

## บทที่ 1

### บทนำ



#### 1.1 ความสำคัญของปัญหา

การค้าระหว่างประเทศมีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย ปัจจุบัน ในแต่ละปีจะมีมูลค่าหลายล้านล้านบาท แต่ในขณะเดียวกันการขาดดุลบัญชีเดินสะพัด (Current Account) ของไทยก็มีจำนวนที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ เช่นเดียวกัน จากตารางที่ 1.1 แสดงถึงมูลค่าดุลบัญชีเดินสะพัดของไทยในช่วงระหว่างปีพ.ศ.2530 - 2541 พบว่า ตลอดช่วงระยะเวลา กว่า 10 ปีที่ผ่านมา มูลค่าการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดของไทยเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ยกเว้นปีพ.ศ.2540 ที่ไทยประสบกับวิกฤติเศรษฐกิจ ทำให้มูลค่าการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดลดลงมาเป็น 40,307 ล้านบาท ลดลงจากปีพ.ศ.2539 ร้อยละ 89.17 โดยประมาณ สำหรับในปี พ.ศ.2541 มีมูลค่าการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดสูงถึง 591,583 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ.2539 ถึงร้อยละ 58.96 โดยประมาณ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดในหน่วยของดอลลาร์สหรัฐ พบว่า ปีพ.ศ.2539 มีมูลค่าการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดสูงสุด 14,692 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และการขาดดุลลดลงในปีพ.ศ.2540 มีมูลค่า 3,023 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ตัวเลขประมาณการ) และปีพ.ศ.2541 มีมูลค่าดุลบัญชีเดินสะพัดเกินดุลจำนวน 14,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ตัวเลขประมาณการ) ตามลำดับ

จากสถิติแสดงสัดส่วนปริมาณและมูลค่าของสินค้าส่งออกและนำเข้าตลอดช่วงระยะเวลา กว่า 10 ปีที่ผ่านมา (ตารางที่ 1.2 และ 1.3) เมื่อพิจารณาในด้านสัดส่วนของปริมาณสินค้าส่งออก และนำเข้า พบว่า มากกว่าร้อยละ 90 จะเป็นการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก และถ้าพิจารณาใน ด้านสัดส่วนของมูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าพบว่ามากกว่าร้อยละ 70 โดยประมาณ จะเป็นการขนส่งทางทะเลเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องจากว่าการขนส่งสินค้าทางเรือสามารถทำการขนส่งได้คราวละ มากๆ และเสียค่าใช้จ่ายต่อหน่วยที่ต่ำกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ แม้ว่าจะมีข้อเสียในด้านของ ระยะเวลาการขนส่งที่ใช้เวลานานกว่าการขนส่งแบบอื่นๆ ก็ตาม อย่างไรก็ตาม ปัญหาสำคัญที่สุด ที่เกิดขึ้นก็คือ กองเรือไทยมีส่วนแบ่งในการขนส่งเมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือต่างชาติแล้วน้อยมาก เมื่อพิจารณาจากจำนวนเที่ยวและปริมาณตันสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกตามตารางที่ 1.4 ทั้งนี้

เนื่องมาจากสาเหตุหลายๆ ประการด้วยกันที่ทำให้กองเรือไทยไม่สามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้ อาทิ กองเรือไทยมีขนาดกองเรือที่เล็กกว่ากองเรือต่างชาติ เรือไทยมีระวางบรรทุกน้อยกว่าเรือต่างชาติ จึงทำให้การขนส่งสามารถทำได้ในระยะทางที่ไม่ไกลและในปริมาณที่ไม่มากนัก ประกอบกับธุรกิจพาณิชย์นาวีเป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง ทำให้ประสิทธิภาพของกองเรือไทยไม่สามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้ นอกจากนี้ ข้อจำกัดในด้านการกำหนดนโยบายของรัฐบาล อาทิ การกำหนดสัดส่วนการใช้แรงงานไทยบนเรือเมื่อขึ้นทะเบียนถือสัญชาติเรือไทย\* จึงทำให้เจ้าของเรือส่วนมากมักจะนำเรือของตนไปจดทะเบียนถือสัญชาติเรือประเทศอื่น ดังนั้น จึงก่อให้เกิดผลเสียต่อระบบเศรษฐกิจของไทยในหลายๆ ด้าน อาทิ การสูญเสียเงินตราต่างประเทศให้กับต่างชาติจากค่าระวางที่จ่ายให้กับกองเรือต่างชาติ การเสียโอกาสจากการได้รับค่าระวางเมื่อใช้บริการกองเรือไทย รวมทั้งยังเป็นการสูญเสียโอกาสในการจ้างงานให้แก่แรงงานภายในประเทศ ฉะนั้น การศึกษาถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อการขยายโอกาสให้กองเรือไทยสามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้จึงเป็นสิ่งจำเป็น

เนื่องจากว่าประเทศไทยมีมูลค่าการค้ากับประเทศญี่ปุ่นสูงเป็นอันดับหนึ่ง ในปี พ.ศ. 2540 มีมูลค่าสูงถึง 762,849.30 ล้านบาท (ตารางที่ 1.5) แต่ในขณะเดียวกัน เมื่อพิจารณาระหว่างมูลค่าสินค้าออกและมูลค่าสินค้าเข้าในตารางที่ 1.6 จะพบว่าประเทศไทยขาดดุลการค้าให้กับญี่ปุ่นมาโดยตลอด ในช่วงระยะเวลาสิบกว่าปีที่ผ่านมา แนวโน้มการขาดดุลการค้าของไทยให้กับญี่ปุ่นมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อยๆ โดยในปี พ.ศ. 2538 ขาดดุลการค้าสูงสุดถึง 302,612.00 ล้านบาท โดยในปีพ.ศ.2540-2541 มีแนวโน้มการขาดดุลการค้าลดลง ดังนั้น การศึกษาในครั้งนี้จะใช้เส้นทางเดินเรือขาออกไทย - ญี่ปุ่นเป็นหลัก ทั้งนี้เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการขยายโอกาสให้กองเรือไทยสามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้ และเนื่องจากรายได้จากการเดินเรือถือเป็นรายได้หนึ่งซึ่งจะปรากฏในรายการบัญชีเดินสะพัด จึงเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยในการแก้ไขปัญหาการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดของไทยได้ในระดับหนึ่ง รวมทั้ง การศึกษาถึงการรวมตัวจัดตั้งเป็นชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น บทบาทและพฤติกรรมของชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น (ตัวเลขประมาณการ) มีผลต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทเรือภายในชมรมอย่างไรบ้าง โดยจะได้เสนอแนะแนวทางการแก้ไขในกรณีที่มีข้อเสียเปรียบเกิดขึ้น

\* สำหรับเรือที่ให้บริการระหว่างประเทศ ในปัจจุบันสัดส่วนการใช้แรงงานไทยบนเรือสัญชาติไทยจะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 และถ้าจำเป็นต้องให้สัดส่วนแรงงานน้อยกว่านั้น จะต้องทำเรื่องเสนอกระทรวงคมนาคมเป็นรายๆ ไป

เนื่องจากสินค้าที่ขนส่งโดยผ่านบริษัทเดินเรือที่เป็นสมาชิกชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น (Thailand-Japan Freight Conference) ทั้งหมดเป็นลักษณะของสินค้าแห้ง (Dry Cargo) เช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าในเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่นเกือบทั้งหมด ดังนั้น การศึกษาครั้งนี้จะเลือกศึกษาเฉพาะสินค้าประเภทสินค้าแห้ง (Dry Cargo) เท่านั้น

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาความเป็นมาและภาวะการแข่งขันในการประกอบธุรกิจรับขนส่งสินค้าทางทะเลในเส้นทางเดินเรือขาออกไทย – ญี่ปุ่น
2. ศึกษาถึงลักษณะทางเศรษฐศาสตร์ของการรวมตัวจัดตั้งชมรมเรือในเส้นทางเดินเรือขาออกไทย – ญี่ปุ่น และความไม่เท่าเทียมกันของรายได้ภายในชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น
3. ศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการแข่งขันของกองเรือไทยในเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น
4. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้กับกองเรือไทย

## 1.3 ขอบเขตของการศึกษา

1. พระราชบัญญัติการพาณิชย์พ.ศ.2521 กำหนดให้กิจการพาณิชย์รวมถึงกิจการดังต่อไปนี้<sup>1</sup>
  - 1.1 กิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ
  - 1.2 กิจการประกันภัย
  - 1.3 กิจการเรือ
  - 1.4 กิจการทำเรือ และ
  - 1.5 กิจการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องหรือสนับสนุนโดยตรงต่อกิจการข้างต้น

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จะอยู่ในส่วนที่ 1.1 เป็นการศึกษารัฐกิจรับขนส่งสินค้าทางทะเลในเส้นทางเดินเรือขาออกไทย- ญี่ปุ่น

<sup>1</sup> David L. Turner , รายงานการศึกษาเรื่องการพัฒนากิจการพาณิชย์ในประเทศไทย (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ , 2540) , หน้า 1.

2. ศึกษาลักษณะสินค้าประเภทสินค้าแห้ง (Dry Cargo)
3. ศึกษาบริษัทเดินเรือที่เป็นสมาชิกในชมรมเรือไทย - ญี่ปุ่น ซึ่งให้บริการในลักษณะประจำเส้นทาง (Liner Service)
4. ข้อมูลที่นำมาอ้างอิงจะเป็นข้อมูลในช่วงปี พ.ศ 2530 - 2541

#### 1.4 คำจำกัดความที่ใช้ในการศึกษา

1. *กองเรือไทย* หมายถึง กองเรือที่ขึ้นทะเบียนโดยถือสัญชาติเรือไทย
2. *กองเรือต่างชาติ* หมายถึง กองเรือที่ขึ้นทะเบียนโดยถือสัญชาติเรือต่างชาติ

เนื่องจากว่า การพิจารณาโดยใช้คำจำกัดความตามด้านบน เป็นการพิจารณาจากสัญชาติเรือเป็นหลัก ทำให้ไม่สามารถบอกได้อย่างชัดเจนว่าถ้ากองเรือไทยสามารถเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้แล้ว จะทำให้ภาวะการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดของไทยดีขึ้น ทั้งนี้เนื่องมาจาก เจ้าของเรือที่ถือสัญชาติเรือไทยสามารถที่จะเป็นชาวต่างชาติก็ได้ แต่อย่างไรก็ตาม สำหรับเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น จากข้อมูลการจดทะเบียนถือสัญชาติเรือไทย ณ สิ้นสุดเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2540 พบว่า ในเส้นทางเดินเรือดังกล่าว มีบริษัทโทริเซ็น (กรุงเทพ) จำกัดเพียงบริษัทเดียวที่เป็นของต่างชาติคือประเทศนอร์เวย์ ซึ่งมาร่วมทุนกับคนไทย และนำเรือเข้ามาจดทะเบียนถือสัญชาติเรือไทย โดยจะต้องนำส่วนนี้มาพิจารณาด้วยเช่นกัน

#### 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงภาวะการแข่งขันของธุรกิจรับขนส่งสินค้าทางทะเลในเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่นในปัจจุบัน
2. ทราบถึงลักษณะการรวมตัวและพฤติกรรมของชมรมเรือในเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น บทบาทของชมรมในการกำหนดอัตราค่าระวาง ข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบจากการที่กองเรือไทยเข้าร่วมชมรมเรือ และความไม่เท่าเทียมกันของรายได้ภายในชมรม
3. ทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการแข่งขันกองเรือไทย เพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและพัฒนากองเรือไทยให้สามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้มากขึ้น
4. ทราบถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้กับกองเรือไทย

## 1.6 แหล่งข้อมูล

แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา มีดังนี้

### 1. หน่วยงานราชการ ได้แก่

- 1.1 สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 1.2 ศูนย์บรรณสารสนเทศ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 1.3 ห้องสมุดป๋วย อึ๊งภากร คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 1.4 สถาบันพานิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 1.5 กระทรวงคมนาคม (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์  
กรมเจ้าท่า)
- 1.6 กระทรวงพาณิชย์ (กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กรมการค้าต่างประเทศ  
กรมส่งเสริมการส่งออก)
- 1.7 กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร กรมสรรพากร)
- 1.8 หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

### 2. หน่วยงานเอกชน ได้แก่

- 2.1 สมาคมเจ้าของเรือไทย (TSA.)
- 2.2 สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
- 2.3 สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSAA.)
- 2.4 สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA.)
- 2.5 ชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น (Thailand - Japan Freight Conference)
- 2.6 องค์การส่งเสริมการค้าญี่ปุ่น (JETRO.)
- 2.7 บริษัทรับขนส่งสินค้าทางทะเลในเส้นทางเดินเรือขาออกไทย - ญี่ปุ่น

## 1.7 วิธีการศึกษา

วิธีการศึกษาแบ่งได้ดังนี้

### 1. เก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) จากแหล่งข้อมูลต่างๆ ได้แก่

1.1 การสัมภาษณ์และรับทราบข้อคิดเห็นจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ และเจ้าหน้าที่กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ เป็นต้น

1.2 การสัมภาษณ์และรับทราบข้อคิดเห็นของเจ้าหน้าที่หน่วยงานเอกชน อาทิ ชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น บริษัทเดินเรือ และสมาคมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

1.3 ออกแบบสอบถามให้กับผู้ทำธุรกิจส่งสินค้าออกจากไทยไปญี่ปุ่น และผู้ประกอบการธุรกิจรับขนส่งสินค้าทางทะเลที่เป็นสมาชิกชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น

การสุ่มตัวอย่างจะใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบนี้ใช้กับทั้งกลุ่มผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าทางทะเลที่เป็นสมาชิกชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่นทั้ง 11 บริษัท และกลุ่มผู้ทำธุรกิจส่งสินค้าออกจากไทยไปญี่ปุ่น โดยได้ส่งแบบสอบถามให้กับกลุ่มผู้ส่งออก 500 รายแรกของรายชื่อผู้ส่งออกทั้งหมด ซึ่งเรียงลำดับตามมูลค่าการส่งออกจากมากไปน้อย (ในช่วงม.ค.-มิ.ย.2541) แบบสอบถามได้รับกลับคืนจำนวน 223 ราย อัตราการตอบร้อยละ 44.60 โดยได้คัดเลือกแบบสอบถามที่มีความสมบูรณ์นำมาใช้ในการวิเคราะห์จำนวน 200 ตัวอย่าง

### 2. เก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้แก่ หนังสือ เอกสาร งานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และตัวเลขสถิติจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ข้างต้น

เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลได้แล้ว จะแบ่งการศึกษาออกเป็นส่วนๆ เพื่อให้ครอบคลุมถึงวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น โดยจะแบ่งขั้นตอนการศึกษาให้เป็นไปตามลักษณะโครงสร้างการศึกษาซึ่งแยกออกเป็นส่วนๆ ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 จะเป็นส่วนของบทนำ ซึ่งประกอบด้วยความสำคัญของปัญหา วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตของการศึกษา คำจำกัดความ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ แหล่งข้อมูล และวิธีการศึกษา

ส่วนที่ 2 การตรวจสอบทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษาและตรวจสอบเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.1 ในส่วนของการตรวจสอบทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษา จะเป็นการนำเสนอทฤษฎีตลาดผู้ขายน้อยราย (Oligopoly Market) แนวความคิดดัชนีความไม่เท่าเทียมกัน (Inequality Index) และแนวความคิดเกี่ยวกับฟังก์ชันอุปสงค์ (Demand Function)

2.2 สำหรับการตรวจสอบเอกสาร จะตรวจสอบเอกสารสำคัญที่ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางเรือในเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น รวมทั้งเอกสารด้านอื่นๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 3 จะเป็นการศึกษาใน 3 ส่วนด้วยกัน คือ

3.1 ศึกษาภาพรวมของธุรกิจรับขนส่งสินค้าทางทะเลในประเทศไทย ความเป็นมา และภาวะการแข่งขันในการประกอบธุรกิจรับขนส่งสินค้าทางทะเล รวมทั้งการศึกษาถึงโครงสร้างทางการตลาดของธุรกิจรับขนส่งสินค้าทางทะเลในเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น

3.2 ศึกษาชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น (Thailand-Japan Freight Conference) ลักษณะการจัดตั้ง บทบาทของชมรม รวมทั้งรูปแบบการกำหนดอัตราค่าระวาง นอกจากนี้ จะศึกษาความไม่เท่าเทียมกันของรายได้ภายในชมรม โดยใช้วิธีการวัด 2 วิธี คือ 1. Lorenz Curve และดัชนี Gini และ 2. ดัชนี Shorrocks Order Two

3.3 ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการแข่งขันของกองเรือไทย โดยจะแยกเป็น 2 ส่วนด้วยกัน คือ

3.3.1 ปัจจัยทางด้านอุปสงค์ จะเป็นการออกแบบสอบถามให้กับผู้ทำธุรกิจขนส่งสินค้าออกจากไทยไปญี่ปุ่น เพื่อศึกษาว่าปัจจัยใดมีความสำคัญมากที่สุดในการตัดสินใจเลือกใช้บริการของบริษัทเดินเรือในเส้นทางดังกล่าว โดยคาดว่าปัจจัยที่มีผลต่อการกำหนดความต้องการใช้บริการจะขึ้นอยู่กับ อัตราค่าระวาง ค่าธรรมเนียมพิเศษ งบประมาณ อายุเรือ เวลาที่ใช้ในการขนส่ง รูปแบบการให้บริการ และข้อเสนอพิเศษของแต่ละบริษัท เป็นต้น ซึ่งปัจจัยต่างๆ ที่นำมาใช้ในแบบสอบถาม จะได้จากการศึกษาและรวบรวมตัวแปรอิสระของฟังก์ชัน

อุปสงค์โดยทั่วไป และอุปสงค์ต่อภาระขนส่งสินค้าทางเรือจากหนังสือและเอกสารจากแหล่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถสรุปตัวแปรอิสระที่มีผลต่ออุปสงค์ของการใช้บริการบริษัทเรือได้ 4 ส่วนด้วยกัน คือ

- **ตัวแปรหลักที่หน่วยธุรกิจสามารถที่จะควบคุมได้** ได้แก่ อัตราค่าระวาง ค่าธรรมเนียมพิเศษ อายุเรือ ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง รูปแบบการให้บริการ และข้อเสนอพิเศษ
- **ตัวแปรเกี่ยวกับผู้ทำธุรกิจส่งออก** ได้แก่ รายได้ และ ความพอใจของผู้ส่งออก
- **ตัวแปรเกี่ยวกับคู่แข่งชั้นในตลาด** ได้แก่ อัตราค่าระวาง อัตราค่าธรรมเนียมอายุเรือ ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง รูปแบบการให้บริการ และข้อเสนอพิเศษของบริษัทคู่แข่ง
- **ตัวแปรอื่นๆ** ได้แก่ การติดต่อผ่านบริษัทเอเยนต์หรือตัวแทนนายหน้า คู่ค้าต่างชาติ เป็นผู้กำหนดการใช้เรือเอง การเปลี่ยนแปลงด้านภาวะเศรษฐกิจและตัวแปรด้านฤดูกาล เป็นต้น สำหรับตัวแปรด้านฤดูกาล ซึ่งจะมีผลกระทบต่ออุปสงค์การขนส่งสินค้าทางเรือในส่วนของสินค้าเทกอง ซึ่งมักจะเป็นสินค้าเกษตรเป็นส่วนใหญ่

อย่างไรก็ตาม การศึกษาครั้งนี้มุ่งศึกษาปัจจัยทางด้านอุปสงค์ในเชิงเปรียบเทียบระหว่างกองเรือไทยและกองเรือต่างชาติ ไม่ได้เป็นการศึกษาอุปสงค์โดยรวม (Total Demand) ฉะนั้นตัวแปรที่จะนำมาใส่ในแบบสอบถามจึงเป็นตัวแปรที่จะกำหนดการแข่งขันระหว่างกองเรือไทยและต่างชาติเท่านั้น โดยที่ปัจจัยภายนอกอื่นๆ อาทิ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ผลกระทบทางด้านฤดูกาล จะไม่ได้ถูกนำมาพิจารณาในการศึกษาครั้งนี้ สำหรับในส่วนของการศึกษาปัจจัยทางด้านอุปสงค์นี้ มีจุดมุ่งหมายที่จะศึกษาใน 2 ประเด็นด้วยกันคือ

- **ประเด็นแรก** จะศึกษาถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการบริษัทเดินเรือของผู้ที่ทำการธุรกิจส่งออกในเส้นทางเดินเรือขาออกไทย - ญี่ปุ่น
- **ประเด็นที่สอง** จะศึกษาทัศนคติของผู้ส่งออกที่มีต่อการใช้กองเรือไทย เปรียบเทียบกับกองเรือต่างชาติในเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่นเป็นอย่างไร สำหรับการศึกษานี้ส่วนนี้ได้เคยมีผู้ทำการศึกษาถึงทัศนคติของผู้ทำธุรกิจส่งออกนำเข้าและส่งออกที่มีต่อการใช้เรือไทยมาบ้างแล้ว<sup>2</sup> อย่างไรก็ตาม การศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาได้นำลักษณะการออกแบบสอบถาม

<sup>2</sup> อัญญา ชันฉวีทรัพย์ , ทัศนคติของผู้ทำธุรกิจส่งออกนำเข้าและส่งออกที่มีต่อการใช้เรือไทย (กรุงเทพมหานคร : คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2530) , หน้า 173-184.



บางส่วนของงานดังกล่าวมาใช้ในการออกแบบสอบถามให้กับกลุ่มผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น ซึ่งข้อมูลต่างๆ ที่ได้จากการตอบแบบสอบถามจะนำเสนอโดยวิธีการทางสถิติ

3.3.2 ปัจจัยทางด้านอุปทาน จะใช้วิธีการออกแบบสอบถามให้กับตัวแทนของบริษัทเดินเรือไทยและต่างชาติที่เป็นสมาชิกชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น เพื่อรับทราบถึงข้อได้เปรียบและเสียเปรียบที่เกิดขึ้นของแต่ละบริษัท รวมทั้งการสัมภาษณ์และรับทราบข้อคิดเห็นจากเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า และกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ เป็นต้น ซึ่งจะทำให้ทราบถึงปัจจัยที่ทำให้กองเรือไทยไม่สามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้ โดยจะครอบคลุมไปถึงการกำหนดนโยบายและมาตรการต่างๆ ของรัฐบาลที่ได้กระทำมาตามลำดับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เพื่อช่วยในการแก้ไขปัญหาให้กับกองเรือไทยในกรณีที่มีข้อเสียเปรียบเกิดขึ้น อาทิ มาตรการภาษี เป็นต้น

ส่วนที่ 4 จะเป็นผลการศึกษาในส่วนต่างๆ ดังนี้

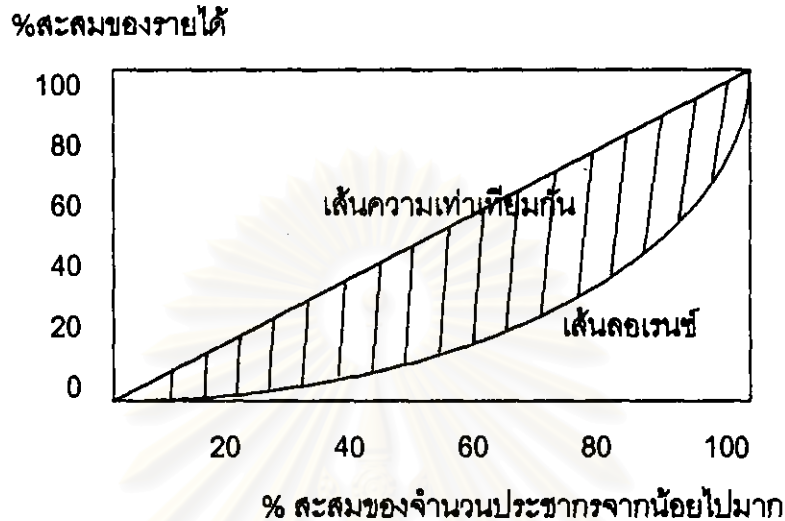
4.1 วิเคราะห์พฤติกรรมของชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่นในเชิงบรรยาย

4.2 (Descriptive) โดยใช้ทฤษฎีตลาดผู้ขายน้อยราย (Oligopoly Market) รวมทั้งการนำเสนอผลการศึกษาค่าความไม่เท่าเทียมกันของรายได้ภายในชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น ที่วัดโดยวิธี Lorenz Curve ดัชนี Gini และดัชนี Shorrocks Order Two ซึ่งดัชนีที่ใช้วัดความไม่เท่าเทียมกันทั้ง 2 วิธี เป็นดังนี้

#### 4.1.1 Lorenz Curve และดัชนี Gini

การวัดด้วยสัมประสิทธิ์จีนิ มีพื้นฐานมาจากเส้นลอเรนซ์ (Lorenz Curve) ซึ่งเป็นเส้นที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสัดส่วนสะสมของรายได้ (Cumulative Proportion of Income) กับสัดส่วนสะสมของประชากร (Cumulative Proportion of Population) โดยจะเป็นการเรียงลำดับข้อมูลจากมากไปหาน้อย การวัดด้วย Lorenz Curve จะไม่สามารถบอกถึงค่าความไม่เท่าเทียมกันได้ แต่สามารถที่จะเปรียบเทียบความไม่เท่าเทียมกันระหว่างกลุ่มได้ โดยจะพิจารณาจากระยะห่างระหว่างเส้น Lorenz Curve กับแนวเส้นทแยงมุมซึ่งเป็นเส้นที่แสดงความเท่าเทียมกัน ถ้าเส้นทั้งสองเข้าใกล้กันแสดงถึงความไม่เท่าเทียมกันลดลง เส้น Lorenz Curve แสดงดังรูปที่ 1.1

ภาพที่ 1.1 เส้นลอเรนซ์ (Lorenz Curve)



ค่าสัมประสิทธิ์ Gini เป็นค่าที่แสดงสัดส่วนความแตกต่างระหว่างเส้นทแยงมุมและเส้น Lorenz Curve โดยจะมีค่าอยู่ในช่วง 0 ถึง 1 ถ้าค่าสัมประสิทธิ์จีนิเป็น 0 หมายถึง มีการกระจายรายได้ที่เท่าเทียมกัน แต่ถ้าเท่ากับ 1 หมายถึงมีการกระจุกตัวของรายได้อยู่ที่คนเพียงคนเดียวเท่านั้น จากรูปที่ 1.1 สามารถหาค่าสัมประสิทธิ์ Gini ได้จาก

$$\text{ค่าสัมประสิทธิ์ Gini} = \frac{\text{พื้นที่} \begin{array}{c} \text{เส้นความเท่าเทียมกัน} \\ \text{และเส้นลอเรนซ์} \end{array}}{\text{พื้นที่} \begin{array}{c} \text{เส้นทแยงมุม} \end{array}}$$

นอกจากนี้ การวัดความไม่เท่าเทียมกันของรายได้โดยดัชนี Gini ที่ได้จาก Lerman and Yitzhaki (1994) ซึ่งวัดความไม่เท่าเทียมกันของรายได้โดยรวม สามารถแสดงความสัมพันธ์ได้ดังต่อไปนี้

$$G_i = \frac{2 \text{Cov} [Y_i, F(Y_i)]}{\mu_y}$$

โดยที่

- $Y_i$  หมายถึง รายได้ของประชากรแต่ละคน  
 $F(Y_i)$  หมายถึง ฟังก์ชันของการกระจายรายได้สะสม  
 $\mu_y$  หมายถึง รายได้เฉลี่ยของประชากรทั้งหมด

ค่าดัชนี Gini จะอยู่ในช่วง  $0 \leq G_i \leq 1$  โดยค่าที่มากแสดงถึงความไม่เท่าเทียมกันของรายได้มากกว่า

ดัชนี Gini มีคุณสมบัติที่สำคัญ 3 ประการของดัชนีการวัดความไม่เท่าเทียมกัน คือ Mean Independence , Population Replication และ Principle of Transfer แต่ไม่มีคุณสมบัติของ Additive Decomposition คือ การโอนรายได้ภายในกลุ่มใดๆ อาจจะไม่ส่งผลกระทบต่อค่าดัชนี Gini ของกลุ่ม และค่าดัชนี Gini ของประชากรโดยรวม ทั้งนี้จะขึ้นอยู่กับการจัดลำดับของรายได้ที่มีการเปลี่ยนแปลงลำดับรายได้หลังจากที่มีการโอนรายได้แล้วหรือไม่ นั่นคือ ถ้าภายหลังจากการโอนรายได้แล้วลำดับของรายได้ยังไม่เปลี่ยนแปลง ค่าดัชนี Gini ก็ยังคงเดิม แต่ถ้าภายหลังจากการโอนรายได้แล้วทำให้การจัดลำดับรายได้เปลี่ยนแปลงไปก็จะทำให้ค่าดัชนี Gini ไม่มีคุณสมบัติของ Additive Decomposition

อย่างไรก็ตาม การวัดความไม่เท่าเทียมกันด้วยดัชนี Gini มีข้อดีคือได้นำเอาประชากรทุกหน่วยเข้ามาพิจารณาโดยเฉพาะประชากรหน่วยใหญ่ๆ แต่ในขณะเดียวกันก็มีข้อบกพร่องคือ

1. ถ้ามีการรวมตัวกันของประชากรหน่วยเล็กๆ จะทำให้เส้นลอเรนซ์เลื่อนเข้าหาเส้นทแยงมุมมากขึ้น จึงเหมือนกับว่ามีความเสมอภาคมากขึ้น แต่ในความจริงแล้วอาจจะทำให้ความไม่เท่าเทียมกันในทางปฏิบัติเพิ่มสูงขึ้นและทำให้เกิดความไม่เสมอภาคกันมากขึ้น จึงอาจทำให้เกิดปัญหาขึ้นได้ นอกจากนี้ยังมีข้อจำกัดในกรณีที่เส้น Lorenze ตัดกันขึ้น
2. ดัชนี Gini สามารถใช้วัดความไม่เท่าเทียมกันได้อย่างกว้างๆ เท่านั้น และไม่สามารถนำมาแยกส่วนหาสาเหตุของความไม่เท่าเทียมกันได้ (Non-Additive Decomposibility)
3. ดัชนี Gini เหมาะสมสำหรับการวัดความไม่เท่าเทียมกันในกลุ่มรายได้สูงไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้กับประชากรกลุ่มที่มีรายได้ค่อนข้างต่ำ

4. การเปลี่ยนแปลงรายได้ภายในกลุ่มรายได้ต่ำ จะมีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงของค่า Gini น้อยกว่ากลุ่มที่มีรายได้สูง
5. การคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์ Gini จำเป็นต้องพึ่งข้อมูลเกี่ยวกับสัดส่วนของรายได้สำหรับประชากรแต่ละหน่วย ซึ่งโดยทั่วไปข้อมูลเหล่านี้มักจะไม่ค่อยเปิดเผย

#### 4.1.2 ดัชนี Shorrocks Order Two

แม้ว่าดัชนี Gini จะเป็นดัชนีที่มีผู้นิยมใช้กันมาก แต่เนื่องจากดัชนี Gini มีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับการใช้วัดความไม่เท่าเทียมกันของกลุ่มคนที่มีรายได้สูงมากกว่า ฉะนั้น การศึกษาความไม่เท่าเทียมกันอีกส่วนหนึ่งจะใช้ดัชนี Shorrocks Order Two ที่ได้จาก Isra Samtisar (1993) โดยดัชนีดังกล่าวมีคุณสมบัติที่เหมาะสมหลายประการและมีผู้นิยมนำมาใช้ศึกษาความไม่เท่าเทียมกันมาก ค่าของดัชนีจะอยู่ระหว่าง 0 และ  $(N-1)/2$  ค่าที่สูงกว่าจะหมายถึงมีความไม่เท่าเทียมกันของรายได้มากกว่า โดยดัชนี Shorrocks Order Two จะแสดงความสัมพันธ์ได้ดังนี้

สมมติให้  $Y = (Y_1, Y_2, Y_3, \dots, Y_N)$  เป็นเซตของรายได้ โดยที่เรียงลำดับจากน้อยไปมากของประชากรจำนวน  $N$  คน มีรายได้เฉลี่ยเท่ากับ  $M$  ดัชนี Shorrocks Order Two ( $I_2$ ) จะเป็นดังนี้

#### สมการที่ 1

$$I_2 = (1/2N) \sum_i [(Y_i/M) - 1]^2$$

ดัชนี Shorrocks Order Two สามารถที่จะนำมาแยกส่วนเพื่อศึกษาถึงผลกระทบการเปลี่ยนแปลงรายได้ที่เกิดจากแหล่งที่มาของรายได้ที่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลกระทบต่อความไม่เท่าเทียมกันของรายได้โดยรวม ดังนี้

### สมการที่ 2

$$I_2 = \sum_k (M_k / M)^2 I_{2k} + (1/M^2) \sum_j \sum_k Cov(Y_j, Y_k)$$

โดยที่  $M_k$  = รายได้เฉลี่ยจากแหล่งรายได้ที่  $k$

$I_{2k}$  = ความไม่เท่าเทียมกันของรายได้จากแหล่งรายได้ที่  $k$

$Cov(Y_j, Y_k)$  = Covariance Effect ระหว่างรายได้จากแหล่งที่มารายได้แตกต่างกัน  $j \neq k$

เมื่อมีการแบ่งประชากรออกเป็นกลุ่มต่างๆ ดัชนี Shorrocks Order Two จะสามารถนำมาวัดความไม่เท่าเทียมกันระหว่างกลุ่มประชากรต่างๆ ได้ดังนี้

### สมการที่ 3

$$I_g = \sum_g V_g \lambda_g^2 I_{2g} + (1/2) \sum_g V_g [\lambda_g - 1]^2$$

โดยที่  $V_g$  = สัดส่วนของประชากรในกลุ่ม  $g$  ต่อประชากรโดยรวม =  $N_g/N$

$\lambda_g$  = รายได้เฉลี่ยของกลุ่ม  $g$  ต่อรายได้เฉลี่ยของประชากรโดยรวม =  $M_g/M$

$I_{2g}$  = ความไม่เท่าเทียมกันของรายได้ภายในกลุ่ม  $g$

$N_g$  = จำนวนประชากรในกลุ่ม  $g$

$M_g$  = รายได้เฉลี่ยของประชากรในกลุ่ม  $g$

การศึกษาถึงดัชนีความไม่เท่าเทียมกันของการศึกษาแยกส่วนที่ศึกษาตามระยะเวลา (intertemporal Decomposition) ที่ประยุกต์มาจากความแตกต่างทั้งสองด้านของสมการแยกส่วน ทั้งนี้เพื่อที่จะดูผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงรายได้โดยเฉลี่ยเปรียบเทียบ การเปลี่ยนแปลงความไม่เท่าเทียมกันภายในกลุ่มและการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างประชากรที่มีผลกระทบต่อความไม่เท่าเทียมกัน ดังนี้

#### สมการที่ 4

$$\Delta I_2 = \overline{\sum_g V_g \lambda_g^2 \Delta I_{2g}} + \overline{\sum_g \lambda_g^2 (I_{2g} + 1/2) \Delta V_g} + \overline{\sum_g V_g (I_{2g} + 1/2) \Delta (\lambda_g^2)} \\ - (1/2) \overline{\sum_g [\Delta (I_{2g} + 1/2) \Delta V_g \Delta (\lambda_g^2)]}$$

โดยที่

$$\overline{V_g \lambda_g^2} = \text{ค่าเฉลี่ยของ } V_g \lambda_g^2 \\ \lambda_g^2 (I_{2g} + 1/2) = \text{ค่าเฉลี่ยของ } \lambda_g^2 (I_{2g} + 1/2) \\ \overline{V_g (I_{2g} + 1/2)} = \text{ค่าเฉลี่ยของ } V_g (I_{2g} + 1/2)$$

จากสมการด้านบน เทอมแรกแสดงถึงผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงความไม่เท่าเทียมกันเพียงอย่างเดียว อันได้แก่ความไม่เท่าเทียมกันภายในกลุ่ม เทอมที่สองจะแสดงถึงผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากร เทอมที่สามจะแสดงถึงผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงรายได้เฉลี่ยโดยเปรียบเทียบ และเทอมที่สี่แสดงถึงผลกระทบร่วมกันของการเปลี่ยนแปลงความไม่เท่าเทียมกันภายในกลุ่ม รายได้เฉลี่ยโดยเปรียบเทียบและโครงสร้างของประชากรที่มีผลต่อความไม่เท่าเทียมกันของรายได้โดยรวม

อย่างไรก็ตาม แหล่งรายได้ที่จะนำมาใช้ในการศึกษาคั้งนี้จะเป็นรายได้จากการประกอบกิจการรับขนส่งสินค้าทางทะเลในเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น เป็นรายได้ที่ได้จากค่าระวางการขนส่ง ดังนั้น การศึกษาในคั้งนี้จะใช้ดัชนี Shorrocks Order Two เพื่อวัดความไม่เท่าเทียมกันของรายได้เพียง 2 สมการ คือ สมการที่ 1 และ 3 เท่านั้น

#### ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ข้อมูลรายได้ค่าระวางของบริษัทเดินเรือ 11 บริษัทที่เป็นสมาชิกชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น ซึ่งข้อมูลที่ใช้จะอยู่ในช่วงปีพ.ศ.2531-2541 ยกเว้นช่วงปีพ.ศ.2532-2533 ที่ไม่สามารถเก็บข้อมูลได้ อย่างไรก็ตาม ข้อมูลรายได้ค่าระวางในปีพ.ศ.2541 คำนวณจากอัตราค่าระวางที่ได้จากการประมาณค่าโดยวิธีการทางสถิติ เนื่องจากในปีดังกล่าวหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานอัตราค่าระวาง (Freight Rate Statistics) ประจำปีพ.ศ.2541 ยังจัดทำรายงานไม่เสร็จสมบูรณ์

## 4.2 ผลการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการแข่งขันของกองเรือไทย

ส่วนสุดท้าย เป็นบทสรุปและการเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นให้กับกองเรือไทย

ตารางที่ 1.1 ดุลบัญชีเดินสะพัด (Current Account) ของประเทศไทย

ปีพ.ศ. (Year)	ล้านบาท	Millions of US \$
2530 (1987)	-9,319	-366
2531 (1988)	-41,823	-1,655
2532 (1989)	-65,400	-2,498
2533 (1990)	-186,184	-7,280
2534 (1991)	-193,283	-7,571
2535 (1992)	-180,074	-6,303
2538 (1993)	-161,129	-8,364
2537 (1994)	-203,153	-8,086
2538 (1995)	-337,641	-13,553
2539 (1998)	-372,159	-14,692
2540 (1997) <sup>p</sup>	-40,307	-3,023
2541 (1998) <sup>p</sup>	-591,583	14,300

หมายเหตุ : p = ตัวเลขเบื้องต้น

แหล่งข้อมูล : ธนาคารแห่งประเทศไทย (Bank of Thailand)

ตารางที่ 1.2 สัดส่วนของปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้าของไทย จำแนกตามวิธีการขนส่ง

หน่วย : ร้อยละ

ปีพ.ศ. (Year)	สัดส่วนของปริมาณสินค้าส่งออก			สัดส่วนของปริมาณสินค้านำเข้า		
	ทางทะเล	ทางอื่น	รวม	ทางทะเล	ทางอื่น	รวม
2530 (1987)	96.01	3.99	100	98.99	1.01	100
2531 (1988)	95.92	4.08	100	98.35	1.65	100
2532 (1989)	94.00	6.00	100	97.07	2.93	100
2533 (1990)	94.77	5.23	100	95.70	4.30	100
2534 (1991)	94.00	6.00	100	96.04	3.96	100
2535 (1992)	93.60	6.40	100	95.53	4.47	100
2536 (1993)	92.29	7.71	100	95.86	4.14	100
2537 (1994)	95.20	4.80	100	94.87	5.13	100
2538 (1995)	93.32	6.68	100	95.49	4.51	100
2539 (1996)	93.77	6.23	100	96.35	3.65	100
2540 (1997)	94.20	5.80	100	96.00	4.00	100

แหล่งข้อมูล : กรมศุลกากร

ประมาณการโดย : สำนักปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม

(รายงาน Transport Statistics 1991-1997)

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางที่ 1.3 สัดส่วนของมูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าของไทย จำแนกตามวิธีการขนส่ง

หน่วย : ร้อยละ

ปีพ.ศ. (Year)	สัดส่วนของมูลค่าสินค้าส่งออก			สัดส่วนของมูลค่าสินค้านำเข้า		
	ทางทะเล	ทางอื่น	รวม	ทางทะเล	ทางอื่น	รวม
2530 (1987)	74.80	25.20	100	80.63	19.37	100
2531 (1988)	74.01	25.99	100	77.74	22.26	100
2532 (1989)	74.53	25.47	100	80.95	19.05	100
2533 (1990)	74.14	25.66	100	79.63	20.37	100
2534 (1991)	74.50	25.50	100	77.76	22.22	100
2535 (1992)	74.46	25.54	100	77.19	22.81	100
2536 (1993)	73.29	26.71	100	76.75	23.25	100
2537 (1994)	71.11	28.89	100	72.61	27.39	100
2538 (1995)	69.30	30.70	100	66.64	31.36	100
2539 (1996)	70.00	30.00	100	73.51	26.49	100
2540 (1997)	71.03	28.97	100	73.03	26.97	100

แหล่งข้อมูล : กรมศุลกากร

ประมาณการโดย : สำนักปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม

(รายงาน Transport Statistics 1991-1997)

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.4 จำนวนเที่ยวเรือและปริมาณสินค้าเข้าและออกประเทศไทย จำแนกตามสัญชาติเรือ

ปี/สัญชาติเรือ	เข้า		ออก		รวม	
	เที่ยว	ตัน	เที่ยว	ตัน	เที่ยว	ตัน
2537 (1994)	9,484	46,111,578	9,879	31,470,878	19,343	77,582,454
เรือไทย	1,940	4,280,720	1,975	4,341,504	3,915	8,622,224
เรือต่างชาติ	7,524	41,830,858	7,904	27,129,372	15,428	68,960,230
2538 (1995)	10,431	58,490,033	10,604	33,860,977	21,035	92,351,010
เรือไทย	2,125	4,937,808	2,149	4,971,990	4,274	9,909,598
เรือต่างชาติ	8,308	53,552,427	8,455	28,888,987	16,761	82,441,414
2539 (1996)	11,287	68,078,842	10,626	38,309,445	22,113	106,388,287
เรือไทย	2,693	5,601,196	2,500	6,716,122	5,193	12,317,318
เรือต่างชาติ	8,594	62,477,846	8,326	31,593,323	16,920	94,070,969
2540 (1997)	11,951	86,974,632	11,297	41,485,731	23,248	108,460,563
เรือไทย	2,954	5,698,951	2,643	6,213,659	5,597	12,112,610
เรือต่างชาติ	8,997	61,075,881	8,654	35,272,072	17,651	96,347,953

แหล่งข้อมูล : กรมเจ้าท่า

รวบรวมโดย : ฝ่ายสถิติ กองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการทางเดินเรือ

(รายงาน Thailand Shipping Statistics 1994 - 1997)

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.5 ลำดับความสำคัญของประเทศคู่ค้าของไทย ปี พ.ศ. 2540

Thailand's Major Trading Partners 1997.

หน่วย : ล้านบาท

มูลค่าการค้า	3,730,948.60	100.00	Total Trade
1. ญี่ปุ่น	762,849.30	20.50	Japan.
2. สหรัฐอเมริกา	621,841.10	16.70	U.S.A.
3. สิงคโปร์	296,362.00	7.90	Singapore.
4. มาเลเซีย	169,260.70	4.50	Malaysia.
5. ไต้หวัน	137,496.80	3.70	Taiwan.
6. เยอรมนี	135,707.80	3.60	Germany.
7. ฮองกง	132,943.30	3.80	Hong Kong.
8. จีน	124,963.10	3.30	China.
9. สหราชอาณาจักร	108,118.10	2.80	United Kingdom.
10. เกาหลีใต้	99,525.40	2.70	South Korea.
11. ประเทศอื่นๆ	1,143,881.00	30.70	Other Countries.

แหล่งข้อมูล : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.8 มูลค่าสินค้าออก สินค้าเข้า และดุลการค้าระหว่างไทยกับญี่ปุ่น

Export, Import and Balance of Trade between Thailand and Japan.

หน่วย : ล้านบาท

ปี (Year)	สินค้าออก Exports	สินค้าเข้า Imports	ดุลการค้า Trade Balance
2530 (1987)	44,807.90	88,863.50	-42,225.60
2531 (1988)	64,412.10	148,904.90	-84,492.80
2532 (1989)	87,996.00	200,937.20	-112,941.20
2533 (1990)	101,452.80	259,207.80	-157,754.80
2534 (1991)	131,018.80	281,865.00	-150,848.40
2535 (1992)	144,391.30	302,372.50	-157,981.20
2536 (1993)	159,479.70	353,504.60	-194,024.60
2537 (1994)	194,276.20	413,321.10	-219,044.90
2538 (1995)	236,099.40	538,711.40	-302,612.00
2539 (1996)	237,523.90	518,106.40	-280,582.50
2540 (1997)	270,769.50	492,079.80	-221,310.30
2541 (1998)	308,468.20	420,296.96	-111,828.76

แหล่งข้อมูล : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย