



Doctor of Philosophy in Social Sciences Association
Ramkhamhaeng University

ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในประเทศไทย ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า

The Collaboration between the Public Sectors and the Private Sectors in the Development of Logistics in Thailand as a Distribution Center.

อรรรรณ รัตนไตรภพ¹

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ คือ (1) เพื่อศึกษาถึงความร่วมมือของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า (2) เพื่อศึกษาผลของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้าและ (3) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยเก็บรวบรวมข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารหน่วยงานทั้งหมด 15 คน โดยใช้แบบสัมภาษณ์ แบบกึ่งทางการ การวิเคราะห์ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) และหลักการสามเส้า (principle of triangulation) ผลการวิจัยพบว่า 1) ความร่วมมือของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้าพบว่า การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย และการสร้างขีดความสามารถของผู้ประกอบการนั้น ภาครัฐได้มีการกำหนดนโยบายการพัฒนาเป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) 2) ผลของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้าพบว่า ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า มีความร่วมมือจากทุกฝ่ายร่วมกันในระดับหนึ่งแต่ยังไม่ครอบคลุมในทุก 3) ปัญหาและอุปสรรคมีผลมาจากนโยบายในบางเรื่องยังไม่มีผลสอดคล้องกับการนำไปปฏิบัติตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ยังมีปัญหาเรื่องการเชื่อมโยงบูรณาการข้อมูลของหน่วยงานของรัฐกับภาคธุรกิจ ยังไม่เห็นการขับเคลื่อนของระบบการพัฒนาข้อมูล

คำสำคัญ : การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน
ศูนย์กลางการกระจายสินค้า

¹ นักศึกษาปริญญาเอก สาขารัฐประศาสนศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพมหานคร

Abstract

The objectives of the study are threefold : (1) to determine the collaboration between the public sector and the private sector in the development of logistics in Thailand as a distribution center ; (2) to ascertain the outcome of the collaboration between the public sector and the private sector ; (3) to ferret out the obstacles which impede and impair the collaboration between the two sectors with regard to the development of logistics in Thailand as a distribution center. The study is qualitative in nature. The needed data were derived from in-depth interviews with 15 key informants from the public sector and the private sector. 1) With respect to the collaboration between the two sectors, it was found that the public sector had developed the logistics system and played a dominant part in creating the capacity of the entrepreneurs; the government had formulated the development policy on a continual basis. This was evidenced by the fact that the policy was put in the Strategic Plan of Logistics Development, Version 2(B.E.2556-2560). 2) With regard to the collaboration between the public sector and the private sector in the development of logistics in Thailand as a distribution center, it was found that all parties concerned were cooperative to a considerable extent except that not all dimensions were covered. 3) On problems and obstacles stemming from the implementation of some policies which was not in line with the set target, it was found that the integration of data of various public and private agencies was still lacking and the system of data development had not been put in motion.

Keywords : development of logistics, the collaboration between the public sector and the private sector, Distribution Center

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

“โลจิสติกส์” ถือเป็นภาคบริการต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของไทยที่ต้องมีการเตรียมความพร้อมในหลายด้านของการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Service : AFAS) ครั้งนี้จะส่งผลให้อาเซียนกลายเป็นตลาดการลงทุนในระดับภูมิภาคและระดับโลกซึ่งนับเป็นโอกาสที่ดีที่ประเทศสมาชิกและนักลงทุนอาเซียนจะได้พัฒนาขีดความสามารถของตนเองด้วยการผนึกกำลังรวมตัวสร้างเครือข่ายสู้คู่แข่งกับนักลงทุนต่างชาติ โดยการเปิดเสรีสาขาขนส่งและโลจิสติกส์จะเปิดเสรีใน 4 ด้าน คือ 1) บริการโลจิสติกส์ เช่นบริการบริหารจัดการสินค้าทางทะเล 2) บริการโกดัง และคลังสินค้าสำหรับการขนส่งทางทะเล 3) บริการตัวแทนเดินทะเล และ 4) บริการจัดส่งพัสดุ เป็นต้น ซึ่งกำหนดเปิดเสรีภายในปี 2556 (ค.ศ. 2013) บริการขนส่งทางอากาศภายในปี 2551 (ค.ศ. 2008) บริการขนส่งทางรางภายในปี 2558 (ค.ศ. 2015) และบริการขนส่งทางถนนภายในปี 2558 (ค.ศ. 2015) ดังนั้นการรองรับและเตรียมความพร้อมต่อการเปิดเสรีภาคบริการภายในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนนั้นต้องได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐของประเทศนั้นๆ โดยระบบการขนส่งโลจิสติกส์ในประเทศไทยยังมีต้นทุนการขนส่งที่สูงและมีความน่าสนใจน้อยมากเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคอาเซียนซึ่งมีผลมาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือแม้แต่ภายใต้นโยบายและแผนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่เห็นได้ชัดเจนคือโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทั้งหมดที่ไม่เอื้อ

ประโยชน์ต่อภาคบริการโลจิสติกส์ เช่น ปัจจุบันไทยใช้การขนส่งทางรถเป็นหลักสูงถึงร้อยละ 86 ซึ่งเป็นระบบขนส่งที่มีต้นทุนสูงจากน้ำมันเชื้อเพลิง และสร้างมลภาวะมากที่สุด เพราะไทยมีเส้นทางรถไฟเพียง 4,000 กม. และประสบปัญหากับหัวรถจักรเก่าและระบบรางคุณภาพต่ำตรงข้ามกับทางรถไฟที่มีเส้นทางกว่า 2 แสนกิโลเมตร แต่กลับเป็นเส้นทางที่มีต้นทุนค่าขนส่งสูงเกินไปส่วนเส้นทางต้นทุนต่ำอย่างทางน้ำ ไทยก็ยังมีจุดอ่อนเรื่องการเชื่อมโยงไปถึงปลายทางในแต่ละประเทศที่ทำได้ลำบากเช่นเดียวกับเส้นทางทางอากาศก็พบปัญหาคาร์โกไม่เพียงพอซึ่งถือได้ว่าการพัฒนาโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติที่ต้องทำเป็นภาพใหญ่และทำไปพร้อมกันจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแต่ละส่วนโดยเฉพาะรัฐวิสาหกิจของประเทศทั้งหมดแม้ว่าในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) มียุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ มุ่งพัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้องพัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน/เขตเศรษฐกิจชายแดนตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศประกอบกับลักษณะทางกายภาพของประเทศไทยที่มีลักษณะที่เป็นเส้นทางขนส่งได้ทั้งแนวตั้งและแนวนอนหรือมีเส้นทางขนส่งได้ทุกทิศทางทั่วประเทศ

ซึ่งเหล่านี้นี้เป็นจุดเด่นและจุดเสริมให้โลจิสติกส์ของไทยมีประสิทธิภาพเต็มที่ได้อีก แต่อย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์จำนวนมาก ยังประสบปัญหาความไม่สอดคล้องกันด้านนโยบายและการนำนโยบายมาปฏิบัติได้จริง โดยเฉพาะปัญหาด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ เช่น การจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้บริการด้านโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าที่ผู้ใช้บริการหรือผู้นำเข้าใช้โกดังเป็นที่ฝากสินค้าชั่วคราว โดยผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ถูกเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเสมือนเป็นผู้นำเข้า สินค้าเอง ซึ่งส่งผลต่อค่าบริการที่ผู้ประกอบการจำเป็นต้องเรียกเก็บจากผู้รับบริการเพิ่มขึ้น ซึ่งต้องมีการปรับปรุงแก้ไข พร้อมทั้งการอำนวยความสะดวกด้านข้อมูลให้แก่ผู้ประกอบการรายย่อยเพื่อเร่งเตรียมความพร้อมและตั้งรับกับธุรกิจบริการจากต่างชาติที่จะเข้ามา อีกทั้งภาครัฐต้องทำหน้าที่สร้างขีดความสามารถของผู้ประกอบการกิจการขนาดกลางและขนาดย่อมโดยการส่งเสริมให้ภาคเอกชนรวมตัวกันและแลกเปลี่ยนบุคลากรระหว่างพันธมิตรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ และทำให้สามารถเข้าไปเปิดบริการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้าตั้งแต่ระดับผู้ประกอบการ ผู้รับบริการและประโยชน์ทางเศรษฐกิจมวลรวมของประเทศต่อไปในอนาคตต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการวิจัย ซึ่งสามารถอธิบายราย

ละเอียดดังนี้

1. เพื่อศึกษาถึงความร่วมมือของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า
2. เพื่อศึกษาผลของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า
3. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศ เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้ารวมถึงแนวทางในการแก้ปัญหาของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ศึกษาทบทวนวรรณกรรมด้านแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง นำมาบูรณาการ สังเคราะห์และประยุกต์ใช้ในการวิจัย เพื่อให้เป็นแนวทางในการศึกษาสำหรับงานวิจัยได้ดังต่อไปนี้

1. แนวคิด ทฤษฎี เกี่ยวกับความร่วมมือความร่วมมือแบบ Collaboration เป็นความร่วมมืออย่างเป็นทางการมากที่สุดระหว่างบุคคล กลุ่ม หรือ องค์กรสององค์กรขึ้นไป เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยแต่ละฝ่ายมีความรับผิดชอบร่วมกัน ตั้งแต่การวางแผน ปฏิบัติงานและการประเมินผลโดย Wood and Gray(1991) กล่าวไว้ว่า ความร่วมมือ (Collaboration) เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นเมื่อทุกฝ่ายมีส่วนร่วมในการกำหนดโครงสร้างหน้าที่ กฎเกณฑ์การปฏิบัติงานร่วมกันโดยสิ่งสำคัญก็คือ มีการติดต่อสื่อสาร การแลกเปลี่ยนข้อมูล

การร่วมกันแก้ปัญหาและการตัดสินใจร่วมกัน (Wood & Gray, 1991, pp.139-162) ต่อมาเมื่อองค์กรต่างๆ ได้เข้ามาร่วมมือกันแล้ว สิ่งที่จะต้องเกิดขึ้นตามมา คือกิจกรรมที่ต้องปฏิบัติร่วมกัน ทั้งนี้ได้มีการจำแนกประเภทกิจกรรมต่างๆ ซึ่งเกิดขึ้นจากการสร้างความร่วมมือออกเป็น 5 ประเภทด้วยกัน ดังนี้ (Agranoff & McGuire, 2003)

ประเภทที่หนึ่ง การแสวงหาข้อมูล (information seeking) เหตุผลที่ทำให้เกิดกิจกรรมชนิดนี้ขึ้น เนื่องจากการได้มีการพิจารณาว่าข้อมูลเป็นทรัพยากรที่มีความจำเป็นอีกชนิดหนึ่ง นอกเหนือจากศักยภาพในด้านอื่นๆ ที่องค์กรแต่ละองค์กรมีอยู่แล้ว เช่น ฐานะทางการเงิน ความชำนาญ และ บุคลากร เป็นต้น

ประเภทที่สอง การแสวงหาการปรับเปลี่ยนเพื่อให้เกิดความเหมาะสม (adjustment seeking) เป็นกิจกรรมที่กระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบ หรือบางสิ่งบางอย่างภายในองค์กร เพื่อก่อให้เกิดความยืดหยุ่น ตลอดจนสร้างการทำงานที่สอดคล้องกัน ทั้งนี้ กิจกรรมชนิดนี้จะเกิดขึ้นได้หลังจากได้มีการสร้างความร่วมมือเพื่อระบุแนวทางการปฏิบัติงานร่วมกันเรียบร้อยแล้ว

ประเภทที่สาม การกำหนดนโยบายและแผนกลยุทธ์ร่วมกัน (policymaking and strategy making) เป็นกิจกรรมที่อาจอยู่ในรูปของความสัมพันธ์แบบเป็นทางการ เช่น การร่วมกันทำข้อตกลง (agreement) ว่าด้วยการกระจายสินค้าและบริการ อีกทั้งความสัมพันธ์แบบไม่เป็นทางการ ทั้งนี้กิจกรรมดังกล่าวเป็นวิธีการผนวกเอาองค์กรต่าง ๆ เข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจ เพื่อให้เกิดเป้าหมายที่สอดคล้องกัน

ประเภทที่สี่ การแลกเปลี่ยนทรัพยากร

(resource exchange) เป็นกิจกรรมที่สามารถเห็นได้เด่นชัดเมื่อมีการระบุเป้าหมายร่วมกันเรียบร้อยแล้ว โดยลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรจะเป็นไปแบบพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน กล่าวคือ องค์กรที่จำเป็นต้องใช้ทรัพยากรต้องปฏิบัติงานร่วมกันกับองค์กรที่ตั้งใจที่จะสนับสนุนทรัพยากรอยู่แล้ว ซึ่งบางครั้งสามารถขนานนามบทบาทขององค์กรในลักษณะทั้งสองว่าองค์กรผู้ผลิต (craftsman) และองค์กรวัตถุดิบ (raw material) อนึ่งองค์กรต่างๆ ที่เข้ามาร่วมมือกันสามารถปฏิบัติได้ทั้งสองบทบาทในเวลาเดียวกัน ทั้งนี้จากกิจกรรมดังกล่าวองค์กรแต่ละองค์กรสามารถได้รับผลประโยชน์ร่วมกันไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง

ประเภทที่ห้า การสร้างโครงการร่วมกัน (project - based work) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่อาจเกิดขึ้นทั้งในระยะสั้นหรือระยะยาวก็ได้ โดยหลักการแล้ว องค์กรต่างๆ จะได้รับโอกาสให้เข้ามามีส่วนร่วมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีอยู่ รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิค (technical assistance) เฉพาะทางร่วมด้วย นอกจากนี้การหยิบยื่นความช่วยเหลือทางการเงินสำหรับโครงการต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นระยะสั้นหรือระยะยาวนับเป็นอีกวิธีของการสร้างโครงการร่วมกันด้วย

2. ลักษณะการจัดการความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชน

ในระบบราชการทั้งในส่วนกลางและภูมิภาคจะปรับเปลี่ยนบทบาทจากผู้ให้บริการโดยตรงแก่ประชาชนมาเป็นผู้เสริมเพิ่มมูลค่าให้แก่การบริการสาธารณะโดยผ่านชุดความสัมพันธ์ของหลายหน่วยงานและภาคส่วน ประเด็นพิจารณาในที่นี้ คือ ระบบบริหารของ

รัฐที่กำหนดขึ้นมานั้นรองรับการบริหารงานตามสายการบังคับบัญชา ไม่ใช่การบริหารเครือข่ายความสัมพันธ์ของหน่วยงานองค์กรภาครัฐ เอกชน องค์กรประชาสังคมและองค์กรประชาชน (Agranoff & McGuire, 2003, pp. 38-39) ที่ผ่านมา การทำงานของรัฐที่ร่วมกับเอกชนและชุมชนในการพัฒนามักไม่เห็นถึงความสำเร็จเท่าที่ควร เพราะรูปแบบการบริการ มีลักษณะควบคุมบังคับบัญชา การบริหารงานเน้นความร่วมมือของหลายฝ่ายตามแนวขวาง คำถามสำคัญ คือ เราต้องการระบบบริหารงานแบบไหน โครงสร้างองค์กรแบบไหน และทักษะความเชี่ยวชาญในการบริหารงานอย่างไร เพื่อใช้ในการบริหารราชการที่ให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์ทรัพยากรต่าง ๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่สาธารณะชนมากกว่าการดูแลรักษา เป็นเจ้าของและการร่วมกันจัดหาบริการวิชาการมากกว่าการเป็นผู้ให้บริการเสียเองฝ่ายเดียว เครือข่ายความร่วมมือในการพัฒนาจึงเข้ามามีบทบาทและความจำเป็นในการเข้าถึงนโยบายกิจกรรมต่างๆ ความรู้ ข้อมูลข่าวสาร และการร่วมกันทำความเข้าใจปัญหา นำมาเชื่อมโยงกับความสามารถ (capacity) และกำหนดทางเลือกใหม่ ของการบริหารระหว่างองค์กร รวมทั้งมีความปรารถนาร่วมกันที่จะผลักดันการเปลี่ยนแปลงใหม่ๆ นำไปสู่ความสำเร็จ ซึ่งจะดีกว่าทำเฉพาะในองค์กรเดียวไม่อาศัยเครือข่ายความร่วมมือแต่อย่างใด (Agranoff & McGuire, 2003, p.175)

3. ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (public private partnerships) เป็นส่วน

หนึ่งของการแปรรูปกรรมสิทธิ์ของรัฐให้เป็นของเอกชน (privatization) โดยการแปรรูปกรรมสิทธิ์ดังกล่าว มีทั้งการโอนกรรมสิทธิ์ให้ทั้งหมด หรือโอนสิทธิ์บางส่วนให้แก่เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ เช่น สิทธิการลงทุน หรือสิทธิการดำเนินการบางอย่าง แม้รัฐบาลจะมีหน้าที่สร้างและให้บริการสินค้าสาธารณะ ในส่วนที่เอกชนดำเนินการตามกลไกตลาดแล้วมีความล้มเหลวของตลาด (market failure) เช่น ถนน สะพานโรงเรียน โรงพยาบาล และสาธารณูปโภคต่างๆ แต่รัฐก็มีขีดจำกัดของตัวเองอยู่ทั้งด้านประสิทธิภาพด้านการดำเนินการและด้านการลงทุน ขณะที่ภาคเอกชนจะมีประสิทธิภาพมากกว่าในส่วนของการวางแผน การดำเนินการการออกแบบ การก่อสร้างและการดูแลรักษา รวมถึงความเป็นมืออาชีพในงานเฉพาะตำแหน่ง การให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วม จึงสามารถช่วยสร้างงานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดได้ (Lan, 1997, pp. 27-28) โดยการแบ่งประเภทของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนสามารถแบ่งได้ตามหน้าที่ความรับผิดชอบต่างๆ ของภาครัฐและของภาคเอกชน ตั้งแต่การวางแผน ริเริ่มโครงการ การออกแบบ การเงิน การก่อสร้าง ความเป็นเจ้าของ การดำเนินการ และการจัดเก็บรายได้ โดยลักษณะความร่วมมือจะถูกกำหนดโดยบทบาทต่างๆ โดยปรับเปลี่ยนจากกรรมสิทธิ์ของภาครัฐไปเป็นกรรมสิทธิ์ของภาคเอกชน

สรุป. จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นถึงความร่วมมือ แบบ Collaboration ว่าเป็นความสัมพันธ์ระหว่างองค์การอย่างเป็นทางการโดยคำนึงถึงการแบ่งอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการวางแผนงานร่วมกัน มีแนวทางการปฏิบัติงานร่วมกัน และร่วมกันประเมินผลงาน (Hord,

1986, pp.22-26) ซึ่งปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความร่วมมือแบบ Collaboration โดย Mattessich, Murray, and Monsey (2001, pp.77-78) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความสำเร็จของความร่วมมือแบบ Collaboration โครงสร้างขององค์การว่าด้วย ขนาด ความเป็นทางการ และการรวบรวมอำนาจ โดยขนาดเป็นระดับการปฏิบัติงานหรือ งานขององค์การ ซึ่งอาจจะวัดด้วยจำนวนบุคลากร ทรัพยากร ค่าใช้จ่าย โดยจะวัดจากองค์การเหล่านี้มีขนาดเล็ก ปานกลาง หรือใหญ่ หรือเป็นส่วน แผนก หรือทั้งองค์การ เมื่อเป็นองค์การที่มีขนาดใหญ่ โครงการขององค์การจะต้องสลับซับซ้อนและเป็นทางการสูง ความเป็นทางการเป็นการแทนการใช้เกณฑ์ ขั้นตอนและกระบวนการที่จะต้องปฏิบัติในแต่ละงานไว้อย่างละเอียด และคอยตรวจสอบการทำงานของเนื้องาน อาจมีระบบลงโทษที่อธิบายเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อให้การติดตามงานเป็นไปอย่างยุติธรรม การรวบรวมอำนาจ คือ ระดับที่อำนาจกระจุกกันในองค์การ อำนาจเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของทุกองค์การ การกระจายอำนาจมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติงานและพฤติกรรมของสมาชิกขององค์การ

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า” โดยผู้วิจัยสามารถอธิบายรายละเอียดและขั้นตอนของวิธีดำเนินการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

1. รูปแบบการวิจัยโดยผู้วิจัยเลือกรูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) วิธี

การใช้ในการศึกษาใช้ได้แก่ (1) การวิจัยภาคสนาม (Field research) ด้วยการสัมภาษณ์ แบบมีโครงสร้าง (formal interview) และ(2) การศึกษาจากข้อมูลเอกสาร (Document Analysis) ทั้งเอกสาร หนังสือ ตำรา วารสารบทความวิชาการ รายงานต่าง ๆ รวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2. การคัดเลือกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก

กลุ่มตัวอย่างที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ คือ หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน และภาคผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านระบบโลจิสติกส์ ซึ่งประกอบด้วย 1. ศึกษาหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กระทรวงการคลัง และกระทรวงพาณิชย์ 2. ศึกษาหน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ไทย สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย สมาคมขนส่งสินค้าทางเรือ และสมาคมขนส่งสินค้าทางอากาศ 3. ศึกษาภาคผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ นักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญทั้งในเชิงนโยบายและเชิงการปฏิบัติในการวิจัยครั้งนี้ โดยผู้วิจัยกำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยรวมมีทั้งหมด 15 คน

3. การสร้างเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ใช้แบบสัมภาษณ์ ซึ่งเป็นการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างหรือการสัมภาษณ์แบบเป็นทางการ โดยมีการวางแผนจากประเด็นปัญหา กรอบแนวคิด ทฤษฎีการระบุวัตถุประสงค์ซึ่งนำมาใช้ในการกำหนดประเด็นคำถามเพื่อนำไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลอยู่ในภาคสนาม รวมทั้งการสัมภาษณ์เจาะลึก เพื่อช่วยให้มีความชัดเจนในจุดมุ่งหมายสำคัญของการศึกษาวิจัยใช้กระบวนการวิเคราะห์และสังเคราะห์

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามโดยเก็บข้อมูลด้วยวิธีสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกลุ่มตัวอย่าง วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพเป็นหลัก ได้แก่ (1) วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (2) การสังเกตสถานการณ์หรือปรากฏการณ์ในประเด็นที่ศึกษาจากพื้นที่ทำงานจริง เพื่อเป็นข้อมูลยืนยันความถูกต้องอีกทางหนึ่งและ (3) การศึกษาและวิเคราะห์เอกสาร (documents analysis) หรือเป็นการวิจัยเชิงเอกสาร (documents research)

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพจึงใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงพรรณนา (descriptive analysis) เป็นหลักเมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลตามวิธีการและเครื่องมือการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อบูรณาการและหาความสัมพันธ์ของปรากฏการณ์ต่างๆ จากข้อมูลการสัมภาษณ์เจาะลึกและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ โดยในส่วนของ การเตรียมการวิเคราะห์ข้อมูลได้ทำการจัดระเบียบของข้อมูลเพื่อให้เกิดความสะดวกในการนำมาวิเคราะห์จำนวนนั้นนำข้อมูลมานำเสนอเป็นข้อมูลจริงที่ค้นพบ ตลอดจนความถูกต้องแม่นยำตรงของผลการศึกษา (validity) อันเป็นองค์ประกอบสำคัญในการออกแบบวิจัยเชิงคุณภาพ

สรุปผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า” โดยผู้วิจัยได้สรุปผลการวิจัยที่

สำคัญซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 : เพื่อศึกษาถึงความร่วมมือของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า พบว่า การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย ภาครัฐได้มีการกำหนดนโยบายการพัฒนาเป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ซึ่งเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยว มูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน เพื่อเพิ่มโอกาสและศักยภาพในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน และส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน การพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ นอกจากนั้นยังมีการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors) ได้แก่ การปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน (Human Resource Development System) และการพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กรและเครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ เพื่อให้ภาคการขนส่งมีส่วนร่วมสนับสนุนการพัฒนาประเทศ รวมถึงการกำหนดทิศทางการพัฒนาส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตามมาตรฐานสากลในการตอบสนอง

ความต้องการของลูกค้า และเพิ่มความปลอดภัย และความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ โดยมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในประเทศในลักษณะบูรณาการทั้งในเชิงเป้าหมาย วิธีการเพื่อให้เกิดผลลัพธ์จากการพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพและมีความยั่งยืน ในกระบวนการวางแผนการดำเนินงาน และการควบคุมการเคลื่อนย้ายทั้งไปและกลับ การเก็บรักษาสินค้า บริการและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง บนความร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและเอกชน ในการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 : เพื่อศึกษาผลของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า พบว่าความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า มีความร่วมมือจากทุกฝ่ายร่วมกันในระดับหนึ่งแต่ยังไม่ครอบคลุมในทุกด้าน ขณะเดียวกันการเปิดเสรีการบริการโลจิสติกส์ทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในอาเซียนสามารถเข้ามาดำเนินธุรกิจถือหุ้นร้อยละ 70 ในไทยได้ ซึ่งเป็นปัจจัยกระตุ้นให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการและราคาเพื่อการแข่งขันกับบริษัทต่างชาติที่มีเทคโนโลยีและการให้บริการแบบครบวงจร (Integrated Logistics Solution) ซึ่งส่งผลให้ผู้ใช้บริการในภาคการผลิตได้รับประโยชน์จากการแข่งขันของธุรกิจบริการดังกล่าว ในส่วนที่มีความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชนที่ปรากฏคือการส่งเสริมให้ภาคการผลิตมีการใช้บริการและ

มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น ซึ่งช่วยให้เกิดการประหยัดด้านต้นทุน ทั้งจากการประหยัดจากขนาด (Economy of Scale) และการประหยัดเชิงพื้นที่ (Economy of Scope) เป็นประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจการค้าอย่างมากเพิ่มขีดความสามารถด้านการปฏิบัติของผู้ประกอบการได้อย่างชัดเจน ตลอดจนสร้างความได้เปรียบด้านต้นทุนที่ลดต่ำลงอันนำไปสู่การพัฒนาประเทศในด้านการขนส่งกระจายสินค้าให้ดีขึ้น และมีประสิทธิผลโดยเกิดการลงทุนเพิ่มขึ้นจากการสร้างขีดความสามารถของผู้ประกอบการจนสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้นักลงทุนได้ สามารถกระจายการลงทุนสู่ชนบทมากขึ้น นำไปสู่ประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้านระบบโลจิสติกส์อย่างยั่งยืนต่อไป

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 : เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้ารวมถึงแนวทางในการแก้ปัญหาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พบว่า ยังมีปัญหาเรื่องการเชื่อมโยงบูรณาการข้อมูล ของหน่วยงานของรัฐกับภาครัฐกิจ ยังไม่เห็นการขับเคลื่อนของระบบการพัฒนาข้อมูล ในส่วนของการพัฒนาบุคลากรหรือคนด้านโลจิสติกส์มีความร่วมมือในการการพัฒนาทั้งในภาครัฐและเอกชนในเชิงปริมาณค่อนข้างไปได้ดี คือ มีมหาวิทยาลัยและวิทยาลัยกว่า ๗๐ แห่ง เปิดหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ทั้ง ในระดับปริญญาตรี ปริญญาโท และบางมหาวิทยาลัย ให้ถึงปริญญาเอก แต่ในเชิงคุณภาพจะต้องมีการประเมินผลกันอีกครั้งว่าบัณฑิตและนักศึกษาที่จบสาขาโลจิสติกส์สามารถปฏิบัติงานได้จริงในสถานประกอบการและยังไม่มีมีการประยุกต์ใช้

สหวิทยาการที่จะต้องเข้าใจถึงการนำศาสตร์ในสาขาอื่นทั้งทฤษฎีและการปฏิบัติ ให้สอดคล้องสนองตอบต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถของภาคธุรกิจ ขาดการประสานความร่วมมือกันในการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะส่งเสริมให้มีหลักสูตรสหกิจศึกษาด้านโลจิสติกส์ร่วมกับสถานประกอบการภาคเอกชนจะช่วยให้การสร้างและให้ตรงตามความต้องการของตลาดและส่งผลให้นักศึกษาที่จบใหม่ จะมีความรู้และประสบการณ์ ทำให้ทำงานได้ง่ายโดยเฉพาะตลาดแรงงาน นอกจากนี้หน่วยงานบางหน่วยงานของภาครัฐยังมีการเอื้อประโยชน์ต่อกลุ่มที่มีผลประโยชน์ต่อตนเอง พร้อมทั้งขาดการบูรณาการในความร่วมมือในด้านต่างๆ ซึ่งมีผลมาจากภาครัฐยังไม่มีเปิดโอกาสในการมีส่วนร่วมอย่างเต็มที่ให้กับภาคเอกชน ประกอบกับกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับไม่เอื้ออำนวยในบางเรื่องต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า

อภิปรายผลการวิจัย

ประเด็นที่ 1 ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า อธิบายว่า ในเรื่องของนโยบาย (Policy) วิสัยทัศน์ (Vision) พันธกิจ (Mission) เป้าหมาย (Goals) การมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ ซึ่งความร่วมมือแบบ Collaboration เป็นความร่วมมืออย่างเป็นทางการมากที่สุดระหว่างบุคคล กลุ่ม หรือ องค์กรสององค์กรขึ้นไป เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยแต่ละ

ฝ่ายมีความรับผิดชอบร่วมกัน ตั้งแต่การวางแผนปฏิบัติงานและการประเมินผล โดย Wood and Gray กล่าวไว้ว่า ความร่วมมือ เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นเมื่อทุกฝ่ายมีส่วนร่วมในการกำหนดโครงสร้างหน้าที่ กฎเกณฑ์ การปฏิบัติงานร่วมกัน โดยความร่วมมือจะเกิดจากความร่วมมือของทุกๆ ฝ่าย ในการดำเนินกิจกรรม โดยสิ่งสำคัญก็คือ มีการติดต่อสื่อสาร การแลกเปลี่ยนข้อมูล การร่วมกันแก้ปัญหาและการตัดสินใจร่วมกัน (Wood & Gray, 1991, pp.140-142) โดยที่ภาครัฐไม่สามารถที่จะวางแผนได้โดยลำพังซึ่งแนวทางการสร้างความร่วมมือมีความจำเป็นอย่างมากวิธีการที่องค์กรต่าง ๆ

ประเด็นที่ 2 ผลของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า อธิบายว่า การที่องค์กรสามารถดำเนินการจนบรรลุเป้าหมายหรือบรรลุวัตถุประสงค์ที่วางไว้หรือหมายถึง ผลสำเร็จหรือผลที่เกิดขึ้นของงานจะต้องตอบสนองหรือบรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กรความสัมพันธ์กับผลงานที่องค์กรพึงประสงค์ หรือหมายถึงความสำเร็จของผลการปฏิบัติงานที่เป็นไปหรือบรรลุตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ โดยสามารถบรรลุจุดมุ่งหมายโดยใช้ทรัพยากรต่ำสุด กล่าวคือเป็นการใช้โดยมีเป้าหมาย (Goal) คือประสิทธิผลหรือให้บรรลุจุดมุ่งหมายที่กำหนดไว้สูงสุด อาจเรียกว่า “ทำสิ่งต่างๆ ให้ถูกต้อง (Doing things right)” ริชาร์ด เอ็ม สเตียร์ (Steers, 1977, p. 8) ได้เสนอว่าการวัดประสิทธิผลสามารถทำได้ที่ดีที่สุด คือ การบรรลุเป้าหมาย (Goal optimization) ซึ่งประสิทธิผลในที่นี้ หมายถึงความสามารถขององค์กรในการได้มา

และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีจำกัดและมีคุณค่าให้เป็นประโยชน์ที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ในการปฏิบัติตามเป้าหมาย ซึ่งหมายความว่าเป้าหมายไม่ได้ขึ้นอยู่กับที่เปลี่ยนแปลงได้ตามเวลา ประการสุดท้าย คือการเน้นเรื่องพฤติกรรมเป็นการเน้นบทบาทของพฤติกรรมของบุคคลในองค์กรที่มีต่อความสำเร็จขององค์กรในระยะยาว

ประเด็นที่ 3 ปัญหาและอุปสรรคของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้ารวมถึงแนวทางในการแก้ปัญหาของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย อธิบายว่าในเรื่องของการเมืองแทรกแซง ขาดการบูรณาการ การต่อต้านจากกลุ่มผู้เสียผลประโยชน์ ในบางเรื่อง กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับไม่เอื้ออำนวย โดยมีผลมาจากนโยบายในบางเรื่องยังไม่มีผลสอดคล้องกับการนำไปปฏิบัติทำให้ความสำเร็จที่เกิดขึ้นในความพร้อม โดย Wood and Gray กล่าวไว้ว่า ความร่วมมือ เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นเมื่อทุกฝ่ายมีส่วนร่วมในการกำหนดโครงสร้างหน้าที่ กฎเกณฑ์ การปฏิบัติงานร่วมกันในการดำเนินกิจกรรม โดยสิ่งสำคัญก็คือ มีการติดต่อสื่อสาร การแลกเปลี่ยนข้อมูล การร่วมกันแก้ปัญหาและการตัดสินใจร่วมกัน (Wood & Gray, 1991, pp.139-162) โดยความร่วมมือในด้านต่างๆ ระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย ในเรื่องของด้านภารกิจ ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์การดำเนินการ หากไม่ดำเนินการหรือมีความล่าช้าอาจกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่อง “ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า” โดยผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะซึ่งขอนำเสนอด้งรายละเอียดดังนี้

1. ภาครัฐต้องเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า ในเรื่องของวางแผนและกำหนดนโยบาย กำหนดทิศทางของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้า

2. ในการกำหนดนโยบายการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยภาคเอกชนจะต้องนำนโยบายไปปฏิบัติเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมายที่ภาครัฐกำหนดไว้ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลอย่างสูงสุด และในส่วนของภาครัฐต้องคอยติดตามประเมินผล พร้อมทั้งรับทราบปัญหาและอุปสรรคที่เกิดของการนำนโยบายไปปฏิบัติเพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงแก้ไขต่อไป

3. ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในเรื่องของข้อมูลข่าวสารจะต้องมีประสานงานเพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการทำงานอย่างจริงจัง และแจ้งข้อมูลที่เป็นจริงซึ่งกันและกันเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน การพัฒนาในเรื่องของระบบข้อมูลข่าวสารเพื่อเป็นการยกระดับการประชาสัมพันธ์ที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งกระจายสินค้าให้เอกชนได้

รับทราบอย่างทั่วถึงเพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงพัฒนาแก้ไขให้ดีขึ้น

4. การส่งเสริมภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยต้องประชุมหารือกับหน่วยงานสนับสนุน/หน่วยงาน

ที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการแผนงานจัดการประชุมหารือกับหน่วยงานสนับสนุน/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการแผนงาน/โครงการตามประเด็นยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์

เอกสารอ้างอิง

- กระทรวงคมนาคม. (2555). *แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555-2559*. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงคมนาคม.
- จินตนา บุญบังการ. (2545). *การบริการประชาชนสู่ความเป็นเลิศ: การสร้างจิตสำนึกการให้บริการประชาชนของรัฐ*. กรุงเทพมหานคร: สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2555). *สรุปสาระสำคัญแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559*. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงการคลัง.
- สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ และ กรรณิการ์ สุขเกษม. (2547). *วิธีวิทยาการวิจัยเชิงคุณภาพ: การวิจัยปัญหาปัจจุบันและการวิจัยอนาคต*. กรุงเทพมหานคร: สามลดา.
- สุภางค์ จันทวานิช. (2552). *วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ*. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Agranoff, R., & McGuire, M. (2003). *Collaborative public management: New strategies for local governments*. Washington, D.C.: Georgetown University Press.
- Hord, S. M.(1986). A synthesis of research on organizational collaboration. *Educational Leadership*, 43(5),22-26
- Mattessich, P. Murray, M., & Monsey, B. (2001). *Collaboration: What Makes It Work*, 2nd Edition. Wilder Research Center
- World Economic Forum. (2010). *The global competitiveness report 2010-2011*. Geneva, Switzerland : Author.
- Wood, D. J., & Gray, B. (1991). Toward a comprehensive Theory of Collaboration. *The Journal of Applied Behavioral Science*, 27(2), 139-162
- Yorks, L.(2005). *Strategic human resource development in organizations*. Mason. Ohio : South – Western College Publishing.