

นโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าของจังหวัดสมุทรปราการ

LOGISTICS SYSTEM DEVELOPMENT POLICY FOR TRADING GATEWAYS OF
SAMUT PRAKAN PROVINCE

สุรสีห์ ศรีเพชรทอง¹ และ สมเดช มุงเมือง

Surasi Sripheethong¹ and Somdet Mungmuang

มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น

Western University, Thailand.

Email: surasi8698@gmail.com¹

Received 24 December 2024; Revised 2 February 2025; Accepted 28 February 2025.



บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพปัจจุบันและปัญหาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าจังหวัดสมุทรปราการ 2) ศึกษาปัจจัยที่ส่งเสริมนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าจังหวัดสมุทรปราการ และ 3) นำเสนอรูปแบบแนวทางพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าจังหวัดสมุทรปราการ ให้มีความทันสมัยและมีขีดความสามารถในการแข่งขัน เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ บุคลากรภาครัฐ ภาครัฐวิสาหกิจและภาคเอกชน นักวิชาการด้านโลจิสติกส์ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนากลุ่ม วิเคราะห์ข้อมูลโดยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการศึกษาพบว่า 1) จังหวัดสมุทรปราการมีความพร้อมในหลายปัจจัยที่ส่งเสริมสภาพด้านโลจิสติกส์เปรียบเสมือนประตูเข้า-ออกของประเทศสู่โลก ทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ มีทำเลที่ตั้งเชื่อมโยงกับพื้นที่เขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก (EEC) สำหรับปัญหาที่เผชิญอยู่คือการจราจรที่คับคั่งทำให้ไม่สะดวกในการคมนาคมขนส่ง และการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมก่อให้เกิดมลพิษต่างๆ 2) ปัจจัยที่ส่งเสริมนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าจังหวัดสมุทรปราการ ได้แก่ ปัจจัยด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี และปัจจัยอื่นๆ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีผลกระทบต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวเป็นอย่างมาก ต่อนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้า และ 3) จังหวัดสมุทรปราการควรส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สนับสนุนเทคโนโลยีในการจัดการโลจิสติกส์ ควรสร้างพื้นที่คลังสินค้าและสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อกิจกรรมและการลงทุนในด้านโลจิสติกส์ ควรปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ควรส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์ องค์ความรู้จากการวิจัยคือ นโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ควรมีทิศทางที่บูรณาการและประสานงาน โดยจัดตั้งกลไกการประสานงาน การส่งเสริมการพัฒนาบุคลากร การใช้เทคโนโลยี และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และนโยบายที่มีประสิทธิผลควรมีลักษณะรูปแบบที่ครอบคลุม ยั่งยืน ยืดหยุ่น มีส่วนร่วม และวัดผลได้

คำสำคัญ : นโยบาย; การพัฒนา; ระบบโลจิสติกส์; ประตุการค้า

Abstract

This research article aimed to: 1) examine the current conditions and problems in developing the logistics system to the trading gateway of Samut Prakan Province; 2) investigate the factors that promote the policy of developing the logistics system to the trading gateway of Samut Prakan Province; and 3) propose the guidelines for developing a logistics system to the trading gateway of Samut Prakan Province to be modern and have the ability to compete. This qualitative study recruited executive administrators, state enterprises, the private sector, experts, and stakeholders in Samut Prakan Province as informants to participate in in-depth interviews and focus group discussions. The data were analyzed by content analysis.

The results indicated that 1) Samut Prakan Province is ready in many factors that promote logistics conditions, being like the country's entry-exit gateway to the world both by land, water and air, and has a location that connects with the Eastern Economic Corridor (EEC) development zone. Problems in Samut Prakan Province include traffic congestion that makes transportation inconvenient and the expansion of industrial factories, which causes various kinds of pollution. 2) Factors that promote the policy of developing the logistics system to the trading gateway of Samut Prakan Province include political, economic, social, technological and other factors. These factors have a great impact on the success or failure of the policy to develop the logistics system to the trading gateway, and 3) Samut Prakan Province should promote infrastructure development, support technology in logistics management, should create cluster areas and an environment conducive to activities and investment in logistics, should improve relevant laws, should promote cooperation between the public and private sectors for logistics development. The body of knowledge indicates that the logistics system development policy should have an integrated and coordinated direction, namely establishing coordination mechanisms, promotion, developing personnel, using technology, and promoting research and development. To be effective, the policy must have a comprehensive nature, be sustainable, flexible, involved, and measurable.

Keywords : Policy; Development; Logistics System; Trading Gateways

บทนำ

ระบบโลจิสติกส์ของเมืองส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันในการค้าโลก ซึ่งส่งผลอย่างมากต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ การวิจัยระบุว่า การดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถทางการค้า โดยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง การจัดเก็บ และคุณภาพบริการ จึงทำให้ธุรกรรมทางการค้าราบรื่นยิ่งขึ้น และดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index) ทำหน้าที่เป็นตัววัดที่สำคัญ ซึ่งเผยให้เห็นว่าประเทศที่มีระบบโลจิสติกส์ที่เหนือกว่าจะมีปริมาณการค้าและการเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น (Abuzeid & Hassan, 2024; Widayat, Subiyantoro, & Sidik, 2022) ยิ่งไปกว่านั้น ความท้าทายด้านโลจิสติกส์ในเมือง เช่น ความแออัดและความน่าเชื่อถือของโครงสร้างพื้นฐาน อาจขัดขวางความสามารถในการแข่งขัน จึงจำเป็นต้องใช้วิธีการแก้ไขปัญหาที่สร้างสรรค์ เช่น โลจิสติกส์เมืองที่เชื่อมต่อกัน (Hyperconnected City Logistics) ที่ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีเพื่อประสิทธิภาพ (Thompson, & Sarvi, 2022) การผสมผสานระบบโลจิสติกส์กับการเปิดเสรีทางเศรษฐกิจจะขยายโอกาสทางการค้าให้กว้างขวางยิ่งขึ้น ซึ่งเน้นที่การสังเคราะห์เมตาของอิทธิพลของโลจิสติกส์การค้าที่มีต่อการค้าระหว่างประเทศ (Yekini, & Seyed, 2021) ดังนั้นการปรับปรุงด้านโลจิสติกส์จะไม่เพียงแต่เพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางการค้าระดับโลกของเมืองเท่านั้น แต่ยังส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืนอีกด้วย และเน้นย้ำถึงความจำเป็นที่ผู้กำหนดนโยบายต้องให้ความสำคัญกับการปรับปรุงด้านโลจิสติกส์ สอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580 (Office of the National Economic and Social Development Council, 2019) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ถือเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญประการหนึ่งในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เนื่องจากจะช่วยให้เกิดการพัฒนายอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ซึ่งจะกระตุ้นให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในส่วนภูมิภาคยกระดับผลิตภาพของภาคการผลิตและบริการ ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ รวมถึงช่วยสร้างบรรยากาศทางเศรษฐกิจของประเทศที่เหมาะสมแก่การค้าการลงทุน ตลอดจนสามารถรองรับการเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติและปรับตัวได้ทันต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมในอนาคต อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังต้องเผชิญกับความท้าทายในการพัฒนาทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอกประเทศที่มีผลกระทบต่อการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างต่อเนื่อง อาทิ ความผันผวนของเศรษฐกิจโลก กฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันทางการค้า ทักษะความสามารถของแรงงาน โครงสร้างประชากรที่เข้าสู่สังคมสูงวัย และเทคโนโลยีที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ดังนั้น เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะ 20 ปีข้างหน้าให้บรรลุเป้าหมายการเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับและสนับสนุนการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านต่าง ๆ

จังหวัดสมุทรปราการซึ่งเป็นจังหวัดในเขตปริมณฑลมีศักยภาพด้านการคมนาคมและการขนส่งทั้งทางบกมีทั้งทางถนนและระบบราง ทางน้ำมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางสำคัญออกสู่อ่าวไทย ทางอากาศซึ่งเป็นที่ตั้งท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ มีนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่ง จึงมีความพร้อมจะพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สตักสู่ประตูก้าในระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยจังหวัดสมุทรปราการมีแผนการพัฒนาที่สอดคล้องกับการขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.2561-2580) ดังกล่าว โดยแผนการพัฒนาจังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2566-2570 (Samut Prakan Provincial Office, 2023) กำหนดวิสัยทัศน์ (Vision) เป้าหมายการพัฒนาจังหวัดว่า “เมืองอุตสาหกรรมสะอาด เศรษฐกิจพลวัต ท่องเที่ยวอย่างมีคุณค่า พัฒนาเมืองและคุณภาพชีวิตที่ดี” มีพันธกิจ (Mission) ด้านการพัฒนาโลจิสติกส์คือ “พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มศักยภาพด้าน Logistic เชื่อมโยง Supply Chain ในระบบเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การบริการ และการท่องเที่ยว” เป้าประสงค์รวม (Ultimate Goals) มุ่งพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจการค้า การลงทุน และยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน เช่น ถนนสายหลัก และสายรอง ระบบขนส่งมวลชน ระบบขนส่งทางราง ไฟฟ้า ประปา ระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ฯลฯ กำหนดประเด็นการพัฒนา (Strategic Issues) พัฒนาด้านโลจิสติกส์ไว้ว่า ส่งเสริมระบบ Logistics เชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่นและเขตเศรษฐกิจอาเซียน โดยพัฒนาการบริหารจัดการและปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยกำหนดตำแหน่งการพัฒนาจังหวัดสมุทรปราการ (Positioning) 3 ประการ คือ 1) เมืองอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการส่งออก (Eco-Industrial Town) 2) เมืองปริมณฑลศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าเพื่อรองรับการผลิต การค้า การลงทุน การบริการ และการพาณิชย์ และ 3) เมืองปริมณฑลน้อยอยู่ ที่รองรับการขยายตัวของเมืองหลวง

ปัญหาสำคัญคือจะกำหนดนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดสมุทรปราการเพื่อเป็นประตูสู่การค้าตามแผนยุทธศาสตร์ชาติดังกล่าวมาข้างต้นได้อย่างไร ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเล็งเห็นความสำคัญในการศึกษานโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูก้าของจังหวัดสมุทรปราการในสภาพปัจจุบัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญของห่วงโซ่อุปทานหรือ (Supply Chain) เพื่อเป็นโมเดลด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดสมุทรปราการ และเพิ่มสมรรถนะขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูก้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันและปัญหาในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดสมุทรปราการ
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งเสริมนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูก้าจังหวัดสมุทรปราการ
3. เพื่อนำเสนอแนวทางพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูก้าจังหวัดสมุทรปราการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นภายใต้สถานการณ์ปัจจุบัน

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ เป็นการวิจัยแบบเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) แบบภาคสนาม โดยมีวิธีการดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาค้นคว้าจากเอกสารปฐมภูมิ โดยศึกษาจากตำรา เอกสารทางวิชาการ ผลงานวิจัย และบทความวิชาการที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงข้อมูลที่สืบค้นจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์

หรือสื่อทางเว็บไซต์ต่าง ๆ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ให้ได้ข้อมูลที่ต้องการ และนำข้อมูลมาสังเคราะห์องค์ความรู้ที่ครอบคลุมเรื่องที่ทำการศึกษาวิจัย

ขั้นตอนที่ 2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) หรือกลุ่มเป้าหมายที่ผู้วิจัยใช้วิธีเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposeful Selection) โดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มที่ 1 ได้แก่ ผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน กลุ่มที่ 2 ได้แก่ นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญระบบโลจิสติกส์ และกลุ่มที่ 3 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ ผู้ให้บริการระบบโลจิสติกส์ ผู้รับบริการ และประชาชนทั่วไป

ขั้นตอนที่ 3 เครื่องมือและวิธีการในการวิจัยผู้วิจัยใช้เครื่องมือในการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบบไม่มีโครงสร้าง (Unstructured Interview) และแนวประเด็นการประชุมกลุ่มย่อย

ขั้นตอนที่ 4 การรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยทำการรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) เป็นกระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ และการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) โดยการประชุมผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 12 คน ใช้วิธีคัดเลือกแบบเจาะจงจากผู้ให้ข้อมูลหลัก กลุ่มที่ 1, 2 และ 3 ดำเนินการประชุมที่ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลตำบลบางบ่อ อ.บางบ่อ จ.สมุทรปราการ

ขั้นตอนที่ 5 ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์และการสังเคราะห์ข้อมูลโดยผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ด้วยการจัดหมวดหมู่ จัดทำข้อมูล และลดทอนข้อมูลเชิงประจักษ์ที่ได้จากภาคสนามเพื่อให้ได้กลุ่มข้อมูลที่มีความหมายร่วมกัน และมีการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มของข้อมูลจนได้แบบแผนของความเชื่อมโยงที่ใช้อธิบายปรากฏการณ์ที่ศึกษาได้ดีที่สุด

ขั้นตอนที่ 6 สรุปผลการศึกษาวิจัย และการนำเสนอผลการศึกษาวิจัย (Descriptive Presentation of the Research Results) ผู้วิจัยสร้างบทสรุป โดยนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลผ่านการตรวจสอบยืนยันแล้วเข้าด้วยกัน เชื่อมโยงข้อสรุป เป็นบทสรุปย่อย และเชื่อมโยงบทสรุปย่อยเข้าด้วยกันเป็นบทสรุปสุดท้าย และตรวจสอบความน่าเชื่อถือของบทสรุปที่ได้ด้วยการทบทวนที่มาความน่าเชื่อถือของแหล่งข้อมูล ตรวจสอบกับแนวคิดทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษา นำข้อสรุปที่ได้ตรวจสอบทบทวนแล้วมาสรุปเรียบเรียง และนำเสนอผลการวิจัยในเชิงพรรณนา

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยมีข้อค้นพบที่ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยได้ตามลำดับดังนี้

วัตถุประสงค์ข้อ 1 เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันและปัญหาด้านโลจิสติกส์จังหวัดสมุทรปราการ ผลการศึกษาพบว่า จังหวัดสมุทรปราการมีความพร้อมในหลายปัจจัยที่ส่งเสริมสภาพด้านโลจิสติกส์ เปรียบเสมือนประตูเข้า-ออกของประเทศสู่โลก ทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ มีทำเลที่ตั้งเชื่อมโยงกับพื้นที่เขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก (EEC) เป็นพื้นที่ต่อเนื่องจากกรุงเทพมหานครที่ได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงกันในพื้นที่ปริมณฑล โดยเฉพาะการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ทำให้มี

ศักยภาพในการพัฒนาสูง มีเขตส่งเสริมการลงทุนและเขตปลอดอากร เป็นโอกาสในการประกอบธุรกิจนำเข้าและส่งออกวัตถุดิบและสินค้า สำหรับปัญหาที่เผชิญอยู่คือการจราจรที่คับคั่งทำให้ไม่สะดวกในการคมนาคมขนส่ง และการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมก่อให้เกิดมลพิษต่าง ๆ

วัตถุประสงค์ข้อ 2 เพื่อศึกษาเพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งเสริมนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าจังหวัดสมุทรปราการ ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่ส่งเสริมนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าจังหวัดสมุทรปราการ ได้แก่ ปัจจัยด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม และเทคโนโลยี ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีผลกระทบเป็นอย่างมากต่อนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้า กล่าวคือ

1. ปัจจัยด้านการเมือง (Political Factor) (1) ทิศทางการกำหนดนโยบายของรัฐบาลมีผลต่อการส่งเสริมการค้าการลงทุนภาคโลจิสติกส์โดยตรง (2) เสถียรภาพของรัฐบาล ให้ความสำคัญจากทั้งภายในและภายนอกจังหวัดและประเทศ เข้ามาลงทุนภายในจังหวัดสมุทรปราการ และ (3) นโยบายรัฐบาลเกี่ยวกับโครงสร้างภาษีการค้าและการลงทุนทั้งภายในและภายนอกประเทศ การงดเว้นหรือลดอัตราภาษีเสียภาษีสำหรับกิจการบางประเภท อัตราการเสียภาษีนำเข้าหรือส่งออก

2. ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economics Factor) การเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดสมุทรปราการ ส่งผลให้มีความต้องการด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น เป็นผลจากการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม ภาคการผลิต ภาคการค้า นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่ง

3. ปัจจัยด้านสังคม (Social Factor) ด้านสังคม ประชากรและแรงงานที่มีทักษะในจังหวัด มีแรงงานที่มีทักษะด้านโลจิสติกส์จำนวนมาก มีสถาบันการศึกษาที่ผลิตบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์ รวมถึงมีศูนย์ฝึกอบรมที่ให้บริการฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์ และด้านวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในจังหวัด ก่อให้เกิดการสนับสนุนการบริการท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดชาวต่างชาติมาเยี่ยมชม เช่น บริษัททัวร์นำเที่ยวในสถานที่ต่างๆ เช่น งานประเพณีโยนบัว เมืองโบราณ ช้างสามเศียรงานนมัสการประจำปีหลวงพ่อปาน อ.บางบ่อ งานสงกรานต์พระประแดง หอชมเมือง เป็นต้น

4. ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technology Factor) มีการพัฒนาปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence, AI) เกิดเทคโนโลยีการผลิตใหม่ สนับสนุนการขนส่งสินค้าและบริการระหว่างประเทศและนวัตกรรมการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางน้ำ ทางอากาศ ทางบก (ล้อ ราง) เพื่อสนับสนุนการขนส่งโลจิสติกส์ การนำเทคโนโลยีมาปรับใช้กับกระบวนการผลิต ทำให้มีมาตรฐานในการผลิตสินค้าที่สูงขึ้น ลดเวลาการผลิต และเพิ่มปริมาณการส่งออกสินค้ามากยิ่งขึ้น และการสร้างและแชร์ข้อมูลแบบ Big Data จะทำให้มีการเข้าถึงข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล สังเคราะห์ข้อมูล กำหนดทางเลือกเป็นพลังเชิงบวกทางการค้าของการเปิดประตูการค้าบานใหญ่อย่างเสรีทั่วโลก

วัตถุประสงค์ข้อ 3 เพื่อนำเสนอแนวทางพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าจังหวัดสมุทรปราการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นภายใต้สถานการณ์ปัจจุบัน ผลการศึกษาพบว่า (1) ควรส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงและขยายโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญเช่น ถนนเข้า-ออก, ท่าเรือ, สถานีรถไฟ และสนับสนุนเทคโนโลยีในการจัดการโลจิสติกส์ (2) ควรสร้างพื้นที่คลัสเตอร์ สร้างพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์และบริการสำหรับธุรกิจที่ต้องการใช้บริการโลจิสติกส์ในพื้นที่ (3) ควรสนับสนุนธุรกิจท้องถิ่น

ส่งเสริมธุรกิจท้องถิ่นที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับพื้นที่ และสร้างคุณค่าในการตอบสนองต่อความต้องการของตลาดท้องถิ่นและสากล (4) ควรปรับปรุงนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโลจิสติกส์ เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเจริญเติบโตของธุรกิจ (5) ควรส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน: สร้างพันธมิตรทางธุรกิจที่มั่นคงและยั่งยืน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ในพื้นที่ (6) แนวทางนโยบายการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดสมุทรปราการสู่ประตูการค้าควรมีทิศทางที่เน้นบูรณาการและประสานงาน โดยจัดตั้งกลไกการประสานงาน ส่งเสริมการสร้างแรงจูงใจและอำนวยความสะดวกการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้อง พัฒนาบุคลากรให้มีทักษะในภาคโลจิสติกส์ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและโลจิสติกส์ และ (7) การกำหนดนโยบายระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดสมุทรปราการควรมีลักษณะรูปแบบที่ครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ การพัฒนาบุคลากรด้านทักษะการใช้เทคโนโลยี มุ่งเน้นความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม ควรมีความยืดหยุ่นเพื่อปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยี ควรส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน และควรวัดผลได้โดยมีตัวชี้วัดที่ชัดเจนเพื่อติดตามและประเมินการดำเนินงาน

อภิปรายผลการวิจัย

ผลจากการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 พบว่า จังหวัดสมุทรปราการมีความพร้อมในหลายปัจจัยที่ส่งเสริมสภาพด้านโลจิสติกส์ เปรียบเสมือนประตูเข้า-ออกของประเทศสู่โลก ทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ มีทำเลที่ตั้งเชื่อมโยงกับพื้นที่เขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก (EEC) เป็นพื้นที่ต่อเนื่องจากกรุงเทพมหานครที่ได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงกันในพื้นที่ปริมณฑล โดยเฉพาะการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ทำให้มีศักยภาพในการพัฒนาสูง มีเขตส่งเสริมการลงทุนและเขตปลอดอากร เป็นโอกาสในการประกอบธุรกิจนำเข้าและส่งออกวัตถุดิบและสินค้า สำหรับปัญหาที่เผชิญอยู่คือการจราจรที่คับคั่งทำให้ไม่สะดวกในการคมนาคมขนส่ง และการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมก่อให้เกิดมลพิษต่างๆ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Lu & Yang (2007) ศึกษาการประเมินสภาพแวดล้อมการลงทุนในเขตโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ: มุมมองของผู้ผลิตชาวไต้หวัน การศึกษานี้ได้ประเมินความสำคัญของปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมการลงทุน ได้แก่ ปัจจัยทางการเมือง โครงสร้างพื้นฐาน ต้นทุน และตลาด สำหรับความตั้งใจของบริษัทที่จะลงทุนในเขตโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ผลการศึกษาระบุว่าปัจจัยด้านตลาด ต้นทุน และโครงสร้างพื้นฐานมีผลในเชิงบวกต่อความตั้งใจของบริษัทที่จะลงทุนในเขตโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ การศึกษานี้ไม่สนับสนุนอิทธิพลของปัจจัยทางการเมืองที่มีต่อความตั้งใจในการลงทุนของบริษัท และสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Reza (2012) ศึกษาการวิเคราะห์ความสัมพันธ์แบบไดนามิกระหว่างโลจิสติกส์การพัฒนาและการเติบโตทางเศรษฐกิจในอินโดนีเซีย พบว่า การพัฒนาด้านโลจิสติกส์มีความสำคัญบทบาทในการสนับสนุนและรักษาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โมเดลสมการเชิงเส้นนำเสนอแนวโน้มที่ดีในขณะที่แบบจำลองเศรษฐกิจมิติโลจิสติกส์โดยใช้ค่าบนของอินโดนีเซีย GDP ในปี 2558 แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ที่ดียิ่งขึ้น แม้ว่า

แบบจำลองจะได้รับการพัฒนาในบริบทของอินโดนีเซีย การวิเคราะห์ทางสถิติโดยรวมเป็นแบบทั่วไปและสามารถสรุปได้ทั่วไปสำหรับประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ

ผลจากการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 พบว่า ปัจจัยที่ส่งเสริมนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าจังหวัดสมุทรปราการ ได้แก่ ปัจจัยด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี และปัจจัยอื่นๆ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีผลกระทบต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวเป็นอย่างมากต่อนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้า กล่าวคือ

1. ปัจจัยด้านการเมือง (Political Factor) (1) ทิศทางการกำหนดนโยบายของรัฐบาลมีผลต่อการส่งเสริมการค้าการลงทุนภาคโลจิสติกส์โดยตรง (2) เสถียรภาพของรัฐบาล งบประมาณจากทั้งภายในและภายนอกจังหวัดและประเทศ เข้ามาลงทุนภายในจังหวัดสมุทรปราการ และ (3) นโยบายรัฐบาลเกี่ยวกับโครงสร้างภาษีการค้าและการลงทุนทั้งภายในและภายนอกประเทศ การงดเว้นหรือลดอัตราภาษีสำหรับกิจการบางประเภท อัตราการเสียภาษีนำเข้าหรือส่งออก สอดคล้องกับแนวคิดของ Dye (1984) ที่มองว่านโยบายสาธารณะเป็นกิจกรรมทางการเมือง ในกระบวนการนโยบายทุกขั้นตอนมีการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยเสมอ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของนักวิชาการที่ศึกษาไว้ก่อนหน้านี้ อาทิ Alessandro (2019) ศึกษาการกำกับดูแลแพลตฟอร์มโลจิสติกส์ในเมืองด้านการกำกับดูแลตลาดค้าส่งอาหารในเมืองในฝรั่งเศสและอิตาลี กรณีศึกษาของปารีส (เซมมาริส) และมิลาน (โซเจมิ) พบว่า ปฏิสัมพันธ์ระหว่างกฎหมายการเมืองในท้องถิ่นและกลุ่มผลประโยชน์มีอิทธิพลอย่างมากต่อกระบวนการตัดสินใจ ดังที่เห็นได้จากผลลัพธ์ที่แตกต่างกันในตลาดโลจิสติกส์ในเมืองในปารีสและมิลาน Zenezini & Marco (2020) ศึกษาการประเมินนโยบายด้านโลจิสติกส์ของเมืองด้วยพลวัตของระบบ พบว่า นโยบายและข้อบังคับของรัฐบาลมีบทบาทสำคัญในการกำหนดโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของเมืองโดยจัดการกับความซับซ้อนของระบบขนส่งสินค้าในเมืองและความท้าทายที่เกี่ยวข้อง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภาครัฐมุ่งหวังที่จะนำนโยบายที่ลดผลกระทบภายนอกเชิงลบจากการขนส่งสินค้าไปปฏิบัติ ในขณะที่รับรองประสิทธิภาพระบบและผลกำไรของผู้ประกอบการเอกชน และสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Chansate (2017) ศึกษาประเทศไทยกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พบว่า ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตสินค้าในหลายๆ อุตสาหกรรมที่ติดอันดับโลกที่จะแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของประเทศ ที่สามารถแข่งขันในเวทีโลก และเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยมาโดยตลอด แต่ที่ผ่านมาเกือบ 10 ปีที่ประเทศติดกับดักรายการขัดแย้งทางการเมือง ขาดการลงทุนในโครงการ Mega Project ทั้งจากภาครัฐและการลงทุนจากต่างประเทศ ดังนั้น บทบาทของการเมืองในการกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพและกรอบนโยบายเชิงกลยุทธ์จึงมีความสำคัญพื้นฐานในการส่งเสริมการพัฒนาโลจิสติกส์ในเมืองที่ยั่งยืน

2. ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economics Factor) การเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดสมุทรปราการ ส่งผลให้มีความต้องการด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น เป็นผลจากการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม ภาคการผลิต และภาคการค้า นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่ง ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของนักวิชาการ อาทิ Kostjuk (2024) ศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจเพื่อการพัฒนาขนส่งและโลจิสติกส์ในเมือง พบว่า การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของเมืองได้รับอิทธิพลจากปัจจัยทางเศรษฐกิจที่สำคัญหลายประการ ประการแรก การบูรณาการกลไกการขนส่งที่ยั่งยืน เช่น ยานยนต์ประหยัดพลังงานและรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อ

สิ่งแวดล้อม ถือเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ในเมืองในขณะทีลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุด Thompson & Sarvi (2022) ศึกษาโลจิสติกส์ในเมือง พบว่า การขยายตัวของเมืองและความต้องการอีคอมเมิร์ซที่เพิ่มมากขึ้นทำให้จำเป็นต้องมีการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในเมืองเพื่อเพิ่มผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจสูงสุดและลดความแออัด และสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Thipsri & Rawakarn (2015) ศึกษากลยุทธ์การจัดการโลจิสติกส์กับความได้เปรียบทางการแข่งขันในยุคเศรษฐกิจใหม่ของธุรกิจ OTOP จังหวัดเชียงราย พบว่า กลยุทธ์การจัดการโลจิสติกส์ในด้านการขนส่ง การจัดการสินค้าคงคลังและคลังสินค้า การขนส่ง การกระจายสินค้า และการบริการลูกค้า มีผลเชิงบวกต่อความได้เปรียบทางการแข่งขันของธุรกิจ OTOP ในจังหวัดเชียงรายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในขณะที่การจัดหาวัตถุดิบไม่ได้ส่งผลดีต่อความได้เปรียบในการแข่งขันของธุรกิจ OTOP ในจังหวัดเชียงราย จึงสามารถใช้ผลการวิจัยนี้เป็นแนวทางในการวางแผนและพัฒนากลยุทธ์การจัดการโลจิสติกส์ของธุรกิจ OTOP จังหวัดเชียงรายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอนาคต

3. ปัจจัยด้านสังคม (Social Factor) ด้านสังคม จังหวัดสมุทรปราการมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว มีประชากรและแรงงานที่มีทักษะในจังหวัด มีแรงงานที่มีทักษะด้านโลจิสติกส์จำนวนมาก มีสถาบันการศึกษาที่ผลิตและพัฒนาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์ รวมถึงมีศูนย์ฝึกอบรมที่ให้บริการฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์ และด้านวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในจังหวัด ก่อให้เกิดการสนับสนุนการบริการท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดชาวต่างชาติมาเยี่ยมชม เช่น งานประเพณีโยนบัว เมืองโบราณ ช้างสามเศียร งานนมัสการประจำปีหลวงพ่อปาน งานสงกรานต์พระประแดง และหอชมเมือง เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของนักวิชาการที่ศึกษาก่อนหน้านี้ อาทิ Thompson (2022) ศึกษาโลจิสติกส์ในเมือง พบว่า ปัจจัยทางสังคม เช่น การขยายตัวของเมือง ประชากร และบรรทัดฐานทางวัฒนธรรม มีอิทธิพลอย่างมากต่อการออกแบบและการดำเนินการของระบบโลจิสติกส์ในเมือง การขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วส่งผลให้เกิดความแออัดและความต้องการการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจำเป็นต้องใช้โซลูชันที่สร้างสรรค์ เช่น โลจิสติกส์ของเมืองที่เชื่อมต่อถึงกันแบบไฮเปอร์ (Hyperconnected City Logistics, HCL) ซึ่งผสานรวมเทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อการจัดการระบบขนส่งสินค้าในเมืองที่ดีขึ้น Adetiloye & Awasthi (2023) ศึกษาการสร้างแบบจำลองความซับซ้อนของระบบโลจิสติกส์ของเมืองเพื่อความยั่งยืน พบว่า การเปลี่ยนแปลงทางประชากร โดยเฉพาะการเติบโตของประชากร ทำให้ระบบโลจิสติกส์มีความซับซ้อนเนื่องจากทำให้เกิดความซับซ้อนและความไม่แน่นอนที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ซึ่งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต้องเผชิญเพื่อให้แน่ใจว่าจะมีความยั่งยืน Batarliene & Bazaras (2023) ศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าในเขตเมือง พบว่า บรรทัดฐานทางวัฒนธรรมก็มีบทบาทเช่นกัน ตัวอย่างเช่น การนำหลักการเศรษฐกิจแบบแบ่งปันมาใช้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการจัดส่งในระยะสุดท้ายและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้โดยการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ขนาดเล็กที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม Somnor & Suksom (2024) ศึกษาการบริหารจัดการสิทธิของแรงงานต่างด้าวในช่วงสถานการณ์วิกฤต โรคระบาดโควิด-19 พบว่า ต้องมีการปรับปรุงรูปแบบการบูรณาการในระดับนโยบายสอดคล้องและเหมาะสมกับบริบททางสังคมของพื้นที่ และสอดคล้องกับผลการวิจัย Kousurat & Mungmuang (2023) ศึกษา นโยบายภาครัฐด้านการท่องเที่ยวแบบวิถีชีวิตใหม่ ภายหลังจากวิกฤตโควิด-19 พบว่า นโยบายภาครัฐด้านการ

ท่องเที่ยวแบบวิถีชีวิตใหม่ภายหลังวิกฤตโควิด-19 ควรมีแนวทางและรูปแบบดำเนินการที่เน้นเทคโนโลยีระบบ แอปพลิเคชันเข้ามาช่วยจัดการ ดังนั้น การทำความเข้าใจอย่างครอบคลุมเกี่ยวกับพลวัตทางสังคมเหล่านี้จึงมีความจำเป็นต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในเมืองที่มีประสิทธิภาพ

4. ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technology Factor) มีการพัฒนาปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence, AI) เกิดเทคโนโลยีการผลิตใหม่ สนับสนุนการขนส่งสินค้าและบริการระหว่างประเทศและนวัตกรรมการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางน้ำ ทางอากาศ ทางบก (ล้อ ราง) เพื่อสนับสนุนการขนส่งโลจิสติกส์ การนำเทคโนโลยีมาปรับใช้กับกระบวนการผลิต ทำให้มีมาตรฐานในการผลิตสินค้าที่สูงขึ้น ลดเวลาการผลิต และเพิ่มปริมาณการส่งออกสินค้ามากยิ่งขึ้น และการสร้างและแชร์ข้อมูลแบบ Big Data จะทำให้มีการเข้าถึงข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล สังเคราะห์ข้อมูล กำหนดทางเลือกเป็นพลังเชิงบวกทางการค้าของการเปิดประตูการค้าบานใหญ่อย่างเสรีทั่วโลก ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Ramasamy, Natarajan & Sathyamoorthy (2024) ศึกษาเทคโนโลยีที่ก้าวล้ำและ AI มีอิทธิพลต่อการจัดการโลจิสติกส์หรือไม่? พบว่าเทคโนโลยีใหม่ ๆ โดยเฉพาะ AI และอินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง (Internet of Things, IoT) มีบทบาทสำคัญในการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ของเมืองให้เหมาะสมที่สุดโดยเพิ่มประสิทธิภาพ ความโปร่งใส และความสามารถในการปรับตัว ขั้นตอนวิธีการของ AI ช่วยวิเคราะห์ข้อมูลขั้นสูงได้ ทำให้สามารถคาดการณ์ความต้องการได้อย่างแม่นยำ เติมน้ำมันอัตโนมัติ และตัวเลือกการจัดส่งแบบเฉพาะบุคคล ซึ่งโดยรวมแล้วจะช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานและความพึงพอใจของลูกค้า และสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Ifesinachi, et al. (2024) ศึกษาการทบทวนบทบาทของ AI และการเรียนรู้ของเครื่องจักรในการวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทาน พบว่า เทคโนโลยีเหล่านี้ไม่เพียงแต่ปรับปรุงงานประจำให้มีประสิทธิภาพ แต่ยังส่งเสริมความยืดหยุ่นในห่วงโซ่อุปทานด้วยการระบุช่องโหว่และบรรเทาการหยุดชะงักที่อาจเกิดขึ้น

ผลจากการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 พบว่า นโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าจังหวัดสมุทรปราการ มีแนวทางดังนี้ (1) ควรส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่สนับสนุนเทคโนโลยีในการจัดการโลจิสติกส์ (2) ควรสร้างพื้นที่คลัสเตอร์ (Cluster) สร้างพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์และบริการสำหรับธุรกิจที่ต้องการใช้บริการโลจิสติกส์ในพื้นที่ (3) ควรส่งเสริมธุรกิจท้องถิ่นที่สร้างมูลค่าเพิ่มตอบสนองต่อความต้องการของตลาดท้องถิ่นและสากล (4) ควรปรับปรุงนโยบายหรือกฎหมายที่มีผลกับการพัฒนาโลจิสติกส์ ควรส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์ (5) ควรสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการลงทุนในด้านโลจิสติกส์ (6) นโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ควรมีทิศทางที่บูรณาการและประสานงาน คือ จัดตั้งกลไกการประสานงาน การส่งเสริม การพัฒนาบุคลากร การใช้เทคโนโลยี และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และ (7) นโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ควรมีลักษณะรูปแบบที่ครอบคลุม ยั่งยืน ยืดหยุ่น มีส่วนร่วม และวัดผลได้ ซึ่งสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย พ.ศ. 2566-2570 (Office of the National Economic and Social Development Council, 2023) ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ประกอบด้วย 5 แนวทางการพัฒนาได้แก่ (1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (2) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน (3) การพัฒนาพิธีการศุลกากร

กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ (4) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs) และ (5) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์โดยมีเป้าหมายตัวชี้วัดให้สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP และสัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ลดลง และประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศด้านพิธีการศุลกากรและด้านสมรรถนะผู้ให้บริการระบบโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและธุรกิจดีขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Li & Chen (2021) ศึกษาผลกระทบของการพัฒนาโลจิสติกส์ต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ: งานวิจัยเชิงประจักษ์จากมณฑลกว่างตุงในประเทศจีน ผลการประมาณของแบบจำลอง Durbin เชิงพื้นที่ (Spatial Durbin model: SDM) พบว่า การพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไม่เพียงแต่ช่วยเพิ่มการเติบโตทางเศรษฐกิจในท้องถิ่นเท่านั้น แต่ยังส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาคโดยรอบอีกด้วย Hanif, et al. (2020) ศึกษาการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สมัยใหม่กับการพัฒนาเศรษฐกิจโดยใช้แบบจำลองการถดถอยอัตโนมัติ (Vector autoregression, VAR) กรณีของปากีสถาน พบว่า การปฏิรูปอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ควรให้ความสำคัญกับพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ที่เลือกในการพัฒนาเศรษฐกิจซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สมัยใหม่ และสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Chotechoei (2018) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของโลจิสติกส์การจัดการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย: กรณีศึกษาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ พบว่า กลยุทธ์การตอบสนองอย่างรวดเร็วของสำนักงานระบบสารสนเทศ ความสัมพันธ์ในการเก็บรักษา การขนส่ง การสร้างความสัมพันธ์และสิ่งอำนวยความสะดวก การเลือกสถานที่ คลังสินค้า และการจัดเก็บส่งผลดีต่อประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย

ข้อค้นพบจากการศึกษาครั้งนี้ในประเด็นนโยบายด้านการพัฒนาบุคลากร สอดคล้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้แผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566-2570 (Office of the National Economic and Social Development Council, 2023) มุ่งการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์โดยสนับสนุนการดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการกำหนด และปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรมที่มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีมาใช้งาน พร้อมทั้งยกระดับทักษะแรงงานโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐานฝีมือแรงงาน ทั้งการพัฒนาทักษะเดิม (Up-skill) การเพิ่มเติมทักษะใหม่ (Re-skill) และการมีทักษะแห่งอนาคต (Future skills) เพื่อให้ตอบโจทย์ตลาดแรงงาน และเป็นแรงงานคุณภาพที่จะเป็นแรงผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโตอย่างมั่นคง ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Faget (2024) ศึกษาศึกษาผลกระทบของเทคโนโลยีใหม่ต่อโลจิสติกส์: การวิเคราะห์อย่างครอบคลุม พบว่า ความท้าทาย เช่น การพิจารณาทางจริยธรรมและความต้องการบุคลากรที่มีทักษะยังคงมีความสำคัญ เนื่องจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ยังคงพัฒนาไปพร้อมกับเทคโนโลยีเหล่านี้ Woraphatthirakul (2023) ได้ศึกษาประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากรบุคคลในสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี พบว่า มิติของทรัพยากรบุคคลภาครัฐถือเป็นกลไกการขับเคลื่อนและการปฏิรูปภาครัฐที่สำคัญ โดยเฉพาะ ประเด็นที่สำคัญต่างๆ เช่น โครงสร้างอัตรากำลัง ต้นทุนค่าใช้จ่ายของบุคลากร รูปแบบการทำงานที่เพิ่มขีดความสามารถของบุคลากรภาครัฐและระบบการบริหารงานทรัพยากรบุคคล พร้อมทั้งปรับโครงสร้างในการทำงานให้มีความยืดหยุ่นให้ทันต่อสถานการณ์และทันต่อการเปลี่ยนแปลง

ของสภาพแวดล้อมภายนอก รวมถึงการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการกระบวนการเรียนรู้และพัฒนา เพื่อเสริมสร้างศักยภาพ เพิ่มขีดความสามารถในการทำงานและประสิทธิภาพการทำงานของบุคลากรภาครัฐ และสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Laoongnuan & Mungmaung (2023) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพพัฒนาบุคลากรขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอบางเลน จังหวัดนครปฐม พบว่า การพัฒนาบุคลากรควรยึดแนวทางให้บุคลากรเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา คำนึงถึงความแตกต่างระหว่างบุคคล และควรปรับพฤติกรรมและทัศนคติของบุคลากรให้เห็นความสำคัญของการพัฒนาบุคลากร

องค์ความรู้ใหม่

ผลจากการศึกษาสรุปได้ว่าองค์ความรู้ใหม่ที่ได้จากการวิจัย ผู้วิจัยสามารถเขียนเป็นแผนภาพได้ดังนี้

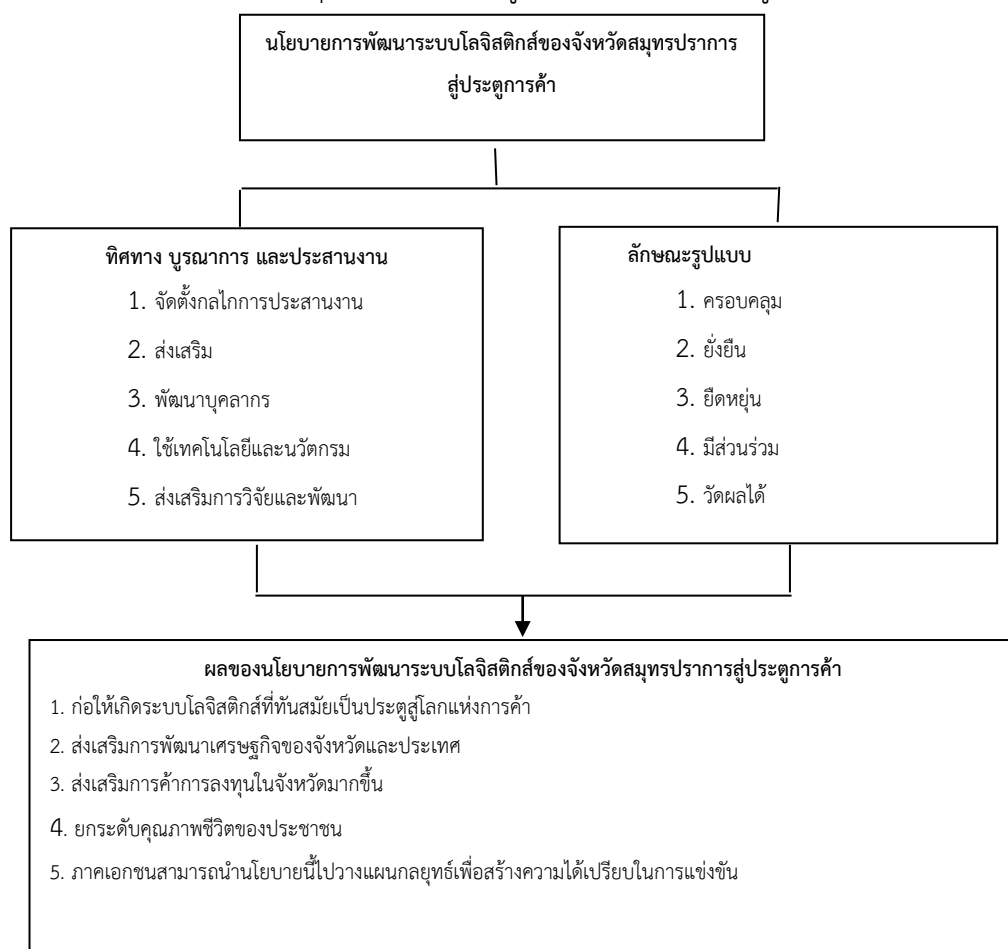


Figure 1: The New Body of Knowledge

จากภาพแสดงให้เห็นว่านโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดสมุทรปราการสู่ประตูการค้า ควรมีทิศทาง บุคลากรและประสานงาน ดังนี้ (1) จัดตั้งกลไกการประสานงาน (Coordination mechanism) : ระหว่างหน่วยงานภาครัฐภาคเอกชนและชุมชนเพื่อให้แน่ใจว่า นโยบายและมาตรการต่างๆ มีความสอดคล้องและสนับสนุนซึ่งกันและกัน (2) ส่งเสริม (Promotion) : สร้างแรงจูงใจและอำนวยความสะดวกสำหรับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้อง (3) พัฒนาบุคลากร (Human resource

development) : ลงทุนในการพัฒนาบุคลากรที่มีทักษะในภาคโลจิสติกส์ เพื่อรองรับความต้องการของอุตสาหกรรม (4) ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม (Technology and innovation) : ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความโปร่งใสของระบบโลจิสติกส์ และ (5) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา (Research and development) : สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเพื่อพัฒนานวัตกรรม และแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดในภาคโลจิสติกส์ และการกำหนดนโยบายระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดสมุทรปราการควรมีลักษณะรูปแบบ ดังนี้ (1) ครอบคลุม (Comprehensive) : นโยบายควรครอบคลุมประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ เช่น โครงสร้างพื้นฐานบริการ การพัฒนาบุคลากร และการใช้เทคโนโลยี (2) ยั่งยืน (Sustainable) : นโยบายควรคำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ (3) ยืดหยุ่น (Flexibility) : นโยบายควรมีความยืดหยุ่นเพื่อปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยี (4) มีส่วนร่วม (Involvement) : นโยบายควรได้รับการพัฒนาและดำเนินการโดยมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม และ (5) วัดผลได้ (Measurable) : นโยบายควรมีตัวชี้วัดที่ชัดเจนเพื่อติดตามและประเมินความคืบหน้าของการดำเนินการ

สภาพปัจจุบันด้านโลจิสติกส์ จังหวัดสมุทรปราการมีความพร้อมในหลายปัจจัยที่ส่งเสริมสภาพด้านโลจิสติกส์ เปรียบเสมือนประตูเข้า-ออกของประเทศสู่โลก ทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ มีทำเลที่ตั้งเชื่อมโยงกับพื้นที่เขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก (EEC) เป็นพื้นที่ต่อเนื่องจากกรุงเทพมหานครที่ได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงกันในพื้นที่ปริมณฑล ปัจจัยที่ส่งเสริมนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าจังหวัดสมุทรปราการ ได้แก่ ปัจจัยด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม และเทคโนโลยี ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีผลกระทบเป็นอย่างมากต่อนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้า แนวทางนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดสมุทรปราการสู่ประตูการค้าควรมีทิศทางที่เน้นบูรณาการและประสานงาน โดยจัดตั้งกลไกการประสานงาน ส่งเสริมการสร้างแรงจูงใจและอำนวยความสะดวกการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้อง พัฒนาบุคลากรให้มีทักษะในภาคโลจิสติกส์ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและโลจิสติกส์ และการกำหนดนโยบายระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดสมุทรปราการควรมีลักษณะรูปแบบที่ครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ การพัฒนาบุคลากรด้านทักษะการใช้เทคโนโลยี มุ่งเน้นความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม ควรมีความยืดหยุ่นเพื่อปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยี ควรส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน และควรวัดผลได้โดยมีตัวชี้วัดที่ชัดเจนเพื่อติดตามและประเมินการดำเนินงาน

ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1.1 การกำหนดนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าของจังหวัดสมุทรปราการ ควรพิจารณาถึง ปัจจัยด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม และเทคโนโลยี ปัจจัยเหล่านี้มีผลกระทบต่อ

นโยบายการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์สู่ประตูการค้า

1.2 จังหวัดสมุทรปราการควรกำหนดนโยบายการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์โดยอาศัยความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชนในจังหวัด

1.3 จังหวัดสมุทรปราการควรสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาหลักสูตรการเรียนและฝึกอบรมให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงานในพื้นที่ โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรม ทั้งอุตสาหกรรมเดิม อุตสาหกรรมใหม่ และโลจิสติกส์มุ่งเน้นผลิตบุคลากรที่มีทักษะความชำนาญทางวิชาชีพ พัฒนาหลักสูตรให้สอดคล้องกับมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ รวมทั้งควรส่งเสริมการพัฒนาทักษะทางด้านภาษาในกลุ่มอาเซียน เพื่อส่งเสริมศักยภาพสู่ความสำเร็จได้มากขึ้น

1.4 นโยบายการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าของจังหวัดสมุทรปราการ ควรมีทิศทางการบูรณาการและประสานงาน คือ จัดตั้งกลไกการประสานงาน การส่งเสริม การพัฒนาบุคลากร การใช้เทคโนโลยี และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และนโยบายที่ดีควรมีลักษณะรูปแบบที่ครอบคลุม ยั่งยืน ยืดหยุ่น มีส่วนร่วม และวัดผลได้

2. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ การศึกษาครั้งต่อไปควรใช้วิธีการวิจัยเชิงปริมาณโดยการสำรวจความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำข้อมูลมาประกอบประกอบการกำหนดนโยบายการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าจังหวัดสมุทรปราการ

2.2 ควรมีการวิจัยศึกษาเปรียบเทียบกับกระบวนโลจิสติกส์ของจังหวัดอื่นๆ เพื่อนำข้อมูลจุดเด่นและองค์ความรู้ที่ได้จากผลการศึกษาไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์สู่ประตูการค้าจังหวัดสมุทรปราการต่อไป

References

- Abuzeid, N. S., & Hassan, M. I. (2024). Logistics Performance Index: A Catalyst for International Trade Growth - An Applied Study on Global Economies. *Journal of Politics and Economics*, 23(22): 434-450.
- Adetiloye, T., & Awasthi, A. (2023). *Modeling the Complexity of City Logistics Systems for Sustainability*. Retrieved August 19, 2024, from DOI: 10.48550/arXiv.2304.13987.
- Alessandro, M. (2019). The regulation of urban logistics platforms: the urban governance of food wholesale markets in France and Italy : the case of Paris (Semmaris) and Milan (Sogemi). (Unpublished doctoral dissertation). Sociology. Paris Institute of Political Studies-Sciences Po; University of Milan - Bicocca, <https://sciencespo.hal.science/tel-03658273>.
- Batarliene, N., & Bazaras D. (2023). Solutions to the Problem of Freight Transport Flows in Urban Logistics. *Applied Sciences*, 13(7), 4214. DOI: 10.3390/app13074214.

- Chansate, V. (2017). Thailand has Potential to Re-route into World Logistics Destination. *Rattaphirak Journal*, 60(1), 116-130.
- Chotechoei, N. (2018). Factors Affecting the Efficiency of Logistics Management of Small and Medium Enterprises in Thailand: A Case Study of Logistics Service Providers. *PSAKU International Journal of Interdisciplinary Research*, 7(2), 147-159.
- Dye, Thomas R. (1984). *Understanding Public Policy*. (3rd ed.). Englewood Cliffs., New Jersey: Prentice-Hall.
- Faget, M. (2024). The impact of Emerging Technologies on Logistics: A Comprehensive Analysis. *Proceedings of the International Conference on Business Excellence*, 18(1), 1868-1881.
- Hanif, S., et al. (2020). A Correlative Analysis of Modern Logistics Industry to Developing Economy Using the VAR Model: A Case of Pakistan. *Hindawi Journal*. DOI: 10.1155/2020/8861914.
- Ifesinachi, A., et al. (2024). Reviewing the role of AI and machine learning in supply chain analytics. *GSC Advanced Research and Reviews*, 18(02), 312-320.
- Kostiuk, Y. (2024). Economic mechanisms for the development of urban transport and logistics systems. *Economics, Management, Innovations*, 1(34), 62-81.
- Kousurat, S., & Mungmuang, S. (2023). Government Policy for New Normal Tourism in the Post Covid-19 Crisis. *Journal of MCU Buddhapanya Review*, 8(3), 98-109.
- Laoongnuan, S., & Mungmaung, S. (2023). Factors Affecting the Effectiveness of Personnel Development of Sub-district Administrative Organizations in Bang Len District, Nakhon Pathom Province. *Journal of SaengkhomKham Buddhist Studies*, 8(2), 240-259.
- Li, X., & Chen, F. (2021). Impact of Logistics Development on Economic Growth: An Empirical Research from Guangdong Province in China. *Hindawi Journal*, 2021(8), 1-12.
- Lu, C., & Yang, C. (2007). An evaluation of the investment environment in international logistics zones: A Taiwanese manufacturer's perspective. *International Journal of Production Economics*. 107(1). 279-300.
- Office of National Economic and Social Development Council. (2019). *Master Plan under the National Strategy (2018-2037)*. Retrieved August 1, 2023, from http://nscr.nesdc.go.th/wp-content/uploads/2023/03/masterplan_updated2023_080363.pdf.

- Office of the National Economic and Social Development Council. (2023). *Thailand's Logistics System Development Action Plan 2023-2027*. Bangkok: Logistics Development Strategy Division, Office of the National Economic and Social Development Council.
- Ramasamy, I., Natarajan, S., & Sathyamoorthy, V. K. P. (2024). Does disruptive technology and AI (Artificial Intelligence) influence logistics management?. *Multidisciplinary Science Journal*, 6(12), 2024259. DOI: 10.31893/multiscience.2024259.
- Reza, M. (2012). Analysis of the dynamic relation between logistics development and economic growth in Indonesia *1st Mae Fah Luang University International Conference 2012*. Retrieved March 23, 2023, from https://conf.mfu.ac.th/archive/mfuic_2012/.
- Somnor, P., & Suksom, S. (2024). Rights of Migrant Workers Management of Coronavirus Disease (Covid-19) Pandemic Crisis Situation. *Journal of Educational Innovation and Research*, 8(1), 468–483.
- Thipsri, N., & Rawakarn, T. (2015). Logistics management strategy with competitive advantage in new economy Era of OTOP business in Chiang Rai Province. *Sripatum Review of Humanities and Social Sciences*, 15(2), 17-25.
- Thompson, R. G., & Sarvi, M. (2022). City Logistics. in *Institution of Engineering and Technology eBooks*, 155-170. doi: 10.1049/PBTR034E_ch6.
- Widayat, W., Subiyantoro, H., & Sidik, M. (2022). Influence of Logistic Performance on Global Competitiveness. *Proceedings of the First Multidiscipline International Conference, MIC 2021*, October 30, 2021, Jakarta, Indonesia, DOI: 10.4108/eai.30-10-2021.2315843.
- Woraphatthirakul, P. (2023). The effectiveness of human resource management in the Secretariat of the Prime Minister. *SAU Journal of Social Sciences & Humanities*. 7(2), 218-231.
- Yekini, O., & Seyed, M. (2021). A meta-synthesis of trade logistics influence on international trade. *African Journal of Business Management*, 15(10), 283-290.
- Zenezini, G., & Marco, A. (2020). City logistics policy evaluation with system dynamics. *Transportation research procedia*, 46, 253-260.

