

การศึกษาขีดความสามารถในการแข่งขันและความสามารถในการปรับตัวของบริษัทขนส่งทางทะเลของไทยต่อการเปิดเสรีสาขาการค้าบริการโลจิสติกส์ของไทย
A Study of Competitiveness and Adjustability of Thai Maritime Transport Companies Towards Trades in Logistics Services Liberalisation

*Taweesak Theppitak**

บทคัดย่อ

ปัจจุบันการจัดการโลจิสติกส์หรือการขนส่งทางน้ำได้เข้ามามีบทบาทที่สำคัญต่อการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น โดยระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพจะช่วยลดต้นทุนรวมและเพิ่มระดับคุณภาพการให้บริการที่เพิ่มสูงขึ้น ขณะที่หลายประเทศได้ร้องขอให้รัฐบาลไทยได้มีการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์หลายสาขา โดยเฉพาะสาขาผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำซึ่งถือเป็นกลไกขับเคลื่อนสำคัญของการนำเข้า-ส่งออก วัตถุประสงค์ของการศึกษาคือเพื่อศึกษาขีดความสามารถของให้บริการขนส่งทางทะเลของไทย รวมทั้งพัฒนาแบบจำลองเพื่อใช้ประเมินความพร้อมและความสามารถในการปรับตัวถ้ามีการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้า เพื่อที่จะตรวจสอบประเด็นดังกล่าวข้างต้นการศึกษาครั้งนี้ได้ทำการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจำนวน 45 ชุดและการสัมภาษณ์เชิงลึกจำนวน 22 ราย ข้อมูลจะถูกนำมาประมวลและวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม SPSS เวอร์ชัน 14.0.0 ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลของไทยมีความพร้อมและความสามารถในการปรับตัวต่อการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ในระดับปานกลางถึงระดับสูง ผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่ขาดความรู้ความเข้าใจถึงผลกระทบของการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ ขณะที่กฎหมายภายในประเทศและบทบาทของภาครัฐถือว่าเป็นอุปสรรคในการปรับตัวต่อการ

* D.B.A. (Logistics Management), University of South Australia. (2004), Currently a Associate Professor in Faculty of Logistics, Burapha University.

เปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ ทั้งนี้ ผลการประเมินประโยชน์และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ โดยพบว่า ผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลของไทยส่วนใหญ่มีขนาดกลางและขนาดย่อมจะเป็นกลุ่มที่จะได้รับผลกระทบมากที่สุด ขณะที่ผลประโยชน์ส่วนใหญ่จะตกอยู่กับผู้ใช้บริการที่จะได้รับการตอบสนองที่ดีขึ้น รวมทั้งมีต้นทุนที่ต่ำลง การศึกษาครั้งนี้ยังได้เสนอแนะแนวทางในการเตรียมความพร้อมและการปรับตัวของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลและหน่วยงานของรัฐในการให้ความรู้เกี่ยวกับการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลของไทยเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์

คำสำคัญ: การเปิดเสรีการค้า, ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์, การบริการขนส่งทางทะเลของไทย, โลจิสติกส์

Abstract

Nowadays, logistics and maritime transport management are increasingly playing an important role to international trade and investment. Effective logistics system reduces total costs and also increasingly improves the service level. Many countries have now requested to Thai government to open the logistics service liberalization, especially maritime transport sector. Its objectives are to study a capability level of Thai maritime transport, including assessing their readiness and adjustability to trade in services liberalization between Thailand and trade partners. To examine the above issues, questionnaire survey and in-depth interview are conducted through 45 and 22 respondents respectively. Data processing is done by SPSS14.0. The results show that Thai maritime transport firms have readiness and adjustability toward logistics service liberalization, in medium to high level Most of them lack knowledge and understanding to the effect of logistics service liberalization. Domestic law and government sectors play a significant role to firms' adjustability. According to assessing benefits and costs analysis if opening the liberalization, SME firms are mostly potential adversely effects. On the other hand, logistics users would get the higher benefits for gaining higher responsiveness and

lower cost reduction. It provides recommendations for readiness and adjustability toward logistics service liberalization to firms. Government sectors would provide knowledge about logistics liberalization to firms to maximize benefits and reduce future impact of opening logistics liberalization.

Keywords: Liberalization, Free Trade, Maritime Transport, Logistics

บทนำ

หลายปีที่ผ่านมารัฐบาลไทยได้ตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาธุรกิจด้านการบริการ โลจิสติกส์ โดยเฉพาะการให้บริการด้านผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของไทยเพื่อให้เจริญก้าวหน้าเพื่อรองรับและสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศและเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ ในปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนได้ให้ความสนใจในการพัฒนาบริการ โลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมต่างๆ ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนการค้าและการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยมีต้นทุนการผลิตและการจัดส่งสินค้าที่ลดต่ำลง รวมทั้งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ประเทศไทยได้เสนอผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการสาขาให้บริการขนส่งทางน้ำของไทยที่เกี่ยวข้องไว้กับองค์การการค้าโลกรอบอุรุกวัยโดยมีกิจกรรมหลัก อาทิ การบริการขนส่งทางน้ำของไทยการให้บริการขนส่งทางอากาศ บริการขนส่งทางถนน เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขให้ต่างชาติเข้ามาจัดตั้งสาขาได้โดยถือหุ้นไม่เกิน 49% และกำหนดผู้บริหารจำนวนกึ่งหนึ่งจะต้องเป็นคนไทย ซึ่งเป็นการเปิดเสรีเท่าที่กฎหมายกำหนดและเป็นกิจกรรมที่ประเทศไทยเห็นว่าผู้ประกอบการต่างชาติมีความพร้อมในการให้บริการมากกว่า ปัจจุบันมีหลายประเทศขอให้ไทยเปิดตลาดการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องในการเจรจา ระดับทวิภาคี ภูมิภาค และพหุภาคี การศึกษาเบื้องต้นพบว่ามีหลายประเทศที่ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทยมีศักยภาพและมีโอกาสที่จะเข้าไปลงทุนและส่งคนไทยเข้าไปทำงานในธุรกิจผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศได้

อย่างไรก็ตาม ผลการทบทวนวรรณกรรมพบว่า ประเทศไทยยังขาดองค์ความรู้และผลการศึกษาที่เพียงพอเกี่ยวกับการประเมินความพร้อมและการปรับตัวของผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำของไทยต่อการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ซึ่งถือเป็นข้อมูลที่สำคัญและจำเป็นต่อการเตรียมความพร้อมในการเจรจาระหว่างประเทศทั้งในเชิงรุกและ

เชิงรับและเพื่อใช้ในการจัดทำนโยบายหรือแผนงานในการเตรียมความพร้อมให้กับผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การศึกษาดังกล่าวจะช่วยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถประเมินผลกระทบและกำหนดท่าทีในการเจรจากับประเทศคู่เจรจา เพื่อลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับองค์กรและผู้ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งยังช่วยให้อุตสาหกรรมให้บริการขนส่งทางน้ำของไทยมีการเติบโตและพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน อีกทั้งผู้ประกอบการภาคธุรกิจสามารถใช้บริการที่มีต้นทุนที่ต่ำและมีคุณภาพการให้บริการที่มีมาตรฐานสากล

การทบทวนวรรณกรรม

การเติบโตและการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศไทยในปัจจุบัน ได้รับความสนใจจากนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ ประกอบกับรัฐบาลมีแนวโน้มให้ประเทศไทยเป็นผู้นำทางการค้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ทุกอุตสาหกรรมมีแนวโน้มการเจริญเติบโตที่สูงขึ้นซึ่งการขนส่งสินค้าได้เข้ามามีบทบาทอย่างยิ่งในทุกอุตสาหกรรม ประเทศไทยยังมีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ มีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางและเป็นผู้นำในการขนส่งสินค้า จึงเป็นปัจจัยที่ทำให้นักลงทุนรายใหม่มีความสนใจจะเข้ามาลงทุนอุตสาหกรรมตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าของประเทศไทย (Taweesak Theppitak, 2009: 177) ทั้งนี้ ผลการศึกษาทฤษฎีขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ (Michael E. Porter, 1980) ได้พัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาระดับความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรม โดยมีแนวคิดที่ว่าภาวะการแข่งขันในการค้าโลก ประเทศทุกประเทศย่อมพยายามเลือกยุทธวิธีที่ดีที่สุดที่จะก่อให้เกิดความได้เปรียบทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมในประเทศของตน ดังนั้นประเทศจึงจำเป็นต้องประเมินจุดแข็งและจุดอ่อน โอกาส รวมถึงการคุกคามจากประเทศคู่แข่งและภาวะการแข่งขันของอุตสาหกรรมในประเทศของตนและคู่แข่งกัน เพื่อให้สามารถหาแนวทางปรับตัวให้แข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพในตลาดโลกที่มีการแข่งขันรุนแรงขึ้นทุกขณะ

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในประเทศไทยคือ เงินลงทุน องค์ความรู้และการสนับสนุนจากภาครัฐ รวมทั้งข้อจำกัดของการประกอบธุรกิจตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าของไทย ปัจจุบันการแข่งขันทางธุรกิจมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ไม่เพียงแต่ในด้านคุณภาพและราคาเท่านั้น แต่ยังรวมถึงปัจจัยอื่นๆ ที่ต้องพิจารณาเพื่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน นอกจากนี้รูปแบบในการดำเนินธุรกิจจะต้องมีการปรับเปลี่ยนเพื่อให้ตอบสนองความต้องการของ

ลูกค้าซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการสร้างคุณค่าให้กับธุรกิจ เครื่องมือหนึ่งซึ่งช่วยให้ผู้ประกอบการไม่เพียงตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้แต่ยังสามารถลดต้นทุนการผลิตให้อยู่ในระดับที่ต่ำลงด้วย คือการประยุกต์ใช้หลักการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ซึ่งเครือข่ายของกิจกรรมต่างๆ ในห่วงโซ่อุปทานนี้จำเป็นต้องสอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

การทบทวนวรรณกรรม (Taweesak Theppitak, 2009: 177; Department of Trade Negotiations 2000) ได้ทำการศึกษาและพบว่าธุรกิจภาคบริการของประเทศไทย โดยเฉพาะธุรกิจตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นภาคเศรษฐกิจที่เติบโตมากกว่าการค้าสินค้าในระยะกว่า 10 ปีที่ผ่านมา เฉพาะภาคบริการนี้มีมูลค่าถึงร้อยละ 48 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศทั้งหมด (Department of Trade Negotiations, 2000: 42-48) โดยในปี 2546 สาขาภาคบริการที่มีสัดส่วนสูงในผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศคือการค้าปลีก-ค้าส่ง การขนส่งและสื่อสาร การโรงแรมและภัตตาคาร ธุรกิจตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีส่วนในระดับปานกลางและมีแนวโน้มที่จะเติบโตในอนาคต จากทิศทางและแนวโน้มดังกล่าวจึงทำให้ประเทศที่พัฒนาแล้วซึ่งมีศักยภาพในธุรกิจบริการเหล่านี้ได้ให้ความสำคัญกับการเจรจาเพื่อเปิดเสรีการค้าบริการ ทั้งในระดับพหุภาคี และทวิภาคี (World Trade Organization, 2006a: 48) โดยมีหลายประเทศที่สนใจที่จะเข้ามาลงทุนธุรกิจนี้ในประเทศไทย อาทิ จีน เดนมาร์ก ฮองกง ฮ่องกง ไอร์แลนด์ ญี่ปุ่น มาเลเซีย เนเธอร์แลนด์ และสิงคโปร์ เป็นต้น (Department of Trade Negotiations, 2000: 42-48)

ระดับพหุภาคีในกรอบองค์การการค้าโลก การเจรจาการค้าบริการจะอยู่ภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) สำคัญโดยสรุปของความตกลงคือทุกประเทศต้องปฏิบัติตามหลักการที่เรียกว่า “พันธกรณีทั่วไป” โดยไม่มีเงื่อนไข ได้แก่ การปฏิบัติเยี่ยงคนชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง (Most-Favored Nation) หลักความโปร่งใส จะต้องมีการเปิดเสรีเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และข้อผูกพันเฉพาะของแต่ละประเทศซึ่งมีหลักการสำคัญคือ ประเทศที่เป็นสมาชิกของ GATS ต้องแสดงแผนการลดอุปสรรคกีดกันการค้าบริการเฉพาะสาขาที่สมัครใจ โดยเปิดให้มีการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการต่างชาติ และการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติ โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติระหว่างผู้ประกอบการต่างชาติและผู้ประกอบการในประเทศ (World Trade Organization, 2006b: 68)

ประเทศคู่ค้าสำคัญของไทยมีการจัดทำเขตการค้าเสรีสาขาบริการ โลจิสติกส์ทางน้ำ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งได้เปิดเสรีบริการด้านโลจิสติกส์ภายใต้กรอบขององค์การการค้าโลกแล้ว ซึ่งการบริการได้ครอบคลุมถึง การขนส่งทุกๆ ประเภททั้งในและ

ต่างประเทศ คลังสินค้าตัวแทนรับขนสินค้า รวมทั้งการบริการเพิ่มเติมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ Logistics Information (Tracing and Tracking) การบรรจุหีบห่อ การติดฉลากและกระบวนการควบคุมคุณภาพต่างๆ ผลกระทบด้านบวกที่เกิดขึ้นคือเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของระบบ โลจิสติกส์ จะทำให้ผู้ประกอบการมีการแข่งขันลดต้นทุนเพิ่มสูงขึ้น ขณะที่ส่งผลกระทบต่อด้านลบ ได้แก่อะไรก็ตามแตกต่างของระดับคุณภาพการให้บริการของบริษัทในท้องถิ่นกับบริษัทจากต่างชาติ ส่งผลให้บริษัทในท้องถิ่นไม่สามารถแข่งขันได้ (Department of Trade Negotiations, 2000: 42-48)

ประเทศที่เปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ มักจะเป็นประเทศที่มีความได้เปรียบในสาขาที่ร้องขอให้ประเทศไทยเปิดเสรี ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทย พบว่าผู้ประกอบการขนส่งประเทศไทยถ้าเปิดเสรีให้ต่างชาติเข้ามาดำเนินธุรกิจตัวแทนขนส่ง ผู้ประกอบการไทยที่ร้อยเปอร์เซ็นต์ จะลำบากมากยิ่งขึ้น เพราะเครือข่ายในการแข่งขันเป็นคนละแบบ ระบบของประเทศไทยเป็นแบบท้องถิ่น ในขณะที่ต่างชาติเป็นระบบเครือข่ายโลก เมื่อบริษัทต่างชาติเข้ามาในรูปแบบนี้ ก็จะได้เปรียบทันที เพราะว่าในปัจจุบันลูกค้าต้องการบริการในรูปแบบ One Stop Service ซึ่งเป็นการบริการที่ใครคนหนึ่งสามารถให้ได้ครบวงจร

หากประเทศคู่เจรจาเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ประเทศไทยควรเรียกร้องความยืดหยุ่น เพื่อให้มีเวลาปรับตัวนานกว่าและมีภาระผูกพันน้อยกว่า การเจรจาให้ครอบคลุมเรื่องมาตรการสุขอนามัย และมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีอื่นๆ และมีมาตรการต่างๆ เพื่อเป็นกลไกในการป้องกันผลกระทบต่ออุตสาหกรรมภายในและหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามพันธกรณี เช่น มาตรการต่อต้านการทุ่มตลาด (AD) มาตรการอุดหนุน (CVD) การใช้มาตรการคุ้มกัน (Safeguards) และการใช้มาตรการที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากรและให้มีผลในทางปฏิบัติโดยเร็ว ทั้งนี้ อาจมีการเจรจาตกลงในเรื่องที่จะเป็นการเก็บเกี่ยวผลประโยชน์ระหว่างกันก่อน (Department of Trade Negotiations, 2000: 45)

Duanpatra, Chackrit. (2006) ระบุว่าประเทศไทยควรเตรียมพร้อมเพื่อแข่งขันบริการสาขาตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าคือ 1. ดูแลและพัฒนาบริษัทผู้ประกอบการที่ดำเนินการขนส่ง ภายในประเทศให้มีมาตรฐานเทียบเท่ากับการขนส่งต่างประเทศ 2. ควรยกเว้นภาษีให้กับผู้ประกอบการขนส่งเพื่อส่งเสริมสภาพคล่องทางการเงินให้กับผู้ประกอบการรวมถึงการยกเว้นภาษีนำเข้าในการสั่งซื้อวัสดุ อุปกรณ์ต่างๆ จากต่างประเทศ เพื่อใช้ในการประกอบการขนส่ง 3. ควรมีกองทุนบริการให้กู้ยืมเพื่อขยายบริการด้านการขนส่งในอนาคต 4. ควรจัดหลักสูตรการเรียนการสอนที่เกี่ยวกับการขนส่ง

ในสถาบันการศึกษาที่ได้รับการรับรองจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะโดยมีศักดิ์และสิทธิ์เทียบเท่า ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เป็นการพัฒนาบุคคลด้านการขนส่งให้มีความรู้ความสามารถ และประสิทธิภาพทัดเทียมต่างชาติ 5. ควรมีมาตรการป้องกันระบบการทุจริตในหน่วยงานของรัฐ 6. รัฐบาลควรมีการพัฒนาาระบบสารสนเทศให้ครอบคลุมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ในการขนส่ง 7. จัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าในลักษณะ Hub และคลังสินค้าทั่วทุกภาค ของประเทศ 8. ปรับปรุงระบบถนนให้สามารถเชื่อมโยงกัน ได้ทั่วประเทศ

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาค้นคว้านี้ได้กำหนดระเบียบวิธีการวิจัยโดยการศึกษาค้นคว้านี้จะทำการวิเคราะห์ และประเมินข้อมูลต่างๆที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจ การค้าทั้งในรูปของสินค้าและบริการ รวมทั้ง ด้านการลงทุนทั้งประเทศไทยและประเทศต่างๆทั่วโลกเพื่อนำมาใช้ในการออกแบบและ พัฒนาแบบจำลองที่คาดว่าจะนำมาประยุกต์ใช้กับประเทศไทยได้อย่างเหมาะสมและ เกิดประโยชน์สูงสุด การศึกษาค้นคว้านี้ทำการประเมินและวิเคราะห์นโยบาย กฎหมายรวมถึงกฎระเบียบต่างๆ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อ การเปิดเสรีการค้าบริการสาขาผู้ให้บริการ ขนส่งทางน้ำของไทยและประเทศคู่ค้า

การสำรวจครั้งนี้ได้กำหนดระเบียบวิธีการวิจัยตามขั้นตอนคือ มีการกำหนดคำถาม สำหรับการวิจัย การกำหนดกรอบของประชากรและกลุ่มตัวอย่าง การเก็บข้อมูล การประมวลผลข้อมูล การจัดทำรายงานและการนำเสนอ และกำหนดข้อจำกัดของ การสำรวจวิจัย โดยแบบสอบถามได้มีการทำการทดสอบก่อน (Pretest) จำนวน 50 ชุด โดยพบว่ามีความ Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.72 ซึ่งพบว่าเครื่องมือวิจัยมีความน่าเชื่อถือและ ความเที่ยงตรง ขณะที่ประชากรเป้าหมายที่เป็นบริษัทที่ให้บริการขนส่งทางเรือในประเทศไทย จำนวน 250 บริษัทซึ่งได้ทำแบบสอบถามแบบตัวต่อตัว (Face-to-Face Questionnaire) ไปยังกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นการให้บริการขนส่งทางน้ำของไทยจำนวน 60 ชุดและมีการตอบ แบบสอบถามกลับคืนมาจำนวน 45 ชุด คิดเป็นอัตราการตอบสนองร้อยละ 75 ผลการสำรวจ พบว่ามีอัตราการตอบสนองของกลุ่มตัวอย่างโดยรวมอยู่ในระดับที่มีความน่าเชื่อถือ ซึ่งสามารถยอมรับได้ (Sekaran, U., 1992: 375) นอกจากนี้เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก โดยได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกจำนวน 22 บริษัท การศึกษาค้นคว้านี้ยังได้ทำการสัมภาษณ์ เชิงลึกจากผู้บริหารระดับผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการของบริษัทให้บริการขนส่งทางน้ำของไทย โดยผลการศึกษาจะถูกรวบรวมการร่วมกับการเก็บข้อมูลในวิธีการอื่นๆ

ผลการศึกษา

ผลการศึกษาครั้งนี้จะนำเสนอผลการศึกษาเกี่ยวกับประเภทของธุรกิจของกลุ่มตัวอย่าง โดยผลการสำรวจพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่หรือร้อยละ 50.0 เป็นผู้ให้บริการธุรกิจอื่นๆ ที่ไม่ค่อยเกี่ยวข้องโดยตรงกับผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำ อาทิ ตัวแทนเรือ ท่าเทียบเรือ รวมทั้งสื่อออนไลน์ รองลงมาเป็นธุรกิจผู้ให้บริการขนส่งโดยตรง คิดเป็นร้อยละ 40.0 และร้อยละ 30.0 เป็นตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าตามลำดับ เมื่อพิจารณาจำนวนพนักงานและขนาดของธุรกิจของกลุ่มตัวอย่างพบว่าผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำส่วนใหญ่หรือร้อยละ 40.0 เป็นธุรกิจขนาดเล็ก ซึ่งมีจำนวนพนักงานต่ำกว่า 50 คน รองลงมา เป็นธุรกิจกลางและขนาดย่อมซึ่งพอ ๆ กับธุรกิจขนาดใหญ่ คือ ตั้งแต่ 201 – 500 คนขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 20.0 ตามลำดับ และมีมูลค่าสินทรัพย์ของกลุ่มตัวอย่างกับผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำส่วนใหญ่หรือร้อยละ 40.0 มีมูลค่าทรัพย์สิน 101 – 200 ล้านบาท นอกนั้นก็ต่ำกว่า 50 ล้านบาท และมากกว่า 201 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 30.0 ตามลำดับ ขณะที่โครงสร้างและสัดส่วนผู้ถือหุ้นของบริษัทกลุ่มตัวอย่างมีบริษัทขนส่งสินค้ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ซึ่งมีโครงสร้างการบริหารโดยคนไทย 100% ร้อยละ 60.0 และมีโครงสร้างการบริหารส่วนใหญ่โดยคนไทย (คนไทย 51% และมีต่างชาติถือหุ้น 49%) ร้อยละ 40 ตามลำดับ

การทดสอบสมมติฐาน

ผู้ศึกษาได้ทำการตั้งสมมติฐานเพื่อหาความสัมพันธ์ถึงปัจจัยที่น่าจะส่งผลกระทบต่อ การสนับสนุนให้มีการเปิดเสรีการค้าสาขาบริการ โลจิสติกส์กลุ่มย่อยสำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำทั้งนี้ผู้ศึกษาเห็นว่า ปัจจัยที่น่าจะส่งผลกระทบต่อ การสนับสนุนหรือที่สามารถเป็นตัวแปรที่จะทำให้ทราบถึงความพร้อมในการเปิดการค้าเสรีฯ คือในด้านของเรื่อง การประเมินขีดความสามารถในการแข่งขัน ผู้ศึกษาได้ตั้งสมมติฐานโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ

สมมติฐาน

H_0 : ขีดความสามารถในการแข่งขันในปัจจุบันของผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำ ไม่ส่งผลต่อการสนับสนุนให้มีการเปิดเสรีการค้า

H_1 : ขีดความสามารถในการแข่งขันในปัจจุบันของผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำ ส่งผลต่อการสนับสนุนให้มีการเปิดเสรีการค้า

ตารางที่ 1 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปิดเสรีการค้ากับการสนับสนุนให้มีการเจรจาเพื่อเปิดการค้าเสรีของกลุ่มผู้ให้บริการ โลจิสติกส์สาขาการขนส่งทางน้ำ

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปิดเสรีการค้า	Spearman Correlation	p-value
ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการพิธีการทางศุลกากร	-0.332	.348

ตารางที่ 1 ตารางแสดงการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปิดการค้าเสรีของกลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งผู้ศึกษาได้นำขีดความสามารถในการแข่งขัน กับการสนับสนุนให้มีการเปิดการค้าเสรี เมื่อพิจารณาที่ขีดความสามารถในการแข่งขัน ในปัจจุบันกับการสนับสนุนให้มีการเจรจาเพื่อเปิดการค้าเสรีพบว่าค่าสหสัมพันธ์ เท่ากับ -0.332 มีค่าเป็นลบ นั่นคือ มีความสัมพันธ์ไปในคนละทิศทาง และเมื่อพิจารณาว่า p-value มีค่าเท่ากับ 0.348 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.05 ยอมรับ H₀ นั่นคือขีดความสามารถในการแข่งขันในปัจจุบัน ไม่ส่งผลหรือไม่มีอิทธิพลต่อการสนับสนุนให้มีการเจรจาเปิดการค้าเสรีสาขาการขนส่งทางน้ำ

ตารางที่ 2 การประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำ

ขีดความสามารถในการแข่งขัน	ค่าเฉลี่ย
ระดับความรู้ความเข้าใจและองค์ความรู้เกี่ยวกับ โลจิสติกส์และพีเพิลแวร์	3.30
ความพร้อมด้านเงินลงทุน	3.30
ความสามารถในการเข้าถึงตลาดเป้าหมาย	3.40
การมีวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ	3.70
ความพร้อมด้านเครือข่าย(Networking) และด้านพันธมิตรทางธุรกิจทั่วโลก	3.40
การยกระดับคุณภาพในการให้บริการที่ดีเยี่ยม	3.90
ความพร้อมในด้านการให้บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร	2.60
คุณภาพของบุคลากรภายในองค์กร	3.30
การบริหารต้นทุนในการดำเนินการ	3.60
ความพร้อมด้านเทคโนโลยี เช่น ซอฟต์แวร์ฮาร์ดแวร์และพีเพิลแวร์	3.30
การมีวัฒนธรรมองค์กรที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจระดับโลก	3.60
ความพร้อมด้านเทคนิคการบริหาร จัดการ โดยเฉพาะด้านการจัดการโลจิสติกส์	2.80

ตารางที่ 2 แสดงขีดความสามารถในการแข่งขันในการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ การศึกษาครั้งนี้ได้ให้ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ ประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของตนเมื่อเทียบกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำกับต่างประเทศ ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการยกระดับคุณภาพในการให้บริการที่ดีเยี่ยมมากที่สุดโดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.90 (เกินค่าระดับปกติ = 3.0) รองลงมาได้แก่การมีวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจมีค่าเฉลี่ยที่ 3.70

อย่างไรก็ตามในมุมมองของผู้ให้บริการการขนส่งทางน้ำเห็นว่าประเด็นต่อไปนี้ค่อนข้างเป็นจุดอ่อนสำหรับผู้ให้บริการของไทย เช่น ความพร้อมในด้านกาให้บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร (ค่าเฉลี่ย = 2.60) ความพร้อมด้านเทคนิคการบริหารจัดการโดยเฉพาะด้านการจัดการโลจิสติกส์ (ค่าเฉลี่ย = 2.80) เป็นต้น

ตารางที่ 3 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าระหว่างผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ กับประเทศคู่ค้า

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	ค่าเฉลี่ย
ผู้นำเข้า-ส่งออกมีทางเลือกในการเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการ โลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น	4.30
อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น	4.50
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์แข่งกันเพิ่มคุณภาพในการให้บริการดียิ่งขึ้น	4.50
อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการตัดราคามากยิ่งขึ้น	4.10
มีการบูรณาการตลาดและมีการจัดสรรทรัพยากรต่างๆ ได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	3.90
เพิ่มศักยภาพในการส่งออกสินค้าและบริการไปยังตลาดต่างประเทศมากยิ่งขึ้น	4.20
ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ต่างประเทศขยายตลาดมาลงทุนในประเทศไทยมากขึ้น	3.70
ขยายโอกาสให้ผู้บริการ โลจิสติกส์ไทยเข้าไปลงทุนตลาดต่างประเทศมากขึ้น	3.90
ขยายโอกาสให้ผู้ส่งออกไทยเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น	3.60

ตารางที่ 3 แสดงผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการกลุ่มผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้า การศึกษาครั้งนี้ได้ให้ตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำกลุ่มตัวอย่างประเมินแสดงผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปิดเสรีการค้าบริการในกลุ่มดังกล่าว ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่

ระบุว่าอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นและผู้ให้บริการโลจิสติกส์แข่งขันเพิ่มคุณภาพในการให้บริการดีขึ้น (มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.50 เกินกว่าค่าเฉลี่ยปกติ = 3.0) ประเด็นรองลงมาคือผู้นำเข้า-ส่งออกมีทางเลือกในการเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์มากขึ้น (มีค่าเฉลี่ยที่ 4.30) ส่วนประเด็นที่คาดว่าแสดงผลกระทบน้อยสุด คือ การขยายโอกาสให้ผู้ส่งออกไทยเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น (มีค่าเฉลี่ย= 3.60)

ตารางที่ 4 ผลกระทบที่มีต่อการบริการและการลงทุนเกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร เมื่อมีการเปิดเสรีด้านผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้า

อันดับ	พิธีการและการประเมินราคาของศุลกากร	พิกัดภาษีนำเข้า	การขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้า	ค่าธรรมเนียมอื่นๆ	กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดของสินค้านำเข้า
1	50.0	0.0	0.0	12.5	0.0
2	12.5	37.5	0.0	0.0	0.0
3	37.5	0.0	33.3	25.0	0.0
4	0.0	25.0	33.3	37.5	0.0
5	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7

ตารางที่ 4 แสดงผลกระทบที่มีกับผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำเกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร เมื่อมีการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางน้ำระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้า เนื่องจากการเปิดเสรีการค้าบริการ สาขาโลจิสติกส์ในกลุ่มของการให้บริการขนส่งสินค้านั้น อาจจะเป็นทั้งโอกาสและภัยคุกคามกับกลุ่มผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้า โดยผู้ให้บริการขนส่งสินค้าของประเทศคู่ค้าอาจจะเข้ามาลงทุนในเมืองไทยเพิ่มมากขึ้น ขณะเดียวกันผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำไทยก็อาจจะสามารถหรือขยายฐานลูกค้าที่ต่างประเทศได้เช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ตามการเข้าตลาดในประเทศคู่ค้า ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของไทยอาจจะพบกับประเด็นเกี่ยวกับอุปสรรคที่มีใช้พิกัดอัตราภาษีศุลกากรต่างๆ ซึ่งผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำได้เรียงลำดับความสำคัญของปัญหาและอุปสรรคที่คาดว่าจะพบมากที่สุดคือ พิธีการและการประเมินราคาของศุลกากร (ร้อยละ 50.0) รองลงมาได้แก่ พิกัดภาษีนำเข้า (ร้อยละ 37.5) การขอใบอนุญาตนำเข้า (ร้อยละ 33.3) ค่าธรรมเนียมต่างๆ (ร้อยละ 37.5) และกฎว่าด้วยแหล่งกำหนดของสินค้านำเข้า (ร้อยละ 66.7) ตามลำดับ

ขณะที่การศึกษาทัศนคติของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังการจัดตั้งธุรกิจการให้บริการการขนส่งสินค้าทางน้ำ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำคิดว่าประเด็นที่คาดว่าจะพบมากที่สุดคือเรื่อง กฎหมาย และกฎระเบียบข้อบังคับภายในประเทศที่เลือกปฏิบัติที่ก่อให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันของนักลงทุนต่างชาติและนักลงทุนภายในประเทศ รวมทั้งประเด็นเกี่ยวกับเรื่องโครงสร้าง ภาษีการจัดซื้อจัดหาของหน่วยงานของรัฐบาล (ร้อยละ 62.5) รองลงมาคือเรื่องของการขาดความชัดเจนและโปร่งใส หรือขาดความสอดคล้องของกฎระเบียบข้อบังคับรวมทั้งประเด็น กฎระเบียบข้อบังคับที่มีความขัดแย้งกันเองระหว่างหน่วยงานของรัฐบาล (ร้อยละ 16.7) การจำกัดของข้อกำหนดหรือกฎระเบียบข้อบังคับอื่นๆ ของรัฐบาลประเทศคู่ค้า ไม่ว่าจะส่งผลกระทบให้เกิดการปฏิบัติที่ก่อให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันระหว่างนักลงทุนต่างชาติและนักลงทุนในท้องถิ่น (ร้อยละ 60.0) เรื่องของ กฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับภายในประเทศซึ่งต้องการให้มีการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ การเพิ่มประสิทธิภาพในการส่งออกหรือการถ่ายเทเทคโนโลยี (ร้อยละ 87.5) และการโอนกำไรกลับสู่ประเทศแม่ (ร้อยละ 100.0) ตามลำดับ

ตารางที่ 5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ เมื่อมีการเปิดการค้าเสรีฯ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	ร้อยละ
ส่งผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ	50.0
ได้และส่งผลกระทบในทางบวก	30.0
ไม่ได้และส่งผลกระทบในทางลบ	20.0
รวม	100.00

ตารางที่ 5 แสดงทัศนคติของผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำของไทยเกี่ยวกับประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ เมื่อมีการเปิดการค้าเสรีภาคบริการกลุ่มนี้ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีทัศนคติเกี่ยวกับเรื่องนี้ในมุมมองที่แตกต่างกัน โดยผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ ส่วนใหญ่หรือร้อยละ 50.0 เห็นว่าการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ (เรือ) จะส่งผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ ร้อยละ 30.0 เห็นว่าจะเกิดประโยชน์ในด้านบวกกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้า

ทางน้ำของไทย ในขณะที่ร้อยละ 20.0 เห็นว่าการเปิดการค้าเสรีส่งผลกระทบต่อทางด้านลบ และไม่ได้ส่งผลกระทบต่ออย่างใด

เมื่อพิจารณาผลกระทบด้านบวกที่มีต่อผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำของไทย จากการทำข้อตกลงการค้าเสรีภาคบริการ โลจิสติกส์ในกลุ่มของการให้บริการดังกล่าว ผลการศึกษาพบว่าผู้ให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำของไทยระบุว่า การเปิดเสรีการค้าบริการนี้อาจจะสร้างประโยชน์หลายประการ เช่น มีการบูรณาการตลาดได้ยิ่งขึ้นและมีการจัดสรรแรงงานและทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น (ร้อยละ 55.6) มีศักยภาพและความสามารถในการส่งออกไปยังตลาดประเทศที่สามได้ดียิ่งขึ้น (ร้อยละ 60.0) มีการนำเข้าน้ำมันดิบจากประเทศคู่ค้าได้ถูกต้อง (ร้อยละ 80.0) ลดอุปสรรคต่างๆ ในการดำเนินธุรกิจในตลาดของประเทศคู่ค้า (ร้อยละ 80.0) ต้นทุนการผลิตที่ลดต่ำลงเนื่องจากต้นทุนวัตถุดิบนำเข้าต่ำลง (ร้อยละ 55.6) ตามลำดับ

ขณะที่ผลการศึกษาผลกระทบด้านลบที่มีต่อผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ จากการทำข้อตกลงการค้าเสรีภาคบริการ โลจิสติกส์ในกลุ่มของการให้บริการดังกล่าว โดยผู้ให้บริการส่วนใหญ่ร้อยละ 50.0 เห็นว่าจะส่งผลให้ผู้ให้บริการของไทยไม่สามารถแข่งขันได้และออกจากธุรกิจไปและการดำเนินธุรกิจยากมากขึ้นและกำไรน้อยลง ร้อยละ 20.0 และอื่นๆ (อาทิ เงินทุน เครื่องมือและเทคนิคการบริหารจัดการ) อีกร้อยละ 30.0

ผลการวิเคราะห์ทัศนคติของผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำของไทย ถ้ารัฐบาลไทยสามารถส่งเสริมให้มีการเข้าตลาดของประเทศคู่ค้ากับการเพิ่มกิจกรรมการให้บริการในประเทศคู่ค้ามากขึ้น ผลการศึกษาพบว่าผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำของไทยร้อยละ 60.0 เห็นว่าจะส่งผลให้มีการเพิ่มกิจกรรมการให้บริการในประเทศคู่ค้ามากขึ้น และอีกส่วนหนึ่งพบว่าร้อยละ 20.0 ไม่แน่ใจว่าถ้ามีการเปิดเสรีการค้าขึ้นจะทำให้มีการเพิ่มกิจกรรมการให้บริการในประเทศคู่ค้ามากขึ้น และ ร้อยละ 20.0 เห็นว่า จะไม่มีการเพิ่มกิจกรรมการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ นอกจากนี้ ผลการประเมินผลกระทบโดยรวมทางบวกที่มีต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ เมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการฯ อาจจะส่งผลกระทบต่อทางใดทางหนึ่งกับผู้ให้บริการของไทย ทั้งนี้การเปิดเสรีการค้าบริการฯ ก็อาจจะสร้างประโยชน์กับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ ได้ด้วยเช่นกัน ผลการศึกษาพบว่าผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ ของไทยส่วนใหญ่ร้อยละ 50.0 เห็นว่าการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์จะส่งผลกระทบต่อด้านบวกกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของไทย รองลงมาร้อยละ 40.0 เห็นว่าการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์จะส่งผลกระทบต่อปานกลางกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ ขณะที่ผู้ให้บริการบางส่วนหรือร้อยละ 10.0

เห็นว่า การเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์จะส่งผลกระทบต่อด้านลบกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของไทย

ตารางที่ 6 ทศนคติของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ เกี่ยวกับต้นทุนและผลประโยชน์ที่ได้รับการเปิดเสรีการค้าของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ ระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้า

การประเมินต้นทุนและผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับเมื่อเปิดเสรีการค้าฯ	ร้อยละ
1) ประเทศไทยได้รับประโยชน์ค้ำมากกว่าต้นทุนที่เสียไป	40.0
2) ประเทศไทยได้รับประโยชน์ค้ำน้อยกว่าต้นทุนที่เสียไป	50.0
3) ไม่มีความแตกต่างระหว่างต้นทุนที่เสียไปและประโยชน์ที่ได้รับ	10.0
รวม	100.00

ตารางที่ 6 แสดงทัศนคติของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำเกี่ยวกับผลประโยชน์และผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการในกลุ่มการให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ (เรือ) ระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้า โดยผลการศึกษาพบว่าผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของไทยส่วนใหญ่หรือร้อยละ 50.0 เห็นว่าประเทศไทยได้รับประโยชน์ค้ำน้อยกว่าต้นทุนที่เสียไป ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจด้านนี้โดยตรงของผู้ให้บริการขนาดเล็กและขนาดย่อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เนื่องจากโดยส่วนใหญ่ผู้ดำเนินธุรกิจด้านนี้จะเป็นกลุ่มผู้ให้บริการขนาดเล็กถึงขนาดย่อม ซึ่งบางครั้งยังไม่พร้อมในเรื่องของขีดความสามารถในการแข่งขัน ร้อยละ 40.0 เห็นว่าประเทศไทยได้รับประโยชน์ค้ำมากกว่าต้นทุนที่เสียไป ขณะที่ให้บริการบางส่วนร้อยละ 10.0 เห็นว่า ไม่มีความแตกต่างระหว่างต้นทุนที่เสียไปและประโยชน์ที่ได้รับ

ผลการศึกษาทัศนคติของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีต่อการเพิ่มปริมาณการส่งออกไปยังตลาดประเทศคู่ค้า ถ้ามีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้า โดยการศึกษาครั้งนี้ได้สำรวจความเห็นและทัศนคติของผู้ให้บริการกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการเพิ่มปริมาณการส่งออกสินค้าไปยังตลาดต่างประเทศมากขึ้นหรือไม่ เนื่องจากการเปิดเสรีการค้าบริการในกลุ่มดังกล่าว ผลการศึกษาพบว่าผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำส่วนใหญ่ของไทยหรือ ร้อยละ 70.0 คิดว่าเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการในกลุ่มดังกล่าวแล้วจะสร้างประโยชน์ให้กับสินค้าที่มีการนำเข้าและส่งออกมาขึ้น ขณะที่ผู้ให้บริการอีกส่วนหนึ่ง

ของไทยหรือ ร้อยละ 30.0 ระบุว่ายังไม่แน่ใจว่าจะมีการเพิ่มปริมาณการค้าระหว่างประเทศหรือไม่ โดยระบุว่า การเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าระหว่างประเทศอาจขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ภาวะเศรษฐกิจของโลก ภูมิภาคและประเทศ ราคา น้ำมันในตลาดโลก เป็นต้น นอกจากนี้ ผลการศึกษายังพบอีกว่า ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ ร้อยละ 50.0 ระบุว่าจะไม่เข้าไปลงทุนในประเทศคู่ค้า เนื่องจากไม่รู้ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับประเทศคู่ค้า รวมทั้งขาดเงินทุนและการสนับสนุนอย่างจริงจังจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขณะที่ผู้ให้บริการอีกร้อยละ 50.0 ระบุว่ายังไม่แน่ใจที่จะเข้าไปลงทุนในตลาดของประเทศคู่ค้าดีหรือไม่ ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เพื่อใช้ในการประกอบการตัดสินใจอีกครั้ง

ขณะที่ผลการศึกษาทัศนคติของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำเกี่ยวกับการสนับสนุนให้มีการเจรจาเพื่อขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจหรือการจัดตั้งเขตการค้าเสรีฯ กลุ่มการให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ (เรือ) ผลการศึกษาพบว่าผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำส่วนใหญ่หรือ ร้อยละ 40.0 สนับสนุนให้มีการเปิดการค้าเสรีด้านโลจิสติกส์สาขากลุ่มผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำ (เรือ) เนื่องจากผู้ให้บริการเห็นว่าเป็นการเพิ่มหรือขยายฐานลูกค้าเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นการดีในการส่งเสริมให้ธุรกิจด้านนี้มีความตื่นตัวในการให้บริการมากขึ้นจากปัจจุบันที่เป็นอยู่ และพบว่าผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำอีกส่วน รู้สึกเฉยๆ ไม่ค่อยสนับสนุน และสนับสนุนอย่างยั้ง (อีกอย่างละร้อยละ 20.0) ให้มีการเจรจาเพื่อขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการจัดตั้งเขตการค้า

สรุปผลการศึกษา

เมื่อพิจารณาผลการศึกษาโดยรวมพบว่าอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทยมีขนาดที่ใหญ่และเป็นที่สนใจของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำจากต่างประเทศ ลักษณะของอุตสาหกรรมจะประกอบด้วยผู้ให้บริการที่มีขนาดเล็ก (Fragmented Industry) ซึ่งจะมีการรวมตัวกันอย่างหลวมๆ ทั้งนี้ถ้ามีการเปิดเสรีการค้าบริการ ผู้ให้บริการขนาดใหญ่ค่อนข้างจะมีศักยภาพและมีขีดความสามารถในการแข่งขันเมื่อเทียบกับผู้ให้บริการจากต่างชาติ และเมื่อพิจารณาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทยเมื่อเทียบกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำจากต่างประเทศ พบว่าผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทยจะมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ค่อนข้างดี เนื่องจากผู้ให้บริการเหล่านี้ถือว่าเรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องใกล้ตัวที่จำเป็นต้องใช้ในการดำเนินธุรกิจ ประกอบกับมีการรวมตัวกันเป็นกลุ่มหรือสมาคมซึ่งจะมีการจัดฝึกอบรมและถ่ายทอดข้อมูลและความรู้ให้กับสมาชิกในกลุ่มอยู่เสมอ

ขณะที่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทยก็มีจุดอ่อนหลายประการ อาทิ ยังขาดความสามารถในการเข้าถึงตลาดเป้าหมาย ขาดวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ และการมีวัฒนธรรมองค์กรที่ไม่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจระดับโลก เป็นต้น ประเด็นดังกล่าวข้างต้นถือเป็นสิ่งสำคัญยิ่งต่อการเปิดเสรีการค้าบริการของผู้ให้บริการในกลุ่มนี้ เนื่องจากผู้ให้บริการไม่เพียงแต่จะต้องรักษาตลาดในประเทศเท่านั้น แต่ต้องหาโอกาสที่จะขยายตลาดไปยังประเทศคู่ค้าอีกด้วย ดังนั้น ผู้บริหารของบริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทยจึงต้องมีวิสัยทัศน์ที่จะพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงของโลกและของประเทศที่จะเข้าไปลงทุน รวมทั้งปรับวัฒนธรรมองค์กรให้ตอบสนองและปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมทางธุรกิจใหม่ๆ เมื่อพิจารณาประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำเมื่อมีการเปิดการค้าเสรีภาคบริการกลุ่มนี้พบว่าจะเกิดประโยชน์กับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทย เนื่องจากจะมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีหรือองค์ความรู้ หรือผู้ให้บริการจากต่างชาติมักจะมีศักยภาพในการรับงานใหญ่ ซึ่งผู้ให้บริการของประเทศไทยส่วนใหญ่มีธุรกิจอยู่ในขนาดกลางและขนาดย่อมก็สามารถรับช่วงงานต่อ เป็นต้น ทั้งนี้ผู้ให้บริการของประเทศไทยก็ต้องยกระดับคุณภาพในการให้บริการให้ได้ตามมาตรฐานสากล อย่างไรก็ตามการเปิดเสรีการค้าบริการดังกล่าวอาจจะส่งผลกระทบต่อด้านลบกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทย เนื่องจากมีเงินทุนและระบบการบริหารจัดการที่ดีกว่า ขณะที่ ปัจจุบันไม่อาจจะเปิดหรือไม่เปิดเสรีการค้าบริการสาขาการให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำก็ไม่มีความแตกต่างเพราะปัจจุบันก็มีผู้ให้บริการจากต่างชาติเข้ามาดำเนินธุรกิจในประเทศไทยอยู่หลายรายอยู่แล้ว โดยผลประโยชน์และผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทยเมื่อเปิดเสรีการค้าบริการจะขึ้นอยู่กับสถานการณ์และเงื่อนไขในการเจรจาตกลง

เมื่อพิจารณาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นพบว่า การเปิดเสรีการค้าบริการจะส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทย อาทิ จะทำให้มีต้นทุนการนำเข้าสินค้าและบริการจากประเทศคู่ค้าได้ถูกลง และทำให้สินค้าของประเทศไทยมีศักยภาพและความสามารถในการส่งออกไปยังตลาดประเทศที่สามได้ดียิ่งขึ้นเนื่องจากต้นทุนการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าถูกลงและทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าของประเทศไทยลดต่ำลง เนื่องจากต้นทุนวัตถุดิบนำเข้าต่ำลง ตามลำดับ อย่างไรก็ตามการเปิดเสรีการค้าบริการนี้ก็อาจจะส่งผลกระทบในทางลบหลายประการกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ อาทิ จะทำให้การค้าบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้ายากมากขึ้นและมีกำไรน้อยลงเนื่องจากการแข่งขันที่รุนแรงมากยิ่งขึ้นและผู้ให้บริการของประเทศไทย

ไม่สามารถแข่งขันได้และออกจากธุรกิจไป ตามลำดับ เมื่อสอบถามผู้ให้บริการของประเทศไทยส่วนใหญ่รู้สึกเฉยๆ หรือไม่มีความเห็นกับการเปิดเสรีการค้าบริการในกลุ่มดังกล่าวนี้

การศึกษาพบว่าผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทยส่วนใหญ่ไม่ค่อยสนใจหรือรู้สึกเฉยๆ ต่อการเปิดเสรีการค้าบริการในกลุ่มการให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้า เนื่องจากส่วนใหญ่เห็นว่าปัจจุบันแม้ว่าไม่มีการเปิดเสรีในกลุ่มดังกล่าวแต่ก็มีผู้ให้บริการชั้นนำจากต่างชาติเข้ามาเปิดให้บริการในประเทศไทยอยู่แล้วซึ่งในอนาคตก็มีการแข่งขันรุนแรงอยู่แล้ว อีกทั้งการเปิดเสรีการค้าดังกล่าวจะทำให้ตลาดการให้บริการมีการเติบโตและขยายตัว อีกทั้งผู้ให้บริการของประเทศไทยก็สามารถเรียนรู้เทคนิคและเทคโนโลยีจากผู้ให้บริการจากต่างชาติเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามก็ควรพิจารณาผลกระทบในด้านลบกับการดำเนินธุรกิจและมาตรการเพื่อรองรับผลกระทบจากการเปิดเสรีฯ และคิดว่าผู้ให้บริการของประเทศไทยเองก็ยังไม่พร้อมที่จะเปิดเสรีการค้าบริการในขณะนี้

การสังเคราะห์ผลการศึกษาจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์สามารถสรุปได้ว่าผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำของไทยส่วนใหญ่มีขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งยังขาดความพร้อมในหลายเรื่องและมีขีดความสามารถในการแข่งขันเมื่อเทียบกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำจากต่างประเทศ โดยเฉพาะในประเทศที่พัฒนาแล้วโดยเฉลี่ยในสเกลระดับ 3 - 4 (จากสเกลระดับ 1 - 10) ส่วนผู้ให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าของไทยที่มีขนาดใหญ่ซึ่งมีผู้น้อยรายจะมีขีดความสามารถในการแข่งขันโดยเฉลี่ยในสเกลระดับ 6 - 7 ส่วนประเด็นความพร้อมสำหรับการเปิดเสรีการค้าบริการนั้นพบว่ามากกว่าร้อยละ 75 ยังขาดความพร้อมและไม่ทราบถึงผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปิดเสรีการค้าบริการในกลุ่มนี้ เมื่อพิจารณากรอบเวลาที่คาดว่าจะใช้เพื่อการเปิดเสรีการค้าในสาขานี้ควรพิจารณาแยกเป็นประเภทของการให้บริการ(อาทิ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศและระหว่างประเทศ) และขนาดของผู้ให้บริการ (อาทิ ผู้ให้บริการขนาดกลางและขนาดย่อม และขนาดใหญ่) ผลการศึกษาครั้งนี้ได้จัดข้อเสนอแนะต่อหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ อาทิ กรมเจ้าท่าและกระทรวงคมนาคม เป็นต้นที่จะต้องรีบดำเนินการให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำของไทย การปรับแก้ไขกฎหมายการขนส่งทางน้ำที่เก่าและล้าสมัย ส่วนผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำของไทยควรจะต้องเร่งพัฒนาคุณภาพการให้บริการ รวมทั้งในรูปแบบที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการครบวงจร

References

- Ali Bayer, Xinshen Diao, and Erinc, Yeldan. 2000. *An Intertemporal, Multi - region General Equilibrium Model of Agricultural Trade Liberalization in the South Mediterranean NICS*. Turkey: The European Union.
- Arunsamith, Kwanjai, et al. 2002. *AFTA and Becoming Actual Free Trade Area*. Bangkok: Faculty of Economics, Chulalongkorn University.
- ASEAN Secretariat. 2000. *China's Membership in the World Trade Organization and Its Implication for ASEAN*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- Ballard, C.L., and Cheong, I. 1999. "The Effects of Economic Integration in the Pacific Rim: A Computational General Equilibrium Analysis." *Journal of Asian Economics* 8, 4: 505-524.
- Bank of Thailand. 2007. *Annual Report - Bank of Thailand*. Bangkok: Bank of Thailand.
- Bhagwati, Jagdish. 1993. "Regionalism and Multilateralism: An Overview." In Jaime de Melo and Arrival Panagariya (eds.), *New Dimensions in Regional Integration*, pp. 54. Cambridge: Cambridge University Press.
- Choi, Inbom, and Schott, Jeffrey J. 2001. *Free Trade between Korea and the United States*. Washington, DC: Institute for International Economics.
- Department of Trade Negotiations, Ministry of Commerce, "Report on the results of the analysis and assessment of benefits and impacts from Thailand FTA Thai EFTA". 2000
- Department of Trade Negotiations, Ministry of Commerce,. (2009). *A Study Effects to Thailand Under A Framework of ASEAN-India Free Trade Agreement on Service and Investment*. Date of Search 14 July 2553, Accessible from <http://www.thaifta.com/thaifta/Home/>
- Department of Trade Negotiations, Ministry of Commerce, (2000). *FTA Countries*. Date of Search 30 October 2553, Accessible from <http://www.thaifta.com/thaifta/Home/FTAbyCountry/tabid/53/Default.aspx>
- Duanpatra, Chackrit. 2006. *A Study Effect of Trade Liberalization in Services, Department of Trade Negotiations*. Bangkok: Ministry of Commerce Printing.
- Frankel, Jeffrey A. 1997. *Regional Trading Blocs: In the World Economic System*. Washington, DC: Institute for International Economics.

- Neven, D.I. 2000. *Evaluating the Effects of Non-Tariff Barriers: the Economic Analysis of Protection in WTO Disputes*. Geneva: World Trade Organization.
- Panagariya, Arvind. 2008. *New Dimensions in Regional Integration*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Porter, Michael E. 1980. *Competitive Strategy : Techniques for Analyzing Industries and Competitors*. New York: The Free Press.
- Sekaran, U. 1992. *Research Methods for Business: A Skill-Building Approach*. New York: Wiley.
- Thailand. Department of Trade Negotiations. 2006. *A Study for Effect of International Trade Liberalization*. Bangkok: Department of Trade Negotiations.
- Theppitak, Taweesak. 2004. "Exploring Performance Measurement System design and Implementation in Thai Automotive Industry." *University of the Thai Chamber of Commerce Journal* 24, 3: 165-199.
- Theppitak, Taweesak. 2005. "Performance Measurement System Design and Implementation." *University of the Thai Chamber of Commerce Journal* 25, 1: 138-171.
- Theppitak, Taweesak. 2009. "A Study on Readiness and Adjustment of the Thai Logistics Service Provider Sector for Liberalization of Trade Service: A Case Study of Thai Freight Forwarding Companies." *University of the Thai Chamber of Commerce Journal* 29, 3: 30-47.
- Theppitak, Taweesak, and Chaluasri, Pitakpong. 2008. *A Study on Preparation and Adaptation on Thai Logistics Services to Trade Liberalization*. Chonburi: Burapha University Printing. Thai Research Fund.
- Theppitak, Taweesak, and Duanpatra, Chackrit. 2010. "Enhancing Competitive Advantage for Thai Logistics Services Providers." *University of the Thai Chamber of Commerce Journal* 31, 2: 18-30.
- World Trade Organization (WTO). 2006a. *Guidelines and Procedures for the Negotiations on Trade in Services*. Geneva: World Trade Organization.
- World Trade Organization (WTO). 2006b. *Manual on Statistics of International Trade in Services*. Geneva: World Trade Organization.