

ลิขสิทธิ์ : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
ปี : 2559
ชื่อเรื่อง : ศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย
เมือง : กรุงเทพฯ
ภาษา : ไทย
สถานที่พิมพ์ : สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
นักวิจัย : รองศาสตราจารย์ สุพจน์ ชววิวรรธน์, ศาสตราจารย์ ดร. พรายพล คุ่มทรัพย์,
รองศาสตราจารย์ ดร. ธรรมวิทย์ เทอดอุดมศักดิ์
บทคัดย่อ :

ปัจจุบันประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทั้งภาคอุตสาหกรรมภาคเกษตรกรรมและภาคบริการ (ท่องเที่ยว) ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว มีการใช้พลังงานในภาคเศรษฐกิจต่างๆ เป็นจำนวนมาก ในปี พ.ศ. 2558 การใช้พลังงานในภาคขนส่งและภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนมากที่สุดและใกล้เคียงกันประมาณร้อยละ 36.2 และร้อยละ 35.8 ตามลำดับ โดยการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งของประเทศมีรูปแบบการขนส่งทางถนนสูงสุดมากถึงร้อยละ 80.9 การใช้พลังงานที่เน้นหนักไปในการขนส่งทางถนนเช่นนี้เป็นรูปแบบการขนส่งที่มีการใช้พลังงานสูงอย่างไม่มีประสิทธิภาพซึ่งนอกจากจะทำให้ต้นทุนค่าขนส่งและต้นทุนโลจิสติกส์สูงอันเป็นผลเสียต่อเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของประเทศแล้ว ก็ยังทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ และปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมด้วย

ดังนั้นการผลักดันการขนส่งให้เปลี่ยนจากการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำและทางชายฝั่ง จึงเป็นเรื่องเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและการรักษาสภาพแวดล้อมในระยะยาว

ทั้งนี้ผู้ศึกษาได้มีการเสนอแนะให้รัฐบาลได้มีการดำเนินการทางยุทธศาสตร์เพื่อการบรรลุเป้าหมายดังกล่าวข้างต้น ดังต่อไปนี้คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย กลยุทธ์ที่ 1: การเพิ่มประสิทธิภาพ ของการขนส่งทางลานาเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางชายฝั่ง กลยุทธ์ที่ 2 : การเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางลานาเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางชายฝั่ง กลยุทธ์ที่ 3 : โครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ กลยุทธ์ที่ 4 : โครงการการบำรุงรักษาร่องนาให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ และกลยุทธ์ที่ 5 : โครงการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่งทางนา

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาการบริหารจัดการ ประกอบด้วย กลยุทธ์ที่ 1: การส่งเสริมด้านภาษีและการลงทุนสำหรับกิจการขนส่งชายฝั่งและท่าเรือชายฝั่ง กลยุทธ์ที่ 2 :การพัฒนาเสริมสร้างความเข้มแข็งผู้ประกอบการขนส่งทางนาและที่เกี่ยวข้อง กลยุทธ์ที่ 3 : การสนับสนุนการให้บริการเรือ Ro/Ro (Roll-on and Roll-off) กลยุทธ์ที่ 4 : การยกระดับประสิทธิภาพการบริหารโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 5 : การปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง กลยุทธ์ที่ 6 : การมีส่วนร่วมของเอกชนในกิจการของรัฐ และกลยุทธ์ที่ 7 : การบริหารกำกับดูแล

ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่หลังท่า ประกอบด้วย กลยุทธ์ที่ 1 : การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องกับการขนส่งชายฝั่ง กลยุทธ์ที่ 2 : การพัฒนาพื้นที่และกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตหลังท่า และกลยุทธ์ที่ 3 : การปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินและมาตรการทางผังเมือง

ทั้งนี้ผู้ศึกษาประเมินว่าถ้ารัฐบาลได้มีการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ข้างต้น ก็จะทำให้ผลประโยชน์แก่ประเทศโดยจะมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่คุ้มค่างบทรัพยากรที่สูญเสียไป กล่าวคือ จะมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ที่มีค่าเป็นบวกที่มูลค่า 1,474 ล้านบาท ซึ่งเทียบในรูปของอัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (IRR) ที่มีค่าเท่ากับ 39.89% และอัตราส่วนของผลประโยชน์และต้นทุน (B/C) มีค่ามากกว่า 1

Copyright : Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP)
Year : 2016
Title : The Study for Raising Efficiency Development of Coastal Shipping Network System in Thailand
City : Bangkok
Language : Thai
Publisher : Thammasat University Research and Consultancy Institute
Researcher : Associate Professor Supoj Chawawiwat, Professor Dr. Praipol Koomsup, Associate Professor Dr. Thamavit Terdudomtham

Abstract :

In Thailand, energy use in the transportation and industry sectors were the highest at 36.23% and 35.77%, respectively. For transportation, the road transportation has overwhelmingly exceeded the other transportation and accounted for 80.86% of total energy use in domestic transportation. This situation does not only cause air pollution as well as produced serious impacts on the environment but also damage to the long term economic development and the competitiveness of the country through the high logistic and transportation cost . Therefore, it is important to continuously pushing forward on changing road transportation to others modes of transportation, especially to coastal shipping which have lowered cost per unit, more efficient in energy consumption and more environmental friendly.

To be able to achieve the above target, the study suggested that the government implement the following three strategies;

1. Infrastructure Development Strategy comprising of the Tactic 1 : upgrading waterway transport efficiency , the Tactic 2 : upgrading and expanding capacity of seaports, the Tactic 3 : developing new coastal ports, the Tactic 4 : maintaining channels depth in accordance with prescribed standards and the Tactic 5 : develop other transport networks linking waterway transport system

2. Administration Development Strategy comprising of the Tactic 1 : providing tax and investment incentives for coastal transport and port businesses , the Tactic 2 : developing and promoting competitiveness for waterway and related transport operators ,the Tactic 3 : promoting Ro/Ro (Roll-on and Roll-off) boat service , the Tactic : upgrading efficiency of logistics 4 management , the Tactic : revising relevant by-laws, the Tactic 5 6 : increasing private participation in port services and the Tactic 7 : establishing a new agency to oversee merchant marine affairs.

3. Hinterland Development Strategy comprising of the Tactic 1: developing downstream industries related to coastal transport such as shipyard business, the Tactic 2: developing hinterland area by promoting production activities through the industrial estate projects and the Tactic 3: upgrading land use and revising urban planning to be consistent with port and hinterland development plans.

This study estimates that, if government implements all above suggested strategies, the country would gain the economic returns 1,474 million bath or 39.89% in the term of internal rate of return (IRR).