

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันรัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการให้บริการด้านการขนส่งและการบริหารคลังสินค้าเพื่อให้เจริญก้าวหน้าเพื่อรองรับและสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ ในปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนได้ให้ความสนใจในการพัฒนาบริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมต่าง ๆ อาทิ การให้บริการศูนย์กลางการกระจายสินค้า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการขนส่ง ธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ธุรกิจให้บริการแคร่และรถหัวลากตู้สินค้าและธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ตามสัญญา เป็นต้น เพื่อสนับสนุนการค้าและการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยมีต้นทุนการผลิตและการจัดส่งสินค้าที่ลดต่ำลง รวมทั้งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ทั้งนี้รัฐบาลไทยได้วางแผนพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีน และต้องการดึงดูดให้กิจการบริการขนส่งสินค้าในภูมิภาคเข้ามาใช้ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโยงมากขึ้น

ประเทศไทยได้เสนอผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องไว้กับองค์การการค้าโลก รอบอุรุกวัย โดยมีกิจกรรมหลัก อาทิ การให้บริการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Services - CPC 732) การให้บริการบริการขนส่งทางรถไฟ (Rail Transport Services - CPC 7112) บริการขนส่งทางถนน (Road Transport Services - CPC 712) บริการจัดส่งพัสดุ (Courier Services - CPC 7521) เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขให้ต่างชาติเข้ามาจัดตั้งสาขาได้โดยถือหุ้นไม่เกิน 49% และกำหนดผู้บริหารจำนวนหนึ่งจะต้องเป็นคนไทย ซึ่งเป็นการเปิดเสรีเท่าที่กฎหมายกำหนดและเป็นกิจกรรมที่ไทยเห็นว่าผู้ประกอบการต่างชาติมีความพร้อมในการให้บริการมากกว่า นอกจากนี้ประเทศไทยยังได้ร่วมเจรจาจัดทำความตกลงการค้าเสรีและความร่วมมือในกรอบอื่น ๆ อาทิ ความตกลงเขตการค้าเสรีทริภาคี อาเซียน และเอเปค เป็นต้น ซึ่งจะต้องมีการเปิดตลาดที่ก้าวหน้ามากขึ้น โดยไทยได้เปิดตลาดการขนส่งทางน้ำในความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย ให้มากกว่าในองค์การการค้าโลกแล้ว โดยเปิดให้คนออสเตรเลียร่วมทุนกับคนไทยได้ โดยให้คนออสเตรเลียถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 60 ในธุรกิจมารีนา

ปัจจุบัน มีหลายประเทศ เช่น ญี่ปุ่น ซิลิ จีน เกาหลีใต้ สหราชอาณาจักร นอร์เวย์ นิวซีแลนด์ ออสเตรเลีย สิงคโปร์ และสหภาพยุโรป ขอให้ไทยเปิดตลาดการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องเนื่องในการเจรจาระดับทวิภาคี ภูมิภาค และพหุภาคี โดยขอให้ไทยเปิดตลาดบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศ ท่าเรือและขนถ่ายสินค้า เก็บรักษาและคลังสินค้า ลากจูงเรือระหว่างประเทศ พิธีการศุลกากร สถานีผู้สินค้า ตัวแทนเรือ ตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง และขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ต่อเนื่องกับท่าเรือ ขณะเดียวกัน มีหลายประเทศที่ไทยมีโอกาสในการเข้าไปลงทุนและส่งคนไทยเข้าไปทำงานในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศได้ จึงจำเป็นต้องศึกษาการเปิดตลาดการค้าบริการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมการเจรจาระหว่างประเทศในรอบใหม่ทั้งในเชิงรุกและเชิงรับ

รัฐบาลกำหนดให้การจัดทำเขตการค้าเสรีเป็นยุทธศาสตร์เชิงรุกของไทยของการค้าระหว่างประเทศ โดยขณะนี้กำลังเจรจาจัดทำเขตการค้าเสรีกับประเทศต่าง ๆ 8 ประเทศและมีโครงการที่จะประกาศเปิดการเจรจากับอีกหลายประเทศ ทั้งนี้ประเด็นเกี่ยวกับการเปิดเสรีของธุรกิจบริการ โดยเฉพาะธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์ถือเป็นหัวข้อหนึ่งที่สำคัญที่ประเทศคู่เจรจามีความสนใจอยากให้ประเทศไทยเปิดเสรี ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ และประเมินประโยชน์และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นก่อน ระหว่างและภายหลังการเปิดเสรีที่มีต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยเสียก่อน รวมทั้งมีการประเมินความพร้อมและความเหมาะสมในการเปิดเสรีของธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์ของไทย

การศึกษาดังกล่าวจะช่วยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถจะประเมินผลกระทบและกำหนดท่าทีในการเจรจากับประเทศคู่เจรจาเพื่อลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับองค์กรและผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งช่วยให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยมีการเติบโตและขยายตัวอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนและผู้ประกอบการภาคธุรกิจสามารถใช้บริการ โลจิสติกส์ที่มีต้นทุนที่ต่ำและมีคุณภาพการให้บริการที่มีมาตรฐานสากลโดยผลของการพัฒนาของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นี้จะช่วยให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยมีการเติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป

ดังนั้นบทบาทและความสำคัญของการศึกษาความพร้อมต่อการเปิดเขตการค้าเสรีภาคธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์จึงมีความสำคัญต่อความพร้อมของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยเป็นอย่างมาก ในการปรับตัวกับการแข่งขันที่มีความรุนแรงตามสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน รวมทั้งการศึกษความพร้อมต่อการจัดทำเขตการค้าเสรีของภาคธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยครั้งนี้ ยังสามารถช่วยกำหนดทิศทางต่อการจัดทำเขตการค้าเสรี และช่วยให้ผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์สามารถปรับตัวตามทิศทางตามนโยบายจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ไทยในกลุ่มการขนส่ง เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์ในมุมมองของหน่วยงานที่กำลังดูแล
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยในกลุ่มการขนส่ง เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์ในมุมมองของหน่วยงานที่กำลังดูแล
3. เพื่อศึกษาปัจจัยการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยในกลุ่มการขนส่ง เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์ ในมุมมองของหน่วยงานที่กำลังดูแล

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. การศึกษาขีดความสามารถของภาคธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์ในกลุ่มการขนส่งของไทยจะช่วยให้ทราบถึงแนวทางในการกำหนดทิศทางต่อการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์
2. เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยในกลุ่มการขนส่ง เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์
3. เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นต่อการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยในกลุ่มการขนส่ง เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์
4. เพื่อเป็นองค์ความรู้สำหรับผู้สนใจ หรือนำไปสู่การวิจัยที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอบเขตของการศึกษา

สำหรับการศึกษาสำหรับการศึกษาในงานวิจัยนี้จะทำการศึกษาถึงความพร้อมต่อการจัดทำเขตการค้าเสรีของภาคธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์ในกลุ่มการขนส่งของไทยในมุมมองของหน่วยงานที่กำลังดูแล

กลุ่มตัวอย่างเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษา

ในการศึกษาวิจัยนี้ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ กลุ่มหน่วยงานที่กำลังดูแลภาคธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์ไทยในกลุ่มการขนส่งจำนวน 4 หน่วยงาน ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก, กรมการขนส่งทางอากาศ, กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และการรถไฟแห่งประเทศไทย

นิยามศัพท์เฉพาะ

โลจิสติกส์ (Logistics) หมายถึง กระบวนการในการจัดการเชิงกลยุทธ์ที่เกี่ยวกับการจัดหา การเคลื่อนย้าย และการจัดเก็บวัตถุดิบ ชิ้นส่วนและสินค้าคงคลัง ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปต่าง ๆ (และยังเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูล) ไปทั่วทั้งองค์กรและช่องทางการตลาดในทางใดทางหนึ่ง ซึ่งสามารถเพิ่มกำไรทั้งในปัจจุบันและในอนาคต โดยใช้การควบคุมต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ (ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์, 2548)

หน่วยงานที่กำกับดูแล (Regulator) หมายถึง หน่วยงานที่กำกับดูแลกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ หน่วยงานที่อำนวยความสะดวก ควบคุมและสนับสนุนการให้บริการ โลจิสติกส์ต่อผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่งของไทย ซึ่งได้แก่ กรมการขนส่งทางบก, กรมการขนส่งทางอากาศ, กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และการรถไฟแห่งประเทศไทย