



กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย
เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน



โดย
นางสาวภฤศญา ปิยนุสรณ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการ
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2558
ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย
เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการ
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2558
ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

LOGISTICS DEVELOPMENT SYTATEGY BETWEEN THAILAND AND MALAYSIA TO ASEAN
ECONOMICS COMMUNITY



By
Miss Phrutsaya Piyanusorn

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree

Doctor of Philosophy Program in Management

Graduate School, Silpakorn University

Academic Year 2015

Copyright of Graduate School, Silpakorn University

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร อนุมัติให้วิทยานิพนธ์เรื่อง “ กลยุทธ์การพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซีย เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ” เสนอโดย
นางสาวภฤศญา ปิยนุสรณ์ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการ

.....
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปานใจ ธารทัศน์วงศ์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่.....เดือน..... พ.ศ.....

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

1. รองศาสตราจารย์พรชัย เทพปัญญา
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พิชิต พระพินิจ

คณะกรรมการตรวจสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.พิทักษ์ ศิริวงศ์)

...../...../.....

..... กรรมการ

(อาจารย์ ดร.สตีล ธนาธิโชติ)

...../...../.....

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีระวัฒน์ จันทิก)

...../...../.....

..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์พรชัย เทพปัญญา)

...../...../.....

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พิชิต พระพินิจ)

...../...../.....

54604906: สาขาวิชาการจัดการ

คำสำคัญ: ระบบโลจิสติกส์ / ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน / ดัชนีชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์

กฤษฎา ปิยนุสรณ์: กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซีย เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์: รศ.พรชัย เทพปัญญา และ ผศ.ดร.พิชิต พระพินิจ. 195 หน้า.

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 3 ประการ 1) เพื่อศึกษาบริบทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2) เพื่อศึกษาศักยภาพภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 3) เพื่อสร้างกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ดำเนินการวิจัย 3 ขั้นตอน ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาบริบทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ใช้การวิเคราะห์เอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ นายด่านศุลกากร หัวหน้าด่านศุลกากรสะเดา หอการค้าจังหวัดสงขลา สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการด้าน โลจิสติกส์ และนักวิชาการด้านโลจิสติกส์ จำนวน 30 คน ขั้นตอนที่ 2 ศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการศึกษาเครื่องดัชนีชี้วัดศักยภาพทางโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index :LPI) และการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ให้ข้อมูลกลุ่มเดียวกับขั้นตอนที่ 1 และ ขั้นตอนที่ 3 สร้างกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จากการสนทนากลุ่มเพื่อสร้างกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผลการวิจัยพบว่า กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประกอบไปด้วยนโยบาย 7 ด้าน ได้แก่ 1) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซียด้านการขนส่งทางบก 2) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซียด้านการขนส่งทางราง 3) การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ 4) การพัฒนาและจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ 5) การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์ 6) การพัฒนากระบวนการศุลกากร 7) การสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชน จากนั้นนโยบาย 7 ด้านนำมาซึ่งกลยุทธ์ 32 กลยุทธ์

ประโยชน์จากงานวิจัยนี้ก่อให้เกิดในการนำไปใช้เชิงนโยบาย ทั้งภาครัฐและเอกชนและสามารถนำไปสู่การปฏิบัติ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจที่เกี่ยวข้องและรัฐบาล ในระดับระดับท้องถิ่น ภูมิภาค และ ระดับประเทศ โดยเฉพาะระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย มาเลเซีย เป็นการเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างประเทศและรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในการศึกษาครั้งนี้ได้มีการนำแนวคิดการประเมินโลจิสติกส์ของธนาคารโลก (LPI) มาปรับปรุงและบูรณาการกับการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทระบบโลจิสติกส์ไทย มาเลเซีย อันจะเป็นประโยชน์ในด้านวิชาการต่อไปมากยิ่งขึ้น

สาขาวิชาการจัดการ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ลายมือชื่อนักศึกษา.....

ปีการศึกษา 2558

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ 1. 2.

54604906: MAJOR: MANAGEMENT

KEY WORDS: LOGISTICS / ASEAN ECONOMIC COMMUNITY / LOGISTICS
PERFORMANCE INDEX

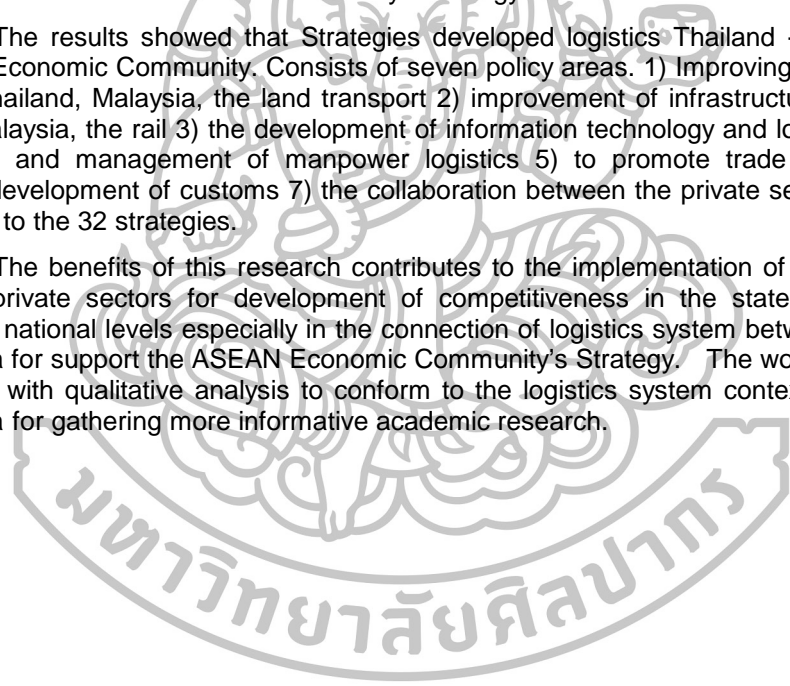
PHRUTSAYA PIYANUSORN : LOGISTICS DEVELOPMENT SYTATEGY BETWEEN
THAILAND AND MALAYSIA TO ASEAN ECONOMICS COMMUNITY. THESIS ADVISORS :
ASSOC.PROF.PORNCHAI DHEBPANYA AND ASST. PROF. PICHIT PRAPINIT, Ph.D. 195 pp.

This research has three objectives: 1) to study the context of the development of logistics Thailand - Malaysia supports the AEC 2) to study the potential of logistics Thailand - Malaysia to support AEC 3) to establish a strategy to develop logistics Thailand - Malaysia for the ASEAN economic community.

Research conducted at three stages. The first of the development context logistics Thailand - Malaysia supports the AEC by analysis of documents and interviewing. Informants including customs officers. Customs chief Sadao Songkhla Chamber of Commerce FTI Operators logistics and academics logistics. Step 2 the potential logistics Thailand - Malaysia for the ASEAN Economic Community is study by. using indicators of potential logistics (Logistics Performance Index: LPI), and in-depth interviews to the same group. contributors as the first step. Finally, create a strategy to develop logistics Thailand - Malaysia for the ASEAN Economic Community's strategy to create a discussion group.

The results showed that Strategies developed logistics Thailand - Malaysia for the ASEAN Economic Community. Consists of seven policy areas. 1) Improving infrastructure logistics - Thailand, Malaysia, the land transport 2) improvement of infrastructure, logistics - Thailand, Malaysia, the rail 3) the development of information technology and logistics. 4) the development and management of manpower logistics 5) to promote trade and logistics services 6) development of customs 7) the collaboration between the private sector of policy. 7 policy lead to the 32 strategies.

The benefits of this research contributes to the implementation of policy in both public and private sectors for development of competitiveness in the state of the local, regional and national levels especially in the connection of logistics system between Thailand and Malaysia for support the ASEAN Economic Community's Strategy. The world bank's LPI is integrated with qualitative analysis to conform to the logistics system context of Thailand and Malaysia for gathering more informative academic research.



Program of Management

Graduate School, Silpakorn University

Student's signature

Academic Year 2015

Thesis Advisors' signature 1. 2.

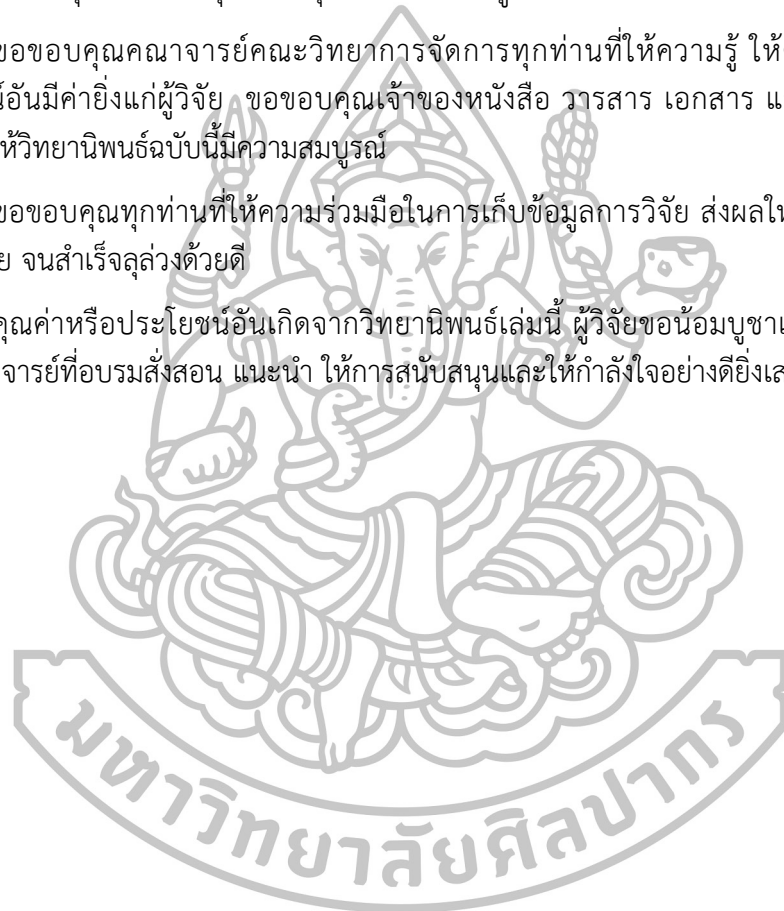
กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี เพราะได้รับความกรุณาจาก รองศาสตราจารย์ พรชัย เทพปัญญา และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พิชิต พระพินิจ ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.พิทักษ์ ศิริวงศ์ ประธานกรรมการสอบ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ธีระวัฒน์ จันทิก ผู้ทรงคุณวุฒิภายใน และ อาจารย์ ดร.สติธร ธนานิธิโชติ ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอก ที่กรุณาให้คำปรึกษา คำแนะนำ และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์แก่ผู้วิจัย ส่งผลให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้ถูกต้องและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้วิจัยขอขอบคุณในความกรุณาของทุกท่านเป็นอย่างสูง

ขอขอบคุณคณาจารย์คณะวิทยาการจัดการทุกท่านที่ให้ความรู้ ให้คำแนะนำและประสบการณ์อันมีค่าแก่ผู้วิจัย ขอขอบคุณเจ้าของหนังสือ วารสาร เอกสาร และวิทยานิพนธ์ทุกเล่มที่ช่วยให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการเก็บข้อมูลการวิจัย ส่งผลให้ผู้วิจัยสามารถดำเนินการวิจัย จนสำเร็จลุล่วงด้วยดี

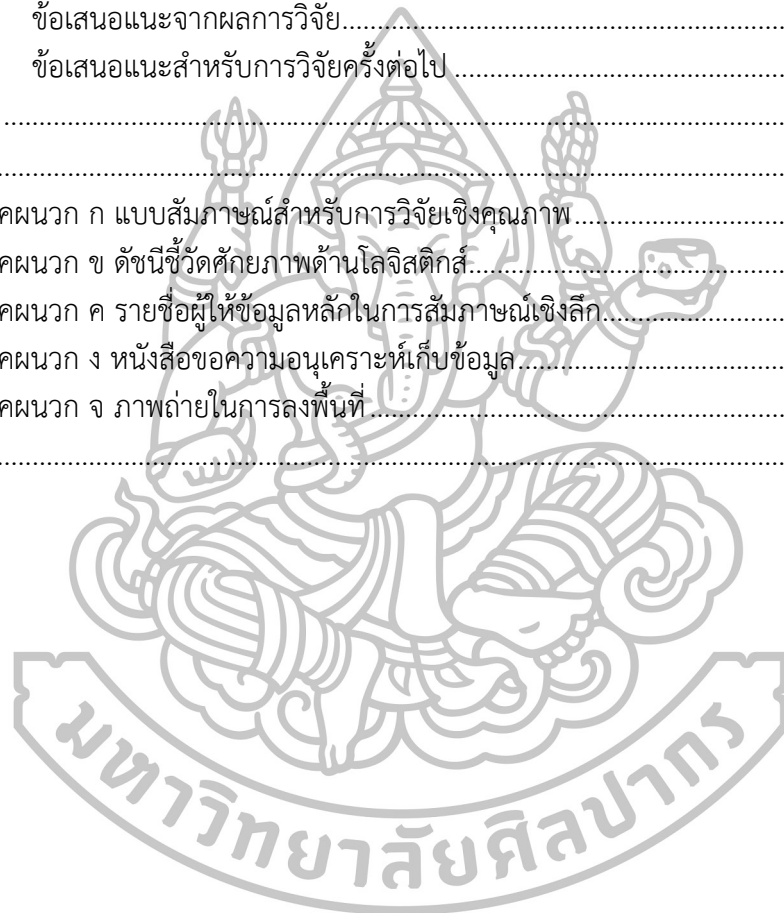
คุณค่าหรือประโยชน์อันเกิดจากวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ผู้วิจัยขอน้อมบูชาแต่พระคุณบิดา มารดา ครู อาจารย์ที่อบรมสั่งสอน แนะนำ ให้การสนับสนุนและให้กำลังใจอย่างดียิ่งเสมอมา



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญตาราง	ฌ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
คำถามการวิจัย.....	6
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	6
ขอบเขตของการวิจัย	7
ขั้นตอนการวิจัย.....	9
ประโยชน์ที่ได้รับ	11
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	11
2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	12
บริบทประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.....	12
แนวคิดการจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน.....	13
แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมาเลเซีย ปี 2553-2558	20
แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	31
เครื่องมือประเมินศักยภาพโลจิสติกส์.....	34
การสร้างดัชนีชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์.....	38
แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์.....	41
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	50
3 วิธีดำเนินการวิจัย	63
วิธีที่ใช้ในการวิจัย	63
การเลือกพื้นที่.....	63
วิธีและขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย.....	67
สรุป.....	76
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	77
ขั้นตอนที่ 1 ผลการศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อน	
เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.....	77
ขั้นตอนที่ 2 ผลการศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย	
ก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	99

บทที่	หน้า
ขั้นตอนที่ 3 ผลการพัฒนากลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อ รองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.....	110
5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	134
สรุปผลการวิจัย	134
อภิปรายผลการวิจัย	139
ประโยชน์ของการวิจัย	152
ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย.....	152
ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป	154
รายการอ้างอิง	156
ภาคผนวก.....	166
ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์สำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพ.....	167
ภาคผนวก ข ดัชนีชี้วัดศักยภาพด้านโลจิสติกส์.....	170
ภาคผนวก ค รายชื่อผู้ให้ข้อมูลหลักในการสัมภาษณ์เชิงลึก.....	174
ภาคผนวก ง หนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูล.....	177
ภาคผนวก จ ภาพถ่ายในการลงพื้นที่.....	185
ประวัติผู้วิจัย	195



สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	ด้านที่มีมูลค่าการค้ามากที่สุด 10 อันดับแรก ปี 2556	3
2	ตารางสรุปความหมายโลจิสติกส์	14
3	ด้านที่มีอาณาเขตติดต่อประเทศมาเลเซีย	23
4	อัตราค่าขนส่งสินค้าทางบก	23
5	อัตราค่าขนส่งสินค้าทางเรือ จากท่าเรือกรุงเทพ (BKK) ไปยังท่าเรือ Penang (PEN) ท่าเรือ Port Klang (PKG) และท่าเรือ Pasir Gudang (PGU)	24
6	การขนส่งทางรถไฟจากสถานีลาดกระบัง – กรุงเทพ ไปยัง มาเลเซีย ไปยังท่าเรือ Penang (PEN) ท่าเรือ Port Klang (PKG) และ Kuala Lumpur (KUL)	24
7	การขนส่งทางอากาศจากกรุงเทพไปยังมาเลเซีย จากสนามบินสุวรรณภูมิไปยัง สนามบินประเทศมาเลเซีย	24
8	การวัดสมรรถนะของกระบวนการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	35
9	งานวิจัยภายในประเทศ	50
10	งานวิจัยต่างประเทศในประเทศ	57
11	ตารางแสดงด้านที่มีพื้นที่ติดต่อระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย	66
12	ด้านที่มีมูลค่าการค้าสูงสุด 10 อันดับ	66
13	สรุปขั้นตอนที่ 1 ศึกษาบริบทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อน เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	71
14	สรุปขั้นตอนที่ 2 ศึกษาศักยภาพภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศ ไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	73
15	สรุปขั้นตอนที่ 3 การสรุปและพัฒนากลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	75
16	ผลวิเคราะห์การศึกษาระบบการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร(Customs) ด้าน สะเดาและด่านปาดังเบซาร์ จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis) ..	78
17	ผลวิเคราะห์การศึกษาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศไทยและ ประเทศมาเลเซีย จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis)	82
18	ผลวิเคราะห์การศึกษาระบบการจัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments) จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis)..	86
19	ผลวิเคราะห์การศึกษาระบบความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ใน ประเทศ(Logistics Competence) ของประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย จาก การวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis).....	87
20	ผลวิเคราะห์การศึกษาระบบการติดตามสถานะการจัดส่ง(Tracking & Tracing) ของ ประเทศไทย จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis).....	88
21	ผลวิเคราะห์การศึกษาระบบความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง(Timeliness) ของ ประเทศไทย และประเทศมาเลเซีย จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis)	89

ตารางที่		หน้า
22	ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จากการสัมภาษณ์ (In-Depth Interview).....	93
23	ผลการจัดอันดับความสำคัญในศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์จากผู้ให้ข้อมูล หลักจำนวน 30 ราย.....	100
24	ผลการจัดอันดับความสำคัญในศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ด้านศุลกากร สะเดา จากผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 30 ราย.....	101
25	ผลการจัดอันดับความสำคัญในศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ด้านศุลกากรปา ดังเบซาร์จากผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 30 คน.....	101
26	ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้ประสบผลสำเร็จ.....	114
27	แสดงผลการสังเคราะห์ SWOT.....	121
28	แสดงผลการสังเคราะห์ TOWS Matrix.....	123
29	สรุปกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน ด้านการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย ด้านการขนส่งทางบก.....	130
30	สรุปกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคม เศรษฐกิจอาเซียนด้าน การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ไทย- มาเลเซีย ด้านการขนส่งทางราง.....	130
31	สรุปกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคม เศรษฐกิจอาเซียนด้านการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์.....	131
32	สรุปกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคม เศรษฐกิจอาเซียนด้านการพัฒนาและจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์.....	131
33	สรุปกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคม เศรษฐกิจอาเซียนด้านการส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์.....	132
34	สรุปกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคม เศรษฐกิจอาเซียนด้านการพัฒนากระบวนการศุลกากร.....	132
35	สรุปกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคม เศรษฐกิจอาเซียนด้านการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชน.....	133
36	นโยบายที่ 1 การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย ด้านการขนส่ง ทางบก.....	146
37	นโยบายที่ 2 การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย ด้านการ ขนส่งทางราง.....	147
38	นโยบายที่ 3 การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์.....	147
39	นโยบายที่ 4 การพัฒนาและจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์.....	148

ตารางที่		หน้า
40	นโยบายที่ 5 การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์	149
41	นโยบายที่ 6 การพัฒนากระบวนการศุลกากร	150
42	นโยบายที่ 7 การสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชน.....	150



สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	แสดงเขตพื้นที่เชื่อมต่อด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์.....	8
2	ขั้นตอนการวิจัย	10
3	แผนพัฒนาประเทศมาเลเซีย	26
4	โครงสร้างสภาโลจิสติกส์แห่งประเทศไทย	29
5	การวัดสมรรถนะการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	34
6	เป้าหมายการจัดการเชิงกลยุทธ์	43
7	ภาพห่วงโซ่คุณค่า.....	47
8	วิทยา สุธฤตดำรง (2546) โลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน.....	49
9	แผนที่แสดงเขตพื้นที่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ที่มีเขตพื้นที่ติดต่อประเทศมาเลเซีย.....	64
10	แผนที่แสดงเขตพื้นที่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์และด่านศุลกากรสะเดาที่มีเขตพื้นที่ เชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซีย.....	65
11	ขั้นตอนการวิจัย	68
12	โมเดล Conectivity Chain	151
13	สัมภาษณ์นายด่านศุลกากรสะเดา ณ ด่านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา	186
14	สัมภาษณ์นายด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ณ ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา.....	187
15	สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก หอการค้าจังหวัดสงขลา.....	188
16	การสนทนากลุ่ม	189
17	ภาพถ่าย ด่านสะเดา	190
18	ภาพถ่าย ด่านพรมแดนสะเดา	191
19	ภาพถ่ายด่านศุลกากร สะเดา (แห่งใหม่) จังหวัด สงขลา	192
20	ภาพถ่ายด่านศุลกากร ปาดังเบซาร์.....	193
21	ภาพถ่ายสถานีรถไฟ ปาดังเบซาร์.....	194

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการแข่งขันทางธุรกิจมีแนวโน้มที่สูงขึ้น จากกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่มีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น ผลักดันให้ภาคธุรกิจต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจ ทั้งการลดต้นทุนธุรกิจและการสร้างมูลค่าเพิ่มใหม่ๆ เสนอลูกค้า การบริหารจัดการกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภคตลอดห่วงโซ่อุปทาน การบริหารจัดการโลจิสติกส์ จึงเป็นเป้าหมายสำคัญที่ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นแหล่งที่มาของความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งในระดับธุรกิจและระดับของประเทศ แม้ว่าตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา หน่วยงานและองค์กรต่างๆ ของประเทศไทย ทั้งภาครัฐและเอกชน สถาบันวิชาการ สถาบันสื่อสารมวลชน ได้ร่วมกันในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย แต่พบว่า ประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ยังต่ำกว่าคู่ค้า เนื่องมาจากแนวโน้มเศรษฐกิจการค้าโลก และปัจจัยเศรษฐกิจภายในประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556: 2)

จากสภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีการแข่งขันสูงขึ้นดังกล่าว การพัฒนาโลจิสติกส์ถือเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งผู้บริหารระดับสูงและระดับปฏิบัติการทั้งภาครัฐและเอกชนจะต้องพัฒนาระบบโลจิสติกส์ แบบบูรณาการครอบคลุมเชื่อมโยงทุกรูปแบบการคมนาคมขนส่ง รวมทั้งระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยนั้นถือว่ายังพัฒนาค่อนข้างช้าเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยข้อมูลจากดัชนีวัดประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลกในปี 2014 พบว่าประเทศไทยถูกจัดอันดับให้อยู่ในลำดับที่ 35 ขณะที่สาธารณรัฐสิงคโปร์อยู่อันดับที่ 5 และประเทศมาเลเซียอยู่อันดับที่ 25 ซึ่งเป็นมิติที่มีอันดับดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ ต่ำกว่าประเทศมาเลเซียและสาธารณรัฐสิงคโปร์ ในด้านการบริการ ทั้งของภาครัฐและเอกชน (Service Level) ในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ พิธีศุลกากร สมรรถนะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ ระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (สถาปณารูปแห่งชาติ, 2558: 4)

ประเทศไทยได้เปรียบในด้านทำเลที่ตั้งที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีเส้นทางการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีอุปสรรคสำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง การขาดบุคลากรที่มีความรู้ในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ทักษะในการใช้ภาษาอังกฤษในการสื่อสาร กฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่ขาดมาตรฐานที่เป็นสากล และการพัฒนาผู้ประกอบการ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555) ทั้งนี้การปฏิบัติตามกรอบข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนจะช่วยทำให้มูลค่าการส่งออก ณ จุดผ่านแดนจากประเทศไทยไป

ยังประเทศที่มีด่านพรมแดนติดกันมีมูลค่าสูงขึ้น (กรกรณ์ย์ ชีวะตระกูลพงษ์ และ จิตติชัย รุจนกนกนาฏ, 2554: 3) โดย ปัจจัยสู่ความสำเร็จสำหรับการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้ เพื่อเจ้าของธุรกิจไทยสามารถจะจัดส่งสินค้าไปให้ลูกค้า ณ สถานที่และในเวลาที่ต้องการ โดยจะต้องทราบขั้นตอนการจัดส่งสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานทั้งหมดที่มีอยู่ในการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนในภูมิภาคนี้ ตลอดจนกฎระเบียบต่างๆ และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างไทยกับจีน และประเทศในกลุ่มอาเซียน (รศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ และคณะ, 2552) ทั้งนี้การจะพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางด้านการค้า การลงทุนและโลจิสติกส์ในภูมิภาคอุษาคเนย์นี้ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการพัฒนาโครงข่ายต่างๆ เชื่อมโยงระหว่างกันด้วย โดยการสร้างสมดุลทั้ง อุปสงค์ กับอุปทาน ในเชิงการค้า การลงทุน การผลิต การขนส่งสินค้าเข้าออกจะทำให้เกิดผลประโยชน์เชิงเศรษฐกิจตลอดแนวเส้นทาง และการใช้อัตถประโยชน์จากการลงทุนของภาครัฐอย่างแท้จริง (บุญทรัพย์ พานิชการ, 2555)

ทั้งนี้ประเทศไทยนั้นต้องเผชิญกับสภาพแวดล้อมหลายประการที่จะกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และระบบการขนส่งในอนาคต นอกจากการดำเนินงานภายใต้ทิศทาง การพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีนแล้ว ยังมีปัจจัยอื่นที่เข้ามาเป็นตัวกำหนดความต้องการด้านโลจิสติกส์และการขนส่ง คือ การขยายตัวของประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้ารวมทั้งการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่เป็นการเปิดเสรีทางการค้าและการขนส่งที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต ทำให้ข้อจำกัดและการกีดกันทางการค้าในรูปของภาษีลดลงเป็นผลให้ปริมาณการค้าและบริการระหว่างประเทศมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว และมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ประเทศไทยจึงต้องเตรียมความพร้อมให้กับธุรกิจ โลจิสติกส์และขนส่งของไทย เพื่อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ในที่สุด (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556: 55)

ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซียนั้น ถือได้ว่าประเทศมาเลเซียเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตติดต่อกันและมีผลประโยชน์ร่วมกันในหลายๆ ด้าน จึงทำให้ทั้งสองประเทศมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด โดยมีความสัมพันธ์ในด้านต่างๆ เช่น ด้านการเมือง ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับมาเลเซียได้พัฒนาแน่นแฟ้นจนมีความใกล้ชิดกันจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากทั้งสองประเทศมีผลประโยชน์ทางด้านความมั่นคงที่ต้องพึ่งพาระหว่างกันมีการแลกเปลี่ยน การเยือนในระดับต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ ทั้งระดับพระราชวงศ์ชั้นสูงและรัฐบาล ทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ แม้ว่าทั้งสองฝ่ายจะมีความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกันเป็นอย่างมาก แต่ก็ยังมีปัญหาเรื่องการปักปันเขตแดนทางบก, บุคคลสองสัญชาติ และ โจรก่อการร้ายในจังหวัดชายแดนภาคใต้ที่ทั้งสองประเทศต้องร่วมมือกันแก้ไขต่อไป ด้านเศรษฐกิจ มาเลเซียถือว่าเป็นคู่อันดับ 1 ของไทยในอาเซียน โดยไทยเป็นฝ่ายขาดดุลการค้ามาเลเซียมาตลอด และสินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยที่ส่งไปยังมาเลเซีย ได้แก่ เครื่องโทรสาร โทรพิมพ์ โทรศัพท์ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ เคมีภัณฑ์และยางพารา สำหรับสินค้าออกและสินค้าเข้าบางอย่างอาจเป็นสินค้าประเภทเดียวกัน ซึ่งสินค้าเข้าที่สำคัญที่ไทยนำเข้าจากมาเลเซีย ก็ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้า เคมีภัณฑ์ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมและแผงวงจรไฟฟ้า ส่วนด้านการค้าชายแดนระหว่างไทย-มาเลเซีย นั้น ไทยส่งสินค้าออกไปมาเลเซียโดยผ่านด่านศุลกากรตามพรมแดนใน 5 จังหวัด ได้แก่ ยะลา นราธิวาส สตูล สงขลา และปัตตานี

ซึ่งผู้วิจัยได้เลือกด้านศุลกากรเขตพรมแดน จังหวัด สงขลาในการศึกษาเนื่องจากเป็นด้านที่มีมูลค่าการนำเข้าส่งออกมากที่สุดในประเทศไทย ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ด้านที่มีมูลค่าการค้ามากที่สุด 10 อันดับแรก ปี 2556

ชื่อด้าน	ด้าน	จังหวัด	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)
1.ด้านศุลกากรสะเดา	มาเลเซีย	สงขลา	307,221
2.ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์	มาเลเซีย	สงขลา	241,810
3.ด้านศุลกากรสังขละบุรี	พม่า	กาญจนบุรี	97,583
4.ด้านศุลกากรหนองคาย	ลาว	หนองคาย	46,707
5.ด้านศุลกากรอรัญประเทศ	กัมพูชา	สระแก้ว	36,786
6.ด้านศุลกากรคลองใหญ่	กัมพูชา	ตราด	28,453
7.ด้านศุลกากรมุกดาหาร	ลาว	มุกดาหาร	27,593
8.ด้านศุลกากรระนอง	พม่า	ระนอง	25,334
9.ด้านศุลกากรแม่สอด	พม่า	ตาก	22,107
10.ด้านศุลกากรพืชมั่งสาหาร	ลาว	อุบลราชธานี	9,658

ที่มา: สำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560) การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน. (กรุงเทพฯ: สำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556)

จากตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่าการค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย นั้น ที่มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดอยู่ที่ด้านสะเดา จังหวัดสงขลา รองลงมาคือด้านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา โดยด้านศุลกากรสะเดาถือเป็นด่านพรมแดนทางบกที่มีปริมาณการขนส่งของรถบรรทุกสินค้ามากที่สุดในด้านการทหานั้น เนื่องจากทั้งสองประเทศมีพรมแดนติดต่อกัน จึงมีความร่วมมือกันเป็นพิเศษในด้านการทห เช่น การร่วมมือในด้านอุตสาหกรรมผลิตอาวุธ การซื้อมรบรวม การฝึกนักบินและเจ้าหน้าที่ประจำเครื่องบิน รวมทั้งการแลกเปลี่ยนการเยือนระหว่างเรือรบและคณะทหระหว่างกัน เป็นต้น นอกจากนี้จากการที่มาเลเซียเคยอยู่ภายใต้การปกครองของอังกฤษ และส่วนหนึ่งอยู่ภายใต้การปกครองของไทยมาในอดีต โดยเพิ่งได้รับเอกราชเมื่อ พ.ศ.2500 ในช่วงเริ่มตั้งประเทศนั้น มาเลเซียประสบปัญหากระทบกระทั่งกับประเทศเพื่อนบ้านในเรื่องเขตแดนทั้ง อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และสิงคโปร์ ทำให้มาเลเซียมีความอ่อนไหวต่อเรื่องความมั่นคงภายในและภูมิภาคมาก การดำเนินนโยบายด้านการเมืองและความมั่นคงจึงมีลักษณะเข้มงวด ขาดความยืดหยุ่น แต่เมื่อสถานการณ์โลกและภูมิภาคเปลี่ยนไปตามกระแสโลกาภิวัตน์ จึงได้ปรับเปลี่ยนให้มีความยืดหยุ่นมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ความสัมพันธ์กับประเทศต่างๆปรับตัวไปในทางที่ดีขึ้นเป็นลำดับ ด้านความสัมพันธ์ทางการทูตไทยสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตกับมาเลเซียเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2500 เอกอัครราชทูต ณ

กรุงกัวลาลัมเปอร์คนปัจจุบันคือ นายปิยวัชร นิยมฤกษ์ ซึ่งเข้ารับตำแหน่งเมื่อเดือนมีนาคม 2550 นอกจากนี้ ไทยยังมีสถานกงสุลใหญ่ในมาเลเซีย 2 แห่ง (สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองปีนัง และสถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองโกตาบารู) และมีสถานกงสุลประจำเกาะลังกาวิ (ซึ่งมีดาโต๊ะ ชาซรีล เอสเคย์ บิน อับดุลลาห์ กงสุลกิตติมศักดิ์เป็นหัวหน้าสำนักงาน) สำหรับหน่วยงานของส่วนราชการต่าง ๆ ซึ่งตั้งสำนักงานอยู่ภายใต้สถานเอกอัครราชทูตฯ ได้แก่ สำนักงานผู้ช่วยทูตฝ่ายทหาร สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ สำนักงานแรงงาน ส่วนหน่วยงานของไทยอื่นๆ ที่ตั้งสำนักงานในมาเลเซียคือการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย บริษัทการบินไทย สำหรับหน่วยงานของมาเลเซียในไทยได้แก่ สถานเอกอัครราชทูตมาเลเซีย (เอกอัครราชทูตมาเลเซียคนปัจจุบันคือ ดาโต๊ะ ชารานี บิน อิบราฮิม) และสถานกงสุลใหญ่มาเลเซียประจำจังหวัดสงขลา ด้านสังคม ไทยกับมาเลเซียมีความใกล้ชิดกันในระดับท้องถิ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีการไปมาหาสู่ กันในฐานะเครือญาติและเพื่อนฝูง ซึ่งนำไปสู่ความร่วมมือกันทั้งในด้านการค้าและด้านอื่น ทั้งสองประเทศมีโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างกัน รวมทั้งความร่วมมือด้านการบริหารจัดการสัญจรข้ามแดนเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในพื้นที่ และส่งเสริมการติดต่อด้านการค้าและการท่องเที่ยว นอกจากนี้ ทั้งสองฝ่ายยังอนุญาตให้คนถือสัญชาติของอีกฝ่ายหนึ่งอาศัยอยู่ในพื้นที่ชายแดนใช้บัตรผ่านแดนซึ่งออกให้โดยหน่วยงานปกครองท้องถิ่นของแต่ละฝ่ายแทนการใช้หนังสือเดินทางเพื่อผ่านด่านพรมแดนระหว่างกันได้ ด้านศาสนาและวัฒนธรรม มีการแลกเปลี่ยนการเยือนของผู้เฝ้าศาสนาอิสลาม ทั้งในระดับจุฬาราชมนตรีและผู้เฝ้าศาสนา ทั้งจากส่วนกลางและในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ และการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการบริหาร จัดการโรงเรียนสอนศาสนาอิสลามและวิทยาลัยอิหม่าม เพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านกิจการศาสนาอิสลาม

จากการรวมตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนดังกล่าวข้างต้นนั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องมีการขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้กับผู้ประกอบการไทยที่ดำเนินธุรกิจในระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก ในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันหรือการเพิ่มความสามารถในการสร้างหรือดึงดูดค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ เนื่องจากเศรษฐกิจโลกในอนาคตจะอยู่ที่เอเชียโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านรอบประเทศไทยและอาเซียน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556: 3) โดยผู้วิจัยเลือกประเทศมาเลเซียในการศึกษาวิจัยครั้งนี้เนื่องจากประเทศมาเลเซียถือเป็นประเทศคู่ค้าอันดับ 1 ของไทยในอาเซียน (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2558) อีกทั้งประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีชายแดนติดกับประเทศไทย ทำให้ประเทศไทยมีความได้เปรียบในการขนส่งสินค้ามากกว่าประเทศคู่แข่งอื่นๆ จึงจำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องให้ความสำคัญ เนื่องจากประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีศักยภาพในการแข่งขันประเทศหนึ่งที่มีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ และมีแรงงานที่มีคุณภาพ รวมทั้งเป็นประเทศที่กำลังเร่งพัฒนาและเปิดประตูการค้ามากขึ้น (สมใจ รวยสันเทียะ, 2550: 2) ซึ่งถือได้ว่าประเทศมาเลเซียเป็นประเทศเป้าหมายหลักตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในด้านการยกประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

ทั้งนี้ประเทศไทยและประเทศมาเลเซียมีการค้าระหว่างกันที่มีสัดส่วนสูง ทั้งสองประเทศมีอาณาเขตติดต่อกันทั้งทางบกและทางน้ำ โดยทางบกมีการคมนาคมติดต่อกันได้ทั้งรถยนต์และรถไฟ ทางน้ำมีท่าเรือที่สามารถเดินเรือติดต่อกันได้ทั้งฝั่งทะเลในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ประกอบกับผลข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ที่ส่งเสริมการค้าระหว่างกันภายในประเทศสมาชิกอาเซียน

ทำให้มาเลเซียเป็นประเทศคู่ค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมกับไทยสูงที่สุดในกลุ่ม เมื่อก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางการคมนาคมขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีผลสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมการคมนาคมขนส่งเพิ่มมากขึ้น ถือเป็นโอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่จะได้รับผลดีจากความต้องการใช้บริการโลจิสติกส์ขนส่งระหว่างประเทศผ่านเส้นทางการขนส่งทางบกที่เพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของการค้าและการลงทุนภายใต้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนั้นโลจิสติกส์ถือเป็นเป้าหมายที่สำคัญของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ที่ต้องการลดต้นทุนและข้อกีดกันทางการค้าที่มีไปภาษีลง เพื่อส่งเสริมการค้าเสรีภายในภูมิภาคและสร้างฐานการผลิตร่วมกันสำหรับภูมิภาค (กรกรัณย์ ชีวะตระกูลพงษ์ และจิตติชัย รุจนกนกนาฏ, 2554: 3)

จากความสำเร็จทางการค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ผู้วิจัยได้ศึกษาจากการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องและได้พบประเด็นปัญหาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ปัญหาที่พบ คือ ปัญหาด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ ไม่ว่าจะเป็น กฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกและความสูงของรถบรรทุกไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพของผู้ประกอบการ กฎหมายและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรยังไม่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการ ขาดกฎหมายกำกับและส่งเสริมธุรกิจ Logistics Service Provider และกฎหมายเฉพาะด้านการขนส่งลำสมัย คือ พ.ร.บ.การจัดวางรางรถไฟ และขาดกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548: 30) ปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน ของประเทศไทยส่วนของภาคการขนส่ง โดยการขนส่งทางน้ำถือเป็นภาคการขนส่งหลักของประเทศ ประมาณร้อยละ 95 ของการขนส่งสินค้าออก หากแต่การขนส่งทางน้ำยังขาดการส่งเสริมและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง ท่าเรือเอกชนส่วนใหญ่ไม่ได้รับการช่วยเหลือหรือสนับสนุนจากภาครัฐ และภาครัฐไม่มีการทำถนนหรือเส้นทางที่ผู้ใช้บริการจะสามารถเข้าสู่ท่าเรือเอกชนได้อย่างสะดวก อีกทั้งการขนส่งทางรถไฟยังขาดโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม เช่น ไม่มีรถไฟรางคู่ ตารางการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีความไม่แน่นอน และการขนส่งล่าช้า (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548: 34) ปัญหาด้านการพัฒนากระบวนสารสนเทศ ในส่วนของประเด็นปัญหานี้ ผู้ประกอบการยังขาดความรู้ ความเข้าใจและไม่ตระหนักถึงผลประโยชน์ในการนำระบบสารสนเทศมาใช้ในงานโลจิสติกส์อีกทั้งขาดหน่วยงานกลางซึ่งประกอบด้วยภาครัฐและเอกชนที่รับผิดชอบในภาพรวมของเรื่องมาตรฐาน (Standardization) และฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ ขาดบุคลากรที่มีความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและโลจิสติกส์ในทุกระดับชั้นทั้งในภาครัฐบาลและภาคเอกชน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548: 35) ปัญหาด้านบุคลากรและองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ ประเด็นปัญหานี้เกิดจากผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทยยังขาดศักยภาพในการแข่งขันกับผู้ให้บริการต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นด้านเครือข่ายความร่วมมือ ทักษะ องค์ความรู้ และการเข้าถึงแหล่งเงินทุน รวมทั้งจำนวนผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นคนไทยมีไม่เพียงพอ ส่งผลต่อการพัฒนาความเป็นศูนย์กลางด้านระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาคของประเทศไทยต่อไปในอนาคต (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548: 36) และ การพัฒนาของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ประเด็นปัญหาที่ค้นพบคือ การขาดกฎหมายที่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในการดำเนินกิจการเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาผู้ประกอบการ

เป็นอย่างมาก อีกทั้งผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ขาดเครือข่ายในการเชื่อมต่อกับต่างประเทศ เนื่องจากไม่มีพันธมิตรในการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ ส่งผลให้มีเครือข่ายการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่แคบกว่าผู้ประกอบการจากต่างประเทศ

การใช้บริการขนส่ง คือการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ให้มากที่สุด การคัดเลือกหรือถูกคัดเลือกบริษัทภายนอก (outsourc) นั้น ปัจจัยหลักที่ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการขนส่งจะต้องให้ความสำคัญมากที่สุด คือ เรื่องการส่งมอบสินค้าและบริการที่ตรงเวลา ผลการเปรียบเทียบจากมุมมองของทั้งสององค์กรมีความคิดเห็นไปในทางเดียวกัน (นายวัชรโรจน์ งามแสงเนตร์, 2555)

จากประเด็นปัญหาของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – ประเทศมาเลเซียดังกล่าว หากจะลดปัญหาต่างๆจึงจำเป็นต้องมีการทบทวนแผนพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของทั้งสองประเทศ ศึกษาบริบทพื้นที่เชื่อมโยงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน วิเคราะห์และประเมินศักยภาพระบบโลจิสติกส์ ตลอดจนกำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสม โดยการเครื่องมือสำคัญในการประเมินศักยภาพโลจิสติกส์และโซ่อุปทานมีหลายองค์ประกอบ ทั้งในด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน เช่น LPI เป็นการประเมินศักยภาพด้านระบบโลจิสติกส์ภาพรวม เพื่อนำไปสู่การกำหนดยุทธศาสตร์ SCOR เป็นเครื่องมือประเมินศักยภาพของโซ่อุปทานทั้งในระดับองค์กร ระดับธุรกิจ ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำและปลายน้ำ (พิชิต พระพินิจ และคณะ, 2558)

ผู้วิจัยจึงมีความต้องการศึกษาค้นคว้าเรื่อง กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อนำผลจากการวิจัยดังกล่าวมาเป็นกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ให้สามารถแข่งขันกับประเทศมาเลเซียต่อไป

คำถามการวิจัย

1. บริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเป็นอย่างไร
2. ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย-มาเลเซีย ก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นอย่างไร และมีศักยภาพมากน้อยเพียงใด
3. กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่เหมาะสมเป็นอย่างไร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
2. เพื่อศึกษาศักยภาพภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
3. เพื่อสร้างกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ขอบเขตของการวิจัย

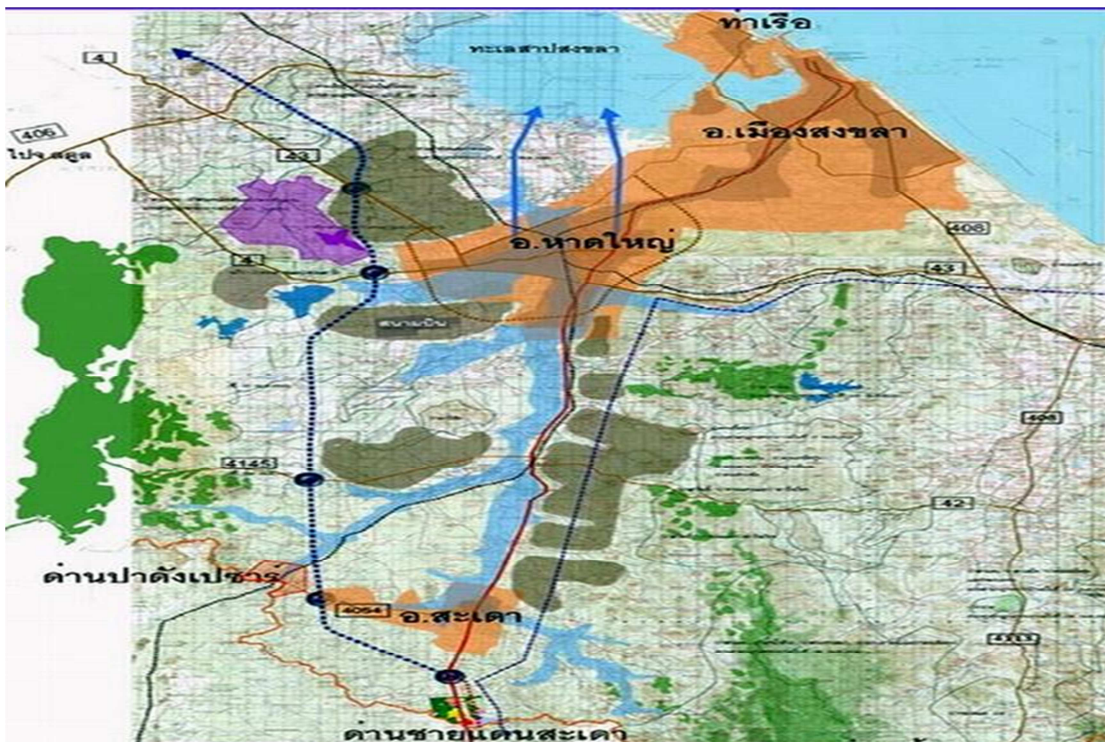
การศึกษาวิจัยเรื่อง “กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เพื่อศึกษาบริบทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมถึงศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยนำความรู้ที่ได้มาวิเคราะห์ สังเคราะห์เพื่อหากกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่เหมาะสมกับประเทศไทย โดยผู้วิจัยกำหนดขอบเขตการวิจัย ดังนี้

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ผู้วิจัยศึกษาข้อมูลด้านเนื้อหาจากเอกสาร แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย ประกอบด้วย แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา (พ.ศ.2556-2560) แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ สภาปฏิรูปแห่งชาติ (2558) แนวคิดศักยภาพความพร้อมในพื้นที่ชายแดนไทยที่ เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จากคณะอนุกรรมการศึกษาความสัมพันธ์ไทยกับประเทศอาเซียนที่มีพรมแดนร่วมกับประเทศไทย ในคณะกรรมการการต่างประเทศ สภาผู้แทนราษฎร (2557) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย (2556) นโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (2554) โครงการประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (2550) การสร้างดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์ และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติประเทศมาเลเซีย (2553-2558) และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยการวิเคราะห์และสังเคราะห์เพื่อนำมากำหนดเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยและเป็นแนวทางในการวิจัย

ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ด้านศุลกากรสะเดา และด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดาจังหวัดสงขลา เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยไปยังประเทศมาเลเซียมากที่สุดในประเทศไทย อีกทั้งมีเขตพื้นที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซียที่เชื่อมโยงระบบการขนส่งของทั้งสองประเทศทั้งในระบบการขนส่งทางถนน และการขนส่งทางรถไฟ ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 แสดงเขตพื้นที่เชื่อมต่อด่านสะเดาและด่านป่าดงเบขาร์

ขอบเขตกลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาวิจัยเรื่อง “กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาบริบทและศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Information) โดยการศึกษาเชิงเอกสารและ ใช้วิธีเลือกแบบเจาะจง (Purposive Selection) โดยใช้เทคนิคการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ นายด่านศุลกากร และ หัวหน้าด่านศุลกากร อำเภอ สะเดา จังหวัดสงขลา หอการค้าจังหวัดสงขลา สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ นักวิชาการด้านโลจิสติกส์ จำนวน 30 คน

ขั้นตอนที่ 2 นำผลข้อมูลจากการวิเคราะห์ขั้นตอนที่ 1 มาสร้างเครื่องมือประเมินศักยภาพระบบโลจิสติกส์โดยการใช้เครื่องมือ Logistic Performance Index (LPI) หรือดัชนีชี้ประสิทธิภาพทาง Logistics และการสัมภาษณ์จากผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 30 คน ซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลหลักกลุ่มเดียวกับขั้นตอนที่ 1

ขั้นตอนที่ 3 สร้างกลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก โดยการนำเครื่องมือ Value Chain มาวิเคราะห์ปัจจัยภายใน และ PESTEL มาวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก จากนั้นนำผลข้อมูลมาวิเคราะห์ SWOT Analysis และจัดทำ TOWS MATRIX ในการกำหนดกลยุทธ์ และนำผลที่ได้มา

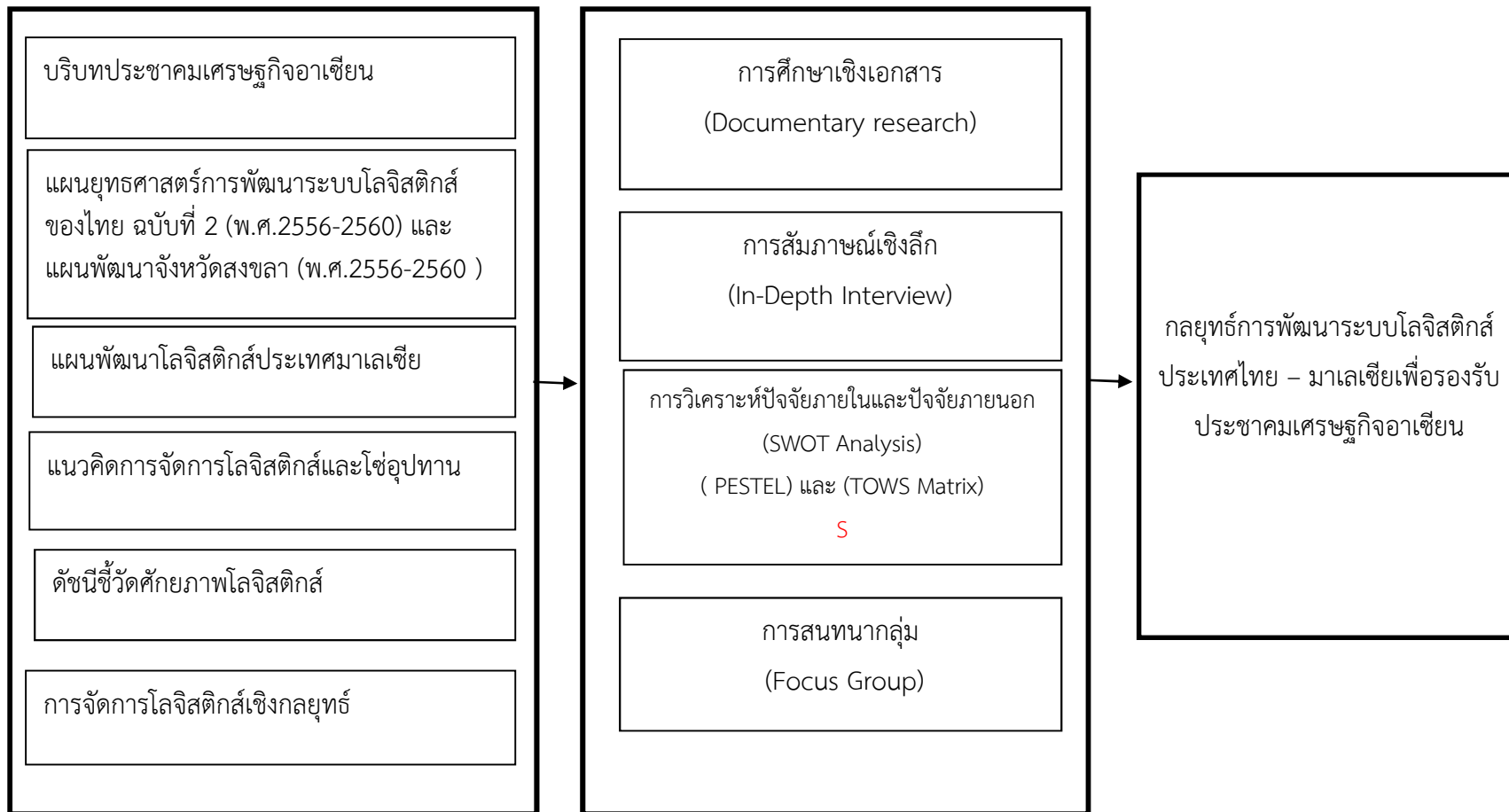
สร้างกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อเลือกกลยุทธ์จากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 10 คน

ขอบเขตด้านเวลา ระยะเวลาในการดำเนินการศึกษา **ผู้วิจัย** กำหนดระยะเวลาที่ใช้ในการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลระหว่าง ปีการศึกษา 2557 – 2558

ขั้นตอนการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้วิจัยได้ศึกษาและทบทวนแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้เป็นกรอบขั้นตอนการวิจัย ซึ่งสามารถสรุปเป็นแผนภาพที่ 2 ดังนี้





ภาพที่ 2 ขั้นตอนการวิจัย

ประโยชน์ที่ได้รับ

การศึกษาการวิจัยเรื่อง กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ดังนี้

1. ผลการวิจัยทำให้ทราบถึงบริบทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
2. ทราบถึงศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
3. หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนสามารถนำกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในการวิจัยครั้งนี้ไปประยุกต์ใช้ในการจัดทำกลยุทธ์ขององค์กรได้

นิยามศัพท์เฉพาะ

ระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) หมายถึง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย การดำเนินงานด้านศุลกากร การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาและการจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์ เช่น การขนส่งด้วยราคาที่แข่งขันได้ ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ การติดตามสถานะการจัดส่ง ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง ตลอดจนการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย

ดัชนีชี้วัดศักยภาพทางโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index :LPI) เป็นการสร้างดัชนีชี้วัด เพื่อวัดการปฏิบัติงานหรือระบบทาง logistic ว่ามีประสิทธิภาพในระดับไหน มีจัดทั้งในระดับประเทศและระดับโลก หน่วยงานกำหนดในระดับโลก คือ World Bank ซึ่งจะจัดลำดับโลก ดูระบบ Logistic ในระดับโลก ประเทศไทยมีศักยภาพมากน้อยเพียงใด โดยมีปัจจัยพิจารณา 6 ปัจจัย ได้แก่

1. ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs)
2. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure)
3. การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments)
4. ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence)
5. การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing)
6. ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness)

กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ หมายถึง แนวทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย – มาเลเซีย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางบก การขนส่งทางราง การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาและการจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์ การพัฒนากระบวนการศุลกากร การสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชน

บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง “กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” ผู้วิจัยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาบริบทของการค้า ดังนั้นผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในการกำหนดกรอบแนวคิดการวิจัย เป็นแนวทางเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากการวิจัย ดังนี้

1. บริบทประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
2. แนวคิดการจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
3. แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซีย ปี 2553-2558
4. แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
5. เครื่องมือประเมินศักยภาพโลจิสติกส์
6. การสร้างดัชนีชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์
7. แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์
8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บริบทประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations : ASEAN) ก่อตั้งเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2510 โดยมีสมาชิกผู้ก่อตั้ง 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์และสิงคโปร์ ต่อมาได้มีประเทศต่างๆเข้ามาเป็นสมาชิกเพิ่มเติม ได้แก่ บรูไนดารุสซาลาม เวียดนาม พม่า และกัมพูชา ตามลำดับ ปัจจุบันอาเซียนมีสมาชิกครบ 10 ประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญในการก่อตั้งเพื่อความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรม ส่งเสริมสันติภาพและความมั่นคง ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างอาเซียนกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศ ตลอดจนส่งเสริมสร้างความรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจให้ประชาชนในอาเซียนมีความเป็นอยู่และคุณภาพชีวิตที่ดี ต่อมาอาเซียนได้ให้ความสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกันอย่างต่อเนื่อง โดยให้ความเห็นชอบร่วมกันในการดำเนินงานเพื่อมุ่งเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community :EEC) (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ,2555) ก้าวต่อไปของอาเซียน คือ การรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ซึ่งเป็นเสาหลักหนึ่งใน 3 เสาหลัก ส่วนอีก 2 เสาหลัก ได้แก่ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Security Community : ASC) และประชาคมสังคมวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community : ASCC) ภายในปี 2563 การรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น เพื่อมีตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน (single market and single production base) มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรี (free flow of goods, services, investment and skilled labors and free flow of capital) (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ,

2548: 12) จึงเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยในการขยายการส่งออกทางการค้า และการบริการ นอกจากนี้ โลจิสติกส์มีความเกี่ยวข้องกับการเปิด AEC ใน 2 บริบทด้วยกัน ได้แก่ ธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSPs) และประเด็นด้านการจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) ทั้งนี้ โลจิสติกส์เป็นหนึ่งในสาขาบริการที่เปิดเสรีภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน โดยถูกกำหนดอยู่ในสาขาเร่งรัด (Priority Sector) ที่อนุญาตให้นักลงทุนต่างชาติอาเซียนเข้ามาลงทุนหรือถือหุ้นในบริษัทได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ซึ่งข้อกำหนดดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องเตรียมรับมือกับการเข้ามาลงทุนของผู้ให้บริการรายใหญ่ ซึ่งมีความพร้อมทั้งเงินทุน เทคโนโลยี การให้บริการที่ครบวงจร และมีความชำนาญเฉพาะด้าน รวมทั้งต้องเตรียมรับมือกับบริษัทนอกสัญชาติอาเซียนที่จะแฝงตัวเข้ามาเสมือนเป็นนิติบุคคลสัญชาติอาเซียน ทั้งนี้ การจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ จึงเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้า เนื่องจากการบริหารจัดการที่ดีจะทำให้สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งส่งผลให้สินค้าและบริการมีต้นทุนรวมต่ำลงและช่วยเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทยในการเข้าสู่ AEC ได้ จากการเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ในปี 2552 โดยมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย พบว่า ประเทศไทยและประเทศในอาเซียนส่วนใหญ่ยังคงมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์สูงมากเมื่อเทียบกับสิงคโปร์หรือประเทศที่พัฒนาแล้ว ที่มีต้นทุนต่ำกว่าถึงร้อยละ 10 ในปี 2553 ธนาคารโลกมีการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index : LPI) ของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน โดยใช้เกณฑ์วัดได้แก่ พิธีการศุลกากร โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ขีดความสามารถในการให้บริการ ระบบติดตามและตรวจสอบสินค้าและการส่งมอบตรงเวลา ซึ่งพบว่า ไทยมีศักยภาพอยู่ในอันดับ 3 รองจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย อีกทั้ง ปัจจัยที่สนับสนุนในการเป็น ASEAN Logistics Hub ของประเทศไทย ได้แก่ ความได้เปรียบในด้านทำเลที่ตั้งที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีอุปสรรคสำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง การขาดบุคลากรที่มีความรู้ในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ทักษะในการใช้ภาษาอังกฤษในการสื่อสาร กฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่ขาดมาตรฐานที่เป็นสากล และการพัฒนาผู้ประกอบการ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555) จากข้อมูลดังกล่าวทำให้ผู้วิจัยสามารถนำข้อมูลไปใช้ในการออกแบบวิธีวิจัย ในการกำหนดกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Information) ซึ่งสามารถใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานเพื่อพัฒนาสามารถตั้งเป็นข้อคำถามในงานวิจัยเรื่องกลยุทธ์การพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป

แนวคิดการจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ปัจจุบันการพัฒนาโลจิสติกส์ถือเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งผู้บริหารระดับสูงและระดับปฏิบัติการทั้งภาครัฐและเอกชนจะต้องพัฒนาระบบโลจิสติกส์ แบบบูรณาการครอบคลุมเชื่อมโยงทุกรูปแบบการคมนาคมขนส่ง รวมทั้งระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ โลจิสติกส์ จึงเป็นการดำเนินงานที่รวบรวมเอากิจกรรม ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดหา การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บและการ

จัดส่งสถานะทั้งหมดของสินค้าที่ทำการผลิต โดยมีบริการและการบริหารข้อมูล เป็นปัจจัยสนับสนุนที่ช่วยให้การดำเนินงานต่างๆ ดังกล่าว สามารถบรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นเบื้องหลังที่ช่วยขับเคลื่อนฟันเฟืองของการดำเนินงานในส่วนต่างๆ ของระบบการผลิตของเราให้หมุนเคลื่อนที่ และเกิดการขับเคลื่อนกิจกรรมต่างๆ ขององค์กรได้ ทั้งนี้การส่งถ่ายกำลังจากเฟืองตัวหนึ่งไปยังเฟืองอีกตัว จะเกิดประสิทธิภาพได้นั้นจะขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพในการส่งถ่ายกำลังเฟืองโลจิสติกส์เป็นสำคัญ ซึ่งองค์ประกอบที่โลจิสติกส์เข้ามามีบทบาทนั้นเริ่มตั้งแต่จากผู้จัดส่งวัตถุดิบ (Suppliers) ไปสู่การผลิต (Manufacturing) ผ่านไปยังผู้กระจายสินค้าและผู้ขาย (Distribution and Sales) ไปยังลูกค้า (Consumer) ซึ่งจะได้เห็น มูลค่าที่เพิ่มขึ้นในตัวผลิตภัณฑ์ (Added Values) เมื่อมีการเคลื่อนย้ายจากกระบวนการเพิ่มคุณค่าหนึ่ง โลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนที่ของวัตถุดิบและการสร้างมูลค่าเพิ่มเข้าไปในวัตถุดิบที่เคลื่อนที่ในระบบ โดยมีหัวใจหลัก คือ การจัดการด้านเวลา และสถานที่ของวัตถุดิบที่จะเคลื่อนที่ผ่านไปยังส่วนต่างๆ ของระบบการผลิตและบริการ ทั้งนี้เราควรพิจารณาการเคลื่อนที่และการสร้างมูลค่าเพิ่มนี้ในลักษณะของการมองเชิงระบบโดยรวม (Holistic View) ซึ่งหมายความว่าในการพิจารณาตัดสินใจดำเนินงานของแต่ละองค์ประกอบในระบบการดำเนินงานโลจิสติกส์นั้น เราควรพิจารณาถึงผลได้ผลเสียต่อทั่วทั้งระบบและประสิทธิภาพที่เกิดขึ้น รวมทั้งความได้เปรียบด้านการแข่งขันที่เกิดขึ้นต่อระบบโลจิสติกส์ในองค์กร โดยผู้วิจัยได้สรุปความหมายของ โลจิสติกส์ ตามตารางที่ 2 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2 ตารางสรุปความหมายโลจิสติกส์

ผู้แต่ง	ความหมาย
MDC. LogLink (1997)	ศาสตร์ในการวางแผน การออกแบบ และการสนับสนุน การดำเนินงานทางธุรกิจของการจัดซื้อ จัดหา การเก็บสินค้าคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การกระจาย การขนส่ง การสนับสนุนลูกค้า การเงินและทรัพยากรมนุษย์
Christopher (1998)	การจัดการเชิงกลยุทธ์ จัดซื้อ จัดหา การเคลื่อนย้าย และจัดเก็บวัตถุดิบ ชิ้นส่วนและสินค้าคงคลัง ตลอดทุกหน่วยขององค์กร โดยผ่านช่องทางทางการตลาด เพื่อสร้างประโยชน์สูงสุดให้บรรลุเป้าหมายในด้านต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ
Council of Logistics Management (1998)	กระบวนการในการวางแผน การนำเสนอ และการควบคุมการไหลที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และการเก็บสินค้าบริการ และข้อมูลที่มีเกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นในการผลิตไปสู่อุตสาหกรรมสุดท้ายของการบริโภค เพื่อวัตถุประสงค์ในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งคำนิยามนี้จะรวมถึงการเคลื่อนย้าย ทั้งภายในและภายนอกและการที่สินค้าถูกส่งกลับคืน

ตารางที่ 2 ตารางสรุปความหมายโลจิสติกส์ (ต่อ)

ผู้แต่ง	ความหมาย
Lambert et al. (1998)	กระบวนการวางแผน การดำเนินงาน และการควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพ การเคลื่อนย้ายด้วยต้นทุนที่ประหยัด และการจัดเก็บวัตถุดิบ สินค้าระหว่างการผลิต
UK Institute of Logistics and Transport (1998)	เวลาที่มีความสัมพันธ์กับตำแหน่งของทรัพยากรหรือกลยุทธ์การจัดการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่การจัดหา การผลิต การกระจายสินค้า และกำจัดของเสีย รวมทั้งการขนส่ง การจัดเก็บและเทคโนโลยีสารสนเทศ
Canadian Association of Logistics Management (2000)	กระบวนการในการวางแผน การนำเสนอ และควบคุมประสิทธิภาพที่เกี่ยวข้องด้านการผลิต การไหลอย่างมีประสิทธิภาพ ควบคุมค่าใช้จ่าย การเก็บรักษาวัตถุดิบ การเก็บรักษาวัตถุดิบ การเก็บสินค้าคงคลังระหว่างการผลิต สินค้าสำเร็จรูป และข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้น ไปสู่ผู้บริโภค
Webster's Dictionary (2000)	การจัดซื้อ การบำรุงรักษา การกระจาย และการแทนที่คนและวัตถุดิบ
Council of Logistics Management (2004)	กระบวนการในการวางแผน การนำเสนอ และการควบคุมการไหลที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และการเก็บสินค้าบริการและข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นในการผลิตไปสู่จุดสุดท้ายของการบริโภค เพื่อวัตถุประสงค์ในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งคำนิยามนี้จะรวมถึงการเคลื่อนย้าย ทั้งภายในและภายนอกและการที่สินค้าถูกส่งกลับคืน
Takeshi Yamada (2005)	การควบคุมการผลิต การจัดซื้อ และการกระจายสินค้าตามความต้องการของตลาด เพื่อกำจัดกิจกรรมที่ไม่จำเป็น การขาดการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ความต้องการไม่ตรงตามจำนวน นำไปสู่สินค้าคงคลังจำนวนมาก หรือสินค้าคงคลังไม่เพียงพอ
The Intellectual and Leadership Center of the Air Force (2006)	กระบวนการของการวางแผน การเตรียมนำไปใช้ และการประเมินผลของทุกหน้าที่ทางโลจิสติกส์ซึ่งสนับสนุนการดำเนินงานหรือกิจกรรมต่างๆ

ตารางที่ 2 ตารางสรุปความหมายโลจิสติกส์ (ต่อ)

ผู้แต่ง	ความหมาย
JJ Vogt	โลจิสติกส์เป็นกระบวนการของการวางแผน การนำไปปฏิบัติและการควบคุมให้ได้ อย่างมีประสิทธิภาพของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการไหลลื่นของสินค้าและบริการ การเก็บรักษาและความสัมพันธ์ของข้อมูลข่าวสารจากแหล่งกำเนิดจนถึง ผู้บริโภค โดยให้เป็นไปตามความต้องการของลูกค้า ตั้งแต่การออกแบบการจัดซื้อ การจัดการสินค้า การบรรจุภัณฑ์ การจัดการคลังสินค้า การสื่อสาร การขนส่ง การคืนสินค้าและบริการอื่นๆ
Logistic Partners Oy, Helsinki, FI, (2007)	โครงสร้างของการวางแผนทางธุรกิจ สำหรับการบริหารจัดการกับวัตถุดิบ การบริหารการไหลของข้อมูล และเงินทุน ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่มีความซับซ้อน การติดต่อสื่อสาร และกระบวนการควบคุม ให้ตรงกับความต้องการในสภาวะ แวดล้อมทางธุรกิจปัจจุบัน
อารีรัตน์ แยม เกษร (2544)	กระบวนการในการวางแผน ดำเนินการและควบคุมประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บสินค้า บริการและสารสนเทศ จากจุดเริ่มต้นไปยัง จุดที่มีการใช้งานโดยมีเป้าหมายสอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค
วิทยา สุทธิทธิ ดำรง (2546)	การบูรณาการรวบรวมเอากิจกรรมที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดหา การจัดเก็บ และการจัดส่ง โดยมีการบริการและบริหารข้อมูล เป็นปัจจัยสนับสนุนที่ช่วยทำให้ การดำเนินงานต่างๆดังกล่าว สามารถบรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ
เศรษฐพงศ์ มะลิสวรรณ (2546)	กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร การเคลื่อนย้ายและการเก็บวัตถุดิบ สินค้า ระหว่างการผลิต และสินค้าสำเร็จรูป รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดกำเนิด ผ่าน ขั้นตอนการผลิตและการกระจายสินค้า จนถึงการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพและ ประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า

ตารางที่ 2 ตารางสรุปความหมายโลจิสติกส์ (ต่อ)

ผู้แต่ง	ความหมาย
พงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล (2548)	การบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นกระบวนการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินงานและการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้ง การบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ การรวบรวมและการกระจายสินค้า และการบริการให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด
ธนิต โสรัตน์ (2548)	กิจกรรมหรือการกระทำใดๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการ รวมทั้งการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ และการกระจายสินค้า จากแหล่งผลิตจนสินค้าได้มีการส่งมอบไปถึงแหล่งที่มีความต้องการ โดยกิจกรรมดังกล่าว มีลักษณะเป็นกระบวนการแบบบูรณาการ โดยเน้นประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีเป้าหมายในการส่งมอบแบบทันเวลา เพื่อลดต้นทุน โดยมุ่งหวังความพึงพอใจแก่ลูกค้า และส่งเสริมเพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการ
ฐาปนา บุญหล้า (2549)	การจัดการด้านการผลิต การจัดเก็บและจัดส่งสินค้า คน สัตว์ สิ่งของ จากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่งตามที่มนุษย์ต้องการ เพื่อมุ่งหวังความสำเร็จทางธุรกิจ
ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2549)	กระบวนการในการจัดการเชิงกลยุทธ์ด้านการผลิตเกี่ยวกับการจัดหา การเคลื่อนย้าย และการจัดเก็บ วัตถุดิบ ชิ้นส่วนและสินค้าคงคลัง ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปต่างๆ และยังเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูล ทั้งองค์กรและช่องทางการตลาด โดยการควบคุมต้นทุนในการเพิ่มกำไรทั้งในปัจจุบันและอนาคต
กมลชนก สิทธิวาหนฤพุฒิ (2550)	กระบวนการจัดการ วางแผนจัดสายงาน และควบคุมกิจกรรม ตั้งแต่จุดเริ่มจัดหาวัตถุดิบ จนถึงผู้บริโภค เพื่อให้ค่าใช้จ่ายโดยรวมต่ำสุด

ตารางที่ 2 ตารางสรุปความหมายโลจิสติกส์ (ต่อ)

ผู้แต่ง	ความหมาย
คำนาย อภิปรีญาสกุล (2550)	การวางแผนการผลิต การดำเนินการและการประสาน การดำเนินกิจกรรมต่างๆภายในองค์กร ที่มุ่งบรรลุผลในด้านการตอบสนองความต้องการลูกค้า โดยการนำเสนอ บริการและคุณภาพที่เหนือกว่า สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความได้เปรียบทางด้านต้นทุน
วัชรพล สุขโหดุ (2550)	การจัดการกิจกรรมด้านการผลิต เพื่อให้เกิดการ ลำเลียงโดยอาศัยการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ไปสู่ที่ต่างๆจนถึงผู้บริโภค โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพ และต้นทุนต่ำสุด โดยนำหลักการทางคณิตศาสตร์มา ช่วยในการตัดสินใจ

จากตารางที่ 2 ผู้วิจัยสรุปความหมายของโลจิสติกส์ ได้ว่า การจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง การวางแผนการบริหารจัดการ ตั้งแต่กระบวนการวางแผนการผลิต จัดซื้อจัดหา การบริหาร คลังสินค้าและสินค้าคงคลัง การจัดการการขนส่ง ไปจนถึงการบริการลูกค้าภายใต้การเพิ่มมูลค่าทาง การตลาดและการบริหารต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้การจัดการโลจิสติกส์ประกอบไปด้วยกิจกรรมหลักขององค์กรและกลุ่มที่เป็น กิจกรรมสนับสนุนการทำงานขององค์กร ประกอบด้วย 13 กิจกรรม ดังนี้ ดังนี้

1. การบริการลูกค้า (Customer Service) เป็นกิจกรรมที่องค์กรพยายามตอบสนอง ความต้องการของลูกค้า ซึ่งจะทำให้ดีได้ดียิ่งขึ้นขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของกิจกรรมโลจิสติกส์อื่น ๆ ที่ เข้ามาประกอบ โดยเฉพาะการส่งมอบสินค้าที่ตรงเวลาและครบตามจำนวนซึ่งก็เป็นผลมาจากการ บริหารจัดการการขนส่งและบริการสินค้าคงคลังที่ดีดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า กิจกรรมนี้ถือเป็นผล (Output) ของการจัดการโลจิสติกส์ซึ่งองค์กรต้องให้ความสำคัญ เนื่องจากระดับความสามารถในการ ให้บริการลูกค้าจะส่งผลกระทบต่อองค์กรไม่ว่าจะเป็นยอดขายส่วนแบ่งตลาด ต้นทุน หรือ แม้กระทั่งความสามารถในการทำกำไรขององค์กร

2. การดำเนินการตามคำสั่งของลูกค้า (Order Processing) เป็นกิจกรรมที่จะต้อง พยายามดำเนินการให้รวดเร็วที่สุดเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ในปัจจุบันองค์กรส่วนใหญ่ มักนำระบบคอมพิวเตอร์และการจัดการธุรกิจเชิงอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาช่วยเพื่อให้การจัดการเป็นไป อย่างสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

3. การคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting) เป็นกิจกรรมที่มี ความสำคัญในการที่จะสร้างผลกำไรหรือจะทำให้บริษัทขาดทุนในการดำเนินการ การคาดการณ์ความ ต้องการของลูกค้าล่วงหน้า จะช่วยให้บริษัทสามารถกำหนดทิศทางในการดำเนินงานว่าจะผลิตสินค้า จำนวนเท่าไร หรือเตรียมบุคลากรและอุปกรณ์มากน้อยเพียงใด หากการคาดการณ์ความต้องการของ ลูกค้ามีความผิดพลาดก็จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนและผลประกอบการของบริษัทจากการที่ไม่มีสินค้า

ให้ลูกค้าหรือไม่สามารถให้บริการตามที่ลูกค้าต้องการ หรือในทางตรงข้ามอาจมีสินค้าในคลังสินค้า หรือมีบุคลากรและเครื่องมือใช้มากเกินไป

4. การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) เป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญอย่างหนึ่ง เนื่องจากปริมาณสินค้าคงคลังที่มีอยู่ย่อมส่งผลกระทบต่อองค์กรโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของเงินทุน องค์กรที่มีระดับปริมาณสินค้าคงคลังที่สูงย่อมสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ดี แต่ในขณะเดียวกันปริมาณสินค้าคงคลังที่มีอยู่สูงเกินไปก็ส่งผลให้องค์กรเกิดค่าเสียโอกาสด้านการนำเงินทุนไปหมุนเวียนเพื่อดำเนินกิจกรรมอื่น ๆ เสียค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและค่าใช้จ่ายด้านคลังสินค้า เป็นต้น ดังนั้นในการบริหารสินค้าคงคลังที่ดี องค์กรควรจะคำนึงถึงระดับของสินค้าคงคลังที่เหมาะสมที่จะสามารถตอบสนองความต้องการลูกค้าได้ ในขณะเดียวกันก็สามารถลดต้นทุนต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการบริหารสินค้าคงคลัง

5. กิจกรรมการขนส่ง (Transportation) ครอบคลุมถึงทุกกิจกรรมที่เป็นการเคลื่อนย้ายตัวสินค้าจากจุดกำเนิดไปยังจุดที่มีการบริโภคให้มีประสิทธิภาพมากที่สุดโดยจะต้องจัดส่งสินค้าถูกต้องครบถ้วนในสภาพที่สมบูรณ์และตรงตามเวลาที่กำหนด

6. การบริหารคลังสินค้า (Warehousing and Storage) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการคลังสินค้า อาทิ การจัดเก็บสินค้า การจัดการพื้นที่ในคลังสินค้า อุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ ที่จำเป็นในการดำเนินกิจกรรมภายในคลังสินค้าซึ่งในปัจจุบันกิจกรรมการบริหารคลังสินค้านับเป็นกิจกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับตัวสินค้าอีกทางหนึ่งด้วย

7. โลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) คือ กระบวนการจัดการสินค้าที่ถูกส่งกลับคืน ไม่ว่าจะเป็สินค้าที่เสียหาย หมดอายุการใช้งาน เป็นต้น

8. การจัดซื้อ (Purchasing) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ จัดหาวัตถุดิบและบริการทั้งในส่วนของการเลือกผู้จำหน่ายวัตถุดิบ กำหนดช่วงเวลาและปริมาณในการสั่งซื้อและสร้างความสัมพันธ์กับผู้จำหน่ายวัตถุดิบ (Suppliers)

9. การจัดเตรียมอะไหล่และชิ้นส่วน (Part and Service Support) นับเป็นความรับผิดชอบต่อสินค้าหลังการขาย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของบริการหลังการขายที่บริษัทให้กับลูกค้า โดยการจัดหาชิ้นส่วน อะไหล่ และเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการให้บริการที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพแก่ลูกค้าในกรณีที่สินค้าเกิดชำรุดทั้งจากความบกพร่องของกระบวนการผลิตและจากการใช้งานของลูกค้า

10. การเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า (Plant and Warehouse Site Selection) การเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้าจะต้องให้ความสำคัญกับระยะทางระหว่างแหล่งวัตถุดิบกับลูกค้า เพื่อความสะดวกในการเข้าถึง รวมถึงความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างทันเวลาด้วย

11. การใช้เครื่องจักร (Material Handling) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ และสินค้าคงคลังในระหว่างการผลิต รวมถึงการขนย้ายตัวสินค้าที่ผลิตเสร็จเร็ว(Finished Goods) ภายในโรงงานหรือคลังสินค้า วัตถุประสงค์ของการจัดการด้าน Material Handling คือ เพื่อลดระยะทางการเคลื่อนย้ายให้ได้มากที่สุด เพื่อลดจำนวน Work in Process ทั้งนี้เพื่อแก้ไข

กระบวนการที่เป็นคอขวดให้มีการไหลดีขึ้น และเพื่อลดการขนถ่ายให้มากที่สุดเพื่อการประหยัดแรงงานและค่าใช้จ่าย

12. บรรจุภัณฑ์ (Packaging) ในด้านการตลาดนั้น บรรจุภัณฑ์ซึ่งเป็นสิ่งที่แสดงถึงลักษณะภายนอกของสินค้า ไม่ว่าจะเป็น ขนาด รูปลักษณ์ สี สัน จะต้องสามารถดึงดูดผู้บริโภคให้สนใจในตัวผลิตภัณฑ์ แต่สำหรับทางด้านโลจิสติกส์ บรรจุภัณฑ์จะมีบทบาทสำคัญหลายประการที่ต่างออกไปจากมุมมองทางการตลาด โดยประการแรกบรรจุภัณฑ์จะเป็นสิ่งที่ปกป้องตัวผลิตภัณฑ์ไม่ให้เกิดความเสียหายในขณะที่มีการเคลื่อนย้าย ประการที่สองบรรจุภัณฑ์ที่ดีจะช่วยให้กระบวนการเคลื่อนย้ายและเก็บรักษาสินค้ามีความสะดวกมากขึ้นจึงทำให้สามารถลดต้นทุนด้าน Material Handling ได้

13. การติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Communications) การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพภายในองค์กร ถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งที่มีผลต่อความสำเร็จขององค์กร การแลกเปลี่ยนข้อมูลที่สำคัญระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะส่งผลให้การดำเนินงานและการตัดสินใจต่าง ๆ สามารถทำได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น การมีระบบการสื่อสารที่ดีทั้งภายในและภายนอกองค์กร จะช่วยลดปัญหาภายในที่เกิดขึ้นโดยเฉพาะปัญหาการประสานงานกันระหว่างแผนก ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงานจึงส่งผลให้องค์กรสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้รวดเร็วขึ้น (รุธิร์ พนมยงค์, 2557)

ผู้วิจัยสามารถนำความรู้ที่ได้จากการศึกษาแนวคิดด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ซึ่งประกอบด้วยการศึกษาที่มาและความหมาย กิจกรรมโลจิสติกส์ โดยถือว่าเป็นกระบวนการทำงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ การบริการ ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ ความรู้และความเข้าใจสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิจัย นำไปกำหนดกรอบเพื่อใช้เป็นแนวทางการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยผู้วิจัยได้เลือกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เพียง 3 กิจกรรมได้แก่ กิจกรรมการบริการลูกค้า กิจกรรมขนส่ง และกิจกรรมการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยในครั้งนี้

แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซีย ปี 2553-2558

ข้อมูลพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย

จากบริบทประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้วิจัยทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องและพบว่า ในกลุ่มอาเซียน ไทยมีศักยภาพด้านโลจิสติกส์อยู่ในอันดับ 3 รองจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555) ในขณะที่มาเลเซียถือเป็นคู่ค้าอันดับที่ 4 ของไทยในโลก และเป็นอันดับ 1 ของไทยในกลุ่มอาเซียน ผู้วิจัยจึงเลือกประเทศมาเลเซีย เป็นประเทศเป้าหมายในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ โดยประเทศไทยและประเทศมาเลเซียนั้นจะมีความร่วมมือส่งเสริมและอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อสนับสนุนการเติบโตทางการค้าระหว่างกันให้บรรลุเป้าหมาย 3 หมื่นล้าน

เหรียญสหรัฐ ภายในปี 2561 จากปัจจุบันที่มีมูลค่าประมาณ 25,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ด้วยความสำคัญของการค้าชายแดน ซึ่งมีสัดส่วนถึงร้อยละ 60 ของการค้ารวม ทำให้ทั้งสองประเทศตกลงที่จะจัดตั้งคณะทำงานร่วมด้านการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางในการส่งเสริมการค้าชายแดนให้ขยายตัวมากยิ่งขึ้น โดยจะมีการดำเนินมาตรการต่างๆ เช่น การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของไทยที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา รวมถึงในเขตเศรษฐกิจที่ตั้งอยู่ทางภาคเหนือและตะวันออกของมาเลเซีย การจัดกิจกรรมการส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่างกันประจำปี โดยไทยและมาเลเซียผลัดกันเป็นเจ้าภาพ ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการเสริมสร้างโอกาสทางการค้า และการสานสัมพันธ์ระหว่างเอกชนของทั้งสองฝ่าย ทั้งยังช่วยส่งเสริมความร่วมมือระหว่างสภาธุรกิจไทย-มาเลเซีย และสภาธุรกิจมาเลเซีย-ไทย อีกด้วย ทั้งนี้ประเทศไทยและมาเลเซีย ได้หารือแนวทางเพื่ออำนวยความสะดวกและลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างกัน โดยเฉพาะด้านคมนาคมขนส่ง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการค้าและการเดินทางสัญจรระหว่างกัน เนื่องจากทั้งสองประเทศมีพรมแดนติดต่อกัน โดยไทยได้เสนอให้มาเลเซียพิจารณาการนำเข้าข้าวจากไทยทางบกเพิ่มขึ้นอีกช่องทางหนึ่ง จากปัจจุบันให้นำเข้าเฉพาะทางน้ำ อีกทั้งทั้งสองฝ่ายได้เล็งเห็นความสำคัญของการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกัน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของการมุ่งสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยตกลงที่จะเร่งรัดการจัดทำความตกลงทวิภาคีด้านการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของผู้โดยสารและสินค้า เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2558) โดยประเทศมาเลเซียตั้งเป้าหมายที่จะเป็นประเทศพัฒนาแล้วภายในปี 2563 ด้วยการดำเนินนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงควบคู่กับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งมีนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมฮาลาลครบวงจร และพยายามผลักดันให้มาเลเซียเป็นศูนย์กลางฮาลาลของโลก เพื่อดึงดูดนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างชาติ มาเลเซียจึงเป็นตลาดบนของอาเซียน และเหมาะกับการขยายตลาดที่มีมูลค่าเพิ่มสูง เช่น สินค้า เครื่องประดับและอัญมณี อาหารแปรรูป เสื้อผ้าสำเร็จรูป เป็นต้น ประเทศมาเลเซียประกอบด้วยคน 3 เชื้อชาติหลัก คือ เชื้อชาติมาลายูร้อยละ 50.4 ซึ่งส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม เชื้อสายจีนร้อยละ 23.7 ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธและคริสต์ และเชื้อสายอินเดียร้อยละ 7.1 ซึ่งส่วนใหญ่ นับถือศาสนาฮินดู ความหลากหลายของเชื้อชาติและศาสนา ก่อให้เกิดความหลากหลายทางวัฒนธรรมและพฤติกรรมผู้บริโภคด้วย ซึ่งพฤติกรรมผู้บริโภคที่สำคัญของมาเลเซียจะเป็นโอกาสสำหรับสินค้าไทย ประเทศมาเลเซียมีแผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจในบริเวณแนวพื้นที่ภาคเหนือ (NCER) ประกอบด้วยรัฐเปอร์ลิส รัฐเคดาห์ รัฐปีนัง และรัฐเปรัก ด้วยการกระตุ้นเศรษฐกิจให้เกิดการค้า การลงทุน การจ้างงาน ซึ่งจะส่งผลต่อการกระจายรายได้ให้แก่ประชาชนชาวมาเลเซียในพื้นที่ที่มีการจับจ่ายใช้สอยมากขึ้น พื้นที่ดังกล่าวติดชายแดนไทยด้านจังหวัดสงขลา สตูล และยะลา โดยไทยอยู่ระหว่างการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดสงขลาและนราธิวาส ซึ่งถือเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการเชื่อมโยงภาคใต้ของไทยกับ NCER ของมาเลเซีย โดยมีเส้นทางทางขนส่งทางถนนและทางรางต่อไปถึงสิงคโปร์

แผนการในอนาคตในด้านการสนับสนุนทางด้านโลจิสติกส์ ของประเทศเพื่อนบ้านคือ มาเลเซีย คือ แผน Northern Corridor Economic Region (NCER) เป็นแผนพัฒนารัฐทางภาคเหนือของมาเลเซีย ภาคใต้ของไทยถูกกำหนดความร่วมมือด้านการพัฒนาพื้นที่ในด้านต่างๆ กับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะมาเลเซีย ที่ติดกับภาคใต้ของไทย ใน 2 กรอบ คือ IMT-GT (Indonesia –

Malaysia – Thai Growth Triangle) หรือ สามเหลี่ยมเศรษฐกิจ อินโดนีเซีย – มาเลเซีย – ไทย และ JDS (Joint Development Strategy for Border Areas) หรือกรอบความร่วมมือเพื่อพัฒนาชายแดนไทย-มาเลเซียโดย IMT-GT ครอบคลุมพื้นที่ 10 จังหวัดของอินโดนีเซีย 8 รัฐของมาเลเซีย และ 14 จังหวัดภาคใต้ของไทย มีความร่วมมือใน 6 สาขา ได้แก่ สาขาโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง การค้าและการลงทุน การท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การเกษตร อุตสาหกรรมและสิ่งแวดล้อม และผลิตภัณฑ์และบริการสุขภาพ ขณะที่ JDS ครอบคลุมพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย (สงขลา ยะลา สตูล ปัตตานี และนราธิวาส) และ 4 รัฐทางภาคเหนือของมาเลเซีย (ปะลิส เกดะห์ กลันตัน และเประ เฆพาอะอำเภอบึงกาลันฮูลู) มีกรอบความร่วมมือในด้านต่างๆ 9 สาขา มีสำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ (สพร.) กระทรวงการต่างประเทศ เป็นผู้ประสานงานฝ่ายไทย และ Economic Planning Unit (EPU) เป็นผู้ประสานงานฝ่ายมาเลเซียในส่วนของภาคใต้ของไทย นอกจากนี้แผนพัฒนาภาคใต้และแผนพัฒนาพื้นที่พิเศษ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้แล้ว ยังมีเขตพื้นที่พัฒนาพิเศษเฉพาะกิจจังหวัดชายแดนภาคใต้แผนทั้งหมด มีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อสร้างการพัฒนาที่ยั่งยืนให้พื้นที่ด้านต่างๆ โดยเชื่อมโยงกับความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคอาเซียน โดยมีกรอบใหญ่ที่สุดคือ ประชาคมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ อาเซียน(ASEAN) และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งแต่ละแผนมีความก้าวหน้าไปเป็นลำดับขณะที่การพัฒนาภาคใต้ของไทยที่รัฐบาลยังไม่ฟันธง เช่น การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ หรือ เซาเทียร์นชิบอร์ด ที่จะตั้งนิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมีเป็นหลัก กับสะพานเศรษฐกิจสงขลา – สตูล หรือ แลนด์บริจด์ สงขลา – สตูล ที่จะมีท่อส่งน้ำมัน ท่าเรือน้ำลึกปากบารา เป็นต้น กลับปรากฏว่าเพื่อนบ้านอย่างมาเลเซีย ก้าวหน้าไปไกลกว่าแล้ว โดยเฉพาะทางตอนเหนือของประเทศ ซึ่งย่อมจะส่งผลต่อการพัฒนาภาคใต้ไปด้วยกล่าวสำหรับการพัฒนาพื้นที่ของมาเลเซียดังกล่าว ประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก คือ การพัฒนาเศรษฐกิจในบริเวณแนวพื้นที่ภาคเหนือ (Northern Corridor Economic Region : NCER) และการพัฒนาในบริเวณแนวพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก (East Coast Economic Region : ECER) โดยทั้งสองพื้นที่เชื่อมโยงกับไทยภายใต้แผนงาน IMT-GT และแผนงาน JDS โดยยังมีอีกแผนคือการพัฒนาในบริเวณแนวพื้นที่อิสกันดา (Islander Development Region) ซึ่งอยู่ทางด้านใต้ของประเทศบริเวณรัฐยะโฮร์ภาคใต้และสัมพันธ์กับแผนงาน (Indonesia – Malaysia – Singapore Growth Triangle: IMS – GT)

ทั้งนี้ในส่วนของ การขนส่งระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย นั้น ประเทศไทยมีแนวชายแดนติดต่อกับประเทศมาเลเซีย เป็นระยะทางยาวประมาณ 647 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับชายแดนกับประเทศมาเลเซีย รวม 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสงขลา จังหวัดนราธิวาส จังหวัดยะลา จังหวัดสตูล และจังหวัดปัตตานี โดยปัจจุบันไทยมีด่านศุลกากรที่ควบคุม ดูแลการค้าชายแดนไทย กับประเทศมาเลเซีย 11 ด่าน ได้แก่ ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ด้านที่มีอาณาเขตติดต่อประเทศมาเลเซีย

จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของมาเลเซีย
สงขลา	ด้านสะเดา อ.สะเดา	ด้านbukitกายูอีตีร์รัฐเคดาห์
สงขลา	ด้านป่าดงเบซาร์ อ.สะเดา	ด้านป่าดงเบซาร์รัฐเปอร์ลิส
สงขลา	ด้านบ้านประกอบ อ.นาทวี	ด้านบ้านคูเรียนบุง อ.ป่าดงเตอรับรัฐเคดาห์
นราธิวาส	ด้านสุโหงโกลก อ.สุโหงโกลก	ด้านรันตูปันยังรัฐกลันตัน
นราธิวาส	ด้านตากใบ (ท่าเรือ) อ.ตากใบ	ด้านเบ็งกาลันกูโบรัฐกลันตัน
นราธิวาส	ด้านบูเกะตา อ.แว้ง	ด้านbukitบุหงา รัฐกลันตัน
ยะลา	ด้านเบตง อ.เบตง	ด้านbukitปิอราปิรัฐเคดาห์
สตูล	ด้านวังประจัน อ.ควนโดน	ด้านวังเกียนรัฐเปอร์ลิส
สตูล	ด้านสตูล (ท่าเรือ) อ.เมืองสตูล	ท่าเรือกัวลาเปอร์ลิสรัฐเปอร์ลิส ท่าเรือเจตตีแก้ว ลังกาวิรัฐเคดาห์ ท่าเรือเทลก อีควา ลังกาวิรัฐเคดาห์
สตูล	ด้านศุลกากรปากบารา	จุดผ่านแดนชั่วคราว
ปัตตานี	ด้านศุลกากรปัตตานี	จุดผ่านแดนชั่วคราว

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, ฐานข้อมูลจุดผ่านแดนประเทศไทย มาเลเซีย (กรุงเทพฯ: กองการต่างประเทศ, 2556).

อัตราค่าขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังมาเลเซีย

จากการศึกษาเชิงเอกสารคู่มือการค้าและการลงทุน กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์เกี่ยวกับอัตราค่าขนส่งระหว่างประเทศไทยไปยังมาเลเซีย โดยการขนส่งหลายรูปแบบสามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 4 อัตราค่าขนส่งสินค้าทางบก

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชม.)	ประมาณการค่า ขนส่งราคา/คอน เทนเนอร์ 20 ฟุต (บาท)	ประมาณการค่า ขนส่งราคา/คอน เทนเนอร์ 40 ฟุต (บาท)
กรุงเทพ-กัวลาลัมเปอร์	1,600	72	35,000	40,000
กัวลาลัมเปอร์-กรุงเทพ	1,600	72	35,000	40,000
กรุงเทพ – ปีนัง	1,400	48	32,000	39,000
ปีนัง – กรุงเทพ	1,400	48	32,000	39,000

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์, กรมส่งเสริมการส่งออก, คู่มือการค้าและการลงทุน สหพันธรัฐมาเลเซีย (กรุงเทพฯ: สำนักข่าวพาณิชย์ กรมส่งเสริมการส่งออก, 2555), 30.

ตารางที่ 5 อัตราค่าขนส่งสินค้าทางเรือ จากท่าเรือกรุงเทพ (BKK) ไปยังท่าเรือ Penang (PEN) ท่าเรือ Port Klang (PKG) และท่าเรือ Pasir Gudang (PGU)

เส้นทาง	LKR-PEN	LKR-PEG	LKR-PGU
ตู้ 20' STD	USD. 450	USD. 360	USD. 480
ตู้ 40' STD	USD. 750	USD. 650	USD. 800
LCL	USD. 30 per RT	USD. 15 per RT	USD. 30 per RT
วันเดินทาง	ทุกวันพฤหัสบดี	ทุกวันอังคาร	ทุกวันพฤหัสบดี
ระยะเวลา	ประมาณ 10 วัน	ประมาณ 4 วัน	ประมาณ 10 วัน

ตารางที่ 6 การขนส่งทางรถไฟจากสถานีลาดกระบัง - กรุงเทพ ไปยัง มาเลเซีย ไปยังท่าเรือ Penang (PEN) ท่าเรือ Port Klang (PKG) และ Kuala Lumpur (KUL)

เส้นทาง	LKR-PEN	LKR-PEG	LKR-KUL
ตู้ 20' STD	USD. 480	USD. 480	USD. 480
ตู้ 40' STD	USD. 780	USD. 780	USD. 780
วันเดินทาง	ทุกวันพุธ	ทุกวันอังคาร	ทุกวันพฤหัสบดี
ระยะเวลา	ประมาณ 5-7 วัน	ประมาณ 5-7 วัน	ประมาณ 5-7 วัน

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์, กรมส่งเสริมการส่งออก, คู่มือการค้าและการลงทุน สหพันธรัฐมาเลเซีย (กรุงเทพฯ: สำนักข่าวพาณิชย์ กรมส่งเสริมการส่งออก, 2555), 31.

ตารางที่ 7 การขนส่งทางอากาศจากกรุงเทพไปยังมาเลเซีย จากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังสนามบินประเทศมาเลเซีย

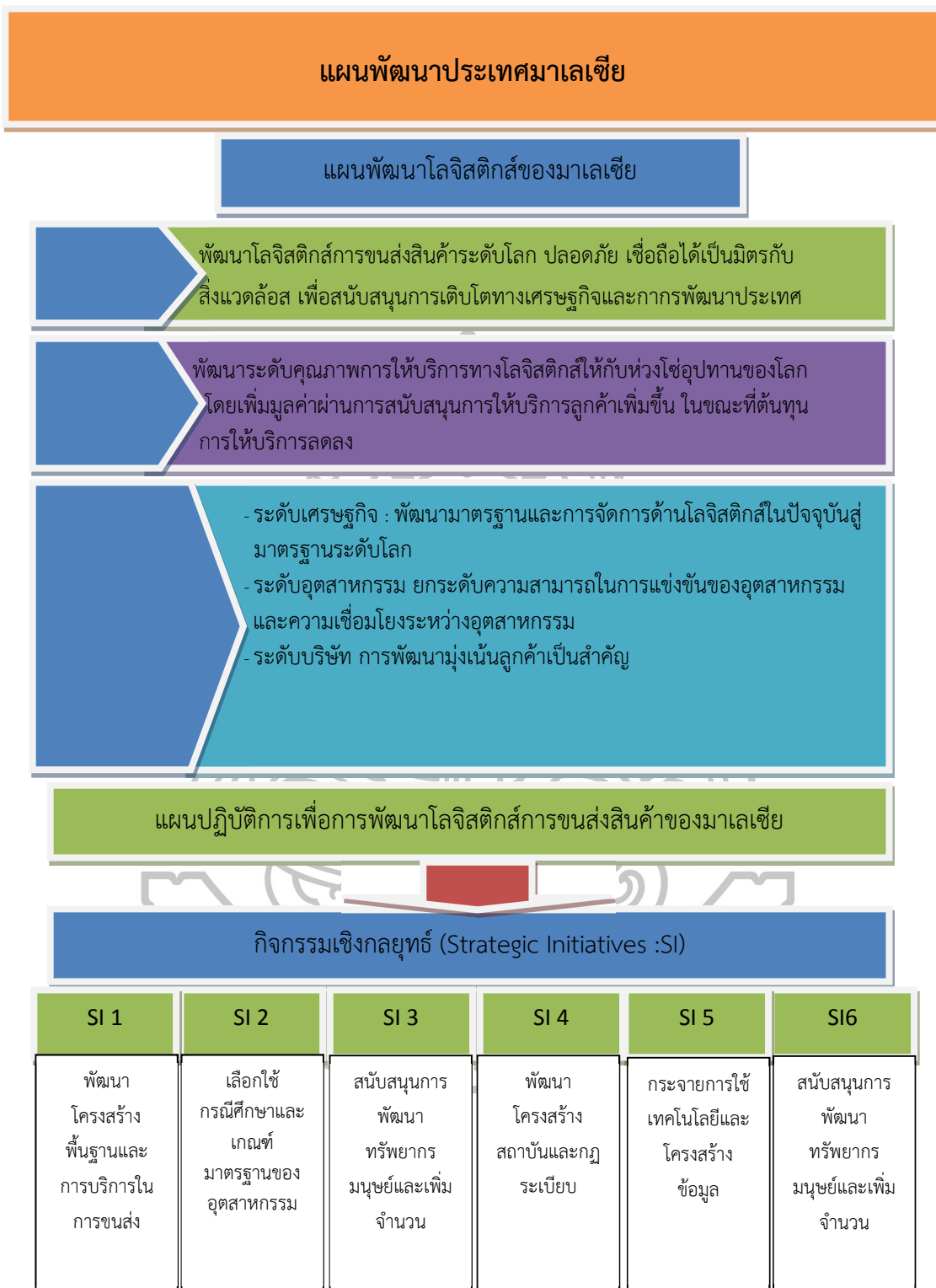
ปลายทาง	สนามบินกัวลาลัมเปอร์	สนามบินปีนัง	สนามบินกูชิง
ขั้นต่ำ (Minimum)	THB. 700	THB. 700	THB. 700
-45 Kgs	THB. 40/kg	THB. 30/kg	THB. 102/kg
+45 Kgs	THB. 28/kg	THB. 20/kg	THB. 63/kg
+100 Kgs	THB. 25/kg	THB. 20/kg	THB. 62/kg
+500 Kgs	THB. /24kg	THB. 20/kg	THB. 61/kg
+1000 Kgs	THB. /24kg	THB. 20/kg	THB. 60/kg
สายการบิน	THAI AIRWAY	THAI AIRWAY	MALAYSIA AIRLINE
ความถี่ของเที่ยวบิน	ทุกวัน	ทุกวัน	ทุกวัน
ระยะเวลาขนส่ง	1 วัน	1 วัน	1 วัน

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์, กรมส่งเสริมการส่งออก, คู่มือการค้าและการลงทุน สหพันธรัฐมาเลเซีย (กรุงเทพฯ: สำนักข่าวพาณิชย์ กรมส่งเสริมการส่งออก, 2555), 31.

ประเด็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ แผนพัฒนาโลจิสติกส์ประเทศมาเลเซีย

รัฐบาลมาเลเซียได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ตั้งแต่ปี ค.ศ.2006 ประเด็นการพัฒนาโลจิสติกส์ได้ถูกระบุในแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมฉบับที่ 3 (Industrial Master Plan 3: IMP 3) ของมาเลเซีย โดยเน้นการลงทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ และได้เริ่มจัดตั้งสภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย (Malaysia Logistics Council) ขึ้นในปี 2007 หลังจากนั้นในปี 2010 ประเทศมาเลเซียได้จัดทำแผนพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซียขึ้น และในปี 2011 ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาเลเซีย ฉบับที่ 10 (ปี ค.ศ.2011-2015) ได้ระบุถึงแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซียดังภาพที่ 3 ดังนี้





ภาพที่ 3 แผนพัฒนาประเทศมาเลเซีย

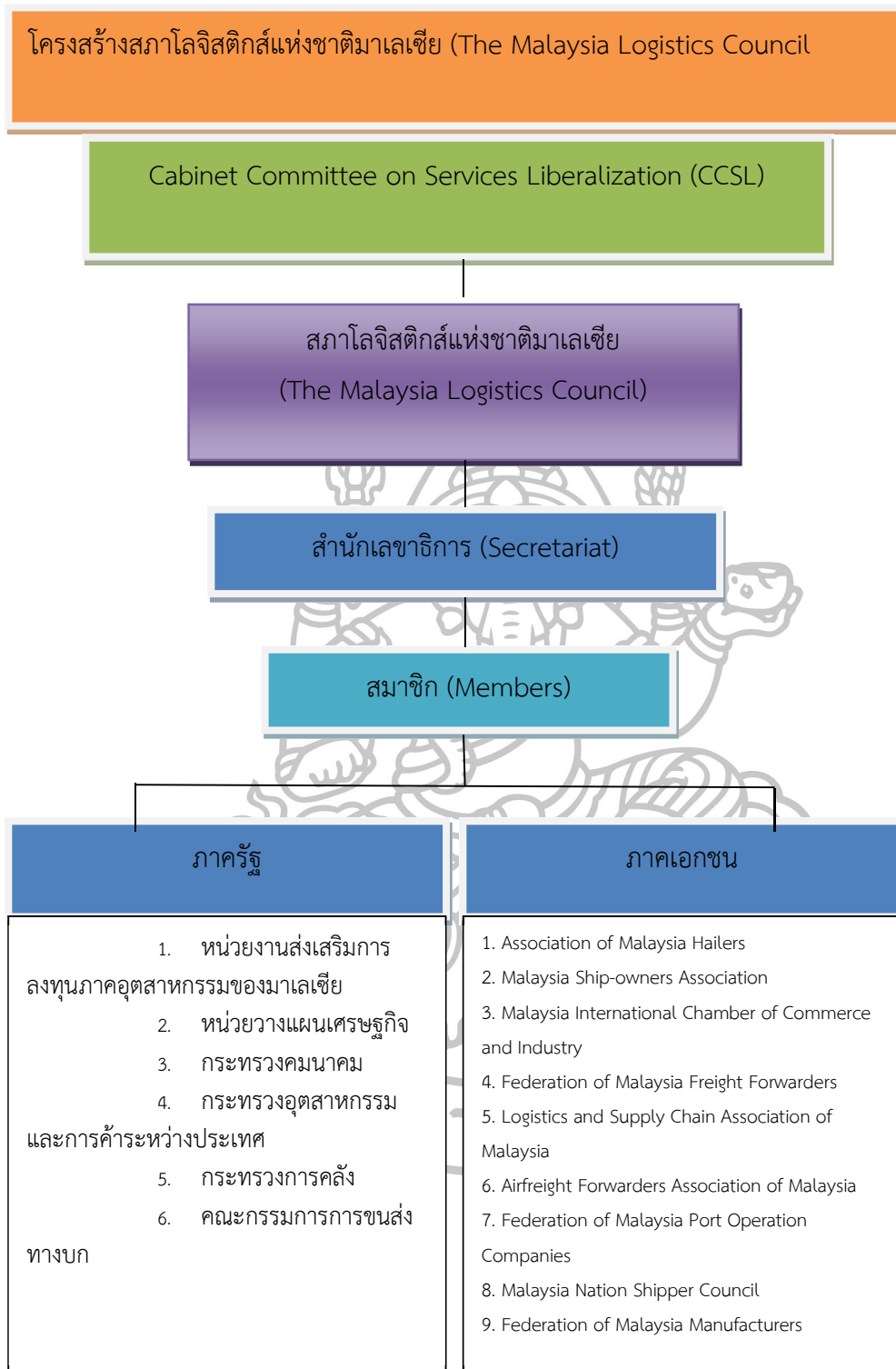
ที่มา: บริษัท เอฟพีนิตี จำกัด. โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ.2550-2554 (กรุงเทพฯ: บริษัท เอฟพีนิตี จำกัด, 2555).

จากแผนภาพที่ 3 แสดงถึงวิสัยทัศน์ของแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของมาเลเซีย คือ การพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าระดับโลก โดยให้มีความปลอดภัย เชื่อถือได้ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาประเทศ โดยประเทศมาเลเซียได้กำหนดเป้าหมายซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ระดับคือ ระดับเศรษฐกิจ ระดับอุตสาหกรรม และระดับบริษัท โดยในระดับเศรษฐกิจประเทศมาเลเซียต้องพัฒนามาตรฐานและการจัดการด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันสู่มาตรฐานระดับโลก ในระดับอุตสาหกรรม ประเทศมาเลเซียต้องการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมและความเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมให้ได้ และในระดับบริษัท ประเทศมาเลเซียต้องการพัฒนาที่มุ่งเน้นความต้องการลูกค้าเป็นสำคัญ ภารกิจที่จะต้องปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามวิสัยทัศน์และเป้าหมาย คือ พัฒนาระดับคุณภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้กับห่วงโซ่อุปทานของโลกโดยเพิ่มมูลค่าผ่านการสนับสนุนการให้บริการลูกค้าที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ต้นทุนการให้บริการลดลง โดยมีกำหนด 6 กิจกรรมเชิงกลยุทธ์ (Strategic Initiative) ดังนี้

1. Strategic Initiative 1: พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการในการขนส่งสินค้า
 - 1.1 ทำให้มั่นใจว่าปริมาณของรูปแบบการขนส่งทุกรูปแบบเพียงพอกับการไหลของสินค้า
 - 1.2 พัฒนาการเชื่อมต่อขั้นสุดท้ายจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไปยังลูกค้า
 - 1.3 สนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)
2. Strategic Initiative 2: เลือกใช้กรณีศึกษาและเกณฑ์มาตรฐานของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
 - 2.1 เลือกใช้กรณีศึกษาที่เหมาะสมกับประเทศมาเลเซีย
 - 2.2 จัดเก็บและศึกษาข้อมูลกรณีศึกษาและเกณฑ์มาตรฐานของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
3. Strategic Initiative 3: สนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และเพิ่มจำนวนบุคลากรที่มีความชำนาญด้านโลจิสติกส์
 - 3.1 ส่งเสริมให้เกิดการจ้างงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
 - 3.2 สร้างโอกาสและความก้าวหน้าทางสายอาชีพ
 - 3.3 จัดให้มีการฝึกอบรมบุคลากรในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
 - 3.4 พัฒนาโครงสร้างระบบการศึกษาด้านโลจิสติกส์ระดับชาติที่ได้รับการยอมรับ
 - 3.5 สนับสนุนและเลือกอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญของประเทศ (Industry Champion) เพื่อรองรับการผลิตบุคลากร
4. Strategic Initiative 4: พัฒนากลไกการขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติและกฎระเบียบด้านโลจิสติกส์
 - 4.1 ทำให้มั่นใจ การดำเนินงานของสภาโลจิสติกส์แห่งชาติซึ่งเป็นกลไกขับเคลื่อนที่สำคัญของมาเลเซียในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ไปสู่การปฏิบัติให้เป็นไปอย่างราบรื่น ในขณะที่กฎระเบียบมีความยุติธรรม
 - 4.2 พัฒนาสภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย (Malaysia Logistics Council) ให้แข็งแกร่งมากขึ้น

- 4.3 ขยายจำกัดความของเรือสัญชาติมาเลเซีย
 - 4.4 เพิ่มน้ำหนักบรรทุก (Axle Load)
 - 4.5 เก็บข้อมูลการหมุนเวียนของสินค้าภายในทั้งหมด
 - 4.6 ควบคุมและตรวจสอบการทำงาน
 - 4.7 ทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ล้าสมัย
 - 5. Strategic Initiative 5: การกระจายการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและจัดทำฐานข้อมูล
 - 5.1 สนับสนุน National Single Window (NSW) การบูรณาการกับ ASEAN Single Window (ASW)
 - 5.2 วางแผนสำหรับศูนย์กลางเสมือนจริง (Virtual Hub) ,e-Logistics และB2B
 - 6. Strategic Initiative 6: ประกันความยั่งยืน ความปลอดภัย และรักษาสิ่งแวดล้อม
 - 6.1 พัฒนาเส้นทางและสินค้าใหม่
 - 6.2 เสนอ Tax Credit ให้กับผู้เดินเรือทั้งผู้ส่งออกและผู้นำเข้า รัฐบาร์และซาราวัค
- การบริหารจัดการกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์**
 ประเทศมาเลเซียมีการบริหารจัดการกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ผ่านสภาโลจิสติกส์แห่งชาติ (Malaysia Logistics Council) ดังภาพที่ 4





ภาพที่ 4 โครงสร้างสภาโลจิสติกส์แห่งประเทศไทย

จากภาพที่ 4 สภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย ประกอบด้วย ทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยมี 6 หน่วยงานภาครัฐ และ 9 หน่วยงานเอกชน รวมทั้งสิ้น 15 หน่วยงานดังนี้

1. หน่วยงานส่งเสริมการลงทุนภาคอุตสาหกรรมของมาเลเซีย (Economic Planning Unit : EPU)
2. หน่วยงานวางแผนเศรษฐกิจ (Malaysia Industrial Development Authority : MIDA)
3. กระทรวงคมนาคม (Ministry of Transportation : MOT)
4. กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศ (Ministry of International Development Authority : MIDA)
5. กระทรวงการคลัง (Ministry of Finance : MOF)
6. คณะกรรมการการขนส่งทางบก (Land Public Transport Commission)
7. Association of Malaysia Hailers (AMH)
8. Malaysia Ship-owners Association (MASA)
9. Malaysia International Chamber of Commerce and Industry (MICCI)
10. Federation of Malaysia Freight Forwarders (FMFF)
11. Logistics and Supply Chain Association of Malaysia (LSCOM)
12. Airfreight Forwarders Association of Malaysia (AFAM)
13. Federation of Malaysia Port Operation Companies (FMPOC)
14. Malaysia Nation Shipper Council (MNSC)
15. Federation of Malaysia Manufacturers (FMM)

บทบาทหน้าที่ของสภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย คือ การเป็นผู้นำด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยรวม การกำกับดูแลการแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติ และกำกับดูแลกิจกรรมของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวกับการพัฒนาและสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนทำให้มั่นใจว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็นไปในทิศทางเดียวกับกลยุทธ์ของแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมฉบับที่ 3 (Industrial Master Plan 3: IMP 3)

ปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซีย จากการศึกษาพบว่า แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซียไม่ได้มีความแตกต่างจากแผนพัฒนาโลจิสติกส์ไทยมากนัก แต่ปัจจัยความสำเร็จที่โดดเด่นที่ประเทศไทยควรเรียนรู้จากประเทศมาเลเซีย คือ เรื่องกลไกที่จะขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยประเทศมาเลเซียมีการจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะที่รับผิดชอบโดยตรงอย่างชัดเจนในการวางแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศและขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยประเทศมาเลเซียมีการจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะที่รับผิดชอบโดยตรงอย่างชัดเจนในการวางแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศและการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ นั่นก็คือ สภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย นอกจากนี้สภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย ยังประกอบด้วย การมีส่วนร่วมทั้งจากหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมของเอกชนเป็นส่วนข้างมากที่มีถึง 9:6 ส่งผลดีในเชิงปฏิบัติ ทำให้การขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติสัมฤทธิ์ผล เนื่องจากภาคเอกชนมีความรู้ความเข้าใจที่ถ่องแท้และประสบปัญหาจากการดำเนินงานจริง จึงเป็นส่วนสำคัญในการจัดทำแผนที่ได้วางไว้สามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนั้นหนึ่งในสมาชิกของสภาโลจิสติกส์

แห่งประเทศไทย คือ หน่วยวางแผนเศรษฐกิจ (Economic Planning Unit : EPU) ซึ่งคล้ายกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ของประเทศไทย แต่มีความแตกต่างที่น่าสนใจคือ EPU มิใช่เป็นเพียงหน่วยงานวางแผนในระดับนโยบายดังเช่น สศช. เท่านั้น แต่ยังมีบทบาทดังเช่นสำนักงานประมาณของไทย ที่มีอำนาจในการอนุมัติให้งบประมาณ และเป็นผู้ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการต่างๆ จึงทำให้การวางแผน การแปลงแผน และการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ อยู่ในอำนาจเบ็ดเสร็จที่ EPU และทำให้การดำเนินงานพัฒนาโลจิสติกส์ของมาเลเซียเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555:241)

จากข้อมูลดังกล่าวทำให้ผู้วิจัยสามารถนำข้อมูลมาเป็นแนวทางในการศึกษาปัญหา และบริบททางการค้าระหว่างประเทศไทย-มาเลเซียก่อนการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ว่าพบปัญหาด้านโลจิสติกส์อย่างไร และโครงสร้างพื้นฐานของมาเลเซียเป็นอย่างไร เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเชิงเอกสาร มาวิเคราะห์ข้อคำถามการวิจัยนำไปสู่แนวทางการสร้างกลยุทธ์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในงานวิจัยครั้งนี้

แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

จากความสำคัญของระบบโลจิสติกส์ที่มีบทบาทภายในประเทศ และ ระหว่างประเทศ ทำให้ประการขับเคลื่อนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมามีความสำคัญกับผู้ประกอบการไทยที่ดำเนินธุรกิจระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก โดยการตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นของการใช้การบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพมาเป็นปัจจัยในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน และการเพิ่มความสามารถในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากห่วงโซ่คุณค่า โดยจะต้องเกิดจากการมีส่วนร่วมมากขึ้นในการบริหารความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการอื่น หรือการควบคุมกิจกรรมอื่นในโซ่อุปทาน ในมิติของการมองตลาดเป้าหมายของไทย ในอนาคตนั้น การเคลื่อนตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจโลกมาอยู่ที่เอเชียโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านรอบประเทศไทยและอาเซียนนั้น ได้เปิดโอกาสสำคัญให้ไทยสามารถวางยุทธศาสตร์การแข่งขันและการพัฒนาความเชื่อมโยงรวมถึงการบริหารความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน ในลักษณะการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศได้สูงสุด ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของบริบทอื่นทั้งภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้อง ประเด็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจไทยในช่วงต่อไป แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย จึงให้ความสำคัญกับประเด็นเชิงนโยบาย ดังนี้

1. การยกระดับความสามารถของผู้ประกอบการในภาคการผลิต การค้าและบริการ (เกษตร อุตสาหกรรม บริการ และผู้ประกอบการ LSPs) ให้สามารถมีบทบาทที่เข้มแข็งในโซ่อุปทานของตนเอง (Competitive Player in Supply Chain)
2. การเพิ่มประสิทธิผลและประสิทธิภาพของระบบบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ทั้งของภาครัฐและเอกชนให้สามารถช่วยสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับภาคธุรกิจไทยและในสาขาที่มีศักยภาพสูงสำหรับสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศในอนาคต โดยเฉพาะสาขาเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร บริการท่องเที่ยว

และบริการสุขภาพ (Responsive Infrastructures and Logistics Network for Trade Facilitation)

3. การกระจายผลประโยชน์ (Win-Win Solution) และการเติบโตร่วมกัน (Co-prosperity and Inclusive Growth) ทั้งภายในประเทศกับระหว่างประเทศภายในภูมิภาค บนพื้นฐานการพัฒนาที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมทั้งในระดับมหภาค (Climate Friendly) และระดับชุมชน (Environmental and Community Friendly or Green Society) โดยในระดับระหว่างประเทศนั้น ให้ความสำคัญการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยอาศัยความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ของคู่ค้าทั้งในเรื่องของความพร้อมของบริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เทคนิคการบริหารจัดการ ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพยากรแรงงานที่มีฝีมือหรือแรงงานต้นทุนต่ำ ทั้งนี้เพื่อสร้างและจูงใจให้เกิดความร่วมมือในการพัฒนาร่วมกันในแต่ละระดับอย่างยั่งยืน

4. ความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงเครือข่ายโซ่อุปทานของธุรกิจให้สอดคล้องกับแนวโน้มการปรับโครงสร้างโซ่อุปทานภูมิภาค ที่ขณะนี้ผู้ประกอบการทั้งในระดับบริษัทข้ามชาติ ระดับภูมิภาค และระดับประเทศต่างมีความตื่นตัวเป็นอย่างสูง ในการปรับโครงสร้างธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อความได้เปรียบในการแข่งขันโดยเปรียบเทียบ (Comparative advantage) ที่เกิดจากความต่างศักยภาพของระดับการพัฒนาของกลุ่มประเทศในภูมิภาคนี้ รวมทั้งการเตรียมตัวให้พร้อมสำหรับการเปิดเสรีทางการค้า จากการรวมพื้นที่ความร่วมมือทางเศรษฐกิจประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

5. ความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผล การนำนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานโครงการไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ของการพัฒนาตามแผนงาน เพื่อให้ผู้ประกอบการและภาคเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ประโยชน์เต็มที่

จากการศึกษาแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ทำให้ผู้วิจัยทราบถึงข้อค้นพบเกี่ยวกับแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ได้มีการวางแผนพัฒนาตั้งแต่ปี 2548 จนถึงปี 2554 พบว่ามีหลายแผนงานที่ไม่ได้มีการพัฒนาตามแผนงาน ทำให้ข้อมูลดังกล่าวผู้วิจัยสามารถนำข้อมูลมาศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นว่า และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกที่ส่งผลให้ แผนงานเกิดความล่าช้า และไม่เป็นไปตามแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอีกด้วย

แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา

จากการทบทวนประเด็นสำคัญของแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ผู้วิจัยได้ศึกษาแผนพัฒนาจังหวัดสงขลา เนื่องจากเป็นจังหวัดที่ผู้วิจัยเลือกศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้ จังหวัดสงขลา เป็นจังหวัดชายแดนภาคใต้ของประเทศไทย พื้นที่ติดต่อกับรัฐเดคาห์ (ไทรบุรี) ของมาเลเซีย เป็นเมืองท่าและเมืองชายทะเลที่สำคัญแห่งหนึ่งของภาคใต้มาแต่สมัยโบราณ สงขลา มีสถานที่ท่องเที่ยวทั้งที่เป็นชายทะเล น้ำตาล ทะเลสาบและมีทรัพยากรธรรมชาติอันอุดมสมบูรณ์ อำเภอหาดใหญ่เป็นศูนย์กลางการค้า การคมนาคม เป็นเมืองชุมชนของภาคใต้มีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในทางเศรษฐกิจ จากความร่วมมือทางเศรษฐกิจในลักษณะไตรภาคีระหว่างภาคใต้ของไทย ภาคเหนือของมาเลเซีย (แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา, 2557: 137) แผนพัฒนาจังหวัดสงขลาเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community หรือ AEC) ภายในปี 2558 เพื่อให้อาเซียนมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมืออย่างเสรี และเงินทุนที่เสรีขึ้นนั้น ในปี 2550 อาเซียนได้จัดทำพิมพ์เขียวเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) เป็นแผน

บูรณาการงานด้านเศรษฐกิจให้เห็นภาพรวมในการมุ่งสู่ AEC โดยประเทศสมาชิกได้ตกลงกันล่วงหน้า เพื่อสร้างพันธสัญญาาระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน โดยอาเซียนได้กำหนดยุทธศาสตร์การก้าวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่สำคัญ ดังนี้ 1) การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน 2) การเป็นภูมิภาคที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง 3) การเป็นภูมิภาคที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจเท่าเทียมกัน 4) การเป็นภูมิภาคที่มีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก ขณะเดียวกัน ความร่วมมือภายใต้กรอบสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ (IMT-GT) ซึ่งครอบคลุม 14 จังหวัดภาคใต้และ 8 จังหวัดของมาเลเซีย ซึ่งนับเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมอาเซียนตอนใต้ หรือ โครงการความร่วมมือภายใต้ยุทธศาสตร์ร่วมในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทย-มาเลเซีย (Thailand - Malaysia Committee on Joint Development Strategic for Border Area : JDS) ซึ่งนับเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมอาเซียน ซึ่งจากการศึกษาแผนพัฒนาจังหวัด ผลจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และกิจกรรมที่มีการดำเนินการอยู่ในอนุภูมิภาคระหว่างประเทศในกลุ่ม IMT-GT ซึ่งมีการดำเนินการมากกว่า 20 ปี ส่งผลให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรมในหลายๆด้าน เมื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน คาดว่า การเพิ่มขึ้นของการค้าชายแดนจากการเปิดด่านต่างๆที่มีการพัฒนาขึ้นในปัจจุบัน การเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวจากประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งในปี 2555 มีมากกว่า 3 ล้านคน โดยมาจากประเทศมาเลเซีย 2,554,397 คน สิงคโปร์จำนวน 831,215 คน และอินโดนีเซียจำนวน 447,820 คน ทั้งนี้คาดว่าในปี 2559 จะมีนักท่องเที่ยวจากทั้ง 3 ประเทศ เป็นจำนวน 6,164,978 คน ทั้งนี้หากใช้สัดส่วนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัดสงขลา เป็นเกณฑ์การประเมิน จะสามารถสร้างรายได้ให้กับจังหวัดสงขลาในด้านการท่องเที่ยวในปี 2559 เพิ่มขึ้นประมาณ 3,200 ล้านบาท (แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา, 2557:190)

จากแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และ แผนพัฒนาแผนพัฒนาจังหวัดสงขลา สรุปได้ว่า เป้าหมายสำคัญของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) คือ การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันภายใต้การเคลื่อนย้ายสินค้าและปัจจัยการผลิตเสรี เพื่อนำไปสู่การจัดสรรทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น อุปสรรคสำคัญที่ประเทศสมาชิกอาเซียนต้องเร่งแก้ไขร่วมกัน คือ การลดความเหลื่อมล้ำของระดับการพัฒนา การยกระดับความพร้อมด้านการค้าและการลงทุน ทั้งการปฏิรูปกฎระเบียบ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณูปโภค การพัฒนามาตรการส่งเสริมการลงทุนและอำนวยความสะดวกทางการค้า การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การสร้างเครือข่ายการผลิตในภูมิภาคที่เข้าแข่ง โดยประเทศไทย มีแนวคิดการผลักดันให้เกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีเป้าหมายสำคัญ คือ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มการจ้างงานและสร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้ประชาชน โดยการนำระบบโลจิสติกส์มาเป็นกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างทั้งสองประเทศ

ผู้วิจัยได้เลือกจังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดเขตพื้นที่ในการวิจัยครั้งนี้ โดยการศึกษาด้านศุลกากร สะเดา จังหวัดสงขลา และด้านศุลกากร ปาดังเบซาร์ จังหวัด สงขลา ทั้งนี้ การศึกษาข้อมูลในส่วนแผนพัฒนาจังหวัดสงขลา เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการวิจัยเชิงเอกสารมาวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก และกำหนดข้อคำถามในการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลัก เพื่อให้ได้มาซึ่ง

แนวทางในการพัฒนากลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

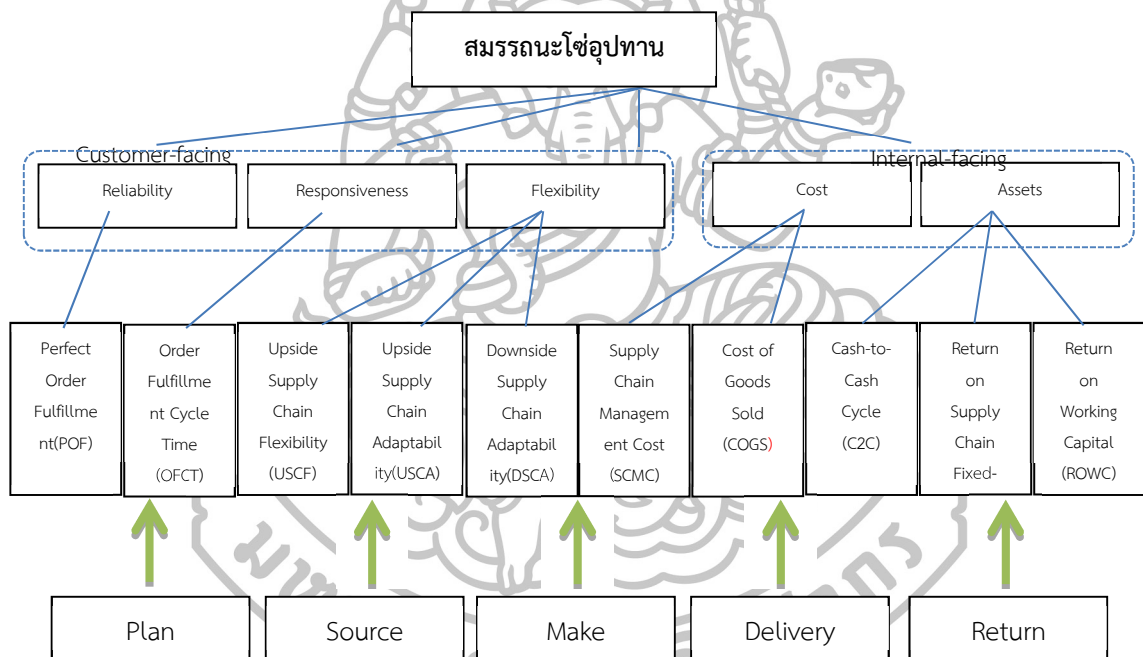
เครื่องมือประเมินศักยภาพโลจิสติกส์

จากการทบทวนเครื่องมือประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์ ผู้วิจัยได้ค้นพบเครื่องมือการประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์ ดังนี้

1. การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

การวัดสมรรถนะของกระบวนการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้วยแบบจำลอง Supply Chain Operation Reference Model (SCOR) และคาดการณ์สถานที่ตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าด้วยแบบจำลอง Gravity โดยมีรายละเอียดดังภาพที่ 5

การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน



ภาพที่ 5 การวัดสมรรถนะการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ในปี 1996 Supply Chain Council ได้พัฒนาแบบจำลอง Supply Chain Operation Reference Model (SCOR) เพื่อใช้เป็นกระบวนการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานมาตรฐานในการวัดสมรรถนะของกระบวนการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยได้จำแนกกิจกรรมโซ่อุปทานออกเป็น 5 กิจกรรมหลักได้แก่การวางแผน (Plan) การจัดหาวัตถุดิบ (Source) การผลิต (Make) การจัดส่ง (Delivery) และการส่งคืน (Return) ซึ่งทั้ง 5 กิจกรรมหลักดังกล่าวจะแบ่งการวัดสมรรถนะออกเป็น 5 หมวดได้แก่ความเชื่อถือได้ (Reliability) การตอบสนอง (Responsiveness) ความยืดหยุ่น (Flexibility) ต้นทุนโซ่อุปทาน (Supply Chain Costs) และการจัดการสินทรัพย์โซ่อุปทาน

(Supply Chain Asset Management)ซึ่งประกอบด้วย 10 มาตรฐาน โดยทั้ง 5 มาตรฐาน 10 มาตรฐานมีรายละเอียดดังนี้ (อดิศักดิ์ ธีรานูพัฒนา, 2554)

ตารางที่ 8 การวัดสมรรถนะของกระบวนการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ตัวชี้วัด	รายละเอียด	มาตรฐาน
ความเชื่อถือได้(Reliability)	สมรรถนะของโซ่อุปทานในการส่งมอบสินค้าที่ถูกต้อง การส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่ถูกต้อง ณ เวลาที่ถูกต้อง ในเงื่อนไขและหีบห่อที่ถูกต้อง ในปริมาณที่ถูกต้อง พร้อมกับเอกสารที่ถูกต้อง ไปสู่ลูกค้าที่ถูกต้อง	1) ร้อยละของคำสั่งซื้อซึ่งเป็นไปตามความสามารถของการส่งมอบด้วยเอกสารที่สมบูรณ์และถูกต้อง และไม่มีความเสียหายจากการส่งมอบ (Perfect Order Fulfillment, POF)
การตอบสนอง (Responsiveness)	ความเร็วของโซ่อุปทานในการจัดเตรียมสินค้าให้แก่ลูกค้า	2) รอบเวลาจริงเฉลี่ยเพื่อทำตามคำสั่งซื้อของลูกค้า โดยเริ่มจากการรับคำสั่งซื้อจนกระทั่งลูกค้าได้รับสินค้าและยอมรับสินค้านั้น (Order Fulfillment Cycle Time, OFCT)
ความยืดหยุ่น(Flexibility)	ความคล่องตัวของโซ่อุปทานเพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาวะตลาด เพื่อให้ได้มาหรือคงไว้ซึ่งความได้เปรียบในการแข่งขัน	3) จำนวนวันที่ต้องใช้เพื่อรองรับการส่งมอบที่เพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 20 โดยไม่มีการวางแผนล่วงหน้า (Upside Supply Chain Flexibility, USCF) 4) การเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละของปริมาณที่ส่งมอบอย่างยั่งยืนสูงสุดที่สามารถทำได้ภายใน 30 วัน (Upside Supply Chain Adaptability, USCA) 5) การลดลงของปริมาณที่ถูกสั่งซื้ออย่างยั่งยืน ณ 30 วัน ก่อนการส่งมอบโดยปราศจากสินค้าคงเหลือหรือค่าปรับต้นทุน (Downside Supply Chain Adaptability, DSCA)

ตารางที่ 8 การวัดสมรรถนะของกระบวนการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (ต่อ)

ตัวชี้วัด	รายละเอียด	มาตรวัด
ต้นทุนโซ่อุปทาน(Supply Chain Costs)	ต้นทุนต่างๆ อันเกี่ยวเนื่องกับการดำเนินงานโซ่อุปทาน	6) ผลรวมของต้นทุนที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกระบวนการของวางแผน จัดหา ผลิต ส่งมอบ และรับคืนสินค้า (Total Supply Chain Management Cost, SCMC) 7) ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการซื้อวัตถุดิบ การผลิตสินค้าสำเร็จรูป ทั้งต้นทุนทางตรง (ค่าแรง ค่าวัสดุ) และต้นทุนทางอ้อม (ค่าเสียหายการผลิต) (Cost of Goods Sold, COGS)
การจัดการสินทรัพย์โซ่อุปทาน (Supply Chain Asset Management)	ประสิทธิผลขององค์กรในการบริหารจัดการสินทรัพย์ คุณลักษณะนี้รวมถึงการบริหารจัดการสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งก็คือสินทรัพย์ถาวรและเงินทุนหมุนเวียน	8) ระยะเวลาที่เงินลงทุนกลับคืนสู่บริษัทหลังจากจ่ายออกไปเป็นค่าวัตถุดิบ(Cash-to-Cash Cycle, C2C) 9) ผลตอบแทนที่องค์กรได้รับต่อเงินลงทุนในสินทรัพย์ถาวรของโซ่อุปทาน รวมถึงสินทรัพย์ถาวรในกระบวนการวางแผนจัดหา ผลิต ส่งมอบ และรับคืนสินค้า (Return on Supply Chain Fixed-Asset, ROSCFA) 10) เงินทุนหมุนเวียนของบริษัทเทียบกับรายได้จากโซ่อุปทาน (Return on Working Capital, ROWC)

ที่มา: SCC, 2006, อ้างถึงใน อดิศักดิ์ อธิฐานพัฒนา, การจัดลำดับความสำคัญของมาตรวัดและกระบวนการหลักของโซ่อุปทาน โดยวิธีแบบจำลองกระบวนการตัดสินใจแบบวิเคราะห์ลำดับชั้น (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์ปริทัศน์, 2554).

โดยจากการศึกษาของ อดิศักดิ์ อธิฐานพัฒนา(2554) ในประเด็นการจัดลำดับความสำคัญของมาตรวัดและกระบวนการหลักของโซ่อุปทาน พบว่าส่วนใหญ่ผู้ประกอบการมักจะให้ความสำคัญกับกิจกรรมการจัดส่ง (Delivery)เป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาได้แก่ กิจกรรมการวางแผน (Plan)การผลิต

(Make) การจัดหาวัตถุดิบ (Source) และการส่งคืน (Return) ตามลำดับ ส่วนสมรรถนะโซ่อุปทาน ผู้ประกอบการจะให้ความสำคัญกับความเชื่อถือได้ (Reliability) ต้นทุนโซ่อุปทาน (Supply Chain Costs) การตอบสนอง (Responsiveness) ความยืดหยุ่น (Flexibility) และการจัดการสินทรัพย์โซ่อุปทาน (Supply Chain Asset Management) ตามลำดับ หากพิจารณาตามทฤษฎีพบว่าผู้ประกอบการจะให้ความสำคัญกับ ความสามารถของการส่งมอบด้วยเอกสารที่สมบูรณ์และถูกต้อง และไม่มี ความเสียหายจากการส่งมอบต้นทุนในการส่งมอบ และระยะเวลาในการส่งมอบ ตามลำดับ

การอำนวยความสะดวกทางการค้า

การอำนวยความสะดวกทางการค้า (trade facilitation) เป็นกระบวนการที่ช่วยลด ความยุ่งยากซับซ้อนในกระบวนการการค้าระหว่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดต้นทุนการท ธุรกรรมทางการค้าและการขนย้ายสินค้าระหว่างประเทศซึ่งองค์การการค้าโลก (WTO) มีความเชื่อว การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นวิธีหนึ่งที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการลดต้นทุนทางการค้า ระหว่างประเทศ (ชมเพลิน สุวรรณภาณุ, 2548) ซึ่งการลดลงของต้นทุนทางการค้าจะส่งเสริมให้เกิด การค้ามากขึ้น โดยประเด็นหลักๆที่ใช้ชี้วัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าคือประสิทธิภาพของท่า ขนส่งสินค้า (port efficiency) สภาพแวดล้อมทางศุลกากร (customs environment) สภาพแวดล้อม ด้านกฎระเบียบ (regulatory environment) และการดำเนินธุรกิจแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-business)

โดยการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นผลกระทบจากภายนอกองค์กร (externality) ที่มีส่วนสนับสนุนให้การจัดการโซ่อุปทานการค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้นเนื่องจากหากมีการอำนวยความสะดวกที่ดีจะทำให้ลดเวลาและต้นทุนของกระบวนการจัดส่ง (Delivery) ดังนั้นในการศึกษา ครั้งนี้จะศึกษาในส่วนของการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จะสนับสนุนการจัดการโซ่อุปทาน การค้าให้ดีขึ้น โดยจะศึกษาใน 4 องค์ประกอบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าตามการศึกษา ของ ชโยดม สรรพศรี และคณะ (2554) ซึ่งศึกษาถึงการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งการค้า สินค้าและการค้าบริการ (การท่องเที่ยว) บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ R12 โดยองค์ประกอบการ อำนวยความสะดวกทางการค้าได้แก่ 1.พิธีการศุลกากร 2.โครงสร้างพื้นฐาน 3.กฎระเบียบ และ 4.การใช้เทคโนโลยี (e-business)

2. Logistics Scorecard

โดยเกณฑ์และดัชนีในการศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ จัดทำขึ้นเพื่อให้องค์กรต่างๆ สามารถประเมินศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ขององค์กรตนเองได้ เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานสากล และเมื่อเปรียบเทียบกับศักยภาพขององค์กรในลักษณะเดียวกันลักษณะเดียวกันในประเทศไทย ทั้งนี้ เพื่อให้องค์กรที่ได้ประเมินตนเองมองเห็นจุดอ่อนจุดแข็งขององค์กร และสามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ สำหรับการพัฒนาองค์กร ให้มีศักยภาพสูงขึ้นและมีความสามารถด้านการแข่งขัน

การประเมินและทำให้ระดับคะแนน

Logistics Scorecard แบ่งออกเป็น 3 ประเภทตามลักษณะธุรกิจ คือ

1. กลุ่มอุตสาหกรรมการผลิต
2. กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ
3. กลุ่มอุตสาหกรรมบริการด้านโลจิสติกส์ โดยต้องเลือกกลุ่มเพียงกลุ่มเดียวเท่านั้น

ผู้ประเมินควรเป็นผู้ดูแลกิจกรรมโลจิสติกส์ หรือผู้บริหารระดับสูง ที่ทราบรายละเอียด กิจกรรมโลจิสติกส์ขององค์กรทั้งหมด ทั้งนี้เพราะรายละเอียดของตัวชี้วัดบางตัว ต้องการความแม่นยำ ที่เที่ยงตรงในการประเมินสูง เช่น อัตราการส่งมอบทันเวลา ความถูกต้องในการเติมเต็มคำสั่งซื้อของ ลูกค้า โดยการกรอกข้อมูลในรายละเอียดเบื้องต้นให้ถูกต้องครบถ้วน เพื่อเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์ และแปลผล

ดัชนีที่ใช้วัดศักยภาพทางโลจิสติกส์แบ่งออกเป็น 5 ด้านใหญ่ๆ คือ

1. ด้านการกำหนดกลยุทธ์
2. ด้านการวางแผนและความสามารถในการปฏิบัติงาน
3. ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์
4. ด้านระบบบริหารข้อมูลสารสนเทศ และเทคโนโลยีสารสนเทศ
5. ด้านความร่วมมือกันระหว่างองค์กร

ในการวัดศักยภาพแต่ละด้าน จะมีตัวชี้วัดแยกเป็นข้อย่อยลงไปเป็นรายละเอียด และในแต่ละตัวชี้วัด จะแบ่งระดับการให้คะแนนออกเป็น 5 ระดับ คือระดับที่ 1 ถึงระดับที่ 5 เรียงจาก ลำดับศักยภาพต่ำสุด ไประดับศักยภาพสูงสุด ตามลำดับ (สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 2550: 5)

3. ดัชนีชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์ Logistics Performance Index (LPI)

เป็นการสร้างดัชนีชี้วัด เพื่อวัดว่าเราปฏิบัติงานหรือระบบทาง logistic ว่ามีประสิทธิภาพ ในระดับไหน มีจัดทั้งในระดับประเทศและระดับโลก หน่วยงานกำหนดในระดับโลก คือ World Bank ซึ่งจะจัดลำดับโลก ดูระบบ Logistic ในระดับโลก ประเทศไทยมีศักยภาพมากน้อยแค่ไหน ประกอบด้วย 6 ปัจจัย ได้แก่

1. ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs)
2. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure)
3. การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments)
4. ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence)
5. การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing)
6. ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness)

ทั้งนี้จากเครื่องมือประเมินศักยภาพโลจิสติกส์ ผู้วิจัยได้เลือกเครื่องมือในการดัชนีชี้วัด ประสิทธิภาพโลจิสติกส์โดยใช้ Logistics Performance Index (LPI) เนื่องจากมีความเหมาะสมกับกับ ประเด็นงานวิจัยของผู้วิจัยมากที่สุด

การสร้างดัชนีชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์

World Bank ได้สร้าง Logistics Performance Index (LPI) เพื่อประเมินศักยภาพ ทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆในโลก 155 ประเทศโดยเป็นการประเมินจากผู้ประกอบการที่ มีความเห็นกับประเด็นทางด้านโลจิสติกส์ด้วยแบบสอบถามและประมวลผลมาเป็นคะแนนเพื่อ เปรียบวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ โดยดัชนี LPI ของธนาคารโลกมี 6 องค์ประกอบได้แก่

1. ประสิทธิภาพของกระบวนการศุลกากร (The efficiency of customs and border management clearance) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่า ต่ำมาก (very low) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า สูงมาก (very high) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5

2. คุณภาพโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและการค้า (The quality of trade and transport infrastructure) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่า ต่ำมาก (very low) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า สูงมาก (very high) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5

3. ความสามารถในการเสนอราคาค่าขนส่งที่สามารถแข่งขันได้ (The ease of arranging competitively priced shipments) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่า ยากมาก (very difficult) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า ง่ายมาก (very easy) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5

4. ความสามารถและคุณภาพของการบริการโลจิสติกส์ (The competence and quality of logistics services) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่า ต่ำมาก (very low) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า สูงมาก (very high) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5

5. ความสามารถในการติดตามสินค้าระหว่างการขนส่งระหว่างประเทศ (The ability to track and trace consignments) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่า ต่ำมาก (very low) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า สูงมาก (very high) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5

6. ความถี่ในการส่งมอบสินค้าตรงตามเวลาที่กำหนด (The frequency with which shipments reach consignees within scheduled or expected delivery times) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่า นานๆ ครั้ง (hardly ever) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า ประจํา (nearly always) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5

จากนั้นนำคะแนนที่ได้ดังกล่าวมาจัดทำเป็นดัชนี LPI ด้วยเทคนิค principal component analysis (PCA) โดยหากดัชนี LPI เข้าใกล้ 1 แสดงว่าระบบโลจิสติกส์ของประเทศนั้นๆ ไม่มีประสิทธิภาพ และหากหากดัชนี LPI เข้าใกล้ 5 แสดงว่าระบบโลจิสติกส์ประสิทธิภาพสูง

นอกจากการสร้างดัชนี LPI ของ World Bank แล้ว กรณีประเทศไทยยังมีการสร้างดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งเป็นดัชนีที่สะท้อนประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ได้ โดยศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2549) ได้จัดทำดัชนีการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย (Trade Facilitation Index: TFI) โดยส่วนประกอบของดัชนีประกอบด้วย 4 องค์ประกอบได้แก่

1. ประสิทธิภาพของท่าขนส่งสินค้า (port efficiency) ซึ่งพิจารณาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ

2. สภาพแวดล้อมหน่วยงานภาครัฐ (customs environment) พิจารณาการชำระเงินที่ไม่ถูกต้อง อุปสรรคซ่อนเร้น และดัชนีคอร์รัปชัน

3. สภาพแวดล้อมด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (regulatory environment) พิจารณาความโปร่งใส การเป็นมาตรฐานสากล ทั้งข้อกฎระเบียบและการบังคับใช้

4. การดำเนินธุรกิจแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-business) พิจารณาร้อยละของบริษัทที่ใช้ อินเทอร์เน็ต

ในส่วนการสร้างดัชนีนั้น ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย ได้ใช้แบบสอบถามกับผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกผู้ประกอบการชิปปิง จำนวน 500 ตัวอย่างและ นำข้อมูลที่ได้มาดังกล่าวมาคำนวณดัชนีการกระจาย (diffusion index) ในส่วนการแปลงข้อมูลเชิงคุณภาพจากแบบสอบถามให้เป็นข้อมูลเชิงปริมาณโดย

หากตอบว่า สูงหรือมาก ให้คะแนนเท่ากับ 1

หากตอบว่า ปานกลาง ให้คะแนนเท่ากับ 0.5

หากตอบว่า ต่ำ ให้คะแนนเท่ากับ 0

จากนั้นนำข้อมูลร้อยละของผู้ตอบว่าสูงบวกกับร้อยละของผู้ตอบว่าปานกลางที่คูณด้วย 0.5 จะได้ดัชนีของแต่ละคาบเวลา ซึ่งดัชนีที่ได้จะมีค่าสูงสุดเท่ากับ 100 และต่ำสุดเท่ากับ 0 โดยสูตรในการคำนวณคือ

$$\text{ดัชนี} = \% \text{สูง} + 0.5 (\% \text{ปานกลาง})$$

สำหรับการตีความตัวเลขดัชนีนั้น หากดัชนีอยู่ใกล้ 100 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคาดว่า มีประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับสูง หากดัชนีอยู่ใกล้ 50 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคาดว่า มีประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับปานกลาง และหากดัชนีอยู่ใกล้ 0 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคาดว่า มีประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับต่ำ

วิรัช สุขสิริวรบุตร (2554) ได้ประยุกต์วิธีการวิเคราะห์ลำดับชั้น (analysis hierarchy process: AHP) มาสร้างดัชนีชี้วัดการอำนวยความสะดวกในการค้าสำหรับท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย โดยองค์ประกอบของดัชนีประกอบด้วย

1. โครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ ได้แก่ พื้นที่จัดเก็บสินค้า ความยาวหน้าท่า สภาพถนนทางเข้าท่าเรือ การเชื่อมต่อระบบขนส่งอื่น

2. การบริหารจัดการท่าเรือ ได้แก่ ทักษะพนักงานท่าเรือ ความปลอดภัยของท่าเรือ ความเร็วในการดำเนินงานของท่าเรือ สภาพจราจรในท่าเรือ

3. ระบบพิธีการศุลกากร ได้แก่ ทักษะเจ้าหน้าที่ศุลกากร ระบบเอกสารที่ง่ายชัดเจน ความเร็วในการดำเนินงานของศุลกากร การประสานงานกับท่าเรือ

4. การบังคับใช้กฎระเบียบภาครัฐ

โดยจากองค์ประกอบดัชนีการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้ง 4 องค์ประกอบดังกล่าว วิรัช สุขสิริวรบุตร (2554) ได้นำมาสร้างแบบสอบถามกับผู้รับจัดการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางเรือ จากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาจัดทำดัชนีการกระจาย (diffusion index) ตามแนวทางของศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนเป็น

หากตอบว่า เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้คะแนนเท่ากับ 5

หากตอบว่า เห็นด้วย ให้คะแนนเท่ากับ 4

หากตอบว่า เฉยๆ ให้คะแนนเท่ากับ 3

หากตอบว่า ไม่เห็นด้วย ให้คะแนนเท่ากับ 2

หากตอบว่า ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้คะแนนเท่ากับ 1

ระดับคะแนนที่ได้จะถูกนำมาคิดตามน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยหลักและปัจจัยรอง ด้วยวิธีวิธีการวิเคราะห์ลำดับชั้น (analysis hierarchy process: AHP) ต่อไป (Jean-François Arvis, Monica Alina Mustra, Lauri Ojala, Ben Shepherd, and Daniel Saslavsky. Connecting to Compete 2012 Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators.)

ผู้วิจัยได้นำดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index : LPI) ของธนาคารโลกเพื่อวัดการปฏิบัติงานหรือระบบทาง logistic ว่ามีประสิทธิภาพในระดับไหน มีจัดทั้งในระดับประเทศและระดับโลก หน่วยงานกำหนดในระดับโลก คือ World Bank ซึ่งจะจัดลำดับโลก ครอบคลุม Logistic ในระดับโลก ประเทศไทยมีศักยภาพมากน้อยเพียงใด โดยมีปัจจัยพิจารณา 6 ปัจจัย ได้แก่ 1. ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) 2. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) 3. การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments) 4. ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence) 5. การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing) 6. ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness) ในการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในการวิจัยครั้งนี้

แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์

ความหมายของการจัดการเชิงกลยุทธ์

การจัดการเชิงกลยุทธ์ (Strategic Management) หมายถึง ศาสตร์และศิลป์ของการสร้างกลยุทธ์ การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติและการประเมินกลยุทธ์การตัดสินใจแบบข้ามหน้าที่ (Cross-Functional) ซึ่งทำให้องค์กรสามารถบรรลุถึงวัตถุประสงค์ การบริหารเชิงกลยุทธ์จะเน้นการบริหารเชิงบูรณาการซึ่งประสานการตลาด การเงิน การบัญชี การผลิตและการปฏิบัติการ การวิจัยและพัฒนา ระบบสารสนเทศคอมพิวเตอร์ เพื่อให้องค์กรบรรลุความสำเร็จ การวางแผนเชิงกลยุทธ์ (สาร์โรจน์ โอพิทักษ์ชีวิน, 2550: 4) ทั้งนี้การจัดการเชิงกลยุทธ์ (Strategic management) เป็นขั้นตอนการบริหารและตัดสินใจเพื่อพัฒนาให้บรรลุภารกิจ (Mission) ขององค์กร โดยสร้างความสามารถขององค์กรให้เหมาะสมกับสิ่งแวดล้อมทั้งภายนอกและภายใน ทั้งนี้ได้มีนักวิชาการได้ให้ความหมายไว้หลากหลาย ดังนี้

1. ความหมายของกลยุทธ์

Pitts and Lei (2000: 6) กล่าวว่า กลยุทธ์หมายถึง ความคิด (ideas) แผนงาน (plans) และการกระทำ (actions) ต่าง ๆ ที่บริษัทนำมาใช้เพื่อให้เกิดความสำเร็จเหนือคู่แข่ง กลยุทธ์จะถูกออกแบบขึ้นเพื่อช่วยบริษัทบรรลุผลสำเร็จ มีความเป็นต่อหรือความได้เปรียบในการ

แข่งขัน (competitive advantage) ซึ่งความได้เปรียบทางการแข่งขันมาจากความสามารถของ บริษัทที่จะดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ได้เด่นชัดมากกว่า หรือมีประสิทธิภาพหรือคู่แข่ง

schermerhorn (2002: 203) กล่าวว่า กลยุทธ์หมายถึง แผนแม่บทหรือแผนปฏิบัติการ หลักสำคัญขององค์กร (comprehensive action plan) ซึ่งองค์การใช้เป็นตัวกำหนดทิศทาง การดำเนินงานระยะยาว รวมทั้งใช้เพื่อเป็นแนวทางในการใช้ทรัพยากรเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย โดยทำให้ ได้เปรียบทางการแข่งขันที่ยั่งยืน (sustainable competitive advantage)

Samuel Paul (1983: 57) กล่าวว่า กลยุทธ์หมายถึงชุดของทางเลือกระยะยาวที่ เกี่ยวข้องกับเป้าประสงค์เชิงปฏิบัติการและนโยบาย รวมทั้งแผนปฏิบัติการของแผนงานของรัฐบาล ซึ่ง หน่วยงานภาครัฐบาลกำหนด โดยคำนึงถึงปัจจัยที่สำคัญสองประการ ได้แก่ วัตถุประสงค์ของแผนงาน ที่รัฐบาลกำหนดไว้และสิ่งแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินงานของแผนงาน

มัลลิกา ต้นสอน (2545: 23) กล่าวว่า การจัดการกลยุทธ์ หมายถึง การศึกษาและ วิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกและการดำเนินงานขององค์กรทั้งหมด ตั้งแต่ การ ตั้งเป้าหมาย การกำหนด การดำเนินการ ตลอดจนการควบคุมกลยุทธ์ เพื่อให้องค์กรสามารถบรรลุ เป้าหมายที่ตั้งไว้อย่างมีประสิทธิภาพ

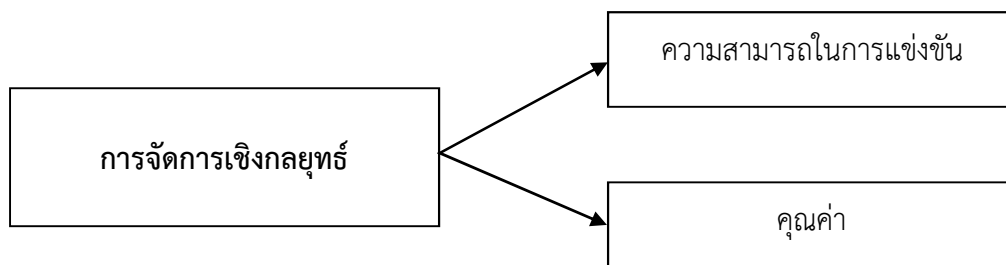
เรวัตร์ ชาตรีวิศิษฐ์และคณะ (2553: 28) กล่าวว่า การจัดการเชิงกลยุทธ์ หมายถึง การจัดการธุรกิจอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดทิศทางขององค์กรในอนาคตไว้ ซึ่งต้องอาศัยการ วางแผนอย่างเป็นขั้นตอน และการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก เพื่อหาโอกาสและอุปสรรคที่จะ มีผลกระทบต่อธุรกิจและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในเพื่อหาจุดแข็งและจุดอ่อนในองค์กรสำหรับ กำหนดตำแหน่งทางการแข่งขันธุรกิจ แล้วกำหนดกลยุทธ์เพื่อให้สามารถนำไปดำเนินการเพื่อให้บรรลุ ทิศทางตามที่ได้กำหนดไว้

เสนาะ ตีเยาว์ (2546) กล่าวว่า การจัดการเชิงกลยุทธ์ หมายถึง การตัดสินใจและ ดำเนินการเพื่อให้ได้ผลตามที่องค์กรกำหนดไว้ ซึ่งเน้นกระบวนการตั้งแต่การกำหนดกลยุทธ์ การนำเอา กลยุทธ์ไปใช้ และประเมินผลกลยุทธ์

พักรัตน์ผจง วัฒนสินธุ์และพสุ เดชะรินทร์ (2541) กล่าวว่า การจัดการเชิงกลยุทธ์ หมายถึง การจัดการที่เน้นถึงความสำคัญของสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการจัดการภายใน ซึ่งต้องเตรียม แผนการดำเนินการให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป หรือตอบโต้ภาวะการณ์แข่งขันได้อย่าง รวดเร็ว และมีการจัดสรรทรัพยากรให้เหมาะสม

ผู้วิจัยได้สรุปความหมายของการจัดการเชิงกลยุทธ์ ได้ว่า การจัดการเชิงกลยุทธ์ คือ การจัดการธุรกิจอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดทิศทางขององค์กรในอนาคตไว้ ซึ่งต้องอาศัยการวางแผน อย่างเป็นขั้นตอนและการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกเพื่อหาโอกาสและอุปสรรคที่จะมี ผลกระทบต่อธุรกิจ และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในเพื่อหาจุดแข็งและจุดอ่อนในองค์กรสำหรับ กำหนดตำแหน่งทางการแข่งขันของธุรกิจ แล้วกำหนดกลยุทธ์เพื่อให้สามารถนำไปดำเนินการเพื่อให้ บรรลุทิศทางตามที่ได้กำหนดไว้

2. เป้าหมายของการจัดการเชิงกลยุทธ์ ดังภาพที่ 6



ภาพที่ 6 เป้าหมายการจัดการเชิงกลยุทธ์

ที่มา: ธรรมนูญแห่งเจรนนันท์, **การจัดการเชิงกลยุทธ์** (กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น, 2552), 18.

จากภาพที่ 6 สามารถอธิบายเป้าหมายของการจัดการเชิงกลยุทธ์ ได้ดังนี้

2.1 ความสามารถในการแข่งขัน ในการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมภายนอกจะทำให้ธุรกิจต้องปรับตัวอยู่ตลอดเวลา การกำหนดกลยุทธ์และการนำกลยุทธ์มาใช้ในการดำเนินงานจะช่วยให้ธุรกิจมีความพร้อมในการรับมือต่อการเปลี่ยนแปลง และสามารถพัฒนาองค์การให้มีความสามารถในการแข่งขันอย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 สร้างคุณค่า ในการจัดการเชิงกลยุทธ์ คือ การสร้างความพึงพอใจให้กับพันธมิตรหรือ ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียของธุรกิจ เช่น พนักงาน ผู้ขาย วัตถุดิบ

3. ขั้นตอนการบริหารกลยุทธ์

การนำกลยุทธ์มาใช้ในการดำเนินการทางธุรกิจนั้น ต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและสภาพแวดล้อมขององค์กรด้วย ซึ่งมีองค์ประกอบหลักอยู่ 6 ประการ ดังนี้

1. การกำหนดภาระหน้าที่ วิสัยทัศน์และเป้าหมาย
2. การวิเคราะห์ถึงโอกาสและอุปสรรคภายนอก
3. การวิเคราะห์ถึงจุดแข็งจุดอ่อนภายใน
4. การวิเคราะห์ SWOT และการสร้างกลยุทธ์
5. การปฏิบัติตามแผนกลยุทธ์
6. การควบคุมกลยุทธ์

โดยแต่ละขั้นตอนสามารถ อธิบายได้ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การกำหนดภาระหน้าที่ วิสัยทัศน์และเป้าหมายการกำหนดภาระหน้าที่ (Mission) คือ จุดมุ่งหมายและคุณค่าพื้นฐานขององค์กร หรือ อาจเป็นขอบเขตของการดำเนินการที่เป็นเหตุผลขององค์กรที่สร้างขึ้นมา ซึ่งขอบเขตอาจกว้างหรือแคบนั้นขึ้นอยู่กับจุดมุ่งหมายขององค์กรเป็นสำคัญ วิสัยทัศน์ (Vision) คือ การมองภาพภายในอนาคตที่ทำให้เป็นจริงหรืออาจเป็นความสามารถที่คิดว่าเสมือนความใฝ่ฝันถึงอนาคตความทะเยอทะยานในแนวคิดเกี่ยวกับอนาคตที่ทุกคนในองค์กรสามารถเชื่อถือได้ทั้งยังสามารถทำให้บรรลุถึง ผลสำเร็จได้จริงและเสนอนาคตที่จำเป็นกว่าที่เป็นอยู่ในทุกวันนี้ เป้าหมาย (Goal) เป็นผลที่ได้มาจากภาระหน้าที่ และวิสัยทัศน์ขององค์กร โดยผู้บริหารระดับสูงขององค์กรจะเป็นผู้กำหนดเป้าหมายของกลยุทธ์นั้น เป็นความมุ่งหวัง

ในอนาคตขององค์การที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์การได้ ซึ่งใช้เป็นตัวกำหนดทิศทางการดำเนินงานในองค์การให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์ถึงโอกาสและอุปสรรคภายนอก คือ การวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมภายนอก การบริหารกลยุทธ์ที่จะประสบความสำเร็จได้นั้นขึ้นอยู่กับความเที่ยงตรง (Validity) ของการประเมินสภาพแวดล้อมทั้งหมดและการวิเคราะห์ถึงสภาพแวดล้อมหรือการคาดการณ์ถึงแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และควรมีความรู้ในเรื่องของเทคนิคการคาดการณ์ การตัดสินใจโดยใช้คณิตศาสตร์ที่มีความซับซ้อนในการช่วยตรวจสอบความสัมพันธ์ของระบบ ความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ และผู้จัดการก็ควรมีข้อมูลมากพอที่จะใช้ในการตัดสินใจได้อย่างถูกต้อง และต้องตัดสินใจอย่างเป็นกลางและไม่มัวอคติเอนเอียงไปในทางใดทางหนึ่ง เพื่อให้สามารถคาดการณ์ถึงแนวโน้มในอนาคตได้อย่างถูกต้องและแม่นยำมากยิ่งขึ้น

ขั้นตอนที่ 3 การวิเคราะห์ถึงจุดแข็งจุดอ่อนภายในจุดแข็ง (Strengths) หมายถึง ลักษณะภายในองค์การที่ทำให้มีความได้เปรียบเชิงการแข่งขันและความสามารถอื่นๆ ที่มีผลในเชิงบวกให้แก่องค์การ โดยองค์การสามารถที่จะนำจุดแข็งมาใช้ในการปฏิบัติการให้องค์การสามารถประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่ ได้กำหนดไว้

จุดอ่อน (Weakness) หมายถึงลักษณะภายในองค์การที่เป็นอุปสรรคขัดขวางในการปฏิบัติงานขององค์การและมีผลเชิงลบแก่องค์การ ในการดำเนินงานขององค์การก็ควรที่จะปิดบังจุดอ่อนและปกป้องตนเองไม่ให้้องค์การอื่นได้ล่วงรู้ เพราะจะทำให้้องค์การเสียเปรียบคู่แข่งได้ การวิเคราะห์จุดอ่อนและจุดแข็งภายในองค์การนั้นเป็นการตรวจสอบโครงสร้างองค์การโดยรวมทั้งหมดว่ามีประสิทธิภาพต่อการดำเนินการอย่างไร มีความสามารถของการบริหารจัดการในองค์การที่จะพยายามสร้างเป้าหมายเพื่อบ่งชี้จุดแข็งที่สามารถแข่งขันได้และมองหาจุดอ่อนเพื่อดำเนินการจัดการกับจุดอ่อน โดยพยายามหาวิธีเพื่อดำเนินการจัดการอย่างเหมาะสม เช่น จัดให้มีการฝึกอบรมด้านการจัดการ ปรับโครงสร้างใหม่ ปรับปรุงระบบการบริหารทรัพยากรมนุษย์ เป็นต้น

ขั้นตอนที่ 4 การวิเคราะห์ SWOT และการกำหนดกลยุทธ์ หลังจากที่ได้มีการวิเคราะห์ถึงปัจจัยภายนอกและภายในแล้ว ผู้บริหารต้องตัดสินใจกำหนดกลยุทธ์ขององค์การและกลยุทธ์การทำงานขององค์การ โดยการเปรียบเทียบจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด ก็คือการวิเคราะห์ SWOT นั้นเอง เพื่อหาจุดแข็งขององค์การแล้วหาโอกาสพร้อมกับกำจัดอุปสรรค และบรรเทาจุดอ่อนภายในองค์การ

ขั้นตอนที่ 5 การดำเนินการกลยุทธ์ การกำหนดกลยุทธ์ต้องมีความเหมาะสมและผู้จัดการด้านกลยุทธ์ต้องมีความแน่ใจว่ากลยุทธ์ใหม่จะสามารถนำมาปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในการกำหนดกลยุทธ์ต้องได้รับการสนับสนุนการตัดสินใจ โดยพิจารณาจากโครงสร้างขององค์การที่เหมาะสม เทคโนโลยีฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ ระบบข้อมูล วัฒนธรรมองค์การ และรูปแบบการเป็นผู้นำถือเป็นกลยุทธ์ขององค์การที่ต้องมีความสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อมภายนอกขององค์การนั้นด้วย เพื่อให้ทุกฝ่ายมีส่วนร่วมในการดำเนินกลยุทธ์

ขั้นตอนที่ 6 การควบคุมกลยุทธ์

องค์ประกอบสุดท้ายของกระบวนการบริหารกลยุทธ์ คือการควบคุมกลยุทธ์ ซึ่งได้รับการออกแบบให้สนับสนุนผู้จัดการในการประเมินผลถึงความก้าวหน้าขององค์การพร้อมกันกับกลยุทธ์ และเมื่อมีข้อขัดแย้งเกิดขึ้นก็ต้องมีมาตรการแก้ไข ระบบต้องทำให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพ และมีความยืดหยุ่นในการปรับให้เข้ากับเงื่อนไขที่เปลี่ยนไปถ้าระบบสามารถควบคุมได้ทั้งหมด องค์การก็จะต้องพัฒนาระบบชีวิตระบบข้อมูล และกลไกเฉพาะด้านที่สามารถควบคุมถึงความก้าวหน้า นั้นได้ (วิเชียร วิทยอดม, 2553: 31)

4. แนวคิดกลยุทธ์การบริหารองค์กร: 7's Model (Mc.Kensey:56)

เป็นการเน้นการบริหารปัจจัยต่างๆ ทั้ง 7 ด้านพร้อมกันซึ่ง Mc.Kensey ได้ดัดแปลงกรอบแนวทางการบริหารของแอนโทนีแห่งฮาร์วาร์ดเป็นรูปแบบการบริหาร ดังนี้

4.1 กลยุทธ์ (Strategy) เป็นแนวทางในการดำเนินการขององค์กรที่สอดคล้องกับจุดมุ่งหมายเพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก

4.2 โครงสร้าง (Structure) คุณลักษณะขององค์กรที่มองเห็นได้จากแผนภูมิขององค์กร ซึ่งแสดงให้เห็นขนาดของการควบคุม การรวมอำนาจ การกระจาย และอำนาจหน้าที่รวมถึงความสัมพันธ์ในแต่ละหน่วยงานขององค์กร

4.3 ระบบ (System) เป็นระเบียบวิธีปฏิบัติงานทุกอย่างทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการที่จะต้องใช้เพื่อการดำเนินงานขององค์กรอย่างเป็นขั้นตอน เช่น ระบบของข้อมูล ระบบการควบคุมคุณภาพ ระบบการวัดมาตรฐานการทำงาน ระบบงบประมาณ ระบบบัญชี ระบบการฝึกอบรม ระบบการจ่ายค่าตอบแทน เป็นต้น

4.4 รูปแบบ (Style) เป็นแบบการบริหารหรือแบบความเป็นผู้นำของผู้บริหาร ซึ่งจะสะท้อนให้เห็นได้จากวัฒนธรรมขององค์กร

4.5 พนักงาน (Staff) หมายถึง ทรัพยากรมนุษย์ขององค์กรที่จะต้องมีการประสานระหว่างหน่วยงานเพื่อให้การปฏิบัติการดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ

4.6 ค่านิยมร่วม (Shared Values) หมายถึง เป้าหมายที่ดีที่สุด (Super ordinate Goals) มักจะไม่กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ค่านิยมร่วมจะเป็นแนวความคิดรากฐานของการสร้างธุรกิจขึ้นมา และเป็นทิศทางในอนาคตที่มีผู้บริหารระดับสูงต้องการให้ซึมซาบไปทั่วทั้งองค์กร

4.7 ทักษะ (Skill) หมายถึง ความสามารถในการบริหารและการปฏิบัติการของบุคลากรในหน่วยธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ

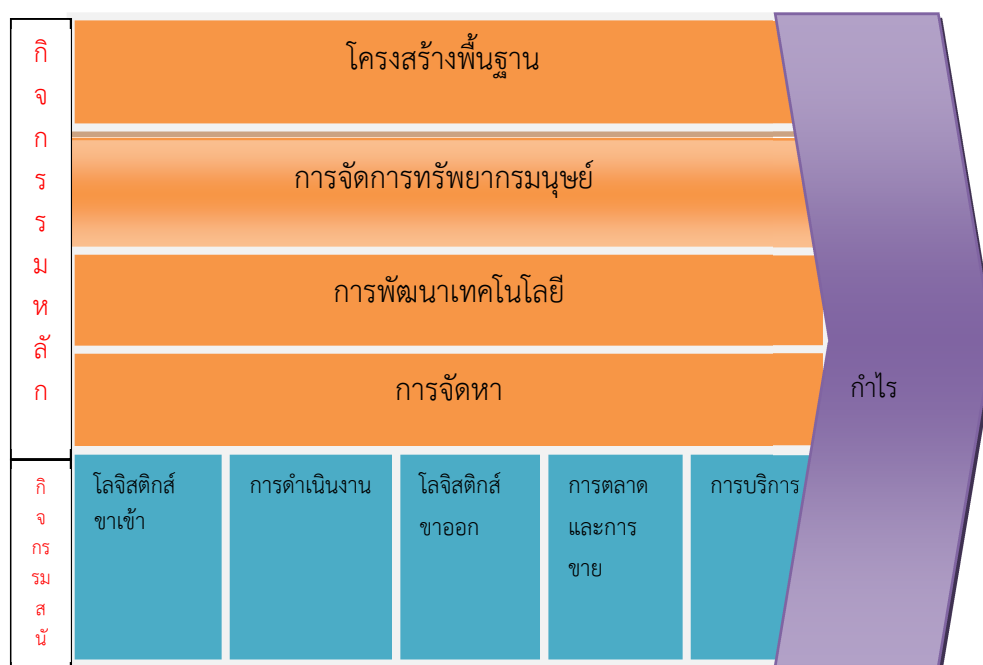
จากข้อมูลดังกล่าว ผู้วิจัยสรุปได้ว่า องค์ประกอบของการจัดการเชิงกลยุทธ์ 1) การวางแผน 2) การนำแผนไปปฏิบัติ 3) การติดตามและประเมินผล โดย ขั้นตอนการวางแผน คือการกำหนดวิสัยทัศน์ ภารกิจเป้าหมาย วัตถุประสงค์ และปัจจัยแห่งความสำเร็จ ตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกภายใน (SWOT Analysis) และ สภาพแวดล้อม ทางการแข่งขันทางธุรกิจ (five forces model) การจัดทำกลยุทธ์ โดยคัดเลือกกลยุทธ์ที่เหมาะสมเพื่อนำไปปฏิบัติต่อไป ในส่วนของการ การนำแผนไปปฏิบัติ (Strategic Implementation) คือ การมอบหมายงานหรือโครงการให้แต่ละฝ่ายนำไปปฏิบัติ เกี่ยวกับกิจกรรมด้านการบริหารงานบุคคล และกระบวนการทางด้านธุรกิจเป็นสำคัญ การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติที่ประสบผลสำเร็จ ขึ้นอยู่กับปัจจัย 2 อย่าง คือ

องค์กรที่มีการจัดการระบบที่ดี และ บุคลากรที่มีความสามารถ การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติให้บรรลุผลตามเป้าหมายได้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขของสภาพแวดล้อม ดังนั้นต้องปรับกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ต้องใช้ศิลปะมากกว่าการใช้ศาสตร์ และการเสริมสร้างองค์กรให้มีความสามารถ ต้องทำเป็นอันดับแรก เพื่อให้การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติให้ ประสบผลสำเร็จ ทำได้ 3 วิธี 1) เลือกคนที่มีความสามารถเข้าทำงานในตำแหน่งที่สำคัญ 2) สร้างความสามารถหลักและสมรรถภาพทางการแข่งขัน 3) จัดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ และขั้นตอนการติดตามและการประเมินผล (Evaluation Control) คือ การควบคุมและการประเมินผล เป็นงานของผู้บริหารระดับสูงเพื่อการขอสอบว่า ผลการดำเนินงานบรรลุผลตามแผนที่กำหนดไว้มากน้อยเพียงใด ถ้าไม่เป็นไปตามแผนก็จะได้ปรับปรุงแก้ไขต่อไป และมีขั้นตอนในการควบคุมกลยุทธ์ มี 5 ขั้นตอนคือ 1) กำหนดสิ่งที่จะวัดผล 2) กำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน 3) วัดการปฏิบัติงานจริง 4) เปรียบเทียบการปฏิบัติงานจริงกับมาตรฐาน 5) ปฏิบัติการแก้ไขให้ถูกต้อง ขั้นตอนการควบคุมก่อนการปฏิบัติตามกลยุทธ์ มี 3 รูปแบบคือ 1) การควบคุมสมมุติฐาน 2) การตรวจกลยุทธ์ 3) การควบคุมการปฏิบัติ และเครื่องมือที่นำมาใช้ในการวัดผล ประกอบด้วย 1) การใช้เกณฑ์ด้านการเงิน 2) การใช้หลักบริหารตามวัตถุประสงค์ MBO 3) การใช้ต่อแบบ Balanced Scorecard 4) การใช้การเปรียบเทียบ Benchmarking (สาโรจน์ โอพิทักษ์ชีวิน, 2550) ทั้งนี้โอกาสและอุปสรรคภายนอก จะเกี่ยวข้องกับแนวโน้มเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม ประชากรศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การเมือง กฎหมาย รัฐบาล เทคโนโลยี และการแข่งขัน รวมถึงเหตุการณ์ที่สามารถก่อให้เกิดประโยชน์หรืออันตรายในอนาคตอย่างมีนัยสำคัญ โอกาสและอุปสรรคจะอยู่เหนือการควบคุมขององค์กรอย่างมากมาย ดังนั้นจึงเป็นคำว่า ภายนอก โอกาสและอุปสรรครวมถึงการออกกฎหมาย การแนะนำผลิตภัณฑ์ใหม่โดยคู่แข่ง ความหายนะของประเทศ หรือการลดค่าเงินดอลลาร์ ความแข็งแกร่งของคู่แข่งสามารถเป็นอุปสรรคได้ โดยสามารถพิจารณา การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก โดยวิเคราะห์ PESTDI ได้แก่ 1) สภาพแวดล้อมทางการเมืองและกฎหมาย (Political -Legal) 2) สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ (Economic) 3) ทางสังคม (social) 4) ทางเทคโนโลยี (Technological) 5) ทางประชากรศาสตร์ (Demographic) และ 6) ทางต่างประเทศ (International) เพื่อทราบโอกาส หรือ Opportunities การเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมที่มีผลด้านบวกต่อองค์กร และอุปสรรคหรือ Threats (การเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมที่มีผลด้านลบต่อองค์กร (สาโรจน์ โอพิทักษ์ชีวิน, 2550: 13)

ในส่วนของจุดแข็งและจุดอ่อนภายในเป็นกิจกรรมที่องค์กรสามารถควบคุมได้ เช่น การบริหาร การตลาด การเงิน การบัญชี การผลิต การปฏิบัติการ การวิจัยและพัฒนา และระบบสารสนเทศ เป็นต้น การระบุและการประเมินจุดแข็งจุดอ่อนขององค์กรในงานตามหน้าที่ของธุรกิจ จุดแข็งและจุดอ่อนได้กำหนดขึ้นเพื่อเทียบกับคู่แข่งโดย จุดแข็งเป็นสิ่งที่องค์กรมีอยู่และทำให้องค์กรได้เปรียบคู่แข่ง และจุดอ่อนคือสิ่งที่องค์กรมีอยู่และทำให้องค์กรด้อยกว่าคู่แข่ง (สาโรจน์ โอพิทักษ์ชีวิน, 2550)

เครื่องมือที่ใช้ในการประเมินสถานะแวดล้อมภายในองค์กร ประกอบด้วย 1.แนวคิดห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) 2. การประเมินผลวิเคราะห์ตาม 7S mckinsey model 3. การประเมินผลวิเคราะห์ตาม business function 4. การเปรียบเทียบกับคู่แข่ง benchmarking เพื่อทราบจุดแข็ง จุดอ่อน การหาช่องว่างที่ยังแตกต่างแล้วสร้างความได้เปรียบ ทั้งนี้ในการวิจัยครั้งนี้

ผู้วิจัยเลือกวิธีการวิเคราะห์ภายในโดยใช้เครื่องมือ แนวคิดแห่งห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) โดยมีรายละเอียดตามภาพที่ 7 ดังนี้



ภาพที่ 7 ภาพห่วงโซ่คุณค่า

จากภาพที่ 7 สามารถอธิบายแนวคิดแห่งห่วงโซ่คุณค่าแนวคิดแห่งห่วงโซ่แห่งคุณค่าได้ โดยการแสดงให้เห็นถึง คุณค่า ทั้งหมดที่องค์กรมอบให้แก่ลูกค้า จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ภายในองค์กร แบ่งออกได้ 2 ประเภท

1. กิจกรรมพื้นฐาน (Primary activity) ประกอบด้วย

1.1 การนำวัสดุอุปกรณ์ สินค้ามาใช้ในธุรกิจ (Inbound logistics) กิจกรรมที่เกี่ยวกับการขนส่ง การจัดเก็บ และ การแจกจ่ายวัตถุดิบ

1.2 การดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่ต้องประสานงานกัน (Operations) การแปรวัตถุดิบให้เป็นสินค้า การบรรจุหีบห่อ /รักษาเครื่องจักร

1.3 การจัดส่งสินค้าออก (Outbound logistics) กิจกรรมเกี่ยวกับการจัดเก็บรวบรวมการจัดจำหน่ายสินค้าและบริการที่เสร็จแล้วไปยังผู้บริโภค และ การบริหารสินค้าคงคลัง

1.4 การตลาด และ การขาย (Marketing and sales) กิจกรรมที่เกี่ยวกับการจูงใจให้ลูกค้าซื้อสินค้าและบริการ เช่น การโฆษณา การส่งเสริมการขาย การเลือกช่องทางการจัดจำหน่าย

1.5 ผลิตภัณฑ์ และ การให้บริการ (Product and Services) กิจกรรมที่เกี่ยวกับการให้บริการ บำรุงรักษาสินค้า การบริการหลังการขาย เช่น การติดตั้ง การซ่อมบำรุง การอบรมการใช้สินค้า

2. กิจกรรมสนับสนุน (Support activities) ประกอบด้วย

2.1 โครงสร้างธุรกิจ (Firm infrastructure) ได้แก่ การบริหารงานทั่วไป การวางแผน บัญชี การเงิน และ MIS

2.2 การบริหารทรัพยากรมนุษย์ (Human resource management) ได้แก่ การสรรหา และ คัดเลือก การฝึกอบรม เงินเดือน / ค่าตอบแทน

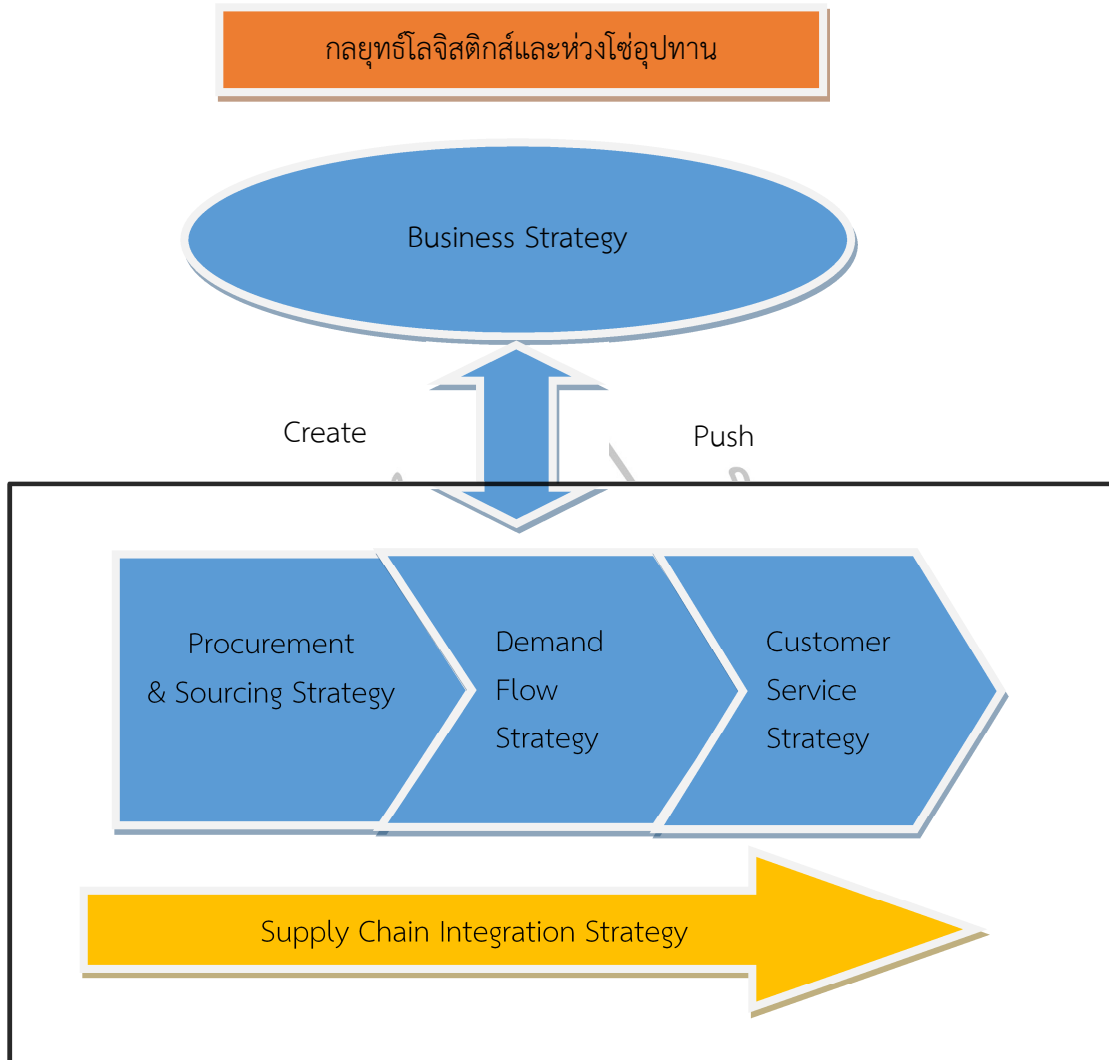
2.3 การพัฒนาเทคโนโลยี (Technology management) ได้แก่ การพัฒนา การออกแบบสินค้า การออกแบบกระบวนการผลิต

2.4 การจัดซื้อสินค้า และ ปัจจัยการผลิต (Procurement) ได้แก่ การจัดหา หรือการจัดซื้อวัตถุดิบ เครื่องจักร เครื่องมือต่างๆ

ดังนั้นการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า จึงเป็นกระบวนการที่องค์กร บริษัทระบุกิจกรรมหลัก และการสนับสนุนที่เพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ในขั้นตอนสุดท้าย ซึ่งเกิดจากการวิเคราะห์กิจกรรมต่างๆ ของกระบวนการผลิตและกระบวนการจัดส่ง เพื่อลดต้นทุน หรือสร้างความแตกต่าง ห่วงโซ่คุณค่า แสดงให้เห็นถึงกิจกรรมภายในองค์กร หรือ บริษัทที่มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงปัจจัยการผลิต เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดจนถึงกระบวนการผลิต การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า จึงเป็นเครื่องมือกลยุทธ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์กิจกรรมภายในองค์กร โดยมีเป้าหมายที่ชัดเจนเพื่อการพัฒนาคุณค่า และเพิ่มประสิทธิภาพให้สูงสุด และสามารถลดต้นทุนการผลิต หรือ ค่าใช้จ่ายขององค์กรได้แบบมีนัยสำคัญ หรือมีความได้เปรียบในด้านการแข่งขันเมื่อเทียบกับคู่แข่ง ทั้งนี้การที่องค์กรจะได้เปรียบคู่แข่งและมีประสิทธิภาพสูงสุดได้ จำเป็นต้องมองเข้าไปภายในกิจกรรมหลักขององค์กร ทุกกระบวนการเพื่อหาจุดเสียเปรียบและจุดที่เป็นอุปสรรคในการทำงานทั้งหมด แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น และเปรียบเทียบศักยภาพและประสิทธิภาพกับคู่แข่งเป็นระยะ เพื่อหาจุดบกพร่องและแก้ไข จนองค์กรมั่นใจว่าสามารถได้เปรียบเหนือคู่แข่งในประเด็นที่ตั้งเป้าหมายไว้ ผู้วิจัยจึงนำแนวคิดของห่วงโซ่คุณค่ามาวิเคราะห์ปัจจัยภายในในการวิจัยครั้งนี้

การจัดการโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์

หลายทศวรรษที่ผ่านมาธุรกิจพยายามนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุนธุรกิจ เช่น การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง การกระจายสินค้า การลดจำนวนสินค้าคงคลังลง หรือการบริหารคำสั่งซื้อ เป็นต้น ปัจจุบันหลายธุรกิจได้ยกระดับให้การจัดการโลจิสติกส์เป็นกลยุทธ์ธุรกิจ เรียกว่าเป็นการจัดการโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์หรือการจัดการโซ่อุปทานเชิงกลยุทธ์ (Strategic Management in Logistics and Supply chain) ซึ่งต้องมีการหลอมรวมหรือบูรณาการให้เข้ากับกลยุทธ์ธุรกิจเหตุผลหลักที่ทำให้นักธุรกิจนำโลจิสติกส์มาเป็นกลยุทธ์ธุรกิจก็เพื่อเพิ่มผลกำไรให้กับกิจการในภาพรวม เพราะนอกจากจะลดต้นทุนให้กับกิจการได้แล้ว ยังเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการลูกค้า และสร้างความภักดีแก่องค์กรในระยะยาวด้วย ดังภาพที่ 8



ภาพที่ 8 วิทยา สุหฤตดำรง (2546) โลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน

จากภาพที่ 8 สรุปได้ว่าในกลยุทธ์การจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน เป็นการกำหนดนโยบายและกำหนดทิศทาง เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ขององค์กร โดยผู้บริหารระดับสูงเป็นผู้นำในการกำหนดนโยบายและประกาศใช้ ทั้งนี้การกำหนดกลยุทธ์ เป็นการค้นหาความต้องการของลูกค้า การวิเคราะห์แสวงหาวัตถุประสงค์ของลูกค้า วิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบ อาทิ สถานะเศรษฐกิจ สังคม การเมือง กฎหมาย เทคโนโลยีและวัฒนธรรมที่มีผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์ โดยกำหนดกลยุทธ์เริ่มจากจัดซื้อจัดหา การพยากรณ์ความต้องการ และการบริการลูกค้า

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้างานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้ โดยใช้วัตถุประสงค์ทางการศึกษามาเทียบเคียงกับการวิจัยครั้งนี้ ซึ่งผู้วิจัยสรุปงานวิจัยที่เกี่ยวข้องตามประเด็นของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 9 งานวิจัยภายในประเทศ

ผู้วิจัย – หัวข้อวิจัย	ที่มา	ข้อค้นพบจากงานวิจัย
พิชิต พระพินิจ และคณะ (2558) การศึกษาโซ่อุปทานการค้าในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐประชาชนจีน	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)	เครื่องมือสำคัญในการประเมินศักยภาพโลจิสติกส์และโซ่อุปทานมีหลายองค์ประกอบ ทั้งในด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน เช่น LPI เป็นการประเมินศักยภาพด้านระบบโลจิสติกส์ภาพรวม เพื่อนำไปสู่การกำหนดยุทธศาสตร์ SCOR เป็นเครื่องมือประเมินศักยภาพของโซ่อุปทานทั้งในระดับองค์กร ระดับธุรกิจ ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำและปลายน้ำ
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2558) การศึกษาทบทวนผลงานด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการจัดการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)	ยุทธศาสตร์การวิจัยสำหรับโครงสร้างการพัฒนาพื้นฐานและการบริหารจัดการระบบการขนส่งในอนาคตโลจิสติกส์ คือ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควบคู่การบริหารห่วงโซ่อุปทาน 2 ออกแบบโครงข่ายและการบริหารจัดการด้านการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ 3 นโยบายที่สร้างความสมดุลระหว่างการพัฒนาทางเศรษฐกิจและทางสังคม 4 บริหารมาตรฐานสากล ในเชิง เศรษฐกิจ วิศวกรรม และความปลอดภัย
กาญจน์วชิ ธนโชติรุ่งสาทิศ (2557) ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของโลจิสติกส์ขนส่งข้าวไทยในเส้นทางขนส่งจากจังหวัดนครสวรรค์-ส่งออกต่างประเทศ	ดุชนิพนธ์รัฐ ประชาสันศาสตร์ ดุชนิพนธ์ิต มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์	จากการวิจัย พบว่า ในด้านต้นทุนการจัดเก็บ ต้นทุนการยกขน ต้นทุนการขนส่งและต้นทุนการบริหารจัดการและความสำคัญเรื่องเวลาในการขนส่งในด้านการจัดเก็บ การยกขน การเดินทางและการตอบสนองการสั่งซื้อ และความน่าเชื่อถือในการขนส่ง ในด้านการส่งมอบสินค้า การตอบสนองความต้องการของลูกค้าความเสียหายของสินค้า และการตีกลับของสินค้า

ตารางที่ 9 งานวิจัยภายในประเทศ (ต่อ)

ผู้วิจัย – หัวข้อวิจัย	ที่มา	ข้อค้นพบจากงานวิจัย
<p>อดิศักดิ์ วรรณณรงค์ (2557) การวิเคราะห์องค์ประกอบของปัจจัยการดำเนินงานที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของร้านจำหน่ายวัสดุก่อสร้างในภาคใต้</p>	<p>วิทยานิพนธ์ สาขาบริหารธุรกิจ วิทยาลัยเทคโนโลยีภาคใต้</p>	<p>พบว่า ปัจจัยหรือองค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อการจัดการโลจิสติกส์ ของร้านจำหน่ายวัสดุก่อสร้าง ซึ่งปัจจัยที่ส่งผลมากที่สุดคือ การบริการ รองลงมาคือ กระบวนการสั่งซื้อ การติดต่อสื่อสาร การจัดการคลังสินค้า การจัดการ โลจิสติกส์ย้อนกลับ การขนส่ง และการจัดการสินค้าคงคลัง ตามลำดับ ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินงานการจัดการโลจิสติกส์เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ผู้บริหารต้องให้ความสำคัญและมีนโยบายในการบริหารจัดการอย่างจริงจัง</p>
<p>ฉกาจ วิสัย (2556) แนวทางการบริหารจัดการระบบคลังสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน</p>	<p>สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)</p>	<p>ผลการศึกษาพบว่า การขนส่งสินค้า ทางอากาศและการบริหารจัดการคลังสินค้าท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิยังไม่ได้ประสิทธิภาพเทียบเท่ามาตรฐานสากล ซึ่งปัญหาที่ผู้ประกอบการส่วนมากพบเจอคือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และการบริหารจัดการพื้นที่ 2) ความไม่พร้อมของระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในการควบคุมการเคลื่อนไหวของสินค้าภายในพื้นที่เขตปลอดอากร 3) การขาดแคลนบุคลากรที่มีความสามารถทั้งของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน 4) ความซับซ้อนของกฎระเบียบที่ เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรและความไม่ชัดเจนของข้อกำหนดในการดำเนินการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ภายในพื้นที่เขตปลอดอากรทั้งนี้เป็นการขาดการวางแผนพัฒนาอย่างเป็นระบบทั้งในระยะสั้นและ ระยะยาว รวมถึงการขาดการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลระบบคลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 9 งานวิจัยภายในประเทศ (ต่อ)

ผู้วิจัย – หัวข้อวิจัย	ที่มา	ข้อค้นพบจากงานวิจัย
วรศรา วีระวัฒน์ (2556) แผนงาน การศึกษาแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพระบบขนส่งทางราง	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)	พบว่า งานวิจัยนี้สะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของปัจจัยหลักด้าน ที่ต้องมีการปรับปรุงการให้บริการของรถไฟเพื่อให้ภาคอุตสาหกรรมสามารถเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางรางได้มากขึ้น โดยปัจจัยหลักที่สำคัญ 5 อันดับแรก ประกอบด้วย ความตรงต่อเวลา ความน่าเชื่อถือในการให้บริการ ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง และความสะดวกในการเชื่อมต่อระบบอื่น โครงการวิจัยนี้ได้พัฒนาแบบจำลอง Binary legit โดยใช้ฟังก์ชันอรรถประโยชน์ (Utility function) ในการแสดงปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกเปลี่ยนโหมดจากการขนส่งโดยรถบรรทุกเป็นการขนส่งสินค้าทางรางด้วยคอนเทนเนอร์แบบเหมาคันของผู้ประกอบการในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
วรินทร์ วงษ์มณี (2556) โครงการศึกษาผลกระทบของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเปิดเสรีทางการค้ากับเงินเพื่อ จัดทำมาตรการดำเนินธุรกิจและมาตรฐานสินค้านำเข้า	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)	จากผลการศึกษาพบว่าอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ของไทยเป็นอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออกเป็น ส่วนใหญ่ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเปิดเสรีทางการค้ากับจีนแล้ว อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ของไทยจะมีผลกระทบที่สำคัญดังนี้ 1) ผลกระทบเชิงบวก ได้แก่ ช่วยขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุน เพิ่ม การจ้างงานของประชากรในประเทศจากการขยายตัว รวมถึงกำแพงภาษีที่เป็นอุปสรรคต่อการนำเข้าจะถูกยกเลิก ทำให้สินค้า มีต้นทุนที่ต่ำลง 2) ผลกระทบและข้อควรระวังของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ได้แก่ สินค้าของประเทศอาเซียนอื่น ๆ และจีน เข้าสู่ตลาดไทยได้โดยไม่มีภาระภาษี ทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องแข่งขันมากขึ้น ไม่มีการปรับปรุงกฎระเบียบกฎหมายให้มีความทันสมัย เป็นอุปสรรคต่อนักลงทุน 3) อาจทำให้มีการย้ายฐานการผลิตจากประเทศไทยไปยังประเทศอื่นๆใน ASEAN ที่มีต้นทุนและสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่เอื้อและเหมาะสมกว่า เช่น เวียดนาม และ 4) ตลาดสินค้าในประเทศ (Domestic Market) ของไทยยังไม่มีกลไกในการป้องกันไม่ให้สินค้าคุณภาพต่ำกว่าที่ผลิตได้ในประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นเข้ามาขายใน ประเทศมากขึ้น

ตารางที่ 9 งานวิจัยภายในประเทศ (ต่อ)

ผู้วิจัย – หัวข้อวิจัย	ที่มา	ข้อค้นพบจากงานวิจัย
นายวัชรโรจน์ งามแสงเนตร์ (2555) การศึกษาเปรียบเทียบ การจัดการระบบ โลจิสติกส์ใน อุตสาหกรรมยานยนต์ ของผู้ประกอบการ ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และผู้ให้บริการการ ขนส่ง	วิทยานิพนธ์ วิศวกรรม อุตสาหกรรม มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีราชมงคล มงคล	จากการวิจัย พบว่า การใช้บริการขนส่ง คือการลด ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ให้มากที่สุด การคัดเลือกหรือถูก คัดเลือกบริษัทภายนอก (outsourc) นั้น ปัจจัย หลักที่ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการขนส่งจะต้องให้ ความสำคัญมากที่สุด คือ เรื่องการส่งมอบสินค้าและ บริการที่ตรงเวลา ผลการเปรียบเทียบจากมุมมองของ ทั้งสององค์กรมีความคิดเห็นไปในทางเดียวกัน
นางสาวอุษณี กองรักษาเวช (2555) การเปรียบเทียบ คุณภาพบริการของ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศ มาเลเซียและไทย	วิทยานิพนธ์ สาขาวิชาการ จัดการโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีพระจอม เกล้าธนบุรี	จากการวิจัย พบว่า ผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์ ของไทยมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานที่ต่ำกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของ มาเลเซียอย่างชัดเจน วิเคราะห์เพื่อหากกลยุทธ์ให้ผู้ ให้บริการโลจิสติกส์สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางเพื่อ เตรียมความพร้อมก่อนเข้าสู่ AEC ซึ่งประกอบด้วย กลยุทธ์เชิงรุก กลยุทธ์เชิงป้องกัน กลยุทธ์เชิงแก้ไข และ กลยุทธ์เชิงรับ โดยให้ทุกฝ่ายให้ความร่วมมือกัน

ตารางที่ 9 งานวิจัยภายในประเทศ (ต่อ)

ผู้วิจัย – หัวข้อวิจัย	ที่มา	ข้อค้นพบจากงานวิจัย
<p>บุญทรัพย์ พานิชการ (2555) การศึกษาผลกระทบด้านการค้าและโลจิสติกส์จากการดำเนินการของท่าเรือทวายประเทศสหภาพพม่า</p>	<p>สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)</p>	<p>การจะพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางด้านการค้า การลงทุนและโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียนนี้ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการพัฒนาโครงข่ายต่างๆ ดังที่มีการเสนอแนะในรายงานฉบับสมบูรณ์นี้ และเพื่อให้เป็นไปตามแผนการดำเนินการในแต่ละช่วงระยะเวลาต่างๆจะต้องคำนึงถึง ระบบ Supply Chain Network 2 ท่าเรือและเขตอุตสาหกรรมโดยรอบตลอดแนวการเชื่อมโยงระหว่างกันด้วย โดยการสร้างสมดุลทั้ง อุปสงค์ กับอุปทาน ในเชิงการค้า การลงทุน การผลิต การขนส่งสินค้าเข้าออก ระหว่าง 2 ท่าเรือ รวมถึงผลประโยชน์ที่ภาคอุตสาหกรรมโดยรอบตลอดแนวเส้นทางเชื่อมโยงที่จะได้ใช้ประโยชน์ทั้ง การนำวัตถุดิบเข้าและการส่งออกด้วย ต้นทุนรวมกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสม ตั้งแต่กระบวนการรับเข้าวัตถุดิบ กระบวนการผลิต การแปรรูป การบรรจุ การเก็บรักษา การกระจายสินค้า จนกระทั่งการลำเลียงผ่านพิธีการเพื่อการส่งออกเสมือนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังที่ผ่านมาในอดีต ควบคู่กับการพัฒนาผลลัพธ์เชิงนวัตกรรมด้านการออกแบบ การผลิตขั้นสูง การบริการเหนือความคาดหวัง เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบของอัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำที่มีราคาถูกในเขตนิคมอุตสาหกรรมทวาย ก็จะทำให้เกิดผลประโยชน์เชิงเศรษฐกิจตลอดแนวเส้นทาง และการใช้อัตถประโยชน์จากการลงทุนของภาครัฐอย่างแท้จริง</p>
<p>สมพงษ์ ศิริโสภณ ศิลป์ (2554) การสังเคราะห์งานวิจัยด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอาหาร</p>	<p>สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)</p>	<p>ยุทธศาสตร์การวิจัยครั้งนี้พบว่า ชีตความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมและอาหารของไทย แก่ไขที่จุดอ่อนพื้นฐานที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในห่วงโซ่สินค้าเกษตรและอาหารของไทย และเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับ การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารของไทย อีกทั้งต้องมุ่งสร้างโอกาสและความยั่งยืนให้กับอุตสาหกรรมสินค้าเกษตรและอาหารของไทย</p>

ตารางที่ 9 งานวิจัยภายในประเทศ (ต่อ)

ผู้วิจัย – หัวข้อวิจัย	ที่มา	ข้อค้นพบจากงานวิจัย
<p>ณัฐพงศ์ ชูโชติถาวร (2554) ผลกระทบจากโครงการทำเรื่อน้ำลึกลงทวายต่อระบบโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมหลักภายในประเทศไทย</p>	<p>วิทยานิพนธ์ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี</p>	<p>ในปัจจุบันประเทศพม่าได้มีการดำเนินโครงการก่อสร้างท่าเรื่อน้ำลึกภายในประเทศหรือโครงการท่าเรื่อน้ำลึกทวายสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านทางมหาสมุทรอินเดียและเขตนิคมอุตสาหกรรมหลังท่าเรือที่มีศักยภาพในการรองรับการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ โดยโครงการดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงปริมาณการเลือกใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังจากผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมต่างๆภายในประเทศไทย</p>
<p>นางสาวจิรภา ปัญญาศิริ (2553) การปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานของฝ่ายเอกสารส่งออกกรณีศึกษา บริษัท ซี.พี. อินเตอร์เทรด จำกัด</p>	<p>วิทยานิพนธ์ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี</p>	<p>จากการวิจัย พบว่า ปัญหาที่เกิดมาจากความผิดพลาดและความล่าช้าของกระบวนการส่งออกจะต้องกำหนดแนวทางในการปรับปรุงการทำงานให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้นตามหลักECRSจัดทำฐานข้อมูลที่เป็นมาตรฐานในการทำงานและดำเนินการออกแบบโปรแกรมสำเร็จรูป(Export Project)เพื่อใช้ในการจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับจัดทำเอกสารของพนักงานในแผนก ซึ่งภายหลังจากจากการปรับปรุงและการนำโปรแกรมสำเร็จรูปไปใช้ ผลที่ได้คือทำให้ระยะเวลาในการจัดทำเอกสารแต่ละชิ้นลดลง ลดความผิดพลาดในกระบวนการจัดทำเอกสาร นอกจากนี้ยังทำให้การทำงานของฝ่ายเอกสารส่งออกมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น</p>
<p>รศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ และคณะ(2552) การศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน</p>	<p>สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)</p>	<p>จากการวิจัย พบว่า ปัจจัยสู่ความสำเร็จสำหรับการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้ เพื่อเจ้าของธุรกิจไทยสามารถจะจัดส่งสินค้าไปให้ลูกค้า ณ สถานที่และในเวลาที่ต้องการ โดยจะต้องทราบขั้นตอนการจัดส่งสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานทั้งหมดที่มีอยู่ในการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนในภูมิภาคนี้ ตลอดจนกฎระเบียบต่างๆและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างไทยกับจีนและประเทศในกลุ่มอาเซียน</p>

ตารางที่ 9 งานวิจัยภายในประเทศ (ต่อ)

ผู้วิจัย – หัวข้อวิจัย	ที่มา	ข้อค้นพบจากงานวิจัย
นางสาวชัชริยา ธาระรูป(2552).การวิเคราะห์ต้นทุนและการลดต้นทุนโลจิสติกส์ กรณีศึกษา บริษัท กาวอุตสาหกรรม	วิทยานิพนธ์ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี	จากการวิจัย พบว่า ค่าใช้จ่ายที่สูงมาจากค่าแรงและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในการขนส่ง ซึ่งถ้าต้องการที่จะลดต้นทุนให้ได้ดีที่สุดต้องมีการมุ่งเน้นการลดต้นทุนไปในกิจกรรมที่สามารถทำได้ทันทีโดยไม่เพิ่มค่าใช้จ่าย ดังนั้นพบว่า การรวบรวมคำสั่งซื้อและการจัดเส้นทาง การหีบสินค้าจะทำให้ระยะทางในการหีบลดลงเฉลี่ยวันละ 30% ซึ่งระยะทางที่ลดลงย่อมส่งผลให้ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงและช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานในกิจกรรมโลจิสติกส์ให้องค์กรต่อไป
สุเมธ อนันต์วิลาสการ (2552) วิเคราะห์ต้นทุนฐานกิจกรรมกรณีศึกษา บริษัทขนส่งตัวนระหว่างประเทศทางอากาศ	วิทยานิพนธ์ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี	การศึกษาวิจัยครั้งนี้ พบว่า ต้นทุนส่วนใหญ่เกิดขึ้นในกิจกรรมการขนส่งสินค้าและการสื่อสารด้านโลจิสติกส์ ซึ่งมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 52 และ 35 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนกิจกรรมด้านอื่นๆ ผู้วิจัยจึงเห็นว่าองค์กรแห่งนี้ควรเร่งแก้ไขโดยเริ่มจากจุดนี้เป็นจุดแรก หากต้องการปรับลดต้นทุนในการดำเนินงานโดยรวมขององค์กร และเมื่อดูถึงลงไป ในรายละเอียดก็จะทราบว่า สิ่งที่ทำให้ต้นทุนสูงนั้นที่แท้จริงเกิดจากค่าแรง และค่าเช่าพื้นที่ ซึ่งถ้าต้องการที่จะลดต้นทุนให้ได้ดี ก็ควรมีการพิจารณาในรายละเอียดของค่าใช้จ่ายข้างต้นใหม่
ภัชรี นิมศรีกุล, อภิชาติ โสภางค์ (2551) การประยุกต์การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกศูนย์กลางโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในประเทศไทย	วิทยานิพนธ์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	งานวิจัยนี้ได้นำเสนอการคัดเลือกพื้นที่จัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในประเทศไทย โดยได้คัดกรองกลุ่มจังหวัดจากจังหวัดที่อยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ ตามแนวทางของธนาคารเพื่อพัฒนาเอเชีย ทั้งนี้เพื่อให้ได้มาซึ่งพื้นที่ที่เหมาะสมมากที่สุด ในมุมมองเชิงวิศวกรรม จึงได้ประยุกต์ใช้การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ (Multiple Criteria Decision Making , MCDM) ด้วยวิธีการ TOPSIS (Technique for Order Preference by Similarity to Ideal Solution) และวิธีการ AHP (Analytic Hierarchy Process)

ตารางที่ 9 งานวิจัยภายในประเทศ (ต่อ)

ผู้วิจัย - หัวข้อวิจัย	ที่มา	ข้อค้นพบจากงานวิจัย
นายณพรัตน์ กลัดเจริญ (2548) การศึกษากระบวนการโลจิสติกส์ในการส่งออกเม็ดพลาสติกไปจีน	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)	จากการวิจัย พบว่า รัฐบาลควรสร้างและพัฒนาเส้นทางรถไฟจากแหล่งอุตสาหกรรมไปยังท่าเรือแหลมฉบัง และส่งเสริมให้มีการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีสินค้าหลายชนิด เช่น เม็ดพลาสติก ยางสังเคราะห์ และผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีอื่นๆ เหมาะสมที่จะขนส่งทางรถไฟ และควรมีการพัฒนาให้มาบตาพุดเป็นแหล่งรวบรวมสินค้าอุตสาหกรรมดังกล่าว ทั้งจากสินค้าในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและพื้นที่อุตสาหกรรมใกล้เคียงในจังหวัดระยอง เพื่อขนส่งโดยทางรถไฟต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงควรพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีและมีการจัดตั้งสายการบินเรือของประเทศไทยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการโลจิสติกส์ และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ตารางที่ 10 งานวิจัยต่างประเทศในประเทศไทย

ผู้วิจัย - หัวข้อวิจัย	ที่มา	ข้อค้นพบจากงานวิจัย
Mustakim Melan (2016) Developing a Mitigation Framework on Traffic congestion Involving Commercial vehicles at Trans-Border Checkpoints of Bukit Kayu Hitam Malaysia and sado Thailand	Universiti Utara Malaysia	การพัฒนาารูปแบบระบบจราจรในขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพที่ด้านศุลกากรสะเดาในประเทศไทยที่เชื่อมต่อกับ เคตะห์ ประเทศมาเลเซีย ควรจะมีการวางนโยบายร่วมกันทั้ง 2 ประเทศ โดยส่วนที่เข้ามามีบทบาทมากที่สุดคือ ภาครัฐ และเอกชน ที่มีหน้าที่โดยตรง โดยเฉพาะในด้านโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าระบบศุลกากรตลอดจนเทคโนโลยีในการขนส่งที่ทันสมัย นอกจากนี้ควรมีการจัดตั้งสมาคมหรือองค์กรเฉพาะด้านโลจิสติกส์ทั้ง 2 ประเทศ

ตารางที่ 10 งานวิจัยต่างประเทศในประเทศ (ต่อ)

ผู้วิจัย – หัวข้อวิจัย	ที่มา	ข้อค้นพบจากงานวิจัย
Lee (2014)	A cross-country study of competitiveness of the shipping industry	การระบุผู้นำหนักและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการจัดส่งสินค้าเพื่อสามารถแข่งขันกับประเทศอื่นและนโยบายการจัดส่งสินค้า ผลจากแบบสอบถามและวิธีของ Delphi โดย มีปัจจัยทั้งหมด 24 ปัจจัยที่ได้รับการคัดเลือกจากมุมมองในทางปฏิบัติในขณะที่น้ำหนักของปัจจัยที่จะถูกกำหนดโดยการประยุกต์ใช้กระบวนการของการวิเคราะห์ (AHP) ผลที่ได้จากการวิเคราะห์นั้นคือ ขึ้นอยู่กับศักยภาพในการแข่งขันของประเทศแต่ละประเทศ ซึ่งมีข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาบางนโยบายสำหรับแต่ละกลุ่มของประเทศที่มีลักษณะคล้ายกันทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการพัฒนาของแต่ละประเทศด้วย
Nkendah (2013)	Estimating the informal cross-border trade of agricultural and horticultural commodities between cameroon and its CEMAC neighbours	พบว่าทางเลือกในการศึกษาการบูรณาการระดับภูมิภาคภายในของเศรษฐกิจและการเงินชุมชนภาคกลางของแอฟริกาโดยยึดการเปลี่ยนแปลงของผู้ค้าข้ามพรมแดนเพื่อประเมินปริมาณหรือมูลค่าของหลุดรอดการค้าข้ามพรมแดนระหว่างประเทศแคเมอรูนและชุมชนภาคกลางของแอฟริกา ผลการศึกษาพบว่าในปี 2008 ปริมาณสินค้าการเกษตรและพืชสวนที่ส่งจากแคเมอรูนให้ชุมชนภาคกลางในแอฟริกาสูงแค่ 155 000 ตัน มีมูลค่าประมาณเกือบ 38 ล้านฟรังก์ CFA และแสดง 0.4% GDP ของประเทศแคเมอรูนในแง่ของความสัมพันธ์แสดงให้เห็นว่าการค้าที่ไม่ได้จดทะเบียนเท่ากับ 96% ของการค้าที่จดทะเบียนและส่วนใหญ่มีสินค้าการเกษตรและพืชสวน
Islam (2013)	Logistics and supply chain management	เสนอหลักการและวิธีการเบื้องต้นที่ใช้ในการจัดการห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ซึ่งประกอบด้วยภารกิจถึงปัจจัยพื้นฐานและอธิบายคำที่เกี่ยวข้อง และนโยบายและการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ การให้บริการขนส่งสินค้าของสหภาพยุโรป

ตารางที่ 10 งานวิจัยต่างประเทศในประเทศ (ต่อ)

ผู้วิจัย – หัวข้อวิจัย	ที่มา	ข้อค้นพบจากงานวิจัย
Jose de et al. (2012) Market access in global and regional trade	International journal: SciVerse ScienceDirect.	พบว่าพัฒนาวิธีการเพื่อใช้ในการวัดและตรวจสอบในการเข้าถึงกลุ่มการค้าตลาดใหญ่ของภาคอุตสาหกรรมและกลุ่มประเทศโดยใช้ความแตกต่างของกลุ่มผู้บริโภคเป็นรูปแบบในการประเมินผลกระทบของเขตการค้าพรมแดนของประเทศในระดับภูมิภาคและระดับสากล ซึ่งผลการศึกษพบว่าปัญหาการด้านการแข่งขันเข้าถึงตลาดของผู้ส่งออกในประเทศกำลังพัฒนาสูงกว่า 50% เมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้วอีกทั้งอัตราภาษีศุลกากรยังคงมีอิทธิพลต่อรูปแบบการค้า
Fernandez (2011)	Trade transport and environment linkages at the U.S.–Mexico border: Which policies matter?	งานวิจัยนี้เพื่อตรวจสอบผลกระทบของการค้าและนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมต่อคุณภาพอากาศที่ท่าเรือตามแนวชายแดนสหรัฐอเมริกาเม็กซิโก โดยมีการควบคุมปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อคุณภาพอากาศเช่นคุณภาพอากาศของเมืองใกล้ชายแดน ปริมาณของกระแสการจราจรและความแออัด ส่งผลให้หลังจากปี 2004 คุณภาพอากาศดีขึ้น ในขณะที่มีนโยบายด้านเครื่องยนต์ดีเซลจะเห็นได้ว่าการใช้สองนโยบายการค้าที่มีเวลาการดำเนินงานที่แตกต่างกันไปทั่วเมืองท่าตามแนวชายแดนระหว่างประเทศ
Imran et al.(2011)	The impact of trade costs on exports: An empirical modeling	พบว่า ค่าใช้จ่ายในการค้ามีบทบาทที่สำคัญในการกำหนดระดับของการค้าที่เกิดขึ้นระหว่างประเทศ ค่าใช้จ่ายในการแยกส่วนในการค้าเป็นค่าใช้จ่ายธรรมชาติเบื้องหลังชายแดน' ค่าใช้จ่ายหลังการค้าชายแดนเป็นค่าใช้จ่ายชัดเจนหลักเขตแดน และค่าใช้จ่ายโดยนัยเขตแดนการวัดผลกระทบขององค์ประกอบของการเปลี่ยนแปลงในการส่งออกระหว่างประเทศในกรณีที่ไม่มีข้อมูลที่สมบูรณ์ในทุกองค์ประกอบของค่าใช้จ่ายในการค้าในประเทศและประเทศคู่ค้ากรณีศึกษาประเทศปากีสถานผลการศึกษาพบว่า การเติบโตของการส่งออกของปากีสถานระหว่างปี 1999 และ 2004 ส่วนใหญ่มาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายชัดเจนและโดยนัยเขตแดนในการค้าระหว่างประเทศคู่ค้า

ตารางที่ 10 งานวิจัยต่างประเทศในประเทศไทย (ต่อ)

ผู้วิจัย – หัวข้อวิจัย	ที่มา	ข้อค้นพบจากงานวิจัย
Yeong Cheah (2010)	Community engagement on the Thai-Burmese border: rationale, experience and lessons learnt	บทบาทของกลุ่มคณะกรรมการที่ปรึกษาจริยธรรมชุมชนเขตชายแดนจังหวัดตาก T-CAB มีบทบาทและเป้าหมายที่คาดว่าจะมีการพัฒนาการทำงานให้มากขึ้น โดยการปรึกษาหารือกับ T-CAB นั้นสามารถปรับปรุงในด้านการดำเนินงานและจริยธรรมของการศึกษา
Nguyen (2010)	Causal nexus between the transport and logistics sector and trade: The case of Australia	งานวิจัยนี้เพื่อหาความกระจ่างในบริบทของประเทศออสเตรเลีย โดยมีกรอบ VAR ใช้ในการสำรวจความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างการค้าออสเตรเลียกับจีนและการพัฒนาระบบการขนส่งและภาคโลจิสติกส์ของออสเตรเลีย
Sanogo et al. (2008)	Rice market integration and food security in Nepal: The role of cross-border trade with India	การปรับเกณฑ์ ราคาการค้าเบียงเบนทางในลบบจาก ความสมดุลในระยะยาวจะเร็วกว่าการปรับเปลี่ยนในเชิงบวก นั่นคือกระแสการค้าส่วนใหญ่มาจากอินเดียสู่เนปาล โดยผู้ค้าจะปรับราคาสูงขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับมูลค่าระยะยาวค่อนข้างสมดุลมากขึ้นอย่างรวดเร็วในกรณีของการเบียงเบนราคาติดลบ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับนโยบายการรักษาเสถียรภาพของราคาในเนปาล ในปัจจุบันเพิ่มบริบทของระดับโครงสร้างของการสำรองอาหารแห่งชาติและนโยบายระยะสั้น อีกทั้งกำหนดเป้าหมายผู้ประกอบการที่มีความเสี่ยงมากที่สุดในการเพิ่มขึ้นของราคาในระยะยาวการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งระหว่างศูนย์กลางตลาดในส่วนของการค้าข้ามพรมแดนอย่างเป็นทางการกับอินเดียจะปรับลดค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรม

ตารางที่ 10 งานวิจัยต่างประเทศในประเทศ (ต่อ)

ผู้วิจัย – หัวข้อวิจัย	ที่มา	ข้อค้นพบจากงานวิจัย
Leung (2006)	Cross-border logistics with fleet management: A goal programming approach	ข้อค้นพบคือเสนอปัญหาการจัดการยานพาหนะของโลจิสติกส์การค้าชายแดน ตามนโยบายเปิดประตูในประเทศจีนส่งผลให้ผู้ผลิตในฮ่องกงย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศจีนการค้าชายแดนมีข้อได้เปรียบในส่วนของการผลิตที่ต่ำกว่า ค่าจ้างที่ลดลงและลดค่าใช้จ่ายในการเช่าโดยฮ่องกงจะเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเพียบพร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งที่เชื่อถือได้สำหรับการส่งออกซึ่งงานวิจัยนี้ได้นำเสนอแบบจำลองการวิเคราะห์สำหรับปัญหาโลจิสติกส์การค้าชายแดนนอกจากนี้ยังอธิบายถึงกรอบการทำงานสำหรับการใช้มาตรการความคิดเห็นของผู้มีอำนาจตัดสินใจเพื่อกำหนดลำดับความสำคัญของเป้าหมายและค่าเป้าหมายผลจากการวิเคราะห์แสดงให้เห็นถึงผู้มีอำนาจตัดสินใจสามารถค้นหาความยืดหยุ่นและความทนทานของรูปแบบที่นำเสนอโดยการปรับลำดับความสำคัญของเป้าหมายที่เกี่ยวกับความสำคัญของแต่ละวัตถุประสงค์
Fadahunsi (2002)	Entrepreneurship and Illegality: Insights from the Nigerian cross-border Trade	ผลการวิจัยพบว่าการปฏิบัติที่ผิดกฎหมายเป็นที่แพร่หลายโดยแสดงให้เห็นจากความเข้าใจว่ามีปัจจัยที่มีความสำคัญต่อความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการและการค้าที่ผิดกฎหมายทั้งในบริบทตะวันตกและไนจีเรีย แต่ในสองบริบทมีความสัมพันธ์ของระหว่างปัจจัยแตกต่างกันมากในแง่ของผลกระทบนโยบาย การทำผิดกฎหมายของการค้ามีประโยชน์บางอย่างที่จะได้สร้างหลายร้อยงานและธุรกิจที่เกี่ยวข้องซึ่งช่วยให้ผู้ค้าจะทำงานได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพของการทุจริต การล่องละเมิด และความไม่แน่นอนผู้ค้าส่วนใหญ่ได้เรียนรู้ที่จะอยู่กับผลกำไรจากการทำผิดกฎหมาย แต่อย่างไรก็ตามยังคงต้องการที่จะค้าในระบบที่ถูกกฎหมายและไม่เกิดความเครียดมากผิดกฎหมายเกี่ยวกับความสมดุลเป็นผลร้ายมากกว่าที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ

ตารางที่ 10 งานวิจัยต่างประเทศในประเทศไทย (ต่อ)

ผู้วิจัย – หัวข้อวิจัย	ที่มา	ข้อค้นพบจากงานวิจัย
Kee hung Lai (2002)	Measures for evaluating supply chain performance in transport logistics	เพื่อศึกษาโครงสร้างและพัฒนาเครื่องมือวัดประสิทธิภาพห่วงโซ่อุปทานในการขนส่งโลจิสติกส์ โดยใช้รูปแบบการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานและมาตรการต่าง ๆ ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าเครื่องมือที่ใช้ในการวัดมีความน่าเชื่อถือและถูกต้องสำหรับการประเมิน ห่วงโซ่อุปทานในการขนส่งโลจิสติกส์
Watcharejyothin (2000)	Effects of cross-border power trade between Laos and Thailand: Energy security and environmental implications	พบว่าผลกระทบของการพัฒนาไฟฟ้าพลังน้ำในประเทศลาวและการค้าอำนาจระหว่างลาวและไทย โดยรูปแบบ Market ที่ใช้สำหรับระบบพลังงานแบบบูรณาการของลาวและไทยได้รับการพัฒนาเพื่อประเมินผลกระทบของการพัฒนาทรัพยากรพลังงานและการค้าเพื่อตอบสนองความต้องการพลังงานแห่งชาติของทั้งสองประเทศจากรูปแบบแสดงให้เห็นว่า 80% คือการแสวงหาผลประโยชน์จากแหล่งน้ำในประเทศลาวจะส่งผลให้เกิดการค้าอำนาจระหว่างสองประเทศอีกทั้งค่าใช้จ่ายของระบบพลังงานแบบบูรณาการพบว่าลดลงเล็กน้อยแต่มีผลลดการปล่อยก๊าซ CO2 ลง 2% ประเทศไทยเป็นประเทศที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากระดับที่เพิ่มขึ้นของการใช้พลังงานที่นำเข้ามาจากประเทศลาวในแง่ของค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าระบบพลังงานที่มีคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้นและหลากหลายมากขึ้นของแหล่งพลังงาน เมื่อเทียบกับลาวจะกลายเป็นผู้ส่งออกพลังงานสุทธิรายได้การส่งออกที่สำคัญและการปรับปรุงการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการส่งออกพลังงานต่อการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายของระบบพลังงานทั้งหมดจากการแสวงหาผลประโยชน์สูงสุดของทรัพยากรไฟฟ้าพลังน้ำ

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

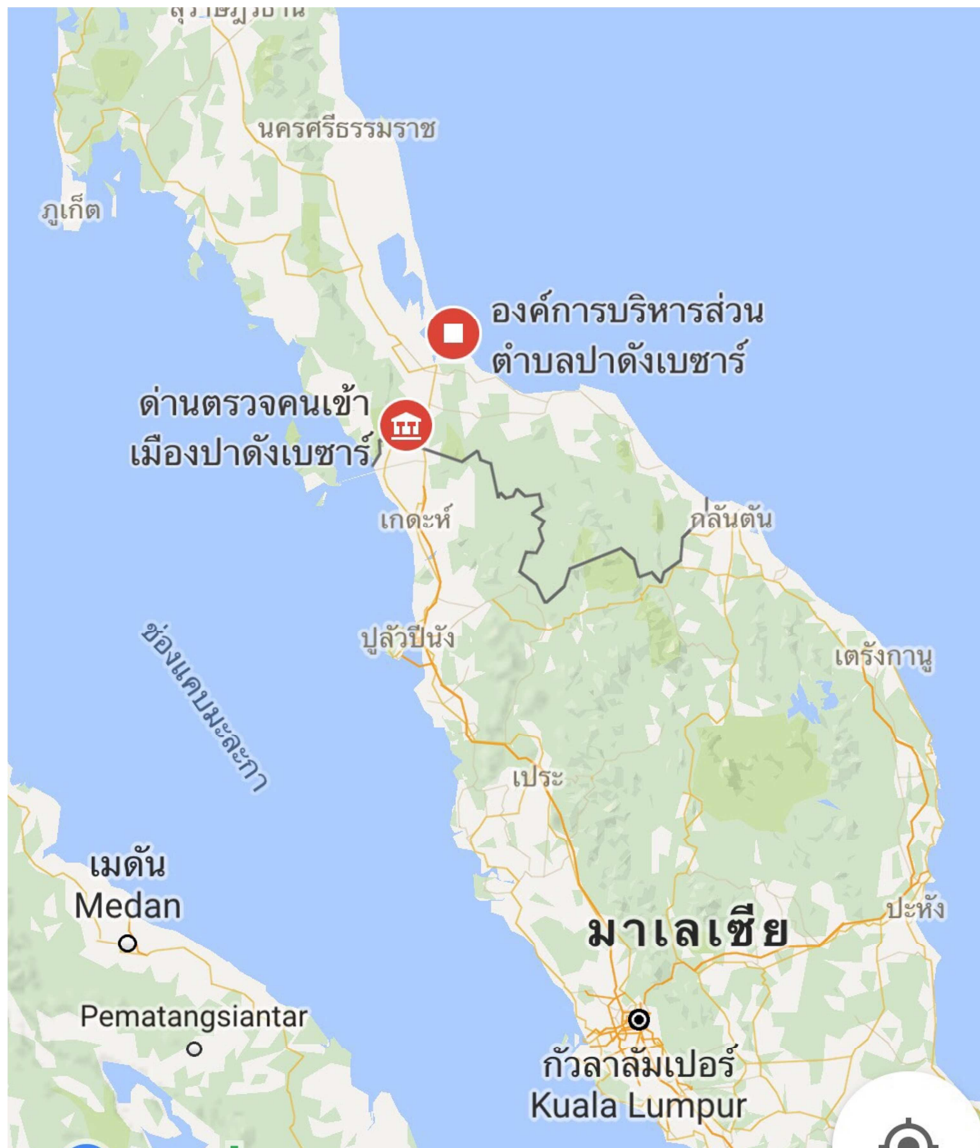
การวิจัยเรื่อง “กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) มีวัตถุประสงค์เพื่อ1) เพื่อศึกษาบริบทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน2) เพื่อศึกษาศักยภาพภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 3) เพื่อสร้างกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการวิจัยครั้งนี้แบ่งการวิจัยออกเป็น 3 ขั้นตอน เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์และคำถามการวิจัย ดังนั้นเพื่อให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์ ผู้วิจัยได้กำหนดรายละเอียดขั้นตอนดำเนินการวิจัยดังนี้

วิธีที่ใช้ในการวิจัย

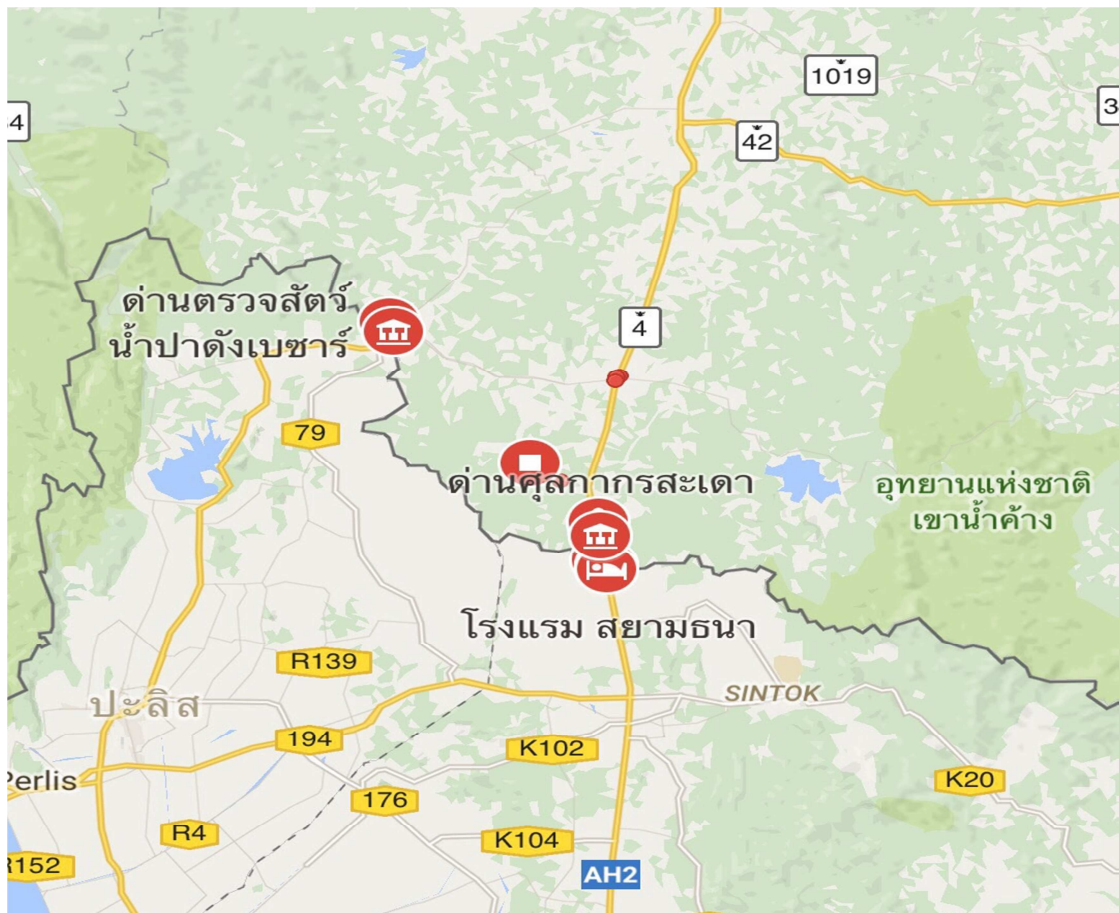
การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เพื่อศึกษาบริบทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมถึงศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยนำความรู้ที่ได้มาวิเคราะห์ สังเคราะห์เพื่อหากลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่เหมาะสมกับประเทศไทย โดยผู้วิจัยกำหนดขอบเขตการวิจัย

การเลือกพื้นที่

ผู้วิจัยได้เลือกพื้นที่ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ด้านศุลกากรสะเดา และด้านศุลกากรป่าดงเบงชาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา เนื่องจากเป็นพื้นที่ ที่มีมูลค่าการค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศมาเลเซียมากที่สุดในประเทศไทย และมีเขตพื้นที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ในการเลือกพื้นที่วิจัย ดังภาพที่ 9



ภาพที่ 9 แผนที่แสดงเขตที่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ที่มีเขตพื้นที่ติดต่อประเทศมาเลเซีย



ภาพที่ 10 แผนที่แสดงเขตที่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์และด่านศุลกากรสะเดาที่มีเขตพื้นที่เชื่อมต่อประเทศมาเลเซีย

จากการเลือกพื้นที่ โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการตามลำดับขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์จากหนังสือ เอกสาร งานวิจัย และสืบค้นจากอินเทอร์เน็ต
2. ตรวจสอบรายชื่อด่านศุลกากรที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศมาเลเซีย เนื่องจากประเทศมาเลเซียเป็นประเทศคู่ค้าอันดับ 1 ของประเทศไทยในกลุ่มอาเซียน ผู้วิจัยจึงได้เลือกศึกษาเขตพื้นที่ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นอาณาเขตที่มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย เพื่อดำเนินการในการวิจัยครั้งนี้ ดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 ตารางแสดงด้านที่มีพื้นที่ติดต่อระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย

จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของมาเลเซีย
สงขลา	ด่านสะเดา อ.สะเดา	ด่านบูกิตกายูฮัตม์รัฐเคดาห์
สงขลา	ด่านปาดังเบซาร์ อ.สะเดา	ด่านปาดังเบซาร์รัฐเปอร์ลิส
สงขลา	ด่านบ้านประกอบ อ.นาทวี	ด่านบ้านคูเรียนบุง อ.ปาดังเตอร็บ รัฐเคดาห์
นราธิวาส	ด่านสุโหงโกลก อ.สุโหงโกลก	ด่านรันตูปันยังรัฐกลันตัน
นราธิวาส	ด่านตากใบ (ท่าเรือ) อ.ตากใบ	ด่านเป็งกาสันกูโบรัฐกลันตัน
นราธิวาส	ด่านบูเก๊ะตา อ.แว้ง	ด่านบูกิตบุหงา รัฐกลันตัน
ยะลา	ด่านเบตง อ.เบตง	ด่านบูกิตปิอราปิรัฐเคดาห์
สตูล	ด่านวังประจัน อ.ควนโดน	ด่านวังเกียนรัฐเปอร์ลิส
สตูล	ด่านสตูล (ท่าเรือ) อ.เมืองสตูล	ท่าเรือกัวลาเปอร์ลิสรัฐเปอร์ลิส ท่าเรือเจตตีแก้ว ลังกาวิรัฐเคดาห์ ท่าเรือเทลก อีควา ลังกาวิรัฐเคดาห์

ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, ฐานข้อมูลจุดผ่านแดนประเทศไทย มาเลเซีย (กรุงเทพมหานคร: กองการต่างประเทศ, 2556).

ผู้วิจัยได้คัดเลือกพื้นที่อำเภอสะเดาจังหวัดสงขลาในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เนื่องจาก ด้านศุลกากรสะเดา และด้านศุลกากรปาดังเบซาร์เป็นด้านศุลกากรที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดในประเทศไทย ดังตารางที่ 12

ตารางที่ 12 ด้านที่มีมูลค่าการค้าสูงสุด 10 อันดับ

ชื่อด่าน	ด้าน	จังหวัด	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)
1. ด้านศุลกากรสะเดา	มาเลเซีย	สงขลา	307,221
2. ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์	มาเลเซีย	สงขลา	241,810
3. ด้านศุลกากรสังขละบุรี	พม่า	กาญจนบุรี	97,583
4. ด้านศุลกากรหนองคาย	ลาว	หนองคาย	46,707
5. ด้านศุลกากรอรัญประเทศ	กัมพูชา	สระแก้ว	36,786
6. ด้านศุลกากรคลองใหญ่	กัมพูชา	ตราด	28,453
7. ด้านศุลกากรมุกดาหาร	ลาว	มุกดาหาร	27,593
8. ด้านศุลกากรระนอง	พม่า	ระนอง	25,334
9. ด้านศุลกากรแม่สอด	พม่า	ตาก	22,107
10. ด้านศุลกากรพิบูลมังสาหาร	ลาว	อุบลราชธานี	9,658

ที่มา: สำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560) การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน (กรุงเทพฯ: สำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556)

วิธีและขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยแบ่งการวิจัยออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1. ศึกษาและวิเคราะห์จากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย
2. การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview)

ขั้นตอนที่ 2 ศึกษาศักยภาพภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1. ศึกษาเครื่องมือและประเมินศักยภาพระบบโลจิสติกส์โดยใช้เครื่องมือดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพทางโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index : LPI)
2. การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview)

ขั้นตอนที่ 3 การสร้างกลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในด้วยเครื่องมือ Value Chain
2. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกด้วยเครื่องมือ PESTEL
3. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกด้วย SWOT
4. การทำ TOWS MATRIX
5. การสนทนากลุ่ม (Focus Group)

จากขั้นตอนดังกล่าวผู้วิจัยสรุปเป็นขั้นตอนการวิจัยตามภาพที่ 11 ไว้ดังนี้





ภาพที่ 11 ขั้นตอนการวิจัย

จากภาพที่ 11 ผู้วิจัยสามารถนำเสนอรายละเอียดขั้นตอนการทำวิจัยแต่ละขั้นตอน ดังนี้
ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1.1 ศึกษาข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย-มาเลเซีย ก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการศึกษาเชิงเอกสาร โดยศึกษาจาก แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา

ขั้นตอนที่ 1.2 สัมภาษณ์เชิงลึก (In -Depth Interview) กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย ผู้ให้ข้อมูลหลักได้แก่ นายด่านศุลกากร และ หัวหน้าด่านศุลกากรอำเภอ สะเดา จังหวัดสงขลา หอการค้าจังหวัดสงขลา สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ และนักวิชาการด้านโลจิสติกส์ จำนวน 30 คน ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่ผู้วิจัยเลือกเฉพาะเจาะจงในการให้ข้อมูลที่เพียงพอต่อการวิจัย

ขั้นตอนที่ 1.3 วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูล โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลที่ได้จากเอกสาร โดยการพรรณาวเคราะห์ และ วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบและเกี่ยวข้องโดยตรงกับการสร้างกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย-มาเลเซีย

ขั้นตอนที่ 1.4 ผู้ให้ข้อมูลหลักในการวิจัย (Key Information) ผู้วิจัยกำหนดกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก โดยใช้วิธีการเลือกให้ข้อมูลแบบเจาะจง (Purposive Selection) จากผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบและเกี่ยวข้องโดยตรงกับการสร้างกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย-มาเลเซีย จำนวน 30 คน ได้แก่

กลุ่มภาครัฐ

1. ด่านศุลกากรสะเดา 3 คน
2. ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ 1 คน
3. นักวิชาการด้านโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศ 6 คน จากประเทศไทยและ

ประเทศมาเลเซีย

กลุ่มภาคเอกชน

1. หอการค้าจังหวัดสงขลา 4 คน
2. สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ส่วนงานโลจิสติกส์และการค้า 4 คน
3. สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม 2 คน
4. ผู้ประกอบการขนส่ง 10 คน

ขั้นตอนที่ 1.5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In -depth Interview) เพื่อสอบถามบริบทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย-มาเลเซีย และสอบถามศักยภาพสภาพแวดล้อมที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย-มาเลเซีย

1. การวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis) เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลประเภทเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา นโยบายการพัฒนา และ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งเป็นการศึกษาเพื่อให้ได้ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อนำไปสู่การนำนโยบายไปปฏิบัติ ผู้วิจัยศึกษาจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง

2. แบบสัมภาษณ์ (Interview Form) สำหรับการสัมภาษณ์ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เน้นการสัมภาษณ์เชิงลึก (In –Depth Interview) เพื่อให้ได้ข้อมูลถูกต้องและครอบคลุมประเด็นที่วิจัยมากที่สุด แนวคำถามใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง (Semi –Structured Interview) สำหรับเก็บรวบรวมข้อมูลบริบทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การวิเคราะห์ข้อมูลจากการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงพรรณานี้ (Descriptive Analysis)

ขั้นตอนที่ 1.6 การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

1. ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี จากเอกสารและงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย– มาเลเซีย เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการสร้างเครื่องมือในการวิจัยเชิงคุณภาพในการสัมภาษณ์

2. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี จากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย– มาเลเซีย มาประมวลเพื่อกำหนดเป็นโครงสร้างและขอบเขตของเครื่องมือโดยให้ครอบคลุมประเด็นต่างๆที่ศึกษาจากการตรวจสอบและคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

3. สร้างหรือกำหนดประเด็นของเครื่องมือการวิจัยเชิงคุณภาพ แต่ละประเภทไม่ว่าจะเป็นการวิเคราะห์เอกสาร การสัมภาษณ์ จากนั้นนำประเด็นที่ได้กำหนด เสนออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ตรวจสอบเพื่อให้ข้อเสนอแนะและนำมาปรับปรุงแก้ไข

4. นำประเด็นของเครื่องมือการวิจัยเชิงคุณภาพที่ผ่านการปรับปรุงแก้ไข นำไปดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามลักษณะของเครื่องมือ

ขั้นตอนที่ 1.7 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสังเกตสนทนา ยืดหยุ่นและสามารถเปลี่ยนแปลงได้ในระหว่างการสัมภาษณ์และมีการบันทึกเสียงในการตอบคำถามสัมภาษณ์ ดังนั้นเพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วนมีรายละเอียดเกี่ยวกับกลยุทธ์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ตามวัตถุประสงค์และคำถามในการวิจัย ผู้วิจัยใช้การเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบด้วย การวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In –Depth Interview) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก จะเป็นแนวคำถามซึ่งสอดคล้องตามวัตถุประสงค์การวิจัย

ขั้นตอนที่ 1.8 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีการพรรณนาวิเคราะห์ตามแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

จากขั้นตอนการศึกษาข้อมูลบริบทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สามารถสรุปวิธีการดำเนินการวิจัยในขั้นตอนที่ 1 ดังนี้

ตารางที่ 13 สรุปขั้นตอนที่ 1 ศึกษาบริบทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

วัตถุประสงค์	วิธีการ	เอกสาร / ผู้ให้ข้อมูลหลัก	เครื่องมือ/การวิเคราะห์ข้อมูล	ผลที่ได้รับ
1. เพื่อศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	1. การศึกษาเชิงเอกสาร 2. การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย	1. เอกสารแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา นโยบายการพัฒนา และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2. ผู้ให้ข้อมูลหลัก ได้แก่ นายด่านศุลกากร และหัวหน้าด่านศุลกากรอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา หอการค้าจังหวัดสงขลา สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ นักวิชาการด้านโลจิสติกส์ จำนวน 30 คน	1. แบบบันทึกข้อมูล/การพรรณนาวิเคราะห์ (Analysis Descriptive) 2. แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-Structure Interview Form) การพรรณนาวิเคราะห์	ทราบถึงข้อมูลบริบทโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียก่อนการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผลจากการดำเนินการวิจัยในขั้นตอนที่ 1 การศึกษาข้อมูลบริบทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดำเนินการจากการศึกษาเอกสาร (Document Analysis) โดยการใช้วิธีพรรณนาวิเคราะห์ (Analysis Descriptive) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) การวิจัยครั้งนี้ให้ได้มาซึ่งวัตถุประสงค์ข้อที่ 1

ขั้นตอนที่ 2 ศึกษาศักยภาพภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยดำเนินการดังนี้

ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีดำเนินการโดยการตามขั้นตอนวิจัยดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ 2.1 ศึกษาเครื่องมือดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพทางโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index :LPI) เป็นการสร้างดัชนีชี้วัด เพื่อวัดการปฏิบัติงานหรือระบบทาง logistic ว่ามีประสิทธิภาพในระดับใด

ในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยศึกษาศึกษาเครื่องมือและประเมินศักยภาพระบบโลจิสติกส์โดยใช้เครื่องมือดัชนีชี้วัดศักยภาพทางโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index : LPI) ในการประเมินศักยภาพ และสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย เป็นกลุ่มผู้ให้ข้อมูลเดียวกับ ขั้นตอนที่ 1 โดยในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยประยุกต์เกณฑ์ในการตัดสินใจด้วยวิธีการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น Analytic Hierarchical Process (AHP) มาสร้างดัชนีชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์ประเทศไทย-มาเลเซีย โดยองค์ประกอบ 6 ด้าน ได้แก่ ด้านประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) ด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) ด้านการจัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments) ด้านความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence) ด้านการติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing) และด้านความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง(Timeliness)

โดยจากองค์ประกอบดัชนีการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้ง 6 องค์ประกอบดังกล่าวได้นำมาสร้างแบบสอบถามกับผู้ให้ข้อมูลหลัก 30 คน จากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาจัดทำดัชนีการกระจาย (diffusion index) ตามแนวทางของศูนย์ศึกษาค้าระหว่างประเทศมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนเป็น

หากตอบว่า เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้คะแนนเท่ากับ 5

หากตอบว่า เห็นด้วย ให้คะแนนเท่ากับ 4

หากตอบว่า เฉยๆ ให้คะแนนเท่ากับ 3

หากตอบว่า ไม่เห็นด้วย ให้คะแนนเท่ากับ 2

หากตอบว่า ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้คะแนนเท่ากับ 1

ผู้วิจัยแปลงข้อมูลเชิงคุณภาพจากแบบสอบถามให้เป็นข้อมูลเชิงปริมาณโดย

หากตอบว่า สูงหรือมาก ให้คะแนนเท่ากับ 1

หากตอบว่า ปานกลาง ให้คะแนนเท่ากับ 0.5

หากตอบว่า ต่ำ ให้คะแนนเท่ากับ 0

จากนั้นนำข้อมูลร้อยละของผู้ตอบว่าสูงบวกกับร้อยละของผู้ตอบว่าปานกลางที่คูณด้วย 0.5 จะได้ดัชนีของแต่ละคาบเวลา ซึ่งดัชนีที่ได้จะมีค่าสูงสุดเท่ากับ 100 และต่ำสุดเท่ากับ 0 โดยสูตรในการคำนวณคือ

$$\text{ดัชนี} = \% \text{สูง} + 0.5 (\% \text{ปานกลาง})$$

สำหรับการตีความตัวเลขดัชนีนั้น หากดัชนีอยู่ใกล้ 100 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่ามีศักยภาพระบบโลจิสติกส์ในระดับสูง หากดัชนีอยู่ใกล้ 50 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่ามีศักยภาพระบบโลจิสติกส์ในระดับปานกลาง และหากดัชนีอยู่ใกล้ 0 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่ามีศักยภาพระบบโลจิสติกส์ในระดับต่ำ ดังตารางที่ 16 แสดงผลการจัดอันดับความสำคัญจากผู้ให้ข้อมูลหลัก

ขั้นตอนที่ 2.2 สัมภาษณ์เชิงลึก (In -Depth Interview) กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซีย ผู้ให้ข้อมูลเป็นผู้ให้ข้อมูลกลุ่มเดียวตามขั้นตอนที่ 1 โดยการนำตัวชี้วัดประสิทธิภาพทางโลจิสติกส์จากขั้นตอนที่ 1.1 มาดำเนินการ สอบถามแก่ผู้ให้ข้อมูลหลัก

จากขั้นตอนการศึกษาข้อมูลศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สามารถสรุปวิธีการดำเนินการวิจัยในขั้นตอนที่ 2 ดังนี้

ตารางที่ 14 สรุปขั้นตอนที่ 2 ศึกษาศักยภาพภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

วัตถุประสงค์	วิธีการ	เอกสาร / ผู้ให้ข้อมูลหลัก	เครื่องมือ/การวิเคราะห์ข้อมูล	ผลที่ได้รับ
2.เพื่อศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	1. ศึกษาเครื่องมือดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพทางโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index :LPI) 2.การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการวิจัยในดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์	1. เอกสาร แบบฟอร์มในการให้ข้อมูลดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพทางโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index :LPI) 2. ผู้ให้ข้อมูลหลักได้แก่ นายด่านศุลกากร และหัวหน้าด่านศุลกากร อำเภอสระเค็ด จังหวัดสงขลา หอการค้าจังหวัดสงขลา สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ นักวิชาการด้านโลจิสติกส์ จำนวน 30 คน ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ข้อที่ 1	1.แบบบันทึกข้อมูล/การพรรณวิเคราะห์ (Analysis Descriptive) 2.แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-Structure Interview From)การพรรณนาวิเคราะห์	1.ทราบถึงลำดับความต้องการให้ ความสำคัญของตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ 2.ทราบถึงศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผลจากการดำเนินการวิจัยในขั้นตอนที่ 2 การศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดำเนินการจากจัดทำดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพทางโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index :LPI) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In – Depth Interview) การวิจัยครั้งนี้ให้ได้มาซึ่งวัตถุประสงค์ข้อที่ 2

ขั้นตอนที่ 3 สร้างกลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยมีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้ โดยดำเนินการดังนี้

1. ผู้วิจัยสร้างกลยุทธ์โดยการวิเคราะห์ SWOT เพื่อกำหนดศักยภาพความสามารถระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย

2. ผู้วิจัยวิเคราะห์ปัจจัยภายในโดยนำเครื่องมือ Value Chain ในการวิเคราะห์เพื่อประเมินศักยภาพความสามารถระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย

3. ผู้วิจัยวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกโดยนำเครื่องมือ PESTEL ในการวิเคราะห์เพื่อประเมินศักยภาพความสามารถระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย

4. ผู้วิจัยนำผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและภายนอกมาวิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix เพื่อกำหนดกลยุทธ์

5. นำแนวคำถามกลยุทธ์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แจกให้แก่ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่ม เพื่อประเมินความเหมาะสมและพิจารณาคัดเลือกกลยุทธ์ ดำเนินการโดยนักวิจัยเป็นผู้ดำเนินการสัมภาษณ์ เมื่อผู้เข้าร่วมสนทนาได้พิจารณาแนวคำถามในเวลาพอสมควร ผู้ดำเนินการสัมภาษณ์จึงขอให้ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มเสนอความคิดเห็นและเหตุผลสนับสนุนในการคัดเลือก

6. ผลจากการสนทนากลุ่ม ผู้วิจัยนำเสนอเป็นผลการวิจัย ในลักษณะกลยุทธ์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากขั้นตอนพัฒนากลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สามารถสรุปวิธีการดำเนินการวิจัยในขั้นตอนที่ 3 ดังนี้

ตารางที่ 15 สรุปขั้นตอนที่ 3 การสรุปและพัฒนากลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย
เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

วัตถุประสงค์	วิธีการ	เอกสาร / ผู้ให้ข้อมูลหลัก	เครื่องมือ/การวิเคราะห์ข้อมูล	ผลที่ได้รับ
3. เพื่อพัฒนา กลยุทธ์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อ รองรับการเข้าสู่ ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน	3. นำผลการ วิเคราะห์ SWOT มาจัดทำ ข้อเสนอแนะ เชิงกลยุทธ์ โดย การใช้ตาราง TOWS Matrix และการจับคู่ เพื่อ กำหนดกลยุทธ์ และวิเคราะห์ Value Chain 2. วิธีการสนทนา กลุ่ม (Focus Group)	ผู้มีส่วนได้ส่วน เสีย จำนวน 10 คน กลุ่มภาครัฐ กลุ่มภาคเอกชน และนักวิชาการ	เอกสารการประชุม ประกอบด้วย 1. ร่างกลยุทธ์ 2. สื่อการนำเสนอ 3. แบบบันทึก ความคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะจาก การประชุม วิเคราะห์ข้อมูลโดย การพรรณนา วิเคราะห์ (Analysis Descriptive)	ทราบถึง สภาพแวดล้อม ที่มีอิทธิพลต่อ การพัฒนา ระบบระบบโล จิสติกส์ ประเทศไทย – มาเลเซียก่อน เข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจ อาเซียน ได้ข้อสรุปและ ข้อเสนอการ พัฒนาระบบโล จิสติกส์ ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อ รองรับการเข้า สู่ประชาคม เศรษฐกิจ อาเซียน

ผลจากการดำเนินการวิจัยในขั้นตอนที่ 3 พัฒนากลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกในบริบทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ นำมาดำเนินการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอก โดยการใช้การวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค หรือการวิเคราะห์ SWOT เพื่อกำหนดศักยภาพความสามารถระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย จากนั้นนำผลการวิเคราะห์ SWOT มาจัดทำข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ โดยการใช้ตาราง TOWS Matrix และการจับคู่ เพื่อกำหนดกลยุทธ์ 4 ประเภท ได้แก่ กลยุทธ์ SO WO ST และ WT เพื่อนำเสนอในลักษณะกลยุทธ์การพัฒนา

ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไปและเมื่อได้กลยุทธ์ จึงดำเนินการจากสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อได้ข้อสรุปและข้อเสนอการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การวิจัยครั้งนี้ให้ได้มาซึ่งวัตถุประสงค์ข้อที่ 3

สรุป

การวิจัยเรื่องกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีวัตถุประสงค์เพื่อ) เพื่อศึกษาบริบทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน2) เพื่อศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน3) เพื่อพัฒนากลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การดำเนินการวิจัยแบ่งออกเป็น 3 ตอน ได้แก่ ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาบริบทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ศึกษาและวิเคราะห์จากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียและการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) จำนวนผู้ให้ข้อมูลหลัก 30 คน เพื่อให้ทราบถึง ข้อมูลบริบทโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียก่อนการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ขั้นตอนที่ 2 ศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการศึกษาและวิเคราะห์จากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) จากผู้ให้ข้อมูลตามขั้นตอนที่ 1 และจัดทำดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพทางโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index :LPI) เพื่อวัดประสิทธิภาพทางโลจิสติกส์ ขั้นตอนที่ 3 นำผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้นำมา วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก (SWOT) เพื่อให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย ก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน วิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) เพื่อเป็นการพัฒนากลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการใช่วิธีการสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อสรุปและข้อเสนอการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง แบบสอบถามความคิดเห็นแบบบันทึกความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการจัดประชุม การเก็บรวบรวมจากการดำเนินการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยเป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง และวิเคราะห์ข้อมูลโดยการพรรณนาวิเคราะห์ (Analysis Descriptive)

บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง “กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” ผู้วิจัยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ตามวัตถุประสงค์การวิจัยดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาบริบทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- 2) เพื่อศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และ
- 3) เพื่อสร้างกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากวัตถุประสงค์การวิจัยผู้วิจัยแบ่งผลการวิจัยเป็น 3 ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อศึกษาถึงบริบทระบบโลจิสติกส์ว่ามีลักษณะอย่างไร

ขั้นตอนที่ 2 ผู้วิจัย ศึกษาและวิเคราะห์จากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย และการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย

ขั้นตอนที่ 3 ศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้วิจัยศึกษาและวิเคราะห์จากเอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึกโดยขั้นตอนผู้วิจัยศึกษาจากการนำดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index : LPI) ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ขั้นตอนที่ 3 การสร้างกลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้วิจัยนำผลจากวิเคราะห์เอกสารและสัมภาษณ์นำมาวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก SWOT Analysis และกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยการสนทนากลุ่มจากผู้เชี่ยวชาญ

ทั้งนี้การนำเสนอเนื้อหาที่เป็นผลจากการวิเคราะห์ข้อมูล แบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน

ขั้นตอนที่ 1 ผลการศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ขั้นตอนที่ 2 ผลการศึกษาศักยภาพภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ขั้นตอนที่ 3 ผลการสร้างกลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ขั้นตอนที่ 1 ผลการศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยวิเคราะห์แนวคิด ทฤษฎี จากเอกสาร บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยการวิเคราะห์เอกสาร (Content Analysis) และจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย จำนวน 30 คน ทั้งนี้การศึกษาวินิจฉัยเชิงเอกสาร และการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้นำเครื่องมือและ

ประเมินศักยภาพระบบโลจิสติกส์โดยใช้เครื่องมือดัชนีชี้วัดศักยภาพทาง โลจิสติกส์ (Logistic Performance Index : LPI เป็นเกณฑ์ในการตั้งคำถามสัมภาษณ์และศึกษาเชิงเอกสาร โดยมีหัวข้อในการสัมภาษณ์และศึกษาเชิงเอกสาร ได้แก่

1. ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs)
2. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure)
3. การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments)
4. ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence)
5. การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing)
6. ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness)

ผลจากการศึกษาเชิงเอกสารและการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้นำผลการศึกษา มาทำวิเคราะห์และสังเคราะห์โดยแบ่งเป็นการศึกษาเชิงเอกสาร และ จากการสัมภาษณ์โดยการถอดเทป ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 16 ผลวิเคราะห์การศึกษารับทราบการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร(Customs) ด้านสะพานและด่านปาดังเบซาร์ จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
บริบทการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) ด้านสะพานและด่านปาดังเบซาร์	จากข้อตกลงของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีการค้าบริการด้านขนส่งและโลจิสติกส์ โดยกำหนดให้ตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นไปประเทศสมาชิกอาเซียนจะต้องเปิดเสรีบริการด้านโลจิสติกส์ระหว่างกัน ก่อนที่ในปี 2558 จะมีการเปิดเสรีอย่างเต็มรูปแบบในทุกสาขาบริการซึ่งจากกรอบข้อตกลงดังกล่าวส่งผลให้ประเทศสมาชิกเร่งปรับตัวเพื่อรับกับสถานการณ์การค้าใหม่ที่กำลังเกิดขึ้น ข้อมูลจากธนาคารโลก ซึ่งได้รื้อศึกษาและจัดทำดัชนีโลจิสติกส์และตัวชี้วัด(Logistics Performance Index) หรือเรียกย่อๆว่า LPI จะเป็นมาตรฐานสำคัญที่จะช่วยให้การประเมินการชี้วัดประสิทธิภาพในแต่ละด้านของการพัฒนาให้เป็นที่ไปในทางที่มีมาตรฐานและสามารถนำไปพัฒนาข้อต่อและปัญหาที่ของระบบโลจิสติกส์ในแต่ละด้านได้ตรงจุด เพื่อประโยชน์ที่ได้รับของการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ ธนาคารโลกมองว่าด้านศุลกากรของไทย ควรปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานให้มากขึ้น เพราะน่าจะเป็นจุดที่ประเทศไทยสามารถปรับปรุงได้เร็วและจะทำให้คะแนน LPI ของประเทศไทยมีโอกาสแข่งขันมาเลเซียขึ้นมาอยู่ที่สองของภูมิภาคอาเซียน แต่ประเด็นที่อาจจะทำให้ประเทศไทยเสียเปรียบได้ ก็คือ ในเรื่องกฎหมายและระเบียบวิธีการในการส่งออก ที่อาจจะต้องมีการปรับเปลี่ยนในบางจุดให้สอดคล้องกับการที่เราเป็นศูนย์กลางการขนส่ง เพราะไม่เช่นนั้นการสร้างถนนสร้างราง สร้างสะพาน เชื่อมต่อกันอาจทำให้การขนส่งล่าช้า	แผนการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์ สถาปปฏิรูป 2558

ตารางที่ 16 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร(Customs) ด้านสะเดา และด่านปาดังเบซาร์ จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis) (ต่อ)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
<p>บริบทการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) ด้านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์</p>	<p>การดำเนินงานของศุลกากรด้านสะเดา พบว่า ด้านศุลกากรมีหน้าที่ในการจัดเก็บรายได้ศุลกากร และจัดเก็บรายได้แทนหน่วยงานอื่น เช่น สรรพากร สรรพสามิต และมหาดไทย เป็นต้น สินค้านำเข้าและส่งออกต่างประเทศ โดยด่านศุลกากรสะเดาเป็นด่านที่มูลค่าการค้าชายแดนมากที่สุดในประเทศไทย ในด้านประสิทธิภาพของการดำเนินการด้านศุลกากรนั้น ปัญหาที่พบคือ ด้านศุลกากรสะเดามีความแออัดเนื่องจากพื้นที่มีคับแคบ ทำให้การขนส่งสินค้ามีความล่าช้า โดยด่านศุลกากรสะเดาเปิดทำการทุกวัน เวลา 05.00-23.00 น ทั้งนี้ด่านศุลกากรสะเดามีแผนโครงการปรับปรุงด่านพรมแดน เนื้อที่ 19 ไร่ งบประมาณโดยได้รับงบประมาณปี พ.ศ.2554 วงเงิน 17 ล้านบาทในการปรับปรุงด่านพรมแดนสะเดา และได้รับงบประมาณ 123,837,500 บาท สำหรับโครงการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่โดยจ่ายค่าผลอาสินในที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในวงเงินจำนวน 92,236,100 ค่าสำรวจออกแบบโครงการในจำนวนวงเงิน 23,511,900 บาท ค่าปรับพื้นที่และทำถนนรอบบริเวณเพื่อแสดงแนวเขต ความยาว 6,800 เมตร พร้อมทำรั้วลวดหนามรอบเขตเพื่อป้องกันการบุกรุกในวงเงินจำนวน 8,089,500 บาท โดยการจัดทำโครงการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่เพื่อช่วยลดปัญหาความคับแคบในการขนส่งสินค้าทางถนน และ ปัญหาการลักลอบและหลีกเลี่ยงสินค้า ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ใบกระท่อมสด บุหรี่และน้ำมันเชื้อเพลิง</p>	<p>รายงานประจำปีงบประมาณ 2556 ด้านศุลกากรสะเดา</p>

ตารางที่ 16 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร(Customs) ด้านสะเดา และด่านปาดังเบซาร์ จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis) (ต่อ)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
บริบทการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) ด้านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์	<p>บริบทของศุลกากรด่านปาดังเบซาร์ พบว่า ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ เป็นด่านศุลกากรในสังกัดสำนักงานศุลกากรภาคที่ 4 โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบ คือ 1.ปฏิบัติพิธีการเกี่ยวกับสินค้าที่นำเข้าและส่งออกทางด้านปาดังเบซาร์ 2.หน้าที่จัดเก็บภาษีอากรตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. พิภัต อัตราศุลกากร พ.ศ.2530 3.จัดเก็บภาษีแทนหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออก 4.ตรวจปล่อยสินค้าที่นำเข้า - ส่งออก 5.นำส่งเงินรายได้ทุกประเภทที่จัดเก็บฝากธนาคาร เพื่อโอนเข้าบัญชีคลังจังหวัดตามระเบียบข้อบังคับ 6.ทำหน้าที่เบิกจ่ายเงินตามระเบียบว่าด้วยการเบิกจ่ายเงินในระบบ GFMS จากคลังจังหวัด 7. พิจารณาคืนเงินภาษีอากรภายในวงเงินตามที่ได้รับมอบหมายในคำสั่งกรม 8.ดำเนินการเกี่ยวกับคดีและการจ่ายเงินสินบน-รางวัล 9.เก็บรักษาและจำหน่ายของกลางและของตกค้าง 10.กำกับดูแลและควบคุมกิจการของด่านตรวจและด่านพรมแดน ซึ่งอยู่ในความควบคุมของด่านปาดังเบซาร์ 11.ป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีศุลกากรภายในเขตอำนาจด่านหรือตามได้รับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชา 12.ร่วมมือประสานงานกับส่วนราชการต่างๆ 13.ปฏิบัติงานอื่นตามที่ได้รับมอบหมาย</p> <p>โดยด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ เป็นด่านศุลกากรที่เน้นการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยสินค้าที่มีการนำเข้าผ่านด่านศุลกากรปาดังเบซาร์มากที่สุด ได้แก่ จานบันทึกเทป เครื่องรับโทรทัศน์ส่วนบุคคลและอุปกรณ์ เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ อุปกรณ์ไฟฟ้าจากระบบเหนี่ยวนำแม่เหล็ก และสินค้าที่มีการส่งออกผ่านด่านศุลกากรปาดังเบซาร์มากที่สุด ได้แก่</p>	<p>รายงานประจำปีงบประมาณ 2558 ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์</p>

ตารางที่ 16 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร(Customs) ด้านสะเดา และด่านปาดังเบซาร์ จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis) (ต่อ)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
<p>บริบทการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) ด้านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์</p>	<p>ยางและผลิตภัณฑ์ยาง ไม้ยางพาราแปรรูป ยางผสม (คอมพาวนด์) ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบยานยนต์ เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ ทั้งนี้ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์มีโครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ จำนวนเงิน 25,999,000 โดยสร้างอาคารผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก อาคารที่ทำการหน่วยงานประจำด่านพรมแดน Customs Immigration Quarantine : CIQ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการขนถ่ายสินค้าและบริการด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ และโครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ โดยได้รับจัดสรรงบประมาณ 20 ล้านบาทในการก่อสร้างอาคารดังกล่าว โดยปรับปรุงและตกแต่งอาคารที่ทำการด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ซ่อมพื้นผิวถนนตรงด่านตรวจคนเข้าเมือง งานปรับปรุงภูมิทัศน์ งานปรับปรุงห้องสหประชาชาติ เป็นต้น ทั้งนี้ การดำเนินงานด้านศุลกากรด่านปาดังเบซาร์นั้น ได้มีการจัดทำศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ด่านปาดังเบซาร์ ให้บริการนำเข้า – ส่งออก แบบครบวงจรเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวที่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ โดยมีส่วนราชการอื่นเข้ามาร่วมปฏิบัติงานในศูนย์ ได้แก่ ด้านตรวจคนเข้าเมือง ด้านตรวจพืช ด้านอาหารและยา ด้านตรวจสัตว์น้ำ ด้านตรวจสัตว์ป่า สำนักงานสงเคราะห์การทำสวนยาง</p>	<p>รายงานประจำปีงบประมาณ 2558 ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์</p>

ตารางที่ 17 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศไทยและ
ประเทศมาเลเซีย จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
<p>บริบทโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศไทย</p>	<p>พบว่า ในช่วงที่ผ่านมาประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าและบริการเฉลี่ยปีละประมาณ 805 ล้านตัน โดยสัดส่วนรูปแบบการขนส่งไม่สอดคล้องกับต้นทุน กล่าวคือ การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนการขนส่งสูง 2.12 บาท/ตัน-กิโลเมตร กลับมีการขนส่งสูงร้อยละ 87.50 ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟที่มีต้นทุนการขนส่ง ร้อยละ 0.95 บาท/ตัน-กิโลเมตร และการขนส่งทางน้ำที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำที่สุดคือ 0.65 บาท/ตัน-กิโลเมตร กลับมีสัดส่วนการขนส่งเพียงร้อยละ 1.40 และ 11.08 ตามลำดับ จึงทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) ยังคงอยู่ในระดับ สูงถึงร้อยละ 14.3 (ในจำนวนนี้เป็นต้นทุนด้านการขนส่งประมาณร้อยละ 7.1 ของ GDP ตามรายงานคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานจาก World Economic Forum ประจำปี พ.ศ. 2556-2557 พบว่า คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมของประเทศไทย ถูกจัดอยู่ในลำดับที่ 61 ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 5 และ 25 ตามลำดับ โดยปัจจุบันประเทศไทยมีถนนในความดูแลของกรมทางหลวง ระยะทาง 66,940 กิโลเมตร (รวมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) กรมทางหลวงชนบท ระยะทาง 47,916 กิโลเมตร ทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะทาง 207.90 กิโลเมตร และเป็นถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ระยะทางประมาณ 352,157 กิโลเมตร โดยในปี 2553 มีปริมาณการเดินทางประมาณ 2.4 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน และคาดว่าในปี 2563 แนวโน้มปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางถนน จะเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 21.84 หรือคิดเป็น 3.07 ล้านคน-เที่ยว</p>	<p>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ปี 2556</p>

ตารางที่ 17 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศไทยและ
ประเทศมาเลเซีย จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis) (ต่อ)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
บริบทโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศไทย	<p>ต่อวัน ส่งผลต่อปริมาณการจราจรในอนาคต โดยเฉพาะในพื้นที่รอบกรุงเทพมหานคร และบนถนนสายหลักซึ่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคของประเทศ และการขนส่งทางถนน เพื่อขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศมาเลเซียนั้นต้องผ่านเส้นทาง ด้านศุลกากรสะเดาซึ่งปัจจุบันพบว่ายังมีปัญหาในหลายด้านที่ทำให้การขนส่งสินค้าเกิดความล่าช้า ในส่วนของการขนส่งทางรถไฟนั้น โครงข่ายทางรถไฟมีระยะทางรวม 4,043 กิโลเมตร ประกอบด้วย เส้นทางสายหลักหรือสายประธาน 5 เส้นทางกระจายไปตามภูมิภาคต่างๆ ของประเทศครอบคลุมพื้นที่บริการ 47 จังหวัด โดยส่วนใหญ่เป็นทางรถไฟทางเดียว ระยะทาง 3,763 กิโลเมตร หรือร้อยละ 93 ทางคู่ ระยะทาง 173 กิโลเมตร หรือร้อยละ 4 และทางสาม ระยะทาง 107 กิโลเมตร หรือร้อยละ 3 เนื่องจากทางรถไฟทางคู่และทางสามมีระยะทางค่อนข้างน้อย ทำให้เสียเวลาในการรอสับหลัก อีกทั้งโครงข่ายทางรถไฟยังมีสภาพทรุดโทรม (มากกว่าร้อยละ 60 ของรางมีอายุเฉลี่ยเกิน 30 ปีขึ้นไป) ขาดการซ่อมบำรุง นอกจากนี้ ยังมีทางลัดผ่านของชุมชนและมีจำนวนจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟทั่วประเทศ จำนวน 2,460 จุด โดยเป็นทางผ่านระดับถนนที่รถไฟจะต้องหยุดหรือชะลอความเร็ว ซึ่งเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง จำนวนถึง 2,200 จุด รวมทั้งยังมีทางลัดผ่านของชุมชน ซึ่งเป็นปัญหาเรื่องความปลอดภัย จึงเป็นปัญหาที่ต้องเร่งพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟและมาตรการเรื่องความปลอดภัย ทั้งนี้ ในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศมาเลเซีย ทางรถไฟนั้น ต้องขนส่งยังด่านปาดังเบซาร์ ที่ผู้วิจัยได้ศึกษาถึงกลยุทธ์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ต่อไป</p>	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ปี 2556

ตารางที่ 17 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย จากการศึกษาเอกสาร (Document Analysis) (ต่อ)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
<p>บริบทโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศมาเลเซีย</p>	<p>การศึกษาพบว่า ประเทศมาเลเซียมีระบบขนส่งทางถนนที่พัฒนาเป็นอย่างมากเป็นหนึ่งในประเทศที่มีระบบโครงข่ายถนนก้าวหน้าที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีระยะทางทั้งสิ้น 66,000 กม. ถนนสายหลักได้แก่ North-South Expressway, East-West Highway, Lebuhraya Damansara-Puchong (LDP), New Klang Valley Expressway (NKVE) และ Federal Highway Route ถนนในมาเลเซียสามารถใช้เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงภาคเศรษฐกิจชนบทกับเมืองได้เป็นอย่างดี ในช่วงระหว่างปี 2528-38 มาเลเซียมีการก่อสร้างถนนเพิ่มขึ้นจาก 0.12 ก.ม./พื้นที่ 1 ตร.กม. เป็น 0.2 ก.ม./พื้นที่ 1 ตร.กม. หรือเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 67 ครอบคลุมทั่วประเทศ และเมื่อถึงปี 2543 มาเลเซียมีการก่อสร้างถนนยาว 0.25 ก.ม./พื้นที่ 1 ตร.กม. ถนนของมาเลเซีย นั้น จะมีความแตกต่างจากถนนในเขตของเมืองไทยมาก ข้อสังเกตเกี่ยวกับสภาพถนนตลอดเส้นทางจนถึงกัวลาลัมเปอร์ มาเลเซีย นั้น ถนนจัดว่าเป็นถนนที่ดีเทียบเท่ายุโรป นอกเหนือจากถนนไปมา 2 เลนแล้ว จะมีการปลูกต้นไม้ตลอดทาง โดยซื้อกล้าไม้จากประเทศไทย ประมาณว่าอีก 10 ปีข้างหน้ามาเลเซีย น่าจะมีต้นไม้มากกว่าไทยด้วยซ้ำ สภาพการจราจรตลอดเส้นทางไม่มีรถมอเตอร์ไซด์หรือรถประเภทอื่นมากีดขวางถนน ลักษณะ โลจิสติกส์ ของมาเลเซีย สภาพของรถจะอยู่ในมาตรฐานไม่ว่าจะเป็นรถบรรทุกขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ถ้าเป็นรถบรรทุกจะต้องลักษณะคลุมผ้าใบ ประเทศมาเลเซีย ไม่มีรถสิบล้อ โดยรถขนส่งต้องมีตราสัญลักษณ์อักษรเป็นป้ายโลหะวงกลมไว้ท้ายรถ เพื่อบอกประเภทของรถบรรทุก เช่น อักษร T</p>	<p>สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ (2556).</p>

ตารางที่ 17 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศไทยและ
ประเทศมาเลเซีย จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis) (ต่อ)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
<p>บริบทโครงสร้าง พื้นฐานด้านการ ขนส่งของ ประเทศมาเลเซีย</p>	<p>หมายถึงรถพ่วงอักษร C เป็นรถขนส่งส่วนบุคคล อักษร A เป็นขนส่งประเภทสาธารณะ และ 90 แสดงว่าให้วิ่งบนถนนโทลเวย์ได้ หากเป็นเลข 80 ให้วิ่งได้เฉพาะถนน ทางหลวงชนบท เป็นเหตุผลที่มาเลเซียกับไทยแตกต่างกันด้านโลจิสติกส์ แม้แต่ตัวพาหนะขนส่งเอง จะเห็นสภาพรถตู้เป็นจำนวนมากต่างกับไทย ซึ่งจะเป็นรถปิกอัพ ซึ่งมาเลเซียนั้นจะไม่ค่อยพบเห็นรถปิกอัพ ถ้าการขนส่งจะเป็นรถแวนหรือรถตู้ทึบ หากเป็นรถขนส่งคนงานจะต้องมีเชียว โรงงานในมาเลเซีย จะต้องมีการรับ-ส่งคนงาน) และรถนักเรียนจะต้องเป็นสีเหลือง การเดินทางได้มาสิ้นสุดที่เมืองกัวลาลัมเปอร์ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของมาเลเซีย ด้านการขนส่งทางรถไฟ พบว่า ในประเทศมาเลเซีย ประกอบด้วยรถไฟรางหนัก (รวมทั้งรถไฟความเร็วสูง) รถไฟฟ้ารางเบา และรถไฟฟ้ามอเตอร์ รถไฟรางหนักมักใช้สำหรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างเมือง ขณะที่รถไฟฟ้างเบาใช้ขนส่งผู้โดยสารในเมืองเท่านั้น มีเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมกับท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ ส่วนรถไฟฟ้ามอเตอร์ มีในกัวลาลัมเปอร์ การขนส่งระบบรางครอบคลุมรัฐส่วนใหญ่ในมาเลเซียตะวันตก ส่วนในมาเลเซียตะวันออก มีเฉพาะรัฐซาบฮ์ ทางรถไฟในมาเลเซียตะวันตกเชื่อมต่อกับประเทศสิงคโปร์และประเทศไทย</p>	<p>สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรม พื้นฐานและการ เหมืองแร่ (2556).</p>

ตารางที่ 17 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริษัทโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศไทยและ
ประเทศมาเลเซีย จากการศึกษาเอกสาร (Document Analysis) (ต่อ)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
บริษัทโครงสร้าง พื้นฐานด้านการ ขนส่งของ ประเทศมาเลเซีย	<p>การขนส่งทางรถไฟ โดย Keretapi Tanah Melayu Bhd. (KTMB) เป็นบริษัทเอกชนที่ดำเนินการขนส่งระบบรางในมาเลเซีย โดยรัฐบาลเป็นผู้ลงทุนในด้านโครงสร้างพื้นฐานกับตัวรถทั้งหมด และ KTMB ทำหน้าที่บริหารการเดินรถ</p> <p>รางรถไฟทั่วประเทศรวมระยะทาง 1,658 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีรถไฟชานเมืองจากเมือง Rasa -Seremban และเมือง Klang - Sentul และกำลังขยายเส้นทางเพิ่มเติมจากเมือง Rasa - Ipoh อีก 150 กิโลเมตร สำหรับรถไฟฟ้าในเมือง มีทั้งระบบรางคู่และรางเดี่ยว (monorail) ส่วนใหญ่รางรถไฟเป็นแบบ Meter Gauge ยกเว้นเส้นทางเชื่อมสนามบินจากกรุงกัวลาลัมเปอร์ถึงท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ (Airport - Rail Link) เส้นทางเชื่อมสนามบินดังกล่าว ให้บริการ 2 รูปแบบ คือ รถไฟด่วนพิเศษ ระยะทางจากต้นทาง-ปลายทาง ความเร็วสูงสุด 175 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้เวลาเดินทาง 28 นาที และวิ่งทุก 10 นาที ให้บริการตั้งแต่ 05.00-24.00 น. รองรับผู้โดยสารราว 2.1 หมื่นคนต่อวัน ส่วน รถไฟธรรมดาจอดทุกสถานี ใช้เวลาเดินทาง 37 นาที วิ่งทุก 30 นาที ให้บริการตั้งแต่เวลา 05.00-01.00 น. ของวันต่อไป รองรับผู้โดยสารราว 7 พันคนต่อวัน และวางแผนจะขยายเพิ่มขึ้นในอนาคต</p>	<p>สำนักงาน คณะกรรมการ พัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม แห่งชาติ (2557). รายงานโลจิสติกส์ ของประเทศไทย</p>

ตารางที่ 18 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริษัทการจัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments) จากการศึกษาเอกสาร (Document Analysis)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
<p>การจัดการขนส่ง สินค้าด้วย ราคา ที่แข่งขันได้ (International Shipments)</p>	<p>การจัดการขนส่งด้วยราคาที่แข่งขันได้(International Shipments) ของประเทศไทยนั้น พบว่า การบริการโลจิสติกส์ภายในประเทศนั้น ถือได้ว่า ยังสามารถแข่งขันในราคาที่แข่งขันได้ เนื่องจากผู้ประกอบการด้านขนส่งของประเทศไทยนั้น ไม่ได้เน้นเรื่องคุณภาพและบริการเสริมอื่นๆ เท่าที่ควร เนื่องจาก ยังขาดเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย มาช่วยส่งเสริมด้านการขนส่งเมื่อเทียบกับประเทศมาเลเซีย จึงทำให้ราคาบริการยังคงราคาถูกกว่าประเทศมาเลเซีย</p>	<p>สำนักงาน คณะกรรมการ พัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม แห่งชาติ (2557). รายงานโลจิสติกส์ของ ประเทศไทย</p>

ตารางที่ 19 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence) ของประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence) ของประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย	จากดัชนีตัวชี้วัดประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลกในปี 2555 พบว่าประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ที่อันดับ 38 (คะแนน 3.07 จากคะแนนเต็ม 5.00) ขณะที่ประเทศสิงคโปร์อยู่อันดับที่ 1 (คะแนน 4.13) มาเลเซียอยู่อันดับที่ 29 (คะแนน 3.49) และเวียดนามอยู่อันดับที่ 53 (คะแนน 3.0) ทั้งนี้ มีมิติที่มีอันดับดัชนีความสามารถด้าน โลจิสติกส์น้อยกว่าประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ส่วนใหญ่เป็นมิติที่เกี่ยวข้องกับ ‘บริการ’ ของทั้งภาครัฐและเอกชน (Service Level) ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ (1) พิธีการศุลกากร (2) สมรรถนะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ภายใน ประเทศ (3) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ และ (4) ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	แผนพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)
ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence) ของประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย	พบว่า มาเลเซียเป็นประเทศที่มีการพัฒนาโดยใช้ประสิทธิภาพของปัจจัยการผลิตเป็นหลักและมีนวัตกรรมเป็นปัจจัยเสริมในการขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ธนาคารโลก ได้ทำการศึกษาถึงสถานะการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของมาเลเซียในรายงานในปี 2550, 2553 และปี 2555, ซึ่งมีการศึกษาใน 6 มิติสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน พิธีการศุลกากร การขนส่ง ระหว่างประเทศ ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ การติดตามสินค้า และความรวดเร็วในการขนส่ง พบว่า มาเลเซียเป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่น่าพอใจ ในส่วนของการพัฒนาในแต่ละมิติก็ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงลำดับมากนักมิติของการพัฒนาที่ได้รับคะแนนสูงสุดคือความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า ตามมาด้วยการติดตามสินค้า มาเลเซียจัดเป็นประเทศที่มีอุปสรรคในการทำการค้าด้านโลจิสติกส์ไม่มากนัก มีต้นทุนค่าใช้จ่าย ด้านโลจิสติกส์น้อย อาทิ มีต้นทุนค่าภาระการใช้ท่าเรือและท่าอากาศยานที่ต่ำ มีการเก็บอัตราค่าธรรมเนียมการขนถ่ายสินค้าและการรับฝากสินค้าที่ต่ำประกอบกับมีคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบแล้วระดับการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์บางประเภทยังอยู่ในระดับสูง	สมาลี สุขตานนท์ (2546). การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ตารางที่ 20 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทการติดตามสถานะการจัดส่ง(Tracking & Tracing) ของประเทศไทย จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
<p>การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing) ของประเทศไทย</p>	<p>การติดตามสถานะการจัดส่งของประเทศไทย พบว่า ประเทศไทยไทยอยู่อันดับสี่ของภูมิภาค นอกจากประเทศไทยจะเป็นรองสิงคโปร์และมาเลเซียแล้ว ยังเป็นรองฟิลิปปินส์อีกด้วย เนื่องจากประเทศไทยยังขาดความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการติดตามการจัดส่ง ปัจจุบันประเทศไทยใช้ระบบการติดตามด้วยระบบ GPS เพื่อการระบุตำแหน่งและการสื่อสารในระบบ ทำหน้าที่ส่งตำแหน่งและสถานะของรถยนต์ไปยังผู้ดูแลระบบแบบ real-time นอกจากนี้ยังรวมถึงอุปกรณ์เสริมต่างๆ ที่ติดตั้งในตัวรถที่ใช้ในการวัดหรือตรวจจับการเปลี่ยนแปลงสถานะอื่นๆ ในตัวรถ เช่น การเปิดปิดประตู อุณหภูมิในตัวรถหรือภายในตู้ขนส่งสินค้า ระบบสารสนเทศที่ให้บริการแอปพลิเคชัน และระบบข้อมูลผ่านทางระบบการให้บริการที่ครอบคลุมด้วยระบบคลาวด์ เพื่อให้ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบระบบขนส่งสามารถติดตามความคืบหน้า หรือรับแจ้งความผิดปกติของรถยนต์ที่กำลังปฏิบัติหน้าที่ได้แบบเวลาจริง (Real Time) พัฒนาระบบส่ง-รับงาน (Dispatcher application) และระบบนำทางรถยนต์ (Navigator) ให้รองรับงานขนส่งที่ต้องการให้มีการส่ง-รับงานในระหว่างทางได้เพื่อป้องกันปัญหาการวิ่งรถเที่ยวเปล่า เป็นเทคโนโลยีการสื่อสารระหว่างผู้ควบคุมและผู้ขับรถขนส่งในแบบสองทาง (2-way communication) ทำให้สามารถแจ้งงานระหว่างทาง ตอบรับหรือปฏิเสธการรับงาน ยกเลิกการส่งสินค้า รวมถึงบันทึก/เช็คอินการส่งสินค้า ณ จุดหมาย และยืนยันการรับสินค้าด้วยระบบลายเซ็นและรูปภาพ ผ่านมือถือ (mobile application) ทั้งยังสามารถเชื่อมต่อระบบนำทางรถยนต์ เพื่อให้ผู้ขับรถสามารถเดินทางไปยังที่หมายที่ไม่รู้จักถูกต้อง รวดเร็ว และทันเวลานัดหมาย</p>	<p>เกษรา หลิมพานิช(2539). การค้าของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน. กรุงเทพฯ</p>

ตารางที่ 21 ผลวิเคราะห์การศึกษาเปรียบเทียบความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness) ของประเทศไทย และประเทศมาเลเซีย จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	แหล่งข้อมูล
ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness) ของประเทศไทย และประเทศมาเลเซีย	<p>จากการจัดอันดับประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกอาเซียนนั้น มาจากตัววัดดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index:LPI) แสดงลำดับ LPI ในปี 2555 ของประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งประเทศไทยเป็นรองแค่ 2 ประเทศ คือ สิงคโปร์ และ มาเลเซีย โดยปัจจัย การส่งสินค้าตรงต่อเวลา (Timeliness) ของประเทศไทยนั้น มีค่าเท่ากับ 3.63 ของประเทศมาเลเซียอยู่ที่ 3.86 ซึ่งสูงกว่าประเทศไทย การส่งสินค้าให้มีคุณภาพทั้งด้านความปลอดภัยของสินค้า และการส่งสินค้าตรงต่อเวลานั้น ขึ้นอยู่กับ โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และการขนส่งที่ดีของแต่ละประเทศ โครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์และการขนส่งที่ดี ขึ้นอยู่กับ 5 ปัจจัย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.โครงสร้างพื้นฐานโดยรวม 2.คุณภาพของถนน 3.คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ 4.คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางท่าเรือ 5.คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ <p>โดยคะแนนรวมของโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ และการขนส่งของไทยนั้นอยู่ที่ 4.5 คะแนน ต่ำกว่า ประเทศมาเลเซีย ซึ่งอยู่ที่ 5.0 คะแนน</p>	<p>โศภารัตน์ จารุสมบัติและคณะ (2550). โครงการการศึกษาสถานภาพความรู้เกี่ยวกับอาณาบริเวณชายแดนประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน:ระยะที่ 2</p>

สรุปจากตารางที่ 16-21 ผู้วิจัยได้สรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis) ได้เป็นประเด็นดังต่อไปนี้

ประเด็นที่ 1 ประสิทธิภาพของการดำเนินงานทางด้านกรมศุลกากร (Customs)

ประสิทธิภาพการดำเนินงานทางด้านกรมศุลกากรด้านสะเดา พบว่า มีการจัดการแบบ CIQ (Customs/Immigration/Quarantine) ไว้ที่ด่านพรมแดน การใช้ระบบสารสนเทศสมัยใหม่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า เจ้าหน้าที่ที่มีประสบการณ์ด้านกฎระเบียบและพิธีการบริเวณด่านพรมแดน แต่ยังคงขาดการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ด่านพรมแดนสะเดา อีกทั้งจำนวนของเจ้าหน้าที่ไม่สัมพันธ์กับสำคัญของด่าน และ บริเวณที่ตั้งของด่านขาดการจัดการที่ดี ทั้งนี้ ด่านพรมแดนและด่านศุลกากรสะเดาถือเป็นด่านพรมแดนทางบกที่มีปริมาณการขนส่งของรถบรรทุกสินค้ามากที่สุด ขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกผ่านด่านสะเดานั้นมีมากเกินกว่า

ความสามารถของการให้บริการที่ด่านจะรองรับได้ ส่งผลทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดบนถนนบริเวณด่านมาก นอกจากนั้นหากด่านพรมแดนของมาเลเซียให้บริการล่าช้า เช่น มีการหยุดการให้บริการในบางช่วงเวลาเพื่อทำพิธีละหมาด จะก่อให้เกิดการจราจรติดขัดจนแถวคอยล้นมาฝั่งไทย ทำให้รถบรรทุกสินค้าที่ผ่านพิธีการต่างๆ เสร็จสิ้นแล้วยังไม่สามารถเดินทางได้

ประสิทธิภาพการดำเนินงานทางด้านกรมศุลกากรด่านปาดังเบซาร์ พบว่า ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ เป็นด่านศุลกากรในสังกัดสำนักงานศุลกากรภาคที่ 4 โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบคือ 1.ปฏิบัติพิธีการเกี่ยวกับสินค้าที่นำเข้าและส่งออกทางด้านปาดังเบซาร์ 2.หน้าที่จัดเก็บภาษีอากรตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. พิกัตอัตราศุลกากร พ.ศ.2530 3.จัดเก็บภาษีแทนหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า – ส่งออก 4.ตรวจปล่อยสินค้าที่นำเข้า – ส่งออก 5.นำส่งเงินรายได้ทุกประเภทที่จัดเก็บฝากธนาคาร เพื่อโอนเข้าบัญชีคลังจังหวัดตามระเบียบข้อบังคับ 6.ทำหน้าที่เบิกจ่ายเงินตามระเบียบว่าด้วยการเบิกจ่ายเงินในระบบ GFMS จากคลังจังหวัด 7. พิจารณาคืนเงินภาษีอากรภายในวงเงินตามที่ได้รับมอบหมายในคำสั่งกรม 8.ดำเนินการเกี่ยวกับคดีและการจ่ายเงินสินบน-รางวัล 9.เก็บรักษาและจำหน่ายของกลางและของตกค้าง 10.กำกับดูแลและควบคุมกิจการของด่านตรวจและด่านพรมแดนซึ่งอยู่ในความควบคุมของด่านปาดังเบซาร์ 11. ป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีศุลกากรภายในเขตอำนาจด่าน หรือตามได้รับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชา 12.ร่วมมือประสานงานกับส่วนราชการต่างๆ 13.ปฏิบัติงานอื่นตามที่ได้รับมอบหมาย โดยด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ เป็นด่านศุลกากรที่เน้นการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยสินค้าที่มีการนำเข้าผ่านด่านศุลกากรปาดังเบซาร์มากที่สุด ได้แก่ งานบันทึกเทป เครื่องรับโทรทัศน์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ อุปกรณ์ไฟฟ้าจากระบบเหนี่ยวนำแม่เหล็ก และสินค้าที่มีการส่งออกผ่านด่านศุลกากรปาดังเบซาร์มากที่สุด ได้แก่ ยางและผลิตภัณฑ์ยาง ไม้ยางพาราแปรรูป ยางผสม (คอมพาวนด์) ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบยานยนต์ เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ ทั้งนี้ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์มีโครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ จำนวนเงิน 25,999,000 โดยสร้างอาคารผู้โดยสารขาเข้า-ขาออกอาคารที่ทำการหน่วยงานประจำด่านพรมแดน Customs Immigration Quarantine : CIQ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการขนถ่ายสินค้าและบริการด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ และโครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ โดยได้รับจัดสรรงบประมาณ 20 ล้านบาทในการก่อสร้างอาคารดังกล่าว โดยปรับปรุงและตกแต่งอาคารที่ทำการด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ซ่อมพื้นผิวถนนตรงด่านตรวจคนเข้าเมือง งานปรับปรุงภูมิทัศน์ งานปรับปรุงห้องละหมาด เป็นต้น ทั้งนี้ การดำเนินงานด้านศุลกากรด่านปาดังเบซาร์นั้น ได้มีการจัดทำศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ด่านปาดังเบซาร์ ให้บริการนำเข้า – ส่งออก แบบครบวงจรเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวที่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ โดยมีส่วนราชการอื่นเข้าร่วมปฏิบัติงานในศูนย์ ได้แก่ ด่านตรวจคนเข้าเมือง ด่านตรวจพืช ด่านอาหารและยา ด่านตรวจสัตว์น้ำ ด่านตรวจสัตว์ป่า สำนักงานสงเคราะห์การทำสวนยาง

ประเด็นที่ 2. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure)

คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่งของด่านสะเดา พบว่า ขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกผ่านด่านสะเดานั้นมีมากกว่าความสามารถของการให้บริการที่ด่านจะรองรับได้ ส่งผลทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดบนถนนบริเวณด่านสาเหตุของความคับคั่งนั้นเกิดจากการใช้เวลานานมากเกินไปในการผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองและมีจุดให้บริการเพียงจุดเดียวทำให้สามารถ

ให้บริการได้ที่ละคันเท่านั้น ทั้งยังต้องถ่ายรูปพนักงานขับรถทุกคนเพื่อบันทึกไว้เป็นหลักฐานตามระเบียบของด่านตรวจคนเข้าเมืองสภาพพื้นที่ลานจอดรถภายในด่านเริ่มมีการชำรุดเสียหายและขาดการบำรุงรักษา

คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่งของด่านปาดังเบซาร์ พบว่าศุลกากรปาดังเบซาร์ยังสามารถให้บริการได้โดยไม่ก่อให้เกิดความล่าช้า ปัญหาที่พบคือ การขาดพื้นที่พักรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า ทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องจอดริมทาง ซึ่งก่อให้เกิดการกีดขวางทางจราจรและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เจ้าหน้าที่ด่านพรมแดนประเทศมาเลเซียต้องปิดพักการให้บริการเพื่อท่าละหมาด ทำให้เกิดการสะสมของปริมาณรถบรรทุกสินค้าทางฝั่งไทย โดยอนาคตมีแผนพัฒนาในอนาคตของด่านปาดังเบซาร์ คือ จะก่อสร้างลานตรวจตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อใช้เป็นสถานที่ตรวจปล่อยสินค้า โดยมีแผนติดตั้งเครื่องเอ็กซเรย์เพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าเมื่อปริมาณการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น ซึ่งลานตรวจตู้คอนเทนเนอร์ตั้งอยู่บนเส้นทางที่เชื่อมระหว่างด่านพรมแดนปาดังเบซาร์และสถานีรถไฟปาดังเบซาร์ และควรมีการพัฒนารถไฟรางคู่เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการ

ประเด็นที่ 3 การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments)

การจัดการขนส่งด้วยราคาที่แข่งขันได้(International Shipments) ของประเทศไทยนั้นพบว่า การบริการโลจิสติกส์ภายในประเทศนั้น ถือได้ว่า ยังสามารถแข่งขันในราคาที่แข่งขันได้เนื่องจากผู้ประกอบการด้านขนส่งของประเทศไทยนั้น ไม่ได้เน้นเรื่องคุณภาพและบริการเสริมอื่นๆเท่าที่ควร เนื่องจาก ยังขาดเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาช่วยส่งเสริมด้านการขนส่งเมื่อเทียบกับประเทศมาเลเซีย จึงทำให้ราคาบริการยังคงราคาสูงกว่าประเทศมาเลเซีย

ประเด็นที่ 4 ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence)

ประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ที่อันดับ 38 (คะแนน 3.07 จากคะแนนเต็ม 5.00) ขณะที่ประเทศสิงคโปร์อยู่อันดับที่ 1 (คะแนน 4.13) มาเลเซียอยู่อันดับที่ 29 (คะแนน 3.49) และเวียดนามอยู่อันดับที่ 53 (คะแนน 3.0) ทั้งนี้ มิติที่มีอันดับดัชนีความสามารถด้าน โลจิสติกส์น้อยกว่าประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ ส่วนใหญ่เป็นมิติที่เกี่ยวข้องกับ ‘บริการ’ ของทั้งภาครัฐและเอกชน (Service Level) ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ (1) พิธีการศุลกากร (2) สมรรถนะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ภายในประเทศ (3) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ และ (4) ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า ในขณะที่ประเทศมาเลเซีย มาเลเซียเป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่น่าพอใจ ในส่วนของการพัฒนาในแต่ละมิติก็ไม่มีเปลี่ยนแปลงลำดับมากนักมิติของการพัฒนาที่ ได้รับคะแนนสูงสุดคือความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าตามมาด้วยการติดตามสินค้า มาเลเซียจัดเป็นประเทศที่มีอุปสรรคในการทำการค้าด้านโลจิสติกส์ไม่มากนัก มีต้นทุนค่าใช้จ่าย ด้านโลจิสติกส์น้อย อาทิ มีต้นทุนค่าภาระการใช้ท่าเรือและท่าอากาศยานที่ต่ำ มีการเก็บอัตราค่าธรรมเนียมการขนถ่ายสินค้าและการรับฝากสินค้าที่ต่ำประกอบกับมีคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบแล้ว ระดับการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์บางประเภทยังอยู่ในระดับสูง

ประเด็นที่ 5 การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing)

ปัจจุบันประเทศไทยใช้ระบบการติดตามด้วยระบบ GPS เพื่อการระบุตำแหน่งและการสื่อสารในระบบ ทำหน้าที่ส่งตำแหน่งและสถานะของรถยนต์ไปยังผู้ดูแลระบบแบบ real-time นอกจากนี้ ยังรวมถึงอุปกรณ์เสริมต่างๆ ที่ติดตั้งในตัวรถที่ใช้ในการวัดหรือตรวจจับการเปลี่ยนแปลงสถานะอื่นๆ ในตัวรถ เช่น การเปิดปิดประตู อุณหภูมิในตัวรถหรือภายในตู้ขนส่งสินค้าระบบสารสนเทศที่ให้บริการ Application และระบบข้อมูลผ่านทาง Cloud Service เพื่อให้ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบระบบขนส่งสามารถติดตามความคืบหน้า หรือรับแจ้งความผิดปกติของรถยนต์ที่กำลังปฏิบัติหน้าที่ได้แบบ real-time พัฒนาระบบส่ง-รับงาน (Dispatcher application) และระบบนำทางรถยนต์ (Navigator) ให้รองรับงานขนส่งที่ต้องการให้มีการส่ง-รับงานในระหว่างทางได้ เพื่อป้องกันปัญหาการวิ่งรถเที่ยวเปล่า เป็นเทคโนโลยีการสื่อสารระหว่างผู้ควบคุมและผู้ขับรถขนส่งในรูปแบบ 2-way communication ทำให้สามารถแจ้งงานระหว่างทาง ต้อนรับหรือปฏิเสธการรับงาน ยกเลิกการส่งสินค้า รวมถึงบันทึก/เช็คอินการส่งสินค้า ณ จุดหมาย และยืนยันการรับสินค้าด้วยระบบลายเซ็นและรูปภาพ ผ่าน mobile application ทั้งยังสามารถเชื่อมต่อระบบนำทางรถยนต์ เพื่อให้ผู้ขับรถสามารถเดินทางไปยังที่หมายที่ไม่รู้จักถูกต้อง รวดเร็ว และทันเวลานัดหมาย

ประเด็นที่ 6 ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness)

จากการจัดอันดับประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกอาเซียนนั้น มาจากตัววัดดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index:LPI) แสดงลำดับ LPI ในปี 2555 ของประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งประเทศไทยเป็นรองแค่ 2 ประเทศ คือ สิงคโปร์ และ มาเลเซีย โดยปัจจัย การส่งสินค้าตรงต่อเวลา (Timeliness) ของประเทศไทยนั้น มีค่าเท่ากับ 3.63 ของประเทศมาเลเซียอยู่ที่ 3.86 ซึ่งสูงกว่าประเทศไทย การส่งสินค้าให้มีคุณภาพทั้งด้านความปลอดภัยของสินค้าและการส่งสินค้าตรงต่อเวลานั้น ขึ้นอยู่กับ โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ และการขนส่งที่ดีของแต่ละประเทศ โครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์และการขนส่งที่ดีขึ้นอยู่กับ 5 ปัจจัย 1.โครงสร้างพื้นฐานโดยรวม 2.คุณภาพของถนน 3.คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ 4.คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางท่าเรือ 5.คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ โดยคะแนนรวมของโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์และการขนส่งของไทยนั้นอยู่ที่ 4.5 คะแนน ต่ำกว่าประเทศมาเลเซีย ซึ่งอยู่ที่ 5.0 คะแนน

จากการวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis) ผู้วิจัยได้ดำเนินการสู่ขั้นตอนการสัมภาษณ์โดยใช้กรอบคำถามการสัมภาษณ์จาก ดัชนีชี้วัดศักยภาพทางโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index : LPI เป็นเกณฑ์ในการตั้งคำถามสัมภาษณ์ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 22 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จากการสัมภาษณ์ (In-Depth Interview)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	ผู้ให้ข้อมูลหลัก
<p>บริบทการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) ของด่านสะเดาประเทศไทย</p>	<p>ด้านศุลกากรสะเดาเป็นด่านที่มีมูลค่าการขนส่งสินค้ามากที่สุดในประเทศไทย ปัญหาที่พบของด้านศุลกากรสะเดาคือ ปัญหาความแออัด เนื่องจากบริเวณด่านมีพื้นที่คับแคบ แต่ทางด้านศุลกากรสะเดาได้มีแผนโครงการ 3 โครงการได้แก่ โครงการปรับปรุงมิทส์ด่านใน โครงการปรับปรุงด้านศุลกากรสะเดา (ด่านพรมแดนสะเดา) โดยได้จัดทำเป็น 2 เฟส คือ เฟสที่ 1 ด้านขาออก และ เฟสที่ 2 ด้านขาเข้า และโครงการก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ เพื่อลดปัญหาความคับแคบในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศมาเลเซีย ทั้งนี้โครงการปรับปรุงมิทส์ (ด่านใน) ได้รับงบประมาณ 6,980,000 บาท ในการจัดทำป้ายบอกทางเข้าด่าน งานช่องจราจรด้วยแผงกั้น งานป้อมเจ้าหน้าที่ รปภ งานซ่อมแซมอาคาร หลังคา งานซ่อมแซมพื้นถนน และงานไฟฟ้าส่องสว่าง และโครงการปรับปรุงด้านศุลกากรสะเดา (ด่านพรมแดนสะเดา) ได้รับงบประมาณ 117 ล้านบาท และโครงการก่อสร้างศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ งบประมาณ 2,338 ล้านบาท ทำให้ด้านศุลกากรสะเดามีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น</p>	<p>(กริษา เกิดศรีพันธ์, 2558)</p>
<p>บริบทการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) ด้านปาดังเบซาร์ของประเทศไทย</p>	<p>บริบทการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากรด้านปาดังเบซาร์พบว่าด่านปาดังเบซาร์จะเน้นการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยปัจจัยที่มีผลกระทบมากที่สุดของด่านปาดังเบซาร์ คือ กฎระเบียบข้อปฏิบัติ การควบคุมการนำเข้าสินค้า โดยปัจจุบันประเทศไทย มีกรมประมาณ 30 กว่าหน่วยงานในการควบคุมการนำเข้า ไม่มีกฎหมายเป็นฉบับเดียว ต่างกรมต่างควบคุม ทำให้บางหน่วยงานส่วนกลางจัดเก็บเอกสาร บางหน่วยงานมอบอำนาจในพื้นที่ ทำให้การค้า ผู้ประกอบการ กว่าจะได้ใบอนุญาตล่าช้าและติดปัญหา ทำให้เกิดความล่าช้าในเรื่องเอกสาร จึงควรจัดทำ การเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window) กับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>(กฤษดา ทองธรรมชาติ, 2558)</p>

ตารางที่ 22 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จากการสัมภาษณ์ (In-Depth Interview) (ต่อ)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	ผู้ให้ข้อมูลหลัก
<p>คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure)</p>	<p>โครงสร้างพื้นฐาน ของปาดังเบซาร์ การขนส่งทางรถยนต์จะวิ่งเข้าเส้นหลัก ซึ่งเป็นเส้นทางอ้อม การเดินทางรถไฟจึงมีความรวดเร็วมากกว่าเพราะการจราจรไม่ติดขัด ปัญหาที่พบ คือ ระบบรางคือ ตู้คอนเทนเนอร์ของรถไฟ เดือนละหมื่นตู้ วันละสามร้อยตู้ แต่ปัจจุบัน ผู้ส่งออกส่วนใหญ่เป็น ยางพารา กับผลิตภัณฑ์ยาง ต้องบรรจุตู้คอนเทนเนอร์แล้วขับเข้าไปมาเลเซีย เพื่อยกตู้ ลงรางรถไฟ หรือถ้ารางเต็มต้องกองไว้ ไม่มีคลังสินค้าในการจัดเก็บ ซึ่งค่าใช้จ่ายต่างๆ ประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบ ค่าใช้จ่ายให้มาเลเซีย ทั้งนี้ประเทศมาเลเซีย ได้มีการพัฒนารถไฟรางคู่เสร็จสิ้นเมื่อเดือน กรกฎาคม 2558 ปกติ ปัจจุบันมี 5 ขบวนเดินทางไปยัง บัตเตอร์เวิร์ด ขบวนละ 60 ตู้ ต่อวัน ทำให้มีผู้ใช้บริการมากขึ้น ขณะที่ประเทศไทย ยังเป็นทางเดียว ทั้งนี้ ทางศุลกากรปาดังเบซาร์ ได้สำรวจแล้วว่าการขนส่งสินค้าทางรางจะประหยัดสินค้าได้ถึง 30% สามารถประหยัดงบประมาณแผ่นดินและประหยัดต้นทุนโลจิสติกส์ ได้สูงขึ้นถ้าทำทางรถไฟรางคู่ ทำให้ไม่ต้องเวรคืนที่ดินในส่วนแรงงานไม่ได้ใช้จากมาเลเซียและเมื่อเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะมีการเคลื่อนย้าย คนสูงขึ้น เนื่องจากกฎระเบียบต่างๆต้องผ่อนคลายเป็นประกายกับมาเลเซียใช้รางคู่แล้ว นักท่องเที่ยว ละสินค้าจะเพิ่มมากขึ้น และมีการดึงดูดการลงทุนนอกจากมาเลเซียแล้ว สามารถดึงนักลงทุนจากสิงคโปร์ได้ท่าเรือมาเลเซียอันดับ 13 ของโลก ท่าเรือสิงคโปร์ 2 ของโลก โดยเรือใหญ่ สามารถบรรจุได้ถึง 2 หมื่นตู้ ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่สามารถทำได้ในอันดับโลก ดังนั้นการก่อสร้างท่าเรือต้องใช้เวลาหลายปี ทำไมเราไม่ใช้ท่าเรือประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งปัจจุบันเราก็ใช้อยู่แล้วที่ปีนัง แต่ปัญหาก็คือ ตู้คอนเทนเนอร์ตู้เปล่านั้น ถ้าเราทำระบบทางคู่เชื่อมมันจะทำให้เกิดความรวดเร็วมากขึ้น ปัญหาต่างๆก็จะหมดไป</p>	<p>(กฤษดา ทองธรรมชาติ, 2558)</p>

ตารางที่ 22 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จากการสัมภาษณ์ (In-Depth Interview) (ต่อ)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	ผู้ให้ข้อมูลหลัก
คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) (ต่อ)	ประเทศไทยไม่สามารถแข่งขันสู่ประเทศมาเลเซียได้ เพราะ ปัญหาการคอร์รัปชัน และกฎหมายไทยที่เอื้อให้แก่ประเทศมาเลเซียมากกว่า เพียงเพราะต้องการส่งเสริมการท่องเที่ยว	(มานัน(นามสมมติ), 2558)
	โครงสร้างพื้นฐานของไทย ตรงด้านศุลกากร สะดวก ยังพบความแออัดมานานหลายสิบปี ทำให้การขนส่งสินค้าข้ามแดนไปยังประเทศมาเลเซียหรือผ่านไปยังประเทศสิงคโปร์มีความล่าช้า ถึงแม้ว่าจะมีโครงการขยายด่าน ทำให้ประเทศไทยสู่ประเทศมาเลเซียไม่ได้ เพราะปัญหาภายในประเทศของไทยยังมีปัญหาอยู่มาก	(ชุมพร (นามสมมติ), 2558)
	ภูมิประเทศของไทย เป็นประเทศที่มีจุดภูมิศาสตร์ที่ดีในการค้ากับประเทศที่สองและประเทศที่สาม แต่โครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการค้ายังไม่ดี ท่าเรือไม่สะดวกเท่ามาเลเซีย จุดเทกองตู้คอนเทนเนอร์ก็ยังไม่ดี หากรัฐเขามามีงบประมาณสนับสนุนตรงนี้เต็มที่ อาจทำให้ประเทศไทยแข่งกับมาเลเซียได้	(มานะ (นามสมมติ), 2558)
การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments)	การขนส่งสินค้าจากไทยไปมาเลเซียราคาค่าขนส่งของประเทศไทยถูกมาก เนื่องจากผู้ประกอบการไม่ได้มี เทคโนโลยีราคาสูงมากใช้มากนัก ส่วนใหญ่ก็ระบบการติดตามสถานะการจัดส่งปกติ ทำให้สามารถแข่งขันด้านราคาได้	(กฤษ (นามสมมติ), 2558)
	รัฐเข้ามาดูแลเรื่องการขนส่งสินค้า และแก้ปัญหาคอร์รัปชันได้ โลจิสติกส์ถึงจะแข่งขันสู่มาเลเซียได้	(ชาย (นามสมมติ), 2558)
	ภาครัฐสามารถควบคุมราคาลงงานได้ให้ราคาเท่ากับมาเลเซีย จะไม่มีปัญหาการลักลอบขนน้ำมัน และไทยเราก็สามารถควบคุมราคาค่าขนส่งได้”	(ชาติ(นามสมมติ), 2558)

ตารางที่ 22 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จากการสัมภาษณ์ (In-Depth Interview) (ต่อ)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	ผู้ให้ข้อมูลหลัก
การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้	หากกฎหมายทางประเทศไทย มีความเข้มงวดเหมือนประเทศมาเลเซีย ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทยจะพัฒนาได้มากขึ้น	(มานี (นามสมมติ), 2558)
(International Shipments)	ปัญหาการเมืองภายในประเทศ ส่งผลต่อการแข่งขัน และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	(สาธิต (นามสมมติ), 2558)
ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ(Logistics Competence)	ผู้ให้บริการขาดการฝึกอบรมพนักงานให้มีความสามารถในการสื่อสารการให้คำปรึกษา การแก้ปัญหา รวมถึงทักษะในการสื่อสารได้ชัดเจนเพราะพนักงานต้องพบกับลูกค้าที่มีความต้องการที่หลากหลายและต้องการผู้ที่สามารถให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการที่มีพนักงานที่มีความสามารถเชิงสมรรถนะดี จะทำให้ได้เปรียบในการแข่งขัน	(เจต (นามสมมติ), 2558)
	การดูแลเอาใจใส่ลูกค้าควรปรับปรุงให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ควรเน้นที่การทำความเข้าใจความต้องการของลูกค้าให้มากขึ้น เพื่อออกแบบการบริการให้เหมาะสมกับระดับความต้องการ	(อุดม (นามสมมติ), 2558)
	คนไทยเป็นคนรักงานบริการ แต่ด้านโลจิสติกส์เรายังขนส่งล่าช้า ด้วยปัจจัยสภาพถนน การจราจรติดขัด และบุคลากรด้านนี้ยังมีไม่มาก	(มานี(นามสมมติ), 2558)
	มาเลเซียเป็นประเทศที่มีกฎหมายควบคุมด้านการขนส่ง และการจราจร ความเร็วต่างๆอย่างเคร่งครัด ทำให้ประเทศเขามีคุณภาพในด้านนี้	กาย (นามสมมติ), 2558

ตารางที่ 22 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จากการสัมภาษณ์ (In-Depth Interview) (ต่อ)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	ผู้ให้ข้อมูลหลัก
การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing)	การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของไทย ยังอยู่ในขั้นเริ่มต้น คือ เน้น การจัดส่งสินค้า จากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคเป็นหลัก ในขณะที่ประเทศพัฒนาแล้วอย่าง ออสเตรเลีย สหภาพยุโรป และสหรัฐอเมริกา อยู่ในขั้นก้าวหน้า คือ การบูรณาการระบบ โลจิสติกส์ตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนกระทั่ง ผลิตสินค้าแล้วเสร็จ และส่งมอบไปสู่ผู้บริโภค ด้วยเหตุนี้ จึงพบว่าต้นทุน โลจิสติกส์ของไทยยังสูงอยู่ เมื่อเทียบกับประเทศคู่ค้าอื่น ๆ โดยเฉพาะ เมื่อเทียบกับสิงคโปร์ และมาเลเซีย ซึ่งเป็นสมาชิกอาเซียนเหมือนกันก็ยังมีพัฒนาโลจิสติกส์ก้าวหน้ากว่า	(กฤษ (นามสมมติ), 2558)
	การการขนส่งหลักของไทยคือการขนส่งทางถนน และมีความต้องการขนส่งที่มากขึ้นทำให้เกิดการจราจรติดขัดโดยเฉพาะในโครงข่ายถนนรอบท่าเรือประตูกำสำคัญและเส้นทางรถไฟที่เชื่อมโยงพื้นที่แหล่งผลิตในภาคเหนือและภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งสิ่งอำนวยความสะดวกในการรวบรวมและการกระจายสินค้าไม่เพียงพอและไม่มีประสิทธิภาพ	(สาธิต (นามสมมติ), 2558)
ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness)	มาเลเซีย มีข้อได้เปรียบคือมีระบบการเมืองเข้มแข็ง สามารถขนส่งได้รวดเร็วเพราะ มีระบบสาธารณูปโภคที่ดี คุณภาพถนนที่ดี มีท่าเรือที่มีประสิทธิภาพ หากประเทศไทยนั้น จะมีความสามารถทางการส่งสินค้าตรงต่อเวลาเทียบเท่ากับมาเลเซีย นั้น จะต้องเพิ่มประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้เทียบเท่ากับประเทศมาเลเซียทั้งคุณภาพถนน ทางรางและทางน้ำ	ปาย (นามสมมติ), 2558

ตารางที่ 22 ผลวิเคราะห์การศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จากการสัมภาษณ์ (In-Depth Interview) (ต่อ)

ประเด็นศึกษา	ผลลัพธ์	ผู้ให้ข้อมูลหลัก
ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness) (ต่อ)	โครงสร้างพื้นฐานที่ดี ถนนดี รางรถไฟดี มีรางคู่ และมีท่าเรือที่ดี ก็จะส่งผลให้การส่งสินค้าตรงต่อเวลา เพราะระบบสาธารณสุขูปโภคของประเทศไทย นั้นมีประสิทธิภาพที่ดีในภูมิภาคอาเซียน เพียงแต่ขาดการสนับสนุนเข้มแข็ง ทำให้การพัฒนาอย่างไม่เกิดผลเป็นรูปธรรม	กาย (นามสมมติ),2558
	ประเทศไทยมีความชำนาญด้านการขนส่ง การแข่งขันสูง จึงไม่พบปัญหาในด้านความตรงต่อเวลา	กาน (นามสมมติ),2558

จากตารางที่ 22 ผู้วิจัยได้สรุปผลการวิเคราะห์บริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจากการสัมภาษณ์ ได้ว่า ด้านศุลกากรสะเดาเป็นด้านที่มีมูลค่าการขนส่งสินค้ามากที่สุดในประเทศไทย แต่ปัญหาที่พบของด่านศุลกากรสะเดาคือ ปัญหาความแออัด เนื่องจากบริเวณด่านมีพื้นที่คับแคบ แต่ทางด้านศุลกากรสะเดาได้มีแผนโครงการ 3 โครงการ ได้แก่ โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ด้านใน โครงการปรับปรุงด่านศุลกากรสะเดา (ด่านพรมแดนสะเดา) โดยได้จัดทำเป็น 2 เฟส คือ เฟสที่ 1 ด้านขาออก และ เฟสที่ 2 ด้านขาเข้า และโครงการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ เพื่อลดปัญหาความคับแคบในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศมาเลเซีย และดำเนินการทางด้านกรมศุลกากรด่านปาดังเบซาร์ ด้านปาดังเบซาร์จะเน้นการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยปัจจัยที่มีผลกระทบมากที่สุดของด่านปาดังเบซาร์ คือ กฎระเบียบข้อปฏิบัติ การควบคุมการนำเข้าสินค้า โดยปัจจุบันประเทศไทย มี 30 กว่าหน่วยงานในการควบคุมการนำเข้า ไม่มีกฎหมายเป็นฉบับเดียว ต่างกรมต่างควบคุม ทำให้บางหน่วยงานส่วนกลางจัดเก็บเอกสาร บางหน่วยงานมอบอำนาจในพื้นที่ ทำให้การค้า ผู้ประกอบการ กว่าจะได้ใบอนุญาตล่าช้าและติดปัญหา ทำให้เกิดความล่าช้าในเรื่องเอกสาร จึงควรจัดทำ National Single Window (NSW) กับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องด้วยเช่นกัน ทางศุลกากรปาดัง ได้สำรวจแล้วว่า การขนส่งสินค้าทางรางจะประหยัดสินค้าได้ถึง 30% สามารถประหยัดงบประมาณแผ่นดินและประหยัดต้นทุนโลจิสติกส์ ได้สูงขึ้นหากมีรถไฟฟาร์รางคู่ นอกจากนี้ยังมีแผนเสริมเรื่องการสร้างคอนเทนเนอร์ยาร์ด (CY) ที่จะเสริมในเรื่องการกระจายและจุดขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้ยังมีรถไฟขบวนพิเศษในการบรรทุกสินค้าพิเศษ จะขนส่งสินค้ามีการรับรองเวลาและควรมีการพัฒนาคุณภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งการติดตามสืบค้นสินค้าระหว่างการผลิตและขนส่ง ซึ่งไทยต้องมีการพัฒนาการขนส่งทางรางและทางน้ำให้มากขึ้นเพื่อให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการขนส่งสินค้านอกจากทางถนนที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย ควรมีความชำนาญในการใช้เทคโนโลยีเข้ามาเสริมเพื่อให้การดำเนินงานนั้นเป็นไปอย่างมีระบบมากขึ้น ผู้ประกอบการธุรกิจต้องเลือกวิธีการขนส่งที่เหมาะสมและมีความสะดวกสบายเพื่อการดำเนินธุรกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น

และระมัดระวังเรื่องความปลอดภัย ซึ่งในการขนส่งต้องมีระบบการป้องกันการสูญเสียน้ำหนักที่เกิดขึ้นกับสิ่งที่ขนส่ง

ขั้นตอนที่ 2 ผลการศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยศึกษาศึกษาเครื่องมือและประเมินศักยภาพระบบโลจิสติกส์โดยใช้เครื่องมือดัชนีชี้วัดศักยภาพทางโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index : LPI) ในการประเมินศักยภาพ และสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย เป็นกลุ่มผู้ให้ข้อมูลเดียวกับ ขั้นตอนที่ 1 โดยในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยประยุกต์เกณฑ์ในการตัดสินใจด้วยวิธีการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น Analytic Hierarchical Process (AHP) มาสร้างดัชนีชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์ประเทศไทย-มาเลเซีย โดยองค์ประกอบ 6 ด้าน ได้แก่ ด้านประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร ด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้า และการขนส่ง ด้านการจัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ ต้นทุนความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ ด้านการติดตามสถานะการจัดส่ง และด้านความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง

โดยจากองค์ประกอบดัชนีการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้ง 6 องค์ประกอบดังกล่าว ได้นำมาสร้างแบบสอบถามกับผู้ให้ข้อมูลหลัก 30 คน จากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาจัดทำดัชนีการกระจาย (diffusion index) ตามแนวทางของศูนย์ศึกษาระหว่างประเทศมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนเป็น

หากตอบว่า เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้คะแนนเท่ากับ 5

หากตอบว่า เห็นด้วย ให้คะแนนเท่ากับ 4

หากตอบว่า เฉยๆ ให้คะแนนเท่ากับ 3

หากตอบว่า ไม่เห็นด้วย ให้คะแนนเท่ากับ 2

หากตอบว่า ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้คะแนนเท่ากับ 1

ผู้วิจัยแปลงข้อมูลเชิงคุณภาพจากแบบสอบถามให้เป็นข้อมูลเชิงปริมาณโดย

หากตอบว่า สูงหรือมาก ให้คะแนนเท่ากับ 1

หากตอบว่า ปานกลาง ให้คะแนนเท่ากับ 0.5

หากตอบว่า ต่ำ ให้คะแนนเท่ากับ 0

จากนั้นนำข้อมูลร้อยละของผู้ตอบว่าสูงบวกกับร้อยละของผู้ตอบว่าปานกลางที่คูณด้วย 0.5 จะได้ดัชนีของแต่ละคาบเวลา ซึ่งดัชนีที่ได้จะมีค่าสูงสุดเท่ากับ 100 และต่ำสุดเท่ากับ 0 โดยสูตรในการคำนวณคือ

$$\text{ดัชนี} = \% \text{สูง} + 0.5 (\% \text{ปานกลาง})$$

สำหรับการตีความตัวเลขดัชนีนั้น หากดัชนีอยู่ใกล้ 100 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่ามีศักยภาพระบบโลจิสติกส์ในระดับสูง หากดัชนีอยู่ใกล้ 50 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่ามีศักยภาพระบบโลจิสติกส์ในระดับปานกลาง และหากดัชนีอยู่ใกล้ 0 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่า

มีศักยภาพระบบโลจิสติกในระดับต่ำ ดังตารางที่ 23 แสดงผลการจัดอันดับความสำคัญจากผู้ให้ข้อมูลหลัก

ตารางที่ 23 ผลการจัดอันดับความสำคัญในศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์จากผู้ให้ข้อมูลหลัก
จำนวน 30 ราย

ข้อ	หัวข้อความสำคัญ	ภาพรวม
1	ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs)	5
2	คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure)	6
3	การจัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments)	1
4	ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence)	2
5	การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing)	3
6	ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness)	4

จากตารางที่ 23 ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 30 รายได้จัดอันดับภาพรวมของความสำคัญในศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยผู้ให้ข้อมูลหลักให้ความเห็นว่า ประเทศไทยมีศักยภาพด้านการจัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments) เป็นอันดับหนึ่ง ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence) มีศักยภาพเป็นอันดับที่ 2 การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing) มีศักยภาพเป็นลำดับที่ 3 มีความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness) เป็นลำดับที่ 4 ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) มีศักยภาพเป็นลำดับที่ 5 และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) เป็นลำดับสุดท้าย ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยควรให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่งมากที่สุด

นอกจากนี้ผู้วิจัยได้จัดทำศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยศึกษา 2 ด้านที่มีความสำคัญได้แก่ ด้านศุลกากรสะเดา และ ด้านศุลกากรปางดงเบซาร์ ดังตารางที่ 24 และตารางที่ 25 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 24 ผลการจัดอันดับความสำคัญในศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ด้านศุลกากรสะเดา จากผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 30 ราย

ข้อ	หัวข้อความสำคัญ	ภาพรวม
1	ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs)	4
2	คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure)	6
3	การจัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments)	5
4	ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence)	3
5	การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing)	1
6	ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness)	2

จากตารางที่ 24 ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 30 รายได้จัดอันดับภาพรวมของความสำคัญในศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านศุลกากรสะเดา โดยผู้ให้ข้อมูลหลักให้ความเห็นว่า ด้านศุลกากรสะเดามีศักยภาพในการติดตามสถานะการจัดส่ง เป็นอันดับที่หนึ่ง ความตรงต่อเวลาในการจัดส่งเป็นลำดับที่สอง ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศเป็นลำดับที่สาม และประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร ผู้ให้ข้อมูลหลักได้จัดอันดับศักยภาพไว้ในลำดับที่สี่ การจัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ เป็นลำดับที่ 5 และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง เป็นลำดับสุดท้าย ซึ่งยังคงแสดงให้เห็นว่า คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง คงเป็นประเด็นที่ควรมีการพัฒนาเพื่อสามารถแข่งขันด้านโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้านได้

นอกจากนี้ผู้วิจัยได้จัดทำศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์ ดังตารางที่ 25 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 25 ผลการจัดอันดับความสำคัญในศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์ จากผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 30 คน

ข้อ	หัวข้อความสำคัญ	ภาพรวม
1	ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs)	5
2	คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure)	6
3	การจัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments)	1

ตารางที่ 25 ผลการจัดอันดับความสำคัญในศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ จากผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 30 คน (ต่อ)

ข้อ	หัวข้อความสำคัญ	ภาพรวม
4	ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence)	2
5	การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing)	3
6	ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness)	4

จากตารางที่ 25 ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 30 รายได้จัดอันดับภาพรวมของความสำคัญในศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ โดยผู้ให้ข้อมูลหลักให้ความเห็นว่าด้านปาดังเบซาร์มีศักยภาพด้านการจัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ เป็นอันดับที่หนึ่งรองลงมาคือ ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ ตามด้วยการติดตามสถานะการจัดส่ง ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง ที่มีศักยภาพเป็นลำดับที่สี่ ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร มีศักยภาพลำดับที่ห้า และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการ เป็นลำดับสุดท้าย

นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาถึงประเด็นปัญหาของระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศโดยขั้นตอนนี้ผู้วิจัยได้ศึกษา จาก 5 ประเด็นปัญหาที่พบ โดยสามารถแบ่งเป็นข้อค้นพบแต่ละด้าน ดังนี้

1. ปัญหาด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ

ปัจจุบันการทำธุรกรรมของหน่วยธุรกิจต่างๆ ต้องเกี่ยวข้องกับกฎหมาย กฎระเบียบของภาครัฐเป็นอันมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านกานค้าระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ด้วย ดังนั้นการที่กฎหมายไม่เกื้อหนุนต่อการพัฒนาระบบการค้าโลจิสติกส์ของประเทศย่อมส่งผลกระทบต่อการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเป็นอย่างมาก ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีความชัดเจนในการเร่งรัดปรับปรุงระบบกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว ให้เอื้อต่อสภาวะการแข่งขันในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกทุกและความสูงของรถบรรทุกไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพของผู้ประกอบการ กฎหมายและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรยังไม่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการ อาทิ วิธีเก็บภาษี การส่งสินค้ากลับคืนไปยังต่างประเทศ เสียเวลาและยุ่งยากมากเกินไป ผู้ให้บริการด้านการนำเข้าส่งออก ยังไม่มีฐานะทางกฎหมายที่จะทำนิติกรรม กฎหมายศุลกากรไม่เอื้อต่อระบบขนย้ายคอนเทนเนอร์ กฎหมายศุลกากรควรมีการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมระหว่างผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ กับ ตัวแทนการขนส่งทางอากาศ อีกทั้งยังขาดองค์การรับผิดชอบด้านโลจิสติกส์ และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่มีเรือเดินทะเลใช้ในกิจการของตนเอง ไม่ได้รับประโยชน์จากอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 0 ขาดกฎหมายกำกับและส่งเสริมธุรกิจ ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวกับการทำเข้าและส่งออกของหน่วยงานต่างๆ ยังไม่สนับสนุนการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ กฎหมายเฉพาะด้านการขนส่งลำสำมาย คือ พ.ร.บ. การจัดวางรางรถไฟและขาดกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งด้านอากาศ ยุทธศาสตร์การแก้ปัญหา ควรปรับหรือออกกฎหมายโดยอิงมาตรฐานสากล เช่น อนุสัญญาการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ

(COTIF) และ พ.ร.บ. การขนส่งรถบรรทุกระหว่างประเทศ (CMR) ขาดระเบียบมาตรฐานด้านการจัดการโลจิสติกส์ที่ต้องเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม กรีนโลจิสติกส์ (Green Logistics (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548: 29) จากประเด็นทั้งหมดจะเห็นได้ว่าแผนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยนั้นไม่ได้มีการบูรณาการ ทั้งแผนงาน ยุทธศาสตร์และงบประมาณ ขาดหน่วยงานหลักในการผลักดันและประเมินยุทธศาสตร์ ทำให้มีการใช้งบประมาณที่ซ้ำซ้อน และไร้ทิศทาง ขาดตัวชี้วัดที่เป็นรูปธรรม อีกทั้งโครงสร้างด้านกฎหมายและกฎระเบียบ ข้อบังคับ ของหน่วยงานราชการมีการทับซ้อนหรือขัดแย้งกันเอง

ทั้งนี้ประเทศมาเลเซียนั้นมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับบริการขนส่งและโลจิสติกส์นั้น ประกอบไปด้วยกฎหมายการขนส่งสินค้าทางทะเล กฎหมายแปรรูปการทำเรือ กฎหมายการรถไฟ กฎหมายขนส่งทางถนน และ กฎหมายการขนส่งโดยเครื่องบิน โดย กฎหมายการขนส่งสินค้าทางทะเล พ.ศ. 2493 กำหนดข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเรือขนส่งสินค้าจากท่าเรือในประเทศมาเลเซียไปสู่ท่าเรือในหรือนอกประเทศมาเลเซีย โดยกล่าวถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการใบตราส่งสินค้าทางทะเล เช่น ในเรื่องหน้าที่และความรับผิดชอบ สิทธิและความคุ้มกันกฎหมายแปรรูปการทำเรือ พ.ศ. 2533 กฎหมายฉบับนี้มีขึ้นเพื่อการแปรรูปรัฐวิสาหกิจการท่าเรือ กำหนดให้ผู้ที่ต้องการประกอบธุรกิจท่าเรือต้องขอรับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รวมทั้งต้องเสนอแผนงานและรายละเอียดของการดำเนินกิจการด้วยเพื่อให้เกิดการพัฒนาท่าเรือ นอกจากนี้ กฎหมายมีข้อกำหนดเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจท่าเรือด้วย ในส่วนของกฎหมายการรถไฟ พ.ศ. 2534 มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การขออนุมัติการออกใบอนุญาตในการให้บริการการรถไฟ การรักษาความปลอดภัยในการดำเนินการด้านรถไฟ ส่งเสริมการพัฒนากระบวนรถไฟของประเทศมาเลเซีย โดยมีเนื้อหาสาระที่ครอบคลุมทั้งโครงสร้างองค์กร การก่อสร้างและการทำงาน การออกใบอนุญาตของบริษัทรถไฟและการเปิดดำเนินการรถไฟ หน้าที่และอำนาจของบริษัท และอื่นๆ กฎหมายกาขนส่งทางถนน พ.ศ. 2530 มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความเป็นระเบียบและความสงบในการจราจรบนท้องถนน หลักการจราจร สัญญาณจราจร กฎจราจร เช่น การกำกับดูแลการจราจรมี ข้อกำหนดเกี่ยวกับอายุและมาตรฐานยานพาหนะชนิดต่างๆ ข้อกำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ การจดทะเบียนยานพาหนะ เป็นต้น ทั้งหมด กฎหมายฉบับนี้ไม่มีมาตรการเลือกปฏิบัติต่อต่างชาติและกฎหมายการขนส่งโดยเครื่องบิน พ.ศ. 2517 กล่าวถึงสิทธิความรับผิดชอบในการขนส่งตัวแทนขนส่ง ผู้โดยสาร ผู้ฝากและผู้รับฝาก เนื่องจากประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์สูง ในเรื่องของกฎหมายจึงไม่มีปัญหาอะไร แต่กับผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์อาจมีขั้นตอนในการดำเนินการที่เคร่งครัดหลายขั้นและมีข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจมากขึ้น โดยจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักได้ให้ข้อคิดเห็นดังนี้

“ประเทศไทยไม่สามารถแข่งขันด้านโลจิสติกส์สู้มาเลเซียได้ หากไม่ปรับข้อกฎหมายให้เข้มงวดเหมือนมาเลเซีย เพราะปัจจุบันประเทศไทยเอื้อให้กับมาเลเซียมากกว่า เช่น ตรงด้านศุลกากร สะดวก จะเห็นว่ามียุทธศาสตร์จากฝั่งมาเลเซียสามารถเข้ามาฝั่งไทยได้ง่าย เพราะจดทะเบียน 2 ปีายได้ แต่ฝั่งไทยไม่สามารถเข้าประเทศเขาได้ เพราะกฎหมายเข้าเข้มงวดมากกว่า” (บัญชา (นามสมมติ), 2558)

“ผมคิดว่า ภาครัฐควรเร่งผลักดันให้มีการบังคับ กฎหมายส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจ ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อให้มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ เช่น ควรให้การช่วยเหลือด้านเงินทุนโดยให้สินเชื่อระยะยาว การจัดตั้งศูนย์ให้ความรู้และคำปรึกษา แก่ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์” (พนม (นามสมมติ), 2558)

2. ปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน

ในส่วนของปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาจากเอกสารและการ สัมภาษณ์ผลการวิเคราะห์พบว่า ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในส่วนของ การวิเคราะห์ เอกสาร ได้แก่ ท่าเรือหลักของไทยไม่ได้อยู่บนเส้นทางเดินเรือหลักของโลก เป็นเพียงท่าเรือปลายทาง ที่เรือและสายเรือที่เป็นเรือตู้สินค้าเล็ก วิ่งเข้ามาเพื่อรับสินค้าแล้วไปเปลี่ยนถ่ายที่ท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งอยู่ บนเส้นทางการค้าหลัก ท่าอากาศยานถือว่ามีความดีที่สูงกว่าการขนส่งในโหมดอื่นๆ สุวรรณภูมิ เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทาง อากาศที่ชัดเจนแต่ยังมีอุปสรรคสำคัญในเรื่องของขีดความสามารถด้าน เทคโนโลยี การสร้างเครือข่ายทางการค้า การพัฒนากฎหมาย ตลอดจนโซลูชันของโลจิสติกส์ ประกอบกับสายการบินแห่งชาติของไทยมีเพียงรายเดียว คือ การบินไทย ถนนและระบบราง การ ขนส่งสินค้ายังไร้ประสิทธิภาพและไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ เนื่องจาก โครงสร้างพื้นฐานของระบบรางและสถานีเพื่อรองรับสินค้าไม่เพียงพอ แม้ประเทศไทยจะมีการลงทุน พัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานมาอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือ ท่าอากาศยาน ถนนและระบบราง แต่กลับไม่มีการเชื่อมโยงระบบในแต่ละโหมดการขนส่งสินค้า ขาดระบบเครือข่ายและระบบจัดการโลจิสติกส์ แบบบูรณาการ เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่า การที่ประเทศไทยจะก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางการ ขนส่งสินค้าในภูมิภาคอาเซียนและเอเชียได้นั้นยังคงต้องเผชิญกับปัญหาและอุปสรรคสำคัญในด้าน ต่างๆ ตามที่ปรากฏข้างต้น แต่บางส่วนของการพัฒนาที่ได้มีความคืบหน้าไปมากปัจจัยสำคัญที่จะทำ ให้การพัฒนาครั้งนี้ประสบความสำเร็จต้องประกอบด้วยบุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชน ระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศ การทำงานบนพื้นฐานของความร่วมมือ และการกำหนดนโยบายโดยคำนึงถึง ผลประโยชน์ของประเทศชาติเป็นหลัก หากเป็นเช่นนี้แล้วคาดว่าจะการพัฒนาของไทยจะก้าวไกลไปสู่ ระดับสากลได้ในไม่ช้าอย่างแน่นอน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548: 30)

ในขณะที่ประเทศมาเลเซียในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่พบปัญหาได้แก่ โครงสร้าง พื้นฐานในสหพันธรัฐมาเลเซียมีศูนย์โลจิสติกส์ขนาดใหญ่ทั้งของรัฐและเอกชนบริเวณชายแดน มีระบบ ศุลกากรออนไลน์ถนนมีสภาพดีและเป็นถนนไฮเวย์รถบรรทุกสามารถขนส่งได้อย่างสะดวก มีสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ที่พร้อมต่อการทำธุรกิจมีท่าเรือที่ทันสมัยและ ท่าเรือที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดี โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ มาเลเซียเป็นประเทศหนึ่งที่มีระบบ สาธารณูปโภคที่ดีที่สุดของเอเชีย และมีผลอย่างสำคัญต่อความสำเร็จของการพัฒนาเศรษฐกิจในช่วงที่ ผ่านมา มาเลเซียมีระบบขนส่งทางถนนที่พัฒนาเป็นอย่างมาก เป็นหนึ่งในประเทศที่มีระบบโครงข่าย ถนนกวางหน้าที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีระยะทางทั้งสิ้น 66,000 กิโลเมตร โดยบทรูปวันนี้ ธุรกิจโลจิสติกส์มาเลเซีย ทะลวงด่านไทยจนถึงเมืองจีน ด้วยกลยุทธ์การรุกที่มีเป้าหมายการคุม เส้นทางการค้าในภูมิภาค แม้กระทั่งการเข้าไปให้บริการโลจิสติกส์กับธุรกิจข้ามชาติในจีน การเข้าไป เป็นผู้ลงทุนบุกเบิกในกัมพูชา และนำพาสินค้าบริการจากท่าเรือในมาเลเซียผ่านด่านสะเดา ทะลุเซียง

ของ รอร์บของกลับจากคุณหมิง การพลิกแพลงรูปแบบการลงทุนส่งผลโดยตรงกับผู้ประกอบการในภาคใต้ของไทยอย่างยากจะหลีกเลี่ยง โดยประเด็นปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน ผู้ให้ข้อมูลหลักได้ให้ข้อคิดเห็น ดังนี้

“การขนส่งทางถนนตรงด้านสะเดามีความแออัดมาก มานานหลายสิบปี ก่อนหน้านั้นพยายามขยายพื้นที่ตรงด้านศุลกากรสะเดา และตอนนี้รัฐบาลให้ได้งบประมาณในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขยายด้านศุลกากรสะเดา จาก 10 ไร่เป็น 30 ไร่ เพื่อลดปัญหาการจราจรตรงด้านศุลกากรที่มีความแออัด” (กรีชา เกิดศรีพันธ์, 2558)

“การขาดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น ถนนเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย ที่ด้านวังประจันของจังหวัดสตูล และท่าเรือท่ามะลิ จังหวัดสตูล ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดเล็ก ไม่สามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ ทำให้มีปริมาณการค้าผ่านแดนน้อย” (วัลลภ วิชาวงศ์, 2558)

“ผมมองว่าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย มาเลเซีย นั้น ควรเน้นการขนส่งทางรางเป็นหลัก เนื่องจากอยู่ใกล้ท่าเรือปีนังและท่าเรือกลางของมาเลเซีย ที่สำคัญรถไฟเชื่อมโยงกับมาเลเซีย สามารถต่อยอดโครงการพัฒนาระบบรถไฟรางคู่ในอนาคตได้ ซึ่งในแต่ละปีมีตู้คอนเทนเนอร์ถูกส่งออกไปลงเรือ 120,000 ตู้ต่อปี เฉลี่ยเดือนละ 10,000 ตู้ และต้องมีการปรับปรุงอาคารที่ทำการด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ ทั้งในส่วนของอาคารผู้โดยสารขาเข้า และ ขาออก อาคารที่ทำงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเปิดระบบรางคู่จะทำให้ศักยภาพในการขนส่งเร็วขึ้นและยังต้องหามาตรการเพื่อรองรับเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะการพัฒนาการขนส่งระบบรางเพื่อเชื่อมโยงการค้าไทย – มาเลเซีย” (จิตติ (นามสมมติ), 2558)

3. การพัฒนาระบบสารสนเทศ

การพัฒนาระบบสารสนเทศของประเทศไทยนั้น จำแนกได้เป็น 2 ภาคใหญ่ๆ ตามขนาดของการเชื่อมโยง และจำนวนของหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้อง คือ 1. ระบบ e-Logistics ในภาคธุรกิจ และอุตสาหกรรม โดยเฉพาะธุรกิจต่างชาติและธุรกิจไทยขนาดใหญ่ได้มีการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ภายในองค์กรและการเชื่อมโยงกับสำนักงานใหญ่ในต่างประเทศหรือสำนักงานสาขา บางกิจการได้พัฒนาไปสู่การเป็นเลิศทางธุรกิจ ซึ่งอาจจะเป็นการเชื่อมโยงเฉพาะองค์กร, เชื่อมกับลูกค้า หรือคู่ค้า ซึ่งจะมีจำนวนของหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องในระดับธุรกิจ มากน้อยขึ้นอยู่กับขนาดขององค์กร และเครือข่ายของธุรกิจ โดยในส่วนนี้ เป็นการนำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศ ทั้งทางด้าน ฮาร์ดแวร์ ซอฟต์แวร์ และ ผู้ใช้งานคอมพิวเตอร์ เข้ามาใช้ในการบริหารกิจกรรมที่เกี่ยวข้องทางด้านโลจิสติกส์ มีทั้งที่สั่งซื้อ/นำเข้า-ส่งออกสินค้าโดยเชื่อมโยงเป็นระบบบูรณาการทั้งด้านการเงิน-บัญชี, การตลาด, การบริหารงานโลจิสติกส์และระบบการสร้างมูลค่าเพิ่มต่างๆ เช่นระบบ Enterprise Resource Planning เป็นต้น เพื่อให้สามารถบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ และสนองตอบกับกระบวนการทำงานของแต่ละองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเทคโนโลยีในปัจจุบันได้พัฒนาทำให้ต้นทุนทั้งด้าน ฮาร์ดแวร์ ซอฟต์แวร์ ให้มีราคาพอเหมาะกับกิจการของคนไทยสามารถนำมาใช้ได้ 2. ระบบ e-Logistics ในภาครัฐ หรือระดับประเทศ ในส่วนนี้ ถือเป็นระบบที่มองในภาพรวมของกระบวนการโลจิสติกส์ในการเชื่อมโยงกับหน่วยงานต่างๆของภาครัฐ เช่น กับกรมศุลกากร การท่าเรือฯ หรือการทำอากาศยาน หรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการกำกับควบคุมและพิธีการต่างๆ เช่น กรมศุลกากร กรมปศุสัตว์ กระทรวงการต่างประเทศ เพื่อใช้เชื่อมโยงข้อมูลกับบริษัทขนส่ง เช่น

บริษัทเดินเรือ สายการบิน ธนาคาร และ สถาบันการเงิน, บริษัทประกันภัย, ผู้ให้บริการเสริมอื่นๆ ผู้ให้บริการด้านไอซีที เช่น ISP, Gateway โดยทิศทางการพัฒนาระบบ e-Logistics System ของภาครัฐควรมุ่งเน้น เพื่อนำระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้มีการสนองตอบและสร้างความเชื่อมั่นให้กับแต่ละหน่วยงานทั้งของภาครัฐและภาคธุรกิจในการเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารอย่างเป็นบูรณาการ เพื่อให้สามารถสนองตอบต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกิจกรรมในการเคลื่อนย้ายสินค้า-บริการ การจัดเก็บและการกระจายสินค้าจาก แหล่งวัตถุดิบ ไปสู่ผู้บริโภค โดยนัยสำคัญของระบบการพัฒนาสารสนเทศ ควรสนองตอบต่อประการแรก คือการเชื่อมโยงระบบเครือข่ายข้อมูลภาครัฐ และ ภาคการขนส่ง ในกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ ให้เป็น “การบริการเบ็ดเสร็จจากหน้าต่างเดียว” โดยบทบาทความรับผิดชอบหลักของหน่วยงานต่างๆ คงเดิม (เช่น การกำกับควบคุม การทดสอบ และการอนุมัติ เป็นต้น) และประการที่สอง มุ่งสู่การพัฒนา ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ลดและทดแทนเอกสารกระดาษ และมุ่งไปสู่ระบบการค้าไร้กระดาษ ทั้ง ธุรกรรมภาครัฐและภาคธุรกิจ ประการที่สาม พัฒนาระบบการเชื่อมโยง และแลกเปลี่ยนข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานเพื่อการทำ Data Crossing และ ลดการตรวจสอบเอกสารกระดาษ นอกจากนี้จะช่วยให้ประหยัดเวลาในการสื่อสารภายในองค์กรให้เป็นแบบ อีเมลกลุ่ม รวมถึง การประชุมออนไลน์ ในการประชุม หรือวางแผนร่วมกัน โดยลงระบบ การประชุมผ่านทางไกล นอกจากนี้ การนำเทคโนโลยีสารสนเทศไปใช้ร่วมกับดาวเทียม (Satellite) สามารถทำให้เชื่อมการสื่อสารของโลก เข้าไว้ด้วยกัน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548: 34) ในขณะที่ ประเทศมาเลเซียนั้น การพัฒนาระบบสารสนเทศ แบ่งได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้ 1.สนับสนุน National Single Window (NSW) และการบูรณาการกับ ASEAN Single Window (ASW) อาเซียนอยู่ ระหว่างการพัฒนาระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (ASEAN Single Window: ASW) โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้า โดยการ เชื่อมโยงระบบข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐและผู้ใช้ เช่น ผู้ประกอบการธุรกิจ และผู้ให้บริการด้านขนส่งและโลจิสติกส์ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ใช้ความพยายามอย่างมาก ในการพัฒนา ASW โดยการวางรากฐานเพื่อทำให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างระบบการปฏิบัติงาน และ ระหว่างระบบข้อมูลสารสนเทศ โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระบบ National Single Window โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการเคลื่อนย้าย สินค้า โดยการเชื่อมโยงระบบข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐและผู้ใช้ กรมศุลกากร กรมศุลกากร และผู้ประกอบการทางธุรกิจ และผู้ให้บริการได้สะดวกรวดเร็ว และด้าน ขนส่งและโลจิสติกส์ประเทศสมาชิกอาเซียน และมีวัตถุประสงค์เพื่อเร่งรัดกระบวนการตรวจ ปลดปล่อยสินค้า ภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมของประเทศมาเลเซียในการตรวจปล่อยสินค้าออกจากด่าน ศุลกากรเพิ่มขึ้น 2. วางแผนสำหรับศูนย์กลางเสมือนจริง (Virtual Hub), e-Logistics และ B2B (Business-to-business) B2B หรือ Business-to-Business นั้นเป็นตลาดสำหรับการค้าขาย ระหว่างธุรกิจหนึ่งไปยังอีกธุรกิจหนึ่งโดยที่ธุรกิจที่ซื้อสินค้าไปนั้นต้องไม่ใช่ลูกค้าปลายทาง แต่เป็นพวก โรงงานด้วยกันหรือเป็นธุรกิจค้าส่งที่รับสินค้าเหล่านั้นไปทำกำไรต่อให้กับธุรกิจตัวเอง อย่างเช่นธุรกิจ ขายเฟอร์นิเจอร์บางแห่งที่ไม่ได้มีโรงงานไม้เป็นของตัวเอง ก็อาจรับซื้อไม้มาจากธุรกิจค้าไม้ เพื่อนำไม้ เหล่านั้นมาแปรรูปให้เป็นเฟอร์นิเจอร์แบบต่างๆ ก่อนที่จะนำไปขายต่อไปในอนาคต ซึ่งช่องทางการ

ขายที่เกิดขึ้นนี้เราเรียกว่า Business-to-Business นั่นเอง E-Logistics คือกลุ่มของระบบสารสนเทศที่ทำหน้าที่จัดสรรให้ปัจจัยต่างๆ เข้ามาสู่การผลิตและนำสินค้าไปส่งถึงยังลูกค้า โดยมีการติดต่อและจัดส่งสินค้าที่สะดวกรวดเร็วเพื่อให้สามารถจัดส่งสินค้าถึงมือลูกค้าได้เร็วที่สุดและสะดวกที่สุดประหยัดค่าขนส่งที่สุดและเกิดความผิดพลาดน้อยที่สุด ผู้ให้ข้อมูลหลักได้ให้ข้อคิดเห็นว่า

“ด้านศุลกากรสะดวก กำลังดำเนินการขยายด้านศุลกากร และมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีความทันสมัยเรียกว่า CIQ เข้ามาใช้ เพื่อให้การทำงานของด้านศุลกากรสะดวกเป็นบริการเบ็ดเสร็จจุดเดียว และนำเทคโนโลยี National Single Windows มาใช้ เพราะก่อนหน้านี้ระบบสารสนเทศของเรายังไม่มีความทันสมัย เนื่องจากปัจจัยงบประมาณและบุคลากรที่มีความรู้ด้านนี้มีน้อย” (กริชา เกิดศรีพันธ์, 2558)

“ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ของไทยเรายังขาดความรู้ในเรื่องชนิด ประเภทซอฟต์แวร์ที่สามารถนำมาใช้และช่วยในการดำเนินงานโลจิสติกส์ ส่วนผู้ที่มีความรู้ก็ไม่สามารถส่งผ่านข้อมูลรูปแบบความต้องการ หรือชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ที่ได้จะได้รับได้” (ประพล(นามสมมติ), 2558)

4. ปัญหาด้านบุคลากรและองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์

ประเทศไทยยังขาดบุคลากรที่ความรู้และความชำนาญทางด้านโลจิสติกส์ บุคลากรไทยที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ในระยะเริ่มแรกจึงเป็นบุคลากรที่ปรับเปลี่ยนตำแหน่งมาจากสายงานต่างๆ ภายในองค์กร ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนบุคลากรทั้งทางด้านปริมาณและคุณภาพ และความตื่นตัวในเรื่องของความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์ ประเทศไทยมีการพัฒนาความสามารถของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในสถานประกอบการทั้งในระดับบริหาร และระดับปฏิบัติการให้เป็นมืออาชีพ โดยได้มีการจัดกิจกรรมและหลักสูตรการอบรมด้านโลจิสติกส์ที่ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง การพัฒนาบุคลากรที่มีอยู่ โดยการอบรมให้ความรู้ และเพิ่มทักษะให้กับบุคลากรในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับบริหารสูง ผู้บริหารระดับกลาง/ ผู้เชี่ยวชาญ พนักงานฝ่ายปฏิบัติการ การสร้างบุคลากรใหม่ ซึ่งต้องการผู้ที่จบการศึกษาหลักสูตรด้านโลจิสติกส์โดยตรง ปริมาณความต้องการบุคลากรโลจิสติกส์ระดับปฏิบัติการยังคงมีอยู่ทั้งบุคลากรใหม่และความต้องการในการยกระดับสิ่งที่สำคัญคือการสร้างและพัฒนาองค์ความรู้ที่เหมาะสมและทันสมัยเพียงพอต่อแนวโน้มของตลาดและอุตสาหกรรมที่เปลี่ยนแปลงไป ในขณะที่ประเทศมาเลเซียนั้น เนื่องด้วยประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีภูมิประเทศที่เอื้อต่อการทำอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ดังนั้นอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของมาเลเซียอาจจะหยุดชะงักได้โดยการขาดบุคลากรที่มีทักษะความรู้เรื่องโลจิสติกส์ แต่ข้อได้เปรียบของประเทศมาเลเซียคือแรงงานของชาวมาเลเซียเป็นบุคลากรที่มีทักษะ ทำให้ประเทศมาเลเซียได้เปรียบในเรื่องของโลจิสติกส์มากกว่าประเทศไทย ด้วยเหตุที่ประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีแรงงานที่ทักษะรวมกับภูมิประเทศที่ในแหลมมลายูฝั่งทะเลด้านตะวันออกติดต่อกับทะเลจีนใต้ทำให้ประเทศมาเลเซียมีระบบโลจิสติกส์ที่เข้มแข็ง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548: 36)

5. การพัฒนาของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

ในด้านการพัฒนาของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ได้มีการพิจารณาจากปัญหาและเงื่อนไขของการพัฒนาผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์ ได้แก่ วัตถุประสงค์ องค์ประกอบของการพัฒนา และปัญหาของการพัฒนา มีรายละเอียดดังนี้ 1.การกำหนดวัตถุประสงค์และองค์ประกอบ

ของการพัฒนาจำเป็นต้องมีการกำหนดเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ให้ชัดเจนในการพัฒนาผู้ประกอบการที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งวัตถุประสงค์ที่กำหนดร่วมกัน คือ การพัฒนา ส่งเสริม สนับสนุน ให้ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทยที่เป็น Domestic Service Provider ก้าวไปสู่มาตรฐานระดับสากลโลก (International Logistics Service Provider) ปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการดำเนินกิจการด้านโลจิสติกส์ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีดังนี้ VMI : Vendor Management Inventory การเลือกรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสม การจัดการ คลังสินค้า การบริหาร ศูนย์กระจายสินค้า การจัดการ Cross Border Logistics การรับ Outsource Logistics การใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม การสร้างความชำนาญในการจัดการระบบโลจิสติกส์ 2. ปัญหาด้านการพัฒนาของผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์ของไทย คือ การขาดกฎหมายที่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในการดำเนินกิจการเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก ขาดการส่งเสริมทางด้านสิทธิพิเศษเพื่อช่วยเหลือและจูงใจ ในการส่งเสริมให้เกิดผู้ให้บริการมากขึ้น ขาดความรู้ ความชำนาญ รวมถึงทักษะที่จำเป็นในการดำเนินงาน ผู้ประกอบการไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากธนาคาร เนื่องจากขาดหลักทรัพย์ที่ใช้ในการค้ำประกัน ซอฟต์แวร์เฉพาะด้านที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจมีราคาสูงมาก Facilities ต่างๆ ของภาครัฐ ไม่สนับสนุนการทำธุรกิจ ขาด Best Practice และ KPI ในการประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้ให้บริการ ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทย ขาดเครือข่ายในการเชื่อมต่อกับต่างประเทศ ส่งผลให้มีเครือข่ายการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่แคบกว่าผู้ประกอบการจากต่างประเทศ ลูกค้าน่าความเข้าใจ และไม่เห็นประโยชน์ในการใช้บริการด้านโลจิสติกส์ จากผู้ให้บริการเฉพาะด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันระยะยาว (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548: 37)

“ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทยยังขาดศักยภาพในการแข่งขันกับผู้ให้บริการในมาเลเซีย ไม่ว่าจะเป็นเครือข่ายความร่วมมือ ทักษะ องค์ความรู้ และการเข้าถึงแหล่งเงินทุน” (พิทา (นามสมมติ, 2558)

โดยที่ประเทศมาเลเซียนั้น รัฐบาลมาเลเซียได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2006 แสดงถึงวิสัยทัศน์ของแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของมาเลเซีย คือ การพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าสู่ระดับโลก โดยให้มีความปลอดภัย เชื่อถือได้ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาของประเทศ โดยประเทศมาเลเซียได้กำหนดเป้าหมายซึ่ง แบ่งออกเป็น 3 ระดับคือ ระดับเศรษฐกิจ ระดับอุตสาหกรรม และระดับบริษัท โดยในระดับเศรษฐกิจ ประเทศมาเลเซียต้องการพัฒนามาตรฐานและการจัดการด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันสู่มาตรฐานระดับโลก ใน ระดับอุตสาหกรรม ประเทศมาเลเซียต้องการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมและ ความเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมให้ได้ และในระดับบริษัท ประเทศมาเลเซียต้องการพัฒนาที่มุ่งเน้นความ ต้องการของลูกค้าเป็นสำคัญ ภารกิจที่จะต้องปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามวิสัยทัศน์และเป้าหมาย คือ พัฒนา ระดับคุณภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้กับห่วงโซ่อุปทานของโลกโดยเพิ่มมูลค่าผ่านการสนับสนุนการ ให้บริการลูกค้าที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ทำให้ต้นทุนการให้บริการลดลง โดยมีการกำหนด 6 กิจกรรมเชิงกลยุทธ์ (Strategic Initiative) ดังนี้

Strategic Initiative 1: พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการในการขนส่ง คือ ทำให้มั่นใจว่าปริมาณของรูปแบบการขนส่งทุกรูปแบบเพียงพอกับการไหลของสินค้า พัฒนาการเชื่อมต่อขั้นสุดท้ายจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไปยังลูกค้า สนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

Strategic Initiative 2: เลือกใช้กรณีศึกษาและเกณฑ์มาตรฐานของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยเลือกใช้กรณีศึกษาที่เหมาะสมกับประเทศมาเลเซียและจัดเก็บและศึกษาข้อมูลกรณีศึกษาและเกณฑ์มาตรฐานของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

Strategic Initiative 3: สนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และเพิ่มจำนวนบุคลากรที่มี ความชำนาญด้านโลจิสติกส์ คือ การส่งเสริมให้เกิดการจ้างงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ การสร้างโอกาสและความก้าวหน้าทางสายอาชีพ จัดให้มีการฝึกอบรมบุคลากรในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ พัฒนาโครงสร้างระบบการศึกษาด้านโลจิสติกส์ระดับชาติที่ได้รับการยอมรับ สนับสนุนและเลือกอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญของประเทศ (Industry Champion) เพื่อรองรับการผลิตบุคลากร

Strategic Initiative 4: พัฒนากลไกการขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติและกฎระเบียบด้านโลจิสติกส์ โดยการทำให้มั่นใจว่า การดำเนินงานของสภาโลจิสติกส์แห่งชาติซึ่งเป็นกลไกขับเคลื่อนที่สำคัญของมาเลเซียในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ไปสู่การปฏิบัติให้เป็นไปอย่างราบรื่นในขณะที่กฎระเบียบมีความยุติธรรม และพัฒนาสภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย (Malaysia Logistics Council) ให้แข็งแกร่งมากขึ้น ขยายคำจำกัดความของเรือสัญชาติมาเลเซีย เพิ่มน้ำหนักบรรทุก (Axle Load) เก็บข้อมูลการหมุนเวียนของสินค้าภายในทั้งหมด ควบคุมและตรวจสอบการทำงาน ทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ล้าสมัย

Strategic Initiative 5: กระจายการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและจัดทำฐานข้อมูล โดยการสนับสนุน National Single Window (NSW) และการบูรณาการกับ ASEAN Single Window (ASW) วางแผนสำหรับศูนย์กลางเสมือนจริง (Virtual Hub), e-Logistics และ B2B

Strategic Initiative 6: ประกันความยั่งยืน ความปลอดภัย และรักษาสิ่งแวดล้อม พัฒนาเส้นทางและสินค้าใหม่ เสนอ Tax Credit ให้กับผู้เดินเรือทั้งผู้ส่งออกและผู้นำเข้า ในรัฐซาบาร์ และซาราวัก

ทั้งนี้ผู้วิจัยสรุปปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซีย จากการศึกษา พบว่า แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซียนั้นไม่ได้มีความแตกต่างจากแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยมากนัก แต่ปัจจัยความสำเร็จที่โดดเด่นที่ประเทศไทยควรเรียนรู้จาก มาเลเซียคือ เรื่องกลไกที่จะขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยประเทศมาเลเซียมีการจัดตั้งหน่วยงานโดย เฉพาะที่รับผิดชอบโดยตรงอย่างชัดเจนในการวางแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ และการขับเคลื่อนแผน ไปสู่การปฏิบัติ นั่นก็คือ สภาโลจิสติกส์แห่งชาติมาเลเซีย นอกจากนี้สมาชิกของสภาโลจิสติกส์ฯ ยัง ประกอบด้วยการมีส่วนร่วมทั้งจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมจาก ภาคเอกชนเป็นส่วนข้างมากนั้นที่มีถึง 9 : 6 ส่งผลดีในเชิงปฏิบัติ ทำให้การขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ สมฤทธิ์ผลเนื่องจากภาคเอกชนมีความรู้ความเข้าใจที่ถ่องแท้และประสบปัญหาจากการดำเนินงานจริง จึงเป็นส่วนสำคัญในการทำให้แผนที่ได้วางไว้สามารถขับเคลื่อน

ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนั้น หนึ่งในสมาชิกของสภาโลจิสติกส์คือหน่วยวางแผนเศรษฐกิจ(Economic Planning Unit: EPU) ซึ่งคล้ายกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ของประเทศไทย แต่มีความแตกต่างที่น่าสนใจคือ EPU มิใช่เป็นเพียงหน่วยงานวางแผนในระดับนโยบายดังเช่น สศช. เท่านั้น แต่ ยังมีบทบาทดังเช่น สำนักงานประมาณของไทย ที่มีอำนาจในการอนุมัติให้งบประมาณอีกด้วย และเป็น ผู้ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการต่างๆ จึงทำให้การวางแผน การแปลงแผน และการ ขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติอยู่ในอำนาจเบ็ดเสร็จที่EPU และทำให้การดำเนินงานพัฒนาโลจิสติกส์ของ มาเลเซียเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ขั้นตอนที่ 3 ผลการพัฒนาคลุทธิ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ในขั้นตอนที่ 3 ผู้วิจัยนำผลจากการเก็บรวบรวมในขั้นตอนที่ 1 และขั้นตอนที่ 2 วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมนอก ของการพัฒนาคลุทธิ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อนำผลการวิเคราะห์จัดทำร่างคลุทธิ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

โดยผู้วิจัยได้วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในโดยผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในจากการใช้เทคนิค Value Chain เพื่อหาปัจจัยที่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อนที่มีอิทธิพลต่อคลุทธิ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีองค์ประกอบในการวิเคราะห์ ดังต่อไปนี้

1. โครงสร้างพื้นฐาน
 - 1.1 ประเทศไทยมีถนนเชื่อมโยงระดับภูมิภาคได้ทั่วถึง
 - 1.2 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยเข้าใจความคาดหวังของผู้ให้บริการ มากกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซีย
 - 1.3 ด้านศุลกากรของประเทศมาเลเซียอำนวยความสะดวกทางการค้ามากกว่าประเทศไทย
 - 1.4 การขนส่งทางรถไฟของประเทศไทย โครงข่ายรถไฟมีสภาพทรุดโทรม และยังไม่มีความมาตรฐานความปลอดภัย
 - 1.5 ประเทศมาเลเซียมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีกว่าประเทศไทย
 - 1.6 ขาดศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้า ผ่านไปยังประเทศเพื่อนบ้าน
 - 1.7 สะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้าทั้งในและระหว่างประเทศ และทั้งประเทศไทยและมาเลเซีย มีแผนและแนวทางการพัฒนาการคมนาคมเพื่อรองรับ AEC อย่างชัดเจน
 - 1.8 ระบบไฟฟ้าของไทยมีความมั่นคง และครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ ส่วนมาเลเซียจะมีบางรัฐที่ไฟฟ้ายังไม่เพียงพอต่อความต้องการของครัวเรือน

2. การจัดการทรัพยากรมนุษย์
 - 2.1 บุคลากรที่มีความรู้ด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังมีน้อยกว่าประเทศมาเลเซีย
 - 2.2 แรงงานไทยมีต้นทุนแรงงานที่ต่ำ
 - 2.3 ขาดแรงงานที่มีทักษะด้านภาษาและเทคโนโลยีสารสนเทศ
 - 2.4 ระดับผู้บริหาร ยังขาดความรู้ความเข้าใจในการบริหารโลจิสติกส์แบบองค์รวม (Synchronization and Integration)
 - 2.5 ระดับปฏิบัติการ ขาดหลักสูตรอบรมวิชาชีพที่เป็นมาตรฐานกลางและมาตรฐานเดียว
3. การพัฒนาเทคโนโลยี
 - 3.1 ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของไทยนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการไม่มาก
 - 3.2 ศุลกากรไทยยังไม่มีระบบ national single windows มาใช้ในการบริหารจัดการ
 - 3.3 ขาดเทคโนโลยีสารสนเทศและฐานข้อมูล
4. การจัดหา (กระบวนการนำเข้าส่งออก)
 - 4.1 มาเลเซียเป็นประเทศที่อุดมไปด้วยธรรมชาติและวัตถุดิบ แต่จำเป็นต้องนำเข้าสินค้าบางรายการที่มีการผลิตไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการภายในประเทศ
5. โลจิสติกส์ขาเข้า (กระบวนการนำสินค้าเข้าจากมาเลเซีย)
 - 5.1 สินค้านำเข้าที่ผ่านด่านปาดังเบซาร์มากที่สุดคือ จานบันทึก เทป เครื่องรับโทรทัศน์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ
 - 5.2 สินค้าที่นำเข้าผ่านด่านสะเตมามากที่สุด ได้แก่ เครื่องจักรเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ เครื่องจักรเครื่องใช้พลาสติกและผลิตภัณฑ์ ของทำด้วยเหล็ก อุปกรณ์ทางทัศนศาสตร์
6. การดำเนินงาน (พิธีการศุลกากร)
 - 6.1 ปฏิบัติเกี่ยวกับการนำเข้าส่งออกทางด่าน
 - 6.2 จัดเก็บภาษีอากร
 - 6.3 ตรวจสอบปล่อยสินค้านำเข้า ส่งออก
 - 6.4 ป้องกันการลักลอบหนีศุลกากร
7. โลจิสติกส์ขาออก(สินค้าที่ผลิตจากไทยไปยังมาเลเซีย)
 - 7.1 สินค้าส่งออกที่ผ่านด่านปาดังเบซาร์ไปยังมาเลเซียมากที่สุดได้แก่ ยางและผลิตภัณฑ์ ยาง ไม้ยางพาราแปรรูป ยางผสม ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบยานยนต์ เครื่องประมวลผลข้อมูล
 - 7.2 สินค้าส่งออกที่ผ่านด่านสะเตมามากที่สุด ได้แก่ ยาและของทำด้วยยาง เครื่องจักร เครื่องใช้กล เครื่องจักรเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้
8. การตลาดและการขาย (กลไกการส่งเสริมการตลาด)
 - 8.1 การกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภค
 - 8.2 ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์หลายราย
9. การบริการ
 - 9.1 คนไทยมีใจรักในการให้บริการ ทำให้สามารถบริการได้ดี

9.2 ภาครัฐขาดการกำหนดมาตรฐาน ในการพัฒนาส่งเสริมระดับการให้บริการด้านโลจิสติกส์

9.3 ลูกค้านำความรู้อย่างเข้าใจ และไม่เห็นประโยชน์ในการใช้บริการด้านโลจิสติกส์ จากผู้ให้บริการเฉพาะด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันระยะยาว

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก โดยผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก นั้น มาจากการใช้เทคนิค PESTEL เพื่อหาปัจจัยที่เป็นโอกาสและอุปสรรคที่มีอิทธิพลต่อกลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีองค์ประกอบในการวิเคราะห์ ดังต่อไปนี้

1. ปัจจัยทางนโยบายการเมือง (Political)

1.1 ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซียมีความใกล้ชิดกันมาก

1.2 ประเทศไทยและประเทศมาเลเซียมีระบอบการปกครองที่เหมือนกันและมีความสัมพันธ์ระหว่างสถาบันพระมหากษัตริย์ด้วยกันเป็นอย่างดี

1.3 นโยบายของไทยต่อมาเลเซียมุ่งส่งเสริมความไว้วางใจระหว่างกัน

1.4 ดำเนินนโยบายอย่างเป็นอิสระไม่ฝักใฝ่ฝ่ายใด โดยเฉพาะประเทศ

ตะวันตก

1.5 ประเทศไทยมีปัญหาการเมือง และมีการเปลี่ยนรัฐบาลบ่อยครั้ง ทำให้เป็นอุปสรรคด้านนโยบายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

1.6 ประเทศมาเลเซียดำเนินยุทธศาสตร์ทางการเมืองโดยยึดอาเซียนเป็นหลักในการดำเนินความสัมพันธ์กับประเทศมหาอำนาจ

1.7 รัฐบาลประเทศมาเลเซียมีการพัฒนาโลจิสติกส์มากกว่าประเทศไทย

1.8 ประเทศมาเลเซียแสวงหามิตรประเทศที่มีศักยภาพทางทหารอย่างเพียงพอ

1.9 มาเลเซียมีการพัฒนากองทัพภาคพื้นดินให้เข้มแข็ง

1.10 มีการเรียกเก็บอัตราค่าธรรมเนียมค่าผ่านแดนฝั่งไทย

1.11 มีการควบคุมการนำเข้าและการส่งออกสินค้า

1.12 รัฐบาลไทยมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์

2. ปัจจัยทางเศรษฐกิจ (Economic)

2.1 มาเลเซียเป็นคู่ค้าอันดับ 1 ของไทยในอาเซียน และเป็นคู่ค้าอันดับ 4 ของไทยในโลก

2.2 มาเลเซียเป็นประเทศที่ใช้นโยบายการเมืองนำเศรษฐกิจเพื่อนำมาซึ่งผลประโยชน์และโอกาสทางการค้าแก่ประเทศ

2.3 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของไทยและมาเลเซียใกล้เคียงกัน

2.4 รายได้ต่อประชากร (GDP Per Capital) มาเลเซียสูงกว่าไทยประมาณ 2 เท่า

2.5 ไทยเกิดปัญหาภัยธรรมชาติและการเมืองภายใน จึงทำให้อัตราการขยายตัวน้อยกว่ามาเลเซีย

2.6 ประเทศมาเลเซียตั้งเป้าหมายเป็นประเทศพัฒนาแล้วในปี 2563

2.7 มาเลเซียมีแผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณแนวพื้นที่ภาคเหนือ (NCER)

2.8 ขยายการติดต่อด้านเศรษฐกิจและการค้ากับประเทศกำลังพัฒนาเพื่อลดการพึ่งพาทลาดสหรัฐ

2.9 นโยบายการส่งเสริมลงทุนจาก BOI

2.10 แนวโน้มผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทย (GDP) ลดลง

2.11 ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทำให้ประชาชนมีรายได้ลดลง

2.12 การจัดอันดับความน่าเชื่อถือในการลงทุนของประเทศไทยลดลง

3. ปัจจัยทางสังคม (Social)

3.1 ไทยและมาเลเซียต่างเปิดรับวัฒนธรรมและประเพณีจากตะวันตกรวมถึงเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆมากขึ้น

3.2 พฤติกรรมผู้บริโภคมาเลเซียชอบทดลองสินค้าใหม่ๆ

3.3 ขาดแรงงานที่มีทักษะด้านอาชีพและภาษา

3.4 ประชาชนชาวไทยยังด้อยความสามารถด้านภาษาอังกฤษ

3.5 ประชากรชาวมาเลเซียเป็นแรงงานมีทักษะ

3.6 เจ้าหน้าที่ด้านศุลกากรมาเลเซียนับถือศาสนาอิสลามจะต้องละหมาดเป็นช่วงๆ

3.7 ประชากรภายในประเทศมาเลเซียค่อนข้างน้อย ทำให้ขาดแคลนแรงงาน โดยเฉพาะ

ระดับล่าง

3.8 ไทยกับมาเลเซียมีความร่วมมือในระดับท้องถิ่นอย่างใกล้ชิด

4. ปัจจัยทางเทคโนโลยี (Technology)

4.1 ประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีความถนัดด้านเทคโนโลยี

4.2 มาเลเซียมีนโยบายพัฒนาการผลิตด้วยเทคโนโลยีขั้นสูงอย่างจริงจัง

4.3 ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย

4.4 สามารถนำเทคโนโลยีมาใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการได้เป็นอย่างดี

5. ปัจจัยทางสภาพแวดล้อม (Environment)

5.1 ความแออัดของด่านศุลกากรสะเตา

5.2 ประเทศไทยมีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์

5.3 มาเลเซียมีฐานการผลิตและส่งออกสินค้าสำคัญที่คล้ายคลึงกับไทย

5.4 มาเลเซียมีปริมาณสำรองน้ำมันมากเป็นอันดับ 3 และก๊าซธรรมชาติมากเป็น

อันดับ 2 ของเอเชียแปซิฟิก

5.5 มาเลเซียเป็นประเทศที่อุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติและวัตถุดิบ

6. ปัจจัยด้านกฎหมาย (legal)

6.1 กฎหมายมาเลเซียเอื้อประโยชน์ให้แรงงานสูง

6.2 ประเทศไทยมีกฎหมายระบุนักลงทุนต่างชาติไม่สามารถซื้อที่ดินได้

6.3 กฎหมายการลงทุนประเทศมาเลเซียให้ต่างชาติถือหุ้นได้ 100%

6.4 มาเลเซียเรียกเก็บภาษีสินค้าประเภทผักผลไม้สดในอัตราที่สูง

6.5 กฎหมายระเบียบการส่งออกของประเทศไทยมีขั้นตอนมาก

จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกนั้นได้สรุปเป็นตารางผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกของ ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้ประสบผลสำเร็จ ได้ดังตารางที่ 26 เพื่อแสดงผลการศึกษาสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกของ ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ตารางที่ 26 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้ประสบผลสำเร็จ

ข้อ	จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค	แหล่งข้อมูล		
		การวิจัยเอกสาร	การสัมภาษณ์	การสังเกต
จุดแข็ง (ด้านโครงสร้างพื้นฐาน)				
1	ประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งที่เป็นศูนย์กลาง การขนส่งของภูมิภาค	✓	✓	
2	โครงสร้างพื้นฐาน ทางบกและทางอากาศครอบคลุมทั่วถึง	✓	✓	✓
3	ผู้ประกอบการไทยมีความชำนาญด้านการบริการภายในประเทศ	✓		
4	ผู้ประกอบการไทยมีการรวมตัวกันเป็นสมาพันธ์โลจิสติกส์	✓		
5	ด้านที่มีมูลค่าการค้าขายแดนสูงสุดคือด้านศุลกากร สะเดา ถัดมาคือด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา	✓	✓	
6	ประเทศไทยมีความใกล้ชิดกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซีย พม่า ลาว	✓	✓	
7	ระบบไฟฟ้าของไทยมีความมั่นคง และครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ ส่วนมาเลเซียจะมีบางรัฐที่ไฟฟ้ายังไม่เพียงพอต่อความต้องการของครัวเรือน	✓		
8	ประเทศไทยมีศักยภาพที่จะถูกเลือกให้เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าในภูมิภาคอาเซียน เนื่องจากมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่ำกว่ามาเลเซีย	✓		

ตารางที่ 26 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย –
มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้ประสบผลสำเร็จ (ต่อ)

ข้อ	จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค	แหล่งข้อมูล		
		การวิจัย เอกสาร	การ สัมภาษณ์	การสังเกต
จุดอ่อน (ด้านโครงสร้างพื้นฐาน)				
1	นโยบายการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานจาก ภาครัฐขาดความชัดเจน	✓	✓	
2	ด้านศุลกากรของประเทศประเทศไทยอำนวยความสะดวกทางการค้าน้อยกว่าประเทศมาเลเซีย	✓	✓	✓
3	ประเทศมาเลเซียมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีกว่า ประเทศไทย เช่น รถไฟฟ้าความเร็วสูง	✓	✓	
4	ขาดศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า เพื่อรองรับ ปริมาณการขนส่งสินค้า ผ่านไปยังประเทศเพื่อนบ้าน		✓	✓
จุดแข็ง (ด้านการจัดการทรัพยากรมนุษย์)				
1	ประเทศไทยได้เปรียบด้านแรงงาน เนื่องจากประเทศ มาเลเซียเป็นมุสลิม มีข้อจำกัดในการทำงานไม่ได้ เต็มที่ เช่น ต้องพักละหมาด หรือเมื่อถึงเวลาเลิก งานต้องกลับบ้านทันที	✓		
2	กฎหมายของมาเลเซียเอื้อประโยชน์ให้แรงงาน ค่อนข้างมาก	✓		
3	ผู้ประกอบการไทยมีความชำนาญในพื้นที่และการ ขนส่งทางถนน ทำให้ผู้ประกอบการรายใหญ่ต่างชาติ ยังว่าจ้างผู้ประกอบการไทยเพื่อดำเนินกรรมด้าน ขนส่งทางถนนอยู่		✓	
4	การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะสามารถ เคลื่อนย้ายแรงงานในภูมิภาคได้อย่างเสรี		✓	

ตารางที่ 26 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย –
 มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้ประสบผลสำเร็จ (ต่อ)

ข้อ	จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค	แหล่งข้อมูล		
		การวิจัยเอกสาร	การสัมภาษณ์	การสังเกต
จุดอ่อน (ด้านการจัดการทรัพยากรมนุษย์)				
1	บุคลากรที่มีความรู้ด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังมีน้อยกว่าประเทศมาเลเซีย	✓		
2	แรงงานไทยมีต้นทุนแรงงานที่ต่ำ	✓		
3	ประเทศไทยยังขาดแรงงานที่มีทักษะด้านภาษาและเทคโนโลยีสารสนเทศ	✓	✓	
4	ระดับผู้บริหาร ยังขาดความรู้ความเข้าใจในการบริหารโลจิสติกส์แบบองค์รวม (Synchronization and Integration)	✓		
5	ระดับปฏิบัติการ ขาดหลักสูตรอบรมวิชาชีพที่เป็นมาตรฐานกลางและมาตรฐานเดียว	✓		
6	ผู้ประกอบการไทยยังไม่คุ้นเคยกับสังคม และวัฒนธรรมมาเลเซีย	✓		
7	ขาดการพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์ด้านโลจิสติกส์	✓	✓	
จุดแข็ง (ด้านการพัฒนาเทคโนโลยี)				
1	ด่านศุลกากรมีการนำ E-Customs มาอำนวยความสะดวกในด้านบริการ	✓		
2	ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย	✓	✓	
3	ประเทศไทยสามารถนำเทคโนโลยีมาใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการได้เป็นอย่างดี	✓		
4	ประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีความถนัดด้านเทคโนโลยี	✓		
จุดอ่อน (ด้านการพัฒนาเทคโนโลยี)				
1	เทคโนโลยีการผลิตของประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นชั้นกลาง ในขณะที่ประเทศมาเลเซียใช้เทคโนโลยีชั้นสูงในการผลิต	✓		
2	การนำเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์มาใช้ในผู้ประกอบการของประเทศไทยยังน้อยมาก	✓		
3	เทคโนโลยีในการติดตามการขนส่งสินค้า ของไทยยังด้อยกว่าประเทศมาเลเซีย	✓	✓	

ตารางที่ 26 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย –
มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้ประสบผลสำเร็จ (ต่อ)

ข้อ	จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค	แหล่งข้อมูล		
		การวิจัย เอกสาร	การ สัมภาษณ์	การสังเกต
จุดแข็ง (ด้านการบริการ)				
1	คนไทยมีใจรักบริการ ทำให้สามารถทำงานบริการได้ดี	✓	✓	
2	มีการให้บริการด้านโลจิสติกส์หลายรูปแบบ เช่น การขนทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศอย่างครอบคลุม	✓	✓	
3	มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการให้บริการที่อำนวยความสะดวกมากยิ่งขึ้น		✓	
4	ผู้ให้บริการปรับตัวตามความก้าวหน้าของเทคโนโลยี		✓	
จุดอ่อน (ด้านการบริการ)				
1	ภาครัฐขาดการกำหนดมาตรฐาน ในการพัฒนาส่งเสริมระดับการให้บริการด้านโลจิสติกส์	✓	✓	
2	ลูกค้าขาดความรู้ความเข้าใจ และไม่เห็นประโยชน์ในการใช้บริการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันระยะยาว	✓		
3	การมีผู้ประกอบการขนส่งหลากหลายทำให้เกิดการแข่งขันภายในประเทศสูง	✓		
โอกาส (ด้านปัจจัยทางนโยบายการเมือง)				
1	ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซียมีความใกล้ชิดกันมาก	✓		
2	นโยบายของไทยต่อมาเลเซียมุ่งส่งเสริมความไว้วางใจระหว่างกัน	✓		
3	ประเทศมาเลเซียดำเนินยุทธศาสตร์ทางการเมืองโดยยึดอาเซียนเป็นหลักในการดำเนินความสัมพันธ์กับประเทศมหาอำนาจ	✓		

ตารางที่ 26 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย –
มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้ประสบผลสำเร็จ (ต่อ)

ข้อ	จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค	แหล่งข้อมูล		
		การวิจัย เอกสาร	การ สัมภาษณ์	การสังเกต
อุปสรรค (ด้านปัจจัยทางนโยบายการเมือง)				
1	รัฐบาลมาเลเซียสร้างนโยบายกีดกันภาษีการค้าที่ค่อนข้างสูง สินค้าบางรายการไม่สามารถส่งออกไปยังมาเลเซียได้อย่างเต็มที่	✓		
2	ปัญหาการเมืองภายในประเทศยังไม่มีเสถียรภาพ รวมถึงปัญหาความไม่สงบ 3 ชายแดนภาคใต้ทำให้ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุน	✓	✓	
โอกาส (ด้านปัจจัยทางเศรษฐกิจ)				
1	มาเลเซียเป็นคู่ค้าอันดับ 1 ของไทยในอาเซียน และเป็นคู่ค้าอันดับ 4 ของไทยในโลก	✓	✓	
2	ประเทศมาเลเซียตั้งเป้าหมายเป็นประเทศพัฒนาแล้วในปี 2563 ทำให้เกิดโอกาสในการที่เป็นคู่ค้ากับประเทศไทย	✓		
3	มาเลเซียมีแผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณแนวพื้นที่ภาคเหนือ (NCER)	✓	✓	
4	ประเทศมาเลเซียขยายการติดต่อด้านเศรษฐกิจและการค้ากับประเทศกำลังพัฒนาเพื่อลดการพึ่งพิงตลาดสหรัฐ	✓	✓	
5	ประเทศไทยใช้นโยบายการเมืองนำเศรษฐกิจเพื่อนำมาซึ่งผลประโยชน์และโอกาสทางการค้าแก่ประเทศ	✓		
อุปสรรค (ด้านปัจจัยทางเศรษฐกิจ)				
1	แนวโน้มผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทย (GDP) ลดลง	✓		
2	ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทำให้ประชาชนมีรายได้ลดลง	✓	✓	
3	การจัดอันดับความน่าเชื่อถือในการลงทุนของประเทศไทยลดลง	✓		
4	นักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในประเทศลดลง	✓		✓

ตารางที่ 26 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้ประสบผลสำเร็จ (ต่อ)

ข้อ	จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค	แหล่งข้อมูล		
		การวิจัยเอกสาร	การสัมภาษณ์	การสังเกต
โอกาส (ด้านปัจจัยทางสังคม)				
1	พฤติกรรมผู้บริโภคมาเลเซียชอบทดลองสินค้าใหม่ๆ	✓		
2	ไทยกับมาเลเซียมีความร่วมมือในระดับท้องถิ่นอย่างใกล้ชิด	✓		
3	ประชากรชาวมาเลเซียเป็นผู้มีมีทักษะ	✓		
อุปสรรค (ด้านปัจจัยทางสังคม)				
1	ประชาชนชาวไทยยังด้อยความสามารถด้านภาษาอังกฤษ	✓		
2	เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรมาเลเซียนับถือศาสนาอิสลามจะต้องละหมาดเป็นช่วงๆ	✓	✓	
3	ประชากรภายในประเทศมาเลเซียค่อนข้างน้อย ทำให้ขาดแคลนแรงงาน โดยเฉพาะระดับล่าง	✓		
โอกาส (ด้านปัจจัยทางเทคโนโลยี)				
1	การนำ National Single Window (NSW) มาใช้ในศุลกากร		✓	
2	การนำ CIQ มาใช้ที่ด่านสะเตา		✓	
3	การพัฒนาระบบติดตามการขนส่งสินค้า	✓		
4	ส่งเสริมให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น e-logistics	✓		
อุปสรรค (ด้านปัจจัยทางเทคโนโลยี)				
1	ประเทศมาเลเซียมีเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยกว่าประเทศไทย	✓		
2	ระบบติดตามการขนส่งสินค้าของไทยยังมีน้อยกว่าประเทศมาเลเซีย	✓		
3	ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ยังไม่ให้ความสำคัญกับเทคโนโลยีสารสนเทศโลจิสติกส์เท่าที่ควร	✓	✓	
4	เทคโนโลยีการผลิตของรประเทศมาเลเซียดีกว่าประเทศไทย	✓		

ตารางที่ 26 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย -
มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้ประสบผลสำเร็จ (ต่อ)

ข้อ	จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค	แหล่งข้อมูล		
		การวิจัย เอกสาร	การ สัมภาษณ์	การสังเกต
โอกาส (ด้านปัจจัยทางสภาพแวดล้อม)				
1	ประเทศไทยมีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์	✓		
2	มาเลเซียมีฐานการผลิตและส่งออกสินค้าสำคัญที่คล้ายคลึงกับไทย	✓		
3	มาเลเซียมีปริมาณสำรองน้ำมันมากเป็นอันดับ 3 และก๊าซธรรมชาติมากเป็นอันดับ 2 ของเอเชียแปซิฟิก	✓		
4	มาเลเซียเป็นประเทศที่อุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติและวัตถุดิบ	✓		
5	ประเทศไทยมุ่งพัฒนา Green Logistics		✓	
อุปสรรค (ด้านปัจจัยทางสภาพแวดล้อม)				
1	ประเทศไทยมีความแออัดของด้านศุลกากรสะเดา ทำให้การจราจรติดขัด	✓		
2	สภาพถนนบริเวณสะเดามีความชำรุด		✓	✓
โอกาส (ด้านปัจจัยทางกฎหมาย)				
1	กฎหมายมาเลเซียเอื้อประโยชน์ให้แรงงานสูง	✓		
2	กฎหมายการลงทุนประเทศมาเลเซียให้ต่างชาติถือหุ้นได้ 100%	✓		
อุปสรรค (ด้านปัจจัยทางกฎหมาย)				
1	ประเทศไทยมีความเข้มงวดด้านกฎหมายน้อยกว่าประเทศมาเลเซีย	✓		
2	มาเลเซียเรียกเก็บภาษีสินค้าประเภทผักผลไม้สดในอัตราที่สูง	✓		
3	กฎหมายระเบียบของไทยด้านการส่งออกมีขั้นตอนมาก ทำให้ไม่สะดวกทางการค้า		✓	
4	กฎหมายข้อตกลงเรื่องเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน	✓		

ตารางที่ 26 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย -
มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้ประสบผลสำเร็จ (ต่อ)

ข้อ	จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค	แหล่งข้อมูล		
		การวิจัย เอกสาร	การ สัมภาษณ์	การสังเกต
5	การเพิ่มกฎระเบียบทางการค้าโลก ทำให้ต้องมีระบบ การตรวจสอบย้อนหลัง		✓	
6	ปัญหาละเมิดลิขสิทธิ์ ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างจริงจัง	✓		
7	กฎหมายไทยมีความล้าสมัย ไม่ทันกับการเปลี่ยนแปลง ของสังคม	✓		

จากตารางที่ 26 ผู้วิจัยได้นำผลจุดแข็งจุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค มาดำเนินการ
วิเคราะห์ SWOT ดังตารางที่ 27

ตารางที่ 27 แสดงผลการสังเคราะห์ SWOT

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
S1 ประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งที่เป็นศูนย์กลาง การขนส่งของภูมิภาค	W1 มีต้นทุนโลจิสติกส์สูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ที่เป็นคู่แข่งอย่างมาเลเซีย
S2 โครงสร้างพื้นฐาน ทางบกและทางอากาศ ครอบคลุมทั่วถึง	W2 ผู้ประกอบการไทยยังขาดความตระหนัก ด้านต้นทุนโลจิสติกส์
S3 ผู้ประกอบการไทยมีความชำนาญด้านการ บริการภายในประเทศ	W3 ขาดการพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์ด้าน โลจิสติกส์
S4 ผู้ประกอบการไทยมีการรวมตัวกันเป็น สมาพันธ์โลจิสติกส์	W4 ระบบการจัดการยังไม่ได้มาตรฐานและ ครบวงจร
S5 ด้านที่มีมูลค่าการค้าขายแดนสูงสุดคือด้าน ศุลกากรสะเดา ถัดมาคือด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา	W5 ขาดเทคโนโลยีสารสนเทศและฐานข้อมูล
S6 ประเทศไทยมีความใกล้ชิดกับประเทศเพื่อน บ้าน	W6 นโยบายการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ขาดความชัดเจน
S7 ต้นทุนแรงงานภายในประเทศค่อนข้างต่ำ	

ตารางที่ 27 แสดงผลการสังเคราะห์ SWOT (ต่อ)

โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
<p>O1 มีเส้นทาง (ถนน และรถไฟ) ที่เชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ N-S และ E-W Economic corridor สร้างโอกาสที่ดีในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการขนส่งและเศรษฐกิจในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้านตามด่านชายแดนฯ</p> <p>O2 การเปิด AEC ในปี 2559 จะทำให้เกิดการไหลเวียนของสินค้า เงินทุน แรงงานได้อิสระขึ้น</p> <p>O3 มีการพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างกันเพื่อประโยชน์ด้านการค้าและการลงทุน</p> <p>O4 การค้าภายในประเทศและต่างประเทศขยายตัวทำให้อุปสงค์บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น</p> <p>O5 รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์</p> <p>O6 เป็น Gateway สำหรับการขนส่งทางถนนสำหรับประเทศจีนตอนใต้</p> <p>O7 ความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคเช่น GMS เป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนา โครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างประเทศ</p> <p>O8 กระตุ้นการแข่งขันด้านการให้บริการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งผลดีต่อผู้ที่จะขยายตลาดบริการโลจิสติกส์ไปยังตลาดในภูมิภาคอาเซียน</p>	<p>T1 ผู้ประกอบการไทยต้องแข่งขันกับต่างชาติมากขึ้น</p> <p>T2 รัฐสร้างนโยบายกีดกันภาษีการขายที่ค่อนข้างสูง สินค้าบางรายการไม่สามารถส่งออกไปยังมาเลเซียได้อย่างเต็มที่</p> <p>T3 ความเสี่ยงจากเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะยูโรโซนที่ยังมีปัญหาเรื่องนี้สินระดับประเทศทำให้มีการออกมาลงทุนในต่างประเทศน้อยลง</p> <p>T4 ตลอดแนวชายแดนไทย-มาเลเซีย มีการลักลอบค้าข้ามแดนจำนวนมาก โดยมีสินค้าไทยที่ลักลอบเข้ามาเลเซียได้แก่ ข้าวสาร ผลไม้ ส่วนสินค้าที่มาเลเซียลักลอบเข้าไทย ได้แก่ น้ำมันปาล์ม สุรา บุหรี่ ผลไม้เมืองหนาว และเนื้อวัวแช่แข็ง</p> <p>T5 ปัญหาความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ทำให้รถบรรทุกสินค้าไม่กล้าขนส่งสินค้าเข้าไปในพื้นที่ 3 จังหวัด แต่ต้องจอดขนถ่ายสินค้าที่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา</p> <p>T6 มาเลเซียไม่อนุญาตให้รถบรรทุกของไทย (รถ 10 ล้อ) เข้าไปส่งสินค้าในมาเลเซีย โดยให้เหตุผลว่ารถไทยไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากลทำให้ผู้ส่งออกของไทยต้องขนถ่ายสินค้าขึ้นรถมาเลเซียที่บริเวณชายแดนทำให้เกิดความล่าช้าและมีผลเสียต่อสินค้าเกษตรประเภทผักและผลไม้</p>

ตารางที่ 27 แสดงผลการสังเคราะห์ SWOT (ต่อ)

โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
<p>O9 ความรุนแรงของสถานการณ์ขาดแคลนแรงงานภายในประเทศและแนวโน้มค่าจ้างแรงงานที่สูงขึ้นในสาขาของกิจกรรมโลจิสติกส์ เป็นแรงผลักดันให้เกิดการโยกย้ายหน่วยธุรกิจการผลิตและบริการไปสู่พื้นที่ต่างจังหวัด พื้นที่ชายแดนหรือประเทศเพื่อนบ้านที่เข้าถึงแรงงานได้สะดวกมากขึ้น</p> <p>O10 ศูนย์กลางกิจกรรมการค้าของโลกได้ย้ายไปจากตลาดเดิม (ยุโรป อเมริกา และญี่ปุ่น) ไปสู่ตลาดใหม่ (GMS จีน และเอเชีย)</p> <p>O11 แนวโน้มเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้านของไทยเติบโตในอัตราสูงและเป็นตลาดที่สินค้าไทยได้รับความนิมมอย่างดี</p>	<p>T7 มาเลเซียกำหนดเงื่อนไขให้รถยนต์ที่ผ่านเข้า-ออกมาเลเซียจะต้องจดทะเบียนและประกันภัยในมาเลเซีย โดยเฉพาะ รถขนส่งสินค้าจะต้องใช้คนขับของมาเลเซียจึงจะได้รับการอำนวยความสะดวก</p> <p>T8 การค้าชายแดนบางส่วนดำเนินธุรกิจโดยไม่ผ่านระบบธนาคารเพราะมูลค่าไม่สูงมากนัก และอาศัยความคุ้นเคยกัน บางครั้งจึงมีข้อพิพาทเกี่ยวกับคุณภาพสินค้า การส่งมอบและการชำระเงิน ซึ่งทางราชการเข้าไปให้ความช่วยเหลือได้ยาก</p>

จากตารางที่ 27 การสังเคราะห์สภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นำไปสู่การดำเนินการวิเคราะห์ทางเลือกเพื่อสร้างกลยุทธ์ โดยใช้เทคนิค TOWS Matrix ดังนี้

ตารางที่ 28 แสดงผลการสังเคราะห์ TOWS Matrix

ปัจจัยภายใน	ปัจจัยที่เป็นจุดแข็ง	ปัจจัยที่เป็นจุดอ่อน
ปัจจัยภายใน	<p>S1 ประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งที่เป็นศูนย์กลาง การขนส่งของภูมิภาค</p> <p>S2 โครงสร้างพื้นฐาน ทางบกและทางอากาศครอบคลุมทั่วถึง</p> <p>S3 ผู้ประกอบการไทยมีความชำนาญด้านการบริการภายในประเทศ</p> <p>S4 ผู้ประกอบการไทยมีการรวมตัวกันเป็นสมาพันธ์โลจิสติกส์</p> <p>S5 ด่านที่มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดคือด่านศุลกากรสะเดา ถัดมาคือด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา</p>	<p>W1 มีต้นทุนโลจิสติกส์สูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นคู่แข่ง</p> <p>W2 ผู้ประกอบการไทยยังขาดความตระหนักด้านต้นทุนโลจิสติกส์</p> <p>W3 ขาดการพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์ด้านโลจิสติกส์</p> <p>W4 ระบบการจัดการยังไม่ได้มาตรฐานและครบวงจร</p> <p>W5 ขาดเทคโนโลยีสารสนเทศและฐานข้อมูล</p> <p>W6 นโยบายการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานขาดความชัดเจน</p>
ปัจจัยภายนอก	<p>S6 ประเทศไทยมีความใกล้ชิดกับประเทศเพื่อนบ้าน</p> <p>S7 ต้นทุนแรงงานค่อนข้างต่ำ</p>	

ตารางที่ 28 แสดงผลการสังเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

ปัจจัยที่เป็นโอกาส	กลยุทธ์ SO แนวทางเชิงรุก	กลยุทธ์ WO แนวทางเชิงแก้ไข
<p>O1 มีเส้นทาง (ถนน และรถไฟ) ที่เชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ N-S และ E-W Economic corridor สร้างโอกาสที่ดีในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการขนส่งและเศรษฐกิจในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้านตามด่านชายแดนฯ</p> <p>O2 การเปิด AEC ในปี 2559 จะทำให้เกิดการไหลเวียนของสินค้า เงินทุน แรงงานได้อิสระขึ้น</p> <p>O3 มีการพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างกันเพื่อประโยชน์ด้านการค้าและการลงทุน</p> <p>O4 การค้าภายในประเทศและต่างประเทศขยายตัวทำให้อุปสงค์บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น</p> <p>O5 รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาแบบโลจิสติกส์</p> <p>O6 เป็น Gateway สำหรับการขนส่งทางถนนสำหรับประเทศจีนตอนใต้</p>	<p>1.การพัฒนาแบบบูรณาการเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและลดต้นทุนโลจิสติกส์</p> <p>2. เน้นพัฒนาด้านโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางน้ำ ทางราง ทางถนน ทางอากาศ และส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า</p> <p>3.ปรับปรุง พัฒนาและผลักดันกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้ใช้และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์</p> <p>4.พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยในการพัฒนาโลจิสติกส์ และเชื่อมโยงอุปทาน เพื่อเกิดการไหลของข้อมูลสินค้าและบริการและคุ้มครองให้กับผู้ใช้และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์</p> <p>5.พัฒนาตลาดการค้าชายแดนให้น่าสนใจในการค้าการลงทุนจากผู้ประกอบการ และสร้างรายได้ให้ชุมชนเขตพื้นที่</p>	<p>1. รัฐต้องออกกฎหมายและเอื้ออำนวยการค้าเสรีโลจิสติกส์ รวมทั้งคอยกำกับดูแลและให้บริการสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาไปสู่การเป็น Global Logistics</p> <p>2.พัฒนาโลจิสติกส์ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและการค้าชายแดนให้มีประสิทธิภาพ</p> <p>3.พัฒนาศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพรองรับการพัฒนาตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ของประเทศ</p> <p>4. ควรรื้อระบบ การบริหารอันเกี่ยวเนื่องกับงานโลจิสติกส์ เช่น เรื่องการจัดสรรงบประมาณ ระบบภาษี กระบวนการศุลกากร การบริหารระบบสารสนเทศ และการสื่อสาร รวมทั้งกฎหมาย</p> <p>5.ควรมีกฎหมายที่ส่งเสริมพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ในระดับ SMEs</p>

ตารางที่ 28 แสดงผลการสังเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

ปัจจัยที่เป็นโอกาส	กลยุทธ์ SO แนวทางเชิงรุก	กลยุทธ์ WO แนวทางเชิงแก้ไข
<p>O7 ความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคเช่น GMS เป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างประเทศ</p> <p>O8 กระตุ้นการแข่งขันด้านการให้บริการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งผลดีต่อผู้ที่ขยายตลาดบริการโลจิสติกส์ไปยังตลาดในภูมิภาคอาเซียน</p> <p>O9 ความรุนแรงของสถานการณ์ขาดแคลนแรงงานภายในประเทศและแนวโน้มค่าจ้างแรงงานที่สูงขึ้นในสาขาของกิจกรรมโลจิสติกส์ เป็นแรงผลักดันให้เกิดการโยกย้ายหน่วยธุรกิจการผลิตและบริการไปสู่พื้นที่ต่างจังหวัดพื้นที่ชายแดนหรือประเทศเพื่อนบ้านที่เข้าถึงแรงงานได้สะดวกมากขึ้น</p> <p>O10 ศูนย์กลางกิจกรรมการค้าของโลกได้ย้ายไปจากตลาดเดิม (ยุโรป อเมริกา และญี่ปุ่น) ไปสู่ตลาดใหม่ (GMS จีน และเอเชีย)</p> <p>O11 แนวโน้มเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้านของไทยเติบโตในอัตราสูงและเป็นตลาดที่สินค้าไทยได้รับความนิยมอย่างดี</p>		<p>6.ภาครัฐศึกษาการเปิดเสรีทางการค้าอย่างจริงจังจึครบ 360 องศา จะทำให้ได้เปรียบทางการค้าระหว่างประเทศ อีกทั้งยังสามารถกำหนดนโยบายพัฒนาได้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ประเทศ</p> <p>7. ถ้าขยายตลาดไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ควรเพิ่มเติมที่นครพนม เพราะสามารถเจาะตลาด BRICS สอดคล้องกับการเปลี่ยนกลุ่มการค้าใหม่จากกลุ่ม EU เป็น BRICS</p> <p>8. กำหนดนโยบายการเพิ่มกำลังพลคนโลจิสติกส์ มากขึ้น จะทำให้สามารถรองรับธุรกิจบนเส้นทางความเป็น HUB ของประเทศไทยได้</p>

ตารางที่ 28 แสดงผลการสังเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค	กลยุทธ์ ST แนวทางป้องกัน	กลยุทธ์ WT แนวทางเชิงรับ
<p>T1 ผู้ประกอบการไทยต้องแข่งขันกับต่างชาติมากขึ้น</p> <p>T2 รัฐสร้างนโยบายกีดกันภาษี การขายที่ค่อนข้างสูง สินค้าบางรายการไม่สามารถส่งออกไปยังมาเลเซียได้อย่างเต็มที่</p> <p>T3 ความเสี่ยงจากเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะยูโรโซนที่ยังมี ปัญหา เรื่องนี้สินระดับ ประเทศ ทำให้มีการออกมาลงทุนในต่างประเทศน้อยลง</p> <p>T4 ตลอดแนวชายแดนไทย-มาเลเซีย มีการลักลอบค้าข้ามแดนจำนวนมาก โดยมีสินค้าไทยที่ลักลอบเข้ามาเลเซีย ได้แก่ ข้าวสาร ผลไม้ ส่วนสินค้าที่มาเลเซียลักลอบเข้าไทย ได้แก่ น้ำมันปาล์ม สุรา บุหรี่ ผลไม้เมืองหนาว และเนื้อวัวแช่แข็ง</p> <p>T5 ปัญหาความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ทำให้รถบรรทุกสินค้าไม่กล้าขนส่งสินค้าเข้าไปในพื้นที่ 3 จังหวัด และต้องจอดขนถ่ายสินค้าที่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา</p>	<p>1. รัฐควรจัดตั้งคณะกรรมการจัดทำแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนา เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของประเทศ</p> <p>2. การออกกฎหมายเพื่อรองรับการขนส่งข้ามแดน โดยปัจจุบันมาเลเซียไม่อนุญาตให้รถบรรทุกของไทย (รถ 10 ล้อ) เข้าไปส่งสินค้าในมาเลเซีย โดยให้เหตุผลว่ารถไทยไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทำให้ผู้ส่งออกของไทยต้องขนถ่ายสินค้าขึ้นรถมาเลเซียที่บริเวณชายแดนทำให้เกิดความล่าช้าและมีผลเสียต่อสินค้าเกษตรประเภทผักและผลไม้ อีกทั้งมาเลเซียกำหนดเงื่อนไขให้รถยนต์ที่ผ่านเข้า-ออกมาเลเซียจะต้องจดทะเบียนและประกันภัยในมาเลเซีย โดยเฉพาะรถขนส่งสินค้า Transport เพื่อลดความเสียหายเปรียบเทียบในการขนส่งสินค้าผ่านแดน หากทำสำเร็จจะช่วยให้ไทยสามารถขยายปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ได้</p>	<p>1. ศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์จากท่าเรือปีนังซึ่งมีความเหมาะสมกับการส่งสินค้าในพื้นที่ไปยังอินเดียและตะวันออกกลาง</p> <p>2. ควรมีการขยายธุรกิจ (การผลิต การค้า และผู้ประกอบการโลจิสติกส์) ไปยังตลาดในประเทศเพื่อนบ้าน</p> <p>3. ควรมีการพัฒนากระบวนการบริหารโลจิสติกส์ระดับชาติให้ มีมาตรฐานสูงขึ้น เพื่อที่ส่งสินค้าคุณภาพสูง และสนับสนุนการขยายตัวของเครือข่ายบริการโลจิสติกส์</p> <p>4. ธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ควรมีการขยายในภูมิภาค เพื่อที่จะส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์</p>

ตารางที่ 28 แสดงผลการสังเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค	กลยุทธ์ ST แนวทางเชิงป้องกัน	กลยุทธ์ WT แนวทางเชิงรับ
<p>T6 มาเลเซียไม่อนุญาตให้รถบรรทุกของไทย (รถ 10 ล้อ) เข้าไปส่งสินค้าในมาเลเซีย โดยให้เหตุผลว่ารถไทยไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานสากล ทำให้ผู้ส่งออกของไทยต้องขนถ่ายสินค้าขึ้นรถมาเลเซียที่บริเวณชายแดนทำให้เกิดความล่าช้าและมีผลเสียต่อสินค้าเกษตรประเภทผักและผลไม้</p> <p>T7 มาเลเซียกำหนดเงื่อนไขให้รถยนต์ที่ผ่านเข้า-ออก มาเลเซียจะต้องจดทะเบียนและประกันภัยในมาเลเซีย โดยเฉพาะ รถขนส่งสินค้าจะต้องใช้คนขับของมาเลเซีย จึงจะได้รับการอำนวยความสะดวก</p> <p>T8 การค้าชายแดนบางส่วนดำเนินธุรกิจโดยไม่ผ่านระบบธนาคารเพราะมูลค่าไม่สูงมากนัก และอาศัยความคุ้นเคยกัน บางครั้งจึงมีข้อพิพาทเกี่ยวกับคุณภาพสินค้า การส่งมอบ และการชำระเงิน ซึ่งทางราชการเข้าไปให้ความช่วยเหลือได้ยาก</p>	<p>3. ภาษีมูลค่าเพิ่มควรเป็น 0% ให้กับนักท่องเที่ยวตามด่านชายแดนที่มาซื้อสินค้า Duty Free ชายแดน เพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว</p> <p>4. รัฐควรออกกฎระเบียบควบคุมการค้าเงินธุรกิจให้ผ่านระบบธนาคารเพื่อลดข้อพิพาทเกี่ยวกับคุณภาพสินค้า การส่งมอบ และการชำระเงิน</p>	<p>5. ความต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์จะเพิ่มมากขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นผลมาจากการเกิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน</p>

จากตารางที่ 28 การสังเคราะห์ TOWS Matrix นำไปสู่การสร้างกลยุทธ์ 4 แนวทางคือ

1. กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy)

- 1.1 การพัฒนาระบบราง เป็นสิ่งสำคัญ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและลดต้นทุนโลจิสติกส์
- 1.2 เน้นพัฒนาด้านโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางน้ำ ทางราง ทางถนน ทางอากาศ และส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า
- 1.3 ปรับปรุง พัฒนาและผลักดันกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้ใช้และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์
- 1.4 พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย ในการพัฒนาโลจิสติกส์และและโซลูชัน เพื่อเกิดการไหลของข้อมูลสินค้าและบริการและคุ้มครองให้กับผู้ใช้และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์
- 1.5 รัฐต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพรองรับการพัฒนาตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ของประเทศไทย
- 1.6 พัฒนาตลาดการค้าชายแดนให้น่าสนใจในการค้าการลงทุนจากผู้ประกอบการ และสร้างรายได้ให้ชุมชนเขตพื้นที่

2. กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy)

- 2.1 รัฐควรจัดตั้งคณะกรรมการจัดทำแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมของประเทศ
- 2.2 การออกกฎหมายเพื่อรองรับการขนส่งข้ามแดน โดยปัจจุบันมาเลเซียไม่อนุญาตให้รถบรรทุกของไทย (รถ 10 ล้อ) เข้าไปส่งสินค้าในมาเลเซีย โดยให้เหตุผลว่ารถไทยไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทำให้ผู้ส่งออกของไทยต้องขนถ่ายสินค้าขึ้นรถมาเลเซียที่บริเวณชายแดนทำให้เกิดความล่าช้าและมีผลเสียต่อสินค้าเกษตรประเภทผักและผลไม้ อีกทั้งมาเลเซียกำหนดเงื่อนไขให้รถยนต์ที่ผ่านเข้า-ออกมาเลเซียจะต้องจดทะเบียนและประกันภัยในมาเลเซีย โดยเฉพาะ รถขนส่งสินค้า Transport เพื่อลดความเสียหายเปรียบเทียบในการขนส่งสินค้าผ่านแดน หากทำสำเร็จจะช่วยให้ไทยสามารถขยายปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ได้
- 2.3 ภาษีมูลค่าเพิ่มควรเป็น 0% ให้กับนักท่องเที่ยวตามด่านชายแดนที่มาซื้อสินค้าปลอดภาษี ชายแดน เพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว
- 2.4 รัฐควรออกกฎระเบียบควบคุม การดำเนินธุรกิจให้ผ่านระบบธนาคาร เพื่อลดข้อพิพาทเกี่ยวกับคุณภาพสินค้า การส่งมอบและการชำระเงิน

3. กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy)

- 3.1 รัฐต้องออกกฎหมายและเอื้ออำนวยการค้าเงินธุรกิจโลจิสติกส์ รวมทั้งคอยกำกับดูแลและให้บริการสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาไปสู่การเป็น Global Logistics
- 3.2 พัฒนาโลจิสติกส์ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและการค้าชายแดนให้มีประสิทธิภาพ
- 3.3 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพรองรับการพัฒนาตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ของประเทศ
- 3.4 ควรรื้อระบบ การบริหารอันเกี่ยวเนื่องกับงานโลจิสติกส์ เช่น เรื่องการจัดสรรงบประมาณ ระบบภาษี กระบวนการศุลกากร การบริหารระบบสารสนเทศและการสื่อสาร รวมทั้งกฎหมาย

3.5 ควรมีกฎหมายที่ส่งเสริมพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ในระดับ SMEs

3.6 ภาครัฐศึกษาการเปิดเสรีทางการค้า อย่างจริงจังครบ 360 องศา จะทำให้ได้เปรียบทางการค้า ระหว่างประเทศ อีกทั้ง ยังสามารถกำหนดนโยบายพัฒนาได้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ประเทศ

3.7 ถ้าขยายตลาดไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ควรเพิ่มเติมที่ นครพนม เพราะสามารถเจาะตลาด BRICS สอดคล้องกับการเปลี่ยนกลุ่มการค้าใหม่ จากกลุ่ม EU เป็น BRICS

3.8 กำหนดนโยบายการเพิ่มกำลังพลคนโลจิสติกส์ มากขึ้น จะทำให้สามารถรองรับธุรกิจบนเส้นทางความเป็น HUB ของประเทศไทยได้

4. กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy)

4.1 ศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์จากท่าเรือปีนังซึ่งมีความเหมาะสมกับการส่งสินค้าในพื้นที่ไปยังอินเดียและตะวันออกกลาง

4.2 ควรมีการขยายธุรกิจ (การผลิต การค้า และผู้ประกอบการโลจิสติกส์) ไปยังตลาดในประเทศเพื่อนบ้าน

4.3 ควรมีการพัฒนากระบวนการบริหารโลจิสติกส์ระดับชาติให้มีมาตรฐานสูงขึ้น เพื่อที่ส่งสินค้าคุณภาพสูงและสนับสนุนการขยายตัวของเครือข่ายการบริการโลจิสติกส์

4.4 ธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ควรจะมีการขยายในภูมิภาค เพื่อที่จะส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์

4.5 ความต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์จะเพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับการขยายตัวของการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นผลมาจากการเกิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการวิเคราะห์ SWOT และ การสังเคราะห์ TOWS Matrix นำไปสู่การสร้างกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยขั้นตอนนี้ ได้สนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อสรุปกลยุทธ์ที่เหมาะสม โดยการสนทนากลุ่ม จำนวน 10 คน จำแนกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

1. กลุ่มผู้ประกอบการโลจิสติกส์
2. กลุ่มนักวิชาการด้านโลจิสติกส์ประเทศมาเลเซียและประเทศไทย

โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

1. จัดทำหนังสือเชิญผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 2 กลุ่ม เพื่อร่วมพิจารณาวิเคราะห์และสังเคราะห์กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2. ประสานงานสถานที่จัดประชุม เตรียมเอกสาร อุปกรณ์ อาหารและเครื่องดื่ม ของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

3. กำหนดประเด็นและชี้แจงวัตถุประสงค์ของการจัดสนทนากลุ่ม(Focus Group)

4. นำเสนอผลการวิจัยในที่ประชุม และสนทนากลุ่มจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 2 กลุ่มเพื่อค้นหากลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

5.สรุปผลกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่ได้จากการสนทนากลุ่ม (Focus Group)

จากการดำเนินงานวิจัยครั้งนี้ นำมาซึ่งกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ จากการสัมภาษณ์และการสนทนากลุ่ม (Focus Group) สามารถได้มาซึ่งข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 29 สรุปกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ด้านการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย ด้านการขนส่งทางบก

นโยบาย	กลยุทธ์
การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย ด้านการขนส่งทางบก	<ol style="list-style-type: none"> 1. จัดทำโครงการ Thailand Connectivity มีเป้าหมายในการจัดระบบขนส่งเพื่อการเชื่อมต่อระบบทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงแผนงานด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว และการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงปัจจัยและแหล่งผลิตสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการซื้อขายและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง 2. การพัฒนา Land bridge เชื่อมโยงระหว่างไทย มาเลเซีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการเพิ่มการขนส่งทางน้ำเป็นหลัก รองลงมาคือการขนส่งทางราง 3. การลดการขนส่งเที่ยวเปล่าของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

ตารางที่ 30 สรุปกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้าน การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย ด้านการขนส่งทางราง

นโยบาย	กลยุทธ์
การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย ด้านการขนส่งทางราง	<ol style="list-style-type: none"> 1. สนับสนุนให้มีสถานบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (IDC) ตรงด่านพาดังเบซาร์ เพื่อเป็นจุดขนถ่ายสินค้าที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์ 2. ผลักดันการพัฒนารถไฟรางคู่ เพื่อให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจากไทยไปมาเลเซีย ขนส่งได้มากขึ้นและมีความรวดเร็วขึ้น 3. สนับสนุนให้ภาคเอกชนใช้ระบบการขนส่งทางราง โดยการปรับเปลี่ยนโหมดการขนส่งไปสู่ทางรางและทางน้ำ 4. การปฏิรูประบบรถไฟไทย โดยการขนส่งทางรางควรแยกออกมาเป็นรัฐบริษัทภายใต้การถือหุ้นของ รฟท. เพื่อทำหน้าที่ในการให้บริการด้านขนส่งทางราง

ตารางที่ 31 สรุปกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์

นโยบาย	กลยุทธ์
การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์	<ol style="list-style-type: none"> 1. พัฒนาระบบ National Single Window และมอบหมายบุคลากรกำหนดตัวชี้วัดผลการดำเนินงานของแผน National Single Window (NSW) เป็นรายปี 2. ให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารกำหนดนโยบายให้สิทธิพิเศษและใบอนุญาตทำงานแก่ผู้มีประสบการณ์ความรู้ด้านสารสนเทศและโลจิสติกส์ต่างประเทศ 3. ส่งเสริมให้คนไทยเปิดบริษัทที่ปรึกษาเกี่ยวกับโลจิสติกส์และระบบสารสนเทศ 4. สามารถเชื่อมโยงการขนส่งด้วยระบบฐานข้อมูล เพื่อให้เกิดการค้าแบบ E-Commerce เต็มรูปแบบ ทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่แลมุ่งพัฒนา SMEs 5. ส่งเสริมให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น e-logistics ให้เข้ามาสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อความสะดวก รวดเร็วและความโปร่งใส

ตารางที่ 32 สรุปกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านการพัฒนาและจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์

นโยบาย	กลยุทธ์
การพัฒนาและจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์	<ol style="list-style-type: none"> 1. จัดอบรมหลักสูตรวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการไทยที่มีการค้ากับประเทศมาเลเซีย 2. ส่งเสริมให้มีหลักสูตรสหกิจศึกษาด้านโลจิสติกส์ร่วมกับสถานประกอบการภาคเอกชน จะช่วยให้การสร้างและการผลิต 3. ส่งเสริมพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ระดับ SMEs ให้มีความรู้ความสามารถ เพิ่มมากขึ้น โดยให้ความช่วยเหลือ สนับสนุนมาตรการทางภาษี เงินทุน และเทคโนโลยี 4. ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์พัฒนาองค์กรและได้รับประกาศนียบัตรรับรองคุณภาพและนำไปปฏิบัติงานจริงเป็นที่ยอมรับสามารถนำประกาศนียบัตรลดหย่อนภาษีได้เหมือนการอบรมและพัฒนา 5. การยกระดับคนขับรถบรรทุก โดยเน้นการพัฒนาความรู้ความสามารถในการใช้ภาษาของประเทศเพื่อนบ้าน 6. การเป็นศูนย์กลางการฝึกอบรมในภูมิภาคแข่งขันกับประเทศมาเลเซีย และประเทศในกลุ่มอาเซียน

ตารางที่ 33 สรุปกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านการส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์

นโยบาย	กลยุทธ์
การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์	<ol style="list-style-type: none"> 1.การพัฒนา SMEs ด้านโลจิสติกส์ โดยการจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) กับผู้ประกอบการในประเทศมาเลเซีย 2.การส่งเสริมผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในการลงทุนต่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการไทยที่มีขีดความสามารถในการลงทุนด้านโลจิสติกส์ในต่างประเทศ 3.ส่งเสริมพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อการค้า (Trade Logistics) ทั้งการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน 4.ออกกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมขีดความสามารถการแข่งขันและคุ้มครองให้กับผู้ใช้และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้เท่าเทียมกับประเทศมาเลเซีย 5.รัฐบาลควรปรับราคาพลังงานให้เทียบเท่ากับราคาพลังงานของประเทศมาเลเซีย เพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาการล้นของน้ำมัน ตรังบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อไทย มาเลเซีย และสามารถช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและบริการได้ 6.ออกกฎหมายส่งเสริม สนับสนุน และควบคุมมาตรฐานผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้เป็นสากลและให้มีสภาวิชาชีพโลจิสติกส์ทำหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางปฏิบัติ 7.สนับสนุนการให้สินเชื่อกับ ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้สามารถแข่งขันด้านการให้บริการโลจิสติกส์กับประเทศมาเลเซียได้

ตารางที่ 34 สรุปกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านการพัฒนากระบวนการศุลกากร

นโยบาย	กลยุทธ์
การพัฒนากระบวนการศุลกากร	<ol style="list-style-type: none"> 1. จัดทำศูนย์ การให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ที่ด่านศุลกากรสะเดา และ ปาดังเซบาร์ เพื่อลดระยะเวลา และขั้นตอนในการทำธุรกรรมด้านการขนส่งสินค้าและบริการ 2.ส่งเสริมศุลกากรทำงานเป็นกะ เนื่องจากสามารถลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการในส่วนที่ต้องจ่ายค่าล่วงเวลาในการทำงาน 3.ขยายด่านศุลกากรสะเดา เพื่อลดความแออัดจากการขนส่งทางถนนเพื่อข้ามไปส่งสินค้ายังประเทศมาเลเซีย

ตารางที่ 35 สรุปกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชน

นโยบาย	กลยุทธ์
การสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชน	<ol style="list-style-type: none"> 1. จัดตั้งสมาคมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย 2. รัฐบาลส่งเสริม สนับสนุนให้เกิดความร่วมมือของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย 3. สร้างเครือข่ายการขนส่งหลายรูปแบบ



บทที่ 5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง “กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาบริบทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อพัฒนากลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยกำหนดขั้นตอนการดำเนินการวิจัยไว้ 3 ขั้นตอน ได้แก่

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการศึกษาจากการศึกษาเชิงเอกสารจาก (Documentary Analysis) จากเอกสารแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In – Depth Interviews) จากผู้ให้ข้อมูลหลักได้แก่ นายด่านศุลกากร และ หัวหน้าด่านศุลกากรอำเภอ สะเดา จังหวัดสงขลา หอการค้าจังหวัดสงขลา สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ และนักวิชาการด้านโลจิสติกส์ จำนวน 30 คน ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ 2558 – มกราคม 2559 วิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณานี้เนื้อหา (Descriptive Analysis)

ขั้นตอนที่ 2 ศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ศึกษาเครื่องมือดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพทางโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index :LPI) เป็นการสร้างดัชนีชี้วัด เพื่อวัดการปฏิบัติงานหรือระบบทาง logistic ว่ามีประสิทธิภาพในระดับใด และการสัมภาษณ์เชิงลึกโดยผู้ให้ข้อมูลเดียวกับขั้นตอนที่ 1

ขั้นตอนที่ 3 สร้างกลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก และการสนทนากลุ่ม (Focus group) จากผู้ให้ข้อมูลจำนวน 10 คน ผู้วิจัยเลือกใช้เครื่องมือต่างๆที่สำคัญเพื่อช่วยให้ผู้วิจัยสามารถเก็บข้อมูลได้ครบถ้วนถูกต้องตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ประกอบด้วย เครื่องบันทึกเสียง (Audio Recorder) ใช้ในการบันทึกเสียงสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล โดยการนำเสียงที่ได้มาถอดเทปให้อยู่ในรูปแบบของข้อความตัวอักษร แนวคำถามสัมภาษณ์ ผู้วิจัยใช้แนวคำถามสัมภาษณ์ในกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 3 กลุ่ม โดยแนวคำถามเป็นแบบกึ่งโครงสร้างแบบปลายเปิดเพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญแสดงทัศนะอย่างอิสระตามความรู้และประสบการณ์ที่มีอยู่ การตรวจแนวคำถามในการสัมภาษณ์ โดยการนำแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้นไปให้คณะอาจารย์ที่ปรึกษาได้ตรวจสอบความถูกต้องและความเหมาะสม และปรับปรุงตามคำแนะนำของคณะอาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อให้มั่นใจว่าแนวคำถามนั้นตรงกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยสามารถสรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยออกเป็น 3 ประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ 1 ผลการศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ในกรอบการวิเคราะห์ 6 ประเด็น พอสรุปได้ดังนี้ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยจำเป็นต้องอย่างยิ่งจะต้องเกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมซึ่งเกี่ยวข้องกับแผนและนโยบายการก่อสร้างและการพัฒนาเส้นทางขนส่ง เช่น ทางถนน ทางราง ท่าเรือ สนามบิน เป็นต้น และกลไกภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องกับระบบกฎหมาย ข้อบังคับ รวมถึงข้อตกลงระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นข้อตกลงการค้าชายแดน หรือข้อตกลงขนส่งระหว่างประเทศ รวมถึงข้อตกลงด้านการค้า เช่น FTA WTO ทั้งนี้จากการจัดลำดับ Logistics Performance Index :LPI ในปี 2557 ของประเทศสมาชิกอาเซียนนั้น ประเทศ สิงคโปร์อยู่ในอันดับหนึ่ง มาเลเซียเป็นอันดับสอง และไทยเป็นอันดับสาม เมื่อพิจารณาจากคะแนนในแต่ละด้าน พบว่าประเทศไทยมีความโดดเด่นทางด้านการส่งสินค้าตรงต่อเวลา (timeliness) มากเป็นอันดับแรก รองลงไปคือ ประเด็นทางด้านความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ (international shipment) ในขณะที่ประเด็นที่เป็นจุดด้อยของไทย คือ ประสิทธิภาพของพิธีศุลกากร (customs) และความสามารถของธุรกิจโลจิสติกส์ (logistics competence) เนื่องจาก กระบวนการทางศุลกากรของประเทศไทยตรงบริเวณด่านศุลกากรสะเดามีความล่าช้า เพราะบริเวณพื้นที่มีความแออัด ทำให้การจราจรขนส่งติดขัด และด่านชายแดนถือเป็นประตูการค้าที่สำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยประเทศมาเลเซียจะเป็นประเทศที่มีมูลค่าการค้ากับไทยมากที่สุด การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ด่านชายแดนถือเป็นสิ่งสำคัญที่รัฐบาล ต้องให้การสนับสนุนงบประมาณและดูแล ปัญหาส่วนใหญ่ที่พบด้านศุลกากรคือ การดำเนินพิธีการที่ด่านชายแดน ทั้งในเรื่องการขอรับใบอนุญาตรถและการตรวจปล่อยสินค้า ซึ่งยังมีมีความล่าช้า และไม่สะดวกรวดเร็ว ดังนั้นแนวทางการพัฒนาแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงเป็นเรื่องของนโยบายเพื่อเอื้ออำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า และควรมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยให้กับผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากผู้ประกอบการในปัจจุบันยังไม่มีความรู้ในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์มากเพียงพอ อีกทั้งยังไม่มีการลงทุนในการติดตั้งระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยเมื่อเทียบกับประเทศมาเลเซีย ที่รัฐบาลจะให้การสนับสนุนด้านนี้อย่างเต็มที่ ทั้งนี้จำเป็นต้องอาศัยการพัฒนาการขนส่งทางรางเป็นหลัก เพราะการพัฒนาขนส่งทางจะช่วยลดต้นทุนในการขนส่งเนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละปริมาณมาก และจะช่วยลดปัญหาสภาพถนนชำรุดเสียหายจากการขนส่งสินค้าทางถนน และบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจากการสัมภาษณ์ พบว่า ด้านศุลกากรสะเดาเป็นด่านที่มีมูลค่าการค้าขนส่งสินค้ามากที่สุดในประเทศไทย แต่ปัญหาที่พบของด่านศุลกากรสะเดาคือ ปัญหาความแออัดเนื่องจากบริเวณด่านมีพื้นที่คับแคบ แต่ทางด้านศุลกากรสะเดาได้มีแผนโครงการ 3 โครงการได้แก่ โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ด่านใน โครงการปรับปรุงด่านศุลกากรสะเดา (ด่านพรมแดนสะเดา) โดยได้

จัดทำเป็น 2 เฟส คือ เฟสที่ 1 ด้านขาออก และ เฟสที่ 2 ด้านขาเข้า และโครงการก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ เพื่อลดปัญหาความคับแคบในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศมาเลเซีย และดำเนินการทางด้านกรมศุลกากรด่านปาดังเบซาร์ ด่านปาดังเบซาร์จะเน้นการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยปัจจัยที่มีผลกระทบมากที่สุดของด่านปาดังเบซาร์ คือ กฎระเบียบข้อปฏิบัติ การควบคุมการนำเข้าสินค้า โดยปัจจุบันประเทศไทย มีกรมประมาณ 30 กว่าหน่วยงานในการควบคุมการนำเข้า ไม่มีกฎหมายเป็นฉบับเดียว ต่างกรมต่างควบคุม ทำให้บางหน่วยงานส่วนกลางจัดเก็บเอกสาร บางหน่วยงานมอบอำนาจในพื้นที่ ทำให้การค้า ผู้ประกอบการ กว่าจะได้ใบอนุญาตล่าช้าและติดปัญหาทำให้เกิดความล่าช้าในเรื่องเอกสาร จึงควรจัดทำ National Single Window (NSW) กับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องด้วยเช่นกัน ทางศุลกากรปาดัง ได้สำรวจแล้วว่า การขนส่งสินค้าทางรางจะประหยัดสินค้าได้ถึง 30% สามารถประหยัดงบประมาณแผ่นดินและประหยัดต้นทุนโลจิสติกส์ ได้สูงขึ้นหากมีรถไฟฟ้รางคู่ นอกจากนี้ยังมีแผนเสริมเรื่องการสร้างคอนเทนเนอร์ยาร์ด (CY) ที่จะเสริมในเรื่องการกระจายและจุดขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้ยังมีรถไฟขบวนพิเศษในการบรรทุกสินค้าพิเศษ จะขนส่งสินค้ามีการรับรองเวลาและควรมีการพัฒนาคุณภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งการติดตามสืบค้นสินค้าระหว่างการผลิตและขนส่ง ซึ่งไทยต้องมีการพัฒนาการขนส่งทางรางและทางน้ำให้มากขึ้นเพื่อให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการขนส่งสินค้านอกจากทางถนนที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย ควรมีความชำนาญในการใช้เทคโนโลยีเข้ามาเสริมเพื่อให้การดำเนินงานนั้นเป็นไปอย่างมีระบบมากขึ้น ผู้ประกอบการธุรกิจต้องเลือกวิธีการขนส่งที่เหมาะสมและมีความสะดวกสบายเพื่อการดำเนินธุรกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และระมัดระวังเรื่องความปลอดภัย ซึ่งในการขนส่งต้องมีระบบการป้องกันการสูญเสียที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งที่ขนส่ง

ประเด็นที่ 2 ผลการศึกษาศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผลการวิจัยพบว่าผลการจัดอันดับความสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์จากผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 30 ราย ได้ให้ความสำคัญในศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยผู้ให้ข้อมูลหลักให้ความเห็นว่า ประเทศไทยมีศักยภาพด้านการจัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments) เป็นอันดับหนึ่งความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence) มีศักยภาพเป็นอันดับที่ 2 การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing) มีศักยภาพเป็นลำดับที่ 3 มีความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness) เป็นลำดับที่ 4 ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) มีศักยภาพเป็นลำดับที่ 5 และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) เป็นลำดับสุดท้าย ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยควรให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่งมากที่สุด และ ความสำคัญในในศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านศุลกากรสะเดา โดยผู้ให้ข้อมูลหลักให้ความเห็นว่าด้านศุลกากรสะเดามีศักยภาพในการติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing) เป็นอันดับที่หนึ่ง ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness) เป็นลำดับที่สอง ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence) เป็นลำดับที่สาม และประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) ผู้ให้ข้อมูลหลักได้จัดอันดับศักยภาพไว้ในลำดับที่สี่ การ

จัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments) เป็นลำดับที่ 5 และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) เป็นลำดับสุดท้าย ซึ่งยังคงแสดงให้เห็นว่า คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) คงเป็นประเด็นที่ควรมีการพัฒนาเพื่อสามารถแข่งขันด้านโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้านได้ ในศักยภาพการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ โดยผู้ให้ข้อมูลหลักให้ความเห็นว่า ด้านปาดังเบซาร์ มีศักยภาพด้านการจัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments) เป็นอันดับที่หนึ่งรองลงมาคือ ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ(Logistics Competence) ตามด้วยการติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing) ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness) ที่มีศักยภาพเป็นลำดับที่สี่ ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) มีศักยภาพลำดับที่ห้า และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) เป็นลำดับสุดท้าย

ประเด็นที่ 3 ผลสร้างกลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า

นโยบายที่ 1 การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย ด้านการขนส่งทางบก ประกอบไปด้วย 4 กลยุทธ์ได้แก่

1. จัดทำโครงการ Thailand Connectivity มีเป้าหมายในการจัดระบบขนส่งเพื่อการเชื่อมต่อระบบทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงแผนงานด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว และการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงปัจจัยและแหล่งผลิตสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการซื้อขายและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง
2. การพัฒนา Land bridge เชื่อมโยงระหว่างไทย มาเลเซีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการเพิ่มการขนส่งทางน้ำเป็นหลัก รองลงมาคือการขนส่งทางราง
3. จัดตั้งสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์นโยบาย แนวทางการจัดสรรงบประมาณ
4. การลดการขนส่งเที่ยวเปล่าของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

นโยบายที่ 2 การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย ด้านการขนส่งทางราง ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ ได้แก่

1. สนับสนุนให้มีสถานบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (IDC) ตรงด้านปาดังเบซาร์ เพื่อเป็นจุดขนถ่ายสินค้าที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์
2. ผลักดันการพัฒนารถไฟรางคู่ เพื่อให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจากไทยไปมาเลเซีย ขนส่งได้มากขึ้นและมีความรวดเร็วขึ้น
3. สนับสนุนให้ภาคเอกชนใช้ระบบการขนส่งทางราง โดยการปรับเปลี่ยนโหมดการขนส่งไปสู่ทางรางและทางน้ำ
4. การปฏิรูประบบรถไฟไทย โดยการขนส่งทางรางควรแยกออกมาเป็นรูปบริษัทภายใต้การถือหุ้นของ รฟท. เพื่อทำหน้าที่ในการให้บริการด้านขนส่งทางราง

นโยบายที่ 3 การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 5 กลยุทธ์

ได้แก่

1. พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และมอบหมายศุลกากร กำหนดตัวชี้วัดผลการดำเนินงานของแผน National Single Window (NSW) เป็นรายปี
2. ให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารกำหนดนโยบายให้สิทธิพิเศษและใบอนุญาตทำงานแก่ผู้มีประสบการณ์ความรู้ด้านสารสนเทศและโลจิสติกส์ต่างประเทศ
3. ส่งเสริมให้คนไทยเปิดบริษัทที่ปรึกษาเกี่ยวกับโลจิสติกส์และระบบสารสนเทศ
4. สามารถเชื่อมโยงการขนส่งด้วยระบบฐานข้อมูล เพื่อให้เกิดการค้าแบบ E-Commerce เต็มรูปแบบ ทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่และมุ่งพัฒนา SMEs
5. ส่งเสริมให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น e-logistics ให้เข้ามาสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อความสะดวก รวดเร็วและความโปร่งใสลดการคอร์รัปชัน

นโยบายที่ 4 การพัฒนาและจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 6 กลยุทธ์

ได้แก่

1. จัดอบรมหลักสูตรวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการไทยที่มีค้ากับประเทศมาเลเซีย
2. ส่งเสริมให้มีหลักสูตรสหกิจศึกษาด้านโลจิสติกส์ร่วมกับสถานประกอบการภาคเอกชน จะช่วยให้การสร้างและการผลิต
3. ส่งเสริมพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ระดับ SMEs ให้มีความรู้ ความสามารถ เพิ่มขึ้น โดยให้ความช่วยเหลือ สนับสนุนมาตรการทางภาษี เงินทุน และเทคโนโลยี
4. ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ พัฒนาองค์กรและได้รับประกาศนียบัตรรับรองคุณภาพและนำไปปฏิบัติงานจริงเป็นที่ยอมรับสามารถนำประกาศนียบัตรลดหย่อนภาษีได้เหมือนการอบรมและพัฒนา
5. การยกระดับคนขับรถบรรทุก โดยเน้นการพัฒนาความรู้ความสามารถในการใช้ภาษาของประเทศเพื่อนบ้าน
6. การเป็นศูนย์กลางการฝึกอบรมในภูมิภาคแข่งขันกับประเทศมาเลเซีย และประเทศในกลุ่มอาเซียน

นโยบายที่ 5 การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 7 กลยุทธ์

ได้แก่

1. การพัฒนา SMEs ด้านโลจิสติกส์ โดยการจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) กับผู้ประกอบการในประเทศมาเลเซีย
2. การส่งเสริม Logistics Service provider ในการลงทุนต่างประเทศ สำหรับผู้ประกอบการไทยที่มีขีดความสามารถในการลงทุนด้านโลจิสติกส์ในต่างประเทศ
3. ส่งเสริมพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อการค้า (Trade Logistics) ทั้งการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน
4. ออกกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมขีดความสามารถการแข่งขันและคุ้มครองให้กับผู้ใช้และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้เท่าเทียมกับประเทศมาเลเซีย

5. รัฐบาลควรปรับราคาพลังงานให้เทียบเท่ากับราคาพลังงานของประเทศมาเลเซีย เพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาการลักลอบขนน้ำมัน ตรงบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อไทย มาเลเซีย และสามารถช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและบริการได้

6. ออกกฎหมายส่งเสริม สนับสนุน และควบคุมมาตรฐานผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้เป็นสากลและให้มีสภาวิชาชีพโลจิสติกส์ทำหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางปฏิบัติ

7. สนับสนุนการให้สินเชื่อกับ ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSP) เพื่อให้สามารถแข่งขันด้านการให้บริการโลจิสติกส์กับประเทศมาเลเซียได้

นโยบายที่ 6 การพัฒนากระบวนการทำงานของศุลกากร ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ได้แก่

1. จัดทำศูนย์ การให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ที่ด่านศุลกากรสะเดา และ ปาดังเซบาร์ เพื่อลดระยะเวลา และขั้นตอนในการทำธุรกรรมด้านการขนส่งสินค้าและบริการ

2. ส่งเสริมศุลกากรทำงานเป็นกะ เนื่องจากสามารถลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ ในส่วนที่ต้องจ่ายค่าล่วงเวลาในการทำงาน

3. ขยายด่านศุลกากรสะเดา เพื่อลดความแออัดจากการขนส่งทางถนนเพื่อเข้าไปส่งสินค้ายังประเทศมาเลเซีย

นโยบายที่ 7 การพัฒนากระบวนการทำงานของศุลกากร ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ได้แก่

1. จัดตั้งสมาคมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย

2. รัฐบาลส่งเสริม สนับสนุนให้เกิดความร่วมมือของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย

3. สร้างเครือข่ายการขนส่งหลายรูปแบบ

อภิปรายผลการวิจัย

จากวัตถุประสงค์การวิจัยเรื่อง กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซีย เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้วิจัยได้ดำเนินการอภิปรายผลตามวัตถุประสงค์โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. เพื่อศึกษาบริบทระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1.1 ประสิทธิภาพของการดำเนินงานทางด้านกรมศุลกากร พบว่า ด่านสะเดาปัจจุบันมีการขยายด่านเพื่อลดความแออัดโดยเพราะบริเวณตรวจคนเข้าเมือง เพิ่มช่องทางให้บริการมากยิ่งขึ้น และข้อควรจะต้องปรับปรุงคือควรต้องรับทำระบบ National Single window : NSW ซึ่งสอดคล้องกับ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2557 เห็นว่า การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในอาเซียนควรจะมีการนำระบบ National Single Window (NSW) มาใช้ทุกประเทศ

1.2 คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง พบว่า คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานของด้านศุลกากรกระแสดาถนนยังคงมีความแออัด และด้านศุลกากรทั้งสองด้านมีสถานีบริการเชื้อเพลิง แต่ป่าตั้งศุลกากรป่าดงเบขาร์ไม่มีคลังสินค้าทั้งสองด้านมีความสะดวกในระบบสัญญาณโทรศัพท์ที่ใช้ในการสื่อสาร ซึ่งสอดคล้องกับ มีความสอดคล้องกับผลการวิจัยของวเรศรา วีระวัฒน์ (2556) พบว่า ประเทศไทยกับมาเลเซียมีปัจจัยความพร้อมในการเชื่อมต่อมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับลาว กัมพูชา และพม่า กล่าวคือมีโครงสร้างรางรถไฟที่เป็นขนาด มิเตอร์ เกจเหมือนกันและมีการให้บริการเดินรถไฟดีเซลรางระหว่างประเทศ และจากแนวคิดของธนาคารโลกที่กล่าวไว้ว่า การประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน ใช้โครงสร้างพื้นฐานเป็นเกณฑ์การวัด อีกทั้งผลการวิจัยของวิรัช สุขสิริวรบุตร (2554) ได้ประยุกต์วิธีการวิเคราะห์ลำดับชั้นมาสร้างดัชนีชี้วัดการอำนวยความสะดวกในการค้าสำหรับท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย โดยมีโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ การบริหารจัดการท่าเรือ ระบบพิธีการศุลกากร และการบังคับใช้กฎระเบียบภาครัฐ

1.3 การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ พบว่า ราคาในการจัดการขนส่งทั้งด้านศุลกากรสะเดาและด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์มีการจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ เนื่องจากผู้ประกอบการไม่ได้นำเทคโนโลยีที่มีราคาสูงมาใช้ในการประกอบธุรกิจทำให้ต้นทุนในราคาขนส่งต่ำ

1.4 ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ พบว่า การให้บริการของประเทศไทยยังขาดการฝึกอบรมพนักงานให้มีความสามารถในการสื่อสารการให้คำปรึกษาการแก้ปัญหา รวมถึงทักษะในการสื่อสารได้ชัดเจน

1.5 การติดตามสถานะการจัดส่ง พบว่า ประเทศไทยและประเทศมาเลเซียมีระบบติดตามการจัดส่ง โดยประเทศไทยจะใช้ระบบการติดตามด้วยระบบ GPS

1.6 ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง พบว่า มาเลเซียมีข้อได้เปรียบกว่าประเทศไทยเพราะระบบการเมืองเข้มแข็ง สามารถขนส่งได้รวดเร็วเพราะ มีระบบสาธารณูปโภคที่ดี คุณภาพถนนที่ดี มีท่าเรือที่มีประสิทธิภาพ หากประเทศไทยนั้นจะมีความสามารถทางการส่งสินค้าตรงต่อเวลาเทียบเท่ากับมาเลเซีย นั้น จะต้องเพิ่มประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้เทียบเท่ากับประเทศมาเลเซียทั้งคุณภาพถนน ทางรางและทางน้ำ

2. เพื่อศึกษาศักยภาพภายในและภายนอกของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2.1 ศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ด้านศุลกากรสะเดา พบว่า ด้านศุลกากรสะเดามีศักยภาพในการติดตามสถานะการจัดส่ง เป็นอันดับที่หนึ่ง ความตรงต่อเวลาในการจัดส่งเป็นลำดับที่สอง ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ เป็นลำดับที่สาม และประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร ผู้ให้ข้อมูลหลักได้จัดอันดับศักยภาพไว้ในลำดับที่สี่ การจัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ เป็นลำดับที่ 5 และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง เป็นลำดับสุดท้าย ซึ่งยังคงแสดงให้เห็นว่า คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง คงเป็นประเด็นที่ควรมีการพัฒนาเพื่อสามารถแข่งขันด้านโลจิสติกส์กับ

ประเทศเพื่อนบ้านได้ ซึ่งสอดคล้องกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปี 2557

2.2 ศักยภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ พบว่า ด้านปาดังเบซาร์ มีศักยภาพด้านการจัดการขนส่งสินค้าด้วย ราคาที่แข่งขันได้ เป็นอันดับที่หนึ่งรองลงมาคือ ความสามารถ และคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ ตามด้วยการติดตามสถานะการจัดส่ง ความตรงต่อเวลา ในการจัดส่ง ที่มีศักยภาพเป็นลำดับที่สี่ ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร มี ศักยภาพลำดับที่ห้า และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง เป็นลำดับสุดท้าย ซึ่งสอดคล้องกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติปี 2557

3. เพื่อสร้างกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย - มาเลเซียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สามารถกำหนดนโยบาย 7 ด้าน ดังนี้

นโยบายที่ 1 การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย ด้านการขนส่งทางบก ประกอบไปด้วย 4 กลยุทธ์ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 1.1 จัดทำโครงการ การเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย (Thailand Connectivity)

โดยมีเป้าหมายในการจัดระบบขนส่งเพื่อการเชื่อมต่อระบบทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงแผนงานด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว และการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงปัจจัยและแหล่งผลิตสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการซื้อขายและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง

กลยุทธ์ที่ 1.2 การพัฒนา Land bridge

โดยมีเป้าหมายในการเชื่อมโยงระหว่างไทย มาเลเซีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่ง และโลจิสติกส์ โดยการเพิ่มการขนส่งทางน้ำเป็นหลัก รองลงมาคือการขนส่งทางราง และให้มีการเชื่อมผ่านโดยการขนส่งทางถนน

กลยุทธ์ที่ 1.3 จัดตั้งสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ

เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ นโยบาย แนวทางการจัดสรรงบประมาณ ด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะ จะทำให้เกิดประสิทธิภาพในด้านการขนส่งสินค้าไม่ว่าจะเป็น การขนส่งทางราง การขนส่งน้ำ การขนส่งทางถนน

กลยุทธ์ที่ 1.4 การลดการขนส่งเที่ยวเปล่าของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

ผู้ประกอบการควรมีพันธมิตรทางการค้าและมีการขนส่งสินค้าเที่ยวกลับ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและเป็นการลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการประเทศไทยมาเลเซียตลอดจนการขนส่งในกลุ่มประเทศอาเซียน

นโยบายที่ 2 การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย ด้านการขนส่งทางราง ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 2.1 สนับสนุนให้มีสถานบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (IDC) ตรงด้านปาดังเบซาร์ เพื่อเป็นจุดขนถ่ายสินค้าที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์ จะทำให้เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางราง และลดต้นทุนด้านเวลา หากมีสถานบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (IDC) ทำให้ไม่ต้องลากสินค้าไปบรรจุตู้คอน

เทนเนอร์ที่ ลาดกระบังแล้วลากกลับมายังป่าดงเบขาร์ ทั้งนี้ สามารถสร้างสถานบรรจุและแยกสินค้า กล่อง (IDC) ที่ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช เนื่องจากเป็นเส้นทางขนส่งทางรางที่เชื่อมต่อ มายังสถานีรถไฟป่าดงเบขาร์ได้

กลยุทธ์ที่ 2.2 ผลักดันการพัฒนารถไฟรางคู่ เพื่อให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจากไทย ไปมาเลเซีย ขนส่งได้มากขึ้นและมีความรวดเร็วขึ้น โดยการได้รับงบประมาณจากภาครัฐ เนื่องจาก ประเทศมาเลเซียได้พัฒนารถไฟรางคู่ แต่ประเทศไทยยังคงเป็นรางเดี่ยว ทำให้รอบในการขนส่งสินค้า ในแต่ละวันเพียง 300 ตู้คอนเทนเนอร์ หากมีการพัฒนาเป็นระบบรางคู่จะสามารถขนส่งสินค้าทางราง ได้มากขึ้น

กลยุทธ์ที่ 2.3 สนับสนุนให้ภาคเอกชนใช้ระบบการขนส่งทางราง โดยการปรับเปลี่ยน โหมดการขนส่งไปสู่ทางรางและทางน้ำ เพราะการขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นการขนส่งสินค้าใน ปริมาณน้ำหนักมากและขนส่งได้ครั้งละมากๆ หากมีโครงสร้างพื้นฐาน ท่าเรือ และระบบรางที่ดี ภาคเอกชนควรปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพด้านการขนส่งมากยิ่งขึ้น

กลยุทธ์ที่ 2.4 การปฏิรูประบบรถไฟไทย

โดยการขนส่งทางรางควรแยกออกมาเป็นรูปบริษัทภายใต้การถือหุ้นของ รฟท คล้าย โครงการแอร์พอร์ตลิงก์ เพื่อทำหน้าที่ในการให้บริการด้านขนส่งทางรางให้มีความสะดวกรวดเร็ว มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการบริการควรมีผู้เชี่ยวชาญ การดำเนินงานควรนำรูปแบบการบริหารจัดการ บริษัท การบินไทยเข้ามาเป็นโมเดล มีการกระจายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์

นโยบายที่ 3 การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 5 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาระบบ National Single Window ควรให้กระทรวงเทคโนโลยี สารสนเทศ เข้ามามีส่วนร่วม เพราะ National Single Window ที่กรมศุลกากรพัฒนาเป็นการบูรณา การเชิงข้อมูล (Soft ware) แต่จำเป็นจะต้องมี National Gate-Way ซึ่งจะเป็นส่วนอง Network ให้ การ Access ข้อมูลซึ่งจะมีขนาดใหญ่กว่า ระบบ E-Customs ในปัจจุบัน และควรมีการมอบหมาย ศุลกากร กำหนดตัวชี้วัดผลการดำเนินงานของแผน National Single Window เป็นรายปี รวมทั้ง ปรับปรุงกฎระเบียบการค้าและการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดน (CBTA) เพื่อลดต้นทุนด้านเอกสารและ พิธีการอำนวยความสะดวกทางการค้า

กลยุทธ์ที่ 3.2 ให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารกำหนดนโยบายให้สิทธิ พิเศษและใบอนุญาตทำงานแก่ผู้มีประสบการณ์ความรู้ด้านสารสนเทศและโลจิสติกส์ต่างประเทศ เพื่อให้มีผู้มีประสบการณ์สามารถเข้ามาช่วยในการทำงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในประเทศไทยได้ รวมทั้งยังสามารถถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับผู้ทำงานด้านสารสนเทศและโลจิสติกส์ภายในประเทศไทย

กลยุทธ์ที่ 3.3 ส่งเสริมให้คนไทยเปิดบริษัทที่ปรึกษาเกี่ยวกับโลจิสติกส์และระบบสารสนเทศ

กลยุทธ์ที่ 3.4 สามารถเชื่อมโยงการขนส่งด้วยระบบฐานข้อมูล เพื่อให้เกิดการค้าแบบ E-Commerce เต็มรูปแบบ ทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่และมุ่งพัฒนา SMEs ให้มีระบบฐานข้อมูลในการเชื่อมโยงการขนส่ง

กลยุทธ์ที่ 3.5 ส่งเสริมให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น e-logistics ให้เข้ามาสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อความสะดวก รวดเร็วและความโปร่งใสลดการคอร์รัปชัน

นโยบายที่ 4 การพัฒนาและจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 6 กลยุทธ์ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 4.1 จัดอบรมหลักสูตรวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการไทยที่ทำการค้ากับประเทศมาเลเซีย โดยในการจัดหลักสูตรดังกล่าว สถาบันการศึกษาควรทำความร่วมมือกับผู้ประกอบการที่ทำการค้ากับประเทศมาเลเซีย ในการจัดอบรมหลักสูตรวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล เพื่อสร้างความเป็นมืออาชีพภาคเอกชนไทยในระดับสากล เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจไทย (National Competitiveness) และนำไปสู่การเชื่อมโยงและเติบโตของธุรกิจระหว่างประเทศในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

กลยุทธ์ที่ 4.2 ส่งเสริมให้มีหลักสูตรสหกิจศึกษาด้านโลจิสติกส์ร่วมกับสถานประกอบการภาคเอกชน จะช่วยให้การสร้างและการผลิตบัณฑิตด้านโลจิสติกส์ให้มีความรู้ความชำนาญ ด้านโลจิสติกส์ โดยเน้นการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบกับประเทศในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และให้มีการทำการแลกเปลี่ยนนักศึกษาระหว่างประเทศที่ทำความร่วมมือ เพื่อได้ทราบถึงบริบทโลจิสติกส์ของประเทศนั้นๆ

กลยุทธ์ที่ 4.3 ส่งเสริมพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ระดับ SMEs ให้มีความรู้ ความสามารถเพิ่มมากขึ้น โดยให้ความช่วยเหลือ สนับสนุนมาตรการทางภาษี เงินทุน และเทคโนโลยี เพื่อให้ผู้ประกอบการระดับ SMEs มีเงินทุนในการลงทุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และสามารถนำเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยมาใช้ในการติดตามสถานะการจัดส่งสินค้า

กลยุทธ์ที่ 4.4 ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ พัฒนาองค์กรและได้รับประกาศนียบัตรรับรองคุณภาพและนำไปปฏิบัติงานจริงเป็นที่ยอมรับสามารถนำประกาศนียบัตรลดหย่อนภาษีได้เหมือนการอบรมและพัฒนา

กลยุทธ์ที่ 4.5 การยกระดับคนขับรถบรรทุก โดยเน้นการพัฒนาความรู้ความสามารถในการใช้ภาษาของประเทศเพื่อนบ้าน โดยภาครัฐร่วมกับภาคเอกชน ที่ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์โดยการจัดอบรมให้ความรู้ด้านภาษาในกลุ่มอาเซียน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ 4.6 การเป็นศูนย์กลางการฝึกอบรมในภูมิภาคแข่งขันกับประเทศมาเลเซีย และประเทศในกลุ่มอาเซียน เพื่อจัดอบรมให้ความรู้ในด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งทางบก ทางน้ำ ทางราง และอบรมด้านภาษาที่ใช้ในกลุ่มอาเซียน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

นโยบายที่ 5 การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 7 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 5.1 การพัฒนา SMEs ด้านโลจิสติกส์ โดยการจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) กับผู้ประกอบการในประเทศมาเลเซีย ซึ่งการพัฒนาเครือข่ายจะเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มศักยภาพการแข่งขัน ในการให้การพัฒนาที่เป็นแบบ Door to Door ซึ่ง SMEs ไทยไม่มีสาขาหรือบริษัทร่วมทุนก็จะสามารถไปใช้เครือข่ายหรือเอเย่นในประเทศมาเลเซียได้ ทั้งนี้สามารถนำไปสู่การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

กลยุทธ์ที่ 5.2 การส่งเสริม Logistics Service provider ในการลงทุนต่างประเทศ สำหรับผู้ประกอบการไทยที่มีขีดความสามารถในการลงทุนด้านโลจิสติกส์ในต่างประเทศ โดยการสนับสนุนจากภาครัฐให้มีการร่วมทุนกับนักธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้านและในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

กลยุทธ์ที่ 5.3 ส่งเสริมพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อการค้า (Trade Logistics) ทั้งการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน เพื่อเพิ่มอำนาจทางการค้า ให้ผู้ประกอบการสามารถทำการค้าระหว่างประเทศที่สามได้

กลยุทธ์ที่ 5.4 ออกกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมขีดความสามารถการแข่งขันและคุ้มครองให้กับผู้ใช้และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้เท่าเทียมกับประเทศมาเลเซีย

กลยุทธ์ที่ 5.5 รัฐบาลควรปรับราคาพลังงานให้เทียบเท่ากับราคาพลังงานของประเทศมาเลเซีย เพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาการลักลอบขนน้ำมัน ตรงบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อไทย มาเลเซีย และสามารถช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและบริการได้

กลยุทธ์ที่ 5.6 ออกกฎหมายส่งเสริม สนับสนุน และควบคุมมาตรฐานผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้เป็นสากลและให้มีสาขาวิชาชีพโลจิสติกส์ทำหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางปฏิบัติ

กลยุทธ์ที่ 5.7 สนับสนุนการให้สินเชื่อกับ ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSP) เพื่อให้สามารถแข่งขันด้านการให้บริการโลจิสติกส์กับประเทศมาเลเซียได้

นโยบายที่ 6 การพัฒนากระบวนการทำงานของศุลกากร ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 6.1 จัดทำศูนย์ One Stop Service ที่ด่านศุลกากรสะเดา และ ปาดังเซเบาร์ เพื่อลดระยะเวลา และขั้นตอนในการทำธุรกรรมด้านการขนส่งสินค้าและบริการ

กลยุทธ์ที่ 6.2 ส่งเสริมศุลกากรทำงานเป็นกะ เนื่องจากสามารถลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการในส่วนที่ต้องจ่ายค่าล่วงเวลาในการทำงานระบบศุลกากร เพื่อส่งผลให้การดำเนินงานด้านศุลกากรประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

กลยุทธ์ที่ 6.3 ขยายด้านศุลกากรสะเดา เพื่อลดความแออัดจากการขนส่งทางถนนเพื่อข้ามไปส่งสินค้ายังประเทศมาเลเซีย โดยภาครัฐให้งบประมาณสนับสนุน และการเวนคืนพื้นที่ชุมชนในการขยายด้านดังกล่าว

นโยบายที่ 7 การพัฒนากระบวนการทำงานของศุลกากร ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 7.1 จัดตั้งสมาคมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย โดยสมาชิกในสมาชิกในสมาคมคือผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ทั้งของประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย เพื่อให้สมาชิกของทั้งสองประเทศได้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาระบบรูปแบบการขนส่ง และเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งสมาคมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ดำเนินการจัดอบรมให้ความรู้แก่สถาบันการศึกษา หรือหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

กลยุทธ์ที่ 7.2 รัฐบาลส่งเสริม สนับสนุนให้เกิดความร่วมมือของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย โดยการเป็นศูนย์กลางการให้ข้อมูลและการจัดสัมมนาที่เกี่ยวข้องกับทั้งสองประเทศ หรือจัดตั้งศูนย์ส่งเสริมผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมาเลเซียเพื่อให้ทั้งสองประเทศเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในประเทศไทยมาเลเซีย

กลยุทธ์ที่ 7.3 สร้างเครือข่ายการขนส่งหลายรูปแบบ

ผู้ประกอบการด้านการขนส่งควรมีการจัดตั้งสมาคมขนส่งหลายรูปแบบขึ้นเฉพาะประเทศไทย มาเลเซีย โดยเป็นกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ ทางถนน และองค์กรรัฐวิสาหกิจการรถไฟที่จะเป็นเครือข่ายในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร และการช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่งรูปแบบต่างๆที่มีปัญหาในการขนส่งสินค้า ซึ่งการสร้างเครือข่ายดังกล่าวจะทำให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและยังสร้างความเชื่อมั่นให้กับประเทศที่ส่งสินค้ากับประเทศไทย

จากการวิจัยกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เมื่อพิจารณาจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จะเห็นได้ว่าการดำเนินการไปแล้วบางกลยุทธ์ และอยู่ระหว่างการดำเนินงานบางกลยุทธ์ โดยมีกลยุทธ์ที่ผู้วิจัยนำเสนอเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทและสภาพแวดล้อม ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อองค์กร อย่างไรก็ตามการวิจัยครั้งนี้ได้จากการรวบรวมแนวคิด ทฤษฎี ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้ให้ข้อมูลหลักซึ่งสามารถเกิดประโยชน์ในการนำไปใช้เชิงนโยบาย และนำไปสู่การปฏิบัติตลอดจนสามารถควบคุมและเป็นตัวชี้วัดได้ของรัฐในระดับระดับท้องถิ่น ภูมิภาค และ ระดับประเทศ ทั้งภาครัฐและเอกชน ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 36 นโยบายที่ 1 การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย ด้านการขนส่งทางบก

นโยบาย	กลยุทธ์	ผลลัพธ์
การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย ด้านการขนส่งทางบก	1.จัดทำโครงการ Thailand Connectivity มีเป้าหมายในการจัดระบบขนส่งเพื่อการเชื่อมต่อระบบทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงแผนงานด้านส่งเสริมการท่องเที่ยวและการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงปัจจัยและแหล่งผลิตสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการซื้อขายและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง	1.เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งภาครัฐและเอกชนในระบบโลจิสติกส์ของไทยมาเลเซีย รวมทั้งเชื่อมโยงการเคลื่อนย้ายสู่ภูมิภาคในอาเซียน 2.ลดต้นทุนในการขนส่งทางบกของประเทศไทยมาเลเซียตลอดจนการเชื่อมกับประเทศในกลุ่มอาเซียน
	2.การพัฒนา เส้นทางเชื่อมโยงชายฝั่งทะเล (Land bridge) เชื่อมโยงระหว่างไทย มาเลเซีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์โดยการเพิ่มการขนส่งทางน้ำเป็นหลัก รองลงมาคือการขนส่งทางราง	1.เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งภาครัฐและเอกชนในระบบโลจิสติกส์ของไทยมาเลเซีย รวมทั้งเชื่อมโยงการเคลื่อนย้ายสู่ภูมิภาคในอาเซียน 2.เป็นการขนส่งทางเลือก
	3.จัดตั้งสำนักงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ นโยบาย แนวทางการจัดสรรงบประมาณ	เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศ ทั้งภาครัฐและเอกชนนำไปสู่การทำ National Single Window (NSW)
	4.การลดการขนส่งเที่ยวเปล่าของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์	ลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการประเทศไทยมาเลเซียตลอดจนการขนส่งในกลุ่มประเทศอาเซียน

ตารางที่ 37 นโยบายที่ 2 การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย ด้านการขนส่ง
ทางราง

นโยบาย	กลยุทธ์	ผลลัพธ์
การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซียด้านการขนส่งทางราง	1. สนับสนุนให้มีสถานบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (IDC) ตรงด้านปาดังเบซาร์ เพื่อเป็นจุดขนถ่ายสินค้าที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์	1.เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งทางรางมากยิ่งขึ้น 2.ลดต้นทุนการขนส่งในประเทศไทย มาเลเซียตลอดจนการเชื่อมโยงกลุ่มประเทศอาเซียน
	2. ผลักดันการพัฒนารถไฟรางคู่ เพื่อให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจากไทยไปมาเลเซีย ขนส่งได้มากขึ้นและมีความรวดเร็วขึ้น	เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งทางราง
	3. สนับสนุนให้ภาคเอกชนใช้ระบบการขนส่งทางราง โดยการปรับเปลี่ยนโหมดการขนส่งไปสู่ทางรางและทางน้ำ	เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งทางรางให้กับผู้ประกอบการ
	4. การปฏิรูประบบรถไฟไทย โดยการขนส่งทางรางควรแยกออกมาเป็นรูปบริษัทภายใต้การถือหุ้นของ รฟท. เพื่อทำหน้าที่ในการให้บริการด้านขนส่งทางราง	เพื่อให้เกิดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทางราง

ตารางที่ 38 นโยบายที่ 3 การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์

นโยบาย	กลยุทธ์	ผลลัพธ์
การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์	1. พัฒนาระบบ National Single Window และมอบหมายศุลกากร กำหนดตัวชี้วัดผลการดำเนินงานของแผน National Single Window (NSW) เป็นรายปี	มีประสิทธิภาพด้านพิธีการศุลกากร ส่งผลต่อระบบโลจิสติกส์ในอาเซียน มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
	2. ให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารกำหนดนโยบายให้สิทธิพิเศษและใบอนุญาตทำงานแก่ผู้มีประสบการณ์ความรู้ด้านสารสนเทศและโลจิสติกส์ต่างประเทศ	บุคลากรด้านโลจิสติกส์มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 38 นโยบายที่ 3 การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ (ต่อ)

นโยบาย	กลยุทธ์	ผลลัพธ์
	3.ส่งเสริมให้คนไทยเปิดบริษัทที่ปรึกษาเกี่ยวกับโลจิสติกส์และระบบสารสนเทศ	บุคคลากรด้านโลจิสติกส์มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น
	4.สามารถเชื่อมโยงการขนส่งด้วยระบบฐานข้อมูล เพื่อให้เกิดการค้าแบบ E-Commerce เต็มรูปแบบ ทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่และมุ่งพัฒนา SMEs	เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในการทำการค้าระหว่างประเทศ
	5.ส่งเสริมให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น e-logistics ให้เข้ามาสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อความสะดวก รวดเร็วและความโปร่งใส	ทำให้ระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 39 นโยบายที่ 4 การพัฒนาและจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์

นโยบาย	กลยุทธ์	ผลลัพธ์
การพัฒนาและจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์	1.จัดอบรมหลักสูตรวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการไทยที่ทำการค้ากับประเทศมาเลเซีย	มีบุคคลากรที่มีคุณภาพ และสอดคล้องกับวิชาชีพมากยิ่งขึ้น
	2.ส่งเสริมให้มีหลักสูตรสหกิจศึกษาด้านโลจิสติกส์ร่วมกับสถานประกอบการภาคเอกชน จะช่วยให้การสร้างและการผลิตบัณฑิต	มีบุคคลากรที่มีคุณลักษณะตามความต้องการของผู้ประกอบการ
	3.ส่งเสริมพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ระดับ SMEs ให้มีความรู้ ความสามารถ เพิ่มขึ้น โดยให้ความช่วยเหลือ สนับสนุน มาตรการทางภาษี เงินทุน และเทคโนโลยี	ผู้ประกอบการมีคุณภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
	4.ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์พัฒนาองค์กรและได้รับประกาศนียบัตรรับรองคุณภาพและนำไปปฏิบัติงานจริงเป็นที่ยอมรับสามารถนำประกาศนียบัตรลดหย่อนภาษีได้เหมือนการอบรมและพัฒนา	ผู้ประกอบการมีคุณภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ตารางที่ 39 นโยบายที่ 4 การพัฒนาและจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ (ต่อ)

นโยบาย	กลยุทธ์	ผลลัพธ์
	5.การยกระดับคนขับรถบรรทุก โดยเน้นการพัฒนาความรู้ความสามารถในการใช้ภาษาของประเทศเพื่อนบ้าน	คุณภาพการให้บริการที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
	6.การเป็นศูนย์กลางการฝึกอบรมในภูมิภาค แข่งขันกับประเทศมาเลเซีย และประเทศในกลุ่มอาเซียน	มีกลไกการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ตารางที่ 40 นโยบายที่ 5 การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์

นโยบาย	กลยุทธ์	ผลลัพธ์
การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์	1. การพัฒนา SMEs ด้านโลจิสติกส์ โดยการจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) กับผู้ประกอบการในประเทศมาเลเซีย	เพื่อเพิ่มอำนาจทางการค้า
	2. การส่งเสริม Logistics Service provider ในการลงทุนต่างประเทศ สำหรับผู้ประกอบการไทย ที่มีขีดความสามารถในการลงทุนด้านโลจิสติกส์ในต่างประเทศ	เพิ่มโอกาสให้กับผู้ประกอบการ
	3.ส่งเสริมพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อการค้า(Trade Logistics) ทั้งการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน	เพิ่มโอกาสให้กับผู้ประกอบการ
	4.ออกกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมขีดความสามารถการแข่งขันและคุ้มครองให้กับผู้ใช้และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้เท่าเทียมกับประเทศมาเลเซีย	เพิ่มโอกาสให้กับผู้ประกอบการ
	5.รัฐบาลควรปรับราคาพลังงานให้เทียบเท่ากับราคาพลังงานของประเทศมาเลเซียเพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาการล้นกลบขนน้ำมัน ตรงบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อไทย มาเลเซีย และสามารถช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและบริการได้	เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ตารางที่ 40 นโยบายที่ 5 การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์ (ต่อ)

นโยบาย	กลยุทธ์	ผลลัพธ์
การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์	6.ออกกฎหมายส่งเสริม สนับสนุน และควบคุมมาตรฐานผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้เป็นสากล และให้มีสภาวิชาชีพโลจิสติกส์ทำหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางปฏิบัติ	สร้างความเชื่อมั่นให้กับคู่ค้าในประเทศไทย มาเลเซียตลอดจนอาเซียน
	7.สนับสนุนการให้สินเชื่อกับ LSP เพื่อให้สามารถแข่งขันด้านการให้บริการโลจิสติกส์กับประเทศมาเลเซียได้	เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ตารางที่ 41 นโยบายที่ 6 การพัฒนากระบวนการศุลกากร

นโยบาย	กลยุทธ์	ผลลัพธ์
การพัฒนากระบวนการศุลกากร	1.จัดทำศูนย์ One Stop Service ที่ด่านศุลกากรสะเดา และ ปาดังเซเบร์ เพื่อลดระยะเวลาและขั้นตอนในการทำธุรกรรมด้านการขนส่งสินค้าและบริการ	ทำให้เกิดความรวดเร็วในการให้บริการและลดต้นทุนสำหรับผู้ประกอบการ
	2.ส่งเสริมศุลกากรทำงานเป็นกะเนื่องจากสามารถลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการในส่วนที่ต้องจ่ายค่าล่วงเวลาในการทำงาน	ระบบศุลกากรมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
	3.ขยายด่านศุลกากรสะเดา เพื่อลดความแออัดจากการขนส่งทางถนนเพื่อข้ามไปส่งสินค้ายังประเทศมาเลเซีย	ลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 42 นโยบายที่ 7 การสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชน

นโยบาย	กลยุทธ์	ผลลัพธ์
การสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชน	1.จัดตั้งสมาคมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย	เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในประเทศไทยมาเลเซีย
	2.รัฐบาลส่งเสริม สนับสนุนให้เกิดความร่วมมือของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซีย	เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในประเทศไทยมาเลเซีย
	3.สร้างเครือข่ายการขนส่งหลายรูปแบบ	เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในประเทศไทยมาเลเซีย

จากนโยบาย 7 ด้าน นำมาซึ่งกลยุทธ์ 32 กลยุทธ์ ผู้วิจัยได้สรุปออกมาเป็น โมเดลภาพ Connectivity Chain ดังภาพที่ 12



ภาพที่ 12 โมเดล Conectivity Chain

จากภาพแสดงให้เห็น องค์ประกอบในการสร้างกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย ประกอบไปด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนให้มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง การพัฒนารูปแบบการขนส่งทางรางให้เปลี่ยนจากรางเดี่ยวเป็นรางคู่เพื่อการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมากขึ้นและเป็นช่องทางการขนส่งสินค้าจากไทย ไปยัง มาเลเซียอีกช่องทาง การพัฒนาการดำเนินงานด้านบุคลากรให้มีการจัดทำแบบเบ็ดเสร็จ และมีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการดำเนินงานด้านบุคลากรและการขนส่งของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีความรู้ความสามารถเฉพาะด้าน และเสริมสร้างทักษะภาษาให้กับบุคลากร อีกทั้งมีการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนเพื่อเป็นพันธมิตรทางการค้าและบริการเพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุน ทั้งนี้ผู้วิจัยเห็นว่าสิ่งสำคัญที่จะทำให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย มีการพัฒนาต้องเริ่มจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งสำคัญ

ประโยชน์ของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้สามารถใช้เป็นกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนั้นผลการวิจัยในครั้งนี้จึงก่อให้เกิดประโยชน์เชิงทฤษฎี (Theoretical Contributions) เพื่อนำผลการวิจัยไปพัฒนาต่อยอดองค์ความรู้ใหม่ และประโยชน์เชิงการจัดการ (Managerial Contributions) เกิดประโยชน์ในการนำไปใช้เชิงนโยบาย และนำไปสู่การปฏิบัติตลอดจนสามารถควบคุมและเป็นตัวชี้วัดได้ของรัฐในระดับจังหวัด ท้องถิ่น ภูมิภาค และระดับประเทศ ทั้งภาครัฐและเอกชน

1. ประโยชน์เชิงทฤษฎี

งานวิจัยครั้งนี้ก่อให้เกิดประโยชน์ในเชิงทฤษฎีสองประการ ประการแรก เป็นการประเมินศักยภาพระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย มาเลเซีย ที่ใช้แบบประเมินของธนาคารโลก (LPI) บูรณาการกับการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ โดยแบบประเมินดังกล่าวได้มีการปรับปรุงจากแนวคิดของธนาคารโลก เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทระบบโลจิสติกส์ไทย มาเลเซีย ประการที่สอง การวิจัยครั้งนี้ ได้นำกระบวนการเชิงกลยุทธ์ โดยเริ่มตั้งแต่วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในด้วยเครื่องมือ Value Chain การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกด้วย PESTEL แล้วนำมากำหนดกลยุทธ์ด้วย TOWS Matrix มาสร้างกลยุทธ์ที่เหมาะสมกับบริบทและสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

2. ประโยชน์เชิงการจัดการ

เกิดประโยชน์ในการนำไปใช้เชิงนโยบาย และนำไปสู่การปฏิบัติตลอดจนสามารถควบคุมและเป็นตัวชี้วัดของรัฐในระดับจังหวัด ท้องถิ่น ภูมิภาค และ ระดับประเทศ ทั้งภาครัฐและเอกชน

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

งานวิจัยครั้งนี้ จัดทำเพื่อศึกษาการสร้างกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนั้นประโยชน์ของการวิจัยในครั้งนี้เสนอแนะแนวทางการปฏิบัติให้กับภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในทางนโยบายสำหรับผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์และภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพิ่มพูนองค์ความรู้และสนับสนุนเชิงทฤษฎีที่ได้คัดเลือกจากการทบทวนวรรณกรรมครั้งนี้ และเสนอแนะแนวทางในการทำวิจัยครั้งต่อไป นอกจากนี้ผลการวิจัยยังเป็นประโยชน์ด้านวิชาการที่ควรให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งสำหรับนักวิชาการด้านโลจิสติกส์ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะเชิงทฤษฎี

การศึกษากลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีทฤษฎีที่เกี่ยวข้องหลายทฤษฎี การวิจัยครั้งนี้ได้ทำทฤษฎี การจัดการโลจิสติกส์ และ การจัดการโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์มา แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศมาเลเซีย ปี 2553-2558 แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เครื่องมือประเมินศักยภาพโลจิสติกส์ การสร้างดัชนีชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์ มาบูรณาการร่วมกันในการทำความเข้าใจหลักการที่เป็นเป้าหมายคือ “กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน”

ซึ่งผลการวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล พบว่า มีข้อค้นพบที่สนับสนุนทฤษฎีที่กล่าวมาข้างต้น คือ การได้มาซึ่ง กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนให้มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง การพัฒนารูปแบบการขนส่งทางรางให้เปลี่ยนจากรางเดี่ยวเป็นรางคู่เพื่อการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมากขึ้นและเป็นช่องทางการขนส่งสินค้าจากไทย ไปยัง มาเลเซียอีกช่องทาง การพัฒนาการดำเนินงานด้านศุลกากรให้มีการจัดทำแบบเบ็ดเสร็จ และมีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการดำเนินงานด้านศุลกากรและการขนส่งของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีความรู้ความสามารถเฉพาะด้าน และเสริมสร้างทักษะภาษาให้กับบุคลากร อีกทั้งมีการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนเพื่อเป็นพันธมิตรทางการค้าและการบริการเพื่อส่งเสริมการค้าและการ

2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

ผลการวิจัยครั้งนี้เกิดขึ้นจากการวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก ภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการ จึงมีความเหมาะสมในการวางนโยบาย กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนี้

2.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนให้มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง

2.2 การพัฒนารูปแบบการขนส่งทางรางให้เปลี่ยนจากรางเดี่ยวเป็นรางคู่เพื่อการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมากขึ้นและเป็นช่องทางการขนส่งสินค้าจากไทย ไปยัง มาเลเซีย

2.3 การพัฒนาการดำเนินงานด้านศุลกากรให้มีการจัดทำแบบเบ็ดเสร็จ และมีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการดำเนินงานด้านศุลกากรและการขนส่งของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์

2.4 การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีความรู้ความสามารถเฉพาะด้าน และเสริมสร้างทักษะภาษาให้กับบุคลากร

2.5 การสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนเพื่อเป็นพันธมิตรทางการค้าและการบริการ เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุน

2.6 ภาคเอกชนควรตระหนักข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ทั้งในและต่างประเทศมากยิ่งขึ้น

2.7 ภาครัฐควรสร้างระบบและกลไกในการป้องกันและควบคุมปัญหาการคอร์รัปชันให้ลดน้อยลง

3. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

3.1 หน่วยงานรัฐบาลระหว่างประเทศไทย มาเลเซีย ควรสร้างกรอบความร่วมมือภายใต้กรอบอาเซียนทั้งระยะสั้นและระยะยาว

3.2 ส่งเสริมสนับสนุนให้ผู้ประกอบการระหว่างประเทศไทย มาเลเซีย จัดตั้งสมาคมโลจิสติกส์

3.3 ผลักดันให้เกิดรถไฟรางคู่ด่านปาดังเบซาร์และศูนย์สนับสนุนให้มีสถานบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (IDC)

3.4 การวางระบบบริหารจัดการชายแดนอย่างเป็นรูปธรรมทั้งในระดับชาติและระดับภูมิภาค

3.5 ขับเคลื่อนและเชื่อมต่อระบบสารสนเทศภายในและระหว่างหน่วยงาน (National Single Window)

3.6 สร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ (International assistance and cooperation) ขอรับความช่วยเหลือโดยเฉพาะแนวปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน (Best practices) จากประเทศที่พัฒนาแล้วในการวางระบบจัดการชายแดน

4. ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

นักวิชาการด้านการจัดการโลจิสติกส์ สามารถนำผลการวิจัยไปให้พิจารณาวิเคราะห์สภาพปัญหาด้านวิชาการในการจัดการโลจิสติกส์ โดยควรมีการศึกษาวิจัย กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย กับประเทศในกลุ่มสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อเป็นโยชน์ทางการศึกษาให้กับนักศึกษาและควรมีการแลกเปลี่ยนทางวิชาการกับประเทศที่ทำการศึกษาด้านโลจิสติกส์ และ ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ เพื่อแลกเปลี่ยนการเรียนรู้ซึ่งกันและกัน

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

จากการศึกษาวิจัย กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน งานวิจัยครั้งนี้ ไม่อาจครอบคลุมประเด็นต่างๆได้ทั้งหมด ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในครั้งต่อไป ดังนี้

1. ควรศึกษาความสัมพันธ์เชิงเปรียบเทียบของประเทศไทยกับประเทศอื่นในกลุ่มอาเซียนเพื่อเป็นการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2. ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในการติดตามผลหลังการใช้กลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการสรุปผล การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะดังกล่าวข้างต้น สามารถเป็นตัวชี้วัดว่า ผลในการศึกษาครั้งนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคการศึกษา อันจะส่งผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อไป



รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กัตัญญู หิรัญญูสมบุรณ์. (2544). **การจัดการธุรกิจระหว่างประเทศ**. กรุงเทพมหานคร: สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร.
- กมลชนก สุทธิวิชาทนต์, ศลิษาภมรสถิตย์ และจักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา. (2544) **การจัดการโลจิสติกส์**. กรุงเทพมหานคร : แมคกรอ-ฮิล
- กรกรัณย์ ชีวะตระกูลพงษ์ และจิตติชัย รุจกนกนาฏ. (2554). **โครงการผลกระทบของการปรับรูปร่างอันวายความสะดวกทางการค้าตามข้อตกลงประชาคมอาเซียนที่มีต่อขนส่งสินค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน**. กรุงเทพฯ:จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2548). **ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โอกาสทางการค้าและการลงทุนของไทย**. นนทบุรี: สำนักเอเชียตะวันออก.
- กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. (2557). **การวิเคราะห์ศักยภาพเกษตรของประเทศไทยเปรียบเทียบกับสมาชิกอาเซียน : สหพันธรัฐมาเลเซีย : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร**. กรุงเทพฯ: ศูนย์ปฏิบัติการเศรษฐกิจการเกษตร.
- กระทรวงพาณิชย์. กรมการค้าต่างประเทศ. (2554). **สินค้าที่มีมาตรการนำเข้า-ส่งออก**. นนทบุรี: สำนักบริหารการค้าสินค้าทั่วไป.
- กระทรวงพาณิชย์. กรมส่งเสริมการส่งออก. (2555). **คู่มือการค้าและการลงทุน สหพันธรัฐมาเลเซีย**. กรุงเทพฯ: สำนักข่าวพาณิชย์ กรมส่งเสริมการส่งออก
- กาญจน์วี ฐนโชติรุ่งสาทิส. (2557). “ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของโลจิสติกส์ขนส่งข้าวไทยในเส้นทางขนส่งจากจังหวัดนครสวรรค์ส่งออกต่างประเทศ.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์.
- เกษรา หลิมพานิช.(2539). “การค้าของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- คณะกรรมการบริหารจังหวัดแบบบูรณาการจังหวัดสงขลา. (2557). “แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา.” แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา ปี 2557- 2560 โดยคณะกรรมการบริหารจังหวัดแบบบูรณาการจังหวัด สงขลา, ธันวาคม.
- คณะอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์ วุฒิสภา. (2554). “นโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2554.” รายงานการศึกษา เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยคณะกรรมการ การคมนาคม วุฒิสภา, สิงหาคม.
- ครรชิต พุทธิโกษา. (2554). **กรอบประเด็นการวิจัยของประเทศไทยให้พร้อมรับสถานการณ์ การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.
- คำนาย อภิปรัชญาสกุล. (2550). **โลจิสติกส์และการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน กลยุทธ์สำหรับลดต้นทุนและเพิ่มกำไร**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: บริษัทดวงกลมสมัย จำกัด เพิ่มกำไร.

- งามฤดี ลิ้มหลักทอง. (2549). “การจัดการโลจิสติกส์เพื่อความเป็นเลิศในการให้บริการ กรณีศึกษา เครื่องมือวิทยาศาสตร์จำกัด.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- จิรภา ปัญญาศิริ. (2553). “การปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานของฝ่ายเอกสารส่งออก กรณีศึกษา บริษัทซีพี อินเทอร์เน็ต จำกัด.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษานิพนธ์ สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- จุฬา สุมานพ. (2557). **การเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้าน.** กรุงเทพฯ : สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรขนส่งและจราจร.
- เจริญชัย คำยอด. (2553). “แนวทางในการส่งเสริมการค้าชายแดนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษา เทศบาลเขมราฐ อำเภอเขมราฐ จังหวัดอุบลราชธานี.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการปกครองท้องถิ่น บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ฉกาจ วิสัย. (2556). **แนวทางการบริหารจัดการระบบคลังสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.** กรุงเทพฯ: สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- ชปา จิตต์ประทุม. (2540). **ไทยกับมาเลเซีย.** กรุงเทพฯ: สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชมเพลิน สุวรรณภานู. (2548). **การอำนวยความสะดวกทางการค้า.** กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.
- ชัยโชค จุลศิริวงศ์. (2542). **การพัฒนาเศรษฐกิจการเมืองมาเลเซีย.** กรุงเทพฯ: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ชาคริยา ธาระรูป. (2552). “การวิเคราะห์ต้นทุนและการลดต้นทุนโลจิสติกส์ กรณีศึกษาบริษัทกาวอุตสาหกรรม.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษานิพนธ์ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- ชื่นชีวา ชีวะธรรม. (2540). **ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซีย พ.ศ.2535-2538วิเคราะห์ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคและส่งเสริมความสัมพันธ์.** กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- โชคชัย อักษรนันท์. (2543). **การค้าและการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน.** กรุงเทพฯ: กองกรรมาธิการ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.
- ณัฐพงศ์ ชูโชติถาวร. (2554). “ผลกระทบโครงการทำเรื่อน้ำลิกทวายต่อระบบโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมหลักภายในประเทศ.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษานิพนธ์ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
- ณรงค์ชัย กุศลธรรมรัตน์. (2544). **การค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย.** สงขลา: สำนักงานการค้า ต่างประเทศ กรมการค้าต่างประเทศ.
- เตือนใจ สมบูรณ์วิวัฒน์ และคณะ. (2552). **โครงการการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานต้นแบบในอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ.** กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษา.
- ธนากรแห่งประเทศไทย. (2548). **การค้าชายแดนกับเพื่อนบ้าน 5 ประเทศ มาเลเซีย พม่า จีนตอนใต้ ลาว กัมพูชา.** กรุงเทพฯ: ธนากรแห่งประเทศไทย.

- ธนิต โสรัตน์. (2550). การประยุกต์ใช้โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ ประชุมทอง
พรินต์ติ้ง กรุ๊ป จำกัด.
- นพรัตน์ กลัดเจริญ. (2548). การศึกษากระบวนการโลจิสติกส์ในการส่งออกเม็ดพลาสติกไปจีน.
กรุงเทพฯ: สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
- เนตรปรียา ชุมไชโย. (2555). การพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน. กรุงเทพฯ:
กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์.
- เนตรปรียา ชุมไชโย. (2555). โลจิสติกส์เพื่อการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ: กรมส่งเสริมการค้า
ระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์.
- นพรัตน์ วงศ์วิทยาพาณิชย์, จิตรา โรจน์ประเสริฐกุล และ เสริมสิทธิ์ สร้อยสอดศรี. (2554). การ
พัฒนาตลาดการค้าชายแดนไทย - ภูมิภาคศึกษาตลาดโรงเกลือ จังหวัดสระแก้ว.
กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
- บุษราคัม ศรีรัตน. (2556). บทบาทของอาเซียนในการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ ภูมิภาคศึกษา
เปรียบเทียบประเทศไทย มาเลเซียและสิงคโปร์. กรุงเทพฯ: กระทรวงต่างประเทศ.
- บุญทรัพย์ พาณิชการ. (2555). การศึกษาผลกระทบด้านการค้าและโลจิสติกส์จากการดำเนินการ
ของท่าเรือทวายประเทศสหภาพพม่า. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
- บริษัท เอฟพีเน็ต จำกัด. (2555). โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ.2550-2554. กรุงเทพฯ: บริษัท เอฟพีเน็ต
จำกัด.
- ปิลันท์ พรายทองแย้ม. (2555). “การศึกษาการขนส่งสินค้าข้ามแดนและพัฒนาดัชนีชี้วัดการอำนวยความสะดวก
ความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าส่งออกที่จุดผ่านแดน.” วิทยานิพนธ์
ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
_____. (2557). แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา (พ.ศ.2557-2560). สงขลา: คณะกรรมการบริหารงาน
จังหวัดแบบบูรณาการจังหวัดสงขลา
- พจนีย์ อรรถโรจน์ภิญโญ. (2555). อนาคตการค้าชายแดนหลังประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.
กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- พิชิต พระพินิจ. (2558). การศึกษาโซ่อุปทานการค้าในเส้นทางภาคเหนือตอนล่างประเทศไทย -
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐประชาชนจีน. กรุงเทพฯ: สำนัก
กองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- พิภพ พุทธสุข และคณะ. (2556). รายงานประจำปี ปีงบประมาณ 2556. สงขลา: ด้านศุลกากร
สะเดา สงขลา.
- ภัชรี นิมศรีกุล และ อภิชาติ โสภาแดง. (2551). “การประยุกต์การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ใน
การคัดเลือกศูนย์กลางโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในประเทศ.” การประชุมเชิงวิชาการ
ประจำปีด้านการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ ครั้งที่ 8, 20-22 พฤศจิกายน.
- รุธีร์ พนมยงค์. (2547). การจัดการโลจิสติกส์ในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- รุธีร์ พนมยงค์ และคณะ. (2552). การศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีนเพื่อรองรับข้อตกลง
การค้าเสรีอาเซียน-จีน. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).

- วรศรา วีระวัฒน์. (2556). **แผนงานการศึกษาแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพระบบขนส่งทางราง**. กรุงเทพฯ: สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
- วรินทร์ วงษ์มณี. (2556). **โครงการศึกษาผลกระทบของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเปิดเสรีทางการค้ากับจีนเพื่อจัดทำมาตรการดำเนินธุรกิจและมาตรฐานสินค้านำเข้า**. กรุงเทพฯ: สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- วัชรโรจน์ งามแสงเนตร์. (2555). “การศึกษาเปรียบเทียบการจัดการระบบโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมยานยนต์ของผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ให้บริการการขนส่ง.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล.
- วาสนา ชำระ. (2553). “การจัดการเชิงกลยุทธ์กับผลตอบแทนจากการลงทุนธุรกิจโรงแรมในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้.” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา.
- วิทยา สุหุดำรง. (2546). **ลอจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน**. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- ศจีรัตน์ ตระกูลเรืองศรี. (2554). **วิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาการค้าชายแดนไทย - พม่า : กรณีศึกษา จังหวัดแม่ฮ่องสอน**. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ศูนย์สารสนเทศยุทธศาสตร์ภาครัฐ. (2556). **การค้าชายแดนไทย**. กรุงเทพฯ: สำนักงานสถิติแห่งชาติ.
- สมใจ รวยสันเทียะ. (2550). **การค้าระหว่างไทย - มาเลเซีย**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์. (2554). **การสังเคราะห์งานวิจัยด้านโลจิสติกส์เกษตรและอาหาร**. กรุงเทพฯ: สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2558). **การศึกษาทบทวนผลงานด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย**. กรุงเทพฯ: สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- สภาปฏิรูปแห่งชาติ. (2558). **แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์**. กรุงเทพฯ: สภาปฏิรูปแห่งชาติ.
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (2550). **ศักยภาพทางโลจิสติกส์ของประเทศไทย**. กรุงเทพฯ: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.
- สิริพงศ์ จีงถาวรธ. (2553). “การประเมินศักยภาพด้านการบริหารจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ.” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการทั่วไป บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุรเดช ชดช้อย. (2551). “การค้าระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย.” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุธาสนี มาถนอม. (2553). “การจัดการเชิงกลยุทธ์กับผลตอบแทนจากการลงทุนธุรกิจโรงแรมในพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้.” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา.
- สุมาลี สุขตานนท์. (2546). **การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน**. กรุงเทพฯ: สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- โสภารัตน์ จารุสมบัติและคณะ. (2550). **โครงการการศึกษาสถานภาพความรู้เกี่ยวกับอาณาบริเวณชายแดนประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน:ระยะที่2(ชายแดนไทย-มาเลเซีย).** กรุงเทพฯ: สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
- สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่. (2556). “การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปี 2557.” รายงานโลจิสติกส์ ของประเทศไทย สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่
- สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. (2556). **ฐานข้อมูลจุดผ่านแดนประเทศไทย มาเลเซีย.** กรุงเทพฯ: กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย.
- สาโรจน์ โอพิทักษ์ชีวิน. (2550). **การบริหารเชิงกลยุทธ์.** กรุงเทพฯ: บริษัท เพียร์สัน เอ็ดดูเคชั่น อินโดไชน่า จำกัด.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2548). **การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย.** กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2550). **การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย.** กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- _____. (2556). **การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560) การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน.** กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สำนักโลจิสติกส์กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่. (2556). **การเพิ่มประสิทธิภาพ โลจิสติกส์ ภาคอุตสาหกรรม.** กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนจำกัด อรุณการพิมพ์.
- สิขเรศ ธาราคักดี. (2554). “การค้าชายะระหว่างไทย-มาเลเซีย.” รายงานคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สุเมธ อนันต์วีลาส. (2552). “วิเคราะห์ต้นทุนฐานกิจกรรม กรณีศึกษาบริษัทขนส่งด่วนระหว่างประเทศทางอากาศ.” วิทยานิพนธ์ปริญญาตรี สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- สุธาสนี มาถนอม. (2553). “การจัดการเชิงกลยุทธ์กับผลตอบแทนจากการลงทุนธุรกิจโรงแรมในพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา.
- อดิศักดิ์ กรรณณรงค์. (2557). “การวิเคราะห์องค์ประกอบของปัจจัยการดำเนินงานที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของร้านจัดจำหน่ายวัสดุก่อสร้างในภาคใต้.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย วิทยาลัยเทคโนโลยีภาคใต้.
- อดิศักดิ์ ธีรานูพัฒนา. (2554). **การจัดลำดับความสำคัญของมาตรวัดและกระบวนการหลักของโซ่อุปทาน โดยวิธีแบบจำลองกระบวนการตัดสินใจแบบวิเคราะห์ลำดับขั้น.** กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์ปริทัศน์.

- อัจฉราภรณ์ พิชญกานต์. (2551). **ความคิดเห็นต่อการจัดจ้าง Fifth Party Logistics มาใช้ในธุรกิจค้าปลีก**. กรุงเทพฯ: วิทยานิพนธ์ปริญญาโท มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร.
- อัมราภรณ์ ศรีกาญจนพัฒน์. (2555). “ผลกระทบการค้าชายแดนภาคเหนือตอนบน ด้านอำเภอเชียงของที่มีต่อภาวะเศรษฐกิจท้องถิ่นภายใต้การเตรียมสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.” วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย เชียงใหม่.
- อาคม เต็มพิทยาไพสิฐ. (2557). **ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดนเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- อุษณีย์ กองรักษเวช. (2555). “การเปรียบเทียบคุณภาพบริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศมาเลเซียและไทย.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.

ภาษาอังกฤษ

- Aditjandra, P.T. et al. (2012). **Investigating freight corridor toward low carbon economy : evidence from the UK**. Procedia: Social and Behavioral Sciences.
- Akin Fandahunsi and peter Rosa. (2002). “Entrepreneurship and Illegality : Insights from the Nigerian cross – border Trade.” **Jornal of Business Venturing** 17: 397-429.
- Anderson, J.C.(1987). “An approach for confirmatory measurement and structural equation modeling of organizational properties.” **Management Science** 33, 4: 525-541.
- Anderson, J.C. and D.W. Gerbing. (1998). “Structural equation modeling practice : a review and recommended two-step approach.” **Psychological Bulletin** 103, 3: 411-423.
- Anongymous. (2003). “Farwarding Malaysia through Efficient Logistics and Supply Chain Management.. Unpublished report, June 4.
- ASEAN Secretariat.(2000). **Second ASEAN State of the Environment Report**. Indonesia: ASEAN Secretariat.
- Banister, D. (2005). **Unsustainable transport. City transport in the new century**. London: Routledge.
- Bechtel and Jayaram. (1997). “Supply chain management : a strategic perspective.” **International Journal of Logistics Management** 8, 1: 15-34.
- Bhatnaga, R, A.S. Sohal, and R. Millen. (1999) “Third party logistics services : a Singapore perspectives.” **International Jornal of Physical Distribution and Logistics Management** 29, 9: 57-87

- Borchardt, K.D. (2010). **The ABD of European law**. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Bowersox, D.J and D.J. Closs. (1996). **Logistics Management**. McGraw Hill, New York.NY: The Integrated Supply Chain Process.
- Bowersox, D.J. and P. J. Daugherty. (1995) “Logistics Paradigms : the Impact of Information Technology.” **Journal of Business Logistics** 16, 1: 65-68.
- Brewer,P.C., and T. W. Speh. (2000). “Using the balanced scorecard to measure supply chain performance.” **Journal of Business Logistics** 21, 1: 74-93.
- Buadaeng, K. (2008). “Constructing and maintaining the Ta-la-ku community: The Karen along the Thai-Myanmar border.” In **Imagining communities in Thailand**, 83-106. Edited by S. Tanabe (Ed.). Chain Mai: Mekong Press.
- Caplice, C. and Y. Sheffi. (1995). “A review and evaluation of logistics performance measurement system.” **International Journal of Logistics Management**. 6, 1: 61- 74.
- Choong Bae Lee et al. (2014). “A cross – country study of the shipping industry.” **Thansport Policy ScienceDirect**.
- Christopher, M. (1993). “Logistics and Competitive Strategy.” **European Management Journal** 11, 2: 258-61
- Christopher, M. (1998). **Logistics and Supply Chain Management: Strategies for Reducing Costs and Improving Services**. 2nd Ed. London: FT Pitman Publishing.
- Cooper, M.C., D.M. Lambert, and J.D. Pagh. (1997), “Supply Chian Management – More than a new name for Logistics.” **International Jornal of Logistics Management** 8, 1: 1-3
- Dannhaeuser, N. (1981). “Modernization of distribution channels and the dependency issue: Consequences of interregional commerce in North- Central Luzon, Philippines.” **Journal of Anthropological Research** 37, 2: 130- 147.
- Delang, C.O. (2002). “Deforestation in Northern Thailand : The result of Hmong farming practices or Thai development strategies.” **Society and Natural Resoures** 15, 6: 483-501.
- Dinwoodie, J. (2006). “Rail freight and sustainable urban distribution : potential and practice.” **Journal of Transport Geography** 14: 309-320.
- Economist. (2010). “High-speed railroading America’s system of rail freight is the world’s best.” High-speed passenger trains could ruin it.The Ecomomist.
- Fadahunsi. (2002). **Entrepreneurship and Illegality: Insights from the Nigerian cross-border Trade**.

- Fernandez. (2011). "Trade transport and environment linkages at the U.S.–Mexico border: Which policies matter." **Journal: SciVerse ScienceDirect** 92, 3: 508–521.
- Gundlach, G.T. et al. (2006). "The Changing Landscape of Supply Chain Management, Marketing Channels of Distribution, Logistics and Purchasing." **Journal of business and Industrial Marketing** 21, 7: 428-438.
- Hong-Oanh Nguyen and Jose Tongzon. (2010). "Causal nexus between the transport and logistics sector and trade: The case of Australia." **Transport Policy** 17: 135-146.
- IBM. (2011). Rail liberalization index 2011. **A study conducted by IBM Deutchl and GmbH in Collaboration with Prof. Dr. H.c. Christian Kirchmer.** Berlin. Brussels: Humboldt - University
- Imran et al. (2011) "The impact of trade costs on exports: An empirical modeling." GRIPS-FASID Joint Graduate Program National Graduate Institute for Policy Studies Tokyo 106-8677 Japan.
- Imran Ullah Khan and Kaliappa Kalirajan. (2011). "The impact of trade costs on export: An empirical modeling." **Economic Modelling** 28: 1341-1347.
- Islam. (2013). "Logistics and supply chain management International journal: SciVerse ScienceDirect." **Benchmarking: An International Journal** 20, 2: 233-250
- Issa Sanogo and Mahamane Malika Amadou. (2010). "ice market integration and food security in Nepal: The role of cross-border trade with India." **Food Policy** 35: 312-322.
- Jose de et al. (2012) **Market access in global and regional trade. International journal: SciVerse ScienceDirect.** Accessed November, 20. Available from <http://voxeu.org/article/market-access-global-and-regional-trade>
- Kee hung Lai. (2002). "Measures for evaluating supply chain performance in transport logistics." **Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review** 38, 6 (November): 493-456.
- Lambert, D.M. et al. (2005). "An Evaluation of Process oriented supply chain management frameworks." **Jornal of Business Logistics** 26, 1: 25-51.
- Lambert, D.M., J.R. Stock and L.M. Ellram. (1998) **Fundamentals of Logistics Management.** New York: McGraw Hill.
- Lee. H.I., V. Padmanabhan, and S. Wang. (1997). "Information Distribution in a Supply Chain : the bullwhip effect." **Management Science** 43, 5 : 546.
- Leung. (2006). "Cross-border logistics with fleet management." **A goal programming Approach journal: SciVerse ScienceDirect** 38, 6, (November): 439–456

- Linda Fernandex and Monica Das. (2011). "Trade transport and environment linkages at the U.S. –Mexico border: Which policies matter." **Journal of Environmental Management** 92: 508-521.
- Malaysia may set up National Logistics Development Council. (2006). **New Straite Times**. Accessed November 20, 2013. Available from <http://joffa.net/logisticsdev council.pdf>
- Mangan, J., Lalwani. C. and C. T. Butcher. (2008). "Global logistics and supply chain management." Weley Higher Education, ISBN 978-0-470-06634-8.
- Mayuraachat Watcharejyothin and Ram M. Shrestha. (2009). "Effects of cross-border power trade between Laos and Thailand: Energy security and environmental implications." **Energy Policy** 37: 1782-1792.
- Motrighi, A. and M. Marinov. (2012). "Analysis of urban freight by rail using event based simulation." **Simulation Modelling Practice and Theory** 25: 73-89.
- Nash C .(2011). "How effective is EU rail policy." Presentation given at Transport Economist's Group Meeting at ARUP Head Office, London 27 April.
- Nguyen. (2010). "Causal nexus between the transport and logistics sector and trade." **The case of Australia journal: SciVerse ScienceDirect** 17, 3 (May): 135–146.
- Nkendah (2013) Estimating the informal cross-border trade of agricultural and horticultural commodities between cameroon and its CEMAC neighbours
- Pallis, A., T. Vitsounis, and De Langen. P. (2010). "Port economics. Policy and management: review of an emerging research field." **Transport Reviews** 30, 1: 115-161.
- Perrels, A., V. Himanen, and M. Lee – Gosselin. (2008). **Building blocks for sustainable transport**. Bingley, UK: Emerald.
- Psaraftis, H.N. and G. Panagakos. (2012). "Green corridors in European surface freight logistics and the Super Green Project." **Procedia: Social and Behavioral Sciences** 48: 1723-1732
- R. Geoffrey Lacher and Sanjay K. Nepal (2010). "Dependency and development in northern Thailand." **Annals of Tourism Research** 37, 4: 947-268.
- Robert Nkendah. (2013). "Estimating the informal cross-border trade of agricultural and horticultural commodities between Cameroon and its CEMAC neighbours." **Food Policy** 41: 133-144.
- Robinson, M. et al. (2012). "Transport of DE-LIGHT : the design and prototyping of a lightweight crashworthy rail vehicle dirver's cab." **Procedia – Social and Behavioural Sciences** 48: 672-681.

- Rosend Md All, Harlina Suzana Jaafar, and Sabariah Mohamad. (2008). "Logistics And Supply Chain in Malaysia : Issues and Chaleenges Malaysia." EASTS International Symposium on Sustainable Transportation incorporating Malaysian Universities Transport Research Forum Conference 2008 (MUTRFC08), Universiti Teknologi Malaysia, 12-13 August.
- Sanogo et al. (2008). "Rice market integration and food security in Nepal." **The role of cross-border trade with India journal: SciVerse ScienceDirect** 35, 4 (August): 312–322.
- Stephen C.H. Leung, Yue Wu and K.K. Lai. (2006). "Cross – border logistics with fleet management: A goal programming approach." **Computers & Industrial Engineering** 50: 263-272.
- Watcharejyothin (2000). "Effects of cross-border power trade between Laos and Thailand." **Energy security and environmental implications** 37, 5 (May): 1782–1792.
- William E. James and Eric D.Ramstetter.(2008). "Trade, foreign firms and economic policy in Indomesian and Thai manufacturing." **Journal of Asian Economics** 19: 413-424.
- Yeong Cheah. (2010). **Community engagement on the Thai-Burmese border: rationale, experience and lessons learnt**. Accessed November 20. Available from <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/22984375>

