



รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์

การวิเคราะห์ผลกระทบการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและปัญหาอุทกภัยต่อ
ความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำในประเทศไทย
An Analysis of the Effects of ASEAN Economic Community and Flood Problems
on the Competitiveness of Water Transport Business in Thailand

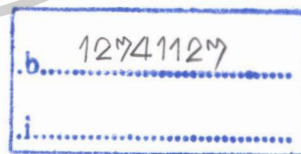
RCH

๑๖๑๙ค

๒๕๕๖

ดร.วินัย ปัญจขจรศักดิ์

สาขาหมู่.....
เลขทะเบียน 140537
วันเดือนปี ๙ ก.พ. ๒๕๕๙



งานวิจัยนี้ได้รับทุนสนับสนุนงานวิจัยจากเงินรายได้ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๖

วิทยาลัยการบริหารและจัดการ

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สารบัญ

บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	I
สารบัญตาราง.....	I
สารบัญภาพ.....	I
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	8
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	8
1.4 วิธีดำเนินการวิจัย.....	9
1.5 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	9
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	9
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	9
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม.....	11
2.1 ระบบ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน.....	11
2.2 การขนส่ง.....	17
2.3 ระบบขนส่งของไทย.....	22
2.4 ภาพรวมธุรกิจผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ในไทย.....	29
2.5 ประเด็นท้าทายและแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ.....	32
2.6 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย.....	33
2.7 การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน.....	42
2.8 ปัญหาน้ำท่วมในไทย.....	46
2.9 ปัญหาของระบบ โลจิสติกส์ของไทย.....	47
2.10 อุปสงค์และอุปทานของการขนส่งทางน้ำ.....	50

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	57
3.1 วิธีการวิจัย.....	57
3.2 เครื่องมือการวิจัย.....	57
3.3 วิธีการวิเคราะห์.....	57
บทที่ 4 ผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ.....	58
4.1 สรุปภาพรวมการขนส่งทางน้ำของไทย.....	58
4.2 ผลการวิจัย.....	61
4.3 แนวโน้มของการขนส่งทางน้ำในอนาคต.....	64
4.4 ประเด็นท้าทายการขนส่งทางน้ำ.....	67
4.5 ข้อเสนอแนะของผู้วิจัย.....	68
เอกสารอ้างอิง.....	69
ภาคผนวก.....	70
ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์.....	71
ภาคผนวก ข รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....	72
ประวัตินักวิจัย.....	73



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคการคมนาคมขนส่ง	18
2.2 ปริมาณสินค้าขนส่งระหว่างประเทศทางบกตามชายแดน	23
2.3 มูลค่าการขนส่งสินค้าขาออก	23
2.4 มูลค่าการขนส่งสินค้าขาเข้า	24
2.5 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศแยกตามรูปแบบการขนส่งในช่วงปี 2550-2553	25
2.6 จำนวนนิติบุคคลและมูลค่าตลาดของกลุ่มธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ปี 2554	30
2.7 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำในประเทศ	32
2.8 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ	33



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 โซ่อุปทานและระบบโลจิสติกส์	13
2.2 โครงสร้างการขนส่งสินค้าภายในประเทศ	25
2.3 จำนวนผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ที่จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า	29
2.4 จำนวนผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ จำแนกตามพื้นที่สัดส่วนมูลค่า	30
2.5 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของกลุ่มธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์	31
2.6 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	35
2.7 ดัชนีผลผลิต ดัชนีการขนส่งและอัตราการใช้จ่ายกำลังการผลิต	36
2.8 ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งของการคมนาคมแต่ละรูปแบบหากใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 5 ลิตรต่อตัน	37
2.9 ค่าจ้างเฉลี่ยของแรงงานในสาขาขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และคมนาคม (บาท/ต่อเดือน)	38
2.10 แนวโน้มการขยายตัวของต้นทุน โลจิสติกส์และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ณ ราคาประจำปี	41
2.11 เปรียบเทียบ โครงสร้างต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงปี 2550-2553	42

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ชื่อโครงการ (ภาษาไทย) การวิเคราะห์ผลกระทบการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนและปัญหาอุทกภัยต่อ
ความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำในประเทศไทย

แหล่งเงิน เงินรายได้ วิทยาลัยการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร
ลาดกระบัง

ประจำปีงบประมาณ 2556 จำนวนเงินที่ได้รับการสนับสนุน 100,000 บาท

ระยะเวลาทำการวิจัย 1 ปี ตั้งแต่ กันยายน 2555 ถึง ตุลาคม 2556

ชื่อ-สกุล หัวหน้าโครงการ และผู้ร่วมโครงการวิจัย พร้อมระบุ หน่วยงานต้นสังกัด

ดร.วินัย ปัญจจรัสศักดิ์ หัวหน้าโครงการ วิทยาลัยการบริหารและจัดการ

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาผลกระทบของการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนและปัญหาน้ำท่วมในประเทศไทยที่มี
ต่อความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำในประเทศ โดยเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพที่ใช้การ
สัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำจำนวน 15 คน แล้วนำผลมาวิเคราะห์ ผลการวิจัย
พบว่า การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนและปัญหาน้ำท่วมส่งผลกระทบต่อการทำธุรกิจของการขนส่งทางน้ำอย่างมาก
ผู้ประกอบการจึงต้องปรับตัวรองรับกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งเห็นว่าภาครัฐควรเร่งหามาตรการ
และแนวทางในการช่วยเหลือภาคเอกชนโดยเร็ว

คำสำคัญ : การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน, ปัญหาน้ำท่วม, ธุรกิจขนส่งทางน้ำ, ประเทศไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

Research Title: An Analysis of the Effects of ASEAN Economic Community and Flood Problems on the Competitiveness of Water Transport Business in Thailand

Researcher: Dr. Vinai Panjakajomsak

Faculty: Administration and Management College, King Mongkut's Institute of Technology
Ladkrabang

ABSTRACT

This research is a study on the effects of Thailand's entry into the ASEAN Economic Community (AEC) and the problem of flooding on the competitiveness of the water transport business in Thailand. It is conducted by using a qualitative research method of semi-structured interviews of 15 water business owners. The data are analyzed using the content analysis. The results reveal that both the entry into AEC and the flooding problem had serious effects on the competitiveness of Thai water transport business in the future. The business owner also expressed their view that the government agencies should have necessary measures and approaches to help the private sector.

Keywords : ASEAN Economic Community, Flooding problem, Water transport problem, Thailand

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยครั้งนี้ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จากแหล่งทุน เงินรายได้ วิทยาลัยการบริหารและจัดการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ผู้วิจัยจึงขอขอบคุณ ผู้บริหารที่เห็นความสำคัญของการวิจัยครั้งนี้และให้การสนับสนุน

นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอขอบคุณสมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งคุณเวทย์วิชัย ภาค บุญมีเจริญ นายกสมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำและสมาชิกของสมาคมทุกท่านที่ได้ให้ความกรุณาช่วยเหลือ ในการติดต่อประสานงานและสละเวลาอันมีค่าในการให้สัมภาษณ์

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยหวังว่า ผลการวิจัยครั้งนี้คงจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำในอนาคตต่อไป

ดร.วินัย ปัญจจรศักดิ์
วิทยาลัยการบริหารและจัดการ
หัวหน้าโครงการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรอบทิศทางการพัฒนาช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พัฒนาขึ้นโดยใช้ต้นแบบจากวิสัยทัศน์ประเทศไทย.....สู่ปี 2557 และน้อมนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้ เพื่อมุ่งหวังสร้างภูมิคุ้มกันให้ประเทศพร้อมเผชิญการเปลี่ยนแปลง โดยการวิเคราะห์บริบทการเปลี่ยนแปลงทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ รวมทั้งความเสี่ยงที่ต้องเผชิญและให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ในการสร้างความเข้าใจร่วมกัน การร่วมคิด และแรงขับเคลื่อนแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ: สศช., 2554)

ในการกำหนดวิสัยทัศน์ประเทศไทย.....สู่ปี 2557 เพื่อเป็นกรอบทิศทางการจัดทำแผนเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ระยะ 5 ปี นับจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 เป็นต้นไปนั้น เป็นการมองจากปัจจุบันไปยังอนาคตอีก 20 ปีข้างหน้า โดยพิจารณาถึงปัจจัยและแนวโน้มหลักที่ประเทศไทยในช่วง 20 ปีต่อไป ทั้งปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายใน อาทิ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลก การรวมตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาค การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของประชากรผู้สูงอายุ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี สถานการณ์ด้านพลังงาน และภาวะโลกร้อน เป็นต้น เมื่อวิเคราะห์ถึงปัจจัยหลักดังกล่าว ร่วมกับปัจจัยรองอื่นๆที่มีผลต่อเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และการบริหารของประเทศไทย ได้แสดงถึง สิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งจำเป็นต้องมีการเตรียมการล่วงหน้า เพื่อให้ประเทศมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลงและวางบทบาทของประเทศเพื่อเกิดประโยชน์สุขกับประชาชน ทั้งนี้ วิสัยทัศน์เบื้องต้นของประเทศไทยในปี 2570 ยังสะท้อนถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนและมีคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบแนวคิดของการพัฒนามนหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

สภาพแวดล้อมและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของโลก ตลอดวิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจะส่งผลให้มีการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบในการบริหารจัดการเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะด้านการกำกับดูแลระบบการเงินและการดำเนินเศรษฐกิจในระบบทุนนิยม และยังมีกฎระเบียบอื่นๆ ที่มีผลสำคัญต่อการพัฒนาที่ยังอยู่ในช่วงการเจรจา เช่น การเจรจาการค้าโลกรอบโดฮา ซึ่งจะมีผลต่อการค้าสินค้าเกษตร การเจรจาเรื่องภาวะโลกร้อน รวมถึงการที่ประเทศต่างๆ มีแนวโน้มที่จะออกกฎระเบียบการค้าและการดำเนินธุรกิจที่มีความเชื่อมโยงกับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น ในขณะที่เดียวกันกับบทบาทของกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาในการรักษาผลประโยชน์และเข้าร่วมในการตกลงจัดระเบียบเศรษฐกิจโลกครั้งใหม่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ในการจัดทำวิสัยทัศน์ประเทศไทย.....สู่ปี 2570 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ดำเนินการประเมินแนวโน้มหลักที่ประเทศไทยและโลกอาจต้องเผชิญใน 20 ปีข้างหน้าไว้ 7 ประการ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2554) ได้แก่

- (1) การรวมตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ซึ่งส่งผลให้มีความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคเพิ่มมากขึ้นและทำให้เศรษฐกิจภูมิภาคเอเชียมีแนวโน้มที่จะขยายตัวอย่างรวดเร็ว
- (2) เศรษฐกิจโลกจะเปลี่ยนศูนย์กลางอำนาจมาอยู่ที่ประเทศแถบเอเชียมากขึ้น
- (3) การเปลี่ยนแปลงด้านการเงินโลกซึ่งจะมีความผันผวนและความเสี่ยงมากขึ้น
- (4) ประชากรสูงอายุของโลกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งจะเป็นปัญหาใหญ่ของประเทศที่พัฒนาแล้วทั้งทางด้านเศรษฐกิจสังคมและการเมือง แต่จะเป็นโอกาสของประเทศไทยในการให้บริการผู้สูงอายุ
- (5) ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีกับการดำรงชีวิตของมนุษย์ ซึ่งประเทศไทยต้องเตรียมความพร้อม
- (6) แนวโน้มปัญหาด้านพลังงาน ซึ่งจะมีผลต่อภาวะเศรษฐกิจและสังคมของโลก
- (7) ปัญหาคุกคามจากภาวะโลกร้อน ซึ่งส่งผลกระทบต่อธรรมชาติเศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิต

ในระหว่างการประเมินการเปลี่ยนแปลงของบริษัทโลก เพื่อการประกอบการจัดทำวิสัยทัศน์ดังกล่าวข้างต้น เศรษฐกิจโลกอยู่ท่ามกลางภาวะไม่สมดุลซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงที่เศรษฐกิจโลกจะได้รับผลกระทบจากภาวะวิกฤตสำคัญ 4 ประการคือ

- (1) วิกฤตที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในสภาพภูมิอากาศ (Climate change crisis)
- (2) วิกฤตการณ์น้ำมันและพลังงาน (Oil & energy crisis)
- (3) วิกฤตการณ์ทางด้านอาหารและความหิวโหย (Food & hunger crisis)
- (4) วิกฤตการณ์ทางการเงินและเศรษฐกิจ (Financial and economic crisis)

ในอดีตที่ผ่านมา ความไม่สมดุลทางด้านเศรษฐกิจและการเงินโลกซึ่งก่อตัวขึ้นในระหว่างปี พ.ศ. 2544-2550 ได้พัฒนาเป็นวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจและการเงินซึ่งส่งผลกระทบอย่างรุนแรงในปี พ.ศ. 2551-2552 และมีนัยสำคัญต่อแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของโลกซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเงื่อนไขการพัฒนาประเทศไทยในอนาคต

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากวิกฤตเศรษฐกิจโลก เป็นเงื่อนไขที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางด้านภูมิทัศน์ของโลกในระยะปานกลาง และระยะยาวในหลายด้าน โดยการเปลี่ยนแปลงทางด้านภูมิทัศน์ทางเศรษฐกิจ เสถียรภาพทางเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคม รวมทั้งแนวคิดในการกำหนดนโยบายสาธารณะของประเทศต่างๆ ในระยะปานกลางและระยะยาว (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2554) ดังนี้

- (1) อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจของโลกระยะปานกลางมีแนวโน้มที่จะอยู่ในระดับต่ำกว่าอัตราเฉลี่ยในปี พ.ศ. 2545-2550 ในช่วงระยะ 4-5 ปีข้างหน้าจะเป็นช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อที่สำคัญของ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์การสงวนลิขสิทธิ์ของงานวิชาการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

เศรษฐกิจโลกในการปรับตัวจากสภาวะความไม่สมดุลทางเศรษฐกิจ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงไปสู่การเป็นโลกหลายศูนย์กลางมีความชัดเจนมากขึ้น ตามการปรับตัวของเศรษฐกิจโลกจากสภาวะความไม่สมดุล ที่จะเกิดขึ้นควบคู่ไปกับการถ่ายเทความมั่งคั่งและอำนาจทางเศรษฐกิจจากทางตะวันตกมายังตะวันออกและประเทศกำลังพัฒนาอื่น ๆ มากขึ้น เศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ BRICs (บราซิล รัสเซีย อินเดีย และจีน) จะมีขนาดและความสำคัญเท่ากับกลุ่มประเทศ G7 ได้ ในช่วงปี พ.ศ. 2583-2593 โดยที่จีนจะเป็นประเทศที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับสองของโลกในปี พ.ศ. 2568 ซึ่งยืนยันถึงบทบาทของเศรษฐกิจเอเชียที่จะมีความสำคัญเพิ่มขึ้น

(2) ด้านการเงิน จีนและอินเดียจะมีบทบาทเพิ่มขึ้นในการเป็นศูนย์กลางทางการเงินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกในระยะยาว เช่นเดียวกับรัสเซียและกลุ่มประเทศในตะวันตกออกกลาง และมีแรงผลักดันที่จะก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และแนวคิดในลักษณะภูมิภาคนิยมมากขึ้น

(3) ด้านพลังงานและอาหาร ราคาน้ำมันและราคาสินค้าขึ้นปฐุม ปรับตัวลดลงและมีความผันผวนในระยะสั้น จากการลดลงของปริมาณความต้องการของน้ำมันตามสภาวะการชะลอตัวและหดตัวทางเศรษฐกิจ และการลดลงของความต้องการในการเก็บเกี่ยว อย่างไรก็ดีตาม การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกในระยะยาว อาจสร้างแรงกดดันทางด้านพลังงานและทรัพยากรธรรมชาติ ทำให้โลกจะอยู่ในช่วงของการเปลี่ยนแปลงจากการพึ่งพิงน้ำมันดิบไปสู่การใช้ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน และพลังงานทางเลือกอื่น ๆ มากขึ้น

(4) ด้านสังคม ผลกระทบทางวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจทำให้ปัญหาการว่างงาน และคนจนในโลกเพิ่มขึ้นอีกมากกว่า 50 ล้านคน และยังมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อปัญหาทางสังคมอื่น ๆ มีความรุนแรงมากขึ้น การแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจทำให้รัฐบาลประเทศต่างๆ ประสบปัญหาการขาดดุลการคลังและปัญหาหนี้สาธารณะ

(5) ด้านสิ่งแวดล้อม ความพยายามในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงในสภาพภูมิอากาศเป็นไปอย่างล่าช้า วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจและการลดลงของราคาพลังงาน ทำให้ไม่สามารถประเมินผลกระทบของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้อย่างแน่ชัด อีกทั้ง ทำให้มีข้อจำกัดในด้านงบประมาณในการดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ในขณะที่เดียวกันพบว่าประเทศสำคัญๆ ได้บรรลุการแก้ไขปัญหาดังกล่าวไว้ในแผนกระตุ้นเศรษฐกิจอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกาและกลุ่มสหภาพยุโรป

ประเทศที่กำลังพัฒนาแล้ว มีแนวโน้มการใช้มาตรการทางการค้าเพื่อสิ่งแวดล้อม เพื่อแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อนมากขึ้นและอาจส่งผลกระทบต่อการค้าของไทย หากผู้ประกอบการไม่สามารถปรับตัวเข้ากับมาตรฐานการค้าระหว่างประเทศที่เชื่อมโยงกับสิ่งแวดล้อมได้ก็จะสูญเสียโอกาสทางการตลาด มาตรการดังกล่าวนอกจากจะส่งผลกระทบต่อด้านการค้าสินค้า ยังคาดว่าจะมีมาตรการอีกมากที่จะส่งผลกระทบต่อธุรกิจต่างๆ เช่น การที่คณะกรรมการยุโรป (European Commission: EC) ได้ผลักดันให้มีการเรียกเก็บ

เอกสารนี้ยังมีส่วนหนึ่งที่มีลิขสิทธิ์จากสายการบินพาณิชย์ในสหภาพยุโรป เพื่อควบคุมการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้เชื้อเพลิงสำหรับภาคการขนส่ง โดยหลังจากปี พ.ศ. 2555 จะเรียกเก็บจากสายการบินประเทศอื่นๆที่บินเข้าออกจากสหภาพยุโรปด้วย

แนวโน้มนั้นที่ประเทศไทยต้องเผชิญในอนาคต ได้แก่ พันธกรณีและข้อตกลงเกี่ยวกับการค้าแลสิ่งแวดล้อมภายหลังการสิ้นสุดพันธกรณีรอบที่ 1 ของพิธีสารเกียวโต (2551-2555) ไม่ว่าจะเป็นการแสวงโอกาสทางเศรษฐกิจ หรือเป็นภาระความรับผิดชอบที่ประเทศไทยจำเป็นต้องรับภาระในอนาคตจากการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายหลังการสิ้นสุดระยะเวลาของพิธีสารเกียวโต และการวางแผนการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคมให้มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระดับต่ำ ซึ่งจะเป็นประโยชน์สำหรับการเสริมสร้างสถานภาพในการเจรจา ทั้งทางด้านการค้าและพันธกรณีในอนาคต รวมทั้งการวางแผนนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยเฉพาะโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในสาขาพลังงานและสาขาขนส่งที่มีแนวโน้มจะปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปริมาณมาก นอกจากนี้มาตรการกีดกันทางการค้าที่เข้มงวดมากขึ้น จะส่งผลให้ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องปรับแบบแผนการผลิตและการบริโภคในทิศทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

โอกาสจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ แม้ว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะเป็นภัยคุกคามต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้ต้องเตรียมความพร้อมในการรับมือการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น แต่ในขณะเดียวกันกระแสการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ได้สร้างโอกาสทั้งมิติทางเศรษฐกิจ สังคม และการบริหารจัดการทรัพยากรให้กับประเทศ กล่าวคือ แรงกดดันของประเทศต่างๆในโลกเพื่อมุ่งการสงวนรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จะทำให้หลายประเทศต้องปรับกระบวนการและโครงสร้างการผลิตสู่การเป็นสังคม/เศรษฐกิจคาร์บอนต่ำ เพื่อสงวนรักษาศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน ซึ่งโอกาสที่เกิดขึ้นในกรณีของประเทศไทย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2554) ได้แก่

(1) การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศสู่เศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy) โดยการส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ปล่อยคาร์บอนต่ำ เศรษฐกิจที่คำนึงถึงความสมดุลและยั่งยืนในการผลิตและบริโภค

(2) ความมั่นคงทางด้านอาหารและพลังงาน การมุ่งสู่การเป็นแหล่งผลิตอาหารที่สำคัญของประชาคมโลกและการพัฒนาพลังงานทางเลือกและพลังงานทดแทน

(3) การปรับตัวของภาคอุตสาหกรรมให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยภาคอุตสาหกรรมของประเทศไทยจำเป็นต้องมีการปรับตัวให้มีกระบวนการผลิตตลอดห่วงโซ่อุปทานการผลิตที่มีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพื่อมุ่งสู่การเป็นอุตสาหกรรมที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่บรรยากาศต่ำ

(4) การพัฒนาธุรกิจ ในสาขาบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น ธุรกิจบริการสุขภาพ ซึ่งมีโอกาสขยายตัวมากขึ้นจากสภาวะการเจ็บป่วยและความเครียดที่เกิดขึ้นจากภาวะโลกร้อน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

(5) การปรับนโยบายด้านพลังงานและด้านขนส่ง โดยมุ่งสู่การใช้พลังงานที่สะอาดและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และปรับนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ด้วยการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การใช้ระบบขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพการใช้พลังงานมากกว่าการขนส่งทางถนน เป็นต้น

(6) การพัฒนาตลาดคาร์บอนเครดิต และการใช้ประโยชน์จากกลไกการพัฒนาที่สะอาด (Clean Development Mechanism: CDM) เพื่อสร้างโอกาสที่จะสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศในฐานะผู้ขายคาร์บอนเครดิต ตามกฎเกณฑ์ของ EU และโอกาสในฐานะที่เป็นผู้ลงทุนด้านโครงการ CDM/VER (Clean Development Mechanism/Verified Emission Reduction) ซึ่งจะช่วยให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์จากการขายคาร์บอนเครดิตจากโครงการด้านการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เป็นต้น

(7) การใช้ประโยชน์จากประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในการป้องกัน แก้ไข และรองรับปัญหาเรื่องโลกร้อน โดยใช้เวทีที่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประโยชน์ต่อการเพิ่มอำนาจต่อรองในการเจรจาเรื่องโลกร้อนของไทยและประเทศในกลุ่มอาเซียน ซึ่งอาจเริ่มจากประเด็นเจรจาที่ประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีจุดยืนร่วมกัน เช่น เรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยี เรื่องการปรับตัว (Adaptation) เพื่อรองรับผลกระทบจากสภาวะโลกร้อน เป็นต้น

(8) ด้านความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี (Information Technology) ยังมีบทบาทสำคัญต่ออัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก และก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านสังคม ทรัพยากรธรรมชาติและการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชน ซึ่งจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต แบบแผนการผลิตรูปแบบธุรกิจ การค้า และการตลาด รวมถึงความต้องการของผู้บริโภคในอนาคตที่เน้นการตอบสนองความต้องการส่วนบุคคลที่ต่างจากปัจจุบัน ประเทศไทยต้องเตรียมความพร้อมในการเข้าถึง เรียนรู้และเข้าใจประยุกต์ใช้ตรวจสอบและรองรับ ดัดแปลงและคิดค้น เทคโนโลยีที่จะมาถึงในอนาคต

(9) ด้านแนวคิดในการบริหารจัดการเศรษฐกิจและธุรกิจ วิฤตการณ์ทางเศรษฐกิจทำให้อิทธิพลของ Anglo-Saxon Model of Liberalization and Deregulation ที่เน้นบทบาทภาคเอกชนและบริการภาคการเงินมากขึ้นในช่วงหลังยุคอุตสาหกรรมมีแนวโน้มอ่อนกำลังลง และเปลี่ยนไปสู่ทุนนิยมของรัฐ (State Capitalism) ซึ่งรัฐมีบทบาทมากขึ้น เนื่องจากความสำเร็จของการใช้นโยบายเศรษฐกิจดังกล่าว ทั้งในช่วงก่อนวิกฤตเศรษฐกิจและในช่วงระหว่างวิกฤต นอกจากนั้น บทเรียนของระบบทุนนิยมซึ่งให้ความสำคัญกับกำไรในระยะสั้น ผลักดันโดยแรงจูงใจจากความโลภและผลประโยชน์ของตนเองซึ่งนำไปสู่วิกฤตที่สร้างความเดือดร้อนไปทั่วโลก จะส่งผลให้มีการปรับตัวของการดำเนินธุรกิจเอกชนไปสู่ระบบทุนนิยมเพื่อความยั่งยืน (Sustainable Capitalism หรือ Creative Capitalism) เช่น การพัฒนารูปแบบการทำธุรกิจที่เน้นการสื่อสาร การสร้างความสัมพันธ์ความโปร่งใส ให้ความสำคัญกับบรรษัทภิบาลหรือการรับผิดชอบต่อสังคมของธุรกิจ (Corporate Social Responsibility: CSR) รวมถึงจะเกิดการดำเนินธุรกิจที่ให้บริการ

เอกสารทางสังคม (Social Enterprise) มากขึ้น ภาครัฐจะมีบทบาทในกระจายผลประโยชน์ของระบบเศรษฐกิจการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผ่านการให้บริการในรูปแบบรัฐสวัสดิการมากขึ้น รวมถึงบทบาทขององค์กรไม่แสวงหากำไร และภาคประชาชนในการทำประโยชน์ต่อสาธารณะจะมีมากขึ้น

(10) ด้านการค้าและความร่วมมือระหว่างประเทศ ลัทธิการปกป้องและกีดกันทางการค้าอาจถูกนำมาใช้มากขึ้น จากการลดลงของอุปสงค์ในสหรัฐอเมริกาและประเทศอุตสาหกรรมสำคัญๆ ในภาวะที่เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มชะลอตัว ในขณะที่ประเทศกำลังพัฒนามีกำลังการผลิตส่วนเกินที่เพิ่มสูงขึ้น จึงสร้างแรงกดดันด้านการแข่งขันในตลาดโลก ประกอบกับประเทศต่างๆหันมาให้ความสนใจกับอุปสงค์ภายในประเทศมากขึ้น รวมทั้งกระแสภูมิภาคเอเชีย และการลงทุนจำนวนมากของกลุ่มประเทศเกิดใหม่ในทรัพย์สินของประเทศพัฒนาแล้ว อาจก่อให้เกิดแรงต่อต้านทางการเมืองต่อการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศ นอกจากนี้ภาวะเปรียบเทียบการค้าจะมีความเข้มข้นมากขึ้น โดยเฉพาะภาวะเปรียบเทียบการค้าในรูปแบบที่มิใช่ภาษี ซึ่งจะเป็นเครื่องมือในการต่อรองทางการค้ามากที่สุด

(11) การเมืองโลก บทบาทของสหรัฐอเมริกา ในเวทีการเมืองโลกมีแนวโน้มที่จะลดลง ในขณะที่กลุ่มประเทศ BRICs เข้ามามีบทบาทมากขึ้น ทั้งในด้านการเมืองและเศรษฐกิจ ซึ่งคาดว่าประเทศกลุ่มนี้จะเลือกใช้นโยบายทางเศรษฐกิจและการเมืองของตนเองเพื่อรักษาผลประโยชน์มากกว่าการดำเนินการตามวิถีทางของประเทศตะวันตก แต่คาดว่าความขัดแย้งทางด้านอุดมการณ์อย่างรุนแรงเช่นที่เคยเกิดในช่วงสงครามเย็นจะไม่เกิดขึ้นโดยง่าย

กรอบแนวคิดของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 เป็นการดำเนินการเพื่อบรรลุถึงวิสัยทัศน์ระยะยาวโดยมีปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเป็นปรัชญานำทาง และดำเนินถึงบริบทการเปลี่ยนแปลงที่จะเป็นทั้ง โอกาสและข้อจำกัดของการพัฒนาในแนวทางดังกล่าว หลักการสำคัญของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 มีดังนี้ 1) พัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง 2) ยึดคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา 3) พัฒนาประเทศสู่ความสมดุลในทุกมิติ 4) ยึดวิสัยทัศน์ ปี2570 เป็นเป้าหมาย โดยมีวิสัยทัศน์ คือ “ สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ด้วยความเสมอภาค เป็นธรรม และภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง ” และมีเป้าหมายหลัก (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2554) ได้แก่

- (1) สังคมไทยมีความสุข อย่างมีธรรมาภิบาล
- (2) ประชากรไทยทุกคนมีหลักประกันทางสังคมที่มีคุณภาพ
- (3) โครงสร้างเศรษฐกิจมีความสมดุล เข้มแข็งและพึ่งพาตนเองได้
- (4) ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น
- (5) ทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ และคุณภาพสิ่งแวดล้อมดีขึ้น

โดยพิจารณาแนวคิดของแผนฯ ฉบับที่ 11 มียุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนา ซึ่งได้นำไปใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบการขนส่งและจราจร (สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง, 2556) ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

1. ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมในสังคม
2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาคนสู่สังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างยั่งยืน
3. ยุทธศาสตร์ความเข้มแข็งภาคเกษตร ความมั่นคงทางอาหารและพลังงาน
4. ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน
5. ยุทธศาสตร์การสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม
6. ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

โดยเฉพาะอย่างยิ่งยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน ได้กำหนดผลของการพัฒนาในด้านต่างๆ ที่สำคัญในข้อ 1.8 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ผ่านมามีบทบาทนำในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งในระยะที่ผ่านมา มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ โดยมีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ ทางถนนร้อยละ 74.0 ทางรถไฟร้อยละ 21.0 และทางอากาศร้อยละ 5.0 สำหรับการขนส่งสินค้าในส่วนนี้ ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนนร้อยละ 82.0 ทางน้ำร้อยละ 15.0 และทางรถไฟร้อยละ 3.0 แต่เนื่องจากข้อจำกัดด้านการคลัง ตลอดจนกฎ ระเบียบและหลักเกณฑ์ที่บังคับใช้ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานล่าช้าและเป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ที่ 4 ของ ศสช. ดังกล่าวสอดคล้องกับทิศทางการวิจัยของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังในข้อ 3.9 ด้านการวิจัยด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ นั่นคือ การศึกษาและวิจัยเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการสนับสนุน การยกระดับโครงสร้างพื้นฐานในการพัฒนาประเทศและคุณภาพชีวิตของประชาชน เช่น การพัฒนาระบบราง การขนส่งและ โลจิสติกส์ การพัฒนาเครือข่ายการใช้ทรัพยากรน้ำ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพลังงานทดแทน และการบูรณาการเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้และก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2554)

การขนส่งถือว่าเป็นกิจกรรมในระบบโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นอย่างมาก ภาคการขนส่งเป็นส่วนประกอบสำคัญของระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยมีสัดส่วนร้อยละ 10.65 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ในภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของประเทศไทยแบ่งออกเป็น 5 ด้าน คือ การขนส่งทางบก (รถยนต์และรถไฟ) ทางน้ำ ทางอากาศ ทางท่อ (ขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ) และระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง, 2556)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ระบบการขนส่งของประเทศไทยมีทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ โดยการขนส่งสินค้าภายในประเทศของไทยใช้ทางถนนเป็นหลักถึงร้อยละ 88 ของปริมาณสินค้าทั้งหมดซึ่งเป็นการขนส่งที่ใช้พลังงานสูงสุดเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่นที่เหลือเป็นการขนส่งทางรางร้อยละ 3 ทางน้ำชายฝั่งและทางแม่น้ำร้อยละ 4.8 และ 3.8 ตามลำดับ (สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง, 2556)

ประเทศไทยและประเทศอื่นที่เป็นสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ อาเซียน 10 ประเทศได้ตกลงจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี พ.ศ.2558 เพื่อขับเคลื่อนการรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียนและนำไปสู่การเป็นตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน (Single Market and Single Production Base) และจะมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน เงินลงทุน และแรงงานอย่างเสรี โดยมีสาขาธุรกิจบริการ 12 สาขาที่จะได้รับผลกระทบจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งรวมการบริการขนส่งทั้งทางบก ทางรางและทางน้ำ

นอกจากนี้ พื้นที่ภาคเหนือและภาคกลางยังมีปัญหาอุทกภัยอย่างต่อเนื่องทุกปี มีมูลค่าความเสียหายเนื่องจากปัญหาการตัดไม้ทำลายป่า และภาวะน้ำหลากจากภาคเหนือในฤดูฝน กลุ่มจังหวัดที่มีมูลค่าความเสียหายมากที่สุด คือ ภาคกลางตอนบน และภาคกลางตอนล่าง ที่มีมูลค่าความเสียหายรวมกันกว่า 400 ล้านบาท รวมทั้งส่งผลกระทบต่อ การขนส่งทางน้ำในกลุ่มน้ำที่เป็นเส้นทางขนส่งตั้งแต่ภาคเหนือลงมาจนถึงภาคกลาง

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นว่ามี ความจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาวิจัยว่า การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และปัญหาอุทกภัยมีผลกระทบต่อความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในประเทศไทยอย่างไรบ้างเพื่อนำผลที่ได้ไปประยุกต์ใช้ในเชิงพาณิชย์โดยผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำและการนำไปกำหนดเป็นนโยบายและแผนงานของหน่วยงานภาครัฐต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ต่อความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำของไทย
2. เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบของปัญหาน้ำท่วมในประเทศไทยว่าส่งผลอย่างไรต่อความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำของไทย

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา - งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาผลกระทบของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และ ปัญหาน้ำท่วมในภาคต่างๆของ ไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มน้ำภาคกลางที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือในประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการศึกษาวิจัยเท่านั้น อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ขอบเขตด้านพื้นที่ – การวิจัยนี้เป็นการศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในประเทศไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งตามลำน้ำเจ้าพระยาเพราะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าภายในประเทศที่สำคัญ

ขอบเขตด้านระยะเวลา – ระหว่างเดือนตุลาคม 2555 – กันยายน 2556

1.4 วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบการสัมภาษณ์เชิงลึกตัวต่อตัว (Personal in-depth interviews) กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำจำนวน 15 คนแล้วนำข้อมูลที่ได้มาศึกษาวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis)

1.5 กรอบแนวคิดการวิจัย

ปัจจัยหรือตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ ปัจจัยภายนอก 2 ประการที่ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำ คือ 1) การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 และ 2) ปัญหาคอขวดในประเทศไทย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำนำผลที่ได้ไปเตรียมปรับตัวให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงหลังจากเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
2. ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำนำผลการวิจัยที่ได้ไปเสนอภาครัฐในการแก้ปัญหาคอขวดในครั้งต่อไปเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำ
3. หน่วยงานภาครัฐนำผลการศึกษาไปกำหนดเป็นนโยบายและ/หรือแผนโลจิสติกส์ของการขนส่งทางน้ำของไทย

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

การบริหารจัดการ โลจิสติกส์ (Logistics management) หมายถึง กระบวนการทำงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุดโดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

การจัดการโซ่อุปทาน (Supply chain management) หมายถึง การบริหารแบบเชิงกลยุทธ์ที่คำนึงถึงความเกี่ยวเนื่องหรือความสัมพันธ์กันแบบบูรณาการของหน่วยงานหรือแผนกภายในองค์กรและคู่ค้าที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นลูกค้าหรือซัพพลายเออร์ในโซ่อุปทาน โดยมีจุดประสงค์ที่จะนำส่งสินค้าหรือบริการตามความต้องการของผู้บริโภคให้ดีที่สุด ไม่ว่าจะในเรื่องของเวลา ราคา หรือ คุณภาพ โดยจะบริหารจัดการในเรื่องของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขององค์กรและคู่ค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลขจัดความล่าช้าในการทำธุรกรรมต่างๆ รวมถึงการขจัดปัญหาในการส่งหรือรับมอบสินค้าและบริการที่มีผลมาจากระบบการจัดการด้านการเงินที่ไม่มีประสิทธิภาพโดยอาจกล่าวได้ว่าเป็นการบริหารจัดการตั้งแต่ต้นน้ำหรือแหล่งวัตถุดิบในการผลิตชิ้นส่วนต่างๆ ป้อนเข้าโรงงานจนถึงปลายทางหรือมือผู้บริโภค

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) หมายถึง การรวมตัวของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 10 ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศบรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ หมายถึง บริษัทที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่ได้จัดตั้งตามพระราชบัญญัติสมาคมการค้า พ.ศ.2509 และอยู่ในการควบคุมดูแลของสำนักทะเบียนสมาคมการค้าประจำกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม

2.1 ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ระบบโลจิสติกส์ถือว่าเป็นกระบวนการของกิจกรรมต่างๆตั้งแต่ต้นน้ำไปจนถึงปลายน้ำ คือ การผลิต วัตถุดิบ การขนส่งวัตถุดิบไปยังโรงงานเพื่อทำการผลิต การขนส่งสินค้าสำเร็จรูปหรือสินค้าคงคลังไปเก็บไว้ที่คลังสินค้า จนถึงการขนส่งไปยังผู้ค้าส่งและผู้ค้าปลีกเพื่อจำหน่ายให้ลูกค้า ในแต่ละกิจกรรมจะประกอบด้วยกิจกรรมย่อยต่างๆของตน เช่น ในการผลิตวัตถุดิบ ก็จะต้องมีการสั่งซื้อวัตถุดิบและขนส่งวัตถุดิบมายังผู้ผลิตก่อนที่จะผ่านกระบวนการผลิตจนเป็นชิ้นส่วน/ส่วนประกอบที่พร้อมจะส่งให้โรงงานต่อไป นอกจากนี้ ธุรกิจด้านโลจิสติกส์ถือว่าเป็นธุรกิจประเภทบริการ (Service business) ที่มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมต่างๆของประเทศ (Langley et al., 2009)

การบริหารจัดการ โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะช่วยให้บริษัทมีความได้เปรียบแข่งขันเหนือคู่แข่งใน 2 ประการ คือ 1) ความได้เปรียบด้านต้นทุน (Cost advantage) โดยความสามารถในการให้บริการลูกค้าด้วยต้นทุนรวมที่ต่ำกว่าคู่แข่ง และ 2) ความเปรียบด้านมูลค่า (Value advantage) โดยการเสนอบริการที่มีความแตกต่างกว่าคู่แข่งในการจัดส่งสินค้าถึงลูกค้าได้รวดเร็วและถูกต้องเรียบร้อยตามที่ลูกค้าต้องการหรือดำเนินการได้รวดเร็วกว่าที่ลูกค้าคาดหวัง บริษัทสามารถทำได้โดยการบริหารจัดการการไหลของสินค้า ข้อมูลและการเงินภายในโซ่อุปทานได้อย่างถูกต้องและรวดเร็ว (Bowersox et al., 2013)

แต่เดิมมาการบริหารจัดการของภาคธุรกิจ บริษัทต่างๆแบ่งการทำงานออกเป็นแผนกต่างๆ (Departments) ตามหลักการแบ่งการทำงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบและการควบคุม เช่น การตลาด การขาย การผลิต การเงินและบัญชี เป็นต้น ซึ่งต่างฝ่ายต่างทำงานของตนเองไปโดยยึดเป้าหมายของตนเองเป็นหลักทำให้ผลงานรวมขององค์กรที่ออกมาจึงไม่สามารถทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ปัจจุบันองค์กรจึงหันมาบริหารจัดการแผนกต่างๆโดยพยายามมุ่งเน้นให้ทำงานร่วมกัน โดยมุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการของลูกค้าและทำให้ต้นทุนรวมทั้งกระบวนการต่ำสุด (Lowest total process cost) ซึ่งไม่จำเป็นว่าทุกแผนกต้องพยายามลดต้นทุนให้ต่ำที่สุดโดยไม่คำนึงถึงผลกระทบต่อประสิทธิภาพและความต้องการของลูกค้า การบริหารจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานจึงมุ่งเน้นสร้างการประสานงานและความร่วมมือระหว่างกันของทุกหน่วยงานภายในระบบเดียวกัน มิใช่แต่ละหน่วยงานต่างทำงานของตนเองไปโดยไม่คำนึงถึงเป้าหมายรวมขององค์กร (Christopher, 2011)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

การบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเชิงบูรณาการมีจุดประสงค์หลัก คือ การสร้างคุณค่าให้กับลูกค้า (Customer value) โดยเน้นการบริการ และการลดต้นทุน นอกจากนี้ ในการสร้างคุณค่าลูกค้าให้เกิดขึ้นที่จริงเป็นการสร้างความเข้มแข็งของกิจกรรมโซ่อุปทาน (Value chain) ตามแนวคิดของ Michael Porter (1980) ซึ่งแบ่งกิจกรรมภายในองค์กรออกเป็น 2 กิจกรรม คือ 1) กิจกรรมหลัก และ 2) กิจกรรมสนับสนุน ดังนี้

1) **กิจกรรมหลัก (Primary Activities)** ได้แก่

- โลจิสติกส์ขาเข้า (Inbound logistics) เป็นกิจกรรมการจัดซื้อวัตถุดิบ ชิ้นส่วนและส่วนประกอบต่างๆจากซัพพลายเออร์

- การผลิต (Production) เป็นการนำวัตถุดิบ ชิ้นส่วนและส่วนประกอบมาเข้ากระบวนการผลิตออกมาเป็นสินค้าสำเร็จรูป หรือ สินค้ากึ่งสำเร็จรูปก่อนที่จะส่งต่อไปผลิตเป็นสินค้าสำเร็จรูปต่อไป

- โลจิสติกส์ขาออก (Outbound logistics) เป็นกิจกรรมในการกระจายสินค้าโดยการขนส่งไปยังร้านค้าส่งและ/หรือร้านค้าปลีก

- การตลาดและการขาย (Marketing and sales) เป็นกิจกรรมที่เริ่มตั้งแต่การวิจัยคิดค้นสินค้าใหม่ การโฆษณาประชาสัมพันธ์ การออกไปหาลูกค้าของพนักงานขาย

- การให้บริการ (Support) เป็นบริการหลังการขาย เช่น การซ่อมแซมสินค้า การตอบข้อซักถามของลูกค้าเกี่ยวกับสินค้าที่ซื้อไป

2) **กิจกรรมสนับสนุน (Support Activities)** ได้แก่

- โครงสร้างองค์กร (Infrastructure) เป็นการจัดแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบ การควบคุมและประสานงานของฝ่ายหรือแผนกต่างๆภายในบริษัท

- การบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ (Human resource management) เป็นกิจกรรมในการสรรหา การคัดเลือก การว่าจ้าง การอบรมและพัฒนาบุคลากรของบริษัท

- การพัฒนาเทคโนโลยี (Technology development) เป็นการพยายามคิดค้นปรับปรุงวิธีการและกระบวนการในการผลิตสินค้า

- การจัดซื้อ (Purchasing) เป็นกิจกรรมในการจัดหาวัตถุดิบ ชิ้นส่วน ส่วนประกอบ วัสดุอุปกรณ์ต่างๆที่ใช้ในการทำงานของแผนกต่างๆในบริษัท

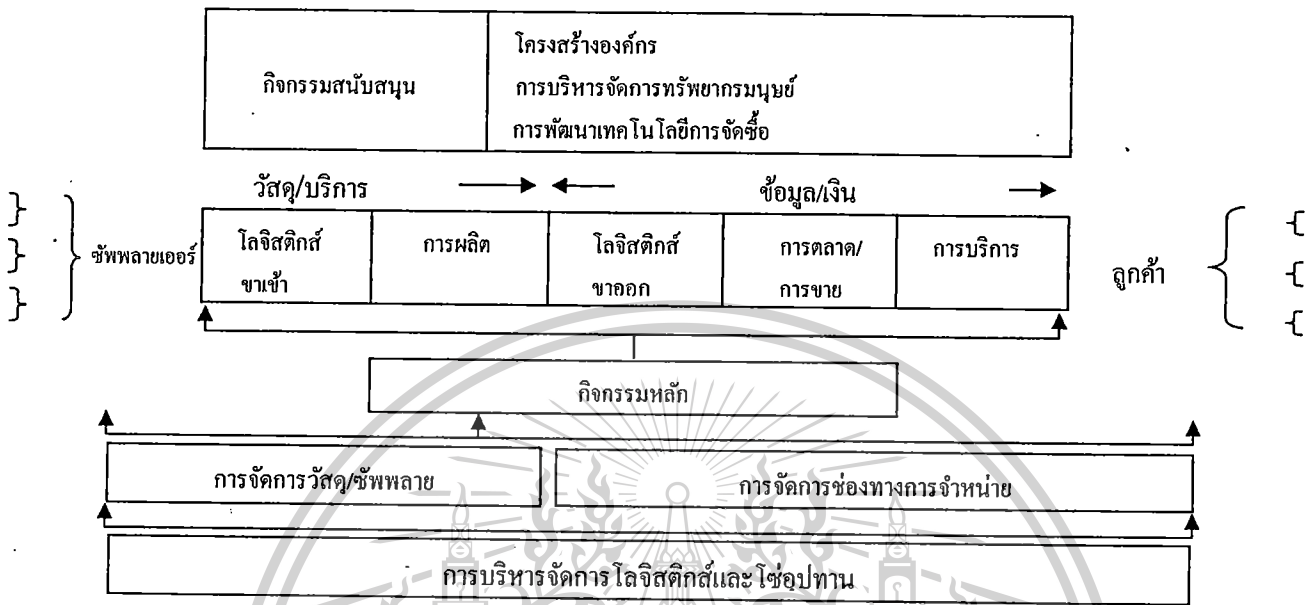
กิจกรรมต่างๆข้างต้นถือว่าเป็นส่วนประกอบของระบบโลจิสติกส์ของแต่ละบริษัทดังที่แสดงไว้ในรูปภาพ 2.1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ภาพที่ 2.1 โซ่คุณค่าและระบบโลจิสติกส์



ที่มา: ตัดแปลงจาก Langley et al., 2009.

การสร้างรายได้ที่แข่งขันกันของบริษัทสามารถทำได้โดยพิจารณากิจกรรมต่างๆ ในโซ่คุณค่าข้างต้นว่าส่วนใดที่ควรแก้ไขปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุน เช่น แผนการจัดซื้ออาจพบทวนการจัดหาซัพพลายเออร์ว่าจะต้องมีการปรับเปลี่ยนบ้างหรือไม่ หรืออาจปรับเปลี่ยนขั้นตอนการจัดซื้อหรือหลักเกณฑ์ในการจัดซื้อ

2.1.1 องค์ประกอบของโลจิสติกส์

จากนิยามดังกล่าวข้างต้น แสดงว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับบุคคลตั้งแต่ผู้ผลิตวัตถุดิบ โรงงานแปรรูป ผู้ค้าส่ง ผู้ค้าปลีก จนถึงผู้บริโภค ในขณะที่มีกิจกรรมหลากหลายทั้งที่เป็นกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ การจัดซื้อ การขนส่ง การบริหารสินค้าคงคลัง การสั่งซื้อ การบริหารข้อมูลและกิจกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง การบริหารคลังสินค้า การดูแลสินค้า การบรรจุหีบห่อ และการบริหารความต้องการของลูกค้า

นอกจากนี้ กระบวนการในระบบโลจิสติกส์เกิดขึ้นผ่านผู้ให้บริการเฉพาะด้าน (Service provider) ของแต่ละกิจกรรมเป็นกลไกขับเคลื่อน โดยมีโครงสร้างพื้นฐานของระบบ คือ เครือข่ายการขนส่ง การ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

คมนาคมสื่อสารของข้อมูลและการเงิน โดยมีปัจจัยกำกับและสนับสนุน ทั้งในระดับประเทศและระดับโลก เพื่อให้การบริหารจัดการ โลจิสติกส์เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด

จากคำนิยามต่างๆของโลจิสติกส์ สามารถแยกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ได้ ดังนี้

- การพยากรณ์ปริมาณการสั่งซื้อวัตถุดิบและการวางแผนการจัดหาวัตถุดิบ (Demand forecasting and materials requirement planning)
- การจัดซื้อ (Purchasing หรือ Procurement)
- การวางแผนการผลิต (Production planning)
- การจัดการสินค้าคงคลัง (Inventory management)
- การจัดการคลังสินค้า (Warehousing management)
- การบรรจุหีบห่อสินค้า (Packaging)
- การกระจายสินค้า (Physical distribution)
- การจัดการคำสั่งซื้อ (Order processing and fulfillment)
- การขนส่ง (Transportation)
- การบริการลูกค้า (Customer service)

2.1.2 ความสำคัญของระบบโลจิสติกส์

1. ปัจจุบัน การแข่งขันในธุรกิจประเภทต่างๆมีความรุนแรงและเข้มข้นมากขึ้น เนื่องจากกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่ทำให้มีการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น เป็นพลังผลักดันให้ธุรกิจต่างๆต้องแข่งขันกันยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจ ทั้งการลดต้นทุนและการสร้างมูลค่าเพิ่ม การบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จึงเป็นวัตถุประสงค์สำคัญที่ธุรกิจสามารถให้เป็นแหล่งสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ

2. ธนาคารโลกประมาณการณ์ว่า ในระดับธุรกิจ หากบริษัทสามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้ร้อยละ 1 แล้วจะสามารถทำให้ส่วนแบ่งทางการตลาดเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 5 และ หากประเทศหนึ่งสามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้ร้อยละ 10 แล้ว จะสามารถเพิ่มการค้ารวม (ภายในและส่งออก) ได้ถึงร้อยละ 20 นอกจากนี้ ผลการศึกษาตลาดในประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียของบริษัท Mckinsey & Co พบว่า การปรับปรุงกระบวนการด้านศุลกากรและคุณภาพการขนส่งจะมีผลอย่างมากต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product – GDP) (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

3. การบริหารจัดการ โลจิสติกส์ที่ดีจะช่วยลดการสิ้นเปลืองพลังงานและเพิ่มความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม กล่าวคือ ปัจจุบันการใช้พลังงานของไทยในภาคการขนส่งมีสัดส่วนกว่าครึ่งของการให้พลังงานทั้งหมดของประเทศ โดยโครงสร้างด้านการขนส่งของไทย มีการใช้รถบรรทุกในการขนส่งคิดเป็นสัดส่วนสูงสุดถึงร้อยละ 86 ในขณะที่ทางเรือและรถไฟ ใช้เพียงร้อยละ 9 และ ร้อยละ 2 ตามลำดับ และขนส่งทางท่อน้ำมันคิดเป็นร้อยละ 3 โครงสร้างดังกล่าวทำให้มีการสิ้นเปลืองพลังงาน การจราจรติดขัด และสร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548)

4. การที่ประเทศไทยมีระบบ โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะช่วยลดต้นทุน และปรับปรุงคุณภาพการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ ข้อมูลข่าวสารและการเงินระหว่างผู้ส่งออกไทยและผู้นำเข้าในต่างประเทศ โดยใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่อย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลดีกับผู้ส่งออกไทยในการแข่งขันกับผู้ส่งออกรต่างชาติซึ่งจะเป็นการเพิ่มรายได้โดยรวมของประเทศ นอกจากนี้ ระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะช่วยส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย และเพิ่มโอกาสในการที่ประเทศไทยจะกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งและการกระจายสินค้าในภูมิภาคใกล้เคียง (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คณะเศรษฐศาสตร์และมหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์, 2547)

5. ระบบ โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-added) ให้กับผู้บริโภคซึ่งจะได้รับประโยชน์จากการได้ซื้อสินค้าและบริการที่มีต้นทุนที่ถูกลงและในเวลาที่เหมาะสมกับความต้องการของตน เพราะวัตถุประสงค์หลักของระบบ โลจิสติกส์ คือ การกระจายสินค้าและบริการไปยังลูกค้าในเวลาที่เหมาะสมและด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุด นอกจากนี้ ยังเป็นการเพิ่มผลกำไรให้กับบริษัทต่างๆ ในโซ่อุปทานที่ร่วมมือกันจัดการกิจกรรมของแต่ละบริษัทให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

การจัดการระบบ โลจิสติกส์ถือว่าเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย แต่เป็นหัวข้อที่ได้รับความสนใจอย่างรวดเร็ว เนื่องจากเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ เมื่อพิจารณาองค์ประกอบด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย พบว่า ระดับพัฒนาการ โลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในระยะเริ่มต้น คือ อยู่ในขั้นระหว่างการพัฒนาจากขั้นตอนการกระจายสินค้า (Physical distribution) ไปสู่ขั้นระบบโลจิสติกส์แบบบูรณาการภายในองค์กร (Internally integrated logistics) โดยมีรายละเอียดแต่ละด้านพอสรุปได้ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548) ดังนี้

1. ด้านการขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานมีความเพียงพอในระดับหนึ่ง เนื่องจากภาครัฐมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง เช่น การวางเครือข่ายถนนทั่วประเทศ การสร้างสนามบินใหม่ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การขนส่งยังกระจุกตัวอยู่ที่การใช้รถบรรทุก ขณะที่การขนส่งทางน้ำ และระบบรางยังไม่ได้มีการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ใช้เต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากการบริหารงาน และขาดระบบการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal connection) ที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งขั้นตอนการการส่งออกและนำเข้าสินค้ายังซับซ้อนทำให้เกิดความล่าช้า และไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม

2. ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ในระดับธุรกิจ ภาคธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) ของไทย ยังไม่มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรมากนัก ส่วนใหญ่ยังเป็นการใช้ซอฟต์แวร์เฉพาะกิจกรรม เช่น ระบบบัญชี ระบบการผลิต เป็นต้น ส่วนผู้ประกอบการรายใหญ่เริ่มมีการลงทุนในระบบซอฟต์แวร์ เช่น SAP หรือ Oracle เป็นต้น เพื่อช่วยในการบริหารระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กร อย่างไรก็ตาม การใช้เทคโนโลยีเชื่อมต่อระหว่างองค์กรยังมีอยู่อย่างจำกัด ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินการของบริษัทข้ามชาติ ในขณะที่การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่างๆของไทยในระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานยังมีอยู่น้อยมาก

3. ด้านองค์ความรู้ แม้ว่าหน่วยงานภาครัฐและบริษัทเอกชนจะมีความสนใจและให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการ โลจิสติกส์มากขึ้น แต่ในภาพรวมแล้ว บุคลากรส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ความเข้าใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งยังเข้าใจว่าโลจิสติกส์เป็นเรื่องเกี่ยวกับการขนส่งเพียงอย่างเดียว นอกจากนี้ผู้ประกอบการยังขาดความรู้ความเข้าใจในการบริหารจัดการและการประยุกต์ระบบ โลจิสติกส์ในเกิดประสิทธิภาพเต็มที่ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่รู้จักใช้ระบบโลจิสติกส์และมีการเชื่อมโยงเครือข่ายอย่างเป็นระบบยังเป็นบริษัทข้ามชาติ

4. ด้านปัจจัยพื้นฐาน กฎหมายและระเบียบต่างๆยังขาดความชัดเจน ช้าช้อนและล่าหลัง เช่น ไม่มีกฎหมายเฉพาะสำหรับการขนส่งภายในประเทศ ทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ จึงต้องใช้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือกฎหมายเฉพาะของหน่วยงาน นอกจากนี้ ยังมีปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย

2.1.3 พัฒนาการของระบบโลจิสติกส์ไทย

สำหรับในประเทศไทย ก่อนที่คำว่า โลจิสติกส์ จะเป็นที่รู้จักกันอย่างแพร่หลาย กิจกรรมต่างๆที่ประกอบกันเป็นระบบโลจิสติกส์ยังเป็นกิจกรรมที่บริษัทต่างๆดำเนินการแยกจากกัน และยังไม่มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบบูรณาการ คือ รวมเอากิจกรรมต่างๆไว้ภายใต้การบริหารงานของตน และเสนอเป็นการให้บริการแบบจุดเดียว (One-stop service) ให้แก่ลูกค้า ผู้ผลิตและผู้ส่งออกของไทยมักบริหารกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตด้วยตนเอง เช่น การวางแผนการจัดซื้อวัตถุดิบ การผลิต การจัดการสินค้าคงคลัง และจ้างผู้เชี่ยวชาญภายนอกในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการกระจายสินค้า การขนส่ง และพิธีการศุลกากร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

แนวคิดของโลจิสติกส์เริ่มแพร่หลายจากต่างประเทศเข้ามาในไทยในระยะเวลา สิบกว่าปีมานี้เอง โดยการริเริ่มของผู้ผลิตซึ่งเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่และเป็นบริษัทข้ามชาติ เช่น ยูนิลีเวอร์ ซึ่งวางแผนการจัดส่งและกระจายสินค้าร่วมกับผู้ขนส่งรายใหญ่ ตัวกระตุ้นที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้แนวคิดโลจิสติกส์แพร่หลายมากขึ้นในไทย คือ การที่ผู้ผลิตและผู้ส่งออกไทยต้องประสบกับภาวะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นในตลาดโลก การแข่งขันโดยอาศัยต้นทุนต่ำไม่สามารถใช้ได้ผลเหมือนในอดีต ผู้ซื้อสินค้าในต่างประเทศมีความต้องการที่ซับซ้อนมากขึ้น และเน้นที่คุณภาพและความน่าเชื่อถือของผู้ขายสินค้า ทำให้ผู้ผลิตและผู้ส่งออกไทยต้องหันมาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและการจำหน่ายสินค้าของตนตามมาตรฐานที่ผู้ซื้อต้องการ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547)

2.2 การขนส่ง

โดยทั่วไปในระบบ โลจิสติกส์ การขนส่งถือว่ามียุทธศาสตร์สำคัญในการนำส่งสินค้าและวัตถุดิบจากจุดหนึ่ง ไปยังอีกจุดหนึ่ง เช่น จากผู้ป้อนวัตถุดิบไปยังโรงงานผลิต จากโรงงานผลิตไปยังคลังสินค้า จากคลังสินค้าไปยังผู้ค้าส่งและผู้ค้าปลีก เป็นต้น นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งยังเป็นต้นทุนจำนวนมากถึงหนึ่งในสามหรือสองในสามส่วนของต้นทุนระบบ โลจิสติกส์ทั้งหมด (Langley et al., 2009) ดังนั้น การบริหารจัดการระบบ โลจิสติกส์จึงต้องทำความเข้าใจและรู้จักเลือกใช้วิธีการขนส่งให้เหมาะสมกับสิ่งของที่ขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ต้นทุนในการขนส่งนับวันจะมีความสำคัญมากขึ้นเนื่องจากสถานการณ์ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นทุกปี ทำให้ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ต้องพยายามทุกวิถีทางที่จะลดต้นทุนในการขนส่งลง

ปกติการตัดสินใจในด้านการขนส่งจะเกี่ยวข้องกับการประเมินและการเลือกรูปแบบของการขนส่ง (Mode of transportation) และผู้ประกอบการขนส่งแต่ละราย (Individual carriers) ในระบบ โลจิสติกส์ การคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งมีความสำคัญเพราะถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของระบบที่ต้องทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดเพื่อให้แน่ใจว่าการขนส่งสิ่งของและสินค้าเป็นไปด้วยความเรียบร้อย

ผู้ที่ทำงานเกี่ยวกับโลจิสติกส์ที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการขนส่ง นอกจากต้องเรียนรู้รูปแบบการขนส่งต่างๆและผู้ประกอบการขนส่งแล้ว ยังต้องเข้าใจกฎหมายและข้อบังคับต่างๆเกี่ยวกับการขนส่งแต่ละประเภทด้วยเพื่อให้การวางแผนและควบคุมการขนส่งของบริษัทให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามที่หน่วยงานราชการกำหนด

อย่างไรก็ดี ยังมีความเข้าใจผิดเกี่ยวกับการขนส่งว่า คือ ระบบ โลจิสติกส์ แต่ในการศึกษาและปฏิบัติทางโลจิสติกส์แล้ว การขนส่งถือว่าเป็นส่วนประกอบหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ แต่ก็เป็นส่วนประกอบที่สำคัญมากเนื่องจากการบริหารการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพการบริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the 140537 when use.

การลดต้นทุน และความสามารถในการแข่งขันของบริษัท นอกจากนี้ การขนส่งในรูปแบบต่างๆยังถือว่าเป็นอุตสาหกรรมบริการที่มีขนาดใหญ่มากที่มีผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนและระบบเศรษฐกิจของประเทศทั้งในแง่มูลค่าของการขนส่งสินค้าและการขนส่งสาธารณะดังจะเห็นได้จากตัวเลขมูลค่าการขนส่งในตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 ผลผลิตทั้งหมดรวมภาคการคมนาคมขนส่ง

หน่วย : ล้านบาท

การคมนาคมขนส่ง	2543	2544	2545	2546	2547
เครื่องจักรอุปกรณ์ด้านคมนาคม	94,971	124,953	156,302	219,424	266,693
การขนส่งทางบก	164,441	166,435	167,952	164,657	172,566
การขนส่งทางอากาศ	69,706	79,074	89,678	89,369	98,205
การขนส่งทางน้ำ	49,754	55,049	58,842	64,733	74,063
รวม	378,872	425,511	472,774	538,183	1,124,849

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2547

จากตารางที่ 2.1 เห็นได้ว่าภาคการขนส่งเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจของไทยและมีแนวโน้มการขยายตัวที่สอดคล้องกับอัตราการเปลี่ยนแปลงของการเจริญเติบโตของประเทศ ดังนั้น การขนส่งจึงเป็นปัจจัยสำคัญของการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนเพื่อกระจายการผลิต การตลาดและการเดินทางของประชาชน จึงมีแนวโน้มการขยายตัวที่สอดคล้องกับอัตราการเพิ่มของผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) ของประเทศตลอดมา เช่น จากช่วงระหว่างปี 2529-2539 ผลิตภัณฑ์มวลรวมเพิ่มเฉลี่ยประมาณร้อยละ 9.5 ต่อปี ในขณะที่ภาคการขนส่งขยายตัวในอัตราร้อยละ 10.5 ต่อปี แต่ในช่วงวิกฤติทางเศรษฐกิจปี 2540-2544 ระบบเศรษฐกิจโดยรวมหดตัวร้อยละ 0.3 ต่อปี แต่ภาคการขนส่งโดยรวมยังสามารถขยายตัวต่อไปได้ในอัตราไม่สูงนัก คือ ร้อยละ 2.2 ต่อปี (สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555)

นอกจากนี้ ภาคการขนส่งยังใช้พลังงานมากกว่าภาคเศรษฐกิจอื่นๆ จากสถิติปี 2544 ประเทศไทยใช้พลังงานมูลค่ารวม 950,275 ล้านบาท ภาคเศรษฐกิจที่ใช้พลังงานเรียงจากมากไปหาน้อย คือ ภาคการขนส่งร้อยละ 37.6 ภาคอุตสาหกรรมร้อยละ 34.2 ภาคครัวเรือนร้อยละ 22.0 และภาคเกษตรกรรมร้อยละ 5.7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2.2.1 หน้าที่ของการขนส่ง

การขนส่งทำหน้าที่หลักในระบบโลจิสติกส์อยู่ 2 ประการ (Bowersox et al., 2013) คือ

1) การเคลื่อนย้ายสินค้า (Product movement) การเคลื่อนย้ายนี้บวมรวมการขนส่งวัตถุดิบ ส่วนประกอบ สินค้าสำเร็จรูป และสินค้าสำเร็จรูปแล้วจากจุดหนึ่งไปอีกจุดหนึ่งภายในเวลาที่กำหนด ดังนั้น การขนส่งที่ดีและเชื่อถือได้จึงช่วยทำให้หน้าที่อื่นๆของระบบ โลจิสติกส์ดำเนินการต่อไปได้โดยไม่ต้องขัดหรือหยุดชะงัก ปกติการจัดการการขนส่งสินค้าจะมีเป้าหมายที่การใช้เวลาให้ถึงจุดหมายปลายทางให้น้อยที่สุด โดยใช้เส้นทางที่สั้นที่สุดเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและสิ่งของถึงลูกค้าเร็วที่สุด

2) การเก็บรักษาสินค้า (Product storage) ในระหว่างการขนส่ง สิ่งของหรือสินค้าจะถูกเก็บรักษาไว้ในยานพาหนะที่ใช้ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ เครื่องบิน รถไฟ หรือเรือบรรทุกสินค้า ดังนั้น ยานพาหนะที่ใช้จึงต้องเลือกให้เหมาะสมกับสภาพของสิ่งของและสินค้าที่ขนส่งด้วย เช่น หากเป็นพืชผักผลไม้หรือเนื้อสัตว์ที่เน่าเปื่อยได้ควรใช้ยานพาหนะที่มีเครื่องทำความเย็นเพื่อป้องกันไม่ให้สิ่งของเสียหายระหว่างการขนส่ง การเก็บรักษาในระหว่างการขนส่งนี้เป็นการเก็บรักษาเพียงชั่วคราวจนกว่าจะขนส่งไปถึงปลายทาง แต่ก็จำเป็นต้องดูแลรักษาสภาพของสิ่งของและสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งให้เหมาะสมด้วย นอกจากนี้ในระหว่างขั้นตอนการขนส่งอาจต้องมีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะที่ใช้ เช่น ขนถ่ายจากรถบรรทุกเข้าไปยังเครื่องบินก่อนขนส่งต่อไปยังเมืองปลายทางต่อไป

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการขนส่งเป็นการเชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆในระบบโลจิสติกส์เข้าด้วยกันตั้งแต่ผู้ผลิตวัตถุดิบ โรงงานผลิต คลังสินค้า ร้านค้าส่ง/ร้านค้าปลีก เพื่อให้สินค้ามีวางจำหน่ายให้กับลูกค้าในเวลาและปริมาณที่เหมาะสม

2.2.2 หลักการของการขนส่ง

การขนส่งที่มีประสิทธิภาพควรยึดหลักทางเศรษฐศาสตร์ขั้นพื้นฐานอยู่ 2 หลักการ (Bowersox et al., 2013) คือ

1) การประหยัดจากขนาด (Economy of scale) หมายถึง การที่ต้นทุนต่อหน่วยของน้ำหนักในการขนส่ง (Cost per unit of weight) จะลดลงเมื่อขนาดของการขนส่งเพิ่มขึ้น เช่น การขนส่งที่บรรทุกเต็มพื้นที่ของรถบรรทุกย่อมมีต้นทุนต่อกิโลกรัมน้อยกว่าการขนส่งที่ใช้พื้นที่เพียงบางส่วนของรถบรรทุก การประหยัดการขนาดของการขนส่งเกิดขึ้นเนื่องจากต้นทุนคงที่ (Fixed cost) ในการขนส่งสินค้าจะถูกกระจายออกไปตามน้ำหนักที่เพิ่มขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2) การประหยัดจากระยะทาง (Economy of distance) หมายถึง การที่ต้นทุนต่อหน่วยของน้ำหนักในการขนส่ง (Cost per unit of weight) จะลดลงเมื่อระยะทางของการขนส่งเพิ่มขึ้น ยกตัวอย่างเช่น การขนส่งในระยะทาง 500 กิโลเมตร จะมีต้นทุนน้อยกว่าการขนส่งในน้ำหนักเท่ากันเพียงแค่ 250 กิโลเมตร เหตุผลเนื่องจากระยะทางที่ไกลขึ้นจะช่วยกระจายต้นทุนคงที่ตามกิโลเมตร

หลักเกณฑ์ทั้งสองดังกล่าวควรนำมาใช้ในการพิจารณาเลือกวิธีการขนส่งเพื่อเพิ่มขนาดและระยะทางของการขนส่งไปยังปลายทางต่างๆ เพื่อช่วยประหยัดต้นทุนการขนส่ง

นอกจากนี้ ในระบบขนส่งมีองค์ประกอบหรือปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการบริหารการขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพ คือ รูปแบบหรือเส้นทางขนส่ง (Route) พาหนะ (Vehicle) อุปกรณ์ (Equipment) สถานี (Terminal) ผู้ประกอบการ (Entrepreneur) และพนักงาน (Staff) กฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ (Rules and regulations)

2.2.3 รูปแบบการขนส่ง

ปัจจุบัน การขนส่งสามารถดำเนินการได้หลากหลายรูปแบบหรือวิธีการขึ้นอยู่กับความเร็วและต้นทุนที่เหมาะสมรวมทั้งความต้องการของลูกค้าด้วย รูปแบบของการขนส่งสามารถแบ่งตามยานพาหนะและเส้นทางที่ใช้ (Langley et al., 2009) ดังนี้

1) การขนส่งทางรถยนต์ (Motor carriers) เป็นการใช้อนุพันธ์บรรทุกขนาดต่างๆตามความเหมาะสมกับปริมาณและน้ำหนักของสินค้า ส่วนใหญ่ใช้ขนส่งสินค้าและวัสดุภายในประเทศที่มีระยะทางไม่ไกลมากนัก การขนส่งทางรถยนต์ประเภทต่างๆเป็นวิธีการขนส่งที่มีความคล่องตัวมากที่สุดและเป็นที่ยอมรับในประเทศต่างๆมากที่สุดรวมทั้งประเทศไทย ดังนั้น ค่าใช้จ่ายการขนส่งทางรถยนต์จึงมีสัดส่วนมากที่สุดในระบบการขนส่งทั้งหมด

2) การขนส่งทางรถไฟ (Rail carriers) เป็นการขนส่งทางรางซึ่งเหมาะกับสินค้าที่ไม่ต้องการความเร็วมากนักและมีราคาถูกกว่าการขนส่งทางรถบรรทุก อย่างไรก็ตาม ในประเทศไทย การขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทยยังมีสัดส่วนน้อย ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งผู้โดยสารระหว่างภูมิภาคต่างๆมากกว่าใช้ขนส่งสินค้า

3) การขนส่งทางเรือ (Water carriers) เป็นการขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศและไปต่างประเทศ เหมาะสำหรับสินค้าที่มีขนาดใหญ่และปริมาณมาก เช่น รถยนต์ เครื่องจักร เป็นต้น การขนส่งทางเรือจะใช้เวลาานกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นแต่ก็มีค่าใช้จ่ายน้อยกว่า รูปแบบนี้เป็นที่ยอมรับมากสำหรับการขนส่งสินค้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ระหว่างประเทศ เช่น จากประเทศไทยไปยังประเทศในยุโรปหรืออเมริกา เนื่องจากประหยัดค่าขนส่งและสามารถขนส่งสินค้าไปได้ครั้งละจำนวนมากกว่ารูปแบบอื่น

4) การขนส่งทางเครื่องบิน (Air carriers) เป็นการขนส่งทางอากาศทั้งภายใน ประเทศและต่างประเทศ มีความรวดเร็วกว่าแต่ก็มีค่าใช้จ่ายสูงกว่าการขนส่งทางอื่นมาก

5) การขนส่งทางท่อ (Pipeline Carriers) เหมาะสำหรับวัสดุที่เป็นของเหลว เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง ก๊าซธรรมชาติ เป็นต้น ซึ่งจะทำให้สะดวกปลอดภัยกว่าการขนส่งทางอื่น

6) การขนส่งแบบผสมหลายแบบ (Intermodal transport) เป็นการใช้รูปแบบการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบข้างต้นผสมกันจากต้นทางไปจนถึงปลายทาง เช่น ขนส่งทางรถยนต์ในระยะแรกแล้วไปต่อกับขนส่งทางเรือหรือเครื่องบิน รูปแบบนี้กำลังเป็นที่นิยมมากขึ้นเพื่อควบคุมประสิทธิภาพและลดต้นทุนในการขนส่ง

2.2.4 ประสิทธิภาพของการขนส่ง

การบริหารการขนส่งมุ่งเน้นให้มีคุณภาพ มาตรฐานและประสิทธิภาพให้มากที่สุด ซึ่งதாகหลักของการขนส่งแล้วถือว่า การวัดประสิทธิภาพของการขนส่งจะใช้หลักเกณฑ์ (Christopher, 2011) ดังนี้

1) ความรวดเร็ว (Speed) การขนส่งที่มีความเร็วสามารถทำให้นำส่งสินค้าและวัสดุต่างๆ ไปถึงผู้รับได้อย่างทันเวลาและความต้องการของลูกค้าซึ่งอาจเป็น โรงงานผลิต ผู้กระจายสินค้า ร้านค้าส่งและร้านค้าปลีก หรือลูกค้าที่ปลายทาง

2) ความประหยัด (Saving) การประหยัดเกิดขึ้นได้ 2 ลักษณะ คือ ความประหยัดด้านต้นทุนการขนส่ง และ ความประหยัดด้านราคาค่าบริการ นั่นคือ ผู้ประกอบการขนส่งต้องพยายามลดต้นทุนการขนส่งของตนเองให้ได้มากที่สุดซึ่งจะช่วยให้สามารถกำหนดอัตราค่าขนส่งได้ต่ำกว่าคู่แข่ง

3) ความปลอดภัย (Safety) ในการขนส่งสินค้าและวัสดุต่างๆ ความปลอดภัยจากการสูญหายหรือเสียหายถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องคำนึงถึง เพราะหากเกิดการเสียหายหรือสูญหาย ผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบอย่างหลีกเลี่ยงได้ยาก

4) ความแน่นอนและเชื่อถือได้ (Certainty and Reliability) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องสามารถขนส่งสินค้าและวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ไปให้ถึงลูกค้าได้ตามกำหนดเวลาทุกครั้งที่ทำกรขนส่งซึ่งถือว่าเป็นคุณภาพการบริการที่ต้องรักษาไว้ให้คงที่ หากการขนส่งไม่เป็นไปตามกำหนดเวลาบ่อยครั้งย่อมทำให้ลูกค้าขาดความเชื่อถือและไว้วางใจซึ่งจะเป็นเหตุผลที่ลูกค้าเปลี่ยนไปใช้บริการขนส่งของบริษัทอื่น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2.3 ระบบขนส่งของไทย

ภาคการขนส่งเป็นส่วนประกอบสำคัญของระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยมีสัดส่วนร้อยละ 10.65 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ในภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของประเทศไทยแบ่งออกเป็น 5 ด้าน คือ การขนส่งทางบก (รถยนต์และรถไฟ) ทางน้ำ ทางอากาศ ทางท่อ (ขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ) และระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง, 2556)

ระบบการขนส่งของประเทศไทยมีทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ โดยการขนส่งสินค้าภายในประเทศของไทยใช้ทางถนนเป็นหลักถึงร้อยละ 88 ของปริมาณสินค้าทั้งหมดซึ่งเป็นการขนส่งที่ใช้พลังงานสูงสุดเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่นที่เหลือเป็นการขนส่งทางรางร้อยละ 3 ทางน้ำชายฝั่งและทางแม่น้ำร้อยละ 4.8 และ 3.8 ตามลำดับ

ต้นทางและปลายทางของสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดภาคกลาง คือ สินค้าทั่วไปที่ไม่ได้บรรจุตู้ร้อยละ 34 เป็นการขนส่งระหว่างจังหวัดต่างๆ ในภาคกลาง ร้อยละ 27 จากจังหวัดต่างๆ ของภาคกลางไปยังกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และร้อยละ 10 ในทางกลับกัน ในขณะที่สินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ร้อยละ 52 จะขนส่งภายในจังหวัดต่างๆ ของภาคกลาง ร้อยละ 32 จากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไปยังจังหวัดต่างๆ ของภาคกลาง และร้อยละ 7 ในทางกลับกัน

นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าภายในประเทศส่วนใหญ่ใช้ถนน และการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศใช้ทางทะเล โดยในช่วงปี 2542-2546 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 456.5 ล้านตันในปี 2542 เป็น 548.8 ล้านตันในปี 2546 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.1 ต่อปี หากแยกตามระบบขนส่งพบว่า การขนส่งสินค้าทางถนนด้วยรถบรรทุกมีอัตราเพิ่มเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 5.2 ทางรถไฟร้อยละ 4.6 ทางอากาศร้อยละ 21 ทางน้ำร้อยละ 14.4 ในขณะที่ทางชายฝั่งทะเลและทางท่อไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับสัดส่วนการขนส่งสินค้าด้วยระบบต่างๆ ในปี 2544 เรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า ทางถนนร้อยละ 87.0 ทางชายฝั่งร้อยละ 4.8 ทางแม่น้ำร้อยละ 3.8 ทางรถไฟร้อยละ 1.9 ทางท่อร้อยละ 2.5 และทางอากาศร้อยละ 0.015

จากสภาพการขนส่งสินค้านี้ดังกล่าวอธิบายได้ว่า การขนส่งสินค้าทางถนนถือว่าเป็นระบบการขนส่งสินค้าหลักของประเทศไทยด้วยสัดส่วนประมาณร้อยละ 86 และอัตราการเพิ่มเฉลี่ยต่อปีใกล้เคียงกับของภาคการขนส่งโดยรวมของทุกระบบ คือ ประมาณร้อยละ 5 ต่อปี ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางรถไฟรักษาสัดส่วนร้อยละ 2 ไว้ด้วยความลำบากเพราะจำนวนรถจักรล้อเลื่อนที่มีอยู่ไม่เพียงพอต่อความต้องการ

ในด้านการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศในปี 2544 มีปริมาณ 113 ล้านตัน เป็นการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ด้วยสัดส่วนร้อยละ 86 ทางบกร้อยละ 4 ทางท่อร้อยละ 9 และทางอากาศร้อยละ 1 โดยทำเรือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

แหลมฉบังเป็นประตูเข้า-ออกของสินค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ มีส่วนแบ่งประมาณร้อยละ 70 ของปริมาณสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านเข้า-ออกท่าเรือทั้งหมดของไทย ส่วนที่เหลือร้อยละ 30 เป็นของท่าเรือกรุงเทพ ในส่วนของการขนส่งทางบก สินค้าผ่านเข้า-ออกที่ด่านชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย พม่า ลาวและกัมพูชา และใช้ระบบถนนเนื่องจากปัจจุบันมีทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างไทยกับมาเลเซียเท่านั้น แต่ปริมาณการขนส่งทางรถไฟยังไม่สูงนัก (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2547)

ตารางที่ 2.2 ปริมาณสินค้าขนส่งระหว่างประเทศทางบกตามชายแดน

หน่วย : ล้านตัน

สินค้า	มาเลเซียและสิงคโปร์	พม่า	ลาว	กัมพูชา
สินค้าส่งออกทั่วไปที่ไม่ได้บรรจุตู้	1.37	0.23	1.0	0.24
สินค้านำเข้าทั่วไปที่ไม่ได้บรรจุตู้	0.26	0.07	0.19	0.30
สินค้าส่งออกทางตู้คอนเทนเนอร์	0.68	จำนวนน้อยมาก	จำนวนน้อยมาก	จำนวนน้อยมาก
สินค้านำเข้าทางตู้คอนเทนเนอร์	0.14	จำนวนน้อยมาก	จำนวนน้อยมาก	จำนวนน้อยมาก

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2547

ในส่วนของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในปี 2543-2547 มีมูลค่ารวมเพิ่มขึ้นตามลำดับและแบ่งตามระบบขนส่งสินค้าขาออกและขาเข้าได้ตามตารางที่ 2.3 และ 2.4

ตารางที่ 2.3 มูลค่าการขนส่งสินค้าขาออก

หน่วย : ล้านบาท

ระบบขนส่ง	2543	2544	2545	2546	2547
ทางทะเล	1,829,397	1,940,392	1,945,814	2,166,356	2,559,248
ทางอากาศ	820,418	836,745	840,357	961,555	1,077,126
ทางบก	107,326	114,906	136,866	194,114	285,345

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ทางไปรษณีย์ภัณฑ์	1,083	955	894	773	700
รวม	2,758,224	2,892,997	2,923,932	3,332,798	3,922,419

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2547

ตารางที่ 2.4 มูลค่าการขนส่งสินค้าขาเข้า

หน่วย : ล้านบาท

ระบบขนส่ง	2543	2544	2545	2546	2547
ทางทะเล	1,542,787	1,698,750	1,740,647	2,026,232	2,558,552
ทางอากาศ	884,110	975,134	938,584	1,003,783	1,107,641
ทางบก	60,821	51,549	61,714	79,571	132,443
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์	1,803	1,991	1,956	2,201	2,476
รวม	2,489,520	2,727,423	2,742,901	3,111,787	3,801,112

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2547

2.3.1 ภาพรวมการขนส่งสินค้าของประเทศไทย

ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

ในปี 2553 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมดอยู่ที่ 507.9 ล้านตัน เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปริมาณสินค้าในปี 2552 หรือคิดเป็นร้อยละ 0.5 ต่อปี โดยการขนส่งผ่านทางถนนและทางชายฝั่งทะเลปรับตัวลดลงเป็นปีที่สามติดต่อกัน ในขณะที่การขนส่งทางอากาศมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นสูงสุด ร้อยละ 22.1 ต่อปี รองลงมา ได้แก่ ทางลำน้ำภายในประเทศ (ร้อยละ 15.6 ต่อปี) และทางราง (ร้อยละ 2.7 ต่อปี) โดยสรุปภาพรวม โครงสร้างการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ยังคงอาศัยการขนส่งทางถนนมากที่สุด ร้อยละ 82.6 การขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศ ร้อยละ 9.5 การขนส่งทางน้ำชายฝั่ง ร้อยละ 5.7 การขนส่งทางราง ร้อยละ 2.2 และการขนส่งทางอากาศ ร้อยละ 0.02 ตามที่แสดงในภาพที่ 2.2 และตารางที่ 2.5 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555)

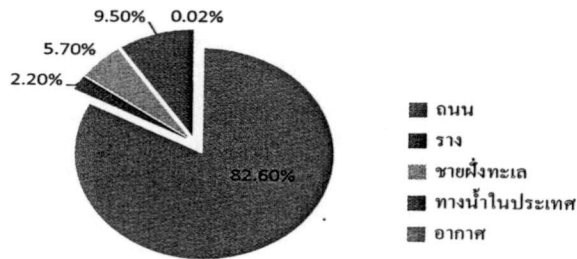
ภาพที่ 2.2 โครงสร้างการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ภาพที่ 2.2 โครงสร้างการขนส่งสินค้าภายในประเทศ



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง, 2556

ตารางที่ 2.5 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศแยกตามรูปแบบการขนส่ง ในช่วงปี 2550 – 2553
หน่วย: ล้านบาท

รูปแบบการขนส่ง	2550	2551	2552	2553
ทางถนน	428.1	424.5	423.7	419.3
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-	(0.8)	(0.2)	(1.0)
ทางราง	11.1	12.8	11.1	11.4
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-	15.3	(13.3)	2.7
ทางชายฝั่งทะเล	31.2	29.6	29.3	29.0
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-	(5.1)	(1.0)	(1.0)
ทางลำน้ำภายในประเทศ	47.2	47.7	41.6	48.1
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-	1.1	(12.8)	15.6
ทางอากาศ	0.11	0.10	0.09	0.11
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-	(3.3)	(13.2)	22.1
ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศรวม	517.7	514.8	505.5	507.9
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-	(0.6)	(1.8)	0.5

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง, 2556

หมายเหตุ ไม่รวมการขนส่งไปรษณีย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2.3.2 การขนส่งทางน้ำของไทย

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์การขนส่งทางน้ำ ดังนี้
 “การขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีมีประสิทธิภาพ สะดวก ปลอดภัย ก้าวไกลสู่มาตรฐานสากล”

ภาพของการขนส่งทางน้ำตามวิสัยทัศน์ดังกล่าว ต้องการให้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศและระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพทั้งในด้าน โครงสร้างพื้นฐาน การดำเนินงาน การบริหารจัดการ และการให้บริการทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ให้มีความสะดวก ปลอดภัย เพิ่มศักยภาพขีดความสามารถ มีความเป็นมาตรฐานสากลในการแข่งขันทางการค้าและโลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมการขยายตัวทางธุรกิจได้ (กระทรวงคมนาคม, 2554)

เป้าประสงค์การขนส่งทางน้ำ

จากปรัชญาการขนส่งที่ยั่งยืน (Sustainable Transport) ภายใต้กรอบการขับเคลื่อนประเทศไทยหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) ได้ให้ความสำคัญกับความสมดุลของการพัฒนาระบบการขนส่งใน 3 ด้านหลัก นั่นคือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยการใช้การขนส่งเป็นเครื่องมือในการกระตุ้นเศรษฐกิจ อย่างสร้างสรรค์ เพื่อให้เกิดการแข่งขันได้ของประเทศไทยในเวทีสากล ขณะเดียวกันระบบขนส่งเป็นระบบพื้นฐานของกิจกรรมของประชาชนในประเทศ เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นจากการใช้งานระบบขนส่งเพื่อสังคมที่น่าอยู่ และคำนึงถึงสภาพแวดล้อม ทั้งมลพิษ และสิ่งที่ไม่พึงปรารถนาที่มาจากาการขนส่งและจราจร และพัฒนาให้เกิดความสมดุล ด้วยเป้าหมายสำคัญในการที่จะมีระบบการขนส่งและการใช้งานที่ยั่งยืน และลงทุนพัฒนาเพิ่มเติมลำดับความสำคัญและจำเป็น

เพื่อเป็นตามหลักปรัชญาการขนส่งของประเทศไทยดังกล่าว พร้อมทั้งต้องมีความสอดคล้องกับเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ เพื่อให้ผลลัพธ์ที่ได้ตอบสนองการพัฒนาประเทศในทุกด้านต่อไป อีกทั้งต้องมีความสอดคล้องกับสิ่งที่มุ่งเน้นตามวิสัยทัศน์รายสาขา การขนส่งทางน้ำจึงสามารถกำหนดเป้าประสงค์ ผลลัพธ์ และยุทธศาสตร์การพัฒนา ได้ดังนี้

เป้าประสงค์ที่ 1: เพื่อยกระดับการบริการการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศให้สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้

การขนส่งทางน้ำนับว่ามีบทบาทที่สำคัญอย่างมากตามการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจากข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าพบว่า การขนส่งทางน้ำมีแนวโน้มขยายตัวสูงขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศยังต้องพึ่งพิงและอาศัยการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนมากที่สุดเฉลี่ยร้อยละ 90 ของการขนส่งทั้งหมด เนื่องจากประเทศยังต้องพึ่งพิงและอาศัยการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก โดนมีสัดส่วนมากที่สุดเฉลี่ยร้อยละ 90 ของการขนส่งทั้งหมด เนื่องจากการขนส่งสินค้าระยะทางไกลได้ครั้งละ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

มากๆ และมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำที่สุด ดังนั้น เพื่อช่วงชิงความเป็นผู้นำในการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าและโลจิสติกส์กับต่างประเทศ และยังคงมีบริการที่ดีสามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้ (ทางถนนและทางราง) ทั้งนี้ การพัฒนาการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและให้เป็นมาตรฐานสากล จึงต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน พร้อมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานให้มีความสะดวก รวดเร็ว เพื่อลดความล่าช้า ปัญหาและอุปสรรค รวมถึงลดต้นทุน โลจิสติกส์

เป้าประสงค์ที่ 2: เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำและชายฝั่งภายในประเทศ

ประเทศไทยมีแม่น้ำสายหลักที่ให้บริการขนส่งทางน้ำบริเวณภาคกลางของประเทศความยาวรวมประมาณ 1,400 กิโลเมตร และพื้นที่ชายฝั่งทะเลทั้งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกความยาวรวม 2,600 กิโลเมตร จึงนับว่ามีโอกาสและศักยภาพการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าเกษตร สินค้าเกษตร และวัสดุก่อสร้าง ถึงแม้ว่าการขนส่งทางถนนจะมีศักยภาพมากกว่าในการขนส่งสินค้าจากจุดต้นทาง-ปลายทางเดียวกันก็ตาม แต่หากมีการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำภายในประเทศให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น และมีการเชื่อมโยงกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกบางประเภท เช่น รถบรรทุกจะใช้เวลาขนส่งสินค้าไป-กลับ ระหว่างภาคตะวันออกกับภาคใต้หลายวัน เนื่องจากไม่สามารถใช้ความเร็วได้มากนัก (50-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ปริมาณการขนส่งแต่ละครั้งไม่มาก และขากลับอาจขนส่งเที่ยวเปล่า ขณะที่การขนส่งระหว่างชายฝั่งอาจใช้ระยะเวลาใกล้เคียงกัน แต่บรรทุกปริมาณมากกว่าและมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า เช่น การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป เป็นต้น ดังนั้น การปรับปรุงประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิม และกระบวนการดำเนินงาน พร้อมทั้งพัฒนาการบริหารจัดการ และยกระดับการบริการ ก็จะสามารถเพิ่มทางเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนได้

เป้าประสงค์ที่ 3: เพื่อให้การขนส่งทางน้ำมีความปลอดภัย

สำหรับประเด็นด้านความปลอดภัยจากการขนส่งทางน้ำ ถึงแม้ว่าจะมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุไม่มากเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นก็ตาม (มีไม่ถึงร้อยละ 1) แต่หากมีการเพิ่มคุณภาพบริการและเพิ่มความปลอดภัย ในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ก็จะทำให้ช่วยจูงใจให้มีการหันมาใช้บริการขนส่งทางน้ำมากขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางด้วยเรือโดยสารสาธารณะ ซึ่งในการดำเนินการดังกล่าวจะต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่ทำเรือและบริเวณพื้นที่โดยรอบเส้นทางสัญจร และมีการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการติดตามเรือและบริหารจัดการเรือโดยสาร เพื่อเพิ่มความปลอดภัย รวมทั้งมีการตรวจสอบสภาพเรือ การกำกับดูแลผู้ขับเรือ อุปกรณ์รักษาความปลอดภัย ทั้งนี้ การปรับปรุงเพิ่มคุณภาพในการให้บริการก็เป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

เป้าประสงค์ที่ 4: เพื่อสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น

ถึงแม้ตลอดหลายปีที่ผ่านมา จะมีการจัดสรรงบประมาณและการลงทุนกับการขนส่งรูปแบบอื่นมากกว่าการขนส่งทางน้ำก็ตาม แต่จากบทบาทความสำคัญและข้อดีของการขนส่งสินค้าทางน้ำดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น จึงควรมีการส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งทางถนนมาสู่การขนส่งทางน้ำ (Modal Shift) เพื่อเป็นการประหยัดพลังงาน เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มสูงขึ้น และช่วยลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการใช้รถยนต์ โดยเฉพาะมลภาวะทางอากาศที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เป็นสาเหตุให้เกิดภาวะโลกร้อน ซึ่งการจูงใจให้หันมาใช้ในการเดินทางและขนส่งสินค้าทางน้ำจึงมีความสำคัญ โดยจะต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อนรองรับการขนส่งทางน้ำ รวมถึงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ให้สามารถใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ การปรับปรุงประสิทธิภาพการเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างบูรณาการจนเกิดเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีความสะดวกรวดเร็ว การปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อเอื้อให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำหนักมากขึ้น และการส่งเสริมการใช้เรือพลังงานทดแทนและพลังงานสะอาดเพื่อช่วยลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงและลดการปล่อยมลพิษ

เป้าประสงค์ที่ 5: เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้บริการเรือโดยสารสาธารณะ

เนื่องจากระบบการขนส่งสาธารณะเป็นระบบขนส่งที่สามารถขนส่งคนทั้งในเมือง ระหว่างเมือง และระหว่างประเทศได้ครั้งละมากๆ ไม่ว่าจะเป็นการใช้รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และเรือโดยสารสาธารณะก็ตาม ซึ่งการใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้นจะเกิดผลดีในภาพรวม เนื่องจากเป็นการลดใช้รถยนต์ส่วนตัว ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ ยังเป็นแนวทางหนึ่งของการขนส่งที่ยั่งยืน (Sustainable Transport) และระบบขนส่งสาธารณะยังเป็นการช่วยให้มีการเข้าถึงกับผู้ใช้ในทุกระดับ อีกทั้งจากข้อมูลการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ พบว่าปริมาณผู้โดยสารทางน้ำมีอยู่ประมาณเกือบสามแสนคนต่อวันและมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี รองจากรถโดยสาร ขสมก. และรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จะเห็นได้ว่า หากมีการส่งเสริมและปรับปรุงการบริการเรือสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ ก็จะเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาสภาพแวดล้อมการจราจรติดขัดได้อีกทางหนึ่ง ดังนั้น การส่งเสริมให้มีการใช้ระบบสาธารณะทางน้ำมากขึ้นจึงต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างและพัฒนาโดยการเน้นการยกระดับการเข้าถึงให้มีความสะดวกรวดเร็ว มีคุณภาพการบริการที่ดี และมีความเท่าเทียมกันเสมอภาคอย่างทั่วถึง (Equity) กับผู้ใช้บริการในทุกระดับ และหากมีอัตราค่าบริการที่เหมาะสมหรือต่ำ ก็จะทำให้คนพิการ คนชรา ผู้ด้อยโอกาส เด็ก สตรี และผู้มีรายได้น้อย มีโอกาสใช้เรือสาธารณะได้มากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2.4 ภาพรวมธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในไทย

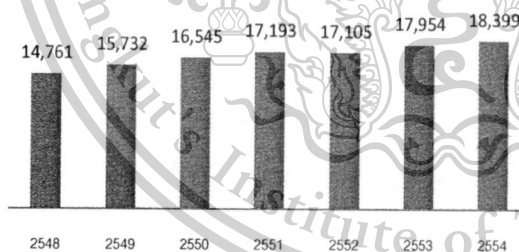
ในปี 2554 ประเทศไทยมีผู้ประกอบการในกลุ่มธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า จำนวน 18,399 ราย มีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ 2548 โดยเฉลี่ยร้อยละ 3.7 ต่อปี (ภาพที่ 2.3)

ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่ดำเนินกิจกรรมด้านการขนส่งประมาณ 12,000 ราย หรือร้อยละ 66.0 ของกลุ่มโลจิสติกส์ทั้งหมด โดยมีมูลค่าธุรกิจรวม 459,000 ล้านบาท หรือร้อยละ 72.2 ของมูลค่าโลจิสติกส์รวม

ธุรกิจให้บริการในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทย เฉลี่ยประมาณ 3.0-3.8 แสนล้านบาท หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 3.0 ของ GDP และก่อให้เกิดการจ้างงานประมาณ 3.5 ล้านคน

ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) มีบทบาทสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การค้าและบริการ รวมทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในที่สุด สำหรับประเทศไทยในปี 2554 มีผู้ประกอบการในกลุ่มธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า จำนวน 18,399 ราย ซึ่งมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2548 โดยเฉลี่ยร้อยละ 3.7 ต่อปี

ภาพที่ 2.3 จำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า



ที่มา : รวบรวมโดย สศช., 2554

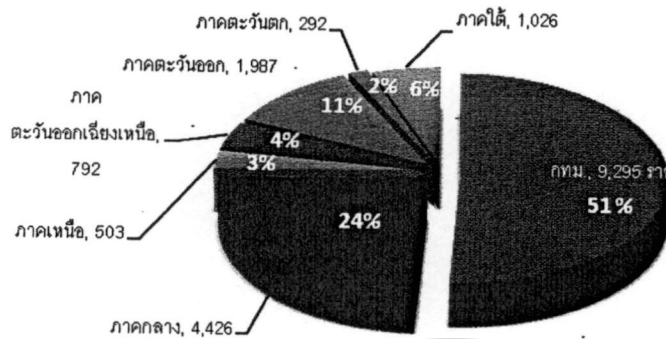
นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาสัดส่วนตามพื้นที่ พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ร้อยละ 75.0 (ประมาณ 13,700 แห่ง) มีสถานประกอบการอยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดในพื้นที่ภาคกลาง รองลงมาได้แก่ ภาคตะวันออก (ร้อยละ 11.0) และภาคใต้ (ร้อยละ 6.0) ส่วนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคตะวันตก มีจำนวนผู้ประกอบการจดทะเบียนในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์น้อยกว่า 1,000 ราย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ภาพที่ 2.4 จำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จำแนกตามพื้นที่สัดส่วนมูลค่า



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2554

ประเภทกิจกรรมให้บริการโลจิสติกส์

จากฐานข้อมูลของกระทรวงพาณิชย์ พบว่า ในปี 2554 จำนวนผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ไทยดำเนินการด้านขนส่ง ประมาณ 12,000 ราย หรือร้อยละ 66.0 ของกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งหมด โดยมีมูลค่าธุรกิจรวม 459,000 ล้านบาท หรือร้อยละ 72.2 ของมูลค่าธุรกิจโลจิสติกส์รวม รองลงมา ได้แก่ กิจกรรมคลังสินค้าและบริการไปรษณีย์ ซึ่งมีจำนวนผู้ประกอบการประมาณ 660 และ 490 ราย และสร้างมูลค่าธุรกิจได้ประมาณ 22,000 ล้านบาท และ 22,500 ล้านบาท ตามลำดับ

ตารางที่ 2.6 จำนวนนิติบุคคลและมูลค่าตลาดของกลุ่มธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ปี 2554

ประเภทกิจกรรมให้บริการ	จำนวนนิติบุคคล	สัดส่วน	มูลค่าตลาด	สัดส่วน
การขนส่ง	12,151	66.04	459,000	72.15
ไปรษณีย์	486	2.64	22,500	3.54
คลังสินค้า	659	3.58	22,000	3.46
การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง	374	2.03	11,200	1.76
โลจิสติกส์*	214	1.16	10,600	1.67
การขนถ่ายสินค้า	240	1.30	7,900	1.24
บริการอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง	4,275	23.23	103,000	16.19
รวม	18,399	100.00	636,200	100.00

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555

หมายเหตุ : * โลจิสติกส์ หมายถึง บริการโลจิสติกส์ที่คาบเกี่ยวมากกว่า 1 งานขึ้นไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

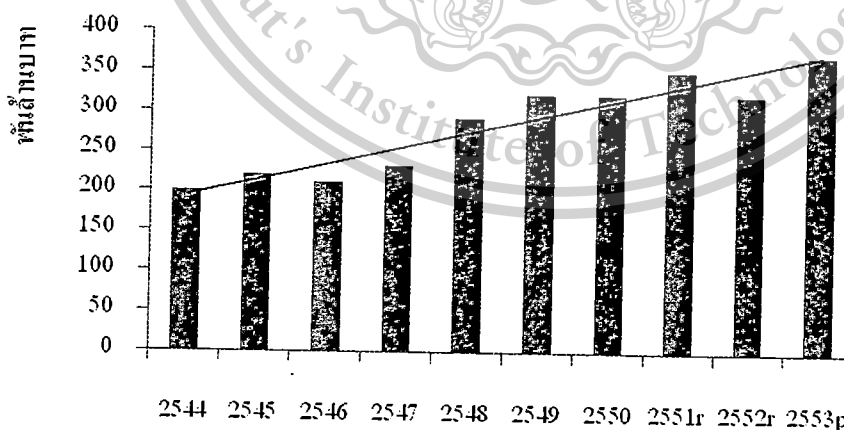
อย่างไรก็ตาม ธุรกิจให้บริการขนส่งในประเทศไทย ยังมีผู้ประกอบการจำนวนมากที่ให้บริการขนส่ง โดยไม่ได้ขึ้นทะเบียนนิติบุคคลกับกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งเมื่อพิจารณาสถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกทั่วประเทศของกรมการขนส่งทางบกกลับพบว่า ในปี 2554 จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทสาธารณะ (ป้ายเหลือง) มีจำนวนประมาณ 12,800 ฉบับ ขณะที่ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทส่วนบุคคล (ป้ายดำ) มีจำนวนสูงถึง 338,000 ฉบับ แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการภายในประเทศจำนวนมากยังขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถบรรทุกเป็นของตนเองมากกว่าการว่าจ้างผู้ให้บริการขนส่งเชิงพาณิชย์

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Value Added)

เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อการพัฒนาประเทศนั้น พบว่า ธุรกิจให้บริการในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ทั้งหมด สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทย เฉลี่ยประมาณ 300,000 – 380,000 ล้านบาท หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 3.0 ของ GDP และมีการจ้างงานประมาณ 3.5 ล้านคน ซึ่งในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา พบว่า แนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 7.3 โดยในปี 2553 มีมูลค่าเพิ่มสูงสุดประมาณ 380,000 ล้านบาท (ภาพที่ 2.5)

ในปีงบประมาณ 2555 สศข. อยู่ระหว่างดำเนิน โครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดขอบเขตประเภทอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่ชัดเจน รวมทั้งจัดทำกรอบการคำนวณมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมดังกล่าวที่มีความแม่นยำมากขึ้น

ภาพที่ 2.5 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของกลุ่มธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2554

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2.5 ประเด็นท้าทายและแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำ นับเป็นแนวทางหนึ่งในการส่งเสริมแนวนโยบายของทางภาครัฐในการผลักดันให้มีการปรับเปลี่ยนการขนส่งทางถนนมาสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ โดยจากการรวบรวมข้อมูลอุปสงค์และอุปทานการขนส่งทางน้ำ จากอดีตถึงปัจจุบัน และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ดังตารางที่ 2.7 และ 2.8 แสดงให้เห็นว่า การขนส่งทางน้ำมีความสำคัญที่ควรเร่งการดำเนินการพัฒนา และเป็นการขนส่งที่มีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงศูนย์กลางและรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งการขนส่งทางน้ำถือเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญของระบบ โลจิสติกส์ โดยต้องยกระดับขีดความสามารถในด้านโลจิสติกส์ให้ดีขึ้นกว่าเดิม นอกจากนี้ ต้องมีการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางลำน้ำทั้งการขนส่งคนและสินค้าในประเทศด้วย เพื่อเป็นการช่วยประหยัดพลังงานและมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม โดยการดำเนินการดังกล่าวจะต้องทำการวิเคราะห์ SWOT ที่จะสามารถกำหนดทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำบนข้อจำกัดทั้งในด้านทรัพยากรและงบประมาณ

ตารางที่ 2.7 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำในประเทศไทย

การขนส่ง	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552
ปริมาณการขนส่ง(ล้านตันต่อปี)	31.38	30.06	43.39	42.31	40.34	47.23	47.69	41.56
ล้านตัน-กิโลเมตร	2,086	2,133	1,596	2,085	2,152	2,159	2,114	2,112
ระยะทางเฉลี่ย(กิโลเมตร)	66.48	70.96	36.78	49.28	53.35	45.71	44.33	50.82
อัตราการเจริญเติบโต(% ต่อปี)		-4.21	44.34	-2.49	-4.66	17.08	0.97	-12.85
อัตราการเติบโตเฉลี่ย (% ต่อปี)	5.46							

ที่มา : กระทรวงคมนาคม, 2554

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content; and cite the document when use.

ตารางที่ 2.8 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

หน่วย: พันตัน

การขนส่งสินค้า	2550	2551	2552	2553	2554*
ทางถนน	428,123	424,456	423,677	420,449	406,538
ทางรถไฟ	12,419	13,172	11,517	11,288	10,667
ทางน้ำภายในประเทศ	47,229	47,687	41,561	48,185	46,130
ชายฝั่งทะเล	34,429	35,982	35,692	36,731	41,273
ทางอากาศ	110	106	103	121	131
รวม	522,310	521,403	512,551	516,773	504,738

ที่มา : กระทรวงคมนาคม และบริษัท ท่าอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ * ไม่รวมการขนส่งไปรษณีย์

2.6 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ประเทศไทยโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลักและกระทรวงต่างๆที่เกี่ยวข้องได้มีการกำหนดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 1 พ.ศ.2550-2554 ได้มุ่งเน้นการพัฒนาภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ที่สำคัญ 5 ประการ ได้แก่

- (1) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต
- (2) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์
- (3) การพัฒนารูรูกิจโลจิสติกส์
- (4) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า
- (5) การพัฒนากำลังคน ข้อมูล และกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ต่อมาได้ออกแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 พ.ศ.2556-2560 “การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน” มีองค์ประกอบหลัก คือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- (1) 3 เป้าหมายแห่งความสำเร็จ หรือ สามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ โดยพิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล และความเชื่อมโยงกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558
- (2) 3 ภารกิจ คือ การสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement), การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facility Enhancement), และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Mechanism)
- (3) 7 ประเด็นยุทธศาสตร์ และ 21 กลยุทธ์ โดยกำหนดยุทธศาสตร์ 7 ประการ คือ
 - ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน
 - ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน
 - ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง
 - ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า
 - ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์
 - ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน
 - ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเองและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
 (คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556)

- องค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์ (Logistics Cost Component)

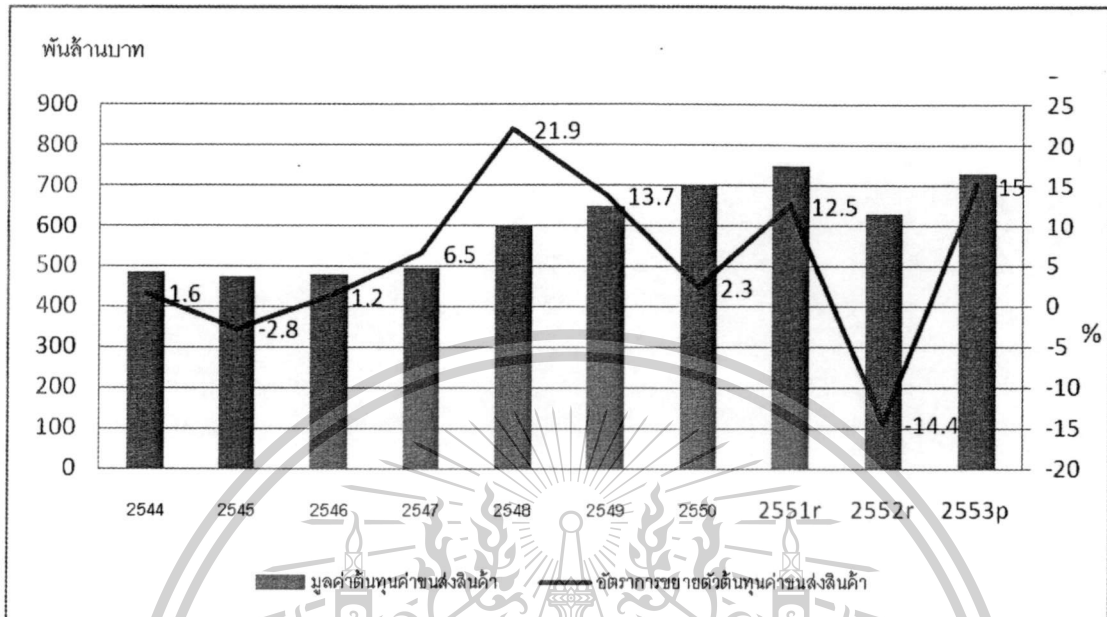
ต้นทุนในระบบโลจิสติกส์ของไทยประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก คือ 1) ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า (Transportation cost), 2) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้า (Inventory holding cost), และ 3) ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ (Logistics administration cost)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ภาพที่ 2.6 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555.

ในปี 2553 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของไทยมีมูลค่า 776.4 พันล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.2 ของ GDP ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2552 ประมาณร้อยละ 15.0 ต่อปี (ภาพที่ 2.6) โดยการเพิ่มดังกล่าวมีสาเหตุสำคัญจาก ปัจจัยหลัก 3 ประการ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555) ดังนี้

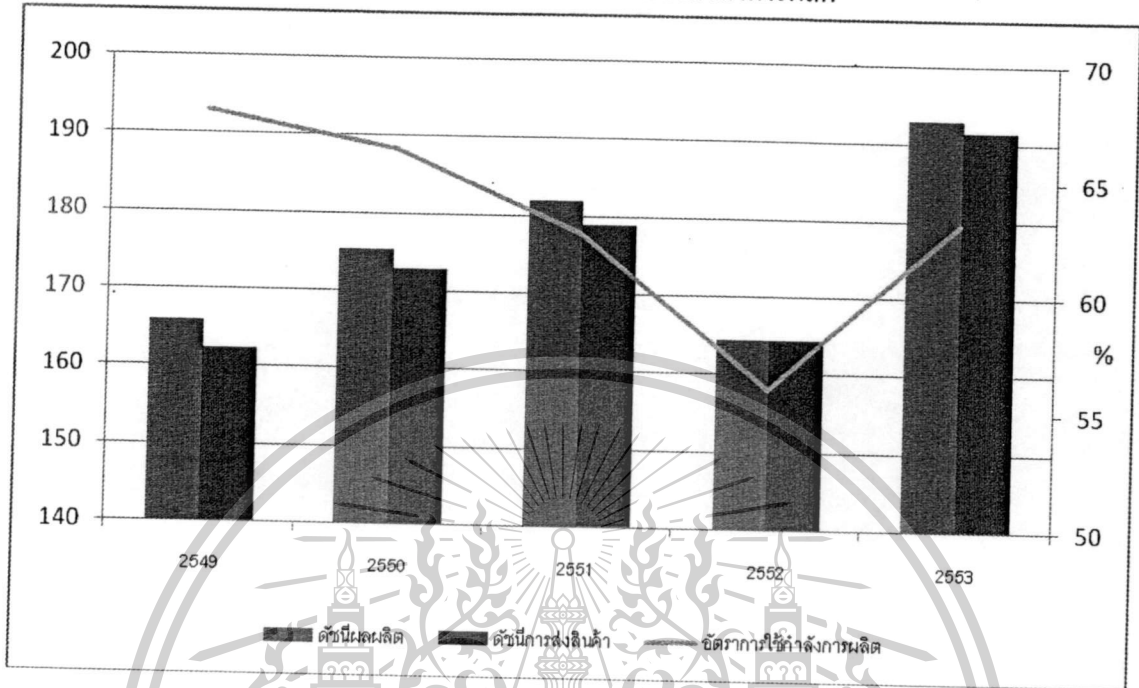
1. กิจกรรมการขนส่งสินค้าในระบบเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น จากการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศ (การบริโภคและการลงทุน) และภาคการส่งออก ซึ่งมีการขยายตัวร้อยละ 6.4 และ 2.85 ต่อปี ตามลำดับ หากพิจารณาจากอัตราการใช้กำลังการผลิตในหลายอุตสาหกรรมพบว่า มีการปรับตัวดีขึ้นจากร้อยละ 56.0 เป็นร้อยละ 63.2 โดยเฉพาะในหมวดอุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า อาหารและอุตสาหกรรมเชื่อมโยง ส่งผลให้การผลิตในภาพรวมของสาขาอุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 13.9 จากเดิมที่เคยหดตัวลงร้อยละ 6.1 ในปีก่อนหน้า จึงกลายเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้กิจกรรมการขนส่งสินค้าภายในระบบเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยดัชนีการขนส่งสินค้าขยับตัวเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 16.5 ต่อปี กล่าวคือ จาก 164.5 ในปี 2552 เพิ่มเป็น 191.7 ในปี 2553 (ภาพที่ 2.7)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ภาพที่ 2.7 ดัชนีผลผลิต ดัชนีการขนส่งสินค้า และอัตราการใช้จ่ายในการผลิต



ที่มา สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

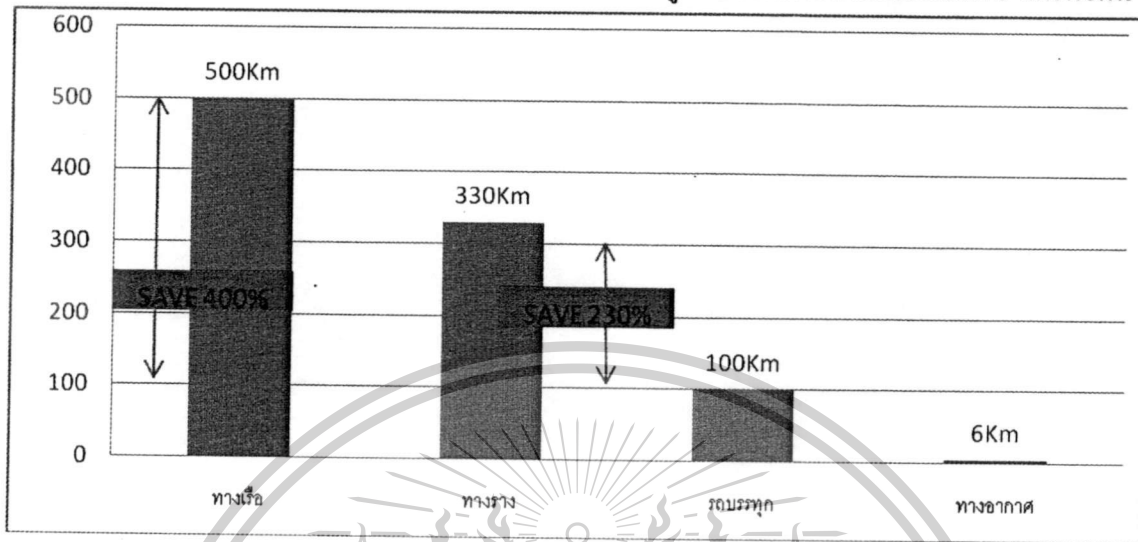
- รูปแบบการขนส่งปัจจุบันที่ใช้พลังงานสูงเนื่องจากข้อจำกัดของการพัฒนารูปแบบการขนส่งทางเลือกอื่นๆ อาทิ ระบบรางและบริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ รวมถึงบริการเรือชายฝั่งที่หน่วยงานรัฐไม่สามารถผลักดันให้เห็นผลเป็นรูปธรรมมากนักในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ทำให้โครงสร้างการขนส่งหลักของประเทศยังต้องพึ่งพาทางถนนอยู่ในสัดส่วนร้อยละ 82.6 ของการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมด ซึ่งการขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่ใช้ต้นทุนพลังงานสูงกว่าการขนส่งทางน้ำและทางรางถึง 5 และ 3.3 เท่า ตามลำดับ นอกจากนี้ จากกรณีสังเกตพฤติกรรมของผู้ประกอบการไทย พบว่า ส่วนใหญ่ได้หันมาใช้รถยนต์ส่วนบุคคล (รถปิกอัพ) เพื่อขนส่งสินค้าระยะทางสั้น โดยยอมรับภาระต้นทุนน้ำมันดีเซลที่สูงขึ้น เนื่องจากการขนส่งด้วยรถปิกอัพไม่มีข้อจำกัดของเงื่อนไขด้านเวลาในการวิ่งรถเช่นเดียวกับรถบรรทุก รวมทั้งสามารถทำความเร็วและมีความคล่องตัวในการขนส่งแบบ door - to - door มากกว่าการขนส่งด้วยรถบรรทุก (ภาพที่ 2.8)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ภาพที่ 2.8 ระยะทางที่ใช้ในการขนส่งของการคมนาคมแต่ละรูปแบบหากใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 5 ลิตรต่อตัน



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556

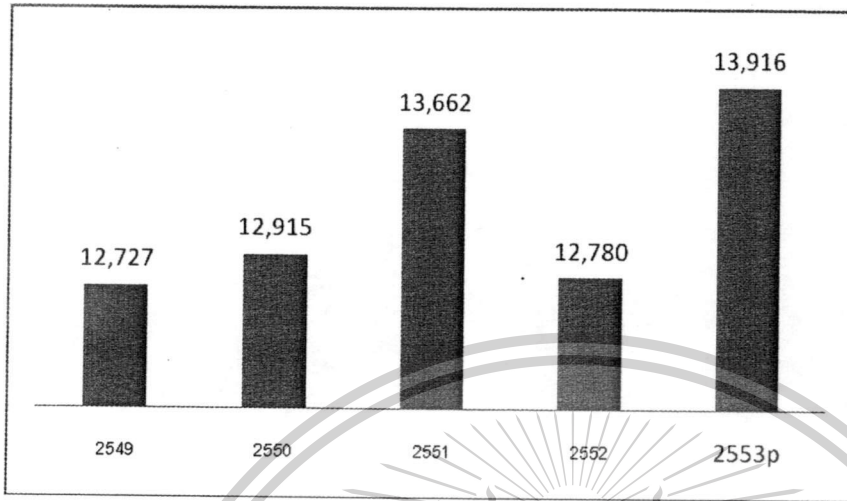
3. ราคาปัจจัยการผลิตเพื่อการขนส่งสูงขึ้น ในช่วงครึ่งหลังของปี 2553 ผู้ประกอบการไทยจำเป็นต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มสูงขึ้น เช่น ค่าจ้างแรงงานในสาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและคมนาคม ซึ่งเพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ย 12,780 บาทต่อเดือน ในปี 2552 เป็น 13,916 บาทต่อเดือน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.9 ต่อปี รวมทั้งราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลที่ขยับตัวสูงขึ้นกว่าปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 16.8 ต่อปี ทั้งนี้หากพิจารณาค่าดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนของกระทรวงพาณิชย์พบว่า ในปี 2553 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนปรับตัวเพิ่มขึ้นจาก 119.7 ในปี 2552 เป็น 23.6 ในปี 2553 หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3.3 ต่อปี (ภาพที่ 2.9)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ภาพที่ 2.9 ค่าจ้างเฉลี่ยของแรงงานในสาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และคมนาคม (บาท/ต่อเดือน)



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555

อย่างไรก็ตามในช่วงที่ผ่านมาผู้ประกอบการขนส่งของไทยทั้งขนาดกลางและขนาดใหญ่บางรายได้เร่งปรับตัวโดยนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อการวางแผนและกำกับดูแลการให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเพื่อลดผลกระทบจากต้นทุนค่าขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้น ไม่ว่าจะเป็นระบบเอกลักษณ์ของวัตถุด้วยคลื่นความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification: RFID) และระบบสำรวจหาตำแหน่งด้วยดาวเทียม (GPS) รวมถึงการประยุกต์ใช้แนวคิดการจัดส่งสินค้าแบบ Hub and Spoke และ Cross Docking ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งที่อาศัยจำนวนรถบรรทุกน้อยลง และสามารถเพิ่มเที่ยวการขนส่งของรถบรรทุกแต่ละคันได้มากขึ้น ลดการใช้พลังงานมลพิษ รวมทั้งลดจำนวนรถจากกลับเที่ยวเปล่า (Backhauling) นอกจากนี้ ผู้ประกอบการภาคเอกชนยังให้ความสำคัญกับการยกระดับศักยภาพของพนักงานรถบรรทุก ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าลงได้ ยกตัวอย่างเช่น บริษัทปูนซิเมนต์ไทย (SCG) ได้จัดตั้งสถาบัน SCG Skill Development เพื่อพัฒนาทักษะฝีมือขับรถบรรทุก พนักงานจัดส่งและคลังสินค้าของบริษัท SCG Logistics และผู้รับเหมาขนส่ง รวมทั้งการจัดหาจุดพักรถเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับพนักงานขับรถบรรทุกซึ่งผลจากการดำเนินงานพบว่า สามารถช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งและประหยัดพลังงานได้ร้อยละ 15-20 รวมทั้งสามารถเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทจากยอดขายที่เพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2547)

ในปี 2553 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่ารวม 722.5 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 636.5 พันล้านบาทในปี 2552 หรือคิดเป็นอัตรารายงานตัวร้อยละ 13.5 ต่อปี ซึ่งต่ำกว่าการขยายตัวของต้นทุนค่าขนส่งสินค้า (ร้อยละ 15.0) ทั้งนี้ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่บนสื่อออนไลน์ ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ต้นทุนการถือครองสินค้าซึ่งมีมูลค่า 709.9 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 627.3 พันล้านบาท ในปี 2552 และ ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าซึ่งมีมูลค่า 12.6 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 9.3 พันล้านบาท ในปีก่อนหน้า โดยจากการวิเคราะห์ พบว่า มีปัจจัยร่วมสำคัญ 3 ประการที่ส่งผลต่อการเคลื่อนไหวของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคลัง (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555) ดังนี้

1. มูลค่าผลผลิตขยายตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องจากปริมาณการส่งออกสัญญาณพื้นตัวอย่างชัดเจนในปี 2552 แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการเริ่มกลับมาผลิตสินค้าได้มากขึ้น ดูได้จากดัชนีผลผลิตของกระทรวงอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 164.4 ในปี 2552 เพิ่มขึ้นเป็น 193.2 ในปี 2553 ซึ่งสูงกว่าดัชนีผลผลิตในปีก่อนวิกฤตเศรษฐกิจที่อยู่ในระดับเพียง 182.0 ทั้งนี้ อาจกล่าวได้ว่า สาเหตุสำคัญที่ดัชนีผลผลิตเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากเนื่องจากผู้ประกอบการเพิ่มกำลังการผลิตสินค้าทั้งเพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดและเพื่อชดเชยสินค้าคงคลังที่ได้ระบายออกไปจนหมดในช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจถดถอยด้วย

2. อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR) ก่อนช่วงที่ ในปี 2553 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดีเฉลี่ยทั้งปี เท่ากับร้อยละ 6.1 ลดลงตามลำดับจากร้อยละ 7.2 และ 6.2 ในปี 2551 และ 2552 ซึ่งเป็นผลตามนโยบายการเงินของคณะกรรมการนโยบายการเงิน (กนง.) ที่เน้นการสร้างสมดุลในระบบเศรษฐกิจภายหลังที่เศรษฐกิจเริ่มส่งสัญญาณเติบโตอย่างแข็งแกร่ง และมีแรงกดดันด้านเงินเฟ้อสูงในช่วงครึ่งหลังของปี 2553

3. การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีการบริหารสินค้าคงคลัง จากผลการสำรวจผู้ประกอบการซัพพลายเออร์ พบว่าการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดทางธุรกิจภายหลังจากวิกฤตเศรษฐกิจปี 2552 ทำให้หลายบริษัทเริ่มมีการลงทุนด้านเทคโนโลยีมากขึ้น เนื่องจากเล็งเห็นถึงความสำคัญของการใช้เทคโนโลยีเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน โดยเฉพาะเทคโนโลยีด้านการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง ยกตัวอย่างเช่น บริษัท พีแอนด์จี ทำระบบ Vendor Management Inventory หรือ VMI เพื่อพยากรณ์ความต้องการใช้ตลอดระยะเวลาวันต่อสัปดาห์ให้ซัพพลายเออร์ทราบล่วงหน้าในการจัดส่งสินค้าในปริมาณที่เพียงพอและทันเวลา พร้อมกับลงทุนซื้อคอมพิวเตอร์และโปรแกรมสำเร็จรูปของ SAP มาใช้ในการวางระบบ ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถลดปริมาณสินค้าคงคลัง คิดเป็นมูลค่าถึง 20 ล้านบาท เป็นต้น

โดยสรุป ในภาพรวมทั้งประเทศ แม้ว่าต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังของประเทศจะสูงขึ้นจากปีก่อนหน้า เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่ดีขึ้นสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเพิ่มกำลังการผลิตของสินค้าของตนเองจนกลับเข้าสู่ระดับปกติ (หรือแม้กระทั่งสูงกว่าระดับปกติของปี 2551) อย่างไรก็ตาม การเพิ่มขึ้นของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังยังไม่สูงเท่ากับการขยายตัวของต้นทุนค่าขนส่งสินค้า เนื่องจากภาคธุรกิจของไทยมีความสามารถในการปรับตัวเพื่อจัดเก็บสินค้าคงคลังของตนเองและตลอดห่วงโซ่อุปทานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประยุกต์ใช้หลักการและเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาการบริหารจัดการสินค้าคงคลังให้ใกล้เคียงกับระบบ Just - in - time และ Milk run ในภาคการผลิต ซึ่งสอดคล้องกับอัตรา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

เพิ่มขึ้นเล็กน้อยของดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังจาก 181.7 ในปี 2552 เป็น 184.9 ในปี 2553 และจากแนวโน้มระยะยาวของสัดส่วนมูลค่าสินค้าคงคลังหลักของประเทศ ต่อ GDP ที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา จากร้อยละ 23.4 ต่อ GDP ในปี 2554 เหลือเพียงร้อยละ 18.2 ต่อ GDP ในปี 2553

ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ในปี 2553 ต้นทุนการบริหารจัดการด้าน โลจิสติกส์มีมูลค่ารวม 145.1 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 131.2 พันล้านบาท ในปี 2552 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.6 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับการขยายตัวของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555)

แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Trend of Logistics Cost to GDP)

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปีของประเทศไทย ซึ่งเป็นตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ในภาพรวมระดับประเทศนั้น พบว่า มีแนวโน้มลดลงในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา เฉลี่ยประมาณร้อยละ 0.3 ต่อปี โดยในช่วง 4 ปีแรก มีแนวโน้มลดลงมาตลอดและกลับมาเพิ่มอีกครั้งในช่วงปี 2548-2549 อยู่ที่ร้อยละ 17.1-17.8 ต่อ GDP หลังจากนั้น สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เริ่มมีแนวโน้มลดลงแบบขึ้นบันได ซึ่งสามารถกล่าวได้ว่าเป็นผลร่วมกันทั้งจากประสิทธิภาพในการจัดการ โลจิสติกส์ของผู้ประกอบการที่ดีขึ้น และความกดดันเพื่อความอยู่รอดทางธุรกิจภายใต้สถานการณ์เศรษฐกิจที่ถดถอยในช่วงที่ผ่านมา ทำให้ในช่วงปี 2552-2553 ประเทศไทยมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ลดลงมาอยู่ที่ระดับ 15.1-15.2 ต่อ GDP ตามลำดับ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555)

สำหรับในปี 2554 ตัวเลขคาดการณ์ของสัดส่วน โลจิสติกส์ต่อ GDP จะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 14.5 ต่อ GDP โดยมีสาเหตุสำคัญจากผลกระทบอุทกภัยในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2554 ซึ่งสร้างความเสียหายอย่างรุนแรงต่อพื้นที่ในเขตที่ราบลุ่มภาคกลางซึ่งเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมและเป็นแหล่งการผลิตสินค้าต้นน้ำ (Upstream Chain Industry) ที่สำคัญ เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ละชิ้นส่วนยานยนต์ และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ส่งผลให้คลังสินค้าและสินค้าคงคลังในพื้นที่อุทกภัยได้รับความเสียหายทันทีต่อเนื่องไปถึงการหยุดชะงักของกระบวนการส่งผ่านสินค้าไปยังอุตสาหกรรมต่อเนื่องและผู้บริโภค (Supply Chain Disruption) เนื่องจากอุตสาหกรรมกลางน้ำและปลายน้ำประสบปัญหาขาดแคลนสินค้าวัตถุดิบเพื่อใช้ในการผลิต (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

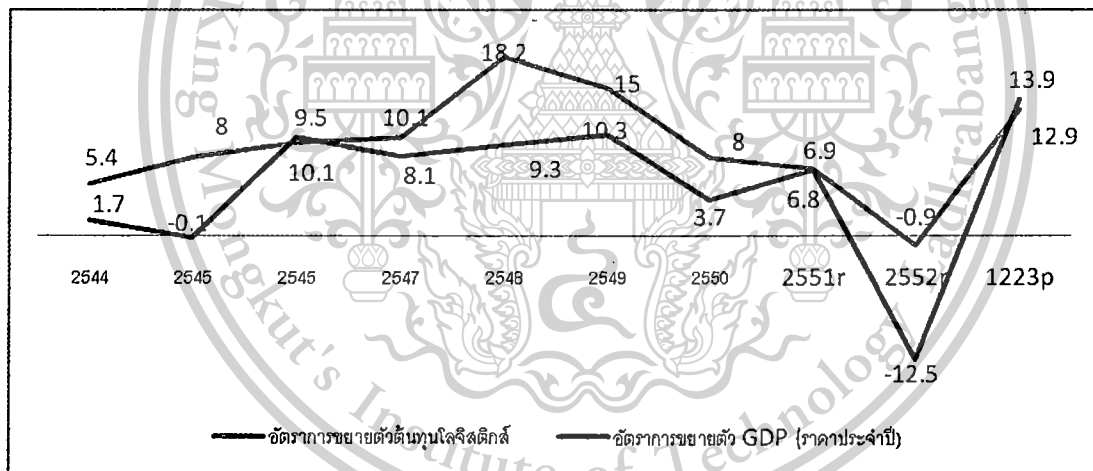
Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ (Logistics Cost Overview)

แนวโน้มการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ไทยในปี 2553 เป็นการเคลื่อนไหวที่สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจภาพรวมซึ่งเริ่มฟื้นตัวจากจุดต่ำสุดภายหลังเหตุการณ์ผลกระทบของวิกฤตเศรษฐกิจโลก ในปี 2552 โดยมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจทั้งปีของไทย (GDP at CVM) เติบโตสูงถึงร้อยละ 7.8 ต่อปี ซึ่งเป็นผลจากการเติบโตในภาคอุตสาหกรรมและภาคการส่งออกเป็นสำคัญ

ในปี 2553 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวมประมาณ 1.64 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 15.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากร้อยละ 15.1 ของ GDP ในปี 2552 ประกอบด้วย ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 776.4 พันล้านบาท (ร้อยละ 7.2 ของ GDP) ต้นทุนการเก็บรักษาคลัง 722.5 พันล้านบาท (ร้อยละ 6.7 ของ GDP) และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ 145.1 พันล้านบาท (ร้อยละ 1.3 ของ GDP)

ภาพที่ 2.10 แนวโน้มการขยายตัวของต้นทุนโลจิสติกส์และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP)



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555

โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ (Logistics Cost Structure)

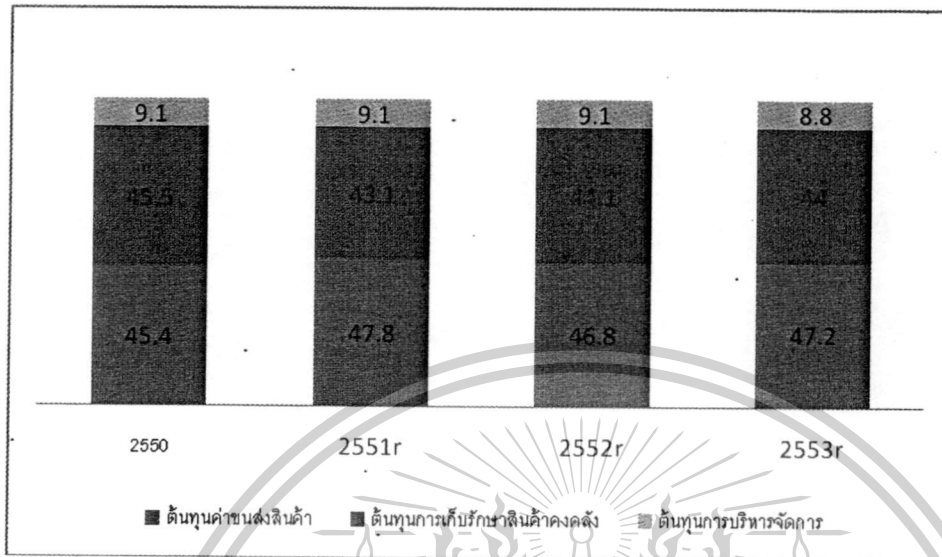
เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ผ่านมา กล่าวได้ว่าในช่วงปี 2550-2553 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยไม่ได้เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2553 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังคงเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด ประมาณร้อยละ 47.2 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากร้อยละ 46.8 รองลงมา คือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคลัง คิดเป็นร้อยละ 44.0 และอีกร้อยละ 8.8 เป็นต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ภาพที่ 2.11 เปรียบเทียบโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงปี 2550-2553



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555

อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบโครงสร้างต้นทุนระหว่างโลจิสติกส์ระหว่างปี 2550-2553 จะเห็นได้ว่าปี 2550 เป็นปีที่ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังของไทยมีสัดส่วนใกล้เคียงกับต้นทุนค่าขนส่งสินค้า แต่หลังจากนั้นต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังกลับมีแนวโน้มลดลงต่ำกว่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการปรับตัวของภาคธุรกิจในการบริหารจัดการสินค้าคงคลังของตนเองอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสอดคล้องกับข้อเท็จจริงของประเทศไทยที่โครงสร้างภายในประเทศยังคงพึ่งการขนส่งทางถนนเป็นหลัก และยังไม่สามารถปรับไปใช้รูปแบบที่ประหยัดพลังงานทั้งทางรวมและทางน้ำได้เพิ่มขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ทำให้ประสิทธิภาพการบริหารต้นทุนค่าขนส่งของประเทศไม่สามารถเพิ่มขึ้นได้อย่างมีนัยสำคัญ

2.7 การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

อาเซียน หรือ สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations – ASEAN) เป็นองค์กรที่ก่อตั้งขึ้นตามปฏิญญากรุงเทพฯเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2510 มีประเทศสมาชิก รวม 10 ประเทศ คือ บรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม วัตถุประสงค์เริ่มแรกของการก่อตั้งอาเซียนเพื่อสร้างสันติภาพในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อันนำมาซึ่งเสถียรภาพทางการเมือง และความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม และเมื่อการค้าระหว่างประเทศในโลกมีแนวโน้มเกิดการก้าวร้าวมากขึ้น ทำให้อาเซียนหันมามุ่งเน้นกระชับและเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างกันมากขึ้น (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2552, หน้า 9-10) โดยมีวัตถุประสงค์หลัก 3 ประการ คือ

1. ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมในภูมิภาค
2. รักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและความมั่นคงในภูมิภาค
3. ใช้เป็นเวทีแก้ไขปัญหาความขัดแย้งภายในภูมิภาค

อาเซียนประกอบด้วย 3 เสาหลัก คือ 1) ประชาคมความมั่นคงอาเซียน 2) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และ 3) ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน โดยมีกฎบัตรอาเซียน (ASEAN Charter) เป็นกรอบหรือพื้นฐานทางกฎหมายรองรับ

ในส่วนของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งเป็นเสาหลักที่ใช้ขับเคลื่อนให้เกิดการรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียน ภายในปี พ.ศ.2558 เพื่อนำไปสู่การเป็นตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน (Single Market and Single Production Base) และจะมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน เงินลงทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรี และสามารถเดินทางในอาเซียนได้อย่างสะดวกและเสรีมากยิ่งขึ้น

2.7.1 การเจรจาเปิดตลาดการค้าบริการในกรอบอาเซียน (ASEAN Framework Agreement Service: AFAS)

กรอบการตกลงอาเซียนว่าด้วยการค้าบริการ (AFAS) จัดทำเพื่อเปิดตลาดการค้าบริการระหว่างกันภายในกลุ่ม AFAS โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่ พ.ศ. 2539 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเจรจาครั้งที่ 5 เพื่อจัดทำข้อผูกพันเปิดตลาดการค้าข้อที่ 7 (7th Package) โดยมีเป้าหมายที่กำหนดตาม AEC Blueprint นำไปสู่การเป็นประชาคมอาเซียนให้สำเร็จภายในปี พ.ศ. 2555 โดยได้ลงนามพิธีสารอนุวัติเมื่อกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2552 กรอบความตกลงจะมีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยในสาขาบริการให้เช่าเรือ โดยไม่มีผู้คุมเรือ (เรือเปล่า) ที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมเจ้าท่า และคณะกรรมการการค้าบริการสาขาการขนส่งของกระทรวงคมนาคม และสาขาบริการซ่อมทำและบำรุงรักษาเรือ โดยได้รับความเห็นชอบให้ยื่นข้อผูกพันเปิดตลาดบริการซ่อมทำและบำรุงรักษาเรือที่มีขนาด 100,000 เดทเวทตัน ขึ้นไป โดย AEC Blueprint กำหนดระดับเปิดตลาดใน

- 1) สาขาบริการเร่งรัด (ท่องเที่ยว สุขภาพ คอมพิวเตอร์ และ โทรคมนาคม) ให้นักลงทุนอาเซียนถือหุ้นได้ในนิติบุคคลที่ให้บริการไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ภายในปี พ.ศ. 2551 และร้อยละ 70 ภายในปี พ.ศ. 2553
- 2) สาขาโลจิสติกส์ ให้นักลงทุนอาเซียนถือหุ้นได้ในนิติบุคคลที่ให้บริการไม่น้อยกว่าร้อยละ 49 ในปี พ.ศ. 2551 และ ร้อยละ 51 ในปี พ.ศ. 2553 และร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2556

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

3) สาขาบริการอื่นๆ (บริการขนส่งทางทะเล) ให้นักลงทุนอาเซียนถือหุ้นได้ในนิติบุคคลที่ให้บริการไม่น้อยกว่าร้อยละ 49 ในปี พ.ศ. 2551 และ ร้อยละ 51 ในปี พ.ศ. 2553 และร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2556 และต้องยกเลิกข้อจำกัดการค้าบริการแบบข้ามพรมแดน และเงื่อนไขอื่นๆ ในการจัดตั้งธุรกิจด้วย

2.7.2 ความร่วมมือในกรอบอาเซียน

(1) คณะกรรมการอาเซียนว่าด้วยการขนส่งทางน้ำ โดยกรมเจ้าท่าเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมคณะทำงานอาเซียนว่าด้วยการขนส่งทางน้ำระหว่างปี พ.ศ. 2548 – 2550 รวม 6 ครั้ง ผลงานที่สำคัญ ได้แก่

- การจัดทำแผนปฏิบัติการว่าด้วยการขนส่งทางน้ำในภูมิภาคอาเซียน (Road-map towards an Integrated and Competitive Maritime Transport in ASEAN-Maritime Roadmap) ซึ่งจะเป็แนวทางหลักในการดำเนินงานด้านการขนส่งทางน้ำของกลุ่มอาเซียน

- การจัดทำข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งทางทะเลอาเซียน-จีน (ASEAN-China Maritime Transport Agreement) เพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนกับประเทศจีนซึ่งจะเป็นการสนับสนุนผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นำวิของทั้งสองฝ่ายให้ได้รับความสะดวกและได้รับประโยชน์จากความตกลงฉบับนี้

2) คณะทำงานว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง โดยประเทศไทยผู้ประสานงานหลักในการจัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินโครงการ Successful Operationalization of the ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport

3) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล (ฉบับใหม่) (Rotterdam' Rules) คณะกรรมาธิการ กฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (UACITRAL) ได้ดำเนินการจัดทำร่างอนุสัญญารับขนของทางทะเลในปี พ.ศ. 2545 และแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2551 โดยที่ประชุมเตรียมการฝ่ายไทยมีความเห็นว่าประเทศไทยยังไม่ควรลงนามรับรองอนุสัญญา ดังกล่าว เนื่องจากมีพันธกรณีที่ต้องไม่กระทำการใดๆ ขัดต่อวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาฯ จนกว่าจะมีการให้สัตยาบัน จึงสมควรพิจารณาอย่างรอบคอบเนื่องจากสาระของอนุสัญญากระทบต่อความรับผิดชอบต่อผู้ขนส่ง การจำกัดความรับผิดชอบในการขนส่งขอบเขตของอนุสัญญา (อาจกระทบต่อธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ) ประกอบกับอนุสัญญาฉบับนี้อาจเปิดให้เข้าเป็นภาคีได้ ได้ด้วยวิธีภาคยานุวัติ (Accession) ซึ่งประเทศไทยสามารถเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาโดยวิธีนี้ได้ ในภายหลัง ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการพิจารณาเบื้องต้นถึงการจ้การศึกษาเพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว

4) ผลกระทบต่อประเทศไทย การดำเนินการภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศในกรอบต่างๆ ส่งผลกระทบกับผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นำวิของประเทศไทยในการขยายตลาดได้กว้างขึ้นและให้สามารถเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ แรงงานฝีมือ และการเคลื่อนย้ายทุนภายในประเทศสมาชิกเสรีได้มากขึ้น รวมทั้ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

การมีฐานการผลิตร่วมเป็นตลาดเดียวกัน (Single Market) โดยภาพรวมของการดำเนินการภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศในกรอบต่างๆจะเป็นผลดีต่อประเทศไทย เพราะด้วยสภาพภูมิศาสตร์ที่เป็นจุดศูนย์กลางของอาเซียน จะทำให้อาเซียนเป็นตลาดส่งออกที่สำคัญมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และเป็นประโยชน์ต่อการขยายโอกาสทางการค้า การบริการและการลงทุนอย่างจริงจัง เพื่อมิให้เสียเปรียบในการแข่งขันกับนักลงทุนชาวต่างชาติที่อาจมีทุนมากกว่าเข้ามาประกอบกิจการในประเทศไทย ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์ในในประเทศไทยไม่สามารถแข่งขันทางการตลาดได้

2.7.3 สภาพแวดล้อมภายนอกประเทศอื่นที่จะมีผลต่อระบบขนส่งทางน้ำของไทย

(1) จีนและอาเซียนเป็นตลาดการผลิตและการบริโภคที่สำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออก การลงทุนสร้างฐานการผลิตในจีนมีจุดมุ่งหมายเพื่อการบริโภคภายในประเทศเป็นสำคัญด้วยจีนถือเป็นตลาดใหญ่ที่มีประชากร 1,300 ล้านคน ในขณะที่ฐานการผลิตในกลุ่มประเทศอาเซียนจะผลิตเพื่อการบริโภคภายในกลุ่มและการส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศด้วย เช่น ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย ยุโรป สหรัฐอเมริกา และจีน

(2) จีนและอินเดียจะมีบทบาทต่อเศรษฐกิจโลกอย่างมากในอนาคต ทั้งสองประเทศมีประชากรรวมกันกว่า 2,300 ล้านคน มีทรัพยากรธรรมชาติที่ยังไม่ได้นำไปใช้ประโยชน์ และแรงงานค่าจ้างถูกเพียงพอสำหรับภาคการผลิตและการบริการและเป็นตลาดที่ยังต้องการสินค้าประเภทต่างๆอีกมาก

(3) โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภาครุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ จะช่วยเพิ่มบรรยากาศการลงทุนและการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการระหว่างประเทศสมาชิกและเปิดโอกาสให้ไทยก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจและการขนส่งของภูมิภาคอินโดจีน โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่กำลังดำเนินการอยู่ในประเทศลาว กัมพูชา พม่า เวียดนาม จีนตอนใต้ และไทยได้รับการสนับสนุนทั้งด้านการเงินและการบริหารจัดการจากองค์กรระดับโลก เช่น ธนาคารโลก ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย JICA และ JBIC ของญี่ปุ่น นอกจากนี้ แกนเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงทั้ง 6 ประเทศจะเชื่อมพื้นที่ของประเทศสมาชิกในแนวเหนือ-ใต้ แนวตะวันออกและตะวันตก และเส้นทางหลักของการขนส่งสินค้า วัสดุและคนเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาคนี้

(4) เวียดนามและมาเลเซียกำลังเร่งสร้างพันธมิตรกับบริษัทเรือและผู้ประกอบการระดับสากลเพื่อแข่งขันกับไทยในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางเรือของภูมิภาคอินโดจีน ในระยะ 10 ปีที่ผ่านมาบริษัทเรือขนาดใหญ่ ผู้ประกอบการท่าเรือและผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางบกได้รวมตัวกันเป็นพันธมิตรสร้างเครือข่ายทั่วโลกให้บริการรับส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง (door-to-door) มีผลให้ท่าเรือหลายแห่งที่รวมอยู่ในกลุ่มพันธมิตรได้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและมีแนวโน้มที่จะได้เป็นท่าเรือสำคัญของภูมิภาค เช่น ท่าเรือไฮฟอง ดานัง และไซ่ง่อน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

(5) ข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและประเทศคู่ค้าและข้อตกลงต่างๆของอาเซียน จะมีผลกระทบต่อภาคการผลิต การส่งออกและการบริการของอย่างมากในอนาคต จากการทำที่ไทยได้มีการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีแบบทวิภาคีกับจีน อินเดีย บาห์เรนออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และแปรมีผลให้สินค้าราคาถูกหลายประเภทเข้ามาตีตลาดของไทย ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการของไทยจึงต้องปรับธุรกิจเพื่อความอยู่รอด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลดต้นทุน ในขณะที่ภาครัฐต้องให้การสนับสนุนด้วยการจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานไว้ล่วงหน้าอย่างเพียงพอพร้อมทั้งกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เอื้อต่อการแข่งขันที่ไม่ผูกขาด ไม่เลือกปฏิบัติและเป็นธรรมกับทุกฝ่าย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2547)

2.8 ปัญหาน้ำท่วมในประเทศไทย

จากปัญหาอุทกภัยหรือน้ำท่วมพื้นที่ของจังหวัดต่างๆในประเทศไทยทุกปี โดยเฉพาะน้ำท่วมครั้งใหญ่เมื่อปี พ.ศ. 2554 ทำให้เกิดผลกระทบอย่างหนักต่อประชาชน ภาคธุรกิจ และหน่วยงานรัฐบาลเอง ทำให้การใช้ชีวิต การทำงานและการทำธุรกิจต้องหยุดชะงักเป็นเวลานานจนเกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจเป็นเงินหลายหมื่นล้านบาท ได้ส่งผลกระทบต่อการลงทุนทั้งภายในและต่างประเทศโดยธนาคารโลกได้ประเมินมูลค่าความเสียหายจากน้ำท่วมเป็นมูลค่า 1.44 ล้านล้านบาท รัฐบาลตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาน้ำท่วมดังกล่าว จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อวางระบบการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ซึ่งได้จัดทำแผนแม่บทในการบริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน ทั้งแผนในระยะเร่งด่วนและแผนระยะยาว โดยได้น้อมนำแนวทางตามพระราชดำริและหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นแนวทางในการทำงานและศึกษาวิเคราะห์ปัญหาต่างๆที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาน้ำท่วม โดยแผนแม่บทการบริหารจัดการน้ำ ประกอบด้วย 8 แผนหลัก และ 2 แผนปฏิบัติการ คือ (1) แผนปฏิบัติการเพื่อบรรเทาปัญหาอุทกภัยระยะเร่งด่วน และ (2) แผนปฏิบัติการบรรเทาอุทกภัยในพื้นที่ลุ่มน้ำแบบบูรณาการและยั่งยืน (กรณีลุ่มน้ำเจ้าพระยา) ทั้ง 2 แผนได้จัดสรรงบประมาณและกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลักและหน่วยงานสนับสนุนเพื่อให้การนำแผนไปปฏิบัติบรรลุผล (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2.9 ปัญหาของระบบโลจิสติกส์ของไทย

จากการประชุมเชิงปฏิบัติการซึ่งจัดโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2547 สรุปประเด็นปัญหาของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548) ดังนี้

2.9.1 ปัญหาด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ

การทำธุรกรรมของหน่วยงานต่างๆต้องเกี่ยวข้องกับกฎหมายและกฎระเบียบของภาครัฐเป็นอันมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ด้วย ดังนั้น การที่กฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่างๆ ไม่เกื้อหนุนต่อการพัฒนาระบบการค้าและโลจิสติกส์ย่อมส่งผลกระทบต่อการพัฒนาและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเป็นอย่างมาก สรุปประเด็นปัญหา ได้แก่

- กฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกทุกและความสูงของรถบรรทุกไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพของผู้ประกอบการ
- กฎหมายและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรยังไม่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจ
- ขาดองค์กรกลางรับผิดชอบด้าน โลจิสติกส์
- ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่มีเรือเดินทะเลใช้ในกิจการของตนเอง ไม่ได้รับประโยชน์จากอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 0
- ขาดกฎหมายกำกับและส่งเสริมธุรกิจผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ (Logistics service provider – LSP)
- กฎหมาย/ ระเบียบ/ ข้อบังคับที่เกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกของหน่วยงานต่างๆยังไม่สนับสนุนการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์
- กฎหมายเฉพาะด้านการขนส่งล้ำสมัย

2.9.2 ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

โครงสร้างพื้นฐานของไทยในปัจจุบันอาจถือได้ว่ามีความสมบูรณ์ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เมื่อเทียบกับลาว กัมพูชา เวียดนามและพม่า แต่ปัญหา คือ ไม่มีการปรับปรุงสภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ ได้แก่

- จุดกระจายสินค้าไม่เพียงพอ และบางแห่งอยู่ในจุดที่ไม่เหมาะสม ไม่สามารถรองรับการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบ (Mode) เนื่องจากไม่ได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

อยู่ในจุดที่สามารถเชื่อมต่อการขนส่งได้

- การขนส่งทางน้ำถือเป็นภาระขนส่งหลักของประเทศ ประมาณร้อยละ 95 ของการขนส่งสินค้าออก แต่ยังคงขาดการส่งเสริมและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง และท่าเรือตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้การขนส่งทางน้ำมีต้นทุนสูง ไม่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ท่าเรือเอกชนส่วนใหญ่ไม่ได้รับการช่วยเหลือหรือสนับสนุนจากภาครัฐ และภาครัฐไม่มีการทำถนนหรือเส้นทางที่ผู้ใช้บริการจะสามารถเข้าสู่ท่าเรือเอกชนได้สะดวก
- รถไฟยังขาดโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม เช่น ไม่มีรางคู่ เป็นต้น ทำให้การขนส่งทางรถไฟในปัจจุบันมีรางไม่เพียงพอ ตารางการขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่มีความแน่นอน และการขนส่งล่าช้า นอกจากนี้ การขนส่งทางรถไฟยังไม่มีการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ เนื่องจากปัญหาเรื่องเครื่องมือในการจัดการสินค้า ไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขนส่งในการขนถ่ายสินค้า
- ช่องทางถนนเข้าแหลมฉบังมีความแออัด เนื่องจากมีรถลากตู้คอนเทนเนอร์เข้าไปที่ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น
- สภาพเส้นทางจราจรหรือถนนหน้าทางเข้าจุดกระจายสินค้าลาดกระบังขรุขระและชำรุด ทำให้การจราจรติดขัด เนื่องจากไม่สามารถสัญจรได้สะดวก และอาจทำให้รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกเดินทางไม่ทันเวลาและตกเรือได้

2.9.3 ปัญหาการพัฒนาาระบบสารสนเทศและฐานข้อมูล

- ผู้ประกอบการขาดความรู้ความเข้าใจและไม่ตระหนักถึงผลประโยชน์เชิงกลยุทธ์ในการนำระบบสารสนเทศ (Information technology) มาใช้ในงานโลจิสติกส์
- รัฐบาลไม่มีนโยบายและการสนับสนุนผู้ให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศของเอกชนไทยให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศรวมทั้งขาดการสนับสนุนในเรื่องการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) อย่างมีประสิทธิภาพ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- ขาดหน่วยงานกลางระดับชาติซึ่งประกอบด้วยภาครัฐและเอกชนที่รับผิดชอบในภาพรวมของเรื่องมาตรฐานและฐานข้อมูลด้าน โลจิสติกส์
- ขาดข้อมูลเพื่อการวางแผน วิเคราะห์และปฏิบัติการด้าน โลจิสติกส์ โดยขาดข้อมูลทั้งในระดับมหภาคและจุลภาคของประเทศ ทั้งใน ภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งข้อมูลในระดับนานาชาติ
- โครงสร้างพื้นฐานและเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศมี ประสิทธิภาพไม่เพียงพอในด้านความเร็วและมีต้นทุนสูงมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในต่างจังหวัด
- ขาดบุคลากรที่มีความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและ โลจิสติกส์ ในทุกระดับทั้งภาครัฐบาลและเอกชน รวมทั้งจำนวนผู้ให้บริการ เทคโนโลยีสารสนเทศที่เพียงพอกับงาน โลจิสติกส์ของวิสาหกิจ ขนาดกลางและขนาดย่อมด้วย
- ขาดซอฟต์แวร์ที่มีมาตรฐานและเหมาะสมสำหรับวิสาหกิจขนาด กลางและขนาดย่อมเพื่อให้ในด้าน โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน นอกจากนี้ซอฟต์แวร์ยังมีราคาแพง

2.9.4 ปัญหาด้านบุคลากรและองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์

- การขาดแคลนบุคลากรด้าน โลจิสติกส์
- ปัญหาของบุคลากรในตลาดแรงงาน โดยในระดับผู้บริหารยังขาด ความรู้ความเข้าใจในการบริหารจัดการ โลจิสติกส์แบบองค์รวม ส่วนในระดับปฏิบัติขาดหลักสูตรอบรมวิชาชีพที่เป็นมาตรฐานกลาง นอกจากนี้ ยังขาดระบบรับรองคุณภาพ (Certification system) ทั้ง ในระดับบริหารและระดับปฏิบัติ
- บุคลากรผู้ถ่ายทอดองค์ความรู้ ยังมีปัญหาด้านจำนวนอาจารย์และ วิทยากรอบรมที่มีไม่เพียงพอ
- ปัญหาด้านข้อมูล คือ ยังขาดข้อมูลกำลังคนที่สมบูรณ์ทั้งระดับ ภาพรวมและรายสาขาอุตสาหกรรม

2.9.5 ปัญหาการพัฒนาของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

- ขาดกฎหมายที่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ ทำให้เกิดความ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ไม่ชัดเจนในการดำเนินกิจการ

- ขาดการส่งเสริมทางด้านสิทธิพิเศษเพื่อช่วยเหลือและจูงใจในการส่งเสริมให้เกิดผู้ให้บริการมากขึ้น
- ขาดความรู้ ความชำนาญ และทักษะที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจ
- ผู้ประกอบการไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากธนาคาร เนื่องจากขาดหลักทรัพย์ที่ใช้ในการค้ำประกัน
- ซอฟต์แวร์เฉพาะด้านที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจมีราคาสูงมาก
- ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ไทยขาดเครือข่ายในการเชื่อมต่อกับต่างประเทศ

2.10 อุปสงค์และอุปทานการขนส่งทางน้ำ

2.10.1 อุปสงค์การขนส่งทางน้ำ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท (สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง, 2556) ดังนี้

(1) อุปสงค์การขนส่งในแม่น้ำและคลอง

ในปี พ.ศ. 2552 ปริมาณผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา จากการให้บริการเรือด่วนเจ้าพระยา เรือข้ามฟาก และเรือหางยาว มีจำนวนประมาณวันละ 186,000 คน ซึ่งมีแนวโน้มลดลงจากปี พ.ศ. 2551 ขณะที่คลองแสนแสบ มีผู้โดยสารประมาณวันละ 54,600 คน และคลองพระโขนง มีผู้โดยสารประมาณวันละ 670 คน โดยภาพรวมแล้วปริมาณผู้โดยสารต่อวันในแม่น้ำเจ้าพระยา คลองแสนแสบ และคลองพระโขนง มีแนวโน้มลดลงโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 2.6

(2) อุปสงค์การขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งของประเทศ

การขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศทางน้ำ ในปี พ.ศ. 2552 มีประมาณ 114.2 ล้านคนต่อปี โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.2 ของการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศทั้งหมด โดยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 เป็นต้นมา อย่างไรก็ตาม ผู้โดยสารที่เดินทางด้วยการขนส่งทางน้ำก็นับว่ามีปริมาณมากพอสมควร โดยอยู่ในอันดับที่ 3 รองจากรถโดยสาร ขสมก. และรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งหากมีการปรับปรุงและพัฒนาเรือโดยสาร เพื่อให้ผู้โดยสารหันมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้นแล้วก็จะสามารถมีส่วนช่วยลดความแออัดของสภาพการจราจรบนถนนได้บ้าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ประกอบไปด้วยการขนส่งชายฝั่ง และการขนส่งลำน้ำ ซึ่งนับว่ามีความสำคัญยิ่งต่อการขนส่งภายในประเทศ เนื่องจากเป็นวิธีการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำ และสามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละมาก ๆ เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) รวมทั้งเป็นรูปแบบการขนส่งที่สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เชื่อมต่อไปยังท่าเรือระหว่างประเทศ ซึ่งถ้าหากได้รับการส่งเสริมที่ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าทางน้ำในระยะทางไกลจะช่วยประเทศชาติประหยัดพลังงานและช่วยลดต้นทุน โลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้า ส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2552 มีปริมาณสัดส่วนการขนส่งทางน้ำภายในประเทศประมาณร้อยละ 8.2 และทางชายฝั่งทะเลประมาณร้อยละ 5.8 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ

เมื่อพิจารณาสัดส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างทางน้ำภายในประเทศและทางชายฝั่งทะเลในปี พ.ศ. 2552 จะเห็นได้ว่าการขนส่งทางลำน้ำในประเทศจะมีสัดส่วนมากกว่าทางชายฝั่งทะเล ประมาณร้อยละ 17

หากพิจารณาตามระยะทางการขนส่งเฉลี่ย (Average Trip Length) พบว่า การขนส่งทางแม่น้ำของสินค้าเกือบทุกประเภทมีระยะทางการขนส่งเฉลี่ยที่ไกลกว่าการขนส่งทางถนน ยกเว้นการขนส่งสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้างและสินค้าเบ็ดเตล็ด ขณะที่การขนส่งทางชายฝั่งทะเลของสินค้าประเภทผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลผลิตเกษตร โลหะก่อสร้าง เคมีภัณฑ์ วัสดุก่อสร้าง ยางพารา แร่ธาตุ และเครื่องใช้ในครัวเรือน ที่มีระยะทางการขนส่งสินค้าเฉลี่ยที่ไกลกว่าการขนส่งทางแม่น้ำ โดยสัดส่วนของสินค้าที่ขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศและทางชายฝั่งทะเลในปี พ.ศ. 2552

2.10.2 อุปทานการขนส่งทางน้ำ

อุปทานการขนส่งทางลำน้ำส่วนใหญ่เพื่อการขนส่งสินค้า จะมีการขนส่งผู้โดยสารบ้างก็เป็นเพียงการขนส่งในระยะทางใกล้ๆ หรือการเดินทางข้ามฝั่งแม่น้ำ สำหรับการขนส่งทางชายฝั่งของประเทศ ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าเช่นกัน แต่ก็มีท่าเรือชายฝั่งอีกประเภทที่เป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว เช่น ท่าเรือท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต เป็นต้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเทศไทยมีแม่น้ำสายหลักอยู่จำนวน 22 สาย มีความยาวประมาณ 5,800 กิโลเมตร แต่แม่น้ำที่มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำในปริมาณมากมีจำนวน 5 สาย ซึ่งได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำท่าจีน มีความยาวรวมประมาณ 1,400 กิโลเมตร โดยแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สายหลักที่มีปริมาณการขนส่งสินค้ามากที่สุด และเป็นที่ตั้งของท่าเรือภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศ แต่การขนส่งในลำน้ำนั้น สามารถขนส่งได้บางช่วงของลำน้ำเท่านั้น

การขนส่งทางลำน้ำสนับสนุนการขนส่งสินค้าเกษตรที่สำคัญเพื่อการส่งออก ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง และสินค้าอุตสาหกรรม ซึ่งได้แก่ น้ำตาล แป้งมันสำปะหลัง และนำเข้าสินค้า ได้แก่ แร่เหล็ก โดยมีเส้นทางขนส่งทางลำน้ำในแม่น้ำสายสำคัญ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำท่าจีน โดยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา จะครอบคลุมเส้นทางตั้งแต่ จ.นครสวรรค์ จ.อุทัยธานี จ.ชัยนาท จ.อ่างทอง จนมาถึงจุดเชื่อมต่อกับแม่น้ำป่าสักที่ จ.พระนครศรีอยุธยา ต่อลงมาถึง จ.ปทุมธานี และจ.นนทบุรี โดยตั้งแต่ปากแม่น้ำเข้าไปในแผ่นดินอีกประมาณ 45 กิโลเมตร สามารถรองรับเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ หลังจากนั้นสามารถรองรับได้เฉพาะเรือลำเลียง เนื่องจากข้อจำกัดด้านขนาดทางน้ำ ความสูงช่องลอด และระยะห่างระหว่างตอม่อ ทั้งนี้สามารถเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาได้ตลอดทั้งปี เฉพาะตั้งแต่ อ.ปากน้ำ จ.สมุทรปราการ ไปจนถึง อ.เมือง จ.อ่างทอง ระยะทางรวม 170 กิโลเมตร ขณะที่การเดินเรือในแม่น้ำป่าสักจะเริ่มจาก จ.สระบุรี ถึง จ.พระนครศรีอยุธยา ซึ่งสามารถใช้ได้เฉพาะเรือลำเลียง ด้วยข้อจำกัดเช่นเดียวกัน แม่น้ำบางปะกงจะมีต้นทางและปลายทางภายใน จ.ฉะเชิงเทรา และแม่น้ำแม่กลองช่วง จ.ราชบุรี ถึง จ.สมุทรสงคราม ซึ่งทั้งแม่น้ำบางปะกงและแม่น้ำแม่กลอง จะสามารถรองรับเรือเดินทะเลชายฝั่งได้ กรณีแม่น้ำท่าจีนเป็นการขนส่งระหว่าง จ.สมุทรสาคร จ.นครปฐม และ จ.สุพรรณบุรี ในช่วงแรกสามารถรองรับเรือเดินทะเลชายฝั่งได้ ต่อจากนั้นรองรับได้เฉพาะเรือลำเลียงเช่นกัน

นอกจากนี้ ยังมีลำน้ำที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศคือ แม่น้ำโขง โดยใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เช่น จีน พม่า และลาว (กลุ่มประเทศสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ)

การขนส่งชายฝั่งทะเลอ่าวไทย เป็นการขนส่งชายฝั่งที่มีปริมาณการขนส่งมาก มีเส้นทางขนส่งหลักคือ ท่าเรือสงขลา/ท่าเรือในจ.สุราษฎร์ธานี/ท่าเรือประจวบ กับท่าเรือแหลมฉบัง และการขนส่งชายฝั่งที่ทำเรือคลองใหญ่จ.ตราด ไปยังประเทศกัมพูชา สำหรับเส้นทางขนส่งฝั่งทะเลอันดามัน จะเป็นการขนส่งระหว่างท่าเรือกันตัง จ.ตรัง – ท่าเรือปีนัง และท่าเรือคัง (Klang) ในประเทศมาเลเซีย การขนส่งชายฝั่งบริเวณท่าเรือชุมพรหรือต่อไปยังท่าเรือสงขลา และประเทศปลายทางฝั่งทะเลอ่าวไทย โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ในปี 2552 จำนวน 29.31 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 5.8 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ สินค้าที่ขนส่งชายฝั่งมากที่สุดคือ น้ำมันเชื้อเพลิง

การขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศ มีแม่น้ำสายหลักที่ทำการขนส่งคือ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำกลอง และแม่น้ำท่าจีน ท่าเรือลำน้ำส่วนใหญ่ เป็นท่าเรือเอกชนและตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีจำนวน 61 ท่า เพื่อรองรับสินค้าที่ขนส่งด้วยเรือลำเลียงที่บรรทุกขนถ่ายสินค้ากลางน้ำบริเวณท่าเรือกรุงเทพ หรือบริเวณที่จอดทอดสมอเรือเกาะสีชัง โดย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ ในปี 2552 จำนวน 41.56 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 5.8 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ สินค้าที่ทำการขนส่ง ได้แก่ ดินหิน ทราาย ซีเมนต์ และแร่เชื้อเพลิง เป็นต้น

ท่าเรือลำน้ำที่สำคัญ คือ ท่าเรือกรุงเทพ (หรือท่าเรือคลองเตย) มีระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ 8.5 เมตร ระดับความลึกบริเวณหน้าท่าเทียบเรือ 11 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง รองรับเรือขนาดไม่เกิน 12,000 เดทเวทตัน ยาวไม่เกิน 172 เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร ประกอบด้วย (1) ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตกรองรับสินค้าทั่วไป ตู้เปล่า และการบรรจุสินค้าเข้า – ออก และ (2) ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกรองรับตู้สินค้า โดยมีการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารและประกอบการ

จากสถิติปี 2552 ท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณสินค้าผ่านท่ารวม 15.57 ล้านตัน แบ่งเป็นสินค้าขาเข้า 7.85 ล้านตัน และสินค้าขาออก 7.72 ล้านตัน และมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 1.31 ล้านที่อยู่ที่ตู้สินค้าขาเข้า 0.67 ล้านที่อยู่ที่ตู้สินค้าขาออก 0.64 ล้านที่อยู่ที่ตู้สินค้า

รัฐบาลมีนโยบายให้ลดบทบาทท่าเรือกรุงเทพ โดยจำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือไม่เกิน 1.34 ล้านที่อยู่ที่ตู้สินค้าต่อปี และส่งเสริมให้มีการใช้ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น เนื่องจากปัญหาการจราจรแออัด และความคับคั่งภายในท่าเรือ

การขนส่งผู้โดยสารทางลำน้ำเจ้าพระยา มีเรือด่วนเจ้าพระยาให้บริการในเส้นทางระหว่างนนทบุรี (ปากเกร็ด) ถึงราษฎร์บูรณะ ระยะทางประมาณ 32 กม. ตลอดแนวเส้นทางมีท่าเรือเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง โยสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟ BTS ได้ที่สถานีสาทร สำหรับการขนส่งในคลองแสนแสบและคลองมหานาค มีเส้นทางระหว่างวัดศรีบุญเรืองถึงสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ระยะทางประมาณ 18 กม. โดยมีปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการเรือด่วนเจ้าพระยา เรือข้ามฟาก เรือหางยาว เรือคลองแสนแสบ และเรือคลองพระโขนง รวมเฉลี่ยประมาณวันละ 241,270 คน

การขนส่งทางลำน้ำระหว่างประเทศ มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางขนส่งหลัก ท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือเชียงแสน และเชียงของ ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขง ซึ่งกรมเจ้าท่าก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้าและการขยายตัวทางการค้าของประเทศตามโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (ไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน สปป.ลาว และสหภาพพม่า) และให้สามารถกระจายสินค้าจากไทยไปยังมณฑลยูนนานทางตอนใต้ของจีน และประเทศเพื่อนบ้านได้สะดวกรวดเร็วมมากขึ้น

กองเรือพาณิชย์ไทย สถิติการจดทะเบียนเรือไทยขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไป ปี 2552 มีจำนวน 477 ลำ ระบายเรือรวม 3,715,486 เดทเวทตัน จำแนกได้เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้ง 219 ลำ ขนาดระวางเรือ 2,922,956 เดทเวทตัน และเรือบรรทุกสินค้าเหลว 258 ลำ ขนาดระวางเรือ 792,530 เดทเวทตัน ส่วนใหญ่เป็นเรือเก่ามีอายุระหว่าง 20 ถึง 24 ปี ทั้งนี้ กองเรือพาณิชย์ไทยมีส่วนแบ่งการขนส่งสินค้าทางทะเลประมาณ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ร้อยละ 10 ของปริมาณสินค้าเข้า – ออก สำหรับเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศ โดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนมากเป็นเรือเหล็ก หรือเรือลำเดียวขนาด 40 –50 เมตร และมีความสูงประมาณ 3 ถึง 5 เมตร มีจำนวน 12,028 ลำ คิดเป็นระวางบรรทุก 489,622 ตันกรอส

เรือส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดเล็ก มีศักยภาพในการสร้างและซ่อมเรือไม้ เรือไฟเบอร์กลาส และอื่นๆ กระจายอยู่ตามแนวชายฝั่งทะเลภาคใต้ ภาคตะวันออก และริมฝั่งแม่น้ำสำคัญของประเทศ สำหรับเรือขนาดกลาง มีศักยภาพในการต่อเรือและซ่อมเรือเหล็ก เรืออลูมิเนียม และไฟเบอร์กลาส ขนาดตั้งแต่ 500 ถึง 4,000 ตันกรอส มีจำนวน 15 ลำ ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และมีเรือประมาณ 15 แห่ง ที่สามารถต่อเรือและซ่อมเรือตั้งแต่ขนาด 4,000 ตันกรอสขึ้นไป

2.10.3 ทำเรือ

กิจการทำเรือพาณิชย์ของไทยที่ใช้เพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและชายฝั่งของประเทศไทย สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ตามลักษณะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์คือ ทำเรือชายฝั่ง และทำเรือลำน้ำ (สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง, 2556)

1) ทำเรือชายฝั่ง

สำหรับทำเทียบเรือชายฝั่งที่สำคัญของไทย ได้แก่ ทำเรือแหลมฉบัง ที่จอดทอดสมอเรือบริเวณเกาะสีชัง ทำเรือมาบตาพุด ทำเรือระนอง ทำเรือสงขลา และทำเรือภูเก็ต รวมถึงทำเรือเอกชนที่สำคัญ อาทิ ทำเรือประจวบ ทำเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 4.2-12

ทำเรือที่สำคัญที่สุดของประเทศไทยในปัจจุบันคือ ทำเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกทางชายฝั่งตะวันออกของประเทศไทย การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารและดำเนินการต่อ ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือสินค้า คอนเทนเนอร์และท่าเรือเฉพาะกิจ เช่น ท่าเรือสำหรับเรือโรโร (Ro-Ro) ท่าเรือของรัฐ ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกอีกแห่งหนึ่งคือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นท่าเทียบเรือสินค้าเทกองมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ปูน และโซดาแอช

สำหรับท่าเรือสงขลา และท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ซึ่งกรมเจ้าท่าสร้างและส่งมอบให้กรมธนารักษ์แล้วได้ให้เอกชนเข้าไปบริหาร ส่วนท่าเรือระนองเป็นท่าเรือเอกชนประสงค์ บริหารจัดการโดยการทำเรือแห่งประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นท่าสนับสนุนในการขนส่งสินค้าทางทะเลฝั่งอันดามันของไทย

รายงานการจัดอันดับของสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum) ปี พ.ศ. 2551 – 2552 โดยคุณภาพท่าเรือของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 47 ได้คะแนน 4.7 คะแนนจาก 7 คะแนน ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ย (3.9 คะแนน) และมากกว่าสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม อย่างไรก็ตามประเทศไทยมีคะแนนน้อยกว่าคู่แข่งหลักที่สำคัญในภูมิภาค เช่น สาธารณรัฐสิงคโปร์ และประเทศมาเลเซีย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2) ทำเรือสำน้ำ

ท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย) เป็นท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา มีการขนส่งเชื่อมโยงเข้าถึงทั้งทางถนน และทางรถไฟ แต่มีข้อจำกัดด้านขนาดของเรือที่สามารถรับได้ต้องมีความยาวไม่เกิน 172 เมตร มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 12,000 ตันกรอสตัน และกินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร นโยบายของรัฐให้ลดบทบาทท่าเรือกรุงเทพ โดยจำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือไม่เกิน 1.34 ล้านตู้ต่อปี พร้อมทั้งส่งเสริมให้มีการใช้ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น

ท่าเรือเอกชนที่สำคัญในแม่น้ำเจ้าพระยากระจุกตัวอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีท่าเรือเอกชนที่สามารถรับเรือเดินทะเลขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไป จำนวนประมาณ 61 ท่า ท่าเรือเหล่านี้ตั้งอยู่บน 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือที่รับสินค้าที่ขนส่งด้วยเรือลำเลียงที่ขนถ่ายสินค้ากลางน้ำบริเวณท่าเรือกรุงเทพ หรือบริเวณอ่าวจอดทอดสมอเรือเกาะสีชัง หรือจากเรือเดินชายฝั่งขนาดเล็ก ท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาที่สำคัญ

นอกจากนี้ ยังมีท่าเรือสำน้ำระหว่างประเทศ ได้แก่ ท่าเรือเชียงแสน และเชียงของ ซึ่งตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขง กรมเจ้าท่าก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้า และการขยายตัวทางการค้าของประเทศในโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน สปป.ลาว และสหภาพพม่า เพื่อให้การกระจายสินค้าไปยังมณฑลยูนนานทางตอนใต้ของจีน และประเทศเพื่อนบ้านได้สะดวกรวดเร็วขึ้น

2.10.4 กองเรือพาณิชย์ของประเทศไทย

กองเรือพาณิชย์ไทยที่มีขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไป ข้อมูลเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2552 มีจำนวนทั้งสิ้น 477 ลำ ขนาดระวางเรือรวมเท่ากับ 3,699,964 ตันกรอสตัน จำแนกได้เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้ง 207 ลำ ขนาดระวางเรือ 2,603,200 ตันกรอสตัน โดยเรือประเภทเทกองมีระวางบรรทุกมากที่สุด 1,177,126 ตันกรอสตัน และเรือบรรทุกสินค้าเหลว 270 ลำ ขนาดระวางเรือ 1,096,764 ตันกรอสตัน โดยเรือประเภทน้ำมันมีระวางมากที่สุด 958,996 ตันกรอสตัน ซึ่งกองเรือไทยมีขนาดเป็นอันดับ 5 ของประเทศในกลุ่มอาเซียน กองเรือไทยสามารถจำแนกออกเป็นเรือที่เดินภายในประเทศ และเรือที่เดินทางระหว่างประเทศ โดยจำแนกย่อยเป็นเรือเดินประจำเส้นทางและเดินไม่ประจำเส้นทาง (สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง, 2556)

1) กองเรือคอนเทนเนอร์จดทะเบียนเรือไทยที่เดินระหว่างประเทศประจำเส้นทาง มีจำนวน 14 ลำ ขนาดระวางเรือรวม 257,332 ตันกรอสตัน เรือคอนเทนเนอร์จดทะเบียนเรือไทยทั้งหมดให้บริการลำเลียงตู้คอนเทนเนอร์และขนส่งประจำเส้นทางในภูมิภาคเอเชีย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

2) กองเรือสินค้าแห่งอื่นๆ (เรือสินค้าทั่วไป เรืออเนกประสงค์และเรือเทกอง) มีจำนวน 205 ลำ ขนาดระวางเรือรวม 1,665,624 เดทเวทตัน ที่เดินเรือชายฝั่งและเดินเรือทางระหว่างประเทศ ส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดเล็กและขนาดกลาง ซึ่งให้บริการเดินเรือไม่ประจำเส้นทาง เรือสินค้าแห่งอื่นๆ ซึ่งเรือเดินประจำเส้นทางมีจำนวน 53 ลำ ขนาดระวางเรือรวม 341,633 เดทเวทตัน ไทย – แอฟริกา มีจำนวน 2 ลำ ขนาดระวางเรือรวม 30,018 เดทเวทตัน

ขณะที่เรื่อน้ำมันและก๊าซเกือบทั้งหมดของประเทศไทย มีเส้นทางการค้าภายในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรื่อน้ำมันขนาดเล็กขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปภายในประเทศ ภาพรวมของกองเรือพาณิชย์ไทยที่จดทะเบียนเรือไทยข้างต้น เกือบทั้งหมดทำการค้าภายในภูมิภาคเอเชียเป็นหลัก แต่ยังมีเรืออีกจำนวนหนึ่งซึ่งผู้ประกอบการเดินเรือไทยเป็นเจ้าของหรือเช่ามาดำเนินการแต่งจดทะเบียนเรือในต่างประเทศ

2.10.5 อุ้เรือ

กิจการอุ้เรือของประเทศไทย ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการต่อเรือ ซ่อมเรือ และกิจการที่เกี่ยวข้อง เช่น การผลิตชิ้นส่วนเรือ ในประเทศไทยมีอยู่ 306 ราย ส่วนใหญ่ยังเป็นอยู่ขนาดเล็ก ซึ่งมีความถนัดในการสร้างและซ่อมเรือไม้ เรือไฟเบอร์กลาส และอื่นๆ ซึ่งอยู่เหล่านี้ตั้งกระจายอยู่ตามแนวชายฝั่งทะเลภาคใต้ ภาคตะวันออก และริมฝั่งแม่น้ำสำคัญของประเทศ เช่น แม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับอุ้เรือขนาดกลาง ซึ่งมีขีดความสามารถในการต่อเรือตั้งแต่ 500 – 4,000 ตันกรอส มีจำนวน 15 อุ้ เป็นกลุ่มที่มีศักยภาพในการต่อเรือและซ่อมเรือเหล็ก เรืออลูมิเนียม และไฟเบอร์กลาส ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และมีอุ้เรือประมาณ 7 แห่งที่สามารถต่อเรือและซ่อมเรือตั้งแต่ขนาด 4,000 ตันกรอสขึ้นไป ในจำนวนนี้มีอยู่ของ บริษัท ยูนิซิปยาร์ด แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด ซึ่งตั้งอยู่ที่ จ.ชลบุรี ที่สามารถซ่อมเรือขนาด 100,000 ตันกรอสได้ (สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง, 2556)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 วิธีการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการขนส่งสินค้าสินค้าทางน้ำจำนวน 15 คน (ดูรายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ในภาคผนวก ข) โดยแต่เดิมได้ทำแบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลเชิงปริมาณมาประกอบการศึกษาคู่ด้วย แต่เนื่องจากแบบสอบถามที่ได้รับกลับมามีจำนวนน้อยเกินไปไม่เหมาะที่จะนำไปประมวลผลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ทางสถิติและนำมาวิเคราะห์และแปลผลได้ จึงจำเป็นต้องตัดการวิจัยด้วยแบบสอบถามออกไป

3.2 เครื่องมือการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดให้ใช้เครื่องมือแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) (ดูภาคผนวก ก) โดยติดต่อขอเข้าไปสัมภาษณ์ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำจำนวน 15 คน ใช้เวลาในการสัมภาษณ์คนละประมาณ 1.5 – 2 ชั่วโมง

3.3 วิธีการวิเคราะห์

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำจำนวน 15 คน ผู้วิจัยได้นำมาวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) ตามหลักวิชาการ (Myers, 2013) และนำเสนอผลการวิจัยและข้อเสนอแนะในบทที่ 4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

บทที่ 4

ผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

จากผลการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในประเทศจำนวน 15 คน ได้ข้อมูลเชิงลึกด้านความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ให้สัมภาษณ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1 สรุปภาพรวมการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย

ต้นทางและปลายทางของสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดภาคกลาง คือ สินค้าทั่วไปที่ไม่ได้บรรจุตู้ร้อยละ 34 เป็นการขนส่งระหว่างจังหวัดต่างๆในภาคกลาง ร้อยละ 27 จากจังหวัดต่างๆของภาคกลางไปยังกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และร้อยละ 10 ในทางกลับกัน ในขณะที่สินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ร้อยละ 52 จะขนส่งภายในจังหวัดต่างๆของภาคกลาง ร้อยละ 32 จากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังจังหวัดต่างๆของภาคกลาง และร้อยละ 7 ในทางกลับกัน

นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าภายในประเทศไทยส่วนใหญ่ใช้ถนน และการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศใช้ทางทะเล โดยในช่วงปี 2542-2546 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จาก 456.5 ล้านตันในปี 2542 เป็น 548.8 ล้านตันในปี 2546 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.1 ต่อปี หากแยกตามระบบขนส่งพบว่า การขนส่งสินค้าทางถนนด้วยรถบรรทุกมีอัตราเพิ่มเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 5.2 ทางรถไฟร้อยละ 4.6 ทางอากาศร้อยละ 21 ทางน้ำร้อยละ 14.4 ในขณะที่ทางชายฝั่งทะเลและทางท่อไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับสัดส่วนการขนส่งสินค้าด้วยระบบต่างๆในปี 2544 เรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า ทางถนนร้อยละ 87.0 ทางชายฝั่งร้อยละ 4.8 ทางแม่น้ำร้อยละ 3.8 ทางรถไฟร้อยละ 1.9 ทางท่อร้อยละ 2.5 และทางอากาศร้อยละ 0.015

การขนส่งทางน้ำ (Water carriers) เป็นการขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศและไปต่างประเทศ เหมาะสำหรับสินค้าที่มีขนาดใหญ่และปริมาณมาก เช่น รถยนต์ เครื่องจักร เป็นต้น การขนส่งทางเรือจะใช้เวลานานกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นแต่ก็มีค่าใช้จ่ายน้อยกว่า รูปแบบนี้เป็นที่นิยมมากสำหรับการขนส่งสินค้านานาชาติ เช่น จากประเทศไทยไปยังประเทศในยุโรปหรืออเมริกา เนื่องจากประหยัดค่าขนส่งและสามารถขนส่งสินค้าไปได้ครั้งละจำนวนมากกว่ารูปแบบอื่น อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางน้ำโดยเรือขนาดต่างๆในประเทศไทยยังมีปริมาณการขนส่งสินค้าน้อยมาก เช่น ในปี 2553 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศไทยอยู่ที่ 507.9 ล้านตัน โดยโครงสร้างการขนส่งสินค้าภายในประเทศยังคงเป็นการขนส่งทางถนนในเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สัดส่วนมากที่สุดร้อยละ 82.6 (419.3 ล้านตัน) ทางน้ำร้อยละ 15.2 (77.1 ล้านตัน) ทางราง ร้อยละ 2.2 (11.4 ล้านตัน) และทางอากาศร้อยละ 0.02 (0.11 ล้านตัน) ซึ่งถือว่าเป็นข้อจำกัดของการพัฒนารูปแบบการขนส่ง เพราะยังพึ่งพาการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางถนนมากเกินไปซึ่งการขนส่งทางถนนถือเป็นรูปแบบการขนส่งที่ใช้ต้นทุนพลังงานสูงกว่าการขนส่งทางน้ำถึง 5 เท่า

นอกจากนี้ ในปี 2558 ประเทศไทยซึ่งเป็นสมาชิกของสมาคมอาเซียน (ASEAN) ได้ตกลงที่จะเปิดเสรีทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกด้วยการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community – AEC) ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยต้องเปิดประเทศให้บริษัทในประเทศอาเซียนอื่นเข้ามาทำธุรกิจภาคบริการ โดยเฉพาะธุรกิจโลจิสติกส์ ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำย่อมจะได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและ/หรือทางอ้อม

อย่างไรก็ดี ในประเทศไทย งานศึกษาวิจัยการขนส่งทางน้ำยังถือว่ามีน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางบกและทางราง

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาการขนส่งทางถนนนับว่ามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย และเป็นรูปแบบของการขนส่งที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่มากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ (การขนส่งทางน้ำประมาณร้อยละ 4) จึงทำให้การเดินทางทางถนนในปัจจุบันได้รับความสะดวกสบาย รวดเร็ว มีความน่าเชื่อถือ และค่อนข้างมีความตรงต่อเวลา นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งในระยะทางไกลยังมีข้อได้เปรียบกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ

การพัฒนาการขนส่งทางถนนอย่างต่อเนื่องมาตลอด แต่ไม่มีการบังคับใช้ผังการใช้ที่ดินอย่างจริงจัง ส่งผลให้มีการกระจุกตัวของแหล่งที่อยู่อาศัยและพื้นที่พาณิชยกรรมตามแนวถนนสายหลัก ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดในเมืองและขยายตัวเป็นพื้นที่กว้างรอบ ๆ ศูนย์กลาง ต่อมาในปี พ.ศ. 2533 จึงมีแนวคิดริเริ่มให้มีการพัฒนาระบบขนส่งผู้โดยสารในคลองแสนแสบอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งในปัจจุบันได้รับความนิยมอย่างมาก โดยเฉพาะการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น เนื่องจากไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร มีความถี่ในการให้บริการที่เหมาะสม ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำในเมืองจึงนับได้ว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง แม้ว่าในปัจจุบันจะมีความพยายามในการปรับปรุงการบริการให้ดียิ่งขึ้นมาโดยตลอด แต่ยังคงมีปัญหาอุปสรรคบางประการ ส่งผลทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกและความปลอดภัยเท่าที่ควร โดยเฉพาะในเรื่องของการเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางกับการขนส่งทางถนนและทางระบบขนส่งมวลชนระบบราง

การขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศในปัจจุบัน ถึงแม้จะได้รับการสนับสนุนเชิงนโยบายจากหน่วยงานภาครัฐแล้วก็ตาม เช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม เป็นต้น ในเรื่องของการส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนจากรูปแบบการขนส่งทางถนนมาใช้ในการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ขนส่งทางรางและทางน้ำ ซึ่งประหยัดพลังงานมากกว่า และสามารถขนส่งสินค้าได้ปริมาณมาก มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำ แต่จากการวิเคราะห์ในอดีตที่ผ่านมาพบว่า ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำภายในประเทศมีแนวโน้มที่ลดลง ขณะที่การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย

โดยในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ถึงแม้จะมีความพยายามเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ซึ่งได้แก่ ท่าเรือต่าง ๆ เพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางและเปิดเส้นทางการค้าใหม่ แต่ก็ยังไม่เพียงพอ ส่วนหนึ่งของปัญหาจากข้อจำกัดด้านงบประมาณที่ได้รับ และล่าสุดท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Port) และเคยติดอันดับท่าเรือ 20 อันดับแรกของโลกที่มีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือมากที่สุด ต้องกลายเป็นอดีตไป ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซีย ได้มีการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีไปมากจนแซงหน้า และมีอัตราเพิ่มของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือในอัตราที่สูง

นอกจากนี้ในอดีตที่ผ่านมา มีข้อจำกัดด้านงบประมาณที่ได้รับจัดสรร การพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำจึงไม่ก้าวหน้ามาก นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องมากขึ้น ซึ่งสามารถสนับสนุนการขนส่งทางน้ำในองค์รวม เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เช่น การพัฒนาด้านกองเรือ อุเรือ บุคลากรด้านพาณิชย์นาวี เป็นต้น และการบริหารจัดการในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนหรือกิจกรรมที่เกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ เช่น ระเบียบพิธีการต่าง ๆ โดยออกมาตรการ หรือการปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย ซึ่งใช้งบประมาณน้อย แต่ได้ผลประโยชน์ในวงกว้างต่อผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stake Holder) อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทย และก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม

นอกจากนี้ ปัจจัยภายนอกจากการที่กลุ่มประเทศอาเซียนได้ทำความตกลงการเปิดเสรีทางการค้า ซึ่งน่าจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจโดยรวมของภูมิภาค โดยเฉพาะสำหรับประเทศไทย ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางน้ำเพิ่มมากขึ้น จึงนับได้ว่าเป็นโอกาสที่สำคัญ และมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยต้องเร่งพัฒนาการขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งในด้านการค้าและบริการ

จากเหตุผลและความเป็นมาดังกล่าวข้างต้น หวังเป็นอย่างยิ่งว่า ยุทธศาสตร์สาขาการขนส่งทางน้ำที่จัดทำขึ้นนี้จะช่วยเร่งรัดผลักดันการขนส่งทางน้ำของประเทศไทยให้มีความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง สามารถแข่งขันได้กับประเทศเพื่อนบ้าน โดยยุทธศาสตร์สาขาการขนส่งทางน้ำจะเป็นการกำหนดแนวทางและนโยบายในการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย ซึ่งเนื้อหาของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางน้ำประกอบด้วย การทบทวนสถานการณ์ปัจจุบันของสาขาการขนส่งทางน้ำ เพื่อแสดงแนวโน้มในอนาคตและปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งทางน้ำ เพื่อให้เห็นภาพของระดับการพัฒนาและคุณภาพของบริการในสาขาการขนส่งทางน้ำ จากนั้นเมื่อวิเคราะห์นโยบายภายใต้สถานการณ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต ตลอดจนปัญหาที่ประสบอยู่ รวมถึงการวิเคราะห์ SWOT ประเด็นท้าทาย และแนวทางการพัฒนา จะทำให้สามารถกำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ

4.2 ผลการวิจัย

4.2.1 สถานภาพการขนส่งทางน้ำในปัจจุบัน

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาการขนส่งทางถนนนับว่ามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย และเป็นรูปแบบของการขนส่งที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่มากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ (การขนส่งทางน้ำประมาณร้อยละ 4) จึงทำให้การเดินทางทางถนนในปัจจุบันได้รับความสะดวกสบาย รวดเร็ว มีความน่าเชื่อถือ และค่อนข้างมีความตรงต่อเวลา นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งในระยะทางใกล้ยังมีข้อได้เปรียบกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ

การพัฒนาการขนส่งทางถนนอย่างต่อเนื่องมาตลอด แต่ไม่มีการบังคับใช้ผังการใช้ที่ดินอย่างจริงจัง ส่งผลให้มีการกระจุกตัวของแหล่งที่อยู่อาศัยและพื้นที่พาณิชยกรรมตามแนวถนนสายหลัก ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดในเมืองและขยายตัวเป็นพื้นที่กว้างรอบ ๆ ศูนย์กลาง ต่อมาในปี พ.ศ. 2533 จึงมีแนวคิดริเริ่มให้มีการพัฒนาระบบขนส่งผู้โดยสารในคลองแสนแสบอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งในปัจจุบันได้รับความนิยมอย่างมาก โดยเฉพาะการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น เนื่องจากไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร มีความถี่ในการให้บริการที่เหมาะสม ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำในเมืองจึงนับได้ว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง แม้ว่าในปัจจุบันจะมีความพยายามในการปรับปรุงการบริการให้ดียิ่งขึ้นมาโดยตลอด แต่ยังคงมีปัญหาอุปสรรคบางประการ ส่งผลทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกและความปลอดภัยเท่าที่ควร โดยเฉพาะในเรื่องของการเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางกับการขนส่งทางถนนและทางระบบขนส่งมวลชนระบบราง

การขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศในปัจจุบัน ถึงแม้จะได้รับการสนับสนุนเงินโยกย้ายจากหน่วยงานภาครัฐแล้วก็ตาม เช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม เป็นต้น ในเรื่องของการส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนจากรูปแบบการขนส่งทางถนนมาเป็นการขนส่งทางรางและทางน้ำ ซึ่งประหยัดพลังงานมากกว่า และสามารถขนส่งสินค้าได้ปริมาณมาก มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำ แต่จากการวิเคราะห์ในอดีตที่ผ่านมาพบว่า ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำภายในประเทศมีแนวโน้มที่ลดลง ขณะที่การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย

โดยในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ถึงแม้จะมีความพยายามเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ซึ่งได้แก่

ท่าเรือต่าง ๆ เพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางและเปิดเส้นทางการค้าใหม่ แต่ก็ยังไม่เพียงพอ ส่วนหนึ่งของเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่บนสื่อออนไลน์ ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ปัญหาจากข้อจำกัดด้านงบประมาณที่ได้รับ และล่าสุดท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Port) และเคยติดอันดับท่าเรือ 20 อันดับแรกของโลกที่มีปริมาณผู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือมากที่สุด ต้องกลายเป็นอดีตไป ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซีย ได้มีการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีไปมากจนแซงหน้า และมีอัตราเพิ่มของปริมาณผู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือในอัตราที่สูง

นอกจากนี้ในอดีตที่ผ่านมา มีข้อจำกัดด้านงบประมาณที่ได้รับจัดสรร การพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำจึงไม่ก้าวหน้ามาก นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องมากขึ้น ซึ่งสามารถสนับสนุนการขนส่งทางน้ำในองค์กรร่วม เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เช่น การพัฒนาด้านกองเรือ อุเรือ บุคลากรด้านพาณิชย์นาวี เป็นต้น และการบริหารจัดการในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกัขั่นตอนหรือกิจกรรมที่เกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ เช่น ระเบียบพิธีการต่าง ๆ โดยออกมาตรการ หรือการปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย ซึ่งใช้งบประมาณน้อย แต่ได้ผลประโยชน์ในวงกว้างต่อผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stake Holder) อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทย และก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม

นอกจากนี้ ปัจจัยภายนอกจากการที่กลุ่มประเทศอาเซียนได้ทำความตกลงการเปิดเสรีทางการค้า ซึ่งน่าจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจโดยรวมของภูมิภาค โดยเฉพาะสำหรับประเทศไทย ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางน้ำเพิ่มมากขึ้น จึงนับได้ว่าเป็นโอกาสที่สำคัญ และมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยต้องเร่งพัฒนาการขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งในด้านการค้าและบริการ

จากเหตุผลและความจำเป็นมาดังกล่าวข้างต้น หวังเป็นอย่างยิ่งว่า ยุทธศาสตร์สาขาการขนส่งทางน้ำที่จัดทำขึ้นนี้จะช่วยเร่งรัดผลักดันการขนส่งทางน้ำของประเทศไทยให้มีความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง สามารถแข่งขันได้กับประเทศเพื่อนบ้าน โดยยุทธศาสตร์สาขาการขนส่งทางน้ำจะเป็นการกำหนดแนวทางและนโยบายในการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย ซึ่งเนื้อหาของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางน้ำประกอบด้วย การทบทวนสถานภาพปัจจุบันของสาขาการขนส่งทางน้ำ เพื่อแสดงแนวโน้มในอนาคตและปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อสาขการขนส่งทางน้ำ เพื่อให้เห็นภาพของระดับการพัฒนาและคุณภาพของบริการในสาขาการขนส่งทางน้ำ

สถานภาพปัจจุบันของสาขาการขนส่งทางน้ำแสดงให้เห็นถึงหน่วยต่าง ๆ ภายใต้โครงสร้างเชิงสถาบันของการขนส่งทางน้ำ ซึ่งมีบทบาทหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแล และปฏิบัติการ ตลอดจนข้อมูลอุปสงค์และอุปทานการขนส่งทางน้ำ และปัญหาต่าง ๆ ของการขนส่งทางน้ำในปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

4.2.2 ปัญหาการขนส่งทางน้ำ

ปัญหาและอุปสรรคสำคัญของการขนส่งทางน้ำ คือ ปัญหาด้านท่าเรือ และการให้บริการขนส่งทางน้ำ ดังนี้

- 1) ท่าเรือเป็นประตูเข้าออกสำคัญของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลด้วยสัดส่วนร้อยละ 90.6 ท่าเรือหลักของไทย คือ ท่าเรือแหลมฉบังมีพื้นที่และศักยภาพเพียงพอที่จะรองรับปริมาณสินค้าต่อไปได้อีก 20-30 ปี นอกจากนี้ ท่าเรือต่างๆมีหลายหน่วยงานรับผิดชอบท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ จึงมีความซ้ำซ้อนของงาน และขาดการประสานงานและความร่วมมือเท่าที่ควร เพื่อให้การใช้ประโยชน์ท่าเรือที่มีอยู่ทั้งท่าเรือระหว่างประเทศ ท่าเรือชายฝั่ง และท่าเรือแม่น้ำให้เต็มขีดความสามารถของท่าเรือ
- 2) สำหรับการให้บริการทางน้ำ กองเรือพาณิชย์ของไทยยังคงประสบปัญหาหลายด้านที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันกับกองเรือของประเทศอื่น เช่น ต้องถูกหักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่าย ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 ไปก่อนและทำเรื่องขอคืนในภายหลัง ต้องแบกรับภาระอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่สูงและด้วยวงเงินกู้ที่จำกัดเมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือของประเทศคู่แข่ง

นอกจากนี้ ปัญหาอื่นของการขนส่งทางน้ำ ได้แก่

1. ความสูงของสะพานที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ สะพานพุทธ สะพานกรุงธน และสะพานนาคราช และความตื้นเขินของแม่น้ำเจ้าพระยาในบางช่วง ทำให้การลำเลียงขนส่งสินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยาไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. ปัญหาระเบียบพิธีศุลกากรของการขนส่งชายฝั่งมีระเบียบปฏิบัติมาก ต้องประสานกับหลายหน่วยงาน ใช้ระยะเวลานาน
3. ขาดการเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่ากับท่าเรือ ส่งผลต่อดัชนีทุนในการขนส่ง
4. ขาดการบำรุงรักษาร่องน้ำและเครื่องหมายการเดินเรืออย่างต่อเนื่อง
5. ผู้ประกอบการเรือไทยมีต้นทุนในการดำเนินการที่สูง โดยเฉพาะด้านสินเชื่อกและภาษี
6. ระบบการจดทะเบียนเรือไทยเป็นระบบแบบปิด ซึ่งมีความยุ่งยากซับซ้อน และมีต้นทุนในการดำเนินสูง
7. ขาดแคลนคนประจำเรือทั้งระดับนายเรือและลูกเรือทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ
8. ขาดระบบสาธารณูปโภคตามความต้องการของอู่ต่อเรือ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา และบุคลากร/ผู้เชี่ยวชาญด้านการต่อเรือมีจำกัด รวมทั้งขาดอุตสาหกรรมสนับสนุน เช่น เหล็ก ทำให้ต้นทุนในการต่อเรือสูงและใช้ระยะเวลานาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

9. ปัญหาทุ่นผูกเรือที่เกาะสี่ซังและบางนา ไม่ปลอดภัยและไม่เพียงพอ
10. ปัญหาความสูงของสะพานที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางน้ำ ซึ่งสะพานที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ สะพานพุทธ สะพานกรุงธน และสะพานนวพลวิ ประกอบกับมีผู้ประกอบการบางรายในแม่น้ำเจ้าพระยา เริ่มให้บริการเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ หากไม่ได้รับการปรับปรุงจะเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางน้ำในอนาคต
11. ปัญหาการคืนเงินของแม่น้ำเจ้าพระยาในบางช่วง ซึ่งการลำเลียงขนส่งสินค้าทางลำน้ำจากท่าเรือ นครสวรรค์ จ.นครสวรรค์ และจากท่าเรือตะพานหิน จ.พิจิตร ในแม่น้ำเจ้าพระยา มาถ่ายลำที่เกาะสี่ซังนั้น ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีเนินทรายมากกว่า 18 แห่ง เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในฤดูแล้ง โดยบางช่วงมีความลึกเพียง 1 เมตร
12. ปัญหาการให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำมีเวลาไม่แน่นอน
13. ปัญหาการปล่อยน้ำของกรมชลประทาน ซึ่งปัจจุบันมีการสร้างเขื่อนกั้นน้ำขนาดต่างๆ ปิดกั้นร่องน้ำโดยมิได้เตรียมการจัดทำประตูรักษาระดับน้ำเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินเรือ รวมทั้งการปล่อยน้ำจากเขื่อนหรือประตูน้ำไม่สม่ำเสมอ ในบางครั้งปล่อยเป็นจำนวนมาก ทำให้กระแสน้ำเชี่ยวและทำให้การบังคับเรือลำบากเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

4.2.3 แนวโน้มการขนส่งทางน้ำ

ขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ คาดว่า ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง จะมีอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 10 ต่อปี

การขนส่งสินค้าทางลำน้ำโขงยังคงมีรูปแบบเดิมคือ สินค้าขาล่องส่วนใหญ่มาจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แก่ สินค้าเกษตร ผักสด และผลไม้ ส่วนสินค้าขาขึ้นส่วนใหญ่เป็นสินค้าจากประเทศไทย ได้แก่ เครื่องดื่มชูกำลัง น้ำมันปาล์ม เป็นต้น และในอนาคตจะมีการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ผ่านท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ทั้งนี้ คาดว่าการขนส่งทางลำน้ำโขงจะไม่ได้รับผลกระทบจากโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ เนื่องจากตลาดของสินค้าที่ขนส่งทางแม่น้ำโขงเป็นกลุ่มสินค้าเฉพาะ

4.3 แนวโน้มของการขนส่งทางน้ำในอนาคต

หลายปีที่ผ่านมา มีปัจจัยหลายประการซึ่งช่วยสนับสนุนให้กิจการขนส่งทางทะเลเติบโตอย่างรวดเร็ว ปัจจัยต่างๆ เช่น การขยายตัวของการค้าเสรี ความก้าวหน้าในเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เทคโนโลยีด้านการขนส่ง เช่น การใช้เรือขนาดใหญ่ขึ้น เทคโนโลยีระบบตรวจสอบติดตามเรือและสินค้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

(Tracking and Tracing Technologies) บริการ โลจิสติกส์ที่ก้าวหน้า การเปลี่ยนแปลงกระบวนการผลิตของโลกในยุคเศรษฐกิจไร้พรมแดน รวมทั้งการขยายการค้าระหว่างกลุ่มประเทศใหม่ๆ ข้างข้างขึ้น

สำหรับการเติบโตของท่าเรือมีการเปลี่ยนแปลงอันดับท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกซึ่งสะท้อนความสำคัญของเศรษฐกิจและการค้าของภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะการเติบโตของท่าเรือในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และการลดการพึ่งพาการขนส่งสินค้าของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านท่าเรือฮ่องกง

อย่างไรก็ตาม เส้นทางการค้าทางทะเลและศูนย์กลางการพาณิชย์ในเอเชียยังคงเป็นสิงคโปร์และฮ่องกงอยู่ แม้ว่าประเทศมาเลเซียจะคอยแย่งส่วนแบ่งกับสิงคโปร์ และจีนต้องการพัฒนาท่าเรือเพื่อพึ่งพาตนเองและลดการใช้ท่าเรือฮ่องกง

นอกจากนี้ การพัฒนาท่าเรือของประเทศต่างๆ เพื่อแข่งขันและยกระดับความสำคัญของท่าเรือของแต่ละประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านของไทย เช่น ประเทศมาเลเซีย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รวมทั้งสหภาพพม่า ซึ่งอาจกระทบต่อสถานะความได้เปรียบเสียเปรียบของการแข่งขันในภูมิภาคแถบนี้ รวมทั้งโอกาสของประเทศไทยในการพัฒนาประเทศเป็นประตูการค้าของอนุภูมิภาคด้วย โดยเฉพาะในช่วงปีที่ผ่านมาในสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามมีการก่อสร้างท่าเทียบคอนเทนเนอร์สินค้าหลายแห่ง ทั้งที่กำลังดำเนินอยู่และเปิดใช้การแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งคือ ท่าเรือไซ่ง่อน ท่าเรือฟูหมี่ (Phu My) กับท่าเรือกายเหม็บ (Cai Mep) ที่เมืองหวุงเต่า (Vung Tao) จ.ป่าเหวียะ-หวุงเต่า (Ba Ria-Vung Tao) ทางตอนใต้ของประเทศ นอกจากนี้ มีท่าเรือน้ำลึก SP-PSA เป็นการร่วมทุนระหว่างรัฐวิสาหกิจท่าเรือไซ่ง่อน (Saigon Port) บริษัทเดินเรือแห่งชาติเวียดนาม (Vietnam National Shipping Lines) หรือ Vinalines และการท่าเรือประเทศสิงคโปร์ (Port of Singapore Authority) ซึ่งเป็นที่มาของชื่อ SP-PSA ท่าเรือแห่งนี้จะทำให้การเดินทางเรือสินค้าตรงระหว่างเวียดนามกับอเมริกาเหนือเป็นไปได้

ก่อนหน้านี้ผู้ส่งออกสินค้าเวียดนามต้องอาศัยเรือขนส่งขนาดเล็ก (Feeder Vessels) ขนสินค้าไปยังท่าเรือใหญ่แห่งต่างๆ ในอนุภูมิภาค เพื่อส่งสินค้าต่อไปยังตลาดผู้บริโภคขนาดใหญ่ทั่วโลก มีการประเมินว่าท่าเรือ SP-SPA จะช่วยตอบสนองความต้องการการขนส่งสินค้าและคอนเทนเนอร์ที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วในสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และเป็นอีกขั้นตอนสำคัญในการดำเนินงานแผนปฏิบัติการให้สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลอีกแห่งหนึ่ง ในย่านเอเชีย-แปซิฟิก สหภาพพม่าเป็นประเทศที่หลายประเทศมีความสนใจเข้าไปลงทุน เนื่องจากมีทรัพยากรจำนวนมาก และทำเลที่ตั้งของสาธารณรัฐสังคมนิยมพม่าซึ่งมีความสำคัญทางภูมิศาสตร์ มีชายฝั่งทะเลติดอันดามัน มีความพยายามของธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) และหลายประเทศให้การสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการสร้างท่าเรือในสหภาพพม่า รวมทั้งประเทศไทย ซึ่งการประชุมคณะรัฐมนตรีวันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ. 2551 ได้เห็นชอบกรอบความร่วมมือในโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทะวายเป็นท่าเรือด้านมหาสมุทรอินเดีย โดยได้มีการทำ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

บันทึกข้อตกลงเพื่อความเข้าใจร่วมกัน (Memorandum of understand: MOU) ซึ่งหากมีการดำเนินการก่อสร้างจะใช้เงินลงทุนประมาณ 40,000 ถึง 50,000 ล้านบาท สำหรับโครงการก่อสร้างถนนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก สาย 2 ที่ได้รับการสนับสนุนจากธนาคารพัฒนาเอเชีย โดยมีต้นทางที่ท่าเรือเมืองกวีญิน (Quy Nhon) ในชายฝั่งทะเลจีนใต้ในภาคกลางเวียดนาม โดยปัจจุบันมีกลุ่มบริษัท อิตาลีไทย จำกัด ได้เริ่มเข้าไปสำรวจและก่อสร้างท่าเรือดังกล่าวแล้ว

ในอนาคตจึงคาดว่า การพัฒนาท่าเรือในภูมิภาคของประเทศเพื่อนบ้าน จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของการเคลื่อนย้ายสินค้าในภูมิภาค โดยประเทศเพื่อนบ้านทั้งสหภาพพม่า และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามที่สามารถเป็นประตูการค้าให้กับจีนตอนใต้ ออกสู่ทะเลทางด้านฝั่งตะวันตกและตะวันออกตามลำดับ มีแนวโน้มที่จะเร่งพัฒนาศักยภาพของท่าเรือและพยายามพึ่งพาท่าเรือของตนเองมากขึ้น ในขณะที่เดียวกันประเทศมาเลเซียเร่งแข่งขันในด้านระดับการให้บริการและค่าขนส่งสินค้า เพื่อการดึงดูดให้มีการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือมากยิ่งขึ้น

สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือหลักของประเทศไทยในอดีตที่ผ่านมาแสดงให้เห็นว่า ปริมาณการขนส่งสินค้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังมีอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 10 ต่อปี อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2552 เนื่องจากประเทศไทยได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจและสถานการณ์ทางการเมือง ส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางน้ำผ่านท่าเรือหลักของประเทศไทยมีปริมาณลดลงไปบ้าง

การขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงคาดว่าในอนาคตยังคงมีรูปแบบเดิม คือ สินค้าขาล่องส่วนใหญ่มาจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แก่ สินค้าเกษตร ผักสด และผลไม้ซึ่งมีแหล่งผลิตอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่สองฝั่งแม่น้ำโขง ส่วนสินค้าขาขึ้นส่วนใหญ่เป็นสินค้าจากประเทศไทย ได้แก่ เครื่องดื่มชูกำลัง น้ำมันปาล์ม เป็นต้น ในอนาคตอาจมีการริเริ่มขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ทางลำน้ำโขง ซึ่งมีท่าเรือเชียงแสนในปัจจุบัน หรือท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ในอนาคตของประเทศไทยที่สามารถรองรับการขนส่งผู้สินค้าได้ โดยปริมาณการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงคาดว่า จะไม่ได้ผลกระทบมากนัก ถึงแม้ว่าโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่จะแล้วเสร็จ เนื่องจากตลาดของสินค้าที่ขนส่งทางแม่น้ำโขงเป็นกลุ่มสินค้าเฉพาะ

สำหรับกองเรือไทยซึ่งมีขนาดเรือไม่ใหญ่และการประกอบการส่วนใหญ่อยู่ในภูมิภาคเอเชียได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจน้อยกว่า ถึงแม้กิจการขนส่งทางทะเล โลกจะเผชิญกับวิกฤตเศรษฐกิจ และได้รับผลกระทบค่อนข้างรุนแรง โดยทั่วไปคือ มีสินค้าให้ขนน้อยลงและค่าระวางเรือลดลง อย่างไรก็ตามเชื่อว่ากองเรือไทยส่วนใหญ่จะสามารถฝ่าฟันอุปสรรคไปได้ด้วยคาดว่าสภาวะการค้าที่หดตัวในภูมิภาคนี้จะไม่รุนแรงและไม่ยาวนาน ส่วนผู้ประกอบการเรือไทยซึ่งประกอบการเป็นเรือจร และให้บริการในลักษณะ Cross Trade นั้น มีที่สำคัญ 2 บริษัท คือ บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด และบริษัท โทริเซน จำกัด ในช่วงสภาวะกิจการขนส่งทางทะเลเติบโตอย่างรวดเร็ว บริษัททั้งสองได้ขยายการลงทุน แต่ไม่ได้ขยายตัวรวดเร็ว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตามกระแส แต่มีการขยายกองเรืออย่างระมัดระวัง จึงไม่ได้รับผลกระทบมากนัก และคาดว่าจะประคองประคองต่อไปได้

ขณะที่อุตสาหกรรมเรือของโลกปัจจุบันมีสัดส่วนการตลาด (การต่อเรือ) อยู่กับประเทศในเอเชีย 3 ประเทศคือ ประเทศเกาหลี ญี่ปุ่น และสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามลำดับ เนื่องจากปัจจุบันเศรษฐกิจโลกเผชิญกับสภาวะถดถอย จึงมีคำสั่งต่อเรือลดลง ข้อมูลส่วนแบ่งการตลาดในการต่อเรือโลก โดยดูจากปริมาณการสั่งต่อใหม่สำหรับปี พ.ศ. 2551 ซึ่งมีจำนวนสั่งต่อเรือ 2,429 ลำ ลดลงจากจำนวน 4,527 ลำในปีพ.ศ. 2550 อย่างไรก็ตาม ประเทศเกาหลียังคงมีส่วนแบ่งการตลาดสูงสุด เท่ากับร้อยละ 41.1 โดยประเทศญี่ปุ่นลดลง (จากอันดับ 2 เป็นอันดับ 3) เหลือร้อยละ 11.5 สาธารณรัฐประชาชนจีนร้อยละ 35.0 (ขึ้นเป็นอันดับที่ 2) กลุ่มประเทศยุโรปร้อยละ 6.1 และประเทศอื่นๆร้อยละ 6.2

การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งทางน้ำในอนาคตอีก 10 ปีข้างหน้า ได้ใช้แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (National Model: NAM) ซึ่งการคมนาคมขนส่งทางน้ำโดยส่วนใหญ่ใช้ในการขนส่งสินค้า โดยแบ่งเป็นการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ และการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง โดยในปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2553 มีการขนส่งสินค้าปริมาณ 194,000 ตันต่อวัน และเพิ่มเป็น 269,300 ตันต่อวัน ในปี พ.ศ. 2563 โดยแนวโน้มการขนส่งทางน้ำ (ทั้งทางลำน้ำและทางชายฝั่ง) ในอนาคต เนื่องจากปริมาณความต้องการในการขนส่ง (Desire Line) ของการขนส่งสินค้าทางลำน้ำในแนวทิศทางจากแม่น้ำเจ้าพระยาลัดเลาะผ่านภาคกลางลงมาออกทะเลอ่าวไทย มาสู่ท่าเรือแหลมฉบังในภาคตะวันออก ขณะที่การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งมีทิศทางและปริมาณการขนส่งมากในแนวภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ของทะเลอ่าวไทย โดยมีท่าเรือเพื่อขึ้น-ลงสินค้าตามจังหวัดต่างๆ

4.4 ประเด็นท้าทายการขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำ นับเป็นแนวทางหนึ่งในการส่งเสริมแผนนโยบายของทางภาครัฐในการผลักดันให้มีการปรับเปลี่ยนการขนส่งทางถนนมาสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ โดยจากการรวบรวมข้อมูลอุปสงค์และอุปทานการขนส่งทางน้ำ จากอดีตถึงปัจจุบัน และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต แสดงให้เห็นว่า การขนส่งทางน้ำมีความสำคัญที่ควรเร่งการดำเนินการพัฒนา และเป็นการขนส่งที่มีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงศูนย์กลางและรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งการขนส่งทางน้ำถือเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญของระบบโลจิสติกส์ โดยต้องยกระดับขีดความสามารถในด้านโลจิสติกส์ให้ดีขึ้นกว่าเดิม นอกจากนี้ ต้องมีการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางลำน้ำทั้งการขนส่งคนและสินค้าในประเทศด้วย เพื่อเป็นการช่วยประหยัดพลังงานและมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม โดยการดำเนินการดังกล่าวจะต้อง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ทำการวิเคราะห์ SWOT ที่จะสามารถกำหนดทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำบนข้อจำกัดทั้งในด้านทรัพยากรและงบประมาณ

4.5 ข้อเสนอแนะของผู้วิจัย

สำหรับส่วนของข้อเสนอแนะ ผู้วิจัยได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานภาครัฐ และ ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางน้ำในประเทศ ดังนี้

4.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย แบ่งได้ดังนี้

- (1) ภาครัฐควรเร่งแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในข้อ 4.2.2 ให้สำเร็จ โดยเร็วเพื่อช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย
- (2) นอกจากนี้ ภาครัฐควรเพิ่มงบประมาณ ในการพัฒนาโครงข่ายทางน้ำให้มากขึ้นเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำสามารถขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

4.3.2 ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการ สามารถแบ่งได้ดังนี้

ผู้ประกอบการยังคงจัดการงานด้านโลจิสติกส์เอง ซึ่งจะเห็นได้จากผลการสำรวจสถานประกอบการ แสดงว่า มีสถานประกอบการเหล่านี้ที่จ้างให้บุคคล/ผู้ประกอบการภายนอก ดำเนินการด้านโลจิสติกส์ในแต่ละกิจกรรมมีสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 50 ทั้งนี้ กิจกรรมที่ผู้ประกอบการไทยมีการจ้างบุคคลภายนอกดำเนินการมากที่สุด คือ กิจกรรมการจัดส่งสินค้า

ผู้ประกอบการมีความต้องการให้รัฐช่วยเหลือ โดยการจัดการฝึกอบรมและให้ความรู้ด้านโลจิสติกส์แก่บุคลากร โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย จัดหาแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำ และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ เช่น ราคาน้ำมันและค่าขนส่ง เป็นต้น

ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ยังให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้พนักงานไปฝึกอบรมหรือให้ความรู้ด้านโลจิสติกส์ในระดับที่ค่อนข้างน้อย จากการที่สถานประกอบการมีเพียงร้อยละ 20.4 ที่จัดให้บุคลากรได้มีโอกาสเข้ารับการฝึกอบรม โดยในปี 2553 มีบุคลากรเข้ารับการฝึกอบรมทั้งสิ้น 44,794 คน ในปี 2552 โดยใช้งบประมาณ/ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมประมาณ 1,804.8 บาท/คน/ปี

โดยสรุป ผลการศึกษาแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องเร่งพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำมากยิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถเตรียมรับมือกับสถานการณ์การแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ ที่จะทวีความรุนแรงภายหลังการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี พ.ศ. 2558

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

เอกสารอ้างอิง

- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2552). *ASEAN Economic Community: AEC ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*. กระทรวงพาณิชย์.
- กระทรวงคมนาคม. (2555) *แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554-2558*.
- สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. (2554). *ประกาศสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เรื่อง นโยบายทิศทางการวิจัยของสถาบัน*.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2547). *รายงานการศึกษาเฉพาะด้าน เรื่อง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรายสาขา*. สำนักนายกรัฐมนตรี.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2548). *การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย (เอกสารประกอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย*. สำนักนายกรัฐมนตรี.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2554). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่สิบเอ็ด พ.ศ. 2555-2559*. สำนักนายกรัฐมนตรี.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2555). *แผนแม่บทการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ*. สำนักนายกรัฐมนตรี.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2556). *แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 พ.ศ.2556-2560*. สำนักนายกรัฐมนตรี.
- สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง. (2556). *ฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าของ สทข. กระทรวงคมนาคม*
- Bowersox, D.J., Closs, D.J., Cooper, M.B. and Bowersox, J.C. (2013). *Supply Chain Logistics Management*. 4th edition. New York: McGraw-Hill.
- Christopher, M. (2011). *Logistics and Supply Chain Management*. 4th edition. London: Pearson Education.
- Langley, C.J., Coyle, J.J., Novack, R.A. and Bardi, E.J. (2009). *Managing Supply Chains: A Logistics Approach*. 8th edition. Canada: South-Western.
- Myers, M.D. (2013). *Qualitative Research in Business & Management*. 2nd ed. SAGE Publications Ltd., London.
- Porter, Michael. (1980). *Competitive Strategy*. McGraw-Hill, New York, NY.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ภาคผนวก ก

แบบสัมภาษณ์

แบบสัมภาษณ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของ โครงการวิจัยเรื่อง

1. การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558

1.1 ท่านมีความรู้ความเข้าใจอย่างไรบ้างเกี่ยวกับการที่ประเทศไทยจะเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558

1.2 ท่านคิดว่า การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะมีผลกระทบต่อธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำหรือไม่ อย่างไร

1.3 ท่านเห็นว่าธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำมีความพร้อมในการสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1.4 ท่านคิดว่าสภาพการแข่งขันในธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำในประเทศไทยจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร หลังจากไทยการสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2. ปัญหาอุปสรรคในประเทศไทย

2.1 ในช่วงที่ผ่านมาที่มีปัญหาน้ำท่วม ธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำของท่านได้รับผลกระทบหรือไม่อย่างไรบ้าง

2.2 ท่านมีการเตรียมการเพื่อรับมือกับปัญหาน้ำท่วมหรือไม่อย่างไร

2.3 ท่านคิดว่ารัฐบาลควรดำเนินการอย่างไรในการแก้ไขปัญหาน้ำท่วม

3. ปัญหา/อุปสรรค/ความท้าทาย

3.1 ท่านคิดว่า การที่ประเทศไทยเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้ธุรกิจขนส่งทางน้ำจะพบกับปัญหา อุปสรรค หรือ ความท้าทายอย่างไร

3.2 ท่านประเมินสถานการณ์น้ำท่วมในช่วงที่ผ่านมาและการดำเนินการของหน่วยงานภาครัฐ จะช่วยให้ธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำยังคงพบปัญหา อุปสรรค หรือ สิ่งท้าทายที่ต้องแก้ไขหรือไม่ อย่างไร

4. ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานภาครัฐ

ท่านมีข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานของรัฐบาลในเรื่องการสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและปัญหาน้ำท่วมอย่างไรบ้าง


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ภาคผนวก ข

รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์

- 
- | | |
|-------------------|-------------------|
| 1. นายเวทย์วิชัย | ภาคบุญมีเจริญ |
| 2. นายทรงวุฒิ | ศักดิ์วิษรภัย |
| 3. นายอุดม | พลอยจินดา |
| 4. นายปรีชา | ประสพผล |
| 5. นายวรเทพ | สุวจนกร |
| 6. นายณัฐวุฒิ | เกษแก้ว |
| 7. นายอัครเดช | บูรณะรุ่งเรืองกิจ |
| 8. นายประเสริฐ | อุ้นจิตพันธ์ |
| 9. นายชูเกียรติ | สุภาวิมล |
| 10. นายสมใจ | มหาชน |
| 11. นายวีรวิชัย | ชาติวิวัฒน์พรชัย |
| 12. นายวินัย | ศรหิรัญ |
| 13. นายเกียรติชัย | รัตนมหาวงศ์ |
| 14. นายอิทธิกร | กั้วนวนวงษ์ |
| 15. นายดำรงค์ | จันทโรภาสเจริญ |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ประวัติผู้วิจัย

- ชื่อ - นามสกุล (ภาษาไทย) ดร.วินัย ปัญจจรงค์ศักดิ์
ชื่อ - นามสกุล (ภาษาอังกฤษ) Dr.Vinai Panjakajomsak
- ตำแหน่ง อาจารย์ วิทยาลัยการบริหารและจัดการ, ประธานบริหารหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- หน่วยงานและสถานที่ติดต่อ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ โทรสาร และไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) วิทยาลัยการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โทร. 081-850 2880, vinaidba6@gmail.com, kavinai@kmitl.ac.th
- ประวัติการศึกษา

ระดับปริญญา	อักษรย่อปริญญา	สถานที่ศึกษา	ปีที่สำเร็จ
ปริญญาเอก	บธ.ค. (การตลาด) (D.B.A.)	University of South Australia	2539
ปริญญาโท	บธ.ม. (การตลาด) (M.B.A.)	University of Texas, U.S.A.	2531
ปริญญาโท	ร.บ. (ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ)	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2525

5. ประสบการณ์เป็นที่ปรึกษา

ปี พ.ศ.	ชื่อตำแหน่ง	หน่วยงาน
2554-ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาการด้านการตลาดและโลจิสติกส์	บริษัท PB Propack จำกัด ผู้ผลิตบรรจุภัณฑ์สินค้าอุปโภคบริโภค
2555-ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาการด้านขนส่งและโลจิสติกส์	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ
2556-ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาการด้านกลยุทธ์และโลจิสติกส์	- บริษัท V.P. Steel & Wiremesh จำกัด - บริษัท Kim Logistics จำกัด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

6. ประสบการณ์งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และ/หรือที่ผ่านมา ทั้งภายในและภายนอกประเทศ โดยระบุสถานภาพในการทำวิจัยว่าเป็นผู้อำนวยการแผนงานวิจัย หัวหน้าโครงการวิจัย หรือผู้ร่วมวิจัยในแต่ละข้อเสนอการวิจัย

[1] Vinai Panjakajornsak. "A Study of Purchasing Decisions and Business Performance of Firms in Thailand's Automotive Industry" (in English), *International Conference on Advancement of Development Administration (ICADA 2011) Proceedings*, organized by National Institute of Development Administration (NIDA), during March 8-10, 2012, Bangkok. (สถานภาพในการทำวิจัย: หัวหน้าโครงการวิจัย)

[2] Vinai Panjakajornsak. "Analyzing the Effects of Past Visits, Image and Satisfaction on Loyalty of Foreign Tourists: A Model of Destination Loyalty", *NIDA Development Journal*, Vol. 51 Issue 2 (English issue), April-June 2011, National Institute of Development Administration (NIDA), Thailand. (สถานภาพในการทำวิจัย: หัวหน้าโครงการวิจัย)

[3] Vinai Panjakajornsak. "Applying the Service Profit Chain in a Private Hospital in Thailand", *NIDA Development Journal*, Vol. 49 Issue 2 (English issue), April-June 2009, National Institute of Development Administration (NIDA), Thailand. (สถานภาพในการทำวิจัย: หัวหน้าโครงการวิจัย)

[4] Vinai Panjakajornsak. "Applying the Service Profit Chain in a Health Service Industry: A Case of Private Hospital Listed in the Stock Exchange of Thailand" (in English), *UTCC Academic Week Conference Proceedings*, organized by University of Thai Chamber of Commerce, during January 12-16, 2009, Bangkok. (สถานภาพในการทำวิจัย: หัวหน้าโครงการวิจัย)

[5] Vinai Panjakajornsak. "A Comprehensive Model for Service Loyalty in the Context of Thai Private Hospitals", *AU Journal of Management*, Vol. 6 No. 2, July - December 2008, Assumption University, Thailand. (สถานภาพในการทำวิจัย: หัวหน้าโครงการวิจัย)

[6] Vinai Panjakajornsak. "Influences on Purchasing in the Thai Automotive Industry", *Journal of Supply Chain Management*, Vol. 2, June 2008, Assumption University, Thailand. (สถานภาพในการทำวิจัย: หัวหน้าโครงการวิจัย)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.