

การศึกษาโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ภฤศญา ปิยนุสรณ์¹

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์หลักคือ 1) เพื่อศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 2) เพื่อศึกษาปัจจัยภายในและภายนอก ของด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ การดำเนินการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 17 ราย การศึกษาโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการวิจัยพบว่า ด้านสิงขร เป็นจุดผ่อนปรนพิเศษ มูลค่าการค้าชายแดนไทย-พม่าทางด้านด้านสิงขรก็เพิ่มขึ้นเป็นเดือนละ 20 ล้านบาท หรือปีละประมาณ 200 ล้านบาท (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548) โดยแต่ละวันจะมีนักท่องเที่ยวทั้งจากฝั่งพม่า เดินทางมาท่องเที่ยวในตลาดชายแดนสิงขรเพิ่มมากขึ้น ด้านสิงขรจึงเป็นชายแดนที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุน แต่ปัญหาสำคัญยังคงเป็นเรื่องที่ด้านสิงขรยังไม่ได้รับการประกาศให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร จึงยังเป็นอุปสรรคที่ทำให้การพัฒนาการค้าการลงทุนระหว่าง 2 ประเทศ ยังไม่สามารถทำได้อย่างเต็มรูปแบบ โดยเฉพาะด้านการขนส่งสินค้าทางบกที่ยังมีข้อจำกัดเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อปฏิบัติในการขนถ่ายสินค้า โดยการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับพม่ามิใช่เป็นการค้าชายแลกเปลี่ยนเพื่อการยังชีพซึ่งกระทำในพื้นที่พรมแดนติดต่อกันเท่านั้น แต่ยังเป็นการนำสินค้าสู่เมืองสำคัญของพม่าหรือส่งผ่านไปยังประเทศอื่นต่อไป

คำสำคัญ: โลจิสติกส์; การค้าชายแดน; ด้านสิงขร; จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

¹ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตสารสนเทศเพชรบุรี

หมู่ที่ 3 ถนนชะอำ-ปราณบุรี ตำบลสามพระยา อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี 76120, ประเทศไทย

อีเมล: phrutsaya@ms.su.ac.th

The study of logistics for supporting border trade in the area of Singkhon district, Prachuap khiri khan province.

Phrutsaya Piyanusorn¹

Abstract

The purpose of this research is 1) to study the logistics context for border trade in Singkhon. 2) To study the internal and external factors of Singkhon, Prachuap khiri khan province. This research was a qualitative research using in-depth interviews with 30 key informants on logistics education to promote the export business of Dan Singh border goods in Prachuap khiri khan province. The research found that Dan Singh is a special relief point.

The Thai-Myanmar border trade on Dan Singh has increased by 20 million baht per year or about 200 million baht a year. Office of the National Economic and Social Development Board, 2005). From the side of Myanmar Traveling in the border market more singles. Dan Singh is a potential frontier for tourism, trade and investment, but the key issue remains that Dan Singh has not yet been declared a permanent crossing point. It is also a barrier to the development of trade between the two countries can not fully. In particular, the land transport is subject to restrictions on the rules of handling cargo. The border trade between Thailand and Burma is not an exchange of goods for subsistence purposes in border areas. It is also a way of transporting goods to Myanmar's major cities or passing on to other countries.

Keywords: Logistics; Border Trade; Singkhon district; Prachuap khiri khan province

¹ Faculty of Management Science, Silpakorn University, Petchaburi Information Campus.
1 Moo 3, Sam Phraya Subdistrict, Cha-Am District, Phetchaburi Province, 76120, Thailand
E-mail: phrutsaya@ms.su.ac.th

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ต่อเมื่อการค้าขายแดนมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ถือเป็นโอกาสที่ดีของผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมไทยที่จะสามารถขยายตลาดได้เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ยังสามารถขยายหรือย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้สะดวกยิ่งขึ้น โดยกลุ่มอุตสาหกรรมที่ไทยมีโอกาสเติบโตผ่านช่องทางการค้าขายแดน คือ ธุรกิจ โลจิสติกส์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงถึงกันอย่างสะดวกรวดเร็วขึ้น อีกทั้งการผ่อนคลากฎระเบียบด้านการคมนาคมขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ก็ยิ่งเอื้อให้เกิดกิจกรรมการคมนาคมขนส่งเพิ่มมากขึ้น จึงเป็นโอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยเชิงธุรกิจส่งออกที่จะได้รับผลดีจากความต้องการใช้บริการโลจิสติกส์ขนส่งระหว่างประเทศผ่านเส้นทางทางบกที่เพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของการค้าและการลงทุนภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนการค้าขายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านมีโอกาสจะขยายตัวมากขึ้น มีการหลั่งไหลของสินค้าระหว่างกันมากขึ้น สิ่งนี้นับเป็นโอกาสของผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการที่จะใช้ศักยภาพความพร้อมในด้านต่างๆ ทำการผลิตสินค้าเพื่อส่งออกไปขายยังตลาดประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะเป็นการสร้างและหมุนรายได้ช่วยภาคการส่งออกโดยไม่รอคอยความหวังจากตลาดรายได้หลักที่กำลังได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทเพียงอย่างเดียว จากการพัฒนาประเทศทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้อัตราการบริโภคขยายตัว จึงนับเป็นโอกาสของสินค้าไทยโดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคที่ผู้บริโภคในประเทศเพื่อนบ้านมีความเชื่อมั่นคุณภาพสินค้าของไทย อีกทั้งภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจตามแนวชายแดนเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น ด้านสิงขร เป็นจุดผ่อนปรนพิเศษ มูลค่าการค้าขายแดนไทย-พม่าทางด้านด่านสิงขรก็เพิ่มขึ้น

เป็นเดือนละ 20 ล้านบาท หรือปีละประมาณ 200 ล้านบาท (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548) โดยแต่ละวันจะมีนักท่องเที่ยวทั้งจากฝั่งพม่า เดินทางมาท่องเที่ยวในตลาดชายแดนสิงขรเพิ่มมากขึ้น ด้านสิงขรจึงเป็นชายแดนที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุน แต่ปัญหาสำคัญยังคงเป็นเรื่องที่ด่านสิงขรยังไม่ได้รับการประกาศให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร จึงยังเป็นอุปสรรคที่ทำให้การพัฒนาการค้าการลงทุนระหว่าง 2 ประเทศ ยังไม่สามารถทำได้อย่างเต็มรูปแบบ โดยเฉพาะด้านการขนส่งสินค้าทางบกที่ยังมีข้อจำกัดเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อปฏิบัติในการขนถ่ายสินค้า

แนวคิดการจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

เกี่ยวข้องกับการจัดหา การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บและการจัดส่งสถานะทั้งหมดของสินค้าที่ทำการผลิตโดยมีการบริการและการบริหารข้อมูล เป็นปัจจัยสนับสนุนที่ช่วยทำให้การดำเนินงานต่างๆ ดังกล่าวสามารถบรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นเพียงหลักที่ช่วยขับเคลื่อนฟันเฟืองของการดำเนินงานในส่วนต่างๆ ของระบบการผลิตของเราให้หมุนเคลื่อนที่และเกิดการขับเคลื่อนกิจกรรมต่างๆ ขององค์กรได้ ทั้งนี้การส่งถ่ายกำลังจากเฟืองตัวหนึ่งไปยังเฟืองอีกตัว จะเกิดประสิทธิภาพได้นั้นจะขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพในการส่งถ่ายกำลังเฟืองโลจิสติกส์เป็นสำคัญ ซึ่งองค์ประกอบที่โลจิสติกส์เข้ามามีบทบาทนั้นเริ่มตั้งแต่จากผู้จัดส่งวัตถุดิบ (Suppliers) ไปสู่การผลิต (Manufacturing) ผ่านไปยังผู้กระจายสินค้าและผู้ขาย (Distribution and Sales) ไปยังลูกค้า (Consumer) ซึ่งจะได้เห็น มูลค่าที่เพิ่มขึ้นในตัวผลิตภัณฑ์ (Added Values) เมื่อมีการเคลื่อนย้ายจากกระบวนการเพิ่มคุณค่าหนึ่ง โลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนที่ของวัตถุดิบและการสร้างมูลค่าเพิ่มเข้าไปในวัตถุดิบที่เคลื่อนที่ในระบบ โดยมีหัวใจหลัก คือ การจัดการด้านเวลา และ

สถานที่ของวัตถุที่จะเคลื่อนที่ผ่านไปยังส่วนต่างๆ ของระบบการผลิตและการบริการ ทั้งนี้เราควรพิจารณาการเคลื่อนที่ และการสร้างมูลค่าเพิ่มนี้ในลักษณะของการมองเชิงระบบโดยรวม (Holistic View) ซึ่งหมายความว่าในการพิจารณาตัดสินใจดำเนินงานของแต่ละองค์ประกอบในระบบการดำเนินงานโลจิสติกส์นั้น เราควรพิจารณาถึงผลได้ผลเสียต่อทั้งระบบและประสิทธิภาพที่เกิดขึ้น รวมทั้งความได้เปรียบด้านการแข่งขันที่เกิดขึ้นต่อระบบโลจิสติกส์ในองค์กร

ความหมายของโลจิสติกส์ ได้ว่า การจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง การวางแผนการบริหารจัดการ ตั้งแต่กระบวนการวางแผนการผลิต จัดซื้อจัดหา การบริหารคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง การจัดการการขนส่ง ไปจนถึงการบริการลูกค้าภายใต้การเพิ่มมูลค่าทางการตลาดและการบริหารต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้การจัดการโลจิสติกส์ประกอบไปด้วยกิจกรรมหลักขององค์กรและกลุ่มที่เป็นกิจกรรมสนับสนุนการทำงานขององค์กร ประกอบด้วย 13 กิจกรรม ดังนี้

1. การบริการลูกค้า (Customer Service) เป็นกิจกรรมที่องค์กรพยายามตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งจะทำให้ดีได้เพียงใดขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของกิจกรรมโลจิสติกส์อื่นๆ ที่เข้ามาประกอบ โดยเฉพาะการส่งมอบสินค้าที่ตรงเวลาและครบตามจำนวนซึ่งก็เป็นผลมาจากการบริหารจัดการการขนส่งและบริการสินค้าคงคลังที่ดี ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่ากิจกรรมนี้ถือเป็นผล (Output) ของการจัดการโลจิสติกส์ซึ่งองค์กรต้องให้ความสำคัญ เนื่องจากระดับความสามารถในการให้บริการลูกค้าจะส่งผลกระทบต่อองค์กรไม่ว่าจะเป็นยอดขายส่วนแบ่งตลาด ต้นทุน หรือแม้กระทั่งความสามารถในการทำกำไรขององค์กร

2. การดำเนินการตามคำสั่งของลูกค้า (Order Processing) เป็นกิจกรรมที่จะต้องพยายามดำเนินการ

ให้รวดเร็วที่สุดเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ในปัจจุบันองค์กรส่วนใหญ่มักนำระบบคอมพิวเตอร์ และการจัดการธุรกิจเชิงอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาช่วยเพื่อให้การจัดการเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

3. การคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting) เป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญในการที่จะสร้างผลกำไรหรือจะทำให้บริษัทขาดทุนในการดำเนินการ การคาดการณ์ความต้องการของลูกค้าล่วงหน้า จะช่วยให้บริษัทสามารถกำหนดทิศทางในการดำเนินงานว่าจะผลิตสินค้าจำนวนเท่าไร หรือเตรียมบุคลากรและอุปกรณ์มากน้อยเพียงใด หากการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้ามีความผิดพลาดก็จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนและผลประโยชน์ของบริษัทจากการที่ไม่มีสินค้าให้ลูกค้าหรือไม่สามารถให้บริการตามที่ลูกค้าต้องการ หรือในทางตรงข้ามอาจมีสินค้าในคลังสินค้าหรือมีบุคลากรและเครื่องมือใช้มากเกินไป

4. การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) เป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญอย่างหนึ่งเนื่องจากปริมาณสินค้าคงคลังที่มีอยู่ย่อมส่งผลกระทบต่อองค์กรโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของเงินทุน องค์กรที่มีระดับปริมาณสินค้าคงคลังที่สูงย่อมสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ดี แต่ในขณะเดียวกันปริมาณสินค้าคงคลังที่มีอยู่สูงเกินไปก็ส่งผลให้องค์กรเกิดค่าเสียโอกาสด้านการนำเงินทุนไปหมุนเวียนเพื่อดำเนินกิจกรรมอื่นๆ เสียค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและค่าใช้จ่ายด้านคลังสินค้า เป็นต้น ในการบริหารสินค้าคงคลังที่ดี องค์กรควรจะคำนึงถึงระดับของสินค้าคงคลังที่เหมาะสมที่จะสามารถตอบสนองความต้องการลูกค้าได้ ในขณะเดียวกันก็สามารถลดต้นทุนต่างๆ ที่เกิดขึ้นในการบริหารสินค้าคงคลัง

5. กิจกรรมการขนส่ง (Transportation) ครอบคลุมถึงทุกกิจกรรมที่เป็นการเคลื่อนย้ายตัวสินค้าจากจุดกำเนิดไปยังจุดที่มีการบริโภคให้มี

ประสิทธิภาพมากที่สุดโดยจะต้องจัดส่งสินค้าถูกต้องครบถ้วนในสภาพที่สมบูรณ์และตรงตามเวลาที่กำหนด

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

7. โลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) คือ กระบวนการจัดการสินค้าที่ถูกส่งกลับคืน ไม่ว่าจะเป็นสินค้าที่เสียหาย หมดยุการใช้งาน เป็นต้น

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

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

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

11. การใช้เครื่องจักร (Material Handling) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้าย วัตถุดิบ และสินค้าคงคลังในระหว่างการผลิต รวมถึงการ

ขนย้ายตัวสินค้าที่ผลิตเสร็จเร็ว (Finished Goods) ภายในโรงงานหรือคลังสินค้า วัตถุประสงค์ของการจัดการด้าน Material Handling คือ เพื่อลดระยะทางการเคลื่อนย้ายให้ได้มากที่สุด เพื่อลดจำนวน Work in Process ทั้งนี้เพื่อแก้ไขกระบวนการที่เป็นคอขวดให้มีการไหลดีขึ้น และเพื่อลดการขนถ่ายให้มากที่สุดเพื่อการประหยัดแรงงานและค่าใช้จ่าย

12. บรรจุภัณฑ์ (Packaging) ในด้านการตลาดนั้น บรรจุภัณฑ์ซึ่งเป็นสิ่งที่แสดงถึงลักษณะภายนอกของสินค้า ไม่ว่าจะเป็น ขนาด รูปลักษณ์ สีสันทันจะต้องสามารถดึงดูดผู้บริโภคให้สนใจในตัวผลิตภัณฑ์ แต่สำหรับทางด้านโลจิสติกส์ บรรจุภัณฑ์จะมีบทบาทสำคัญหลายประการที่ต่างออกไปจากมุมมองทางการตลาด โดยประการแรกบรรจุภัณฑ์จะเป็นสิ่งที่จะปกป้องตัวผลิตภัณฑ์ไม่ให้เกิดความเสียหายในขณะที่มีการเคลื่อนย้าย ประการที่สองบรรจุภัณฑ์ที่ดีจะช่วยให้กระบวนการเคลื่อนย้ายและเก็บรักษาสินค้ามีความสะดวกมากขึ้นจึงทำให้สามารถลดต้นทุนด้าน Material Handling ได้

13. การติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Communications) การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพภายในองค์กร ถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งที่มีผลต่อความสำเร็จขององค์กรการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่สำคัญระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะส่งผลให้การดำเนินงานและการตัดสินใจต่างๆ สามารถทำได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น การมีระบบการสื่อสารที่ดีทั้งภายในและภายนอกองค์กรจะช่วยลดปัญหาภายในที่เกิดขึ้นโดยเฉพาะปัญหาการประสานงานกันระหว่างแผนก ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงานจึงส่งผลให้องค์กรสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้รวดเร็วขึ้น (รุธิร์ พนมยงค์, 2557)

ผู้วิจัยสามารถนำความรู้ที่ได้จากการศึกษาแนวคิดด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ซึ่งประกอบด้วยการศึกษาที่มาและความหมาย กิจกรรมโลจิสติกส์ โดย

ถือว่าเป็นกระบวนการทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้องให้เกิดการเคลื่อนย้ายการจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ การบริการ ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ ความรู้และความเข้าใจสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิจัย นำไปกำหนดกรอบเพื่อใช้เป็นแนวทางการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยผู้วิจัยได้เลือกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เพียง 3 กิจกรรมได้แก่ กิจกรรมการบริการลูกค้า กิจกรรมขนส่ง และกิจกรรมการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยในครั้งนี้

แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

จากความสำคัญของระบบโลจิสติกส์ที่มีบทบาทภายในประเทศ และ ระหว่างประเทศ ทำให้ประการขับเคลื่อนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมาที่มีความสำคัญกับผู้ประกอบการไทยที่ดำเนินธุรกิจระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก โดยการตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นของการใช้การบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพมาเป็นปัจจัยในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน และการเพิ่มความสามารถในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากห่วงโซ่มูลค่า โดยจะต้องเกิดจากการมีส่วนร่วมมากขึ้นในการบริหารความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการอื่น หรือการควบคุมกิจกรรมอื่นๆ ในโซ่อุปทาน ในมิติของการมองตลาดเป้าหมายของไทยในอนาคตนั้น การเคลื่อนตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจโลกมาอยู่ที่เอเชีย โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านรอบประเทศไทย

และอาเซียนนั้น 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) โดยในระดับระหว่างประเทศนั้นให้รวมถึงการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยอาศัยความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ของคู่ค้าทั้งใน

เรื่องของความพร้อมของบริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เทคนิคการบริหารจัดการ ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพยากรแรงงานที่มีฝีมือหรือแรงงานต้นทุนต่ำ ทั้งนี้ เพื่อสร้างและจูงใจให้เกิดความร่วมมือในการพัฒนา ร่วมกันในแต่ละระดับอย่างยั่งยืน

4. ความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงเครือข่ายโซ่ อุปทานของธุรกิจให้สอดคล้องกับแนวโน้มการปรับ โครงสร้างโซ่อุปทานภูมิภาค ที่ขณะนี้ผู้ประกอบการ ทั้งในระดับบริษัทข้ามชาติ ระดับภูมิภาคและระดับ ประเทศต่างมีความตื่นตัวเป็นอย่างสูง ในการปรับ โครงสร้างธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อความได้เปรียบใน การแข่งขันโดยเปรียบเทียบ (Comparative advantage) ที่เกิดจากความต่างศักยภาพของระดับการพัฒนา ของกลุ่มประเทศในภูมิภาคนี้ รวมทั้งการเตรียมตัวให้ พร้อมสำหรับการเปิดเสรีทางการค้า จากการรวมพื้นที่ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

5. ความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มประสิทธิภาพและ ประสิทธิภาพ การนำนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ของการ พัฒนาตามแผนงาน เพื่อให้ผู้ประกอบการและภาค เศรษฐกิจของประเทศไทยได้ประโยชน์เต็มที่

จากการศึกษาแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศไทย ทำให้ผู้วิจัยทราบถึงข้อค้นพบเกี่ยวกับ แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ได้มีการวางแผนพัฒนา ตั้งแต่ปี 2548 จนถึงปี 2554 พบว่ามีหลายแผนงานที่ ไม่ได้มีการพัฒนาตามแผนงาน ทำให้ข้อมูลดังกล่าว ผู้วิจัยสามารถนำข้อมูลมาศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้น และ ทำการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก ที่ส่งผลให้แผนงานเกิดความล่าช้าและไม่เป็นไปตาม แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอีกด้วย

แผนพัฒนาจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

การพัฒนาจังหวัดที่กำหนดไว้เดิม และมีมิติ เห็นชอบปรับเป้าหมายการพัฒนาจังหวัดใหม่เป็น

“เมืองท่องเที่ยวทรงคุณค่าระดับนานาชาติ เกษตร ปลอดภัยได้มาตรฐาน ด้านสิ่งแวดล้อมเชิงเศรษฐกิจ แห่งอนาคตสังคมสูง” ซึ่งเป็นการกำหนดข้อความ ที่ระบุถึงสถานการณ์ในอุดมคติที่เป็นจุดหมาย ที่ ต้องการให้เกิดขึ้นในอนาคตในปีสิ้นสุดแผน บนพื้นฐานของศักยภาพจังหวัด และกำหนดภารกิจหลักซึ่งเป็นลักษณะหรือขอบข่ายการดำเนินงานของจังหวัดที่ เกี่ยวกับการบริหารและการให้บริการสาธารณะ ภาพลักษณ์ของจังหวัด บทบาทหน้าที่ที่ทุกภาคส่วนของ จังหวัดจะต้องดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาจังหวัดที่กำหนดไว้

การกำหนดประเด็นการพัฒนา เนื่องจากมีการปรับเป้าหมายการพัฒนาจังหวัดใหม่ จึงได้ปรับ ประเด็นการพัฒนาบางประเด็น ให้สอดคล้องกับ เป้าหมายการพัฒนาจังหวัดใหม่ ดังนี้ ประเด็นการ พัฒนาที่ 1 คงเดิมได้แก่ “เสริมสร้างความโดดเด่น ด้านการท่องเที่ยวบนพื้นฐานเอกลักษณ์ของจังหวัด สู่นานาชาติ” ประเด็นการพัฒนาที่ 2 จาก “เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านการผลิตและแปรรูปสับปะรด มะพร้าว และสินค้าเกษตรสู่ตลาดโลก” เป็น “เสริมสร้างนวัตกรรมของระบบโครงสร้าง กระบวนการผลิต การแปรรูป การบรรจุภัณฑ์ และการตลาดสินค้าเกษตรให้ได้มาตรฐาน” ประเด็น การพัฒนาที่ 3 จาก “ส่งเสริมและพัฒนาด้านการค้า การลงทุนการท่องเที่ยวด้านสิ่งขร และอาเซียน” เป็น “เสริมสร้างศักยภาพด้านสิ่งขร รองรับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวเชื่อมต่อประเทศต่างๆ ในภูมิภาค” ประเด็นการพัฒนาที่ 4 จาก “เสริมสร้างความมั่นคงและสังคมคุณภาพตามวิถีมุขีปัญญาไทย” เป็น “เสริมสร้างความมั่นคงและสังคมคุณภาพตาม วิถีหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ประเด็นการ พัฒนาที่ 5 จาก “เสริมสร้างประสิทธิภาพในการบริหาร จัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สมดุล” เป็นการ “ยกระดับประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สมดุล” รวมทั้ง

ร่วมกันจัดลำดับของประเด็นการพัฒนาที่คำนึงถึงเกณฑ์ความเร่งด่วน ผลกระทบความเป็นไปได้และความพร้อมประชาชน จากนั้นจึงได้ร่วมกันกำหนดแผนงานภายใต้แต่ละประเด็นการพัฒนา ซึ่งเป็นการแปลงประเด็นการพัฒนาไปสู่แผนปฏิบัติการ

(strategic plan to action plan) และเป็นการกำหนดวิธีการที่เหมาะสมในการสร้างโครงการ (Project Idea) ที่สอดคล้องอันจะนำไปสู่การบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ซึ่งในขั้นนี้ใช้เทคนิคบิลด์สมดุล (Balanced Scorecard) เทคนิคแผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy map) และเทคนิคห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ในการวิเคราะห์ การใช้เทคนิคเหล่านี้สามารถนำมาซึ่งการเพิ่มมูลค่าแก่ผลผลิตและผลลัพธ์โครงการอย่างต่อเนื่องและสัมพันธ์กันอย่างเป็นเหตุเป็นผล (LOG Frame) เป็นการสร้างกลุ่มโครงการที่สามารถมีสัมฤทธิ์ผลสอดคล้องกับแผนที่มุ่งบรรลุประเด็นการพัฒนาจังหวัดได้ ภายหลังการประมวลสาระจากการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ แล้วจึงได้จัดทำร่างแผนพัฒนาจังหวัดขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าขายแดนด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 2) เพื่อศึกษาปัจจัยภายในและภายนอก ของด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาเรื่องการศึกษาลอจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ วัตถุประสงค์หลักเพื่อ เพื่อศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าขายแดนด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพื่อให้การวิจัยดำเนินไปตามระเบียบวิธีวิจัยและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้ ผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนการดำเนินการวิจัยไว้ 2 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าขายแดนด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Information) โดยการศึกษาเชิงเอกสารและ ใช้วิธีเลือกแบบเจาะจง (Purposive Selection) โดยใช้เทคนิคการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ นักวิชาการด้านโลจิสติกส์ จำนวน 17 คน

ขั้นตอนที่ 2 โดยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก โดยการทำเครื่องมือ Value Chain มาวิเคราะห์ปัจจัยภายใน และ PESTEL มาวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก จากนั้นนำผลข้อมูลมาวิเคราะห์ SWOT Analysis การศึกษาโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นผู้ให้ข้อมูลหลักกลุ่มเดียวกับขั้นตอนที่ 1

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

โสภารัตน์ จารุสมบัติและคณะ (2550) ได้ศึกษาสถานภาพความรู้เกี่ยวกับอาณาบริเวณชายแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ระยะที่ 2 เป็นโครงการต่อเนื่องจากการศึกษาโครงการระยะที่ 1 โดยในโครงการนี้มีวัตถุประสงค์หลักในการจัดระบบข้อมูลเรื่องชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ได้มีการดำเนินการไว้ในระยะที่ 1 แล้วนั้น ได้มีการจัดระบบมาตรฐานสากลของหลักบรรณารักษศาสตร์และการจัดทำดัชนีสืบค้น เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ในการค้นคว้าได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้ยังมีการรวบรวมงานเขียนให้มีความทันสมัยและสังเคราะห์ประเด็นหลักที่ปรากฏในงานเขียนเหล่านั้น โดยพบว่าในช่วงปี 2547 – 2549 ความรู้เรื่องชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา พม่า ลาว มาเลเซีย) ยังคงมีความหลากหลาย ซึ่งสำหรับประเทศพม่า สามารถสรุปได้ดังนี้ ประเทศไทย – พม่า มีจุดเน้นเกี่ยวกับการท่องเที่ยว การค้าชายแดน และปัญหาแรงงานข้ามชาติซึ่ง

สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลพม่าที่สนับสนุน ความร่วมมือด้านการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคมากขึ้น

สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์และคณะ (2554) ได้สังเคราะห์งานวิจัยด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอาหาร การศึกษามิวัตุประสงค์เพื่อกำหนดประเด็นงานวิจัย ระดับชาติ ด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารที่ควรได้รับการสนับสนุน อย่างจริงจัง จากหน่วยงานภาครัฐในระยะ 5 ปีข้างหน้า จากข้อค้นพบที่ได้รับระหว่างการทบทวน ผลงานการวิจัยในต่างประเทศ และการทบทวน ยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอาหารทั้งในประเทศและต่างประเทศ การศึกษาได้จัดทำร่างเบื้องต้นของความต้องการงานวิจัย เพื่อนำเสนอขอรับฟังความคิดเห็นต่อที่ประชุมที่ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านสินค้าเกษตรและอาหารและด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จากผลการให้คะแนนความสำคัญของแต่ละประเด็นปัญหาที่รวบรวมได้จากความเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม สามารถสรุปได้เป็นประเด็นงานวิจัยที่ได้รับการพิจารณาว่ามีความสำคัญ ซึ่งประเด็นงานวิจัยที่มีความสำคัญเหล่านี้ได้ถูกนำไปเปรียบเทียบกับผลงานวิจัยที่ผ่านมาในประเทศ เพื่อฉายภาพให้เห็นถึงช่องว่างทางความรู้ ซึ่งเป็นประเด็นที่ควรได้รับการศึกษาเพิ่มเติมในงานวิจัยในอนาคต ในขั้นตอนสุดท้าย การศึกษาได้นำเสนอยุทธศาสตร์งานวิจัยด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอาหาร ซึ่งแบ่งประเด็นงานวิจัยออกเป็น 3 กลุ่มยุทธศาสตร์ แยกตามขอบเขตและระดับผลลัพธ์ที่จะเกิดกับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารของไทย งานวิจัยในกลุ่มแรกเป็นงานวิจัยที่มุ่งเน้นการแก้ไขจุดอ่อนขั้นพื้นฐานที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพด้าน โลจิสติกส์ในห่วงโซ่สินค้าเกษตรและอาหารของไทย งานวิจัยในกลุ่มที่สองเป็นงานวิจัยที่เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารของไทย ส่วนงานวิจัยในกลุ่มที่สามเป็นงานวิจัย

ที่มุ่งสร้างโอกาสและความยั่งยืนให้กับอุตสาหกรรมสินค้าเกษตร และอาหารของไทย

สิทธิา เจนศิริศักดิ์ และคณะ (2555) จากกรอบข้อตกลงระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงและอาเซียนส่งผลให้เกิดการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศด้านโลจิสติกส์ซึ่งมีผลกระทบต่อการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจการค้า โครงการวิจัยนี้มีเป้าหมายในการรวบรวมการศึกษาและวิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในระดับมหภาคในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อสรุปบทเรียนและสังเคราะห์องค์ความรู้ พร้อมทั้งเสนอแนะประเด็นการวิจัยต่อยอดด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานไทย เพื่อรองรับการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยประเด็นการศึกษาเพื่อกำหนดกรอบการทบทวนและสังเคราะห์องค์ความรู้ใน 3 ประเด็น ได้แก่ (1) ศักยภาพด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของไทยในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (2) กรอบข้อตกลงเกี่ยวกับกฎระเบียบและกฎหมาย และ (3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่ง

ผลการศึกษาในประเด็นศักยภาพด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของไทยในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลง การค้าและการลงทุนเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นส่วนสำคัญให้ผลได้โดยรวมทางเศรษฐกิจของประเทศเพิ่มขึ้น แต่ผลได้เพิ่มทางเศรษฐกิจมีความเป็นธรรมระหว่างประเทศหรือไม่เป็นประเด็นที่ต้องศึกษาเพิ่มเติมต่อไป ควรมีการศึกษาในรายละเอียดถึงปัญหาในปัจจุบันและอนาคต รวมทั้งความพร้อมของผู้ประกอบการในส่วนภูมิภาค โดยเฉพาะจังหวัดชายแดน และจังหวัดที่ถูกกำหนดให้อยู่ในเส้นทางการขนส่ง

ผลการศึกษาในประเด็นกรอบข้อตกลงความร่วมมืออาเซียน พบว่า ส่วนใหญ่เป็นการศึกษาวิจัยเพื่อการประเมินความก้าวหน้าของการเชื่อมโยงทาง

เศรษฐกิจ และศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมของการเข้าร่วมในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน และมุ่งเน้นเรื่องการจัดอุปสรรคในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ แต่ยังคงขาดการศึกษาถึงการประสานผลประโยชน์ระหว่างประเทศ (Political Economy) และยังคงขาดการใช้เครื่องมือที่หลากหลาย เช่น เครื่องมือการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ หรือเศรษฐมิติ นอกจากนี้ ข้อมูลระดับนานาชาติยังมีค่อนข้างจำกัดโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของแต่ละประเทศ ซึ่งมีความแตกต่างกันมาก

ผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่ง พบว่า มีการวางแผนพัฒนาและก่อสร้างที่เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภูมิภาคอื่นๆ ในประเทศไทย และ ภูมิภาคในกลุ่มน้ำโขง ซึ่งควรมีการศึกษาเพิ่มเติมโดยละเอียด เช่น การศึกษาวิเคราะห์เพื่อบูรณาการแผนงานและโครงการของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน การศึกษาชนิดสินค้า ปริมาณ และเส้นทางการขนส่งสินค้าโดยรูปแบบการเดินทางต่างๆ ระหว่างประเทศในอนาคต และการศึกษาเกี่ยวกับการบริหารจัดการรวมถึงต้นทุนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งทุกรูปแบบให้เกิดประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และไม่เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมน้อยที่สุด

สรุปผลการวิจัย

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถสรุปผลการศึกษาโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 พบว่า บริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จากการศึกษาเชิงเอกสารและการสัมภาษณ์พบว่าการค้าชายแดนไทย-พม่า มีการขยายตัวในภาพรวมมากที่สุดที่ร้อยละ 9.47 เพราะการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 33.53 โดยเป็นการนำเข้าก๊าซธรรมชาติเป็น

หลัก ประมาณร้อยละ 80 ของการนำเข้าทั้งหมด รองลงมาคือ สินค้าประมง เพราะพม่ามีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ สำหรับสินค้าส่งออกหลักยังคงเป็นหมวดพลังงาน ได้แก่ น้ำมันดีเซล และน้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ เนื่องจากพม่าอยู่ระหว่างพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ จึงต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจำนวนมาก นอกจากนี้สินค้าไทยที่นิยมในพม่ารวมถึงนักท่องเที่ยวและต่างชาติที่เข้าไปลงทุนคือ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ด้านสิงขร ได้กลายเป็นจุดผ่อนปรนทางการค้า ระหว่างชายแดนไทยและพม่า จำหน่ายสินค้าพื้นเมืองของคนไทยและคนพม่า สินค้าที่มีจำหน่ายได้แก่ เพอร์นิเจอร์ไม้แกะสลักซึ่งเป็นงานฝีมือ เหมาะสำหรับเป็นของขวัญและตกแต่งบ้าน ต้นไม้ต่างๆ รวมถึงเครื่องประดับที่ทำจากหินและพลอยหลากชนิด นอกจากนี้ ในช่วงเช้าของวันเสาร์ จะมีการเปิดด่านให้มีการค้าขายระหว่างเพื่อนบ้านของเรา โดยจะมีสินค้าพื้นบ้านต่างๆ เข้ามาค้าขายให้เลือกซื้อหรือเดินดูวิถีชีวิต และวัฒนธรรมการต่างๆ เช่น ภาษา และการแต่งกาย ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ จะมีการจัดงานขึ้นบริเวณด้านสิงขร มีการแสดงวัฒนธรรมท้องถิ่นของทั้งสองประเทศ โดยเฉพาะในช่วงสงกรานต์ จะมีการเปิดด่านให้นักท่องเที่ยว ได้เข้าไปในส่วนของหมู่บ้านบูตอง ซึ่งเป็นหมู่บ้านเล็กๆ เพื่อดูวัฒนธรรมและความเป็นอยู่ของหมู่บ้านชายแดน โดยมีรถสองแถวให้บริการนักท่องเที่ยว ทั้งนี้ ด้านสิงขร เป็นจุดผ่อนปรนพิเศษ มูลค่าการค้าชายแดนไทย-พม่าทางด้านสิงขรก็เพิ่มขึ้นเป็นเดือนละ 20 ล้านบาท หรือปีละประมาณ 200 ล้านบาท) โดยแต่ละวันจะมีนักท่องเที่ยวทั้งจากฝั่งพม่า เดินทางมาท่องเที่ยวในตลาดชายแดนสิงขรเพิ่มมากขึ้น ด้านสิงขรจึงเป็นชายแดนที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุน แต่ปัญหาสำคัญยังคงเป็นเรื่องที่ด้านสิงขร ยังไม่ได้รับการประกาศให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร จึงยังเป็นอุปสรรคที่ทำให้การพัฒนาการค้าการลงทุนระหว่าง 2 ประเทศ ยังไม่สามารถทำได้เต็มที่

รูปแบบ โดยเฉพาะด้านการขนส่งสินค้าทางบกที่ยังมีข้อจำกัดเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อปฏิบัติในการขนถ่ายสินค้า

ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 พบว่า ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญของการค้าชายแดนระหว่างพม่าและไทย ที่สำคัญในปัจจุบัน คือ ปัญหาความไม่สงบตามแนวชายแดน อันเนื่องมาจากการสู้รบระหว่างรัฐบาลพม่ากับชนกลุ่มน้อย ทำให้มีการปิดด่านการค้าชายแดนบ่อยครั้ง เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าไทยเข้าไปยังพม่า ทำให้สินค้าไทยขาดตลาด และเสียเปรียบสินค้าของประเทศคู่แข่งอื่น โดยเฉพาะจีน ซึ่งสามารถทดแทนสินค้าไทยได้ พม่ายังไม่มีการจัดเก็บข้อมูลที่ถูกต้อง และทันสมัย ทำให้ขาดข้อมูลด้านกฎระเบียบทางการค้า ตลอดจนข้อมูลการตลาดและการเงินที่เชื่อถือได้ เส้นทางคมนาคมทางบกเชื่อมระหว่างไทยกับพม่ามีสภาพชำรุดทรุดโทรมเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้านี้ระหว่างสองประเทศ ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน กฎระเบียบทางการค้าของพม่าไม่มีความชัดเจนและมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย ทำให้ผู้ประกอบการเกิดความไม่มั่นใจในการวางแผนทำธุรกิจ

ด้านสิงขรสามารถเชื่อมต่อกับเมืองมะริด มณฑลตะนาวศรีของพม่า ซึ่งเป็นเมืองที่มีประชากรหนาแน่น ปัจจุบันเป็นเมืองท่าที่ใช้ในการประมงและยังเป็นศูนย์กลางการค้าไข่มุกที่สำคัญของเขตตะนาวศรี นอกจากนี้ทางการพม่ายังมีแผนในการพัฒนาหมู่เกาะมะริดให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวในอนาคตด้วย สามารถเชื่อมศักยภาพทั้งในด้านการค้า การท่องเที่ยว ประมง และอุตสาหกรรมเกษตรที่เป็นจุดแข็งของประจวบคีรีขันธ์ โอกาสเชื่อมโยงทางการค้ามากขึ้น ทำให้มูลค่าการค้าชายแดนมีแนวโน้มขยายตัว โดยสินค้าวัสดุก่อสร้างมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากฝั่งพม่ามีความเจริญมากขึ้นจึงมีความต้องการวัสดุก่อสร้างมาสร้างบ้านเรือนเป็นจำนวนมาก การเชื่อมโยงสินค้าวัตถุดิบด้านการประมง ปลา กุ้ง ปู ซึ่งมีมาก

ในเมืองมะริดที่มีเกาะถึง 800 เกาะ สามารถนำเข้าผ่านช่องทางด่านสิงขร เพื่อเข้าสู่ภัตตาคาร วัดพุทธสำหรับแปรรูป และตลาดในพื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์และกลุ่มจังหวัดได้โดยรวดเร็ว สินค้าเกษตรโดยเฉพาะปาล์มน้ำมัน ยางพารา กล้วย มะละกอ พริก โดยผู้ประกอบการไทยมีความพร้อมที่จะรับซื้อสินค้าต่างๆ เหล่านี้จากพม่า ผู้ประกอบการสินค้าอุปโภค บริโภค ลงทุนค้าขายผ่านช่องทางด่านสิงขรมากขึ้น เนื่องจากเส้นทางนี้ ใกล้และสะดวก

จากข้อมูลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมไทย-พม่า พบว่า ผู้ประกอบการไทยควรให้ความสนใจและติดตามดูความเปลี่ยนแปลงต่างๆ ในพม่าอย่างใกล้ชิดเพื่อที่จะประเมินดูและศึกษาช่องทางการพัฒนาตนเองให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนเพื่อการตัดสินใจและปรับตัวให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปในประเทศเพื่อนบ้าน ว่าควรที่จะปฏิบัติอย่างไร ในกรณีที่เพื่อนบ้านพัฒนาขึ้นมาเป็นคู่แข่ง ควรใช้ข้อได้เปรียบทั้งทางด้านภูมิศาสตร์และสังคม วัฒนธรรม ที่ใกล้ชิดคล้ายคลึงกัน ทำประโยชน์ให้พม่าเป็นคู่ค้าของไทย และร่วมมือกันพัฒนาการผลิตสินค้าและบริการให้เป็นหุ้นส่วนที่มีความเข้มแข็งในการเข้าสู่การแข่งขันใหม่ในตลาดสากล ความก้าวหน้าด้านวิชาการและการตลาดระหว่างประเทศ เข้าไปร่วมมือกับเพื่อนบ้าน และใช้ประเทศเพื่อนบ้านเป็นฐานการผลิตใหม่เข้ามาแข่งกับไทยในตลาดสากล หากสถานการณ์เป็นไปในแนวทางดังกล่าว ผู้ประกอบการไทยโดยเฉพาะภาคการผลิตด้านการเกษตร จะต้องเผชิญกับคู่แข่งที่มีข้อได้เปรียบมากกว่าไทย ทั้งในด้านของต้นทุนการผลิต ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ และเงื่อนไขสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีนำเข้าที่พม่าได้รับจากคู่ค้าในตลาดระหว่างประเทศ

สรุปและอภิปรายผล

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ พบว่า ประเด็นที่ 1 ผลการศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดน

ด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่า กลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดนด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์พบว่า ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อแนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในระดับมากที่สุดคือ ควรมีการลดค่าธรรมเนียม ค่าล่วงเวลาที่เกี่ยวกับการค้าชายแดนไม่ให้มีการเก็บค่าล่วงเวลา ควรจัดรถตำรวจทางหลวงของกรมการขนส่งทางบก มาตรวจสอบตรงบริเวณชายแดน ภาครัฐควรมีการจัดตั้งทีมรักษาความสงบเรียบร้อย ดูแลปัญหาอาชญากรรมที่เกิดจากความแตกต่างทางวัฒนธรรม ภาครัฐควรเข้ามาช่วยสนับสนุนด้านเงินทุนและบุคลากรเพื่อให้การค้าชายแดนระหว่างไทย-พม่าเป็นไปอย่างราบรื่นมากยิ่งขึ้น เอกชนควรร่วมมือกับภาครัฐในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ค้าชายแดนไทย พม่า ในด้านต่างๆ เช่น ร่วมมือพัฒนาคุณภาพของบุคลากรเพื่อดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ควรมีข้อระเบียบการบังคับการขนส่งควรระบุสิทธิประโยชน์เท่ากันระหว่างไทยและพม่าเพื่อลดปัจจัยความเหลื่อมล้ำระหว่างประเทศ ด้านชายแดนควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขยายด่านลดความแออัด คับแคบ เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการระบายสินค้า กฎหมายพม่ามีความเข้มงวดมากกว่าไทยทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของพม่าต่ำกว่าต้นทุนของประเทศไทย ควรมีเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการคัดกรองคนเข้าเมือง เพื่อตรวจสอบผู้ก่อการร้าย เช่น ระบบบริการแบบหน้าต่างเดียว (Single Windows) โดยที่ไม่ทำให้ความรวดเร็วในการค้าขายลดลง ควรมีการจัดทะเบียนให้ถูกต้อง ในการใช้น้ำมัน ระหว่างประเทศไทย พม่าเพื่อลดการลักลอบขนน้ำมันจากประเทศพม่ามาขายฝั่งไทย จัดทำโครงการ Thailand Connectivity มีเป้าหมายในการจัดระบบขนส่งเพื่อการเชื่อมต่อระบบทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมไปถึงแผนงานด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว และการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง

ปัจจัยและแหล่งผลิตสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง ศึกษากฎหมายของประเทศพม่า เพื่อให้ทราบว่าการค้าชายแดนไทยรับสินค้าจะต้องดำเนินการอย่างไร รวมทั้งศึกษาแนวทางการจัดตั้งเครือข่ายพันธมิตรขึ้นในประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ๆ พร้อมกับพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้สามารถนำวิทยาการใหม่ๆ มาพัฒนาประเทศ และประยุกต์ใช้มิติด้านความมั่นคง การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะเปิดโอกาสให้ธุรกิจขนาดย่อม (SMEs) ของพม่าเข้ามาแข่งขันในพื้นที่ได้มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนทางการค้าของฝั่งไทยลดลง ภาครัฐควรจัดโครงการเชื่อมโยงประตูการค้า เช่น รถไฟรางคู่ การขนส่งทางถนน เป็นต้น เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออกต้องปราศจากการคอร์รัปชัน กระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนต้องเป็นไปในแบบ One Stop Service ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การปรับปรุงถนน หรือการก่อสร้างเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายแรงงาน ควรทำวิจัยตลาดในประเทศพม่าก่อนการส่งเสริมให้ SMEs ไปลงทุน เพื่อให้ทราบถึงความต้องการที่แท้จริง และเป็นการลดความเสี่ยงด้านการลงทุน ควรจัดทำตารางเปรียบเทียบศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรของไทยและเพื่อนบ้าน เพื่อให้เห็นว่าไทยสามารถแข่งขันได้ในสินค้าใดบ้าง ภาครัฐควรจัดสรรงบประมาณและบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อใช้พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ NATIONAL SINGLE WINDOW ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการเงินการบัญชีสหกรณ์ของอาเซียน เพื่อเชื่อมโยงทั้งด้านการเงิน ด้านธุรกิจ รวมถึงความร่วมมือด้านต่างๆ รัฐบาลควรปรับยุทธศาสตร์ปรับโครงสร้างระบบราชการให้บริหารงานได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ควรยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรม ICT เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและการนำรายได้เข้าสู่ประเทศ

ข้อเสนอแนะ

จากการวิเคราะห์ การศึกษาเรื่องการศึกษา โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนให้มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง
2. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีความรู้ความสามารถเฉพาะด้าน และเสริมสร้างทักษะภาษาให้กับบุคลากร

3. การสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชน เพื่อเป็นพันธมิตรทางการค้าและการบริการเพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุน

4. ภาคเอกชนควรตระหนักข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ทั้งในและต่างประเทศมากยิ่งขึ้น

5. ภาครัฐควรสร้างระบบและกลไกในการป้องกันและควบคุมปัญหาการคอร์รัปชันให้ลดน้อยลง

เอกสารอ้างอิง

- รุจิร พนมยงค์. (2537). สำนวจธุรกิจค้าปลีกในตลาดกัมพูชา. *Logistics Thailand*, 12(138), 65-68.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2548). *การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- โสภารัตน์ จารุสมบัติและคณะ. (2550). *โครงการการศึกษาสถานภาพความรู้เกี่ยวกับอาณานิคมชายแดนประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน: ระยะที่ 2 (ชายแดนไทย-มาเลเซีย)*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
- สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์. (2554). *การสังเคราะห์งานวิจัยด้านโลจิสติกส์เกษตรและอาหาร*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- สุมาลี สุขตานนท์ (2546). *การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน*. กรุงเทพฯ: สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อาคม เต็มพิทยาไพสิฐ. (2557). *ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดนเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.