

นโยบายในการพัฒนาจังหวัดพระนครศรีอยุธยาให้เป็นศูนย์กลางการรวบรวม และกระจายสินค้าตอมนบน ของประเทศด้วยการขนส่งทางน้ำ เพื่อเชื่อมโยงไปสู่การค้าระหว่างประเทศ

The Development Policy of Phra Nakhon Si Ayutthaya Province Being to the Collection and Distribution Center in the Upper Part of the Country by Water Transportation to Link to International Trade.

สุพจน์ ชววิวรรธน์ (Supoj Chawawiwat)¹

สุริยพงษ์ ทับทิมแท้ (Suriyapong Tubtimtae)²

บทคัดย่อ

ประเทศไทยและต่างประเทศได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากสถานการณ์ การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ตั้งแต่ปี พ.ศ.2563 จนกระทั่งในปี พ.ศ.2564 ประเทศไทยเริ่มฟื้นตัวและมีการเติบโตจากการนำเข้าส่งออกกับคู่ค้าหลักที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทำให้การขนส่งในประเทศกลับมามีบทบาทที่สำคัญใน การส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศในขณะที่ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศอยู่ในระดับ สูงที่ร้อยละ 13.4 เมื่อเทียบกับผลิตภัณฑ์ มวลรวมในประเทศ โดยกว่าร้อยละ 50 คือ ต้นทุนค่าขนส่งทำให้ต้องวางรูปแบบการขนส่งที่ช่วยลดต้นทุนอย่างเป็นรูปธรรม โดยการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางน้ำที่มี ต้นทุนต่ำที่สุดให้มากขึ้น พื้นที่ยุทธศาสตร์ ในการรวบรวมและกระจายสินค้าตอมนบนของประเทศที่สามารถเชื่อมต่อกับทางออก ทางทะเลเพื่อการค้าระหว่างประเทศคือจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในขณะที่นโยบาย ภาครัฐในการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ กลับสวนทางโดยยืนยันจากการจัดสรรงบประมาณเพื่อมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งทางน้ำมีสัดส่วนที่น้อยมาก และยืนยันจากผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำได้สะท้อนผ่านดัชนีความคาดหวังที่ชี้ให้ เห็นว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ ตอบสนองความคาดหวังของผู้ประกอบการและจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการดำเนินงานและการประกอบธุรกิจที่ทำสูงสุดคือ ต้นทุนค่าขนส่งและโลจิสติกส์ที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ภาครัฐควรพิจารณาการ ดำเนินนโยบายแบบสร้างการมีส่วนร่วมกับ ผู้ประกอบการในธุรกิจขนส่งทางน้ำในการแก้ไขกฎระเบียบผังเมืองเพื่อเพิ่มจำนวนท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสภาวะแวดล้อมและชุมชน ตลอดจนการขุดลอกร่องน้ำให้มีความลึกเพียงพอต่อความต้องการของผู้ประกอบการเพื่อพัฒนาให้จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีบทบาทเป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าตอมนบนของประเทศด้านการขนส่งทางน้ำ เพื่อเชื่อมโยงกับต่างประเทศ อย่างเต็มศักยภาพของจังหวัดต่อไป

คำสำคัญ : นโยบายในการพัฒนา ศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้า การขนส่งทางน้ำ

Abstract

Thailand and other countries have received an economic impact from the pandemic of Corona Virus 2019 since 2020. In 2021, Thailand has been recovered and showed economic growth continuously through import and export with major economic partners resulting in domestic transport having played an important role in supporting international trade. Current logistics cost is 13.4% against GDP with more than 50% coming

¹ รองศาสตราจารย์ สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลจิสติกส์ และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ E-mail : supoj@tbs.tu.ac.th

² ผู้บริหารบริษัทเอกชน ทางด้านโลจิสติกส์ E-mail :suriyapong.tubtimtae@gmail.com

from transport cost and it should plan for restructuring appropriate transport to decrease tangible transport cost by increasing proportion of marine transport which has the lowest cost. The strategic area to be collecting and distributing center between the upper part of Thailand and ocean exit is Ayutthaya province while the government policy on infrastructure development is very less by compared with other transport modes and this has been confirmed by the opinion surveys for expectation index of transport operators with low score led to the inefficiency of operation and logistics cost. Government should consider engaging transport operators for development plans; especially, the amendment on the town planning to allow more construction of environmentally friendly river ports and the dredging projects which provide the sufficient depth as required for the inland waterway transport operators in cargo carriage. These would raise up the role of Phra Nakhon Si Ayutthaya Province to be the linkage center of gathering and distributing goods in the upper part of the country to the international world market as its natural location potential.

Keywords: Development Policy, Collection and Distribution Center, Water Transportation

วันที่รับบทความ : 14 กันยายน 2564

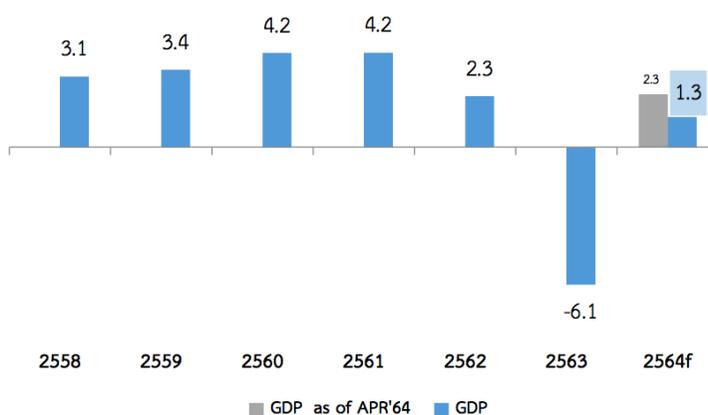
วันที่แก้ไขบทความ : 30 พฤศจิกายน 2564

วันที่ตอบรับตีพิมพ์บทความ : 30 พฤศจิกายน 2564

1. บทนำ

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ตั้งแต่ต้นปี พ.ศ.2563 จนถึงปัจจุบันทำให้เกิดการหดตัวของเศรษฐกิจทั่วโลกรวมถึงประเทศไทย โดยพบว่าในปี พ.ศ.2563 ประเทศไทยมีการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ติดลบถึง ร้อยละ 6.1 แต่ในช่วงต้นปี พ.ศ.

2564 การเติบโตของเศรษฐกิจเริ่มกลับมาเติบโต เป็นบวกที่ระดับร้อยละ 2.3 ณ เดือนเมษายนและร้อยละ 1.3 ณ เดือนกรกฎาคม ตาม ลำดับ ซึ่งการเติบโตดังกล่าวได้รับอานอสงค์จากกิจกรรมการนำเข้าและส่งออกเป็นหลักแสดงดังภาพที่ 1 และตารางที่ 1



ภาพที่ 1 ผลประกอบการอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยปี พ.ศ.2564

ที่มา : สำนักนโยบายเศรษฐกิจมหภาค สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

Growth (%yoy)	2562	2563	2564f			
			ณ เม.ย. 64	ณ ก.ค. 64	Δ	ช่วงคาดการณ์
Real GDP	2.3	-6.1	2.3	1.3	▲	0.8 ถึง 1.8
- Real Private Consumption	4.0	-1.0	2.3	1.0	▼	0.5 ถึง 1.5
- Real Public Consumption	1.7	0.9	5.0	4.2	▼	3.7 ถึง 4.7
- Real Private Investment	2.7	-8.4	4.8	4.1	▼	3.6 ถึง 4.6
- Real Public Investment	0.1	5.7	10.1	9.5	▼	9.0 ถึง 10.0
- Real Exports of goods and services	-3.0	-19.4	6.5	8.2	▲	7.7 ถึง 8.7
- Real Imports of goods and services	-5.2	-13.3	10.5	12.1	▲	11.6 ถึง 12.6
Trade Balance (BiL.S)	26.7	40.9	31.0	34.8	▲	32.7 ถึง 36.8
- Export of goods (in USD)	-3.3	-6.5	11.0	16.6	▲	16.1 ถึง 17.1
- Import of goods (in USD)	-5.6	-13.8	18.0	23.5	▲	23.0 ถึง 24.0
Current Account (BiL.S)	38.2	17.6	1.1	-2.9	▼	-5.5 ถึง -0.4
- Current Account (%GDP)	7.0	3.5	0.2	-0.5	▼	-1.0 ถึง 0.0
Headline Inflation	0.7	-0.8	1.4	1.2	▼	0.7 ถึง 1.7
Core Inflation	0.5	0.3	0.4	0.4	■	-0.1 ถึง 0.9

ตารางที่ 1 สรุปผลประมาณการเศรษฐกิจไทยปี พ.ศ.2564 แสดงอัตราการเติบโต (ร้อยละ) ที่มา : สำนักนโยบายเศรษฐกิจมหภาค สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

เมื่อพิจารณาจากประเทศคู่ค้าของประเทศไทย 15 ลำดับแรกที่มีสัดส่วนการค้ากับประเทศไทยที่ร้อยละ 78.6 จากการค้าทั้งหมด ตามตารางที่ 2 จะพบว่าทุกประเทศมีแนวโน้มการเติบโตในทางบวกทั้งสิ้น ทำให้ประเทศไทยมีโอกาสที่จะมุ่งเน้น กิจกรรมการนำเข้าและส่งออกกับประเทศคู่ค้าข้างต้นที่ต้องมีการขนส่งสินค้าทั้งการนำเข้าปัจจัยการผลิตและการส่งออกสินค้า โดยหนึ่งในพื้นที่หลักที่มีการขนส่ง สินค้าภายในประเทศเชื่อมการ

ขนส่งระหว่างประเทศคือจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่สามารถเชื่อมโยงพื้นที่ประเทศไทยตอนบน ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในการรวบรวมและกระจายวัตถุดิบและสินค้าเข้ากับการค้าระหว่าง ประเทศด้วยการขนส่งทางน้ำผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อออกสู่ทางออกทางทะเลในพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดชลบุรี โดยสินค้าประเภทบรรจุภัณฑ์คอนเทนเนอร์จะขนส่ง ที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังในขณะที่สินค้าประเภทเทกองจะขนส่งที่บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาอำเภพระประแดง และเกาะสีชังตามลำดับ

แนวโน้มเศรษฐกิจประเทศคู่ค้า	2563	2564		2564 (คาดการณ์)		
		ไตรมาส 1	ไตรมาส 2	ส.ค. เม.ย. 64	ส.ค. ก.ค. 64	WB มิ.ย. 64
15 ประเทศ (78.6%)	-3.0	3.7	N.A.	6.0	5.7	N.A.
1.สหรัฐฯ (14.8%)	-3.5	0.4	NA.	6.5	6.7	6.8
2.จีน (12.9%)	2.3	18.3	7.9	8.8	8.6	8.5
3.ญี่ปุ่น (9.9%)	-4.7	-1.6	NA.	3.6	2.9	2.9
4.ยุโรปโซน (6.5%)	-6.7	-1.3	NA.	4.3	4.6	4.2
5.ฮ่องกง (4.9%)	-6.1	7.9	NA.	4.8	4.7	N.A.
6.เวียดนาม (4.8%)	2.9	4.5	6.6	6.8	6.7	6.6
7.ออสเตรเลีย (4.2%)	-2.4	1.1	NA.	3.5	3.2	N.A.
8.สิงคโปร์ (4.1%)	-5.4	1.3	14.3	4.9	5.0	N.A.
9.มาเลเซีย (3.8%)	-5.6	-0.5	NA.	6.4	5.9	6.0
10.อินโดนีเซีย (3.3%)	-2.1	-0.7	NA.	4.4	4.2	4.4
11.อินเดีย (2.4%)	-7.0	1.6	NA.	12.4	7.5	8.3
12.ฟิลิปปินส์ (2.2%)	-9.5	-4.2	NA.	6.9	5.0	4.7
13.เกาหลีใต้ (1.8%)	-0.9	1.9	NA.	3.4	4.1	N.A.
14.ไต้หวัน (1.6%)	3.1	8.9	NA.	4.8	4.8	N.A.
15.สหราชอาณาจักร (1.3%)	-9.8	-6.1	NA.	5.2	4.8	N.A.

ตารางที่ 2 คาดการณ์เศรษฐกิจโลกปี พ.ศ.2564 แสดงอัตราการเติบโต (ร้อยละ)

ที่มา: สำนักงานนโยบายเศรษฐกิจมหภาค สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

2. เนื้อหา

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาในอดีตคือหนึ่งในเมืองหลวงที่สำคัญและเป็นศูนย์กลางการค้าขายของภูมิภาคจนได้รับการขนานนามว่า “สุวรรณภูมิ” ที่แปลว่า แผ่น ดินทอง แสดงให้เห็นว่าจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีความเหมาะสมในแง่ของทำเลที่ตั้งสำหรับการขนส่งเพื่อรองรับการค้าขายกับต่างประเทศผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาที่

เป็นแม่น้ำสายหลักในการเชื่อมต่อสู่ทางออกทางทะเล แม้ว่าในปัจจุบันจะไม่ได้เป็น เมืองหลวงทางการเมืองการปกครองเช่นในอดีต แต่ในทางภูมิศาสตร์ยังคงสภาพ เป็นเมืองหลวงในการขนส่งสินค้าซึ่งมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการขับเคลื่อน เศรษฐกิจผ่านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากทางบกมาเป็นทางน้ำสำหรับประเทศไทยตอนบนได้อย่างมีประสิทธิภาพในหลายสิบปีที่ผ่านมา

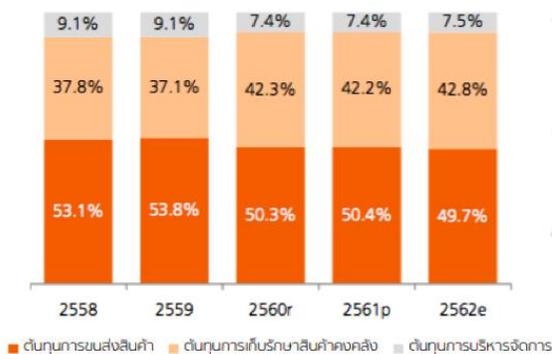


ภาพที่ 2 ดัชนีโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

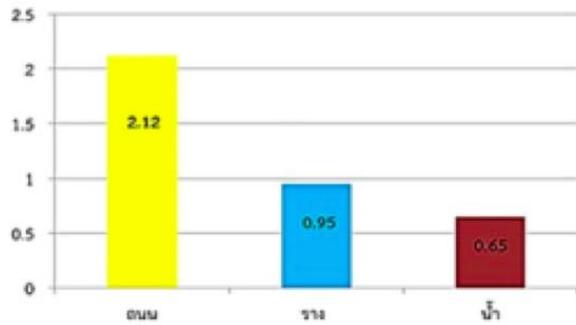
ภาพที่ 2 แสดงถึงดัชนีโลจิสติกส์เมื่อเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ในปี พ.ศ.2561 และ 2562 ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 13.4 เท่ากัน โดยมีการคาดการณ์ว่า ในปี พ.ศ.2563 ที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ

ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา2019 จะมีดัชนีอยู่ที่ร้อยละ 12.9-13.4 ประกอบไปด้วย ดัชนีการขนส่งสินค้าที่ประมาณ ร้อยละ 50 ดัชนีการเก็บรักษาสินค้าคงคลังที่ประมาณร้อยละ 43 และดัชนีการ บริหารจัดการที่ประมาณร้อยละ 7 ตามลำดับ ดังที่แสดงตามภาพที่ 4



ภาพที่ 3 โครงสร้างดัชนีโลจิสติกส์

ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.



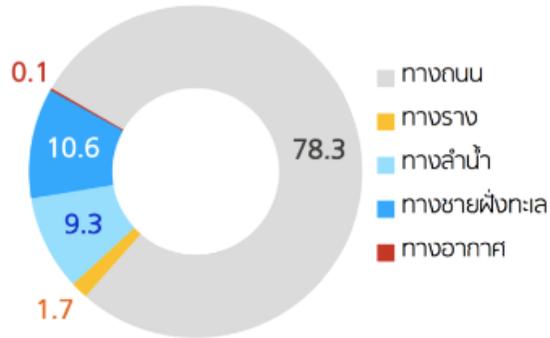
ภาพที่ 4 ดัชนีการขนส่งสินค้า (บาท/ตัน-กิโลเมตร)

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

เมื่อพิจารณาต้นทุนการขนส่งสินค้าตามภาพที่ 4 จะพบว่า การขนส่งทาง ถนนจะมีต้นทุนสูงที่สุดที่ 2.12 บาทต่อตันต่อกิโลเมตร ในขณะที่การขนส่งทางราง อยู่ที่ 0.95 บาทต่อตันต่อกิโลเมตรและการขนส่งทางน้ำอยู่ที่ 0.65 บาทต่อตันต่อ กิโลเมตรซึ่งต่ำที่สุดในทุกรูปแบบการขนส่ง เมื่อกลับมาดูสถิติรูปแบบการขนส่งภายในประเทศในช่วงปี พ.ศ.2558 ถึงปี พ.ศ.2562 จะพบว่า การขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งหลักในด้าน

รูปแบบ	2558	2559	2560	2561	2562
ทางถนน ¹	482,358	484,884	482,596	483,760	483,168
ขยายตัว (ร้อยละ)	3.7	0.5	-0.5	0.2	-0.1
ทางราง ²	11,388	11,937	11,695	10,232	10,262
ขยายตัว (ร้อยละ)	5.4	4.8	-2.0	-12.5	0.3
ทางน้ำ ³	102,779	101,222	113,876	117,537	123,532
ขยายตัว (ร้อยละ)	6.2	-1.5	12.5	3.2	5.1
ลำน้ำ	50,907	50,327	53,026	55,739	57,242
ขยายตัว (ร้อยละ)	1.6	-1.1	5.4	5.1	2.7
ชายฝั่งทะเล	51,872	50,895	60,850	61,798	66,290
ขยายตัว (ร้อยละ)	11.1	-1.9	19.6	1.6	7.3
ทางอากาศ ⁴	115	120	112	97	74
ขยายตัว (ร้อยละ)	0.9	4.3	-6.7	-13.4	-23.7
รวมทั้งหมด	596,640	598,163	608,279	611,626	617,036
ขยายตัว (ร้อยละ)	4.2	0.3	1.7	0.6	0.9

ปริมาณการขนส่งประมาณร้อยละ 78 ในขณะที่การขนส่ง ทางน้ำมีปริมาณร้อยละ 17-18 แสดงในตารางที่ 3 ซึ่งถ้าประเทศไทยสามารถเพิ่ม สัดส่วนการขนส่งทางน้ำได้มากขึ้นย่อมส่งผลต่อต้นทุนการขนส่งโดยรวมให้ต่ำลง และช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในกิจกรรมนำเข้าส่งออกได้อย่างเป็นรูปธรรม



รูปแบบ	2558	2559	2560	2561	2562
ทางถนน ¹	482,358	484,884	482,596	483,760	483,168
ทางน้ำ ³	102,779	101,222	113,876	117,537	123,532

ตารางที่ 3 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (พันทัน)

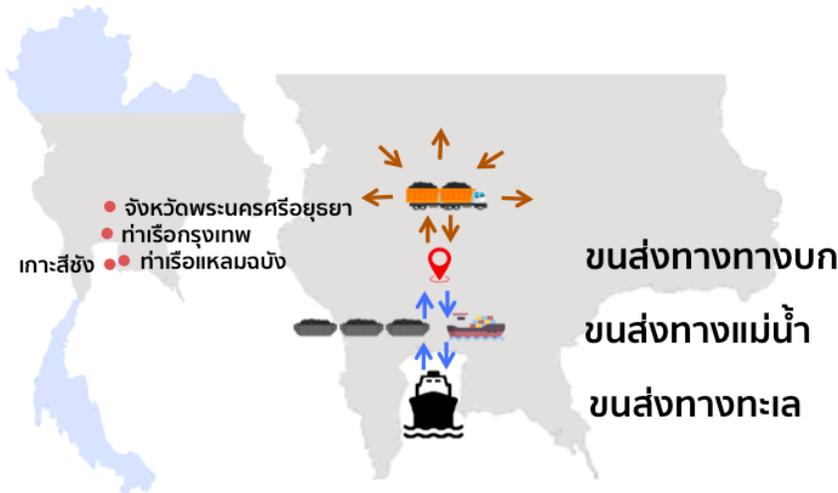
ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นจุดศูนย์กลางการเชื่อมต่อประเทศไทยตอนบน ได้แก่ ภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อการขนส่งในประเทศสู่ทางออกทางทะเลสำหรับการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าทุกประเภท ซึ่งพื้นที่แห่งนี้มีศักยภาพทางภูมิศาสตร์โดยธรรมชาติตั้งแต่ในอดีตมาจนถึงปัจจุบัน โดยรูปแบบ การขนส่งสำหรับการนำเข้าส่งออกเพื่อเชื่อมต่อกับเรือเดินทะเลมีการขนถ่ายสินค้า ซึ่งสามารถแบ่งประเภทการขนถ่ายได้ 2 ประเภท

1. สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์จะดำเนินการที่ท่าเรือแหลมฉบังหรือท่าเรือกรุงเทพและสามารถเชื่อมต่อกับ

พื้นที่ประเทศไทยตอนบนด้วยการขนส่งทางถนนเป็นส่วนใหญ่แต่ก็มีบางส่วนไปทางขนส่งทางน้ำเชื่อมจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเพื่อรวบรวมหรือกระจายสินค้าด้วยการขนส่งทางบก

2. สินค้าเทกองจะดำเนินการขนถ่ายด้วยเรือลำเลียงที่บริเวณเกาะสีชังหรือที่ บริเวณกลางน้ำอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ และขนส่งทางน้ำเชื่อม จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเพื่อรวบรวมหรือกระจายสินค้าด้วยการขนส่งทางบก

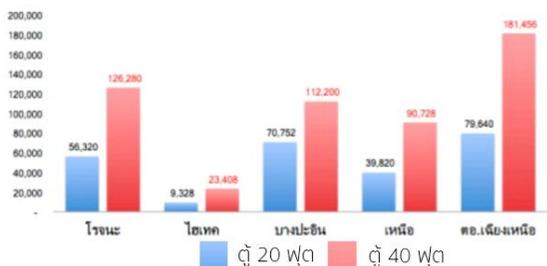


ภาพที่ 5 รูปแบบการขนส่งระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยากับทางออกทางทะเล

ในด้านปริมาณสินค้าพบว่าในแต่ละปีมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์นำเข้าและส่ง ออกที่ประเทศไทยกว่า 10 ล้านตู้ ในขณะที่สินค้าเทกองมีปริมาณการนำเข้าส่งออก กว่า 50 ล้านตัน และเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านจังหวัดพระ นครศรีอยุธยาพบว่า มีปริมาณประมาณ 1 ล้านตู้คิดเป็นร้อยละ 10 ของปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมดในขณะที่สินค้าเทกองที่ผ่าน

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาพบว่า มีปริมาณประมาณ 30 ล้านตันคิดเป็นร้อยละ 60 ของปริมาณสินค้าเท กองทั้งหมด แสดงตามตารางที่ 4 และ 5 โดยปริมาณไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงมาก นักในช่วงหลายปีที่ผ่านมา สอดคล้องกับอัตราการเติบโตเศรษฐกิจตามภาพที่ 1 ซึ่ง เป็นการยืนยันถึงศักยภาพในการส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาสำหรับการพัฒนาเป็น ศูนย์กลางขนส่งทางน้ำของประเทศ

ท่าเรือ	จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ (TEU)		
	ขาเข้า	ขาออก	รวม
แหลมฉบัง	3,959,996	4,020,556	7,980,552
ลาดกระบัง	592,871	681,959	1,274,830
ท่าเรือกรุงเทพ	886,513	577,420	1,463,933
บีเอ็มที	39,020	31,937	70,957
บูนิโท	57,264	82,522	139,786
สหไทย	80,392	71,114	151,506
สุขสวัสดิ์	8,928	29,546	38,474
รวม	5,624,984	5,495,054	11,120,038



ตารางที่ 4 สถิติการนำเข้าส่งออกสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์แยกตามท่าเทียบเรือและผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ประเภทสินค้า	ปี พ.ศ. 2557			ปี พ.ศ. 2558		
	สินค้าขาเข้า (ล้านบาท)	สินค้าขาส่ง (ล้านบาท)	รวม (ล้านบาท)	สินค้าขาเข้า (ล้านบาท)	สินค้าขาส่ง (ล้านบาท)	รวม (ล้านบาท)
ข้าว	2,629,808	136,200	2,766,008	2,699,422	403,800	3,103,222
ข้าวโพด	1,191,000	-	1,191,000	234,800	-	234,800
สินค้าป่าผลัดใบ	2,381,600	-	2,381,600	2,209,704	-	2,209,704
ไม้	3,200	100,944	104,144	840	232,952	233,792
น้ำตาล	1,284,400	-	1,284,400	1,274,000	-	1,274,000
เครื่องใช้ไฟฟ้า	3,089,700	-	3,089,700	2,229,740	43,200	2,272,940
โลหะภัณฑ์	1,278	222,400	223,678	15,778	248,420	264,198
สินค้าอื่นๆ	12,807,080	-	12,807,080	11,944,682	34,400	12,009,082
ทั้งหมด	7,741,812	-	7,741,812	8,562,816	-	8,562,816
รถยนต์	847,880	431,620	1,279,500	1,270,890	487,140	1,758,030
รถยนต์ส่วนบุคคล	890	16,000	16,890	7,720	-	7,720
จักรยานยนต์	48,000	4,328,600	4,376,600	34,400	5,815,400	3,889,800
ยานพาหนะ	-	523,400	523,400	-	1,980,000	1,980,000
เครื่องบิน	-	104,200	104,200	-	90,800	90,800
เครื่องบินพาณิชย์	-	257,750	257,750	-	497,502	497,502
เครื่องบินส่วนบุคคล	-	12,083,000	12,083,000	-	13,242,800	13,242,800
สินค้าเกษตร	62,000	-	62,000	-	86,800	86,800
เครื่องใช้สำนักงาน	-	-	-	-	2,048	2,048
รวม	31,908,768	18,204,084	50,112,852	30,504,872	20,402,482	50,907,354

สินค้า	ปลายทาง	ประเภทสินค้า	ปริมาณสินค้า (ล้านบาท)
ธัญญา	ภาคเหนือ	ปูนซีเมนต์	5,770,000
		ข้าว	2,202,000
		มันสำปะหลัง	2,202,000
		เครื่องใช้ไฟฟ้า	2,132,000
		น้ำตาล	464,000
		รถยนต์	487,000
		ข้าวโพด	73,000
		อื่นๆ	19,000
		รวม (ขาออก)	15,322,000
		ภาคเหนือ	ธัญญา
อื่นๆ	3,974,000		
ยานพาหนะ	1,722,300		
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	5,000		
รถยนต์	393,000		
จักรยานยนต์	385,000		
ไม้	63,000		
สินค้าเกษตร	55,300		
เครื่องบิน	66,800		
เครื่องใช้สำนักงาน	57,800		
รวม (ขาเข้า)	19,026,000		
รวม (ขาเข้า - ขาออก)			32,348,000

ตารางที่ 5 สถิตินำเข้าการนำเข้าส่งออกสินค้าเทกอง ปี พ.ศ.2557-2558

ที่มา: การศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย สนช.

แม้ว่าการขนส่งทางน้ำจะเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ที่อยู่เบื้องหลังการขับเคลื่อน อุตสาหกรรมและลดต้นทุนค่าขนส่งให้กับประเทศโดยรวม แต่ภาครัฐกลับไม่ได้ให้การสนับสนุนเชิงนโยบายมากนักโดยดูได้จากงบประมาณในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งทางน้ำมีเพียงร้อยละ 3 ของงบประมาณแสดงตามตารางที่ 6 โดยที่งบประมาณส่วนใหญ่ให้น้ำหนักไปที่การลงทุนการขนส่งทางถนนที่ร้อยละ 70 และการขนส่งทางรางที่ร้อยละ 20 ตามลำดับ เป็นผลให้ผู้ประกอบการที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานต้องปฏิบัติตามสภาพทำให้ได้รับการถูกร้อยเรียนจากภาคประชาสังคมทางด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องโดยสาเหตุหลัก

เนื่องจากพื้นที่ในการขนถ่ายอยู่ในเขตพื้นที่ชุมชนที่มีทั้งชุมชนทั้งชุมชนดั้งเดิมและชุมชนตั้งใหม่ทำให้กิจกรรมการขนส่งประเภทนี้โดนบังคับใช้กฎหมายแบบแยกส่วนตามพื้นที่รับผิดชอบเช่น การขนส่ง ทางน้ำและท่าเทียบเรือดูแลโดยกรมเจ้าท่า พื้นที่หลังท่าเรือดูแลโดยองค์การบริหาร ส่วนท้องถิ่นและกรมทางหลวงชนบทเป็นต้น ในขณะที่การบริหารงานขนส่งในต่างประเทศจะทำการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาดูแลเพื่อให้เกิดการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นผลให้เกิดการเติบโตของอุตสาหกรรมอย่างมั่นคงอ้างอิงถึงบทความของ Eurasian Journal of Business and Management ในหัวข้อ The Hidden Problem to the Government Policy on Promoting the Inland Shipping in Thailand

Transport Mode	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
- Administration (OPS, OTP)	825	871	792	815	993	1,156	963	1,028	1,474	1,237
Land Transport	92,812	69,518	99,459	113,263	124,767	125,682	136,956	178,947	188,692	200,280
- Road Transport (DLT, DOH, DRR, EXAT)	73,800	53,858	79,058	86,829	93,582	95,831	104,509	127,895	147,707	156,530
- Rail Transport (SRT, MRT)	18,362	15,640	19,093	21,866	26,591	26,577	28,947	45,702	35,951	38,077
- Mass Transit System (BMTA)	650	21	1,308	4,568	4,595	3,274	3,500	5,350	5,034	5,673
Water Transport (MD)	3,732	3,339	4,012	4,566	4,033	4,233	4,742	5,538	4,859	5,446
Air Transport (DOA, CATC)	1,049	1,042	1,593	1,332	1,712	1,944	1,945	2,380	3,744	6,427
Total Transport	98,417	74,771	105,856	119,976	131,505	133,015	144,606	187,893	198,769	213,390

ตารางที่ 6 สถิติมูลค่างบประมาณการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแยกตามรูปแบบการขนส่ง

ที่มา: สำนักงบประมาณ

หรือปัญหาที่ซ่อนอยู่ของนโยบายภาครัฐในด้านการส่งเสริมการขนส่งทางเรือที่เชื่อมจากพื้นที่ทางบก

ในประเทศไทยในปี พ.ศ.2561 โดย สุพจน์ ขววิวรรณ ได้กล่าวไว้ว่าประเทศไทยได้ให้ความสนใจในด้านการเปลี่ยนแปลง รูปแบบการขนส่งในช่วงหลายปีที่ผ่านมาจากข้อกังวลทางด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

การจราจรติดขัดและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดย การเปลี่ยนแปลงจากการขนส่ง ทางถนนมาใช้ในการขนส่ง ทางน้ำผ่านทางนโยบายที่ระบุไว้ในแผนงานของสำนักงาน สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในหลายปีที่ ผ่านมาที่มีการริเริ่มโครงการ การการศึกษาโดยหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องเพื่อจะเปลี่ยนการขนส่งมาเป็นการขนส่ง ทางน้ำที่เน้นการวางแผนการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน มูลค่ากว่าห้าหมื่นล้านบาท จากส่วนกลางที่ขาดการสร้าง การมีส่วนร่วมจากผู้ใช้งานทำให้โครงสร้างพื้นฐานไม่ ได้ถูกนำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ สร้างความเหลื่อมล้ำ ทางเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น

บทความข้างต้นจึงมีการทำการสำรวจความ คิดเห็นจากผู้ใช้งานโดยการใช้ ทฤษฎีการเก็บข้อมูลแบบ SERVQUAL เพื่อหาดัชนีความคาดหวังดังนี้

$$INDEX_i = \frac{PER_i}{EXP_i}$$

INDEX_i คือ ดัชนี คุณ ภาพ แสดง ระดับ ความสัมพันธ์ของคุณภาพโครงสร้าง พื้นฐานในความเห็น ของผู้ใช้งานเทียบกับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่ คาดหวัง ถ้าค่าดัชนีมีค่าน้อยกว่าหรือมากกว่า 1 หมายความว่าคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานมี ค่าน้อยกว่า หรือมากกว่าความคาดหวังของผู้ใช้งาน PER_i คือคุณภาพ จากการรับรู้ ในความเห็นของผู้ใช้งาน และ EXP_i คือ คุณภาพจากความเห็นของผู้ใช้งาน

$$EXP_i = \frac{\sum_{i=1}^n w_i x_i}{\sum_{i=1}^n w_i} \quad PER_i = \frac{\sum_{i=1}^n w_i y_i}{\sum_{i=1}^n w_i}$$

Xi คือ คะแนนที่ผู้ใช้งานให้กับคุณภาพของ โครงสร้างพื้นฐาน Yi คือ คะแนน คุณภาพที่ผู้ใช้งาน คาดหวังในการขยายการขนส่งสินค้าด้วยทางน้ำ คือ จำนวน หัวข้อคุณภาพในการสำรวจ และ Wi คือ น้ำหนักความสำคัญที่ผู้ใช้งานให้ในแต่ละ หัวข้อคุณภาพ ในการสำรวจ ตามลำดับ

ผลการสำรวจในส่วนของการขนส่งทางน้ำด้วย เรือลำเลียงในแม่น้ำซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง จากจังหวัดพระนครศรีอยุธยาพบว่า ผู้ประกอบการ

เรือ ลำเลียงและผู้ประกอบการท่าเรือได้รับค่าดัชนีที่มีค่า ระหว่าง 0.63-0.92 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการลงทุนพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน สำหรับการขนส่งทางน้ำมี การตอบสนองต่อความคาดหวังผู้ประกอบการขนส่งทาง น้ำยังไม่เต็มที่พร้อมกับข้อเสนอแนะดังนี้

- ขอให้มีการผ่อนคลายนโยบายระเบียบผังเมือง เพื่อที่จะสร้างท่าเรือให้มากขึ้น
- กรมเจ้าท่าควรมีจุดจอดเรือและหลักผูกเรือที่ มากกว่าในปัจจุบัน
- เรือลำเลียงต้องการร่องน้ำประมาณ 4-6 เมตร แต่หลายแห่งมีเพียง 3 เมตร
- ท่าเรือมีมากกว่า 50 ท่า แต่แม่น้ำมีขนาดคับ แคบทำให้การสัญจรไม่สะดวก
- จำนวนเรือที่เข้ามามีเกินกว่าโครงสร้าง พื้นฐานที่รองรับได้ในปัจจุบัน
- ท่าเรือเป็นลักษณะ การกองเปิดไม่ มี คลังสินค้าทำให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม
- บริเวณท่าเรือมีสิ่งปลูกสร้างล้ำลำน้ำที่ไม่ถูก กฎหมายที่มีความเสี่ยงอุบัติเหตุ
- ควรมีการปรับปรุงนโยบายผังเมืองในการ แยกพื้นที่ท่าเรือและชุมชนให้ชัดเจน

3. สรุป

จะเห็นว่านโยบายของภาครัฐในการส่งเสริม การขนส่งทางน้ำยังไม่ได้มีการ ออกแบบและพัฒนาอย่าง จริงจัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งขาดการสร้างการมีส่วนร่วม เพื่อจัดสรรงบประมาณเพื่อสร้างการพัฒนาที่ตอบสนอง ความต้องการของผู้ประกอบการเรือลำเลียงและท่าเรือที่ เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันในบริบท ของการขนส่งภายในประเทศเพื่อสนับสนุนการค้า ระหว่างประเทศ

เมื่อมองที่ระดับดัชนีความ คาดหวังจาก ผู้ประกอบการพบว่าโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันยังต่ำ กว่าความคาดหวังและผลสะท้อนทางตรงคือระดับตัวเลข ดัชนีโลจิสติกส์ของประเทศในปัจจุบันยังไม่บรรลุ เป้าหมายที่กำหนด

การผลักดันให้จังหวัดพระนครศรีอยุธยาให้เป็น ศูนย์กลางการรวบรวมและ กระจายสินค้าตอนบน ของประเทศด้วยการขนส่งทางน้ำเพื่อเชื่อมโยงไปสู่การค้า ระหว่างประเทศจึงควรเป็นนโยบายหลักที่ทางภาครัฐ

จะต้องเร่งดำเนินการให้เกิดเป็น รูปธรรมโดยเร็วเพื่อสร้างโอกาสในการเติบโตของประเทศได้อย่างยั่งยืน

4. เอกสารอ้างอิง

- Baird, A. (2007). The Economics of Motorways of the Sea. **Maritime Policy & Management**, 34(4), 287-310.
- Beskfvnick, B. (2006). Importance of Short Sea Shipping and Sea Motorways in the European and Slovenian Transport policy Pomorstvo. **European transport policy**, 20(1), 23-35.
- Brooks, M. R., Hodgson, J. R. F. and Fros, J. D. (2006). **Short Sea Shipping on the East Coast of North America : An Analysis of Opportunities and Issues**. Canada: Dalhousie University.
- Brooks, M.R., and Frost, J. D. (2004). Short sea shipping: a Canadian perspective. **Maritime Policy & Management**, 31(4), 393-407.
- Cochrane, K., Saxe, S., Roorda, M. J. and Shalaby, A. (2017). Moving freight on public transit: Best practices, challenges, and opportunities. **International Journal of Sustainable Transportation**, 11(2), 120-132.
- Goulielmos, A. M., Lun, V. Y-H. and Lai, K-H. (2012). Maritime Logistics in EU Green Ports and Short Sea Shipping. In **Maritime Logistics** (pp. 245-262).
- Islam, D. M. Z., Dinwoodie, J. and Roe, M. (2006). Promoting Development through Multimodal Freight Transport in Bangladesh. **Transport Reviews**, 26(5), 571-591.
- López-Navarro, M., Moliner, Á. María Rodríguez, R. and Sánchez-García, J. (2011). Accompanied versus Unaccompanied Transport in Short Sea Shipping between Spain and Italy: An Analysis from Transport Road Firms Perspective. **Transport Reviews**, 31(4), 425-444.
- Morales-Fusco, P., Saurí, S. and Lago, A. (2012). Potential freight distribution improvements using motorways of the sea. **Journal of Transport Geography**, 24, 1-11.
- Office of the Permanent Secretary. (2015). The Annual Report. Thailand: Ministry of Transport.
- Office of Transport and Traffic Policy and Planning, (2013). **The study on Transport and Traffic Development Master Plan**. Thailand: Ministry of Transport.
- Parasuraman, A. Ziethaml, V. and Berry, L.L., (1988). SERVQUAL: A Multiple- Item Scale for Measuring Consumer Perceptions of Service Quality. **Journal of Retailing**, 62(1), 12-40.
- Perakis, A. N. and Denisis, A. (2008). A survey of short sea shipping and its prospects in the USA. **Maritime Policy & Management**, 35(6), pp. 591-614.
- Saldanha, J. and Gray, R. (2002). The potential for British coastal shipping in a multimodal chain. **Maritime Policy & Management**, 29(1), 77-92.
- Suárez-Alemán, A. and Hernández, A. (2014). Incentives to reduce port inefficiency: a theoretical approach. **Maritime Policy & Management**, 41(5), 462-479.
- Supoj Chawawiwat. (2018). The Hidden Problem to the Government Policy on Promoting the Inland Shipping in Thailand. **Eurasian Journal of Business and Management**, 6(4), 27-34.
- Tzannatos, E. And Nikitakos, N. (2013). Natural gas as a fuel alternative for sustainable

domestic passenger shipping in Greece.

International Journal of Sustainable Energy, 32(6), 724-734.

Woodburn, A. (2007). The role for rail in port-based container freight flows in Britain. **Maritime Policy & Management**, 34(4), 311-330.

Yang, C-C., Tai, H-H and Chiu, W-H. (2014). Factors influencing container carriers' use of coastal shipping. **Maritime Policy & Management**, 41(2), 192-208.