

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการบริหารขนส่งสินค้า  
ทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพ  
การขนส่งทางน้ำ

เอกสารวิจัยส่วนบุคคล



โดย

นายกฤษ สีตองอ่อน

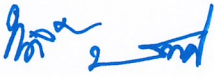
ประธานกรรมการ บริษัท ซีมัวร์ มารีน แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด

วิทยาลัยการทัพบก

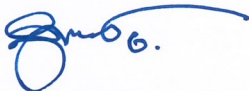
กันยายน 2567


เอกสารวิจัยเรื่อง แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการบริหารขนส่งสินค้าทาง  
ท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ  
โดย นายกฤษ สีทองอ่อน  
อาจารย์ที่ปรึกษา พันเอก สุเทพ ยั่งยืน

วิทยาลัยการทัพบก อนุมัติให้เอกสารวิจัยส่วนบุคคลฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรหลักประจำ วิทยาลัยการทัพบก ปีการศึกษา 2567 และเห็นชอบให้เป็น  
เอกสารวิจัยส่วนบุคคลที่อยู่ในเกณฑ์ระดับ **ดีมาก**

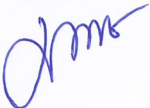
พลตรี  ผู้บัญชาการวิทยาลัยการทัพบก  
(ทงศักดิ์ มหาวงศ์)


คณะกรรมการควบคุมเอกสารวิจัยส่วนบุคคล

พันเอก  ประธานกรรมการ  
(สุเทพ ยั่งยืน)

พลเอก  ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษา  
(พรชัย กรานเลิศ)

พันเอก  กรรมการ  
(คมกฤษ อจลานนท์)

พันเอกหญิง  กรรมการ  
(มนทิรา ยิ้มสมบูรณ์)

พันเอกหญิง  กรรมการ  
(นวลสมร จรวงษ์)

## บทคัดย่อ

ผู้วิจัย	นายเกษ สีสองอ่อน
เรื่อง	แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการบริหารขนส่งสินค้าทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ
วันที่	11 กันยายน 2567 จำนวนคำ : 9,112 จำนวนหน้า : 26
คำสำคัญ	ประสิทธิภาพการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ
ชั้นความลับ	ไม่มีชั้นความลับ

การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาหลักการ แนวคิด ทฤษฎี และปัจจัยและปัญหาที่ส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางท่าเรือ พบว่าการปฏิบัติงานเกิดจากความล่าช้าในการโหลดสินค้า และการกระจายสินค้า ที่ไม่มีการวางแผนในการปฏิบัติงานที่แน่นอน กระบวนการปฏิบัติงานยังมีความซ้ำซ้อนกัน เกิดจากปัจจัยภายนอก อาทิเช่น สภาพภูมิอากาศ, อุทกภัย พนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ พนักงานขาดทักษะในด้านการสื่อสารและการประสานงานเพื่อรองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงในปัจจุบันพบว่าผู้บริหารจะต้องให้ความสำคัญในการการสนับสนุนและสร้างแรงจูงใจกับนักลงทุนในการลงทุนท่าเรือขนส่งสินค้าเพิ่ม ภาครัฐควรสนับสนุนโดยลงทุนระบบสาธารณูปโภคที่สำคัญ คือ ท่าเรือชายฝั่งศูนย์ขนถ่ายและศูนย์กระจายสินค้าโดยเรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเรือในอัตราที่ต่ำ ควรมีศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเพื่อบริหารปริมาณสินค้าในการขนส่งทางน้ำภายในท่าเรือหรือบริเวณใกล้เคียง การขนส่งทางน้ำต้องมีตารางการเดินทางที่ชัดเจนแน่นอน ต้องนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มาใช้ในการบริหารจัดการ ที่มีประสิทธิภาพในอนาคตต่อไป



## ABSTRACT

**AUTHOR:** Mr. Krit Seetongoon

**TITLE:** Guidelines for increasing the efficiency of the port transportation management process to support the strategy to develop water transportation potential.

**DATE:** 11 September, 2024 **WORD COUNT :** 9,470 **PAGES :** 26

**KEY TERMS:** Efficiency development of water transportation potential

**CLASSIFICATION:** Unclassified

Improved port transportation efficiency to support water transport capacity development strategies. The objective of studying the principles, concepts, theories and problems affecting port transport efficiency was to be found to be due to delays in loading and discharging. The operation process is also overlapping due to external factors such as climate, Flooding, non-compliance, lack of communication and coordination skills to cope with the current situation. Management needs to focus on supporting and motivating investors to invest in more ports. The government should invest in important infrastructure such as coastal ports, transportation centers and distribution centres. With low port load, there should be a collection and distribution centre in order to manage the volume of water transportation in the port or nearby areas. Water transportation must be clearly scheduled and efficiently managed in the future.

## กิตติกรรมประกาศ

เอกสารวิจัยส่วนบุคคล เรื่อง แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง เพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ด้วยความอนุเคราะห์และการสนับสนุนหลายฝ่าย ขอขอบพระคุณ อาจารย์พันเอก สุเทพ ยิ่งยืน ประธานกรรมการ และอาจารย์ที่ปรึกษา พลเอก พรชัย กรานเลิศ ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษา อาจารย์พันเอก หลุย มนทิตรา ยิ้มสมบุญ ที่กรุณาให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ระหว่างการเขียนเอกสารวิจัยฉบับนี้อย่างดียิ่ง รวมทั้ง อาจารย์พันเอก หลุย นवलสมร จรวงษ์ ที่มีความกรุณามากที่สุดอย่างต่อเนื่องในการให้คำแนะนำการค้นคว้า งานวิจัย ครั้งนี้ ตลอดจนกรุณาสละเวลาตรวจสอบพร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขเอกสารแก่ผู้วิจัยเป็นอย่างดี ทำให้การหาแนวทางในการเขียนเอกสารวิจัยส่วนบุคคลในครั้งนี้เสร็จสมบูรณ์ด้วยดี

ขอขอบพระคุณผู้บังคับบัญชาและพลตรี ทนงศักดิ์ มหาวงศ์ ผู้บัญชาการวิทยาลัยการทัพบก ที่กรุณามอบโอกาสให้เข้ารับการศึกษานในวิทยาลัยการทัพบก และขอขอบคุณพี่ ๆ นักศึกษาหลักสูตรหลักประจำ วิทยาลัยการทัพบก ชุดที่ 69 ทุกท่านที่ได้ช่วยสนับสนุนและเป็นกำลังใจมาโดยตลอด อนึ่ง คุณประโยชน์จากการวิจัยครั้งนี้ อาจจะทำให้เกิดประโยชน์และเป็นแนวทางในการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงเพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ในอนาคต

# สารบัญ

เนื้อหา	หน้า
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	
ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	3
กรอบแนวคิดการวิจัย	4
วิธีการศึกษา	5
ประโยชน์ที่ได้รับ	6
<b>บทที่ 2 บทวิเคราะห์</b>	
แนวคิดทฤษฎีการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งทางน้ำ	7
หลักการคิดเชิงยุทธศาสตร์	9
หลักกฎหมายการขนส่งทางน้ำ	10
แผนผังก้างปลา (Fishbone Diagram) หรือแผนผังสาเหตุและผล (Cause and Effect Diagram)	15
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	16
การวิเคราะห์สภาพปัญหาในการให้บริการขนส่งทางน้ำ	19
สาเหตุปัญหาการบริหารขนส่งสินค้าทางเรือ	20
แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการบริหารขนส่งสินค้าทางท่าเรือเพื่อ รองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ	21
แนวทางในการปรับกลยุทธ์และรูปแบบของกิจกรรมที่เหมาะสม	24

## สารบัญ (ต่อ)

เนื้อหา	หน้า
บทที่ 3 บทอภิปรายผล	
การเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งทางน้ำ	23
บทที่ 4 บทสรุป	
ข้อเสนอแนะ	27
ข้อเสนอแนะในวิจัยครั้งต่อไป	28
เอกสารอ้างอิง	
ประวัติย่อผู้วิจัย	

# บทที่ 1

## บทนำ

### ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยมีการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) เป็นแผนการพัฒนาระยะยาว ที่กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วนต้องทำตาม เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ประเทศไทยที่ว่า ”ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ” เพื่อสนองต่อต่อผลประโยชน์แห่งชาติ โดยที่รัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 65 กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่างๆให้สอดคล้องและบูรณาการกัน เพื่อให้เกิดพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว<sup>1</sup>

สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจการทำงานฯ ปีงบประมาณ 2562-2566 ได้ให้ความสำคัญต่อสภาพแวดล้อม และสภาพการณ์ ปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไปและที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต การเป็นท่าเรือที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว และรองรับต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและความต้องการในอนาคต โดยได้นำมาพิจารณาประกอบการทบทวนแผนวิสาหกิจ เพื่อให้มีความเหมาะสม ครอบคลุม และครบถ้วนมากยิ่งขึ้น และสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์และนโยบายที่เกี่ยวข้อง อาทิ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี<sup>2</sup>

รัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ และกิจการพาณิชย์นาวีทั้งภายในและระหว่างประเทศ พัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณพื้นที่ภาคใต้ พัฒนาท่าเรือชุมชน และกองเรือไทย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการลดการใช้พลังงานในภาคขนส่ง แนวทางการพัฒนา ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำให้สามารถแข่งขันได้ โดยเน้นโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำ เชื่อมโยงส่งเสริมระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งทางน้ำตามธรรมชาติเพื่อสนับสนุนระบบการขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ อาทิ การก่อสร้างท่าเรือ เชื้อเพลิง ทราายและคลื่น เชื้อเพลิงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง เชื้อเพลิงป้องกันการตลิ่งพัง การขุดลอกร่อง



น้ำภายในประเทศ และชายฝั่งทะเล ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนามาตรการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวีให้ได้มาตรฐาน เน้นการกำกับดูแลขนส่งทางน้ำ และการออกใบสำคัญ การนำร่องเรือ การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ และยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาการผลิตบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวีให้มีคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐาน ใช้กลยุทธในการเร่งรัดผลิตพัฒนาบุคลากร และจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ เพื่อสนับสนุนกิจการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี โดยจัดการอบรมบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีและการจัดการเรียนการสอนด้านการพาณิชย์นาวี<sup>3</sup>

แผนปฏิบัติราชการดังกล่าวเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการกำหนดแนวทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมผู้รับผิดชอบและส่งต่อไปยังกรมเจ้าท่า โดยแผนพัฒนานี้ จะบริหารระบบขนส่งทางน้ำของประเทศให้มีความก้าวหน้า สามารถขับเคลื่อนและผลักดันเศรษฐกิจ การค้า การบริการ และการลงทุนของประเทศให้บรรลุเป้าหมายของรัฐบาลได้

ปัจจุบันการบริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือซึ่งเป็นส่วนสำคัญในระบบโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน มีแนวโน้มสูงขึ้นตามเศรษฐกิจโลกและไทยที่ทยอยฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปหลังจากภาวะซบเซาในช่วงการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 แม้ว่ารายได้ค่าระวางขนส่งที่คาดว่าจะทรงตัวในระดับสูงกว่าช่วงก่อนโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 แต่อุปทานเรือขนส่งที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่ช้ากว่าประกอบกับปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ธุรกิจการบริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือจึงมีแนวโน้มเผชิญปัจจัยลบจากการแข่งขันด้านราคาที่จะมีความรุนแรงขึ้นหลังอุปทานเรือใหม่ทยอยเข้าระบบมากขึ้น รวมถึงการเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่ ภาระต้นทุนอาจเพิ่มขึ้น ทั้งต้นทุนเชื้อเพลิงที่มีความผันผวนเนื่องจากสงครามรัสเซีย ยูเครนที่ยืดเยื้อ และต้นทุนการควบคุมระดับการปล่อยมลพิษของเรือเก่าที่มีการใช้งานมานาน และผู้ประกอบการสายการเดินเรือของไทยมีส่วนแบ่งในการขนส่งสินค้าทางทะเลไม่มาก ผลจากกองเรือพาณิชย์มีขนาดเล็กมากเมื่อเทียบกับปริมาณการค้าของไทยที่ขนส่งไปจำหน่ายทั่วโลก ทำให้ธุรกิจจะเติบโตในอัตราไม่สูงมากนัก

ดังนั้นจากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยได้ตระหนักถึงความสำคัญของการลดต้นทุน และปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้อง จึงได้ทำการศึกษากระบวนการและปัญหาในการขนส่งสินค้าทาง

ท่าเรือ รวมถึงปัจจัยใดที่ส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางท่าเรือ เพื่อนำเสนอแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำได้อย่างยั่งยืน ทั้งนี้เพื่อตอบสนองนโยบายและยุทธศาสตร์การบริหารประเทศของรัฐบาลอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ

### **วัตถุประสงค์การวิจัย**

1. เพื่อศึกษาบทบาทและกระบวนการขนส่งสินค้าทางท่าเรือ
2. เพื่อศึกษาปัจจัยและปัญหาที่ส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางท่าเรือ
3. เพื่อศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ

### กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

## วิธีการศึกษา

### 1. รูปแบบการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยโดยใช้รูปแบบการวิจัยเชิงยุทธศาสตร์ตามที่วิทยาลัยการทัพบกกำหนด

### 2. ขอบเขตการศึกษา

2.1 บุคลากรทางการศึกษา ประกอบด้วยผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในเฉพาะระบบการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือ

2.2 การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาเพื่อหาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ โดยมีระยะเวลาในการวิจัย ตั้งแต่ ธันวาคม 2566 - มิถุนายน 2567

### 3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ศึกษาข้อมูลจากเอกสารและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ รวมทั้งใช้การสัมภาษณ์มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

### 4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้แผนผังก้างปลาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

## 5. ขั้นตอนการดำเนินงาน

กิจกรรม	ช่วงเวลา	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.
		66	67	67	67	67	67	67
เลือกเรื่องและกำหนดหัวข้อการวิจัย		↔						
สอบการนำเสนอโครงร่างเอกสารวิจัย			↔					
ศึกษาค้นคว้ารายละเอียดด้านต่าง ๆ			↔	↔				
การวิเคราะห์, สังเคราะห์ข้อมูล					↔			
การสรุปผลการวิจัย						↔		
การนำเสนอผลการวิจัย							↔	
จัดทำรูปเล่ม								↔

### ประโยชน์ที่ได้รับ

1. ทราบถึงบทบาทและกระบวนการในการขนส่งสินค้าทางท่าเรือ
2. ทราบถึงปัจจัยและปัญหาที่ส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางท่าเรือ
3. ทราบถึงแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ

## บทที่ 2

### บทวิเคราะห์

เป็นที่ทราบกันดีว่าภาคการส่งออกไทยเป็นหนึ่งในส่วนสำคัญที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศ และด้วยการขยายตัวต่อเนื่องสอดคล้องกับหลายๆ ประเทศในเอเชียตามทิศทางการค้าโลกที่เริ่มฟื้นตัว การขนส่งสินค้าทางเรือจึงมีบทบาทสำคัญในการสร้างความได้เปรียบทางธุรกิจ ซึ่งในปัจจุบัน ความขัดแย้งภูมิรัฐศาสตร์ในตะวันออกกลาง เกิดเป็นอุปสรรคการขนส่งที่ทำให้อัตราค่าระวางเรือเพิ่มสูงขึ้น และอาจทำให้เศรษฐกิจคู่ค้ามีความเสี่ยงจากการเพิ่มขึ้นของอัตราเงินเฟ้อในอนาคต การจัดการโลจิสติกส์ด้วยการบริหารจัดการการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ลดระยะเวลาและต้นทุนดำเนินการ จะช่วยเสริมสร้างอำนาจในการแข่งขัน สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการลดอุปสรรคการส่งออกเพื่อเพิ่มโอกาสในการส่งออกสินค้าของประเทศไทย

### บทบาทและกระบวนการในการขนส่งสินค้าทางเรือ

#### แนวคิดทฤษฎีการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งทางน้ำ

Green Logistics and Supply Chain เป็นแนวคิดของวิวัฒนาการในการนำเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการลดภาวะสิ่งแวดล้อมผนวกกับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์โดยเฉพาะในเรื่องการขนส่งสินค้า อีกทั้งสามารถบริหารการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดอุบัติเหตุ ลดต้นทุนค่าขนส่งและผลกระทบต่อสภาวะสิ่งแวดล้อมหรือการขนส่งแบบ Green Transport มีองค์ประกอบ ดังต่อไปนี้<sup>11</sup>

1. การขนส่งสินค้าที่ประหยัด ในปัจจุบันการขนส่งสินค้า ถือเป็นกิจกรรมหลักที่มีต้นทุนสูง และเป็นกิจกรรมสำคัญที่ธุรกิจอุตสาหกรรมโดยทั่วไปให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก เพราะถ้ามีการจัดการส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ จะเป็นการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันทางธุรกิจในปัจจุบัน ที่สำคัญจะต้องคำนึงถึงตั้งแต่ที่ตั้งของโรงงานไปจนถึงศูนย์กระจายสินค้า ถ้าศูนย์กระจายสินค้าอยู่ในบริเวณที่ตั้งของโรงงานได้ก็จะดี บางแห่ง Supply เชิญพันธมิตรจัดตั้งโรงงานติดกันเพื่อสามารถ Packaging โดยผ่านสายพานหรือท่อลำเลียงให้ผู้ใช้ นี่ก็เป็นอีกวิธีหนึ่งที่ช่วยลดต้นทุนของการขนส่งเพื่อเป็นการลดการจัดส่งสินค้าหลาย



รอบ ให้ลดเหลือเพียงรอบเดียว เพื่อลดกระบวนการทำงานซ้ำซ้อน (Double Handing) และเป็นการลดค่าขนส่งด้วย

2. การรวมสินค้าส่งพร้อมกัน (Consolidation) ในกรณี LTL (Less-than-truck load) โดยคำนึงถึงเส้นทางที่เหมาะสม ประหยัด และให้ส่งสินค้าพร้อมกัน ในกรณีมีสินค้าปริมาณน้อยหรือมีที่ว่างในการบรรทุกก็จัดให้มีการรวมสินค้าของเจ้าอื่นส่งไปด้วย ในจุดหมายปลายทางเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน ลักษณะอย่างนี้จะทำให้ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าประหยัดค่าใช้จ่าย และเป็นการลดต้นทุนด้วย การให้ผู้ให้บริการขนส่ง Logistics Service Provider เนื่องจาก ผู้ให้บริการจะรวมสินค้าและส่งสินค้าในจุดหมายเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน

3. การจัดตารางเวลาที่เหมาะสม หมายความว่ามีการกำหนดเวลารับของ เวลาส่งของให้เหมาะสม และประหยัดเวลาของการใช้พาหนะต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ รวมไปถึงการจัดเที่ยวการขนส่งแบบ Milk Run หรืออาจจะมีการจัดส่งสินค้าในช่วงกลางคืน หรือการจัดส่งสินค้าในช่วงหน้าต่างของเวลาที่กำหนดไว้ เพื่อรถที่วิ่งไปจะได้ออกตามกำหนดระยะเวลา ทำให้ลดการแออัดของการรอคอยของรถและเสียโอกาสของการใช้พาหนะอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

4. การขับแบบถูกต้องและประหยัด (Eco-Driving) โดยได้จัดการฝึกอบรมให้กับเจ้าของกิจการขนส่ง ผู้ขับ และบุคคลทั่วไป ให้รู้จักการขับอย่างไรให้มีประสิทธิภาพ ทั้งทางด้านความปลอดภัย (ต่อบุคคลและสินค้าบรรทุก) ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมรวมถึงขั้นตอนการดูแลบำรุงรักษาเบื้องต้น

5. ความปลอดภัย (Safe Driving) โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและรวมไปถึงการบาดเจ็บและเสียชีวิต ตลอดจนความปลอดภัยของวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการขนส่งด้วยซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบต่อการสูญเสียและเสียหายทุกอย่างที่เกิดขึ้นต่อสินค้าและบริการ

6. การใช้เชื้อเพลิงทดแทน (Alternative Energy) คือการใช้พลังงานทดแทนอื่น ๆ เพื่อลดการใช้เชื้อเพลิง (Fossil Fuels) เพราะจัดเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ไม่สามารถทดแทนได้เพราะฉะนั้นจึงได้มีการใช้พลังงานเชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuel) หรือพลังงานอื่น ๆ ที่ผลิตจากธรรมชาติได้ทดแทน

7. ลดเที่ยวเปล่า (Backhauling) ข้อเสียของการขนส่งในประเทศไทย คือการวิ่งเที่ยวเปล่าในขากลับ หากเราสามารถมีการจัดระบบและได้รับการสนับสนุนจากทุกฝ่าย จะทำให้สามารถลดการวิ่งเที่ยวเปล่าได้ โดยมี Back Haul เป็นวาระแห่งชาติ ให้กับสมาชิกผู้ใช้ฟรี โดยสามารถลงทะเบียนข้อมูลของตนเองผ่านทาง [www.greentransport.or.th](http://www.greentransport.or.th) เพื่อสามารถหาข้อมูลของการขนส่งที่วิ่งกลับในเส้นทางที่เราต้องการ และตกลงราคาที่พักพอใจทั้งสองฝ่าย การลดเที่ยวเปล่านี้อาจทำให้ลดการวิ่งเที่ยวเปล่าในขากลับได้ถึง 2 เท่า และสามารถคำนวณระยะทางรวมถึงลดการใช้เชื้อเพลิง ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมาเป็นตัวเลขได้

### หลักการคิดเชิงยุทธศาสตร์

หลักการคิดเชิงยุทธศาสตร์<sup>12</sup> หรือการคิดเชิงกลยุทธ์ (ในทางพลเรือน) มีลักษณะเป็นกระบวนการความคิดหรือเรียกว่า “ชุดความคิด” คือคิดตั้งแต่เริ่มต้นจนบรรลุเป้าหมายไว้ล่วงหน้าก่อนลงมือดำเนินการ จากสถานะปัจจุบันจนบรรลุเป้าหมายหรือสถานะที่พึงประสงค์ในอนาคต เริ่มจากการมีเป้าหมายบางอย่างที่ต้องการทำให้สำเร็จ จากนั้นจึงหาวิธีดำเนินการไปสู่เป้าหมาย โดยมีการวางแผนเกี่ยวกับทิศทาง และวิธีการปฏิบัติต่างๆ ที่น่าจะนำไปสู่เป้าหมายได้มากที่สุด ก่อนที่จะเลือกวิธีดำเนินการใดๆ จะต้องมีการวิเคราะห์และประเมินสถานะ ทั้งของ ตนเองและสภาพแวดล้อม เพื่อดูว่าตนเองมีศักยภาพเพียงพอที่จะบรรลุเป้าหมายได้หรือไม่ มีจุดแข็งใดที่เป็นโอกาสให้ประสบความสำเร็จ และมีจุดอ่อนใดบ้างที่อาจเป็นเหตุให้ประสบความสำเร็จล้มเหลว นอกจากนี้ต้องวิเคราะห์และประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาโอกาสและอุปสรรคที่จะทำให้ไปถึงหรือไปไม่ถึงเป้าหมาย

นอกจากนี้ ต้องมีการคาดการณ์อนาคต เพราะจะช่วยให้เห็นถึงจุดอ่อนที่มีซึ่งเป็นมูลเหตุก่อให้เกิดการสูญเสียต่างๆ และจุดแข็งซึ่งจะทำให้เห็นโอกาสที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยวิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อนของตน และคาดคะเนสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องว่าจะเป็นเช่นไรในอนาคต เพื่อค้นหาโอกาสที่จะได้รับประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น และเพื่อระมัดระวังหรือหลบหลีกได้ทัน หากสิ่งไม่พึงประสงค์เกิดการตัดสินใจทุกเรื่องมีความสำคัญ ถ้าตัดสินใจผิดพลาดอาจทำให้ไปไม่ถึงเป้าหมาย หรือต้องเสียเวลา เสียทรัพยากรในการแก้ไขปัญหา ดังนั้นจึงต้องพยายามหาทางเลือกกลยุทธ์มากกว่าหนึ่งทาง

และประเมินทางเลือกนั้นก่อนนำไปใช้จริง โดยพิจารณาผลดี – ผลเสียของทางเลือกแต่ละทาง โอกาสเกิดผลกระทบในมุมที่ไม่พึงประสงค์ โอกาสเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดมาก่อน เลือกทางที่มั่นใจในผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นมากที่สุด และคิดว่าจะเส้นทางเลือกที่นำไปสู่ความสำเร็จมากที่สุดเมื่อได้ทางเลือกต่างๆ ที่นำไปสู่เป้าหมาย จะมีการวางแผนอย่างเป็นขั้นตอนรู้ว่าเวลาใดควรทำอะไร ที่ไหน อย่างไร อาจมีการกำหนดเป้าหมายย่อยๆ หลากๆ เป้าหมายที่ต้องทำให้สำเร็จทั้งหมด เป้าหมายใหญ่จึงจะบรรลุ

### หลักกฎหมายการขนส่งทางน้ำ

เดิมกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลยังไม่ได้มีการร่างเป็นกฎหมาย หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่จะนำไปใช้บังคับกฎหมายต่าง ๆ ที่ใช้อย่างเป็นเพียงการเจรจาตกลงกันระหว่างคู่สัญญาภายใต้ความเสมอภาคกันหรือบนพื้นฐานเสรีภาพในการทำสัญญา แต่มีปัญหา กล่าวคือในสมัยการพัฒนาอุตสาหกรรมและการผลิตได้มีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมากขึ้นและการรวมตัวกันของผู้ขนส่งทำให้เกิดการต้อรองที่มากขึ้น ส่งผลให้กำหนดเงื่อนไขในการขนส่งไปในทางที่เอาเปรียบคู่สัญญา เช่น การยกเว้น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เกิดความไม่พอใจในหลายฝ่าย ขาดเอกภาพทางกฎหมาย จึงมีความจำเป็นต้องร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศขึ้นที่เมืองเฮก (Hague) ใน ค.ศ. 1921 เพื่อใช้บังคับกับการรับขนของทางทะเล แต่ไม่เป็นผลสำเร็จใน ค.ศ. 1922 จึงมีการประชุมกันจนสำเร็จใน ค.ศ. 1924 ได้มีการเปิดให้ลงนามรับรองอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ 1924 และได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้สมบูรณ์ขึ้นจนได้มีการลงนามในพิธีสารกรุงบรัสเซลส์ ใน ค.ศ. 1968 มีผลใช้บังคับใน ค.ศ. 1977 ต่อมาได้มีวิวัฒนาการการขนส่งทางทะเลมากขึ้น จึงได้มีการร่างอนุสัญญานฉบับใหม่ขึ้น เรียกว่าอนุสัญญากรุง Hamburg ใน ค.ศ. 1978 และใช้บังคับใน ค.ศ. 1992 ซึ่งมีความชัดเจนในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง มีการยกเว้นความรับผิดน้อยลงจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิดสูงขึ้นหลังจากนั้นก็ได้มีการร่างอนุสัญญาเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลขึ้นใหม่เป็นฉบับล่าสุด คือกฎออตเตอร์แดม (Rotterdam Rules) ใน ค.ศ. 2008 และได้เปิดให้มีการลงนามใน ค.ศ. 2009<sup>10</sup>

## มาตรการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางน้ำ มีดังนี้<sup>15</sup>

### มาตรการที่1 ด้านความปลอดภัยของตัวเรือ

1. จัดทำคุณลักษณะเฉพาะและแบบมาตรฐานของเรือโดยสารขนาดต่าง ๆ ประกอบด้วยเรือโดยสารข้ามฟาก เรือโดยสารในแม่น้ำ เรือโดยสารในทะเล และเรือเฟอร์รี่ อาศัยข้อกำหนดตามกฎหมายข้อบังคับฯ ข้อกำหนดของสมาคมจัดชั้นเรือและมาตรการต่าง ๆ ที่ได้จากการจัดสัมมนามาพิจารณา เพื่อใช้เป็นต้นแบบของเรือโดยสารต่อไป

2. กำหนดรูปแบบลักษณะของเรือที่นำมาใช้ขนส่งผู้โดยสาร เช่น เรือลำเลียงหรือเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือโดยสาร ให้มีความปลอดภัย ตามมาตรฐานที่กำหนด

3. กำหนดรูปแบบของห้องผู้โดยสารให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยให้มีช่องหน้าต่างขนาดใหญ่มีอุปกรณ์ทุบกระจก มีที่เก็บสัมภาระ มีช่องทางเดินที่ปลอดภัย

4. กวดขันการตรวจสอบสภาพเรือทุกประเภท ให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ดี และปลอดภัย

5. กวดขันและดำเนินการ ตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ช่วยชีวิตประจำเรือทุกประเภทให้มีสภาพและจำนวนครบถ้วนถูกต้องตามมาตรฐานที่กำหนด

6. ศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินการลดต้นทุนอุปกรณ์ช่วยชีวิตประจำเรือโดยสารเช่น เสื้อชูชีพ แพชูชีพ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถ จัดหาอุปกรณ์ที่มีคุณภาพมาติดตั้งบนเรือได้ตามจำนวนที่กำหนด

### มาตรการที่ 2 ด้านความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสาร

1. กำหนดจำนวน และประเภทสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต้องมีไว้ประจำท่า เพื่อความปลอดภัยของแต่ละท่า

2. นำมาตรฐานของท่าเทียบเรือ และโป๊ะเทียบเรือโดยสารแต่ละขนาดของทุกประเภทการใช้งานมาเป็นแนวทางในการดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือและโป๊ะเทียบเรือโดยสารที่จะสร้างใหม่

3. พัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน และในอนาคต ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกประจำท่าให้ครบถ้วนและมีความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

4. ตรวจสอบสภาพความมั่นคงแข็งแรงของท่าเทียบเรือและโປ้ะเทียบเรือเพื่อต่ออายุใบอนุญาต หรือระงับการใช้ท่าเทียบเรือหรือโປ้ะเทียบเรือ

5. ปรับปรุง และติดตั้งเครื่องหมายแสดงความปลอดภัยของโປ้ะเทียบเรือเช่น เส้นแนวน้ำบรรทุกที่ปลอดภัย หรือเครื่องหมายอื่น ๆ ที่ผู้โดยสารเข้าใจได้ง่าย

6. ให้มีนายประจำท่าทำหน้าที่ดูแลความปลอดภัยและความพร้อมของเรือที่เข้า-ออก พร้อมทั้งจัดทำบัญชีสินค้าและรายชื่อผู้โดยสาร

7. กำหนดวิธีปฏิบัติสำหรับนายประจำท่า

8. ให้ควบคุมจำนวนคนโดยสารที่ลงเรือตั้งแต่ท่าเรือต้นทางโดยบังคับให้นายท่าจัดทำบัญชีรายชื่อผู้โดยสารและที่อยู่ ตลอดจนบัญชีของสินค้าที่บรรทุกรวมทั้งชนิดของสินค้าและน้ำหนักโดยละเอียด

9. ให้จัดเจ้าหน้าที่ไปกำกับดูแลและตรวจสอบความปลอดภัยของเรือโดยสารทุกลำก่อนออกจากท่า

10. ให้ปรับปรุงการประชาสัมพันธ์ที่ท่าเทียบเรือโดยสาร เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถรับรู้ข่าวอากาศและสภาพคลื่นลมในเส้นทางที่จะเดินทางไป โดยให้ท่าเรือโดยสารติดตั้งเครื่องมือสื่อสาร เครื่องแฟกซ์ข่าวอากาศเพื่อรับฟังข่าวอากาศและรับแจ้งเหตุฉุกเฉินได้ตลอด 24 ชั่วโมง

11. ส่งเสริมและสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาลงทุนและประกอบกิจการท่าเรือโดยสารสาธารณะโดยให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมเจ้าท่า

12. จัดทำโครงการจัดหาเรือช่วยชีวิต ประจำท่าเรือโดยสาร

### มาตรการที่ 3 ด้านคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือและผู้ประกอบการ

1. กำหนดคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือโดยสารแต่ละประเภท รวมทั้งกวดขันการออกประกาศนียบัตรของผู้ทำการในเรือโดยสาร

2. จัดทำทะเบียนประวัติผู้ทำการในเรือโดยสารอย่างเป็นระบบ เพื่อสะดวกในการติดตามหรือควบคุม

3. จัดให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรเพิ่มเติมที่จำเป็นให้กับผู้ทำการในเรือโดยสาร

4. กำหนดให้ผู้ทำการในเรือโดยสารเข้ารับการฝึกอบรมเพื่อฟื้นฟูความรู้ความสามารถเป็นประจำทุกปีรวมทั้งเมื่อมีการเปลี่ยนตัวผู้ทำการในเรือ

5. จัดการฝึกอบรมผู้ทำการในเรือโดยสารในส่วนภูมิภาคโดยร่วมกับผู้ประกอบการ
6. กวดขันการปฏิบัติหน้าที่และความประพฤติผู้ทำการในเรือโดยสารให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย
7. กำหนดให้ผู้ทำการในเรือโดยสารเอาใจใส่ดูแลและสวัสดิภาพความปลอดภัยของผู้โดยสาร
8. กวดขันเรื่องภารกิจของเสียหรือน้ำมันและการรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำสาธารณะ
9. กวดขันให้ผู้ประกอบการเดินเรือโดยสาร ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด
10. จัดให้มีเจ้าพนักงานตรวจท่าหรือเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นที่ได้รับมอบอำนาจไปกำกับดูแลท่าเรือโดยสารให้ปฏิบัติตามระเบียบโดยเคร่งครัด
11. จัดหน่วยเฉพาะกิจจากส่วนกลางออกไปตรวจสอบเรือโดยสาร ท่าเทียบเรือโดยสาร และอุปกรณ์สำหรับความปลอดภัยในการจราจรทางน้ำ ในจังหวัดที่มีการเดินทางโดยเรือมาก ๆ
12. กวดขันการตรวจสอบการทำประกันภัยผู้โดยสารเรือรับจ้างสาธารณะทุกครั้งที่จอดหรือต่อไปอนุญาตใช้เรือ
13. กำหนดเกณฑ์และมาตรฐานการดำเนินการของผู้ประกอบการเรือโดยสาร
14. ตรวจสอบการดำเนินการเดินเรือโดยสารของผู้ประกอบการให้เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ได้รับ
15. สนับสนุนในการฝึกช่วยเหลือผู้ประสบภัยโดยหน่วยงานต่าง ๆ
16. ให้ความรู้เกี่ยวกับผลกระทบของภารกิจของเสีย หรือน้ำมันและการรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำสาธารณะ

#### มาตรการที่ 4 ด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร

1. จัดทำเอกสารเผยแพร่ประชาสัมพันธ์และแนะนำให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตน เพื่อความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ รวมทั้งการช่วยเหลือตัวเองในยามฉุกเฉินและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ



2. จัดการสัมมนา บรรยาย ให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำและผลกระทบต่อภารกิจของเสียหรือน้ำมัน และการรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำสาธารณะแก่ประชาชนผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง

3. จัดเจ้าหน้าที่คอยให้คำแนะนำการปฏิบัติตัวในการเดินทางทางเรือ

4. จัดตั้งกลุ่มอาสาสมัครเข้าร่วมในโครงการรณรงค์เพื่อความปลอดภัยทางน้ำ

5. จัดเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์รับแจ้งเหตุทางน้ำ

6. รณรงค์ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสอดส่องดูแลพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของเจ้าของกิจการเดินเรือคนประจำเรือ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือมูลนิธิเอกชนในกิจการเดินเรือโดยสารหรือท่าเทียบเรือ

#### มาตรการที่ 5 ด้านการประชาสัมพันธ์

1. จัดสัมมนาเรื่องความปลอดภัยทางน้ำในจังหวัดที่มีการท่องเที่ยวทางน้ำเป็นประจำโดยให้หน่วยงานของรัฐและภาคเอกชนมีส่วนร่วมและติดตามผลที่ได้จากการจัดสัมมนาอย่างต่อเนื่อง

2. จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่องความปลอดภัยทางน้ำและการช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ ปีละ 2-3 ครั้ง เริ่มที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี หรือจังหวัดชายทะเลอื่น ๆ จังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ

3. สนับสนุนในการจัดฝึกซ้อมร่วมช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ

4. รณรงค์แนะนำให้ความรู้แก่เยาวชน นักเรียน นิสิต นักศึกษา และประชาชนในเรื่องความปลอดภัยและการปฏิบัติตัวในขณะที่อยู่บนเรือการขึ้น-ลงเรือ การปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางน้ำรวมทั้งการรักษาสภาพแวดล้อมทางน้ำ

5. รณรงค์การอนุรักษ์ และรักษาสภาพแวดล้อมทางน้ำอย่างต่อเนื่อง

6. รณรงค์ให้ผู้ประกอบการหาผู้สนับสนุนจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์หรือป้ายเตือนต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

## งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บุญมาก สุปรีชญา<sup>13</sup> ศึกษาเรื่อง โอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศ CLMV จากนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษานโยบายด้านยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศไทยตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564 ที่มีความสัมพันธ์กับกลุ่มประเทศ CLMV และวิเคราะห์ถึงโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศ CLMV จากนโยบายด้านยุทธศาสตร์และ การพัฒนาในโครงการต่าง ๆ ซึ่งประเทศในกลุ่ม CLMV อันได้แก่ ประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนามซึ่งกลุ่มประเทศ ที่มีการค้าขายกับประเทศไทยมาอย่างยาวนาน ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศส่วนที่ 4 ในยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานและระบบโลจิสติกส์นอกจากมุ่งเน้นทางด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศให้ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ ยังมุ่งเน้นในการการริเริ่มและต่อยอดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ผ่านทางการขนส่งรูปแบบ ต่าง ๆ ทั้งการขนส่งทางราง การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางถนน เพื่อส่งเสริมในการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งในประเทศและต่อเนื่องไปยังอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบอีกทั้งเพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นประตู การค้าสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อไป

สุพจน์ ขววิวรรธน์<sup>16</sup> ศึกษาเรื่อง นโยบายการพัฒนาจังหวัดพระนครศรีอยุธยาให้เป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าทางตอนบนของประเทศโดยการขนส่งทางน้ำเพื่อเชื่อมโยงกับการค้าระหว่างประเทศ ประเทศไทยและประเทศอื่นๆ ได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ตั้งแต่ปี 2563 โดยในปี 2564 ประเทศไทยฟื้นตัวและแสดงการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องผ่านการนำเข้าและส่งออกร่วมกับพันธมิตรทางเศรษฐกิจรายใหญ่ ส่งผลให้การขนส่งภายในประเทศมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุน การค้าระหว่างประเทศ. ต้นทุนโลจิสติกส์ปัจจุบันอยู่ที่ 13.4% เทียบกับ GDP โดยมากกว่า 50% มาจากต้นทุนการขนส่ง และควรวางแผนการปรับโครงสร้างการขนส่งที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนการขนส่งที่จับต้องได้ โดยการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางทะเลซึ่งมีต้นทุนต่ำสุด พื้นที่ยุทธศาสตร์ในการรวบรวมและกระจาย

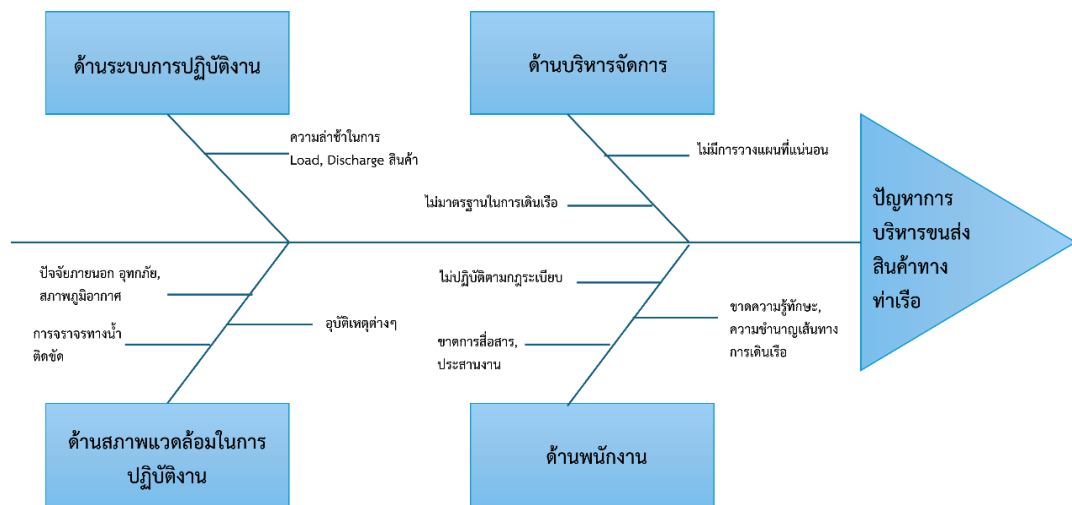
ศูนย์กลางระหว่างตอนบนของประเทศไทยและทางออกมหาสมุทรคือจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในขณะที่นโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยังน้อยกว่ามากเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ และได้รับการยืนยันจากการสำรวจความคิดเห็นสำหรับดัชนีความคาดหวังของ ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้คะแนนต่ำส่งผลให้การดำเนินงานและต้นทุนโลจิสติกส์ไม่มีประสิทธิภาพ รัฐบาลควรพิจารณาให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าร่วมแผนพัฒนา โดยเฉพาะการแก้ไขผังเมืองเพื่อให้มีการก่อสร้างท่าเรือแม่น้ำที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น และโครงการขุดลอกที่มีความลึกเพียงพอตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ สิ่งเหล่านี้จะช่วยยกระดับบทบาทของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาให้เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการรวบรวมและกระจายสินค้าทางตอนบนของประเทศสู่ตลาดโลกระดับโลกเนื่องจากศักยภาพของท่าเลตามธรรมชาติ

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล<sup>14</sup> ศึกษาเรื่อง การพัฒนาชุมชนเศรษฐกิจหมุนเวียนเชิงบูรณาการด้วยนวัตกรรมการเชื่อมต่อระบบขนส่งทางน้ำ มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินการศึกษาเพื่อต่อยอดองค์ความรู้สู่การพัฒนาพื้นที่ด้วยการสร้างรูปแบบการบริหารจัดการระบบเศรษฐกิจหมุนเวียนภายในชุมชนเชิงบูรณาการด้านการท่องเที่ยวและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการพัฒนาเชิงบูรณาการของระบบกิจกรรมชุมชนกับการสร้างการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับชุมชนผู้มีรายได้น้อย งานวิจัยนี้ได้ทำการประยุกต์ใช้การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) โดยใช้ระเบียบของการวิจัยในเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และสถิติเชิงวิเคราะห์ (Analytical Statistics) โดยมุ่งศึกษาในพื้นที่ชุมชนริมคลองลาดพร้าวเพื่อทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสนทนากลุ่มกับประธานชุมชนและลูกบ้านของกลุ่มตัวอย่าง และเก็บข้อมูลแบบสอบถามจำนวน 400 ชุด เพื่อนำสู่การวิเคราะห์และเสนอแนะรูปแบบการพัฒนาชุมชนผู้มีรายได้น้อยบนพื้นฐานของการบูรณาการการพัฒนาเชิงนวัตกรรมด้านการท่องเที่ยวด้วยการแบ่งปันผลประโยชน์ในชุมชนงานวิจัยได้กำหนดกรอบการวิจัย ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ 1) Ecosystem analysis คือ การถอดองค์ความรู้เพื่อการต่อยอดในการศึกษาวิจัยพร้อมกับการวิเคราะห์ศักยภาพของชุมชนเพื่อนำไปสู่การถ่ายทอดรูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชน โดยพิจารณาทุนทรัพยากรในพื้นที่ชุมชน 2) Stakeholder mapping คือ การพิจารณาประเด็นการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มผู้มี

ส่วนได้ส่วนเสียในกลุ่มต่าง ๆ และประยุกต์ใช้เครื่องมือการประเมินตนเองเพื่อการพัฒนาท้องถิ่นอย่างยั่งยืน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินกิจกรรมร่วมกับการศึกษาระบบของชุมชน 3) Profit making คือ การถ่ายทอดองค์ความรู้ที่ปรับปรุงและพัฒนาขึ้นให้มีความสอดคล้องต่อความต้องการของประชาชนในชุมชน ซึ่งผลการศึกษาศึกษาสามารถสรุปได้ว่า ปัญหาหลักสำคัญ คือ บริบทพื้นที่ที่มีผลต่อกำลังการผลิตและการเข้าถึง และอีกประเด็นที่สำคัญ คือ องค์ความรู้ในการพัฒนาธุรกิจชุมชนโดยเฉพาะการหาตลาดรองรับ ดังนั้นจึงควรมีแนวทางในการปรับกลยุทธ์และรูปแบบของกิจกรรมที่เหมาะสมกับพื้นที่พร้อมทั้งหาเครือข่ายเพื่อช่วยเสริมทักษะ องค์ความรู้ กระจายผลผลิตหรือผลิตภัณฑ์รวมถึงการดึงทรัพยากรในชุมชนมาใช้ให้เกิดความเหมาะสมและก่อประโยชน์ ดังนั้นแนวทางการพัฒนาชุมชนด้วยการสร้างรูปแบบการบริหารจัดการระบบเศรษฐกิจหมุนเวียนภายในชุมชนโดยมีชุมชนริมคลองเป็นต้นแบบของการใช้ต้นทุนเชิงพื้นที่ในการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำนี้ แสดงให้เห็นถึงศักยภาพในการผลักดันเชิงธุรกิจเมื่อมีการปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมของคลอง ซึ่งสามารถนำศักยภาพดังกล่าวเป็นแกนหลักในการเชื่อมโยงกิจกรรมธุรกิจในระดับอื่น ๆ (ตั้งแต่ระดับครัวเรือน ชุมชน และย่าน) อาทิ การส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน การจัดการขยะ การปลูกพืชผักสวนครัวเพื่อสร้างรายได้ชุมชน อย่างไรก็ตามข้อเสนอแนะอันเป็นแนวทางแก้ไขปัญหาและการพัฒนาชุมชนเศรษฐกิจหมุนเวียนจากพื้นที่ต้นแบบนี้ สามารถนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมในพื้นที่อื่น ๆ ได้โดยพิจารณาจากทุนทางทรัพยากรของชุมชนเป็นหลักเพื่อสร้างชุดทางเลือกที่ในการส่งเสริมเศรษฐกิจหมุนเวียนให้ผลลัพธ์ในการตอบโจทย์ และสร้างความสามารถในการแลกเปลี่ยนและแบ่งปันภายในเครือข่ายชุมชน

## ปัจจัยและปัญหาที่ส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางท่าเรือ

การวิเคราะห์สภาพปัญหาในการให้บริการขนส่งทางน้ำ โดยการใช้การสัมภาษณ์หัวหน้าฝ่ายโลจิสติกส์และพนักงานในองค์กรที่ทำงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งทางน้ำ ซึ่งเครื่องมือที่นำมาใช้วิเคราะห์คือ แผนผังก้างปลา สรุปได้ดังนี้



ภาพที่ 2 ผังก้างปลาวิเคราะห์สาเหตุปัญหาการบริหารขนส่งสินค้าทางเรือ

### สาเหตุปัญหาการบริหารขนส่งสินค้าทางเรือ

ข้อมูลจากเอกสารและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ รวมทั้งใช้การสัมภาษณ์มาใช้ในการวิเคราะห์สาเหตุปัญหาการบริหารขนส่งสินค้าทางเรือมีปัญหาดังนี้

1. ด้านระบบการปฏิบัติงาน : เกิดจากความล่าช้าในการ Load และการ Discharge สินค้า ซึ่งในการจัดการสินค้ามีการรอสินค้าในท่าเรือมีระยะเวลาที่นานทำให้ไม่สามารถบริหารเวลาได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

2. ด้านบริหารจัดการ : ไม่มีการวางแผนในการปฏิบัติงานที่แน่นอน โดยที่ไม่ได้คำนึงถึงระยะเวลาในการทำงานว่า คำสั่งซื้อไหนควรจัดส่งก่อน ไม่มีการคำนึงถึงระยะเวลาในการวิ่งเรือระยะทางไกลกว่า ต้องใช้เวลาเท่าไรในการส่งถึงมือลูกค้า รวมถึงไม่มีการจัดตารางการวิ่งของเรือทำให้ฝ่ายการรับคำสั่งซื้อไม่ทราบการวิ่งเรือในแต่ละวัน ส่งผลให้บางคำสั่งซื้อต้องส่งมอบสินค้าในวัน เวลา เดียวกัน อีกทั้งกระบวนการปฏิบัติงานยังมีความ

ซ้ำซ้อนกัน คือ มีการตรวจเช็คสินค้าก่อนนำขึ้นเรือเพื่อจัดส่งแต่พอนำขึ้นเรือเรียบร้อยแล้ว ก่อนจะขนส่งจะต้องเช็คสินค้าอีกครั้ง

3. ด้านสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงาน : เกิดจากปัจจัยภายนอก อาทิเช่น สภาพภูมิอากาศ, อุทกภัย เป็นเรื่องที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ รวมถึงการจราจรที่ติดขัด ซึ่งเส้นทางในการเดินเรืออาจมีเรือที่หนาแน่น ไม่สามารถควบคุมเวลาได้ และอุบัติเหตุต่างๆ ในการเดินเรือที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุได้ในขณะที่ปฏิบัติงาน

4. ด้านพนักงาน : พนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ อันเกิดมาจากแรงจูงใจในปัจจุบันไม่เป็นที่พอใจเพียงพอกับความต้องการของพนักงานบางกลุ่มทำให้พนักงานในกลุ่มนี้ไม่สนใจเรื่องกฎระเบียบของบริษัท และพนักงานขาดทักษะในด้านการสื่อสารและการประสานงานเนื่องด้วยพนักงานบางคนไม่มีความชำนาญในเส้นทางและการสื่อสารระหว่างพนักงานด้วยกันมีความผิดพลาด

### **แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการบริหารขนส่งสินค้าทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ**

เอกสารและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ รวมทั้งใช้การสัมภาษณ์มาใช้ในการวิเคราะห์สาเหตุปัญหาการบริหารขนส่งสินค้าทางเรือ โดยการใช้การสัมภาษณ์หัวหน้าฝ่ายโลจิสติกส์และพนักงานในองค์กรที่ทำงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งทางน้ำ ซึ่งเครื่องมือที่นำมาใช้วิเคราะห์คือ แผนผังก้างปลา จึงได้กลยุทธ์ในการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการบริหารขนส่งสินค้าทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ ดังนี้

1. ด้านระบบการปฏิบัติงาน : ควรจะมีการจัดการให้ผู้ส่งออกดำเนินการโหลดสินค้าหลังสุดจะทำให้สามารถหลีกเลี่ยงความล่าช้าจากการรอสินค้าบนเรือใหญ่สินค้าได้

2. ด้านบริหารจัดการ : ควรจะมีการจัดการวางแผนในการปฏิบัติงานที่แน่นอน โดยการคำนึงถึงระยะเวลาในการทำงานในการวิ่งเรือระยะทางไกลกว่า ต้องใช้เวลาเท่าไรในการส่งถึงมือลูกค้า รวมถึงควรมีการจัดตารางการวิ่งของเรือทำให้ฝ่ายการรับคำสั่งซื้อทราบการวิ่งเรือในแต่ละวัน ซึ่งจะส่งผลให้คำสั่งซื้อที่ส่งมอบสินค้าในวัน เวลา เดียวกันส่งถึงมือ



ลูกค้าได้ทันเวลา รวมทั้ง ควรมีการตรวจเช็คสินค้าก่อนนำขึ้นเรือเพื่อจัดส่งแต่พอนำขึ้นเรือเรียบร้อยแล้วก่อนจะขนส่งจะต้องเช็คสินค้าอีกครั้งเพื่อไม่ให้เกิดความผิดพลาด

3. ด้านสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงาน : หาแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากสภาพเรือลำเลียงที่มีสภาพไม่สมบูรณ์โดยการสนับสนุนภาครัฐในการต่อเรือลำเลียงและซื้อเรือใหม่โดยจัดให้มีเครื่องยนต์ในเรือลำเลียงแทนการใช้เครื่องยนต์เนื่องจากเรือลำเลียงที่มีอยู่ในปัจจุบันของผู้ประกอบการบางรายมีสภาพค่อนข้างเก่าและไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ซึ่งการลำเลียงขนส่งสินค้าในแต่ละครั้ง ควรจัดให้มีการตรวจสอบการซีลระวางบรรทุกเรือลำเลียงสินค้าและจัดหาอุปกรณ์ผ้าใบคลุมสินค้าในแต่ละประเภทให้เรียบร้อยเพื่อป้องกันปัญหาลมภาวะด้านฝุ่นละออง เป็นต้น

4. ด้านพนักงาน : ควรมีการกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษที่ชัดเจนเพื่อให้พนักงานทราบโดยการสร้างแรงจูงใจในการปฏิบัติงานในปัจจุบัน และจัดการอบรมให้พนักงานในด้านการสื่อสารและการประสานงานเพื่อให้พนักงานได้มีความชำนาญในการทราบเส้นทางและการสื่อสารระหว่างพนักงานด้วยกันเพื่อไม่ให้เกิดความผิดพลาดเกิดขึ้นได้

## บทที่ 3

### บทอภิปรายผล

จากการวิเคราะห์ เรื่อง “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการบริหารขนส่งสินค้าทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ” เป็นการวิจัยเชิงยุทธศาสตร์ โดยมี วัตถุประสงค์ ศึกษาบทบาทและกระบวนการในการขนส่งสินค้าทางท่าเรือศึกษาปัจจัยและปัญหาที่ส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางท่าเรือศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ โดยผู้วิจัยสามารถนำผลการวิเคราะห์มาอภิปรายผลประกอบกับบทความและข้อมูลที่ผ่านมาการศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นเหตุผลอ้างอิงในการกำหนดแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการบริหารขนส่งสินค้าทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ ดังนี้

การเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งทางน้ำ คือ การนำกิจกรรมการขนส่งของศูนย์กระจายสินค้ามาทำงานร่วมกับทรัพยากรอื่น ๆ ให้มีความรวดเร็ว การประหยัด ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และความแน่นอนเชื่อถือ 1) ความรวดเร็ว (Speed) หมายถึง การขนส่งที่มีความรวดเร็วสามารถที่จะทำให้สินค้าและบริการ ต่าง ๆ ไปสู่ตลาดได้อย่างรวดเร็ว ทันเวลา และทันต่อความต้องการ มีความสดและมีคุณภาพ 2) การประหยัด (Economy) หมายถึง การขนส่งที่มีประสิทธิภาพด้วยต้นทุนการขนส่งที่ต่ำเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด กล่าวคือการประหยัดในราคาค่าบริการ ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเสียอัตราค่าบริการโดยสารหรือค่าระวาง ดังนั้นความประหยัดจึงถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ 3)ความปลอดภัย (Safety) หมายถึง ความปลอดภัยของผู้ขับขี่ความปลอดภัยจากการสูญเสียบรรยากาศหรือเสียหายของสินค้า ตลอดจนความปลอดภัยของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งด้วย 4) ความสะดวกสบาย (Convenience) หมายถึง การขนส่งที่ดีจะต้องให้ความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการ ไม่ว่าจะเป็นความสะดวกสบายของผู้ขับขี่หรือความสะดวกสบายในการขนส่งสินค้าและบริการ เช่น มียานพาหนะในการขนส่งทุกประเภทจะต้องอยู่ในสภาพที่ดี มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไว้อย่างครบถ้วนพร้อมที่นำมาใช้ในการเคลื่อนย้ายได้ทันที 5) ความแน่นอนเชื่อถือได้(Certainty) หมายถึง การขนส่งที่ดีและมีประสิทธิภาพจะต้อง

มีกำหนดเวลาในการเดินทางที่แน่นอน เชื่อถือได้ และตรงต่อเวลา มีจำนวนเที่ยววิ่ง สามารถระบุ รักษาเวลาตามกำหนดเส้นทางการเดินทาง ซึ่งจะต้องระบุไว้ และจะต้องรักษาเวลาให้เป็นไปตามที่กำหนด สอดคล้องกับ งานวิจัยของ สุพจน์ ชววิวรรธน์<sup>16</sup> กล่าวว่า การเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องผ่านการนำเข้าและส่งออกพร้อมกับพันธมิตรทางเศรษฐกิจรายใหญ่ ส่งผลให้การขนส่งภายในประเทศมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุน การค้าระหว่างประเทศ. ต้นทุนโลจิสติกส์ปัจจุบันอยู่ที่ 13.4% เทียบกับ GDP โดยมากกว่า 50% มาจากต้นทุนการขนส่ง และควรวางแผนการปรับโครงสร้างการขนส่งที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนการขนส่งที่จับต้องได้ โดยการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางทะเลซึ่งมีต้นทุนต่ำสุด พื้นที่ยุทธศาสตร์ในการรวบรวมและกระจายศูนย์กลางระหว่างตอนบนของประเทศไทยและทางออกมหาสมุทรคือจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในขณะที่นโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยังน้อยกว่ามากเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ และได้รับการยืนยันจากการสำรวจความคิดเห็นสำหรับดัชนีความคาดหวังของ ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้คะแนนต่ำส่งผลให้การดำเนินงานและต้นทุนโลจิสติกส์ไม่มีประสิทธิภาพ รัฐบาลควรพิจารณาให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าร่วมแผนพัฒนา โดยเฉพาะการแก้ไขผังเมืองเพื่อให้มีการก่อสร้างท่าเรือแม่น้ำที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น และโครงการขุดลอกที่มีความลึกเพียงพอตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ สิ่งเหล่านี้จะช่วยยกระดับบทบาทของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาให้เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการรวบรวมและกระจายสินค้าทางตอนบนของประเทศสู่ตลาดโลกระดับโลกเนื่องจากศักยภาพของทำเลตามธรรมชาติ

สำหรับแนวทางในการปรับกลยุทธ์และรูปแบบของกิจกรรมที่เหมาะสม ซึ่งสอดคล้องกัน กล่าวคือ การวิเคราะห์และเสนอแนะรูปแบบการพัฒนาชุมชนผู้มีรายได้น้อยบนพื้นฐานของการบูรณาการพัฒนาเชิงนวัตกรรมด้านการท่องเที่ยวด้วยการแบ่งปันผลประโยชน์ในชุมชนงานวิจัยได้กำหนดกรอบการวิจัย ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ 1) Ecosystem analysis คือ การถอดองค์ความรู้เพื่อการต่อยอดในการศึกษาวิจัยพร้อมกับการวิเคราะห์ศักยภาพของชุมชนเพื่อนำไปสู่การถ่ายทอดรูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชน โดยพิจารณาทุนทรัพยากรในพื้นที่ชุมชน 2) Stakeholder mapping คือ การพิจารณาประเด็นการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกลุ่มต่าง ๆ และประยุกต์ใช้เครื่องมือการประเมินตนเอง

เพื่อการพัฒนาท้องถิ่นอย่างยั่งยืน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินกิจกรรมร่วมกับการศึกษาระบบของชุมชน 3) Profit making คือ การถ่ายทอดองค์ความรู้ที่ปรับปรุงและพัฒนาขึ้นให้มีความสอดคล้องต่อความต้องการของประชาชนในชุมชน ซึ่งผลการศึกษาสามารถสรุปได้ว่า ปัญหาหลักสำคัญ คือ บริบทพื้นที่ที่มีผลต่อกำลังการผลิตและการเข้าถึง และอีกประเด็นที่สำคัญ คือ องค์ความรู้ในการพัฒนาธุรกิจชุมชนโดยเฉพาะการหาตลาดรองรับ ดังนั้นจึงควรมีแนวทางในการปรับกลยุทธ์และรูปแบบของกิจกรรมที่เหมาะสมกับพื้นที่พร้อมทั้งหาเครือข่ายเพื่อช่วยเสริมทักษะ องค์ความรู้ กระจายผลผลิตหรือผลิตภัณฑ์รวมไปถึงการตั้งทรัพยากรในชุมชนมาใช้ให้เกิดความเหมาะสมและก่อประโยชน์ ดังนั้นแนวทางการพัฒนาชุมชนด้วยการสร้างรูปแบบการบริหารจัดการระบบเศรษฐกิจหมุนเวียนภายในชุมชนโดยมีชุมชนริมคลองเป็นตัวแบบของการใช้ต้นทุนเชิงพื้นที่ในการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำนี้ แสดงให้เห็นถึงศักยภาพในการผลักดันเชิงธุรกิจเมื่อมีการปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมของคลอง ซึ่งสามารถนำศักยภาพดังกล่าวเป็นแกนหลักในการเชื่อมโยงกิจกรรมธุรกิจในระดับอื่น ๆ (ตั้งแต่ระดับครัวเรือน ชุมชน และย่าน) อาทิ การส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน การจัดการขยะ การปลูกพืชผักสวนครัวเพื่อสร้างรายได้ชุมชน อย่างไรก็ตามข้อเสนอแนะเป็นแนวทางแก้ไข ปัญหาและการพัฒนาชุมชนเศรษฐกิจหมุนเวียนจากพื้นที่ต้นแบบนี้ สามารถนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมในพื้นที่อื่น ๆ ได้โดยพิจารณาจากทุนทางทรัพยากรของชุมชนเป็นหลักเพื่อสร้างชุดทางเลือกที่ในการส่งเสริมเศรษฐกิจหมุนเวียนให้ผลลัพธ์ในการตอบโจทย์ และสร้างความสามารถในการแลกเปลี่ยนและแบ่งปันภายในเครือข่ายชุมชน<sup>14</sup>

ผู้วิจัยจึงมีแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการบริหารขนส่งสินค้าทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ ใน 4 ด้านตามเหตุผลข้างต้นที่กล่าวมา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของกำลังพลและพร้อมที่จะรองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน

## บทที่ 4

### บทสรุป

การวิจัยเรื่องแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการบริหารขนส่งสินค้าทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ เพื่อตระหนักถึงความสำคัญของการลดต้นทุน และปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องรวมถึงปัจจัยใดที่ส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางท่าเรือ เพื่อนำเสนอแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำได้อย่างยั่งยืน ทั้งนี้เพื่อตอบสนองนโยบาย และยุทธศาสตร์การบริหารประเทศของรัฐบาลอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ ผู้วิจัยเสนอแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสารและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ รวมทั้งใช้การสัมภาษณ์มาใช้ในการวิเคราะห์สาเหตุปัญหาการบริหารขนส่งสินค้าทางเรือ โดยการใช้การสัมภาษณ์ หัวหน้าฝ่ายโลจิสติกส์และพนักงานในองค์กรที่ทำงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งทางน้ำ โดยสรุปผลการดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562-2566 พบว่าปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกระบวนการบริหารขนส่งสินค้าทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ อันเนื่องมาจากประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1. ด้านระบบการปฏิบัติงาน การจัดการให้ผู้ส่งออกดำเนินการโหลดสินค้า หลังสุดจะทำให้สามารถหลีกเลี่ยงความล่าช้าจากการรอสินค้าบนเรือใหญ่สินค้าได้
2. ด้านบริหารจัดการ ในการจัดการวางแผนในการปฏิบัติงานที่แน่นอน โดยการคำนึงถึงระยะเวลาในการทำงานในการวิ่งเรือระยะทางไกลกว่า ต้องใช้เวลาเท่าไรในการส่งถึงมือลูกค้า รวมถึงการมีการจัดตารางการวิ่งของเรือทำให้ฝ่ายการรับคำสั่งซื้อทราบการวิ่งเรือในแต่ละวัน ซึ่งจะส่งผลให้คำสั่งซื้อที่ส่งมอบสินค้าในวัน เวลา เดียวกันส่งถึงมือลูกค้าได้ทันเวลา รวมทั้งการตรวจเช็คสินค้าก่อนนำขึ้นเรือเพื่อจัดส่งแต่พอนำขึ้นเรือเรียบร้อยแล้วก่อนจะขนส่งจะต้องเช็คสินค้าอีกครั้งเพื่อไม่ให้เกิดความผิดพลาด

3. ด้านสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากสภาพเรือลำเลียงที่มีสภาพไม่สมบูรณ์โดยการสนับสนุนภาครัฐในการต่อเรือลำเลียงและซื้อเรือใหม่โดยจัดให้มีเครื่องยนต์ในเรือลำเลียงแทนการใช้เรือยนต์เนื่องจากเรือลำเลียงที่มีอยู่ในปัจจุบันของผู้ประกอบการบางรายมีสภาพค่อนข้างเก่าและไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ซึ่งการลำเลียงขนส่งสินค้าในแต่ละครั้ง ควรจัดให้มีการตรวจสอบการซีลระวางบรรทุกเรือลำเลียงสินค้าและจัดหาอุปกรณ์ผ้าใบคลุมสินค้าในแต่ละประเภทให้เรียบร้อยเพื่อป้องกันปัญหามลภาวะด้านฝุ่นละออง เป็นต้น

4. ด้านพนักงานการกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษที่ชัดเจนเพื่อให้พนักงานทราบโดยการสร้างแรงจูงใจในการปฏิบัติงานในปัจจุบัน และจัดการอบรมให้พนักงานในด้านการสื่อสารและการประสานงานเพื่อให้พนักงานได้มีความชำนาญในการทราบเส้นทางและการสื่อสารระหว่างพนักงานด้วยกันเพื่อไม่ให้เกิดความผิดพลาดเกิดขึ้นได้

**ข้อเสนอแนะ**

1. ภาครัฐควรกำหนดนโยบายด้านการขนส่งทางน้ำที่ชัดเจน เช่น การจัดหาพื้นที่ตั้งท่าเรือ การขุดลอกร่องน้ำ เป็นต้น และให้การสนับสนุนและสร้างแรงจูงใจกับนักลงทุนในการลงทุนท่าเรือขนส่งสินค้าเพิ่ม ภาครัฐควรสนับสนุนโดยลงทุนระบบสาธารณูปโภคที่สำคัญ คือ ท่าเรือชายฝั่งศูนย์ขนถ่าย และศูนย์กระจายสินค้า โดยเรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเรือในอัตราที่ต่ำ ควรมีศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า เพื่อบริหารปริมาณสินค้าในการขนส่งทางน้ำ ภายในท่าเรือหรือบริเวณใกล้เคียง การขนส่งทางน้ำต้องมีตารางเดินเรือที่ชัดเจนแน่นอน ต้องนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มาใช้ในการบริหารจัดการ

2. ควรขุดลอกหน้าท่า ควรมีการบริการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่หลังท่าเรือ เช่น คลังสินค้า ลานตู้คอนเทนเนอร์และเพิ่มจำนวนกองเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้ามากขึ้น

### **ข้อเสนอแนะในวิจัยครั้งต่อไป**

1. ศึกษาแนวทางการทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำ ที่ประสบผลสำเร็จใน



หลายๆหน่วยเพื่อให้มีประสิทธิภาพทัดเทียมกันพร้อมทั้งตอบสนองประเด็นยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุล และพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

2. ศึกษาแนวทางในการพัฒนาบุคลากรของหน่วยงานการขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือที่ประสบความสำเร็จเพิ่มเติม เพื่อวิเคราะห์ เปรียบเทียบ เก็บข้อมูลในการนำมาประยุกต์ใช้ในหน่วยงานต่อไป



## เอกสารอ้างอิง

1. ราชกิจจานุเบกษา. (2561). ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561 – 2580. เล่ม 135 ตอนที่ 82 ก, 13 ตุลาคม 2561.
2. แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย 2562-2566 [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [เข้าถึงเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2566] (พ.ศ.2564 - พ.ศ.2565) เข้าถึงได้จาก <https://www.opdc.go.th/content/Nzi2Ng>
3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [เข้าถึงเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2566] เข้าถึงได้จาก [https://web.dlt.go.th/dlt-direction/media/attachments/2565/07/08/.\\_20-\\_-..62.pdf](https://web.dlt.go.th/dlt-direction/media/attachments/2565/07/08/._20-_-..62.pdf)
4. โสรัจจะ ชำนคล้าย. (2557). หลักการ 4M1E กับแผนผังก้างปลา. [ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก <https://so06.tci-thaijo.org/index.php/jra/article/view/240519>
5. Lakhmetkina, N., Poliak, M., Oleinikov, A. (2019).INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF INTERNATIONALIMPORTANCE FOR THE MODERN TRANSPORT SYSTEM. TheArchives of Automotive Engineering – ArchiwumMotoryzacji, 84(2), 103-116. <https://doi.org/10.14669/AM.VOL84.ART8>
6. Roso, V., Woxenius, J. and K. Lumsden (2009). “The dry portconcept:connecting container seaports with thehinterland”, Journal of Transport Geography, vol. 17, pp.338-345.
7. UNESCAP. Planning, Development and Operation of Dry Ports of International Import from [https://www.unescap.org/sites/default/files/Study%20on%20Planning,%20Development%20and%20Operation%20of%20Dry%20Ports%20of%20International%20Importance\\_26-02-2016.pdf](https://www.unescap.org/sites/default/files/Study%20on%20Planning,%20Development%20and%20Operation%20of%20Dry%20Ports%20of%20International%20Importance_26-02-2016.pdf)
8. Hutchison Ports Thailand. Modern Technology. From <https://hutchisonports.co.th/technology/>

9. Ship Technology. Smart ports: increasing efficiency and cutting costs.

From

<https://www.ship-technology.com/features/smart-portsincreasing-efficiency-cutting-costs/>

10. Port Technology. Technical Papers: Automation and Optimisation. From [porttechnology.org/technical-papers/category/automation-andoptimisation/](http://porttechnology.org/technical-papers/category/automation-andoptimisation/)

10. กวีพล สว่างแผ้ว. (2555). Rotterdam Rules กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

11. กฤษณ์ ฉันทจิรพร. (2555). การจัดการโลจิสติกส์เชิงโซ่อุปทานและการบริหารสินค้าคงคลัง. [ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก:

<http://www.engineeringtoday.net/magazine/articledetail.asp?arid=1384&pid=135>

12. ดัชนีนวัตกรรมโลกปี. (2560). ไทยตามหลังสิงคโปร์ มาเลเซียและเวียดนาม.

[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก: <https://www.winnews.tv/news/16487>

13. บุญมาก สุปรีชญา. (2561). โอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศ CLMV จากนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย. มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม.

14. ภาวิณี เอี่ยมตระกูล. (2564). การพัฒนาชุมชนเศรษฐกิจหมุนเวียนเชิงบูรณาการด้วยนวัตกรรมการเชื่อมต่อระบบขนส่งทางน้ำ. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

15. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, สถาบันวิจัยสังคม, กลุ่มท้องถิ่นและภูมิภาคการศึกษา. (2553).

มาตรการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทำงาน. [ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก: จาก

<http://www.sri.cmu.ac.th/~transportation/show-details.php?type=knowledge&id=8>

16. สุพจน์ ขววิวรรธน์. (2564). นโยบายการพัฒนาจังหวัดพระนครศรีอยุธยาให้เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าทางตอนบนของประเทศโดยการขนส่งทางน้ำเพื่อเชื่อมโยงกับการค้าระหว่างประเทศ. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.