

บทคัดย่อ

ปัจจุบันรูปแบบการค้าโลกเกิดการเปลี่ยนแปลงอันเกิดจากมูลค่าการเติบโตของการค้าของโลกที่ลดลง เกิดการเพิ่มบทบาทของการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศกำลังพัฒนากันเอง ทำให้ประเทศกำลังพัฒนามีบทบาทสำคัญในการลงทุนของโลกเพิ่มขึ้น สัดส่วนของประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคเอเชียที่ออกไปลงทุนในต่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญ โดยการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบต่อประเทศไทยโดยตรง ทั้งในด้านการจ้างงาน ผลผลิต อุตสาหกรรมต้นน้ำและปลายน้ำที่เกี่ยวข้อง ความต้องการทักษะแรงงานที่เปลี่ยนแปลงไป และการสร้างมูลค่าเพิ่ม ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีการออกนโยบายเพื่อช่วยให้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนสามารถปรับตัวและรับมือต่อการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างที่เกิดขึ้น

คำถามหลักของงานวิจัยนี้คือ การเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ จะส่งผลกระทบต่อดุลยภาพทั่วไปของเศรษฐกิจอย่างไร ภาคธุรกิจสาขาย่อยใดจะได้หรือเสียประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างทางเศรษฐกิจนี้ และภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยจะต้องปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้อย่างไร โดยงานวิจัยนี้มุ่งเน้นการศึกษาผลกระทบทั้งในแง่ของต้นทุนภาคขนส่ง ความต้องการทักษะแรงงานที่เปลี่ยนแปลงไป และการสร้างมูลค่าเพิ่ม เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อเสนอแนะเชิงนโยบายหรือยุทธศาสตร์ในการปรับตัวของผู้ประกอบการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ สำหรับรับมือการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นของประเทศไทย

งานวิจัยนี้ศึกษาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบการค้าและการลงทุนทางตรงระหว่างประเทศต่อดุลยภาพทั่วไปของเศรษฐกิจโลก โดยใช้แบบจำลองดุลยภาพทั่วไปเชิงพลวัตแบบลำดับขั้น (Recursive Dynamic Computable General Equilibrium Approach) ซึ่งคำนวณโดยใช้โปรแกรม General Algebraic Modeling System (GAMS) และใช้ฐานข้อมูลของ Global Trade Analysis Project (GTAP) เวอร์ชัน 9 ซึ่งอธิบายรูปแบบการค้าแบบทวิภาคี การผลิต การบริโภคขั้นสุดท้าย การบริโภคขั้นกลางของสินค้าและบริการ โดยรวบรวมจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Table) ของประเทศต่างๆ ทั่วโลกทั้งหมด 140 ประเทศ และครอบคลุมสินค้าและบริการทั้งหมด 57 ประเภท และใช้ปี 2011 เป็นปีฐาน

นอกจากนี้ คณะผู้วิจัยได้สัมภาษณ์เชิงลึก หน่วยงานภาครัฐ 8 หน่วยงาน และภาคเอกชน 4 หน่วยงาน โดยแบ่งเป็น 5 ประเด็นสำคัญ คือ ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน การเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยี มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม การเปิดเสรีด้านการค้า และ การเปิดเสรีด้านการลงทุน จากนั้นจึงนำผลการสัมภาษณ์ได้มาวิเคราะห์สภาพทางการตลาดและประเมินประสิทธิภาพองค์กร และนำประเด็นที่น่าสนใจมาสร้างเป็นสถานการณ์จำลองเพื่อหาผลกระทบในเชิงปริมาณผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของรูปแบบการค้าระหว่างประเทศและการลงทุนของประเทศไทยต่อไป

ผลการวิเคราะห์สถานการณ์จำลอง การเปิดเสรีด้านการค้า (Free Trade Agreement) พบว่า การดำเนินนโยบายลดอัตราภาษีนำเข้า (Tariff) ภายใต้ข้อตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศสมาชิกในกลุ่ม

ASEAN+6 จะช่วยให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตได้อย่างเข้มแข็ง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันบนเวทีการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นผู้ประกอบการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ จะได้รับประโยชน์จากปริมาณการนำเข้าและส่งออกที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม เมื่อวิเคราะห์ในรายละเอียดถึงความต้องการแรงงานในสาขาการขนส่งต่าง ๆ พบว่า ผู้ประกอบการจำเป็นต้องเตรียมพร้อมโดยเฉพาะปัญหาการขาดแคลนแรงงานในกลุ่มแรงงานมีฝีมือ ซึ่งการบริหารจัดการเป็นสิ่งที่จำเป็น ผู้ประกอบการไทยอาจเสียเปรียบทางด้านเทคโนโลยี บริษัทที่มีขนาดเล็กอาจไม่สามารถแข่งขันกับบริษัทขนส่งต่างชาติได้ หรือแม้แต่กลุ่มแรงงานไร้ฝีมือ เช่น พนักงานขับรถบรรทุก ก็มีแนวโน้มขาดแคลนเช่นกัน เนื่องจากมีค่าแรงไม่มากและสวัสดิการน้อย ทำให้แรงงานในประเทศเลือกประกอบอาชีพอื่น ประกอบกับกฎหมายที่ยังไม่อนุญาตให้แรงงานต่างชาติประกอบวิชาชีพนี้ ทำให้ปัญหาการขาดแคลนแรงงานพนักงานขับรถบรรทุกยังมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การเกิดข้อตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เพิ่งมีผลบังคับใช้ จะทำให้ปริมาณผู้ประกอบการขนส่งเพิ่มขึ้น ซึ่งแปรผันตามปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น แต่อาจทำให้ธุรกิจประเภทตัวแทนของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกมีกำไรที่ลดลง เนื่องจากการเกิดข้อตกลงทำให้ขั้นตอนการดำเนินงานในการนำเข้าและส่งออกมีความซับซ้อนลดลงด้วย

ABSTRACT

The pattern of international trade has been changing due to the contraction of world trade volume and the prominent inclination of increasing value of trades and investments among developing countries. The share of outward foreign direct investment from the developing countries in Asia is also significantly growing. This shifts in the pattern of international trade has the direct impacts on Thailand's economy in terms of employment, industrial outputs throughout the supply chain, the alteration of skilled and unskilled labor input in a production structure, etc. This leads to the necessity of policy design package for both public and private agencies to deal with these structural change effectively and efficiently.

The main research question of this study are how the structural shifts in international trade and direct investment pattern affect the world and Thailand economies, which sectors will benefit or lose, and how the transportation and logistics sectors in Thailand must adjust its production technology to cope with these changes. This research aims to find the answer with regard to the changes in a cost of transportation services, a structure of labor input requirement and a value-added creation. These findings will finally give hints to the policy recommendation and strategic plan for the transportation and logistics operators in Thailand.

We develop the recursive dynamic computable general equilibrium (CGE) model based on the GTAP version 9 database of Global Trade Analysis Project, which describes the bilateral trade pattern among 140 countries in the world with 57 sectors of commodities and services. The database is principally compiled from the input-output tables of each country/region with the year 2011 as a base year. We then use the General Algebraic Modeling System (GAMS) to run the program code of our model.

Additionally, the research team has conducted the in-depth interview survey with 8 government agencies and 4 private organizations. We ask them to answer 5 important issues relating to our research questions; i.e. shortage of labor supply, technological change in transport and logistics business, concerns for environmental harm, trade liberalization and investment liberalization. The interview results are processed to investigate the underlying problems of market and organizational efficiency and used as a scenario setting reference for the simulation with the recursive dynamic CGE model.

The simulation results with the Free Trade Agreement (FTA) scenario reveal that the elimination of import duty among the member countries of ASEAN+6 will intensely help boost Thailand economy by increasing its competitiveness in the international trade market. The transportation and logistics operators, therefore, will benefit from the increment of import and export trade volumes. When looking closely at the labor input requirement of these sectors, however, we found that they must prepare themselves to deal with the potential deficiency in a skilled labor supply. The operational management is also one of the crucial problems that the operators in Thailand must face. Due to the technological disadvantage, the small and medium enterprises (SMEs) in Thailand may lose its profit gain to the gigantic investors from abroad. There is also a possibility that the unskilled labor, such as truck drivers, will be scarce in the future due to the limited wage and social welfare. The regulation not allowing alien workers in this restricted job makes the situation worse. Moreover, the Trade Facilitation Agreements (TFA) under the World Trade Organization (WTO), which had been entered into force recently, will induce more foreign operators to share the profit gain in Thailand as the trade volume increases. The shipping agencies and freight forwarders, moreover, might gain less margin due to alleviation of documentational complexity in the import and export declaration process.