



แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3



ไกรวัฒน์ พิทักษ์กรณ์

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

คณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2566

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3



ไกรวัฒน์ พิทักษ์กรณ์

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2566

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

THE DEVELOPMENT DOMESTIC TERMINALS OF LAEMCHABANG PORT PHASE 3



KRAIWAT PITAKKORN

AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF

THE REQUIREMENTS FOR MASTER DEGREE OF SCIENCE

IN LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

FACULTY OF LOGISTICS

BURAPHA UNIVERSITY

2023

COPYRIGHT OF BURAPHA UNIVERSITY

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณางาน
นิพนธ์ของ ไกรวัฒน์ พิทักษ์กรณ์ ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ของมหาวิทยาลัย
บูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์

คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์

อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

.....

(รองศาสตราจารย์ เรือเอก ดร.สรารุช ลักษณะโต)

..... ประธาน

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฐิติมา วงศ์อินตา)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อนิรุทธ์ ชันธสะอาด)

..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ เรือเอก ดร.สรารุช ลักษณะ
โต)

..... คณบดีคณะ โลจิสติกส์

(รองศาสตราจารย์ ดร. ฉกร อินทร์พุง)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ของ
มหาวิทยาลัยบูรพา

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.วิทวัส แจ่มเยี่ยม)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

64920047: สาขาวิชา: การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน; วท.ม. (การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)

คำสำคัญ: ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ/ เขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3
 ภาควิชา: ภาควิชาวิศวกรรม : แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3. (THE DEVELOPMENT DOMESTIC TERMINALS OF LAEMCHABANG PORT PHASE 3) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: สราวุธ ลักษณะโต, Ph.D. ปี พ.ศ. 2566.

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ และ 2) ศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ซึ่งเป็นท่าเรือที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โดยใช้การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) การใช้แบบสอบถามชนิดแบบปลายเปิด กับผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือ จำนวน 3 ราย และชนิดมาตรวัดแบบให้คะแนน 5 ระดับ จำนวน 15 ราย

ผลการวิจัย พบว่า ระดับคะแนนของผู้ใช้บริการทั้ง 4 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ ปัจจัยด้านการปฏิบัติการเครื่องมือยกขนสินค้า ปัจจัยด้านการปฏิบัติการสินค้า และปัจจัยด้านการเงินและอื่น ๆ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.10, 4.00, 4.03 และ 3.71 ตามลำดับ โดยจุดแข็งและโอกาส ได้แก่ การมีโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่หลังท่า ที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ภายในประเทศ จุดอ่อนและอุปสรรค ได้แก่ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ไม่เอื้อต่อสภาพแวดล้อมการแข่งขันทางธุรกิจ ทำให้ไม่สามารถสร้างพันธมิตรทางธุรกิจได้ รวมถึงอัตราค่าภาระในปัจจุบัน ที่ยังไม่สามารถปรับเปลี่ยนโครงสร้างอัตราค่าภาระที่คณะรัฐมนตรีประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2534 และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศไม่สามารถเชื่อมต่อกับผู้ประกอบการเอกชน ทำให้ไม่สามารถนำข้อมูลมาใช้ในการบริหารจัดการปัญหาด้านต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

64920047: MAJOR: LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT; M.Sc.
(LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT)

KEYWORDS: DOMESTIC TERMINALS/ LAEMCHABANG PORT PHASE 3

KRAIWAT PITAKKORN : THE DEVELOPMENT DOMESTIC TERMINALS
OF LAEMCHABANG PORT PHASE 3. ADVISORY COMMITTEE: SARAWUT
LUKSANATO, Ph.D. 2023.

The objectives of this research were to; 1) study problems, obstacles, and factors affecting the development of domestic cargo ports, and 2) study guidelines for developing domestic cargo ports. Which is a port that supports the transportation of goods by coastal ships and transport ships in the Laemchabang Port area, Phase 3, using the analysis of internal factors and external factors (SWOT Analysis), using questionnaires open-ended type with 3 executives and operators involved in port operations and 15 with a 5-level rating scale type.

The results of the research found that The rating level of service users on all 4 factors is the factor of wharf services. Factors in the operation of cargo lifting tools Product operations factors and financial and other factors are at a high level of 4.10, 4.00, 4.03, and 3.71, respectively. Strengths and opportunities include having infrastructure and back-port areas that can be linked with multimodal transport to transport goods to Various destinations within the country. Weak points and obstacles include rules, regulations and rules of the Port Authority of Thailand that are not conducive to a competitive business environment. Makes it impossible to create business alliances Including the current burden rates that have not yet been changed to the burden rate structure that the Cabinet announced in 1991, and the information technology system cannot connect to private operators. As a result, data cannot be used to effectively manage various problems.

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าอิสระและผลการศึกษาวิจัยฉบับนี้ ประสบความสำเร็จได้ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาได้ด้วยผู้มีอุปการะคุณ ผู้วิจัยขอถือโอกาสนี้ แสดงกิตติกรรมประกาศเพื่อขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงต่อ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิตติมา วงศ์อินตา ประธานกรรมการสอบงานนิพนธ์ รองศาสตราจารย์ เรือเอก ดร.สราวุธ ลักษณะโต กรรมการสอบงานนิพนธ์ อาจารย์ที่ปรึกษางานนิพนธ์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อนิรุทธ์ ชันธสะอาด กรรมการสอบงานนิพนธ์ ที่ได้สละเวลาอันมีค่า ให้คำปรึกษา เสนอแนะแนวทางในการศึกษาค้นคว้า ตลอดระยะเวลาที่ผู้วิจัยได้ค้นคว้าวิจัยงานนิพนธ์ฉบับนี้ จนประสบความสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณคณาจารย์หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ทุกท่าน ตลอดจนการศึกษานี้ ที่ได้ถ่ายทอดวิชาความรู้ ประสบการณ์ให้กับผู้วิจัย ตลอดจนเจ้าหน้าที่ประจำโครงการหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิตทุกท่าน ที่อำนวยความสะดวกด้วยดีเสมอมา

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณมารดาและครอบครัว ที่สนับสนุน และเป็นกำลังใจตลอดช่วงระยะเวลาการศึกษาในครั้งนี้ ขอขอบพระคุณเพื่อนร่วมงาน เพื่อนนิสิตทุกท่าน ที่ได้แลกเปลี่ยนความรู้ และแนวคิดต่าง ๆ ในระหว่างการศึกษา จนกระทั่งสำเร็จการศึกษาไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ไกรวัฒน์ พิทักษ์กรรม

สารบัญ

| | หน้า |
|---|------|
| บทคัดย่อภาษาไทย | ง |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ | จ |
| กิตติกรรมประกาศ | ฉ |
| สารบัญ | ช |
| สารบัญตาราง | ฌ |
| สารบัญภาพ | ญ |
| บทที่ 1 บทนำ | 1 |
| ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา | 1 |
| วัตถุประสงค์ของการวิจัย | 2 |
| ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย | 3 |
| ขอบเขตของการวิจัย | 3 |
| นิยามศัพท์เฉพาะ | 3 |
| บทที่ 2 เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | 5 |
| นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ | 5 |
| ข้อมูลเบื้องต้นของท่าเรือแหลมฉบัง | 8 |
| แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง | 22 |
| งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | 28 |
| บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย | 34 |
| วิธีการดำเนินงาน | 35 |
| เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย | 36 |
| ประชากรในการวิจัย | 37 |

| | |
|--|----|
| การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย | 37 |
| การเก็บรวบรวมข้อมูล | 38 |
| การวิเคราะห์ข้อมูล..... | 39 |
| บทที่ 4 ผลการวิจัย | 40 |
| ผลการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม..... | 40 |
| ผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) และการวิเคราะห์สภาพการ แข่งขันทางธุรกิจ..... | 64 |
| บทที่ 5 สรุป อภิปรายผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ | 67 |
| สรุปผลการวิจัย | 68 |
| อภิปรายผลการวิจัย | 74 |
| ข้อเสนอแนะ | 75 |
| บรรณานุกรม | 77 |
| ประวัติย่อของผู้วิจัย | 79 |

สารบัญตาราง

หน้า

| | |
|--|----|
| ตารางที่ 1 สถิติผลการดำเนินงานท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2566..... | 20 |
| ตารางที่ 2 สถิติตู้สินค้าเรือชายฝั่ง ท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2566..... | 21 |
| ตารางที่ 3 ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังที่มีต่อปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ | 42 |
| ตารางที่ 4 ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีต่อปัจจัยด้านการปฏิบัติการเครื่องมือยกขนสินค้า..... | 49 |
| ตารางที่ 5 ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังที่มีต่อปัจจัยด้านการปฏิบัติการสินค้า | 54 |
| ตารางที่ 6 ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีต่อปัจจัยด้านการเงินและอื่น ๆ | 58 |
| ตารางที่ 7 การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) | 65 |

สารบัญภาพ

| | หน้า |
|--|------|
| ภาพที่ 1 แผนผังท่าเรือแหลมฉบัง..... | 11 |
| ภาพที่ 2 แผนผังท่าเรือแหลมฉบัง..... | 11 |
| ภาพที่ 3 เทียบเรือชายฝั่งของประเทศไทย..... | 15 |
| ภาพที่ 4 ท่าเทียบเรือชายฝั่งของประเทศไทย..... | 17 |
| ภาพที่ 5 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางเรือสินค้าชายฝั่ง..... | 21 |
| ภาพที่ 6 ขั้นตอนดำเนินการวิจัย..... | 35 |
| ภาพที่ 7 ระดับความคิดเห็นด้านการให้บริการท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศท่าเรือแหลมฉบัง..... | 43 |
| ภาพที่ 8 ระดับความคิดเห็นด้านความได้เปรียบของที่ตั้งของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ..... | 44 |
| ภาพที่ 9 ระดับความคิดเห็นด้านการขยายความยาวหน้าท่าและขุดลอกร่องน้ำให้สอดคล้องกับขนาดของเรือสินค้าในปัจจุบัน..... | 45 |
| ภาพที่ 10 ระดับความคิดเห็นด้านการปรับปรุงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ..... | 45 |
| ภาพที่ 11 ระดับความคิดเห็นด้านการพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ..... | 46 |
| ภาพที่ 12 ระดับความคิดเห็นด้านการบริหารการจราจรทางน้ำเพื่อความปลอดภัยของเรือสินค้าในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง..... | 47 |
| ภาพที่ 13 ระดับความคิดเห็นด้านความเร็วในการให้บริการนำเรือเข้า-ออกท่าเทียบเรือ..... | 47 |
| ภาพที่ 14 ระดับความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในขณะที่เทียบท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ.... | 48 |
| ภาพที่ 15 ระดับความคิดเห็นด้านการกำหนดการเทียบเรือสินค้า..... | 48 |
| ภาพที่ 16 ระดับความคิดเห็นด้านการจัดหาเครื่องมือขนถ่ายสินค้าให้เพียงพอและเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน..... | 50 |
| ภาพที่ 17 ระดับความคิดเห็นด้านความพร้อมของเครื่องมือยกขนสินค้า..... | 50 |
| ภาพที่ 18 ระดับความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในการยกขนสินค้า..... | 51 |

| | |
|--|----|
| ภาพที่ 19 ระดับความคิดเห็นด้านการลดความถี่การเสียหายของเครื่องมือยกขนสินค้า..... | 52 |
| ภาพที่ 20 ระดับความคิดเห็นด้านการควบคุมระยะเวลาการขนถ่ายสินค้าให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน | 52 |
| ภาพที่ 21 ระดับความคิดเห็นด้านการแก้ไขปัญหาเครื่องมือยกขนเมื่อเกิดการเสียหาย..... | 53 |
| ภาพที่ 22 ระดับความคิดเห็นด้านความสามารถในการปรับเปลี่ยนลานกองเก็บสินค้า..... | 54 |
| ภาพที่ 23 ระดับความคิดเห็นด้านความรวดเร็วและถูกต้องในขั้นตอนการตรวจสอบสินค้า | 55 |
| ภาพที่ 24 ระดับความคิดเห็นด้านความรวดเร็วและถูกต้องในการวางแผนขนถ่ายสินค้า | 56 |
| ภาพที่ 25 ระดับความคิดเห็นด้านประสิทธิภาพของระบบจัดการขนถ่ายสินค้า | 56 |
| ภาพที่ 26 ระดับความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในการจัดเก็บรักษาสินค้า..... | 57 |
| ภาพที่ 27 ระดับความคิดเห็นด้านความเป็นธรรมและเหมาะสมของอัตราค่าภาระ..... | 59 |
| ภาพที่ 28 ระดับความคิดเห็นด้านความถูกต้องและรวดเร็วของการคิดอัตราค่าภาระ | 59 |
| ภาพที่ 29 ระดับความคิดเห็นด้านความพร้อมให้บริการของศูนย์บริการลูกค้า..... | 60 |
| ภาพที่ 30 ระดับความคิดเห็นด้านความสะดวกและรวดเร็วของขั้นตอนและวิธีการจ่ายเงินค่าภาระ | 60 |
| ภาพที่ 31 ระดับความคิดเห็นด้านกฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง | 61 |
| ภาพที่ 32 ระดับความคิดเห็นด้าน | 61 |
| ภาพที่ 33 ระดับความคิดเห็นด้านความเพียงพอต่อการขนส่งสินค้าของโครงข่ายถนนรอบท่าเรือ.. | 62 |
| ภาพที่ 34 ระดับความคิดเห็นด้านการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร..... | 62 |
| ภาพที่ 35 ระดับความคิดเห็นด้านระบบสารสนเทศของท่าเทียบเรือ | 63 |
| ภาพที่ 36 ระดับความคิดเห็นด้านการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานประจำวัน | 63 |

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การคมนาคมขนส่งทางน้ำ เป็นการขนส่งที่ใช้กันมาตั้งแต่ในอดีตจนปัจจุบัน ทั้งการขนส่งในแม่น้ำลำคลองและทางทะเล เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ แต่เนื่องจากปัจจุบัน การคมนาคมขนส่งทางบกได้รับความสะดวกรวดเร็วขึ้น ทำให้ปริมาณการขนส่งทางน้ำลดลงบ้าง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัญหาการจราจรทางบกแออัด คับคั่ง อีกทั้งปัญหาราคาน้ำมันสูงขึ้น รัฐบาล จึงมีนโยบายในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการตลาดใช้พลังงาน ในภาคการขนส่ง เชื่อมโยงการค้าและสนับสนุนการท่องเที่ยว

รัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) เพื่อให้ประเทศไทยสามารถยกระดับการพัฒนาให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” การพัฒนาประเทศ ในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ จะมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ และหนึ่งในนั้น คือ ยุทธศาสตร์ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งแผนยุทธศาสตร์อื่น ๆ

คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) แต่งตั้งขึ้น ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ซึ่งโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้แผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor (EEC) Project list) ตามนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคมทางน้ำต่าง ๆ เพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ให้เป็นประตูการค้า (Gateway) ของนักลงทุนสู่กลุ่มประเทศราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และเชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกและตะวันตก (East West Corridor) ไปสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตะวันตกและจีนตอนใต้) และสาธารณรัฐอินเดีย ซึ่งการดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ในการรองรับการขนถ่ายตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง และการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟ รวมทั้งสนับสนุนการเป็น Gateway ในการพัฒนาอุตสาหกรรมและการค้าของประเทศ ที่เชื่อมโยง

กับประเทศเพื่อนบ้าน โดยนำระบบจัดการขนถ่ายตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) มาใช้ในการดำเนินโครงการ เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เทียบเท่ามาตรฐานสากล และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ทำให้การลงทุนด้าน โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอ ตลอดจนเชื่อมโยงระบบโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศ ในกรณี ท่าเรือแหลมฉบังเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ในประเทศ จึงได้กำหนดภารกิจไว้ คือ “พัฒนาบริการและ โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World class port) เพื่อสนับสนุน และเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ”

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังกล่าว ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังมีท่าเทียบเรือระหว่างประเทศรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นจำนวนมาก และมีการพัฒนาท่าเทียบเรือใน โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อย่างต่อเนื่อง ประกอบกับท่าเรือแหลมฉบัง ยังไม่มีท่าเทียบเรือสินค้าในประเทศที่รองรับการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง เป็นการเฉพาะ สำหรับรองรับการเชื่อมโยง โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมสำหรับการขนส่งสินค้า เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้าน โลจิสติกส์ของประเทศ และลดความแออัดของพื้นที่หลังท่า จึงเป็นที่มาของงานวิจัยเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง ซึ่งถือเป็น การขยายการให้บริการของท่าเทียบเรือและธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ และสามารถรองรับนโยบายด้านการขนส่งและคมนาคมของประเทศ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง

2. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง
2. ทำให้ทราบถึงแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง
3. ทำให้ทราบถึงปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก เกี่ยวกับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ภายใต้แนวคิดการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) การสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) สำหรับสัมภาษณ์ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง และผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง เกี่ยวกับปัจจัยด้านการให้บริการ ท่าเทียบเรือ ด้านการปฏิบัติการเรือมือยกขนสินค้า ด้านการปฏิบัติการสินค้า และด้านการเงิน และอื่น ๆ ของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงศึกษาวิเคราะห์นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานต่าง ๆ ของประเทศ และแผนวิสาหกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยการรวบรวมข้อมูลนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานต่าง ๆ ของประเทศ และแผนวิสาหกิจดังกล่าว ในช่วงระหว่างเดือนมิถุนายนถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2566

นิยามศัพท์เฉพาะ

ท่าเรือแหลมฉบัง หมายถึง ท่าเรือที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งอยู่ในเขตอำเภอศรีราชา และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ หมายถึง อาณาบริเวณพื้นที่สำหรับเรือจอดเทียบท่า มีอุปกรณ์ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รองรับการค้าขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ

ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ หมายถึง อาณาบริเวณพื้นที่สำหรับเรือจอดเทียบท่า มีอุปกรณ์ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สำหรับการดำเนินการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศ ซึ่งอยู่ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

สิ่งอำนวยความสะดวก หมายถึง เครื่องมือและอุปกรณ์ยกขนสินค้า โครงสร้างพื้นฐาน พื้นที่หลังท่า ระบบสารสนเทศ และการบริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การขนส่งสินค้าภายในประเทศ หมายถึง การขนถ่ายขนส่งสินค้าภายในประเทศ เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยมีได้ขนถ่ายขนส่งสินค้าออกไปนอกประเทศไทย



บทที่ 2

เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง ผู้วิจัยได้ทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานต่าง ๆ ของประเทศ แผนวิสาหกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และผลงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีลำดับขั้นตอน ดังนี้

1. นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ
2. ข้อมูลเบื้องต้นของท่าเรือแหลมฉบัง
 - 2.1 ประวัติความเป็นมาของท่าเรือแหลมฉบัง
 - 2.2 ลักษณะทางกายภาพของท่าเรือแหลมฉบัง
 - 2.3 การดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง
3. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
 - 4.1 งานวิจัยในประเทศ
 - 4.2 งานวิจัยต่างประเทศ

นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ

นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความเป็นไปได้ และทิศทางในการดำเนินการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง เป็นการเพิ่มการบริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทบทวนนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ ประกอบด้วย แผนยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย และยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ (พระราชบัญญัติเงินกู้ 2 ล้านล้านบาท) รวมถึงการสรุปประเด็นความสอดคล้องของนโยบายและแผนต่าง ๆ กับโครงการฯ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

แผนยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580)

การดำเนินการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง มีความสอดคล้องกับ แผนยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน รายละเอียดโดยสรุป มีดังนี้

1. อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ใช้ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ของประเทศไทยในการส่งเสริมการคมนาคม การขนส่ง และ โลจิสติกส์ ให้เป็นฐานการผลิต ของภูมิภาคเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลก และศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาค ลดต้นทุน ด้าน โลจิสติกส์ และเพิ่มมูลค่าจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ ส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการ ที่เกี่ยวข้อง โดยการส่งเสริมการสร้างศูนย์กลางด้าน โลจิสติกส์ระดับภูมิภาค และเชื่อมต่อกับ เครือข่าย โลจิสติกส์ของโลก การผลักดันการเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบ ไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ ส่งเสริมเทคโนโลยีและพัฒนาอุตสาหกรรมระบบกักเก็บ พลังงาน รวมทั้งส่งเสริมการลงทุนที่เน้นการวิจัยและพัฒนา และการถ่ายทอดเทคโนโลยี การพัฒนา อุตสาหกรรมการบินและอวกาศเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง โดยยกระดับบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ซึ่งจะต่อยอดไปยัง ชิ้นส่วนอากาศยานในที่สุด และสนับสนุนการลงทุนด้านบริการ ดูแลรักษา และซ่อมแซม อากาศยานเพื่อขยายตลาดบริการ ดูแลรักษาและซ่อมแซมอากาศยาน ตลอดจนพัฒนาเทคโนโลยี สำหรับการการบินและอวกาศ การส่งเสริมและพัฒนารูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับบริบท ของไทยในอนาคต รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งการพัฒนากฎการ ที่มีทักษะความเชี่ยวชาญตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมการบิน และอวกาศ และบริการ โลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกสำหรับบุคลากรผู้เชี่ยวชาญต่างชาติ ให้เข้ามาทำงานในไทย และจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษา ตลอดจนการสนับสนุนให้อุตสาหกรรม ยานยนต์ การบินและอวกาศ และ โลจิสติกส์ ตลอดจนหน่วยงานกำกับดูแล ให้ได้รับมาตรฐานสากล และสร้างความร่วมมือในการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ

2. เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาค จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ถึงเอเชียได้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคม ให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับ ภูมิภาค โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญกับ

การขนส่งทางน้ำและระบบรางมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาและบูรณาการการใช้ท่าอากาศยานหลัก ในส่วนกลางและท่าอากาศยานในส่วนภูมิภาค ให้สอดคล้องกับการเชื่อมโยงโครงข่าย ทั้งในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น พร้อมทั้งการวางโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงสู่ เมืองหลักของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของเมืองและการขยายเมือง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่ และ สิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมืองให้มีความเชื่อมโยงกัน ส่งเสริมระบบขนส่งสมัยใหม่ และพัฒนา พื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการส่งเสริม การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ ในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้มี มาตรฐานเดียวกัน และสร้างความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกัน ในภูมิภาค ให้ง่ายและสะดวกมากที่สุด

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)

การดำเนินการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง มีความสอดคล้องกับ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) ดังนี้

1. การพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อ ตั้งแต่ระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน ให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยบูรณาการแผนพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ที่ใช้ประโยชน์ทางภูมิศาสตร์ และโครงสร้างพื้นฐาน จากเส้นทางเชื่อมต่อในภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน โดยเฉพาะ ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับจีนตอนใต้ และเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และเขตเศรษฐกิจอื่น ๆ ให้เป็นหนึ่งเดียวกันอย่างเป็นรูปธรรม ที่สามารถผลักดันการเปลี่ยนแปลง ภาคนการผลิตและบริการไทยสู่ระดับนานาชาติ

2. พัฒนาและเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง โดยให้ความสำคัญกับ การเดินเรือในแม่น้ำสายสำคัญ อาทิ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก ให้มีความสะดวก ทันสมัย มีมาตรฐานความปลอดภัย โดยเฉพาะการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนการพัฒนาร่องน้ำเศรษฐกิจ เพื่อสนับสนุนการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)

การดำเนินการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง มีความสอดคล้องกับ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ด้านการพัฒนา

โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาค และเป็นประตูการค้า

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)

การดำเนินการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ในด้านการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศ ให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ (พระราชบัญญัติเงินกู้ 2 ล้านล้านบาท)

การดำเนินการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง มีความสอดคล้อง ดังนี้

1. การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนน มาสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal shift and multimodal)
2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity)
3. การพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่ง เพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility)

ข้อมูลเบื้องต้นของท่าเรือแหลมฉบัง

ประวัติความเป็นมาของท่าเรือแหลมฉบัง

ปี พ.ศ. 2491 ในสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม มีแนวความคิดว่า ประเทศไทยควรจะสร้างท่าเรือพาณิชย์ขึ้นใหม่อีกแห่งหนึ่ง เพราะมีแนวโน้มว่า ท่าเรือกรุงเทพจะไม่สามารถตอบสนองการเปลี่ยนทางเศรษฐกิจในอนาคต เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพมีข้อจำกัดหลายประการ อาทิ สันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ สภาพของแม่น้ำเจ้าพระยามีความคดเคี้ยวและแคบในบางช่วง จึงมีผู้เสนอให้ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบัง แต่ยังมีได้มีการดำเนินการแต่อย่างใด

วันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2516 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการให้สร้างท่าเรือพาณิชย์ที่แหลมฉบัง แต่เนื่องจากประเทศไทยในขณะนั้น ประสบกับภาวะผันผวนทางเศรษฐกิจและการเมือง รัฐบาลยังไม่สามารถจัดสรรเงินทุนเพื่อก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังให้ทันกับ

ความต้องการของปริมาณสินค้าที่มีมากจนคับคั่งที่ท่าเรือกรุงเทพได้ จึงมีมติใหม่ให้พัฒนาท่าเรือสัตหีบเป็นท่าเรือพาณิชย์ไปก่อน และเตรียมดำเนินงานเพื่อการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังไว้ด้วย

ปี พ.ศ. 2521 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2521 ขึ้นเพื่อเวนคืนที่ดินในท้องที่ดังกล่าว รวมทั้งหมดประมาณ 6,340 ไร่ โดยเป็นการเวนคืนที่ดินของราษฎร ประมาณ 4,000 ไร่ ส่วนที่เหลือเป็นที่ดินของทางราชการและที่ดินสาธารณะ เพื่อให้เป็นทรัพย์สินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย สำหรับใช้ในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังต่อไป

วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2525 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เร่งรัดการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โดยตั้งเป้าหมายให้สามารถเริ่มใช้งานได้ระยะแรกในปี พ.ศ. 2530-2533 และยังได้แต่งตั้งคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเพื่อดำเนินงานนี้ด้วย โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน เพื่อรับผิดชอบดูแลการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง

วันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2526 คณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงคมนาคมเจรจาขอรับเงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่น สำหรับการสำรวจ ออกแบบ ควบคุมงานก่อสร้าง และก่อสร้างโครงการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง และให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดสรรแหล่งเงินบาทสมทบ ทั้งจากรายได้ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยและจากงบประมาณ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อโครงการ

ปี พ.ศ. 2527 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา PASS Consortium ให้เป็นผู้ออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม เพื่อการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง การออกแบบแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ. 2529

ปี พ.ศ. 2530 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา PASS Consortium ให้เป็นผู้คุมงานก่อสร้าง และได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท อิตาเลียนไทย, Daiho, Daito, Kogyo ประเทศญี่ปุ่น และ Dredging International ประเทศเบลเยียม เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยได้ลงนามในสัญญาการก่อสร้าง เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2530 กำหนดระยะเวลาก่อสร้าง 48 เดือน และเริ่มการก่อสร้างในเดือนธันวาคม ปีดังกล่าว

ปี พ.ศ. 2533 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง เป็นท่าเรือแห่งใหม่ภายใต้พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรบริหารท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ รัฐบาลยังเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้าร่วมบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือด้วย เพื่อส่งเสริมการดำเนินงานกิจการท่าเรือบนพื้นฐานการบริการ

เชิงพาณิชย์ มีการแข่งขันทางการตลาด เปิดโอกาสให้มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการทำเรืออย่างมีประสิทธิภาพและเพิ่มประสิทธิผล

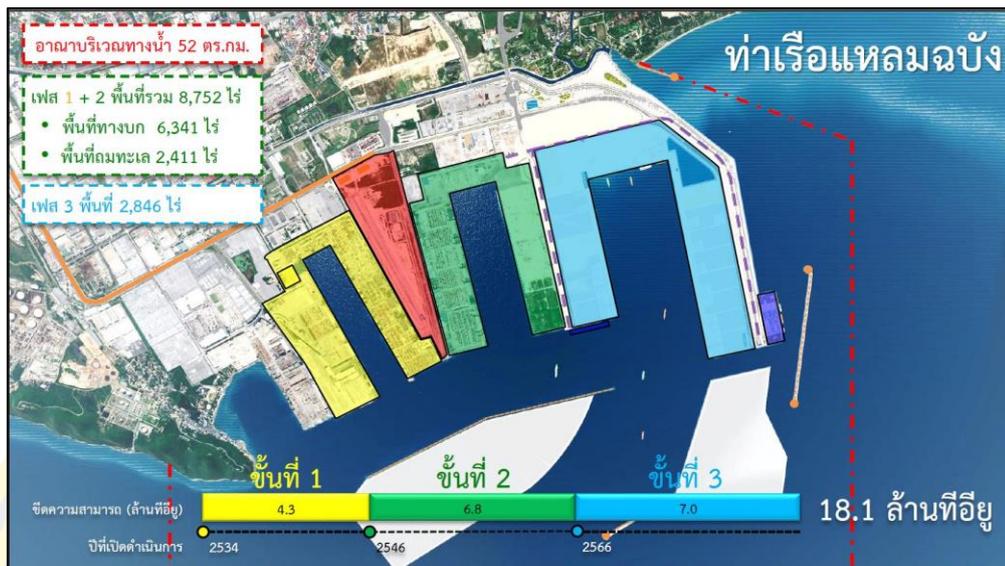
เมื่อวันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2534 ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง (ภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็นท่าเรือแหลมฉบัง) ก่อสร้างโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 แล้วเสร็จ และเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือแรก คือ ท่าเทียบเรือ B1 นับเป็นมิติใหม่ของการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย ที่มีขีดความสามารถ และใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการรองรับเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดใหญ่ ที่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งจะส่งผลให้สามารถประหยัดต้นทุนค่าขนส่ง ทำให้สินค้าไทยมีโอกาสแข่งขันในตลาดโลกได้มากขึ้น สามารถรองรับตู้สินค้าได้ 4.30 ล้าน TEU/ปี สินค้าทั่วไป 2.25 ล้านเมตริกตันต่อปี และสินค้ารถยนต์ 0.95 ล้านคันต่อปี

โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ก่อสร้างโดย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์ จำกัด ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2540 แล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2544 สามารถรองรับตู้สินค้าได้ 6.8 ล้าน TEU/ปี สินค้าทั่วไป 0.38 ล้านเมตริกตันต่อปี และสินค้ารถยนต์ 1.00 ล้านคันต่อปี

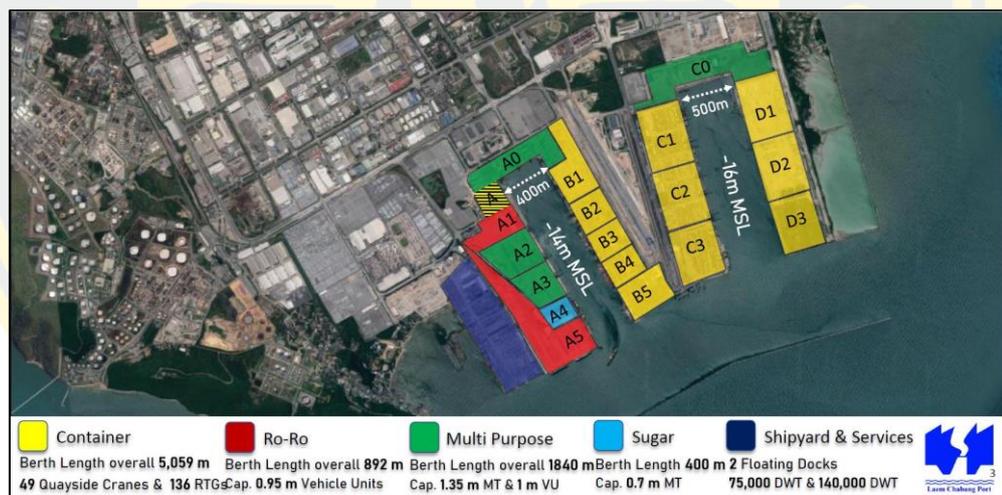
โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า ซีเอ็นเอ็นซี (CNNC) ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2564 คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการท่าเทียบเรือ F1 ในปี พ.ศ. 2568 ซึ่งหากโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เปิดให้บริการครบทุกท่าเทียบเรือ จะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้าได้ 18.10 ล้าน TEU/ปี

ลักษณะทางกายภาพของท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งอยู่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี อาณาบริเวณทางน้ำ 52.00 ตารางกิโลเมตร โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 พื้นที่ 8,752.00 ไร่ (พื้นที่ทางบก 6,341.00 ไร่ พื้นที่ถมทะเล 2,411.00 ไร่) โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 พื้นที่ 2,846.00 ไร่



ภาพที่ 1 แผนผังท่าเรือแหลมฉบัง



ภาพที่ 2 แผนผังท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2

ท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 ประกอบด้วยท่าเรือสำคัญ ดังนี้

ท่าเรือชายฝั่ง A ท่าเรือแหลมฉบังมีโครงการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำบริเวณกันแ่งจอดเรือที่ 1 (Basin 1) ตั้งอยู่ระหว่างท่าเทียบเรือโดยสาร A1 และท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ A0 โดยมีท่าเทียบเรือรูปตัว L กว้าง 30 เมตร ความยาวหน้าท่า 120 เมตร และ 125 เมตร ขนาด

แอ่งจอดเรือ 115x120 เมตร ลึก 10 เมตร (MSL) จอดเรือขนาด 1,000 DWT และ 3,000 DWT ซึ่งขนตู้สินค้าได้คราวละ 100 TEU. และ 200 TEU. ในเวลาเดียวกัน พร้อมพื้นที่สนับสนุนบนฝั่ง ประมาณ 43 ไร่ ซึ่งพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ริมน้ำ (Waterfront area) มีความยาวค่อนข้างจำกัด แต่ก็มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือเพื่อรับเรือสินค้าขนาดเล็กได้ ซึ่งสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ท่าเรือแหลมฉบังและส่วนรวม ได้สูงกว่าการนำไปใช้ประโยชน์ในรูปแบบอื่น ๆ โครงการนี้จะเป็นการสนับสนุนนโยบายของรัฐในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จากทางถนนไปสู่การขนส่งทางน้ำโดยเรือชายฝั่งแทน ซึ่งจะสามารถทำให้ต้นทุนของระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศต่ำลง

ท่าเทียบเรือ A0 บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน บริหาร และประกอบการ เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 590 เมตร และมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าทั่วไปที่ขนส่งโดยเรือลำเลียง เรือเดินทะเลชายฝั่ง และเรือสินค้าทั่วไป ปีละประมาณ 0.75 ล้านตัน และมีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้าปีละประมาณ 0.30 ล้าน TEU

ท่าเทียบเรือ A1 บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ ประเทศไทย จำกัด เช่าลงทุน ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการเป็นท่าเทียบเรือโดยสาร และเรือ Ro/ Ro ความยาวหน้าท่า 365 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการรับส่งผู้โดยสาร ระหว่างประเทศ การบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากเรือ Ro/ Ro มีสมรรถวิสัยในการรับเรือโดยสาร ขนาด 70,000 DWT และสามารถขนส่งสินค้าทั่วไปประเภทรถยนต์ได้ปีละประมาณ 0.25 ล้านคัน

ท่าเทียบเรือ A2 บริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เช่าลงทุน ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการเป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไปและเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 DWT รับสินค้าปีละประมาณ 0.60 ล้านเมตริกตัน และรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.40 ล้าน TEU

ท่าเทียบเรือ A3 บริษัท ฮัทซัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เช่าลงทุน ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการเป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) และมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.40 ล้าน TEU

ท่าเทียบเรือ A4 บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด เช่า บริหาร และประกอบการ เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง ความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทน้ำตาลและกากน้ำตาล มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไป ขนาด 40,000 DWT และรับสินค้าปีละประมาณ 0.70 ล้านเมตริกตัน

ท่าเทียบเรือ A5 บริษัท นามขง เทอร์มินัล จำกัด เช่า บริหาร และประกอบการ
เป็นท่าเทียบเรือ Ro/ Ro เพื่อรองรับรถยนต์ส่งออกและเรือสินค้าทั่วไป 539 ความยาวหน้าท่า
527 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้า
ทั่วไป ขนาด 70,000 DWT และรองรับสินค้ารถยนต์ส่งออกได้ปีละประมาณ 0.70 ล้านคัน

ท่าเทียบเรือ B1 บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด เช่า บริหาร
และประกอบการ ความยาวหน้าท่า 359 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง
(MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 DWT รองรับ
ตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน TEU

ท่าเทียบเรือ B2 บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด
เช่า บริหาร และประกอบการ ความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเล
ปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 DWT
รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน TEU

ท่าเทียบเรือ B3 บริษัท อีสเทิร์นซี แพลมบง เทอร์มินัล จำกัด เช่า บริหาร
และประกอบการ ความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง
(MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้า ขนาด 50,000 DWT รองรับ
ตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน TEU

ท่าเทียบเรือ B4 บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด เช่า บริหาร และประกอบการ ความยาวหน้าท่า
300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า
มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 DWT รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ
0.60 ล้าน TEU

ท่าเทียบเรือ B5 บริษัท แพลมบง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด เช่า บริหาร
และประกอบการ ความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง
(MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้า ขนาด 50,000 DWT รองรับ
ตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.80 ล้าน TEU

ท่าเทียบเรือ C0 บริษัท แพลมบง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด เช่า ลงทุน
บริหาร และประกอบการ ความยาวหน้าท่า 500 เมตร ความลึก -16.00 เมตร จากระดับทะเล
ปานกลาง (MSL) ให้บริการเป็นท่าเทียบเรือ Ro/ Ro เรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าทั่วไปที่มี
ตู้สินค้าบรรทุกมาด้วย เทียวละไม่เกิน 50 TEU สมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไป ขนาด
80,000 DWT รองรับสินค้ารถยนต์ได้ปีละประมาณ 1.00 ล้านคัน

ท่าเทียบเรือ C1 และ C2 บริษัท ฮัทซัน แพลมบิง เทอร์มินัล จำกัด เข้าลงทุน ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ ความยาวหน้าท่า 700 เมตร และ 500 เมตร ตามลำดับ ความลึก -16.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละ ประมาณ 2.40 ล้าน TEU

ท่าเทียบเรือ C3 บริษัท แพลมบิง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด เข้าลงทุน บริหาร และประกอบการ ความยาวหน้าท่า 500 เมตร ความลึก -16.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 1.00 ล้าน TEU

ท่าเทียบเรือชุด D (Series D Terminals) บริษัท ฮัทซัน แพลมบิง เทอร์มินัล จำกัด เข้าลงทุน ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ ความยาวหน้าท่ารวม 1,700 เมตร หรือท่าเทียบเรือ ตู้สินค้า D1, D2 และ D3 จะมีความยาวหน้าท่า 700 เมตร 500 เมตร และ 500 เมตร ตามลำดับ มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ประมาณปีละ 1.40 ล้าน TEU 1.00 ล้าน TEU และ 1.00 ล้าน TEU ตามลำดับ

ท่าเทียบเรือ F1 และ F2 บริษัท จีพีซี อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด เข้าลงทุน ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ ความยาวหน้าท่า 1,000 เมตร และ 1,000 เมตร ตามลำดับ ความลึก -18.50 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า ได้ปีละประมาณ 4.00 ล้าน TEU

อู่ต่อและซ่อมเรือ พื้นที่สำรองด้านเหนือสุดของท่าเทียบเรือฝั่ง A บริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด เข้า บริหาร และประกอบการเป็นอู่ต่อและซ่อมเรือ มีอู่ลอย 2 อู่ มีสมรรถนะในการให้บริการซ่อมเรือขนาด 140,000 DWT และ 75,000 DWT

โครงข่ายทางน้ำ

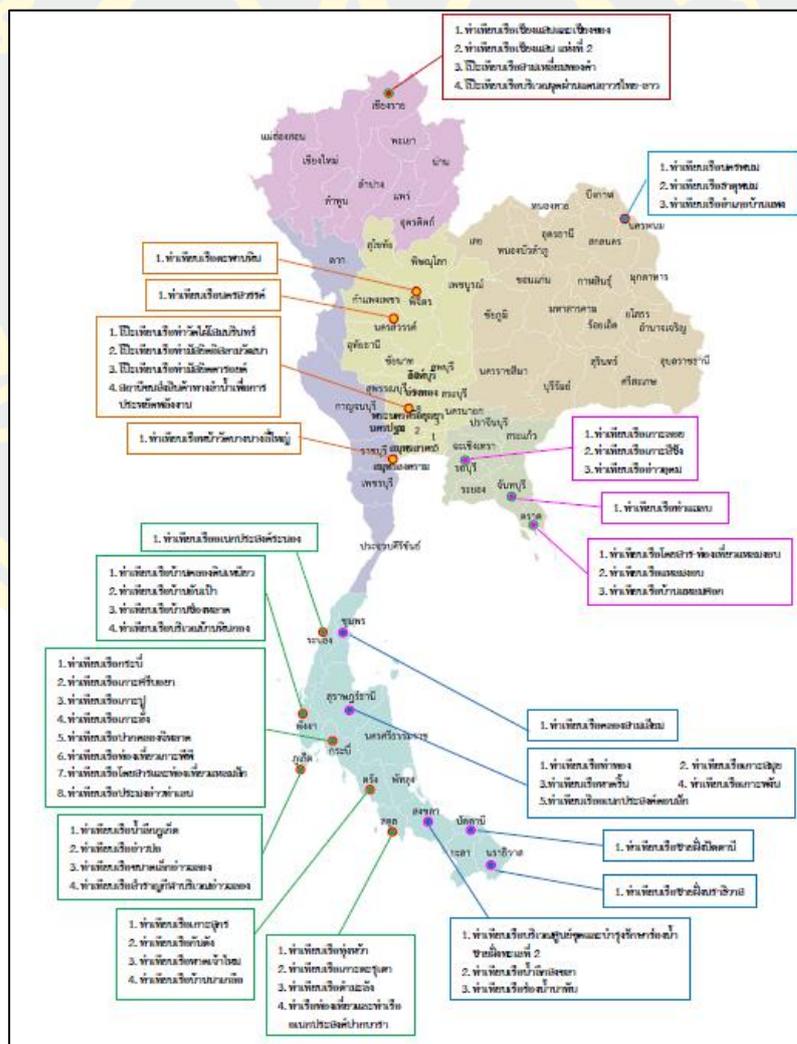
ท่าเทียบเรือชายฝั่งสามารถจำแนกตามทำเลที่ตั้งชายฝั่งได้เป็น 4 เขต มีรายละเอียด ดังนี้

1. อ่าวไทยตอนใน คือ ท่าเทียบเรือที่ตั้งอยู่บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน และ แม่น้ำแม่กลอง ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสงคราม รวมถึงกรุงเทพมหานคร (บริเวณภาคกลาง จำนวน 7 ท่าเทียบเรือ บริเวณจังหวัดนครสวรรค์ 1 ท่าเทียบเรือ จังหวัดพิจิตร 1 ท่าเทียบเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 4 ท่าเทียบเรือ และจังหวัด สมุทรสงคราม 1 ท่าเทียบเรือ บริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 3 ท่าเทียบเรือ ซึ่งอยู่ใน จังหวัดนครพนม บริเวณภาคเหนือ จำนวน 4 ท่าเทียบเรือ)

2. อ่าวไทยฝั่งตะวันออก เป็นชายฝั่งที่ใหญ่และมีระดับน้ำลึกที่สุดของประเทศ ท่าเทียบเรือชายฝั่งทะเลด้านนี้ เป็นท่าเรือน้ำลึก โดยส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรี และ จังหวัดระยอง ซึ่งท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

3. อ่าวไทยฝั่งตะวันตก เป็นชายฝั่งที่ยาวที่สุดของประเทศไทย มีท่าเทียบเรือชายฝั่งที่สำคัญ เช่น ท่าเรือท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี ท่าเรือสงขลาและท่าเรือहरินสุด จังหวัดสงขลา (จำนวน 11 ท่าเรือ บริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี 5 ท่าเทียบเรือ จังหวัดนราธิวาส 1 ท่าเทียบเรือ จังหวัดปัตตานี 1 ท่าเทียบเรือ จังหวัดสงขลา 3 ท่าเทียบเรือ และจังหวัดชุมพร 1 ท่าเทียบเรือ)

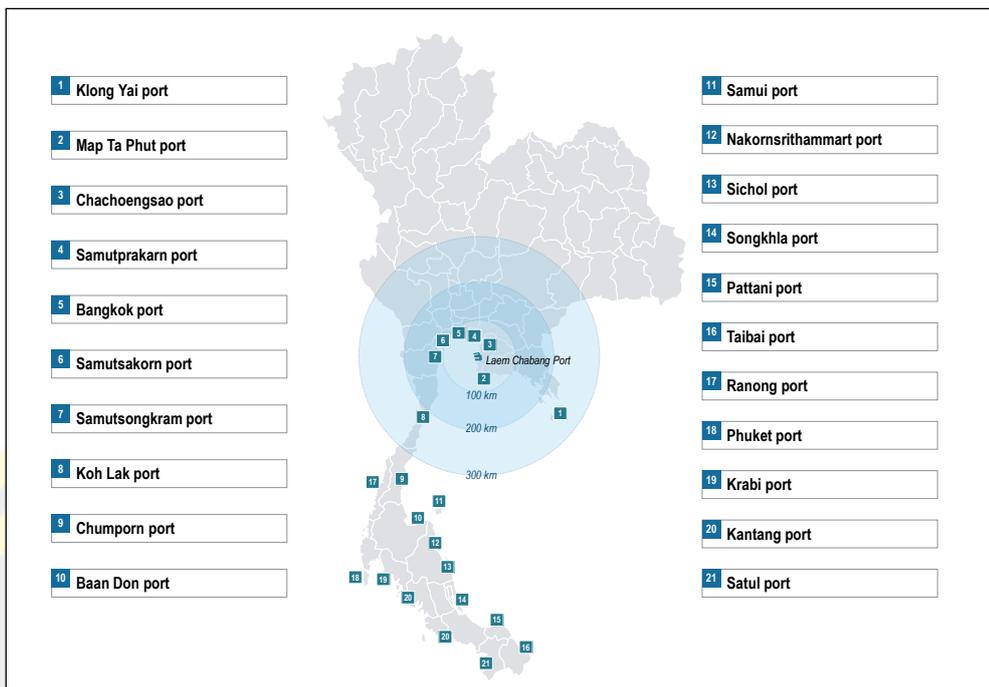
4. อันดามันและช่องแคบมะละกา เป็นชายฝั่งด้านมหาสมุทรอินเดีย โดยท่าเทียบเรือชายฝั่งที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือภูเก็ต และท่าเทียบเรือชายฝั่งที่สำคัญทางภาคใต้ของประเทศไทย จำนวน 25 ท่าเทียบเรือ บริเวณจังหวัดกระบี่ 8 ท่าเทียบเรือ จังหวัดตรัง 4 ท่าเทียบเรือ จังหวัดสตูล 4 ท่าเทียบเรือ จังหวัดระนอง 1 ท่าเทียบเรือ จังหวัดพังงา 4 ท่าเทียบเรือ และจังหวัดภูเก็ต 4 ท่าเทียบเรือ



ภาพที่ 3 เทียบเรือชายฝั่งของประเทศไทย

การขนส่งทางน้ำ (ทางลำนํ้าและทางชายฝั่ง) พื้นที่ทางภาคใต้ของประเทศไทยในปัจจุบัน ถือเป็นจุดสำคัญสำหรับการส่งออกสินค้าภาคการเกษตรที่สำคัญ เช่น ยาง นํ้ามันปาล์ม อาหารทะเล ผลไม้ ไม้และชิ้นไม้สับ เพอร์นิเจอร์ และอื่น ๆ ซึ่งสามารถเรียงตามความสำคัญและการสร้าง GDP ให้กับประเทศ ในปี พ.ศ. 2559 อุตสาหกรรมยาง คิดเป็นร้อยละ 2 ของ GDP ของประเทศ โดยประเทศไทยส่งออกยางได้กว่าร้อยละ 90 ของยางที่ผลิตได้ ประเทศไทยส่งออกยางพาราไปยังต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศจีน มาเลเซีย ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกาและเกาหลีใต้ โดยคิดเป็นร้อยละ 80 ของการส่งออกของประเทศไทย หรือคิดเป็นปริมาณการส่งออกกว่า 4 ล้านตัน อย่างไรก็ตาม การส่งออกผลไม้และพืชสวนของประเทศไทย คิดเป็น 29,000 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปี พ.ศ. 2559 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 1 ของ GDP ของประเทศ โดยส่งออกไปยังประเทศจีน สหรัฐอเมริกา เวียดนาม นิวซีแลนด์ และอินโดนีเซียมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 75 ของปริมาณการส่งออกทั้งหมด เพื่อให้การส่งออกสินค้าภาคการเกษตรของภาคใต้ เป็นตัวเลือกที่ดีที่สุด จะต้องมีการเปลี่ยนไปส่งออกผ่านท่าสากลที่ใหญ่มากขึ้น คือ ท่าเรือแหลมฉบัง สินค้าภาคการเกษตรของภาคใต้ โดยส่วนใหญ่จะถูกส่งออกทางเรือ ซึ่งคําค่ากว่าการขนส่งทางถนน เนื่องจากมีระยะทางที่ไกลและใช้นํ้ามันจำนวนมาก

ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ของชายฝั่งทางภาคใต้ที่สมบูรณ์แบบ พร้อมทั้งการเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันตกและภาคตะวันออก ทำให้การส่งออกสามารถทำได้โดยตรงผ่านท่าเรือฝั่งตะวันตก หรือท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งต่อไปยังเรือที่มุ่งหน้าสู่ตะวันออก การเชื่อมต่อสู่ทะเลอันดามันและภาคตะวันออกของอ่าวไทย ทำให้การขนส่งทางเรือเป็นการขนส่งที่เป็นที่นิยมมากที่สุดอีกทางหนึ่ง ในปัจจุบันนี้ ท่าเรือหลักที่ใช้ในการขนส่งทางเรือไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ประกอบด้วย ท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานีและจังหวัดสงขลา ซึ่งจะขนส่งสินค้าภาคการเกษตรที่สำคัญไปยังท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้ถูกส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้านต่าง ๆ เช่น อินโดนีเซีย และมาเลเซีย อย่างไรก็ตาม ยังมีสินค้าบางส่วนที่ถูกส่งออกโดยตรงจากท่าเรือเหล่านั้น มีเพียงร้อยละ 6 ของการขนส่งในท่าเรือแหลมฉบังเท่านั้น ที่ขับเคลื่อนโดยท่าเรือทางใต้ ได้แก่ ท่าเรือสงขลา เป็นหลัก



ภาพที่ 4 ท่าเทียบเรือชายฝั่งของประเทศไทย

การดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นหน่วยงานหนึ่ง ที่บริหารงานภายใต้การทำเรือแห่งประเทศไทย และให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่ง ซึ่งจะช่วยให้ระบบการขนส่งต่อเนื่อง หลากรูปแบบของประเทศไทย โดยภาพรวมมีศักยภาพยิ่งขึ้น แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้า ภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้า โดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง โดยท่าเรือแหลมฉบังจะลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และติดตั้งเครื่องมือ ยกขนหลัก ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังมีศักยภาพเพียงพอที่เป็นผู้บริหารจัดการและประกอบการ ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 มุ่งเน้นส่งเสริม การปรับเปลี่ยนระบบการขนส่งจากทางถนนสู่ทางน้ำ (เรือชายฝั่ง) ตามนโยบายรัฐบาล ในส่วนของการเคลื่อนย้ายสินค้าสามารถดำเนินการได้ โดยจัดให้มีบุคลากรภายนอกเข้ามาช่วยให้บริการ เคลื่อนย้ายสินค้า รวบรวม หรือกระจายสินค้าที่ขนส่งทางเรือชายฝั่ง ภายในท่าเทียบเรือสินค้า ภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 รวมถึงการให้บริการเคลื่อนย้ายสินค้า รวบรวม หรือกระจายสินค้าที่ขนส่งทางเรือชายฝั่ง ระหว่างท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ

ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 กับท่าเทียบเรือระหว่างประเทศภายในเขตศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ นโยบาย และเป้าหมายของการบริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 รวมทั้ง ออกกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง หรือมาตรฐานการปฏิบัติงานต่าง ๆ รวมทั้งปรับปรุง โครงสร้างและอัตราค่าภาระ ค่าธรรมเนียม ค่าบริการต่าง ๆ ของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และกิจกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ ภายในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีผลบังคับใช้ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ตลอดจนบริหารจัดการ ควบคุม กำกับดูแล และ ตรวจสอบผลการดำเนินงานกิจกรรมต่าง ๆ ในการให้บริการยกขนสินค้าที่ท่าเทียบเรือสินค้า ภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า ปฏิบัติตาม กฎหมาย กฎข้อบังคับ รวมทั้งระเบียบ คำสั่ง ประกาศใด ๆ หลักเกณฑ์และมาตรฐานความปลอดภัย ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งเสนอแนะไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หากมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงกฎหมาย กฎข้อบังคับ รวมทั้งระเบียบ คำสั่ง ประกาศ หลักเกณฑ์ต่าง ๆ

การบริหารจัดการท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง มีรายละเอียด ดังนี้

1. การรับ-ส่งข้อมูลเรือและสินค้า โดยดำเนินการรับ-ส่งข้อมูลเรือ รับส่งคำร้องขอ นำเรือชายฝั่งเข้าเทียบท่า เพื่อแจ้งกำหนดการ วันที่ เวลาที่เรือจะเข้า-ออกจากท่าเทียบเรือ โดยทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ โทรสาร หรือยื่นเอกสาร ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังจะรับเรื่อง และตรวจสอบความถูกต้อง แล้วจึงอนุญาตให้นำเรือเข้าเทียบท่าได้ ทั้งนี้ ในการรับ-ส่งข้อมูลสินค้า แบบ EDI และแบบอื่น ๆ จากสายการเดินเรือชายฝั่ง ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ และกิจกรรมต่อเนื่องภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง

2. การวางแผนจัดเรือชายฝั่งในการเข้าเทียบท่าและออกจากท่าเทียบเรือ รวมทั้ง การปฏิบัติงานรับและปล่อยเรือชายฝั่ง และบริหารจัดการหน้าท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 พร้อมให้บริการรับเรือชายฝั่งลำต่อไปได้ตลอดเวลา และปลอดภัย

3. การวางแผนเทียบเรือชายฝั่งและขนถ่ายสินค้า

- 3.1 การวางแผนเทียบเรือชายฝั่ง โดยการกำหนดเวลาและจำนวนเครื่องมือ ให้สอดคล้องกับปริมาณสินค้าที่จะบรรทุกและขนถ่าย โดยให้สอดคล้องกับตำแหน่งที่เรือเทียบท่า และแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติงานเรือ

3.2 การวางแผนขนถ่ายสินค้า จัดแผนผังของบริเวณลานสินค้า โดยให้จัดเก็บสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และลดจำนวนการเคลื่อนย้ายที่ไม่จำเป็น อันก่อให้เกิดต้นทุนสูญเสียเปล่า และกรณีมีการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 กับท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ต้องวางแผนขนถ่ายสินค้าให้สอดคล้องกับแผนการปฏิบัติงานเรือ และแผนการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าไปส่ง หรือรับจากท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ

4. การตรวจสอบสภาพสินค้าประจำประตูขาเข้า-ออกของท่าเทียบเรือ เช่น การตรวจสอบข้อมูลหมายเลขสินค้า ขนาด สภาพสินค้า ก่อนเข้าและออกจากท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และบันทึกข้อมูลผลการตรวจสอบลงในระบบ พร้อมถ่ายรูป (กรณีพบความผิดปกติ หรือสภาพสินค้าเสียหาย)

5. การตรวจสอบข้อมูลรถหัวลากพร้อมรถกึ่งพ่วงเปล่า และรถหัวลากพร้อมรถกึ่งพ่วงที่บรรทุกสินค้าที่ผ่านประตูช่องทางเข้า-ออกของท่าเทียบเรือ และบันทึกข้อมูลผลการตรวจสอบต่าง ๆ เข้าระบบปฏิบัติการ รวมถึงการชั่งน้ำหนักรถหัวลาก พร้อมรถกึ่งพ่วงที่บรรทุกสินค้า ก่อนเข้า-ออกจากท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และบันทึกข้อมูลผลการชั่งน้ำหนักเข้าระบบ

6. การประสานงานกับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ภายในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อดำเนินกิจกรรมการเคลื่อนย้ายสินค้าไปส่งมอบให้แก่ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ทันตามกำหนด Closing time รวมทั้งให้ปฏิบัติในทางกลับกันในกรณีสินค้าขาเข้าที่จะขนส่งโดยทางเรือชายฝั่ง

7. การจัดพนักงานขับเครื่องมือยกขนสินค้า รวมถึงดูแลตรวจเช็คเครื่องมือยกขนสินค้าในเบื้องต้นเป็นประจำ ก่อนและหลังใช้งาน และให้เป็นไปตามคำแนะนำตามคู่มือผู้ผลิตที่กำหนดอย่างเคร่งครัด

8. การตรวจสอบอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกประจำหน้าท่าเทียบเรือ ประสานงานการปฏิบัติงานเพื่อวางแผนเรือชายฝั่งและเคลื่อนย้ายสินค้า ตลอดจนการจัดทำรายงานการขนถ่ายสินค้า

สถิติผลการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง เรือตู้สินค้าชายฝั่งเทียบท่าเรือแหลมฉบัง
ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2566 เฉลี่ย 5,038 เทียบต่อปี โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 1

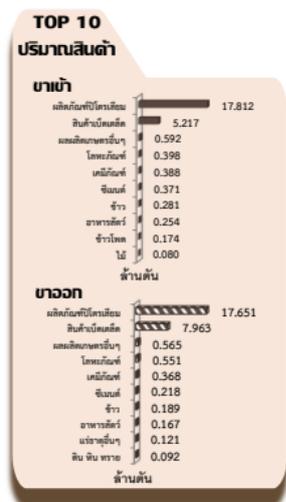
ตารางที่ 1 สถิติผลการดำเนินงานท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2566

| จำนวน เรือเทียบท่า (เที่ยว) | ปีงบประมาณ (พ.ศ.) | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2559 | 2560 | 2561 | 2562 | 2563 | 2564 | 2565 | 2566 |
| เรือตู้สินค้า | 10,075 | 10,862 | 10,379 | 9,677 | 8,927 | 8,927 | 9,137 | 8,938 |
| เรือตู้สินค้า ระหว่างประเทศ | 5,159 | 4,723 | 4,738 | 4,529 | 4,383 | 4,383 | 4,265 | 4,579 |
| เรือตู้สินค้า ชายฝั่ง | 4,916 | 6,139 | 5,783 | 5,148 | 4,544 | 4,544 | 4,872 | 4,359 |
| เรือสินค้าทั่วไป | 344 | 352 | 301 | 226 | 212 | 212 | 222 | 197 |
| เรือ RO-RO | 665 | 696 | 714 | 647 | 482 | 482 | 610 | 670 |
| เรือสินค้าเทกอง | 91 | 60 | 106 | 136 | 142 | 142 | 155 | 122 |
| เรือโดยสาร | 56 | 59 | 80 | 76 | 65 | - | - | 31 |
| เรือลำเลียง | 92 | 86 | 104 | 53 | 23 | 23 | 59 | 82 |
| เรืออื่นๆ | 1,284 | 1,346 | 1,484 | 1,576 | 1,241 | 1,241 | 1,513 | 1,652 |
| รวม | 12,607 | 13,461 | 13,310 | 12,391 | 11,092 | 11,092 | 11,696 | 11,692 |

ที่มา: แผนกวิจัยและพัฒนาธุรกิจ กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

ทั้งนี้ ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางเรือสินค้าชายฝั่งขาเข้า 25,880,105.922 ตัน โดยมีสินค้า
อันดับ 1 คือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม 17,812,155.748 ตัน คิดเป็นร้อยละ 68.85 และปริมาณสินค้า
ที่ขนส่งทางเรือสินค้าชายฝั่งขาออก 28,143,273.866 ตัน โดยมีสินค้าอันดับ 1 คือ ผลิตภัณฑ์
ปิโตรเลียม 17,650,771.837 ตัน รวมปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางเรือสินค้าชายฝั่งทั้งสิ้น
54,023,379.788 ตัน โดยมีรายละเอียดดังภาพที่ 5

| เรือค้าขายฝั่ง | | | | | | | |
|----------------|---------------------|----------------|--------|-------------|---------------------|----------------|--------|
| ที่ | ประเภทสินค้า | ขาเข้า (ตัน) | ร้อยละ | ที่ | ประเภทสินค้า | ขาออก (ตัน) | ร้อยละ |
| 1 | ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม | 17,812,155.748 | 68.83 | 1 | ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม | 17,650,771.837 | 62.72 |
| 2 | สินค้าเบ็ดเตล็ด | 5217166.824 | 20.16 | 2 | สินค้าเบ็ดเตล็ด | 7,963,161.227 | 28.290 |
| 3 | ผลผลิตเกษตรอื่นๆ | 592,455.893 | 2.29 | 3 | ผลผลิตเกษตรอื่นๆ | 564,990.317 | 2.01 |
| 4 | โลหะภัณฑ์ | 398, 200.726 | 1.54 | 4 | โลหะภัณฑ์ | 551,306.694 | 1.96 |
| 5 | เคมีภัณฑ์ | 387927.36 | 1.5 | 5 | เคมีภัณฑ์ | 368,384.192 | 1.31 |
| 6 | ซีเมนต์ | 371,481.200 | 1.43 | 6 | ซีเมนต์ | 218,381.890 | 0.78 |
| 7 | ข้าว | 281,016.989 | 1.09 | 7 | ข้าว | 188,810.530 | 0.67 |
| 8 | อาหารสัตว์ | 253,890.000 | 0.98 | 8 | อาหารสัตว์ | 167,165.000 | 0.59 |
| 9 | ข้าวโพด | 174,475.000 | 0.67 | 9 | แร่ธาตุอื่นๆ | 120,541.200 | 0.43 |
| 10 | ไม้ | 79,815.164 | 0.31 | 10 | ดิน หิน ทราวย | 92,400.000 | 0.33 |
| 11 | ดิน หิน ทราวย | 72013.27 | 0.28 | 11 | วัสดุก่อสร้าง | 70,724.106 | 0.250 |
| 12 | แร่ธาตุอื่นๆ | 65488.56 | 0.25 | 12 | ปุ๋ย | 62,500.000 | 0.220 |
| 13 | เครื่องบริโภคอื่นๆ | 63,468.131 | 0.24 | 13 | เครื่องบริโภคอื่นๆ | 38,216.709 | 0.14 |
| 14 | วัสดุก่อสร้าง | 51,000.901 | 0.2 | 14 | ไม้ | 26,667.156 | 0.09 |
| 15 | แร่เชื้อเพลิง | 47,423.510 | 0.18 | 15 | แร่เชื้อเพลิง | 24,930.000 | 0.09 |
| 16 | เศษโลหะและแร่ | 7,450.000 | 0.03 | 16 | ข้าวโพด | 24,300.000 | 0.09 |
| 17 | เครื่องมือ/อุปกรณ์ | 2,876.646 | 0.01 | 17 | เศษโลหะและแร่ | 6,747.380 | 0.02 |
| 18 | มันสำปะหลัง | 1,800.000 | 0.01 | 18 | เครื่องมือ/อุปกรณ์ | 2,875.628 | 0.010 |
| | | | | 19 | มันสำปะหลัง | 400.000 | 0.0014 |
| รวมทั้งสิ้น | | 25,880,105.922 | 100.00 | รวมทั้งสิ้น | | 28,143,273.866 | 100.00 |



ภาพที่ 5 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางเรือสินค้าชายฝั่ง

ที่มา: รายงานสถิติข้อมูล ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ของกรมเจ้าท่า

การขนส่งทางเรือสินค้าชายฝั่ง เป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำที่สุด เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ ในเวลาเดียวกัน มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีต้นทุนของการขนส่งทางเรือสินค้าชายฝั่งจากท่าเทียบเรือบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเทียบเรือในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดสมุทรสงคราม จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นต้น การขนส่งทางเรือสินค้าชายฝั่งของท่าเทียบเรือชายฝั่ง ท่าเรือแหลมฉบัง ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2559-2566 มีตู้สินค้าเฉลี่ย 535,182 TEU/ปี

ตารางที่ 2 สถิติตู้สินค้าเรือชายฝั่ง ท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2566

| ปีงบประมาณ | ขาเข้า | ขาออก | รวมทั้งสิ้น |
|------------|------------|------------|-------------|
| พ.ศ. 2559 | 202,473.00 | 219,214.50 | 421,687.50 |
| พ.ศ. 2560 | 269,952.50 | 265,413.75 | 535,366.25 |
| พ.ศ. 2561 | 308,745.75 | 294,341.25 | 603,087.00 |
| พ.ศ. 2562 | 331,911.00 | 303,981.00 | 635,892.00 |
| พ.ศ. 2563 | 251,432.25 | 259,920.75 | 511,353.00 |
| พ.ศ. 2564 | 255,503.00 | 232,982.75 | 488,485.75 |
| พ.ศ. 2565 | 294,051.25 | 256,353.50 | 550,404.75 |
| พ.ศ. 2566 | 262,520.00 | 220,559.50 | 483,079.50 |

ที่มา: แผนวิจัยและพัฒนาธุรกิจ กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การหาค่าความตรงตามเนื้อหา (Content validity)

ธีระ กุลสวัสดิ์ (2558) กล่าวถึงการหาค่าความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Content validity) ว่าเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยใช้ค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถาม กับวัตถุประสงค์ (Item objective congruence index: IOC) จากการประเมินของผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน หรือ 5 ท่าน แล้วแต่ความเหมาะสมของแต่ละงาน โดยให้ผู้เชี่ยวชาญช่วยประเมินว่า ข้อคำถามแต่ละข้อในแบบสอบถาม สามารถวัดได้ตรงกับเนื้อหาที่กำหนดหรือไม่ โดยให้คะแนน ตามเกณฑ์ แล้วนำผลมาพิจารณาคะแนนของผู้เชี่ยวชาญในแต่ละข้อ มาวิเคราะห์หาค่า ดัชนีความสอดคล้อง (Index of item objective congruence: IOC) ดังนี้

แน่ใจว่า มีความสอดคล้อง หรือวัดได้ มีระดับคะแนนเท่ากับ 1

ไม่แน่ใจว่า มีความสอดคล้อง หรือวัดได้ มีระดับคะแนนเท่ากับ 0

แน่ใจว่า ไม่มีความสอดคล้อง หรือวัดได้ มีระดับคะแนนเท่ากับ -1

หลังจากนั้น นำแบบประเมินให้ผู้ทรงคุณวุฒิประเมินความสอดคล้องของข้อคำถาม กับวัตถุประสงค์ และนำมาหาค่าความสอดคล้อง โดยใช้สูตร

$$IOC = \frac{\text{ผลรวมคะแนน}}{\text{ผู้เชี่ยวชาญ}} \quad \text{หรือ} \quad IOC = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ IOC แทน ค่าความสอดคล้องระหว่างแบบสอบถามกับวัตถุประสงค์ของการศึกษา

R แทน คะแนนความเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่ทดสอบแบบสอบถาม

\sum แทน ผลรวมของคะแนนความเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่ทดสอบแบบสอบถาม

N แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญที่ทดสอบแบบสอบถาม

ในการพิจารณาความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ จากการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ในทุกข้อคำถามนั้น มีค่าเท่ากับ 1.00 หากข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.50-1.00 จะคัดเลือกไว้ ส่วนข้อคำถามที่มีค่า IOC ต่ำกว่า 0.50 จะนำมาพิจารณาปรับปรุงข้อคำถามใหม่ หรือจะตัดทิ้งก็ได้ ตามความเหมาะสม วิธีการนี้ เป็นวิธีการที่นิยมใช้กัน และเป็นวิธีการที่ทำได้โดยไม่ต้องใช้เทคนิค หรือสถิติขั้นสูงในการประมวลผล

การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis)

อัลเบิร์ต ฮัมฟรี (Albert Humphrey) ผู้คิดค้นทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) คือ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก

ประกอบด้วย การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อใช้ศึกษาตนเอง ศึกษาสภาพแวดล้อม วิเคราะห์ โอกาส/ อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกองค์กร ซึ่งจะช่วยให้องค์กร ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายนอกองค์กร ทั้งสิ่งที่ได้เกิดขึ้นแล้วและแนวโน้ม การเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ ที่มีต่อองค์กร จุดแข็ง จุดอ่อน และความสามารถด้านต่าง ๆ ที่องค์กรมีอยู่ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ จะเป็นประโยชน์อย่างมาก ต่อการกำหนดวิสัยทัศน์

การวิเคราะห์ปัจจัยภายในองค์กร เป็นการประเมินศักยภาพการดำเนินงานขององค์กร ที่ผ่านมาในอดีตและในปัจจุบันว่า มีปัญหา อุปสรรค หรือมีโอกาส วิเคราะห์ภาวการณ์คุกคาม หรือข้อจำกัด ความเสี่ยง รวมถึงวิเคราะห์ศักยภาพขององค์กร

การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกองค์กร เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอยู่ภายนอกองค์กร ที่มีบทบาท หรือผลกระทบต่อองค์กร ทำให้การดำเนินงานขององค์กรต้องมีการเปลี่ยนแปลง ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม

การกำหนดกลยุทธ์และการดำเนินการตามกลยุทธ์ขององค์กร มีรายละเอียดดังนี้
Strengths (S) หมายถึง จุดเด่น หรือจุดแข็ง หรือข้อได้เปรียบ เป็นข้อดีที่เกิดจาก สภาพแวดล้อมภายในองค์กร องค์กรจะต้องใช้ประโยชน์จากจุดแข็งในการกำหนดกลยุทธ์ ขององค์กร

Weaknesses (W) หมายถึง จุดด้อย หรือจุดอ่อน หรือข้อเสียเปรียบ ที่เกิดจาก สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ภายในองค์กร ซึ่งองค์กรจะต้องหาวิธีในการแก้ปัญหา

Opportunities (O) หมายถึง โอกาส หรือสภาพแวดล้อมภายนอกขององค์กร เอื้อประโยชน์ หรือส่งเสริมการดำเนินงานขององค์กร โอกาสแตกต่างจากจุดแข็ง ตรงที่โอกาสนั้น เป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายนอก แต่จุดแข็งเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายใน องค์กรจะต้อง แสวงหาโอกาสและใช้ประโยชน์จากโอกาส

Threats (T) หมายถึง อุปสรรค ข้อจำกัด ซึ่งเกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอก

การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) จัดเป็นเครื่องมือที่ใช้ใน การประเมินสถานการณ์ และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่คาดว่า จะส่งผลกระทบต่อศักยภาพ ในการดำเนินโครงการ โดยการวิเคราะห์จะพิจารณาปัจจัยแวดล้อมแยกเป็น 2 ปัจจัย คือ ปัจจัย ภายใน (Internal factors) ซึ่งเป็นปัจจัยที่เกี่ยวกับตัวพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย จุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อน (Weaknesses) ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้เรือแหลมฉบังสามารถควบคุมได้ และปัจจัยภายนอก (External factors) เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้เรือแหลมฉบังไม่สามารถ

ควบคุมได้ ซึ่งปัจจัยแต่ละปัจจัยที่ได้ จะนำมาประกอบการตัดสินใจว่า แนวทางและรูปแบบที่จะใช้ดำเนินโครงการ มีความเหมาะสมมากน้อยเพียงใด

ทฤษฎีการวิเคราะห์ Five force model

Michael E. Porter ได้กำหนด Five force model เป็นเทคนิคในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ เพื่อให้รู้ถึงสภาพแวดล้อมขององค์กรกับสภาพแวดล้อมรอบ ๆ ที่มีผลต่อการทำธุรกิจขององค์กร การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ โดยการใช้ Five force model พิจารณปัจจัย ดังนี้

1. อุปสรรคกีดขวางการเข้าสู่อุตสาหกรรม (Threat of new entrants) กล่าวคือ การเข้ามาของกลุ่มรายใหม่ทำได้ง่ายและสะดวก ส่งผลให้องค์กรได้รับผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจได้ง่าย
2. อำนาจต่อรองของกลุ่มผู้ใช้บริการ (Bargaining power of customers) เป็นการวิเคราะห์เพื่อให้ทราบอำนาจการต่อรองของลูกค้า
3. แรงผลักดันจากการบริการอื่น ๆ ที่สามารถทดแทนได้ (Threat of substitute products) การวิเคราะห์การบริการขององค์กร มีโอกาสที่การบริการด้านอื่น ๆ เข้ามาทดแทนการบริการแบบเดิมขององค์กร ซึ่งอาจทำให้รายได้จากการบริการลดลง รวมถึงส่วนแบ่งการตลาดในอนาคต
4. อำนาจการต่อรองของผู้ผลิต (Bargaining power of suppliers) เป็นการวิเคราะห์เกี่ยวกับผู้ผลิต ถ้าองค์กรต้องพึ่งพาผู้ผลิตรายเดียว ทำให้มีความเสี่ยงสูงในการประกอบการของธุรกิจ
5. แรงผลักดันจากผู้ผลิต หรือคู่แข่งที่มีในอุตสาหกรรม (Competitive rivalry within an industry) การวิเคราะห์การบริการขององค์กร มีโอกาสที่การบริการแบบอื่น ๆ เข้ามาทดแทนการบริการเดิมขององค์กร

หลักการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์สูงสุดและดีที่สุด (Highest and Best Use Analysis: HBU)

แนวคิดภายใต้การวิเคราะห์การลงทุนในโครงการอสังหาริมทรัพย์ โดยมีการใช้ที่ดินเป็นทรัพยากรสำคัญในการลงทุน จากหนังสือ The appraisal of real estate ของ Appraisal, Chicago USA Edition 12 ได้อธิบายถึง “การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์สูงสุดและดีที่สุด” ว่าเป็นหลักในการพิจารณาถึงศักยภาพของที่ดิน ตลอดจนพิจารณาถึงทางเลือกในการพัฒนาที่ดิน เป็นธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่จะก่อให้เกิดผลตอบแทนที่คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดในพื้นที่นั้น ๆ ซึ่งหลักการนี้ จะทำการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ตามลำดับต่อไปนี้

1. ความเหมาะสมทางด้านกฎหมาย (Legal aspect) การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในแต่ละพื้นที่ ต้องอยู่ภายใต้กฎหมาย เช่น กฎหมายผังเมือง กฎหมายควบคุมอาคาร กฎหมายท้องถิ่น กฎหมายสิ่งแวดล้อม และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

2. ความเหมาะสมทางกายภาพ (Physical aspect) พิจารณาลักษณะทางกายภาพของที่ดิน ซึ่งจะขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้ง ขนาด รูปร่างที่ดิน เป็นต้น

หลักการวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมและความพร้อมภายในองค์กร

กฤตกร กัลยารักษ์ (2553) ให้ความหมายของ “ความพร้อมขององค์กร” ไว้ 2 ประเภท คือ ประเภทที่ 1 ความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงระดับบุคคล กล่าวคือ เป็นความเชื่อของพนักงานที่เห็นว่า การเปลี่ยนแปลงเป็นสิ่งจำเป็น และเห็นคุณค่าของการเปลี่ยนแปลง

ประเภทที่ 2 ความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงในระดับองค์กร หมายถึง ความสามารถขององค์กรในเชิงสังคม เทคโนโลยี หรือความคิดเชิงระบบในความพยายามนำเอาสิ่งใหม่ ๆ เข้ามาในองค์กร เพื่อการเปลี่ยนแปลงองค์กรในรูปแบบต่าง ๆ

อาภาพร ตั้งภักดีตระกูล (2559) กล่าวว่า “ความพร้อมขององค์กร” หมายถึง การที่องค์กรยอมรับและให้ความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงขององค์กร เนื่องจากสมาชิกมีความผูกพันต่อองค์กร และมีแรงจูงใจมุ่งมั่นที่จะดำเนินการเปลี่ยนแปลงองค์กร เป็นกระบวนการทางปัญญาที่ประกอบด้วยความเชื่อ หรือเจตคติทางบวกต่อการเปลี่ยนแปลงที่ทำให้บุคคลพร้อมจะสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นขององค์ให้บรรลุผล พร้อมกับส่งผลในเชิงบวกต่อการแสดงออกทางพฤติกรรม เพื่อสนับสนุนให้การเปลี่ยนแปลงขององค์กรประสบความสำเร็จ

ตระการ พันธุมเลิศสุจี (2561) กล่าวถึง การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) ว่าเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการประเมินสถานการณ์ และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อศักยภาพในการดำเนินโครงการ โดยการวิเคราะห์จะพิจารณาปัจจัยแวดล้อม แยกเป็น 2 ปัจจัย คือ ปัจจัยภายใน (Internal factors) ซึ่งเป็นปัจจัยที่เกี่ยวกับตัวพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย จุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อน (Weaknesses) ซึ่งเป็นปัจจัยที่สามารถควบคุมได้ และปัจจัยภายนอก (External factors) เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้

Bandura (1986) ได้กล่าวว่า “ความพร้อม” หมายถึง ความตั้งใจในการเปลี่ยนแปลง โดยสมาชิกในองค์กรสามารถแก้ไขปัญหาการดำเนินการที่เกี่ยวข้องเพื่อการเปลี่ยนแปลง โดยเน้นที่จะร่วมกันเพื่อแก้ปัญหาที่ซับซ้อนเป็นทีมได้

Robert and Tom (อ้างถึงใน กฤตกร กัลยารักษ์, 2553) มีแนวคิดการวางกลยุทธ์ธุรกิจ (McKinsey 7S Framework) ว่า ประสิทธิภาพขององค์กรธุรกิจ เกิดจากความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ 7 ประการ การวิเคราะห์องค์กร โดยใช้หลักการ 7S เป็นการวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อนของแต่ละปัจจัยภายใน รวมถึงความสอดคล้องกันของแต่ละปัจจัย และมีประโยชน์สำหรับการนำมาใช้วิเคราะห์เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงองค์กร โดยหลักการ 7S ประกอบด้วย

1. กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy) ได้แก่ กิจกรรม หรือการดำเนินงานต่าง ๆ ภายในองค์กร ที่ได้ถูกวางแผนขึ้นมา เพื่อให้สอดคล้องและเหมาะสมต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อมภายนอกและภายในองค์กร รวมทั้งสามารถทำให้องค์กรมีความได้เปรียบในการแข่งขันอย่างยั่งยืน

2. โครงสร้าง (Structure) ได้แก่ ลักษณะโครงสร้างขององค์กรที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ รวมถึงขนาดการควบคุม การรวมอำนาจ และการกระจายอำนาจของผู้บริหาร โดยอาจแบ่งตามหน้าที่ ผลผลิต ภูมิภาค ลูกค้า หรือภูมิภาค เป็นต้น

3. ระบบในการดำเนินงาน (Systems) ได้แก่ ระบบ หรือขั้นตอนการดำเนินงานภายในองค์กร ทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ ที่ช่วยให้องค์กรดำเนินงานไปได้ เช่น ระบบบัญชี ระบบการสรรหาและคัดเลือกพนักงาน ระบบการติดต่อสื่อสาร หรือระบบการฝึกอบรม เป็นต้น

4. บุคลากร (Staff) ได้แก่ พนักงานทุกระดับภายในองค์กร มีจำนวนและตำแหน่งที่เหมาะสม รวมทั้งแบบแผนและการบังคับบัญชาต่าง ๆ ที่องค์กรปฏิบัติต่อพนักงานภายในองค์กร เช่น การมอบหมายให้ฝ่ายบุคคลเป็นผู้ดูแลเกี่ยวกับด้านพนักงานทั้งหมด ในการสรรหา การฝึกอบรม การจูงใจ หรือการให้รางวัลบุคลากร หรือการที่ผู้บริหารระดับสูงเข้ามาเกี่ยวข้องกับเรื่องการจูงใจและพัฒนาพนักงาน เป็นต้น

5. ลักษณะ แบบแผน หรือพฤติกรรมในการบริหารของผู้บริหารระดับสูง (Style) ได้แก่ รูปแบบการบริหารงานของผู้บริหารระดับสูง ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับวัฒนธรรมองค์กร เช่น การสื่อสาร การควบคุม การจูงใจ เป็นต้น

6. ทักษะ (Skills) ได้แก่ ความเชี่ยวชาญ ความสามารถ ลักษณะเด่นขององค์กร และ ความได้เปรียบในการแข่งขัน (Competitive advantage) ที่ทำให้คู่แข่งไม่สามารถเลียนแบบได้

7. ค่านิยมร่วมกัน (Shared values) ได้แก่ ค่านิยมร่วมกัน หรือแนวคิดพื้นฐานระหว่างคนในองค์กร และความเชื่อร่วมกันในหน่วยงาน รวมถึงทิศทางและรูปแบบขององค์กรในอนาคต โดยค่านิยมร่วมกัน เป็นส่วนสำคัญของ McKinsey 7S Framework เนื่องจากจะเป็นสิ่งที่กำหนดรูปแบบและการดำเนินงานขององค์กร

Francis (1967 อ้างถึงใน กฤตกร กัลยารักษ์, 2553) อธิบายถึงหลักการ PESTLE Analysis ว่าเป็นการวิเคราะห์สภาพภายนอก ซึ่งเป็นหลักการวิเคราะห์แนวโน้มของตลาด ที่จะส่งผลถึงภาพรวมของธุรกิจ ทั้งในด้านบวก ซึ่งอาจเป็นโอกาสของธุรกิจ และในด้านลบ ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคของธุรกิจ โดยคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกต่าง ๆ ที่ไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ ประกอบด้วย

1. ปัจจัยทางการเมือง (Political) คือ ปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวกับการเมืองและนโยบายต่าง ๆ เช่น นโยบายของภาครัฐ ระบบการปกครอง ความมั่นคงทางการเมือง และนโยบายการค้าระหว่างประเทศ

2. ปัจจัยทางเศรษฐกิจ (Economic) คือ ปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจและการเงินในประเทศ เช่น แนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา อัตราเงินเฟ้อ และอัตราการจ้างงาน โดยปัจจัยเหล่านี้ สามารถสะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์และอุปทานของอุตสาหกรรม และแสดงถึงกำลังซื้อของผู้บริโภค

3. ปัจจัยทางสภาพสังคม (Social) คือ ปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวกับสังคมและวัฒนธรรม เช่น อัตราการเติบโตของประชากร อายุเฉลี่ยของประชากร ค่านิยมของคนในประเทศ และโครงสร้างพื้นฐาน โดยปัจจัยเหล่านี้ สามารถนำมาวิเคราะห์ถึงทัศนคติ รูปแบบการใช้ชีวิต และพฤติกรรมของผู้บริโภค

4. ปัจจัยทางเทคโนโลยี (Technological) คือ ปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวกับเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ เช่น เทคโนโลยีพื้นฐานในประเทศ การวิจัยพัฒนา และการเข้าถึงเทคโนโลยีของคนในประเทศ โดยปัจจัยเหล่านี้ มักเกี่ยวข้องกับรูปแบบการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรม เทคโนโลยีที่นำมาช่วยเพิ่มความสะดวกสบายและลดต้นทุน

5. ปัจจัยทางกฎหมาย (Legal) คือ ปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวกับกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ เช่น กฎหมายค่าแรงขั้นต่ำ กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค กฎระเบียบทางด้านภาษี กฎหมายลิขสิทธิ์ เป็นต้น โดยปัจจัยเหล่านี้ มักจะอยู่ในรูปแบบของข้อห้าม หรือข้อจำกัดในการดำเนินการ

6. ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม (Environmental) คือ ปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม เช่น สภาพภูมิประเทศ ที่ตั้ง การเปลี่ยนแปลงของฤดูกาล และกฎระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยเหล่านี้ จะส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ และการบริหารห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain management)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยในประเทศ

นงนภัส เจียมเงิน (2558) ได้ทำการศึกษา เรื่อง การบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ พบว่า การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั่วไป โดยใช้การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) และการวิเคราะห์สภาพการแข่งขัน โดยใช้ตัวแบบแรงดัน 5 ประการ หรือ Five forces analysis model ทำให้เห็นสภาพแวดล้อมภายนอกและปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการค้าเนินงาน และทำให้สามารถเห็นทิศทางสภาพแวดล้อมของการแข่งขันในธุรกิจดังกล่าว และมองเห็น โอกาสและอุปสรรคในการดำเนินงาน รวมถึงสามารถวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการดำเนินงาน โดยการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) เพื่อนำมาใช้กำหนดกลยุทธ์ขององค์กร

สุนันทา เจริญปัญญาธิง (2559) ได้ทำการศึกษา เรื่อง การศึกษาปัจจัยทางนโยบายภาครัฐ และกฎหมายที่มีผลต่อการขนส่งชายฝั่งของไทย พบว่า การพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย ถูกเลือกให้เป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการขนส่งสินค้าแทนที่การขนส่งสินค้าทางถนน เมื่อเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าชายฝั่งกับการขนส่งสินค้าทางถนน การขนส่งสินค้าชายฝั่งสร้างผลกระทบต่อสังคมน้อยกว่าการขนส่งสินค้าทางถนน เช่น การใช้เส้นทางที่มีอยู่ทางธรรมชาติ การดูแลรักษาเส้นทางน้อยกว่าการขนส่งสินค้าทางถนน หรือทางรถไฟ ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในปริมาณที่ไม่สูงมากนัก และเป็นการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ ยังมีผลกระทบต่อมลพิษทางอากาศที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ยังมีแนวโน้มสูงขึ้นไม่มากนัก ดังนั้น หากปล่อยให้สภาพการขนส่งสินค้าชายฝั่งคงอยู่ในสภาพในปัจจุบันนี้ โดยไม่มีการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าชายฝั่ง เพื่อให้มีปริมาณการใช้ที่สูงขึ้น จะทำให้การขนส่งสินค้า จะกลับไปใช้การขนส่งทางถนนมากขึ้น ทำให้สภาพการขนส่งสินค้าเกิดปัญหามากขึ้นตามลำดับ สูญเสียทรัพยากรเป็นค่าการบำรุงรักษาถนนมากขึ้น การจราจรติดขัดคับคั่ง สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง สูญเสียเวลาในการรอคอย เกิดการสูญเสียทรัพย์สินและชีวิตจากอุบัติเหตุที่มีปริมาณเพิ่มขึ้น ปัญหามลภาวะทางอากาศและเสียง ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ปรีชา มินุญ และพงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล (2561) ได้ทำการศึกษา เรื่อง การพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทย โดยเทคนิคเคลฟาย พบว่า ประเภทของเรือที่ให้บริการในปัจจุบัน ได้แก่ เรือสินค้าเทกองและเรือสินค้าทั่วไป ขนาดระวาง 1,000-3,000 ตันกรอสส์ สำหรับในอนาคด ประเภทเรือที่เหมาะสม ได้แก่ เรือตู้คอนเทนเนอร์ ขนาดระวาง 1,000-3,000 ตันกรอสส์ และ 3,000-5,000 ตันกรอสส์ สินค้าขนส่งชายฝั่งเคมีภัณฑ์ เป็นสินค้าที่มีศักยภาพในการใช้บริการขนส่ง

ทางเรือชายฝั่ง และในปี พ.ศ. 2562 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางชายฝั่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 เส้นทางการให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งมีความเหมาะสม ยุทธศาสตร์และนโยบายของภาครัฐต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่งยังไม่ชัดเจน และขาดเอกภาพ ภาครัฐควรส่งเสริมและพัฒนากิจการให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งอย่างจริงจัง เช่น การปรับแก้กฎหมายเพื่อส่งเสริมการลงทุน พัฒนาลิขสิทธิ์อำนวยความสะดวกในพื้นที่หลังท่า การออกมาตรการส่งเสริมการเข้าถึงแหล่งเงินทุนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าชายฝั่ง การปรับแก้กฎหมายเพื่อลดภาระค่าใช้จ่าย เอกสาร และระยะเวลาในการดำเนินการ การลงทุนของภาครัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าชายฝั่งยังไม่เพียงพอ ภาครัฐจำเป็นต้องลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม มีมาตรการสนับสนุนและส่งเสริมทั้งทางตรงและทางอ้อม นอกจากนี้ ภาครัฐต้องปรับแก้กฎหมาย หรือกฎระเบียบ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ซึ่งประเทศไทยพึ่งพาการส่งออกเป็นสำคัญ ทำให้การพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าชายฝั่งเพื่อการค้าภายในประเทศ ได้รับการพัฒนาน้อยกว่าการพัฒนากระบวนการค้าระหว่างประเทศ

อนันต์ เพียรวัฒนะกุลชัย (2561) ได้ทำการศึกษา เรื่อง การพัฒนากฎหมายเพื่อการขนส่งของทางทะเล พบว่า ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 4 กำหนดขอบเขตทางทะเลของรัฐเป็นเกณฑ์ในการบังคับใช้ จึงไม่สอดคล้องกับการแบ่งอาณาเขตตามหลักกฎหมายทะเล ที่ประเทศไทยมีพันธกรณีที่ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญากรุงเจนีวาเกี่ยวกับกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1958 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดขอบเขตทางทะเล ได้แก่ น่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจ และไหล่ทวีป เป็นต้น ซึ่งเขตเศรษฐกิจจำเพาะกำหนดให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีปัญหาเรื่องการทับซ้อนของพื้นที่ระหว่างประเทศไทยและประเทศข้างเคียงที่มีอาณาเขตทางทะเลติดกัน ดังนั้น ขอบเขตการบังคับใช้ตามอนุสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมด หรือบางส่วน มีขอบเขตการบังคับใช้กว้างกว่าอนุสัญญา Hague-Visby Rules ค.ศ. 1968 และอนุสัญญา Hamburg Rules ค.ศ. 1978 ซึ่งเน้นที่ทำเรือต้นทาง หรือสถานที่ส่งมอบของและท่าเรือ หรือสถานที่ปลายทาง ตั้งอยู่ในรัฐที่แตกต่างกัน เมื่อการบังคับใช้ไม่สอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ จำเป็นต้องมีการปรับปรุงพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยการปรับปรุงแนวทางภาระหน้าที่ของคู่สัญญา และสถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทาง เพื่อให้พระราชบัญญัตินี้มีขอบเขตการบังคับใช้ที่กว้างขวาง ไม่เป็นอุปสรรคต่อการบังคับ และมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ศศิธร สุวรรณศรี (2562) ได้ทำการศึกษา เรื่อง ประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังของธุรกิจผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ พบว่า ข้อมูลประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ผู้ตอบแบบสอบถามด้านการเคลื่อนย้ายสินค้า ให้ความสำคัญต่ออุปกรณ์การเคลื่อนย้ายสินค้า ต้องมีจำนวนเพียงพอต่อการใช้งาน รองลงมา เป็นการวางแผนในการเคลื่อนย้ายสินค้าเข้าสู่คอนเทนเนอร์ ด้านการจัดการการขนส่งสินค้า ให้ความสำคัญต่อการวางแผนการเลือกเส้นทางขนส่งสินค้า โดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการขนส่งสินค้าแต่ละเที่ยว รองลงมาเป็นการวิเคราะห์เส้นทางขนส่งสินค้าก่อนการดำเนินการขนส่งสินค้า ด้านการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ ให้ความสำคัญต่อระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ รองลงมา เป็นระบบที่ใช้บังคับตำแหน่งด้านยานพาหนะในการขนส่งสินค้า ให้ความสำคัญต่อการใช้ยานพาหนะที่เหมาะสมกับจำนวนสินค้า รองลงมา เป็นยานพาหนะที่ได้มาตรฐานตามที่กำหนด ด้านกฎหมาย ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมในการกำกับและควบคุมเพื่อให้เกิดความปลอดภัย รองลงมา เป็นการมีส่วนร่วมให้การขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภค ให้ความสำคัญต่อความพร้อมของสถานที่พักสินค้า รองลงมา เป็นความพร้อมทางด้านระบบสาธารณูปโภค ด้านประสิทธิภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ให้ความสำคัญต่อการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าครบถ้วนตามจำนวนที่ระบุไว้ รองลงมา เป็นการขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ปลายทางตามที่ได้ตกลงกันไว้

งานวิจัยต่างประเทศ

Zhang (2014) ศึกษาการพัฒนาเศรษฐกิจแต่ละขั้นตอน โครงสร้างเชิงอุตสาหกรรมก็เปลี่ยนไปเช่นเดียวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการขนส่งสินค้าของท่าเรือ ในช่วงก่อนการปฏิรูปการพัฒนาของเศรษฐกิจอยู่ในระดับต่ำ อุตสาหกรรมขาดการพัฒนา ทรัพยากรทางธรรมชาติ และผลผลิตมีน้อย ปัจจัยโครงสร้างนี้จึงส่งผลกับการเติบโตของจำนวนท่าเรือ แต่ภายหลังการปฏิรูปจะเกิดเป็นแหล่งอุตสาหกรรมแนวหน้า สัดส่วนของเศรษฐกิจระดับชาติได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การแปรรูปวัตถุดิบ เช่น ผลผลิตทางการเกษตรเพิ่มขึ้น เป็นต้น ตั้งแต่ พ.ศ. 2543 เป็นต้นมา อุตสาหกรรมพื้นที่ชายฝั่งเริ่มพัฒนาและขยายจำนวนมากขึ้น จากการผลิตวัตถุดิบในอุตสาหกรรมต่าง ๆ การพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งในประเทศจีนและระบบเศรษฐกิจระดับประเทศ รวมถึงความสัมพันธ์ของสถานการณ์เศรษฐกิจทั้งในประเทศและนอกประเทศ การพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศอย่างรวดเร็ว ทำให้ทุกภาคส่วนต้องขยายปริมาณและจำนวนการผลิตสินค้า เพื่อสร้างอุปสงค์สินค้า ท่าเทียบเรือชายฝั่งเป็นทั้งช่องทางขนส่งสินค้า การเพิ่มจำนวนนำเข้าและส่งออกสินค้า ก็จะช่วยเพิ่มอัตราการเติบโตของผู้สินค้าขาเข้าและขาออก ซึ่งจะเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจอีกทางหนึ่ง นอกจากนี้ การพัฒนาของอุตสาหกรรมอื่น ๆ ก็ต้องการ

การสนับสนุนจากท่าเรือ โดยการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งจะเป็นตัวชี้วัดถึงระดับของโครงสร้างพื้นฐานและกระบวนการในอุตสาหกรรมท่าเรือ แต่สภาพพัฒนาการของเศรษฐกิจในประเทศจีนในขณะนี้ รวมไปถึงอุตสาหกรรมระดับประเทศ การนำเข้าและส่งออกมีความสัมพันธ์อย่างมากกับปัจจัยสำคัญ ๆ เช่น ปริมาณสินค้าของท่าเทียบเรือชายฝั่งในประเทศจีน ส่งผลต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง โดยพิจารณาจากเศรษฐกิจระดับมหภาคและลักษณะโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเลือกปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ปริมาณการนำเข้าและส่งออกของสินค้า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง เป็นต้น แต่ยังมีปัจจัยอื่น ๆ เช่น การนำเข้าและส่งออก เป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อปริมาณสินค้าของท่าเทียบเรือชายฝั่ง อีกปัจจัยหนึ่งการขนส่งสินค้าทางบก นอกจากนี้ โครงสร้างเศรษฐกิจมีบทบาทสำคัญต่อปริมาณสินค้าของท่าเทียบเรือชายฝั่ง

Chris (2021) ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ที่ท่าเรือแหลมฉบังจะเพิ่มปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำในอนาคต จึงได้ศึกษาปัจจัยการเลือกท่าเทียบเรือที่ส่งผลต่อปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำ เพื่อระบุและประเมินปัจจัยที่อาจเป็นอุปสรรคและจุดค้อยที่ต้องพัฒนา เนื่องจากปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำที่ท่าเรือแหลมฉบังไม่เป็นไปตามนโยบายของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในด้านการพัฒนาและการขยายการให้บริการทางธุรกิจหลักและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ที่เชื่อมการขนส่งสินค้ากับระบบโลจิสติกส์เข้าด้วยกัน รวมถึงการรองรับปริมาณตู้สินค้าผ่านแดนและปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำที่เพิ่มขึ้น สาเหตุที่สายการบินเรือไม่เลือกใช้ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นจุดที่จะให้บริการตู้สินค้าถ่ายลำ เพราะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมากที่จะต้องปฏิบัติตาม ดังนั้น เป้าหมายของประเทศไทยที่ต้องการเป็นท่าเรือตู้สินค้าถ่ายลำ เพื่อแข่งขันกับท่าเรือต่างประเทศ เช่น ท่าเรือสิงคโปร์ ท่าเรือฮ่องกง ท่าเรือปูซาน เป็นต้น อาจทำให้สำเร็จได้ยาก อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยและท่าเรือแหลมฉบัง ควรเน้นในลักษณะเป็นท่าเรือทางเลือก สำหรับรองรับตู้สินค้าถ่ายลำ ในกรณีเกิดความแออัดของท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน ในการจะเป็นท่าเรือทางเลือกนั้น ประเทศไทยควรมีการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และปรับโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เพื่อรองรับสายการบินเรือที่จะมาให้บริการตู้สินค้าถ่ายลำ

Tommi, Reima and Janne (2019) ได้ทำการศึกษาประโยชน์หลัก 3 ประการ สำหรับการใช้อินเทอร์เน็ตของท่าเรือฟินแลนด์ ประการแรก ข้อมูลของท่าเรือฟินแลนด์จะช่วยให้สามารถพัฒนาแอปพลิเคชันเฉพาะที่จำเป็นต่อการใช้งานประจำวัน งานพัฒนานี้ จะดำเนินการโดยบริษัทสตาร์ทอัพ ประการที่ 2 ข้อมูลของท่าเรือฟินแลนด์จะช่วยให้เกิดการประสานงานโดยรวมของการปฏิบัติการท่าเรือ โดยเฉพาะเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด หรือความล่าช้าในห่วงโซ่ของการขนส่ง นอกจากนี้ ยังจะช่วยบูรณาการระหว่างท่าเรือและพื้นที่หลังท่าเรือที่อยู่ห่างไกลจากตัวเมือง ประการที่ 3 ข้อมูลของท่าเรือฟินแลนด์จะช่วยให้เกิดความโปร่งใส และสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูล

สินค้าภายในท่าเรือและภายนอกบริเวณท่าเรือมากขึ้น การออกแบบระบบปฏิบัติการและการสร้างแบบจำลอง จำเป็นต้องมีการออกแบบส่วนต่อประสานที่ใช้งานง่าย พื้นฐานในการออกแบบบริการอิเล็กทรอนิกส์ควรให้ผู้ใช้ทำงานได้ง่าย แรงจูงใจในการนำโซลูชันของเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้คือ ความน่าเชื่อถือของระบบและฟังก์ชันการทำงาน การออกแบบบริการอิเล็กทรอนิกส์ที่มุ่งเน้นผู้ใช้งาน โดยเฉพาะการออกแบบเหล่านี้ จำเป็นต้องคำนึงถึงความต้องการและสภาวะที่เปลี่ยนแปลงของการทำงานในแต่ละวัน

Wendler-Bosco and Charles (2019) ได้ทำการศึกษาผลกระทบของการหยุดชะงักของท่าเรือในห่วงโซ่อุปทานทางทะเล ซึ่งท่าเรือมีความสำคัญอย่างยิ่งในห่วงโซ่ของการขนส่งสินค้า รับผิดชอบในการขนส่งเป็นจำนวนมากของการขนส่งสินค้าของโลก สินค้าถูกเคลื่อนย้ายทุกวันผ่านท่าเรือ และมีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลายรายทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยของสินค้า การดำเนินงานของท่าเรือมีความซับซ้อนเป็นพิเศษ เนื่องจากจะมีความเสี่ยงทางด้านเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากสภาพอากาศ เช่น พายุเฮอริเคน น้ำท่วม เป็นต้น จะส่งผลกระทบต่อกิจกรรมในห่วงโซ่อุปทานทางทะเลและเศรษฐกิจ เนื่องจากการหยุดชะงักของท่าเรือ กระทบการทำงานเชิงคุณภาพและกลยุทธ์ในการปรับปรุงห่วงโซ่อุปทานทางทะเล ต้องมีความยืดหยุ่นและการแก้ไขช่องโหว่ของกิจกรรมต่าง ๆ ในห่วงโซ่ของการขนส่งสินค้า จะช่วยให้ท่าเรือมีความยั่งยืนในการดำเนินงาน และท่าเรือมีความสามารถในการฟื้นตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การขนส่งสินค้าแบบผสมผสานระหว่างห่วงโซ่อุปทานทางทะเลกับทางรถไฟ และถนนเครือข่ายแบบ Intermodal การขนส่งแบบใช้ตู้สินค้าเป็นโหมดที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้าที่สำคัญ อีกรูปแบบหนึ่งของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการวางแผน การบริหารจัดการการขนส่งระหว่างโหมดที่เหมาะสม ถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ถึงแม้ว่า ที่ตั้งของท่าเรือตามแนวชายฝั่งจะมีความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ โดยทวีความรุนแรงมากขึ้นในอนาคต อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

Ziaul, Naima and Odd (2019) ได้ทำการศึกษาการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการกำกับดูแลท่าเทียบเรือตู้สินค้าของประเทศบังคลาเทศ ท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดของบังคลาเทศในปัจจุบัน ดำเนินงานในลักษณะรวมกันของท่าเทียบเรือ 3 แห่ง ภายใต้การผสมผสานระหว่างเรือมือยกขนสินค้าและท่าเรือบริการ โดยคำนึงถึงความแออัด การแข่งขัน และผลประโยชน์ของชาติ นอกจากนี้ประเด็นสำคัญอีกประการหนึ่งเกี่ยวกับท่าเรือ ไม่ควรให้ผู้ให้บริการเอกชนรายใดรายหนึ่งเป็นผู้ที่มีอำนาจกำหนดนโยบาย เพื่อหลีกเลี่ยงการตั้งราคาแบบผูกขาด การกระจายการใช้บริการท่าเทียบเรือต่าง ๆ จะทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจากเกิดการแข่งขันภายในท่าเทียบเรือ

ส่งผลให้สามารถแข่งขันกับท่าเรือในภูมิภาคอื่น ๆ เพื่อเป็นศูนย์กลางระดับภูมิภาค การพิจารณา
สัมปทานที่เหมาะสมที่สุด จะส่งผลต่อกำไรสูงสุดของผู้ให้บริการท่าเทียบเรือและการท่าเรือ

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า ประเด็นที่มีความสอดคล้องกับการศึกษา
แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3
ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง ส่วนใหญ่จะเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ
ข้อบังคับของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ไม่เอื้อต่อสภาพแวดล้อมการแข่งขันทางธุรกิจ ทำให้
ไม่สามารถสร้างพันธมิตรทางธุรกิจได้ รวมถึงอัตราค่าภาระในปัจจุบัน ที่ยังไม่ได้ปรับเปลี่ยน
โครงสร้างอัตราค่าภาระที่คณะรัฐมนตรีประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2534



บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) และเชิงปริมาณ (Quantitative research) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้า โดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง ซึ่งการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้ศึกษาโดยการสัมภาษณ์ โดยการใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) จำนวน 2 ชุด ได้แก่ 1) แบบสอบถามสำหรับสัมภาษณ์ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงาน ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง และ 2) แบบสอบถามสำหรับผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) การรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร ผลงานที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย เป็นเครื่องมือในการดำเนินงานวิจัย เพื่อให้ทราบข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย โดยมีวิธีดำเนินการวิจัยตามหัวข้อ ดังต่อไปนี้

1. วิธีการดำเนินงาน
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. ประชากรในการวิจัย
4. การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
5. การเก็บรวบรวมข้อมูล
6. การวิเคราะห์ข้อมูล

วิธีการดำเนินงาน

วิธีการดำเนินการวิจัย มีขั้นตอนต่าง ๆ ดังภาพที่ 6



ภาพที่ 6 ขั้นตอนดำเนินการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามแบบปลายเปิด (Questionnaire)

ผู้วิจัยดำเนินการ 1) สัมภาษณ์ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง และ 2) ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง เกี่ยวกับแนวทางและความคิดเห็นในการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ภาพรวมของการขนส่งสินค้าชายฝั่งของประเทศไทย ข้อดีและข้อเสียของการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ รวมถึงปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ

แบบสอบถาม (Questionnaire)

ในการศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ผู้วิจัยเลือกใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ในการเก็บข้อมูล โดยการ

1) สัมภาษณ์ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง และ 2) ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง

1. แบบสอบถามปลายเปิดสำหรับการสัมภาษณ์ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานให้ความคิดเห็น และเสนอแนะปัญหา อุปสรรค และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

2. แบบสอบถามสำหรับผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ประกอบด้วย แบบสอบถามทั้งหมด 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นคำถามแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating scale) แบ่งระดับการตอบเป็น 5 ระดับ คือ เห็นด้วยมากที่สุด เห็นด้วยมาก เห็นด้วยปานกลาง เห็นด้วยน้อย เห็นด้วยน้อยที่สุด มีเกณฑ์การพิจารณาคะแนน ดังนี้

5 คะแนน หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยมากที่สุด

4 คะแนน หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยมาก

3 คะแนน หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยปานกลาง

2 คะแนน หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยน้อย

1 คะแนน หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยน้อยที่สุด

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามปลายเปิด เพื่อให้ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังตอบแบบสอบถาม ให้ความคิดเห็น และเสนอแนะปัญหา อุปสรรค

และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

ประชากรในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการศึกษานี้ โดยเลือกใช้วิธีเฉพาะเจาะจง ประกอบด้วย

1. ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ในช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 3 ราย
2. ผู้ให้บริการท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นเรือสินค้าชายฝั่งที่ให้บริการขนส่งตู้สินค้าเข้า-ออกท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ในช่วงระหว่างเดือนมิถุนายนถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 15 ราย

การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. ศึกษาการดำเนินงานท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ในด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ ด้านการปฏิบัติการเครื่องมือยกขนสินค้า ด้านการปฏิบัติการสินค้า และด้านการเงิน รวมถึงศึกษาผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. สร้างแบบสอบถามเพื่อหาค่าระดับความคิดเห็นของผู้ให้บริการท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีต่อการให้บริการท่าเทียบเรือ การปฏิบัติการเครื่องมือยกขนสินค้า การปฏิบัติการสินค้าและการเงิน

การตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เพื่อให้เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยมีประสิทธิภาพ จึงได้ดำเนินการตรวจสอบตามขั้นตอนดังนี้

1. การตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยโดยผู้เชี่ยวชาญ โดยนำร่างแบบสอบถามให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ตรวจสอบความสอดคล้องของแบบสอบถาม สำหรับผู้เชี่ยวชาญที่ตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย พิจารณาจากความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติงานท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 2 ท่าน และอาจารย์ของคณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา จำนวน 1 ท่าน

2. การตรวจสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถามเพื่อการวิจัย โดยการหาค่าความสอดคล้อง (Item objective congruence: IOC) ทำการวิเคราะห์ดัชนีความสอดคล้อง (Index of item Objective congruence: IOC) ของแบบสอบถาม และข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ

เพื่อนำไปปรับปรุงแบบสอบถามให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ซึ่งผู้เชี่ยวชาญพิจารณาแบบสอบถามว่า มีความสอดคล้องกับการวิจัยเรื่องนี้หรือไม่ ด้วยการให้คะแนนแบบสอบถามในแต่ละข้อคำถาม ดังนี้

ให้ 1 คะแนน เมื่อแน่ใจว่า ข้อนั้น มีเนื้อหาสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา
 ให้ 0 คะแนน เมื่อไม่แน่ใจว่า ข้อนั้น มีเนื้อหาสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา
 ให้ -1 คะแนน เมื่อแน่ใจว่า ข้อนั้น มีเนื้อหาไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา

เมื่อได้คะแนนการตรวจสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถามเพื่อการวิจัย โดยการหาค่าความสอดคล้อง (Item objective congruence: IOC) จากผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ท่าน จึงนำคะแนนการตรวจสอบความเที่ยงตรงมาคำนวณดัชนีความสอดคล้อง (Index of item Objective congruence: IOC) ดังนี้

$$IOC = \frac{\text{ผลรวมคะแนน}}{\text{ผู้เชี่ยวชาญ}} \quad \text{หรือ} \quad IOC = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ IOC แทน ค่าความสอดคล้องระหว่างแบบสอบถามกับวัตถุประสงค์ของการศึกษา

R แทน คะแนนความเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่ทดสอบแบบสอบถาม

\sum แทน ผลรวมของคะแนนความเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่ทดสอบแบบสอบถาม

N แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญที่ทดสอบแบบสอบถาม

การตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อการวิจัยโดยอาจารย์ที่ปรึกษา โดยนำแบบสอบถามที่ตรวจสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถามเพื่อการวิจัยโดยการหาค่าความสอดคล้องจากผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความสอดคล้องของแบบสอบถามกับวัตถุประสงค์ของการศึกษา

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. เก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายในการทำเรือแห่งประเทศไทย
2. ประสาน 1) ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง และ 2) ผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเก็บข้อมูล โดยการแจกแบบสอบถามและส่งกลับ เพื่อทำการตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์แบบสอบถาม (Questionnaire) ที่ใช้ในการเก็บมูล ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ตรวจสอบวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น ดำเนินการโดยการตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามปลายเปิด ที่ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ที่ได้รับกลับมา

ส่วนที่ 2 ตรวจสอบวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น ดำเนินการโดยการตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม สำหรับผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังที่ได้รับกลับมา

2. การวิเคราะห์ข้อมูลด้านสถิติ ประกอบด้วย 1) ดำเนินการโดยการหาค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation: SD) เพื่อแสดงการกระจายของข้อมูลความคิดเห็น และ 2) ดำเนินการโดยการหาค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean) เพื่อแปลความหมายของข้อมูลความคิดเห็นของผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีต่อปัจจัยด้านการให้บริการทำเทียบเรือด้านการปฏิบัติการเครื่องมือขนสินค้า ด้านการปฏิบัติการสินค้า และด้านการเงินและอื่น ๆ

3. วิเคราะห์ข้อมูลในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) ซึ่งเป็น การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก ประกอบด้วย การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อใช้ศึกษาตนเอง ศักยภาพแวดล้อม วิเคราะห์โอกาส/ อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกองค์กร

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ความคิดเห็นที่ได้จากแบบสอบถามปลายเปิด เกี่ยวกับสถานการณ์การขนส่งสินค้าภายในประเทศในปัจจุบัน การพัฒนาทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ตามความคิดเห็นของ 1) ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง และ 2) ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง และสรุปข้อเสนอแนะต่าง ๆ

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษานี้ เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่ง และเรือลำเลียง ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลของท่าเรือแหลมฉบังและแผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง วิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กรภายในและภายนอก และการวิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจ วิเคราะห์ผลสำรวจที่ได้จากแบบสอบถามเพื่อการวิจัย สำหรับใช้สอบถามผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงาน ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือชายฝั่ง และผู้ให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือ แหลมฉบัง ผลการศึกษานี้สรุปได้ ดังนี้

ผลการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม

ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการ ท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง

ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือ ชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 3 ราย โดยมีแนวทางในการพัฒนาท่าเทียบเรือ ดังนี้

1. สถานการณ์การขนส่งสินค้าภายในประเทศในปัจจุบัน

บุคคลที่ 1 การขนส่งสินค้าภายในประเทศ มีผลจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ที่กระตุ้นการบริโภคสินค้ามากขึ้น หลังเหตุการณ์การระบาดของโรค โควิด-19 ประกอบกับตู้สินค้า ขาดแคลนกลับสู่ระดับปกติ ความต้องการของผู้บริโภคที่ ดังนั้น หากข้อมูลนำเข้าส่งออกจาก หน่วยงานต่าง ๆ ยังคงมีการหดตัว จึงวิเคราะห์ได้ว่า สถานการณ์การขนส่งภายในประเทศยังทรงตัว

บุคคลที่ 2 การขนส่งสินค้าภายในประเทศ สามารถใช้การขนส่งได้หลากหลายรูปแบบ ผู้ใช้บริการมีทางเลือกในการขนส่งหลายทางเลือก ขึ้นอยู่กับรูปแบบที่จะใช้ในการขนส่งสินค้า เช่น การขนส่งแบบ Door to door ใช้รถยนต์ขนส่งสินค้าจะมีความคล่องตัวมากกว่า เป็นต้น ในประเทศไทยมีผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ ทั้งนี้ สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าได้แบบไร้รอยต่อ จะทำให้สามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้าได้

บุคคลที่ 3 การขนส่งสินค้า หรือตู้สินค้า จะเป็นการขนส่งรถยนต์เป็นส่วนมาก จึงทำให้ การจราจรหนาแน่นและติดขัดเป็นส่วนมาก แต่ผู้นำเข้า หรือเจ้าของสินค้า จะนิยมการขนส่ง ทางรถยนต์ เพราะรวดเร็วและสามารถส่งได้ถึงที่

2. การพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3
 บุคคลที่ 1 หากพิจารณาในด้านกายภาพของท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง
 ในปัจจุบัน พบว่า นำพื้นที่ที่เหลือจากการก่อสร้างมากำหนดเป็นท่าเทียบเรือชายฝั่ง
 เมื่อประกอบกร ไปแล้ว จะมีข้อขัดข้อง คือ ประเภทเครื่องมือและหน้าท่าเทียบเรือ

บุคคลที่ 2 อุปกรณ์ยกขนสินค้าต้องสอดคล้องกับปริมาณการขนส่งสินค้า ควรมี
 การบำรุงรักษาตลอดเวลาให้พร้อมใช้งาน และจะต้องมีแผนงานรองรับหากอุปกรณ์ยกขนสินค้า
 เกิดความเสียหาย เพื่อไม่ให้กระทบกับผู้ใช้บริการมากเกินไป

บุคคลที่ 3 ชัดความสามารถของพื้นที่และเครื่องมือ รวมถึงอัตราค่าภาระในการใช้บริการ
 3. ข้อเสนอต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง
 ระยะที่ 3

บุคคลที่ 1 จำเป็นต้องมีท่าเทียบเรือ เนื่องจากเป็นโหมดหนึ่งที่ขนส่งเข้ามา
 เพื่อการส่งออก และในอนาคต อาจใช้เป็นการกระจายสินค้าในประเทศ สำหรับรูปแบบ ขนาด
 อาจต้องศึกษาจากความต้องการในปัจจุบัน

บุคคลที่ 2 การพัฒนาท่าเทียบเรือและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ให้รองรับการขนส่ง
 ต่อเนื่องหลายรูปแบบ การให้บริการท่าเทียบเรือ สามารถปรับเปลี่ยนกิจกรรมให้สอดคล้องกับ
 สถานะเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าแต่ละประเภท

บุคคลที่ 3 การกำหนดราคาค่าบริการ ต้องสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายในด้านโลจิสติกส์
 ของประเทศโดยรวม

ผู้ศึกษาได้เก็บข้อมูลจากแบบสอบถามผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือ
 แหลมฉบัง จำนวน 15 ราย เพื่อหาค่าทางสถิติและนำเสนอในรูปแบบตารางแผนภูมิ
 ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง
 ที่มีต่อปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ ด้านการปฏิบัติการเครื่องมือยกขนสินค้า
 ด้านการปฏิบัติการสินค้า และด้านการเงินและอื่น ๆ ผู้วิจัยได้กำหนดระดับความคิดเห็น ดังนี้

5 คะแนน หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยมากที่สุด

4 คะแนน หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยมาก

3 คะแนน หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยปานกลาง

2 คะแนน หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยน้อย

1 คะแนน หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยน้อยที่สุด

การหาความกว้างของอัตรากำไรของค่าเฉลี่ย มีดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ความกว้างของอัตรากำไรของค่าเฉลี่ย} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด}-\text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{5-1}{5} \\ &= \frac{0.80}{5} \end{aligned}$$

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 4.21-5.00 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยมากที่สุด

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.41-4.20 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยมาก

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.61-3.40 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยปานกลาง

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.81-2.60 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยน้อย

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.00-1.80 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นด้วยน้อยที่สุด

**ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือ
แหลมฉบังที่มีต่อปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ**

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือ
แหลมฉบังที่มีต่อปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ มีรายละเอียดดังตารางที่ 3

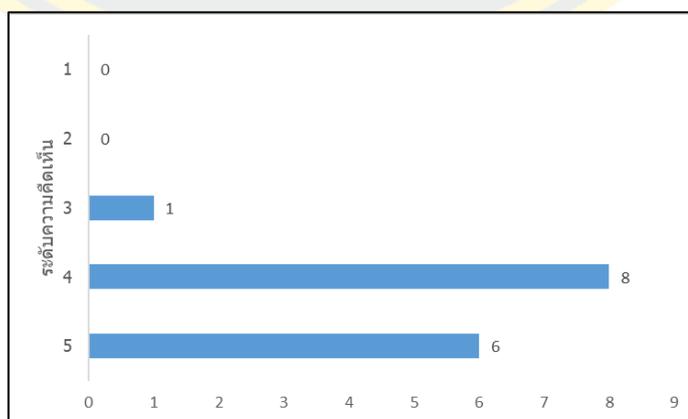
ตารางที่ 3 ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังที่มีต่อปัจจัย
ด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ

| ปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ | ระดับความคิดเห็น ของผู้ใช้บริการ ท่าเทียบเรือชายฝั่ง | | SD |
|--|--|-----------|------|
| 1. ท่าเรือแหลมฉบังควรมีบริการท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ | 4.33 | มากที่สุด | 0.60 |
| 2. ที่ตั้งของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีความได้เปรียบ มากกว่าท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ของเอกชนรายอื่น ๆ ที่ให้บริการ | 4.00 | มากที่สุด | 0.52 |
| 3. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการขยายความยาวหน้าท่า และขุดลอกร่องน้ำ ให้สอดคล้องกับขนาดของเรือสินค้า ในปัจจุบัน | 4.27 | มากที่สุด | 0.57 |

ตารางที่ 3 (ต่อ)

| ปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ | ระดับความคิดเห็น ของผู้ใช้บริการ ท่าเทียบเรือชายฝั่ง | | SD |
|---|--|------------|-------------|
| 4. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีการปรับปรุงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดเวลาในการเทียบเรือ | 4.47 | มากที่สุด | 0.62 |
| 5. การพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ | 4.13 | มาก | 0.62 |
| 6. การบริหารการจราจรทางน้ำ เพื่อความปลอดภัยของเรือสินค้า ในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง | 4.20 | มาก | 0.65 |
| 7. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการให้บริการนำเรือเข้า-ออกท่าเทียบเรือ มีความถูกต้องและรวดเร็ว | 4.00 | มาก | 0.63 |
| 8. เรือสินค้ามีความปลอดภัยในขณะที่เทียบท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ | 3.87 | มาก | 0.62 |
| 9. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีกำหนดการเทียบเรือสินค้ามีความแน่นอน | 3.60 | มาก | 0.88 |
| ค่าเฉลี่ยโดยรวม | 4.10 | มาก | 0.63 |

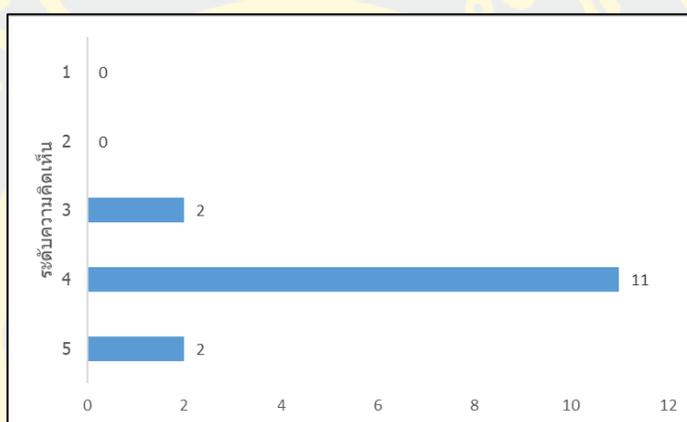
1. ท่าเรือแหลมฉบังควรมีบริการท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ



ภาพที่ 7 ระดับความคิดเห็นด้านการให้บริการท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศท่าเรือแหลมฉบัง

ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 53.33 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 40 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 6.67 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.33 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มากที่สุด (SD = 0.60) ทำเรือแหลมฉบังควรมีบริการทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มากที่สุด

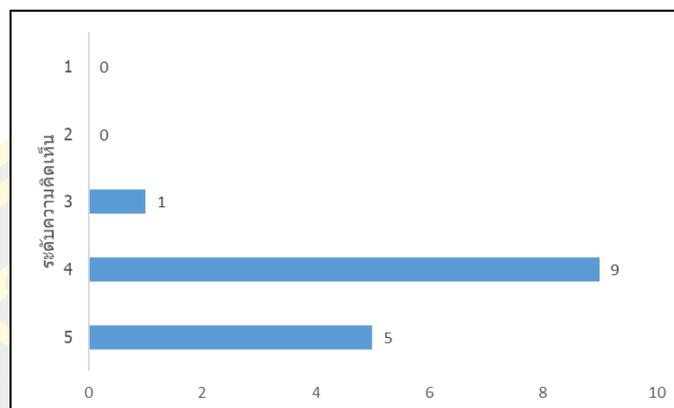
2. ที่ตั้งของทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีความได้เปรียบมากกว่าทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ของเอกชนรายอื่น ๆ ที่ให้บริการ



ภาพที่ 8 ระดับความคิดเห็นด้านความได้เปรียบของที่ตั้งของทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ

ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 73.33 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.52) ที่ตั้งของทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีความได้เปรียบมากกว่าทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ของเอกชนรายอื่น ๆ ที่ให้บริการ ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

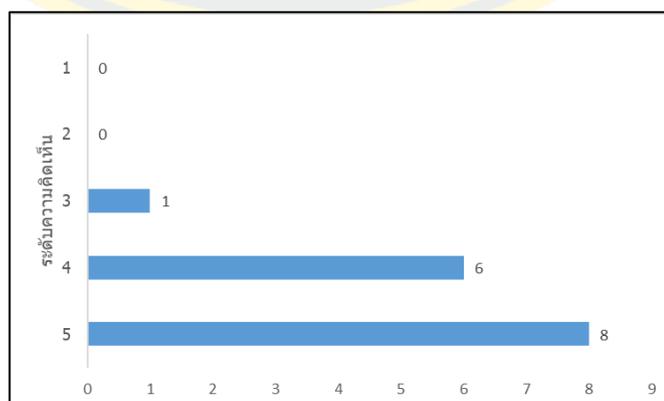
3. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการขยายความยาวหน้าท่าและชุดลอกร่องน้ำให้สอดคล้องกับขนาดของเรือสินค้าในปัจจุบัน



ภาพที่ 9 ระดับความคิดเห็นด้านการขยายความยาวหน้าท่าและชุดลอกร่องน้ำให้สอดคล้องกับขนาดของเรือสินค้าในปัจจุบัน

ผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 33.33 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 6.67 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.27 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มากที่สุด (SD = 0.57) ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการขยายความยาวหน้าท่าและชุดลอกร่องน้ำให้สอดคล้องกับขนาดของเรือสินค้าในปัจจุบัน ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มากที่สุด

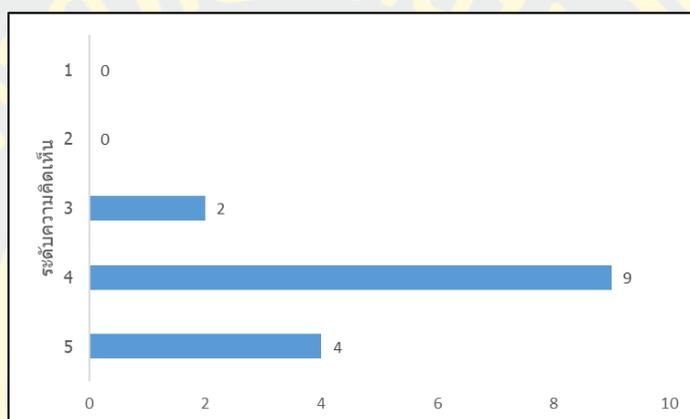
4. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการปรับปรุงการบริหารจัดการทำเทียบเรือให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดเวลาในการเทียบเรือ



ภาพที่ 10 ระดับความคิดเห็นด้านการปรับปรุงการบริหารจัดการทำเทียบเรือ

ผู้ให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 53.33 รองลงมาเห็นด้วยมาก จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 40 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 6.67 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.47 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มากที่สุด (SD = 0.62) ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีการปรับปรุงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดเวลาในการเทียบเรือ ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มากที่สุด

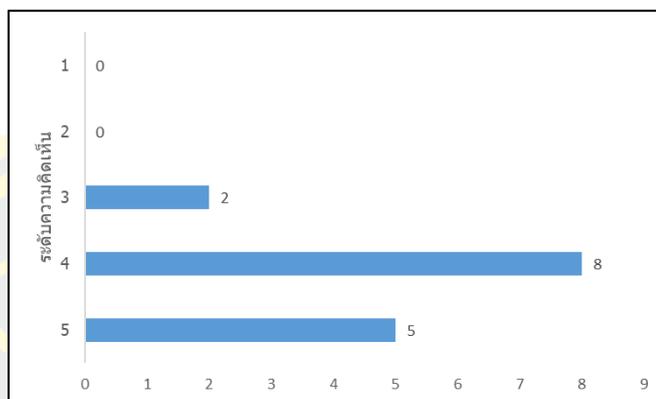
5. การพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ



ภาพที่ 11 ระดับความคิดเห็นด้านการพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ

ผู้ให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 26.67 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.13 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มากที่สุด (SD = 0.62) การพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มากที่สุด

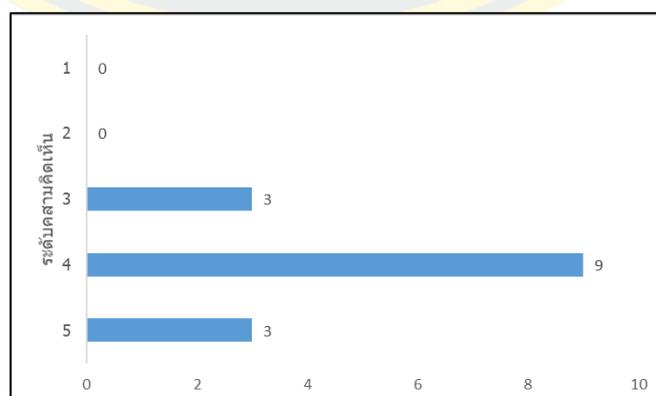
6. การบริหารการจราจรทางน้ำเพื่อความปลอดภัยของเรือสินค้าในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง



ภาพที่ 12 ระดับความคิดเห็นด้านการบริหารการจราจรทางน้ำเพื่อความปลอดภัยของเรือสินค้าในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

ผู้ให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 53.33 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 33.33 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.20 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.65) การบริหารการจราจรทางน้ำเพื่อความปลอดภัยของเรือสินค้าในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

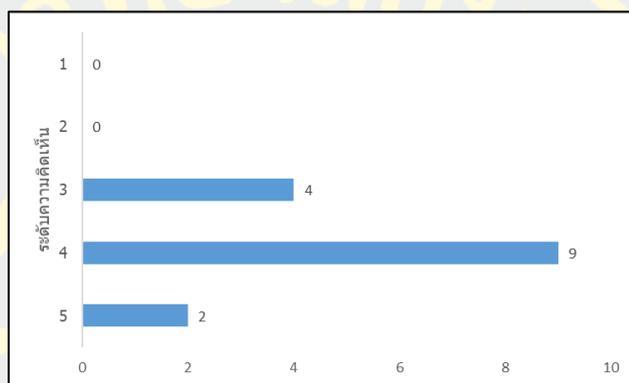
7. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการให้บริการนำเรือเข้า-ออกท่าเทียบเรือมีความถูกต้องและรวดเร็ว



ภาพที่ 13 ระดับความคิดเห็นด้านความรวดเร็วในการให้บริการนำเรือเข้า-ออกท่าเทียบเรือ

ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 20 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 20 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.63) ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีการให้บริการนำเรือเข้า-ออกทำเทียบเรือ มีความถูกต้องและรวดเร็ว ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

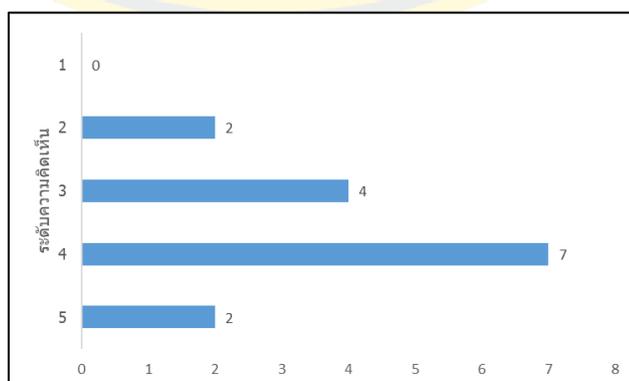
8. เรือสินค้ามีความปลอดภัยในขณะที่เทียบท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ



ภาพที่ 14 ระดับความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในขณะที่เทียบท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ

ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 26.67 และเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.87 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.62) เรือสินค้ามีความปลอดภัยในขณะที่เทียบท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ระดับความคิดเห็นอยู่ในเกณฑ์มาก

9. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีกำหนดการเทียบเรือสินค้ามีความแน่นอน



ภาพที่ 15 ระดับความคิดเห็นด้านการกำหนดการเทียบเรือสินค้า

ผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 46.67 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 26.67 และเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 เห็นด้วยน้อย จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.88) ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีกำหนดการเทียบเรือสินค้ามีความแน่นอน ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

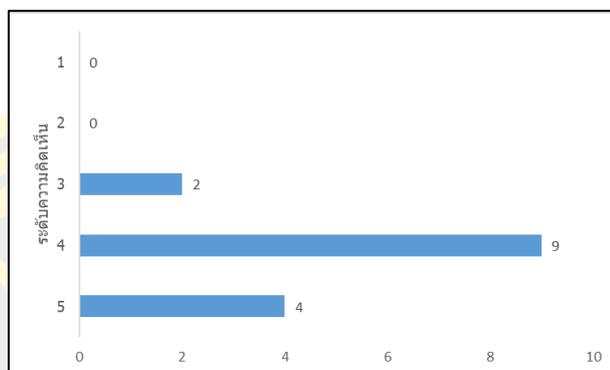
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีต่อปัจจัยด้านการปฏิบัติการเครื่องมืยกขนสินค้า

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีต่อปัจจัยด้านการปฏิบัติการเครื่องมืยกขนสินค้า มีรายละเอียดดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ระดับความคิดเห็นของผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีต่อปัจจัยด้านการปฏิบัติการเครื่องมืยกขนสินค้า

| ปัจจัยด้านการปฏิบัติการเครื่องมืยกขนสินค้า | ระดับความคิดเห็นของผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่ง | | SD |
|--|---|-----|------|
| 10. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการจัดหาเครื่องมือขนถ่ายสินค้าให้เพียงพอและเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน | 4.13 | มาก | 0.62 |
| 11. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีเครื่องมืยกขนสินค้าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา | 3.80 | มาก | 0.75 |
| 12. เครื่องมืยกขนสินค้าของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีความปลอดภัยในการยกขนสินค้า | 3.93 | มาก | 0.68 |
| 13. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการลดความถี่การเสียหายของเครื่องมืยกขนสินค้า | 3.87 | มาก | 0.72 |
| 14. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการควบคุมระยะเวลาการขนถ่ายสินค้าให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน | 4.13 | มาก | 0.72 |
| 15. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการแก้ไขปัญหาเครื่องมืยกขน เมื่อเกิดการเสียหายให้เร็วที่สุด และไม่กระทบกับผู้ให้บริการ | 4.13 | มาก | 0.62 |
| ค่าเฉลี่ยโดยรวม | 4.00 | มาก | 0.68 |

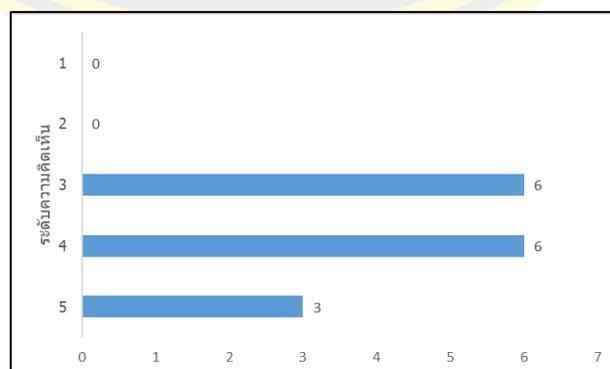
10. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการจัดหาเครื่องมือขนถ่ายสินค้าให้เพียงพอและเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน



ภาพที่ 16 ระดับความคิดเห็นด้านการจัดหาเครื่องมือขนถ่ายสินค้าให้เพียงพอและเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน

ผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 26.67 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.13 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.62) ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการจัดหาเครื่องมือขนถ่ายสินค้าให้เพียงพอและเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

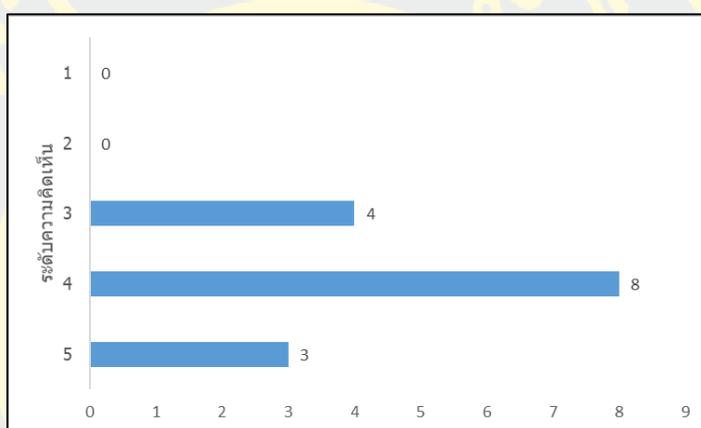
11. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีเครื่องมือยกขนสินค้าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา



ภาพที่ 17 ระดับความคิดเห็นด้านความพร้อมของเครื่องมือยกขนสินค้า

ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 40 เห็นด้วยปานกลาง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 40 และรองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 20 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.80 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.75) ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีเครื่องมือยกขนสินค้าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

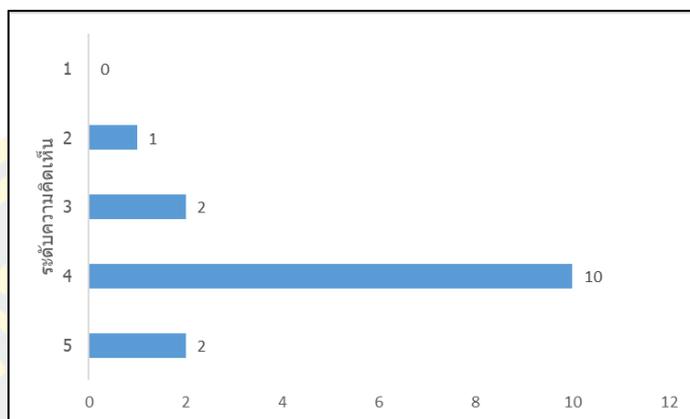
12. เครื่องมือยกขนสินค้าของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีความปลอดภัยในการยกขนสินค้า



ภาพที่ 18 ระดับความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในการยกขนสินค้า

ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 53.33 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 26.67 และเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 20 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.93 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.68) เครื่องมือยกขนสินค้าของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีความปลอดภัยในการยกขนสินค้า ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

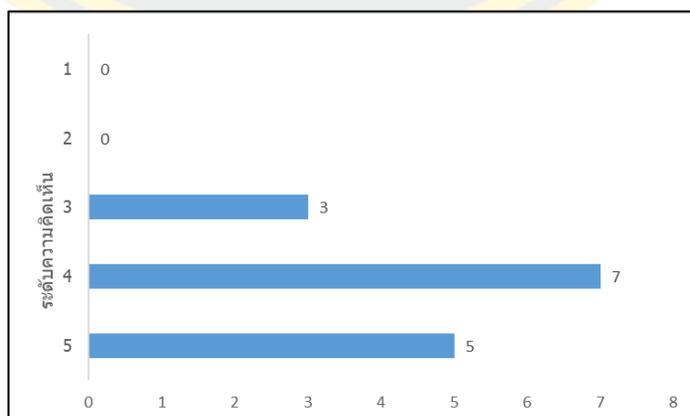
13. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการลดความถี่การเสียหายของเครื่องมือยกขนสินค้า



ภาพที่ 19 ระดับความคิดเห็นด้านการลดความถี่การเสียหายของเครื่องมือยกขนสินค้า

ผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 66.67 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 เห็นด้วยปานกลาง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 และเห็นด้วยน้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 6.67 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.87 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.72) ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการลดความถี่การเสียหายของเครื่องมือยกขนสินค้า ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

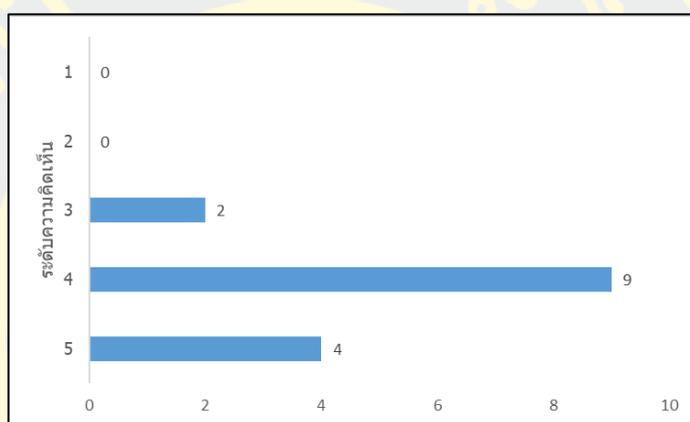
14. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการควบคุมระยะเวลาการขนถ่ายสินค้าให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน



ภาพที่ 20 ระดับความคิดเห็นด้านการควบคุมระยะเวลาการขนถ่ายสินค้าให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 46.67 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 33.33 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 20 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.13 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.72) ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการควบคุมระยะเวลาการขนถ่ายสินค้าให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

15. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการแก้ไขปัญหาเครื่องมืดยกขน เมื่อเกิดการเสียหายให้เร็วที่สุดและไม่กระทบกับผู้ใช้บริการ



ภาพที่ 21 ระดับความคิดเห็นด้านการแก้ไขปัญหาเครื่องมืดยกขนเมื่อเกิดการเสียหาย

ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 26.67 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.13 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.62) ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการแก้ไขปัญหาเครื่องมืดยกขน เมื่อเกิดการเสียหายให้เร็วที่สุดและไม่กระทบกับผู้ใช้บริการ ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

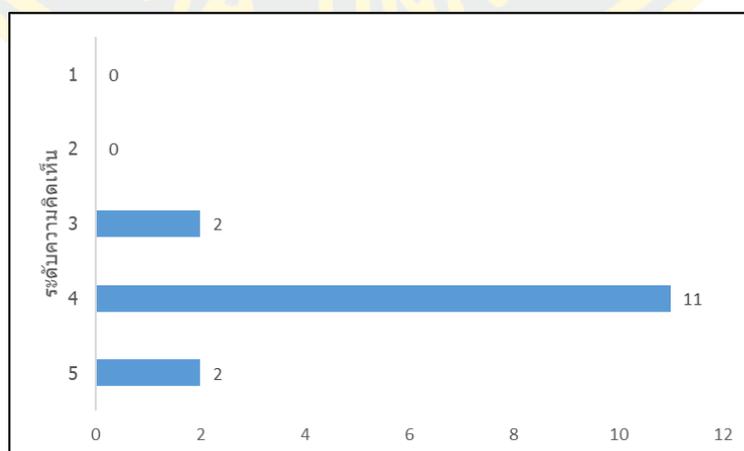
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังที่มีต่อปัจจัยด้านการปฏิบัติการสินค้า

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังที่มีต่อปัจจัยด้านการปฏิบัติการสินค้า มีรายละเอียดดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังที่มีต่อปัจจัยด้านการปฏิบัติการสินค้า

| ปัจจัยด้านการปฏิบัติการสินค้า | ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง | | SD |
|--|--|------------|-------------|
| 16. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีลานกองเก็บสินค้า สามารถปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสินค้าได้ | 4.00 | มาก | 0.52 |
| 17. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีขั้นตอนการตรวจสอบสินค้า มีความรวดเร็ว ถูกต้อง | 3.93 | มาก | 0.57 |
| 18. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการวางแผนขนถ่ายสินค้า มีความรวดเร็ว ถูกต้อง | 4.07 | มาก | 0.57 |
| 19. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีระบบจัดการขนถ่ายสินค้า มีประสิทธิภาพ | 4.00 | มาก | 0.63 |
| 20. ท่าเทียบเรือความปลอดภัยในการจัดเก็บรักษาสินค้า | 4.13 | มาก | 0.62 |
| ค่าเฉลี่ยโดยรวม | 4.03 | มาก | 0.58 |

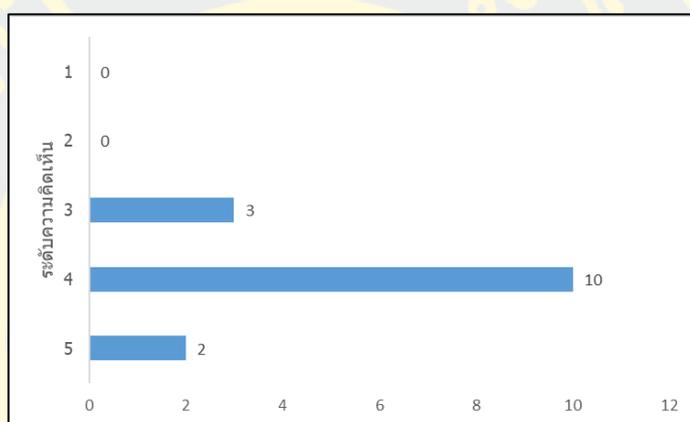
16. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีลานกองเก็บสินค้า สามารถปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสินค้าได้



ภาพที่ 22 ระดับความคิดเห็นด้านความสามารถในการปรับเปลี่ยนลานกองเก็บสินค้า

ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 73.33 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.52) ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีลานกองเก็บสินค้า สามารถปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสินค้าได้ ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

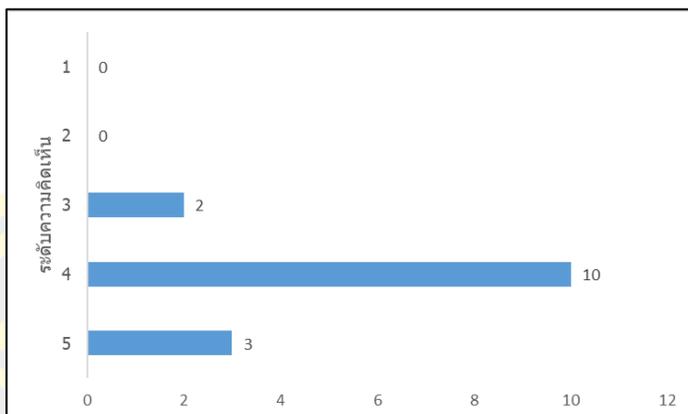
17. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีขั้นตอนการตรวจสอบสินค้ามีความรวดเร็ว ถูกต้อง



ภาพที่ 23 ระดับความคิดเห็นด้านความรวดเร็วและถูกต้องในขั้นตอนการตรวจสอบสินค้า

ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 66.67 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 20 และเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.93 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.57) ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีขั้นตอนการตรวจสอบสินค้ามีความรวดเร็ว ถูกต้อง ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

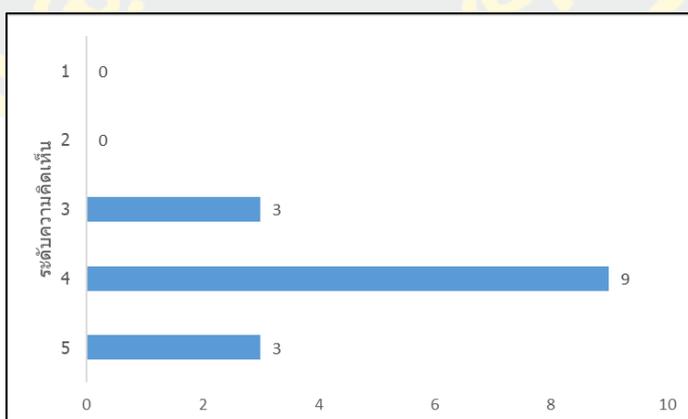
18. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการวางแผนขนถ่ายสินค้ามีความรวดเร็ว ถูกต้อง



ภาพที่ 24 ระดับความคิดเห็นด้านความรวดเร็วและถูกต้องในการวางแผนขนถ่ายสินค้า

ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 66.67 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 20 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.07 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.57) ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการวางแผนขนถ่ายสินค้ามีความรวดเร็ว ถูกต้อง ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

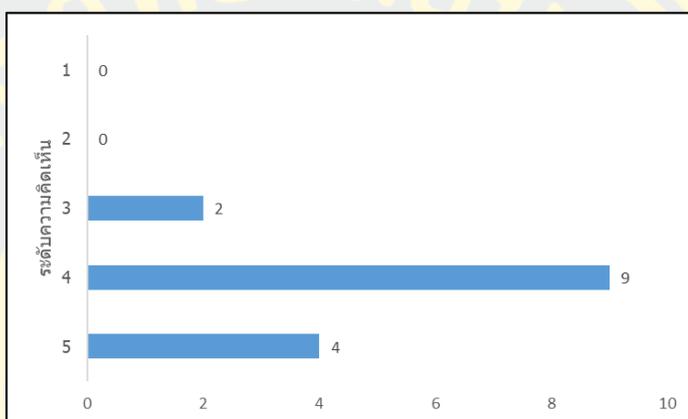
19. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีระบบจัดการขนถ่ายสินค้ามีประสิทธิภาพ



ภาพที่ 25 ระดับความคิดเห็นด้านประสิทธิภาพของระบบจัดการขนถ่ายสินค้า

ผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 20 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 20 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.63) ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีระบบจัดการขนถ่ายสินค้ามีประสิทธิภาพ ระดับความคิดเห็นอยู่ในเกณฑ์มาก

20. ทำเทียบเรือความปลอดภัยในการจัดเก็บรักษาสินค้า



ภาพที่ 26 ระดับความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในการจัดเก็บรักษาสินค้า

ผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 26.67 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.13 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.62) ทำเทียบเรือความปลอดภัยในการจัดเก็บรักษาสินค้า ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

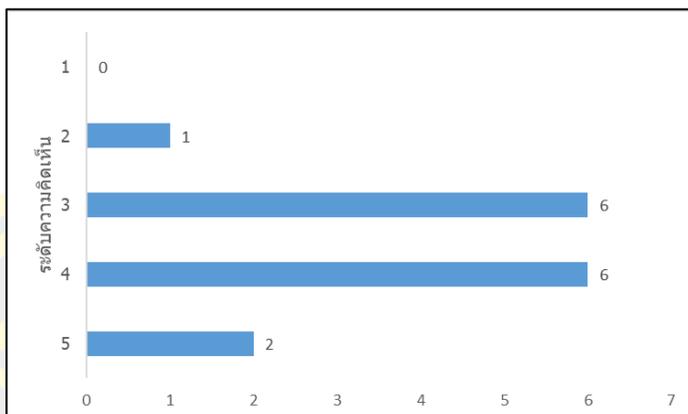
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีต่อปัจจัยด้านการเงินและอื่น ๆ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีต่อปัจจัยด้านการเงินและอื่น ๆ มีรายละเอียดดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีต่อปัจจัยด้านการเงินและอื่น ๆ

| ปัจจัยด้านการเงินและอื่น ๆ | ระดับความคิดเห็น ของผู้ใช้บริการ เทียบเรือชายฝั่ง | | SD |
|---|---|------------|-------------|
| 21. อัตราค่าการะมีความเป็นธรรมและเหมาะสม | 3.60 | มาก | 0.80 |
| 22. การคิดอัตราค่าการะมีความถูกต้องและรวดเร็ว | 3.73 | มาก | 0.77 |
| 23. ศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จมีความพร้อมให้บริการ | 3.73 | มาก | 0.68 |
| 24. ขั้นตอนและพิธีการจ่ายเงินค่าการะมีความสะดวกและรวดเร็ว | 3.67 | มาก | 0.60 |
| 25. แก้ไขกฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า | 3.73 | มาก | 0.68 |
| 26. การกำหนดกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เป็นมาตรฐาน เพื่อกำกับดูแลการขนถ่ายสินค้า | 3.93 | มาก | 0.68 |
| 27. โครงข่ายถนนรอบท่าเรือแหลมฉบังมีเพียงพอต่อการขนส่งสินค้า | 3.73 | มาก | 0.57 |
| 28. การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่องและตลอดเวลา | 3.53 | มาก | 0.62 |
| 29. ท่าเทียบเรือมีระบบสารสนเทศที่ทันสมัย | 3.73 | มาก | 0.57 |
| 30. การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานประจำวัน | 3.67 | มาก | 0.60 |
| ค่าเฉลี่ยโดยรวม | 3.71 | มาก | 0.66 |

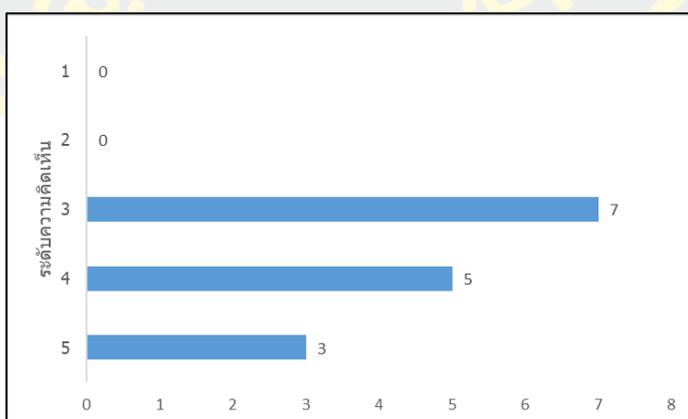
21. อัตราค่าการประเมินความเป็นธรรมและเหมาะสม



ภาพที่ 27 ระดับความคิดเห็นด้านความเป็นธรรมและเหมาะสมของอัตราค่าการ

ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 40 เห็นด้วยปานกลาง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 40 รองลงมาเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 และเห็นด้วยน้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 6.67 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.80) อัตราค่าการประเมินความเป็นธรรมและเหมาะสม ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

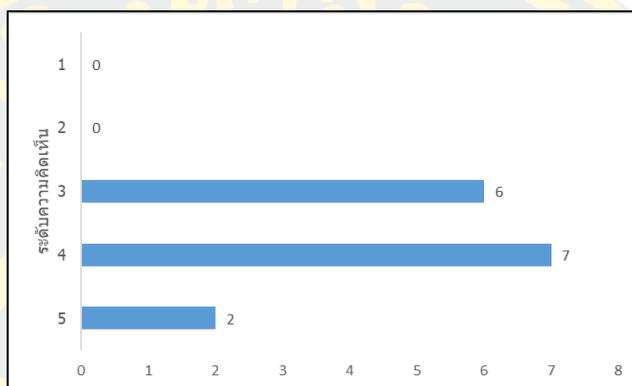
22. การคิดอัตราค่าการมีความถูกต้องและรวดเร็ว



ภาพที่ 28 ระดับความคิดเห็นด้านความถูกต้องและรวดเร็วของการคิดอัตราค่าการ

ผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 46.67 รองลงมาเห็นด้วยมาก จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 33.33 และเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 20 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.73 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.77) การคิดอัตราค่าภาระมีความถูกต้องและรวดเร็ว ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

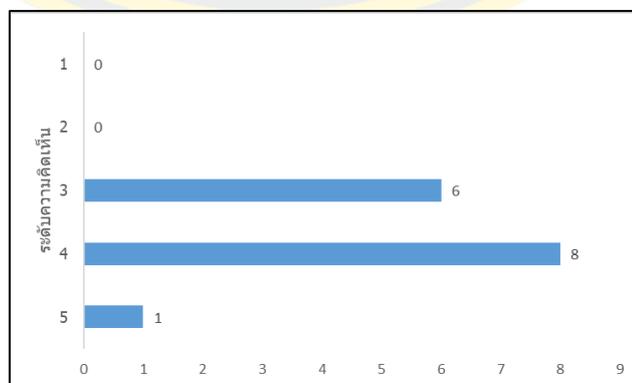
23. ศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จมีความพร้อมให้บริการ



ภาพที่ 29 ระดับความคิดเห็นด้านความพร้อมให้บริการของศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ

ผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 46.67 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 40 และเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.73 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.68) ศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จมีความพร้อมให้บริการ ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

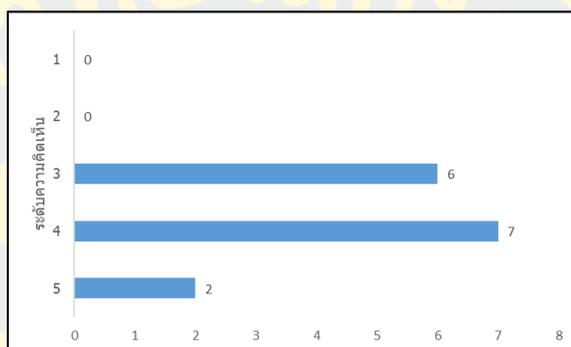
24. ขั้นตอนและวิธีการจ่ายเงินค่าภาระมีความสะดวกและรวดเร็ว



ภาพที่ 30 ระดับความคิดเห็นด้านความสะดวกและรวดเร็วของขั้นตอนและวิธีการจ่ายเงินค่าภาระ

ผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 53.33 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 40 และเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 6.67 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.67 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.60) ขั้นตอนและพิธีการจ่ายเงินค่าภาระมีความสะดวกและรวดเร็ว ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

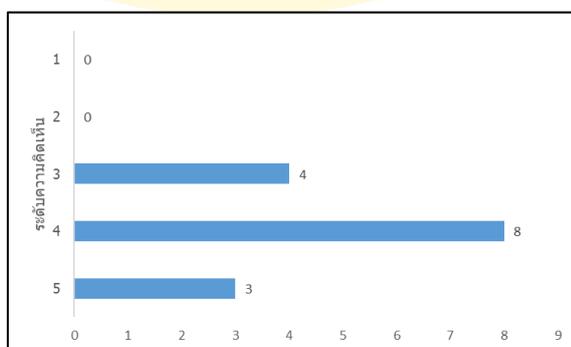
25. แก้ไขกฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า



ภาพที่ 31 ระดับความคิดเห็นด้านกฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 46.67 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 40 และเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.73 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.68) แก้ไขกฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

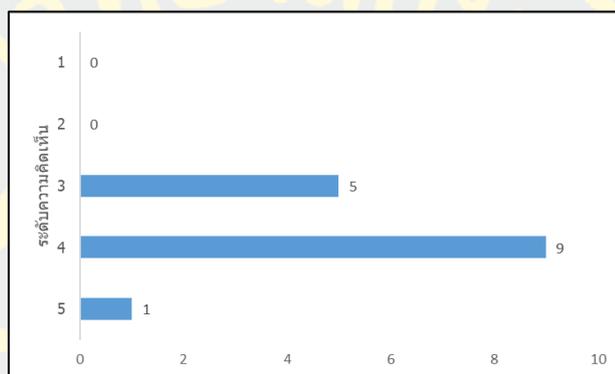
26. การกำหนดกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เป็นมาตรฐานเพื่อกำกับดูแลการขนถ่ายสินค้า



ภาพที่ 32 ระดับความคิดเห็นด้าน

ผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 53.33 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 26.67 และเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 20 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.93 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.68) การกำหนดกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เป็นมาตรฐานเพื่อกำกับดูแลการขนถ่ายสินค้า ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

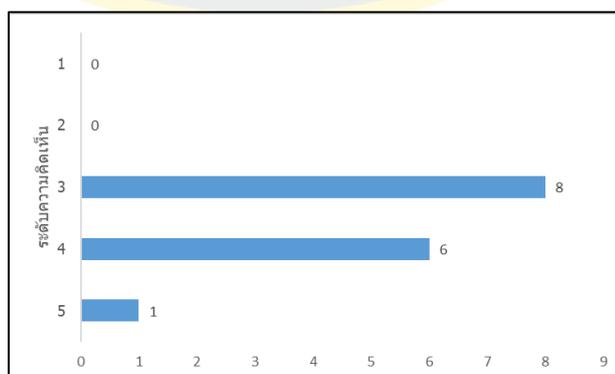
27. โครงข่ายถนนรอบท่าเรือแหลมฉบังมีเพียงพอต่อการขนส่งสินค้า



ภาพที่ 33 ระดับความคิดเห็นด้านความเพียงพอต่อการขนส่งสินค้าของโครงข่ายถนนรอบท่าเรือ

ผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 33.33 และเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 6.67 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.73 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.57) โครงข่ายถนนรอบท่าเรือแหลมฉบังมีเพียงพอต่อการขนส่งสินค้า ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

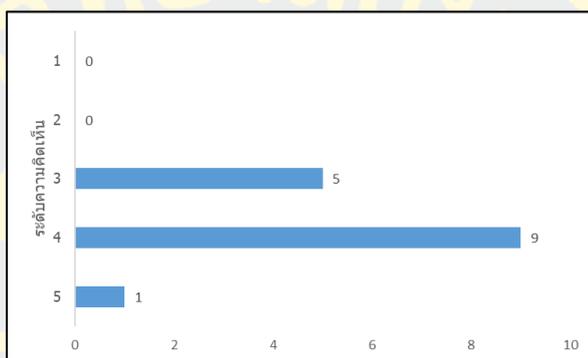
28. การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่องและตลอดเวลา



ภาพที่ 34 ระดับความคิดเห็นด้านการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร

ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 53.33 รองลงมาเห็นด้วยมาก จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 40 และเห็นด้วยมาก จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 6.67 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.53 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.62) การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่องและตลอดเวลา ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

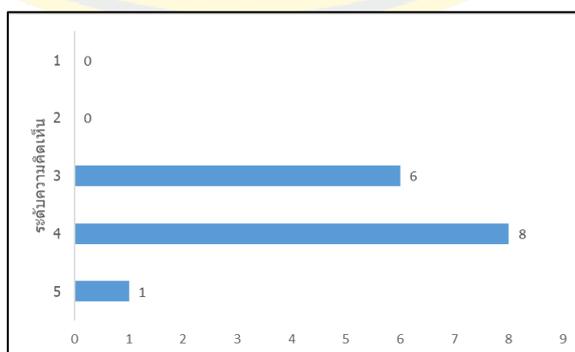
29. ทำเทียบเรือมีระบบสารสนเทศที่ทันสมัย



ภาพที่ 35 ระดับความคิดเห็นด้านระบบสารสนเทศของทำเทียบเรือ

ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 33.33 และเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 6.67 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.73 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.57) ทำเทียบเรือมีระบบสารสนเทศที่ทันสมัย ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

30. การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานประจำวัน



ภาพที่ 36 ระดับความคิดเห็นด้านการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานประจำวัน

ผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งเห็นด้วยมาก จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 53.33 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 40 และเห็นด้วยมากที่สุด จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 6.67 ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.67 ซึ่งระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก (SD = 0.60) การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานประจำวัน ระดับความคิดเห็นด้วยอยู่ในเกณฑ์มาก

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) และการวิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจ

1. การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) เป็นการประเมินสถานการณ์โดยใช้ SWOT Analysis ในการวิเคราะห์ เพื่อช่วยให้สามารถกำหนดจุดแข็งและจุดอ่อนจากสภาพแวดล้อมภายใน โอกาส และปัญหาอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก ตลอดจนผลกระทบที่มีต่อศักยภาพในการบริหารและประกอบการทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

จุดแข็ง (Strength)

S1 ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 มีโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่หลังท่า ที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ภายในประเทศ

S2 การตอบสนองนโยบายรัฐ การดำเนินงานของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 มีความสอดคล้องกับนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของรัฐบาล ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าของประเทศ

จุดอ่อน (Weakness)

W1 โครงสร้างองค์กรและพระราชบัญญัติ กฎ ระเบียบ และข้อบังคับ ไม่เอื้อต่อสภาพแวดล้อมการแข่งขันทางธุรกิจ ซึ่งรองรับแค่การดำเนินงาน หรือกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือเท่านั้น

W2 การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มีความล่าช้าไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมการแข่งขันทางธุรกิจ

W3 ขาดการสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อช่วยสนับสนุนการดำเนินงาน หรือเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ

W4 อัตราค่าภาระไม่ยืดหยุ่นต่อสภาพการแข่งขันทางธุรกิจ หากมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างอัตราค่าภาระ จะต้องใช้เวลาค่อนข้างนาน เนื่องจากต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ

โอกาส (Opportunity)

O1 การลงทุนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ รัฐบาลกำหนดยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและสร้างความสามารถในการแข่งขัน ของประเทศ

O2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งภายในประเทศ รวมทั้งการพัฒนา เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและภาคใต้ ทำให้ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ ทำเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 สามารถเชื่อมโยงการขนส่งไปยังพื้นที่หลังท่าได้ทั่วประเทศ

อุปสรรค (Threat)

T1 การพัฒนาโครงการ Land bridge เป็นการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ระหว่าง ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยกับอันดามัน อาจส่งผลให้ปริมาณสินค้าที่จะมาท่าเรือแหลมฉบังลดลงได้

T2 การพัฒนาของท่าเทียบเรือเอกชน มีความคล่องตัวในการให้บริการ สามารถ ดำเนินการด้านการตลาดเชิงรุกได้อย่างต่อเนื่อง

T3 เนื่องจากการพัฒนาโครงการ จะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานที่จะต้อง พิจารณาโครงการ อาจทำให้การพัฒนาโครงการเกิดความล่าช้าได้

จากการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) เกี่ยวกับจุดแข็ง และจุดอ่อน จากสภาพแวดล้อมภายใน โอกาสและปัญหาอุปสรรคจากสภาพแวดล้อม ภายนอกสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis)

| จุดแข็ง (Strength) | จุดอ่อน (Weakness) |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - มีโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่หลังท่า ที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่อง หลากรูปแบบ เพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมาย ปลายทางต่าง ๆ ภายในประเทศ - มีความสอดคล้องกับนโยบาย และแผนยุทธศาสตร์ของรัฐบาล ช่วยเพิ่ม จิตความสามารถในการขนส่งสินค้า ของประเทศ | <ul style="list-style-type: none"> - โครงสร้างองค์กรและพระราชบัญญัติ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับไม่เอื้อต่อสภาพแวดล้อม การแข่งขันทางธุรกิจ - การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มีความล่าช้า - ขาดการสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ - อัตราค่าภาระไม่ยืดหยุ่นต่อสภาพการแข่งขัน ทางธุรกิจ |

ตารางที่ 7 (ต่อ)

| โอกาส (Opportunity) | อุปสรรค (Threat) |
|--|--|
| - การลงทุนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งภายในประเทศ รวมทั้งการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และภาคใต้ | - ทำเทียบเรือเอกชน มีความคล่องตัวในการให้บริการ สามารถดำเนินการด้านการตลาดเชิงรุกได้อย่างต่อเนื่อง - การพัฒนาโครงการจะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ที่จะต้องพิจารณาโครงการ |

2. ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่ง และเรือลำเลียง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของการท่าเรือแห่งประเทศไทยไม่เอื้อต่อสภาพแวดล้อมการแข่งขันทางธุรกิจ ทำให้ไม่สามารถสร้างพันธมิตรทางธุรกิจได้ รวมถึงอัตราค่าภาระในปัจจุบันที่ยังไม่ได้ปรับเปลี่ยนโครงสร้างอัตราค่าภาระ ที่คณะรัฐมนตรีประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2534 รวมถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศไม่สามารถเชื่อมต่อกับผู้ประกอบการเอกชน ทำให้ไม่สามารถนำข้อมูลต่าง ๆ มาใช้ในการบริหารจัดการปัญหาต่าง ๆ ได้ การพัฒนาของท่าเทียบเรือของเอกชนซึ่งมีความคล่องตัวในการให้บริการ และดำเนินงานด้านการตลาดเชิงรุกได้ดีกว่าท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงการพัฒนาโครงการของท่าเรือแหลมฉบัง จะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานร่วมพิจารณาโครงการ อาจทำให้การพัฒนาโครงการเกิดความล่าช้าได้

3. แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียงท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 จะต้องคำนึงถึงรูปแบบ ขนาดของท่าเทียบเรือและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ปรับปรุงการให้บริการของท่าเทียบเรือชายฝั่ง การจัดหาอุปกรณ์ยกขนสินค้าให้สอดคล้องกับการขนถ่ายสินค้า ทำการบำรุงรักษาให้พร้อมใช้งานตลอดเวลา และจะต้องมีแผนงานรองรับหากอุปกรณ์ยกขนสินค้าเกิดความเสียหาย เพื่อไม่ให้กระทบกับผู้ใช้บริการมากเกินไป และการให้บริการท่าเทียบเรือ สามารถปรับเปลี่ยนกิจกรรมให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจ และการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทได้ ดำเนินการหาพันธมิตรทางธุรกิจ รวมถึงการกำหนดอัตราค่าภาระที่เหมาะสม จะช่วยลดค่าใช้จ่ายในด้านโลจิสติกส์ของประเทศโดยรวมได้

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 รวมถึงศึกษาปัญหาและอุปสรรค ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง โดยศึกษาความคิดเห็นของผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังที่ให้ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ และศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังที่มีต่อปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ ด้านการปฏิบัติการเครื่องมือยกขนสินค้า ด้านการปฏิบัติการสินค้า และด้านการเงินและอื่น ๆ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้มีจำนวนทั้งสิ้น 18 ราย เครื่องมือที่ใช้คือแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นได้ตรวจสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถามเพื่อการวิจัยโดยการหาค่าความสอดคล้อง (Item Objective Congruence: IOC) จากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน พร้อมทั้งทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) คือการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก ประกอบด้วย การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อใช้ศึกษาตนเอง ศึกษาสภาพแวดล้อม วิเคราะห์โอกาส/ อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกองค์กร ซึ่งจะช่วยให้องค์กรทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายนอกองค์กร ทั้งสิ่งที่ได้เกิดขึ้นแล้วและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่มีต่อองค์กร จุดแข็ง จุดอ่อน และความสามารถด้านต่าง ๆ ที่องค์กรมีอยู่ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการกำหนดวิสัยทัศน์ ในส่วนสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นประกอบด้วย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: SD) เพื่อแสดงการกระจายของข้อมูลความคิดเห็นและค่าเฉลี่ย (Mean) เพื่อแปลความหมายของข้อมูลความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังที่มีต่อปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ ด้านการปฏิบัติการเครื่องมือยกขนสินค้า ด้านการปฏิบัติการสินค้า และด้านการเงินและอื่น ๆ

สรุปผลการวิจัย

สรุปผลการศึกษาเพื่อหาแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่ง และเรือลำเลียง โดยใช้เครื่องมือต่าง ๆ สามารถสรุปได้ ดังนี้

1. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ของผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง เห็นว่า ท่าเทียบเรือชายฝั่งเป็น โหมคหนึ่ง ที่สนับสนุนการขนถ่ายสินค้านำเข้าและส่งออก สำหรับรูปแบบ ขนาด การพัฒนาท่าเทียบเรือและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ให้รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ควรศึกษาจากความต้องการของผู้ใช้บริการในปัจจุบัน เพื่อนำมาพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการของท่าเทียบเรือชายฝั่ง การจัดหาอุปกรณ์ยกขนสินค้าให้สอดคล้องกับการขนถ่ายสินค้า ทำการบำรุงรักษาให้พร้อมใช้งานตลอดเวลา และจะต้องมีแผนงานรองรับ หากอุปกรณ์ยกขนสินค้าเกิดความเสียหาย เพื่อไม่ให้กระทบกับผู้ใช้บริการมากเกินไป การให้บริการท่าเทียบเรือสามารถปรับเปลี่ยนกิจกรรมให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทได้ การกำหนดราคาค่าบริการต้องสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ของประเทศโดยรวม

2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ ด้านการปฏิบัติการเครื่องมี่ยกขนสินค้า ด้านการปฏิบัติการสินค้า และด้านการเงินและอื่น ๆ ของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง

2.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ

ท่าเรือแหลมฉบังควรมีบริการท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งมีความเห็นในระดับมากที่สุด เพราะจะเป็นการรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ทั้งนี้ สามารถพัฒนาให้มีการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ทั้งทางบก ทางราง เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งในระดับมาก

ที่ตั้งของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีความได้เปรียบมากกว่าท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ของเอกชนรายอื่น ๆ ที่ให้บริการ ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งมีความเห็นในระดับมากที่สุด เนื่องจากมีโครงข่ายทางถนน รถไฟ และเรือชายฝั่ง รองรับการขนส่งสินค้า และมีท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ที่ให้บริการขนถ่ายสินค้านำเข้าและส่งออกสินค้าบรรจุตู้สินค้า สินค้ารถยนต์ และสินค้าทั่วไป

ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีการขยายความยาวหน้าท่าและขุดลอกร่องน้ำให้สอดคล้องกับขนาดของเรือสินค้า ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งมีความเห็นในระดับมากที่สุด ในปัจจุบันเรือสินค้าชายฝั่งที่เข้าเทียบท่าเรือแหลมฉบังมีขนาดใหญ่ขึ้น หากมีหน้าท่าที่ยาวมากกว่าเดิม จะทำให้สามารถเทียบเรือสินค้าชายฝั่งได้หลายลำพร้อมกัน ในเวลาเดียวกัน และการบำรุงรักษาร่องน้ำเดินเรือให้อยู่ในระดับที่กำหนดไว้ เรือสินค้าชายฝั่งจะบรรทุกสินค้าได้มากขึ้น

ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการปรับปรุงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดเวลาในการเทียบเรือ ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งมีความเห็นในระดับมากที่สุด เนื่องจากหากสามารถลดเวลาในการเทียบเรือลงได้ จะทำให้เรือสินค้าชายฝั่งหมุนเวียนในการเทียบท่าได้มากขึ้น จะช่วยลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอัตราค่าภาระลงได้อีกทางหนึ่ง

การบริหารการจราจรทางน้ำ เพื่อความปลอดภัยของเรือสินค้าในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีการให้บริการนำเรือเข้า-ออกท่าเทียบเรือ มีความถูกต้องและรวดเร็ว ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งมีความเห็นในระดับมาก เพราะกรมเจ้าท่ามีศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา ใช้ในการบริหารการจราจรทางน้ำ

ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีกำหนดการเทียบเรือสินค้ามีความแน่นอน ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งมีความเห็นในระดับมาก จะทำให้มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการลานวางสินค้า

สรุปปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ ดังนี้

2.1.1 ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการปรับปรุงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดเวลาในการเทียบเรือ มีผลต่อการใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง ด้วยระดับคะแนน 4.47

2.1.2 ท่าเรือแหลมฉบังควรมีบริการท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีผลต่อการรองรับการขนถ่ายสินค้า และสนับสนุนกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ด้วยระดับคะแนน 4.33

2.1.3 ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการขยายความยาวหน้าท่าและขุดลอกร่องน้ำให้สอดคล้องกับขนาดของเรือสินค้าในปัจจุบัน มีผลต่อการเข้า-ออก ของเรือสินค้าชายฝั่ง ด้วยระดับคะแนน 4.27

2.1.4 การบริหารการจราจรทางน้ำเพื่อความปลอดภัยของเรือสินค้า ในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง มีผลต่อการเข้า-ออก ของเรือสินค้าชายฝั่ง ด้วยระดับคะแนน 4.20

2.1.5 การพัฒนาท่าเทียบเรือควรเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ มีผลต่อการขนส่งภายในประเทศ ด้วยระดับคะแนน 4.13

2.1.6 ที่ตั้งของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีความได้เปรียบมากกว่าท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ของเอกชนรายอื่น ๆ ที่ให้บริการ มีผลต่อการขนส่งภายในประเทศ ด้วยระดับคะแนน 4.00

2.1.7 ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีการให้บริการนำเรือเข้า-ออก ท่าเทียบเรือมีความถูกต้องและรวดเร็ว มีผลต่อการเข้า-ออก ของเรือสินค้าชายฝั่ง ด้วยระดับคะแนน 4.00

2.1.8 เรือสินค้ามีความปลอดภัยในขณะที่เทียบท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีผลต่อการขนส่งภายในประเทศ ด้วยระดับคะแนน 3.87

2.1.9 ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีกำหนดการเทียบเรือสินค้ามีความแน่นอน มีผลต่อการเข้า-ออกของเรือสินค้าชายฝั่ง ด้วยระดับคะแนน 3.60

2.1.10 ปัจจัยที่มีผลต่อการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ ระดับคะแนนเฉลี่ย 4.10

2.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการปฏิบัติการเครื่องมือกขนสินค้า

ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการจัดหาเครื่องมือกขนถ่ายสินค้าให้เพียงพอและเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน และท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการควบคุมระยะเวลาการขนถ่ายสินค้าให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งมีความเห็นในระดับมาก การจัดหาเครื่องมือกขนถ่ายสินค้าให้เพียงพอและเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน ช่วยให้การส่งมอบสินค้าให้เจ้าของสินค้าได้ตามเวลาที่กำหนดไว้

ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีเครื่องมือกขนสินค้าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา เครื่องมือกขนสินค้าของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีความปลอดภัยในการขนสินค้า ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการลดความถี่การเสียหายของเครื่องมือกขนสินค้า ซึ่งผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งมีความเห็นในระดับมาก

ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการแก้ไขปัญหาเครื่องมือกขน เมื่อเกิดการเสียหายให้เร็วที่สุดและไม่กระทบกับผู้ใช้บริการ ซึ่งผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง มีความเห็นในระดับมาก ดังนั้น ท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องมีแผนการบริหารจัดการเครื่องมือในภาวะฉุกเฉิน

สรุปปัจจัยที่มีผลต่อการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังด้านการปฏิบัติการเครื่องมือกขนสินค้า ดังนี้

2.2.1 ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการจัดหาเครื่องมือกขนถ่ายสินค้าให้เพียงพอและเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน มีผลต่อการขนถ่ายสินค้า ด้วยระดับคะแนน 4.13

2.2.2 ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการควบคุมระยะเวลาการขนถ่ายสินค้าให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน มีผลต่อการขนถ่ายสินค้า ด้วยระดับคะแนน 4.13

2.2.3 ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการแก้ไขปัญหาเครื่องมืดยกขนเมื่อเกิดการเสียหายให้เร็วที่สุดและไม่กระทบกับผู้ใช้บริการ มีผลต่อการขนถ่ายสินค้า ด้วยระดับคะแนน 4.13

2.2.4 เครื่องมืดยกขนสินค้าของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีความปลอดภัยในการยกขนสินค้า มีผลต่อการขนถ่ายสินค้า ด้วยระดับคะแนน 3.93

2.2.5 ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการลดความถี่การเสียหายของเครื่องมืดยกขนสินค้า มีผลต่อการขนถ่ายสินค้า ด้วยระดับคะแนน 3.87

2.2.6 ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีเครื่องมืดยกขนสินค้า อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา มีผลต่อการขนถ่ายสินค้า ด้วยระดับคะแนน 3.80

2.2.7 ปัจจัยที่มีผลต่อการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ด้านการปฏิบัติการเครื่องมืดยกขนสินค้า ระดับคะแนนเฉลี่ย 4.00

2.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการปฏิบัติการสินค้า

ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีลานกองเก็บสินค้า สามารถปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสินค้าได้ ผู้ให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งมีความเห็นในระดับมาก เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะของสินค้าแต่ละประเภท

ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีขั้นตอนการตรวจสอบสินค้า การวางแผนขนถ่ายสินค้ามีความรวดเร็ว ถูกต้อง ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีระบบจัดการขนถ่ายสินค้า มีประสิทธิภาพ และความปลอดภัยในการจัดเก็บรักษาสินค้า ผู้ให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งมีความเห็นในระดับมาก

สรุปปัจจัยที่มีผลต่อการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ด้านการปฏิบัติการสินค้า ดังนี้

2.3.1 ทำเทียบเรือความปลอดภัยในการจัดเก็บรักษาสินค้า มีผลต่อการจัดเก็บสินค้า ด้วยระดับคะแนน 4.13

2.3.2 ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการวางแผนขนถ่ายสินค้า มีความรวดเร็ว ถูกต้อง มีผลต่อการขนถ่ายสินค้า ด้วยระดับคะแนน 4.07

2.3.3 ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีลานกองเก็บสินค้า สามารถปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสินค้าได้ มีผลต่อการขนถ่ายสินค้า ด้วยระดับคะแนน 4.00

2.3.4 ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีระบบจัดการขนถ่ายสินค้ามีประสิทธิภาพ มีผลต่อการขนถ่ายสินค้า ด้วยระดับคะแนน 4.00

2.3.5 ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีขั้นตอนการตรวจสอบสินค้า มีความรวดเร็ว ถูกต้อง มีผลต่อการขนถ่ายสินค้า ด้วยระดับคะแนน 3.93

2.3.6 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ด้านการปฏิบัติการสินค้า ระดับคะแนนเฉลี่ย 4.03

2.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการเงินและอื่น ๆ

อัตราค่าภาระมีความเป็นธรรมและเหมาะสม ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่ง มีความเห็นในระดับมาก จะสามารถส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้ การคิดอัตราค่าภาระมีความถูกต้องและรวดเร็ว ศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ มีความพร้อมให้บริการ ขั้นตอนและพิธีการจ่ายเงินค่าภาระมีความสะดวกและรวดเร็ว ซึ่งผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งมีความเห็นในระดับมาก

แก้ไขกฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า การกำหนดกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เป็นมาตรฐาน เพื่อกำกับดูแลการขนถ่ายสินค้า ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งมีความเห็นในระดับมาก เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งแบบไร้รอยต่อ

โครงข่ายถนนรอบท่าเรือแหลมฉบังมีเพียงพอต่อการขนส่งสินค้า ซึ่งผู้ให้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งมีความเห็นในระดับมาก

การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่องและตลอดเวลา ทำเทียบเรือมีระบบสารสนเทศที่ทันสมัย และการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานประจำวัน ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งมีความเห็นในระดับมาก จะทำให้ผู้ให้บริการสามารถนำข้อมูลสารสนเทศวางแผนการเข้ามารับและส่งสินค้าในเขตท่าเทียบเรือ

สรุปปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังด้านการเงินและอื่น ๆ ดังนี้

2.4.1 การกำหนดกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เป็นมาตรฐาน เพื่อกำกับดูแลการขนถ่ายสินค้า มีผลต่อการขนถ่ายสินค้า ด้วยระดับคะแนน 3.93

2.4.2 การคิดอัตราค่าภาระมีความถูกต้องและรวดเร็ว มีผลต่อผู้ให้บริการ ด้วยระดับคะแนน 3.73

2.4.3 ศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จมีความพร้อมให้บริการ มีผลต่อผู้ให้บริการ ด้วยระดับคะแนน 3.73

2.4.4 แก้ไขกฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า มีผลต่อการขนถ่ายสินค้า ด้วยระดับคะแนน 3.73

2.4.5 โครงข่ายถนนรอบท่าเรือแหลมฉบังมีเพียงพอต่อการขนส่งสินค้า มีผลต่อการขนถ่ายสินค้าและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ด้วยระดับคะแนน 3.73

2.4.6 ท่าเทียบเรือมีระบบสารสนเทศที่ทันสมัย มีผลต่อผู้ใช้บริการ ด้วยระดับคะแนน 3.73

2.4.7 ขั้นตอนและวิธีการจ่ายเงินค่าภาระมีความสะดวกและรวดเร็ว มีผลต่อการขนถ่ายสินค้า ด้วยระดับคะแนน 3.67

2.4.8 การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานประจำวัน มีผลต่อผู้ใช้บริการ ด้วยระดับคะแนน 3.67

2.4.8 อัตราค่าภาระมีความเป็นธรรมและเหมาะสม มีผลต่อผู้ใช้บริการ ด้วยระดับคะแนน 3.60

2.4.9 การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่องและตลอดเวลา มีผลต่อผู้ใช้บริการ ด้วยระดับคะแนน 3.53

2.4.10 ปัจจัยที่มีผลต่อการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังด้านการเงินและอื่น ๆ ระดับคะแนนเฉลี่ย 3.71

3. การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) และการวิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจ ที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 สามารถสรุปได้ ดังนี้

3.1 จุดแข็ง (Strength) ของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 มีโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่หลังท่า ที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ภายในประเทศ ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าของประเทศ

3.2 จุดอ่อน (Weakness) กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ไม่เอื้อต่อสภาพแวดล้อมการแข่งขันทางธุรกิจ ทำให้ไม่สามารถสร้างพันธมิตรทางธุรกิจได้ รวมถึงอัตราค่าภาระในปัจจุบัน ที่ยังไม่สามารถปรับเปลี่ยนโครงสร้างอัตราค่าภาระที่คณะกรรมการประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2534 รวมถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ไม่สามารถเชื่อมต่อกับผู้ประกอบการเอกชน ทำให้ไม่สามารถนำข้อมูลต่าง ๆ มาใช้ในการบริหารจัดการปัญหาด้านต่าง ๆ ได้

3.3 โอกาส (Opportunity) การลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งภายในประเทศ รวมทั้งการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและภาคใต้ ทำให้ท่าเทียบเรือ

สินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 สามารถเชื่อมโยงการขนส่งไปยังพื้นที่หลังท่าได้ทั่วประเทศ

3.4 อุปสรรค (Threat) การพัฒนาของท่าเทียบเรือของเอกชน ซึ่งมีความคล่องตัวในการให้บริการ และดำเนินงานด้านการตลาดเชิงรุกได้ดีกว่าท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงการพัฒนาโครงการของท่าเรือแหลมฉบัง จะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานร่วมพิจารณาโครงการ อาจทำให้การพัฒนาโครงการเกิดความล่าช้าได้

อภิปรายผลการวิจัย

1. การพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ต้องคำนึงถึงรูปแบบ ขนาดของท่าเทียบเรือและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ปรับปรุงการให้บริการของท่าเทียบเรือเรือชายฝั่ง การจัดหาอุปกรณ์ขนสินค้าให้สอดคล้องกับการขนถ่ายสินค้า ทำการบำรุงรักษาให้พร้อมใช้งานตลอดเวลา และจะต้องมีแผนงานรองรับหากอุปกรณ์ขนสินค้าเกิดความเสียหาย เพื่อไม่ให้กระทบกับผู้ใช้บริการมากเกินไป และการให้บริการท่าเทียบเรือสามารถปรับเปลี่ยนกิจกรรมให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทได้ รวมถึงการกำหนดอัตราค่าภาระที่เหมาะสมจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในด้านโลจิสติกส์ของประเทศโดยรวมได้

2. การให้บริการท่าเทียบเรือ ควรเพิ่มประสิทธิภาพโดยการขยายความยาวหน้าท่า และขุดลอกร่องน้ำให้สอดคล้องกับขนาดของเรือสินค้าในปัจจุบัน พัฒนาระบบการบริหารการจราจรทางน้ำสำหรับการให้บริการนำเรือเข้า-ออกท่าเทียบเรือของเรือสินค้าได้อย่างปลอดภัย ตามมาตรฐานสากล รวมถึงการแก้ไขปรับปรุงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดเวลาในการเทียบเรือ การปฏิบัติการเครื่องมือยกขนสินค้า ควรเพิ่มประสิทธิภาพ โดยการจัดการเครื่องมือขนถ่ายสินค้าให้เพียงพอและเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน ควบคุมระยะเวลาการขนถ่ายสินค้าให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน บำรุงรักษาเครื่องมือยกขนสินค้าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา ปรับปรุงแก้ไขปัญหาเครื่องมือยกขนเมื่อเกิดการเสียหายให้เร็วที่สุด และไม่กระทบกับผู้ใช้บริการ การปฏิบัติการสินค้าดำเนินการจัดเก็บรักษาสินค้าให้มีความปลอดภัย วางแผนขนถ่ายสินค้าต้องมีความรวดเร็ว ถูกต้อง ลานกองเก็บสินค้าสามารถปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสินค้าที่ให้บริการ พัฒนาระบบสารสนเทศที่ทันสมัยและเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดตั้งศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ ลดขั้นตอนและพิธีการจ่ายเงินค่าภาระ กำหนดกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เป็นมาตรฐานเพื่อกำกับดูแลการขนถ่ายสินค้า รวมถึงการแก้ไขกฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวก

ในการขนถ่ายสินค้า ปรับปรุงอัตราค่าการะมีความเป็นธรรม เหมาะสม และสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจ

3. การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) จุดแข็งและโอกาสของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 มีโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่หลังท่าที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ภายในประเทศ ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าของประเทศ การลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งภายในประเทศ รวมทั้งการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและภาคใต้ และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งไปยังพื้นที่หลังท่าได้ทั่วประเทศ สำหรับจุดอ่อนและอุปสรรค ประกอบด้วย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ไม่เอื้อต่อสภาพแวดล้อมการแข่งขันทางธุรกิจ ทำให้ไม่สามารถสร้างพันธมิตรทางธุรกิจได้ รวมถึงอัตราค่าการะในปัจจุบันที่ยังไม่ได้ปรับเปลี่ยนโครงสร้างอัตราค่าการะที่คณะรัฐมนตรีประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2534 รวมถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศไม่สามารถเชื่อมต่อกับผู้ประกอบการเอกชน ทำให้ไม่สามารถนำข้อมูลต่าง ๆ มาใช้ในการบริหารจัดการปัญหาต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนการพัฒนาของท่าเทียบเรือของเอกชน ซึ่งมีความคล่องตัวในการให้บริการและดำเนินงานด้านการตลาดเชิงรุกได้ดีกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงการพัฒนาโครงการของท่าเรือแหลมฉบัง มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานร่วมพิจารณาโครงการ อาจทำให้การพัฒนาโครงการเกิดความล่าช้าได้

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. การพัฒนาท่าเทียบเรือให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับโหมดการขนส่งอื่น ๆ เช่น ทางถนน ทางราง หรือเชื่อมโยงระหว่างท่าเทียบเรือสินค้าต่างประเทศได้แบบไร้รอยต่อการขนถ่ายสินค้าในลักษณะระบบ Automation ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้จะต้องครอบคลุมถึงการบริหารจัดการงานทุกภาคส่วนให้เป็นระบบอัตโนมัติ ในการส่งข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2. การกำหนดกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมถึงอัตราค่าการะต่าง ๆ ควรที่จะสามารถปรับเปลี่ยนให้มีความสอดคล้องกับสภาพการแข่งขันทางธุรกิจ การวางแผนพื้นที่หลังท่าของท่าเทียบเรือ ควรเป็นพื้นที่รองรับการเก็บกองและขนถ่ายสินค้าได้หลากหลายประเภท

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

การวิจัยครั้งนี้ ศึกษาเฉพาะแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ รวมทั้งศึกษาปัญหาและอุปสรรค ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียงเท่านั้น หากผู้ที่ทำวิจัยสนใจในเรื่องดังกล่าว สามารถประยุกต์เพื่อนำไปศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ปัญหาและอุปสรรค ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรืออื่น ๆ เช่น ท่าเรือระนอง เป็นต้น เพื่อรองรับและเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าสำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต



บรรณานุกรม

- กฤตกร กัลยารักษ์. (2553). *ผลกระทบเชิงประจักษ์ของสถานการณ์การแข่งขัน การจัดการความรู้
บรรยากาศการเรียนรู้ ความพร้อมในการปรับตัวให้ทันการเปลี่ยนแปลง และนวัตกรรม
ที่มีต่อผลการดำเนินงานสาขาของธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน).* วิทยานิพนธ์
รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต, สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย,
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ตระการ พันธุมเลิศรุจี. (2561). *การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กร.* กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏ
สวนสุนันทา.
- ธีระ กุลสวัสดิ์. (2558). *การหาคุณภาพของเครื่องมือในการวิจัย.* การจัดการความรู้ คณะรัฐศาสตร์
และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- นงนภัส เจียมเงิน. (2558). *การบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ.*
วิทยานิพนธ์การจัดการมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการการบิน, สถาบันการบินพลเรือน
สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ปรีชา มีบุญ และพงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล. (2561). *การพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทย
โดยเทคนิคเดลฟาย.* วารสารพัฒนบริหารศาสตร์, 58(3), 25-32.
- ศศิธร สุวรรณศรี (2562). *ประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังของธุรกิจผู้ให้บริการ
โลจิสติกส์.* วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาบริหารธุรกิจ,
บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยรังสิต.
- สุนันทา เจริญปัญญาอึ้ง. (2559). *การศึกษาปัจจัยทางนโยบายภาครัฐและกฎหมายที่มีผลต่อ
การขนส่งชายฝั่งของไทย.* กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อนันต์ เพ็ชรวิฒนะกุลชัย. (2561). *การพัฒนากฎหมายเพื่อการขนส่งของทางทะเล.* วารสารวิจัย
 رأไพพรรณี, 13(1), 112-124.
- อาภาพร ตั้งภักดีตระกูล. (2559). *การศึกษาความสัมพันธ์ของความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลง
พฤติกรรมความเป็นสมาชิกที่ดีในองค์กรและพฤติกรรมต่อต้านการปฏิบัติงาน โดยมีทุน
ทางจิตวิทยาเป็นตัวแปรกำกับ.* *Academic Journal of Humanities and Social Sciences
Burapha University*, 25(48), 295-315.
- Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action: A social cognitive theory.*
Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall. Bandura, Albert.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Chris, P. (2021). *Assessment of Port selection factors affecting transshipment volumes in Thailand*. Malmö: World Maritime University, Malmö, Sweden.
- Tommi, I., Reima, H., & Janne, S. (2019). Port digitalization with open data: Challenges, opportunities, and integrations. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, 3(4), 23-26.
- Wendler-Bosco, V., & Charles, N. (2019). Port disruption impact on the maritime supply chain. *Sustainable and Resilient Infrastructure*, 8(10), 13-18.
- Zhang, H. (2014). *Analysis of influencing factors of coastal port cargo throughput in China from economic aspect*. Shanghai: Shanghai Maritime University, World Maritime University, Shanghai, China.
- Ziaul, H. M., Naima, S., & Odd, I. L. (2019). Tool port to land port: A game theory approach to analyse gains from governance model transformation. *Maritime Policy & Management* 2019, 46(1), 43-60.

บรรณานุกรม



ประวัติย่อของผู้วิจัย

| | |
|---------------------------|---|
| ชื่อ-สกุล | นายไกรวัฒน์ พิทักษ์กรณ์ |
| วัน เดือน ปี เกิด | 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2520 |
| สถานที่เกิด | จังหวัดชลบุรี |
| สถานที่อยู่ปัจจุบัน | บ้านเลขที่ 234/ 245 หมู่บ้าน Life in the Garden หมู่ที่ 4 ตำบลตะเคียนเตี้ย อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี 20150 |
| ตำแหน่งและประวัติการทำงาน | พ.ศ. 2554-2559 นักวิชาการ 6 แผนกวิจัยและพัฒนาธุรกิจ กองแผนงาน ทำเรือแหลมฉบัง พ.ศ. 2560-2563 นักวิชาการ 8 แผนกวิจัยและพัฒนาธุรกิจ กองแผนงาน ทำเรือแหลมฉบัง พ.ศ. 2564-ปัจจุบัน หัวหน้าแผนกวิจัยและพัฒนาธุรกิจ กองแผนงาน ทำเรือแหลมฉบัง |
| ประวัติการศึกษา | พ.ศ. 2542 บริหารธุรกิจบัณฑิต (คอมพิวเตอร์ธุรกิจ) มหาวิทยาลัยรังสิต พ.ศ. 2566 วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน) มหาวิทยาลัยบูรพา |

