



การศึกษาความพร้อมและการปรับตัวของ ผู้ให้บริการรถพ่วงและกึ่งพ่วงของประเทศไทย รองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน A Study on Readiness and Adaptability of Thai Truck and Trailer Companies for Entry in the ASEAN Economic Community

- รองศาสตราจารย์ ดร. ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์
- คณะโลจิสติกส์
- มหาวิทยาลัยบูรพา
- Associate Professor Dr. TaweesakTheppitak
- Faculty of Logistics
- Burapha University
- E-mail: taweesak99@hotmail.com

บทคัดย่อ

ในปัจจุบัน รัฐบาลไทยตระหนักถึงความสำคัญในการสร้างความเข้มแข็งในธุรกิจ โลจิสติกส์ โดยเฉพาะการให้บริการด้านการขนส่งทางบก อาทิ รถบรรทุกและรถหัวลาก เพื่อให้เกิดความเจริญก้าวหน้า สำหรับการเตรียมความพร้อมรองรับและสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ และเพื่อสนับสนุนการทำการค้าและการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยมีต้นทุนการผลิตและการจัดส่งสินค้าที่ลดต่ำลง รวมทั้งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน วัตถุประสงค์ของการศึกษา คือ เพื่อศึกษาขีดความสามารถของผู้ประกอบการรถบรรทุกและรถหัวลากของไทย รวมทั้งประเมินความพร้อมและความสามารถในการปรับตัวหากมีการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) การที่จะตรวจสอบประเด็นดังกล่าว การศึกษาครั้งนี้จึงสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 245 ชุด และการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 22 ราย

โดยข้อมูลที่ได้รับจะนำมาประมวลและวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม SPSS เวอร์ชัน 14.0.0 จากผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ผู้ประกอบการรถบรรทุกของไทยมีระดับของความพร้อมและความสามารถในการปรับตัวต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับที่แตกต่างกัน โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่ขาดรู้ความเข้าใจและไม่ทราบถึงผลกระทบของการเข้าสู่ AEC การประเมินความสามารถในการแข่งขันพบว่า อยู่ในระดับปานกลางและค่อนข้างต่ำ การประเมินประโยชน์และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่มีขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งจะเป็นกลุ่มที่จะได้รับผลกระทบมากที่สุด ขณะที่ผลประโยชน์ส่วนใหญ่จะตกอยู่กับผู้ใช้บริการที่จะได้รับการตอบสนองที่ดีขึ้นรวมทั้งมีต้นทุนที่ต่ำลง การศึกษาครั้งนี้ยังเสนอแนะแนวทางต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการไทยเมื่อมีการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

คำสำคัญ: ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รถบรรทุก รถหัวลาก โลจิสติกส์ ประเทศไทย

Abstract

Nowadays, the Thai government recognizes the importance of building the capacity of logistics businesses, especially truck and trailer. These businesses are increasingly playing an important role in international trade and investment. An effective logistics system reduces total costs and also improves the service level, including enhancing national competitiveness in preparation for entry into the ASEAN Economic Community (AEC). The objective of this research was to study the capability level of Thai truck and trailer companies, including assessing their readiness and adaptability to the AEC. A survey research of 245, and in-depth interview of 22 respondents were conducted. Data collected was systematically processed and analyzed by SPSS version 14.0.0. The results show that Thai transport firms have various low degrees of readiness and adjustability for entering the AEC. Most of them are SME and mostly have negative potential. On the other hand, logistics users will get the highest benefits for gaining higher responsiveness and reduced costs. This paper also provides recommendations on how Thai transport firms can effectively prepare and respond to AEC entry.

Keywords: AEC, Truck, Trailer, Logistics, Thailand

บทนำ

หลายปีที่ผ่านมารัฐบาลไทยตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาธุรกิจด้านการบริการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการให้บริการด้านการขนส่งทางบก อาทิ รถบรรทุกและรถหัวลาก เพื่อให้เกิดความเจริญก้าวหน้าสำหรับเตรียมความพร้อมรองรับและสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ประเทศอีกทางหนึ่งด้วย ในปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนให้ความสนใจในการพัฒนาบริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนการทำการค้าและการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยมีต้นทุนการผลิตและการจัดส่งสินค้าที่ลดต่ำลง รวมทั้งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การศึกษาเบื้องต้น พบว่า มีหลายประเทศที่ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีศักยภาพและมีโอกาสที่จะเข้าไปลงทุน และส่งคนไทยเข้าไปทำงานในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องในกลุ่มประเทศอาเซียนได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องศึกษาการเปิดตลาดการค้าบริการสาขาการขนส่งทางบก เพื่อเตรียมความพร้อมและการปรับตัวของผู้ประกอบการไทย และให้ข้อมูลสำหรับการเจรจาระหว่างประเทศของไทยในกรอบใหม่ทั้งในเชิงรุกและเชิงรับ ผลการศึกษาดังกล่าวจะช่วยประเมินผลกระทบและกำหนดท่าทีในการเจรจากับประเทศคู่เจรจา เพื่อลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับองค์กรและผู้ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งยังช่วยให้อุตสาหกรรมการขนส่งทางบกของไทยมีการเติบโตและขยายตัวอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน อีกทั้งผู้ประกอบการภาคธุรกิจสามารถใช้บริการที่มีต้นทุนต่ำและมีคุณภาพการให้บริการที่มีมาตรฐานสากล

ผลของการพัฒนาของอุตสาหกรรมนี้จะช่วยให้ระบบเศรษฐกิจของไทยมีการเติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป

การทบทวนวรรณกรรม

การเติบโตและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในปัจจุบันได้รับความสนใจจากนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ ประกอบกับรัฐบาลมีแนวโน้มที่จะส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นผู้นำทางการค้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ทุกอุตสาหกรรมมีแนวโน้มการเจริญเติบโตที่สูงขึ้น (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2550) การขนส่งสินค้าได้เข้ามามีบทบาทอย่างยิ่งในประเภทอุตสาหกรรม อีกทั้งประเทศไทยยังมีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ มีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางและเป็นผู้นำในการขนส่งสินค้า จึงเป็นปัจจัยที่ทำให้นักลงทุนรายใหม่มีความสนใจจะเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมรถบรรทุกขนส่งสินค้าของประเทศไทย (ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ และพิทักษ์พงศ์ ฉลวยศรี, 2551: 14-15)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมรถบรรทุกขนส่งสินค้าในประเทศไทย คือ เงินลงทุน องค์ความรู้และการสนับสนุนจากภาครัฐ ร่วมกับข้อจำกัดของการประกอบธุรกิจตัวแปรบริหารจัดการขนส่งสินค้าของไทย ปัจจุบัน การแข่งขันทางธุรกิจมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ไม่เพียงแต่ในด้านคุณภาพและราคาเท่านั้น แต่ยังรวมถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่ต้องพิจารณาเพื่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน นอกจากนี้รูปแบบในการดำเนินธุรกิจจะต้องมีการปรับเปลี่ยนเพื่อให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการสร้างคุณค่าให้กับธุรกิจ เครื่องมือหนึ่งซึ่งช่วยให้ผู้ประกอบการไม่เพียงตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ แต่ยังสามารถลดต้นทุนการผลิตให้อยู่ในระดับที่ต่ำลงด้วย คือ

การประยุกต์ใช้หลักการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ซึ่งเครือข่ายของกิจกรรมต่าง ๆ ในห่วงโซ่อุปทานนี้จำเป็นต้องสอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ และพิทักษ์พงศ์ ฉลวยศรี (2551: 45) ศึกษาและพบว่า ธุรกิจภาคบริการของประเทศไทย โดยเฉพาะธุรกิจผู้ประกอบการรถบรรทุกและรถหัวลากเป็นภาคธุรกิจที่เติบโตมากกว่าบริการโลจิสติกส์ในกิจกรรมอื่น ๆ ตลอดระยะกว่า 10 ปีที่ผ่านมา ภาคบริการโลจิสติกส์นี้มีมูลค่าถึงร้อยละ 28 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศทั้งหมด (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2549: 30-32) โดยในปี 2556 สาขาภาคบริการที่มีสัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศสูง คือ การค้าปลีก - คำสั่ง การขนส่งและสื่อสาร การโรงแรมและภัตตาคาร ธุรกิจผู้ประกอบการรถบรรทุกและรถหัวลากมีสัดส่วนในระดับปานกลางและมีแนวโน้มที่จะเติบโตในอนาคตจากทิศทางและแนวโน้มดังกล่าวจึงทำให้ประเทศที่พัฒนาแล้วให้ความสำคัญกับภาคบริการโดยเฉพาะบริการขนส่งและสื่อสาร เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมและสนับสนุนการเติบโตของภาคค้าปลีกและคำสั่ง (World Trade Organization. 2013: 32)

จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา (2549: 72) ระบุว่าประเทศไทยควรเตรียมพร้อมเพื่อแข่งขันบริการสาขาการขนส่งสินค้าโดย 1. ดูแลและพัฒนาบริษัทผู้ประกอบการที่ดำเนินการขนส่งภายในประเทศให้มีมาตรฐานทัดเทียมกับการขนส่งต่างประเทศ 2. ควรยกเว้นภาษีให้กับผู้ประกอบการขนส่งเพื่อส่งเสริมสภาพคล่องทางการเงินให้กับผู้ประกอบการ รวมถึงการยกเว้นภาษีนำเข้าในการสั่งซื้อวัสดุ อุปกรณ์ต่าง ๆ จากต่างประเทศ เพื่อใช้ในการประกอบการขนส่ง 3. ควรมีกองทุนบริการให้กู้ยืมเพื่อขยายการบริการ

ด้านการขนส่งในอนาคต 4. ควรจัดหลักสูตรการเรียนการสอนที่เกี่ยวกับการขนส่งในสถาบันการศึกษาที่ได้รับการรับรองจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ 5. ควรมีมาตรการป้องกันระบบการทุจริตในหน่วยงานของรัฐ 6. รัฐบาลควรมีการพัฒนาาระบบสารสนเทศให้ครอบคลุมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง 7. จัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าในลักษณะเป็นจุดศูนย์รวม (Hub) และคลังสินค้าทั่วประเทศ 8. ปรับปรุงระบบถนนให้สามารถเชื่อมโยงกันได้ทั่วประเทศ

ระเบียบวิธีวิจัย

การสำรวจครั้งนี้กำหนดระเบียบวิธีการวิจัยตามขั้นตอน คือ มีการกำหนดกรอบแนวคิดโครงการวิจัย การกำหนดคำถามสำหรับการวิจัย การกำหนดกรอบของประชากรและกลุ่มตัวอย่าง การเก็บข้อมูล การประมวลผลข้อมูล การจัดทำรายงานและการนำเสนอ และการกำหนดข้อจำกัดของการสำรวจวิจัย ซึ่งได้กำหนดกรอบของประชากรกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้รายชื่อสมาชิกของสหพันธ์ขนส่งแห่งประเทศไทย เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างเป้าหมาย จำนวน 250 บริษัท และสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 22 บริษัท โดยมีการส่งแบบสอบถามแบบตัวต่อตัว (Face-to-Face Questionnaire) ไปยังกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นผู้ประกอบการรถบรรทุกและรถหัวลาก จำนวน 250 ชุด และมีการตอบแบบสอบถามกลับคืนมา จำนวน 245 ชุด คิดเป็นอัตราการตอบสนอง ร้อยละ 98.0 ผลการสำรวจพบว่า มีอัตราการตอบสนองของกลุ่มตัวอย่างโดยรวมอยู่ในระดับที่มีความน่าเชื่อถือซึ่งสามารถยอมรับได้ นอกจากนี้เพื่อให้ได้ข้อมูลในเชิงลึก การศึกษาครั้งนี้ยังได้สัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารของบริษัทผู้ประกอบการรถบรรทุกและรถหัวลาก โดยผลการศึกษาจะถูกบูรณาการร่วมกับการเก็บข้อมูลในวิธีการอื่น ๆ

ผลการศึกษาและการวิเคราะห์ผลการ ศึกษา

ตารางที่ 1 ประเภทของธุรกิจของกลุ่มตัวอย่าง

ประเภทของธุรกิจ	ร้อยละ
ตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้า	74
ผู้ให้บริการขนส่ง	31
คลังสินค้า และผู้ให้บริการด้านซอฟต์แวร์	4
รวม	100

ตารางที่ 1 แสดงประเภทของธุรกิจของกลุ่มตัวอย่าง โดยพบว่าแยกออกได้ 3 ประเภท ได้แก่ ตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง (Non Vessel Operating Common Carrier: NVOCC) กลุ่มนี้เป็นผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ หรือร้อยละ 74.0 ประเภทที่ 2 คือ ผู้ให้บริการขนส่งที่มียานพาหนะเป็นของตนเอง (Vessel Operating Common Carrier: VOCC) หรือ ร้อยละ 31.0 และประเภทที่ 3 ร้อยละ 4.0 เป็นกลุ่มตัวอย่างจากธุรกิจคลังสินค้าและผู้ให้บริการด้านซอฟต์แวร์

ตารางที่ 2 จำนวนพนักงานและขนาดของธุรกิจของกลุ่มตัวอย่าง

จำนวนพนักงาน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 50 คน	49
51-200 คน	35
201-500 คน	10
มากกว่า 501 คน	6
รวม	100

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนของพนักงาน และขนาดของธุรกิจของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเมื่อแยกตามค่า

นิยาม SMEs โดยกฎกระทรวงอุตสาหกรรมที่กำหนดจำนวนการจ้างงานและมูลค่าของสินทรัพย์ถาวรของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ให้ไว้ ณ วันที่ 11 กันยายน 2545 พบว่า ส่วนใหญ่ หรือคิดเป็นร้อยละ 84.0 เป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยจำแนกเป็นบริษัทขนาดย่อมที่มีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 50 คน คิดเป็นร้อยละ 49.0 เป็นบริษัทขนาดกลางที่มีจำนวนพนักงานระหว่าง 51-200 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 เป็นบริษัทขนาดค่อนข้างใหญ่ที่มีการจ้างงานระหว่าง 201-500 คน คิดเป็นร้อยละ 10.0 และเป็นบริษัทขนาดใหญ่ที่มีการจ้างงานมากกว่า 501 คน คิดเป็นร้อยละ 6.0

ตารางที่ 3 มูลค่าสินทรัพย์ของกลุ่มตัวอย่าง

มูลค่าสินทรัพย์	ร้อยละ
ต่ำกว่า 50 ล้านบาท	70
51-100 ล้านบาท	13
101-200 ล้านบาท	10
มากกว่า 201 ล้านบาท	7
รวม	100

ตารางที่ 3 แสดงมูลค่าสินทรัพย์ของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเมื่อแยกตามค่านิยาม SMEs โดยกฎกระทรวงอุตสาหกรรมที่กำหนดจำนวนการจ้างงานและมูลค่าของสินทรัพย์ถาวรของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ให้ไว้ ณ วันที่ 11 กันยายน 2545 พบว่า ส่วนใหญ่ หรือคิดเป็นร้อยละ 70 เป็นบริษัทขนาดย่อมที่มีสินทรัพย์ต่ำกว่า 50 ล้านบาท ส่วนที่เหลือ คือ ร้อยละ 13 เป็นบริษัทขนาดกลางที่มีสินทรัพย์อยู่ระหว่าง 51-200 ล้านบาท ร้อยละ 10 เป็นบริษัทขนาดใหญ่ที่มีมูลค่าสินทรัพย์มากกว่า 201 ล้านบาท และร้อยละ 7 เป็นบริษัทค่อนข้างใหญ่ที่มี

มูลค่าสินทรัพย์ระหว่าง 101-200 ล้านบาท จากข้อมูลข้างต้นเป็นการบ่งชี้ว่า การศึกษาในครั้งนี้กลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่เป็นบริษัทขนาดกลางและย่อม มีเพียงส่วนน้อยที่เป็นบริษัทขนาดใหญ่ โดยการศึกษาโครงสร้างการบริหารของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ส่วนใหญ่ หรือร้อยละ 93 มีโครงสร้างการบริหารโดยคนไทย ส่วนที่เหลือมีชาวต่างชาติเข้ามาร่วมถือหุ้น โดยร้อยละ 6 มีชาวต่างชาติเป็นผู้ถือหุ้นส่วนน้อย และร้อยละ 1 มีชาวต่างชาติเป็นผู้ถือหุ้นกึ่งหนึ่ง

ตารางที่ 4 ชัดความสามารถในการแข่งขันในการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการขนส่งทางบก

ชัดความสามารถในการแข่งขัน	ค่าเฉลี่ย
การยกระดับคุณภาพในการให้บริการที่ดีเยี่ยม	2.85
คุณภาพของบุคลากรภายในองค์กร	2.72
ความสามารถในการเข้าถึงตลาดเป้าหมาย	2.71
การมีวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ	2.7
การบริหารต้นทุนในการดำเนินการ	2.68
ความพร้อมในด้านบริการเบ็ดเสร็จครบวงจร	2.51
การมีวัฒนธรรมองค์กรที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจในระดับโลก	2.49
ระดับของความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน	2.28
ความพร้อมด้านเงินลงทุน	2.25
ความพร้อมด้านเทคนิคการบริหารจัดการ	2.2
ความพร้อมด้านเทคโนโลยี เช่น ซอฟต์แวร์ ฮาร์ดแวร์ และพีพีแอล	2.03
ความพร้อมด้านเครือข่าย (Networking) และด้านพันธมิตรทางธุรกิจทั่วโลก	1.92

ตารางที่ 4 แสดงชัดความสามารถในการแข่งขันในการดำเนินธุรกิจของกลุ่มตัวอย่าง โดยตัวแทนของบริษัทตัวอย่างประเมินชัดความสามารถในการแข่งขันของตนเมื่อเทียบกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศ พบว่า หัวข้อที่กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก คือ การยกระดับคุณภาพในการให้บริการที่ดีเยี่ยม ซึ่งมีค่าเฉลี่ยที่ 2.85 อันดับสอง คือ คุณภาพของบุคลากรภายในองค์กร มีค่าเฉลี่ย 2.72 ซึ่งหากพิจารณาจากคะแนนเฉลี่ยโดยรวม ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีชัดความสามารถในการแข่งขันต่อการดำเนินธุรกิจในระดับปานกลางถึงน้อย

ประเด็นที่ผู้ให้บริการประเมินว่าเป็นจุดอ่อนหรือมีชัดความสามารถต่ำ และควรเร่งพัฒนาเพิ่มศักยภาพ เช่น ความพร้อมด้านเครือข่าย (Networking) และด้านพันธมิตรทางธุรกิจทั่วโลก (1.92) ความพร้อมด้านเทคโนโลยี เช่น ซอฟต์แวร์ ฮาร์ดแวร์ และพีพีแอล (2.03) และความพร้อมด้านเทคนิคการบริหารจัดการ (2.20) อย่างไรก็ตาม การที่จะพัฒนาศักยภาพของผู้ให้บริการเพื่อที่จะแข่งขันกับผู้ให้บริการต่างชาติ อาจต้องพิจารณาประเด็นเรื่องดังกล่าวในลักษณะการถ่ายทอดประสบการณ์ ความรู้ ความชำนาญจากคู่แข่ง แทนการแข่งขันแบบตรงเป็นต้น

เมื่อพิจารณาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีการเข้าสู่ AEC ระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้า โดยตัวแทนของบริษัทตัวอย่างประเมินผลกระทบดังกล่าว พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีมุมมองว่าค่อนข้างจะได้รับผลกระทบน้อยในระยะสั้น แต่จะได้รับผลกระทบรุนแรงในระยะยาวต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย โดยพบว่า มีการให้ความสำคัญของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีการเข้าสู่ AEC

ระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้าอยู่ในระดับเห็นด้วยปานกลางถึงมาก โดย 3 อันดับแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย 3.91) อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการตัดราคามากยิ่งขึ้น (ค่าเฉลี่ย 3.78) และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของต่างประเทศขยายตลาดมาลงทุนในประเทศไทยมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย 3.68)

ในด้านผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน และการแข่งขันในตลาดต่างประเทศนั้นค่อนข้างจะส่งผลกระทบน้อย เช่น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยสามารถขยายโอกาสเข้าไปลงทุนตลาดต่างประเทศมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย 2.90) ผู้ส่งออกของไทยขยายโอกาสเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น

(ค่าเฉลี่ย 3.18) และเพิ่มศักยภาพในการส่งออกสินค้าและบริการไปยังตลาดต่างประเทศมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย 3.43) การประเมินในส่วนนี้แสดงว่าการเข้าสู่ AEC นั้นจะส่งผลกระทบต่อสถานะตลาดในประเทศมากกว่าตลาดต่างประเทศ สอดคล้องกับผลการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

เมื่อพิจารณาผลกระทบต่อค่าบริการและการลงทุนจากขั้นตอนที่เกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร เมื่อมีการเข้าสู่ AEC อันเป็นการเปิดโอกาสช่องทางตลาดใหม่ในตลาดต่างประเทศให้แก่ผู้ให้บริการของไทย พบว่า หากผู้ให้บริการของไทยไปดำเนินการให้บริการในตลาดต่างประเทศจะต้องเผชิญปัญหาในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร

ตารางที่ 5 ปัญหา/อุปสรรคที่ผู้ให้บริการของไทยไปดำเนินการให้บริการในกลุ่มประเทศอาเซียน

ลำดับที่	ปัญหา/อุปสรรคที่ผู้ให้บริการของไทยไปดำเนินการให้บริการในกลุ่มประเทศอาเซียน	ร้อยละ
1	พิกัดภาษีนำเข้า	65
2	ค่าธรรมเนียมอื่น	44
3	พิธีการทางด้านศุลกากร รวมทั้งการประเมินราคาของศุลกากร	42
4	กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดของสินค้านำเข้า	25

ตารางที่ 5 แสดงปัญหา/อุปสรรคที่ผู้ให้บริการของไทยไปดำเนินการให้บริการในกลุ่มประเทศอาเซียน จากการศึกษาพบว่า การจัดเรียงลำดับตามความสำคัญมีดังต่อไปนี้

1. พิกัดภาษีนำเข้า ร้อยละ 65
2. ค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ร้อยละ 44
3. พิธีการทางด้านศุลกากร รวมทั้งการประเมินราคาของศุลกากร ร้อยละ 42

4. กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดของสินค้านำเข้า ร้อยละ 25

ผลข้างต้นประเมินได้ว่า ความรู้ความเข้าใจในเรื่องพิกัดภาษีนำเข้ามีความสำคัญ และต้องคำนึงถึงเป็นอันดับแรกเมื่อต้องการไปดำเนินงานและลงทุนในต่างประเทศ

ตารางที่ 6 ผลกระทบต่อการให้บริการรับขนส่งสินค้าเกษตรที่เกี่ยวกับกฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับภายในประเทศ
คู่ค้าในกลุ่มประเทศอาเซียน

ลำดับที่	ผลกระทบต่อการให้บริการรับขนส่งสินค้าเกษตรในกลุ่มประเทศอาเซียน	ร้อยละ
1	การจัดเก็บภาษีของสินค้าที่เรียกเก็บภายในประเทศ	49
2	ข้อจำกัดทางการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ หรือระเบียบ/กฎหมายภายในประเทศ	48
3	ข้อกำหนดในการขอวีซ่า	47
4	การแลกเปลี่ยนเงินตราและการธนาคาร	46
5	การขอใบอนุญาตอื่น ๆ	10

ผลกระทบต่อการบริการและการลงทุนจากการรับขนส่งสินค้าเกษตรที่เกี่ยวกับกฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับภายในประเทศคู่ค้าที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยเข้าไปลงทุน จากตารางที่ 6 แสดงผลกระทบต่อการให้บริการรับขนส่งสินค้าเกษตรที่เกี่ยวกับกฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับภายในประเทศคู่ค้าในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยพบว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยเห็นว่าผลกระทบเหล่านี้มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจในต่างประเทศ โดยเรียงลำดับความสำคัญดังต่อไปนี้

1. การจัดเก็บภาษีของสินค้าที่เรียกเก็บภายในประเทศ เช่น ภาษีจากการขายสินค้าและบริการ หรือการเก็บค่าธรรมเนียมอื่น ๆ เช่น ค่าธรรมเนียมใบอนุญาต ร้อยละ 49

2. ข้อจำกัดทางการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ หรือระเบียบ/กฎหมายภายในประเทศที่มีการปฏิบัติที่แตกต่างระหว่างสินค้าที่ผลิตในประเทศและสินค้านำเข้า รวมถึงการทำสัญญาจัดซื้อจัดจ้างของรัฐบาลของประเทศคู่ค้า ร้อยละ 48

3. ข้อกำหนดในการขอวีซ่า ร้อยละ 47

4. การแลกเปลี่ยนเงินตราและการธนาคาร ร้อยละ 46

5. การขอใบอนุญาตอื่น ๆ ร้อยละ 10

จากที่กล่าวข้างต้น เป็นหัวข้อที่ก่อนที่ผู้ให้บริการจะไปลงทุนใด ๆ ในประเทศคู่ค้าจะต้องทำความเข้าใจอย่างชัดเจน เพื่อจะได้ไม่ส่งผลกระทบต่อการทำงานและก่อให้เกิดความเสียหายใด ๆ ได้

ตารางที่ 7 ผลกระทบต่อการบริการและการลงทุนจากการเข้าตลาดต่างประเทศในอาเซียนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

ลำดับที่	ผลกระทบต่อการบริการและการลงทุนจากการเข้าตลาดต่างประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	ร้อยละ
1	ข้อห้ามหรือข้อจำกัดอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการบริการและการลงทุนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง	45
2	ข้อกำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาตหรือเงื่อนไขใด ๆ ก็ตามที่จะต้องได้รับการอนุมัติจากรัฐบาลเสียก่อน	44
3	ข้อจำกัดเกี่ยวกับการกำหนดสัดส่วนการถือหุ้น และข้อกำหนดในการขอวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน	39
4	ข้อกำหนดในการขอวีซ่าและใบอนุญาตในการทำงาน	29
5	การยอมรับเกี่ยวกับคุณสมบัติหรือข้อกำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาต ใบอนุญาตสำหรับบุคลากรต่างชาติ	13

ผลกระทบต่อค่าบริการและการลงทุนจากการเข้าตลาดต่างประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยต่อประเด็นต่าง ๆ ดังกล่าว ซึ่งจะต้องศึกษาและเตรียมพร้อมก่อนที่จะลงทุน จากตารางที่ 7 แสดงผลกระทบต่อค่าบริการและการลงทุนจากการเข้าตลาดต่างประเทศในอาเซียนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยพบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญเรียงลำดับดังต่อไปนี้

1. ข้อห้ามหรือข้อจำกัดอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการบริการและการลงทุนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ร้อยละ 45

2. ข้อกำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาตหรือเงื่อนไขใด ๆ ก็ตามที่จะต้องได้รับการอนุมัติจากรัฐบาลเสียก่อน ร้อยละ 44

3. ข้อจำกัดเกี่ยวกับการกำหนดสัดส่วนการถือหุ้น และข้อกำหนดในการขอวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน ร้อยละ 39

4. ข้อกำหนดในการขอวีซ่าและใบอนุญาตในการทำงาน ร้อยละ 29

5. การยอมรับเกี่ยวกับคุณสมบัติหรือข้อกำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาต ใบอนุญาตสำหรับบุคลากรต่างชาติ ร้อยละ 13

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คาดว่าประเด็นข้อห้ามหรือข้อจำกัดอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการบริการและการลงทุนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องจะส่งผลกระทบมากที่สุด ในขณะที่การยอมรับเกี่ยวกับคุณสมบัติหรือข้อกำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาต ใบอนุญาตสำหรับบุคลากรต่างชาติจะส่งผลน้อยที่สุด

ตารางที่ 8 ผลกระทบต่อค่าบริการและการลงทุนภายหลังการจัดตั้งธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศอาเซียน

ลำดับที่	ผลกระทบต่อค่าบริการและการลงทุนภายหลังการจัดตั้งธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศอาเซียน	ร้อยละ
1	กฎหมายและระเบียบข้อบังคับภายในประเทศที่เลือกปฏิบัติที่ก่อให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันของนักลงทุนต่างชาติ และนักลงทุนภายในประเทศ	45
2	ขาดความชัดเจนและโปร่งใสหรือขาดความสอดคล้องของกฎระเบียบข้อบังคับ	44
3	การจำกัดของข้อกำหนดหรือกฎระเบียบข้อบังคับอื่น ๆ ของรัฐบาลประเทศคู่ค้า	39
4	การโอนผลกำไรกลับสู่ประเทศแม่	29

ผลกระทบต่อค่าบริการและการลงทุนภายหลังการจัดตั้งธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ในต่างประเทศประเด็นเหล่านี้เกิดขึ้นภายหลังจากที่ได้ลงทุนและเริ่มให้บริการ จากตารางที่ 8 ผลกระทบต่อค่าบริการและการลงทุนภายหลังการจัดตั้งธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศอาเซียน พบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญเรียงลำดับดังต่อไปนี้

1. กฎหมายและระเบียบข้อบังคับภายในประเทศที่เลือกปฏิบัติที่ก่อให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันของนักลงทุนต่างชาติ และนักลงทุนภายในประเทศ รวมทั้งประเด็นเกี่ยวกับเรื่องโครงสร้างภาษีการจัดซื้อจัดการของหน่วยงานของรัฐบาล ร้อยละ 79

2. ขาดความชัดเจนและโปร่งใสหรือขาดความสอดคล้องของกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งประเด็น

กฎระเบียบข้อบังคับที่มีความขัดแย้งกันเองระหว่างหน่วยงานของรัฐบาล ร้อยละ 50

3. การจำกัดของข้อกำหนดหรือกฎระเบียบข้อบังคับอื่น ๆ ของรัฐบาลประเทศคู่ค้า ไม่ว่าจะส่งผลกระทบต่อให้เกิดการปฏิบัติที่ก่อให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันระหว่างนักลงทุนต่างชาติและนักลงทุนในท้องถิ่นหรือไม่ก็ตาม ร้อยละ 44

4. การโอนผลกำไรกลับสู่ประเทศแม่ ร้อยละ 31

ปัญหาเหล่านี้เมื่อเกิดขึ้นหลังการดำเนินงานแล้วจะทำให้เป็นอุปสรรคอย่างยิ่ง และเป็นปัญหาที่อาจจะแก้ไขได้แต่ใช้เวลานาน และสามารถส่งผลกระทบต่อบริษัทได้อย่างรุนแรง

ตารางที่ 9 ปัญหาและข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องกับการเข้าตลาด (Market Entry) ทั้งของไทยและประเทศในกลุ่มอาเซียน

ลำดับที่	ปัญหาและข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องกับตลาดทั้งของไทยและประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียน	ร้อยละ
1	มีแนวทางประเพณีหรือระเบียบทางสังคมที่เข้มงวด	45
2	วัฒนธรรมการดำเนินธุรกิจของท้องถิ่น	44
3	การสรรหาพนักงานหรือบุคลากร	39
4	ความชอบของผู้บริโภคและพฤติกรรมผู้บริโภคของตลาดท้องถิ่น	29

ประเด็นปัญหาและข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องกับตลาดทั้งของไทยและประเทศคู่ค้า จากตารางที่ 9 แสดงปัญหาและข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องกับการเข้าตลาด (Market Entry) ทั้งของไทยและประเทศในกลุ่มอาเซียน โดยพบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญเรียงลำดับดังต่อไปนี้

1. มีแนวทางประเพณีหรือระเบียบทางสังคมที่เข้มงวด ซึ่งทำให้มีข้อจำกัดในการส่งสินค้าและบริการ (เช่น การดื่มแอลกอฮอล์ การใช้สื่อ ฯลฯ) ร้อยละ 46
2. วัฒนธรรมการดำเนินธุรกิจของท้องถิ่น ร้อยละ 42
3. การสรรหาพนักงานหรือบุคลากร ร้อยละ 37
4. ความชอบของผู้บริโภคและพฤติกรรมผู้บริโภคของตลาดท้องถิ่น ร้อยละ 12

นอกจากนั้นยังมีประเด็นอื่น ๆ เช่น ภาษาเพื่อการสื่อสาร กฎหมาย ข้อบังคับและระเบียบต่าง ๆ การทำการตลาด หรือการหาลูกค้าที่เป็นคนไทยที่ไปดำเนินธุรกิจอยู่ที่ประเทศนั้น ๆ การแข่งขันคนในชาติ ค่านิยมของผู้ใช้บริการ และเทคโนโลยีการจัดการ เงินลงทุนที่ต้องพิจารณา รวมทั้งทัศนคติของผู้ให้บริการเกี่ยวกับประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับกับบริษัทเมื่อมีการเปิดการค้าเสรีสาขาบริการโลจิสติกส์ พบว่า มีทัศนคติที่แตกต่างกัน โดยส่วนใหญ่ หรือร้อยละ 54 มีความเห็นว่าการเปิดการค้าเสรีสาขาบริการโลจิสติกส์ไม่ได้ประโยชน์และส่งผลกระทบต่อในทางลบ ในขณะที่ร้อยละ 25 มีความเห็นว่าการเปิดการค้าเสรีสาขาบริการโลจิสติกส์จะส่งผลกระทบต่อทั้งด้านบวกและด้านลบ ขึ้นกับเงื่อนไขการเจรจาตกลง และร้อยละ 21 มีความเห็นว่าการเปิดการค้าเสรีสาขาบริการโลจิสติกส์จะได้ประโยชน์และส่งผลกระทบต่อในทางบวก

ผลกระทบด้านบวกที่มีต่อผู้ให้บริการจากการทำข้อตกลงการค้าเสรีสาขาบริการโลจิสติกส์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 38 มีความเห็นว่าจะมีการบูรณาการตลาดได้ดียิ่งขึ้น และมีการจัดสรรแรงงานและทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น อันเป็นผลมาจากการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น ร้อยละ 29 มีความเห็นว่ามีความรู้ความสามารถในการส่งออกไปยังตลาดประเทศที่สามได้ดียิ่งขึ้น ทั้งนี้เป็นโอกาสที่เกิดจากการเข้าสู่ AEC ร้อยละ 24 มีความเห็นว่ามี การนำเข้าสินค้าบริการจากประเทศคู่ค้าได้ถูกลง เนื่องจากต้นทุนการขนส่งมีราคาถูกลง และร้อยละ 9 มีความเห็นว่าการผลิตที่ต่ำลงอันเนื่องมาจากการมีต้นทุนโลจิสติกส์ ที่ถูกลง เหล่านี้เป็นผลประโยชน์ที่ตัวแทนผู้ให้บริการระบุว่า จะเกิดประโยชน์จากการเข้าสู่ AEC โดยทำให้ตลาดขยายกว้างยิ่งขึ้นแล้วส่งผลให้ต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าได้ถูกลง

ผลกระทบด้านลบที่มีต่อผู้ให้บริการจากการทำข้อตกลงการค้าเสรีสาขาบริการโลจิสติกส์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญดังนี้ ร้อยละ 60 เห็นด้วยว่าการดำเนินธุรกิจยากมากขึ้น กำไรน้อยลง ทั้งนี้จากการแข่งขันที่รุนแรงและการใช้กลยุทธ์การตัดราคา ร้อยละ 22 เห็นว่าผู้ให้บริการของไทยไม่สามารถแข่งขันได้และออกจากธุรกิจไป เนื่องจากขีดจำกัดของความสามารถในการแข่งขัน และสุดท้ายก็จะถูกผู้ให้บริการต่างชาติกลืนธุรกิจไทย

ทัศนคติของผู้ให้บริการ หากว่ารัฐบาลไทยสามารถส่งเสริมให้มีการเข้าตลาดของประเทศคู่ค้า ได้ภายใต้ข้อตกลงการค้าเสรี AEC โดยเฉพาะในเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าและความร่วมมือในด้านการค้าและการลงทุน พบว่า ร้อยละ 44 เห็นด้วย ร้อยละ 34 ไม่แน่ใจ ซึ่งสัดส่วนของทั้งสองทัศนคติค่อนข้างที่จะใกล้เคียงกันและค่อนข้างต่ำ

ทั้งนี้เนื่องจากข้อจำกัดเรื่องเงินทุน โครงข่าย และความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการ และร้อยละ 22 ไม่เห็นด้วย อันเกิดมาจากความเชื่อมั่นในรัฐบาลเป็นหลัก

ทัศนคติของผู้ให้บริการในการประเมินผลกระทบโดยรวมทางด้านบวกที่มีต่อการดำเนินธุรกิจ พบว่า มีสัดส่วนที่น้อยกว่าด้านลบ คือ เพียงร้อยละ 23 ประเมินผลไปในด้านบวก ร้อยละ 50 ประเมินผลไปในด้านลบ ทั้งนี้จะพบว่า การประเมินผลกระทบโดยรวมทางด้านบวกที่มีต่อการดำเนินธุรกิจอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ มีค่าเฉลี่ยที่ 2.62

ทัศนคติของผู้ให้บริการเกี่ยวกับต้นทุนและผลประโยชน์ที่ได้รับจากการเข้าสู่ AEC สาขาบริการโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้า พบว่า ร้อยละ 67 เห็นว่าไทยได้รับประโยชน์คุ่มค่าน้อยกว่าต้นทุนที่เสียไป ซึ่งจะส่งผลต่อผู้ให้บริการขนาดกลางและย่อมโดยตรง ร้อยละ 21 เห็นว่าไทยได้รับประโยชน์คุ่มคามากกว่าต้นทุนที่เสียไปสำหรับผู้ให้บริการที่ไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง และร้อยละ 12 เห็นว่าไม่มีความแตกต่างระหว่างต้นทุนที่เสียไปและประโยชน์ที่ได้รับ เพราะการดำเนินการให้บริการเป็นลักษณะตัวแทนขนส่งสินค้า

ทัศนคติของผู้ให้บริการที่มีต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสาขาบริการโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้าเห็นว่า จะทำให้ไทยสามารถเพิ่มปริมาณการส่งออกไปยังตลาดประเทศคู่ค้า ทั้งนี้เพราะว่าเมื่อเปิดเสรีการค้าจะทำให้การแข่งขันเพิ่มมากขึ้นระหว่างผู้ให้บริการไทยด้วยกันเองและระหว่างผู้ให้บริการต่างชาติที่เข้ามาดำเนินธุรกิจในไทย จากสภาวะตลาดบริการนี้ ทำให้ผู้ผลิตสามารถเลือกใช้บริการที่มีประสิทธิภาพ และขยายตลาดการส่งออกขึ้นไปอีก การศึกษาพบว่า ผู้ให้บริการส่วนใหญ่ หรือร้อยละ 58

เห็นด้วย ผู้ให้บริการบางส่วนหรือร้อยละ 28 ไม่แน่ใจ ทั้งนี้อาจมีปัจจัยอื่นเข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น สภาพเศรษฐกิจของแต่ละตลาดส่งออกที่แตกต่างกัน และร้อยละ 14 ตอบว่าไม่ใช่ เพราะจากสภาพตลาดบริการในปัจจุบัน ผู้ให้บริการต่างชาติก็แฝงอยู่ในตลาดเสมือนเป็นหนึ่งในเดียวกับผู้ให้บริการไทยอยู่แล้ว และก็ไม่ได้กระตุ้นการส่งออกให้มีปริมาณสูงขึ้นอย่างเด่นชัดแต่อย่างใด

ทัศนคติของผู้ให้บริการที่มีต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสาขาบริการโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้าเห็นว่า จะทำให้ต้องการย้ายฐานการลงทุนเพราะว่าในการเจรจาจะมีการลดหรือขจัดอุปสรรคทางการค้าลง เช่น พิภักตภาษีนำเข้า พิธีการทางศุลกากร เพื่อกระตุ้นการค้าและลงทุนระหว่างประเทศ เป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ให้บริการได้ไปลงทุนในต่างประเทศ การศึกษาพบว่า ร้อยละ 44 ระบุว่าจะเข้าไปลงทุนเพราะมีโอกาสขยายธุรกิจให้กว้างออกไป และเชื่อมั่นในการสนับสนุนการเปิดโอกาสทางการค้าจากภาครัฐ ร้อยละ 37 ระบุว่ายังไม่แน่ใจ ทั้งนี้ต้องศึกษาข้อจำกัดในการค้าและการลงทุน และเงื่อนไขการเจรจากับประเทศคู่ค้าอย่างละเอียดรอบคอบเสียก่อน และร้อยละ 19 ระบุว่าไม่มีการลงทุนเนื่องจากข้อจำกัดทางด้านเงินลงทุน และการขาดข้อเท็จจริงของสภาพการค้า การตลาด และการลงทุนที่ชัดเจน

ทัศนคติของผู้ให้บริการต่อการสนับสนุนให้มีการเจรจาเพื่อขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจสำหรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสาขาบริการ พบว่าโดยรวมมีค่าเฉลี่ยที่ 2.57 คือ ไม่สนับสนุน จำแนกได้ว่า ร้อยละ 29 เฉย ๆ ร้อยละ 27 ไม่สนับสนุนอย่างยิ่ง และร้อยละ 10 สนับสนุนมากที่สุด ทั้งนี้เพราะการเข้าสู่ AEC จะทำให้มีการทะลักเข้ามาของผู้ให้บริการ

ต่างชาติมากยิ่งขึ้น ในขณะที่ปัจจุบันการแข่งขันในตลาดก็รุนแรงอยู่แล้ว มีผู้ให้บริการที่มีการบริหารจัดการโดยต่างชาติมากมายในตลาดที่อาจจะได้โอกาสและประโยชน์เพิ่มเติมจากข้อเจรจาการค้า นอกจากนี้จะทำให้ช่องว่างหรือขีดความสามารถของผู้ประกอบการที่บริหารจัดการโดยคนไทยยิ่งห่างออกไปจนอาจจะต้องออกจากตลาดไปได้

บทสรุป

อุตสาหกรรมบริการขนส่งทางถนนโดยรถพ่วงและกึ่งพ่วงของไทยนั้น ประกอบไปด้วยผู้ให้บริการโดยบริษัทขนาดกลางและย่อม โดยมีโครงสร้างการบริหารงานโดยคนไทยเป็นส่วนใหญ่ แยกออกได้ 3 ประเภท ได้แก่ ประเภทที่ 1 ผู้ประกอบการรถบรรทุกและรถหัวลากที่ไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง (Non Vessel Operating Common Carrier: NVOCC) ประเภทที่ 2 คือ ผู้ให้บริการขนส่งที่มียานพาหนะเป็นของตนเอง (Vessel Operating Common Carrier: VOCC) และประเภทที่ 3 ธุรกิจคลังสินค้า และผู้ให้บริการด้านซอร์ฟแวร์ ในขณะที่ผู้ใช้บริการจะเป็นบริษัทขนาดใหญ่ และมีโครงสร้างการบริหารงานโดยต่างชาติ แยกตามประเภทธุรกิจได้ดังนี้ ผู้นำเข้าสินค้า ผู้ส่งออกสินค้า ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าและคลังสินค้าและผู้ให้บริการด้านซอร์ฟแวร์ และผู้ประกอบการภายในประเทศ

ในการเข้าสู่ AEC นั้นจะต้องให้ผู้ให้บริการเตรียมความพร้อมหรือเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในปัจจุบันให้สูงขึ้น โดยเริ่มจากการสร้างสายสัมพันธ์หรือพันธมิตรทางธุรกิจระดับโลก ระดับของความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ความพร้อมด้านเงินลงทุน ความพร้อมด้านเทคนิคการบริหารจัดการ ความพร้อมด้านเทคโนโลยี

เช่น ซอฟต์แวร์ ฮาร์ดแวร์ และพีเพิลแวร์ และความพร้อมด้านเครือข่าย (Networking) อย่างเร่งด่วน ปัจจัยเหล่านี้ต้องพึ่งพาการสนับสนุนช่วยเหลือและร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เนื่องจากมีความชำนาญและเชี่ยวชาญที่แตกต่างกัน

การศึกษาสะท้อนว่า เมื่อผู้ให้บริการไทยสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันแล้ว จะลดอุปสรรคทางการค้าโดยการเพิ่มการขยายโอกาสการลงทุนในตลาดต่างประเทศ ซึ่งเป็นโอกาสที่เกิดขึ้นเนื่องจากการเข้าสู่ AEC นั่นเอง นอกจากนี้โอกาสในการขยายการลงทุนแล้วการเพิ่มคุณภาพของงานบริการก็จะเป็นผลประโยชน์สืบเนื่องมาจากการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งสองปัจจัยนี้จะส่งผลต่อความเป็นไปได้ในการเข้าสู่ AEC

ในขณะที่ผลกระทบจากการเข้าสู่ AEC เช่น การแข่งขันที่รุนแรงขึ้น การตัดราคา สามารถที่จะกำจัดให้อยู่ในสภาวะที่ควบคุมได้โดยการกำกับดูแลของภาครัฐโดยการควบคุมการกำกับดูแลการเข้าสู่ตลาด (Market Access Regulation) การกำกับดูแลอัตราค่าบริการ (Pricing Regulation) การกำกับดูแลการแข่งขัน (Competition Regulation) และการกำกับดูแลการออกจากการแข่งขัน (Exit Regulation)

ข้อเสนอแนะ

การศึกษานี้รวบรวมข้อเสนอแนะแนวทางการช่วยเหลือในการจัดทำข้อเรียกร้องและดำเนินการเพื่อเตรียมความพร้อมในการเปิดเสรีการให้บริการขนส่งทางบกโดยรถพ่วงและกึ่งพ่วง โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ภาครัฐ และภาคเอกชน ดังนี้

แนวทางช่วยเหลือจากภาครัฐ

1. การจัดวางเป้าหมายในการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่ง

การขนส่ง

2. การปรับปรุงพื้นฐานการจัดการขนส่งอย่างมีระบบ
3. การให้ความรู้อย่างต่อเนื่องแก่ผู้ประกอบการขนส่งในด้านวิทยาการจัดการ และการคาดหวังผลจากเทคโนโลยีที่นำมาใช้กับการขนส่ง
4. การรับรองมาตรฐานงานบริการโลจิสติกส์สาขาการขนส่งทางบกของผู้ประกอบการขนส่ง
5. การประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เรื่องโลจิสติกส์การเข้าสู่ AEC และการแข่งขัน
6. การประชาสัมพันธ์กลยุทธ์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ
7. การอำนวยความสะดวกเรื่องการทำเอกสารการเดินทางข้ามแดน
8. การรองรับความปลอดภัยเมื่อเกิดการเดินทางข้ามแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน
9. การจัดเก็บข้อมูลผู้ประกอบการอย่างมีระบบ และสามารถที่จะนำไปใช้ได้จริง
10. ความชัดเจนและเป็นเรื่องเดียวกันของกฎหมายการจราจร การขนส่ง น้ำหนักบรรทุก และการประกันภัย
11. การพัฒนาผู้ควบคุมยานพาหนะ
12. มาตรฐานการทำงานเพื่อยกระดับอาชีพทางสังคม
13. ทศนคติเรื่องความปลอดภัย ระเบียบวินัย และความซื่อสัตย์
14. ความรู้เรื่องการให้บริการ และการตอบสนองงานบริการเพื่อความพึงพอใจของลูกค้า

15. การทำงานอย่างมีเป้าหมายและบรรลุวัตถุประสงค์ของนายจ้าง

แนวทางช่วยเหลือจากภาคเอกชน

1. การถ่ายทอดวิทยาการจัดการใหม่ ๆ ระหว่างกลุ่ม หรือ สมาคม
2. การสร้างความไว้วางใจซึ่งกันและกัน และการร่วมกันป้องกันการทุจริต
3. การรวมกลุ่มกันเพื่อการต่อรองในขบวนการจัดการห่วงโซ่อุปทานของกิจการ
4. การตั้งเป้าหมายของสมาคมที่ชัดเจนในแต่ละปีและการบรรลุเป้าหมายที่วัดได้
5. เปลี่ยนการแข่งขันด้านราคามาเป็นการแข่งขันด้านคุณภาพงานบริการ
6. การเปิดรับวิทยาการจัดการใหม่ ๆ และการสร้างมาตรฐานการทำงาน

บรรณานุกรม

- 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. (in Thai).
- ขวัญใจ อรุณสมิทธิ และคณะ. 2545. **โครงการอาฟต้ากับการเป็นเขตการค้าเสรีอย่างแท้จริง**. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

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. (in Thai).

ธนาคารแห่งประเทศไทย. 2550. **รายงานผลการดำเนินงานประจำปีของธนาคารแห่งประเทศไทย**. กรุงเทพมหานคร: ธนาคารแห่งประเทศไทย.

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.

Duanpatra, Chackrit. 2006. **A Study Effect of Trade Liberalization in Services, Department of Trade Negotiations**. Bangkok: Ministry of Commerce Printing. (in Thai).

- จักรกฤษณ์ ดวงพัสดรา. 2549. **การศึกษาผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้าบริการ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ**. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์กระทรวงพาณิชย์.
- 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.
- Porter, Michael E. 1980. **Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors**. New York: The Free Press.
- Panagariya, Arvind. 2008. **New Dimensions in Regional Integration**. Cambridge: Cambridge University 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. (in Thai).
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. 2549. **การศึกษาผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้าระหว่างประเทศ**. กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ.
- 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. (in Thai).
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. 2552. "การศึกษาความพร้อมและการปรับตัวของสาขาบริการโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อเปิดการค้าเสรีการค้าบริการ: กรณีศึกษาของบริษัทตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าของประเทศไทย." **วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย** 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. (in Thai)

ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ และพิทักษ์พงศ์ ฉลวยศรี. 2551. การศึกษาความพร้อมและการปรับตัวของ สาขาบริการโลจิสติกส์ของไทยต่อการเปิดเสรี การค้าบริการ. ชลบุรี: โรงพิมพ์ของมหาวิทยาลัย บูรพา.

Theppitak, Taweesak, and Duanpatra, Chackrit. 2010. "Enhancing Competetive Advantage for Thai Logistics Services Providers." **University of the Thai Chamber of Commerce Journal** 31, 2: 18-30. (in Thai).

ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ และจักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา. 2554. "การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย." **วารสาร วิชาการ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย** 31, 2: 18-30.

World Trade Organization. 2006a. **Guidelines and Procedures for the Negotiations on Trade in Services**. Geneva: World Trade Organization.

World Trade Organization. 2006b. **Manual on Statistics of International Trade in Services**. Geneva: World Trade Organization.



Associate Professor Dr. Taweesak Theppitak earned three Bachelor's Degrees: political science, marine engineering, and law. He also graduated with a Master's of Technology Management, and Business Administration Degree from Griffith University and University of Southern Queensland, Australia, respectively. Following graduation, he received a scholarship from the CHE and Burapha University to study for a doctoral degree, and completed the DBA at the University of South Australia. Next he completed two postdoctoral programs under supporting scholarships from the Thailand Research Fund (TRF). He is currently working as Associate Professor in Logistics and Supply Chain Management. He is now working as Director of the Logistics and Management Research Centre, Faculty of Logistics, Burapha University. His research focuses on areas related to management, tourism logistics, maritime business, logistics & supply chain, strategic management and port management.