

## บทที่ 1

### บทนำ

#### หลักการและเหตุผล

อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง อาจกล่าวได้ว่าเป็นเส้นเลือดของระบบเศรษฐกิจของประเทศ เป็นหัวใจหลักของการดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ กิจกรรมการขนส่งสินค้าเป็นกิจกรรมที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ในการดำเนินธุรกิจการค้า ธุรกิจทุกรูปแบบต้องอาศัยระบบขนส่งในการเคลื่อนย้ายสินค้า หรือวัตถุดิบจากแหล่งผลิตหรือจากผู้จำหน่ายไปยังผู้บริโภคในตลาดต่างๆ ทั่วประเทศในโลก ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยมีบทบาทเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก โดยจะเห็นได้จากในปี พ.ศ. 2545 ทั้งการนำเข้าและส่งออกสินค้ามีมูลค่ามากกว่า 5.71 ล้านล้านบาท ซึ่งมูลค่าของการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.68 และมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.17 จากปี พ.ศ. 2544 สำหรับประเทศไทยมีปริมาณสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศมีปริมาณ 171 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 90 ของปริมาณสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศทั้งหมด<sup>1</sup> ประเทศไทยมีปริมาณการค้าที่ส่งออกต่างประเทศโดยผ่านการขนส่งทางทะเล คิดเป็นร้อยละ 90<sup>2</sup> ของการขนส่งทั้งหมดและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ถ้าพิจารณาในด้านสัดส่วนของมูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าพบว่ามากกว่าร้อยละ 70 โดยประมาณเป็นการขนส่งทางทะเลเช่นกัน รายได้รวมของตัวแทนเรือในอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลในประเทศไทยมีมูลค่าขนส่งทางทะเลสูงถึง 12,366,205,992 บาทต่อปี

การขนส่งทางเรือได้วิวัฒนาการขึ้นตามลำดับและมีการปรับปรุงเทคนิคต่างๆ เพื่อให้มีบทบาทในการค้าระหว่างประเทศมากขึ้นและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยการปรับปรุงโครงสร้างของเรือเพื่อให้สามารถบรรทุกและขนถ่ายสินค้าได้มากขึ้นและเหมาะสมกับสภาพของสินค้าแต่ละชนิดมากขึ้น สาเหตุสำคัญที่สุดในการพัฒนาเทคนิคการขนส่งทางเรือ คือ เพื่อให้สอดคล้องกับ

<sup>1</sup> สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม. 2547. ปริมาณการค้าระหว่างประเทศที่ขนส่งทางทะเล.

<sup>2</sup> ส่งเสริมการลงทุน. 2548. โลจิสติกส์ กลยุทธ์สู่การลดต้นทุนธุรกิจ. มกราคม 2548. หน้า 15.

ความต้องการของตลาด เนื่องจากการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศที่มีมากขึ้นและรุนแรงขึ้น ทุกขณะรวมทั้งปัญหาทางเศรษฐกิจของโลก ได้มีผลผลักดันให้มีการปรับปรุงเทคนิคการบริหาร การขนส่งทางเรือให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยมีต้นทุนค่าใช้จ่ายต่ำลง เทคนิคต่างๆ ได้ถูกนำมาใช้ เพื่อแก้ไขปัญหาในการขนส่งอันเนื่องมาจากน้ำมันมีราคาสูงขึ้น ตัวอย่างเช่น การออกแบบเรือ เพื่อให้ใช้น้ำมันน้อยลงด้วยการทำให้มีลำเรือยาวขึ้นเพื่อลดการเสียดทานของคลื่น การ ออกแบบเรือเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ได้หลายอย่าง (Multipurpose) ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับ การเปลี่ยนแปลงและความต้องการของตลาด<sup>3</sup>

การขนส่งทางทะเลถือว่าการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ในอดีตเป็นการขนส่ง แบบ Port to Port ต่อมาจึงได้มีการพัฒนาการขนส่งเป็นแบบ Door to Door โดยมีการนำ การจัดการที่ทันสมัยเข้ามาใช้ มีระบบคลังสินค้าและการกระจายสินค้าที่รวดเร็ว สินค้าที่ขนส่งทาง ทะเลแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ ประเภทที่ 1. สินค้าเทกอง หรือสินค้าที่ไม่บรรจุกระสอบ หรือหีบห่อ (Bulk Cargo) ทำการขนถ่ายโดยเรือแบบดั้งเดิม (Conventional Vessel) ซึ่งไม่ใช่สาย การเดินเรือประจำ เหมาะสำหรับสินค้าทั่วไปที่ไม่สามารถจัดเก็บเป็นหีบห่อได้ ของที่ไม่เสียหายง่าย ประกอบด้วย 1.1 สินค้าแห้ง (Dry Bulk) ได้แก่ ธัญพืช (Grain) จำพวกข้าว ข้าวสาลี ข้าวโพด ถั่วเหลือง แร่เหล็ก (Iron ore) ถ่านหิน (Coal) สินแร่ (Ore concentrates) ฟอสเฟต (Phosphate) บ็อกไซต์ ฝู๋ น้ำตาล เยื่อไม้ ฯลฯ โดยสินค้าจะถูกวางหรือเทกองในห้องระวางสินค้าจนเต็ม 1.2 สินค้าเหลว (Liquid Bulk) ได้แก่ น้ำมัน เช่นเรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tankers) โดยสูบผ่านลงใน ระวางเรือหรือถังเก็บและสูบถ่าย (Pump) ระหว่างเรือกับฝั่งโดยทางท่อ ยังรวมถึงเคมีภัณฑ์เหลว แบบอื่นด้วย เช่น ก๊าซปิโตรเลียมเหลว ก๊าซธรรมชาติเหลว สารเคมีเหลว เป็นต้น สินค้าตามข้อ 1.1 และ 1.2 มีปริมาณการขนส่งทางทะเลประมาณ 2 ใน 3 ของปริมาณขนส่งทั้งหมด<sup>4</sup> ประเภทที่ 2. สินค้าหีบห่อ (Break-Bulk Cargo) คือ สินค้าที่สามารถมัดรวมกันเป็นหีบห่อ ได้แก่ ลังไม้ เครื่องจักร เป็นต้น

ในปีพ.ศ. 2518 ได้มีการจัดตั้งชมรมเรือกัลกัตตา (Calcutta Conference) เพื่อเรียกร้อง ให้เรือในกลุ่มเสนออัตราค่าระวางเป็นอัตราเดียวกัน กำหนดเป็นหลักปฏิบัติให้เป็นแบบอย่าง เดียวกันแก่ผู้ส่งสินค้าทางเรือ โดยชมรมเรือสามารถแบ่งได้อีก 3 ประเภทคือ ชมรมเรือปิด ชมรม

<sup>3</sup> กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ. เทคนิคบริหารการขนส่งทางเรือ. (โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พิมพ์ครั้งที่ 2, 2532) หน้า 6.

<sup>4</sup> ผดุงรัฐ ศรีเพชร. การพัฒนาการขนส่งในลำน้ำและทางทะเลของประเทศไทย. (กรุงเทพฯ : เอกสารวิจัยส่วน บุคคล, 2532-2533), หน้า 18.

เรือเปิด และกลุ่มข้อตกลงด้านการขนส่งทางทะเล โดยสมาชิกชมรมเรือที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับประเทศไทย ในการดำเนินการให้บริการด้านอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลทั้งขาเข้าและขาออก ในลักษณะสายการเดินเรือ ระหว่างปี 2538-2541 มีดังนี้ 1. Maersk Line 2. Wan Hai Line 3. Unithai Line 4. Siam Paethra Line 5. K. Line 6. MOL 7. APL 8. Uni\_Glory Line 9. NYK 10. OOCL 11. CNC LINE<sup>5</sup>

ในปัจจุบันธุรกิจเดินเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (Container) เป็นธุรกิจที่ใหญ่ที่สุดในบรรดาธุรกิจเดินเรือขนส่งทั้งหมด คิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 55 ของธุรกิจขนส่งทางทะเล ระบบคอนเทนเนอร์ได้เข้ามาทดแทนการขนส่งโดยวิธีดั้งเดิม (Break Bulk) ขนส่งได้ทั้งสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรม ตู้คอนเทนเนอร์มีลักษณะเป็นตู้สี่เหลี่ยมผืนผ้ากว้าง 8 ฟุต สูง 8.5 ฟุต ยาว 20, 35, 40 หรือ 45 ฟุต ทำจากเหล็กหรืออลูมิเนียม ได้รับการผนึกอย่างดีกันไม่ให้น้ำเข้าไปในตัวตู้ได้ สะดวก สะอาด ปลอดภัย ประหยัดค่าใช้จ่าย รวดเร็วต่อการเปลี่ยนวิธีการขนส่ง ซึ่งแต่ละต้องเฉพาะตัวตู้ ปราศจากการแตงต้องสินค้าที่บรรจุอยู่ภายใน สินค้าที่บรรจุในตู้เองเป็นสินค้าแห้ง สินค้าเหลว สินค้าประเภทอาหาร ของมีค่าเสียหายง่าย หรือสินค้าทั่วไป มีทั้งหีบห่อ ซิ่น ถัง พาเล็ค กล่อง หรือไม่มีหีบห่อ เช่น ผลไม้ ผักสด ปลา เนื้อสัตว์ สารเคมี ปุ๋ย สุรา เครื่องจักร กระดาษ เป็นต้น

สัดส่วนมูลค่าทางการค้าระหว่างประเทศทางทะเลของแต่ละประเทศสามารถใช้บอกถึงควมมีศักยภาพด้านการพาณิชย์นาวีของแต่ละประเทศได้เช่นกัน จากการศึกษาของสหประชาชาติ รายงาน Review of Maritime Transport ณ สิ้นปี พ.ศ. 2545 พบว่าจีนเป็นประเทศที่มีสัดส่วนมูลค่าทางการค้าคิดเป็นร้อยละ 4.7 ของมูลค่าการค้าทางทะเลของโลก จัดอยู่ในอันดับที่ 6 โดยมีอันดับที่ 1 ถึง 4 ได้แก่ สหรัฐอเมริกา เยอรมัน ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส สหราชอาณาจักร ตามอันดับ โดยประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 19 สำหรับสายการเดินเรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ในปี 2545 พบว่า จีนและสิงคโปร์ (สิงคโปร์ มีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน โดยเฉพาะอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกประจำท่าเรือต่างๆ มีพาณิชย์ธุรกิจ มีการบริหารจัดการที่มีศักยภาพสูง และมีกลุ่มธุรกิจชิปปิ้งมากมาย) ทั้งสองประเทศมีสายการเดินเรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่มีศักยภาพในการขนส่งคิดอันดับ 1 ใน 20 ของโลก โดยจีนมีสายการเดินเรือ COSCO คิดอยู่ในอันดับที่ 6 มีจำนวนเรือ 140 ลำ ความสามารถในการบรรทุกรวม 255,937

<sup>5</sup> ธนัช เทียนใส. 2543. การวิเคราะห์พฤติกรรมการแข่งขันของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, หน้า 65.

TEUs และสายการเดินเรือ China Shipping ติดอยู่ในอันดับที่ 15 มีจำนวนเรือ 88 ลำ ความสามารถในการบรรทุกรวม 148,212 TEUs สำหรับสายการเดินเรือที่อยู่ในอันดับที่ 1 ถึง 5 ของโลก ตามอันดับคือ สายการเดินเรือ A.P. Moller Group (เดนมาร์ก), MSC สวิสเซอร์แลนด์, P&O (สหราชอาณาจักร/เนเธอร์แลนด์), Evergree Group (ไต้หวัน) และ Hanjin/DSR-Senator (เกาหลีใต้/เยอรมัน)<sup>6</sup>

ที่ตั้งของท่าเรือก็มีความสำคัญต่อการแข่งขันการขนส่งระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก เช่นเดียวกัน หากพิจารณาศักยภาพในกิจการพาณิชย์พบว่าจีนมีท่าเรือติดอยู่ใน 20 อันดับแรก ถึง 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (Shanghai) อยู่ในอันดับที่ 4 ท่าเรือเซินเจิ้น (Shenzhen) อยู่ในอันดับที่ 6 และท่าเรือชิงเตา (Qingdao) อยู่ในอันดับที่ 15 ท่าเรือสิงคโปร์ อยู่ในอันดับที่ 2<sup>7</sup> (โดยการจัดลำดับของ Institute of Shipping and Logistics, 2002 อ้างถึงใน Review of Developments in Transport in the ESCAP Region, 2003; United Nations) สำหรับท่าเรือที่สำคัญของไทย ได้แก่ 1. ท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งอยู่ชายฝั่งทะเลตะวันออก มีพื้นที่ 6,340 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป 1 ท่า ท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ 7 ท่า ท่าเทียบเรือสินค้าเกษตร 2 ท่า สามารถรับสินค้าได้ 7.3 ล้านตัน และรับเรือขนาดใหญ่ได้ 60,000 ตัน เหมาะกับการขนถ่ายคอนเทนเนอร์และสินค้าเกษตรกรรม โดยรัฐบาลให้การสนับสนุนให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศ 2. ท่าเรือกรุงเทพ ตั้งอยู่ฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา มีพื้นที่ทางบก 2,260 ไร่ อยู่ในความรับผิดชอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 3. ท่าเรือมาบตาพุด ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ ใช้เงินลงทุนประมาณ 5,820 ล้านบาท 4. ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ตั้งอยู่บริเวณหัวเขาแดงด้านนอกจังหวัดสงขลา มีพื้นที่บนฝั่งและในทะเลรวม 456 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือที่จอดได้ 8 ท่า ประกอบด้วยท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์<sup>8</sup> สำหรับท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ได้รับการจัดอันดับท่าเทียบเรือที่เป็น World Top Container Port โดยนิตยสารชั้นนำของโลก Loyld List ให้เป็นท่าเทียบเรือลำดับที่ 20 ในปี 2545 และเลื่อนขึ้นเป็นลำดับที่ 18 ในปี 2546

<sup>6</sup> Containerisation International, November 2002 Page 45 and January 2003 Page 12 and ISL issue/September 2002 page 26.

<sup>7</sup> บริษัททรานส์คอนซัลท์ จำกัด และสถาบันวิจัยมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. โครงการศึกษาด้านทุนและคุณภาพระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลและการขนส่งเชื่อมโยง. หน้า 7-8.

<sup>8</sup> ผดุงรัฐ ศรีเพชร. การพัฒนาการขนส่งในลำน้ำและทางทะเลของประเทศไทย. (กรุงเทพฯ : การสารวิจัยส่วนบุคคล, 2532-2533), หน้า 18.

ประเทศจีนเป็นประเทศที่สำคัญ มีพื้นที่ประมาณ 9,596,960 ตารางกิโลเมตร มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 4 ของโลก รองจากรัสเซีย แคนาดา และสหรัฐอเมริกา มีอาณาเขตติดต่อกับ 14 ประเทศ ได้แก่ อัฟกานิสถาน ภูฏาน พม่า อินเดีย คาซัคสถาน เกาหลีเหนือ คีร์กีซสถาน ลาว มองโกเลีย เนปาล ปากีสถาน รัฐเซีย ทาจิกิสถาน และ เวียดนาม มีประชากรมากเป็นอันดับหนึ่งของโลก จำนวน 1,287 ล้านคน (จากการประมาณการในปี 2547) ภายในประเทศมีพื้นที่ผิวน้ำมากถึง 270,550 ตารางกิโลเมตร และมีลำน้ำร่วมกันยาวกว่า 119,000 กิโลเมตร มีเส้นทางขนส่งทางน้ำที่เชื่อมระหว่างภาคตะวันตกกับตะวันออก มีอาณาเขตทางทะเลที่ใหญ่มาก ทิศตะวันออกและทิศใต้จดทะเลเหลือง ทะเลจีนตะวันออก และทะเลจีนใต้ (เป็นส่วนประกอบของมหาสมุทรแปซิฟิก) มีเมืองปักกิ่งซึ่งอยู่ทางตอนเหนือของประเทศเป็นเมืองหลวง ภาษาจีนกลางเป็นภาษาราชการ สำหรับท้องถิ่นของชาวจีนในมณฑลต่างๆ จะมีหลายภาษาซึ่งแตกต่างกัน เช่น เสฉวน หูหนาน กวางตุ้ง ไทห่า และฮกเกี้ยน เป็นต้น จากผลสรุปปี 2547 อุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่ เหล็กและเหล็กกล้า ถ่านหินและพลังงาน อิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ สิ่งทอ และเครื่องนุ่งห่ม เป็นต้น แหล่งรายได้ที่สำคัญ จากภาคอุตสาหกรรมเป็นสัดส่วนสูงถึง 51.1% ของ GDP รองลงมาคือภาคบริการเป็นสัดส่วน 32.1% และภาคเกษตรกรรมเป็นสัดส่วน 15.7% รายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปี (GDP per Capita) 1,230 ดอลลาร์สหรัฐ (ปี 2547) และจะเพิ่มขึ้นเป็น 1,600 ดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี 2553 ภายหลังจากเปิดประเทศตั้งแต่ปี 2522 ประเทศจีนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างรวดเร็ว จนกลายเป็นประเทศเป้าหมายทางการค้าและการลงทุนทั่วโลก และในปลายปี 2544 ประเทศจีนได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization :WTO) ทำให้ต้องยกเลิกระบบการควบคุมโควตาสินค้านำเข้า สิ่งนี้นับว่าเป็นผลดีต่อประเทศที่ส่งสินค้าเข้าไปตลาดจีน เศรษฐกิจของประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่องสูงถึง 9.5% ในปี 2547 เมื่อเทียบกับ 9.3% ในปี 2546 ทำให้ต้องนำเข้าสินค้าอุปโภค บริโภคจากประเทศต่างๆ ตั้งแต่ปี 2545 สภาพความเป็นอยู่ของประชากรก็ดีขึ้น พฤติกรรมจึงเปลี่ยนแปลงเป็นการใช้สินค้าที่มีระดับและมีคุณภาพดีขึ้น มีการยกเลิกกำแพงภาษีทั้งหมด ปริมาณการนำเข้าสินค้าก็เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ประเทศจีนเปิดประเทศจนถึงปัจจุบันปริมาณสินค้านำเข้าจากต่างประเทศเพิ่มขึ้นจาก 10,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็น 560,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ปี 2548) ช่วง 5 ปีนี้ ปริมาณสินค้านำเข้าของประเทศจีนเฉลี่ยต่อปีเพิ่มขึ้นมากกว่า 28% นับเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของสินค้าจากต่างประเทศ จึงเป็นเหตุผลสำคัญที่ผู้ทำธุรกิจส่งออกของไทยให้ความสนใจประเทศจีน ซึ่งถือว่าเป็นตลาดเป้าหมายสำคัญ มูลค่าการค้ารวมของประเทศจีนกับไทยในปี 2545 มีมูลค่ารวม

8,557.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยไทยมีการส่งออกไปจีนมีมูลค่า 5,598.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีการนำเข้าจากจีนมีมูลค่า 2,959.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐ<sup>9</sup> การส่งออกของประเทศไทยไปประเทศจีนมีสินค้าหลักๆ สามารถเรียงจากมูลค่ามากไปหาน้อย ในปี 2547 ได้แก่ 1. เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ 2. ยางพาราธรรมชาติและยางสังเคราะห์ 3. เม็ดพลาสติก 4. เคมีภัณฑ์ 5. มันสำปะหลังสด/แห้ง 6. แผงวงจรไฟฟ้า 7. เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ 8. ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ 9. เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบอื่นๆ 10. ก๊าซปิโตรเลียมเหลว 11. ผักผลไม้สด/แช่เย็น เป็นต้น จากหลายๆ เหตุผลข้างต้นจึงทำให้ประเทศจีนเป็นตลาดขนาดใหญ่ ซึ่งส่งผลให้ประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าทางทะเลไปประเทศจีนเพิ่มมากขึ้น โดยใช้เส้นทางขนส่งทางน้ำจากอ่าวไทยผ่านทะเลจีนใต้ เข้าสู่ประเทศจีน การเดินทางแต่ละครั้งใช้ระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 2,800 – 4,000 กิโลเมตร

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงปัจจัยและปัญหาที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเลของผู้ประกอบการธุรกิจส่งออกสินค้าไปประเทศจีน โดยนำแนวความคิดเรื่องส่วนประสมทางการตลาด ด้านผลิตภัณฑ์และบริการ ด้านราคา ด้านสถานที่ให้บริการ ด้านการส่งเสริมการตลาด ด้านกระบวนการให้บริการ ด้านบุคลากร ด้านการสร้างลักษณะทางกายภาพ และปัจจัยด้านอื่นๆ มาเป็นแนวทาง ที่จะทำให้ได้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการวางแผนการตลาดเชิงกลยุทธ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและเป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการแก่ลูกค้าอย่างมีคุณภาพ ตลอดจนแนวทางการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นกับการบริการ เพื่อรักษาลูกค้าเก่าไว้และเพิ่มลูกค้ารายใหม่ สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นได้นำไปสู่การใช้บริการอย่างต่อเนื่องและการสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายได้

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาถึงปัจจัยในการเลือกใช้บริการบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเลของผู้ประกอบการธุรกิจส่งออกสินค้าไปประเทศจีน

<sup>9</sup> กรมการค้าต่างประเทศ. 2548. เขตการค้าเสรี ไทย – จีน ผลกระทบต่อการส่งออกสินค้าไทย. [ระบบออนไลน์].

## ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1. ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเลของผู้ประกอบ การธุรกิจส่งออกสินค้าไปประเทศจีน
2. ทำให้ทราบถึงปัญหาที่มีผลต่อการเลือกบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเลของผู้ประกอบ การธุรกิจส่งออกสินค้าไปประเทศจีน
3. เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุง พัฒนาการให้บริการ เพิ่มประสิทธิภาพ สำหรับบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเล และผู้เกี่ยวข้องจากภาครัฐและเอกชน ได้ใช้ประโยชน์ในการกำหนด นโยบาย แนวทาง มาตรการต่างๆ ให้เหมาะสมกับโครงสร้างและลักษณะของตลาดที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

## นิยามศัพท์

**ปัจจัย** หมายถึง ปัจจัยภายนอกซึ่งส่งผลกระทบต่อปริมาณความต้องการใช้บริการ ประกอบด้วย ปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดบริการของผู้ใช้บริการขนส่งสินค้า ได้แก่ ด้านผลิตภัณฑ์และบริการ ด้านราคา ด้านการสถานที่ให้บริการ ด้านส่งเสริมการตลาด ด้านกระบวนการให้บริการ ด้านบุคลากร ด้านการสร้างลักษณะทางกายภาพ และปัจจัยอื่นๆ ได้แก่ จำนวนเที่ยวเรือ การประกันความเสียหายของสินค้า ปัจจัยที่ใช้ประกอบการพิจารณาของกลุ่มผู้ประกอบการอาจจะเหมือนกันหรือแตกต่างกันขึ้นอยู่กับประเภทสินค้า นโยบาย ความจำเป็นของบริษัท การให้ความสำคัญในด้านการให้บริการหรืออัตราค่าบริการ เงื่อนไขหรือพฤติกรรมในการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

**บริษัทขนส่งสินค้าทางทะเล** หมายถึง ผู้ประกอบการธุรกิจ หรือบุคคลใด ซึ่งตนเองหรือตัวแทนทำสัญญารับขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้ส่งหรือเจ้าของสินค้า โดยรับทำการขนส่งทางทะเล เป็นคู่สัญญาทำสัญญากับผู้ส่งหรือขนส่งต่อเนื่อง แบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่คือ ผู้ประกอบการที่มีเรือเป็นของตนเอง (Ship Owner) เป็นผู้ดำเนินการและจัดการเรือและผู้ประกอบการที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง อาจทำหน้าที่ในฐานะตัวกลาง นายหน้าหรือตัวแทน (Ship

Agency) ให้แก่เจ้าของเรือในกิจกรรมต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ซึ่งทั้งหมดนี้เป็น การบริการให้กับผู้ประกอบการธุรกิจส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ

**ผู้ประกอบการ** หมายถึง ผู้ผลิตเพื่อส่งออก ตัวแทนส่งสินค้าเพื่อส่งออก ไปขายที่ ประเทศจีน โดยผู้ประกอบการจัดให้มีบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบให้ สามารถกระทำธุรกรรม บริหารจัดการ ที่เกี่ยวกับขบวนการในการส่งสินค้าออกไปประเทศจีน ได้แก่ ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการทั่วไป ผู้จัดการแผนกนำเข้า-ส่งออก เจ้าหน้าที่ฝ่าย ส่งออก หรือ ตำแหน่งอื่นๆ เป็นต้น

**ประเทศจีน** หมายถึง ประเทศที่ตั้งอยู่ด้านตะวันออกของทวีปเอเชีย บนฝั่งตะวันตก ของมหาสมุทรแปซิฟิก มีพื้นที่ดินประมาณ 9.6 ล้านตารางกิโลเมตร มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ 4 ของโลก มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศต่างๆ ถึง 14 ประเทศ มีอาณาเขตทางทะเลที่ใหญ่และมี ท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (Shanghai) ท่าเรือหนิงโป (Ningbo) ท่าเรือกวางโจว (Guangzhou) ท่าเรือชิงหัวเต่า (Qinhuangdao) ท่าเรือทังจู(Tianjin) ซึ่งเป็นประเทศที่มีการค้า ระหว่างประเทศที่สำคัญของประเทศไทย ในปี 2547 มีมูลค่าส่งออก 285,918 ล้านบาท และมีมูลค่า นำเข้า 329,772 ล้านบาท