

ผลกระทบของโครงการ EEC ที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขัน ของธุรกิจท่าเทียบเรือ : กรณีศึกษาผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ จ.ชลบุรี Impact of EEC Project on the Competitiveness of Terminal Business: In a Case of Terminal Operator in Chonburi Province

ปฏิวะ มณีนุ่ม¹ ปิยนันท์ จำปาทอง² ภริญา จินดาร์ต³ เฉลิมพงษ์ เสนารักษ์⁴
Pativate Maneenum¹ Piyanan Champathong² Piraya Jindarat³ Chalermpong Senarak⁴

คณะพาณิชยศาสตร์บริหารธุรกิจ สาขาวิชาการขนส่งทางทะเล มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา จังหวัดชลบุรี
Faculty of International Maritime Studies Majoring in Maritime Transportation Kasetsart University Sriracha Campus /Chonburi

¹pativate1996@gmail.com

²pj.piyanan@gmail.com

³pirayajindarat@gmail.com

⁴chalermpong.s@ku.th

รับต้นฉบับ: 2 สิงหาคม 2561; รับบทความฉบับแก้ไข: 12 พฤษภาคม 2562 ; ตอบรับบทความ: 14 พฤษภาคม 2562

เผยแพร่ออนไลน์: 28 มิถุนายน 2562

บทคัดย่อ

งานวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยจากโครงการ EEC ที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในจังหวัดชลบุรี โดยส่งผลกระทบอย่างไร ระดับความรุนแรงเท่าใด และเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการท่าเทียบเรือทั้งสองกลุ่ม ซึ่งกลุ่มตัวอย่างแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการท่าเทียบเรือได้รับสัมปทานและไม่ได้รับสัมปทาน เครื่องมือในการเก็บข้อมูลคือ การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างและเชิงลึกจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 4 ราย โดยสัมภาษณ์บุคลากรตำแหน่งผู้บริหารหรือผู้จัดการท่าเทียบเรือที่มีประสบการณ์การทำงาน 3-5 ปี

พบว่า โครงการ EEC ส่งผลต่อผู้ประกอบการท่าเทียบเรือทั้งสองกลุ่ม ในระดับความรุนแรงต่างกัน โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมส่งผลให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้น แต่ขึ้นอยู่กับสินค้าที่ให้บริการของแต่ละท่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ส่งผลให้การขนส่งมีความสะดวกมากขึ้นแต่จำนวนคู่แข่งเพิ่มขึ้นเช่นกัน การพัฒนาเมืองเป็นส่วนสนับสนุนการดำเนินงานของท่าเทียบเรือ ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันไม่มาก และการพัฒนาด้านสิทธิประโยชน์ช่วยอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานและลดต้นทุนด้านภาษี

คำสำคัญ: โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, อุตสาหกรรม, โครงสร้างพื้นฐาน, สาธารณูปโภคและพัฒนาเมือง, สิทธิประโยชน์

Abstract

This research is to look at How Eastern Economic Corridor (EEC) has an effect on port users in the province of Chonburi which can be divided into two groups; concessionaire and non-concessionaire. Data were collected from 4 sample ports by means of structured and in-depth

interview of the 3-to-5-year experienced company executives and managers before brought into analysis.

The result says EEC influences port users from both groups in many levels of different perspectives. Industrial development increases the quantity of goods through ports that depends on their service. Infrastructure progress betters transportation and also creates competing atmosphere among the business. Utility and urbanization spread mostly support general operation of the affairs and involve less in competitiveness. Incentive expansion gives port users trade convenience and tax exemption.

Keywords: Eastern Economic Corridor (EEC), Industry, Infrastructure, Utility and Urbanization, Incentive.

1) บทนำ

โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ 4.0 ด้วยการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ Eastern Seaboard ซึ่งดำเนินมาตลอดกว่า 30 ปีที่ผ่านมา โดยในครั้งนี้สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สรศ.) มีเป้าหมายหลักในการเติมเต็มภาพรวมในการส่งเสริมการลงทุนซึ่งจะเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตได้ในระยะยาว โดยในระยะแรกจะเป็นการยกระดับพื้นที่ในเขต 3 จังหวัดคือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา [1] ให้เป็นพื้นที่

เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพื่อรองรับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพผ่านกลไกการบริหารจัดการภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกโดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ซึ่งโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) มีกำหนดการเริ่มโครงการในปี พ.ศ. 2560 ได้พุ่งเป้าในการพัฒนาอุตสาหกรรมยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของ 5 อุตสาหกรรมเดิม (First S-Curve) อันได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต, อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ, อุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพระดับสูง, อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารและอุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ นอกจากนี้ยังมีการสร้างกลุ่มอุตสาหกรรมใหม่ (New S-Curve) เพื่อเป็นแรงขับเคลื่อนให้กับเศรษฐกิจไทย ได้แก่ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์เพื่ออุตสาหกรรมและชีวิตประจำวัน, อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์, อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร, อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ, อุตสาหกรรมดิจิทัล เพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ได้กล่าวมาข้างต้น จึงมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการส่งเสริมอุตสาหกรรม อันได้แก่ โครงการพัฒนาระบบรางและเมืองการบินภาคตะวันออก,โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ, โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3, โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3, ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบและรถไฟรางคู่ เป็นต้น (สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก [2])

จากการริเริ่มโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) นับตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ. 2560 ที่ได้มีแนวทางการพัฒนาโครงการในด้านต่างๆ ตามที่กล่าวมา ทำให้มีการส่งเสริมด้านการค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น เมื่อธุรกิจเกิดการขยายตัวทำให้นักลงทุนทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติจำนวนมากที่เข้ามาลงทุนและทำงานภายในเขตพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออก ส่งผลต่อธุรกิจที่อยู่ภายในเขตพื้นที่ 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ซึ่งหนึ่งในธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) คือ ผู้ประกอบการธุรกิจท่าเทียบเรือ เนื่องจากเขตพื้นที่จังหวัดชลบุรีมีท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์มากกว่า 10 แห่ง และในแต่ละพื้นที่มีการบริหารจัดการหรือทรัพยากรในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน ซึ่งแนวทางในการพัฒนาของโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ไม่สามารถพัฒนาได้อย่างครอบคลุมทั่วทุกเขตพื้นที่ในเขต 3 จังหวัดของโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จึงทำให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชนหรือผู้ประกอบการท่าเทียบเรืออื่นๆ ที่อยู่นอกเหนือแนวทางการพัฒนาของโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการที่ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่อยู่ในเขตพื้นที่การพัฒนาของโครงการมีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และการสนับสนุนจากทางภาครัฐ

ดังนั้น การศึกษาผลกระทบจากโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในจังหวัด

ชลบุรี จะช่วยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในจังหวัดชลบุรีมีแนวทางในการปรับตัวและเตรียมความพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสามารถบริหารท่าเรือได้อย่างยั่งยืน

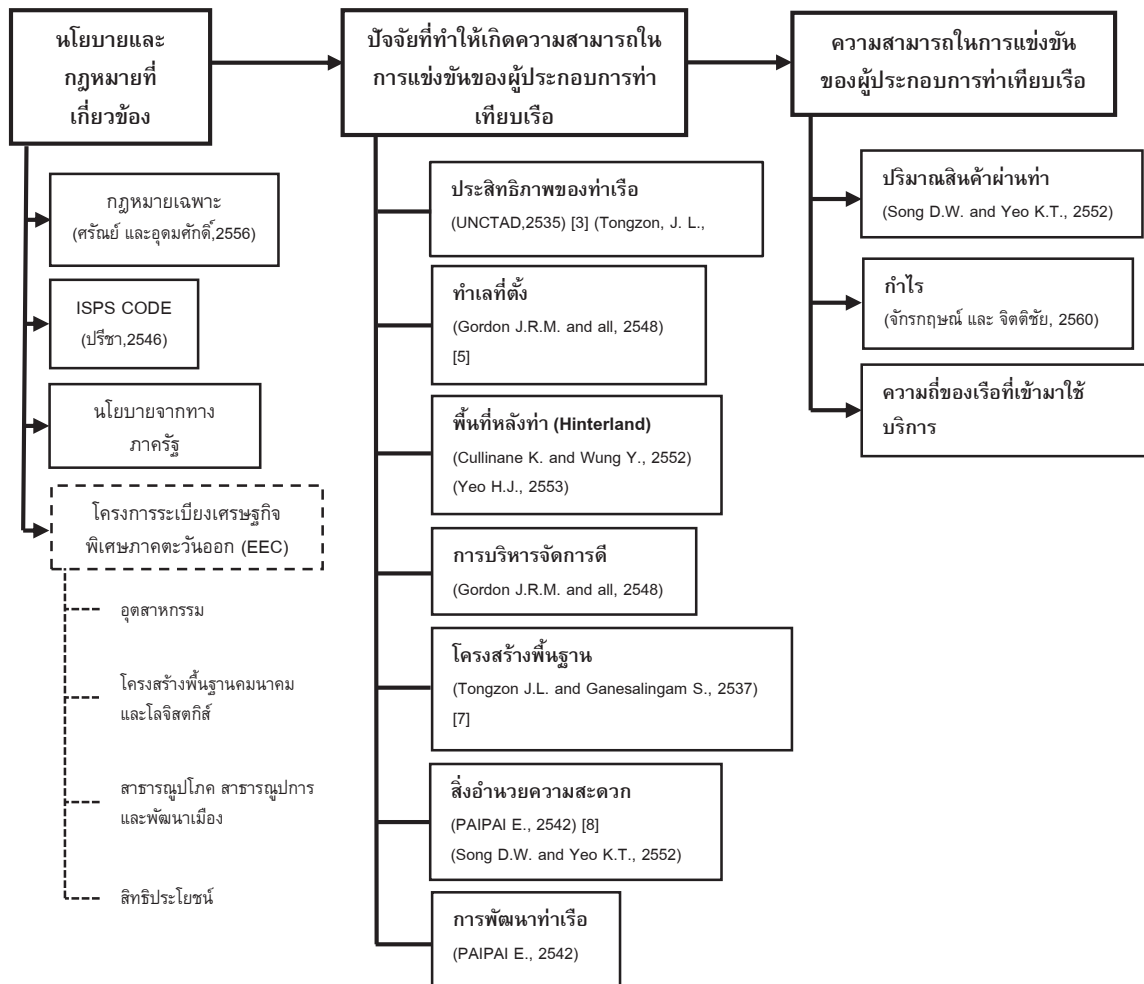
2) วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยจากโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในจังหวัดชลบุรีมีอะไรบ้าง และมีความรุนแรงที่ส่งผลกระทบต่ออยู่ในระดับใด
2. เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นว่าส่งผลอย่างไรต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในจังหวัดชลบุรี
3. เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานและไม่ได้รับสัมปทานว่ามีความแตกต่างกันหรือไม่

3) ขอบเขตการศึกษา

1. การศึกษาการวิจัยนี้จะให้ความสนใจกับผลกระทบของโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในจังหวัดชลบุรีเท่านั้น
2. การศึกษาการวิจัยนี้จะแบ่งผลกระทบของโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ออกเป็น 4 ด้าน คือ 1.การพัฒนาด้านอุตสาหกรรมเป้าหมาย 2.การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและโลจิสติกส์ 3.การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และการพัฒนาสภาพแวดล้อมให้เป็นเมืองที่น่าอยู่ 4.การให้สิทธิประโยชน์เพื่อดึงดูดอุตสาหกรรมเป้าหมายตามกรอบแนวคิดของคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเท่านั้น

กรอบแนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง



รูปที่ 1: กรอบแนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

4) วิธีการวิจัย

4.1) ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

4.1.1) ประชากร

ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเชิงพาณิชย์ในจังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าที่สามารถรองรับขนาดเรือได้มากกว่า 500 DWT มีจำนวน 18 ท่า โดยผู้ให้ข้อมูลนั้นเป็นกลุ่มผู้บริหารระดับสูงหรือผู้จัดการท่าเทียบเรือที่มีประสบการณ์การทำงาน 3-5 ปี เนื่องจากบุคคลเหล่านี้สามารถมองภาพรวมหรือผลกระทบจากโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่เกิดขึ้นได้

4.1.2) กลุ่มตัวอย่าง

แบ่งกลุ่มตัวอย่างสำหรับการสัมภาษณ์ออกเป็น 2 ประเภท คือ ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ได้รับสัมปทาน และ ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ไม่ได้รับสัมปทาน โดยในแต่ละประเภททางคณะผู้วิจัยนำวิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Sampling) และแบบกลุ่ม (Cluster Sampling) โดยใช้ชนิดของสินค้าเป็นเกณฑ์

ดังนั้นทางคณะผู้วิจัยจึงเลือกชนิดของสินค้าที่มีความเหมือนกัน คือ ท่าเทียบเรือที่ทำการขนถ่ายสินค้าทั่วไป ตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้าเทกอง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ได้รับสัมปทาน และทำการขนถ่ายสินค้าดังที่กล่าวไป ได้แก่ บริษัท ยูไนเต็สดันแดนาร์ตเทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) (ท่าเรือแหลมฉบังA4) และบริษัทแหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร จำกัด (ท่าเรือแหลมฉบังC0) ส่วนกลุ่มตัวอย่างของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ไม่ได้รับสัมปทาน ได้แก่ บริษัท สยามคอมเมอร์เชียล ชิพพอร์ต จำกัด และบริษัท เคอร์รี่ สยามชิพพอร์ต จำกัด เนื่องจากผู้ประกอบการท่าเทียบเรือทั้ง 4 ท่า สามารถเป็นตัวแทนของท่าเทียบเรืออื่นๆได้

4.2) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

เนื่องจากเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นวิธีการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) โดยการสร้างแบบสัมภาษณ์สำหรับนำไปใช้ในกระบวนการ

สัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) นั้น มีการออกแบบให้มีความเป็นมาตรฐาน ทั้งนี้ได้มีการกำหนดคำถามภายในแบบสัมภาษณ์ดังกล่าว เพื่อให้มีเนื้อหาที่สอดคล้องกับประเด็นและวัตถุประสงค์ของการวิจัย อีกทั้งยังได้ใช้กระบวนการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่น่าสนใจและมีความสำคัญที่อยู่นอกเหนือจากคำถามในการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง

กระบวนการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง Structured Interview นั้น ประกอบไปด้วยข้อคำถามจำนวน 5 ส่วน อันได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย 10 อุตสาหกรรม ที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการธุรกิจทำเทียบเรือ และส่งผลอย่างไร

ส่วนที่ 3 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและโลจิสติกส์ ของโครงการ EEC ที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการธุรกิจทำเทียบเรือ และส่งผลอย่างไร

ส่วนที่ 4 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาสาธารณูปโภคสาธารณูปการและพัฒนาเมืองของโครงการ EEC ที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการธุรกิจทำเทียบเรือ และส่งผลอย่างไร

ส่วนที่ 5 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการให้สิทธิประโยชน์ของโครงการ EEC ที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการธุรกิจทำเทียบเรือ และส่งผลอย่างไร

5) ผลการวิจัย

5.1) ปัจจัยจากโครงการ EEC ที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการทำเทียบเรือที่ได้รับสัมปทาน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์ ทำให้ทราบถึงปัจจัยจากโครงการ EEC ที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการทำเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานและระดับความรุนแรงที่ส่งผลกระทบดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1: ปัจจัยจากโครงการ EEC ที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการทำเทียบเรือที่ได้รับสัมปทาน และระดับความรุนแรงของผลกระทบ

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ	ทำเทียบเรือแหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร (C0)		ทำเทียบเรือยูไนเต็ดแอสตันดาร์ต เทอร์มินัล (A4)	
	ได้รับผลกระทบมาก	ได้รับผลกระทบน้อย	ได้รับผลกระทบมาก	ได้รับผลกระทบน้อย
อุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต	✓			
อุตสาหกรรมดิจิทัล	✓			
อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ		✓		

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ	ทำเทียบเรือแหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร (C0)		ทำเทียบเรือยูไนเต็ดแอสตันดาร์ต เทอร์มินัล (A4)	
	ได้รับผลกระทบมาก	ได้รับผลกระทบน้อย	ได้รับผลกระทบมาก	ได้รับผลกระทบน้อย
อุตสาหกรรมหุ่นยนต์		✓	✓	
อุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ			✓	
อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร			✓	
อุตสาหกรรมทางการแพทย์ครบวงจร				✓
โครงการรถไฟรางคู่		✓	✓	
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์)		✓	✓	
โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	✓			✓
โครงการรถไฟความเร็วสูง		✓		
ระบบสาธารณูปโภค (ไฟฟ้าและระบบน้ำ)	✓		✓	
เทคโนโลยีสารสนเทศ	✓		✓	
การจัดการขยะ/น้ำเสีย/ระบบระบายน้ำ	✓			✓
สาธารณสุข/การศึกษา		✓		✓
กองทุนในพื้นที่ร่วมกับชุมชนในท้องถิ่น	✓			✓
ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล	✓			✓
ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร	✓			✓
อนุญาตให้นำเข้าช่างฝีมือ	✓			✓
อนุญาตให้ต่างชาติถือที่ดินประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม	✓			
One stop service		✓		
ศูนย์ธุรกรรมการเงิน		✓		

จากตารางที่ 1 พบว่า ผู้ประกอบการที่ได้รับสัมปทานทั้งสองมองว่าปัจจัยจากโครงการ EEC ส่วนใหญ่เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของท่าเทียบเรือที่แตกต่างกันและส่งผลกระทบต่อความรุนแรงที่ไม่เหมือนกัน เนื่องจากผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานทั้งสองมีการให้บริการขนถ่ายสินค้าต่างประเทศ ทำให้เกิดมุมมองที่แตกต่างกัน

จากการที่ผู้ประกอบการที่ได้รับสัมปทานทั้งสองมีมุมมองที่แตกต่างกัน ทำให้เกิดระดับความรุนแรงมากที่สุดแตกต่างกันในแต่ละประเภทของอุตสาหกรรมที่ได้รับการพัฒนา โดยท่าเทียบเรือแหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร จำกัด เป็นท่าเทียบเรือที่ทำการขนถ่ายสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าทั่วไป และโร-โร ซึ่งส่วนใหญ่จะให้บริการขนถ่ายสินค้าประเภทโร-โร เป็นหลัก ทำให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือมองว่าอุตสาหกรรมที่ส่งผลกระทบมากที่สุด คือ อุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต เนื่องจากมีการพัฒนาการผลิตรถยนต์ที่ใช้ไฟฟ้า ซึ่งเป็นสินค้ารูปแบบใหม่ของท่าเทียบเรือ ส่งผลให้มีการนำเข้าวัตถุดิบและส่งออกสินค้าประเภทยานยนต์ผ่านท่าเทียบเรือมากขึ้น ซึ่งทำให้ท่าเทียบเรือแหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เป็นทางเลือกอีกหนึ่งช่องทางสำหรับลูกค้าที่ต้องการใช้บริการและมีรายได้เพิ่มขึ้นในขณะที่ท่าเทียบเรือในเขตแดนดอนเมือง เทอร์มินัล ได้ให้บริการขนถ่ายสินค้าในประเภทเทกอง ทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพส่งผลกระทบมากที่สุด เนื่องจากการพัฒนาเทคโนโลยีทางการเกษตรส่งผลให้มีปริมาณผลผลิตทางการเกษตรเพิ่มขึ้น ทำให้ลูกค้าเข้ามาใช้บริการท่าเทียบเรือเพิ่มขึ้น และส่งผลให้มีสินค้าเทกองผ่านท่ามากขึ้นตามปริมาณการให้บริการของผู้นำเข้าส่งออก จึงทำให้ปริมาณของเรือที่เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้นตาม เพื่อรองรับกับความต้องการในการขนส่งที่เพิ่มขึ้นเช่นกันและในส่วนทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน โครงการที่ส่งผลกระทบในระดับรุนแรงมากที่สุดของท่าเทียบเรือแหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร จำกัด คือ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โดยมีการขยายท่าเรือให้สามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์และโร-โร ได้มากขึ้น ซึ่งถือว่าเป็นการเพิ่มคู่แข่งให้กับทางท่าเทียบเรือ ทำให้เกิดการปรับตัวของท่าเทียบเรือเพื่อดึงดูดและรักษาลูกค้าไว้ แต่ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในเขตแดนดอนเมือง เทอร์มินัล จำกัด กลับมองว่า โครงการรถไฟรางคู่ ซึ่งเป็นการพัฒนาให้มีรถไฟรางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ ส่งผลกระทบต่อท่าเทียบเรือมากที่สุด เนื่องจากรถไฟรางคู่มีการเข้ามาทำการขนถ่ายสินค้าในท่าเทียบเรือแห่งนี้ ทำให้สามารถขนถ่ายสินค้าเทกองจากบริเวณพื้นที่หลังท่า (Hinterland) เข้ามาสู่ท่าเทียบเรือได้มากขึ้น ซึ่งช่วยให้สามารถส่งออกและดึงดูดสินค้าเทกองจากบริเวณพื้นที่หลังท่า (Hinterland) ได้มากยิ่งขึ้น นับว่าเป็นผลดีต่อทางท่าเทียบเรือ นอกจากนี้ส่วนของการพัฒนาเมืองก็ถือเป็นส่วนที่ช่วยในการสนับสนุนการทำงานที่สำคัญ โดยโครงการที่ส่งผลกระทบในระดับรุนแรงมากที่สุดทั้งสองท่าเทียบเรือมีความคิดเห็นตรงกันคือ เทคโนโลยีสารสนเทศ เนื่องจากมีการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีความทันสมัยและครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ ซึ่งช่วยให้การติดต่อประสานงานกับลูกค้ามีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น แต่ถ้ามองเทคโนโลยีสารสนเทศของท่าเทียบเรือเกิดการขัดข้องไม่สามารถติดต่อสื่อสารกับลูกค้าได้ส่งผลให้ท่าเทียบเรือสูญเสียความน่าเชื่อถือในการให้บริการ อาจทำให้

ลูกค้าไม่มาใช้บริการของท่าเทียบเรือได้ และในด้านสิทธิประโยชน์ที่ส่งผลกระทบในระดับรุนแรงมากที่สุดของท่าเทียบเรือแหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร จำกัด ในภาพรวมนั้นเป็นโครงการเกี่ยวกับด้านภาษี ทั้งการยกเว้นภาษีนิติบุคคลที่ทำให้ท่าเทียบเรือสามารถลดต้นทุนด้านภาษีได้และการยกเว้นอากรนำเข้าเครื่องจักรซึ่งทำให้ท่าเทียบเรือสามารถนำเข้าเครื่องจักรรุ่นใหม่ได้ในราคาที่ถูกลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการทำงานที่ดีขึ้น ทำให้เป็นการดึงดูดลูกค้ารายใหม่ให้เข้ามาใช้บริการท่าเทียบเรือ แต่สำหรับท่าเทียบเรือในเขตแดนดอนเมือง เทอร์มินัล จำกัด กลับมองว่าการให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ ส่วนใหญ่มีผลกระทบต่อความรุนแรงที่ไม่มาก เนื่องจากการให้สิทธิประโยชน์จากทางภาครัฐเป็นสิ่งที่ทุกท่าเทียบเรือหรือทุกธุรกิจที่อยู่ในโครงการนั้นได้รับอยู่แล้ว ซึ่งช่วยให้ต้นทุนด้านภาษีในการดำเนินงานต่ำลงเช่นเดียวกันนโยบายต่างๆ ที่ออกมาควบคุมการบริหารจัดการของท่าเทียบเรือ ซึ่งมีผลร่วมกันทุกท่าเทียบเรือ

5.2) ปัจจัยจากโครงการ EEC ที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ไม่ได้รับสัมปทาน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ทำให้ทราบถึงปัจจัยจากโครงการ EEC ที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการและในระดับความรุนแรงที่ส่งผลกระทบ ซึ่งสามารถนำมาจัดทำเป็นตารางที่ 2 ได้ดังนี้

ตารางที่ 2 : ปัจจัยจากโครงการ EEC ที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่าเรือที่ไม่ได้รับสัมปทาน และระดับความรุนแรงของผลกระทบ

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ	ท่าเทียบเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต		ท่าเทียบเรือสยามคอมเมอร์เชียล ซีพอร์ต	
	ได้รับผลกระทบมาก	ได้รับผลกระทบน้อย	ได้รับผลกระทบมาก	ได้รับผลกระทบน้อย
อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์	✓		✓	
อุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ		✓	✓	
อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร		✓	✓	
อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ		✓		✓
อุตสาหกรรมดิจิทัล				✓
โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3	✓		✓	
โครงการรถไฟรางคู่	✓			✓
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์)		✓		✓
โครงการรถไฟความเร็วสูง				✓
ระบบสาธารณสุขโลก	✓			✓
การจัดการขยะน้ำเสีย/ระบบระบายน้ำ		✓		✓

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ	ท่าเทียบเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต		ท่าเทียบเรือสยามคอม เมอร์เชียล ซีพอร์ต	
	ได้รับ ผลกระทบ มาก	ได้รับ ผลกระทบ น้อย	ได้รับ ผลกระทบ มาก	ได้รับ ผลกระทบ น้อย
การพัฒนา สภาพแวดล้อมเมือง สำคัญ				✓
สาธารณสุข/ การศึกษา				✓
เทคโนโลยี สารสนเทศ				✓
ยกเว้นภาษีเงินได้ นิติบุคคล	✓		✓	
ยกเว้นอากรขาเข้า เครื่องจักร	✓		✓	
อนุญาตให้นำเข้า ช่างฝีมือหรือ ผู้ชำนาญการ			✓	
One stop service				✓
ศูนย์ธุรกรรมการเงิน				✓
กองทุนในพื้นที่ ร่วมกับชุมชน				✓
สามารถเช่าที่ดินได้ นานขึ้น		✓		

จากตารางที่ 2 แสดงถึงปัจจัยของโครงการ EEC และระดับความรุนแรงที่ส่งผลกระทบต่อกลุ่มผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ไม่ได้รับสัมปทาน พบว่า อุตสาหกรรมที่ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ไม่ได้รับสัมปทานมองว่าส่งผลกระทบในระดับรุนแรงมากคือ อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ เนื่องจากการพัฒนาจะช่วยให้เกิดระบบโลจิสติกส์ที่ดีขึ้น เกิดการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งท่าเทียบเรือนั้นถือเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการโลจิสติกส์ ทำให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือจะต้องมีการพัฒนาและปรับตัวเช่นเดียวกัน และในส่วนของอุตสาหกรรมอื่นก็มีผลกระทบในระดับที่รองลงมา เนื่องจากพัฒนาแต่ละอุตสาหกรรมนั้นเป็นส่วนที่ช่วยในการผลิตสินค้าชนิดใหม่ถือว่าเป็นการเพิ่มโอกาสในการบริการการขนส่งของทางท่าเทียบเรือ นอกจากนี้โครงสร้างพื้นฐานก็ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญ โดยโครงการที่ส่งผลกระทบในระดับรุนแรงมากคือ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพราะเป็นการพัฒนาท่าเรือหลักที่สำคัญของประเทศที่จัดว่าเป็นคู่แข่งทางธุรกิจกับท่าเรือที่ไม่ได้รับสัมปทาน ส่งผลให้ท่าเทียบเรือที่ไม่ได้รับสัมปทานมีคู่แข่งมากขึ้น ต้องปรับตัวและพัฒนาการให้บริการที่ดียิ่งขึ้น และในด้านของการพัฒนาเมือง ส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาระบบพื้นฐานที่ใช้ในชีวิตประจำวัน ซึ่งเป็นส่วนที่ช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของท่าเทียบเรือ โดยมีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะถ้าขาดส่วนสนับสนุนส่วนใดส่วนหนึ่งไป ส่งผลให้การดำเนินกิจกรรมของท่าเทียบเรือต้องหยุดชะงักลง ความน่าเชื่อถือในการให้บริการของท่าเทียบเรือลดลง ซึ่งอาจทำให้ลูกค้าของท่าเทียบเรือหันไปใช้บริการท่าเทียบเรืออื่นได้ ส่วนด้านสิทธิประโยชน์ที่ส่งผลกระทบในระดับรุนแรงมากในมุมมองของ

ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ไม่ได้รับสัมปทาน คือ การยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร เนื่องจากผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ไม่ได้รับสัมปทานเป็นท่าเทียบเรือเอกชนที่ต้องใช้เงินทุนของตนเองในการบริหารงาน หากผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ไม่ได้รับสัมปทานได้รับสิทธิการยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ทำให้ต้นทุนของราคาเครื่องจักรถูกลง อีกทั้งสถานการณ์การแข่งขันในปัจจุบันที่มีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ท่าเทียบเรือจึงมีแนวคิดในการจัดซื้อเครื่องจักรรุ่นใหม่เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการที่ดีขึ้นเพื่อดึงดูดและรักษาลูกค้า

5.3) ปัจจัยจากโครงการ EEC ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานและไม่ได้รับสัมปทาน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ทำให้ทราบถึงปัจจัยจากโครงการ EEC ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานและไม่ได้รับสัมปทาน ซึ่งสามารถนำมาจัดทำเป็นตารางที่ 3 ได้ดังนี้

ตารางที่ 3 : ปัจจัยจากโครงการ EEC ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานและไม่ได้รับสัมปทาน

ปัจจัยที่ไม่ส่งผลกระทบ	ท่าเทียบเรือที่ได้รับสัมปทาน และไม่ได้รับสัมปทาน
อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิง รายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิง สุขภาพ	✓
โครงการพัฒนาสนามบิน อู่ตะเภาและเมืองการบินภาค ตะวันออก	✓
การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด	✓
การท่องเที่ยวแพทย์	✓
Free Zone	✓

จากตารางที่ 3 แสดงถึงปัจจัยของโครงการ EEC ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อกลุ่มผู้ประกอบการท่าเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานและไม่ได้รับสัมปทาน พบว่า อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เป็นการพัฒนาการท่องเที่ยวและการแพทย์ให้มีความทันสมัย ซึ่งอยู่ในภาคธุรกิจที่มีความห่างจากธุรกิจท่าเทียบเรือมาก จึงไม่ส่งผลกระทบต่อท่าเทียบเรือ ต่อมา โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก มีการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการบินภาคตะวันออกและรองรับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศ ผู้ประกอบการมองว่าการพัฒนานี้ช่วยส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวมากกว่า นอกจากนี้การขนส่งสินค้าทางอากาศส่วนใหญ่ เป็นสินค้าที่ไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกับการให้บริการของทางท่าเทียบเรือจึงทำให้ไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่ม ต่อมา โครงการการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 เนื่องจากการพัฒนาให้ท่าเทียบเรือสามารถรองรับสินค้าปิโตรเคมีและก๊าซธรรมชาติได้เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นสินค้าคณะประเภทกับการให้บริการส่วนใหญ่ของทางท่าเทียบเรือ จึงทำให้ท่าเทียบเรือไม่ได้รับผลกระทบในโครงการนี้ ต่อมาคือ

การท่องเที่ยวพหุวิทยา ซึ่งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตพหุวิทยาให้นักท่องเที่ยวมาเที่ยวมากยิ่งขึ้น ซึ่งภาคธุรกิจการท่องเที่ยวและธุรกิจทำเทียบเรือนั้นแทบไม่มีความเกี่ยวเนื่องกัน จึงทำให้ไม่มีผลต่อผู้ประกอบการ และสุดท้าย โครงการ Free Zone ซึ่งในปัจจุบันทางทำเทียบเรือทั้งสองกลุ่มยังไม่ได้รับผลกระทบ แต่จะได้รับผลกระทบเมื่อผู้ประกอบการทำเทียบเรือทำการสร้างคลังสินค้าในเขต Free Zone

6) สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

6.1) สรุปผลการวิจัย

จากการที่รัฐบาลมีนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจและส่งเสริมการลงทุนทำให้เกิดโครงการ EEC ขึ้นมา ซึ่งในระยะแรกจะเป็นการยกระดับพื้นที่ในเขต 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา โดยมีการพัฒนา 4 ด้านหลักๆ ได้แก่ ด้านอุตสาหกรรม โครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาเมือง และสิทธิประโยชน์ ทำให้การพัฒนาจากโครงการนี้อาจจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการทำเทียบเรือรายเดิมทางคณะผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการ EEC ที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการทำเทียบเรือ จ.ชลบุรี โดยใช้การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างและการสัมภาษณ์เชิงลึกในการสัมภาษณ์ฝ่ายบริหารหรือผู้จัดการทำเทียบเรือ จึงสามารถสรุปได้ว่า ผลกระทบจากโครงการ EEC ทั้ง 4 ด้าน ส่งผลต่อผู้ประกอบการทำเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานและไม่ได้รับสัมปทาน แต่ส่งผลในระดับความรุนแรงที่แตกต่างกัน โดยผู้ประกอบการทำเทียบเรือทั้งสองกลุ่มจะได้รับผลกระทบจากแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทสินค้าที่ให้บริการของแต่ละทำเทียบเรือ เนื่องจากการพัฒนาอุตสาหกรรมส่งผลให้มีการปรับปรุงพัฒนากระบวนการผลิตให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าในแต่ละประเภทสินค้าที่ใช้ในกระบวนการผลิตเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลดีต่อผู้ประกอบการทำเทียบเรือ ส่วนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานผู้ประกอบการทำเทียบเรือได้รับผลกระทบจากการที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งในด้านของถนน รถไฟ และการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เนื่องจากการพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งด้านต่างๆ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มจำนวนคู่แข่งในธุรกิจการขนส่งทางทะเลทำให้ทำเทียบเรือต้องปรับตัวเพื่อรักษาสวนแบ่งทางการตลาดไว้ (Market Share) นอกจากนี้แนวทางการพัฒนาเมืองส่วนใหญ่จัดเป็นส่วนสนับสนุนในการดำเนินงานของทำเทียบเรือ จึงทำให้ไม่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันมากนัก แต่ยังคงเป็นส่วนที่ขาดไม่ได้เพราะจะทำให้การดำเนินงานหยุดชะงัก และในส่วนของ การพัฒนาด้านสิทธิประโยชน์ผู้ประกอบการทำเทียบเรือทั้งสองกลุ่มมองว่าโครงการส่วนใหญ่ช่วยอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจและลดต้นทุนด้านภาษี ทำให้ผู้ประกอบการทำเทียบเรือสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงานและเป็นการเพิ่มกำไรขององค์กรได้ ดังนั้น ผู้ประกอบการทำเทียบเรือแต่ละทำจึงควรที่จะมีการสร้างมาตรการ เพื่อรองรับผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากโครงการ EEC ให้เหมาะสมกับทำเทียบเรือของตนเอง

6.2) อภิปรายผลการวิจัย

6.2.1) การพัฒนาอุตสาหกรรม

จากการวิเคราะห์ในข้อ 5 พบว่า การพัฒนาด้านอุตสาหกรรมของโครงการ EEC มีผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการทำเทียบเรือด้านการพัฒนาท่าเทียบเรือ เนื่องจากทำให้ผู้ประกอบการทำเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานและไม่ได้รับสัมปทานต้องมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานของท่าเทียบเรือเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่ขนถ่ายผ่านท่าเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ท่าเทียบเรือสามารถแข่งขันในตลาดธุรกิจการขนส่งได้มากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยใน หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 37 ฉบับที่ 3,301 (2560) ที่กล่าวไว้ว่า “การพัฒนาท่าเรือให้มีพื้นที่ในการรองรับสินค้าได้มากขึ้น ทำให้ช่องทางการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือมีความคล่องตัว อีกทั้งยังช่วยเพิ่มศักยภาพของท่าเรือ เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันและท่าเรือยังสามารถรองรับปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าได้มากขึ้นจากในอดีต แต่อุตสาหกรรมที่ส่งผลกระทบนั้นจะแตกต่างกันตามประเภทของสินค้าที่ทำเทียบเรือทำการขนถ่าย ซึ่งการขนถ่ายสินค้าประเภทโร-โร นั้น มีแนวโน้มที่จะเติบโตได้ดีกว่าการขนถ่ายสินค้าประเภทเทกอง เนื่องจากการพัฒนายานยนต์ที่ใช้ไฟฟ้า ซึ่งเป็นสินค้าชนิดใหม่ของการขนถ่ายสินค้าประเภทโร-โร ทำให้สามารถขยายตลาดในการให้บริการได้มากยิ่งขึ้น

6.2.2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

จากการวิเคราะห์ในข้อ 5 พบว่า การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของโครงการ EEC มีผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการทำเทียบเรือด้านประสิทธิภาพของท่าเทียบเรือ ทำให้ผู้ประกอบการทำเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานและไม่ได้รับสัมปทานต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพ เพื่อเป็นการดึงดูดและรักษาลูกค้าไว้ ดังบทความของ ประชาคมวิจัย [10] ที่ได้กล่าวว่า “ท่าเรือที่มีประสิทธิภาพสูงสามารถช่วยดึงดูดการค้าจากท่าเรืออื่นที่อยู่ใกล้เคียงมายังท่าเรือของตนและยังส่งผลให้ประเทศไม่ต้องพึ่งพาท่าเรือของประเทศอื่นในการขนส่งทางทะเลอีกด้วย” ซึ่งการเพิ่มประสิทธิภาพของท่าเทียบเรือสามารถทำได้โดยการปรับปรุงประสิทธิภาพของเครื่องจักรที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าให้ดีขึ้นและต้องมีการขยายพื้นที่ในการรองรับสินค้าที่ผ่านท่าควบคู่กันไปด้วย เพื่อเป็นการเพิ่มความรวดเร็วในการขนถ่ายสินค้าและเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ผู้ประกอบการทำเทียบเรือที่อยู่ในท่าเรือแหลมฉบังมีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบมากกว่าผู้ประกอบการทำเทียบเรือที่ไม่ได้อยู่ในท่าเรือแหลมฉบังเนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาที่เอื้อประโยชน์ต่อท่าเรือแหลมฉบัง ส่งผลในด้านบวกต่อการดำเนินงานของท่าเทียบเรือ

6.2.3) การพัฒนาเมือง

จากการวิเคราะห์ในข้อ 5 พบว่า การพัฒนาเมืองของโครงการ EEC มีผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการทำเทียบเรือในด้านการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ เนื่องจากการพัฒนาเมืองเป็นโครงการที่เน้นพัฒนาส่วนสนับสนุนของระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับปริมาณสินค้าจากอุตสาหกรรม ซึ่งมีความสำคัญต่อท่าเทียบเรือ

อย่างมาก เพราะเมื่อขาดส่วนใดส่วนหนึ่งไปจะส่งผลให้การดำเนินงานทำเทียบเรือต้องหยุดชะงักไม่สามารถให้บริการลูกค้าได้ และส่งผลถึงการกลับมาใช้บริการอีกครั้งของลูกค้า ดังนั้นผู้ประกอบการทำเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานและไม่ได้รับสัมปทานจึงต้องมีการวางแผนการบริหารจัดการในการให้บริการลูกค้าเมื่อเกิดเหตุขัดข้องให้ครอบคลุม เพื่อตอบสนองความต้องการใช้บริการของลูกค้าได้ตลอดเวลา ดังงานวิจัยของ จีรนนท์ อังคสุทธิพงษ์ [10] ที่ได้ศึกษาและสรุปว่า “ท่าเรือที่มีการบริหารงานอย่างเป็นระบบควบคู่กับการให้ความสำคัญต่อการบริการลูกค้า เพื่อทำให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจสูงสุดนั้น เป็นกลยุทธ์ในการแข่งขันที่ดี ซึ่งจะช่วยให้ลูกค้าเกิดความเชื่อมั่นในการเลือกเข้ามาใช้บริการท่าเรือ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่สามารถดึงดูดลูกค้าให้มาใช้บริการท่าเรือได้มากขึ้น”

6.2.4) การพัฒนาด้านสิทธิประโยชน์

จากการวิเคราะห์ในข้อ 5 พบว่า การพัฒนาด้านสิทธิประโยชน์ของโครงการ EEC มีผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการทำเทียบเรือด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า เนื่องจากมีการให้ประโยชน์ในการลดต้นทุนด้านภาษี ทำให้ผู้ประกอบการทำเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานและไม่ได้รับสัมปทานสามารถนำประโยชน์จากการมีต้นทุนที่เหลือนจากการชำระเงินค่าภาษีอากรไปพัฒนาท่าเทียบเรือ เพื่อเพิ่มระดับการให้บริการลูกค้าโดยการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีความทันสมัยและรวดเร็วในการให้บริการ เพื่อดึงดูดลูกค้ารายใหม่ให้เข้ามาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น ถือเป็นผลดีแก่ท่าเทียบเรือดังบทความของ การท่าเรือแห่งประเทศไทย [12] ที่กล่าวไว้ว่า “สิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยจะช่วยให้การทำงานมีประสิทธิภาพ สะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น หากท่าเรือมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยก็สามารถที่จะดึงดูดลูกค้าให้เข้ามาใช้บริการท่าเรือได้มากขึ้น”

ดังนั้น ท่าเทียบเรือแต่ละท่าจึงควรที่จะมีการสร้างมาตรการเพื่อรองรับผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากโครงการ EEC ให้เหมาะสมกับท่าเทียบเรือของตนเอง

7) ข้อเสนอแนะ

7.1) ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

ผลจากการศึกษาทำให้ทราบถึงปัจจัยจากโครงการ EEC ที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการทำเทียบเรือ ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยเน้นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยมีแนวทางในการพัฒนา ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน อุตสาหกรรม การพัฒนาเมือง และการให้สิทธิประโยชน์ ผู้ประกอบการทำเทียบเรือเชิงพาณิชย์จึงสามารถนำผลที่ได้จากการศึกษาไปประกอบการตัดสินใจในการกำหนดกลยุทธ์ด้านการบริหารจัดการและวางแผนการทำงานของท่าเทียบเรือของตนเองได้ ทั้งนี้คณะผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการทำเทียบเรือเพียง 4 ท่าเทียบเรือเท่านั้น และเป็นเพียงกลุ่มที่ทำการขนถ่ายสินค้าประเภทสินค้าทั่วไป ตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าเทกอง และโร-โร ซึ่งอาจจะไม่ครอบคลุมทุกกลุ่มตัวอย่าง ดังนั้นผู้ประกอบการทำเทียบเรือควรพิจารณาให้ถี่ถ้วนในการที่จะนำผลการวิจัยครั้งนี้ไปใช้

7.2) ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

เนื่องจากงานวิจัยครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งมีการเก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์ ทำให้ใช้ระยะเวลาในการเก็บข้อมูลค่อนข้างนาน อีกทั้งยังมีข้อจำกัดทางด้านเวลา จึงสามารถเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการทำเทียบเรือในจังหวัดชลบุรีได้เพียง 4 ท่าเทียบเรือเท่านั้น ดังนั้นในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไปจึงควรทำให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น โดยมีการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการ EEC ที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการทำเทียบเรือในจังหวัดระยองและฉะเชิงเทราด้วย นอกจากนี้ควรมีการแบ่งเกณฑ์ผู้ประกอบการทำเทียบเรือเชิงพาณิชย์ที่ละเอียดมากกว่าการแบ่งเกณฑ์ท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ตามหลักของกรมเจ้าท่า เพื่อให้ผลการศึกษานี้ครั้งต่อไปมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้สามารถสำเร็จลุล่วงได้ตามวัตถุประสงค์ อันเนื่องจากการให้คำปรึกษาแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษา ซึ่งได้ให้ข้อคิดเห็นต่างๆ ตรวจสอบ เสนอแนะ และให้คำปรึกษาอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการทำวิจัยครั้งนี้

ขอขอบพระคุณ ผู้จัดการฝ่ายบริหารท่าเรือชลบุรี บริษัท ยูนิเท็ด สแตนดาร์ดเทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ บริษัทแหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร จำกัด ฝ่ายบริหาร บริษัท สยามคอมเมอร์เชียล ซีพอร์ต จำกัด และ Container Terminal Director บริษัท เคอร์รี่ สยามซีพอร์ต จำกัด ที่สละเวลาและให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลต่างๆ ที่เอื้อต่อการทำวิจัย ทำให้งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงได้ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

สุดท้ายนี้ ขอขอบพระคุณบิดา มารดา ผู้เป็นกำลังใจอันสำคัญ ขอขอบพระคุณทุกๆ ท่านที่ไม่ได้เอื้อนามสำหรับความช่วยเหลือในการติดต่อประสานงาน และขอบคุณเพื่อนๆ ที่ร่วมมือกันทำงานวิจัยและให้กำลังใจกันมาตลอดจนประสบความสำเร็จ ซึ่งคณะผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่างานวิจัยนี้มีคุณประโยชน์แก่ผู้สนใจไม่มากนัก หากงานวิจัยมีส่วนที่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ คณะผู้วิจัยขอยกความดีเหล่านั้นให้แก่บรรดาบุคคลข้างต้น และหากมีข้อผิดพลาดประการใด คณะผู้วิจัยยินดียอมรับ และขออภัยมา ณ ที่นี้

REFERENCES

- [1] “Financial Tips,” *Money and Banking*, [Online]. Available: <https://www.moneyandbanking.co.th/new/news/index/13>. [Accessed: 21-Jan-2018].
- [2] “Infrastructure Overview,” *Eastern Economic Corridor*, [Online]. Available: <https://www.eeco.or.th/en/content/infrastructure-overview>. [Accessed: 21-Jan-2018].
- [3] United Nations Conference on Trade and Development, *Strategic planning for port authorities: report*. Geneva, Switzerland: United Nations Conference on Trade and Development, 1993.
- [4] J. L. Tongzon, “Port choice and freight forwarders,” *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, vol. 45, no. 1, pp.186–195, 2009.
- [5] J. R. M. Gordon, P. M. Lee, and H. C. Lucas, “A resource-based view of competitive advantage at the Port of Singapore,” *The Journal of Strategic Information Systems*, vol. 14, no. 1, pp. 69–86, Mar. 2005.

- [6] D.W. Song and G.T. Yeo, "A Competitive Analysis of Chinese ContainerPorts Using the Analytic Hierarchy Process," in *Port Management*, H. E. Haralambides, Ed. London: Palgrave Macmillan UK, pp. 339–359, 2015
- [7] J. L. Tongzon, and S. Ganesalingam, "An Evaluation of ASEAN PortPerformance and Efficiency," *Asian Economic Journal*, vol. 8, no. 3, pp.317–330, 1994.
- [8] E. PaiPai, "Guidelines for Port Environmental Management," Department of the Environment, Transport and the Regions, Report SR 554, Nov,1999.
- [9] C. Duangphastra and J. Rudjanakanoknad, "Selection of Key Performance Indices for Ports under the Port Authority of Thailand," *Journal of Transportation and Logistics*, vol. 10, no. 1, pp. 55–65, 2017.
- [10] C. Angkutipong, "*Factors affecting the selection of marine transportation services Case study: Outbound transportation from Thailand to the United States.*" Bangkok: Thammasat University, 2008.
- [11] The Thailand Research Fund, " Thai Port Development Strategy for Entrepreneurs," *Research Community*, vol. 119, p. 86, 2017.
- [12] "General Information," *Port Authority of Thailand*, [Online]. Available: <http://www.bkp.port.co.th/bkp2007/dataeng/generalinfo.html>. [Accessed: 21-Jan-2018].