

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลจากการศึกษา

ปัญหาการพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทยที่สำคัญคือ การที่รัฐบาลไม่ให้ความสำคัญเท่าที่ควร ในการพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าทางน้ำ งบประมาณส่วนใหญ่ถูกใช้ไปกับการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางบก เช่นการสร้างถนนสายใหม่ การพัฒนาระบบถนน ซึ่งการตัดสินใจที่จะใช้งบประมาณไปในด้านใดนั้น กลุ่มผลประโยชน์ในทางการเมือง ที่อยู่เบื้องหลังการตัดสินใจในนโยบายเหล่านั้นย่อมมีส่วนโดยตรง ซึ่งจากการศึกษาพบว่ากลุ่มผลประโยชน์ส่วนใหญ่ได้ประโยชน์จากนโยบายและงบประมาณในการสร้างถนนมากกว่าการพัฒนาเส้นทางทางน้ำ ดังนั้นนโยบายสาธารณะในการคมนาคมของรัฐ จึงมักเป็นการมุ่งพัฒนาการขนส่งสินค้าทางบก ถนน มากกว่าการพัฒนาเส้นทางทางน้ำ อีกทั้งรัฐบาลมิได้พิจารณาถึงต้นทุนและผลประโยชน์ที่แท้จริงระหว่างการขนส่งสินค้าทางบก และการขนส่งสินค้าทางน้ำ กล่าวคือ การขนส่งสินค้าทางบกโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งสินค้าโดยใช้รถยนต์ หรือรถบรรทุกนั้น นอกจากจะมีต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงกว่าเรือลำเลียงแล้ว ยังมีต้นทุนการซ่อมบำรุงดูแลรักษาถนนตลอดทั้งปีอันเนื่องมาจากการการบรรทุกน้ำหนักเกินมาตรฐานที่กำหนด ต้นทุนทางด้านสิ่งแวดล้อม จากควันไอเสียมลพิษ ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ละอองฝุ่นควัน เนื่องจากรถบรรทุกในเมืองไทยส่วนใหญ่เป็นรถที่มีอายุการใช้งานมานาน สภาพเครื่องยนต์ไม่เหมาะสม รวมทั้งปัญหาการจราจรที่ติดขัดทำให้ส่งผลกระทบต่อเวลาในการเดินทางของประชาชนในเขตเมือง และการจราจรในเมืองทั้งระบบการเดินทางของประชาชนในช่วงโมงเร่งด่วนต้องมีต้นทุนที่สูงขึ้น อีกทั้งปัญหาจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากในแต่ละปี ซึ่งรัฐและสังคมจะต้องสูญเสียเงินจำนวนมหาศาลจากอุบัติเหตุเหล่านี้ รวมทั้งทำให้ทรัพยากรบุคคลต้องกลายเป็นผู้พิการไม่สามารถดูแลตนเองได้และเป็นภาระของสังคมในระยะยาว สิ่งทีกล่าวมาทั้งหมดล้วนเป็นต้นทุนของสังคมโดยตรงที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถยนต์ ที่มีได้นำมาพิจารณาเปรียบเทียบกับต้นทุนการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียง นอกจากนี้หากรัฐพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำให้มากขึ้นโดยการพัฒนาท่าเรือตามลำน้ำ การพัฒนาขยายเส้นทางทางน้ำ ประเทศไทยจะได้ประโยชน์เพิ่มขึ้นคือ มีการจ้างงานใหม่ๆ เพิ่มขึ้น ปัญหามลพิษทางอากาศจะลดลง การจราจรติดขัดจะลดลง ลดอุบัติเหตุและการสูญเสีย ประเทศจะมีปริมาณสำรองน้ำเพื่อการเกษตรเพิ่มขึ้น มีแหล่งทรัพยากรในการทำมาหากินทางน้ำเพิ่มขึ้น

ในปัจจุบันเส้นทางการขนส่งสินค้าทางน้ำพัฒนาไปได้ยาก เพราะลักษณะกายภาพของเส้นทางทางน้ำไม่เอื้ออำนวย ปริมาณน้ำไม่พอเพียงต่อการเดินเรือได้ตลอดปี รวมทั้งมีอุปสรรคอื่น ๆ ในการขนส่งสินค้าทางน้ำ เช่น เขื่อน ประตูน้ำ ตอม่อสะพาน ทำให้การขนส่งทางเรือไม่สะดวก โดยเฉพาะการขาดท่าเรือสาธารณะ เรือลำเลียงติดความสูงของสะพาน เป็นอุปสรรคการพัฒนา ระบบการขนส่งทางเรือที่ทำให้ขาดประสิทธิภาพในการบริหารงาน ขาดแคลนเงินทุน สิ้นเปลืองพลังงาน การลงทุนขาดการบูรณาการ ขาดการประสานความร่วมมือในการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำ ขาดการเพิ่มประสิทธิภาพท่าเรือ มีการพัฒนากฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่ไม่เอื้ออำนวย โครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอ ขาดการพัฒนาระบบสารสนเทศและข้อมูล

ระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศและตามแนวชายฝั่งจำเป็นต้องมีการพัฒนาให้ดีขึ้น เพื่อไม่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งในอนาคต ควรมีการกำหนดมาตรฐานการรับน้ำหนัก สำหรับการขนส่งเพิ่มจากเดิมเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง ระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำจำเป็นต้องจัดให้มีศูนย์กระจายสินค้าตามจุดเชื่อมต่อต่างๆ ที่เหมาะสม และอยู่ติดกับทางรถไฟเพื่อความสะดวก ในการขนส่งสินค้าไปตามที่ต่างๆ เน้นการนำสินค้าจากต้นทางถึงผู้รับปลายทางตามระบบส่งสินค้าได้ภายในเวลาที่กำหนด ส่งผลต่อการส่งออกของประเทศไทย ถือเป็นเรื่องสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ เนื่องจากเป็นประตูที่นำไปสู่การนำสินค้าส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยเฉพาะสินค้าทางการเกษตรที่ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ของโลก นำรายได้กลับมาสู่ประเทศ และถือเป็นแหล่งรายได้หลักที่นำเงินตราเข้าสู่ประเทศ ซึ่งแต่ละยุคสมัยของรัฐบาลได้พยายามผลักดันทุกวิถีทางที่จะผลักดันให้การส่งออกบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ หากสามารถทำได้สำเร็จจะเป็นการผลักดันให้ระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศบรรลุวัตถุประสงค์ด้วยเช่นเดียวกัน

ในกรณีของการขนส่งทางลำนํ้าภายในประเทศ และการขนส่งสินค้าชายฝั่งแม้ว่าจะมีข้อดีคือสามารถขนส่งสินค้าได้ปริมาณมากในต้นทุนที่ต่ำ และสามารถเข้าถึงแหล่งผลิตและแหล่งบริโภคบางแห่งที่อยู่ริมน้ำได้ แต่ปัจจุบันการใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางน้ำและการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำนํ้าภายในประเทศโดยเรือลำเลียงเพื่อการค้าภายในประเทศยังมีไม่มากเท่าที่ควร มักนิยมใช้ในการขนส่งระยะไกลและมีประเภทสินค้าที่ใช้บริการจำกัด ซึ่งส่วนหนึ่งนอกจากการเกิดจากผลกระทบด้านการแข่งขันจากการขนส่งทางถนนแล้วยังเกิดจากการที่โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร การขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศเป็นรูปแบบการขนส่งที่ไม่ได้รับความนิยมมากนัก เพราะมีต้นทุนค่าขนส่งสูง ลักษณะเครื่องบินที่ใช้ในประเทศมีวัตถุประสงค์เพื่อขนส่งผู้โดยสารมากกว่าขนส่งสินค้า ประกอบกับขนาดพื้นที่ของประเทศไทยไม่ใหญ่ จนทำให้ประโยชน์ด้านความเร็วที่ได้รับจากการขนส่งทางอากาศมีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบดีกว่าการขนส่งทางถนน และทางน้ำมากนัก ดังนั้นธุรกิจการขนส่งสินค้าโดยเรือลำเลียงในอนาคต จะต้องปรับตัวเพื่อให้อยู่รอดต่อไป

ตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบข้อได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียงกับการขนส่งสินค้าทางบก

ข้อได้เปรียบ	ข้อเสียเปรียบ
1. สามารถขนส่งสินค้าได้ปริมาณครั้งละมากๆ เหมาะกับการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากที่ต้องขนส่งในระยะไกล และไม่ติดข้อจำกัดในด้านเวลา หรือการรักษาสภาพของสินค้ามากนัก	1. การขนส่งเหมาะสมกับสินค้าบางชนิดเท่านั้น เช่น ข้าว น้ำตาล ทราบาย ปูนซีเมนต์ ฯลฯ ซึ่งล้วนเป็นสินค้าที่มีราคาต่อหน่วยต่ำ ความล่าช้า โดยเปรียบเทียบแล้วการขนส่งทางน้ำจะล่าช้ากว่าการขนส่งประเภทอื่น
2. อัตราค่าบริการขนส่งต่อหน่วยหรือต่อน้ำหนักของสินค้า มีอัตราต่ำกว่า	2. ต้องขนส่งสินค้าในปริมาณมากถึงจะคุ้มค่าต่อการขนส่งต่อเที่ยว ไม่เหมาะสมต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณน้อย
3. การขนส่งสินค้าทางน้ำไม่ต้องเสียค่าปรับปรุงหรือบำรุงเส้นทางหรือซ่อมเส้นทางมากเท่ากับการขนส่งสินค้าทางบกไม่ว่าจะเป็นทางถนนหรือราง	3. เส้นทางตามลำน้ำภายในประเทศมีการเปลี่ยนแปลงต้นเขินตามธรรมชาติ บางพื้นที่ไม่เหมาะแก่การเดินเรือ เส้นทางเดินเรือบางแห่งสามารถใช้ได้เป็นฤดูกาลเท่านั้น เนื่องจากหรือน้ำแห้ง หรือแม่น้ำมีความแคบ และต้นเขิน เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ
4. การใช้เส้นทางในการขนส่งไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย (ยกเว้นคลองขุด)	4. ขาดงบประมาณในการดูแลรักษาเส้นทางทางน้ำ
5. มลพิษทางอากาศต่ำ	5. อาจก่อให้เกิดมลพิษทางน้ำได้ ในกรณีเครื่องยนต์เรือเก่า หรือการทิ้งขยะจากผู้ที่ทำงานบนเรือลงสู่ลำน้ำ
6. ลดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมือง	6. การขนส่งทางน้ำต้องอาศัยการขนส่งทางอื่นต่อไปอีก ไม่สามารถส่งสินค้าถึงแหล่งผู้รับสินค้าได้โดยตรง

5.2 สรุปปัญหาของนโยบายสาธารณะที่ไม่เหมาะสมต่อผู้ประกอบการเรือลำเลียง

1. ปัญหาความไม่แน่ชัดของเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนโยบายสาธารณะ โดยที่นโยบายสาธารณะเป็นแนวทางและเป้าหมายในการปฏิบัติงานของรัฐบาล แต่ในทางปฏิบัติจะพบว่านโยบายหลายนโยบายจะไม่ได้ระบุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนเอาไว้ จะทราบแต่เพียงว่ารัฐบาลจะทำอะไรซึ่งการที่เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนโยบายขาดความชัดเจนย่อมส่งผลต่อการประเมินผลนโยบาย เนื่องจากไม่สามารถกำหนดวัตถุประสงค์ ประเด็นและตัวชี้วัดความสำเร็จในการประเมินได้

2. ปัญหาบุคลากรประเมินขาดความรู้และไม่แน่ใจในผลที่จะเกิดขึ้นตามที่เข้าใจ การประเมินผลนโยบายถือเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง แต่เนื่องจากการประเมินเป็นงานยาก จึงทำให้บุคลากรขาดความสนใจที่จะศึกษาอย่างจริงจังรวมทั้งอาจเกรงว่าการประเมินนั้นเป็นการจับผิดหรือถ้าหากผลการประเมินออกมาไม่ดีจะเกิดความเสียหายต่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง การประเมินจึงทำกันพอเป็นพิธีหรือทำกันอย่างขอไปที ซึ่งทำให้ความสำคัญของการประเมินผลนโยบายสาธารณะลดลง

3. ปัญหาบุคลากรประเมินขาดความพร้อมปัญหานี้เป็นปัญหาสำคัญเพราะการประเมินผลนโยบายนั้นต้องกระทำอย่างมีหลักเกณฑ์ มีระบบ มีขั้นตอน ถ้าผู้ประเมินทำอย่างขอไปทีย่อมไม่เกิดประโยชน์แต่ประการใด เพราะฉะนั้นผู้ประเมินต้องมีการเตรียมที่ดี ต้องศึกษานโยบายอย่างละเอียด มีความเข้าใจถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนโยบาย และวิธีการปฏิบัติอย่างลึกซึ้ง แต่ปัญหาที่พบก็คือ ผู้ประเมินนโยบายไม่มีความพร้อมที่จะทำหน้าที่ให้เกิดผลดี มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งนโยบายสาธารณะซึ่งมีผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่ายมักจะพบว่าผู้ที่เกี่ยวข้องกับการประเมินนโยบายขาดความเข้าใจ คือ ไม่ได้ศึกษานโยบายอย่างละเอียด ขาดความสามารถในการประเมินและที่สำคัญ คือ ไม่ทราบว่าจะประเมินไปเพื่ออะไร

4. ปัญหาการขาดข้อมูลข่าวสารในการประเมินผลนโยบาย ปัญหานี้จะสะท้อนออกมาในแง่ของการไม่มีข่าวสารตามที่ต้องการ หรือมีแต่ไม่เพียงพอความยากลำบากในการรวบรวมหรือเก็บข้อมูลข่าวสารนั้นย่อมเป็นที่ประจักษ์แก่นักประเมินผลทุกคน แม้จะใช้ความพยายามอย่างมากเพื่อให้ได้ข้อมูลข่าวสารมาก็ยังเกิดปัญหาตามมา ซึ่งจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบอีก คือ ข้อมูลข่าวสารที่ได้มานั้นขาดความถูกต้อง ไม่ทันสมัย ไม่สมบูรณ์ ซึ่งลักษณะเช่นนี้มีผลทำให้การประเมินผลนโยบายมีจุดอ่อน ถึงแม้จะสามารถใช้เทคนิคในการวิเคราะห์และประเมินผลนโยบายที่มีประสิทธิภาพเพียงไรก็ตาม

5. ปัญหาเรื่องระยะเวลาในการประเมินผลนโยบาย โดยที่การประเมินนโยบายสามารถกระทำได้หลายช่วงเวลา เริ่มตั้งแต่มีการกำหนดนโยบาย การปฏิบัติตามนโยบาย และเมื่อผลของ

นโยบายเกิดขึ้น ประกอบกับการที่นโยบายสาธารณะเป็นเรื่องที่มีขอบเขตกว้างมาก และมีระยะเวลาหวังผลหลายระยะเวลา ซึ่งลักษณะเช่นนี้ทำให้เกิดปัญหากับผู้ทำการประเมินว่าจะทราบได้อย่างไรว่าเวลาที่เหมาะสมในการประเมินควรเป็นช่วงใด และควรใช้เวลาในการประเมินเท่าไรจึงจะทราบผลอันแน่นอนของนโยบาย นโยบายควรทำการประเมินตั้งแต่ต้นหรือไม่ และนโยบายใดควรเน้นเฉพาะผลระยะยาวเท่านั้น

6. ปัญหาการมองการประเมินผลนโยบายว่าเป็นสิ่งสิ้นเปลือง โดยปกติแล้วหน่วยงานมักจะกลัวว่าการประเมินผลนโยบายเป็นสิ่งสิ้นเปลือง และจะไปแย่งชิงหรือดึงเอางบประมาณปกติบางส่วนมาใช้ แทนที่จะได้มีการใช้งบประมาณดังกล่าวในการปฏิบัติงานโดยตรง ทั้งนี้เป็นเพราะต้นทุนในการประเมินผลมักจะมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง โดยเฉพาะนโยบายที่มีขอบเขตกว้างขวางทั้งในแง่ของกลุ่มบุคคลเป้าหมายและพื้นที่ดำเนินการ

7. ปัญหาการต่อต้านการประเมินจากบุคคลฝ่ายต่าง ๆ เนื่องจากมีความเชื่อว่าผลการประเมินอาจทำให้เกิดความเสียหาย ทำให้บุคคลหลายฝ่ายเกิดความวิตกกังวลว่าตนอาจเสียประโยชน์ไป หากการประเมินผลได้ข้อสรุปว่าควรมีการยกเลิกหรือสิ้นสุดนโยบาย

5.3 ข้อเสนอแนะจากการศึกษาต่อการปรับตัวของอุตสาหกรรมเรือลำเลียง

1. ก่อสร้างท่าเรือที่ลงทุนโดยรัฐเอง ในบริเวณสำคัญ ๆ ต่างๆ ให้ครอบคลุมและทั่วถึง ได้แก่ ปราณบุรี ชุมพร และจันทบุรีหรือตราด ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีท่าเรือของรัฐเลยในบริเวณดังกล่าว การขนถ่ายสินค้าจากน้ำขึ้นบกจึงมีความไม่สะดวกอย่างมากเมื่อต้องการขนสินค้าจากตอนบนลงสู่ตอนล่างของประเทศและไปทางตะวันออกของประเทศ

2. รัฐควรที่จะมีมาตรการหรือข้อบังคับที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในการกำหนดค่าระวางเรือ โดยความเห็นพ้องต้องกันของผู้ประกอบการทั้งหมด เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการแข่งขันด้านราคา อย่างปัจจุบัน

5.4 ข้อเสนอแนะจากผู้ประกอบการเรือลำเลียง

ภาครัฐควรให้ความสำคัญกับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียงมากขึ้น โดยสิ่งที่คุณประกอบการต้องการมากที่สุดในขณะนี้คือ การสร้างท่าเรือขนถ่ายสินค้า และคลังสินค้าให้มีจำนวนมากขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ และทำให้ระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งในปัจจุบันปัญหาของเสาค่อมและความสูงของสะพานที่ไม่เหมาะสมต่อการเดินเรือ ควรที่จะมีการเปลี่ยนแปลงสะพานที่เป็นอุปสรรคต่อ

ผู้ประกอบการเรือลำเลียง อันเป็นอุปสรรคหลักของผู้ประกอบการทุกราย ซึ่งปัญหาสำคัญที่ต้องการให้ภาครัฐเข้ามามีส่วนช่วยในการปรับปรุงคือ ณ ขณะนี้ ผู้ประกอบการสามารถประกอบธุรกิจได้ แค่ 8 เดือนใน 1 ปี เพราะในช่วงเดือน สิงหาคม ถึง พฤศจิกายน เป็นฤดูน้ำหลาก ทำให้ระดับน้ำในแม่น้ำสูงขึ้น เรือลำเลียงไม่สามารถที่จะลอดสะพานได้ ทำให้สูญเสียรายได้ผลกำไรจากการประกอบการไปอย่างมาก สะพานที่กล่าวถึงคือสะพาน ช้างอี และสะพานนวลฉวี

อีกหนึ่งกรณีที่เกี่ยวข้องกับสะพาน คือในกรณีที่รัฐบาลมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำขึ้นใหม่ แต่สะพานที่สร้างขึ้นใหม่นั้นยังคงสร้างโดยมิได้คำนึงถึงว่า สะพานเหล่านั้นเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียงหรือไม่ อย่างไร ตัวอย่างที่เห็นเป็นรูปธรรมในขณะนี้คือ สะพานที่สร้างขึ้นใหม่บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีการสร้างสะพานถึงสองสะพานในระยะไม่ห่างกันในโค้งน้ำเดียวกัน ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลจะสร้างสะพานทั้งสองสะพาน ให้ตอม่อของแต่ละสะพานมีระยะห่างระหว่างตอม่อ ที่ 25 เมตร ซึ่งเป็นระยะมาตรฐาน แต่ทว่าสะพานที่สร้างขึ้นนั้น ได้สร้างติดกันเกินไประยะห่างระหว่างสองสะพานมีไม่มาก ในขณะที่แม่น้ำมีความแคบแคว ทำให้เสาคอม่อของสะพานที่ 1 กับเสาคอม่อสะพานที่ 2 อยู่ในลักษณะเหลื่อมล้ำกัน หากเรือลำเลียงแล่นผ่านเสาคอม่อลอดสะพานที่ 1 ได้ แต่จะพบกับเสาคอม่อของสะพานที่ 2 ขวางกันอยู่ตรงหน้า ซึ่งเรือลำเลียงต้องแล่นหลบอีกครั้งหนึ่ง โดยสะพานทั้งสองสะพานในระยะที่ใกล้กันนั้น ส่งผลให้เรือลำเลียงที่ผูกโยงกันเป็นแถวที่หลายลำไม่สามารถที่จะตีโค้งได้ทัน ทำให้ท้ายเรือของเรือลำเลียงล่าหลัง มักจะเกิดปัญหาไปชนหรือกระแทกกับตอม่อสะพานก่อให้เกิดความเสียหายทั้งเรือและสะพาน ดังนั้นในการออกแบบสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง จึงควรที่จะคำนึงถึงเส้นทางและลักษณะการเดินทางเรือลำเลียงเพิ่มมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

5.5 แนวทางการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียงให้ประสบผลสำเร็จ

- การพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียงไม่ว่าจะเป็นตามชายฝั่ง หรือตามลำน้ำภายในประเทศ ที่ประสบผลสำเร็จและยั่งยืนคือการพัฒนาให้มีการขนส่งดังกล่าวให้มากขึ้น หรือการมีสินค้าขนส่งให้มากขึ้น

- ความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ในปัจจุบันมีอยู่แล้วแต่เป็นการขนส่งทางรถยนต์ ดังนั้นการพัฒนาให้มีสินค้าขนส่งชายฝั่งมากขึ้นคือการพัฒนาให้มีการเปลี่ยนวิธีขนส่งจากทางรถยนต์มาใช้ในการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียง หรือคือการต่อสู้แข่งขันในเชิงทางการตลาดระหว่างการขนส่งทางรถยนต์กับการขนส่งทางชายฝั่ง

- ในเชิงการตลาด กลุ่มลูกค้าสามารถแยกออกได้เป็นกลุ่มลูกค้าที่ซื้อสินค้าไปใช้เองซึ่งเป็นกลุ่มผู้บริโภคบริโภค กับกลุ่มลูกค้าอุตสาหกรรมซึ่งซื้อสินค้าเพื่อนำไปประกอบรวมกับสินค้าหรือนำไปผ่านกระบวนการผลิตเพิ่มเติมสำหรับการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศ โดยเรือลำเลียงโดยที่เป็นการขนส่งคราวละมาก ๆ ตลาดเป้าหมายจึงเป็นกลุ่มลูกค้าอุตสาหกรรม

- ตามนัยข้างต้น ลักษณะการส่งสินค้าที่พิจารณา คือ การส่งสินค้าที่เป็นวัตถุดิบหรือวัตถุดิบระหว่างการผลิตไปยังแหล่งผลิตซึ่งอยู่ห่างกัน กับการส่งสินค้าสำเร็จรูปจากแหล่งผลิตไปสู่ตลาดให้กับผู้จัดจำหน่ายรายใหญ่ซึ่งอาจเป็นกิจการเดียวกัน หรือต่างกิจการกัน ไม่ใช่ความต้องการขนส่งสินค้าของผู้บริโภคบริโภค หรือร้านค้ารายเล็ก

- การขนส่งทั้งสองลักษณะมีสภาพเป็นการขนส่งคราวละมาก ๆ ซึ่งสอดคล้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียง โดยปริมาณสินค้าที่ขนส่งในกรณีแรกขึ้นกับความต้องการที่กำหนดจากกำลังการผลิต ส่วนกรณีหลังขึ้นกับความต้องการใช้สินค้าของผู้บริโภคในพื้นที่ โดยผลรวมของความต้องการทุกพื้นที่กับสภาพตลาดที่เข้าถึงได้ ท้ายที่สุดเป็นตัวกำหนดกำลังการผลิตของกิจการ

- ความรับผิดชอบในการจัดส่งสินค้าลักษณะดังกล่าวมีทั้งที่ดำเนินการโดยเจ้าของสินค้าและผู้รับสินค้า ซึ่งอาจมียานพาหนะขนส่งของตนเอง หรือจ้างผู้ประกอบการอีกรายให้ดำเนินการขนส่งให้ก็ได้ โดยสำหรับผู้ประกอบการที่มียานพาหนะขนส่งเป็นของตนเอง การชักนำให้เปลี่ยนวิธีขนส่งทำได้ยากเพราะทำให้ผู้ประกอบการรายนั้นไม่ได้ใช้ทรัพยากรที่มีให้เกิดประโยชน์ ความเป็นไปได้ของการพัฒนาให้เกิดการเปลี่ยนวิธีขนส่งจึงควรมุ่งเน้นเฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่มียานพาหนะขนส่งของตนเอง

- ในกลุ่มผู้ตัดสินใจที่ไม่มียานพาหนะขนส่งของตนเอง การดำเนินการให้มีการเปลี่ยนวิธีขนส่งคือการชักนำให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจ เลือกตัดสินใจเปลี่ยนวิธีขนส่ง ซึ่งเป็นการตัดสินใจโดยเปรียบเทียบจากข้อเสนอที่ได้รับหลายราย ดังนั้นปัจจัยแรกของการพัฒนาให้เกิดการเปลี่ยนวิธีขนส่งคือการเข้าถึงผู้มีอำนาจตัดสินใจโดยผู้ให้บริการขนส่งหลายรูปแบบ ที่ทำการขนส่งทั้งทางรถยนต์และเรือชายฝั่ง ไม่ใช่กรณีที่ผู้มีอำนาจตัดสินใจติดต่อผู้ให้บริการรายหนึ่งบรรทุกสินค้าไปส่งท่าเรือ แล้วติดต่อผู้ให้บริการเรือมารับสินค้าส่งไปท่าปลายทางเพื่อส่งให้กับผู้ขนส่งทางรถยนต์อีกรายหนึ่งนำสินค้าไปถึงปลายทาง

- การประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบมีได้ทั้งรายใหญ่ซึ่งมีเครือข่ายการขนส่งของตนเองทั้งที่ต้นทาง ปลายทาง และการขนส่งทางเรือกับผู้ประกอบการที่ทำงานในลักษณะนายหน้าที่ต้องประสานงานกับผู้ขนส่งทุกรายที่เกี่ยวข้อง

- บริการขนส่งประจำทาง และบริการศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ช่วยทำให้การทำธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบสะดวกขึ้น ข้อเสนอค่าขนส่งและเวลาที่ใช้นั้นมีความ

ชัดเจน เป็นการสนับสนุนกันและกัน โดยผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบอาจรวมเป็นส่วนหนึ่งของบริการศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า หรือบริการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงด้วยก็ได้

- ไม่ว่าเป็นการประกอบธุรกิจแบบใด ข้อเสนอบริการที่แข่งขันได้มีพื้นฐานอย่างเดียวกัน คือสามารถเสนอ ค่าขนส่ง เงื่อนไขการชำระเงิน เวลาที่ใช้ขนส่งและความน่าเชื่อถือได้จากประวัติที่ผ่านมาหรือการประกัน โดยผู้ตัดสินใจจะเลือกใช้บริการจากผู้เสนอเงื่อนไขที่ดีที่สุด หรือเหมาะสมที่สุด

- การเสนอราคาที่แข่งขันได้กับการขนส่งทางรถยนต์ หมายถึงการแข่งขันระหว่างค่าขนส่งทางรถยนต์จากจุดต้นทางไปถึงจุดปลายทาง กับผลรวมของค่าใช้จ่ายที่เกิดจากกิจกรรมการขนส่งต่อเนื่องที่ทำเรือต้นทาง กิจกรรมขนส่งชายฝั่ง และกิจกรรมขนส่งต่อเนื่องที่ทำเรือปลายทาง

- ตามนัยข้างต้น ความเป็นไปได้ของการเสนอค่าบริการให้ต่ำกว่าค่าขนส่งทางรถยนต์ ขึ้นกับการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงในเส้นทางนั้น สามารถเสนอราคาได้ต่ำกว่าค่าขนส่งทางรถยนต์มากจนทำให้ส่วนต่างของค่าบริการมากกว่าผลรวมของค่าใช้จ่ายท่าเรือ ค่าขนส่งต่อเนื่อง ทั้งที่จุดต้นทางและปลายทาง ดังนั้นจึงมีสภาพเป็นคุณลักษณะเฉพาะของเส้นทางที่มีศักยภาพ ไม่สามารถประยุกต์เป็นการทั่วไปได้

- ความสามารถในการเสนอเงื่อนไขการชำระเงินที่ดีและแข่งขันได้ขึ้นกับสภาพภายในของกิจการอันได้แก่ความเข้มแข็งทางการเงินและนโยบายทางการเงินกับสภาพภายนอกอันได้แก่ธรรมเนียมปฏิบัติทางการค้า ไม่ขึ้นกับว่าเป็นการขนส่งทางชายฝั่งหรือการขนส่งทางรถยนต์โดยทั้งสองฝ่ายต้องเสนอบริการในตลาดที่มีเงื่อนไขอย่างเดียวกัน หรือใกล้เคียงกัน อย่างไรก็ตามจากข้อจำกัดภายใน กิจการขนาดเล็ก ฟังก่อตั้งใหม่ หรือกิจการในภาวะตลาดที่กำลังถดถอย มักมีเงื่อนไขภายในไม่เอื้อให้สามารถเสนอเงื่อนไขการชำระเงินที่ดีกว่าผู้เสนอบริการรายใหญ่ได้

- ในส่วนของเวลาที่ใช้นั่งส่ง การขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงมีข้อเสียเปรียบที่ใช้เวลามากกว่าทั้งจากที่เรือใช้เวลาเดินทางมากกว่ารถ และการที่มีจุดเชื่อมต่อมากกว่าที่ทำให้เสียเวลามากกว่าด้วย ดังนั้นความสามารถในการแข่งขันในส่วนนี้จึงขึ้นกับการพัฒนาให้ใช้เรือมีความเร็วมากขึ้น และเทคโนโลยีการบริหารจัดการที่ทำให้สินค้าใช้เวลาในแต่ละสถานีน้อยลง

- ในส่วนของความน่าเชื่อถือได้ของบริการ คุณลักษณะข้อนี้ขึ้นกับประวัติผลงานของผู้เสนอบริการ และภาพพจน์ของการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงที่ผู้ตัดสินใจเคยประสบ ดังนั้นจึงเป็นส่วนที่ต้องใช้เวลา และต้องอาศัยการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง

5.6 ปัจจัยการพัฒนาให้ประสพผลสำเร็จประกอบด้วย

- การเน้นตลาดสินค้าอุตสาหกรรมกับผู้มีอำนาจตัดสินใจที่ไม่มียานพาหนะขนส่งของตน
- การมีข้อเสนอบริการขนส่งจากต้นทางถึงปลายทางที่แข่งขันได้จากผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบเสนอให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจพิจารณา
- การมีข้อเสนอที่แข่งขันได้ ซึ่งประกอบด้วย ค่าขนส่ง เงื่อนไขการชำระเงิน เวลาที่ใช้ขนส่ง และความน่าเชื่อถือได้ของบริการ โดยการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงสามารถเสนอค่าขนส่งที่แข่งขันได้ในเส้นทางที่มีศักยภาพ สามารถเสนอเงื่อนไขการชำระเงินที่เป็นไปตามเงื่อนไขตลาดภายใต้ข้อจำกัดความมั่นคงและนโยบายทางการเงินของกิจการ โดยจุดเสียเปรียบที่ต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องได้แก่ การบริหารจัดการและเทคโนโลยีที่ทำให้ใช้เวลาน้อยลง กับการสร้างภาพพจน์ให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจมีความเชื่อมั่น

5.7 กลยุทธ์ในการดำเนินงานตามโครงการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียง

1. เสนอให้รัฐถือว่าสาธารณูปโภคที่รองรับการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียง ควรได้รับการสนับสนุนแบบเดียวกับการขนส่งทางถนนซึ่งจะทำให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงไม่ต้องรับภาระค่าธรรมเนียมร่อนน้ำ ประภาคาร ค่าใช้ท่า (แต่ไม่รวมถึงค่าขนถ่าย และค่าคลังสินค้า)
2. พัฒนาโครงการที่มีส่วนช่วยแก้ไขจุดอ่อน เตรียมรับมือภัยคุกคาม เสริมจุดแข็ง และสร้างโอกาสให้กับบริการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียง ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงมีความเข้มแข็งสามารถแข่งขันกับการขนส่งแบบอื่นได้
3. จัดระบบให้รางวัล (Reward) สินค้าและบริการที่มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างมลภาวะให้กับสิ่งแวดล้อมน้อยให้ครอบคลุมภาคการขนส่ง
4. สร้างกลไกภาษีพลังงานและสิ่งแวดล้อมเพื่อลงโทษสินค้าและบริการที่ใช้พลังงานอย่างไม่มีประสิทธิภาพและสร้างมลภาวะให้กับสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมภาคการขนส่ง
5. การเน้นตลาดที่การขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงมีศักยภาพสามารถบริการที่แข่งขันได้
6. สร้างระบบประเมินผลติดตามความสัมฤทธิ์ผลของการพัฒนาและปรับปรุงแผนตามความจำเป็น