

ปัจจัยด้านการดำเนินงานของผู้ประกอบการส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกทำการค้าชายแดนไทย-เมียนมา

Operational Factors of Entrepreneurs Affecting the Decision to Choose the Thailand-Myanmar Cross Border Trade

ศุภกิจ รูปสุวรรณกุล¹, สมยศ อวเกียรติ²

Supphakit Roopsuwankun¹, Somyos Avakiat²

คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยนครกรุงเทพ^{1,2}

Faculty of Business Administration, North Bangkok University^{1,2}

supphakit.roo@northbkk.ac.th¹, somyos.av@northbkk.ac.th²

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยการดำเนินงานของผู้ประกอบการค้าชายแดนไทย – เมียนมาและ 2) เพื่อศึกษาปัจจัยการดำเนินงานของผู้ประกอบการที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกทำการค้าชายแดนไทย-เมียนมา กลุ่มตัวอย่างของประชากร คือ กลุ่มตัวอย่างจากประชากรที่เป็นผู้ประกอบการในสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สุ่มกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีการสุ่มอย่างง่าย รวมทั้งสิ้นจำนวน 329 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ แบบสอบถามแบบประมาณค่า สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าคะแนนเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการถดถอยโลจิสติกส์ ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยด้านการดำเนินงานในภาพรวมอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ย 3.76 ส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การค้าชายแดนคิดเป็นร้อยละ 61.0 และกรณีที่ไม่เคยตัดสินใจทำการค้าจะตัดสินใจทำการค้าชายแดนไทย-เมียนมา ร้อยละ 26.3 สำหรับผู้ไม่เคยทำการค้าพบว่าปัจจัยด้านการดำเนินงานสามารถอธิบายการตัดสินใจทำการค้าชายแดนไทย-เมียนมา ได้ร้อยละ 49.8 โดยปัจจัยต้นทุนของสินค้า ปัจจัยระยะทางการขนส่ง และปัจจัยระยะเวลาการขนส่งส่งผลต่อการตัดสินใจค้าชายแดนไทย-เมียนมาเพิ่มขึ้น 2.381 เท่า เพิ่มขึ้น 0.041 เท่า และเพิ่มขึ้น 4.901 เท่าตามลำดับ

คำสำคัญ: ปัจจัยการดำเนินงาน การตัดสินใจ การค้าชายแดนไทย-เมียนมา

Abstract

The purposes of this study were 1) to study operational factors of Entrepreneurs who operate Thailand-Myanmar Cross Border Trade, 2) to study how operational factors affect to Thailand-Myanmar Cross Border Trade decision. The sample used in this study were 329 samples from Thai National Shippers' Council (TNSC) by using simple random sampling. Questionnaire set was used as a research tool as well as statistical used in data analysis was percentage, mean, standard deviation and binary logistic regression. The result revealed that operational factors in overall has high level with means 3.76. The 61 percentage of entrepreneurs has cross border trade experience. The operation factors affected to decision to choose Thai-Myanmar Cross Border Trade for Entrepreneurs who had no experience in Cross Border Trade 26.3%.

Keywords: Operational Factors, Decision, Thailand-Myanmar Cross Border Trade

บทนำ

การค้าชายแดนมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาด ประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจาก ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของไทยที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยการขยายการค้าของไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านทั้งการทำการค้าในรูปแบบปกติและการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบ ทำให้มีต้นทุนค่าขนส่งต่ำและยังเป็นแหล่งระบายสินค้าที่ตลาดของไทย ตลอดจนยังเป็นช่องทางในการหาวัตถุดิบที่มีราคาถูกเพื่อป้อนเข้าสู่โรงงานผลิตสินค้าภายในประเทศ ซึ่งเป็นการลดต้นทุนการผลิตทำให้สินค้าดังกล่าวมีราคาต่ำลง อันเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคภายในประเทศของไทยและสามารถส่งออกสินค้าที่มีราคาต้นทุนต่ำลงเป็นการ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาในตลาดโลกเพิ่มขึ้น โดยประเทศไทยมีช่องทางค้าขายตามแนวชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านประมาณ 92 จุด (รวมจุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรน) และมีแนวโน้มที่จะเปิดจุดการค้าผ่านแดนเพิ่มขึ้น โดยช่องทางการค้าชายแดนที่กระจายอยู่ตามจังหวัดชายแดนต่างๆ ก็มีกิจกรรมการค้าการลงทุนแตกต่างกันไป (สุณัฐวิทย์ น้อยโสภณ, 2557)

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา เป็นประเทศเพื่อนบ้านสำคัญของไทยที่มีพรมแดนติดต่อกันยาวที่สุด ถึง 2,401 กิโลเมตร ความมั่นคงและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งสำหรับไทย และถือว่าเป็นประโยชน์ร่วมกัน ไทยให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการกระชับ ความสัมพันธ์ และส่งเสริมความร่วมมือกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ให้มีความศิวิไลซ์ทุกมิติ ทั้งนี้ ความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างไทย-สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ครบรอบ 67 ปี ในวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ.2558 สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา เป็นประเทศที่มีพรมแดนด้านตะวันตกติดกับประเทศไทย ในระยะทางยาว ประมาณ 2,014 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 10 จังหวัด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน เชียงราย เชียงใหม่ ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง นับตั้งแต่สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา เริ่มเปิดประเทศใน ปี พ.ศ. 2531 ประกอบกับบรรยากาศทางการเมืองที่เริ่มผ่อนคลายลง หลังจากมีการเลือกตั้งทั่วไปครั้งแรกในรอบ 20 ปีเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2553 หลังจากนั้น ในปี พ.ศ.2554 การเปลี่ยนแปลงนโยบายการเมืองและเศรษฐกิจของ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา เริ่มนำไปสู่ความเป็นประชาธิปไตย ลักษณะและรูปแบบการค้าชายแดนไทยสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (สาคร ศรีสวัสดิ์ วรินทร์ ทวีศร และศิริพร ศิริปัญญาวัฒน์, 2548)

นับตั้งแต่ปีพ.ศ.2558 ถึงปีพ.ศ.2563ที่ผ่านมามูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้นอย่างมาก จนมีสัดส่วนสูงถึงราวร้อยละ 80 ของมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม CLM ทั้งหมด (กัมพูชา สปป.ลาว และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา) โดยเมียนมาถือเป็นตลาดเพื่อนบ้านที่ทวีความสำคัญมากขึ้นต่อเนื่อง เนื่องจากกำลังซื้อของชาวเมียนมา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามระดับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมที่เปิดกว้างมากขึ้น แต่เมียนมายังไม่สามารถผลิตสินค้าเพื่อตอบสนองความต้องการบริโภคในประเทศได้อย่างเพียงพอ การนำเข้าจึงมีความสำคัญอย่างมาก โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภค อาทิ อาหาร เสื้อผ้า และยารักษาโรค รวมทั้งวัสดุก่อสร้าง ซึ่งเป็นที่ต้องการเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ อาทิ เครื่องใช้ไฟฟ้า และเฟอร์นิเจอร์ ซึ่งไทยสามารถตอบสนองความต้องการสินค้านี้ได้เพิ่มขึ้นในเมียนมาได้เป็นอย่างดี เนื่องจากชาวเมียนมามองว่าสินค้าไทยเป็นสินค้าน่าเชื่อถือ มีคุณภาพสูง รูปลักษณ์ สวยงามและทันสมัย เมื่อประกอบกับพรมแดนของไทยกับเมียนมาที่ติดต่อกันถึง 2,401 กิโลเมตร และมีช่องทางคมนาคม ในหลายจังหวัดของไทยที่อยู่ติดกับเมียนมา อาทิ เชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตาก กาญจนบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และระนอง จึงเอื้อประโยชน์อย่างมากต่อการค้าชายแดนระหว่างกันทั้งนี้ไทยมีสัดส่วนมูลค่าการค้าชายแดนกับเมียนมาเป็นอันดับ 1 ในกลุ่ม CLM อยู่ที่ร้อยละ 46.6 ของมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมดในกลุ่มดังกล่าว และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 83 ของมูลค่าการค้าโดยรวมกับเมียนมา (ฝ่ายวิจัยธุรกิจ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, 2564)

ปัจจัยการดำเนินงานนับว่ามีส่วนสำคัญต่อค้าชายแดนทั้งนี้การดำเนินธุรกิจค้าชายแดนจะต้องอาศัยหลักการห่วงโซ่อุปทาน โดยเริ่มตั้งแต่การไหลของ วัตถุดิบ การวางแผนการเพาะปลูกไปจนถึงการเก็บเกี่ยวผลผลิต โดยมีพ่อค้าคนกลางเป็นผู้กระจาย สินค้าและจัดจำหน่ายสินค้าไปสู่ผู้บริโภค ซึ่งกิจกรรมจะดำเนินได้ดีก็ต้องการไหลของข้อมูลในทุกกิจกรรมทุกฝ่ายเพื่อทำให้เกิด ความรวดเร็วในกระบวนการทำงานและตรงตามความต้องการของการดำเนินธุรกิจ ซึ่งถือว่าเป็น กระบวนการหลักของการจัดการโลจิสติกส์ทั้งทางด้านการผลิตสินค้าตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ จนถึงปลายน้ำให้มีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับของผู้บริโภคเพิ่มขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และแข่งขันในตลาดได้ โดยการเพิ่มผลตอบแทนและลดต้นทุนการผลิต ปัจจุบันการจัดการทางด้านการโลจิสติกส์สามารถใช้เป็นแหล่งที่มาของความได้เปรียบ ทางการแข่งขัน ทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ เนื่องจากระบบโลจิสติกส์มีความสำคัญต่อ ผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจและมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศอย่างยิ่งประเทศไทยได้ให้ ความสำคัญในด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างมากเช่นกัน โดยเฉพาะในการจัดตั้งให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ในการเปิดประชาคมอาเซียนซึ่งทำให้ไทยต้องเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศให้สามารถแข่งขันทางธุรกิจได้ เพื่อเป็นการผลักดันให้ธุรกิจเกิดการปรับตัวให้เข้ากับ ความเปลี่ยนแปลงของ สภาพแวดล้อมภายนอก อีกทั้งการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ให้สามารถเชื่อมโยงต่อกันทั้งในประเทศและ ต่างประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนด้วย (ณกฤษ เศวตฉันท, 2558) ด้วยเหตุผลดังกล่าวการศึกษาถึงปัจจัยการดำเนินงานที่ส่งผลต่อการตัดสินใจค้าชายแดนไทย-เมียนมา นับว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญในการส่งเสริมการค้าชายไทย-เมียนมา มีการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อไปได้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยการดำเนินงานของผู้ประกอบการของผู้ประกอบการค้าชายแดนไทย – เมียนมา
2. เพื่อศึกษาปัจจัยการดำเนินงานของผู้ประกอบการที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกทำการค้าชายแดนไทย-เมียนมา

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อเป็นข้อเสนอแนะในการวางแผนพัฒนาการค้าชายแดนของไทยเมียนมา
2. เพื่อเป็นแนวทางการขับเคลื่อนกลยุทธ์และแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนไทยเมียนมาให้กับให้กับผู้ประกอบการไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สมาคมการค้าไทย กรมศุลกากร กรมขนส่งทางบก และสมาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ ผู้ประกอบการในสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (Thai National Shippers Council) ซึ่งได้ทำหน้าที่ในฐานะองค์กรผู้แทนของผู้นำเข้าและส่งออกของไทย ที่ได้รับยอมรับจากหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐบาล และเอกชนภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งมีสมาชิกจำนวนทั้งสิ้น 2,272 บริษัท

การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างของประชากร คือ ตัวแทนจากประชากรผู้ประกอบการในสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (Thai National Shippers Council) เลือกกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple random sampling) จากบัญชีรายชื่อ รวมทั้งสิ้นจำนวน 329 คน กำหนดโดยวิธีการตารางสำเร็จรูปของ เครจซี; และ มอร์แกน (Krejcie; & Morgan. 1970) แจกแบบสอบถามโดยใช้ Google Form เนื่องจากสถานการณ์โรคระบาดและได้รับกลับคืนมาจำนวน 292 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 88.75

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ คือ แบบสอบถามสร้างขึ้นสำหรับเก็บข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการตัดสินใจเลือกการค้าขายแดนไทยเมียนมา โครงสร้างแบบสอบถาม แบ่งเป็น 3 ตอน

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประเภทธุรกิจ ทุนจดทะเบียน จำนวนพนักงาน จำนวนปีดำเนินการ

ตอนที่ 2 ข้อมูลปัจจัยที่การดำเนินงานส่งผลต่อการเลือกการค้าขายแดนไทยเมียนมา คำถามเป็นคำถามปลายปิด เป็นมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) กำหนดค่าคะแนนดังนี้ มากที่สุด = 5, มาก = 4, ปานกลาง = 3, น้อย = 2, น้อยที่สุด = 1

ตอนที่ 3 การตัดสินใจค้าขายแดนไทย – เมียนมา

เกณฑ์การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตัวแปร

ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ในการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยเลขคณิตของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งมีการวัดของแต่ละข้อคำถาม 5 ระดับ ดังนี้

ค่าเฉลี่ยเลขคณิต 1.00-1.80 หมายถึง มีความคิดเห็นต่อปัจจัยการดำเนินงานอยู่ในระดับน้อยที่สุด

ค่าเฉลี่ยเลขคณิต 1.81-2.60 หมายถึง มีความคิดเห็นต่อปัจจัยการดำเนินงานอยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ยเลขคณิต 2.61-3.40 หมายถึง มีความคิดเห็นต่อปัจจัยการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ยเลขคณิต 3.41-4.20 หมายถึง มีความคิดเห็นผลต่อปัจจัยการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ยเลขคณิต 4.21-5.00 หมายถึง มีความคิดเห็นผลต่อปัจจัยการดำเนินงานอยู่ในระดับมากที่สุด

การหาคุณภาพเครื่องมือ

การหาคุณภาพแบบสอบถามด้านความเชื่อถือโดยปรับแก้ไขตามความเห็นผู้เชี่ยวชาญ 5 ท่าน ได้ค่า IOC ระหว่าง .60-1.0 และนำไปทดลองใช้กับประชากรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน และคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach Alpha) (Cronbach, 1951: 299) ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา เท่ากับ 0.93

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. สถิติที่ใช้อธิบายคุณลักษณะของปัจจัยภายนอก ปัจจัยองค์กร ปัจจัยด้านการดำเนินงาน และ ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ สถิติพรรณนา ประกอบด้วย ความถี่ (Frequency) ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
2. สถิติสำคัญที่ใช้ทดสอบปัจจัยด้านการดำเนินงานที่มีต่อการตัดสินใจเลือกการค้าขายแดนไทยเมียนมา ด้วยวิธีการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกส์ (Binary Logistic Regression)

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจัยการดำเนินงานและการตัดสินใจค้าขายแดนไทย – เมียนมา

ตาราง 1 ค่าสถิติพื้นฐานของตัวแปรปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายแดนไทย-เมียนมาด้านปัจจัยการดำเนินงาน

ปัจจัยด้านการดำเนินงาน	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1.ความเหมาะสมของประเภทสินค้าในการขนส่งสินค้าผ่านการค้าขายแดน	3.85	.877	มาก
2.ความเหมาะสมของต้นทุนค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน	3.67	1.022	มาก
3.ความเหมาะสมระยะทางการขนส่งสินค้าในการทำการค้าขายแดน	3.88	.915	มาก
4.ความเหมาะสมระยะเวลาการขนส่งสินค้าในการทำการค้าขายแดน	3.82	.965	มาก
รวม	3.75	.822	มาก

ผ่านการรับรองคุณภาพจากศูนย์ดัชนีการอ้างอิงวารสารไทย (TCI.) อยู่ในกลุ่ม 1 | วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์มหาวิทยาลัยธนบุรี

จากตารางที่ 1 ค่าสถิติพื้นฐานของตัวแปรปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายแดนไทย-เมียนมาด้านการดำเนินงาน พบว่า ในภาพรวมมีความคิดเห็นต่อปัจจัยการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.75$, S.D.= .822) โดยปัจจัยที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ ความเหมาะสมระยะทางการขนส่งสินค้าในการทำการค้าขายแดน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.88$, S.D.= .915) รองลงมา ความเหมาะสมของประเภทสินค้าในการขนส่งสินค้าผ่านการค้าขายแดน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.85$, S.D.= .877) และด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือความเหมาะสมของต้นทุนค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.67$, S.D.= 1.022) ตามลำดับ

ตารางที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับประสบการณ์และการตัดสินใจค้าขายแดนไทย-เมียนมา

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ประสบการณ์การค้าขายแดน		
เคย	178	61.0
ไม่เคย	114	39.0
รวม	292	100.0
2. กรณีที่ไม่เคยตัดสินใจทำการค้า		
ตัดสินใจ	30	26.3
ไม่ตัดสินใจ	84	73.7
รวม	114	100.0

จากตารางที่ 2 พบว่า

1.ประสบการณ์การค้าขายแดน พบว่า ส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์ค้าขายแดน จำนวน 178 คน คิดเป็นร้อยละ 61.0 และไม่เคย จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 39.0

2.กรณีที่ไม่เคยตัดสินใจทำการค้าจะตัดสินใจเลือกค้าขายได้ใช้หรือไม่พบว่า ตัดสินใจทำการค้า จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 26.3 และตอบว่าไม่ตัดสินใจทำการค้า จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 73

ส่วนที่ 2 ข้อมูลปัจจัยด้านการดำเนินงานของผู้ประกอบการที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกการค้าขายแดนไทย-เมียนมา

ตารางที่ 3 การวิเคราะห์ปัจจัยด้านการดำเนินงานที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกการค้าขายแดนไทย-เมียนมา

ตัวแปรพยากรณ์	B	SE	Wald	df	P-value	EXP(B)
1. ต้นทุนของการขนส่งสินค้า	-.190	.198	.921	1	.337	.827
2. ประเภทสินค้า	-.531	.188	7.974**	1	.005	.588
3. ระยะทางการขนส่ง	.069	.193	.129	1	.720	1.072
4. ระยะเวลาการขนส่ง	.261	.198	1.728	1	.189	1.298
ค่าคงที่ (Constant)	.956	.606	2.487	1	.115	2.600
-2 Log likelihood = 374.701 Model Chi Square = 13.536 DF = 7 R2 (Cox&Snall) = .072						

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 3 การวิเคราะห์ปัจจัยด้านการดำเนินงานของผู้ประกอบการที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกการค้าขายแดนไทย-เมียนมา ปัจจัยด้านการดำเนินงานของผู้ประกอบการสามารถอธิบายการตัดสินใจค้าขายแดนไทย-เมียนมาได้ร้อยละ 7.2 พบว่า ประเภทสินค้า ส่งผลต่อการตัดสินใจค้าขายแดนไทย-เมียนมาเพิ่มขึ้น.588 เท่า

ตารางที่ 4 การวิเคราะห์ปัจจัยด้านการดำเนินงานของผู้ประกอบการส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกทำการค้าขายแดนไทย-เมียนมาสำหรับผู้ไม่เคยทำการค้า

ตัวแปรพยากรณ์	B	SE	Wald	df	P-value	EXP(B)
1.ต้นทุนของสินค้า	.868	.382	5.146*	1	.023	2.381
2.ประเภทสินค้า	-.297	.533	.309	1	.578	.743
3.ระยะทางการขนส่ง	-3.194	.781	16.730**	1	.000	.041
4. ระยะเวลาการขนส่ง	1.589	.739	4.627*	1	.031	4.901
ค่าคงที่ (Constant)	6.073	2.041	8.859**	1	.003	434.138
-2 Log likelihood = 83.868 Model Chi Square = 47.536 DF = 4 R ² (Cox&Snell) = .498						

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4 การวิเคราะห์ปัจจัยด้านการดำเนินงานของผู้ประกอบการส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกทำการค้าขายแดนไทยสำหรับผู้ไม่เคยทำการค้า ปัจจัยด้านการดำเนินงานของผู้ประกอบการ สามารถอธิบายการตัดสินใจทำการค้าขายแดนไทย-เมียนมา ได้ร้อยละ 49.8 พบว่า ปัจจัยต้นทุนของสินค้า ส่งผลต่อการตัดสินใจค้าขายแดนไทย-เมียนมาเพิ่มขึ้น 2.381 เท่า ปัจจัยระยะทางการขนส่ง ส่งผลต่อการตัดสินใจค้าขายแดนไทย-เมียนมา เพิ่มขึ้น .041 เท่า และปัจจัยระยะเวลาการขนส่งมีผลต่อการตัดสินใจค้าขายแดนไทย-เมียนมาเพิ่มขึ้น 4.901 เท่า

สรุปผล

ปัจจัยการดำเนินการโดยภาพรวมอยู่ในระดับมากโดยความเหมาะสมของต้นทุนค่าใช้จ่ายของการขนส่งสินค้าการเป็นด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดทั้งนี้จะเห็นได้ว่าต้นทุนด้านทั้งนี้จะเห็นว่าต้นทุนด้านการขนส่งเป็นปัจจัยหลักที่เป็นปัญหาในการค้าขายแดนระหว่างประเทศศึกษาซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ (รวมพล จันทศาสตร์ และ อัสริยาภรณ์ สง่าอารีย์กุล, 2557) ได้ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย กรณีศึกษาผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนกับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์พบว่าด้านต้นทุนขนส่งเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และด้านต้นทุนคลังสินค้าและด้านต้นทุนบริหารจัดการ ตามลำดับและยังสอดคล้องกับ (จิตติยุทธ์ ภาพสงค์, 2551) ที่พบว่า ผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์โดยภาพรวมมีผลอยู่ในระดับมากและเมื่อพิจารณารายด้าน พบว่าอยู่ในระดับมาก ทั้ง 4 ด้าน โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย คือ ด้านการบริหารจัดการ ด้านการขนส่ง ด้านคลังสินค้า และสินค้าคงคลัง และด้านสารสนเทศ ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกส์ (Binary Logistic Regression) ที่พบว่าปัจจัยด้านการดำเนินงานของผู้ประกอบการส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกทำการค้าขายแดนไทย-เมียนมาสำหรับผู้ไม่เคยทำการค้าพบว่าปัจจัยด้านการดำเนินงานสามารถอธิบายการตัดสินใจทำการค้าขายแดนไทย-เมียนมา ได้ร้อยละ 49.8 โดยปัจจัยต้นทุนของสินค้า ส่งผลต่อการตัดสินใจค้าขายแดนไทย-เมียนมาเพิ่มขึ้น 2.381 เท่า ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าวัตถุดิบส่วนใหญ่จะอยู่ในกรุงเทพและปริมณฑลเป็นส่วนใหญ่ จึงทำให้ปัจจัยด้านต้นทุนราคาค่อนข้างสูง สอดคล้องกับผลการศึกษาของ

(ศูนย์ปฏิบัติการร่วมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และสถาบันยุทธศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2557) ปัจจัยระยะทางการขนส่ง ส่งผลต่อการตัดสินใจค้าขายแดนไทย-เมียนมา เพิ่มขึ้น 0.041 เท่า และปัจจัยระยะเวลากการขนส่งมีผลต่อการตัดสินใจค้าขายแดนไทย-เมียนมาเพิ่มขึ้น 4.901 เท่า สอดคล้องกับผลการวิจัยของ (จาตุรงค์ เฟิงพรณ์ และคณะ, 2560) ที่ให้ความสำคัญกับระบบสาธารณูปโภคและการขนส่งนั้นเป็นปัจจัยสำคัญต่อการส่งเสริมกิจกรรมชายแดน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556) ที่ชี้ให้เห็นว่าการจัดการโลจิสติกส์ที่ดีไม่เพียงแต่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้อีกทั้งยังสามารถสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันโดยการลดต้นทุน และยังสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับตัวสินค้าและบริการได้อีกด้วย โดยเฉพาะในยุคโลกาภิวัตน์ที่การค้าต่างประเทศมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ผสานกับแนวโน้มนโยบายในการการทำข้อตกลงการค้าเสรี (Free Trade Agreement) ของหลายประเทศรวมทั้งประเทศไทย ส่งผลทำให้การจัดการโลจิสติกส์ในระดับประเทศและระดับอุตสาหกรรมต้องพัฒนาความสามารถในการแข่งขันให้เพิ่มมากขึ้นเช่นเดียวกับผลการศึกษาของ (ณัฐธาดา โทมิตะ, 2556) ที่พบว่า ปัจจัยด้านกายภาพที่ส่งผลต่อมูลค่าการค้าตามแนวชายแดนไทย-เมียนมามากที่สุด คือทำเลที่ตั้งและการขนส่งคมนาคม เช่นเดียวกับกับผลการศึกษาของ (มณีนรัตน์ การรักษ์, 2558) พฤติกรรมตลาดการค้าชายแดนช่องจอมให้ความสำคัญเรื่องราคาสินค้าและระยะทางการเดินทาง ผลการศึกษาของ ฟุจิโมรา; และ เอ็ดมอนด์ (Fujimura; & Edmonds. 2006: 21) เรื่องผลกระทบของโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมต่อการค้าและการลงทุนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Impact of Cross-border Transport Infrastructure on Trade and Investment in the GMS) พบว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานข้ามแดนมีสำคัญในการเพิ่มการค้าในกลุ่มประเทศกลุ่มน้ำโขง การวิจัยพบว่าการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานข้ามแดนมีผลต่อการค้าในกลุ่มประเทศกลุ่มน้ำโขงแตกต่างจากการสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางบกในประเทศซึ่งโครงสร้างพื้นฐานทางบกในประเทศจะส่งผลต่อการค้าในกลุ่มประเทศกลุ่มน้ำโขงน้อยกว่าเพราะโครงสร้างพื้นฐานทางบกในประเทศจะเชื่อมต่อตลาดในประเทศกับท่าเรือหลักซึ่งจะเชื่อมต่อกับเศรษฐกิจด้วยการขนส่งทางเรือที่มีต้นทุนต่ำการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานข้ามแดนมีผลต่อการค้าในกลุ่มประเทศกลุ่มน้ำโขงอย่างมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่ไม่พึ่งการขนส่งทางท่าเรือ

ข้อเสนอแนะ

1. ปรับปรุงระบบคมนาคมและโลจิสติกส์เนื่องจากระบบคมนาคมขนส่งระหว่างไทยเมียนมาเป็นหนึ่งในปัญหาและอุปสรรคการค้าชายแดนไทยเมียนมา เช่น เส้นทางคมนาคมระหว่างอำเภอเมืองตาก-อำเภอแม่สอด มีระยะทาง 83 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางรวม 3-4 ชั่วโมง ส่วนใหญ่เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่เนื่องจากสภาพถนนมีความลาดชันและแคบแคว จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและมีค่าใช้จ่ายสูง การจัดตั้งศูนย์ขนถ่ายและการกระจายสินค้าในฝั่งไทยและอนุญาตให้รถบรรทุกจากเมียนมาเข้ามาขนถ่ายสินค้าในประเทศไทยจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าไทยเมียนมา
2. การทำความร่วมมือและข้อตกลงทางการค้าระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลเมียนมาเนื่องจากการไม่มีความร่วมมือและข้อตกลงระหว่างไทยและเมียนมาเป็นหนึ่งในปัญหาและอุปสรรคการค้าชายแดนไทยเมียนมา ไทยและเมียนมายังไม่สามารถดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ภายในประเทศ (National Single Window: NSW) และภายในอาเซียน (ASEAN Single Window: ASW) ได้อย่างเป็นรูปธรรม การผลักดันให้มีการเดินรถในกรอบข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Great Mekong Sub-Regions) จะช่วยเพิ่มการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งและลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าไทยเมียนมา
3. ขยายระบบการเงินและการธนาคารไปยังประเทศเมียนมาเนื่องจากปัญหาเรื่องการให้บริการด้านการเงินหรือระบบการชำระเงินผ่านธนาคารยังมีไม่เพียงพอทำให้การทำธุรกรรมการเงินเป็นไปอย่างยากลำบากและเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการทำการค้าระหว่างประเทศ

เอกสารอ้างอิง

- จาตุรงค์ เพ็งพรณัฒน์ และคณะ. (2560). ยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชาบริเวณ จังหวัดศรีสะเกษ ภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง. *วารสารมหาวิทยาลัยนครพนม*. 7(1): 81-89.
- จิตติยุทธ์ กาฬสงค์. (2551). ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของบริษัท ซีพี.เซเว่นอีเลฟเว่นจำกัด [มหาชน] ในเขต กรุงเทพมหานคร. มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร. กรุงเทพฯ.
- ณกฤษ เสวตนันท์. (2558). โลจิสติกส์ไทย. สืบค้นเมื่อ 3 สิงหาคม 2564, จาก <http://www.prachachat.net>
- ณฐญาดา โทมิตะ. (2556). ปัจจัยที่ส่งผลต่อมูลค่าการค้าตามแนวชายแดนอำเภอแม่สอดจังหวัดตาก. *วารสารธุรกิจปริทัศน์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ*. 5(1): 67-78.
- ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. ฝ่ายวิจัยธุรกิจ. (2564). การพัฒนาชายแดนไทย-พม่า...โอกาสทองทางการค้าที่น่าติดตาม. สืบค้นเมื่อ 4 สิงหาคม 2564, จาก <https://www.exim.go.th/getattachment/9ff88948-2303-4c6e-9f80-771a97ea3adc>.
- มณีนีรัตน์ การรักษ์. (2558). การพัฒนาตลาดการค้าชายแดนไทย-กัมพูชากรณีศึกษาตลาดการค้าชายแดนช่องจอม. *วารสารมหาวิทยาลัยนครพนม*. 5(1): 35-43.
- รวมพล จันทศาสตร์; และ อัสริยาภรณ์ สง่าอารีย์กุล. (2557). ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย กรณีศึกษาผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนกับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. *วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์*. 9(1): 8-15.
- ศูนย์ปฏิบัติการร่วมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และสถาบันยุทธศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. (2557). การค้าตามแนวชายแดนของจังหวัดสุรินทร์. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สาคร ศรีสวัสดิ์; วรินทร์ ทวีศร และศิริพร ศิริปัญญาวัฒน์. (2548). การค้าชายแดนไทย-พม่า ในการค้าชายแดนไทยกับเพื่อนบ้าน 5 ประเทศ มาเลเซีย พม่า จีนตอนใต้ ลาว และกัมพูชา. กรุงเทพฯ: ธนาคารแห่งประเทศไทย.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2556). *ภาวะเศรษฐกิจไทยไตรมาสสามและแนวโน้มปี 2556-2557*. กรุงเทพฯ: สำนัก.
- สุณัฐวิทย์ น้อยโสภณ. (2557). บทบาทของการค้าระหว่างประเทศผ่านชายแดนทางบกของประเทศไทย. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยธนบุรี*. 8(17): 118-126.
- Cronbach, L.J. (1951). Coefficient alpha and the internal structure of tests. *Psychometrika*, 16(3): 297-334.
- Fujimura, Manabu. (2006). Impact of Cross-border Transport Infrastructure on Trade and Investment in the GMS. *ADB Institute Discussion*. 48: 21.
- Krejcie, R.V., & Morgan D.W. (1970). Determining sample size for research activities. *Education and Psychology Measurement*. 30(3): 607-608.

Translated Thai References

- Business Research Export-Import Bank of Thailand. (2021). *Development of the Thai-Myanmar border ... attractive trade opportunities*. Retrieved August 4, 2021, from <https://www.exim.go.th/getattachment/9ff88948-2303-4c6e-9f80-771a97ea3adc>. (in Thai)
- Chanthasat, Ruamphon;& Sangaarekul, Asreeyaporn (2014). Factors affecting logistics costs of Thailand. A case study of registered logistics operators with the International Freight Forwarders Association. *Research and Development Journal*. Buriram Rajabhat University. 9 (1):8-15. (in Thai)
- Kalasong, Jittiyuth. (2008). *Factors affecting logistics costs of the company*. CP. 7-Eleven [Public] in Bangkok. Phranakhon Rajabhat University. Bangkok. (in Thai)
- Karnrak, Maneerat. (2015). Thai-Cambodian border market development, case study of Chong Chom border market. *Journal of Nakhon Phanom University*. 5(1): 35-43. (in Thai)
- Noisopha, Sunatwee. (2014). The role of international trade through the land border of Thailand. *Academic Journal of Thonburi University*. 8 (17): 118-126. (in Thai)
- Northeastern Provincial Joint Action Center and the Northeast Strategy Institute Khon Kaen University. (2014). *Trade along the border of Surin Province*. Khon Kaen: Khon Kaen University. (in Thai)
- Office of the National Economic and Social Development Board. (2013). *Thai Economy in the Third Quarter and Outlook for 2013-2014*. (in Thai)
- Pengpornat, Jaturong, et al. (2017). Strategies for developing tourism on the Thai-Cambodian border in the area Sisaket Province under the Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy. *Journal of Nakhon Phanom University*. 7(1): 81-89. (in Thai)
- Sawetanun, Nakrit. (2015). *Thai logistics*. Retrieved August 3, 2021. Retrieved from <http://www.prachachat.net>. (in Thai)
- Srisawad, Sakorn; Thavisorn, Warintorn; and Siripanyawat, Siripom. (2005). *Thai-Myanmar border trade. in Thai border trade with 5 neighboring countries, Malaysia, Myanmar, Southern China, Laos and Cambodia*. Bangkok: Bank of Thailand. (in Thai)
- Tomita, Natthaya. (2013). Factors affecting the value of trade along the border, Mae Sot District, Tak Province. *Business Review Journal Huachiew Chalermprakiet University*. 5(1): 67-78. (in Thai)