

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา

จากวัตถุประสงค์หลักของการวิจัยที่วางไว้ เพื่อศึกษาศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบัง ในด้านของจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และข้อจำกัด ในการที่จะพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (Coastal Terminal) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยเรือชายฝั่ง (Coastal Ship) ระหว่างภาคกลาง และภาคตะวันออก กับจังหวัดเป้าหมายในภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จากการขนส่งทางถนน มาสู่การขนส่งโดยเรือชายฝั่งเพิ่มมากขึ้น อันจะนำไปสู่การลดต้นทุนด้าน Logistics ของประเทศไทย และเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง บริเวณพื้นที่สำรองท่าเทียบเรือ A0 ของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 (Phase I) เป็นท่าสำหรับขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งภายในประเทศ (Domestic Coastal Terminal) เพื่อทำการกระจายสินค้าไปยังพื้นที่เป้าหมายในภาคใต้ของประเทศไทย ทั้งในแง่ของความเป็นไปได้ทางเทคนิค และทางด้านการเงินของโครงการฯ ในส่วนของภาคเอกชนที่จะเข้าร่วมลงทุนและเป็นผู้บริหารประกอบการท่าเทียบเรือฯ ในระยะยาว นั้น

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าข้อมูลเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นแนวทางและเครื่องมือการวิเคราะห์ในการหาคำตอบตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น ซึ่งสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

สรุปผลการวิเคราะห์สถานการณ์ (Swot Analysis)

ลักษณะที่ตั้งของประเทศไทย มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ จึงมีข้อได้เปรียบในลักษณะที่เป็นท่าเรือที่มีดินแดนหลังท่า (Hinterland) ที่มีขนาดกว้างใหญ่ จึงทำให้มีศักยภาพสูงในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็น Gateway Port มีความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ทันสมัย มีพื้นที่สนับสนุน สำหรับประกอบการท่าเทียบเรือ และกิจการต่อเนื่องอย่างเพียงพอ ตลอดจนมีระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนน รถไฟ และทางน้ำ เข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบัง เชื่อมโยงกับภาคต่าง ๆ ของประเทศ และกับประเทศเพื่อนบ้านได้ดี รวมทั้งมีความคล่องตัวในการบริหารที่เปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือประเภทต่าง ๆ และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้ใช้บริการจะได้รับประโยชน์จากการแข่งขันทางการตลาดระหว่างผู้ประกอบการเหล่านี้

ดังนั้น ท่าเรือแหลมฉบัง จึงมีศักยภาพสูง และมีความพร้อมในการที่จะพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งขึ้นเป็นการเฉพาะอีก 1 ท่า โดยสินค้าในพื้นที่หลังท่า ที่จะเข้ามาใช้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบังสามารถรวบรวมและนำส่งมายังท่าเรือฯ โดยใช้เรือขายการขนส่งที่มีอยู่แล้วได้ทันทีทั้งทางถนน ทางรถไฟ และทางลำน้ำ เพื่อรวบรวมทำการขนส่งไปยัง และมาจากพื้นที่เป้าหมายในบริเวณภาคใต้ของประเทศไทย ทางเรือชายฝั่ง (Coastal Ship) ซึ่งไม่จำเป็นต้องขนส่งผ่านย่านกรุงเทพฯ ทางถนน ซึ่งเป็นระยะทางที่อ้อมและมีปัญหาในการขนส่งหลายประการตามที่ทราบกันดีอยู่แล้ว นอกจากนี้ ยังมีความพร้อมในด้านของพื้นที่สำหรับพัฒนาเป็นลานวางสินค้า และลานจอดเรือ เพื่อรองรับกิจกรรมการขนส่งเข้า-ออก ท่าเทียบเรือ AO ที่เพียงพอ และเป็นสัดส่วนไม่กระทบต่อท่าเทียบเรืออื่น ๆ รวมทั้งความพร้อมในด้านการบริหารองค์กร และการได้รับความสนับสนุนจากภาครัฐ จะเป็นจุดแข็ง ทำให้โครงการนี้สำเร็จไปได้ด้วยดี

อย่างไรก็ตาม แม้ท่าเรือแหลมฉบังจะมีจุดอ่อนในด้านที่ตั้งของท่าเรือที่ไม่อยู่ในเส้นทางหลักของสายการเดินเรือโลกอย่างประเทศสิงคโปร์ แต่สำหรับกิจกรรมการขนส่งโดยเรือชายฝั่งภายในประเทศ จะไม่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยดังกล่าวมากนัก เนื่องจากมีลักษณะเป็นกิจกรรมที่เป็นการขนส่งต่อเนื่อง โดยทำหน้าที่กระจายสินค้าที่มาจากต่างประเทศ กับเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่เข้าจอดเทียบท่าต่าง ๆ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ไปยังพื้นที่เป้าหมายในเขตจังหวัดทางภาคใต้ของประเทศไทย รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านบางพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการขนส่งทางเรือชายฝั่งไปยังพื้นที่เป้าหมายได้ เช่น กัมพูชา เป็นต้น

สรุปผลการประเมินความเหมาะสมทางเทคนิค

1. สถานที่ตั้งของโครงการ

ที่ตั้งของโครงการเป็นทำเลที่มีศักยภาพสูง สามารถเชื่อมต่อกับระบบการคมนาคมขนส่งทั้งบนฝั่งและนอกฝั่ง และภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ และประเทศเพื่อนบ้านในเขตภูมิภาคอินโดจีนได้เป็นอย่างดี รวมทั้งมีโครงข่ายถนนสายหลักและรถไฟเชื่อมโยงไปยังสถานีบรรจุและแยกสินค้า (ICD) ที่ลาดกระบัง และบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรมในแถบภาคตะวันออกที่สะดวกด้วย

2. ระบบสาธารณูปโภค

ที่ตั้งโครงการมีระบบกระแสไฟฟ้าที่กำหนดเป็นเขตพิเศษที่ไม่มีปัญหาไฟฟ้าตก-ดับ (Zero Outage Time) และพัฒนาระบบไฟฟ้าให้มีความสามารถในการจ่ายกระแสไฟฟ้าให้เพียงพอ มีความมั่นคง มีระบบโทรคมนาคม ระบบประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย ที่เพียงพอ และเหมาะสม ซึ่งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้พัฒนาไว้เพื่อรองรับกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกอยู่แล้ว

3. ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม

พื้นที่สำรองสำหรับพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือชายฝั่ง เป็นส่วนหนึ่งของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ซึ่งได้ผ่านการศึกษาวិเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมในภาพรวมแล้ว โดยมีการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ลึก -16 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง ความยาว 3,700 เมตร กว้าง 400 เมตร ตรงบริเวณปากทางเข้าน้ำ (Entrance Channel) และกว้าง 600 เมตร ที่ทางเข้าแอ่งจอดเรือ (Entrance Basin) ก่อสร้างแอ่งกลับลำเรือขนาดกว้าง 600 เมตร ลึก -16 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง และขุดลอกบริเวณแอ่งจอดเรือที่ 1 (Basin 1) ความลึก -14 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง กว้าง 400 X 1,600 เมตร ซึ่งสามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้

นอกจากนั้น ยังมีการก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นความยาว 3,200 เมตร เพื่อป้องกันคลื่นที่มีขนาดใหญ่เข้ามารบกวนการทำงานของเรือในบริเวณแอ่งจอดเรือ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว จึงสามารถพัฒนาท่าเทียบเรือ A0 ได้ทันที

จากการพิจารณาความเหมาะสมทางด้านกายภาพโดยนำผลการวิเคราะห์ในส่วนต่าง ๆ มาพิจารณาโดยรวมแล้วจะเห็นได้ว่า ท่าเรือแหลมฉบังมีศักยภาพสูงที่จะพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่งขึ้นเป็นการเฉพาะที่บริเวณพื้นที่สำรอง (ท่าเทียบเรือ A0) เพื่อทำการกระจายสินค้าไปยังพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งเส้นทางที่เป็นไปได้มากที่สุด ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-ชลบุรี-สงขลา และเส้นทาง กรุงเทพฯ-ชลบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีแนวโน้มปริมาณสินค้าที่เพียงพอสำหรับพัฒนาเส้นทางขนส่งในเชิงธุรกิจ

ส่วนความเป็นไปได้ในแง่ของคนที่เข้ามาลงทุน ซึ่งต้องพิจารณาความเป็นไปได้ทางการเงินประกอบไปด้วยนั้น สรุปได้ว่า หากเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาเป็นผู้ลงทุน พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง A0 โดยขุดลอกพื้นที่บริเวณกันแอ่งจอดเรือที่ 1 ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 (Phase I) เพื่อก่อสร้างเป็นเขื่อนเทียบเรือ ลานวางสินค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งลงทุนจัดซื้อเครื่องมือยกขนสินค้า รวมเป็นเงินลงทุนประมาณ 303.30 ล้านบาท โดยให้สัญญาาร่วมทุนดังกล่าวมีอายุ 30 ปี จะเห็นว่าเอกชนมีรายได้จากการประกอบการในระดับที่คุ้มค่าต่อการลงทุน โดยจะมีอัตราผลตอบแทนการลงทุนประมาณร้อยละ 17.19 ซึ่งอยู่ในระดับที่สูง และคุ้มค่าต่อการลงทุน และมีระยะเวลาคืนทุนประมาณ 7.5 ปี ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ไม่นานนักในการลงทุนกิจการ โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในภาครัฐ

ข้อเสนอแนะ

1. รัฐบาล โดยกระทรวงคมนาคม ควรเร่งรัดสนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเทียบเรือสำหรับสินค้าชายฝั่งภายในประเทศ (Domestic Coastal Terminal) ขึ้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จากทางถนน มาใช้ทางเรือชายฝั่ง (Coastal Ship) ในการขนส่งสินค้าระหว่างภาคและภาคตะวันออก กับพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย แทนการขนส่งทางถนนมากขึ้น

2. รัฐบาลควรสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบขนส่งรูปแบบอื่นนอกเหนือจากโครงข่ายถนน เช่น ระบบราง และระบบท่อ มายังท่าเรือแหลมฉบังให้มากขึ้น เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้าจากภาคต่าง ๆ ของประเทศ ไปยังพื้นที่จังหวัดภาคใต้ โดยใช้ท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่งภายในประเทศที่ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Mode of Transport) ต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ของประเทศไทย เริ่มต้นพัฒนาไปได้ด้วยดี

3. เนื่องจากการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้เกิด Modal Shift จากถนนไปสู่ระบบการขนส่งทางน้ำมากขึ้นนั้น ปัจจัยแห่งความสำเร็จมิใช่อยู่ที่การดำเนินงานของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง หากจำเป็นต้องได้รับการยอมรับและให้การสนับสนุนจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐบาลและเอกชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าของสินค้ามีความเคยชินกับการใช้บริการขนส่งทางถนนมาช้านาน รัฐบาลและภาคเอกชนจึงต้องร่วมมือกัน โดยให้การยอมรับและสร้างแรงจูงใจที่เพียงพอ เพื่อดึงดูดให้หันมาใช้บริการทางเรือชายฝั่งมากขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อประหยัดพลังงานของชาติ และทำให้ต้นทุนด้าน Logistics ของประเทศต่ำลง

4. รัฐบาลควรเร่งแก้ไขข้อจำกัดต่าง ๆ ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอก เช่น กฎระเบียบที่ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้บริการโดยเรือชายฝั่งโดยเร็ว เช่น การลดขั้นตอนของพิธีการทางศุลกากรต่าง ๆ ที่ไม่จำเป็นและก่อให้เกิดความล่าช้า การแก้ไขกฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้คนประจำเรือสัญชาติไทย การจดทะเบียนเรือ การขอใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งต้องต่อใบอนุญาตการใช้เรือทุกปี ข้อกำหนดที่จะต้องใช้น้ำร่ของเรือในเขตการนำร่อง และเสียค่าใช้จ่ายนำร่องในอัตราเดียวกันกับเรือสินค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น ตลอดจนการปรับปรุงสภาพร่องน้ำที่เชื่อมต่อกับทะเลให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

5. ควรมีการศึกษาวิจัยเพิ่มเติมเกี่ยวกับความสามารถในการลดต้นทุนด้านการขนส่งและ Logistics ต่อหน่วยของสินค้า จากการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งภายในประเทศโดยเรือชายฝั่ง แทนการขนส่งทางถนนเป็นการเฉพาะ โดยศึกษาวิจัยแบบเจาะลึกในรายละเอียดเป็นรายสินค้าใน

แต่ละเส้นทาง ให้ได้คำตอบเป็นตัวเลขที่เป็นรูปธรรม เพื่อนำผลการศึกษามาใช้ประโยชน์ในการวางแผนการพัฒนาการขนส่งภายในประเทศทางเรือชายฝั่งให้เกิดผลในทางปฏิบัติต่อไป

6. เนื่องจากระยะเวลาและงบประมาณในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ค่อนข้างจำกัด ดังนั้น ผู้ที่สนใจงานวิจัยในด้านการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าชายฝั่งภายในประเทศ ซึ่งมีระยะเวลาและงบประมาณที่เพียงพอ ควรทำการสำรวจข้อมูลระดับปฐมภูมิ (First-Hand Data) ในพื้นที่จริงอย่างเพียงพอ เพื่อให้ผลงานวิจัยมีความถูกต้องแม่นยำมากยิ่งขึ้นต่อไป

7. เพื่อให้เกิดความมั่นคงของเอกชนในการประกอบการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A0 ระยะยาว ควรกำหนดเงื่อนไขสัญญาให้เอกชนผู้ประกอบการสามารถเสนอปรับเปลี่ยนธุรกิจได้ ในกรณีที่ปริมาณสินค้ามาใช้บริการจำนวนน้อยกว่าที่ประมาณการไว้ โดยการทำเรื่องฯ ควรพิจารณาให้ภาคเอกชนดำเนินการรับสินค้าอื่น นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในแผนธุรกิจได้ เช่น การส่งออก – นำเข้ารถยนต์ การประกอบการตู้สินค้า เป็นต้น

นอกจากนั้นแล้ว หากผลประกอบการจริงปรากฏว่ามีปริมาณสินค้าสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ตามแผนธุรกิจ ควรมีการกำหนดเงื่อนไขสัญญาให้มีการแบ่งรายได้ต่อหน่วยของสินค้าในส่วนที่เกินจากแผนธุรกิจนั้นให้แก่การทำเรื่องฯ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ของรัฐอีกส่วนหนึ่งด้วย