

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยนั้นถือได้ว่าเป็นเรื่องสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ เป็นประตูที่นำไปสู่การส่งออกสินค้าต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าทางการเกษตรซึ่งประเทศไทยเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกให้ออกไปยังต่างประเทศ นำรายได้กลับมาสู่ประเทศซึ่งถือได้ว่าเป็นแหล่งรายได้หลักในอันที่จะนำเงินตราเข้าสู่ประเทศ รวมทั้งการนำเข้าสินค้าทุน สินค้าอุตสาหกรรม สินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ เข้ามาในประเทศไทยเพื่อตอบสนองของความต้องการของประชาชน ซึ่งในแต่ละยุคสมัยของรัฐบาลได้พยายามผลักดันทุกวิถีทางในการผลักดันให้การค้าระหว่างประเทศบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ และหากรัฐบาลใดสามารถที่จะทำได้ตามเป้าหมายที่วางไว้แล้ว ย่อมหมายถึงความสำเร็จในการผลักดันให้ระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศบรรลุวัตถุประสงค์ ด้วยเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้ความสำคัญต่อการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ เกี่ยวกับยุทธศาสตร์การขนส่ง ในการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้า ทำให้สินค้าและบริการมีต้นทุนถูกลง ถึงมือผู้บริโภคได้รวดเร็วยิ่งขึ้นและถูกต้องตามสัญญาที่ตกลงกันได้ อีกทั้งยังทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศขยายตัว ก่อให้เกิดการลงทุน การจ้างงาน และการเติบโตทางเศรษฐกิจ

การค้าระหว่างประเทศซึ่งมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องมีความสำคัญต่อการพัฒนาและการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก ดังนั้นองค์ประกอบต่อเนื่องโดยเฉพาะการขนส่งเชื่อมโยงในประเทศ ซึ่งรวมถึงการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงที่เหมาะสมจึงมีผลต่อประสิทธิภาพและความสามารถในการค้า โดยการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงเป็นการขนส่งที่สามารถให้บริการขนส่งได้คราวละมาก ๆ จึงทำให้ต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ดังนั้น หากประเทศไทยมีระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงที่มีประสิทธิภาพ มีบริการที่เพียงพอ มีคุณภาพ สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งระหว่างประเทศ และมีราคาที่เป็นธรรม ก็จะมีส่วนช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อันเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดโลก นอกจากนั้นการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงเป็นปัจจัยช่วยเสริมให้มีการย้ายฐานการผลิตไปต่างจังหวัด ทำให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ท้องถิ่นและภูมิภาค โดยเฉพาะการเกี่ยวเนื่องระหว่างนิคม

อุตสาหกรรมกับการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียง ที่มีส่วนช่วยทำให้การขนส่งสินค้าเที่ยวไป และเที่ยวกลับมีความสมดุลมากขึ้นและเป็นปัจจัยช่วยทำให้การขนส่งมีประสิทธิภาพ

รัฐบาลไทยมักให้ความสำคัญกับการขนส่งทางถนนมาก โดยได้จัดสรรทรัพยากรทั้งงบประมาณและบุคลากรเพื่อก่อสร้างและปรับปรุงโครงข่ายถนนอย่างทั่วถึง จึงทำให้การขนส่งทางถนนซึ่งสามารถให้บริการในลักษณะจากที่ถึงที่มีความสะดวกและได้รับความนิยม ในขณะที่การขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงค่อย ๆ ลดความสำคัญลงโดยลำดับ อย่างไรก็ตามการขนส่งสินค้าทางถนนสร้างภาระให้กับสังคมหลายประการ เช่น ภาระค่าซ่อมถนน ปัญหามลภาวะ ปัญหาอุบัติเหตุ ปัญหาการจราจรคับคั่ง ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจแก่สังคมโดยรวม ดังนั้น หากการขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศโดยเรือลำเลียงได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบ มีประสิทธิภาพ และมีค่าบริการที่เป็นธรรมแล้ว จะมีส่วนช่วยดึงดูดผู้ใช้บริการขนส่งทางถนนให้หันมาใช้การขนส่งสินค้าชายฝั่งและตามลำน้ำภายในประเทศ โดยเรือลำเลียงมากขึ้น ซึ่งในที่สุดจะช่วยลดภาระกับสังคมโดยรวมได้

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 เกี่ยวกับการพัฒนาระบบขนส่งและการเชื่อมโยงกับภูมิภาค (เสถียร วงศ์วิเชียร และไมตรี ศรีนราวัฒน์, 2549) ได้กำหนดยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจให้สมดุลและยั่งยืน มีการจัดแบ่งเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ (Logistics) การสื่อสารโทรคมนาคมที่ทันสมัยมีประสิทธิภาพ และการบริหารจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐานที่โปร่งใส มีการใช้ทรัพยากรอย่างประหยัดคุ้มค่า และมีประสิทธิภาพภายใต้การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียเป็นแผนพัฒนาโครงสร้างเศรษฐกิจ

แนวทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พยายามลดต้นทุนทางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ (Logistics) และพัฒนาขยายขีดความสามารถโครงข่ายทั้งการขนส่งทางราง ทางน้ำ ทางท่อ ระบบขนส่งสนับสนุนและศูนย์รวบรวมกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์ฐานการผลิตของประเทศ เพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการพัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ตลอดจนพัฒนาโครงข่ายการขนส่งให้มีความสมบูรณ์และปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้พลังงานด้านขนส่งสาธารณะเพื่อลดต้นทุนเชื้อเพลิง โดยเฉพาะนโยบายกำกับดูแลการขนส่งธุรกิจ การวางแผนการขนส่งและจราจรและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

ของกระทรวงคมนาคม มีปัญหาทางด้านโครงข่ายที่ทำให้การขนส่งของประเทศไทยไม่มีประสิทธิภาพอยู่หลายส่วน โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางน้ำมีปัญหาค่อนข้างมาก

การส่งออกและการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยนั้น มีปัจจัยสำคัญที่อาศัยช่องทางทางการส่งออกทางทะเลโดยใช้เรือลำเลียง (Lighter) ในการขนถ่ายสินค้าจากตัวแท่นจำหน่ายต่างๆ ลงเรือใหญ่ก่อนออกสู่ทะเลรวมทั้งการขนถ่ายสินค้าจากเรือสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อนำเข้ามายังท่าเรือภายในประเทศ การค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน นอกจากจะต้องแข่งขันกันในรูปแบบของการลดต้นทุนของสินค้าลงแล้ว ยังต้องอาศัยระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้ อีกทั้งลดระยะเวลาในการขนส่ง ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถส่งสินค้าไปถึงที่หมายโดยสะดวก รวดเร็ว และสินค้าอยู่ในสภาพดีไม่เสียหาย โดยการประกอบธุรกิจทั่วไปของผู้ประกอบการจะคำนึงถึงต้นทุนการผลิตและบริการเป็นหลัก และหาวิธีลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำเพื่อต่อสู้กับคู่แข่งรายอื่นๆ ที่มีอยู่ในธุรกิจ นอกจากต้นทุนวัตถุดิบและแรงงานต่างๆ ค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ถือว่าเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนค่อนข้างมาก และมีผลต่อราคาสินค้าและบริการ เห็นได้จากการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ต้นทุนของโลจิสติกส์โลกอยู่ที่ประมาณ 3.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ประเทศแถบยุโรปมีต้นทุนโลจิสติกส์ประมาณร้อยละ 7 ต่อจีดีพี อเมริกาเหนือประมาณร้อยละ 7-10 ประเทศแถบเอเชียแปซิฟิกประมาณประมาณร้อยละ 11.6 โดยส่วนใหญ่มีปริมาณขนส่งสินค้าทางรถไฟมากที่สุดได้แก่ ประเทศจีน อินเดีย และสหรัฐอเมริกา ส่วนประเทศไทยมีการคำนวณค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับโลจิสติกส์ ประมาณร้อยละ 25-30 ของจีดีพี และจากผลการศึกษาของธนาคารโลกพบว่า ต้นทุนการขนส่งทางเรือที่ลดลงร้อยละ 1 จะช่วยเพิ่มส่วนแบ่งการค้าให้ผู้ส่งออกได้ถึงร้อยละ 5-8 และหากต้นทุนด้านโลจิสติกส์รวมลดลงประมาณร้อยละ 10 จะช่วยเพิ่มปริมาณการค้าได้มากถึงประมาณร้อยละ 20 แสดงให้เห็นความสัมพันธ์ของการขนส่งทางทะเลกับโลจิสติกส์ ที่ส่งผลถึงการลดต้นทุนประกอบธุรกิจ ทำให้ผู้ประกอบการทั้งหลายให้ความสนใจในการวางแผนกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น เนื่องจากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์นั้นมีเป้าหมายที่จะพัฒนาการขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานที่จะลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และจากนโยบายและแผนของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 ได้เสนอประเด็นต้นเหตุของปัญหาการขนส่งจราจรและการขนส่ง ที่มีความพยายามจะแก้ปัญหา แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ที่จะนำวิชาการด้านต่างๆ เข้ามาใช้ประโยชน์ในการวางแผนการบริหารจัดการการขนส่งอย่างเป็นรูปธรรม (ดร.สุวัฒน์ วาณิสบุตร, 2549)

ความสำคัญของธุรกิจเรือลำเลียงต่อการขนส่งสินค้าทางน้ำของไทย เป็นกลไกสำคัญอย่างหนึ่งที่ทำให้การส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศและการนำเข้าสินค้าเข้ามาในประเทศผ่านกองเรือเดินทะเลดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพได้ เนื่องจากการขนถ่ายสินค้ากับเรือขนส่งทางทะเลขนาดใหญ่ที่เข้ามาจอดทอดสมอบริเวณท่าเรือ เรือลำเลียงสามารถเข้าเทียบทั้งสองข้างของเรือเดินทะเลและบรรทุกขนถ่ายได้อย่างรวดเร็ว เป็นการขนถ่ายได้ทั้งสองข้างพร้อมๆ กันทีละหลาย ๆ ระวาง ถือได้ว่าเป็นเครื่องมือการบรรทุกขนถ่ายที่มีความพร้อมอย่างยิ่งเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนถ่ายด้วยรูปแบบอื่นโดยสินค้าที่ทำการบรรทุกส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่เทกองแห้ง เช่น ข้าว มันสำปะหลัง และปูนซิเมนต์ และสินค้าเทกองเหลว ได้แก่ น้ำมัน ผู้ประกอบการธุรกิจเรือลำเลียง ถือได้ว่ามีส่วนช่วยในการทำให้เศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศสามารถพัฒนาระบบเชื่อมต่อการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบันผู้ประกอบการธุรกิจเรือลำเลียงได้รับผลกระทบอย่างมากจากนโยบายการขนส่งสินค้าทางน้ำของภาครัฐที่มีต่อกลุ่มผู้ประกอบการเรือลำเลียง เนื่องจากรัฐบาลขาดความชัดเจนและไม่มีข้อกำหนดเป็นการเฉพาะ อีกทั้งยังขาดการส่งเสริมที่เป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจเรือลำเลียง ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจเรือลำเลียงไม่ได้รับความสนใจจากภาครัฐ ส่งผลทำให้ต้องปรับตัวเปลี่ยนแปลงกลยุทธ์และช่องทางการทำธุรกิจนี้เพื่อความอยู่รอดของธุรกิจ ทั้งนี้ปัญหาการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำส่งผลให้ผู้ประกอบการขาดประสิทธิภาพการบริหารจัดการ การขาดแคลนเงินทุน สิ้นเปลืองพลังงาน การลงทุนขาดการบูรณาการ ระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำขาดท่าเรือลำน้ำสาธารณะ และเรือลำเลียงติดความสูงของสะพาน แต่ปริมาณการขนส่งทางเรือจะสูงเป็นสองเท่าของการขนส่งโดยทางรถบรรทุก รถไฟและเครื่องบินรวมกัน การจำแนกระบบขนส่งในประเทศนั้นมีความหลากหลายมาก เนื่องจากแต่ละประเทศมีสภาพการคมนาคมและสภาพทางภูมิศาสตร์ที่แตกต่างกันไป ความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางน้ำของไทยจากการเพิ่มบทบาททางน้ำของเรือลำเลียง และเพิ่มเส้นทางขนส่งสู่ภายนอกของเรือลำเลียง ที่จะประกอบในระบบโลจิสติกส์ของไทยได้ รวมทั้งพัฒนาท่าเรือที่มีประสิทธิภาพทั้งในเรื่องการขนส่งสินค้า การจัดเก็บและบริหารคลังสินค้า และการให้บริการพิธีการต่าง ๆ แต่มีข้อจำกัดทางด้านปัญหาและเป้าหมายของโลจิสติกส์ของรัฐบาล เกี่ยวกับกฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินการ บังคับโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอ และขาดการพัฒนาาระบบสารสนเทศและข้อมูล ที่ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยที่สูงกว่าของต่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยต้องพึ่งพาการขนส่งทางรถบรรทุกเป็นหลักถึงประมาณร้อยละ 88 แต่มีการพึ่งพาขนส่งทางรถไฟและทางเรือประมาณร้อยละ 12 ขณะที่การขนส่งทางรถไฟและทางเรือมีต้นทุนต่ำกว่าเพียงร้อยละ 1.98 และร้อยละ 5 ตามลำดับ

เป็นการสะท้อนถึงความไม่สมดุลระบบขนส่งของประเทศไทยอย่างแท้จริงของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ด้วยเหตุนี้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะยาวนั้นจะมีนโยบายหรือมาตรการอย่างไรที่จะสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำและเรือลำเลียง หรือเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งให้สมดุล ทั้งการขนส่งทางรถบรรทุก ทางรถไฟ ทางเรือ และทางท่อ เพื่อเป้าหมายยกระดับการแข่งขันสินค้าไทยทั้งในประเทศและต่างประเทศ และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเรือลำเลียงสามารถดำเนินการเพื่อการแข่งขันทางธุรกิจได้ ดังนั้นการศึกษาวิจัยจึงมีจุดมุ่งหมายวิเคราะห์นโยบายของรัฐที่มีต่อการสนับสนุนและส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำ และการประกอบธุรกิจเรือลำเลียง มีผลกระทบต่อธุรกิจเรือลำเลียงอย่างไร และผู้ประกอบการเรือลำเลียงมีบทบาทต่อนโยบาย ตลอดจนศึกษาแนวโน้มของการแข่งขันและการปรับตัวของธุรกิจเรือลำเลียงที่จะทำให้ผู้ประกอบการเรือลำเลียงสามารถอยู่รอดได้ในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางน้ำในอนาคตได้อย่างยั่งยืน

เรือลำเลียงจึงเป็นกลไกที่สำคัญที่สุดอย่างหนึ่งที่ทำให้การส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ รวมไปถึงการนำเข้าสินค้าเข้ามาในประเทศผ่านกองเรือเดินทะเลสามารถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพได้ ผู้ประกอบการธุรกิจเรือลำเลียงจึงถือได้ว่ามีส่วนช่วยในการทำให้เศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศของเราพัฒนาต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากแต่ตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบันผู้ประกอบการธุรกิจเรือลำเลียงได้รับผลกระทบอย่างมากจากนโยบายการขนส่งทางน้ำของภาครัฐที่มีต่ออุตสาหกรรมเรือลำเลียงในแต่ละยุคสมัยของรัฐบาลที่ขาดความชัดเจนและไม่มีการกำหนดเป็นการเฉพาะ อีกทั้งยังขาดรายละเอียดที่มากเพียงพอในส่วนของ การประกอบธุรกิจเรือลำเลียง ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจเรือลำเลียงไม่ได้รับความสนใจจากภาครัฐเท่าที่ควรและมีผลทำให้ต้องปรับตัวเปลี่ยนแปลงกลยุทธ์และช่องทางการทำธุรกิจนี้เพื่อความอยู่รอดของธุรกิจ งานวิจัยนี้จึงมีจุดมุ่งหมายที่จะศึกษาว่า เพราะเหตุใดภาครัฐจึงไม่ส่งเสริมหรือสนับสนุนการประกอบธุรกิจเรือลำเลียง นโยบายการขนส่งทางน้ำของภาครัฐมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเรือลำเลียงอย่างไร อุตสาหกรรมเรือลำเลียงปรับตัวเองให้อยู่รอดอย่างไร ตลอดจนศึกษาแนวโน้มของการแข่งขันกัน ในธุรกิจเรือลำเลียงในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาความเป็นมาและการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียงในประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาผลกระทบจากนโยบายของรัฐ ที่มีต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียงในประเทศไทย

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1. การศึกษาครั้งนี้เป็นกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจเรือลำเลียง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการดำเนินกิจการระหว่างท่าเรือเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี และท่าเรือนครหลวง จังหวัดอยุธยา และการเดินเรือบนแม่น้ำเจ้าพระยา สำหรับการขนถ่ายสินค้าจากเรือขนส่งทางทะเลขนาดใหญ่ที่เข้ามาจอดทอดสมอบริเวณท่าเรือ
2. การศึกษาครอบคลุมเรือลำเลียงทุกประเภทและขนาดของเรือที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ เรือลำเลียงไม้และเรือลำเลียงเหล็ก แต่ในปัจจุบันเรือลำเลียงไม้หรือเรือฉลอมมีจำนวนลดน้อยลงมาก ส่วนหนึ่งปลดระวางไปเนื่องจากไม่สามารถใช้งานได้ อีกส่วนหนึ่งถูกนำไปใช้ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแทนการขนส่งสินค้า ทำให้เรือลำเลียงที่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้านั้นเกือบจะทั้งหมดจึงเป็นเรือลำเลียงเหล็ก ขณะที่ขนาดของเรือลำเลียงสามารถจำแนกได้ตามขนาดของช่วงต้นกบรอส
3. ระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษา การศึกษาครั้งนี้ เริ่มตั้งแต่การเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนตุลาคม ปี พ.ศ.2550 และทำการวิเคราะห์เหตุผลของการศึกษารวมระยะเวลาถึงเดือน ธันวาคม 2550 รวมระยะเวลาศึกษา 12 เดือน

1.4 วิธีการที่ใช้ในศึกษา

1. การศึกษาโดยวิธีการวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) ที่เกี่ยวข้องกับประวัติความเป็นมา รวมทั้งนโยบายการขนส่งสินค้าทางน้ำและเรือลำเลียงของประเทศไทย โดยอาศัยการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data Source) จากหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์นโยบายการขนส่งสินค้าทางน้ำของภาครัฐ และพัฒนาการของธุรกิจเรือลำเลียง มีแหล่งข้อมูลที่รวบรวมแหล่งที่สำคัญ ได้แก่ กรมการขนส่งสินค้าทางน้ำและพาณิชย์นาวี สังกัดกระทรวงคมนาคม การท่าเรือแห่งประเทศไทย สภาผู้ขนส่ง

สินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สมาคมเจ้าของเรือขนส่งสินค้าทางน้ำแห่งประเทศไทย สถาบันธุรกิจพาณิชย์ของมหาวิทยาลัยต่าง ๆ เป็นต้น

2. การศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) กับผู้ประกอบการธุรกิจเรือลำเลียงที่ดำเนินธุรกิจของตนอยู่ในปัจจุบันและได้รับผลกระทบจากนโยบายการขนส่งสินค้าทางน้ำที่เกี่ยวข้อง และศึกษาถึงวิธีการปรับตัวของผู้ประกอบการเรือลำเลียงและแนวโน้มของการแข่งขัน ตลอดจนการเสนอแนะในประเด็นที่เป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายการขนส่งสินค้าทางน้ำที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเรือลำเลียงต่อไปกลุ่มเป้าหมายในการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงลึกดังกล่าวข้างต้น กลุ่มตัวอย่างที่ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นผู้ประกอบการหรือนายจ้างเจ้าของเรือขนส่งสินค้าทางน้ำในประเทศไทย ที่มีจำนวนมากกว่า 100 แห่งทั่วประเทศ โดยทำการสำรวจผู้ประกอบการจำนวน 4 รายถึงสาเหตุปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจเรือลำเลียงโดยจำแนกออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ กล่าวคือ ผู้ประกอบการที่เคยดำเนินธุรกิจเรือลำเลียงมาในอดีตแต่ปัจจุบันได้เลิกทำแล้ว และผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจเรือลำเลียงในปัจจุบัน ทั้งนี้เนื่องจากการศึกษาผู้ประกอบการธุรกิจเรือลำเลียง 2 กลุ่มนี้จะสะท้อนให้เห็นถึงเหตุผลของการตัดสินใจดำรงอยู่หรือเปลี่ยนไปทำธุรกิจอื่น มีสาเหตุมาจากนโยบายของรัฐอย่างไรที่ทำให้ผู้ประกอบการบางรายตัดสินใจเลิกกิจการ ในขณะที่เดียวกันผู้ประกอบการที่ยังดำเนินธุรกิจอยู่คาดหวังอะไรกับนโยบายของรัฐที่จะสนับสนุนหรือส่งเสริมให้เขาดำเนินธุรกิจได้อย่างมั่นคง โดยกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

1. กลุ่มผู้ประกอบการที่เคยดำเนินธุรกิจเรือลำเลียงมาในอดีตแต่ปัจจุบันได้เลิกดำเนินกิจการแล้ว

กรณีของคุณตรีโรจน์ อายุ 55 ปี เคยทำกิจการในฐานะที่เป็นหุ้นส่วนให้กับบริษัท สหมิตรวิสาหกิจ ถือได้ว่าเป็นบริษัทในช่วงแรก ๆ ของไทยได้ดำเนินธุรกิจเรือลำเลียงในการขนถ่ายสินค้าด้านการเกษตร และเป็นผู้รับช่วงของกิจการมาเป็นรุ่นที่ 3 ของการดำเนินการธุรกิจของบริษัท สหมิตรวิสาหกิจ ในขณะที่ดำเนินกิจการมีเรือลำเลียงที่อยู่ในการครอบครองถึง 40-50 ลำ รวมทั้งเรือ Truck ถือได้ว่าเป็นบริษัทเรือลำเลียงที่มีชื่อเสียงเป็นขนาดใหญ่ในสมัยนั้นเลยทีเดียว แต่ในปัจจุบันบริษัท สหมิตรวิสาหกิจได้ยกเลิกกิจการเรือลำเลียงไปแล้วและขายทอดกิจการให้กับผู้ประกอบการรายอื่นต่อไป การเลิกกิจการเรือลำเลียงเป็นเพราะสาเหตุใดนั้นจึงเป็นที่น่าสนใจอย่างยิ่งในการศึกษา

2. ผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจเรือลำเลียงในปัจจุบัน

กรณีของคุณประสาน อายุ 57 ปี ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัทเรือลำเลียงไทยขนส่งและบริการ จำกัด อีกทั้งยังเป็นสมาชิกสมาคมนายจ้างเจ้าของเรือไทยอีกด้วย เป็นบริษัทเรือ

ลำเลียงไทยขนส่งและบริการที่มีระวางเรืออยู่ในปัจจุบันจำนวน 55,000 ตัน และมีขนาดของเรือตั้งแต่ 500-2,200 ตัน สินค้าที่ขนส่งเป็นสินค้าทั่วไป เช่น ปุ๋ย แป้ง ข้าว น้ำตาล เป็นต้น ถือเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ในการดำเนินกิจการเรือลำเลียง ส่วนกรณีผู้ประกอบการรายย่อยนั้นขึ้นอยู่กับความร่วมมือของสมาชิกในการรับช่วงจากการใช้เรือลำเลียงในการขนส่งสินค้า

ประเด็นคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์เจาะลึก ผู้วิจัยได้กำหนดประเด็นคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการธุรกิจเรือลำเลียงดังต่อไปนี้

1. ความเป็นมาของการดำเนินการธุรกิจเรือลำเลียง
2. บทบาทของเรือลำเลียงต่อการขนส่งสินค้าตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน
3. การส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐในเชิงนโยบายต่อการประกอบธุรกิจเรือลำเลียง
4. การปรับตัวของธุรกิจเรือลำเลียงกับกระแสของการเปลี่ยนแปลง
5. แนวโน้มการแข่งขันในอนาคตต่อการดำเนินการธุรกิจเรือลำเลียง

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงความเป็นมาของระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียง และลักษณะพื้นฐานของธุรกิจดังกล่าว
2. ทำให้ทราบถึงอุปสรรคการดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำและเรือลำเลียง และการปรับตัวของผู้ประกอบเรือลำเลียง
3. ทำให้ทราบถึงผลกระทบจากนโยบายของรัฐที่มีต่อการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีต่อธุรกิจเรือลำเลียง
4. สามารถที่จะนำผลการศึกษาเป็นแนวทางของการพัฒนาการขนส่งของธุรกิจเรือลำเลียงให้สัมพันธ์กับระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำและโลจิสติกส์ของประเทศไทย รวมทั้งทบทวนนโยบายพัฒนาโลจิสติกส์ของรัฐให้เหมาะสมกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม