้าบริเวณ โรงพักสินค้า 1-2 เขื่อนตะวันตก

เพื่อเป็นการสนองนโยบายของรัฐบาล โดยเปิดให้บริการท่าเทียบ เรือชายฝั่งและเรือลำเลียงภายในประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 โดยมีการปรับปรุงบริเวณ โรงพักสินค้า 1-2 เพื่อให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียงภายในประเทศ พร้อมทั้งประกาศเป็นพื้นที่นอก เขตรั้วศุลกากร โดยให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียงภายในประเทศ และคลังสินค้านอกเขตรั้ว ศุลกากร ทั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริม Shift Mode และการขนส่งสินค้าจากทางบกซึ่งมีต้นทุนสูง มาสู่การขนส่งทางน้ำซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่าและเป็นโครงสร้างพื้นฐานในระบบขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีต้นทุนที่ต่ำลง และมีประสิทธิภาพตามนโยบายของรัฐบาลเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับการทำเรือแห่งประเทศไทย ในกิจกรรมใหม่ที่เกี่ยวข้องกับการทำเรือ อาทิ เช่น กิจกรรมในด้านตู้คอนเทนเนอร์ มีการนำตู้สินค้าหนัก (FCL) และตู้สินค้าเปล่า (EMPTY) เข้ามาวางที่ลานกองเก็บตู้สินค้า รส.1-2 เพื่อรอการบรรจุสินค้า

ซึ่งสินค้าที่มาบรรจุตู้สินค้าส่วนใหญ่เป็นแป้งมันสำปะหลังบรรจุถุงขนาดจัมโบ้และสินค้าทั่วไป ก่อนที่จะบรรจุ (LOAD) ขึ้นเรือชายฝั่งเพื่อไปขึ้นเรือแม่ที่ ทลฉ. หรือท่าเรือเอกชนอื่น ๆ ส่วนลูกค้ารายย่อย จะนำตู้สินค้าเปล่าเพื่อมาบรรจุตู้สินค้าโดยจะนำออกทางรถยนต์ โดยการนำสินค้ามาฝากเก็บไว้ใน รส. ก่อนเพื่อรอการบรรจุสินค้าเข้าตู้รวมทั้งลูกค้ารายอื่น ๆ ที่นำตู้สินค้ามาเปิดตู้เพื่อนำสินค้าเข้ามาฝากเก็บใน รส. ก่อนที่จะส่งมอบให้ลูกค้าต่อไป ซึ่งเมื่อปฏิบัติงานบริเวณท่าเรือ ตู้สินค้าเขื่อนตะวันตกจะมีข้อดี คือ สามารถให้รองรับบริการด้านสินค้าขาออกได้เพราะมีโรงพักสินค้าสำหรับกองเก็บและบรรจุ แต่ยังมีข้อจำกัด คือ เครื่องมือที่ใช้ในการขนถ่ายไม่ค่อยเหมาะสมและไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร (Floating Crane) ลักษณะทางกายภาพไม่เหมาะสมกับการวางเครื่องมือทุ่นแรงหนัก ต้องมีการลงทุนสูง อีกทั้งเป็นพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากร

2) กระบวนการรับมอบ/ส่งมอบตู้สินค้า (เรือชายฝั่ง) ทกท.

จากการศึกษาพบว่า ปัจจุบันตู้สินค้าที่บรรจุ-ขนถ่าย จากเรือชายฝั่งนั้นมีขั้นตอนและผู้รับชอบที่แตกต่างกัน อันเนื่องมาจากวัตถุประสงค์ หรือท่าเรือของพิธีการศุลกากร ซึ่งสามารถแบ่งได้ 3 กรณี

- ประสงค์ลากตู้สินค้าขาเข้าที่ขนถ่ายมาจากเรือชายฝั่ง นำออกและทำพิธีการศุลกากรที่ ทกท. (การส่งมอบตู้สินค้าขาเข้าชายฝั่ง FCL) มีขั้นตอนและผู้รับชอบดังตารางที่ 4.2
- ประสงค์นำตู้สินค้าขาออก FCL ที่ขนถ่ายมาจากเรือชายฝั่ง เพื่อบรรจุ (Load) ลงเรือตู้สินค้าต่างประเทศ ณ ทกท. (การรับมอบตู้สินค้าขาออกชายฝั่ง FCL รอบรรทุกลงเรือตู้สินค้าต่างประเทศ) มีผู้รับผิดชอบและขั้นตอนดังตารางที่ 4.3
- ประสงค์นำตู้สินค้า FCL และ LCL บรรทุกลงเรือชายฝั่งลำเลียง ณ ทกท. เพื่อประสงค์นำไปบรรจุ (Load) ลงเรือตู้สินค้าต่างประเทศ ณ ทลฉ. (พิธีการศุลกากร ที่ทลฉ.) มีขั้นตอนและผู้รับชอบดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.2 ขั้นตอนการส่งมอบตู้สินค้าขาเข้า FCL โดยทางเรือชายฝั่ง

ผู้รับผิดชอบ (Responsibility unit)	ขั้นตอน (Procedure / Task)
บริษัทตัวแทนเรือ	1. ยื่นข้อมูลเรือเทียบท่า ตารางเรือใช้ท่า ข้อมูลรายละเอียดของเรือชายฝั่ง (Ship Schedule, Ship Particular, General Stowage Plan) 2. ประชุมจัดเรือเข้าเทียบท่ากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประจำวัน เวลา 10.00 น.

ตารางที่ 4.2 ขั้นตอนการส่งมอบตู้สินค้าเข้า FCL โดยทางเรือชายฝั่ง (ต่อ)

ผู้รับผิดชอบ (Responsibility unit)	ขั้นตอน (Procedure / Task)
บริษัทตัวแทนเรือ	3. ยื่นข้อมูลเรือเทียบท่า ตารางเรือใช้ท่า ข้อมูลรายละเอียดของเรือชายฝั่ง (Ship Schedule, Ship Particular, General Stowage Plan) 4. ประชุมจัดเรือเข้าเทียบท่ากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประจำวัน เวลา 10.00 น. 5. ประชุมขอปฏิบัติงานเรือชายฝั่ง เวลา 13.30 น. ทุกวันทำการ และเวลา 11.00 น. ของวันหยุด ตามแบบใบแจ้งขอปฏิบัติงานตู้สินค้า 6. ชำระค่าภาระการใช้ท่า (Berth Hire of Other Craft)
เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน (Consignee / Broker)	1. ยื่นจัดทำใบขนสินค้าเข้าและยื่นเอกสารประกอบ เช่น B/L, Invoice, Packing List เป็นต้น ให้กรมศุลกากรตรวจสอบออกเลขที่ใบขนฯ (กศก.99/1) พร้อมไปชำระภาษีอากรนำเข้า (NETbay) 2. ติดต่อเจ้าหน้าที่ การท่าเรือฯ (OSS) ชำระค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift On Charge) แต่ถ้ากรณีขนนำออกนอกเขตศุลกากรทางน้ำโดยเรือลำเลียงหรือเรือเดินทะเลชายฝั่ง ต้องชำระค่าภาระต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับตู้สินค้า 3. ติดต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรและเจ้าหน้าที่ การท่าเรือฯ ประจำท่าบริการตู้สินค้า 1-2 ในการทำพิธีการตรวจปล่อยตู้สินค้า 4. ติดต่อศุลกากรประจำสถานีตรวจสอบ Main Gate พร้อมเอกสารการตรวจปล่อยตู้สินค้าที่เกี่ยวข้อง แจ้งการนำตู้สินค้าออกโดยเรือชายฝั่ง
ศูนย์ชำระค่าภาระ และค่าบริการ (One Stop Service)	1. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนประทับตราเพื่อเลือกรายการชำระค่าภาระ ด้านหลังใบส่งปล่อยสินค้าของบริษัทตัวแทนเรือ (D/O) 2. รับชำระค่าภาระและออกใบเสร็จรับเงิน พร้อมใบรับของจาก ททท. (Wharf Receipt) (โดยทางเรือลำเลียงหรือเรือเดินทะเลชายฝั่ง)

ตารางที่ 4.2 ขั้นตอนการส่งมอบตู้สินค้าขาเข้า FCL โดยทางเรือชายฝั่ง (ต่อ)

ผู้รับผิดชอบ (Responsibility unit)	ขั้นตอน (Procedure / Task)
ศูนย์ชำระค่าภาระ และค่าบริการ (One Stop Service)	3. จัดพิมพ์ใบอนุญาตขนถ่ายตู้สินค้าขาเข้าออกนอกเขต ททท. (Gate Ticket) (ใช้สำหรับนำไปยื่นที่ Sub-Gate In กองท่าบริการ ตู้สินค้า 1 - 2)
ฝ่ายตรวจสอบสินค้าศุลกากร กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	1. ลงทะเบียน ยื่นใบขนสินค้าขาเข้าและเอกสารประกอบ เพื่อตรวจสอบพร้อมตัดบัญชีรายการสินค้าสำหรับเรือ 2. กำหนดเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสินค้าพร้อมกำหนดหมายเลขตู้สินค้า ที่จะตรวจ 3. ส่งการเตรียมของเพื่อตรวจ และบันทึกการตรวจปล่อยลงใน เอกสารใบขนสินค้าขาเข้า (กศก.99/1)
แผนปฏิบัติการ กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	1. ตรวจสอบเอกสาร ใบรับของจาก ททท. (Wharf Receipt) และ ใบส่งปล่อยสินค้าของบริษัทตัวแทนเรือ (D/O) ใบขนสินค้า ขาเข้าฯ (ตรวจสอบลายเซ็นเจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุญาตส่งปล่อย พร้อมตรวจสอบข้อมูลจากระบบคอมฯ ของศุลกากร) แบบขอ อนุญาตเปิดตู้คอนเทนเนอร์ และคำร้องนำคอนเทนเนอร์และ/ หรือคอนเทนเนอร์ แร็คออกไปจากอารักขาของศุลกากร (ใบอารักขา) พร้อมจัดเก็บไว้เป็นหลักฐาน 2. บันทึกการตรวจปล่อย โดยบันทึกหมายเลขใบขนสินค้าขาเข้าฯ (14 หลัก) เข้าสู่ระบบ และหมายเหตุส่งมอบตู้สินค้าทางเรือชายฝั่ง 3. จัดพนักงานจกรายการตู้สินค้า ปฏิบัติงานหน้าท่าด้วยระบบ Manual
ด่านตรวจสอบภายใน ขาเข้า (Sub - Gate in) กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	1. ตรวจสอบใบอนุญาตขนถ่ายตู้สินค้าขาเข้าออกนอกเขตฯ (Gate Ticket) แล้วบันทึกข้อมูลหมายเลข Barcode และเลขทะเบียนรถ พร้อม ทั้งพิมพ์เอกสารแสดงตำแหน่งตู้สินค้า (Position Slip) ให้พนักงาน ขับรถ 2. พนักงานขับรถนำรถเข้าไปรับตู้สินค้าตามตำแหน่งที่กำหนด (Position Slip)

ตารางที่ 4.2 ขั้นตอนการส่งมอบตู้สินค้าเข้า FCL โดยทางเรือชายฝั่ง (ต่อ)

ผู้รับผิดชอบ (Responsibility unit)	ขั้นตอน (Procedure / Task)
แผนกเครื่องมือทุ่นแรง กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	- จัดรถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (รหล.) บริการส่งมอบตู้สินค้าลงเรือชายฝั่ง - พนักงานขับรถขนยกตู้สินค้า (รคส.) ยกตู้สินค้าจากตำแหน่งที่กองเก็บลงรถบรรทุก พร้อม Confirm ข้อมูลทางหน้าจอ Vehicle Mount Terminal (VMT)
ด่านตรวจสอบภายใน ขาออก (Sub- Gate out) กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	- พนักงานขับรถรับตู้สินค้ามาที่ด่านตรวจสอบภายในขาออก พร้อมยื่นเอกสาร สำเนา Wharf Receipt และ Gate Ticket - พนักงานประจำด่านตรวจสอบ ตรวจสอบ Gate Ticket ตรวจสอบสภาพตู้สินค้า ตราผนึก (Seal) แล้วบันทึกข้อมูลหมายเลขตู้สินค้า พร้อมพิมพ์เอกสารตรวจรับสภาพตู้สินค้า (Container Slip) และลงนามส่งมอบตู้สินค้าในเอกสารตรวจรับสภาพตู้สินค้า ให้พนักงานขับรถนำส่งเรือชายฝั่ง
ด่านตรวจสอบภายใน ขาออก (Sub- Gate out) กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	เก็บเอกสารไว้เป็นหลักฐาน ได้แก่ สำเนา Wharf Receipt , Gate Ticket และสำเนา Container Slip
แผนกท่า กองบริการท่า	- ควบคุมการเทียบท่าของเรือ - จัดทำรายละเอียดเพื่อจัดเก็บค่าภาระการใช้ท่าของเรือ (Berth Hire of Other Craft)

ตารางที่ 4.3 ขั้นตอนการรับมอบตู้สินค้าขาออก FCL ขนถ่ายจากเรือชายฝั่งเพื่อรอบรรทุก (Load) ลงเรือสินค้าต่างประเทศ

ผู้รับผิดชอบ (Responsibility unit)	ขั้นตอน (Procedure / Task)
บริษัทตัวแทนเรือ / บริษัทตัวแทนผู้ส่งออก	1. ยื่นข้อมูลเรือเทียบท่า ตารางเรือใช้ท่า ข้อมูลรายละเอียดของเรือชายฝั่ง (Ship Schedule, Ship Particular, General Stowage Plan) 2. ยื่นบัญชีตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่ง (Container Discharge List) พร้อมระบุชื่อเรือต่างประเทศที่จะบรรทุกลงเรือ ก่อนเรือเทียบท่า 6 ชั่วโมง 3. ประชุมจัดเรือเข้าเทียบท่ากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประจำวัน เวลา 10.00 น. ประชุมขอปฏิบัติงานเรือชายฝั่ง เวลา 13.30 น. ทุกวันทำการ และเวลา 11.00 น. ของวันหยุด ตามแบบใบแจ้งขอปฏิบัติงานตู้สินค้า 4. จัดทำเอกสารใบกำกับการขนย้ายสินค้า (เอกสารศุลกากร) ให้พนักงานขับรถหauled เพื่อนำไปยื่นให้กับเจ้าหน้าที่ด่านตรวจสอบภายในขณะปฏิบัติงานขนถ่าย 5. ชำระค่าภาระการใช้ท่า (Berth Hire of Other Craft) 6. ชำระค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift Off Charge) กรณีนำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากรทางน้ำ โดยเรือลำเลียงหรือเรือเดินทะเลชายฝั่ง
แผนกสารสนเทศ กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	1. รับข้อมูลเรือเทียบท่า ตารางเรือใช้ท่า ข้อมูลรายละเอียดของเรือชายฝั่ง (Ship Schedule, Ship Particular, General Stowage Plan) 2. รับบัญชีตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่ง (Container Discharge List) พร้อมระบุชื่อเรือต่างประเทศที่จะบรรทุกลงเรือ ก่อนเรือเทียบท่า 6 ชั่วโมง 3. บันทึกข้อมูลตู้สินค้าโดยใช้โปรแกรม Barge Operation (Discharging) พร้อมชื่อเรือสินค้าต่างประเทศที่จะทำการบรรทุก 4. ส่งเอกสารที่บันทึกข้อมูลแล้วให้แผนกวางแผนระบบตู้สินค้า

ตารางที่ 4.3 ขั้นตอนการรับมอบตู้สินค้าขาออก FCL ขนถ่ายจากเรือชายฝั่งเพื่อรอบรรทุก (Load) ลงเรือสินค้าต่างประเทศ (ต่อ)

ผู้รับผิดชอบ (Responsibility unit)	ขั้นตอน (Procedure / Task)
แผนกวางแผนระบบตู้สินค้า กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	1. สร้าง Stowage Plan ของเรือชายฝั่ง 2. รับข้อมูลจากแผนกสารสนเทศ มาวางแผนการปฏิบัติงานขนถ่ายตู้สินค้าขาออกจากเรือชายฝั่ง 3. วางแผนการกองเก็บตู้สินค้าในระบบ (Yard Planning) ควบคุมการปฏิบัติงานเรือชายฝั่ง โดยแผนกวางแผนฯ จะทำการบันทึกข้อมูลด้วยโปรแกรม Terminal Monitoring บน PC และ ควบคุมการกองควบคุมการกองเก็บตู้สินค้าด้วย VMT 4. จัดพิมพ์รายงานตู้สินค้าขาออกที่ทำการขนถ่ายจากเรือชายฝั่ง (Summary of Barge Operation, Barge Operation) ให้แผนกปฏิบัติการ
แผนกปฏิบัติการ กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	1. จัดพนักงานจระเขยการตู้สินค้า ปฏิบัติงานหน้าท่าด้วยระบบ Manual 2. ประสานงานกับแผนกวางแผนฯ ตลอดที่เรือปฏิบัติงานขนถ่ายตู้สินค้า 3. จัดทำรายละเอียดเพื่อจัดเก็บค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift off - charge) กรณีนำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากรทางน้ำ โดยเรือลำเลียงหรือเรือเดินทะเลชายฝั่ง ต้องเสนอ กองบริการค่าภาระเงินเชื่อ
แผนกด้านตรวจสอบภายใน กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	1. ตรวจสอบเอกสาร ใบกำกับการขนย้ายตู้สินค้าจากพนักงานขับรถหัวลาก 2. ตรวจสอบหมายเลขตู้สินค้า สภาพตู้สินค้า ซีล (กรณีตู้สินค้าอันตรายจะต้องมี คสอ.07) พร้อมชั่งน้ำหนัก และประสานงานกับแผนกวางแผนฯ เพื่อแก้ไขน้ำหนักตู้สินค้าที่แท้จริง พร้อมออกไปตรวจรับสภาพตู้สินค้า (EIR : Equipment Interchange Receipt) โดยใช้ระบบ Manual
แผนกเครื่องมือทุ่นแรง กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	1. จัดรถหัวลากพ่วงตู้สินค้า บริการรับมอบตู้สินค้าจากเรือชายฝั่ง 2. พนักงานขับรถขนถ่ายตู้สินค้า ยกตู้สินค้าวางลงตำแหน่งที่กำหนดไว้ พร้อม Confirm ข้อมูลทางหน้าจอ Vehicle Mount Terminal (VMT)

ตารางที่ 4.3 ขั้นตอนการรับมอบตู้สินค้าขาออก FCL ขนถ่ายจากเรือชายฝั่งเพื่อรอบรรทุก (Load) ลงเรือสินค้าต่างประเทศ (ต่อ)

ผู้รับผิดชอบ (Responsibility unit)	ขั้นตอน (Procedure / Task)
แผนกท่า กองบริการท่า	1. ควบคุมการเทียบท่าของเรือ 2. จัดทำรายละเอียดเพื่อจัดเก็บค่าภาระการใช้ท่าของเรือ (Berth Hire of Other Craft)

ตารางที่ 4.4 ขั้นตอนนำตู้สินค้า FCL และ LCL บรรทุกลงเรือชายฝั่ง ณ กตส. 1-2 เพื่อประสงค์นำไป บรรทุกลงเรือต่างประเทศ ณ ทลฉ. (พิธีการศุลกากร ที่ ทลฉ.)

ผู้รับผิดชอบ (Responsibility unit)	ขั้นตอน (Procedure / Task)
บริษัทตัวแทนเรือ / บริษัทตัวแทนผู้ส่งออก	- ยื่นข้อมูลเรือเทียบท่า ตารางเรือใช้ท่า ข้อมูลรายละเอียดของเรือชายฝั่ง (Ship Schedule, Ship Particular, General Stowage Plan) - ยื่นหนังสือขออนุญาตบรรทุกตู้สินค้าลงเรือชายฝั่ง (รายการตู้สินค้าแนบ) โดยมีเงื่อนไขการเสียค่าธรรมเนียมและค่าภาระต่าง ๆ ให้ กทท. และระบุทำพิธีการด้านศุลกากร ที่ ทลฉ. (พร้อมทั้งการได้รับอนุมัติจาก จนท. ศุลกากร ในกรณีที่น่าตู้สินค้าออกนอกเขตศุลกากร ททท.) - ประชุมจัดเรือเข้าเทียบท่ากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประจำวันเวลา 10.00 น. - ประชุมขอปฏิบัติงานเรือชายฝั่ง เวลา 13.30 น. ทุกวันทำการ และเวลา 11.00 น. ของวันหยุด ตามแบบใบแจ้งขอปฏิบัติงานตู้สินค้า - ยื่นบัญชีตู้สินค้าที่จะบรรทุกลงเรือชายฝั่ง (Container Loading List) พร้อมข้อมูลตู้สินค้าทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ก่อนบรรทุกตู้สินค้าลงเรือไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง

ตารางที่ 4.4 ขั้นตอนนำตู้สินค้า FCL และ LCL บรรทุกลงเรือชายฝั่ง ณ กตส. 1-2 เพื่อประสงค์นำไป
บรรทุกลงเรือต่างประเทศ ณ ทลน. (พิธีการศุลกากร ที่ ทลน.) (ต่อ)

ผู้รับผิดชอบ (Responsibility unit)	ขั้นตอน (Procedure / Task)
บริษัทตัวแทนเรือ / บริษัทตัวแทนผู้ส่งออก	6. กรณีตู้สินค้า LCL ส่งสรุปแบบรายงานการบรรจุสินค้าเพื่อบรรทุกลงเรือชายฝั่ง ที่ ผสท. กปส.3 ก่อนเรือเทียบท่าไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง
แผนกสารสนเทศ กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	1. รับข้อมูลเรือเทียบท่า ตารางเรือใช้ทำข้อมูลรายละเอียดของเรือชายฝั่ง (Ship Schedule, Ship Particular, General Stowage Plan) 2. รับบัญชีตู้สินค้าที่บรรทุกลงเรือชายฝั่ง (Container Loading List) ก่อนบรรทุกตู้สินค้าลงเรือไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง 3. บันทึกข้อมูลตู้สินค้าจากข้อมูลทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ เข้าสู่ระบบ CTMS 4. ส่งเอกสารที่บันทึกข้อมูลแล้วให้แผนกวางแผนระบบตู้สินค้า 5. เอกสารข้อมูลตู้สินค้าบรรทุกลงเรือไม่ต้องส่งศุลกากรขาออก (ทำพิธีการด้านศุลกากร ที่ ทลน.) 6. รับแบบรายงานการบรรจุสินค้าเพื่อบรรทุกลงเรือชายฝั่ง ก่อนเรือเทียบท่าไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง (พร้อมใบกับการขนย้ายและคำร้อง ศก. ข้ายท่าบรรทุก)
แผนกวางแผนระบบตู้สินค้า กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	1. สร้าง Stowage Plan ของเรือชายฝั่ง 2. รับข้อมูลจากแผนกสารสนเทศ มาวางแผนการปฏิบัติงานบรรทุกตู้สินค้าลงเรือชายฝั่ง 3. ควบคุมการปฏิบัติงานเรือชายฝั่ง โดยทางระบบงาน CTMS 4. จัดพิมพ์รายงานตู้สินค้าขาออกที่ทำการขนถ่ายจากเรือชายฝั่ง (Summary of Barge Operation, Barge Operation) ให้แผนกปฏิบัติการ
แผนกด่านตรวจสอบภายใน กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	1. ตรวจสอบหมายเลขตู้สินค้า สภาพตู้สินค้า ซีล (กรณีตู้สินค้าอันตรายจะต้องมี คสอ.07) ชั่งน้ำหนัก พร้อมออกใบตรวจรับสภาพตู้สินค้า (EIR : Equipment Interchange Receipt)

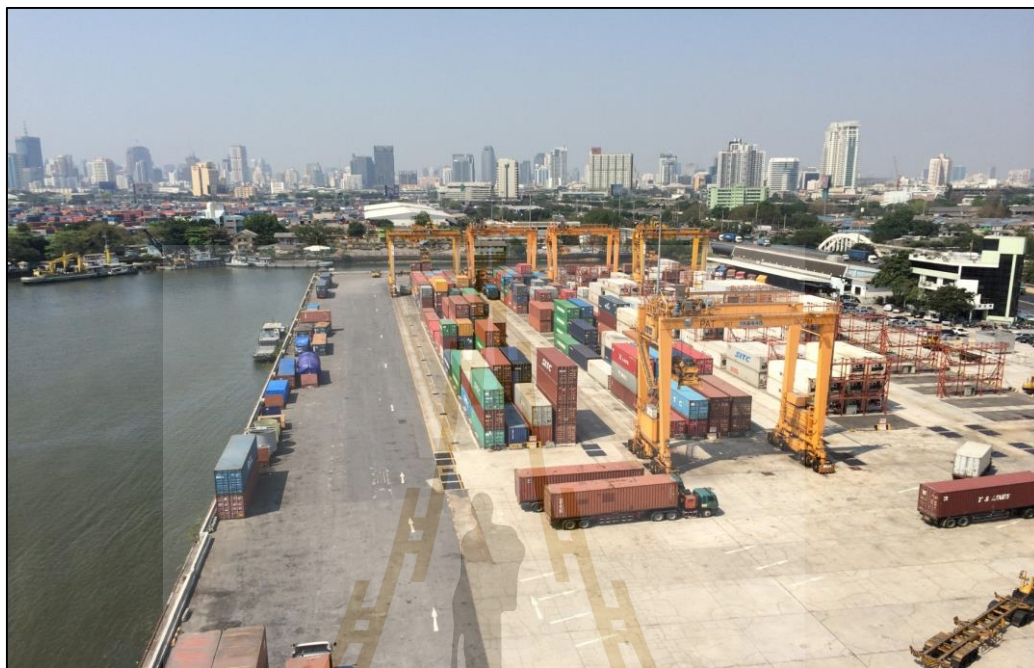
ตารางที่ 4.4 ขั้นตอนนำตู้สินค้า FCL และ LCL บรรทุกลงเรือชายฝั่ง ณ กตส. 1-2 เพื่อประสงค์นำไปบรรทุกลงเรือต่างประเทศ ณ ทลน. (พิธีการศุลกากร ที่ ทลน.) (ต่อ)

ผู้รับผิดชอบ (Responsibility unit)	ขั้นตอน (Procedure / Task)
แผนปฏิบัติการ กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2	1. จัดพนักงานบันทึกการตู้สินค้า ปฏิบัติงานหน้าท่าด้วยระบบ CTMS 2. ประสานงานกับแผนกวางแผนฯ ตลอดเวลาที่เรือปฏิบัติงานขนถ่าย 3. จัดทำรายละเอียดเพื่อจัดเก็บค่าธรรมเนียมและค่าภาระต่าง ๆ เสนอ กองบริการค่าภาระเงินเชื่อ
แผนกเครื่องมือทุ่นแรง กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2 และกองเครื่องมือทุ่นแรง	1. จัดรถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (รทล.) และรถยกตู้สินค้าหนัก (Top Loader) บริการรับมอบตู้สินค้าจากเรือชายฝั่ง
แผนกท่า กองบริการท่า	1. ควบคุมการเทียบท่าของเรือ 2. จัดทำรายละเอียดเพื่อจัดเก็บค่าภาระการใช้ท่าของเรือ (Berth Hire of Other Craft)

จากการศึกษา พบว่า ในปัจจุบัน ทกท. มีการให้บริการท่าเทียบเรือสำหรับเรือชายฝั่ง/เรือลำเลียงภายในประเทศ บริเวณ โรงพักสินค้า 1 และ 2 ซึ่ง ท่าเรือชายฝั่งบริเวณ โรงพักสินค้า 1-2 นี้ ได้ถูกกำหนดเป็นพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรชั่วคราว จึงเหมาะสำหรับการให้บริการสินค้าขาออก ที่ลำเลียงไปขึ้นเรือใหญ่เพื่อออกต่างประเทศที่ ทลน. และการให้บริการสำหรับเรือขนส่งลำเลียงภายในประเทศ เท่านั้น ส่วนการขนส่งสินค้าขาเข้าจาก ทลน. เพื่อมาดำเนินพิธีการที่ ทกท. นั้น ยังคงต้องใช้ท่าเทียบเรือบริเวณเขื่อนตะวันออกอยู่เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบศุลกากร แต่จากการศึกษาเชิงลึกจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้ส่วนมีความคิดเห็นไปในแนวทางเดียวกันว่า ทกท. ควรจัดทำเทียบเรือเฉพาะสำหรับรองรับเรือชายฝั่งขาเข้า เพื่อมิให้การเข้าเทียบท่าของเรือชายฝั่งปะปนกันเรือตู้สินค้าระหว่างประเทศ

เมื่อศึกษาพื้นที่ของ ทกท. ในปัจจุบัน พื้นที่ที่น่าจะมีความเป็นไปได้สำหรับการจัดเป็นท่าในเขตรั้วศุลกากรเฉพาะสำหรับเรือชายฝั่งขาเข้า จากการศึกษพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือพบว่า ท่า 22H (20G) ดังภาพที่ 4.1 น่าจะมีความเหมาะสมในการพัฒนามากที่สุด แต่เนื่องจากโครงสร้างของท่าเทียบเรือเดิม มีการสร้างมานานมากกว่า 40 ปี และโครงสร้างท่าเทียบเรือไม่ได้ออกแบบมาเพื่อรองรับการวางของปั้นจั่นยกตู้สินค้าและตู้สินค้า จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุง ตรวจสอบ

โครงสร้าง และออกแบบ รายละเอียดสำหรับการปรับปรุงพื้นที่หน้าท่า 20G ให้สามารถรองรับการปฏิบัติงานได้



ภาพที่ 4.1 บริเวณท่าเทียบเรือ 22H (20G)

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปฏิบัติการปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าทั้งหมด ณ ท่าเรือกรุงเทพ ที่จัดทำขึ้น โดยฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- จำนวนและปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2553 (ตุลาคม 2552 - กันยายน 2553)

ตามที่ได้ศึกษาสถิติเที่ยวเรือที่ผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2553 แสดงภาพที่ ง.1 ในภาคผนวก ง. ในปีงบประมาณ 2553 ทกท. มีจำนวนเรือผ่านท่าทั้งหมด 2,168 เที่ยว ซึ่งแบ่งเป็นเรือต่างประเทศ จำนวน 1,808 เที่ยว หรือร้อยละ 83.39 และจำนวนเรือชายฝั่ง จำนวน 360 เที่ยว หรือร้อยละ 16.61 และจากสถิติเรือที่ผ่านท่า ณ ทกท. ประจำปีงบประมาณ 2553 พบว่า เดือนที่มีจำนวนเที่ยวเรือชายฝั่งผ่านท่ามากที่สุด คือ เดือนมิถุนายน จำนวน 46 เที่ยว และเดือนที่มีจำนวนเที่ยวเรือชายฝั่งผ่านทาน้อยที่สุด คือเดือนกุมภาพันธ์ จำนวน 15 เที่ยว ซึ่งจากสถิติปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า ณ ทกท. พบว่า เดือนพฤษภาคม มีปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งมากที่สุด

คือ 3,163 ที.อี.ยู. และเดือนที่มีปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งน้อยที่สุด คือเดือนกุมภาพันธ์ จำนวน 637 ที.อี.ยู. และจากสถิติปริมาณสินค้าผ่านท่า ณ ทกท. พบว่า เดือนพฤษภาคม มีปริมาณสินค้าที่มากับเรือชายฝั่งมากที่สุดคือ 41,768 ตัน และ เดือนตุลาคม มีปริมาณสินค้าที่มากับเรือชายฝั่งน้อยที่สุดคือ 9,274 ตัน แสดงดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 จำนวนเรือและปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2553

เดือน	จำนวนเที่ยวเรือ (เที่ยว)		จำนวนตู้สินค้า (ที.อี.ยู.)		ปริมาณสินค้า (ตัน)	
	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง
ตุลาคม	178		117,577		1,274,269	
2552	157	21	116,692	885	1,264,995	9,274
พฤศจิกายน	182		121,924		1,312,668	
2552	150	32	120,194	1,730	1,293,535	19,133
ธันวาคม	186		116,646		1,267,826	
2552	149	37	114,554	2,092	124,6105	21,721
มกราคม	180		122,309		1,357,467	
2553	156	24	120,712	1,597	1,338,343	19,124
กุมภาพันธ์	155		113,194		1,227,883	
2553	140	15	112,557	637	1,218,146	9,737
มีนาคม	187		129,627		1,403,903	
2553	164	23	128,739	888	1,392,816	11,087
เมษายน	158		113,853		1,216,102	
2553	141	17	113,085	768	1205567	10535
พฤษภาคม	186		116,467		1,272,103	
2553	142	44	113,304	3,163	1,230,335	41,768
มิถุนายน	188		115,730		1,246,830	
2553	142	46	113,550	2,180	1,216,645	30,185

ตารางที่ 4.5 จำนวนเรือและปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2553 (ต่อ)

เดือน	จำนวนเที่ยวเรือ (เที่ยว)		จำนวนตู้สินค้า (ที.อี.ยู.)		ปริมาณสินค้า (ตัน)	
	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง
กรกฎาคม	186		125,134		1,339,194	
2553	149	37	123,594	1,540	1,320,640	18,554
สิงหาคม	193		130,832		1,373,325	
2553	162	31	129,891	941	1,361,514	11,811
กันยายน	189		126,026		1,345,079	
2553	156	33	123,930	2,096	1,320,977	24,102
รวม	2,168		1,449,319		15,636,649	
	1,808	360	1,430,802	18,517	15,409,618	227,031

ที่มา ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ

- จำนวนและปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2554 และปีงบประมาณ 2555

ตามที่ได้ศึกษาสถิติเที่ยวเรือที่ผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2554 (ตุลาคม 2553 – กันยายน 2554) แสดงดังภาพที่ ง.2 ในภาคผนวก ง. ในปีงบประมาณ 2554 ท่าเรือกรุงเทพ มีจำนวนเรือผ่านท่าทั้งหมด 2,350 เที่ยว ซึ่งแบ่งเป็นเรือต่างประเทศ จำนวน 1,734 เที่ยว หรือร้อยละ 73.79 และจำนวนเรือชายฝั่ง จำนวน 616 เที่ยว หรือร้อยละ 26.21 และจากสถิติเที่ยวเรือที่ผ่านท่า ประจำปีงบประมาณ 2554 พบว่า เดือนที่มีจำนวนเที่ยวเรือชายฝั่งผ่านท่ามากที่สุด คือ เดือนมิถุนายน และสิงหาคม จำนวน 82 เที่ยว ในขณะที่เดือนที่มีจำนวนเที่ยวเรือชายฝั่งผ่านท้าน้อยที่สุด คือ เดือนธันวาคม จำนวน 31 เที่ยว ซึ่งจากสถิติปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า ณ ทกท. พบว่า เดือนสิงหาคม มีปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งมากที่สุดคือ 7,082 ที.อี.ยู. และเดือนกุมภาพันธ์ มีปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งน้อยที่สุดคือ 1,065 ที.อี.ยู. และจากสถิติปริมาณสินค้าผ่านท่า ณ ทกท. พบว่า เดือนสิงหาคม มีปริมาณสินค้าที่มากับเรือชายฝั่งมากที่สุดคือ 79,255 ตัน และ เดือนกุมภาพันธ์ มีปริมาณสินค้าที่มากับเรือชายฝั่งน้อยที่สุดคือ 12,381 ตัน แสดงดังตารางที่ 4.6

สถิติจำนวนและปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2555 (ตุลาคม 2554 – กันยายน 2555) แสดงดังภาพที่ ง.3 ในภาคผนวก ง. ทกท. มีจำนวนเรือผ่านท่าทั้งหมด 2,277 เที่ยว ซึ่งแบ่งเป็นเรือต่างประเทศ จำนวน 1,534 เที่ยว หรือร้อยละ 67.37 และจำนวนเรือชายฝั่ง จำนวน 743 เที่ยว หรือร้อยละ 32.63 และจากสถิติเที่ยวเรือที่ผ่านท่า พบว่า เดือนที่มีจำนวนเที่ยวเรือชายฝั่งผ่านท่ามากที่สุด คือ เดือนพฤษภาคม จำนวน 76 เที่ยว และเดือนที่มีจำนวนเที่ยวเรือชายฝั่งผ่านท้าน้อยที่สุด คือ เดือนพฤศจิกายน จำนวน 46 เที่ยว ซึ่งจากสถิติปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า ณ ทกท. พบว่า เดือนพฤษภาคม มีปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งได้มากที่สุดคือ 8,633 ที.อี.ยู. และเดือนพฤศจิกายน มีปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งได้น้อยที่สุดคือ 1,709 ที.อี.ยู. และจากสถิติปริมาณสินค้าผ่านท่า ณ ทกท. พบว่า เดือนพฤษภาคม มีปริมาณสินค้าที่มากับเรือชายฝั่งมากที่สุดคือ 128,882 ตัน และ เดือนพฤศจิกายน มีปริมาณสินค้าที่มากับเรือชายฝั่งน้อยที่สุดคือ 24,586 ตัน แสดงดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.6 จำนวนเรือและปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2554

เดือน	จำนวนเที่ยวเรือ (เที่ยว)		จำนวนตู้สินค้า (ที.อี.ยู.)		ปริมาณสินค้า (ตัน)	
	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง
ตุลาคม	206		139,079		1,451,839	
2553	171	35	137,639	1,440	1,439,391	12,448
พฤศจิกายน	190		128,892		1,394,540	
2553	150	40	125,898	2,994	1,356,688	37,852
ธันวาคม	207		137,005		1,512,937	
2553	176	31	135,724	1,281	1,495,913	17,024
มกราคม	214		126,191		1,376,762	
2554	170	44	124,994	1,197	1,361,718	15,044
กุมภาพันธ์	199		116,527		1,278,189	
2554	164	35	115,462	1,065	1,265,808	12,381
มีนาคม	217		144,473		1,601,546	
2554	167	50	142,794	1,679	1,582,581	18,965

ตารางที่ 4.6 จำนวนเรือและปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2554 (ต่อ)

เดือน	จำนวนเที่ยวเรือ (เที่ยว)		จำนวนตู้สินค้า (ที.อี.ยู.)		ปริมาณสินค้า (ตัน)	
	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง
เมษายน	207		127,710		1,446,978	
2554	154	53	126,331	1,379	1,431,442	15,536
พฤษภาคม	185		114,141		1,314,885	
2554	127	58	110,021	4,120	1,267,826	47,059
มิถุนายน	184		93,520		1,060,098	
2554	102	82	86,603	6,917	982,795	77,303
กรกฎาคม	181		105,599		1,168,289	
2554	123	58	101,571	4,028	1,125,346	42,943
สิงหาคม	184		108,314		1,226,713	
2554	102	82	101,282	7,032	1,147,458	79,255
กันยายน	176		108,082		1,171,497	
2554	128	48	103,585	4,497	1,115,783	55,714
รวม	2,350		1,449,533		16,004,273	
	1,734	616	1,411,904	37,629	15,572,749	431,524

ที่มา ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ

ตารางที่ 4.7 จำนวนเรือและปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2555

เดือน	จำนวนเที่ยวเรือ (เที่ยว)		จำนวนตู้สินค้า (ที.อี.ยู.)		ปริมาณสินค้า (ตัน)	
	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง
ตุลาคม	177		91,782		1,200,274	
2554	123	54	87,066	4,716	1,142,016	58,258
พฤศจิกายน	161		62,745		836,464	
2554	115	46	61,036	1,709	811,878	24,586
ธันวาคม	177		99,845		1,337,990	
2554	125	52	96,431	3,414	1,295,551	42,439
มกราคม	191		100,289		1,315,122	
2555	127	64	95,742	4,547	1,256,092	59,030
กุมภาพันธ์	173		94,772		1,311,638	
2555	114	59	91,871	2,901	1,274,178	37,460
มีนาคม	199		116,520		1,485,378	
2555	125	74	110,805	5,715	1,419,234	66,144
เมษายน	180		109,402		1,419,055	
2555	121	59	102,803	6,599	1,329,027	90,028
พฤษภาคม	203		117,401		1,580,660	
2555	127	76	108,768	8,633	1,441,778	138,882
มิถุนายน	195		116,661		1,544,084	
2555	132	63	110,625	6,036	1,465,660	78,424
กรกฎาคม	208		119,828		160,7117	
2555	137	71	113,649	6,179	1,524,546	82,571
สิงหาคม	212		118,079		1,588,380	
2555	147	65	113,207	4,872	1,524,441	63,939

ตารางที่ 4.7 จำนวนเรือและปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2555 (ต่อ)

เดือน	จำนวนเที่ยวเรือ (เที่ยว)		จำนวนตู้สินค้า (ที.อี.ยู.)		ปริมาณสินค้า (ตัน)	
	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง
กันยายน	201		118,753		1,588,053	
2555	141	60	114,496	4,257	1,533,086	54,967
รวม	2,277		1,266,077		16,814,215	
	1,534	743	1,206,499	59,578	16,017,487	796,728

ที่มา ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ

• จำนวนเรือและปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2556 (ตุลาคม 2555 - กันยายน 2556)

ในปีงบประมาณ 2556 (ตุลาคม 2555 – กันยายน 2556) แสดงดังภาพที่ ง.4 ในภาคผนวก ง. ท่าเรือกรุงเทพ มีจำนวนเรือผ่านท่าทั้งหมด 2,617 เที่ยว ซึ่งแบ่งเป็นเรือต่างประเทศ จำนวน 1,759 เที่ยว หรือร้อยละ 67.21 และจำนวนเรือชายฝั่ง จำนวน 858 เที่ยว หรือร้อยละ 32.79 และจากสถิติเที่ยวเรือที่ผ่านท่า ประจำปีงบประมาณ 2556 พบว่า เดือนที่มีจำนวนเที่ยวเรือชายฝั่งผ่านท่ามากที่สุด คือ เดือนเมษายน จำนวน 84 เที่ยว และเดือนที่มีจำนวนเที่ยวเรือชายฝั่งผ่านทำน้อยที่สุด คือ เดือนสิงหาคม จำนวน 60 เที่ยว ซึ่งจากสถิติปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า ณ ทกท. พบว่า เดือนธันวาคม มีปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งได้มากที่สุดคือ 7,302 ที.อี.ยู. และ เดือนมีนาคม มีปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งน้อยที่สุดคือ 2,969 ที.อี.ยู. และจากสถิติปริมาณสินค้าผ่านท่า ณ ทกท. พบว่า เดือนธันวาคม มีปริมาณสินค้าที่มากับเรือชายฝั่งมากที่สุดคือ 101,820 ตัน และ เดือนมิถุนายน มีปริมาณสินค้าที่มากับเรือชายฝั่งน้อยที่สุดคือ 45,812 ตัน แสดงดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 จำนวนเรือและปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2556

เดือน	จำนวนเที่ยวเรือ (เที่ยว)		จำนวนตู้สินค้า (ที.อี.ยู.)		ปริมาณสินค้า (ตัน)	
	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง
ตุลาคม	218		125,510		1,698,478	
2555	150	68	121,089	4,421	1,636,471	62,007
พฤศจิกายน	218		127,561		1,684,520	
2555	145	73	122,517	5,044	1,612,244	72,276
ธันวาคม	219		124,775		1,657,302	
2555	148	71	117,473	7,302	1,555,482	101,820
มกราคม	227		120,758		1,633,399	
2556	143	84	115,971	4,787	1,565,598	67,801
กุมภาพันธ์	196		104,737		1,333,887	
2556	128	68	100,383	4,354	1,269,915	63,972
มีนาคม	222		128,146		1,732,864	
2556	149	73	125,177	2,969	1,682,712	50,152
เมษายน	221		115,031		1,567,410	
2556	137	84	108,201	6,830	1,470,408	97,002
พฤษภาคม	222		131,796		1,803,313	
2556	154	68	126,766	5,030	1,731,091	72,222
มิถุนายน	208		126,809		1,716,866	
2556	147	61	123,375	3,434	1,671,054	45,812
กรกฎาคม	224		123,899		1,751,424	
2556	150	74	123,899	6,178	1,658,616	92,808
สิงหาคม	220		126,462		1,762,825	
2556	160	60	126,462	3,600	1,708,682	54,143

ตารางที่ 4.8 จำนวนเรือและปริมาณสินค้า/ตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2556 (ต่อ)

เดือน	จำนวนเที่ยวเรือ (เที่ยว)		จำนวนตู้สินค้า (ที.อี.ยู.)		ปริมาณสินค้า (ตัน)	
	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง	เรือต่างประเทศ	เรือชายฝั่ง
กันยายน	222		120,213		1,875,814	
2556	148	74	120,213	4,610	1,810,166	65,648
รวม	2,617		1,475,697		20,218,102	
	1,759	858	1,417,138	58,559	19,372,439	845,663

ที่มา ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ

3) สมมติฐานเพื่อการวิเคราะห์ผลตอบแทน - ต้นทุน

โครงการนี้เป็นการพัฒนาบนพื้นที่เดิมแต่ต้องมีการปรับปรุงพื้นที่ และลงทุนในส่วนเครื่องมือนั้น ดังนั้นผู้ศึกษาจึงประมาณงบที่ใช้ในการลงทุน 614.00 ล้านบาท แบ่งเป็นงบการปรับปรุงพื้นที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง 364.00 ล้านบาท และงบเครื่องมือทุ่นแรง 250.00 ล้านบาท โดยคำนวณจากการกำหนดให้เครื่องมือทุ่นแรงและพื้นที่ท่าเทียบเรือชายฝั่งมีอายุการใช้งาน 10 ปี และอัตรามูลค่าการก่อสร้าง 3% ของเงินลงทุน โดยให้ใช้ต้นทุนในการดำเนินโครงการ (WACC : Weight Average Cost of Capital) ที่ 10%

สมมติฐานเกี่ยวกับพื้นที่ท่าเทียบเรือ บุคลากร และเรือชายฝั่ง ประกอบด้วย

- เรือชายฝั่งหนึ่งลำสามารถรองรับตู้สินค้าได้ 60 ที.อี.ยู. ต่อเที่ยว
- เวลามาตรฐานเฉลี่ย (Dwell Time) ของตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่ง คือ 4 วัน
- อัตราส่วนตู้สินค้า FCL เป็น 80% ของตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งทั้งหมด และตู้สินค้า LCL เป็น 20% ของ ตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งทั้งหมด (จากสถิติตู้สินค้ามากับเรือชายฝั่ง ปีงบประมาณ 2556)

- เงินเดือนของพนักงาน 36,000 บาทต่อเดือน และขึ้น 7% ทุก ๆ ปี
- โบนัสและเบี้ยขยัน เฉลี่ยที่ 4 เดือน
- รายรับมาจากสามทางได้แก่ Lifting & Wharfage, Lift-on และค่า Berth Hire
- ค่ากระแสไฟฟ้าปั่นจั่นยกตู้สินค้า 2 กัน ปีละ 1,200,000 บาท
- ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง

- ปีที่ 0-ปีที่ 1 ไม่มีค่าบำรุงรักษา
- ปีที่ 2-ปีที่ 3 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงคิดเป็น 3% ของมูลค่าโครงการ
- ปีที่ 4-ปีที่ 5 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงคิดเป็น 5% ของมูลค่าโครงการ
- ปีที่ 6 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงคิดเป็น 10% ของมูลค่าโครงการ
- ปีที่ 7-ปีที่ 8 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงคิดเป็น 3% ของมูลค่าโครงการ
- ปีที่ 9-ปีที่ 10 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงคิดเป็น 5% ของมูลค่าโครงการ

สมมติฐานด้านรายรับของโครงการ ปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่ง

- อัตราค่าธรรมเนียมในการให้บริการท่าเรือกรุงเทพ แสดงดังตารางที่ 4.9
- การคาดการณ์ปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งท่าเรือกรุงเทพ แสดง

ดังตารางที่ 4.10

- การประมาณการกระแสเงินสดของโครงการ (Cash Flow Projection)
 - การคาดการณ์รายจ่ายของโครงการ แสดงดังตารางที่ 4.11
 - การคาดการณ์รายได้ของโครงการ แสดงดังตารางที่ 4.12
 - การคาดการณ์รายได้หลังหักภาษีของโครงการ แสดงดังตารางที่ 4.13
 - การคาดการณ์กระแสเงินสดของโครงการ แสดงดังตารางที่ 4.14
- การประมาณการกำไรเชิงเศรษฐศาสตร์ (EP Projection) แสดงดังตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.9 อัตราค่าธรรมเนียมในการให้บริการท่าเรือกรุงเทพ

รายละเอียด	ราคาค่าบริการ/ตู้ (บาท)		
	20 ฟุต	40 ฟุต	45 ฟุต
ค่าภาระยกตู้สินค้าขึ้นหรือลงเรือ (Container Lifting Charge)	1,000	1,700	2,000
ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้า (Container Wharfage: FCL)	370	630	740
ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้า (Container Wharfage: LCL)	810	1,380	1,620

ตารางที่ 4.9 อัตราค่าธรรมเนียมในการให้บริการท่าเรือกรุงเทพ (ต่อ)

รายละเอียด	ราคาค่าบริการ/ตู้ (บาท)		
	20 ฟุต	40 ฟุต	45 ฟุต
ค่าภาระฝากตู้สินค้า (Container Storage)	160	320	360
ค่าภาระการใช้ท่าของเรือประเภทอื่น (Berth Hire of Other Craft)	เรือลำเลียงจอดเทียบท่าเทียบเรือนับตั้งแต่เวลาที่จอด 1 บาท / GRT.,GT./ วัน		

ตารางที่ 4.10 การคาดการณ์ปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งท่าเรือกรุงเทพ

ปีงบประมาณ	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	ปี 2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569
จำนวนเรือ (เที่ยว)		1,346	1,480	1,628	1,791	1,970	2,167	2,384	2,622	2,885	3,173
ปริมาณตู้สินค้า (ที.อี.ยู.)		80,741	88,815	97,697	107,466	118,213	130,034	143,038	157,341	173,076	190,383
ตู้ FCL		64,593	71,052	78,157	85,973	94,570	104,027	114,430	125,873	138,460	152,306
ตู้ LCL		16,148	17,763	19,539	21,493	23,643	26,007	28,608	31,468	34,615	38,077

ตารางที่ 4.11 การคาดการณ์รายจ่ายของโครงการ

(หน่วย : ล้านบาท)											
ปีงบประมาณ	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	ปี 2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569
เงินเดือนพนักงาน (36,000 บาท/เดือน)		2.59	2.77	2.97	3.17	3.40	3.63	3.90	4.16	4.45	4.76
โบนัส+เบี้ยขยัน (4 เดือน)		0.86	0.92	0.99	1.06	1.13	1.21	1.30	1.39	1.48	1.59
ค่าล่วงเวลา		1.04	1.11	1.19	1.27	1.36	1.45	1.55	1.66	1.78	1.90
ค่าไฟฟ้า		1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20
ค่าซ่อมบำรุง		-	18.42	18.42	30.70	30.70	61.40	18.42	18.42	30.70	30.70
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด (4% ของรายรับรวม)		5.66	6.09	6.58	7.11	7.69	8.34	9.05	9.83	10.68	11.62
รายจ่ายรวม		11.35	30.53	31.34	44.52	45.49	77.24	35.41	36.66	50.30	51.78

ตารางที่ 4.12 การคาดการณ์รายได้ของโครงการ

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีงบประมาณ	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569
Lifting&Wharfage (920 บาท/TEUs)	ปี 2559	74.28	81.71	89.88	98.87	108.75	119.63	131.59	144.75	159.23	175.15
Wharfage (415 บาท/TEUs)		33.51	36.86	40.54	44.59	49.06	53.96	59.36	65.29	71.83	79.01
Lift-on (FCL Only) (1,440 บาท/TEUs)		31.68	31.68	31.68	31.68	31.68	31.68	31.68	31.68	31.68	31.68
Berth Hire (1,500 บาท/Vessel)		2.02	2.22	2.44	2.69	2.95	3.25	3.57	3.93	4.33	4.76
รายได้รวม		141.49	152.47	164.55	177.83	192.45	208.53	226.21	245.66	267.06	290.60

ตารางที่ 4.13 การคาดการณ์รายได้หลังหักภาษีของโครงการ

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีงบประมาณ	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569
ค่าเสื่อมราคา	ปี 2559	61.40	64.54	64.54	64.54	64.54	64.54	64.54	64.54	64.54	64.54
รายได้ก่อนหักภาษี		68.73	57.40	68.66	68.78	82.42	66.74	126.26	144.46	152.22	2,805.23
ภาษี 30%		20.62	17.22	20.60	20.63	24.73	20.02	37.88	43.34	45.67	841.57
รายได้หลังหักภาษี		48.11	40.18	48.06	48.14	57.70	46.72	88.38	101.12	106.55	1,963.66

ตารางที่ 4.14 การคาดการณ์กระแสเงินสดของโครงการ

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีงบประมาณ	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ปี 2559		2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569
Cash Flow	- 614.00	109.51	104.72	112.60	112.68	122.23	111.26	152.92	165.66	171.09	2,028.20
กระแสเงินสดสะสม	- 504.48	- 399.76	- 287.16	- 174.48	- 52.24	59.02	211.94	377.61	578.70	2,578.90	

ตารางที่ 4.15 การประมาณการกำไรเชิงเศรษฐศาสตร์ (EP Projection)

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีงบประมาณ	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569
รายได้จากการดำเนินงาน		141.49	152.47	164.54	177.83	192.45	208.53	226.21	245.66	267.06	290.60
รายจ่ายจากการดำเนินงาน		11.35	30.53	31.34	44.52	45.49	77.24	35.41	36.66	50.30	51.78
มูลค่าสุดท้ายโครงการ											2,630.95
ค่าเสื่อมราคา		61.40	64.54	64.54	64.54	64.54	64.54	64.54	64.54	64.54	64.54
รายได้ก่อนหักภาษี		68.73	57.40	68.66	68.78	82.42	66.74	126.26	144.46	152.22	2,805.23
ภาษีทางเศรษฐศาสตร์		20.62	17.22	20.60	20.63	24.73	20.02	37.88	43.39	45.67	841.57
รายได้หลังหักภาษี		48.11	40.18	48.06	48.14	57.69	46.72	88.38	101.12	106.55	1,963.66
เงินลงทุน		614.00	552.60	488.06	423.52	358.98	294.44	229.90	165.36	100.82	36.28
อัตราต้นทุนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก		10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
ต้นทุนของเงินทุน		61.40	55.26	48.81	42.35	35.90	29.44	22.99	16.54	10.08	3.63
กำไรทางเศรษฐศาสตร์		- 13.29	- 15.02	- 0.61	6.00	22.10	17.67	74.49	85.21	97.23	1,971.57

สรุปผลการวิเคราะห์ผลตอบแทน - ต้นทุน

- PB: Payback Period (ระยะเวลาคืนทุน) : 6.4695 ปี
- NPV: Net Present Value (มูลค่าปัจจุบันสุทธิ) : 882,650,365
- IRR: Internal Rate of Return (อัตราผลตอบแทนภายใน) : 25.48%
- Benefit and Cost Ratio: B/C Ratio (อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน) : 5.0139

4.1.3 สรุปผลการศึกษารูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการ

รูปแบบการลงทุนในการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งและการบริหารจัดการท่าเรือชายฝั่งในพื้นที่ของ ทกท. ที่มีความเป็นไปได้แบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.16 คือ

แบบที่ 1 : ทกท. ดำเนินการลงทุนก่อสร้าง/พัฒนาพื้นที่ท่าเรือชายฝั่ง และบริหารจัดการเองทั้งหมด

แบบที่ 2 : ทกท. ดำเนินการลงทุนก่อสร้าง/พัฒนาพื้นที่ท่าเรือชายฝั่งเอง แล้วว่าจ้างเอกชนหรือคณะผู้บริหารมืออาชีพเข้ามาบริหารจัดการ

แบบที่ 3 : ทกท. ให้สัมปทานเอกชนดำเนินการลงทุนก่อสร้าง/พัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือชายฝั่งทั้งหมด

ตารางที่ 4.16 ข้อเปรียบเทียบรูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการการบริการท่าเรือชายฝั่ง

ปัจจัยที่พิจารณา	รูปแบบการลงทุน		
	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
ภาระในการลงทุน	ภาระการลงทุนเป็นของทกท.	ภาระการลงทุนเป็นของทกท.	ภาระการลงทุนเป็นของเอกชน
ระยะเวลาการพัฒนาโครงการ	สามารถดำเนินการได้ทันที	สามารถดำเนินการได้ทันที	ใช้ระยะเวลานานเนื่องจากต้องมีการพิจารณาคัดเลือกเอกชน ผู้ได้สิทธิสัมปทาน
ความสามารถในการบริหารจัดการ	ต่ำกว่าเอกชนบริหาร	สูงกว่า ทกท. บริหาร	สูงกว่า ทกท. บริหาร
บทบาทหน้าที่ ของท่าเรือกรุงเทพ	ยังคงมีบทบาทหน้าที่ในการให้บริการ	บทบาทหน้าที่ลดลง	บทบาทหน้าที่ลดลงมาก
ภาระทางด้านทรัพยากรบุคคล	ภาระด้านบุคคลสูง	ภาระด้านบุคคลจะขึ้นอยู่กับรูปแบบสัญญาการจ้างบริหาร	ภาระเป็นของเอกชนผู้บริหาร
ความขัดแย้ง/ การต่อต้าน	ไม่มีความขัดแย้งหรือ การต่อต้าน	อาจมีการต่อต้านจากพนักงานปฏิบัติการ เพราะถ้าหากเอกชนเป็นผู้บริหารงาน อาจเลือกใช้พนักงานจากภายนอก	อาจเกิดแรงต่อต้านจากพนักงานปฏิบัติการ และ เอกชนรายอื่น
ผลตอบแทนการลงทุน	ผลตอบแทนต่อผู้สูงกว่ารูปแบบอื่น แต่ผลตอบแทนโดยรวมอาจต่ำกว่า เนื่องจากมี ผู้ใช้บริการน้อยกว่ารูปแบบอื่น	สูงกว่ารูปแบบอื่น	แปรผันตามสัดส่วนหรือข้อตกลงในการให้สัมปทาน

ตารางที่ 4.16 ข้อเปรียบเทียบรูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการการบริการท่าเรือชายฝั่ง (ต่อ)

ปัจจัยที่พิจารณา	รูปแบบการลงทุน		
	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
ประสิทธิภาพ/ การให้บริการ	ต่ำกว่าเอกชนบริหาร	สูง	สูง



บทที่ 5

สรุปและอภิปรายผล

“การบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ” การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยการวิจัย ออกเป็น 2 ส่วนด้วยกัน คือ การสัมภาษณ์เชิงลึก และการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการ ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย คือ 1) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค ที่มีผลต่อการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ 2) เพื่อประเมินความคุ้มค่าของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ 3) เพื่อเสนอแนวทางการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการวิจัย สามารถสรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดได้ดังนี้

1) จากบทสัมภาษณ์กลุ่มประชากรและเอกสารที่เกี่ยวข้อง พบว่า ปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ที่มีผลต่อการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ สามารถสรุปได้ดังนี้

- จุดแข็ง (Strength) ท่าเรือกรุงเทพ อยู่ภายใต้การดูแลของ การท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจแห่งเดียวของประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ทางน้ำ จึงเป็นองค์กรที่มีความเชี่ยวชาญและบุคลากรมีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ ในขณะที่เดียวกันตำแหน่งที่ตั้งของ ทกท. เหมาะสำหรับการขนถ่ายสินค้าเนื่องจากอยู่ใกล้แหล่งที่ตั้งทางธุรกิจทั้งในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑลและสามารถต่อขยายด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศโดยอาศัยการเดินทางในการขนส่งทางน้ำสามารถกระจายการขนส่งทางถนนและทางรางไปสู่ลูกค้าในเขตปริมณฑลได้

- จุดอ่อน (Weakness) กฎ ระเบียบข้อบังคับของ ทกท. ที่ยังไม่เอื้อต่อการดำเนินงานขององค์กร ทำให้ขาดความคล่องตัวในเชิงธุรกิจรวมทั้งการแก้ไขปัญหาสำคัญ ๆ ที่กระทบต่อองค์กร สามารถดำเนินการได้ไม่รวดเร็วทันต่อเหตุการณ์ ในขณะที่เดียวกันอัตราค่าบริการ ที่มีการคิดซ้ำซ้อนทำให้ไม่เกิดแรงจูงใจในการใช้บริการ รวมถึงไม่สามารถจำแนกศูนย์ต้นทุนศูนย์กำไร ศูนย์การลงทุน ได้อย่างชัดเจน เพื่อสามารถนำไปวางแผนและปันส่วนทรัพยากรภายในองค์กร

ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันเมื่อเปรียบเทียบกับลักษณะองค์กรประเภทเดียวกันในประเทศเพื่อนบ้านที่มีพันธมิตรเชิงกลยุทธ์ ที่จะช่วยสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจใหม่ให้สามารถดำเนินการบรรลุได้ตามวิสัยทัศน์

- โอกาส (Opportunity) การเปิดเสรีอาเซียนส่งผลให้เกิดการขยายตัวการค้าในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยเฉพาะในกลุ่ม TIP ส่งผลให้เกิดโอกาสสำหรับบริการเดินเรือแบบ Short-Sea Shipping ระหว่างประเทศ ในขณะเดียวกันนโยบายภาครัฐที่ผลักดันการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-พ.ศ. 2565 เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับการสร้างท่าเรือชายฝั่งของ ทลช. (ท่าเทียบเรือ A0) สนับสนุนให้ขนส่งทางน้ำโดยเรือชายฝั่ง เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงขนาดของเรือตู้สินค้าที่มีแนวโน้มขนาดใหญ่ขึ้นหรือบรรทุกตู้สินค้ามากขึ้นจนทำให้ไม่สามารถนำเรือเข้า ทกท. ได้ ทำให้ต้องขนถ่ายตู้สินค้าลงที่ท่าเรือแหลมฉบัง และลำเลียงตู้สินค้าโดยเรือชายฝั่งมายัง ทกท.

- ข้อจำกัด (Threat) นโยบาย ภาวะเปราะบางภาครัฐที่จำกัดบทบาทกิจการที่รัฐวิสาหกิจในการดำเนินการไม่ให้แข่งขันกับเอกชน ความล่าช้าในการพิจารณาโครงการจากหน่วยงานภายนอก ที่เกี่ยวข้องทำให้ท่าเรือกรุงเทพสูญเสียโอกาสในการพัฒนาหรือขยายธุรกิจ รวมทั้งต้องเพิ่มค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน อีกทั้งข้อตกลงเปิดเสรีภาคบริการ (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) ครอบคลุมการเปิดตลาดเสรีบริการหลายประเภท ได้แก่ สาขาบริการธุรกิจ บริการด้านวิชาชีพ การก่อสร้าง การจัดจำหน่าย การศึกษา บริการด้านสิ่งแวดล้อม สุขภาพ การขนส่งทางน้ำ การโทรคมนาคม และการท่องเที่ยว ซึ่งมีผลให้กิจการท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้องเปิดเสรีให้ต่างชาติดำเนินการได้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 ส่งผลโดยตรงต่อการแข่งขันของ ทกท. และ ทลช. กับท่าเรือในต่างประเทศ ซึ่งในอนาคตจะมีกิจการท่าเรือเอกชนต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น รวมถึงโอกาสที่กิจการท่าเรือในต่างประเทศจะเข้าซื้อกิจการในประเทศไทย

เมื่อนำผลการวิเคราะห์ SWOT หาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค มาวิเคราะห์ต่อด้วย TOWS Matrix ซึ่งจะได้กลยุทธ์สำหรับท่าเรือกรุงเทพ ดังตาราง 5.1

ตารางที่ 5.1 TOWS Matrix

ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก	จุดแข็ง	จุดอ่อน
โอกาส	กลยุทธ์เชิงรุก ทกท. ควรขยายตลาดและเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดภายใน ประเทศและกลุ่มประเทศอาเซียน	กลยุทธ์เชิงพัฒนา ทกท. ควรมีการอบรม พัฒนาศักยภาพความสามารถของพนักงาน ให้สอดคล้องกับโอกาสที่เกิดขึ้นจากภายนอก
อุปสรรค	กลยุทธ์เชิงป้องกัน ทกท. ควรสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการแข่งขัน กับภาคเอกชน หรือทำเรืออาเซียน เพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการดำเนินงาน และก่อให้เกิดประสิทธิภาพ ในการให้บริการ	กลยุทธ์เชิงตั้งรับ ทกท. ควรสร้างความคล่องตัวให้เกิดขึ้นในการดำเนินงานภายใน และสร้างพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในและต่างประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะกลุ่มประเทศอาเซียน ที่มีศักยภาพ เพื่อร่วมพัฒนารูปแบบการให้บริการและนวัตกรรม เชิงธุรกิจ

หลังจากนั้นนำผลการศึกษามาวิเคราะห์สภาพการแข่งขันในบริการท่าเรือชายฝั่งตามหลัก Five Forces Model ซึ่งสามารถสรุปได้ดังตาราง 5.2

ตารางที่ 5.2 การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันในบริการท่าเรือชายฝั่ง

Five Force Factor	สภาพการแข่งขัน
การเข้ามาของผู้แข่งขันรายใหม่	อาจเกิดขึ้นได้ยากเพราะต้องใช้เงินลงทุนสูงในการก่อสร้างท่าเรือใหม่สูงมาก
อำนาจต่อรองของซัพพลายเออร์	ต่ำ เนื่องจากอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับบริการท่าเรือชายฝั่งมีไม่กี่ชนิด แต่ผู้จำหน่ายอุปกรณ์มีหลายราย
อำนาจต่อรองของลูกค้า	สูง เนื่องจากมีผู้ให้บริการหลายราย

ตารางที่ 5.2 การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันในบริการท่าเรือชายฝั่ง (ต่อ)

Five Force Factor	สภาพการแข่งขัน
การเข้ามาของผลิตภัณฑ์/บริการทดแทน	น้อย เนื่องจากบริการด้านเรือชายฝั่งเป็นการขนส่งที่ทดแทนปัญหาของการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ แต่อาจมีบริการทดแทนเกิดขึ้นได้ เช่น หากมีนวัตกรรมการขนส่งทางถนนที่ประหยัดพลังงานหรือราคาถูกลงผู้ใช้บริการอาจหันไปใช้การขนส่งทางบกเนื่องจากมีความสะดวกกว่า
การแข่งขันของกลุ่มรายเดิมในธุรกิจ	ปานกลาง เนื่องจากผู้ให้บริการท่าเรือสำหรับเรือชายฝั่งส่วนใหญ่ เปิดให้บริการเพื่อสนับสนุนบริการหลักของตน และคู่แข่งในธุรกิจแต่ละรายมีพื้นที่ให้บริการน้อยไม่สามารถขยายบริการท่าเทียบเรือเฉพาะได้อีก

- 2) ความคุ้มค่าของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ จากการวิเคราะห์ผลตอบแทน – ต้นทุน สามารถสรุปรายละเอียดดังนี้

- ระยะเวลาคืนทุนประมาณ 6.4695 ปี
- มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิ (NPV) คือ การคำนวณหาผลรวมมูลค่า

ปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิโครงการ เพื่อใช้เป็นเกณฑ์วัดว่าจะให้ผลตอบแทนคุ้มค่าหรือไม่ ซึ่งจะยอมรับโครงการลงทุนเมื่อ NPV มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0 จากการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิ (NPV) มีค่าเท่ากับ 882,650,365 บาท NPV มีค่ามากกว่า 0 แสดงว่าการลงทุนได้ให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า

- อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (IRR) คือ อัตราผลตอบแทนที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันของกระแสผลตอบแทนเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของกระแสต้นทุน หรืออัตราที่ทำให้ค่า NPV เท่ากับ 0 ซึ่งจะยอมรับโครงการลงทุนเมื่อ ค่า IRR มากกว่าอัตราต้นทุนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก จากการคำนวณหาอัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (IRR) มีค่าเท่ากับ 25.48% เมื่อนำมาเทียบกับอัตราต้นทุนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ที่ทางการท่าเรือฯ กำหนดให้ใช้เป็นต้นทุนในการดำเนินโครงการ คือ 10% แล้วนั้น แสดงว่าการลงทุนให้ผลตอบแทนมากกว่าเพราะฉะนั้นจึงคุ้มค่าควรแก่การลงทุน

- อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (B\C Ratio) คือ อัตราส่วนระหว่างผลรวมมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนกับผลรวมมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนตลอดอายุโครงการ ซึ่งจะยอมรับโครงการลงทุนเมื่อ ค่า B\C Ratio มีค่ามากกว่า 1 จากการคำนวณหาอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (B\C Ratio) มีค่าเท่ากับ 5.0139 ซึ่งมีค่ามากกว่า 1 แสดงว่าผลตอบแทนที่ได้รับมากกว่าทุนที่ได้ลงทุนไป

3) จากการศึกษาทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่าแนวทางการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ แบ่งได้ 3 รูปแบบ ได้แก่

- แบบที่ 1 : ท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการลงทุนก่อสร้าง/พัฒนาพื้นที่ท่าเรือชายฝั่ง และบริหารจัดการเองทั้งหมด
- แบบที่ 2 : ท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการลงทุนก่อสร้าง/พัฒนาพื้นที่ท่าเรือชายฝั่งเอง แล้วจ้างเอกชนหรือคณะผู้บริหารมืออาชีพเข้ามาบริหารจัดการ
- แบบที่ 3 : ท่าเรือกรุงเทพ ให้สัมปทานเอกชนดำเนินการลงทุนก่อสร้าง/พัฒนา และบริหารจัดการท่าเรือชายฝั่งทั้งหมด

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

การบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ สามารถอภิปรายผลการศึกษาดังนี้

จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั่วไปโดยใช้ SWOT Analysis และการวิเคราะห์สภาพการแข่งขัน โดยใช้ตัวแบบแรงดัน 5 ประการ หรือ Five Forces Analysis Model ทำให้เห็นสภาพแวดล้อมภายนอกและปัจจัยแรงกดดันต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการทำงาน และยังสามาริเห็นทิศทางสภาพแวดล้อม การแข่งขันในธุรกิจ และมองเห็นถึงโอกาส และอุปสรรคในการดำเนินโครงการ ซึ่งผลจากการวิเคราะห์ข้างต้น สามารถนำมาวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการดำเนินโครงการ โดยการใช้ SWOT Analysis Model และยังสามารถนำมากำหนดทางเลือกกลยุทธ์ของโครงการหรือองค์กร โดยใช้ TOWS Matrix เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ในขณะที่เดียวกันก็สามารถลดจุดอ่อนภายใน และหลีกเลี่ยงอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมและการแข่งขันที่รุนแรงต่าง ๆ ได้

นอกจากนี้การศึกษาครั้งนี้ได้ใช้แนวคิดเกี่ยวกับผลตอบแทนจากการลงทุนในโครงการ ซึ่งประกอบด้วยวิธีระยะเวลาคืนทุน วิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ อัตราผลตอบแทนภายใน และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุนมาใช้ในการวิเคราะห์ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ ภราดร ปริดาศักดิ์ (2547) ที่ได้เสนอไว้เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการประเมินโครงการ ที่ได้กล่าวถึงระยะเวลาคืนทุน คือ

เน้นการยอมรับโครงการที่ให้ระยะเวลาคืนทุนเร็วที่สุดเป็นสำคัญ เป็นการช่วยขจัดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น เพราะจะทำให้ผู้ประกอบการมีความเสี่ยงจากการลงทุนน้อยที่สุดด้วย ในส่วนของมูลค่าปัจจุบันสุทธิจะมีการยอมรับโครงการ หากโครงการนั้นมีมูลค่าเพิ่มขึ้นหรือมีมูลค่าที่ได้รับจากการลงทุนสูงกว่าต้นทุน หรือมีค่า NPV เป็นบวก ก็ยอมรับได้ว่าโครงการนั้นสามารถดำเนินการได้ รวมถึงอัตราผลตอบแทนภายใน หรืออัตราผลตอบแทนที่แท้จริง จะยอมรับโครงการที่มีค่า IRR สูงกว่าอัตราตามเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ ถ้า IRR ของโครงการต่ำกว่าเกณฑ์ดังกล่าวก็จะไม่ยอมรับโครงการนั้น

นอกจากแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องแล้วการศึกษาในครั้งนี้ยังสอดคล้องกับ ฌญญาวรรณ อภัย (2548) ที่ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง โดยประเมินความเป็นไปได้ของโครงการ ความเหมาะสมในการลงทุน ผ่านดัชนีชี้วัดที่ใช้ในการประเมิน ได้แก่ ระยะเวลาคืนทุน อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ และสิริภัทร บุญสุยา (2553) ที่ได้ศึกษาวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาท่าเรือสงขลาเพื่อเพิ่มศักยภาพในการส่งออก ผ่านดัชนีชี้วัดที่ใช้ในการประเมิน ได้แก่ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน ซึ่งจากงานวิจัยที่กล่าวมานี้ผู้ศึกษาได้มีการประเมินความเป็นไปได้ของโครงการและความเหมาะสมของการลงทุน โดยใช้เครื่องมือในการประเมิน เพื่อใช้เป็นข้อมูลสะท้อนกลับถึงผู้ประกอบการ ซึ่งจากการศึกษาครั้งนี้ ได้รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับเงินลงทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ประมาณการรายได้จากการดำเนินงาน เพื่อนำมาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการตลอดอายุโครงการ โดยพิจารณาอัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (IRR) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C Ratio) จากการศึกษาพบว่า โครงการมีความเป็นไปได้ในการลงทุน โดยมีอัตราผลตอบแทนการลงทุนประมาณ 25.48% มูลค่าปัจจุบันสุทธิอยู่ที่ประมาณ 882,650,365 บาท และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุนมีค่าเท่ากับ 5.0139 และมีผลตอบแทนการลงทุนอยู่ที่ประมาณ 6.47 ปี จึงมีความเหมาะสมที่จะลงทุนโครงการ

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะทั่วไป จากการวิจัยฉบับนี้ได้พบข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ในแต่ละหัวข้อดังต่อไปนี้

1) สิ่งอำนวยความสะดวก/เครื่องมือทุนแรงในการขนถ่ายตู้สินค้า/สินค้า จากการสำรวจพบว่า การให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง/เรือลำเลียงภายในประเทศของท่าเรือกรุงเทพ ในปัจจุบันยังให้บริการในลักษณะของท่าเปล่า ๆ รับเรือจอดเทียบท่า แต่มิได้จัดเตรียมเครื่องมือ

อุปกรณ์ในการขนถ่ายตู้สินค้าจำพวกปั้นจั่นหน้าท่าไว้ให้ ส่งผลให้เรือชายฝั่งที่จะสามารถให้บริการได้ต้องเป็นเรือที่มีเครนยกตู้ติดมากับลำเรือ หรือผู้ให้บริการเรือชายฝั่งต้องจัดหาอุปกรณ์เครนลอยน้ำเพื่อใช้ในการขนถ่ายตู้สินค้าเอง ซึ่งส่งผลให้ผู้ให้บริการเรือชายฝั่งมีต้นทุนการดำเนินการที่สูง และมีผลต่อไปยังผู้ใช้บริการกลุ่มเจ้าของสินค้าที่มาใช้บริการเรือชายฝั่งที่ท่าเรือกรุงเทพ จึงไม่ก่อให้เกิดแรงจูงใจในการใช้บริการท่าเรือชายฝั่งเท่าที่ควร

2) การคิดค่าภาระที่ไม่ก่อให้เกิดแรงจูงใจในการใช้บริการท่าเรือชายฝั่ง ปัญหาด้านการคิดค่าภาระสามารถแบ่งได้เป็นสองส่วน ได้แก่ ค่าภาระในการให้บริการเครื่องมือทุนแรงในการขนถ่ายสินค้า และค่าภาระในการนำเรือเทียบท่า ดังนี้

- ค่าภาระในการให้บริการเครื่องมือทุนแรง เป็นปัญหาสืบเนื่องมาจากปัญหาการให้บริการเครื่องมือทุนแรงข้างต้น กล่าวคือ ในกรณีของการใช้อุปกรณ์ยกตู้สินค้าขึ้นและลงเรือที่เอกชนจัดหามาเอง ตามประกาศการทำเรือฯ กำหนดให้คิดค่าภาระในอัตราร้อยละ 20 ของการใช้เครื่องมือของท่าเรือกรุงเทพ ส่งผลให้ผู้ให้บริการมีต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น เพราะต้องจ่ายทั้งค่าภาระแก่ท่าเรือกรุงเทพ และยังมีค่าใช้จ่ายจากการใช้อุปกรณ์ขนถ่ายที่ต้องจัดหามาเองอีกด้วย

- ค่าภาระจากการนำเรือเทียบท่า พบปัญหาในส่วนของเรือชายฝั่งขาเข้าจากท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งต้องนำตู้สินค้ามาผ่านพิธีการศุลกากรที่ท่าเรือกรุงเทพ จึงต้องเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือตู้สินค้าเขื่อนตะวันออก ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือที่เน้นรองรับเรือตู้สินค้านระหว่างประเทศเป็นหลัก โดยเรือชายฝั่งจำเป็นต้องจ่ายค่าภาระในอัตราเดียวกันกับเรือระหว่างประเทศ จึงส่งผลให้มีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้สูง

3) การกำหนดเขตรั้วศุลกากรกับปัญหาสินค้าขาเข้าที่จะทำพิธีศุลกากรที่ท่าเรือกรุงเทพ การกำหนดให้พื้นที่ท่าเรือชายฝั่งเป็นพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรนั้นเป็นไปตามกฎระเบียบของกรมศุลกากร ซึ่งเหมาะสมและเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการเป็นอย่างมากสำหรับสินค้าภายในประเทศและสินค้านำเข้าจากต่างประเทศขาออกที่ลำเลียงไปขึ้นเรือระหว่างประเทศที่ท่าเรือแหลมฉบัง อย่างไรก็ตาม พบว่า ในกรณีของสินค้านำเข้าที่ขนส่งลำเลียงมาจากท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อดำเนินพิธีการทางศุลกากรที่ท่าเรือกรุงเทพ นั้น จะมีผลกระทบค่อนข้างมาก ทั้งนี้ เนื่องจากต้องนำเรือชายฝั่งเข้าจอดเทียบท่าในพื้นที่ภายใต้เขตรั้วศุลกากรที่ท่าเรือตู้สินค้านระหว่างประเทศ ซึ่งจะต้องใช้ระบบจัดลำดับการเทียบท่าเหมือนดังเช่น เรือระหว่างประเทศ และมักได้รับการจัดคิวเทียบท่าเป็นลำดับสุดท้าย ซึ่งส่งผลให้ผู้ให้บริการเรือชายฝั่งไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร

5.3.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

- 1) ควรศึกษาเปรียบเทียบการคิดค่าบริการของท่าเรือเอกชนต่าง ๆ ในประเทศ เพื่อให้สามารถประเมินในมิติของการแข่งขันจริง และแสดงผลตอบแทนของการลงทุนในโครงการได้อย่างครบถ้วน
- 2) ควรทำการศึกษาวิจัยและพัฒนา (Research and Development) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนและตรงประเด็นสำหรับการพัฒนาองค์กรต่อไปมากยิ่งขึ้น
- 3) เมื่อองค์กรมีการพัฒนาตามผลการวิจัยครั้งนี้แล้ว ควรมีการวิจัยประเมินผลเพื่อขยายผลการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

5.4 ข้อจำกัดของการวิจัย

ในการสัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ เป็นกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในการทำงานโดยตรง จึงมีความระมัดระวังในการให้ข้อมูลส่วนบุคคล และจะไม่อ้างอิงข้อมูลด้านงบประมาณ และความลับต่อคู่แข่งขององค์กรในทุกกรณี

5.5 การประยุกต์ผลการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้เสนอแนวทางในการปรับปรุง พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง ดังต่อไปนี้

- 1) ควรมีการปรับปรุง พัฒนาท่าเทียบเรือเฉพาะ เพื่อรองรับการปฏิบัติงานของเรือชายฝั่งในระยะยาวควรมีการรองรับบริการขนถ่ายสินค้าโดยใช้ระบบล้อเลื่อน (Ro-Ro) เพราะสามารถเป็นอีกบริการที่หน้าจะมีโอกาสทางธุรกิจในอนาคต จึงจำเป็นต้องพิจารณาถึงการจัดสรรพื้นที่ติดแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อให้บริการแก่เรือขนส่งแต่ละประเภทอย่างเหมาะสม
- 2) ควรมีการปรับปรุง แก้ไข กฎระเบียบ ระเบียบปฏิบัติ การบริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง
- 3) การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งเพื่อส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนน มาสู่การขนส่งทางน้ำให้สำเร็จได้นั้น อาจจะมีได้อยู่ที่การดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ หรือ การท่าเรือฯ เพียงหน่วยงานเดียว แต่จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากหลายส่วน ทั้งนี้ เพราะท่าเรือชายฝั่งถือเป็นจุดเชื่อมต่อ (Node) ของการขนส่ง ที่จำเป็นต้องมีทั้งจุดต้นทางปลายทาง และตัวเรือชายฝั่ง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องหาพันธมิตรในการให้บริการ รวมทั้งการทำการตลาดกับกลุ่มเจ้าของสินค้า เพื่อให้เกิดการใช้บริการท่าเรือชายฝั่งอย่างเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

กรมเจ้าท่า. องค์ความรู้เจ้าท่า [ออนไลน์]. ที่มาได้จาก: <http://goo.gl/18crjC>, 2549.

กรมเจ้าท่า. รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม ฉบับสมบูรณ์ (Final Report)
งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อพัฒนาท่าเรือที่จังหวัดชุมพร [ออนไลน์]. ที่มาได้จาก:
<http://goo.gl/3l5ELV>, 2551.

การทำเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2555. กรุงเทพมหานคร: การท่าเรือแห่งประเทศไทย,
2555.

การทำเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2556. กรุงเทพมหานคร: การท่าเรือแห่งประเทศไทย,
2556.

การทำเรือแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2557. กรุงเทพมหานคร: การท่าเรือแห่งประเทศไทย,
2557.

ภัทรภรณ์ พรเจริญ. รายงานปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2553.
กรุงเทพมหานคร: ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ, 2553.

ภัทรภรณ์ พรเจริญ. รายงานปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2554.
กรุงเทพมหานคร: ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ, 2554.

ภัทรภรณ์ พรเจริญ. รายงานปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2555.
กรุงเทพมหานคร: ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ, 2555.

ภัทรภรณ์ พรเจริญ. รายงานปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2556.
กรุงเทพมหานคร: ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ, 2556.

ไชยยศ ไชยมั่นคง และ ประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ. ท่าเรือและการปฏิบัติการหน้าท่า. เอกสารการสอน
ชุดวิชาการจัดการงานขนส่ง. นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2532.

ณัฐญารัตน อภัย. การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง ณ ท่าเรือ
แหลมฉบัง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์
คณะบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา, 2548.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ถวัลย์รัฐ อ่อนศิริ. การจัดการระบบโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ. เอกสารประกอบการบรรยายพิเศษ. สาขาวิชาวิศวกรรมโครงสร้างพื้นฐานและการบริหาร ภาควิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2554.
- ถาวร จุณณานนท์. บทบาทท่าเรือในการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศ. กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยการป้องกันราชอาณาจักร, 2534.
- นวมมณ สุวรรณสร. การศึกษาปัญหาการกำหนดกลยุทธ์และกลยุทธ์การตลาดเพื่อเสริมความสามารถทางการแข่งขันในธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) กรณีศึกษา บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) สาขาการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง, สาขาวิชาการตลาด มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 2553.
- ภราดร ปริดาศักดิ์. หลักเศรษฐศาสตร์จุลภาค. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547.
- ราชบัณฑิตยสถาน. พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525. กรุงเทพมหานคร อักษรเจริญทัศน์, 2525.
- ศศิกานต์ แสงพยัพ. กลยุทธ์ธุรกิจและความรับผิดชอบต่อสังคมของธุรกิจน้ำมัน กรณีศึกษา บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน). การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง, สาขาวิชาการตลาด มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 2553.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2557 [ออนไลน์]. ที่มาได้จาก: <http://goo.gl/G7Junj>, 2557.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. สรุปสาระสำคัญแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555 – 2559, 2554.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560), 2556.
- สิริภัทร บุญสุยา. การวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาท่าเรือสงขลาเพื่อเพิ่มศักยภาพในการส่งออก. การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง, สาขาการจัดการโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 2553.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- สุพรรณิ สวนอินทร์. การวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล. วิทยานิพนธ์
นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.
- สุมาลี สุขदानนท์ และคณะ. การศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย. กรุงเทพมหานคร:
สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.
- เสรี สืบสงวน และคณะ. รายงานการวิจัยเรื่องการให้บริการของเรือไทย : อุปสรรคและแนว
ทางแก้ไขที่เหมาะสม. กรุงเทพมหานคร: กองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการ
ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม, 2531.
- เสรี สืบสงวน และคณะ. รายงานการศึกษาวิจัยเรื่องสถานการณ์และปัญหาของการขนส่งทางทะเล
ในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: กองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม
การพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม, 2530.
- อัมพร ไหลประเสริฐ. การวิเคราะห์องค์กรโดยใช้เทคนิค SWOT analysis. เอกสารประกอบการ
สอนวิชาการบริหารพยาบาล, วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี สุพรรณบุรี, 2554.
- LOGISTICS Max. ท่าเรือกับระบบโซ่อุปทาน ตอนที่ 1 [ออนไลน์]. ที่มาได้จาก:
<http://goo.gl/J4YNly>, 2553
- Bayar Çaglak S., Aydin G. and Alkan G. The Impact of Seaport Investments on Regional
Economics and Developments. International Journal of Business and Management Studies.
Vol.3 333-339, 2011.
- Edward Bolger and Dar Al Handasah. Mohammedia Container Terminal Pre-feasibility Study.
Mediterranean Transport Infrastructure Network Project (MTIN), 2006.
- Japan International Cooperation Agency (JICA). Preparatory Survey on the Walvis Bay Port
Container Terminal Development Project in the Republic of Namibia, 2010.
- Oriental Consultants Co., Ltd. and Ides Co., Ltd. The Study on the New Cebu Container Port
and The Redevelopment of The Existing CEBU Port in the Republic of the Philippines.
Final Report, 2012.



ภาคผนวก ก

หนังสือขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย



ที่ สปพ.๔๐๑(๖)/

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน คุณพลบดี ชันทอง , ดร.พีระพล รัตนะ และอาจารย์สุรัตน์ ชุนงาม

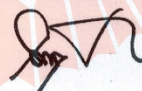
สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ

ด้วย นางสาวนงนภัส เจียมเงิน รหัสนักศึกษา ๕๖๑๓๒๐๐๑๘๐ นักศึกษาหลักสูตร
การจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน รุ่นที่ ๑ สถาบันการบินพลเรือน ได้รับอนุมัติให้ทำ
วิทยานิพนธ์ในหัวข้อ “การบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง: กรณีศึกษาท่าเรือกรุงเทพ” โดยมี
ดร.อารีรัตน์ เส้นสด เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา

บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะ
ผู้ทรงคุณวุฒิในเรื่องดังกล่าว ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนให้คำปรึกษาและ
ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับเครื่องมือการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้วิจัยในการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัย
ต่อไป สำหรับเครื่องมือการวิจัยและเอกสารประกอบการพิจารณา รวมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาจะนำ
เรียนด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์และขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ



นาวาอากาศตรี

(ดร.วัฒนา มานนท์)

รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ ปฏิบัติการแทน
ผู้อำนวยการสถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ

โทร. ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๑, ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๐๘

โทรสาร ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๑

ที่ สปพ.๔๐๑(๖)/๐๑๑

สถาบันการbinพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติโครงการตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน อาจารย์สมยศ บัดน้อย

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ

ด้วย นางสาวนงนภัส เจียมเงิน รหัสนักศึกษา ๕๖๑๓๒๐๐๑๘๐ นักศึกษาหลักสูตร
การจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการbin รุ่นที่ ๑ สถาบันการbinพลเรือน ได้รับอนุมัติให้ทำ
วิทยานิพนธ์ในหัวข้อ “การบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง: กรณีศึกษาท่าเรือกรุงเทพ”
(THE MANAGEMENT TO COASTAL PORT DEVELOPMENT: BANGKOK PORT'S CASE STUDY) โดยมี
ดร.อารีรัตน์ เส้นสด เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการbinพลเรือน ขอขออนุมัติโครงการจากท่านในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิ
ในเรื่องดังกล่าว ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะอื่น ๆ
เกี่ยวกับเครื่องมือการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้วิจัยในการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัยต่อไป สำหรับเครื่องมือ
การวิจัยและเอกสารประกอบการพิจารณาทั้งรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาจะนำเรียนด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์และขอขอบคุณล่วงหน้า ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

นาวาอากาศตรี

(ดร.วัฒนา มานนท์)

รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ ปฏิบัติการแทน
ผู้ว่าการสถาบันการbinพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ

โทร. ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๑, ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๑



ภาควิชา

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบข้อคำถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง การบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง: กรณีศึกษาท่าเรือกรุงเทพ

คำชี้แจง

แบบข้อคำถามชุดนี้ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก

แบบข้อคำถามฉบับนี้มีทั้งหมด 2 ส่วน รายละเอียดดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานที่ใช้เจาะจงบุคคล

ส่วนที่ 2 คำถามเชิงลึก เป็นไปในลักษณะครอบคลุม ตั้งแต่ภาพรวมในระดับประเทศ ประกอบไปด้วย สถานการณ์/รูปแบบการขนส่งสินค้า ทางเรือชายฝั่งของประเทศไทยในปัจจุบัน ผลดีและผลเสีย ในการปรับปรุง พัฒนาโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง ณ ท่าเรือกรุงเทพ

ขอขอบคุณทุกท่านที่กรุณาให้สัมภาษณ์

น.ส.นงนภัส เจียมเงิน

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

แบบข้อคำถาม สำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึก (Deep Interview)

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ-นามสกุล อายุ ปี เพศ.....
 ระดับการศึกษา..... อาชีพ/ตำแหน่ง
 วันที่สัมภาษณ์..... สัมภาษณ์ระหว่างเวลา..... น. ถึง..... น. รวมเวลา..... นาที
 สถานที่สัมภาษณ์.....

ส่วนที่ 2 ข้อคำถามสำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึก

1. สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางเรือในอดีต ปัจจุบัน และการคาดการณ์ในอนาคต ของโลก
2. สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางเรือในอดีต ปัจจุบัน และการคาดการณ์ในอนาคต ของประเทศไทย
3. สถานการณ์/รูปแบบการขนส่งสินค้า ทางเรือชายฝั่งของประเทศไทยในปัจจุบัน
4. เข้าถึงข้อมูล/ข่าว เกี่ยวกับการสร้างท่าเรือ ปากบารา จังหวัดสตูล และ ท่าเรือทวาย ประเทศพม่า
5. ผลกระทบอย่างแรกที่คุณนึกถึง เมื่อทราบถึง โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง
6. ผลดีและผลเสีย ในการปรับปรุง พัฒนาโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง
7. ผลดีและผลเสียในการไม่ปรับปรุง พัฒนาโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง
8. ความแตกต่าง/ความเหมือน ของผลกระทบที่เกิดจากโครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง ท่าเรือกรุงเทพ กับ ท่าเรือปากบารา/ท่าเรือทวาย
9. โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่งจะช่วยแก้ปัญหาท่าเทียบเรือชายฝั่งได้หรือไม่ อย่างไร
10. ปัจจัยแห่งความสำเร็จ ของโครงการปรับปรุง พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง
11. ปัจจัยแห่งความล้มเหลว ของโครงการปรับปรุง พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง
12. ความเหมาะสมที่จะมีการพัฒนาโครงการปรับปรุง ท่าเทียบเรือชายฝั่งท่าเรือกรุงเทพ
13. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงการปรับปรุง พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง

ภาคผนวก ค
หนังสือขออนุญาตนำข้อมูลผลการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ
เพื่อใช้ประกอบการดำเนินงานวิจัย

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ที่ สปพ.๔๐๑(๖)/ ๐๓๐



สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

พฤษภาคม ๒๕๕๘

เรื่อง ขออนุญาตนำข้อมูลผลการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ เพื่อใช้ประกอบการดำเนินงานวิจัย

เรียน รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ด้วย นางสาวนงนภัส เจียมเงิน รหัสนักศึกษา ๕๖๑๓๒๐๐๑๘๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา สาขาวิชาการจัดการการบิน หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สถาบันการบินพลเรือน ได้รับอนุมัติโครงร่างวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ “การบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง: กรณีศึกษาท่าเรือกรุงเทพ” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.อารีรัตน์ เส้นสด อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

เพื่อให้การดำเนินการวิจัยสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ นางสาวนงนภัส เจียมเงิน นำข้อมูลผลการดำเนินงานท่าเรือกรุงเทพ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ประกอบการดำเนินงานวิจัยดังกล่าว ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ดังกล่าว จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

นางสาวอากาศตรี

(ดร.วัฒนา งามนันท)

รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ ปฏิบัติการแทน
ผู้อำนวยการสถาบันการบินพลเรือน

๐๓๓๒

เรื่อง

(ชำนาญ ไชยฤทธิ์)

รอง อ.ภท.

๑๘ พ.ค. ๒๕๕๘

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ

โทร. ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๑, ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๐๙ โทรสาร ๐-๒๒๗๒-๖๑๑๖

(นางสาวนงนภัส เจียมเงิน ๐๘๕-๑๗๘๐๘๐๐)



ภาคผนวก ง
ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าทั้งหมด ปีงบประมาณ 2553

MONTH	CALL	INBOUND			OUTBOUND			THROUGHPUT		
		TOTAL			TOTAL			TOTAL		
		BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON
OCT.09	178	44,949	60,905	620,019	42,568	56,672	654,250	87,517	117,577	1,274,269
NOV.09	182	46,553	62,707	625,402	44,413	59,217	687,266	90,966	121,924	1,312,668
DEC.09	186	42,627	58,095	580,970	44,042	58,551	686,856	86,669	116,646	1,267,826
JAN.10	180	48,586	65,486	690,401	42,809	56,823	667,066	91,395	122,309	1,357,467
FEB.10	155	43,524	58,787	610,526	40,434	54,407	617,357	83,958	113,194	1,227,883
MAR.10	187	50,084	68,036	675,830	46,497	61,591	728,073	96,581	129,627	1,403,903
APR.10	158	47,634	64,380	641,265	37,341	49,473	574,837	84,975	113,853	1,216,102
MAY.10	186	47,159	63,729	651,051	39,910	52,738	621,052	87,069	116,467	1,272,103
JUN.10	188	44,739	61,205	626,132	40,920	54,525	620,698	85,659	115,730	1,246,830
JUL.10	186	51,231	70,048	724,749	40,760	55,086	614,445	91,991	125,134	1,339,194
AUG.10	193	51,090	70,064	710,963	44,693	60,768	662,362	95,783	130,832	1,373,325
SEP.10	189	49,147	67,673	698,297	42,674	58,353	646,782	91,821	126,026	1,345,079
	2168	567,323	771,115	7,855,605	507,061	678,204	7,781,044	1,074,384	1,449,319	15,636,649
BOX									120,777	
TEU									120,777	TEU
AV/MTEU									1,449,319	TEU
RATIO%										

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือชายฝั่ง ปีงบประมาณ 2553

MONTH	CALL	INBOUND			OUTBOUND			THROUGHPUT		
		TOTAL			TOTAL			TOTAL		
		BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON
OCT.09	21	643	885	9,274				643	885	9,274
NOV.09	32	1,304	1,730	19,133				1,304	1,730	19,133
DEC.09	37	1,491	2,092	21,721				1,491	2,092	21,721
JAN.10	24	1,229	1,597	19,124				1,229	1,597	19,124
FEB.10	15	517	637	9,737				517	637	9,737
MAR.10	23	660	888	11,087				660	888	11,087
APR.10	17	569	768	10,535				569	768	10,535
MAY.10	44	2,427	3,163	41,768				2,427	3,163	41,768
JUN.10	46	1,738	2,180	30,185				1,738	2,180	30,185
JUL.10	37	1,133	1,540	18,554				1,133	1,540	18,554
AUG.10	31	695	941	11,811				695	941	11,811
SEP.10	33	1,572	2,096	24,102				1,572	2,096	24,102
	360	13,978	18,517	227,031				13,978	18,517	227,031
BOX									1,543	
TEU									1,543	TEU
AV/MTEU									18,517	TEU
RATIO%										

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า-ตู้สินค้าที่มาทางรถไฟ ปีงบประมาณ 2553

MONTH	CALL	INBOUND			OUTBOUND			THROUGHPUT		
		TOTAL			TOTAL			TOTAL		
		BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON
OCT.09					439	439		439	439	
NOV.09					357	357		357	357	
DEC.09					419	419		419	419	
JAN.10					648	648		648	648	
FEB.10					599	599		599	599	
MAR.10					600	600		600	600	
APR.10					293	293		293	293	
MAY.10					148	148		148	148	
JUN.10					178	178		178	178	
JUL.10					555	555		555	555	
AUG.10					484	484		484	484	
SEP.10					543	543		543	543	
					5,263	5,263		5,263	5,263	
BOX									439	
TEU									439	TEU
AV/MTEU									5,263	TEU
RATIO%										

ที่มา : กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าทั้งหมด ปีงบประมาณ 2554

MONTH	CALL	INBOUND			OUTBOUND			THROUGHPUT		
		TOTAL			TOTAL			TOTAL		
		BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON
OCT.10	208	55,259	78,151	757,983	45,835	62,928	693,858	101,094	139,079	1,451,839
NOV.10	190	50,559	69,229	715,978	44,090	59,663	678,564	94,649	128,892	1,394,540
DEC.10	207	52,346	71,598	729,193	49,059	65,407	783,744	101,405	137,005	1,512,937
JAN.11	214	53,059	72,782	773,076	39,581	53,409	603,688	92,640	126,191	1,378,762
FEB.11	199	43,513	59,009	610,412	43,251	57,518	667,777	86,764	116,527	1,278,189
MAR.11	217	57,957	79,097	802,337	49,736	65,376	799,209	107,693	144,473	1,601,546
APR.11	207	54,308	73,830	784,678	41,047	53,880	662,300	95,355	127,710	1,446,978
MAY.11	185	48,924	65,819	722,655	37,051	48,322	592,230	85,975	114,141	1,314,885
JUN.11	184	43,231	57,721	596,094	28,119	35,799	464,004	71,350	93,520	1,060,098
JUL.11	181	46,183	62,544	627,626	33,203	43,055	540,663	79,388	105,599	1,168,289
AUG.11	184	45,637	62,244	663,231	35,123	46,070	563,482	80,760	108,314	1,226,713
SEP.11	176	45,243	61,751	620,889	35,543	46,331	550,608	80,786	108,082	1,171,497
	2350	596,219	811,775	8,404,150	481,638	637,758	7,600,123	1,077,857	1,449,533	16,004,273
BOX									120,794	
TEU									120,794	TEU
AV/M:TEU									1,449,533	TEU
RATIO%										

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือชายฝั่ง ปีงบประมาณ 2554

MONTH	CALL	INBOUND			OUTBOUND			THROUGHPUT		
		TOTAL			TOTAL			TOTAL		
		BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON
OCT.10	35	1,008	1,440	12,448				1,008	1,440	12,448
NOV.10	40	1,580	2,113	27,430	655	881	10,422	2,235	2,994	37,852
DEC.10	31	931	1,281	17,024				931	1,281	17,024
JAN.11	44	834	1,197	15,044				834	1,197	15,044
FEB.11	35	743	1,065	12,381				743	1,065	12,381
MAR.11	50	1,179	1,679	18,965				1,179	1,679	18,965
APR.11	53	938	1,379	15,536				938	1,379	15,536
MAY.11	58	2,940	4,120	47,059				2,940	4,120	47,059
JUN.11	82	5,092	6,917	77,303				5,092	6,917	77,303
JUL.11	58	2,948	4,028	42,943				2,948	4,028	42,943
AUG.11	82	5,092	6,917	77,303	104	115	1,952	5,196	7,032	79,255
SEP.11	48	3,259	4,356	54,304	92	141	1,410	3,351	4,497	55,714
	616	26,544	36,482	417,740	851	1,137	13,784	27,395	37,629	431,524
BOX									3,136	
TEU									3,136	TEU
AV/M:TEU									37,629	TEU
RATIO%										

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า-ตู้สินค้าที่มาทางรถไฟ ปีงบประมาณ 2554

MONTH	CALL	INBOUND			OUTBOUND			THROUGHPUT		
		TOTAL			TOTAL			TOTAL		
		BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON
OCT.10					579	579		579	579	
NOV.10					640	640		640	640	
DEC.10					534	534		534	534	
JAN.11					535	535		535	535	
FEB.11					612	612		612	612	
MAR.11					527	527		527	527	
APR.11					391	391		391	391	
MAY.11					313	313		313	313	
JUN.11					225	225		225	225	
JUL.11					347	347		347	347	
AUG.11					597	597		597	597	
SEP.11					432	432		432	432	
					5,732	5,732		5,732	5,732	
BOX									478	
TEU									478	TEU
AV/M:TEU									5,732	TEU
RATIO%										

ที่มา : กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าทั้งหมด ปีงบประมาณ 2555

MONTH	CALL	INBOUND			OUTBOUND			THROUGHPUT		
		TOTAL			TOTAL			TOTAL		
		BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON
OCT.11	177	38,325	52,899	637,235	29,480	38,883	563,039	67,805	91,782	1,200,274
NOV.11	161	23,323	31,318	364,234	24,692	31,427	472,230	48,015	62,745	836,464
DEC.11	177	42,837	58,493	725,621	32,175	41,352	612,369	75,012	99,845	1,337,990
JAN.12	191	46,827	64,524	818,915	27,111	35,765	496,207	73,938	100,289	1,315,122
FEB.12	173	38,256	51,968	683,536	32,699	42,804	628,102	70,955	94,772	1,311,638
MAR.12	199	52,022	71,710	867,531	33,964	44,810	617,847	85,986	116,520	1,485,378
APR.12	180	50,157	68,910	857,544	30,660	40,492	561,511	80,817	109,402	1,419,055
MAY.12	203	50,318	69,215	915,584	36,161	48,186	665,076	86,479	117,401	1,580,660
JUN.12	195	49,346	67,372	862,587	37,236	49,289	681,497	86,582	116,661	1,544,084
JUL.12	208	52,690	71,825	942,405	36,384	48,003	664,712	89,074	119,828	1,607,117
AUG.12	212	51,794	70,690	930,379	35,724	47,389	658,001	87,518	118,079	1,588,380
SEP.12	201	51,623	70,226	900,986	36,630	48,527	687,067	88,253	118,753	1,588,053
	2277	547,518	749,150	9,506,557	392,916	516,927	7,307,658	940,434	1,266,077	16,814,215
BOX									105,506	
TEU										
AV/M:TEU									105,508	TEU
RATIO%									1,266,077	TEU

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือชายฝั่ง ปีงบประมาณ 2555

MONTH	CALL	INBOUND			OUTBOUND			THROUGHPUT		
		TOTAL			TOTAL			TOTAL		
		BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON
OCT.11	54	3,368	4,716	58,258				3,368	4,716	58,258
NOV.11	46	1,253	1,709	24,586				1,253	1,709	24,586
DEC.11	52	2,395	3,414	42,439				2,395	3,414	42,439
JAN.12	64	3,229	4,546	59,010	1	1	20	3,230	4,547	59,030
FEB.12	59	2,073	2,901	37,460				2,073	2,901	37,460
MAR.12	74	3,867	5,715	66,144				3,867	5,715	66,144
APR.12	59	4,765	6,599	90,028				4,765	6,599	90,028
MAY.12	76	6,254	8,633	138,882				6,254	8,633	138,882
JUN.12	63	4,366	6,036	78,424				4,366	6,036	78,424
JUL.12	71	4,401	6,179	82,571				4,401	6,179	82,571
AUG.12	65	3,407	4,872	63,939				3,407	4,872	63,939
SEP.12	60	3,037	4,257	54,967				3,037	4,257	54,967
	743	42,415	59,577	796,708	1	1	20	42,416	59,578	796,728
BOX									4,965	
TEU										
AV/M:TEU									4,965	TEU
RATIO%									59,578	TEU

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า-ตู้สินค้าทางรถไฟ ปีงบประมาณ 2555

MONTH	CALL	INBOUND			OUTBOUND			THROUGHPUT		
		TOTAL			TOTAL			TOTAL		
		BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON
OCT.11					255	255		255	255	
NOV.11					233	233		233	233	
DEC.11					378	378		378	378	
JAN.12					373	373		373	373	
FEB.12					654	654		654	654	
MAR.12					535	535		535	535	
APR.12					518	518		518	518	
MAY.12					544	544		544	544	
JUN.12					535	535		535	535	
JUL.12					475	475		475	475	
AUG.12					547	547		547	547	
SEP.12					652	652		652	652	
					5,699	5,699		5,699	5,699	
BOX									475	
TEU										
AV/M:TEU									475	TEU
RATIO%									5,699	TEU

ที่มา : กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า-เรือตู้สินค้า ปีงบประมาณ 2556

MONTH	CALL	INBOUND			OUTBOUND			THROUGHPUT		
		TOTAL			TOTAL			TOTAL		
		BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON
OCT.12	150	50,575	69,134	905,996	39,371	51,955	730,475	89,946	121,089	1,636,471
NOV.12	145	50,762	70,014	883,668	39,514	52,503	728,376	90,276	122,517	1,612,244
DEC.12	148	44,844	62,498	774,125	41,578	54,975	781,356	86,422	117,473	1,555,482
JAN.13	143	50,474	69,579	914,087	35,266	46,392	651,511	85,740	115,971	1,565,598
FEB.13	128	40,007	55,159	641,688	35,047	45,224	628,227	75,054	100,383	1,269,915
MAR.13	149	51,070	69,613	907,286	42,093	55,564	775,426	93,163	125,177	1,682,712
APR.13	137	46,180	64,005	827,536	33,737	44,196	642,872	79,917	108,201	1,470,408
MAY.13	154	51,602	70,743	936,873	42,073	56,023	794,218	93,675	126,766	1,731,091
JUN.13	147	49,735	68,072	895,372	41,779	55,303	775,682	91,514	123,375	1,671,054
JUL.13	150	52,769	72,331	921,131	39,232	51,568	737,485	92,001	123,899	1,658,616
AUG.13	160	51,512	70,178	898,227	42,689	56,284	810,455	94,201	126,462	1,708,682
SEP.13	148	48,143	65,899	848,485	40,899	54,314	961,681	89,042	120,213	1,810,166
	1759	587,673	807,225	10,354,675	473,278	624,301	9,017,764	1,060,951	1,431,526	19,372,439
BOX									119,294	
TEU									119,294	TEU
AVM:TEU									1,431,526	TEU
RATIO%										

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า-เรือลำเลียงชายฝั่ง ปีงบประมาณ 2556

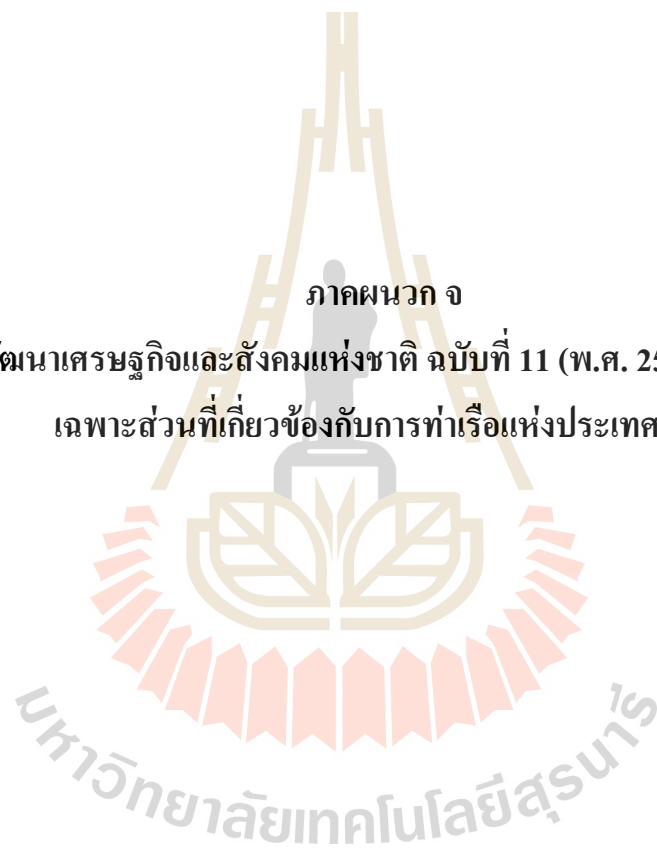
MONTH	CALL	INBOUND			OUTBOUND			THROUGHPUT		
		TOTAL			TOTAL			TOTAL		
		BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON
OCT.12	68	3,184	4,421	62,007				3,184	4,421	62,007
NOV.12	73	3,652	5,044	72,276				3,652	5,044	72,276
DEC.12	71	5,376	7,302	101,820				5,376	7,302	101,820
JAN.13	84	3,465	4,787	67,801				3,465	4,787	67,801
FEB.13	68	3,251	4,354	63,972				3,251	4,354	63,972
MAR.13	73	2,263	2,969	50,152				2,263	2,969	50,152
APR.13	84	4,958	6,668	95,149	101	162	1,853	5,059	6,830	97,002
MAY.13	68	3,575	4,888	70,168	111	142	2,054	3,686	5,030	72,222
JUN.13	61	2,396	3,434	45,812				2,396	3,434	45,812
JUL.13	74	4,018	5,352	78,597	698	826	14,211	4,716	6,178	92,808
AUG.13	60	2,679	3,600	54,143				2,679	3,600	54,143
SEP.13	74	3,218	4,365	62,120	185	245	3,528	3,403	4,610	65,648
	858	42,035	57,184	824,017	1,095	1,375	21,646	43,130	58,559	845,663
BOX									4,880	
TEU									4,880	TEU
AVM:TEU									58,559	TEU
RATIO%										

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า-ทางรถไฟ ปีงบประมาณ 2556

MONTH	CALL	INBOUND			OUTBOUND			THROUGHPUT		
		TOTAL			TOTAL			TOTAL		
		BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON	BOX	TEU	TON
OCT.12					663	663		663	663	
NOV.12					438	438		438	438	
DEC.12					664	664		664	664	
JAN.13					570	570		570	570	
FEB.13					635	635		635	635	
MAR.13					776	776		776	776	
APR.13					555	555		555	555	
MAY.13					565	565		565	565	
JUN.13					355	355		355	355	
JUL.13					556	556		556	556	
AUG.13					603	603		603	603	
SEP.13					571	571		571	571	
					6,951	6,951		6,951	6,951	
BOX									579	
TEU									579	TEU
AVM:TEU									6,951	TEU
RATIO%										

ที่มา : กองท่าบริการตู้สินค้า 1-2

ภาคผนวก จ
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-พ.ศ. 2559)
เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการทำเรือแห่งประเทศไทย



แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-พ.ศ. 2559)

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ได้ยึดหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นแนวทางในการจัดทำแผนอย่างต่อเนื่อง มุ่งสร้างภูมิคุ้มกัน และขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติให้เกิดผลชัดเจนทั้งในระดับประเทศและพื้นที่ โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและเตรียมความพร้อมคน สังคม และระบบเศรษฐกิจของประเทศให้ปรับตัวรองรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลง ได้อย่างเหมาะสม ซึ่งในแผนฯ ฉบับที่ 11 ประกอบไปด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- 1) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมในสังคม
- 2) ยุทธศาสตร์การพัฒนาคนสู่สังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างยั่งยืน
- 3) ยุทธศาสตร์ความเข้มแข็งภาคเกษตร ความมั่นคงของอาหารและพลังงาน
- 4) ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน
- 5) ยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม
- 6) ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการทำเรือแห่งประเทศไทย ในเรื่องเศรษฐกิจการค้า การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 1) ยุทธศาสตร์ข้อที่ 4 ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน

- ข้อที่ 4.1 : การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การพัฒนาที่มีคุณภาพและยั่งยืน

โดยการสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการ โดยเฉพาะผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และผลักดันให้มีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศให้เข้มแข็งและแข่งขันได้ ด้วยการปรับโครงสร้างการค้าและการลงทุนให้สอดคล้องกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเอเชีย แอฟริกา และเศรษฐกิจภายในประเทศ ปรับโครงสร้างภาคบริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มกับสาขาบริการที่มีศักยภาพและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมบนฐานความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม พัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ซึ่งครอบคลุมถึงการพัฒนารัฐกิจสร้างสรรค์ การพัฒนาเมืองสร้างสรรค์ และการพัฒนาอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ พัฒนาภาคเกษตรบนฐานการเพิ่มผลิตภาพ ในการผลิตและยกระดับการสร้างมูลค่าเพิ่มด้วยเทคโนโลยีและกระบวนการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และพัฒนาภาคอุตสาหกรรมที่มุ่งการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมให้มีคุณภาพและยั่งยืน ด้วยการใช้ความรู้ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์สู่อุตสาหกรรมฐานความรู้เชิงสร้างสรรค์และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- ข้อที่ 4.3 : การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ เท่าเทียม และเป็นธรรม

มุ่งพัฒนาตลาดเงิน และตลาดทุน รวมทั้งกำลังแรงงานให้เอื้อต่อการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ พัฒนาระบบการจัดการทรัพยากรทางปัญญา พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายใน ประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานสู่สากล สร้างความมั่นคงด้านพลังงานด้วยการส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด พัฒนาพลังงานทางเลือก และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในทุกระดับ ปฏิรูปกฎหมาย และกฎระเบียบต่างๆ ทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันและสอดคล้องกับกระแสการเปลี่ยนแปลงในสังคมโลก

- ข้อที่ 4.4 : การบริหารจัดการเศรษฐกิจส่วนรวมอย่างมีประสิทธิภาพ

ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการด้านการเงิน โดยดำเนินนโยบายการเงินที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์แวดล้อมและทันต่อเหตุการณ์ เพิ่มบทบาทตลาดทุนในระบบเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาภาคการเงินโลก ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางการเงิน พัฒนากลไกการเฝ้าระวังความผันผวนทางเศรษฐกิจและพัฒนาระบบเตือนภัยแบบองค์รวมเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเงินทุนระหว่างประเทศ และการบริหารจัดการด้านการคลังที่ปรับปรุงระบบการจัดเก็บรายได้ของประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพของการจัดสรรและการบริหารงบประมาณ ป้องกันความเสี่ยงทางการคลัง พัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามี ส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการขั้นพื้นฐานของภาครัฐเพิ่มขึ้น และเสริมสร้างความเข้มแข็งทางการคลังขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2) ยุทธศาสตร์ข้อที่ 5 ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม

- ข้อที่ 5.1 : การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ

มุ่งพัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง พัฒนาศูนย์กลางในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน/เขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ

- ข้อที่ 5.3 : การสร้างความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

เป็นการพัฒนาความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนที่มีศักยภาพในการพัฒนาบุคลากรในทุกภาคส่วนเศรษฐกิจ เสริมสร้างความเข้มแข็งให้สถาบันการศึกษาทั้งของรัฐและเอกชนให้มีมาตรฐาน เป็นที่ยอมรับในระดับสากล ยกย่องทักษะฝีมือแรงงาน กำหนดมาตรฐานขั้นพื้นฐานของคุณภาพสินค้าและบริการที่เป็นการป้องกันสินค้าและบริการนำเข้าที่ไม่ได้คุณภาพทั้งในประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

- ข้อที่ 5.4 : การเข้าร่วมเป็นภาคีความร่วมมือระหว่างประเทศและภูมิภาคภายใต้บทบาทที่สร้างสรรค์ เป็นทางเลือกในการดำเนินนโยบายระหว่างประเทศในเวทีโลก

มุ่งรักษาบทบาทของไทยในการมีส่วนร่วมกำหนดยุทธศาสตร์ของกรอบความร่วมมือที่ดำเนินอยู่ รวมทั้งรักษาคุณภาพของปฏิสัมพันธ์กับมหาอำนาจทางเศรษฐกิจเดิมและมหาอำนาจใหม่

- ข้อที่ 5.5 : การสร้างความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจในภูมิภาคด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การเคลื่อนย้ายแรงงาน และการส่งเสริมแรงงานไทยในต่างประเทศ

โดยเร่งดำเนินการด้านความร่วมมือในการกำหนดมาตรฐานฝีมือระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายแรงงานในภูมิภาค ส่งเสริมผู้ประกอบการไทยในการขยายการลงทุนไปสู่ต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน กลุ่มครองและส่งเสริมสิทธิและผลประโยชน์ของคนไทยและแรงงานไทยในต่างประเทศ

- ข้อที่ 5.9 : การส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานการลงทุน และการประกอบธุรกิจในเอเชีย รวมทั้งเป็นฐานความร่วมมือในการพัฒนาภูมิภาค

โดยจัดให้มีสิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เพื่อให้มีการจัดตั้งสำนักงานปฏิบัติการภูมิภาคและสนับสนุนบทบาทขององค์กรระหว่างประเทศที่ไม่แสวงกำไร

3) ยุทธศาสตร์ข้อที่ 6 ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

- ข้อที่ 6.2 : การปรับกระบวนการพัฒนาและขับเคลื่อนประเทศเพื่อเตรียมความพร้อมไปสู่การเป็นเศรษฐกิจ และสังคมคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

โดยปรับโครงสร้างการผลิตของประเทศและพฤติกรรมผู้บริโภคเพื่อเตรียมพร้อมไปสู่เศรษฐกิจคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคมและขนส่ง เพื่อลดปริมาณก๊าซเรือนกระจก พัฒนาเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเน้นการวางผังเมืองที่ผสมผสานวัฒนธรรม สังคม ระบบนิเวศเข้าด้วยกัน

The logo of Sakon Nakhon Rajabhat University is a large, faint watermark in the background. It features a golden-yellow triangular structure with a silhouette of a person standing inside. Below the triangle is a circular emblem with a red and white border. The university's name is written in Thai script around the bottom of the emblem.

ภาคผนวก ฉ

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 ปี (พ.ศ. 2556-พ.ศ. 2560)

เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการทำเรือแห่งประเทศไทย

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 ปี (พ.ศ.2556-2560)

แผนยุทธศาสตร์ฉบับนี้ได้คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2556 มีการพิจารณาถึง แนวทางการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล และความเชื่อมโยงกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี 2558 พร้อมทั้งได้วางเป้าหมายแห่งความสำเร็จไว้โดย วางบทบาทตนเองเป็นศูนย์กลางธุรกรรมการค้าและบริการของกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงและเป็นประตูการค้าสู่ตลาดเอเชีย (Trade and Service Hub of GMS, and Gateway to Asia) ประกอบด้วย 7 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- 1) เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน
- 2) ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน
- 3) พัฒนาระบบขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง
- 4) พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า
- 5) ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์
- 6) ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน (Human Resource Development System)
- 7) พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการทำเรือแห่งประเทศไทย ในเรื่องเศรษฐกิจการค้า การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน
 - กลยุทธ์ที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถ ในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน ให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง ด้วยการใช้องค์มือประเมินและพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานทั้งในระดับองค์กรและระดับโซ่อุปทาน พัฒนาศักยภาพทั้งในด้านความรู้และทักษะทั้งระดับบริหารจัดการและระดับปฏิบัติการ พัฒนาระบบงานมาตรฐานและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรมในการปรับปรุงประสิทธิภาพกระบวนการทำงานรวมทั้งสนับสนุนการใช้บริการจากผู้ให้บริการบุคคลที่สาม (LSPs) ที่ได้มาตรฐานมืออาชีพ
- 2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน
 - กลยุทธ์ที่ 4 สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมปลายน้ำในประเทศ โดยภาครัฐเข้าไปมีบทบาทในการร่วมวางแผนการพัฒนาและจัดตั้งองค์กรร่วม (Consortium) เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาและสนับสนุนภาคเอกชนไทยเป็นผู้ลงทุนหรือร่วมลงทุนในการผลิตหรือให้บริการในนิคมอุตสาหกรรมทวาย ในขณะเดียวกันเห็นควรสนับสนุนการพัฒนาบริการพื้นฐาน

ทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงเส้นทางสู่ทวายอย่างเป็นขั้นตอนเพื่อให้สอดคล้องกับแนวโน้มการลงทุนการค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาศูนย์บริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง

- กลยุทธ์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก การพัฒนาระบบให้บริการขนส่งทางราง บริการยกขนตู้ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง
- กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน พัฒนาลำน้ำสาขาเชื่อมโยงเส้นทางหลัก รวมทั้งปรับปรุงท่าเรือเดิมหรือพัฒนาท่าเรือใหม่เพื่อเป็นท่าเรือเฉพาะสำหรับเรือชายฝั่งและกำหนดอัตราค่าบริการหน้าท่าให้จูงใจให้เอกชนมาใช้บริการ ตลอดจนสนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทะเลตะวันตก (Feeder Port) เพื่อเป็นทางเลือกในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่ออกจากภาคใต้ไปสู่ท่าเรือสิงคโปร์
- กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park) เพื่อให้การก่อสร้างบริการพื้นฐานตรงกับความต้องการของภาคเอกชนและธรรมชาติของการดำเนินธุรกิจนั้นๆ อาทิ การให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนศูนย์กระจายสินค้า (DC) จุดพักรถบรรทุกทุกด่านผู้เป่า ลานบรรจุสินค้าการให้ผู้ประกอบการ เข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนและออกแบบการก่อสร้างท่าเรือหรือบริการอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้มีการพัฒนาศูนย์บริการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่ดำเนินการโดยภาคเอกชน

4) ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาศูนย์บริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง

- กลยุทธ์ที่ 1 เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้านทั้งท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศด้วยการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่ง (e-Freight) ทั้งที่เกี่ยวข้องกับสินค้าและบุคลากรผู้ให้บริการผ่านแดนกับระบบ NSW รวมถึงการผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก มีการปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Back-office reprocess) ให้มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการอย่างบูรณาการ ทั้ง G2G B2G และ B2B ตลอดจนเพื่อเตรียมความพร้อมการเชื่อมโยงเป็นระบบ ASEAN Single Window โดยการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและการแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับประเทศเพื่อนบ้าน

- กลยุทธ์ที่ 2 ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ระบบ NSW มีรูปแบบการบริหารธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมและสามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกและมีความเป็นธรรมกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

- กลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันการออกกฎหมาย อาทิ พระราชกฤษฎีกาการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW และพระราชบัญญัติสิ่งอำนวยความสะดวกข้ามแดน เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกและการขนส่งสินค้าข้ามแดนได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและเป็นที่ยอมรับของผู้เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 2 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษากลางทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียนเพื่อให้คำแนะนำนักลงทุน โดยส่งเสริมและพัฒนาบทบาทบุคลากรและหน่วยงานภาครัฐในต่างประเทศให้ทำหน้าที่เป็น Intelligence unit เพื่อสนับสนุนข้อมูลด้านกฎหมาย จัดทำฐานข้อมูลรายชื่อนักธุรกิจและบริษัทในต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อทำธุรกิจในประเทศนั้นๆ (Approved list) รวมทั้งรวบรวมข้อมูลสถิติต่าง ๆ ที่จะประโยชน์ของการทำธุรกิจกับประเทศต่างๆ

5) ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน (Human Resource Development System)

- กลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์ โดยเฉพาะเร่งพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานและเส้นทางอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานระดับปฏิบัติการของสาขาโลจิสติกส์อื่นๆ เพื่อดึงดูดให้แรงงานไหลเข้ามาทำงานในอาชีพนี้ และมีแรงจูงใจในการยกระดับการปฏิบัติงานให้มีคุณภาพและประสิทธิภาพมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีศักดิ์ศรีในอาชีพและคุณภาพชีวิตและสุขภาวะที่ดี

6) ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของหน่วยงานภาครัฐและระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่องโดยให้ ภาคเอกชนในฐานะผู้ให้บริการหรือผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อให้ระบบและกลไกการให้บริการของภาครัฐมีการปรับปรุงพัฒนา

อย่างต่อเนื่องสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ และกระตุ้นให้เกิดการปรับปรุง
ประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์

นักศึกษา	นงนภัส เจียมเงิน	รหัส 5613200180
สาขาวิชา	การจัดการการบิน	
วัน-เดือน-ปีเกิด	วันที่ 4 มิถุนายน 2533	
จังหวัดที่เกิด	กรุงเทพมหานคร	
ที่อยู่ปัจจุบัน	124/5 ถนน แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110	
สถานที่ทำงาน	การทำเรือแห่งประเทศไทย	
ตำแหน่ง	พนักงานการสินค้า ระดับ 5 แผนกวางแผนระบบตู้สินค้า กองท่าบริการตู้สินค้า 2 ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ	
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี เทคโนโลยีการบินบัณฑิต สาขาการขนส่งสินค้าทางอากาศ สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี 2554	

