

ความคิดเห็นต่อการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย  
OPINIONS ON DEVELOPMENT OF LOGISTICS HUB IN THAILAND

สุภาพร โคตรสงคราม \*

ไชยยศ ไชยมั่นคง \*\*

บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังกับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย 2) เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังกับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ศึกษา คือ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 385 คน เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม ซึ่งมีค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่าง 0.66-1.00 และมีค่าความเชื่อมั่นทั้งหมดเท่ากับ 0.81 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว

ผลการศึกษาพบว่า 1) ความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังกับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยภาพรวมและรายด้านเห็นด้วยอยู่ในระดับมาก 2) ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังที่มี อายุ และระยะเวลาการปฏิบัติงาน ต่างกัน มีความคิดเห็นกับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังที่มี เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยภาพรวมไม่แตกต่างกัน

**คำสำคัญ :** ความคิดเห็น การพัฒนา ศูนย์กลางโลจิสติกส์

\* นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย วิทยาลัยเซนต์อีส์ท์บางกอก,  
e-mail : nang\_ksk@hotmail.com

\*\* อาจารย์ประจำหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย วิทยาลัยเซนต์อีส์ท์บางกอก

## Abstract

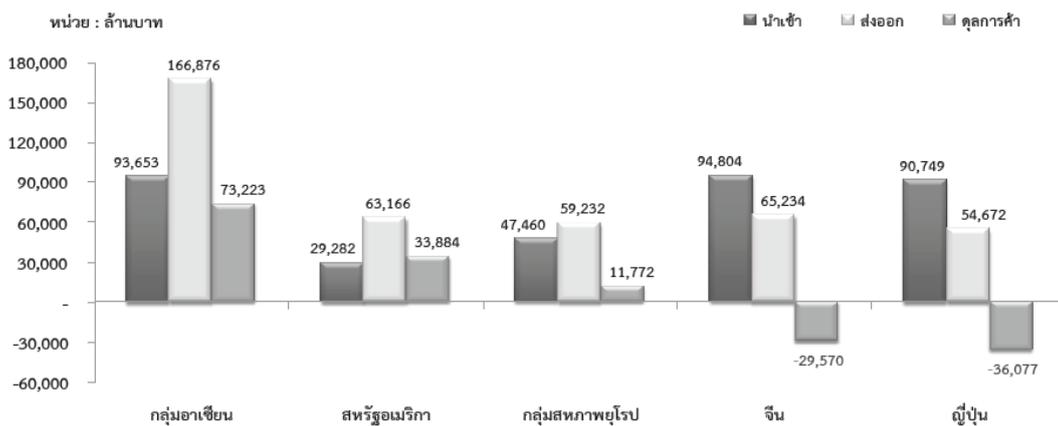
The objectives of this study were 1) to study the opinion of the engaging to transport and trade at Laem Chabang Port about the development of logistics hub in Thailand. 2) to compare the opinion of the engaging whom were engaged to transport and trade at Laem Chabang Port about the development of logistics hub in Thailand. The samples consisted of 385 the engaging whom were engaged to transport and trade at Laem Chabang Port. Questionnaires were used as research instrument for data collection process within this study with content validity IOC technique as between 0.66 to 1.00 and the reliability value of 0.81. The statistics have been used to defined percentage, mean, standard deviation, t-test and Analysis of Variance (One-way ANOVA).

The results of this study were summarized as follows : 1) The opinion of the engaging whom were engaged to transport and trade at Laem Chabang Port about the development of logistics hub in Thailand both in total and individual subject were high level. 2) the engaging whom were engaged to transport and trade at Laem Chabang Port with difference of age and work experience had difference opinion about the development of logistics hub in Thailand at .05 level of statistical significance and the engaging whom were engaged to transport and trade at Laem Chabang Port with difference of gender education level and occupation had not difference opinion about the development of logistics hub in Thailand.

**Keywords :** Opinions, Development, Logistics hub

**บทนำ**

สถานการณ์เศรษฐกิจโลกในปัจจุบันมีแนวโน้มโดยรวมยังไม่มีแนวโน้มที่แน่นอนว่าเศรษฐกิจโลกจะดีขึ้นหรือชะลอตัว สำหรับปัจจัยด้านบวกที่ดีขึ้นนำโดยเศรษฐกิจประเทศอุตสาหกรรมหลัก โดยเฉพาะสหรัฐฯ และเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศยูโรที่ฟื้นจากภาวะเศรษฐกิจถดถอย ขณะที่เศรษฐกิจจีนมีแนวโน้มชะลอลงจากมาตรการปรับสมดุลโครงสร้างเศรษฐกิจสำหรับการค้าระหว่างประเทศ ส่วนประเทศไทยเทียบกับการค้าโลกพบว่ามียัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศสูงขึ้นถึงร้อยละ 1.24 จากปีที่ผ่านมา โดยมีอัตราการขยายตัวการส่งออกสูงขึ้น (กระทรวงพาณิชย์, 2557) เมื่อพิจารณาการนำเข้าส่งออกแบ่งตามกลุ่มการค้าโลกแล้ว ประเทศไทยได้เปรียบดุลการค้ากับกลุ่มประเทศอาเซียน ประเทศสหรัฐอเมริกา และกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป ในขณะเดียวกันประเทศไทยเสียเปรียบดุลการค้ากับ ประเทศญี่ปุ่นและประเทศจีน ดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 แสดงการนำเข้า ส่งออก และดุลการค้า สิงหาคม, ปี 2557

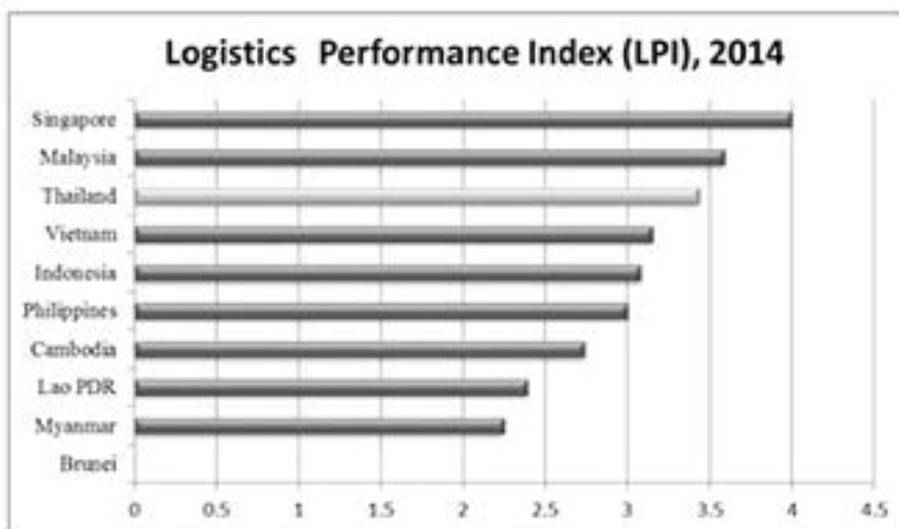
ที่มา : กรมศุลกากร, 2557

จะเห็นได้ว่าการค้าระหว่างประเทศมีบทบาทสำคัญในฐานะกลไกในการพัฒนาและการขับเคลื่อนของเศรษฐกิจมาสู่ประเทศ เมื่อเศรษฐกิจมีการขยายตัว อุปสงค์การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจึงมีอัตราการขยายตัวสูงต่อเนื่องเช่นกัน ประเทศที่ส่งออกที่สำคัญคือ กลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งมีหลายประเทศที่มีพรมแดนติดกันจึงมีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านแดนและข้ามพรมแดนซึ่งประเทศไทยให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์กับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค

การส่งออกสินค้า หรือ นำสินค้าเข้าแต่ละครั้ง ผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศที่จะส่งออกหรือนำเข้าจะต้องมีการปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรให้ครบถ้วนซึ่งจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย

กฎระเบียบ และประกาศกรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรและชำระภาษีอากรตามประเภทของสินค้าที่นำเข้า-ส่งออก ความสำคัญของพิธีการศุลกากรจึงเริ่มขึ้นตั้งแต่ประเทศแหล่งผลิตสินค้าที่ขนส่งสินค้าผ่านกระบวนการพิธีการจนกระทั่งสิ้นสุดลงที่ประเทศปลายทาง

ที่ผ่านมา หน่วยงาน และองค์กรต่าง ๆ ของประเทศไทย ทั้งภาครัฐ และเอกชนได้ร่วมกันในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย สำหรับศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยจากการจัดอันดับของ World Bank ไทยติดอันดับที่ 35 ในความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์จาก 160 ประเทศทั่วโลก และจัดอันดับในกลุ่มอาเซียนในสิบประเทศ อยู่ในอันดับที่ 3 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงศักยภาพในการแข่งขันในภูมิภาคเมื่อเทียบกับประเทศกำลังพัฒนาอื่น ๆ ดังรูปที่ 2 ดัชนีการปฏิบัติงานโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศอาเซียน



รูปที่ 2 แสดงดัชนีการปฏิบัติงานโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศอาเซียน  
ที่มา : Thailand Board of Investment (BOI), 2556

การจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ภายในประเทศ มีวัตถุประสงค์ที่ต้องการรวมกิจกรรมโลจิสติกส์ไว้ในสถานที่เดียวกัน โดยความพยายามที่จะเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนโดยรวมของประเทศให้สูงขึ้น และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ลง เพื่อเป็นการยกระดับความสามารถในการแข่งขัน และสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนจากทั่วโลกให้มาลงทุนในประเทศไทย สำหรับบทบาทและความสำคัญ การจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) เป็นผลสืบเนื่องความต้องการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนจากทั่วโลกให้มาลงทุนส่งเสริมการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออกหรือผ่านแดน รวมถึงการเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดน ให้มีบทบาทเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

จากความสำเร็จการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ดังกล่าวผู้ศึกษาเห็นว่า การจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ถึงแม้จะส่งผลดีทั้งกับระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศดังที่กล่าวข้างต้นแล้วนั้น แต่ในแง่การบริหารศักยภาพการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ประเทศไทยยังเป็นรองสิงคโปร์และมาเลเซียอยู่มาก ดังนั้นผู้ศึกษาจึงสนใจศึกษาเพื่อสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้บริการที่มีต่อการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยยกรณีย์ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เห็นว่ามีศักยภาพเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เด่นชัดที่สุดในทุก ๆ ด้าน

**วัตถุประสงค์การศึกษา**

1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้ากับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย

2. เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้ากับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

**สมมติฐานการศึกษา**

ผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย แตกต่างกัน

**กรอบแนวคิดการศึกษา**

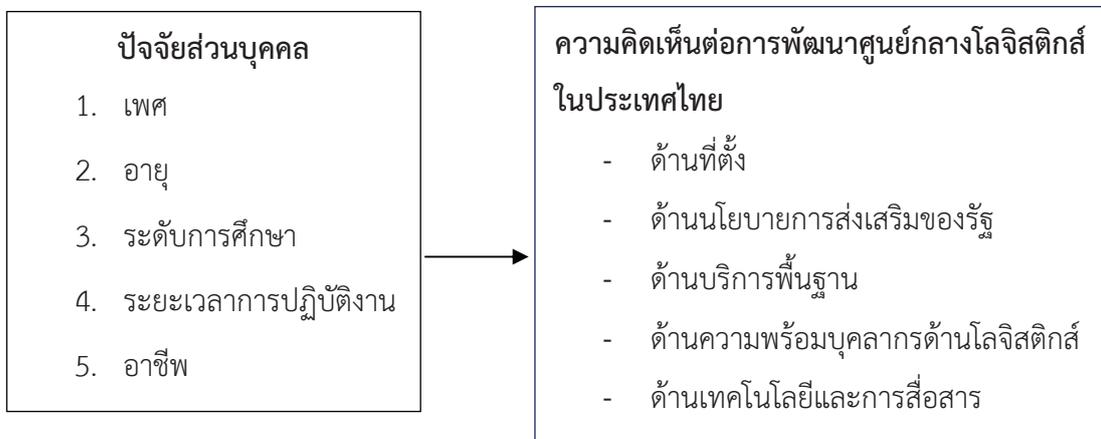
การศึกษารั้่งนี้ ผู้ศึกษาได้นำแนวคิดการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทยใน 5 ด้าน ประกอบไปด้วย 1) ด้านที่ตั้ง 2) ด้านนโยบายการส่งเสริมของรัฐ 3) ด้านบริการพื้นฐาน 4) ด้านความพร้อมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ 5) ด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร (ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง, 2554) มาเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา ดังรูปที่ 3

**ตัวแปรต้น**

(Independent variables)

**ตัวแปรตาม**

(Dependent variables)



รูปที่ 3 กรอบแนวคิดการศึกษา

## วิธีการวิจัย

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ได้แก่ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังที่ประกอบอาชีพ ด้านขนส่งเดินเรือ ด้านการทำเรือ ด้านขนส่งทางบก ผู้รับจัดการขนส่ง และด้านการนำเข้า-ส่งออก ที่ไม่สามารถระบุจำนวนประชากรที่แน่นอนได้ เนื่องจากจำนวนผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังมีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องตามสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังที่ประกอบอาชีพ ด้านขนส่งเดินเรือ ด้านการทำเรือ ด้านขนส่งทางบก ผู้รับจัดการขนส่ง และด้านการนำเข้า-ส่งออก จำนวน 385 คน โดยการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสูตรการคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างแบบไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนของ Suzie Sangren และกำหนดค่าความเชื่อมั่นที่ 95 % ความผิดพลาดที่ยอมรับได้ไม่เกิน 5 % (Suzie Sangren, 2014) และใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (พรรรณี ลีกิจวัฒน์นะ, 2558)

### เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยแบ่งเป็น 2 ตอน ดังนี้ ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List) และตอนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราประมาณค่า (Rating Scale)

### การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ผู้ศึกษาได้ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือโดยให้ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 คน ตรวจสอบความสอดคล้องตามเนื้อหา ได้ค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ระหว่าง 0.66 – 1.00 และนำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้กับกับกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา จำนวน 30 คน จากนั้นนำมาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการวิเคราะห์หาความเชื่อมั่นตามวิธีของ Cronbach's Alpha Coefficient (Cronbach, 1970) ได้ค่าความเชื่อมั่นในภาพรวมเท่ากับ 0.81 โดยมีค่าความเชื่อมั่นรายด้าน ดังนี้

- ด้านที่ตั้ง มีความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.84
- ด้านนโยบายการส่งเสริมของรัฐ มีความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.76
- ด้านบริการพื้นฐาน มีความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.83
- ด้านความพร้อมของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ มีความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.82
- ด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร มีความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.81

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้ศึกษาแจกแบบสอบถามให้กับกลุ่มตัวอย่างด้วยตนเองจำนวน 385 ชุด และผู้ศึกษาได้อธิบายวิธีการตอบแบบสอบถามฉบับนี้ พร้อมกำหนดวันมาขอรับแบบสอบถามคืน หลังจากนั้นผู้ศึกษาไปขอรับแบบสอบถามกลับคืนมาด้วยตัวเองตามวันที่กำหนดรับ โดยได้รับแบบสอบถาม จำนวน 349 ชุด คิดเป็นร้อยละ 90.65

### การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล วิเคราะห์โดยใช้สถิติหาค่าร้อยละ
2. การวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย วิเคราะห์โดยใช้สถิติหาค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
3. การทดสอบสมมติฐาน วิเคราะห์โดยใช้สถิติหาค่า t-test และ F-test

### ผลการวิจัย

#### ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังส่วนใหญ่เป็น เพศชาย จำนวน 206 คน คิดเป็นค่าร้อยละ 59.02 มีอายุระหว่าง 20-30 ปี จำนวน 150 คน คิดเป็น ร้อยละ 42.98 มีระดับการศึกษาปริญญาตรี และสูงกว่า จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 36.10 มีระยะเวลาการปฏิบัติงาน 5-10 ปี จำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 37.82 และมีอาชีพด้านขนส่งทางเรือ จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 22.35

#### ความคิดเห็นการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ผลการศึกษา พบว่า ความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังกับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย ในภาพรวมและรายด้านเห็นด้วยอยู่ในระดับมาก โดยเรียงลำดับความคิดเห็นจากมากไปหาน้อยดังนี้ ด้านที่ตั้ง ด้านบริการพื้นฐาน ด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร ด้านความพร้อมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และด้านนโยบายการส่งเสริมของรัฐ ตามลำดับ ดังแสดงตามตารางที่ 1

**ตารางที่ 1** แสดงค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อการพัฒนาศูนย์กลาง  
โลจิสติกส์ในประเทศไทย ในภาพรวมและรายด้าน

ความคิดเห็นการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์	n = 349		ระดับความคิดเห็น
	$\bar{x}$	sd.	
ด้านที่ตั้ง	4.24	0.50	มาก
ด้านนโยบายส่งเสริมของรัฐ	3.79	0.59	มาก
ด้านบริการพื้นฐาน	3.99	0.49	มาก
ด้านความพร้อมบุคลากรด้านโลจิสติกส์	3.79	0.57	มาก
ด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร	3.98	0.64	มาก
<b>รวม</b>	<b>3.97</b>	<b>0.45</b>	<b>มาก</b>

**การเปรียบเทียบความคิดเห็นการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย**

ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังพบว่า ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังที่มีอายุ และระยะเวลาการปฏิบัติงานต่างกัน มีความคิดเห็นกับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐาน ส่วนผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังที่มีเพศ ระดับการศึกษา อาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นกับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ดังแสดงตามตารางที่ 2

**ตารางที่ 2** เปรียบเทียบความคิดเห็นการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทยในภาพรวม

จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาการปฏิบัติงาน อาชีพ

ความคิดเห็นการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์	เพศ		อายุ		ระดับการศึกษา		ระยะเวลาการปฏิบัติงาน		อาชีพ	
	t	p-value	F	p-value	F	p-value	F	p-value	F	p-value
<b>รวม</b>	0.78	0.44	3.61	0.01*	2.11	0.10	7.71	0.00*	2.23	0.65

## การอภิปรายผลและสรุป

จากผลการศึกษาความคิดเห็นการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีประเด็นสำคัญที่สามารถนำมาอภิปรายผล ดังนี้

1. ด้านที่ตั้ง ผลการศึกษาพบว่า ผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าที่บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง มีความคิดเห็นกับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย ด้านที่ตั้ง เห็นด้วยอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่า ท่าเรือแหลมฉบังตั้งอยู่ใกล้เขตอุตสาหกรรมหลัก แหล่งผลิตที่เหมาะสม และมีปริมาณสินค้าเข้า-ออกมากพอต่อการปฏิบัติการกิจกรรมการขนส่งเพื่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ สอดคล้องกับแนวคิดเรื่องปัจจัยการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ (ไชยยศ ไชยมันคง และ มยุขพันธ์ ไชยมันคง, 2554) ที่กล่าวว่า ที่ตั้งที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่สำคัญ คือ ขนาดตลาดหรือปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกท่าเรือต้องมากพอที่จะทำให้กิจกรรมโลจิสติกส์บรรลุขนาดการผลิตที่ประหยัดและมีกำไรปัจจัยการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ภัชรี นิมศรีกุล (2552) เรื่อง การประยุกต์ใช้การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์เพื่อเลือกศูนย์กลางโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในประเทศไทยบนแนวระเบียงเศรษฐกิจ ที่กล่าวว่า หลักเกณฑ์ที่มีความสำคัญมากที่สุด ได้แก่ หลักเกณฑ์ด้านปริมาณสินค้าที่ขนส่งด้วยรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ เมื่อนำไปวิเคราะห์การได้มาซึ่งพื้นที่ที่เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าบนแนวระเบียงเศรษฐกิจ

2. ด้านนโยบายการส่งเสริมของรัฐ ผลการศึกษาพบว่า ผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าที่บริเวณท่าเรือแหลมฉบังมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย ด้านนโยบายการส่งเสริมของรัฐ เห็นด้วยอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่า รัฐบาลมีการจัดเส้นทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากน้ำสู่บก เช่น ราง ถนน น้ำภายในท่าเรือแหลมฉบังที่สะดวกเหมาะสมต่อการขนส่งต่อเนื่อง และรัฐบาลมีการส่งเสริมการพัฒนาแผนการรักษาความปลอดภัยภายในท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อพัฒนาและส่งเสริมศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังและสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2556-2560 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556) ที่กล่าวว่า การเพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก โดยการพัฒนารถไฟทางคู่บนเส้นทางขนส่งหนาแน่น การพัฒนาระบบให้บริการขนส่งทางราง บริการยกขนตู้ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และปรับปรุงประสิทธิภาพบริการขนส่งทางรถไฟด้วยการจัดหาหัวรถจักร/แคร่ให้เพียงพอกับความต้องการ เพิ่มบทบาทภาคเอกชนเข้ามีส่วนร่วมในการให้บริการ ตลอดจนการปรับปรุงถนนสายหลักที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตไปสู่ประตูการค้า และสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2551) ที่ให้ ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยมีการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการค้าและการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

ซึ่งการทำเรือฯ ได้จัดทำโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง และโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งทั้ง 2 โครงการ จะสนับสนุนนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนมาสู่ระบบรางและทางน้ำ (Shift Mode) และสอดคล้องกับแนวคิดแผนการรักษาความปลอดภัยการทำเรือฯ (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2551) ที่กล่าวว่าการทำเรือฯ ได้ติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิดในพื้นที่ปฏิบัติงานทั้งที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง การทำเรือฯ จึงต้องรักษาความปลอดภัยทั้งตัวอาคารและสำนักงาน โดยจัดซื้อและติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Close Circuit Television: CCTV) ณ อาคารที่ทำการการทำเรือฯ และระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออก ชั้นผู้บริหารของการทำเรือฯ ด้วย

3. ด้านบริการพื้นฐาน ผลการศึกษาพบว่า ผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าที่บริเวณท่าเรือแหลมฉบังมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย ภาพรวมเห็นด้วยอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่า ท่าเรือแหลมฉบังมีเส้นทางขนส่งต่อเนื่องที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ และท่าเรือแหลมฉบังมีอุปกรณ์ยกถ่ายที่ทันสมัยที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องการขนส่งต่อเนื่องต่างรูปแบบ (ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง, 2544) ที่กล่าวว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายแบบเช่นการขนส่งด้วยคอนเทนเนอร์เป็นที่นิยมใช้กันการขนส่งสินค้าจากต้นทางไปปลายทางอาจมีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะหลาย ๆ ทอดทั้งการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นวิธีขนส่งที่ใช้กันในปัจจุบัน และสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องบริการพื้นฐาน (ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง, 2554) ที่กล่าวว่า องค์ประกอบบริการและบริการพื้นฐานโลจิสติกส์ที่สำคัญได้แก่ ท่าเรือและผลิตภาพท่าเรือประกอบด้วย มีท่าเรือเพียงพอ มีระดับความลึกร่องน้ำและหน้าท่าเรือขนาดใหญ่เข้า-ออกได้ อุปกรณ์ยกขนและขนถ่ายต้องมีเพียงพอ ทันสมัยและมีผลิตภาพสูง และสอดคล้องกับงานวิจัยของอิทธิพล ปานงามและคณะ (2541) เรื่องการศึกษาเปรียบเทียบศักยภาพของท่าเรือในภูมิภาคอินโดจีน ที่กล่าวว่า เรือแม่ที่ขนส่งผู้สินค้าที่มีขนาดใหญ่ขึ้นต้องพัฒนาอุปกรณ์ยกขน และเคลื่อนย้ายสินค้าให้สามารถปฏิบัติงานบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากเรือแม่ขนาดใหญ่เหล่านี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. ด้านความพร้อมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ผลการศึกษาพบว่า ผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าที่บริเวณท่าเรือแหลมฉบังมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทยภาพรวมเห็นด้วยอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่า ท่าเรือแหลมฉบังมีบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญด้านโลจิสติกส์เพื่อให้คำปรึกษาปัญหาต่าง ๆ แก่ผู้ใช้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับแนวคิดเรื่องเตรียมความพร้อมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ (ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง, 2554) ที่กล่าวว่า แรงงานที่มีความชำนาญและรอบรู้ด้านโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสำคัญในความสำเร็จ การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์การพัฒนาการศึกษาและฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์

และการจัดการซัพพลายเชนเป็นสิ่งจำเป็นที่จะสร้างกำลังคนให้มีเพียงพอและรอบรู้ ปัจจัยเหล่านี้เป็น สิ่งจำเป็นที่จะทำให้ตลาดแรงงานมีเสถียรภาพและสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องบุคลากรด้านโลจิสติกส์ (ธนิต โสรรัตน์, 2549) ที่กล่าวว่า บุคลากรและองค์ความรู้ที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ การที่จะเป็น Logistics Hub ได้จะต้องอาศัยจำนวนบุคลากรที่มีทักษะและองค์ความรู้เกี่ยวกับโลจิสติกส์ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับภาคการศึกษาในการผลิตปริมาณคนที่มีคุณภาพ เข้าสู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์อย่างเพียงพอและ สอดคล้องกับแนวคิดเรื่องการบริหารแรงงานท่าเรือ (กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, 2553) ที่กล่าวว่า การฝึกอบรมบุคลากรทุกระดับจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาท่าเรือ ช่วยให้ท่าเรือสามารถใช้ ทรัพยากรที่มีอยู่ได้อย่างเต็มที่ ได้แก่ การประชุมสัมมนา การฝึกอบรมและดูงาน ณ ต่างประเทศ และ การฝึกอบรมผู้อบรม (Training of Trainer) โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานบรรทุกขนถ่ายสินค้ามีสาเหตุสำคัญ จากที่บุคลากรและแรงงานไม่มีความรู้ความชำนาญในด้านการปฏิบัติงานและการใช้อุปกรณ์ยกขน ดังนั้นการฝึกอบรมพนักงานทุกระดับจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาท่าเรือ

5. ด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร ผลการศึกษาพบว่า ผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าที่ บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ในประเทศไทย ภาพรวมเห็นด้วยอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะท่าเรือแหลมฉบังมีการบริหารจัดการเทคโนโลยี สารสนเทศที่สามารถเชื่อมต่อสารสนเทศที่นำไปสู่พิธีการทางราชการ และท่าเรือแหลมฉบังมีระบบ เครือข่ายข้อมูลความเร็วสูงที่ให้บริการสื่อสารระหว่างท่าเรือ กรมศุลกากร และผู้ใช้บริการที่สะดวก รวดเร็ว สอดคล้องกับแนวคิดเรื่องการนำเทคโนโลยีและการสื่อสารของการบริการของศูนย์กลาง โลจิสติกส์ (สุวรรณ โปธิอ่อน และไพโรจน์ ไร่ธนชุลกุล, 2552) ที่กล่าวว่า การนำเทคโนโลยีและการ สื่อสารของการบริการของศูนย์กลางโลจิสติกส์ โดยการผ่านพิธีการศุลกากรในรูปแบบไร้เอกสาร (Paperless) คือ การผ่านพิธีการที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ 100 % และสอดคล้องกับแนวคิดการเพิ่ม ประสิทธิภาพการให้บริการและรองรับเป้าหมายการดำเนินงานของการท่าเรือ (การทำเรือแห่ง ประเทศไทย, 2551) ที่กล่าวว่า ในการพัฒนาท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) การท่าเรือฯ ได้เร่งพัฒนา อย่างต่อเนื่องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน IT ทั้งระบบและระบบเครือข่ายเชื่อมโยง (Networking) จัดหาระบบเชื่อมต่อ NSW (National Single Windows) เพื่อไปสู่ระบบ e-Logistics ในภาคการ ขนส่งโลจิสติกส์ระดับประเทศ

#### **ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้**

จากการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้ดังนี้

ด้านที่ตั้ง ท่าเรือแหลมฉบังควรมีการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมเพิ่มขึ้นเพื่อความเหมาะสม ในการขนส่งเข้าถึงได้โดยสะดวก เพื่อให้เหมาะต่อการปฏิบัติการกิจกรรมการขนส่งเพื่อการเป็น ศูนย์กลางโลจิสติกส์

ด้านนโยบายการส่งเสริมของรัฐ รัฐบาลควรมีการส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้ เป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์แบบร้อยเปอร์เซ็นต์ เพื่อเพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการเชื่อมโยง ระหว่างรัฐ ผู้ประกอบการ การท่าเรือ

ด้านบริการพื้นฐาน ท่าเรือแหลมฉบังควรมีบริการเครือข่ายขนส่งของท่าเรือที่สามารถ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ

ด้านความพร้อมของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ท่าเรือแหลมฉบังควรมีบุคลากรให้บริการ คำแนะนำเกี่ยวกับมาตรการป้องกันอุบัติเหตุเกี่ยวกับการทำงานภายในท่าเรือที่มีความปลอดภัยสูงแก่ ผู้ใช้บริการรวมทั้งควรปรับปรุงการบริหารการจัดกำลังคนให้เพียงพอต่อบริการเพื่อสอดคล้องกับ ความ ต้องการให้เกิดความรวดเร็วในการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ

ด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร ท่าเรือแหลมฉบังควรเพิ่มช่องทางบริการสารสนเทศเพื่อ สืบค้นข้อมูลที่เพียงพอต่อการใช้งานของผู้ใช้บริการ

### ข้อเสนอแนะในการทำศึกษารั้งต่อไป

จากการศึกษารั้งนี้ ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษารั้งต่อไปดังนี้

ควรศึกษาเรื่อง “การพัฒนาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน” เพื่อนำผลที่ได้มาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงการบริหาร ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพและดึงดูดนักลงทุนให้มาลงทุนมากขึ้น

### เอกสารอ้างอิง

กมลชนก สุทธิวาหนฤพฒ. (2553). *การขนส่งสินค้าทางทะเล*. กรุงเทพฯ: ท้อป.

กรมศุลกากร. (2557). *รายงานศุลกากรประจำปี*. กรุงเทพฯ: กระทรวงการคลัง.

กระทรวงพาณิชย์. (2557). *ข้อมูลสรุปการค้าระหว่างประเทศของไทยกับโลก*. สืบค้น 17 ธันวาคม 2557, จาก

[http://www.ops3.moc.go.th/infor/MenuComTH/trade\\_sum/report.asp](http://www.ops3.moc.go.th/infor/MenuComTH/trade_sum/report.asp)

การท่าเรือแห่งประเทศไทย. (2551). *รายงานประจำปี*. สืบค้น 1 ธันวาคม 2557, จาก

<http://www.1.port.co.th/AnnualReport/y51/futureplan.pdf>

ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง. (2554). *กลยุทธ์การขนส่ง*. กรุงเทพฯ: วิชั่นพีเพรส.

ธนิต โสรัตน์. (2549). *เมื่อประเทศไทยอยากเป็น....Transport Logistics Hub ศูนย์กลางโลจิสติกส์ ของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้*. กรุงเทพฯ: พรามเพรส(2002).

พรธณี ลีกิจวัฒน์. (2558). *วิธีการวิจัยทางการศึกษา (พิมพ์ครั้งที่10)*. กรุงเทพฯ: มีนเซอร์วิซซ์พลาาย.

- ภัชรี นิมศรีกุล. (2552). การประยุกต์ใช้การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์เพื่อคัดเลือกศูนย์กลางโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าในประเทศไทยบนแนวระเบียงเศรษฐกิจ. (วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่).
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.). (2556). รายงานฉบับสมบูรณ์แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560). สืบค้น 21 ตุลาคม 2557, จาก [http://www.nesdb.go.th/Portals/0/tasks/dev\\_logis/report/data\\_0411041213.pdf](http://www.nesdb.go.th/Portals/0/tasks/dev_logis/report/data_0411041213.pdf)
- สุวรรณภา โพธิ์อ่อน และไพโรจน์ เร้าธนชลกุล. (2552). การศึกษาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงระบบการทำงาน และปัจจัยสนับสนุนเพื่อทำให้เกิดการยอมรับระบบพิธีการศุลกากรไร้เอกสาร (e-Customs). ใน การประชุมสัมมนาวิชาการด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ครั้งที่ 9 (น. 24-34). ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- อิทธิพล ปานงาม และคณะ. (2541). การศึกษาปัจจัยเปรียบเทียบศักยภาพของท่าเรือในภูมิภาคอินโดจีน. กรุงเทพมหานคร: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Conbach, L. J. (1970). *Essentials of Psychological Testing*. New York: Happer and Row.
- Sangren, Suzie. (2014). A simple solution to nagging questions about survey, sample size and validity. *Quirk Marketing Research Media*, (January 1999). Retrieved from <http://www.quirks.com/articles/a1999/19990101.aspx>
- Thailand Board of Investment (BOI). (2556). *Industry Focus Logistics*. Retrieved May 3, 2015, from [http://www.boi.go.th/tir/issue\\_content.php?issueid=116%3Bpage%3D42](http://www.boi.go.th/tir/issue_content.php?issueid=116%3Bpage%3D42)