บทความวิชาการ

เรื่อง บทบาทของท่าเรือที่มีผลต่อการส่งออกสินค้าของจีน

โดย

นางสาวชุติกาญจน์ เอี่ยมทรัพย์

รหัสนักศึกษา 05550684

เสนอ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์สมชาติ อู่อ้น

บทความวิชาการนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษารายวิชา 450 109 การศึกษาเอกเทศ

สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ภาคการศึกษาปลาย ปีการศึกษา 2558

หัวข้อวิทยานิพนธ์ บทบาทของท่าเรือที่มีผลต่อการส่งออกสินค้าของจีน

ชื่อนักศึกษา นางสาวชุติกาญจน์ เอี่ยมทรัพย์

อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์สมชาติ อู่อ้น

สาขาวิชา เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์

ปีการศึกษา 2558

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีจุดมุ่งหมาย คือ การศึกษาวิวัฒนาการท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน ศึกษาการกระจายของท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน ศึกษาเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าของท่าเรือต่างๆของจีน โดยเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหนังสือ บทความและสถิติทั้งจากห้องสมุดมหาวิทยาลัยศิลปากรและเว็บไซต์ที่เกี่ยวกับท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน โดยนำเสนอในรูปแบบของการบรรยาย อภิปราย รวมทั้งกราฟ แผนภูมิและตาราง เป็นต้น

วิวัฒนาการท่าเรือของจีนนั้นได้มีวิวัฒนาการอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยประเทศจีนได้กำหนดเส้นทางการค้าทางเรือในเอเชียและได้ขุดคลองแห่งแรกของโลก ประเทศจีนยังมีการก่อตั้งเส้นทางสายไหมทางทะเลที่เชื่อมต่อประเทศจีนกับทวีปยุโรปและตะวันออกกลางซึ่งก่อให้เกิดการขยายตัวของอิทธิพลของยุโรปผ่านทางการเดินเรือ วิวัฒนาการในระยะยาวของระบบท่าเรือของจีนเริ่มจากการก่อตั้งขึ้นของระเบียบในการวิวัฒนาการของเมืองท่าซึ่งดูจากลักษณะทางภูมิประเทศ จึงทำให้ท่าเรือและการขนส่งทางเรือมีบทบาทสำคัญทางสังคมและเศรษฐกิจของจีนเป็นอย่างมาก ซึ่งท่าเรือขนส่งสินค้าของจีนมักจะตั้งอยู่ตามชายฝั่งของมณฑลที่สำคัญของประเทศจีน เช่น มณฑลเหลียวหนิง กว่างโจว เซี่ยงไฮ้ เป็นต้น ปริมาณสินค้าเข้าออกของแต่ละท่าเรือมีผลต่อพื้นที่แนวหลังของมณฑลนั้นๆเช่นกัน หากท่าเรือมีปริมาณสินค้าเข้าออกเป็นจำนวนมากทำให้พื้นที่แนวหลังของมณฑลนั้นมีเศรษฐกิจเติบโตเร็วเช่นกัน ท่าเรือขนส่งสินค้าจึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เศรษฐกิจจีนพัฒนาได้อย่างรวดเร็ว

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความกรุณาของผู้ช่วยศาสตราจารย์สมชาติ อู่อ้น อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ซึ่งกรุณาสละเวลาให้คำแนะนำในด้านต่างๆ พร้อมทั้งตรวจทานแก้ไขข้อบกพร่องและข้อเสนอแนะ ให้กำลังใจการทำสารนิพนธ์นี้จนเสร็จสมบูรณ์ ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณอย่างสูงมา ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณห้องสมุดมหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์ ซึ่งเป็นแหล่งค้นคว้าข้อมูลในการทำสารนิพนธ์ฉบับนี้

ขอขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ ที่คอยสนับสนุนให้คำปรึกษาและเป็นกำลังใจตลอดเวลาในการทำสารนิพนธ์ฉบับนี้

คุณความดีหรือประโยชน์ที่ได้รับจากสารนิพนธ์เล่มนี้ผู้ศึกษาขอมอบแด่คุณพ่อ คุณแม่ ผู้มีพระคุณทุกท่าน รวมถึงครูอาจารย์ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทความรู้ให้แก่ผู้ศึกษามาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

ชุติกาญจน์ เอี่ยมทรัพย์

เมษายน 2559

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อ ข

กิตติกรรมประกาศ ค

สารบัญ ง

สารบัญรูปภาพ ฉ

สารบัญแผนที่ ช

สารบัญตาราง ซ

สารบัญแผนภูมิ ฌ

บทที่

1 บทนำ 1

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา 1

วัตถุประสงค์ของการศึกษา..... 3

ประโยชน์ที่จะได้รับ..... 3

ขอบเขตการศึกษา..... 3

วิธีการศึกษา..... 3

นิยามศัพท์เฉพาะ..... 3

2 ทบทวนวรรณกรรม..... 5

การขนส่งทางทะเล..... 5

ความสำคัญของการขนส่งทางทะเล..... 6

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... 7

ท่าเรือแหลมฉบัง..... 7

ท่าเรือเพื่อการขนส่งญี่ปุ่น..... 8

ท่าเรือสิงคโปร์..... 9

ท่าเรือน้ำลึกสีชัง..... 9

3 วิธีดำเนินการวิจัย..... 12

การเก็บรวบรวมข้อมูล..... 12

แหล่งที่มาของข้อมูล..... 12

การจัดกระทำข้อมูล..... 12

วิธีการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล..... 13

4 วิเคราะห์ข้อมูล..... 14

วิวัฒนาการในระยะยาวของระบบท่าเรือของจีน..... 14

วิเคราะห์การกระจายของท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน..... 19

วิเคราะห์การเปรียบเทียบปริมาณสินค้าของท่าเรือต่างๆของจีน..... 24

5 สรุปและอภิปรายผล..... 28

บรรณานุกรม..... 30

ประวัติผู้ศึกษา..... 33

สารบัญรูปภาพ

หน้า

รูปภาพที่

1 วิวัฒนาการเส้นทางของท่าเรือ…… 18

2 ท่าเรือเซี่ยงไฮ้…….... 21

3 ท่าเรือเทียนจิน…… 21

4 ท่าเรือต้าเหลียน…… 22

5 ท่าเรือกว่างโจว…… 22

6 ท่าเรือฮ่องกง……..... 23

สารบัญแผนที่

หน้า

แผนที่ที่

1 การกระจายท่าเรือจีนในปัจจุบัน..... 20

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่

1 วิวัฒนาการของระบบท่าเรือจีนก่อนปี ค.ศ.1840…….. 16

2 วิวัฒนาการของระบบท่าเรือจีนหลังปี ค.ศ.1840…….. 17

3 ปริมาณสินค้าเข้าออกทั้งหมดของท่าเรือจีนในปี ค.ศ.2007-2011…… 26

สารบัญแผนภูมิ

หน้า

แผนภูมิที่

1 ปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าเรือเซี่ยงไฮ้ในปี ค.ศ.2007-2011……. 24

2 ปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าเรือเทียนจินในปี ค.ศ.2007-2011……... 24

3 ปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าเรือกว่างโจวในปี ค.ศ.2007-2011…….. 25

4 ปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าเรือต้าเหลียนในปี ค.ศ.2007-2011…….. 25

5 ปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าเรือฮ่องกงในปี ค.ศ.2007-2011…….. 26

6 ปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าเรือชี้ให้เห็นถึงการเติบโตในปี ค.ศ.2007-2011…….. 27

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ จุดมุ่งหมายที่สำคัญคือเพื่อยกระดับมาตรฐานการครองชีพของประชาชนในประเทศให้สูงขึ้น มีทั้งการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งในประเทศและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยเศรษฐกิจระหว่างประเทศนั้นรายได้หลักมุ่งที่ด้านการค้า เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ยุโรป สิงคโปร์และฮ่องกง การค้าระหว่างประเทศนั้น กล่าวได้ว่าระบบขนส่งเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งที่รับรองและช่วยให้มีการเคลื่อนไหวของสินค้าแลกเปลี่ยนกัน ประมาณร้อยละ 80-90 จะขนส่งทางเรือ เนื่องมาจากการขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าในปริมาณมากในระยะทางที่ไกลโดยมีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ การขนส่งทางทะเลจึงมีบทบาทสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศในฐานะที่เป็นจุดเข้า-ออกของสินค้าและท่าเรือจึงสำคัญกับประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจแบบเปิดโดยการติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้ากับต่างประเทศอีกด้วย (พินิจ จารุสมบัติ,2541 : 66-67)

ท่าเรือเป็นอุตสาหกรรมบริการประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศที่กำลังพัฒนา เปรียบเสมือนเป็นจุดรวมเส้นทางของการขนส่งสินค้า ท่าเรือในปัจจุบันเป็นส่วนหนึ่งของการกระจายสินค้าระหว่างประเทศ เป็นสถานีหรือชานชลาเพื่อการกระจายสินค้า ดังนั้นเพื่อให้ท่าเรือสามารถให้บริการในการเป็นชานชลาเพื่อการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ท่าเรือจึงมีบริการต่างๆ เป็นส่วนเสริมเพื่อเพิ่มมูลค่าบริการ รวมทั้งช่วยอำนวยความสะดวกให้การกระจายสินค้าเข้าและออกผ่านท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งในเรื่องต้นทุนและเวลา (www.freightmaxad.com เข้าถึงเมื่อ 11 กันยายน พ.ศ. 2558)

ท่าเรือกับพื้นที่แนวหลังมักมีจุดเริ่มต้นมาจากสภาพเศรษฐกิจ ซึ่งมีอิทธิพลมาจากรูปแบบของธุรกิจอุตสาหกรรม และการเมือง ทำเลที่ตั้งของท่าเรือ ซึ่งเป็นตัวกำหนดรูปร่าง ขนาด และทำเลที่ตั้งของพื้นที่แนวหลัง นอกจากนี้ ปัจจัยทางด้านภูมิศาสตร์ยังเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องอีกส่วนหนึ่งในการกำหนดรูปร่างและสถานที่ของพื้นที่แนวหลัง หากสภาพภูมิศาสตร์เอื้ออำนวย สภาพการค้าดี (มีเรือและสินค้าเข้ามาใช้ท่าเรือมากขึ้น) ท่าเรือก็มีโอกาสในการขยายขนาดการให้บริการให้กว้างขวางออกไป และพื้นที่แนวหลังก็มีโอกาสในการพัฒนาตามไปด้วย (www.theinvestworld.com เข้าถึงเมื่อ 11 กันยายน พ.ศ.2558)

ประเทศจีนมีภูมิประเทศหลายลักษณะ ที่ราบมีเนื้อที่ค่อนข้างน้อยคือประมาณร้อยละ 12 ของเนื้อที่ทั้งหมดทั่วประเทศ ส่วนใหญ่อยู่ในภาคตะวันออกมีเนินเขาประมาณร้อยละ 10 ส่วนใหญ่อยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงใต้บริเวณเขาประมาณร้อยละ 33 แยะกระจายกันอยู่กว้างขวางมากลักษณะภูเขาทางตะวันตกสูง ทางตะวันออกต่ำ ที่ราบสูงประมาณร้อยละ 26 แอ่งแผ่นดินประมาณร้อยละ 19 ภูมิประเทศเหล่านี้มีทั้งที่แต่ละชนิดเป็นผืนใหญ่และหลายๆชนิดตั้งอยู่สลับกัน ซึ่งอำนวยเงื่อนไขที่เป็นประโยชน์แก่การพัฒนาเศรษฐกิจหลายๆอย่างอันได้แก่ การกสิกรรม การป่าไม้ การปศุสัตว์และการทำเหมืองแร่ และเขตเขาที่ประกอบด้วยภูเขา เน้นเขาและที่ราบสูงลุ่มๆดอนๆ เป็นเนื้อที่ราว 2ใน3 ของเนื้อที่ทั่วประเทศ และมีประชากรประมาณ 1ใน3ของประชากรทั่วประเทศ อำเภอมากกว่าครึ่งหนึ่งของทั่วประเทศล้วนมีเขตเขา ประเทศจีนจึงเป็นประเทศที่มีภูเขามาก (ภูมิศาสตร์ประเทศจีน,ม.ป.ป.: 17-18)

ประเทศจีนเป็นประเทศที่มีการค้าเป็นอันดับที่ 1 ของโลกในปัจจุบัน โดยประเทศจีนมีการใช้การขนส่งทะเลทำให้ท่าเรือของจีนมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เช่น ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ เป็นเมืองท่าที่ใหญ่ที่สุดของจีน และยังเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดของโลก โดยร้อยละ 20 ของปริมาณสินค้าส่งเข้า-ส่งออกผ่านท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือต้าเหลียน เป็นท่าเรือในการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศและท่าโดยสารไปยังเมืองเซี่ยงไฮ้และเทียนจิน และเป็นท่าเรือที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 4 ของจีน ท่าเรือเทียนจิน ที่นี่เป็นหนึ่งในท่าเรือที่สำคัญที่สุดของจีน เป็นประตูของปักกิ่งและเทียนจินและยังมีทางรถไฟเชื่อมกับปักกิ่งและเซี่ยงไฮ้ด้วย ในปี2007-2011 ท่าเรือต้าเหลียนไฮ้มีการเติบโตถึง 54.0% ท่าเรือเทียนจินมีการเติบโตถึง 46.3% และท่าเรือเซี่ยงไฮ้มีการเติบโตถึง 30.4% ตามลำดับ (www.slideshare.net เข้าถึงเมื่อ 17 กันยายน พ.ศ. 2558)

ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาการขนส่งทางทะเลของประเทศจีน เนื่องจากประเทศจีนเป็นประเทศที่มีการค้าเป็นอันดับ1 ของโลกในปัจจุบัน จีนเป็นประเทศที่มีท่าเรือจำนวนมากและมีท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดของโลก ท่าเรือจึงมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าของจีน นอกจากนี้การพัฒนาท่าเรือยังมีส่วนช่วยในการพัฒนาสังคมของจีน

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาวิวัฒนาการท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน
2. เพื่อศึกษาการกระจายของท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน
3. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าของท่าเรือต่างๆของจีน

ประโยชน์ที่จะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงวิวัฒนาการท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน
2. ทำให้ทราบถึงการกระจายของท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน
3. ทำให้ทราบถึงเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าของท่าเรือของจีน

ขอบเขตการศึกษา

1. ศึกษาเฉพาะท่าเรือที่มีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำนวน 5 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือเทียนจิน ท่าเรือกว่างโจว ท่าเรือต้าเหลียนและท่าเรือฮ่องกง
2. ศึกษาเปรียบเทียบปริมาณสินค้าส่งออกของจีนที่ใช้ผ่านท่าเรือในช่วง 5 ปี (ค.ศ. 2007-2011)

วิธีการศึกษา

1. รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับท่าเรือของจีนจากแหล่งข้อมูล
2. นำข้อมูลที่เก็บรวบรวมมาวิเคราะห์โดยใช้สถิติ
3. นำเสนอในรูปกราฟ ตาราง แผนที่

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. ท่าเรือ หรือ “เมืองท่า” ทางภาษาอังกฤษใช้ว่า “Port” หรือ “Seaport ” หมายถึงอาณาบริเวณพื้นที่สำหรับให้เรือเข้าจอดเทียบท่า มีการทอดสมอเรือ มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการดำเนินกิจกรรมระหว่างเรือกับชายฝั่ง เช่น การขนถ่ายสินค้าจากเรือขึ้นสู่ฝั่ง หรือจากเรือลงเรือ หรืออาจกล่าวอย่างสั้นๆว่าท่าเรือ คือ อาณาบริเวณพื้นที่ที่มีการติดต่อกันระหว่างเรือกับชายฝั่ง

2. พื้นที่แนวหลัง หมายถึง บริเวณภาคพื้นดินที่ซึ่งส่วนใหญ่ผ่านเข้าออก ณ ท่าเรือแห่งหนึ่งๆ พื้นที่แนวหลังจึงเป็นบริเวณรอบๆ ท่าเรือส่วนใหญ่เป็นพื้นดินที่สินค้าจะถูกผลิตขึ้นเพื่อส่งออกผ่านทางท่าเรือไปยังจุดหมายปลายทาง และที่ซึ่งสินค้าขาเข้าจากท่าเรือจะถูกส่งผ่านเข้าไปยังผู้บริโภค

3. สินค้า หมายถึง การขนส่งสินค้าที่ขนส่งโดยตู้คอนเทรนเนอร์ ผ่านท่าเรือทั้งสินค้าเข้าและออก

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาเรื่อง บทบาทของท่าเรือที่มีผลต่อการส่งออกสินค้าของจีน มีแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. การขนส่งทางทะเล
2. ความสำคัญของการขนส่งทางทะเล
3. ท่าเรือแหลมฉบัง
4. ท่าเรือเพื่อการขนส่งญี่ปุ่น
5. ท่าเรือสิงคโปร์
6. ท่าเรือน้ำลึกสีชัง

1. เอกสารและแนวคิดทฤษฎี

1.1 การขนส่งทางทะเล

1.1.1 ไชยยศ ไชยมั่นคงและมยุขพันธุ์ ไชยมั่นคง (2552 : 241) เขียนหนังสือเรื่อง “กลยุทธ์การขนส่ง” กล่าวถึง การขนส่งทางทะเล หมายถึง การขนส่งสินค้าด้วยเรือระหว่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศของประเทศและของโลกขยายตัวมากภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ทั้งนี้ก็เพราะอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศลดลง รายได้ของประชาชนเพิ่มขึ้นและการพัฒนาเทคโนโลยีการขนส่ง ปัจจัยเหล่านี้ทำให้มีอุปสงค์การขนส่งทางทะเลมาก

1.1.2 สำราญ ทองเล็ก (2551 : 11) เขียนหนังสือเรื่อง “การจัดการกิจการพาณิชยนาวี” กล่าวถึง ท่าเรือ คือ สถานที่ที่เรือจอดเทียบท่าได้อย่างปลอดภัย เพื่อทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าเติมเชื้อเพลิงน้ำ และอาหาร และเป็นที่ที่รับส่งผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยทางเรือ ที่ปัจจุบันนิยมใช้ในการท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ ท่าเรือ คือจุดขนถ่ายสินค้าเปลี่ยนจากพาหนะหนึ่งเป็นอีกพาหนะหนึ่ง สำหรับการขนส่งทางทะเล ก็จะทำการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าและออกจากท่าเรือไป ส่วนการขนส่งภายในประเทศสินค้าจะถูกขนส่งมาโดยรถบรรทุก รถไฟและอื่นๆ มายังท่าเรือกลับกันเมื่อสินค้าขนถ่ายขึ้นจากเรือก็จะเก็บรักษาไว้ที่ท่าเรือ และทำการขนส่งต่อไปภายในประเทศโดยพาหนะอื่น

1.1.3 คำนาย อภิปรัชญาสกุล (2546 : 84) เขียนหนังสือเรื่อง “การขนส่งสินค้าในงาน โลจิสติกส์” กล่าวถึง การขนส่งทางทะเลเป็นองค์ประกอบที่สำคัญระหว่างการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าเข้าและสินค้าออกจะใช้การขนส่งทางทะเลประมาณร้อยละ 90 การขนส่งทางทะเลจึงมีการพัฒนาขึ้นเรื่อยๆและมีความสำคัญเพิ่มขึ้นเท่าๆกับการค้าระหว่างประเทศที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น

1.1.4 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สาขาวิชาวิทยาการจัดการ (2532 : 606) เขียนหนังสือ “การจัดการงานขนส่ง” กล่าวถึง ท่าเรือ หมายถึง สถานที่ที่ใช้ขนถ่ายสินค้าจากฝั่งลงสู่เรือและจากเรือขึ้นสู่ฝั่ง โดยท่าเรือมีหน้าที่หลักในการให้บริการขนถ่ายสินค้าระหว่างรูปแบบของการขนส่ง(mode) 2 รูปแบบ คือ การขนส่งทางบกและการขนส่งทางทะเล การท่าเรือสามารถให้บริการแบบนี้ได้ท่าเรือจำเป็นต้องมีสถานที่ที่เหมาะสม นั่นคือ ท่าเรือจะต้องตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีท้องน้ำที่สงบไม่มีคลื่นลมแรงและมีระดับน้ำที่ลึกเพียงพอที่จะให้เรือสามารถเทียบท่าได้โดยไม่เกยตื้น สภาพของท่าเรือที่เหมาะสมเช่นนี้อาจจะเป็นสถานที่ที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ เช่น บริเวณ Puget Sound ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของสหรัฐอเมริกา หรือเกิดขึ้นจากการปรับปรุงพื้นที่ให้มีความเหมาะสมโดยการถมทะเล การขุดลอกร่องน้ำ การสร้างเขื่อนกันคลื่น ท่าเรือเช่นนี้ได้แก่ ท่าเรือสัตหีบ สงขลาและแหลมฉบัง

1.2 ความสำคัญของการขนส่งทางทะเล

1.2.1 http://tourisminvest.tat.or.th (เข้าถึงเมื่อ 22 กันยายน พ.ศ.2558) เขียนบทความเรื่อง “ข้อมูลท่าเรือท่องเที่ยวและมารีน่า” กล่าวถึง ท่าเรือเป็นอุตสาหกรรมบริการประเภทหนึ่ง มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศที่กำลังพัฒนา เปรียบเสมือนเป็นจุดรวมเส้นทางของการขนส่งสินค้าและเป็นหน่วยที่มีความซับซ้อนมีองค์ประกอบที่ทำหน้าที่แตกต่างกันหลายส่วน ในแต่ละส่วนจะมีบทบาทเฉพาะของตัวเองเพื่อทำหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพในการเก็บรักษาและขนถ่ายสินค้า ตลอดจนทำหน้าที่เกี่ยวกับการเดินเรืออย่างสัมพันธ์กับเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัย เส้นทางการขนส่งสินค้า (Transport Chain) เริ่มจากการยกขนสินค้าลงเรือจากท่าหนึ่งไปสู่อีกท่าหนึ่ง

1.2.2 กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ (2553 : 10) เขียนหนังสือเรื่อง “การขนส่งสินค้าทางทะเล” กล่าวถึง ธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศเป็นธุรกิจที่ดำเนินงานการเคลื่อนย้ายสิ่งต่างๆทั้งมีชีวิตและไม่มีชีวิต โดยทั่วไปแล้วในธุรกิจประเภทนี้อาจจำแนกลูกค้าที่ใช้บริการออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆคือ การขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าซึ่งหน้าที่ที่สำคัญของธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นการ

ขนส่งผู้โดยสารหรือการขนส่งสินค้าก็ดี อาจกล่าวได้ว่าอยู่ที่การทำให้การเคลื่อนย้ายสิ่งต่างๆเหล่านั้นสำเร็จเสร็จสิ้นไปอย่างสมบูรณ์โดยใช้เวลาและค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด

1.2.3 ไชยยศ ไชยมั่นคงและมยุขพันธุ์ ไชยมั่นคง (2552 : 243) เขียนหนังสือเรื่อง “กลยุทธ์การขนส่ง” กล่าวถึง ความสำคัญทางเศรษฐกิจของการขนส่งทางทะเล มีความสำคัญต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าดังนี้

1.2.3.1 ใช้ขนส่งสินค้าเทกอง สินค้าเทกอง คือ สินค้าที่ขนส่งโดยไม่บรรจุกระสอบ ถัง หรือลัง สินค้าที่ขนส่งด้วยวิธีนี้ได้แก่ สินแร่ ธัญพืชและสินค้าเหลวได้แก่ น้ำมันดิบ เคมีเหลว เรือที่ใช้ขนส่งเป็นเรือที่ออกแบบมาให้เหมาะสมกับสินค้าแต่ละชนิด

1.2.3.2 เรือขนสินค้าได้มาก ยานพาหนะที่มนุษย์สร้างขึ้นมาไม่มียานพาหนะใดที่ขนสินค้าได้มากเท่าเรือ

1.2.3.3 มีความได้เปรียบสำหรับใช้ขนส่งระยะทางปานกลางและระยะไกล การขนส่งทางเรือสินค้าขนถ่ายจะมีความซ้ำซ้อนจึงมีต้นทุนสูง เรือจะได้เปรียบหากขนส่งระยะทางไกลเพราะต้นทุนต่ำจะชดเชยต้นทุนขนถ่ายซ้ำซ้อน

1.2.3.4 ต้นทุนต่ำ เรือใช้ทางน้ำธรรมชาติจึงไม่ต้องลงทุนทางเดินเรือรวมทั้งไม่ต้องลงทุนท่าเรือ ท่าเรือโดยทั่วไปลงทุนโดยรัฐบาลหรือองค์การท้องถิ่น ต้นทุนคงที่เรือจึงต่ำบวกกับเรือบรรทุกสินค้าคราวละปริมาณมากทำให้เรือมีต้นทุนเฉลี่ยต่อตันต่ำ

1.2.3.5 ประโยชน์ต่อการขนส่งต่อเนื่องต่างรูปแบบ สินค้าต้องผ่าการขนส่งหลายทอด เริ่มจากโรงงานไปยังท่าเรือเพื่อบรรทุกลงเรือ เมื่อเรือถึงปลายทางอาจต้องขนส่งต่ออีกจนกว่าจะถึงผู้รับปลายทาง เรือจึงเป็นยานพาหนะขนส่งหลัก

2. เอกสารที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีต่อการพัฒนาท่าเรือ

2.1 พินิจ จารุสมบัติ (2541 : 99-100) เขียนหนังสือเรื่อง “LAEM CHABANG PORT” กล่าวถึง ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังจะเป็นปัจจัยสำคัญในการเปิดมิติใหม่ของการขนส่งทางทะเลของไทย เพราะท่าเรือแห่งนี้มีองค์ประกอบสำคัญอันทันสมัยตามแบบอย่างของท่าเรือพาณิชย์สากลนานาชาติ กล่าวคือ

2.1.1 ที่ตั้งของท่าเรือซึ่งติดต่อกับเขตนิคมอุตสาหกรรมเช่นเดียวกับท่าเรือในประเทศอุตสาหกรรมที่พัฒนาแล้วทั่วไป ด้านหลังของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังเป็นเขตนิคมอุตสาหกรรมซึ่งจะได้รับความสะดวกในการขนส่งและความประหยัดทางด้านต้นทุนการผลิต อันทำให้สินค้าออกของไทยมีโอกาสแข่งขันในตลาดโลกได้มากขึ้น

2.1.2 อุปกรณ์และเครื่องมือที่ทันสมัย อาทิ ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า เรดาห์ วิทยุสื่อสาร ระบบควบคุมการจราจรทางน้ำและระบบคอมพิวเตอร์เพื่อการวางแผนเรือ การจัดเก็บสินค้า การจัดเก็บรายได้เป็นต้น ซึ่งจะช่วยให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวก รวมเร็ว และปลอดภัยในการขนส่งสินค้า

2.1.3 ระบบการบริหารงานท่าเรือสมัยใหม่ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังมีการวางระบบการบริหารงานซึ่งถือกันว่าเป็นแบบล่าสุดของโลกโดยการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากท่าเรือชั้นนำจากต่างประเทศมาเป็นที่ปรึกษา ทั้งนี้เพื่อบรรลุเป้าหมายของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่จะให้ท่าเรือนี้สามารถให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสูงสุด

2.2 ภัชธีญา อ่วมอารีย์ (2554 : 9) ศึกษาการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งทางทะเลของประเทศญี่ปุ่น พบว่าปัจจัยทางภูมิศาสตร์มีส่วนสำคัญอย่างมากในการก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือ

2.2.1 ปัจจัยที่ตั้งและสภาพภูมิประเทศ ประเทศญี่ปุ่นมีลักษณะเป็นเกาะ มีชายฝั่งทะเลเว้าแหว่ง ซึ่งเป็นสภาพภูมิประเทศที่เอื้อต่อการสร้างท่าเรือ ประกอบกับประเทศญี่ปุ่นมีพื้นที่ราบน้อยกว่าหนึ่งในห้าของที่ดินทั้งหมด ญี่ปุ่นจึงประสบปัญหาเรื่องที่ดินทากินที่เหมาะแก่การเพาะปลูกและปัญหาการขาดแคลนทรัพยากร อีกทั้งในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศและการยกระดับมาตรฐานความเป็นอยู่ของประชาชน ญี่ปุ่นจึงต้องนาเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ ปัจจัยเรื่องที่ตั้งนั้นส่งผลดีต่อประเทศญี่ปุ่นเป็นอย่างยิ่ง ในเรื่องเส้นทางการขนส่งสินค้าทางทะเลไปยังพื้นที่ต่างๆทั่วโลก เนื่องด้วยภูมิประเทศที่เป็นเกาะ ชายฝั่งทะเลเว้าแหว่ง ทาให้มีท่าเรือตั้งอยู่ทั่วประเทศ โดยการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งสินค้าของญี่ปุ่นจะครอบคลุมการขนส่งไปยังทวีปต่างๆทั้งทวีปเอเชีย อเมริกาเหนือ อมริกาใต้ ออสเตรเลีย ยุโรป และแอฟริกา แต่การก่อสร้างและการพัฒนาท่าเรือนั้นก็ยังคงประสบกับปัญหา สภาพพื้นดินอ่อนตามชายฝั่ง การสึกกร่อนของชายฝั่ง และการพัฒนาตะกอนมาทับถมทาให้เกิดการตื้นเขิน

2.2.2 ภัยธรรมชาติ ญี่ปุ่นมักจะประสบกับปัญหาภัยธรรมชาติต่างๆ อยู่บ่อยครั้ง ทั้งแผ่นดินไหว สึนามิ และการม้วนตัวของลูกคลื่นสูงเวลาที่เกิดลมพายุ ดังนั้นญี่ปุ่นจึงก่อตั้งสถาบันวิจัย Port and Harbor Research Institute ขึ้น เพื่อควบคุมและป้องกันความเสียหายที่เกิดจากเงื่อนไขทางธรรมชาติ

และเพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนพัฒนา เนื่องจากการก่อสร้างท่าเรือของญี่ปุ่นต้องลงทุนสูงมาก ต้องเผชิญกับภัยธรรมชาติที่รุนแรง การใช้ประโยชน์จากพื้นที่ชายฝั่งทะเลมีจำกัด ญี่ปุ่นได้หาพื้นที่ที่เหมาะสมในการสร้างท่าเรือ

2.3 http://www.tri.chula.ac.th (เข้าถึงเมื่อ 01 ตุลาคม พ.ศ. 2558) เขียนบทความเรื่อง “การศึกษาปัจจัยสู่ความสำเร็จของท่าเรือที่ตู้สินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือในเอเชีย” กล่าวถึง นอกจากปัจจัยพื้นฐานด้านทำเลที่ตั้งและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเรือแล้ว สิ่งที่ทำให้ท่าเรือสิงคโปร์ประสบความสำเร็จอย่างยิ่งในฐานะท่าเรืออันดับหนึ่งของโลก ได้แก่ ภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ ในการเป็นศูนย์กลางการค้าทางทะเลของโลก ท่าเรือปลอดภาษี ท่าเรือที่รวบรวมและกระจายสินค้าและท่าเรือที่เติมเชื้อเพลิงของภูมิภาค ซึ่งได้รับการวางรากฐานไว้ตั้งแต่สมัยยังเป็นอาณานิคมของอังกฤษ ซึ่งท่าเรือสิงคโปร์ยังคงรักษาสถานภาพนี้ไว้ตราบมาจนถึงปัจจุบัน ความสามารถในการใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งทางทะเลซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางในการเดินเรือโลก ในการสร้างเครือข่ายเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่ตอนหน้าซึ่งอยู่โพ้นทะเลทั่วโลก และความสามารถในการเอาชนะปัญหาอุปสรรคนานัปการ เช่น การขาดแคลนพื้นที่ ทรัพยากรธรรมชาติและแรงงาน ซึ่งนำไปสู่การขากแคลนพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ

2.4 สีชังทองเทอร์มินัล (ม.ป.ป. : 11-13) เขียนหนังสือเรื่อง “โครงการท่าเรือน้ำลึกสีชัง มิติใหม่ของธุรกิจพาณิชย์นาวีไทย” กล่าวถึง โครงการท่าเรือน้ำลึกตั้งอยู่บนชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกทางตอนใต้ของเกาะสีชังหรือแหลมงู มีร่องน้ำธรรมชาติลึก 18 เมตร ซึ่งท่าเรือน้ำลึกสีชังสามารถให้บริการเทียบเรือเดินสมุทรขนาดกลางจนถึง 100,000 ตันทุกประเภท โดยเรือสามารถเทียบท่าได้ 3 ลำพร้อมกันคือ เรือบรรทุกสินค้าเหลวขนาด 50,000-100,000 ตัน เรือชายฝั่งขนาด 1,500-5,000 ตัน และเรือบรรทุกคอนเทนเนอร์ขนาด 60,000 ตัน สามารถขนถ่ายสินค้าได้ 2 ประเภท คือ สินค้าประเภทของเหลวและสินค้าตู้คอนเทรเนอร์ โดยจะเน้นหนักสินค้าประเภทของเหลวได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ท่าเรือจะรองรับการขนถ่ายสินค้าประเภทของเหลวได้ 8,125 ล้านลิตรต่อปี และประเภทบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ 120,000 TEU (1,080,000 ตัน)ต่อปี

จากการทบทวนวรรณกรรมดังกล่าว ทำให้ผู้วิจัยทราบเกี่ยวกับความหมายและความสำคัญของท่าเรือดังแนวคิดของ ไชยยศ ไชยมั่นคงและมยุขพันธุ์ ไชยมั่นคง (2552 : 241)การขนส่งทางทะเล หมายถึง การขนส่งสินค้าด้วยเรือระหว่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศของประเทศและของโลก ส่วนสำราญ ทองเล็ก (2551 : 11) ท่าเรือ คือ สถานที่ที่เรือจอดเทียบท่าได้อย่างปลอดภัย เพื่อทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าเติมเชื้อเพลิงน้ำ และอาหาร และเป็นที่ที่รับส่งผู้โดยสารที่จะเดินทางโดยทางเรือ ส่วนคำนาย อภิปรัชญาสกุล

(2546 : 84)การขนส่งทางทะเลเป็นองค์ประกอบที่สำคัญระหว่างการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าเข้าและสินค้าออกจะใช้การขนส่งทางทะเลประมาณร้อยละ 90 ส่วนมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สาขาวิชาวิทยาการจัดการ (2532 : 606) ท่าเรือ หมายถึง สถานที่ที่ใช้ขนถ่ายสินค้าจากฝั่งลงสู่เรือและจากเรือขึ้นสู่ฝั่ง โดยท่าเรือมีหน้าที่หลักในการให้บริการขนถ่ายสินค้าระหว่างรูปแบบของการขนส่ง(mode) 2 รูปแบบ คือ การขนส่งทางบกและการขนส่งทางทะเล แนวความคิดของ http://tourisminvest.tat.or.th (เข้าถึงเมื่อ 22 กันยายน พ.ศ.2558) ท่าเรือเป็นอุตสาหกรรมบริการประเภทหนึ่ง มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศที่กำลังพัฒนา เปรียบเสมือนเป็นจุดรวมเส้นทางของการขนส่งสินค้า แนวความคิดของกมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ (2553 : 10) ธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศเป็นธุรกิจที่ดำเนินงานการเคลื่อนย้ายสิ่งต่างๆทั้งมีชีวิตและไม่มีชีวิต การเคลื่อนย้ายสิ่งต่างๆเหล่านั้นสำเร็จเสร็จสิ้นไปอย่างสมบูรณ์ โดยใช้เวลาและค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด และแนวความคิดของไชยยศ ไชยมั่นคงและมยุขพันธุ์ ไชยมั่นคง (2552 : 243) ความสำคัญทางเศรษฐกิจของการขนส่งทางทะเล มีดังนี้ ใช้ขนส่งสินค้าเทกอง เรือขนสินค้าได้มาก มีความได้เปรียบสำหรับใช้ขนส่งระยะทางปานกลางและระยะไกล ต้นทุนต่ำและประโยชน์ต่อการขนส่งต่อเนื่องต่างรูปแบบ

ส่วนเอกสารเกี่ยวกับปัจจัยที่มีต่อการพัฒนาท่าเรือ พบว่าท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังจะเป็นปัจจัยสำคัญในการเปิดมิติใหม่ของการขนส่งทางทะเลของไทย มีองค์ประกอบสำคัญดังนี้ ที่ตั้งของท่าเรือซึ่งติดต่อกับเขตนิคมอุตสาหกรรมเช่นเดียวกับท่าเรือในประเทศอุตสาหกรรมที่พัฒนาแล้วทั่วไป อุปกรณ์ เครื่องมือที่ทันสมัยและระบบการบริหารงานท่าเรือสมัยใหม่ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังมีการวางระบบการบริหารงานแบบล่าสุดของโลกดังแนวคิดของพินิจ จารุสมบัติ (2541 : 99-100) นอกจากนั้นการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งทางทะเลของประเทศญี่ปุ่น ปัจจัยทางภูมิศาสตร์มีส่วนสำคัญในการพัฒนาท่าเรือ เช่น ปัจจัยที่ตั้งและสภาพภูมิประเทศ ประเทศญี่ปุ่นมีลักษณะเป็นเกาะ มีชายฝั่งทะเลเว้าแหว่ง ซึ่งเป็นสภาพภูมิประเทศที่เอื้อต่อการสร้างท่าเรือ และภัยธรรมชาติที่ญี่ปุ่นมักจะประสบปัญหาอยู่บ่อยครั้งจึงทำให้ญี่ปุ่นต้องหาพื้นที่ที่เหมาะสมในการสร้างท่าเรือที่สุดดังแนวคิดของภัชธีญา อ่วมอารีย์ (2554 : 9) และนอกจากทำเลที่ตั้งและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเรือแล้ว สิ่งที่ทำให้ท่าเรือสิงคโปร์ประสบความสำเร็จได้แก่ ภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ การเป็นศูนย์กลางการค้าทางทะเลของโลก ท่าเรือปลอดภาษี ท่าเรือที่รวบรวมและกระจายสินค้า ท่าเรือที่เติมเชื้อเพลิงของภูมิภาคและการใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งทางทะเลซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางในการเดินเรือโลก ในการสร้างเครือข่ายเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่ตอนหน้าซึ่งอยู่โพ้นทะเลทั่วโลกดังแนวคิดของ http://www.tri.chula.ac.th (เข้าถึงเมื่อ 01 ตุลาคม พ.ศ. 2558) โครงการ

ท่าเรือน้ำลึกตั้งอยู่บนชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกทางตอนใต้ของเกาะสีชังหรือแหลมงู มีร่องน้ำธรรมชาติลึก 18 เมตร ซึ่งท่าเรือน้ำลึกสีชังสามารถให้บริการเทียบเรือเดินสมุทรขนาดกลางจนถึง 100,000 ตันทุกประเภท โดยเรือสามารถเทียบท่าได้ 3 ลำพร้อมกันคือ เรือบรรทุกสินค้าเหลว เรือชายฝั่งขนาดและเรือบรรทุกคอนเทนเนอร์ดังแนวคิดของสีชังทองเทอร์มินัล (ม.ป.ป. : 11-13)

อนึ่ง การศึกษาเกี่ยวกับท่าเรือของจีนยังไม่มีผู้ใดศึกษาถึงการเติบโตของท่าเรือของจีนดังนั้น ผู้วิจัยจึงใคร่ศึกษา “บทบาทของท่าเรือที่มีผลต่อการส่งออกสินค้าของจีน” เพื่อให้เห็นการเปลี่ยนแปลงท่าเรือของจีนให้กว้างขวางมากขึ้น

บทที่ 3

วิธีดำเนินงานวิจัย

ในบทนี้จะกล่าวถึงวิธีการดำเนินงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อในการทำวิจัย ได้แก่ การเก็บรวบรวมข้อมูล แหล่งที่มาของข้อมูล การจัดกระทำข้อมูล วิธีการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล สถิติหรือเทคนิคเชิงปริมาณที่นำมาใช้วิเคราะห์ และเครื่องมือหรือเทคนิคที่ใช้ในการทำวิจัย

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อทำการศึกษาถึงบทบาทของท่าเรือที่มีผลต่อการส่งออกสินค้าของจีน ในสาระสำคัญจะเป็นการศึกษาโดยใช้การเก็บข้อมูลจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยอยู่ในรูปแบบของเนื้อหา ภาพแผนที่และตาราง ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้มีเฉพาะข้อมูลทุติยภูมิซึ่งเป็นข้อมูลที่หน่วยงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับงานนั้นเก็บรวมรวบขึ้นมา โดยการประมวลเพื่อเป็นสารสนเทศ เช่น ข้อมูลสถิติต่างๆ ภาพแผนที่ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำไว้แล้ว เป็นต้น

2. แหล่งที่มาของข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ซึ่งเป็นเอกสารข้อมูลจากหนังสือต่างๆได้แก่ สิ่งพิมพ์งานวิจัย หนังสือ สถิติต่างๆจากหน่วยงาน รวมถึงข้อมูลทางอินเตอร์เน็ต เป็นต้น เอกสารที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานราชการและสถาบันต่างๆ ดังนี้

2.1 หอสมุดมหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์

2.2 สำนักหอสมุดแห่งชาติ

2.3 แหล่งข้อมูลจากอินเตอร์เน็ต

3. การจัดกระทำข้อมูล

เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย เช่น การกระจายของท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน เปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าของท่าเรือต่างๆของจีนเสร็จแล้ว จึงนำข้อมูลมาเรียบเรียงใหม่ตามขอบเขตการศึกษาที่ได้กำหนดไว้แล้วดำเนินการวิเคราะห์ตามลำดับขั้นตอน

4. วิธีการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 ศึกษาวิวัฒนาการท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน โดยศึกษาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

4.2 ศึกษาการกระจายของท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน โดยมีการศึกษาท่าเรือที่มีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำนวน 5 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือเทียนจิน ท่าเรือกว่างโจว ท่าเรือต้าเหลียนและท่าเรือฮ่องกง

4.3 ศึกษาเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าของท่าเรือต่างๆของจีน โดยศึกษาปริมาณสินค้าส่งออกของจีนที่ใช้ผ่านท่าเรือในช่วง 5 ปี (ค.ศ. 2007-2011)

บทที่ 4

วิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยตามวัตถุประสงค์ดังนี้

1. วิวัฒนาการในระยะยาวของระบบท่าเรือของจีน

ด้วยความที่จีนเป็นประเทศที่มีอารยธรรมที่เก่าแก่อันดับต้นๆของโลกและมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นที่ของประเทศอยู่บ่อยครั้ง ประเทศจีนมักจะมีความสัมพันธ์ที่อ่อนโยนระหว่างดินและน้ำ ด้วยความตื่นตัวทางผลประโยชน์ในการคมนาคมทางน้ำ ประเทศจีนได้กำหนดเส้นทางการค้าทางเรือในเอเชียที่เป็นระบบเดียวกับประเทศญี่ปุ่นและเกาหลี และได้ขุดคลองแห่งแรกของโลกในช่วงฤดูใบไม้ผลิถึงฤดูใบไม้ร่วงช่วง 256 ปีก่อนคริสต์ศักราช รวมทั้งยังเป็นเจ้าของเทคโนโลยีการสร้างเรือที่ก้าวหน้าที่สุดในช่วงราชวงศ์ฮั่นในยุค 256-220 ปีก่อนคริสต์ศักราช ต่อมาในยุคราชวงศ์ถังและราชวงศ์ซ่ง (ค.ศ.618-1279) มองเห็นถึงการก่อตั้งเส้นทางสายไหมทางทะเลที่เชื่อมต่อประเทศจีนกับทวีปยุโรปและตะวันออกกลาง ตัวอย่างเช่น การประดิษฐ์เข็มทิศเดินเรือในช่วงราชวงศ์ซ่ง ต่อมาได้ถูกยุโรปนำมาปรับใช้ในช่วงปลายศตวรรษที่ 12 ซึ่งก่อให้เกิดการขยายตัวของอิทธิพลของยุโรปผ่านทางการเดินเรือ

อีกตัวอย่างหนึ่งของบทบาทสำคัญทางทะเลของจีนคือการขุดคลองที่ยาวที่สุด (คลองใหญ่) ในยุคราชวงศ์หยวน และการเดินเรือของผู้บัญชาการทหารเรือเจิ้งเหอ (ค.ศ.1405-1431) ซึ่งได้ขยายเครือข่ายการค้าของจีนไปยังแอฟริกาตะวันออกในช่วงราชวงศ์หมิง (ค.ศ.1368-1644) ท่าเรือและการขนส่งทางเรือมีบทบาทสำคัญทางสังคมและเศรษฐกิจของจีน อย่างไรก็ตามแม้จีนจะมีบทบาทสำคัญในการขนส่งทางเรือผ่านหลายยุคสมัยของจีน บทบาทของจีนยังไม่เป็นศูนย์กลางเท่าอังกฤษในช่วงยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมในศตวรรษที่ 19 ซึ่งกระบวนการนี้ทำให้จีนหยุดชะงักด้วยความสามารถทางนวัตกรรมที่ด้อยกว่าทางตะวันตกทั้งๆที่จีนมีจำนวนประชากรมากกว่า อีกหนึ่งปัจจัยที่จำกัดการขยายตัวของการขนส่งของจีนคือขนาดของอาณาเขตและระยะทางระหว่างภูมิภาคเศรษฐกิจหลัก มีแค่ท่าเรือเท่านั้นที่ยังได้ผลประโยชน์จากข้อจำกัดทางบกและการขนส่งตามแนวชายฝั่งทะเล

จุดเริ่มต้นวิวัฒนาการในระยะยาวของระบบท่าเรือของจีนประกอบไปด้วยแรงผลักดันสองประการ ประการแรกคือการก่อตั้งขึ้นของระเบียบในการวิวัฒนาการของเมืองท่าซึ่งดูจากลักษณะทางภูมิประเทศ

แนวคิดของระบบท่าเรือคือ การประเมินผ่านความใกล้เคียงของการเปลี่ยนแปลงทางภูมิศาสตร์ในท่าเรือต่างๆ หรือ ตั้งท่าเรือในที่ที่อยู่ในริมอาณาเขตของประเทศ รูปแบบของการวิวัฒนาการระบบท่าเรือ

กล่าวถึงทั้งการรวมอำนาจและกระจายอำนาจในช่วงที่ประสบความสำเร็จ โดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างของประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศที่กำลังพัฒนา อย่างที่เห็นได้ชัดว่า สิ่งที่น่าสนใจที่ทำให้ท่าเรือของจีนขยายตัวและแบ่งปันพื้นที่กับท่าเรือในประเทศภูมิภาคเอเชียอื่นคือความยืดหยุ่น ซึ่งเป็นความสามารถในการดูดซับการเปลี่ยนแปลงจากภายนอกได้ ในด้านการท่าเรือและระบบการขนส่ง การยืดหยุ่นเป็นแนวคิดที่มักไม่ค่อยนิยมใช้ซึ่งแนวคิดนี้มีความเกี่ยวข้องกับการเถียงเรื่องเขตแดน ซึ่งแนวคิดนี้จะก่อให้เกิดความมั่นคงในพื้นที่ตลอดเวลา เห็นได้ชัดจากการเปลี่ยนแปลงของเส้นทางการค้า การกระทำเชิงปฏิบัติการและมาตรฐานทางเทคโนโลยี ประการที่สอง คือประเทศจีนไม่ได้มีการบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษรในส่วนของการมีอยู่ของท่าเรือในจีนซึ่งได้ประสบมาทั้งในด้านการเมือง และเศรษฐกิจผ่านช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ในขณะที่วรรณกรรมจีนได้มีการแพร่กระจายวรรณกรรมของตะวันตกที่กล่าวถึงท่าเรือของจีนได้พูดถึงการจัดสรรพื้นที่ในการขนส่งระบบตู้สินค้าของจีน ซึ่งเห็นได้จากท่าเรือในพื้นที่ของจีนที่แสดงให้เห็นอย่างละเอียดถึงความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและผู้ประดิษฐ์ ซึ่งวิวัฒนาการของท่าเรือสามารถแบ่งช่วงระยะเวลาได้ดังนี้

1.1 วิวัฒนาการของระบบท่าเรือจีนก่อนปี ค.ศ.1840

วิวัฒนาการของท่าเรือในยุคแรกมักเกิดจากการพยายามในการขุดลอกคูคลองและแม่น้ำแบบต่อเนื่อง เพื่อรวมรวบเสบียงอาหารและการแลกเปลี่ยนสินค้า

ตารางที่ 1 แสดงวิวัฒนาการของระบบท่าเรือจีนก่อนปี ค.ศ.1840

	เหตุการณ์	ผลกระทบที่ได้รับ	ท่าเรือ
ยุคเลียดก๊ก	การรวมประเทศและการยึดครองอาณาเขตแม่น้ำที่สำคัญ	เกิดการสร้างท่าเรือขึ้นเป็นประโยชน์ต่อทางการเมืองเพื่อรวบรวมประชากรกองทัพทหาร	แม่น้ำแยงซี แม่น้ำหวาย
ราชวงศ์ซุ่ยและราชวงศ์ซ่ง	สร้างแม่น้ำหลายๆสายเพื่อเชื่อมต่อระบบที่ได้วางไว้	เกิดเมืองหน้าด่านเรือหลักในระบบการขนส่งผ่านแม่น้ำลำคลอง	แม่น้ำหยางโจว แม่น้ำลั่วหยาง แม่น้ำไคเฟิง
ราชวงศ์หยวนและราชวงศ์หมิง	การสร้างคลองขนาดใหญ่เพื่อที่จะเชื่อมท่าเรือหลายท่าเข้าด้วยกัน	เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคทางใต้ เช่น มณฑลฝูเจี้ยน	แม่น้ำเพิร์ล
ราชวงศ์หยวน	การขนส่งทางทะเลของจีนได้มาถึงช่วงมั่งคั่งได้มีการย้ายเมืองหลางจากไคเฟิงไปยังหางโจว	เกิดท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในราชวงศ์หยวน	ท่าเรือฉวนโจว ท่าเรือกวางโจว ท่าเรือหนิงปวอ
ราชวงศ์หมิงและราชวงศ์ชิง	รัฐบาลกลางได้จัดตั้งกระทรวงการขนส่งทางเรือโดยมีโกดังเก็บเรือ	ทำให้หวายหยินได้รับประโยชน์จากการขุดแม่น้ำ โดยมีที่ตั้งอยู่กึ่งกลางแม่น้ำใหญ่	แม่น้ำฉิงจิงปู้

จากตารางที่ 1 แสดงท่าเรือที่มีการพัฒนาของแต่ละราชวงศ์ได้แก่ ยุคเลียดก๊กมีแม่น้ำแยงซีและแม่น้ำหวาย ราชวงศ์ซุ่ยและราชวงศ์ซ่งมีแม่น้ำหยางโจว แม่น้ำลั่วหยางและแม่น้ำไคเฟิง ราชวงศ์หยวนและราชวงศ์หมิงมีแม่น้ำเพิร์ล ราชวงศ์หยวนมีท่าเรือฉวนโจว ท่าเรือกวางโจวและท่าเรือหนิงปวอ ราชวงศ์หมิงและราชวงศ์ชิงมีแม่น้ำฉิงจิงปู้

1.2 วิวัฒนาการของระบบท่าเรือจีนหลังปี ค.ศ.1840

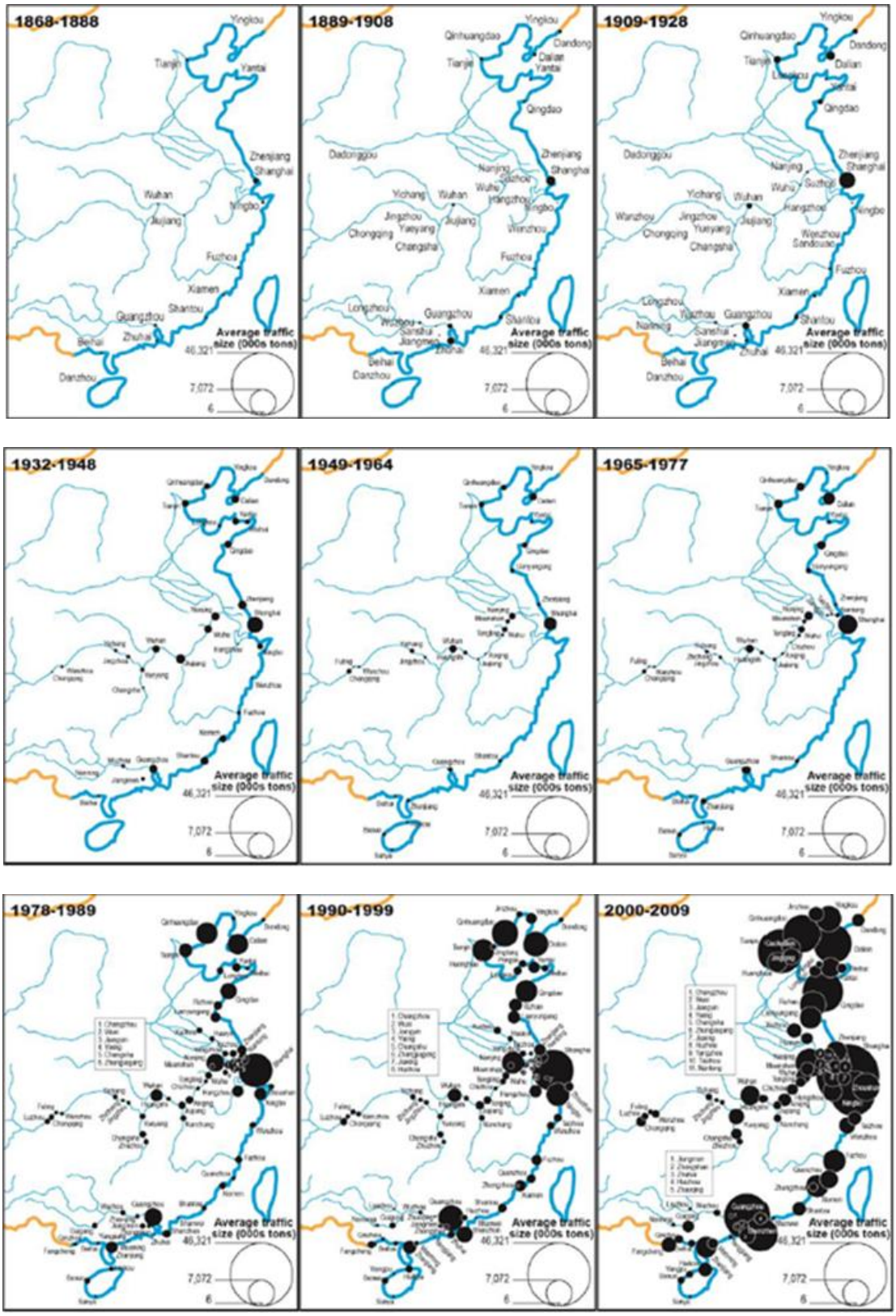
จากการแทรกแซงของต่างประเทศก่อให้เกิดการแตกแยกของพัฒนาการในระบบท่าเรือของจีน ท่าเรือทะเลมีบทบาทสำคัญแต่ท่าเรือแม่น้ำมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น เนื่องจากการทับถมของดินตะกอนในแม่น้ำใหญ่ สนธิสัญญาจีนที่ท่าเรือได้แลกเปลี่ยนกับทางญี่ปุ่นและเกาหลีกับพื้นที่ชนบทโดยเซี่ยงไฮ้ได้กลายเป็นแหล่งแจกจ่ายสินค้าของสินค้ายุโรป เช่น หนัง และฮ่องกงกลายเป็นแหล่งทางการเงินหลักในเครือข่ายการค้าของเอเชียโดยส่วนมากจะถูกควบคุมโดยพ่อค้าชาวจีน

ตารางที่ 2 แสดงวิวัฒนาการของระบบท่าเรือจีนหลังปี ค.ศ.1840

	เหตุการณ์	ผลกระทบที่ได้รับ	ท่าเรือ
ปี ค.ศ.1949-1965	แนวโน้มการค้าระหว่างประเทศต้องการที่จะปิดตัวท่าเรือทะเลแต่ท่าเรือแม่น้ำยังรุ่งเรือง	เกิดการสร้างท่าเรือแม่น้ำใหม่	แม่น้ำแยงซี
ปี ค.ศ.1984	ก่อตั้งการค้าระหว่างประเทศโดยขึ้นอยู่กับอุตสาหกรรมสินค้าส่งออกของเอเชียและท่าเรือเดินเรือทะเล	ทำให้จำนวนของท่าเรือได้เพิ่มมากขึ้น	ท่าเรือเสิ่นเจิ้น ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือชิงเต่า ท่าเรือเทียนจิน ท่าเรือเซี่ยเหมิน ท่าเรือต้าเหลียน
ปี ค.ศ.2009	การพัฒนาอย่างรวดเร็วของการขนส่งทางเรือที่เห็นได้ชัดเจน คือตู้ใส่สินค้า ท่าเรือแม่น้ำหลายๆแห่งได้ก่อตั้งขึ้น	การส่งออกพลังงาน(ถ่านหิน) เป็นอีกแนวโน้มที่ทำให้ระบบท่าเรือของจีนพัฒนามากขึ้น	ท่าเรือหนิงปวอ ท่าเรือเสิ่นเจิ้น ท่าเรือฉินหวางเตา

จากตารางที่ 2 แสดงท่าเรือที่มีการพัฒนาของแต่ละปีได้แก่ ปี ค.ศ.1949-1965 มีแม่น้ำแยงซี ปี ค.ศ. 1984 มี ท่าเรือเสิ่นเจิ้น ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือชิงเต่า ท่าเรือเทียนจิน ท่าเรือเซี่ยเหมินและท่าเรือต้าเหลียน และ ปี ค.ศ.2009 มีท่าเรือหนิงปวอ ท่าเรือเสิ่นเจิ้นและท่าเรือฉินหวางเตา

ภาพที่ 1 แสดงวิวัฒนาการเส้นทางของท่าเรือ



ที่มา : own elaboration based on official statistics

2. วิเคราะห์การกระจายของท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน

การกระจายท่าเรือปัจจัยสำคัญคือทำเลที่ตั้งในการจัดตั้งท่าเรือซึ่งทำเลที่ตั้งท่าเรือต้องคำนึงถึงประโยชน์ที่จะได้รับการสูงสุดทั้งทางด้านการให้บริการแก่เรือ และสินค้ารวมถึงทัศนคติของสังคมด้วย ทั้งนี้เพื่อการขยายพื้นที่ในอนาคตและความราบรื่นในการดำเนินงาน ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือและพื้นที่แนวหลัง (Port and hinterland relationships) เนื่องจากพื้นที่แนวหลังเป็นปัจจัยแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของท่าเรือในเรื่องของทำเลที่ตั้ง การคมนาคม ขนาดของท่าเรือ และการลงทุนมากที่สุด

ความสัมพันธ์ของท่าเรือกับพื้นที่แนวหลังนี้อาจกล่าวได้ว่าเป็นไปตามทำเลที่ตั้งของท่าเรือ และอิทธิพลของตลาด ซึ่งจะเป็นตัวกำหนดรูปร่าง ขนาด และทำเลที่ตั้งของพื้นที่แนวหลัง นอกจากนี้ ปัจจัยทางด้านภูมิศาสตร์ยังเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องอีกส่วนหนึ่งในการกำหนดรูปร่างและสถานที่ของพื้นที่แนวหลัง หากสภาพภูมิศาสตร์เอื้ออำนวย สภาพการค้าดี (มีเรือและสินค้าเข้ามาใช้ท่ามากขึ้น) ท่าเรือก็มีโอกาสในการขยายขนาดการให้บริการให้กว้างขวางออกไป และพื้นที่แนวหลังก็มีโอกาสในการพัฒนาตามไปด้วย

ในลักษณะกลับกันการพัฒนาพื้นที่แนวหลัง การเพิ่มขึ้นของประชากรและความต้องการในวัตถุดิบเพื่อนำมาผลิตสินค้า ก็เป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาการท่าเรือ ตัวอย่าง เช่น ตลาดในพื้นที่แนวหลังต้องการสินค้าเกษตรกรรมเพื่อนำมาเลี้ยงประชากรในแถบบริเวณนั้นก็มีผลทำให้ท่าเรือต้องพัฒนาขึ้นเพื่อเป็นประตูนำสินค้าเข้ามา เป็นต้น นอกจากนี้ ส่วนเกินของผลผลิตที่ผลิตได้ในบริเวณพื้นที่แนวหลังก็มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้เกิดท่าเรือเพื่อการส่งออกขึ้นเช่นกัน

การพัฒนาท่าเรือและพื้นที่แนวหลัง (ด้วยการสร้างสาธารณูปโภค เช่น ถนน ทางรถไฟ ไฟฟ้า น้ำประปา และโทรศัพท์) ในขนาดที่พอเพียงจะสามารถดึงดูดสินค้าและเรือเดินทะเลให้เข้ามาใช้บริการได้ และส่งผลให้เกิดอุตสาหกรรมใหม่ๆ เกิดขึ้นมากมาย

การกระจายท่าเรือมีปัจจัยที่หลากหลายที่จะทำให้ท่าเรือนั้นๆประสบความสำเร็จในการขนส่งสินค้า ประเทศจีนเป็นอีกประเทศที่มีท่าเรือมากมายที่กระจายตัวอยู่ตามชายฝั่งของประเทศจีน ซึ่งในปัจจุบันท่าเรือในประเทศจีนที่สำคัญมี 10 ท่า ซึ่งท่าเรือแต่ละท่ากระจายอยู่ตามชายฝั่งดังพิจารณาจากแผนที่ 1

แผนที่ 1 แสดงการกระจายท่าเรือจีนในปัจจุบัน

ที่มา : http://www.phoenixryzing.org/maps_schedules.html

จากแผนที่ 1 ท่าเรือหลักที่สำคัญของจีนได้แก่

ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ เป็นท่าเรือหลักของเขตสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำแยงซี ซึ่งเป็นท่าเรือรวบรวมและกระจายสินค้าที่ใหญ่ที่สุดของจีน ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ได้แบ่งท่าเรือออกเป็น 8 เขต คือ เขตท่าเรือในแม่น้ำฮวังผู่ตอนบน ตอนกลางและตอนล่าง เขตเป่าซาน หลู่จิง เขตว่ายเกาเฉียว เขตอ่าวหางโจว เขตหยางซานและเขตฉงหมิง

ภาพที่ 2 แสดงท่าเรือเซี่ยงไฮ้

ที่มา : http://vessel277.rssing.com/chan-36452113/all_p4.html

ท่าเรือเทียนจิน มีพื้นที่ 336 ตารางกิโลเมตร เป็นท่าเรือสำคัญในการเชื่อมโยงเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือกับเอเชียกลางและภาคตะวันตก และเป็นท่าเรือสำคัญที่สำหรับการค้าระหว่างประเทศในภาคเหนือของจีน อีกทั้ง เป็นท่าเรือหลักที่มีความสำคัญในการขนส่งสินค้าต่อเมืองต่างๆ ได้แก่ ปักกิ่ง เทียนจิน มณฑลเหอเป่ย มณฑลซานซี มณฑลส่านซี มณฑลกานซู

ภาพที่ 3 แสดงท่าเรือเทียนจิน

ที่มา : http://vessel277.rssing.com/chan-36452113/all_p4.html

ท่าเรือต้าเหลียน ขนส่ง สินค้าประเภทคอนเทนเนอร์ไปยังตอนในของประเทศจีน โดยมีเส้นทางเชื่อมต่อมากกว่า 85 เส้นทาง ทำให้ท่าเรือต้าเหลียนกลายเป็น ท่าเรือสำหรับสินค้าประเภทคอนเทนเนอร์ที่สำคัญที่สุด ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีน

ภาพที่ 4 แสดงท่าเรือต้าเหลียน

ที่มา : http://www.shippingherald.com/china-merchants-buys-into-dalian-port/

ท่าเรือกว่างโจว มีขนาดใหญ่ที่สุดในพื้นที่ตอน ใต้ เป็นเส้นทางท่าเรือการค้าขนาดใหญ่ เส้นทางเดินเรือสามารถ เชื่อมต่อได้ระหว่างท่าเรือกวางโจว ท่าเรือเลียบทะเลและ ท่าเรือเลียบแม่น้ำเพิร์ล โดยเส้นทางเดินเรือระหว่าง ประเทศกว่า 8 ประเทศทั่วโลก

ภาพที่ 5 แสดงท่าเรือกว่างโจว

ที่มา : http://www.lifeofguangzhou.com/

ท่าเรือฮ่องกง เป็นท่าเรือหลักของโลกตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ตั้งอยู่บนคาบสมุทรเกาลูนซึ่งตั้งอยู่บนปากแม่น้ำจูเจีย โดยคาบสมุทรเกาลูนเป็นส่วนหนึ่งของเขตปกครองพิเศษฮ่องกงซึ่งมีพรหมแดนติดต่อกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเซิ่นเจิ้นในมณฑลกวางตุ้ง หนึ่งในแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญแห่งหนึ่งของจีน จึงทำให้ท่าเรือฮ่องกงเป็นท่าเรือที่ทำหน้าที่เป็นประตูการค้าที่สำคัญของจีน

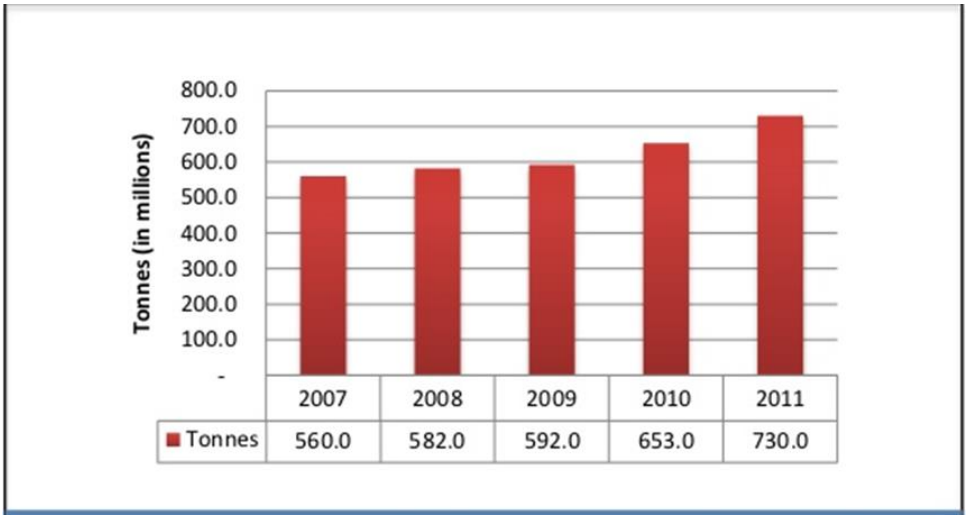
ภาพที่ 6 แสดงท่าเรือฮ่องกง

ที่มา : http://vessel277.rssing.com/chan-36452113/all_p4.html

3. วิเคราะห์การเปรียบเทียบปริมาณสินค้าของท่าเรือต่างๆของจีน

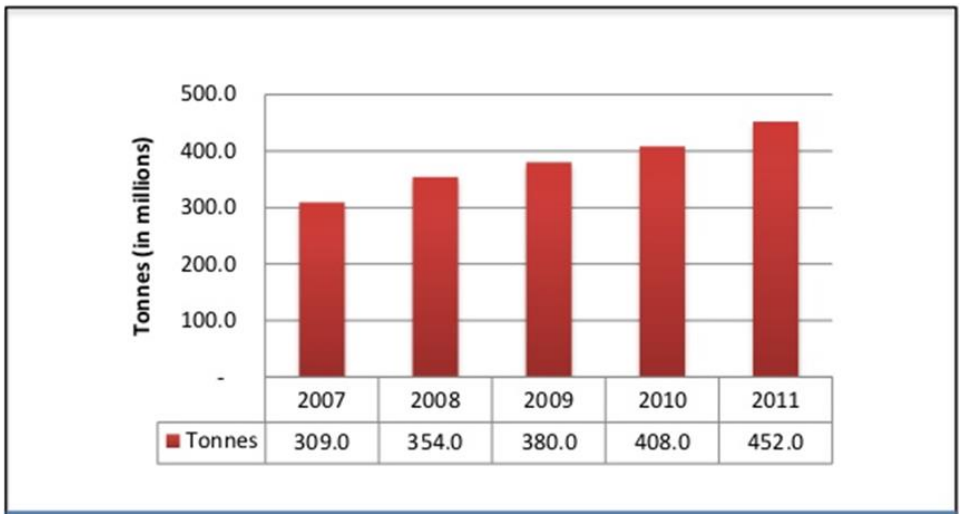
การวัดศักยภาพท่าเรือโดยส่วนใหญ่มักใช้ปริมาณสินค้าเข้าออกเป็นเกณฑ์ โดยทั่วโลกจะวัดจำนวนตู้คอนเทนเนอร์เข้าและออกเป็นเกณฑ์ เพราะฉะนั้นท่าเรือในประเทศจีนจัดลำดับได้ดังพิจารณาจากแผนภูมิที่ 1 - 5

แผนภูมิที่ 1 แสดงปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าเรือเซี่ยงไฮ้ในปี ค.ศ.2007-2011(เมตริกตัน)



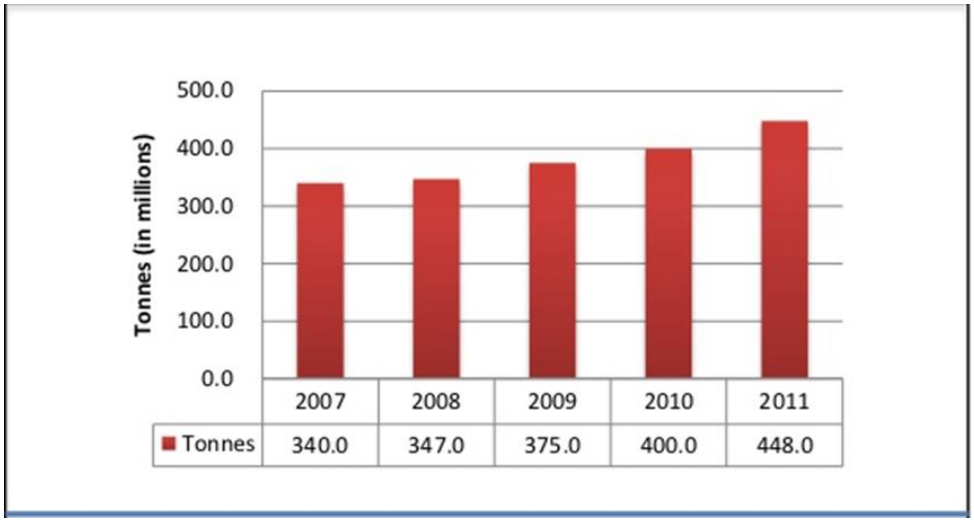
ที่มา : http://www.slideshare.net/PortInvestor/30-biggest-port-markets-in-china?next_slideshow=1

แผนภูมิที่ 2 แสดงปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าเรือเทียนจินในปี ค.ศ.2007-2011(เมตริกตัน)



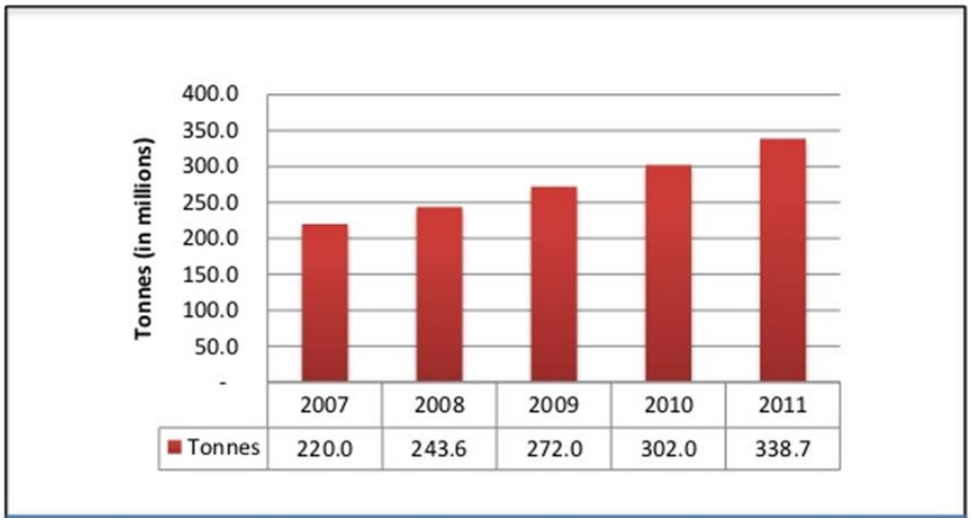
ที่มา : http://www.slideshare.net/PortInvestor/30-biggest-port-markets-in-china?next_slideshow=1

แผนภูมิที่ 3 แสดงปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าเรือกว่างโจวในปี ค.ศ.2007-2011(เมตริกตัน)



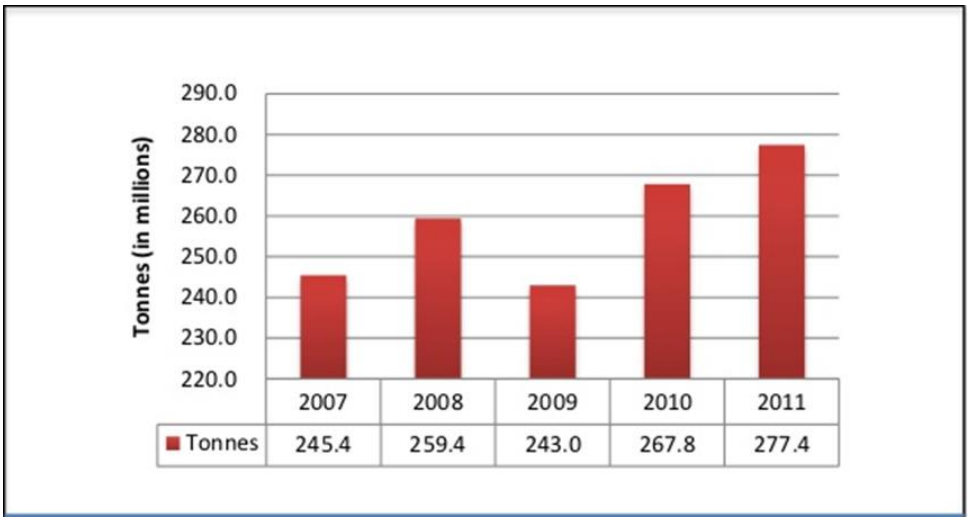
ที่มา : http://www.slideshare.net/PortInvestor/30-biggest-port-markets-in-china?next_slideshow=1

แผนภูมิที่ 4 แสดงปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าเรือต้าเหลียนในปี ค.ศ.2007-2011(เมตริกตัน)



ที่มา : http://www.slideshare.net/PortInvestor/30-biggest-port-markets-in-china?next_slideshow=1

แผนภูมิที่ 5 แสดงปริมาณสินค้าของท่าเรือฮ่องกงในปี ค.ศ.2007-2011(เมตริกตัน)



ที่มา : http://www.slideshare.net/PortInvestor/30-biggest-port-markets-in-china?next_slideshow=1

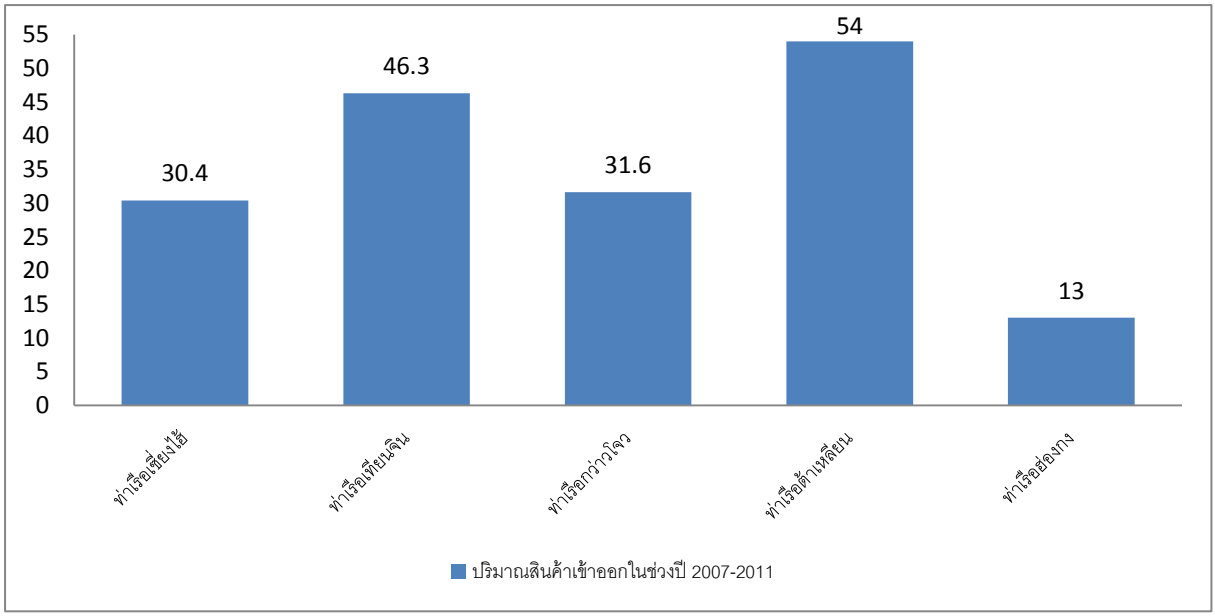
จากแผนภูมิที่ 1 - 5 แสดงปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าเรือทั้ง 5 ท่า ได้แก่ ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือเทียนจิน ท่าเรือกว่างโจว ท่าเรือต้าเหลียนและท่าเรือฮ่องกง ซึ่งท่าเรือแต่ละท่ามีปริมาณสินค้าเข้าออกทั้งหมดดังพิจารณาจากตารางที่ 3

ตารางที่ 3 แสดงปริมาณสินค้าเข้าออกทั้งหมดของท่าเรือจีนในปี ค.ศ.2007-2011(เมตริกตัน)

	ปี 2007	ปี 2008	ปี 2009	ปี 2010	ปี 2011
ท่าเรือเซี่ยงไฮ้	560.0	582.0	592.0	653.0	730.0
ท่าเรือเทียนจิน	309.0	354.0	380.0	408.0	452.0
ท่าเรือกว่างโจว	340.0	347.0	375.0	400.0	448.0
ท่าเรือต้าเหลียน	220.0	243.6	272.0	302.0	338.7
ท่าเรือฮ่องกง	245.4	259.4	243.0	267.8	277.4

จากตารางที่ 3 แสดงให้เห็นปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าเรือในช่วงปี ค.ศ.2007-2011 ซึ่งแตกต่างกันและพิจารณาเป็นเปอร์เซ็นดังกราฟที่ 6

แผนภูมิที่ 6 แสดงปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าเรือชี้ให้เห็นถึงการเติบโตในปี ค.ศ.2007-2011



จากแผนภูมิที่ 6 แสดงให้เห็นถึงการเติบโตของท่าเรือในช่วงปี ค.ศ.2007-2011 ซึ่งพบว่า ท่าเรือต้าเหลียนมีการเติบโตมากที่สุดถึง 54.0% รองลงมาคือ ท่าเรือเทียนจิน 46.3%, ท่าเรือกว่างโจว 31.6%, ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ 30.4% และท่าเรือฮ่องกง 13.0% ตามลำดับ

บทที่ 5

สรุปและอภิปรายผล

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาบทบาทของท่าเรือที่มีผลต่อการส่งออกสินค้าของจีน ซึ่งประเทศจีนเป็นประเทศที่เศรษฐกิจมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องภายใต้นโยบายการปฏิรูปและการเปิดประเทศจึงทำให้เศรษฐกิจจีนกลายเป็นพลังขับเคลื่อนสำคัญที่ช่วยผลักดันการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออก และท่าเรือเป็นหนึ่งในการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจีน การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์สำคัญ คือ ประการแรก เพื่อศึกษาวิวัฒนาการท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน ประการที่สอง เพื่อศึกษาการกระจายของท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน และประการที่สาม เพื่อศึกษาเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าของท่าเรือต่างๆของจีน

สรุปและอภิปรายผลได้ดังนี้

1. เพื่อศึกษาวิวัฒนาการท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน

จากการศึกษาพบว่าประเทศจีนได้กำหนดเส้นทางการค้าทางเรือในเอเชียและขุดคลองแห่งแรกของโลกในช่วง 256 ปีก่อนคริสต์ศักราช ประเทศจีนยังบทบาทสำคัญทางทะเลคือการขุดคลองที่ยาวที่สุดในยุคราชวงศ์หยวนและยังมีการขยายเครือข่ายการค้าของจีนไปยังแอฟริกาตะวันออกในช่วงราชวงศ์หมิง (ค.ศ.1368-1644) จึงทำให้ท่าเรือและการขนส่งทางเรือมีบทบาทสำคัญทางสังคมและเศรษฐกิจของจีนจนถึงปัจจุบัน

2. เพื่อศึกษาการกระจายของท่าเรือขนส่งสินค้าของจีน

จากการศึกษาพบว่าประเทศจีนเป็นที่มีท่าเรือมากมายที่กระจายตัวอยู่ตามชายฝั่งของประเทศจีน ในปัจจุบันท่าเรือในประเทศจีนที่สำคัญมี 10 ท่า ซึ่งท่าเรือแต่ละท่าเรือจะกระจายอยู่ตามชายฝั่งตามมณฑลสำคัญๆของจีน ท่าเรือที่สำคัญของจีนจะมีความเชื่อมโยงกับพื้นที่แนวหลัง หากมีการขนส่งสินค้าในท่าเรือนั้นๆมากขึ้น ท่าเรือก็มีโอกาสในการขยายขนาดการให้บริการให้กว้างขวางออกไป และพื้นที่แนวหลังก็มีโอกาสในการพัฒนาตามไปด้วย

3. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าของท่าเรือต่างๆของจีน

จากการศึกษาพบว่าการวัดศักยภาพท่าเรือโดยส่วนใหญ่มักใช้ปริมาณสินค้าเข้าออกเป็นเกณฑ์ โดยจะวัดจำนวนตู้คอนเทนเนอร์เข้าและออกเป็นเกณฑ์ ซึ่งจำนวนตู้คอนเทนเนอร์เข้าและออกของท่าเรือจีน 5 ท่าเรือ ในช่วงปี ค.ศ.2007-2011 ได้แก่ ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือเทียนจิน ท่าเรือกว่างโจว ท่าเรือต้าเหลียนและท่าเรือฮ่องกง จะพบว่าท่าเรือต้าเหลียนมีการเติบโตมากที่สุดถึง 54.0% รองลงมาคือ ท่าเรือเทียนจิน 46.3%, ท่าเรือกว่างโจว 31.6%, ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ 30.4% และท่าเรือฮ่องกง 13.0% ตามลำดับ

ปัญหาที่พบในการวิจัย

1. ข้อมูลเกี่ยวกับท่าเรือมีน้อย โดยเฉพาะท่าเรือของประเทศจีน

2. ข้อมูลส่วนใหญ่เป็นภาษาอังกฤษและภาษาจีนซึ่งไม่ใช่ภาษาไทย บางครั้งทำให้เป็นอุปสรรคต่อการตีความหมาย

3. การอ้างอิงข้อมูลส่วนใหญ่มาจากเว็บไซต์ในอินเตอร์เน็ตทำให้งานวิจัยมีปัญหาเรื่องแหล่งอ้างอิงเพราะเว็บไซต์ในอินเตอร์เน็ตอาจมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาข้อมูลของท่าเรือประเทศจีนอย่างเจาะลึก

2. ควรมีการศึกษาและวิเคราะห์ความสำคัญของท่าเรือประเทศจีนที่มีต่ออุตสาหกรรมต่างๆในประเทศจีน

บรรณานุกรม

หนังสือภาษาไทย

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ. (2553). **การขนส่งสินค้าทางทะเล**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ท้อป.

คำนาย อภิปรัชญาสกุล. (2546). **การขนส่งสินค้าในงานโลจิสติกส์.** พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชชิ่ง.

ไชยยศ ไชยมั่นคงและมยุขพันธุ์ ไชยมั่นคง. (2552). **กลยุทธ์การขนส่ง**. พิมพ์ครั้งที่ 1. นนทบุรี : วิชั่น พรีเพรส.

บริษัทการค้าหนังสือสากลแห่งประเทศจีน. (ม.ป.ป.). **ภูมิศาสตร์ประเทศจีน**. เป่ยจิง ประเทศจีน : ภาษาต่างประเทศ.

พินิจ จารุสมบัติ. (2541). **LAEM CHABANG PORT**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : มังกรการพิมพ์.

ภัชธีญา อ่วมอารีย์. (2554). **การพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งทางทะเลของประเทศญี่ปุ่น**.

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สาขาวิชาวิทยาการจัดการ. (2532). **การจัดการงานขนส่งสินค้า**. พิมพ์ครั้งที่ 1. นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

สีชังทองเทอร์มินัล. (ม.ป.ป.). **โครงการท่าเรือน้ำลึกสีชัง มิติใหม่ของธุรกิจพาณิชย์นาวีไทย.**

สำราญ ทองเล็ก. (2551). **การจัดการกิจการพาณิชยนาวี**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แสงดาว.

ฐานข้อมูลออนไลน์

กองประสานการลงทุน. (2558). **ข้อมูลท่าเรือท่องเที่ยวและมารีน่า.** เข้าถึงเมื่อ 22 กันยายน พ.ศ.2558. เข้าถึงได้จาก http://tourisminvest.tat.or.th

ท่าเรือขนส่งสินค้า. (2558). **ท่าเรือกับพื้นที่แนวหลัง.** เข้าถึงเมื่อ 11 กันยายน พ.ศ.2558. เข้าถึงได้จาก http://www.theinvestworld.com/transport-dock/area.html

ท่าเรือขนส่งสินค้า. (2559). **ผลการดำเนินการท่าเรือ.** เข้าถึงเมื่อ 26 มีนาคม พ.ศ. 2559. เข้าถึงได้จาก http://www.theinvestworld.com/transport-dock/operating-results.html

ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยจีน. (2556). **นครเทียนจิน**. เข้าถึงเมื่อ 26 มีนาคม พ.ศ. 2559 เข้าถึงได้จาก http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/about-china/transportation/tianjin/

สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย. (2554). **ตลาดจีน แหล่งส่งออกที่สำคัญของไทย.** เข้าถึงเมื่อ 26 มีนาคม พ.ศ. 2559 เข้าถึงได้จาก http://plastic.oie.go.th/

สุมาลี สุขดานนท์. (2553). **การศึกษาปัจจัยสู่ความสำเร็จของท่าเรือที่ตู้สินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือในเอเชีย.** เข้าถึงเมื่อ 01 ตุลาคม พ.ศ. 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.tri.chula.ac.th/

สุมาลี สุขดานนท์. (2553). **ท่าเรือเซี่ยงไฮ้(Shanghai Port).** เข้าถึงเมื่อ 26 มีนาคม พ.ศ. 2559. เข้าถึงได้จาก http://www.tri.chula.ac.th/triresearch/shanghai/shanghai.html

สุมาลี สุขดานนท์. (2554). **ท่าเรือฮ่องกง.** เข้าถึงเมื่อ 26 มีนาคม พ.ศ. 2559. เข้าถึงได้จาก http://www.tri.chula.ac.th/triresearch/hongkongport/hongkongport.html

Chengjin WANG. (2014). **Long-term evolution of the Chinese port system (221 BC - 2010 AD).** เข้าถึงเมื่อ 12 March 2016. เข้าถึงได้จาก https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00831906/document

InduStreams. (2012). **30 biggest port markets in China**. เข้าถึงเมื่อ 17 September 2015. เข้าถึงได้จาก http://www.slideshare.net/PortInvestor/30-biggest-port-markets-in-china?next_slideshow=1

Logistics Max. (2553). **ท่าเรือกับระบบโซ่อุปทาน ตอนที่1**. เข้าถึงเมื่อ 11 กันยายน พ.ศ. 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.freightmaxad.com/magazine/?p=680

Maps & Schedules. (2009). **Main ports in China.** เข้าถึงเมื่อ 02 April 2016. เข้าถึงได้จาก http://www.phoenixryzing.org/maps_schedules.html

Marine Vessel Traffic. (2016). **Marine Traffic and Vessel Finder Live AIS Ship Tracking.** เข้าถึงเมื่อ 02 April 2016. เข้าถึงได้จาก http://vessel277.rssing.com/chan-36452113/all_p4.html

The Maritime Portal. (2016). **China Merchants Buys Into Dalian Port**. เข้าถึงเมื่อ 12 March 2016. เข้าถึงได้จาก http://www.shippingherald.com/china-merchants-buys-into-dalian-port/

Xinhua. (2007). **Guangzhou Port Leaps to be World's Fifth Largest. .** เข้าถึงเมื่อ 12 March 2016. เข้าถึงได้จาก http://www.lifeofguangzhou.com/

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ สกุล นางสาวชุติกาญจน์ เอี่ยมทรัพย์

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2555 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมตอนปลาย
จากโรงเรียนสิรินธรราชวิทยาลัย จังหวัดนครปฐม

พ.ศ. 2555 เข้าศึกษาต่อระดับปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต สาขาเอเชียศึกษา
จากมหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์