

บทที่ 2

การตรวจเอกสาร

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สุพัตรา (2546) ทำการศึกษาเรื่องการวิเคราะห์ผลกระทบของการเปิดเสรีทางการค้าของเอเปคที่มีต่อการส่งออกอัญมณีและเครื่องประดับของไทย มีวัตถุประสงค์ของการศึกษา คือ ศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการส่งออกอัญมณีและเครื่องประดับ และผลกระทบของการเปิดเสรีทางการค้าของเอเปคที่มีต่อการส่งออกอัญมณีและเครื่องประดับ โดยศึกษาการส่งออกของ เพชร พลอย ไข่มุก เครื่องประดับแท้ และเครื่องประดับเทียม ไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญในกลุ่มเอเปค คือ ญี่ปุ่น และ สหรัฐอเมริกา โดยการศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการส่งออกทำการศึกษาโดยใช้วิธีแบบจำลองทางเศรษฐมิติ ซึ่งประมวลผลด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบธรรมดา ปัจจัยที่ศึกษาได้แก่ ราคาสินค้ารวมภานำเข้าของประเทศคู่ค้าปรับด้วยดัชนีราคาผู้บริโภค มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศคู่ค้าปรับด้วยดัชนีราคาผู้บริโภค อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อหน่วยเงินตราของประเทศคู่ค้า จากนั้นนำผลการศึกษาปัจจัยของสินค้าต่างๆ รวมทั้งข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการส่งออกอัญมณีและเครื่องประดับ มาทำการวิเคราะห์ถึงการเปิดเสรีทางการค้าของเอเปค

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งออกอัญมณีและเครื่องประดับของไทย พบว่า ค่าความยืดหยุ่นต่อราคาของอุปสงค์การส่งออกเพชรและเครื่องประดับเทียมไปยังสหรัฐอเมริกา และค่าความยืดหยุ่นต่อราคาของอุปสงค์การส่งออกเครื่องประดับแท้ไปยังญี่ปุ่น มีค่าความยืดหยุ่นสูง ส่วนสินค้าอื่นๆ ที่ส่งออกไปคือพลอย ไข่มุก และเครื่องประดับแท้ไปยังสหรัฐอเมริกา และเพชร พลอย ไข่มุก และเครื่องประดับเทียมไปยังญี่ปุ่น มีค่าความยืดหยุ่นต่อราคาของอุปสงค์ต่ำ แสดงว่าการเปิดเสรีทางการค้าของเอเปคที่จะลดภานำเข้าสินค้าจากไทยลงให้เหลือร้อยละศูนย์ จะไม่ส่งผลกระทบต่อการขยายตัวการส่งออกอัญมณีและเครื่องประดับที่มีค่าความยืดหยุ่นต่อราคาของอุปสงค์ต่ำ ดังนั้นจึงเสนอแนะให้มีการพัฒนาคุณภาพของสินค้า รูปแบบ และมาตรฐานให้ตรงตามความต้องการของลูกค้า

จากการตรวจเอกสาร ทำให้ทราบถึงภาพรวมของอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ การค้าอัญมณีและเครื่องประดับของไทยกับตลาดต่างประเทศ ในประเภทเพชร พลอย ไข่มุก เครื่องประดับแท้ และเครื่องประดับเทียม รวมถึงผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการค้าของเอเปค โดยการศึกษาครั้งนี้จะนำข้อมูลที่ได้มาปรับใช้เป็นข้อมูลทางด้านอุปสงค์ของการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับออกทางอากาศ

หิรัญรัตน์ (2540) ทำการศึกษาเรื่องการวิเคราะห์ปริมาณการขนส่งสินค้าส่งออกโดยการบินไทย ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอัตราการให้บริการเชิงพื้นที่ของคลังสินค้าการบินไทย ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ โดยทำการพยากรณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศทุกประเภทของคลังสินค้าการบินไทย ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการขนส่งสินค้าส่งออกทางอากาศของสายการบินไทย ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ กับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์ความยืดหยุ่นของสินค้าส่งออก โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภทสำคัญใหญ่ๆ ได้แก่ ผักสดและผลไม้สด, ดอกไม้สด และอาหารสด เพื่อวิเคราะห์ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าส่งออกประเภทใดไปยังปลายทางประเทศใด ที่สายการบินไทยควรให้ความสำคัญในด้านการตลาด โดยศึกษาประเทศที่สายการบินไทยขนส่งสินค้าส่งออกมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ประเทศฮ่องกง, ใต้หวัน, สิงคโปร์, ญี่ปุ่น และประเทศอังกฤษ

วิธีการศึกษานั้นแบ่งออกเป็นสองส่วน ส่วนที่ 1 เปรียบเทียบการพยากรณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของคลังสินค้าการบินไทย โดยใช้แบบจำลองอนุกรมเวลา ระหว่างวิธีการพยากรณ์ของบอซซ์และเจนนินส์ ที่ใช้หลักการของการทำซ้ำหลายๆ ครั้งเพื่อให้ได้รูปแบบเหมาะสมที่สุดสำหรับข้อมูลที่จะนำไปใช้ในการพยากรณ์ และวิธี Decomposition Method ที่ใช้แยกและวัดผลต่างหากจากอิทธิพลของฤดูกาล การเติบโตและวัฏจักร ซึ่งอยู่ในข้อมูลเดิม และนำผลการพยากรณ์ของวิธีทั้งสองมาเปรียบเทียบกัน วิธีใดให้รูปแบบความแม่นยำในการพยากรณ์ที่ดีที่สุดจะเลือกแบบจำลองดังกล่าวเป็นเกณฑ์สำหรับการพยากรณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศต่อไป ส่วนที่ 2 ประเมินการผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของไทยจากรายปีเป็นรายเดือน หลังจากนั้นนำข้อมูลที่ประมาณการได้ไปศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการขนส่งสินค้าส่งออกทางอากาศของสายการบินไทยกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ โดยใช้เครื่องมือทางด้านเศรษฐมิติคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์ความยืดหยุ่นระหว่างตัวแปรทั้งสอง โดยการสร้างสมการเส้นถดถอยอย่างง่าย ให้อยู่ในรูปของ เอ็กซ์โปเนนเชียล ซึ่งใช้วิธีกำลังสองน้อยที่สุด เพื่อประมาณค่าของตัวพารามิเตอร์ และค่าสถิติต่างๆ ที่สำคัญ

ผลการศึกษาพบว่า การพยากรณ์การขนส่งสินค้าของคลังสินค้าการบินไทยด้วยวิธีการแยกองค์ประกอบของข้อมูลในอนุกรมเวลาให้ค่าความคลาดเคลื่อนของการพยากรณ์ที่ต่ำกว่าวิธีการพยากรณ์ของบ็อกซ์และเจนกินส์ ผลการพยากรณ์พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจากปี 2540 โดยมีปริมาณทั้งสิ้น 603,746 ตัน เป็น 918,143 ตัน ในปี 2547 และมีอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ 4.9 ต่อปี ส่วนผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการขนส่งสินค้าส่งออกของสินค้าที่การบินไทยทำการขนส่ง กับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศรายเดือนของไทย พบว่าค่าสัมประสิทธิ์ของความยืดหยุ่นของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของไทยต่อปริมาณการขนส่งสินค้าส่งออกประเภทอาหารสดไปยังประเทศฮ่องกง สิงคโปร์ ญี่ปุ่น และได้หวัน มีการเปลี่ยนแปลงปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้นเมื่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของไทยเพิ่มสูงขึ้น โดยค่าสัมประสิทธิ์ของความยืดหยุ่นเท่ากับ 0.043, 2.279, 2.401 และ 8.546 ตามลำดับ และเมื่อวิเคราะห์ในแต่ละประเทศ พบว่าประเทศไต้หวันมีค่าสัมประสิทธิ์ของความยืดหยุ่นสูงกว่าประเทศอื่นๆ ซึ่งค่าสัมประสิทธิ์ของความยืดหยุ่นจากผลของการศึกษา สามารถนำมาใช้ในการพิจารณาการเพิ่มจำนวนของเที่ยวบินจากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศปลายทางได้

จากการตรวจเอกสาร ทำให้ทราบถึงภาพรวมในการให้บริการของคลังสินค้าการบินไทย และการให้บริการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยการศึกษาในครั้งนี้จะศึกษาถึงความสามารถในการให้บริการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ของทั้งบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทไทยแอร์พอร์ตคราฟต์เซอร์วิสเซส จำกัด

อาธิ (2540) ได้ทำการวิเคราะห์การขนส่งสินค้าทางรถยนต์บรรทุกในภาคใต้ของประเทศไทย วัตถุประสงค์ในการศึกษาการขยายตัว และองค์ประกอบของการขนส่งสินค้าทางบกด้วยรถยนต์บรรทุกเขตภาคใต้ ทำการศึกษาโดยวิธีการเก็บข้อมูลแบบสอบถามจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์บรรทุก และจากผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกสินค้าเขตภาคใต้ของประเทศไทย ทำการเก็บข้อมูลด้านสภาพทั่วไป ตลอดจนปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น ตลอดจนความคิดเห็นเกี่ยวกับการสร้างสถานีขนส่งสินค้าชายฝั่งระหว่างภาคใต้กับกรุงเทพฯ นอกจากนี้ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทางบก โดยใช้สมการถดถอยเชิงซ้อนมาใช้ในการวิเคราะห์ มีปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์ ได้แก่ ปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์บรรทุก ปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟเขตภาคใต้ มูลค่าผลผลิตทางการเกษตร มูลค่าผลผลิตทางอุตสาหกรรม มูลค่าสิ่งก่อสร้างทางภาคใต้

ผลการศึกษาพบว่า การขยายตัวและความพอเพียงของการขนส่งสินค้าทางบกด้วยรถยนต์ เขตภาคใต้ในทศวรรษที่ผ่านมา อยู่ในระดับปานกลาง กล่าวคือ อัตราความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้มีความสัมพันธ์สอดคล้องกับอัตราการขยายตัวของจำนวนรถยนต์บรรทุก และสอดคล้องกับอัตราการขยายตัวด้านปริมาณ การขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นไม่มากนัก องค์ประกอบที่สำคัญขึ้นอยู่กับอัตราค่าขนส่งสินค้า ลักษณะตัวสินค้า สภาพตัวสินค้า ต้นทุนการผลิตด้านขนส่ง ความชำนาญของผู้ประกอบการขนส่ง และสภาพผิวถนนที่ใช้ในการเดินทางขนส่งสินค้า เป็นต้น ทางด้านการสร้างสถานีขนส่งสินค้าในเมืองเชื่อมระหว่างภาคใต้กับกรุงเทพฯ พบว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าและพนักงานขับรถบรรทุกเขตภาคใต้ ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการดังกล่าว ส่วนผลการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทางบกด้วยรถยนต์บรรทุกระหว่างภาคใต้กับกรุงเทพฯ พบว่ามูลค่าผลผลิตทางการเกษตรของภาคใต้ มูลค่าผลผลิตด้านอุตสาหกรรม และมูลค่าสิ่งก่อสร้างของภาคใต้มีความสัมพันธ์กับปริมาณการขนส่งสินค้าในทิศทางเดียวกัน ส่วนการขนส่งสินค้าโดยรถไฟมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางตรงกันข้าม ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จากการตรวจสอบเอกสาร ได้นำวิธีการศึกษาการขยายตัว และองค์ประกอบการขนส่งสินค้าทางบกด้วยรถยนต์บรรทุกเขตภาคใต้ ด้วยวิธีการเก็บข้อมูลแบบสอบถามจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์บรรทุก และจากผู้ขับรถบรรทุกสินค้าเขตภาคใต้ของประเทศไทย มาใช้กับการศึกษาการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับในประเทศไทย ด้วยวิธีการสัมภาษณ์และสอบถามข้อมูลการให้บริการ รวมถึงปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นกับการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับส่งออกในประเทศไทย

สุนันท์วดี (2532) ศึกษาการพัฒนาการส่งออกผักและผลไม้สดของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาหลักคือ การศึกษาภาวะทั่วไปเกี่ยวกับการผลิตและการตลาดผักและผลไม้สดที่สำคัญ เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคต่างๆ และการวิเคราะห์ความแตกต่างและความสัมพันธ์ของปริมาณและราคาส่งออกผักและผลไม้สดในประเทศไทยที่สำคัญ โดยพิจารณาผักและผลไม้สดจำนวน 7 ชนิด ได้แก่ มะเขือเทศ ต้นหอม-กระเทียม ทูเรียน ลำไย เงาะ มะม่วง และส้มโอ และเน้นตลาดส่งออกตลาดหลักคือประเทศฮ่องกง มาเลเซีย และสิงคโปร์ ส่วนตลาดเป้าหมายคือ ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส และอังกฤษ โดยการวิเคราะห์ในส่วนแรกจะใช้วิธีวิเคราะห์เชิงพรรณนา โดยอาศัยวิธีการทางสถิติอย่างง่ายในรูปอัตราส่วนหรือร้อยละ และค่าเฉลี่ยในรูปของตารางประกอบการอธิบาย เพื่อแสดงให้เห็นถึงการผลิต การตลาด ปัญหาและอุปสรรคที่เกิด

ขึ้นกับผักและผลไม้สด ส่วนที่สองในการวิเคราะห์ความแตกต่างของปริมาณและราคาส่งออกผักและผลไม้สดจะใช้วิธีการวิเคราะห์ความแปรปรวนของข้อมูล โดยมีสมมติฐานหลัก คือ ค่าเฉลี่ยของปริมาณหรือราคาในตลาดหลักจะเท่ากับค่าเฉลี่ยของปริมาณหรือราคาในตลาดเป้าหมาย และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปริมาณและราคาส่งออกผักและผลไม้สดโดยวิธีวิเคราะห์สหสัมพันธ์

ผลการศึกษาพบว่าปริมาณการส่งออกระหว่างตลาดหลักและตลาดเป้าหมายมีความแตกต่างกัน เนื่องจากประเทศตลาดหลักมีการส่งออกมาเป็นเวลานานและอยู่ใกล้ประเทศไทยกว่าตลาดเป้าหมาย จึงทำให้ปริมาณการส่งออกมากกว่ากลุ่มเป้าหมาย และชาวยุโรปไม่คุ้นเคยกับรสชาติของผักและผลไม้ไทยเท่าที่ควร ส่วนผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตลาดหลักและตลาดเป้าหมายที่มีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน อธิบายได้ว่าเมื่อตลาดหลักมีการขยายการส่งออกเพิ่มขึ้น สามารถเตรียมแนวทางในการขยายปริมาณและราคาการส่งออกไปยังตลาดเป้าหมายได้เช่นกัน แต่ถ้าไม่มีความสัมพันธ์กันต้องลดปริมาณหรือราคาการส่งออกไปยังตลาดหลักเพื่อขยายการส่งออกไปยังตลาดเป้าหมาย ผลได้ว่าทุเรียน และเงาะมีความสัมพันธ์กัน มะม่วงไม่มีความสัมพันธ์กัน ส่วนมะเขือเทศ ต้นหอม-กระเทียม และลำไย ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งทำให้การกำหนดปริมาณหรือราคาจะไม่มีผลกระทบกับการขยายการส่งออกไปยังตลาดเป้าหมายเลย

จากการตรวจเอกสาร ได้นำวิธีการศึกษาภาวะทั่วไปเกี่ยวกับการผลิตและการตลาดผักและผลไม้สดที่สำคัญ เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ด้วยวิธีการวิเคราะห์เชิงพรรณนา โดยอาศัยวิธีการทางสถิติอย่างง่ายในรูปอัตราส่วนหรือร้อยละแสดงในรูปของตารางประกอบการอธิบาย มาใช้กับการศึกษาอุปสงค์ในการใช้บริการการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับ ซึ่งจะแสดงถึงการผลิต การตลาด และปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

แนวคิดทฤษฎีที่ใช้ในกาวิจัย

อุปสงค์การขนส่งสินค้า

ในเรื่องของอุปสงค์ มีลักษณะ ถ้าหากราคาสินค้าหรือบริการเพิ่มขึ้น ผู้บริโภคจะมีปริมาณความต้องการสินค้าหรือบริการนั้นๆ น้อยลง แต่ถ้าราคาสินค้าหรือบริการถูกลง ผู้บริโภคจะมีความต้องการสินค้าหรือบริการนั้นๆ เพิ่มขึ้น เมื่อสมมติให้ปัจจัยอื่นๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

อุปสงค์ของการขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าทั้งหมดเป็นบริการชั้นกลาง ดังนั้นอุปสงค์ของการขนส่งสินค้าจึงเป็นอุปสงค์ต่อเนื่อง (derived demand) คือต้องมีอุปสงค์ในสินค้าก่อนจึงจะเกิดอุปสงค์การขนส่งสินค้าตามมา เนื่องจากสินค้าชนิดเดียวกัน แต่สถานที่ต่างกันจะมีประโยชน์ต่างกัน ผู้เป็นเจ้าของสินค้าจึงยินดีจ่ายเพื่อสร้างอรรถประโยชน์ในสถานที่ไม่ใช่เพื่อเคลื่อนย้ายสินค้า อุปสงค์ของสินค้ากับอุปสงค์ของการขนส่งสินค้าจึงแตกต่างกัน แต่มีความสัมพันธ์กัน (มานวิภา, 2531) ซึ่งหากปราศจากบริการการขนส่งแล้ว การซื้อขายแลกเปลี่ยนย่อมไม่สามารถเกิดขึ้นได้ การขนส่งจึงมีส่วนช่วยเชื่อมผู้ผลิตกับผู้บริโภคเข้าหากัน ด้วยการเคลื่อนย้ายสินค้าจากโรงงานไปถึงมือผู้บริโภค

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์บริการการขนส่งสินค้า

อุปสงค์การขนส่งสินค้ามีลักษณะเป็นอุปสงค์ต่อเนื่อง ซึ่งอุปสงค์ของสินค้ากับอุปสงค์ของการขนส่งสินค้าเป็นคนละตัวกันแต่มีความสัมพันธ์กัน หากมีสิ่งใดมากระทบต่ออุปสงค์สินค้าก็มีผลกระทบต่ออุปสงค์การขนส่งสินค้า ในทางตรงข้ามหากมีสิ่งใดมากระทบต่ออุปสงค์การขนส่งสินค้า ก็อาจไม่มีผลกระทบต่ออุปสงค์สินค้าเลยก็ได้ เนื่องจากอุปสงค์ของสินค้านั้นสามารถมีสิ่งทดแทนกันได้ เพื่อสนองความต้องการของผู้บริโภค ดังนั้นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุปสงค์การขนส่งสินค้าจะเป็นปัจจัยทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่

1. ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ กล่าวคือ ถ้าภาวะการค้ามีการเจริญเติบโตจะทำให้ความต้องการบริการการขนส่งสินค้าสูงขึ้น

2. ลักษณะการประกอบอุตสาหกรรม การเคลื่อนย้ายสินค้าจะถูกกำหนดจากการกระจายตัวของแหล่งอุตสาหกรรม กล่าวคือ หากแหล่งอุตสาหกรรมอยู่ห่างกันมากก็มีแนวโน้มว่าปริมาณการขนส่งที่เกิดขึ้นจะมีค่าสูงขึ้นตามไปด้วย ซึ่งแบ่งการขนส่งสินค้าตามลักษณะการประกอบอุตสาหกรรมได้ดังนี้

2.1 การขนส่งวัตถุดิบหรือทรัพยากรในกระบวนการผลิตเข้าสู่โรงงาน

2.2 การขนส่งสินค้าสำเร็จรูปจากโรงงานไปโรงงานอีกแห่งหนึ่งเพื่อผลิตสินค้า

2.3 การกระจายสินค้าจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค ซึ่งจะมีการขนส่งที่ค่อนข้างซับซ้อน

3. กรรมวิธีทางการตลาด หากมีการส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ทางการตลาดของสินค้าส่งผลให้มีความต้องการสินค้าเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดความต้องการการบริการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ซึ่งขอบเขตตลาดของสินค้าจะมีส่วนสัมพันธ์กับต้นทุนของสินค้าด้วย กล่าวคือ ต้นทุนสินค้าเกิดจากผลรวมของต้นทุนการผลิต และต้นทุนการขนส่ง หากการขนส่งสินค้าไปไกลเท่าไรก็ยิ่งจะมีต้นทุนสินค้าเพิ่มมากขึ้นเท่านั้น ดังนั้นธุรกิจที่สามารถมีต้นทุนค่าขนส่งที่ถูกกว่าจะสามารถขยายตลาดได้ไกลกว่าธุรกิจที่มีต้นทุนค่าขนส่งสูง

อุปทานการขนส่ง

อุปทานของการขนส่ง คือ ปริมาณบริการการขนส่งที่ผู้ให้บริการเต็มใจและสามารถที่จะทำการขายบริการภายใต้สภาพการณ์ที่กำหนดให้ ลักษณะอุปทานเป็นเช่นเดียวกับอุปทานของสินค้าและบริการอื่นๆ ซึ่งแบ่งออกเป็นอุปทานของการขนส่งบุคคลหรือผู้โดยสาร กับอุปทานของการขนส่งสินค้า (มานวิภา, 2531)

ปัจจัยกำหนดอุปทานการขนส่ง

1. เทคโนโลยี ลักษณะทางเทคนิคของระบบการขนส่งจะมีผลกระทบต่อการให้บริการ เช่นขีดความสามารถในการบรรทุก ความรวดเร็ว ความสามารถในการประหยัดเชื้อเพลิง เป็นต้น หากการผลิตเทคโนโลยีที่ดีจะทำให้อุปทานในการให้บริการขนส่งเพิ่มขึ้น

2. ราคาปัจจัยที่ใช้ในการผลิตบริการ เมื่อราคาปัจจัยที่ใช้ในการผลิตบริการขนส่งสูงขึ้นจะทำให้อุปทานการขนส่งลดลง

3. จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง หากมีจำนวนผู้ประกอบการในการขนส่งมากจะทำให้อุปทานในการขนส่งมาก

4. พฤติกรรมผู้ใช้บริการ อุปทานการขนส่งยังขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของผู้ใช้ระบบขนส่งสินค้านั้นๆ ด้วย ดังเช่น พฤติกรรมของผู้ส่งสินค้าจะมีผลกระทบต่อข้อกำหนดต้นทุนค่าระวาง

ผู้ส่งสินค้าสามารถปรับระดับสินค้าคงคลัง ขนาดการขนส่ง ความถี่การใช้บริการ รวมทั้งวิธีการ
บรรจุภัณฑ์

ต้นทุนการผลิตในธุรกิจบริการการขนส่ง

การผลิตบริการด้านขนส่ง ผู้ประกอบการต้องรวมเอาปัจจัยการผลิตต่างๆ เข้าด้วยกัน เพื่อ
ผลิตบริการขนส่งขึ้น ในการดำเนินการผู้ประกอบการต้องจ่ายค่าชดเชยให้แก่เจ้าของปัจจัย ปัจจัย
การผลิตเป็นค่าใช้จ่ายด้านต่างๆ ค่าชดเชยที่ผู้ประกอบการต้องจ่ายนี้เรียกว่า ต้นทุนการผลิต ใน
บางครั้งผู้ประกอบการบริการขนส่งไม่ได้จ่ายค่าชดเชยในการใช้ปัจจัยการผลิตบริการขนส่ง
เป็นตัวเงิน แต่ถือว่าผู้ประกอบการซึ่งเป็นเจ้าของปัจจัยการผลิตเองควรได้รับด้วย ดังนั้นต้นทุนการ
ผลิตบริการขนส่งเป็นค่าใช้จ่ายในการผลิตต่างๆ ที่ตนได้อำนวยให้ทางเศรษฐศาสตร์ ต้นทุนการ
ผลิตมีความหมายกว้างกว่านี้ กล่าวคือ นำเอาค่าเสียโอกาส (Opportunity costs) เข้าไปด้วย ค่าเสีย
โอกาสคือค่าชดเชยซึ่งเจ้าของปัจจัยการผลิต ตลอดจนผู้ประกอบการควรจะได้รับจากการผลิต
สินค้าอื่น แต่ยอมเสียสละนำปัจจัยดังกล่าวมาใช้ผลิตด้านการบริการขนส่งแทน ต้นทุนการบริการ
ขนส่งที่สำคัญประกอบด้วย

1. ต้นทุนคงที่ในการขนส่ง กล่าวคือ เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆ
ตามการขนส่ง ไม่ว่าจะประกอบการขนส่งหรือไม่ก็ตาม จะต้องเสียค่าใช้จ่ายนี้อย่างแน่นอน เช่น
เงินเดือนพนักงาน ค่าเช่าอาคารและที่ดิน เป็นต้น
2. ต้นทุนผันแปร กล่าวคือ เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่จะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามการ
ขนส่ง กล่าวคือ ถ้าผลิตบริการขนส่งมากก็จะมีต้นทุนชนิดนี้เพิ่มมากขึ้น ถ้าทำการผลิตบริการ
ขนส่งน้อยก็จะมีต้นทุนน้อย ถ้าไม่ทำการผลิตเลยก็就不用เสียค่าใช้จ่ายเลย เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง
ค่าสึกหรอ เป็นต้น

ทั้งนี้ต้นทุนของผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการ สามารถแปลงเป็นต้นทุนของผู้ใช้บริการ
ได้ เนื่องจากผู้ให้บริการจะผลักภาระค่าใช้จ่ายไปให้ผู้ให้บริการ โดยวิธีการตั้งราคา เนื่องจาก
ฟังก์ชันต้นทุนของผู้ใช้บริการคือความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการขนส่งกับราคาค่าขนส่งที่ผู้ให้
บริการตั้งขึ้น และผู้ให้บริการก็มีส่วนในการกำหนดอุปทานด้วย ดังนั้นฟังก์ชันต้นทุนของผู้
ให้บริการจึงสามารถดัดแปลงมาเป็นฟังก์ชันต้นทุนของผู้ใช้บริการได้ (จักรกฤษณ์: 2543)

การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (ทองฟู, 2527)

การขนส่งที่มีประสิทธิภาพพอจะสรุปได้ดังนี้

1. ความเร็วของการขนส่ง (speed) สินค้าต้องการความรวดเร็วเพื่อให้ธุรกิจดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น อุปกรณ์ของการขนส่งจะต้องสามารถทำงานได้อย่างเต็มสมรรถนะเพื่อเป็นช่องทางในการเพิ่มผลกำไร ความเร็วของการขนส่ง สามารถแบ่งตามลักษณะความจำเป็น ได้ดังนี้

1.1 การรักษาคุณภาพของสินค้าให้อยู่ในสภาพเดิม เช่น อาหารสด อาหารทะเล ผัก ผลไม้และดอกไม้ สินค้าประเภทนี้ต้องการความรวดเร็วในการขนส่งเพื่อป้องกันการเสื่อมคุณภาพหรือเน่าเสีย

1.2 ทันทต่อเหตุการณ์ และสภาพความต้องการของตลาด เช่น ข้าวสาร อะไหล่ เครื่องบิน ยารักษาโรค สินค้าประเภทแฟชั่นเพื่อมีให้ล่าสุด ความรวดเร็วของการขนส่งจึงมีบทบาทอย่างมากของธุรกิจประเภทเหล่านี้ ความรวดเร็วยังช่วยลดค่าใช้จ่ายในการลงทุน เช่น ค่าดอกเบี้ยหรือค่าประกันภัย นอกจากนี้ยังช่วยร่นระยะทางในการเดินทางติดต่อข้าวสารในกิจการค้าระหว่างประเทศรวมทั้งการพักผ่อนหย่อนใจโดยใช้เวลาเพียงเล็กน้อย

2. ความปลอดภัยในการขนส่ง (Safety) การขนส่งต้องมีการคำนึงถึงความปลอดภัย โดยจะต้องปราศจากความสูญหาย เสียหายในกรณีต่างๆ ทั้งสภาพดินฟ้าอากาศ และการแทรกแซงจากสิ่งที่อยู่ภายนอก ดังนั้นกฎหมายของทุกๆ ประเทศถือว่า ผู้ขนส่งมีหน้าที่รับประกันในหน้าที่พิเศษคือ รับผิดชอบต่อสินค้าขณะขนส่ง ยกเว้นกรณีถ้าความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัย เช่น ไฟฟ้า หรือเกิดการจลาจล

3. ความสะดวกในการขนส่ง (Convenient) การขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการขนส่งควรให้ความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ เนื่องจากลักษณะของอุตสาหกรรมประเภทนี้จัดว่าเป็นอุตสาหกรรมประเภทบริการ จึงควรให้ความสะดวกดังเช่น

3.1 บริการต่างๆ ที่ต่อเนื่องกับการขนส่ง

3.2 อุปกรณ์ เครื่องมือครบชนิดตามความจำเป็น

3.3 พนักงานที่มีประสิทธิภาพในการทำงาน

3.4 เวลาที่ให้บริการควรกำหนดไว้แน่นอน

4. การให้บริการที่พอเพียง (Service) ธุรกิจควรพิจารณาว่าควรให้บริการขนส่งประเภทใด เช่น

4.1 การบริการควรมีความสม่ำเสมอและมีความพอเพียง สามารถช่วยในการวางแผนด้านการผลิตให้สอดคล้องกับคำสั่งซื้อ และช่วยรักษาคุณภาพของสินค้าไว้

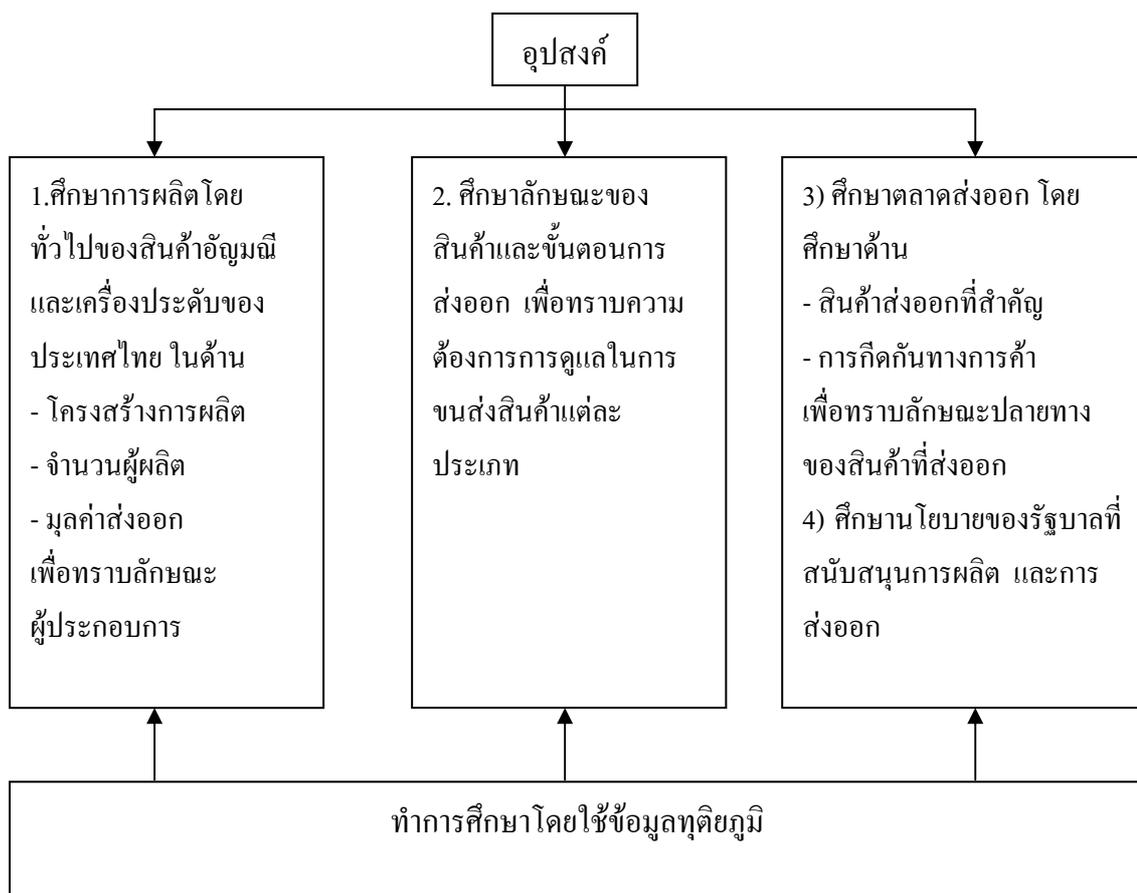
4.2 การบริการขนส่งถึงมือผู้รับ คือ การบริการที่เรียกว่าสมบูรณ์แบบ จะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งหลายทอด

4.3 การบริการ ควรคุ้มครองสินค้าตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง

5. อัตราค่าขนส่งที่เหมาะสม (Economy) อัตราค่าขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการผลิต จึงพยายามให้เสียค่าขนส่งน้อยที่สุดเพื่อประโยชน์ต่อการแข่งขันทางการค้า

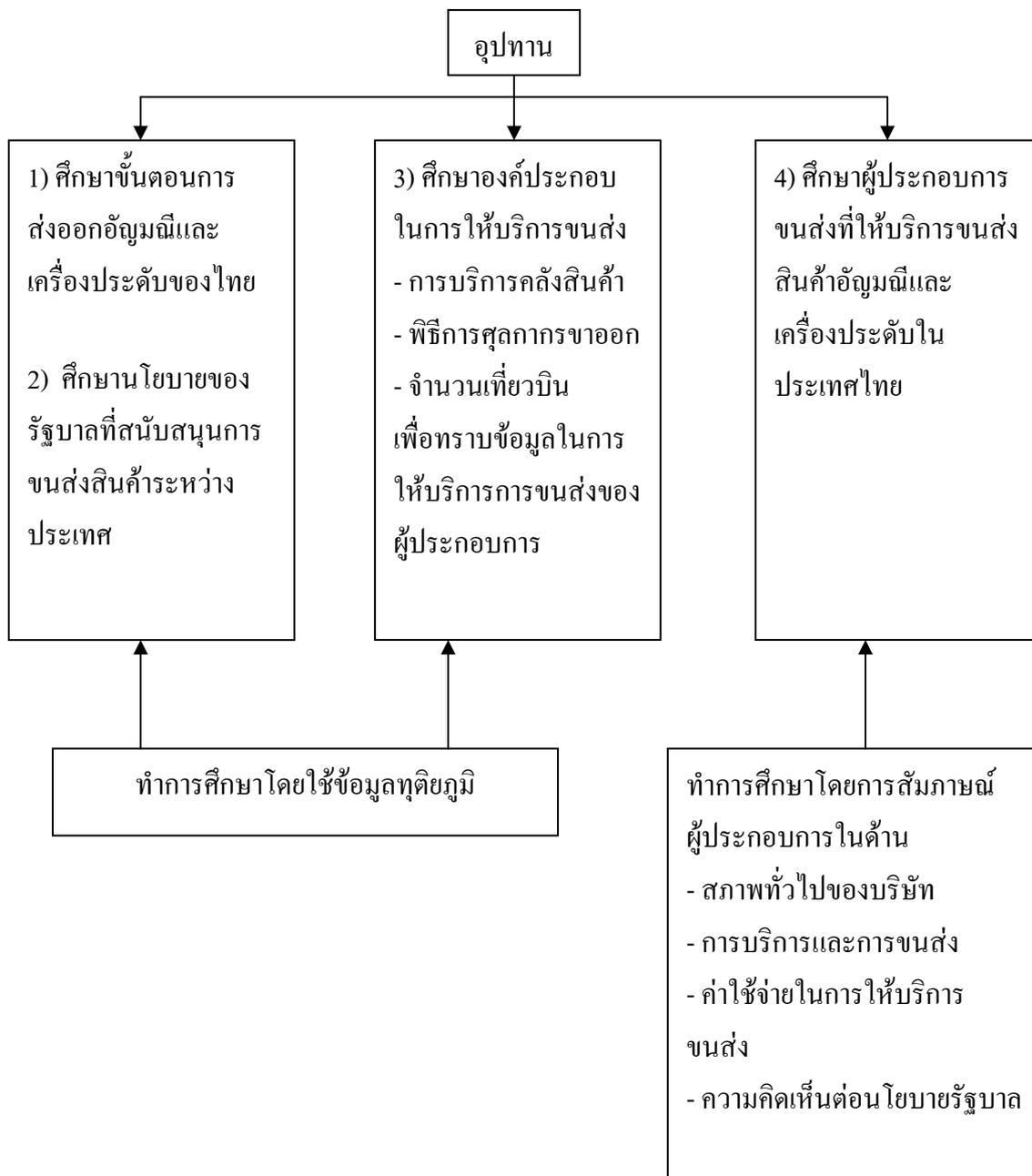
กรอบแนวคิดการวิจัย

การศึกษาทางด้านอุปสงค์การใช้บริการการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับ



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการศึกษาอุปสงค์การใช้บริการการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับ

การศึกษาทางด้านอุปทานการให้บริการการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับ



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดในการศึกษาอุปทานการให้บริการการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับ