

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในการค้าระหว่างประเทศนั้น อาจกล่าวได้ว่าระบบการขนส่งเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งที่รองรับ และช่วยให้มีการเคลื่อนไหวของสินค้าและแลกเปลี่ยนสินค้า ประมาณร้อยละ 80-90 จะขนส่งโดยทางเรือ เนื่องมาจากการขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าในปริมาณมากในระยะทางไกล โดยมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ท่าเรือพาณิชย์ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการค้าระหว่างประเทศในฐานะที่เป็นจุดผ่านเข้า-ออกของสินค้านอกจากนี้การดำเนินงานของท่าเรือยังส่งผลกระทบต่อต้นทุนสินค้าทั้งที่ใช้บริโภคภายในประเทศและส่งออก ไปขายยังต่างประเทศอีกด้วย ท่าเรือจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจแบบเปิดต้องติดต่อกับค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้ากับต่างประเทศ

เนื่องจากผู้ส่งสินค้าต้องการการขนส่งที่รวดเร็ว ปลอดภัยและมีราคาถูก การขนส่งด้วยตู้สินค้า จึงเข้ามามีบทบาทเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในการขนส่งทางทะเล ในอดีตนั้นท่าเรือแทบจะไม่มี ความจำเป็นต้องแข่งขันกันเลย ทั้งนี้เพราะท่าเรือแต่ละแห่งมีกลุ่มลูกค้าของตนเอง ค่าขนส่งที่สูง การคมนาคมขนส่งที่ไม่สะดวกหรือ นโยบายทางการเมือง ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจต้องนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือใดท่าเรือหนึ่งโดยเฉพาะ แต่ปัจจุบันสถานการณ์ได้แปรเปลี่ยนไป การคมนาคมที่เชื่อมต่อกันโดยสะดวก นอกจากจะช่วยให้พื้นที่แนวหลังหลายแห่งสามารถเลือกที่จะส่งสินค้าผ่านท่าเรือได้มากกว่าหนึ่งแห่งแล้วยังทำให้ลำขนส่งถูกตามไปด้วย นอกจากนี้ นโยบายการเปิดเสรีทางการค้าของโลก ทำให้ท่าเรือตกอยู่ในสถานะที่ต้องแข่งขันกันเช่นเดียวกับธุรกิจอื่น ๆ ซึ่งการแข่งขันจะทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ และคู่แข่งเป็นได้ทั้งท่าเรือที่อยู่ใกล้และไกล

เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้ว การค้าระหว่างประเทศและการพัฒนาเศรษฐกิจมีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศก่อให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและในทางกลับกันความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็เป็นผลให้เกิดการค้าเพิ่มขึ้น การขนส่งทางทะเลเป็นกิจกรรมหลักอย่างหนึ่งที่มีผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ นับตั้งแต่การเกิดวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2540 เป็นต้นมา หลายธุรกิจ ๆ อุตสาหกรรมในประเทศไทยต้องเผชิญกับปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ มากมาย ซึ่งปัญหาที่สำคัญอย่างหนึ่งก็คือปัญหาด้านการขนส่งสินค้า ที่ทำให้ผู้ส่งออกสินค้าในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคใต้ของประเทศไทย ได้ส่งออกสินค้าผ่านไปใช้ท่าเรือในประเทศมาเลเซีย เช่น ท่าเรือปีนัง ท่าเรือ (Klang) แทนการส่งออกที่ทำเรือภายในประเทศไทยเอง เช่น ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือกรุงเทพและ

ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น ทำให้ประเทศต้องสูญเสียรายได้ ทั้ง ๆ ที่ประเทศไทยเองก็มีท่าเรือที่มีศักยภาพ และทันสมัย

ในปี พ.ศ.2545 กระทรวงคมนาคม พบว่ามีการนำสินค้าไปยังมาเลเซีย โดยทางรถไฟเพื่อส่งลงเรือที่ท่าเรือปีนัง ตั้งแต่นั้นมา การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ศึกษาในเรื่องนี้เพื่อหาสาเหตุว่าเหตุใดจึงมีการส่งสินค้าไปยังมาเลเซีย สินค้าเหล่านั้นส่งไปมาเลเซีย เพื่อการอุปโภคในมาเลเซีย หรือเพียงเพื่อข้ามเขตแดนไปลงเรือที่ท่าเรือในมาเลเซียเพื่อส่งไปยังประเทศอื่นต่อไป จากการศึกษา การท่าเรือฯ พบว่าสินค้าบางส่วนมีการอุปโภคในมาเลเซีย แต่บางส่วนถูกส่งต่อไปยังประเทศอื่นผ่านท่าเรือของมาเลเซีย โดยเฉพาะประเทศปลายทางในมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งหากส่งจากท่าเรือสงขลา ท่าเรือแหลมฉบังหรือท่าเรือกรุงเทพ จะใกล้กว่าการส่งจากท่าเรือปีนัง นอกจากนั้นสินค้าจำนวนมากจากภาคใต้ของประเทศไทยถูกส่งออกไปยังประเทศที่สามผ่านมาเลเซียมากกว่าการส่งจากท่าเรือแหลมฉบังหรือท่าเรืออื่นๆ ในประเทศ

จากที่มาของปัญหาดังกล่าวที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข จำนวนสินค้าที่ถูกส่งไปยังท่าเรือปีนัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งยางพารายังคงมีปริมาณเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในห้วง 4 ปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นปริมาณสินค้าจำนวนมากทำให้ประเทศไทยเราต้องสูญเสียโอกาสการขนส่งที่ควรเกิดขึ้นได้ในประเทศเราเองซึ่งหมายถึง ต้องสูญเสียรายได้จำนวนมาก นอกจากนี้ยังส่งผลให้ท่าเรือในประเทศไทยเอง ต้องสูญเสียความเชื่อถือจากลูกค้าเนื่องจากขาดการบริหารจัดการที่เหมาะสม โดยที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะต้องพัฒนายุทธศาสตร์ของตนให้สอดคล้องกับเป้าหมายทางธุรกิจและความต้องการของลูกค้าเพื่อดำรงความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาภาพรวม ปัญหา อุปสรรคของการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศในภาคใต้ตอนล่างของไทย และเสนอแนวทางแก้ไข
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบของการขนส่งสำหรับผู้ส่งออกสินค้ายางพาราในภาคใต้ตอนล่างของไทย และหาทางเลือกในการขนส่งสินค้าที่เหมาะสม ตลอดจนกำหนดขอบเขตการบริการให้ตรงกับความต้องการของผู้ใช้บริการ ทั้งในด้านค่าใช้จ่ายและประสิทธิภาพ
3. เพื่อเสนอแนวทางที่จะทำให้ผู้ส่งออกในภาคใต้ของไทยหันกลับมาใช้ท่าเรือภายในประเทศ และกำหนดยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมให้กับผู้ดำเนินกิจการท่าเรือในประเทศไทยที่ให้บริการท่าเรือสำหรับผู้ส่งออกในภาคใต้

สมมติฐานของการวิจัย

1. เงื่อนไขด้านค่าขนส่งโดยรวมจากต้นทางถึงปลายทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งสำหรับผู้ส่งออกยางพาราในภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย

2. เงื่อนไขด้านประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งสำหรับผู้ส่งออกยางพาราในภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

การศึกษานี้จะเอื้อประโยชน์ให้กับรัฐบาลไทย และผู้ส่งออกในประเทศไทย หลายประการ ดังนี้

1. สามารถเข้าใจภาพรวม ปัญหาอุปสรรค ตลอดจนข้อกำหนดต่างๆ จากหน่วยงานของรัฐ ที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในภาคใต้ของไทย ตลอดจน แนวทางแก้ไข
2. ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบของการขนส่งสำหรับผู้ส่งออกสินค้ายางพาราในภาคใต้ตอนล่างของไทย และทางเลือกในการขนส่งสินค้าที่เหมาะสม
3. มีแนวทางที่จะทำให้ ผู้ส่งออกหันกลับมาใช้ท่าเรือภายในประเทศ และมียุทธศาสตร์ที่เหมาะสมให้กับผู้ดำเนินกิจการท่าเรือในประเทศไทยที่ให้บริการท่าเรือสำหรับผู้ส่งออกในภาคใต้

ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาเฉพาะกรณีการส่งออกสินค้ายางพารา ประเภทยางแผ่นรมควัน ยางแท่งและน้ำยางข้น บรรจุตู้สินค้าจากภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย