

ผลกระทบของการควมรวมกิจการต่อการกระจุกตัว
ของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ



เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ
มิถุนายน 2555

ผลกระทบของการควมรวมกิจการต่อการกระจุกตัว
ของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ



เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ

มิถุนายน 2555

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ผลกระทบของการควมรวมกิจการต่อการกระจุกตัว
ของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ



เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ
มิถุนายน 2555

กฤษฎกร หวังรัตนพรสุข. (2555). ผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สารนิพนธ์ ศ.ม.(เศรษฐศาสตร์การจัดการ). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ : รองศาสตราจารย์ ดร. อ้อทิพย์ ราษฎร์นิยม.

วัตถุประสงค์ของงานวิจัยครั้งนี้เพื่อศึกษาลักษณะของการควบรวมกิจการ ในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และศึกษาผลกระทบของการควบรวมกิจการระหว่างบริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด กับ บริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลรอยด์ บี.วี. ประเทศไทย ต่อการกระจุกตัวของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ข้อมูลที่นำมาใช้ในการศึกษาการกระจุกตัวในครั้งนี้คือ รายได้ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการในประเทศไทยใน พ.ศ. 2547 – 2551 โดยใช้วิธีวิเคราะห์การกระจุกตัว 2 วิธี คือ อัตราส่วนการกระจุกตัว (The Concentration Ratio) และ ดัชนีเฮอร์ฟินดาห์ล (Herfindahl-Hirschman Index)

ผลการศึกษาพบว่า ลักษณะของการควบรวมกิจการที่เกิดขึ้นเป็นไปในลักษณะของการควบรวมกิจการ (Merger) ลักษณะตลาดของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีลักษณะเป็นตลาดผู้ขายน้อยราย หลังการควบรวมกิจการรายได้รวมของบริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราส่วนต่อรายได้รวมของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย การกระจุกตัวมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี ลักษณะของการกระจุกตัวอยู่ที่บริษัทที่มีขนาดใหญ่ 4 อันดับแรก คือ บริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) บริษัท เค โลน์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท มิตซูย โอ.เอส.เค.ไลน์ส (ประเทศไทย) จำกัด นอกจากนั้นผลการวิจัยยังแสดงให้เห็นว่าบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการอยู่ในปัจจุบันได้ครอบครองส่วนแบ่งทางการตลาดมายาวนาน และมีความพร้อมในด้านเครือข่ายการให้บริการที่ครอบคลุมพื้นที่ทั่วโลก การเข้ามาในตลาดของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรายใหม่จึงมีความยากในการเข้าสู่ตลาด รัฐบาลควรที่จะเร่งดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นเพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ โดยบรรจุแผนการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศไทยในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และมีการดำเนินการตามแผนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประเทศไทยสามารถเป็นจุดศูนย์กลางของการขนส่งสินค้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

AN IMPACT OF THE CONCENTRATION OF THE INTERNATIONAL SHIPPING LINER
INDUSTRY ON THE BUSINESS MERGER

AN ABSTRACT
BY
KRITSAKORN WANGRATANAPORNSUK



Presented in Partial Fulfillment of the Requirements for the
Master of Economics Degree in Managerial Economics
at Srinakharinwirot University

June 2012

Kritsakorn Wangratanapornsuk. (2012). *An impact of the Concentration of the International Shipping Liner Industry on the Business Merger*. Master thesis, M.Econ. (Managerial Economics). Bangkok: Graduate School, Srinakharinwirot University. Project Advisor: Assoc.Prof.Dr.Aotip Ratniyom.

The objectives of this research are to study the characteristic of the merger in International Shipping Liner Industry as well as to study the impact of the concentration of the industry on the merger between Maersk Bangkok Branch Co., Ltd. and P&O Nedlloyd B.V. Thailand Branch Ltd. This research collects the data from the revenue of the international shipping liners who operated business in Thailand during 2004 – 2008. The method of concentration analysis consists of Concentration Ratio (CR), and Herfindahl-Hirschman Index (HHI).

The results of this research show that the characteristic of the merger and the imperfect competition. The market structure of the international shipping liner business in Thailand is Oligopoly. After the merger has been done, the revenue of Maersk Bangkok Branch Co., Ltd. has increased in the ratio compared with the total revenue of the international shipping liner business in Thailand. The concentration has the increasing trend every year which belongs to the 4 biggest companies that are Maersk Bangkok Branch Co., Ltd., RCL Public Company Limited, and K-Line (Thailand) Ltd., and Mitsui O.S.K. Lines (Thailand) Co., Ltd. Furthermore, the results also express that the existing international shipping liners have covered the majority of the market share for a certain period and have a well-established infrastructure in covering most of the areas worldwide. So, a new shipping liner will face a barrier to enter the market. In consideration of the transportation cost of Thailand, Thai Government should improve the overall transportation system in Thailand to be more efficiency in order to lower the cost of Thai entrepreneurs by continuing the policy to improve Thailand overall transportation system in the National Economic and Social Development Plan and must be strictly followed to turn Thailand to become the Southeast Asia Hub in transportation of cargoes.

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตร และคณะกรรมการสอบได้
พิจารณาสารนิพนธ์เรื่อง ผลกระทบของการควมรวมกิจการต่อการกระทำของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้า
ระหว่างประเทศ ของ กฤษกร หวังรัตนพรสุข ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ ของมหาวิทยาลัย
ศรีนครินทรวิโรฒได้

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์

.....

(รองศาสตราจารย์ ดร. อ้อทิพย์ ราชภูริเนียม)

ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตร

.....

(อาจารย์ ดร. จิรวัดน์ เจริญสถาพรกุล)

คณะกรรมการสอบ

.....

ประธาน

(รองศาสตราจารย์ ดร. อ้อทิพย์ ราชภูริเนียม)

.....

กรรมการสอบสารนิพนธ์

(อาจารย์ ดร. สุวิมล เสงพัฒนา)

.....

กรรมการสอบสารนิพนธ์

(อาจารย์ ดร. พลพัทธ์ โคตรจรัส)

อนุมัติให้รับสารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตร
มหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

..... คณบดีสำนักวิชาเศรษฐศาสตร์และนโยบายสาธารณะ

(รองศาสตราจารย์ ดร. เรณู สุขารมณ์)

วันที่..... เดือน มิถุนายน พ.ศ. 2555

ประกาศคุณูปการ

สารนิพนธ์นี้สำเร็จได้ด้วยดีเป็นเพราะผู้วิจัยได้รับความกรุณาอย่างยิ่งจาก รองศาสตราจารย์ ดร. อ้อทิพย์ ราชภรณ์นิมม ประธานคณะกรรมการควบคุมสารนิพนธ์ อาจารย์ ดร. สุวิมล เสงี่ยมพัฒนา และ อาจารย์ ดร. พลพันธ์ โคตรจรัส กรรมการควบคุมสารนิพนธ์ ท่านทั้งสามได้กรุณาเสียสละเวลาอันมีค่า ให้คำปรึกษาแนะนำในการจัดทำและตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องของสารนิพนธ์นี้ ผู้วิจัยขอกราบ ขอบพระคุณคณะกรรมการทั้งสามท่านเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านที่ให้ความรู้แก่ผู้วิจัยในการศึกษาตาม หลักสูตรเศรษฐศาสตรบัณฑิตการพัฒนามนุษย์และเศรษฐศาสตร์การจัดการ รวมถึงความเมตตากรุณาที่มอบ ให้ผู้วิจัยตลอดระยะเวลาของการศึกษา

ท้ายสุดผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา เพื่อนๆ ทุกคน และคุณพรพรรณ วงศ์โรตมที่ คอยช่วยเหลือตลอดระยะเวลาที่ศึกษาและคอยผลักดันให้สารนิพนธ์นี้สำเร็จได้ด้วยดี หากประโยชน์ และคุณค่าอันใดที่สารนิพนธ์นี้พึงมี ผู้วิจัยขอมอบเป็นเครื่องบูชาพระคุณ บิดา มารดา อาจารย์ และผู้มี พระคุณทุกท่านที่กรุณาอบรมสั่งสอนผู้วิจัยจนกระทั่งทุกวันนี้ และหากมีข้อบกพร่องประการใด ผู้วิจัย ขออภัยไว้แต่เพียงผู้เดียว

กฤษฎกร หวังรัตนพรสุข

สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ	
ภูมิหลัง.....	1
ความมุ่งหมายของการวิจัย.....	6
ความสำคัญของการวิจัย.....	6
ขอบเขตการวิจัย.....	6
ตัวแปรที่ศึกษา.....	7
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	7
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	9
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
การกระจุกตัว.....	11
ความหมายของการกระจุกตัว.....	11
รูปแบบของการกระจุกตัว.....	11
การควบรวมกิจการ.....	12
ความหมายของการควบรวมกิจการ.....	12
รูปแบบของการควบรวมกิจการ.....	12
การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ.....	13
ความหมายของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ.....	13
รูปแบบของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล.....	13
ประวัติบริษัท Maersk Line.....	14
ประวัติบริษัท P&O Nedlloyd Container Line Limited.....	17
ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	19
ทฤษฎีโครงสร้างตลาด.....	19
ตลาดแข่งขันสมบูรณ์.....	19
ตลาดแข่งขันไม่สมบูรณ์.....	19
ตลาดผูกขาด.....	19
ตลาดผู้ขายน้อยราย.....	20

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด.....	20
ทฤษฎีการกระจุกตัว.....	20
อัตราส่วนการกระจุกตัว (The Concentration Ratio).....	20
ดัชนีเฮอร์ฟินดาห์ล (Herfindahl-Hirschman Index).....	21
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	22
3 วิธีการดำเนินการวิจัย	
การกำหนดประชากร.....	29
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	29
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	30
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	31
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	
การวิเคราะห์ลักษณะการควบรวมกิจการในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ.....	32
การวิเคราะห์ผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ.....	33
5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	
สังเขปความมุ่งหมาย ความสำคัญและขอบเขตในการวิจัย.....	47
สรุปผลการวิจัย.....	48
อภิปรายผล.....	50
ข้อเสนอแนะ.....	50
บรรณานุกรม.....	52
ประวัติย่อผู้วิจัย.....	55

บัญชีตาราง

ตาราง	หน้า
1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่ระดับราคาตลาดของแต่ละอุตสาหกรรม พ.ศ. 2547 - 2551.....	2
2 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อGDPของประเทศไทยใน พ.ศ. 2547-2551.....	4
3 มูลค่าการส่งออกและนำเข้าสินค้าของประเทศไทยปี 2547 – 2551.....	4
4 สรุปงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	27
5 รายได้ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเภทเรือบรรทุกสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์ ที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ.2547-2551...	35
6 อัตราการกระจุกตัว (Concentration Ratio) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ พ.ศ.2547.....	37
7 อัตราการกระจุกตัว (Concentration Ratio) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ พ.ศ.2548.....	38
8 อัตราการกระจุกตัว (Concentration Ratio) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ พ.ศ.2549.....	39
9 อัตราการกระจุกตัว (Concentration Ratio) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ พ.ศ.2550.....	40
10 อัตราการกระจุกตัว (Concentration Ratio) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ พ.ศ.2551.....	41
11 อัตราการกระจุกตัว (Concentration Ratio) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศเปรียบเทียบระหว่างก่อนการควบรวมกิจการและหลัง การควบรวมกิจการ.....	42
12 การคำนวณการกระจุกตัวโดยดัชนีเฮอร์ฟิנדาล์ (Herfindahl-Hirschman Index) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศก่อนการควบรวมกิจการ (พ.ศ. 2547 –2548).....	43
13 การคำนวณการกระจุกตัวโดยดัชนีเฮอร์ฟิנדาล์ (Herfindahl-Hirschman Index) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศหลังการควบรวมกิจการ (พ.ศ. 2550 –2551).....	45

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

ปัจจุบันเศรษฐกิจของประเทศไทยมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจัยหลักที่เป็นตัวกระตุ้นผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) ได้แก่ การท่องเที่ยว และการส่งออกสินค้าที่ขยายตัวตามอุปสงค์ภายนอกประเทศที่ปรับตัวดีขึ้น ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจึงถือได้ว่าเป็นกิจกรรมทางธุรกิจที่มีบทบาทสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ในการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิต และผลผลิต จากประเทศเจ้าของปัจจัยการผลิตไปสู่ประเทศผู้ผลิต และจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคทั้งในภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพสูงที่สุดในปัจจุบัน คือการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยเรือขนส่งสินค้าทางทะเล เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ มีค่าระวางบรรทุกถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น การขนส่งระหว่างประเทศทั่วโลกนั้น เป็นการขนส่งทางทะเลร้อยละ 90 – 95 กล่าวได้ว่าการขนส่งทางทะเลเป็นภาคการขนส่งที่ใหญ่ที่สุดของการขนส่งทุกประเภท (กระบวนการ “โลจิสติกส์”. 2548: 15) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะก่อให้เกิดผลประโยชน์อย่างมากมายต่อระบบเศรษฐกิจ กล่าวคือเป็นการช่วยลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการรวมไปถึงลูกค้าผู้ให้บริการ โดยต้นทุนที่ต่ำกว่าถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน ในขณะที่ประเทศไทยมีต้นทุนการขนส่งสินค้าสูงถึงร้อยละ 25 - 30 (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10) การพัฒนาระบบขนส่งของประเทศไทยจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง โดยได้รับความร่วมมือจากหลายหน่วยงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานงบประมาณ กรมศุลกากร การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันพัฒนาระบบขนส่งให้เกิดความชัดเจนในการกำหนดนโยบายที่เป็นรูปธรรมและสามารถลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการลงได้

ตาราง 1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่ระดับราคาตลาดของแต่ละอุตสาหกรรม พ.ศ. 2547 – 2551

หน่วย: ล้านบาท

	2547	ร้อยละ	2548	ร้อยละ	2549	ร้อยละ	2550	ร้อยละ	2551	ร้อยละ
ภาคการเกษตร	646,344	9.31	700,380	9.23	790,175	9.45	848,688	9.39	978,015	10.13
เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และ การป่าไม้	538,264	7.75	594,289	7.83	681,162	8.14	750,109	8.30	881,238	9.12
การประมง	108,080	1.56	106,091	1.40	109,013	1.30	98,579	1.09	96,777	1.00
นอกภาคการเกษตร	6,297,555	90.69	6,885,947	90.77	7,575,167	90.55	8,189,087	90.61	8,680,725	89.87
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	175,486	2.53	222,124	2.93	257,607	3.08	278,906	3.09	314,660	3.26
การอุตสาหกรรม (การผลิต)	2,058,746	29.65	2,268,623	29.90	2,548,507	30.47	2,790,778	30.88	2,976,996	30.82
การไฟฟ้า แก๊ส และการประปา	213,348	3.07	222,359	2.93	241,130	2.88	249,938	2.77	265,431	2.75
การก่อสร้าง	197,014	2.84	226,654	2.99	245,217	2.93	263,388	2.91	266,602	2.76
การขายส่ง การขายปลีก การ ซ่อมยานยนต์ ของใช้ส่วนบุคคล และของใช้ในครัวเรือน	1,057,009	15.22	1,135,238	14.96	1,219,311	14.58	1,311,135	14.51	1,385,845	14.35
โรงแรม และภัตตาคาร	229,937	3.31	231,321	3.05	255,239	3.05	277,778	3.07	298,298	3.09
การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการคมนาคม	546,587	7.87	566,820	7.47	620,610	7.42	690,709	7.64	701,265	7.26

ตาราง 1 (ต่อ)

หน่วย: ล้านบาท

	2547	ร้อยละ	2548	ร้อยละ	2549	ร้อยละ	2550	ร้อยละ	2551	ร้อยละ
ธนาคาร ประกันภัย การเงิน	367,364	5.29	417,155	5.50	448,643	5.36	493,043	5.46	533,648	5.53
บริการด้านอสังหาริมทรัพย์ การ ให้เช่าและบริการทางธุรกิจ	515,545	7.42	563,549	7.43	620,819	7.42	642,703	7.11	665,856	6.89
บริหารราชการแผ่นดินและการ ป้องกันประเทศ รวมทั้งการ ประกันสังคมภาคบังคับ	393,384	5.67	437,976	5.77	482,560	5.77	530,042	5.86	576,162	5.97
การศึกษา	261,662	3.77	289,227	3.81	319,071	3.81	349,617	3.87	372,100	3.85
บริการด้านสุขภาพและงาน สังคมสงเคราะห์	114,850	1.65	125,326	1.65	135,858	1.62	143,781	1.59	149,805	1.55
การให้บริการชุมชน สังคมและ บริการส่วนบุคคลอื่นๆ	158,401	2.28	171,043	2.25	171,857	2.05	158,057	1.75	164,375	1.70
ถูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	8,222	0.12	8,532	0.11	8,738	0.10	9,212	0.10	9,682	0.10
ผลิตภัณฑ์มวลรวมใน ประเทศ	6,943,899	100.00	7,586,327	100.00	8,365,342	100.00	9,037,775	100.00	9,658,740	100.00

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตาราง 2 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยใน พ.ศ. 2547-2551

หน่วย: ร้อยละต่อ GDP

ประเภทต้นทุนต่อ GDP	2547	2548	2549	2550	2551
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP	8.0	8.5	8.8	8.9	9.1

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

มูลค่ารวมของการส่งออกสินค้าและการนำเข้าสินค้ามีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อยๆ อย่างต่อเนื่อง ตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นดังจะเห็นได้จากตาราง 3

ตาราง 3 มูลค่าการส่งออกและนำเข้าสินค้าของประเทศไทย พ.ศ. 2547 – 2551

หน่วย: ล้านบาท

พ.ศ.	มูลค่าการค้า	มูลค่าการส่งออก	มูลค่านำเข้า
2547	7,674,756.11	3,873,689.56	3,801,066.55
2548	9,192,715.63	4,438,691.03	4,754,024.60
2549	9,880,294.78	4,937,372.24	4,942,922.54
2550	10,172,305.63	5,302,119.22	4,870,186.41
2551	11,813,853.63	5,851,371.14	5,962,482.49

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร (2553)

นอกจากกิจกรรมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและต้นทุนค่าขนส่งสินค้าที่เกิดขึ้นแล้ว ในปัจจุบันลักษณะของหน่วยธุรกิจ ยังได้มีการเปลี่ยนแปลงไปจากลักษณะของหน่วยธุรกิจในอดีตเป็นอย่างมาก ลักษณะของหน่วยธุรกิจในอดีตมักจะมีบุคคลเดียวเป็นเจ้าของกิจการหรือมีจำนวนหุ้นส่วนในหน่วยธุรกิจไม่มากนัก เช่น ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือ บริษัทจำกัด แต่ในปัจจุบันนี้ผู้บริหารหน่วยธุรกิจที่มีขนาดใหญ่มักจะพยายามนำหน่วยธุรกิจของตนเข้าไปจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ หรือตลาดทุน เพื่อระดมทุนจากนักลงทุนรายย่อยที่สนใจในบริษัท เพื่อแปลงสภาพบริษัทให้กลายเป็นบริษัทมหาชนในที่สุด กล่าวคือผู้ที่ถือหุ้นของบริษัทนั้นๆ ก็จะมีสถานะเป็นเจ้าของร่วมและมีสิทธิในการร่วม

บริหารงานตามจำนวนหุ้นที่ตนถืออยู่ ในขณะที่ผู้ที่ถือหุ้นในสัดส่วนที่มากที่สุดจะเป็นผู้มีสิทธิในการออกเสียงมากที่สุดในที่ประชุมผู้ถือหุ้น

จากการที่หน่วยธุรกิจมีสภาพเป็นบริษัทมหาชนนั้น ทำให้การเปลี่ยนแปลงนโยบายในการบริหารงานขึ้นอยู่กับคณะกรรมการบริหารที่เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่จะกำหนดแนวทางในการปฏิบัติงานแนวทางในการเติบโตของบริษัท ซึ่งนโยบายที่คณะกรรมการบริหารจะกำหนดนั้นควรที่จะสอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจในปัจจุบัน รวมถึงสถานะของบริษัทนั้นๆ ดำรงอยู่ในตลาด เพื่อที่จะได้ดำเนินนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กระแสการควบรวมกิจการระหว่างธุรกิจเป็นกระแสที่เกิดขึ้นอย่างมากในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ด้วยเหตุผลทางธุรกิจที่แตกต่างกันหลายประการ สาเหตุหลักประการหนึ่งคือความต้องการที่จะเพิ่มอำนาจความผูกขาดในตลาดเพื่อที่จะเป็นผู้กำหนดราคาของสินค้าและอุปทานของสินค้าในตลาด การที่ตลาดมีจำนวนผู้ประกอบการที่จำกัด หรือเป็นตลาดผู้ขายน้อยราย และมีผู้ประกอบการที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดสูงหมายความว่าตลาดจะเกิดการกระจุกตัว และผู้ประกอบการรายใหญ่บางรายจะมีอำนาจการผูกขาดในตลาด

การได้ส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มมากขึ้นจากการเข้าซื้อกิจการของคู่แข่ง ยังเป็นการลดจำนวนคู่แข่งไปในเวลาเดียวกัน เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันกับตลาดที่สูงขึ้นให้กับกิจการของบริษัทผู้ควบรวมและเพื่อขยายกิจการของบริษัทต่อไป

ในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2545 - พ.ศ. 2555) มีการควบรวมกิจการเป็นจำนวนพอสมควร แต่การควบรวมที่ถือได้ว่าเป็นการควบรวมกิจการครั้งใหญ่ที่สุดเป็นการควบรวมกิจการของบริษัทเดินเรือที่มีขนาดใหญ่อันดับหนึ่งของโลก (Maersk Sealand) กับบริษัทเดินเรือที่มีขนาดใหญ่อันดับสี่ของโลก (P&O Nedlloyd Container Line Limited) ใน พ.ศ.2549

เนื่องจากผู้วิจัยได้ทำงานด้านการตลาด และการขายอยู่ในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จึงมีความสนใจในส่วนแบ่งการตลาดและการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการควบรวมกิจการ ซึ่งเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งในระยะเวลาที่ผ่านมา ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาถึงการกระจุกตัวและการควบรวมกิจการ ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศว่ามีลักษณะของการกระจุกตัวของรายได้มากน้อยเพียงใด โดยใช้อัตราส่วนการกระจุกตัว (The Concentration Ratio) และดัชนีเฮอร์ฟฟินดาห์ล (Herfindahl-Hirschman Index) เพื่อศึกษาการกระจุกตัวของรายได้ที่เกิดขึ้นของ บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการในประเทศไทยใน พ.ศ. 2547 - 2551 เพื่อเปรียบเทียบการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในประเทศไทยก่อนและหลังการควบรวมกิจการ

ความมุ่งหมายของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ตั้งความมุ่งหมายไว้ดังนี้

1. ศึกษาลักษณะของการควบรวมกิจการในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
2. ศึกษาผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัว ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ความสำคัญของการวิจัย

ในการวิจัยนี้จะทำให้ทราบถึงประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. ลักษณะของการควบรวมกิจการในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ที่ดำเนินกิจการในประเทศไทยเพื่อว่ามีลักษณะอย่างไร ตลาดของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในประเทศไทยเป็นตลาดแบบใด ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าใจในสภาพตลาดของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น
2. ผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัวของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าใจการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เปรียบเทียบการกระจุกตัวก่อนการควบรวมกิจการและการกระจุกตัวหลังการควบรวมกิจการ ทำให้สามารถวางแผนการปฏิบัติงานได้ดียิ่งขึ้น

ขอบเขตการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย ใน พ.ศ. 2547 – 2551 ทั้งหมด 16 บริษัท ซึ่งได้แก่บริษัทดังต่อไปนี้

1. บริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด
2. บริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทย
3. บริษัท เอฟแอล โลจิสติกส์ เอสวีซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด
4. บริษัท ไชน่า ชิปปิง (กรุงเทพ) จำกัด
5. บริษัท คอสนาม ชิปปิง จำกัด
6. บริษัท ดองนามา เทรดิง จำกัด
7. บริษัท เอเวอร์กรีน ชิปปิง เอเยนซี (ไทยแลนด์) จำกัด
8. บริษัท ฮันจินชิปปิง (ประเทศไทย) จำกัด
9. บริษัท สุนไดเมอร์ชานท์มาร์ีน (ประเทศไทย) จำกัด

10. บริษัท ฮาแพค-ลอยด์ (ประเทศไทย) จำกัด
11. บริษัท เค โลว์ (ประเทศไทย) จำกัด
12. บริษัท มิตรชัย โอ.เอส.เค.โลว์ส (ประเทศไทย) จำกัด
13. บริษัท เมดิเตอร์เรเนียน ชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
14. บริษัท เอ็น วาย เค โลว์ (ประเทศไทย) จำกัด
15. บริษัท โอไอซีแอล (ไทยแลนด์) จำกัด
16. บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

การศึกษาค้างนี้้นำข้อมูลมาจากการเงินของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2547 – 2551

ตัวแปรที่ศึกษา

รายได้ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการในประเทศไทยใน พ.ศ. 2547 – 2551

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. การควบรวมกิจการของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หมายถึง การที่บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินธุรกิจที่แยกต่างหากจากกันสองบริษัท มารวมเป็นบริษัทเดียวกัน โดยที่บริษัทหนึ่งเข้าควบคุมสินทรัพย์สุทธิและการดำเนินงานของอีกบริษัทหนึ่ง ในการวิจัยนี้เป็นการศึกษาถึงการควบรวมกิจการของบริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด และ บริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทย

2. การกระจุกตัวของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หมายถึง อัตราส่วนแบ่งการครองตลาด ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศขนาดใหญ่จำนวนน้อยรายเรียงลำดับจากบริษัทที่มีรายได้มากที่สุดไปยังบริษัทที่มีรายได้รองลงมา วัดทั้งจำนวนรายของบริษัทและขนาดของบริษัทโดยเปรียบเทียบ เพื่อดูว่ามีส่วนแบ่งการครองตลาดคิดเป็นร้อยละเท่าใดของรายได้ทั้งหมดในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยวิธีที่ใช้วิเคราะห์การกระจุกตัวมี 2 วิธี คือ อัตราส่วนการกระจุกตัว (Concentration Ratio) และดัชนีเฮอร์ฟิวดาล์ (Herfindahl-Hirschman Index)

3. บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ หมายถึง บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ที่ดำเนินกิจการในประเทศไทยระหว่าง พ.ศ. 2547-2551 ทั้งหมด 16 บริษัท ดังนี้

บริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด
 บริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทย
 บริษัท เอฟีแอล โลจิสติกส์ เอสวีซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด
 บริษัท ไชน่า ชิปปิง (กรุงเทพ) จำกัด
 บริษัท คอสนาม ชิปปิง จำกัด
 บริษัท ดองนามา เทรดิง จำกัด
 บริษัท เอเวอร์กรีน ชิปปิง เอเยนซี (ไทยแลนด์) จำกัด
 บริษัท ฮันจินชิปปิง (ประเทศไทย) จำกัด
 บริษัท สุนไดเมอร์ชานท์มารีน (ประเทศไทย) จำกัด
 บริษัท ฮาแพค-ลอยด์ (ประเทศไทย) จำกัด
 บริษัท เค โลน (ประเทศไทย) จำกัด
 บริษัท มิตซูชิ โอ.เอส.เค.โลนส์ (ประเทศไทย) จำกัด
 บริษัท เมดิเตอร์เรเนียน ชิปปิง (ประเทศไทย) จำกัด
 บริษัท เอ็น วาย เค โลน (ประเทศไทย) จำกัด
 บริษัท โอไอซีแอล (ไทยแลนด์) จำกัด
 บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

4. รายได้ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หมายถึง รายได้รวมที่บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2547-2551 ได้รับจากการให้บริการขนส่งสินค้า การดำเนินพิธีการศุลกากร ค่านายหน้า และรายรับอื่นๆ ที่ยังไม่หักค่าใช้จ่าย

5. โครงสร้างตลาด หมายถึง ลักษณะขององค์ประกอบของตลาด และระดับของการแข่งขันในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย โครงสร้างตลาดจะเป็นเช่นไรขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญต่างๆ อันได้แก่ จำนวนของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำนวนของผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ความยากง่ายในการเข้าสู่ตลาดของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรายใหม่ ลักษณะการกระจายรายได้ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ความรอบรู้ข้อมูลข่าวสารของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และความรอบรู้ข้อมูลข่าวสารของผู้ใช้บริการขนส่งสินค้า

6. ตลาดแข่งขันสมบูรณ์ หมายถึง ตลาดที่มีลักษณะการกระจุกตัวต่ำ มีการแข่งขันสูง เนื่องจาก ภายในตลาดมีบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประกอบธุรกิจเป็นจำนวนมาก

ลักษณะการให้บริการไม่มีความแตกต่างกัน ไม่มีพฤติกรรมการแข่งขันด้านราคา เนื่องจากทุกบริษัทจะเป็นผู้ยอมรับในกลไกของอุปสงค์และอุปทานของตลาด

7. ตลาดแข่งขันไม่สมบูรณ์ หมายถึง ตลาดที่มีลักษณะการกระจุกตัวปานกลางไปจนถึงระดับสูง มีพฤติกรรมการแข่งขันที่แตกต่างกันออกไปตามลักษณะของแต่ละตลาด ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภทดังนี้

7.1 ตลาดผูกขาด หมายถึง ตลาดที่มีลักษณะการกระจุกตัวสูงเนื่องจากภายในตลาดมีบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพียงรายเดียว บริษัทดังกล่าวมีเสรีภาพในการเลือกพฤติกรรมการแข่งขัน สามารถกำหนดราคาและปริมาณการขนส่งสินค้าเพื่อให้ได้รับกำไรสูงสุด เนื่องจากไม่มีการบริการที่สามารถทดแทนได้อย่างใกล้เคียงกับการบริการที่ผู้ผูกขาดทำการเสนอขายอยู่ในตลาด

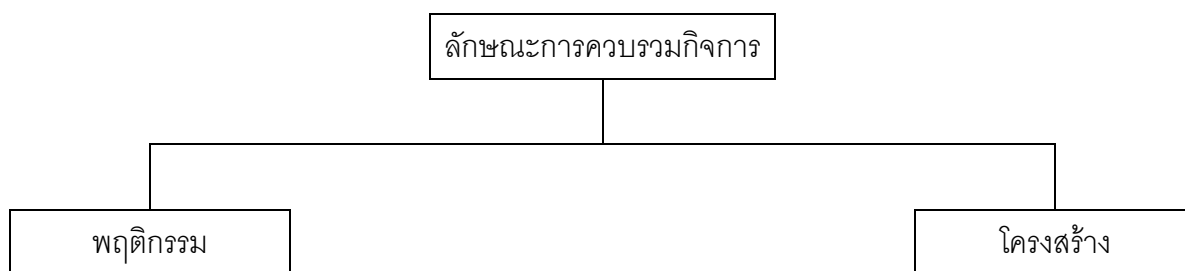
7.2 ตลาดผู้ขายน้อยราย หมายถึง ตลาดที่มีลักษณะการกระจุกตัวปานกลางภายในตลาดมีจำนวนบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประมาณ 3-5 ราย บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแต่ละรายให้บริการขนส่งสินค้าจำนวนมากเมื่อเทียบกับการขนส่งสินค้าทั้งหมดในตลาด มีพฤติกรรมแข่งขันที่ซับซ้อนเนื่องจากการกำหนดนโยบายใดๆ ต้องคำนึงถึงบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรายอื่นๆ ในตลาดด้วย

7.3 ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด หมายถึง ตลาดที่มีลักษณะการกระจุกตัวต่ำจะมีลักษณะเกือบจะเป็นตลาดแข่งขันอย่างแท้จริง คือมีบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำนวนมากดำเนินธุรกิจอยู่ในตลาด แต่การบริการที่เสนอขายในตลาดมีลักษณะแตกต่างกัน พฤติกรรมการแข่งขันของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระยะสั้นจะเหมือนกับตลาดผูกขาด คือ มีอำนาจในการกำหนดราคาหรือปริมาณการขนส่งสินค้า ต่อมาเมื่อบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรายใหม่เข้ามาแข่งขันจะทำให้กำไรส่วนเกินหมดไป

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ทำการศึกษาข้อมูลจากบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ โดยศึกษาจากรายได้ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทุกบริษัทที่ดำเนินกิจการก่อนการควบรวมกิจการในปี พ.ศ. 2547 – 2548 และหลังการควบรวมกิจการในพ.ศ. 2550 – 2551 เพื่อศึกษาลักษณะของการควบรวมกิจการในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และเพื่อศึกษาผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัวของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศก่อนการควบรวมกิจการในพ.ศ. 2547 – 2548 และหลังการควบรวมกิจการในพ.ศ. 2550 – 2551

กรอบแนวคิดที่ 1



กรอบแนวคิดที่ 2



ค่า CR ที่คำนวณได้ของผู้ประกอบการยิ่งมีค่าสูงหรือมีค่าเข้าใกล้ 1 คือ ผู้ประกอบการรายนั้นมีการกระจุกตัวในอุตสาหกรรมสูง

ค่า HHI สูง ที่คำนวณได้ของผู้ประกอบการยิ่งมีค่าสูงหรือมีค่าเข้าใกล้ 1 คือ ผู้ประกอบการรายนั้นมีการกระจุกตัวในอุตสาหกรรมสูง

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาถึงการกระจุกตัวและการควบรวมกิจการของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อมาใช้เป็นกรอบในการกำหนดแนวทางวิจัย และได้นำเสนอตามหัวข้อต่อไปนี้

- 1 การกระจุกตัว
- 2 การควบรวมกิจการ
- 3 การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- 4 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
- 5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1 การกระจุกตัว

1.1 ความหมายของการกระจุกตัว (อำนาจพิเศษ มนุษย์. 2541)

การกระจุกตัว หมายถึง อัตราส่วนแบ่งการครองตลาดของธุรกิจขนาดใหญ่จำนวนน้อยราย ซึ่งเรียงลำดับตามขนาดการผลิตใหญ่ที่สุด และรองลงมา เพื่อดูว่ามีส่วนแบ่งการครองตลาดคิดเป็นร้อยละเท่าใดของการผลิตทั้งหมดในอุตสาหกรรมนั้น นอกจากนี้ยังเป็นเครื่องแสดงให้เห็นโครงสร้างที่สำคัญ คือ

1.1.1 ทำให้ทราบว่าอุตสาหกรรมนั้นๆ หรือระบบเศรษฐกิจนั้นๆ ถูกครอบงำด้วยกลุ่มธุรกิจเป็นจำนวนมากน้อยเพียงใด

1.1.2 เพื่อแสดงให้เห็นทราบว่า ตลาดที่ธุรกิจหรืออุตสาหกรรมเกี่ยวข้องอยู่นั้นถูกจัดเข้าเป็นตลาดประเภทใด

1.1.3 เพื่อให้ทราบถึงตำแหน่งของธุรกิจในตลาดว่าอยู่ในฐานะใด และมีอิทธิพลเพียงใด

1.2 รูปแบบของการกระจุกตัว

การกระจุกตัวแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ ดังนี้

1.2.1 กลุ่มการกระจุกตัวสัมบูรณ์ (Absolute Concentration) เป็นการวัดทั้งจำนวนรายของผู้ประกอบการและขนาดของผู้ประกอบการโดยเปรียบเทียบ หรือ สัดส่วนแบ่งของตลาดของผู้ประกอบการแต่ละรายโดยเปรียบเทียบ

1.2.2 กลุ่มการวัดความไม่เท่าเทียมกัน (Inequality Measure) เป็นการวัดการกระจายตัวของส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบการเท่านั้น ไม่ได้นำเอาจำนวนรายชื่อของผู้ประกอบการเข้ามาพิจารณาร่วมด้วย เพื่อความสะดวกในการคำนวณดัชนีในกรณีที่ไม่สามารถหาข้อมูลของผู้ประกอบการทุกรายในอุตสาหกรรมนั้นได้ เป็นการประยุกต์เอาทฤษฎีทางสถิติเข้ามาใช้

2 การควบรวมกิจการ

ความหมายและรูปแบบของการควบรวมกิจการมีดังต่อไปนี้

2.1 ความหมายของการควบรวมกิจการ (ปิยวรรณ แก้วจันทร์. 2549?: 115-117)

การควบรวมกิจการ หมายถึง “การนำกิจการที่แยกต่างหากจากกันมารวมเป็นหน่วยงานทางเศรษฐกิจเดียวกัน โดยการที่กิจการหนึ่งรวมกับอีกกิจการหนึ่ง หรือการที่กิจการหนึ่งเข้าควบคุมสินทรัพย์สุทธิและการดำเนินงานของอีกกิจการหนึ่ง”

2.2 รูปแบบของการควบรวมกิจการ

การควบรวมกิจการสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 รูปแบบ ดังนี้

2.2.1 การควบกิจการ (Merger) คือ การที่กิจการหนึ่งโอนสินทรัพย์สุทธิให้กับอีกกิจการหนึ่ง โดยกิจการที่โอนเป็นฝ่ายเลิกกิจการ ส่วนกิจการที่รับโอนดำเนินกิจการต่อไปและมีขนาดใหญ่ขึ้น กิจการที่ซื้อหรือรับโอนจะจ่ายเงินสดหรือหุ้นทุน หรือ หุ้นกู้ให้แก่ผู้โอน

2.2.2 การรวมกิจการ (Consolidation) คือ การที่กิจการที่มารวมกันโอนสินทรัพย์สุทธิไปให้กิจการใหม่ โดยกิจการที่มารวมกันเลิกกิจการไป กิจการที่รวมกันจะได้รับชำระสินทรัพย์สุทธิด้วยหุ้นสามัญของบริษัทใหม่

2.2.3 การซื้อหุ้นทุน (Stocks Acquisition) คือ การรวมกิจการโดยการซื้อหุ้นที่มีสิทธิออกเสียง (หุ้นสามัญ) ของบริษัทที่ต้องการรวมธุรกิจเพื่อให้มีสิทธิควบคุมการบริหารงานในบริษัทที่ถูกซื้อหุ้น ทั้งนี้ บริษัทผู้ซื้อจะเรียกว่า “บริษัทใหญ่ (Parent Company)” และบริษัทที่ถูกซื้อจะเรียกว่า “บริษัทย่อย (Subsidiary Company)” โดยทั้งบริษัทใหญ่และบริษัทย่อยยังคงดำเนินงานต่อไป ถือเป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย และจัดทำงบการเงินของแต่ละบริษัทเช่นเดิม และบริษัทใหญ่ต้องทำงบการเงินรวมเสนอต่อผู้ถือหุ้น บริษัทใหญ่อาจจ่ายเงินสด สินทรัพย์ หุ้นทุน หุ้นกู้เพื่อเป็นการชำระหุ้นสามัญให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อย

2.2.4 การซื้อสินทรัพย์ (Assets Acquisition) คือ การรวมธุรกิจโดยการซื้อสินทรัพย์สุทธิ (สินทรัพย์หักหนี้สิน) หรือสินทรัพย์ส่วนใหญ่หรือทั้งหมดจากกิจการอื่น การซื้อสินทรัพย์อาจเรียกว่าเป็นการซื้อกิจการ การจ่ายชำระค่าสินทรัพย์สามารถชำระด้วยเงินสด หุ้นทุน หรือหุ้นกู้ โดยบริษัทที่ถูกซื้ออาจยังคงอยู่หรือเลิกกิจการไป แต่ไม่กลายเป็นบริษัทในเครือและไม่มีการจัดทำงบการเงินรวม

3 การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ศึกษาในการวิจัยครั้งนี้อยู่ในรูปแบบของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล ซึ่งกำหนดความหมายของการขนส่งและรูปแบบของการขนส่งได้ดังต่อไปนี้

3.1 ความหมายของการขนส่ง

การขนส่ง (Transportation) หมายถึงการเคลื่อนย้ายสินค้า (และ/หรือผู้โดยสาร) จากสถานที่หนึ่ง เช่นสถานที่ผลิต ไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่ง อาทิเช่น สถานที่ที่บริโภค การเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างสถานที่ดังกล่าวก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าที่เรียกว่าอรรถประโยชน์ด้านสถานที่ (Place Utility) (นวนลนา เทียรเจริญ. 2550: 3)

3.2 รูปแบบของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล

การขนส่งทางน้ำถือเป็นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุด สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ มีค่าระวางบรรทุกต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น การขนส่งระหว่างประเทศทั่วโลกนั้นเป็นการขนส่งทางน้ำหรือบางครั้งเรียกว่าการขนส่งทางทะเลร้อยละ 90 – 95 กล่าวได้ว่าการขนส่งทางทะเลเป็นภาคการขนส่งที่ใหญ่ที่สุดของการขนส่งทุกประเภท

สินค้าที่ขนส่งทางทะเลแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ คือ

3.2.1 สินค้าเทกอง หรือ รวมกอง (Bulk Cargo) คือ สินค้าทั่วไปที่ไม่สามารถจัดเก็บเป็นหีบห่อได้ ซึ่งประกอบด้วย สินค้าแห้ง (Dry Bulk) และสินค้าเหลว (Liquid Bulk)

3.2.2 สินค้าหีบห่อ (Break-Bulk Cargo) คือ สินค้าที่สามารถมัดรวมกันเป็นหีบห่อได้

ในระยะแรกเรือบรรทุกสินค้ามีลักษณะที่เรียกว่า Multipurpose Cargo Ship คือเป็นเรือเอนกประสงค์ที่สามารถบรรทุกได้ทั้งสินค้าเทกองและสินค้าหีบห่อ หรือมีชื่อเรียกอีกอย่างว่า General Cargo Ship สามารถบรรทุกสินค้าได้หลากหลายประเภท จัดเป็นเรือบรรทุกสินค้าแบบดั้งเดิม (Conventional Vessel) ต่อมาเมื่อมีสินค้าที่ต้องการขนส่งทางเรือมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องใช้เรือเฉพาะอย่างในการขนส่งสินค้าแต่ละชนิด ในปัจจุบันจึงมีการจัดประเภทของเรือแบบต่างๆ ดังต่อไปนี้

เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (Multipurpose หรือ General Cargo Ship)

เรือบรรทุกสินค้าเทกองหรือเมล็ดพืช (Bulk Carrier หรือ Bulk Cargo Ship) และสินค้าแร่ต่างๆ (Ore Carrier)

เรือบรรทุกสินค้าเหลว (Tanker)

เรือบรรทุกสินค้าแช่เย็น แช่แข็ง (Reefer Cargo Ship)

เรือบรรทุกก๊าซ (Gas Carrier)

เรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (Container Vessel)

ปัจจุบันธุรกิจเดินเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เป็นธุรกิจที่ใหญ่ที่สุดในบรรดาธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าทั้งหมด คิดเป็นมากกว่าร้อยละ 55 ของธุรกิจขนส่งทางทะเล สามารถชิงส่วนแบ่งการตลาดจากการขนส่งรูปแบบเดิม คือ แบบเทกองมาได้ด้วย ทั้งนี้เนื่องจากการขนส่งโดยนำสินค้าบรรจุลงตู้คอนเทนเนอร์ เป็นการขนส่งที่สะดวก สะอาด รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัด ค่าใช้จ่าย

การเดินเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เติบโตอย่างรวดเร็ว เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น การพัฒนาอย่างรวดเร็วของธุรกิจขนส่งทางเรือ รวมถึงการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าแบบดั้งเดิม (Conventional Vessel) มาใช้ระบบคอนเทนเนอร์ (Containerisation) สินค้าที่ขนส่งโดยใช้ระบบคอนเทนเนอร์มีหลายชนิด เป็นทั้งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม

ปัจจุบันมีสินค้าบางประเภทซึ่งแต่เดิมไม่ได้ขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์ แต่ได้เปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์มากขึ้น เช่น ข้าวหอมมะลิบรรจุถุง ซึ่งปัจจุบัน 1 ใน 3 ของปริมาณข้าวที่ส่งออกของประเทศไทยขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์

ธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์สามารถแบ่งตามเส้นทางการขนส่งได้ 3 เส้นทางดังต่อไปนี้

เส้นทางสายตะวันออก – ตะวันตก (East-West Routes) เป็นเส้นทางระหว่างประเทศกลุ่ม Organization for Economic Co-operation (OECD) และเป็นเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งมากที่สุด โดยเส้นทางเดินเรือขนส่งสินค้าจะประกอบด้วย การเดินเรือข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก (Trans-Atlantic) การเดินเรือข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก (Trans-Pacific) และการเดินเรือระหว่างทวีปยุโรป ตะวันตกและทวีปเอเชีย

เส้นทางสายเหนือ-ใต้ (North-South Routes) เป็นเส้นทางข้ามเส้นศูนย์สูตร ส่วนใหญ่การขนส่งสินค้าตามเส้นทางนี้จะเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกลุ่ม OECD และประเทศกำลังพัฒนา

เส้นทางภายในภูมิภาค (Intra-Regional Routes) ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางภายในภูมิภาคเอเชีย (Intra-Asia Route) การขนส่งในเส้นทางนี้มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว (กระบวนการ “โลจิสติกส์”. 2548: 15-17)

3.3 ประวัติบริษัท Maersk Line

บริษัท A.P. Moller-Maersk ถูกก่อตั้งขึ้นโดยกัปตัน Peter Mærsk-Møller และลูกชาย Arnold Peter Møller ใน พ.ศ. 2447 บริษัท A.P. Moller-Maersk ประกอบกิจการในหลายธุรกิจซึ่งเกี่ยวข้องกับธุรกิจคมนาคมและพลังงานเป็นส่วนใหญ่ ปัจจุบันบริษัท A.P. Moller-Maersk เป็น

บริษัทที่ดำเนินธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่มีจำนวนเรือมากที่สุดในโลกตั้งแต่ พ.ศ. 2539

สำนักงานใหญ่ของเครือบริษัท A.P. Moller-Maersk ตั้งอยู่ที่กรุงโคเปนเฮเกน โดยมีสำนักงานบริษัทในเครืออยู่มากกว่า 135 ประเทศทั่วโลก มีพนักงานทั้งหมดประมาณ 108,000 คน และถูกจัดอยู่ในบริษัทอันดับที่ 147 ในนิตยสาร Fortune Global 500 ใน พ.ศ. 2553 (อยู่ในอันดับที่ 106 ใน พ.ศ. 2552)

เครือบริษัท A.P. Moller-Maersk ดำเนินธุรกิจใน 4 สาขาหลักคือ

1 ธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าในระบบคอนเทนเนอร์ เช่น ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์

2 ธุรกิจเดินเรือขนถ่ายน้ำมันและก๊าซ

3 ธุรกิจสำรวจและขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

4 ธุรกิจค้าปลีก

นอกจาก 4 สาขาธุรกิจหลักข้างต้นแล้วยังดำเนินธุรกิจต่อเนื่อง ธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตอื่นๆ รวมถึงธุรกิจสถาบันการเงิน

ธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าในระบบคอนเทนเนอร์ เป็นประเภทธุรกิจที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในเครือบริษัท A.P. Moller-Maersk โดยสามารถสร้างรายได้กว่าครึ่งหนึ่งของรายได้ทั้งหมดของเครือใน พ.ศ. 2551 ประกอบด้วยธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้า ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่มีเส้นทางครอบคลุมทั่วโลก บริการโลจิสติกส์ครบวงจรและบริการท่าเรือขนถ่ายสินค้าภายใต้ชื่อ Maersk Line, Safmarine และ Damco เมอส์กเป็นบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่มีจำนวนเรือมากที่สุดในโลกตั้งแต่ พ.ศ. 2539

Maersk Line เป็นหน่วยธุรกิจที่ใหญ่ที่สุดในเครือบริษัท A.P. Moller-Maersk ในด้านรายได้และจำนวนพนักงาน มีพนักงานที่ปฏิบัติงานทั่วโลกประมาณ 22,000 คน มีกองเรือในสังกัดมากกว่า 550 ลำ มีความสามารถในการขนส่งสินค้า 2.2 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ และเป็นบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ใหญ่ที่สุดในโลก

ใน พ.ศ. 2549 Maersk Line ได้รับมอบเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลกในปัจจุบัน คือ เรือ Emma Maersk จาก Odense Steel Shipyard ซึ่งเป็นผู้ต่อเรือในเครือบริษัท และยังมีเรือขนาดบรรทุกเดียวกันอีก 7 ลำที่จะส่งมอบต่อไป หลังจากนั้นในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2554 Maersk Line ได้สั่งต่อเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นอีก 10 ลำจากผู้ต่อเรือ Daewoo ซึ่งเรือแต่ละลำจะมีความสามารถในการบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ 18,000 ตู้ โดยเรือลำแรกจะถูกส่งมอบใน พ.ศ. 2557

ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ APM Terminals เป็นหน่วยธุรกิจที่แยกตัวเป็นเอกเทศจากหน่วยธุรกิจอื่น มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่กรุงเฮก ประเทศเนเธอร์แลนด์ ดำเนินธุรกิจบริหารท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์จำนวน 56 ท่าเทียบเรือใน 36 ประเทศ ซึ่งกระจายอยู่ใน 5 ทวีป รวมถึงบริหารจัดการเครือข่ายการขนส่งภาคพื้นดินจำนวน 155 ศูนย์ปฏิบัติการใน 47 ประเทศ

ธุรกิจเดินเรือขนถ่ายน้ำมันและก๊าซมีรายได้คิดเป็นร้อยละ 8.8 ของรายได้ของเครือบริษัทใน พ.ศ. 2551 และคิดเป็นกำไรร้อยละ 25 ของกำไรของทั้งเครือบริษัท มีหน่วยธุรกิจประกอบไปด้วย Maersk Tankers, Maersk Supply Service, Maersk Drilling, Maersk FPSOs, Maersk LNG and Svitzer

Maersk Tankers ประกอบธุรกิจขนถ่ายน้ำมันและก๊าซ มีเรือทั้งหมด 140 ลำ แบ่งเป็นเรือบรรทุกน้ำมันดิบ 21 ลำ เรือบรรทุกน้ำมัน 91 ลำ เรือบรรทุกก๊าซ 21 ลำ เรือบรรทุกก๊าซธรรมชาติเหลว 8 ลำ

Maersk Drilling ประกอบธุรกิจขุดเจาะน้ำมันและก๊าซ โดยให้บริการสำรวจและขุดเจาะน้ำมันแก่บริษัทผลิตน้ำมันและก๊าซทั่วโลก ใน พ.ศ. 2551 บริษัทมีแท่นขุดเจาะน้ำมัน 10 แท่น สุานขุดเจาะน้ำมัน 1 สุาน เรือขุดเจาะ 10 ลำ และยังมีการสั่งซื้อแท่นขุดเจาะน้ำมันเพิ่มอีก 2 แท่น สุานขุดเจาะน้ำมันอีก 3 สุานที่รอส่งมอบ

Maersk Supply Service ประกอบธุรกิจเรือลากจูงเรือขุดเจาะ เรือลากจูงที่ใช้ในการย้ายสมอเรือลากจูงแท่นขุดเจาะน้ำมัน และเรือขนส่งอุปกรณ์การขุดเจาะน้ำมันนอกฝั่ง จนถึงสิ้น พ.ศ. 2551 บริษัทมีเรือลากจูง 39 ลำ เรือขนส่งอุปกรณ์ 11 ลำ และยังมีการสั่งซื้อเรือลากจูงที่ใช้ในการย้ายสมอเพิ่ม 14 ลำและเรือขนส่งอุปกรณ์ 2 ลำที่รอส่งมอบ

Svitzer ประกอบธุรกิจการลากจูง เรือกู้ซาก และบริการให้ความช่วยเหลือนอกชายฝั่งอื่นๆ ซึ่งให้บริการประจำที่ทำเทียบเรือมากกว่า 100 ท่าเทียบเรือ จนถึงสิ้น พ.ศ. 2551 บริษัทมีเรือลากจูง 347 ลำ เรือประจำการเพื่อฉุกเฉิน 32 ลำ และยังมีการสั่งซื้อเรือลากจูงเพิ่ม 53 ลำและเรือประจำการเพื่อฉุกเฉิน 4 ลำที่รอส่งมอบ

เครือบริษัท A.P. Moller-Maersk ถือหุ้นร้อยละ 37.5 ในธุรกิจเรือขนส่งรถยนต์ Höegh Autoliners จนถึงสิ้น พ.ศ. 2551 Höegh Autoliners มีเรือบรรทุกรถยนต์ 67 ลำ ซึ่งทำการขนส่งรถยนต์ทั้งสิ้น 1,900,000 คันต่อปี

บริษัท Maersk Oil ถูกก่อตั้งใน พ.ศ. 2505 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่เครือบริษัทได้รับสัมปทานในส่วนของประเทศเดนมาร์กในการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซในทะเลเหนือ ปัจจุบัน Maersk Oil มีส่วนในการสำรวจและผลิตน้ำมันและก๊าซในหลายพื้นที่ของโลก ปริมาณน้ำมันที่ผลิตได้ต่อวันมีมากกว่า 600,000 บาร์เรล ปริมาณก๊าซที่ผลิตได้ต่อวันประมาณ 1,000,000,000 ลูกบาศก์ฟุต ผลผลิตส่วนใหญ่ที่เกิด

ขึ้นมาจากทะเลเหนือในสัดส่วนของประเทศเดนมาร์กและประเทศอังกฤษ และยังมีการผลิตนอกชายฝั่งในกาตาร์ แอลจีเรีย และ คาซัคสถาน

Maersk Oil มีส่วนในการสำรวจน้ำมันในทะเลเหนือในสัดส่วนของประเทศเนเธอร์แลนด์ นอร์เวย์ ในประเทศแองโกล่า อ่าวเม็กซิโกในสัดส่วนของประเทศสหรัฐอเมริกา เดิร์กเมนีสถาน โอมาน โมร็อกโค บราซิล โคลัมเบีย และ ซูรินัม กิจกรรมทั้งหมดนี้ไม่ใช่กิจการของบริษัทเองทั้งหมดแต่อยู่ในรูปแบบของสมาชิกในการร่วมมือกันระหว่างหลายบริษัท ธุรกิจน้ำมันและก๊าซมีสัดส่วนรายได้คิดเป็นร้อยละ 22 และคิดเป็นกำไรร้อยละ 68 ของบริษัทในเครือใน พ.ศ. 2551

ธุรกิจค้าปลีก

กลุ่มบริษัท Dansk Supermarkedt ประกอบธุรกิจค้าปลีกและห้างจำหน่ายสินค้า แบ่งเป็นห้างจำหน่ายสินค้าขนาดใหญ่ Bilka ห้างจำหน่ายสินค้าคัดคุณภาพ Føtex ห้างสรรพสินค้า F. Salling และห้างขายสินค้าลดราคา Netto

3.4 ประวัติบริษัท P&O Nedlloyd Container Line Limited

บริษัท P&O Nedlloyd Container Line Limited เป็นบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่เกิดจากการร่วมทุนระหว่างบริษัทสัญชาติอังกฤษและบริษัทสัญชาติเนเธอร์แลนด์ มีสำนักงานใหญ่ 2 ที่ คือ กรุงลอนดอนและเมืองรอตเตอร์ดัม ถูกก่อตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2540 โดยเกิดจากการควบรวมกิจการกันระหว่างบริษัท Royal Nedlloyd (Nedlloyd Line) ซึ่งเป็นบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าชั้นนำของประเทศเนเธอร์แลนด์ และกลุ่ม P&O (P&O Containers) ซึ่งเป็นบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศยักษ์ใหญ่ของประเทศไทย การควบรวมกิจการครั้งนี้ ถือเป็นการควบรวมที่มีขนาดใหญ่ระดับโลกครั้งแรกในธุรกิจการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่กระจุกกระจายในตลาดเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ และเชื่อว่าการควบรวมครั้งนี้เป็นจุดเริ่มต้นของแนวคิดในการรวมตัวกันของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน ซึ่งการควบรวมครั้งนี้เทียบเท่ากับการควบรวมกิจการกันของบริษัทอังกฤษ-เนเธอร์แลนด์ที่มีขนาดใหญ่อื่น เช่น Shell, Unilever และ Reed Elsevier

ใน พ.ศ.2547 บริษัท Royal Nedlloyd ได้ซื้อหุ้นส่วนที่เหลือจากกลุ่ม P&O และได้นำบริษัทเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ประเทศเนเธอร์แลนด์ในชื่อ Royal P&O Nedlloyd โดยเป็นบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่อันดับสี่ของโลก ต่อมาใน พ.ศ. 2548 บริษัท Royal P&O Nedlloyd ได้รับการยื่นเสนอซื้อกิจการโดยบริษัท A.P. Moller-Maersk จากประเทศเดนมาร์ก และในภายหลังได้ควบรวมกิจการกับบริษัท Maersk Sealand ซึ่งเป็นบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในเครือบริษัท A.P. Moller-Maersk ซึ่ง ณ เวลานั้นเป็นบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้า

ระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลกโดยใช้ชื่อบริษัทใหม่คือ Maersk Line ก่อนหน้านั้น บริษัท A.P. Moller-Maersk ได้เข้าซื้อกิจการจากบริษัท Sealand ซึ่งเป็นบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรายแรกของโลกที่พัฒนารูปแบบการขนส่งจากเรือบรรทุกสินค้าเทกองมาเป็นเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ Maersk Line จึงถือได้ว่าเป็นบริษัทที่เกิดจากการหลอมประวัติศาสตร์การเดินเรือขนส่งสินค้าจากประเทศเนเธอร์แลนด์ อังกฤษ สหรัฐอเมริกา และเดนมาร์ก

ย้อนกลับไปใน พ.ศ. 2539 บริษัท P&O Containers Limited และ Nedlloyd Lines ได้ตกลงที่จะควบรวมกิจการกันในเดือนธันวาคม โดยเป็นการร่วมทุนร้อยละ 50 ของทั้งสองบริษัท

วิสัยทัศน์ของบริษัทในการดำเนินกิจการคือ “เป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือถึงท่าเรือ จากประตูของผู้ส่งสินค้าถึงประตูของผู้รับสินค้า โดยใช้เครือข่ายการขนส่งสินค้าระดับโลก” บริษัท P&O Nedlloyd มีการให้บริการเส้นทางเดินเรือมากกว่า 70 เส้นทางครอบคลุมทุกทวีปทั่วโลก และมีการให้บริการขนส่งสินค้าไปยังมากกว่า 250 ท่าเทียบเรือใน 120 ประเทศ โดยมีเครือข่ายเรือขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ และเครือข่ายการขนส่งสินค้าจากท่าเทียบเรือเข้าไปยังพื้นที่ภาคพื้นดินซึ่งเป็นรากฐานสำคัญในการดำเนินธุรกิจ ทำให้บริษัทได้รับชื่อเสียงจากการให้บริการที่มุ่งเน้นไปยังลูกค้าผู้ต้องการขนส่งสินค้า

บริษัท P&O Nedlloyd Container Line Limited เป็นบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่อันดับสี่ของโลก และเป็นสมาชิกที่ใหญ่ที่สุดในการร่วมมือกันในเส้นทาง การให้บริการขนส่งสินค้าในชื่อกลุ่ม Grand Alliance ซึ่งประกอบไปด้วยบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอีก 3 บริษัทคือ OOCL, Hapag Lloyd และ NYK Line ใน พ.ศ. 2546 และ พ.ศ. 2547 บริษัท P&O Nedlloyd Container Line Limited มีรายได้ 5,510,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 6,710,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ

ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2548 บริษัท A.P. Moller-Maersk ได้ประกาศแผนที่จะซื้อบริษัท P&O Nedlloyd Container Line Limited เป็นจำนวนเงิน 2,300,000 ล้านดอลลาร์ในขณะนั้นผลการดำเนินงานของบริษัท P&O Nedlloyd Container Line Limited กำลังประสบความสำเร็จอย่างสูงจากการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพซึ่งเป็นผลให้ราคาหุ้นเพิ่มขึ้นจาก 9 ยูโรเป็น 57 ยูโรภายในระยะเวลา 2 ปี ทำให้ผู้ถือหุ้นบางส่วนของบริษัท P&O Nedlloyd Container Line Limited มีความไม่เห็นด้วยกับแผนการควบรวมกิจการ ในขณะนั้นบริษัท P&O Nedlloyd Container Line Limited มีส่วนแบ่งตลาดการขนส่งสินค้าในระดับโลกที่อัตราร้อยละ 6 และ บริษัท Maersk Sealand มีส่วนแบ่งตลาดการขนส่งสินค้าในระดับโลกที่อัตราร้อยละ 12 ซึ่งการควบรวมครั้งนี้จะทำให้บริษัทเดินเรือขนส่ง

สินค้าระหว่างประเทศบริษัทใหม่ที่เกิดขึ้นเป็นบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยจะมีส่วนแบ่งตลาดการขนส่งสินค้าในระดับโลกที่อัตราร้อยละ 18 เครือบริษัท A.P. Moller-Maersk ได้เข้าซื้อกิจการของบริษัท P&O Nedlloyd Container Line Limited เป็นที่เรียบร้อยในวันที่ 13 สิงหาคม พ.ศ. 2548 และหุ้นของบริษัท Royal P&O Nedlloyd ได้ระงับการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์เนเธอร์แลนด์ในวันที่ 5 กันยายนในปีเดียวกัน ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549 บริษัทใหม่ที่เกิดจากการควบรวมได้ดำเนินกิจการภายใต้ชื่อ Maersk Line

บริษัท Royal P&O Nedlloyd มีเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมากกว่า 160 ลำ มีความสามารถในการขนส่งสินค้า 635,000 ตู้คอนเทนเนอร์ และมีพนักงานประมาณ 13,000 คนใน 146 ประเทศ

4 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

4.1 ทฤษฎีโครงสร้างตลาด

ลักษณะขององค์ประกอบของตลาด และระดับของการแข่งขันในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย โครงสร้างตลาดจะเป็นเช่นไรขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญต่างๆ อันได้แก่ จำนวนของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำนวนของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ความยากง่ายในการเข้าสู่ตลาดของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รายใหม่ ลักษณะการกระจายรายได้ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ความรอบรู้ข้อมูลข่าวสารของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และความรู้ข้อมูลข่าวสารของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า

4.1.1 ตลาดแข่งขันสมบูรณ์

ตลาดที่มีลักษณะการกระจุกตัวต่ำ มีการแข่งขันสูงเนื่องจากภายในตลาดมีบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประกอบธุรกิจเป็นจำนวนมาก ลักษณะการให้บริการไม่มีความแตกต่างกัน ไม่มีพฤติกรรมการแข่งขันด้านราคา เนื่องจากทุกบริษัทจะเป็นผู้ยอมรับในกลไกของอุปสงค์และอุปทานของตลาด

4.1.2 ตลาดแข่งขันไม่สมบูรณ์

ตลาดที่มีลักษณะการกระจุกตัวปานกลางไปจนถึงระดับสูง มีพฤติกรรมการแข่งขันที่แตกต่างกันออกไปตามลักษณะของแต่ละตลาด ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภทดังนี้

4.1.2.1 ตลาดผูกขาด

ตลาดที่มีลักษณะการกระจุกตัวสูง เนื่องจากภายในตลาดมีบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพียงรายเดียว บริษัทดังกล่าวมีเสรีภาพในการเลือกพฤติกรรมการแข่งขัน

สามารถกำหนดราคาและปริมาณการขนส่งสินค้าเพื่อให้ได้รับกำไรสูงสุด เนื่องจากไม่มีการบริการที่สามารถทดแทนได้อย่างใกล้เคียงกับการบริการที่ผู้ผูกขาดทำการเสนอขายอยู่ในตลาด

4.1.2.2 ตลาดผู้ขายน้อยราย

ตลาดที่มีลักษณะการกระจุกตัวปานกลาง ภายในตลาดมีจำนวนบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประมาณ 3-5 ราย บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแต่ละรายให้บริการขนส่งสินค้าจำนวนมากเมื่อเทียบกับการขนส่งสินค้าทั้งหมดในตลาด มีพฤติกรรมการแข่งขันที่ซับซ้อนเนื่องจากการกำหนดนโยบายใดๆ ต้องคำนึงถึงบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรายอื่นๆ ในตลาดด้วย

4.1.2.3 ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด

ตลาดที่มีลักษณะการกระจุกตัวต่ำ จะมีลักษณะเกือบจะเป็นตลาดแข่งขันอย่างแท้จริงคือมีบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำนวนมากดำเนินธุรกิจอยู่ในตลาด แต่การบริการที่เสนอขายในตลาดมีลักษณะแตกต่างกัน พฤติกรรมการแข่งขันของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระยะสั้นจะเหมือนกับตลาดผูกขาดคือ มีอำนาจในการกำหนดราคาหรือปริมาณการขนส่งสินค้า ต่อมาเมื่อบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรายใหม่เข้ามาแข่งขันจะทำให้กำไรส่วนเกินหมดไป

4.2 ทฤษฎีการกระจุกตัว

การกระจุกตัวของอุตสาหกรรม เป็นทฤษฎีที่อธิบายถึงการวัดส่วนแบ่งการตลาดคิดเป็นร้อยละเท่าใดของการผลิตทั้งหมดในอุตสาหกรรมนั้น โดยคำนวณจากสัดส่วนของผู้ผลิตที่ครอบครองส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุดมาเปรียบเทียบกับธุรกิจทั้งหมดที่อยู่ในตลาด ว่ามีระดับการกระจุกตัวอยู่ที่ระดับใด นอกจากนี้การกระจุกตัวของอุตสาหกรรม หมายถึง การที่ธุรกิจขนาดใหญ่จำนวนน้อยราย (1 ราย, 2 ราย หรือ 3 ราย) มีส่วนแบ่งตลาด (Market Share) มากกว่าส่วนแบ่งตลาดของธุรกิจขนาดย่อยอื่นๆ ที่เหลือรวมกันในตลาดหรือในอุตสาหกรรมนั้นๆ เช่น บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งหมดมี 16 บริษัท เป็นบริษัทรายใหญ่ 3 บริษัท มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 80 ที่เหลืออีก 13 บริษัทมีส่วนแบ่งตลาดรวมกันร้อยละ 20 การที่บริษัทจำนวนน้อยรายสามารถครองส่วนแบ่งตลาดได้มากเท่าไร การกระจุกตัวก็จะสูงและมีอำนาจมากขึ้น การวัดว่าบริษัทใดมีการกระจุกตัวมากน้อยเพียงใด เครื่องมือที่ใช้วัดการกระจุกตัวของอุตสาหกรรม ได้แก่

4.2.1 อัตราส่วนการกระจุกตัว (The Concentration Ratio)

อัตราส่วนการกระจุกตัว เป็นเครื่องมือการวัดการกระจุกตัวของตลาดที่มีการใช้มากที่สุด ใช้วัดส่วนแบ่งของตลาดในอุตสาหกรรมที่อยู่ในมือของผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดจำนวนหนึ่ง โดยส่วนแบ่งของตลาดอาจใช้ตัวแปรตัวใดตัวหนึ่ง เช่น รายได้ของผู้ประกอบการ ยอดขาย การจ้างงาน

หรือทรัพย์สิน สูตรที่ใช้ในการคำนวณหาอัตราส่วนการกระจุกตัวมีดังนี้ (วิทย์ สัตยารักษ์วิทย์. 2544: 77)

$$CR_n = \frac{\sum_{i=1}^n S_i}{T}$$

โดยที่

CR = อัตราส่วนการกระจุกตัว มีค่าระหว่าง 0 – 1

S_i = รายได้ของผู้ประกอบการรายที่ i

T = รายได้ทั้งหมดของผู้ประกอบการทุกรายในอุตสาหกรรม

n = จำนวนรายของผู้ประกอบการซึ่งเรียงจากผู้ประกอบการใหญ่ไปหาเล็ก

CR ที่คำนวณได้ยิ่งมีค่าสูง ผู้ประกอบการยิ่งมีอำนาจผูกขาดมากหรือมีการกระจุกตัวในอุตสาหกรรมสูง

4.2.2 ดัชนีเฮอร์ฟินดาห์ล (Herfindahl-Hirschman Index)

เป็นดัชนีที่ใช้วัดการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมโดยคำนึงถึงทุกๆ หน่วยธุรกิจในการคำนวณค่า โดยแสดงถึงผลรวมกำลังสองของขนาดของผู้ประกอบการโดยเปรียบเทียบแต่ละแห่งในตลาด โดยที่ขนาดของผู้ประกอบการนี้จะระบุเป็นสัดส่วนของตลาดส่วนรวม สูตรที่ใช้ในการคำนวณหาดัชนีเฮอร์ฟินดาห์ลมีดังนี้ (วิทย์ สัตยารักษ์วิทย์. 2544: 78)

$$HHI = \sum_{i=1}^n \left(\frac{S_i}{T} \right)^2$$

โดยที่

HHI = ดัชนีเฮอร์ฟินดาห์ล มีค่าระหว่าง 0 - 1

S_i = รายได้ของผู้ประกอบการรายที่ i

T = รายได้ทั้งหมดของผู้ประกอบการทุกรายในอุตสาหกรรม

n = จำนวนรายของผู้ประกอบการซึ่งเรียงจากผู้ประกอบการใหญ่ไปหาเล็ก

$(S_i)^2 = S_i \times S_i$ ส่วนแบ่งของผู้ประกอบการรายที่ i ถ่วงน้ำหนักด้วยส่วนแบ่งตลาด

โดยตัวของมันเอง

HHI มีค่าเท่ากับ 1 เมื่ออุตสาหกรรมนั้นมีผู้ประกอบการเพียงรายเดียว และ HHI จะมีค่าต่ำสุด = $1/n$ เมื่ออุตสาหกรรมนั้นมีผู้ประกอบการ n ราย และแต่ละรายมีส่วนแบ่งตลาดเท่าๆ กัน HHI จะมีค่าลดลงเมื่อจำนวนผู้ประกอบการ n เพิ่มขึ้น

5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาครั้งนี้ มีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

5.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการควบรวมกิจการ

ธนวิทย์ สุทธิรัตนกุล (2542) ศึกษาผลกระทบที่มีต่อต้นทุนรวมของธนาคารพาณิชย์ไทยจากการจำลองการรวมกิจการของธนาคารพาณิชย์ ทั้งในด้านของความสามารถในการตัดลดต้นทุนจากการยุบรวมสาขา และประสิทธิภาพจากขนาดและขอบเขตภายหลังการรวมกิจการ ระยะเวลาตั้งแต่ พ.ศ.2537 - 2540 ในประเทศไทย โดยใช้เครื่องมือวิธีการทางเศรษฐมิติในการประมาณการสมการต้นทุนของอุตสาหกรรมธนาคารไทยในรูป Translog ด้วยข้อมูลรายไตรมาส ในการศึกษาที่มีตัวแปรจำนวนสาขาที่ซ้อนทับกัน สมมติฐานที่สำคัญคือผลกระทบที่มีต่อต้นทุนเกิดขึ้นจากการตัดลดสาขาที่ซ้อนทับกัน และ ประสิทธิภาพจากขนาดที่เพิ่มขึ้นภายหลังการรวมกิจการ

ผลการศึกษาพบว่า ก่อนการจำลองการรวมกิจการทุกธนาคารมีการประหยัดต่อขนาดทั้งสิ้น และภายหลังการจำลองการรวมกิจการพบว่า ทุกคู่ของการรวมกิจการได้ประโยชน์จากขนาดที่ใหญ่ขึ้น และมีความมีประสิทธิภาพจากขนาดที่ดีขึ้น

จรรยาพร จตุรงค์พลธิปัต (2543) ศึกษาต้นทุน ประสิทธิภาพในการดำเนินงาน อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม และระดับปริมาณการผลิตที่เหมาะสมที่ควรทำการผลิตของการควบรวมบริษัทเอ็น.ที.เอส สตีลกรุ๊ป และบริษัทในกลุ่มปูนซีเมนต์ไทย (ประกอบด้วย บริษัทเหล็กสยาม และบริษัทเหล็กก่อสร้างสยาม) ระยะเวลา พ.ศ. 2542 ในประเทศไทย โดยใช้เครื่องมือทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ในการคำนวณอัตราส่วนประสิทธิภาพในการหากำไร อัตราส่วนกำไรสุทธิต่อยอดขาย (Net Profit Margin) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของสินทรัพย์ (Return on total asset : R.O.A. or return on investment : R.O.I.) และการวิเคราะห์จุดคุ้มทุน (Break even analysis) ในการศึกษาที่มีตัวแปรประเภทของผลิตภัณฑ์เหล็ก ปริมาณการผลิตที่เหมาะสมของผลิตภัณฑ์เหล็กแต่ละประเภท ต้นทุนคงที่และต้นทุนแปรผันในการผลิตเหล็กแต่ละประเภท ราคาจำหน่ายที่กำหนดของผลิตภัณฑ์เหล็กแต่ละประเภท สมมติฐานที่สำคัญคือการควบรวมกิจการจะช่วยให้บริษัทใหม่มีต้นทุนการผลิตทั้งในส่วน of ต้นทุนคงที่และต้นทุนแปรผันลดลง ประสิทธิภาพในการหากำไรสูงขึ้น และมีระดับปริมาณการผลิตที่เหมาะสมกับกำลังการผลิตซึ่งสอดคล้องกับปริมาณความต้องการในตลาด

ผลการศึกษาพบว่า การควบรวมกิจการจะทำให้ต้นทุนการผลิตของบริษัทใหม่ลดลง และประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทดีขึ้นและมีกำไรจากการดำเนินกิจการ โดยก่อนการควบรวมบริษัทเอ็น.ที.เอสส์ทีลกรุ๊ป และบริษัทในกลุ่มปูนซีเมนต์ไทยมีผลการดำเนินงานที่ทำให้อัตรากำไรสุทธิต่อยอดขาย และอัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวมของบริษัทมีค่าติดลบ

Massimo Motta (1999) วิเคราะห์การควบรวมกิจการและศึกษานโยบายการควบรวมของกลุ่มประเทศในแถบยุโรป โดยใช้ Herfindahl-Hirschman Index (HHI) ในการศึกษาที่มีตัวแปรผลได้จากประสิทธิภาพในการควบรวม การเข้ามาในตลาดของคู่แข่งทางธุรกิจ และ อำนาจในการซื้อของผู้บริโภค สมมติฐานที่สำคัญคือองค์กรที่มีขนาดใหญ่ขึ้นหลังจากการควบรวมจะมีผลกระทบเชิงลบกับลูกค้าในอัตราที่น้อยลง

ผลการศึกษาพบว่า นโยบายในการควบรวมกิจการของกลุ่มประเทศในแถบยุโรปมีข้อบิดเบือนหลัก 2 ข้อคือ นโยบายการควบรวมกิจการห้ามการควบรวมที่จะก่อให้เกิดการมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน และนโยบายการควบรวมยังไม่ช่วยในการลดต้นทุนที่เกิดขึ้นทำให้ผลประโยชน์จากการควบรวมลดลง

H.A. Thanopoulou (2000) กล่าวถึงความเป็นมาของการขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งเริ่มมาจากการตื่นตัวในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในช่วงระยะเวลาหลังสงครามโลกครั้งที่สอง โดยในระยะแรกเป็นการขนส่งด้วยเรือบรรทุกสินค้าเทกองและมีการรวมกลุ่มการเดินเรือระหว่างบริษัทเดินเรือสินค้าในเส้นทางเดินเรือที่ตกลงกัน เพื่อที่จะสามารถใช้เรือร่วมกันซึ่งเป็นทรัพยากรที่แต่ละบริษัทมีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด ต่อมาเมื่อการค้าขายระหว่างประเทศมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น การรวมกลุ่มกันเพื่อเดินเรือในเส้นทางที่จำกัด จึงไม่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้ จึงเกิดการตกลงกัน ระหว่างบริษัทเรือในการนำเรือทั้งหมดของแต่ละบริษัทมารวมกันแล้วจัดสรรเส้นทางกันใหม่ ไม่เฉพาะเส้นทางเดินเรือเพียงบางเส้นทาง แต่เป็นการรวมกันเพื่อสามารถให้บริการเส้นทางเดินเรือได้ครอบคลุมทั่วโลก ยิ่งไปกว่านั้นบริษัทเรือยังได้มีการปรับเปลี่ยนลักษณะของการบรรทุกสินค้าจากเรือบรรทุกสินค้าเทกองเป็นเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งมีประสิทธิภาพสูงกว่าในการบรรทุกสินค้า นอกจากนี้บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้ายังมีการควบรวมกิจการกันโดยมุ่งหวังการประหยัดต่อขนาด มีจุดประสงค์หลักเพื่อลดต้นทุนในการเดินเรือ และสามารถให้บริการได้ครอบคลุมในการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือแต่ละประเทศ รวมถึงการให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งต้องอาศัยเครือข่ายที่กว้างขวางกว่าการขนส่งสินค้าจากท่าเรือสู่ท่าเรือเพียงอย่างเดียว ซึ่งการขนส่งสินค้า

ระหว่างประเทศทางเรือถือได้ว่าเป็นเส้นเลือดใหญ่ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด และคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 90 ในปัจจุบัน

5.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัว

จีระพงษ์ เพชรศรีสุข (2552) ศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย รวมทั้งศึกษาการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่จำหน่ายในประเทศไทย โดยวิธีที่ใช้ในการวิเคราะห์การกระจุกตัวของอุตสาหกรรมมี 3 วิธีคือ Concentration Ratio (CR), Size Ratio (W) และ Herfindahl-Hirschman Index (HHI)

ผลการศึกษาพบว่าอุตสาหกรรมรถยนต์นั้นและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มีการกระจุกตัวสูงและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยการกระจุกตัวของรถยนต์นั้นจะอยู่ที่บริษัทที่มีขนาดใหญ่ 4 บริษัท คือ โตโยต้า, ฮอนด้า, เชฟโรเลต, และนิสสัน ตามลำดับ ส่วนรถยนต์เพื่อการพาณิชย์จะอยู่ที่บริษัทที่มีขนาดใหญ่ 4 บริษัท คือ โตโยต้า, อีซูซุ, นิสสัน และมิตซูบิชิ ตามลำดับแสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยมีระดับการกระจุกตัวสูงโครงสร้างตลาดของอุตสาหกรรมรถยนต์มีลักษณะแบบกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด โดยมีการแข่งขันกันมากในกลุ่มผู้ประกอบการรายใหญ่ภายในอุตสาหกรรมเดียวกัน ผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาในตลาดยากเนื่องจากต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก ใช้เวลาในการดำเนินการนานกว่าที่จะสามารถผลิตรถยนต์ออกสู่ตลาดได้ และต้องสร้างความน่าเชื่อถือให้ผู้บริโภคมีความมั่นใจในด้านคุณภาพของรถยนต์ที่ผลิต ซึ่งทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีแนวโน้มกระจุกตัวเพิ่มขึ้น

ชมพล สัมพัฒน์วรชัย (2553) ศึกษาการกระจุกตัวและพฤติกรรมทางการตลาดของกลุ่มบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ด้วยดัชนีเฮอร์ฟินด์ล Herfindahl-Hirschman Index ในการวิเคราะห์การกระจุกตัวของรายได้ ส่วนพฤติกรรมทางการตลาด ศึกษาจากรายงานประจำปี เอกสารต่างๆ และใช้วิธีวิเคราะห์เชิงพรรณนา

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยมีลักษณะการกระจุกตัวของรายได้ระดับสูงทุกปี พฤติกรรมทางการตลาดการให้บริการของแต่ละบริษัทมีลักษณะเหมือนกัน โดยส่วนใหญ่จัดได้ว่าสามารถทดแทนกันได้ ทุนจดทะเบียนของแต่ละบริษัทอยู่ในระดับค่อนข้างสูง ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเข้ามาของผู้บริการรายใหม่ที่เข้ามาแข่งขัน อัตราค่าระวางในการขนส่งสินค้ามีความแตกต่างกันเล็กน้อย ส่วนใหญ่มีความแตกต่างกันในด้านค่าบริการที่เรียกเก็บจากลูกค้า พฤติกรรมด้านผลิตภัณฑ์หรือการบริการของแต่ละบริษัทพบว่าไม่มี

ความแตกต่างกัน โดยแต่ละบริษัทให้ความสำคัญกับช่องทางฝ่ายการตลาดของบริษัทและตัวแทน
นายหน้า

Karen V. Gregory (2000) ศึกษาว่าการควบรวมกิจการของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้า
ระหว่างประเทศก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด และ ผลที่เกิดขึ้นจากการประหยัดต่อขนาดกับ
โครงสร้างของอุตสาหกรรม โดยใช้ทฤษฎี “Survivorship Principle” ของ จอร์จ สติกลเลอร์ (George
Stigler, 1958) เพื่อประเมินผลประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาดในอุตสาหกรรมการเดินเรือขนส่ง
สินค้า ในการศึกษาที่มีตัวแปรต้นทุนเฉลี่ยระยะยาวในการดำเนินธุรกิจ และผลผลิตที่เกิดขึ้น สมมติฐาน
ที่สำคัญคือการประหยัดต่อขนาดจะเกิดขึ้นกับการควบรวมกิจการระหว่างบริษัทเดินเรือขนาดใหญ่
หรือ ระหว่างบริษัทเดินเรือขนาดเล็ก และการประหยัดต่อขนาดจะเพิ่มขึ้นจากการใช้เทคโนโลยีในการ
เพิ่มผลผลิตภาพ การเปลี่ยนแปลงด้านกฎเกณฑ์ข้อบังคับ และการค้าระหว่างประเทศที่มีจำนวนสูงขึ้น

ผลการศึกษาพบว่า การควบรวมกิจการจะไม่ก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดในการควบรวม
กิจการระหว่างบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็กโดยพบว่าเกิดการลดลงของส่วนแบ่งการตลาดในธุรกิจ
ในขณะที่การควบรวมกิจการของบริษัทขนาดใหญ่พบว่าส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วง
ระยะเวลาที่ศึกษาตลอด 20 ปี

ตาราง 4 สรุปงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เรื่อง / ชื่อผู้วิจัย	วัตถุประสงค์	ข้อมูลที่ใช้	ตัวแปรที่ใช้	วิธีการวิเคราะห์/รูปแบบจำลอง	ข้อค้นพบ/ข้อเสนอแนะ
ธนวิทย์ สุทธิรัตนกุล เรื่อง ประสิทธิภาพและพฤติกรรมกรรมการรวมตัว ในอุตสาหกรรมธนาคารพาณิชย์ของ ประเทศไทย : ศึกษาทางด้านต้นทุน	วัดผลกระทบที่มีต่อต้นทุน รวมของธนาคารพาณิชย์ ไทยจากการจำลองการ รวมกิจการ	เก็บรวบรวมข้อมูลระยะเวลา ตั้งแต่ปี พ.ศ.2537-2540 ใน ประเทศไทย	จำนวนสาขาที่ ซ้อนทับกัน	วิธีการทางเศรษฐมิติในการ ประมาณการสมการต้นทุน ของอุตสาหกรรมธนาคารไทย ในรูปแบบ Translog	ทุกคู่ของการรวมกิจการได้ประโยชน์จาก ขนาดที่ใหญ่ขึ้นและมีค่าประสิทธิภาพจาก ขนาดที่ดีขึ้น
จรรยาพร จตุรงค์พลธิปัต เรื่อง การศึกษาการควบรวมกิจการของ บริษัทผู้ผลิตรายใหญ่ 2 รายใน อุตสาหกรรมเหล็กเส้น	ศึกษาต้นทุน ประสิทธิภาพในการ ดำเนินงาน อัตรา ผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ รวม ระดับปริมาณการ ผลิตที่เหมาะสม	ประสิทธิภาพในการหากำไร อัตราส่วนกำไรสุทธิต่อยอดขาย อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของ สินทรัพย์ การวิเคราะห์ จุดคุ้มทุน	ประเภทเหล็ก ปริมาณการผลิต เหล็ก ต้นทุนคงที่ ต้นทุนแปรผัน ราคาจำหน่าย เหล็ก	การควบรวมกิจการจะช่วยให้ บริษัทใหม่มีต้นทุนการผลิตทั้ง ในส่วนของต้นทุนคงที่และ ต้นทุนแปรผันลดลง ประสิทธิภาพในการหากำไร สูงขึ้น และมีระดับปริมาณการ ผลิตที่เหมาะสม	ต้นทุนการผลิตของบริษัทใหม่ลดลง และ ประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทดี ขึ้นและมีกำไรจากการดำเนินกิจการ
Massimo Motta เรื่อง Economic Analysis and EC Merger Policy	วิเคราะห์การควบรวม กิจการและศึกษานโยบาย การควบรวมของกลุ่ม ประเทศในแถบยุโรป	การควบรวมกิจการของกลุ่ม ประเทศในแถบยุโรป	ผลได้จาก ประสิทธิภาพใน การควบรวม การ เข้ามาในตลาดของ คู่แข่งทางธุรกิจ อำนาจในการซื้อ ของผู้บริโภค	Herfindahl-Hirschman Index (HHI) ในการศึกษา	นโยบายในการควบรวมกิจการของกลุ่ม ประเทศในแถบยุโรปมีข้อบิดเบือนหลัก 2 ข้อ

ตาราง 4 (ต่อ)

เรื่อง / ชื่อผู้วิจัย	วัตถุประสงค์	ข้อมูลที่ใช้	ตัวแปรที่ใช้	วิธีการวิเคราะห์/รูปแบบจำลอง	ข้อค้นพบ/ข้อเสนอแนะ
H.A. Thanopoulou เรื่อง From International to Globalization : Trends In Modern Shipping	อธิบายถึงความเป็นมาของการขนส่งสินค้าทางทะเล	ข้อมูลทุติยภูมิจากการให้บริการบริการจากความเปลี่ยนแปลงของบริษัท	-	-	การขนส่งสินค้าทางทะเลคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 90 ของการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน
จิระพงษ์ เพชรศรีสุข เรื่อง การศึกษาการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย	ศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ รวมทั้งศึกษาการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่จำหน่ายในประเทศไทย	ข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมจากเอกสารส่วนราชการและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ สมาคมยานยนต์ ธนาคารแห่งประเทศไทย	ยอดการจำหน่ายรถยนต์ของแต่ละยี่ห้อในปี 2547-2551	Concentration Ratio (CR), Size Ratio (W) และ Herfindahl-Hirschman Index (HHI)	อุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มีการกระจุกตัวสูง และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยการกระจุกตัวของรถยนต์นั่งจะอยู่ที่บริษัทที่มีขนาดใหญ่ 4 บริษัท
ชมพล สัมพัฒน์วรชัย เรื่อง การวิเคราะห์การกระจุกตัวและพฤติกรรมทางการตลาดของกลุ่มบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	ศึกษาการกระจุกตัวและพฤติกรรมทางการตลาดของกลุ่มบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์	รายงานประจำปี เอกสารต่างๆ ของบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2547-2552	รายได้ของแต่ละบริษัท ทุนจดทะเบียนของแต่ละบริษัท	วิธีการวิเคราะห์ด้วยดัชนีเฮอร์ฟินดัล Herfindahl-Hirschman Index ในการวิเคราะห์การกระจุกตัวของรายได้ ส่วนพฤติกรรมทางการตลาด	มีลักษณะการกระจุกตัวของรายได้ระดับสูง ทุกปี พฤติกรรมทางการตลาดการให้บริการของแต่ละบริษัทมีลักษณะเหมือนกัน สามารถทดแทนกันได้ ทุนจดทะเบียนของแต่ละบริษัทอยู่ในระดับค่อนข้างสูง เป็นอุปสรรคต่อการเข้ามาของผู้บริการรายใหม่

ตาราง 4 (ต่อ)

เรื่อง / ชื่อผู้วิจัย	วัตถุประสงค์	ข้อมูลที่ใช้	ตัวแปรที่ใช้	วิธีการวิเคราะห์/รูปแบบจำลอง	ข้อค้นพบ/ข้อเสนอแนะ
Karen V. Gregory เรื่อง Economies of Scale in International Liner Shipping and Ongoing Industry Consolidation : An Application of Stigler's Survivorship Principle	การควบรวมกิจการของ บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศก่อให้เกิด การประหยัดต่อขนาด และ ผลที่เกิดขึ้นจากการ ประหยัดต่อขนาดกับ โครงสร้างของ อุตสาหกรรม	ข้อมูลการควบรวมกิจการของ บริษัทเดินเรือระยะเวลาศึกษา 20 ปี	ต้นทุนเฉลี่ยระยะ ยาวในการดำเนิน ธุรกิจ และผลผลิต ที่เกิดขึ้น	ทฤษฎี Survivorship Principle	ไม่ก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดในการ ควบรวมระหว่างบริษัทขนาดกลางและขนาด เล็ก เกิดการประหยัดต่อขนาดระหว่างบริษัท ขนาดใหญ่

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. การกำหนดประชากร
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การวิเคราะห์ข้อมูล

1 การกำหนดประชากร

ประชากร

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดประชากรคือบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2547-2551 ทั้งหมด 16 บริษัท

2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการศึกษาผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัวของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้วิจัยได้ใช้เครื่องมือในการวิจัย 2 วิธีได้แก่

2.1 อัตราส่วนการกระจุกตัว (The Concentration Ratio) เป็นดัชนีที่บอกให้ทราบว่าธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีการกระจุกตัวอยู่ในผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมมากน้อยเพียงใด ซึ่งการคำนวณอัตราส่วนแบ่งการตลาดของผู้ประกอบการ จะเรียงจากลำดับใหญ่สุดและรองลงมา โดยคิดจากรายได้ของแต่ละบริษัท มีสูตรในการคำนวณอัตราส่วนการกระจุกตัวดังนี้

$$CR_n = \frac{\sum_{i=1}^n S_i}{T}$$

โดยที่

CR = อัตราส่วนการกระจุกตัว มีค่าระหว่าง 0 – 1

S_i = รายได้ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรายที่ i

T = รายได้ทั้งหมดของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทุกบริษัท

n = จำนวนรายของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเรียงจากผู้ประกอบการใหญ่ไปหาเล็ก

CR ที่คำนวณได้ยิ่งมีค่าสูง บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศยิ่งมีอำนาจผูกขาดมากหรือมีการกระจุกตัวในอุตสาหกรรมสูง

2.2 ดัชนีเฮอร์ฟินดาห์ล (Herfindahl-Hirschman Index) เป็นดัชนีที่ใช้วัดการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่หาได้จากการรวมค่ากำลังสองของสัดส่วนรายได้ของผู้ประกอบการแต่ละราย เมื่อเทียบกับรายได้ทั้งหมดของอุตสาหกรรม มีสูตรในการคำนวณ ดังนี้

$$HHI = \sum_{i=1}^n \left(\frac{S_i}{T} \right)^2$$

โดยที่

HHI = ดัชนีเฮอร์ฟินดาห์ล มีค่าระหว่าง 0 - 1

S_i = รายได้ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรายที่ i

T = รายได้ทั้งหมดของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทุกบริษัท

n = จำนวนบริษัทรวมทั้งหมดของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ใน

ธุรกิจ

$(S_i)^2 = S_i \times S_i$ ส่วนแบ่งของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ i ถ่วงน้ำหนักด้วยส่วนแบ่งตลาดโดยตัวของมันเอง

HHI มีค่าเท่ากับ 1 เมื่ออุตสาหกรรมนั้นมีผู้ประกอบการเพียงรายเดียว และ H จะมีค่าต่ำสุด = $1/n$ เมื่ออุตสาหกรรมนั้นมีผู้ประกอบการ n ราย และแต่ละรายมีส่วนแบ่งตลาดเท่าๆ กัน H จะมีค่าลดลงเมื่อจำนวนผู้ประกอบการ n เพิ่มขึ้น

3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยนำงบกำไรขาดทุนของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการในประเทศไทยทุกบริษัท ที่ได้แจ้งกระทรวงพาณิชย์ใน พ.ศ. 2547 – 2551 เปรียบเทียบกัน เพื่อเป็นข้อมูลในการวัดการกระจุกตัวที่เกิดขึ้นก่อนและหลังการควบรวมกิจการของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศระหว่างบริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทย และ บริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด ใน พ.ศ. 2549

4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำข้อมูลรายได้ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2547 – 2551 ที่รวบรวมได้มาทำการวิเคราะห์ดังนี้

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนา ใช้สถิติร้อยละเพื่อศึกษาลักษณะของการควบรวมกิจการในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศว่าก่อนและหลังการควบรวม รายได้ของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร

2. การวิเคราะห์เชิงปริมาณ โดยใช้เครื่องมือในการวิจัย 2 วิธีได้แก่ อัตราส่วนการกระจุกตัว (Concentration Ratio) และดัชนีเฮอร์ฟินดาห์ล (Herfindahl-Hirschman Index) เพื่อศึกษาผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัวที่เกิดขึ้นเปรียบเทียบก่อนและหลังการควบรวมกิจการ ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาเรื่องผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัว ของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แบ่งผลการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ลักษณะการควบรวมกิจการในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัว ของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ลักษณะการควบรวมกิจการ ในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ลักษณะการดำเนินกิจการของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีการเปลี่ยนแปลงไปจากในอดีตที่แต่ละบริษัทดำเนินกิจการเป็นเอกเทศ ไม่มีการร่วมมือกันอย่างชัดเจนไม่ว่าจะเป็นการร่วมมือกันเป็นพันธมิตรในกลุ่มและนำเรือของแต่ละบริษัทมาร่วมให้บริการในเส้นทางเดียวกัน เพื่อลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทาง ทำให้สามารถเพิ่มเส้นทางใหม่ในการให้บริการได้ครอบคลุมมากขึ้น สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้มากขึ้น และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุนการขนส่งสินค้าในแต่ละรอบของการขนส่ง หรือการควบรวมกิจการกันระหว่างบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 2 บริษัทเพื่อเพิ่มอำนาจการแข่งขันให้สูงกว่าคู่แข่งในอุตสาหกรรม และเป็นการเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดพร้อมกับลดจำนวนคู่แข่งในอุตสาหกรรมในเวลาเดียวกัน

กระแสการควบรวมกิจการของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จึงเป็นกระแสที่เกิดขึ้นอย่างมากในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาเพื่อเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันดังที่กล่าวข้างต้น ตั้งแต่การควบรวมกิจการของบริษัท P&O Containers และ บริษัท Nedlloyd Line ใน พ.ศ. 2540 ซึ่งบริษัท P&O Nedlloyd Container Line Limited ที่เกิดขึ้นเป็นบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับสี่ของโลก ตามมาด้วยการควบรวมกิจการของบริษัท Maersk Sealand และบริษัท P&O Nedlloyd Container Line Limited ใน พ.ศ. 2549 ซึ่งบริษัท Maersk Line ที่เกิดขึ้นเป็นบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลก

จากตาราง 5 แสดงรายได้ของบริษัทเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแต่ละบริษัทที่ดำเนินกิจการในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2547 – 2551 พบว่ารายได้รวมของบริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด

และบริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทย ก่อนการควบรวมกิจการใน พ.ศ. 2547 คือ 20,484,653,628.52 บาท และ พ.ศ. 2548 คือ 22,152,614,769.73 บาท คิดเป็นร้อยละ 70 และ ร้อยละ 69 ตามลำดับเมื่อเปรียบเทียบกันรายได้รวมของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย ในขณะที่รายได้รวมของบริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด หลังการควบรวมกิจการใน พ.ศ. 2550 คือ 16,600,995,131.00 บาท และ พ.ศ. 2551 คือ 21,581,293,670.30 บาท คิดเป็นร้อยละ 69 และ ร้อยละ 74 ตามลำดับเมื่อเปรียบเทียบกันรายได้รวมของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย แสดงให้เห็นว่าการควบรวมกิจการที่เกิดขึ้นทำให้บริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด มีขนาดธุรกิจใหญ่ขึ้นจากการรับโอนสินทรัพย์สุทธิจากบริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทยที่เป็นฝ่ายเลิกกิจการ ซึ่งเป็นการควบรวมกิจการในลักษณะของการควบกิจการ (Merger)

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ผลกระทบของการควบรวมกิจการ ต่อการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ในการวิเคราะห์ผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ใช้ข้อมูลรายได้ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย ใน พ.ศ. 2547 - 2551 เพื่อนำมาคำนวณหาค่าการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในประเทศไทย สำหรับเครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์จะใช้ 2 วิธี ได้แก่ อัตราส่วนการกระจุกตัว (CR) และดัชนีเฮอร์ฟินดาห์ล (HHI)

จากตาราง 5 แสดงรายได้ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแต่ละบริษัทที่ดำเนินกิจการในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2547 - 2551 พบว่าการควบรวมกิจการระหว่างบริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด และ บริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทย ที่เกิดขึ้นใน พ.ศ. 2549 มีการเปลี่ยนแปลงของรายได้รวมของทั้งสองบริษัทจาก 22,152,614,769.73 บาทใน พ.ศ. 2548 ลดลงเป็น 16,600,995,131.00 บาทใน พ.ศ. 2550 คิดเป็นร้อยละ 69 เท่ากันทั้งสองปี และเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้รวมของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่ดำเนินกิจการในประเทศไทยแล้วพบว่า อัตราส่วนที่ลดลงสอดคล้องกับอัตราส่วนที่ลดลงของทั้งธุรกิจ สืบเนื่องจากธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเกิดการชะลอตัวตั้งแต่ พ.ศ. 2549 เป็นต้นมา

ผลการวิเคราะห์อัตราส่วนการกระจุกตัวของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 16 บริษัท โดยพิจารณาจากรายได้ตั้งแต่ พ.ศ. 2547 - 2551 ดังตารางที่ 6 - 10 พบว่าค่า CR_4 ที่ได้จากการคำนวณมีค่าร้อยละ 90, 92, 89, 90 และ 91 ตามลำดับ ดังที่แสดงในตารางที่ 11 สรุปได้ว่าธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศใน พ.ศ. 2547 - 2548 ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนที่จะเกิดการควบรวม

กิจการระหว่างบริษัทเมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด และ บริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทย มีการกระจุกตัวสูงโดยการกระจุกตัวอยู่ที่บริษัทที่มีขนาดใหญ่ 4 บริษัท คือ บริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด บริษัท เน็ดลอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทย บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) บริษัท เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด และหลังจากที่มีการควบรวมกิจการใน พ.ศ. 2549 ธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศยังมีการกระจุกตัวสูงโดยการกระจุกตัวอยู่ที่บริษัทที่มีขนาดใหญ่ 4 บริษัท คือ บริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) บริษัท เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท มิตซูชิ โอ.เอส.เค.ไลน์ส (ประเทศไทย) จำกัด ถึงแม้ว่าค่า CR_4 ใน พ.ศ. 2549 จะลดลงเล็กน้อย แต่ก็เพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับใน พ.ศ. 2550 และ พ.ศ. 2551 ซึ่งแสดงถึงการกระจุกตัวที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี เมื่อพิจารณาลักษณะของการกระจุกตัวดังกล่าวแล้วสามารถสรุปได้ว่าธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย มีลักษณะของตลาดแข่งขันไม่สมบูรณ์ประเภทตลาดผู้ขายน้อยราย เนื่องจากบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรายใหญ่แต่ละรายให้บริการขนส่งสินค้าจำนวนมากเมื่อเทียบกับการขนส่งสินค้าทั้งหมดในตลาด มีพฤติกรรมการแข่งขันที่ซับซ้อนเนื่องจากการกำหนดนโยบายใดๆ โดยเฉพาะนโยบายด้านราคาจะส่งผลให้บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรายใหญ่รายอื่นดำเนินนโยบายตอบโต้ได้

ผลการวิเคราะห์ดัชนีเฮอร์ฟิנדาล์ Herfindahl-Hirschman Index ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 16 บริษัท โดยพิจารณาจากรายได้ก่อนการควบรวมกิจการตั้งแต่ พ.ศ. 2547 – 2548 ดังตารางที่ 12 พบว่าค่า HHI ที่ได้จากการคำนวณมีค่า 0.2879 และ 0.2872 แสดงถึงระดับการกระจุกตัวที่ค่อนข้างคงที่ เปรียบเทียบกับรายได้หลังการควบรวมกิจการตั้งแต่ พ.ศ. 2550 – 2551 ดังตารางที่ 13 พบว่าค่า HHI ที่ได้จากการคำนวณมีค่า 0.4956 และ 0.3950 แสดงถึงระดับการกระจุกตัวที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัดใน พ.ศ. 2550 และลดตัวลงใน พ.ศ. 2551 อย่างไรก็ตามระดับการกระจุกตัวหลังการควบรวมกิจการใน พ.ศ. 2551 ยังคงมีค่าสูงกว่าการกระจุกตัวก่อนการควบรวมกิจการ แสดงให้เห็นว่าการควบรวมกิจการมีผลกระทบต่อการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในด้านที่มีการกระจุกตัวเพิ่มขึ้น

ตาราง 5 รายได้ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ.2547-2551

บริษัทเรือ	รายได้ พ.ศ.2547	รายได้ พ.ศ.2548	รายได้ พ.ศ.2549	รายได้ พ.ศ.2550	รายได้ พ.ศ.2551
เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ	12,547,829,458.00	13,539,017,606.00	17,321,182,101.00	16,600,995,131.00	21,581,293,670.30
พี แอนด์ โอ เน็ดลอร์ด บี.วี. สาขาประเทศไทย	7,936,824,170.52	8,613,597,163.73	872,139,152.00	-	
บริษัท เอฟแอล โลจิสติกส์ เอสวีซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด	439,607,218.00	456,055,119.00	532,410,596.00	612,785,085.00	698,622,357.00
บริษัท ไซน่า ชิปปิ้ง (กรุงเทพ) จำกัด	14,250,551.97	31,693,090.03	24,281,242.32	49,037,574.22	79,504,116.47
บริษัท คอสนาม ชิปปิ้ง จำกัด	49,651,035.26	49,904,765.40	44,604,098.39	51,528,052.89	50,672,986.48
บริษัท ดองนามา เทรดิง จำกัด	278,684,221.91	293,885,329.69	343,261,190.98	493,929,484.93	486,946,250.02
บริษัท เอเวอร์กรีน ชิปปิ้ง เอเยนซี (ไทยแลนด์) จำกัด	375,682,170.00	367,754,212.00	343,697,080.00	342,558,079.00	325,137,809.37
บริษัท ฮันจินชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	73,849,761.00	64,024,559.00	93,719,151.49	134,619,540.00	119,701,192.08
บริษัท ฮุนไดเมอร์ชานท์มารีน (ประเทศไทย) จำกัด	86,159,813.00	89,517,843.00	79,936,322.00	85,700,110.00	72,190,406.00
บริษัท ฮาแพค-ลอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด	57,026,598.00	60,216,090.00	57,034,847.00	60,676,876.00	54,600,873.00
บริษัท เค โลน (ประเทศไทย) จำกัด	1,222,278,319.33	1,405,485,577.41	1,387,138,617.55	1,563,333,034.72	1,724,460,619.10
บริษัท มิตซูอิ โอ.เอส.เค. โลนส์ (ประเทศไทย) จำกัด	962,319,966.00	947,440,959.00	1,005,642,206.00	1,111,513,966.00	1,234,252,581.00
บริษัท เมดิเตอร์เรเนียน ชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	57,600,110.00	61,331,718.00	93,027,938.00	108,340,853.00	90,828,539.00
บริษัท เอ็น วาย เค โลน (ประเทศไทย) จำกัด	346,222,077.53	82,194,216.58	360,105,622.31	360,207,782.73	385,840,304.11

ตาราง 5 (ต่อ)

บริษัทเรือ	รายได้ พ.ศ.2547	รายได้ พ.ศ.2548	รายได้ พ.ศ.2549	รายได้ พ.ศ.2550	รายได้ พ.ศ.2551
บริษัท โอไอซีแอล (ไทยแลนด์) จำกัด	100,106,554.00	109,406,207.00	113,258,853.00	123,001,728.00	144,935,882.00
บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)	4,597,015,463.00	5,937,435,795.00	4,378,079,734.00	2,302,397,498.00	2,164,944,578.00
รายได้รวมของบริษัทเรือ	29,145,107,487.52	32,108,960,250.84	27,049,518,752.04	24,000,624,795.49	29,213,932,163.93

ตาราง 6 อัตราการกระจุกตัว (Concentration Ratio) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พ.ศ.2547

บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	รายได้ พ.ศ.2547
เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ	12,547,829,458.00
พี แอนด์ โอ เน็ดลรอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทย	7,936,824,170.52
บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)	4,597,015,463.00
บริษัท เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	1,222,278,319.33
รวมรายได้ 4 บริษัท (1)	26,303,947,410.85
บริษัท มิตรชัย โอ.เอส.เค.ไลน์ส (ประเทศไทย) จำกัด	962,319,966.00
บริษัท เอฟแอล โลจิสติกส์ เอสวีซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด	439,607,218.00
บริษัท เอเวอร์กรีน ชิปปิ้ง เอเยนซี (ไทยแลนด์) จำกัด	375,682,170.00
บริษัท เอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	346,222,077.53
บริษัท ดองนามา เทรดิง จำกัด	278,684,221.91
บริษัท โอโอซีแอล (ไทยแลนด์) จำกัด	100,106,554.00
บริษัท สุนไคเมอร์ชานท์มารีน (ประเทศไทย) จำกัด	86,159,813.00
บริษัท ฮันจินชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	73,849,761.00
บริษัท เมดิเตอร์เรเนียน ชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	57,600,110.00
บริษัท ฮาแพค-ลอยด์ (ประเทศไทย) จำกัด	57,026,598.00
บริษัท คอสนาม ชิปปิ้ง จำกัด	49,651,035.26
บริษัท ไชน่า ชิปปิ้ง (กรุงเทพ) จำกัด	14,250,551.97
รวมรายได้บริษัทที่เหลือ (2)	2,841,160,076.67
รวมรายได้ของทั้งธุรกิจ (3) = (1)+(2)	29,145,107,487.52
$CR_4 = (1)/(3)$ (หน่วย: ร้อยละ)	90

ตาราง 7 อัตราการกระจุกตัว (Concentration Ratio) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พ.ศ.2548

บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	รายได้ พ.ศ.2548
เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ	13,539,017,606.00
พี แอนด์ โอ เน็ดลรอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทย	8,613,597,163.73
บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)	5,937,435,795.00
บริษัท เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	1,405,485,577.41
รวมรายได้ 4 บริษัท (1)	29,495,536,142.14
บริษัท มิตรชัย โอ.เอส.เค.ไลน์ส (ประเทศไทย) จำกัด	947,440,959.00
บริษัท เอฟแอล โลจิสติกส์ เอสวีซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด	456,055,119.00
บริษัท เอเวอร์กรีน ชิปปิ้ง เอเยนซี (ไทยแลนด์) จำกัด	367,754,212.00
บริษัท ดองนามา เทรดิง จำกัด	293,885,329.69
บริษัท โอโอซีแอล (ไทยแลนด์) จำกัด	109,406,207.00
บริษัท สุนโดเมอร์ชานท์มารีน (ประเทศไทย) จำกัด	89,517,843.00
บริษัท เอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	82,194,216.58
บริษัท ฮันจินชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	64,024,559.00
บริษัท เมดิเตอร์เรเนียน ชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	61,331,718.00
บริษัท ฮาแพค-ลอยด์ (ประเทศไทย) จำกัด	60,216,090.00
บริษัท คอสนาม ชิปปิ้ง จำกัด	49,904,765.40
บริษัท ไชน่า ชิปปิ้ง (กรุงเทพ) จำกัด	31,693,090.03
รวมรายได้บริษัทที่เหลือ (2)	2,613,424,108.70
รวมรายได้ของทั้งธุรกิจ (3) = (1)+(2)	32,108,960,250.84
$CR_4 = (1)/(3)$ (หน่วย: ร้อยละ)	92

ตาราง 8 อัตราการกระจุกตัว (Concentration Ratio) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พ.ศ.2549

บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	รายได้ พ.ศ.2549
เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ	17,321,182,101.00
บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)	4,378,079,734.00
บริษัท เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	1,387,138,617.55
บริษัท มิตรชัย โอ.เอส.เค.ไลน์ส (ประเทศไทย) จำกัด	1,005,642,206.00
รวมรายได้ 4 บริษัท (1)	24,092,042,658.55
พี แอนด์ โอ เน็ดลรอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทย	872,139,152.00
บริษัท เอฟพีแอล โลจิสติกส์ เอสวีซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด	532,410,596.00
บริษัท เอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	360,105,622.31
บริษัท เอเวอร์กรีน ชิปปิ้ง เอเยนซี (ไทยแลนด์) จำกัด	343,697,080.00
บริษัท ดองนามา เทรดิง จำกัด	343,261,190.98
บริษัท โอโอซีแอล (ไทยแลนด์) จำกัด	113,258,853.00
บริษัท ฮันจินชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	93,719,151.49
บริษัท เมดิเตอร์เรเนียน ชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	93,027,938.00
บริษัท สุนไดเมอร์ชานท์มารีน (ประเทศไทย) จำกัด	79,936,322.00
บริษัท ฮาแพค-ลรอยด์ (ประเทศไทย) จำกัด	57,034,847.00
บริษัท คอสนาม ชิปปิ้ง จำกัด	44,604,098.39
บริษัท ไชน่า ชิปปิ้ง (กรุงเทพ) จำกัด	24,281,242.32
รวมรายได้บริษัทที่เหลือ (2)	2,957,476,093.49
รวมรายได้ของทั้งธุรกิจ (3) = (1)+(2)	27,049,518,752.04
$CR_4 = (1)/(3)$ (หน่วย: ร้อยละ)	89

ตาราง 9 อัตราการกระจุกตัว (Concentration Ratio) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พ.ศ.2550

บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	รายได้ พ.ศ.2550
เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ	16,600,995,131.00
บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)	2,302,397,498.00
บริษัท เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	1,563,333,034.72
บริษัท มิตรชัย โอ.เอส.เค.ไลน์ส (ประเทศไทย) จำกัด	1,111,513,966.00
รวมรายได้ 4 บริษัท (1)	21,578,239,629.72
บริษัท เอฟพีแอล โลจิสติกส์ เอสวีซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด	612,785,085.00
บริษัท ดองนามา เทรดิง จำกัด	493,929,484.93
บริษัท เอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	360,207,782.73
บริษัท เอเวอร์กรีน ชิปปิ้ง เอเยนซี (ไทยแลนด์) จำกัด	342,558,079.00
บริษัท ฮันจินชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	134,619,540.00
บริษัท โอโอซีแอล (ไทยแลนด์) จำกัด	123,001,728.00
บริษัท เมดิเตอร์เรเนียน ชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	108,340,853.00
บริษัท ฮุนไดเมอร์ชานท์มารีน (ประเทศไทย) จำกัด	85,700,110.00
บริษัท ฮาแพค-ลอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด	60,676,876.00
บริษัท คอสนาม ชิปปิ้ง จำกัด	51,528,052.89
บริษัท ไซน่า ชิปปิ้ง (กรุงเทพ) จำกัด	49,037,574.22
พี แอนด์ โอ เน็ดลอร์ด บี.วี. สาขาประเทศไทย	-
รวมรายได้บริษัทที่เหลือ (2)	2,422,385,165.77
รวมรายได้ของทั้งธุรกิจ (3) = (1)+(2)	24,000,624,795.49
$CR_4 = (1)/(3)$ (หน่วย: ร้อยละ)	90

ตาราง 10 อัตราการกระจุกตัว (Concentration Ratio) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พ.ศ.2551

บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	รายได้ พ.ศ.2551
เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ	21,581,293,670.30
บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)	2,164,944,578.00
บริษัท เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	1,724,460,619.10
บริษัท มิตรชัย โอ.เอส.เค.ไลน์ส (ประเทศไทย) จำกัด	1,234,252,581.00
รวมรายได้ 4 บริษัท (1)	26,704,951,448.40
บริษัท เอฟพีแอล โลจิสติกส์ เอสวีซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด	698,622,357.00
บริษัท ดองนามา เทรดิง จำกัด	486,946,250.02
บริษัท เอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	385,840,304.11
บริษัท เอเวอร์กรีน ชิปปิ้ง เอเยนซี (ไทยแลนด์) จำกัด	325,137,809.37
บริษัท โอไอซีแอล (ไทยแลนด์) จำกัด	144,935,882.00
บริษัท ฮันจินชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	119,701,192.08
บริษัท เมดิเตอร์เรเนียน ชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	90,828,539.00
บริษัท ไซน่า ชิปปิ้ง (กรุงเทพ) จำกัด	79,504,116.47
บริษัท สุนไดเมอร์ชานท์มารีน (ประเทศไทย) จำกัด	72,190,406.00
บริษัท ฮาแพค-ลอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด	54,600,873.00
บริษัท คอสนาม ชิปปิ้ง จำกัด	50,672,986.48
พี แอนด์ โอ เน็ดลอร์ด บี.วี. สาขาประเทศไทย	-
รวมรายได้บริษัทที่เหลือ (2)	2,508,980,715.53
รวมรายได้ของทั้งธุรกิจ (3) = (1)+(2)	29,213,932,163.93
$CR_4 = (1)/(3)$ (หน่วย: ร้อยละ)	91

ตาราง 11 อัตราการกระจุกตัว (Concentration Ratio) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
เปรียบเทียบระหว่างก่อนการควบรวมกิจการและหลังการควบรวมกิจการ

	ก่อนการควบรวม		หลังการควบรวม	
อัตราการกระจุกตัว	พ.ศ. 2547	พ.ศ. 2548	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2551
CR ₄ (หน่วย: ร้อยละ)	90	92	90	91



ตาราง 12 การคำนวณการกระจุกตัวโดยดัชนีเฮอร์ฟิנדาล์ (Herfindahl-Hirschman Index) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศก่อนการควบรวมกิจการ (พ.ศ. 2547 – 2548)

บริษัทเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	พ.ศ. 2547		พ.ศ. 2548	
	S_i	$(S_i/T)^2$	S_i	$(S_i/T)^2$
เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ	12,547,829,458.00	0.1854	13,539,017,606.00	0.1778
พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทย	7,936,824,170.52	0.0742	8,613,597,163.73	0.0720
บริษัท เอฟีแอล โลจิสติกส์ เอสวีซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด	439,607,218.00	0.0002	456,055,119.00	0.0002
บริษัท ไชน่า ชิปปิ้ง (กรุงเทพ) จำกัด	14,250,551.97	0.0000	31,693,090.03	0.0000
บริษัท คอสนาม ชิปปิ้ง จำกัด	49,651,035.26	0.0000	49,904,765.40	0.0000
บริษัท ดองนามา เทรดิง จำกัด	278,684,221.91	0.0001	293,885,329.69	0.0001
บริษัท เอเวอร์กรีน ชิปปิ้ง เอเยนซี (ไทยแลนด์) จำกัด	375,682,170.00	0.0002	367,754,212.00	0.0001
บริษัท ฮันจินชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	73,849,761.00	0.0000	64,024,559.00	0.0000
บริษัท ฮุนไดเมอร์ชานท์มารีน (ประเทศไทย) จำกัด	86,159,813.00	0.0000	89,517,843.00	0.0000
บริษัท ฮาแพค-ลอยด์ (ประเทศไทย) จำกัด	57,026,598.00	0.0000	60,216,090.00	0.0000
บริษัท เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	1,222,278,319.33	0.0018	1,405,485,577.41	0.0019
บริษัท มิตซูชิ โอ.เอส.เค.ไลน์ส (ประเทศไทย) จำกัด	962,319,966.00	0.0011	947,440,959.00	0.0009

ตาราง 12 (ต่อ)

บริษัทเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	พ.ศ. 2547		พ.ศ. 2548	
	S_i	$(S_i/T)^2$	S_i	$(S_i/T)^2$
บริษัท เมดิเตอร์เรเนียน ชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	57,600,110.00	0.0000	61,331,718.00	0.0000
บริษัท เอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	346,222,077.53	0.0001	82,194,216.58	0.0000
บริษัท โอโอซีแอล (ไทยแลนด์) จำกัด	100,106,554.00	0.0000	109,406,207.00	0.0000
บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)	4,597,015,463.00	0.0249	5,937,435,795.00	0.0342
ดัชนีเฮอร์ฟินดาห์ล (Herfindahl-Hirschman Index)		0.2879		0.2872
ของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ				

ตาราง 13 การคำนวณการกระจุกตัวโดยดัชนีเฮอร์ฟินด์ฮาล์ (Herfindahl-Hirschman Index) ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหลังการควบรวมกิจการ (พ.ศ. 2550 – 2551)

บริษัทเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	พ.ศ. 2550		พ.ศ. 2551	
	S_i	$(S_i/T)^2$	S_i	$(S_i/T)^2$
เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ	16,600,995,131.00	0.4784	21,581,293,670.30	0.5457
พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทย	-	0.0000	-	0.0000
บริษัท เอฟีแอล โลจิสติกส์ เอสวีซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด	612,785,085.00	0.0007	698,622,357.00	0.0006
บริษัท ไซน่า ชิปปิ้ง (กรุงเทพ) จำกัด	49,037,574.22	0.0000	79,504,116.47	0.0000
บริษัท คอสนาม ชิปปิ้ง จำกัด	51,528,052.89	0.0000	50,672,986.48	0.0000
บริษัท ดองนามา เทรดิง จำกัด	493,929,484.93	0.0004	486,946,250.02	0.0003
บริษัท เอเวอร์กรีน ชิปปิ้ง เอเยนซี (ไทยแลนด์) จำกัด	342,558,079.00	0.0002	325,137,809.37	0.0001
บริษัท ฮันจินชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	134,619,540.00	0.0000	119,701,192.08	0.0000
บริษัท ฮุนไดเมอร์ชานท์มารีน (ประเทศไทย) จำกัด	85,700,110.00	0.0000	72,190,406.00	0.0000
บริษัท ฮาแพค-ลอยด์ (ประเทศไทย) จำกัด	60,676,876.00	0.0000	54,600,873.00	0.0000
บริษัท เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	1,563,333,034.72	0.0042	1,724,460,619.10	0.0035
บริษัท มิตซูชิ โอ.เอส.เค.ไลน์ส (ประเทศไทย) จำกัด	1,111,513,966.00	0.0021	1,234,252,581.00	0.0018

ตาราง 13 (ต่อ)

บริษัทเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	พ.ศ. 2550		พ.ศ. 2551	
	S_i	$(S_i/T)^2$	S_i	$(S_i/T)^2$
บริษัท เมดิเตอร์เรเนียน ชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	108,340,853.00	0.0000	90,828,539.00	0.0000
บริษัท เอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	360,207,782.73	0.0002	385,840,304.11	0.0002
บริษัท โอโอซีแอล (ไทยแลนด์) จำกัด	123,001,728.00	0.0000	144,935,882.00	0.0000
บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)	2,302,397,498.00	0.0092	2,164,944,578.00	0.0055
ดัชนีเฮอร์ฟินดาห์ล (Herfindahl-Hirschman Index)		0.4956		0.5577
ของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ				

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิเคราะห์ผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สามารถสรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะโดยมีรายละเอียดตามหัวข้อต่างๆ ดังนี้

1. สังเกตความมุ่งหมาย ความสำคัญและขอบเขตในการวิจัย
2. สรุปผลการวิจัย
3. อภิปรายผล
4. ข้อเสนอแนะ

5.1 สังเกตความมุ่งหมาย ความสำคัญและขอบเขตในการวิจัย

ความมุ่งหมายของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ตั้งความมุ่งหมายไว้ดังนี้

1. ศึกษาลักษณะของการควบรวมกิจการในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
2. ศึกษาผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัว ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ความสำคัญของการวิจัย

ในการวิจัยนี้จะทำให้ทราบถึงประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. ลักษณะของการควบรวมกิจการในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ที่ดำเนินกิจการในประเทศไทยเพื่อว่ามีลักษณะอย่างไร ตลาดของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในประเทศไทยเป็นตลาดแบบใด ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าใจในสภาพตลาดของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น
2. ผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัว ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าใจการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เปรียบเทียบการกระจุกตัวก่อนการควบรวมกิจการและการกระจุกตัวหลังการควบรวมกิจการ ทำให้สามารถวางแผนการปฏิบัติงานได้ดียิ่งขึ้น

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้นำข้อมูลมาจากงบกำไรขาดทุนของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2547 – 2551 จำนวน 16 บริษัท ได้แก่ บริษัท เมอส์ก สาขา กรุงเทพฯ จำกัด บริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลรอยด์ บี.วี. สาขาประเทศไทย บริษัท เอฟแอล โลจิสติกส์ เอสวี ซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ไชน่า ชิปปิง (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท คอสนาม ชิปปิง จำกัด บริษัท ดองนามา เทรดิง จำกัด บริษัท เอเวอร์กรีน ชิปปิง เอเยนซี (ไทยแลนด์) จำกัด บริษัท ฮันจินชิปปิง (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท สุนโดเมอร์ชานท์มารีน (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ฮาแพค-ลอยด์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท มิตซูชิ โอ.เอส.เค.ไลน์ส (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เมดิเตอร์เรเนียน ชิปปิง (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท โอไอซีแอล (ไทยแลนด์) จำกัด บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ผู้วิจัยได้นำข้อมูลรายได้ ของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประเภทเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2547 – 2551 ที่รวบรวมได้มาทำการวิเคราะห์ดังนี้

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนา ใช้สถิติร้อยละเพื่อศึกษาลักษณะของการควบรวมกิจการในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศว่าก่อนและหลังการควบรวม รายได้ของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร
2. การวิเคราะห์เชิงปริมาณ โดยใช้เครื่องมือในการวิจัย 2 วิธีได้แก่ อัตราส่วนการกระจุกตัว (Concentration Ratio) และดัชนีเฮอร์ฟินดาห์ล (Herfindahl-Hirschman Index) เพื่อศึกษาผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัวที่เกิดขึ้น เปรียบเทียบก่อนและหลังการควบรวมกิจการของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

5.2 สรุปผลการวิจัย

หลังจากทำการศึกษาตามกระบวนการที่ตั้งไว้แล้วข้างต้น ทำให้ได้ผลการศึกษาโดยแบ่งเป็น 2 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 สรุปผลการศึกษาการวิเคราะห์ลักษณะการควบรวมกิจการในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การควบรวมกิจการของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เริ่มขึ้นจากความต้องการที่จะลดต้นทุนการประกอบการ เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการเพื่อให้สามารถแข่งขันกับ

คู่แข่งในตลาดได้ดีขึ้น ในระยะแรกเป็นเพียงการร่วมมือกันระหว่างบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหลายบริษัทในการร่วมมือกันเป็นพันธมิตรในกลุ่ม และนำเรือของแต่ละบริษัทมาร่วมให้บริการในเส้นทางเดียวกันเพื่อลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทาง ทำให้สามารถเพิ่มเส้นทางใหม่ในการให้บริการได้ครอบคลุมมากขึ้น จึงสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้มากขึ้น ภายหลังได้เกิดการควบรวมกิจการระหว่างบริษัทเพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองภายในกลุ่มพันธมิตรที่บริษัทได้เข้าร่วมอยู่ อีกทั้งยังเป็นการขยายความสามารถในการขนส่งสินค้าของบริษัทเองในการที่มีจำนวนเรือในสังกัดที่มากขึ้น ลดระยะเวลาในการขยายธุรกิจ และยังเป็นการลดจำนวนคู่แข่งในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จึงทำให้เกิดการควบรวมกิจการของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหลายครั้งในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา

จากการควบรวมกิจการระหว่างบริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด และบริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ ปี.วี. สาขาประเทศไทยใน พ.ศ. 2549 พบว่าการควบรวมกิจการที่เกิดขึ้นทำให้บริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด มีขนาดธุรกิจใหญ่ขึ้นจากการรับโอนสิทธิ์จากบริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ ปี.วี. สาขาประเทศไทยที่เป็นฝ่ายเล็กกิจการ และยังมีรายได้เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราส่วนรายได้รวมของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย ซึ่งการควบรวมกิจการในครั้งนี้เป็นไปในลักษณะของการควบกิจการ (Merger)

ส่วนที่ 2 สรุปผลการศึกษาการวิเคราะห์ผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การวิเคราะห์ผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยใช้ อัตราส่วนการกระจุกตัว (CR) และดัชนีเฮอร์ฟินดาห์ล (HHI) 4 อันดับแรกเทียบกับรายได้รวมของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นฐานวัด สามารถสรุปได้ว่าธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีการกระจุกตัวที่เพิ่มสูงขึ้น เปรียบเทียบก่อนการควบรวมกิจการและหลังการควบรวมกิจการระหว่างบริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด และ บริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ ปี.วี. ใน พ.ศ. 2549 โดยการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศใน พ.ศ. 2547 – 2548 อยู่ที่บริษัทที่มีขนาดใหญ่ 4 บริษัทคือ บริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด และ บริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ ปี.วี. บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) บริษัท เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด และการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหลังการควบรวมกิจการใน พ.ศ. 2550 – 2551 อยู่ที่บริษัทที่มีขนาดใหญ่ 4 บริษัทคือ บริษัท เมอส์ก สาขากรุงเทพฯ จำกัด บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) บริษัท เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท มิตซูบิชิ โอ.เอส.เค.ไลน์ส (ประเทศไทย) จำกัด ตามลำดับ โดยมีค่า CR มากกว่าร้อยละ 90 แสดงให้เห็นว่าธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่ดำเนินกิจการในประเทศไทย มีระดับการกระจุกตัวสูง เมื่อพิจารณาค่า HHI พบว่าใน พ.ศ.

2549 ที่เกิดการควบรวมกิจการ ค่า HHI ได้เพิ่มสูงขึ้นจากพ.ศ. 2548 อย่างเห็นได้ชัดจาก 0.2872 เป็น 0.4422 และยังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องใน พ.ศ. 2550 และ พ.ศ. 2551 เป็นผลมาจากการที่บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศขนาดใหญ่สามารถให้บริการในเส้นทางขนส่งสินค้าที่หลากหลาย และครอบคลุมพื้นที่ที่ผู้ใช้บริการต้องการ ขณะเดียวกันการเข้ามาในตลาดของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้ารายใหม่มีต้นทุนสูงมาก จึงเป็นอุปสรรคในการเข้าสู่ธุรกิจ ทำให้ธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีแนวโน้มกระจุกตัวเพิ่มขึ้น

5.3 อภิปรายผล

จากการศึกษาผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สามารถนำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

5.3.1 การควบรวมกิจการของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการเพื่อให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งในตลาดได้ดีขึ้น สามารถเพิ่มเส้นทางใหม่ในการให้บริการได้ครอบคลุมมากขึ้นจึงสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้มากขึ้น ลดระยะเวลาในการขยายธุรกิจ และยังเป็นการลดจำนวนคู่แข่งในธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สอดคล้องกับผลการวิจัยของจรรยาพร จตุรงค์พลธิปัต : 2543 ที่กล่าวว่า การควบรวมกิจการของบริษัทผู้ผลิตรายใหญ่ 2 รายในอุตสาหกรรมเหล็กเส้นทำให้ต้นทุนการผลิตของบริษัทใหม่ลดลง และประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทดีขึ้นและมีกำไรจากการดำเนินกิจการ

5.3.2 การกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พิจารณาจากรายได้ของบริษัทตั้งแต่ พ.ศ. 2547 – 2551 พบว่ามีการกระจุกตัวที่เพิ่มสูงขึ้นเปรียบเทียบก่อนการควบรวมกิจการและหลังการควบรวมกิจการระหว่างบริษัท เมอส์ สาขากรุงเทพฯ จำกัด และ บริษัท พี แอนด์ โอ เน็ดลอยด์ บี.วี. ใน พ.ศ. 2549 ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของจีระพงษ์ เพชรศรีสุข : 2552 ที่กล่าวว่า อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ในประเทศไทยมีการกระจุกตัวสูง โดยการกระจุกตัวจะอยู่ที่บริษัทที่มีขนาดใหญ่ 4 บริษัท และสอดคล้องกับผลการวิจัยของชมพล สัมพัฒน์วรชัย : 2553 ที่กล่าวว่ากลุ่มบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยมีลักษณะการกระจุกตัวของรายได้ในระดับสูงทุกปี

5.4 ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาเรื่อง “ผลกระทบของการควบรวมกิจการต่อการกระจุกตัวของธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ” ผู้ทำการศึกษามีข้อเสนอแนะดังนี้

5.4.1 ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา พบว่าบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการอยู่ในปัจจุบันได้ครอบครองส่วนแบ่งทางการตลาดมายาวนาน มีการกระจุกตัวในระดับสูง และหลังจากการควบรวมกิจการใน พ.ศ. 2549 อัตราการกระจุกตัวยังเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี การเข้ามาในตลาดของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรายใหม่จึงมีความยากในการเข้าสู่ตลาด อีกทั้งบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการอยู่ในปัจจุบัน มีความพร้อมในด้านเครือข่ายการให้บริการที่ครอบคลุมพื้นที่ทั่วโลก หากพิจารณาถึงต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศไทยจะพบว่ามีต้นทุนสูงถึงร้อยละ 25-30 ของรายได้ที่ธุรกิจได้รับ ดังนั้นเพื่อให้ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีต้นทุนที่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ รัฐบาลจึงควรที่จะเร่งดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ ซึ่งจะ使得ผู้ประกอบการมีกำไรสูงขึ้น และจะสะท้อนไปยังภาพรวมเศรษฐกิจของประเทศที่จะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยบรรจุแผนการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศไทยในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และมีการดำเนินการตามแผนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประเทศไทยสามารถเป็นจุดศูนย์กลางของการขนส่งสินค้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

5.4.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป มีข้อเสนอแนะว่าควรทำการวิเคราะห์ด้านต้นทุนของบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแต่ละบริษัทเปรียบเทียบกับรายได้ที่เกิดขึ้น เพื่อพิจารณาว่าการกระจุกตัวของธุรกิจมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับรายได้ ต้นทุน ผลประกอบการของธุรกิจและส่วนแบ่งการตลาดอย่างไร เพื่อให้ธุรกิจสามารถวางแผนในการดำเนินการให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน และกำหนดนโยบายที่เหมาะสมเพื่อปฏิบัติงานต่อไป



บรรณานุกรม

- กระบวนการ “โลจิสติกส์”. (2548, มกราคม). วารสารส่งเสริมการลงทุน. ปีที่16(ฉบับที่1): 15-17.
- จรรยาพร จตุรงค์พลดิษฐ์. (2543). การศึกษาการควบรวมกิจการของบริษัทผู้ผลิตรายใหญ่ 2 รายในอุตสาหกรรมเหล็กเส้น. วิทยานิพนธ์ ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- จีระพงษ์ เพชรศรีสุข. (2552). การศึกษาการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย. สารนิพนธ์ ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์การจัดการ). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.
- ชมพล สัมพัฒน์วรชัย. (2553). การวิเคราะห์การกระจุกตัวและพฤติกรรมทางการตลาดของกลุ่มบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. สารนิพนธ์ ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.
- ธนวิทย์ สุทธิรัตนกุล. (2542). ประสิทธิภาพและพฤติกรรมการรวมตัวในอุตสาหกรรมธนาคารพาณิชย์ของประเทศไทย : ศึกษาทางด้านต้นทุน. วิทยานิพนธ์ ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- นวนลนา เทียรเจริญ. (2550). การขนส่งและโลจิสติกส์. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.
- ปิยวรรณ แก้วจันทร์. (2549?). การควบรวมกิจการ : ทางลัดในการขยายธุรกิจ. กรุงเทพฯ: สาขาวิชาการบัญชี คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานคร.
- วิทย์ สัตยารักษ์วิทย์. (2542). เศรษฐศาสตร์อุตสาหกรรม เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์. กรุงเทพฯ: โครงการส่งเสริมเอกสารวิชาการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- อานวยเพ็ญ มนุสุข. (2541). เศรษฐศาสตร์โครงสร้างและพฤติกรรมของอุตสาหกรรม. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- Thanopoulou, H.A. (2000, February). From Internationalism to Globalization : Trends in Modern Shipping. *Journal for Maritime Research*. 2000(2)
- Gregory, Karen V. (2000). *Economies of Scale in International Liner Shipping and Ongoing Industry Consolidation : An Application of Stigler's Survivorship Principle*. Master's thesis, Faculty of the Virginia Polytechnic Institute and State University. Photocopied.
- Motta, Massimo. (1999). *Economic Analysis and EC Merger Policy*. Master's thesis,

European University Institute, Florence, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, and CEPR, London. Photocopied.

Wikipedia (The free encyclopedia) (2012). *Concentration ratio*. Retrieved March 21, 2012,
From http://en.wikipedia.org/wiki/Concentration_ratio

Wikipedia (The free encyclopedia) (2012). *Herfindahl index*. Retrieved March 21, 2012,
From http://en.wikipedia.org/wiki/Herfindahl_index

Wikipedia (The free encyclopedia) (2012). *Maersk*. Retrieved March 21, 2012,
From <http://en.wikipedia.org/wiki/Maersk>

Wikipedia (The free encyclopedia) (2012). *P&O Nedlloyd*. Retrieved March 21, 2012,
From http://en.wikipedia.org/wiki/P%26O_Nedlloyd





ประวัติย่อผู้วิจัย

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ ชื่อสกุล นาย กฤษกร หวังรัตนพรสุข
 วันเดือนปีเกิด 22 ตุลาคม 2522
 สถานที่เกิด เขตปทุมวัน จังหวัดกรุงเทพมหานคร
 สถานที่อยู่ปัจจุบัน 207/61 ซอยพัฒนาการ61 ถนนพัฒนาการ เขตประเวศ
 กรุงเทพมหานคร 10250
 ตำแหน่งหน้าที่การงานในปัจจุบัน ผู้จัดการงานขายผลิตภัณฑ์บริการจัดการด้านการเงิน
 สถานที่ทำงานปัจจุบัน ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
 ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2540

ประกาศนียบัตรวิชาชีพ
 จากโรงเรียนอัสสัมชัญพาณิชยการ

พ.ศ. 2544

ศิลปศาสตรบัณฑิต
 จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

พ.ศ. 2555

เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต
 จากมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ