

บทที่ 4

ผลการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยถึงความเป็นไปได้ในการลงทุนก่อสร้างโครงการ ศูนย์บำรุงรักษา และเก็บตู้สินค้า ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย และข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการศึกษาและสามารถจำแนกผลการวิจัยศึกษา ได้ดังต่อไปนี้

ความเหมาะสมของโครงการ สถานที่ตั้งของโครงการ

ที่ตั้งของโครงการก่อสร้าง ศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า เป็นพื้นที่สำรองสำหรับกิจการด้าน ศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้าโดยเฉพาะ ตั้งอยู่บริเวณนอกเขตรั้วศุลกากรของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1 ซึ่งเป็นจุดที่อยู่กึ่งกลางระหว่างกรุงเทพฯ และศูนย์พัฒนาอุตสาหกรรมที่มาบตาพุด จังหวัดระยอง ซึ่งจากการวิเคราะห์จะเห็นว่า เป็นทำเลที่มีศักยภาพสูงสามารถเชื่อมต่อกับระบบการคมนาคมขนส่งทั้งบนฝั่งและนอกฝั่ง และภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศและประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอินโดจีนได้เป็นอย่างดี

พื้นที่ดังกล่าวซึ่งอยู่ในเขตท่าเรือแหลมฉบัง มีโครงการขायถนนหลักและรถไฟเชื่อมโยงไปยังสถานีบรรจุและแยกสินค้า (ICD) ที่ลาดกระบังและบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรมดอนใน (บ่อวิน - ปลวกแดง) ซึ่งกำลังมีโครงการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศลาวผ่านทางมุกดาหาร นครพนม เวียงจันทน์ และสามารถเชื่อมโยงต่อไปยังประเทศกัมพูชา โดยผ่านเส้นทางในจังหวัดตราดและอรัญประเทศ ต่อเนื่องไปยังฮาเตียนและพนมเปญ ซึ่งทำให้สามารถขยายฐานลูกค้าออกไปยังพื้นที่แถวนี้โดยไม่เป็นการแย่งการตลาดกับพื้นที่บริเวณบางนา - บางพลี

โครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ระบบเครือข่ายถนนเชื่อมโยง

ด้วยทำเลที่ตั้งของโครงการ ฯ นั้น ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งรัฐบาลทุกสมัยต่างให้การสนับสนุน โครงการพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่บริเวณดังกล่าวเข้ากับส่วนอื่น ๆ ของประเทศ จึงเป็นส่วนสนับสนุนให้โครงการ ฯ ได้รับความสะดวกในการขนตู้สินค้าและวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ สำหรับใช้ในกิจการได้เป็นอย่างดี

และสามารถรองรับปริมาณการจราจรในแถบพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกที่จะมีมากขึ้นในอนาคต อันเนื่องจากการย้ายฐานการผลิตและกิจการต่าง ๆ ที่กระจุกตัวอยู่ในบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ออกมาสู่พื้นที่บริเวณนี้ โครงการทางหลวงสายหลักที่สำคัญ ๆ ที่แล้วเสร็จพร้อมใช้การได้แก่

- โครงการทางหลวงหมายเลข 36 (พัทยา-ระยอง) ระยะทาง 31 กิโลเมตร มีขนาด 4 ช่องจราจร
- โครงการทางหลวงหมายเลข 3191 (แยกทางหลวงหมายเลข 3- บรรจบทางหลวงหมายเลข 36) ระยะทาง 14 กิโลเมตร มีขนาด 2 ช่องทางจราจร
- โครงการทางหลวงหมายเลข 3241 (ศรีราชา - บรรจบทางหลวงหมายเลข 331) ระยะทาง 30 กิโลเมตร มีขนาด 2 ช่องจราจร
- โครงการทางหลวงสายกรุงเทพฯ - ชลบุรี - มาบตาพุด ดอนแยกเข้าแหลมฉบัง บรรจบทางหลวงหมายเลข 36 ระยะทาง 17 กิโลเมตร มีขนาด 4 ช่องจราจร สำหรับทางหลวงที่มีแผนจะก่อสร้างเพิ่มเติม ซึ่งในบางโครงการขณะนี้ได้รับดำเนินการไปบางส่วนแล้ว ได้แก่
 - โครงการทางหลวงหมายเลข 331 แยกเข้าแหลมฉบัง - บรรจบสาย 344 - บรรจบสายเลี้ยวเมืองพนมสารคาม ขยายถนนจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ระยะทาง 65 กิโลเมตร กำหนดแล้วเสร็จในปี 2547
 - โครงการทางหลวงหมายเลข 3 (ชลบุรี-พัทยา) ขยายถนนจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร ระยะทาง 14.6 กิโลเมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2547
 - โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองพัทยา - มาบตาพุด (ทางหลวงหมายเลข 7) ระยะทาง 38 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการแผนการดำเนินงานอยู่ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 (ปี 2550 - 2554)
 - โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายมาบตาพุด - ระยอง (ทางหลวงหมายเลข 7) ระยะทาง 26 กิโลเมตร แผนการดำเนินงานอยู่ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 (2550 - 2554) ดังนั้นจากการพิจารณา ระบบเครือข่ายถนนเชื่อมโยงซึ่งมีอยู่ในปัจจุบัน และที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต จะเห็นได้ว่า ศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังมีสูงมาก ทั้งในด้านการให้การสนับสนุนจากทุกรัฐบาล และ จากตัวท่าเรือเองซึ่ง จาก กรุงเทพฯ มาจนถึงท่าเรือแหลมฉบัง มีระบบการขนส่งที่สมบูรณ์ สามารถเชื่อมโยงพื้นที่

บริเวณดังกล่าวเข้ากับส่วนอื่น ๆ ของประเทศจึงเป็นส่วนสนับสนุนให้โครงการฯ ได้รับความสะดวกในการขนตู้สินค้า และวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ สำหรับใช้ในกิจการได้เป็นอย่างดี และสามารถรองรับปริมาณการจราจรในแถบพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกที่จะมีมากขึ้นในอนาคต

การขนส่งเชื่อมโยงทางรถไฟ

รัฐบาลมีโครงการสร้างทางรถไฟ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศในภาคต่าง ๆ กับพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เพื่อรองรับการขยายตัวของการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมผลิตและการส่งออกต่าง ๆ ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหลังจากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจของประเทศและของภูมิภาคนี้ ดังนั้น การขนส่งทางรถไฟจึงสามารถเป็นอีกทางเลือกหนึ่งสำหรับการขนส่งตู้สินค้า ที่จะเข้ามาใช้บริการได้อย่างสะดวกในอนาคต สำหรับโครงการขยายเส้นทางรถไฟที่สำคัญ และจะส่งผลดีต่อโครงการฯ มีดังนี้

- โครงการรถไฟรางคู่ (Double Track) สายหัวหมายเลข - ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 45 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนเมษายน 2546 ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการทดลองใช้งาน

- โครงการรถไฟรางคู่ (Double Track) สายฉะเชิงเทรา - ศรีราชา และ ฉะเชิงเทรา - แก่งคอย ซึ่งก่อสร้างเป็นทางรถไฟคู่ขนานกับทางรถไฟปัจจุบัน ระยะทางรวม 177 กิโลเมตร (ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา ระยะทาง 70 กิโลเมตร และ ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แก่งคอย ระยะทาง 107 กิโลเมตร) ขณะนี้การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างการคำนวณราคาก่อสร้าง

- โครงการทางรถไฟสายท่าเรือแหลมฉบัง - ระยอง เพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือแหลมฉบังแหล่งอุตสาหกรรมในจังหวัดระยอง เพื่อลดต้นทุนการขนส่งวัตถุดิบระหว่างท่าเรือกับโครงการ โดยมีเส้นทางยาว 76 กิโลเมตร โครงการนี้ได้ทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการแล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2543 แต่เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจไม่เอื้ออำนวยจึงได้ชะลอโครงการไว้ก่อน ในอนาคตเมื่อมีการดำเนินโครงการนี้ต่อไปให้แล้วเสร็จ จะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่มีประโยชน์อย่างมากในการขนส่งตู้สินค้านี้ระหว่าง ท่าเรือแหลมฉบังและพื้นที่ในย่านนี้

ระบบกระแสไฟฟ้า

การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ได้ร่วมกัน พัฒนาระบบไฟฟ้าในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยกำหนดเป็นเขตพิเศษที่ไม่มี ปัญหาไฟฟ้าตก - ดับ (Zero Outage Time) และพัฒนาระบบไฟฟ้าให้มีความสามารถในการจ่ายกระแสไฟฟ้าให้เพียงพอ มีความมั่นคงและสามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่ บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ระยะที่ 2 ที่เพิ่มขึ้นได้ ปัจจุบัน การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย สามารถผลิตไฟฟ้าสำหรับใช้ในภาคตะวันออกได้ 7,774 MW ขณะที่ความต้องการใช้ไฟฟ้าสูงสุดในภาคตะวันออกระหว่างเดือนตุลาคม 2545 - กรกฎาคม 2546 เท่ากับ 2,512.4 MW ซึ่งสามารถรองรับรับความต้องการใช้ไฟฟ้าในภาคตะวันออกได้ อีกมาก

ระบบโทรคมนาคม

องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย และการสื่อสารแห่งประเทศไทย ได้จัดให้มี บริการโทรศัพท์และโทรคมนาคมที่ทันสมัยและเพียงพอสำหรับความต้องการ เพื่อรองรับ การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ระยะที่ 2 โดยในปัจจุบันองค์การโทรศัพท์ แห่งประเทศไทย ได้ติดตั้งชุมสายโทรศัพท์ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกแล้วประมาณ 205,000 เลขหมาย ยังคงมีเหลือว่างอยู่อีกประมาณ 19,000 เลขหมายและมีแผนที่จะ ขยายเพิ่มอีก 6,400 เลขหมายในสิ้นปีงบประมาณ 2546 และในส่วนของ การสื่อสาร แห่งประเทศไทย ได้มีการก่อสร้างอาคาร สำหรับติดตั้งอุปกรณ์ชุมสายโทรศัพท์ระหว่าง ประเทศที่สถานีคมนาคมภาคพื้นดินผ่านดาวเทียมที่ศรีราชา มีการติดตั้งชุมสายโทรศัพท์ ระหว่างประเทศที่ศรีราชาขนาด 3,000 วงจร ติดตั้งโครงข่ายระบบสื่อสารสัญญาณเชื่อมโยง ชุมสายและสถานี ITSC III กับสถานีคมนาคมภาคพื้นดินผ่านดาวเทียมที่ ศรีราชา 3,000 วงจร จึงไม่เป็นอุปสรรคในด้านการสื่อสารทั้งภายในและต่างประเทศในอนาคต

ระบบประปา

พื้นที่โครงการก่อสร้างศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า สามารถเชื่อมต่อระบบ น้ำประปาสำหรับโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ซึ่งใช้น้ำประปาจากนิคม อุตสาหกรรมแหลมฉบังซึ่งมีพื้นที่อยู่ติดกัน โดยสามารถต่อน้ำจืดจากท่อเมนของการ นิคมฯ มายังถังเก็บน้ำประปา (Water Storage Tank) ที่จะสร้างขึ้นบริเวณพื้นที่ โครงการ ศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า เพื่อให้มีน้ำสำรองอยู่ตลอดเวลาสำหรับใช้ใน กิจกรรมล้างตู้สินค้า

ระบบบำบัดน้ำเสีย

พื้นที่โครงการก่อสร้างศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า สามารถเชื่อมต่อระบายน้ำทั้งส่วนที่เป็นน้ำเสียจากสำนักงาน และน้ำจากกิจกรรมการล้างตู้สินค้า เข้ากับระบบบำบัดน้ำเสียรวมของท่าเรือแหลมฉบังทั้งในส่วนของโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ที่จัดเตรียมไว้รองรับการบำบัดน้ำเสียในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบริเวณท่าเรือ อย่างไรก็ตามเพื่อให้ น้ำเสียที่ออกจากโครงการฯ ไปยังระบบรองรับน้ำเสียรวมของท่าเรือฯ อยู่ในเกณฑ์ยอมรับได้ จะมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียทั้งที่เป็นถังบำบัดชีวภาพ (Septic Tank) เพื่อดักเชื้อโรค ติดตั้ง ถังดักไขมัน (Grease Trap) เพื่อดักไขมันที่ออกมาจากการชำระล้าง รวมทั้งติดตั้งถังตกตะกอนและถังเติมออกซิเจน หรือ ไกล์เคียงเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้ง ที่สามารถระบายลงสู่ทะเลได้ ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เป็นการเพิ่มภาระหรือเพิ่มภาระให้แก่ระบบบำบัดน้ำเสียรวมของท่าเรือแหลมฉบังให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

จากระบบเครือข่ายถนนเชื่อมโยงและระบบสาธารณูปโภค ที่มีความสมบูรณ์ จึงทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีความได้เปรียบ ท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งมีลักษณะทางกายภาพไม่เหมาะสมที่จะตั้งศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า ประกอบกับท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือแม่น้ำ การขนส่งในปัจจุบันได้ให้ความสำคัญ กับท่าเรือทะเล เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง จึงทำให้รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในโครงการต่าง ๆ ที่จะอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการด้านการขนส่ง เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักของประเทศ ให้บริการด้านการขนส่งตู้สินค้าเป็นหลัก จึงทำให้โครงการก่อสร้างศูนย์บำรุง รักษาและเก็บตู้สินค้านี้ ก็ไม่เหมาะสมที่จะไปเปิดให้บริการที่ท่าเรือมาบตาพุดด้วยเช่นกัน เนื่องจากท่าเรือมาบตาพุด มีการประกอบการด้านอุตสาหกรรมเม็ดพลาสติกและสารเคมีเป็นหลัก จากการเปรียบเทียบ ท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรืออื่น ๆ แล้ว ปรากฏว่า จุดที่เหมาะสมในการก่อสร้างศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า ควรเป็นท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีปัจจัยหลายอย่างที่มีความพร้อม ดังที่กล่าวไว้แล้วข้างต้น

ความสอดคล้องของโครงการกับปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

ด้านนโยบายของรัฐบาล

โครงการก่อสร้าง ศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า ของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์ให้บริการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงตู้สินค้าเปล่า (Empty Container) แบบครบวงจร มีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศที่กำหนดไว้ (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8) จะเห็นได้ว่ารัฐบาลมีนโยบายที่ชัดเจนในการวางรากฐาน ด้านปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เพื่อให้พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกสามารถรองรับการเป็นเขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ทดแทนพื้นที่บริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่งจำเป็นต้องยุติบทบาทในการรองรับภาคอุตสาหกรรมที่มีมาอย่างต่อเนื่องและยาวนาน ปัจจุบันนโยบายดังกล่าวนี้ได้บรรลุผลตามที่คาดหวังไว้ในระดับสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการย้ายฐานการผลิตในอุตสาหกรรมที่สำคัญ ๆ และศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมายังพื้นที่ในแถบนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง มีอัตราการใช้ที่ดินที่สูงอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันมีตู้สินค้าเข้ามาใช้บริการสูงถึงกว่า 3 ล้านตู้ต่อปี และมีส่วนแบ่งทางการตลาดประมาณร้อยละ 70 ของยอดตู้สินค้าเข้า – ออกทั้งประเทศ (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2547) และเชื่อว่าในอนาคตอันใกล้ปริมาณตู้สินค้าที่จะเข้ามาใช้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบังจะเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วอันเป็นผลมาจากการฟื้นตัวของระบบเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียและหลายประเทศในโลก ตลอดจนความสำเร็จในการเจรจาเปิดการค้าเสรีของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้

จะเห็นได้ว่า การดำเนินการพัฒนาศูนย์ให้บริการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงตู้สินค้าเปล่า แบบครบวงจรที่ได้มาตรฐานสากล ในบริเวณพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่ใกล้กับท่าเรือแหลมฉบังและโรงงานอุตสาหกรรม เพื่อรองรับระบบการขนส่งสินค้าเข้า – ออกประเทศ รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศไทย เช่น จีนตอนใต้ พม่า ลาว และกัมพูชา ซึ่งมีแนวโน้มความเติบโตของปริมาณการส่งออกสูงขึ้นอย่างรวดเร็วซึ่งต้องมีการนำเข้าตู้สินค้าเปล่าเพื่อรองรับการบรรจุสินค้าให้เพียงพอ จึงมีความสอดคล้องและสนับสนุนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 – 2544) ที่ได้วางรากฐานไว้แล้วรวมทั้งยังสอดคล้องและสนับสนุนแนวนโยบายที่กำหนดไว้ใน

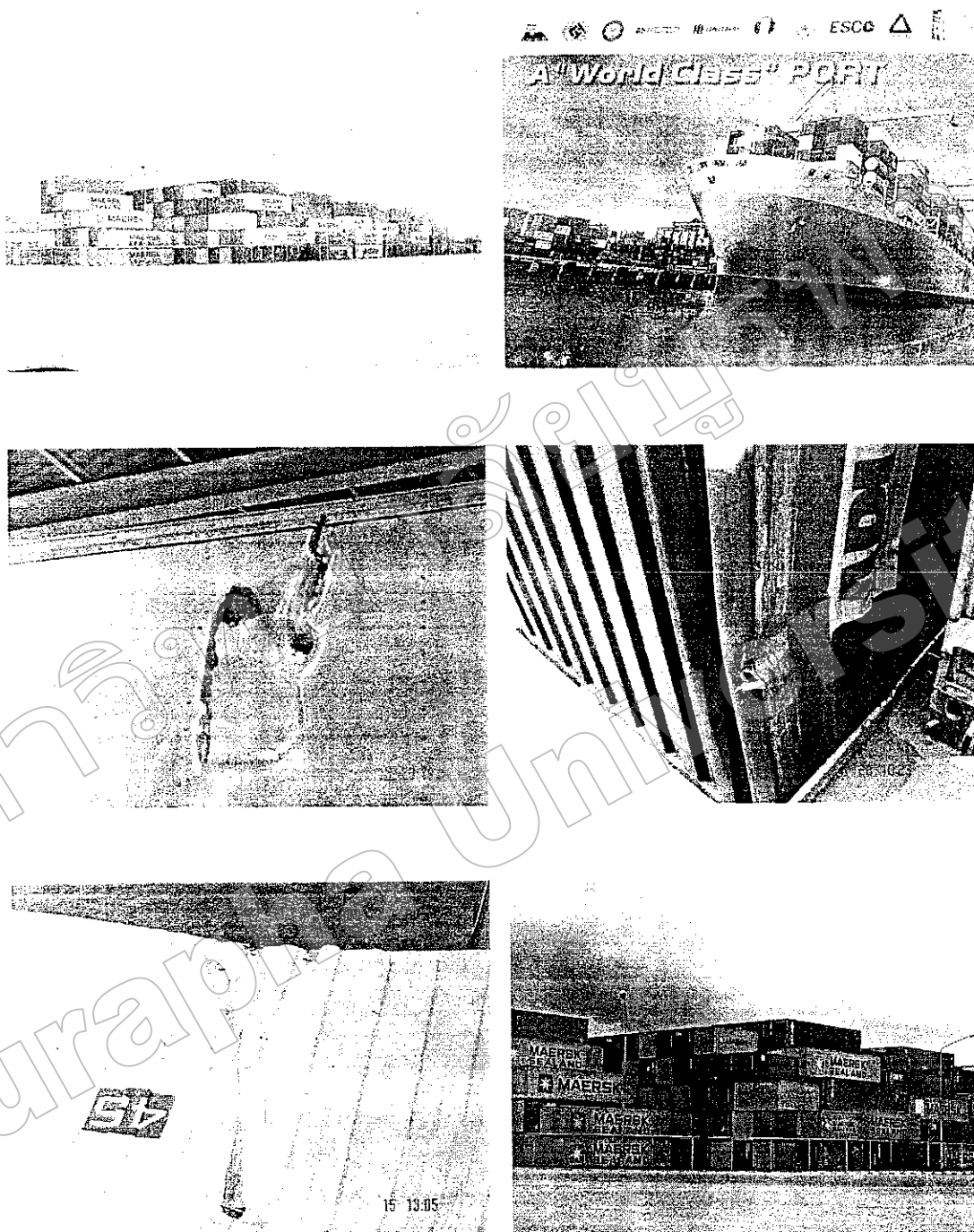
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549) อีกด้วย ที่ได้กำหนดนโยบายไว้ว่าจะมุ่งเสริมสร้างให้ฐานเศรษฐกิจของประเทศแข็งแกร่งและขยายตัวได้อย่างมีคุณภาพ เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านระบบการขนส่ง สื่อสารคมนาคม พลังงาน และสาธารณูปการ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะของภาคการผลิตและบริการของประเทศ โดยใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วให้คุ้มค่า

ด้านการส่งเสริมกิจการพาณิชย์

อุตสาหกรรมที่ช่วยสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยโครงการดังกล่าวจะต้องจัดเตรียมพื้นที่ว่างนอกเขตอุตสาหกรรมไว้สำหรับรองรับการพัฒนา ศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้าแบบครบวงจรที่ได้มาตรฐานสากล ในครั้งนี้ ยังมีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดไว้ (แผนหลักพาณิชย์ พ.ศ. 2542 – 2549) จะเห็นว่า การให้บริการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงตู้สินค้าเปล่า เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง (Down-Stream) กับกิจการท่าเรือที่สำคัญประการหนึ่ง ที่จะสนับสนุนและเสริมสร้างให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นไปอย่างสมบูรณ์ และเพียงพอต่อการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่ง ในส่วนนี้การให้บริการเกี่ยวกับกิจกรรมดูแลรักษาและซ่อมบำรุงตู้สินค้าเปล่า ไม่ว่าจะเป็นการคัดเกรดตู้ การล้างทำความสะอาด การล้างสารเคมี การซ่อมแซมส่วนที่ชำรุดเสียหาย ฯลฯ ให้ได้ตู้สินค้าที่มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐาน ISO เหมาะสมกับคุณสมบัติและมูลค่าของสินค้าที่บรรจุ จะช่วยส่งเสริมให้เกิดความน่าเชื่อถือแก่ผู้นำเข้า – ส่งออก ทำให้มั่นใจได้ว่าสินค้าที่จัดส่งไปทางเรือภายใต้ระบบตู้สินค้า (Containerized Cargoes) ดังกล่าว มีความปลอดภัยและคงไว้ซึ่งคุณภาพที่ดีตลอดระยะเวลาการขนส่ง นอกจากนั้นแล้วการส่งเสริมให้ผู้ให้บริการในกิจการด้านนี้เพิ่มมากขึ้น ยังจะช่วยส่งเสริมการแข่งขันด้านการตลาด ทำให้ผู้ให้บริการสามารถเลือกให้บริการที่มีคุณภาพสูงและราคาที่เป็นธรรม มากขึ้น ประกอบกับโครงการให้บริการเกี่ยวกับกิจกรรมดูแลรักษาและซ่อมบำรุงตู้สินค้าเปล่าที่จะพัฒนาขึ้นในครั้งนี้ จะช่วยสนับสนุนระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งการให้บริการ Logistics หรือการขนส่งแบบ Door to Door มีความสมบูรณ์แบบ และมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทำให้ โครงการให้บริการเกี่ยวกับกิจกรรมดูแลรักษาและซ่อมบำรุงตู้สินค้าเปล่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจุบันนี้มีผู้ใช้บริการที่นิยมนำเรือสินค้าบรรทุกตู้สินค้าเปล่าจากท่าเรือมาเพื่อทำความสะอาดและซ่อมทำที่ประเทศไทย เนื่องจากมีแรงงานที่มี

ฝีมือและค่าแรงค่อนข้างถูกเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง และหากมีศูนย์ให้บริการที่ได้มาตรฐานและไม่ไกลจากท่าเรือแหลมฉบัง จะยิ่งเสริมสร้างให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเสริมในด้านนี้ ซึ่งจะสามารถดึงดูดลูกค้าต่างประเทศนำผู้สินค้าเปล่ามาใช้บริการที่ประเทศไทย มากยิ่งขึ้น

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University



ภาพที่ 4-1 แสดงสภาพตู้สินค้าที่ชำรุดเสียหาย

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า

ในการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนก่อสร้างโครงการ ศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า ภายในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ได้เก็บรวบรวมข้อมูลทางด้านปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า เพื่อดูความเป็นไปได้ในการลงทุน โดยผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องในธุรกิจตู้สินค้าและเคยใช้บริการศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้าเพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุน สามารถสรุปแนวคำถามได้ดังต่อไปนี้ คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการโดยทั่วไป เห็นด้วยหรือไม่ ปัจจัยในด้านค่าใช้จ่ายในการให้บริการของโครงการเป็นอย่างไรในปัจจุบัน และควรเป็นอย่างไร ระดับการบริการต้องได้มาตรฐานในระดับใด และความน่าเชื่อถือของบริษัทที่ประกอบกิจการเดิม และโครงการที่กำลังศึกษา ระยะเวลาในการให้บริการและความปลอดภัย ในการลงทุนในโครงการ ทั้งในด้านตัวเงิน และสภาพแวดล้อมภายในท่าเรือแหลมฉบัง ประโยชน์หรือผลเสียที่อาจเกิดขึ้นหากมีการก่อสร้างโครงการ

1. คุณทองสุข สุริยัน (2548)

ตำแหน่ง Manager Director

บริษัท Pioneer Laemchabang Co.,Ltd

บทสัมภาษณ์

การเกิดแนวคิดที่จะจัดตั้งศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า นับว่าเป็นแนวคิดที่ดีอย่างยิ่ง ปัจจุบันเราจะเห็นได้ว่าแนวโน้มการดำเนินธุรกิจจะต้องเป็นระบบมากขึ้น ในที่นี้คงจะกล่าวถึงระบบโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน ต้องนำประเด็นการลดต้นทุนเข้ามาเกี่ยวข้อง ผมกำลังจะสื่อต่อไปว่าที่บอกว่าแนวคิดริเริ่มดีนั้น มาจากท่าเรือแหลมฉบังเป็นองค์กรที่อำนวยความสะดวกและให้บริการ ดังนั้น การประกอบการใด ๆ ก็แล้วแต่ ถ้าสามารถทำในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังได้ย่อมได้เปรียบคู่แข่ง และจะประหยัดในด้านการขนส่งได้มาก และที่สำคัญ ผมเห็นว่าท่าเรือแหลมฉบังควรมีงานบริการที่เกี่ยวข้องกับตู้สินค้าให้ครบทุกอย่าง ผมจะยกตัวอย่างให้เป็นระบบ คือตู้สินค้านำเข้ามาแล้วเกิดเลอะเปื้อน ระเบิด บวมสลาย เมื่อนำสินค้าออกจากตู้แล้วก็นำเข้าซ่อม ล้างตู้ ในท่าเรือนี้แหละ หลังจากล้างซ่อมเสร็จแล้วก็นำตู้สินค้านำมาบรรจุสินค้าบริเวณศูนย์กระจายสินค้าหรือตามโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังที่อยู่ในท่าเรือฯ จะเห็นว่าตู้ไม่ได้เดินทางไปไกลต้นทุนการขนส่งก็ต่ำ ผมถือว่าหากโครงการนี้เกิดขึ้น จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการมาก

แต่ผมขอฝากไว้ในเรื่องของมาตรฐาน ขอให้ทำให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล วันนี้เราไม่รู้ว่าจะอเมริกา ญี่ปุ่น หรือคู่ค้ากับประเทศไทยจะออกกฎอะไรมาบังคับเราอีก นับวันก็จะออกกฎมาทีละอย่างสองอย่าง เราดูจากโครงการ ขอให้เอ็กซ์เรย์ตู้สินค้านำก่อนส่งออกไปอเมริกา เป็นต้น เหตุผล

ที่ฝากเรื่องมาตรฐานก็เพราะว่า กลัวว่าประเทศคู่ค้ากับประเทศไทยจะออกกฎหมายบังคับไทยเราในเรื่องภาระในการบรรจุสินค้า ฉะนั้น ในระหว่างที่ยังไม่มีกฎอะไรมาบังคับ เราก็ควรจะทำให้ดีอย่างนี้ไว้ตลอดก็ไม่ใช่เรื่องเสียหายอะไร แถมยังเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือให้กับประเทศไทย ที่สร้างความมั่นใจในความปลอดภัยในภาระที่บรรจุตัวสินค้า

2. คุณสมชาย เชิดชูใจ (2548)

ตำแหน่ง Transportation Department, Container Team Logistics Division

บริษัท O.P.K. (Thailand) Co.,Ltd

บทสัมภาษณ์

ผมเคยมีแนวคิดที่เมื่อไรท่าเรือแหลมฉบังจะมีโครงการที่ให้บริการเกี่ยวกับตู้สินค้าแบบครบวงจรเสียที ผมก็มีความหวังเช่นนี้มาโดยตลอดเพราะเชื่อว่าท่าเรือหลักของประเทศที่มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเป็นหลาย ๆ ล้านตู้จะต้องมองถึงสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการที่มาใช้บริการกับท่าเรือแหลมฉบังบ้าง ทำให้ผู้ประกอบการตู้สินค้าสามารถลดต้นทุนการขนส่งที่จะนำไปฝากหรือซ่อม สิ่งนี้มันเป็นผลต่อเนื่องทั้งระบบ ผมว่าดีนะสะดวกขึ้นเยอะ ลดทั้งเวลาที่จะนำไปส่งซ่อม ที่สำคัญ ผมว่าท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่มีกิจกรรมรองรับเรือตู้สินค้าเป็นหลัก ในสิ่งที่ถูกต้อง ก็ควรจะต้องสำรวจพื้นที่ไว้รองรับตู้สินค้าให้กับผู้ที่ต้องการจะใช้บริการลานวางตู้และก็เห็นว่าหากรับฝากโดยไม่มีกิจกรรมอื่น ก็ไม่สามารถสร้างมูลค่าให้กับพื้นที่ได้ ควรซ่อมบำรุงอยู่ในพื้นที่เดียวกันไปเลย เหมือนกับปั้มน้ำมันยังงี้ยังงั้น ไม่ได้เติมน้ำมันอย่างเดียว มีบริการล้างรถ ถายน้ำมันเครื่อง อีกอย่าง ผมก็เชื่อว่าชื่อเสียงของท่าเรือแหลมฉบังก่อตั้งมาตั้ง 14 ปีระดับ "A World Class Port" แล้ว ผมก็เชื่อว่าท่าเรือแหลมฉบังคงจะมีระดับการบริการที่ดีเพื่อดึงดูดลูกค้าให้มาใช้บริการกับท่าเรือเอง ผมเชื่อว่าผู้ประกอบการที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับตู้สินค้าต้องมาใช้บริการกับท่าเรือเป็นหลักแน่นอน เหตุผลก็อย่างที่ผมเรียนไปแล้ว มันสะดวกดี ทำให้ลดต้นทุน และเวลา

3. คุณเสาวนีย์ กาญจนชูศรี (2548)

ตำแหน่ง Secretary to Manager Director

บริษัท Yung Miang Yung Co.,Ltd

บทสัมภาษณ์

โครงการ ศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า เป็นการลงทุนที่ใช้ต้นทุนค่อนข้างสูง แต่ผลที่ได้รับกลับมาในระยะยาวมีความคุ้มค่า ทั้งด้านรายได้และด้านสังคมส่วนรวม เช่น สภาพแวดล้อมและภาพลักษณ์ต่อท่าเรือแหลมฉบังเอง สำหรับในด้านคู่แข่งที่มีมาตรฐานในพื้นที่โดยรอบท่าเรือแหลมฉบังยังมีน้อยราย หากจะนำตู้สินค้าไปซ่อมหรือทำความสะอาดที่กรุงเทพ คงเป็นเรื่องที่

ลำบากและสิ้นเปลือง ดังนั้น จากที่ผ่านมาเราจะเห็นว่า ตู้สินค้าที่รอการทำความสะอาดหรือซ่อม ไม่มีสถานที่จัดเก็บที่เหมาะสมและเพียงพอ ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักของประเทศ ซึ่งในอนาคตต้องมีการขยายตัวมากกว่านี้ เนื่องจากความแออัดของท่าเรือ กรุงเทพฯ การริเริ่มโครงการ ศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า จึงเป็นโครงการที่ค่อนข้างเห็นด้วย แต่ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับ การวางแผนทางด้านการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งความเหมาะสมของพื้นที่ที่จะก่อสร้างด้วย

4. คุณไพบูลย์ อาษานัย (2548)

ตำแหน่ง Operation Manager

บริษัท World Services Co.,Ltd

บทสัมภาษณ์

การมีโครงการศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า เป็นการลงทุนที่ได้รับผลกลับมาค่อนข้างคุ้มค่ากับการลงทุนไป ทั้งด้านรายได้ ด้านสังคมส่วนรวม เช่นสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะภาพลักษณ์ ต่อท่าเรือแหลมฉบังเอง ตู้สินค้าเป็นวัตถุที่ค่อนข้างใหญ่และมีราคาสูง การขนส่งไปทำความสะอาดที่ท่าเรือแหลมฉบังและบริเวณท่าเรือ คงเป็นเรื่องที่ลำบาก และสิ้นเปลือง อีกประการคือ ท่าเรือในแหลมฉบัง ค่อนข้างแออัดอยู่แล้ว ดังนั้น จากที่ผ่านมาเราจะเห็นว่า ตู้สินค้าที่รอการทำความสะอาดหรือซ่อมแซมนั้น มีสัดส่วนพอสมควรและไม่มีสถานที่ให้บริการประเภทนี้มากนัก ในท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือใหญ่ และในอนาคตต้องมีการขยายตัวมากกว่านี้ เนื่องจากความแออัดของท่าเรือกรุงเทพฯ กอปรกับเป็นท่าเรือที่อยู่ไม่ไกล และมีความเจริญเติบโตอย่างมาก ดังนั้น การริเริ่มโครงการศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า จึงเป็นโครงการที่ค่อนข้างน่าสนใจ และน่าลงทุน แต่ทั้งนี้ ต้องอยู่กับการบริหารงานว่าจะออกมาดีและถูกใจผู้มาใช้บริการได้มากน้อยขนาดไหน

5. คุณสุนทรี สอดสีใส (2548)

ตำแหน่ง Sales Representative

บริษัท Mong Hock Co.,Ltd

บทสัมภาษณ์

โครงการ ศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า เป็นโครงการที่น่าลงทุนเพราะยังมีคู่แข่งไม่มากนัก ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ให้บริการรายย่อย แต่รายยังมีระบบการดำเนินงานที่ยังไม่ได้มาตรฐานเท่าที่ควร บางรายก็ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียน Institute of International Container Lessors (IICL) การมีโครงการนี้ขึ้นมาในพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบัง ย่อมทำให้ภาพลักษณ์ของท่าเรือแหลมฉบังดีขึ้น นอกจากนี้ พื้นที่ว่างเปล่าที่ยังไม่ได้นำมาใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ก็จะสามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้เร็วขึ้น ทำให้มีรายได้ ดังนั้น การมีโครงการนี้จึงเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับที่ดิน

นอกจากนี้ โครงการนี้ยังช่วยรองรับการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบังในอนาคตด้วย เนื่องจากรัฐบาลทุกยุคทุกสมัยให้ความสำคัญกับท่าเรือเป็นอย่างมาก จะให้ใครดำเนินการ ท่าเรือเองหรือให้เอกชนมาเช่าพื้นที่ประกอบการ อะไรจะดีกว่ากันและ ควรดูแลต่อสภาพแวดล้อมเป็นหลักด้วย

6. คุณมานัสวี แสงประภาส (2548)

ตำแหน่ง Operation Executive

บริษัท Shipping Agencies Co.,Ltd.

บทสัมภาษณ์

ธุรกิจเกี่ยวกับตู้สินค้าเป็นโครงการที่ช่วยลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก ผู้ให้บริการเกี่ยวกับศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้ายังมีน้อยรายนัก ในแถบนี้มีรอบท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้น หากท่าเรือแหลมฉบังจะเปิดบริการเอง มั่นใจว่าผู้ประกอบการน่าจะให้ความสนใจและมาใช้บริการมากขึ้น เนื่องจากอยู่ใกล้และไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

โครงการนี้หากท่าเรือแหลมฉบังจะทำเองต้องเน้นที่การบริการและการดำเนินการที่ได้มาตรฐานจริง ๆ ต้องสร้างความพึงพอใจให้กับผู้มาใช้บริการ การที่ท่าเรือแหลมฉบังประกอบการเองสามารถสร้างความน่าเชื่อถือได้มากแต่ต้องเปรียบเทียบกับผู้ที่เขาให้บริการอยู่แล้วว่ามีสินราคาที่แตกต่างกันหรือไม่ หากราคาเท่ากับผู้ที่ให้บริการอยู่แล้วหลาย ๆ บริษัท ก็ต้องหันมาใช้บริการกับท่าเรือแหลมฉบัง

อย่างไรก็ตาม เมื่อดูจากศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังที่ผ่านมา น่าจะทำได้ดี ฉะนั้น หากมีการให้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบัง ก็จะทำให้ไม่ต้องขนตู้ไปขนตู้มาให้เสียเวลา เสียค่าขนส่งโดยใช่เหตุ ในฐานะที่ผมอยู่โครงการนี้ ก็อยากจะฝากเรื่องการทำความสะอาดต้องใช้น้ำยาสารเคมี ต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญ ดังนั้น การจะมีโครงการนี้ที่ท่าเรือแหลมฉบังต้องเน้นที่กระบวนการทำงานด้วย การทำความสะอาด ปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อม จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียงหรือต่อชุมชนหรือไม่ และที่สำคัญต้องทำให้ได้มาตรฐานสากลจริง ๆ

7. คุณโมฮัมหมัด ชารีบ บิน (2548)

ตำแหน่ง Manager Director

บริษัท Eng Container Services Co.,Ltd

บทสัมภาษณ์

ที่ผ่านมามีเอกชนที่เช่าพื้นที่ของท่าเรือวางตู้สินค้าที่เป็นรายหลัก ๆ ไม่กี่ราย ซึ่งบางรายก็ซ่อม ทำอยู่ในพื้นที่ของตัวเอง แต่เป็นการทำเล็ก ๆ น้อย ๆ ยังไม่เคยมีใครคิดจะให้บริการแบบครบวงจรและใหญ่ ๆ ผมว่ามันน่าจะดีนะ เราจะได้ควบคุมได้ด้วย เพราะรายเล็ก ๆ เราก็ไม่รู้ว่าคุณด้านสิ่งแวดล้อมเขามีการป้องกันที่ดีหรือไม่ ถ้าทำโครงการใหญ่ ๆ เป็นเรื่องแน่ละที่ต้องส่งสำนัก

สิ่งแวดล้อมให้การรับรองก่อนถึงจะทำได้ ส่วนบางรายที่เขาทำอยู่แล้วก็ทำไป สุดท้ายเมื่อท่าเรือเปิดให้บริการแล้ว ก็จะพิสูจน์ได้ว่า ท่าเรือทำได้ดีมากน้อยขนาดไหน แต่ผมเชื่อว่าการลงทุนที่สูงขนาดนี้ ท่าเรือก็อยากให้มีผู้มาใช้บริการมาก ๆ จุดนี้ก็ขึ้นอยู่กับระดับการให้บริการของท่าเรือเอง ส่วนรายอื่นก็อาจจะปิดตัวเองไป ของอย่างนี้ขึ้นอยู่กับผลงานการให้บริการ ราคา และอื่น ๆ อย่างไรก็ดี คำว่าศูนย์บริการก็ควรจะตั้งอยู่ในท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้เกิดความสะดวกกับผู้มาใช้บริการ ส่วนรายอื่นที่เขาเห็นว่า เขาให้บริการรายย่อยอยู่แล้วสะดวก ก็เป็นสิทธิของเขา หรือแม้จะไกลขึ้นสักนิด แต่ผลงานดี การบริการดี ก็สามารรถเป็นจุดให้ผู้ใช้บริการเลือกใช้ได้เหมือนกัน

8. คุณสมเกียรติ สกุลอึ้ง (2548)

ตำแหน่ง Marketing Manager

บริษัท Ship Agencies (Thailand) Co.,Ltd

บทสัมภาษณ์

ธุรกิจเกี่ยวกับตู้สินค้าเป็นโครงการที่ค่อนข้างใช้เงินลงทุนสูง ในท่าเรือแหลมฉบัง ภาพรวมขณะนี้ จะเห็นว่า ยังขาดแคลนผู้ประกอบการในด้านนี้อยู่เหมือนกัน ปัจจุบัน ที่ให้บริการอยู่ แม้จะไม่ได้มาตรฐานเท่าที่ควรก็ตาม แต่ก็ยังต้องมีผู้ใช้บริการอยู่ เพราะไม่มีตัวเลือก บริษัทจึงไม่ได้ใส่ใจในเรื่องนี้ เท่าที่ควร ดังนั้นหากท่าเรือเปิดบริการเอง บริษัทเหล่านี้อาจจะสนใจและมาใช้บริการท่าเรือ เนื่องจากอยู่ใกล้ ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเรื่องขนส่ง

โครงการนี้ ถ้าท่าเรือแหลมฉบังทำเอง ต้องเน้นที่การบริการ การดำเนินงานที่ได้มาตรฐานจริง ๆ เพราะถ้าจะเทียบถึงความเป็นมาตรฐานกับบริษัทอื่นแล้ว ท่าเรือจะได้เปรียบที่ทำเอง และโครงการใหญ่แบบครบวงจรเป็นมาตรฐาน แต่การดำเนินการต้องใช้บุคลากรจำนวนมาก และต้องมีระบบการป้องกันสิ่งแวดล้อมที่ดีด้วย ดังนั้น ต้องดูว่าจะบริหารอย่างไรให้คงมาตรฐานอยู่ตลอดเวลา และสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการที่ต้องเสียค่าบริการ บริษัทเดิมที่เปิดอยู่นอกจากนี้ การที่ท่าเรือแหลมฉบังมีโครงการเอง ก็ทำให้สามารถสร้างความน่าเชื่อถือได้มากกว่า อยู่แล้ว ค่าบริการต้องดูคู่แข่งอื่นด้วยว่า เขาราคาเท่าไร เราจะตั้งราคาเท่าไรที่จะไม่ขาดทุนและได้ทุนคืนตามแผนที่วางไว้ เพราะมันเป็นโครงการระยะยาว เงินลงทุนสูงมาก

9. คุณศราวุธ กิตติชัย (2548)

ตำแหน่ง Port Controller

บริษัท ATN Co.,Ltd

บทสัมภาษณ์

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือใหญ่ จะว่าใหญ่ที่สุดในแถบนี้ก็ได้ แถมนยังมีโรงงานในกลุ่มนิคมอุตสาหกรรมด้วย เมื่อดูศักยภาพแล้วเห็นว่า น่าจะลงทุนโครงการศูนย์บำรุงรักษาและ

เก็บตู้สินค้า เพราะจากที่ผ่านมา บริษัทในท่าเรือที่ทำธุรกิจนี้มีน้อยมาก เพราะต้องใช้พื้นที่เยอะ ที่มีก็อยู่ไกล จะให้บริการที่ต้องขนตู้ไปขนตู้มา เสียค่าขนส่งโดยใช้เหตุ หากจะให้ดึงดูดใจผู้ใช้บริการจริง ๆ ท่าเรือแหลมฉบังต้องเน้นที่กระบวนการทำงานด้วย การทำความสะอาด ความปลอดภัยต่อชุมชนด้านสิ่งแวดล้อม มีผลกระทบอะไรต่อชุมชนหรือไม่ และที่สำคัญ ทำให้ได้มาตรฐาน เพราะขณะนี้การสร้างมาตรฐานเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดการยอมรับได้ อีกประการคือ ระบบที่ใช้อยู่ในบริษัทอื่นที่ประกอบธุรกิจแบบนี้ บางรายยังไม่ได้มาตรฐาน ท่าเรือแหลมฉบังจะเอาระบบไหนมาให้บริการ ต้องวางแผนให้ดี ใช้เวลาวางแผนนาน ๆ

10. คุณธีรวิทย์ ชัยเนตร (2548)

ตำแหน่ง Operation Manager

บริษัท สตาร์ แหลมฉบัง จำกัด

บทสัมภาษณ์

เมื่อดูจากปริมาณตู้สินค้าผ่าน เข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบังตั้ง 3 ล้าน 4 ล้านที่อยู่ที่ สัดส่วนตู้ที่ต้องให้บริการ ถ้าคำนวณอย่างหยาบ ๆ ก็ต้อง 1 ใน 3 ฉะนั้นลองมองดูว่าเป็นการสมควรหรือไม่ที่จะมีโครงการนี้ขึ้นมา ไม่ต้องไปดูอะไรมาก ดูจากเพื่อนบ้านเราใกล้ ๆ ก็พอ เขามีกันหมดแล้ว ตู้สินค้าลงที่ท่าเรือ ทำกิจกรรม แบบ One Stop Service ก็ดีนะ พื้นที่ท่าเรือก็มาก นำมาใช้ประโยชน์ในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือก็เหมาะสมดี เห็นด้วย การให้บริการ แบบ ศูนย์บริการครบวงจร สร้างความน่าเชื่อถือให้กับนานาประเทศ ให้ได้รับรู้ว่า ท่าเรือมีศูนย์บริการด้านตู้สินค้าที่ได้มาตรฐาน เป็นเรื่องที่น่ายินดี

จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับตู้สินค้า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ เห็นด้วยกับการที่ท่าเรือแหลมฉบังจะจัดตั้งโครงการก่อสร้างศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตู้สินค้า เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือที่เปิดสำหรับรองรับตู้สินค้าเป็นหลัก มีความเหมาะสมทางด้านกายภาพ และมีความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภค ประกอบกับมีเส้นทางขนส่งตู้สินค้าที่สะดวก ผู้ให้สัมภาษณ์จึงเห็นว่าท่าเรือแหลมฉบังมีความพร้อม และเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางการให้บริการเกี่ยวกับตู้สินค้าแบบครบวงจร ซึ่งจะทำให้ต้นทุนในการขนส่งลดลง อันเนื่องมาจากเส้นทางขนส่งมีระยะทางที่สั้นลง และจากการเริ่มประกอบกิจการของท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 จนถึงปัจจุบัน ท่าเรือฯ มีการพัฒนามาโดยตลอดจนเป็นที่ยอมรับกับนานาประเทศ และจากผลประกอบการของตู้สินค้าที่เพิ่มมากขึ้นจาก 1,360 ที่อยู่ที่ 3 ล้านที่อยู่ที่ จึงเป็นสิ่งที่น่าเชื่อถือได้ว่า หากท่าเรือฯ จะลงทุนประกอบโครงการก่อสร้างศูนย์บำรุงรักษา และเก็บตู้สินค้าเอง น่าจะดำเนินการได้ดี เพราะท่าเรือฯ มีความพร้อมอยู่แล้ว แต่ยังคงมีประเด็นที่ผู้ให้สัมภาษณ์ ยังให้ความสำคัญในเรื่องของคุณภาพการให้บริการที่เป็นมาตรฐาน

และความปลอดภัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม จุดนี้เอง ทำให้ท่าเรือฯ ควรตอบสนองกับส่วนรวม ด้วยคุณภาพในการบริการและสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก

ตารางที่ 4-1 สรุปข้อคิดเห็นจากบทสัมภาษณ์ผู้บริหารและบุคคลที่เกี่ยวข้อง

เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1. ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลัก ควรมีการให้บริการซ่อมตู้ ล้างตู้แบบครบวงจร	1. ยังไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานการซ่อมล้างตู้
2. มีความเชื่อมั่นในการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง	2. ยังไม่มั่นใจเรื่องราคาและค่าบริการในการซ่อมล้างตู้
3. มีความสะดวกในเส้นทางการขนส่ง	3. ยังมีความเป็นห่วงในเรื่องสิ่งแวดล้อม
4. ช่วยลดต้นทุนค่าขนส่ง	
5. สถานที่ไม่แออัดเหมือนท่าเรือกรุงเทพ	
6. มีพื้นที่ในการให้บริการมาก	
7. สามารถสร้างมาตรการควบคุมมาตรฐานผู้ให้บริการที่ไม่ได้มาตรฐานในเขตท่าเรือ	

ความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการ

ในการศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงิน ได้มีการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับเงินลงทุน สำหรับปรับปรุงพื้นที่ และจัดซื้อเครื่องมือ และอุปกรณ์ ที่เกี่ยวข้อง (Investment Cost) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Operating Cost) ประมาณการตู้สินค้าเปล่าที่จะเข้ามาใช้บริการ และรายได้จากการดำเนินงาน เพื่อนำมาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการตลอดอายุสัญญา โดยทำการประมาณการงบกำไร - ขาดทุนล่วงหน้าและอัตราผลตอบแทนทางการเงินของโครงการในภาพรวม (Project IRR) เพื่อให้เห็นถึงความเป็นไปได้ทางการเงินในเบื้องต้นดังต่อไปนี้

ต้นทุนโครงการ

ในการลงทุนพัฒนาพื้นที่ว่างนอกเขตรั้วศุลกากรของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้ให้บริการเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงและดูแลรักษาตู้สินค้าเปล่า (Container Care Center) จำเป็นต้องลงทุนในการปรับปรุงพื้นที่ ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ที่จำเป็นและจัดทำหา

เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ โดยประมาณการเงินลงทุนในเบื้องต้นเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 200.03 ล้านบาท ได้ดังนี้

การแจกแจงต้นทุนและรายได้ของโครงการก่อสร้าง (Container Care Center)

มูลค่าการลงทุนโครงการ

1. งานปรับปรุงพื้นที่และก่อสร้างลานวางตู้สินค้าเปล่า

- 1.1 เคลียร์หน้าดินเดิม เนื้อที่ 196 ไร่ (313,600 ตร.ม) ตร.ม ละ 5.00 บาทเป็นเงินประมาณ 1,560,000 บาท
- 1.2 ถมที่สูง 1.5 เมตร เนื้อที่ 196 ไร่ คิดเป็น 470,400 ลูกบาศก์เมตร ๆ ละ 60 บาท
- 1.3 ค่าขุดขน/ปรับระดับดิน/บดดิน ตร.ม. ละ 15 บาท จำนวน 313,600 ตร.ม. รวมเป็นเงินประมาณ 4,704,000 บาท
- 1.4 รวมค่าปรับปรุงพื้นที่ (รายการที่ 1+2+3) เป็นเงินประมาณ 34,488,000 บาท
- 1.5 ก่อสร้างวางตู้สินค้าเปล่าแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (ปู Slag หนา 0.13 ม. บดอัด 98% MOD., ปูหินคลุกเกรด A หนา 0.01 ม. บดอัด 98% MOE., ปู Prime Coat., ปูแอสฟัลต์ติกคอนกรีตหนา 0.05 ม.) ราคา ตร.ม. ละ 260 บาท ในเนื้อที่ประมาณ 80% ของพื้นที่ทั้งหมด หรือประมาณ 250,880 ตร.ม. รวมเป็นเงิน 65,228,800 บาท
- 1.6 รวมเป็นเงินลงทุนในการปรับปรุงพื้นที่และก่อสร้างลานวางตู้สินค้าทั้งสิ้นประมาณ 99,724,800 บาท

2. งานก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

- 2.1 อาคารสำนักงาน ราคาประมาณ 4,000,000 บาท
- 2.2 โรงซ่อมบำรุง ราคาประมาณ 2,000,000 บาท
- 2.3 ลานล้างตู้สินค้า พร้อมระบบน้ำ ราคาประมาณ 2,000,000 บาท
- 2.4 ถนน/ทางวิ่ง ประมาณ 15,000,000 ล้านบาท
- 2.5 รั้วยาวประมาณ 2,240 เมตร ๆ ละ 500 บาทเป็นเงินประมาณ 1,120,000บาท
- 2.6 วางระบายน้ำและระบบรองรับน้ำเสียเบื้องต้นราคาประมาณ 5,000,000 บาท
- 2.7 ระบบไฟส่องสว่าง ราคาประมาณ 1,200,000 บาท

2.8 รวมเป็นเงินลงทุนในงานก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทั้งสิ้น
ประมาณ 30,320,000 บาท

3. จัดหาเครื่องมือยกขนและอุปกรณ์อื่น ๆ ในเบื้องต้น

3.1 Forklift 6 ตัน จำนวน 4 คัน ๆ ละ 2.0 ล้านบาทเป็นเงินประมาณ
8,000,000 บาท

3.2 Toplift 10 ตัน จำนวน 2 คัน ๆ ละ 7.5 ล้านบาท เป็นเงินประมาณ
15,000,000 บาท

3.3 Mobile Crane 15 ตัน จำนวน 2 คัน ๆ ละ 10 ล้านบาท เป็นเงิน
ประมาณ 20,000,000 บาท

3.4 รถหัวลาก และหางลาก จะให้บริการจาก Sub-Contractor

3.5 ระบบคอมพิวเตอร์ ไอที อุปกรณ์ต่อพ่วง และอุปกรณ์สำนักงานอื่น ๆ
ประมาณ 5,000,000 บาท

3.6 รวมเป็นเงินค่าจัดหาเครื่องมือยกขนและอุปกรณ์อื่น ๆ ในเบื้องต้น
ทั้งสิ้นประมาณ 48,000,000 บาท

รวมทั้ง 3 รายการเป็นเงินประมาณ 178,044,800 บาท และเมื่อรวมกับค่า
ออกแบบและควบคุมงานก่อสร้างเป็นเงินประมาณ 15,000,000 ล้านบาท สํารองค่า
ลงทุนอื่น ๆ สำหรับงานก่อสร้างประมาณ 5,000,000 บาท และสํารองเงินลงทุนสำหรับ
เครื่องมืออื่น ๆ ประมาณ 2,000,000 ล้านบาท รวมเป็นเงินลงทุน (Investment Cost)
ทั้งสิ้นเป็นเงินประมาณ 200,036,800 บาท

รายได้จากการดำเนินงานโครงการ มีดังนี้ (รายละเอียดดูภาคผนวก)

1. ค่ายกตู้สินค้าลงลาน (Lift On)
2. ค่ายกตู้สินค้าออกจากลาน
3. ค่าล้างทำความสะอาดธรรมดา
4. ค่าล้างทำความสะอาดด้วยน้ำยาเคมี
5. ค่าตรวจสอบ และ ซ่อมทำ
6. ค่าฝากเก็บตู้สินค้าเปล่า

ระยะเวลาคืนทุน

จากการพิจารณาระยะเวลาคืนทุน จากกระแสเงินสดของโครงการ พบว่า
โครงการมีระยะเวลาคืนทุน เท่ากับ 7 ปี ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับขนาดของโครงการและ
มูลค่าการลงทุนที่สูงมากของโครงการ พบว่า เป็นระยะเวลาที่สั้นมาก และได้รับ

ผลตอบแทนที่คุ้มค่ากับการลงทุน นอกจากนี้โครงการก่อสร้างศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตูลินค้า ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง เป็นโครงการระยะยาวซึ่งสามารถดำเนินกิจการไปได้ตลอด ดังนั้นเมื่อเปรียบเทียบผลตอบแทนที่จะได้รับในระยะยาวและระยะเวลาดำเนินการที่ค่อนข้างสั้นมาก จึงคุ้มค่ากับการลงทุน

มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)

จากการคำนวณกระแสเงินสดของโครงการก่อสร้างศูนย์บำรุงรักษาและเก็บตูลินค้า ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง โดยวิธีพิจารณามูลค่าปัจจุบันสุทธิ สามารถสรุปได้ดังนี้ คือ

$$NPV = \frac{90,593}{(1+0.12)} + \frac{49,247}{(1+0.12)^2} + \frac{37,066}{(1+0.12)^3} + \frac{9,271}{(1+0.12)^4} + \frac{18,899}{(1+0.12)^5} + \dots$$

$$NPV = 7,002,949.45 \text{ (หน่วย: พันบาท)}$$

(จนครบ 30 ปี ดังจะเห็นจากตารางประมาณการกระแสเงินสดจากภาคผนวก)

จะเห็นว่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) มีค่าเป็นบวก ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมให้การลงทุนในโครงการดังกล่าว นอกจากนี้ แม้ว่าเงินลงทุนก่อสร้างโครงการจะเป็นเงินที่ค่อนข้างสูง แต่เมื่อพิจารณารายได้ที่จะได้รับจากการประมาณการเงินสดในแต่ละปี จะเห็นว่า เป็นจำนวนเงินที่ค่อนข้างสูง เนื่องจาก โครงการนี้ เป็นการดำเนินกิจการที่มีคู่แข่งยัง不多 และคู่แข่งเข้ามาในตลาดค่อนข้างยาก เนื่องจากเป็นธุรกิจที่ใช้เงินลงทุนสูง นอกจากนี้ยังต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง ก่อปรกับ หากเป็นการลงทุนของท่าเรือแหลมฉบังเอง จะสามารถประหยัดต้นทุนค่าที่ดินได้ค่อนข้างมาก เนื่องจากปัจจุบัน ที่ดินดังกล่าวเป็นที่ดินว่าง ไม่ได้ใช้ประโยชน์ และท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่ได้มาตรฐานลูกค้าที่จะเข้ามาใช้บริการจะคำนึงถึงความได้มาตรฐานของโครงการและเชื่อมั่นในการบริการของท่าเรือ

อัตราผลตอบแทนภายใน (Internal Rate of Return: IRR)

จากการพิจารณา ต้นทุนของโครงการจากกระแสเงินสดของโครงการ โดยเปรียบเทียบอัตราคิดลด และผลตอบแทนที่จะได้รับจากการลงทุน โดยวิธีพิจารณาอัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ พบว่าอัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ หรือ IRR มีค่าเท่ากับ 22.26%

จะเห็นได้ว่า อัตราผลตอบแทนภายใน (IRR) มีค่า 22.26% ซึ่งถือว่ามีความสูงกว่า อัตราดอกเบี้ยหรืออัตราคิดลดที่นำมาคิดในขณะนั้น ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้ที่โครงการ จะประสบความสำเร็จในการดำเนินงาน

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University