



วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี

ปีที่ 20 ฉบับที่ 4 เดือนเมษายน ถึง ธันวาคม 2567

แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง
ระยะที่ 3

THE DEVELOPMENT DOMESTIC TERMINALS OF LAEMCHABANG PORT
PHASE 3

ไกรวัฒน์ พัทธ์กรณ์*, สราวุธ ลักษณะโต

Kraiwat Pitakkorn*, Sarawut Luksanato

สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Logistics and Supply Chain Management, Faculty of Logistics, Burapha University

*Corresponding Autor e-Mail: 64920047@go.buu.ac.th

(Received: 2024, February 5; Revised: 2024, April 13; Accepted: 2024, April 26)

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเรือสินค้าภายในประเทศ และ 2) แนวทางการพัฒนาท่าเรือสินค้าภายในประเทศ ซึ่งเป็นท่าเรือที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียงในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 โดยใช้การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) การใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ชนิดแบบปลายเปิดกับผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือ จำนวน 3 ราย เลือกแบบเฉพาะเจาะจง และชนิดมาตรวัดแบบให้คะแนน 5 ระดับ จำนวน 15 ราย โดยการวิเคราะห์ความคิดเห็นที่ได้จากแบบสอบถามปลายเปิดเกี่ยวกับสถานการณ์การขนส่งสินค้าภายในประเทศในปัจจุบัน การพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)

ผลการวิจัยพบว่าระดับคะแนนของผู้ใช้บริการทั้ง 4 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ ปัจจัยด้านการปฏิบัติการเครื่องมือยกขนสินค้า ปัจจัยด้านการปฏิบัติการสินค้า และปัจจัยด้านการเงินและอื่น ๆ อยู่ในระดับมาก 4.10, 4.00, 4.03 และ 3.71 ตามลำดับ โดยจุดแข็งและโอกาสคือ การมีโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่หลังท่าที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ภายในประเทศ จุดอ่อนและอุปสรรคคือ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของการท่าเรือแห่งประเทศไทยไม่เอื้อต่อสภาพแวดล้อมการแข่งขันทางธุรกิจ ทำให้ไม่สามารถสร้างพันธมิตรทางธุรกิจได้ รวมถึงอัตราค่าภาระ



วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี

ปีที่ 20 ฉบับที่ 4 เดือนเมษายน ถึง ธันวาคม 2567

ในปัจจุบันที่ยังไม่ได้ปรับเปลี่ยนโครงสร้างอัตราค่าภาระที่คณะรัฐมนตรีประกาศใช้เมื่อปี 2534 และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศไม่สามารถเชื่อมต่อกับผู้ประกอบการเอกชน ทำให้ไม่สามารถนำข้อมูลมาใช้ในการบริหารจัดการปัญหาต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ: ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ; เขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

ABSTRACT

The objectives of this research were to study 1) problems, obstacles, and factors affecting the development of domestic cargo ports, and 2) guidelines for developing domestic cargo ports, which supported the transportation of goods by coastal ships and transport ships in the Laemchabang Port Phase 3 areas. The analysis of internal factors and external factors (SWOT Analysis) were conducted. Data were obtained from executives and operators involved in port operation who answered an open-ended questionnaire, 3 of whom were specifically selected and 15 of whom were selected by a 5-level rating scale type. The opinions obtained from the open-ended questionnaires concerning the current domestic freight transport situation and development of a domestic cargo terminal in the Laem Chabang Port Phase 3 areas were then analyzed. The statistics used in data analysis included mean and standard deviation.

It was found that the rating level of service users on all 4 factors, namely, the factor of wharf services, factors in the operation of cargo lifting tools, product operations factors, and financial and other factors, were at a high level of 4.10, 4.00, 4.03 and 3.71, respectively. Strengths and opportunities included having infrastructure and back-port areas that could be linked with multimodal transport to transport goods to various destinations within the country. Weak points and obstacles included rules, regulations and rules of the Port Authority of Thailand that were not conducive to a competitive business environment. These made it impossible to create business alliances. Besides, the current burden rates that have not yet been changed to the burden rate structure according to the Cabinet announcement in 1991 and the information technology system could not connect to private operators. As a result, the data could not be used to manage and solve various problems effectively.

Keywords: Domestic Cargo Ports; Laemchabang Port Phase 3



บทนำ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำ เป็นการขนส่งที่ใช้กันมาตั้งแต่ในอดีตจนปัจจุบัน ทั้งการขนส่งในแม่น้ำ ลำคลองและทางทะเล เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ แต่เนื่องจากปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางบกได้รับความ สะดวกรวดเร็วขึ้น ทำให้ปริมาณการขนส่งทางน้ำลดลงบ้าง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัญหาการจราจรทางบกแออัด คับคั่ง อีกทั้งปัญหาราคาน้ำมันสูงขึ้น รัฐบาลจึงมีนโยบายในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการลดการใช้พลังงานในภาค การขนส่ง เชื่อมโยงการค้าและสนับสนุนการท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ทำให้การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอ ตลอดจนเชื่อมโยงระบบโครงข่ายการ ขนส่งภายในประเทศ ท่าเรือแหลมฉบังเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศ (ปริยา มีบุญ และ พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล, 2561, หน้า 200) และพัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ท่าเรือแหลมฉบังมีท่าเทียบเรือระหว่างประเทศรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และมีการพัฒนา ท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อย่างต่อเนื่อง ประกอบกับท่าเรือแหลมฉบังยังไม่มี ท่าเทียบเรือสินค้าในประเทศที่รองรับการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียงเป็นการเฉพาะ สำหรับรองรับ การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมสำหรับการขนส่งสินค้า ซึ่งปริมาณเรือสินค้าชายฝั่งเทียบท่าเรือแหลม ฉบังในปี 2564, 2565 และ 2566 มีจำนวนดังนี้ 4,544 4,872 และ 4,359 ลำ ตามลำดับ ดังนั้นท่าเรือแหลมฉบัง จะต้องเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ (อาภาพร ตั้งภักดีตระกูล, 2559, หน้า 297) ในการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้า ภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ซึ่งถือเป็นการขยายการให้บริการของท่าเทียบเรือและ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องภายในประเทศและสามารถรองรับนโยบายด้านการขนส่งและคมนาคมของประเทศ

ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นหน่วยงานหนึ่ง ที่บริหารงานภายใต้การทำเรือแห่งประเทศไทย และให้ความสำคัญ กับการขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่ง ซึ่งจะช่วยให้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศไทยโดยภาพรวม มีศักยภาพยิ่งขึ้น แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ท่าเรือแหลมฉบังจะลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และติดตั้งเครื่องมือยกขนหลักมุ่งเน้นส่งเสริมการปรับเปลี่ยน ระบบการขนส่งจากทางถนนสู่ทางน้ำ (เรือชายฝั่ง) ตามนโยบายรัฐบาล ในส่วนของการเคลื่อนย้ายสินค้าสามารถ ดำเนินการได้ โดยจัดให้มีบุคลากรภายนอกเข้ามาช่วยให้บริการเคลื่อนย้ายสินค้า รวบรวม หรือกระจายสินค้าที่ ขนส่งทางเรือชายฝั่งภายในท่าเทียบเรือ รวมถึงการให้บริการเคลื่อนย้ายสินค้า รวบรวม หรือกระจายสินค้าที่ขนส่ง ทางเรือชายฝั่งระหว่างท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศกับท่าเทียบเรือระหว่างประเทศภายในเขตศุลกากรท่าเรือ แหลมฉบัง จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังกล่าวซึ่งท่าเรือแหลมฉบังมีท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และมีการพัฒนาท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อย่าง



ต่อเนื่อง ประกอบกับท่าเรือแหลมฉบังยังไม่มีท่าเทียบเรือสินค้าในประเทศที่รองรับการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่ง และเรือลำเลียงเป็นการเฉพาะ เพื่อเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมสำหรับการขนส่งสินค้า เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศ และลดความแออัดของพื้นที่หลังท่า จึงเป็นที่มาของงานวิจัยเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ซึ่งถือเป็นการขยายการให้บริการของท่าเทียบเรือและธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ และสามารถรองรับนโยบายด้านการขนส่งและคมนาคมของประเทศ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง
2. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง

วิธีดำเนินงานวิจัย

ผู้ให้ข้อมูลหลัก ประกอบด้วย 1) ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 3 ราย และ 2) ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ประจำเรือสินค้าชายฝั่งที่ให้บริการขนส่งตู้สินค้าเข้า-ออกท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 15 ราย เลือกแบบเฉพาะเจาะจง ใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ หากเรือสินค้าชายฝั่งลำใดเทียบท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังมากกว่า 1 เทียบ ในช่วงเวลาที่เก็บข้อมูลจะไม่เก็บข้อมูลของเรือลำนั้นเพิ่มเติม

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถามเพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังที่มีต่อการให้บริการท่าเทียบเรือ การปฏิบัติการเครื่องมือยกขนสินค้า การปฏิบัติการสินค้าและการเงิน ทำการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยโดยนำร่างแบบสอบถามสำหรับผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 คน ตรวจสอบความสอดคล้องภายในของแบบสอบถาม โดยการหาค่าความสอดคล้อง (Item Objective Congruence: IOC) มีค่า IOC=.77 (ธีระ กุลสวัสดิ์, 2558, หน้า 1-2) และข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญเพื่อนำไปปรับปรุงแบบสอบถามให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

การเก็บรวบรวมข้อมูล ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในการท่าเรือแห่งประเทศไทยและประสานงานกับ 1) ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือ



ขายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง และ 2) ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือขายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเก็บข้อมูลโดยการแจกแบบสอบถามและส่งกลับ ระหว่างเดือนมิถุนายน ถึง กรกฎาคม พ.ศ.2566

การวิเคราะห์ข้อมูล สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) เพื่อแปลความหมายความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือขายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังที่มีต่อปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ ด้านการปฏิบัติการเรือมือยกขนสินค้า ด้านการปฏิบัติการสินค้า และด้านการเงินและอื่น ๆ เกณฑ์แปลผลค่าเฉลี่ย (บุรินทร์ รุจจนพันธ์, ออนไลน์, 2566) ดังนี้ ค่าเฉลี่ย 4.21-5.00 เห็นด้วยมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 3.41-4.20 เห็นด้วยมาก ค่าเฉลี่ย 2.61-3.40 เห็นด้วยปานกลาง ค่าเฉลี่ย 1.81-2.60 เห็นด้วยน้อย และค่าเฉลี่ย 1.00-1.80 เห็นด้วยน้อยที่สุด และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) เพื่อแสดงการกระจายของข้อมูลความคิดเห็น การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน-ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) (นงนภัส เจียมเงิน, 2558, หน้า 32-34) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก ประกอบด้วย การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อใช้ศึกษาตนเอง ศึกษาสภาพแวดล้อม วิเคราะห์โอกาส/อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกองค์กร และการวิเคราะห์ความคิดเห็นที่ได้จากแบบสอบถามปลายเปิดเกี่ยวกับสถานการณ์การขนส่งสินค้าภายในประเทศในปัจจุบัน การพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ตามความคิดเห็นของ 1) ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือขายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง และ 2) ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือขายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง และสรุปข้อเสนอแนะต่าง ๆ

ผลการวิจัย

1. ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการท่าเทียบเรือขายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง มีแนวทางในการพัฒนาท่าเทียบเรือ ดังนี้

1.1 สถานการณ์การขนส่งสินค้าภายในประเทศในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าภายในประเทศ มีผลจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกที่กระตุ้นการบริโภคสินค้ามากขึ้น หลังเหตุการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 ประกอบด้วยตู้สินค้าขาดแคลนกลับสู่ระดับปกติ ความต้องการของผู้บริโภคคงที่ ดังนั้นหากดูข้อมูลนำเข้าส่งออกจากหน่วยงานต่าง ๆ ยังคงมีการหดตัว สถานการณ์การขนส่งภายในประเทศยังทรงตัว การขนส่งสินค้าภายในประเทศ สามารถใช้การขนส่งได้หลากหลายรูปแบบ ผู้ใช้บริการมีทางเลือกในการขนส่งหลายทางเลือก ขึ้นอยู่กับรูปแบบที่จะใช้ในการขนส่งสินค้า เช่น ขนส่งสินค้าแบบ Door to door ใช้รถยนต์ขนส่งสินค้าจะมีความคล่องตัวมากกว่า ในประเทศไทยมีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ ทั้งนี้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าได้แบบไร้รอยต่อ จะทำให้สามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้าได้ การขนส่งสินค้าหรือตู้สินค้า จะเป็นการขนส่งรถยนต์เป็นส่วนมากทำให้การจราจรหนาแน่นและติดขัดเป็นส่วนมาก แต่ผู้นำเข้าหรือเจ้าของสินค้าจะนิยมการขนส่งทางรถยนต์เพราะรวดเร็วและสามารถส่งได้ถึงที่



1.2 การพัฒนาท่าเทียบเรือ พิจารณาในด้านกายภาพของท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน พบว่าประเภทเครื่องมือและหน้าท่าเทียบเรือ อุปกรณ์ยกขนสินค้าต้องสอดคล้องกับปริมาณการขนส่งสินค้า ควรมีการบำรุงรักษาตลอดเวลาให้พร้อมใช้งาน และจะต้องมีแผนงานรองรับหากอุปกรณ์ยกขนสินค้าเกิดความเสียหาย เพื่อไม่ให้กระทบกับผู้ใช้บริการมากเกินไป ชัดความสามารถของพื้นที่และเครื่องมือ รวมถึงอัตราค่าภาระในการใช้บริการ

1.3 ข้อเสนอต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือ จำเป็นต้องมีท่าเทียบเรือ เนื่องจากเป็นโหมดหนึ่งที่ขนส่งเข้ามาเพื่อการส่งออก และในอนาคตอาจใช้เป็นการกระจายสินค้าในประเทศ สำหรับรูปแบบ ขนาดอาจต้องศึกษาจากความต้องการในปัจจุบัน การพัฒนาท่าเทียบเรือและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ให้รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การให้บริการท่าเทียบเรือ สามารถปรับเปลี่ยนกิจกรรมให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าแต่ละประเภท การกำหนดราคาค่าบริการ ต้องสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายในด้านโลจิสติกส์ของประเทศโดยรวม

2. ผลการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง

ตารางที่ 1 ความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ

ปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
1. ท่าเรือแหลมฉบังควรมีบริการท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ	4.33	0.60	มากที่สุด
2. ที่ตั้งของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ มีความได้เปรียบมากกว่าท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ของเอกชนรายอื่น ๆ ที่ให้บริการ	4.00	0.00	มากที่สุด
3. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการขยายความยาวหน้าท่าและขุดลอกร่องน้ำให้สอดคล้องกับขนาดของเรือสินค้าในปัจจุบัน	4.27	0.57	มากที่สุด
4. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการปรับปรุงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดเวลาในการเทียบเรือ	4.47	0.62	มากที่สุด
5. การพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ	4.13	0.62	มาก
6. การบริหารการจราจรทางน้ำเพื่อความปลอดภัยของเรือสินค้าในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง	4.20	0.65	มาก



ตารางที่ 1 (ต่อ)

ปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือ	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
7. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการให้บริการนำเรือเข้า-ออก ท่าเทียบเรือมีความถูกต้องและรวดเร็ว	4.00	0.00	มาก
8. เรือสินค้ามีความปลอดภัยในขณะที่เทียบท่าเทียบเรือสินค้า ภายในประเทศ	3.87	0.62	มาก
9. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการกำหนดการเทียบเรือสินค้า มีความแน่นอน	3.60	0.88	มาก
ค่าเฉลี่ยรวม	4.10	0.63	มาก

จากตารางที่ 1 พบว่าผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งมีระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการให้บริการท่าเทียบเรือค่าเฉลี่ยโดยรวมในเกณฑ์มาก (Mean=4.10, SD=0.63)

ตารางที่ 2 ความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยด้านการปฏิบัติการเรือมือยกขนสินค้า

ปัจจัยด้านการปฏิบัติการเรือมือยกขนสินค้า	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
10. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการจัดหาเครื่องมือขนถ่าย สินค้าให้เพียงพอและเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน	4.13	0.62	มาก
11. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีเครื่องมือยกขนสินค้าอยู่ใน สภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา	3.80	0.75	มาก
12. เครื่องมือยกขนสินค้าของท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมี ความปลอดภัยในการยกขนสินค้า	3.93	0.68	มาก
13. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการลดความถี่การเสียหาย ของเครื่องมือยกขนสินค้า	3.87	0.72	มาก
14. ท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการควบคุมระยะเวลาการ ขนถ่ายสินค้าให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน	4.13	0.72	มาก



ตารางที่ 2 (ต่อ)

ปัจจัยด้านการปฏิบัติการเครื่องมือยกขนสินค้า	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
15. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการแก้ไขปัญหาเครื่องมือยกขนเมื่อเกิดการเสียหายให้เร็วที่สุดและไม่กระทบกับผู้ใช้บริการ	4.13	0.62	มาก
ค่าเฉลี่ยรวม	4.00	0.00	มาก

จากตารางที่ 2 พบว่าผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งมีความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการปฏิบัติการเครื่องมือยกขนสินค้า ค่าเฉลี่ยโดยรวมในเกณฑ์มาก (Mean=4.00, SD=0.00)

ตารางที่ 3 ความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยด้านการปฏิบัติการสินค้า

ปัจจัยด้านการปฏิบัติการสินค้า	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
16. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีลานกองเก็บสินค้าสามารถปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสินค้าได้	4.00	0.00	มาก
17. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีขั้นตอนการตรวจสอบสินค้ามีความรวดเร็ว ถูกต้อง	3.93	0.57	มาก
18. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีการวางแผนขนถ่ายสินค้ามีความรวดเร็ว ถูกต้อง	4.07	0.57	มาก
19. ทำเทียบเรือสินค้าภายในประเทศมีระบบจัดการขนถ่ายสินค้ามีประสิทธิภาพ	4.00	0.00	มาก
20. ทำเทียบเรือความปลอดภัยในการจัดเก็บรักษาสินค้า	4.13	0.62	มาก
ค่าเฉลี่ยรวม	4.03	0.58	มาก

จากตารางที่ 3 พบว่าผู้ใช้บริการทำเทียบเรือชายฝั่งมีความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการปฏิบัติการสินค้า ค่าเฉลี่ยโดยรวมในเกณฑ์มาก (Mean=4.03, SD=0.58)



ตารางที่ 4 ความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยด้านการเงินและอื่น ๆ

ปัจจัยด้านการเงินและอื่น ๆ	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น
21. อัตราค่าภาระมีความเป็นธรรมและเหมาะสม	3.60	0.80	มาก
22. การคิดอัตราค่าภาระมีความถูกต้องและรวดเร็ว	3.73	0.77	มาก
23. ศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จมีความพร้อมให้บริการ	3.73	0.68	มาก
24. ขั้นตอนและพิธีการจ่ายเงินค่าภาระมีความสะดวกและรวดเร็ว	3.67	0.60	มาก
25. แกไขกฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า	3.73	0.68	มาก
26. การกำหนดกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เป็นมาตรฐานเพื่อกำกับดูแลการขนถ่ายสินค้า	3.93	0.68	มาก
27. โครงข่ายถนนรอบท่าเรือแหลมฉบังมีเพียงพอต่อการขนส่งสินค้า	3.73	0.57	มาก
28. การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่องและตลอดเวลา	3.53	0.62	มาก
29. ท่าเทียบเรือมีระบบสารสนเทศที่ทันสมัย	3.73	0.57	มาก
30. การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานประจำวัน	3.67	0.60	มาก
ค่าเฉลี่ยรวม	3.71	0.66	มาก

จากตารางที่ 4 พบว่าผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งมีความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านการเงินและอื่น ๆ ค่าเฉลี่ยรวมในเกณฑ์มาก (Mean=3.71, SD=0.66)

3. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน-ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) และการวิเคราะห์สภาพการแข่งขันทางธุรกิจ เพื่อช่วยให้สามารถกำหนดจุดแข็งและจุดอ่อนจากสภาพแวดล้อมภายใน โอกาส และปัญหาอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก ตลอดจนผลกระทบที่มีต่อศักยภาพในการบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ

3.1 จุดแข็ง (Strength) ท่าเทียบเรือมีโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่หลังท่า ที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ภายในประเทศ การตอบสนองนโยบายรัฐ การดำเนินงานของท่าเทียบเรือ มีความสอดคล้องกับนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของรัฐบาล ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าของประเทศ



3.2 จุดอ่อน (Weakness) โครงสร้างองค์กรและพระราชบัญญัติ กฎ ระเบียบ และข้อบังคับ ไม่เอื้อต่อสภาพแวดล้อมการแข่งขันทางธุรกิจ การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มีความล่าช้าไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมการแข่งขันทางธุรกิจ ขาดการสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อช่วยสนับสนุนการดำเนินงาน หรือเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ อัตราค่าภาระไม่ยืดหยุ่นต่อสภาพการแข่งขันทางธุรกิจ หากมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างอัตราค่าภาระจะต้องใช้เวลาค่อนข้างนานเนื่องจากต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ

3.3 โอกาส (Opportunity) การลงทุนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ รัฐบาลกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งภายในประเทศ รวมทั้งการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและภาคใต้ ทำให้ท่าเทียบเรือ สามารถเชื่อมโยงการขนส่งไปยังพื้นที่หลังท่าได้ทั่วประเทศ

3.4 อุปสรรค (Threat) การพัฒนาโครงการ Land bridge เป็นการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ระหว่างชายฝั่งทะเลอ่าวไทยกับอันดามันอาจส่งผลให้ปริมาณสินค้าที่จะมาท่าเรือแหลมฉบังลดลงได้ การพัฒนาของท่าเทียบเรือเอกชน มีความคล่องตัวในการให้บริการ สามารถดำเนินการด้านการตลาดเชิงรุกได้อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการพัฒนาโครงการ จะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานที่จะต้องพิจารณาโครงการ อาจทำให้การพัฒนาโครงการเกิดความล่าช้าได้

จากการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน-ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) เกี่ยวกับจุดแข็งและจุดอ่อนจากสภาพแวดล้อมภายใน โอกาสและปัญหาอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 5 สรุปการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน-ปัจจัยภายนอก

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
- มีโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่หลังท่าที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ภายในประเทศ	- โครงสร้างองค์กรและพระราชบัญญัติ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับไม่เอื้อต่อสภาพแวดล้อมการแข่งขันทางธุรกิจ
- มีความสอดคล้องกับนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของรัฐบาล ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าของประเทศ	- การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มีความล่าช้า
	- ขาดการสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ
	- อัตราค่าภาระไม่ยืดหยุ่นต่อสภาพการแข่งขันทางธุรกิจ



ตารางที่ 4 (ต่อ)

โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
- การลงทุนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งภายในประเทศ รวมทั้งการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และภาคใต้	- ท่าเทียบเรือเอกชน มีความคล่องตัวในการให้บริการ สามารถดำเนินการด้านการตลาดเชิงรุกได้อย่างต่อเนื่อง - การพัฒนาโครงการจะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ที่จะต้องพิจารณาโครงการ

4. ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือ กวู ระเบียง ข้อบังคับของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ไม่เอื้อต่อสภาพแวดล้อมการแข่งขันทางธุรกิจ ทำให้ไม่สามารถสร้างพันธมิตรทางธุรกิจได้ รวมถึงอัตราค่าภาระในปัจจุบันที่ยังไม่ได้ปรับเปลี่ยนโครงสร้างอัตราค่าภาระ ที่คณะรัฐมนตรีประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ.2534 รวมถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศไม่สามารถเชื่อมต่อกับผู้ประกอบการเอกชน ทำให้ไม่สามารถนำข้อมูลต่าง ๆ มาใช้ในการบริหารจัดการปัญหาต่าง ๆ ได้ การพัฒนาของท่าเทียบเรือของเอกชน ซึ่งมีความคล่องตัวในการให้บริการ และดำเนินงานด้านการตลาดเชิงรุกได้ดีกว่าท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงการพัฒนาโครงการของท่าเรือแหลมฉบัง จะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานร่วมพิจารณาโครงการ อาจทำให้การพัฒนาโครงการเกิดความล่าช้าได้

5. แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือ จะต้องคำนึงถึงรูปแบบ ขนาดของท่าเทียบเรือ และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบปรับปรุงการให้บริการของท่าเทียบเรือชายฝั่ง การจัดหาอุปกรณ์ยกขนสินค้าให้สอดคล้องกับการขนถ่ายสินค้า ทำการบำรุงรักษาให้พร้อมใช้งานตลอดเวลา และจะต้องมีแผนงานรองรับหากอุปกรณ์ยกขนสินค้าเกิดความเสียหาย เพื่อไม่ให้กระทบกับผู้ใช้บริการมากเกินไป และการให้บริการท่าเทียบเรือ สามารถปรับเปลี่ยนกิจกรรมให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทได้ ดำเนินการหาพันธมิตรทางธุรกิจ รวมถึงการกำหนดอัตราค่าภาระที่เหมาะสม จะช่วยลดค่าใช้จ่ายในด้านโลจิสติกส์ของประเทศโดยรวมได้

อภิปรายผล

1. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมโดยใช้ SWOT Analysis สอดคล้องกับ นงนภัส เจียมเงิน (2558, หน้า 32-34) ที่ศึกษาการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ พบว่าสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการพัฒนาท่าเทียบเรือและการแข่งขันในธุรกิจมีผลต่อการดำเนิน



โครงการ ซึ่งผลการวิเคราะห์ SWOT จะช่วยกำหนดกลยุทธ์ขององค์กรเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจได้

2. การพัฒนาท่าเทียบเรือ ต้องคำนึงถึงรูปแบบ ขนาดของท่าเทียบเรือและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ปรับปรุงการให้บริการของท่าเทียบเรือเรือชายฝั่ง การจัดหาอุปกรณ์ยกขนสินค้าให้สอดคล้องกับการขนถ่ายสินค้า บำรุงรักษาให้พร้อมใช้งานตลอดเวลา และจะต้องมีแผนงานรองรับหากอุปกรณ์ยกขนสินค้าเกิดความเสียหาย เพื่อไม่ให้กระทบกับผู้ใช้บริการ และการให้บริการท่าเทียบเรือสามารถปรับเปลี่ยนกิจกรรมให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทได้ รวมถึงการกำหนดอัตราค่าภาระที่เหมาะสมจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในด้านโลจิสติกส์ของประเทศโดยรวมได้ สอดคล้องกับ นงนภัส เจริญเงิน (2558, หน้า 88-89) ที่พบว่าประกาศการท่าเรือแห่งประเทศไทยด้านการคิดค่าภาระที่ไม่ก่อให้เกิดแรงจูงใจในการใช้บริการท่าเรือชายฝั่งส่งผลให้ผู้ใช้บริการมีต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น

3. การให้บริการท่าเทียบเรือ ควรเพิ่มประสิทธิภาพโดยการขยายความยาวหน้าท่าและขุดลอกร่องน้ำให้สอดคล้องกับขนาดของเรือสินค้าในปัจจุบัน พัฒนาระบบการบริหารการจราจรทางน้ำสำหรับการให้บริการนำเรือเข้า-ออกท่าเทียบเรือได้อย่างปลอดภัยตามมาตรฐานสากล รวมถึงการแก้ไขปรับปรุงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดเวลาในการเทียบเรือ การปฏิบัติการเครื่องมือยกขนสินค้า ควรเพิ่มประสิทธิภาพโดยการจัดหาเครื่องมือขนถ่ายสินค้าให้เพียงพอและเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน ควบคุมระยะเวลาการขนถ่ายสินค้าให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน บำรุงรักษาเครื่องมือยกขนสินค้าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลาเพื่อลดการเกิดความเสียหายและไม่กระทบกับผู้ใช้บริการ การปฏิบัติการสินค้าดำเนินการจัดเก็บรักษาสินค้าให้มีความปลอดภัย วางแผนขนถ่ายสินค้าต้องมีความรวดเร็ว ถูกต้อง ลานกองเก็บสินค้าสามารถปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสินค้าที่ให้บริการ พัฒนาระบบสารสนเทศที่ทันสมัยและเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดตั้งศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ รวมถึงการแก้ไขกฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า ปรับปรุงอัตราค่าภาระมีความเป็นธรรมเหมาะสม และสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจ สอดคล้องกับ นงนภัส เจริญเงิน (2558, หน้า 90) ที่พบว่าในด้าน 1) ควรมีการปรับปรุงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง เพื่อรองรับการปฏิบัติงานของเรือชายฝั่ง ในระยะยาวควรมีการรองรับบริการขนถ่ายสินค้าและให้บริการแก่เรือขนส่งแต่ละประเภทอย่างเหมาะสม 2) ควรมีการปรับปรุงแก้ไข กฎระเบียบ วิธีปฏิบัติการบริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง และ 3) การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งเพื่อส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนน มาสู่การขนส่งทางน้ำให้สำเร็จได้นั้น อาจจะมีได้อยู่ที่การดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพียงหน่วยงานเดียว แต่จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากหลายส่วน ทั้งนี้ เพราะท่าเรือชายฝั่งถือเป็นจุดเชื่อมต่อของการขนส่ง ที่จำเป็นต้องมีทั้งจุดต้นทางปลายทาง และตัวเรือชายฝั่ง ดังนั้นจึง



จำเป็นต้องหาพันธมิตรในการให้บริการ รวมทั้งการทำการตลาดกับกลุ่มเจ้าของสินค้า เพื่อให้เกิดการใช้บริการท่าเรือชายฝั่งอย่างเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

4. การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) จุดแข็งและโอกาสของท่าเทียบเรือมีโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่หลังท่าที่สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ภายในประเทศ ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าของประเทศ การลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งภายในประเทศ รวมทั้งการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและภาคใต้ และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งไปยังพื้นที่หลังท่าได้ทั่วประเทศ สำหรับจุดอ่อนและอุปสรรค ประกอบด้วย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ไม่เอื้อต่อสภาพแวดล้อมการแข่งขันทางธุรกิจ ทำให้ไม่สามารถสร้างพันธมิตรทางธุรกิจได้ รวมถึงอัตราค่าภาระในปัจจุบันที่ยังไม่ได้ปรับเปลี่ยนโครงสร้างอัตราค่าภาระที่คณะรัฐมนตรีประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2534 (ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2534, 21 มกราคม) รวมถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศไม่สามารถเชื่อมต่อกับผู้ประกอบการเอกชน ทำให้ไม่สามารถนำข้อมูลต่าง ๆ มาใช้ในการบริหารจัดการปัญหาต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนการพัฒนาของท่าเทียบเรือของเอกชน ซึ่งมีความคล่องตัวในการให้บริการและดำเนินงานด้านการตลาดเชิงรุกได้ดีกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงการพัฒนาโครงการของท่าเรือแหลมฉบัง มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานร่วมพิจารณาโครงการ อาจทำให้การพัฒนาโครงการเกิดความล่าช้าได้

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

1. การพัฒนาท่าเทียบเรือให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับโหมดการขนส่งอื่น ๆ เช่น ทางถนน ทางราง หรือเชื่อมโยงระหว่างท่าเทียบเรือสินค้าต่างประเทศได้แบบไร้รอยต่อการขนถ่ายสินค้าในลักษณะระบบ Automation ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้จะต้องครอบคลุมถึงการบริหารจัดการงานทุกภาคส่วนให้เป็นระบบอัตโนมัติ ในการส่งข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2. การกำหนดกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมถึงอัตราค่าภาระต่าง ๆ ควรที่จะสามารถปรับเปลี่ยนให้มีความสอดคล้องกับสภาพการแข่งขันทางธุรกิจ การวางแผนพื้นที่หลังท่าของท่าเทียบเรือ ควรเป็นพื้นที่รองรับการเก็บกองและขนถ่ายสินค้าได้หลากหลายประเภท

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

นำไปศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศ ปัญหาและอุปสรรค ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าภายในประเทศในเขตพื้นที่ท่าเรืออื่น ๆ เช่น ท่าเรือระนอง เพื่อรองรับและเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าสำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต



วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี

ปีที่ 20 ฉบับที่ 4 เดือนเมษายน ถึง ธันวาคม 2567

บรรณานุกรม

ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย. (2534, 21 มกราคม). **ประกาศท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง อัตราค่าภาระ.**

ธีระ กุลสวัสดิ์. (2558). **การหาคุณภาพของเครื่องมือในการวิจัย.** การจัดการความรู้ คณะรัฐศาสตร์ และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

นงนภัส เจียมเงิน. (2558). **การบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ.** วิทยานิพนธ์การจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน, สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

บุรินทร์ รุจจนพันธุ์. (2566). **การแปลเกณฑ์ความหมาย** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:
www.thaiall.com/blog/burin/4967/ [2566, 1 มิถุนายน].

ปรียา มีบุญ และพงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล. (2561). การพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งในอ่าวไทย โดยเทคนิคเดลฟาย. **วารสารพัฒนบริหารศาสตร์, 58(3),** หน้า 198-219.

อาภาพร ตั้งภักดีตระกูล. (2559). การศึกษาความสัมพันธ์ของความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเป็นสมาชิกที่ดีในองค์กรและพฤติกรรมต่อต้านการปฏิบัติงาน โดยมีทุนทางจิตวิทยาเป็นตัวแปรกำกับ. **วารสารวิชาการมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 25(48),** หน้า 295-315.