

Study of the Effects of the COVID-19 Situation on the Freight Transportation Business in Tak Special Economic Zone

¹Nusra Thengwised ²Darawalee Kaewmueng and ³Punsaporn Cruawong

Abstract

The purposes of this research were to 1. study the income and expenditure structure of the freight transportation business before and after the COVID-19 situation and 2. inquiry about the effects of the COVID-19 situation on the freight transportation business. The population and sample were 60 transport providers in Tak special economic zone. The researchers collected the data using a questionnaire. The results about the income and expenditure structure from the freight transportation business before and after the COVID-19 situation found that the income before and after the COVID-19 situation was 372,000.00 baht and 276,250.00 baht respectively which decreased from 95,750 baht (25.74 percent). In addition, the expenditure before and after the COVID-19 situation was 266,400.00 baht and 234,000.00 baht respectively which decreased from 32,400 baht (12.16 percent). Moreover, the effects on the freight transportation business after COVID-19 situation found that the most effect was the number of work loop. Since most operators focus on exporting products outside the country because of good income and there were many products waiting to be shipped outside the country. Also, when the COVID-19 outbreak led to a lockdown, the country was unable to ship products outside the country.

Keywords: Economic Impact; Transportation Business; Tak Special Economic Zone

¹Student of Accounting, Kamphaeng Phet Rajabhat University

²Student of Accounting, Kamphaeng Phet Rajabhat University

³Assintant Professor, Kamphaeng Phet Rajabhat University

การศึกษาผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 ต่อธุรกิจขนส่งสินค้า ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดตาก

¹นุสรา เทิงวิเศษ ²ดาราวลี แก้วเมือง และ ³พรพรรณ เครือวงษ์

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. ศึกษาโครงสร้างรายได้และรายจ่ายของธุรกิจขนส่งสินค้าก่อนและหลังสถานการณ์ โควิด -19 และ 2. สอบถามถึงผลกระทบจากสถานการณ์ โควิด -19 ต่อธุรกิจขนส่งสินค้า โดยประชากรและกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ประกอบการขนส่งในเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดตาก จำนวน 60 แห่ง ซึ่งผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม โดยผลการศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างรายได้และรายจ่ายจากการให้บริการขนส่งสินค้าก่อนและหลังสถานการณ์โควิด-19 พบว่า รายได้รวมก่อนและหลังสถานการณ์โควิด -19 เท่ากับ 372,000.00 และ 276,250.00 บาท ตามลำดับ ซึ่งลดลงจากเดิม จำนวน 95,750 บาท คิดเป็นร้อยละ 25.74 นอกจากนี้ด้านรายจ่ายรวมก่อนและหลังสถานการณ์โควิด -19 เท่ากับ 266,400.00 และ 234,000.00 บาท ตามลำดับ ซึ่งลดลงจากเดิม จำนวน 32,400 บาท คิดเป็นร้อยละ 12.16 ในส่วนของผลกระทบทางด้านการขนส่งสินค้าหลังการเกิดสถานการณ์โควิด -19 พบว่า ผลกระทบมากที่สุดคือ จำนวนรอบการทำงาน เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่เน้นส่งสินค้าออกนอกประเทศเพราะรายได้ดี และมีสินค้าที่รอการขนส่งไปยังนอกประเทศจำนวนมาก อีกทั้งเมื่อสถานการณ์โควิด -19 ระบาด ทำให้มีการกีดกันประเทศจึงไม่สามารถส่งสินค้าออกไปยังนอกประเทศได้

คำสำคัญ: ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ; ธุรกิจการขนส่ง; เขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษตาก

¹นักศึกษาสาขาวิชาการบัญชี, มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

²นักศึกษาสาขาวิชาการบัญชี, มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

³ผู้ช่วยศาสตราจารย์, มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

บทนำ

ธุรกิจบริการขนส่งสินค้าเป็นหนึ่งในธุรกิจบริการที่มีบทบาทสำคัญในการกระจายสินค้าสู่ตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทำหน้าที่เคลื่อนย้ายสินค้าในแต่ละชั้นของห่วงโซ่อุปทาน ภาวะของธุรกิจจึงเคลื่อนไหวในทิศทางเดียวกับปริมาณสินค้าซึ่งเติบโตตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศ และเมื่อไม่นานมานี้ประเทศไทยทำการเปิดการค้าเสรีในภูมิภาคอาเซียน ส่งผลต่อรายได้ของประเทศ เนื่องจากการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในปัจจุบันแนวโน้มทางการแข่งขันในตลาดโลกทวีความรุนแรงขึ้น ประกอบกับประเทศต่างๆ ในอาเซียนมีการปรับตัวสำหรับการเปิดการค้าเสรีอย่างเต็มรูปแบบในปีที่ผ่านมา ซึ่งจะทำให้การค้าขาย การลงทุน การขนส่ง และการเคลื่อนย้ายแรงงานเป็นไปอย่างเสรีมากขึ้น ส่งผลให้รัฐบาลไทยในปัจจุบันให้ความสำคัญกับระบบขนส่งสินค้ามากขึ้น เพราะประเทศไทยพึ่งพิงการส่งออกเป็นหลัก โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าไปยังภูมิภาคอาเซียน (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, 2562) อีกทั้งธุรกิจบริการขนส่งสินค้าที่มีบทบาทสูงต่อภาคขนส่งรวมของประเทศ คือ การขนส่งสินค้าทางถนน โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าภายในประเทศและตามพื้นที่ชายแดน โดยประเทศไทยได้ประกาศกำหนดพื้นที่ตามหลักเกณฑ์และจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพและเหมาะสมพัฒนาเป็น เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จำนวน 10 จังหวัด ได้แก่ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนราธิวาส เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก (สำนักงานยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่, 2559)

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก มีนักลงทุนเข้ามาลงทุนมากที่สุดใน 5 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก ซึ่งในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากนั้นครอบคลุมพื้นที่ทั้งอำเภอแม่สอด อำเภอพบพระ และอำเภอแม่ระมาด โดยมีด่านแม่สอดเป็นจุดผ่านแดนเชื่อมต่อเมืองเมียวดี ประเทศเมียนมา ซึ่งมีการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมเมียวดีสามารถเชื่อมโยงไปยังเมืองย่างกุ้ง อินเดี๋ย และจีนตอนใต้ได้ สำหรับตัวอย่างธุรกิจเป้าหมาย ได้แก่ พืชผลทางการเกษตร อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น ผลิตภัณฑ์เซรามิกส์ เครื่องหนัง อัญมณีและเครื่องประดับ ชิ้นส่วนประกอบยานยนต์ และกิจการด้านโลจิสติกส์ สำหรับรายได้การค้าส่งออกของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก (ชายแดนไทย-เมียนมา) ในปี 2561 มีมูลค่า 105,213.51 ล้านบาท (กรมการค้าต่างประเทศ, 2561)

อย่างไรก็ตามจากสถานการณ์การระบาดของไวรัสโคโรนา หรือ สถานการณ์โควิด -19 ส่งผลให้รัฐบาลต้องใช้มาตรการที่เข้มข้นเพื่อควบคุมการระบาด โดยได้เริ่มใช้มาตรการล็อกดาวน์ในวันที่ 26 มีนาคม ไปจนถึงสิ้นเดือนเมษายน 2563 เป็นอย่างน้อย ส่งผลให้เศรษฐกิจหยุดชะงัก โดยวิจัยกรุงศรีได้ประเมินผลกระทบของโรคระบาดไวรัสโควิด-19 ว่าจะทำให้ประเทศไทยจะได้รับผลกระทบมากที่สุดในบรรดาประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งมาตรการต่างๆ นอกจากจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชน ยังส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจ และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย โดยหากประเมินผลกระทบแบ่งตามขนาดบริษัท พบว่าบริษัทขนาดเล็กคือกลุ่มที่ได้รับผลกระทบและประสบปัญหาสภาพคล่องมากที่สุด ซึ่งหนึ่งในบริษัทนั้นคือ บริษัทเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า (สมประวิณ มันประเสริฐ, 2562)

หลังมีการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในประเทศเมียนมา ส่งผลกระทบกับ อ.แม่สอด ซึ่งเป็นย่านเศรษฐกิจที่สำคัญของ จ.ตาก ทำให้นักท่องเที่ยวลดลง ขณะที่สินค้ายังมีความจำเป็นต้องส่งออกไปยังประเทศเมียนมา แต่ต้องเพิ่มมาตรการป้องกันสถานการณ์โควิด -19 ซึ่งส่งผลกระทบต่อธุรกิจขนส่งสินค้าในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากอย่างมาก อีกทั้งส่งผลกระทบต่อรายได้การค้าส่งออกของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก (ชายแดนไทย-เมียนมา) ในปี 2562 มูลค่าลดเหลือ 102,532 ล้านบาท (กรมการค้าต่างประเทศ, 2563)

ด้วยความเป็นมาและความสำคัญข้างต้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาผลกระทบจากสถานการณ์โควิด -19 ต่อธุรกิจขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดตาก เพื่อทราบถึงผลกระทบทางด้านรายได้และต้นทุนก่อนและหลังสถานการณ์โควิด -19 ของธุรกิจการขนส่งมีผลกระทบมากน้อยเพียงใด

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาโครงสร้างรายได้และรายจ่ายของธุรกิจขนส่งสินค้าก่อนและหลังสถานการณ์ โควิด -19
2. เพื่อศึกษาถึงผลกระทบจากสถานการณ์ โควิด -19 ต่อธุรกิจขนส่งสินค้า

ระเบียบวิธีวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 60 แห่ง (ข้อมูลจากสมาคมขนส่งจังหวัดตาก)

กลุ่มตัวอย่าง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ ได้แก่ ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้าในอำเภอแม่สอด 40 แห่ง อำเภอพบพระ 8 แห่ง อำเภอแม่ระมาด 12 แห่ง โดยใช้วิธีเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถาม ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ผลกระทบทางด้านการขนส่งสินค้าหลังการเกิดสถานการณ์โควิด -19 และมาตรการป้องกันของกิจการขนส่งในช่วงโควิด

คำถามในตอนที่ 1 เป็นคำถามทั่วไปเกี่ยวกับข้อมูลของผู้ประกอบกิจการ ได้แก่ เพศ อายุ สัญชาติ ระดับการศึกษา ประเภทของธุรกิจการขนส่ง ลักษณะของกิจการ ระยะเวลาในการทำธุรกิจ ขอบเขตการให้บริการขนส่ง จำนวนรอบที่ให้บริการต่อเดือนก่อนและหลังเกิดสถานการณ์โควิด -19 สินทรัพย์การดำเนินงาน ระดับเงินลงทุนเริ่มแรก ระดับรายได้ต่อปี รายได้ในกาให้บริการขนส่งสินค้าต่อเดือน ต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่อเดือนรวมคำถามในตอนที่1จำนวน15ข้อ

คำถามในตอนที่ 2 เป็นคำถามเพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามประเมินระดับ ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด -19 ต่อธุรกิจขนส่งสินค้า และมาตรการป้องกันของกิจการขนส่งในช่วงโควิด รวมคำถามในตอนที่ 2 จำนวน 8 ข้อ ซึ่งมีคำตอบเป็นตัวเลือก 5 ระดับ ได้รับผลกระทบมากที่สุด ได้รับผลกระทบมาก ได้รับผลกระทบปานกลาง ได้รับผลกระทบน้อย ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด ดังนี้

ได้รับผลกระทบมากที่สุด	=	5	คะแนน
ได้รับผลกระทบมาก	=	4	คะแนน
ได้รับผลกระทบปานกลาง	=	3	คะแนน
ได้รับผลกระทบน้อย	=	2	คะแนน
ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด	=	1	คะแนน

การวิเคราะห์คะแนนที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจัดระดับการให้คะแนนตาม หลักการการแบ่งอันตรภาคชั้น (Class interval) ของศิริวรรณ เสรีรัตน์ (2555) ตามการคำนวณดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ขนาดของอันตรภาคชั้น} &= \text{พิสัย/จำนวนชั้น} \\ &= (5-1)/5 \\ &= 0.8 \end{aligned}$$

ดังนั้นการวิเคราะห์ระดับการให้คะแนนในแต่ละระดับผลกระทบ สามารถแปลความความหมายของ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบจากสถานการณ์โควิด -19 ต่อธุรกิจขนส่งสินค้า เป็นดังนี้

คะแนน 4.21 – 5.00 หมายถึง ได้รับผลกระทบมากที่สุด

คะแนน 3.41 – 4.20 หมายถึง ได้รับผลกระทบมาก

คะแนน 2.61 – 3.40 หมายถึง ได้รับผลกระทบปานกลาง

คะแนน 1.81 – 2.60 หมายถึง ได้รับผลกระทบน้อย

คะแนน 1.00 – 1.80 หมายถึง ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังต่อไปนี้

1. ผู้ศึกษาเลือกเครื่องมือที่ใช้ในการจัดทำวิจัย
2. ผู้ศึกษาจัดทำแบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษาวิจัย
3. ผู้ศึกษาส่งแบบสอบถามให้อาจารย์ที่ปรึกษาทำการตรวจหาข้อผิดพลาดของการออกแบบสอบถาม
4. ผู้ศึกษาส่งแบบสอบถามให้ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนทั้งหมด 5 ท่าน เพื่อขอข้อเสนอแนะในการออกแบบ สอบถามก่อนออกสำรวจข้อมูล ได้ค่า IOC= 1
5. ผู้ศึกษาทำหนังสือขออนุญาตในการออกสำรวจข้อมูลจากมหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร แม่สอด ถึง ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่ง ในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษตาก ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง เพื่อขอความร่วมมือใน การเก็บข้อมูลศึกษาวิจัย
6. ผู้ศึกษานำแบบสอบถามที่ได้จากการสำรวจข้อมูลมาตรวจสอบความสมบูรณ์ ถูกต้องและนำข้อมูลที่ได้มา สรุปผลและเรียบเรียงเนื้อหา

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้ศึกษานำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปและดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. แบบสอบถามตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม โดยใช้ค่าร้อยละการหาค่า น้อยสุด การหาค่ามากที่สุดและค่าเฉลี่ย
2. แบบสอบถามตอนที่ 2 มาตราการป้องกันของกิจการขนส่งในช่วงโควิดและผลกระทบทางด้านการขนส่งสินค้าหลังการเกิดสถานการณ์โควิด -19 โดยใช้ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแจกแจงแบบทวินาม เพื่อนำมาประกอบการอภิปรายผลในการศึกษา

ผลการศึกษา

จากการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถสรุปผลการศึกษาระเบียบผลกระทบทางด้านการขนส่งสินค้า จากสถานการณ์โควิด -19 สำหรับธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้า ในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก ดังนี้ ข้อมูลทั่วไปของผู้ที่ตอบแบบสอบถาม

จากการสอบถามพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชายจำนวน 44 แห่ง 73.33 และเพศหญิง จำนวน 16 แห่ง ช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ที่ อายุ 51-60 ปี จำนวน 24 แห่ง รองลงมาอายุ 41-50 ปี จำนวน 17 แห่ง และ 61 ปีขึ้นไป จำนวน 12 แห่ง สัญชาติของผู้ที่ตอบแบบสอบถามมี สัญชาติไทย จำนวน 59 และสัญชาติเมียนมาร์ จำนวน 1 แห่ง ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ใน ระดับการศึกษาปริญญาตรี/ปวส จำนวน 40 แห่ง รองลงมาเป็นมัธยมศึกษา ตอนต้น จำนวน 9 แห่ง และมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช จำนวน 6 แห่ง ประเภทสินค้าที่ให้บริการขนส่งมากที่สุด คือ ขนส่งสินค้าเกษตร จำนวน 41 แห่ง รองลงมาขนส่งสินค้าอุปโภค จำนวน 7 แห่ง และขนส่งสินค้าบริโภค จำนวน 6 แห่ง ลักษณะของกิจการส่วนมากจะมีการจัดตั้งเป็นห้างหุ้นส่วน จำนวน 29 รองลงมาเป็นกิจการเจ้าของคนเดียว จำนวน 17 แห่ง และบริษัทจำกัด จำนวน 14 แห่ง ระยะเวลาในการทำธุรกิจของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เปิดให้บริการธุรกิจเป็นระยะเวลา 1-5 ปี จำนวน 22 แห่ง รองลงมาให้บริการเป็นระยะเวลามากกว่า 10 ปี จำนวน 20 แห่ง และเปิดให้บริการเป็นระยะเวลา 6-10 ปี จำนวน 18 แห่ง ในการให้บริการขนส่งสินค้าของ

กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศไทย จำนวน 18 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 30.00 และ ต่างประเทศ จำนวน 42 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 70.00

ตารางที่ 1 แสดงรายได้และรายจ่ายในการให้บริการขนส่งสินค้า ก่อนและหลังสถานการณ์โควิด -19 จากการสอบถามผู้ประกอบการจำนวน 60 แห่ง

รายการ	ก่อน	หลัง	ผลต่าง	ร้อยละ
รวมรายได้	372,000.00	276,250.00	(95,750.00)	(25.74%)
รวมรายจ่าย	200,066.00	167,666.00	(32,400.00)	(12.16%)
คงเหลือ	105,600.00	42,265.00	(65,350.00)	(61.88%)

ที่มา: ผู้วิจัย

รายได้ในการให้บริการขนส่งสินค้าต่อเดือนก่อนและหลังเกิดสถานการณ์โควิด -19

รายได้รวมทั้งหมดก่อนสถานการณ์โควิด -19 จำนวน 372,000.00 บาท รายได้รวมทั้งหมดหลังสถานการณ์โควิด -19 จำนวน 276,250.00 บาท เมื่อเปรียบเทียบดูแล้วจะเห็นได้ว่า รายได้ช่วงหลังสถานการณ์โควิด -19 นี้ รายได้ลดลงจากเดิม จำนวน 95,750 บาท คิดเป็นร้อยละ 25.74

รายจ่ายต่อเดือนก่อนและหลังเกิดสถานการณ์โควิด -19

รายจ่ายรวมทั้งหมดก่อนสถานการณ์โควิด -19 จำนวน 200,066.00 บาท รายจ่ายรวมทั้งหมดหลังสถานการณ์โควิด -19 จำนวน 167,666.00 บาท เมื่อเปรียบเทียบดูแล้วจะเห็นได้ว่า รายจ่ายช่วงหลังสถานการณ์โควิด -19 นี้ รายจ่ายลดลงจากเดิม จำนวน 32,400 บาท คิดเป็นร้อยละ 12.16

ตารางที่ 2 ผลกระทบทางด้านการขนส่งสินค้าหลังการเกิดสถานการณ์โควิด -19 และมาตรการป้องกันของกิจการขนส่งในช่วงสถานการณ์โควิด -19

ลำดับที่	รายการ	ระดับผลกระทบ		
		Mean	S.D.	ระดับ
ผลกระทบทางด้านการขนส่งสินค้าหลังการเกิดสถานการณ์โควิด -19				
1	การเกิดสถานการณ์โควิด -19 ส่งผลกระทบต่อการปิดเส้นทางจราจรมากน้อยเพียงใด	3.60	0.67	มาก
2	สถานการณ์โควิด -19 ส่งผลกระทบต่อกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการมีจำนวนลดลงมากน้อยเพียงใด	4.18	0.59	มาก
3	สถานการณ์โควิด -19 ส่งผลกระทบต่อจำนวนรอบการทำงานมากน้อยเพียงใด	4.23	1.07	มากที่สุด
4	สถานการณ์โควิด -19 ส่งผลต่อรายได้มากน้อยเพียงใด	4.13	0.91	มาก
5	สถานการณ์โควิด -19 ส่งผลกระทบทำให้ต้นทุนมากน้อยเพียงใด	3.81	0.89	มาก
6	สถานการณ์โควิด -19 ส่งผลในการเกิดหนี้สินที่เพิ่มสินที่เพิ่มขึ้นมากน้อยเพียงใด	3.85	0.95	มาก
7	สถานการณ์โควิด -19 ทำให้เพิ่มต้นทุนการป้องกันโรคระบาดมากน้อยเพียงใด	3.71	0.90	มาก
8	สถานการณ์โควิด -19 ทำให้เร่งระยะเวลาในการขนส่งมากน้อยเพียงใด	4.01	0.94	มาก
ภาพรวม		3.89	0.42	มาก

ที่มา: ผู้วิจัย

จากการสอบถามผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นว่าผลกระทบที่ได้รับมากที่สุด 3 อันดับ คือ

1. จำนวนรอบการทำงาน
2. กลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการ และ
3. รายได้ โดยมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.23 4.18 และ 4.13

ผลลัพธ์ที่ได้มาจากการวัดระดับผลกระทบโดยดูตามค่าเฉลี่ยที่ได้มาจากกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม 60 แห่ง ส่วนในด้านมาตรการในการป้องกันสถานการณ์โควิด -19 ของผู้ประกอบการปรากฏว่าผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าทุกแห่งมีการป้องกันเชื้อไวรัสโควิด -19 อย่างเคร่งครัด โดยมีการให้พนักงานทุกคนสวมใส่หน้ากากอนามัยทุกครั้งเวลาทำงาน มีจุดคัดกรอง ตรวจเช็คอุณหภูมิร่างกายพนักงานและคนที่เข้ามาใช้บริการ ก่อนเข้าทำงานทุกครั้ง มีน้ำยาฆ่าเชื้อโรค เจลล้างมือทุกจุดและที่สำคัญผู้ประกอบการเริ่มนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาช่วยในการบริหารงานเพื่อป้องกันเชื้อไวรัสโควิด -19 โดยเน้นการติดต่อสื่อสารงานผ่านระบบออนไลน์ หากเกิดสถานการณ์โควิด -19 รอบที่ 2 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกที่จะปรับลดเงินเดือนพนักงาน และให้พนักงานลาหยุดโดยไม่ได้รับค่าจ้างเป็นส่วนใหญ่ ยังไงก็ตามเมื่อเกิดสถานการณ์โควิด -19 รอบที่ 2 ผู้ประกอบการทุกแห่ง ย่อมมีวิธีการบริหารของธุรกิจตัวเองเพื่อความอยู่รอดของธุรกิจ

สรุปและอภิปรายผล

จากการสรุปผลการประเมินผลกระทบทางด้านการขนส่งสินค้า จากสถานการณ์โควิด -19 สำหรับธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้า ในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก มีประเด็นสำคัญที่ควรนำมาอภิปรายผล ดังนี้

ประเด็นแรก รายได้ของธุรกิจขนส่งสินค้าก่อนและหลังสถานการณ์โควิด -19 พบว่าจำนวนรอบการให้บริการลดลงจากเดิม เนื่องจากสถานการณ์โควิด -19 ทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าออกนอกประเทศได้ ตามมาตรการล็อกดาวน์ประเทศ และยังทำให้เศรษฐกิจในประเทศชะลอลงเพราะไม่มีนายทุนมาลงทุน ก่อนสถานการณ์โควิด -19 พบว่า รายได้ต่อเดือน มีค่าเฉลี่ยเป็น 372,000.00 ขณะที่หลังสถานการณ์โควิด -19 พบว่า รายได้ต่อเดือน มีค่าเฉลี่ยเป็น 276,250.00บาท เมื่อเปรียบเทียบดูแล้วจะเห็นได้ว่า รายได้ช่วงหลังสถานการณ์โควิด -19 นี้ รายได้ลดลงจากเดิม จำนวน95,750 บาท คิดเป็นร้อยละ 25.74 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของพงษ์มนัส ดีอด (2562) ได้ศึกษาผลกระทบของการแพร่ระบาดโรคไวรัสโคโรนา 2019 ต่อการประกอบอาชีพบริการจัดส่งอาหาร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพการทำงานของผู้บริการส่งอาหารในสภาวะการเกิดการแพร่ระบาดไวรัสโคโรนา 2019 ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 2) ศึกษาความคิดเห็นต่อมาตรการของรัฐบาลและความวิตกกังวลของผู้บริการส่งอาหารในสภาวะการเกิดการแพร่ระบาดไวรัส

โคโรนา 2019 พบว่า เมื่อสอบถามในเรื่องรายได้ของผู้ส่งอาหารขณะที่เกิดการแพร่ระบาดพบว่าอยู่ในระดับที่น้อย และส่วนในเรื่องความวิตกกังวลหลังสถานการณ์ที่ผู้ส่งอาหารในสภาวะการเกิดไวรัสโคโรนา 2019 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความกังวลในเรื่องปัญหาทางเศรษฐกิจ

ประเด็นที่สอง รายจ่ายของธุรกิจขนส่งสินค้าก่อนและหลังสถานการณ์โควิด -19 พบว่า ผู้ประกอบการมีรายจ่ายในด้านค่าน้ำมันต่อเดือนก่อนสถานการณ์โควิด -19 มีค่าเฉลี่ยเป็น 65,000.00 บาท คิดเป็นร้อยละ 24.40 ค่าน้ำมันต่อเดือนหลังสถานการณ์โควิด -19 มีค่าเฉลี่ยเป็น 55,000.00 บาท คิดเป็นร้อยละ 23.50 ลดลงเนื่องจากงานไม่มี รถจึงไม่ได้ให้บริการทำให้เติมน้ำมันน้อยลง รองลงมาคือ รายจ่ายค่างวดรถต่อเดือนก่อนสถานการณ์โควิด -19 มีค่าเฉลี่ยเป็น 44,500.00 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.70 คือ ค่างวดรถต่อเดือนหลังสถานการณ์โควิด -19 มีค่าเฉลี่ยเป็น 36,668.00 บาท คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 17.52 จะเห็นได้ว่ารายจ่ายด้านงวดรถลดลงเพราะได้มีโครงการพักชำระหนี้รถยนต์เข้ามาช่วยเหลือ ทำให้ผู้ประกอบการบางส่วนเหลือพักชำระหนี้(งวดรถ) ส่วนค่าซ่อมรถ,อะไหล่รถต่อเดือนก่อนสถานการณ์โควิด -19 มีค่าเฉลี่ยเป็น 26,000.00 บาท คิดเป็นร้อยละ 9.76 ส่วนค่าซ่อมรถ,อะไหล่ต่อเดือน มีค่าเฉลี่ยเป็น 18,000.00บาท คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 7.69 รายจ่ายในส่วน of ค่าซ่อมรถ,อะไหล่รถ ลดลงเนื่องจากรถไม่มีงานเลยไม่ต้องตรวจเช็คครอป้อย จากผลกระทบหลังสถานการณ์โควิด -19 ในด้านรายจ่าย เมื่อเทียบกับรายได้แล้วผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งบางแห่งมีรายจ่ายที่มากกว่ารายได้ ผู้ประกอบการอาจจะมีการกู้เงินเพื่อนำมาใช้จ่ายในช่วงนี้ ดังนั้นผู้ประกอบการควรมีการพัฒนากระบวนการวางแผนการเงิน และการทำงานให้ดี เพื่อให้รับมือกับสถานการณ์ต่างๆที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตได้ทันเวลา ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของธีระพงษ์ ทศวัฒน์ และ ปิยะ กมลมหิวรรณ (2563) ได้ศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตทางสังคมของประชาชนและการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยมีการพัฒนาคุณภาพชีวิตทางสังคมของประชาชนและการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)จึงเป็นสิ่งสำคัญ มีการพัฒนาได้แก่ ด้านการพัฒนาคุณภาพชีวิตในการทำงานในช่วงการระบาดของเชื้อ COVID-19 ด้านเศรษฐกิจและสังคมต่อประชาชนในวงกว้าง ด้านการพัฒนาคุณภาพชีวิตทางสังคมของประชาชน ด้านการพัฒนาสาธารณสุข และ เป็นต้น

ประเด็นที่สาม ผลกระทบทางด้านการขนส่งสินค้าหลังการเกิดสถานการณ์โควิด -19 และมาตรการป้องกันของกิจการขนส่งในช่วงสถานการณ์โควิด -19 จากการสอบถามผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นว่าผลกระทบที่ได้รับมากที่สุด 3 อันดับ คือ จำนวนรอบการทำงาน กลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการ และ

รายได้ โดยมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.23 4.18 และ 4.13 ผลกระทบต่อจำนวนรอบการทำงานจากสถานการณ์โควิด - 19 เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่ เน้นส่งสินค้าออกนอกประเทศเพราะรายได้ดี และมีสินค้าที่รอการขนส่งไปยังนอกประเทศจำนวนมาก เมื่อสถานการณ์โควิด -19 ระบาด ทำให้มีการลือคดาวนประเทศจึงไม่สามารถส่งสินค้าออกไปยังนอกประเทศได้จึงมากผลต่อรอบการทำงาน ผลกระทบต่อกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการจากสถานการณ์โควิด -19 เนื่องจากลูกค้าส่วนใหญ่ที่ติดต่อเข้ามาขอรับบริการขนส่ง จะเน้นส่งของออกนอกประเทศ เมื่อสถานการณ์โควิด -19 ระบาด ทำให้มีการลือคดาวนประเทศกลุ่มลูกค้าที่มาใช้บริการก็ไม่สามารถส่งงานได้ เนื่องจากสินค้าจะต้องส่งออกนอกประเทศเท่านั้น ผลกระทบต่อรายได้จากสถานการณ์โควิด -19 จากการสอบถาม พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าออกนอกประเทศ เมื่อไม่สามารถขนส่งสินค้าออกนอกประเทศได้ ก็ต้องทำงานในประเทศจึงทำให้ผู้ประกอบการมีการแย่งงานรายได้ต่อเที่ยวก็ลดลงจากเดิม เพราะผู้ใช้บริการมีตัวเลือกจากผู้ประกอบการหลายแห่งสามารถต่อรองราคาการให้บริการได้ง่ายกว่าปกติ ซึ่งสอดคล้องกับบทความของทักษิณา แสนเย็น วรวิทย์ เว้นบาป วีระพันธ์ ช่วยประสิทธิ์ กุลธวัช ศรายุทธและอาภาภรณ์ หาโล๊ะ (2563) วัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอถึงบทวิเคราะห์ถึงผลกระทบของอุตสาหกรรมการบินที่เกิดจากโควิด-19 โดยการศึกษาจากเอกสารต่างๆ สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ได้สะท้อนเห็นการเปลี่ยนแปลง ในเรื่องการบริหารและพฤติกรรมมนุษย์ โดยสิ่งหนึ่งที่ได้รับผลกระทบอย่างรวดเร็วและรุนแรงคือภาคอุตสาหกรรมการบิน โดยมีผลกระทบจากเกิดการระงับเที่ยวบิน การจำกัดเส้นทางการบิน การยกเลิกสายการบิน การลดต้นทุน และการจำกัดเงื่อนไขส่วนมาตรการในการเดินทางของผู้โดยสาร ทุกอย่างล้วนสะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลง ซึ่งการอยู่รอดของอุตสาหกรรมการบินคือเรื่องสำคัญที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต้องตระหนักถึงการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินคือตัวแปรที่สำคัญของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัยครั้งนี้

1. ผู้ประกอบการวางแผนในเรื่องต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้ลดลงเพื่อสอดคล้องกับรายได้ในปัจจุบัน
2. ผู้ประกอบการควรมีการรับมือกับสถานการณ์ต่างๆให้ทันเวลา เพื่อให้ปรับตัวให้ทันกับทุกสถานการณ์ เพื่อให้ธุรกิจอยู่รอด และที่สำคัญผู้ประกอบการสื่อสารกับพนักงานขับรถให้มากขึ้น หรือมีข้อตกลงร่วมกัน เพื่อให้งานมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ในการทำวิจัยครั้งนี้ศึกษาผลกระทบจากสถานการณ์โควิด -19 ต่อธุรกิจขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดตาก โดยมีวัตถุประสงค์ศึกษาดังนี้ศึกษาโครงสร้างรายได้และรายจ่ายของธุรกิจขนส่งสินค้าก่อนและหลังสถานการณ์ โควิด -19และเพื่อสอบถามถึงผลกระทบจากสถานการณ์ โควิด -19 ต่อธุรกิจขนส่งสินค้าในการศึกษาครั้งต่อไปควรมีการศึกษาเรื่องผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19ของธุรกิจขนส่งให้ครบทั้งวงจร และ การบริหารธุรกิจขนส่งในยุค New Normal

เอกสารอ้างอิง

Department of Foreign Trade. (2018). Border trade and border crossing First 9 months Of 2018.

Retrieved, 15th July, 2020, from <https://1th.me/3t2h8> [in Thai]

_____ (2020). Border Trade Statistics and Through the border of Thailand in 2020.

Retrieved, 20th July 2020, from <https://1th.me/ZwsUi> [in Thai]

Department of Business Development. (2019). Business of road transportation service.

Retrieved, 10th July 2020, from <https://1th.me/iugPC> [in Thai]

Office of Strategy and Area Development Planning Office of the Economic Development

Commission. (2016). Special economic zones in Thailand. Retrieved, 15th July 2020, from <https://1th.me/K7s19> [in Thai]

Pongmanut Deed. (2017). The Impact Spread of The Coronavirus 2019 (COVID-19) On

Occupation of a Food Delivery Service. Journal of MCU Nakhondhat. Retrieved, 30th August 2020, from <https://1th.me/80i1G> [in Thai]

Seanyen ,T. Wentbap,W. Chuayprasit,W. Srayudh,K.& Hasoh,A. (2018). Analysis of Dealing with

COVID-19: The Impact on Aviation Industr. Journal of Multidisciplinary in Humanities and Social Sciences. Retrieved, 30th August 2020, from <https://1th.me/3DZs9> [in Thai]

Sirivan Sarirat. (2012). Principles of Marketing. Bangkok: Theera Film & Scitex [in Thai]