

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

ท่าเรือแหลมฉบังนั้น เป็นท่าเรือหลักของประเทศ มีอัตราการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายที่ชัดเจน ในการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การมุ่งเน้นเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันทางการค้า การลงทุน และการส่งออกสินค้า ประกอบกับแนวโน้มการเปิดเสรีการค้าของประเทศต่างๆ มีแนวโน้มที่จะเกิดผลเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้นในอนาคตอันใกล้ ซึ่งอาจส่งผลให้การขยายตัวของการค้าและการขนส่งสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อการเพิ่มขึ้นของความต้องการใช้บริการที่ หลอด.

จะเห็นได้จากปริมาณตู้สินค้าเพิ่มขึ้นจาก 1,360 ทีอียู ในปีงบประมาณ 2534 ซึ่งเป็นปีแรกที่เปิดดำเนินการ เป็น 3.04 ล้านทีอียู (กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง, 2547) ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2546 และคาดว่าจะมีตู้สินค้าเพิ่มขึ้น 4 ถึง 5 ล้านทีอียู ในอีก 4 ปี ข้างหน้า คือปีงบประมาณ พ.ศ. 2550 โดยปัจจุบันนี้ ปริมาณตู้สินค้าเข้า - ออก หลอด. สูงเป็นอันดับที่ 18 ของท่าเรือต่าง ๆ ในโลก (กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง, 2547) ฉะนั้นหากปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นอย่างเป็นลำดับแล้ว ย่อมมีปริมาณและสัดส่วนจำนวนตู้สินค้าเปล่าเพิ่มขึ้นตามลำดับไปด้วยเช่นกัน เมื่อนำสถิติปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังที่เกิดขึ้นจริงในปี 2548 จำนวน 4,059,364 ทีอียู สามารถแยกประเภทตู้สินค้าเปล่าออกจากสถิติตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังในสัดส่วน จำนวน 1,078,947 ทีอียู หากพิจารณาถึงปัจจัยสำคัญด้านความสมดุลของปริมาณสินค้าทั้งส่งออกและนำเข้าที่มีผลต่ออัตราการบรรทุก (Empty Return Ratio) และความต้องการตู้สินค้าเปล่าในการนำกลับไปบรรจุสินค้าเพื่อส่งออก ในส่วนของท่าเรือแหลมฉบังควรมีจุดให้บริการเกี่ยวกับกิจกรรมดูแลรักษาและซ่อมบำรุงตู้สินค้าเปล่า ไม่ว่าจะเป็นการคัดเกรดตู้ การล้างทำความสะอาด การล้างสารเคมี การซ่อมแซมส่วนที่ชำรุดเสียหายและอื่น ๆ จะทำให้ตู้สินค้าเปล่าที่จะนำไปบรรจุสินค้ามีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐาน ISO จะช่วยส่งเสริมให้เกิดความน่าเชื่อถือแก่ผู้นำเข้าและส่งออก ทำให้มั่นใจได้ว่าสินค้าที่จัดส่งไปทางเรือภายใต้ระบบตู้สินค้า (Containerized Cargoes) ดังกล่าวมีความปลอดภัยและคงไว้ซึ่งคุณภาพที่ดีตลอดระยะเวลาการขนส่ง

ตารางที่ 1-1 จำนวนเรือเทียบท่า และจำนวนตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบังปี พ.ศ. 2542 – 2547
(กองแผนงานท่าเรือแหลมฉบัง, 2547)

รายการ/ปี	2542	2543	2544	2545	2546	2547
1. จำนวนเรือเทียบท่า(เที่ยว)	3,749	4,713	5,133	5,672	5,581	6,182
- เรือตู้สินค้า	2,824	3,291	3,678	3,813	3,741	3,906
คิดเป็นร้อยละ	75	70	72	67	67	63
- เรืออื่น ๆ	925	1,422	1,455	1,859	1,840	2,276
คิดเป็นร้อยละ	25	30	28	33	33	37
2. จำนวนตู้สินค้า (ที่อู่)	1,755,866	2,105,261	2,312,438	2,656,949	3,047,369	3,529,882
- ตู้สินค้าเข้า	841,974	1,019,488	1,146,193	1,312,844	1,533,119	1,757,987
- ตู้สินค้าเข้า ผ่าน/ถ่ายลำ	8,686	13,798	2,530	5,065	8,877	9,815
- ตู้สินค้าออก	898,050	1,057,745	1,160,839	1,335,307	1,498,516	1,753,515
- ตู้สินค้าออก ผ่าน/ถ่ายลำ	7,155	14,229	2,875	3,732	6,856	8,564

จากการเจริญเติบโตของท่าเรือแหลมฉบัง และนโยบายของรัฐบาลที่จำกัดตู้สินค้าให้ผ่านท่าเรือกรุงเทพได้ไม่เกิน 1 ล้านที่อู่ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 เป็นต้นไป และที่ท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาไม่ให้เกิน 0.39 ล้านที่อู่/ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 เป็นต้นไป ส่งผลที่สำคัญต่อท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้มีอัตราการเติบโตของยอดการขนถ่ายตู้สินค้าอย่างรวดเร็ว และกลายมาเป็นท่าเรือหลักของประเทศ จะเห็นได้ว่าพื้นที่โดยรอบท่าเรือแหลมฉบังในระยะ 30 กิโลเมตรจะมีเอกชนผู้ให้บริการเกี่ยวกับกิจกรรมตู้สินค้าเปล่าเพิ่มมากขึ้น ซึ่งการดำเนินกิจกรรมของภาคเอกชนส่วนมากยังไม่มีการขึ้นทะเบียนกับสถาบัน International Container Lassoos (IICL) ซึ่งถือว่ายังไม่มีการให้บริการที่ได้มาตรฐาน และจะก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบังตามมา

อย่างไรก็ดี จากสภาพปัญหาและข้อเท็จจริง ดังที่ได้กล่าวไว้ในเบื้องต้น เมื่อกลับมาพิจารณาในภาพรวมของท่าเรือแหลมฉบัง จำเป็นต้องจัดเตรียมพื้นที่ไว้รองรับโครงการก่อสร้างศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า ให้ได้มาตรฐานสากล เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับ ปัจจุบัน พระราชบัญญัติ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับใหม่ (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2543 เปิดกว้างให้ กทท. สามารถจัดตั้งบริษัท จำกัด หรือบริษัท มหาชน จำกัด เพื่อประกอบกิจการท่าเรือและกิจการอื่นภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ของ กทท.รวมทั้งเข้าร่วมกิจการกับบุคคล

อื่น หรือหุ้นในบริษัท จำกัด หรือบริษัท มหาชน จำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการของ กทท. จะเห็นได้ว่าเป็นการเปิดโอกาสให้ กทท. สามารถประกอบธุรกิจใหม่ ๆ ได้กว้างยิ่งขึ้น กอปรกับเป็นการสนองนโยบายของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่จะให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมการให้บริการในรูปแบบของหน่วยธุรกิจ (Business Unit) เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ส่วนรวม และเพิ่มรายได้ให้แก่ท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้น จากเหตุผลดังกล่าวมาข้างต้น ผู้เขียนจึงได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการก่อสร้าง ศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า บริเวณนอกเขตรั้วศุลกากร ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ของท่าเรือแหลมฉบัง

ในส่วนของการทำงานท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้มีการเตรียมการขยายขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง โดยพัฒนาท่าเรือใน Phase I ให้มีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้าประมาณ 2 ล้านที่อียู/ปี Phase II รองรับได้ประมาณปีละ 4 ล้านที่อียู/ปี และ Phase III อีกปีละประมาณ 4 ล้านที่อียู/ปี เช่นกัน รวมเป็นขีดความสามารถทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า 10 ล้านที่อียู/ปี

ส่วนการคาดการณ์ปริมาณตู้สินค้าที่จะทำการขนถ่ายที่ท่าเรือแหลมฉบังนั้น มีผู้ศึกษาไว้ในรายงานหลายฉบับซึ่งส่วนใหญ่มีความใกล้เคียงกับที่เกิดขึ้นจริง สำหรับการคาดการณ์ปริมาณตู้สินค้าในช่วงระยะเวลา 10 ปีข้างหน้า สามารถนำมาเป็นฐานการประมาณการตู้สินค้าเปล่า โดยใช้สัดส่วนตู้สินค้าเปล่าที่ร้อยละ 60 ของตู้สินค้าขาเข้าทั้งหมด ในขณะที่ยอดตู้สินค้าขาเข้าเป็นร้อยละ 55 ของตู้สินค้าในภาพรวม และจากการสำรวจข้อมูลพื้นฐานพบว่าจะมีตู้สินค้าเปล่าประมาณร้อยละ 25 ใช้บริการศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า จะได้ยอดตู้สินค้าเปล่าดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1-2 ประมาณการตู้สินค้าเปล่าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (กองแผนงานท่าเรือแหลมฉบัง, 2547)

ปี พ.ศ.	ประมาณการตู้สินค้า ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (ที่อู่)	ประมาณการ ตู้สินค้าเปล่า (ที่อู่)	ประมาณการ ตู้สินค้าเปล่าที่ใช้บริการ Container Care (ที่อู่)
2547	3,200,000	1,056,000	264,000
2548	3,600,000	1,188,000	297,000
2549	3,930,000	1,296,900	324,225
2550	4,260,000	1,405,800	351,450
2551	4,600,000	1,518,000	379,500
2552	4,930,000	1,626,900	406,725
2553	5,260,000	1,735,800	433,950
2554	5,590,000	1,844,700	461,175
2555	6,200,000	2,046,000	511,500
2556	6,600,000	2,178,000	644,500
2557	7,000,000	2,310,000	577,500

อย่างไรก็ตาม ประมาณการปริมาณตู้สินค้าเปล่าที่ต้องการใช้บริการ ศูนย์บำรุงรักษา และเก็บตู้สินค้า ในอัตราร้อยละ 25 ของตู้สินค้าเปล่าในภาพรวม เป็นการประมาณการในทางต่ำ (Save-Site Projection) เนื่องจากปัจจุบันมีแนวโน้มการขนส่งตู้สินค้าเปล่าแบบเหมาทั้งลำเรือ มาทำการซ่อมทำที่ประเทศไทยมากขึ้น เนื่องจากมีแรงงาน และต้นทุนที่ถูก ประกอบกับมีแนวโน้มที่ต้องการให้ทำการตรวจสอบ และล้างตู้สินค้าทุกตู้ ไม่ว่าจะเป็อนมากหรือน้อยก็ตาม ซึ่งเป็นไปตามกระแสความห่วงใยของผู้บริโภคในเรื่องความสะอาด และปลอดภัยจากสารตกค้างต่าง ๆ ดังนั้น จึงมีแนวโน้มความเป็นไปได้อย่างมากที่สัดส่วนของตู้สินค้าเปล่าที่ต้องการเข้ามาใช้บริการ Container Care จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ จึงนับเป็นโอกาสที่ดีในการเตรียมการให้มีศูนย์ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงตู้สินค้า ซึ่งเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ ในเขตท่าเรือแหลมฉบัง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาความเป็นไปได้และประเมินความคุ้มค่าในการลงทุนก่อสร้างโครงการ ศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า ภายในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

เป็นแนวทางในการประเมินและตัดสินใจลงทุนในโครงการให้บริการเกี่ยวกับตู้สินค้าที่ได้มาตรฐานในเขตท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะมีความสำคัญอย่างมากในอนาคต

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยฉบับนี้ ได้ทำการศึกษาข้อมูลและรายละเอียดของข้อมูล โดยมีขอบเขตการศึกษา ดังนี้

1. ขอบเขตด้านแหล่งข้อมูล ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) และเป็นข้อมูลอนุกรมเวลา ระหว่างปี พ.ศ. 2540-2547 ประกอบด้วย ตัวเลขสถิติเกี่ยวกับจำนวนเรือสินค้าเทียบท่า ปริมาณสินค้า จำนวนตู้สินค้า ขาเข้า - ขาออก เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในท่าเทียบเรือ จากกองแผนงานท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทยและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. ขอบเขตด้านการวิเคราะห์ แบ่งออกเป็น
 - 2.1 การวิเคราะห์ด้านกายภาพและเทคนิค ว่ามีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใดในการลงทุนในโครงการ โดยวิเคราะห์จากสภาพแวดล้อมและปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - 2.2 การวิเคราะห์ด้านการเงิน ในด้านความคุ้มค่า โดยศึกษามูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) และอัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ (Financial Internal Rate of Return: IRR)

นิยามศัพท์เฉพาะ

กทท. หมายถึง การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ทกท. หมายถึง ท่าเรือกรุงเทพ

ทลจ. หมายถึง ท่าเรือแหลมฉบัง

ตู้สินค้า หมายถึง ตู้ใช้บรรจุสินค้า ทั้งนี้จะใช้เรียกตู้ที่ใช้ในระบบขนส่งทางเรือเท่านั้น ซึ่งจะมีขนาดความยาว 20 ฟุต 40 ฟุต 45 ฟุต

ตู้สินค้า FCL (Full Container Load) หมายถึง ตู้สินค้าที่ไม่มีการเปิดตู้นำสินค้าออกหรือบรรจุเข้าตู้สินค้าในเขตศุลกากร

ตู้สินค้า LCL (Less Than Container Load) หมายถึง ตู้มีสินค้าที่มีการเปิดตู้นำสินค้าออกหรือบรรจุเข้าตู้สินค้าในเขตศุลกากร

การซ่อมบำรุงรักษา (Maintenance) หมายถึง การสงวนรักษา เครื่องจักรอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้เป็นไปตามคุณลักษณะเงื่อนไขการทำงานที่มีความสัมพันธ์กับการสงวนรักษาหรือเป็นการซ่อมเครื่องจักรอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพปกติ.

Chassis หมายถึง หางลากใช้สำหรับพ่วงรถหัวลากเพื่อลากตู้สินค้า

Container Yard หมายถึง ลานสำหรับเก็บและวางตู้สินค้า

Empty Side Loader หมายถึง รถยกตู้เปล่าเพื่อใช้ในการจัดเรียงสินค้า และทำการปล่อยตู้ไปให้ลูกค้า ใช้งานเฉพาะยกตู้เปล่าเท่านั้น

Maintenance Cost หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องมืออุปกรณ์หรือสิ่งก่อสร้าง ต่าง ๆ เพื่อคงไว้ในสภาพที่ดีและพร้อมใช้งาน

Reach Stacker หมายถึง รถยกตู้สินค้าที่มีสินค้าบรรจุภายในตู้จากรถหัวลากหรือรถไฟก็ได้ และจัดเรียงตู้สินค้า ใ้ยกได้ทั้งตู้เปล่าและตู้บรรจุสินค้าแล้ว

Stradic Carrier หมายถึง เครื่องมือจับตู้ชนิดหนึ่งที่สามารถจับตู้และวิ่งไปยังที่ต่าง ๆ ได้

TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) หมายถึง ขนาดมาตรฐานของตู้สินค้ามีความยาว 20 ฟุต และนับเป็น 1 ทีอียู

Yard Tractor หมายถึง หัวลากที่ใช้วิ่งเฉพาะในลานตู้สินค้าในเขตท่าเทียบเรือเท่านั้น ซึ่งจะเป็นการวิ่งส่งตู้ไปตามจุดต่าง ๆ และให้เครนแต่ละชนิดจับตู้ยกขึ้นหรือยกลง