

แนวทางเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
ในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งในจังหวัดขอนแก่น*
APPROACHES TO STRENGTHENING COLLABORATION BETWEEN GOVERNMENT
AGENCIES AND LOCAL ADMINISTRATIVE ORGANIZATIONS TO ENHANCE THE
COMPETITIVENESS OF TRANSPORTATION BUSINESSES IN KHON KAEN PROVINCE

เนตรชยา เรืองฤทธิ์*, ปานปิ่น รonghanam

Netchaya Rueangrit*, Panpun Ronghanam

วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น ขอนแก่น ประเทศไทย

College of Local Administration, Khon Kaen University, Khon Kaen, Thailand

Corresponding author E-mail: Netchaya.r@kkumail.com

Tel: 086-264-4988

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบทบาทและรูปแบบความร่วมมือของภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ศึกษาอุปสรรคและข้อจำกัด และเสนอแนวทางเสริมสร้างความร่วมมือเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งเจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส ในจังหวัดขอนแก่น ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเอกสาร โดยรวบรวมข้อมูลทฤษฎีจากกฎหมาย นโยบาย แผนพัฒนา รายงานและข้อมูลสถิติของหน่วยงานรัฐ เอกสารเผยแพร่ต่อสาธารณะของบริษัท และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง คัดเลือกเอกสารตามความเกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์และความน่าเชื่อถือของแหล่งที่มา โดยให้ความสำคัญกับเอกสารที่เผยแพร่ในช่วง พ.ศ. 2561 - 2569 และใช้กฎหมาย แนวคิด และทฤษฎีก่อนช่วงเวลาดังกล่าวเมื่อเกี่ยวข้องกับกรอบการวิเคราะห์ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยการวิเคราะห์เนื้อหาเชิงคุณภาพ และการวิเคราะห์เชิงประเด็น ผลการวิเคราะห์เอกสารพบว่า ภาครัฐมีบทบาทด้านนโยบายและโครงสร้างพื้นฐาน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทด้านถนน การจราจร การจัดการพื้นที่ และการส่งเสริมผู้ประกอบการ ส่วนบริษัทขนส่งมีบทบาทด้านบริการและระบบปฏิบัติการ อย่างไรก็ตาม เอกสารที่ศึกษายังไม่แสดงหลักฐานเพียงพอของกลไกความร่วมมือเฉพาะระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับเจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส ในจังหวัดขอนแก่น อย่างเป็นระบบ ประเด็นข้อจำกัดที่สังเคราะห์ได้ ได้แก่ ต้นทุนและการแข่งขันด้านราคา โครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่ให้บริการ คุณภาพและความน่าเชื่อถือของบริการ และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน แนวทางที่เสนอประกอบด้วย การจัดตั้งกลไกประสานงานระดับพื้นที่ การพัฒนาจุดรวบรวมพัสดุดระดับชุมชน การพัฒนาผู้ประกอบการและยกระดับคุณภาพบริการ และการพัฒนาฐานข้อมูลกับตัวชี้วัดร่วม ทั้งนี้ ข้อเสนอเป็นผลจากการสังเคราะห์เอกสาร ซึ่งควรนำไปทดลองและประเมินผลในพื้นที่จริง เนื่องจากข้อมูลสาธารณะยังไม่เพียงพอสำหรับยืนยันต้นทุน ประสิทธิภาพ และระดับปัญหาคุณภาพบริการของบริษัทในจังหวัดขอนแก่นโดยตรง

คำสำคัญ: เจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส, แนวทาง, ความสามารถในการแข่งขัน, ธุรกิจขนส่งพัสดุ, ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น



Abstract

This study aimed to examine the roles and forms of collaboration between government agencies and local administrative organizations, identify obstacles and limitations, and propose guidelines for strengthening collaboration to enhance the competitiveness of J&T Express in Khon Kaen Province. The study used documentary research, drawing on secondary data from laws, policies, development plans, government reports and statistics, publicly available company documents, and relevant research. Documents were selected for their relevance to the research objectives and the credibility of their sources, with emphasis on publications from 2018 to 2026. Earlier laws, concepts, and theories were included when relevant to the analytical framework. Data were analyzed using qualitative content analysis and thematic analysis. The document analysis indicated that government agencies provide policy direction and infrastructure, local administrative organizations manage roads, traffic, local spaces, and entrepreneur support, while transport companies provide services and operational systems. However, the documents reviewed did not provide sufficient evidence of a systematic collaboration mechanism specifically linking local administrative organizations and J&T Express in Khon Kaen Province. The constraints synthesized from the documents concerned costs and price competition, infrastructure and service areas, service quality and reliability, and interagency data integration. Four guidelines were proposed: establishing a local coordination mechanism, developing community parcel collection points, supporting entrepreneurs and improving service quality, and developing shared databases and joint performance indicators. These proposals are based on documentary synthesis and require field trials and evaluation. Publicly available data remain insufficient to directly verify the company's costs, operational performance, and the extent of service quality problems in Khon Kaen Province.

Keywords: J&T Express, Approach, Competitiveness, Parcel Transportation Business, Cooperation Between Government Agencies and Local Administrative Organizations

บทนำ

การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีดิจิทัลและพฤติกรรมผู้บริโภคส่งผลให้การซื้อขายสินค้าเปลี่ยนไปสู่ช่องทางออนไลน์มากขึ้น ทำให้ธุรกิจขนส่งพัสดุมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงผู้ขายและผู้ซื้อ รวมถึงสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ให้มีความรวดเร็ว สะดวก และตรวจสอบสถานะได้ โดยการเติบโตของพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทยส่งผลให้ความต้องการใช้บริการขนส่งพัสดุเพิ่มขึ้น (สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์, 2567) ทั้งนี้ ความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งไม่ได้ขึ้นอยู่กับราคาเพียงอย่างเดียว แต่ยังเกี่ยวข้องกับความรวดเร็ว ความถูกต้อง ความปลอดภัย ระบบติดตามสถานะ และคุณภาพบริการ ซึ่งส่งผลต่อการเลือกใช้บริการของผู้บริโภค (นันท์นภัส สุดแดน, 2565); (ณัฐวดี หนูรักและคณะ, 2568) รวมถึงความพึงพอใจต่อการใช้บริการของบริษัทเจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส (อิตีสุดา จันทรอ่อน, 2568)

เจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส หรือ J&T Express เป็นผู้ให้บริการขนส่งพัสดุที่ต้องเผชิญกับการแข่งขันที่สูงขึ้น โดยความสามารถในการแข่งขันสัมพันธ์กับทั้งศักยภาพภายในองค์กรและปัจจัยด้านพื้นที่ เช่น เส้นทาง โครงสร้างพื้นฐาน และจุดรับ-ส่งสินค้า จังหวัดขอนแก่นเป็นพื้นที่สำคัญด้านเศรษฐกิจ การค้า การศึกษา และคมนาคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและโลจิสติกส์ โดยแผนพัฒนาจังหวัด

ขอนแก่น พ.ศ. 2566 - 2570 ให้ความสำคัญกับเศรษฐกิจฐานราก นวัตกรรม โครงสร้างพื้นฐาน และระบบคมนาคม (จังหวัดขอนแก่น, 2568) ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่มุ่งเพิ่มประสิทธิภาพ ลดต้นทุน และสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2566) (ณอร์ แสงชนินทร์ และคณะ, 2566)

ภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชนมีบทบาทร่วมกันในการสนับสนุนระบบขนส่งในพื้นที่ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน การจัดการเส้นทาง การอำนวยความสะดวก และการบริหารจัดการข้อมูล หากสามารถเชื่อมโยงทรัพยากรและบทบาทของแต่ละฝ่ายอย่างเป็นระบบ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานได้ โดยแนวคิดความได้เปรียบทางการแข่งขันของ Porter ระบุว่าองค์กรสามารถสร้างความได้เปรียบจากการบริหารต้นทุนและการสร้างความแตกต่างจากคู่แข่ง (Porter, M. E., 1985)

อย่างไรก็ตาม งานศึกษาที่ผ่านมาส่วนใหญ่เน้นด้านคุณภาพบริการ ความพึงพอใจ ปัจจัยการเลือกใช้บริการ และสมรรถนะด้านโลจิสติกส์ แต่ยังมีการศึกษาจำกัดเกี่ยวกับรูปแบบความร่วมมือระหว่างภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชนในการสนับสนุนธุรกิจขนส่งพัสดุระดับพื้นที่ โดยเฉพาะกรณีเจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส จังหวัดขอนแก่น ดังนั้น การศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งศึกษาบทบาท รูปแบบความร่วมมือ ปัญหา อุปสรรค และแนวทางพัฒนาความร่วมมือ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดต้นทุน ยกระดับคุณภาพบริการ และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งอย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาบทบาทและรูปแบบความร่วมมือของภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งเจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส ในจังหวัดขอนแก่น
2. เพื่อศึกษาอุปสรรคและข้อจำกัดในการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งเจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส ในจังหวัดขอนแก่น
3. เพื่อเสนอแนวทางเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคธุรกิจ เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งเจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส ในจังหวัดขอนแก่น

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “แนวทางเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งในจังหวัดขอนแก่น” เป็นการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยมุ่งศึกษาบทบาทและรูปแบบความร่วมมือของภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคธุรกิจ ตลอดจนวิเคราะห์อุปสรรค ข้อจำกัด และแนวทางเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งพัสดุ กรณีบริษัท เจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส ในจังหวัดขอนแก่น

การศึกษาใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารทางราชการ กฎหมาย นโยบาย แผนพัฒนา รายงานสถิติ เอกสารขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เอกสารเผยแพร่ของบริษัท รายงานวิชาการ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการตามหลักการวิเคราะห์เอกสาร ซึ่งเป็นกระบวนการตรวจสอบ ตีความ และสังเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารอย่างเป็นระบบ เพื่อนำไปสู่ข้อค้นพบที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย (Bowen, G. A., 2009) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. หน่วยวิเคราะห์และประเภทเอกสาร

หน่วยวิเคราะห์ของการวิจัยครั้งนี้ คือ เนื้อหาและสาระสำคัญที่ปรากฏในเอกสารซึ่งเกี่ยวข้องกับการพัฒนาธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ การกระจายอำนาจและอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การพัฒนา



โครงสร้างพื้นฐาน การสนับสนุนผู้ประกอบการ การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ คุณภาพบริการ และความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งพัสดุ โดยแบ่งเอกสารที่ใช้ศึกษาออกเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้

1.1 เอกสารด้านกฎหมาย ระเบียบ และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน ได้แก่ รัฐธรรมนูญ พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง ระเบียบ ประกาศ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การประกอบธุรกิจ การคุ้มครองผู้บริโภค การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการดำเนินงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

1.2 เอกสารด้านนโยบายและแผนพัฒนา ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แผนพัฒนาจังหวัดขอนแก่น แผนพัฒนาท้องถิ่น และนโยบายส่งเสริมผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม วิสาหกิจชุมชน และพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

1.3 รายงานและข้อมูลสถิติจากหน่วยงานของรัฐ ได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับเศรษฐกิจดิจิทัล พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ การขนส่งและโลจิสติกส์ ต้นทุนโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐาน การจราจร ผู้ประกอบการ และสภาพเศรษฐกิจของจังหวัดขอนแก่น

1.4 เอกสารเผยแพร่ต่อสาธารณะของบริษัท เจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส ได้แก่ ข้อมูลรูปแบบบริการ เครือข่ายการให้บริการ เทคโนโลยีติดตามพัสดุ เงื่อนไขการให้บริการ ชาวประชาสัมพันธ์ และข้อมูลกิจกรรมหรือความร่วมมือที่บริษัทเผยแพร่ผ่านช่องทางอย่างเป็นทางการ

1.5 เอกสารทางวิชาการ ได้แก่ บทความวิจัย วิทยานิพนธ์ รายงานการศึกษา หนังสือ และบทความวิชาการที่เกี่ยวข้องกับความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การจัดการโลจิสติกส์ คุณภาพบริการ ความสามารถในการแข่งขัน และธุรกิจขนส่งพัสดุ

2. ขอบเขตและเกณฑ์การคัดเลือกเอกสาร

การคัดเลือกเอกสารใช้วิธีการคัดเลือกแบบเจาะจงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยให้ความสำคัญกับเอกสารที่เผยแพร่ในช่วง พ.ศ. 2561–2569 เพื่อให้ครอบคลุมสถานการณ์การเติบโตของพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ การแข่งขันในธุรกิจขนส่งพัสดุ และนโยบายด้านโลจิสติกส์ที่เป็นปัจจุบัน ทั้งนี้ เอกสารกฎหมาย นโยบาย แนวคิด และทฤษฎีที่เผยแพร่ก่อนช่วงเวลาดังกล่าวสามารถนำมาใช้ได้ หากยังมีผลบังคับใช้หรือมีความสำคัญต่อการอภิปรายวิเคราะห์ เกณฑ์การนำเอกสารเข้าสู่การศึกษา ประกอบด้วย

2.1 เป็นเอกสารที่มีเนื้อหาสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ข้อใดข้อหนึ่งของการวิจัย

2.2 เป็นเอกสารที่สามารถตรวจสอบผู้แต่ง หน่วยงาน ปีที่เผยแพร่ และแหล่งที่มาได้

2.3 เป็นเอกสารฉบับสมบูรณ์หรือมีข้อมูลเพียงพอต่อการวิเคราะห์

2.4 เป็นข้อมูลจากหน่วยงานของรัฐ สถาบันการศึกษา วารสารวิชาการ ฐานข้อมูลวิชาการ หรือเว็บไซต์อย่างเป็นทางการขององค์กร

2.5 เป็นเอกสารที่กล่าวถึงประเทศไทย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดขอนแก่น หรือมีสาระที่สามารถนำมาประยุกต์อธิบายกรณีศึกษาธุรกิจขนส่งพัสดุในจังหวัดขอนแก่นได้

เกณฑ์การไม่นำเอกสารเข้าสู่การศึกษา ได้แก่ เอกสารที่ไม่สามารถระบุแหล่งที่มาได้ชัดเจน เอกสารที่มีเนื้อหาซ้ำกับฉบับสมบูรณ์ เอกสารประชาสัมพันธ์ที่ไม่มีข้อมูลสาระสำหรับการวิเคราะห์ บทความแสดงความคิดเห็นที่ไม่มีหลักฐานสนับสนุน และข้อมูลจากสื่อสังคมออนไลน์หรือเว็บไซต์ที่ไม่สามารถตรวจสอบความน่าเชื่อถือได้

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบบันทึกและวิเคราะห์ข้อมูลเอกสาร ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นตามวัตถุประสงค์และกรอบแนวคิดของการวิจัย เพื่อใช้บันทึกข้อมูลจากเอกสารแต่ละรายการอย่างเป็นระบบ ประกอบด้วย

- 3.1 ข้อมูลทางบรรณานุกรม ได้แก่ ชื่อเอกสาร ผู้แต่งหรือหน่วยงาน ปีที่เผยแพร่ และแหล่งสืบค้น
- 3.2 ประเภทและระดับของเอกสาร เช่น กฎหมาย นโยบาย แผนพัฒนา รายงานสถิติ เอกสารองค์กร หรืองานวิจัย
- 3.3 วัตถุประสงค์และสาระสำคัญของเอกสาร
- 3.4 บทบาทและอำนาจหน้าที่ของภาครัฐหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- 3.5 รูปแบบหรือกลไกความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ท้องถิ่น และภาคธุรกิจ
- 3.6 ปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดของธุรกิจขนส่งพัสดุ
- 3.7 ปัจจัยด้านต้นทุน ประสิทธิภาพ คุณภาพบริการ เทคโนโลยี โครงสร้างพื้นฐาน และข้อมูล
- 3.8 ข้อเสนอหรือแนวทางที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับธุรกิจขนส่งในจังหวัดขอนแก่น
- 3.9 ข้อจำกัดและระดับความน่าเชื่อถือของเอกสาร

แบบบันทึกข้อมูลดังกล่าวช่วยให้การรวบรวมและเปรียบเทียบข้อมูลจากเอกสารประเภทต่าง ๆ เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และสามารถเชื่อมโยงหลักฐานกับข้อค้นพบของการวิจัยได้อย่างชัดเจน

4. การตรวจสอบคุณภาพของเอกสารและเครื่องมือ

ผู้วิจัยตรวจสอบคุณภาพของแบบบันทึกและวิเคราะห์ข้อมูลเอกสารโดยพิจารณาความสอดคล้องระหว่างหัวข้อบันทึกข้อมูลกับวัตถุประสงค์และกรอบแนวคิดของการวิจัย รวมทั้งความครอบคลุม ความชัดเจน และความเหมาะสมของประเด็นวิเคราะห์ สำหรับการประเมินคุณภาพของเอกสาร ผู้วิจัยพิจารณา 4 ด้าน ได้แก่

- 4.1 ความแท้จริง โดยตรวจสอบผู้แต่ง หน่วยงานเจ้าของเอกสาร แหล่งเผยแพร่ และสถานะของเอกสาร
- 4.2 ความน่าเชื่อถือ โดยพิจารณาวิธีจัดทำข้อมูล หลักฐานอ้างอิง และความเป็นทางการของแหล่งข้อมูล
- 4.3 ความเป็นตัวแทนของข้อมูล โดยพิจารณาว่าเอกสารครอบคลุมบริบท ประเด็น และช่วงเวลาการศึกษาเพียงใด
- 4.4 ความหมายและความชัดเจน โดยพิจารณาว่าเนื้อหาสามารถตีความและเชื่อมโยงกับวัตถุประสงค์การวิจัยได้อย่างเหมาะสมหรือไม่

ผู้วิจัยตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้าด้านแหล่งข้อมูล โดยเปรียบเทียบข้อค้นพบจากเอกสารกฎหมายและนโยบาย รายงานของหน่วยงานรัฐ ข้อมูลของบริษัท และงานวิจัยทางวิชาการ หากข้อมูลมีความแตกต่างกัน ผู้วิจัยจะพิจารณาบริบท ช่วงเวลาที่จัดทำ วัตถุประสงค์ของเอกสาร และน้ำหนักความน่าเชื่อถือของแหล่งข้อมูลก่อนสรุปผล

5. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอนดังนี้

- 5.1 กำหนดประเด็นการสืบค้นจากวัตถุประสงค์การวิจัย ได้แก่ บทบาทภาครัฐ บทบาทองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ความร่วมมือภาครัฐและเอกชน ความสามารถในการแข่งขัน ธุรกิจขนส่งพัสดุ โลจิสติกส์ พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และจังหวัดขอนแก่น
- 5.2 กำหนดคำค้นทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เช่น “ความร่วมมือภาครัฐและท้องถิ่น” “ความร่วมมือภาครัฐและเอกชน” “ธุรกิจขนส่งพัสดุ” “โลจิสติกส์จังหวัดขอนแก่น” “ความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่ง” “J&T Express” “public-private collaboration” “local government logistics” “parcel delivery competitiveness” และ “logistics development in Khon Kaen”



5.3 สืบค้นเอกสารจากเว็บไซต์ราชกิจจานุเบกษา เว็บไซต์หน่วยงานภาครัฐ เว็บไซต์จังหวัด ขอนแก่น เว็บไซต์องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ฐานข้อมูลวิชาการ ThaiJO, TDC/ThaiLIS, Google Scholar ตลอดจนเว็บไซต์อย่างเป็นทางการของบริษัท เจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส

5.4 ตรวจสอบชื่อเรื่อง บทคัดย่อ สารบัญ และเนื้อหาของเอกสารเบื้องต้น แล้วคัดเอกสารที่ไม่เกี่ยวข้องหรือมีเนื้อหาซ้ำออก

5.5 อ่านเอกสารฉบับเต็มและประเมินคุณภาพตามเกณฑ์ที่กำหนด พร้อมบันทึกเหตุผลของการ นำเอกสารเข้าและไม่นำเอกสารเข้าสู่การวิเคราะห์

5.6 บันทึกข้อมูลสำคัญลงในแบบบันทึกและวิเคราะห์เอกสาร พร้อมจัดทำรายการเอกสารและ หลักฐานอ้างอิง เพื่อให้สามารถตรวจสอบย้อนกลับได้

5.7 ตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูลโดยเปรียบเทียบเอกสารจากหลายประเภทและหลาย หน่วยงาน ก่อนนำข้อมูลเข้าสู่กระบวนการวิเคราะห์

6. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้การวิเคราะห์เนื้อหาเชิงคุณภาพ (Qualitative Content Analysis) ร่วมกับการ วิเคราะห์เชิงประเด็น (Thematic Analysis) โดยประยุกต์กระบวนการวิเคราะห์เชิงประเด็นของ Braun, V. & Clarke, V. ซึ่งประกอบด้วยการทำความเข้าใจข้อมูล การกำหนดรหัส การสร้างประเด็น การทบทวนประเด็น การกำหนดความหมายและชื่อของประเด็น และการเรียบเรียงผลการวิเคราะห์ (Braun, V. & Clarke, V., 2006) ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ตามขั้นตอนดังนี้

6.1 อ่านเอกสารที่ผ่านเกณฑ์ซ้ำอย่างละเอียด เพื่อทำความเข้าใจบริบท วัตถุประสงค์ และ สารสำคัญของเอกสารแต่ละฉบับ

6.2 แยกข้อความหรือข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์การวิจัยและกำหนดรหัสเบื้องต้น

6.3 จัดกลุ่มรหัสที่มีความหมายใกล้เคียงกันเป็นหมวดหมู่ เช่น บทบาทของหน่วยงาน รูปแบบ ความร่วมมือ โครงสร้างพื้นฐาน ต้นทุนและประสิทธิภาพ คุณภาพบริการ เทคโนโลยี การใช้ข้อมูล และข้อจำกัด ทางกฎหมายหรือการบริหาร

6.4 สังเคราะห์หมวดหมู่เป็นประเด็นหลักตามวัตถุประสงค์การวิจัย ได้แก่

6.4.1 บทบาทและรูปแบบความร่วมมือของภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

6.4.2 อุปสรรคและข้อจำกัดในการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่ง

6.4.3 แนวทางเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

6.5 เปรียบเทียบข้อมูลระหว่างกฎหมาย นโยบาย แผนพัฒนา รายงานสถิติ ข้อมูลของบริษัท และ งานวิจัย เพื่อพิจารณาความสอดคล้อง ความแตกต่าง และช่องว่างในการดำเนินงาน

6.6 ตีความข้อค้นพบโดยเชื่อมโยงกับแนวคิดความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน แนวคิด การบริหารจัดการภาครัฐแบบเครือข่าย และแนวคิดความได้เปรียบทางการแข่งขัน

6.7 สังเคราะห์เป็นข้อเสนอเชิงแนวทางสำหรับการเสริมสร้างความร่วมมือในการเพิ่ม ความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งพัสดุในจังหวัดขอนแก่น

การนำเสนอผลการวิจัยใช้การพรรณนาเชิงวิเคราะห์ โดยข้อค้นพบแต่ละประเด็นต้องมีเอกสารอ้างอิง รองรับอย่างชัดเจน และแยกข้อเท็จจริงจากเอกสาร การตีความของผู้วิจัย และข้อเสนอเชิงนโยบายออกจากกัน เพื่อป้องกันการสรุปเกินกว่าหลักฐานที่มีอยู่

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “แนวทางเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งในจังหวัดขอนแก่น” ใช้การวิเคราะห์และสังเคราะห์กฎหมาย แผนพัฒนาระดับประเทศและระดับจังหวัด เอกสารราชการ ข้อมูลการให้บริการของบริษัท เจเนอรัลที เอ็กซ์เพรส และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผลการวิจัยแบ่งตามวัตถุประสงค์ 3 ประเด็น ดังนี้

1. บทบาทและรูปแบบความร่วมมือของภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผลการวิเคราะห์เอกสารพบว่า การสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งพัสดุเป็นภารกิจที่เชื่อมโยงหน่วยงานหลายระดับ ทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชน โดยแต่ละฝ่ายมีบทบาทแตกต่างกัน แต่สามารถนำทรัพยากร ข้อมูล และความเชี่ยวชาญมาใช้ร่วมกันได้

1.1 บทบาทของภาครัฐในการกำหนดนโยบายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ภาครัฐส่วนกลางมีบทบาทในการกำหนดนโยบายและทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ของประเทศ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 ในส่วนของกระทรวงคมนาคมกำหนดให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต้องช่วยเชื่อมโยงการขนส่งตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง ลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงาน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยการดำเนินงานต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคม (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2566)

แผนดังกล่าวยังให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างเศรษฐกิจฐานราก การพัฒนาเมือง การสร้างกลไกความร่วมมือเชิงพื้นที่ และการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัล (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2566) จึงสะท้อนว่า ภาครัฐไม่ได้มีบทบาทเฉพาะการสร้างถนนหรือระบบขนส่งขนาดใหญ่ แต่ยังต้องสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ การเชื่อมโยงข้อมูล และการเข้าถึงตลาดของผู้ประกอบการในพื้นที่ด้วย

ในส่วนของจังหวัดขอนแก่น แผนด้านคมนาคมกำหนดโครงการที่เชื่อมโยงจังหวัดกับพื้นที่เศรษฐกิจอื่น เช่น โครงการรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการวางตำแหน่งขอนแก่นเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2566) โครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวสามารถสนับสนุนการเคลื่อนย้ายสินค้าและการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แม้จะไม่ได้เป็นโครงการสำหรับธุรกิจขนส่งพัสดุโดยตรงก็ตาม

1.2 บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

เมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พบว่าเทศบาลมีหน้าที่จัดให้มีและบำรุงทางบกและทางน้ำ ดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยและการจราจร ตลอดจนจัดให้มีและควบคุมตลาดและที่จอดรถ หน้าที่ดังกล่าวมีความสัมพันธ์โดยตรงกับการขนส่งพัสดุในพื้นที่ เพราะสภาพถนน การจราจร พื้นที่จอดรถ และความเป็นระเบียบของพื้นที่สาธารณะส่งผลต่อเวลาและต้นทุนการรับ-ส่งพัสดุ (พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496, 2496)

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 กำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจัดทำแผนพัฒนาท้องถิ่น การจัดให้มีและบำรุงรักษาทางบก ทางน้ำและทางระบายน้ำ (พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542, 2542) การส่งเสริมการฝึกและประกอบอาชีพ การพาณิชย์ การส่งเสริมการลงทุน การควบคุมอาคาร การผังเมือง และการขนส่งกับวิศวกรรมจราจร (พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจฯ พ.ศ. 2542, มาตรา 16)



บทบัญญัติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีฐานอำนาจทางกฎหมายเพียงพอสำหรับการสนับสนุนสภาพแวดล้อมของธุรกิจขนส่ง เช่น การปรับปรุงเส้นทาง การจัดระเบียบพื้นที่รับ-ส่งสินค้า การกำหนดพื้นที่จอดชั่วคราว การสนับสนุนการประกอบอาชีพ และการเชื่อมโยงผู้ประกอบการท้องถิ่นกับระบบตลาด อย่างไรก็ตาม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่ควรเข้าไปกำหนดการบริหารงานภายในหรือแทรกแซงการแข่งขันด้านราคาของบริษัทขนส่ง แต่ควรทำหน้าที่เป็นผู้ประสานและอำนวยความสะดวกภายใต้ขอบเขตอำนาจตามกฎหมาย

1.3 บทบาทของบริษัท เจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส

จากข้อมูลที่บริษัทเผยแพร่ต่อสาธารณะ พบว่า เจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส ให้บริการรับ-ส่งและติดตามพัสดุ รวมถึงบริการเก็บเงินปลายทาง และการเปิดบัญชีลูกค้าสำหรับผู้ประกอบการหรือผู้ใช้บริการที่มีปริมาณการจัดส่งตามเงื่อนไขของบริษัท ข้อมูลดังกล่าวสะท้อนว่าบริษัทมีทั้งเครือข่ายการให้บริการ ระบบดิจิทัล และข้อมูลจากการดำเนินงานที่สามารถนำมาใช้สนับสนุนการวางแผนด้านขนส่งในระดับพื้นที่ได้ (บริษัท โกลบอล เจท เอ็กซ์เพรส (ไทยแลนด์) จำกัด, 2569)

บทบาทที่สามารถเชื่อมโยงกับภาครัฐและท้องถิ่น ได้แก่ การให้ข้อมูลเชิงพื้นที่โดยไม่เปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล การให้ความรู้เกี่ยวกับการบรรจุสินค้า การใช้ระบบติดตามพัสดุ การจัดการสินค้าต้องห้าม และขั้นตอนเรียกร้องค่าเสียหาย ตลอดจนการพิจารณาขอเข้ารับพัสดุหรือเงื่อนไขบริการสำหรับกลุ่มผู้ประกอบการในพื้นที่

อย่างไรก็ตาม เอกสารสาธารณะที่ศึกษายังไม่มีข้อมูลเพียงพอที่จะประเมินต้นทุนภายใน ปริมาณพัสดุ ระยะเวลาจัดส่ง อัตราความเสียหาย หรือประสิทธิภาพของ เจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส เฉพาะในจังหวัดขอนแก่น ดังนั้น ผลการวิจัยจึงไม่สามารถสรุปว่าบริษัทมีปัญหาภายในด้านใดหรือมีปัญหารุนแรงเพียงใดได้

ผลการสังเคราะห์พบว่า เอกสารระดับนโยบายสนับสนุนหลักการบูรณาการและความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน แต่จากเอกสารสาธารณะที่นำมาศึกษา ยังไม่พบหลักฐานเกี่ยวกับคณะทำงาน บันทึกข้อตกลง ฐานข้อมูลร่วม หรือโครงการความร่วมมือเฉพาะระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับ เจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส ในจังหวัดขอนแก่น

รูปแบบความร่วมมือที่มีอยู่จึงมีลักษณะเป็น “ความเชื่อมโยงตามอำนาจหน้าที่” กล่าวคือ ภาครัฐรับผิดชอบด้านนโยบายและโครงสร้างพื้นฐาน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรับผิดชอบพื้นที่ ถนน การจราจร และการส่งเสริมอาชีพ ส่วนบริษัทขนส่งรับผิดชอบการให้บริการและระบบปฏิบัติการ แต่ยังขาดกลไกที่เชื่อมโยงแผนข้อมูล ทรัพยากร และการติดตามผลของแต่ละฝ่ายเข้าด้วยกันอย่างชัดเจน

2. อุปสรรคและข้อจำกัดในการพัฒนาความสามารถในการแข่งขัน

2.1 ต้นทุนการขนส่งและการแข่งขันด้านราคา

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฯ ระบุว่า การลดต้นทุนโลจิสติกส์เป็นเป้าหมายสำคัญของประเทศ โดยกำหนดเป้าหมายให้สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ลดลงเหลือร้อยละ 5 ใน พ.ศ. 2570 (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2566) ข้อมูลดังกล่าวสะท้อนว่า ต้นทุนการขนส่งยังเป็นประเด็นเชิงโครงสร้างที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย

สำหรับธุรกิจขนส่งพัสดุ ต้นทุนสำคัญประกอบด้วยค่าเชื้อเพลิง ค่าจ้างแรงงาน ค่าบำรุงรักษายานพาหนะ ค่าเช่าพื้นที่ ต้นทุนการคัดแยก และต้นทุนการจัดส่งในช่วงสุดท้าย ต้นทุนต่อพัสดุมิแนวโน้มสูงขึ้นเมื่อจุดรับ-ส่งกระจายตัว ปริมาณพัสดุต่อเส้นทางมีน้อย หรือมีการจัดส่งไม่สำเร็จและต้องกลับไปส่งซ้ำ ดังนั้น การแข่งขันด้วยการลดราคาเพียงอย่างเดียวอาจไม่ยั่งยืน หากไม่ได้พัฒนาประสิทธิภาพของเส้นทางและกระบวนการปฏิบัติงานควบคู่กัน

2.2 ข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่ให้บริการ

แผนระดับประเทศกำหนดให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต้องเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และโครงข่ายการขนส่งอย่างเป็นระบบ พร้อมพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักทั้งในประเทศและบริเวณชายแดน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2566)

อย่างไรก็ตาม การมีโครงข่ายหลักเพียงอย่างเดียวไม่สามารถแก้ปัญหาการจัดส่งในระดับชุมชนได้ทั้งหมด เพราะการขนส่งพัสดุช่วงสุดท้ายเกี่ยวข้องกับถนนท้องถิ่น ขอบพื้นที่จอตลอด และการเข้าถึงบ้านหรือสถานประกอบการแต่ละแห่ง พื้นที่เมืองอาจประสบปัญหาการจราจรและพื้นที่จอตลอดจำกัด ขณะที่พื้นที่ชนบทอาจมีระยะทางระหว่างจุดส่งมากและมีปริมาณพัสดุน้อย ปัจจัยเหล่านี้ทำให้ระยะเวลาและต้นทุนการจัดส่งแตกต่างกันตามพื้นที่

2.3 ข้อจำกัดด้านคุณภาพและความน่าเชื่อถือของบริการ

ความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งไม่ได้ขึ้นอยู่กับราคาเท่านั้น แต่ยังเกี่ยวข้องกับความเร็ว ความถูกต้อง ความปลอดภัยของพัสดุ ความสามารถในการติดตามสถานะ และการแก้ไขข้อร้องเรียน ปัจจัยเหล่านี้เป็นองค์ประกอบของความแตกต่างด้านบริการตามแนวคิดความได้เปรียบทางการแข่งขัน กล่าวคือผู้ประกอบการสามารถแข่งขันได้ทั้งด้วยการควบคุมต้นทุนและการสร้างบริการที่แตกต่างจากคู่แข่ง (Porter, M. E., 1985)

สำหรับ เจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส เอกสารทางการแสดงให้เห็นว่าบริษัทมีระบบติดตามพัสดุ ช่องทางติดต่อ และบริการสำหรับลูกค้าทั่วไปกับลูกค้าธุรกิจ แต่เอกสารสาธารณะไม่ได้เปิดเผยข้อมูลผลการดำเนินงานเฉพาะจังหวัดขอนแก่น เช่น ระยะเวลาจัดส่งเฉลี่ย อัตราการจัดส่งสำเร็จ อัตราความเสียหาย หรือจำนวนข้อร้องเรียน ดังนั้น การวิจัยเอกสารไม่ควรสรุปว่าปัญหาพัสดุเสียหาย พัสดุดก้าง หรือระบบติดตามผิดพลาดเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นกับสาขาขอนแก่น หากไม่มีรายงานหรือสถิติที่ยืนยันได้

2.4 ข้อจำกัดด้านการเชื่อมโยงข้อมูล

ภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีข้อมูลด้านถนน การจราจร การใช้ประโยชน์ที่ดิน ผู้ประกอบการ และโครงการพัฒนาพื้นที่ ขณะที่บริษัทขนส่งมีข้อมูลปริมาณพัสดุ เส้นทาง จุดส่ง และพื้นที่ที่มีความต้องการใช้บริการ แต่ข้อมูลเหล่านี้อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของคนละหน่วยงาน และอาจมีข้อจำกัดด้านข้อมูลส่วนบุคคลกับความลับทางธุรกิจ

แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านกายภาพ กฎระเบียบ มาตรการ และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2566) ดังนั้น การแลกเปลี่ยนข้อมูลควรใช้ข้อมูลสรุปหรือข้อมูลเชิงพื้นที่ที่ไม่สามารถระบุตัวบุคคล พร้อมกำหนดวัตถุประสงค์ ผู้รับผิดชอบ และสิทธิในการเข้าถึงข้อมูลอย่างชัดเจน

2.5 ข้อจำกัดด้านกลไกความร่วมมือ

แม้เอกสารนโยบายจะกล่าวถึงความร่วมมือของทุกภาคส่วน แต่เอกสารที่ศึกษายังไม่แสดงกลไกเฉพาะสำหรับความร่วมมือระหว่างท้องถิ่นกับธุรกิจขนส่งพัสดุในจังหวัดขอนแก่น ทำให้ไม่ปรากฏหน่วยงานเจ้าภาพ ผู้ประสานงานกลาง แผนปฏิบัติงานร่วม งบประมาณ และตัวชี้วัดร่วมอย่างชัดเจน

นอกจากนี้ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละแห่งมีงบประมาณ บุคลากร และสภาพพื้นที่แตกต่างกัน แนวทางความร่วมมือจึงไม่ควรกำหนดเป็นรูปแบบเดียวกันทั้งหมด แต่ควรออกแบบให้เหมาะสมกับความหนาแน่นของชุมชน จำนวนผู้ประกอบการ ปริมาณพัสดุ และศักยภาพของท้องถิ่นแต่ละแห่ง



3. แนวทางเสริมสร้างความร่วมมือเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน

3.1 จัดตั้งกลไกประสานงานระดับพื้นที่

ควรจัดตั้งคณะทำงานหรือช่องทางประสานงานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ระดับพื้นที่ โดยมีผู้แทนจากจังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานด้านคมนาคม หน่วยงานด้านพาณิชย์ บริษัทขนส่ง ผู้ประกอบการ และชุมชน ทำหน้าที่รวบรวมปัญหา แลกเปลี่ยนข้อมูล พิจารณาโครงการนำร่อง และติดตามผลการดำเนินงาน

แนวทางนี้สอดคล้องกับแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่กำหนดให้การขับเคลื่อนแผนต้องอาศัยความร่วมมือของหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคม และต้องดำเนินงานอย่างต่อเนื่องเพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามแผน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2566)

3.2 พัฒนาจุดรวบรวมพัสดุระดับชุมชน

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรร่วมกับบริษัทขนส่งศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งจุดรวบรวมพัสดุสำหรับร้านค้าออนไลน์ วิสาหกิจชุมชน และผู้ผลิตสินค้าท้องถิ่น โดยเลือกพื้นที่ที่มีปริมาณการจัดส่งเพียงพอ และประชาชนเข้าถึงสะดวก การรวบรวมพัสดุในจุดเดียวสามารถช่วยลดจำนวนเที่ยวรถและระยะทางในการเข้ารับสินค้าจากผู้ประกอบการหลายราย

อย่างไรก็ตาม จุดรวบรวมพัสดุต้องกำหนดผู้รับผิดชอบ ระบบบันทึกรับ-ส่ง การเก็บรักษาความปลอดภัย ระยะเวลารับฝาก และความรับผิดชอบเมื่อเกิดความเสียหายอย่างชัดเจน ควรเริ่มจากโครงการนำร่อง และประเมินผลก่อนขยายไปยังพื้นที่อื่น

3.3 ส่งเสริมผู้ประกอบการและพัฒนาคุณภาพบริการ

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรสนับสนุนการรวบรวมผู้ประกอบการ จัดสถานที่ และประชาสัมพันธ์กิจกรรม ขณะที่บริษัทขนส่งควรสนับสนุนความรู้เกี่ยวกับการเลือกบรรจุภัณฑ์ การป้องกันความเสียหาย การติดฉลาก การตรวจสอบสินค้าต้องห้าม การติดตามพัสดุ และขั้นตอนเรียกร้องค่าเสียหาย

การกำหนดอัตราค่าขนส่งสำหรับผู้ประกอบการควรใช้หลักเกณฑ์ที่ตรวจสอบได้ เช่น ปริมาณพัสดุ ความสม่ำเสมอในการจัดส่ง น้ำหนัก และรูปแบบการเข้ารับสินค้า ไม่ควรใช้งบประมาณท้องถิ่นอุดหนุนบริษัทใดบริษัทหนึ่งโดยไม่มีหลักเกณฑ์ เพราะอาจกระทบต่อการแข่งขันอย่างเป็นธรรม

3.4 พัฒนาระบบข้อมูลและตัวชี้วัดร่วม

ควรจัดทำข้อมูลเชิงพื้นที่เกี่ยวกับเส้นทาง จุดจอดรับ-ส่งสินค้า พื้นที่ที่เข้าถึงยาก และปริมาณความต้องการใช้บริการในระดับชุมชน โดยหลีกเลี่ยงการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลและความลับทางธุรกิจ ข้อมูลดังกล่าวจะช่วยให้ท้องถิ่นวางแผนพื้นที่และช่วยให้บริษัทขนส่งปรับเส้นทางได้เหมาะสมขึ้น

ตัวชี้วัดที่ควรกำหนดร่วมกัน ได้แก่ ระยะเวลาเฉลี่ยในการจัดส่ง อัตราการจัดส่งสำเร็จในครั้งแรก จำนวนการจัดส่งซ้ำ จำนวนข้อร้องเรียน ระยะเวลาแก้ไขปัญหา อัตราความเสียหาย ต้นทุนการเข้ารับพัสดุ และจำนวนผู้ประกอบการท้องถิ่นที่ได้รับประโยชน์ ทั้งนี้ ตัวชี้วัดควรใช้สำหรับประเมินโครงการความร่วมมือ ไม่ใช่เพื่อเปิดเผยข้อมูลการแข่งขันภายในของบริษัท

อภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง “แนวทางเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งในจังหวัดขอนแก่น” เป็นการวิจัยเอกสาร โดยนำข้อค้นพบจากกฎหมาย แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เอกสารราชการ ข้อมูลของบริษัท และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาอภิปรายตามวัตถุประสงค์การวิจัย 3 ข้อ ดังนี้

1. อภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1

ผลการวิจัยพบว่า ภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคธุรกิจมีบทบาทแตกต่างกัน แต่มีความเชื่อมโยงกันในการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่ง ภาครัฐส่วนกลางมีบทบาทในการกำหนดนโยบายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน หน่วยงานระดับจังหวัดทำหน้าที่บูรณาการแผนพัฒนา ส่วนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทด้านถนน การจราจร พื้นที่สาธารณะ การส่งเสริมอาชีพ และการพัฒนาพื้นที่ ขณะที่บริษัทขนส่งมีบทบาทด้านการให้บริการ เทคโนโลยี เครือข่ายการจัดส่ง และข้อมูลจากการดำเนินงาน

ข้อค้นพบดังกล่าวสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 ในส่วนของกระทรวงคมนาคม ซึ่งกำหนดว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต้องเชื่อมโยงการขนส่งตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2566) นอกจากนี้ แผนดังกล่าวยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาเมือง การเสริมสร้างเศรษฐกิจฐานราก และการสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัล (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2566) แสดงให้เห็นว่าความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งมิได้ขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพภายในบริษัทเท่านั้น แต่เกี่ยวข้องกับระบบคมนาคม การบริหารพื้นที่ และนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจด้วย

ผลการวิจัยยังสอดคล้องกับงานของ อัครเดช นามเสถียร และคณะ ซึ่งศึกษาการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารในจังหวัดอุดรธานี พบว่าการพัฒนาการปฏิบัติการด้านขนส่ง การเชื่อมต่อระบบขนส่ง การบริหารทรัพยากร และการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นองค์ประกอบสำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (อัครเดช นามเสถียร และคณะ, 2567) ข้อค้นพบนี้สนับสนุนผลการวิจัยครั้งนี้ว่า การพัฒนาธุรกิจขนส่งในจังหวัดขอนแก่นต้องเชื่อมโยงการดำเนินงานของบริษัทกับการวางแผนเส้นทาง โครงสร้างพื้นฐาน และการบริหารพื้นที่ของหน่วยงานภาครัฐและท้องถิ่น ไม่สามารถพิจารณาการดำเนินงานของบริษัทแยกออกจากสภาพแวดล้อมของพื้นที่ได้

เมื่อพิจารณาตามแนวคิดการอภิบาลแบบร่วมมือของ Ansell, C. & Gash, A. พบว่า การแก้ไขปัญหาสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับหลายฝ่ายควรเปิดโอกาสให้หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามาร่วมกำหนดแนวทางและตัดสินใจ โดยองค์ประกอบสำคัญ ได้แก่ การสื่อสารโดยตรง ความไว้วางใจ ความมุ่งมั่นต่อกระบวนการ และความเข้าใจร่วมกัน (Ansell, C. & Gash, A., 2008) แนวคิดดังกล่าวสามารถนำมาอธิบายได้ว่าการพัฒนาระบบขนส่งพัสดุในจังหวัดขอนแก่นควรเปลี่ยนจากการที่แต่ละหน่วยงานดำเนินงานตามหน้าที่ของตนเอง ไปสู่การกำหนดปัญหา แลกเปลี่ยนข้อมูล และวางแผนร่วมกัน

อย่างไรก็ตาม ผลการวิเคราะห์เอกสารยังไม่พบหลักฐานที่เพียงพอเกี่ยวกับกลไกความร่วมมือเฉพาะระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับบริษัท เจเนอรัลที เอ็กซ์เพรส ในจังหวัดขอนแก่น เช่น คณะทำงานร่วม บันทึกข้อตกลง ฐานข้อมูลร่วม หรือแผนปฏิบัติงานที่มีตัวชี้วัดร่วมกัน ข้อค้นพบนี้จึงสะท้อนว่าความสัมพันธ์ที่มีอยู่ยังเป็น “ความเชื่อมโยงตามอำนาจหน้าที่” มากกว่าความร่วมมือที่ได้รับการจัดตั้งเป็นระบบ กล่าวคือ แต่ละฝ่ายมีทรัพยากรและภารกิจที่สนับสนุนธุรกิจขนส่งได้ แต่ยังขาดกลไกกลางในการเชื่อมโยงการดำเนินงาน

ประเด็นดังกล่าวสอดคล้องกับงานวิจัยของนพเมศฐ์ เจริญนพพงศ์ และพัสสรณ์ วรภัทร์ธีระกุล ซึ่งศึกษาความร่วมมือเชิงนโยบายระหว่างภาครัฐและเอกชน พบว่า การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับบุคคลและหน่วยงานหลายฝ่ายจำเป็นต้องมีโครงสร้างการบริหาร กระบวนการทำงาน บุคลากร และกลยุทธ์ของทีมงานที่ชัดเจน ความร่วมมือจะเกิดผลได้เมื่อแต่ละฝ่ายเข้าใจบทบาทและสามารถประสานการดำเนินงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน (นพเมศฐ์ เจริญนพพงศ์ และพัสสรณ์ วรภัทร์ธีระกุล, 2565) แม้งานดังกล่าวศึกษากรณีการก่อสร้างอาคารสาธารณะ แต่หลักการเรื่องการกำหนดบทบาทและกลไกประสานงานสามารถนำมาประยุกต์อธิบายความร่วมมือด้านขนส่งได้



ดังนั้น บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการสนับสนุนธุรกิจขนส่งไม่ควรจำกัดอยู่เพียงการซ่อมแซมถนนหรือจัดการจราจร แต่ควรครอบคลุมการประสานผู้ประกอบการ การรวบรวมปัญหา การจัดพื้นที่รับ-ส่งสินค้า และการใช้ข้อมูลเพื่อวางแผนพื้นที่ ทั้งนี้ ต้องดำเนินการภายในอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายและไม่เอื้อประโยชน์ให้แก่บริษัทขนส่งรายใดรายหนึ่งจนกระทบต่อการแข่งขันอย่างเป็นธรรม

2. อภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2

ผลการวิจัยพบว่า อุปสรรคสำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งประกอบด้วยต้นทุนการดำเนินงาน ข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความแตกต่างของพื้นที่ให้บริการ คุณภาพและความน่าเชื่อถือของบริการ การเชื่อมโยงข้อมูล และการขาดกลไกความร่วมมือที่ต่อเนื่อง ปัจจัยเหล่านี้มีความสัมพันธ์กัน กล่าวคือ หากเส้นทางเข้าถึงยากหรือจุดส่งกระจายตัว บริษัทต้องใช้เวลาเวลา เชื้อเพลิง บุคลากร และยานพาหนะเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนต่อพัสดุสูงขึ้น ขณะเดียวกัน หากลดต้นทุนโดยไม่รักษาคุณภาพบริการ ย่อมกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ

ข้อค้นพบด้านต้นทุนสอดคล้องกับแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งกำหนดให้การลดต้นทุนการขนส่งเป็นตัวชี้วัดสำคัญ โดยมีเป้าหมายให้สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ลดลงเหลือร้อยละ 5 ใน พ.ศ. 2570 (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2566) แสดงว่าต้นทุนการขนส่งมิได้เป็นปัญหาระดับบริษัทเท่านั้น แต่เป็นประเด็นเชิงโครงสร้างที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ผลการวิจัยยังสอดคล้องกับงานของพิมพ์พา ลาวัน และคณะ ซึ่งพบว่า สมรรถนะการขนส่งสินค้าและคุณภาพบริการส่งผลกระทบต่อสมรรถนะโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการขนส่งทางถนน ผู้ประกอบการที่มีความยืดหยุ่นในการจัดรอบการขนส่งและบริหารความเสี่ยงสามารถรักษาคุณภาพสินค้าและสร้างความเชื่อมั่นแก่ลูกค้าได้ ขณะที่การควบคุมค่าเชื้อเพลิง การบำรุงรักษายานพาหนะ และการลดการเดินรถเปล่าช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขัน (พิมพ์พา ลาวัน และคณะ, 2568) ผลดังกล่าวสนับสนุนข้อค้นพบของการวิจัยครั้งนี้ว่าการลดต้นทุนควรเกิดจากการปรับปรุงกระบวนการและการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ใช่จากการลดราคาค่าบริการเพียงอย่างเดียว

ข้อค้นพบนี้สามารถอธิบายด้วยแนวคิดความได้เปรียบทางการแข่งขันของ Porter ซึ่งเสนอว่าองค์กรสามารถสร้างความได้เปรียบจากการเป็นผู้นำด้านต้นทุนและการสร้างความแตกต่าง การเป็นผู้นำด้านต้นทุนไม่ได้หมายถึงการตั้งราคาต่ำที่สุดเสมอไป แต่หมายถึงความสามารถในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ให้มีต้นทุนต่ำกว่าคู่แข่ง ส่วนการสร้างความแตกต่างเกิดจากการมอบคุณค่าที่ลูกค้ารับรู้ เช่น ความรวดเร็ว ความน่าเชื่อถือ ความปลอดภัย และความสะดวกในการใช้บริการ (Porter, M. E., 1985)

ดังนั้น สำหรับธุรกิจขนส่งพัสดุ การแข่งขันด้านราคาต้องดำเนินควบคู่กับคุณภาพบริการ หากบริษัทลดค่าขนส่งแต่เกิดความล่าช้า ความเสียหาย หรือการแก้ไขข้อร้องเรียนที่ไม่มีประสิทธิภาพ ย่อมทำให้ความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการลดลง ในทางกลับกัน หากบริษัทสามารถใช้ข้อมูลเพื่อวางแผนเส้นทาง ลดการเดินรถเปล่า ลดการจัดส่งซ้ำ และเพิ่มจำนวนพัสดุต่อเที่ยวได้ ก็จะสามารถควบคุมต้นทุนโดยไม่ลดทอนคุณภาพบริการ

อีกประเด็นหนึ่งคือการจัดตั้งจุดรวบรวมพัสดุนระดับชุมชน ซึ่งสามารถอธิบายด้วยแนวคิดการประหยัดต่อขนาด การรวบรวมพัสดุจากผู้ประกอบการหลายรายไว้ในจุดเดียวอาจช่วยลดจำนวนเที่ยวรถและระยะทางที่บริษัทต้องเข้ารับพัสดุ เมื่อปริมาณพัสดุต่อจุดเพิ่มขึ้น ต้นทุนเฉลี่ยในการเข้ารับพัสดุอาจลดลง อย่างไรก็ตาม ไม่ควรสรุปว่าจุดรวบรวมพัสดุจะลดต้นทุนได้ในทุกพื้นที่ เพราะผลลัพธ์ขึ้นอยู่กับปริมาณพัสดุ ระยะทาง สถานที่ตั้งรอบเวลา ความปลอดภัย และต้นทุนการบริหารจุดรวบรวม จึงควรทดลองในพื้นที่นำร่องและประเมินความคุ้มค่าก่อนขยายผล

สำหรับข้อจำกัดด้านคุณภาพบริการ การวิจัยเอกสารไม่สามารถยืนยันว่าปัญหาพัสดุเสียหาย การจัดส่งล่าช้า หรือสถานะติดตามไม่ถูกต้องเป็นปัญหาของ เจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส จังหวัดขอนแก่นในระดับใด เนื่องจากไม่มีรายงานสาธารณะที่เปิดเผยตัวชี้วัดดังกล่าวเป็นรายจังหวัด ดังนั้น การอภิปรายผลจึงควรกล่าวถึงปัจจัยคุณภาพบริการในฐานะเงื่อนไขของการแข่งขันในธุรกิจขนส่ง ไม่ควรเขียนเป็นข้อกล่าวหาหรือข้อเท็จจริงเฉพาะบริษัทหากไม่มีข้อมูลยืนยัน

3. อภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3

ผลการวิจัยเสนอแนวทางเสริมสร้างความร่วมมือ 4 ด้าน ได้แก่ 1) การจัดตั้งกลไกประสานงานระดับพื้นที่ 2) การพัฒนาจรรยาบรรณพัสดุด้านชุมชน 3) การพัฒนาผู้ประกอบการและยกระดับคุณภาพบริการ และ 4) การพัฒนาฐานข้อมูลกับตัวชี้วัดร่วม แนวทางเหล่านี้เกิดจากการสังเคราะห์ช่องว่างระหว่างบทบาทตามกฎหมายกับกลไกความร่วมมือที่ปรากฏในเอกสาร

แนวทางการจัดตั้งกลไกประสานงานมีความสอดคล้องกับแนวคิดการอภิบาลแบบร่วมมือ เนื่องจากปัญหาด้านขนส่งพัสดุเกี่ยวข้องกับหลายฝ่ายและไม่มีหน่วยงานใดสามารถแก้ไขได้เพียงฝ่ายเดียว ภาครัฐและท้องถิ่นมีอำนาจด้านพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนบริษัทขนส่งมีความเชี่ยวชาญด้านปฏิบัติการและข้อมูลการจัดส่ง ขณะที่ผู้ประกอบการกับชุมชนเป็นผู้ได้รับผลกระทบและเป็นผู้ใช้บริการ ความร่วมมือจึงควรจัดให้ทุกฝ่ายมีช่องทางเสนอปัญหา แลกเปลี่ยนข้อมูล กำหนดแนวทาง และติดตามผลร่วมกัน

การมีกลไกประสานงานไม่ได้หมายความว่าต้องจัดตั้งหน่วยงานใหม่เสมอไป แต่อาจแต่งตั้งคณะทำงานภายใต้กลไกพัฒนาจังหวัดหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีอยู่แล้ว โดยกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพ ผู้ประสานงาน ขอบเขตข้อมูล รอบการประชุม และตัวชี้วัดให้ชัดเจน แนวทางนี้สอดคล้องกับข้อเสนอของนพเมศฐ์ เจริญนพพงศ์ และพภัศสรณ์ วรภัทร์ระกุล ที่เน้นการกำหนดโครงสร้างองค์กร บุคลากร กระบวนการ และกลยุทธ์ของทีมงาน เพื่อให้ความร่วมมือของหลายฝ่ายดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ (นพเมศฐ์ เจริญนพพงศ์ และพภัศสรณ์ วรภัทร์ระกุล, 2565)

สำหรับการพัฒนาฐานข้อมูลร่วม พบว่าแต่ละฝ่ายมีข้อมูลคนละประเภท องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีข้อมูลถนน การจราจร การใช้พื้นที่ และผู้ประกอบการ ขณะที่บริษัทขนส่งมีข้อมูลเส้นทาง ปริมาณพัสดุ และพื้นที่ที่มีความต้องการใช้บริการ การนำข้อมูลบางส่วนมาใช้ร่วมกันจึงช่วยสนับสนุนการกำหนดจุดรับ-ส่ง การวางแผนเส้นทาง และการแก้ไขพื้นที่ที่มีปัญหาได้ อย่างไรก็ตาม การแลกเปลี่ยนข้อมูลต้องคำนึงถึงพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 และความลับทางธุรกิจ โดยควรใช้ข้อมูลสรุปหรือข้อมูลเชิงพื้นที่ที่ไม่สามารถระบุตัวบุคคลได้ (พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562, 2562)

การกำหนดตัวชี้วัดร่วมยังมีความสำคัญ เพราะช่วยให้ประเมินได้ว่าความร่วมมือสร้างผลลัพธ์จริงหรือไม่ ตัวชี้วัดที่เหมาะสม ได้แก่ ระยะเวลาเฉลี่ยในการจัดส่ง อัตราการจัดส่งสำเร็จในครั้งแรก จำนวนการจัดส่งล่าช้า จำนวนข้อร้องเรียน ระยะเวลาแก้ไขปัญหา อัตราความเสียหาย ต้นทุนการเข้ารับพัสดุ และจำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับประโยชน์ แนวทางดังกล่าวสอดคล้องกับงานของพิมพ์พา ลาวัน และคณะ ซึ่งชี้ว่าการบริหารรอบขนส่ง ต้นทุน สิทธิประโยชน์ ความเสี่ยง และคุณภาพบริการเป็นองค์ประกอบสำคัญของสมรรถนะโลจิสติกส์ (พิมพ์พา ลาวัน และคณะ, 2568)

อย่างไรก็ตาม การสนับสนุน เจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต้องดำเนินการอย่างระมัดระวัง เนื่องจากตลาดขนส่งพัสดุมิใช่ผู้ให้บริการหลายราย หากท้องถิ่นให้พื้นที่ งบประมาณ หรือสิทธิประโยชน์แก่บริษัทใดบริษัทหนึ่งโดยไม่มีหลักเกณฑ์ อาจเกิดข้อกังวลด้านความโปร่งใสและการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม แนวทางที่เหมาะสมจึงควรเปิดให้บริษัทขนส่งที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์สามารถเข้าร่วมได้ หรือดำเนินโครงการนำร่องผ่านกระบวนการที่โปร่งใสและตรวจสอบได้



องค์ความรู้ใหม่

จากผลการวิจัยสามารถสังเคราะห์องค์ความรู้ใหม่ได้ว่า การเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งพัสดุในระดับพื้นที่ ไม่ควรพิจารณาเฉพาะศักยภาพภายในของบริษัทขนส่ง เช่น ต้นทุน เทคโนโลยี บุคลากร หรือคุณภาพบริการเท่านั้น แต่ควรพิจารณาในลักษณะของ “ระบบความร่วมมือเชิงพื้นที่” ที่เชื่อมโยงภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน และชุมชนเข้าด้วยกัน เนื่องจากแต่ละภาคส่วนมีบทบาททรัพยากร ข้อมูล และข้อจำกัดที่แตกต่างกัน แต่สามารถนำมาสนับสนุนซึ่งกันและกันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่งโดยรวม

องค์ความรู้สำคัญที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ คือ ความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งในระดับพื้นที่ เกิดจากการบูรณาการ 4 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) การลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน 2) การยกระดับคุณภาพและความน่าเชื่อถือของบริการ 3) การบริหารจัดการพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับการขนส่ง และ 4) การสร้างกลไกความร่วมมือและการใช้ข้อมูลร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยองค์ประกอบทั้ง 4 ด้านต้องดำเนินการควบคู่กัน ไม่สามารถแยกออกจากกันอย่างเด็ดขาดได้

ผลการวิจัยยังชี้ให้เห็นว่า รูปแบบความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพควรเปลี่ยนจาก “การประสานงานเมื่อเกิดปัญหา” ไปสู่ “การวางแผนและบริหารจัดการร่วมกันอย่างต่อเนื่อง” โดยกำหนดผู้รับผิดชอบ ช่องทางสื่อสาร ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูล และตัวชี้วัดร่วมอย่างชัดเจน ซึ่งจะช่วยให้การแก้ไขปัญหาไม่ได้เป็นเพียงการแก้ไขเฉพาะหน้า แต่สามารถนำข้อมูลจากปัญหาที่เกิดขึ้นมาวางแผนป้องกันและพัฒนาระบบขนส่งในระยะยาวได้



ภาพที่ 1 รูปแบบระบบความร่วมมือเชิงพื้นที่เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งพัสดุ

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยเรื่องแนวทางเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งในจังหวัดขอนแก่น พบว่า การพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งในระดับพื้นที่จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน ผู้ประกอบการ และชุมชน ควบคู่กับการพัฒนาศักยภาพภายในของบริษัทขนส่ง เพื่อช่วยลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพ ยกระดับคุณภาพบริการ และสนับสนุนผู้ประกอบการ SME และสินค้าชุมชน โดยควรพัฒนาความร่วมมือจากการประสานงานเฉพาะกรณีไปสู่ระบบที่มีการกำหนดบทบาท ผู้รับผิดชอบ ช่องทางการ

ประสานงาน การแลกเปลี่ยนข้อมูล และการติดตามประเมินผลร่วมกันอย่างชัดเจน ทั้งนี้ ภาครัฐและท้องถิ่นควรบรรจุประเด็นด้านขนส่งและโลจิสติกส์ไว้ในแผนพัฒนา ส่งเสริมการจัดตั้งช่องทางประสานงานกลางหรือคณะทำงานร่วม พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการวางแผนเส้นทางและจุดรับ-ส่งพัสดุ สนับสนุนการจัดตั้งจุดรวบรวมพัสดุในพื้นที่ชุมชน ตลอดจนส่งเสริมสิทธิประโยชน์ด้านค่าขนส่งและการอบรมความรู้แก่ผู้ประกอบการ พร้อมกำหนดตัวชี้วัดร่วมเพื่อประเมินประสิทธิภาพและปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง สำหรับการวิจัยครั้งต่อไปควรต่อยอดการวิจัยเอกสารด้วยการเก็บข้อมูลภาคสนามจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่หลากหลาย เพื่อทดสอบข้อค้นพบและข้อเสนอจากเอกสาร เปรียบเทียบรูปแบบความร่วมมือของบริษัทขนส่งหลายแห่ง ทดลองใช้จุดรวบรวมพัสดุในพื้นที่จริง และศึกษาความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ผลกระทบต่อผู้ประกอบการ ตลอดจนข้อกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาแนวทางที่ใช้ได้จริงและสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งในระยะยาว

เอกสารอ้างอิง

- จังหวัดขอนแก่น. (2568). แผนพัฒนาจังหวัดขอนแก่น พ.ศ. 2566–2570 ฉบับทบทวน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568. เรียกใช้เมื่อ 30 สิงหาคม 2569 จาก <https://www.khonkaen.go.th/khonkaen6/fileDir/vision/20250404-DevelopmentPlan66-70.pdf>
- ณอร แสงชนินทร์ และคณะ. (2566). ความได้เปรียบทางการแข่งขันที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการของธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์ในจังหวัดอุดรธานี. วารสารวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม, 5(1), 1-14.
- ณัฐวดี หนูรักและคณะ. (2568). ภาพลักษณ์และคุณภาพบริการที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งพัสดุในเขตอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา. วารสารสหวิทยาการ มหาวิทยาลัยชินวัตร, 2(3), 90-107.
- ธิติสดา จันทร์อ่อน. (2568). คุณภาพการให้บริการที่ส่งผลต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่ง บริษัท เจแอนด์ที เอ็กซ์เพรส. วารสารสังคมพัฒนาศาสตร์, 8(3), 164-175.
- นพเมศร์ เจริญพวงค์ และพัสสรณ์ วรภัทร์ธีระกุล. (2565). ความร่วมมือเชิงนโยบายของภาครัฐและเอกชนเพื่อลดปัญหาความล่าช้าการก่อสร้างอาคารสาธารณะขนาดใหญ่เขตกรุงเทพมหานคร. วารสาร มจร พุทธปัญญาปริทรรศน์, 7(4), 96-108.
- นันท์นภัส สุดแดน. (2565). อิทธิพลของความสะดวกในการบริการที่มีผลต่อความตั้งใจในการใช้บริการขนส่งพัสดุภัณฑ์ของกลุ่มผู้บริโภคที่มีประสบการณ์สูงในประเทศไทย. ใน วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยบูรพา.
- บริษัท โกลบอล เจท เอ็กซ์เพรส (ไทยแลนด์) จำกัด. (2569). บริการของเรา. J&T Express Thailand. เรียกใช้เมื่อ 30 สิงหาคม 2569 จาก <https://www.jtexpress.co.th/>
- พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542. (2542). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 116 ตอนที่ 114 ก หน้า 48-66 (17 พฤศจิกายน 2542).
- พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562. (2562). พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอนที่ 69 ก หน้า 52-95 (27 พฤษภาคม 2562).
- พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496. (2496). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 70 ตอนที่ 14 หน้า 222-257 (17 กุมภาพันธ์ 2496).
- พิมพ์พา ลาวัน และคณะ. (2568). สมรรถนะ การขนส่งสินค้าและคุณภาพการบริการที่ส่งผลต่อสมรรถนะโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการขนส่งทางถนนในประเทศไทย. วารสารวิชาการและวิจัย มหาวิทยาลัยภาคตะวันออกเฉียงเหนือ, 15(4), 26-40.



- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2566). แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 ในส่วนของกระทรวงคมนาคม. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงคมนาคม.
- สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์. (2567). รายงานผลการสำรวจมูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทย ปี 2567. เรียกใช้เมื่อ 28 สิงหาคม 2569 จาก https://www.etda.or.th/th/Useful-Resource/publications/value_ecom67.aspx
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2566). แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570. เรียกใช้เมื่อ 2569 สิงหาคม 28 จาก <https://www.nesdc.go.th/info/logistics-system-development/>
- อัครเดช นามเสถียร และคณะ. (2567). แนวทางการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารในจังหวัดอุดรธานี. วารสารรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา, 7(1), 291-302.
- Ansell, C. & Gash, A. (2008). Collaborative governance in theory and practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18(4), 543-571.
- Bowen, G. A. (2009). Document analysis as a qualitative research method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), 27-40.
- Braun, V. & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77-101.
- Porter, M. E. (1985). *Competitive advantage: Creating and sustaining superior performance*. New York: Free Press.