

การศึกษาสถานภาพและความสามารถในการแข่งขันของ  
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนน

สำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว  
กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

จัดทำโดย  
บริษัท ซี เอ อินเตอร์เนชั่นแนล อินฟอร์เมชั่น จำกัด  
กันยายน 2552

## คำนำ

รายงานสรุปการศึกษาสถานภาพและความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการ การศึกษาสถานภาพและความสามารถในการแข่งขันของ ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนน เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา “โครงการการประกอบธุรกิจบริการของไทยเพื่อจัดทำแนวทางในการอนุญาตหรือมาตรการสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย” ข้อมูลที่นำเสนอนี้ ได้จากการศึกษาทั้งข้อมูลทุติยภูมิและปฐมภูมির่วมกันเพื่อวิเคราะห์ด้านสถานภาพการประกอบธุรกิจ และความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการเป้าหมาย ซึ่งกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ได้มอบหมายให้บริษัท ซี เอ อินเตอร์เนชั่นแนล อินฟอร์เมชั่น จำกัด ดำเนินการในช่วงเดือน สิงหาคม 2552 ถึง มิถุนายน 2553 โดยข้อมูลทุติยภูมินั้นได้จากการศึกษาทบทวนข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแต่ละธุรกิจทั้งในภาครัฐและเอกชน ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิได้จากสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจ การสำรวจความคิดเห็นจากผู้ประกอบการในธุรกิจ และการสัมภาษณ์ความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนในธุรกิจ

ทั้งนี้รายงานฉบับสมบูรณ์ ที่มีเนื้อหาครบถ้วนในส่วนกรอบแผนงานและกลยุทธ์ในการป้องกันผลกระทบและการพัฒนาขีดความสามารถของสถานประกอบการไทย เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือการเข้ามาประกอบกิจการของสถานประกอบการต่างชาติ ผู้อ่านสามารถติดต่อขอข้อมูลได้จาก สำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

คณะที่ปรึกษาโครงการขอขอบคุณกรมพัฒนาธุรกิจการค้าและหน่วยงานทั้งภาครัฐและสมาคมธุรกิจเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสถานประกอบการในทุกสาขาธุรกิจ ที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการอนุเคราะห์ข้อมูลเพื่อให้การศึกษาครั้งนี้เสร็จสมบูรณ์ทุกประการ

หัวหน้าทีมที่ปรึกษาโครงการ ฯ

เพียรจิต สิงหโฑราช

บริษัท ซี เอ อินเตอร์เนชั่นแนล อินฟอร์เมชั่น จำกัด

มิถุนายน 2553

## สภาพและความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนน

**ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนน (TSIC Code: 160230)** ในการศึกษาครั้งนี้ หมายถึง การใช้รถเพื่อการขนส่งสินค้าเพื่อสินจ้างโดยไม่กำหนดเส้นทาง ทั้งนี้สามารถแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ประกอบด้วย

**ระยะที่ 1** การขนส่งภายในประเทศ เริ่มต้นกระบวนการขนส่งจากโรงงาน หรือคลังสินค้าของสถานประกอบการ ไปยังท่าส่งออกหรือเขตแดน

**ระยะที่ 2** การขนส่งระหว่างประเทศ สำหรับประเทศที่มีเส้นทางขนส่งทางบกติดต่อกัน ประกอบด้วย การขนส่งโดยรถบรรทุก และการขนส่งโดยรถไฟ

ทั้งนี้ธุรกิจสามารถแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ตามลักษณะของการดำเนินการ คือ

(1) ธุรกิจการขนส่งสาธารณะ (Public or Common Carriers) หมายถึง ธุรกิจที่ให้บริการขนส่งแก่สาธารณะชนโดยทั่วไปเพื่อสินจ้าง ทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง

(2) ธุรกิจการขนส่งตามสัญญา (Contract Carrier) หมายถึง สถานประกอบการที่ให้บริการรับจ้างขนส่งสินค้าแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะ โดยมีสัญญาการว่าจ้างระหว่างกัน เพื่อให้บริการขนส่งอย่างต่อเนื่อง

(3) ธุรกิจการขนส่งส่วนบุคคล (Private Transport Operator) หมายถึง สถานประกอบการขนส่งเพื่อกิจการของตนเองเพื่อสินค้าของตนเองโดยใช้พาหนะของตนเอง

(4) ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) หมายถึง ผู้ที่ทำหน้าที่รวบรวมสินค้า เพื่อส่งมอบให้สถานประกอบการขนส่งสาธารณะหรือสถานประกอบการขนส่งตามสัญญาต่อไป โดยที่ผู้รับจัดการขนส่ง จะเป็นผู้รับผิดชอบการขนส่ง

(5) สถานประกอบการสถานีขนส่ง (Terminal Operation) หมายถึง ผู้ประกอบการสถานีขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นสถานที่ขนถ่ายสินค้าหรือรวบรวมสินค้าเพื่อทำการขนส่งต่อไป โดยทั่วไปรัฐจะเป็น ผู้ดำเนินการสถานีขนส่งเอง (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, 2551)

สาระสำคัญของสภาพของธุรกิจได้พอสังเขป ดังนี้

กิจการในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนน จนถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2552 มีจำนวน 3,817 ราย และในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (2543-2552) มีแนวโน้มของจำนวนกิจการ ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉลี่ยร้อยละ 5.14 ต่อปี จำนวนกิจการที่มีผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย 100 % มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 95.81 ส่วนกิจการที่มีต่างชาติมาร่วมทุนมีอยู่ร้อยละ 4.19 โดยสัญชาติที่เข้ามาร่วมถือหุ้น และนำเงินเข้ามาลงทุน ในกิจการการขนส่งสินค้าทางถนน มากที่สุดในปี 2551 คือ ญี่ปุ่น ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนนเกือบทั้งหมดเป็นองค์กรขนาด SMEs มีที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลร้อยละ 51.66 ในปี 2550 กิจการทั้งหมดทั่วประเทศมีรายได้รวมกันประมาณกว่าหนึ่งแสนล้านบาท

ด้านทรัพยากรในการดำเนินธุรกิจ พบว่า กิจการที่มีต่างชาติร่วมถือหุ้นมีการใช้ทรัพยากรจากต่างประเทศในสัดส่วนที่สูงกว่ากิจการที่มีผู้ถือหุ้นเป็นคนไทย 100 % โดยมีการใช้เครื่องมือและเทคโนโลยีจากต่างประเทศในสัดส่วนที่สูงกว่าทรัพยากรอื่นๆ ในขณะที่กิจการไทยก็มีการใช้ทรัพยากรจากต่างประเทศด้วยเช่นกัน โดยมีการนำเข้าเครื่องมือและเทคโนโลยีในสัดส่วนที่สูงกว่าปัจจัยอื่นๆ

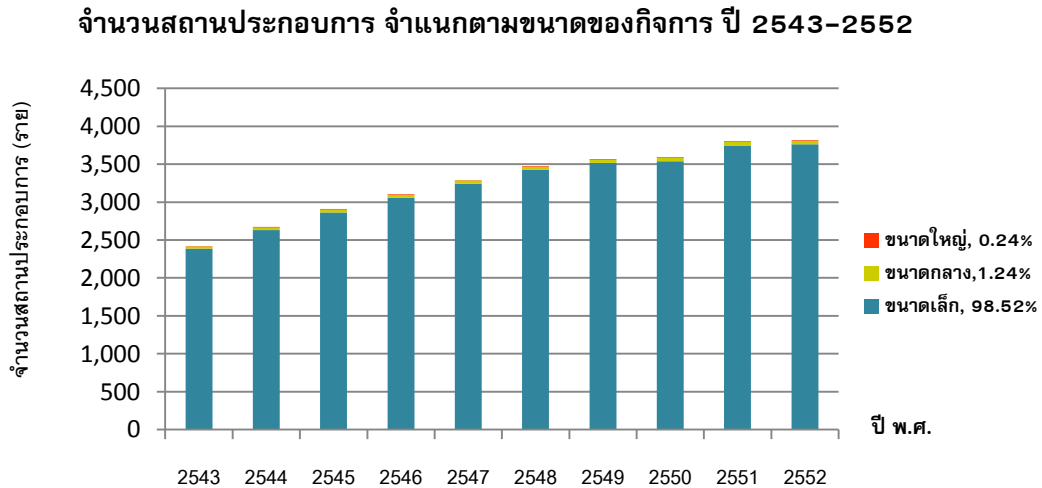
ด้านจุดแข็งหรือความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจพบว่า กิจการที่เป็นคนไทย 100 % มีความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าภายในประเทศมากกว่าต่างชาติ เข้าใจระบบการทำงานของระบบการขนส่งภายในประเทศเป็นอย่างดี ในขณะที่กิจการที่มีต่างชาติร่วมถือหุ้นมีข้อได้เปรียบด้านการเงิน มีเทคโนโลยีในการให้บริการที่ทันสมัย มีการให้บริการที่ครบวงจร และบุคลากรที่มีคุณภาพ ด้านจุดอ่อนหรือข้อจำกัด พบว่ากิจการที่มีผู้ถือหุ้นเป็นคนไทย 100 % มีข้อจำกัดด้านเงินทุน บุคลากรยังขาดประสิทธิภาพ และไม่มียุทธศาสตร์เทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้สำหรับการขนส่ง ในขณะที่จุดอ่อนของกิจการที่มีต่างชาติร่วมถือหุ้น คือ บุคลากรระดับปฏิบัติการยังไม่มีประสิทธิภาพมากพอเช่นกัน ทั้งนี้ประเด็นที่ใช้ในการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนน คือ ความรวดเร็วและตรงต่อเวลาในการขนส่งสินค้า การจัดการที่ทำให้สินค้าได้รับความเสียหายน้อย และราคามีความเหมาะสม โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีแนวโน้มในการ

นำระบบซอฟต์แวร์มาใช้ในการติดตามรถขนส่งสินค้า รวมทั้งขยายตลาดใหม่ๆ ที่มีประสิทธิภาพ เช่น ตลาดที่มีเส้นทางเชื่อมต่อกับไทยบริเวณชายแดน

ทั้งนี้สามารถสรุปสถานภาพและสภาวะการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนน มีรายละเอียดดังนี้

## 1. ข้อมูลทางเศรษฐกิจที่สำคัญของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนน ในช่วงปี พ.ศ. 2543-2552

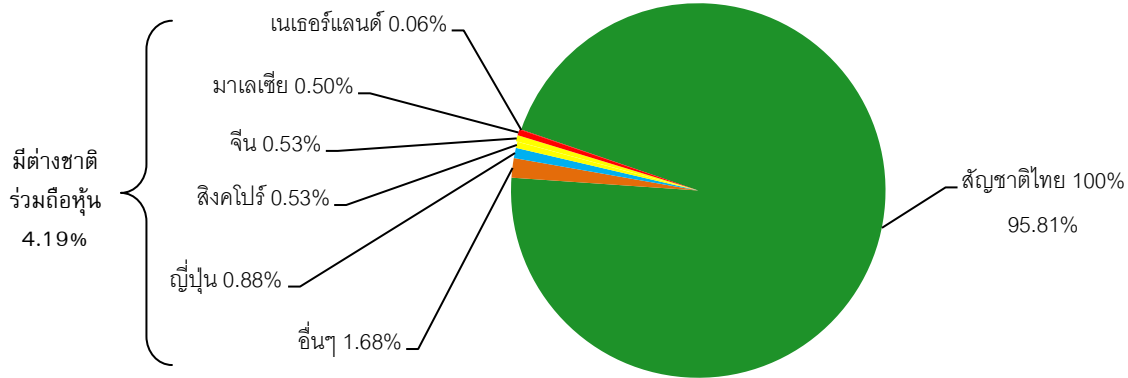
### 1.1. จำนวนและสัดส่วนของสถานประกอบการ จำแนกตามขนาดของกิจการ



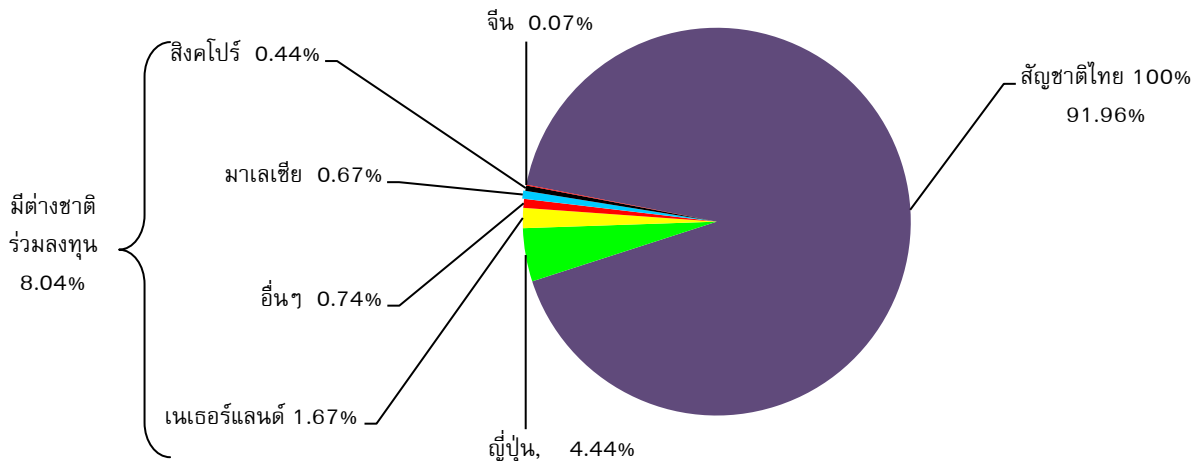
จำนวนสถานประกอบการทั่วประเทศ จนถึงปีปัจจุบัน 2552 (ณ เดือนกุมภาพันธ์) มีจำนวนคงอยู่รวม 3,817 ราย โดยสถานประกอบการเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 99.76) เป็นสถานประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก (SMEs) ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2543-2552) จำนวนสถานประกอบการมีอัตราการเติบโตต่อปีเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง และมีการเติบโตเฉลี่ยในรอบ 10 ปี เพียงร้อยละ 5.14 เท่านั้น ด้านการกระจายตัวของสถานประกอบการพบว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่มีที่ตั้งอยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลร้อยละ 51.66 รองลงมาคืออยู่ภาคตะวันออก (ร้อยละ 13.70) และภาคใต้ (ร้อยละ 10.03) ตามลำดับ

## 1.2. จำนวนและทุนจดทะเบียนของกิจการ จำแนกตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้น

จำนวนของกิจการ จำแนกตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้น ปี 2551

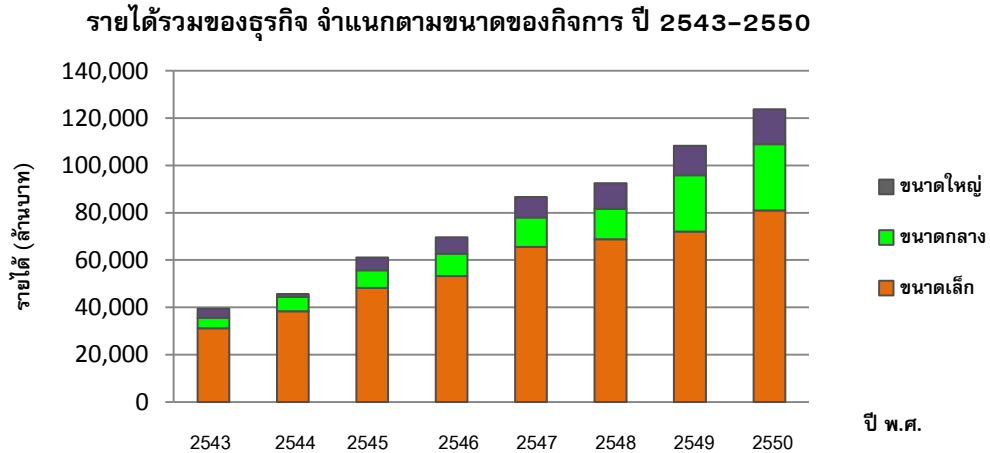


ทุนจดทะเบียนของกิจการ จำแนกตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้น ปี 2551



เมื่อพิจารณาด้านการถือหุ้นของกิจการในธุรกิจ พบว่า ในปี พ .ศ. 2551 มีจำนวนกิจการที่เป็นสัญชาติไทย 100% ถึงร้อยละ 95.81 มีมูลค่าการทุนจดทะเบียนรวมประมาณ 10,562.49 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 91.96 ของมูลค่าทุนจดทะเบียนทั้งหมด ส่วนกิจการ ารที่มีชาวต่างชาติเข้าร่วมถือหุ้นมีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 4.19 มีมูลค่าทุนจดทะเบียนรวมประมาณ 923.15 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.04 ของทั้งหมด ทั้งนี้ผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติส่วนใหญ่มีสัญชาติญี่ปุ่น สิงคโปร์ จีน และมาเลเซีย ตามลำดับ

### 1.3. มูลค่าตลาดจากรายได้รวมของธุรกิจ จำแนกตามขนาดของกิจการ



ด้านการประเมินมูลค่าตลาดของธุรกิจ พบว่า ประมาณการรายได้ของธุรกิจทุกขนาดรวมกันในปี 2550 มีมูลค่าประมาณ 123,859.61 ล้านบาท ในรอบ 8 ปี (ช่วงปีพ.ศ. 2543-2550) มูลค่าตลาดด้านรายได้ของธุรกิจมีอัตราการเติบโตต่อปีไม่คงที่และพบว่าในช่วงดังกล่าวมีการเติบโตเฉลี่ยต่อปีคิดเป็นร้อยละ 17.39 ทั้งนี้ธุรกิจที่เป็นผู้นำตลาด ซึ่งมีรายได้สูงสุดในช่วงปีพ.ศ. 2548-2550 เช่น บริษัท ซีเมนต์ไทย โลจิสติกส์ จำกัด บริษัท ลินฟ็อกซ์ ทรานสปอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท สยามซอร์ไซด์เซอร์วิส จำกัด บริษัท รวมถาวรขนส่ง (2002) จำกัด บริษัท ไทยแลนด์แมชชีนารี จำกัด และ บริษัท พี.ไทยแลนด์แมชชีนารี จำกัด เป็นต้น ทั้งนี้ในปี 2550 พบว่าผู้นำตลาดทั้งหมดเป็นกิจการที่มีผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย 100% มีทั้งสิ้น 7 ราย ส่วนผู้นำตลาดที่เหลืออีก 3 รายมีต่างชาติร่วมถือหุ้น ได้แก่ บริษัท สยามซอร์ไซด์เซอร์วิส จำกัด บริษัท จัมโบ้บางส์ แอนด์ ทักส์ จำกัด และ บริษัท กรุงเทพชลกิจ จำกัด โดยสัญชาติผู้ร่วมถือหุ้นได้แก่ เดนมาร์ก สิงคโปร์ และญี่ปุ่น ตามลำดับ

## 2. หน่วยงานและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนน

### 2.1. ภาพรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- **กรมการขนส่งทางบก** มีบทบาทหน้าที่สำคัญที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การพัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนน เพื่อส่งเสริมการให้บริการรถสาธารณะ เสริมสร้างระบบความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน รวมทั้งการพัฒนางานด้านบริการประชาชน ([www.dlt.go.th](http://www.dlt.go.th), 2551)

- **สำนักงานนโยบายและแผนการจราจร** (สนข.) มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่งทางบกคือ ศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะนโยบายวางแผนและประสานแผนการขนส่งและจราจร จัดทำแผนแม่บท เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ สนข. เพื่อให้มีการปรับปรุงแก้ไขหรือออกกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งและจราจรให้เหมาะสม จัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจร จัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่งและจราจร นอกจากนี้ยังร่วมมือและประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการกำหนดทำที่และมาตรการในองค์การระหว่างประเทศ และระหว่างภูมิภาคที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ ([www.otp.go.th](http://www.otp.go.th), 2548)

- **สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม** เป็นหน่วยงานหนึ่งที่ทำให้การสนับสนุนด้านข้อมูลด้านการคมนาคม โดยได้นำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เข้ามาใช้ในการพัฒนาการให้บริการข้อมูลและบริการของกระทรวงคมนาคมด้วยระบบเว็บท่า (Enterprise Portal Site) ตั้งแต่ ปี 2547 เพื่อเป็นศูนย์รวมการให้บริการของกระทรวงคมนาคม ทั้งในส่วนการให้บริการข้อมูลสารสนเทศ (Information) และบริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service) แก่

กลุ่มเป้าหมาย 4 กลุ่ม คือ ได้แก่ ประชาชน องค์กร ชำราราชการและให้บริการแก่ภาคธุรกิจ โดยมีจุดมุ่งหมายสำคัญ คือ มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและบูรณาการบริการในลักษณะแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวและเสริมสร้างขีดความสามารถของกระทรวงคมนาคมในด้านการเอื้ออำนวยให้แก่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงบริการต่างๆ ภายในกระทรวงได้อย่างครอบคลุมและทั่วถึง

(portal.mot.go.th/e-services/index.htm, 2550)

## 2.2. มาตรการกำกับดูแล

การกำหนดมาตรการในการกำกับดูแลธุรกิจ เพื่อมิให้มีผลกระทบต่อสถานประกอบการในประเทศไทย กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางบกได้เป็นผู้กำกับดูแลภายใต้ประเด็นเกี่ยวกับข้อกำหนดในการประกอบกิจการการขนส่งทางบก ที่เกี่ยวกับการเข้ามาของคนต่างด้าว ซึ่งปรากฏในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 โดยมีรายละเอียดดังนี้

มาตรการ	รายละเอียด	หน่วยงานกำกับดูแล
การกำหนดคุณสมบัติของสถานประกอบการ	<p>มีข้อกำหนดห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน ทั้งนี้ผู้ขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งต้อง มีสัญชาติไทย ในกรณีที่ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นห้างหุ้นส่วน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดนั้นต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทย ต้องมีคุณสมบัติโดยละเอียด ดังนี้</p> <p>(1) ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย</p> <p>(2) ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย</p> <p>(3) ในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องเป็นของผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด หรือต้องเป็นของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์การของรัฐ ตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ และบริษัทจำกัดนั้นต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ</p> <p>(4) ในกรณีที่เป็นบริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และมีสัญชาติไทย ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตาม (1) (2) (3) หรือ (4) แล้วแต่กรณี โดยให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตามความจำเป็น หรือมีเหตุพิเศษเป็นการเฉพาะรายได้</p>	กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

มาตรการ	รายละเอียด	หน่วยงานกำกับดูแล
	นอกจากนี้ยังมีข้อกำหนดที่ระบุว่าผู้ประจําทาง (เช่น ผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ ) ในการขนส่งประจําทาง การขนส่งไม่ประจําทางหรือการขนส่งโดยรถโดยสารขนาดเล็กจะต้องมีสัญชาติไทย ทั้งนี้ใบอนุญาตในการประกอบการขนส่งประจําทางมีอายุ 7 ปี และใบอนุญาตขับรถไม่ประจําทางมีอายุ 5 ปี	

ที่มา : พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

### 2.3. มาตรการ/โครงการในการส่งเสริมและพัฒนา

ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์	ผลการดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ
โครงการศึกษาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระหว่างประเทศ	เป็นโครงการที่ไม่ได้เป็นการส่งเสริมสถานประกอบการโดยตรงนัก แต่ถือเป็นการศึกษาเพื่อหาแนวทางการส่งเสริมที่ถูกต้องและตรงจุด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพการขนส่งที่แท้จริงระหว่างประเทศหรือจุดที่มีการใช้การพัฒนาต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อให้บุคลากรมีความรู้บนพื้นฐานความเป็นจริงในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนนโยบายขนส่งทางถนนและระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับความต้องการของสถานประกอบการ โดยระยะเวลาในการดำเนินงานของโครงการคือ ในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ.2551 -2552	อยู่ระหว่างการเตรียมข้อมูลในการไปศึกษา ดูงานตามโครงการฯ ณ ด้านชายแดนและจุดที่มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระหว่างประเทศในจังหวัดหนองคาย - รวบรวมและศึกษาข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้องระเบียบเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งไม่ประจําทางระหว่างประเทศไทย - สปป.ลาว เช่น จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งฯ ประเภทและมูลค่าสินค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว เป็นต้น - จัดทำแบบสัมภาษณ์ และทำการทดสอบแบบสัมภาษณ์ โดยสัมภาษณ์สถานประกอบการขนส่งไม่ประจําทางด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศจำนวน 1 ราย ช่วงมีนาคม 2551 และทำการปรับปรุงแบบสัมภาษณ์ - ออกสำรวจข้อมูลภาคสนาม ณ จังหวัดหนองคาย และบริเวณด้านชายแดน สปป.ลาว ช่วงเดือน มีนาคม 2551 โดยเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิด้วยการสัมภาษณ์สถานประกอบการขนส่งไม่ประจําทางด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศไทย - สปป.ลาว ที่มีที่ทำการในเขตจังหวัดหนองคาย จำนวน 6 ราย ซิปป์ (ตัวแทนจัดการด้านเอกสารการขนส่งขาเข้า -ขาออก) จำนวน 2 ราย	กรมการขนส่งทางบก
โครงการจัดทำซอฟต์แวร์กลางด้าน TMS : Transport Management	เพื่อให้สถานประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ไทยมีเครื่องมือช่วยในการวางแผนและดำเนินการด้านการขนส่งสินค้า สามารถเข้าถึงเทคโนโลยีได้ด้วย	ผลผลิตที่ได้จากโครงการนี้คือ ซอฟต์แวร์ด้าน TMS และระบบการให้บริการติดตั้งและปรับปรุงซอฟต์แวร์ ทั้งนี้ระยะเวลาในการดำเนินงานของโครงการคือ	กรมการขนส่งทางบก



ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์	ผลการดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ
System	ต้นทุนต่ำและลดการพึ่งพาการนำเข้า และเสียค่าลิขสิทธิ์ซึ่งมีราคาแพงมาก	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2551 ที่ผ่านมา โดยผลการดำเนินโครงการพบว่า คือ จำนวนผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ไทยที่เข้ารับการติดตั้งซอฟต์แวร์เพิ่มมากขึ้นและสร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการมากขึ้น	
โครงการศึกษาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ธุรกิจขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ	เพื่อศึกษามาตรฐานการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศที่เป็นสากล และนำเทคโนโลยีมาใช้ในการประกอบการทั้งรถขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร เพื่อยกระดับมาตรฐานในการประกอบการขนส่งทางถนนของไทย ศึกษาเส้นทางที่มีศักยภาพในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ รวมถึงอุปสงค์และอุปทานของการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่จะมีการขนส่งในเส้นทางตลอดจนการพยากรณ์อุปสงค์และอุปทานของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ และศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรจัดให้มีขึ้น และการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งใน Mode อื่นๆ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ตลอดจนเพื่อเพิ่มโอกาสให้สถานประกอบการขนส่ง และโลจิสติกส์ของไทยพบปะและเจรจากับ สถานประกอบการต่างประเทศ โดยระยะเวลาในการดำเนินงานของโครงการคือ ปีงบประมาณ พ.ศ.2551	กรมการขนส่งทางบก .ได้ว่าจ้างศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี เพื่อดำเนินการศึกษาตามข้อกำหนดการปฏิบัติงาน (TOR) โดยทำสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2550 - แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษาซึ่งประกอบไปด้วยตัวแทนจากหน่วยงานรัฐและองค์กรต่างๆ โดยที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report) เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2551 ได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ เพื่อพิจารณารายงานเริ่มต้นการศึกษา เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2551 ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้มีมติรับรองรายงานการศึกษาฯ โดยให้ที่ปรึกษานำความเห็นของคณะกรรมการฯ ไปพิจารณาประกอบการศึกษาและปรับปรุงรายงานครั้งต่อไป - จัดการสัมมนาครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2551 เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อแนวทางการดำเนินการโครงการศึกษาดังกล่าว โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาประมาณ 200 คน - ที่ปรึกษาได้กำหนดการสำรวจเส้นทางภาคสนามและรวบรวมข้อมูลในเส้นทางแนวเศรษฐกิจได้ตาม เส้นทาง R1 ผ่านจังหวัดสระแก้ว ประเทศกัมพูชา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ในวันที่ 24-28 มีนาคม 2551	กรมการขนส่งทางบก
โครงการพัฒนาและส่งเสริมสถานประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกในภูมิภาค	เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกในต่างจังหวัด และเพื่อให้สถานประกอบการขนส่งมีแนวทางในการพัฒนาองค์กรและสามารถลดต้นทุนการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนเพื่อให้	อยู่ระหว่างให้ สำนักงานขนส่งจังหวัด ทั่วประเทศจัดส่งแผนงาน /โครงการและแจ้งความประสงค์ขอรับการสนับสนุนด้านงบประมาณ	

ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์	ผลการดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ
	สำนักงานขนส่งจังหวัดมีแผนการส่งเสริมและพัฒนาสถานประกอบการขนส่งไปในทางเดียวกัน ทั้งนี้พื้นที่เป้าหมายจะดำเนินการทั่วทุกภูมิภาคของไทย โดยมีระยะเวลาในการดำเนินงานของโครงการในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ.2550 -2552		

### 3. สถานภาพการประกอบธุรกิจ และศักยภาพในการประกอบธุรกิจของสถานประกอบการสัญชาติไทย 100% และสถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วนในของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนน

จากการศึกษาข้อมูลงานวิจัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจ เช่น สมาคมขนส่งสินค้า สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย และการสำรวจข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนน สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

#### 1) การใช้ทรัพยากรในการดำเนินธุรกิจ

- สถานประกอบการสัญชาติไทย 100 % ทรัพยากรที่ใช้ภายในประเทศทั้งหมด ได้แก่ ปัจจัยทุนผู้เชี่ยวชาญ รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการ ส่วนด้านบุคลากร และเครื่องมือเทคโนโลยี มีการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยเฉลี่ยของทุกปัจจัยที่มีสัดส่วนการนำเข้าจากต่างประเทศประมาณร้อยละ 5-10
- สถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วน ส่วนใหญ่ใช้ทรัพยากรในการดำเนินธุรกิจภายในประเทศเกินกว่าร้อยละ 50 ยกเว้นปัจจัยทุนที่มีการใช้ทุนจากต่างประเทศประมาณร้อยละ 10-20

#### 2) สถานภาพการตลาด การแข่งขันในตลาด

(1) กลุ่มเป้าหมายของธุรกิจ กิจกรรมด้านการขนส่งสินค้าทางถนน ส่วนใหญ่เป็นการให้บริการเคลื่อนย้าย และกระจายสินค้า สินค้าที่บรรทุกทุกมีทั้งแบบ Less Container Load, Full Container Load และสินค้าเทกอง โดยมีทั้งการขนส่งภายในประเทศและข้ามแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กลุ่มเป้าหมายของสถานประกอบการสัญชาติไทย 100 % และสถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วนจะไม่มี ความแตกต่างกัน โดยตลาดในประเทศส่วนใหญ่เป็นการขนส่งวัตถุดิบที่จะใช้ในการผลิต ได้แก่ ผู้ผลิตสินค้าอุปโภค บริโภค เช่น อาหารเครื่องใช้ไฟฟ้า ธุรกิจรับเหมา ก่อสร้าง สถานประกอบการด้านสินค้าทางการเกษตร เช่น ปุ๋ย พืชผลทางการเกษตร อาหารทะเล และสถานประกอบการ อุตสาหกรรม เช่น เม็ดพลาสติก และสถานประกอบการด้าน ธุรกิจค้าส่ง- ค้าปลีก สำหรับตลาดต่างประเทศ กลุ่มลูกค้าเป้าหมายเป็นกลุ่มเดียวกันกับตลาดในประเทศ โดยจะมีการขนส่งสินค้าระหว่างชายแดนประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ลาว กัมพูชา มาเลเซีย และสิงคโปร์

(2) ช่องทางและวิธีการทางการตลาด วิธีการตลาดส่วนใหญ่จะคล้ายกันระหว่างสถานประกอบการสัญชาติไทย 100 % และสถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วนไทยจะติดต่อกับลูกค้าที่เป็นผู้ว่าจ้างขนส่งเอง และอาจมีติดต่อกับบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในกรณี ที่ผู้ให้บริการเป็นบริษัทขนาดใหญ่มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

(3) คู่แข่งขันหลัก ทั้งสถานประกอบการสัญชาติไทย 100 % และสถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วน มีคู่แข่งคล้ายกัน ดังนี้

- ตลาดในประเทศ คู่แข่งหลักเป็น ธุรกิจประเภทเดียวกัน เช่น ธุรกิจโลจิสติกส์ รายใหญ่ให้การบริการครบวงจร และบริษัท Modern trade ต่างๆ ที่มักจะใช้บริการของบริษัทตนเอง หรือบริษัทต่างชาติที่มีเครือข่ายระหว่างกัน

- ลูกค้านำเข้าต่างประเทศ คู่แข่งสำคัญเป็น ธุรกิจประเภทเดียวกัน ทั้งไทยและต่างชาติที่ทำการขนส่ง บริเวณชายแดน โดยเฉพาะประเทศจีน

#### (4) แนวโน้มความต้องการของตลาด

- สถานประกอบการสัญชาติไทย 100 % ส่วนใหญ่คาดว่าแนวโน้มตลาดในประเทศระยะเวลา 1-3 ปีข้างหน้าจะลดลง ประมาณร้อยละ 40-50 เนื่องจากปัญหาเศรษฐกิจชะลอตัว การแข่งขันสูงมาก ทำให้มีการตัดราคากันเองระหว่างสถานประกอบการ ส่งผลต่อรายได้ที่ลดลง ผู้บริโภคมีแนวโน้มการใช้จ่ายใช้สอยน้อยลง ทำให้ลูกค้าซึ่งเป็นธุรกิจขายปลีกมีการขนส่งน้อยลง การขยายตัวของ สิ่งอำนวยความสะดวกเข้าไปใกล้ ชุมชนมากขึ้น ทำให้ลดการขนส่ง ระยะทางไกลๆ ลง เช่น ตลาดกลาง Modern trade เป็นต้น และการให้บริการขนส่งทางบก ได้รับผลกระทบจากการบริการขนส่งแบบครบวงจร ซึ่งให้บริการรวมทั้งการขนส่งทางน้ำ อากาศ บก อย่างไรก็ตาม สถานประกอบการสัญชาติไทย 100 % บางส่วนยังคาดว่าแนวโน้มตลาดเพิ่มขึ้นได้บ้าง เนื่องจาก สินค้าที่ขนส่งเป็นสินค้าจำเป็น ยังไม่ได้รับผลกระทบจากการหดตัวของเศรษฐกิจ

- สถานประกอบการ ที่มีต่างชาติ เป็นหุ้นส่วน ซึ่งส่วนใหญ่ทำการตลาดต่างประเทศบริเวณชายแดน คาดว่าแนวโน้มตลาดจะลดลงเช่นกัน ส่วนใหญ่มาจากแข่งขันกันเองระหว่างผู้ให้บริการขนส่ง โดยเกิดจากลักษณะสินค้าที่ทำการขนส่ง เช่น สินค้าเกษตร ในสินค้าประเภทนี้จะมีกฎระเบียบออกมาเพื่อกีดกันการขนส่ง เป็นต้น

#### (5) รูปแบบและวิธีการแข่งขัน

สถานประกอบการในธุรกิจการขนส่งสินค้า ทางถนน แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ตามลักษณะของการดำเนินการ คือ

- ธุรกิจขนส่งสาธารณะ (Public or Common Carriers) คือ สถานประกอบการที่ให้บริการขนส่งแก่สาธารณะชนโดยทั่วไปเพื่อสินค้า ทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง

- ธุรกิจขนส่งตามสัญญา (Contract Carrier) คือ สถานประกอบการ ที่ให้บริการรับจ้างขนส่งสินค้าแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะ โดยมีสัญญาการว่าจ้างระหว่างกัน เพื่อให้บริการขนส่งอย่างต่อเนื่อง

ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนมีการแข่งขันกันอย่างรุนแรงด้านราคา เพื่อพยายามรักษาลูกค้าไว้ โดยการพัฒนาการบริการที่มีอยู่ด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ การเสนอสินค้าและบริการที่เพียบพร้อม ครบวงจร ตอบสนองความต้องการทุกด้านของลูกค้า เช่น ให้บริการขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริการรถเพื่อการท่องเที่ยว เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการด้วยการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการส่งสินค้าอีกด้วย

### 3. สถานภาพของประเด็นความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนน

สถานประกอบการไทยมีความได้เปรียบสถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วน ด้านเครือข่าย โดยรวมกลุ่มเป็นพันธมิตร ในกลุ่มสถานประกอบการขนส่งด้วยกันที่ให้ความร่วมมืออย่างดีในการหางาน ร่วมกันซื้อตู้คอนเทนเนอร์ และแบ่งเส้นทางการขนส่ง ส่วนประเด็นด้านบุคลากร การตลาด ด้านการบริหารจัดการ ทั้งสถานประกอบการไทยและสถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วน ต่างมีความสามารถในการแข่งขันเช่นเดียวกัน และด้านการเงิน สถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วนมีความได้เปรียบสถานประกอบการไทยมากกว่า ส่วนข้อจำกัดและปัญหาที่ชัดเจน สถานประกอบการสัญชาติไทย 100 % มีข้อจำกัดที่ชัดเจนด้านการตลาด การบริหารจัดการ และด้านการเงิน ส่วนสถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วน มีข้อจำกัดด้านบุคลากรเช่นเดียวกับกับสถานประกอบการไทย ทั้งนี้สามารถสรุปประเด็นความสามารถในการแข่งขัน ได้ดังนี้

**จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของสถานประกอบการสัญชาติไทย 100 %**

จุดแข็ง	จุดอ่อน
<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีความคุ้นเคยกับลูกค้าในประเทศมากกว่า สถานประกอบการต่างชาติ และมีฐานลูกค้า ในประเทศในการให้บริการ</li> <li>- เข้าใจระบบ การทำงาน ด้านการขนส่ง ภายในประเทศ เป็นอย่างดี มีประสบการณ์การทำงานสูง ไม่ ต้องใช้เทคโนโลยี สูง ใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่นในการให้บริการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ด้านการเงิน สถานประกอบการไทยมีเงินทุนน้อย ทำให้มีข้อจำกัดการลงทุนเพื่อพัฒนาการให้บริการ</li> <li>- ขาดแคลนบุคลากร เนื่องจากการขนส่งสินค้า ในประเทศ ต้องใช้แรงงานจำนวนมากและมีการเข้าออกของแรงงานสูง</li> <li>- บุคลากรไม่มีความชำนาญ ด้านภาษา ทำให้ไม่สามารถสื่อสารกับลูกค้าที่เป็นต่างชาติได้</li> <li>- ไม่มีความรู้ด้านระบบการจัดการ ขาด Know How โดยเฉพาะด้านการจัดการฐานข้อมูลในการขนส่งสินค้า การบริหารจัดการเที่ยวการขนส่งสินค้า</li> <li>- สถานประกอบการ ไทยส่วนใหญ่ไม่ได้ รับงานเอง จะเป็น Outsource ให้กับบริษัทข้ามชาติ ทำให้ไม่มีอำนาจต่อรองด้านราคา</li> </ul>
โอกาส	อุปสรรค
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเปิดเสรีทางการค้า ทำให้มีการเข้ามาลงทุนของต่างชาติ เพิ่มขึ้น ทำให้มีการผลิตสินค้า ธุรกิจโลจิสติกส์ รวมทั้งการขนส่งสินค้าทางบกมีการขยายตัวมากขึ้น</li> <li>- ไทยมีความได้เปรียบในด้านภูมิศาสตร์ รวมทั้งการพัฒนาเส้นทางขนส่งในกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region: GMS) โดยเฉพาะเส้นทาง R3A และ R9 ที่ปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้ว หรือเส้นทางขนส่งในกลุ่ม BIMSTEC (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation) หากภาครัฐและภาคเอกชนร่วมมือกันพัฒนาและส่งเสริมให้ มีการใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่งสินค้าทางถนนมากขึ้น หรือใช้เป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งในรูปแบบ Multi-Modal Transportation ก็จะเป็นโอกาสที่ดีของธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนน อีกทั้งยังจะช่วยให้ไทยมีโอกาสในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางถนนในภูมิภาค ซึ่งจะส่งผลดีทั้งต่อธุรกิจการขนส่งและ บริการที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเปิดเสรีภายใต้กรอบ AEC ซึ่งประเทศสมาชิกจะเข้ามาลงทุนในไทยได้ถึง 70 % ภายในปี 2558 ทำให้ผู้ประกอบการไทยที่ส่วนใหญ่เป็น SMEs จะมีคู่แข่งมากขึ้น เนื่องจากคาดว่าจะการขนส่งทางถนนเป็นธุรกิจบริการที่ต่างชาติสนใจเข้ามาลงทุน เพราะมีโอกาสในการขยายตลาดไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ตามโครงการเชื่อมต่อเส้นทางระหว่างกัน</li> <li>- ภาพลักษณ์ ของสถานประกอบการไทยในมุมมองของผู้ใช้บริการต่างประเทศ ยังไม่เป็นที่เชื่อมั่นในคุณภาพการให้บริการ</li> <li>- ระบบผังเมือง ไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ โดยกฎหมาย กำหนดให้รถ ขนส่ง ไม่สามารถวิ่งได้ช่วงเวลา 06.00- 10.00 น.ในเขตเมือง ซึ่งจุดกระจายสินค้า ในกรุงเทพฯมี 3 แห่ง ซึ่งต้องใช้เส้นทางผ่านเขตเมืองทั้งหมด ทำให้ที่ผ่านมาไม่สามารถผ่านเข้าเมืองได้ในช่วงเวลาดังกล่าว</li> </ul>