

การจัดตั้งเขตเสรีทางการค้าของประเทศไทยกับประเทศต่างๆ ตามนโยบายทางการค้าจะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ, สินค้า, อะไหล่และชิ้นส่วนต่างๆ, ข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นรวมถึงการหมุนเวียนของเงินตราอย่างมากเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคของแต่ละประเทศคู่สัญญาเช่นเดียวกับในมุมมองของโลจิสติกส์ (Logistics) ที่ผู้ดำเนินงานวิจัยต้องการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีในมุมมองของโลจิสติกส์ (Logistics) ในประเทศไทยและความพร้อมทางด้านโลจิสติกส์กับการจัดตั้งเขตการค้าเสรีของประเทศไทย

การวิจัยโครงการเฉพาะเรื่องนี้เป็นการศึกษาผลกระทบจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยกับประเทศคู่สัญญา 3 ประเทศได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย, จีนและอินเดีย ในเรื่องการเคลื่อนย้ายสินค้า, รวบรวม, จัดเก็บและการกระจายสินค้า โดยใช้ทฤษฎี Pareto วิเคราะห์กลุ่มรหัสสินค้า (Harmonized System) ตั้งแต่ 2 หลัก จนถึง 4 หลัก ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1999-2003 จากนั้นจึงทำการเทียบรหัสสินค้าที่วิเคราะห์ได้กับรายชื่อผู้ประกอบการธุรกิจส่งออกและนำเข้าสินค้าของทั้ง 3 ประเทศในปี ค.ศ. 2003 เพื่อการสัมภาษณ์ 102 บริษัท

จากผลการวิเคราะห์แบบสอบถามที่สัมภาษณ์ได้เป็นจำนวนทั้งสิ้น 102 ชุด พบว่าผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีในมุมมองของโลจิสติกส์ ในภาพรวมผู้ประกอบการธุรกิจต้องการลดต้นทุนและค่าใช้จ่าย ด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าจากต้นทางไปยังท่าปลายทางพบว่าส่วนใหญ่จะใช้วิธีการขนส่งทางน้ำมากที่สุด ในขณะที่การขนส่งทางบกจะใช้รถบรรทุกเป็นพาหนะขนส่งสินค้าภายในประเทศซึ่งยังคงได้รับผลกระทบในเรื่องของเวลาและค่าใช้จ่ายที่ยังสูง สำหรับสถานที่เก็บสินค้า (Warehouse) พบว่ายังคงมีความเพียงพออยู่ในขณะนี้ สำหรับกลุ่มสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกและนำเข้าสูงที่สุด 10

อันดับแรก พบว่าได้รับผลกระทบจากจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่มียังไม่เพียงพอและผลการวิเคราะห์ก่อนที่จะมีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีการเคลื่อนย้ายสินค้าเหล่านี้ยังคงได้รับผลกระทบจากกฎหมายและพิธีการศุลกากรในเรื่องขั้นตอนตลอดจนความล่าช้าและข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นต่อผู้ประกอบการในระดับปานกลาง จากผลการวิเคราะห์พบว่าผู้ประกอบการส่วนมากต้องการบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้าน Logistics สำหรับด้านเทคโนโลยีที่ใช้กันอยู่มีขีดความสามารถในระดับที่เชื่อมโยงข้อมูลได้แต่เพียงภายในบริษัทเท่านั้น

ผลการวิเคราะห์ภายหลังที่มีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีพบว่าผู้ประกอบการส่วนมากได้รับผลกระทบจากโครงสร้างพื้นฐานทางบก,ทางน้ำ, ทางอากาศและเครื่องมือเครื่องใช้ที่เกี่ยวข้องในระดับที่มาก ผลกระทบที่พบในขณะนี้ผู้ประกอบการต้องประสบกับปัญหาด้านค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่สูง สำหรับด้านความล่าช้ารวมถึงขั้นตอนต่างๆ ทางพิธีการศุลกากรและของธนาคารที่ยังคงได้รับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ผลการศึกษาความพร้อมทางด้าน Logistics กับการจัดตั้งเขตการค้าเสรีของประเทศไทย

จากผลการวิจัยทางด้านการขนส่งพบว่ามีผลกระทบหลังจากที่มีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีทั้ง 3 ประเทศ ภาครัฐบาลมีการทำการศึกษาปัจจัยและสิ่งต่างๆที่เกี่ยวข้องในทุกๆ ด้านตลอดจนมีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและวิธีการขนส่งหลายๆ วิธีที่สามารถเชื่อมโยงกันรวมทั้งมีการปฏิรูปกฎหมายการขนส่งในเรื่องของระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ที่ล้าสมัยให้มีความเหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในปัจจุบันและยึดหยุ่นต่อสถานการณ์ในอนาคต

สำหรับทางด้านการรวบรวมและการจัดเก็บสินค้าทั้งก่อนและหลังการจัดตั้งเขตการค้าเสรีได้รับผลกระทบในระดับปานกลางเนื่องจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่าผู้ประกอบการภาครัฐและเอกชนของประเทศไทยมีการรวบรวมและจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้า ซึ่งส่วนมากยังไม่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยใช้ในการทำงานและยังคงจัดตั้งอยู่ ณ สถานที่เดียวกับโรงงานที่ผลิตสินค้าแต่ผลจากงานวิจัยพบว่ายังคงมีความเพียงพออยู่ทำให้ไม่ได้รับผลกระทบมากนัก

จากผลของงานวิจัยพบว่าทั้งภาครัฐและเอกชนควรสนับสนุนเรื่องบุคลากรให้มีความรู้ด้าน Logistics เพิ่มขึ้น ทั้งผลกระทบต่างๆที่เกิดขึ้นทางผู้ที่เกี่ยวข้องควรที่จะนำไปศึกษาวางแผนพร้อมทั้งพัฒนาปรับปรุงให้เกิดผลประโยชน์ในระยะยาวโดยเฉพาะผลกระทบด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ในประเทศไทย

The establishment of FTA between Thailand and other countries will generate many activities such raw materials, products, spare parts movement including numerous business and financial transaction. For this research, the research would like to measure the impact from logistics perspective including readiness assessment of Thailand. The scope is to collect data of trade between Thailand, China and India. Two to four digits of Harmonized System from 1999-2003 has been used with Pareto Theory to create the ranking of Top Thai Exporter. The sample size is narrowed down to 102 companies.

The results from questionnaire show that, in order to minimize transportation cost, marine transport is the mode of choice. However, number of available container is the big issue for top exporters. For inland transport; trucking is now suffering rising cost and time limit on road.

The problems of pre-FTA period are the complexity and delay caused by customs authority. During this period, logistics personnel are expected to conduct internal collaboration only.

The problems of post-FTA period are the lack of transport infrastructure and the crease of transportation cost while the delay of customs and banking transaction is moderate. Anyway, government agencies has played more proactive role to streamline transport infrastructure and relevant polices.

Production warehouse seems to be the most appropriate way to manage and store inventories in both before and after FTA period.

The best way to cope with the situation is to offer broad-based logistics education to business sector. Moreover, both government agencies and private sector should take all impact into account to create short term and long term plan so Thailand will be able to prosper in the difficult time.