

การพัฒนาารูปแบบการขนส่งสินค้าเพื่อสร้างผลสัมฤทธิ์ของผู้ประกอบการไทย  
ด้านการขนส่งสินค้าในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

**The Development of the Transportation Model for the Thai Entrepreneur's  
Achievement in the Transportation of Goods to LAO People's  
Democratic Republic**

วิเชียร สกุนวงศ์ (Vichain Sakunvong)<sup>1</sup>

บรรพต วิรุณราช (Banpot Wiroonrath)<sup>2</sup>

<sup>1</sup>นิสิตหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการสาธารณะ

Ph.D., Candidate, Doctor of Philosophy Program in Public Enterprise Management

<sup>2</sup>รองศาสตราจารย์ ดร., ที่ปรึกษาหลักสูตรนิพนธ์ วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Thesis Advisor, Assoc. Prof. Dr., Graduate School of Commerce, Burapha University

E-mail: chainchillchill@gmail.com

Received: 3 May 2019

Revised: 10 June 2019

Accepted: 30 June 2019

### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการพัฒนาารูปแบบการขนส่งเพื่อสร้างของผู้ประกอบการไทยด้านการขนส่งสินค้าในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยผู้วิจัยได้ทำการวิจัยแบบผสมวิธีจากการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการวิจัยแบ่งเป็น 3 วิธี 1) วิธีสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ด้วยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยและสัมภาษณ์กลุ่มกับเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานภาครัฐใน สปป.ลาว รวมทั้งสิ้นจำนวน 12 คน 2) จัดประชุมกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าของประเทศไทยและ สปป.ลาว และนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย จำนวน 6 คน และ 3) นำผลการสัมภาษณ์เชิงลึกไปดำเนินการวิจัยเชิงปฏิบัติการ โดยการทดสอบการวิ่งรถจริง เพื่อเสริมความหนักแน่นและความสมบูรณ์ของงานวิจัย จำนวน 12 คน โดยการทดลองวิ่งรถขนส่งจริงตามผลการสัมภาษณ์ จำนวน 15 เที่ยวขนส่ง

## วิเชียร สกลวงศ์ และบรรพต วิรุณราช

ผลการวิจัยพบว่า เส้นทางที่มีประสิทธิผลดีที่สุดคือ เส้นทางจากถนนพระราม 2 กรุงเทพมหานคร ประเทศไทยไปไชยะบุรี สปป.ลาว และมีประเด็นที่ต้องพัฒนา ได้แก่ รัฐบาลไทยต้องส่งเสริมให้ผู้ใช้นักค้าทาง สปป.ลาว ใช้สินค้าที่ผลิตจากประเทศไทยและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเข้าถึงแหล่งเงินทุนที่มีดอกเบี้ยต่ำ เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจระบบเทคโนโลยีการสื่อสารต้องพัฒนาให้ใช้เครือข่ายร่วมกันได้ นโยบายของความร่วมมือที่รัฐบาลได้ทำเอาไว้กับ สปป.ลาว สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง

**คำสำคัญ:** การขนส่ง, สินค้า, จากไทยไป สปป.ลาว

### Abstract

This research had an objective to study the development of the transportation model to create Thai entrepreneurs' achievement in goods transportation to the Lao People's Democratic Republic. Mixed method research was conducted. Qualitative research was divided into 3 steps. (1) In-depth interview was used with Thai entrepreneurs and group interview was used with the total of 12 officials from government agencies in the Lao PDR. (2) Focus group was organized for 6 experts involved in the transportation of goods in Thailand and Lao PDR. Then, the results were analyzed according to the objectives of the research. (3) The results of in-depth interviews were processed into Action Research by real transportation test in order to enhance the firmness and completeness of the research work from 12 people.

It was found that the most effective route was the route from Rama II Road in Bangkok, Thailand to Chaiya Buri of Lao PDR, and there were issues that needed to be developed. Firstly, Thai government had to encourage Lao people to use products made in Thailand. Secondly, the government supported transportation entrepreneurs to have an access to fund sources with low interest in order to have liquidity in business operations. Thirdly, communication technology systems had to be developed to share networks with Lao people. Finally, the practical policy of cooperation should be made by both Thai and Lao governments.

**Keywords:** Transportation, Goods, From Thailand to LAO PDR

### บทนำ

กิจกรรมด้านการขนส่งถือเป็นกิจกรรมที่สำคัญของกิจกรรมด้าน โลจิสติกส์และกิจกรรมด้าน โลจิสติกส์เป็นธุรกิจหนึ่งที่มีการเปิดเสรี ภายใต้ข้อตกลงของ AEC ด้วย ต้นทุนที่สำคัญของกิจกรรมด้าน โลจิสติกส์ ได้แก่ ต้นทุนด้านการขนส่งสินค้าซึ่งมีสัดส่วนสูงที่สุดโดยมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

(ร้อยละ 47.3 ในปี พ.ศ. 2550 เป็นร้อยละ 49.4 ในปี พ.ศ. 2552) สะท้อนให้เห็นถึงโครงสร้างการขนส่งปัจจุบันที่ยังไม่สามารถสนับสนุนให้ผู้ประกอบการปรับพฤติกรรมมาใช้รูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพในด้านพลังงานได้อย่างเต็มที่ (สำนักส่งเสริมและจัดการสินค้าเกษตร, 2555)

สาเหตุของต้นทุนจากการขนส่ง มีหลายประการ ได้แก่ 1) ค่าใช้จ่ายลงทุนรถขนส่งและอุปกรณ์ส่วนควบได้แก่ค่าเสื่อมราคาและดอกเบี้ยจากการกู้ยืมเพื่อลงทุน 2) ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาสภาพรถ เช่น ค่าซ่อมบำรุงรถและอุปกรณ์ยางรถ เป็นต้น 3) ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง 4) ค่าใช้จ่ายพนักงานขับรถและพนักงานสำนักงานแผนกจัดส่ง 5) ค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวกับการขนส่งเช่นค่าผ่านทางค่าที่จอดรถ 6) กรณีว่าจ้างผู้ให้บริการขนส่งก็จะมีต้นทุนตามสัญญาว่าจ้างขนส่ง และ 7) กรณีขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ก็จะมีค่าใช้จ่ายระหว่างการเปลี่ยนหมวดการขนส่งเช่นค่าขนถ่ายค่าเก็บรักษาสินค้าณสถานีขนส่งระหว่างทาง เป็นต้น (ค่านาย อภิปรัชญาสกุล, 2556)

สำหรับปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนของการขนส่งจะแตกต่างกันเล็กน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ อาทิช่องทางและพาหนะสำหรับการขนส่งลักษณะของเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งระยะทางและระยะเวลาของการขนส่งอุปกรณ์และมาตรฐานต่างๆ ในการขนส่งลักษณะของสินค้าและบริการ ที่จะทำการขนส่งและสภาพแวดล้อมและภูมิประเทศที่จะทำการขนส่ง เป็นต้นสำหรับรูปแบบของการขนส่งแบบดั้งเดิมนั้นแบ่งออกได้เป็น 5 ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่ การขนส่งทางรถไฟการขนส่งทางถนนการขนส่งทางทางน้ำ-ทางทะเลการขนส่งทางท่อและการขนส่งทางอากาศ (J.B. Donald, J.C. David and C.M. Bixby, 2013) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ถือเป็นอีกประเทศหนึ่งที่นักลงทุนให้ความสนใจเนื่องจากมีปัจจัยหลายประการที่เอื้อต่อการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจ อาทิ ทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ (จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา, 2550) แรงงานทำให้งิจกรรมการขนส่งมีความจำเป็นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้าย ทั้งแรงงานและวัตถุดิบ กล่าวคือการขนส่งสินค้าถือเป็นช่องทางในการเชื่อมโยงภาคการผลิตและการบริโภคเข้าด้วยกัน ธุรกิจบริการขนส่งสินค้าจึงเปรียบเสมือนเส้นเลือดหลักที่คอยหล่อเลี้ยงระบบเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ให้มีการขับเคลื่อน ด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ของ สปป.ลาว ที่ไม่มีเขตติดต่อกับทะเลทำให้การคมนาคมขนส่งทางบกถือเป็นเส้นทางคมนาคมหลัก (สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงเวียงจันทน์, 2552)

นักลงทุนที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าภายใน สปป.ลาว จะต้องดำเนินการขออนุญาตเพื่อประกอบวิสาหกิจการขนส่งต่อกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่ควบคุมดูแลการขนส่งทางบกโดยสามารถถือหุ้นทั้งหมดของกิจการได้และไม่จำเป็นต้องร่วมลงทุนกับบุคคลหรือนิติบุคคลสัญชาติลาว ทั้งนี้การลงทุนโดยผู้ลงทุนต่างประเทศดังกล่าว ต้องดำเนินการให้สอดคล้องตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน ปี ค.ศ. 2009 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของทุนจดทะเบียนขั้นต่ำสำหรับการลงทุนโดยผู้ลงทุนต่างประเทศวิสาหกิจที่ประกอบกิจการขนส่งถือเป็นกิจการ

## วิเชียร สกลวงศ์ และบรรพต วิรุณราช

ทั่วไปตามกฎหมายฉบับดังกล่าว และต้องมีทุนขั้นต่ำอย่างน้อย 1 พันล้านกีบ (สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงเวียงจันทน์, 2552)

บุคคลที่จะได้รับอนุญาตให้ตั้งและขึ้นทะเบียนวิสาหกิจการขนส่งทางบกได้ นอกจากจะต้องเป็นผู้ที่มีความสามารถทางด้านวิชาชีพการขนส่ง มีทุนทรัพย์ที่เพียงพอต่อการดำเนินกิจการ และมีความซื่อสัตย์ต่อวิชาชีพการขนส่งแล้วนั้น กระทรวงโยธาธิการและขนส่งยังกำหนดคุณสมบัติอื่นๆ ที่จำเป็นเพิ่มเติมไว้ด้วย เช่น ผู้บริหารต้องมีประสบการณ์อย่างน้อย 5 ปีบริษัทต้องมีบุคคลากรที่มีความรู้ด้านการขนส่งขั้นสูงทั้งหมดร้อยละ 20 และจะต้องมีพนักงานที่เป็นคน สปป ลาว และมีประสบการณ์ในการทำงานอย่างน้อย 2 ปีมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 3 พันล้านกีบมีรถขนส่งสินค้า 20 คันขึ้นไปที่มีมาตรฐานตามที่กำหนด และหากมีการร่วมทุนกับบุคคลหรือนิติบุคคลสัญชาติลาว สัดส่วนการถือหุ้นระหว่างนักลงทุนต่างชาติและนักลงทุน สปป.ลาว เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างคู่สัญญา (สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงเวียงจันทน์, 2552)

เศรษฐกิจการขนส่งของ สปป.ลาว พึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลักถึงร้อยละ 98 ของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดและร้อยละ 86 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดจะใช้บริการขนส่งทางถนน และเนื่องจากไม่มีทางออกทะเลการส่งออกและนำเข้าต้องอาศัยประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงเป็นทางผ่านไปยังประเทศอื่น เช่น ประเทศไทยเวียดนาม จีนและกัมพูชา สปป.ลาว มีธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้ารวม 62 บริษัทมีเส้นทางถนนที่มีระยะทางไม่น้อยกว่า 32,000 กิโลเมตรโดยประมาณ ร้อยละ 23 เป็นทางหลวงแผ่นดินร้อยละ 21 เป็นทางหลวงภายในแขวงและที่เหลือเป็นถนนชนบทโดยถนนสายหลักทั่วไปจะมีปริมาณยานพาหนะใช้เส้นทางตั้งแต่ 250 – 540 คัน/วัน สปป.ลาว มีถนนที่สามารถใช้ได้ทุกฤดูกาลไม่ถึงครึ่งหนึ่งของถนนทั้งหมดส่วนใหญ่อยู่ในสภาพที่ใช้การไม่สะดวก เป็นหลุมเป็นบ่อ เนื่องจากขาดการลงทุนเพิ่มขาดการซ่อมบำรุงประกอบกับลักษณะทางกายภาพที่เป็นภูเขา ทำให้ยากต่อการสร้างถนน อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว มีความสนใจที่จะพัฒนาเส้นทางขนส่งทางบกในส่วนที่อยู่ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และความร่วมมือทวิภาคี จึงเป็นสาเหตุให้ สปป.ลาว มีระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ดีขึ้น (จักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา, 2550)

ประกอบกับสิ่งที่เอื้ออำนวยความสะดวกอีกด้าน ที่ส่งผลให้กับนักลงทุน สนใจเข้าไปลงทุนใน สปป.ลาว ก็คือรัฐบาลให้หลักประกันว่า จะไม่ยึดกิจการของคนต่างชาติและอนุญาตให้คนต่างชาติลงทุนได้สูงสุดเต็มตามมูลค่าลงทุนโดยการลงทุนจะเป็นบริษัทใหม่สาขาหรือตัวแทนของบริษัทแม่ในต่างประเทศก็ได้ภายใต้ข้อกำหนดดังกล่าว สปป.ลาว ยังได้กำหนดนโยบายส่งเสริมการลงทุนที่น่าสนใจในหลายประเด็นคือ ในการลงทุนร่วมกับคนลาวนักลงทุนต่างชาติ ต้องถือหุ้นไม่น้อยกว่า ร้อยละ 30 ของมูลค่าการลงทุนทั้งหมด นักลงทุนต่างชาติต้องเปลี่ยนมูลค่าการลงทุนเป็นเงินกีบและจดทะเบียนบริษัทตามกฎหมายธุรกิจของลาวนักลงทุน มีสิทธิได้รับยกเว้นหรือลดภาษี หากเป็นโครงการลงทุนที่รัฐบาลให้การส่งเสริมการลงทุนที่ผ่านการพิจารณาของรัฐนักลงทุนต่างชาติ สามารถเปิดบัญชีเป็นเงินตราต่างประเทศหรือเงินกีบของลาว รวมทั้งอนุญาตให้โอนกำไรหลังหักภาษีออกนอกประเทศผ่านธนาคารใน สปป. ลาว ได้และรัฐให้

ความสำคัญกับการลงทุนประเภทพลังงานไฟฟ้า แร่ อุตสาหกรรมเกษตรการผลิต เพื่อทดแทนการนำเข้าและการผลิตเพื่อการส่งออก นอกจากนี้ สปป. ลาว ยังได้ตั้งหน่วยงานที่ให้บริการเบ็ดเสร็จด้านการส่งเสริมการลงทุนคล้าย BOI ของไทยคือ Department for the Promotion and Management of Domestic and Foreign Investment (DDFI) อีกด้วย (จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา, 2550)

เมื่อเชื่อมโยงเหตุและผลดังที่ได้กล่าวมาทั้งหมดแล้ว ทำให้ผู้วิจัยซึ่งเป็นผู้หนึ่งที่เกี่ยวข้องต่อการปฏิบัติกิจกรรมด้านการขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้า จึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงการพัฒนา รูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิผลของผู้ประกอบการขนส่งในประเทศ สปป.ลาว เพื่อนำองค์ความรู้ที่เกิดขึ้นมาพัฒนากิจกรรมการขนส่งในระดับนานาชาติ ตลอดจนเพื่อค้นหาปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การขนส่งประสบความสำเร็จทั้งในแง่ของปริมาณและคุณภาพ รวมถึงการค้นหาคำแนะนำการขนส่งที่เกิดขึ้นใน สปป.ลาว เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขและพัฒนาจะนำองค์ความรู้ที่ได้มากำหนดมาตรฐานการขนส่งให้มีมาตรฐานในระดับนานาชาติสำหรับการศึกษาวิจัยในครั้งนี้จะเป็นการศึกษารูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพในด้านต่างๆ อาทิ ศักยภาพด้านนโยบาย กฎหมาย การจัดการของภาครัฐและเอกชน ศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน บริบททางเศรษฐกิจ ศักยภาพด้านการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น ภายใต้รูปแบบการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับสินค้าอุตสาหกรรมหนัก เพื่อนำปัจจัยเหล่านี้มาหาแนวทางในการสร้างประสิทธิผลให้กับกิจกรรมการขนส่งสินค้าใน สปป.ลาว ทั้งในด้านผลประโยชน์ ประสิทธิภาพ คุณภาพ การพัฒนา และการเรียนรู้ เป็นต้น รวมถึงการคำนึงผลกระทบของปัจจัยแทรกซ้อนที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ ผลกระทบจากปัจจัยสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดแนวทางในการพัฒนารูปแบบที่สัมฤทธิ์ผลให้กับผู้ประกอบการไทยที่ต้องการเข้าไปดำเนินธุรกิจการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมหนักใน สปป.ลาว ต่อไป

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาการพัฒนา รูปแบบการขนส่งเพื่อสร้างผลสัมฤทธิ์ของผู้ประกอบการไทยด้านการขนส่งสินค้าในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

## ทบทวนวรรณกรรม

### 1. โครงสร้างพื้นฐานในการขนส่ง

J.B. Donald, J.C. David and C.M. Bixby (2013, pp. 192-194) ได้กล่าวถึงหน้าที่ของการขนส่งว่าสามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่

1.1 การเคลื่อนย้ายผลิตภัณฑ์คือการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือผลิตภัณฑ์และรวมไปถึงวัตถุประสงค์ประกอบ กระบวนการทำงาน หรือสินค้าขั้นสุดท้ายไปยังจุดหมายปลายทางเพื่อนำเสนอคุณค่าของผลิตภัณฑ์เข้าสู่ห่วงโซ่อุปทาน โดยส่วนใหญ่แล้วสินค้าที่ทำการขนส่งนั้นจะเป็นสินค้าที่จำเป็นสำหรับชีวิต

## วิเชียร สกลวงศ์ และบรรพต วิรุณราช

ที่ผลิตตามความต้องการของลูกค้า นอกจากนี้การขนส่งยังถือเป็นหัวใจหลักของกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยการขนส่งที่ดีจะต้องสะท้อนกลับถึงความน่าเชื่อถือและใช้ประโยชน์จากทรัพยากรได้อย่างคุ้มค่า ทั้งนี้เพราะกระบวนการดังกล่าวเป็นการกระทำที่มีการใช้ทรัพยากรไม่ว่าจะเป็น เวลา เงิน และทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ซึ่งล้วนแต่เป็นทรัพยากรที่มีคุณค่าทั้งสิ้นสำหรับการตรวจสอบความถูกต้องของการขนส่งที่ดีนั้นจะต้องกระทำทั้งก่อน ระหว่างและหลังการขนส่ง และจะต้องตรวจสอบทั้งจำนวน เวลา และสถานที่ โดยมีเครื่องมือที่สำคัญอย่างหนึ่งที่จะช่วยให้กระบวนการตรวจสอบมีความถูกต้องมากยิ่งขึ้น ก็คือการใช้ “ระบบสารสนเทศ”

1.2 การจัดเก็บผลิตภัณฑ์ คือ กิจกรรมการเก็บรักษาผลิตภัณฑ์ก่อนที่จะผ่านกระบวนการขนส่งไปยังผู้รับปลายทาง ดังนั้นการกระทำใดๆ ก็ตามต่อผลิตภัณฑ์ที่อยู่ในคลังสินค้าจึงถือว่าเป็นจุดเริ่มของการขนส่งสินค้า การจัดเก็บสินค้าในคลังเป็นเวลานานๆ จะส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มขึ้น เช่น ต้นทุนการเก็บรักษา ต้นทุนการตรวจเช็คสินค้า ต้นทุนในการตรวจนับสินค้า เป็นต้น ดังนั้นวิธีการหนึ่งที่จะช่วยลดต้นทุนดังกล่าวก็คือ การเร่งรอบของการขนส่งให้เร็วขึ้นโดยอาศัยระบบสารสนเทศเพื่อช่วยให้เกิดความรวดเร็วในการติดต่อประสานงาน เช่น การใช้เครือข่ายไร้สายบนอินเทอร์เน็ต การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อช่วยลดระยะเวลาของการติดต่อสื่อสารทางการค้างานทำให้รอบของการขนส่งเร็วขึ้นต้นทุนการเก็บรักษาลดลง

นอกจากนี้ J.B. Donald, J.C.David and C.M.Bixby (2010), จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา (2550) ไพโรจน์ เร้าชนชลกุล (2552) ยังได้กล่าวถึงหลักการขนส่งว่ามีรากฐานมาจากหลักทางเศรษฐศาสตร์ 2 หลักการได้แก่

### 1) เศรษฐศาสตร์ตามขนาด

เศรษฐศาสตร์ตามขนาดในการขนส่ง คือต้นทุนต่อหน่วยของน้ำหนักที่ลดลงเมื่อมีปริมาณการส่งเพิ่มขึ้น โดยทั่วไปแล้วการขนส่งที่มีขนาดใหญ่ เช่น แบบรางและทางน้ำ มักจะมีต้นทุนต่อหน่วยของน้ำหนักน้อยกว่าการขนส่งที่มีขนาดเล็ก เช่น รถบรรทุกและเครื่องบิน แต่ถึงอย่างไรก็ตามต้นทุนคงที่ก็จะไม่แปรผันไปตามขนาดบรรทุก เช่น ค่าบริหารจัดการที่น้ำหนัก 1 ตันก็ยังคงเท่ากับค่าบริหารจัดการที่น้ำหนัก 10 ตัน เป็นต้น

### 2) เศรษฐศาสตร์ตามระยะทาง

เศรษฐศาสตร์ตามระยะทาง คือการลดลงของต้นทุนต่อหน่วยของน้ำหนักของการขนส่งเมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น ตัวอย่างเช่น ที่น้ำหนักการขนส่ง 10 ตันที่ระยะทาง 300 กิโลเมตร ต้นทุนจะต่ำกว่าที่ระยะทาง 200 กิโลเมตร การเทียบสัดส่วนของเศรษฐศาสตร์การขนส่งตามระยะทางจะคล้ายกับเศรษฐศาสตร์ตามขนาด แต่ที่จำเพาะกว่า ก็คือ ระยะทางที่ยาวกว่ามีส่วนที่ให้ต้นทุนคงที่เพิ่มขึ้น

จากหลักการทั้งสองที่กล่าวมา ล้วนแล้วแต่มีส่วนสำคัญต่อการประเมินทางเลือกของการขนส่งเป้าหมายของการขนส่งก็เพื่อให้เกิดขนาดที่สูงสุดในการบรรทุกและระยะทางที่มากที่สุดตั้งแต่จุดเริ่มต้น

ของการขนส่งสินค้าไปจนกระทั่งสินค้าถึงมือลูกค้าตามความต้องการ นอกจากนี้จะพิจารณาหลักพื้นฐานทางเศรษฐศาสตร์แล้วผู้ประกอบการขนส่งจำเป็นต้องพิจารณาถึง ผู้มีส่วนร่วมและสิ่งแวดล้อมของการขนส่ง เพราะปัจจัยเหล่านี้ล้วนแล้วแต่มีผลกระทบต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการในระบบโลจิสติกส์ ดังนั้นในการตัดสินใจของระบบการขนส่งใดๆ ก็ตามมักจะต้องคำนึงถึงผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 6 ฝ่าย ได้แก่

1) ผู้ส่งคือผู้ที่ก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าจากจุดเริ่มต้นไปยังปลายทางภายใต้เวลาและต้นทุนต่ำ โดยต้องทำให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นมีค่าเป็นศูนย์ รวมถึงมีความถูกต้องของเวลาและสามารถประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศเพื่อการติดตามและการออกใบแจ้งราคาสินค้าได้อย่างถูกต้อง

2) ผู้รับปลายทาง คือลูกค้าปลายทางที่ทำการสั่งซื้อสินค้า โดยมุ่งหวังว่าจะได้รับสินค้าที่มีความถูกต้องตามจำนวนที่สั่ง มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ในระยะเวลาที่ตกลงกันไว้โดยไม่เกิดความล่าช้าหรือความเสียหายของสินค้า

3) ผู้นำส่งและตัวแทนถือเป็นหน่วยธุรกิจบริการที่ต้องการรายได้สูงสุดและต้นทุนต่ำสุด โดยการเรียกเก็บเงินเพิ่มจากลูกค้าในอัตราสูงสุดเท่าที่จะเป็นไปได้ภายใต้เงื่อนไขของการใช้พลังงานและต้นทุนยานพาหนะเคลื่อนย้ายให้มีประสิทธิภาพสูงสุด การนำส่งสินค้าแต่ละครั้งผู้นำส่งคาดหวังว่าจะมีการใช้การขนส่งร่วมกันจากกลุ่มผู้ส่งเพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีความประหยัดต่อขนาดและระยะทาง เพื่อให้เกิดการร่วมกันของกลุ่มผู้ส่งจึงมีการใช้โบรคเกอร์ เพื่อเป็นตัวแทนในการเจรจาและจัดหาปริมาณการส่งที่คุ้มทุน และจากการพัฒนาของเทคโนโลยีทางการสื่อสารที่ทันสมัย เช่น อินเทอร์เน็ตหรือระบบออนไลน์ ทำให้การรวบรวมปริมาณความต้องการขนส่งเกิดความรวดเร็วขึ้น

4) ภาครัฐ มีอำนาจในการสร้างเงื่อนไขของการขนส่งให้มีความเป็นไปได้ทั้งในทางเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงการสร้างความสมดุลของประสิทธิภาพสิ่งแวดล้อมในการขนส่งเพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้ภาครัฐควรสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งโดยการวิจัยและพัฒนาเส้นทางขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ

5) การใช้การสื่อสารทางอินเทอร์เน็ต ข้อดีเบื้องต้นของการสื่อสารทางอินเทอร์เน็ตคือความสามารถในการใช้ข้อมูลร่วมกันในเวลา ณ ปัจจุบันระหว่างซัพพลายเออร์กับลูกค้า ทำให้เกิดผลดีต่อการตลาด คือเกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารร่วมกันระหว่างผู้ส่งกับลูกค้า และช่วยอำนวยความสะดวกในการเจรจาตกลง และการสั่งซื้อ เกิดการรวบรวมยอดการผลิต และเพิ่มโอกาสในการหาแหล่งผลิตที่จำเป็นได้นอกจากนี้ด้วยการแลกเปลี่ยนการสื่อสารทางอินเทอร์เน็ตที่เป็นปัจจุบันทำให้ผู้ผลิตมีการปรับปรุงความสามารถในการส่งสินค้าแบบตรงจุดและไม่สูญเสียเวลา และก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลแผนการดำเนินงานและแผนกำลังการผลิตระหว่างกันได้

6) มหาชน ผู้มีส่วนร่วมลำดับสุดท้ายของระบบการขนส่งคือมหาชน ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่งหลายประการ เช่น เป็นกลุ่มที่มีส่วนต่อค่าใช้จ่าย เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากสิ่งแวดล้อม เป็นกลุ่มที่

## วิเชียร สกลวงศ์ และบรรพต วิรุณราช

ก่อให้เกิดการสร้างการป้องกันและการสร้างมาตรฐานความปลอดภัย เป็นต้น มหาชนถือว่าเป็นผลกระทบทางอ้อมของการขนส่งแต่เป็นกลุ่มที่จะต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษ ทั้งนี้เพราะมหาชนคือกลุ่มบุคคลที่ได้รับผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยโดยตรง ตัวอย่างเช่น ผลกระทบของมลพิษทางอากาศและการรั่วไหลของน้ำมันจากการขนส่ง ดังนั้นต้นทุนที่เกิดจากการสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการสร้างความปลอดภัยต่อผู้บริโภคจึงเป็นสิ่งที่ผู้ดำเนินธุรกิจการขนส่งจะต้องร่วมกันรับผิดชอบ

### 2. ความสำคัญของการขนส่งกับโลจิสติกส์

ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง (2552, หน้า 30-32) ได้กล่าวถึงความสำคัญของการขนส่งกับโลจิสติกส์ไว้ว่าการพัฒนาโลจิสติกส์เริ่มภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เนื่องจากแรงกดดันด้านต้นทุนที่เกิดจากการผลิตสินค้าและผลิตภัณฑ์มีมูลค่าสูง ประกอบกับแรงกดดันจากสภาพตลาดที่แข่งขันมากขึ้น บริษัทจึงให้ความสำคัญกับการกระจายสินค้าเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มระดับการบริการลูกค้า โลจิสติกส์ของบริษัท ประกอบด้วยอุปทานวัสดุหรือขาเข้า และด้านกระจายสินค้าหรือขาออก โลจิสติกส์ด้านขาเข้าของบริษัทครอบคลุมกิจกรรมการจัดซื้อวัสดุ การขนส่ง การเก็บรักษาและความสัมพันธ์กับซัพพลายเออร์ กิจกรรมโลจิสติกส์ขาออกเป็นเรื่องกระจายสินค้าสำเร็จรูปเพื่อการบริการลูกค้า ได้แก่ การบรรจุภัณฑ์ การประมวลคำสั่งซื้อ การจัดการสินค้าคงคลัง การขนส่งและการบริการลูกค้า หลักการจัดการโลจิสติกส์ คือ ประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ต้องใช้แนวคิดเชิงระบบและให้ต้นทุนรวมต่ำสุด การจะบรรลุต้นทุนรวมต่ำบริษัทจะต้องพิจารณาแลกระหว่างได้กับเสีย ลูกค้ามีความพึงพอใจ 6 Rights (right product, right place, right time, right condition, right quantity และ right price) บริษัทต้องมีสินค้าที่ลูกค้าต้องการ ณ สถานที่ที่มีความต้องการในเวลาที่ต้องการสภาพที่สมบูรณ์ในปริมาณที่ถูกต้องและในราคาที่เหมาะสม รวมทั้งการให้บริการเพิ่มคุณค่าอื่นๆ การขนส่งมีความสำคัญกับ โลจิสติกส์ คือ ต้นทุน โลจิสติกส์และการบริการลูกค้า ฝ่ายจัดการขนส่งต้องพิจารณาเลือกรูปแบบการขนส่งและวิธีจัดการขนส่งซึ่งมีผลต่อต้นทุนขนส่ง เพราะการเลือกรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมจะช่วยลดต้นทุนขนส่ง

### 3. การจัดการกำหนดราคาขนส่ง

ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง (2552, หน้า 77-91) ได้กล่าวถึงการจัดการกำหนดราคาขนส่งว่าวัตถุประสงค์การกำหนดราคาขนส่ง ต้องไม่ขัดแย้งกับกลยุทธ์ราคาแต่ให้เสริมกันมีหลักที่ควรคำนึงถึงที่สำคัญคือควรกำหนดราคาเพื่อความอยู่รอด โดยหลักการนี้เป็นการใช้แนวคิด marginal cost โดยมุ่งให้ระวางที่มีอยู่ได้ประโยชน์สูงสุด ด้วยการกำหนดราคาที่ดึงดูดตลาด การกำหนดราคาเพื่อให้บรรลุกำไรสูงสุด คือ กำหนดราคา  $MC = MR$  อาจเป็นระยะสั้นหรือระยะยาวก็ได้ โดยใช้วิธีกำหนดราคาแตกต่างกัน วัตถุประสงค์การกำหนดราคาจะมุ่งยอดขายเป็นสำคัญ การกำหนดราคาเพื่อเพิ่มส่วนแบ่งตลาดมีการใช้บ่อยในอุตสาหกรรมสายการบินผู้โดยสารและรถบรรทุกประเภท LTL การใช้กลยุทธ์แบบนี้ต้องมั่นใจว่าบริการของบริษัทใช้แทนบริษัทคู่แข่งอื่นได้ ราคาที่ลดลงจะดึงลูกค้าของคู่แข่งมาใช้บริการของตน ส่วนแบ่งตลาดของบริษัทก็จะเพิ่มขึ้น ส่วนการกำหนดราคาเพื่อความรับผิดชอบต่อสังคม ไม่ได้มุ่งกำไร



สูงสุด แต่มุ่งให้สวัสดิการกับสังคมและลูกค้าเป็นอันดับแรกสำหรับปัจจัยที่มีผลต่อการกำหนดราคาขนส่งมีหลายประการที่สำคัญดังนี้

### 1) ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์

ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์ที่มีต่อผลการกำหนดราคา ได้แก่ ความหนักสินค้า หมายถึงน้ำหนักต่อหน่วย สินค้าหนักมากมีปริมาตรน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าเบา มีระวางจำกัด สินค้าที่จัดระวางยากจะใช้พื้นที่ระวางมาก บริษัทขนส่งจึงต้องนำมาประกอบการกำหนดราคา โดยปกติค่าระวางขนส่งจะสูงและอาจต้องจองไว้ล่วงหน้าเป็นเวลานาน บางกรณีสินค้าที่มีขนาดใหญ่อาจต้องใช้เรือเฉพาะกิจขนส่ง ค่าระวางสินค้าเหล่านี้จะมีอัตราสูง การยกขนสินค้าที่มีรูปร่างเป็นมาตรฐานการขนถ่ายเข้าและออกจากยานพาหนะอาจใช้แรงงานหรือเครื่องมือยกขนทั่วไป แต่สินค้าที่มีขนาดใหญ่ ความยาวหรือมีน้ำหนักมากต้องใช้เครื่องมือยกขนพิเศษ ซึ่งอาจต้องจ้างจากภายนอกทำให้มีต้นทุนเพิ่มขึ้นค่าระวางขนส่งก็จะสูง ส่วนของความรับผิดชอบผู้รับขนต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายกับสินค้าตั้งแต่รับมอบจนกระทั่งส่งมอบสินค้า เช่น โจรกรรม อุบัติเหตุ ความประมาทเลินเล่อของพนักงาน เป็นต้น

### 2) ปัจจัยด้านตลาดขนส่ง

การขนส่งมีหลายรูปแบบ อุตสาหกรรมขนส่งจึงมีการแข่งขันกันแตกต่างกันไปตามพื้นที่ ลักษณะสินค้า ความยืดหยุ่นอุปสงค์ขนส่ง กฎระเบียบทางราชการและอื่นๆ ตลาดที่มีการแข่งขันสามารถเป็นหลักประกันได้ว่าระบบขนส่งจะมีประสิทธิภาพ ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ขนส่ง มักแตกต่างกันไปตามสินค้า ผู้ประกอบการขนส่งจะให้ความสำคัญกับอุปสงค์ในการกำหนดราคา สินค้าที่มีความยืดหยุ่นมากก็จะกำหนดค่าระวางต่ำ ถ้ามีความยืดหยุ่นน้อยก็จะกำหนดค่าระวางสูง

### 3) ปัจจัยอื่นๆ

ปัจจัยที่มีผลต่อการกำหนดราคาขนส่ง ได้แก่ ระยะทางขนส่ง ทั้งนี้เพราะต้นทุนขนส่งขึ้นอยู่กับระยะทางโดยระยะทางไกลต้นทุนจะสูง ราคาขนส่งจึงสะท้อนถึงระยะทาง ส่วนค่าระวางขนส่งระยะทางไกลจะสูงกว่าระยะทางใกล้ แต่สัดส่วนค่าระวางจะไม่เป็นไปตามระยะทาง สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งนั้นก็มีความจำเป็นเพราะสินค้าที่ขนส่งอาจต้องใช้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น เรือต้องใช้ท่าเรือและอุปกรณ์ยกขนสินค้า ดังนั้นบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งจึงมีผลต่อค่าระวางหรือราคาขนส่ง ด้านกฎระเบียบทางราชการ การขนส่งเกี่ยวข้องกับสวัสดิภาพของประชาชน รัฐบาลจึงเข้ามามีบทบาทในการควบคุมการขนส่งเพื่อป้องกันการผูกขาด นอกจากนี้ยังมีปัจจัยที่มีผลต่อการกำหนดค่าระวาง เช่น ความปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือและที่ท่าเรือ เช่น การลักขโมย ภัยธรรมชาติ สภาพท่าเรือ ความล่าช้าระบบราชการ

#### 4. การวางแผนการขนส่ง

Garber and Hoel (2001, อ้างถึงในเกษม ชูจารุกุล, 2555, หน้า 112-114) ได้กล่าวถึงการวางแผนการขนส่งว่าโดยทั่วไปจะประกอบด้วยขั้นตอนพื้นฐาน 7 ขั้นตอน ดังนี้

##### 4.1 การกำหนดสถานการณ์

เป็นขั้นตอนแรกสำหรับกระบวนการวางแผนการขนส่ง ผู้วิเคราะห์จะต้องรวบรวมกิจกรรมต่างๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาโครงการ โดยพิจารณาถึงลักษณะของระบบขนส่งในปัจจุบัน

##### 4.2 การกำหนดปัญหา

ในขั้นตอนนี้ผู้วิเคราะห์จะต้องสามารถบรรยายและกล่าวถึงภาพรวมของปัญหาด้านการขนส่งที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาและกำหนดเป้าหมายของโครงการพร้อมทั้งหลักการที่จะใช้วัดความสำเร็จของโครงการ

##### 4.3 กระบวนการหาคำตอบ

ขั้นตอนนี้ผู้วิเคราะห์จะแจกแจงทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้งหมดสำหรับโครงการ ซึ่งทางเลือกนี้อาจจะมาจากการระดมสมองจากผู้ที่เกี่ยวข้อง ในขั้นตอนนี้ผู้วิเคราะห์อาจจะต้องศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นที่เอื้อต่อการตัดทางเลือกบางทางเลือกที่ไม่จำเป็น ดังนั้นกระบวนการนี้จึงต้องอาศัยการเก็บและสำรวจข้อมูลการทดสอบทางวิศวกรรมภาคสนาม และการประมาณราคาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

##### 4.4 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ

คือ การคาดการณ์ว่าทางเลือกของโครงการที่เสนอมานั้นมีสภาพการณ์เป็นอย่างไรทั้งในปัจจุบันและอนาคต เกณฑ์ต่างๆ ที่กำหนดขึ้นจะต้องถูกนำมาคำนวณเพื่อการวิเคราะห์ทางเลือก รวมถึงคำนวณค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในการดำเนินโครงการ ในการประเมินทางเลือกนั้นอาจจะมีการประยุกต์ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์เพื่อคำนวณอุปสงค์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่ง รวมถึงผู้วิเคราะห์จะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการคาดการณ์ดังกล่าวด้วย อาทิ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

##### 4.5 การประเมินทางเลือก

คือ การพิจารณาว่าทางเลือกแต่ละทางสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการที่ได้ตั้งไว้เพียงใด รวมถึงการคำนวณผลประโยชน์ และค่าใช้จ่ายของทางเลือกที่ถูกเลือกในแต่ละโครงการ ทั้งนี้ในการประเมินผลทางเลือกอาจจะประยุกต์ใช้การจัดลำดับความสำคัญแบบถ่วงน้ำหนัก ของแต่ละทางเลือก หรือการประยุกต์ใช้วิธีการทางเศรษฐศาสตร์ หรือการหามูลค่าปัจจุบันสุทธิของประโยชน์และค่าใช้จ่ายในการเปรียบเทียบความคุ้มค่าของโครงการได้

#### 4.6 ผลลัพธ์ของทางเลือก

ในขั้นนี้ผู้วิเคราะห์จะทำการคัดเลือกโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเป็นผลลัพธ์ของทางเลือก หากโครงการมีผลกระทบต่อประชาชนอาจจะต้องมีการทำประชาพิจารณ์ เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อโครงการ

#### 4.7 การกำหนดรายละเอียดและการก่อสร้าง

ขั้นตอนนี้ผู้วิเคราะห์จะพิจารณาในรายละเอียดของประเด็นต่างๆ ในโครงการ ก่อนที่จะทำการวิเคราะห์ในส่วนของการประมาณราคาก่อสร้างต่อไป

### 5. รูปแบบการขนส่ง

J.B. Donald, J.C. David and C.M. Bixby (2013, pp. 203-211) ได้กล่าวถึงรายละเอียดของรูปแบบของการขนส่งว่าประกอบไปด้วย 5 รูปแบบที่สำคัญ ได้แก่ เส้นทางรถไฟ ถนน น้ำ ท่อ และอากาศ ความสัมพันธ์ของรูปแบบการขนส่งแต่ละชนิด เกี่ยวข้องต่อการวัดผลทางเศรษฐกิจของบางประเทศ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ทั้งในด้านการจราจร รายได้และธรรมชาติของการขนส่ง

### วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง การพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้า เพื่อสร้างผลสัมฤทธิ์ของผู้ประกอบการไทยด้านการขนส่งสินค้าในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพโดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก ด้วยแบบสัมภาษณ์

#### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาวิจัยเรื่อง การพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้า เพื่อสร้างผลสัมฤทธิ์ของผู้ประกอบการไทยด้านการขนส่งสินค้าในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) การวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) ประชากรที่ศึกษาได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญของสถานประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก จำนวน 12 ราย โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบจำเพาะเจาะจง โดยเลือกผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้า จำนวน 12 ราย โดยคัดเลือกเฉพาะกลุ่มธุรกิจที่ทำการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก จากผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายของประเทศไทย ก่อนที่จะใช้วิธีเลือกตัวอย่างแบบการเลือกตัวอย่างแบบลูกโซ่ เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลโดยนำแบบสัมภาษณ์ที่จัดเตรียมไว้ไปทำการสัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่างคนที่ 1 คน ได้ข้อมูลที่อิมตัว หลังจากนั้นจะขอความอนุเคราะห์จากผู้ประกอบการท่านนั้นแนะนำผู้ประกอบการที่มีความรู้ความสามารถและความเชี่ยวชาญเพื่อใช้เป็นตัวอย่างต่อไปจนครบจำนวน 12 ตัวอย่าง

เพื่อความสมบูรณ์ของงานวิจัย ผู้วิจัยได้ดำเนินการนำรถบรรทุก ไปดำเนินการทดสอบการวิ่งส่งสินค้าจริงหน้างานตามความต้องการของลูกค้า เพื่อหาผลสรุปในการวิจัย จำนวน 15 เที่ยว

วิเชียร สกลวงศ์ และบรรพต วิรุณราช

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพของผู้ประกอบการในประเทศ สปป.ลาว เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการสัมภาษณ์ให้ครอบคลุมตามขอบเขตของการวิจัยอันเป็นสิ่งที่ต้องการศึกษาเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ลักษณะของคำถามจะเป็นประเภทคำถามปลายเปิด ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ได้มาทดสอบความตรงเชิงเนื้อหา และความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ โดยผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องไปให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่านพิจารณา เพื่อขอคำแนะนำในการแก้ไขปรับปรุง จากนั้นจึงนำแบบสอบถามที่รวบรวมได้มาทดสอบความตรงเชิงเนื้อหาโดยใช้วิธีการวิเคราะห์ความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ หรือเนื้อหา ซึ่งจะต้องมีค่า 0.50-1.0 ก่อนนำไปปรับปรุงแก้ไขเพื่อใช้วิจัยจริง สำหรับการสัมภาษณ์จริง จำนวน 12 ท่าน จนได้ข้อมูลอ้อมตัวจากนั้นนำข้อมูลที่ได้ไปดำเนินการทดสอบการวิจัยจริง

### สรุปผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ได้ทำการสัมภาษณ์ จากผู้เกี่ยวข้องมีตำแหน่งเป็น กรรมการผู้จัดการ จำนวน 10 ท่าน และ ผู้จัดการฝ่ายการตลาด จำนวน 2 ท่านและได้นำข้อมูลไปดำเนินการวิจัยจริง จำนวน 15 เทียวก โดยผลการวิจัยจากการทดลองเชิงปฏิบัติการ พบว่า

เส้นทางที่ควรวิ่งขนส่งด้วยเพราะมีคุณประโยชน์ต่อผู้ประกอบการขนส่งไทย (รถบรรทุก 22 ล้อ) พบว่า

อันดับ 1 มี 1 เส้นทาง เป็นเส้นทางที่เริ่มต้นจากถนนพระราม 2 กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย ไป ไชยะบุรี สปป.ลาว บรรทุกสินค้าประเภทอุปกรณ์สร้างโรงงาน และประเด็นที่ต้องพัฒนาในเส้นทางนี้ 3 อันดับแรกคือ

1. รัฐบาลไทยต้องส่งเสริมให้ผู้ใช้สินค้าทาง สปป.ลาว ใช้สินค้าที่ผลิตจากประเทศไทยและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเข้าถึงแหล่งเงินทุนที่มีดอกเบี้ยต่ำเพื่อความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ

2. ระบบเทคโนโลยีการสื่อสารต้องพัฒนาให้ใช้เครือข่ายร่วมกันได้

3. นโยบายของความร่วมมือที่รัฐบาลได้ทำเอาไว้กับ สปป.ลาว สามารถนำมาใช้ปฏิบัติได้จริง

อันดับ 2 มี 4 เส้นทาง ได้แก่

3.1 เส้นทางจากท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย ไปท่าแร่ สปป.ลาว บรรทุกสินค้าเฟอร์นิเจอร์

3.2 เส้นทางจากท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย ไปเมืองคูน สปป.ลาว บรรทุกสินค้าเฟอร์นิเจอร์

3.3 เส้นทางจากท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย ไปหลวงพระบาง สปป.ลาว  
บรรทุกสินค้าแร่ผสมซีเมนต์

3.4 เส้นทางจากท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย ไปไชยะบุรี สปป.ลาว บรรทุก  
สินค้าเฟอร์นิเจอร์

อันดับ 3 มี 5 เส้นทาง ได้แก่

1) เส้นทางจากท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย ไปน้ำจิม สปป.ลาว บรรทุกสินค้า  
แร่ผสมซีเมนต์

2) เส้นทางจากท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย ไปวังเวียง สปป.ลาว บรรทุก  
สินค้าเฟอร์นิเจอร์

3) เส้นทางจากท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย ไปหงสา สปป.ลาว บรรทุกสินค้า  
แร่ผสมซีเมนต์

4) เส้นทางจากท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย ไปปากเซ สปป.ลาว บรรทุก  
สินค้าแร่ผสมซีเมนต์

5) เส้นทางจากท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย ไปเซกอง สปป.ลาว บรรทุก  
สินค้าแร่ผสมซีเมนต์

## อภิปรายผล

ประเด็นที่ควรพัฒนาเนื่องจากเดิมมีปัญหาอยู่ พบว่าสิ่งที่ควรพัฒนาอย่างยิ่งในการประกอบธุรกิจ  
ขนส่งสินค้าจากประเทศไทย ไป สปป.ลาว ได้แก่

1. ด้านสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเดิมที่เป็นปัญหา พบว่า ปัญหาความน่าเชื่อถือ  
ทางด้านการเงินของผู้ประกอบการ สปป.ลาว รัฐบาลทั้งสองประเทศได้มีการกำหนดนโยบายผลักดันให้  
ผู้ประกอบการทั้งสองประเทศ ดำเนินธุรกรรมทางการเงินผ่านระบบของสถาบันทางการเงิน เพื่อความ  
สะดวกทางการค้านำไปสู่การพัฒนาการค้าการลงทุนในอนาคตสอดคล้องกับสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจ  
ขนาดกลางและขนาดย่อม สมาคมส่งเสริมผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมไทย (ม.ป.ป.,  
หน้า 127) ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนระบบการบริหารที่ดีของผู้ประกอบการเอกชน ดังนั้น  
ภาครัฐไทย และ สปป.ลาว ควรร่วมกันพัฒนา สนับสนุนให้สถาบันการเงินที่ได้รับความเชื่อถือ ไว้วางใจ  
ของผู้ประกอบการ เป็นตัวกลางดำเนินการทางธุรกรรมการเงิน การชำระเงินของนักธุรกิจลาว

นโยบายทางภาษีที่จะเอื้อต่อการลงทุนส่งออกสินค้าไปจำหน่ายในประเทศ สปป.ลาว ด้านกฎ  
ระเบียบ รวมถึงค่าธรรมเนียมทางการขนส่ง ในประเทศ สปป.ลาว สอดคล้องกับ ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร

## วิเชียร สกลวงศ์ และบรรพต วิรุณราช

อาเซียน กรมประชาสัมพันธ์ (2559) พบว่า ความไม่แน่นอนของอัตราค่าธรรมเนียมกล่าวคือ สปป. ลาวเก็บค่าธรรมเนียมสินค้าผ่านแดนร้อยละ 3-5 ของราคาสินค้า

สำหรับด้านวัฒนธรรมการทำงาน รัฐบาล สปป.ลาว ควรปรับระบบการทำงานให้สอดคล้องกับสากล จะพบว่าผู้ประกอบการไทย ประสบปัญหาทางด้านนี้เป็นอย่างมาก สอดคล้องกับ สำนักโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (ม.ป.ป., หน้า 50) ซึ่งการทำธุรกิจใน สปป.ลาวต้องคำนึงถึงวิถีชีวิตและแนวคิดของคนลาว เช่น ความล่าช้าในการทำงาน การขาดความกระตือรือร้นในการทำงานของเจ้าหน้าที่ และการหยุดงานพร้อมกันในเทศกาลสำคัญ งานบุญท้องถิ่น หรือฤดูกาลเพาะปลูก (บางครั้งอาจหยุดงานถึง 3 เดือน)

2. ด้านการบริหารกิจการขนส่งภาครัฐเดิมที่เป็นปัญหาได้แก่ ระบบการบริหารของ สปป.ลาว เป็นแบบเอกเทศของแต่ละแขวง ก่อให้เกิดความยุ่งยากกับผู้ประกอบการไทยสอดคล้องกับ กริช อึ้งวิฑูรสถิตย์, วรพชร ดิษยะศริน และจรินทร์ เจริญศรี วัฒนกุล. (2560) นโยบายและกฎระเบียบทางการค้ามีการเปลี่ยนแปลงบ่อย ไม่มีการแจ้งล่วงหน้า ทำให้ผู้ส่งออกไทยไม่สามารถส่งออกสินค้าตามสัญญาได้ สอดคล้องกับ ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์ (2559) พบว่า ค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในแต่ละแขวงที่ต่างกัน ปราศจากความแน่นอนในแต่ละด่าน การกำหนดคพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกไม่เท่ากัน รวมถึงความแตกต่างของข้อกำหนดทางเทคนิคด้านรถบรรทุกใน สปป. ลาว ของแต่ละแขวงสอดคล้องกับ กองแผนงาน กลุ่มกิจการขนส่งระหว่างประเทศ (2559) ปัญหาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านถนนสาย R3A ซึ่งจัดเก็บทั้งแขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา และนครหลวงเวียงจันทน์ อันเป็นการจัดเก็บที่ซ้ำซ้อน สอดคล้องกับสำนักโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (ม.ป.ป., หน้า 49-50) กฎหมายการลงทุนในลาวเริ่มใช้ปฏิบัติได้ไม่นาน จึงมีการตีความของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในลาวแตกต่างกันกฎหมายและการเก็บภาษีใน สปป.ลาว มีการเปลี่ยนแปลงเร็ว ไม่แน่นอน และกฎหมายกับแนวปฏิบัติบางเรื่องยังไม่สอดคล้องกันและผู้วิจัยมีความเห็นว่า รัฐบาล สปป.ลาว ควรปรับปรุง พัฒนาระเบียบกฎหมาย การบริหารภาครัฐ แบบบูรณาการ ให้มีมาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศ สอดคล้องกับ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (2560) การเปิดดำเนินพิธีการรูปแบบการตรวจปล่อยแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว หรือ Single Stop Inspection (SSI) และการตรวจสอบพร้อมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สอดคล้องกับสำนักพัฒนาตลาดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเอเชีย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (2559) การจัดตั้งศูนย์ One Stop Service และมีคณะกรรมการบริหารเขตเศรษฐกิจซึ่งมีอำนาจตัดสินใจ เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในขั้นตอนการขอใบอนุญาตและการประกอบธุรกิจสอดคล้องกับธนารินทร์ สุภรัตน์กุล, สมภรณ์ แห้วเหมือน และอรุณพล ผดุงกิจ (2560) ผู้ประกอบการที่มีการขนส่งสินค้าขาออกจาก สปป.ลาว ควรจะมีการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับภาษี กฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดน้ำหนักของรถบรรทุกเพื่อปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายของ สปป.ลาว สอดคล้องกับ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (2560) การบริการครบวงจร (One Stop Service Unit) การอำนวยความสะดวก เช่น การออกใบอนุญาต

การจดทะเบียนภาษีธุรกิจการนำเข้า - ส่งออก การจัดหาแรงงานและจัดหาสาธารณูปโภค (ที่ดิน, ไฟฟ้า, น้ำ, โทรคมนาคม) วิชาใบอนุญาตทำงาน พิธีการทางศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออกครบวงจร (ปลอดอากร) การแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) รวมถึงการบูรณาการเอกสาร ค่าธรรมเนียมที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน สำหรับเข้าสู่การขนส่งในภูมิภาคอาเซียนสอดคล้องกับ โครงการกิจกรรมการเชื่อมโยงงานวิจัยกับภาคนโยบาย กลไกในการบริหารพัฒนาอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ใน ศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service: OSS) 3 บริเวณชายแดน การจัดการด้านจราจรในพื้นที่ การวางแผนการใช้งานควมมีการทำงานอย่างบูรณาการ อีกทั้งการแลกเปลี่ยนข้อมูลของภาครัฐและเอกชนอย่างมีประสิทธิภาพ และควมมีปรับระบบด้านความไม่เป็นสากลทางการค้าและกฎหมายของ สปป.ลาว

3. ด้านโครงสร้างพื้นฐานปัญหาที่พบคือ สภาพถนนที่ไม่ค่อยดี ไม่สามารถขนส่งสินค้าผ่านได้ สอดคล้องกับ กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์ (2554, หน้า 38) การขนส่งสินค้าทางรถยนต์เพื่อไปยังแขวงต่างๆ ใน สปป.ลาว จะต้องทำการเปลี่ยนรถเพื่อทำการขนส่งภายใน สปป.ลาว ทั้งนี้เนื่องจาก ระบบจราจรที่แตกต่างกันของทั้งสองประเทศผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่า รัฐบาล สปป.ลาว ควรปรับปรุง สภาพถนนให้ได้มาตรฐานสอดคล้องกับศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์ (2559) ปัญหาอุปสรรคที่อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาศักยภาพการค้าของไทยพบว่า มีทั้งปัญหาเชิงโครงสร้างทางกายภาพและ ปัญหาในด้านการอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทางขนส่ง เช่น เส้นทางคมนาคมขนส่งใน สปป.ลาว มีสภาพถนนค่อนข้างแคบและยังไม่มียานพาหนะอำนวยความสะดวกเพียงพอไทย สอดคล้องกับ กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์ (2554, หน้า 46) เส้นทางคมนาคมทุกันดารต้องใช้เวลาานและทำให้สินค้า ได้รับความเสียหาย เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าไม่สอดคล้องกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยกับ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สภาพถนนค่อนข้างดี เพราะรถยังวิ่งกันไม่มาก มีบางช่วงที่เป็นหลุมเป็นบ่อ สอดคล้องกับ ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์ (2558) ปัจจุบัน สปป.ลาว มีถนนเพียง 2 เส้น คือถนนสาย R3 และเส้นทางหมายเลข 9 เท่านั้น ที่สามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกได้ 11 ตัน/เพลา ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานของอาเซียน สอดคล้องกับ Aec10 new (2559) สปป.ลาว มีโครงการยกระดับ มาตรฐานทางหลวงหมายเลข 9 เพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงมาตรฐานอาเซียน ให้ถนนหลวงต้องรองรับ น้ำหนักบรรทุกทุกได้ขนาดเพลาละ 11 ตัน ต้องรับการปรับปรุงยกระดับตามมาตรฐาน พบว่ารถบรรทุก น้ำหนักเกินกว่าพื้นถนนแบกรับไหว จำเป็นต้องมีการซ่อมปรับปรุงเส้นทางบ่อยครั้งผู้วิจัยมีความเห็นว่า รัฐบาลไทยและรัฐบาล สปป.ลาว ควรร่วมกันกำหนดนโยบาย และส่งเสริมปรับปรุงสภาพถนนให้เอื้อต่อการ ประกอบการขนส่ง รวมถึงการปรับกฎระเบียบ การขนส่งแบบบูรณาการ ซึ่งสอดคล้องกับ กรมการขนส่ง ทางบก กระทรวงคมนาคม (2556) ควรหาแนวทางในการแก้ไขปัญหา ต้องอาศัยความร่วมมือจากภาครัฐ ของทั้งฝ่าย ควมมีการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบการจราจรและการขนส่งภายในประเทศ ผู้วิจัยยังมีความเห็น

## วิเชียร สกลวงศ์ และบรรพต วิรุณราช

ความพร้อมของพนักงานขับรถ ซึ่งสอดคล้องกับ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (2556) ต้องมีการฝึกอบรมพนักงานขับรถให้คุ้นเคยกับทางลาดชันและคดเคี้ยว เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ

สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ระบบสื่อสารเพื่อการขนส่งสำหรับรองรับระบบติดตามนำทาง (GPS) ช่วยในการควบคุม กำกับ ดูแล รถบรรทุกและพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดความปลอดภัยในการให้บริการ On-line แบบ Real-time ให้สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง และเป็นระบบเดียวกันกับประเทศไทย อีกทั้งระบบเทคโนโลยียังไม่ทันสมัย ไม่สามารถรองรับกับรถยนต์ที่ไปจากประเทศไทย สอดคล้องกับ สำนักโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการส่งออก (ม.ป.ป., หน้า 49) เทคโนโลยีในลาวไม่ได้รับการพัฒนาไปมากนัก นักลงทุนอาจต้องนำเข้าปัจจัยการผลิตไปจากไทย เช่น อุปกรณ์ เครื่องจักร สอดคล้องกับ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (2556) สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางถนนของ สปป.ลาว ได้แก่ จุดพักรถ สถานีน้ำมัน อุโมงค์รถบรรทุกสินค้า และสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้า ถือได้ว่ายังมีสภาพต่ำกว่ามาตรฐาน นอกจากนี้แล้วยังไม่มีอาคารหรือจุดพักรถ อุโมงค์รถบรรทุกมีอยู่จำนวนน้อย มีขนาดเล็ก อีกทั้งยังขาดอุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ทันสมัย ส่วนจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้ายังขาดเครื่องมือในการขนถ่ายที่ทันสมัยควรจัดทำจุดพักรถ เพื่อทำการซ่อมแซมรถบรรทุก อีกทั้งจัดตั้งศูนย์ให้บริการด้านการขนส่งแบบครบวงจร สถานที่ให้บริการด้านพลังงานเชื้อเพลิง สอดคล้องกับ กองแผนงาน กลุ่มกิจการขนส่งระหว่างประเทศ (2559) ฝ่ายไทยได้เสนอปัญหาในการลงทุนสร้างจุดขนถ่ายสินค้าที่ล้งคัง แขวงคำม่วน และยังไม่ได้รับความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า ฝ่ายลาวแจ้งว่าผู้ลงทุนที่เข้าไปลงทุนดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์ใน สปป.ลาวต้องผ่านหน่วยงานด้านส่งเสริมการลงทุนก่อน สอดคล้องกับ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (2560) ระบบโกดังเก็บสินค้า ศูนย์กระจายสินค้าเขตบริการจัดส่งและกระจายสินค้า บริษัทรับเหมาขนส่งสอดคล้องกับ สุนันทา เจริญปัญญาอิง และธนวัฒน์ เดชปรอท (2561) ภาครัฐควรที่วางแนวทางด้านการขนส่งทางถนนและทางราง เพื่อตอบสนองการขนส่งให้ในอนาคต ด้วยการจัดทำคลังสินค้า สร้างจุดจัดเก็บและกระจายสินค้า สอดคล้องกับ กริช อึ้งวิฑูรสถิตย์, วรพชร ดิษยะศริน และจรินทร์ เจริญศรีวัฒนกุล (2560) การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจตามแนวชายแดน เป็น โอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทย สามารถนำมาพิจารณาเพื่อขยายฐานการลงทุน

### 4. ด้านการค้าเงินธุรกิจ

รัฐบาลทั้งสองประเทศได้กำกับดูแลในการทำธุรกิจขนส่งให้มีการแข่งขันอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรมกลุ่มลูกค้าใน สปป.ลาว เป็นกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย สำหรับนักธุรกิจไทยราคาเป็นที่ยอมรับและเป็นธรรมกับทุกๆ ฝ่ายสร้างความน่าเชื่อถือให้กับนักธุรกิจ ใน สปป.ลาว มีความเชื่อมั่นในการขนส่งโดยรถขนาดใหญ่ โดยผู้ประกอบการต้องทำการศึกษาข้อมูลเส้นทาง สอดคล้องกับ วีระยุทธ ทนทาน (2555, หน้า 75) ควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดอบรมให้ผู้ประกอบการมีความรู้เบื้องต้น หลักเกณฑ์การทำการค้า วิธีปฏิบัติพิธีการทางศุลกากร รวมถึงกระบวนการขนส่ง และสอดคล้องกับ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (2556) ผู้ประกอบการ ควรเริ่มสร้างสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าหน้าที่ในระดับแขวง และ/ หรือผู้ประกอบการขนส่งท้องถิ่น



สำหรับการช่วยอำนวยความสะดวกในพิธีการศุลกากรและกระบวนการปล่อยรถ อีกทั้งผู้วิจัยมีความเห็นว่าผู้ประกอบการควรทำการศึกษาเส้นทาง ปัญหา ระเบียบพิธีการ กฎหมายต่างๆ นัดหมาย วางแผน ประสานงานให้ครบถ้วน ก่อนเริ่มดำเนินงาน สอดคล้องกับ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (2560, หน้า 17) ผู้ประกอบการควรศึกษาสภาพเส้นทาง การขนส่งสินค้า ระบบการขนส่งตลอดทั้งเส้นทาง ความเป็นไปได้ในการขนส่ง ระเบียบและวิธีปฏิบัติในการขนส่งสินค้าผ่านแดน กฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

สำหรับผู้ประกอบการไทย ต้องมีการบูรณาการองค์ความรู้ต่างๆ เพื่อการวางแผนในการดำเนิน ธุรกิจแบบยั่งยืน สอดคล้องกับ ศิริพร เลิศยิ่งยศ (2557) ประเทศไทยควรมีการบูรณาการความร่วมมือ ตั้งแต่วางแผนบูรณาการแผนงาน การจัดองค์การกลาง การบริหารทรัพยากรมนุษย์ ระบบการติดตามควบคุม การนำระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้ ส่งเสริมการออกกฎหมายที่เอื้อต่อธุรกิจการขนส่งทางถนน และ สร้างเครือข่ายพันธมิตร หรือความร่วมมือทางธุรกิจ ระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน สถาบันทางการเงิน สถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยและพัฒนา ผู้บริโภค รวมถึงการธุรกิจต่างประเทศ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยง ตั้งแต่แผนยุทธศาสตร์ชาติสู่ภูมิภาคและท้องถิ่น เพื่อเป็นการยกระดับการบริหารจัดการภาครัฐและ ภาคเอกชน ต่อการพัฒนา ระบบ การจัดการ โลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกสุมาลี สุขदानนท์, สมพงษ์ศิริโสภณศิลป์ และสุนันทา เจริญปัญญา (2561, หน้า 209-210) พบว่า ติดปัญหา เรื่องการรับรองเอกสาร ได้แก่ ใบขับขี่ และเอกสารคนขับรถ ที่จะต้องแปลเป็นภาษาอังกฤษ จำเป็นต้องมี บริษัทนายหน้า ที่รัฐบาลจีนรับรองเป็นผู้รับรองให้ ซึ่งในบางกรณี ซึ่งบริษัทนายหน้าไม่สามารถรับรอง เอกสารข้ามมณฑลได้ ส่งผลให้นักท่องเที่ยว ต้องกลับไปรับรองเอกสารที่จดทะเบียนอยู่ ก่อให้เกิดการ เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น โดยที่ จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา (2556) ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของต่างชาติ ผู้ประกอบการมีลักษณะให้บริการ โลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จ (Third Party Logistics: 3PLs) ครบวงจร เป็นมือ อาชีพ ซึ่งประเทศไทยโดยภาครัฐและเอกชน จะต้องเร่งปรับตัว พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการด้านการ ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการออกมาตรการส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจ โลจิสติกส์ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ สนับสนุนการสร้าง เครือข่ายโลจิสติกส์ภายในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงการพัฒนาทักษะฝีมือและภาษาต่างประเทศของ บุคลากร

### ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการรายเก่าและผู้ประกอบการรายใหม่

สถานที่รับที่พระราม 2 ประเภทสินค้าคือ เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างโรงงาน จะเป็นสถานที่และ ประเภทสินค้าที่ผู้ประกอบการจะได้รับประโยชน์ดีที่สุด โดยที่ผู้ประกอบการควรที่จะมีการประสานงานกับ

วิเชียร สกลวงศ์ และบรรพต วิรุณราช

ทางลูกค้าใน สปป.ลาว ในเรื่องเอกสาร ประเภทสินค้า กำหนดเวลา สถานที่ ขั้นตอนศุลกากร ให้เป็นที่เรียบร้อยก่อนออกเดินทางจากสถานที่ออกสินค้า

#### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. AEC ใช้รูปแบบการขนส่ง แบบมาตรฐานคุณภาพบริการรถบรรทุก (Q) ของประเทศไทย  
2. การขนส่งควรมีเอกสารที่ออกจากต้นทางเพื่อเพิ่มความสะดวกในการเพิ่มประสิทธิภาพของการข้ามแดน และมีวิธีปฏิบัติที่ไทย กับ สปป.ลาว เห็นชอบร่วมกัน

3. ภาครัฐควรมีนโยบายให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยสามารถขนส่งต่อไปประเทศที่สามได้โดยตรง

#### ข้อเสนอแนะการวิจัยครั้งต่อไป

ควรทำการศึกษาด้านระบบการขนส่งทางราง รถไฟระหว่างจีน - สปป.ลาว ที่จะให้การสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบรางในภูมิภาค โครงการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างหนองคาย - เวียงจันทร์ กรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และนครราชสีมา - หนองคาย

#### รายการอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. (2556). *คู่มือประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเชิงรุกเพื่อรองรับการเปิดการค้าเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*. วันที่ค้นข้อมูล 5 มกราคม 2556, เข้าถึงได้จาก <http://www.thaitruckcenter.com/qmarkv1/UploadFile/KnowledgeSource/1707283881.pdf>

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์. (2560). การเดินทางสำรวจเส้นทางโลจิสติกส์การค้า. วันที่ค้นข้อมูล 5 มกราคม 2556, เข้าถึงได้จาก [https://www.dbd.go.th/download/article/article\\_20170725133523.pdf](https://www.dbd.go.th/download/article/article_20170725133523.pdf)

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2558). *คู่มือ โอกาสและทิศทางการค้าการลงทุนในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว*. นนทบุรี: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์.

กรีช อึ้งวิฑูรสถิตย์, วรพชร ดิษยะสริน และจรินทร์ เจริญศรีวัฒนกุล. (2560). การค้าชายแดนและการลงทุนใน สปป.ลาว: โอกาสและอุปสรรค. ใน *การประชุมวิชาการระดับชาติสาขาเศรษฐศาสตร์ ประจำปี 2560 หัวข้อ “อนาคตเศรษฐกิจไทยปี 61 รอดหรือซึ่มยาว”* วันที่ 13 ธันวาคม 2560. (หน้า 12-26). กรุงเทพฯ: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

กองแผนงาน กลุ่มกิจการขนส่งระหว่างประเทศ. (2559). *ความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-ลาว 27 ตุลาคม 2559*. กรุงเทพฯ: กองแผนงาน กลุ่มกิจการขนส่งระหว่างประเทศ.

- เกษม ชูจารุกุล. (2555). *ระบบการขนส่งและการดำเนินงาน*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- โครงการกิจกรรมการเชื่อมโยงงานวิจัยกับ ภาคนโยบาย. (ม.ป.ป.). *บทสรุปเชิงนโยบาย การเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณชายแดนไทยลาว*. วันที่ค้นข้อมูล 17 มกราคม 2560, เข้าถึงได้จาก <http://prp.trf.or.th/trf-policy-brief/การเพิ่มประสิทธิภาพการ/>
- ค่านาย อภิปรัชญากุล. (2550). *การจัดการขนส่ง*. กรุงเทพฯ: ซีวาย ซีชเท็ม พรินต์ติ้ง.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. (2550). *หลักการขนส่ง*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. (2556). การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. *วารสารวิทยาการจัดการ*, 30(2), 95-118.
- ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง. (2552). *กลยุทธ์การขนส่ง (Transportation strategy)*. นนทบุรี: บริษัท วิชั่น พีเพรส.
- ชนารินทร์ สุภรัตน์กุล, สมภรณ์ แก้วเหมือน และอรุณพล ผดุงกิจ. (2560). *นักลงทุนอเมริกาเตรียมพัฒนาโรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ขนาดใหญ่ใน สปป.ลาว*. วันที่ค้นข้อมูล 17 มกราคม 2560, เข้าถึงได้จาก [https://www.ditp.go.th/contents\\_attach/196490/196490.pdf](https://www.ditp.go.th/contents_attach/196490/196490.pdf)
- ไพโรจน์ เร้าชนชลกุล. (2552). *เศรษฐศาสตร์การขนส่ง*. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- วีระยุทธ ทนทาน. (2555). แนวทางการส่งเสริมสมรรถนะการทางธุรกิจของผู้ประกอบการการค้าชายแดนไทย-ลาว ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อรองรับการบูรณาการประชาคมอาเซียน. *วารสารมหาวิทยาลัยนเรศวร: วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี*, 20(2), 60-67.
- ศิริพร เลิศยิ่งยศ. (2557). บทบาทภาครัฐและภาคเอกชนต่อการพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก กลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ในประเทศไทย. *วารสารวิชาการ Veridian E-Journal*, 7(1), 506-524.
- ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์. (2559). *EXIM BANK ปล่อกู้แก่ JWD ขยายธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยในกัมพูชาและ สปป.ลาว*. กรุงเทพฯ: ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์.
- ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในลาว. (ม.ป.ป.). *สรุปความคืบหน้าการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ ลาว-จีน*. วันที่ค้นข้อมูล 17 มกราคม 2560, เข้าถึงได้จาก <http://www.thaibizlao.com/lao/local-business/detail.php?cate=newshilight&id=20868>
- สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงเวียงจันทน์. (2552). *อยากค้าขาย-ลงทุนในลาว*. วันที่ค้นข้อมูล 5 มกราคม 2556, เข้าถึงได้จาก [http://vientiane.thaiembassy.org/vientiane/th/about/about\\_](http://vientiane.thaiembassy.org/vientiane/th/about/about_)

วิเชียร สกลวงศ์ และบรรพต วิรุณราช

สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. (2554). *แผนการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม*. วันที่ค้นข้อมูล 5 มกราคม 2556, เข้าถึงได้จาก [http://www.sme.go.th/upload/mod\\_download/แผนแม่บท๑%20ฉบับที่%203.pdf](http://www.sme.go.th/upload/mod_download/แผนแม่บท๑%20ฉบับที่%203.pdf)

สำนักโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการส่งออก. (มปป.). *คู่มือการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ใน สปป.ลาว*. วันที่ค้นข้อมูล 5 มกราคม 2556, เข้าถึงได้จาก <http://aec.utcc.ac.th/wp-content/uploads/2016/08/Doing-Business-in-LAOS.pdf>

สำนักส่งเสริมและจัดการสินค้าเกษตร. (2555). *การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน*. วันที่ค้นข้อมูล 5 มกราคม 2556, เข้าถึงได้จาก [www.agriman.doae.go.th/home/news2/Logistics/Binder%202.pdf](http://www.agriman.doae.go.th/home/news2/Logistics/Binder%202.pdf)

สุนันทา เจริญปัญญา ยิ่ง และชนวัฒน์ เฉษปรอท. (2561). *รายงานการวิจัยเรื่อง การศึกษาศักยภาพการค้าและการขนส่งชายแดนจังหวัดอุบลราชธานี ต่อการเปิดประเทศเข้าสู่ AEC*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุมาลี สุขदानนท์, สมพงษ์ศิริ โสภณศิลป์ และสุนันทา เจริญปัญญา ยิ่ง. (2561). *รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการ การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว*. วันที่ค้นข้อมูล 17 มีนาคม 2561, เข้าถึงได้จาก <http://www.tri.chula.ac.th/triresearchlibrary/2561/R3A.pdf>

Aec10news. (2559). *สปป.ลาวปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 9*. วันที่ค้นข้อมูล 17 มีนาคม 2561, เข้าถึงได้จาก <http://www.aec10news.com/อาเซียน/item/2419-สปป-ลาวปรับปรุงทางหลวงหมายเลข-9>

Donald, J. B., David, J. C., & Bixby, C. (2013). *Supply chain logistics management* (4<sup>th</sup> ed.). New York: NY: McGraw-Hill Irwin.