

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

การค้าระหว่างประเทศเป็นหัวใจสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้นรัฐบาลของแต่ละประเทศล้วนมีมาตรการส่งเสริมการส่งออกจนถึงการจัดทำเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement) กับประเทศต่าง ๆ เช่นเดียวกับประเทศไทย การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต้องพึ่งพาการส่งออกเป็นหลัก ดังจะเห็นได้จากปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าของประเทศในปี 2547 มีปริมาณสูงถึง 182.7 ล้านตัน โดยเป็นการขนส่งทางทะเลมีจำนวน 171 ล้านตัน หรือคิดเป็น 94% ของปริมาณการนำเข้าและส่งออก รายละเอียดดังตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 ปริมาณและมูลค่าการค้าระหว่างประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2541-2547

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

หน่วย : พันตัน

หน่วย : ล้านบาท

ปี	หน่วย : พันตัน			หน่วย : ล้านบาท		
	ปริมาณสินค้า เข้า-ออก ทั้งหมด	ปริมาณสินค้า เข้า-ออกที่ ขนส่งทาง ทะเล	สัดส่วน%	มูลค่าสินค้า เข้า-ออก ทั้งหมด	มูลค่าสินค้า เข้า-ออกที่ ขนส่งทาง ทะเล	สัดส่วน%
2541	117,773	114,328	97	4,021,815	2,707,161	67
2542	134,025	126,166	94	4,122,573	2,550,672	62
2543	150,422	142,544	95	5,247,744	3,372,184	64
2544	166,199	158,227	95	5,620,420	3,639,142	65
2545	160,015	150,876	94	5,666,833	3,686,461	65
2546	162,097	151,191	93	6,934,585	4,192,588	60
2547	182,691	171,001	94	7,723,531	5,117,800	66

การขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่ได้รับความนิยมสูงสุดนับแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้ เนื่องจากการขนส่งทางทะเลสามารถขนส่งได้คราวละมาก ๆ ทำให้ค่าขนส่งต่อหน่วยมีราคาถูกที่สุดหากเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ การขนส่งทางทะเลในอดีตเป็นการขนส่งสินค้าจากเมืองท่าหนึ่งไปยังอีกเมืองท่าหนึ่ง ซึ่งเรียกว่าการบริการแบบ Port to Port ปัจจุบันมีการพัฒนาการขนส่งทางทะเลในระบบตู้คอนเทนเนอร์ ทำให้บริษัทเรือสามารถเสนอบริการจากโรงงานผู้ผลิตถึงโรงงานของผู้ซื้อ (Door to Door Service) ส่งผลให้การขนส่งในระบบตู้คอนเทนเนอร์ได้รับความนิยมสูงขึ้น

ท่าเรือจึงเป็นองค์ประกอบของระบบการขนส่งทางเรือที่สำคัญที่สุด การค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน นอกจากจะต้องแข่งขันกันในรูปแบบคุณภาพของสินค้าและราคาของสินค้าแล้ว ยังต้องทำทุกวิถีทางที่จะลดต้นทุนของสินค้าลงเพื่อให้แข่งขันกับต่างประเทศได้ การลดต้นทุนนี้อาจต้องดำเนินการไปทั้งการลดต้นทุนการผลิต (Production Cost) และต้นทุนการจัดจำหน่าย (Distribution Cost) ด้วย การมีท่าเรือที่มีประสิทธิภาพสูงจะสามารถช่วยลดต้นทุนการขนส่งลงได้อีกทั้งยังย่นระยะเวลาการขนส่ง ทำให้ผู้ส่งออกสามารถส่งสินค้าไปถึงที่หมายโดยสะดวก รวดเร็ว และสินค้ายังอยู่ในสภาพที่ดี ท่าเรือจึงถือว่าเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญอันดับต้น ๆ ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ประเทศที่มีความเจริญทางด้านเศรษฐกิจล้วนแต่มีท่าเรือที่ทันสมัยเพื่อใช้เป็นประตูในการนำเข้าและส่งออกสินค้า ประเทศที่มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ จะส่งผลให้ปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าสูงขึ้นตามไปด้วย การเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้าที่ทำการขนส่งนับวันจะสูงขึ้นตามการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ความต้องการในการแลกเปลี่ยนสินค้าอันเนื่องมาจากการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement : FTA) ยิ่งกระตุ้นให้การแลกเปลี่ยนสินค้าที่ประเทศหนึ่งผลิตได้ในต้นทุนที่ถูกกว่าถูกส่งไปขายยังประเทศที่มีต้นทุนการผลิตที่สูงกว่า ปริมาณสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นส่งผลให้เกิดการพัฒนาการขนส่งทางทะเลให้ต้องสร้างเรือให้สามารถบรรทุกสินค้าให้ได้ในปริมาณที่มากขึ้นเพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง เมื่อเรือบรรทุกสินค้ามีการพัฒนาให้ลำใหญ่ขึ้นเพื่อบรรทุกสินค้าได้เที่ยวละมาก ๆ ท่าเรือซึ่งเป็นสถานที่ที่นำสินค้าขึ้นและลงเรือจึงต้องมีการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพในการขนถ่ายให้สูงขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น

ท่าเรือเป็นอุตสาหกรรมบริการประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ท่าเรือต่าง ๆ อาจมีวิวัฒนาการทำให้เกิดการพัฒนาเจริญขึ้นตามธรรมชาติตลอดเวลาที่เปลี่ยนไป ท่าเรือที่เก่าแก่สามารถถูกพัฒนาให้เป็นท่าเรือที่มีเทคโนโลยีทันสมัย มีศักยภาพทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการขนส่งสินค้า สำหรับท่าเรือของไทยที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศส่วนใหญ่เป็นท่าเรือของรัฐ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรม

มาบตาพุด เป็นต้น ดังจะเห็นจากจำนวนเรือ ปริมาณสินค้าและตู้สินค้าผ่านท่าในปริมาณสูงดัง
ตารางที่ 1.2 1.3 และ 1.4

ตารางที่ 1.2 จำนวนเรือ ปริมาณสินค้าและตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2541-
2547

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ปี	จำนวนเรือ (เที่ยว)	ปริมาณสินค้า (เมตริกตัน)	เปลี่ยนแปลง %	ปริมาณตู้สินค้า (TEUS)	เปลี่ยนแปลง %
2541	2,275	12,923,498		1,113,756	
2542	2,175	12,845,044	(0.61)	1,052,566	(5.49)
2543	2,276	13,248,177	3.14	1,073,517	1.99
2544	2,470	13,359,301	0.84	1,069,560	(0.37)
2545	2,519	13,964,725	4.53	1,110,561	3.83
2546	2,379	14,626,163	4.74	1,173,986	5.71
2547	2,402	15,305,289	4.64	1,388,403	18.26

ตารางที่ 1.3 จำนวนเรือ ปริมาณสินค้าและตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ
2541-2547

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ปี	จำนวนเรือ (เที่ยว)	ปริมาณสินค้า (เมตริกตัน)	เปลี่ยนแปลง %	ปริมาณตู้สินค้า (TEUS)	เปลี่ยนแปลง %
2541	3,050	13,743,133		1,424,702	
2542	3,300	16,647,562	19.82	1,755,867	23.24
2543	3,869	18,959,862	15.13	2,111,008	20.23
2544	4,155	21,297,160	12.33	2,312,439	9.54
2545	4,316	25,593,123	20.17	2,656,651	14.89
2546	4,296	28,739,573	12.29	3,047,369	14.71
2547	4,625	32,400,853	12.74	3,529,883	15.83

ตารางที่ 1.4 จำนวนเรือ ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ปี พ.ศ. 2541-2548

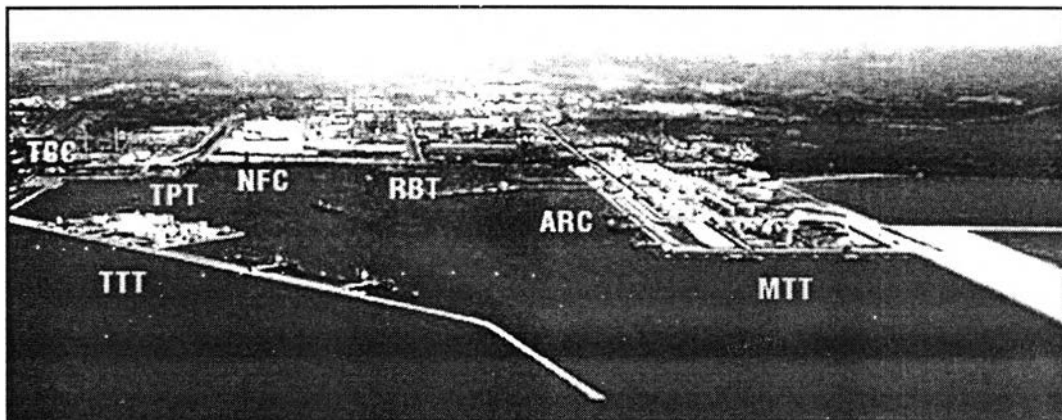
ที่มา : กองปฏิบัติการท่าเรือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

ปี	จำนวนเรือ (เที่ยว)	ปริมาณสินค้า(เมตริกตัน)			เปลี่ยนแปลง %
		สินค้าเหลว	สินค้าทั่วไป	เมตริกตัน	
2541	4,406	13,977,777	1,909,298	15,887,075	
2542	4,946	16,419,490	2,829,807	19,249,297	21.16
2543	5,211	15,486,500	4,232,517	19,719,017	2.44
2544	5,008	14,826,502	3,813,248	18,639,750	(5.47)
2545	5,798	15,844,282	5,277,838	21,122,120	13.32
2546	5,689	15,839,753	5,341,844	21,181,597	0.28
2547	6,472	24,212,910	6,166,949	30,379,859	43.43
2548	6,261	15,751,015	5,678,801	21,429,816	(29.46)

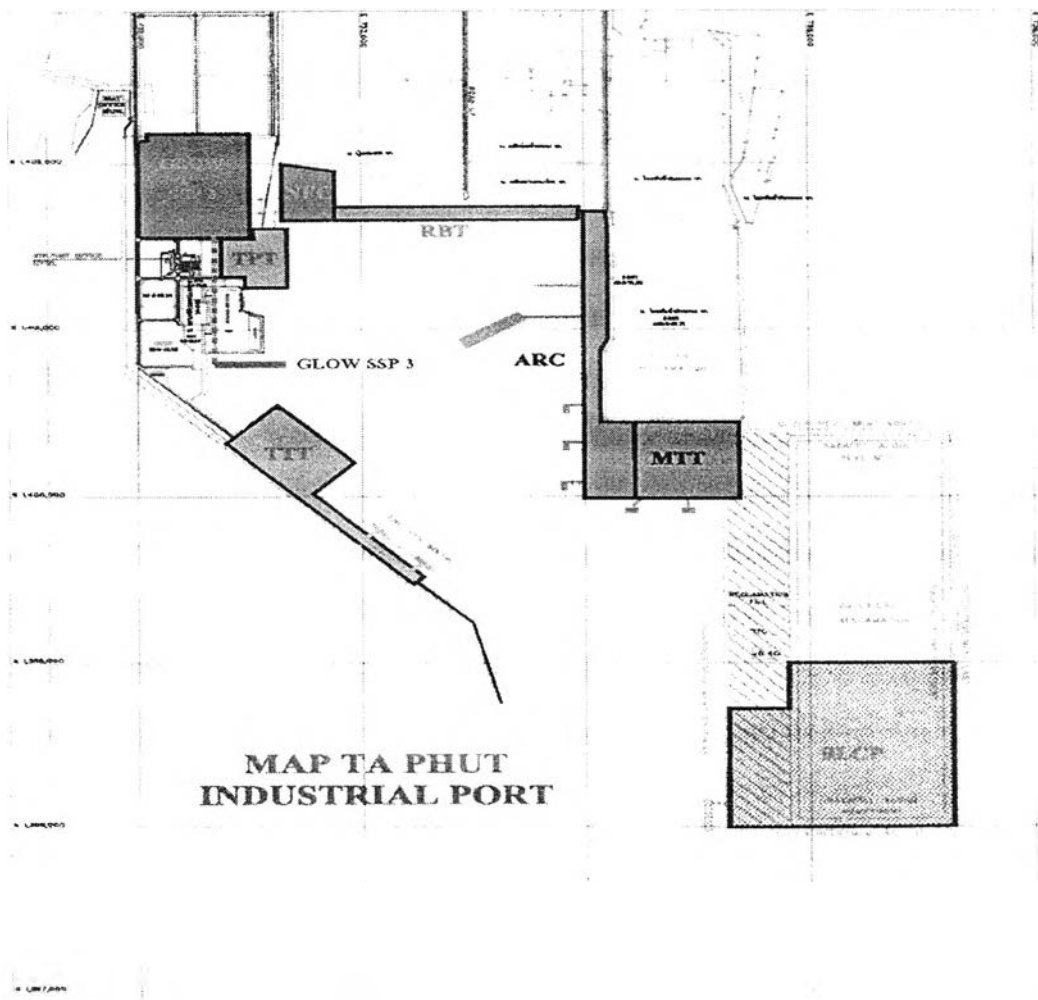
ในแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศจะต้องมีแผนการก่อสร้างท่าเทียบเรือและมีแผนการพัฒนาท่าเรือตามแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นท่าเรือที่ถูกสร้างขึ้นตามแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก มีที่ตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง ท่าเรือแห่งนี้อยู่ในความดูแลของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เปิดให้บริการเมื่อปี พ.ศ. 2535 ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นท่าเรือที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของประเทศไทย นับเป็นท่าเรืออุตสาหกรรมที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย จากตารางที่ 1.4 มีปริมาณสินค้าผ่านท่าในปี 2548 จำนวน 21,429,816 ตัน โดยแบ่งเป็นสินค้าเหลวจำนวน 15,751,015 ตัน สินค้าเทกองและสินค้าทั่วไปจำนวน 5,678,801 ตัน

วัตถุประสงค์ของการสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เพื่อเป็นท่าเรือสนับสนุนอุตสาหกรรมภายในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และนิคมอุตสาหกรรมใกล้เคียง เช่น นิคมอุตสาหกรรมผาแดง นิคมอุตสาหกรรมตะวันออก นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย และนิคมอุตสาหกรรมเหมราช เป็นต้น โดยใช้ท่าเรือในการขนถ่ายวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์สินค้าเหลว สินค้าเทกอง สินค้าแร่ และเกษตร

ภาพที่ 1.1 ภาพถ่ายทางอากาศ ทำเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด



ภาพที่ 1.2 แบบแปลนทำเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด



ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ประกอบด้วยท่าเรือต่าง ๆ ดังนี้

1. **ท่าเรือสาธารณะ (Public Berths)** หมายถึง ท่าเรือที่ไม่จำกัดผู้ที่จะมาขอใช้บริการ ท่าเรือประเภทนี้ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยจะลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานให้ ซึ่งประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ โกดังเก็บสินค้า พื้นที่หน้าท่า และอุปกรณ์หน้าท่า ส่วนเอกชนจะลงทุนในส่วนของอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า ท่าเรือสาธารณะประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 2 ท่า ดังนี้

1.1. ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ ซึ่งบริหารโดย บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอมินอล จำกัด (TPT)

1.2. ท่าเทียบเรือสินค้าเหลว ซึ่งบริหารโดย บริษัท ไทยแท็งก์เทอมินอล จำกัด (TTT)

2. **ท่าเรือเฉพาะกิจ (Dedicated Berths)** หมายถึง ท่าเรือที่จำกัดผู้ที่จะมาขอใช้บริการ เฉพาะในกลุ่มของผู้ได้รับสัมปทานเท่านั้น โดยเอกชนหรือผู้ขอสัมปทานจะต้องลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเองทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือต่าง ๆ ดังนี้

2.1. ท่าเทียบเรือ บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) (NFC)

2.2. ท่าเทียบเรือ บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด (RBT)

2.3. ท่าเทียบเรือ บริษัท อัลไลแอนซ์รีไฟนิง จำกัด (ARC)

2.4. ท่าเทียบเรือ บริษัท มาบตาพุดแท็งก์ เทอมินอล จำกัด (MTT)

2.5. ท่าเทียบเรือ บริษัท โกลว์ เอสพีพี จำกัด (GLOW SPP)

โรงงานอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และนิคมอุตสาหกรรมใกล้เคียง ถือเป็น Primary Hinterland ของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด โรงงานส่วนใหญ่จะประกอบด้วย โรงกลั่นน้ำมัน โรงงานอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และโรงงานอุตสาหกรรมเหล็ก วัตถุประสงค์และผลิตภัณฑ์จะนำเข้ามาและส่งออกผ่านท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นส่วนใหญ่ การพัฒนาการขนส่งของโรงงานอุตสาหกรรมเหล่านี้คือกลไกสำคัญในการผลักดันให้ท่าเรือมีการพัฒนาตามการพัฒนาของโรงงานอุตสาหกรรม สินค้าหลักของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด คือสินค้าเหลว ซึ่งจะทำให้การขนถ่ายสินค้าโดยระบบท่อ จากนั้นจะส่งมาจัดเก็บในถังเก็บเคมีภัณฑ์เหลว (Storage

Tank) ขนาดใหญ่ เพื่อทยอยนำสินค้าไปใช้ในกระบวนการผลิตต่อไปหรือเพื่อการส่งออก ทำเทียบเรือสินค้าเหลวมี่ทั้งหมด 3 ท่า คือ ทำเทียบเรือ บริษัท ไทยแท็งก์เทอมินอล จำกัด ทำเทียบเรือ บริษัท มาบตาพุดแท็งก์เทอมินอล จำกัด และทำเทียบเรือ บริษัท อัลโลแอนซ์รีไฟนิง จำกัด สินค้าที่ขนถ่ายรองลงมาคือ สินค้าทั่วไป (Conventional) และสินค้าเทกอง (Bulk) ซึ่งจะทำการขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือเนกประสงค์ บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอมินอล จำกัด ทำเทียบเรือ บริษัท ปู๊ยแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) และทำเทียบเรือ บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด ส่วนท่าเทียบเรือ บริษัท โกลว์ เอสพีพี จำกัด เป็นท่าเทียบเรือขนถ่ายเฉพาะถ่านหินเท่านั้น

ท่าเทียบเรือเนกประสงค์มาบตาพุดได้เปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2535 ในขณะนั้นโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และนิคมอุตสาหกรรมใกล้เคียงเพิ่งจะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ดังนั้นท่าเทียบเรือเรือเนกประสงค์อุตสาหกรรมมาบตาพุดจึงได้ถูกใช้เพื่อเป็นท่าเรือหลักในการนำเข้าเครื่องจักรและอุปกรณ์ในการก่อสร้างโรงงาน หลังจากโรงงานต่างๆ ได้สร้างเสร็จ ท่าเทียบเรือเนกประสงค์มาบตาพุดจึงมีบทบาทในการเป็นท่าเรือที่ใช้ในการขนถ่ายวัตถุดิบที่นำเข้ามา รวมทั้งเป็นที่บรรจุทุกผลิตภัณฑ์เพื่อส่งออก ปัจจุบันโรงงานอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นโรงงานปิโตรเคมี ซึ่งวัตถุดิบจะเป็นสินค้าเหลว โดยจะขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือบริษัท ไทยแท็งก์เทอมินอล จำกัด และท่าเทียบเรือมาบตาพุดแท็งก์เทอมินอล จำกัด ผลิตภัณฑ์ของโรงงานปิโตรเคมีคือผลิตภัณฑ์เม็ดพลาสติกเกรดต่างๆ ซึ่งผลิตภัณฑ์จะส่งขายในประเทศประมาณ 50% ส่วนที่เหลือจะส่งออกโดยรูปแบบการขนส่งส่วนใหญ่จะขนส่งในระบบตู้คอนเทนเนอร์ แต่ปัญหาคือปัจจุบันไม่มีเรือคอนเทนเนอร์มาให้บริการที่ทำเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด อันเนื่องมาจากท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดไม่มีท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์เพื่อรับเรือคอนเทนเนอร์โดยเฉพาะ ดังนั้นตู้คอนเทนเนอร์จากนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและนิคมอุตสาหกรรมใกล้เคียง จึงต้องถูกขนส่งโดยรถยนต์เป็นระยะทางประมาณ 75 กิโลเมตร ไปส่งออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง

หากสามารถปรับเปลี่ยนท่าเทียบเรือเนกประสงค์เป็นท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ สินค้าจากโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และนิคมอุตสาหกรรมใกล้เคียงจะได้มาบรรจุทุกลงเรือเพื่อส่งออกที่ทำเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งจะช่วยให้ลดค่าใช้จ่ายในด้านการขนส่ง ซึ่งจะส่งผลให้ Logistics Cost ของโรงงานอุตสาหกรรมลดลง

1.2 วัตถุประสงค์

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการตลาดของการปรับเปลี่ยนท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์

1.3 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาการตลาดของการปรับเปลี่ยนท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ โดยจะศึกษาความเป็นไปได้ 2 ด้าน คือ

1. ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการส่งออกสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
2. ศึกษาความเป็นไปได้ด้านแนวโน้มปริมาณการส่งออกสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่คาดว่าจะมาใช้บริการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด หากมีการปรับเปลี่ยนจากท่าเทียบเรืออเนกประสงค์เป็นท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการส่งออกสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
2. สามารถพยากรณ์แนวโน้มปริมาณการส่งออกของโรงงานอุตสาหกรรมเฉพาะโรงงานที่อยู่ใน Primary Hinterland ภายในรัศมี 40 กิโลเมตร จากท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดในอนาคต
3. เป็นแนวทางในการพิจารณาศึกษาด้านกายภาพและด้านการลงทุนของการปรับเปลี่ยนท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์