



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การคมนาคมเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจทางการค้า ทำให้สินค้าและบริการ หรือแม้แต่ คน สัตว์ สามารถจะเคลื่อนที่จากที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่งได้ การคมนาคมแบ่งออกได้เป็น 4 ทางคือ ทางน้ำ ทางบก ทางอากาศ และทางท่อ จากอดีตประเทศไทยทำการค้าขายทั้งในและต่างประเทศ มักใช้เส้นทางน้ำเป็นหลักสำคัญซึ่งการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพสูงสุด คือ การขนส่งทางน้ำ เพราะสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ มีค่าระวางบรรทุกถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น การขนส่งทางทะเล ร้อยละ 90-95 ของการขนส่งทางทะเลเป็นภาคที่ใหญ่ที่สุดของการขนส่งทุกประเภท

แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าทางลำนํ้าเป็นสายหลักของประเทศครอบคลุมเส้นทาง ตั้งแต่จังหวัดนครสวรรค์ อุทัยธานี สิงห์บุรี ชัยนาท อ่างทอง จนมาถึงจุดเชื่อมต่อกับแม่น้ำป่าสักที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และต่อลงมาถึงจังหวัดปทุมธานี นนทบุรี กรุงเทพฯ และสมุทรปราการ ออกสู่ทะเล ส่วนแม่น้ำป่าสักมีต้นกำเนิดมาจากจังหวัดเพชรบูรณ์ ไหลผ่านจังหวัดลพบุรี สระบุรี มาบรรจบร่วมกับ แม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีการขนส่งสินค้าในปริมาณมากบริเวณอำเภอท่าเรือและอำเภอนครหลวง

การขนส่งทางลำนํ้า ทั้งการขนส่งสินค้าขาเข้าและขาออกได้รับความนิยจากผู้ว่าจ้างการขนส่งอย่างมาก ส่งผลให้ตลาดการขนส่งทางลำนํ้าในช่วงที่ผ่านมามีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องดังเห็นได้จากปริมาณการขนส่งในปี พ.ศ. 2542 อยู่ที่ระดับ 17.91 ล้านตัน ต่อมาเพิ่มขึ้นเป็น 29.02 ล้านตันในปีพ.ศ. 2546 และได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็น 45.04 ล้านตัน ในปี พ.ศ. 2550 โดยในช่วงตั้งแต่ปี พ.ศ.2542-2550 มีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ151.48 ต่อปี และในปี พ.ศ. 2551 ที่ผ่านมามีอัตราการขยายตัวการขนส่ง ทางลำนํ้าในประเทศ กับเพิ่มสูงซึ่งสวนทางกลับกระแสเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งเป็นช่วงที่ประเทศไทยประสบกับวิกฤติเศรษฐกิจอย่างหนักโดยปริมาณการขนส่งทางลำนํ้าในปี พ.ศ. 2551 พบว่าปริมาณการขนส่งทางลำนํ้าเพิ่มขึ้นเป็น 49.79 ล้านตัน ขยายตัวสูงถึงร้อยละ 10.45 ต่อปี และปัจจุบันมีมูลค่าตลาดถึง 1,580,496 ล้านบาท (เกื้อกุล ด่านชัยวิจิตร. 2552 : 1)

ในการขนส่งสินค้าทางลำนํ้า ผู้รับจ้างมีภาระผูกพันต้องนำสินค้าของผู้ว่าจ้างไปส่งยังสถานที่ที่กำหนด ให้ครบถ้วนถูกต้องภายในระยะเวลาที่ตกลงกันและคุณภาพของสินค้าต้องเหมือนเดิม ซึ่งการจะได้สำเร็จตามวัตถุประสงค์นั้น ต้องมีระบบการบริหารจัดการขนส่งที่ดี ต้นทุนค่าขนส่งต่ำ



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

2

รวมทั้งต้องฝ่าฟันอุปสรรคต่างๆ เช่น น้ำเชี่ยวหรือฤดูน้ำหลาก ความสูงของสะพานซึ่งไม่สามารถผ่านได้เมื่อน้ำขึ้น หรือความตื้นเขินของร่องน้ำ เมื่อยามน้ำแห้ง ทำให้เรือไม่สามารถวิ่งได้ ฯลฯ

ประกอบกับปัจจุบันกรมทางหลวงชนบทมียุทธศาสตร์สนับสนุนงานก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำ จังหวัดอ่างทองและจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อการประหยัดพลังงานเป็นระบบการขนส่ง Mass Transportation ให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือต่างๆ ทั้งในแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก จนถึงเขตท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างประหยัดและมีประสิทธิภาพ และยังเป็น การส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ รวมถึงเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โครงการดังกล่าวใช้งบประมาณ 600 ล้านบาท ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2554

ด้วยเหตุนี้ผู้ศึกษาจึงสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงอ่าวไทย แม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำป่าสัก ทั้งนี้เพื่อจะได้รวบรวมข้อมูลและนำเสนอข้อมูลที่จะเป็นประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อใช้ในการวางแผนการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพต่อไป

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำของผู้ประกอบการ และประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์
2. เปรียบเทียบการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตาม ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบการและ ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำ
3. ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ กับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์
4. ศึกษาปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำของผู้ขนส่งสินค้า
5. เปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำ และข้อมูลทั่วไปของผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำ

## กรอบแนวคิดในการวิจัย

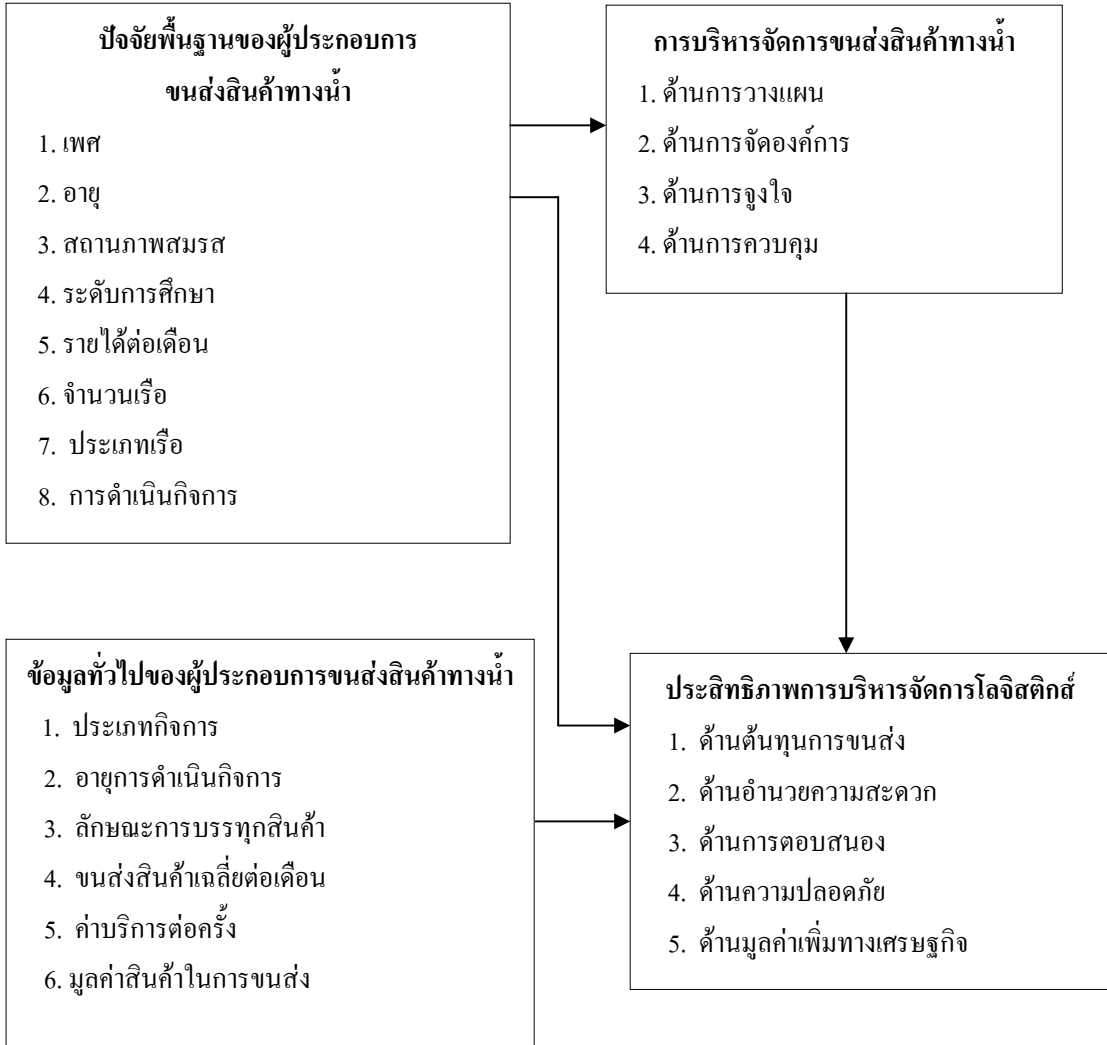
เป็นการสร้างกรอบแผนภูมิเพื่อแสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม โดยสอดคล้องกับชื่อเรื่องหรือปัญหา และวัตถุประสงค์การวิจัย ทั้งนี้เพื่อให้ง่ายต่อการวิเคราะห์และการทดสอบสมมุติฐาน ซึ่งการทำวิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยไว้ ดังนี้



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตัวแปรอิสระ(Independent)

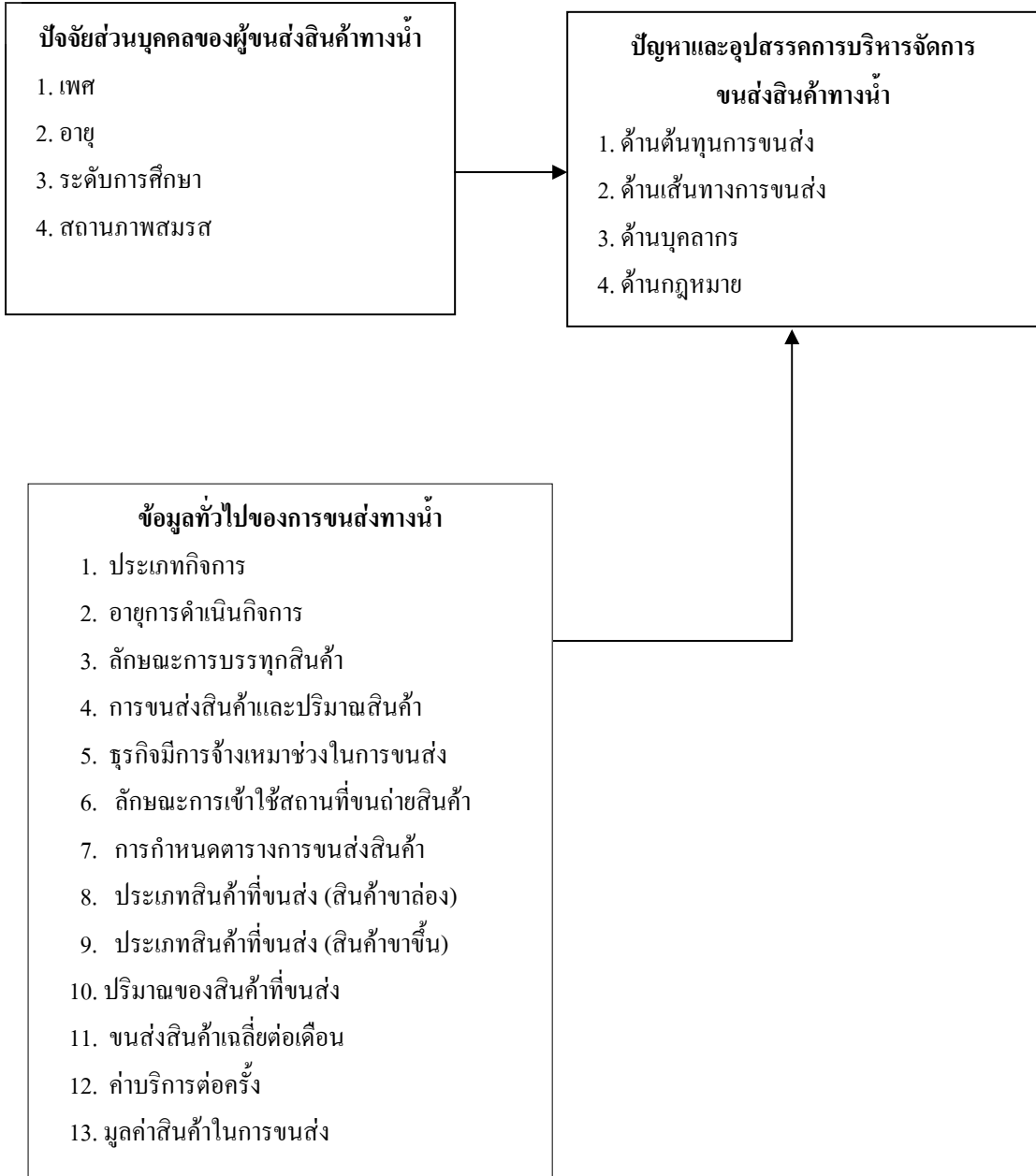
ตัวแปรตาม (Dependent)



ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา<sup>4</sup>



ภาพประกอบ 2 กรอบแนวคิดในการวิจัย ของผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำ



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

5

## สมมติฐานการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ได้ตั้งสมมติฐานการวิจัยดังนี้

1. ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีปัจจัยพื้นฐานต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าแตกต่างกัน
2. ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีปัจจัยพื้นฐานต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์แตกต่างกัน
3. ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งทางน้ำ ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์แตกต่างกัน
4. การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์
5. ผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ แตกต่างกัน
6. ข้อมูลทั่วไปของผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ แตกต่างกัน

## ขอบเขตของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียง อ่าวไทย แม่น้ำเจ้าพระยา และ แม่น้ำป่าสัก โดยกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่างดังนี้

1. ขอบเขตด้านประชากร และกลุ่มตัวอย่าง ที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ และผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียง อ่าวไทย แม่น้ำเจ้าพระยา และ แม่น้ำป่าสัก
2. ขอบเขตของเนื้อหา ตัวแปรที่ใช้ศึกษา ได้แก่ ตัวแปรอิสระ และตัวแปรตามดังนี้  
ตัวแปรอิสระ (Independent) ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ประกอบด้วย
  - 2.1 ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ได้แก่
    - 2.1.1 เพศ
    - 2.1.2 อายุ
    - 2.1.3 สถานภาพสมรส
    - 2.1.4 ระดับการศึกษา
    - 2.1.5 รายได้ต่อเดือน
    - 2.1.6 จำนวนเรือ



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา<sup>6</sup>

2.1.7 ประเภทเรือ

2.1.8 การดำเนินกิจการ

2.2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ได้แก่

2.2.1 ประเภทกิจการ

2.2.2 อายุการดำเนินกิจการ

2.2.3 ลักษณะการบรรทุกสินค้า

2.2.4 ขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือน

2.2.5 ค่าบริการต่อครั้ง

2.2.6 มูลค่าสินค้าในการขนส่ง

**ตัวแปรอิสระ (Independent) ของผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำ ประกอบด้วย**

2.3 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้า ได้แก่

2.3.1 เพศ

2.3.2 อายุ

2.3.3 ระดับการศึกษา

2.3.4 สถานภาพสมรส

2.4 ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งทางน้ำ ได้แก่

2.4.1 ประเภทกิจการ

2.4.2 อายุการดำเนินกิจการ

2.4.3 ลักษณะการบรรทุกสินค้า

2.4.4 การขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้า

2.4.5 ธุรกิจมีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่ง

2.4.6 ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า

2.4.7 การกำหนดตารางการขนส่งสินค้า

2.4.8 ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาออก)

2.4.9 ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาเข้า)

2.4.10 ปริมาณของสินค้าที่ขนส่ง

2.4.11 ขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือน

2.4.12 ค่าบริการต่อครั้ง

2.4.13 มูลค่าสินค้าในการขนส่ง



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

7

ตัวแปรตาม (Dependent) ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ประกอบด้วย

2.5 การบริหารจัดการขนส่งทางน้ำ ได้แก่

2.5.1 ด้านการวางแผน

2.5.2 ด้านการจัดการองค์การ

2.5.3 ด้านการจูงใจ

2.5.4 ด้านการควบคุม

2.6 ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ได้แก่

2.6.1 ด้านต้นทุนการขนส่ง

2.6.2 ด้านอำนวยความสะดวก

2.6.3 ด้านการตอบสนอง

2.6.4 ด้านความปลอดภัย

2.6.5 ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

ตัวแปรตาม (Dependent) ของผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำ ประกอบด้วย

2.7 ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ได้แก่

2.7.1 ด้านต้นทุนการขนส่ง

2.7.2 ด้านเส้นทางการขนส่ง

2.7.3 ด้านบุคลากร

2.7.4 ด้านกฎหมาย

3. ขอบเขตของสถานที่ การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัย มุ่งศึกษา ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ และผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียง อ่าวไทย แม่น้ำเจ้าพระยา และ แม่น้ำป่าสัก

4. ขอบเขตของเวลา ระยะเวลาที่ทำการวิจัย และการเก็บรวบรวมข้อมูล ระหว่างเดือนกันยายน ถึง พฤศจิกายน พ.ศ. 2554

**ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย**

1. ทำให้ทราบถึงการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำของผู้ประกอบการ
2. ทำให้ทราบถึงประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์
3. ทำให้ทราบถึงการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ มีผลต่อ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำ และ ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งทางน้ำ
4. ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ กับ ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

5. ทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำของผู้ขนส่งสินค้า
6. ทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีผลต่อปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้า และข้อมูลทั่วไปของผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำ

## นิยามศัพท์เฉพาะ

**ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า** หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียง อ่าวไทย แม่น้ำเจ้าพระยา และ แม่น้ำป่าสัก

**ผู้ขนส่งสินค้า** หมายถึง ผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียง อ่าวไทย แม่น้ำเจ้าพระยา และ แม่น้ำป่าสัก

**ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ** หมายถึง ลักษณะส่วนตัวของ โดยประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน จำนวนเรือ ประเภทเรือ และการดำเนินกิจการ

**ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ** หมายถึง ลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยประกอบด้วย ประเภทกิจการ อายุการดำเนินกิจการ ลักษณะการบรรทุกสินค้า ขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือน ค่าบริการต่อครั้ง และมูลค่าสินค้าในการขนส่ง

**ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้า** หมายถึง ลักษณะทั่วไปของผู้ขนส่งสินค้า โดยประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา และสถานภาพสมรส

**ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งทางน้ำ** หมายถึง ลักษณะทั่วไปของผู้ขนส่งสินค้า โดยประกอบด้วย ประเภทกิจการ อายุการดำเนินกิจการ ลักษณะการบรรทุกสินค้า การขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้า ธุรกิจมีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่ง ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า การกำหนดตารางการขนส่งสินค้า ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาออก) ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาเข้า) ปริมาณของสินค้าที่ขนส่ง ขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือน ค่าบริการต่อครั้ง และมูลค่าสินค้าในการขนส่ง

**การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ** หมายถึง การดำเนินกิจกรรมต่างๆของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพื่อให้การดำเนินการบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ โดยกำหนดในด้าน การวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการจูงใจ และด้านการควบคุม

**ด้านการวางแผน** หมายถึง การชี้แจงนโยบายและแนวทางการปฏิบัติงาน การชี้แจงลำดับขั้นตอนในการขนส่งสินค้า การแจ้งกฎระเบียบ และสามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างถูกต้อง สม่ำเสมอ





# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา<sup>9</sup>

**ด้านการจัดการ** หมายถึง การจัดโครงสร้างการบริหารที่ชัดเจน การกำหนดขอบเขตของงานแต่ละงานไว้อย่างชัดเจน บริษัทมีการแจ้งตำแหน่งของพนักงานขนสินค้าให้แก่ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน บุคลากรปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสม ตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย

**ด้านการจูงใจ** หมายถึง บริษัทมีการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ บริษัทให้คำปรึกษาและแนะนำความรู้แก่ลูกค้าอย่างทั่วถึง บริษัทให้การสนับสนุนด้านเทคโนโลยีแก่ลูกค้าอย่างทั่วถึง บริษัทมีการให้ส่วนลดค่าใช้จ่ายบริการกับลูกค้า

**ด้านการควบคุม** หมายถึง บริษัทมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าในการขนส่งไว้อย่างชัดเจน บริษัทมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับคุณภาพและมาตรฐานการขนส่งไว้อย่างชัดเจน บริษัทมีการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของเรือขนส่งสินค้าในการให้บริการลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ

**ประสิทธิภาพการบริหารจัดโลจิสติกส์** หมายถึง การดำเนินงานเพื่อจัดหาสินค้าหรือบริการตามความต้องการของลูกค้าและส่งมอบไปยังสถานที่ที่ต้องการในเวลาที่เหมาะสม ด้วยต้นทุนที่คุ้มค่า ประกอบด้วย ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

**ด้านต้นทุนการขนส่ง** หมายถึง การสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน การส่งเสริมให้มีเครือข่ายธุรกิจระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนการใช้ทรัพยากรร่วมกัน และการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าและพลังงานต้นทุนต่ำ

**ด้านอำนวยความสะดวก** หมายถึง การตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าในการให้บริการลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ การสำรวจความต้องการของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ ความทันสมัยของเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนส่ง การพัฒนาระบบการชำระเงินขนานน้ำ

**ด้านการตอบสนอง** หมายถึง การจัดส่งสินค้าให้ถึงมือผู้รับสินค้าในเวลาที่เหมาะสม การเตรียมการปฏิบัติงานที่เกี่ยวกับการจำแนกแจกจ่ายการจัดส่งที่เหมาะสม การนำเทคโนโลยีต่างๆ ที่ทันสมัยและเป็นสากลมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสม

**ด้านความปลอดภัย** หมายถึง การใช้ระบบ GPS เพื่อการควบคุมการเดินเรือในการขนส่งสินค้า สามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้ สามารถตรวจสอบข้อมูลย้อนหลังได้ทันที สามารถติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้าได้

**ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ** หมายถึง การพัฒนาเครือข่ายภายในและเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศได้ การพัฒนาเส้นทางขนส่งโลจิสติกส์ เชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค การพัฒนาช่องทางการค้าให้เป็นระดับสากล สามารถรองรับและสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าได้



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

10

**ปัจจัยภายนอก** หมายถึง ผลกระทบที่เป็นโอกาสหรืออุปสรรคทำให้ธุรกิจการขนส่งทางน้ำเกิดความได้เปรียบหรือเสียเปรียบในการเติบโตทางธุรกิจ

**ต้นทุน** หมายถึง ค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดขึ้นจากการรับจ้างขนส่งสินค้าประกอบด้วย ค่าเสื่อมเรือยนต์ลากจูง ค่าเสื่อมเรือ โป๊ะลำเลียง ค่าน้ำมัน ค่าเช่าเรือ ค่าสตீวิโด (Stevedo) ค่ารถบรรทุก ค่าผ่านท่าและค่าตักสินค้า ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเรือ ค่าภาษี

**แม่น้ำเจ้าพระยา** หมายถึง แม่น้ำสายหลักของประเทศ ครอบคลุมเส้นทางลำเลียงสินค้า ตั้งแต่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และต่อลงมาถึงจังหวัดปทุมธานี นนทบุรี กรุงเทพฯ และสมุทรปราการ ออกสู่ทะเลไปเกาะสีชัง อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี

**แม่น้ำป่าสัก** หมายถึง แม่น้ำที่มีต้นกำเนิดมาจากจังหวัดเพชรบูรณ์ ไหลผ่านจังหวัดลพบุรี สระบุรี มาบรรจบร่วมกับแม่น้ำเจ้าพระยา ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ครอบคลุมเส้นทางลำเลียงสินค้าตั้งแต่อำเภอท่าเรือ และต่อลงมาถึงอำเภอนครหลวงมาบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา