

แนวทางการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศ ลุ่มน้ำโขงสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: ท่าเรือเชียงแสน

POTENTIAL LOGISTICS DEVELOPMENT OF GREAT MAE KHONG SUB-REGION
COUNTRIES FOR ASEAN ECONOMIC COMMUNITY APPROACH: CHIANGSAEN PORT

รัฐันท์ พงศ์วิริทธิ์ธร¹ และภาคภูมิ ภัควิภาส²

บทคัดย่อ

แนวทางการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสนกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบริบทและแนวทางการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสนและนำผลที่ได้มาพัฒนาและปรับปรุงเพื่อให้เกิดความยั่งยืนของการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสนกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกเป็นรายบุคคล (Individual-Depth Interviews) ของกลุ่มผู้นำทางความคิด (Key Opinion Leaders) ใช้วิธีเจาะจงในการเลือกกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสน ตัวแทนผู้บริหารธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็กที่ประสบความสำเร็จเป็นที่ยอมรับของกลุ่มธุรกิจด้านโลจิสติกส์ผู้บริหารสมาคมหรือผู้กำหนดนโยบายบริหารจัดการกลุ่มธุรกิจด้านโลจิสติกส์ของภาครัฐ จำนวน 20 ราย ผลการศึกษา พบว่าความหมายของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของกลุ่มตัวอย่างนั้น มีจุดมุ่งหมายเพื่อมุ่งให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน รวมถึงการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด การเข้าเมืองของแรงงาน (คน) เงินทุนเสรี สามารถค้าขายด้วยเงินสกุลต่างๆ ของอาเซียนโดยไม่มีข้อจำกัด สามารถซื้อขายหุ้นข้ามชาติได้อย่างเสรี ไม่จำกัดขอบเขตการแข่งขันบริการโดยทั้ง 10 ประเทศ เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวที่มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และการลงทุน แรงงานฝีมือ และเงินทุนอย่างเสรี แนวทางการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในเขตภาคเหนือของประเทศไทย เพื่อนำไปสู่ความยั่งยืน คือ 1) สร้างกลยุทธ์ความได้เปรียบทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ มุ่งเน้นการสร้าง Economies of Scope ความสามารถในการลดต้นทุนโดยใช้ทรัพยากรร่วมกันของหน่วยงานต่างๆ ซึ่งมุ่งการบริหารจัดการต้นทุน ด้านพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อม และการประกันความเสี่ยง 2) ประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศและเทคโนโลยี เพื่อการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ควรจัดการบริหารความได้เปรียบทางการแข่งขันเพื่อความสำเร็จในการดำเนินงานโดยการสร้างและพัฒนานวัตกรรมใหม่ และการมุ่งเน้นการจัดการยุคใหม่ประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด้านโลจิสติกส์ และ 3) การพัฒนาด้านการตลาดโลจิสติกส์ โดยใช้ความร่วมมือเครือข่ายภาครัฐและเอกชน ภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเพิ่มรายได้

คำสำคัญ: แนวทางการพัฒนา โลจิสติกส์ กลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง ท่าเรือ

¹ ผู้ช่วยคณบดีฝ่ายวิจัยและพัฒนา คณะบริหารธุรกิจและศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา ภาควิชาฯ เชียงใหม่ E-mail: dr_tok2029@hotmail.com

² คณะบริหารธุรกิจและศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา ภาควิชาฯ เชียงใหม่ E-mail: artpakphum@gmail.com

Abstract

The objective of the study was to identify the potential logistics development Chiang Saen Port Great Mae Khong Sub-Region countries for ASEAN Economic Community approach. Then use the finding to develop and improve the sustainability of logistics operation at Chiang Saen Port. It was qualitative research. The research tool was done by Individual-Depth Interviews with 20 Key Opinion Leaders by Purposive or Judgmental Sampling which consisted of Chiang Saen Port logistic officers, representative of successful SMEs business in logistic market, and board of management in logistic business of public sectors. The result of the study shown that ASEAN Economic Community aimed to integrate ASEAN to be a single market and production base, including the use of resources to maximize benefit achievement benefit, free migration, and capital liberalized, no restriction on trading with ASEAN's currencies, free multinational stock trading, and no limitation on service competition. All these treats lead ten member countries to be a free single production base in transporting products, services, investments, labor and fund. It is also influenced to the development approach in Northern Thailand's logistics. In order to contribute to sustainability, the development should focus on 1) Create a competitive advantage strategy in logistics with a focus on creating Economies of Scope to be able to reduce costs by sharing resources between various organizations which aims to manage cost, energy, environment and risk insurance. 2) Apply to use Information System and technology in logistics management to achieve competitive advantage for successful operation by creating and develop new innovation. As well as focusing on modern management by applying innovation and new technology to increase the efficiency of logistics. And 3.) Logistics development should be cooperated by public and private sectors, domestic and international network to resolve the problem of rules, regulations, and promotion to create the fairness among ASEAN member states.

Keywords: Development approach, Logistics, Great Mae Khong Sub-Region countries, Port

บทนำ

ในปี พ.ศ. 2558 ที่จะถึงนี้ จะมีการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนขึ้น (AEC) ซึ่งอาเซียน (ASEAN) หรือ สมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The Association for Southeast Asian Nations) ประกอบด้วยสมาชิก 10 ประเทศ ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ บรูไน เวียดนาม ลาว พม่า และกัมพูชา ได้รวมกลุ่มกันเพื่อร่วมมือเสริมสร้างให้ภูมิภาคมีสันติภาพ นำมาซึ่งเสถียรภาพทางการเมือง

และความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ซึ่งก่อนหน้านี้เกิดเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area) หรือ เรียกย่อว่า AFTA โดยอาเซียนจะรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) หรือ เรียกย่อว่า “AEC” ก่อเกิดการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของปัจจัยการผลิตทั้งสี่ ได้แก่ แรงงาน เงินทุน สินค้า และบริการ จุดมุ่งหมายเพื่อมุ่งให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน รวมถึง การใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด

การเข้าเมืองของแรงงาน (คน) เงินทุนเสรี สามารถค้าขายด้วยเงินสกุลต่างๆ ของอาเซียนโดยไม่มีข้อจำกัดสามารถซื้อขายหุ้น ข้ามชาติได้อย่างเสรี และสำหรับในด้านตลาดบริการนั้น ไม่จำกัดขอบเขตการแข่งขันบริการเพื่อส่งเสริมให้ประเทศ ASEAN ทั้ง 10 ประเทศเป็นตลาดและฐานผลิตเดียวที่มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และการลงทุน แรงงานฝีมือ และเงินทุนอย่างเสรี จึงได้กำหนดเป้าหมายให้มีลักษณะของการถ่ายเทแรงงานด้านฝีมือเพื่อให้สามารถทำงานในประเทศสมาชิกได้ง่ายขึ้น (กรมอาเซียน กระทรวงต่างประเทศ, 2555) การรวมตัวดังกล่าวต้องการพัฒนาด้านต่างๆ เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะความได้เปรียบแต่ละประเทศในกลุ่มต้องมีการประสานและค้นหาแนวทางการพัฒนาเพื่อให้ประเทศตนเองได้โอกาสสูงสุด โดยลดโอกาสเสียเปรียบน้อยที่สุด ดังนั้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยผู้นำอาเซียนกำหนดให้บริการโลจิสติกส์เป็นสาขาที่มีลำดับความสำคัญสูงในการเร่งเปิดเสรีการค้าบริการระหว่างกัน โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2556 โดยสมาชิกอาเซียนต้องเปิดให้สมาชิกอื่นสามารถเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 49 ในปี 2551 เป็นร้อยละ 51 ในปี 2553 และร้อยละ 70 ในปี 2556 สำหรับการเข้าไปจัดตั้งธุรกิจในประเทศผู้ให้บริการ นอกเหนือจากการเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์โดยไม่มีข้อจำกัดสำหรับการค้าบริการข้ามพรมแดน รวมทั้งลดข้อจำกัดการให้การปฏิบัติเท่าเทียม ซึ่งรวมถึงการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือและเจรจาจัดทำความตกลงยอมรับร่วม (Mutual Recognition Agreements: MRA) ในมาตรฐานด้านวิชาชีพ โดยการพัฒนาด้านโลจิสติกส์จะช่วยให้เกิดประโยชน์ต่อการไหลเวียนของสินค้า บริการ การลงทุน และเงินทุนภายในประชาคมอาเซียนเป็นไปอย่างสะดวกมากขึ้น (จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา, 2556) จากการเปิดการค้าเสรีอาเซียนในเขตภาคเหนือของประเทศไทย ด้านโลจิสติกส์จะเห็นได้ว่า จะมีแหล่งการจัดการโลจิสติกส์ทางน้ำของสามประเทศในพื้นที่สามเหลี่ยมทองคำ หรือเรียกว่า กลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงที่สามารถพัฒนา

เพื่อให้เกิดศักยภาพในการได้เปรียบทางการแข่งขัน รวมถึงประสิทธิภาพในการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เป็นประตูการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน เพื่อส่งเสริมการขนส่ง การค้าระหว่างประเทศ ตามข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ระหว่าง 4 ประเทศ คือ จีน พม่า ลาวและไทย รวมถึงเป็นการเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและการลงทุน โดยได้รับงบประมาณในการก่อสร้างเพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งเป็นการเสริมสร้างระบบการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ กับประเทศกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน และจีนตอนใต้ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดคุ่มค่าด้านเศรษฐกิจในการใช้งบประมาณลงทุนก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน และเกิดประโยชน์สูงสุด โดยเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจต่างๆ จึงต้องศึกษาบริบทและสถานการณ์กลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงของกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงสู่สังคมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกับด้านโลจิสติกส์ เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้านโลจิสติกส์ในเขตภาคเหนือของประเทศไทยต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาบริบทและแนวทางการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสนสู่กลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ผลจากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปแนวคิดและทฤษฎีที่จะศึกษาในแต่ละประเด็นดังนี้

1) แนวคิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกับโลจิสติกส์

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์การ รวมทั้งการบริการจัดการข้อมูลและธุรกิจการทางการเงินที่เกี่ยวข้องให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การจัดการ

คลังสินค้า การบริหารต้นทุน ห่วงโซ่แห่งคุณค่า ไปจนถึงจุดที่มีการใช้งานหรือถึงมือผู้บริโภค ซึ่งประเทศที่มีการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ที่ดีและมีประสิทธิภาพจะช่วยลดต้นทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจการค้า ตลอดจนสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันการค้า ดังนั้นถือได้ว่าโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในกระบวนการที่เพิ่มกำไรและลดต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการ ในการขับเคลื่อนระบบการค้าและเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเฉพาะในภาคเหนือจะเห็นได้ว่าการจัดการโลจิสติกส์ยังไม่มีกระบวนการที่เด่นชัดและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพที่ดี โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำ ที่มีการลงทุนในงบประมาณ 1,500 ล้านบาท ในการสร้างท่าเรือเชียงแสน เพราะด้านโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญที่เป็นการกระจายสินค้าและบริการสู่ผู้บริโภค และกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ

จากข้อมูลของสำนักเลขาธิการอาเซียน ASEAN Secretariat (2010) ได้ระบุว่า ภายใต้การรวมกลุ่มเศรษฐกิจอาเซียนได้กำหนดแผนงานการรวมกลุ่มบริการโลจิสติกส์แบ่งเป็น 5 ด้าน ที่อาเซียนได้ดำเนินการ ได้แก่

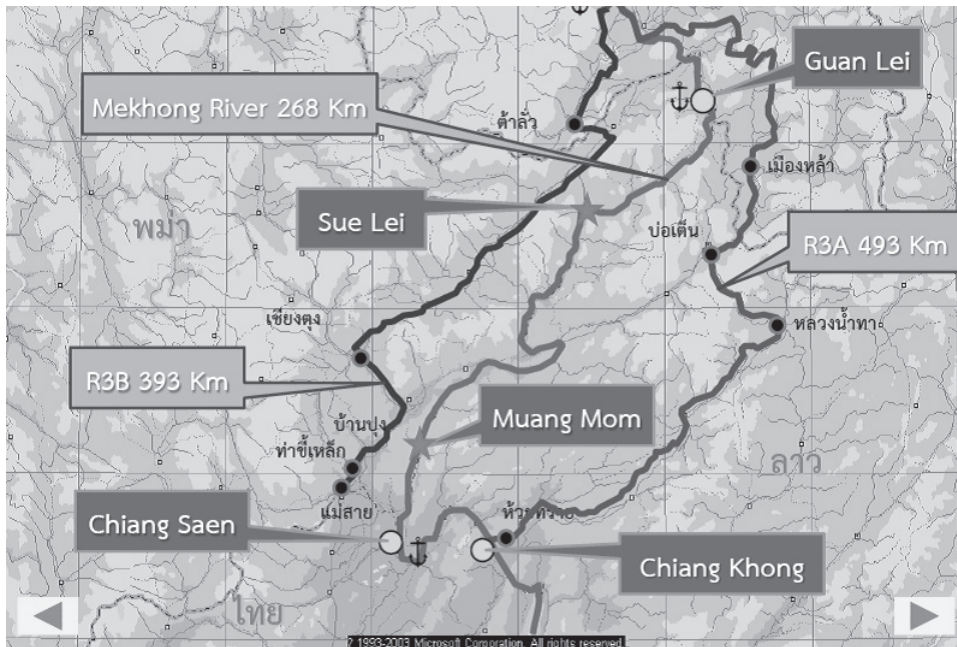
ก. การเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญในสาขาต่อไปนี้ 1) บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล 2) บริการคลังสินค้า 3) บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า 4) บริการเสริมอื่นๆ 5) บริการจัดส่งพัสดุ 6) บริการบรรจุภัณฑ์ 7) บริการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร 8) บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ 9) การปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งทางอากาศของอาเซียน 10) บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ และ 11) บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ ทั้งนี้ในส่วนของการเปิดเสรีการบินนั้น ไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของการเปิดการค้าเสรีอาเซียน (Siew Yean Tham, 2008) ซึ่งการเปิดการค้าเสรีอาเซียนตามข้อตกลงจะต้องสอดคล้องกับความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าด้านบริการ (General Agreement on Trade in Services – GATS) ขององค์การการค้าโลก (WTO) ซึ่งต้องให้ความสำคัญตามเกณฑ์พื้นฐาน ได้แก่ 1) การ

ปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง 2) ความโปร่งใส 3) การกำหนดกฎระเบียบภายในประเทศ และ 4) การเปิดเสรีแบบก้าวหน้าเป็นลำดับ ซึ่งในการเปิดการค้าเสรีนั้น ได้กำหนดแนวทางเป้าหมายให้สมาชิกทุกประเทศเปิดตลาดในส่วนด้านโลจิสติกส์ให้คนต่างชาติสามารถเข้าถึงหุ้นได้ร้อยละ 70 ในธุรกิจโลจิสติกส์ในบางประเภท เช่น บริการขนส่งถ่ายสินค้าทางทะเล บริการบรรจุภัณฑ์ บริการเก็บรักษาและคลังสินค้า บริการตัวขนส่งสินค้า บริการจัดส่งพัสดุภัณฑ์ บริการตัวแทนออกของรับอนุญาต รวมถึงการเปิดเสรีการบินการขนส่งสินค้าอย่างเต็มที่ในเขตการค้าเสรีอาเซียน

ข. การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของอาเซียน สามารถแบ่งได้ดังนี้ 1) การอำนวยความสะดวกทางการค้าและศุลกากร 2) การอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เช่น การเพิ่มความโปร่งใสในการขนส่งข้ามแดน การปรับปรุงโครงข่ายสาธารณูปโภคสำหรับการขนส่งทางบกเพื่อเพิ่มความเชื่อมโยงระหว่างกัน ในอาเซียน การวัดกลไกด้านโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายบุคลากรผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในส่วนของการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันเพื่อให้เกิดประโยชน์การลดระยะเวลาและเอกสารที่ใช้ในการติดต่อการค้า นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวเส้นทางตามระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ซึ่งเชื่อมโยงจีนตอนใต้ พม่า ลาว และไทย และเส้นทางตามระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมเวียดนาม ลาว ไทย และพม่า แสดงตามภาพ 1 การจัดตั้งท่าเรือแห่งใหม่เชียงแสน มีการพัฒนาด่านศุลกากรและศูนย์กระจายสินค้า ที่มีการขนส่งจากประเทศไทย ไปยังกลุ่มประเทศพม่า ลาว จนถึงประเทศจีน มีการจัดการโลจิสติกส์ 3 ทาง ได้แก่ ทางบก ถนนสาย R3B, R3A, และทางน้ำ (ลำน้ำโขง) ใช้ระยะทางทั้งสิ้น 393, 493 และ 268 กิโลเมตร ตามลำดับ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการขนส่งที่สามารถลดต้นทุนได้มากที่สุดในระบบขนส่งทั้ง 3 เส้นทางได้แก่ การขนส่งทางน้ำ โดยสามารถลดต้นทุนได้มากที่สุด โดยเริ่มที่

ท่าเรือเชียงแสน ผ่านเมืองมอญประเทศพม่า สู่กุ๋เหลย สิบสองปันนา และเมืองหล้า ดังนั้นเส้นทางโลจิสติกส์ดังกล่าวจะส่งผลให้ระยะเวลาการเดินทางและการขนส่ง

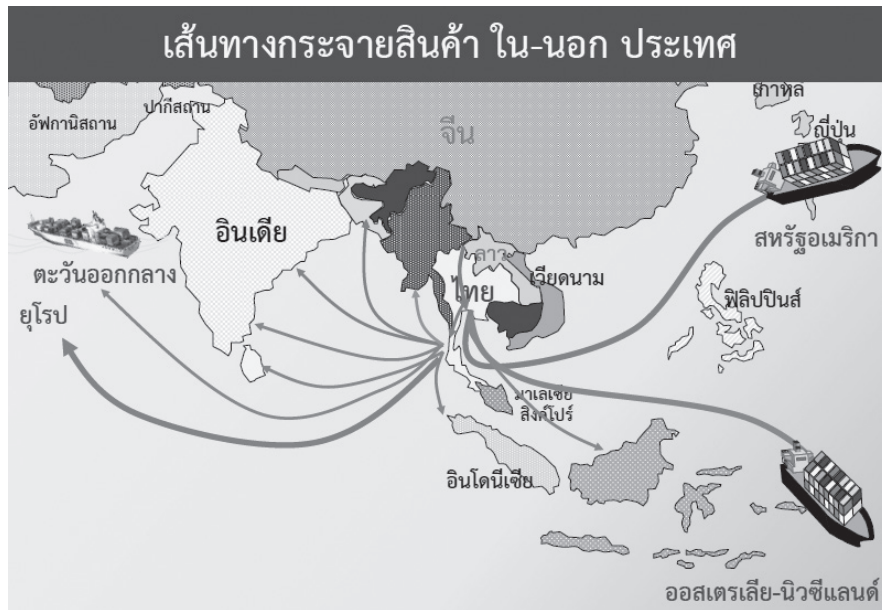
ของสินค้าระหว่างประเทศลุ่มน้ำโขงสู่ประเทศกลุ่มอาเซียนที่มีระยะทางสั้นและประหยัดต้นทุนในการขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านงานโลจิสติกส์ดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
ตามแนวเส้นทางตามระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ซึ่งเชื่อมโยงจีนตอนใต้ ลาว และไทย

ค. เพิ่มความสามารถด้านโลจิสติกส์ของอาเซียน ได้แก่ การนำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดในการให้บริการโลจิสติกส์มาใช้ การสนับสนุนการพัฒนาของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในสาขาโลจิสติกส์ การพัฒนาฐานข้อมูลผู้ให้บริการ ผู้รับบริการ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องทางด้านโลจิสติกส์เพื่อนำข้อมูลไปพัฒนาสู่การสร้างเครือข่ายด้านโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศอาเซียน ทั้งนี้ส่วนของผู้ที่เกี่ยวข้องในด้านนี้ที่จะใช้ในการหารือเพื่อแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นและสร้างเครือข่ายระหว่างกัน ได้แก่ สมาพันธ์สมาคมผู้รับจัดการขนส่งอาเซียน (ASEAN Federation of Forwarders Association-AFFA) สมาคมท่าเรือ

อาเซียน (ASEAN Ports Association-APA) และ สมาพันธ์สภาผู้ส่งสินค้าอาเซียน (Federation of ASEAN shippers Councils) การพัฒนาเพิ่มความสามารถด้านโลจิสติกส์ของอาเซียน จะทำให้ประเทศไทยได้เปรียบในเรื่องเส้นทางกระจายสินค้าในและนอกประเทศ โดยใช้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง ดังรูปที่ 2 ในการพัฒนาดังกล่าว จะเห็นได้ว่าประเทศไทยสามารถเชื่อมการขนส่งไปยังประเทศต่างๆ อย่างสะดวก ทำให้เครือข่ายการกระจายสินค้าในกลุ่มอาเซียนเกิดประสิทธิภาพ ดังรูปที่ 2



รูปที่ 2 เส้นทางกระจายสินค้าในและนอกประเทศไทย

ง. ด้านพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เป็นการฝึกอบรมและอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อเสริมสร้างศักยภาพบุคลากร การส่งเสริมการจัดทำระบบการออกใบรับรองทักษะให้แก่บุคลากรด้านโลจิสติกส์ การส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์อาเซียน

จ. การส่งเสริมสาธารณูปโภคและการลงทุนสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้แก่ การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถไฟหลักของอาเซียน

2) การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์ SWOT Analysis เป็นการวิเคราะห์และประเมินจุดแข็ง (strengths) จุดอ่อน (weakness) โอกาส (opportunities) และอุปสรรค (threats) ขององค์กรเพื่อที่จะนำไปใช้ในการวางแผนและกำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนา โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญของการวิเคราะห์ คือ การศึกษาศักยภาพ (potential) และความสามารถ (capacity) ขององค์กร อันจะนำผลที่ได้ไปใช้ในการกำหนดกลยุทธ์ หรือแนวทางในอนาคตการวิเคราะห์ SWOT ประกอบด้วย (Bartol, Kathryn, M. & David C. Martin, 1994)

S จุดแข็ง (strengths) หมายถึง จุดเด่นหรือข้อได้เปรียบขององค์กรหรือชุมชน

W จุดอ่อน (weakness) หมายถึง ข้อด้อยขององค์กรและชุมชนของทรัพยากรและคุณสมบัติด้านต่างๆ เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง

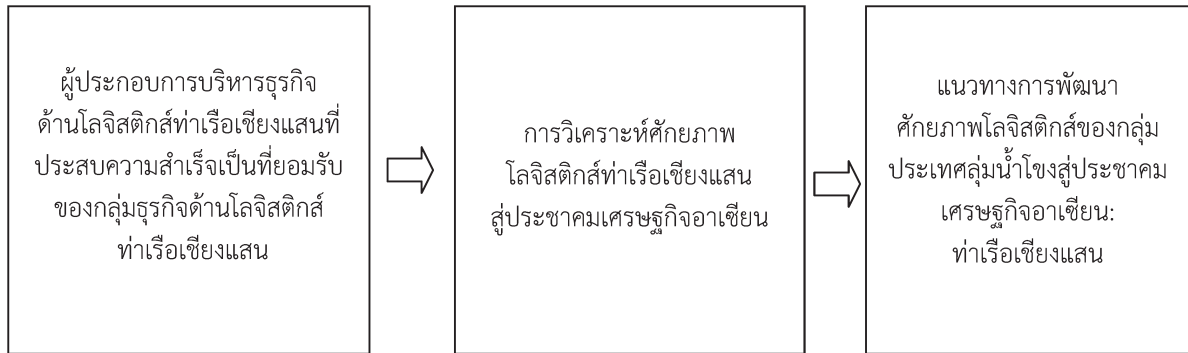
O โอกาส (opportunities) หมายถึง ปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ที่เป็นโอกาสขององค์กรหรือชุมชน อันเกิดจากความแข็งแกร่งขององค์กรหรือชุมชนที่เหนือกว่าคู่แข่ง

T อุปสรรค (threats) หมายถึง ปัจจัยภายนอกที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการและไม่สามารถควบคุมได้

จากข้อมูลข้างต้น จุดแข็ง (S) และจุดอ่อน (W) จะถือได้ว่า เป็นปัจจัยภายในขององค์กรหรือชุมชน ส่วนโอกาส (O) และอุปสรรค (T) จะถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่อยู่ภายนอกขององค์กรหรือชุมชนดังนั้นในการศึกษาวิจัยที่จะพัฒนาศักยภาพนั้นควรที่จะมุ่งการวิเคราะห์ปัจจัยภายในที่องค์กรหรือชุมชนสามารถที่จะควบคุมได้ในการปฏิบัติเพื่อควมมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์

จากการศึกษาเอกสารข้างต้น สรุปได้ว่าการพัฒนา
ด้านโลจิสติกส์กลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงสู่ประชาคมเศรษฐกิจ
อาเซียนต้องศึกษาการพัฒนาศักยภาพผู้ที่มีสิทธิส่วน

ได้เสียเพื่อความยั่งยืนในการดำเนินงานโลจิสติกส์ สามารถ
สรุปกรอบแนวคิดได้ดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 กรอบแนวคิดในการวิจัย

เขตขอบของการวิจัย

การวิจัยมุ่งศึกษาแนวคิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
กับโลจิสติกส์ การวิเคราะห์สถานการณ์ด้านโลจิสติกส์
ของท่าเรือเชียงแสนและการวิเคราะห์สถานการณ์ด้าน
โลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสน เพื่อการวิเคราะห์จุดแข็ง
และจุดอ่อน (SW Analysis) โดยใช้การสัมภาษณ์แบบ
เจาะลึกเป็นรายบุคคล (Individual-Depth Interviews)
เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ท่าเรือ
เชียงแสนประเทศลุ่มน้ำโขงสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ระยะเวลาที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลวันที่ 1
พฤษภาคม พ.ศ. 2556 - 28 ตุลาคม พ.ศ. 2556

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง
กับการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสน
ตัวแทนผู้บริหารธุรกิจด้านโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสน
ที่ประสบความสำเร็จเป็นที่ยอมรับของกลุ่มธุรกิจด้าน
โลจิสติกส์ผู้บริหารสมาคมหรือผู้กำหนดนโยบายบริหาร
จัดการกลุ่มธุรกิจด้านโลจิสติกส์ของภาครัฐ จำนวน
20 รายโดยการวิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีเจาะจง

วิธีวิเคราะห์ข้อมูลการวิเคราะห์เชิงคุณภาพจากการ
สัมภาษณ์แบบเจาะลึกเป็นรายบุคคล (Individual-Depth
Interviews) ต่อกลุ่มผู้นำทางความคิด (Key Opinion

Leaders) โดยผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์ที่มีโครงสร้างแบบ
ขยายความออกไป (Divergent Interviewing) เพื่อไม่
เป็นการปิดกั้นข้อมูลข่าวสารและเพื่อให้ได้ข้อมูลที่กว้าง
ลึก และถูกต้องจากบุคคลที่หลากหลาย เพื่อให้ได้ตาม
ความมุ่งหมายตามกรอบแนวคิดของการวิจัยที่กำหนด
โดยใช้เทคนิคเดลฟาย

สรุปผลการศึกษา

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพของสถานการณ์ด้าน
โลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสนกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง
สู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนคณะผู้วิจัยศึกษาบริบท
และกลยุทธ์ของท่าเรือเชียงแสน ในการประกอบการ
ด้านโลจิสติกส์ ผลกระทบของการเปิดเสรีประชาคม
อาเซียน และแนวทางการพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์
ของท่าเรือเชียงแสนที่ตั้งอยู่ท่าเรือเชียงแสน จังหวัด
เชียงราย พบว่า กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อตกลงจากการ
เปิดบริการด้านโลจิสติกส์ของอาเซียน และการให้บริการ
ด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงสู่ประชาคม
เศรษฐกิจอาเซียน ได้แก่ ประเทศไทย ลาวและพม่า
โดยการวิเคราะห์บริบทของกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง
สู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจุดแข็งและจุดอ่อน

(SW Analysis) ของท่าเรือเชียงแสนที่มีอยู่เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลศักยภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสน ตามความมุ่งหมายและกรอบแนวคิดของการวิจัยที่กำหนดโดยพิจารณาถึงรายละเอียดที่ครอบคลุมความมุ่งหมาย โดยได้นำประยุกต์จากแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องผลการศึกษา พบว่า ในภาพรวมกิจกรรมนำเข้า ส่งออกผ่านท่าเรือมีสินค้า นำเข้า ได้แก่ ทับทิม เมล็ดทานตะวัน เห็ดหอมแห้ง เครื่องรีดยางพารา กระเทียม มันฝรั่ง แอปเปิ้ล เมล็ดฟักทอง (แกะเปลือก) และไม้สักจีนแปรรูป และสินค้าส่งออก ได้แก่ น้ำมันปาล์ม

กระเทียมแดง รถยนต์ใหม่ ยางแผ่นรมควัน ยางแผ่นผสม ล้าโยบแห้ง

ท่าเรือเชียงแสนมีรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมท่าเรือ การใช้ท่าเรือ การใช้ท่าสำหรับการบรรทุก/ขนถ่ายสินค้า ขนถ่ายตู้สินค้า และยานพาหนะผ่านท่าเรือ ผลการดำเนินงานท่าเรือเชียงแสน ในปี 2554 จะมีเรือสินค้าเข้ามาเข้าใช้บริการจำนวน 791 เที่ยว สินค้าขาเข้า 37,647 เมตริกตัน สินค้าค้าออก 67,635 เมตริกตัน ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ผลการดำเนินงานท่าเรือเชียงแสน

ประเภท	2554*	2553	2552
เรือสินค้า (เที่ยว)	791	1,274	1,756
สินค้าขาเข้า (เมตริกตัน)	37,647	69,788	71,668
สินค้าขาออก (เมตริกตัน)	67,635	44,017	48,288
รวมสินค้าผ่านท่า (เมตริกตัน)	105,282	113,805	119,956
ผู้โดยสารผ่านท่า (คน)	1,619	2,688	4,850

ที่มา: ปิงปประมาณ 2554 เดือนตุลาคม 2553– มิถุนายน 2554, กรมเจ้าท่า

การเปรียบเทียบด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสน กลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงเพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน เมื่อเปรียบเทียบกับสมาชิกประชาคมอาเซียนของกลุ่ม

ประเทศลุ่มน้ำโขงสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เช่น ไทย พม่า และลาว พบว่า ด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสนจุดแข็ง จุดอ่อน ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสนเพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียนเมื่อเปรียบเทียบกับสมาชิกประชาคมอาเซียน

SW Analysis	ไทย	พม่า	ลาว
จุดแข็ง	- ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากภาครัฐ - มีความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ - มีเครือข่ายและพันธมิตรภายในประเทศและต่างประเทศ - มีบุคลากรการศึกษามีการบริการจัดการเทคโนโลยีที่ดี - มีการดำเนินการเชิงรุก โดยมีการกระจายการขนส่งทางบกภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน	- มีความเชี่ยวชาญในการขนส่งภายในประเทศ และมีการจัดการบริหารด้านการขนส่งทางบก - คู่แข่งกับประเทศเพื่อนบ้านเนื่องจากวัฒนธรรมหลากหลาย	- มีความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ - รัฐบาลมีการสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและการขนส่งทางบก - บุคลากรมีระเบียบวินัย ในกฎระเบียบ ข้อบังคับ
จุดอ่อน	- ระดับน้ำ ภาษา ตะกอนทราย ระบบตัวแทนเรือ - ไม่คุ้นเคยกับสภาพแวดล้อมในทางด้านโลจิสติกส์ของพม่า ลาว - ต้นทุนบุคลากรสูง - พึ่งพิงการขนส่งตลาดภายในประเทศเป็นหลักเนื่องจากเป็นจังหวัดอยู่เหนือสุดของประเทศ	- มีการทุจริตและคอร์รัปชันในการดำเนินการในกระบวนการขนส่ง - มีความเสี่ยงในการดำเนินการขนส่งทางน้ำ ทางบกจากผู้ก่อการร้าย - ระดับน้ำ ตะกอนทราย ระบบตัวแทนเรือ - ภาษาที่ใช้ในการสื่อสาร - ไม่คุ้นเคยกับการดำเนินการด้านโลจิสติกส์และขาดโครงสร้างพื้นฐาน - ไม่มีการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน	- ระดับน้ำ ตะกอนทราย ระบบตัวแทนเรือ - ภาษาที่ใช้ในการสื่อสาร - ไม่มีระบบสารสนเทศในการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ - ได้รับความเสี่ยงจากการสนับสนุนจากงบประมาณในการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากไม่มีความรู้ในกระบวนการด้านการขนส่งของประเทศเพื่อนบ้าน - ไม่มีการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน

การแข่งขันด้านโลจิสติกส์มีการแข่งขันไม่รุนแรงทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศส่งผลให้ความต้องการด้านโลจิสติกส์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องสำหรับด้านโลจิสติกส์จะต้องสามารถตอบสนองความต้องการการขนส่ง และรูปแบบที่หลากหลาย โดยต้องมุ่งเน้นความมีประสิทธิภาพ และการลดต้นทุน การบริการ

จัดการด้านโลจิสติกส์ให้ได้มาซึ่งผลตอบแทนที่คุ้มค่ากับการลงทุน โดยสามารถจะกำหนดกลยุทธ์ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสนกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง เพื่อสามารถปรับตัวเพื่อรองรับของธุรกิจและการแข่งขันเพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 กลยุทธ์และแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสน

กลยุทธ์	แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสน
การสร้างรายได้เปรียบทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสน	การสร้างความปลอดภัยจากทรัพยากร โดยใช้ทรัพยากรร่วมกัน โดยมุ่งการบริหารจัดการต้นทุน ด้านพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อม และการประกันความเสี่ยง
ประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสน	ประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของด้านโลจิสติกส์ เช่น E-commerce, Online Marketing, ระบบสารสนเทศทางการบัญชีและสารสนเทศเพื่อการบริหาร เพื่อสร้างรายได้เปรียบทางการแข่งขัน เน้นสร้างความแตกต่างด้านต่างๆ ของด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสน และสามารถใช้อุปกรณ์เพื่อการตัดสินใจวางแผน ควบคุมนโยบายและการบริหารจัดการในองค์กร
การพัฒนาการตลาดด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสน โดยใช้ความร่วมมือเครือข่ายภาครัฐและเอกชนภายในประเทศและต่างประเทศ	แสวงหาโอกาสในการขยายตลาดเพื่อเพิ่มรายได้ โดยเฉพาะตลาดในประเทศและขยายเครือข่ายการตลาดจากตลาดในประเทศและต่างประเทศในภูมิภาคใกล้เคียง

ผลกระทบเพื่อการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสนกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงเพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียนนั้น พบว่า

1) กฎระเบียบของไทยในปัจจุบันที่ไม่เอื้อต่อด้านโลจิสติกส์เพื่อให้บุคคลที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนทั้งในและต่างประเทศเข้ามาใช้บริการด้านการขนส่งทางน้ำ หรือการเข้ามามีอำนาจในการควบคุมกิจการด้านการขนส่ง และการเข้ามาทำงานในประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีการเลือกปฏิบัติระหว่างชาวไทยและชาวต่างประเทศ เช่น 1) กฎหมายการประกอบธุรกิจคนต่างด้าว 2) กฎหมายจัดหางาน 3) กฎหมายการขนส่งทางบก 4) กฎหมายเดินอากาศ 5) กฎหมายส่งเสริมพาณิชย์นาวี 6) กฎหมายศุลกากร เป็นต้น โดยด้านโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสนควรมีการทบทวนระเบียบของกฎหมายบางมาตราเพื่อลดกำแพงภาษีป้องกันการเข้ามาของสินค้าที่ไม่ได้มาตรฐาน หรือการประกอบธุรกิจของชาวต่างชาติ แต่ในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับว่าในทางปฏิบัติด้านโลจิสติกส์จำนวนมากของประเทศไทย

มีชาวต่างชาติเป็นผู้บริหารและควบคุมการดำเนินงานของกิจการที่ดำเนินในประเทศไทย แต่ใช้สิทธิของชาวไทยเป็นผู้ถือหุ้นแทน เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายไทย

2) ด้านการขนส่งสินค้าของท่าเรือเชียงแสน จะได้รับประโยชน์จากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ภายใต้ AEC โดยการเพิ่มปริมาณสินค้าที่เคลื่อนย้ายในภูมิภาคมากขึ้น ทำให้ประเทศไทยไม่ได้รับผลกระทบจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมากนัก โดยตามธรรมเนียมและการปฏิบัติการขนส่งทุกประเทศ เรือต่างชาติสามารถมาแวะเทียบท่าเรือระหว่างประเทศและรับขนส่งสินค้าจากทุกประเทศได้โดยเสรี โดยผลกระทบการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนประเทศไทยควรมุ่งเน้นบริการท่าเรือที่ทันสมัย เป็นการให้บริการที่ต้องลงทุนสูงมาก ต้องใช้อุปกรณ์และระบบการจัดการที่ทันสมัย ขณะที่ใช้ระยะเวลาเงินทุนใช้ระยะเวลานาน ซึ่งปัจจุบันการสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ นั้นจะได้รับการให้บริการ และการสนับสนุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ส่งเสริมให้ชาวต่างชาติเข้ามาร่วมทุนกับประเทศไทย

3) การให้บริการบรรจุหีบห่อ เป็นการให้บริการที่สนับสนุนด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสน เช่น การรับทำหีบห่อ แผ่นรองไม้ การทำป้ายหรือสลากที่จำเป็นในการขนส่ง การทำสายรัดและการห่อหุ้มสินค้าด้วยพลาสติก เป็นต้น ซึ่งพบว่า ควรมีตัวแทนบริการจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) และคลังสินค้าที่จัดไว้ให้กับลูกค้าชาวไทยและชาวต่างชาติ

4) การให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่ไม่ใช่การขนส่ง เมื่อเปิดเขตการค้าเสรีอาเซียนจะทำให้การขนส่งสินค้าด้านโลจิสติกส์ ณ ท่าเรือเชียงแสนเป็นเขตพื้นที่ของรัฐต้องการให้บริการทันสมัย เช่น ด้านสาธารณูปโภคด้านการรักษาพยาบาล ด้านรถประจำทาง เป็นต้น เนื่องจากการมาใช้บริการท่าเรือเชียงแสนนั้นจะมีประชาชนเพื่อนบ้านที่เข้ามาดำเนินการขนส่งทั้งสินค้านำเข้า สินค้าส่งออก ในการขนส่งทางน้ำ ซึ่งจะนำมาซึ่งโรคระบาด เชื้อโรค ชาวต่างชาติที่นำเข้ามา

อภิปรายผล

แนวทางการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสนกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจากข้อมูลเชิงคุณภาพ เพื่อการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนเป็นการสร้างบริบทของสภาพแวดล้อม ก่อเกิดการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของปัจจัยการผลิตทั้งสี่ ได้แก่ แรงงาน เงินทุน สินค้า และบริการ จุดมุ่งหมายเพื่อมุ่งให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน รวมถึงการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด การเข้าเมืองของแรงงาน (คน) เงินทุนเสรี สามารถค้าขายด้วยเงินสกุลต่างๆ ของอาเซียนโดยไม่มีข้อจำกัด สามารถซื้อขายหุ้นข้ามชาติได้อย่างเสรี ที่ทำให้มีผลกระทบด้านโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสนเพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียนต้องมีการปรับตัว ซึ่งสอดคล้องงานวิจัยของ สุภจิตร ปัญญามิตร (2548) ที่กล่าวว่า ผลกระทบหลังจากที่มีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีทั้ง 3 ประเทศภาครัฐบาลมีการทำการศึกษาปัจจัยและสิ่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในทุกๆ ด้าน ตลอดจนมีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง

และวิธีการขนส่งหลายๆ วิธีที่สามารถเชื่อมโยงกันรวมทั้งมีการปฏิรูปกฎหมายการขนส่งในเรื่องของระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ที่ล้ำสมัยให้มีความเหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในปัจจุบันและยืดหยุ่นต่อสถานการณ์ในอนาคต ซึ่งต้องให้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องต้องมีการปรับปรุงแบบการให้การสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสน โดยควรมุ่งเน้นด้านการบริหารจัดการความได้เปรียบทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสนในสภาวะการณ์ปัจจุบันมีความจำเป็นที่จะต้องมีเครื่องมือและการวัดมาตรฐานเพื่อควบคุมและรายงานต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนควรสนับสนุนเรื่องบุคลากรให้มีความรู้ด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นทั้งผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้นทางผู้ที่เกี่ยวข้องควรที่จะนำไปศึกษาวางแผนพร้อมกับพัฒนาปรับปรุงให้เกิดผลประโยชน์ในระยะยาวโดยเฉพาะผลกระทบด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ในประเทศไทย โดยควรจะดำเนินการดังนี้

1) แนวทางการแก้ไขปัญหาคือเพื่อความได้เปรียบทางการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสน เพื่อความสำเร็จในการดำเนินงานโดยการวัดผลปฏิบัติงานแบบดุลยภาพ โดยมุ่งเน้น

1.1) การบริหารความได้เปรียบทางการแข่งขัน เพื่อความสำเร็จในการดำเนินงานโดยการสร้างและพัฒนานวัตกรรมใหม่และการมุ่งเน้นการจัดการยุคใหม่ ได้แก่ การจัดการทั่วไป การจัดการด้านการตลาด การจัดการด้านการเงินและการจัดการด้านการผลิตหรือบริการ โดยใช้กลยุทธ์สร้างความแตกต่างในตัวผลิตภัณฑ์หรือการบริการด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสนให้มีเอกลักษณ์ที่พิเศษแตกต่างไปจากคู่แข่งรายอื่นๆ ที่มีอยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกัน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Ziqi & Greenfield, (2000) ในการสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันโดยมีทางเลือกกลยุทธ์มี 6 แบบ ได้แก่ 1) การสร้างมูลค่าเพิ่มให้สูงขึ้นโดยรวม (Overall Higher Value-added) 2) การสร้างมูลค่าเพิ่มให้สูงขึ้นโดยเน้นที่บางส่วนของตลาด (Focus-segment Higher Value-

added) 3) การมีความได้เปรียบทางด้านต้นทุน (Overall Cost Advantage) 4) การมีความได้เปรียบทางด้านต้นทุนที่บางส่วนของตลาด (Focus-segment Cost Advantage) 5) การสร้างความแตกต่างโดยรวม (Overall Differentiation) และ 6) การสร้างความแตกต่างที่บางส่วนของตลาด (Focus-segment Differentiation) โดยมีกระบวนการการเรียนรู้ขององค์กร เช่น การปรับเปลี่ยนระเบียบการปฏิบัติในการจัดการ และงานประจำขององค์กรจะต้องให้มีความได้เปรียบที่ยั่งยืน ในภาวะที่ปัจจัยต่างๆ จะเปลี่ยนแปลงไปตามแนวคิดของ Porter, Michael E., (1980) สอดคล้องกับแนวคิดของ Portec, 1980, Barney, (1991), (2001) โดยต้องมีการจัดการเชิงกลยุทธ์ธุรกิจ เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน (Competitive Advantage) ซึ่งเป็นกุญแจสำคัญของธุรกิจกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาเพื่อความอยู่รอดในยุคโลกาภิวัตน์ โดยให้ความสำคัญของการดำเนินงานธุรกิจ มุ่งเน้นในสิ่งที่สำคัญต่อความสำเร็จของธุรกิจ ตามมุมมอง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการเงิน ด้านลูกค้า ด้านการดำเนินงานภายในองค์กร และด้านการเรียนรู้และการตอบสนอง

1.2) การสร้าง Economies of Scope คือ ความสามารถในการลดต้นทุนโดยใช้ทรัพยากรร่วมกันของหน่วยงานต่างๆ รวมถึงรักษาลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการที่สำคัญของผู้ซื้อและใช้บริการในการดำเนินด้านโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสนให้ประสบผลสำเร็จจำเป็นต้องมีการปรับตัว มีการเรียนรู้และพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อเข้ากับสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะการตอบสนองความต้องการของลูกค้าชาวไทยและชาวต่างประเทศในรูปแบบต่างๆ

2) พื้นที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสน ควรมีการออกกฎหมายพิเศษของพื้นที่ท่าเรือเชียงแสน เพื่อให้เกิดแหล่งการให้บริการและการบริหารจัดการ ด้านการผลิตภัณฑ์ที่เอื้อประโยชน์ด้านการขนส่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือสู่ประชาคมอาเซียน ตามแผนการพัฒนาท่าเรือเชียงแสน เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เอกสารสิทธิให้ประชาชนเข้าทำประโยชน์ในเขตปฏิรูปที่ดิน ของสำนักงาน

การปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (สปก.) ไม่สามารถปรับปรุงเป็นแผนพัฒนาด้านโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสน เพราะกฎหมายให้การพัฒนาที่ดินภาคการเกษตรเท่านั้น และไม่ให้อาศัยที่ดิน จึงไม่สามารถพัฒนาศักยภาพในเขตพื้นที่ดังกล่าวได้

3) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสนเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพพื้นที่โครงการในอนาคตของท่าเรือเชียงแสน ได้แก่ 1) ท่าเรือผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม 2) เพิ่มพื้นที่กองเก็บสินค้า/ตู้สินค้า 3) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงแสน

สรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ท่าเรือเชียงแสนกลุ่มประเทศกลุ่มน้ำโขงสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

แนวทางการปฏิบัติเพื่อการพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของท่าเรือเชียงแสนสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยต้องมุ่งเน้นการบริหารความได้เปรียบทางการแข่งขันควรบริหารจัดการธุรกิจเพื่อก่อให้เกิดความสำเร็จในการดำเนินการ ดังนี้

1) ควรมุ่งเน้นการบริหารด้านโลจิสติกส์ ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการสร้าง ความแตกต่าง ด้านผู้นำต้นทุน ด้านการตอบสนองอย่างรวดเร็ว ด้านการมุ่งตลาดเฉพาะส่วน โดยสร้างและพัฒนานวัตกรรมใหม่เพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มลูกค้าชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยการมุ่งเน้นการจัดการยุคใหม่ ได้แก่ การจัดการทั่วไป การจัดการด้านการตลาด การจัดการด้านการเงินและการจัดการและด้านการผลิตหรือบริการ

2) มุ่งเน้นการสร้าง Economies of Scope คือ ความสามารถในการลดต้นทุนโดยใช้ทรัพยากรร่วมกันของหน่วยธุรกิจต่างๆ เพื่อการเป็นผู้นำด้านต้นทุนด้านการตอบสนองให้รวดเร็ว ด้านการเงินและด้านกระบวนการภายใน

3) ควรส่งเสริมให้บุคลากรในส่วนที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ ให้มีการเรียนรู้และพัฒนาได้แก่ ด้านการสร้าง

ความแตกต่างและด้านการตอบสนองอย่างรวดเร็ว โดยการปรับตัวขององค์กรให้มีการสร้างองค์ความรู้และให้มีการเรียนรู้และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าในรูปแบบต่างๆ ของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลง

4) มุ่งเน้นความยั่งยืนของโลจิสติกส์ ด้านกลยุทธ์ การจัดการ และด้านต้นทุนทรัพยากร ได้แก่ คุณภาพ

การบริการลูกค้า การจัดการที่ดี การผลิตที่มีต้นทุนต่ำ และมีการวัดความยั่งยืนของความได้เปรียบในการแข่งขัน โดยการสร้างความยั่งยืนด้านโลจิสติกส์ จะต้องพิจารณาถึงชื่อเสียงและกระบวนการขนส่งทางน้ำ เพื่อให้ได้รับความไว้วางใจหรือความจงรักภักดีต่อท่าเรือเชียงแสนของลูกค้าภายในประเทศและต่างประเทศที่มาใช้บริการ การขนส่งทางน้ำ

บรรณานุกรม

- กรมอาเซียน กระทรวงต่างประเทศ. (2555). *ความเป็นมาของอาเซียน*. สืบค้นเมื่อ 9 ตุลาคม 2555, จาก <http://www.mfa.go.th/web/3030>.
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. (2554). *การนำเสนองานดำเนินงานท่าเรือเชียงแสน*. เชียงราย: กรมเจ้าท่า ท่าเรือเชียงแสน 2 เชียงราย, รายวิชา การบริหารโครงการ รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิสดรา. (2556). การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาเศรษฐกิจอาเซียน. *วารสารวิทยาการจัดการ*, 30(2), 81.
- สุกิจิตร ปัญญามิตร. (2548). *ผลกระทบจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีในมุมมองของโลจิสติกส์*. บัณฑิตวิทยาลัยการจัดการและนวัตกรรม. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- ASEAN Secretariat. (2010). *Roadmap for the Integration of Logistics Services*. Retrieved August 8, 2012, from www.aseansec.org/20883.pdf. (8, 2012)
- Barney, Jay B. (1991). *Firm Resources and Sustained Competitive Advantage*. *Journal of Management*, 17(1), 99-120.
- Bartol, Kathryn M. & Martin, David C. (1994). *Management*. 2nded. New York : McGraw-Hill, Inc.
- Porter, Michael E, (1980). *Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors*. New York: Free Press.
- Siew Yean Tham. (2008). *ASEAN Open Skies and the Implications for Airport*. Manila: Development StrategyIn Malaysia, Asian Development Bank.
- Ziqi Liao, & Greenfield, PaulF. (2000). The Synergy of Corporate R&D and Competitive Strategies: An Exploratory Study in Australian High-Technology Companies. *The Journal of High Technology Management Research*, 11(1), 93-107.



Ratthanan Pongwiritton, graduated his first Bachelor Degree of Accountancy from Payap University in 2000. With his passion on education, he continued his studies and received another 6 Bachelor Degree (BBA, BPA, and LL.B), 2 Master Degree (MBA) and Ph.D. in Accounting and Finance from University of Hertfordshire, United Kingdom. In 2012, he was appointed as Associate Professor in Business Research, School of Business Administration by Nobel University, Los Angeles, California, USA. He is currently a full time lecturer in Faculty of Business Administration and Liberal Arts, Rajamangala University of Technology Lanna Chiang Mai.



Pakphum Pakvipas, earned his Bachelor Degree of International Business Management with First Class Honor from International College, Payap University in 2006. In 2009, He also graduated IMBA majoring in International Business Management, International College, Payap University. Currently, he is a full time lecturer at International Business Management Department, Faculty of Business Administration and Liberal Arts, Rajamangala University of Technology Lanna, Chiang Mai, Thailand.