

## บทที่ 7

### สรุปและข้อเสนอแนะ

#### บทสรุป

โดยภาพรวม อุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยนับเป็นอุตสาหกรรมผลิตเพื่อการส่งออกเป็นหลักโดยประมาณร้อยละ 95.0 ของมูลค่าการผลิตรวมของประเทศเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายยังต่างประเทศและเป็นการผลิตเพื่อใช้หรือเพื่อรองรับความต้องการของกิจกรรมต่อเนื่องภายในประเทศเพียงร้อยละ 5.0 ของมูลค่าการผลิตหรืออาจกล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่า อุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยสามารถรองรับความต้องการบริโภคภายในประเทศได้เพียงร้อยละ 4.0 ของมูลค่าการบริโภคแผงวงจรไฟฟ้ารวมของประเทศเท่านั้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในปัจจุบันการเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยกับอุตสาหกรรมภายในประเทศไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์หรืออุตสาหกรรมสนับสนุนวัตถุดิบในการผลิตแทบไม่เกิดขึ้นเลย ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะของอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยที่เป็นการรับจ้างผลิตในขั้นตอนการประกอบชิ้นส่วนสำเร็จรูป (assembly) ต่อจากผู้เป็นเจ้าของสายการผลิตซึ่งอาจเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนวัตถุดิบโดยตรงหรือเป็นผู้รับจ้างประกอบชิ้นส่วนรายใหญ่อีกต่อหนึ่ง (Subcontractors) โดยอาศัยการทำสัญญาว่าจ้าง (Contracting) ระยะยาว 5 ปี ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแห่งประเทศไทยทั้งสิ้น 19 ราย ส่วนใหญ่เป็นดำเนินกิจการโดยนักลงทุนชาวต่างประเทศคิดเป็นร้อยละ 57.89 ในขณะที่เป็นการร่วมทุนระหว่างประเทศร้อยละ 15.78 และเป็นการดำเนินงานโดยนักลงทุนชาวไทยคิดเป็นร้อยละ 26.33 ตามลำดับ โดยในระยะแรกอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยเกิดจากการย้ายฐานการผลิตจากต่างประเทศทั้งนี้เนื่องจากข้อได้เปรียบด้านแรงงานที่มีค่าจ้างแรงงานค่อนข้างถูกประกอบกับแรงงานส่วนใหญ่สามารถเรียนรู้งานได้อย่างรวดเร็วแล้วจึงพัฒนามาสู่การดำเนินกิจการในลักษณะของบริษัทยักษ์ใหญ่ที่คนไทยเป็นเจ้าของ และเนื่องจากลักษณะพิเศษของอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยที่เป็นการผลิตในขั้นตอนการประกอบชิ้นส่วนซึ่งรวมไปถึงการตรวจสอบคุณภาพในการผลิตก่อนส่งมอบเพื่อใช้งานต่อไป โดยการนำเข้าชิ้นส่วนและวัตถุดิบสำคัญจากต่างประเทศคิดเป็นร้อยละ 91.70 ของต้นทุนการผลิตรวม ในขณะที่พึ่งพาวัตถุดิบภายในประเทศเพียงร้อยละ 8.3 เท่านั้น โดยต้นทุนส่วนใหญ่ในการประกอบแผง

งานที่จบการศึกษาระดับปวส.ปวช.หรืออนุปริญญา ประมาณร้อยละ 21.03 ในขณะที่เป็นแรงงานที่จบการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไปมีเพียงร้อยละ 5.84 ของแรงงานทั้งหมดเท่านั้น

เนื่องจากอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เงินลงทุนสูงโดยการนำเข้าเครื่องมือเครื่องจักรที่ทันสมัยจากต่างประเทศมาใช้ประกอบกับแรงงานทักษะภายในประเทศ และจากการวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนการผลิตเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการของผู้ประกอบการโดยตรงโดยไม่พิจารณาถึงต้นทุนวัตถุดิบ พบว่า ต้นทุนส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานหรือค่าโสหุ้ยประมาณร้อยละ 52.94 ของต้นทุนรวมและประมาณร้อยละ 30.25 เป็นต้นทุนเนื่องจากการใช้ปัจจัยทุน ในขณะที่เป็นต้นทุนด้านแรงงานเพียงร้อยละ 16.81 เท่านั้น จากสัดส่วนดังกล่าวอาจกล่าวได้ว่าอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยนับเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้ทุนหนาแน่น (Capital Intensive) ในขณะที่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นว่า ปัญหาและอุปสรรคสำคัญในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ คือ อุปสรรคด้านกฎระเบียบนโยบายของรัฐซึ่งรวมถึงความไม่คล่องตัวในการติดต่อหน่วยงานราชการ และอุปสรรครองลงมาคือ อุปสรรคด้านการเงินที่ต้องเผชิญกับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่สูงและการเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศ อุปสรรคด้านการผลิตอันเป็นผลมาจากการขาดแคลนวัตถุดิบและวัตถุดิบไม่มีคุณภาพ อุปสรรคด้านการตลาดอันเนื่องมาจากขนาดตลาดที่จำกัด รวมถึงการขาดบุคลากรที่มีประสบการณ์ ประกอบกับมีอัตราการหมุนเวียนเข้า-ออกของแรงงานค่อนข้างสูงจึงส่งผลให้แรงงานที่มีทักษะซึ่งต้องใช้เวลาในการฝึกฝนอบรมขาดแคลน แต่อย่างไรก็ตามกลยุทธ์ในการแข่งขันทางการค้านับเป็นจุดหนึ่งซึ่งถูกหยิบยกมาใช้ในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทย โดยกลยุทธ์ที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นการเชื่อมโยงเยี่ยณลูกค้าเพื่อให้เกิดความสนิทสนมและเชื่อถืออย่างสนิทใจในเรื่องคุณภาพและความตรงต่อเวลาในการส่งมอบสินค้า โดยอาศัยการทำสัญญาว่าจ้างระยะยาว รวมถึงการให้บริการลูกค้าในลักษณะเฉพาะเจาะจงโดยให้ลูกค้าส่งเครื่องจักรมายังผู้ประกอบการเพื่อจะได้ทำการผลิตสินค้าที่ไม่ได้เป็นสินค้ามาตรฐานที่ผู้ประกอบการทำการผลิตอยู่แล้วให้แก่ลูกค้าต่อไป โดยผู้ประกอบการจะได้ผลตอบแทนจากการดำเนินการในลักษณะของการบวกเพิ่มส่วนของกำไร โดยอาศัยการตั้งราคาแบบต้นทุนพื้นฐาน (Cost-plus pricing) โดยในช่วงปี พ.ศ.2533-2538 อุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยกำหนดราคาโดยการบวกเพิ่มส่วนของกำไรเฉลี่ยประมาณร้อยละ 6.84 ของต้นทุนการผลิตรวม แต่เนื่องจากอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยเป็นอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกจึงจำเป็นต้องแข่งขันกับผู้ผลิตอื่นๆในตลาดโลกทั้งด้านราคาและความสามารถในการผลิต จากการศึกษาถึงขีดความสามารถในการแข่งขันในเชิงราคาของอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งทางการค้าใน

ตลาดส่งออกที่สำคัญของไทย คือ ตลาดส่งออกสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่นและสิงคโปร์ พบว่า โดยรวมแล้วประเทศไทยนับว่ามีขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในเชิงราคาอยู่ในอันดับที่ 7 โดยมีความสามารถในการแข่งขันเชิงราคาอยู่ในระดับที่สูงกว่าประเทศเม็กซิโก พิธีปปินส์และฮ่องกง ในขณะที่เป็นรองประเทศแคนาดา สหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส สาธารณรัฐเกาหลี เยอรมัน และมาเลเซีย ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาถึงความสามารถในการผลิตแผงวงจรไฟฟ้าเพื่อค้าระหว่างประเทศโดยพิจารณาจากความสามารถในการผลิต โดยภาพรวมแล้วไทยนับเป็นประเทศหนึ่งที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตแผงวงจรไฟฟ้าเพื่อค้าระหว่างประเทศเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ผลิตโดยรวมของโลก โดยไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตแผงวงจรไฟฟ้าเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งทางการค้าอยู่ในอันดับที่ 4 รองจากมาเลเซีย สาธารณรัฐเกาหลีและพิธีปปินส์ ตามลำดับ ดังนั้นประเทศไทยจึงเป็นผู้ผลิตและส่งออกแผงวงจรไฟฟ้าอีกประเทศหนึ่งที่ยังคงมีความได้เปรียบในการแข่งขันทางการค้าทั้งในเชิงราคาและความชำนาญในการผลิต

แต่อย่างไรก็ตามในการศึกษานี้พบว่ามีข้อบกพร่องหลายประการ กล่าวคือ ในเรื่องของข้อจำกัดของข้อมูลทั้งในด้านของความแม่นยำและจำนวนของข้อมูล โดยในการศึกษาครั้งนี้ส่วนหนึ่งใช้ข้อมูลปฐมภูมิซึ่งได้จากการออกแบบสอบถามและสัมภาษณ์ ดังนั้นข้อมูลที่ได้บางส่วนจึงเป็นการประมาณการคร่าวๆจากความรู้สึกของผู้ถูกสัมภาษณ์เท่านั้น ประกอบกับข้อมูลที่ต้องการบางส่วนไม่เป็นที่เปิดเผยซึ่งส่งผลให้ข้อมูลที่ได้อาจไม่สมบูรณ์เท่าที่ควร ในขณะที่ข้อมูลทุติยภูมิแม้จะเป็นข้อมูลที่อ้างว่าเป็นสินค้าตัวเดียวกันแต่การเก็บข้อมูลของแต่ละแห่งก็ไม่ตรงกัน ดังนั้นในการศึกษาในส่วนความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศจึงยึดข้อมูลในโมโครฟิซของสหประชาชาติเป็นหลัก ด้วยเหตุผลที่กล่าวข้างต้น ส่งผลให้ผลการศึกษานี้เป็นเพียงแนวทางการมองภาพอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยอย่างคร่าวๆว่ามีโครงสร้างและพฤติกรรมการค้าในกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างไร และเพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษาให้ได้ผลที่ดียิ่งขึ้นในอนาคต

#### ข้อเสนอแนะสำหรับอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทย

ในปัจจุบันอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยนับเป็นเพียงการผลิตในขั้นตอนการประกอบชิ้นส่วนตามคำสั่งของผู้ว่าจ้างและตรวจสอบคุณภาพในการผลิตเพื่อส่งออกเท่านั้น โดยส่วนใหญ่เป็นการพึ่งพาวัตถุดิบและเทคโนโลยีจากต่างประเทศเป็นหลักจึงส่งผลให้

อุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าซึ่งเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ไม่เกิดการเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมภายในประเทศไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องหรืออุตสาหกรรมสนับสนุน ดังนั้นความหวังที่จะให้อุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยมีความสามารถในการแข่งขันทางการค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อให้เกิดผลดีทั้งในแง่ของการทำรายได้ให้กับประเทศ การกระจายรายได้ รวมถึงการประหยัดเงินตราต่างประเทศอันเกิดขึ้นเนื่องจากการนำเข้าวัตถุดิบในการผลิตประกอบชิ้นส่วนแผงวงจรไฟฟ้าและการนำเข้าแผงวงจรไฟฟ้าสำเร็จรูปเพื่อใช้ภายในประเทศ จึงต้องขึ้นกับรัฐบาลที่จะต้องมีการเพิ่มเติมในการส่งเสริมการเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่และการเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมภายในประเทศ เช่น รัฐบาลควรมีมาตรการส่งเสริมการลงทุนของอุตสาหกรรมสนับสนุน เช่น อุตสาหกรรมคอมพิวเตอร์ซึ่งเป็นตลาดหลักสำหรับหลอดระบายความร้อนไฟฟ้าโดยในปัจจุบันต้องนำเข้าต่างประเทศ นอกจากนี้รัฐบาลควรให้ความช่วยเหลือด้านสินเชื่อโดยการจัดสรรเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมและการเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรม เพื่อให้สินเชื่อแก่ผู้ต้องการเข้ามาทำการผลิตในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องหรือผู้ผลิตที่ต้องการปรับปรุงประสิทธิภาพในการผลิตทั้งนี้อาจให้อยู่ในการควบคุมดูแลของธนาคารแห่งประเทศไทยหรือบรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย แต่อย่างไรก็ตามนับเป็นนิมิตหมายที่ดีของการพัฒนาอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยที่รัฐบาลได้มีมาตรการเปิดเสรีการผลิตภาคอุตสาหกรรมและส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการผลิตแผ่นเวเฟอร์วงจรรวมในเขตพื้นที่ส่งเสริมการลงทุนที่ 2 และ 3 โดยคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี และอากรขาเข้าเครื่องจักร ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนการผลิตในประเทศและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีในสูงขึ้น ด้วยเหตุนี้ผู้ผลิตแผงวงจรไฟฟ้าบางรายจึงเริ่มมีการปรับโครงสร้างการผลิตจากผู้รับจ้างประกอบมาเป็นเจ้าของสายการผลิตเองและในอนาคตอันใกล้นี้จะมีการผลิตแผ่นเวเฟอร์ในประเทศเป็นครั้งแรกในนามบริษัท ซัมไมครอน เทคโนโลยี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของบริษัท อัดฟาเทค อิเล็กทรอนิกส์ (มหาชน) จำกัด ผู้ผลิตแผงวงจรไฟฟ้ารายใหญ่ของไทยและเป็นหนึ่งในผู้ถือหุ้นบริษัท AT&T หนึ่งในผู้นำแห่งวงการสื่อสาร<sup>1</sup> ดังนั้นโอกาสเชื่อมโยงและการพัฒนาของอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าไทยกับอุตสาหกรรมสนับสนุนและอุตสาหกรรมต่อเนื่องภายในประเทศจึงมีเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อศักยภาพในการผลิตไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาความสามารถในการออกแบบวงจรเฉพาะ (Application Specific Integrated Circuit:ASIC)ซึ่งไม่เคยมีในอดีตหรือกระบวนการผลิตที่ครบวงจรซึ่งส่งผลให้มูลค่าเพิ่มในการผลิตเพิ่มสูงขึ้น

<sup>1</sup> กฤษฎา บูรณบุณย์ และ วรกฤษณ์ โทกพิสิษฐกุล, "โซลูชันสำหรับการผลิตและตลาด IC," *Thailand's Investment Promotion Journal* 6 (July 1994): 36-37.

อย่างไรก็ตามนอกเหนือจากความสามารถในการแข่งขันเชิงราคาและความได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบในการผลิตแล้ว การพัฒนาความพร้อมทางด้านสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานอันเป็นปัจจัยหนึ่งที่ดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศจึงนับเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศอีกทางหนึ่ง โดยในปัจจุบันพื้นที่เขตโรงงานอุตสาหกรรมหลายแห่งในต่างจังหวัดยังคงประสบปัญหาเรื่องน้ำ ไฟฟ้า และสาธารณูปโภคอื่น ๆ มีจำนวนไม่เพียงพอกับความต้องการ ส่งผลให้การย้ายฐานผลิตจากกรุงเทพฯและปริมณฑลไม่สามารถกระทำได้อย่างเต็มที่ รวมทั้งการจัดการระบบการขนส่งสินค้าทางเรือยังอยู่ในสภาพแออัดและไม่สะดวกเท่าที่ควร ดังนั้นรัฐบาลจึงจำเป็นต้องวางแผนพัฒนาระบบสาธารณูปโภคให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ของผู้บริโภคและผู้ผลิตทั้งในปัจจุบันและในอนาคต โดยเฉพาะในส่วนของผู้ผลิตนั้นปัจจัยเรื่องไฟฟ้าและน้ำมีความสำคัญมาก ในขณะที่เดียวกันรัฐจะต้องผลักดันนโยบายส่งเสริมการลงทุน โดยให้โรงงานอุตสาหกรรมได้กระจายตัวออกไปยังพื้นที่ที่มีการเตรียมระบบสาธารณูปโภคไว้พร้อมแล้ว เช่น นิคมอุตสาหกรรมต่างๆ เป็นต้น นอกจากนี้การกำหนดอัตราค่าบริการก็เป็นเรื่องสำคัญที่จะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ โดยจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อต้นทุนการผลิตและขนส่งเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศคู่แข่ง โดยเฉพาะระบบการขนส่งสินค้าซึ่งนับเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลก ทั้งนี้เนื่องจากระบบการขนส่งที่ดีจะช่วยให้การระบายสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังตลาดเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และมีต้นทุนต่ำ ในขณะที่ระบบการขนส่งของไทยในปัจจุบันยังคงเป็นอุปสรรคต่อการส่งออกอยู่มาก ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าให้ทันสมัยเพียงพอ และมีส่วนในการสร้างเสริมศักยภาพการส่งออกของไทยในอนาคต โดยระบบขนส่งจะต้องได้รับการพัฒนาไปพร้อมๆกัน ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก ทางอากาศ และทางทะเล โดยการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นระบบการขนส่งภายในประเทศที่สำคัญที่สุด และมีส่วนในการส่งเสริมการค้าชายแดนมากนั้น จะต้องเร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างทางให้เป็นไปตามแผนการก่อสร้างทั้งทางในชนบท ทางหลวง และทางรถไฟที่รัฐบาลได้กำหนดเป็นนโยบายไว้แล้วอย่างครอบคลุม และที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ จะต้องมีการทบทวนและปรับปรุงการบริการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพ โดยควรเปิดให้มีการแข่งขันกันมากขึ้น เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกและมีต้นทุนที่ต่ำลง ในขณะที่การขนส่งทางอากาศก็ต้องเร่งพัฒนาเพื่อขยายขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าของสายการบินของไทยให้เพียงพอ และมีศักยภาพในการรองรับสินค้าเข้าออกของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพในระดับอัตราค่าบริการที่สามารถแข่งขันได้ นอกจากนี้ยังพบว่าความเสียเปรียบในการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลกของสินค้าส่งออกไทย ส่วนหนึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากข้อจำกัดด้านการพาณิชย์นาวีของไทยที่ยังล่าช้าอยู่มาก โดยการขนส่งสินค้าออก

ของไทยประมาณร้อยละ 80 ของการส่งออกทั้งหมดจำเป็นคือองอาศัยสายการบินเรือต่างชาติ ทำให้ไม่เป็นอิสระที่จะกำหนดเส้นทางและระยะเวลาการเดินทางเรือให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ส่งออกไทย รวมทั้งต้องเสียค่าบริการและค่าประกันวินาศภัยในอัตราที่สูงตามมาตรฐานโลก ดังนั้นจึงจำเป็นต้องเร่งรัดพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีไทยให้สามารถดำเนินการรุดหน้าไปอย่างรวดเร็วและมีศักยภาพเพียงพอเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศ โดยกิจการขนส่งทางทะเลอยู่ภายใต้การรับผิดชอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งในปัจจุบันประกอบด้วยการท่าเรือที่สำคัญ 2 แห่ง คือ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง โดยในปี พ.ศ.2539 กิจการขนส่งทางทะเลสามารถรองรับสินค้าขาเข้าได้ 12,561,958 ตัน และส่งสินค้าขาออก 13,091,319 ตัน โดยเป็นการขนส่งสินค้าโดยผ่านท่าเรือกรุงเทพ 16,284,061 ตัน และท่าเรือแหลมฉบัง 9,368,676 ตัน ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพนั้นมีความจำกัดในด้านพื้นที่และความไม่สะดวกในการขนส่งสินค้าอันเนื่องมาจากภาวะการจราจรในกรุงเทพฯ ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Sea board) และเพื่อลดความแออัดดังกล่าวรัฐบาลจึงมีนโยบายจำกัดปริมาณผู้ขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพเหลือเพียง 1,000,000 ตู้ (TEU) ภายในปี พ.ศ.2541 ถึงแม้ว่าท่าเรือกรุงเทพจะมีความสามารถในการรองรับสินค้าได้สูงถึง 1,432,843 TEU ในปี พ.ศ.2538 ก็ตาม ด้วยเหตุนี้จึงส่งผลให้ปริมาณผู้ขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วโดยส่วนหนึ่งเป็นท่าเทียบเรือที่ดำเนินการโดยภาคเอกชนซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทเดินเรือ ดังนั้นโอกาสที่เรือบรรทุกสินค้าจะเข้ารับบริการที่ท่าเรือแหลมฉบังจึงเป็นไปได้มาก ส่งผลให้ปริมาณผู้ขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจากเดิม 582 TEU ในปี พ.ศ.2534 เป็น 804,835 TEU ในปี พ.ศ. 2539 แต่อย่างไรก็ตามหากให้ปริมาณการเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้ขนส่งสินค้ามีความหมายสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของศักยภาพในการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแล้ว โดยภาพรวมนับว่าความสามารถในการขนส่งทางทะเลได้มีการพัฒนาเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากเดิม 1,171,279 TEU ในปี พ.ศ.2534 เป็น 2,037,445 TEU ในปี พ.ศ. 2539 (ตารางที่ 7.1) ซึ่งเป็นผลมาจากแผนปฏิบัติงาน/โครงการตามแผนวิสาหกิจ การท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อพัฒนาการให้บริการเรือและขนถ่ายสินค้าให้มีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น โดยปรับปรุงพัฒนาองค์กรในส่วนงานด้านต่างๆให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารงาน และพัฒนาบุคลากรให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้ ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มเครื่องมือทุ่นแรงในการขนถ่ายสินค้าหรือการนำระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลการให้บริการเรือและขนถ่ายสินค้าระหว่างผู้ให้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกของจากท่าเรือ โดยการออกของจากท่าเรือสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ส่วนตามหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้คือ

ตารางที่ 7.1 ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออก การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ปี	ท่าเรือกรุงเทพ (ตัน)					ท่าเรือแหลมฉบัง (ตัน)				
	สินค้าทั่วไป (ตัน)		สินค้าบรรจุ (ตัน)		รวม (ตัน)	สินค้าทั่วไป (ตัน)		สินค้าบรรจุ (ตัน)		รวม (ตัน)
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	
2534	3,727,357	20,239	4,259,329	7,569,244	15,576,169	981,811	11,721	1,540	3,623	998,695
2535	3,486,882	8,326,816	4,827,984	8,326,816	24,968,498	1,048,484	15,401	136,317	149,325	1,349,527
2536	3,551,598	-	5,026,387	8,057,935	16,635,920	389,074	18,849	881,357	1,201,951	2,491,231
2537	3,524,712	-	5,450,795	8,410,527	17,386,034	175,813	191,599	1,670,086	2,111,662	4,149,160
2538	3,886,364	-	5,892,959	8,131,006	17,910,329	385,626	590,783	2,303,123	2,794,477	6,074,009
2539	3,347,200	-	5,457,371	7,480,030	16,284,601	669,511	1,010,879	3,087,876	4,600,410	9,368,676

ตารางที่ 7.1 ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออก การท่าเรือแห่งประเทศไทย (ต่อ)

ปี	รวม (ตัน)		ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า หน่วย : ตู้ (TEU*)		
	ขาเข้า (Inward Cargo)	ขาออก (Outward Cargo)	ท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok Port)	ท่าเรือแหลมฉบัง (Lam Chabang Port)	รวม (Total)
2534	8,970,037	7,604,827	1,170,697	582	1,171,279
2535	9,499,667	16,818,358	1,303,308	33,647	1,336,955
2536	9,848,416	9,278,735	1,273,797	214,902	1,488,699
2537	10,821,406	10,713,788	1,394,768	367,725	1,762,493
2538	12,468,072	11,516,266	1,432,843	512,159	1,945,002
2539	12,561,958	13,091,319	1,232,610	804,835	2,037,445

ที่มา : ฝ่ายประมวลผลข้อมูล การท่าเรือแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : \* ตู้ขนาด 20 ฟุต

1. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งออก โดยส่วนนี้เริ่มหลังจากผู้ส่งสินค้าได้รับเอกสารใบตราส่ง (Bill of Lading) จากผู้ส่งสินค้าจากต่างประเทศแล้วนำไปติดต่อธนาคารเพื่อชำระค่าสินค้าตามเงื่อนไขการซื้อขายสินค้า โดยธนาคารจะบันทึกการชำระเงินค่าสินค้าแล้วมอบใบตราส่งเพื่อให้ไปติดต่อตัวแทนเรือภายในประเทศเพื่อขอรับใบสั่งปล่อยสินค้า (Delivery Order : D/O)

2. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับพิธีการของกรมศุลกากร ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนที่สำคัญ คือ

- ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำใบขนสินค้าขาเข้าและการชำระค่าอากร โดยใบขนสินค้าขาเข้าจะประกอบด้วยรายการต่างๆตามระเบียบราชการ เช่น เครื่องหมายและเลขหมาย จำนวนและลักษณะหีบห่อ ปริมาณน้ำหนักสุทธิ และชนิดของสินค้า โดยผู้นำเข้าจะต้องยื่นเอกสารและใบขนสินค้าเพื่อดำเนินการตรวจสอบตามระเบียบพิธีศุลกากร

- ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้า ซึ่งกรมศุลกากรได้วางระเบียบไว้หลายขั้นตอน เช่น การรับมอบสินค้าขาเข้าทุกชนิดต้องผ่านการตรวจปล่อยของเจ้าหน้าที่ศุลกากรยกเว้นสินค้าบางชนิดที่ได้รับการผ่อนผันโดยไม่ต้องเปิดตรวจ ผู้นำเข้าต้องยื่นใบขนสินค้าขาเข้าที่สมบูรณ์ที่ได้รับการตรวจสอบกับบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manifest) ที่ถูกต้อง โดยมีนายตรวจและสารวัตรเป็นผู้ตรวจปล่อยของ เป็นต้น

3. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับพิธีการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยพิธีการส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าสินค้าขาเข้าจะดำเนินการต่อจากพิธีการศุลกากร โดยเริ่มจากผู้ส่งออกนำใบสั่งปล่อยสินค้าของเรือ และใบตราส่งมาตรวจนับจำนวนของกับพนักงานจัดเรียงประจำโรงพักสินค้าก่อนนำเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการชั่งวัดหีบห่อสินค้าทั้งหมดไปแผนกตรวจสอบเอกสาร และฝ่ายการเงินเพื่อชำระค่าอากร เช่น ค่าธรรมเนียมขนขึ้นท่า ค่าธรรมเนียมการใช้แรงงาน ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า และผู้สินค้า เป็นต้น

จากการออกของที่ต้องผ่านพิธีการหลายขั้นตอนนี้เองส่งผลให้เกิดความล่าช้าซึ่งอาจเกิดจากการเดินเอกสารของผู้นำเข้าหรือเจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากรเองก็ตามนับเป็นปัญหาที่สำคัญในการผลิตและข้อจำกัดระดับความสามารถในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศของผู้ผลิต โดยเฉพาะผู้ผลิตเพื่อการส่งออกที่พึ่งพาวัตถุดิบจากต่างประเทศเป็นหลัก เช่น อุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้า เป็นต้น ดังนั้นการปรับปรุงระเบียบพิธีการศุลกากรเพื่อจัดระเบียบการส่งออก การนำเข้า และการดูแลผลประโยชน์ของประเทศโดยเรียกเก็บภาษีศุลกากรที่สอดคล้องกับระบบการขนถ่ายสินค้าให้เป็นไปในลักษณะที่ไม่ขัดขวางการค้าเสรีของภาคเอกชนภายใต้ภาวะการแข่งขันทางการค้าโลกที่ทวีความรุนแรงขึ้น ดังนั้น



รัฐบาลจึงจำเป็นต้องเร่งปรับปรุงระเบียบวิธีการศุลกากรให้ทันสมัย โดยลดขั้นตอนและความยุ่งยากซับซ้อนของเอกสารลง สร้างมาตรฐานที่ชัดเจนเพื่อลดการใช้วิจารณญาณของเจ้าหน้าที่ในการประเมินภาษีหน้าท่าและในการตัดสินกรณีขัดแย้งต่างๆ ประกอบกับการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการให้บริการ

จากสถานการณ์การค้าโลกที่มีแนวโน้มสู่การเปิดเสรีทางการค้าเพิ่มขึ้นส่งผลให้เกิดข้อกีดกันทางการค้าในรูปแบบต่างๆที่ไม่ใช่ภาษีขึ้น ดังนั้นจึงมีความสามารถในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศจึงมิได้จำกัดหรือพิจารณาจากระดับราคาสินค้า ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตหรือศักยภาพในการผลิตและส่งออกของประเทศเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงกระบวนการผลิตและผลผลิตจะต้องสอดคล้องกับเงื่อนไขและมาตรฐานที่สากลยอมรับ ด้วยเหตุนี้การกำหนดคุณภาพมาตรฐานสินค้าเข้าสู่ระบบสากลทั้ง ISO-9000 และ ISO-14000 ก็เป็นสิ่งที่ประเทศผู้ซื้อให้ความสำคัญมากขึ้น เพื่อให้การจ้องค์การและการบริหารคุณภาพเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพรวมถึงการควบคุมผู้บริโภค ทั้งในด้านความเป็นธรรม ความปลอดภัย และการสร้างคุณภาพชีวิตประจำวันให้ดีขึ้น เกี่ยวกับเรื่องนี้ประเทศคู่ค้า ได้แก่ กลุ่มสหภาพยุโรป สหรัฐฯ แคนาดา ญี่ปุ่น ใต้หวัน และฮ่องกงได้ให้ความสำคัญกับการจัดระบบรับรองคุณภาพมาตรฐานภายในประเทศของตน และนำมาตรฐานดังกล่าวมาเป็นเงื่อนไขในการเจรจากับประเทศคู่ค้า รวมทั้งประเทศไทยด้วย โรงงานผู้ประกอบการภายในประเทศจึงต้องเร่งปรับมาตรฐานการผลิต และยื่นขอรับรองมาตรฐาน มอก. ISO-9000 มากขึ้น เพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงทั่วไปด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (GATT) ที่เกี่ยวกับรหัสสินค้ามาตรฐาน (Standard code) มีการกำหนดใช้มาตรฐานสากลสำหรับสินค้าที่ส่งไปจำหน่ายในระหว่างประเทศสมาชิกที่ให้การยอมรับซึ่งกันและกัน อันจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ผลิตในการส่งสินค้าไปจำหน่ายต่างประเทศได้ง่ายขึ้นและไม่มีข้อกีดกันทางการค้าใดๆมาขัดขวาง นอกจากนี้สหภาพยุโรปยังมุ่งเน้นพัฒนาสิ่งแวดลอมให้ควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โดยกำหนดเป็นมาตรฐานสินค้าสู่ระบบ ISO-14000 ซึ่งเป็นอนุกรมมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดลอมและกำหนดขึ้นโดยองค์การมาตรฐานระหว่างประเทศ (International Organization for Standardization) โดยเป็นมาตรการควบคุมรักษาสภาพสิ่งแวดลอมและไม่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติที่ครอบคลุมตั้งแต่กิจกรรมการออกแบบ การตลาด การผลิต การส่งมอบสินค้าและการบริการ โดยมุ่งเน้นให้องค์กรมีการปรับปรุงสิ่งแวดลอมอย่างต่อเนื่อง โดยสหภาพยุโรปได้ประกาศใช้มาตรฐาน ISO 14000 ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2539 ส่งผลให้ผู้ประกอบการของไทยต้องปรับตัวเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานดังกล่าว โดยมีการร่วมมือกันทั้งภาครัฐ ได้แก่ กรมโรงงาน สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมกับภาคเอกชน คือ สถาบันสิ่งแวดล้อมไทย สภาอุตสาหกรรมฯ สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ และจากการเริ่มนำอนุกรมมาตรฐาน ISO 14000 มาใช้นับเป็นผลบวกในแง่ของการเพิ่มศักยภาพและความเชื่อถือต่อระบบการพัฒนา ปรับปรุงการจัดการและเสริมสร้างโครงสร้างการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเพื่อให้ธุรกิจสามารถใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ยังเป็นผลดีต่อการลงทุนในระยะยาวในแง่ของการพัฒนา ปรับปรุงองค์กรธุรกิจให้เป็นไปอย่างประหยัดทรัพยากรและเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของ องค์กร ถึงแม้ว่าค่าใช้จ่ายในการลงทุนจะสูงขึ้นก็ตาม

ดังนั้นเห็นได้ว่าปัญหาและอุปสรรคต่างๆที่กล่าวข้างต้น มีทั้งปัญหาที่เกิดขึ้นมา เป็นเวลานานและต่อเนื่องซึ่งยังไม่ได้รับการแก้ไขให้ถู่วงหรือบรรเทาบางลงไป ในขณะที่ เดียวกันก็มีปัญหาใหม่ๆอีกหลายประการที่ส่งผลให้การส่งออกสินค้าไทยชะงักงันอย่าง ต่อเนื่อง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนต้องหันมาร่วมมือกัน หาทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของการส่งออกอย่างเร่งด่วนและจริงจัง เพื่อเพิ่มขีด ความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศและให้การส่งออกสินค้าไทยกลับฟื้นคืนสู่ยุคทองอีก ครั้ง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย