

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยมีโอกาที่จะพัฒนาขึ้นเป็นผู้นำทางเศรษฐกิจประเทศหนึ่งในเอเชียได้ เนื่องจากมีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งแต่ละประเทศในภูมิภาคนี้ล้วนแต่มีอัตราการขยายตัวทางด้านการเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนในอัตราที่สูง (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2547, หน้า 36) นอกจากนั้นแล้ว ผลจากการที่รัฐบาลมีนโยบายเจรจาข้อตกลงเปิดเสรีทางการค้า (Free Trade Agreement: FTA) กับหลายประเทศ จะเป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวทางการค้าของประเทศไทย และประเทศคู่ค้าในอัตราที่สูงยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประเทศไทยจะมีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ตามที่กล่าวมาข้างต้น แต่หากไม่มีองค์ประกอบอื่น ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ เช่น ต้นทุนในการผลิตและขนส่งสินค้าที่ถูก เทคโนโลยีที่ทันสมัย รวมไปถึงระบบโลจิสติกส์ (Logistics) ที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนที่ต่ำแล้ว แนวคิดเชิงกลยุทธ์ที่จะพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน ของภูมิภาคอินโดจีนดังกล่าว ก็คงเป็นไปได้ยาก

ดังนั้น เนื่องจากระบบ Logistics เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จึงจำเป็นต้องเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพ และมีต้นทุนโดยรวมอยู่ในระดับที่ต่ำ จึงจะทำให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันด้านราคา แต่ในสภาพความเป็นจริงปัจจุบันระบบ Logistics ของประเทศไทยยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร โดยมีการประมาณกันว่า ต้นทุน Logistics ทั้งระบบยังอยู่ในระดับที่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งอยู่ระหว่าง 7-11% ของ GDP เท่านั้น ในขณะที่ของประเทศไทยมีการกล่าวอ้างกันว่าสูงถึง 25-30% ของ GDP แต่ปัจจุบันยังไม่มีผลการศึกษาที่สามารถยืนยันต้นทุน Logistics ที่แท้จริงได้ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2547, หน้า 5)

การมีต้นทุนด้าน Logistics ที่สูงนั้น ส่งผลให้เสียเปรียบประเทศคู่แข่งทางการค้าที่มีต้นทุนด้าน Logistics ต่ำกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายใต้บรรยากาศของการค้าเสรีเช่นในปัจจุบัน ที่ลูกค้าสามารถเข้าถึงแหล่งสินค้าได้ โดยไม่มีข้อจำกัด จึงทำให้ลูกค้ามุ่งหวังที่จะหาแหล่งสินค้าที่มีต้นทุนทางด้าน Logistics ทั้งระบบต่ำที่สุดเป็นสำคัญ

สำหรับสาเหตุที่ระบบ Logistics ของประเทศไทยยังไม่ได้มีการพัฒนาเท่าที่ควรนั้นมีอยู่หลายประเด็น ซึ่งหนึ่งในจำนวนนั้นได้แก่ ปัญหาการขนส่งยังกระจุกตัวอยู่ที่การใช้รถบรรทุกเป็นหลัก ในขณะที่การขนส่งทางน้ำ ระบบราง และระบบท่อ ยังไม่ได้ใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากระบบการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Connection) ยังไม่มีประสิทธิภาพ

ดังนั้น ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะวิเคราะห์และประเมินศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังที่เป็นอยู่ในปัจจุบันและอนาคต ในอันที่จะช่วยเสริมสร้างและพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศได้อย่างไรบ้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในด้านการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Mode of Transport) ที่ต่างกัน รวมถึงการส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) รูปแบบอื่น ๆ มากขึ้น ได้แก่ การขนส่งทางเรือชายฝั่งแทนการขนส่งทางถนน โดยในงานวิจัยจะทำการประเมินจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และข้อจำกัดของท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่า A0) ที่จะสามารถเข้าไปมีส่วนเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ของประเทศ เพื่อผลักดันให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Mode of Transportation) ใหม่ ๆ ที่จะสามารถทำให้ต้นทุนของระบบ Logistics โดยรวมต่ำลง มีความตรงเวลา (Just-in-Time) และเชื่อถือได้ (Reliability) ซึ่งจะได้ประมวผล และเสนอแนะในเชิงกลยุทธ์ต่าง ๆ อันจะเกิดประโยชน์ต่อผู้เกี่ยวข้อง ที่จะสามารถใช้เป็นข้อมูลสำหรับร่วมมือในการพัฒนาระบบ Logistics ในภาพรวมของประเทศ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบัง ในด้านของจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และข้อจำกัด ในการที่จะพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (Coastal Terminal) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยเรือชายฝั่ง (Coastal Ship) ระหว่างภาคกลาง และภาคตะวันออก กับจังหวัดเป้าหมายในภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จากการขนส่งทางถนน มาสู่การขนส่งโดยเรือชายฝั่งมากขึ้น อันจะนำไปสู่การลดต้นทุนทางด้าน Logistics ของประเทศไทย

2. เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง บริเวณพื้นที่สำรอง (ท่าเทียบเรือ A0) ของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 (Phase I) เป็นท่าสำหรับขนส่งสินค้า โดยเรือชายฝั่งภายในประเทศ (Domestic Coastal Terminal) เพื่อทำการกระจายสินค้าไปยังพื้นที่กลุ่มเป้าหมายในภาคใต้ของประเทศไทย ทั้งในแง่ของความเป็นไปได้ทางด้านเทคนิค และด้านการเงิน

ของโครงการฯ และในส่วนของการท่าเรือแหลมฉบังในฐานะเจ้าของทรัพย์สินและส่วนของภาคเอกชน ที่จะเข้ามาร่วมลงทุนและเป็นผู้บริหารประกอบการท่าเทียบเรือฯ ในระยะยาว

3. เพื่อเสนอแนะข้อคิดเห็น ที่เป็นประโยชน์เกี่ยวกับการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในส่วนของการเชื่อมโยงการขนส่ง โดยเรือชายฝั่ง - ถนน - ระบบราง เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องนำไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในทางปฏิบัติให้เกิดผลเป็นรูปธรรมต่อไป

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1. ได้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้เกี่ยวข้อง ในการกิจเร่งรัดพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ของประเทศ ซึ่งจะเป็นกลไกหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนในด้าน Logistics ของประเทศในภาพรวมลดลง โดยสามารถนำไปประกอบการพิจารณากำหนดเป็นแผนยุทธศาสตร์ (Strategic Plan) และแนวทางดำเนินการในภาคปฏิบัติได้

2. เป็นประโยชน์โดยตรงต่อการท่าเรือแห่งประเทศไทย สำหรับเป็นแนวทางในการพัฒนาท่าเทียบเรือสำหรับขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่ง (Coastal Terminal) ซึ่งสามารถเชื่อมกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ เช่นการขนส่งในระบบราง และรถยนต์ เพื่อผสมผสานข้อได้เปรียบของแต่ละรูปแบบการขนส่ง ซึ่งจะทำให้ต้นทุนด้าน Logistics ในภาพรวมลดลง และเกิดประสิทธิภาพในการให้บริการมากยิ่งขึ้น

ขอบเขตของการวิจัย

1. ศึกษาค้นคว้าข้อมูลเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสินค้าและ Logistics เพื่อให้เห็นถึงภาพรวมของการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและ Logistics ที่เป็นอยู่ของประเทศไทย และทิศทางที่ควรจะเป็นในอนาคต เพื่อยกระดับการพัฒนาระบบการขนส่งและ Logistics ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และมีต้นทุนที่ถูกลง

2. จากนั้นจะทำการวิเคราะห์ศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบัง โดยรวมในการที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือชายฝั่ง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศจากภาคกลาง และภาคตะวันออก ไปยังพื้นที่เป้าหมายในภาคใต้ เป็นการเฉพาะ ว่ามีความเหมาะสม และเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด ก่อนที่จะวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งบริเวณพื้นที่สำรองท่าเทียบเรือ A0 ของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 (Phase I) เป็นท่าสำหรับขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่ง (Coastal Terminal) เป็นกรณีศึกษา (Case Study) โดยวิเคราะห์ทั้งในแง่ของความเป็นไปได้ทางด้านเทคนิค เช่น ความเหมาะสมของทำเลที่ตั้ง โครงข่ายขนส่งเชื่อมโยง

เข้าสู่และออกจากท่าเทียบเรือฯ ไปยังส่วนต่าง ๆ ของประเทศไทย ความพร้อมในด้านสาธารณูปการที่เกี่ยวข้อง เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เป็นต้น และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงิน (Financial Analysis) ของโครงการฯ และในส่วนของการเรือแหลมฉบัง ในฐานะเจ้าของทรัพย์สิน และส่วนของภาคเอกชนที่จะเข้าร่วมลงทุนและเป็นผู้บริหารประกอบการท่าเทียบเรือฯ ในระยะยาวด้วย เพื่อให้มั่นใจได้ว่าโครงการดังกล่าวนี้มีความเหมาะสม และเป็นไปได้ในการนำไปปฏิบัติจริง

นิยามศัพท์เฉพาะ

“การค้าชายฝั่ง” หมายถึง การค้าทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร และให้เรียกเรือที่ทำการค้าลักษณะนี้เป็นเรือค้าชายฝั่ง ดังนั้นการค้าชายฝั่งตามความหมายนี้ จึงครอบคลุมเฉพาะการค้าทางทะเลภายในประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2544, หน้า 1-5)

“สินค้าชายฝั่ง” หมายถึง สินค้าที่มีการขนส่งระหว่างเขตท่าเรือภายในประเทศด้วยเรือที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเองที่มีขนาดเท่ากับหรือใหญ่กว่า 20 ตันกรอส แต่ไม่รวมถึงการขนส่งด้วยเรือเฟอร์รี่ที่เดินทางจากท่าแห่งหนึ่งไปยังท่าอีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักรเป็นประจำและมีจุดหมายปลายทางที่แน่นอน (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2544, หน้า 1-8)

“เรือค้าชายฝั่ง” หมายถึง เรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่ง เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตและเรือกลเดินทะเลชายแดนที่ทำการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

เรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่ง เป็นประเภทเรือที่กำหนดขึ้นตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือฉบับที่ 25 พ.ศ. 2541 ซึ่งครอบคลุมประเภทเรือตามข้อบังคับฉบับที่ 15 สองประเภท ได้แก่ เรือกลเดินประเทศใกล้เคียง (ขนาดเกินกว่า 150 ตันกรอส) กับเรือกลเดินประเทศใกล้เคียงจำกัดเขต (ขนาดเกินกว่า 60 ตันกรอส)

เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต คือเรือกลที่มีเขตการเดินเรือภายในเขตตามแนวชายฝั่งประเทศไทย ตามความเหมาะสมแห่งลักษณะบนทะเลที่กำหนด มีเครื่องมือเดินเรือ สำหรับตรวจหาเรือโดยวิชานำร่องชายฝั่ง มีเครื่องรับส่งวิทยุตามความเหมาะสม จำนวนคนประจำเรือ อุปกรณ์ประจำเรือและเครื่องชูชีพตามข้อบังคับ

เรือกลเดินทะเลชายแดน คือเรือที่มีเขตการเดินเรือในเขตชายแดน มีขนาดเกินกว่า 5 ตันกรอส แต่ไม่เกิน 60 ตันกรอส โดยต้องมีเครื่องมือสำหรับตรวจหาที่เรือโดยวิชานำร่องชายฝั่ง เครื่องรับส่งวิทยุตามความเหมาะสมจำนวนคนประจำเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ รวมถึงเครื่องชูชีพตาม

ข้อบังคับ เรือกลเดินทะเลชายแดนที่มีขนาดเกินกว่า 30 ตันกรอส สามารถเดินห่างจากฝั่งได้ในระยะไม่เกิน 10 ไมล์ ส่วนเรือขนาดไม่เกิน 30 ตันกรอส เดินห่างฝั่งได้ในระยะไม่เกิน 5 ไมล์ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2544, หน้า 1-8)

“ท่าเรือชายฝั่ง” หมายถึงท่าเรือที่ตั้งอยู่บริเวณชายทะเล และในแม่น้ำหากสภาพท้องน้ำจากปากแม่น้ำจนถึงที่ตั้งท่าเรือมีสภาพเหมาะสมที่เรือค้าชายฝั่งสามารถเข้ามารับส่งสินค้าชายฝั่งได้ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2544, หน้า 1-8)

“การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)” หมายถึง การขนส่งสินค้าโดยใช้รูปแบบของการขนส่ง (Mode of Transport) ที่แตกต่างกันอย่างน้อยสองรูปแบบ บนพื้นฐานของสัญญาที่กำหนดให้ผู้รับจัดการขนส่ง ทำการขนส่งสินค้าต่อเนื่องจากที่ใดที่หนึ่งในประเทศต้นทาง ไปยังจุดหมายปลายทางที่อยู่ในอีกประเทศหนึ่ง (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 1997, p. 11)

“โลจิสติกส์ (Logistics)” หมายถึง กระบวนการวางแผน การดำเนินงาน และการควบคุมการเคลื่อนย้ายทั้งไปและกลับ การเก็บรักษาสินค้า บริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิตไปสู่อุณหภูมิสุดท้ายของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ดังนั้น กิจกรรมของระบบ Logistics จึงครอบคลุมตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบ (Raw Material Purchasing) การผลิต (Manufacturing) การควบคุมสินค้าคงคลัง (Inventory Control) การเก็บรักษา (Warehousing) การขนย้ายไปยังผู้บริโภค (Transporting) รวมทั้งการติดต่อสื่อสาร (Communicating) เพื่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกัน ซึ่งระบบ Logistics ที่ดีจะต้องมีต้นทุนโดยรวมของทุกขั้นตอนที่อยู่ในระดับต่ำเพื่อให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ (วิทยา สุเหตุดำรง, 2546, หน้า 9-19)