

นโยบายท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี

SMART PORT POLICY OF CHON BURI PROVINCE

พรเทพ พงศ์เจนธรรม¹ และ สืบพงศ์ สุขสม

Prontaep Pongjentam¹ and Suebpong Suksom

มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น

Western University, Thailand

Email: Prongtaep11@gmail.com¹

Received 16 September 2022; Revised 19 October 2023; Accepted 31 October 2023.



บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษานโยบายท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี 2) ศึกษาการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี และ 3) เสนอรูปแบบท่าเรืออัจฉริยะและความเชื่อมโยงในพื้นที่จังหวัดชลบุรี เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานรัฐในจังหวัดชลบุรีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี 20 คน และกลุ่มเอกชนและภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยขับเคลื่อนความสำเร็จในการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี 20 คน และการสนทนากลุ่มกับตัวแทนขององค์การภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการขนส่งท่าเรือ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ 15 คน

ผลการวิจัยพบว่า 1) นโยบายท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี เป็นการนำเสนอนโยบายการส่งเสริมเมืองอัจฉริยะ จังหวัดชลบุรีมีความพร้อมทางกายภาพคือ มีความคล่องตัวเนื่องจากมีระบบโครงข่ายการคมนาคมที่ครอบคลุมและมีความหลากหลาย จังหวัดมีการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมดีในระดับระหว่างเมือง 2) การพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี ในสภาพการณ์ปัจจุบันยังขาดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาคเอกชนไม่ได้มีการเข้ามามีส่วนร่วมอย่างเต็มที่ มีงบประมาณที่จำกัดไม่สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะ ตลอดจนปัญหาของโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีในพื้นที่ทำความเข้าใจถึงความซับซ้อนของพื้นที่และปัญหาการพัฒนาท่าเรือได้ยาก และ 3) รูปแบบท่าเรืออัจฉริยะและความเชื่อมโยงในพื้นที่ เพื่อพัฒนาให้เป็นท่าเรือศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค และเพิ่มศักยภาพทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศ จึงควรถ่ายโอนภารกิจภาครัฐจากส่วนกลางมาสู่ส่วนท้องถิ่นมากขึ้น ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน สนับสนุนและส่งเสริมจังหวัดดำเนินการด้วยตนเองเพื่อให้สามารถขับเคลื่อนความสำเร็จในการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรีได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

คำสำคัญ: เมืองอัจฉริยะ, ท่าเรืออัจฉริยะ, นโยบายสาธารณะ

Abstract

This research aims to 1) study the smart port policy of Chon Buri Province, 2) study the development of a smart port in Chon Buri Province and, 3) propose a smart port model and connectivity in Chon Buri Province. This research is qualitative research. Data were collected through in-depth interviews with two groups of key informants. They were 1) Group of senior executives of government agencies in Chon Buri Province involved in the development of a smart port in Chon Buri Province: 20 people, 2) stakeholders who were involved in factors driving success in the development of smart port in Chon Buri Province: 20 people, and 3) group discussions with representatives of government organizations, the private sector, port transportation operators, community leaders, and community members: 15 people

The research results show that: 1) Smart Port Policy of Chon Buri Province is the presentation of the policy for promoting smart cities. Chon Buri Province has infrastructure readiness. There is flexibility due to a comprehensive and diverse transportation network system. Chon Buri Province has a good inter-town travel network. 2) Development of the smart port in Chon Buri Province, Regarding the current conditions of smart port show lack of data integration between related organizations and full collaboration from private sectors, limited budget, and inconsistency between applicable laws and smart port policy. As well as problems with the existing infrastructure in the area, it is difficult to understand the complexity of the area and the problems of port development. 3) The smart port model and connectivity in the area of Chon Buri Province was to develop Thai ports to be an economic center of the region and increase the competitiveness of the industry and international trade, Therefore, government missions should be transferred from the central government to the local government. Promote cooperation between the government, private and public sectors. Support and promote the province to take action on its own so that it can drive success in developing the smart port in Chon Buri Province more efficiently.

Keyword: smart city, smart port, public policy

บทนำ

ปัจจุบันเทคโนโลยีมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาประเทศในทุกมิติ รัฐบาลได้มีนโยบายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ ซึ่งเป็นนโยบายของกระทรวงไอซีทีภายใต้การพัฒนาประเทศไทยไปสู่ สมาร์ทไทยแลนด์ (Smart Thailand) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ซึ่งยุทธศาสตร์ประเทศและแผนพัฒนาในระดับต่างๆ ได้ส่งเสริมให้นำเทคโนโลยีเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมสมัยใหม่ เห็นได้จากการประกาศเรื่องยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.2561–2580) ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม

กำหนดให้มีการจัดระบบเมืองที่เอื้อต่อการสร้างชีวิตและสังคมที่มีคุณภาพและปลอดภัยให้สามารถตอบสนองต่อสังคมสูงวัยและแนวโน้มของการขยายตัวของเมืองในอนาคต โดยพัฒนาระบบผังเมืองของประเทศและผังเมืองระดับพื้นที่ พัฒนาเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการเมือง และการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นเมืองอัจฉริยะ ปลอดภัย สะดวก สำหรับคนทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพ และโอกาสของเมือง ด้วยการมีส่วนร่วมและการลงทุนของภาคเอกชน ชุมชนและภาคประชาสังคม ตลอดจนลดความเหลื่อมล้ำระหว่างกลุ่มประชากรที่อาศัยในเขตเมือง สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2560-2564) ได้มีการกำหนดเรื่องการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ให้เป็นแผนปฏิบัติการวาระแห่งชาติ โดยมีเป้าหมายการพัฒนาเมืองเพื่อการอยู่อาศัยในอนาคต โดยคำนึงถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม คุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ และสังคม ซึ่งอาศัยเทคโนโลยีดิจิทัลมาช่วย ในการบริหารจัดการและการตรวจสอบ เพื่อให้เมืองมีประสิทธิภาพ และเหมาะสมต่อการอยู่อาศัย การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดี ปลอดภัย ไม่มีอาชญากรรม และเป็นสังคมแห่งการเรียนรู้ที่มีการพัฒนาอยู่เสมอสำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม โดยให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม ให้สามารถตอบสนองความต้องการตามบริบทและศักยภาพ ซึ่งรัฐบาลได้กำหนดเป้าหมายให้ทั้ง 77 จังหวัดของประเทศไทยเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ภายใน 5 ปี (Office of the Secretariat of the House of Representatives, 2018)

จังหวัดชลบุรีเป็นจังหวัดชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย เป็นพื้นที่เป้าหมายของนโยบายการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกต่อเนื่องจนถึงโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยมุ่งเน้นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การเป็นฐานผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ การเป็นพื้นที่แห่งนวัตกรรมการพัฒนาและศูนย์กลางขนส่งทางทะเล โดยเป็นที่ตั้งของท่าเรือทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เปรียบเสมือนเป็นเมืองศูนย์กลางท่าเรือขนส่งทางทะเลของประเทศไทย (Buchita Sangkawee et al. 2021) การพัฒนาเพื่อเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ตามนโยบายของรัฐบาลที่จะปั้นแหลมฉบังสู่ท่าเรืออัจฉริยะ หรือ Smart Port สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลได้มีระบบจัดคิวรถบรรทุก การแก้ปัญหาจราจรหนาแน่น ลดมลพิษ พร้อมดึงเทคโนโลยีเข้ามาบริหารจัดการแลกเปลี่ยนข้อมูล ในแต่ละปีมีรถบรรทุกขนส่งสินค้าผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบัง ราว 8 ล้านที่อียู หรือคิดเป็น 80% เมื่อเทียบกับการขนส่งทางรถไฟและทางเรือชายฝั่ง ส่งผลให้เกิดปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดภายในท่าเรือและปัญหาด้านมลพิษจากท่อไอเสียปริมาณมาก สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล ได้ร่วมกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย พัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าเรืออัจฉริยะด้วยดิจิทัล เพื่อลดผลกระทบ ที่เกิดขึ้น และรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) (Homchuen, P.,2020) ได้กล่าวว่า สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลร่วมกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้พัฒนาโครงการท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port System Development Project) ของแหลมฉบังโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นโครงการนำร่องในการพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าเรืออัจฉริยะด้วยดิจิทัลแห่งแรกของประเทศ พร้อมขยายผลรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งการดำเนินการระบบท่าเรืออัจฉริยะจำเป็นต้องให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชนทุกท่าภายในท่าเรือแหลมฉบังเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดสรรเวลาและจำนวนคิวต่าง ๆ เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลเข้าสู่ระบบส่วนกลางที่จะพัฒนาขึ้น โดยเป็นการทำงานร่วมกันแบบบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ฐานข้อมูลที่ได้จากระบบเป็นฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ที่สำคัญที่จะต่อยอดสู่การพัฒนาระบบหลักในการบริหารจัดการการทำงานของท่าเรือ

แหลมฉบัง หรือระบบศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนข้อมูลของผู้ประกอบการท่าเรือแหลมฉบัง (LCP Port Community System) เพื่อยกระดับสู่การเป็นท่าเรืออัจฉริยะเทียบเท่ามาตรฐานสากล ซึ่งเป็นส่วนประกอบหลักที่สำคัญของความเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart city) โครงการพัฒนาระบบท่าเรืออัจฉริยะมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาการจราจรของการท่าเรือแหลมฉบัง รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้กล่าวว่า “เราต้องการส่งเสริมให้ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เป็นโครงการนำร่องในการพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าเรืออัจฉริยะ หรือ Smart Port โดยมีการเชื่อมโยงข้อมูลการขนส่งหลากหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ของการส่งออกและนำเข้า และให้การขนส่งทางเรือ รถไฟ รถบรรทุกมีประสิทธิภาพ มีความคล่องตัวในการบริหารจัดการ ตู้คอนเทนเนอร์ ลดต้นทุนโลจิสติกส์ แก้ปัญหาจราจร ลดมลภาวะ” ที่ผ่านมการท่าเรือฯ ได้ปรับปรุงกายภาพของทางเข้าท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกและแก้ปัญหาการจราจรบนโครงข่ายถนนโดยรอบและภายในเขตท่าเรือ เนื่องจากมีปริมาณรถบรรทุกเข้าสู่ท่าเรือจำนวนมาก โดยเฉพาะช่วง สดุดส์ปาร์ค เนื่องจากเรือจะออกจากท่า ทำให้เกิดการจราจรติดขัดที่มอเตอร์เวย์ เนื่องจากการบริหารจัดการคิวและให้รถบรรทุกทยอยเข้ามาส่งตู้สินค้าแทนที่จะเข้ามาพร้อม ๆ กันในเวลาเดียวกัน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กล่าวว่า “ทางกระทรวงฯ จะเข้ามาช่วยสนับสนุนการให้บริการของท่าเรือ โดยจะพัฒนาให้ตามแผนขับเคลื่อนสมาร์ทพอร์ต และปูทางไปสู่สมาร์ทซิตี เมืองที่อยู่รอบพื้นที่ท่าเรือ ซึ่งจะช่วยให้ระบบเศรษฐกิจ ระบบการนำเข้า-ส่งออก การขนส่ง มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ด้วยการนำดิจิทัลเทคโนโลยีเข้ามาช่วยให้สามารถลดเวลา เพิ่มความปลอดภัย เมื่อประสิทธิภาพเพิ่มผลพลอยได้อื่น ๆ จะเกิดขึ้นตามไปด้วย” ดังนั้น สมาร์ทพอร์ตแห่งนี้จะเป็นต้นแบบของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในแบบประชารัฐที่จะเชื่อมโยงไปสู่เมืองอัจฉริยะหรือ Smart City ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งจะครอบคลุมจังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ต่อไป (Katwattana, P., 2019)

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังต้น ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษานโยบายท่าเรืออัจฉริยะ จังหวัดชลบุรี ตามนโยบายการท่าเรือแห่งประเทศไทยและสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล เพื่อส่งเสริมให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นโครงการนำร่องในการพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าเรืออัจฉริยะ หรือ Smart Port โดยมุ่งเน้น การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งอัจฉริยะ (Smart Port) ด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลการขนส่งหลากหลายรูปแบบของการส่งออกและนำเข้า ทั้งการขนส่งทางเรือ รถไฟ และรถบรรทุก ที่จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพความสะดวก ความคล่องตัวในการบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์ การขนส่ง และการจราจร ที่ถือเป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มคุณภาพในการให้บริการ ลดต้นทุนโลจิสติกส์ ในการนำเข้าและส่งออก ลดปัญหาการจราจร มลภาวะ สิ่งแวดล้อม เพิ่มคุณภาพชีวิตของผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรง รวมทั้งชุมชนโดยรอบที่พร้อมผลักดันประเทศสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะ และไทยแลนด์ 4.0 ต่อไป โดยผู้วิจัยศึกษาจุดเริ่มต้นของแนวคิดที่นำมาประยุกต์เพื่อกำหนดนโยบาย รวมไปถึงผลของการนำนโยบายเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ไปปฏิบัติ ปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ไปปฏิบัติ และปัจจัยใดบ้างที่ทำให้นโยบายเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ประสบความสำเร็จ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษานโยบายท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี
2. เพื่อศึกษาการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี

3. เพื่อนำเสนอรูปแบบท่าเรืออัจฉริยะและความเชื่อมโยงในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

วิธีดำเนินการวิจัย

ขั้นตอนที่ 1 การวิจัยครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีขอบเขตพื้นที่ศึกษา คือ จังหวัดชลบุรี ตามปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นจริง ขอบเขตด้านเนื้อหาประกอบด้วย 1) นโยบายเมืองอัจฉริยะจังหวัดชลบุรี 2) นโยบายและการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี และ 3) รูปแบบท่าเรืออัจฉริยะและความเชื่อมโยงในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

ขั้นตอนที่ 2 การประมวลผลจากแหล่งข้อมูลที่ศึกษา ประกอบด้วย 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง (Documentary Research) เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ให้ได้ข้อมูลที่ต้องการ และนำข้อมูลมาสังเคราะห์ให้เกิดองค์ความรู้ใหม่ โดยครอบคลุมเรื่องที่ทำการศึกษาวิจัย

ส่วนที่ 2 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) เป็นกระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ได้แก่ ผู้บริหารระดับสูงในจังหวัดชลบุรีที่เกี่ยวข้องกับสภาพการณ์ปัจจุบันของความเป็นท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี

กลุ่มที่ 2 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยขับเคลื่อนความสำเร็จในการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี

ส่วนที่ 3 การจัดสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) โดยกำหนดให้ข้อมูลในการจัดสนทนากลุ่มเพื่อนำเสนอรูปแบบท่าเรืออัจฉริยะและความเชื่อมโยงในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ได้แก่ กลุ่มตัวแทนองค์การภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการขนส่งท่าเรือจังหวัดชลบุรี ผู้นำชุมชน (องค์การบริหารส่วนตำบล หรือผู้ใหญ่บ้าน) และประชาชนในพื้นที่รวมทุกหน่วยงาน จำนวน 15 คน โดยแบ่งกลุ่ม ๆ ละ 5 คน จำนวน 3 กลุ่ม ใช้วิธีคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ด้วยการประชุมออนไลน์ด้วยโปรแกรม Microsoft Teams

ส่วนที่ 4 เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) และการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion)

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) มีหลักการพื้นฐานได้แก่ การลดทอนข้อมูลเชิงประจักษ์ที่ได้จากภาคสนาม เพื่อให้ได้กลุ่มข้อมูลที่มีความหมายร่วมกัน และมีการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มของข้อมูลจนได้แบบแผนของความเชื่อมโยงที่ใช้อธิบายปรากฏการณ์ที่ศึกษาได้ดีที่สุด

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยมีข้อค้นพบที่ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยได้ตามลำดับ ดังนี้

1 เพื่อศึกษานโยบายท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี พบว่า

1. ท่าเรือแหลมฉบังปัจจุบันถือเป็นท่าเรือหลักหลักของประเทศไทย ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เป็นท่าเรือที่ใช้สำหรับการค้าเชิงพาณิชย์ มีการขนส่งสินค้าต่างๆ มากมายทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ มีหน่วยงานหลักที่ดูแลรับผิดชอบในการ

บริหารงานคือการท่าเรือแห่งประเทศไทย และให้ภาคเอกชนที่ได้รับสัมปทานเข้าท่าเทียบเรือไปบริหารงานหรือ ประกอบการต่ออีกทอดหนึ่ง ที่ผ่านมามีภาครัฐได้มีการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมาเป็นลำดับ ซึ่งการพัฒนา ดังกล่าวแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ 1 มีจุดมุ่งหมายที่จะพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า และเชื่อมโยงไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ได้แก่ เมียนมา ลาว มาเลเซีย และกัมพูชา การพัฒนาดังกล่าวจึงเน้นไปที่การออกแบบท่าเรือเพื่อให้สามารถ รองรับปริมาณสินค้าหรือจำนวน ตู้สินค้าได้เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังโครงการขั้นที่ 1 ได้เปิดให้บริการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และครบวงจรแล้วโดยสมบูรณ์

ระยะที่ 2 การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ 2 โดยหลังจากที่ท่าเรือแหลมฉบังโครงการขั้นที่ 1 เสร็จสมบูรณ์และรองรับปริมาณตู้สินค้าจนเต็มความสามารถแล้ว แต่ก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ประกอบการในการรองรับการขนส่งสินค้า ดังนั้น ภาครัฐจึงผลักดันแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังโครงการ ขั้นที่ 2 เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้มากยิ่งขึ้น โครงการขั้นที่ 2 สามารถเปิดให้บริการได้แล้ว ประมาณร้อยละ 50 ของทั้งหมด

ระยะที่ 3 การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ 3 ซึ่งภายหลังจากที่เริ่มมีการพัฒนาท่าเรือแหลม ฉบังและเปิดดำเนินการมาตลอดช่วงระยะเวลา 20 ปี พบว่า ท่าเรือแหลมฉบังมีอัตราการเติบโตขึ้นเป็นลำดับ ส่งผลให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่มีสินค้าผ่านมากที่สุด ดังนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงมีแผนที่จะ ผลักดันโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ 3 โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขัน สำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล และเป็นประตูการค้าของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านพร้อมทั้งเป็นศูนย์กลางการ เชื่อมโยงด้านการค้า การคมนาคมขนส่ง รวมทั้งขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนของประเทศในอนาคต อย่างไรก็ตาม แผนการดังกล่าวต้องชะลอไว้ก่อนเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด 19 ทำให้จำเป็นต้อง ชะลอแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ 3 ออกไปก่อน โดยคาดการณ์ว่าจะเปิดดำเนินการภายในปี พ.ศ.2568 แผนการก่อสร้างแบ่งออกเป็นโครงสร้างพื้นฐาน 5 ปี และการก่อสร้างท่าเทียบเรือและติดตั้งอุปกรณ์ ขนถ่าย 3 ปี ซึ่งขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการ

2. การดำเนินการของท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ 1 และ 2 ส่งผลให้ท่าเรือแหลมฉบังเกิดปัญหา ดังนี้

ประการแรก ปัญหาท่าเทียบเรือระหว่างประเทศเต็ม เนื่องจากการที่เรือชายฝั่งใช้ท่าเรือร่วมกับท่าเทียบเรือ ระหว่างประเทศ เพื่อขนถ่ายตู้สินค้านำเข้าและส่งออก กรณีนี้โดยปกติผู้ประกอบการท่าเรือต้องให้สิทธิ์แก่เรือ สินค้าระหว่างประเทศเป็นลำดับแรก ดังนั้น เรือชายฝั่งจึงมักต้องไปเทียบท่าอื่นแทน ทำให้มีค่ายขนและค่า เคลื่อนย้าย ตู้สินค้าช้าซ้อน อีกทั้งต้องเสียเวลา ในการคอยเทียบท่าหลายวัน ประเด็นเหล่านี้ส่งผลต่อต้นทุน การขนส่งที่เพิ่มขึ้นของเรือชายฝั่งทั้งสิ้น

ประการที่สอง ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมากในบริเวณหลังท่า เนื่องจากส่วนใหญ่จะใช้รูปแบบ การกระจายสินค้าหรือการขนส่งทางถนนเป็นหลัก มีการขนส่งทางรางน้อยมาก ซึ่งการขนส่งทางถนนถือเป็น รูปแบบการขนส่งที่สิ้นเปลืองพลังงาน อีกทั้งยังก่อให้เกิดมลภาวะเป็นพิษทั้งทางอากาศและทางเสียงส่งผลต่อ สิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนในบริเวณดังกล่าว

จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงมีแนวคิดที่จะก่อสร้างท่าเทียบเรือ สำหรับเรือชายฝั่งการเฉพาะที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้เรือชายฝั่งจะได้ไม่ต้องใช้ท่าเรือร่วมกับท่าเทียบเรือ

ระหว่างประเทศอีกต่อไป โดยโครงการดังกล่าว การทำเรือแห่งประเทศไทยจะดำเนินการบริหารงานเองทั้งหมด พร้อมทั้งลงทุนในส่วนของการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักต่าง ๆ แต่จะจ้างเหมาเอกชน หรือ Outsource เพื่อทำการขนย้ายตู้สินค้าเท่านั้น

สถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น เป็นการคาดการณ์ในอนาคต ภายหลังจากโครงการดังกล่าวแล้วเสร็จ จะส่งผลให้ท่าเรือแหลมฉบังกลายเป็นท่าเรือที่มีศักยภาพมากยิ่งขึ้น สามารถสร้างแรงดึงดูดหรือความสนใจของผู้ประกอบการรายต่าง ๆ ให้มาใช้บริการขนส่งสินค้าที่ทำเรือแหลมฉบัง อีกทั้งยังเป็นการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันเชิงการให้บริการขนส่งสินค้ากับท่าเรือประเทศเพื่อนบ้าน แต่ทั้งนี้ความได้เปรียบในการแข่งขันที่เกิดขึ้นจะมากหรือน้อยก็ต้องขึ้นอยู่กับความพร้อมความพร้อมของประเทศไทยในการบูรณาการระบบขนส่งโลจิสติกส์ของประเทศให้เชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์และเป็นที่ประจักษ์ ทั้งการขนส่งทางน้ำ ทางบก ทางราง และทางอากาศ ด้วยเป็นสำคัญ

3. จังหวัดชลบุรี มีความพร้อมทางกายภาพคือ มีความคล่องตัวเนื่องจากมีระบบโครงข่ายการคมนาคมที่ครอบคลุมและมีความหลากหลาย จังหวัดชลบุรีมีการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมดีในระดับระหว่างเมือง อย่างไรก็ตาม ในระดับภายในตัวเมืองถือว่ายังไม่ดีเท่าที่ควร มีปัญหาสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของประชากรและการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แต่ปัญหาดังกล่าวอยู่ในระดับที่ควบคุมได้

ดังนั้น การพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี จะต้องเตรียมความพร้อมทางกายภาพ ระบบโครงข่ายการคมนาคมที่ครอบคลุมและหลากหลาย ตลอดจนศึกษาปัญหาและผลกระทบที่จะเกิดจากนโยบายหรือโครงการดังกล่าวได้ว่า การพัฒนาหรือการนโยบายไปปฏิบัติจำเป็นอย่างไรที่จะต้องมียุทธศาสตร์ประกอบความพร้อมดังนี้คือ 1) ความพร้อมของระบบองค์การ คือโครงสร้างทางสังคมที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อประกอบกิจกรรมของบุคคลเป็นการกำหนดนโยบายเพื่อใช้เป็นแนวทางทางปฏิบัติงานร่วมกัน 2) ความพร้อมของนโยบาย หมายถึง แนวทาง ทิศทาง และกระบวนการที่จะนำไปสู่เป้าหมาย โดยมีการระบุถึงวิธีการที่จะนำไปสู่เป้าหมายรวมถึงการรับรู้ถึงทิศทางของนโยบาย 3) ความพร้อมของทรัพยากร หมายถึง วัสดุอุปกรณ์ และงบประมาณ อันเป็นปัจจัยพื้นฐานในการบริหารงานของทุกกิจกรรม เป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินกิจกรรมตามที่กำหนดไว้ ทั้งในด้านจำนวนและเวลาที่ถูกต้องสอดคล้องกัน 4) ความพร้อมด้านบุคลากร นั่นคือ การเตรียมบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถที่เหมาะสมต่อการกิจนั้น ๆ หรือเรียก อีกอย่างว่า การวางแผนกำลังคน โดยการเตรียมบุคลากรทั้งในด้านจำนวนและคุณภาพอย่างเพียงพอสอดคล้องกับปริมาณงาน และ 5) ความพร้อมของชุมชนและประชาชน หมายความว่า การมีส่วนร่วมมีส่วนร่วมรับผิดชอบ และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ในชุมชนอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภายใต้การกำหนดและดำเนินการของประชาชน โดยกระบวนการของการมีส่วนร่วม ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการค้นหา กำหนดปัญหา การหาสาเหตุของปัญหาและวิธีการแก้ปัญหา และลงมือปฏิบัติเพื่อแก้ปัญหาและการประเมินผลการดำเนินการเอง

2 การศึกษานโยบายและการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี

1. นโยบายและการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี ซึ่งอยู่ในระหว่างดำเนินการ นอกจากนี้โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกับภารกิจการสร้างเมืองอัจฉริยะโซน EEC ในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังสู่การเป็นท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port) อีกด้วย กล่าวได้ว่า

นโยบายสาธารณะเป็นเครื่องมือสำคัญที่รัฐบาลใช้บริหารประเทศที่ส่งผลต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน โดยนโยบายสาธารณะที่ดีเมื่อนำไปปฏิบัติให้เกิดผลก็จะช่วยแก้ไขปัญหาและตอบสนองความต้องการบางอย่างของประชาชนได้ แต่ถึงแม้จะมีหลายนโยบายที่น่าสนใจหรือที่รัฐบาลพิจารณาว่าดีสำหรับทุกคน และนโยบายที่ว่ำนั้นอาจจะไม่สัมฤทธิ์ผลตามที่คาดหวังไว้ และบางนโยบายอาจไม่สามารถเกิดขึ้นได้จริง

2. นโยบายสาธารณะที่รัฐกำหนดขึ้นนั้น ไม่จำเป็นต้องเกิดจากรัฐบาลเพียงอย่างเดียว แต่นโยบายสาธารณะนั้นอาจเกิดจากการผลักดันของประชาชนหรือนักวิชาการก็ได้ แต่อย่างไรก็ตาม การจะทำให้นโยบายสาธารณะที่กำหนดไว้เกิดขึ้นได้จริงและดำเนินต่อไปอย่างต่อเนื่องและบรรลุ ผลสำเร็จต้องอาศัยการสนับสนุนโดยรัฐบาลซึ่งเป็นผู้มีอำนาจ และทรัพยากรที่จะทำให้แนวทางตามนโยบายเหล่านั้นเกิดขึ้นได้ในทางปฏิบัติ

3. การผลักดันนโยบายซึ่งเป็นเพียงแนวทางที่เสนอขึ้นให้เป็นรูปธรรม จะต้องผ่านกระบวนการที่เรียกว่ากระบวนการทางนโยบายสาธารณะ ซึ่งบางครั้งอาจจะสำเร็จหรือไม่สำเร็จก็ได้ นอกจากนั้นแล้ว ตามขั้นตอนของกระบวนการทางนโยบายสาธารณะหมายถึงการติดตามและ การประเมินผลแนวทางและการปฏิบัติที่ได้ลงมือทำไปแล้ว กระบวนการทำนโยบายสาธารณะจึงเป็น กระบวนการที่ซับซ้อนในรายละเอียด แท้จริงแล้วไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว ขึ้นอยู่กับสภาพปัญหาซึ่งอาจจะ ขึ้นอยู่กับบริบทเฉพาะของพื้นที่ และปัจจัยแวดล้อมทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ตลอดจน การสนับสนุนให้มีพื้นที่แสดงความคิดเห็น การเข้ามามีส่วนร่วมและทำทึของผู้มีส่วนได้เสียในนโยบาย และตลอดทั้งกระบวนการทางนโยบายดังกล่าวด้วย จึงไม่ ย่างที่นโยบายสาธารณะและกระบวนการนโยบายสาธารณะจะมีความยั่งยืน

3 เพื่อนำเสนอรูปแบบทำเรือัจฉริยะและความเชื่อมโยงในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

รูปแบบทำเรือัจฉริยะและความเชื่อมโยงในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ดังนี้

1. ทำเรือัจฉริยะและความเชื่อมโยงในพื้นที่จังหวัดชลบุรี มีเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นรากฐานที่สำคัญต่อ กระบวนการขับเคลื่อนการพัฒนาทำเรือัจฉริยะจังหวัดชลบุรี ช่วยเสริมสร้างความสามารถใน การแข่งขันของประเทศ เพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการไทยและยกระดับคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ ที่ผ่านมารัฐบาลมีการลงทุนด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นจำนวนมาก ซึ่งประเทศไทยยังมีปัญหาอุปสรรคของการ พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ในหลายประการ ทั้งในด้านบุคลากร การขาดการสนับสนุนอย่าง จริงจัง ดังนั้น ด้านเทคโนโลยีควรได้รับการสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินการของจังหวัดชลบุรี ไม่ว่าจะเป็น หน่วยงานภาครัฐ เอกชน หรือแม้แต่ประชาชนที่จะต้องร่วมด้วยช่วยกันสนับสนุนเพื่อให้นโยบายหรือโครงการที่ ได้นำมาปฏิบัติบรรลุผลสำเร็จ

2. โครงสร้างการออกแบบโครงสร้างการบริหารแหลมฉบังเพื่อรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีกระบวนการออกแบบและจัดทำข้อเสนอเชิงโครงสร้างในการสนับสนุนการถ่ายโอนภารกิจภาครัฐจาก ส่วนกลางมาสู่ส่วนท้องถิ่น ดังนี้ 1) การปรับเปลี่ยนโครงสร้างทางการบริหาร อำนาจหน้าที่ โดยมีอำนาจหน้าที่ ในการจัดทำบริการสาธารณะ ลดการพึ่งพิงหน่วยราชการส่วนภูมิภาค และสามารถตัดสินใจได้เองภายใต้การ กำกับดูแล 2) การเพิ่มส่วนราชการใหม่ในโครงสร้างการบริหาร เพื่อรองรับภารกิจที่จะมากขึ้นในอนาคต และ เพื่อให้สามารถเพิ่มตำแหน่งผู้รับผิดชอบงานด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับการเป็นเมืองท่าและโลจิสติกส์ เป็นต้น

3. ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน การผลักดัน นโยบายซึ่งเป็นเพียงแนวทางที่เสนอขึ้นให้เป็นรูปธรรม จะต้องผ่านกระบวนการที่เรียกว่า กระบวนการทาง

นโยบายสาธารณะ ซึ่งบางครั้งอาจจะสำเร็จหรือไม่สำเร็จก็ได้ นอกจากนั้นแล้ว ตามขั้นตอนของกระบวนการทางนโยบายสาธารณะหมายถึงการติดตามและประเมินผลแนวทางและการปฏิบัติที่ได้ลงมือทำไปแล้ว กระบวนการทำนโยบายสาธารณะจึงเป็นกระบวนการที่ซับซ้อนในรายละเอียดแท้จริงแล้วไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว ขึ้นอยู่กับสภาพปัญหาซึ่งอาจจะขึ้นอยู่กับบริบทเฉพาะของพื้นที่ และปัจจัยแวดล้อมทั้งเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ตลอดจนการสนับสนุนให้พื้นที่ แสดงความคิดเห็น การเข้ามามีส่วนร่วมและทำที่ของผู้มีส่วนได้เสีย ในนโยบายและตลอดทั้งกระบวนการทางนโยบายดังกล่าวด้วย จึงไม่ยากที่นโยบายสาธารณะและกระบวนการนโยบายสาธารณะจะมีความยั่งยืน

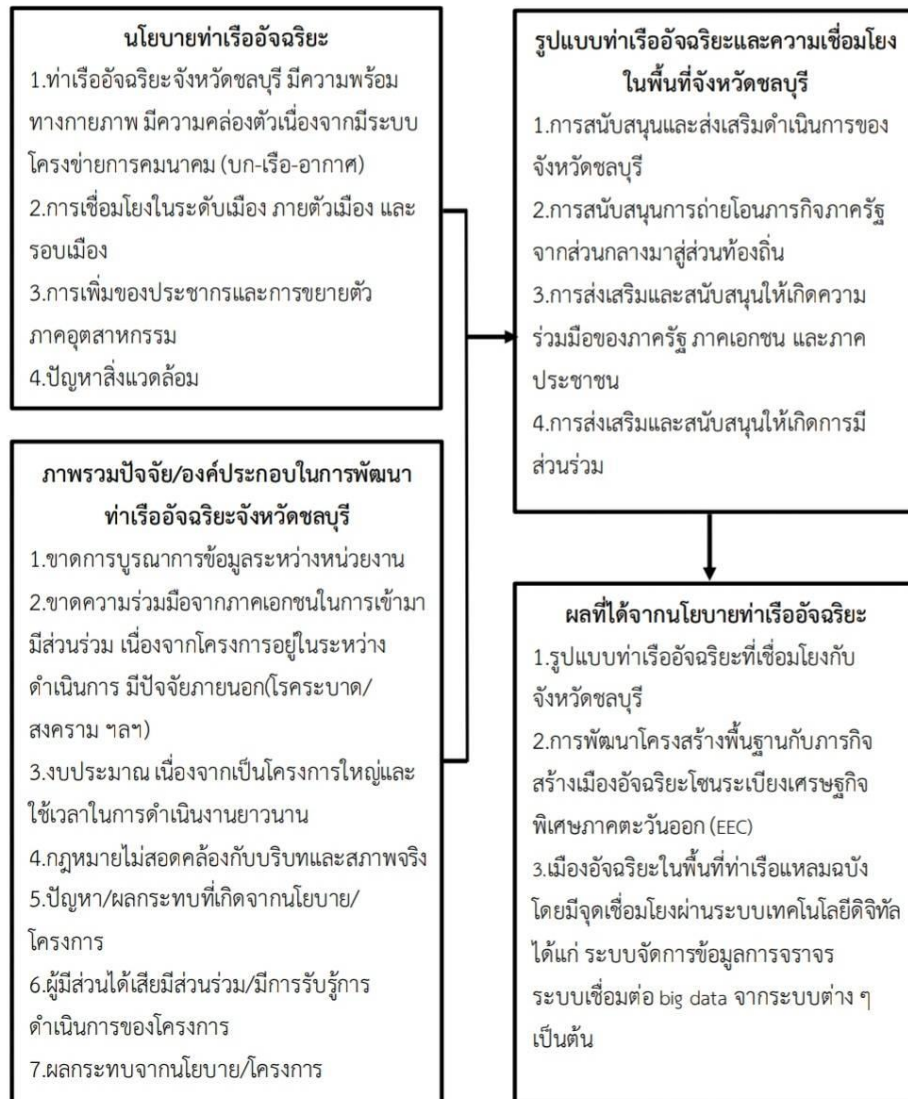
อภิปรายผล

ในการศึกษานโยบายท่าเรืออัคริยะจังหวัดชลบุรี มีข้อค้นพบที่นำมาอภิปรายผล ในประเด็นเกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาท่าเรืออัคริยะและความเชื่อมโยงในพื้นที่จังหวัดชลบุรี โดยมีการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นโครงการนำร่องระบบบริหารจัดการถือเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาระบบขนส่งให้ก้าวสู่ไทยแลนด์ 4.0 ซึ่งสอดคล้องกับ Wattanachai Suebsiribut and Suebpong Suksom (2021) กล่าวว่า การจัดระบบการบริหารงานภาครัฐให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนที่มีลักษณะเป็นพลวัตมากขึ้น ช่วยเพิ่มศักยภาพของระบบการบริหารภาครัฐในการตอบสนองต่อผลประโยชน์สาธารณะ โดยนำหลักการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบราชการและการแสวงหาประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ Sanchai Huangkit and Paphatsorn Woraphatthirakul (2021) กล่าวว่า การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติภายใต้ข้อจำกัดในเรื่องบุคลากร งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ ความรู้ความเข้าใจของผู้ปฏิบัติ โดยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน Nutphimon Chutnitikun & Somdet Mungmuang (2019) กล่าวว่า การดำเนินงานของภาครัฐควรเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ พัฒนาองค์ความรู้ การประสานงานระหว่างหน่วยงาน ควรมีการวางแผนการทำงานร่วมกัน การสร้างเครือข่ายความร่วมมือของทุกภาคส่วนรวมทั้งภาครัฐ ภาคประชาชน องค์กรอิสระต่างๆ ให้เกิดความร่วมมือ Montree Rerkjumnian (2019) กล่าวว่า ท่าเรือแหลมฉบังเป็นจุดขนถ่ายสินค้าสำคัญของประเทศ ซึ่งจะช่วยส่งผลให้การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและการให้บริการด้วยการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้เชื่อมโยงข้อมูลการขนส่งหลายรูปแบบ Natnatcha Chaiprasert (2022) ได้ศึกษาบทบาทท้องถิ่นกับการบริหาร จัดการเมืองแบบ Smart City เพื่อเป็นการพัฒนาท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและมีความปลอดภัย โดยมุ่งเน้นความเป็นนวัตกรรมและการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ในการสร้างเครือข่าย และสื่อสารเชื่อมโยงทั้งระบบของเมือง บทบาทท้องถิ่นในการบริหารจัดการเมืองอัคริยะ และสอดคล้องกับ Buchita Sungkaew, Danusorn Kanjanawaong and Jatupon Dongjit (2021) ได้ศึกษาแนวทางการจัดการท่าเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมกับสิทธิชุมชนประมงพื้นบ้าน ในพื้นที่โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก กรณีศึกษา จังหวัดชลบุรี พบว่า ท่าเรือขนส่งทางทะเลในพื้นที่จังหวัดชลบุรีเกิดขึ้นภายใต้นโยบายการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ต่อเนื่องไปจนถึงโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) กล่าวได้ว่าจังหวัดชลบุรีเป็นศูนย์กลางท่าเรือขนส่งทางทะเลของประเทศไทย ซึ่งแนวทางหนึ่งของการจัดการท่าเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมคือการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน ในขณะเดียวกัน บริบทปัญหาด้านทรัพยากรทางทะเลและสิ่งแวดล้อมของจังหวัดชลบุรีมีความคาดหวังที่จะให้ชุมชนมีบทบาทในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล อย่างไรก็ตาม ปัญหาสิ่งแวดล้อมทางทะเลยังเป็นปัญหาสำคัญของจังหวัดชลบุรี และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต อัน

เนื่องจากผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ขณะที่ชุมชนก็ยังคงประสบปัญหาด้านสิทธิในการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเล

องค์ความรู้ใหม่

ข้อค้นพบองค์ความรู้ใหม่ที่ได้จากการวิจัย



ภาพที่ 1 แสดงองค์ความรู้ใหม่จากผลการวิจัย

สรุป

นโยบายทำเรืออจฉริยะจังหวัดชลบุรี เป็นการนำนโยบายการส่งเสริมเมืองอจฉริยะมาปฏิบัติ โดยจังหวัดชลบุรีมีความพร้อมทางกายภาพคือ มีความคล่องตัวเนื่องจากมีระบบโครงข่ายการคมนาคมที่ครอบคลุมและมีความหลากหลาย จังหวัดมีการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมดีในระดับระหว่างเมือง ตลอดจนการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ผลที่ได้จากนโยบายทำเรืออจฉริยะในพื้นที่จังหวัดชลบุรี เพื่อพัฒนาท่าเรือ ของประเทศไทยให้เป็นท่าเรือศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค และเพิ่มศักยภาพ

ทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการดำเนินการตามนโยบายสาธารณะของรัฐบาล โดยมีรูปแบบทำเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี ได้แก่ สนับสนุนและส่งเสริมจังหวัดดำเนินการด้วยตนเอง การถ่ายโอนภารกิจภาครัฐจากส่วนกลางมาสู่ส่วนท้องถิ่นมากขึ้น ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการมีส่วนร่วม ซึ่งประชาชนเป็นผู้ที่สามารถขับเคลื่อนความสำเร็จในการพัฒนาทำเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรีได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกับการกิจการสร้างเมืองอัจฉริยะโซนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รวมถึงการมีจุดเชื่อมโยงผ่านระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ได้แก่ ระบบจัดการข้อมูลการจราจร ระบบเชื่อมต่อ big data จากระบบต่าง ๆ เป็นต้น

ปัจจุบันโลกเริ่มเข้าสู่ยุคระบบเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลที่เทคโนโลยีดิจิทัลจะไม่ได้เป็นเพียงเครื่องมือสนับสนุนการทำงานเฉกเช่นที่ผ่านมาอีกต่อไป หากแต่จะหลอมรวมเข้ากับชีวิตคนอย่างแท้จริง และจะเปลี่ยนโครงสร้างรูปแบบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ กระบวนการผลิต การค้า การบริการ และกระบวนการทางสังคมอื่น ๆ รวมถึงการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลไปอย่างสิ้นเชิง ประเทศไทยจึงต้องเร่งนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ โดยในบริบทของประเทศไทยเทคโนโลยีดิจิทัลสามารถตอบปัญหาความท้าทายที่ประเทศกำลังเผชิญอยู่หรือเพิ่มโอกาสในการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม การพัฒนาทำเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เป็นการพัฒนาทำเรืออัจฉริยะเพื่อมุ่งสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) เพื่อมุ่งสู่มาตรฐานทำเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน ตามยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศและสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเฉพาะการใช้ขนส่งทางรางและทางน้ำ ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายภายในประเทศที่เชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าระหว่างประเทศเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งนี้เป็นการดำเนินการโดยการทำเรือแห่งประเทศไทย ร่วมกับสำนักงานส่งเสริมดิจิทัล ผลักดันนโยบายการบริหารการจราจรและการบูรณาการด้านข้อมูลเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อดำเนินการพัฒนาทำเรืออัจฉริยะ (Smart Port) ในพื้นที่ทำเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี มุ่งสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะ Smart City โครงการพัฒนา Smart City จะเข้ามาช่วยเพิ่มความคล่องตัวในการบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์ ลดต้นทุนโลจิสติกส์ แก้ปัญหาจราจร ลดมลพิษ เพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับชุมชนโดยรอบทำเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้เพื่อจะสรุปรูปแบบหรือแนวทางทำเรืออัจฉริยะและความเชื่อมโยงในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ดังนี้

1. การสนับสนุนและส่งเสริมจังหวัดดำเนินการได้อย่างอิสระ กล่าวคือ การนำนโยบายทำเรืออัจฉริยะจังหวัดชลบุรี จะต้องมีการเตรียมความพร้อมในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านความพร้อมในองค์การ บุคลากร ผู้รับผิดชอบ ทรัพยากร งบประมาณ เทคโนโลยี ตลอดจนความพร้อมของชุมชนและประชาชน

2. การส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน การบูรณาการนั้นจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนทั้งด้านนโยบายและระบบการบริหารจัดการ ในด้านนโยบายจะต้องส่งเสริมสนับสนุนให้มีการบูรณาการระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ รวมทั้งการปฏิรูประบบงบประมาณเชิงพื้นที่ที่สามารถบริหารจัดการได้เบ็ดเสร็จในพื้นที่ ในขณะที่ด้านระบบบริหารจัดการในเรื่องการมอบอำนาจที่อาจมอบบางส่วนในเรื่องที่จำเป็นหรือมีความเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาหรือวางแผนการพัฒนาในระยะยาว รวมทั้งพิจารณาตามศักยภาพการพัฒนาของจังหวัดได้ ทั้งนี้เพื่อเกิดการบูรณาการได้หลากหลายมิติและเกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างยั่งยืน

3. การเปิดโอกาสให้ชุมชนและประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการในทุกขั้นตอน โดยต้องสร้างกระบวนการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนอันเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงาน และเป็นส่วนสำคัญของแนวคิดการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนกลุ่มที่มีส่วนได้ส่วนเสียและได้รับผลกระทบต่อการ ดำเนินชีวิต ดังนั้น การพัฒนาจึงเริ่มจากความต้องการของชุมชนแทนความต้องการของหน่วยงานภาครัฐ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ควรกำหนดนโยบายและมาตรการในการนำนโยบายมาปฏิบัติอย่างเป็นระบบ ชัดเจน และควรเป็นการปฏิบัติบนพื้นฐานข้อมูลที่แท้จริง ตลอดจนควรมีหน่วยงานรับผิดชอบ และประสานนโยบายให้เป็นเอกภาพระหว่างหน่วยงานนโยบายและหน่วยงานปฏิบัติ
2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรศึกษาความเป็นไปได้ของนโยบาย และมีการเตรียมความพร้อมเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน การปรับโครงสร้างการบริหารให้สอดคล้องและมีความยืดหยุ่น ตลอดจนส่งเสริมการกระจายอำนาจในการบริหารจัดการให้มีความคล่องตัว ลดความซ้ำซ้อนและความล่าช้าของกระบวนการปฏิบัติงานของระบบราชการ และควรมีนโยบายการบริหารบุคลากรอย่างสร้างสรรค์ ปรับแนวทางการปฏิบัติงานได้สะดวก และรวดเร็วสอดคล้องกับการกิจ
3. ควรมีการสร้างความร่วมมือในทุกภาคส่วน ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน เปิดโอกาส และส่งเสริมการมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนการปฏิบัติ โดยสามารถบูรณาการทำงานในการขับเคลื่อนนโยบายให้บรรลุเป้าหมายและก่อให้เกิดประโยชน์ต่อพื้นที่และประชาชนส่วนรวมให้มากที่สุด
4. ควรมีนโยบายที่เปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนรวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปรับเปลี่ยนกระบวนการเรียนรู้หรือการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศได้หลากหลายวิธีตามความเหมาะสม เลือกประยุกต์ใช้เครื่องมือให้เหมาะสมตามบริบทในแต่ละพื้นที่
5. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ควรศึกษานโยบายท่าเรืออัจฉริยะ จังหวัดชลบุรี เพื่อนำไปปฏิบัติให้บรรลุผล นอกจากนี้ ควรกำหนดนโยบายและการสื่อสารนโยบายเพื่อให้มีความรู้และความเข้าใจถูกต้องตรงกัน สามารถปรับการดำเนินการได้ตามบริบทและข้อมูลพื้นฐานที่เป็นจริง ตลอดจนกำหนดแนวทางการปฏิบัติที่ชัดเจนด้วยวิธีการและช่องทางที่หลากหลาย
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีเพื่อความคล่องตัว และมีการเชื่อมโยงโครงข่ายผ่านระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ระบบเชื่อมต่อ big data จากระบบต่างๆ

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรจัดทำคู่มือในการปฏิบัติงาน โดยเน้นการให้ความรู้ระหว่างหน่วยงาน ประชาชน และทุกภาคส่วน เพื่อได้รับรู้เกี่ยวกับนโยบาย ผลกระทบ และการเตรียมความพร้อมสำหรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดจากนโยบาย ตลอดจนผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบที่เกิดจากการนำนโยบายมาปฏิบัติ
2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรจัดทำสื่อหรือสิ่งพิมพ์ เพื่อการประชาสัมพันธ์และสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับผู้มีส่วนได้เสียได้เกิดองค์ความรู้ที่เชื่อมโยงกับกระบวนการนำนโยบายมาปฏิบัติ เน้นสร้างการมีส่วนร่วม

อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังเป็นการสร้างแนวปฏิบัติเพื่อเตรียมความพร้อมให้กับทุกภาคส่วนได้ปฏิบัติตามแนวทางและหลักเกณฑ์ที่กำหนด

3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรหาแนวทางในการปรับเปลี่ยนวิธีการหรือรูปแบบการทำงานใหม่ โดยเน้นการปรึกษาหารือ แลกเปลี่ยนความคิดเห็น มากกว่ารูปแบบการทำงานแบบเดิมหรือแบบบนลงล่าง

4. หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ควรประสานความร่วมมือกัน หรือการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน เพื่อที่จะได้สำรวจความต้องการ การประสานความร่วมมือร่วมใจ การเรียนรู้และการมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการดำเนินการ

5. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรชี้แจงทำความเข้าใจกับประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบจากนโยบายของรัฐ จัดทำคู่มือและการปฏิบัติตัวเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติในระหว่างการนำนโยบายมาปฏิบัติ ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจและทักษะในการใช้และเข้าใจเทคโนโลยีสารสนเทศที่นำเข้ามาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกับการกิจการสร้างทำเรืออัจฉริยะและเมื่ออัจฉริยะ โดยมีจุดเชื่อมโยงผ่านระบบเทคโนโลยีดิจิทัลจากระบบต่าง ๆ ทำเรืออัจฉริยะและเมื่ออัจฉริยะ โดยมีจุดเชื่อมโยงผ่านระบบเทคโนโลยีดิจิทัลจากระบบต่าง ๆ ทำเรืออัจฉริยะและเมื่ออัจฉริยะ โดยมีจุดเชื่อมโยงผ่านระบบเทคโนโลยีดิจิทัลจากระบบต่าง ๆ

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการกำหนดนโยบายและแผนที่เกี่ยวกับการพัฒนาสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังในแผนระยะยาวในระดับท้องถิ่น เพื่อให้นโยบายสามารถขับเคลื่อนไปได้ ทั้งนี้การกำหนดนโยบายและแผนการพัฒนาสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะซึ่งควรมีการจัดสรรงบประมาณ บุคลากร และทรัพยากรอื่นให้เหมาะสมเพียงพอและสอดคล้องกับภารกิจในการดำเนินการตามทิศทางนโยบายให้บรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่ตั้งไว้ ทั้งนี้ความไม่แน่นอนทางการเมืองอาจส่งผลกระทบต่อความไม่ต่อเนื่องในการขับเคลื่อนนโยบาย

2. ควรมีการศึกษาโครงสร้างการบริหารให้มีความยืดหยุ่นและส่งเสริมการกระจายอำนาจในการบริหารการดำเนินงานให้มีความคล่องตัว เนื่องจากโครงสร้างของระบบราชการไม่คล่องตัว นอกจากนี้ ควรมีการศึกษา แนวทางการปฏิบัติและการเตรียมความพร้อมของชุมชน เพื่อให้ชุมชนมีการรับรู้และเข้าใจทิศทางของนโยบายและแผนการชี้แจงและประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนมีความรู้ความเข้าใจในนโยบาย จะส่งผลให้มีการสนับสนุนและมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนนโยบายได้อย่างต่อเนื่อง

3. ควรมีการศึกษาระบบสารสนเทศในการสื่อสารและการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสอดคล้องกับการเป็นเมืองอัจฉริยะ ซึ่งจะช่วยให้หน่วยงานสามารถเชื่อมโยงถึงกันเป็นเครือข่าย และเป็นการรองรับระบบงานและบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่สนับสนุนให้หน่วยงานภาครัฐเกิดการบูรณาการข้อมูลและการทำงานได้อย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น สะดวกรวดเร็วและมีความมั่นคง ปลอดภัย การพัฒนาระบบการยื่นขอเอกสารออนไลน์ นอกจากนี้ ควรมีการศึกษาความพร้อมของชุมชน ประชาชน ต่อการนำนโยบายการเป็นเมืองอัจฉริยะ ศึกษาประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการนำแผนงาน โครงการ เกี่ยวกับการเป็นเมืองอัจฉริยะไปปฏิบัติ

3. ควรมีการศึกษาถึงผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบที่เกิดจากการกำหนดนโยบายของภาครัฐ โดยใช้ข้อมูลที่เป็นจริงและสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ เพื่อประชาชนจะได้เตรียมรับผลกระทบที่เกิดขึ้น ตลอดจนเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการดำเนินงานของภาครัฐและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

4. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยความสำเร็จ ปัญหาและอุปสรรค เพื่อให้การขับเคลื่อนการดำเนินงานตามนโยบายเกิดผลเป็นรูปธรรมและมีความครอบคลุมในการนำไปปฏิบัติมากยิ่งขึ้น และเพื่อให้เป็นรูปแบบที่จะเป็นแนวทางในการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคู่ไปกับการส่งเสริมทักษะทางด้านเทคโนโลยีให้กับบุคลากรที่ปฏิบัติงานตามนโยบาย

5. ควรพัฒนาต่อยอดงานวิจัยโดยจัดการเรียนรู้ที่มีความเป็นไปได้และความเหมาะสมของนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพื่อให้ดำเนินงานตามนโยบายเกิดผลเป็นรูปธรรม ตลอดจนค้นหาแนวทางในการปฏิบัติที่ดี (Best Practice)

References

- Asawakonnirangkun, Phuwan. (2019). Adaptation of Thai logistics service providers in the digital era. *Journal of Humanities and Social Sciences Ratchaphruek University*. 16-30.
- Chaiprasert, Natnatcha. (2022). Local Roles and Smart City Management. *Journal of MCom Pali Sueksa Buddhagosaparitas*. 8(1), 71-84.
- Chutnitikun, Nutphimon & Mungmuang, Somdet. (2019). New Public Administrative Approach of the Ministry of Agriculture and Cooperatives on Supervising Credit Union Cooperatives. *Journal of MCU Peace Studies*. 8(5), 1833-1844.
- Eiamtrakul, Phawinee, Ruangrattanaamporn, Aisoon and Chinpiriya, Pattiya. (2017). Policy Analysis Framework for Area Development Planning Around Mass Transit Stations for Sustainable Urban Development. *Journal of Architecture and Urban Planning Research and Information*, 10(2), 95-122.
- Homchuen, Pornchai. (2020). *Pulling ‘Al-Big Data Ta’ to make Laem Chabang to be ‘Smart Port’* Retrieved May 16, 2021. From <https://www.thansettakij.com/>
- Huangkit, Sanchai and Woraphatthirakul, Paphatsorn. (2021). *Journal of Social Science and Buddhist Anthropology*. 6(1), 363-378.
- Katwattana, Pornphit. (2019). Pushing forward the strategic plan to increase capacity “Laem Chabang Port Smart Ports of the EEC”. Retrieved 29 April 2021. From <https://www.saika.co/2019/01/16/>
- Office of the Secretariat of the House of Representatives. (2018). *Smart environmental city*. Retrieved May 18, 2021. From <http://library2.parliament.go.th/ebook>.
- Rerkjumnian, Montree. (2019). “Associate” failed to meet the criteria for Laem Chabang auction phase 3. *The port is open for new opinions*. Matichon online. Retrieved October 6, 2022 from <http://www.matichon.co.th>
- Suebsiribut, Wattanachai and Suksom, Suebpong. (2021). Development of Electronic Identification Cards and Reducing Redundancies in Modern Thai Government Relations. *Dhammathas Academic Journal*. 21(4). 143-154.

- Sangkaew, Buchita, et al. (2021). *Environmentally friendly port management guidelines with the environment and the rights of local fishing communities in the area of the Eastern Economic Corridor Project, a case study of Chonburi Province*. King Prajadhipok's Institute. 154-180.
- Wongkachonkitti, Nantawan. (2016). Service Policy of Smart Provinces of Thailand. *Valaya Longkorn Research and Development Journal under royal patronage Humanities and Social Sciences*, 11(3), 365-377.

