

# บทความ เรื่อง นักศึกษาได้อะไรจากการศึกษาดูงานนอกสถานที่

ดร.ชลิตา รัตตรา

ภาควิชา การจัดการธุรกิจระหว่างประเทศ คณะบริหารธุรกิจ

การทัศนศึกษาในรายวิชา 135 – 304 การขนส่งระหว่างประเทศ  
ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ศูนย์อนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล และเรือรบหลวงจักรีนฤเบศร  
วันจันทร์ที่ 4 กันยายน พ.ศ.2549

## หลักการและเหตุผล

เมื่อการค้าระหว่างประเทศเจริญรุดหน้า จากการศึกษาที่ประเทศไทยเปิดรับนโยบายเสรีทางการค้า (Trade Liberalism) กับต่างประเทศ ตามแนวทาง การส่งออกสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Export – led Growth) ทั้งหมดนี้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่กำหนดให้นโยบายการส่งเสริมการส่งออก (Export Promotion) เป็นหนึ่งในหลายๆ วิธีการที่สร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ นับจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 – 5 เป็นต้นมา Eastern Seaboard มีอัตราการเจริญเติบโตอยู่ในระดับ 14 เปอร์เซ็นต์ต่อปี ทั้งๆ ที่นโยบายการพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานที่มีให้กับแนวชายฝั่งทะเลทางทิศตะวันออกยังไม่ได้รับการพัฒนา เมื่อเป็นเช่นนี้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจจึงกำหนดให้ทำเทียบเรือชายฝั่งทะเลตะวันออกของประเทศได้รับการส่งเสริมให้มีศักยภาพในการเติบโตมากยิ่งขึ้น

การดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ จึงมีการกำหนดให้นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ไร่ และมาบตาพุด ไร่ เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ซึ่งพบว่าในเวลาต่อมา นิคมอุตสาหกรรมทั้ง 2 แห่ง ขยายพื้นที่การผลิตออกไปอีกเป็น ไร่ พร้อมกับกับการท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งได้ส่งเสริมการขนส่งสินค้าออกสู่ทิศตะวันออกของประเทศ เพื่อรองรับผลผลิตจากระบบอุตสาหกรรม

วิชา 135 – 304 การขนส่งระหว่างประเทศ เป็นรายวิชาที่ส่งเสริมการปฏิบัติงานด้านการขนส่งสินค้า ผู้สอนกำหนดให้การดำเนินการสอนในรายวิชาเน้นการปฏิบัติภารกิจสินค้าในท่าอากาศยานและท่าเรือ เพื่อให้คล้อยจองกับอาชีพการงานของนักศึกษาที่กำลังจะจบเป็นบัณฑิตในอนาคตให้ได้รู้ถึง



ธุรกิจการขนส่งและธุรกิจอื่นๆ ที่มีความเกี่ยวเนื่องกันอีกหลายธุรกิจ เช่น ธุรกิจการประกันภัยสินค้าทางเรือและสินค้าทางอากาศ ดังนั้น การเรียนการสอนจึงมีความจำเป็นที่จะต้องกล่าวถึงกองกำลังเครื่องบินพาณิชย์และกองกำลังเรือสินค้าขนาดใหญ่ ทั้งนี้ยังไม่นับถึงการดำเนินงานด้านเอกสารการค้าและการเงิน การขนส่ง อีกเป็นจำนวนมาก เหตุนี้กรอบการเรียนการสอนในรายวิชาจึงมุ่งสู่การปฏิบัติงานด้านสินค้า คลังสินค้า วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้า การประกันภัย ที่เชื่อมโยงมาถึงเครื่องบินและเรือ



การศึกษาในรายวิชาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ การศึกษาในส่วนการขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางเรือ สำหรับการศึกษในช่วงปลายภาคเรียนที่ / 2549 จะเป็นการศึกษาธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ จึงเป็นที่มาซึ่งนักศึกษาให้ความสนใจในการไปทัศนศึกษาที่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และในโอกาสนี้ผู้สอนได้นำนักศึกษา ไปเยี่ยมชมเรือรบหลวงประจำในรัชกาลที่ 9 และศูนย์อนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเลของกองทัพเรือด้วย



## เกี่ยวกับการทัศนศึกษา

- (1) การเดินทางในช่วงเช้า เป็นการไปเยี่ยมชมศูนย์อนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเลของกองทัพเรือ เรือรบหลวงประจักษ์กาลที่ 9 ที่อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เพื่อแสดงถึงการรักษาอธิปไตยและความมั่นคงตามแนวชายฝั่งทะเลด้านทิศตะวันออก



ซึ่งนับเป็นส่วนหนึ่งในภารกิจการดำเนินงานของกองทัพเรือ วัตถุประสงค์ของการเดินทางในช่วงเช้า เพื่อให้นักศึกษาเรียนรู้กิจกรรมของกองกำลังเรือ ซึ่งมีความแตกต่างจากกองเรือพาณิชย์ และเห็นถึงการปกป้องพันธุ์เต่าทะเลที่กำลังจะสูญพันธุ์ในอาณาเขตน่านน้ำชายฝั่งตะวันออก

- (2) การเดินทางในช่วงบ่าย เป็นการเยี่ยมชมการปฏิบัติงานที่ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี นักศึกษาได้รับความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติงานบนลานวางตู้สินค้า ท่าเรือบอกการเคลื่อนย้ายสินค้า ความเจริญเติบโตของ



ท่าเรือ และมูลค่าทางการค้า แผนการปฏิบัติงาน ตลอดจนแผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาท่าเรือในอนาคต

## สาระที่ได้จากการศึกษาดูงานที่ทำเรือแหลมฉบัง



การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศ (Main Port of Thailand) ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัยระดับโลก (World Class Port) เพื่อให้สามารถแข่งขันกับท่าเรืออื่นๆ ได้เป็นอย่างดี มุ่งพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางในการขนส่งหรือเป็นประตูการค้า (Gateway) ให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และสามารถรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งอย่างต่อเนื่อง

การบริหารและพัฒนาท่าเรือให้เป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่สำคัญเพื่อเป็นปัจจัยเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน (Sustainable Competitiveness) ร่วมทุนกับภาครัฐ ภาคเอกชนในกิจการท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและการขนถ่ายสินค้าให้มีโครงข่ายเชื่อมโยง (Logistics Chain) และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เตรียมความพร้อมเข้าสู่ธุรกิจแบบเอกชนตามนโยบายรัฐบาล เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารและการจัดการมากยิ่งขึ้น

ท่าเรือแหลมฉบังเน้นการบริหารจัดการในเชิงรุก เพื่อให้สนองต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้นให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลัก (Main Port) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและการขนส่งสินค้าจากประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง บริหารจัดการทรัพย์สินที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล (ICT) มาใช้ในการพัฒนาธุรกิจและเสริมสร้างประสิทธิภาพ ในการให้บริการและการบริหารกิจการ เพิ่มบทบาทภาคเอกชนในงานที่สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและประหยัดต้นทุน ประหยัดการใช้พลังงาน จัดการด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยให้อยู่ในระดับมาตรฐานที่กำหนด วางแผนและพัฒนาท่าเรือให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งมาสู่ท่าเรือ เพื่อให้เป็นประตูการค้าของอนุภาค (Gateway

Port of The Region) และเป็นศูนย์กลางของข้อมูลทางการค้า การคมนาคมขนส่ง สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจพาณิชย์นาวี

### เป้าหมายการพัฒนาท่าเรือ

ท่าเทียบเรือส่วนที่เหลือในโครงการแอ่งจอดเรือที่ 1 และ 2 ให้เปิดดำเนินการภายในปีงบประมาณ 2551 เพื่อให้มีขีดความสามารถรับตู้สินค้าได้ 5.9 ล้าน TEU/ปี

มีการศึกษาและออกแบบรายละเอียดการสร้างท่าเทียบเรือในแอ่งจอดเรือที่ 3 ให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ 2549 จัดหาระบบคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัยและเหมาะสม เพื่อเก็บฐานข้อมูลในการพัฒนาโครงการต่างๆ และการบริหารสัญญาให้มีประสิทธิภาพ ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2549 เป็นต้นไป ดำเนินการใช้พื้นที่หลังท่าตามแผนงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและรายได้ ที่ผ่านมามีตู้สินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มขึ้น เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 8 ต่อปี เป็น 1 ใน 12 ของท่าเรือที่มีจำนวนตู้สินค้าผ่านท่าสูงสุดระดับโลกภายในปี 2551

นอกจากนี้ มีการจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัยและเหมาะสม เพื่อเก็บฐานข้อมูลในการพัฒนาโครงการต่างๆ และการบริหารสัญญาให้มีประสิทธิภาพ ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2549 เป็นต้นไป



### กลยุทธ์การบริหารท่าเรือ

ดำเนินการสร้างท่าเทียบเรือบริการ A0 ให้สามารถเปิดดำเนินการได้ภายในปีงบประมาณ 2549 เชิญชวนและสนับสนุนผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ A3 และท่าเทียบเรือตู้สินค้าในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 (C1, C2, D1, D2 และ D3) ให้สามารถเริ่มเปิดดำเนินการได้ภายในปีงบประมาณ 2549 และส่วนที่เหลือครบทุกท่า ภายในปีงบประมาณ 2551 จัดเตรียมระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลในธุรกิจพานิชย์นาวี และภายในองค์กร เพื่อให้บริการ และควบคุม และตรวจสอบคุณภาพการให้บริการของผู้ประกอบการ ให้ผู้ลงทุนเช่าหรือร่วมลงทุนในการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ว่างเปล่า เพื่อใช้ในกิจการต่อเนื่อง และธุรกิจใหม่ เตรียมความพร้อมการเข้าไปมีบทบาทในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรวมทั้ง การเข้าไปมีส่วนร่วมในกิจการศูนย์รวมและกระจายสินค้า จ้างบริษัทเอกชนดำเนินงาน ประชาสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมการตลาดและเสริมภาพลักษณ์ของท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายทั้งในประเทศและต่างประเทศ จัดเตรียมระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลในธุรกิจพานิชย์นาวี และภายในองค์กร เพื่อให้บริการ และควบคุม และตรวจสอบคุณภาพการให้บริการของผู้ประกอบการ สสำรวจความต้องการตลาดในด้านบริการต่างๆ ร่วมกับเอกชน ผู้ประกอบการท่าเพื่อขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุน

### หน้าที่ความรับผิดชอบของท่าเรือ

ในฐานะที่เป็นผู้บริหารท่าเรือ (Port Management Body: PMB) ท่าเรือแหลมฉบัง มีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลรักษาและบริหารจัดการสิ่งหาปริมาณและสิ่งหาปริมาณของท่าเรือฯ ควบคุม และส่งเสริมการดำเนินงานท่าเทียบเรือทุกท่าให้เป็นไปตามเป้าหมายและนโยบายของรัฐบาล โดยบริหารและจัดการแรงงานหลักที่สำคัญดังนี้

1. การวางแผนพัฒนาท่าเรือให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2. การควบคุมกำกับดูแลบริษัทเอกชน และส่งเสริมบริษัทเอกชนให้บริการและประกอบการท่าเทียบเรืออย่างมีประสิทธิภาพ
3. การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งสาธารณูปโภคต่างๆ การให้บริการเรือลากจูง และการควบคุมการจราจรทางน้ำภายในอาณาบริเวณ
4. การขนส่งและเก็บรักษาสินค้าอันตราย
5. การบริหารการเงินและการบัญชี
6. การควบคุมรักษาสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย
7. การบริหารและควบคุมระบบคอมพิวเตอร์ภายในท่าเรือ ซึ่งเชื่อมโยงเครือข่ายกับบริษัทเอกชนและการท่าเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

8. การส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์
9. การติดต่อประสานงานและร่วมมือกับองค์กรและท่าเรือระหว่างประเทศ

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกของประเทศไทย มีพื้นที่ขนาด 6,340 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือที่เปิดให้บริการแล้ว ดังนี้

ท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ 7 ท่า

ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ 1 ท่า

ท่าเทียบเรือ Ro/Ro 1 ท่า

ท่าเทียบเรือโดยสารและเรือ Ro/Ro 1 ท่า

ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง 1 ท่า

คู่อ้อยและซ่อมเรือ 1 ท่า

ท่าเรือมีความสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) ได้ โดยการท่าเรือฯ ทำหน้าที่เป็นองค์กรบริหารท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นของเอกชนที่เข้าประกอบการหรือที่เรียกว่า Landlord Port โดยเป็นท่าเทียบเรือที่มีอัตราการเติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูงสุดแห่งหนึ่งของโลก จากการจัดอันดับท่าเทียบเรือที่เป็น World Top Container Port โดยนิตยสารชั้นนำของโลก เช่น Loyld List เป็นต้น ท่าเรือแหลมฉบังได้เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดจากลำดับที่ 23 ในช่วงปี 2541- 2542 โดยเลื่อนขึ้นเป็นลำดับที่ 20 และ 18 ในปี 2545 และ 2546 ตามลำดับ

ด้วยความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็น World Class Port ซึ่งมีองค์ประกอบหลายด้านที่จำเป็นเพื่อยกระดับของการให้บริการ การเพิ่มขีดความสามารถ (capacity) ให้พอเพียงกับการให้บริการดังกล่าวข้างต้น จะทำให้คุณภาพของการให้บริการสูงขึ้น ช่วยลด Waiting Time ของเรือที่เทียบท่า อันจะทำให้ต้นทุนส่วนที่เป็น Port Cost ของสายการบินเรือลงด้วย นอกจากนี้ การจัดสรรพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมถึง เพิ่มศักยภาพในด้าน Productivity และการนำเอาระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารงานหน้าท่า และ Yard Operation รวมทั้งการ ริเริ่มโครงการและกิจกรรมใหม่ๆ ที่จะทำการให้บริการมีความครบถ้วนมากยิ่งขึ้น เช่น โครงการ Container Care Center เป็นต้น จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ยกมาตรฐานของการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบังให้มุ่งไปสู่การเป็น Word Class Port

## “นโยบายการบริหารท่าเรือแหลมฉบัง”

Main Port of Thailand ได้รับเกียรติจากคุณ พุทธิศักดิ์ นามเดช ผู้อำนวยการสำนักกฎหมายและระเบียบกลาง สำนักนายกรัฐมนตรี ในฐานะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย และประธานคณะกรรมการบริหารท่าเรือแหลมฉบัง ให้สัมภาษณ์พิเศษถึงนโยบาย การบริหารท่าเรือแหลมฉบัง

มีนโยบายสนับสนุนบทบาทของภาคเอกชนในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังอย่างไรบ้าง?

ทางคณะผู้บริหารไม่ว่าจะเป็นที่ท่าเรือแหลมฉบังหรือท่าเรือกรุงเทพฯ ให้ความสำคัญกับการสนับสนุนบทบาทของภาคเอกชนอย่างมากและตระหนักดีว่าภาคเอกชนจะเป็นผู้ขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจให้ดีขึ้นโดยภาครัฐอาจจะคอยให้การสนับสนุนทุกอย่างเท่าที่จะทำได้ตามอำนาจหน้าที่ ที่สำคัญเรื่องนี้เป็นนโยบายที่สำคัญของทางรัฐบาลที่จะให้ภาคเอกชนเป็นผู้ที่มีบทบาทในการสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศ ในยุคการแข่งขันเสรีเช่นนี้ในส่วนของท่าเรือแหลมฉบังนั้นที่ผ่านมาเมื่อประมาณปีก่อนคณะผู้บริหารได้จัดกิจกรรมพบปะกันระหว่างผู้บริหารท่าเรือแหลมฉบังกับผู้ประกอบการทำให้สามารถแลกเปลี่ยนความคิดเห็นไปสู่การแก้ปัญหาการดำเนินการได้ดีและเร็วๆ นี้ท่าเรือแหลมฉบัง มีแนวคิดจะจัดพบปะระหว่างผู้บริหาร ทลช. กับผู้ประกอบการอีกเพื่อรับฟังความคิดเห็นเพื่อนำไปปรับปรุงการบริหารงานของ ทลช. เพราะแม้ว่าจะมีข้อมูลอยู่แล้วแต่เมื่อสถานการณ์ สภาพแวดล้อมต่างๆ เปลี่ยนไปก็ควรจะมีการพบปะแลกเปลี่ยนข้อมูลกันเป็นประจำ อาจจะเป็น 6 เดือน หรือ 1 ปีต่อครั้ง ก็เป็นไปได้

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบันเป็นอย่างไรบ้าง?

ท่าเรือแหลมฉบังกำลังมีการพัฒนาทั้ง 2 ทิศทาง คือ ทั้งแนวระนาบและแนวตั้ง ในแนวระนาบคือ การพัฒนาจำนวนท่าเทียบเรือให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับการพัฒนาประเทศและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจโดยเฉพาะการนำเข้าและส่งออก นอกจากนี้ยังมีการพัฒนากิจกรรมการให้บริการแก่ลูกค้าที่หลากหลายมากขึ้นครอบคลุมความต้องการของลูกค้า

ส่วนการพัฒนาในแนวตั้งคือการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่นระบบคอมพิวเตอร์มาปรับปรุงในการพัฒนางาน การให้บริการต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการให้มีความถูกต้องสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น



การปรับตัวสู่ World Class Port ต้องดำเนินการอย่างไรบ้าง?

จริงๆ แล้ว ท่าเรือแหลมฉบังนั้นถือได้ว่าเป็นท่าเรือในระดับเว็ลด์คลาสแล้วแต่อย่างไรก็ตามยังต้องมีการพัฒนาท่าเรือในทิศทางต่างๆ อยู่เสมอเพื่อให้สามารถแข่งขันกับท่าเรืออื่นๆ ได้เป็นอย่างดีสมกับเป็นท่าเรือหลักของประเทศ (Main Port of Thailand) ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังก็ได้จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่ดี (Good Facility) ไว้คอยให้บริการและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ เช่น ท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ มีความยาวหน้าท่าไม่น้อยกว่า 500 เมตร ระดับความลึกของท่าเทียบเรือ 16 เมตร เพื่อจะสามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) ได้อย่างสะดวกประกอบกับยังมีพื้นที่ว่างเปล่าเป็นจำนวนมากเพื่อรองรับกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมท่าเรือในอนาคตได้ท่าเรือแหลมฉบังยังมีสถิติการยกขนตู้สินค้าในเกณฑ์เฉลี่ยประมาณ 30 ตู้/คอน/ชั่วโมง และสถิติที่ดีที่สุดคือ 43 ตู้/คอน/ชั่วโมง ซึ่งจัดได้ว่าเป็นท่าเรือที่มีประสิทธิภาพการดำเนินงานดีเด่นท่าเรืออีกแห่งหนึ่งของโลก

ทิศทางการเติบโตของท่าเรือแหลมฉบังเป็นอย่างไร?

ท่าเรือแหลมฉบังกำลังดำเนินการต่างๆ เพื่อให้ตนเองเป็นศูนย์กลางในการขนส่งหรือเป็นประตูการค้า (Gateway) ให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงการเป็นศูนย์กลางการค้าและการขนส่งการดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตและทรัพย์สิน

จำนวนตู้สินค้ากับศักยภาพการรองรับในปัจจุบันเป็นอย่างไรบ้าง?

ตามสถิติผลการดำเนินงานในปีงบประมาณที่ผ่านมา มีตู้สินค้าผ่านท่า 3.047 ล้านที่อียู และในปีงบประมาณ 2547 (ต.ค. 46 – มิ.ย. 47) มีตู้สินค้า 2.587 ล้านที่อียู ซึ่งคาดว่าในปีนี้มีประมาณ 3.5 ล้านที่อียู หรือคิดเป็นการเจริญเติบโตประมาณ 16% ซึ่งถือได้ว่าเป็นท่าเรือที่มีอัตราการเติบโตสูงมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลกและเมื่อเทียบกับขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบันนั้นก็ถือว่าอยู่ในสภาพแออัดพอสมควรเนื่องจากตามขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าตามที่ได้ศึกษาไว้ตั้งแต่เริ่มโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 นั้น จะสามารถรองรับตู้สินค้าได้ประมาณ 1.85 ล้านที่อียู เท่านั้น จึงทำให้ในปัจจุบันนี้ท่าเรือแหลมฉบังเกิดภาวะแออัด การจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนแต่ที่ทางท่าเรือ

แหลมฉบังสามารถขนถ่ายตู้สินค้าได้มากกว่า 3 ล้านตู้ที่อยู่ เนื่องจากการบริหารงานแบบมืออาชีพของบริษัทผู้ประกอบการทำเทียบเรือการกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันในการบริการภายในท่าเรือและการนำระบบคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัยเข้ามาใช้งานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ

โครงการพัฒนาเพิ่มเติมในปีนี้เป็นอย่างไร?

โครงการสำหรับปีนี้และปีหน้ามีโครงการที่ต้องเร่งดำเนินการเพื่อรองรับการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ โครงการเทอร์มินอลเป็นศูนย์พักรถ โดยเฉพาะรถบรรทุกเพื่อจัดให้มีที่พักผ่อน รับประทานอาหาร จุดนัดพบของลูกค้าและผู้มาใช้บริการโดยทั่วไป โครงการจัดทำสมาร์ทการ์ดเพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบบุคคลและยานพาหนะสำหรับผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังโครงการจัดหาระบบที่วีวีจีปิดในเขตท่าเรือทั้งหมดโดยเฉพาะจุดที่มีความเสี่ยงหรือจุดที่มีการผ่านเข้าออกท่าเรือเป็นประจำ

นอกจากนี้ยังมีการจัดตั้งศูนย์รับส่งและกระจายสินค้า (Distribution Center) และ PDI (Pre Delivery Inspector) หรือศูนย์ตรวจสอบความพร้อมของการส่งออกรถยนต์ โครงการผลักดันเป็นศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาคโดยท่าเรือแหลมฉบังจะเป็นศูนย์กลางการขนส่งไม่เพียงแต่ภายในประเทศไทยเพียงอย่างเดียวเท่านั้นแต่ยังขยายขอบเขตการให้บริการในด้านคมนาคม การขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้อีกทางหนึ่งหรือที่เรียกกันว่าเป็นประตูการค้าให้แก่ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เช่น การนำเข้าหรือการส่งออกสินค้า รวมถึงการค้าผ่านแดนด้วยรวมถึงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 เพื่อรองรับการเจริญเติบโตในอนาคต หลังจากที่โครงการพัฒนาท่าเรือขั้นที่ 2 เสร็จสิ้น

### บทสรุป

การทัศนศึกษาในรายวิชา การขนส่งระหว่างประเทศ ในครั้งนี้ ทำให้นักศึกษาได้เปิดโลกทัศน์เกี่ยวกับธุรกิจการขนส่งสินค้า และการปฏิบัติงานของฝ่ายความมั่นคงโดยกองทัพเรือยังผลให้

- (1) นักศึกษาเล็งเห็นถึงความสำคัญของการเรียนในรายวิชา และทำให้นักศึกษามีความตั้งใจใฝ่รู้ในการศึกษาสำหรับรายวิชาการขนส่งระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้นโดยปริยาย ซึ่งเป็นการบรรลุวัตถุประสงค์ของการศึกษา

- (2) นักศึกษาเห็นถึงความตั้งใจในการปฏิบัติงานของหน่วยงานในกองเรือพาณิชย์สินค้าและกองทัพเรือ ทำให้นักศึกษามีความพยายามที่จะพัฒนาตนเองเพื่อเข้าสู่อาชีพ
- (3) นักศึกษามีความสนิทสนมคุ้นเคยกันมากยิ่งขึ้น สร้างสายสัมพันธ์อันดีต่อกัน ยังผลให้นักศึกษาทั้งหมดมีความกระตือรือร้นในการทำกิจกรรมต่างๆ ที่ได้รับมอบหมายอย่างเห็นได้ชัด

หากจะกล่าวสรุปโดยทัศนะของอาจารย์ผู้สอน ได้ข้อสังเกตว่า นักศึกษาของภาควิชาฯ ที่เข้ารับการทัศนศึกษาในครั้งนี้มีความตั้งใจเรียนมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นผลในเชิงเจตคติต่อการเรียนเชิงบวกที่ทำให้การเรียนการสอนในระยะต่อๆ มา มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งอยู่นอกเหนือผลสัมฤทธิ์จากการเรียนในรายวิชาจากประสบการณ์ตรง