

บทที่ 4

นโยบายของรัฐกับผลกระทบที่มีต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียง

การขนส่งสินค้าทางน้ำในประเทศนั้นมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อเศรษฐกิจของประเทศ และเกือบร้อยละ 80 เป็นการขนส่งจากเรือลำเลียงในภาคกลางของประเทศ นโยบายการขนส่งของรัฐบาลจึงสำคัญสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาขนส่งทางน้ำภายในประเทศและการขนส่งทางทะเลแถบชายฝั่ง ที่ต้องพัฒนาให้สัมพันธ์กับการขนส่งทั้งระบบ แทนที่จะเน้นการพัฒนาขนส่งทางถนนหรือท่าเรือสำหรับการขนส่งทางถนน เนื่องจากการขีดจำกัดเศรษฐกิจของประเทศ เป็นการวัดจำนวนสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือ ไม่ว่าจะเป็ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบังหรือท่าเรือเอกชน แต่รัฐก็มีนโยบายจำกัดตู้สินค้าของท่าเรือที่ไม่เกิน 1 ล้านตู้ ขณะที่การขนถ่ายตู้สินค้าเกือบ 4 ล้านตู้ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้นโยบายไม่สามารถต้านทานกลไกทางตลาดได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่เศรษฐกิจดีก็จะมี การขนถ่ายสินค้ามากขึ้น และมีการใช้เรือลำเลียงสำหรับการขนถ่ายสินค้ากับเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถเทียบท่าเรือชายฝั่งมากขึ้น เนื่องจากเรือลำเลียงมีความจำเป็นต่อเรือขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าเรือได้

ปัจจุบันเรือลำเลียงของไทยกำลังประสบปัญหาทางด้านต้นทุนการประกอบกิจการ เนื่องจากอุปสรรคจากการเดินเรือ และจากความหนาแน่นของระบบการขนส่ง ทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนการขนส่งเพิ่มสูงขึ้น จึงจำเป็นต้องพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำของเรือลำเลียง ทั้งการขยายเส้นทางลำเลียง ท่าเทียบเรือลำเลียง การสำรวจลำน้ำ การขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำให้ลึกอยู่เสมอสามารถเดินเรือได้ และการลดอุปสรรคที่มีต่อการขนส่งสินค้าทางน้ำในประเทศ เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเล และการลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง เนื่องจากการค้าของประเทศไทยกับต่างประเทศได้ขยายตัวทุกปี ทำให้การขนส่งโดยเรือลำเลียงจึงมีบทบาทมากในการลดภาระต้นทุนผู้ประกอบการที่ต้องการขนส่งสินค้า ทั้งจำนวนและปริมาณการขนส่ง ดังนั้นการวิเคราะห์นโยบายจึงจำเป็นต้องการพัฒนาขนส่งของเรือลำเลียงในประเทศ เนื่องจากนโยบายพัฒนาของรัฐในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จะส่งผลต่อการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางน้ำของเรือลำเลียงต่อระบบขนส่งต่อเนื่องของประเทศ มีดังนี้

1. นโยบายของรัฐที่มีต่อการพัฒนาขนส่งทางน้ำและเรือลำเลียงของไทย
2. ความเชื่อมโยงการพัฒนาขนส่งทางน้ำกับการขนส่งต่อเนื่องในระบบโลจิสติกส์ไทย
3. บทบาทของกลุ่มผลประโยชน์ในการพัฒนาขนส่งทางน้ำ และเรือลำเลียง
4. ปัญหาของการใช้นโยบายที่เป็นอุปสรรคต่อพัฒนาขนส่งทางเรือลำเลียง
5. ผลกระทบจากการใช้นโยบายของรัฐที่มีต่อพัฒนาขนส่งทางน้ำ และเรือลำเลียง

6. แนวโน้มในอนาคตจากการใช้นโยบายพัฒนาขนส่งทางน้ำ และเรือลำเลียงของรัฐ

4.1 แนวนโยบายและแผนพัฒนาของรัฐที่มีต่อการพัฒนาขนส่งทางน้ำและเรือลำเลียงของไทย

กระทรวงคมนาคม และส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง มีความพยายามพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำมาโดยตลอด สะท้อนเห็นได้จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนหลักการขนส่ง แผนหลักการพาณิชย์นาวี และนโยบายของรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา นอกจากนี้ มีการปกป้องให้การประกอบธุรกิจเรือขนส่งชายฝั่งในประเทศทำได้เฉพาะผู้ประกอบการไทยและโดยผู้ควบคุมเรือที่เป็นคนไทยเท่านั้นดังกล่าวไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย

4.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8

แผนพัฒนาฉบับที่ 8 ระบุสภาพสังคมที่พึงปรารถนาในอนาคตไว้ในปฐมบทให้สังคมไทยก้าวสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วภายในปี 2563 มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นลำดับ 8 ของโลก รายได้เฉลี่ยต่อหัวประมาณ 300,000 บาทต่อปี หรือประมาณ 12,000 เหรียญสหรัฐ (ระดับราคาปี 2536) มีสัดส่วนคนยากจนต่ำกว่าร้อยละ 5 และคนส่วนใหญ่ของประเทศมีคุณภาพชีวิตที่ดี นอกจากนี้ ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาภายในปี 2544 ในด้านรักษาเสถียรภาพของระบบเศรษฐกิจโดยลดการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดในปีสุดท้ายของแผนให้อยู่ในระดับร้อยละ 3.4 ของผลผลิต รักษาอัตราเงินเฟ้อให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เฉลี่ยร้อยละ 4.5 ต่อปี รวมถึงกำหนดเป้าหมายยกระดับการออมของภาคครัวเรือนให้เพิ่มขึ้นเป็นอย่างน้อยร้อยละ 10 ของผลผลิตภายในปี 2544 ด้วย

แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 8 มุ่งเน้นที่การพัฒนาศักยภาพของมนุษย์โดยในส่วนของ 5 การพัฒนาสมรรถนะทางเศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนการพัฒนาคนและคุณภาพชีวิต บทที่ 2 การพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่มีการระบุรายละเอียดโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียง ดังนี้

- การพัฒนาพื้นที่ภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุทวีป (ไทย อินเดีย ศรีลังกา บังกลาเทศ และพม่า) ซึ่งจะพัฒนาความร่วมมือด้านการค้า อุตสาหกรรม พลังงาน การบิน และโครงข่ายการเดินเรือ โดยอาศัยโครงสร้างพื้นฐานที่จะพัฒนาขึ้นบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน เป็นฐานเศรษฐกิจที่จะส่งผลถึงพื้นที่ภาคใต้และด้านตะวันตกของประเทศ

- พัฒนาท่าเรือพาณิชย์ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศ แทนท่าเรือคลองเตยภายในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 8 และพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 และ 4 ให้แล้วเสร็จในช่วง 5 ปีต่อไป (แผน 9 พ.ศ.2545-2549) เพื่อเป็นฐานเศรษฐกิจหลักที่จะรองรับการจ้างงานของประชากรในพื้นที่ ควบคู่ไปกับการดูแลรักษาภาวะแวดล้อมที่ดีให้คงไว้

- ริเริ่มการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลทั้งฝั่งตะวันตกและตะวันออกของภาคใต้ในพื้นที่ที่เหมาะสม และจัดระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงทะเลอันดามันกับอ่าวไทยเพื่อการขนส่งสินค้าและกระจายความเจริญไปสู่ภาคใต้

- เร่งจัดทำแผนปฏิบัติการในพื้นที่ชายฝั่งตะวันตกเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานหลัก เช่น น้ำ ถนน ไฟฟ้า และท่าเรือ เพื่อสนับสนุนการลงทุนที่สนองตอบนโยบายการกระจายอุตสาหกรรมไปในพื้นที่

นอกจากนั้นนโยบายการพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศ โดยเรือลำเลียงไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตอ ฉบับที่ 8 บทที่ 3 (ส่วนที่ 5) ว่าด้วยการสร้างฐานการผลิตให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงในตลาดโลกอย่างชัดเจน ดังนี้

- พัฒนาท่าเรือชายฝั่งในพื้นที่ที่มีศักยภาพเพิ่มขึ้นเพื่อสร้างโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ โดยเฉพาะโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางน้ำกับท่าเรือหลักของประเทศบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

- พัฒนากิจการพาณิชย์นาวี โดยเพิ่มสมรรถนะการขนส่งทางทะเล พัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน และพัฒนาบุคลากรพาณิชย์นาวี

ตามข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่า การพัฒนาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 แม้จะเน้นในด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ แต่ก็มีกำหนดรายละเอียดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นรูปธรรมหลายโครงการ อย่างไรก็ตามจากปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจที่ตามมาด้วยการลดค่าเงินบาทในปี 2540 ประเทศไทยได้ปรับปรุงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ซึ่งเป็นการปรับกรอบด้านเศรษฐกิจมหภาค เน้นรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ และประหยัดค่าใช้จ่ายของภาครัฐ

4.1.2 แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9

ในร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 การพัฒนาประเทศไทย ระหว่างปี 2545-2549 เน้นที่การพัฒนาอย่างสมดุล มีคุณภาพ และยั่งยืน โดยกำหนดเป้าหมายทางเศรษฐกิจเบื้องต้นในขยายตัวร้อยละ 5-6 ต่อปี เงินเพื่อเฉลี่ยร้อยละ 3.0 ต่อปี (ลดลงจากช่วงแผน 8 ซึ่งระบุค่าเฉลี่ยร้อยละ 4.5 ต่อปี) และรักษาการเกินดุลบัญชีสะพัดเฉลี่ยร้อยละ 1-2 ของผลผลิตมวลรวมในประเทศ

โดยที่สภาพเศรษฐกิจมีการเปลี่ยนแปลง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงปรับปรุงเป้าหมายทางเศรษฐกิจใหม่ เมื่อ 15 กรกฎาคม 2544 โดยคาดว่าอัตราขยายตัวทางเศรษฐกิจจะลดลงเหลือร้อยละ 2.5-6.0 เฉลี่ยร้อยละ 5.4 เงินเพื่อเฉลี่ยร้อยละ 2.6 และรักษาการเกินดุลบัญชีเดินสะพัดให้มีค่าเฉลี่ยร้อยละ 1.2

อย่างไรก็ตาม คาดว่าจะมีการปรับปรุงลดเป้าหมายทางเศรษฐกิจลงอีก ซึ่งผลกระทบจากการก่อวินาศกรรมในประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อ 11 กันยายน 2544

สำหรับการเสริมสร้างฐานรากของสังคมให้เข้มแข็ง แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 ส่วนที่ 2 ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างการพัฒนาชนบทและเมืองอย่างยั่งยืน ในส่วนการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพ เน้นที่การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐลงทุนไปแล้วมากกว่าการลงทุนสาธารณูปโภคเพิ่มเติม โดยยอมรับเฉพาะการพัฒนาท่าเรือหลักในฐานะเป็นยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ แต่ไม่ระบุโครงการใดเป็นพิเศษ

โดยนัยข้างต้น การพัฒนาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 เน้นให้ใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ลงทุนไปแล้ว และยอมรับให้มีการลงทุนเพิ่มเติมเฉพาะที่จำเป็นอันเกี่ยวกับการเพิ่มสมรรถนะการแข่งขัน เช่น ท่าเรือหลักระหว่างประเทศ

4.2 นโยบายสาธารณะกับการขนส่ง

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2540 – 2550 ขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบในการพัฒนาสาขาขนส่งของประเทศในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ถึง 10 ซึ่งต่อมาจากวิกฤตเศรษฐกิจจึงได้มีการปรับปรุงและจัดทำเป็นแผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542 – 2550 รวมทั้งแผนปฏิบัติการ พ.ศ. 2542 – 2550 โดยได้นำแผนหลักการขนส่งฯ ดังกล่าวเสนอคณะมนตรีซึ่งได้มีมติให้ความเห็นชอบแล้ว ประกอบด้วยนโยบายทั้งสิ้น 10 ประการ คือ

- เน้นการเพิ่มความปลอดภัยในระบบการขนส่ง
- เน้นการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากระบบการขนส่ง
- เร่งพัฒนาระบบการเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ (Inter-Modal Linkage)
- เพิ่มการแข่งขันในระบบการขนส่ง
- ขยายโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงบริการการขนส่งในภูมิภาคและในชนบทให้เพียงพอกับความต้องการ

- ให้ความสำคัญและการสนับสนุนการขนส่งแบบ Mass Transportation มากขึ้น ทั้งใน การขนส่งคนและสินค้า
- พัฒนาประสิทธิภาพและปรับบทบาทขององค์กรรัฐด้านการขนส่ง
- กำหนดอัตราภาษีอากรค่าธรรมเนียมให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรมระหว่างระบบต่าง ๆ ขจัดการผูกขาด และเพิ่มการแข่งขัน
- พัฒนาการเชื่อมโยงระบบการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน และสนับสนุนให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และการขนส่งของภูมิภาค
- พัฒนาเครือข่ายการขนส่งในเชิงรุกเพื่อขึ้นากการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสม

จากกรอบนโยบายการขนส่งข้างต้น แผนหลักการขนส่งตั้งเป้าหมายให้สัดส่วนการขนส่ง สินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงต่อการขนส่งภายในประเทศเพิ่มขึ้น อย่างช้า ๆ ตลอดระยะเวลาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8-10 จากร้อยละ 2.33 ในปี 2539 เป็นร้อยละ 2.56 ในปี 2544 และเพิ่มเป็นร้อยละ 2.98 ในปี 2554

4.2.1 แผนหลักการพัฒนาขนานาวี

แผนหลักการพัฒนาขนานาวีเป็นแผนที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพัฒนาขนานาวี จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบการพัฒนาพัฒนาขนานาวีของประเทศไทย และได้เสนอขอความเห็นชอบ แผนดังกล่าวจากคณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2543 ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติ รับแผนไว้ให้กระทรวงคมนาคมนำไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาพัฒนาขนานาวีต่อไปโดยให้รับ ข้อสังเกตของส่วนราชการต่าง ๆ ไว้ด้วย

ข้อสังเกตของส่วนราชการในการประชุมรับแผนหลักการพัฒนาขนานาวีประกอบด้วย

- กระทรวงการคลังไม่เห็นด้วยกับข้อเสนอให้ยกเว้นภาษีเงินได้คนประจำเรือเดินชายฝั่ง การยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผลที่ได้จากบริษัทเรือไทยแก่ผู้ลงทุนต่างชาติ และการยกเว้น ภาษีเงินได้นิติบุคคลให้แก่บริษัทเรือต่างชาติที่ตั้งสำนักงานในประเทศไทย
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ให้ข้อสังเกตเกี่ยวกับมาตรการให้เจ้าของเรือ ไทยที่ได้รับประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุน ควรต้องใช้บริการคู่ต่อและซ่อมเรือของไทยเป็น ลำดับแรกว่าอาจส่งผลกระทบต่อเจ้าของเรือไทยได้หากคู่ต่อและซ่อมเรือไทยขาดความพร้อมและ ขีดความสามารถรองรับได้

- ทบวงมหาวิทยาลัยให้ข้อสังเกตในประเด็นการกำหนดให้สาขาด้านพาณิชยนาวิเป็นสาขาวิชาขาดแคลนนั้น ควรที่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมกันศึกษาด้านอุปสงค์และอุปทานอย่างเป็นระบบ

ข้อเสนอของแผนหลักการพาณิชยนาวิที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียง ซึ่งไม่รวมประเด็นที่ส่วนราชการอื่นให้ข้อสังเกตประกอบด้วย

- ปรับปรุงท่าเรือชายฝั่งของรัฐที่มีอยู่เดิมซึ่งมีศักยภาพ ทั้งด้านความมั่นคงแข็งแรงของตัวท่า ประสิทธิภาพในการยกขนส่งสินค้า และความพอเพียงของพื้นที่หลังท่า เช่น ลานพักสินค้าและโรงเก็บสินค้า เป็นต้น เพื่อให้เป็นท่าเรือสาธารณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือชายฝั่งหลายรายสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้

- ดูแลรักษาและขุดลอกร่องน้ำเดินเรือ และบริเวณจอดเรือทั้งท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือลำน้ำ เช่น แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำแม่กลอง เป็นต้น เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา รวมทั้งการปรับปรุงเครื่องหมายเดินเรือ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ

- สนับสนุนให้มีโครงการสร้างพื้นฐานการขนส่งที่เชื่อมโยงกับท่าเรือชายฝั่ง รวมทั้งสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ เป็นต้น

- ส่งเสริมให้มีการพัฒนาท่าเรือเอกชนที่มีอยู่เดิมที่มีศักยภาพให้เป็นที่ท่าเรือ Ro-Ro เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ให้แก่ท่าเรือแหลมฉบัง

- พิจารณาเพื่ออนุมัติให้มีการก่อสร้างท่าเรือฐานส่งกำลังบำรุงการสำรวจและผลิตน้ำมันและก๊าซในอ่าวไทยที่เสนอโดยกลุ่มบริษัทที่ได้รับสัมปทาน

- ศึกษาความเป็นไปได้ทั้งทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในการลงทุนก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่บริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย ตั้งแต่ประจวบคีรีขันธ์จนถึงเพชรบุรีเพื่อสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบังในการส่งออกสินค้าคอนเทนเนอร์

- สนับสนุนให้มีการปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่เดิมหรือก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ในบริเวณที่มีศักยภาพเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว เช่น ท่าเรือบริเวณจังหวัดตราด จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดกระบี่ และจังหวัดภูเก็ต เป็นต้น

- สนับสนุนให้มีการก่อสร้างท่าสำหรับให้บริการท่องเที่ยวในโครงการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังระยะที่ 2 เนื่องจากปัจจุบันมีเรือท่องเที่ยวเข้ามาจอดที่ท่า A4 ปีละหลายลำ ซึ่งสามารถนำเงินตราต่างประเทศเข้ามาในประเทศเป็นจำนวนมาก

- สนับสนุนให้มีเรือชายฝั่งประจำเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-ภาคใต้ตอนล่างและแหลมฉบัง-ภาคใต้ตอนล่าง เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

- สนับสนุนให้ภาคเอกชนลงทุนในการประกอบการเดินเรือ Ro-Ro Ferries ในเส้นทางระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือในบริเวณภาคใต้ตอนบน เพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าคอนเทนเนอร์ให้แก่ท่าเรือแหลมฉบัง

- สนับสนุนให้เอกชนลงทุนในกิจการเดินเรือท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

- สนับสนุนให้ผู้ประกอบการเดินเรือชายฝั่งของไทยให้เป็นผู้ให้บริการแก่กลุ่มผู้ได้รับสัมปทานการสำรวจและผลิตน้ำมันและก๊าซในอ่าวไทยในการขนส่ง เสเปียง วัสดุ และอุปกรณ์ระหว่างฐานส่งกำลังบำรุงกับฐานขุดเจาะน้ำมันและก๊าซในทะเล

- ปรับปรุงกฎระเบียบเพิ่มสัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติให้สูงกว่าร้อยละ 30 ตามที่กฎหมาย (พระราชบัญญัติเรือไทย) กำหนด เฉพาะในกรณีเรือมีขนาดระวางบรรทุกมากกว่า 2,000 GRT หรือเป็นเรือที่ต้องใช้เทคโนโลยีและการลงทุนสูง

- ลดหย่อนค่าภาระเรือขนส่งชายฝั่งให้ต่ำกว่าเรือสินค้าระหว่างประเทศ

- ผ่อนปรนให้เรือชายฝั่งไม่ต้องใช้บริการนำร่องและยกเว้นค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการใช้ร่องน้ำ

- กำหนดให้เฉพาะสินค้าต้องอากรเท่านั้น ที่จะต้องลงรายละเอียดในสมุดบัญชีสินค้าประจำเรือและให้ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการผ่านพิธีการออกไปปล่อยเรือและจัดทำสมุดบัญชีสินค้าประจำเรือ

- ยกเว้นค่าธรรมเนียมการปล่อยเรือ

- ผ่อนปรนให้เรือสินค้าชายฝั่งขนสินค้าถ่ายลำข้างเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ทำเรือหลักได้ ทั้งนี้เพื่อลดค่าขนถ่ายซ้ำซ้อน (Double Handling)

- ผ่อนปรนให้เรือชายฝั่งไม่ต้องขออนุญาตนำเสเปียงขึ้นเรือ

- ให้สิทธิในการกู้เงินอัตราดอกเบี้ยต่ำเช่นเดียวกับผู้ประกอบการเดินเรือระหว่างประเทศ

- จัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงทั้งในส่วนของท่าเรือกองเรือ บริการนอกท่า และการขนส่งเชื่อมโยง

4.2.2 การปกป้องธุรกิจขนส่งทางน้ำโดยเรือลำเลียงตามชายฝั่งทะเล

การสงวนธุรกิจขนส่งชายฝั่งในประเทศไว้ให้ดำเนินการได้เฉพาะเรือไทยเป็นนโยบายของรัฐที่ได้รับการระบุในพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 โดยในมาตรา 47 ได้กำหนดให้เรือไทยซึ่งได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ และเรือที่มีขนาดเล็กกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 ซึ่งเป็นของบุคคลธรรมดาตามมาตรา 7 เท่านั้นที่จะทำการค้าในน่านน้ำไทยได้

การกำหนดขนาดเรือไว้ในมาตรา 8 เป็นไปเพื่ออนุโลมว่าสำหรับเรือขนาดเล็ก ถ้าเป็นของบุคคลธรรมดาตามมาตรา 7 แล้วให้สามารถทำการค้าขายฝั่งได้ ทั้งนี้เพื่อให้เจ้าของเรือขนาดเล็กมีภาระต้องนำเรือไปจดทะเบียน และได้กำหนดนิยามบุคคลธรรมดาไว้ในมาตรา 7 ว่าหากเป็นบุคคลธรรมดาแล้วต้องมีสัญชาติไทยแต่ถ้าเป็นนิติบุคคลซึ่งไม่ได้จัดตั้งเป็นรัฐวิสาหกิจแล้ว ต้องจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่อยู่ราชอาณาจักรไทย และให้มีคุณสมบัติดังนี้

- ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญ ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย
- กรณีเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้ถือหุ้นทั้งหมดซึ่งไม่จำกัดความรับผิดชอบต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

- กรณีเป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน กรรมการส่วนมากต้องมีสัญชาติไทยและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ (ใบหุ้นไม่ระชื่อเจ้าของ) และทุนของบริษัทนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย หรือนิติบุคคลไทยที่ผู้ถือหุ้นและกรรมการทั้งหมดของนิติบุคคลเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย หรือทุนของบริษัทนั้นทั้งหมดเป็นของนิติบุคคลซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนี้ได้

ตามพระราชบัญญัติเรือไทยข้างต้นจะเห็นว่ามีข้อกำหนดความเป็นนิติบุคคลไทยไว้มากกว่าเกณฑ์ทั่วไปซึ่งถือว่ามีทุนมากกว่าร้อยละ 50 ก็ถือว่าเป็นนิติบุคคลไทยได้แล้ว ทั้งนี้เพื่อปกป้องให้ธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียงในพื้นที่ชายฝั่งและตามลำน้ำในประเทศได้รับการบริหารและควบคุมดำเนินการโดยคนไทยอย่างแท้จริง

อย่างไรก็ตาม มีข้อยกเว้นสำหรับเรือบางประเภทที่ไม่ถือว่าเป็นเรือขนส่งสินค้าหรือการค้าชายฝั่งตามที่กำหนดในระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2541 เช่น

- เรือที่ใช้กำลังคนส่วนใหญ่
- เรือที่เดินระหว่างหลุมขุดเจาะแก๊สธรรมชาติในเขตไหล่ทวีปของประเทศไทยซึ่งทำการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้จากหลุมขุดเจาะแก๊สดังกล่าวเข้ามายังชายฝั่งในราชอาณาจักร

นโยบายรัฐบาลระหว่างปี 2544 -2550 มินโยบายด้านคมนาคมซึ่งระบุไว้ในข้อ 5 ดังนี้

1. ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเครือข่ายคมนาคมขนส่ง และสื่อสารบนพื้นฐานของการเกื้อหนุนการผลิต การสร้างงานและสร้างรายได้
2. พัฒนาระบบสื่อสารโทรคมนาคมให้ทันสมัยและทั่วถึง เพื่อประโยชน์ในการรับและส่งสารสนเทศและความรู้ไปสู่ประชาชน เชื่อมโยงกับต่างประเทศและรองรับต่อการเปิดเสรีในธุรกิจโทรคมนาคม

3. ปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและเครือข่ายการคมนาคมภายในประเทศ ให้เชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย
4. ส่งเสริมความร่วมมือในการสร้างเครือข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกในภูมิภาค เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
5. ส่งเสริมการพัฒนาการพาณิชย์นาวีให้เป็นระบบอย่างจริงจัง เพื่อสนับสนุนภาคการส่งออกของประเทศ โดยส่งเสริมการพัฒนาของเรือไทยและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องให้เข้มแข็ง การก่อสร้างและบริหารจัดการท่าเรือน้ำลึกให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
6. สร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อการคุ้มครองสิทธิ เสรีภาพ และความปลอดภัยของการเดินเรือทั้งทางน้ำและทางทะเลในประเทศเพื่อนบ้าน
7. พัฒนาคุณภาพและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ การส่งเสริมการท่องเที่ยว และการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ตลอดจนผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค

เพื่อแปลงนโยบายข้างต้นไปสู่การปฏิบัติ กระทรวงคมนาคมได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานสำหรับแต่ละนโยบาย เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปจัดทำโครงการแผนงานรองรับต่อไป สำหรับนโยบายที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางน้ำมีรายละเอียด ดังนี้

1. ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเครือข่ายคมนาคม ขนส่ง และสื่อสารบนพื้นฐานของการเกื้อหนุนการผลิต การสร้างงานและสร้างรายได้
- การแปลงนโยบายไปสู่ภาคปฏิบัติสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำมี ดังนี้
- สนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเรือลำน้ำ และท่าเรือชายฝั่งตามความเหมาะสมเพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์ท่าเรือที่มีอยู่ให้เต็มที่ และหลีกเลี่ยงการลงทุนท่าเรือซ้ำซ้อนมากเกินไป
 - สนับสนุนดำเนินโครงการท่าเรือน้ำลึกเพื่อพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศ
 - ขุดลอกเพื่อรักษาความลึกของร่องน้ำที่มีการเดินเรือ ให้เรือสามารถผ่านเข้าออกท่าเทียบเรือได้สะดวกตลอดทั้งปี โดยสนับสนุนให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุน
 - สนับสนุนโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังเพื่อพัฒนาให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศ และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลในภูมิภาค

- ส่งเสริมให้มีการนำเครื่องมืออุปกรณ์และเทคโนโลยีใหม่เข้ามาใช้ในการควบคุมและจัดระบบการจราจรทางน้ำ และงานด้านความปลอดภัยอื่น ๆ

2. ส่งเสริมการพัฒนาการพาณิชย์นาวีให้เป็นระบบอย่างจริงจังเพื่อสนับสนุนภาคการส่งออกของประเทศ โดยส่งเสริมการพัฒนากองเรือไทยและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องให้เข้มแข็ง การก่อสร้างและบริหารท่าเรือน้ำลึกให้เพียงพอและได้มาตรฐาน

การแปลงแนวนโยบายทำโดยปฏิบัติตามแผนหลักการพัฒนาพาณิชย์ โดยให้ความสำคัญในเรื่องดังต่อไปนี้

ด้านกองเรือพาณิชย์

- สนับสนุนการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติ โดยยกฐานะบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด ขึ้นเป็นสายการเดินเรือแห่งชาติ

- ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือให้มีความเหมาะสม สะดวก รวดเร็วมากขึ้น เพื่อจูงใจให้มีการนำเรือมาจดทะเบียนในประเทศไทยมากขึ้น

- ส่งเสริมการลงทุนของเอกชนเพื่อการใช้เรือใหม่และทันสมัยตามเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป

- จัดตั้งกองทุนพาณิชย์นาวี

ด้านกิจการคู่อเรือและซ่อมเรือ

ส่งเสริมและสนับสนุนเอกชนพัฒนาและขยายขีดความสามารถของอุตสาหกรรมคู่อเรือ คู่อซ่อมเรือและกิจการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับอุตสาหกรรมคู่อเรือและซ่อมเรือเพื่อเพิ่มศักยภาพของกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศให้ครบวงจร และเพื่อสร้างงานและสร้างรายได้ของคนไทย

ด้านท่าเรือ การบริการหลังท่า และการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับดินแดนหลังท่าเรือ

- สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อพัฒนาให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศและเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลในภูมิภาค

- สนับสนุนการพัฒนากิจการท่าเรือของรัฐและเอกชน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับท่าเรือต่างประเทศ

- สนับสนุนการพัฒนาและลงทุนเพื่อให้มีโครงข่ายการให้บริการเดินเรือชายฝั่งประจำในเส้นทางที่มีศักยภาพและมีความเป็นไปได้

- สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับท่าเรือคู่แข่งของประเทศเพื่อนบ้าน

- สนับสนุนให้มีการขยายขีดความสามารถของ ICD รวมทั้งการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเชื่อมต่อกับท่าเรือให้สอดคล้องและรองรับการพัฒนาท่าเรือต่าง ๆ ของประเทศ โดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง

ด้านกำลังคน

- ส่งเสริมการพัฒนากำลังคนประจำเรือและกำลังคนด้านพาณิชย์นาวีให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล และมีจำนวนที่เพียงพอกับความต้องการของตลาด

- สนับสนุนให้มีการนำระบบมาตรฐานคุณภาพมาประยุกต์ใช้ในการจัดการศึกษา และฝึกอบรมบุคลากรประจำเรือ

ด้านกฎหมาย

สนับสนุนให้มีการปรับปรุง พัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางน้ำและการพาณิชย์นาวี รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสมทันสมัย สอดคล้องกับหลักปฏิบัติสากล และเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาการขนส่งและการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ

ส่งเสริมให้มีการนำเครื่องมืออุปกรณ์ และเทคโนโลยีใหม่เข้ามาใช้ในการควบคุมและจัดระบบการจราจรทางน้ำ และงานด้านความปลอดภัยอื่น ๆ

แนวนโยบายของแผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542-2549 มี 10 ข้อ สรุปเป็นหลักการได้ว่า

- (1) เพิ่มความปลอดภัยในการขนส่ง
- (2) ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการขนส่ง
- (3) เร่งพัฒนาประสิทธิภาพของระบบเชื่อมต่อของการขนส่งแต่ละแบบ
- (4) เพิ่มการแข่งขันของการขนส่งแต่ละแบบ
- (5) ขยายโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงบริการขนส่งในภูมิภาค
- (6) สนับสนุนการขนส่งแบบ Mass Transport ทั้งคนและสินค้า
- (7) พัฒนาประสิทธิภาพขององค์กรรัฐด้านการขนส่ง
- (8) กำหนดอัตราภาษีอากรและค่าธรรมเนียมให้การแข่งขันของการขนส่งแต่ละแบบมีความเป็นธรรม และจัดการผูกขาด

(9) พัฒนาการขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและพัฒนาไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่ง

(10) พัฒนาโครงข่ายการขนส่งในเชิงรุกเพื่อชั้นนำการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสม

จากสภาพที่การขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงสามารถตอบสนองนโยบายข้างต้นได้หลายข้อ แผนหลักการขนส่งตั้งเป้าให้ส่วนแบ่งตลาดของการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงขยายตัวอย่างช้า ๆ จากประมาณร้อยละ 2.33 ในปี 2539 เป็นร้อยละ 2.98 ในปี 2554 สำหรับแผนหลักการพาณิชย์นาวี คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแผนฉบับนี้เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2543 ซึ่งพร้อมกับการให้ความเห็นชอบได้ให้กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีรับข้อสังเกตของส่วนราชการไปประกอบการพิจารณา เช่น กระทรวงการคลัง (1) ไม่เห็นด้วยกับการยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผลที่ได้จากบริษัทเรือไทยแก่ผู้ลงทุนต่างชาติ (3) ไม่เห็นด้วยกับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลให้แก่บริษัทเรือต่างชาติที่ตั้งสำนักงานในประเทศไทย; สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน : ควรพิจารณาศักยภาพของอุตสาหกรรมเรือก่อนกำหนดให้เจ้าของเรือที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนต้องใช้เรือในประเทศเป็นลำดับแรก; ทบวงมหาวิทยาลัยของรัฐ: ควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาอุปสงค์อุปทานอย่างเป็นระบบก่อนระบุว่าบุคลากรพาณิชย์นาวีเป็นสาขาขาดแคลน

ถึงแม้จะมีข้อสังเกตของหลายส่วนราชการข้างต้น แต่เนื้อหาโดยรวมของแผนหลักการพาณิชย์นาวี โดยเฉพาะในกรอบของการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงเป็นข้อเสนอที่ครอบคลุมอย่างเป็นระบบซึ่งรวมข้อเสนอการปรับปรุงพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง การดูแลรักษาร่องน้ำไม่ให้ตื้นเขิน การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงกับการขนส่งแบบอื่น การพัฒนาให้มีบริการขนส่งประจำทาง รวมทั้งข้อเสนอเพื่อลดขั้นตอนปฏิบัติที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาหลายประการ

ธุรกิจขนส่งชายฝั่งเป็นธุรกิจที่ได้รับการปกป้องตามพระราชบัญญัติเรือไทยซึ่งกำหนดให้ดำเนินการได้เฉพาะผู้ประกอบการที่เป็นคนไทย หรือมีคนไทยถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 70 และยังไม่มีการเจรจาเพื่อเปิดเสรีการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงในประเทศอาเซียนอย่างจริงจัง

แนวทางการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล พ.ศ.ท.ดร.ทักษิณ ชินวัตร ซึ่งแถลงเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544 ของกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงประกอบด้วย

(1) สนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเรือลำน้ำ และท่าเรือชายฝั่งตามความเหมาะสม แต่เน้นเพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์ท่าเรือที่มีอยู่ให้เต็มที่ และหลีกเลี่ยงการลงทุนท่าเรือซ้ำซ้อนมากเกินไป

(2) สนับสนุนการขุดลอกรักษาความลึกของร่องน้ำที่มีการเดินเรือ ให้เรือสามารถผ่านเข้าออกท่าเทียบเรือได้สะดวกตลอดทั้งปี โดยสนับสนุนให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุน

(3) สนับสนุนการจัดตั้งกองทุนพาณิชย์นาวี

(4) สนับสนุนการพัฒนาและลงทุนเพื่อให้มีโครงข่ายการให้บริการเดินเรือชายฝั่งประจำในเส้นทางที่มีศักยภาพและมีความเป็นไปได้

(5) สนับสนุนให้มีการปรับปรุงพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางน้ำและการพาณิชย์นาวี รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสมทันสมัยสอดคล้องกับหลักปฏิบัติสากล และเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาการขนส่งและการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การดำเนินการขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นนโยบายของรัฐบาล โดยเฉพาะกระทรวงคมนาคมที่รับผิดชอบภาคการขนส่ง และการขนส่งต่อเนื่องที่สัมพันธ์กับการขนส่งสินค้าทางน้ำ จะต้องเร่งพัฒนาให้สอดคล้องกันมากยิ่งขึ้น เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางน้ำนั้นเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำที่สุด แต่ที่ผ่านมานโยบายของประเทศเน้นใช้แนวทางการขนส่งทางบกมากกว่า หากพิจารณาปริมาณจากแผนพัฒนาประเทศตั้งแต่แผนฉบับที่ 1 จนถึงปัจจุบันประมาณกว่า 50 ปี จากการเปรียบเทียบปริมาณภาคการขนส่งในประเทศจากสาขาต่างๆ เห็นได้ว่าปริมาณขนส่งทางบกมีมากกว่าเกือบร้อยละ 70 ขณะที่ขนส่งทางน้ำร้อยละ 20 ขนส่งทางรางร้อยละ 9 และขนส่งทางอากาศร้อยละ 1 ซึ่งปริมาณที่ตั้งไว้สำหรับการพัฒนานั้นขึ้นอยู่กับแต่ละยุคสมัย หากมองย้อนกลับไปตั้งแต่ปี 2500 พบการพัฒนาประเทศไทยเน้นเรื่องของโครงข่ายถนนเชื่อมโยงในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศทุกภาค และมีเส้นทางโครงข่ายของถนนเชื่อมโยงเข้าไปถึงท้องถิ่น การพัฒนาอยู่ภายใต้ปัจจัยของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นตัวกำหนดอุปสรรคของการใช้รถ และการใช้ถนน แต่กลับมีจำนวนการใช้รถเพิ่มมากขึ้นจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากนโยบายของรัฐที่พยายามหาพลังงานทดแทนการใช้น้ำมัน

4.2.3 ความสำคัญของการขนส่งสินค้าทางน้ำและเรือลำเลียงกับนโยบายระบบโลจิสติกส์

การพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียงของประเทศไทยด้วยระบบโลจิสติกส์ (Logistics) เป็นการดำเนินการสุดท้ายของการขนส่งจากจุดหนึ่งไปอีกจุดหนึ่ง จึงได้นำเอาวิธีการดังกล่าวมาประยุกต์ใช้กับระบบการขนส่ง คมนาคม ทำให้โลจิสติกส์ถูกบัญญัติให้เป็นความหมายของระบบการขนส่งในอีกนัยหนึ่งหมายถึงการจัดการวางแผน กำหนดสายงานและควบคุมกิจกรรมทั้งการเคลื่อนย้าย และไม่เคลื่อนย้ายในการลำเลียงสินค้าจากที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่งที่มีการบริโภค

โลจิสติกส์ คือ วิธีการและกระบวนการที่ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายและต้นทุนโดยรวมในการกระจายสินค้าให้ต่ำที่สุด เพื่อการอำนวยความสะดวกของกระบวนการไหลของสินค้าตั้งแต่จุดเริ่มต้นถึงมือผู้บริโภค ประกอบด้วยกิจกรรมต่าง ๆ 2 ลักษณะคือ กิจกรรมหลักและกิจกรรมสนับสนุน กิจกรรมหลักในกระบวนการไหลของสินค้า ตามแนวคิดของโลจิสติกส์คือ กิจกรรมที่มีความสำคัญ และมีผลกระทบต่อต้นทุนและการให้บริการของสินค้ามากที่สุด ประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 3 กิจกรรมด้วยกัน คือ การขนส่ง การสินค้าคงคลัง และกระบวนการสั่งซื้อ

กิจกรรมสนับสนุนในกระบวนการไหลของสินค้าตามแนวคิดของโลจิสติกส์ คือ กิจกรรมที่มีส่วนในกระบวนการกระจายสินค้า และเป็นกิจกรรมที่สนับสนุนให้งานของกิจกรรมหลักดำเนินไปได้สะดวก ได้แก่ การจัดการด้านโกดัง การยกขน การบรรจุหีบห่อ การจัดซื้อจัดหา การจัดตารางผลิตภัณฑ์ การจัดการด้าน ข้อมูลหลักการง่าย ๆ ของโลจิสติกส์ในระบบของการขนส่ง คือ ไปให้ถึงที่หมายอย่างถูกต้อง รวดเร็ว ทันเวลา ในปัจจุบันด้านการแข่งขันของการค้า ราคาสินค้า จะอยู่ในภาคของอุตสาหกรรมและภาคเกษตร มีราคากำหนดอยู่ในระดับหนึ่ง เป็นตัวที่ควบคุมได้ยากในเรื่องของการกำหนดเวลา ในส่วนของต้นทุนทั้งภาคเกษตรและอุตสาหกรรม ในขั้นหนึ่งของการค้าขาย มีส่วนหนึ่งที่สำคัญก็คือ ถ้าค่าขนส่งราคาถูกก็จะช่วยลดภาระต้นทุนของสินค้าได้ ยกตัวอย่างเช่น สินค้าที่เข้ามาทางท่าเรือจะทำอย่างไรให้ไปสู่โรงงานได้เร็ว เพราะหากขนส่งมาจากท่าเรือช้า ภาวต่าง ๆ จะเพิ่มขึ้น เพราะฉะนั้นทำอย่างไรจึงจะไปถึงได้เร็ว ก็คือ ต้องมีเส้นทางที่เหมาะสมและประหยัด

การขนส่งสินค้าทางน้ำโดยรวมแล้วร้อยละ 95 ของการขนส่งทั่วโลก เพราะขนส่งได้มาก รองลงมาคือ ระบบรางและระบบถนน มีการศึกษายกตัวอย่างง่าย ๆ ก็คือ ใช้น้ำมัน 1 ลิตร ระยะทาง 1 กม. ถ้าขนส่งทางน้ำจะขนส่งสินค้าประมาณ 217 ตัน แต่ถ้าขนส่งในระบบรางโดยใช้น้ำมัน 1 ลิตร ระยะทาง 1 กม. จะขนส่งได้ 85 ตัน แต่ ถ้าทางถนนเหลือ 25 ตัน ทั้งนี้เป็นข้อเปรียบเทียบให้เห็นว่าในภาคขนส่ง ระบบน้ำกับระบบรางก็จะถูกที่สุดค่าขนส่งเป็นส่วนหนึ่ง ใน

เรื่องของระบบโลจิสติกส์ มีกรรมวิธีกระบวนการระหว่างต้นทางถึงปลายทางเรือที่ขนส่งสินค้าเข้ามาทางท่าเรือ ซึ่งก็มีกรรมวิธีในเรื่องของภาษีของการตรวจสินค้า และเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่นก็ในเรื่องของสารเคมี ถ้ากระบวนการในส่วนนี้เข้าภาระจะเกิดขึ้น ของหรือสินค้าที่จะไปส่งปลายทางก็จะช้าลงนั่นคือภาระเรื่องของต้นทุนจะสูงขึ้น ดังนั้นระบบทั้งหมดก็เป็นเรื่องของการให้บริการในภาคการขนส่ง ทำอย่างไรให้ส่งของได้ทันและถูกต้องมีการประสานกันหลายหน่วยงาน

กระทรวงคมนาคมในฐานะเป็นผู้รับสนองนโยบายจากรัฐบาล ก็ได้มีการวางแผนนำระบบโลจิสติกส์มาพัฒนาระบบขนส่ง ใช้ท่าเรือเป็นหลักประสานกันมีการจัดตั้งโครงข่ายถนน 4 เลน ทั่วประเทศและโครงข่ายถนนเชื่อมในระหว่างตำบลไปหมู่บ้าน และสิ่งที่ต้องเร่งพัฒนาคือด้านของระบบถนน ระบบราง และระบบน้ำ จากภาคเหนือของประเทศก็จะมีแม่น้ำโขงที่เป็นแม่น้ำระหว่างประเทศจีน พม่า ลาว และไทย โดยมีข้อตกลง 4 ฝ่าย ในสี่ประเทศนี้สำหรับการเดินเรือในแม่น้ำโขงมีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ท่าเรือเชียงแสนเป็นจุดหนึ่งในการขนส่งสินค้าที่สำคัญจากจีน หรือว่าส่งสินค้าที่จะไปประเทศจีนรวมถึงสินค้าอื่นจากต่างประเทศผ่านท่าเรือเชียงแสนไปจีนตอนใต้ โดยเฉพาะรถยนต์มือสองจากต่างประเทศรวมทั้งญี่ปุ่นจะขนส่งผ่านประเทศไทย จากท่าเรือคลองเตยหรือท่าเรือแหลมฉบังไปท่าเรือเชียงแสน แล้วก็บรรทุกเรือขนาดประมาณ 150 ตันไปประเทศจีนเป็นลักษณะการขนส่งสินค้าประเภทหนึ่งของประเทศที่อยู่ติดชายแดนหรือมีสินค้าที่ชายแดนอยู่แต่ไม่ใช่สินค้าที่ใหญ่หรือมีการขนส่งจำนวนมากเหมือนกับท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือแหลมฉบัง อีกประการหนึ่งคือต้องมีการพัฒนาท่าเรือที่ทำเรือคลองเตย หรือท่าเรือแหลมฉบังให้จัดอยู่ในระดับโลก ที่จะให้บริการแก่ท่าและที่สำคัญต้องมีการเชื่อมโยงไปสู่ประเทศทางภาคใต้

ในอดีตการใช้ระบบทางน้ำยังไม่มีการทำถนนที่ตื้นๆ ตอนหลังถนนก็ดีขึ้น การขนส่งสินค้าทางน้ำจึงถูกลดบทบาทลงไป ขณะนี้การพัฒนาที่จะเพิ่มขึ้นมาในการขนส่งสินค้า กลับมาใช้ถนนเชื่อมโยงไปสู่ฝั่งตะวันตก จากภาคเหนือลงภาคกลาง แต่ด้านฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ไม่มีท่าเรือน้ำลึก มีแต่ท่าเรือที่จังหวัดระนอง ในปัจจุบันได้มีการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือแห่งนี้ขึ้นมาใหม่ สามารถรองรับเรือได้เท่ากับขนาดที่ทำเรือคลองเตย ประมาณ 12,000 ตัน เนื่องจากว่ามีความต้องการในการขนส่งสินค้า ที่จะออกไปสู่ทางด้านประเทศอินเดีย ศรีลังกา สิงคโปร์ มาเลเซีย ทางด้านฝั่งตะวันตก เนื่องจากมีผู้ประกอบการสินค้าหลายรายได้เสนอว่า ถ้าหากสามารถขนส่งสินค้าที่ทำเรือระนองได้ จะประหยัดเวลาการขนส่งได้ 7 วัน จากเดิมจะขนส่งจากจังหวัดระนองหรือจังหวัดชุมพรไปที่ประเทศ สิงคโปร์ ต้องไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วเดินทางไปถึงสิงคโปร์ 14 วัน แต่ถ้าสามารถออกจากท่าเรือระนองได้ใช้เวลาเพียงแค่ 7 วัน เวลาที่สินค้าจะถึงปลายทางได้รวดเร็วขึ้น ในขณะที่ท่าเรือระนองกำลังทำการปรับปรุงในปี 2549 จะแล้วเสร็จ จะสามารถเชื่อมโยงเส้นทางได้จากภาคเหนือ จากประเทศจีนลงมาถึงภาคกลางและภาคใต้ถึงฝั่งอันดามัน กรมการขนส่งสินค้าทางน้ำกำลังวางแผนทำการศึกษาร่างท่าเรือที่จังหวัดชุมพรอยู่ เพราะ

ภูมิศาสตร์อยู่ทางชายฝั่งอ่าวไทย เมื่อสร้างท่าเรือ 2 ฝั่งได้แล้ว เราก็จะต้องมีถนนเข้าไปเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือทั้งสองแห่งกับอีกจุดหนึ่ง ก็คือ ท่าเรือที่สตูล ขณะนั้นนโยบายรัฐบาลได้สร้างท่าเรือน้ำลึกทางชายฝั่งอันดามันที่เป็นท่าเรือสำคัญเทียบเท่ากับเรือที่จะสามารถเข้าไปได้ก็คือ เรือขนาดใหญ่ที่เข้าท่าเรือแหลมฉบังได้ 50,000 ตัน เมื่อสร้างเสร็จแล้วจะมีถนนระบบราง เข้าไปในปี 2549 ด้านกระทรวงคมนาคมจะตั้งงบประมาณในการก่อสร้างช่วงแรก 5,500 ล้านบาท ในเวลาการก่อสร้าง 3 ปี จะมีทางรถไฟเชื่อมทางถนน ทางราง ทางน้ำ ในการขนส่งสินค้าที่จะเข้าไปสู่ทางยุโรปและประเทศอินเดีย โดยไม่ต้องผ่านประเทศสิงคโปร์ ถ้าเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่นประเทศมาเลเซีย ก็จะมีท่าเรือทางฝั่งตะวันตกที่สำคัญ 3 ท่าเรือ ขณะนี้ช่องแคบมะละกา

ปัญหาของเรื่องความคับแคบและความไม่ปลอดภัย ภาคขนส่งที่สำคัญคือ ทางน้ำภายในประเทศ ขณะนี้กำลังศึกษาข้อมูลที่จะพัฒนาท่าเรือใหม่ให้มีมาตรฐาน แล้วก็จะมีการสร้างท่าเรือซึ่งมีคลังสินค้ารองรับ โดยใช้สถานที่ของการรถไฟ ซึ่งเป็นการขนส่งภายในประเทศ ที่กล่าวมาทั้งหมดเป็นภาพรวมในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงในระบบน้ำ ระบบราง ระบบถนน รวมทั้งท่าเรือทั้งภายในประเทศระหว่างประเทศและชายฝั่ง และการขนส่งก็จะมีระบบรองรับที่ตามมาก็คือ ระบบราง เพราะเป็นการขนส่งที่ประหยัด รัฐบาลจะเข้ามาดูแลโครงสร้างพื้นฐานในเรื่องการแก้ไขกฎระเบียบต่างๆ เพื่อการเสริมสร้างระบบโลจิสติกส์ของประเทศ จะเป็นการเปิดเรื่องของเส้นทางจะเห็นว่า ในปัจจุบันและในอดีตที่ผ่านมา ถ้าไม่มีโครงข่ายระบบการขนส่งก็จะไม่สะดวกเป็นสิ่งที่นโยบายของรัฐบาลที่จะพัฒนาให้ตรงจุดเป็นกรอบเวลาของแผน 4 ปี ส่วนโครงการที่ตามมาคือถนนการปรับปรุงขยายถนน เพื่อให้รองรับการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะตู้คอนเทนเนอร์ จึงต้องมีการขยายถนนที่กว้างพอ มีความลาดชันที่รองรับได้ และในเรื่องระบบราง ทางรถไฟ กำลังศึกษาอยู่ว่าจะทำการเชื่อมโยงอย่างไรให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่เป็นผู้นำในด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาค เพื่อเป็นการเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจของประเทศให้มั่นคง ในส่วนของพลังงาน ถ้าคนไทยหันมาใช้บริการระบบรางกับทางน้ำมากขึ้น ลดการใช้รถยนต์ลดการใช้พลังงานก็ลดลงตามไปด้วย เพราะในต่างประเทศ เช่น อังกฤษ อเมริกา ออสเตรเลีย ระบบรางกับระบบน้ำมีความสำคัญมาก ส่วนในประเทศไทย โดยภาพรวมนั้นใช้ถนน 88 % ระบบรางประมาณ 2 % ระบบน้ำ 10 % ถ้าอีก 4 ปี ข้างหน้า เราอาจจะเห็นภาพที่เปลี่ยนไปของระบบการขนส่ง อาจใช้ระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ระบบรางมากขึ้นสามารถลดต้นทุนในการผลิต ผู้บริโภคจะได้ใช้สินค้าในราคาที่ถูกลง ซึ่งถือเป็นนโยบายที่สำคัญของรัฐบาลไทย

มีหน่วยงานของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องหลายองค์กรที่ร่วมกันประชุมหารือประสานงานระดมสมองแก้ปัญหา เพื่อเปิดมิติใหม่ให้กับระบบการขนส่งสินค้า อาทิ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานงบประมาณ กรมศุลกากร การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อ

ร่วมกันทำให้ระบบโลจิสติกส์เป็นรูปธรรม อย่างเช่น บันทึกรหัสติดตามความร่วมมือในการขนส่ง (Port - to - Door) และ Door - to - Port ขั้ติดตามเพิ่มประสิทธิภาพของขนส่งสินค้า และติดตามการนำส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ถ้วนถึงมือผู้รับส่วนยุทธศาสตร์ทางอากาศนั้น มี 3 ยุทธศาสตร์หลัก คือ

1. Global Distination Network โดยขยายเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุมทั้งโลก เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของสินค้า ในกลุ่มประเทศจีเอ็มเอส และเอเชียใต้
2. พัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติให้เป็นประตูระดับโลกโดยให้สนามบินสุวรรณภูมิเป็นประตูสู่ระดับโลก โดยให้สนามบินเชียงใหม่และภูเก็ตเป็นประตูสู่ภูมิภาค
3. เป็นศูนย์กลางของโลจิสติกส์ของโลกด้านอาหาร ผัก ผลไม้สด ดอกไม้ แพชั่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์ และเครื่องประดับ

การแข่งขันในตลาดโลกนับวันยิ่งทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ ความรวดเร็ว และต้นทุนที่ถูกลงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบ เพราะประเทศไทยมีต้นทุนการขนส่งสินค้าสูงถึง 25-30 % จึงต้องเร่งแก้ปัญหา นอกเหนือจากการร่วมมือกับกระทรวงการคลัง เพื่อวางแผนในการกำหนดแผนพัฒนาโลจิสติกส์ ระดับประเทศแล้ว ส่วนของกระทรวงคมนาคมจะดูว่ามีศูนย์กระจายสินค้าคลังสินค้าที่รวบรวมสินค้าแล้วดูว่าจะส่งไปถึงปลายทางได้อย่างไร แต่เดิมเคยคิดว่าจะให้มีคลังสินค้า 4 มุมเมือง แต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ขณะนี้กำลังดูรูปแบบที่เหมาะสมแล้วจะนำมาผสมผสานกับการขนส่งในหลายรูปแบบ ทั้งทางรถยนต์ รถไฟ เรือ มาเชื่อมโยงกัน เพื่อให้สินค้าขนส่งได้เร็วที่สุดในราคาถูกที่สุด หากเป็นการขนส่งทางอากาศต้องเป็นสินค้าที่มีราคาแพง บรรจุภัณฑ์ที่สวยงาม ต้องการความรวดเร็วหรือเป็นสินค้าเทกอง โดยเฉพาะสินค้าเกษตรต่างๆ ก็ต้องขนส่งทางเรือ การบริหารจัดการเพื่อความรวดเร็ว นั้นสำคัญ แต่ว่าการขนส่งให้ต้นทุนถูกก็สำคัญเช่นกันแล้วแต่สินค้าแบบไหน แต่ต้องมีการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง เพราะโลจิสติกส์ คือการควบคุมทุกอย่าง ซึ่งเรามีข้อมูลแล้วว่าสินค้าแต่ประเภทจะขนส่งทางไหนบ้างจึงจะคุ้มค่าที่สุด

กระทรวงคมนาคมได้วางยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไว้ทั้งทางภาคพื้น และทางอากาศโดยในทางภาคพื้นนั้น มี 4 ยุทธศาสตร์หลัก คือ

1. พัฒนาท่าเรือไทยให้เป็นประตูไปสู่ภูมิภาคโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.พ.ท.) จะต้องขยายขีดความสามารถของสถานะบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ให้มากขึ้น ขณะที่องค์กรขนส่งสินค้า และพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) ต้องตั้งสถานีบรรจุและขนถ่ายตู้สินค้า เพื่อการนำเข้า และส่งออกย่านพหลโยธิน ส่วน กทท. ก็ต้องปรับปรุงท่าเทียบเรือให้รองรับเรือ Roll on-Roll off ระหว่างประเทศได้ควบคู่ไปกับพัฒนาท่าเทียบเรือภูมิภาคให้เข้มแข็งมากขึ้น

2. พัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า โดยตั้งฮับ(HUB)ประจำภาค เพื่อประสานระบบขนส่งให้สมบูรณ์ โดยมีโครงการที่จะพัฒนาย่านคอนเทนเนอร์ในภูมิภาคไปยังปลายทาง

3. พัฒนาวิธีการขนส่งไปสู่ระบบรางทางน้ำ และทางท่อ เพื่อให้การขนส่งมีปริมาณมากขึ้น แต่สามารถลดต้นทุนการขนส่ง และประหยัดพลังงาน ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เริ่มศึกษา เพื่อพัฒนาระบบรางน้ำ และท่อให้เกิดความเชื่อมโยงกันแล้ว ส่วน ร.ฟ.ท. นั้น ก็ต้องเร่งก่อสร้างทางคู่ในช่วงชุมทางเส้นทางขนส่งสินค้ามายังท่าเรือแหลมฉบังให้มากขึ้นด้าน บทด. ต้องเร่งส่งเสริมใช้เรือ Roll on-Roll off ให้มากขึ้นเช่นกัน

4. พัฒนาระบบเกี่ยวข้องกับการจัดการด้านโลจิสติกส์ สำหรับระบบการขนส่งทางภาคพื้น เพื่อให้บริการแบบ Door - to - Door ซึ่งได้ตั้งคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติขึ้นมาแล้ว เพื่อให้เป็นเจ้าภาพในการดำเนินการทั้งหมด พร้อมทั้งปรับปรุงกฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีขั้นตอนมากๆ ให้น้อยลงนำระบบไอทีเข้ามาใช้มากขึ้น

การสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น สำหรับการขนส่งคน โดยเฉพาะระบบรางมีเพียง 42 ก.ม. เท่านั้น โดยรัฐบาลมีโครงการที่จะก่อสร้างการขนส่งด้วยระบบรางให้ครบ 200 ก.ม. ภายใน 6 ปี โดยมีวงเงินลงทุน 400,000 ล้านบาท การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยจะก้าวหน้าไกลเทียบเท่ากับนานาอารยประเทศได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับการ หรือกระทรวงคมนาคมเท่านั้น แต่ขึ้นอยู่กับความร่วมมือของหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน และปัจจัยต่างๆที่เป็นตัวแปรของต้นทุนในการขนส่ง ระบบการจัดเก็บ และคลังสินค้าที่กลายเป็นอุปสรรค แต่ถึงอย่างไรเพื่อประเทศไทยแล้ว รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่าง สนข. ไม่ได้นิ่งนอนใจ ยังคงระดมสมองคิดหาวิธีวางแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง เพื่อให้ระบบการขนส่งและคมนาคมมีความสะดวกรวดเร็ว ถูกที่มีต้นทุนต่ำ(จากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)

4.3 ปัญหาเชิงนโยบายในการประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียง

4.3.1 นโยบายของรัฐบาลต่อการเชื่อมโยงระบบขนส่งทางน้ำ และเรือลำเลียงจากนโยบายการเปลี่ยนระบบขนส่งเป็นขนส่งทางรางและขนส่งทางน้ำ

ในภาวะการณ์ที่น้ำมันราคาปรับตัวพุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ธุรกิจภาคการขนส่งได้รับผลกระทบอย่างหนัก ทั้งๆ ที่มีการกำหนดให้บริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติ เมื่อปี 2547 แต่การดำเนินงานยังล่าช้าไม่สามารถผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคมได้มีการจัดสัมมนาระดมความคิดเห็นเรื่องโครงการศึกษา

วิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทางสัญจรและการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งทางรางและการขนส่งทางน้ำ

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ต้องมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ ทั้งเครือข่ายและบริการขนส่งที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ต้องมีการแก้ปัญหาความก้าวหน้าเบ็ดเสร็จ ลดผลกระทบค่าการขนส่งจากราคาน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้น ตัวอย่างจากการขนส่งทางน้ำหรือทางเรือในสมัยก่อน มีเจ้าของธุรกิจโรงสีข้าวใช้เส้นทางขนส่งทางเรือมายังกรุงเทพฯ มีปัจจัยอุปสรรคที่เกิดขึ้น และอัตราค่าระวางขนในปัจจุบันนี้ราคาถูกกว่าทางถนนรถยนต์อยู่ประมาณ 6 เท่า นั่นคือทางเรือค่าขนส่งข้าวสารกระสอบละ 10 บาท แต่ค่าระวางขนส่งทางถนนอยู่ที่ 60 บาท แต่ก็มีมีการเปลี่ยนแปลงมาใช้ทางถนนแทน เนื่องจากเส้นทางขนส่งทางเรือผ่านเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา ประสบปัญหาร่องน้ำตื้นเขิน แต่ช่วงบริเวณแถบจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีน้ำตลอดทั้งปีสามารถขนส่งมันสำปะหลังได้ และการขนส่งทางเรือต้องใช้ระยะเวลาในการขนส่งนานมากกว่าทางรถ กว่าที่จะถึงจุดหมายปลายทางต้องใช้เวลารวม 10 วัน นั่นคืออุปสรรคอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ปัญหาเรื่องโครงสร้างทางการค้าขาย เพราะผู้ซื้อข้าวไม่ยอมมารับส่งมอบข้าวเมื่อข้าวมาถึงปลายทาง เนื่องจากต้องการประหยัดค่าใช้จ่ายหรือค่าโกดัง ทำให้ข้าวตกค้างในเรือ ส่วนเจ้าโรงสีก็ต้องจ่ายเงินค่าระวางเรือให้กับเจ้าของเรือสุดท้ายกว่าจะซื้อขายข้าวกันได้ใช้เวลานาน เมื่อพิจารณาอุปสรรคในการขนส่งทางรางหรือรถไฟค่าระวางการขนส่งจะถูกกว่าทางรถยนต์ แต่ในทางปฏิบัติจริงๆ แล้วรถไฟแพงมาก เพราะติดขัดเรื่องของระเบียบการขนตู้ขนส่งสินค้าของรถไฟไม่เอื้ออำนวย ขั้นตอนการดำเนินงานที่ทำให้ล่าช้า ผู้ประกอบการเองมีการวิ่งเต้นจ่ายเงินใต้โต๊ะหรือ “ค่าหัวแดง” ในการติดต่อตู้ขนส่งหรือตู้ “ต.ญ.” กว่าที่จะเสร็จขั้นตอนขนส่งเสียค่าใช้จ่ายมากกว่า นอกจากนี้ทางรถไฟใช้เวลาเดินทางกว่าทางรถยนต์ต้องรอสินค้าเต็มขบวนตู้ประมาณ 20-30 ตู้ ก่อนรถไฟจึงจะวิ่งรถไฟออกจากสถานี และเมื่อถึงสถานีปลายทางจะต้องเสียค่าขนส่งทางรถยนต์อีกทอดหนึ่ง เพื่อเก็บไว้ที่โกดังเก็บข้าว ทำให้ต้องเสียค่าขนส่งเพอมนมากขึ้น ส่วนเรื่องความปลอดภัยต่อทรัพย์สินไม่ค่อยมี รถไฟไม่ค่อยตรวจแตกต่างกับการขนส่งทางถนน มีอุบัติเหตุ นอกจากนั้นการขนส่งทางถนนต้นทุนโลจิสติกส์นับวันแต่จะเพิ่มสูงขึ้น ประเทศชาติต้องเสียค่าซื้อน้ำมันนำเข้าปิโตรเลียมหลายแสนล้านบาท ผู้ประกอบการบางครั้งยังถูกรีดไถหรือเสียผลประโยชน์ สตี๊กเกอร์

ดังนั้นการปรับเปลี่ยนระบบการขนส่งจากทางถนนสู่ระบบรางและการขนส่งทางน้ำเป็นเรื่องที่สมควรเชื่อมโยงกันทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และการบริหารจัดการที่ดีควรประสานงานให้สอดคล้องกัน ไม่ใช่แต่การปกป้องผลประโยชน์หน่วยงานของตัวเอง แต่ไม่มองผลประโยชน์ของประเทศชาติร่วมกัน ทำให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้

การขาดการสนับสนุนจากรัฐบาลทั้งทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกโครงสร้างพื้นฐาน คือ ทำเทียบเรือเพื่อบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้าก่อนที่จะบรรทุกขนถ่ายลงเรือและกฎระเบียบของรัฐบาล โดยเฉพาะของกรมศุลกากรไม่เอื้ออำนวยให้การขนส่งมีปริมาณเพิ่มขึ้น ส่วนในเรื่องของเวลาและสายเดินเรือที่ขนส่งระหว่างประเทศทำให้ไม่สามารถรวบรวมตู้สินค้าลงเรือได้ตามจำนวนที่คุ้มค่าใช้จ่ายได้ในเที่ยวเดียว ทั้งนี้เพราะการขนส่งด้วยเรือลำเลียงต้องใช้เวลามากกว่าการขนส่งอื่น เช่น การขนส่งด้วยรถบรรทุกและรถไฟ ปัญหากฎระเบียบไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่ง ส่วนใหญ่เป็นกฏระเบียบของกรมศุลกากร เช่น ในกรณีของตู้สินค้าขาเข้าไม่สามารถขนถ่ายกลางน้ำได้ ทั้งนี้เพราะไม่ได้ระบุไว้ในรายการสินค้าที่สามารถขนถ่ายกลางน้ำ นอกจากนี้เส้นทางอนุญาตให้ขนส่งตู้สินค้าเป็นทางบกเท่านั้น การส่งขนสินค้าขาเข้าทางน้ำภายในประเทศจึงไม่สามารถกระทำได้ จากการสัมภาษณ์คุณตรีโรจน์และคุณประสาน ได้กล่าวไว้ในทำนองเดียวกัน ถึงการที่รัฐไม่ได้สนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการหรือนายจ้างเท่าที่ควร ทั้งนี้เนื่องจากการที่ภาครัฐเองขาดบุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจเรือลำเลียงและการขนส่งสินค้าทางน้ำ อีกทั้งยังไม่คำนึงถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำที่มีความสูงไม่เพียงพอที่จะทำให้เรือลำเลียงสามารถแล่นผ่านได้สะดวก ในปัจจุบันผู้ประกอบการสามารถทำธุรกิจได้เพียง 8 เดือนใน 1 ปี เท่านั้น เนื่องจาก 4 เดือนที่ไม่สามารถทำธุรกิจได้คือ เดือนสิงหาคม ถึงเดือนพฤศจิกายน ทั้งนี้เพราะช่วงเดือนดังกล่าวเป็นช่วงที่น้ำในแม่น้ำมีความสูงมากขึ้น ทำให้เรือลำเลียงไม่สามารถบรรทุกสินค้าเพื่อจะแล่นผ่านสะพานที่มีความสูงเพียง 5-6 เมตร ได้ ยกตัวอย่างสะพานรังสิต (สะพานนวลฉวี) และสะพานซังฮี้ (สะพานสามเสน) นอกจากนี้การก่อสร้างสะพานบริเวณคู้้งน้ำก็ ยังทำในลักษณะที่กีดขวางทางสัญจรของเรือลำเลียงเมื่อเข้าสู่คู้้งน้ำ เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งย่อมต้องส่งผลกระทบต่อความเสียหายในเชิงธุรกิจอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จากการสัมภาษณ์คุณตรีโรจน์ กล่าวถึงการที่ไม่มีใครเข้าใจผู้ประกอบการอย่างแท้จริง ภาครัฐเองไม่มีคนที่มีความรู้ความเข้าใจเลย ไม่มีทางที่จะแก้ปัญหาได้ และจากการสัมภาษณ์คุณประสาน กล่าวว่าเวลานี้สายเกินไปแล้วที่จะแก้ไขปัญหาก็กับคนธุรกิจเรือลำเลียง เพราะสิ่งกีดขวาง (สะพาน) มีมากเกินไป ปีหนึ่งหากินได้แค่ 8 เดือน หากินไม่ได้อีก 4 เดือน เพราะไอ้สะพานพวกนี้ ไหนยังจะมีตอหม้ออีก ระยะห่างระหว่างตอหม้อก็แคบ ทางโค้งของน้ำเวลาแล่นผ่านก็ชนทำให้เรือเสียหายใครจะรับผิดชอบ ผู้ประกอบการที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายต่างๆ เองทุกครั้ง ไม่ได้รับการเหลียวแล

ปัญหาการขาดสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานก็เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่สำคัญ กล่าวคือทำเทียบเรือลำเลียงที่ขนส่งตู้สินค้า สำหรับเรือลำเลียงที่ขนส่งสินค้าทั่วไปหรือสินค้าเทกองสามารถบรรทุกขนถ่ายสินค้ากลางน้ำ ทั้งนี้เพราะเรือตู้สินค้าที่เข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นเรือ feeder ที่ไม่มีอุปกรณ์ยกขนในตัวเองจึงทำให้ไม่สามารถบรรทุกและขนถ่ายตู้สินค้าจากเรือลำเลียง หากจะใช้

อุปกรณ์ของท่าเรือกรุงเทพฯ โดยเรือ feeder เข้าเทียบท่าและเรือลำเลียงเทียบข้างเรือ feeder แขนของอุปกรณ์ก็ไม่สามารถยื่นมาถึงระวางของเรือลำเลียงได้ วิธีเดียวที่สามารถกระทำได้ คือ เรือลำเลียงเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งต้องเสียค่าภาระการใช้ท่าเรือในอัตราเดียวกับเรือเดินสมุทรระหว่างประเทศทำให้ค่าใช้จ่ายของเรือลำเลียงเพิ่มสูงจนไม่สามารถประกอบการได้ ปัจจุบันต้องใช้ท่าเรือเอกชนเพื่อเป็นที่จอดในการขนถ่ายสินค้า ทำให้มีปัญหาเรื่องต้นทุนทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้นภาครัฐก็ไม่ได้ให้ความสนใจในการก่อสร้างท่าเรือเพิ่มขึ้น อีกทั้งท่าเรือของเดิมก็ไม่สามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่ ตัวอย่างเช่น ท่าเรือคลองเตย เป็นท่าเรือเก่าแก่ที่ไม่ได้รับการปรับปรุงให้เข้ากับสภาพการขนส่งที่เพิ่มขึ้นและเปลี่ยนไป

การใช้ท่าเรือคลองเตยมาขนสินค้าในปัจจุบัน มันเขยไปแล้ว เสียหายต่อการขนส่งสินค้าทางน้ำและทางบก ไม่ว่าเรือที่เข้ามาเทียบระวางส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดใหญ่ไม่สามารถที่จะมาเทียบและส่งของที่นี่ได้สะดวกเพราะเป็นท่าเรือที่น้ำตื้น ประกอบกับ การมีท่าเรืออยู่ใจกลางกรุงเทพฯ ก็ก่อให้เกิดปัญหารถติดอยู่อีกมาก รัฐบาลหลายยุคมีการเสนอให้ขุดคลองคอคอดกระ ให้ยกเลิกท่าเรือคลองเตย (เพราะไม่มีประโยชน์ในการขนส่งเพราะท่าแล้วไม่คุ้ม ส่วนใหญ่หันไปใช้แหลมฉบัง จริง ๆ แล้วนโยบายสมัยทักษิณ มีระวางขบวนน้ำไม่เกิน 12000 ตัน เข้ามาแล้วไม่สามารถบรรทุกเต็มที่แล้วออกไป ไม่มีประเทศไหนเอาท่าเรือมาไว้ใจกลางเมืองหลวง ปัญหาจราจร ส่วนคอคอดกระ หากมีการขุดจะลดระยะเวลาการเดินทางที่จะไปอ้อมแหลมมลายู จะทำให้ได้ผลประโยชน์มหาศาล) แต่เป็นเรื่องใหญ่เกินกว่าที่จะทำ ทุกยุคผลประโยชน์เข้าตัวก่อน ถ้าทำขึ้นมาประเทศลดต้นทุนการขนส่ง นำไปสู่การพัฒนาการขนส่ง ไม่จำเป็นต้องลงทุนเอง เพราะมีต่างประเทศ ให้ความสนใจในการลงทุนอยู่แล้วยกตัวอย่าง ฮองกง จีนเป็นรัฐบาลกลางคอยกำกับ แต่รัฐบาลฮ่องกงเองถมที่อยู่แปลงหนึ่งแถวเจียมชาญย แค่นี่ยะประมูลโครงการ ต้องวางเงินมัดจำ 30,000 ล้านดอลลาร์ฮ่องกงต่อคน ทั้งหมดมี 3 เจ้า โดยที่รัฐบาลเอาเงินไปแช่อยู่ในแบงก์"

การแข่งขันกับพาหนะอื่นนับเป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของการขนส่งผู้สินค้าด้วยเรือลำเลียง การขนส่งสินค้าทางน้ำไม่ว่าจะในประเทศหรือระหว่างประเทศ ข้อดีก็คือ สามารถขนส่งได้คราวละมาก ๆ และการลงทุนในการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกโครงสร้างพื้นฐาน ก็ลงทุนน้อยกว่าการขนส่งอื่นสำหรับค่าขนส่งต่อหน่วยการขนส่งจะยิ่งถูกลง หากขนส่งในระยะทางไกล (เกินกว่า 1000 กิโลเมตร) แต่ข้อด้อยก็คือ ใช้เวลานานการขนส่งมากกว่าการขนส่งอื่น เช่น ขนส่งผู้สินค้าจากนครไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ โดยรถบรรทุกใช้เวลา 2 ชั่วโมง แต่ด้วยเรือลำเลียงใช้เวลา 8 ชั่วโมง ดังนั้นหากจะขนส่งด้วยเรือลำเลียงเจ้าของสินค้าต้องบรรจุสินค้าเข้าตู้ให้เรียบร้อยเร็วกว่าขนส่งด้วยรถบรรทุก นอกจากนี้โครงข่ายการขนส่งสินค้าทางน้ำก็จำกัด ในขณะที่ถนนของประเทศนอกจากจะอยู่ในสภาพที่ดีแล้ว ยังมีโครงข่ายที่เชื่อมต่อเกือบทั่วประเทศ จึงทำให้การขนส่งทางถนนทั้ง

สะดวกและรวดเร็ว เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายทางน้ำและทางบก ทางน้ำ มีต้นทุน 50 สตางค์ต่อตัน ทางบก 3 บาท 50 สตางค์ ต่อตัน ทางบกแพงจ่ายแพงกว่า ทางน้ำ 7 เท่า มีข้อดีและเร็วกว่า

การขนส่งด้วยเรือลำเลียงแม้จะมีข้อดีคือ สามารถขนส่งได้คราวละมาก ๆ ในทางการปฏิบัติก็เป็นไปได้ยาก เพราะเจ้าของสินค้าส่วนใหญ่ขนส่งด้วยสายเดินเรือที่แตกต่างกันทั้งเที่ยวเรือและท่าเรือ ยิ่งกว่านั้น การขนส่งด้วยเรือลำเลียงยังมีลักษณะเป็นการยกขน 2 ครั้ง ทำให้เสียเวลาเพิ่มขึ้นและสินค้าเสี่ยงกับการสูญหายและเสียหาย แม้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยเรือลำเลียงจะพยายามจูงใจเจ้าของสินค้าด้วยราคาค่าขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งด้วยรถบรรทุก เช่น ค่าขนส่งตู้สินค้า ขนาด 20 ฟุต จากแหลมฉบังไปยังสุราษฎร์ธานี ค่าขนส่งด้วยเรือลำเลียง 6,000 บาท ค่าขนส่งด้วยรถบรรทุก 18,000 บาท หรือจากแหลมฉบังไปยังสงขลา ค่าขนส่งด้วยเรือลำเลียง 8,000 บาท ค่าขนส่งด้วยรถบรรทุก 24,000 บาท แต่ก็ยังไม่ประสบความสำเร็จ

ส่วนการแข่งขันกับทางรถไฟก็อยู่ในสภาพที่เสียเปรียบเช่นกัน เช่น การขนส่งตู้สินค้าจาก ICD ที่ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังโดยทางรถไฟในความเป็นจริงแล้วค่าใช้จ่ายอาจจะไม่ต่ำกว่าเรือลำเลียง แต่เนื่องจากปัจจุบันสายเดินเรือที่เรือเข้าเทียบท่าที่แหลมฉบังแบกรับค่าใช้จ่ายจำนวนนี้แทนเจ้าของสินค้าจึงทำให้เจ้าของสินค้านิยมขนส่งด้วยรถไฟมากกว่าเรือลำเลียง

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการธุรกิจเรือลำเลียงยังต้องเผชิญกับปัญหาเรื่องของมลภาวะ ซึ่งเกิดขึ้นในตอนขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะสินค้าเทกองเหลวกลางทะเล และท่าเรือ เนื่องจากมีบางส่วนของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าเทกองเหลวนั้นตกหล่นในทะเลหรือแม่น้ำ มีผลต่อระบบสภาพแวดล้อมและก่อให้เกิดมลพิษ และบ้างถูกร้องเรียนจากผู้อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง ว่าการที่มีเรือลำเลียงจอดในลักษณะต่อๆ กัน หลายลำขึ้นไปในแม่น้ำนั้น ทำให้บดบังทัศนียภาพที่งดงามของลำน้ำ เหล่านี้ส่งผลกระทบต่อชุมชนและความขัดแย้งอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ผู้ประกอบการเองจำเป็นต้องมีแผนการดำเนินงานปรับปรุงหรือจัดวางระบบในการขนถ่ายสินค้า เพื่อลดมลพิษทางทะเลโดยใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ไม่ทำให้เกิดปัญหาการฟุ้งกระจายของสินค้าและทำลายสิ่งแวดล้อม เช่น การขนถ่ายแป้งมัน จากการใช้ระบบสายพาน หรือการขนถ่ายปูนอัดเม็ด หรือถ่านหิน จากการใช้รถแบคโฮว ให้เปลี่ยนเป็นแกรป กล่าวโดยสรุป ปัญหาและอุปสรรคที่พบ สามารถสรุปได้ดังนี้

1. ภาครัฐไม่มีนโยบายส่งเสริม ไม่สนับสนุนเท่าที่ควร โดยเฉพาะเรื่องการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำต่างๆ ไม่คำนึงถึงผู้ประกอบการเรือลำเลียง
2. ท่าเรือที่มีของรัฐ ในปัจจุบันไม่เพียงพอ และทั่วถึง
3. แรงงานทั้งคนขับเรือและลูกเรือ ขาดทักษะและความชำนาญที่สำคัญ คือ หาคคนทำงานได้ยาก

4. การซ่อมบำรุงรักษาเรือ มีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง และจำเป็นต้องมีการซ่อมบำรุงบ่อยมาก ทั้งนี้ เกิดจากอุบัติเหตุเป็นส่วนใหญ่

5. การสูญหายและเสียหาย ของสินค้าระหว่างเดินทาง

6. ค่าระวางเรือต่ำ เนื่องจากการแย่งลูกค้าเพื่อหวังผลประโยชน์ส่วนตัว โดยยอมลดค่าระวางเรือเพื่อแข่งขันกันเอง ไม่คำนึงถึงตลาดส่วนรวม และการที่ผู้บริการส่งสินค้าหันมาทำธุรกิจเรือลำเลียงเสียเอง

7. ปัญหาด้านมลภาวะ และทัศนียภาพสร้างความขัดแย้ง ระหว่างเจ้าของกิจการเรือลำเลียงกับผู้พักอาศัย ในแถบลำน้ำนั้น

8. ขาดการรวมตัวของกลุ่มผู้ค้า เพราะคำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนตนมากกว่าส่วนรวม และไม่สามารถจะควบคุมการแข่งขันนี้ได้

การดำเนินการนโยบายที่แน่ชัดของทางรัฐบาลเน้นเรื่องภาคการขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางน้ำที่จะต้องเร่งพัฒนาเพิ่มขึ้น เป็นการขนส่งที่ต้นทุนต่ำที่สุด แต่ที่ผ่านมาได้หันไปใช้การขนส่งทางบกกันมาก ถ้าหากดูงบประมาณจากแผนพัฒนาประเทศตั้งแต่แผนฉบับที่ 1 มาจนถึงปัจจุบันประมาณ 40 กว่าปี และทำการเปรียบเทียบงบประมาณภาคการขนส่งสาขาต่างๆ จะเห็นว่า ใช้งบประมาณขนส่งทางบกถึงร้อยละ 80 ขนส่งทางน้ำร้อยละ 30 ขนส่งทางรถไฟร้อยละ 9

หากมองย้อนกลับไปได้ตั้งแต่ปี 2500 ประเทศไทยนั้นเป็นอีกภาพหนึ่ง ตั้งแต่นั้นมาในการพัฒนาประเทศไทย เราจะเน้นในเรื่องของโครงข่ายเชื่อมโยงในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ ในทุกภาคจะมีเส้นทางโครงข่ายของถนนให้เชื่อมโยงเข้าไปถึงท้องถิ่น ซึ่งก็ได้มีการพัฒนาเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน อีกประการหนึ่ง ในอดีต ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ใช่อุปสรรคของการใช้ถนนและการใช้รถ ทุกครั้งที่เศรษฐกิจดี จำนวนรถก็จะเพิ่มมากขึ้น ดูจากสถิติของทะเบียนรถตั้งแต่ปี 2540 จำนวนรถที่จดทะเบียนนั้นลดลง แต่เพิ่มมากขึ้นในปี 2544 เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน และกราฟที่เพิ่มขึ้นนั้นเป็นแนวค่อนข้างชัน เช่นเดียวกับระบบของการขนส่งโดยเรือ จะสังเกตว่าในช่วงที่เศรษฐกิจดี เรือลำเลียงก็มีมาก แต่หลังจากปี 2544 เรื่อยมา จะมองเห็นสิ่งหนึ่งที่เปลี่ยนแปลง คือ เรือลำเลียงเข้ามามีบทบาทเพิ่มมากขึ้น ทั้งจำนวนและปริมาณการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือกรุงเทพ หรือที่ท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งท่าเรือเอกชน จำนวนสินค้าตู้ผ่านท่าจะเป็นตัวชี้วัดว่าเศรษฐกิจหรือการขนส่งของประเทศเป็นอย่างไร ที่แหลมฉบังนั้นเกือบ 4 ล้านตู้ ท่าเรือกรุงเทพ โดยนโยบายรัฐบาลจำกัดให้ไม่เกิน 1 ล้านตู้ แต่ว่าทั่วโลกทางตลาดไม่อาจจะควบคุมได้ ในปีที่ 2546 มีตู้สินค้าผ่านท่าถึง 1.2 ล้านตู้ ส่วนในเรื่องของภาคการขนส่งที่พูดกันอยู่ว่า ทำอย่างไรที่จะลดต้นทุนของการขนส่งได้นั้น

ทางภาครัฐโดยกระทรวงคมนาคมที่รับนโยบายมาดำเนินการที่จะลดต้นทุนการขนส่งรวมทั้งพัฒนาโลจิสติกส์ ต้องแยกออกว่าเป็นภาคของโครงสร้างพื้นฐาน ภาคของกำกับดูแล

ส่งเสริม และภาคของการให้บริการสนับสนุน โดยหน่วยงานของกระทรวงคมนาคมในภาคของโครงสร้างพื้นฐาน มีหน่วยงานคือ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งสินค้าทางน้ำฯ ที่ดูแลในเรื่องของร่องน้ำการเดินเรือ ท่าเรือ การกำกับดูแลการสัญจรทางน้ำ การอำนวยความสะดวกในเรือของทะเบียนเรือที่สนับสนุนในการขนส่งให้สะดวก รวมทั้งกรมการขนส่งทางบกที่ดูแลในเรื่องของยานพาหนะ

กรมการขนส่งทางบกนั้น จะเน้นในเรื่องการดูแลเส้นทาง ดัชนี การจดทะเบียนรถ รวมทั้งการจะปรับไปสู่กระบวนการส่งเสริมสนับสนุนในเรื่องภาคของการขนส่ง โดยขณะนี้ทางกรมขนส่งทางบกได้มีประกาศสนับสนุนและแก้ไขปัญหาจราจรทุกเที่ยวเปล่า ซึ่งก็เป็นสิ่งที่กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญ โดยได้มีการประชุมระหว่างกระทรวงการคลังกับกระทรวงคมนาคม เพื่อปรับปรุงการบริการระหว่างกรมศุลกากรกับหน่วยงานต่างๆ ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีการท่าเรือแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ รวมทั้งบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด ได้มีการทำบันทึกข้อตกลงที่จะร่วมมือเพื่อที่จะเร่งดำเนินการนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านกระบวนการพิธีการต่างๆ ภายใน 1 วัน ตามโครงการ One Day Clearance ที่ได้มีการเปิดโครงการฯ ไปแล้ว เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2547 นับเป็นนิมิตหมายอันดีของการบริการของรัฐที่จะให้สินค้ามีการเคลื่อนย้ายได้อย่างรวดเร็ว

สำหรับโครงสร้างพื้นฐานนั้น โดยหลักของภาคการขนส่ง จุดสำคัญคือ การขนส่งสินค้าทางน้ำ ขณะนี้ยุทธศาสตร์ของภาคการขนส่งทางรถยนต์สูงมาก ประมาณเกือบร้อยละ 80 ทางน้ำไม่ถึงร้อยละ 5 ทางรถไฟประมาณร้อยละ 5 เท่านั้น ความไม่สะดวกในภาคการขนส่งทางกายภาพคือ โครงสร้างพื้นฐานไม่เชื่อมต่อสอดคล้องกัน และจะอย่างไรให้กระบวนการตรงนี้เข้ามาเชื่อมต่อกันได้ ถ้าเอาระบบทางน้ำกับทางรางเป็นหลักแล้วถนนเสริม เข้าไป จริงอยู่ว่าโครงข่ายถนนอาจมีอยู่มาก ละเอียดกว่า แต่เป็นโครงข่ายที่เชื่อมโยงรองรับระหว่างแหล่งสินค้ากับผู้รับปลายทาง และการขนส่งโดยระบบการขนส่งจำนวนมากนั้น จะเป็นส่วนที่ส่งเสริมเรื่องของภาคการขนส่งในการลดต้นทุน เมื่อเป็นเช่นนี้แล้ว กรมการขนส่งสินค้าทางน้ำฯ จะเป็นแกนนำที่จะสร้างกลไกในระบบทางน้ำขึ้นมาเป็นหลัก โดยเฉพาะส่วนที่สำคัญคือ ท่าเรือน้ำลึกทางด้านตะวันตกของประเทศ ในอดีตไม่เคยมีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ จุดที่จังหวัดสตูลที่ปากบารานัน กรมการขนส่งสินค้าทางน้ำฯ ได้ทำการศึกษาแล้วเห็นว่าคุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจ และเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการขนส่งสินค้าไปทางมหาสมุทรอินเดีย ไปทางตะวันออกไกลหรือไปทางยุโรป เพราะจุดที่จะก่อสร้างนั้นน้ำลึก 14 เมตร เรือใหญ่ขนาดที่เข้าท่าเรือแหลมฉบังเข้าไปใช้ได้ และปี 2548 ได้รับงบประมาณในการออกแบบรายละเอียดก่อสร้างท่าเรือประมาณ 45 ล้านบาท โดยจะริบดำเนินการก่อสร้างในปี 2549 ใช้เวলাก่อสร้าง 3 ปี คือ 2549-2551 งบประมาณค่าก่อสร้างประมาณ 4,000 ล้านบาท ไม่รวมเครื่องมือที่จะใช้ที่ท่าเรือ เมื่อกรมการขนส่งสินค้าทางน้ำฯ ก่อสร้างเสร็จ การท่าเรือฯ จะเป็น

ผู้เข้าไปบริหาร และที่ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ให้บริการ ก็เพื่อที่จะให้บริการรองรับใน
ทุกส่วน

ที่ผ่านมาอาจมองว่าต่างคนต่างทำ ณ วันนี้ไม่ใช่ จากนโยบายของรัฐบาลต้องการให้ทุก
ฝ่ายทำงานไปพร้อมกัน ในการออกแบบนั้นได้ประสานกับกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท
รวมทั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อที่จะศึกษาและสร้างทางที่เข้ามาเชื่อมท่าเรือที่ปากบาราทั้ง
ทางรถไฟและทางถนน เนื่องจากถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้นเชื่อมมาทางจังหวัดสงขลา อาจจะไม่
เพียงพอรองรับการเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า ซึ่งจะใช้ได้เพียงระยะหนึ่ง แต่ในระยะยาว
นั้นไม่เหมาะสม เพราะว่าจะเป็นทางที่เชื่อมการใช้ทั้งในเรื่องของการท่องเที่ยว การสัญจรปกติ แต่
ในเรื่องของการขนส่งสินค้าแล้วต้องมองข้ามฝั่ง คือฝั่งตะวันตกกับฝั่งตะวันออกของประเทศ คือท่า
แลนด์บริดจ์ระหว่างท่าเรือด้านฝั่งตะวันตกกับทางด้านฝั่งตะวันออกของประเทศ ในขณะที่ท่าเรือ
สงขลาอาจจะดูเหมือนใช้ได้ แต่จริงๆ แล้วยังไม่เหมาะสมที่จะเป็นจุดเชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกทาง
ฝั่งตะวันตก เนื่องจากมีขีดจำกัดในหลายประการ ทั้งในเรื่องของพื้นที่หลังท่า เนื่องจากอยู่ในจุดที่
ไม่อาจจะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเรื่องถนนหรือทางรถไฟเข้าไปเชื่อมต่อได้ ประการที่ 2 จุดที่ตั้ง
ณ วันนี้ การขยายออกมานั้น ก็มีปัญหากับ NGO ในอดีตเมื่อตอนสร้างท่าเรือก็ไม่มีปัญหาอะไร
พอนานๆ ไปก็เกิดปัญหา แต่เป็นภาระหน้าที่ที่ต้องทำไป เหมือนท่าเรือที่เชียงแสน และกรมการ
ขนส่งสินค้าทางน้ำฯ ไปแก้ปัญหาให้จังหวัด เพราะว่าทางจังหวัดสร้างท่าเรือขึ้นมาแล้วพัง ก็ขอให้
กรมฯ ไปสร้าง พอสร้างเสร็จก็มีข่าวว่ามาสร้างท่าไม่ตรงนี้ ความคิดเปลี่ยนไป แต่ก็เป็นที่ของ
ทางกรมฯ ที่ต้องทำ ตอนนี้ก็กำลังทำในเรื่องของท่าเรือเชียงแสน 2 จากใต้ขึ้นเหนือ โดยจะโยงใน
เรื่องของระบบสินค้า และขณะนี้ทางกรมการขนส่งสินค้าทางน้ำฯ กำลังศึกษาว่ามีจุดใดที่
เหมาะสมที่จะสร้างท่าเรือน้ำลึกทางด้านฝั่งตะวันออกว่าถ้าหากจะไม่ใช่ท่าเรือสงขลา โดยได้ศึกษา
ตั้งแต่จังหวัดนราธิวาสจนถึงจังหวัดนครศรีธรรมราช

ขณะเดียวกัน ทางรถไฟเชื่อมโยงที่จะไปท่าเรือปากบารานั้น มีจุดหนึ่งที่เหมาะสมอยู่ตรง
กลางคือตรงควนเนียง หรือตรงรัฐภูมิสามารถเชื่อมทะเลฝั่งตะวันออกใกล้ โดยในปี 2549 มีการตั้ง
งบประมาณก่อสร้างท่าเรือปากบารา และต่อไปเรื่องของทางรถไฟก็จะตามมา ถ้าจะย้อนมา
ทางด้านฝั่งตะวันตกที่จังหวัดระนอง ถามว่าทำไมถึงมีแผนพัฒนาตรงนี้ ก็เนื่องจากท่านประชา
มาสินนท์ ซึ่งเป็นรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมขณะนั้น ได้ไปตรวจราชการที่จังหวัดระนอง
มีเจ้าของสินค้าในจังหวัดระนองรวมทั้งหอการค้า ได้เสนอว่าน่าจะปรับปรุงขยายท่าเรือระนองให้
สามารถรับเรือใหญ่ขึ้น และอีกประการหนึ่ง มีผู้ประกอบการเดินเรือรายใหญ่ต้องการให้มีการ
พัฒนาท่าเรือที่ระนอง เพื่อที่จะได้นำเรือมาให้บริการ ดังนั้นจึงได้จัดโครงการเสนอขอตั้ง
งบประมาณขยายท่าเรือที่ระนอง รวมทั้งขยายร่องน้ำให้รองรับเรือขนาด 12,000 ตันกรอส ให้เข้า
ท่าเรือระนอง จากเดิมที่ไม่เกิน 500 ตันกรอส ขณะนี้กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่คาดว่าปีหน้าจะ

แล้วเสร็จ จากนั้น ย้อนขึ้นมาทางด้านภาคกลาง การขนส่งที่ประหยัดในการลำเลียงสินค้าจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือภาคกลางก็ตาม สินค้าเกษตร สินค้าพืชไร่ รวมทั้งถ่านหิน ขณะนี้ใช้เรือลำเลียงขนส่งไปที่อำเภอนครหลวง การขนส่งปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้างก็ใช้เรือลำเลียง จุดที่สามารถเดินเรือได้ตลอดปี คือจุดที่อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่อำเภอนครหลวง มีโรงปูนอยู่ก็ได้ แต่ระดับน้ำอาจจะตื้นเล็กน้อย ซึ่งจุดที่อำเภอนครหลวงเหมาะสมที่สุด กรมการขนส่งสินค้าทางน้ำฯ มีเรือชุดดูแลร่องน้ำอยู่เป็นประจำ ทำให้เรือลำเลียงสามารถที่จะเดินเรือได้ตลอดปี เช่นเดียวกับแม่น้ำเจ้าพระยา อำเภอนครหลวง แม่น้ำป่าสัก จังหวัดอ่างทอง ตรงอำเภอบ้านแพรก เป็นอีกจุดหนึ่งที่สามารถเดินเรือได้ตลอดปี จะสังเกตว่าขณะนี้ทรายที่เข้าไปทำการก่อสร้างที่สนามบินสุวรรณภูมิ ขนส่งทางเรือลำเลียงมาโดยตลอด จะไม่เห็นรถขนทรายวิ่งผ่านเมืองไปที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่กำลังก่อสร้าง เรือลำเลียง 1 ลำบรรทุกทรายได้ประมาณ 1,300 ตัน พ่วงเรือได้ประมาณ 3 ลำ จะเห็นว่าสิ่งเหล่านี้เป็นการใช้ประโยชน์ทางน้ำ เรารู้กันอยู่ว่าการขนส่งสินค้าทางน้ำมีราคาถูก ถ้าฝั่งตะวันตกมีถนนสายเอเชียที่จะขึ้นไปทางภาคเหนือ ทางด้านตะวันออกของอำเภอนครหลวงคือเส้นทางที่จะไปสระบุรี หรือเส้นทางที่จะขึ้นไปเพชรบูรณ์ผ่านอำเภอลำน้ำราญณ์ ที่จะออกไปลพบุรีได้ทั้ง 2 ทาง ตรงจุดนี้ ถ้าทางรถไฟก็มีอำเภอกาชี สถานีรถไฟกาชีทุกคนคงทราบตรงจุดนั้นมองง่ายๆ อำเภอบางปะหัน ถ้าขับรถไฟสายเอเชียพอเห็นพระองค์ใหญ่ ที่สมเด็จพระสังฆราชท่านสร้างไว้ จะมีถนนโครงข่ายผ่านเข้าไปทั้ง 2 ฟาก ข้างอำเภอนครหลวง ตรงแม่น้ำป่าสัก ตรงนี้จะเป็นตรงกลาง ซึ่งทางด้านบางปะหันก็มีถนนระดับหนึ่งที่เราเข้าไปแล้ว อำเภอนครหลวง ก็มีถนนแต่เป็นถนนที่อยู่เลยคลองชลประทาน ไม่ใหญ่นัก อันนี้ก็เป็นทางลำเลียงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน แต่ถ้าหากต่อทางรถไฟเชื่อมจากอำเภอกาชีมาที่ท่าเรือตรงอำเภอนครหลวง 15 กม. ขณะเดียวกันเส้นทางที่มาจากทางด้านเหนือแก่งคอยก่อนถึงสระบุรี มีทางแยกเลี้ยวขวาออกถนนสาย เลี้ยวซ้ายออกอำเภอกาชี เข้าอำเภอกาชีจะมีถนนเลียบตรงนี้ไปได้ทำเช่นเดียวกัน แผนคือให้มีถนนคู่ขนานไปกับทางรถไฟได้ ตรงจุดนี้ น้ำ ร้าง กับถนนเจอกัน เป็นจุดที่ทำได้เหมาะสมที่สุด ขณะนี้เรือลำเลียงที่ใช้อยู่ตรงจุดนั้นมีจำนวนมาก รถบรรทุกสินค้าพืชไร่สินค้าถ่านหินก็มีเป็นจำนวนมาก เข้าไปดูแล้วจอดเรียงกันเป็น 100 คัน และมีท่าเรือของเอกชน ดังนั้น

หากรัฐเข้าไปพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณให้เป็นมาตรฐาน ทั้งในเรื่องของท่าเรือ ถนนหนทาง ทางรถไฟ รวมทั้งในเรื่องคลังสินค้า ก็จะเป็นประโยชน์ในภาคการขนส่ง การนำสินค้าเข้ามาพักตรงกาชีที่ทางรถไฟฯ จะสร้าง Container yard ขึ้นมาเพิ่มเติมหรือจุดต่างๆ ที่ทางรถไฟจะทำ Container yard ขึ้นมาในระหว่างสร้างทางรถไฟ รวมทั้งอำเภอนครหลวงนั้น ไม่ใช่สร้างท่าเรืออย่างเดียว จะมีคลังสินค้า มีลานกองสินค้า ตรงนี้จะเป็นสิ่งหนึ่งที่จะสามารถเลือกใช้เส้นทางขนส่งสินค้า ขณะเดียวกันมีเส้นทางรถไฟอยู่ที่แก่งคอย-คลองสิบเก้า ซึ่งเป็นทางเดียว การ

รถไฟฯ ได้เสนอเป็นทางรถไฟทางคู่ที่จะขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังมาที่ ICD ลาดกระบัง ทางแก้งคอย-คลองสิบก้าก็เช่นเดียวกัน เป็นทางหนึ่งที่สินค้าที่จะขึ้นไปทางภาคเหนือหรือทางภาค ตะวันออกเฉียงเหนือสามารถใช้เส้นทางนี้ผ่านไปได้ ซึ่งทางกรมทางหลวงเองก็กำลังพัฒนา เส้นทางเส้นนี้ที่สายทางกบินทร์บุรีที่จะออกไปทางสี่คิ้วเป็นถนน 4 เลน เพราะฉะนั้นจะเห็นว่า โครงข่ายที่จะเชื่อมโยงลงมาสู่ท่าเรือเส้นทางด้านตะวันออกนั้นมีอยู่ ตรงนี้เป็นโครงการที่กระทรวงคมนาคมจะมาเป็นโครงการที่เราเรียกว่า การขนส่งต่อเนื่อง หรือที่เรียกว่า **โลจิสติกส์ภาคของการขนส่ง** เป็นการร่วมมือในทุกส่วนของหน่วยงาน จะทำทั้งระบบให้ต่อเชื่อมกันทั้งหมด ซึ่งท่าน นายกรัฐมนตรีกับท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มีนโยบายในเรื่องของการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่อง การพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำนั้นเป็นนโยบายหลักที่จะเร่งรัดพัฒนาขึ้นมา ในเรื่องของการท่าเรือสำหรับรองรับสินค้าชายฝั่งนั้น ขณะนี้ได้มีการศึกษาว่าจะสร้างที่จังหวัดชุมพร ซึ่ง กรมการขนส่งสินค้าทางน้ำฯ หรือกรมเจ้าท่าในขณะนั้น ได้มีการศึกษาว่าเป็นจุดที่เหมาะสมในการที่จะขนส่งสินค้าเข้ามาที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้เรือ Ro-Ro ที่บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด ได้ ดำเนินการอยู่ ทั้งหมดนั้นภายใน 5 ปีก็จะเสร็จเห็นว่าจะเริ่มใช้ได้ภายในอีก 3 ปี คือปี 2551 เมื่อ เป็นเช่นนี้แล้ว ภาคของการขนส่งในทั้งระบบ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ จะช่วยในภาคของการขนส่งของผู้ประกอบการได้เป็นอย่างดี และหน่วยงานของกระทรวงคมนาคมก็จะร่วมกัน ทำงาน ที่จะประสานกันเพื่อรองรับการให้บริการ และให้การส่งเสริมสนับสนุนในภาคของการขนส่งทั้งหมด ให้เป็นไปตามนโยบายและเพื่อลดต้นทุนของการขนส่งสินค้า ซึ่งโครงการดังกล่าวขณะนี้ กำลังเริ่มก่อสร้างแล้ว เพื่อเป็นการสนับสนุนและพัฒนาโครงข่ายของการขนส่งต่อเนื่องภาค โครงสร้างพื้นฐานให้ก้าวหน้าต่อไป

1. ประหยัดเงินตราต่างประเทศจากค่าขนส่ง โดยกองเรือไทยกลับคืนมาอีกจำนวน 14,000 ล้านบาททันที เมื่อเรือของคนไทยที่จดทะเบียนเรือต่างประเทศประมาณ 2 ล้านเดทเวทตัน กลับเข้ามาจดทะเบียนเรือไทย ทำให้กองเรือไทยขยายเป็น 5 ล้านเดทเวทตัน ถ้าเรือไทยเพิ่มขึ้นอีกเท่าตัวเป็น 10 ล้านเดทเวทตัน จะประหยัดเงินตราต่างประเทศได้ถึง 70,000 ล้านบาทต่อปี

2. รายได้เงินตราต่างประเทศในรูปการส่งออกบริการ เมื่อกองเรือไทยขยายทั้งขนาดและความแข็งแกร่ง แล้วออกไปขายบริการด้านขนส่งเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันเป็นภาคการส่งออกที่สำคัญ จะสามารถนำเงินตราต่างประเทศกลับเข้ามาในประเทศไทยได้มหาศาล

3. การจ้างงานบุคลากรไทยที่ทำงานบนเรือไทย จะก่อให้เกิดการจ้างงานบุคลากรไทยทำงานบนเรือที่กลับมาจดทะเบียนเรือไทย ซึ่งจะทำให้เกิดรายได้จากการจ้างงานเพิ่มขึ้นประมาณ 3,000 ล้านบาทต่อปี และรายได้ดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 15,000 ล้านบาท ถ้ากองเรือไทยสามารถพัฒนาจนมีขนาดเท่ากับ 10 ล้านเดทเวทตัน

4. รายได้บุคลากรไทยที่ทำงานบนเรือต่างชาติ จะได้รายได้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศจากบุคลากรไทยที่ไปทำงานบนเรือต่างชาติซึ่งจะมีรายได้ต่อหัวเฉลี่ยมากกว่าคนงานไทยที่ไปทำงานในต่างประเทศในปัจจุบันประมาณ 5 เท่าตัวเป็นอย่างน้อย

5. ต้นทุนการขนส่งโดยรวมของประเทศลดลง หากกึ่งหนึ่งของจำนวนสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศของภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งหมดเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางเรือค้าชายฝั่ง จะทำให้ต้นทุนการขนส่งโดยรวมในประเทศลดลงได้ปีละประมาณ 10,000 ล้านบาท และจะประหยัดค่าภาระสังคมได้อีกปีละ 2,200 ล้านบาท

6. การขยายตัวของธุรกิจและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ก่อให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น ธุรกิจอู่ต่อและซ่อมเรือ ธุรกิจขนส่งทางบก ธุรกิจให้บริการต่อกองเรือ เป็นต้น ส่งผลให้ภาษีทางอ้อมจากธุรกิจและอุตสาหกรรมต่อเนื่องเพิ่มขึ้น

7. ส่งเสริมให้ผู้ส่งออกไทยมีศักยภาพโดยมีกองเรือไทยเป็นทางเลือก เนื่องจากธุรกิจเดินเรือเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนธุรกิจส่งออก เรือไทยมีขนาดใหญ่และความแข็งแกร่งมากขึ้นเท่าใด ก็จะสนับสนุนธุรกิจส่งออกได้มากขึ้นเท่านั้น โดยสิ่งสำคัญที่สุดจะสามารถลดสัดส่วนของการส่งออกในรูปของ F.O.B. ให้น้อยลง และจะทำให้ผู้ส่งออกมีข้อต่อรองมากยิ่งขึ้นเป็นเรื่องเดียวกับยุทธศาสตร์การค้าทางทะเลหรือสมุทรทานุภาพ ที่มีการสอนในสถาบันของกองทัพเรือซึ่งมีความหมายว่า "ประเทศใด ชาติใด สามารถทำการค้าขายทางทะเลได้ ประเทศนั้นจะมั่งคั่งร่ำรวย มากกว่าประเทศไม่สามารถทำการค้าขายทางทะเลได้หรือมีทะเลแล้วใช้ทะเลไม่ได้ผล"

ผลเสียจากปัญหาของการพัฒนาระบบขนส่งทางเรือของไทยมีสาเหตุหลักคือ การไม่มีนโยบายที่ชัดเจนและไม่มีการผลักดันนโยบาย สำหรับการพิจารณาถึงองค์ประกอบด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยแล้วถือว่ายังอยู่ในขั้นระหว่างการพัฒนาจากช่วง Physical Distribution ไปสู่ขั้น Internally Integrated Logistics ซึ่งปัญหาของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในปัจจุบันสามารถแบ่งออกเป็นด้านต่าง ๆ ได้ ดังนี้

ด้านการขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานของไทยถือว่ามีความเพียงพอในระดับหนึ่งเนื่องจากภาครัฐบาลมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง เช่น การวางเครือข่ายถนนทั่วประเทศ การสร้างสนามบินใหม่ แต่การขนส่งยังคงมีการกระจุกตัวอยู่ที่การใช้รถบรรทุก และขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าสินค้ายังซับซ้อนทำให้เกิดความล่าช้า และยังไม่มีการคำนึงถึงผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม

ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ภาคธุรกิจบางระดับยังไม่มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการบริการระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรมากนัก ส่วนใหญ่ยังเป็นการใช้ Software และการ

ใช้เทคโนโลยีเพื่อเชื่อมโยงต่อระหว่างองค์กรซึ่งมีอย่างจำกัด และระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ของกรมศุลกากร (Custom EDI) เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลในกระบวนการศุลกากรที่เพิ่งเริ่มใช้นั้นยังไม่เป็นที่แพร่หลายมากนักเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูง

ด้านความรู้ของบุคลากร โดยทั่วไปยังมองโลจิสติกส์เป็นเรื่องของการขนส่งแต่เพียงอย่างเดียว ผู้ประกอบการยังขาดข้อมูลและความรู้ในการประยุกต์การจัดการโลจิสติกส์

ด้านปัจจัยพื้นฐานในกฎระเบียบยังขาดความชัดเจน กฎระเบียบทางการขนส่งในปัจจุบันยังคงมีความซ้ำซ้อนและล้าหลัง เช่น ไม่มีกฎหมายเฉพาะสำหรับการขนส่งภายในประเทศ โดยทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ จึงต้องใช้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือ พ.ร.บ. รถไฟที่ไม่ได้มีการปรับปรุงตั้งแต่ปี 2464 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าปัจจุบันจะมีการตั้งอนุกรรมการในด้านต่าง ๆ ขึ้นมาดูแลโลจิสติกส์แล้วก็ตาม แต่การผลักดัน พ.ร.บ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นยังอยู่ในระหว่างการศึกษาของสมาชิกรัฐสภา

4.4 แนวทางการปรับตัวของธุรกิจการขนส่งสินค้าโดยเรือลำเลียงในอนาคต

แนวทางการปรับตัวของธุรกิจการขนส่งสินค้าโดยเรือลำเลียงในอนาคตมีดังต่อไปนี้

1. การประยุกต์ใช้และการพัฒนาเทคโนโลยี โดยเน้นการนำไปใช้ประโยชน์ในภาคการผลิต และสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาตามศักยภาพของคนไทย โดยสร้างความเสมอภาคในการเข้าถึงเทคโนโลยี เน้นการใช้เทคโนโลยีในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกระดับคุณภาพสินค้า กระตุ้นการพัฒนาวัตกรรมทางเทคโนโลยีของตนเอง เพื่อต่อยอดภูมิปัญญาท้องถิ่นและลดการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ

2. การพัฒนากำลังคนด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยการปฏิรูปการศึกษาที่เน้นกระบวนการเรียนรู้ตามหลักวิทยาศาสตร์ การรู้เท่าทันโลกและการพัฒนาบุคลากรด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทั้งปริมาณและคุณภาพเพื่อให้สามารถเลือกรับประยุกต์ใช้และพัฒนาเทคโนโลยีได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. การยกระดับการพัฒนาและใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในการเผยแพร่องค์ความรู้และข่าวสารช่วยสนับสนุนการฟื้นฟูเศรษฐกิจและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

การบริหารการพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่มุ่งประสิทธิผล ให้นำไปประยุกต์ใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ โดยกระตุ้นให้ภาคเอกชนเป็นผู้นำ ในขณะที่ภาครัฐเป็นผู้สนับสนุนและนักวิชาการมีส่วนร่วม