



รายงานการวิจัยเรื่อง
การศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน
ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

อาจารย์ ดร.ภฤศญา ปิยนุสรณ์

หัวหน้าโครงการวิจัย

อาจารย์ ดร.พนัชกร สิมะขจรบุญ

ผู้ร่วมวิจัย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศศิภา พจน์วาที

ผู้ร่วมวิจัย

ได้รับทุนอุดหนุนการทำวิจัย
จากกองทุนวิจัยและสร้างสรรค์ คณะวิทยาการจัดการ
มหาวิทยาลัยศิลปากรประจำปี 2560

ปีที่ดำเนินการเสร็จ 2561

คำนำ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาศึกษาการศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 2) เพื่อศึกษาปัจจัยภายในและภายนอก ของด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รวมถึงศึกษาบริบทโลจิสติกส์การค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 3) เพื่อศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้า สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยศึกษาเชิงเอกสารจากข้อมูลพื้นฐานของการค้าชายแดน สถิติการนำเข้า-ส่งออกของการค้าชายแดนไทย-พม่า เอกสารเกี่ยวกับรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย และการจัดการโลจิสติกส์ สัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ด้านศุลกากร ได้แก่ นายด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผู้แทนหอการค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และ ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รวมทั้งสิ้น 17 ราย และการวิจัยแบบการใช้เทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) ผู้วิจัยสร้างแบบสอบถามความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญจากข้อมูลที่ได้ศึกษาจากด้านการจัดการโลจิสติกส์และการค้าชายแดน จากนั้นนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขก่อนนำไปสอบถามความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อหาฉันทามติ

การศึกษาศึกษาค้นคว้าเรื่อง กลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นด้านที่กำลังจะเติบโตและเป็นด้านที่มีอาณาเขตพื้นที่ติดต่อกับประเทศพม่า เพื่อนำผลวิจัยดังกล่าวมาใช้เป็นกลยุทธ์ ในการขับเคลื่อนทางธุรกิจ การค้าชายแดน ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อหาแนวทางในการส่งเสริมพัฒนาและแนวทางในการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของธุรกิจไทยต่อไป

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่างานวิจัยฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษา และขอขอบคุณทุกท่าน ที่มีส่วนทำให้งานวิจัยเล่มนี้เสร็จสมบูรณ์ ขอขอบคุณ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร ที่กรุณาให้ทุนอุดหนุนในการทำวิจัยครั้งนี้

คณะผู้วิจัย

9 กรกฎาคม 2561

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	
สารบัญ	
บทที่1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย	2
1.3 ขอบเขตเนื้อหา	3
1.4 ประโยชน์ที่จะได้รับการวิจัย	6
1.5 นิยามศัพท์	7
บทที่2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	8
2.1 แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	8
2.2 แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	16
2.3 แผนพัฒนาจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	17
2.4 การสร้างดัชนีชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์	19
2.5 แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์	22
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	30
บทที่3 วิธีดำเนินการวิจัย	38
3.1 ขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย	38
3.3 วิธีดำเนินการ	39
3.4 วิธีวิเคราะห์ข้อมูล	40
บทที่4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	43
4.1 ส่วนที่ 1 ผลการศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด่านสิงขร	42
4.2 ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	47
4.3 ส่วนที่ 3 ผลการประมวลกลยุทธ์โลจิสติกส์ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	59
บทที่5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	74
5.1 สรุปผลการวิจัย	74
5.2 อภิปรายผลการวิจัย	76
5.3 ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย	78
5.6 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป	78
รายการอ้างอิง	79
ภาคผนวก	85
แบบสัมภาษณ์	86
แบบสอบถามเดลฟาย	87
ประวัติวิจัย	93

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เมื่อการค้าชายแดนมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ถือเป็นโอกาสที่ดีของผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมไทยที่จะสามารถขยายตลาดได้เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ยังสามารถขยายหรือย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้สะดวกยิ่งขึ้น โดยกลุ่มอุตสาหกรรมที่ไทยมีโอกาสเติบโตผ่านช่องทางการค้าชายแดน คือ ธุรกิจ โลจิสติกส์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงถึงกันอย่างสะดวกรวดเร็วขึ้น อีกทั้งการผ่อนคลายกฎระเบียบด้านการคมนาคมขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ก็ยิ่งเอื้อให้เกิดกิจกรรมการคมนาคมขนส่งเพิ่มมากขึ้น จึงเป็นโอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยเชิงธุรกิจส่งออกที่จะได้รับผลดีจากความต้องการใช้บริการโลจิสติกส์ขนส่งระหว่างประเทศผ่านเส้นทางทางบกที่เพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของการค้าและการลงทุนภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อย่างไรก็ตาม ท่ามกลางแรงกดดันด้านการแข่งขันที่จะยิ่งทวีความรุนแรงจากผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งต่างชาติที่มีเครือข่ายทั่วโลกที่เข้ามารุกตลาดทั้งในไทยและอาเซียนนั้น ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าตามแนวชายแดนคงต้องเร่งปรับการดำเนินธุรกิจให้มีความเป็นสากลมากขึ้นเพื่อให้แข่งขันกับผู้ประกอบการรายใหญ่ได้ เช่น การพัฒนาระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า การพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการขนส่งสินค้า และการหาพันธมิตรทางธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น สำหรับธุรกิจคลังสินค้าเป็นธุรกิจที่กำลังมีความต้องการสูงในบางด้านการค้าชายแดนและมักจะมาพร้อมกับการเติบโตของธุรกิจขนส่ง เนื่องจากปริมาณการขนส่งที่มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นซึ่งประเด็นที่ผู้ประกอบการควรคำนึงถึงในการทำธุรกิจคลังสินค้า คือ การพัฒนาคลังสินค้าให้สอดคล้องกับประเภทสินค้า เช่น สินค้าเกษตรจะต้องการคลังสินค้าประเภทไซโลและห้องเย็นที่สามารถจัดเก็บสินค้าให้เก็บรักษาได้เป็นเวลานาน ในอนาคตหากมีการผลักดันให้มีการใช้เงินบาทในการค้าชายแดนมากขึ้นจะส่งผลให้การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านมีโอกาสจะขยายตัวมากขึ้น ร่องรับการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่จะทำให้มีการหลั่งไหลของสินค้านี้ระหว่างกันมากขึ้น สิ่งนี้นับเป็นโอกาสของผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการที่จะใช้ศักยภาพความพร้อมในด้านต่างๆ ทำการผลิตสินค้าเพื่อส่งออกไปขายยังตลาดประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะเป็นการสร้างและหมุนรายได้ช่วยภาคการส่งออกโดยไม่รอคอยความหวังจากตลาดรายได้หลักที่กำลังได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทเพียงอย่างเดียว จากการพัฒนาประเทศทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้อัตราการบริโภคและการใช้จ่ายภาคเอกชนขยายตัว จึงนับเป็นโอกาสของสินค้าไทยโดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคที่ผู้บริโภคในประเทศเพื่อนบ้านมีความเชื่อมั่นต่อคุณภาพสินค้าของไทย อีกทั้งภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับการ

พัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจตามแนวชายแดนเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งและคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวชายแดนและการพัฒนาตามแผน Greater Mekong Subregion Economic Corridors รวมถึงการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ที่ประเทศสมาชิกจะมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือและเงินทุนที่เสรีมากขึ้น การลดภาษีนำเข้าที่เหล็กร้อยละศูนย์ทั้งหมดล้วนเป็นปัจจัยที่สนับสนุนให้การค้าชายแดนมีโอกาสเติบโตมากยิ่งขึ้น(ศูนย์สารสนเทศยุทธศาสตร์ภาครัฐ สำนักงานสถิติแห่งชาติ,2556:4)

ด้านสิงขร เป็นจุดผ่อนปรนพิเศษ มูลค่าการค้าชายแดนไทย-เมียนมาทางด้านด้านสิงขรก็เพิ่มขึ้นเป็นเดือนละ 20 ล้านบาท หรือปีละประมาณ 200 ล้านบาท สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548: 30) โดยแต่ละวันจะมีนักท่องเที่ยวทั้งจากฝั่งเมียนมาเดินทางมาท่องเที่ยวในตลาดชายแดนสิงขรเพิ่มมากขึ้น ด้านสิงขรจึงเป็นชายแดนที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุน แต่ปัญหาสำคัญยังคงเป็นเรื่องที่ด้านสิงขรยังไม่ได้ได้รับการประกาศให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร จึงยังเป็นอุปสรรคที่ทำให้การพัฒนาการค้าการลงทุนระหว่าง 2 ประเทศ ยังไม่สามารถทำได้อย่างเต็มรูปแบบ โดยเฉพาะด้านการขนส่งสินค้าทางบกที่ยังมีข้อจำกัดเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อปฏิบัติในการขนถ่ายสินค้า

ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีประเด็นในการศึกษาศึกษาค้นคว้าเรื่อง กลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นด่านที่กำลังจะเติบโตและเป็นด่านที่มีอาณาเขตพื้นที่ติดต่อกับประเทศพม่า เพื่อนำผลวิจัยดังกล่าวมาใช้เป็นกลยุทธ์ ในการขับเคลื่อนทางธุรกิจการค้าชายแดน ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อหาแนวทางในการส่งเสริมพัฒนาและแนวทางในการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของธุรกิจไทยต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

- 1.เพื่อศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 2.เพื่อศึกษาปัจจัยภายในและภายนอก ของด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รวมถึงศึกษาบริบทโลจิสติกส์การค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 3.เพื่อศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้า สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1.3 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ผู้วิจัยศึกษาข้อมูลด้านเนื้อหาจากแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย ประกอบด้วยแนวคิดด้านการค้าชายแดน การจัดการโลจิสติกส์และการค้าชายแดน กลยุทธ์โลจิสติกส์ และ การส่งเสริมการส่งออกสินค้าชายแดนโดยศึกษาข้อมูลของ บุญชัย ศิริถิ่นพัคค์ (2551) Imran et al (2011); Fernandez (2011) ; Nkendah (2013) ; Leung (2006) ; Yeong Cheah (2010) ทฤษฎีการจัดการโลจิสติกส์ วิทยา สุหฤทธำรง (2546) Fawcett (1998) ; Kee hung Lai (2002) ; Islam (2013) แนวคิดศักยภาพความพร้อมในพื้นที่ชายแดนไทยที่ เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จากคณะอนุกรรมการศึกษาความสัมพันธ์ไทยกับประเทศอาเซียนที่มีพรมแดนร่วมกับประเทศไทย ในคณะกรรมการการค้าต่างประเทศ สภาผู้แทนราษฎร (2557) และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศ โดยการวิเคราะห์และสังเคราะห์เพื่อนำมากำหนดเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยและเป็นแนวทางในการวิจัย

ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ด้านสิงขร บางสะพานน้อย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีแนวโน้มในการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรในอนาคตอีกทั้งมีเขตพื้นที่ติดต่อกับประเทศพม่า

ขอบเขตกลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษา

1. ผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informations) ผู้ให้ข้อมูลหลักในการวิจัยเรื่องกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์ โดยใช้เทคนิคการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ได้แก่ นายด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ หอการค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จำนวน 17 คน

2. เทคนิคเดลฟาย ผู้ให้ข้อมูลกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์ โดยใช้เทคนิคเดลฟาย (Delphi technique) และใช้วิธีการเลือกผู้ให้ข้อมูลแบบเจาะจง (Purposive Selection) ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 17 ราย ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญ (นักวิชาการ) ด้านโลจิสติกส์ จำนวน 7 ราย ผู้เชี่ยวชาญด้านการส่งออก จำนวน 5 ราย และผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าชายแดน จำนวน 5 ราย

วิธีการดำเนินวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง (วิธีการสุ่มตัวอย่าง, การกำหนดขนาดตัวอย่าง เป็นต้น)

นายด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ หอการค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จำนวน 17 คน ผู้เชี่ยวชาญ (นักวิชาการ) ด้านโลจิสติกส์ จำนวน 7 ราย ผู้เชี่ยวชาญด้านการส่งออก จำนวน 5 ราย และ ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าชายแดน จำนวน 5 ราย

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1. ศึกษาเชิงเอกสารจากข้อมูลพื้นฐานของการค้าชายแดน สถิติการนำเข้า-ส่งออกของการค้าชายแดนไทย-พม่า เอกสารเกี่ยวกับรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยและการจัดการโลจิสติกส์
2. สัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ด่านศุลกากร ได้แก่ นายด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผู้แทนหอการค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และ ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รวมทั้งสิ้น 17 ราย

ขั้นตอนที่ 2 ศึกษาปัจจัยภายในและภายนอกบริบทโลจิสติกส์การค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ศึกษาเชิงเอกสาร จากข้อมูลศักยภาพและความพร้อมในพื้นที่ชายแดนไทย ที่มีพรมแดนร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน เอกสารรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย เอกสารยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดนเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน และจากการวิเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก

ขั้นตอนที่ 3 ศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

การวิจัยแบบการใช้เทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) ผู้วิจัยสร้างแบบสอบถามความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญจากข้อมูลที่ได้ศึกษาจากด้านการจัดการโลจิสติกส์และการค้าชายแดน จากนั้นนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขก่อนนำไปสอบถามความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อหาฉันทามติ

กลุ่มเป้าหมาย

ผู้ให้ข้อมูลกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์โดยใช้เทคนิคเดลฟาย (Delphi technique) และใช้วิธีการเลือกผู้ให้ข้อมูลแบบเจาะจง (Purposive Selection) ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 17 ราย

กลุ่มที่ 1 ผู้เชี่ยวชาญ (นักวิชาการ) ด้านโลจิสติกส์ จำนวน 7 ราย

กลุ่มที่ 2 ผู้เชี่ยวชาญด้านการส่งออก จำนวน 5 ราย

กลุ่มที่ 3 ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าชายแดน จำนวน 5 ราย

วิธีดำเนินการ

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเทคนิคเดลฟายนั้น ผู้วิจัยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. ผู้วิจัยดำเนินการติดต่อกลุ่มตัวอย่าง โดยอธิบายขั้นตอนในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งการตอบแบบสอบถามต้องตอบให้ครบทั้ง 3 ครั้ง จากนั้นขอความร่วมมือผู้เชี่ยวชาญในการตรวจแบบสอบถามและให้ผู้เชี่ยวชาญส่งแบบสอบถามแต่ละรอบกลับคืน
2. นำข้อมูลจากแบบสอบถามชุดที่ 1 ที่เป็นแบบสอบถามปลายเปิดมาสร้างแบบสอบถามปลายปิดชนิดมาตราประมาณค่า 5 ระดับ ส่งกลับไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิกลุ่มเดิมตรวจสอบ
3. นำข้อมูลจากแบบสอบถามชุดที่ 2 มาวิเคราะห์ค่ามัธยฐาน ฐานนิยม และค่าพิสัยควอไทล์ เป็นรายชื่อ และสร้างแบบสอบถามชุดที่ 3 โดยข้อคำถามเหมือนแบบสอบถามชุดที่ 2 แต่เพิ่มตำแหน่งค่ามัธยฐาน ค่าพิสัยควอไทล์ และตำแหน่งที่ผู้เชี่ยวชาญตอบ ส่งไปให้ผู้เชี่ยวชาญกลุ่มเดิมตอบ
4. นำข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามรอบที่ 3 มาวิเคราะห์หาค่ามัธยฐาน และค่าพิสัยควอไทล์ เพื่อประกอบการพิจารณาความคิดเห็นสอดคล้องกัน (ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์น้อยกว่า 1.00) และมีความจำเป็นมากที่สุด (ค่ามัธยฐานตั้งแต่ 4.50 ขึ้นไป) เพื่อสรุปผลการวิจัยกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์

วิธีวิเคราะห์ข้อมูล

1. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษา มาดำเนินการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในองค์กรและภายนอกองค์กร โดยใช้การวิเคราะห์ SWOT หรือจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค จากนั้นนำผลการวิเคราะห์ SWOT มาจัดทำกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์ จากนั้นนำผลการวิเคราะห์ SWOT มาจัดทำทำข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ โดยใช้ตาราง Tows Matrix และการจับคู่ เพื่อกำหนดกลยุทธ์ 4 ประเภท ได้แก่ SO,WO,ST และWT และนำเสนอในลักษณะกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์ เหมาะสมในขั้นตอนต่อไป
2. ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยในครั้งนี้ทั้งด้วยตนเองและอีเมล โดยใช้แบบสอบถามทั้งหมด 3 รอบ และได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลในแต่ละรอบ ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลรอบที่ 1 จากแบบสอบถามปลายเปิดรอบที่ 1 ที่ให้ผู้เชี่ยวชาญแสดงความคิดเห็นอย่างอิสระที่เกี่ยวกับยุทธศาสตร์โลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์โดยนำคำตอบที่ได้มาประมวลตัดข้อความที่ซ้ำซ้อน หรือส่วนเกินไปจากขอบข่ายที่กำหนดไว้ ทำการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และนำผลที่ได้ไปสร้างแบบสอบถามในรอบที่ 2

2. การวิเคราะห์ข้อมูลในรอบที่ 2 จากแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ที่ให้ผู้เชี่ยวชาญจัดอันดับความสำคัญของข้อความแต่ละข้อที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่ามีความน่าสนใจ โดยนำคำตอบที่ได้มาวิเคราะห์หาค่ามัธยฐาน ฐานนิยม ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ของคำถามแต่ละข้อ แล้วจึงนำผลที่ได้ไปสร้างแบบสอบถามรอบที่ 3 ที่มีการเพิ่มค่ามัธยฐาน ช่วยพิสัยควอไทล์ และน้ำหนักคะแนนที่ผู้เชี่ยวชาญท่านนั้นๆตอบในรอบที่ผ่านมา

3. การวิเคราะห์ข้อมูลในรอบที่ 3 จากแบบสอบถามซึ่งมีคำถามเหมือนแบบสอบถามรอบที่ 2 ที่ให้ผู้เชี่ยวชาญกลุ่มเดิมพิจารณาคำตอบของตน และนำคำตอบมาทำการวิเคราะห์หาค่ามัธยฐาน ฐานนิยม ความแตกต่างระหว่างมัธยฐานกับฐานนิยม และค่าพิสัยควอไทล์ แล้วนำมาอภิปรายผล ดังนี้

3.1 พิจารณาค่ามัธยฐานที่หาได้จากคำตอบของผู้เชี่ยวชาญทั้งหมดและแปลความหมายตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ดังนี้

ค่ามัธยฐานตั้งแต่ 4.50 – 5.00 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญต้องการให้เกิดในระดับมากที่สุด

ค่ามัธยฐานตั้งแต่ 3.00 – 4.49 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญต้องการให้เกิดในระดับมาก

ค่ามัธยฐานตั้งแต่ 2.50 – 3.49 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญต้องการให้เกิดในระดับปานกลาง

ค่ามัธยฐานตั้งแต่ 1.50 – 2.49 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญต้องการให้เกิดในระดับน้อย

ค่ามัธยฐานตั้งแต่ 0.50 – 1.49 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญต้องการให้เกิดในระดับน้อยที่สุด

3.2 พิจารณาค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ โดยการคำนวณหาค่าความแตกต่างระหว่างควอไทล์ที่ 1 กับควอไทล์ที่ 3 ถ้าพิสัยระหว่างควอไทล์ที่คำนวณได้ของข้อความใดมีค่าตั้งแต่ 1.50 ลงมา แสดงว่าความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อข้อความนั้นสอดคล้องกัน ถ้าพิสัยระหว่างควอไทล์ของข้อความใดมีค่ามากกว่า 1.50 แสดงว่าความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อข้อความนั้นไม่สอดคล้องกัน

3.3 พิจารณาค่าฐานนิยมในแต่ละข้อ โดยการหาค่าความถี่จากข้อความที่เป็นคำตอบของแบบสอบถามแต่ละข้อ โดยให้ลำดับคะแนนจาก 1 ถึง 5 ระดับคะแนนใดที่มีความถี่สูงสุดถือเป็นค่าฐานนิยมของข้อความนั้น ในกรณีที่ค่าความถี่สูงสุดของระดับคะแนนเท่ากันและระดับคะแนนน้อยที่สุดอยู่ติดกันจะถือเอาค่ากลางระหว่างคะแนนทั้งสองเป็นฐานนิยมของข้อความนั้น สำหรับกรณีที่ความถี่สูงสุดของระดับคะแนนเท่ากัน แต่ระดับคะแนนไม่ได้อยู่ติดกันจะถือว่าระดับคะแนนทั้งสองนั้นเป็นฐานนิยมของความความนั้น

1.4 ประโยชน์ที่จะได้รับ

1. ทราบถึงบริบทโลจิสติกส์และการค้าชายแดนประเทศไทย-พม่า
2. ทราบถึงปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่มีอิทธิพลต่อการค้าชายแดนประเทศไทย-พม่า
3. ได้กลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์

1.5 นิยามศัพท์

กลยุทธ์โลจิสติกส์ หมายถึง แนวทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางบก การขนส่งทางราง การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาและการจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์ การพัฒนากระบวนการศุลกากร การสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชน

ปัจจัยภายใน หมายถึง จุดแข็ง และ จุดอ่อน ของด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในการแข่งขันในด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางบก การขนส่งทางราง การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาและการจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์

ปัจจัยภายนอก หมายถึง โอกาส และ อุปสรรค ของด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ที่จะส่งเสริมและเป็นปัญหาที่ต้องแก้ไขให้กับด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในการแข่งขันในด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางบก การขนส่งทางราง การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาและการจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์

โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร การเคลื่อนย้ายและการเก็บวัตถุดิบ สินค้าระหว่างผลิต และสินค้าสำเร็จรูป รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดกำเนิด ผ่านขั้นตอนการผลิตและการกระจายสินค้า จนถึงการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า

การค้าชายแดน หมายถึง การค้าที่เกิดขึ้นจากความพึงพอใจของประเทศคู่ค้าที่มีชายแดนติดต่อกันโดยทำการค้าขายกันหลายรูปแบบ ผ่านระบบขนส่งสินค้าในหลายวิธี และชำระค่าสินค้าระหว่างกันด้วยเงินสด เครดิต การโอนผ่านบัญชีธนาคาร หรือแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกัน โดยเป็นการค้าที่มีปริมาณและมูลค่าไม่มากนัก แต่สามารถโยงใยธุรกิจชายแดนให้แผ่ขยายไปสู่ชุมชนหรือบริเวณที่อยู่ใกล้เคียงหรือไกลออกไป ซึ่งนำมาสู่ความเจริญเติบโตในท้องถิ่นที่ทำการค้าชายแดนและภูมิภาคใกล้เคียง ขณะเดียวกันการค้าชายแดนมีทั้งการทำการค้าที่ถูกต้องตามกฎหมายและผิดกฎหมาย ซึ่งในที่นี่เป็นการค้าชายแดนระหว่างไทย - พม่า

การค้าผ่านแดน หมายถึง การค้าในรูปแบบต่าง ๆ ที่ประชาชนหรือผู้ประกอบการการค้าจากประเทศหนึ่งส่งสินค้าผ่านประเทศที่สองไปยังประเทศที่สาม หรือจากประเทศที่สาม ผ่านแดนประเทศที่สองมายังประเทศที่หนึ่ง ทั้งนี้แต่ละประเทศจะต้องยินยอมให้มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนกันได้

การส่งเสริมการส่งออกสินค้าชายแดน หมายถึง กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร และการส่งเสริมธุรกิจชายแดนให้แผ่ขยายไปสู่ชุมชนหรือบริเวณที่อยู่ใกล้เคียงหรือไกลออกไป ซึ่งนำมาสู่ความเจริญเติบโตในท้องถิ่นที่ทำการค้าชายแดนและภูมิภาคใกล้เคียง ขณะเดียวกันการค้าชายแดนมีทั้งการทำการค้าที่ถูกต้องตามกฎหมายและผิดกฎหมาย ซึ่งในที่นี่เป็นการค้าชายแดนระหว่างไทย - พม่า

บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง “การศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์” ผู้วิจัยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาบริบทของการค้า ดังนั้นผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในการกำหนดกรอบแนวคิดการวิจัยเป็นแนวทางเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากการวิจัย ดังนี้

1. แนวคิดการจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
2. แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
3. แผนพัฒนาจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
4. การสร้างดัชนีชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์
5. แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดการจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ปัจจุบันการพัฒนาโลจิสติกส์ถือเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งผู้บริหารระดับสูงและระดับปฏิบัติการทั้งภาครัฐและเอกชนจะต้องพัฒนาระบบโลจิสติกส์ แบบบูรณาการครอบคลุมเชื่อมโยงทุกรูปแบบการคมนาคมขนส่ง รวมทั้งระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ โลจิสติกส์ จึงเป็นการดำเนินงานที่รวบรวมเอากิจกรรม ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดหา การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บและการจัดส่งสถานะทั้งหมดของสินค้าที่ทำการผลิต โดยมีการบริการและการบริหารข้อมูล เป็นปัจจัยสนับสนุนที่ช่วยทำให้การดำเนินงานต่างๆ ดังกล่าว สามารถบรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นเพียงหลักที่ช่วยขับเคลื่อนฟันเฟืองของการดำเนินงานในส่วนต่างๆ ของระบบการผลิตของเราให้หมุนเคลื่อนที่และเกิดการขับเคลื่อนกิจกรรมต่างๆ ขององค์กรได้ ทั้งนี้การส่งถ่ายกำลังจากเฟืองตัวหนึ่งไปยังเฟืองอีกตัว จะเกิดประสิทธิภาพได้นั้นจะขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพในการส่งถ่ายกำลังเฟืองโลจิสติกส์เป็นสำคัญ ซึ่งองค์ประกอบที่โลจิสติกส์เข้ามามีบทบาทนั้นเริ่มตั้งแต่จากผู้จัดส่งวัตถุดิบ (Suppliers) ไปสู่การผลิต (Manufacturing) ผ่านไปยังผู้กระจายสินค้าและผู้ขาย (Distribution and Sales) ไปยังลูกค้า (Consumer) ซึ่งจะได้เห็น มูลค่าที่เพิ่มขึ้นในตัวผลิตภัณฑ์ (Added Values) เมื่อมีการเคลื่อนย้ายจากกระบวนการเพิ่มคุณค่าหนึ่ง โลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนที่ของวัตถุดิบและการสร้างมูลค่าเพิ่มเข้าไปในวัตถุดิบที่เคลื่อนที่ในระบบ โดยมีหัวใจหลัก คือ การจัดการด้านเวลา และสถานที่ของวัตถุดิบที่จะเคลื่อนที่ผ่านไปยังส่วนต่างๆ ของระบบการผลิตและการบริการ ทั้งนี้เราควรพิจารณาการเคลื่อนที่ และการสร้างมูลค่าเพิ่มนี้ในลักษณะของการมองเชิงระบบโดยรวม (Holistic View) ซึ่งหมายความว่าในการพิจารณาตัดสินใจดำเนินงานของแต่ละองค์ประกอบในระบบการดำเนินงานโลจิสติกส์นั้น เราควรพิจารณาถึงผลได้ผลเสียต่อทั่วทั้งระบบและประสิทธิภาพที่เกิดขึ้น รวมทั้งความ

ได้เปรียบเทียบด้านการแข่งขันที่เกิดขึ้นต่อระบบโลจิสติกส์ในองค์กร โดยผู้วิจัยได้สรุปความหมายของ โลจิสติกส์ ตามตารางที่ 1 ดังต่อไปนี้

ผู้แต่ง	ความหมาย
MDC. LogLink (1997)	ศาสตร์ในการวางแผน การออกแบบ และการสนับสนุนการดำเนินงานทางธุรกิจของการจัดซื้อ จัดหา การเก็บสินค้าคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การกระจาย การขนส่ง การสนับสนุนลูกค้า การเงิน และทรัพยากรมนุษย์
Christopher (1998)	การจัดการเชิงกลยุทธ์ จัดซื้อ จัดหา การเคลื่อนย้าย และจัดเก็บวัตถุดิบ ชิ้นส่วนและสินค้าคงคลัง ตลอดทุกหน่วยขององค์กร โดยผ่านช่องทางทางการตลาด เพื่อสร้างประโยชน์สูงสุดให้บรรลุเป้าหมายในด้านต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ
Council of Logistics Management (1998)	กระบวนการในการวางแผน การนำเสนอ และการควบคุมการไหลที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และการเก็บสินค้าบริการ และข้อมูลที่มีเกี่ยวข้อง จากจุดเริ่มต้นในการผลิตไปสู่จุดสุดท้ายของการบริโภค เพื่อวัตถุประสงค์ในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งคำนิยามนี้จะรวมถึงการเคลื่อนย้าย ทั้งภายในและภายนอกและการที่สินค้าถูกส่งกลับคืน
Lambert et al. (1998)	กระบวนการวางแผน การดำเนินงาน และการควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพ การเคลื่อนย้ายด้วยต้นทุนที่ประหยัด และการจัดเก็บวัตถุดิบ สินค้า ระหว่างการผลิต
UK Institute of Logistics and Transport (1998)	เวลาที่มีความสัมพันธ์กับตำแหน่งของทรัพยากรหรือกลยุทธ์การจัดการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่การจัดหา การผลิต การกระจายสินค้า และกำจัดของเสีย รวมทั้งการขนส่ง การจับเก็บและเทคนิคสารสนเทศ

ผู้แต่ง	ความหมาย
Canadian Association of Logistics Management (2000)	กระบวนการในการวางแผน การนำเสนอ และควบคุมประสิทธิภาพที่เกี่ยวข้องด้านการผลิต การไหลอย่างมีประสิทธิภาพ ควบคุมค่าใช้จ่าย การเก็บรักษาวัตถุดิบ การเก็บรักษาวัตถุดิบ การเก็บสินค้าคงคลังระหว่างการผลิต สินค้าสำเร็จรูป และข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้น ไปสู่ผู้บริโภค
Webster's Dictionary (2000)	การจัดซื้อ การบำรุงรักษา การกระจาย และการแทนที่คนและวัตถุดิบ
Council of Logistics Management (2004)	กระบวนการในการวางแผน การนำเสนอ และการควบคุมการไหลที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และการเก็บสินค้าบริการ และข้อมูลที่มีเกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นในการผลิตไปสู่จุดสุดท้ายของการบริโภค เพื่อวัตถุประสงค์ในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งคำนิยามนี้จะรวมถึงการเคลื่อนย้าย ทั้งภายในและภายนอกและการที่สินค้าถูกส่งกลับคืน
Takeshi Yamada (2005)	การควบคุมการผลิต การจัดซื้อ และการกระจายสินค้าตามความต้องการของตลาด เพื่อกำจัดกิจกรรมที่ไม่จำเป็น การขาดการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ความต้องการไม่ตรงตามจำนวน นำไปสู่สินค้าคงคลังจำนวนมาก หรือสินค้าคงคลังไม่เพียงพอ
The Intellectual and Leadership Center of the Air Force (2006)	กระบวนการของการวางแผน การเตรียมนำไปใช้ และการประเมินผลของทุกหน้าที่ทางโลจิสติกส์ซึ่งสนับสนุนการดำเนินงานหรือกิจกรรมต่างๆ

ผู้แต่ง	ความหมาย
JJ Vogt	โลจิสติกส์เป็นกระบวนการของการวางแผน การนำไปปฏิบัติและการควบคุมให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการไหลของสินค้าและบริการ การเก็บรักษาและความสัมพันธ์ของข้อมูลข่าวสารจากแหล่งกำเนิดจนถึงผู้บริโภค โดยให้เป็นไปตามความต้องการของลูกค้า ตั้งแต่การออกแบบการจัดซื้อ การจัดการสินค้า การบรรจุภัณฑ์ การจัดการคลังสินค้า การสื่อสาร การขนส่ง การคืนสินค้าและบริการอื่นๆ
Logistic Partners Oy, Helsinki, FI, (2007)	โครงสร้างของการวางแผนทางธุรกิจ สำหรับการบริหารจัดการกับวัตถุดิบ การบริหารการไหลของข้อมูล และเงินทุน ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่มีความซับซ้อน การติดต่อสื่อสาร และกระบวนการควบคุม ให้ตรงกับความต้องการในสถานะแวดล้อมทางธุรกิจปัจจุบัน
อารีรัตน์ แยมเกษร (2544)	กระบวนการในการวางแผน ดำเนินการและควบคุม ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บสินค้า บริการและสารสนเทศ จากจุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการใช้งานโดยมีเป้าหมายสอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค
วิทยา สุทธิธรรมดำรง (2546)	การบูรณาการรวบรวมเอากิจกรรมที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดหา การจัดเก็บ และการจัดส่ง โดยมีการบริการและบริหารข้อมูล เป็นปัจจัยสนับสนุนที่ช่วยทำให้การดำเนินงานต่างๆดังกล่าว สามารถบรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้แต่ง	ความหมาย
เศรษฐพงศ์ มะลิสุวรรณ (2546)	กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร การเคลื่อนย้าย และการเก็บวัตถุดิบ สินค้าระหว่างการผลิต และสินค้าสำเร็จรูป รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดกำเนิด ผ่านขั้นตอนการผลิตและการกระจายสินค้า จนถึงการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า
พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล (2548)	การบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นกระบวนการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินงานและการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้ง การบริหารจัดการข้อมูล และธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ การรวบรวมและการกระจายสินค้า และการบริการให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด
ธนิต โสรัตน์ (2548)	กิจกรรมหรือการกระทำใดๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการ รวมทั้งการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ และการกระจายสินค้า จากแหล่งผลิตจนสินค้าได้มีการส่งมอบไปถึงแหล่งที่มีความต้องการ โดยกิจกรรมดังกล่าว มีลักษณะเป็นกระบวนการแบบบูรณาการ โดยเน้นประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีเป้าหมายในการส่งมอบแบบทันเวลา เพื่อลดต้นทุน โดยมุ่งหวังความพึงพอใจแก่ลูกค้า และส่งเสริมเพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการ
ฐาปนา บุญหล้า (2549)	การจัดการด้านการผลิต การจัดเก็บและจัดส่งสินค้า คน สัตว์ สิ่งของ จากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่งตามที่มนุษย์ต้องการ เพื่อมุ่งหวังความสำเร็จทางธุรกิจ

ผู้แต่ง	ความหมาย
ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2549)	กระบวนการในการจัดการเชิงกลยุทธ์ด้านการผลิต เกี่ยวกับการจัดหา การเคลื่อนย้าย และการจัดเก็บ วัตถุดิบ ชิ้นส่วนและสินค้าคงคลัง ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป ต่างๆ และยังเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูล ทั้งองค์กร และช่องทางการตลาด โดยการควบคุมต้นทุนในการเพิ่ม กำไรทั้งในปัจจุบันและอนาคต
กมลชนก สิทธิวาหนฤพุมิ (2550)	กระบวนการจัดการ วางแผนจัดสายงาน และควบคุม กิจกรรม ตั้งแต่จุดเริ่มจัดหาวัตถุดิบ จนถึงผู้บริโภค เพื่อให้ค่าใช้จ่ายโดยรวมต่ำสุด
คำนาย อภิปัญญาสกุล (2550)	การวางแผนการผลิต การดำเนินการและการประสาน การดำเนินกิจกรรมต่างๆภายในองค์กร ที่มุ่งบรรลุผลใน ด้านการตอบสนองความต้องการลูกค้า โดยการนำเสนอ บริการและคุณภาพที่เหนือกว่า สามารถแข่งขันได้อย่างมี ประสิทธิภาพ มีความได้เปรียบทางด้านต้นทุน
วัชรพล สุขโหดุ (2550)	การจัดการกิจกรรมด้านการผลิต เพื่อให้เกิดการลำเลียง โดยอาศัยการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ไปสู่ที่ ต่างๆจนถึงผู้บริโภค โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพ และ ต้นทุนต่ำสุด โดยนำหลักการทางคณิตศาสตร์มาช่วยใน การตัดสินใจ

จากตารางที่ 1 ผู้วิจัยสรุปความหมายของโลจิสติกส์ ได้ว่า การจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง การวางแผนการบริหารจัดการ ตั้งแต่กระบวนการวางแผนการผลิต จัดซื้อจัดหา การบริหาร คลังสินค้าและสินค้าคงคลัง การจัดการการขนส่ง ไปจนถึงการบริการลูกค้าภายใต้การเพิ่มมูลค่าทาง การตลาดและการบริหารต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้การจัดการโลจิสติกส์ประกอบไปด้วยกิจกรรมหลักขององค์กรและกลุ่มที่เป็นกิจกรรมสนับสนุนการทำงานขององค์กร ประกอบด้วย 13 กิจกรรม ดังนี้ ดังนี้

1. การบริการลูกค้า (Customer Service) เป็นกิจกรรมที่องค์กรพยายามตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งจะทำให้ดีได้ก็เพียงใดต้องขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของกิจกรรมโลจิสติกส์อื่น ๆ ที่เข้ามาประกอบ โดยเฉพาะการส่งมอบสินค้าที่ตรงเวลาและครบตามจำนวนซึ่งก็เป็นผลมาจากการบริหารจัดการจัดการการขนส่งและบริการสินค้าคงคลังที่ดีตั้งนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า กิจกรรมนี้ถือเป็นผล (Output) ของการจัดการโลจิสติกส์ซึ่งองค์กรต้องให้ความสำคัญ เนื่องจากระดับความสามารถในการให้บริการลูกค้าจะส่งผลกระทบต่อองค์กรไม่ว่าจะเป็นยอดขายส่วนแบ่งตลาด ต้นทุน หรือแม้กระทั่งความสามารถในการทำกำไรขององค์กร

2. การดำเนินการตามคำสั่งของลูกค้า (Order Processing) เป็นกิจกรรมที่จะต้องพยายามดำเนินการให้รวดเร็วที่สุดเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ในปัจจุบันองค์กรส่วนใหญ่มักนำระบบคอมพิวเตอร์และการจัดการธุรกิจเชิงอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาช่วยเพื่อให้การจัดการเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

3. การคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting) เป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญในการที่จะสร้างผลกำไรหรือจะทำให้บริษัทขาดทุนในการดำเนินการ การคาดการณ์ความต้องการของลูกค้าล่วงหน้า จะช่วยให้บริษัทสามารถกำหนดทิศทางการดำเนินงานว่าจะผลิตสินค้าจำนวนเท่าไร หรือเตรียมบุคลากรและอุปกรณ์มากน้อยเพียงใด หากการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้ามีความผิดพลาดก็จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนและผลประกอบการของบริษัทจากการที่ไม่มีสินค้าให้ลูกค้าหรือไม่สามารถให้บริการตามที่ลูกค้าต้องการ หรือในทางตรงข้ามอาจมีสินค้าในคลังสินค้าหรือมีบุคลากรและเครื่องมือใช้มากเกินไป

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

5. กิจกรรมการขนส่ง (Transportation) ครอบคลุมถึงทุกกิจกรรมที่เป็นการเคลื่อนย้ายตัวสินค้าจากจุดกำเนิดไปยังจุดที่มีการบริโภคให้มีประสิทธิภาพมากที่สุดโดยจะต้องจัดส่งสินค้าถูกต้องครบจำนวนในสภาพที่สมบูรณ์และตรงตามเวลาที่กำหนด

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

7. โลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) คือ กระบวนการจัดการสินค้าที่ถูกส่งกลับคืน ไม่ว่าจะป็นสินค้าที่เสียหาย หมุดอายุการใช้งาน เป็นต้น

8. การจัดซื้อ (Purchasing) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ จัดหาวัตถุดิบและบริการ ทั้งในส่วนของการเลือกผู้จำหน่ายวัตถุดิบ กำหนดช่วงเวลาและปริมาณในการสั่งซื้อและสร้างความสัมพันธ์กับผู้จำหน่ายวัตถุดิบ (Suppliers)

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

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

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

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

13. การติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Communications) การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพภายในองค์กร ถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งที่มีผลต่อความสำเร็จขององค์กรการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่สำคัญระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะส่งผลให้การดำเนินงานและการตัดสินใจต่าง ๆ สามารถทำได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น การมีระบบการสื่อสารที่ดีทั้งภายในและภายนอกองค์กร จะช่วยลดปัญหาภายในที่เกิดขึ้นโดยเฉพาะปัญหาการประสานงานกันระหว่างแผนกซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงานจึงส่งผลให้องค์กรสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้รวดเร็วขึ้น (รุธิร์ พนมยงค์ : 2557)

ผู้วิจัยสามารถนำความรู้ที่ได้จากการศึกษาแนวคิดด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ซึ่งประกอบด้วยการศึกษาที่มาและความหมาย กิจกรรมโลจิสติกส์ โดยถือว่าเป็นกระบวนการทำงาน

ต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ การบริการ ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ ความรู้และความเข้าใจสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิจัย นำไปกำหนดกรอบเพื่อใช้เป็นแนวทางการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – พม่าเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยผู้วิจัยได้เลือกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เพียง 3 กิจกรรมได้แก่ กิจกรรมการบริการลูกค้า กิจกรรมขนส่ง และกิจกรรมการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยในครั้งนี้

แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

จากความสำคัญของระบบโลจิสติกส์ที่มีบทบาทภายในประเทศ และ ระหว่างประเทศ ทำให้ประการขับเคลื่อนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมาที่มีความสำคัญกับผู้ประกอบการไทยที่ดำเนินธุรกิจระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก โดยการตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นของการใช้การบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพมาเป็นปัจจัยในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน และการเพิ่มความสามารถในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากห่วงโซ่คุณค่า โดยจะต้องเกิดจากการมีส่วนร่วมมากขึ้นในการบริหารความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการอื่น หรือการควบคุมกิจกรรมอื่นๆในโซ่อุปทาน ในมิติของการมองตลาดเป้าหมายของไทยในอนาคตนั้น การเคลื่อนตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจโลกมาอยู่ที่เอเชียโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านรอบประเทศไทยและอาเซียนนั้น ได้เปิดโอกาสสำคัญให้ไทยสามารถวางยุทธศาสตร์การแข่งขันและการพัฒนาความเชื่อมโยงรวมถึงการบริหารความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน ในลักษณะการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศได้สูงสุด ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของบริบทอื่นทั้งภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้อง ประเด็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจไทยในช่วงต่อไป แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย จึงให้ความสำคัญกับประเด็นเชิงนโยบาย ดังนี้

1. การยกระดับความสามารถของผู้ประกอบการในภาคการผลิต การค้าและบริการ (เกษตรอุตสาหกรรม บริการ และผู้ประกอบการ LSPs) ให้สามารถมีบทบาทที่เข้มแข็งในโซ่อุปทานของตนเอง (Competitive Player in Supply Chain)

2. การเพิ่มประสิทธิผลและประสิทธิภาพของระบบบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ทั้งของภาครัฐและเอกชนให้สามารถช่วยสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับภาคธุรกิจไทยและในสาขาที่มีศักยภาพสูงสำหรับสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศในอนาคต โดยเฉพาะสาขาเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร บริการท่องเที่ยว

และ บริการ สุข ภาพ (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) ของคู่ค้าทั้งในเรื่องของความพร้อมของบริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เทคนิคการบริหารจัดการ ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพยากรแรงงานที่มีฝีมือหรือแรงงานต้นทุนต่ำ ทั้งนี้เพื่อสร้างและจูงใจให้เกิดความร่วมมือในการพัฒนาร่วมกันในแต่ละระดับอย่างยั่งยืน

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

5. ความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผล การนำนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานโครงการไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ของการพัฒนาตามแผนงาน เพื่อให้ผู้ประกอบการและภาคเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ประโยชน์เต็มที่

จากการศึกษาแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ทำให้ผู้วิจัยทราบถึงข้อค้นพบเกี่ยวกับแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ได้มีการวางแผนพัฒนาตั้งแต่ปี 2548 จนถึงปี 2554 พบว่ามีหลายแผนงานที่ไม่ได้มีการพัฒนาตามแผนงาน ทำให้ข้อมูลดังกล่าวผู้วิจัยสามารถนำข้อมูลมาศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นว่า และทำการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกที่ส่งผลให้ แผนงานเกิดความล่าช้าและไม่เป็นไปตามแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอีกด้วย

แผนพัฒนาจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

จากการทบทวนประเด็นสำคัญของแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแผนพัฒนาจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เนื่องจากเป็นจังหวัดที่ผู้วิจัยเลือกทำการศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เมืองประจวบคีรีขันธ์ เดิมชื่อเมืองนารัง เมื่อเสียกรุงศรีอยุธยาแก่พม่า ครั้งที่ 2 เมืองนารัง ได้ถูกทิ้งร้างจนถึงรัชกาลที่ 2 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ จึงได้สร้างเมืองใหม่ที่คลองบางนางรม แล้วย้ายที่ตั้งของเมืองไปตั้งที่เมืองกุย ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 4 ได้เปลี่ยนชื่อเมืองกุยเป็นเมืองประจวบคีรีขันธ์ แต่ตัวศาลาว่าการเมืองยังคงตั้งอยู่ที่อำเภอกุยบุรี ในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้รวมเมืองปราณบุรี เมืองประจวบ และเมืองกานินدنพคุณเข้าเป็นเมืองเดียวกัน พระราชทานนามเมืองว่า เมืองปราณบุรี ตั้งที่ว่าการอยู่ที่อำเภอเกาะหลัก ส่วนเมืองปราณบุรีเดิมให้คงเรียกว่าเมืองปราณ มี

ฐานะเป็นอำเภอ ในสมัยรัชกาลที่ 6 ทรงเห็นว่าชาวบ้านยังคงเรียกเมืองปราณสืบสนกับชื่อ เมืองปราณบุรี ซึ่งทางราชการย้ายมาตั้งที่เมืองเกาะหลัก จึงทรงโปรดเกล้าให้เปลี่ยนชื่อเมืองปราณบุรีเป็นเมืองประจวบคีรีขันธ์

การกำหนดเป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

ภายหลังการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกแล้ว และที่ประชุมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาเป้าหมายการพัฒนาจังหวัดที่กำหนดไว้เดิม และมีมติเห็นชอบปรับเป้าหมายการพัฒนาจังหวัดใหม่เป็น “เมืองท่องเที่ยวทรงคุณค่าระดับนานาชาติ เกษตรปลอดภัยได้มาตรฐาน ด้านสิงขรระเบียบเศรษฐกิจแห่งอนาคตสังคมผาสุก” ซึ่งเป็นการกำหนดข้อความที่ระบุถึงสถานการณ์ในอุดมคติที่เป็นจุดหมาย ที่ต้องการให้เกิดขึ้นในอนาคตในปีสิ้นสุดแผน บนพื้นฐานของศักยภาพจังหวัด และกำหนดภารกิจหลักซึ่งเป็นลักษณะหรือขอบข่ายการดำเนินงานของจังหวัดที่เกี่ยวกับการบริหาร และการให้บริการสาธารณะ ภาพลักษณ์ของจังหวัด บทบาทหน้าที่ที่ทุกภาคส่วนของจังหวัดจะต้องดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาจังหวัดที่กำหนดไว้

การกำหนดประเด็นการพัฒนา เนื่องจากมีการปรับเป้าหมายการพัฒนาจังหวัดใหม่ จึงได้ปรับประเด็นการพัฒนาบางประเด็น ให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาจังหวัดใหม่ ดังนี้ ประเด็นการพัฒนาที่ 1 คงเดิมได้แก่ “เสริมสร้างความโดดเด่นด้านการท่องเที่ยวบนพื้นฐานเอกลักษณ์ของจังหวัดสู่นานาชาติ” ประเด็นการพัฒนาที่ 2 จาก “เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านการผลิต และแปรรูปสับปะรด มะพร้าว และสินค้าเกษตรสู่ตลาดโลก” เป็น “เสริมสร้างนวัตกรรมของระบบโครงสร้าง กระบวนการผลิต การแปรรูป การบรรจุภัณฑ์ และการตลาดสินค้าเกษตรให้ได้มาตรฐาน” ประเด็นการพัฒนาที่ 3 จาก “ส่งเสริมและพัฒนาด้านการค้า การลงทุนการท่องเที่ยวด้านสิงขร และอาเซียน” เป็น “เสริมสร้างศักยภาพด้านสิงขร รองรับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวเชื่อมต่อประเทศต่างๆ ในภูมิภาค” ประเด็นการพัฒนาที่ 4 จาก “เสริมสร้างความมั่นคงและสังคมคุณภาพตามวิถีภูมิปัญญาไทย” เป็น “เสริมสร้างความมั่นคงและสังคมคุณภาพตามวิถีหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ประเด็นการพัฒนาที่ 5 จาก “เสริมสร้างประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สมดุล” เป็น “ยกระดับประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สมดุล” รวมทั้งร่วมกันจัดลำดับของประเด็นการพัฒนาที่คำนึงถึงเกณฑ์ความเร่งด่วน ผลกระทบความเป็นไปได้และความพร้อมประชาชน จากนั้นจึงได้ร่วมกันกำหนดแผนงานภายใต้แต่ละประเด็นการพัฒนา ซึ่งเป็นการแปลงประเด็นการพัฒนาไปสู่แผนปฏิบัติการ (strategic plan to action plan) และเป็นการกำหนดวิธีการที่เหมาะสมในการสร้างโครงการ (Project Idea) ที่สอดคล้องอันจะนำไปสู่การบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ซึ่งในขั้นนี้ใช้เทคนิคลิขิตสมดุล (Balanced Scorecard) เทคนิคแผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy map) และเทคนิคห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ในการวิเคราะห์ การใช้เทคนิคเหล่านี้สามารถนำมาซึ่งการเพิ่มมูลค่าแก่ผลผลิตและผลลัพธ์โครงการอย่างต่อเนื่องและสัมพันธ์กันอย่างเป็นเหตุเป็นผล (LOG Frame) เป็นการสร้างกลุ่มโครงการที่สามารถมีสัมฤทธิ์ผลสอดคล้องกับแผนที่มุ่งบรรลุประเด็นการพัฒนาจังหวัดได้ ภายหลังการประมวลสาระจากการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ แล้วจึงได้จัดทำร่างแผนพัฒนาจังหวัดขึ้น

ผู้วิจัยได้เลือกจังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นจังหวัดเขตพื้นที่ในการวิจัยครั้งนี้ โดยการศึกษาด้าน สิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ การศึกษาข้อมูลในส่วนแผนพัฒนาจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพื่อนำข้อมูล ที่ได้จากการวิจัยเชิงเอกสารมาวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก และกำหนดข้อคำถามใน การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลัก เพื่อให้ได้มาซึ่งแนวทางในการพัฒนาการศึกษาภาคยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

การสร้างดัชนีชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์

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

1) ประสิทธิภาพของกระบวนการศุลกากร (The efficiency of customs and border management clearance) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถาม ตอบว่า ต่ำมาก (very low) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า สูงมาก (very high) จะให้ ระดับคะแนนเป็น 5

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

3) ความสามารถในการเสนอราคาค่าขนส่งที่สามารถแข่งขันได้ (The ease of arranging competitively priced shipments) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 โดยหากผู้ตอบ แบบสอบถามตอบว่า ยากมาก (very difficult) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า ง่าย มาก (very easy) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5

4) ความสามารถและคุณภาพของการบริการโลจิสติกส์ (The competence and quality of logistics services) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถาม ตอบว่า ต่ำมาก (very low) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า สูงมาก (very high) จะให้ ระดับคะแนนเป็น 5

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

6) ความถี่ในการส่งมอบสินค้าตรงตามเวลาที่กำหนด (The frequency with which shipments reach consignees within scheduled or expected delivery times) โดยมี

เกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ 1-5 โดยหากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่า นานๆ ครั้ง (hardly ever) จะให้ระดับคะแนนเป็น 1 และหากตอบว่า ประจํา (nearly always) จะให้ระดับคะแนนเป็น 5

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

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

1) ประสิทธิภาพของท่าขนส่งสินค้า (port efficiency) ซึ่งพิจารณาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ

2) สภาพแวดล้อมหน่วยงานภาครัฐ (customs environment) พิจารณาการชำระเงินที่ไม่ถูกต้อง อุปสรรคข้อเน้้น และดัชนีคอร์รัปชัน

3) สภาพแวดล้อมด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (regulatory environment) พิจารณาความโปร่งใส การเป็นมาตรฐานสากล ทั้งข้อกฏระเบียบและการบังคับใช้

4) การดำเนินธุรกิจแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-business) พิจารณาร้อยละของบริษัทที่ใช้อินเทอร์เน็ต

ในส่วนการสร้างดัชนีนั้นศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศมหาวิทยาลัยหอการค้าไทยได้ใช้แบบสอบถามกับผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกผู้ประกอบการชิปปิง จำนวน 500 ตัวอย่างและนำข้อมูลที่ได้มาดังกล่าวมาคำนวณดัชนีการกระจาย (diffusion index) ในส่วนการแปลงข้อมูลเชิงคุณภาพจากแบบสอบถามให้เป็นข้อมูลเชิงปริมาณโดย

หากตอบว่า สูงหรือมาก ให้คะแนนเท่ากับ 1

หากตอบว่า ปานกลาง ให้คะแนนเท่ากับ 0.5

หากตอบว่า ต่ำ ให้คะแนนเท่ากับ 0

จากนั้นนำข้อมูลร้อยละของผู้ตอบว่าสูงบวกกับร้อยละของผู้ตอบว่าปานกลางที่คูณด้วย 0.5 จะได้ดัชนีของแต่ละคาบเวลา ซึ่งดัชนีที่ได้จะมีค่าสูงสุดเท่ากับ 100 และต่ำสุดเท่ากับ 0 โดยสูตรในการคำนวณคือ

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

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

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

1) โครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ ได้แก่ พื้นที่จัดเก็บสินค้า ความยาวหน้าท่า สภาพถนนทางเข้าท่าเรือ การเชื่อมต่อบริษัทขนส่งอื่น

2) การบริหารจัดการท่าเรือ ได้แก่ ทักษะพนักงานท่าเรือ ความปลอดภัยของท่าเรือ ความเร็วในการดำเนินงานของท่าเรือ สภาพจราจรในท่าเรือ

3) ระบบพิธีการศุลกากร ได้แก่ ทักษะเจ้าหน้าที่ศุลกากร ระบบเอกสารที่ง่ายชัดเจน ความเร็วในการดำเนินงานของศุลกากร การประสานงานกับท่าเรือ

4) การบังคับใช้กฎระเบียบภาครัฐ

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

หากตอบว่า เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้คะแนนเท่ากับ 5

หากตอบว่า เห็นด้วย ให้คะแนนเท่ากับ 4

หากตอบว่า เฉยๆ ให้คะแนนเท่ากับ 3

หากตอบว่า ไม่เห็นด้วย ให้คะแนนเท่ากับ 2

หากตอบว่า ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้คะแนนเท่ากับ 1

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

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

แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์

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

1.1 ความหมายของกลยุทธ์

Pitts and Lei (2000:6) กล่าวว่า กลยุทธ์หมายถึง ความคิด (ideas) แผนงาน (plans) และการกระทำ (actions) ต่าง ๆ ที่บริษัทนำมาใช้เพื่อให้เกิดความสำเร็จเหนือคู่แข่ง กลยุทธ์จะถูกออกแบบขึ้นเพื่อช่วยบริษัทบรรลุผลสำเร็จ มีความเป็นต่อหรือความได้เปรียบในการแข่งขัน (competitive advantage) ซึ่งความได้เปรียบทางการแข่งขันมาจากความสามารถของบริษัทที่จะดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ได้เด่นชัดมากกว่า หรือมีประสิทธิภาพหรือคู่แข่ง

schmerhorn (2002:203) กล่าวว่า กลยุทธ์หมายถึง แผนแม่บทหรือแผนปฏิบัติการหลักสำคัญขององค์กร (comprehensive action plan) ซึ่งองค์กรใช้เป็นตัวกำหนดทิศทางการดำเนินงานระยะยาว รวมทั้งใช้เพื่อเป็นแนวทางในการใช้ทรัพยากรเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย โดยทำให้ได้เปรียบทางการแข่งขันที่ยั่งยืน (sustainable competitive advantage)

Samuel Paul (1983:57) กล่าวว่า กลยุทธ์หมายถึงชุดของทางเลือกระยะยาวที่เกี่ยวกับเป้าประสงค์เชิงปฏิบัติการและนโยบาย รวมทั้งแผนปฏิบัติการของแผนงานของรัฐบาล ซึ่งหน่วยงานภาครัฐบาลกำหนด โดยคำนึงถึงปัจจัยที่สำคัญสองประการ ได้แก่ วัตถุประสงค์ของแผนงานที่รัฐบาลกำหนดไว้และสิ่งแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินงานของแผนงาน

มัลลิกา ต้นสอน (2545:23) กล่าวว่า การจัดการกลยุทธ์ หมายถึง การศึกษาและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกและการดำเนินงานขององค์กรทั้งหมด ตั้งแต่ การตั้งเป้าหมาย การกำหนด การดำเนินการ ตลอดจนการควบคุมกลยุทธ์ เพื่อให้้องค์กรสามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ อย่างมีประสิทธิภาพ

เรวัตร์ ชาตรีวิศิษฐ์และคณะ (2553:28) กล่าวว่า การจัดการเชิงกลยุทธ์ หมายถึง การจัดการธุรกิจอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดทิศทางขององค์กรในอนาคตไว้ ซึ่งต้องอาศัยการวางแผนอย่างเป็นขั้นตอน และการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก เพื่อหาโอกาสและอุปสรรคที่จะมีผลกระทบต่อธุรกิจและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในเพื่อหาจุดแข็งและจุดอ่อนในองค์กรสำหรับกำหนดตำแหน่ง

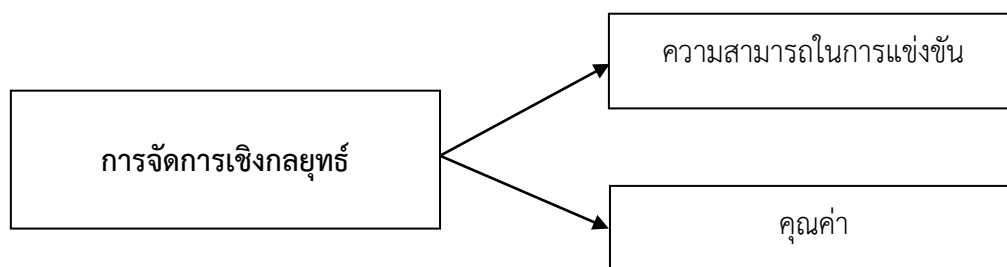
ทางการแข่งขันธุรกิจ แล้วกำหนดกลยุทธ์เพื่อให้สามารถนำไปดำเนินการเพื่อให้บรรลุทิศทางตามที่ได้กำหนดไว้

เสนาะ ตีเยาว์ (2546) กล่าวว่า การจัดการเชิงกลยุทธ์ หมายถึง การตัดสินใจและดำเนินการ เพื่อให้ได้ผลตามที่องค์กรกำหนดไว้ ซึ่งเน้นกระบวนการตั้งแต่การกำหนดกลยุทธ์ การนำเอากลยุทธ์ไปใช้ และประเมินผลกลยุทธ์

พัคตร์ผจง วัฒนสินธุ์และพสุ เดชะรินทร์ (2541) กล่าวว่า การจัดการเชิงกลยุทธ์ หมายถึง การจัดการที่เน้นถึงความสำคัญของสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการจัดการภายใน ซึ่งต้องเตรียมแผนการ ดำเนินการให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไป หรือตอบโต้ภาวะการณ์แข่งขันได้อย่างรวดเร็ว และมีการจัดสรรทรัพยากรให้เหมาะสม

ผู้วิจัยได้สรุปความหมายของการจัดการเชิงกลยุทธ์ ได้ว่า การจัดการเชิงกลยุทธ์ คือการจัดการ ธุรกิจอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดทิศทางขององค์กรในอนาคตไว้ ซึ่งต้องอาศัยการวางแผนอย่างเป็น ขั้นตอนและการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกเพื่อหาโอกาสและอุปสรรคที่จะมีผลกระทบต่อ ธุรกิจ และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในเพื่อหาจุดแข็งและจุดอ่อนในองค์กรสำหรับกำหนด ตำแหน่งทางการแข่งขันของธุรกิจ แล้วกำหนดกลยุทธ์เพื่อให้สามารถนำไปดำเนินการเพื่อให้บรรลุ ทิศทางตามที่ได้กำหนดไว้

1.2 เป้าหมายของการจัดการเชิงกลยุทธ์ ดังภาพที่ 4



ที่มา : ญัฐพันธ์ เขจรนันท์. (2552: 18). การจัดการเชิงกลยุทธ์. กรุงเทพมหานคร: ซีเอ็ด ยูเคชั่น

จากภาพที่ 4 สามารถอธิบายเป้าหมายของการจัดการเชิงกลยุทธ์ ได้ดังนี้

1. ความสามารถในการแข่งขัน ในการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมภายนอกจะทำให้ ธุรกิจต้องปรับตัวอยู่ตลอดเวลา การกำหนดกลยุทธ์และการนำกลยุทธ์มาใช้ในการดำเนินงานจะช่วย ให้ธุรกิจมีความพร้อมในการรับมือต่อการเปลี่ยนแปลง และสามารถพัฒนาองค์การให้มีความสามารถ ในการแข่งขันอย่างมีประสิทธิภาพ

2. สร้างคุณค่า ในการจัดการเชิงกลยุทธ์ คือ การสร้างความพึงพอใจให้กับพันธมิตร หรือ ผู้ที่มี ส่วนได้ส่วนเสียของธุรกิจ เช่น พนักงาน ผู้ขาย วัตถุดิบ

1.3 ขั้นตอนการบริหารกลยุทธ์

การนำกลยุทธ์มาใช้ในการดำเนินการทางธุรกิจนั้น ต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและ สภาพแวดล้อมขององค์กรด้วย ซึ่งมีองค์ประกอบหลักอยู่ 6 ประการ ดังนี้

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

โดยแต่ละขั้นตอนสามารถ อธิบายได้ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การกำหนดภาระหน้าที่ วิสัยทัศน์และเป้าหมาย การกำหนดภาระหน้าที่ (Mission) คือ จุดมุ่งหมายและคุณค่าพื้นฐานขององค์กร หรือ อาจเป็น ขอบเขตของการดำเนินการที่เป็นเหตุผลขององค์กรที่สร้างขึ้นมา ซึ่งขอบ เขตอาจกว้างหรือแคบนั้นขึ้นอยู่กับจุดมุ่งหมายขององค์กรเป็นสำคัญ วิสัยทัศน์ (Vision) คือ การมองภาพภายในอนาคตที่ทำให้เป็นจริงหรืออาจเป็น ความสามารถที่คิดว่าเสมือนความใฝ่ฝันถึงอนาคตความทะเยอทะยานในแนวคิดเกี่ยวกับอนาคตที่ทุกคนในองค์กรสามารถเชื่อถือได้ทั้งยังสามารถทำให้บรรลุถึง ผลสำเร็จได้จริงและเสนออนาคตที่จำเป็นกว่าที่เป็นอยู่ในทุกวันนี้ เป้าหมาย (Goal) เป็นผลที่ได้มาจากภาระหน้าที่ และวิสัยทัศน์ขององค์กร โดยผู้บริหารระดับสูงขององค์กรจะเป็นผู้กำหนดเป้าหมายของกลยุทธ์นั้น เป็นความมุ่งหวัง ในอนาคตขององค์กรที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรได้ ซึ่งใช้เป็นตัวกำหนดทิศ ทางการดำเนินงานในองค์กรให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์ถึงโอกาสและอุปสรรคภายนอก คือ การวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมภายนอก การบริหารกลยุทธ์ที่จะประสบความสำเร็จได้ นั้นขึ้นอยู่กับความเที่ยงตรง (Validity) ของการประเมินสภาพแวดล้อมทั้งหมดและการ วิเคราะห์ถึงสภาพแวดล้อมหรือการคาดการณ์ถึงแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และควรมีความรู้ในเรื่องของเทคนิคการคาดการณ์ การตัดสินใจโดยใช้คณิตศาสตร์ที่มีความซับซ้อนในการช่วยตรวจสอบความสัมพันธ์ของระบบ ความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆและผู้จัดการก็ควรมีข้อมูลมากพอที่จะใช้ในการตัดสินใจได้อย่างถูกต้อง และต้องตัดสินใจอย่างเป็นกลางและไม่มัวอคติเอนเอียงไปในทางใดทางหนึ่ง เพื่อให้สามารถคาดการณ์ถึงแนวโน้มในอนาคตได้อย่างถูกต้องและแม่นยำมากยิ่งขึ้น

ขั้นตอนที่ 3 การวิเคราะห์ถึงจุดแข็งจุดอ่อนภายใน

จุดแข็ง (Strengths) หมายถึง ลักษณะภายในขององค์กรที่ทำให้มีความได้เปรียบเชิงการแข่งขันและความสามารถอื่นๆ ที่มีผลในเชิงบวกให้แก่องค์กร โดยองค์กรสามารถที่จะนำจุดแข็งมาใช้ในการปฏิบัติการให้องค์กรสามารถประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่ ได้กำหนดไว้

จุดอ่อน (Weakness) หมายถึงลักษณะภายในขององค์กรที่เป็นอุปสรรคขัดขวางในการปฏิบัติงานขององค์กรและมีผลเชิงลบแก่องค์กร ในการดำเนินงานขององค์กรก็ควรที่จะปิดบังจุดอ่อนและปกป้องตนเองไม่ให้องค์กรอื่นได้ล่วงรู้ เพราะจะทำให้องค์กรเสียเปรียบคู่แข่งได้ การวิเคราะห์จุดอ่อนและจุดแข็งภายในองค์กรนั้นเป็นการตรวจสอบโครงสร้างองค์กรโดยรวมทั้งหมดว่ามีประสิทธิภาพต่อการดำเนินการอย่างไร มีความสามารถของการบริหารจัดการในองค์กรที่จะพยายามสร้างเป้าหมายเพื่อบ่งชี้จุดแข็งที่สามารถแข่งขันได้และมองหาจุดอ่อนเพื่อดำเนินการจัดการกับ

จุดอ่อน โดยพยายามหาวิธีเพื่อดำเนินการจัดการอย่างเหมาะสม เช่น จัดให้มีการฝึกอบรมด้านการจัดการ ปรับโครงสร้างใหม่ ปรับปรุงระบบการบริหารทรัพยากรมนุษย์ เป็นต้น

ขั้นตอนที่ 4 การวิเคราะห์ SWOT และการกำหนดกลยุทธ์

หลังจากที่ได้มีการวิเคราะห์ถึงปัจจัยภายนอกและภายในแล้ว ผู้บริหารต้องตัดสินใจกำหนดกลยุทธ์ขององค์กรและกลยุทธ์การทำงานขององค์กร โดยการเปรียบเทียบจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด ก็คือการวิเคราะห์ SWOT นั้นเอง เพื่อหาจุดแข็งขององค์กรแล้วหาโอกาสพร้อมกับกำจัดอุปสรรค และบรรเทาจุดอ่อนภายในองค์กร

ขั้นตอนที่ 5 การดำเนินการกลยุทธ์

การกำหนดกลยุทธ์ต้องมีความเหมาะสมและผู้จัดการด้านกลยุทธ์ต้องมีความแน่ใจว่ากลยุทธ์ใหม่นี้จะสามารถนำมาปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ใน การกำหนดกลยุทธ์ ต้องได้รับการสนับสนุนการตัดสินใจ โดยพิจารณาจากโครงสร้างขององค์กรที่เหมาะสม เทคโนโลยีฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ ระบบข้อมูล วัฒนธรรมองค์กร และรูปแบบการเป็นผู้นำถือเป็นกลยุทธ์ขององค์กรที่ต้องมีความสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อมภายนอกขององค์กรนั้นด้วย เพื่อให้ทุกฝ่ายมีส่วนร่วมในการดำเนินกลยุทธ์

ขั้นตอนที่ 6 การควบคุมกลยุทธ์

องค์ประกอบสุดท้ายของกระบวนการบริหารกลยุทธ์ คือการควบคุมกลยุทธ์ ซึ่งได้รับการออกแบบให้สนับสนุนผู้จัดการในการประเมินผลถึงความก้าวหน้าขององค์กรพร้อม กัน กับ กลยุทธ์ และเมื่อมีข้อขัดแย้งเกิดขึ้นก็จะต้องมีมาตรการแก้ไข ระบบต้องทำให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพและมีความยืดหยุ่นในการปรับให้เข้ากับเงื่อนไขที่เปลี่ยนไปถ้าระบบสามารถควบคุมได้ทั้งหมด องค์กรก็ต้องพัฒนาระบบชี้วัดระบบข้อมูล และกลไกเฉพาะด้านที่สามารถควบคุมถึงความก้าวหน้าได้ (วิเชียร วิทญูตม, 2553:31)

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

เป็นการเน้นการบริหารปัจจัยต่างๆทั้ง 7 ด้านพร้อมกันซึ่ง Mc.Kensey ได้ดัดแปลงกรอบแนวทางการบริหารของแอนโทนีแห่งฮาร์วาร์ดเป็นรูปแบบการบริหาร ดังนี้

1. กลยุทธ์ (Strategy) เป็นแนวทางในการดำเนินการขององค์กรที่สอดคล้องกับจุดมุ่งหมาย เพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก

2. โครงสร้าง (Structure) คุณลักษณะขององค์กรที่มองเห็นได้จากแผนภูมิขององค์กร ซึ่งแสดงให้เห็นขนาดของการควบคุม การรวมอำนาจ การกระจาย และอำนาจหน้าที่รวมถึงความสัมพันธ์ในแต่ละหน่วยงานขององค์กร

3. ระบบ (System) เป็นระเบียบวิธีปฏิบัติงานทุกอย่างทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ ที่จะต้องใช้เพื่อการดำเนินงานขององค์กรอย่างเป็นขั้นตอน เช่น ระบบของข้อมูล ระบบการควบคุมคุณภาพ ระบบการวัดมาตรฐานการทำงาน ระบบงบประมาณ ระบบบัญชี ระบบการฝึกอบรม ระบบการจ่ายค่าตอบแทน เป็นต้น

4. รูปแบบ (Style) เป็นแบบการบริหารหรือแบบความเป็นผู้นำของผู้บริหาร ซึ่งจะสะท้อนให้เห็นได้จากวัฒนธรรมขององค์กร

5. **พนักงาน (Staff)** หมายถึง ทรัพยากรมนุษย์ขององค์กรที่จะต้องมีการประสานระหว่างหน่วยงานเพื่อให้การปฏิบัติการณ์ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ

6. **ค่านิยมร่วม (Shared Values)** หมายถึง เป้าหมายที่ดีที่สุด (Super ordinate Goals) มักจะไม่กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ค่านิยมร่วมจะเป็นแนวความคิดรากฐานของการสร้างธุรกิจขึ้นมา และเป็นทิศทางในอนาคตที่มีผู้บริหารระดับสูงต้องการให้ซึมซาบไปทั่วทั้งองค์กร

7. **ทักษะ (Skill)** หมายถึง ความสามารถในการบริหารและการปฏิบัติการของบุคลากรในหน่วยธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ

จากข้อมูลดังกล่าว ผู้วิจัยสรุปได้ว่า องค์ประกอบของการจัดการเชิงกลยุทธ์ 1) การวางแผน 2) การนำแผนไปปฏิบัติ 3) การติดตามและประเมินผล โดย ขั้นตอนการวางแผน คือการกำหนดวิสัยทัศน์ ภารกิจเป้าหมาย วัตถุประสงค์ และปัจจัยแห่งความสำเร็จ ตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกภายใน (SWOT Analysis) และ สภาพแวดล้อม ทางการแข่งขันทางธุรกิจ (five forces model) การจัดทำกลยุทธ์ โดยคัดเลือกกลยุทธ์ที่เหมาะสมเพื่อนำไปปฏิบัติต่อไป ในส่วนของการ นำแผนไปปฏิบัติ (Strategic Implementation) คือ การมอบหมายงานหรือโครงการให้แต่ละฝ่ายนำไปปฏิบัติ เกี่ยวกับกิจกรรมด้านการบริหารงานบุคคล และกระบวนการทางด้านธุรกิจเป็นสำคัญ การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติที่ประสบผลสำเร็จ ขึ้นอยู่กับปัจจัย 2 อย่าง คือ องค์กรที่มีการจัดการระบบที่ดี และ บุคลากรที่มีความสามารถ การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติให้บรรลุผลตามเป้าหมายได้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขของสภาพแวดล้อม ดังนั้นต้องปรับกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ต้องใช้ศิลปะมากกว่าการใช้ศาสตร์ และการเสริมสร้างองค์กรให้มีความสามารถ ต้องทำเป็นอันดับแรก เพื่อให้การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติให้ ประสบผลสำเร็จ ทำได้ 3 วิธี 1) เลือกคนที่มีความสามารถเข้าทำงานในตำแหน่งที่สำคัญ 2) สร้างความสามารถหลักและสมรรถภาพทางการแข่งขัน 3) จัดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ และขั้นตอนการติดตามและการประเมินผล (Evaluation Control) คือ การควบคุมและการประเมินผล เป็นงานของผู้บริหารระดับสูงเพื่อการขอสอบว่า ผลการดำเนินงานบรรลุผลตามแผนที่กำหนดไว้มากน้อยเพียงใด ถ้าไม่เป็นไปตามแผนก็จะได้ทำการปรับปรุงแก้ไขต่อไป และมีขั้นตอนในการควบคุมกลยุทธ์ มี 5 ขั้นตอน คือ 1) กำหนดสิ่งที่จะทำการวัดผล 2) กำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน 3) วัดการปฏิบัติงานจริง 4) เปรียบเทียบการปฏิบัติงานจริงกับมาตรฐาน 5) ปฏิบัติการแก้ไขให้ถูกต้อง ขั้นตอนการควบคุมก่อนการปฏิบัติตามกลยุทธ์ มี 3 รูปแบบคือ 1) การควบคุมสมมุติฐาน 2) การตรวจกลยุทธ์ 3) การควบคุมการปฏิบัติ และเครื่องมือที่นำมาใช้ในการวัดผล ประกอบด้วย 1) การใช้เกณฑ์ด้านการเงิน 2) การใช้หลักบริหารตามวัตถุประสงค์ MBO 3) การใช้ต่อแบบ Balanced Scorecard 4) การใช้การเปรียบเทียบ Benchmarking (সাโรজনী ওপিথকীশ্বিন, 2550) ทั้งนี้โอกาสและอุปสรรคภายนอก จะเกี่ยวข้องกับแนวโน้มเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม ประชากรศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การเมือง กฎหมาย รัฐบาล เทคโนโลยี และการแข่งขัน รวมถึงเหตุการณ์ที่สามารถก่อให้เกิดประโยชน์หรืออันตรายในอนาคตอย่างมีนัยสำคัญ โอกาสและอุปสรรคจะอยู่เหนือการควบคุมขององค์กรอย่างมากมาย ดังนั้นจึงเป็นคำว่าภายนอก โอกาสและอุปสรรครวมถึงการออกกฎหมาย การแนะนำผลิตภัณฑ์ใหม่โดยคู่แข่ง ความหยายนะของประเทศ หรือการลดค่าเงินดอลลาร์ ความแข็งแกร่งของคู่แข่งสามารถเป็น

อุปสรรคได้ โดยสามารถพิจารณา การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก โดยวิเคราะห์ PESTDI ได้แก่ 1) สภาพแวดล้อมทางการเมืองและกฎหมาย (Political -Legal) 2)สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ (Economic) 3) ทางสังคม (social) 4) ทางเทคโนโลยี (Technological) 5) ทางประชากรศาสตร์ (Demographic) และ 6) ทางต่างประเทศ (International) เพื่อทราบโอกาส หรือ Opportunities การเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมที่มีผลด้านบวกต่อองค์กร และอุปสรรคหรือ Threats (การเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมที่มีผลด้านลบต่อองค์กร (สาโรจน์ โอพิทักษ์ชีวิน,2550:13)

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

เครื่องมือที่ใช้ในการประเมินสภาวะแวดล้อมภายในองค์กร ประกอบด้วย 1.แนวคิดแห่งห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) 2. การประเมินผลวิเคราะห์ตาม 7S mckinsey model 3. การประเมินผลวิเคราะห์ตาม business function 4. การเปรียบเทียบกับคู่แข่ง benchmarking เพื่อทราบจุดแข็ง จุดอ่อน การหาช่องว่างที่ยังแตกต่างแล้วสร้างความได้เปรียบ ทั้งนี้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยเลือกวิธีการวิเคราะห์ภายในโดยใช้เครื่องมือ แนวคิดแห่งห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) โดยมีรายละเอียดตามภาพที่ 5 ดังนี้



จากภาพที่ 5 สามารถอธิบายแนวคิดแห่งห่วงโซ่คุณค่าแนวคิดแห่งห่วงโซ่คุณค่าได้โดยการแสดงให้เห็นถึง คุณค่า ทั้งหมดที่องค์กรมอบให้แก่ลูกค้า จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ภายในองค์กร แบ่งออกได้ 2 ประเภท

1. กิจกรรมพื้นฐาน (Primary activity) ประกอบด้วย

1.1 การนำวัสดุอุปกรณ์ สินค้ามาใช้ในธุรกิจ (Inbound logistics) กิจกรรมที่เกี่ยวกับการขนส่ง การจัดเก็บ และการแจกจ่ายวัตถุดิบ

1.2 การดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่ต้องประสานงานกัน (Operations) การแปรรูปวัตถุดิบให้เป็นสินค้า การบรรจุหีบห่อ /รักษาเครื่องจักร

1.3 การจัดส่งสินค้าออก (Outbound logistics) กิจกรรมเกี่ยวกับการจัดเก็บรวบรวม การจัดจำหน่ายสินค้าและบริการที่เสร็จแล้วไปยังผู้บริโภค และ การบริหารสินค้าคงคลัง

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

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

2. กิจกรรมสนับสนุน (Support activities) ประกอบด้วย

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

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

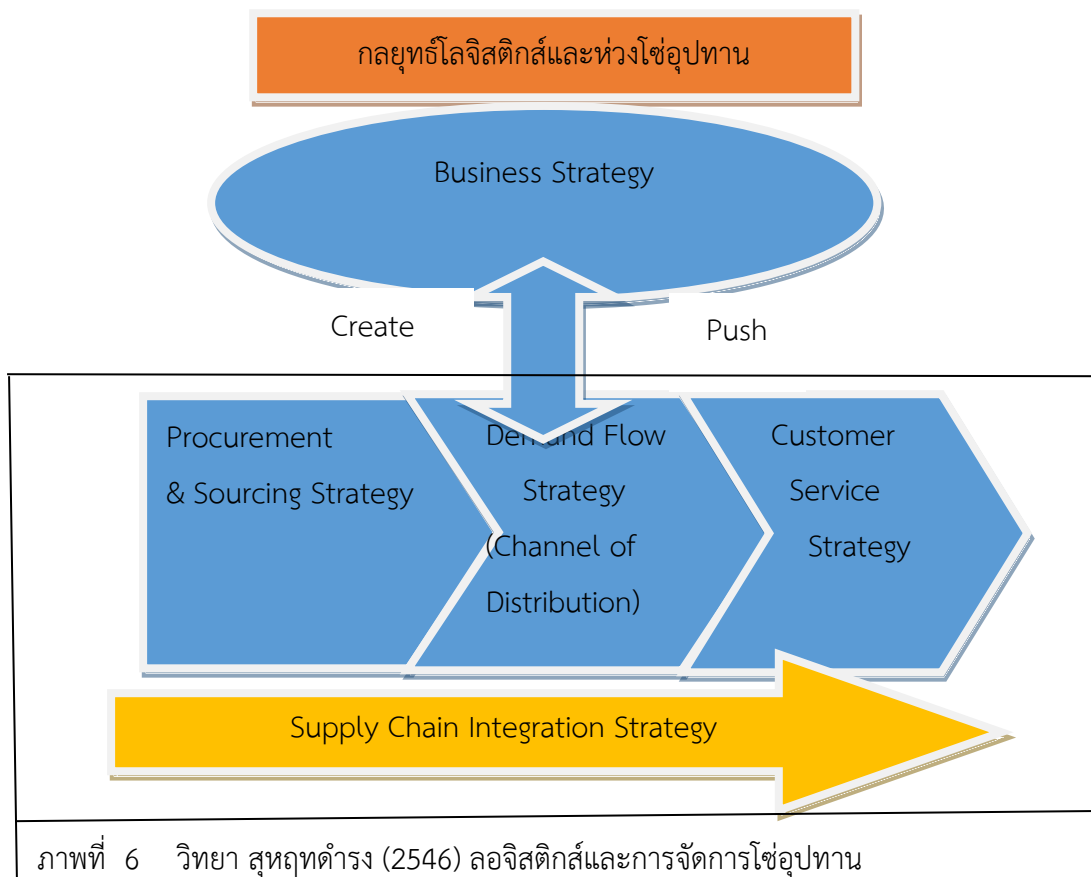
2.3 การพัฒนาเทคโนโลยี (Technology management) ได้แก่ การพัฒนา การออกแบบ สินค้า การออกแบบกระบวนการผลิต

2.4 การจัดซื้อสินค้า และ ปัจจัยการผลิต (Procurement) ได้แก่ การจัดหา หรือ การจัดซื้อ วัตถุดิบ เครื่องจักร เครื่องมือต่างๆ

ดังนั้นการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า จึงเป็นกระบวนการที่องค์กร บริษัททำการระบุกิจกรรมหลัก และการสนับสนุนที่เพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ในขั้นตอนสุดท้าย ซึ่งเกิดจากการวิเคราะห์กิจกรรมต่างๆของกระบวนการผลิตและกระบวนการจัดส่ง เพื่อลดต้นทุน หรือสร้างความแตกต่าง ห่วงโซ่คุณค่า แสดงให้เห็นถึงกิจกรรมภายในองค์กร หรือ บริษัทที่มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงปัจจัยการผลิต เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดจนถึงกระบวนการผลิต การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า จึงเป็นเครื่องมือกลยุทธ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์กิจกรรมภายในองค์กร โดยมีเป้าหมายที่ชัดเจนเพื่อการพัฒนาคุณค่า และเพิ่มประสิทธิภาพให้สูงสุด และสามารถลดต้นทุนการผลิต หรือ ค่าใช้จ่ายขององค์กรได้แบบมีนัยสำคัญ หรือมีความได้เปรียบในด้านการแข่งขันเมื่อเทียบกับคู่แข่ง ทั้งนี้การที่องค์กรจะได้เปรียบคู่แข่งขั้นและมีประสิทธิภาพสูงสุดได้ จำเป็นต้องมองเข้าไปภายในกิจกรรมหลักขององค์กร ทุกกระบวนการเพื่อหาจุดเสียเปรียบและจุดที่เป็นอุปสรรคในการทำงานทั้งหมด แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น และเปรียบเทียบศักยภาพและประสิทธิภาพกับคู่แข่งเป็นระยะ เพื่อหาจุดบกพร่องและทำการแก้ไขจนองค์กรมั่นใจว่าสามารถได้เปรียบเหนือคู่แข่งขั้นในประเด็นที่ตั้งเป้าหมายไว้ ผู้วิจัยจึงนำแนวคิดของห่วงโซ่คุณค่ามาวิเคราะห์ปัจจัยภายในในการวิจัยครั้งนี้

การจัดการโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์

หลายทศวรรษที่ผ่านมาธุรกิจพยายามนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุนธุรกิจ เช่น การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง การกระจายสินค้า การลดจำนวนสินค้าคงคลังลง หรือการบริหารคำสั่งซื้อ เป็นต้น ปัจจุบันหลายธุรกิจได้ยกระดับให้การจัดการโลจิสติกส์เป็นกลยุทธ์ธุรกิจ เรียกว่าเป็นการจัดการโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์หรือการจัดการโซ่อุปทานเชิงกลยุทธ์ (Strategic Management in Logistics and Supply chain) ซึ่งต้องมีการหลอมรวมหรือบูรณาการให้เข้ากับกลยุทธ์ธุรกิจเหตุผลหลักที่ทำให้ธุรกิจนำโลจิสติกส์มาเป็นกลยุทธ์ธุรกิจก็เพื่อเพิ่มผลกำไรให้กับกิจการในภาพรวม เพราะนอกจากจะลดต้นทุนให้กับกิจการได้แล้ว ยังเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการลูกค้า และสร้างความภักดีแก่องค์กรในระยะยาวด้วย ดังภาพที่ 6



ภาพที่ 6 วิทยา สุหฤตดำรง (2546) โลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน

จากภาพที่ 6 สรุปได้ว่าในกลยุทธ์การจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน เป็นการกำหนดนโยบายและกำหนดทิศทาง เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ขององค์กร โดยผู้บริหารระดับสูงเป็นผู้นำในการกำหนดนโยบายและประกาศใช้ ทั้งนี้การกำหนดกลยุทธ์ เป็นการค้นหาความต้องการของลูกค้า การวิเคราะห์แสวงหาวัตถุประสงค์ของลูกค้า วิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่ออาชีพ สภาวะเศรษฐกิจ สังคม การเมือง กฎหมาย เทคโนโลยีและวัฒนธรรมที่มีผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์ โดยกำหนดกลยุทธ์เริ่มจากจัดซื้อจัดหา การพยากรณ์ความต้องการ และการบริการลูกค้า

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้างานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้ โดยใช้วัตถุประสงค์ทางการศึกษามาเทียบเคียงกับการวิจัยครั้งนี้ ซึ่งผู้วิจัยสรุปงานวิจัยที่เกี่ยวข้องตามประเด็นของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ดังตารางต่อไปนี้

ผู้วิจัยได้ทบทวนข้อมูลเอกสารและงานวิจัย ตลอดจนวิทยานิพนธ์ต่างๆพบว่าที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เห็นภาพรวมที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัยกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิ่งขจร ประจวบคีรีขันธ์ พบประเด็นที่ใกล้เคียงเป็นสำคัญ ดังนี้

วิเศษ ศิริวัฒนกุล (2535) ได้ศึกษาปัญหาชายแดนไทย – พม่า เน้นเฉพาะปัญหาการค้าของหนีภาษีที่จะกระทบกระเทือนสัมพันธ์ภาพระหว่างประเทศทั้งสอง วัตถุประสงค์เพื่อให้เห็นถึงผลกระทบกระเทือนจากการลักลอบของหลบหนีภาษีข้ามแดน ระหว่างไทย – พม่า นอกจากนี้จะเป็นผลเสียทางด้านเศรษฐกิจต่อประเทศแล้ว ยังอาจจะเป็นผลทำให้กระทบกระเทือนสัมพันธ์ภาพอันดีระหว่างประเทศทั้งสอง เนื้อหาของการวิจัย กล่าวถึงปัญหาความขัดแย้งชายแดนไทย – พม่า การดำเนินการลักลอบสินค้าหนีภาษี เน้นให้เห็นถึงเส้นทางการเคลื่อนย้าย ขบวนการต่างๆผลกระทบจากการลักลอบสินค้าหนีภาษี ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่จะเป็นผลให้เกิดการกระทบกระเทือนสัมพันธ์ภาพอันดีระหว่างไทย – พม่า ทั้งการเมือง เศรษฐกิจ สังคม จิตวิทยา และการทหาร จากการศึกษาพบว่าเนื่องจากบริเวณชายแดนภาคใต้ของไทย – พม่า ยังมีข้าราชการคนไทยบางส่วนบางพวกมีผลประโยชน์ สร้างความร่ำรวยให้กับตนเอง โดยไม่คำนึงผลประโยชน์ของประเทศชาติ ประกอบกับทางพม่าให้การสนับสนุนการดำเนินการลักลอบสินค้าหลบหนีภาษี จึงเป็นการยากที่จะขจัดปัญหาดังกล่าวให้หมดสิ้นไปได้ ซึ่งผลจากการดำเนินการของนายทุนร่วมกับข้าราชการไทย – พม่าบางส่วนอาจจะเป็นผลให้เกิดการกระทบกระเทือนต่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างไทย – พม่าในอนาคต

ประกิจ ต่อชัชชะ (2539) ได้ศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาความขัดแย้ง เพื่อความร่วมมือพัฒนาเกี่ยวกับเขตทับซ้อนของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ระหว่างประเทศประเทศไทยกับพม่า วัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งจากการอ้างสิทธิเหนือเขตทับซ้อนของเขตเศรษฐกิจจำเพาะระหว่างประเทศทั้งสอง โดยพบว่า แนวทางแก้ไขปัญหาความขัดแย้งที่เหมาะสมกับความสัมพันธ์อันดีของสองประเทศ ควรมีจุดมุ่งหมายเพื่อความร่วมมือกันพัฒนาเกี่ยวกับเขตทับซ้อนของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยคู่กรณีควรดำเนินการเจรจาทำข้อตกลงระหว่างกัน เป็นสัญญาทวิภาคีที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการเคารพต่อสิทธิที่แต่ละฝ่ายมีอยู่ในเขตทับซ้อนของเขตเศรษฐกิจจำเพาะอย่างเป็นทางการ ซึ่งปัจจุบันพบว่ามีเพียงบันทึกข้อตกลงที่เชียงใหม่ พ.ศ. 2522 เกี่ยวกับการแสวงหาประโยชน์ร่วมกันจากทรัพยากรธรรมชาติที่ไม่มีชีวิต ประเภทก๊าซธรรมชาติและน้ำมันเท่านั้นที่มีความสอดคล้องกับแนวทางดังกล่าว ส่วนปัญหาความขัดแย้งในกรณีอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การ

ทำประมงในเขตทับซ้อนของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ยังคงเป็นปัญหาความขัดแย้งที่ไม่สามารถแก้ไขให้ ยุติไปได้ ซึ่งในกรณีนี้ได้ศึกษาถึงแนวทางแก้ไขปัญหาจากประสบการณ์ของต่างประเทศ พบว่า ประเทศทั้งสองควรเจรจาทำข้อตกลง กำหนดให้เขตทับซ้อนดังกล่าวเป็นเขตพื้นที่พัฒนาร่วม ทาง การประมงกำหนดให้มีคณะกรรมการร่วมทางการประมง ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนของทั้งสองประเทศมา จัดการดูแลให้เป็นตามสิทธิที่แต่ละฝ่ายมีอยู่อย่างเป็นธรรม

เกษรา หลิมพานิช (2539) ได้ศึกษาการค้าของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน วัตถุประสงค์ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนของศักยภาพและโอกาสขยายการค้าของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 5 ประเทศ ได้แก่ พม่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม กัมพูชา และสหภาพพม่า โดยศึกษาความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ และความเสียเปรียบเชิงเปรียบเทียบของ ไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้ประเทศใดมีศักยภาพสูงกว่ากัน สินค้าชนิดใดมีแนวโน้มที่ดีในตลาด ของแต่ละประเทศ แนวโน้มในการส่งเสริมการขยายการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน ควรเป็น ในทิศทางใด เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ผลจากการศึกษาโครงสร้างรายได้เปรียบโดย เปรียบเทียบ และโครงสร้างความเสียเปรียบโดยเปรียบเทียบของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ด้วยการวัด ค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ และการวัดค่าดัชนีความเสียเปรียบโดยเปรียบเทียบ ดังนี้

1. ไทยได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบกับพม่า ในการส่งออกสินค้าข้าว ยางพารา และน้ำตาล ทราย โดยข้าวมีดัชนีความได้เปรียบสูงสุด
2. ไทยได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบกับ สปป.ลาว ในการส่งออกสินค้าข้าว ยางพารา น้ำตาล ทราย นมและครีม และเสื้อผ้าสำเร็จรูป โดยข้าวมีค่าดัชนีความได้เปรียบสูงสุด
3. ไทยได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบกับสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ในการส่งออกสินค้าข้าว ยางพารา น้ำตาลทราย นมและครีม โดยน้ำตาลทรายมีดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบสูงสุด ข้าวมีค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบต่ำที่สุด เนื่องจากความเป็นคู่แข่งต่อกัน มีแนวโน้มรุนแรง ขึ้นในสินค้าข้าว
4. ไทยได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบกับสหภาพพม่า ในการส่งออกสินค้าข้าว ยางพารา นม และครีม และเสื้อผ้าสำเร็จรูป โดยยางพารามีค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบสูงสุด
5. ไทยได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบกับกัมพูชา ในการส่งออกสินค้าข้าว ยางพารา น้ำตาลทราย นมและครีม และเสื้อผ้าสำเร็จรูป โดยเสื้อผ้าสำเร็จรูปมีค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบสูงสุด
6. ไทยเสียเปรียบ โดยเปรียบเทียบกับพม่า การนำเข้าสินค้านมและครีมจากพม่า
7. ไทยไม่เสียเปรียบ โดยเปรียบเทียบในการนำเข้าสินค้าทุกชนิดจาก สปป.ลาว สาธารณรัฐ สังคมนิยมเวียดนาม กัมพูชา และพม่า

จากการศึกษาข้อสรุปว่า หากไทยสามารถประสานเศรษฐกิจการค้าของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้ จะทำให้ภูมิภาคนี้กลายเป็นกลุ่มเศรษฐกิจที่ยิ่งใหญ่ ที่เป็นทั้งตลาดภายในที่เข้มแข็ง และเป็นแหล่งผลิตที่ทรงพลัง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก และเพิ่มอำนาจต่อรองกับกลุ่มการค้าต่างๆได้

ชินชิวา ชีวะธรรม (2540) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับพม่า พ.ศ. 2535-2538 วิเคราะห์ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค และส่งเสริมความสัมพันธ์ วัตถุประสงค์ วิเคราะห์ปัจจัยส่งเสริม และเป็นอุปสรรคในการพัฒนาความสัมพันธ์ เพื่อเปรียบเทียบและพิจารณาว่าปัจจัยด้านใดจะมีอิทธิพลมากกว่ากัน ซึ่งจะส่งผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทั้งสอง ทั้งที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นต่อไปในอนาคต การศึกษาครั้งนี้ครอบคลุมระยะเวลาประมาณ 4 ปี คือ ในช่วงคาบเกี่ยวรัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุนและรัฐมนตรี นายชวน หลีกภัย ซึ่งเป็นช่วงที่เกิดการพัฒนาความร่วมมือด้านเศรษฐกิจที่สำคัญในอาเซียนนั่นคือ ความร่วมมือในเขตการค้าเสรีอาเซียน และเกิดโครงการพัฒนาและร่วมมือทางเศรษฐกิจที่สำคัญในภาคใต้ของประเทศไทย เช่น โครงการสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ ซึ่งโครงการต่างๆมีส่วนช่วยยกระดับ และกระชับความสัมพันธ์ ความร่วมมือระหว่างไทย - พม่าได้ดีมากขึ้น ในช่วงเวลาดังกล่าว การเปลี่ยนแปลงในสภาวะทางการเมืองและเศรษฐกิจโลกก็มีส่วนเป็นแรงผลักดันให้มีการปรับเปลี่ยนทิศทางของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ที่จำเป็นต้องพึ่งพาและร่วมมือกัน เพื่อให้เกิดความเจริญก้าวหน้าของประเทศต่อไป จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างไทย - พม่า มีบทบาทและมีน้ำหนักมากกว่าปัจจัยที่เป็นอุปสรรค กล่าวคือ ประเทศไทยและพม่ามีความสัมพันธ์ในลักษณะของการพึ่งพาอาศัยกัน และมีความร่วมมือระหว่างประเทศในด้านการเมือง ความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม ในระดับท้องถิ่นและระดับชาติ ที่เป็นไปตามแนวคิดเรื่องการพึ่งพาซึ่งกันและกัน กล่าวคือ ความจำเป็นด้านเศรษฐกิจ การเมือง และสังคม ทำให้ประเทศต่างๆ ต้องมาแสวงหาความร่วมมือ และแลกเปลี่ยนความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยมีลักษณะของการติดต่อกันหลายช่องทาง ไม่มีการจัดลำดับความสำคัญของปัญหาอย่างชัดเจน และมีการใช้การเจรจาแก้ไขปัญหามากกว่าการใช้กำลังทหาร จากการศึกษาทั้งสองประเทศมีความร่วมมือในระดับอนุภาค ในโครงการพัฒนาเขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ และต่างเป็นภาคีในสมาคมอาเซียน ซึ่งได้มีการพัฒนาความร่วมมือในสาขาต่างๆเพิ่มขึ้นมาก ก็เป็นการส่งเสริมให้ความสัมพันธ์ทั้งสองประเทศกระชับแน่นแฟ้นยิ่งขึ้น ผลสรุปจากการวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่า แม้ว่าประเทศไทยและพม่าจะมีปัญหาความขัดแย้งหลายประการ แต่เนื่องจากทั้งสองประเทศมีความสัมพันธ์และความร่วมมือที่ดีด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม ในระดับท้องถิ่น ระดับชาติ และระดับอนุภาค รวมทั้งมีกลไกดำเนินการหลายประการเพื่อแก้ไขปัญหามาอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด และเห็นความจำเป็นพึ่งพาอาศัย

กัน สิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยที่นำไปสู่ความพยายามในการคลี่คลายอุปสรรคระหว่างกันทั้งนี้ เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ให้ดีขึ้น เพื่อความก้าวหน้าของทั้งสองต่อไปในอนาคต

มะรุดีน ประสู (2542) ได้ศึกษาการดำเนินธุรกิจส่งออกตามแนวชายแดนไทย – พม่า : ศึกษาเฉพาะอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันของธุรกิจการส่งออก ตามแนวชายแดนไทย – พม่า รูปแบบการบริหารธุรกิจการส่งออก และเสนอแนะแนวนโยบายการปรับปรุงธุรกิจการส่งออกตามแนวชายแดนไทย – พม่า วิธีการศึกษา ใช้การเก็บข้อมูลจากเอกสารและข้อมูลจากการสัมภาษณ์จากผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญ จำนวน 14 คน ได้แก่ ผู้ประกอบการธุรกิจส่งออก ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และภาคเอกชน นำมาวิเคราะห์เชิงเนื้อหา จากการศึกษาพบว่า

1. สภาพปัจจุบันของการดำเนินธุรกิจส่งออกตามแนวชายแดนไทย – พม่า แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การค้ากับประเทศที่สาม และการค้ากับประเทศพม่าโดยตรง ซึ่งมีสินค้าที่ส่งออก 4 อันดับแรก ได้แก่ ผลไม้ ยางพารา พลาสติก บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป นอกจากนี้ยังมีสินค้าลักลอบการส่งออก ได้แก่ โค กระบือ ผัก ผลไม้ เสื้อผ้า และผลิตภัณฑ์พลาสติก มูลค่าการค้าชายแดนช่วง 8 เดือนแรก ของปี 2541 มีมูลค่าร้อยละ 36.8 เนื่องจากประเทศพม่าประสบปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำ ทำให้การค้าชายแดนมีมูลค่าลดลง ส่วนแนวโน้มการส่งออกคาดว่าแนวโน้มดีขึ้นบ้างจากนโยบายการแก้ปัญหาของรัฐบาล ในด้านการลักลอบส่งสินค้าออกนั้น ได้แก่ ข้าวสาร ผัก ผลไม้ เสื้อผ้า ผลิตภัณฑ์พลาสติก ทั้งนี้ เนื่องจากการหลีกเลี่ยงภาษีของประเทศพม่า และการกีดกันอย่างเข้มงวดของทางการพม่า รวมถึงกฎระเบียบขั้นตอน และพิธีการทางศุลกากรที่ยุ่งยาก ปัญหาในทางปฏิบัติได้แก่ ปัญหาด้านขั้นตอนในการให้บริการและปัญหาด้านกฎระเบียบ

2. ลักษณะทั่วไปของธุรกิจพบว่า ส่วนใหญ่มีระยะเวลาดำเนินธุรกิจตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป ภูมิหลังของผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 30-39 ปี ซึ่งจบการศึกษาระดับปริญญา ร้อยละ 50.0 การบริหารงานนั้น ครั้งหนึ่งมีการดำเนินงานแบบเจ้าของคนเดียว รองลงมาเป็นการดำเนินงานแบบห้างหุ้นส่วนและบริษัท การแบ่งส่วนงานของกาบริหาร ส่วนใหญ่ไม่มีการแบ่งส่วนงานที่เป็นแผนกอย่างชัดเจน ขณะที่ด้านการเงินเป็นการบริหาร โดยผู้ประกอบการหรือบุคคลในครอบครัวเป็นผู้จัดทำบัญชีเองถึงร้อยละ 75.0 ประมาณ 25 เปอร์เซ็นต์ จากบุคคลภายนอกมาทำบัญชีให้ การบริหารการส่งออกมีการวางแผน ซึ่งจัดขึ้นความต้องการลักษณะไม่สลับซับซ้อน ประกอบด้วยผู้ประกอบการ ผู้จัดการ และเจ้าหน้าที่แผนกต่างๆ การจัดสรรบุคลากรนั้น คัดเลือกตามความต้องการของธุรกิจ โดยพิจารณาจากความรู้ความสามารถที่ตรงกับภาระงาน ด้านการอำนวยความสะดวกจะมีเจ้าของธุรกิจเป็นผู้มอบหมายงานแบบวาจา ที่มาของแหล่งเงินทุนในการดำเนินธุรกิจได้จากแหล่งเงินทุนนอกระบบ

เช่น เงินทุนส่วนตัว กู้จากญาติพี่น้อง เป็นต้น และจากเจ้าหนี้เงินกู้ ละจากธนาคารพาณิชย์ ร้อยละ 37.5

3. ความคิดเห็นของภาครัฐและภาคเอกชน ในการปรับปรุงการจัดการดำเนินธุรกิจส่งออก ตามแนวชายแดนไทย - พม่า ได้แก่ การกำหนดนโยบายส่งเสริมการค้าและการส่งออกที่จะช่วยลด ต้นทุนร้อยละ 66.00 การจัดตั้งเขตส่งออกเพื่อลดขั้นตอนพิธีศุลกากรที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก หรือก่อให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการ การส่งเสริมการศึกษาและการพัฒนาคุณภาพของสินค้า ส่งออก ส่งเสริมด้านข้อมูลข่าวสารการตลาด การส่งออกเฉพาะเขต การอำนวยความสะดวก การ ประสานความร่วมมือระหว่างเจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้องกับผู้ค้าหรือผู้ส่งออก

ข้อเสนอแนะ ได้แก่ ควรปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความยืดหยุ่น มีการนำระบบคอมพิวเตอร์ มาใช้ในพิธีศุลกากร ควรมีการอบรมให้ความรู้ในการพัฒนาเทคโนโลยีด้านผลิตภัณฑ์ให้มีคุณภาพ พัฒนามาตรฐานสินค้าและบรรจุภัณฑ์ที่มีคุณภาพ รวมถึงการจัดเก็บข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่อง และ พัฒนาให้จังหวัดนครราชสีมาเป็นตลาดชายส่งผลผลิตสินค้าทางการเกษตรเพื่อส่งออก

กรวิทย์ เกาะกลาง (2542) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทย - พม่า พ.ศ. 2538 - 2542 วิเคราะห์ปัจจัยที่เสริมสร้างความสัมพันธ์อันดี วัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง ประเทศไทย - พม่า โดยเฉพาะปัจจัยที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศทั้งสอง ศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทั้งสองว่ามีปัจจัยอะไรบ้างที่ส่งเสริมให้เกิดความเข้าใจอันดีต่อกัน และ ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศ ศึกษาปัจจัยที่ก่อให้เกิดความ ร่วมมือในการพัฒนาสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย - พม่า - ไทย (IMT-GT) และศึกษาการ ประสานงานขององค์กรที่เกี่ยวข้องของไทยทั้งระดับท้องถิ่นและระดับชาติ ว่าสอดคล้องตรงกัน ใน การแก้ปัญหาที่พม่าได้ตรงตามเป้าหมายที่ตั้งไว้หรือไม่ และตรงกับสมมติฐานในการศึกษาว่า ความสัมพันธ์ระหว่างไทย - พม่าในอนาคตย่อมจะดีขึ้นกว่าปัจจุบัน ถ้าหากมีการประสาน ความสัมพันธ์เป็นที่ยอมรับกันได้ทั้ง 2 ฝ่าย คือ ไทย - พม่า จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่เสริมสร้าง ความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศทั้งสอง ส่งผลดีต่อความสัมพันธ์ระหว่างไทย - พม่า จริงตาม วัตถุประสงค์และสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยมีการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกันมากขึ้น ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การร่วมมือระดับท้องถิ่น โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ ได้ร่วมมือกันพัฒนาพื้นที่ร่วมกัน (JDA) และโครงการสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ (IMT-TG) แม้จะประสบกับภาวะชะงักงันไปบ้าง การร่วมมือ ระหว่างสองประเทศจนถึงปัจจุบันมีแนวโน้มก้าวหน้าไปด้วยดี และยังก่อให้เกิดประโยชน์กับ ประชาชนทั้งสองฝ่าย

สุรพล เมฆตะวันฉาย (2543) ได้ศึกษาผลกระทบการเมืองจากวิกฤตเศรษฐกิจ ในปี พ.ศ. 2540 ศึกษาเปรียบเทียบกรณีประเทศไทยและประเทศพม่า วัตถุประสงค์ ศึกษาสาเหตุจากการเข้าขอความช่วยเหลือจากองค์กรระหว่างประเทศของประเทศไทย มีความแตกต่างกับประเทศพม่าที่จัดการวิกฤตด้วยตนเองเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจของประเทศไทย กำหนดยุทธศาสตร์ใหม่ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต เพื่อความมั่นคงและมีเสถียรภาพของประเทศในอนาคต เพื่อให้สังคมมีแนวคิดใหม่ ไม่ควรนำเอาเศรษฐกิจเป็นตัวชี้นำ โดยที่ยุทธศาสตร์ใหม่ควรให้ความสำคัญในเรื่องความเป็นปึกแผ่นของสังคม และความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อมมากกว่าการวัดรายได้เพียงอย่างเดียว กรณีวิกฤตการณ์ทางการเงินที่เกิดขึ้นในประเทศไทย และขยายไปสู่ทั่วภูมิภาคเอเชีย สาเหตุของปัญหาส่วนใหญ่ แต่ละประเทศมีความใกล้เคียงกัน เช่นเกิดจากการขาดดุลบัญชีเดินสะพัด เป็นจำนวนมากติดต่อกันหลายปี การที่รัฐบาลอนุญาตให้ผ่อนปรน นำเงินตราเข้าอย่างเสรี ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจในประเทศมีการกู้ยืมเงินเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ โดยมีเงินทุนส่วนใหญ่ที่นำเข้ามาเป็นการกู้ยืมระยะสั้น แต่นำลงทุนในประเทศเป็นโครงการอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเป็นการลงทุนระยะยาว ผู้ลงทุนจากต่างประเทศเกิดความไม่มั่นใจในประเทศไทยก่อนและความไม่มั่นใจได้ลุกลามไปทั่วภูมิภาค ผลกระทบที่ตามมา เงินได้ทยอยไหลกลับออกจากประเทศไทยและภูมิภาค ประกอบกับมีการเก็งกำไรในค่าเงินทั่วภูมิภาคเอเชีย เนื่องจากการคาดการณ์ว่าค่าเงินในภูมิภาคนี้จะลดลงเป็นอย่างมาก และได้ก่อให้เกิดปัญหาการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดเป็นอย่างมากติดต่อกัน จึงทำให้ไม่มีความสามารถในการชำระหนี้เงินกู้ให้กับต่างประเทศ รัฐบาลของแต่ละประเทศได้ดำเนินนโยบายต่างๆ เพื่อให้ประเทศเข้าสู่ภาวะปกติ โดยได้ออกแผนนโยบายต่างๆ เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ และเร่งออกมาตรการต่างๆ เพื่อให้ประเทศมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและการเมือง ประเทศพม่า รัฐบาล เพื่อให้ประเทศมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและการเมือง ประเทศพม่า รัฐบาล เลือกริธีจัดการแก้ไขปัญหาด้วยตนเอง แตกต่างกับประเทศไทยเป็นอันมาก โดยที่ไม่หวังพึ่งพาการช่วยเหลือจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

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

ประเทศไทย – พม่า มีจุดเน้นเกี่ยวกับการท่องเที่ยว การค้าชายแดน และปัญหาแรงงานข้ามชาติซึ่งสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลพม่าที่สนับสนุน ความร่วมมือด้านการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคมากขึ้น

สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์และคณะ (2554) ได้สังเคราะห์งานวิจัยด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอาหาร การศึกษามีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดประเด็นงานวิจัย ระดับชาติ ด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารที่ควรได้รับการสนับสนุน อย่างจริงจัง จากหน่วยงานภาครัฐในระยะ 5 ปีข้างหน้า จากข้อค้นพบที่ได้รับระหว่างการทบทวน ผลงานการวิจัยในต่างประเทศ และการทบทวน ยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอาหารทั้งในประเทศและต่างประเทศ การศึกษาได้จัดทำร่างเบื้องต้นของความต้องการงานวิจัย เพื่อนำเสนอขอรับฟังความคิดเห็นต่อที่ประชุมที่ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านสินค้าเกษตรและอาหารและด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จากผลการให้คะแนนความสำคัญของแต่ละประเด็นปัญหาที่รวบรวมได้จากความเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม สามารถสรุปได้เป็นประเด็นงานวิจัยที่ได้รับการพิจารณาว่ามีความสำคัญ ซึ่งประเด็นงานวิจัยที่มีความสำคัญ เหล่านี้ได้ถูกนำไปเปรียบเทียบกับผลงานวิจัยที่ผ่านมาในประเทศ เพื่อฉายภาพให้เห็นถึงช่องว่างทางความรู้ ซึ่งเป็นประเด็นที่ควรได้รับการศึกษาเพิ่มเติมในงานวิจัยในอนาคต ในขั้นตอนสุดท้าย การศึกษาได้นำเสนอยุทธศาสตร์งานวิจัยด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอาหาร ซึ่งแบ่งประเด็นงานวิจัยออกเป็น 3 กลุ่มยุทธศาสตร์ แยกตามขอบ เขตและระดับผลลัพธ์ที่ จะเกิดกับ ชีตความสามารถในการแข่งขันของ อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารของไทย งานวิจัยในกลุ่มแรกเป็นงานวิจัยที่มุ่งเน้นการแก้ไขจุดอ่อนขั้นพื้นฐานที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพด้าน โลจิสติกส์ในห่วงโซ่สินค้าเกษตรและอาหารของไทย งานวิจัยในกลุ่มที่สองเป็นงานวิจัยที่เสริมสร้างความเข้มแข็งให้การจัดการโลจิสติกส์และ โซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารของไทย ส่วน งานวิจัยในกลุ่มที่สามเป็นงานวิจัยที่มุ่งสร้างโอกาสและความยั่งยืนให้กับอุตสาหกรรมสินค้าเกษตร และอาหารของไทย

ลีธา เจนศิริศักดิ์ และคณะ (2555) จากกรอบข้อตกลงระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงและอาเซียนส่งผลให้เกิด การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศด้านโลจิสติกส์ซึ่งมีผลกระทบต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจการค้า โครงการวิจัยนี้มีเป้าหมายในการรวบรวมการศึกษาและวิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในระดับมหภาคในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อสรุปบทเรียนและสังเคราะห์องค์ความรู้ พร้อมทั้งเสนอแนะประเด็นการวิจัยต่อยอดด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานไทย เพื่อรองรับการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยประเด็นการศึกษาเพื่อกำหนดกรอบการทบทวนและสังเคราะห์องค์ความรู้ใน 3 ประเด็น ได้แก่ (1) ศักยภาพด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของไทยในพื้นที่ภาค

ตะวันออกเฉียงเหนือ ในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (2) กรอบข้อตกลงเกี่ยวกับกฎระเบียบและกฎหมาย และ (3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่ง

ผลการศึกษาในประเด็นศักยภาพด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของไทยในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลง การค้าและการลงทุนเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นส่วนสำคัญให้ผลได้โดยรวมทางเศรษฐกิจของประเทศเพิ่มขึ้น แต่ผลได้เพิ่มทางเศรษฐกิจมีความเป็นธรรมระหว่างประเทศหรือไม่เป็นประเด็นที่ต้องศึกษาเพิ่มเติมต่อไป ควรมีการศึกษาในรายละเอียดถึงปัญหาในปัจจุบันและอนาคต รวมทั้ง ความพร้อมของผู้ประกอบการในส่วนภูมิภาค โดยเฉพาะจังหวัดชายแดน และจังหวัดที่ถูกกำหนดให้อยู่ในเส้นทางขนส่ง

ผลการศึกษาในประเด็นกรอบข้อตกลงความร่วมมืออาเซียน พบว่า ส่วนใหญ่เป็นการศึกษาวิจัยเพื่อการประเมินความก้าวหน้าของการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ และศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมของการเข้าร่วมในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน และมุ่งเน้นเรื่องการจัดอุปสรรคในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ แต่ยังขาดการศึกษาถึงการประสานผลประโยชน์ระหว่างประเทศ (Political Economy) และยังขาดการใช้เครื่องมือที่หลากหลาย เช่น เครื่องมือการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ หรือเศรษฐมิติ นอกจากนี้ ข้อมูลระดับนานาชาติยังมีค่อนข้างจำกัดโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของแต่ละประเทศซึ่งมีความแตกต่างกันมาก

ผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่ง พบว่า มีการวางแผนพัฒนาและก่อสร้างที่เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภูมิภาคอื่นๆในประเทศไทย และภูมิภาคในลุ่มน้ำโขง ซึ่งควรมีการศึกษาเพิ่มเติมโดยละเอียด เช่น การศึกษาวิเคราะห์เพื่อบูรณาการแผนงานและโครงการของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน การศึกษาชนิดสินค้า ปริมาณ และเส้นทางการขนส่งสินค้าโดยรูปแบบการเดินทางต่างๆ ระหว่างประเทศในอนาคต และ การศึกษาเกี่ยวกับการบริหารจัดการรวมถึงต้นทุนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งทุกรูปแบบให้เกิดประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และไม่เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมน้อยที่สุด

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “การศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์” เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 2) เพื่อศึกษาปัจจัยภายในและภายนอก ของด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รวมถึงศึกษาบริบทโลจิสติกส์การค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 3) เพื่อศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้า สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

เพื่อให้การวิจัยดำเนินไปตามระเบียบวิธีวิจัยและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้ ผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนการดำเนินการวิจัยไว้ 3 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 เพื่อศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ขั้นตอนที่ 2 เพื่อศึกษาปัจจัยภายในและภายนอก ของด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รวมถึงศึกษาบริบทโลจิสติกส์การค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ขั้นตอนที่ 3 สรุปและได้ผลศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้า สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1. ศึกษาเชิงเอกสารจากข้อมูลพื้นฐานของการค้าชายแดน สถิติการนำเข้า-ส่งออกของการค้าชายแดนไทย-พม่า เอกสารเกี่ยวกับรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยและการจัดการโลจิสติกส์
2. สัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ด้านศุลกากร ได้แก่ นายด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผู้แทนหอการค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และ ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รวมทั้งสิ้น 17 ราย

ขั้นตอนที่ 2 ศึกษาปัจจัยภายในและภายนอกบริษัทโลจิสติกส์การค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ศึกษาเชิงเอกสาร จากข้อมูลศักยภาพและความพร้อมในพื้นที่ชายแดนไทย ที่มีพรมแดนร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน เอกสารรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย เอกสารยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดนเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน และจากการวิเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก

ขั้นตอนที่ 3 ศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

การวิจัยแบบการใช้เทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) ผู้วิจัยสร้างแบบสอบถามความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญจากข้อมูลที่ได้ศึกษาจากด้านการจัดการโลจิสติกส์และการค้าชายแดน จากนั้นนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิปรึกษาตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขก่อนนำไปสอบถามความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อหาฉันทามติ

กลุ่มเป้าหมาย

ผู้ให้ข้อมูลกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์โดยใช้เทคนิคเดลฟาย (Delphi technique) และใช้วิธีการเลือกผู้ให้ข้อมูลแบบเจาะจง (Purposive Selection) ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 17 ราย

กลุ่มที่ 1 ผู้เชี่ยวชาญ (นักวิชาการ) ด้านโลจิสติกส์ จำนวน 7 ราย

กลุ่มที่ 2 ผู้เชี่ยวชาญด้านการส่งออก จำนวน 5 ราย

กลุ่มที่ 3 ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าชายแดน จำนวน 5 ราย

วิธีดำเนินการ

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเทคนิคเดลฟายนั้น ผู้วิจัยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. ผู้วิจัยดำเนินการติดต่อกลุ่มตัวอย่าง โดยอธิบายขั้นตอนในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งการตอบแบบสอบถามต้องตอบให้ครบทั้ง 3 ครั้ง จากนั้นขอความร่วมมือผู้เชี่ยวชาญในการตรวจแบบสอบถามและให้ผู้เชี่ยวชาญส่งแบบสอบถามแต่ละรอบกลับคืน

2. นำข้อมูลจากแบบสอบถามชุดที่ 1 ที่เป็นแบบสอบถามปลายเปิดมาสร้างแบบสอบถามปลายปิดชนิดมาตราประมาณค่า 5 ระดับ ส่งกลับไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิกลุ่มเดิมตรวจสอบ

3. นำข้อมูลจากแบบสอบถามชุดที่ 2 มาวิเคราะห์หาค่ามัธยฐาน ฐานนิยม และค่าพิสัยควอไทล์เป็นรายข้อ และสร้างแบบสอบถามชุดที่ 3 โดยข้อคำถามเหมือนแบบสอบถามชุดที่ 2 แต่เพิ่มตำแหน่งค่ามัธยฐาน ค่าพิสัยควอไทล์ และตำแหน่งที่ผู้เชี่ยวชาญตอบ ส่งไปให้ผู้เชี่ยวชาญกลุ่มเดิมตอบ

4. นำข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามรอบที่ 3 มาวิเคราะห์หาค่ามัธยฐาน และค่าพิสัยควอไทล์เพื่อประกอบการพิจารณาความคิดเห็นสอดคล้องกัน (ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์น้อยกว่า 1.00) และมี

ความจำเป็นมากที่สุด (ค่ามัธยฐานตั้งแต่ 4.50 ขึ้นไป) เพื่อสรุปผลการวิจัยกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์

วิธีวิเคราะห์ข้อมูล

1. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษา มาดำเนินการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในองค์กรและภายนอกองค์กร โดยใช้การวิเคราะห์ SWOT หรือจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค จากนั้นนำผลการวิเคราะห์ SWOT มาจัดทำกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์ จากนั้นนำผลการวิเคราะห์ SWOT มาจัดทำทำข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ โดยใช้ตาราง Tows Matrix และการจับคู่ เพื่อกำหนดกลยุทธ์ 4 ประเภท ได้แก่ SO,WO,ST และWT และนำเสนอในลักษณะกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์ เหมาะสมในขั้นตอนต่อไป

2. ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยในครั้งนี้ทั้งด้วยตนเองและอีเมล โดยใช้แบบสอบถามทั้งหมด 3 รอบ และได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลในแต่ละรอบ ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลรอบที่ 1 จากแบบสอบถามปลายเปิดรอบที่ 1 ที่ให้ผู้เชี่ยวชาญแสดงความคิดเห็นอย่างอิสระที่เกี่ยวกับยุทธศาสตร์โลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์โดยนำคำตอบที่ได้มาประมวลตัดข้อความที่ซ้ำซ้อน หรือส่วนเกินไปจากขอบข่ายที่กำหนดไว้ ทำการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และนำผลที่ได้ไปสร้างแบบสอบถามในรอบที่ 2

2. การวิเคราะห์ข้อมูลในรอบที่ 2 จากแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ที่ให้ผู้เชี่ยวชาญจัดอันดับความสำคัญของข้อความแต่ละข้อที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่ามีความเป็นไปได้ โดยนำคำตอบที่ได้มาวิเคราะห์หาค่ามัธยฐาน ฐานนิยม ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ของคำถามแต่ละข้อ แล้วจึงนำผลที่ได้ไปสร้างแบบสอบถามรอบที่ 3 ที่มีการเพิ่มค่ามัธยฐาน ช่วยพิสัยควอไทล์ และน้ำหนักคะแนนที่ผู้เชี่ยวชาญท่านนั้นๆตอบในรอบที่ผ่านมา

3. การวิเคราะห์ข้อมูลในรอบที่ 3 จากแบบสอบถามซึ่งมีคำถามเหมือนแบบสอบถามรอบที่ 2 ที่ให้ผู้เชี่ยวชาญกลุ่มเดิมพิจารณาคำตอบของตน และนำคำตอบมาทำการวิเคราะห์หาค่ามัธยฐาน ฐานนิยม ความแตกต่างระหว่างมัธยฐานกับฐานนิยม และค่าพิสัยควอไทล์ แล้วนำมาอภิปรายผล ดังนี้

3.1 พิจารณาค่ามัธยฐานที่ได้จากคำตอบของผู้เชี่ยวชาญทั้งหมดและแปลความหมายตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ดังนี้

ค่ามัธยฐานตั้งแต่ 4.50 – 5.00 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญต้องการให้เกิดในระดับมากที่สุด

ค่ามัธยฐานตั้งแต่ 3.00 – 4.49 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญต้องการให้เกิดในระดับมาก

ค่ามัธยฐานตั้งแต่ 2.50 – 3.49 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญต้องการให้เกิดในระดับปานกลาง

ค่ามัธยฐานตั้งแต่ 1.50 – 2.49 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญต้องการให้เกิดในระดับน้อย

ค่ามัธยฐานตั้งแต่ 0.50 – 1.49 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญต้องการให้เกิดในระดับน้อยที่สุด

3.2 พิจารณาค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ โดยการคำนวณหาค่าความแตกต่างระหว่างควอไทล์ที่ 1 กับควอไทล์ที่ 3 ถ้าพิสัยระหว่างควอไทล์ที่คำนวณได้ของข้อความใดมีค่าตั้งแต่ 1.50 ลงมา แสดงว่าความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อข้อความนั้นสอดคล้องกัน ถ้าพิสัยระหว่างควอไทล์ของข้อความใดมีค่ามากกว่า 1.50 แสดงว่าความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อข้อความนั้นไม่สอดคล้องกัน

3.3 พิจารณาค่าฐานนิยมในแต่ละข้อ โดยการหาค่าความถี่จากข้อความที่เป็นคำตอบของแบบสอบถามแต่ละข้อ โดยให้ลำดับคะแนนจาก 1 ถึง 5 ระดับคะแนนใดที่มีความถี่สูงสุดถือเป็นค่าฐานนิยมของข้อความนั้น ในกรณีที่ค่าความถี่สูงสุดของระดับคะแนนเท่ากันและระดับคะแนนน้อยที่สุดอยู่ติดกันจะถือเอาค่ากลางระหว่างคะแนนทั้งสองเป็นฐานนิยมของข้อความนั้น สำหรับกรณีที่ความถี่สูงสุดของระดับคะแนนเท่ากัน แต่ระดับคะแนนไม่ได้อยู่ติดกันจะถือว่าระดับคะแนนทั้งสองนั้นเป็นฐานนิยมของความความนั้น

สรุป

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพโดยใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล 1) เพื่อศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 2) เพื่อศึกษาปัจจัยภายในและภายนอก ของด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รวมถึงศึกษาบริบทโลจิสติกส์การค้าชายแดนด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 3) เพื่อศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าสำหรับการค้าชายแดนด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดนด่านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์ โดยผู้เชี่ยวชาญที่ให้ข้อมูลประกอบไปด้วย

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง “การศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์” วัตถุประสงค์ในการศึกษาเพื่อศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดน ด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพื่อศึกษาปัจจัยภายในและภายนอก ของด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รวมถึงศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์การค้าชายแดนด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพื่อศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้า สำหรับการค้าชายแดนด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้แบ่งเป็น 3 ตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ผลการศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

- 1.1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร
- 1.2. ผลการสังเคราะห์ข้อมูลจากการวิเคราะห์เอกสาร

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมที่มีกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

- 2.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-พม่า บริเวณด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 2.2 ผลสังเคราะห์ข้อมูลสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อต้นทุนโลจิสติกส์การค้าชายแดนการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-พม่า บริเวณด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ตอนที่ 3 ผลการประมวลการศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

- 3.1 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญสำหรับการศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ตอนที่ 1

ผลการศึกษาข้อมูล1 ผลการศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

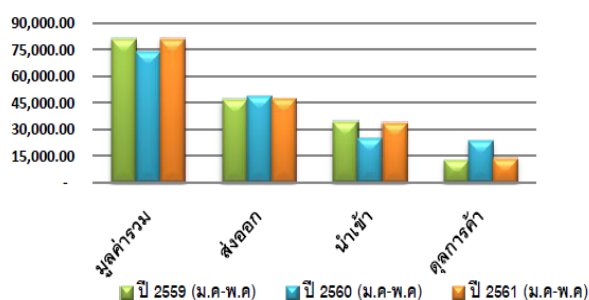
1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร

ภาวะการค้าชายแดนไทย - เมียนมา ในเดือนพฤษภาคม 2561 มีมูลค่าการค้ารวม 16,953.78 ล้านบาท เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนที่มีมูลค่า 15,683.17 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.10(YoY) โดยเป็นการส่งออกมูลค่า 10,268.15 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.38(YoY) และการนำเข้ามูลค่า 6,685.63 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.68(YoY) ไทยได้ดุลการค้า 3,582.52 ล้านบาท สำหรับช่วง 5 เดือนแรกของปี 2561(ม.ค.-พ.ค.) การค้าชายแดนไทยกับเมียนมามีมูลค่าการค้ารวม 81,035.81 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.47(YoY) โดยการส่งออกมีมูลค่า 47,356.08 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2.96(YoY) และการนำเข้ามีมูลค่า 33,679.73 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 33.53(YoY) ไทยได้ดุลการค้า 13,676.35 ล้านบาท

การค้าชายแดนไทย-เมียนมา มีการขยายตัวในภาพรวมมากที่สุดที่ร้อยละ 9.47 เพราะการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 33.53 โดยเป็นการนำเข้าก๊าซธรรมชาติเป็นหลัก ปริมาณร้อยละ 80 ของการนำเข้าทั้งหมด รองลงมาคือ สินค้าประมง เพราะเมียนมามีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ สำหรับสินค้าส่งออกหลักยังคงเป็นหมวดพลังงาน ได้แก่ น้ำมันดีเซล และน้ำมันสำเร็จรูปอื่น ๆ เนื่องจากเมียนมาอยู่ระหว่างพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ จึงต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจำนวนมาก นอกจากนี้สินค้าไทยที่นิยมในเมียนมารวมถึงนักท่องเที่ยวและต่างชาติที่เข้าไปลงทุนคือ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ เป็นต้น

เปรียบเทียบมูลค่าการค้าชายแดนไทย-เมียนมา ปี 2559 – 2561(ม.ค.-พ.ค.)

หน่วย: ล้านบาท



สถิติการค้าชายแดนไทย - เมียนมา				(%YoY)
หน่วย:	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	61/60
ล้านบาท	(ม.ค.-พ.ค.)	(ม.ค.-พ.ค.)	(ม.ค.-พ.ค.)	(ม.ค.-พ.ค.)
มูลค่ารวม	81,151.46	74,022.46	81,035.81	9.47
ส่งออก	46,832.81	48,800.47	47,356.08	-2.96
นำเข้า	34,318.65	25,221.99	33,679.73	33.53
ดุลการค้า	12,514.16	23,578.48	13,676.35	

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สำนักงานพาณิชย์จังหวัดกาญจนบุรี แจ้งว่า สถานการณ์การค้าชายแดนไทย-เมียนมา ด้านจังหวัดกาญจนบุรี มีสินค้าส่งออกที่สำคัญคือ ชิ้นส่วนเนื้อไก่เครื่องในไก่สดแช่แข็ง กาแฟสำเร็จรูปและเครื่องดื่มผสมกาแฟ ผลิตภัณฑ์อาหารเสริมและนม เครื่องปรุงรส เป็นต้น ซึ่งช่องทางบ้านพระเจดีย์สามองค์ ณ ตอนนี้นำประเทศสาธารณรัฐแห่งเมียนมาได้สั่งห้ามส่งออกเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทุกชนิด และห้ามใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ในการขนส่งสินค้า อนุญาตให้ใช้รถกระบะเล็กในการขนส่งเท่านั้น

มูลค่าการค้าชายแดนไทย - เมียนมา (รายสินค้า)

หน่วย : ล้านบาท

ที่	รายการสินค้าส่งออก	สัดส่วน	มูลค่าการส่งออก (ม.ค.-พ.ค.)	%YoY
1	น้ำมันดีเซล	7.67	3,630.87 2,697.47	2561 34.60
2	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	6.08	2,877.62 3,166.23	2560 -9.12
3	น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ	5.31	2,514.61 1,910.28	31.64
4	เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	4.54	2,152.02 2,278.89	-5.57
5	ผ้าฝ้ายและด้าย	4.33	2,050.19 1,914.44	7.09
6	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	3.44	1,629.82 2,552.33	-36.14
7	สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	3.12	1,476.04 1,843.71	-19.94
8	เครื่องโทรสาร โทรศัพท์ โทรศัพท์อุปกรณา	2.80	1,327.57 1,224.49	8.42
9	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	2.73	1,292.00 1,500.23	-13.88
10	ปูนซีเมนต์	2.64	1,251.27 1,334.07	-6.21
	อื่นๆ	57.34	27,154.06 28,378.33	-4.31
	มูลค่ารวม	100.00	47,356.08 46,800.47	-2.96

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ
โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

หน่วย : ล้านบาท

ที่	รายการสินค้านำเข้า	สัดส่วน	มูลค่าการนำเข้า (ม.ค.-พ.ค.)	%YoY
1	ก๊าซธรรมชาติ	81.62	27,488.42 19,582.92	40.37
2	สัตว์น้ำ	5.00	1,683.42 1,672.43	0.66
3	โค กระบือ สุกร แพะ แกะ	3.49	1,175.23 912.86	28.74
4	ผลิตภัณฑ์อื่นๆ จากสัตว์	1.80	606.86 565.79	7.26
5	เหล็ก	1.23	412.72 13.66	2,921.38
6	พืชน้ำมันและผลิตภัณฑ์	1.18	397.03 598.78	-33.69
7	ปลาหมึกสด แช่เย็น แช่แข็ง	0.93	314.23 233.84	34.38
8	เคมีภัณฑ์อินทรีย์	0.58	195.60 143.00	36.78
9	สินแร่ โลหะอื่นๆ เศษโลหะอื่น ๆ	0.58	194.45 140.26	38.64
10	ผลิตภัณฑ์ไม้อื่น ๆ	0.52	175.40 221.20	-20.71
	อื่นๆ	3.08	1,036.37 1,137.25	-8.87
	มูลค่ารวม	100.00	33,679.73 25,221.99	33.53

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ
โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

มูลค่าการค้าชายแดน รายด้าน

หน่วย : ล้านบาท

ที่	ด้านศุลกากร	สัดส่วน %	มูลค่าการส่งออก (ม.ค.-พ.ค.)	%YoY
1	ด้านศุลกากรแม่สอด	68.72	32,541.57 32,457.72	0.26
2	ด้านศุลกากรระนอง	15.49	7,334.77 10,460.27	-29.88
3	ด้านศุลกากรแม่สาย	8.97	4,248.26 3,498.62	21.43
4	ด้านศุลกากรเชียงแสน	4.98	2,360.21 1,779.95	32.60
5	ด้านศุลกากรสังขละบุรี	0.57	269.47 243.38	10.72
	อื่นๆ	1.27	601.79 360.53	66.92
	มูลค่ารวม	100.00	47,356.08 48,800.47	-2.96

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ
โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

หน่วย : ล้านบาท

ที่	ด้านบุคลากร	สัดส่วน %	มูลค่าการนำเข้า (ม.ค-พ.ค)	%YoY
1	ด้านบุคลากรสังขละบุรี	82.09	27,648.86 19,744.09	40.04
2	ด้านบุคลากรระนอง	7.82	2,634.05 2,996.91	-12.11
3	ด้านบุคลากรแม่สอด	7.62	2,565.33 2,066.78	24.12
4	ด้านบุคลากรแม่สะเรียง	1.19	399.64 211.84	88.65
5	ด้านบุคลากรแม่สาย	0.37	126.26 95.41	32.33
	อื่นๆ	0.91	305.59 106.95	185.73
	มูลค่ารวม	100.00	33,679.73 25,221.99	33.53

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ
โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ด้านสิงขร เป็นเส้นทางคมนาคมข้ามผ่านแผ่นดินคาบสมุทรมุท จากชายฝั่งทะเลด้านหนึ่ง ไปยังชายฝั่งทะเลอีกด้านหนึ่ง เรียกว่าเส้นทางข้ามคาบสมุทรมุท เป็นที่นิยมของนักเดินทางค้าขายทางทะเล ไม่ต้องเสียเวลาเดินทางอ้อมไปยังอีกฝั่งหนึ่ง ซึ่งอาจมีอุปสรรคในการเดินทาง ที่มีผลจากสภาพอากาศหรือโจรสลัด ชายฝั่งทะเลทั้ง 2 ด้านมีท่าเรือสะดวกในการจอดพักของเรือเดินสมุทร มีความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าไปตามเส้นทางข้ามคาบสมุทรมุท ซึ่งอาจเป็นทางบกหรือทางน้ำร่วมกัน รวมถึงความปลอดภัยและบริการที่ดึงดูดให้นักเดินเรือค้าขายทางทะเลจากภูมิภาคต่างๆ เส้นทางข้ามคาบสมุทรมุทมีความสำคัญทั้งในด้านการค้าและด้านยุทธศาสตร์ จึงเป็นที่ใฝ่ฝันของนานาชาตินานาชาติมาโดยตลอด เส้นทางข้ามคาบสมุทรมุทเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีหลายแนว ที่สำคัญแห่งหนึ่งคือ "เส้นทางข้ามคาบสมุทรมุทช่องสิงขร" เป็นเส้นทางระหว่างทะเลอ่าวไทยที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผ่านช่องสิงขรและเมืองตะนาวศรีไปยังเมืองท่ามะริดบนฝั่งทะเลอันดามัน ที่ปากแม่น้ำตะนาวศรี เป็นเส้นทางคมนาคมที่มีความสำคัญในทางการค้าระหว่างประเทศตะวันตกและประเทศตะวันออก โดยเฉพาะจีนและอินเดียมายาวนานนับพันปี โดยมีเมืองตะนาวศรีซึ่งตั้งอยู่บนฝั่งแม่น้ำตะนาวศรีเป็นเมืองหลัก บนเส้นทางข้ามคาบสมุทรมุท ห่างจากชายฝั่งทะเลประมาณ 70 กิโลเมตร เรือเดินทะเลสามารถเดินทางเข้าออกตามแม่น้ำตะนาวศรี และจอดเทียบท่าได้ที่หน้าเมือง เมืองตะนาวศรีมีความสำคัญเป็นเมืองท่าค้าขาย มี

กำแพงเมือง-คูเมืองป้องกันและกำลังทหารคุ้มครองเส้นทางข้ามคาบสมุทร และเป็นเมืองท่าค้าขายที่สำคัญติดต่อกับประเทศในยุโรป ซึ่งทำความเจริญรุ่งเรืองให้แก่พระนครศรีอยุธยา ในรัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช

ในปัจจุบัน ด้านสิงขร ได้กลายเป็นจุดผ่อนปรนทางการค้า ระหว่างชายแดนไทยและพม่า จำหน่ายสินค้าพื้นเมืองของคนไทยและคนพม่า สินค้าที่มีจำหน่ายได้แก่ เฟอร์นิเจอร์ไม้แกะสลักซึ่งเป็นงานฝีมือ เหมาะสำหรับเป็นของขวัญและตกแต่งบ้าน ต้นไม้ต่างๆ รวมถึงเครื่องประดับที่ทำจากหินและพลอยหลากชนิด นอกจากนี้ ในช่วงเช้าของวันเสาร์ จะมีการเปิดด่านให้ มีการค้าขายระหว่างเพื่อนบ้านของเรา โดยจะมีสินค้าพื้นบ้านต่างๆเข้ามาค้าขาย ให้เลือกซื้อ หรือเดินดูวิถีชีวิต และวัฒนธรรมการต่างๆ เช่น ภาษา และการแต่งกาย ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ จะมีการจัดงานขึ้นบริเวณด้านสิงขร มีการแสดงวัฒนธรรมท้องถิ่นของทั้งสองประเทศ โดยเฉพาะในช่วงสงกรานต์ จะมีการเปิดด่านให้นักท่องเที่ยว ได้เข้าไปในส่วนของหมู่บ้านบูตอง ซึ่งเป็นหมู่บ้านเล็กๆ เพื่อดูวัฒนธรรมและความเป็นอยู่ของหมู่บ้านชายแดน โดยมีรถสองแถวให้บริการนักท่องเที่ยว ทั้งนี้ ด้านสิงขร เป็นจุดผ่อนปรนพิเศษ มูลค่าการค้าชายแดนไทย-เมียนมาทางด้านสิงขรก็เพิ่มขึ้นเป็นเดือนละ 20 ล้านบาท หรือปีละประมาณ 200 ล้านบาท สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548: 30) โดยแต่ละวันจะมีนักท่องเที่ยวทั้งจากฝั่งเมียนมา เดินทางมาท่องเที่ยวในตลาดชายแดนสิงขรเพิ่มมากขึ้น ด้านสิงขรจึงเป็นชายแดนที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุน แต่ปัญหาสำคัญยังคงเป็นเรื่องที่ด้านสิงขรยังไม่ได้รับการประกาศให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร จึงยังเป็นอุปสรรคที่ทำให้การพัฒนาการค้าการลงทุนระหว่าง 2 ประเทศ ยังไม่สามารถทำได้อย่างเต็มรูปแบบ โดยเฉพาะด้านการขนส่งสินค้าทางบกที่ยังมีข้อจำกัดเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อปฏิบัติในการขนถ่ายสินค้า

ตอนที่ 2

ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมที่มีกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

2.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-พม่า บริเวณด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มเป้าหมาย นายด่านศุลกากร ประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผู้แทนหอการค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และ ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รวมทั้งสิ้น 17 ราย จากนั้นนำข้อมูลมาวิเคราะห์และสรุปผล ซึ่งมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้แก่ 1) เพื่อศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิงขร จังหวัด

ประจวบคีรีขันธ์ 2). เพื่อศึกษาปัจจัยภายในและภายนอก ของด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รวมถึงศึกษาบริบทโลจิสติกส์การค้าชายแดนด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 3) เพื่อศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้า สำหรับการค้าชายแดนด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. การให้ทัศนะเกี่ยวกับปัญหาการค้าชายแดนประเทศไทย-พม่า

ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญของการค้าชายแดนระหว่างพม่าและไทย ที่สำคัญในปัจจุบัน คือ

1) ปัญหาความไม่สงบตามแนวชายแดน อันเนื่องมาจากการสู้รบระหว่างรัฐบาลพม่ากับชนกลุ่มน้อย ทำให้มีการปิดด่านการค้าชายแดนบ่อยครั้ง เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าไทยเข้าไปยังพม่า ทำให้สินค้าไทยขาดตลาด และเสียเปรียบสินค้าของประเทศคู่แข่งอื่น โดยเฉพาะจีน ซึ่งสามารถทดแทนสินค้าไทยได้

2) กระทรวงพาณิชย์พม่าได้ยกเลิกประกาศ หมายเลข 9/99 เรื่อง ห้ามนำเข้าสินค้าในรูปแบบการค้าปกติผ่านทางชายแดนจำนวน 15 รายการ (ได้แก่ ผงชูรส ฆ้องหวานและเครื่องดื่ม ขนหมปังกรอบทุกชนิด หมากฝรั่ง ขนหมเค้ก ขนหมเวเฟอร์ ช็อคโกแลต อาหารกระป๋อง (เนื้อสัตว์และผลไม้) เส้นหมี่ทุกชนิด เหล้า เบียร์ บุหรี่ ผลไม้ทุกชนิด ผลิตภัณฑ์พลาสติกสำหรับใช้ในครัวเรือนและใช้ส่วนตัวทุกชนิด รวมถึงสินค้าที่ควบคุมการนำเข้าโดยกฎหมายที่มีอยู่แล้ว และได้ใช้มาตรการขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้า (Import Licensing) จากกระทรวงพาณิชย์พม่าแทน เพื่อควบคุมการนำเข้าสินค้า โดยครอบคลุมการนำเข้าสินค้ามากกว่า 3,000 รายการ

3) พม่ายังไม่มีการจัดเก็บข้อมูลที่ถูกต้อง และทันสมัย ทำให้ขาดข้อมูลด้านกฎระเบียบทางการค้าตลอดจนข้อมูลการตลาดและการเงินที่เชื่อถือได้

4) เส้นทางคมนาคมทางบกเชื่อมระหว่างไทยกับพม่ามีสภาพชำรุดทรุดโทรมเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าระหว่างสองประเทศ โดยมีด่านหลัก คือ ด่านแม่สอด ระยะทางจากแม่สอดถึงย่างกุ้ง 420 กม. แต่ต้องใช้เวลาขนส่งประมาณ 3-7 วัน

5) ค่าขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างไทยกับพม่ามีต้นทุนสูง เนื่องจากมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอย่างไม่เป็นทางการ เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของสินค้า อีกทั้งยังมีการขนส่งสินค้าขาเดียวจากไทยไปพม่า แต่ไม่มีสินค้าเที่ยวกลับ ทำให้ไม่คุ้มค่าต้นทุนค่าขนส่ง

6) ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน

7) กฎระเบียบทางการค้าของพม่าไม่มีความชัดเจนและมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย ทำให้ผู้ประกอบการเกิดความไม่มั่นใจในการวางแผนทำธุรกิจ

8) ระบบการเงินยังไม่พัฒนา โดยเฉพาะระบบการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

9) ระบบราชการมีการคอร์รัปชันสูง เป็นการเพิ่มต้นทุนในการทำธุรกิจ

2. ทิศทางด้านเศรษฐกิจของการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับพม่ามิใช่เป็นการค้าขายแลกเปลี่ยนเพื่อการยังชีพซึ่งกระทำในพื้นที่พรมแดนติดต่อกันเท่านั้น แต่ยังเป็นการนำสินค้าสู่เมืองสำคัญของพม่าหรือส่งผ่านต่อไปยังประเทศอื่นต่อไป

สินค้าไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูง และได้รับความนิยมในตลาดพม่า เนื่องจากความได้เปรียบด้านคุณภาพ เมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าจากจีน และเวียดนาม พม่าเป็นแหล่งลงทุนที่มีศักยภาพสำหรับนักลงทุนไทยในการขยายฐานการผลิต เนื่องจากความได้เปรียบของพม่าซึ่งเป็นประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติ อาทิ ป่าไม้ ประมง ไม้ น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และอัญมณี อีกทั้งยังสามารถใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีการค้าและการลงทุนในอาเซียน ตลาดพม่ามีขนาดใหญ่ ขณะเดียวกันยังเป็นประเทศที่ต้องพึ่งพาการนำเข้าสินค้าค่อนข้างมาก เนื่องจากอุตสาหกรรมในประเทศยังไม่พัฒนามากนัก ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค รวมถึงสินค้าทุน เพื่อใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ การพัฒนาท่าเรือหลักและเขตนิคมอุตสาหกรรมทวายของพม่า มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนในภูมิภาคอาเซียนที่สามารถเชื่อมโยงถึงภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีนตอนใต้ การที่พม่าได้ปฏิรูปประเทศเพื่อการเป็นระบบเศรษฐกิจที่มีตลาดเป็นตัวนำ โดยได้ออกกฎหมายการลงทุนฉบับใหม่ที่เปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุนและร่วมทุนได้มากขึ้น ทั้งยังมีสิทธิประโยชน์พิเศษทั้งด้านภาษีและที่มิใช่ภาษีที่ดีขึ้น เมื่อเทียบกับกฎหมายการลงทุนฉบับเดิม เป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนจากทั้งในและนอกประเทศ ท่ามกลางสภาพแวดล้อมทำธุรกิจที่เอื้ออำนวยมากขึ้น (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2557)

เพื่อให้สินค้าไทยสามารถรักษาส่วนแบ่งตลาดในพม่า พร้อมทั้งขยายฐานการตลาดในพม่าให้มากขึ้น ดังนั้นกลยุทธ์การตลาดที่ผู้ส่งออกไทยควรพิจารณานำมาใช้ในการศึกษา และขยายตลาดในพม่ามีดังนี้

1. กลยุทธ์ด้านลักษณะสินค้าและบริการ

1. สินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้า ควรมีการพัฒนารูปแบบให้มีขนาด และลักษณะเหมาะแก่การใช้งาน เนื่องจากสินค้าในกลุ่มนี้ พม่าได้นำเข้าจากจีนเป็นจำนวนมาก และมีหลากหลายรูปแบบ ซึ่งสินค้าไทยในกลุ่มนี้ควรกำหนด รูปแบบของสินค้า ให้สามารถขายในราคาที่แข่งกับจีนได้

2. ผ้าฝ้าย ไม่ควรเปลี่ยนแปลงการออกแบบและสีสันทันไปจากเดิมมากนักเนื่องจากตลาดพม่าค่อนข้างจะอนุรักษ์นิยมและใช้ผ้าจากไทยมาก ถ้าหากมีการเปลี่ยนสีหรือแบบจะทำให้คิดว่าเป็นสินค้าจากประเทศอื่น

3. สินค้าวัตถุดิบทางอุตสาหกรรม เช่น ยางพารา เหล็กและเหล็กกล้า พลาสติก และเส้นใยประดิษฐ์ ควรรักษาส่วนแบ่งตลาดและขยายตลาด โดย ติดต่อดังตรงกับโรงงานต่างๆ ในพม่าให้มากขึ้น เนื่องจากพม่ามีการพัฒนาอุตสาหกรรม เพื่อทดแทนการนำเข้าสินค้าสำเร็จรูปมาก

4. เน้นการขนส่งสินค้าของไทย เข้าสู่พม่าทางด้านชายแดนให้มากขึ้น เพื่อลดต้นทุนในการกระจายสินค้า และประหยัดเวลาในการขนส่งโดยมีจุดกระจายสินค้าที่สำคัญ 2 จุด คือ ด้านแม่สอด จังหวัดตากและ ด้านแม่สาย จังหวัดเชียงราย

2. กลยุทธ์ด้านราคา

สินค้าระดับกลางถึงระดับสูง ควรตั้งราคาให้ใกล้เคียงกับสินค้าจากสิงคโปร์ และพม่า ส่วนสินค้าที่มีคุณภาพต่ำควรตั้งราคาให้ต่ำ เพราะหมู่บ้านในแถบชายแดนพม่าส่วนใหญ่ยังมีกำลังซื้อน้อย และไม่ควรมีการกระจายสินค้าคุณภาพต่ำเหล่านี้ เข้าไปในเมืองใหญ่ เนื่องจากจะไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับสินค้าจากจีนได้

3. กลยุทธ์ด้านการจัดจำหน่าย และการกระจายตัวของสินค้า

1. ผู้ส่งออกของไทย จะต้องเข้าไปร่วมทำการค้ากับผู้นำเข้ารายใหญ่ๆ ของพม่า โดยคัดเลือกบริษัทที่มีเครือข่ายในการกระจายสินค้าได้มากๆ

2. เน้นการค้าตามแนวชายแดนไทย-พม่า เนื่องจากไทยและพม่ามีชายแดนติดต่อกันเป็นแนวยาว ประกอบกับการคมนาคมขนส่งของพม่าที่ออกไปยังจังหวัดต่างๆ ยังไม่สะดวก ดังนั้น ชาวพม่าจะอาศัยซื้อสินค้าจากชายแดนไทยเป็นหลัก

3. จากการที่พม่ามีชายแดนติดประเทศเพื่อนบ้านคือจีน อินเดียและบังคลาเทศ ดังนั้นควรใช้ผู้นำเข้า-ส่งออกของพม่า เป็นผู้กระจายสินค้าไทยไปสู่ประเทศจีน อินเดียและบังคลาเทศ

4. ผู้ส่งออกและผู้ผลิตของไทย ควรมีการตั้งสำนักงานตัวแทน หรือตัวแทนจำหน่ายตามแนวชายแดนไทย-พม่า เพื่อบริการการขายที่รวดเร็วให้กับพ่อค้าชายแดนของพม่า และเพื่อการจัดแสดงสินค้าให้กับผู้นำเข้าพม่าได้เข้ามาดูตัวอย่างสินค้าใหม่ๆ ของไทยได้ โดยไม่ต้องเสียเวลาเดินทางเข้ามายังโรงงานผลิตในกรุงเทพฯ

5. ผู้ส่งออกที่จะเข้าไปทำการค้า หรือลงทุนในธุรกิจขนาดใหญ่ควรเข้าไปสร้างความสัมพันธ์กับรัฐบาลทหารพม่า เพราะเป็นผู้มีอำนาจในการอนุมัติในการดำเนินโครงการต่างๆ

4. กลยุทธ์ด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์

1. การโฆษณาผ่านสื่อต่างๆ ได้แก่ การติดโปสเตอร์ การลงโฆษณาในสมุดหน้าเหลืองของพม่า การโฆษณาทางโทรทัศน์/วิทยุ ซึ่งชาวพม่าที่อาศัยอยู่ทางด้านชายแดนที่ติดกับประเทศไทย สามารถรับสื่อเหล่านี้ได้

2. การทำการส่งเสริมการขายร่วมกับตัวแทนจำหน่ายในพม่า โดยผู้ส่งออกไทยให้ความช่วยเหลือในด้านต่างๆ เช่น แจกตัวอย่างสินค้าให้กับลูกค้าทดลองใช้ก่อน รับแลกสินค้าจากผู้บริโภคที่ซื้อสินค้าเป็นประจำ หรือซื้อสินค้าในปริมาณมาก การให้ค่าคอมมิชชั่นกับผู้นำเข้าพม่าที่สามารถทำยอดขายได้ตรงตามเป้าหมาย

3. การติดต่อผ่านสำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศ ณ กรุงย่างกุ้ง เพื่อเป็นผู้ประสานงานในการประชาสัมพันธ์สินค้าไทย และผู้ส่งออกไทยให้กับผู้นำเข้าพม่าที่สนใจสินค้าไทย

4. การเข้าร่วมงานแสดงสินค้าประจำปีของพม่า เช่นงาน Myanmar Building
แนวทางการแก้ไขปัญหา

จากปัญหาของผู้ส่งออกไทยดังกล่าวข้างต้นนั้น แนวทางในการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาในการส่งออกไปยังตลาดพม่า และแนวทางในการส่งเสริมการส่งออกสินค้าไทยไปยังตลาดพม่า มีดังนี้

1) ควรส่งเสริมให้มีการส่งออกสินค้ากลุ่มอุปโภคบริโภคกลุ่มวัสดุก่อสร้าง กลุ่มเครื่องจักรและอุปกรณ์การเกษตรให้มากขึ้น เนื่องจากเป็นกลุ่มสินค้าที่ไทยยังมีโอกาสขยายตลาดในพม่าได้ เพราะเป็นกลุ่มสินค้าที่ตลาดพม่ามีความต้องการมาก และยังไม่สามารถผลิตสินค้าที่มีคุณภาพได้ในประเทศ ทั้งนี้ภาครัฐควรช่วยสนับสนุนในด้านข้อมูลการตลาด และรายชื่อผู้นำเข้าที่สำคัญในการติดต่อให้แก่ผู้ส่งออก

2) ส่งเสริมการลงทุนด้านอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว พม่าเป็นประเทศที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งแร่ธาตุ ป่าไม้ และแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นโบราณสถาน โบราณวัตถุ และควรส่งเสริมให้มีการเข้าไปลงทุนในด้านอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร อุตสาหกรรมเสื้อผ้าเพื่อการส่งออก อุตสาหกรรมเหมืองแร่และอุตสาหกรรมอัญมณี

3) พม่ามีความต้องการพัฒนาสาธารณูปโภคภายในประเทศหลายอย่าง เช่น การก่อสร้างถนน ก่อสร้างทางรถไฟ การก่อสร้าง และปรับปรุงสนามบิน รวมทั้งระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบสื่อสาร เป็นต้น ดังนั้นควรมีการส่งเสริมให้เข้าไปลงทุนในด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานเหล่านี้ ซึ่งจะทำให้ไทยสามารถขยายการส่งออกสินค้าในกลุ่มวัสดุก่อสร้างได้เพิ่มขึ้น

4) ส่งเสริมให้บริษัทผู้ส่งออกของไทยเข้าไปตั้งสำนักงานตัวแทน หรือแต่งตั้งตัวแทนจำหน่ายสินค้าในพม่าให้มากกว่าที่เป็นอยู่ โดยส่งเสริมการใช้ชื่อการค้า (Brand Name) ของไทยในการทำการค้าเพื่อให้เป็นที่ยอมรับของผู้บริโภคชาวพม่าในระยะยาว

5) ส่งเสริมให้มีการนำคณะผู้ส่งออกและผู้สนใจที่จะเข้าตลาดพม่าไปร่วมงานแสดงสินค้า ที่จัดขึ้นเป็นประจำทุกปีในประเทศพม่าให้มากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ และมีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ถึงการเข้าร่วมงานแสดงสินค้าในพม่าแก่ผู้ส่งออก ที่สนใจอย่างทั่วถึง

6) ควรเพิ่มความร่วมมือระหว่างเจ้าหน้าที่ระดับท้องถิ่นให้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งพาณิชย์จังหวัดของทั้งสองประเทศ ในด้านการป้องกันและปราบปรามการลักลอบการนำเข้าสินค้า และในด้านข้อขัดแย้งที่เกิดขึ้นระหว่างพ่อค้าท้องถิ่นของแต่ละประเทศ รวมทั้งมีการร่วมเจรจาแก้ไขปัญหาการค้าอื่นๆ ในระดับท้องถิ่นให้มากขึ้น

7) กรมศุลกากรควรจัดทำระบบ One Stop Service สำหรับการนำเข้า-ส่งออก เพื่อให้ดำเนินการพิธีการส่งออกและนำเข้าทุกพิธีการอยู่ในสถานที่เพียงแห่งเดียว เพื่อลดความยุ่งยากในการนำเข้า - ส่งออก

8) ควรเร่งรัดให้มีการเปิดจุดผ่อนปรน จุดผ่านแดนถาวร ด้านศุลกากรตามช่องทางที่มีการค้าขายตามแนวชายแดนให้มากขึ้น เพื่อขยายการส่งออกสินค้าจากชายแดนไทยไปสู่พม่าให้มากขึ้น รวมทั้งกระทรวงพาณิชย์ควรมีการเช่าโกดังสินค้า เพื่อจัดทำเป็น Distribution Center ของรัฐที่กรุงย่างกุ้งและมัณฑะเลย์ เพื่อให้เป็นศูนย์กระจายสินค้าไทยในพม่า

9) การค้าระหว่างไทยและพม่าเป็นการค้าแบบแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) เมื่อผู้ส่งออกของไทยส่งสินค้าเข้าไปขายในพม่าแล้ว จะต้องมีการนำสินค้าของพม่ากลับมา ดังนั้นการทำเรื่องแห่งประเทศไทยควรเข้ามาจัดการด้านการเดินเรือบรรทุกสินค้า ที่สามารถขนส่งสินค้าจากไทยไปพม่า และขนส่งสินค้าจากพม่ากลับมาไทยได้โดยตรง เพื่ออำนวยความสะดวกและช่วยลดต้นทุนของผู้ส่งออกไทย

3. แผนการในอนาคตด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ปี 2556 มีผลิตภัณฑ์มวลรวม 71,476 ล้านบาท เศรษฐกิจของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ขึ้นอยู่กับอุตสาหกรรม รองลงมาคือ ภาคเกษตร การค้า โรงแรมและภัตตาคาร สาขาอุตสาหกรรมสร้างรายได้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.9 ของ GPP อุตสาหกรรมที่สำคัญได้แก่ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการเกษตร เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปสับปะรด/แปรรูปมะพร้าว อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการประมง และอุตสาหกรรมผลิตวัสดุเพื่อการก่อสร้าง ภาคเกษตรสร้างรายได้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.9 ของGPP ผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญได้แก่ สับปะรด มะพร้าว ยางพารา ปาล์มหมู่มัน มะม่วง โคนม โคนเนื้อ สุกร ไก่เนื้อ และผลผลิตด้านประมง สาขาการค้าสร้างรายได้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.4 ของ GPP โดยมีศักยภาพทางการค้าปลีกค้าส่ง และการค้าชายแดน โดยมีด่านสิ่งขจรเป็นด่านการค้าชายแดนที่สำคัญ สาขาโรงแรมและภัตตาคารสร้างรายได้คิด

เป็นส่วนร้อยละ 8.1 ของ GPP เนื่องจากจังหวัดมีศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยวจากการที่มีลักษณะภูมิประเทศทางธรรมชาติที่มีความหลากหลายทั้งเทือกเขา เกาะและทะเล และมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญและทรงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ศาสนาและวัฒนธรรม ประเพณี ตลอดจนแหล่งท่องเที่ยวที่สร้างขึ้นใหม่ ได้แก่ หัวหินหาดบ้านกรูดเขาตะเกียบ อ่าวแม่รำพึง พระราชวังไกลกังวลสถานีรถไฟหัวหินหลวงพ่อทวด วัดห้วยมงคล เพลินวานและตลาดผ้าหัวหิน ทำให้ในปี 2556 สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวมาท่องเที่ยวในจังหวัดได้จำนวน 4,417,025 คน มีรายได้จากการท่องเที่ยวจำนวน 24,317.29 ล้านบาท



ช่องทางผ่านในการเดินทางทั้งทั้พไทยและทั้พพม่าในอดีต “ด่านสิงขร” หรือมีชื่อเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า “ช่องสันพราน” หรือ “ช่องสันพร้าว” เคยเป็นช่องทางผ่านในการเดินทางทั้งทั้พไทยและทั้พพม่า (สาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า) รวมทั้งเป็นเมืองหน้าด่านในสมัยกรุงศรีอยุธยา สำหรับป้องกันการบุกรุกของพม่าที่เดินทางเข้ามาทางด่านสิงขร เส้นทางข้ามคาบสมุทรเส้นทางคมนาคมติดต่อค้าขายโดยเป็นเส้นทางลัดระหว่างอ่าวไทยกับมหาสมุทรอินเดีย เป็นเส้นทางระหว่างทะเลอ่าวไทยที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ผ่านช่องสิงขรและเมืองตะนาวศรีไปยังเมืองท่ามะริดบนฝั่งทะเลอันดามันที่ปากแม่น้ำตะนาวศรี เป็นเส้นทางคมนาคมที่มีความสำคัญในทางการค้าระหว่างประเทศตะวันตกและประเทศตะวันออก โดยเฉพาะจีนและอินเดียมายาวนานนับพันปี มติที่ประชุมคณะรัฐมนตรีสัญจร อำเภอหัว

หิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในวันที่ 27 มีนาคม 2558 มีมติเห็นชอบการเปิดจุดผ่อนปรนการค้าพิเศษ ด่านสิงขร ดำเนินการใน 3 ประเด็นเพิ่มเติม คือ (1) พื้นที่อนุญาตในการเดินทางให้สามารถเดินทางได้ถึง อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (2) เอกสารที่ใช้ในการเดินทาง คือหนังสือเดินทาง, บัตรผ่านแดน และบัตรผ่านแดนชั่วคราว และ (3) ระยะเวลาให้พำนักได้ 1 คืน แหล่งท่องเที่ยวที่ขึ้นชื่อของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นสถานที่จำหน่ายสินค้าพื้นเมืองของไทยและพม่า สินค้าที่มีจำหน่ายที่สำคัญ ได้แก่ เพอร์นิเจอร์ไม้ ต้นไม้ต่างๆ เครื่องประดับที่ทำจากหินและพลอยหลากชนิด มีนักท่องเที่ยวนิยมมาเที่ยวมากขึ้นวันละ 500-1,000 คน

มูลค่าการค้าชายแดนในปี 2557 มีมูลค่า 139.73 ลบ. ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 27.3 อัตราการขยายตัวในช่วงปี 2555-56 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 70.9 ต่อปี เดิมด่านสิงขรเป็นช่องทางนำเข้าถ่านหิน แต่หลังจากหมดสัมปทานการทำเหมืองถ่านหินตั้งแต่ปี 2552 ทำให้มูลค่าการค้าชายแดนค่อนข้างน้อย มีเพียงการนำเข้า-ส่งออก น้ำมันเชื้อเพลิง ไม้ไผ่ หน่อไม้ พักทอง และไม้กวาดดอกหญ้า แต่ตั้งแต่ปี 2554 มูลค่าการค้าเริ่มเพิ่มขึ้นมาก เนื่องจากมีการดำเนินการผลักดันให้ด่านสิงขรยกระดับเป็นด่านถาวร ทำให้ด่านสิงขรเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวมากขึ้น และมีการค้าชายแดนมากขึ้น ประกอบกับฝั่งพม่ามีความเจริญมากขึ้นจึงต้องการวัสดุก่อสร้างมาสร้างบ้านเรือนเป็นจำนวนมาก

มูลค่าการค้า (ล้านบาท)	ปี				อัตราการขยายตัว เฉลี่ย	อัตราการขยายตัว เฉลี่ย
	2554	2555	2556	2557	(2555-57) (%)	ปี 2557 (%)
มูลค่ารวม	41.78	71.46	192.23	139.73	70.9	-27.3
ส่งออก	19.99	43.92	129.18	93.88	95.5	-27.3
นำเข้า	21.78	27.54	63.05	45.85	42.7	-27.3
ดุลการค้า	-1.79	16.39	66.13	48.03	- 246.5	-27.4

ที่มา : ด้านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ รวบรวมโดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

สินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ ไม้ วัสดุก่อสร้าง น้ำมันเชื้อเพลิง รถแทรกเตอร์ รถบรรทุก และสินค้าอุปโภคบริโภค เป็นต้น

สินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ เศษไม้ รถแทรกเตอร์ โค-กระบือ รถกระบะบรรทุก ไม้ไผ่หวาย และสินค้าประมง

การเชื่อมโยงพื้นที่กับสภาพพม่าผ่านทางด่านสิงขร

ด่านสิงขรมีแนวชายแดนติดกับหมู่บ้านมุดอง ซึ่งเป็นหมู่บ้านที่อยู่บนเชิงเขา อาชีพหลัก คือ ทำสวน ทำไร่ คำชาย สินค้าที่ส่งออกไปหมู่บ้านมุดอง ได้แก่ อาหารกระป๋อง ฝั่มันพืช และขนมขบเคี้ยว เป็นต้น เมืองมะริดเป็นเมืองขนาดใหญ่ มีสภาพเป็นเกาะแก่งจำนวนมาก อยู่ห่างจากชายแดนไทยด้านด่านสิงขรประมาณ 180 กิโลเมตร เมืองมะริดมีความอุดมสมบูรณ์ของสัตว์น้ำเค็ม และทรัพยากรทางทะเลสูง เมืองตะนาวศรี เป็นชุมชนขนาดใหญ่ มีประชากรอาศัยอยู่ค่อนข้างหนาแน่น ห่างจากชายแดนไทยด้านด่านสิงขร ประมาณ 100 กิโลเมตร เมืองตะนาวศรี มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรป่าไม้ เป็นแหล่งสัตว์น้ำจืด และแร่ธาตุที่สำคัญ คือ ถ่านหิน (ลิกไนท์) และมีศักยภาพในการทำการเกษตรกรรม

ด่านสิงขรสามารถเชื่อมต่อกับเมืองมะริด มณฑลตะนาวศรีของพม่า ซึ่งเป็นเมืองที่มีประชากรหนาแน่น ปัจจุบันเป็นเมืองท่าที่ใช้ในการประมงและยังเป็นศูนย์กลางการค้าไข่มุกที่สำคัญของเขตตะนาวศรี นอกจากนี้ทางการพม่ายังมีแผนในการพัฒนาหมู่บ้านเกาะมะริดให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวในอนาคตด้วย สามารถเชื่อมศักยภาพทั้ง ในด้านการค้า การท่องเที่ยว ประมง และอุตสาหกรรม การเกษตรที่เป็นจุดแข็งของประจวบคีรีขันธ์

โอกาสการเชื่อมโยงด้านการค้า

โอกาสเชื่อมโยงทางการค้ามากขึ้น ทำให้มูลค่าการค้าชายแดนมีแนวโน้มขยายตัว โดย สินค้าวัสดุก่อสร้างมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากฝั่งพม่ามีความเจริญมากขึ้นจึงมีต้องการวัสดุก่อสร้างมาสร้างบ้านเรือนเป็นจำนวนมาก การเชื่อมโยงสินค้าวัตถุดิบด้านการประมง ปลา กุ้ง ปู ซึ่งมีมากในเมืองมะริดที่มีเกาะถึง 800 เกาะ สามารถนำเข้าผ่านช่องทางด่านสิงขร เพื่อเข้าสู่ภัตตาคาร วัตถุดิบสำหรับแปรรูป และตลาดในพื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์และกลุ่มจังหวัดได้โดยรวดเร็ว สินค้าเกษตร โดยเฉพาะปาล์ม ฝั่มัน ยางพารา ถั่วลิสง มะละกอ พริก โดยผู้ประกอบการไทยมีความพร้อมที่จะรับซื้อสินค้าต่างๆ เหล่านี้ จากพม่า ผู้ประกอบการสินค้าอุปโภค บริโภค ลงทุนค้าขายผ่านช่องทางด่านสิงขรมากขึ้น เนื่องจากเส้นทางนี้ ใกล้ สะดวก

โอกาสการเชื่อมโยงด้านการลงทุน

โอกาสการขยายตัวของธุรกิจประมงและกิจกรรมต่อเนื่อง รัฐบาลพม่า มีนโยบายที่จะย้ายฐานการขนส่งและการค้าของจังหวัดมะริด ซึ่งอาชีพหลักคือการส่งออกวัตถุดิบอาหารทะเล จากปัจจุบันที่ส่งออกไปยังจังหวัดระนอง ใช้เวลากว่า 20 ชั่วโมง มาอยู่ที่ประจวบคีรีขันธ์แทน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางรถต่อไปยังแหล่งแปรรูปอาหารทะเลที่มหาชัย อ้าเภอเมืองฯ จังหวัด

สมุทรสาคร ซึ่งหากขนส่งมาทางด้านสิงขร จะใช้เวลาไม่เกิน 7 ชั่วโมง จึงเป็นโอกาสผู้ประกอบการ ธุรกิจประมงไทย และห้องเย็น ที่มีความพร้อมขยายการลงทุนทั้งในฝั่งไทยและพม่า โอกาสการขยายตัวของอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร โดยผู้ประกอบการไทยสามารถใช้วัตถุดิบทางการเกษตรของพม่า เช่น ไข่ไก่ ปลาสด ไข่ไก่ มาแปรรูปเพิ่มมูลค่าได้ โอกาสในการลงทุนด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน เนื่องจากมะริดยังมีปัญหาในเรื่องสาธารณูปโภคพื้นฐาน โดยมีปัญหาการผลิตไฟฟ้าที่ไม่เพียงพอ ต้องมีการปั่นไฟเอง จึงมีแนวโน้มว่าภาคเอกชนจากฝั่งไทยจะมีโอกาสเข้าไปลงทุนผลิตไฟฟ้าในมะริด

โอกาสการเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยว

โอกาสสายได้จากภาคธุรกิจการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น โดยจะได้ประโยชน์ในการเชื่อมโยงด้านท่องเที่ยวร่วมกัน โดยเฉพาะการสร้างเส้นทางท่องเที่ยวใหม่ ทั้งเส้นทางท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ในเส้นทางจากด่านสิงขรเชื่อมไปยังตะนาวศรีและมะริด และเส้นทางท่องเที่ยวทางทะเลเชื่อมโยงอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน เป็นการเชื่อมโยงจุดขายด้านทะเลของอ่าวไทยและหมู่เกาะมะริดที่มีหมู่เกาะกว่า 800 เกาะ และเป็นหมู่เกาะที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว และติดอันดับ 1 ใน 10 แหล่งดำน้ำที่สวยงามที่สุดในโลก ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนนักท่องเที่ยวระหว่าง 2 ประเทศได้เพิ่มขึ้น ซึ่งจะเป็นการเสริมศักยภาพการท่องเที่ยวของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และเป็นช่องทางให้นักลงทุนไทยไปลงทุนในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในพม่า เนื่องจากมะริดมีเพียงโรงแรมขนาดเล็ก ซึ่งผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว พร้อมขยายการลงทุนทั้งในฝั่งไทยและพม่า และขณะนี้มียุทธศาสตร์ของรัฐบาลไทยได้ลงทุนโรงแรมในมะริดแล้ว

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมไทย-พม่า

จุดแข็ง

1. มีทรัพยากรธรรมชาติจำนวนมาก
2. มีแรงงานจำนวนมาก ค่าจ้างแรงงานถูก
3. มีพรมแดนติดกับประเทศไทย ลาว จีน และอินเดีย สามารถเชื่อมโยงเส้นทางการค้าได้ และเป็นประตูสู่ทวีปอื่น ๆ

โอกาส

1. คนพม่านิยมซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคที่ผลิตในประเทศไทย
2. มีการลงทุนก่อสร้างศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นจำนวนมาก
3. ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษี (GSP) จากประเทศคู่ค้า
4. การพัฒนาพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกทวายจะเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญในภูมิภาค

จุดอ่อน

1. ปัญหาความไม่สงบแถบแนวชายแดน
2. การสาธารณูปโภค (Infrastructure) ยังมีไม่เพียงพอและไม่ได้มาตรฐาน
3. นโยบายของรัฐบาลไทยและพม่ายังไม่ชัดเจน
4. ระบบการเงินไม่เสถียรภาพ ธนาคารพาณิชย์ในพม่าผูกขาดโดยรัฐบาล
5. เส้นทางคมนาคมไม่สะดวก
6. แรงงานส่วนใหญ่เป็นแรงงานไร้ฝีมือ
7. กฎระเบียบทางการค้ามีการเปลี่ยนแปลงบ่อย

อุปสรรค

1. มีปัญหากระแสไฟฟ้าขัดข้องบ่อยครั้ง
2. ค่าขนส่งจากชายแดนไทยมีอัตราสูง บางครั้งมีการเรียกเก็บค่าคุ้มครอง
3. มีการกำหนดมาตรการทางการค้า เพื่อจำกัดปริมาณนำเข้า และเพื่อแก้ปัญหาการขาด

ดุลการค้า

4. นักลงทุนจากทั่วโลกสนใจลงทุนในพม่า ทำให้มีคู่แข่งจำนวนมาก

จากข้อมูลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมไทย-พม่า พบว่า การเปลี่ยนแปลงด้านการปกครองโดยรัฐบาลพลเรือนครั้งแรกของพม่า หลังจากที่เคยถูกปกครองโดยรัฐบาลที่มาจากกองทัพมานานกว่า 50 ปี นำมาซึ่งความสนใจของการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศหลายประเทศ นอกจากประเทศเพื่อนบ้านอย่างไทย ที่มีความร่วมมือทางการค้ามายาวนานหลายทศวรรษแล้ว ประเทศและกลุ่มประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ เช่น กลุ่มประเทศในยุโรป ประเทศสหรัฐอเมริกา จีน ญี่ปุ่น อินเดีย เกาหลี ฯลฯ ต่างก็ให้ความสนใจที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมทั้งด้านการค้าและการลงทุนในพม่า ความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศไทยกับพม่ากันในหลายด้านทั้งในด้านของการเจริญเติบโตของการค้าระหว่างไทยกับพม่า การแข่งขันที่รุนแรงขึ้นจากผู้มาใหม่จากประเทศต่างๆ และ โอกาสของการพัฒนาทางการค้าและการลงทุนในสิ่งใหม่ๆ ที่ยังไม่เคยเกิดขึ้นในอดีตที่พม่าถูกปกครองโดยรัฐบาลที่มาจากกองทัพยาวนานมาหลายสิบปี

สภาพแวดล้อมทางการค้าและการลงทุนในพม่าในปัจจุบัน แตกต่างกันมาก เมื่อเทียบกับพม่าในยุค 5 -6 ปีก่อนที่จะมีการประกาศใช้รัฐธรรมนูญและมีการเลือกตั้งในยุคก่อนที่จะมีการประกาศใช้รัฐธรรมนูญ การบริหารประเทศ อยู่ในความรับผิดชอบของผู้บริหารจากกองทัพ ผู้ประกอบการทั้งในพม่าและผู้ประกอบการจากต่างประเทศ ไม่มีความเชื่อมั่นว่าทิศทางการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และการปกครองจะปรับเปลี่ยนไปในทิศทางใด การค้าและการลงทุนเป็นไปเท่าที่เงื่อนไขของ

ผู้ประกอบการพร้อมที่จะทำประโยชน์จากโครงการหรือการค้ากับพม่าได้ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะรอดูสถานการณ์ที่จะเปลี่ยนแปลงไปหลังการเลือกตั้งในปี ค.ศ. 2015 ซึ่งในที่สุด ผลการเลือกตั้งทำให้พม่าได้รัฐบาลใหม่ที่ได้เสียงข้างมากจากอดีตพรรคฝ่ายค้านซึ่งมีกลุ่มของนางองซานซูจีเป็นผู้เข้ากุมอำนาจการบริหาร บรรยายการส่งผ่านอำนาจการบริหารจากรัฐบาลเดิมที่มาจากกองทัพ สู่อดีตผู้นำพรรคฝ่ายค้านเป็นไปอย่างสงบเรียบร้อย ทำให้บรรยากาศการค้าและการลงทุนในพม่าเริ่มตึกคักขึ้นมาก นักลงทุนจากเกาหลี เป็นกลุ่มนักลงทุนที่เข้าไปดำเนินธุรกิจในพม่าอย่างยาวนาน ยังคงมีความมั่นคงในการพัฒนาการค้าและการลงทุนในพม่าอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่นักลงทุนจากญี่ปุ่น ได้มีการขยายผลความร่วมมือกับพม่าทั้งด้านการค้าและการลงทุนอย่างมากมาย ประเทศในสหภาพยุโรปได้เกื้อกูลให้พม่าได้มีโอกาสในการพัฒนาช่องทางทางการค้ากับสหภาพยุโรปมากขึ้น โดยที่ก่อนหน้านี้หลายปี ได้มีการให้ความช่วยเหลือด้านวิชาการแก่ผู้ประกอบการพม่าในการปรับปรุงพัฒนามาตรฐานสินค้าอาหารให้ได้การรับรองมาตรฐานจากทางสหภาพยุโรป จนกระทั่ง ได้ให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษีการนำเข้าสินค้าประเภทอาหารและการเกษตรจากพม่า ทำให้สินค้าเกษตรที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศพม่า ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าในกลุ่มสหภาพยุโรป ต่างจากสินค้าที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศไทยซึ่งต้องมีภาระด้านภาษีต่างๆในการนำเข้าสู่กลุ่มสหภาพยุโรป การเปลี่ยนแปลงด้านการเมืองภายในพม่าและความสัมพันธ์ระหว่างพม่ากับต่างประเทศ ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการไทยในด้านที่พม่าจะมีโอกาสเป็นทั้งคู่ค้าและคู่แข่งสำคัญ

ผู้ประกอบการไทยควรให้ความสนใจและติดตามดูความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ในพม่าอย่างใกล้ชิดเพื่อที่จะประเมินดูและศึกษาช่องทางพัฒนาตนเองให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนเพื่อการตัดสินใจและปรับตัวให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปในประเทศเพื่อนบ้าน ว่าเราควรที่จะปฏิบัติอย่างไรในกรณีที่เพื่อนบ้านพัฒนาขึ้นมาเป็นคู่แข่ง หรือเราควรจะใช้โอกาสการเปลี่ยนแปลงในพม่าอย่างไร ให้พม่าเป็นลูกค้ารายสำคัญของไทย ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาในพม่า จะมีผลให้พม่ามีความต้องการสินค้าและบริการใหม่ๆหลายๆด้าน เราควรใช้ข้อได้เปรียบทั้งทางด้านภูมิศาสตร์และสังคม วัฒนธรรมที่ใกล้ชิดคล้ายคลึงกัน ทำประโยชน์ให้พม่าเป็นคู่ค้าของไทย และร่วมมือกันพัฒนาการผลิตสินค้าและบริการให้เป็นหุ้นส่วนที่มีความเข้มแข็งในการเข้าสู่การแข่งขันใหม่ในตลาดสากล ดีกว่าที่จะปล่อยให้เสียโอกาสในการร่วมมือกับเพื่อนบ้านและเป็นช่องทางให้คู่แข่งจากประเทศอื่นๆที่มีทั้งกำลังทุน ความก้าวหน้าด้านวิชาการ และการตลาดระหว่างประเทศ เข้าไปร่วมมือกับเพื่อนบ้าน และใช้ประเทศเพื่อนบ้านเป็นฐานการผลิตใหม่ เข้ามาแข่งกับไทยในตลาดสากล หากสถานการณ์เป็นไปในแนวทางดังกล่าว ผู้ประกอบการไทยโดยเฉพาะภาคการผลิตด้านการเกษตรจะต้องเผชิญกับคู่แข่งที่มีข้อได้เปรียบมากกว่าไทย ทั้งในด้านของต้นทุนการผลิต ความอุดมสมบูรณ์

ของทรัพยากรธรรมชาติ และ เงื่อนไขสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีนำเข้าที่พม่าได้รับจากคู่ค้าในตลาดระหว่างประเทศ

แนวโน้มของการพัฒนาในประเทศพม่า จะเป็นไปตามแนวความคิดของรัฐบาลใหม่ที่ต้องการส่งเสริมให้ประชาชนในพม่าได้มีสภาพทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นให้สอดคล้องกับความเป็นประเทศเกษตรกรรม การพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้า และการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืนจากทรัพยากรธรรมชาติในพม่า เช่น การพัฒนาด้านการเกษตรทันสมัยด้วยการใช้เครื่องจักรทดแทนแรงงานภาคการเกษตรซึ่งเริ่มขาดแคลนในบางพื้นที่ การพัฒนาด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งเริ่มเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วหลังจากที่พม่าเริ่มเปิดตัวสู่สากล

เมื่อพิจารณาจากแนวโน้มการพัฒนาในพม่า จะพบว่าหากผู้ประกอบการไทยมีความพร้อมที่จะเข้าไปลงทุนหรือมีส่วนร่วมร่วมกับพม่าเป็นพันธมิตรพัฒนาด้านการผลิตและการค้า พม่าจะเป็นทั้งตลาดและฐานการผลิตใหม่ที่มีศักยภาพในการเจริญเติบโตด้วยการนำเอาเทคโนโลยี ประสบการณ์ และลู่ทางการค้าของไทย เข้าไปผนึกความร่วมมือกับผู้ประกอบการในพม่า ใช้ประโยชน์จากอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรธรรมชาติในพม่าและ ต้นทุนด้านแรงงานที่ต่ำกว่าประเทศอื่นๆ พัฒนาการผลิตสินค้าและบริการที่ไทยมีความชำนาญ เพื่อการส่งออกไปแข่งขันในตลาดระหว่างประเทศ และ ป้อนตลาดพม่าที่เริ่มมีความต้องการสินค้าและบริการใหม่ๆ เพื่อตอบสนองการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจในประเทศพม่า

ตอนที่ 3

ผลการประมวลกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

3.1 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญสำหรับกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

การวิจัยในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยได้ใช้เทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) เพื่อสอบถามความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ โดยการวิเคราะห์ขั้นตอนนี้เป็นการวิเคราะห์คำตอบของผู้ทรงคุณวุฒิในแบบสอบถามกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำนวน 5 ท่าน มีความเห็นว่าแบบสอบถามเป็นไปตามวัตถุประสงค์และสอดคล้องกัน (ดังปรากฏในภาคผนวก)

ในการศึกษาการวิจัยกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สามารถวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2 ค่ามัธยฐาน และค่าพิสัยอินเทอร์ควอไทล์จากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จากแบบสอบถามรอบที่ 3 จำแนกเป็นรายด้านและรายข้อ

ตอนที่ 1

แนวกลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	ระดับความคิดเห็น			
	ค่ามัธยฐาน	ค่าพิสัยอินเทอร์ควอไทล์	โอกาสความเป็นไปได้	ความสอดคล้องของความเห็น
ด้านการเพิ่มประสิทธิภาพบุคลากร				
1.ภาครัฐ ควรเข้ามาช่วยสนับสนุนด้านเงินทุนและบุคลากรเพื่อให้การค้าชายแดนระหว่างไทย พม่าเป็นไปอย่างราบรื่นมากยิ่งขึ้น	4.00	1.00	มาก	สอดคล้อง
2.เอกชนควรร่วมมือกับภาครัฐในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ค้าชายแดนไทย พม่าในด้านต่างๆเช่น ร่วมมือพัฒนาคุณภาพของบุคลากรเพื่อการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น	4.00	1.00	มาก	สอดคล้อง
10.ปรับปรุงโครงสร้างภาครัฐ อัตราเงินเดือน สวัสดิการของภาครัฐ เพื่อสนับสนุนให้การทำงานของบุคลากรมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น	4.00	2.00	มาก	ไม่สอดคล้อง

13.รัฐบาลควรคำนึงถึงบุคลากรที่มาเป็นหัวหน้าหน่วยงานของด้านการค้าชายแดน และมีวิธีการคัดเลือกบุคลากรเพื่อให้แน่ใจว่าบุคลากรนั้นๆมีประสิทธิภาพสูงอย่างแท้จริง	4.00	2.00	มาก	ไม่ สอดคล้อง
ด้านนโยบายที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนโลจิสติกส์				
3.รัฐบาลควรปรับลดราคาพลังงานให้เทียบเท่ากับราคาพลังงานของประเทศพม่า เพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาการลักลอบขนน้ำมัน	4.00	2.00	มาก	ไม่ สอดคล้อง
5. ข้อระเบียบการบังคับการขนส่งควรระบุสิทธิประโยชน์เท่ากันระหว่างไทยและพม่า เพื่อลดปัจจัยความเหลื่อมล้ำระหว่างประเทศ	4.00	1.00	มาก	สอดคล้อง
19. กำหนดโควตาไม่ต้องเสียภาษี 30,000 ตันให้แก่ประเทศพม่า สำหรับสินค้าเกษตรที่เน่าเสียง่าย	3.00	0.75	มาก	สอดคล้อง
20.ลดปัญหาที่เกิดจากตะเข็บชายแดนโดยการพัฒนาปรับปรุงด่านศุลกากรที่ตั้งอยู่บริเวณชายแดนไทย พม่า ด้านสิงขรให้ทันสมัยได้มาตรฐาน	4.00	2.00	มาก	ไม่ สอดคล้อง
22.ผลักดันแนวคิดยกเลิกระบบการชำระสินค้าผ่านธนาคารแบบ letter of credit	4.00	1.75	มาก	ไม่ สอดคล้อง

เพื่อให้เป็น credit อย่างเดียว ซึ่งจะทำให้ เกษตรกรที่อาศัยอยู่บริเวณแนวชายแดน สามารถค้าขายได้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น				
28. กระบวนการทำงานของหน่วยงานที่ เกี่ยวกับกับการค้าชายแดนต้องเป็นไปใน แบบ One Stop Service	5.00	1.00	มากที่สุด	สอดคล้อง
29. ควรมีการลดค่าธรรมเนียม ค่า ล่วงเวลาที่เกี่ยวกับการค้าชายแดนไม่ให้มี การเก็บค่าล่วงเวลา	4.00	0.00	มาก	สอดคล้อง
30. ภาษีมูลค่าเพิ่มควรเป็น 0% ให้กับ นักท่องเที่ยวตามด่านชายแดนที่มาซื้อ สินค้า Duty Free ชายแดน เพื่อเพิ่ม จำนวนนักท่องเที่ยว	4.00	1.25	มาก	สอดคล้อง
36. รัฐบาลควรปรับยุทธศาสตร์ปรับ โครงสร้างระบบราชการให้บริหารงานได้ รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น	5.00	1.00	มากที่สุด	สอดคล้อง
ด้านการลดระดับความแออัด (congestion) ของการขนส่ง				
4.ควรมีการขยายด่านเพื่อลดความแออัด และทำให้สินค้าและนักท่องเที่ยวไหลเวียน มากยิ่งขึ้น	4.00	2.00	มาก	ไม่ สอดคล้อง
11. ด่านชายแดนควรพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานการขยายด่านลดความแออัด คับ แคบ เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการระบาย	5.00	1.00	มากที่สุด	สอดคล้อง

สินค้า				
17.จัดทำโครงการ Thailand Connectivity มีเป้าหมายในการจัดระบบขนส่งเพื่อการเชื่อมต่อระบบทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมไปถึงแผนงานด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว และการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงปัจจัยและแหล่งผลิตสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการซื้อขายและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง	4.00	1.00	มาก	สอดคล้อง
ด้านการบังคับใช้กฎหมาย				
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเข้มงวดรถ การขนส่งของประเทศพม่า เพราะเป็นการเสียเปรียบของประเทศไทย โดยกำหนดบทลงโทษอย่างชัดเจน	4.00	1.25	มาก	สอดคล้อง
8.ควรมีการจับกุมรถซ้อนทะเบียนป้ายไทยพม่า	5.00	1.00	มากที่สุด	สอดคล้อง
12. กฎหมายพม่ามีความเข้มงวดมากกว่าไทยทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของพม่าต่ำกว่าต้นทุนของประเทศไทย	3.00	1.00	มาก	สอดคล้อง
15. ควรมีการจดทะเบียนให้ถูกต้อง ในการใช้น้ำมัน ระหว่างประเทศไทย พม่า เพื่อลดการลักลอบขนน้ำมันจากประเทศพม่ามาขายฝั่งไทย	4.00	1.00	มาก	สอดคล้อง

18.ศึกษากฎหมายของประเทศพม่า เพื่อให้ทราบว่าหากคนไทยรับขนส่งสินค้า จะต้องดำเนินการอย่างไร รวมทั้งศึกษา แนวทางการจัดตั้งเครือข่ายพันธมิตรขึ้นในประเทศเพื่อนบ้าน	4.00	1.00	มาก	สอดคล้อง
24. ควรพัฒนาด้านชายแดน เปิดจุดผ่อนปรนทางการค้าให้ถูกกฎหมาย	4.00	1.25	มาก	สอดคล้อง
26. ควรยกเลิกกฎอัยการศึกในพื้นที่ที่เห็นว่ามีความปลอดภัย เช่น ชายแดนด้านพม่าเพื่อลดต้นทุนทางเวลา	4.00	1.00	มาก	สอดคล้อง
27.เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานที่เกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก ต้องปราศจากการคอร์รัปชัน	5.00	1.00	มากที่สุด	สอดคล้อง
ด้านความปลอดภัย				
9.ควรจัดรถตำรวจทางหลวงของกรมการขนส่งทางบก มาตรวจสอบตรงบริเวณชายแดน	4.00	0.25	มาก	สอดคล้อง
16.ภาครัฐควรมีการจัดตั้งทีมรักษาความสงบเรียบร้อย ดูแลปัญหาอาชญากรรมที่เกิดจากความแตกต่างทางวัฒนธรรม	4.00	0.75	มาก	สอดคล้อง
ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ				
14.ควรมีเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการคัด	5.00	1.00	มากที่สุด	สอดคล้อง

กรองคนเข้าเมือง เพื่อตรวจสอบผู้ก่อการร้าย เช่น ระบบบริการแบบหน้าต่างเดียว(Single Windows) โดยที่ไม่ทำให้ความรวดเร็วในการค้าขายลดลง				
21.พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ๆ พร้อมกับพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้สามารถนำวิทยาการใหม่ๆ มาพัฒนาประเทศ และประยุกต์ใช้มิติด้านความมั่นคง	5.00	1.00	มากที่สุด	สอดคล้อง
29.ภาครัฐควรจัดสรรงบประมาณและบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อใช้พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ NATIONAL SINGLE WINDOW	5.00	1.00	มากที่สุด	สอดคล้อง
35.ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการเงินการบัญชีสหกรณ์ของอาเซียน เพื่อเชื่อมโยงทั้งด้านการเงิน ด้านธุรกิจ รวมถึงความร่วมมือด้านต่างๆ	4.00	1.00	มาก	สอดคล้อง
37.ควรยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรม ICT เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและการนำรายได้เข้าสู่ประเทศ	5.00	1.00	มากที่สุด	สอดคล้อง
ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน				

25. ภาครัฐควรจัดโครงการช่วยเหลือผู้ประกอบการค้า เช่น รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และท่าเรือ เป็นต้น	5.00	1.00	มากที่สุด	สอดคล้อง
31. ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเช่น การปรับปรุงถนนหรือการก่อสร้างเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายแรงงาน	4.00	1.00	มากที่สุด	สอดคล้อง
ด้านอื่นๆ				
7.ควรมีสถานบรรจุและแยกสินค้ากล่อง(ICD) ฝั่งประเทศไทยเขตพื้นที่ชายแดนไทยพม่า	4.00	1.00	มาก	สอดคล้อง
23. การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะเปิดโอกาสให้ธุรกิจขนาดย่อม (SMEs) ของพม่าเข้ามาแข่งขันในพื้นที่ได้มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนทางการค้าของฝั่งไทยลดลงในระยะยาว	4.00	1.00	มาก	สอดคล้อง
32.ควรทำวิจัยตลาดในประเทศพม่าก่อนการส่งเสริมให้ SMEs ไปลงทุน เพื่อให้ทราบถึงความต้องการที่แท้จริง และเป็น การลดความเสี่ยงด้านการลงทุน	4.00	1.00	มาก	สอดคล้อง
33. ควรจัดทำตารางเปรียบเทียบศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรของไทยและเพื่อนบ้าน เพื่อให้เห็นว่าไทยสามารถแข่งขันได้ในสินค้าใดบ้าง	5.00	1.00	มาก	สอดคล้อง

ตารางที่ 2 เมื่อพิจารณาค่ามัธยฐาน และค่าพิสัยอินเทอร์ควอไทล์จากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับแนวทางการลดต้นทุนโลจิสติกส์การค้าชายแดนไทย-พม่า มีรายละเอียดดังนี้

ด้านการเพิ่มประสิทธิภาพบุคลากร พบว่า ค่ามัธยฐานจากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญต่อแนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่ต้องการให้เกิดในระดับมาก (มัธยฐานเท่ากับ 4.00) คือข้อ 1.ภาครัฐ ควรเข้ามาช่วยสนับสนุนด้านเงินทุนและบุคลากรเพื่อให้การค้าชายแดนระหว่างไทย พม่า เป็นไปอย่างราบรื่นมากยิ่งขึ้น ข้อ 2.เอกชนควรร่วมมือกับภาครัฐในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์การค้าชายแดนไทย พม่า ในด้านต่างๆเช่น ร่วมมือพัฒนาคุณภาพของบุคลากรเพื่อการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ข้อ 10.ปรับปรุงโครงสร้างภาครัฐ อดตราเงินเดือน สวัสดิการของภาครัฐ เพื่อสนับสนุนให้การทำงานของบุคลากรมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และข้อ 13.รัฐบาลควรคำนึงถึงบุคลากรที่มาเป็นหัวหน้าหน่วยงานของด่านการค้าชายแดน และมีวิธีการคัดเลือกบุคลากรเพื่อให้แน่ใจว่าบุคลากรนั้นๆมีประสิทธิภาพสูงอย่างแท้จริง

เมื่อพิจารณาค่าพิสัยอินเทอร์ควอไทล์ จากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อแนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านการเพิ่มประสิทธิภาพของบุคลากร พบว่าความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญสอดคล้องกัน (ค่าอินเทอร์ควอไทล์ไม่เกิน 1.50) เรียงจากน้อยไปมากคือ ข้อ 1.ภาครัฐ ควรเข้ามาช่วยสนับสนุนด้านเงินทุนและบุคลากรเพื่อให้การค้าชายแดนระหว่างไทย พม่า เป็นไปอย่างราบรื่นมากยิ่งขึ้น ข้อ 2.เอกชนควรร่วมมือกับภาครัฐในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์การค้าชายแดนไทย พม่า ในด้านต่างๆเช่น ร่วมมือพัฒนาคุณภาพของบุคลากรเพื่อการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่ไม่สอดคล้องกัน (ค่าอินเทอร์ควอไทล์ มีค่ามากกว่า 1.50) คือข้อ 10.ปรับปรุงโครงสร้างภาครัฐ อดตราเงินเดือน สวัสดิการของภาครัฐ เพื่อสนับสนุนให้การทำงานของบุคลากรมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และข้อ 13.รัฐบาลควรคำนึงถึงบุคลากรที่มาเป็นหัวหน้าหน่วยงานของด่านการค้าชายแดน และมีวิธีการคัดเลือกบุคลากรเพื่อให้แน่ใจว่าบุคลากรนั้นๆมีประสิทธิภาพสูงอย่างแท้จริง

ด้านนโยบายที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนโลจิสติกส์ พบว่า ค่ามัธยฐานจากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญต่อแนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่ต้องการให้เกิดในระดับมากที่สุด (มัธยฐาน เท่ากับ 5.00) คือข้อ 28. กระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนต้องเป็นไปในแบบ One Stop Service และ ข้อ 36. รัฐบาลควรปรับยุทธศาสตร์ปรับ

โครงสร้างระบบราชการให้บริหารงานได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ระดับมาก (มาตรฐานเท่ากับ 4.00) คือข้อ 3.รัฐบาลควรปรับลดราคาพลังงานให้เทียบเท่ากับราคาพลังงานของประเทศพม่า เพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาการลักลอบขนน้ำมัน ข้อ 5. ข้อระเบียบการบังคับการขนส่งควรระบุสิทธิประโยชน์เท่ากันระหว่างไทยและพม่าเพื่อลดปัจจัยความเหลื่อมล้ำระหว่างประเทศ ข้อ19. กำหนดโควตาไม่ต้องเสียภาษี 30,000 ตันให้แก่ประเทศพม่า สำหรับสินค้าเกษตรที่เน่าเสียง่าย เพื่อเป็นทางผ่านส่งสินค้าต่อไปยังสิงคโปร์ ข้อ 20.ลดปัญหาที่เกิดจากตะเข็บชายแดนโดยการพัฒนาปรับปรุงด่านศุลกากรที่ตั้งอยู่บริเวณชายแดนไทย พม่าให้ทันสมัยได้มาตรฐาน ข้อ22.ผลักดันแนวคิดยกเลิกระบบการชำระสินค้าผ่านธนาคารแบบ letter of credit เพื่อให้เป็น credit อย่างเดียว ซึ่งจะทำให้เกษตรกรที่อาศัยอยู่บริเวณแนวชายแดนสามารถค้าขายได้สะดวกรวดเร็วมายิ่งขึ้น ข้อ 29. ควรมีการลดค่าธรรมเนียม ค่าล่วงเวลาที่เกี่ยวกับการค้าชายแดนไม่ให้มีการเก็บค่าล่วงเวลา และข้อ 30. ภาษีมูลค่าเพิ่มควรเป็น 0% ให้กับนักท่องเที่ยวตามด่านชายแดนที่มาซื้อสินค้า Duty Free ชายแดน เพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว

เมื่อพิจารณาค่าพิสัยอินเทอร์ควอไทล์ จากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อแนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านนโยบายที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนโลจิสติกส์พบว่าความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญสอดคล้องกัน (ค่าอินเทอร์ควอไทล์ไม่เกิน 1.50) เรียงจากน้อยไปมากคือ ข้อ29. ควรมีการลดค่าธรรมเนียม ค่าล่วงเวลาที่เกี่ยวกับการค้าชายแดนไม่ให้มีการเก็บค่าล่วงเวลา ข้อ 19. กำหนดโควตาไม่ต้องเสียภาษี 30,000 ตันให้แก่ประเทศพม่า สำหรับสินค้าเกษตรที่เน่าเสียง่าย เพื่อเป็นทางผ่านส่งสินค้าต่อไปยังสิงคโปร์ ข้อ 5. ข้อระเบียบการบังคับการขนส่งควรระบุสิทธิประโยชน์เท่ากันระหว่างไทยและพม่าเพื่อลดปัจจัยความเหลื่อมล้ำระหว่างประเทศ ข้อ 28. กระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนต้องเป็นไปในแบบ One Stop Service 36. รัฐบาลควรปรับยุทธศาสตร์ปรับโครงสร้างระบบราชการให้บริหารงานได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ข้อ30. ภาษีมูลค่าเพิ่มควรเป็น 0% ให้กับนักท่องเที่ยวตามด่านชายแดนที่มาซื้อสินค้า Duty Free ชายแดน เพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว และความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่ไม่สอดคล้องกัน (ค่าอินเทอร์ควอไทล์ มีค่ามากกว่า 1.50) คือข้อ22.ผลักดันแนวคิดยกเลิกระบบการชำระสินค้าผ่านธนาคารแบบ letter of credit เพื่อให้เป็น credit อย่างเดียว ซึ่งจะทำให้เกษตรกรที่อาศัยอยู่บริเวณแนวชายแดนสามารถค้าขายได้สะดวกรวดเร็วมายิ่งขึ้น ข้อ3.รัฐบาลควรปรับลดราคาพลังงานให้เทียบเท่ากับราคาพลังงานของประเทศพม่า เพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาการลักลอบขนน้ำมัน และข้อ20.ลดปัญหาที่เกิดจากตะเข็บชายแดนโดยการพัฒนาปรับปรุงด่านศุลกากรที่ตั้งอยู่บริเวณชายแดนไทย พม่าให้ทันสมัยได้มาตรฐาน

ด้านการลดระดับความแออัด (congestion) ของการขนส่ง พบว่า ค่ามัธยฐานจากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญต่อ แนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่ต้องการให้เกิดในระดับมากที่สุด (มัธยฐาน เท่ากับ 5.00) คือข้อ 11. ด้านชายแดนควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขยายด้านลดความแออัด คับแคบ เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการระบายสินค้า ระดับมาก (มัธยฐาน เท่ากับ 4.00) คือข้อ 4.ควรมีการขยายด้านเพื่อลดความแออัดและทำให้สินค้าและนักท่องเที่ยวไหลเวียนมากยิ่งขึ้นและ 17. จัดทำโครงการ Thailand Connectivity มีเป้าหมายในการจัดระบบขนส่งเพื่อการเชื่อมต่อระบบทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมไปถึงแผนงานด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว และการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงปัจจัยและแหล่งผลิตสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการซื้อขายและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง

เมื่อพิจารณาค่าพิสัยอินเทอร์ควอไทล์ จากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อแนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านการลดระดับความแออัด (congestion) ของการขนส่ง พบว่าความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญสอดคล้องกัน (ค่าอินเทอร์ควอไทล์ไม่เกิน 1.50) เรียงจากน้อยไปมากคือข้อ11. ด้านชายแดนควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขยายด้านลดความแออัด คับแคบ เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการระบายสินค้า และข้อ17. จัดทำโครงการ Thailand Connectivity มีเป้าหมายในการจัดระบบขนส่งเพื่อการเชื่อมต่อระบบทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมไปถึงแผนงานด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว และการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงปัจจัยและแหล่งผลิตสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการซื้อขายและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง และความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่ไม่สอดคล้องกัน (ค่าอินเทอร์ควอไทล์ มีค่ามากกว่า 1.50) คือข้อ 4.ควรมีการขยายด้านเพื่อลดความแออัดและทำให้สินค้าและนักท่องเที่ยวไหลเวียนมากยิ่งขึ้น

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ค่ามัธยฐานจากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญต่อ แนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่ต้องการให้เกิดในระดับมากที่สุด (มัธยฐาน เท่ากับ 5.00) คือข้อ8.ควรมีการจับกุมรถซ่องทะเลเบียนป้ายไทย พม่า และข้อ27.เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานที่เกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออกต้องปราศจากการคอร์รัปชัน ระดับมาก (มัธยฐาน เท่ากับ4.00) คือข้อ6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเข้มงวดรถทะเลเบียนสองป้ายของประเทศพม่า เพราะ

เป็นการเสียเปรียบของประเทศไทย โดยกำหนดบทลงโทษอย่างชัดเจน ข้อ12. กฎหมายพม่ามีความเข้มงวดมากกว่าไทยทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของพม่าต่ำกว่าต้นทุนของประเทศไทย ข้อ15. ควรมีการจดทะเบียนให้ถูกต้อง ในการใช้น้ำมัน ระหว่างประเทศไทย พม่าเพื่อลดการลักลอบขนน้ำมันจากประเทศพม่ามาขายฝั่งไทย ข้อ18.ศึกษากฎหมายของประเทศพม่า เพื่อให้ทราบว่าหากคนไทยรับขนส่งสินค้าจะต้องดำเนินการอย่างไร รวมทั้งศึกษาแนวทางการจัดตั้งเครือข่ายพันธมิตรขึ้นในประเทศเพื่อนบ้าน ข้อ24. ควรพัฒนาด่านชายแดน เปิดจุดผ่อนปรนทางการค้าให้ถูกกฎหมายและ ข้อ26. ควรยกเลิกกฎอัยการศึกในพื้นที่ที่เห็นว่ามีความปลอดภัย เช่น ชายแดนด้านพม่าเพื่อลดต้นทุนทางเวลา

เมื่อพิจารณาค่าพิสัยอินเทอร์เน็ตควอไทล์ จากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อแนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่าความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญสอดคล้องกันทุกข้อ (ค่าอินเทอร์เน็ตควอไทล์ไม่เกิน 1.50) เรียงจากน้อยไปมากคือ ข้อ8. ควรมีการจับกุมรถซิ่นทะเบียนป้ายไทย พม่า ข้อ12. กฎหมายพม่ามีความเข้มงวดมากกว่าไทยทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของพม่าต่ำกว่าต้นทุนของประเทศไทย ข้อ15. ควรมีการจดทะเบียนให้ถูกต้อง ในการใช้น้ำมัน ระหว่างประเทศไทย พม่าเพื่อลดการลักลอบขนน้ำมันจากประเทศพม่ามาขายฝั่งไทย ข้อ18.ศึกษากฎหมายของประเทศพม่า เพื่อให้ทราบว่าหากคนไทยรับขนส่งสินค้าจะต้องดำเนินการอย่างไร รวมทั้งศึกษาแนวทางการจัดตั้งเครือข่ายพันธมิตรขึ้นในประเทศเพื่อนบ้าน ข้อ26. ควรยกเลิกกฎอัยการศึกในพื้นที่ที่เห็นว่ามีความปลอดภัย เช่น ชายแดนด้านพม่าเพื่อลดต้นทุนทางเวลา 27. เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานที่เกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออกต้องปราศจากการคอร์รัปชัน ข้อ 6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเข้มงวดรถทะเบียนสองป้ายของประเทศพม่า เพราะเป็นการเสียเปรียบของประเทศไทย โดยกำหนดบทลงโทษอย่างชัดเจน ข้อ24. ควรพัฒนาด่านชายแดน เปิดจุดผ่อนปรนทางการค้าให้ถูกกฎหมาย

ด้านความปลอดภัย พบว่า คำนมธฐานจากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญต่อ แนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่ต้องการให้เกิดใน ระดับมาก (มธฐานเท่ากับ4.00) คือข้อ 9.ควรจัดรถตำรวจทางหลวงของกรมการขนส่งทางบก มาตรวจสอดตรวจบริเวณชายแดน และข้อ 16.ภาครัฐควรมีการจัดตั้งทีมรักษาความสงบเรียบร้อย ดูแลปัญหาอาชญากรรมที่เกิดจากความแตกต่างทางวัฒนธรรม

เมื่อพิจารณาค่าพิสัยอินเทอร์เน็ตควอไทล์ จากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อแนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านความปลอดภัย พบว่าความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญสอดคล้องกันทุกข้อ (ค่าอินเทอร์เน็ตควอไทล์ไม่เกิน 1.50) เรียงจากน้อยไปมากคือ ข้อ9.ควรจัดรถตำรวจทางหลวงของกรมการขนส่งทางบก มาตรวจสอบตรงบริเวณชายแดน และข้อ 16.ภาครัฐควรมีการจัดตั้งที่รักษาความสงบเรียบร้อย ดูแลปัญหาอาชญากรรมที่เกิดจากความแตกต่างทางวัฒนธรรม

ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ พบว่า ค่ามัธยฐานจากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญต่อ แนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่ต้องการให้เกิดในระดับมากที่สุด (มัธยฐานเท่ากับ 5.00) คือข้อ14.ควรมีเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการคัดกรองคนเข้าเมือง เพื่อตรวจสอบผู้ก่อการร้าย เช่น ระบบบริการแบบหน้าต่างเดียว(Single Windows) โดยที่ไม่ทำให้ความรวดเร็วในการค้าขายลดลง ข้อ21.พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ๆ พร้อมกับพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้สามารถนำวิทยาการใหม่ๆ มาพัฒนาประเทศ และประยุกต์ใช้มิติด้านความมั่นคง ข้อ 29.ภาครัฐควรจัดสรรงบประมาณและบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อใช้พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ NATIONAL SINGLE WINDOW ข้อ37.ควรยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรม ICT เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและการนำรายได้เข้าสู่ประเทศ ระดับมาก (มัธยฐาน เท่ากับ4.00) คือข้อ35.ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการเงิน การบัญชีสหกรณ์ของอาเซียน เพื่อเชื่อมโยงทั้งด้านการเงิน ด้านธุรกิจ รวมถึงความร่วมมือด้านต่างๆ

เมื่อพิจารณาค่าพิสัยอินเทอร์เน็ตควอไทล์ จากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อแนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ พบว่าความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญสอดคล้องกันทุกข้อ (ค่าอินเทอร์เน็ตควอไทล์ไม่เกิน 1.50) เรียงจากน้อยไปมากคือ ข้อคือข้อ14.ควรมีเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการคัดกรองคนเข้าเมือง เพื่อตรวจสอบผู้ก่อการร้าย เช่น ระบบบริการแบบหน้าต่างเดียว(Single Windows) โดยที่ไม่ทำให้ความรวดเร็วในการค้าขายลดลง ข้อ21. พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ๆ พร้อมกับพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้สามารถนำวิทยาการใหม่ๆ มาพัฒนาประเทศ และประยุกต์ใช้มิติด้านความมั่นคง ข้อ 29.ภาครัฐควรจัดสรรงบประมาณและ

บุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อใช้พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ NATIONAL SINGLE WINDOW ข้อ37.ควรยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรม ICT และข้อ35.ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการเงินการบัญชีสหกรณ์ของอาเซียน เพื่อเชื่อมโยงทั้งด้านการเงิน ด้านธุรกิจ รวมถึงความร่วมมือด้านต่างๆ

ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า ค่ามัธยฐานจากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญต่อแนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่ต้องการให้เกิดในระดับมากที่สุด (มัธยฐานเท่ากับ 5.00) คือข้อ25. ภาครัฐควรจัดโครงข่ายเชื่อมโยงประตูกการค้า เช่น รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และท่าเรือ เป็นต้น

ระดับมาก (มัธยฐาน เท่ากับ4.00) คือข้อ 31. ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเช่น การปรับปรุงถนนหรือการก่อสร้างเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายแรงงาน

เมื่อพิจารณาค่าพิสัยอินเทอร์เน็ตควอไทล์ จากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อแนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พบว่าความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญสอดคล้องกันทุกข้อ (ค่าอินเทอร์เน็ตควอไทล์ไม่เกิน 1.50) เรียงจากน้อยไปมากคือข้อคือ25. ภาครัฐควรจัดโครงข่ายเชื่อมโยงประตูกการค้า เช่น รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และท่าเรือ เป็นต้นและข้อ31. ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเช่น การปรับปรุงถนนหรือการก่อสร้างเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายแรงงาน

ด้านอื่นๆ พบว่าค่ามัธยฐานจากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญต่อ แนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่ต้องการให้เกิดในระดับมากที่สุด (มัธยฐาน เท่ากับ 5.00) คือข้อ33. ควรจัดทำตารางเปรียบเทียบศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรของไทยและเพื่อนบ้าน เพื่อให้เห็นว่าไทยสามารถแข่งขันได้ในสินค้าใดบ้าง ระดับมาก (มัธยฐาน เท่ากับ4.00) คือข้อ7.ควรมีสถานบรรจุและแยกสินค้ากล่อง(ICD) ฝั่งประเทศไทยเขตพื้นที่ชายแดนไทย พม่าข้อ 23. การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)จะเปิดโอกาสให้ธุรกิจขนาดย่อม (SMEs) ของพม่าเข้ามาแข่งขันในพื้นที่ได้มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนทางการค้าของฝั่งไทยลดลงในระยะยาว ข้อ32.ควรทำวิจัยตลาดในประเทศพม่าก่อนการส่งเสริมให้ SMEs ไปลงทุน เพื่อให้ทราบถึงความต้องการที่แท้จริง และเป็นการลดความเสี่ยงด้านการลงทุน

เมื่อพิจารณาค่าพิสัยอินเทอร์เน็ตควอไทล์ จากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อแนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พบว่าความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญสอดคล้องกันทุกข้อ (ค่าอินเทอร์เน็ตควอไทล์ไม่เกิน 1.50) เรียงจากน้อยไปมากคือ ข้อ 7.ควรมีสถานบรรจุและแยกสินค้ากล่อง(ICD) ฝั่งประเทศไทยเขตพื้นที่ชายแดนไทย พม่า ข้อ 23. การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)จะเปิดโอกาสให้ธุรกิจขนาดย่อม (SMEs) ของพม่าเข้ามาแข่งขันในพื้นที่ได้มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนทางการค้าของฝั่งไทยลดลงในระยะยาว 32.ควรทำวิจัยตลาดในประเทศพม่าก่อนการส่งเสริมให้ SMEs ไปลงทุน เพื่อให้ทราบถึงความต้องการที่แท้จริง และเป็นการลดความเสี่ยงด้านการลงทุน และข้อ 33. ควรจัดทำตารางเปรียบเทียบศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรของไทยและเพื่อนบ้าน เพื่อให้เห็นว่าไทยสามารถแข่งขันได้ในสินค้าใดบ้าง

ตอนที่ 2 ข้อเสนอแนะของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ

กลุ่มผู้เชี่ยวชาญมีข้อเสนอแนะคล้ายๆหรือใกล้เคียงกัน จากการตอบแบบสอบถามทั้งสามรอบ โดยจัดอันดับจากข้อที่กลุ่มผู้เชี่ยวชาญมีข้อเสนอแนะซ้ำๆกันมากที่สุด และลดลงไปตามลำดับดังนี้

1. ควรมีการขยายด่านเพื่อลดความแออัดของการขนส่ง
2. ควรมีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น RFID Single Window มาใช้ในการดำเนินงานภายในศุลกากร
3. ควรมีจุด One Stop Service ที่ด่านศุลกากร
4. ควรมีการปรับปรุงระบบ e-customs ให้ใช้ร่วมกับประเทศพม่าได้
5. สร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ตลอดจนระหว่างประเทศในด้านศุลกากร
6. ควรมีการปรับโครงสร้างภาครัฐให้มีความโปร่งใสมากขึ้น
7. ควรมีการสร้างรถไฟความเร็วสูงระหว่างประเทศไทย-พม่า
8. ควรมีการก่อสร้างท่าเรือระหว่างประเทศไทย-พม่า

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง“การศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์” มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาบริบทโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 2).เพื่อศึกษาปัจจัยภายในและภายนอก ของด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รวมถึงศึกษาบริบทโลจิสติกส์การค้าชายแดนด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 3) เพื่อศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้า สำหรับการการค้าชายแดนด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยผู้เชี่ยวชาญที่ให้ข้อมูลประกอบไปด้วย 1. ศึกษาเชิงเอกสารจากข้อมูลพื้นฐานของการค้าชายแดน สถิติการนำเข้า-ส่งออกของการค้าชายแดนไทย-พม่า เอกสารเกี่ยวกับรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยและการจัดการโลจิสติกส์ สัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ด้านศุลกากร ได้แก่นายด่านศุลกากร ประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผู้แทนหอการค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และ ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รวมทั้งสิ้น 17 ราย การวิจัยแบบการใช้เทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) ผู้วิจัยสร้างแบบสอบถามความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญจากข้อมูลที่ได้ศึกษาจากด้านการจัดการโลจิสติกส์และการค้าชายแดน จากนั้นนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษาตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขก่อนนำไปสอบถามความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อนำมาตีความ

สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยเรื่อง“การศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์” พบว่า

1. ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญต่อการศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เมื่อพิจารณาตามการศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์สรุปได้ดังนี้

กลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่า ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อแนวทางการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – พม่า ด้านสิ่งขจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในระดับมากที่สุด คือ ควรมีการลดค่าธรรมเนียม ค่าล่วงเวลาที่เกี่ยวกับการค้าชายแดนไม่ให้เกิดการเก็บค่าล่วงเวลา ควรจัดรถตำรวจทางหลวงของกรมการขนส่งทางบก มาตรวจสอบตรงบริเวณชายแดน ภาครัฐควรมีการจัดตั้งทีมรักษาความสงบเรียบร้อย ดูแลปัญหาอาชญากรรมที่เกิดจากความแตกต่างทางวัฒนธรรม ภาครัฐ ควรเข้ามาช่วยสนับสนุนด้านเงินทุนและบุคลากรเพื่อให้การค้าชายแดนระหว่างไทย พม่าเป็นไปอย่างราบรื่นมากยิ่งขึ้น เอกชนควรร่วมมือกับภาครัฐในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ค้าชายแดนไทย พม่า ในด้านต่างๆเช่น ร่วมมือพัฒนาคุณภาพของบุคลากรเพื่อการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ควรมีข้อระเบียบการบังคับการขนส่งควรระบุสิทธิประโยชน์เท่ากันระหว่างไทยและพม่าเพื่อลดปัจจัยความเหลื่อมล้ำระหว่างประเทศ ด้านชายแดนควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขยายด้านลดความแออัด คับ

แคม เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการระบายสินค้า กฎหมายพม่ามีความเข้มงวดมากกว่าไทยทำให้
 ต้นทุนโลจิสติกส์ของพม่าต่ำกว่าต้นทุนของประเทศไทย ควรมีเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการคัดกรองคน
 เข้าเมือง เพื่อตรวจสอบผู้ก่อการร้าย เช่น ระบบบริการแบบหน้าต่างเดียว(Single Windows) โดยที่
 ไม่ทำให้ความรวดเร็วในการค้าขายลดลง ควรมีการจดทะเบียนให้ถูกต้อง ในการใช้น้ำมัน ระหว่าง
 ประเทศไทย พม่าเพื่อลดการลักลอบขนน้ำมันจากประเทศพม่ามาขายฝั่งไทย จัดทำโครงการ
 Thailand Connectivity มีเป้าหมายในการจัดระบบขนส่งเพื่อการเชื่อมต่อระบบทางถนนกับ
 ประเทศเพื่อนบ้าน รวมไปถึงแผนงานด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว และการอำนวยความสะดวกในการ
 เข้าถึงปัจจัยและแหล่งผลิตสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าขายและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง ศึกษา
 กฎหมายของประเทศพม่า เพื่อให้ทราบว่าหากคนไทยรับขนส่งสินค้าจะต้องดำเนินการอย่างไร รวมทั้ง
 ศึกษาแนวทางการจัดตั้งเครือข่ายพันธมิตรขึ้นในประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ
 ใหม่ ๆ พร้อมกับพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้สามารถนำวิทยาการใหม่ ๆ มาพัฒนาประเทศ และ
 ประยุกต์ใช้มิติด้านความมั่นคง การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะเปิดโอกาสให้ธุรกิจ
 ขนาดย่อม (SMEs) ของพม่าเข้ามาแข่งขันในพื้นที่ได้มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนทางการค้าของไทย
 ลดลง ภาครัฐควรจัดโครงการเชื่อมโยงประตูการค้า เช่น รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และท่าเรือ
 เป็นต้น ควรยกเลิกกฎอัยการศึกในพื้นที่ที่เห็นว่ามีความปลอดภัย เช่น ชายแดนด้านพม่าเพื่อลด
 ต้นทุนทางเวลา เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานที่เกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออกต้องปราศจาก
 การคอร์รัปชัน กระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายแดนต้องเป็นไปในแบบ One
 Stop Service ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเช่น การปรับปรุงถนนหรือการก่อสร้างเพื่อรองรับ
 การเคลื่อนย้ายแรงงาน ควรทำวิจัยตลาดในประเทศพม่าก่อนการส่งเสริมให้ SMEs ไปลงทุน เพื่อให้
 ทราบถึงความต้องการที่แท้จริง และเป็นการลดความเสี่ยงด้านการลงทุน ควรจัดทำตาราง
 เปรียบเทียบศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรของไทยและเพื่อนบ้าน เพื่อให้เห็นว่าไทยสามารถแข่งขัน
 ได้ในสินค้าใดบ้าง ภาครัฐควรจัดสรรงบประมาณและบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการ
 สื่อสาร เพื่อใช้พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ NATIONAL SINGLE
 WINDOW ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการเงินการบัญชีสหกรณ์ของอาเซียน เพื่อเชื่อมโยงทั้ง
 ด้านการเงิน ด้านธุรกิจ รวมถึงความร่วมมือด้านต่างๆ รัฐบาลควรปรับยุทธศาสตร์ปรับโครงสร้าง
 ระบบราชการให้บริหารงานได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ควรยกระดับขีดความสามารถในการ
 แข่งขันอุตสาหกรรม ICT เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและการนำรายได้เข้าสู่ประเทศ หน่วยงานที่
 เกี่ยวข้องควรเข้มงวดลงทะเบียนสองป้ายของประเทศพม่า เพราะเป็นการเสียเปรียบของประเทศไทย
 โดยกำหนดบทลงโทษอย่างชัดเจน ควรพัฒนาด้านชายแดน เปิดจุดผ่อนปรนทางการค้าให้ถูก
 กฎหมาย ภาษีมูลค่าเพิ่มควรเป็น 0% ให้กับนักท่องเที่ยวตามด่านชายแดนที่มาซื้อสินค้า Duty Free
 ชายแดน เพื่อเพิ่มจำนวน

2. ข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับ การศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ คือ ควรมีการขยายด่านเพื่อลดความแออัดของการขนส่ง ควรมีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น RFID Single Window มาใช้ในการดำเนินงานภายในศุลกากร ควรมีจุด One Stop Service ที่ด่านศุลกากรควรมีการปรับปรุงระบบ e-customs ให้ใช้ร่วมกับประเทศพม่าได้ สร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ตลอดจนระหว่างประเทศในด่านศุลกากร ควรมีการปรับโครงสร้างภาครัฐให้มีความโปร่งใสมากขึ้น ควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่ด่านสิงขร เพื่อให้มีคนรู้จักมากยิ่งขึ้น

การอภิปรายผล

จากผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อการศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์”ซึ่งผลของการวิจัยนำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

1. จากผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อ การศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์”พบว่า การศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์” ที่ผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นในระดับมากที่สุดและสอดคล้องกัน คือ ควรมีการลดค่าธรรมเนียม ค่าล่วงเวลาที่เกี่ยวกับการค้าชายแดนไม่ให้มีการเก็บค่าล่วงเวลา ควรจัดรถตำรวจทางหลวงของกรมการขนส่งทางบก มาตรวจสอบตรวงบริเวณชายแดน ภาครัฐควรมีการจัดตั้งทีมรักษาความสงบเรียบร้อย ดูแลปัญหาอาชญากรรมที่เกิดจากความแตกต่างทางวัฒนธรรม เพราะภาครัฐเป็นหน่วยงานสำคัญในการกำหนดแนวทางการลดต้นทุนของโลจิสติกส์หากภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือจะทำให้การค้าชายแดนมีแนวโน้มที่สูงขึ้น ภาครัฐ ควรเข้ามาช่วยสนับสนุนด้านเงินทุนและบุคลากรเพื่อให้การค้าชายแดนระหว่างไทยพม่าเป็นไปอย่างราบรื่นมากยิ่งขึ้น เอกชนควรมีความร่วมมือกับภาครัฐในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ค้าชายแดนไทย พม่า ในด้านต่างๆเช่น ร่วมมือพัฒนาคุณภาพของบุคลากรเพื่อการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ข้อระเบียบการบังคับการขนส่งควรระบุสิทธิประโยชน์เท่ากันระหว่างไทยและพม่าเพื่อลดปัจจัยความเหลื่อมล้ำระหว่างประเทศ กฎหมายพม่ามีความเข้มงวดมากกว่าไทยทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของพม่าต่ำกว่าต้นทุนของประเทศไทย ควรมีเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการคัดกรองคนเข้าเมือง เพื่อตรวจสอบผู้ก่อการร้าย เช่น ระบบบริการแบบหน้าต่างเดียว(Single Windows) โดยที่ไม่ทำให้ความรวดเร็วในการค้าชายแดนลดลง จัดทำโครงการ Thailand Connectivity มีเป้าหมายในการจัดระบบขนส่งเพื่อการเชื่อมต่อบริเวณทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมไปถึงแผนงานด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว และการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงปัจจัยและแหล่งผลิตสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง ศึกษากฎหมายของประเทศพม่า เพื่อให้ทราบว่าหากคนไทยรับขนส่งสินค้าจะต้องดำเนินการอย่างไร รวมทั้งศึกษาแนวทางการจัดตั้งเครือข่ายพันธมิตรขึ้นในประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ๆ พร้อมกับพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้สามารถนำ

วิทยาการใหม่ๆ มาพัฒนาประเทศ และประยุกต์ใช้มิติด้านความมั่นคง การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะเปิดโอกาสให้ธุรกิจขนาดย่อม (SMEs) ของพม่าเข้ามาแข่งขันในพื้นที่ได้มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนทางการค้าของฝั่งไทยลดลง ภาครัฐควรจัดโครงการช่วยเหลือผู้ประกอบการค้า เช่น รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และท่าเรือ เป็นต้น ควรยกเลิกกฎอัยการศึกในพื้นที่ที่เห็นว่ามีความปลอดภัย เช่น ชายแดนด้านพม่าเพื่อลดต้นทุนทางเวลา เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออกต้องปราศจากการคอร์รัปชัน กระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนต้องเป็นไปในแบบ One Stop Service ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเช่น การปรับปรุงถนนหรือการก่อสร้างเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายแรงงาน ควรทำวิจัยตลาดในประเทศพม่า ก่อนการส่งเสริมให้ SMEs ไปลงทุน เพื่อให้ทราบถึงความต้องการที่แท้จริง และเป็นการลดความเสี่ยงด้านการลงทุน ควรจัดทำตารางเปรียบเทียบศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรของไทยและเพื่อนบ้าน เพื่อให้เห็นว่าไทยสามารถแข่งขันได้ในสินค้าใดบ้าง ภาครัฐควรจัดสรรงบประมาณและบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อใช้พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ NATIONAL SINGLE WINDOW ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการเงินการบัญชีสหกรณ์ของอาเซียน เพื่อเชื่อมโยงทั้งด้านการเงิน ด้านธุรกิจ รวมถึงความร่วมมือด้านต่างๆ รัฐบาลควรปรับยุทธศาสตร์ปรับโครงสร้างระบบราชการให้บริหารงานได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ควรยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรม ICT เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและการนำรายได้เข้าสู่ประเทศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเข้มงวดรถทะเบียนสองป้ายของประเทศพม่า เพราะเป็นการเสียเปรียบของประเทศไทย โดยกำหนดบทลงโทษอย่างชัดเจน ควรพัฒนาด่านชายแดน เปิดจุดผ่อนปรนทางการค้าให้ถูกกฎหมาย ภาษีมูลค่าเพิ่มควรเป็น 0% ให้กับนักท่องเที่ยวตามด่านชายแดนที่มาซื้อสินค้า Duty Free ชายแดน เพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว

2. ข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับ การศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์” คือ ควรมีการขยายด่านเพื่อลดความแออัดของการขนส่ง ควรมีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น RFID Single Window มาใช้ในการดำเนินงานภายในศุลกากร ควรมีจุด One Stop Service ที่ด่านศุลกากรควรมีการปรับปรุงระบบ e-customs ให้ใช้ร่วมกับประเทศพม่าได้ สร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ตลอดจนระหว่างประเทศ ในด้านศุลกากร ควรมีการปรับโครงสร้างภาครัฐให้มีความโปร่งใสมากขึ้น สร้างความเป็นธรรมในสังคม โดยเฉพาะข้าราชการจะต้องทำตนเป็นตัวอย่างที่ดี ให้ประชาชนทั้งไทยพุทธและไทยมุสลิม ให้ความไว้วางใจ เป็นคนดี มีความเมตตากรุณาต่อประชาชนเท่าเทียมกัน ข้าราชการจะต้องไม่เป็นตัวเงื่อนไขในสังคม ไม่ฉ้อราษฎร์บังหลวง ไม่ประพฤติผิดขัดแย้งประชาชนหรือถูกเหยียดหยามประชาชน ไม่เอาตำแหน่งหน้าที่ ขอกฎหมายระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ เป็นเครื่องมือแสวงหาประโยชน์ส่วนตนทำตนให้เป็นพี่เลี้ยง ที่ปรึกษาที่ดีของประชาชน ให้ประชาชนศรัทธาไว้วางใจ และเป็นที่พึ่งของสังคม พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเฉพาะคนไทยมุสลิมให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น โดยการเร่งพัฒนาทางเศรษฐกิจ การคมนาคม การศึกษา และให้สิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ นักการเมืองซึ่งเป็นผู้นำชุมชน ตัวแทนชุมชน ควรมีจิตสำนึกในหน้าที่ใช้อำนาจหน้าที่ตามที่มีอยู่ โดยเฉพาะไม่เข้าไปเป็นผู้แสวงหาประโยชน์เสียเอง หรือบีบบังคับข้าราชการเพื่อประโยชน์ตน และพวกพ้อง ไม่เข้าไปคุ้มครองผู้

มีอิทธิพล หรือผู้ประกอบการธุรกิจผิดกฎหมาย อันจะนำไปสู่ความปั่นป่วนในสังคม นักการเมืองไทยมุสลิม จะต้องไม่สร้างภาวะแตกต่างทางสังคมระหว่างไทยพุทธ และไทยมุสลิม โดยหวังเพียงเพื่อให้ได้รับการสนับสนุนจากคนไทยมุสลิม โดยมิได้คำนึงถึงปัญหาความมั่นคงที่จะตามมา รัฐบาล โดยเฉพาะฝ่ายความมั่นคงจะต้องทราบความเคลื่อนไหวในต่างประเทศ

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยเรื่อง การศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน
ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ข้อเสนอแนะทั่วไป

จากการการศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด่านสิงขร
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ภาครัฐ หรือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรนำผลการวิจัยในครั้งนี้ ไปพัฒนาการศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยอาศัยผลการศึกษาวิจัยจากความเห็นและข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์หรือปฏิบัติหน้าที่ทางด้านการค้าชายแดน ระดับนายด่านศุลกากร ประธานหอการค้าจังหวัดสงขลา นักวิชาการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งให้ความเห็นต่อ การศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

2. ภาครัฐควรมีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น RFID Single Window มาใช้ในการดำเนินงานภายในศุลกากร ควรมีจุด One Stop Service ที่ด่านศุลกากร ควรมีการปรับปรุงระบบ e-customs ให้ใช้ร่วมกับประเทศพม่าได้ สร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ตลอดจนระหว่างประเทศในด่านศุลกากร

3. ภาครัฐควรมีการปรับโครงสร้างภาครัฐให้มีความโปร่งใสมากขึ้น เพื่อเป็นภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร และสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ภาคเอกชน และนักลงทุน

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

เพื่อให้งานวิจัยเกี่ยวกับการศึกษากลยุทธ์โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมธุรกิจส่งออกสินค้าชายแดน ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แพร่หลายออกไปและเป็นประโยชน์ในการศึกษาค้นคว้าของภาครัฐ นักวิชาการ และผู้สนใจทั่วไป จึงมีข้อเสนอแนะในการวิจัยดังนี้

1. ควรมีการวิจัย โดยใช้เทคนิคและวิธีการวิจัยด้วยวิธีอื่น เช่น การวิจัยเชิงทดลอง หรือการวิจัยเชิงสำรวจ
2. หากมีการวิจัยลักษณะเช่นนี้อีก เพื่อเป็นการยืนยัน ควรรวบรวมข้อมูล หรือ ศึกษาจากหน่วยงานเดิม หรือ หน่วยงานที่มีลักษณะใกล้เคียงกันมากที่สุด

รายการอ้างอิง

- กตัญญู หิรัญญูสมบุรณ์. (2544). **การจัดการธุรกิจระหว่างประเทศ**. กรุงเทพมหานคร: สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร.
- กมลชนก สุทธิวาหนฤพุฒิ, ศลิษาภมรสติธย์ และจักรกฤษร์ ดวงพิสดรา. (2544) **การจัดการโลจิสติกส์**. กรุงเทพมหานคร : แมคกรอ-ฮิล
- กรกรัณย์ ชีวะตระกูลพงษ์ และจิตติชัย รุจนกนกนาฏ. (2554). **โครงการผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามข้อตกลงประชาคมอาเซียนที่มีต่อขนส่งสินค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน**. กรุงเทพฯ:จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2548). **ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โอกาสทางการค้าและการลงทุนของไทย**. นนทบุรี: สำนักเอเชียตะวันออก.
- กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. (2557). **การวิเคราะห์ศักยภาพเกษตรของประเทศไทยเปรียบเทียบกับสมาชิกอาเซียน : สหพันธรัฐพม่า : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร**. กรุงเทพฯ: ศูนย์ปฏิบัติการเศรษฐกิจการเกษตร.
- กระทรวงพาณิชย์. กรมการค้าต่างประเทศ. (2554). **สินค้าที่มีมาตรการนำเข้า-ส่งออก**. นนทบุรี: สำนักบริหารการค้าสินค้าทั่วไป.
- กระทรวงพาณิชย์. กรมส่งเสริมการส่งออก. (2555). **คู่มือการค้าและการลงทุน สหพันธรัฐพม่า**. กรุงเทพฯ: สำนักข่าวพาณิชย์ กรมส่งเสริมการส่งออก
- กาญจน์วีจี ธนโชติรุ่งสาทิส. (2557). “ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของโลจิสติกส์ขนส่งข้าวไทยในเส้นทางขนส่งจากจังหวัดนครสวรรค์ส่งออกต่างประเทศ.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์.
- เกษรา หลิมพานิช.(2539). “การค้าของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- คณะกรรมการบริหารจังหวัดแบบบูรณาการจังหวัดสงขลา. (2557). “แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา.” แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา ปี 2557- 2560 โดยคณะกรรมการบริหารจังหวัดแบบบูรณาการจังหวัด สงขลา, ธันวาคม.
- คณะอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์ วุฒิสภา. (2554). “นโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2554.” รายงานการศึกษา เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยคณะอนุกรรมการ การคมนาคม วุฒิสภา, สิงหาคม.
- ครรชิต พุทธิโกษา. (2554). **กรอบประเด็นการวิจัยของประเทศไทยให้พร้อมรับสถานการณ์ การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.
- ค่านาย อภิปรัชญาสกุล. (2550). **โลจิสติกส์และการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน กลยุทธ์สำหรับลดต้นทุนและเพิ่มกำไร**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: บริษัทดวงกลมสมัย จำกัด เพิ่มกำไร.

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

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

- รุธิ์ พนมยงค์ และคณะ. (2552). **การศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีนเพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน**. กรุงเทพฯ: สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- วเรศรา วีระวัฒน์. (2556). **แผนงานการศึกษาแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพระบบขนส่งทางราง**. กรุงเทพฯ: สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- วรินทร์ วงษ์มณี. (2556). **โครงการศึกษาผลกระทบของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเปิดเสรีทางการค้ากับจีนเพื่อจัดทำมาตรการดำเนินธุรกิจและมาตรฐานสินค้านำเข้า**. กรุงเทพฯ: สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- วัชรโรจน์ งามแสงเนตร. (2555). “การศึกษาเปรียบเทียบการจัดการระบบโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมยานยนต์ของผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ให้บริการการขนส่ง.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล.
- วาสนา ชำระ. (2553). “การจัดการเชิงกลยุทธ์กับผลตอบแทนจากการลงทุนธุรกิจโรงแรมในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้.” วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา.
- วิทยา สุทธดำรง. (2546). **โลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน**. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- ศจีรัตน์ ตระกูลเรืองศรี. (2554). **วิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาการค้าชายแดนไทย - พม่า : กรณีศึกษา จังหวัดแม่ฮ่องสอน**. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ศูนย์สารสนเทศยุทธศาสตร์ภาครัฐ. (2556). **การค้าชายแดนไทย**. กรุงเทพฯ: สำนักงานสถิติแห่งชาติ.
- สมใจ รวยสันเทียะ. (2550). **การค้าระหว่างไทย - พม่า**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์. (2554). **การสังเคราะห์งานวิจัยด้านโลจิสติกส์เกษตรและอาหาร**. กรุงเทพฯ: สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2558). **การศึกษาบทบาทของงานด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย**. กรุงเทพฯ: สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- สภาปฏิรูปแห่งชาติ. (2558). **แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์**. กรุงเทพฯ: สภาปฏิรูปแห่งชาติ.
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (2550). **ศักยภาพทางโลจิสติกส์ของประเทศไทย**. กรุงเทพฯ: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.
- สิริพงศ์ จีงถาวรณ. (2553). “การประเมินศักยภาพด้านการบริหารจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ.” วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการทั่วไป บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุรเดช ชดช้อย. (2551). “การค้าระหว่างประเทศไทย-พม่า.” วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุธาสินี มาถนอม. (2553). “การจัดการเชิงกลยุทธ์กับผลตอบแทนจากการลงทุนธุรกิจโรงแรมในพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้.” วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา.

- สุมาลี สุขตานนท์. (2546). **การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน**. กรุงเทพฯ: สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- โสภารัตน์ จารุสมบัติและคณะ. (2550). **โครงการการศึกษาสถานภาพความรู้เกี่ยวกับอาณาบริเวณชายแดนประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน:ระยะที่2(ชายแดนไทย-พม่า)**. กรุงเทพฯ: สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
- สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่. (2556). “การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปี 2557.” รายงานโลจิสติกส์ ของประเทศไทย สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่
- สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. (2556). **ฐานข้อมูลจุดผ่านแดนประเทศไทย พม่า**. กรุงเทพฯ: กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย.
- สาโรจน์ โอพิทักษ์ชีวิน. (2550). **การบริหารเชิงกลยุทธ์**. กรุงเทพฯ: บริษัท เพียร์สัน เอ็ดดูเคชั่น อินโดไชน่า จำกัด.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2548). **การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2550). **การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- _____. (2556). **การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560) การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สำนักโลจิสติกส์กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่. (2556). **การเพิ่มประสิทธิภาพ โลจิสติกส์ ภาคอุตสาหกรรม**. กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนจำกัด อรุณการพิมพ์.
- สิขเรศ ธาราศักดิ์. (2554). “การค้าชายระหว่างไทย-พม่า.” รายงานคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สุเมธ อนันต์วิลาส. (2552). “วิเคราะห์ต้นทุนฐานกิจกรรม กรณีศึกษาบริษัทขนส่งด่วนระหว่างประเทศทางอากาศ.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- สุธาสินี มาถนอม. (2553). “การจัดการเชิงกลยุทธ์กับผลตอบแทนจากการลงทุนธุรกิจโรงแรมในพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา.
- อดิศักดิ์ วรรณรงค์. (2557). “การวิเคราะห์องค์ประกอบของปัจจัยการดำเนินงานที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของร้านจัดจำหน่ายวัสดุก่อนสร้างในภาคใต้.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย วิทยาลัยเทคโนโลยีภาคใต้.

- อดิศักดิ์ ชีรานุพัฒนา. (2554). การจัดลำดับความสำคัญของมาตรวัดและกระบวนการหลักของโซ่อุปทาน โดยวิธีแบบจำลองกระบวนการตัดสินใจแบบวิเคราะห์ลำดับชั้น. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์ปริทัศน์.
- อัจฉราภรณ์ พิษณุกานต์. (2551). **ความคิดเห็นต่อการจัดจ้าง Fifth Party Logistics มาใช้ในธุรกิจค้าปลีก**. กรุงเทพฯ: วิทยานิพนธ์ปริญญาโท มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร.
- อัมราภรณ์ ศรีกาญจนพัฒน์. (2555). “ผลกระทบการค้าชายแดนภาคเหนือตอนบน ด้านอำเภอเชียงของที่มีต่อภาวะเศรษฐกิจท้องถิ่นภายใต้การเตรียมสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.” วิทยานิพนธ์ ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- อาคม เต็มพิทยาไพสิฐ. (2557). **ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดนเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- อุษณีย์ กองรักษเวช. (2555). “การเปรียบเทียบคุณภาพบริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศพม่าและไทย.” วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.

ภาคผนวก

คำถามสัมภาษณ์

คำถามผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าชายแดนและการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1. ปัจจัยใดที่เป็นปัจจัยส่งผลกระทบมากที่สุดต่อการค้าชายแดนไทย พม่าในปัจจุบัน
2. ท่านคิดว่า ทิศทางด้านเศรษฐกิจของการค้าชายแดน จะเป็นไปในทิศทางไหน
3. ประเทศพม่ามีความน่าสนใจลงทุนทางการค้าชายแดนมากน้อยเพียงใดเมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนอื่นๆ ที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย เช่น พม่า ลาว กัมพูชา
4. ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญของการค้าชายแดนระหว่างพม่าและไทย ที่สำคัญในปัจจุบันคืออะไร
5. ท่านคิดหน่วยงานภาครัฐ ควรเข้ามาช่วยสนับสนุนในด้านใดบ้างเพื่อให้การค้าชายแดนระหว่างไทย พม่าเป็นไปอย่างราบรื่นมากยิ่งขึ้น
6. การสร้าง Infrastructure เพิ่มในด้านต่างๆ การปรับปรุง IT และการเพิ่มประสิทธิภาพด้านบุคลากรจะมีผลต่อการลดต้นทุนค้าชายแดนอย่างไร

คำถามผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์

1. ปัญหาสำคัญในด้านการขนส่งระหว่างไทย และพม่าที่สำคัญคืออะไร
2. แผนการในอนาคตในด้านการสนับสนุนทางด้านโลจิสติกส์ ของประเทศเพื่อนบ้านเช่น พม่า มีอะไรบ้าง
3. มุมมองของท่านต่อความได้เปรียบ เสียเปรียบ ในเรื่องโลจิสติกส์ระหว่างไทย พม่าเป็นอย่างไร
4. หากภาคเอกชนจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนด้านโลจิสติกส์ทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พม่าท่านคิดว่า ควรจะเข้ามามีส่วนร่วมในเรื่องอะไร อย่างไร
5. ท่านคิดว่า ภาครัฐควรดำเนินการอะไรบ้างเพื่อทำส่งเสริมโลจิสติกส์บริเวณด่านสิงขร ประจวบคีรีขันธ์
6. ปัจจัยสำคัญในการที่จะช่วยส่งเสริมโลจิสติกส์ระหว่างไทย พม่า บริเวณด่านสิงขร ท่านคิดว่าคืออะไร

แบบสอบถามเดลฟาย

ข้อความถาม	แนวทางการลดต้นทุนโลจิสติกส์				
	เป็นไปได้มากที่สุด	เป็นไปได้มาก	เป็นไปได้ปานกลาง	เป็นไปได้น้อย	เป็นไปได้น้อยที่สุด
การลดต้นทุนโลจิสติกส์การค้าชายแดนไทยพม่า					
1.ภาครัฐ ควรเข้ามาช่วยสนับสนุนเพื่อให้การค้าชายแดนระหว่างไทย พม่าเป็นไปอย่างราบรื่นมากยิ่งขึ้น					
2.เอกชนควรร่วมมือกับภาครัฐในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์การค้าชายแดนไทย พม่า					
3.รัฐบาลควรปรับลดราคาพลังงานให้เทียบเท่ากับราคาของประเทศพม่า เพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาต้นทุนค่าขนส่งและการลักลอบขนน้ำมัน					
4.ควรมีการขยายด่านเพื่อลดความแออัดและทำให้สินค้าไหลเวียนมากยิ่งขึ้น รวมทั้งนักท่องเที่ยว					
5. ข้อระเบียบการบังคับการขนส่งควรระบุสิทธิประโยชน์เท่ากันระหว่างไทยและพม่า					
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเข้มงวดรถทะเบียนสองป้ายของประเทศพม่า เพราะเป็นการเสียเปรียบของประเทศไทย					
7.ควรมี ICD ผังประเทศไทยเขตพื้นที่ชายแดนไทย พม่า					
8.ควรมีการจับกุมรถซ้อนทะเบียนป้ายไทย พม่า					
9.ควรมีรถตำรวจทางหลวงจากทางกรมการขนส่งทางบก ในการตรวจสอบตรงบริเวณชายแดน					

10.ปรับปรุงโครงสร้างภาครัฐ อัตรากำลังเดือน สวัสดิการของภาครัฐ					
11. รัฐควรบังคับใช้กฎหมายเรื่องความได้เปรียบความเสียเปรียบของคนไทย					
12. ด้านชายแดนควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขยายด่านลดความแออัด คับแคบ					
13. ปัญหา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้มีผลต่อการการค้าชายแดนไทย พม่า					
14. ระบบรักษาความปลอดภัยของด่านศุลกากรสะอาดยังมีน้อย					
15. กฎหมายพม่ามีความเข้มงวดมากกว่าไทย					
16. ประเทศไทยควรมีความเข้มงวดทางด้านกฎหมายให้เสมอภาคเท่ากับประเทศพม่า					
17. ขบวนการค้ามนุษย์ระหว่างพรมแดนเข้ามาไทยได้ง่ายโดยข้าราชการท้องถิ่น					
18. รัฐบาลควรคำนึงถึงบุคลากรที่มาเป็นหัวหน้าหน่วยงานของชายแดนที่มีการเติบโตสูง					
19. ควรมีเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการคัดกรองคนเข้าเมืองเพื่อตรวจสอบผู้ก่อการร้าย เช่น Single Windows					
20. ควรมีการจดทะเบียนให้ถูกต้อง ในการใช้น้ำมันระหว่างประเทศไทย พม่าเพื่อลดการลักลอบขนน้ำมันจากประเทศพม่ามาขายฝั่งไทย					
21. องค์กรปกครองท้องถิ่นต้องมีการส่งเสริมธุรกิจ (SMEs) หรือวิสาหกิจชุมชนให้เข้มแข็งต่อสู้กับประเทศเพื่อนบ้านได้					

22.ภาครัฐควรมีการจัดตั้งทีมรักษาความสงบเรียบร้อย ปัญหาอาชญากรรมที่เกิดจากความแตกต่างทางวัฒนธรรม					
23. ควรมีการปรับโครงสร้างขององค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นในพื้นที่ชายแดน โดยจัดตั้งหน่วยวิเทศสัมพันธ์ เพื่อให้สามารถปรับตัวและพร้อมรับมือกับการเข้าสู่ AEC					
24. จัดทำโครงการ Thailand Connectivity มีเป้าหมาย ในการจัดระบบขนส่งเพื่อการเชื่อมต่อระบบทางถนนกับ ประเทศเพื่อนบ้าน รวมไปถึงแผนงานด้านส่งเสริมการ ท่องเที่ยว และการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงปัจจัย และแหล่งผลิตสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการซื้อขาย					
25. ศึกษากฎหมายของประเทศพม่า เพื่อให้ทราบว่าหากคน ไทยรับขนส่งสินค้าจะต้องดำเนินการอย่างไร รวมทั้งศึกษา แนวทางการจัดตั้งเครือข่ายพันธมิตรขึ้นในประเทศเพื่อน บ้าน					
26. กำหนดโควตาไม่ต้องเสียภาษี 30,000 ตันให้แก่ ประเทศพม่า สำหรับสินค้าเกษตรที่เน่าเสียง่าย เพื่อเป็น ทางผ่านส่งสินค้าต่อไปยังสิงคโปร์					
27. ลดปัญหาที่เกิดจากตะเข็บชายแดนโดยการพัฒนา ปรับปรุงด่านศุลกากรที่ตั้งอยู่บริเวณชายแดนไทย พม่าให้ ทันสมัยได้มาตรฐาน					
28. พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ๆ พร้อมกับพัฒนา ทรัพยากรบุคคลให้สามารถนำวิทยาการใหม่ๆ มาพัฒนา ประเทศ และประยุกต์ใช้มิติด้านความมั่นคง					
29. ผลักดันแนวคิดยกเลิกระบบ letter of credit เพื่อให้ เป็น credit อย่างเดียว ซึ่งจะช่วยให้เกษตรกรที่อาศัยอยู่ บริเวณแนวชายแดนสามารถค้าขายได้สะดวกรวดเร็วมาก ยิ่งขึ้น					

30. การเข้าสู่ AEC จะเปิดโอกาสให้ SMEs ของพม่าเข้ามาแข่งขันในพื้นที่ได้มากขึ้น					
31. ภาครัฐควรเสริมสร้างความร่วมมือกับพม่าเพื่อลดการแข่งขันเรื่องปาล์มน้ำมัน					
32. ภาครัฐต้องส่งเสริมอุตสาหกรรมแปรรูปยางธรรมชาติในพื้นที่ เพื่อเพิ่มมูลค่าและตลาดใหม่เพิ่มเติมนอกเหนือจากพม่า					
33. ควรพัฒนาด่านชายแดน เปิดจุดผ่อนปรนทางการค้าให้ถูกกฎหมาย					
34. ภาครัฐควรจัดโครงข่ายเชื่อมโยงประตูการค้า เช่น รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และท่าเรือ เป็นต้น					
35. ควรยกเลิกกฏอัยการศึกในพื้นที่ที่เห็นว่ามีความปลอดภัย เช่น ชายแดนด้านพม่า					
36. ฝ่ายความมั่นคงควรประกาศบัญชีรายชื่อสินค้าที่เป็นยุทธปัจจัยในแต่ละพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนและนักลงทุนทราบ					
37. เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานที่เกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออกต้องปราศจากการคอร์รัปชัน					
38. กระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนต้องเป็นไปในแบบ One Stop Service					
39. ควรมีการลดค่าธรรมเนียม ค่าล่วงเวลาที่เกี่ยวกับการค้าชายแดนไม่ให้มีการเก็บค่าล่วงเวลา					
40. ควรมีการสร้างรถไฟรางคู่ในการขนส่งทางรางที่ด่านปางดงเบงชารี					

41.ภาษีมูลค่าเพิ่มควรเป็น 0% ให้กับนักท่องเที่ยวตามด่านชายแดนที่มาซื้อสินค้า Duty Free ชายแดน เพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว					
42. ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเช่น การปรับปรุงถนนหรือการก่อสร้างเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายแรงงาน					
43. ควรทำวิจัยตลาดในประเทศมาก่อนการส่งเสริมให้ SMEs ไปลงทุน เพื่อให้ทราบถึงความต้องการที่แท้จริง และเป็นการลดความเสี่ยงด้านการลงทุน					
44. ควรส่งเสริมการแปรรูปผลิตภัณฑ์การเกษตร และเครื่องจักรกลการเกษตร อย่างจริงจัง เพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้า และลดความขัดแย้งกับประเทศเพื่อนบ้านจากนโยบายเกษตรแบบพันธสัญญา					
45. ควรจัดทำตารางเปรียบเทียบศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรของไทยและเพื่อนบ้าน เพื่อให้เห็นว่าไทยสามารถแข่งขันได้ในสินค้าใดบ้าง					
46. ภาครัฐควรจัดสรรงบประมาณและบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อใช้พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ NSW					
47. ควรจัดทำข้อตกลงกับประเทศพม่า เพื่อกำหนดจำนวนมัคคุเทศก์ไทยต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ เพื่อป้องกันมิให้มัคคุเทศก์ต่างชาติมาแย่งอาชีพสงวนที่เป็นคนไทย					
48. ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการเงินการบัญชี สหกรณ์ของอาเซียน เพื่อเชื่อมโยงทั้งด้านการเงิน ด้านธุรกิจ รวมถึงความร่วมมือด้านต่างๆ					
49. รัฐบาลควรปรับยุทธศาสตร์ปรับโครงสร้างระบบราชการ					

50. ครอบงำระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน อุตสาหกรรม ICT เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและการนำ รายได้เข้าสู่ประเทศ โดยใช้โอกาสจากการรวมกลุ่ม เศรษฐกิจหรือการเปิดเสรีทางการค้า					
---	--	--	--	--	--

4. กระบวนการเพิ่มประสิทธิภาพจัดซื้อจัดจ้างทางอิเล็กทรอนิกส์ของ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา (หัวหน้าโครงการวิจัย : งบประมาณมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา)
5. ผู้ร่วมวิจัยเรื่องการสร้างตราสินค้าของจังหวัดสมุทรสงคราม,2554(ผู้ร่วมโครงการวิจัย : งบประมาณสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ)
6. ผู้วิจัยการศึกษาการพัฒนาศักยภาพฝีมือแรงงานในการผลิตเครื่องจักสานของชุมชน ในเขตพื้นที่ภาคกลาง,2556 หัวหน้าโครงการวิจัย : งบประมาณสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ)
7. กลยุทธ์การพัฒนาผลิตภัณฑ์มังคุดของเกษตรกรภาคตะวันออก,2558 หัวหน้าโครงการวิจัย : งบประมาณสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ)
8. ผู้ร่วมวิจัย แนวทางการพัฒนาเครือข่ายตลาดสีเขียวในกระบวนการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรปลอดภัยและเกษตรอินทรีย์พื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ โครงการวิจัย : งบประมาณสำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว)
9. บทความทางวิชาการเรื่อง Brand building at Samut Songkhram Province, 2012. Jeju Island, South Korea.
10. Measuring the business sectors' logistics performance in The Asean Economic Community. Waset 2013, Switzerland.
11. A Study of Farming Earthworms Commercial with Organic Waste. Waset 2014, Spain
12. Amphawa Lychee Packaging Design and Development. Waset 2014, Turkey
13. Efficacy the business sectors' logistics performance in The Asean Economic Community. EBES 2017,Hungary

ผู้ร่วมวิจัย (1)

1. ชื่อ - นามสกุล (ภาษาไทย) นายพนัสกร สิมะขจรบุญ
ชื่อ - นามสกุล (ภาษาอังกฤษ) Mr.Panuschagone Simakhajornboon
2. เลขหมายบัตรประจำตัวประชาชน 3200100470664
3. ตำแหน่งปัจจุบัน อาจารย์
4. หน่วยงานและสถานที่อยู่ที่ติดต่อได้สะดวก
คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร
เลขที่ 1 หมู่ 3 ตำบลสามพระยา อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี 76120
โทรศัพท์ที่ทำงาน 0 3259 4043-50 (41381)
โทรสาร 0-3259-4027
โทรศัพท์เคลื่อนที่ 094-5194639
E-mail panuschagone@gmail.com

วุฒิการศึกษา

- 2559 - ปัจจุบัน ปรด. สาขาวิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร
2552- 2553 บธ.ม. สาขา ประกอบการ มหาวิทยาลัยศิลปากร
2548- 2551 MBA, Assumption University
2527-2531 วท.บ. สาขาวิชาวาริชศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ บางแสน

ตำแหน่งปัจจุบัน

อาจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการธุรกิจทั่วไป คณะวิทยาการจัดการ
มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตสารสนเทศเพชรบุรี

ประสบการณ์ทำงาน

- มี.ค. 2556 – ปัจจุบัน อาจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการธุรกิจทั่วไป
คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตสารสนเทศเพชรบุรี
- ต.ค. 2554 - ก.พ. 2556 อาจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการ
คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี
- มี.ย. 2553 – ก.ย. 2554 อาจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการ
คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี
- พ.ค. 2549 – ม.ค. 2552 ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท ไลฟ์โอเรียนท์ จำกัด
- ต.ค. 2542 – เม.ย. 2549 ผู้จัดการฝ่ายขาย บริษัท ไฮไฟโอเรียนท์ (ไทย) จำกัด
- มี.ค. 2541 – ธ.ค. 2541 ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายจัดหาธุรกิจใหม่ บริษัท สตาร์เวล โฮลดิ้ง จำกัด
- ต.ค. 2534 – ม.ค. 2541 พนักงานขาย บริษัท แกรนด์แปซิฟิกเคมีคอล(ประเทศไทย) จำกัด
- เม.ษ. 2531 – ส.ค. 2534 พนักงานขายอาวุโส บริษัท เจริญโภคภัณฑ์อาหารสัตว์ จำกัด

ผลงานวิจัย

1) พันชกร สิมะขจรบุญ และ กฤษณา พัชรวานิช. (2554). “การศึกษาค่าตอบแทนธุรกิจแพรรนไฮส์ : กรณีศึกษาโรงแรมในกรุงเทพมหานคร”. Veridian E-Journal SU 4, 1 (May-August): 526- 540.

2) พันชกร สิมะขจรบุญ. (2555). “เรื่องเล่าครูช่างลายรดน้ำ : มรดกทางวัฒนธรรมที่กำลังถูกลืม”. ใน Proceedings รวมบทความวิจัย. การประชุมวิชาการเทคโนโลยีเชิงสร้างสรรค์ 2555 ราชชมงคลกรุงเทพ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ, 22-24 สิงหาคม 2555. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ.

3) พันชกร สิมะขจรบุญ, (2557). “การใช้ชีวิตและเอาตัวรอดของกระเทยในเรือนจำ” ใน Proceedings รวมบทความวิจัย, 525-540. การประชุมทางวิชาการระดับชาติด้านธุรกิจและเศรษฐกิจ ครั้งที่ 7 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

4) พันชกร สิมะขจรบุญ, ณัชชา คงจิระ, และ บงกชกร พูลผล. (2557). “กลยุทธ์การดำเนินงานของสหกรณ์เครดิตยูเนียนหนองหานาง อ.ท่ายาง จ.เพชรบุรี” ใน Proceeding รวมบทความวิจัย, 216. การประชุมวิชาการระดับชาติ พะเยาวิจัย ครั้งที่ 3 กองบริหารงานวิจัยและประกันคุณภาพการศึกษา มหาวิทยาลัยพะเยา, 23-24 มกราคม 2557, พะเยา: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยพะเยา.

5) พันชกร สิมะขจรบุญ, จิรพร พักชื่น, และ อรวรรณ ใจสมัคร. (2557). “เรื่องเล่าศิลปินแห่งชาติปี 2554: สาขาทัศนศิลป์ (ประณีตศิลป์-ศิลปะปูนปั้น)”. ใน Proceedings รวมบทความวิจัย, 285-296. การประชุมเชิงวิชาการทางบริหารธุรกิจระดับชาติ ครั้งที่ 3 คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยแม่โจ้, 31 มกราคม- 1 กุมภาพันธ์ 2557. เชียงใหม่: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยแม่โจ้.

6) อัจฉรา เพ็งนาม, พุทธิดา คล้ายสุบรรณ, และ พันชกร สิมะขจรบุญ. (2558). “ทัศนคติและการรับรู้ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของชุมชนต่อโรงไฟฟ้าราชบุรี”. ใน Proceedings รวมบทความวิจัย, 916-919. การประชุมวิชาการระดับชาติ ครั้งที่ 1 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา เชียงราย, 23-24 มีนาคม 2558. เชียงราย: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา เชียงราย.

7) อมรเดช พูลนิล, สุกัญญา ดิษย์ม, และ พันชกร สิมะขจรบุญ. (2558). “รูปแบบและกลยุทธ์ความรับผิดชอบต่อสังคมของโรงไฟฟ้าราชบุรี”. ใน Proceedings รวมบทความวิจัย, 175-184. การประชุมวิชาการระดับชาติ สังคมศาสตร์ มนุษยศาสตร์ และศึกษาศาสตร์ ประจำปี 2558 หัวข้อ “ปฏิรูปประเทศไทย” คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล, 26-27 มีนาคม 2558. กรุงเทพฯ: [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก http://www.sh.mahidol.ac.th/academics/content.php?sub_id=69&content_id=1718

8) ชยามภัทร์ เลิศวิไล, วรัญญา ศรีสมสอง, และ พันซ์กร สิมะขจรบุญ. (2558). “ทำไมวัยรุ่นหญิงไทยนิยมประกอบอาชีพฟรีดตี: วิถีวิทยาควิ”. ใน Proceedings รวมบทความวิจัย, 140-151. การประชุมวิชาการระดับชาติ สังคมศาสตร์ มนุษยศาสตร์ และศึกษาศาสตร์ ประจำปี 2558 หัวข้อ “ปฏิรูปประเทศไทย” คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล, 26-27 มีนาคม 2558. กรุงเทพมหานคร : [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก http://www.sh.mahidol.ac.th/academics/content.php?sub_id=69&content_id=1718

9) พันซ์กร สิมะขจรบุญ, จิรภัทร์ ลิ้มเปเมธี, และ กัลป์ยาภัทร์ ทองเย็น. (2558). “กลยุทธ์การปรับตัวเพื่อความอยู่รอดของธุรกิจให้เข้าเตียงผ้าใบในชายหาดชะอำ จังหวัดเพชรบุรี”. ใน Proceedings รวมบทความวิจัย, 1-10. การประชุมวิชาการวลัยลักษณ์วิจัยทางการจัดการระดับชาติ ครั้งที่ 4 มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์, 8 พฤษภาคม 2558 นครศรีธรรมราช.

10) ชลทิพย์ บุญเสนา, สิริ คงศรีวิศาล, และ พันซ์กร สิมะขจรบุญ. (2558). “ปัจจัยเหตุของความไว้วางใจแรกเริ่มต่อการตัดสินใจซื้อสินค้าออนไลน์ของนักศึกษา คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตสารสนเทศเพชรบุรี: วิถีวิทยาควิ”. ใน Proceedings รวมบทความวิจัย. การประชุมวิชาการระดับชาติครั้งที่ 3 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 8 พฤษภาคม 2558. เพชรบุรี.

11) พันซ์กร สิมะขจรบุญ, กฤษฏา พรประภา, และ วิโรจน์ เจษฎาลักษณ์. (2559). “ศักยภาพการจัดการความรับผิดชอบต่อสังคมเชิงกลยุทธ์ของอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปในประเทศไทย”. วารสารจุฬาลงกรณ์ธุรกิจปริทัศน์ 38, 150

12. พันซ์กร สิมะขจรบุญ. (2560). “ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของวิธีสอนโดยกลุ่มร่วมมือด้วยเทคนิคจิ๊กซอว์ที่มีต่อปัจจัยด้านผู้เรียนและผลสัมฤทธิ์ทางการเรียน”. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี 7, 1(มกราคม-มิถุนายน).

ความเชี่ยวชาญ การจัดการเชิงกลยุทธ์ การตลาด การบริหารองค์การ การจัดการความรับผิดชอบต่อสังคม การจัดการผลิต

1. Cointegration Analysis and Causality Analysis in Time Series
2. Mutual Fund Performance Analysis
3. Mutual Fund Performance Persistence

หนังสือ

1. Pojanavatee, S. (2016). Business Finance: Bangkok: Top Publishing.

ผลงานที่ได้รับการตีพิมพ์

1. Pojanavatee, S. 2013. The price linkage between stock market and equity mutual funds of Thailand. *The Macrotheme Review* 2 (5): 128-137.
2. Pojanavatee, S. 2014. Cointegration and causality analysis of dynamic linkage between stock market and equity mutual funds in Australia. *Cogent Economics & Finance* 2 (1): 918855.
3. Pojanavatee, S. 2015. The relationship between energy and equity mutual funds of Thailand. *Veridan E-Journal* 8 (4): 142-150.

ประชุมวิชาการระดับนานาชาติ

1. Pojanavatee, S. 2010. The performance of managed equity funds testing with the Treynor and Sharpe measures: Australian evidence. In Curtin Business School (CBS) Doctoral Students' Colloquium. Perth, Australia.
2. Pojanavatee, S. 2011. Investment performance hypothesis testing with the Sharpe and Treynor measures: Australian Evidence. In Financial Management Association (FMA) Asian Meeting Doctoral Student Consortium. Queenstown, New Zealand.
3. Pojanavatee, S. 2011. Investment performance testing with the Sharpe and Treynor measures: Australian evidence. In 2nd Finance and Corporate Governance Conference and Ph.D. Symposium Melbourne, Australia.
4. Pojanavatee, S. 2011. Riskiness of managed funds: Australian evidence. In Curtin Business School (CBS) Doctoral Students' Colloquium. Perth, Australia.
5. Pojanavatee, S. 2016. The financial performance of Thailand's energy sector. In GAI International Academic Conferences. Amsterdam, The Netherlands.
6. Pojanavatee, S. 2017. Australian mutual fund performance. In 2017 IACB, ICE & ICTE Conferences. Stockholm, Sweden.

วิจัย

1. The relationship between energy and equity mutual funds of Thailand (2015)
2. Determinants of access to financing in rural areas: A comparative study on Indonesian and Thailand' Micro, Small and Medium Enterprises (MSMEs). (2017)