

ยุทธศาสตร์ท่าอากาศยานไทยเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวของภาคใต้

วชิราภรณ์ จันทร์โพธิ์พาศ

ภาควิชาบริหารธุรกิจ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่

E-mail : wachiraporn.c@psu.ac.th

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย และยุทธศาสตร์ท่าอากาศยานสนับสนุนระบบโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวของภาคใต้ การวิเคราะห์ข้อมูลใช้ผลสรุปจากการสัมมนาวิชาการและการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิต่าง ๆ ผลการศึกษา พบว่า ประเทศไทยต้องพัฒนา ปรับปรุง และสร้างศักยภาพด้านการผลิตและการบริการในการแข่งขันระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และระดับโลก เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยทั้ง 5 ยุทธศาสตร์ ส่วนระบบโลจิสติกส์ภาคใต้ต้องการให้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การสร้างศูนย์กระจายสินค้า และการอำนวยความสะดวกผ่านเข้าออกสินค้าให้สะดวกขึ้น สำหรับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สามารถสนับสนุนการพัฒนา โลจิสติกส์ของภาคใต้โดยการเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งกับการขนส่งรูปแบบอื่น การเชื่อมโยงเครือข่ายระบบสารสนเทศ การร่วมมือพัฒนาบุคลากรในหลักสูตรการศึกษา ด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวของภาคใต้ โดยการเผยแพร่ข้อมูล การประชาสัมพันธ์ การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ มาตรฐานการให้บริการ และการพัฒนาบุคลากรในด้านบริการ

คำสำคัญ : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และการท่องเที่ยว บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บทนำ

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ถือว่าเป็นภาคอุตสาหกรรมที่มีโอกาสอันดีในอนาคต เพราะมูลค่าเฉพาะภาคการขนส่งและคลังสินค้า ในปี พ.ศ. 2548 พบว่ามีมูลค่าถึง 520,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) ของประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี, 2549, ออนไลน์) อีกทั้งประเทศมีศักยภาพจากทำเลที่ตั้งของประเทศที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาค นอกจากนี้ภาคใต้มีธุรกิจด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญอีกด้านหนึ่งที่สามารถสร้างรายได้เข้าประเทศปีละหลายหมื่นล้านบาท โดยเฉพาะหาดใหญ่และสงขลาที่มีฐานนักท่องเที่ยวจากมาเลเซียและสิงคโปร์ ส่วนทางฝั่งอันดามันได้แก่ ตรัง สตูล พังงา กระบี่ ภูเก็ต มีฐานนักท่องเที่ยวที่นิยมท่องเที่ยวทางทะเลจากทั่วทุกมุมโลกที่มีประตูเปิดรับที่สนามบินภูเก็ตและเชื่อมโยงกับสถานที่ท่องเที่ยวกับพื้นที่บริเวณใกล้เคียง

ข้อมูลจากการประชุมยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยระหว่าง 2 หน่วยงานหลักคือกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง ในการกำหนดยุทธศาสตร์ทางบกและทางอากาศ เพื่อความเป็นเลิศในภูมิภาค สำหรับนโยบายการขนส่งทางอากาศได้กำหนด 3 ยุทธศาสตร์สำคัญคือ 1) ยกกระดับประสิทธิภาพการให้บริการและพัฒนาเครือข่ายระดับสากล โดยขยายเครือข่ายเส้นทางการบินครอบคลุมทั่วโลก เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของสินค้าในกลุ่มประเทศจีเอ็มเอสและเอเชียใต้ 2) พัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติให้เป็นประตูสู่ภูมิภาคและ 3) การเป็นศูนย์กลางของโลจิสติกส์ของโลกด้านอาหาร ผัก ผลไม้สด ดอกไม้ แพชั่น ชิ้นส่วน

อิเล็กทรอนิกส์ ะไหล่รถยนต์และเครื่องประดับ (วันชัย ศารทูลทัต, 2549, ออนไลน์) โดยมีสนามบินภูเก็ตเป็นประตูสู่ภูมิภาคอาเซียน เช่น สิงคโปร์ อินโดนีเซีย เป็นต้น ในระดับภูมิภาคมีสนามบินขนาดใหญ่ สนามบินภูเก็ตทำเรือสำเภาสินค้า ตรังและสตูล รวมถึงกระบี่และนครศรีธรรมราชซึ่งเป็นโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งทางอากาศที่มีศักยภาพต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาคใต้

ปัจจุบันบทบาทหน้าที่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือทอท. ในการสนับสนุนชุมชนในด้านโลจิสติกส์และการท่องเที่ยว โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่คือสนามบินขนาดใหญ่และสนามบินภูเก็ตซึ่งเป็นประตูเปิดสู่ประเทศกลุ่มอาเซียน และระบบโครงข่ายคมนาคมทางบกและทางทะเลในกลุ่มจังหวัดเป้าหมาย โดยมีหน่วยงานของรัฐคือจังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นคอยสนับสนุนและสนองนโยบายของรัฐ เพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์ที่วางไว้โดยมีภาคเอกชนคือผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวเป็นผู้ให้บริการ และเสนอแนะปรับปรุงการบริการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ทอท. ยินดีสนับสนุนสถาบันการศึกษาในชุมชนในการผลิตบัณฑิตเพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดที่มีโอกาสขยายตัวต่อไปในอนาคต (มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ คณะวิทยาการจัดการ, จังหวัดสงขลา และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2549 : 4)

ดังนั้นจากมูลค่าการขนส่งและศักยภาพทำเลที่ตั้งของประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาค รวมทั้งยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย และบทบาทของทอท. จึงมีความสำคัญและควรศึกษาเพื่อเป็นกรอบในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันระหว่างภูมิภาค และเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ ท่าอากาศยานไทยเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวของภาคใต้ และได้ข้อมูลมาสู่การปฏิบัติ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย
2. เพื่อศึกษายุทธศาสตร์ท่าอากาศยานสนับสนุนระบบโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวของภาคใต้

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

Craig (1996, ออนไลน์) กล่าวถึง ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อโลจิสติกส์ระดับโลก (Global Logistics) ได้แก่ การเคลื่อนย้ายสินค้า การใช้ระบบสารสนเทศ เวลาในการให้บริการ ต้นทุน และการดำเนินงานในบริษัทที่มีต่อลูกค้าหรือผู้ผลิต เนื่องจากพื้นที่แต่ละแห่งมีความแตกต่างกัน ธุรกิจจึงต้องให้ความสำคัญต่อบรรยากาศด้านเพื่อเพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพในการแข่งขัน

Rendeiro (2006, online) ได้วิจัยเรื่อง Tourism service quality begins at the airport พบว่า สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน Gran Canaria มีผลต่อคุณภาพบริการของนักท่องเที่ยวและระบบการเช็คอิน ช่วงเวลาว่างระหว่างการรอคอยของนักท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กับอาคารของสนามบิน เป็นต้น

Coyle และคณะ (2003 : 39) ระบุองค์ประกอบที่จะทำให้โลจิสติกส์ประสบความสำเร็จต้องอาศัยหลักของ 7 Rights of Logistics ได้แก่ Getting the right product, to the right customer, in the right quantity, in the right condition, at the right place, at the right time and at the right costs.

ข้อมูลของ Siemens AG. (2006, ออนไลน์) บริษัทชั้นนำของโลกด้านฮาร์ดแวร์และเทคโนโลยี เสนอว่าการให้บริการสนามบินต้องมุ่งบริการข้อมูลข่าวสารให้กับผู้โดยสาร มาตรฐานการให้บริการ ความปลอดภัยของกระเป๋าเดินทาง ความถูกต้องของสถานที่และเวลา อุปกรณ์การขนส่งสินค้า ระบบการจัดการ และการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

ระเบียบวิจัย

ใช้การสัมมนา สังเกตการณ์และการเข้าไปมีส่วนร่วม โดยจัดสัมมนาวิชาการเรื่อง “ยุทธศาสตร์การทำอากาศยานเพื่อชุมชน : สนับสนุนระบบโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียนของจังหวัดภาคใต้ (สงขลา สตูล ตรัง และภูเก็ต)” โดยมีวิธีการดำเนินงาน ดังนี้

1. การเตรียมงาน

1.1 จัดประชุมตัวแทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดรายละเอียดการสัมมนา

1.2 กำหนดจัดที่โรงแรม เจ. บี. หาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา วันพุธที่ 5 กรกฎาคม 2549

1.3 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่ ร่วมกับจังหวัดสงขลาและบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมเป็นเจ้าภาพ

1.4 ผู้เข้าร่วมการสัมมนาจากหน่วยงานราชการ เอกชนและสื่อมวลชน จำนวน 167 คน

2. วัตถุประสงค์การสัมมนา

1.1 เพื่อนำยุทธศาสตร์ของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สู่การปฏิบัติทางด้านโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคใต้

1.2 เพื่อบูรณาการความร่วมมือภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ เอกชนและชุมชนในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาทำอากาศยานไทย

1.3 เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการคมนาคมและการขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคใต้และภูมิภาคอาเซียน

3. วิธีการการสัมมนา แบ่งเป็น 3 ส่วนคือส่วนที่ 1 การปาฐกถา ส่วนที่ 2 การเสวนาวิชาการและส่วนที่ 3 การระดมสมองกลุ่มย่อย

4. การเก็บรวบรวมข้อมูลการสัมมนา ด้วยการบันทึกเทปและวีดิทัศน์ และแบบประเมินผล

5. การวิเคราะห์ข้อมูล นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์จัดหมวดหมู่ เพื่อเสนอรายงาน

6. การสรุปและอภิปรายผลการศึกษา เพื่อตอบคำถามตามวัตถุประสงค์ในการศึกษา

ผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 ผลการปาฐกถา มี 3 ประเด็น ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553 โอกาสหรือศักยภาพในกลุ่มจังหวัดภาคใต้เน้นยุทธศาสตร์การพัฒนาแบบคลัสเตอร์ (Cluster) และการยกระดับประสิทธิภาพ

1. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553

วิสัยทัศน์ มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน

วัตถุประสงค์ เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) เพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security) สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเปิดเส้นทางการค้าและสร้างประสิทธิภาพสูงสุดของเครือข่ายโลจิสติกส์ (New Trade Lanes

and Logistics Network Optimization) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ (Logistics Services Internationalization) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และ ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)

2. โอกาสหรือศักยภาพในกลุ่มจังหวัดภาคใต้เน้นยุทธศาสตร์การพัฒนาแบบคลัสเตอร์ (Cluster) การรวมกลุ่มจังหวัดเพื่อสร้างศักยภาพเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) การจัดงบประมาณแผ่นดิน การใช้ทรัพยากรร่วมกัน เพราะฉะนั้นการแบ่งกลุ่มจังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี ระนอง น่าจะมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและเป็นประตูสู่อันดามัน กลุ่มจังหวัดกระบี่ พังงา ภูเก็ต มีทรัพยากรแหล่งประวัติศาสตร์และความเป็นธรรมชาติ กลุ่มจังหวัดปัตตานี ยะลา นราธิวาส อยู่ใกล้ชิดกับประเทศมาเลเซีย กลุ่มจังหวัดพัทลุงและนครศรีธรรมราช มีโครงการพัฒนาที่สำคัญคือสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) ซึ่งยังไม่คืบหน้า ส่วนจังหวัดสงขลาและสตูล มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน สนามบิน ท่าเรือปากบารา ภาคใต้ตอนบนฝั่งอ่าวไทยด้านจังหวัดเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์เชื่อมกับระนอง มีโอกาสที่จะพัฒนาเป็น “ริเวียร่า” แหล่งท่องเที่ยวใหม่ ขณะที่ สิงคโปร์ ฮองกง และมาเลเซียก็มีการจัดตั้งองค์กรการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อแข่งขันในการแข่งขันชิงลูกค้า จะเห็นว่าท่าอากาศยานมีความสำคัญในการพัฒนาการท่องเที่ยว เพราะเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเสมือนดัง ฮาร์ดแวร์ซึ่งจะต้องสอดคล้องเชื่อมโยงกับซอฟต์แวร์ นั่นคือมาตรฐานในการบริการต่าง ๆ ของธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น โรงแรม ธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ ธุรกิจขนส่ง สายการบินและสนามบิน เป็นต้น

3. การยกระดับประสิทธิภาพ การสนับสนุนการท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียนต้องมีภาคีพัฒนาได้แก่ กลุ่มภาครัฐ กลุ่มระดับท้องถิ่นของจังหวัด กลุ่มผู้ให้บริการและกลุ่มภาคเอกชน โดยกลุ่มภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้ให้ความสะดวกหรือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ กลุ่มระดับท้องถิ่นของจังหวัดควรเพิ่มความสะดวกในการนำเข้าสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้าน การสร้างเครือข่ายจังหวัดชายแดน กลุ่มผู้ให้บริการ ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และภาคเอกชนต้องพัฒนาคุณภาพการบริการ

ทอท. ถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของชุมชนเพราะใช้ทรัพยากรในท้องถิ่น และมีส่วนก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจต่อท้องถิ่น การสร้างงานและสร้างรายได้ให้ชุมชน การคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม และความรับผิดชอบต่อสังคม (Social Responsibility) ทอท. ต้องพิจารณาถึงปัจจัยต่าง ๆ เพื่อการยกระดับประสิทธิภาพในการสนับสนุนการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านมาตรฐานบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร ด้านการขยายการส่งสินค้าไปสู่ตลาดผู้บริโภคในประเทศหรือผู้บริโภคต่างประเทศ ด้านการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านระบบรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน ด้านการเป็นพันธมิตรกับสายการบินหรือธุรกิจการท่องเที่ยวและด้านการสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการ

ส่วนที่ 2 ผลการเสวนาวิชาการ มี 5 ประเด็น ได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตภาคใต้ ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ การเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ การขยายตัวของภาคการท่องเที่ยวทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย และ แนวคิดการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดสงขลา ตรัง สตูลหรือกลุ่ม STS

1. อุตสาหกรรมการผลิตภาคใต้ ได้แก่ อาหาร ยางพารา การบริการ และการค้าปลีกซึ่งเปรียบเสมือนกิจกรรมต้นน้ำ ได้แก่ ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (LSP) การประกอบการขนส่ง คลังสินค้าให้เช่า การให้คำปรึกษาและบริการ จนถึงกิจกรรมปลายน้ำ ได้แก่ ตลาดในประเทศ ตลาดในภูมิภาค ตลอดจนตลาดต่างประเทศ โดยลักษณะกิจกรรมมีความใกล้เคียงกันทั้งประเทศแต่อาจแตกต่างกันในรายละเอียดของอุตสาหกรรม ส่วนปัญหาที่เกิดขึ้นต่อระบบโลจิสติกส์ทุกภาคส่วนคือต้นทุนพลังงานที่เพิ่มสูงขึ้นส่งผลต่อต้นทุนการผลิตย่อมสูงขึ้นด้วย ขณะที่ดุลการค้าก็เริ่มมีส่วนต่างที่เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน ดังนั้นเพื่อให้แผนยุทธศาสตร์ภาคใต้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการ ภาคการผลิตคงต้องพิจารณาทั้งห่วงโซ่อุปทาน โดยเฉพาะต้นทุนที่เกิดขึ้นทั้ง

ระบบ เช่น การศึกษาโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมกึ่งแข็งเยือกแข็ง ตั้งแต่แหล่งเพาะเลี้ยงไปจนถึงแหล่งผลิตและพร้อมส่งออกว่ากิจกรรมตั้งแต่ต้นน้ำไปถึงปลายน้ำมีต้นทุนเกิดขึ้นในส่วนใดบ้าง ยุทธศาสตร์ที่ 2 การวางโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาท่าเรือปากบารา แผนการวางระบบไฟฟ้าจากเหนือลงมาใต้ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเพิ่มขีดความสามารถการประกอบธุรกิจให้กับบุคคลที่สาม การสร้างศูนย์กระจายสินค้า คลังสินค้าให้เช่า โรงพักสินค้า เป็นต้น ยุทธศาสตร์ที่ 4 ระบบการผ่านเข้าออกของสินค้าในประเทศออกไปสู่ต่างประเทศให้มีความรวดเร็วยิ่งขึ้น และยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนเพื่อรองรับธุรกิจโลจิสติกส์

2. ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ มองว่าปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการค้าในธุรกิจคือ ประเทศไทยคงต้องปรับตัวเรื่องการค้าระหว่างประเทศ การค้าเสรี (FTA) กับต่างประเทศ การเปิดเสรีด้านการบริการโลจิสติกส์ ซึ่งจะมีผลต่อผู้ประกอบการทั้งด้านบวกและด้านลบ ด้านบวกคือผู้ประกอบการอุตสาหกรรมหรือผู้ใช้บริการ คาดว่า จะได้ใช้บริการที่ดีกว่าหรือราคาที่ถูกลง ส่วนด้านลบคือความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการไทย สำหรับภาคใต้การพัฒนาการค้าชายแดนเป็นสิ่งสำคัญ ดังนั้นผู้ประกอบการท้องถิ่นต้องปรับตัวโดยพิจารณาถึงผู้ใช้บริการเป็นหลัก เพราะนี่คือหัวใจผู้ที่จะมาใช้บริการในอนาคต

3. การเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ ย่อมส่งผลกระทบต่อด้านต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น เพื่อแลกกับโครงสร้างพื้นฐานที่ดีและบริการที่ดีขึ้น ทอท. กับภาครัฐควรร่วมมือเพื่อสร้างโอกาสเชิงบวกให้สายการบินระหว่างประเทศต่าง ๆ มาใช้สนามบินที่หาดใหญ่หรือภูเก็ตในการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อและต่อเชื่อมได้ การหาทำเลที่ถูกกว่าสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อลดต้นทุนและเป็นการใช้ทรัพยากรร่วมกัน นอกจากนี้จังหวัดสตูลและตรังมีโอกาสเป็นจุดเชื่อมโยงทั้งท่าเรือและรถไฟในการขนส่งสินค้าผ่านแดนไปสิงคโปร์และมาเลเซีย แต่ปัจจุบันยังมีอุปสรรคเรื่องระเบียบขั้นตอนพิธีการต่าง ๆ

4. การขยายตัวของภาคการท่องเที่ยวทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย การท่องเที่ยวฝั่งอันดามันได้รับผลกระทบจากปัญหาภัยธรรมชาติสึนามิ ขณะที่การท่องเที่ยวฝั่งอ่าวไทยได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ความไม่สงบจากสามจังหวัดชายแดน นอกจากนี้การยกเลิกการบินระหว่างภูเก็ตและหาดใหญ่ซึ่งมีผลต่อนักท่องเที่ยวและธุรกิจการท่องเที่ยว ดังนั้นทอท. ควรลดหรือชะลอการจัดเก็บค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ประมาณ 3-5 ปี เพื่อฟื้นฟูภาคใต้และทำให้การขนส่งสินค้าของภาคใต้โดยเฉพาะอาหารทะเล ผลไม้ที่ต้องขนส่งทางอากาศไปยังต่างประเทศสามารถแข่งขันได้ ปัจจุบันสนามบินหาดใหญ่มีสายการบินระหว่างประเทศต้นท่อน้ำของไทเกอร์แอร์ เพียงสายการบินเดียวเส้นทางสิงคโปร์และหาดใหญ่ มีนักท่องเที่ยวต่อเที่ยวบินสูงสุดไม่เกิน 140 ที่นั่ง ใช้เครื่องบินแอร์บัส 320 ซึ่งตารางเวลาบินในแต่ละวันมีเพียงหนึ่งเที่ยวบินเท่านั้น

5. แนวคิดการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดสงขลา ตรัง สตูลหรือกลุ่ม STS จุดแข็งคือโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะสนามบิน โรงแรม อาหารและความผสมผสานระหว่างวัฒนธรรม จุดอ่อนคือความไม่สมดุลของนักท่องเที่ยว ความไม่แตกต่างของสินค้าที่นำมาจำหน่าย และการมุ่งเน้นให้หาดใหญ่เป็นเมืองแห่งการจับจ่ายซื้อสินค้าซึ่งถ้าเปรียบเทียบกับเมืองเช่นเงินของจีนคงต้องมีการทบทวนกัน ส่วนจังหวัดภูเก็ตมีจำนวนเที่ยวบินและนักท่องเที่ยวไม่สมดุลกันคือจำนวนนักท่องเที่ยวจะมีมากในช่วงเดือนตุลาคมถึงเดือนมีนาคม แต่ช่วงกลางปีนักท่องเที่ยวมีจำนวนน้อย อย่างไรก็ตาม ทอท. ต้องคำนึงถึงระบบรักษาความปลอดภัย เพื่อสร้างความมั่นใจให้นักท่องเที่ยว การพัฒนาคุณภาพของบุคลากร การประชาสัมพันธ์มากกว่านี้

ส่วนที่ 3 ผลการระดมสมองกลุ่มย่อย แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของภาคใต้ และการพัฒนาการท่องเที่ยวของภาคใต้

1. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของภาคใต้ สามารถสรุปผลได้ดังนี้

1) การสนับสนุนระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น

การขยายช่องทางการจราจรถนนจากสงขลาไปท่าเรือท่าลิเกสงขลาปัจจุบันเป็นสองช่องทาง การพัฒนาถนนสาย

สตูล-คลองแงะ โครงการถนนวงแหวน โครงการถนนเลี่ยงเมือง และถนนบริเวณด่านศุลกากรเป็นคอขวดทำให้การกระจายสินค้าล่าช้า เป็นต้น

2) การเชื่อมโยงเครือข่ายระบบการขนส่งในรูปแบบอื่น การเชื่อมโยงเครือข่ายถนนกับรถไฟ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องปรับปรุงประสิทธิภาพระบบรางรถไฟและการตรงต่อเวลา ส่วนการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยไปยังประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์

3) การส่งเสริมให้มีการสร้างศูนย์กระจายสินค้าในภาคใต้

4) การส่งเสริมการจำหน่ายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) ในสนามบิน

5) การเชื่อมโยงเครือข่ายการบริหารระบบสารสนเทศการขนส่ง (Information System) ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและสมาพันธ์โลจิสติกส์ การจัดการระบบเอกสารให้เป็นบริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อให้สอดคล้องกับระบบโลจิสติกส์

6) การพัฒนาบุคลากร การพัฒนาหลักสูตรการศึกษา การจัดหลักสูตรฝึกอบรมระยะสั้น และการพัฒนาการใช้ภาษาต่างประเทศ เพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจโลจิสติกส์และการรองรับการค้าเสรีระหว่างประเทศ (FTA)

2. การพัฒนาการท่องเที่ยวของภาคใต้ สามารถสรุปผลได้ดังนี้

1) การสร้างแรงดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเกิดความสนใจ การจัดทำข้อมูลข่าวสารและสถิติต่าง ๆ การประชาสัมพันธ์ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการกำหนดยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวที่ชัดเจนและสามารถทราบถึงกลุ่มเป้าหมายที่ชัดเจนได้

2) การสร้างความร่วมมือด้านนวัตกรรมเทคโนโลยีระดับสูงระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน

3) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยานและการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้ใช้บริการสนามบินและนักท่องเที่ยว

4) การเพิ่มระดับรักษาความปลอดภัยและส่งเสริมภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยวเกิดความเชื่อมั่น

5) การพัฒนา การบำรุงรักษา การอบรม การสร้างความเข้มแข็งบุคลากร ให้มีประสิทธิภาพด้านการบริการ

6) การให้นักท่องเที่ยวได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นสำหรับบริการของ ทอท. พร้อมทั้งรับคำติชมต่าง ๆ

อภิปรายผล

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 เพื่อศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย จากผลการศึกษาพบว่า แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553 มุ่งให้มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากลเพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์หลัก

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement) ได้แก่ การใช้มาตรฐานของโลก (International Practice) การจัดหาจากแหล่งภายนอก (Outsourcing) การรวมกลุ่มร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) และการบริหารจัดการในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเปิดเส้นทางการค้าและสร้างประสิทธิภาพสูงสุดของเครือข่ายโลจิสติกส์ (New Trade Lanes and Logistics Network Optimization) ได้แก่ โครงการ Eastern Seaboard โครงการท่าเรือ น้ำ

ลึกปากบาราและท่าเรือระนอง การพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า รวมทั้งสนามบินต่าง ๆ และสนามบินสุวรรณภูมิ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ (Logistics Services Internationalization)

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ได้แก่ การพัฒนาระบบ Single Window System และระบบโลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ (E-logistics) การปรับปรุงระบบพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการส่งสินค้าเข้า-ออก การขนส่งสินค้าถ่ายลำ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building) สนับสนุนให้สถาบันการศึกษาเปิดหลักสูตรการบริหารจัดการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เพื่อศึกษายุทธศาสตร์ท่าอากาศยานสนับสนุนระบบโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวของภาคใต้ จากผลการศึกษาพบว่า ระบบโลจิสติกส์ของภาคใต้ด้านอุตสาหกรรมการผลิต มีลักษณะกิจกรรมใกล้เคียงกันทั้งประเทศไม่ว่ากิจกรรมต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ โดยเฉพาะต้นทุนพลังงานและต้นทุนการผลิตที่เพิ่มสูงขึ้น การค้าและการขนส่งมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการสนับสนุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ซึ่งปัจจุบันมีสนามบินขนาดใหญ่และสนามบินภูเก็ท การเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างพื้นที่และประเทศเพื่อนบ้าน การสร้างศูนย์กระจายสินค้าเพื่อสร้างโอกาสและสามารถลดค่าใช้จ่ายให้กับผู้ประกอบการได้ การเชื่อมโยงระบบเครือข่ายสารสนเทศระหว่างภาครัฐ เอกชนและสมาพันธ์โลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน และการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจโลจิสติกส์

เห็นได้ว่าผลการศึกษาระบบโลจิสติกส์มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553 ทั้ง 5 ยุทธศาสตร์ และทอท. สามารถมีส่วนสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ทั้ง 5 ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้

การพัฒนาการท่องเที่ยว ในประเด็นที่ทอท. สามารถสนับสนุนคือการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในสนามบิน การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้นักท่องเที่ยว มาตรฐานการให้บริการ และการพัฒนาบุคลากรในด้านบริการ

ผลสรุป

โดยภาพรวมประเทศไทยต้องมีการพัฒนา ปรับปรุง และสร้างโอกาสด้านการผลิตและการบริการในการแข่งขันระดับภูมิภาคอาเซียน เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยทั้ง 5 ยุทธศาสตร์ ตามแผนพัฒนายุทธศาสตร์ของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ภาคใต้มีอุตสาหกรรมการผลิต การบริการที่หลากหลาย มีกิจกรรมตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ ปัญหาต่อระบบโลจิสติกส์คือการศึกษาทิ้งห่วงโซ่อุปทาน โดยเฉพาะต้นทุนที่เกิดขึ้นทั้งระบบ โครงสร้างพื้นฐาน การสร้างศูนย์กระจายสินค้า การอำนวยความสะดวกผ่านเข้าออกของสินค้าไปสู่ต่างประเทศให้รวดเร็วขึ้น ส่วนด้านการท่องเที่ยวได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ความไม่สงบจากสามจังหวัดชายแดน ภัยพิบัติจากธรรมชาติ และการยกเลิกการบินระหว่างภูเก็ตและหาดใหญ่ ปัจจุบันสนามบินขนาดใหญ่มีสายการบินระหว่างประเทศเพียงสายการบินเดียว ขณะที่จังหวัดภูเก็ตเกิดความไม่สมดุลระหว่างจำนวนเที่ยวบินและจำนวนนักท่องเที่ยวในช่วงเดือนตุลาคมถึงเดือนมีนาคม นอกจากนี้มีการนำเสนอแนวคิดการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดสงขลา ตรัง และสตูลหรือกลุ่ม STS

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สามารถสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวภาคใต้ ดังนี้

1. การพัฒนาโลจิสติกส์ โดยการเชื่อมโยงเครือข่ายระบบการขนส่งกับการขนส่งรูปแบบอื่น ทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซียและสิงคโปร์ การสร้างศูนย์กระจายสินค้า การเชื่อมโยงเครือข่ายระบบสารสนเทศทั้งภาครัฐและภาคเอกชน การให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ และการให้ความร่วมมือในการพัฒนาบุคลากรทั้งหลักสูตรการศึกษาและหลักสูตรการฝึกอบรมระยะสั้น เป็นต้น

2. การพัฒนาการท่องเที่ยว โดยการจัดทำข้อมูล สถิติและการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ การส่งเสริมภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัย การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และบริการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรในการให้บริการและการสำรวจความคิดเห็นของนักท่องเที่ยว

ข้อเสนอแนะ

ในปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางอากาศมีความสำคัญอย่างยิ่ง ทำให้สามารถเดินทางท่องเที่ยว ติดต่อธุรกิจ ขนส่งสินค้าต่าง ๆ ได้สะดวกสบาย รวดเร็ว การแปลงยุทธศาสตร์โลจิสติกส์และการท่องเที่ยวของภาคใต้ไปสู่ภาคปฏิบัตินั้นมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการนำและการมีศักยภาพในการแข่งขันในภูมิภาค ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือจากภาครัฐ ภาคเอกชนและการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่นเช่นเดียวกัน

การพัฒนาโลจิสติกส์และการท่องเที่ยว ต้องพัฒนาควบคู่ระหว่างภาครัฐในด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ขณะที่ภาคเอกชนและชุมชนท้องถิ่นต้องให้ความร่วมมือและพัฒนาการให้บริการควบคู่กันกับภาครัฐ ซึ่งจะเห็นได้ว่า การพัฒนาต้องบูรณาการความร่วมมือทุกภาคส่วน เพื่อสามารถพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการคมนาคมและการขนส่งของกลุ่มจังหวัดภาคใต้และภูมิภาคอาเซียนได้

ข้อสังเกตจากการศึกษา

1. ความต้องการให้สนามบินขนาดใหญ่และภูเก็ตเป็นศูนย์กลางการเชื่อมผ่านและต่อเชื่อม โดยการเชิญชวนให้สายการบินระหว่างประเทศต่าง ๆ มาให้บริการ อาจจะไม่ขึ้นอยู่กับความพร้อมของทอท. เท่านั้น แต่อาจขึ้นอยู่กับจำนวนของนักท่องเที่ยว ผู้โดยสาร การเชื่อมโยงการขนส่ง และการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว

2. การยกเลิกเที่ยวบินระหว่างหาดใหญ่และภูเก็ตแม้ว่าจะส่งผลต่อการท่องเที่ยวและธุรกิจ แต่ปัจจุบันการเดินทางระหว่างหาดใหญ่-ภูเก็ตทางถนนได้รับความนิยม เนื่องด้วยมีรถโดยสารปรับอากาศ รถตู้ จอดแวะตามรายทาง ทำให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจต่อชุมชนเพิ่มขึ้น

จากการศึกษานี้ทำให้ได้กรอบความคิดและข้อมูลส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การพัฒนาโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวของภาคใต้ เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ทุกภาคส่วนตระหนักถึงการพัฒนาดังกล่าว ซึ่งสามารถพัฒนาเป็นงานวิจัยในระดับต่อไปได้ เช่น ยุทธศาสตร์การพัฒนา โลจิสติกส์และการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งตะวันตก ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งตะวันออก หรือโครงการศึกษายุทธศาสตร์ท่าอากาศยานไทยเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวของภาคใต้ไปสู่ภาคปฏิบัติ เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ คณะวิทยาการจัดการ, จังหวัดสงขลา และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด

(มหาชน). 2549. ในรายงานการสัมมนาทางวิชาการ “เรื่องยุทธศาสตร์ท่าอากาศยานเพื่อชุมชน: สนับสนุนระบบโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียนของจังหวัดภาคใต้ (สงขลา สตูล ตรัง และภูเก็ต)”. 5 กรกฎาคม 2549 โรงแรม เจ. บี. หาดใหญ่ สงขลา :

คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

วันชัย ศารทูลหัตต์ 2549. การพัฒนาระบบ **Logistics** ของประเทศไทย. สืบค้นได้จาก

<http://portal.mot.go.th/>

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักนายกรัฐมนตรื. 2549.

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย. สืบค้นได้จาก <http://www.nesdb.go.th>

Coyle, J. John, Edward J. Bardandi, and John Langley Jr. 2003. **The Management of Business Logistics: A Supply Chain Perspective**. 7 th ed. Canada : South-Western.

Craig, Thomas. 1996. **Global Logistics**. Available from : <http://www.ltdmgt.com/mag/art3.htm>

Rendeiro, Roberto Martin-Cejas. 2006. "Tourism service quality begins at the airport."

Tourism Management. 27,5. : 874-877.

Siemens AG. 2006. **Infrastructure Solutions for Airports and Airport Logistics**. Available from :

<http://www.industry.siemens.com/meta/en/topics/airports.htm>

