

## การวิเคราะห์ห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมภาคบริการไทยและตุรกี: ภาคการท่องเที่ยวและการขนส่ง

การศึกษาในบทนี้วิเคราะห์ห่วงโซ่มูลค่า (Value chain) ของภาคบริการของไทยและตุรกีในสาขาท่องเที่ยวและการขนส่ง ซึ่งเป็นสาขาที่อาจได้รับผลกระทบจากการจัดทำความตกลงการค้าเสรีระหว่างไทยกับตุรกี โดยหัวข้อการนำเสนอในแต่ละสาขาบริการ ประกอบด้วย ภาพรวมของภาคบริการ เครือข่ายความเชื่อมโยง ผู้ประกอบการ ศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการ และความเชื่อมโยงของห่วงโซ่มูลค่า โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 12.1 สาขาบริการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมภาคบริการที่มีความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจและการสร้างรายได้ให้กับประเทศไทยเป็นอย่างมาก และยังเป็นอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดธุรกิจเกี่ยวเนื่องต่างๆ โดยสามารถจำแนกประเภทธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวได้ 3 ประเภท<sup>1</sup> ได้แก่ 1) ธุรกิจหลัก เช่น โรงแรม ห้องพัก รีสอร์ท และธุรกิจนำเที่ยว โดยมีตัวแทนหรือบริษัทนำเที่ยวพาเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ เป็นต้น 2) ธุรกิจรอง เช่น ธุรกิจร้านอาหาร ภัตตาคาร ธุรกิจจำหน่ายของที่ระลึก ธุรกิจสวนสนุก เป็นต้น และ 3) ธุรกิจสนับสนุน เช่น ธุรกิจแลกเปลี่ยนเงินตรา ธุรกิจโฆษณาประชาสัมพันธ์ สื่อ สิ่งพิมพ์ ธุรกิจการคมนาคมขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ธุรกิจก่อสร้าง ธุรกิจสื่อสารโทรคมนาคม และธุรกิจพลังงาน เป็นต้น ซึ่งก่อให้เกิดการลงทุน การจ้างงาน และการกระจายรายได้ไปสู่ชุมชนท้องถิ่นต่างๆ อีกทั้งการท่องเที่ยวยังเป็นเครื่องมือในการสืบสานประเพณีและวัฒนธรรม

#### 12.1.1 ขอบเขตกิจกรรมภายใต้บริการท่องเที่ยว

องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ได้จำแนกสาขาบริการ โดยระบุขอบเขตสาขา/กิจกรรมของสาขาบริการท่องเที่ยวให้มีความสอดคล้องกับสหประชาชาติ (United Nations: UN) กำหนดตาม Provisional Central Product Classification (CPC)<sup>2</sup> เพื่อกำหนดขอบเขตที่ชัดเจน โดยได้แบ่งเป็นกิจกรรมย่อยไว้ ดังตารางที่ 12.1

<sup>1</sup> ที่มา: สำนักแผนยุทธศาสตร์และนโยบาย สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

<sup>2</sup> ที่มา: World Trade Organization (1991), "Services Sectoral Classification List", document: MTN.GNS/W/120.

ตารางที่ 12.1: ขอบเขตกิจกรรมภายใต้สาขาบริการท่องเที่ยว

รหัส CPC	กิจกรรมย่อย	รายละเอียด
641-643:	โรงแรมและภัตตาคาร รวมทั้งจัดเตรียมอาหารและเครื่องดื่มนอกสถานที่ (Hotels and restaurant (incl. catering))	
- 641	- โรงแรมและบริการที่พักอื่น ๆ	ห้องพัก ที่พัก สำหรับคนที่มาพักชั่วคราว เช่น โรงแรม โมเต็ล และบริการที่พักอื่นๆ เป็นต้น
- 642	- การบริการจัดเตรียมเสิร์ฟอาหาร	การจัดเตรียมอาหาร การให้บริการเสิร์ฟอาหารและ เครื่องดื่ม ประกอบไปด้วยการบริการโดยร้านอาหาร ร้านกาแฟ สถานที่ให้บริการการรับประทานอาหารอื่นๆ และจุดบริการเครื่องดื่ม รวมทั้งการบริการจัดเลี้ยงทั้งใน และนอกสถานที่ เป็นต้น
- 643	- การบริการเครื่องดื่มสำหรับการบริโภคในสถานที่	การให้บริการเครื่องดื่ม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเครื่องดื่มที่มี แอลกอฮอล์ ให้บริการโดยบาร์และสถานประกอบการที่มี ลักษณะคล้ายกัน ทั้งรูปแบบที่มีหรือไม่มีควมบันเทิง
7471	ตัวแทนนำเที่ยวและผู้ประกอบการท่องเที่ยว (Travel agencies and tour operators)	การให้บริการสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางท่องเที่ยว ประกอบด้วย 1) ตัวแทนนำเที่ยว ผู้ประกอบการ ท่องเที่ยว และการบริการที่มีลักษณะคล้ายกัน 2) การบริการข้อมูลการเดินทาง คำแนะนำ และ การวางแผน 3) การบริการที่เกี่ยวข้องกับการจัดทัวร์ ที่พัก บริการผู้โดยสารและการขนส่งสัมภาระ 4) การบริการออกบัตรโดยสาร ทั้งนี้ บริการเหล่านี้จะมี ค่าธรรมเนียมในการให้บริการหรืออาจเป็นไปตาม ข้อตกลงตามสัญญา
7472	บริการมัคคุเทศก์ (Tourist guides services)	การบริการการท่องเที่ยวโดยตัวแทนนำเที่ยวและ มัคคุเทศก์นำเที่ยวอิสระ
-	บริการท่องเที่ยวอื่นๆ (Other)	

ที่มา: องค์การการค้าโลก (1991)

นอกจากนี้ องค์การการค้าโลก (WTO) ได้กำหนดรูปแบบการค้าบริการ (Mode of Supply) ของ สาขาบริการท่องเที่ยว ประกอบไปด้วย 4 รูปแบบ<sup>3</sup> เช่นเดียวกับการบริการในสาขาอื่นๆ โดยมีรายละเอียด ดังแสดงในตารางที่ 12.2

<sup>3</sup> ที่มา: World Trade Organization, General Agreement on Trade in Services, Part 1: Scope and Definition, Article 1 (2).

ตารางที่ 12.2: รูปแบบการค้าบริการและตัวอย่างกิจกรรมในสาขาบริการท่องเที่ยว

รูปแบบการค้าบริการ	บริการท่องเที่ยว	
	ประเทศไทยสู่ประเทศตุรกี	ประเทศตุรกีสู่ประเทศไทย
Mode 1: การบริการข้ามพรมแดน (Cross-Border supply)	การบริการจองตั๋วเครื่องบินหรือจองที่พักผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตแก่ผู้รับบริการคนไทย	การบริการจองตั๋วเครื่องบินหรือจองที่พักผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตแก่ผู้รับบริการคนตุรกี
Mode 2: การบริโภคในต่างประเทศ (Consumption aboard)	การเดินทางของคนไทยไปท่องเที่ยวในตุรกี	การเดินทางของคนตุรกีมาท่องเที่ยวในไทย
Mode 3: การจัดตั้งธุรกิจเพื่อให้บริการ (Commercial presence)	การจัดตั้งธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร บริษัทนำเที่ยวของคนไทยในตุรกี	การจัดตั้งธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร บริษัทนำเที่ยวของคนตุรกีในไทย
Mode 4: การให้บริการโดยบุคคลธรรมดา (Movement of natural persons)	บุคลากรท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร สัญชาติไทยออกไปให้บริการในตุรกี	บุคลากรท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร ชาวตุรกีเข้ามาให้บริการในไทย

ที่มา: มุลนิธิ สวค.

### 12.1.2 องค์ประกอบของภาคบริการท่องเที่ยว

ภาคอุตสาหกรรมบริการท่องเที่ยว (Tourism factors) มีองค์ประกอบสำคัญ 4 ปัจจัย<sup>4</sup> ดังนี้

❖ **ปัจจัยแกนหลัก (Core factors):** ประกอบด้วยผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทั้งหมด นักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว และแรงงานในภาคการท่องเที่ยว

ผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น

- สถานที่ท่องเที่ยวตามธรรมชาติ
  - ชายฝั่งทะเล: พื้นที่บริเวณชายฝั่ง และเกาะ
  - บนนก: ภูเขา เนินเขา และป่า
- ทางน้ำ: แม่น้ำ ทะเลสาบ และเขื่อน สถานที่ท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น
  - สถานที่ท่องเที่ยวเชิงมรดก ประเพณี วัฒนธรรม ทางศาสนา พิพิธภัณฑสถานเมือง
  - สถานที่พัก เช่น โรงแรม รีสอร์ท และชุมชน เป็นต้น
  - สถานที่พักทางสุขภาพ เช่น โรงพยาบาล สถานเสริมความงาม สถานที่นวดและสปา เป็นต้น
  - สถานที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เช่น ศิลปะ กีฬา สวนสัตว์ สวนน้ำ นิทรรศการ และพิพิธภัณฑสถานสัตว์น้ำ เป็นต้น
- อื่นๆ เช่น ร้านอาหาร งานแสดง การประชุมสัมมนา และงานหัตถกรรม เป็นต้น

<sup>4</sup> ที่มา: สำนักการค้าบริการและการลงทุน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

*ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว*

- ผู้ประกอบการด้านที่พัก ร้านอาหาร และด้านธุรกิจนำเที่ยว

*แรงงานในภาคการท่องเที่ยว*

- บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้านที่พัก ร้านอาหาร และธุรกิจนำเที่ยว

❖ **ปัจจัยสนับสนุนทางกายภาพ (Physically supporting factors):** ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง ข้อมูลสารสนเทศ และการเงิน

❖ **ปัจจัยสนับสนุนที่ไม่ใช่ทางกายภาพ (Non-physically supporting factors):** ประกอบด้วย การตลาด การศึกษา สภาพแวดล้อม และสังคม

*สภาพแวดล้อม*

- สถานการณ์ และความเปลี่ยนแปลงทางด้านสิ่งแวดล้อม
- ปัญหาโรคระบาด
- ปัญหาการก่อการร้าย

*สังคม*

- สถานการณ์ความสงบเรียบร้อย และความมั่นคงทางสังคมและการเมือง
- การมีส่วนร่วมและสนับสนุนของคนในสังคมและชุมชน

❖ **ปัจจัยภายนอก (Exogenous factors):** ประกอบด้วยนโยบาย กฎเกณฑ์ต่างๆ และปัจจัยจากต่างประเทศ

*ปัจจัยจากต่างประเทศ*

- แหล่งท่องเที่ยวในต่างประเทศ
- นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาไทย
- นักลงทุนต่างชาติที่เข้ามาลงทุนประกอบธุรกิจในประเทศไทย
- นักธุรกิจไทยที่ไปประกอบธุรกิจในต่างประเทศ
- การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ
- การเป็นหุ้นส่วนและสร้างเครือข่ายพันธมิตรเพื่อช่วยพัฒนา ส่งเสริมธุรกิจในประเทศไทย
- การเปรียบเทียบและอ้างอิงระดับและแนวทางของการพัฒนา
- แหล่งนำเข้าปัจจัยด้านเทคโนโลยีสำหรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

### 12.1.3 ภาพรวมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย

โดยภาพรวม จากข้อมูลในตารางที่ 12.3 ทั้งจำนวนและรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาไทยมีการขยายตัวเติบโตอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2555 โดยในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนนักท่องเที่ยวประมาณ 22.35 ล้านคน มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 16.24 สำหรับรายได้จากการท่องเที่ยวปี พ.ศ. 2555 มีมูลค่า 983,928 ล้านบาท มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 26.76

ตารางที่ 12.3: จำนวนและรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาไทย ปี พ.ศ. 2551-2555

ปี (พ.ศ.)	2551	2552	2553	2554	2555	การเติบโต 2555 เทียบ 2554
จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ (ล้านคน)	14.58	14.15	15.94	19.23	22.35	16.24
รายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ (ล้านบาท)	574,521	510,255	592,794	776,217	983,928	26.76

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2556)

หากพิจารณาเป็นรายภูมิภาค จะเห็นได้ว่าในปี พ.ศ. 2555 ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาไทยมากที่สุดถึง 12 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 21.06 รองลงมา ได้แก่ นักท่องเที่ยวจากอเมริกา และแอฟริกา โดยมีอัตราการเติบโตจากปีก่อนหน้าร้อยละ 13.74 และ 12.79 ตามลำดับ สำหรับภูมิภาคที่สร้างรายได้จากนักท่องเที่ยวมากที่สุดปี พ.ศ. 2555 คือ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวมากถึง 395,451 ล้านบาท ซึ่งมีอัตราการเติบโตจากปีก่อนหน้าร้อยละ 36.44 รองลงมา ได้แก่ ภูมิภาคแอฟริกา และอเมริกา โดยมีอัตราการเติบโตจากปีก่อนหน้าร้อยละ 30.05 และ 23.88 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 12.4

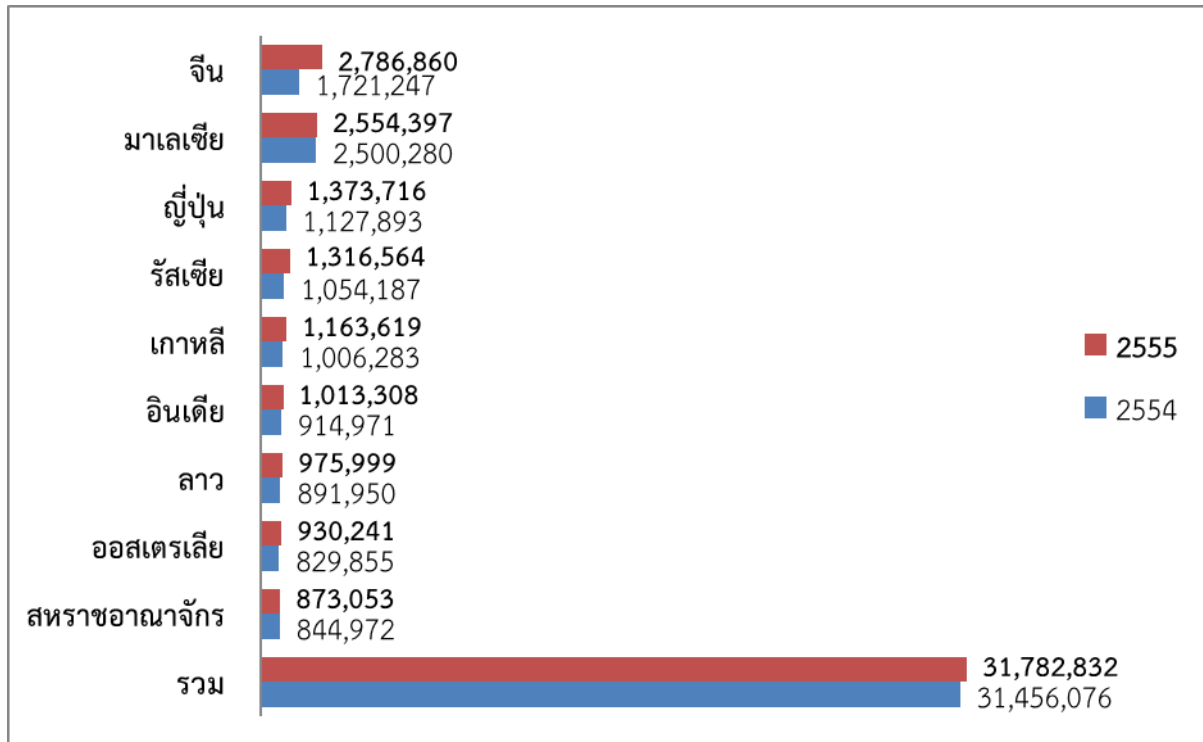
ตารางที่ 12.4: จำนวนและรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติจำแนกตามภูมิภาค (สัญชาติ) ที่เดินทางมาไทย ปี พ.ศ. 2554-2555

ภูมิภาค (สัญชาติ)	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)		การเติบโต 2555 เทียบ	รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)		การเติบโต 2555 เทียบ
	2554	2555	2554	2554	2555	2554
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	10,345,866	12,525,214	21.06	289,833	395,451	36.44
สหภาพยุโรป	5,101,406	5,650,619	10.77	296,766	357,190	20.36
เอเชียใต้	1,158,092	1,286,861	11.12	37,657	46,495	23.47
อเมริกา	952,519	1,083,433	13.74	55,121	68,283	23.88
โอเชียเนีย	933,534	1,046,755	12.13	56,665	69,383	22.45
ตะวันออกกลาง	601,146	605,477	0.72	33,331	38,225	14.68
แอฟริกา	137,907	155,544	12.79	6,845	8,901	30.05
รวม	19,230,470	22,353,903	16.24	776,217	983,928	26.76

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2556)

เมื่อพิจารณาจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาเที่ยวในไทยมากที่สุด พบว่า ในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาจากจีนมากที่สุด จำนวน 2,786,860 คน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 61.91 รองลงมา ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่มาจากมาเลเซีย จำนวน 2,554,397 คน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.16) ญี่ปุ่น จำนวน 1,373,716 คน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.79) และรัสเซีย จำนวน 1,316,564 คน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.89) ตามลำดับ ดังรูปภาพที่ 12.1

รูปภาพที่ 12.1: จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 10 อันดับแรกที่เดินทางมาไทย ปี พ.ศ. 2554-2555



ที่มา: กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2556)

#### 12.1.4 ภาพรวมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของตุรกี

การท่องเที่ยวโดยภาพรวมของตุรกี ทั้งจำนวนและรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาตุรกีมีการขยายตัวเติบโตอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2555 ดังตารางที่ 12.5 โดยในปี พ.ศ. 2555 ตุรกีมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติประมาณ 31.78 ล้านคน ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าเพียงร้อยละ 1.04 สำหรับรายได้จากการท่องเที่ยวของตุรกีในปี พ.ศ. 2555 มีมูลค่ากว่า 29,007 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.17 จากปีก่อนหน้า

ตารางที่ 12.5: จำนวนและรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางไปตุรกี ปี พ.ศ. 2551-2555

ปี (พ.ศ.)	2551	2552	2553	2554	2555	การเติบโต 2555 เทียบ 2554
จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (ล้านคน)	26.34	27.08	28.63	31.46	31.78	1.04
รายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	25,415	25,064	24,931	28,116	29,007	3.17

ที่มา: สถาบันสถิติตุรกี (Turkish Statistical Institute)

เมื่อพิจารณาจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางไปตุรกีจำแนกตามภูมิภาค จะเห็นได้ว่าทั้งในประเทศในกลุ่มองค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organisation for Economic Co-operation and Development: OECD) เอเชียตะวันตก เอเชียใต้ แอฟริกา อเมริกา เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น ดังตารางที่ 12.6

ตารางที่ 12.6: จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางไปตุรกีจำแนกตามภูมิภาค (สัญชาติ) ปี พ.ศ. 2551-2555

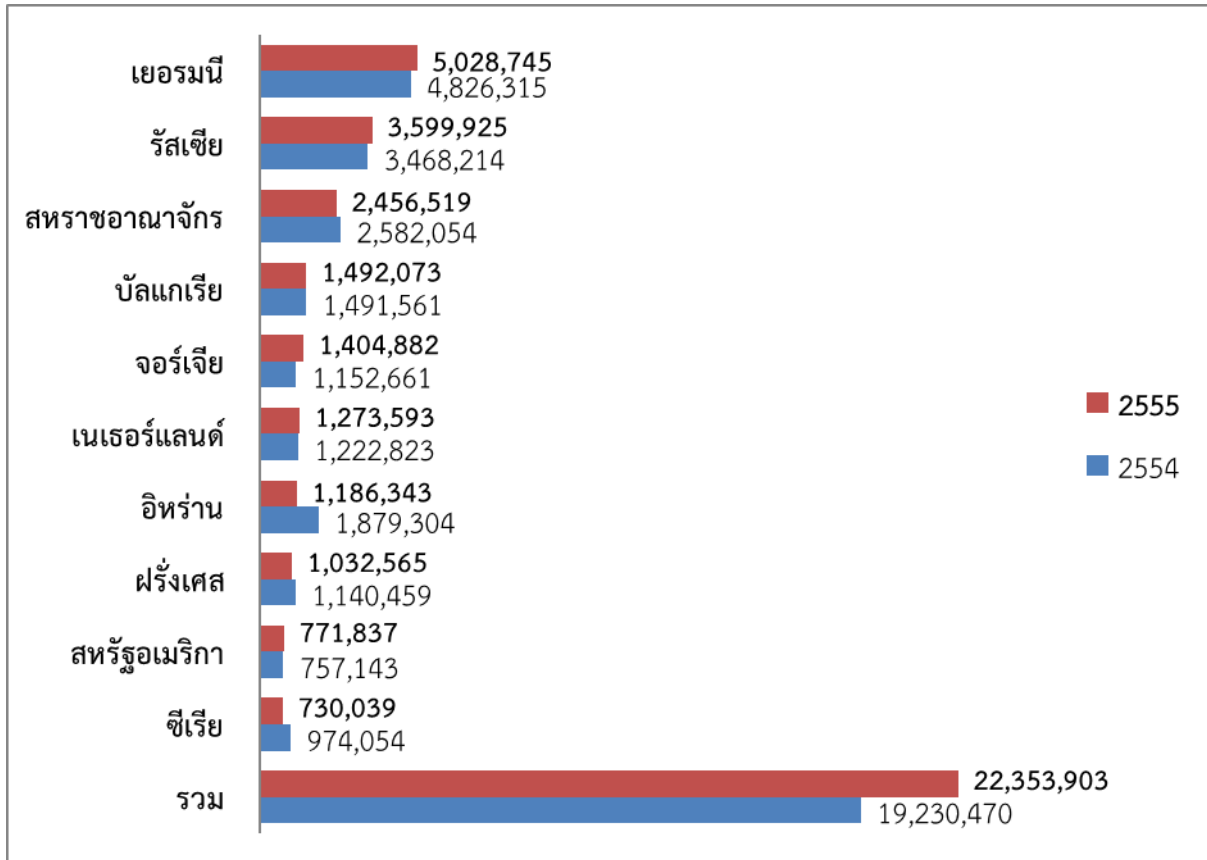
ภูมิภาค (สัญชาติ)	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)					การเติบโต 2555 เทียบ 2554
	2551	2552	2553	2554	2555	
ประเทศในกลุ่ม OECD	17,069,794	17,664,551	17,914,990	19,694,665	19,771,266	0.39
เอเชียตะวันตก	1,664,789	1,609,965	1,887,040	2,088,314	2,147,531	2.84
เอเชียใต้	1,228,729	1,488,876	1,986,910	2,004,059	1,330,050	-33.63
แอฟริกา	312,096	426,119	377,300	445,487	713,399	60.14
อเมริกา	127,117	157,651	135,902	181,617	185,300	2.03
เอเชียตะวันออก	92,717	98,661	108,013	134,639	161,054	19.62
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	104,874	124,208	120,487	184,917	201,217	8.81
อื่นๆ	5,736,561	5,507,083	6,101,562	6,722,378	7,273,015	8.19
รวม	26,336,677	27,077,114	28,632,204	31,456,076	31,782,832	1.04

ที่มา: Turkey's Ministry of Culture and Tourism

สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าไปตุรกีมากที่สุดในปี พ.ศ. 2555 คือ เยอรมนี มีจำนวนนักท่องเที่ยว 5,028,745 คน ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.19 จากปีที่ผ่านมา รองลงมา คือ รัสเซีย มีจำนวนนักท่องเที่ยว 3,599,925 คน ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.80 และบัลแกเรีย มีจำนวนนักท่องเที่ยว 1,492,073 คน ขยายตัวเพิ่มขึ้น 0.03 ตามลำดับ สำหรับนักท่องเที่ยวที่มีอัตราการเติบโตลดลงในปี พ.ศ. 2555 เช่น นักท่องเที่ยวจากสหราชอาณาจักร มีอัตราการขยายตัวลดลงร้อยละ 4.86 อิหร่าน มีอัตราการขยายตัวลดลงร้อยละ 36.87 และ ฝรั่งเศส มีอัตราการขยายตัวลดลงร้อยละ 9.46 เป็นต้น ดังรูปภาพที่ 12.2<sup>5</sup>

<sup>5</sup> ข้อมูลนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางไปท่องเที่ยวตุรกีปี พ.ศ. 2555 มีจำนวน 12,211 คน ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.34 จากปีที่ผ่านมา อยู่ในอันดับที่ 85 จากนักท่องเที่ยวทั้งหมดที่เดินทางไปตุรกี

รูปภาพที่ 12.2: จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 10 อันดับแรก que เดินทางเข้าไปตุรกี ปี พ.ศ. 2554-2555



ที่มา: Turkey's Ministry of Culture and Tourism

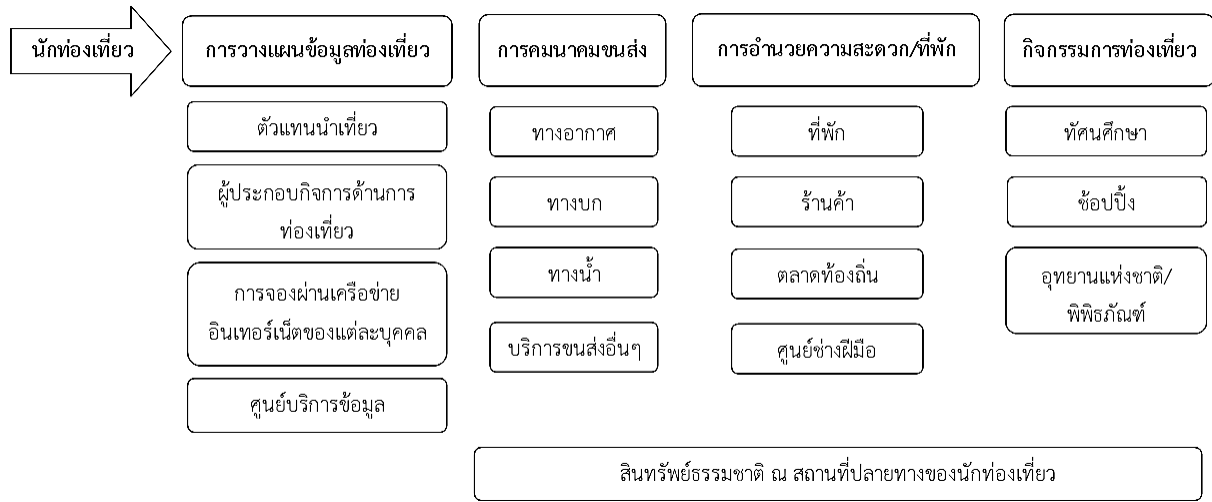
### 12.1.5 ห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

ห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว แสดงถึงความเป็นไปได้ในการสร้างความสนใจของนักท่องเที่ยวและความพร้อม ความเหมาะสมและการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว พัฒนาศักยภาพบุคลากร สิ่งอำนวยความสะดวก และพัฒนาการตลาดและการประชาสัมพันธ์ จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงในศตวรรษที่ 21 เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว มีความซับซ้อน ไม่แน่นอน คาดการณ์ได้ยากมากขึ้น<sup>6</sup> ทำให้มุมมองการบริหารจัดการธุรกิจเปลี่ยนจากการให้ความสนใจเฉพาะองค์รวมเป็นการบริหารจัดการโดยภาพรวม ตลอดทั้งธุรกิจที่มีความเชื่อมโยงกันตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ ดังแสดงในแผนภาพที่ 12.3 ต่อไปนี้

<sup>6</sup> ที่มา: เอกสารประกอบการประชุมปี พ.ศ. 2557 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง การพัฒนาคนเพื่อประเทศไทย



รูปภาพที่ 12.3: ห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว



ที่มา: องค์การการท่องเที่ยวโลก (United Nations World Tourism Organization: UNWTO)

จากห่วงโซ่มูลค่าของธุรกิจท่องเที่ยว ในขั้นต้นเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนการท่องเที่ยว โดยมีธุรกิจที่เกี่ยวข้องหลัก คือ บริการนำเที่ยวและบริษัททัวร์ (CPC 7471) และมัคคุเทศก์ (CPC 7472) ซึ่งบริการนำเที่ยวและบริษัททัวร์เป็นธุรกิจที่ให้บริการในด้านการวางแผนการท่องเที่ยว ประกอบกับการบริการจองตั๋วเครื่องบิน รถโดยสาร และที่พัก เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว หรือนักท่องเที่ยวสามารถข้ามการบริการนำเที่ยวได้ โดยการเดินทางไปท่องเที่ยวด้วยตนเอง สำหรับมัคคุเทศก์ คือ บุคคลที่ให้คำแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ในประเทศนั้นๆ หลังจากนั้น นักท่องเที่ยวจึงเดินทางโดยการคมนาคมรูปแบบต่างๆ เช่น เครื่องบิน เรือ และรถไฟ เป็นต้น เมื่อมาถึงจุดหมายปลายทางต้องมีการเข้าพักตามสถานที่ต่างๆ เช่น โรงแรม รีสอร์ท และเกสต์เฮ้าส์ เป็นต้น ซึ่งเป็นผู้ให้บริการที่พัก (CPC 641) รวมทั้งนักท่องเที่ยวมีการบริโภคอาหาร (CPC 642) และเครื่องดื่ม (CPC 643) ตามสถานที่ให้บริการรูปแบบต่างๆ นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวยังนิยมเดินทางท่องเที่ยวตามสถานที่ต่างๆ ช้อปปิ้ง และทำกิจกรรมบันเทิงต่างๆ ด้วย โดยรายละเอียดสามารถแบ่งชั้นของห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวออกเป็น 4 ส่วนหลักดังต่อไปนี้

- 1) การวางแผนข้อมูลท่องเที่ยว** เป็นการท่องเที่ยวจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยมีจุดหมายปลายทาง ซึ่งจะทำได้ผ่านบริษัทตัวแทนท่องเที่ยวและผู้ประกอบการท่องเที่ยวที่มีการเตรียมการเดินทางเป็นตัวกลางจำหน่ายหลัก แต่ด้วยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี นักท่องเที่ยวยังสามารถข้ามตัวกลางและจองส่วนประกอบการเดินทางของตนเองได้โดยตรงโดยใช้ระบบการจองผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ซึ่งการเดินทางไปใช้บริการในต่างประเทศนั้น ไม่มีการปิดกั้นทางการให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันนักท่องเที่ยวชาวไทยสามารถเดินทางไปท่องเที่ยวตุรกี โดยไม่ต้องทำวีซ่า ถือเป็น การอำนวยความสะดวกด้านนี้
- 2) การคมนาคมขนส่ง** นักท่องเที่ยวจะเดินทางไปยังประเทศจุดหมายปลายทางได้นั้น ต้องมีการจองเที่ยวบิน ที่พัก รถโดยสาร ร้านอาหาร มัคคุเทศก์ สถานที่ท่องเที่ยว หรือจองเพียงบางส่วน ผ่านบริษัททัวร์หรือทำการจองด้วยตนเอง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับค่าของนักท่องเที่ยวเลือกค่าเฉลี่ยที่เหมาะสมของการขนส่งและที่พักซึ่งการเดินทางนั้นนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางโดยเครื่องบิน รถไฟ เรือสำราญ เรือโดยสาร รถโดยสาร

แท็กซี่/ตุ๊กตุ๊ก รถตุ้ และ Limousine/รถเช่า แต่โดยส่วนใหญ่แล้วในการเดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศ จะเดินทางโดยเครื่องบินผ่านสายการบินต่างๆ

**3) การเชื่อมโยงธุรกิจ** โดยติดต่อธุรกิจเกี่ยวเนื่องเพื่อนำเสนอสินค้าและบริการตามความต้องการของนักท่องเที่ยว ธุรกิจการท่องเที่ยวสามารถจำแนกออกเป็นธุรกิจต่างๆ มากมาย เช่น ธุรกิจโรงแรมและภัตตาคาร ธุรกิจการค้าของที่ระลึกและสินค้าพื้นเมือง ธุรกิจการคมนาคมขนส่ง ธุรกิจบริการท่องเที่ยว และธุรกิจแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นต้น

**4) การส่งมอบบริการไปยังนักท่องเที่ยว** ถือเป็นกระบวนการที่นักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการทำร่วมกันโดยนักท่องเที่ยวจะได้รับการบริการที่ดีหรือได้รับความผิดหวังขึ้นอยู่กับบริการของผู้ประกอบการ ซึ่งผู้ประกอบการควรมีกิจกรรมที่ทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความสนใจ รวมถึงการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาช่วย เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยว

จะเห็นได้ว่า ธุรกิจท่องเที่ยวมีส่วนอย่างมากในการผลักดันให้เกิดการลงทุนในสาขาบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งก่อให้เกิดการกระจายรายได้และการจ้างงานไปสู่ภาคประชาชนอีกด้วย

### 12.1.6 ผู้ประกอบการในห่วงโซ่มูลค่าการบริการท่องเที่ยวไทยและตุรกี

ผู้ประกอบการธุรกิจสำคัญที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงต่อภาคการท่องเที่ยวของไทย ได้แก่ ธุรกิจการให้เช่าที่พัก และธุรกิจจัดนำเที่ยว ซึ่งธุรกิจการให้เช่าที่พัก เช่น ธุรกิจโรงแรม เกสต์เฮาส์ โฮมสเตย์ โมเต็ล และอพาร์ทเมนท์ เป็นต้น ส่วนธุรกิจจัดนำเที่ยว ธุรกิจภัตตาคาร/ร้านอาหาร ซึ่งปัจจุบันมีความหลากหลายมากมาย สำหรับธุรกิจโรงแรม ปัจจุบันมีสมาชิกผู้ประกอบการโรงแรมไทยมากกว่า 800 รายทั่วประเทศ<sup>7</sup> จากสถิติปี พ.ศ. 2555 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร พบว่ากิจการโรงแรมในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนทั้งสิ้น 9,865 แห่ง และมีจำนวนห้องพักทั้งสิ้น 457,976 ห้อง ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในภาคใต้ประมาณ 3,703 แห่ง จำนวนห้อง 145,728 ห้อง รองลงมาตั้งอยู่ในภาคกลาง จำนวน 2,406 แห่ง ภาคเหนือ จำนวน 1,922 แห่ง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 1,151 แห่ง ตามลำดับดังรายละเอียดในตารางที่ 12.7

ตารางที่ 12.7: จำนวนโรงแรมและห้องพักของไทยจำแนกตามภูมิภาค

ภูมิภาค	จำนวนโรงแรม (แห่ง)	จำนวนห้องพัก (ห้อง)
ภาคกลาง	3,089	200,491
ภาคเหนือ	1,922	72,186
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	1,151	39,571
ภาคใต้	3,703	145,728
รวมทั้งประเทศ	9,865	457,976

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (2555)

<sup>7</sup> ที่มา: <http://thaihotels.org/>

ปัจจุบันธุรกิจโรงแรมในไทยมีการใช้เครือโรงแรมต่างประเทศเข้ามาบริหารจัดการในปริมาณมากพอสมควร ซึ่งน่าจะมีสาเหตุหลักมาจากการที่เครือโรงแรมต่างประเทศมีชื่อเสียงและการบริการที่เป็นสากล ประกอบกับการมีฐานข้อมูลลูกค้าที่มากกว่า ทำให้สามารถเข้าถึงความต้องการของลูกค้าได้ตรงจุด ส่งผลให้เป็นที่ยอมรับของลูกค้าและได้รับความไว้วางใจที่จะใช้บริการ สำหรับเครือโรงแรมต่างประเทศที่เข้ามาบริหารโรงแรมในไทย อาทิ เครือโรงแรมอินเตอร์เนชั่นแนลโฮเต็ลส์ กรุ๊ป (International Hotels Group: IHG) แบรินด์โรงแรมที่เป็นที่รู้จักภายใต้เครือโรงแรมนี้ เช่น Intercontinental และ Holiday Inn เป็นต้น

เครือโรงแรมเมอริเดียน (Meridian) บริหารโรงแรมชื่อดัง อาทิ Westin และ Sheraton นอกจากนี้ยังมีเครือโรงแรมแอกคอร์ด (Accor) ซึ่งเครือโรงแรมนี้มีหลากหลายแบรนด์ ตามระดับความหรูหราและราคา อาทิ Sotel, Grand Mercure, Novotel และ All season (Ibis Style) เป็นต้น นอกจากนี้จะมีเครือโรงแรมต่างประเทศเข้ามาบริหารแล้วยังมีเครือโรงแรมไทยที่ได้รับการยอมรับจากนักท่องเที่ยวต่างชาติ อาทิ เครือโรงแรมอนิกซ์ ฮอสพิทาลิตี้ กรุ๊ป (ONYX Hospitality Group) ซึ่งบริหารโรงแรมอมาริมากกว่า 40 ปี เครือโรงแรมเซ็นทารา และเครือโรงแรมดุสิตซึ่งเป็นเครือโรงแรมที่มีชื่อเสียงในการบริหารโรงแรมมากกว่า 60 ปี โดยจุดสำคัญที่ทำให้เครือโรงแรมไทยยังคงได้รับการยอมรับในระดับโลก คือ การบริการในรูปแบบของคนไทย การนำเสนอเอกลักษณ์ของความเป็นไทย เป็นยุทธศาสตร์ในการสร้างจุดต่างให้เป็นที่ยอมรับของตลาด เพราะความเป็นเอเชียถือเป็นจุดเด่นประการหนึ่งที่ชาวตะวันตกให้ความสนใจ

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมโรงแรมของไทยยังคงต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันของตลาดในระดับสูง เนื่องจากมีโรงแรมเปิดใหม่เพิ่มขึ้นเรื่อยมา เช่น โรงแรมในระดับเครือโรงแรมต่างประเทศ และเครือโรงแรมระดับภูมิภาค มีโรงแรมใหม่ทยอยเปิดขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งปี มีทั้งที่เป็นโรงแรมในระดับห้าดาว (Luxury) และโรงแรมในระดับกลาง (Midscale) และคาดว่าจะยังคงมีการทยอยเปิดตัวขึ้นของโรงแรมใหม่ต่อเนื่องอีกหลายแห่ง โดยจะเน้นโรงแรมในระดับกลางมากขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับแนวโน้มการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวในไทย

ส่วนผู้ประกอบการธุรกิจสำคัญที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงต่อภาคการท่องเที่ยวของตุรกี จากสถิติล่าสุดของกระทรวงวัฒนธรรมและการท่องเที่ยว (Ministry of culture and tourism) พบว่า กิจการโรงแรมในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนทั้งสิ้น 3,830 แห่ง และมีจำนวนห้องพักทั้งสิ้น 463,039 ห้อง ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ใน Mediterranean จำนวน 1,077 แห่ง มีจำนวนห้องพัก 211,407 ห้อง รองลงมาตั้งอยู่ใน Marmara จำนวน 958 แห่งและAegean จำนวน 877 แห่ง ตามลำดับ ดังตาราง 12.8 โดยมีเครือโรงแรมในตุรกี อาทิ TT Hotels<sup>10</sup> เป็นต้น

<sup>8</sup> ที่มา: <http://www.thai-aec.com>

<sup>9</sup> ที่มา: <http://www.manager.co.th>

<sup>10</sup> ที่มา: <http://tthotels.com/about-suntopia>

ตารางที่ 12.8: จำนวนโรงแรมและห้องพักของตุรกีจำแนกตามภูมิภาค

ภูมิภาค	จำนวนโรงแรม (แห่ง)	จำนวนห้องพัก (ห้อง)
Aegean	877	103,762
Black Sea	263	12,607
Central Anatolia	362	29,976
Eastern Anatolia	146	9,917
Marmara	958	83,265
Mediterranean	1,077	
Southeast Anatolia	147	12,105
รวมทั้งประเทศ	3,830	463,039

ที่มา: Turkey's Ministry of Culture and Tourism

ผู้ประกอบการโรงแรมที่สำคัญตามการจัดอันดับโรงแรมของ cntraveler<sup>11</sup> ทั้งโรงแรมในไทยและโรงแรมในตุรกี 10 อันดับ ดังรายละเอียดในตารางที่ 12.9

ตารางที่ 12.9: โรงแรมไทยและตุรกี 10 อันดับ ปี พ.ศ. 2557

ลำดับ	ไทย	ตุรกี
1	The Peninsula Bangkok	House Hotel Bosphorus
2	Mandarin Oriental, Bangkok	Amanruya
3	St. Regis Bangkok	Sumahan on the Water
4	Shangri-La Hotel, Bangkok	Serinn House
5	JW Marriott Hotel Bangkok	D-Hotel Maris, Marmaris
6	Grand Sukhumvit Hotel, Bangkok	Les Ottomans
7	Lebua at State Tower, Bangkok	Georges Hotel Galata
8	Shangri-La Hotel, Chiang Mai	Conrad Istanbul
9	Le Méridien Chiang Mai	Witt Istanbul Suites
10	Grand Hyatt Erawan Bangkok	Grand Hyatt Istanbul

ที่มา: www.cntraveler.com

สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวไทยที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยวประมาณ 21,400 ราย และมีจำนวนผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นมัคคุเทศก์ประมาณ 52,900 ราย<sup>12</sup> โดยมีผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวที่มีการจัดทัวร์ไปตุรกี เช่น บจก. คลอลิตี้ เอ็กซ์เพรส บจก. ดับเบิล เอ็นจอย ทราเวล บจก. โอเซียนสไมล์ทัวร์ บจก. ไทยทราเวล อินโฟเซอร์วิส และ บจก. ทัวร์เอ็กซ์เพรส เซ็นเตอร์ ดอทคอม เป็นต้น<sup>13</sup> ซึ่งบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ไม่ได้จัดทัวร์เฉพาะตุรกีเพียงอย่างเดียว ยังมีการจัดทัวร์ไปยังประเทศอื่นอีกด้วย เช่น รัสเซีย เยอรมนี และสหภาพยุโรป เป็นต้น

<sup>11</sup> ที่มา: <http://www.cntraveler.com/>

<sup>12</sup> ที่มา: ฐานข้อมูลธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ สำนักงานทะเบียนธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์กลาง

<sup>13</sup> ที่มา: สำนักงานทะเบียนธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์กลาง กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ในด้านของธุรกิจการบินสายการบินตุรกี (Turkish Airlines) ร่วมกับบริษัท การบินไทย จำกัด เปิดเที่ยวบินตรงในเส้นทางกรุงเทพฯ-อิสตันบูล และอิสตันบูล-กรุงเทพฯ จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และยังมีสายการบินอื่นที่มีเที่ยวบินไปตุรกี เช่น สายการบิน Emirates Etihad Airways Qatar Airways Gulf Air Malaysia Airlines Singapore Airlines และ Aeroflot<sup>14</sup> เป็นต้น ขณะที่ปริมาณนักท่องเที่ยวจากตุรกีมาไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปี พ.ศ. 2550 ที่มีจำนวน 31,591 คน เพิ่มขึ้นเป็น 64,206 คน ในปี พ.ศ. 2555 ขณะที่มียกนักท่องเที่ยวไทยไปตุรกี 12,221 คน ในปีเดียวกัน<sup>15</sup> ปัจจุบันไทยและตุรกีมีความตกลงยกเว้นการตรวจลงตราหนังสือเดินทางทูตและราชการ และนักท่องเที่ยวตุรกีได้รับสิทธิยกเว้นการตรวจลงตราจากไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 และล่าสุด ฝ่ายตุรกีได้ประกาศยกเว้นการตรวจลงตรา (30 วัน) สำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางธรรมดาของไทยเพื่อเป็นการต่างตอบแทน ตั้งแต่เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2555 เป็นต้นมา<sup>16</sup>

สำหรับธุรกิจของไทยที่เข้าไปลงทุนในตุรกีในปัจจุบันยังมีน้อยมาก ได้แก่ กลุ่มบริษัทเครือเจริญโภคภัณฑ์ เช่น บริษัท C.P. Standard Gida Sanayi ve Ticaret A.S. เป็นต้น มีมูลค่าการลงทุนรวมมากกว่า 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งเข้าไปประกอบธุรกิจทางด้านอาหารตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 โดยมีการเลี้ยงไก่แบบครบวงจร มีกำลังผลิตประมาณ 1.4 แสนตันต่อปี นอกจากนี้ ยังมีธุรกิจบริการ เช่น สปา ร้านอาหาร และกิจการการค้าปลีก เป็นต้น<sup>17</sup>

### 12.1.7 ศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการในห่วงโซ่มูลค่าการบริการการท่องเที่ยว

จากการจัดอันดับดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวซึ่งรวมถึงการเดินทางของประเทศต่างๆ รวม 140 ประเทศ ซึ่งจัดทำโดย World Economic Forum (WEF) พบว่า ดัชนีความสามารถในการแข่งขันของไทยในปี พ.ศ. 2556 เท่ากับ 4.47 ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 43 จาก 140 ประเทศ (ลดลงมาจากอันดับที่ 41 ในปี พ.ศ. 2554<sup>18</sup>) ในขณะที่ตุรกีมีค่าดัชนีความสามารถในการแข่งขันปี พ.ศ. 2556 เท่ากับ 4.44 ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 46 (สูงขึ้นจากอันดับที่ 50 ในปี พ.ศ. 2554) เนื่องจากตุรกีมีจุดแข็งหลักด้านความสมบูรณ์ของทรัพยากรทางวัฒนธรรม มีสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นมรดกโลกถึง 20 แห่ง มีการจัดงานและนิทรรศการระดับนานาชาติหลายครั้ง และมีอุตสาหกรรมที่มีความคิดสร้างสรรค์มากมาย รายละเอียดการจัดอันดับโดยเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ ปรากฏในตารางที่ 12.10

ตารางที่ 12.10: การจัดอันดับดัชนีความสามารถการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2556

ปี 2554	ประเทศ	ดัชนี	ปี 2556
1	สวีเดน	5.66	1
2	เยอรมนี	5.39	2
4	ออสเตรีย	5.39	3

<sup>14</sup> ที่มา: <http://www.expedia.co.th/>

<sup>15</sup> งานวิเคราะห์ตลาดต่างประเทศ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

<sup>16</sup> กรมยุโรป กระทรวงต่างประเทศ

<sup>17</sup> ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

<sup>18</sup> ในปี พ.ศ. 2554 มีการจัดอันดับ 139 อันดับ

ปี 2554	ประเทศ	ดัชนี	ปี 2556
8	สเปน	5.38	4
7	สหราชอาณาจักร	5.38	5
6	สหรัฐอเมริกา	5.32	6
3	ฝรั่งเศส	5.31	7
9	แคนาดา	5.28	8
5	สวีเดน	5.24	9
10	สิงคโปร์	5.23	10
...22	ญี่ปุ่น	5.13	...14
...35	มาเลเซีย	4.70	...34
<b>...41</b>	<b>ไทย</b>	<b>4.47</b>	<b>...43</b>
<b>...50</b>	<b>ตุรกี</b>	<b>4.44</b>	<b>...46</b>
...80	เวียดนาม	3.95	...80
...109	กัมพูชา	3.56	...106

ที่มา: World Economic Forum (2013)

นอกจากนี้ จากการจัดอันดับดัชนีย่อยความสามารถในการแข่งขันในด้านต่างๆ ของภาคการท่องเที่ยว โดยใช้ข้อมูลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 เป็นต้นไป พบว่า โดยภาพรวม ไทยมีศักยภาพในการแข่งขันด้านโรงแรมสูงกว่าตุรกี ดังตารางที่ 12.11 ทั้งนี้ ไทยมีค่าความสามารถในการแข่งขันด้านห้องพัก ซึ่งวัดจากจำนวนห้องพักต่อประชากร 100 คน อยู่ในอันดับที่ 41 จากจำนวนประเทศทั้งหมด 140 ประเทศ ถือเป็นอันดับที่สูงกว่าตุรกี ซึ่งตุรกีอยู่ในอันดับที่ 63 จาก 140 ประเทศเช่นกัน ประเทศที่ได้อันดับที่ 1 คือ มอลตา รองลงมาคือ ไชปรัส และกรีซ ตามลำดับ ในด้านดัชนีราคาโรงแรม ซึ่งอัตราค่าห้องพักโดยเฉลี่ยคำนวณจากโรงแรมระดับชั้นนำต่างๆ ในแต่ละประเทศ พบว่า ไทยมีค่าดัชนีราคาโรงแรมอยู่ในอันดับที่ 24 ในขณะที่ตุรกีอยู่ในอันดับที่ 86 ประเทศที่ได้อันดับ 1 คือ แคมเบีย รองลงมาคือ เนปาล โบลิเวีย ตามลำดับ ส่วนการจัดอันดับบุคลากรทางด้านการโรงแรม พบว่าอันดับของทั้งสองประเทศอยู่ใกล้เคียงกัน โดยไทยและตุรกีอยู่ในอันดับที่ 70 และ 68 ตามลำดับ ซึ่งอันดับที่ 1 คือ สวิตเซอร์แลนด์ รองลงมา คือ สิงคโปร์ และไอซ์แลนด์ ตามลำดับ

ตารางที่ 12.11: การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของการบริการโรงแรม ปี พ.ศ. 2556 และ ศักยภาพผู้ประกอบการจากขนาดของตลาดภาคบริการการท่องเที่ยว

	ไทย	ตุรกี
ห้องพัก	41	63
ดัชนีราคาโรงแรม	24	86
บุคลากรทางด้านการโรงแรม	70	68
GDP ภาคการท่องเที่ยว (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	58,171	86,436
การจ้างงาน (1,000 คน)	4,660	2,004
ค่า RCA*	2.75	2.36

ที่มา: World Economic Forum (2013)

หมายเหตุ: \* คำนวณโดย มุลนิธิ สวค.

จากข้อมูล GDP ภาคการท่องเที่ยวตารางที่ 12.11 แสดงให้เห็นถึงตลาดภาคบริการการท่องเที่ยวของไทยและตุรกีซึ่งมีขนาดใหญ่ แสดงถึงความแข็งแกร่งของภาคท่องเที่ยว เนื่องจากมีความเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจทั้งระบบ แต่การจ้างงานภาคการท่องเที่ยวของไทยมีมากกว่าตุรกีถึงสองเท่า เนื่องมาจากการบริการของไทยเป็นที่ต้องการของตลาดแรงงานโลก สำหรับค่า RCA พบว่า ค่า RCA ของทั้งไทยและตุรกีมีค่ามากกว่า 1 ซึ่งแสดงถึงการมีศักยภาพของการบริการท่องเที่ยวไทยและตุรกี แต่ไทยมีค่า RCA มากกว่าของตุรกีเพียงเล็กน้อย ดังนั้น จะเห็นได้ว่าภาคบริการท่องเที่ยวระหว่างไทยและตุรกีมีลักษณะในเชิงแข่งขันมากกว่าส่งเสริมกัน

ตารางที่ 12.12: การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทางธุรกิจ

ดัชนี	ไทย	ตุรกี
ดัชนีรวมสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานทางธุรกิจ	44	52
ดัชนีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ	21	29
ดัชนีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางภาคพื้นดิน	62	52
ดัชนีโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว	31	45
ดัชนีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร	90	71
ดัชนีการแข่งขันทางราคาด้านการเดินทางท่องเที่ยว	25	112

ที่มา: World Economic Forum (2013)

จากตารางที่ 12.12 แสดงการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันทางด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานทางธุรกิจ ซึ่งเป็นการจัดอันดับในปี พ.ศ. 2556 โดย World Economic Forum พบว่าจากการจัดอันดับทางด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานทางธุรกิจจากจำนวนทั้งหมด 140 ประเทศทั่วโลก ไทยมีค่าดัชนีรวมสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานทางธุรกิจอยู่ในอันดับที่ 44 ในขณะที่ตุรกีมีค่าดัชนีอยู่ในอันดับที่ 52 ของโลก แสดงถึงศักยภาพด้านการรองรับนักท่องเที่ยวของไทยที่มีมากกว่าตุรกีเล็กน้อย นอกจากนี้ ในปีเดียวกัน ไทยมีค่าดัชนีโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่งทางอากาศอยู่ในอันดับที่ 21 ในขณะที่ตุรกีมีค่าดัชนีดังกล่าวอยู่ในอันดับที่ 29 ซึ่งอยู่ในอันดับที่ต่ำกว่าไทย สำหรับดัชนีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางภาคพื้นดิน และดัชนีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร ไทยมีค่าดัชนีดังกล่าวอยู่ในอันดับต่ำกว่าตุรกี โดยไทยมีค่าดัชนีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางภาคพื้นดินอยู่ในอันดับที่ 62 ในขณะที่ตุรกีมีค่าดัชนีอยู่ในอันดับที่ 52 และไทยมีค่าดัชนีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและการสื่อสารอยู่ในอันดับที่ 90 ในขณะที่ตุรกีมีค่าดัชนีอยู่ในอันดับที่ 71 จากประเทศที่ได้รับการจัดอันดับทั้งหมด ส่วนดัชนีโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว ไทยมีค่าดัชนีอยู่ในอันดับที่ 31 ซึ่งสูงกว่าตุรกีที่มีค่าดัชนีอยู่ในอันดับที่ 45 นอกจากนี้ หากเปรียบเทียบดัชนีการแข่งขันทางราคาด้านการเดินทางท่องเที่ยวพบว่า ไทยมีศักยภาพทางด้านนี้เหนือกว่าตุรกีมาก กล่าวคือ ไทยมีค่าดัชนีการแข่งขันทางราคาด้านการเดินทางท่องเที่ยวอยู่ในอันดับที่ 25 ในขณะที่ตุรกีมีค่าดัชนีดังกล่าวอยู่ในอันดับที่ 112 ของโลก

## 12.2 สาขาบริการขนส่ง

การบริการขนส่ง (Transport services) มีความสำคัญต่อการค้าสินค้าและบริการอื่น เนื่องจากเป็นเสมือนตัวขับเคลื่อนให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจสามารถดำเนินต่อไปได้ ดังนั้น การขยายตัวของบริการขนส่งจึงสามารถเป็นดัชนีชี้วัดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ การขนส่งครอบคลุมการเคลื่อนย้ายทั้งคนและสิ่งของ รวมถึงบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

การขนส่งเป็นสาขาที่ 11 ของภาคบริการที่จำแนกโดยองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO)<sup>19</sup> โดยจำแนกเป็นสาขาได้ 8 กลุ่ม ดังตารางที่ 12.13

ตารางที่ 12.13: ประเภทของการบริการขนส่ง

กิจกรรม	รหัส CPC <sup>20</sup>	รายละเอียด
การขนส่งทางทะเล (Maritime transport services)	7211-7214, 8868 , 745	การบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางทะเล การบริการเช่าเรือพร้อมลูกเรือ การบำรุงรักษาและอื่นๆ
การขนส่งทางลำน้ำในประเทศ (Internal waterways transport)	7221-7224, 8868, 745	การบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศ การบริการเช่าเรือพร้อมลูกเรือ การบำรุงรักษาและอื่นๆ
การขนส่งทางอากาศ (Air transport services)	731, 732, 734, 8868, 746	การบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ การบริการเช่าเครื่องบินพร้อมลูกเรือ การบำรุงรักษาและอื่นๆ
การขนส่งทางอวกาศ (Space transport)	733	การบริการขนส่งทางอวกาศ
การขนส่งทางราง (Rail transport services)	7111-7113, 8868, 743	การบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางราง การบริการลากจูง การบำรุงรักษาและอื่นๆ
การขนส่งทางถนน (Road transport services)	7121-7124, 6112, 8867, 744	การบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางถนน การเช่ายานพาหนะสำหรับการขนส่งทางถนน การบำรุงรักษาและอื่นๆ
การขนส่งทางท่อ (Pipeline transport)	7131, 7139	การบริการขนส่งเชื้อเพลิงและสินค้าอื่นๆ
บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (Services auxiliary to all modes of transport)	741, 742, 748, 749	การบริการยกขนสินค้า การบริการโกดังและคลังสินค้า การบริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า และบริการเสริมอื่นๆ เช่น บริการตรวจสอบสินค้าเพื่อการเอาประกันภัย การรับรองสินค้า เป็นต้น <sup>21</sup>

ที่มา: มูลนิธิ สวค. ประมวลจากเอกสารการจำแนกภาคบริการขององค์การการค้าโลก (2534)

<sup>19</sup> World Trade Organization. (1991). Services sectoral classification list. MTN.GNS/W/120. Retrieved from [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/serv\\_e/mtn\\_gns\\_w\\_120\\_e.doc](https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/mtn_gns_w_120_e.doc)

<sup>20</sup> รหัส CPC (Provisional central product classification) เป็นรหัสจำแนกภาคบริการขององค์การการค้าโลก เหมือนพิกัด HS Code ที่ใช้ระบุประเภทสินค้า

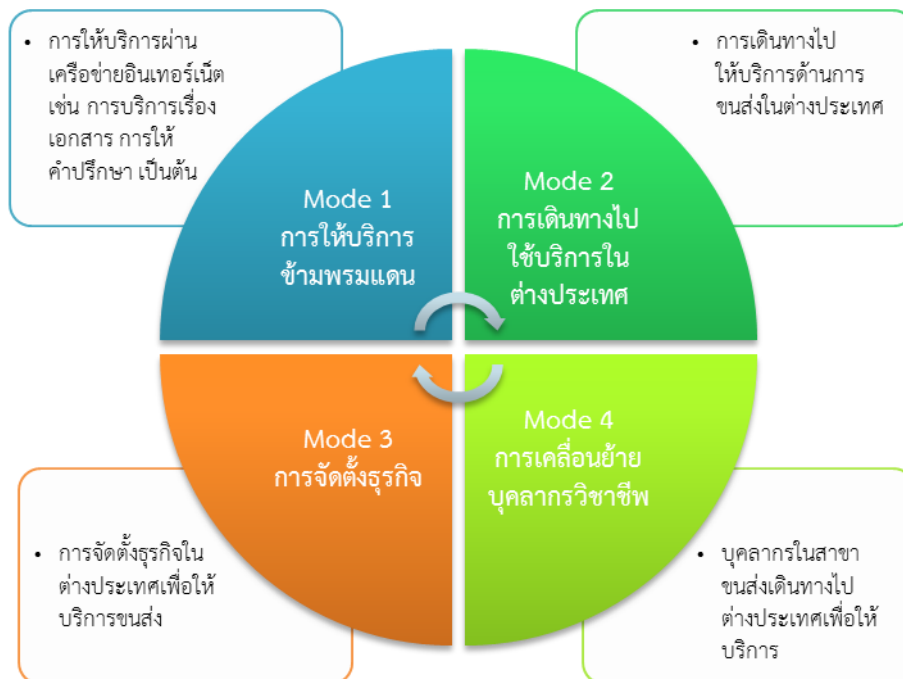
<sup>21</sup> กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2555). ธุรกิจบริการ: โลจิสติกส์. เข้าถึงเมื่อ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2557 จาก <http://www.dtn.go.th/filesupload/aec/images/logis29-05-55.pdf>.



จากการวิเคราะห์ดัชนี RCA ในปี พ.ศ. 2555 โดยใช้ข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC) พบว่า ค่าดัชนี RCA ของภาคบริการขนส่งทางทะเล ทางอากาศ และทางถนนของตุรกี เท่ากับ 0.59 3.25 และ 3.15 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม จากการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยดัชนี RCA พบว่า การบริการขนส่งทางถนนและอากาศเป็นสาขาบริการที่มีความโดดเด่น ในบทนี้จึงขอให้ความสำคัญกับการขนส่งทางถนนและอากาศเป็นหลัก

โดยรูปแบบของการให้บริการในสาขาบริการขนส่งระหว่างไทยกับตุรกี แสดงดังรูปภาพที่ 12.4

รูปภาพที่ 12.4: รูปแบบการให้บริการสาขาบริการขนส่ง



ที่มา: มุลนิธิ สวค.

จากรูปภาพที่ 12.4 กรณีรูปแบบที่ 1 การให้บริการข้ามพรมแดน เป็นลักษณะของการที่ผู้ให้บริการและผู้รับบริการต่างอยู่ในประเทศของตน ทำการให้บริการโดยมีอินเทอร์เน็ตเป็นสื่อกลาง เช่น การบริการจัดการด้านเอกสารผ่านอีเมล หรือ การให้คำปรึกษาด้านการเดินทางภายในประเทศ เป็นต้น กรณีรูปแบบที่ 2 การเดินทางไปให้บริการในต่างประเทศ เป็นลักษณะของคนไทยเดินทางไปยังตุรกีเพื่อให้บริการด้านการขนส่ง หรือการที่คนตุรกีมาให้บริการแก่คนไทย เป็นต้น

กรณีรูปแบบที่ 3 การจัดตั้งธุรกิจ เป็นลักษณะของการที่คนไทยเข้าไปเปิดโกดังและคลังสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าสินค้าในตุรกี หรือบริษัทสัญชาติตุรกีได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารในไทย เป็นต้น และกรณีรูปแบบที่ 4 การเคลื่อนย้ายบุคลากรวิชาชีพ เป็นลักษณะของผู้ให้บริการหรือผู้ที่ทำงานในสาขาขนส่งซึ่งเป็นชาวไทย เช่น ลูกเรือ นักบิน ออกไปให้บริการในตุรกี หรือกรณีวิศวกรที่ชำนาญด้านการขนส่งชาวตุรกีเข้าให้คำปรึกษาเรื่องระบบรางในไทย เป็นต้น ซึ่งการศึกษาในบทนี้จะช่วยชี้ให้เห็นถึงโอกาสของการค้าในภาคขนส่งภายใต้การค้าบริการทั้ง 4 รูปแบบ

### 12.2.1 ภาพรวมของการบริการขนส่งไทยและตุรกี

จากข้อมูลขององค์การสหประชาชาติ (United Nation: UN) พบว่า กิจกรรมในการบริการขนส่งมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของทั้งไทยและตุรกี โดยมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการให้บริการด้านการขนส่ง (Transport, storage and communication value-added) ในปี พ.ศ. 2555 ของไทยและตุรกี เท่ากับ 859.15 และ 3,546.35 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ตามลำดับ ทั้งนี้ จะเห็นว่ามูลค่าของอุตสาหกรรมบริการขนส่งของตุรกีมีขนาดใหญ่กว่าไทยมาก ดังแสดงในตารางที่ 12.14

ตารางที่ 12.14: สัดส่วนของภาคขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของไทยและตุรกี

หน่วย: ล้านล้านบาท

ปี (พ.ศ.)	2551	2552	2553	2554	2555
<b>ไทย</b>					
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)	9.5389	9.2022	11.1192	11.9977	12.7086
ภาคการขนส่ง	0.6930	0.6728	0.7630	0.8025	0.8591
สัดส่วนภาคการขนส่งต่อ GDP (ร้อยละ)	7.2651	7.3112	6.8618	6.6885	6.7604
<b>ตุรกี</b>					
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)	21.6003	18.3474	21.4639	22.5955	23.1151
ภาคการขนส่ง	3.3221	2.6025	3.0682	3.4240	3.5464
สัดส่วนภาคการขนส่งต่อ GDP (ร้อยละ)	15.3800	14.1845	14.2947	15.1533	15.3422

ที่มา: องค์การสหประชาชาติ

หมายเหตุ: แปลงสกุลเงินด้วยอัตราแลกเปลี่ยน 1 เหรียญสหรัฐฯ ต่อ 32.897 ณ วันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2557 อ้างอิงอัตราแลกเปลี่ยนจากธนาคารแห่งประเทศไทย

จากตารางที่ 12.14 พบว่า ขนาดของภาคบริการขนส่งของตุรกีใหญ่กว่าไทยหลายเท่า เช่น ในปี พ.ศ. 2552 มูลค่าของภาคบริการขนส่งของไทย เท่ากับ 0.6728 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.3112 ของ GDP ขณะที่มูลค่าของภาคบริการขนส่งของตุรกี เท่ากับ 2.6025 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14.1845 ของ GDP ซึ่งแสดงให้เห็นว่า นอกจากมูลค่าของการบริการขนส่งของตุรกีจะมากกว่าไทยแล้ว สัดส่วนต่อ GDP ซึ่งแสดงถึงความสำคัญของกิจกรรมของการขนส่งต่อเศรษฐกิจทั้งระบบของตุรกียังมีมากกว่าไทย

แม้ว่ามูลค่าของการบริการขนส่งของไทยจะมากขึ้น จาก 0.6930 ล้านล้านบาท ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 0.8591 ล้านล้านบาท ในปี พ.ศ. 2555 แต่สัดส่วนต่อ GDP กลับมีค่าน้อยลง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเจริญเติบโตในภาคการขนส่งมีค่าน้อยกว่าการเติบโตในสาขาอื่น ขณะที่มูลค่าของการบริการขนส่งของตุรกีเพิ่มขึ้นจาก 3.3221 ล้านล้านบาท ในปี พ.ศ. 2551 มาเป็น 3.5464 ล้านล้านบาท ในปี พ.ศ. 2555 อย่างไรก็ตาม สัดส่วนของ GDP มีความผันผวน แต่ยังอยู่ในช่วงร้อยละ 15 ของ GDP ซึ่งมากกว่าไทยเกือบ 2 เท่า ทั้งนี้ การขนส่งของตุรกีมีการเติบโตอย่างมาก โดยจากข้อมูลของสถาบันสถิติตุรกี (Turkish Statistical Institute)<sup>22</sup> พบว่า ระหว่างปี พ.ศ. 2546-2555 อัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยของการขนส่ง การเก็บสินค้า และการสื่อสาร (Transportation, storage and communication) ของตุรกีอยู่ที่ร้อยละ 6.4 ต่อปี และ

<sup>22</sup> ที่มา: <http://www.turkstat.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=16181>

การเจริญเติบโตดังกล่าวสอดคล้องกับ GDP ของตุรกี ส่วนหนึ่งเป็นโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง (High speed) ในหลายเส้นทาง เช่น เส้นทาง Ankara ไปยัง Eskisehir และ Ankara ไปยัง Istanbul เป็นต้น ซึ่งครอบคลุมเส้นทางมากกว่า 10,000 กิโลเมตร<sup>23</sup> นอกจากนี้ ยังมีโครงการก่อสร้างอุโมงค์มาร์มาไรย์ (Marmaray project) ซึ่งเริ่มสร้างในปี พ.ศ. 2547 โดยเป็นอุโมงค์ที่มีความยาวกว่า 14 กิโลเมตร ลอดใต้ช่องแคบบอสฟอรัสซึ่งสามารถเชื่อมระหว่างเอเชียกับยุโรปได้ ด้วยการลงทุนกว่า 128,000 ล้านบาท<sup>24</sup> ซึ่งช่วยเสริมสร้างและสนับสนุนความแข็งแกร่งของภาคการขนส่งของตุรกีได้เป็นอย่างดี

รูปแบบการขนส่งหรือพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าออกไปจำหน่ายต่างประเทศ (Mode of transport) ในปี พ.ศ. 2555 พบว่า รูปแบบที่เป็นที่นิยมที่สุด<sup>25</sup> คือ การขนส่งทางเรือเดินทะเล (Deep draft vessel) โดยมีสัดส่วนกว่าร้อยละ 74.07 จากรูปแบบทั้งหมด รองลงมาเป็นการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกและทางอากาศ ขณะที่การส่งออกของตุรกีนั้น รูปแบบที่เป็นที่นิยมมากที่สุด<sup>26</sup> คือ การขนส่งทางทะเล (Transportation by sea) เช่นกัน รองลงมาเป็นทางถนนและทางอากาศ สำหรับการขนส่งสินค้าในประเทศนั้น จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ในปี พ.ศ. 2555 การขนส่งทางถนน (รถปิคอัพและรถบรรทุก) มีสัดส่วนสูงที่สุดกว่าร้อยละ 96.97 จากรูปแบบการขนส่งทั้งหมด รองลงมาเป็นทางรถไฟและทางเรือ สำหรับการขนส่งสินค้าภายในตุรกี กระทรวงการขนส่ง กิจกรรมวิสาหกิจและการสื่อสาร (Turkey's Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communication) เปิดเผยว่ากว่าร้อยละ 80 ของการขนส่งสินค้าใช้รูปแบบการขนส่งทางถนน มีเพียงร้อยละ 5 เท่านั้น ที่ใช้การขนส่งทางรถไฟ นอกจากนี้ ในประเด็นของการเดินทางของบุคคลเพื่อการท่องเที่ยว กว่าร้อยละ 58.7 ของนักท่องเที่ยวชาวไทย<sup>27</sup> เดินทางโดยใช้ยานพาหนะส่วนตัว/รถยนต์ รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถทัวร์/รถบัส (ร้อยละ 23.9) และรถเช่า เช่น รถตู้ รถยนต์เช่า และรถทัวร์ เป็นต้น (ร้อยละ 16.0) ขณะที่เพียงร้อยละ 1.4 เดินทางด้วยรถไฟ สำหรับข้อมูลด้านการเดินทางของคนตุรกี พบว่ากว่าร้อยละ 90 เดินทางทางถนน (รถยนต์และรถทัวร์) และมีเพียงร้อยละ 2 ที่เดินทางด้วยรถไฟ การขนส่งทางถนนไม่เพียงมีความสำคัญเฉพาะกับกิจกรรมที่ขนส่งทางถนนเท่านั้น แต่รวมถึงการบริการในสาขาอื่นๆ และการขนส่งด้วยรูปแบบอื่น

สำหรับการจ้างงานในการบริการขนส่งของไทย จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ<sup>28</sup> พบว่าแรงงานในอุตสาหกรรมบริการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (Transportation and storage) ในปี พ.ศ. 2555 ทั่วประเทศเท่ากับ 0.93 ล้านคน (คิดเป็นร้อยละ 2.38 ของแรงงานทั้งหมด) ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. 2551 ที่มีจำนวนแรงงานในภาคดังกล่าวทั้งสิ้น 1.12 ล้านคน (คิดเป็นร้อยละ 3.02 ของแรงงานทั้งหมด) ซึ่งจำนวนแรงงานในภาคขนส่งของไทยสอดคล้องกับมูลค่าของอุตสาหกรรมที่ลดลงดังอธิบายข้างต้น และจากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พบว่า ในปัจจุบัน (ข้อมูล ณ วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2557) ผู้ประกอบการขนส่งทางบกทั่วประเทศ มีจำนวนทั้งสิ้น 413,211 ราย ทั้งนี้ จากข้อมูลของสถาบันสถิติตุรกี

<sup>23</sup> ที่มา: Turkish State Railways Annual Statistics จาก [http://www.tcdd.gov.tr/tcdding/istatistik\\_ing.html](http://www.tcdd.gov.tr/tcdding/istatistik_ing.html)

<sup>24</sup> ที่มา: <http://www.theguardian.com/world/2013/oct/29/istanbul-underwater-bosphorus-rail-tunnel-european-asian-earthquake>

<sup>25</sup> ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2555). รายงาน การสำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้า.

<sup>26</sup> ที่มา: Republic of Turkey Prime Ministry Investment Support and Promotion Agency. (2013). *The Logistics Industry in Turkey*.

<sup>27</sup> ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2555). รายงานการสำรวจพฤติกรรมกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของชาวไทย พ.ศ. 2555. ซึ่งเป็นการสำรวจจากประชากรที่มีอายุมากกว่า 15 ปีขึ้นไปที่เดินทางท่องเที่ยว ทั้งนี้ จากรายงานปี พ.ศ. 2556 พบว่า พาหนะที่เป็นที่นิยมใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวของคนไทยยังเป็นพาหนะส่วนตัว (รถยนต์)

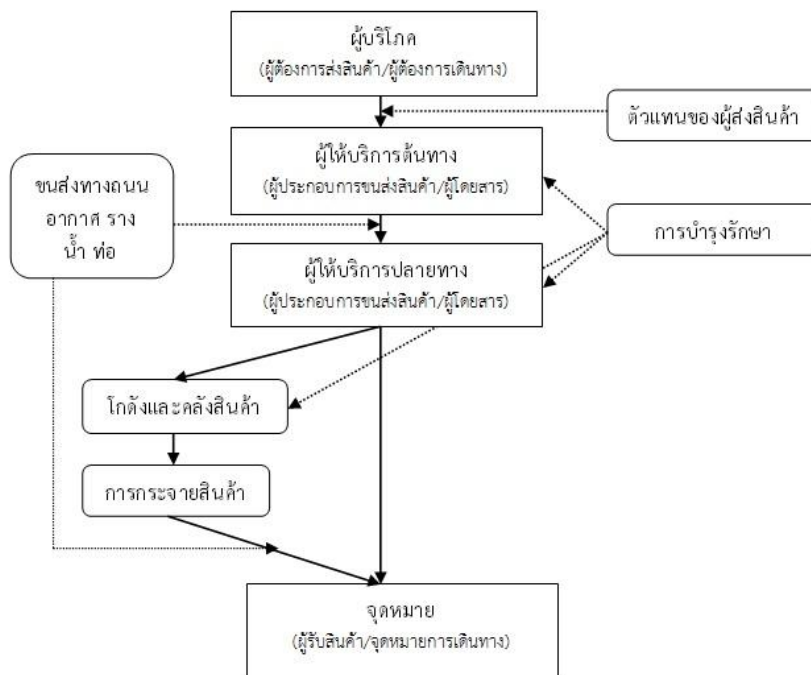
<sup>28</sup> ที่มา: [http://service.nso.go.th/nso/nso\\_center/project/search\\_center/23project-th.htm](http://service.nso.go.th/nso/nso_center/project/search_center/23project-th.htm)

พบว่าผู้ทำงาน (นายจ้างและลูกจ้าง) ในภาคขนส่ง ในปี พ.ศ. 2555 ทั้งสิ้น 1.71 ล้านคน (ร้อยละ 7.57 ของผู้มีงานทำทั้งหมด) แบ่งออกเป็นผู้ประกอบการ 0.65 ล้านคน และลูกจ้างจำนวน 1.06 ล้านคน (ร้อยละ 8.43 ของแรงงานทั้งหมด) ซึ่งสูงเป็นอันดับที่ 4 รองจากภาคอุตสาหกรรม การค้าปลีกค้าส่ง และการก่อสร้าง ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบจำนวนแรงงานและมูลค่าของการบริการขนส่งจะเห็นว่าภาคการขนส่งมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจตุรกี<sup>29</sup>

### 12.2.2 โครงสร้างของห่วงโซ่มูลค่าการบริการขนส่ง

การให้บริการด้านการขนส่งประกอบด้วย 3 องค์ประกอบด้วยกัน (รูปแบบที่ 2 3 และ 4) คือ 1) ผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้ที่ต้องการส่งสินค้า (Freight transportation) หรือ ผู้ต้องการเดินทางในกรณีเป็นการขนส่งบุคคล (Passenger transportation) 2) ผู้ผลิตหรือผู้ให้บริการ ซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งทั้งสินค้าและบุคคล ซึ่งจะมีผู้ให้บริการทั้งต้นทางและปลายทาง) และ 3) ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริการด้านการขนส่ง เช่น การซ่อมบำรุงรักษา หรือ การอำนวยความสะดวกด้านเอกสาร ทั้ง 3 องค์ประกอบแสดงดังรูปภาพที่ 12.5

รูปภาพที่ 12.5: ห่วงโซ่มูลค่าการบริการขนส่ง



ที่มา: มูลนิธิ สวค.

<sup>29</sup> นอกจากนี้ ยังพบว่าจำนวนแรงงานในภาคขนส่งของตุรกีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2552 2553 และ 2554 ผู้ทำงาน (นายจ้างและลูกจ้าง) ในภาคขนส่งของตุรกีมีจำนวน 1.41 1.46 และ 1.57 ล้านคน ตามลำดับ

ที่มา: <http://www.turkstat.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=13658>

จากรูปภาพที่ 12.5 สามารถแยกอธิบายได้เป็นการขนส่งสินค้าและการขนส่งบุคคล กรณีการขนส่งสินค้า ผู้ต้องการส่งสินค้าไปยังผู้รับในอีกสถานที่หนึ่งจะต้องติดต่อดำเนินการผ่านองค์กรหรือบริษัทที่รับขนส่งสินค้า โดยสินค้าจะถูกส่งด้วยหลากหลายวิธี ประกอบด้วย ถนน อากาศ ทะเล ราง และท่อ ซึ่งสินค้าจะไปตกอยู่ที่องค์กรหรือบริษัทที่ตั้งอยู่บริเวณปลายทางเพื่อทำการส่งสินค้าให้ผู้รับต่อไป หรืออาจมีการเก็บรักษาในคลังสินค้าและทำการกระจายต่อไป อย่างไรก็ตาม บริษัทผู้ผลิตสินค้าอาจใช้บริการของตัวแทนผู้ส่งสินค้า (Freight forwarder) ซึ่งบริการนำสินค้าจากผู้ส่งสินค้าไปส่งมอบให้กับผู้ขนส่งสินค้าสาธารณะต่อไป นอกจากนี้ ยังมีผู้ประกอบการที่ขนส่งสินค้าโดยใช้วิธีการขนส่งมากกว่า 2 รูปแบบขึ้นไป เรียกว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multidomal transport) เช่น การขนส่งด้วยรถและต่อด้วยเรือ เป็นต้น

กรณีการขนส่งบุคคลเป็นการเดินทางโดยผู้โดยสาร ซึ่งจำเป็นที่จะต้องติดต่อกับองค์กรหรือบริษัทขนส่งมวลชน เช่น การรถไฟ และ บริษัทเดินรถ เป็นต้น ทั้งนี้ องค์กรหรือบริษัทเหล่านั้นจำเป็นที่จะต้องมีหน่วยงานเพื่อบริการในด้านการขนส่งเมื่อผู้โดยสารถึงที่หมายเช่นกัน เช่น การที่ผู้โดยสารจะเดินทางด้วยรถไฟที่ลงที่จังหวัดสุรินทร์ การรถไฟแห่งประเทศไทยย่อมต้องสร้างสถานีสุรินทร์เพื่อให้บริการผู้โดยสาร เป็นต้น ดังนั้น กิจกรรมหลักของการให้บริการจะเน้นที่ผู้ประกอบการด้านการขนส่งเป็นหลัก เช่น รถบรรทุก รถโดยสาร รถไฟ เรือสินค้า เรือโดยสาร เรือสำราญ สายการบิน บริการกระจายสินค้า เป็นต้น ซึ่งมีความเชื่อมโยงกับผู้ผลิตอุปกรณ์ขนส่งโดยตรง เช่น ผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วน ผู้ให้เช่ายานพาหนะ ผู้ให้เช่าอุปกรณ์ยกขนส่งสินค้า เป็นต้น

นอกเหนือจากการขนส่งสินค้าและบุคคลโดยตรงแล้ว ยังมีกรณีของกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องหรือกิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง เช่น การซ่อมบำรุงอุปกรณ์ขนส่ง (อู่รถ อู่ต่อและซ่อมเรือ อู่ซ่อมเครื่องบิน) ผู้ผลิตซอฟต์แวร์เพื่ออำนวยความสะดวกด้านเอกสารผ่านระบบอินเทอร์เน็ต การเตรียมความพร้อมในการเป็นลูกเรือ การฝึกหัดนักบิน รวมถึงการพัฒนาเส้นทางขนส่ง ระบบความปลอดภัย เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เครือข่ายความเชื่อมโยงของการขนส่งต้องอาศัยการช่วยเหลือของภาครัฐด้วย เช่น การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานซึ่งจะสามารถเสริมสร้างความแข็งแกร่งของการให้บริการด้านการขนส่งซึ่งหลายกิจกรรมเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของรัฐ เช่น เสาไฟ ถนน รถไฟความเร็วสูง รถไฟรางคู่ สนามบิน และท่าเรือ เป็นต้น รวมถึงการผลักดันระบบที่ช่วยอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า/บุคคล เช่น ระบบการขึ้นทะเบียนผู้นำเข้าผ่านอินเทอร์เน็ต และการสำแดงเอกสารศุลกากร เป็นต้น

### 12.2.3 ผู้ประกอบการในห่วงโซ่มูลค่าการบริการขนส่งของไทยและตุรกี (เน้นขนส่งทางอากาศและบก)

จากข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ พบว่า ในไตรมาสที่ 3 ของปี พ.ศ. 2557 (กรกฎาคม-กันยายน) ธุรกิจประเภทขนส่งและขนถ่ายสินค้า<sup>30</sup> มีการจัดตั้งใหม่สูงเป็นอันดับที่ 6 จากประเภทธุรกิจทั้งหมด โดยมีการจัดตั้งใหม่กว่า 290 ราย ด้วยทุนจดทะเบียนรวมกันทั้งสิ้น 15,178 ล้านบาท โดยพื้นที่ส่วนใหญ่ที่มีการลงทุน คือ กรุงเทพมหานคร (ร้อยละ 98 ของการลงทุนทั้งหมด) นอกจากนี้ยังพบว่า ธุรกิจการขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน<sup>31</sup> มีการจดทะเบียนเพิ่มทุนสูงสุดเป็นอันดับ 1 โดยมีผู้จดทะเบียนเพิ่มทุนเพิ่มขึ้น 31 ราย ด้วยทุนที่เพิ่มขึ้นกว่า 484.07 พันล้านบาท ในปี พ.ศ. 2556 จำนวนนิติบุคคลในธุรกิจประเภทขนส่ง<sup>32</sup> และขนถ่ายสินค้าทั่วประเทศ มีจำนวนทั้งสิ้น 9,302 ราย ซึ่งสูงเป็นอันดับที่ 7 ของจำนวนนิติบุคคลที่ดำเนินกิจการอยู่สูงที่สุด โดยจำนวนนิติบุคคลที่ดำเนินกิจการประเภทขนส่งและขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2555 ที่มีจำนวนนิติบุคคลที่ดำเนินกิจการทั้งสิ้น 7,995 ราย ทั้งนี้ ข้อมูลด้านบริษัทจดทะเบียนของตุรกีก็ยังไม่เปิดเผยแพร่อย่างแน่ชัดจึงอาจไม่ทราบข้อมูลที่แน่นอน มีเพียงบางส่วนซึ่งจะกล่าวถึงในหัวข้อผู้ประกอบการตุรกีต่อไป

#### 12.2.3.1 ผู้ประกอบการไทย

การขนส่งจะแยกเป็นขนส่งสินค้าและขนส่งบุคคล (มวลชน) สำหรับการขนส่งสิ่งของ/สินค้า แบ่งออกเป็นการให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศกับการขนส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ การขนส่งสินค้าภายในประเทศมีองค์กรหลัก คือ บจก. ไปรษณีย์ไทย ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจที่แปรรูปมาจากการสื่อสารแห่งประเทศไทย (กสท.) ซึ่งได้ให้บริการขนส่งสิ่งของทั้งขนาดเล็ก (พัสดุไปรษณีย์) และขนาดใหญ่ (โลจิสติกส์) ด้วยความที่เป็นรัฐวิสาหกิจจึงทำให้พื้นที่ในการให้บริการของ บจก. ไปรษณีย์ไทยครอบคลุมทุกจังหวัดในไทย รวมทั้งทำการไปรษณีย์และจุดให้บริการกว่า 4,500 แห่ง<sup>33</sup> อย่างไรก็ตาม ธุรกิจของไปรษณีย์ไทยได้ขยายไปยังธุรกิจอื่นๆ อีกหลายประเภท เช่น การรับเป็นตัวแทนจัดจำหน่ายสินค้า และการบริการสินเชื่อ เป็นต้น นอกเหนือจากไปรษณีย์ไทยแล้ว ในปัจจุบันยังมีช่องทางในการจัดส่งสินค้าอีกมาก ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าที่ให้บริการโดยรัฐวิสาหกิจอย่างการรถไฟแห่งประเทศไทย (สินค้าห่อวัตถุ) เช่น การขนส่งรถจักรยานยนต์ เป็นต้น และยังมีบริษัทอื่นๆ ที่รับขนส่งสินค้า เช่น บจก. นิมซีเส็งโลจิสติกส์ บจก. สปีดคิงส์ โลจิสติกส์ บจก. เอ็นพลัสโลจิสติกส์ บจก. อินฟินิตี้ โลน เอ็กซ์เพรส แอนด์ โลจิสติก (ไทยแลนด์) และ บจก. เอ็นทีซี รับ-ส่ง พัสดุด่วน เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีบริษัทที่ให้บริการรับ-ส่งบุคคลเป็นหลัก แต่มีบริการขนส่งสินค้าด้วยเช่นกัน เช่น บจก. ขนส่ง บจก. นครชัยแอร์ บมจ. สายการบินนกแอร์ และ บจก. เทพสมบัติ จำกัด สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ พบว่า มีหลายสายการบินที่ให้บริการดังกล่าว เช่น บมจ. การบินกรุงเทพ และ บมจ. การบินไทย เป็นต้น

<sup>30</sup> ธุรกิจขนส่งและขนถ่ายสินค้า หมายถึง การดำเนินการเกี่ยวกับการขนส่งและขนถ่ายสินค้า หรือตัวแทนการขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร

<sup>31</sup> การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน หมายถึง การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน การขนส่งเฟอร์นิเจอร์ รวมถึงการขนย้ายเฟอร์นิเจอร์

<sup>32</sup> แม้ว่า บจก. ไปรษณีย์ไทยจะมีความใกล้ชิดกับสาขาโทรคมนาคม แต่การจัดกลุ่มบริการตามหลัก CPC การให้บริการทางด้านไปรษณีย์ถือว่าอยู่ในสาขาการขนส่ง อ้างอิง <http://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regcst.asp?Cl=16>

<sup>33</sup> บจก. ไปรษณีย์ไทย. (2556). รายงานประจำปี พ.ศ. 2556.

สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ การขนส่งทางบกมักให้บริการขนส่งสินค้าไปยังประเทศใกล้เคียง เช่น ประเทศเพื่อนบ้าน (การขนส่งสินค้าผ่านแดน) เช่น ลาว เวียดนาม และพม่า เป็นต้น ซึ่งไทยมีด่านการค้าชายแดนที่สำคัญหลายแห่ง<sup>34</sup> เช่น มาเลเซีย (ด่านศุลกากรสะเดาและด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ณ จังหวัดสงขลา) พม่า (ด่านศุลกากรสังขละบุรี ณ จังหวัดกาญจนบุรี ด่านศุลกากรแม่สอด ณ จังหวัดตาก) และลาว (ด่านศุลกากรหนองคาย ณ จังหวัดมุกดาหาร ด่านศุลกากรพินุลมั่งสาหาร ณ จังหวัดอุบลราชธานี) เป็นต้น โดยมีหลายบริษัทที่ให้บริการ เช่น บจก. ไปรษณีย์ไทย บจก. ซีพีแอล อินเตอร์-เทรตติ้ง บจก. เค. เค. ดี. เอ็กซ์เพรส บจก. ทรานสปอร์ต และบจก. พีเค อินเตอร์เทรต เป็นต้น นอกจากนี้การขนส่งสินค้าไปต่างประเทศทางบกแล้ว รูปแบบของการขนส่งที่มักได้รับความนิยมสูงสุด คือ การขนส่งสินค้าทางเรือ โดยบริการจะแบ่ง 2 ส่วนหลัก คือตัวแทนผู้ส่งสินค้าที่รับขนส่งสินค้า (แบ่งเป็นสายเรือและสายอากาศ) จากผู้ผลิตสินค้าไปให้กับผู้ประกอบการเดินเรือ (Carrier) สำหรับตัวแทนผู้ส่งสินค้าสายเรือ<sup>35</sup> เช่น บจก. เดอะ ออวานส์ ไทย โกลบอล บจก. วี. คาร์โก บจก. สยามนิสทรานส์ และบจก. ยูโอเอฟ มารีน เอเยนซี เป็นต้น สำหรับตัวแทนผู้ส่งสินค้าสายอากาศ<sup>36</sup> เช่น บจก. คาร์โก้-พาร์ทเนอร์ โลจิสติกส์ บจก. ออลพอร์ต คาร์โก้ เซอร์วิส (ไทยแลนด์) บจก. แอร์โรเฟรท บจก. แอตลาส ทรานสปอร์ต และ บจก. แมส ทรานสปอร์ต เอ็กซ์เพรส เป็นต้น ขณะผู้ประกอบการเดินเรือ<sup>37</sup> เช่น บจก. เคไลน์ (ประเทศไทย) บจก. สยามมงคลเดินเรือ บจก. วี. เอ. เอส. เซอร์วิส บจก. เอส. พี. อินเตอร์ มารินีย์ บจก. เดินเรือแสงไทย และ บจก. ไทยสตาร์ทชิปปิง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ได้มีรัฐวิสาหกิจที่ประกอบกิจการเดินเรือ คือ บจก. ไทยเดินเรือทะเล นอกจากนี้ ท่าเรือต่างๆ มักมีการให้สัมปทาน (โดยกระทรวงคมนาคม) แก่เอกชนเพื่อบริหารและจัดการท่าเรือ ยกตัวอย่าง ท่าเรือแหลมฉบัง (ภายใต้การดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย) มีท่าเทียบเรือทั้งสิ้น 6 ท่า แต่ละท่าจะมีเอกชนดูแล เช่น ท่าเทียบเรือ A3 บริหารและประกอบการโดย บจก. ฮัทชีสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล และท่าเทียบเรือ A4 ดูแลโดย บจก. อ่าวไทยคลังสินค้า เป็นต้น<sup>38</sup> ในปัจจุบัน ไทยมีท่าเรือขนส่งสินค้าประมาณ 33 ท่า เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือระนอง เป็นต้น<sup>39</sup>

สำหรับการขนส่งบุคคลหรือมวลชน มีความแตกต่างจากการขนส่งสินค้าเนื่องจากภาครัฐเข้ามามีบทบาทอย่างมากในตลาดการให้บริการผ่านรัฐวิสาหกิจที่สังกัดกระทรวงคมนาคม สำหรับการขนส่งบุคคลทางถนน รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง 3 แห่ง ได้แก่ 1) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (The Express Authority of Thailand) ซึ่งดูแลเรื่องของทางพิเศษ 2) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (Bangkok Mass Transit Authority) ซึ่งให้บริการรถโดยสารประจำทางวิ่งรับส่งประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร นนทบุรี นครปฐม ปทุมธานี สมุทรสาคร และสมุทรปราการ รวม 114 เส้นทาง ด้วยจำนวนรถกว่า 3,509 คัน<sup>40</sup> และ 3) บจก. ขนส่ง (บขส.) มีเส้นทางการให้บริการทั้งสิ้น 295 เส้นทาง<sup>41</sup> (ภายในประเทศ 283 เส้นทาง และ

<sup>34</sup> ปิตินันท์ วิเชียร. (2557). การขนส่งข้ามแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน.

<sup>35</sup> ที่มา: สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Thai International Freight Forwarders Association) เข้าถึงได้จาก <http://www.tiffathai.org>

<sup>36</sup> ที่มา: สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (Thai Airfreight Forwarders Association: TAF) เข้าถึงได้จาก <http://www.tafathai.org>

<sup>37</sup> ที่มา: <http://www.marinerthai.net>

<sup>38</sup> ที่มา: <http://laemchabangport.com>

<sup>39</sup> ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เข้าถึงได้จาก <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/index5URL/>

<sup>40</sup> ที่มา: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เข้าถึงได้จาก <http://www.bmta.co.th/?q=th/services>

<sup>41</sup> ที่มา: บริษัท ขนส่ง จำกัด. (2556). รายงานประจำปี พ.ศ. 2556. เข้าถึงได้จาก <http://home.transport.co.th/th/2011-09-29-09-16-20/537--2556-annual-report-2013.html> สำหรับผลประกอบการมีรายได้ในปี พ.ศ. 2556 ทั้งสิ้น 5,195.37 ล้านบาท (เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2555 ประมาณ 4 พันล้านบาท) และมีกำไรสุทธิ 491.43 ล้านบาท (กำไรเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2555 กว่า 290 ล้านบาท)

ต่างประเทศ 12 เส้นทาง เช่น เส้นทางหนองคาย-เวียงจันทน์ อุดรธานี-เวียงจันทน์ เลย-หลวงพระบาง เป็นต้น มีสถานีให้บริการทั้งสิ้น 106 แห่ง มีรถโดยสารของบริษัททั้งหมด 854 คัน และรถโดยสารร่วมเอกชน (ให้สัมปทาน) อีก 13,085 คัน ทั้งนี้ การขนส่งทางบกของไทยมีการควบคุมดูแลโดยกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

สำหรับการขนส่งบุคคลด้วยระบบรางหรือรถไฟ มีการบริหารและดำเนินกิจการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (State Railway of Thailand) ซึ่งเปิดให้บริการเดินรถทั่วประเทศกว่า 4,346 กิโลเมตร<sup>42</sup> ให้บริการในทุกภาคของไทย ทั้งนี้ ยังมีบางจังหวัดที่ยังไม่มีรถไฟผ่าน เช่น เชียงราย สตูล ระนอง ภูเก็ต เลย พะเยา และกำแพงเพชร เป็นต้น

สำหรับการขนส่งบุคคลด้วยรถไฟฟ้า แบ่งออกเป็น 2 ระบบ คือ 1) รถไฟฟ้าแบบยกระดับ (Skytrain) และ 2) รถไฟฟ้าแบบใต้ดิน (Subway) สำหรับรถไฟฟ้ามะลิมีการบริหารและดำเนินงานโดยเอกชน (บมจ. ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ)<sup>43</sup> โดยได้รับสัมปทานจากกรุงเทพมหานคร (องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น) ให้ดำเนินก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนแบบรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครในชื่อโครงการรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา โดยให้บริการวันแรกเมื่อ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 ในปัจจุบัน มีรถไฟฟ้า 2 สายด้วยกัน คือ 1) สายสุขุมวิท รวมระยะทาง 22.25 กิโลเมตร มี 22 สถานี ให้บริการตั้งแต่สถานีหมอชิตถึงสถานีแบริ่ง และ 2) สายสีลม รวมระยะทาง 14.2 กิโลเมตร มี 13 สถานี ให้บริการตั้งแต่สถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงบางหว้า โดยในปัจจุบันมีผู้โดยสารต่อวันประมาณ 700,000 คน<sup>44</sup> ทั้งนี้ การให้บริการด้วยรถไฟฟ้าไปยังจังหวัดในเขตปริมณฑลเป็นการเข้ามาบริหารจัดการโดยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยในปัจจุบันได้มีหลายโครงการ เช่น รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ช่วงตลิ่งชัน-มีนบุรี)<sup>45</sup> รถไฟฟ้าสายสีเขียว (ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ) และรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) เป็นต้น

สำหรับรถไฟฟ้าแบบใต้ดิน อยู่ภายใต้การดำเนินงานของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย หรือ รฟม. (Mass Rapid Transit Authority of Thailand) โดยให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ภายใต้โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ซึ่ง รฟม. ได้ให้สัมปทานกับ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ โดยเป็นรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของไทย มีทั้งหมด 18 สถานี ระยะทาง 20 กิโลเมตร ตั้งแต่สถานีหัวลำโพงจนกระทั่งสถานีบางซื่อ ในปัจจุบัน รฟม. กำลังอยู่ระหว่างดำเนินการเตรียมการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินสายอื่น เช่น รถฟ้ามหานครสายสีน้ำเงินและสายสีเขียว เป็นต้น ทั้งนี้ จะเห็นว่าการเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าแบบยกระดับ (รถไฟฟ้า BTS) และรถไฟฟ้าแบบใต้ดิน (รถไฟฟ้า MRT) หลายแห่ง เช่น รถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต เชื่อมต่อกับ รถไฟฟ้า MRT สถานีจตุจักร และรถไฟฟ้า BTS สถานีอโศก กับรถไฟฟ้า MRT สถานีสุขุมวิท เป็นต้น ปัจจุบัน ผู้โดยสารของ MRT อยู่ที่ประมาณ 360,000 คนต่อวัน<sup>46</sup> นอกจากนี้ยังมีรถไฟฟ้าที่เชื่อมระหว่างรถไฟฟ้า BTS สถานีพญาไทกับสนามบินสุวรรณภูมิ ภายใต้โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานกรุงเทพมหานคร

<sup>42</sup> ที่มา: <http://www.railway.co.th/home/viewcontent.aspx?id=railway-history&lang=TH>

<sup>43</sup> ที่มา: <http://www.bts.co.th>

<sup>44</sup> ที่มา: สำนักข่าว กรมประชาสัมพันธ์ เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2557 เข้าถึงได้จาก [http://thainews.prd.go.th/centerweb/News/NewsDetail?NT01\\_NewsID=TNECO5710190010005](http://thainews.prd.go.th/centerweb/News/NewsDetail?NT01_NewsID=TNECO5710190010005)

<sup>45</sup> ที่มา: <http://www.mrt.co.th/th/MRTAproject/orangeLine.php>

<sup>46</sup> ที่มา: นายชัยวัฒน์ อุทัยวรรณ กรรมการผู้จัดการ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เข้าถึงได้จาก

<http://www.manager.co.th/iBizChannel/ViewNews.aspx?NewsID=9570000010476>



(Suvarnabhumi Airport Rail Link: SARL)<sup>47</sup> ซึ่งบริหารและจัดการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยมีระยะทางทั้งสิ้น 28 กิโลเมตร ผ่าน 8 สถานี และสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 14,000-50,000 คนต่อวัน<sup>48</sup>

สำหรับการขนส่งบุคคลทางอากาศ มีรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องด้วยกัน 4 แห่ง คือ 1) สถาบันการบินพลเรือน (Civil Aviation Training Center) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ในการผลิตและพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินให้เพียงพอต่อความต้องการของประเทศ นอกจากนี้ยังศึกษาและพัฒนาเทคโนโลยีและบริการด้านการขนส่งทางอากาศ<sup>49</sup> 2) บจก. วิทยุการบินแห่งประเทศไทย (Aeronautical Radio of Thailand) มีหน้าที่ในการบริการจราจรทางอากาศ รวมถึงระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน นอกจากนี้ยังให้บริการข่าวสารการเดินอากาศและแผนที่เดินอากาศและงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง<sup>50</sup> 3) บมจ. ท่าอากาศยานไทย หรือ ทอท. (Airport of Thailand) เป็นรัฐวิสาหกิจที่ประกอบธุรกิจด้านท่าอากาศยาน มีรายได้มาจากกิจการการบิน (การขึ้นลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียมของการใช้สนามบิน ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก) ค่าเช่าสำนักงาน รวมถึงค่าดำเนินงานของผู้ประกอบการภายนอกที่ให้บริการที่จำเป็นอื่นๆ นอกจากนี้ยังได้เปิดบริษัทย่อยเพื่อทำประกอบธุรกิจในอีกหลากหลายประเภท เช่น โรงแรม ร้านค้า คลังสินค้า และการบริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น<sup>51</sup> ในปัจจุบัน บมจ. ท่าอากาศยานไทย ดูแลบริหารงานท่าอากาศยาน 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานหาดใหญ่ ทั้งนี้ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ (ร้อยละ 70) ของ บมจ. ท่าอากาศยานไทย คือ กระทรวงการคลัง<sup>52</sup> และ 4) บมจ. การบินไทย (Thai Airways) ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า พัสดุ และไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยทำการขนส่งเชื่อมโยงไปยังเมืองต่างๆ ทั่วโลก นอกจากนี้ยังให้บริการด้านอื่นๆ เช่น การให้บริการอาคาร บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การฝึกอบรมบุคลากร และการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน เป็นต้น<sup>53</sup> โดยผู้ถือหุ้นกว่าร้อยละ 51 คือกระทรวงการคลัง (อีกร้อยละ 15 คือกองทุนรวมวายุภักษ์)<sup>54</sup>

<sup>47</sup> การรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) โดยแบ่งเป็นรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้มและรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน โครงการ Airport Rail Link อยู่ภายใต้โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน

ที่มา: [http://www.railway.co.th/resultproject/project\\_redline.asp](http://www.railway.co.th/resultproject/project_redline.asp) สำหรับงบประมาณรายจ่ายนั้น พบว่า ในปี พ.ศ. 2558 รพท. จะมีงบประมาณจากภาครัฐกว่า 19,285 ล้านบาท ซึ่งสูงเป็นอันดับ 2 จากงบประมาณของรัฐที่ให้แก่รัฐวิสาหกิจทั้งหมด (รองจากธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร) ที่มา: พระราชบัญญัติ งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558

<sup>48</sup> ที่มา: [http://www.srtet.co.th/th/10\\_footer/03\\_about\\_us.html](http://www.srtet.co.th/th/10_footer/03_about_us.html)

<sup>49</sup> ที่มา: สถาบันการบินพลเรือน เข้าถึงได้จาก <http://www.catc.or.th>

<sup>50</sup> ที่มา: บจก. วิทยุการบินแห่งประเทศไทย เข้าถึงได้จาก <http://www.aerthetai.co.th>

<sup>51</sup> ที่มา: บมจ. ท่าอากาศยานไทย เข้าถึงได้จาก <http://airportthai.co.th/>

<sup>52</sup> ที่มา: ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เข้าถึงได้จาก

<http://www.set.or.th/set/companyholder.do?jsessionid=B34EEF18A036A5A560DDC3951367F287.itnpi06?symbol=AOT&language=th&country=TH>

<sup>53</sup> ที่มา: บมจ. การบินไทย เข้าถึงได้จาก <http://www.thaiairways.co.th>

<sup>54</sup> ที่มา: ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เข้าถึงได้จาก

<http://www.set.or.th/set/companyholder.do?symbol=THAI&language=th&country=TH>

ดังนั้น จะเห็นว่าธุรกิจในอุตสาหกรรมการบินจะแยกออกเป็น 2 ส่วน คือ ท่าอากาศยาน และ สายการบิน สำหรับท่าอากาศยานนั้น นอกจาก บมจ. ท่าอากาศยานไทยจะเป็นผู้เล่นในตลาดรายใหญ่แล้ว ยังมีผู้ประกอบการ/ผู้ดำเนินงานรายอื่นอีกเช่นกัน ประกอบด้วย *กรมการบินพลเรือน* โดยบริหารท่าอากาศยาน/สนามบินทั่วประเทศกว่า 27 แห่ง<sup>55</sup> *บจก. การบินกรุงเทพ* ที่ดูแลสนามบิน 3 แห่งที่สมุย สุโขทัย และตราด<sup>56</sup> *บจก. กานต์นิธิ เอวิเอชั่น* ที่บริหารท่าอากาศยานเกาะพะงัน<sup>57</sup> นอกจากนี้ ยังมีสนามบินที่ไม่ได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อีกหลายแห่ง บริหารโดยกองทัพอากาศ (สนามบินน้ำพอง สนามบินกำแพงแสน) และกองทัพเรือ<sup>58</sup> (สนามบินสงขลา สนามบินจันบุรี) สำหรับธุรกิจสายการบิน แบ่งออกเป็นผู้ให้บริการในประเทศ และต่างประเทศ สายการบินที่ให้บริการในประเทศ (Domestic route) มีจำนวนทั้งสิ้น 11 สายการบิน<sup>59</sup> ประกอบด้วย บางกอกแอร์เวย์ แสปี้แอร์ กานต์แอร์ นกแอร์ โอเรียนท์ไทย เอสจีเอแอร์ไลน์ โซล่าแอร์ ไทยแอร์เอเชีย การบินไทย ไทยไลอ้อนแอร์ และการบินไทยสมายล์ สำหรับสายการบินของไทยที่ให้บริการในเส้นทางต่างประเทศ มี 5 สายการบิน ประกอบด้วย บางกอกแอร์เวย์ ไทยแอร์เอเชีย โอเรียนท์ไทย การบินไทย และปิซิเนสแอร์ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการค้าขายในการเดินอากาศทั้งสิ้น 62 ราย<sup>60</sup> ซึ่งเป็นผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศโดยใช้เครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ (เช่น บจก. เบลีล็ค เอวิเอชั่น และบจก. เอส เอฟ เอส เอวิเอชั่น เป็นต้น) และบอลูนลุ่ม (เช่น บจก. ฟลายอิงมีเดีย และ บจก. ไมเนอร์ สกาย ไรเดอร์ เป็นต้น) การบริการบินทดสอบเครื่องบินอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (เช่น บจก. วิศุการบินแห่งประเทศไทย) รวมไปถึงการบริการขนส่งสินค้าเพียงอย่างเดียว (เช่น บจก. ไทย เอ็กซ์เพรส และ บจก. เค-ไมล์ แอร์ เป็นต้น) นอกจากนี้ ยังพบว่ายังมีสายการบินต่างชาติดีกว่า 114 สายการบิน ที่มีเส้นทางบินมายังไทย เช่น สายการบินเอมิเรตส์ สายการบินเตอร์กิชแอร์ไลน์ สายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์ สายการบินอิหร่านแอร์ และวลาดิวอสตอคแอร์ เป็นต้น

ในภาพรวมของผู้ประกอบการด้านขนส่งและโลจิสติกส์ที่อยู่ในรูปของบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์<sup>61</sup> พบว่า 10 อันดับแรกของ บมจ. ที่มีมูลค่าซื้อขายของหุ้นสูงที่สุด ได้แก่ บมจ. ท่าอากาศยานไทย รองลงมาเป็น บมจ. สายการบินนกแอร์ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ไทยแอร์เอเชีย) บมจ. พีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ บมจ. โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ บมจ. การบินกรุงเทพ (บางกอกแอร์เวย์) บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. การบินไทย บมจ. บางปะกง เทอร์มินอล และ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ จะเห็นว่าใน 10 อันดับแรกนั้นเป็นผู้ประกอบการในการขนส่งทางอากาศกว่า 5 แห่ง ทางบก 3 แห่ง และทางเรือ 2 แห่ง

<sup>55</sup> ประกอบด้วย กระบี่ ขอนแก่น ชุมพร ตาก (ท่าอากาศยานตากและท่าอากาศยานแม่สอด) ตรัง นครพนม นครราชสีมา นครศรีธรรมราช นราธิวาส น่านบุรีรัมย์ ประจวบคีรีขันธ์ ปัตตานี พิษณุโลก เพชรบูรณ์ แพร่ แม่ฮ่องสอน (ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนและท่าอากาศยานปาย) ร้อยเอ็ด ระนอง เลย ลำปาง สกลนคร สุราษฎร์ธานี อุตรธานี และอุบลราชธานี ที่มา: <http://portal.aviation.go.th/site/4911.jsp>

<sup>56</sup> ที่มา: บจก. การบินกรุงเทพ เข้าถึงได้จาก <http://www.bangkokair.com/pages/view/sukhothai-airport>

<sup>57</sup> ที่มา: บจก. กานต์นิธิ เอวิเอชั่น เข้าถึงได้จาก <http://www.kanairlines.com/main/th/phangan-airport/>

<sup>58</sup> อย่างไรก็ตาม สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง พัทยา ภายใต้การดูแลของกองทัพเรือ มีบริการเชิงพาณิชย์โดยสายการบินของ บมจ. การบินกรุงเทพ

<sup>59</sup> ที่มา: กรมการบินพลเรือน เข้าถึงได้จาก <http://www.aviation.go.th/th/content/336/522.html>

<sup>60</sup> ที่มา: กรมการบินพลเรือน (สำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ) เข้าถึงได้จาก <http://www.aviation.go.th/th/content/335/1021.html>

<sup>61</sup> ที่มา: ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เข้าถึงได้จาก

[http://www.settrade.com/C04\\_08\\_stock\\_sectorcomparison\\_p1.jsp?txtSymbol=AOT](http://www.settrade.com/C04_08_stock_sectorcomparison_p1.jsp?txtSymbol=AOT)

### 12.2.3.2 ผู้ประกอบการตุรกี

การขนส่งสิ่งของ/สินค้า แบ่งออกเป็นการให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศกับการขนส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ การขนส่งสินค้าภายในตุรกีมีองค์กรหลักเช่นเดียวกับไทย คือ Posta Telgraf Teskilati (PTT)<sup>62</sup> มีลักษณะการให้บริการคล้ายกับ บจก. ไปรษณีย์ไทย คือ มีสำนักงานใหญ่ที่เมืองอังการา และที่ทำการไปรษณีย์กว่า 4,000 แห่งกระจายอยู่ทุกจังหวัด (81 จังหวัด) ให้บริการขนส่งทั้งในตุรกีและต่างประเทศ โดยบริการขนส่งจดหมาย ไปรษณีย์รวมพัสดุขนาดเล็กที่มีขนาดกว้าง X ยาว ไม่เกิน 60X90 เซนติเมตร<sup>63</sup> โดยให้บริการวันจันทร์-ศุกร์ เวลา 08:00-24:00 น. ขณะที่วันอาทิตย์ให้บริการ เวลา 09:00-19:00 น.<sup>64</sup> นอกจากนี้ PTT ยังให้บริการโทรเลขและธนาคารอีกด้วย รวมถึงบริการออนไลน์ เช่น ตรวจสอบพัสดุ การส่งคำร้องเรียน และการสอบถามข้อมูลรหัสไปรษณีย์ เป็นต้น<sup>65</sup> นอกเหนือจาก PTT ที่เป็นผู้ให้บริการรายหลักสำหรับการขนส่งสินค้า (รวมถึงจดหมาย) ภายในประเทศแล้ว ยังมีผู้ให้บริการรายอื่นด้วยเช่นกัน<sup>66</sup> เช่น บริษัท OMSAN (ให้บริการในประเทศและต่างประเทศไปยังยุโรป รัสเซีย และตะวันออกกลาง<sup>67</sup>) บริษัท Ekol บริษัท Borusan บริษัท Reysas บริษัท Ceva บริษัท Horoz บริษัท Netlog (ด้วยยานพาหนะกว่า 2,000 คัน) และบริษัท Mars (มียานพาหนะ 1,500 คัน ให้บริการทั้งในและต่างประเทศ) บริษัทเหล่านี้เป็นบริษัทด้านโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ของตุรกีที่ให้บริการด้านการขนส่งทั้งในและต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังมีอีกหลายบริษัทที่ให้บริการด้านขนส่งและโลจิสติกส์ในตุรกี เช่น บริษัท DHL บริษัท DSV บริษัท KGM บริษัท Astaldi และบริษัท Kocoglu เป็นต้น

สำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือ (Maritime logistics) มีการเจริญเติบโตระหว่างปี พ.ศ. 2546-2555 ประมาณร้อยละ 8.2 ด้วยความที่ตุรกีมีพรมแดนติดกับทะเลหลายด้าน (ทะเลดำ ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน) จึงทำให้มีท่าเรือกว่า 50 ท่า เช่น Ambarli Samsun Rize Mersin และ Antalya เป็นต้น โดยท่าเรือส่วนใหญ่บริหารและควบคุมโดย Turkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollari (TCDD) ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ โดย TCDD เป็นผู้เล่นรายใหญ่ของตลาดท่าเรือในตุรกี โดยดูแล 3 ท่าเรือหลัก ประกอบด้วย Haydarpasa Derince และ Izmir ซึ่งในอดีตเคยได้ดูแลท่าเรืออื่นๆ อีกมาก เช่น Mersin (ให้สัมปทานแก่ PSA Akfen และ OGG) และ Samsun (ให้สัมปทานแก่ Ceynak Lojistik ve Ticaret A.S) เป็นต้น สำหรับบริษัทใหญ่ในอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือนอกเหนือจาก TCDD เช่น บริษัท AsKas Holding บริษัท Maersk Denizcilik บริษัท IDO บริษัท MSC Cruise บริษัท ACL บริษัท Petkin บริษัท ARKAS Line และบริษัท Global Liman Isletmeleri เป็นต้น นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นที่นิยมเช่นกัน มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง คือ Ministry of Transport Maritime Affairs and Communications ซึ่งจะมีหลายหน่วยงานที่ดูแล เช่น Directorate General of civil Aviation (CGCA) General Directorate of State Airports Authority (DHMI) ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการดูแลเรื่องกฎระเบียบ

<sup>62</sup> อ้างตามการจัดกลุ่มแบบ CPC การขนส่งไปรษณีย์อยู่ในบริการขนส่ง ที่มา: <http://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regcst.asp?Cl=16>

<sup>63</sup> ที่มา: Posta Telgraf Teskilati (PTT) เข้าถึงได้จาก <http://www.ptt.gov.tr/sx/ptt/>

<sup>64</sup> ที่มา: <http://www.worldtravelguide.net/turkey/business-communications> และ <http://www.mymerhaba.com/Post-Offices-in-Turkey-278.html>

<sup>65</sup> อย่างไรก็ตาม ไม่มีข้อมูลที่แน่ชัดหรือเป็นทางการสำหรับจำนวนที่ทำการไปรษณีย์ในประเทศตุรกี มีเพียงบางแหล่งที่มาที่อ้างว่าประมาณ 4,000-7,500 สาขา เช่น [http://www.postalconsumers.org/postal\\_freedom\\_index/Turkey\\_-\\_PTT.shtml](http://www.postalconsumers.org/postal_freedom_index/Turkey_-_PTT.shtml) และ

<http://www.hurriyetdailynews.com/default.aspx?pageid=438&n=the-thief-rops-the-postman-pays-in-return-2011-04-13>

<sup>66</sup> ที่มา: Republic of Turkey Prime Ministry Investment Support and Promotion Agency. (2013). *The Logistics Industry in Turkey*.

<sup>67</sup> ที่มา: บริษัท Omsan เข้าถึงได้จาก <http://www.omsan.com.tr/en/sayfa.php?id=15&finished-vehicle-cbu>

ต่างๆ ของการบินในตุรกี<sup>68</sup> สำหรับอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศในตุรกีนั้น มีการเจริญเติบโตของตลาดเพิ่มขึ้นร้อยละ 14 จากปี พ.ศ. 2549-2554 (รวมการขนส่งสินค้าและบุคคล) และพบว่ามีผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศในตลาดตุรกีกว่า 80 บริษัท โดยบริษัทที่ขนส่งสินค้าทางอากาศ เช่น บริษัท Tranyr Logistics บริษัท Logwin บริษัท Manas Logistics รวมไปถึงบริษัท Mars Logistics<sup>69</sup>

สำหรับการขนส่งบุคคลหรือมวลขนในตุรกี มีทั้งทางบก (รถยนต์/รถโดยสาร รถราง รถไฟ) ทางอากาศ (เครื่องบิน) และทางน้ำ (เรือข้ามฟาก เรือเดินสมุทร) การขนส่งทั้งหมดของตุรกีถูกบริหารจัดการโดย Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications การขนส่งทางถนนแยกการดูแลเป็น 3 ประเภท คือ 1) ถนนในเมือง ดูแลโดยองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (Municipal authorities) 2) ถนนในหมู่บ้านและชุมชน ดูแลโดยหน่วยงานของจังหวัด (Special provincial administration) และ 3) ทางหลวงดูแลโดยกรมทางหลวง (General Directorate of Turkish Highways)<sup>70</sup> สำหรับรถประจำทางในอิสตันบูล ระบบรถโดยสารหรือรถบัสมีการให้บริการโดย Istanbul Electricity, Tramway and Tunnel (IETT) General Directorate ปัจจุบัน IETT มีรถบัสให้บริการหลากหลายยี่ห้อ (เช่น Otakar และ Mercedes Benz) จำนวน 3,060 คัน<sup>71</sup> มีจุดรับ-ส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 11,795 แห่ง นอกจากนั้น IETT ยังให้บริการรถบัสที่เชื่อมจากรถไฟใต้ดินไปยังสถานที่ต่างๆ (Metrobus) โดยปัจจุบันมีจุดจอดรับผู้โดยสารกว่า 44 แห่ง<sup>72</sup> โดยในแต่ละวัน มีผู้ใช้บริการ Metrobus กว่า 7 แสนคน<sup>73</sup> ทั้งนี้ รถโดยสารภายใน Istanbul นอกเหนือจาก IETT แล้ว ยังมี OTOBUS A.S. ที่ให้บริการ โดยมีรถโดยสารกว่า 922 คัน<sup>74</sup> สำหรับการเดินทางระหว่างเมืองในตุรกีนั้นมีรถบัสให้บริการหลายบริษัท เช่น บริษัท Varan บริษัท Kamil Koc บริษัท Metro บริษัท Ulusoy บริษัท Yesil Gorele บริษัท Suzer Turizm บริษัท Nilufer บริษัท Malatya Kayisi Kent Turizm และบริษัท Mersin Vif เป็นต้น<sup>75</sup> นอกจากนั้น ในการเดินทางในระยะทางสั้นๆ จะมีรถประจำทางชื่อว่า Dolmus ให้บริการ เป็นรถลักษณะคล้ายรถตุ้

สำหรับการเดินทางด้วยรถไฟ บริหารและจัดการโดย TCDD (Turkish State Railways) มีสถานีรถไฟมากกว่า 100 สถานีทั่วตุรกี เส้นทางรถไฟมีความยาว 4,084 กิโลเมตร<sup>76</sup> ทั้งนี้ TCDD ได้มีการให้สัมปทานแก่บริษัทเอกชนในการรับผิดชอบโครงการต่างๆ เช่นกัน เช่น บริษัท CNR China (โครงการรถไฟความเร็วสูง Ankara-Konya) และบริษัท Eoro Rapid TR (โครงการรถไฟความเร็วสูง Antalya-Alanya) และนอกเหนือจากธุรกิจรถไฟแล้ว TCDD ยังบริหารจัดการท่าเรืออีกหลายแห่ง เช่น Mersin Izmir และ Samsun เป็นต้น และด้วยที่ตั้งที่อยู่ใกล้กับหลายประเทศในยุโรป ทำให้มีบริการรถไฟเส้นทางตรงจากตุรกีไปยังหลายเมืองในยุโรป เช่น อิสตันบูล-โซเฟีย (บัลแกเรีย) และอิสตันบูล-บูคาเรสต์ (โรมาเนีย) เป็นต้น นอกจากนั้น ยังมีบริการ Interrail Global Pass ซึ่งทำให้สามารถเดินทางไปยังหลายประเทศในยุโรปได้ด้วยรถไฟ เช่น

<sup>68</sup> ที่มา: General Directorate of State Airports Authority เข้าถึงได้จาก

<http://www.dhmi.gov.tr/DHMIPageEN.aspx?PageID=34#V11p5yyLIU>

<sup>69</sup> ที่มา: [http://www.logisticsturkey.org/Transportation\\_Turkey](http://www.logisticsturkey.org/Transportation_Turkey)

<sup>70</sup> ที่มา: Republic of Turkey Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications. (2013). Priority road infrastructure projects of Turkey.

<sup>71</sup> ที่มา: IETT General Directorate เข้าถึงได้จาก <http://www.iETT.gov.tr/en/main/pages/bus-fleet/163>

<sup>72</sup> ที่มา: <http://metrobus.iETT.gov.tr/en>

<sup>73</sup> ที่มา: IETT General Directorate เข้าถึงได้จาก <http://www.iETT.gov.tr/en/main/pages/metrobus/158>

<sup>74</sup> ที่มา: <http://www.istanbulotobus.com.tr/>

<sup>75</sup> ที่มา: เว็บไซต์รวบรวมข้อมูลการเดินทางระหว่างเมืองในตุรกี เข้าถึงได้จาก <http://www.neredennereye.com/bus-companies/>

<sup>76</sup> ที่มา: Turkish State Railways Annual Statistics 2009-2013 เข้าถึงได้จาก <http://www.tcdd.gov.tr/>

เยอรมนี ออสเตรีย อิตาลี สวีเดน และฟินแลนด์ เป็นต้น ขณะที่ตุรกีมีรถไฟฟ้าใต้ดินในอิสตันบูล บริหารโดย Istanbul Ulasim A.S. ซึ่งเป็นบริษัทขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นของอิสตันบูล (Istanbul Metropolitan Municipalities) โดยมีผู้ใช้บริการมากกว่า 1.5 ล้านคน (รวมระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน กระเช้าลอยฟ้า (Funicular ) และรถราง) ทั้งนี้ รถไฟฟ้าใต้ดินในอิสตันบูลมีทั้งสิ้น 5 สาย ประกอบด้วย M1a (Yenikapi-Ataturk Havalimani Metro Hatti) M1b (Yenikapi-Kirazli Metro Hatti) M2 (Yenikapi-Haciosman Metro Hatti) M3 (Kirazli-Olimpiyat-Metrokent Metro Hatti) และ M4 (Kadikoy-Kartal Metro Hatti)<sup>77</sup>

สำหรับการขนส่งทางอากาศ ดูแลโดย DHMI มีสนามบินทั่วตุรกีกว่า 52 สนามบิน สนามบินที่ใหญ่ที่สุดของตุรกี (ในแง่ของการรองรับผู้โดยสาร) คือ Istanbul Ataturk Airport<sup>78</sup> ซึ่งบริหารโดยบริษัท TAV Airports Holding ซึ่งไม่เพียงบริหาร Istanbul Ataturk Airport เท่านั้น แต่ยังคงดูแลสนามบินอีก 4 แห่งในตุรกี ประกอบด้วย สนามบิน Ankara Esenboga สนามบิน Gazipasa-Alanya สนามบิน Izmir Adnan Menderes และสนามบิน Milas-Bodrum นอกจากนี้ยังเปิดสนามบินอีกหลายแห่งในจอร์เจีย ติมูเซีย ลัตเวีย ซาอุดีอาระเบีย โครเอเชีย และมาซิโดเนีย ในตุรกี บางเมืองมีมากกว่า 1 สนามบิน เช่น เมือง Balikesir (สนามบิน Balikesir Koca Seyit และสนามบิน Merkez) เมือง Canakkale (สนามบิน Canakkale และสนามบิน Gokceada) และเมือง Mugla (สนามบิน Mugla Delaman และ Mugla Milas Bodrum)<sup>79</sup> โดยปริมาณของสนามบินทั่วตุรกีถูกแสดงดังรูปภาพที่ 12.6

#### รูปภาพที่ 12.6: สนามบินที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ในตุรกี



ที่มา: Turkey's General Directorate of State Airports Authority

สำหรับสนามบินของทหารหรือไม่ได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ทั้งสิ้น 13 สนามบิน<sup>80</sup> เช่น สนามบิน Incirlik AB ณ เมือง Adana สนามบิน Guvercinlik AB ณ เมือง Ankara และสนามบิน Topel AB ณ เมือง Izmit เป็นต้น

<sup>77</sup> ที่มา: Istanbul Ulasim A.S. เข้าถึงได้จาก <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/passenger-services/network-maps.aspx>

<sup>78</sup> ที่มา: Airports Council International เข้าถึงได้จาก <http://www.aci.aero/Data-Centre/Monthly-Traffic-Data/Passenger-Summary/Year-to-date>

<sup>79</sup> ที่มา: <http://www.neredenereye.com/airports/>

<sup>80</sup> ที่มา: <http://www.aircraft-charter-world.com/airports/middleeast/turkey.htm>

สำหรับผู้ให้บริการสายการบิน (Airline Operators) ในตุรกี ตุรกีมีสายการบินประจำชาติชื่อว่า Turkish Airlines (Turk Hava Yollari: THY) ซึ่งมีจุดหมายปลายทาง (Destination) ทั้งสิ้น ในปี พ.ศ. 2556 จำนวน 245 จุดหมายปลายทาง (เพิ่มขึ้นจาก 2555 จำนวน 26 แห่ง) เป็นเส้นทางระหว่างประเทศกว่า 202 ปลายทาง และในประเทศกว่า 43 ปลายทาง มีผู้โดยสารใช้บริการกว่า 48.27 ล้านคน มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานกิจการทั้งสิ้น 233 เครื่อง ทั้งนี้ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของสายการบิน คือ Republic of Turkey Prime Ministry Privatization Administration ซึ่งถือครองสัดส่วนการบริหารกว่าร้อยละ 49.12<sup>81</sup> นอกจากนี้สายการบิน THY แล้ว ยังมีสายการบินขนาดรองลงมาอีกเช่นกัน เช่น สายการบิน Pegasus สายการบิน MNG สายการบิน Onur Air สายการบิน Atlasjet สายการบิน IZair สายการบิน Corendon และสายการบิน Borajet เป็นต้น นอกเหนือจากการให้บริการด้านการบินแล้ว ยังมีบริษัทลูกของ Turkish Airlines ที่ให้บริการด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ<sup>82</sup> เช่น บริษัท Turkish Technic (บริการซ่อม บำรุงรักษา) และบริษัท THY Turkish DO&CO (การบริการบนเครื่องบิน) เป็นต้น

ดังนั้น จะเห็นว่าการให้บริการขนส่งของตุรกีค่อนข้างใหญ่และมีการให้บริการในต่างประเทศจำนวนมาก ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมดังกล่าว ในส่วนถัดไปจะเป็นการเปรียบเทียบศักยภาพในการแข่งขันของการบริการขนส่งระหว่างไทยกับตุรกี

#### 12.2.4 ศักยภาพของการบริการขนส่ง

การเปรียบเทียบศักยภาพของการบริการขนส่งจะใช้ 4 ปัจจัยหลักเพื่อพิจารณาศักยภาพของการบริการขนส่งของไทยและตุรกี ประกอบด้วย 1) ดัชนี RCA และ TSI 2) ดัชนี Global Competitiveness Index 3) ดัชนี Logistics Performance Index (LPI) และ 4) ดัชนีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังนี้

##### 1. ดัชนี RCA และ TSI

ดัชนี RCA และ TSI ใช้สำหรับประเมินศักยภาพของการแข่งขันทั้งระบบโดยอิงข้อมูลหลักจากการส่งออกและนำเข้า สำหรับดัชนี RCA ของไทยและตุรกี ถูกแสดงดังตารางที่ 12.15

ตารางที่ 12.15: ดัชนี RCA และ TSI ในสาขาการบริการขนส่ง

ปี (พ.ศ.)	RCAth	RCAtk	TSIth	TSItk
2551	0.9773	0.9843	-0.5186	0.0108
2552	0.9726	1.1938	-0.4996	0.1234
2553	0.8392	1.2449	-0.5826	0.0753
2554	0.7028	1.3171	-0.6418	0.1180
2555	0.6035	1.4393	-0.6587	0.1717

ที่มา: คำนวณโดยมูลนิธิ สวค.

หมายเหตุ: RCAth หมายถึง ดัชนี RCA ของไทย RCAtk หมายถึง ดัชนี RCA ของตุรกี TSIth หมายถึง ดัชนี TSI ของไทย และ TSItk หมายถึง ดัชนี TSI ของตุรกี

<sup>81</sup> ที่มา: รายงานประจำปี พ.ศ. 2556 ของ Turkish Airlines

<sup>82</sup> ที่มา: Turkish Airlines เข้าถึงได้จาก <http://www.turkishairlines.com/documents/Thy/kurumsal/faaliyet-raporu/2012/en/subsidiaries.html>

จากการวิเคราะห์ด้วยดัชนี RCA และ TSI ร่วมกัน พบว่าตุรกีมีศักยภาพในการบริการขนส่งสูงกว่าไทยอย่างชัดเจน โดยค่า RCA ของตุรกีในปี พ.ศ. 2555 อยู่ที่ 1.4393 ขณะที่ของไทยมีค่าดังกล่าวเพียง 0.6035 ซึ่งเมื่อพิจารณาด้วยดัชนี TSI พบว่าค่า TSI ของตุรกีมีค่าเป็นบวกซึ่งแสดงถึงการเป็นผู้ส่งออกบริการขนส่งสุทธิ ขณะที่ค่า TSI ของไทยติดลบซึ่งแสดงถึงการเป็นผู้นำเข้าบริการขนส่งสุทธิ อย่างไรก็ตาม ศักยภาพการแข่งขันในการบริการขนส่งของไทยมีความใกล้เคียงกับตุรกีในช่วงปี พ.ศ. 2551 (ค่า RCA ไทยเท่ากับ 0.97 ขณะที่ค่า RCA ตุรกีอยู่ที่ 0.98) แต่หลังจากปีดังกล่าว ศักยภาพในการแข่งขันของตุรกีเพิ่มขึ้นอย่างมากซึ่งแตกต่างจากของไทยที่ศักยภาพในการแข่งขันลดลง ทั้งนี้ ช่องว่าง (Gap) ด้านศักยภาพซึ่งวัดจากความแตกต่างระหว่าง RCA ของสองประเทศ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งยืนยันได้ว่า ในภาพรวมนั้น ไทยขาดศักยภาพในการแข่งขันด้านการบริการขนส่ง<sup>83</sup>

## 2. ดัชนี Global Competitiveness Index (GCI)

จากข้อมูลของ World Economic Forum ประจำปี พ.ศ. 2557<sup>84</sup> พบว่า ความสามารถในการแข่งขัน (Global Competitiveness Index: GCI) ของไทยอยู่ในอันดับที่ 31 ของโลก ซึ่งดีขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 ที่อยู่ที่อันดับที่ 37 ของโลก ขณะที่ความสามารถในการแข่งขัน (GCI) ของตุรกีถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 45 ของโลก ซึ่งเป็นการขยับขึ้น 1 อันดับจากที่ก่อนหน้านี้ โดยอันดับมีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพราะในปี พ.ศ. 2554 ตุรกีอยู่ในอันดับที่ 59 ของโลก ทั้งนี้ ดัชนีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง คือ คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ซึ่งเป็นการคำนวณมาจาก 9 องค์ประกอบ มีรายละเอียดดังตารางที่ 12.16

ตารางที่ 12.16: การจัดอันดับด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยและตุรกี

องค์ประกอบด้านโครงสร้างพื้นฐาน	หน่วย: อันดับ	
	ไทย	ตุรกี
คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานโดยรวม (Quality of overall infrastructure)	76	33
คุณภาพของถนน (Quality of roads)	50	40
คุณภาพของระบบราง (Quality of railroad infrastructure)	74	49
คุณภาพของท่าเรือขนส่ง (Quality of port infrastructure)	54	57
คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of air transport infrastructure)	37	34

<sup>83</sup> ทั้งนี้ จากการคำนวณค่า RCA ในปี พ.ศ. 2556 พบว่า ค่า RCA ของไทยมีค่าเพียง 0.5496 ขณะที่ของตุรกีเท่ากับ 1.4599

<sup>84</sup> World Economic Forum ได้มีการประเมินและจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) ของประเทศต่างๆ จำนวน 144 ประเทศซึ่งรวบรวมผลมาจากการทำแบบสอบถามในแต่ละประเทศ โดยจัดทำ Global Competitiveness Index (GCI) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 ซึ่งความสามารถในการแข่งขันมาจากปัจจัย 12 ข้อรวมกัน (12 Pillars) ประกอบด้วย สถาบัน (Institutions) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ข้อมูลเศรษฐกิจมหภาค (Macroeconomic environment) สุขภาพและการศึกษาขั้นต้น (Health and primary education) การศึกษาขั้นสูงและการฝึกอบรม (Higher education and training) ประสิทธิภาพของตลาดสินค้า (Goods market efficiency) ประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน (Labor market efficiency) การพัฒนาตลาดการเงิน (Financial market development) เทคโนโลยี (Technological readiness) ขนาดตลาด (Market size) ศักยภาพทางธุรกิจ (Business sophistication) และนวัตกรรม (Innovation)

องค์ประกอบด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ไทย	ตุรกี
ปริมาณที่นั่งสำหรับโดยสารทางอากาศต่อสัปดาห์ (Available airline seat km/week)	15	17
คุณภาพของการบริการด้านไฟฟ้า (Quality of electricity supply)	58	72
จำนวนผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ต่อประชากร 100 คน (Mobile telephone subscriptions/100 pop)	34	105
จำนวนคู่สายโทรศัพท์ต่อประชากร 100 คน (Fixed telephone line/100 pop)	91	39
<b>รวม (Total infrastructure)</b>	<b>48</b>	<b>51</b>

ที่มา: World Economic Forum (2014)

ในภาพรวม โครงสร้างพื้นฐาน (การขนส่งและการติดต่อสื่อสาร) ของไทยถูกจัดให้อยู่ในอันดับ 48 ของโลก โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการบริการขนส่งของไทยจะเป็นคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานโดยรวม ถนน ระบบราง ไฟฟ้า ซึ่งไทยมีคุณภาพดังกล่าวในระดับปานกลาง ทั้งนี้ ประเทศที่มีคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานโดยรวม (การขนส่ง โทรศัพท์ และพลังงาน) ดีที่สุดจากการจัดอันดับดังกล่าว คือ สวิสเซอร์แลนด์ รองลงมาเป็น ฮังการี และสหรัฐอเมริกาบราซิล ตามลำดับ ขณะที่ประเทศในกลุ่มอาเซียนที่มีผลการจัดอันดับอยู่ในลำดับต้นของโลก ได้แก่ สิงคโปร์ และมาเลเซีย ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 5 และ 20 ของโลก ตามลำดับ ทั้งนี้ ลาวและอินโดนีเซียมีอันดับด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมดีกว่าไทย ขณะที่โครงสร้างพื้นฐาน (การขนส่งและการติดต่อสื่อสาร) ของตุรกีถูกจัดให้อยู่ในอันดับ 51 ของโลก โดยถึงแม้ว่าจะต่ำกว่าไทย แต่เมื่อพิจารณาเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยตรง (ถนน ระบบราง ท่าเรือ สนามบิน) พบว่า ตุรกีมีศักยภาพในการแข่งขันสูงกว่าไทยทั้งสิ้น (เช่น คุณภาพของถนนไทยถูกจัดให้อยู่ในอันดับ 50 ขณะที่ตุรกีอยู่ในอันดับที่ 40 เป็นต้น) ซึ่งสอดคล้องกับการวิเคราะห์ด้วยดัชนี RCA ข้างต้น อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางอากาศและทางน้ำมีคุณภาพใกล้เคียงกัน อย่างไรก็ตาม สิ่งที่เห็นได้ชัดคือ ไทยค่อนข้างมีการบริการด้านไฟฟ้าดีกว่าตุรกี ซึ่งไฟฟ้านับเป็นปัจจัยที่สำคัญอันดับต้นๆ ของการขนส่งในรูปแบบต่างๆ เพราะเป็นสิ่งจำเป็นในการให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสนามบินและรถไฟฟ้า (ทั้งแบบยกระดับและใต้ดิน)

### 3. ดัชนี Logistics Performance Index (LPI)

ดัชนี LPI จัดทำขึ้นโดยธนาคารโลก ใช้เพื่อวัดประสิทธิภาพของโลจิสติกส์ทั่วโลก โดยวัดจาก 6 ด้าน ประกอบด้วย พิธีการศุลกากร โครงสร้างพื้นฐาน การส่งระหว่างประเทศ ศักยภาพการบริการโลจิสติกส์ การติดตามและตรวจสอบสินค้า และการส่งมอบสินค้าที่ตรงเวลา สำหรับดัชนีในปี พ.ศ. 2557 รายละเอียดปรากฏดังตารางที่ 12.17



ตารางที่ 12.17: ดัชนี Logistics Performance Index ของไทยและตุรกี ปี พ.ศ. 2557

ดัชนี	หน่วย: อันดับ	
	ไทย	ตุรกี
LPI	35	30
พิธีการศุลกากร	36	34
โครงสร้างพื้นฐาน	30	27
การส่งสินค้าระหว่างประเทศ	39	48
การบริการโลจิสติกส์	38	22
การติดตามและตรวจสอบสินค้า	33	19
การส่งมอบสินค้าตรงเวลา	29	41

ที่มา: ธนาคารโลก

ในภาพรวม พบว่า ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของตุรกี ในปี พ.ศ. 2557 มีอันดับที่สูงกว่าไทย แต่ห่างกันไม่มากนัก (ไทยอันดับ 35 ขณะที่ตุรกี อันดับ 30) โดย 3 อันดับแรก ได้แก่ เยอรมนี เนเธอร์แลนด์ และเบลเยียม อย่างไรก็ตาม ไทยมีอันดับที่สูงกว่าในเรื่องของการส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International shipments) และการส่งมอบสินค้าตรงเวลา (Timeliness) ขณะที่โครงสร้างพื้นฐาน การบริการโลจิสติกส์ และการติดตามตรวจสอบสินค้า ตุรกีมีอันดับที่ค่อนข้างสูงกว่าไทยอย่างชัดเจน ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2555 ตุรกีอยู่ในอันดับที่ 27 ขณะที่ไทยอยู่ในอันดับที่ 38 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอันดับของตุรกีต่ำลงในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ขณะที่อันดับของไทยขยับสูงขึ้น โดยโครงสร้างพื้นฐานของไทยเพิ่มขึ้นจากอันดับที่ 44 ในปี พ.ศ. 2555 เป็นอันดับที่ 30 ในปี พ.ศ. 2557

#### 4. ดัชนีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

นอกเหนือจาก 3 ดัชนีที่ใช้พิจารณาศักยภาพของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมขนส่งระหว่างไทยกับตุรกีแล้วนั้น ยังมีดัชนีอื่นๆ ที่สามารถใช้เปรียบเทียบศักยภาพด้านการขนส่งอีกหลายประเภท ซึ่งจัดทำโดยธนาคารโลก ดังแสดงในตารางที่ 12.18

ตารางที่ 12.18: ดัชนีอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบริการขนส่ง

	ดัชนี	2552	2553	2554	2555	2556
ไทย	ผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศทั้งในและต่างประเทศ โดยสายการบินจดทะเบียนในประเทศ (ล้านคน)	19.62	28.78	31.94	36.39	40.71
	การขนส่งสินค้าทางอากาศ (ล้านตันกิโลเมตร)	2,133	2,939	2,871	2,758	2,644
	เที่ยวบินสำหรับการขนส่งทางอากาศของสายการบินที่จดทะเบียนในประเทศ (ล้านเที่ยว)	0.12	0.20	0.23	0.25	0.29
	ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตที่ใช้ในการขนส่งทางเรือ (นำเข้าและส่งออก) (ล้านตู้)	5.89	6.65	7.17	7.37	..
	รถโดยสารต่อประชากร 1,000 คน	61	67	74	..	..
	คุณภาพของท่าเรือ (สูงสุด 1 ต่ำสุด 7)	4.69	5.03	4.70	4.60	4.50
	เส้นทางรางรถไฟ	4,429	4,429	5,327	5,327	..
	ขั้นตอนของก่อสร้างคลังเก็บสินค้า	7	7	7	7	7
	ระยะเวลาของการก่อสร้างคลังสินค้า	141	141	141	141	141
ตุรกี	ผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศทั้งในและต่างประเทศ โดยสายการบินจดทะเบียนในประเทศ (ล้านคน)	31.34	45.67	53.50	63.35	74.35
	การขนส่งสินค้าทางอากาศ (ล้านตันกิโลเมตร)	856	1,149	1,544	1,934	2,349
	เที่ยวบินสำหรับการขนส่งทางอากาศของสายการบินที่จดทะเบียนในประเทศ (ล้านเที่ยว)	0.27	0.37	0.42	0.48	0.57
	ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตที่ใช้ในการขนส่งทางเรือ (นำเข้าและส่งออก) (ล้านตู้)	4.52	5.57	5.99	6.23	..
	รถโดยสารต่อประชากร 1,000 คน	99	104	110	..	..
	คุณภาพของท่าเรือ (สูงสุด 1 ต่ำสุด 7)	3.74	4.10	4.20	4.40	4.30
	เส้นทางรางรถไฟ	8,686	9,594	9,642	9,642	..
	ขั้นตอนของก่อสร้างคลังเก็บสินค้า	20	20	20	18	18
	ระยะเวลาของการก่อสร้างคลังสินค้า	195	195	195	187	169

ที่มา: ธนาคารโลก

จากตารางที่ 12.18 พบว่า ตุรกีค่อนข้างมีศักยภาพในการบริการขนส่งในหลายด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางอากาศ จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทางอากาศกับสายการบินที่จดทะเบียนในตุรกี มีปริมาณมากกว่าไทยหลายสิบล้านคน จำนวนเที่ยวบินที่ตุรกีให้บริการมากกว่าไทยเกือบสองเท่า มีเพียงการขนส่งสินค้าทางอากาศเท่านั้นที่ไทยจะใช้การขนส่งด้วยรูปแบบดังกล่าวมากกว่าตุรกี แต่ก็ไม่ได้สะท้อนถึงศักยภาพเนื่องจากการขนส่งสินค้าทางอากาศมีต้นทุนที่สูงกว่าทางอื่น เช่น ทางเรือ ทางถนน เป็นต้น สำหรับการให้บริการทางถนน พบว่า รถโดยสารที่ให้บริการในตุรกีมีมากกว่าไทยเช่นกัน ในปี พ.ศ. 2554 มีรถโดยสารต่อประชากร 1,000 คนกว่า 110 คันในตุรกี ขณะที่ของไทย มีเพียง 74 คันเท่านั้น ทั้งนี้ การขนส่งทางเรือไทยมีศักยภาพเหนือตุรกีเล็กน้อย สืบเนื่องมาจากปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ขนส่งสินค้าทั้งส่งออกและนำเข้า รวมถึงคุณภาพของท่าเรือที่ไทยสูงกว่าตุรกี สำหรับระบบราง ด้วยความที่มีขนาดพื้นที่ใหญ่กว่าไทย จึงทำให้ระบบรางมีมากกว่าอย่างเห็นได้ชัด โดยตัวเลขในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2552-2556) เส้นทางรางรถไฟไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนักซึ่งอาจเป็นผลมาจากการขยายความสามารถอย่างเต็มที่แล้วในการขนส่งระบบราง และสองดัชนีสุดท้าย คือ ขั้นตอนและระยะเวลาของการก่อสร้าง/ให้บริการด้านคลังเก็บสินค้า พบว่า

ไทยมีศักยภาพเหนือกว่าตุรกีอย่างชัดเจน ด้วยขั้นตอนและระยะเวลาที่น้อยกว่าซึ่งทำให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันรวมถึงประโยชน์ด้านต้นทุน

ในภาพรวม การบริการขนส่งของตุรกีมีขนาดและคุณภาพสูงกว่าไทย แต่ยังมีบางช่วงของห่วงโซ่การให้บริการที่สามารถแข่งขันกันได้ ซึ่งจะอธิบายในส่วนถัดไป

### 12.2.5 ความสัมพันธ์ของห่วงโซ่มูลค่าการบริการขนส่งระหว่างไทยกับตุรกี

ความสัมพันธ์ของห่วงโซ่มูลค่าการบริการขนส่งจะเป็นการพิจารณาว่าไทยกับตุรกีมีการแข่งขันกัน (มีศักยภาพด้วยกันทั้งคู่) หรือส่งเสริมกัน (มีศักยภาพเหนือกว่าอย่างชัดเจน) โดยจะแยกออกเป็น 2 มิติใหญ่คือ 1) ภาพรวมของห่วงโซ่มูลค่า และ 2) ความสัมพันธ์ในแต่ละช่วง ดังนี้

สำหรับภาพรวมของห่วงโซ่มูลค่า จะใช้มูลค่าเพิ่มของภาคขนส่ง สัดส่วนของมูลค่าเพิ่มของภาคขนส่งต่อ GDP ประเทศ และดัชนี RCA ดังแสดงในตารางที่ 12.19

ตารางที่ 12.19: เปรียบเทียบภาพรวมของห่วงโซ่มูลค่าการบริการขนส่งระหว่างไทยกับตุรกี

	ไทย	ตุรกี
มูลค่าเพิ่มของภาคขนส่ง (ล้านล้านบาท)	0.8591	3.5464
สัดส่วนของภาคขนส่งต่อ GDP (ร้อยละ)	6.76	15.34
ค่า RCA	0.60	1.44

ที่มา: มูลนิธิ สวค.

หมายเหตุ: ข้อมูลปี พ.ศ. 2555

จากตารางที่ 12.19 พบว่า ขนาดของการบริการขนส่งของตุรกีใหญ่กว่าไทยกว่า 3 เท่า นอกจากนี้ ความสำคัญของสาขาดังกล่าวต่อระบบเศรษฐกิจนั้นยังมากกว่าของไทย และเมื่อพิจารณาศักยภาพที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกอย่าง RCA พบว่า ตุรกีมีศักยภาพในการแข่งขัน (ค่า RCA มากกว่า 1) ขณะที่ไทยไร้ศักยภาพในการแข่งขัน ดังนั้น ในภาพรวม การบริการขนส่งของไทยและตุรกีเป็นในลักษณะของการส่งเสริมกัน กล่าวคือ **ตุรกีมีศักยภาพในการแข่งขันมากกว่าไทยอย่างชัดเจน** หลังจากการเปิดเสรีทางการค้าในภาคดังกล่าว มีความเป็นไปได้ที่ตุรกีจะใช้ความได้เปรียบเข้ามาให้บริการด้านการขนส่งในไทย ขณะที่การขนส่งของไทยอาจไม่เดือดร้อนเท่าใดนักเนื่องจากการขาดความสามารถในการแข่งขัน

อย่างไรก็ตาม แม้ในภาพรวมไทยจะไม่สามารถแข่งขันกับตุรกีได้ในภาคการขนส่ง แต่การบริการขนส่งมีหลายกิจกรรม การศึกษานี้แยกการวิเคราะห์เป็นรายกิจกรรม ดังนี้

## 1. ประเภทของการขนส่ง

การขนส่งของไทย (สินค้าและผู้โดยสาร) มีความหลากหลายและครอบคลุมการให้บริการขนส่ง เช่นเดียวกับตุรกี แต่จะแตกต่างกันตรงที่ไทยไม่มีรถรางที่ใช้ในเมืองเหมือนของตุรกี (Tram) ซึ่งรถรางของไทยได้ยกเลิกการให้บริการไปในปี พ.ศ. 2511<sup>85</sup> สำหรับรถรางในตุรกีให้บริการโดย IETT โดยมีชื่อเรียกของรถรางของตุรกีว่า Nostalgic Tramway โดยมีผู้โดยสารใช้บริการประมาณ 6,000 คนต่อวัน<sup>86</sup> อย่างไรก็ตาม ตุรกีไม่มีการให้บริการรถไฟฟ้าแบบยกระดับ จึงมีความเป็นไปได้ที่เมื่อ บมจ. ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวมถึง รฟม. มีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการรถไฟฟ้าแล้วอาจเข้าไปให้บริการระบบรถไฟฟ้าแบบยกระดับในตุรกี อย่างไรก็ตาม อาจไม่ใช่เรื่องง่ายนัก เพราะถึงแม้ตุรกีจะไม่มีรถไฟฟ้าแต่ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินและระบบรางอื่นๆ มีความแข็งแกร่งอย่างมาก

## 2. การขนส่งทางบก (ทางถนนและระบบราง)

สำหรับการขนส่งสินค้า บจก. ไปรษณีย์ไทย ให้บริการในลักษณะเดียวกับ PTT ซึ่งบริการส่งจดหมายและพัสดุทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งการเปิด FTA อาจไม่กระทบการให้บริการของบริษัททั้งสองมากนัก เพราะเป็นการบริการของรัฐซึ่งมีความสะดวก รวดเร็ว และครอบคลุมพื้นที่ให้บริการทั่วประเทศ ทั้งนี้ การแข่งขันระหว่างกันอาจเป็นบริษัทขนาดใหญ่ของตุรกีอย่าง OMSAN และ NETLOG ที่มีรายได้รวมกันในปี พ.ศ. 2554 มากกว่า 30,000 ล้านบาท ซึ่งมีความชำนาญในการให้บริการด้านการขนส่งเป็นอย่างมาก อาจเข้ามาให้บริการในไทยและทำให้บริษัทที่รับขนส่งสินค้าในไทยในปัจจุบัน อย่าง บจก. นิ้มซีเล้งโลจิสติกส์ หรือ บจก. เอ็นพลัสโลจิสติกส์ เสียส่วนแบ่งตลาดไปได้

สำหรับการขนส่งผู้โดยสารนั้น บจก. ขนส่ง และ ขสมก. มีลักษณะคล้ายคลึงกับ รถโดยสารของ IETT ที่เป็นผู้เล่นรายใหญ่ในตลาด ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ การแข่งขันหลังเปิด FTA อาจมีความเป็นไปได้น้อยเนื่องจากไม่มีความชำนาญในพื้นที่มากเพียงพอและระบบการจัดการหรือกฎหมายที่ไม่เอื้อของการให้บริการของเอกชนมากนัก อย่างไรก็ตาม ยังคงมีช่องทางของการขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง Dolmus ของตุรกีเปรียบเสมือนรถสามล้อหรือรถสองแถวของไทยซึ่งหากมีการให้อนุญาตให้จัดตั้งธุรกิจ มีความเป็นไปได้ที่จะแข่งขันกัน

ในส่วนของการขนส่งด้วยระบบรางหรือรถไฟนั้น มีความเป็นไปได้น้อยที่จะแข่งขันกันหรือส่งเสริมกัน ความเชื่อมโยงในห่วงโซ่มูลค่าจากการบริการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยตรงอาจไม่มี เนื่องจากการให้บริการของทั้งไทยและตุรกีผูกขาดโดยรัฐ และด้วยความที่ตั้งอยู่ในคนละทวีป การเดินทางด้วยระบบรางระหว่างกันจึงเป็นไปได้ยาก สำหรับรถไฟแบบยกระดับนั้น จากที่กล่าวในหัวข้อที่ 1 ว่าแม้ตุรกีไม่มีการขนส่งในรูปแบบดังกล่าวแต่การเข้าถึงตลาดทำได้ค่อนข้างยากเนื่องจากผูกขาดโดยบริษัทใหญ่ เช่นเดียวกับรถไฟใต้ดินของไทยที่บริหารโดย รฟม. แม้ว่าพื้นที่การให้บริการของ Istanbul Ulasim A.S. จะครอบคลุมมากกว่า (มีเส้นทางการให้บริการมากกว่า) แต่การเข้ามาให้บริการถือเป็นเรื่องยาก เนื่องจาก 1) รฟม. และรถไฟไทยเป็นผู้เล่นรายใหญ่ของตลาด ซึ่งมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จะครอบคลุมพื้นที่การขนส่งมากยิ่งขึ้น และ 2) ประสบการณ์ในการให้บริการต่างประเทศยังไม่มี ดังนั้น แม้เปิด FTA สาขาการขนส่ง การขนส่งด้วยรถไฟไฟฟ้าแบบยกระดับ และรถไฟใต้ดินอาจจะไม่มีการให้บริการระหว่างกัน ทั้งนี้ การให้บริการที่เกี่ยวข้อง

<sup>85</sup> ที่มา: <http://allknowledges.tripod.com/tram.html>

<sup>86</sup> ที่มา: IETT เข้าถึงได้จาก <http://www.iETT.gov.tr/en/main/pages/nostalgic-tramway/155>

หรือกิจกรรมสนับสนุน มีความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้นมากกว่า เช่น การซ่อมบำรุงรักษา การควบคุมจัดการด้วยคอมพิวเตอร์ รวมถึงการเคลื่อนย้ายบุคคล เช่น เจ้าหน้าที่และวิศวกร อาจเข้ามาให้บริการในไทย เป็นต้น

### 3. การขนส่งทางอากาศ

สนามบินสุวรรณภูมิของไทยเปรียบเสมือน Istanbul Ataturk Airport (TAV) ของตุรกี แต่ผู้โดยสารที่ใช้บริการมีความแตกต่างกันอย่างมาก โดยสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 45 ล้านคน<sup>87</sup> ขณะที่ TAV มีผู้โดยสารทั้งสิ้นกว่า 83.6 ล้านคน<sup>88</sup> แต่สนามบินสุวรรณภูมิมีรายได้มากกว่า TAV ประมาณ 5 พันล้านบาท<sup>89</sup> อย่างไรก็ตาม สนามบินสุวรรณภูมิบริหารและจัดการโดย บมจ. ท่าอากาศยานไทย ซึ่งมีสนามบินที่ดูแลทั้งหมด 6 แห่ง ขณะที่ TAV บริหารและจัดการโดย TAV Airports Holding ซึ่งบริหารสนามบินอีก 4 แห่งในตุรกี และอีกนับสิบแห่งในต่างประเทศ มีพนักงานกว่า 11,000 คน<sup>90</sup> ซึ่งมากกว่า บมจ. ท่าอากาศยานไทย เกือบ 2 เท่า จึงถือว่าเป็นองค์กรที่มีความเข้มแข็งและเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการเรื่องสนามบิน ดังนั้น การให้บริการสนามบินระหว่างไทยกับตุรกีจึงเป็นในลักษณะกึ่งแข่งขันกึ่งส่งเสริม กล่าวคือ ผู้ประกอบการของตุรกีมีความชำนาญมากกว่าเล็กน้อย แต่โอกาสและความเป็นไปได้ที่จะมาจัดตั้งสนามบินในไทยอาจจะยาก เนื่องจากสัดส่วนตลาดค่อนข้างผูกขาดโดยบริษัทของไทย

ในด้านสายการบิน ผู้เล่นรายใหญ่ของไทย คือ บมจ. การบินไทย ขณะที่ของฝั่งตุรกี คือ Turkish Airlines ซึ่งจากจุดหมายปลายทาง จำนวนเที่ยวบิน ซึ่งได้แสดงในตอนต้นแล้วนั้น เห็นได้ชัดว่า บริษัทของตุรกีมีศักยภาพมากกว่า ด้วยประสบการณ์ให้บริการมาอย่างยาวนานจึงทำให้เป็นสายการบินระดับโลก โดย Turkish Airlines มักจะติดอันดับโลกในเรื่องของความชำนาญในการให้บริการเสมอ เช่น อยู่ในอันดับ 5 ของสายการบินที่ดีที่สุดในโลก จัดอันดับโดย The World Airline Awards<sup>91</sup> ขณะที่ Thai Airways อยู่ในอันดับที่ 14 นอกจากนี้ ในปี พ.ศ. 2555 ยังเคยถูกจัดอันดับให้เป็นสายการบินที่ดีที่สุดในยุโรปได้จาก Skytrax<sup>92</sup> เป็นต้น ดังนั้น บมจ. การบินไทยจึงอาจเป็นเรื่องยากที่จะแข่งขันกับทาง Turkish Airlines อย่างไรก็ตาม ไทยได้มีสายการบินต้นทุนต่ำที่มีชื่อเสียงหลายบริษัท ซึ่งจะต้องใช้ความได้เปรียบในเรื่องของราคาในการเข้าถึงตลาด โดยบริษัทที่อาจให้บริการในตุรกีได้ เช่น สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ เป็นต้น ทั้งนี้ ผู้เล่นในตลาดของตุรกีระดับล่างอาจเข้ามาให้บริการในไทยเช่นกัน เช่น สายการบิน Atlastjet และสายการบิน Skyline เป็นต้น

<sup>87</sup> ที่มา: ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าถึงได้จาก <http://www.suvarnabhumiairport.com/th/179-general-info>

<sup>88</sup> 2013 Annual Report of TAV เข้าถึงได้จาก <http://www.ataturkairport.com/en-EN/pressroom/Pages/AnnualReport.aspx>

<sup>89</sup> คำนวณจากรายได้ โดยใช้ข้อมูลจาก footnote ที่ 67 และ 68 แปลงสกุลเงิน ณ วันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2557 โดยรายได้ของ TAV ในปี พ.ศ. 2556 อยู่ที่ 2,245 ล้านบาท

<sup>90</sup> ที่มา: <http://www.istanbul-airport.info/profile.html>

<sup>91</sup> ที่มา: [http://www.worldairlineawards.com/Awards\\_2014/Airline2014\\_top20.htm](http://www.worldairlineawards.com/Awards_2014/Airline2014_top20.htm)

<sup>92</sup> ที่มา: [http://www.worldairlineawards.com/Awards\\_2012/stheurope.htm](http://www.worldairlineawards.com/Awards_2012/stheurope.htm)

### 12.3 สรุป

การท่องเที่ยวนับเป็นปัจจัยที่นำมาสู่รายได้ที่สำคัญของไทย การมีสถานที่ท่องเที่ยวตามธรรมชาติที่สวยงาม สภาพอากาศที่อยู่ในเขตอบอุ่น รวมถึงการมีไมตรีจิตของคนไทย ทำให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกอย่างมากในแต่ละปี ซึ่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวมีหลายประเภท เช่น โรงแรม ร้านอาหาร บริษัทนำเที่ยว รวมถึงสายการบินต่างๆ ซึ่งจากการศึกษาพบว่า การท่องเที่ยวระหว่างไทยและตุรกีมีการแข่งขันกันมากกว่าที่จะส่งเสริมกัน สืบเนื่องมาจากทั้งไทยและตุรกีต่างมีศักยภาพในการท่องเที่ยวด้วยกันทั้งคู่ ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการไทยและคนไทยที่จะช่วยกันพัฒนาแหล่งนำเที่ยวรวมถึงบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทั้งระบบเพื่อให้การท่องเที่ยวไทยสามารถแข่งขันและนำมาสู่รายได้ที่ยั่งยืนให้กับประเทศ

สำหรับบริการขนส่ง ถือเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้เพราะเชื่อมโยงกับการค้าขายและเรื่องของตลาด นอกจากนี้ การขนส่งบุคคลหรือการเดินทางยังสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล เพราะเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นทุกวันภายใต้ระบบการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ กิจกรรมในการบริการขนส่งไม่เพียงเฉพาะการเคลื่อนย้ายสินค้า/บุคคลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง หากแต่รวมถึงกิจกรรมสนับสนุนที่ช่วยให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการซ่อมบำรุงพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง รวมถึงการอบรมบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญ

การขนส่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพราะการมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีหรือทั่วถึงจะช่วยให้การขนส่งเป็นไปโดยไร้อุปสรรคอันอาจก่อให้เกิดต้นทุนทางธุรกิจ ไทยและตุรกีต่างมีโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการให้บริการขนส่งจึงทำให้มูลค่าของภาคขนส่งสูงเมื่อเทียบกับสาขาอื่นๆ ทั้งนี้จากการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของการให้บริการด้วยห่วงโซ่มูลค่า พบว่า *การค้าในภาคบริการขนส่งระหว่างไทยและตุรกีค่อนข้างจะไปทิศทางส่งเสริมกัน* กล่าวคือ ตุรกีมีศักยภาพเหนือไทยในการบริการขนส่งอย่างชัดเจน ทั้งในด้านการขนส่งทางบกและทางอากาศ เนื่องจากผู้ประกอบการของตุรกีมีความเชี่ยวชาญในการให้บริการทั้งในและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางอากาศที่ความนิยมของสายการบินตุรกีนั้นติดอันดับโลกไปแล้ว สำหรับการขนส่งทางระบบรางอาจไม่ได้รับผลกระทบมากนักเนื่องจากถูกผูกขาดโดยรัฐ การเข้ามาแข่งขันเพื่อส่วนแบ่งทางการตลาดจึงทำได้ค่อนข้างยาก

การค้าในภาคบริการแตกต่างจากสินค้า เพราะแม้ในภาพรวม ตุรกีจะมีศักยภาพเหนือไทยอย่างมาก แต่ด้วยข้อจำกัดต่างๆ เช่น ใบอนุญาต ความน่าเชื่อถือ และค่านิยม เป็นต้น อาจทำให้การเข้ามาให้บริการของตุรกีในไทยหรือการออกไปให้บริการของคนไทยในตุรกีเป็นเรื่องยากกว่าสินค้า เพราะการลดอุปสรรคของการเข้าถึงตลาด (Market access) แตกต่างจากการลดอุปสรรคทางภาษีในสินค้า เพราะราคาของการให้บริการไม่ใช่ประเด็นหลักที่ผู้บริโภคจะใช้บริการเหล่านั้น