บทที่ 2

วรรณกรรมปริทัศน์

2.1. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาค้นคว้างานวิจัยที่เกี่ยวข้องในอดีต พบว่าจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล (Ship Agency) โดยส่วนใหญ่ สามารถจำแนกได้ 3 กลุ่ม ได้แก่ โครงสร้างตลาดและพฤติกรรมการแข่งขันของผู้ให้บริการ ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล ความสามารถในการแข่งขันการค้าบริการขนส่งสินค้าทางทะเล

ประเด็นที่ศึกษา 1: เกี่ยวกับโครงสร้างตลาดและพฤติกรรมการแข่งขันของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล จากการค้นคว้าพบว่า มีผู้ทำการศึกษาในประเด็นนี้ ไว้ 2 ท่าน คือ

(1) พิสุทธิ์ ตราชูโต (2543) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “โครงสร้างและพฤติกรรมการแข่งขันของอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล กรณีศึกษา: การส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศเวียดนาม”

(2) วารุณี ถนอมศักดิ์ (2545) ได้ทำการศึกษาโครงสร้างตลาดและพฤติกรรมการแข่งขันของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย

ผลการศึกษาสรุปประเด็นได้ดังนี้

จากการศึกษาพบว่าทั้งพิสุทธิ์ (2543) และวารุณี (2545) ใช้วิธีในการศึกษาเหมือนกันในการตอบคำถามเกี่ยวกับโครงสร้างตลาดและพฤติกรรมการแข่งขันของอุตสาหกรรม ถึงแม้จะต่างกันตรงที่กรณีศึกษา พิสุทธิ์ (2543) จะเป็นการขนส่งเฉพาะประเทศไทยไปยังประเทศเวียดนาม ส่วนวารุณี (2545) จะเป็นการขนส่ง ระหว่างประเทศของไทยโดยภาพรวม แต่วิธีการศึกษาค่อนข้างคล้ายเคียงกันโดยการศึกษาโครงสร้างตลาดจะใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงปริมาณเพื่อหาการกระจุกตัวของอุตสาหกรรม คำนวณโดยดัชนีการกระจุกตัวของอุตสาหกรรม คือ Concentration Ratio (CR) โดยผลการศึกษาของทั้งพิสุทธิ์ (2543) และวารุณี (2545) ได้ค่า Concentration Ratio (CR) อยู่ในระดับค่อนข้างสูงทั้งในกรณีของการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศเวียดนาม และในกรณีของอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลของประเทศไทยโดยรวม จากการวิเคราะห์ผลการศึกษา ทั้งพิสุทธิ์ (2543) และวารุณี (2545) พบว่าเป็นโครงสร้างตลาดแบบ

“ตลาดแข่งขันไม่สมบูรณ์แบบตลาดผู้ขายน้อยราย“ (Oligopoly) ในส่วนของพฤติกรรมการแข่งขันของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลเนื่องจากโครงสร้างตลาดของทั้งพิสุทธิ์ (2543) และวารุณี (2545) คือ โครงสร้างตลาดผู้ขายน้อยราย ดังนั้นพฤติกรรมการแข่งขันจะแบ่งออกเป็น 2 ทาง คือ ทางด้านราคาและมิใช่ราคา

พฤติกรรมการแข่งขันด้านราคา ซึ่งจะแสดงออกมาในรูปของอัตราค่าระวางเฉลี่ยโดยแต่ละสายการเดินเรือส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นในการแข่งขันด้านราคา ถึงแม้ว่าสายการเดินเรือต่างๆ จะมีการรวมตัวกันอย่างเป็นทางการในรูปของชมรมเรือเพื่อกำหนดอัตราค่าระวางร่วมกัน โดยหวังให้ลดการแข่งขันและการตัดราคากัน แต่ก็ไม่มีประสิทธิภาพในการกำหนดราคาให้ไปในทิศทางเดียวกันได้ดีเท่าที่ควร

พฤติกรรมการแข่งขันที่มิใช่ราคา ซึ่งเป็นกลยุทธ์ของผู้ให้บริการในการหลีกเลี่ยงการแข่งขันทางด้านราคา โดยผลการศึกษาของทั้งพิสุทธิ์ (2543) และวารุณี (2545) จะพบว่า ไม่มีความแตกต่างกันมากนัก เช่น เน้นหลักการบริการและความมีมนุษย์สัมพันธ์ที่ดีต่อลูกค้า เน้นคุณภาพของสินค้า เช่น เพิ่มระวางให้เพียงพอ เพิ่มความถี่ของการให้บริการ เน้นความตรงต่อเวลา ลดระยะเวลาเพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่ง เป็นต้น

ประเด็นที่ศึกษา 2: เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล จากการค้นคว้าพบว่า มีผู้ทำการศึกษาในประเด็นนี้ ไว้ 3 ท่าน คือ

(1) อัญญา ขันธวิทย์ (2530) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ทัศนคติของผู้ทำธุรกิจสั่งสินค้าเข้าและส่งสินค้าออกที่มีต่อการใช้เรือไทย

(2) จีรนันท์ อังคสุทธิพงษ์ (2550) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งทางทะเล กรณีศึกษา: การขนส่งขาออกจากประเทศไทยไปประเทศสหรัฐอเมริกา”

(3) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี (2531) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “การให้บริการของเรือไทย: อุปสรรคและแนวทางแก้ไข”

ผลการศึกษาสรุปประเด็นดังนี้

จากการศึกษาพบว่า อัญญา (2530) , จีรนันท์ (2550) และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี (2531) ใช้วิธีในการศึกษาใกล้เคียงกัน โดยวิเคราะห์จากการใช้แบบสอบถามและวิธีวิเคราะห์เชิงปริมาณ ซึ่ง เริ่มต้นจาก อัญญา (2530) จะศึกษาถึงทัศนคติของผู้ใช้บริการเรือ ในกรณีเฉพาะเรือบรรทุกสินค้าของไทย เท่านั้น เพื่อให้ทราบถึงทัศนคติของผู้ใช้บริการต่อเรือบรรทุกสินค้าของไทย และสาเหตุถึงการเลือกใช้หรือไม่เลือกใช้บริการ นำมาซึ่งการปรับปรุงให้ประสิทธิภาพเรือไทยสอดคล้องตรงตามความต้องการของผู้ใช้บริการ ผลการศึกษา

ของอัญญา (2530) และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี (2531) พบว่า ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่จำเป็นต้องใช้บริการเพราะถูกบังคับโดยกระทรวง เหตุผลที่เป็นอุปสรรคในการไม่เลือกใช้บริการหรือส่วนที่ควรจะปรับปรุง คือ บริษัทเรือไทยเกือบทั้งหมดมีแต่สำนักงานใหญ่โดยไม่มีสำนักงานสาขา ความสามารถในการบรรทุกสินค้าน้อยเนื่องจากขนาดเรือลำเล็กและมีจำนวนน้อย เส้นทางการเดินเรือของเรือไทยวิ่งอยู่ระยะสั้นๆ ในทวีปเอเชีย บริษัทเรือไทยส่วนใหญ่ผลสรุปงานวิจัยว่าขาดงานด้านการตลาด ยังอยู่ในระหว่างกำลังพัฒนาและอุปสรรคที่ทำให้บริษัทเรือไทยได้รับขนสินค้าน้อย ส่วนใหญ่เป็นปัญหาด้านตัวเรือ เช่น เรือเก่าไป ขนาดเรือเล็ก ประเภทเรือไม่เหมาะสม ตารางการเดินเรือไม่แน่นอน เป็นต้น ส่วนสาเหตุที่ทำให้เรือต่างชาติได้รับขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ คือ บริษัทเรือต่างชาติสามารถให้บริการที่เชื่อถือและไว้วางใจได้มีเรือขนาดใหญ่ทันสมัยและอัตราค่าบริการต่ำกว่าไทย

ในกรณีศึกษาของจีรนันท์ (2550) ใช้วิธีการศึกษาใกล้เคียงกับ อัญญา (2530) เป็นการพัฒนาตัวเนื้อหาโดยวิธีการศึกษาเดียวกันเพื่อตอบคำถาม ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล กรณีศึกษา : การขนส่งขาออกจากประเทศไทยไปประเทศสหรัฐอเมริกา โดยวิธีแบบสอบถามและการวิเคราะห์เชิงปริมาณโดยใช้โปรแกรม SPSS เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าขาออกจากประเทศไทยไปประเทศอเมริกา โดยผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกใช้บริการ ได้แก่ การบริการของพนักงานขายหรือพนักงาน Customer Service ความหลากหลายของการให้บริการ ความสามารถของการหาระวางหรือตู้สินค้าในช่วง peak เป็นต้น ส่วนความแตกต่างของอัญญา (2530) และจีรนันท์ (2550) คือ มีการวิเคราะห์โครงสร้างตลาดและพฤติกรรมการแข่งขันโดยวิเคราะห์จากส่วนแบ่งตลาด ซึ่งเนื่องจากในปี 2543 การกระจุกตัวได้ลดลง เนื่องจากประเทศอเมริกาได้ประกาศใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับธุรกิจการขนส่งทางทะเลโดยเรือประจำเส้นทาง ที่เรียกว่า Ocean Shipping Reform Act 1998 หรือ OSRA ซึ่งเป็นการลดอำนาจเหนือตลาดของชมรมเดินเรือที่เคยมีในอดีต กฎหมายเริ่มใช้ตั้งแต่ 1 พฤษภาคม 2542 สำหรับทุกเส้นทางการค้าที่เข้าออกจากประเทศอเมริกา ซึ่งส่งผลให้มีผู้ให้บริการเพิ่มมากขึ้น มีการเพิ่มขนาดของเรือให้ใหญ่นั่นคือ ประเทศไทยมีการเปิดเสรีสำหรับธุรกิจบริการขนส่งสินค้าทางทะเลมากขึ้นทำให้ดูเหมือนว่าโครงสร้างของตลาดขนส่งมีการเปลี่ยนแปลงเป็นตลาดแข่งขันสมบูรณ์ เนื่องจากผู้ประกอบการมากรายและไม่มีการกีดกันผู้ประกอบการรายใหม่ในการเข้าสู่ตลาด และพบว่ามีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลจากประเทศไทยไปยังประเทศอเมริกาจำนวน 19 บริษัท ในส่วนพฤติกรรมการแข่งขันเป็นไปในทำนองเดียวกับ พิสุทธิ์ (2543) และวารุณี (2545) นั่นเอง

ประเด็นที่ศึกษา 3: ความสามารถในการแข่งขันการค้าบริการสาขาการขนส่งสินค้าทางทะเล

จากการค้นคว้าพบว่า มีผู้ทำการศึกษาในประเด็นนี้ 1 ท่าน เท่านั้น เพราะโดยปกติแล้วสาขาวิชาขนส่งสินค้าทางทะเล (Logistics) มักจะอยู่ในแขนงพาณิชยศาสตร์ หรือวิทยาศาสตร์

สหสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ ดังนั้น ในเรื่องความสามารถในการแข่งขัน หรือวิเคราะห์ RCA นั้น เป็นวิธีการศึกษาทางด้านเศรษฐศาสตร์ซึ่งยังคงมีคนศึกษาค่อนข้างน้อย คือ

(1) วิชชุตา บุญช่วยเหลือ (2546) ได้ทำการศึกษาเรื่องความสามารถในการแข่งขันการค้าบริการสาขาขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลไทยภายใต้การเปิดเสรีการค้าบริการระหว่างประเทศ

จากการศึกษาต้องการศึกษาว่าในช่วง พ.ศ.2538-2545 ประเทศไทยได้เริ่มมีการเปิดเสรีทางการค้าสูงขึ้น ส่งผลให้การส่งออกและนำเข้าเพิ่มมากขึ้น เมื่อเป็นเช่นนี้ จึงต้องมาพิจารณาถึงปัจจัยที่คอยเกื้อหนุนธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ คือ ธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล โดยงานวิจัยฉบับนี้เน้นเฉพาะธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย หรือกองเรือไทยเท่านั้น โดยทำการวิเคราะห์โดยใช้ดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (Revealed Comparative Advantage : RCA) และยังศึกษาถึงความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบโดยใช้แนวความคิดเกี่ยวกับการวัดต้นทุนการใช้ทรัพยากรภายในประเทศ (Domestic Resource Cost : DRC) ซึ่งจะสะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการผลิตการค้าบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลของไทย โดยผลการศึกษาพบว่า ค่า RCA ของไทย ในช่วง 2538-2542 มีค่าต่ำกว่า 1 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีความเสียเปรียบโดยเปรียบเทียบในภาคการบริการขนส่งสินค้าทางทะเลมาโดยตลอด เนื่องจากปริมาณการผลิตของไทยในสาขานี้ไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการโดยสาเหตุหลัก คือ ประเทศไทยไม่มีกองเรือพาณิชย์เป็นของตนเอง ต้องพึ่งพาเรือจากต่างชาติเป็นจำนวนมาก ในช่วง 2543-2545 ค่า RCA มีค่าเข้าใกล้ 1 มากขึ้นเนื่องจากรัฐบาลเริ่มมีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด ทำให้ความสามารถในการให้บริการของไทยดีขึ้น จากการวิเคราะห์โดยใช้ DRC เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริงพบว่า ส่วนใหญ่ประเทศไทยมีการใช้ต้นทุนอย่างไม่ค่อยมีประสิทธิภาพ เช่น ช่วงปี 2539-2540 มีสัดส่วนการนำเข้าจากต่างประเทศค่อนข้างสูงรวมถึงอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อเงินดอลลาร์สหรัฐสูงขึ้นด้วย ทำให้ประเทศไทยต้องเสียค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมัน ยิ่งส่งผลต่อการขาดประสิทธิภาพอย่างมาก ผลภายหลังจากรัฐบาลมีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ โดยดำเนินการจัดซื้อเรือ

พาณิชย์ซึ่งมีการลงทุนเป็นจำนวนมากส่งผลต่อผลกระทบต่อต้นทุนการใช้ทรัพยากรอย่างเห็นได้ชัด ถึงเป็นเช่นนั้น แต่การลงทุนในเรือพาณิชย์ถ้าในระยะยาวอาจสร้างประสิทธิภาพให้แก่ประเทศก็เป็นได้ แต่โดยสรุปแล้ว ประเทศไทยมีความเสียเปรียบโดยเปรียบเทียบและมีต้นทุนจากการค้าบริการในสาขาการขนส่งสินค้าทางทะเล นั่นเอง

จากที่กล่าวมาข้างต้นงานศึกษาชิ้นนี้จะใช้วิธีการศึกษาคล้ายเคียงกับ จีรนันท์ (2550) เรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งทางทะเล กรณีศึกษา : การขนส่งขาออกจากประเทศไทยไปประเทศสหรัฐอเมริกา” แต่ประเด็นความแตกต่างอยู่ที่ประเทศที่ส่งออก และสินค้าข้าว ซึ่งจะเป็นประเทศไทยส่งออกข้าวไปยังประเทศซาอุดิอาระเบีย ส่งผลต่อพฤติกรรมการเลือกใช้บริการของผู้ส่งออกอย่างไร เนื่องจากประเทศซาอุดิอาระเบีย จะมีรูปแบบในเทอมการค้าที่ซับซ้อนกว่าการเลือกใช้บริการของประเทศทั่วไป ดังเกี่ยวข้องกับ Letter Of Credit (L/C) ซึ่งจะมีสาระสำคัญเกี่ยวกับเอกสารต่างๆ ที่มีการเรียกขอจากผู้ซื้อสินค้า (Consignee) โดยเปิด L/C ผ่านธนาคารผู้ซื้อ มายัง ผู้ขายสินค้าหรือผู้ส่งออกของอีกประเทศหนึ่ง (Shipper) โดยมักจะมีสาระสำคัญที่ควรระวังต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งจะกล่าวให้เห็นดังบทต่อๆ ไป