

บทที่ 4

ผลการวิจัย

ในส่วนนี้จะเป็นการเสนอผลการวิจัย ซึ่งได้ดำเนินการตามขอบเขตของการวิจัย และกรอบการวิเคราะห์ (Analytical Framework) ที่ครอบคลุมประเด็น และลำดับขั้นของการดำเนินการต่าง ๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ในบทที่ 3 นั้น ดังนี้

ผลการวิเคราะห์สถานการณ์ (SWOT Analysis)

ผลการวิเคราะห์สถานการณ์แวดล้อมของท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง AO ในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และข้อจำกัด ในการที่จะพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อลดต้นทุนทางด้าน Logistics ของประเทศไทย โดยใช้เทคนิควิธี SWOT Analysis เป็นดังนี้

1. การประเมินจุดแข็ง/ จุดอ่อน (Strengths/ Weaknesses) ของท่าเรือแหลมฉบัง

1.1 จุดแข็งของท่าเรือแหลมฉบัง

1.1.1 ลักษณะทำเลที่ตั้งของประเทศไทย มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ ได้แก่ พม่า ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย และยังสามารถติดต่อทำการค้าผ่านแดนกับประเทศใกล้เคียง ได้แก่ จีนตอนใต้ และ เวียดนาม เป็นต้น โดยมีลักษณะเป็นหน้าด่านของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีข้อได้เปรียบในลักษณะที่เป็นท่าเรือที่มีดินแดนหลังท่า (Hinterland) ที่มีขนาดกว้างใหญ่ จึงทำให้มีศักยภาพสูงในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็น Gateway Port โดยการดึงประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้มาเป็น Hinterland ของท่าเรือแหลมฉบัง

1.1.2 มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ทันสมัย เป็นไปตามมาตรฐานสากล สามารถรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่สุด (Post-Panamax Size) ได้ รวมทั้งมีพื้นที่สนับสนุน (Supporting Areas) สำหรับการประกอบการท่าเทียบเรือ และประกอบกิจการที่ต่อเนื่องอย่างเพียงพอ ตลอดจนมีระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนน ทางรถไฟ และทางน้ำเข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบัง เชื่อมโยงกับภาคต่าง ๆ ของประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้ดีพอสมควร และในอนาคตอันใกล้จะสมบูรณ์ยิ่งขึ้นเนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายในการสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งมายังท่าเรือแหลมฉบัง โดยให้ความสำคัญอยู่ในระดับต้น ๆ ทั้งการจัดสรรงบประมาณสู่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และการเร่งรัดกำกับดูแลให้เกิดผลโดยเร็ว เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

1.1.3 มีพื้นที่ว่างเพียงพอที่จะใช้สำหรับพัฒนาในธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ เช่น สถานี จอรถบรรทุก (Truck Terminal) ศูนย์กระจายสินค้า และ Free Trade Area เป็นต้น รวมทั้งมี สิ่งอำนวยความสะดวกเสริมอื่น ๆ เช่น คลังสินค้าอันตราย ศูนย์ฝึกป้องกันความเสียหายจากอัคคีภัย ที่ได้มาตรฐานสากล ซึ่งพร้อมที่จะรองรับการพัฒนาการให้บริการแบบครบวงจร แก่ลูกค้าได้

1.1.4 มีความคล่องตัวในการบริหาร และมีความยืดหยุ่นในการให้บริการแก่ลูกค้าสูง เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบัง เน้นการเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุน บริหารและ ประกอบการทำเทียบเรือประเภทต่าง ๆ และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้ให้บริการจะได้รับประโยชน์จาก การแข่งขันทางการตลาดระหว่างผู้ประกอบการทำเทียบเรือต่าง ๆ สูงสุด

1.1.5 ได้รับการสนับสนุนส่งเสริมจากรัฐบาลในการเป็นท่าเรือหลักของประเทศ แทนท่าเรือกรุงเทพ โดยมีนโยบายจำกัดตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพไว้ไม่เกิน 1.0 ล้านทีอียู ตั้งแต่ ปี 2539 เป็นต้นมา และมีนโยบายพัฒนาให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็น Gateway ของประเทศต่าง ๆ ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง และจีนตอนใต้ด้วย

จากจุดแข็งในด้านต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาทั้ง 5 ประการนั้น จะเห็นได้ว่าท่าเรือแหลมฉบัง มีศักยภาพสูง และมีความพร้อมในการที่จะพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งขึ้นเป็นการเฉพาะอีก 1 ท่า โดยสินค้าในพื้นที่หลังท่า ที่จะเข้ามาใช้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบัง สามารถรวบรวมและนำส่งมายัง ท่าเรือ โดยใช้เรือขนถ่ายการขนส่งที่มีอยู่แล้วได้ทันทีทั้งทางถนน ทางรถไฟ และทางน้ำ เพื่อ รวบรวม และทำการขนส่งไปยังพื้นที่เป้าหมายในบริเวณภาคใต้ของประเทศไทย ทางเรือ ชายฝั่ง (Coastal Ship) ซึ่งไม่จำเป็นต้องขนส่งผ่านกรุงเทพฯ ทางถนน ซึ่งเป็นระยะทางที่อ้อม และ มีปัญหาในการขนส่งหลายประการตามที่ทราบกันคืออยู่แล้ว นอกจากนี้ ยังมีความพร้อม ในด้านของพื้นที่สำหรับพัฒนาเป็นลานวางสินค้า และลานจอรถ เพื่อรองรับกิจกรรมการขนส่ง เข้า-ออก ท่าเทียบเรือ A0 ที่เพียงพอ และเป็นสัดส่วนไม่กระทบต่อท่าเทียบเรือประเภทอื่น ๆ รวมทั้ง ความพร้อมในด้านการบริหารองค์กร และการได้รับความสนับสนุนจากภาครัฐ จะเป็นจุดแข็ง ทำให้โครงการนี้สำเร็จไปได้ด้วยดี

1.2 จุดอ่อนของท่าเรือแหลมฉบัง

1.2.1 ลักษณะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อยู่ลึกเข้ามาในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ทำให้ เสียเปรียบท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้านที่ตั้งอยู่บริเวณเส้นทางสัญจรผ่านไปมาของสายการเดินเรือ โลก เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย ซึ่งสามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางสำหรับการถ่ายลำ (Transshipment) และเป็นท่าเรือศูนย์กลาง (Hub Port) ได้ดีกว่า

1.2.2 มีประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจแบบครบวงจรด้วยตนเองน้อย เนื่องจาก การใช้ปรัชญาการบริหารจัดการแบบให้ภาคเอกชนเป็นผู้เข้าทำเทียบเรือไปบริหารและประกอบการ โดยภาคเอกชนจะเป็นผู้บริหารด้านการตลาดเอง

อย่างไรก็ตาม แม้ท่าเรือแหลมฉบังจะมีจุดอ่อนในด้านที่ตั้งของท่าเรือที่ผู้ประเทศเพื่อนบ้านอย่างสิงคโปร์ไม่ได้ ตามที่ได้กล่าวมา แต่สำหรับกิจกรรมการขนส่งโดยเรือชายฝั่งภายในประเทศ จะไม่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยดังกล่าวมากนัก เนื่องจากลักษณะเป็นกิจกรรมที่เป็นการขนส่งต่อเนื่อง โดยทำหน้าที่กระจายสินค้าที่มาจากต่างประเทศ กับเรือสินค้าขนาดใหญ่ ที่เข้าจอดเทียบท่าต่าง ๆ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ไปยังพื้นที่เป้าหมายในจังหวัดทางภาคใต้ของประเทศ รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านบางพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการขนส่งทางเรือชายฝั่ง ไปยังพื้นที่เป้าหมายได้ เช่น กัมพูชา เป็นต้น ส่วนในแง่มุมมองของการขาดประสบการณ์ในการบริหารเชิงธุรกิจแบบครบวงจรของท่าเรือแหลมฉบังเองนั้น ก็ไม่น่าจะเป็นปัญหามากนัก เนื่องจากโครงการนี้สามารถให้เอกชนที่มีประสบการณ์ และมีศักยภาพสูงเข้ามาเป็นผู้ลงทุน บริหารประกอบการแทนท่าเรือแหลมฉบังได้ ในลักษณะของการให้สัมปทานระยะยาว โดยท่าเรือแหลมฉบังไม่จำเป็นต้องกำหนดผลประโยชน์ตอบแทนในการให้สัมปทานสูงมากนัก เนื่องจากเป็นโครงการที่จะทำให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติโดยรวมในทางอ้อมที่สูงอยู่แล้ว

2. การประเมินโอกาส/ ข้อจำกัด (Opportunities/ Threats)

2.1 โอกาสของท่าเรือแหลมฉบัง

2.1.1 จากจุดแข็งขององค์กรที่มีข้อได้เปรียบในเรื่องการเป็นท่าเรือที่มีดินแดนหลังท่าขนาดใหญ่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศที่ไม่มีทางออกทะเล และความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ทันสมัย เป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งมีอยู่อย่างเพียงพอ ทำให้ท่าเรือแหลมฉบัง มีโอกาสสูงที่จะพัฒนาเป็นประตูขนส่งสินค้า (Gateway Port) ของอนุภูมิภาคนี้ ผ่านเครือข่ายขนส่งต่อเนื่องทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ แทนการตอบสนองอุปสงค์การขนส่งสินค้าเข้าออกของประเทศไทยเพียงอย่างเดียว ซึ่งมีปริมาณจำกัด ซึ่งหากท่าเรือแหลมฉบังพัฒนาไปสู่การเป็น Gateway ได้ จะทำให้มีปริมาณสินค้าเข้ามาใช้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบัง สูงขึ้นอีกมาก และทำให้โอกาสที่จะพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งจำนวน 1 ท่า สำหรับใช้เป็นช่องทางการขนส่งเชื่อมโยง และเป็นตัวกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ที่ตั้งอยู่ติดกับชายทะเล เพื่อลดสภาพการแออัดของการขนส่งทางถนน และระบบราง จะเป็นไปได้มากขึ้น

2.1.2 จากจุดแข็งขององค์กรที่มีพื้นที่ว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวกเสริมอื่น ๆ ที่ได้มาตรฐานสากล อย่างเพียงพอที่จะสนับสนุนการประกอบการท่าเทียบเรือและธุรกิจเกี่ยวเนื่องแบบครบวงจร ประกอบกับพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2543

ได้เปิดโอกาสให้การทำเรือแห่งประเทศไทย สามารถจัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบกิจการทำเรือ และกิจการอื่นภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ของการทำเรือฯ รวมทั้งสามารถเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แห่งกิจการการทำเรือฯ ได้ ทำให้ ทำเรือแหลมฉบัง มีโอกาสและความยืดหยุ่นสูงที่จะประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับท่าเทียบเรือชายฝั่งภายในประเทศ (Domestic Coastal Terminal) ขึ้นอีกกิจกรรมหนึ่ง ด้วยตนเองหรือร่วมทุนกับภาคเอกชนได้

2.2 ข้อจำกัดของท่าเรือแหลมฉบัง

การที่จะพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบัง เพื่อจูงใจให้มีผู้เข้ามาใช้บริการกระจายสินค้าไปยังพื้นที่เป้าหมายในแถบภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อให้เกิด Modal Shift จากถนนไปสู่ระบบการขนส่งทางน้ำมากขึ้นได้สำเร็จนั้น มิใช่ภารกิจของ ท่าเรือแหลมฉบัง แต่เพียงฝ่ายเดียวเท่านั้น หากจำเป็นต้องได้รับการยอมรับและให้การสนับสนุนจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าของสินค้ามีความเคยชินกับการใช้บริการขนส่งทางถนนมาช้านาน จึงจำเป็นต้องสร้างแรงจูงใจที่เพียงพอ เพื่อดึงดูดให้หันมาใช้บริการทางเรือชายฝั่งมากขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้น ข้อจำกัดต่าง ๆ ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอก เช่น กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งยังไม่เอื้อให้เกิดความสะดวกในการให้บริการ โดยเรือชายฝั่ง จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขโดยเร็ว เช่น

2.2.1 การขนส่งทางชายฝั่งจะต้องทำพิธีการทางศุลกากรเช่นเดียวกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ โดยจะต้องทำเอกสารต่าง ๆ เช่น ใบขนส่ง บัญชีสินค้า ใบปล่อยเรือ นอกจากนั้นจะต้องจัดทำเอกสารยื่นต่อศุลกากร รวมทั้งต้องผ่านพิธีการทางศุลกากรต่าง ๆ อีก เช่น การวางเงินประกันสินค้าตามที่กำหนดไว้ การเสียค่าธรรมเนียมปล่อยเรือ พิธีการตรวจปล่อยสินค้านำสมุดชายฝั่งไปแจ้งต่อพนักงานศุลกากรประจำท่าเรือ รวมทั้ง ยังจะต้องปฏิบัติตามกฎ ระเบียบต่าง ๆ ของกรมเจ้าท่า ได้แก่ เรือที่เดินประจำในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งเป็นเวลาติดต่อกันเกิน 3 วัน จะต้องได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่า ทำให้เกิดความล่าช้าและเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ไม่มีผู้นิยมใช้การขนส่งทางค่านี

2.2.2 เรือที่เดินชายฝั่งได้จะต้องมีคนไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 และจะต้องใช้คนประจำเรือสัญชาติไทย การจดทะเบียนเรือนอกจากจะต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว ยังจะต้องมีใบอนุญาตใช้เรือ และต้องต่อใบอนุญาตการใช้เรือทุกปี และเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย จะต้องเดินในเขตเดินเรือที่กำหนดเท่านั้น รวมทั้ง เรือชายฝั่งที่มีความยาว 165 ฟุตขึ้นไป จะต้องใช้นำร่องของรัฐในเขตการนำร่อง และเสียค่าใช้จ่ายนำร่องในอัตราเดียวกันกับเรือสินค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2542, หน้า 7-21)

2.2.3 สภาพปัญหาในร่องน้ำที่เชื่อมต่อกับทะเล มักมีเครื่องมือประมง เช่น โพงพาง กีดขวางร่องน้ำเป็นจำนวนมาก เช่น ในบริเวณทะเลสาบสงขลา แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำตาปี แม่น้ำแม่กลอง เป็นต้น ทำให้เรือค้าขายฝั่งประสบความยากลำบากในการเดินเรือ ซึ่งหากพลาดไปโดนเครื่องมือทางการประมงเหล่านี้เสียหายก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง

นอกจากนั้นข้อจำกัดในเรื่องมาตรการจูงใจต่าง ๆ เช่น การลด หรือยกเว้นภาษีเงินได้ ต่อผู้ให้บริการในด้านนี้ ควรจะเร่งดำเนินการควบคู่ไปด้วย ดังนั้น เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้ว ในส่วนของท่าเรือแหลมฉบัง มีข้อจำกัดน้อย ข้อจำกัดส่วนใหญ่อยู่ที่หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ที่จะต้องปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ให้เอื้ออำนวยต่อการขนส่งทางชายฝั่งต่อไป

ผลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง A0

1. ผลการประเมินความเหมาะสมทางด้านเทคนิค

1.1 สถานที่ตั้ง

ที่ตั้งของโครงการเป็นพื้นที่สำรองสำหรับกิจกรรมท่าเทียบเรือชายฝั่ง ท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะ อยู่บริเวณกันแอ่งจอดเรือที่ 1 (End of Basin 1) ของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ซึ่งเป็นจุดที่อยู่กึ่งกลางระหว่างกรุงเทพฯ และศูนย์พัฒนาอุตสาหกรรมที่มาบตาพุด จังหวัดระยอง จะเห็นว่าเป็นทำเลที่มีศักยภาพสูง สามารถเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมขนส่ง ทั้งบนฝั่งและนอกฝั่ง และภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศและประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอินโดจีนได้เป็นอย่างดีอีกด้วย

พื้นที่ดังกล่าวอยู่ในเขตท่าเรือแหลมฉบัง มีโครงข่ายถนนสายหลัก และรถไฟเชื่อมโยงไปยังสถานีบรรจุและแยกสินค้า (ICD) ที่ลาดกระบัง และบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรมตอนใน (ปอวิน-ปลวกแดง) ซึ่งกำลังมีโครงการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเช่น ลาวผ่านทาง มุกดาหาร นครพนม เวียงจันทน์ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงต่อไปยังประเทศเวียดนามได้ นอกจากนี้ยังมีโครงการสร้างถนนเชื่อมต่อ เพื่อขนส่งสินค้าไปยังกัมพูชาโดยผ่านเส้นทางในจังหวัดตราด และ อนุรักษ์ประเทศ ต่อเนื่องไปยังฮาเตียนและพนมเปญ อีกด้วย

1.2 ระบบบริการพื้นฐาน

1.2.1 ระบบเครือข่ายถนนเชื่อมโยง

ด้วยที่ตั้งโครงการฯ ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งรัฐบาลทุกสมัย ต่างให้การสนับสนุนโครงการพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่บริเวณดังกล่าวเข้ากับส่วนอื่น ๆ ของประเทศ จึงเป็นส่วนสนับสนุนให้โครงการฯ ได้รับความสะดวกในการขนส่งสินค้าเป็นอย่างดี และสามารถรองรับปริมาณการจราจรในแถบพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกที่จะมีมากขึ้นในอนาคต อันเนื่องจากการขยายฐานการผลิตและกิจกรรมต่าง ๆ ที่กระจุกตัวอยู่ในบริเวณกรุงเทพฯ และ

ปริมาณพล ออกมาสู่พื้นที่บริเวณนี้ โครงการทางหลวงสายหลักที่สำคัญ ๆ ที่แล้วเสร็จพร้อมใช้การ ได้แก่

-โครงการทางหลวงหมายเลข 36 (พัทยา - ระยอง) ระยะทาง 31 กิโลเมตร มีขนาด 4 ช่องจราจร

-โครงการทางหลวงหมายเลข 3191 (แยกทางหลวงหมายเลข 3 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 36) ระยะทาง 14 กิโลเมตร มีขนาด 2 ช่องจราจร

-โครงการทางหลวงหมายเลข 3241 (ศรีราชา – บรรจบทางหลวงหมายเลข 331) ระยะทาง 30 กิโลเมตร มีขนาด 2 ช่องจราจร

-โครงการทางหลวงสายกรุงเทพ – ชลบุรี – มาบตาพุด ตอนแยกเข้าแหลมฉบัง บรรจบทางหลวงหมายเลข 36 ระยะทาง 17 กิโลเมตร มีขนาด 4 ช่องจราจร

สำหรับทางหลวงที่มีแผนจะก่อสร้างเพิ่มเติม ซึ่งในบางโครงการขณะนี้ได้เริ่มดำเนินการไปบางส่วนแล้ว ได้แก่

-โครงการทางหลวงหมายเลข 331 แยกเข้าแหลมฉบัง – บรรจบสาย 344 – บรรจบสายเลี่ยงเมืองพนมสารคาม ขยายถนนจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ระยะทาง 65 กิโลเมตร กำหนดแล้วเสร็จในปี 2547

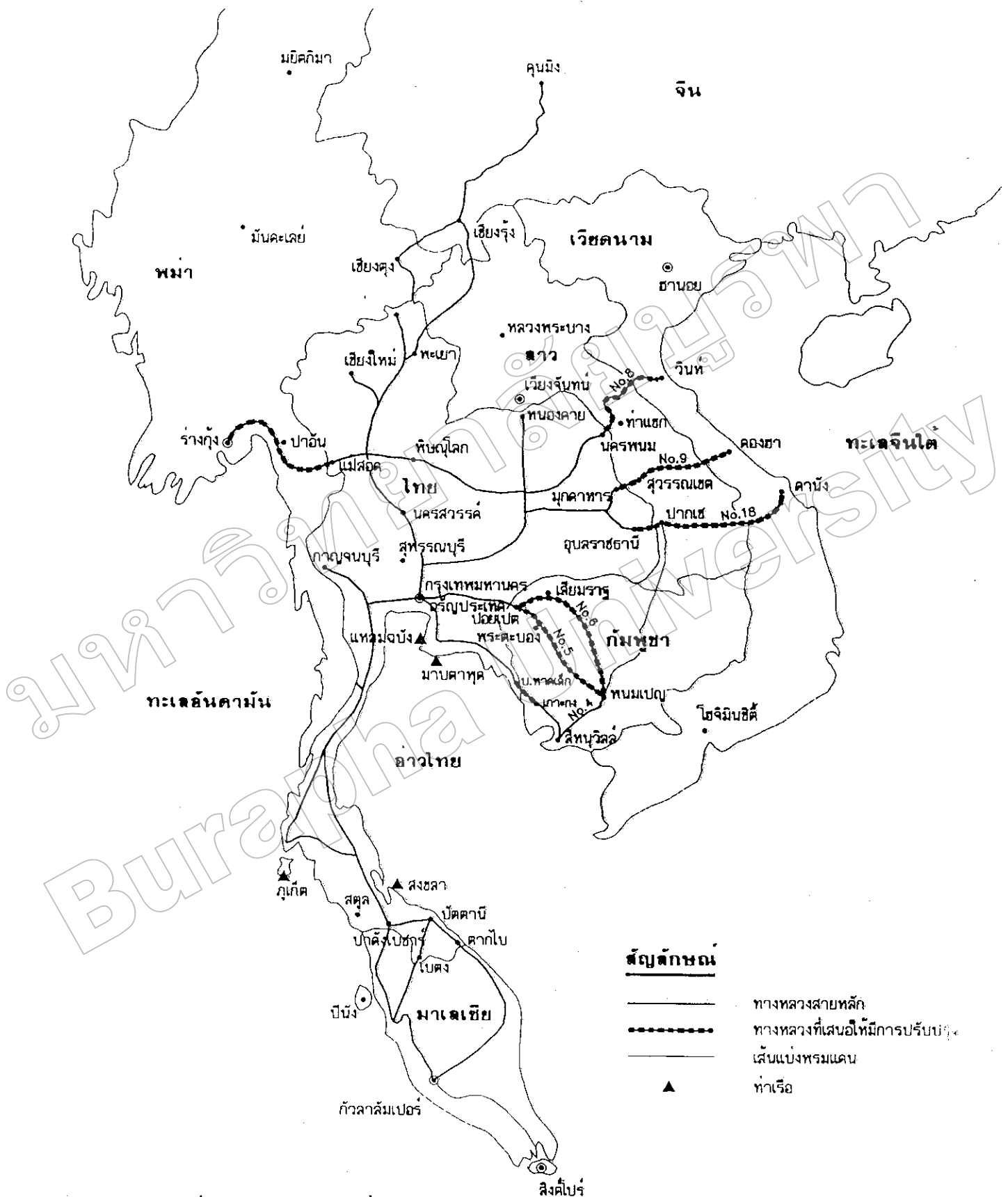
-โครงการทางหลวงหมายเลข 3 (ชลบุรี – พัทยา) ขยายถนนจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร ระยะทาง 14.6 กิโลเมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2547

-โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพัทยา – มาบตาพุด (ทางหลวงหมายเลข 7) ระยะทาง 38 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ แผนการดำเนินงานอยู่ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 (ปี 2550-2554)

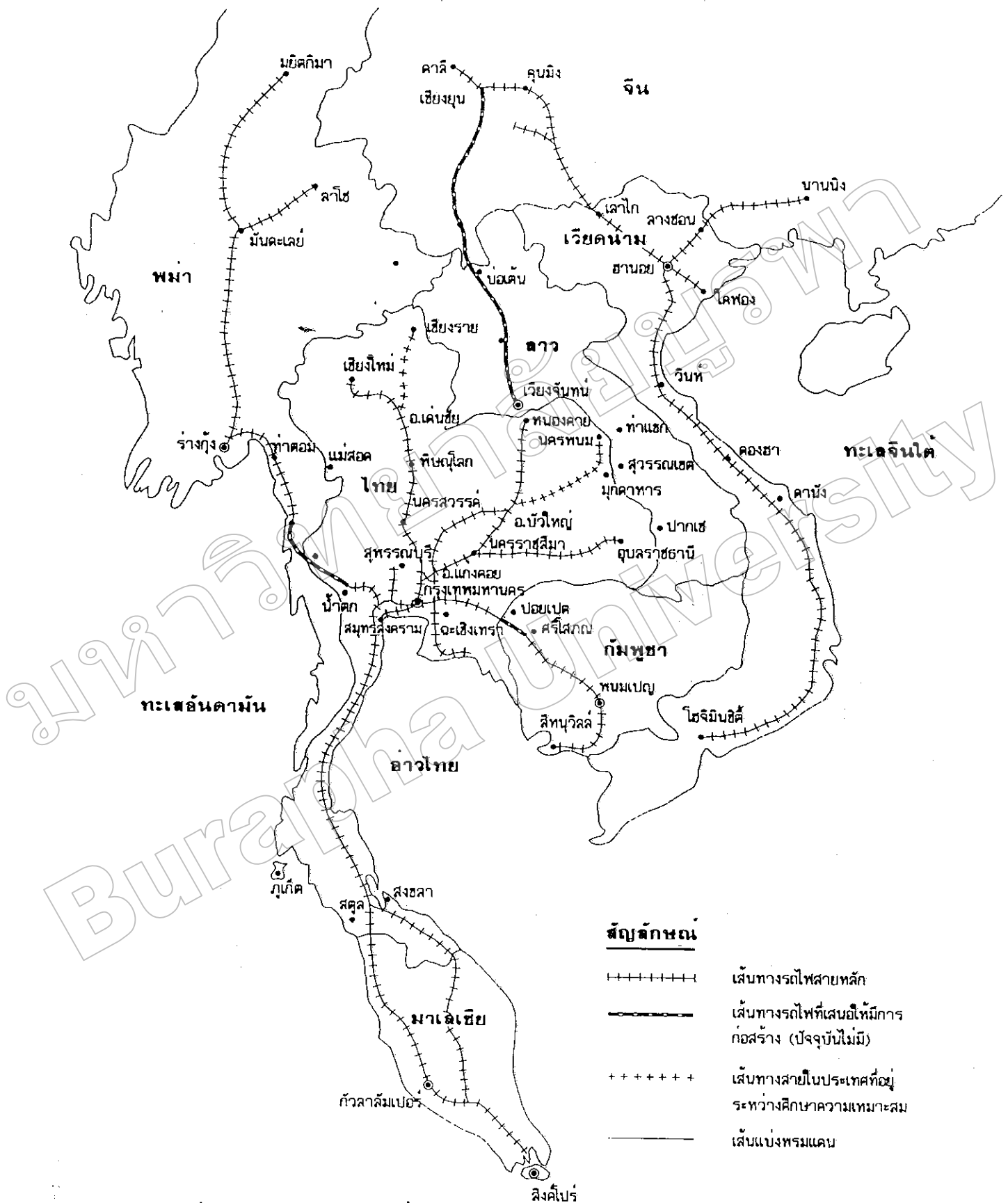
-โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายมาบตาพุด-ระยอง (ทางหลวงหมายเลข 7) ระยะทาง 26 กิโลเมตร แผนการดำเนินงานอยู่ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 (2550-2554)

1.2.2 การขนส่งเชื่อมโยงทางรถไฟ

รัฐบาลมีโครงการสร้างทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศในภาคต่าง ๆ กับพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เพื่อรองรับการขยายตัวของการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมการผลิตและการส่งออกต่าง ๆ ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหลังจากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจของประเทศและของภูมิภาคนี้ ดังนั้น การขนส่งทางรถไฟ จึงสามารถเป็นอีกทางเลือกหนึ่งสำหรับการขนส่งสินค้า ที่จะเข้ามาใช้บริการได้อย่างสะดวกในอนาคต สำหรับโครงการขยายเส้นทางรถไฟที่สำคัญ ๆ และจะส่งผลดีต่อโครงการฯ มีดังนี้



ภาพที่ 4-1 โครงข่ายถนนเชื่อมโยงจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังส่วนต่างๆ



ภาพที่ 4-2 โครงข่ายทางรถไฟเชื่อมโยงจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังส่วนต่างๆ

-โครงการรถไฟรางคู่ (Double Track) สายหัวหมาก – 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 เพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางรถไฟ เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับแหล่งอุตสาหกรรมในจังหวัดระยอง เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง วัตถุดิบระหว่างท่าเรือกับโรงงาน โดยมีเส้นทางยาวประมาณ 76 กิโลเมตร โครงการนี้ได้ทำการ ศึกษาความเหมาะสมของโครงการแล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2543 แต่เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจไม่เอื้ออำนวย จึงได้ให้ชะลอโครงการดังกล่าวไว้ก่อน ในอนาคตเมื่อมีการดำเนินโครงการนี้ต่อไปให้แล้วเสร็จ จึงจะเป็นอีกทางเลือกหนึ่ง ที่มีประโยชน์อย่างมากในการขนส่งตู้สินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง และ พื้นที่ในบริเวณย่านนี้

1.2.3 ระบบกระแสไฟฟ้า

การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ได้ร่วมกันพัฒนาระบบไฟฟ้าในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยกำหนดเป็นเขตพิเศษที่ไม่มีปัญหาไฟฟ้าดับ (Zero Outage Time) และพัฒนาระบบไฟฟ้าให้มีความสามารถในการจ่ายกระแสไฟฟ้าเพียงพอ มีความมั่นคงและสามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ระยะที่ 2 ที่เพิ่มขึ้นได้ ปัจจุบัน การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย สามารถผลิตไฟฟ้าสำหรับใช้ในภาคตะวันออกได้ 7,774 MW ขณะที่ความต้องการใช้ไฟฟ้าสูงสุดในภาคตะวันออกระหว่างตุลาคม 2545 - กรกฎาคม 2546 เท่ากับ 2,512.4 MW ซึ่งสามารถรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าในภาคตะวันออกได้อีกมาก

1.2.4 ระบบโทรคมนาคม

องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย การสื่อสารแห่งประเทศไทย ได้จัดให้มีบริการโทรศัพท์และโทรคมนาคมที่ทันสมัยและเพียงพอสำหรับความต้องการ เพื่รองรับการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ระยะที่ 2 โดยในปัจจุบันองค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย ได้ติดตั้งชุมสายโทรศัพท์ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกแล้วประมาณ 205,000 เลขหมาย ยังคงมีเหลือว่างอยู่อีกประมาณ 19,000 เลขหมาย และมีแผนที่จะขยายเพิ่มอีก 6,400 เลขหมาย ในสิ้นปีงบประมาณ 2546 และในส่วนของการสื่อสารแห่งประเทศไทย ได้มีการก่อสร้างอาคารสำหรับติดตั้งอุปกรณ์

ชุมสายโทรศัพท์ระหว่างประเทศที่สถานีคมนาคมภาคพื้นดินผ่านดาวเทียมที่ศรีราชา มีการติดตั้งชุมสายโทรศัพท์ระหว่างประเทศที่ศรีราชาขนาด 3,000 วงจร ติดตั้งโครงข่ายระบบสื่อสารสัญญาณเชื่อมโยงชุมสายและสถานี ITSC III กับสถานีคมนาคมภาคพื้นดินผ่านดาวเทียมที่ศรีราชา 3,000 วงจร จึงไม่เป็นอุปสรรคในการสื่อสารทั้งภายในและต่างประเทศในอนาคต

1.2.5 ระบบประปา

พื้นที่โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง AO ครั้งนี้ สามารถเชื่อมต่อระบบน้ำประปาสำหรับโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ซึ่งใช้น้ำประปาจากนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ซึ่งมีพื้นที่อยู่ติดกัน โดยสามารถดื่อน้ำจืดจากท่อเมนของการนิคมฯ มายังถังเก็บน้ำประปา (Water Storage Tank) ที่จะสร้างขึ้นในบริเวณพื้นที่โครงการฯ เพื่อให้มีน้ำสำรองอยู่ตลอดเวลาได้

1.2.6 ระบบบำบัดน้ำเสีย

พื้นที่โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง สามารถเชื่อมต่อเพื่อระบายน้ำทิ้งเข้ากับระบบบำบัดน้ำเสียรวมของท่าเรือแหลมฉบังทั้งในส่วนโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ที่จัดเตรียมไว้รองรับการบำบัดน้ำเสียในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบริเวณท่าเรือได้โดยสะดวก เช่น ท่าเทียบเรืออื่น ๆ ที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

1.3 ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม

บริเวณพื้นที่สำรองสำหรับพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งในครั้งนี้ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 ซึ่งได้ผ่านการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมในภาพรวมของโครงการเอาไว้แล้ว โดยมีการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ลึก -16 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง ความยาว 3,700 เมตร กว้าง 400 เมตร ตรงบริเวณปากทางเข้าร่องน้ำ (Entrance Channel) และกว้าง 600 เมตรที่ทางเข้าแอ่งจอดเรือ (Entrance Basin) ก่อสร้างแอ่งกลับลำเรือขนาดกว้าง 600 เมตร ลึก -16 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง และขุดลอกบริเวณแอ่งจอดเรือที่ 1 (Basin 1) ความลึก -14 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง กว้าง 400 X 1,600 เมตร ซึ่งสามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้

นอกจากนั้น ยังมีการก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นความยาว 3,200 เมตร เพื่อป้องกันคลื่นที่มีขนาดใหญ่เข้ามารบกวนการทำงานของเรือในบริเวณแอ่งจอดเรือ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว จึงสามารถพัฒนาท่าเทียบเรือ AO ได้ทันที

ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของสินค้า

สมมติฐานที่ใช้ในการคำนวณ

1. ปริมาณสินค้าขนส่งโดยเรือชายฝั่ง

การวิจัยครั้งนี้ใช้ตัวเลขการพยากรณ์ปริมาณสินค้าขนส่งทางชายฝั่งของประเทศ จากผลการวิจัยของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) พ.ศ. 2544 เป็นหลัก (ตารางที่ 4-1) โดย TDRI ได้พยากรณ์ปริมาณสินค้าขนส่งชายฝั่งแยกตามประเภทสินค้าไว้แล้วจนถึงปี 2564

ตารางที่ 4-1 การพยากรณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (Domestic Transport) ภายใต้ระบบการขนส่ง (Mode of Transport) ต่าง ๆ (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI), 2544)

หน่วย : ล้านตัน

ระบบการขนส่ง	2549	2554	2559	2564
1. ทางแม่น้ำในประเทศ	26.76	32.68	39.44	47.46
2. ทางชายฝั่งในประเทศ	36.99	51.12	69.27	93.47
3. ทางรถไฟ	10.03	11.40	12.85	14.46
4. ทางอากาศ	0.14	0.30	0.61	1.24
5. ทางท่อน้ำมัน	25.28	31.18	37.03	43.98
6. ทางถนน	617.93	846.66	1,137.70	1,520.35
รวม	717.13	973.34	1,296.90	1,720.96

หน่วย : %

1. ทางแม่น้ำในประเทศ	3.73%	3.36%	3.04%	2.76%
2. ทางชายฝั่งในประเทศ	5.16%	5.25%	5.34%	5.43%
3. ทางรถไฟ	1.40%	1.17%	0.99%	0.84%
4. ทางอากาศ	0.02%	0.03%	0.05%	0.07%
5. ทางท่อ้ำมัน	3.53%	3.20%	2.86%	2.56%
6. ทางถนน	86.17%	86.99%	87.72%	88.34%
รวม	100%	100%	100%	100%

อย่างไรก็ตามตัวเลขการพยากรณ์ของ TDRI ไม่ได้แยกปริมาณสินค้าตามพื้นที่เป้าหมายของการขนส่งชายฝั่ง จึงใช้สัดส่วนของปริมาณสินค้าขนส่งชายฝั่งแยกตามพื้นที่เป้าหมายตามที่บริษัท โกลเด้นเพลน จำกัด ได้ทำการศึกษาไว้ในโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งเสนอสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2544 มาเป็นพื้นฐานในการกระจายสินค้าตามที่ TDRI ได้พยากรณ์ไว้ แยกตามพื้นที่เป้าหมาย

จากนั้น ได้ใช้ปริมาณสินค้าตามพื้นที่เป้าหมายของการขนส่งสินค้าชายฝั่งจำนวนทั้งหมด 15 จังหวัด มาเป็นพื้นฐานในการประมาณการสินค้าที่จะทำการขนถ่ายที่ท่าเทียบเรือชายฝั่งท่าเรือแหลมฉบัง โดยคัดเลือกมาจำนวน 4 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพฯ ชลบุรี สงขลา และประจวบคีรีขันธ์ ตามผลการวิเคราะห์เส้นทางการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งที่เป็นไปได้ในรายงานของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ซึ่งสรุปไว้ว่าเส้นทางที่เป็นไปได้อาจจะเป็นเส้นทางผ่านกรุงเทพฯ แหลมฉบัง สงขลา และประจวบคีรีขันธ์ เป็นหลัก

ในที่นี้จะใช้ตัวเลขปริมาณสินค้าในสัดส่วนร้อยละ 50 ของพื้นที่เป้าหมาย 4 จังหวัดดังกล่าวมาทำการคำนวณ โดยตั้งสมมติฐานว่า ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือชายฝั่ง ที่ท่าเรือแหลมฉบังสามารถดึงดูดผู้ใช้บริการให้มาใช้บริการท่าเทียบเรือของตนได้ในสัดส่วนทางการตลาดร้อยละ 50 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 50 ใช้บริการที่ท่าเทียบเรือเอกชนอื่น ๆ สำหรับตัวเลขประมาณการสินค้าที่จะเข้ามาใช้บริการที่ท่าเทียบเรือชายฝั่งบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายทางการตลาดของท่าเทียบเรือชายฝั่ง A0

ในการพัฒนาท่าเทียบเรือ A0 คาดว่าจะสามารถชักจูงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมาใช้บริการได้ดังนี้

1. กลุ่มบริษัทเจ้าของเรือเดินชายฝั่ง
2. กลุ่มเจ้าของสินค้าจำหน่ายภายในประเทศ
3. กลุ่มบริษัทสายการเดินเรือหลักระหว่างประเทศ (Main Line Operation)
4. กลุ่มผู้บริการท่าอื่นๆ (Other Terminal Operator)
5. กลุ่มบริษัทเจ้าของตู้เช่า (Container Leaser)
6. กลุ่มผู้นำเข้ารายใหญ่ (Importer)
7. กลุ่มผู้ส่งออกรายใหญ่ (Exporter)
8. กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ (Multi Modal Transport)
9. กลุ่มประเทศเพื่อนบ้านที่ใช้บริการขนถ่ายสินค้าผ่านประเทศไทย (Hinter Land)

1. กลุ่มบริษัทเจ้าของเรือเดินชายฝั่ง

การดำเนินการด้านการตลาดสำหรับลูกค้าในกลุ่มนี้ เช่น กลุ่มนายนิยม เอสซีเมนเจอเมนต์ เอ็นพีมารีน เป็นต้น ซึ่งควรจะกำหนดแนวทางดังนี้

1.1 ต้องร่วมกับเจ้าของเรือเดินชายฝั่งจัดทำตลาดเพื่อชักจูงเจ้าของสินค้าให้เกิดความเชื่อมั่นในการขนส่งโดยเรือเดินชายฝั่ง

1.2 ต้องจัดการประชุมทำการแลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อให้จะได้ทำการพัฒนาให้การขนส่งโดยเรือเดินชายฝั่งเป็นที่นิยม

1.3 ต้องร่วมมือกันจัดให้มีการเดินเรือเป็นประจำ เช่น เรือประจำ ระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง กับ ท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา กับท่าเรือในจังหวัดต่าง ๆ ด้านอ่าวไทย

1.4 ต้องพัฒนาร่วมกันขยายเขตการเดินเรือไปยังประเทศใกล้เคียงเช่น กัมพูชา และประเทศเวียดนามตอนใต้

2. กลุ่มเจ้าของสินค้าจำหน่ายภายในประเทศ

มีความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาให้ทำการขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยเรือเดินชายฝั่ง และผู้ใช้บริการคาดว่าจะสามารถแบ่งออกเป็นกลุ่มได้ดังนี้

2.1 กลุ่มผู้ผลิตสินค้า Consumer Products

ต้นทุนการขนส่งสินค้า Consumer Products โดยการขนส่งทางบกมีราคาสูงมาก และหากมีผู้ให้บริการรับขนส่งโดยเรือเดินชายฝั่งที่สามารถให้บริการได้เป็นประจำ ก็มีความเป็นไปได้ที่จะชักจูงให้ผู้ผลิตสินค้า Consumer เช่น วงศ์บัณฑิต ไทยฮั่ว เครือเจริญโภคภัณฑ์ กลุ่มบริษัท Colgate กลุ่มบริษัทพัฒนาปิบลีย์ ซึ่งมีฐานการผลิตใหญ่ในจังหวัดชลบุรี ตัดสินใจที่จะเลือกใช้เรือเดินชายฝั่งเพื่อการขนส่งไปภาคใต้ ทั้งนี้รูปแบบการขนส่งจะต้องมีการพัฒนาให้ขนส่งได้รวดเร็ว ปลอดภัย โดยการใช้ผู้คอนเทนเนอร์เพื่อการขนส่ง

2.2 กลุ่มผู้ผลิตวัสดุก่อสร้าง

เนื่องจากการก่อสร้าง มีอย่างต่อเนื่อง และมีอุตสาหกรรมผลิตวัสดุก่อสร้างในภาคตะวันออกเป็นจำนวนมาก อาทิ การผลิตกระจก ของกลุ่มบริษัท Thai Asahi การผลิตเหล็กรูปพรรณ และเหล็กเส้นสำหรับการก่อสร้างของกลุ่มบริษัทปูนซีเมนต์ไทย (ซีเมนต์ไทย ชลประทานซีเมนต์ ทีพีโอ และนครหลวง) กลุ่ม Millennium Steel การผลิตท่อน้ำทิ้งที่เป็นโลหะ และเป็นผลิตภัณฑ์จากพลาสติก

2.3 กลุ่มผู้ผลิตแก๊ส และเคมี

ปัจจุบันมีการขนส่งแก๊สและสารเคมีโดยรถบรรทุกไปยังจังหวัดไปยังจังหวัดภาคใต้ตอนบนสำหรับอุตสาหกรรมเหล็ก ที่บางสะพาน และมีแนวโน้มว่า จะเป็นแหล่งการอุตสาหกรรม

เหล็กใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของ ASEAN ซึ่งมาความจำเป็นที่จะต้องใช้แก๊สและเคมีเป็นจำนวนมาก เพื่อการผลิต คาดว่าเมื่อมีเรือชายฝั่งเดินให้บริการเป็นประจำ ผู้ผลิต ก็จะเปลี่ยนระบบการขนส่งจากการขนโดยรถบรรทุก เป็นขนโดยเรือเดินชายฝั่ง โดยบรรจุสินค้าใน ISO Tank ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางบกลงได้เป็นอย่างมาก และสามารถขนได้พร้อม ๆ กันจำนวนมาก เช่น Stolt – Nlesen, Asahi Shosen, Unique Marine, เครือเจริญโภคภัณฑ์, BPP, Seamanship

2.4 กลุ่มผู้ผลิตและผู้ขายปุ๋ยเคมี

สินค้าปุ๋ยเคมีสำหรับสวนยาง มีปริมาณในการขนส่งเป็นจำนวนมาก และคาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เนื่องจากผู้นำเข้าอาจจะย้ายโกดังเก็บสินค้ามาอยู่ใกล้กับท่าเรือ น้ำลึก เพื่อจะได้นำเข้าได้เป็นจำนวนในราคาที่ต่ำ ดังนั้นผู้ผลิตและผู้ขายปุ๋ยเคมี จึงเป็นเป้าหมายในการทำการตลาด เช่น บริษัทปุ๋ยแห่งชาติ (NFC)

3. กลุ่มบริษัทสายการเดินเรือหลักระหว่างประเทศ

การดำเนินการด้านการตลาดกับบริษัทสายการเดินเรือระหว่างประเทศ เป็นภารกิจที่สำคัญของผู้บริหารจัดการท่าเทียบเรือ A0 ต้องจะดำเนินกลยุทธ์ด้านการตลาดที่สอดคล้องกับการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้ให้บริการ เพื่อชักจูงให้พิจารณาเลือกใช้บริการที่ทำเทียบเรือ ทั้งนี้ควรดำเนินการชักจูงผู้ให้บริการในกลุ่มต่าง ๆ ดังนี้

3.1 กลุ่มผู้ประกอบการเรือ Conventional

ต้องเร่งดำเนินการชักจูงให้ผู้ประกอบการเรือ Conventional ซึ่งปัจจุบันนิยมให้บริการท่าเรือเอกชน หรือทำการขนถ่ายสินค้าที่เกาะสีชัง หรือ ทำการขนถ่ายท่าเรือมาตาพุด ให้กลับมาใช้บริการท่าเทียบเรือ A0 ผู้ประกอบการในกลุ่มนี้ จะประกอบด้วยสายการเดินเรือขนาดใหญ่ของประเทศไทย เช่น VESCO, COSCO, NZOL, HARIN, Sangthai, Thoresen, กลุ่มสายการเดินเรือญี่ปุ่น และกลุ่มสายการเดินเรือจีน ซึ่งมีจำนวน Conventional Vessels เป็นจำนวนมาก

3.2 กลุ่มผู้ประกอบการเรือ Container

เนื่องจากการลงทุนก่อสร้างนั้นมีต้นทุนสูง จะต้องทำการขุดลอกร่องน้ำ และการดำเนินการขนถ่ายสินค้า Conventional จะมีรายรับที่ต่ำ ไม่สามารถที่จะคุ้มค่าในการลงทุน ดังนั้นจะต้องได้รับการสนับสนุนให้ทำการขนถ่ายตู้สินค้าส่วนหนึ่ง เพื่อให้มีผลคุ้มค่าต่อการลงทุน และควรชักชวนให้กลุ่มผู้ประกอบการเรือ Container อาทิ Maersk Sealand ซึ่งคาดว่าจะมีปริมาณตู้สินค้าเพิ่มในระยะอันใกล้ และต้องการทำการขนถ่ายในบริเวณใกล้เคียงกับ ท่าเทียบเรือตู้สินค้า B1 (LCB1) กลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางหรือกลุ่มบริษัทสายการเดินเรือถ่ายลำ (Feeder Operator) เช่น Sinokor, Korea Marine, Asian Navigation, Ngow Hock, New Econ Line

4. กลุ่มผู้บริการทำอื่น ๆ (Other Terminal Operator)

กลุ่มผู้บริการทำอื่น ๆ มีส่วนในการเพิ่มจำนวนตู้สินค้าผ่านท่า ทั้งนี้ เนื่องจากบ่อยครั้งในฤดูมรสุม เรือให้บริการในเส้นทางระหว่าง ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือในจีน ฮองกง เกาหลี และญี่ปุ่น จะเสียเวลาเนื่องจากต้องเปลี่ยนเส้นทางการเดินเรือเพื่อหลบมรสุม หรือได้ฝุ่น และเมื่อเรือถึงท่าเรือแหลมฉบังเข้าเทียบท่าไม่ได้เนื่องจากพลาตจาก Window ดังนั้น ผู้บริการท่าเรือจะต้องติดต่อกับท่าอื่นให้รับทำการขนถ่าย (Out Source) เพื่อไม่ให้เรือเสียเวลา และด้วยศักยภาพที่มีความยาวหน้าท่าเทียบเรือถึง 590 เมตร จะทำให้สามารถให้บริการแก่ท่าเรืออื่น ๆ ในการแก้ปัญหาดังกล่าวได้ง่าย เช่น ท่าเทียบเรือตู้สินค้า A2 (TLT), B4 (TIPS) ณ ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น

5. กลุ่มบริษัทเจ้าของตู้เช่า (Container Leaser)

การชักจูงให้กลุ่มบริษัทเจ้าของตู้เช่า ให้พิจารณาเพิ่มปริมาณนำตู้เปล่ามาทำการขนถ่ายที่ท่าเรือแหลมฉบัง และทำการกระจายไปยังเมืองท่าอื่น ๆ ในภูมิภาค ทั้งนี้จะชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ที่กลุ่มบริษัทเจ้าของตู้เช่า จะได้รับ อาทิเช่น ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายที่ต่ำ ค่าใช้จ่ายของ Depot ค่าการซ่อมตู้ที่มีคุณภาพและราคาถูก ประเทศไทยเป็นแหล่งอุปสงค์ของผู้สินค้าเปล่า กระจายไปในภูมิภาคได้รวดเร็วและค่าระวางถูก เช่น Floren, TEX, Cronos เป็นต้น

6. กลุ่มผู้นำเข้ารายใหญ่ (Importer)

ผู้นำเข้ารายใหญ่มีอำนาจในการต่อรอง กับสายการบินเรือ หรือผู้บริการท่าเทียบเรือ เพื่อให้ได้บริการที่ดีที่สุด ถูกที่สุด ให้ความสำคัญโดยการเยี่ยมชมอย่างต่อเนื่องและมีข้อเสนอที่ดึงดูดตั้งเป้าหมายกลุ่มผู้นำเข้ารายใหญ่โดยแบ่งเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมหลักดังนี้

6.1 กลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตและประกอบรถยนต์ ซึ่งมีการนำเข้า อะไหล่ หรือเครื่องยนต์ CKD เช่น Toyofuji

6.2 กลุ่มอุตสาหกรรมอาหารและสินค้าเกษตร ได้แก่ การนำเข้าวัตถุดิบสำหรับผลิตอาหาร เช่น แป้งมัน อาหารสัตว์ รั้วพืชสำหรับการทำเบียร์ ปอสำหรับการทอกระสอบ เช่น เครือเจริญโภคภัณฑ์ (CP)

6.3 กลุ่มอุตสาหกรรมพลาสติกและเคมีภัณฑ์ ได้แก่ เม็ดพลาสติก และเคมีอื่น ๆ เช่น ไทยพลาสติกและเคมีภัณฑ์ (TPC)

การประมาณการจำนวนสินค้าและผู้คอนเทนเนอร์จากผู้ให้บริการในกลุ่มนี้ค่อนข้างยากที่จะทำการประมาณการเนื่องจากมีปัจจัยอื่น ๆ มาเกี่ยวข้องเช่น อัตราค่าระวาง หรือ เมืองท่าต้นทางและอื่น ๆ และบริษัทฯ คาดว่าจะได้รับการสนับสนุน จากกลุ่มผู้นำเข้ารายใหญ่ที่ทำการขนถ่ายและทำพิธีการที่ท่าเรือแหลมฉบังจำนวนหนึ่ง

7. กลุ่มผู้ส่งออกขนาดใหญ่ (Exporter)

เนื่องจากความสำคัญของท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบันคือการส่งออก โดยจะเห็นได้ว่ามีนิคมอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก และภาคอีสานตอนใต้เป็นจำนวนมาก และเป้าหมายของผู้ผลิตในนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าวก็คือการส่งออกตามนโยบายของรัฐบาลและการส่งเสริมการลงทุน อุตสาหกรรมหลักที่บริษัทฯ จะให้ความสำคัญในด้านการตลาด ได้แก่

7.1 กลุ่มอุตสาหกรรมสินค้าทางการเกษตร ซึ่งได้แก่ข้าวคุณภาพดีซึ่งมาจากแหล่งผลิตในภาคอีสานตอนใต้ซึ่งในปัจจุบันได้พัฒนาการส่งออกเพิ่มมากขึ้น เช่น เครือเจริญโภคภัณฑ์ (CP), เกษตรรุ่งเรือง, ไทยเพรสซิเดนท์

7.2 ยางพาราและน้ำยางที่มีแหล่งผลิตในภาคตะวันออกและแปรงไม้สำหรับแปะหลัง เช่น วงศ์บัณฑิต, ไทยฮั่ว

7.3 กลุ่มส่งออกผลไม้

7.4 กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องเรือน ได้แก่ เครื่องเรือนที่ทำมาจากไม้ยางพารา และวัสดุอื่น ๆ เช่น วนชัย, แพนชีวิคอินเตอร์สตริต

7.5 กลุ่มอุตสาหกรรมพลาสติกและเคมีภัณฑ์ ที่มีปริมาณการส่งออกที่สูงมาก และมีตลาดใหญ่ในประเทศจีน เช่น กลุ่มซีเมนต์ไทย, SPP, พาราวิค

8. กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ (Multi Modal Transport)

กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ จะมีบทบาทเพิ่มมากยิ่งขึ้น ในการขนส่งระหว่างประเทศเนื่องจากผู้ใช้บริการจะได้รับความสะดวกในการรับหรือส่งสินค้ามากขึ้น คือผู้ให้บริการจะเป็นผู้ทำการแทนในทุกขั้นและอาจจะรวมถึงการผ่านพิธีการศุลกากร ดังนั้นคาดว่า ภายในระยะเวลาอันใกล้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ จะเป็นกลุ่มผู้ใช้บริการที่สำคัญ โดยเฉพาะเมื่อมีการจัดตั้งสนามบินสุวรรณภูมิ และ Global Trans Park ที่อู่ตะเภา แล้วเสร็จ จะมีส่วนทำให้การขนส่งในรูปแบบของ Air-Sea หรือ Sea-Air มีบทบาทเพิ่มมากยิ่งขึ้น เช่น Mitsui, NYK, K-Line, Asian Navigation

9. กลุ่มประเทศเพื่อนบ้านที่ใช้บริการขนถ่ายสินค้าผ่านประเทศไทย (Hinter Land)

เพื่อให้บรรลุจุดประสงค์ในการเป็น Regional Hub ดำเนินการด้านการตลาดกับประเทศเพื่อนบ้านในเขตสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (ไทย พม่า ลาว และจีนตอนใต้) หรือ East-West Corridor (ไทย พม่า ลาว และ เวียดนาม) ซึ่งเป็นการขนส่งทางรถไฟ หรือทางรถยนต์ จะเป็นหนึ่งในแผนการตลาด

จากการที่สินค้าของประเทศเพื่อนบ้านได้รับสิทธิประโยชน์ในการนำเข้าของประเทศใน ตลาดร่วมยุโรป และสหรัฐอเมริกา ตามนโยบายให้การสนับสนุนประเทศกำลังพัฒนา ดังนั้น ปริมาณการส่งออกจะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก และเมื่อกรมศุลกากร ได้ทำการแก้ไขกฎระเบียบสำหรับ

สินค้าผ่านแดน ก็จะช่วยให้มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้น เช่น มาเลเซีย เวียดนาม อินโดนีเซีย ควรจัดให้มีการแนะนำ ส่งเสริมการใช้บริการ และชักจูงผู้นำเข้าและส่งออกในประเทศเพื่อนบ้านให้เลือกใช้ท่าเทียบเรือ A0 แทนท่าเรือกรุงเทพ

ผลการประเมินมูลค่าการลงทุน

1. การประมาณราคาก่อสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก

1.1 การขุดลอกพื้นที่ท่าเทียบเรือ

การก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง ณ บริเวณพื้นที่สำรองท่าเทียบเรือ A0 จะต้องทำการขุดลอกขยายแอ่งจอดเรือขนาด 250 x 250 เมตร ที่ระดับความลึก -10 เมตร (MSL) เนื่องจากผิวดินเดิมมีระดับความสูงประมาณ +3 เมตร (MSL) ดังนั้น จะมีปริมาตรดินที่ต้องทำการขุดลอกประมาณ 250 x 250 x 13 เมตร เท่ากับประมาณ 812,000 ลูกบาศก์เมตร แต่ในระหว่างการก่อสร้างท่าเทียบเรือ A1 ที่อยู่ติดกันได้มีการขุดลอกดินในพื้นที่นี้ออกไปแล้วประมาณ 65,000 ลูกบาศก์เมตร คงเหลือเนื้อดินที่ต้องขุดอีกประมาณ 747,500 ลูกบาศก์เมตร

1.2 การก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือและเขื่อนหินกันดิน

ทำการก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือ (Quay Wall) สำหรับรองรับเรือชายฝั่งความยาวหน้าท่า 250 เมตร และส่วนที่เหลือก่อสร้างเขื่อนหินกันดิน (Revetment) ความยาวอีก 250 เมตร โดยพื้นที่ดังกล่าวสามารถพัฒนาเป็นเขื่อนเทียบเรือได้ต่อไปในอนาคต

1.3 งานก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ

ได้แก่การปรับปรุงพื้นที่หลังท่าเป็นลานพักสินค้าทั่วไป ลานจอดรถ Chassis รวมทั้งการสร้างสะพานสำหรับขนถ่ายสินค้าจากเรือเฟอร์รี่ RO/RO เป็นต้น รายละเอียดการประมาณการราคาก่อสร้างเป็นดังตารางที่ 4-2 ข้างล่างนี้

ตารางที่ 4-2 ประมาณการเงินลงทุนค่าก่อสร้าง

รายการ	หน่วย	ปริมาณรวม	อัตราต่อ หน่วย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุ
1. -ขุดลอก	ลบม.	747,500	145	108,387,500	ลึก -10 m (MSL)
-Revetmentที่-10 ม.	เมตร	250	31,000	7,750,000	
2. เชื้อนเทียบเรือ	เมตร	250	450,000	112,500,000	Steel Sheet Pile
3. ลานจอด Chassis	ตรม.	50,000	70	3,500,000	
4. พื้นวางสินค้า	ตรม.	20,000	350	7,000,000	
5. ประตูตรวจสอบสินค้า	ตรม.	400	4,000	1,600,000	
6. อาคารสำนักงาน	ตรม.	800	7,700	6,150,000	
7. โรงซ่อมบำรุง	ตรม.	400	4,950	1,980,000	
8. ขยายแนวรั้วเดิม	เมตร	850	1,100	935,000	
9. สิ่งอำนวยความสะดวก อื่น ๆ	-	-	-	5,000,000	
10. ค่าออกแบบและควบคุมงาน	-	-	-	15,000,000	
รวม				269,802,500	

2. การประมาณราคาในการจัดหาเครื่องมือยกขนสินค้า

ในการบริหารประกอบการทำงานเทียบเรือชายฝั่ง จำเป็นต้องจัดหาเครื่องมือยกขนสินค้าและอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับรองรับการขนถ่ายสินค้าที่มากับเรือชายฝั่ง ซึ่งมีรายละเอียดและประมาณการราคาดังตารางที่ 4-3 ข้างล่างนี้

ตารางที่ 4-3 ประมาณการเงินลงทุนเครื่องมือยกขนและอุปกรณ์อื่น ๆ

รายการ	หน่วย	ปริมาณรวม	อัตราต่อ หน่วย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุ
1. รถ Mobile Crane 50 ตัน	คัน	1	20,000,000	20,000,000	
2. รถ Forklift 6 ตัน	คัน	2	3,000,000	6,000,000	
3. รถ Forklift 3.5 ตัน	คัน	2	1,000,000	2,000,000	
4. รถ Forklift 2.5 ตัน	คัน	2	750,000	1,500,000	
5. สะพานขึงน้ำหนัก	หน่วย	1	2,000,000	2,000,000	
6. สิ่งอำนวยความสะดวก อื่น ๆ	-	-	-	2,000,000	
รวม				33,500,000	

จากตารางที่ 4-2 และ 4-3 จะเห็นได้ว่า โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง บริเวณพื้นที่
สำรวจ A0 ของท่าเรือแหลมฉบัง จะต้องใช้เงินลงทุนทั้งสิ้นประมาณ 303,302,500 บาท โดยแยก
เป็นค่าก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ตามตารางที่ 4-2 เป็นเงินประมาณ 269,802,500 บาท ค่า
เครื่องมือยกขนและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่นระบบคอมพิวเตอร์ เป็นต้น ตามตารางที่ 4-3
เป็นเงินอีกประมาณ 33,500,000 บาท

ผลการประมาณการรายได้จากการดำเนินงาน

เนื่องจากแนวโน้มปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางชายฝั่งออกจากท่าเรือต้นทาง และเข้าท่าเรือ
ปลายทาง ณ จังหวัดชลบุรี ซึ่งประมาณการโดยบริษัทโกลเด้น แพลน จำกัดตามที่กล่าวมานั้น มีการ
แยกประเภทสินค้าเพียงผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และสินค้าอื่น ๆ เท่านั้น หากจะนำมาคำนวณเป็น
รายได้ตามพิสัยอัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องแยกประเภทสินค้าให้ละเอียดขึ้น ดังนั้น
จึงนำสัดส่วนประเภทสินค้าต่าง ๆ ที่ทำการขนส่งจากภาคใต้มายังท่าเรือแหลมฉบัง ที่ศึกษาไว้
โดยบริษัทท่าเรือประจวบ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ประกอบการธุรกิจในด้านนี้โดยตรงและเคยยื่นข้อเสนอเป็น
ผู้เช่าลงทุนบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือชายฝั่ง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง แต่ต้องยกเลิกโครงการ

เนื่องจากประสบปัญหาการระดมเงินทุนในช่วงที่ประเทศไทยเกิดภาวะวิกฤตเศรษฐกิจ มาเป็นฐานในการแยกประเภทสินค้าในครั้งนี้ ซึ่งสัดส่วนประเภทสินค้าต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้

1. สินค้าเข้าท่าเรือปลายทาง (Inbound) แยกเป็นสินค้าทั่วไป 16.50% ที่เหลือเป็นสินค้าบรรทุกรถยนต์ 83.50% โดยแยกเป็นโลหะภัณฑ์ 60% อาหารกระป๋อง 20% และ ยางพารา 20% ส่วนสินค้าขนส่งจากท่าเรือต้นทาง (Outbound) แยกเป็นสินค้าทั่วไป 18.75% สินค้าบรรทุกมากรับรถ 10 ล้อ 18.75% และบรรทุกมากรับรถทางลากอีก 62.50%

2. ขนาดของเรือเฟอร์รี่ Ro/Ro ชายฝั่ง และเวลาเรือเทียบท่า โดยเรือเฟอร์รี่ Ro/Ro มีขนาด 9,698 GT สามารถบรรทุกรถทางลากได้ 120 คัน ใช้ค่าเฉลี่ย 75% ของขีดความสามารถในการบรรทุกเป็นเกณฑ์ในการคำนวณ ส่วนขนาดเรือสินค้าทั่วไปขนาด 700-1,000 GT ระบายบรรทุกสินค้า 2,000 ตัน/เที่ยว และเรือขนาด 1,000-1,500 GT ระบายบรรทุกสินค้า 3,000 ตัน/เที่ยว โดยใช้ระดับการบรรทุกที่ 75% ของขีดความสามารถเป็นเกณฑ์เช่นกัน และนอกจากนั้นระยะเวลาในการจอดเทียบท่าประมาณการจากข้อสมมุติฐานความสามารถในการขนถ่าย 25 ตัน/ชั่วโมง/สาย โดยทำงานพร้อมกัน 2 สาย เป็นเกณฑ์ในการคำนวณ

ดังนั้น จึงสามารถแยกรายละเอียดประมาณการสินค้าและเรือสินค้าเทียบท่าเรือชายฝั่งในระยะเวลา 30 ปี (รายละเอียดปรากฏในตารางภาคผนวก ก-1) เพื่อนำมาคำนวณเป็นรายได้จากการประกอบการท่าเทียบเรือ ตามพิสัยอัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบัง ที่ประกาศใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ ค่า Cargo Wharfage ประกอบด้วย รถทางลาก ราคา 420 บาท/คัน รถบรรทุก 10 ล้อ 280 บาท/คัน สินค้าทั่วไปส่งมอบโดยตรง 30 บาท/Revenue Ton สินค้าทั่วไปวางพักบนลาน 40 บาท/Revenue Ton ค่า Wharf Handling สินค้า Inbound วางพักที่ลานกองเก็บ 35 บาท/Revenue Ton และสินค้า Outbound วางพักที่ลานกองเก็บ 26 บาท/Revenue Ton ส่วนค่า Cargo Storage ทั้ง Inbound และ Outbound อัตรา 5 บาท/Revenue Ton/วัน สินค้าทั่วไป 1 ตันมีสัดส่วนเฉลี่ย 3.5 Revenue Ton ซึ่งจะหารายได้จากการประกอบการท่าเทียบเรือตลอดอายุโครงการ 30 ปี โดยเริ่มตั้งแต่ 67.24 ล้านบาท ในปีแรกที่เริ่มเปิดให้บริการ และเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ตามปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้น จนถึงระดับ 100 ล้านบาท ในปีที่ 10 ของการเปิดให้บริการ (รายละเอียดปรากฏในตารางภาคผนวก ก-2)

ผลการประมาณการต้นทุนผันแปรต่าง ๆ

ในการประมาณการต้นทุนผันแปรต่าง ๆ ได้ใช้สมมุติฐานประกอบการคำนวณ ดังนี้

1. ประมาณการค่าเสื่อมราคาตามมาตรฐานที่กำหนดโดย ESCAP/UNDP เป็นเกณฑ์ โดยจากเงินลงทุนจำนวน 303.30 ล้านบาท จะมีค่าเสื่อมราคาประมาณปีละ 10.55 ล้านบาท แยกเป็น

ค่าเสื่อมราคาสั่งก่อสร้างประมาณปีละ 7.47 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาเครื่องมือยกขนประมาณปีละ 3.08 ล้านบาท (รายละเอียดปรากฏในตารางภาคผนวก ก-4)

2. ต้นทุนในการดำเนินงาน (Operating Cost) ใช้ตัวเลขจากค่าเฉลี่ยต้นทุนการประกอบการท่าเทียบเรือชายฝั่งที่เคยดำเนินการเป็นครั้งคราวที่ท่าเรือแหลมฉบัง และจากโครงสร้างต้นทุนของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่มีลักษณะกิจกรรมการให้บริการใกล้เคียงกับลักษณะกิจกรรมของท่าเทียบเรือชายฝั่ง ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A5 และบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ซึ่งได้ค่าเฉลี่ยค่าใช้จ่าย Operating Cost เป็นสัดส่วนประมาณ 20% ของรายได้จากการประกอบการในแต่ละปี ดังนั้นในที่นี้จะใช้สัดส่วนของ Operating Cost เป็น 20.00% ของรายได้ในแต่ละปี เป็นฐานในการคำนวณ

ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงิน

1. ผลการวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนของโครงการ

จากการประมาณการรายได้ตามอัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบัง ในปีที่จะเริ่มต้นประกอบการจะมีสินค้าผ่านท่าประมาณ 1.05 ล้านตัน จะมีรายได้ประมาณ 67.24 ล้านบาท หลังจากนั้นจะเพิ่มขึ้นโดยลำดับตามการเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้าผ่านท่าเมื่อนำมาวิเคราะห์งบทางการเงินโดยประมาณการค่าใช้จ่ายดำเนินการ (Operating Cost) ที่สัดส่วน 20% ของรายได้ เป็นเงินประมาณปีละ 13.44 ล้านบาท ค่าเสื่อมราคาประมาณปีละ 10.55 ล้านบาท จะเห็นว่าโครงการฯ มีกำไรในการประกอบการก่อนเสียภาษี (Profit Before Tax) เป็นเงินประมาณ 43.23 ล้านบาท ในปีที่จะเริ่มประกอบการ (ปีที่ 2 ของโครงการฯ) และเมื่อหักจ่ายค่าภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวนร้อยละ 30 ของกำไรเบื้องต้นแล้ว โครงการฯ จะมีกำไรสุทธิในปีแรกของการเปิดดำเนินงานเป็นเงินประมาณ 30.26 ล้านบาท และจะมีกำไรสุทธิเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ตามปริมาณสินค้าที่เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้นจนถึง 50.58 ล้านบาทในปีที่ 10 ของการประกอบการ (รายละเอียดปรากฏในตารางภาคผนวก ก-5)

2. ผลการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการลงทุนของโครงการ

จากการวิเคราะห์งบกระแสเงินสดของโครงการฯ เพื่อพิจารณากระแสเงินสดสุทธิ (Net Cash Flow) เพื่อนำมาคำนวณหาอัตราผลตอบแทนการลงทุนของโครงการ (Project IRR) ตามวิธีการคำนวณที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 พบว่า โครงการจะมีอัตราผลตอบแทนการลงทุนประมาณ 17.19% ซึ่งเป็นอัตราที่มีความคุ้มค่ากับการลงทุนในระยะยาว เมื่อเทียบกับอัตราผลตอบแทนการลงทุนในตลาดการเงินทั่วไป ได้แก่ อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ และอัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาล (รายละเอียดปรากฏในตารางภาคผนวก ก-6)

3. ผลการวิเคราะห์ระยะเวลาคืนทุนของโครงการ

เมื่อนำกระแสเงินสดที่ได้ในหัวข้อที่แล้ว มาคำนวณระยะเวลาคืนทุนของโครงการ ซึ่งก็คือจำนวนปีที่คาดหวังที่จะได้ผลตอบแทนคุ้มกับเงินลงทุนเริ่มต้น (Original investment) ที่ลงไป โดยพิจารณาจากกระแสเงินสดสุทธิสะสม (Cumulative Net Cash Flow) ที่ได้เข้ามาว่าในปีใด จะมีค่าคุ้มกับเงินลงทุนเริ่มต้นที่ลงไป พบว่าจะมีระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) ภายใน 7.5 ปี (รายละเอียดปรากฏในภาคผนวก ตารางที่ 6)

ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis) ของโครงการ

วิธีการวิเคราะห์ความอ่อนไหวที่ใช้กันแพร่หลายมากที่สุด และเป็นวิธีที่ง่ายที่สุด คือ การวัดว่าผลประโยชน์ตอบแทนของโครงการจะเปลี่ยนแปลงไปมากน้อยเพียงใด ต่อการเปลี่ยนแปลงในตัวแปรใดตัวแปรหนึ่ง หรือกลุ่มของตัวแปร ซึ่งในงานวิจัยครั้งนี้ ได้ทำการวิเคราะห์ใน 5 กรณีสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 4-4 ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ

รายการ	อัตราผลตอบแทนการลงทุน ภายในของโครงการ (IRR)	ระยะเวลาคืนทุน ของโครงการ (Payback Period)
กรณีฐาน	17.19%	7.5 ปี
กรณีที่ 1 รายได้เพิ่มขึ้น 10%	18.95%	6.1 ปี
กรณีที่ 2 ต้นทุนเพิ่มขึ้น 10%	16.84%	7.7 ปี
กรณีที่ 3 รายได้เพิ่มขึ้น 10%	18.60%	7.0 ปี
และต้นทุนเพิ่มขึ้น 10%		
กรณีที่ 4 รายได้ลดลง 10%	15.38%	8.3 ปี
กรณีที่ 5 รายได้ลดลง 10%	15.01%	8.5 ปี
และต้นทุนเพิ่มขึ้น 10%		

ผลการประเมินโครงการในภาพรวม

เมื่อนำผลการวิเคราะห์ในส่วนต่าง ๆ มาพิจารณาโดยรวมแล้ว จะเห็นได้ว่า ทำเรือแหลมฉบัง มีศักยภาพสูงที่จะพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่งขึ้นเป็นการเฉพาะที่บริเวณพื้นที่สำรอง

(ท่าเทียบเรือ A0) เพื่อทำการกระจายสินค้าไปยังพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งเส้นทางที่มีความเป็นไปได้มากที่สุด ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-ชลบุรี-สงขลา และเส้นทาง กรุงเทพฯ-ชลบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีแนวโน้มปริมาณสินค้าที่เพียงพอสำหรับพัฒนาเส้นทางขนส่งในเชิงธุรกิจ

นอกจากนั้นแล้ว พื้นที่บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง มีความเหมาะสมในเชิงเทคนิค เนื่องจากการเตรียมพร้อมในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ร่องน้ำทางเดินเรือ แอ่งจอดเรือ เขื่อนกันคลื่น ตลอดจนเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงไปยังส่วนต่าง ๆ ของประเทศ ที่มีความสะดวกและเพียงพอ

จากผลการพิจารณาในแง่มุมทางด้านการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุนพบว่า หากเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามาเป็นผู้ลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือ A0 โดยทำการขุดลอกพื้นที่บริเวณกันแอ่งจอดเรือที่ 1 ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 (Phase I) เพื่อก่อสร้างเป็นเขื่อนเทียบเรือ ลานวางสินค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งเป็นผู้ลงทุนจัดซื้อเครื่องมือยกขนสินค้า รวมเป็นเงินลงทุนประมาณ 303.30 ล้านบาท โดยให้สัญญาร่วมทุนดังกล่าว มีอายุ 30 ปี จะเห็นว่าภาคเอกชนมีรายได้จากการประกอบการในระดับที่คุ้มค่าต่อการลงทุน โดยจะมีอัตราผลตอบแทนการลงทุนประมาณร้อยละ 17.19 ซึ่งอยู่ในระดับที่สูง และคุ้มค่าต่อการลงทุน และมีระยะเวลาคืนทุนประมาณ 7.5 ปี ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ไม่นานนักในการลงทุนกิจการ โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในภาครัฐ

ดังนั้น รัฐบาลจึงควรสนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเทียบเรือสำหรับสินค้าชายฝั่งภายในประเทศ (Domestic Coastal Terminal) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จากทางถนน มาใช้ทางเรือชายฝั่ง (Coastal Ship) แทนมากขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม ในแง่การมีโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Mode of Transport) ที่ต่างกัน เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางทะเล จากเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ ที่ขนสินค้าเข้า-ออกประเทศไทย ไปยังภาคใต้โดยไม่ต้องใช้การขนส่งทางถนน หรือสามารถใช้เรือชายฝั่งชนิดที่บรรทุกถยนต์ขนส่งสินค้าขึ้น ไปบนเรือ (เรือ Ro/Ro) เมื่อถึงท่าเรือปลายทางในภาคใต้ ก็สามารถกระจายสินค้าต่อไปยังจังหวัดต่าง ๆ ได้ ในลักษณะ Hub and Spoke นอกจากนั้นแล้ว โครงการท่าเทียบเรือ A0 ยังสามารถเชื่อมโยงการขนส่งภายในประเทศโดยการขนส่งสินค้าจากภาคเหนือของประเทศ มาโดยรถไฟ หรือรถยนต์ หรือจากภาคกลางโดยเรือเดินในลำน้ำ (Inland Waterway) มายังท่าเทียบเรือ A0 เพื่อส่งสินค้าต่อไปยังภาคใต้ โดยเรือชายฝั่งเพื่อหลีกเลี่ยงสภาพการจราจรติดขัดได้ หรือในทางกลับกันสามารถขนส่งสินค้าจากภาคใต้โดยเรือชายฝั่ง เพื่อกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ภาคกลางและภาคเหนือได้เช่นเดียวกัน