

การพัฒนารูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ
อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

The Development of Logistics and Supply Chain Management Model for
Developing the Special Economic Zone in Aranyaprathet, Sa Kaeo

ดร.ณศักดิ์ ตติยะลาปะ¹ ภิศักดิ์ กัลยาณมิตร²

Darunsak Tatiyalapa ¹ Pisak Kalyanamitra²

Received & September 30, 2021 & Revise March 26, 2022 & Accepted March 27, 2022

บทคัดย่อ

งานวิจัย การพัฒนารูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ซึ่งงานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีวัตถุประสงค์ในการวิจัย 1. เพื่อศึกษาสภาพการณ์ระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว 2. เพื่อพัฒนารูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว โดยมีขอบเขตกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย บุคคลในระดับนโยบาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด ข้าราชการส่วนภูมิภาค บุคคลในระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 5 คน นักวิชาการ จำนวน 5 คน ภาคประชาชน ตำบลละ 10 คน รวม 3 ตำบล รวมจำนวนทั้งสิ้น 30 คน ภาคธุรกิจคือ ผู้จัดส่งสินค้า ผู้ผลิต ลูกค้า จำนวน 30 คน โดยมีการศึกษาวิจัยประกอบด้วย การศึกษาเชิงเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึก การสัมภาษณ์กลุ่ม ผลการวิจัยพบว่า 1) สถานการณ์โลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน

¹ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สาขาวิชารัฐศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์

Assistant Professor The Department of Political Science Faculty of Humanities and Social Science Valaya Alongkron Rajabhat University under royal patronage Email: nanpha76@hotmail.com

² ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์

Assistant Professor The Department of Public Administration Faculty of Humanities and Social Science Valaya Alongkron Rajabhat University under royal patronage Email: pisakk.9@gmail.com



ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว มีประเด็นสำคัญ คือ มูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาสูงขึ้น ประเด็นภาคธุรกิจกับการลงทุนและโลจิสติกส์เขตเศรษฐกิจสระแก้วมีศักยภาพและแนวโน้มที่สูงขึ้น เกิดศักยภาพทางด้านการค้าของจังหวัดสระแก้วกับประเทศกัมพูชา และมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งโลจิสติกส์ กับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว 2)รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว พบว่า มีองค์ประกอบ 5 ประเด็นสำคัญ ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า การพัฒนาบุคลากรกับกลไก การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสร้างเครือข่ายหนุนเสริม

คำสำคัญ: โลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

Abstract

The research study, entitled: The Development of Logistics and Supply Chain Management Model for Developing the Special Economic Zone in Aranyaprathet, Sa Kaeo, was qualitative research. The objectives were to 1) investigate the situations of logistics and supply chain system in the Special Economic Zone of Aranyaprathet, Sa Kaeo, 2) develop the model for logistics and supply chain management in the Special Economic Zone of Aranyaprathet, Sa Kaeo. The research sample included 30 officers related to administrative work; including 5 officers in the position of governors, provincial government officers and relevant officers from the local government organizations, 5 academicians, 10 community members per 1 Tambon (3 Tambon being carried out) as well as 30 staff working in private sector; for examples, suppliers, manufacturers, and customers. The research method comprised documentary analysis, in-depth and group interview. The research findings were found that 1) the situations of logistics and supply chain system in the Special Economic Zone of Aranyaprathet, Sa Kaeo showed key agenda in terms of; the higher trade value of Thai-Cambodian border. In addition, business issue related to the potential of investment and logistics in the Special Economic Zone of Sa Kaeo was higher. The potential supported the trade between Sa Kaeo and Cambodia. Moreover, there was the development of infrastructure for logistics system parallel to the development of Sa Kaeo Special Economic Zone. 2) The models for logistics and supply chain



management in the Special Economic Zone of Aranyaprathet, Sa Kaeo was analyzed and discovered for 5 components, as follows, the infrastructure development, trading facility development, human-resources and working process development, information technology development and network expansion.

Key World Logistics and Supply Chain, Special Economic Zone

บทนำ

จังหวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นพื้นที่หนึ่งที่มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามประกาศคณะกรรมการพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ที่ 1/2558 ลงวันที่ 9 มกราคม 2558 และในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (9) ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (พ.ศ.2561-2580) 20ปี ซึ่งยังถูกจัดอยู่ในกลุ่มเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยได้กำหนดพื้นที่เป้าหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วไว้ จำนวน 4 ตำบล 2 อำเภอ ซึ่งได้แก่ ตำบลท่าข้าม ตำบลบ้านด่าน และตำบลบ้านไร่ อำเภออรัญประเทศ และตำบลผักขะ อำเภอวัฒนานคร เนื่องจากจังหวัดสระแก้วมีศักยภาพในการลงทุนสูง เป็นพื้นที่ติดชายแดนระหว่าง ไทยกับกัมพูชาบริเวณบ้านคลองลึก โดยมีด่านศุลกากรอรัญประเทศ ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีมูลค่าการค้าผ่านแดนบ้านคลองลึกในปี พ.ศ. 2562 มีจำนวนถึง 79,581 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 7.4 ของการค้าชายแดนรวมของประเทศ)ซึ่งสินค้านำเข้าและส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ ยานพาหนะ อุปกรณ์ ส่วนประกอบรถจักรยานยนต์ เป็นต้น นอกจากนี้จากการประกาศพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้ว ยังมีการให้สิทธิประโยชน์กิจการส่งเสริมการลงทุน โดยกำหนดกิจการเป้าหมายในระยะแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมการเกษตร ประมง อุตสาหกรรมสิ่งทอเครื่องนุ่งห่ม เครื่องหนัง อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ อุตสาหกรรมเครื่องไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ กิจการโลจิสติกส์ และกิจกรรมสนับสนุนการท่องเที่ยว (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2563)

ดังนั้นจะเห็นได้ว่ามูลค่าการค้าศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้วมีการส่งออก นำเข้าสินค้าผ่านด่านศุลกากรมหาศาล สำหรับในเขตพื้นที่อำเภออรัญประเทศ เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่กำหนดไว้ในตำบลท่าข้าม ตำบลบ้านด่าน และตำบลบ้านไร่ เริ่มมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และนิคมอุตสาหกรรมรองรับการเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ นอกจากนี้ยังมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้ว ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 5/2558 โดยกำหนดประเภทกิจการที่ได้รับ การส่งเสริมการลงทุน ปัจจัยต่างๆเหล่านี้ล้วนจะเกิดการส่งเสริมมูลค่าการค้าเพิ่มมากขึ้น และทำให้นักลงทุนสนใจเข้ามาลงทุนการค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษ พื้นที่อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว



จากประเด็นดังกล่าวจึงเกิดโจทย์วิจัยเรื่องรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ซึ่งสอดคล้องกับพันธกิจของมหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ในพระบรมราชูปถัมภ์ ที่มีภารกิจหลักคือ เป็นมหาวิทยาลัยที่ต้องทำงานเพื่อท้องถิ่น อีกทั้งมหาวิทยาลัยมีวิทยาเขตที่จังหวัดสระแก้ว ในการเรียนการสอน และการวิจัย ดังนั้นเมื่อจังหวัดสระแก้วได้รับความเห็นชอบให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ทางคณะผู้วิจัยจึงเกิดความสนใจในการศึกษาการพัฒนา รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1 เพื่อศึกษาสภาพการณ์ระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
- 2 เพื่อพัฒนารูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

การทบทวนวรรณกรรมและแนวคิด

งานวิจัยนี้ได้ทบทวนวรรณกรรมสำคัญเพื่อใช้เป็นกรอบการศึกษาวิจัยใน 3 แนวคิด (คมสัน โสมณวัตร, 2557)

แนวคิดเชิงระบบ (System Concept)

แนวคิดเชิงระบบเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนางานด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน โดยจะสามารถทำให้เข้าใจความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและปฏิสัมพันธ์ที่มีต่อกัน โดยมีการวิเคราะห์และแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ในทุกด้านแบบองค์รวม โดยทุกองค์ประกอบและทุกปัจจัยมีความสัมพันธ์และมีผลกระทบซึ่งกันและกัน แนวคิดเชิงระบบยังป็นวิธีการจัดการที่พิจารณาแต่ละหน้าที่หรือกิจกรรมว่ามีความเกี่ยวข้องกันอย่างไร และส่งกระทบในทางบวกหรือทางลบอย่างไร การตัดสินใจในกิจกรรมหนึ่งอาจมีผลกระทบต่อกิจกรรมอื่นๆ และจะมีผลกระทบต่องานของตนอย่างไร การมองทั้งระบบและมุ่งผลงานโดยรวมจะทำให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากกว่าที่แต่ละหน้าที่หรือกิจกรรมมุ่งประโยชน์สูงสุดของตน

แนวคิดเชิงต้นทุนรวม (Total Cost Concept)



แนวคิดเชิงต้นทุนรวมจะประเมินกิจกรรมโลจิสติกส์โดยใช้ต้นทุนเป็นตัววัด โดยการวัดต้นทุนจะไม่ใช้ต้นทุนต่ำสุดของแต่ละกิจกรรมเพราะมีความขัดแย้งกัน ซึ่งนโยบายของฝ่ายที่จะทำให้ต้นทุนต่ำสุดนั้นไม่ได้เป็นหลักประกันว่าต้นทุนรวมโลจิสติกส์จะต่ำที่สุด ทั้งนี้เพราะต้นทุนรวมไม่ได้พิจารณาที่ต้นทุนของกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งต่ำสุด เพราะต้นทุนกิจกรรมหนึ่งมีผลกระทบต่อต้นทุนของอีกกิจกรรม องค์กรจึงต้องใช้ต้นทุนรวมเป็นตัววัด เช่น ฝ่ายการเงินต้องการให้ต้นทุนสินค้าคงคลังน้อยที่สุด ซึ่งบรรลุเป้าหมายด้วยการสั่งซื้อปริมาณน้อยในแต่ละครั้ง การสั่งซื้อปริมาณน้อยจะมีผลต่อต้นทุนการขนส่ง การขนส่งปริมาณน้อยอัตราค่าระวางจะสูง ซึ่งฝ่ายรับผิดชอบงานขนส่งจะไม่เห็นด้วยเพราะทำให้ต้นทุนขนส่งของบริษัทสูง ขณะที่ฝ่ายการขนส่งก็ต้องการแสดงผลงานด้วยการยืนยันที่จะให้มีการขนส่งเต็มยานพาหนะ (Full Truck Load: TL) ซึ่งค่าระวางต่อหน่วยต่ำแต่ก็จะทำให้ต้นทุนสินค้าคงคลังสูง

แนวคิดการพิจารณาระหว่างได้กับเสีย (Trade-Offs Concept)

แนวคิดนี้กล่าวถึงการพิจารณาหาจุดสมดุลระหว่างได้กับเสีย (Trade-Offs) ที่จะทำให้ต้นทุนรวมโลจิสติกส์ต่ำที่สุด โดยมองว่ากิจกรรมโลจิสติกส์มีปฏิสัมพันธ์กัน นโยบายของฝ่ายหนึ่งจะมีผลกระทบกับอีกฝ่ายหรือหลายฝ่าย เมื่อฝ่ายหนึ่งมีนโยบายลดต้นทุนจะมีผลให้ต้นทุนกิจกรรมโลจิสติกส์ของอีกฝ่ายหรือหลายฝ่ายสูงขึ้น

กล่าวโดยสรุป แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์เป็นการเชื่อมโยงกิจกรรมด้านห่วงโซ่อุปทานที่เกิดจากแนวคิดเชิงระบบ เป็นวิธีการจัดการที่ทำให้เข้าใจความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและปฏิสัมพันธ์ที่มีต่อกัน รวมถึงแนวคิดเชิงต้นทุนซึ่งเป็นการประเมินกิจกรรมโลจิสติกส์โดยใช้ต้นทุนรวมเป็นตัววัด และแนวคิดการพิจารณาหาจุดสมดุลระหว่างได้กับเสีย ที่จะทำให้ต้นทุนรวมโลจิสติกส์ต่ำที่สุด

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้ มุ่งศึกษาสถานการณ์ และการพัฒนารูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

ขอบเขตด้านประชากร



การวิจัยเรื่อง การพัฒนารูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้เกี่ยวข้องหลัก ได้แก่

1)บุคคลในระดับนโยบาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด ข้าราชการส่วนภูมิภาค บุคคลในระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 5 คน 2) นักวิชาการ จำนวน 5 คน 3) ภาคประชาชน ตำบลละ 10 คน รวม 3 ตำบล รวมจำนวนทั้งสิ้น 30 คน 4) ภาคธุรกิจคือ ผู้จัดส่งสินค้า ผู้ผลิต ลูกค้า จำนวน 30 คน

ขอบเขตด้านระยะเวลา

การวิจัยครั้งนี้ เริ่มทำการวิจัย ตั้งแต่ วันที่ 15 มกราคม 2563 – 15 กรกฎาคม 2564

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้มีวิธีการศึกษาวิจัยดังนี้

1. การค้นคว้า และวิเคราะห์จากเอกสาร (Documentary Analysis)

เอกสารชั้นต้น ได้แก่ หนังสือรายงาน เอกสารสรุปประชุมสัมมนา รายงานสถิติ ของหน่วยงานราชการ เอกสารชั้นรอง ได้แก่ บทความ รายงานวิจัย วารสาร หนังสือพิมพ์ เอกสารประเภท เทป วิทยู

2. การสัมภาษณ์เชิงลึก (in-depth interview) ทำการสัมภาษณ์ โดยมีแบบสัมภาษณ์ ลักษณะกึ่งโครงสร้าง เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบไปด้วย 1) บุคคลในระดับนโยบาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้าราชการส่วนภูมิภาค บุคคลในระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่กรมศุลกากร 2) นักวิชาการ 3) ภาคประชาชน 4) ภาคธุรกิจคือ ผู้จัดส่งสินค้า ผู้ผลิต ลูกค้า

3 การสนทนากลุ่ม (group interview) โดยทำการสัมภาษณ์กลุ่ม โดยมีแบบสัมภาษณ์ ลักษณะแบบกึ่งโครงสร้าง กับผู้ที่เกี่ยวข้องประกอบไปด้วย 1) บุคคลในระดับนโยบาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด ข้าราชการส่วนภูมิภาค บุคคลในระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 2) นักวิชาการ 3) ภาคประชาชน 4) ภาคธุรกิจคือ ผู้จัดส่งสินค้า ผู้ผลิต ลูกค้า



4. จัดเวทีสาธารณะเพื่อสรุปบทเรียนความรู้จากงานวิจัยและรับฟังความคิดเห็น และนำไปสู่การพัฒนาเป็นร่างรูปแบบการจัดการด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

ผลการวิจัย

1.สถานการณ์โลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

จากการศึกษาสถานการณ์โลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว พบว่า **ด้านการมูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาสูงขึ้น** โดยจังหวัดสระแก้ว ถือเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานมากกว่าพื้นที่อื่นๆ รวมทั้งฐานการผลิตอุตสาหกรรมและการค้าที่รองรับเป็นอย่างดีจากการค้าชายแดน (Border Trade) มีสัดส่วนการเติบโตด้านการค้าสูงเกือบ 28% ของมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมด จึงถือได้ว่ามีความพร้อมในการจัดตั้งเป็น SEZ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานจากกัมพูชาเป็นหลักที่สามารถเข้าสู่ตลาดแรงงานภาคอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม และโรงงานแปรรูปสินค้าเกษตรตามแนวชายแดน จะเห็นจากมูลค่าสูงเพิ่มขึ้นแม้สถานการณ์โควิด-19 ที่เกิดขึ้นใน ปี 2563 ก็ตามแต่มูลค่าการค้าในการส่งออกและนำเข้า ในช่วง 2 เดือนแรกของปีงบประมาณ 2564 (ตุลาคม-พฤศจิกายน 2563) มีมูลค่าส่งออกและนำเข้า จำนวน 12,482.392 ล้านบาท ซึ่งสินค้าส่งออกของไทย ใน 5 อันดับแรกได้แก่ รถชุดดินตะขาบ มูลค่า 1,610 ล้านบาท รถยนต์ มูลค่า 1,160 ล้านบาท อะไหล่รถจักรยานยนต์ มูลค่า 715 ล้านบาท เครื่องยนต์จักรยานยนต์ มูลค่า 610 ล้านบาท และ เครื่องดื่มชนิดไม่อัดลม มูลค่า 574 ล้านบาท จึงเห็นได้ว่าสถานการณ์การค้าชายแดนไทย-กัมพูชาจึงมีทิศทางเป็นแนวโน้มที่สูงขึ้นและเป็นโอกาสของการลงทุนของไทย

สถานการณ์ด้านภาคธุรกิจกับการลงทุนและโลจิสติกส์เขตเศรษฐกิจสระแก้ว มีการลงทุนในการสร้างนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดสระแก้ว และมีบริษัทเข้ามาลงทุนแล้ว 2 บริษัท เพื่อคัดแยกสินค้าจำพวกเสื้อผ้ามือสองทั้งนำเข้าและ ส่งออก โดยนิคมอุตสาหกรรมสระแก้ว มีขนาดจำนวนพื้นที่ทั้งหมด 660 ไร่ 2 งาน 23 ตารางวา มีพื้นที่ระบบสาธารณูปโภค จำนวน 163 ไร่ มีพื้นที่สีเขียว จำนวน 64 ไร่ และพื้นที่ประกอบธุรกิจ/อุตสาหกรรมจำนวน 433 ไร่ โดยการสร้างนิคมอุตสาหกรรมเป็นเป็นแหล่งดึงดูดการลงทุนให้นักธุรกิจและนักลงทุนเข้ามาทำธุรกิจในพื้นที่ แต่อย่างไรก็ตามยังติดปัญหาของผังเมืองให้เป็นพื้นที่เขตอุตสาหกรรมน้อยอีกทั้งปัญหาของที่ดินยังเป็นลักษณะการเช่าที่มีราคาสูง นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรื่องของการขัดแย้งของคนในพื้นที่ที่มีการคัดค้านการตั้งโรงงานที่ก่อให้เกิดมลพิษและอาจส่งผลกระทบต่อชุมชน อีกทั้งยังไปขัดหรือไม่สอดคล้องกับทางการใช้



แผนพัฒนายุทธศาสตร์ของจังหวัดสระแก้ว ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 คือ เพิ่มประสิทธิภาพระบบโครงสร้างพื้นฐาน การส่งเสริมการค้า การลงทุน พัฒนาเศรษฐกิจ การบริหารจัดการด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว และในกลยุทธ์ที่ 7 เตรียมการรองรับการตั้งนิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วให้เป็นอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ ซึ่งตรงนี้เองที่ชี้ให้เห็นว่าแนวทางให้มีการตั้งนิคมอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ

ศักยภาพทางการค้าของจังหวัดสระแก้วกับประเทศกัมพูชา จังหวัดสระแก้วมีพื้นที่ติดกับกัมพูชา ด้านทิศตะวันออกติดกับราชอาณาจักรกัมพูชา เป็นระยะทาง 165 กิโลเมตร ใน 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอตาพระยา โคกสูง อรัญประเทศ และคลองหาด ดังนั้น ท่าเลที่ตั้งของจังหวัดสระแก้วจึงมีสภาพในทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมแก่การเป็นประตูสู่ภูมิภาคอื่นของประเทศไทย โดยเฉพาะในการเป็นประตูสู่อินโดจีน โดยมีจุดผ่านแดนที่สำคัญ 4 จุด คือ จุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง และจุดผ่อนปรนการค้า 3 แห่ง รวมทั้งมีตลาดโรงเกลือหรือตลาดคลองแดนบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศเป็นแหล่งจำหน่ายสินค้ามือสองที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาค ที่สามารถสร้างรายได้ให้แก่ประเทศได้ปีละหลายพันล้านบาท และมีการเขตจังหวัดบันเตียเมียนเจย โดยจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกจะติดกับอำเภอปอยเปต ประเทศกัมพูชา ซึ่งเป็นเขตปกครองพิเศษ จึงทำให้เกิดมูลค่าการค้าขายเป็นจำนวนมาก ถึงแม้ว่าสถานการณ์โควิดทำให้การค้าขายชายแดนเจียบเหงาเพราะผู้คนไม่สามารถข้ามแดนได้ จะเห็นได้ชัดเจนว่าบริเวณตลาดโรงเกลือที่มีร้านค้าปิดลงจำนวนมาก

ศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งโลจิสติกส์ กับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัด สระแก้ว โครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งโลจิสติกส์เป็นส่วนสำคัญของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว อีกทั้งภาคธุรกิจ บริษัทต่าง ๆ และนักลงทุนจะให้ความสำคัญของโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบขนส่งที่จะช่วยให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสินค้า และก่อให้เกิดการลดต้นทุนการผลิตในระบบโลจิสติกส์ได้อีกด้วย สำหรับสินค้าไทยที่ส่งออกสินค้า โดยมีหน่วยงานรัฐไม่ว่าจะเป็นกรมทางหลวง ทางหลวงชนบท และการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับระบบขนส่งโลจิสติกส์ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 33-ด่านผ่านแดนบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ที่มีระยะทาง 15.425 กม. การพัฒนาทางหลวงหมายเลข 3646 ถนนบ้านหนองเอี่ยน-สตึงบต อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว เป็นถนนเส้นทางตัดใหม่เพื่อรองรับจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่ บริเวณบ้านหนองเอี่ยน ต.ท่าข้าม อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ตรงกับบ้านสตึงบต ต.ปอยเปต อ.โอโฉรว จ.บันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา ที่มีระยะทาง 25.211 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 33 – ทางหลวงหมายเลข 3366 – สะพานข้ามคลองพรมโหด – บ้านหนองเอี่ยน ต.ท่าข้าม อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ไปยัง บ้านสตึงบต ต.ปอยเปต อ.โอโฉรว จ.บันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา นอกจากนี้มี



โครงการก่อสร้างสะพานหนองเอี่ยน-สตึงบตเพื่อเป็นสะพานมิตรภาพไทยกัมพูชา ซึ่งเป็นเส้นทางด่านศุลกากรบ้านหนองเอี่ยน-สตึงบตที่กำลังดำเนินการ

2. รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลและนำไปสู่การพัฒนาารูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ประกอบไปด้วย 5 ประเด็นสำคัญ ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศกับการจัดการโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน และการสร้างเครือข่ายหนุนเสริม



ประเด็นด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน มีประเด็นสำคัญคือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่หน่วยงานภาครัฐเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ เพราะจะช่วยลดต้นทุนการผลิตและเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการในการขนส่งสินค้าของบริษัทและนักลงทุน โดยเฉพาะการให้น้ำหนักความสำคัญของระบบขนส่งทางถนน หากยังมีการพัฒนาและขยายถนนให้สะดวกสบายยิ่งขึ้นจะทำให้ระบบโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทานของพื้นที่เศรษฐกิจจังหวัดสระแก้ว และระบบขนส่ง รองลงมาคือระบบขนส่งทางราง หรือขนส่งทางรถไฟ ซึ่งหากในอนาคตรัฐสามารถพัฒนาระบบรางรถไฟเป็นรางคู่ และสามารถเจรจาการเดินทางเชื่อมต่อไปยังกัมพูชาได้สมบูรณ์ ในอนาคตข้างหน้าระบบการขนส่งโลจิสติกส์จะเป็นพลังสำคัญมากกว่าการขนส่งทางถนน เพราะมีความรวดเร็ว ตรงเวลา ขนส่งสินค้าในปริมาณที่มาก ปลอดภัยลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งได้ และทำให้เกิดประสิทธิภาพการขนส่งในระบบขนส่งโลจิสติกส์อันจะส่งผลต่อการลดต้นทุนการผลิตไปได้อย่างมาก นอกจากระบบขนส่งที่เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้ว ยังมีการพัฒนาโครงสร้างที่สำคัญ คือ การพัฒนาจุดผ่านแดนถาวร ที่จะเป็นการสร้างความสะดวก และขยายการลงทุน ซึ่งในปัจจุบันการส่งออกสินค้าเน้นไปที่จุดผ่านแดนคลองลึก แต่เมื่อรัฐบาลให้ความสำคัญในการพัฒนาจุดผ่านแดนเพิ่มขึ้นไม่ว่าจะเป็นจุดผ่านแดนป่าไร่ และจุดผ่านแดนบ้านหนองเอี่ยน-สตึงบง ยิ่งจะทำให้เกิดความสะดวกทางการค้า และยังเป็นการลดต้นทุนระบบขนส่งโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานได้อย่างมากมาย

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาในรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน เพราะจากการเก็บข้อมูลทั้งการสัมภาษณ์กลุ่มและสัมภาษณ์เชิงลึกโดยส่วนใหญ่เห็นด้วยว่า การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นเรื่องสำคัญไม่ว่าจะเป็น พิธีการศุลกากร การตรวจค้นเข้าเมือง ควรต้องมีความรวดเร็ว เพื่อเป็นการสร้างความมั่นใจต่อนักลงทุนในการเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ประเด็นที่มีความเห็นพ้อง คือ เรื่องพิธีการศุลกากร เป็นความสำคัญยิ่งสำหรับการส่งออกสินค้าและนำเข้าสินค้า เพราะพิธีการศุลกากร เป็นขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อการส่งออกสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร หรือนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ให้ถูกต้องครบถ้วน โดยเฉพาะการพัฒนา ระบบ E-customs e-Payment ระบบ EDI เพื่อลดขั้นตอนการดำเนินการนำเข้า ส่งออกสินค้า

การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน การพัฒนาบุคลากรด้านจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว มีความสำคัญและจำเป็น เนื่องจากการจังหวัดสระแก้วเพิ่งได้รับการจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ จึงเป็นเรื่องใหม่ของทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการ ซึ่งส่วนใหญ่มีความเห็นตรงกันว่า บุคลากรส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ ความเข้าใจ ในประเด็นเรื่องการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ และในประเด็นสำคัญ ยังขาดความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญในสายงานที่เกี่ยวข้องกับระบบ



โลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน การพัฒนาความรู้และทักษะเป็นเรื่องสำคัญทั้งผู้ประกอบการ เจ้าหน้าที่ของรัฐ และเห็นตรงว่า หากมีการขับเคลื่อนโลจิสติกส์ให้เข้มแข็ง เกิดประสิทธิภาพขององค์กร ภาคเอกชน บริษัทต้อง
ควรพัฒนาความรู้ เช่น ความรู้การจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) การจัดการขนส่ง (Transport Management) การจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management) การจัดการจัดซื้อ (Purchasing Management) การจัดการวัสดุ (Materials Management) เป็นต้น เพื่อให้เกิดความสามารถในการดำเนิน
ธุรกิจได้ ในส่วนภาครัฐยังต้องฝึกเจ้าหน้าที่ของรัฐทักษะในการให้บริการ การรู้จักใช้เครื่องมือในการบริการต่าง
ๆ เป็นต้น

ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศกับการจัดการโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นส่วนหนึ่งของรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน เป็นส่วนสำคัญของการพัฒนาควบคู่ไปในระดับบริษัทหรือองค์กรในระดับอุตสาหกรรมหรือธุรกิจ จากการสัมภาษณ์กลุ่มทั้งภาคธุรกิจและเจ้าหน้าที่รัฐ พบว่า มีความเห็นร่วมกันว่าระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นเรื่องสำคัญอย่างมากในยุคปัจจุบัน ที่เป็นสังคมดิจิทัลที่มีการเชื่อมโยงทางระบบอินเทอร์เน็ตและการสารสนเทศโดยเฉพาะการมีฐานข้อมูลขนาดใหญ่หรือที่เรียกว่า Big Data ที่มีคลังข้อมูลเชื่อมโยงกันทั้งประเทศและเชื่อมโยงโลก ซึ่งหากภาคเอกชน องค์กร บริษัท และหน่วยงานภาครัฐไม่ได้เร่งพัฒนาและให้ความสำคัญจะทำให้ไม่สามารถแข่งขันทางการค้าและสร้างความได้เปรียบได้ โดยเฉพาะการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศในการรองรับโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว โดยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการนำไปใช้ในภาครัฐและเอกชนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว ได้แก่ ระบบอีดีไอ EDIระบบอาร์เอฟไอดี (RFID) ระบบระบบจีพีเอส (GPS) ปฏิบัติการซอฟต์แวร์สำหรับงานโลจิสติกส์ หรือที่เรียกว่า “Logistics Management Suits” ระบบ WMS (Warehouse Management System) และระบบปฏิบัติการที่ใช้ในงานด้านการจัดการขนส่ง หรือระบบ TMS

การสร้างเครือข่ายหนุนเสริม ความสำคัญของการสร้างเครือข่ายที่จะประกอบไปด้วยภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชน หากได้รับความร่วมมือจะทำให้เกิดพลังในการพัฒนาที่ยั่งยืน ที่สำคัญภาครัฐจากส่วนกลางจะต้องให้ความสำคัญในการกระจายอำนาจให้หน่วยงานจังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้อำนาจหน้าที่ และงบประมาณที่สามารถเข้าไปร่วมในการพัฒนาได้อย่างมีส่วนร่วม รัฐหรือหน่วยงานส่วนกลางจะต้องทบทวนบทบาทที่ให้ประชาชนมีส่วนร่วม สร้างความรู้ความเข้าใจ ต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ อีกทั้งต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในการอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่งโลจิสติกส์ กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่ยังเป็นอุปสรรค โดยให้เอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา ซึ่งการเป็นเครือข่ายรวมกันเช่นนี้จะทำให้อนาคตของการพัฒนาโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน



สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สถานการณ์โลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว จะพบว่า 1) สถานการณ์ด้านการมูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาสูงขึ้น 2) สถานการณ์ด้านภาคธุรกิจกับการลงทุนและโลจิสติกส์เขตเศรษฐกิจสระแก้ว 3) ศักยภาพทางการค้าของจังหวัดสระแก้วกับประเทศกัมพูชา 4) ศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งโลจิสติกส์ กับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ประเด็นสถานการณ์เหล่านี้ชี้ให้เห็นชัดเจนว่าจังหวัดสระแก้วมีศักยภาพอย่างมากในภูมิศาสตร์ที่ตั้งที่มีความเหมาะสมกับการเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ เพราะด้วยปริมาณทางการค้าที่มีจำนวนมากระหว่างไทย-กัมพูชามาเป็นเวลานาน และด้วยระยะทางจากกรุงเทพมหานครมายังชายแดนจังหวัดสระแก้วที่ผ่านพรมแดนถาวรคลองลึก มีระยะทางไม่เกิน 300 กิโลเมตร ถือว่าเป็นระยะทางที่ไม่ไกลเกินไป ระบบโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งทางถนนที่ดีเป็นส่วนสำคัญในการขนส่งที่ใช้เวลาไม่นานจะช่วยให้การลดต้นทุนขนส่งและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งแน่นอนว่า รัฐบาลและหน่วยงานกลางที่เกี่ยวข้องจึงมุ่งมั่นในการเลือกการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเป็นอันดับต้น เพราะประเทศไทยเป็นประเทศที่มีการใช้ถนนเป็นหลักในการขนส่ง นอกจากนี้ในระบบรางกำลังเป็นวาระของชาติที่รัฐบาลที่มุ่งในการพัฒนาเพื่อจะเป็นระบบหลักในอนาคตของการขนส่งโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน อันจะส่งผลต่อการลดต้นทุนและสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ทำให้เกิดศักยภาพทางการค้าระหว่างชายแดนสูงมากขึ้น โดยเฉพาะอำเภออรัญประเทศ ในส่วนของการลงทุนในพื้นที่เขตนิคมอุตสาหกรรมเริ่มมีบริษัทและนักลงทุนเข้ามาลงทุนเพิ่มมากขึ้น บ่งบอกถึงศักยภาพของจังหวัดสระแก้ว และยังมีพื้นที่ติดกับอำเภอปายเปตก็มีลักษณะของการค้าการลงทุนที่นับวันมีปริมาณที่สูงยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ตามสถานการณ์โควิด ก็เป็นปัจจัยหนึ่งในจำนวนผู้คนที่เดินทางผ่านแดนมีจำนวนน้อยลงส่งผลให้การค้าบริเวณตลาดโรงเกลือลดน้อยลง แต่ในส่วนของการส่งออกของสินค้าไทยไม่ได้รับผลกระทบเพราะปริมาณของการส่งออกสินค้าเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งประเด็นสถานการณ์ของโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้ว ได้สอดคล้องกับแนวคิด ดำรง แสงทวีเลิศ และนันทิกา ทั้งสุพานิช (2545, หน้า 42) ที่มองว่า “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” ว่าเป็นสิ่งที่รู้จักของคนไทยมานานพอสมควร สิ่งที่เรียกว่าพิเศษในที่นี้จะหมายถึงการได้รับสิทธิพิเศษทางด้านต่างๆ ที่เอื้อต่อการลงทุน ไม่ว่าจะเป็นสิทธิพิเศษทางภาษีอากร การส่งเสริมการลงทุน ความพร้อมของปัจจัยการผลิต การอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกรรมและบริการพื้นฐานต่างๆ ตั้งแต่ระบบขนส่ง ไฟฟ้า ประปา ฯลฯ และจะมีคำเรียกเฉพาะที่แตกต่างกันออกไป เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) เขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก (Export Processing Zone) คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และยังสอดคล้องกับแนวคิดของสุนัธรูยี น้อยโสภาน (2559) ได้ศึกษาวัตถุประสงค์หลักของการ



จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน พบว่า การส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีการขยายการลงทุน เพื่อเพิ่มมูลค่าทางการค้าและการบริการของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 4 ประเทศ โดยมีเป้าหมายในการเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากอุปสงค์ของประชาชนในประเทศเพื่อนบ้านรวมทั้งนักท่องเที่ยวมาเป็นตัวกระตุ้นภาคการผลิต การค้า และการบริการ เพื่อให้ท้องถิ่นเกิดการพัฒนาเพิ่มการจ้างงานและขยายการเติบโตทางเศรษฐกิจสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในบริเวณนั้นให้ดีขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ยังมีเป้าหมายเพื่อลดปัญหาแรงงานต่างด้าวลักลอบเข้ามาทำงานในเมืองหลวงและเขตปริมณฑล รวมทั้งขจัดปัญหาการนำเข้าสินค้าผิดกฎหมายจากประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้เครื่องมือทางภาษีและไม่ใช่ว่าจะสนับสนุนการค้าการลงทุนสำหรับผู้ประกอบการไทยและต่างชาติ ทั้งนี้ประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนยังเป็นกลไกสำคัญที่จะทำให้การค้าชายแดนระหว่างประเทศก้าวข้ามอุปสรรคต่าง ๆ ที่เคยเกิดขึ้นในอดีตระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้เป็นอย่างดี เนื่องจากภาครัฐมีนโยบายผ่อนคลायกฎระเบียบต่าง ๆ รวมทั้งการสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ร่วมกันพัฒนาระบบการให้บริการต่าง ๆ ระหว่างประเทศให้เกิดความสอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ทำให้การค้าการลงทุนมีความสะดวกรวดเร็ว ลดความซับซ้อนในเรื่องการผ่านพิธีการศุลกากร

สำหรับการพัฒนารูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ที่มีส่วนประกอบของประเด็นรูปแบบ ดังนี้ 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 2) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า 3) การพัฒนาศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน 4) ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศกับการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และ 5) การสร้างเครือข่ายหนุนเสริม ในประเด็นรูปแบบดังกล่าวนี้ มีประเด็นที่สอดคล้องกับงานวิจัยของ วงศกร ขจรเดชไพศาลกุล (2559) การศึกษาการลดต้นทุนขนส่งน้ำแข็ง กรณีศึกษาโรงงานน้ำแข็ง ABC จังหวัดน่าน มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอวิธีการวางแผนการทำงานและการจัดการตารางการเดินรถให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นในรูปแบบการจัด Routing เพื่อลดระยะเวลาในการส่งสินค้า ลดจำนวนรถขนส่งที่ใช้ในแต่ละวัน และลดต้นทุนการขนส่ง โดยนำวิธีการค้นหาคำตอบแบบวิธี Saving Algorithm มาใช้เพื่อกำหนดเงื่อนไขการส่งสินค้าผ่านโปรแกรม VRP Solver โดยใช้ระยะเวลา การส่งสินค้า ความสามารถในการบรรทุก และระยะเวลาในการโหลดสินค้าแต่ละจุด Service time เพื่อหาค่าเวลาและปริมาณการใส่สินค้าในรถขนส่งแต่ละคันที่เหมาะสมที่สุด จากการศึกษาพบว่าวิธี Saving Algorithm สามารถลดจำนวนระยะเวลาในการขนส่งได้ ถึงร้อยละ 50 ขณะที่ต้นทุนน้ำมันลดลง อย่างไรก็ตามยังได้สอดคล้องกับสิริวิชา สิทธิชัย (2551) ได้ศึกษาถึงวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษว่าเป็นการสร้างแรงจูงใจให้มีการลงทุนภายในประเทศโดยมีรูปแบบการบริหารและให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยมีกฎเกณฑ์แตกต่างไปจากกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับปกติ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ด้วยการ



พัฒนาพื้นที่ให้เป็นประตูการค้าในฐานการผลิต และระบายสินค้าของนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ โดยอาศัย วัตถุดิบและแรงงานจากพื้นที่โดยรอบทั้งภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน ผ่อนคลายกฎระเบียบที่กีด ขวางทางการค้าการลงทุนระหว่างประเทศและปรับปรุงกฎหมายนโยบายการสนับสนุนการลงทุนในประเทศ ทั้ง ด้านสิทธิประโยชน์ จัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) การผ่อนปรนใช้แรงงานต่างด้าว และการ ทำธุรกรรมเงินตราต่างประเทศส่งเสริมชุมชนในฐานรากให้มีสภาพความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น จากการเพิ่มปริมาณ การค้า การลงทุน การผลิต โดยเฉพาะการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมชนบท และวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม เข้าสู่ตลาดระดับภาคและประเทศ นำไปสู่การจ้างงานลดปัญหาการว่างงาน เพิ่มรายได้และการปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคต่างๆ จะช่วยให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตสภาพแวดล้อมชุมชนดีขึ้น นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับ ประจวบ กล่อมจิตร (2556, หน้า 21) ปัจจุบันการจัดการด้านโลจิสติกส์และโซ่อุป ทานได้รับแรงจูงใจจากขีดความสามารถในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ ทำให้เชื่อมโยง ประสานงานกับสมาชิกใน โซ่อุปทานเดียวกัน เพื่อสร้างโอกาสในการทำงานให้รวดเร็วขึ้น ลดแรงงานและกระดาษในกระบวนการทำงาน ซึ่งผู้ เชี่ยวชาญนิยมใช้การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสมัยใหม่แทนการจัดการสินค้าคงคลัง โดยเป้าหมายเพียงเพื่อ ลดปริมาณสินค้าคงคลังให้ต่ำที่สุด ซึ่งในแนวคิดนี้สอดคล้องในงานวิจัยในประเด็น

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.นโยบายของการการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ พิเศษ ในระดับส่วนกลางและส่วนภูมิภาคมีความชัดเจน แต่รัฐบาลส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจให้กับฝ่ายบริหาร ส่วนท้องถิ่นในประเด็นโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว เพื่อให้ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถออกนโยบาย และกำหนดเป็นพัฒนาท้องถิ่นที่ตรงประเด็นมากขึ้นในการ พัฒนาประเด็นโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว

2.รัฐบาลควรกระจายอำนาจบทบาทหน้าที่และงบประมาณเพิ่มขึ้นให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ สามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้ว

3.รัฐบาลควรขยายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษครอบคลุมพื้นที่เขตเทศบาลเมืองอรัญประเทศ เพื่อเป็นการ เพิ่มศักยภาพเศรษฐกิจในเมือง และสร้างการมีส่วนร่วมขององค์กรภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนเพิ่มมากขึ้น

2 ข้อเสนอแนะการวิจัยในครั้งต่อไป



1. ควรศึกษาศักยภาพองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับการมีส่วนร่วมในการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว
2. ควรศึกษารูปแบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว
3. ควรศึกษาการสร้างการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว
4. ควรศึกษาศักยภาพแรงงานไทย-ต่างด้าวในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้ว
5. ควรศึกษาการศักยภาพและโอกาสการขนส่งทางรางในการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน

องค์ความรู้ใหม่ที่ได้จากการวิจัย

งานวิจัยนี้ได้พบองค์ความรู้ใหม่พบว่าแม้สถานการณ์โควิดจะกระทบต่อพื้นที่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อย่างเช่น ตลาดโรงเกลือ ที่เป็นแหล่งการค้า และการท่องเที่ยว แต่พบว่ามูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านด่านในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งนี้ยังแนวโน้มในการส่งออกสูงขึ้นสวนทางการสถานการณ์เศรษฐกิจในช่วงเกิดโรคระบาด ในขณะที่กระบวนการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในพื้นที่ต้องมีการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องการเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษไม่ว่าจะเป็นลดขั้นตอนในด้านศุลกากร การอำนวยความสะดวกทางการค้า และระบบการขนส่งที่ต้องมุ่งพัฒนาระบบราง ซึ่งหากที่จริงในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนอรัญประเทศเป็นพื้นที่ชายแดนที่ใกล้กับกรุงเทพ และมีระบบรางอยู่แล้วหากพัฒนาระบบรางให้สมบูรณ์แบบจะช่วยลดต้นทุนทางการขนส่งในระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานได้อย่างมาก

นอกจากนี้ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษควรต้องมีการขยายพื้นที่ให้ครอบคลุมกับในเขตเทศบาลเมืองอรัญประเทศ ซึ่งในปัจจุบันเขตเทศบาลอรัญประเทศไม่ได้อยู่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ หากที่จริงเขตเทศบาลเมืองอรัญประเทศถือว่าเป็นเขตการค้าชายที่มีมูลค่าสูงหากได้รับการจัดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษจะยิ่งส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสระแก้วได้มากยิ่งขึ้น



เอกสารอ้างอิง

คมสัน โสมณวัตร (2557). เอกสารประกอบการเรียนการสอนรายวิชา LOG2401 (การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน). กรุงเทพฯ: วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.

ดำรง แสงทวีเลิศ และนันธิกา ทังสุพานิช. (2545). เขตเศรษฐกิจพิเศษ: แนวคิดใหม่ในการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ. วารสารเศรษฐกิจและสังคม, มีนาคม-เมษายน, หน้า42-43.

นันทพร เมธาคณวุฒิ. (2559). การศึกษาวิจัยความต้องการแรงงานใน 5 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ใน 5 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2560 - 2564)เพื่อรองรับประชาคมอาเซียน. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.

ประจวบ กล่อมจิตร. (2556). โลจิสติกส์-โซ่อุปทาน : การออกและจัดการเบื้องต้น. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563). เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน.

สืบค้นจาก https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=5193

สิริวิชา สิทธิชัย. (2551). สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อประโยชน์ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, คณะนิติศาสตร์.

สุนัธรวิทย์ น้อยโสภณ. (2559). เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน: กลไกก้าวข้ามอุปสรรคทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ. วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี, ตุลาคม-ธันวาคม, หน้า87-79.

