

การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ
ประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2565
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Stakeholders' Participation in the Drafting Process of the Action Plan on Thailand
Logistics Development 2023 – 2027



An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Public Administration in Public Administration

Department of Public Administration

FACULTY OF POLITICAL SCIENCE

Chulalongkorn University

Academic Year 2022

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อสารนิพนธ์	การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ไทย พ.ศ. 2566 - 2570
โดย	นายชัยวัฒน์ กุศลจิตต์
สาขาวิชา	รัฐประศาสนศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก	อาจารย์ ดร.วгор พัวพันธ์

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับสารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

คณะกรรมการสอบสารนิพนธ์

.....	ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พิชญ์ พงษ์สวัสดิ์)	
.....	อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(อาจารย์ ดร.วгор พัวพันธ์)	
.....	กรรมการ
(อาจารย์ ดร.กุลพัชร์ ศักดิ์วิทย์)	

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ชัยพัฒน์ กุศลจิตต์ : การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570. (Stakeholders'
Participation in the Drafting Process of the Action Plan on Thailand
Logistics Development 2023 – 2027) อ.ที่ปรึกษาหลัก : อ. ดร.วอระ พัวพันธ์สวัสดิ์

งานวิจัยชิ้นนี้มุ่งตอบคำถามว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภาครัฐและภาคเอกชน มีส่วนร่วม
เหมือนหรือต่างกันอย่างไรในกระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ
ประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) รวมทั้งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชน มีระดับการ
มีส่วนร่วมในกระบวนการของการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
(พ.ศ. 2566 - 2570) ระดับใด โดยใช้ระเบียบวิจัยเชิงคุณภาพจากผู้ให้ข้อมูล 6 คน จากหน่วยงาน
ภาครัฐและภาคเอกชน ผลการศึกษาพบว่า ระดับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใน
ขณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 –
2570) อยู่ในระดับ สร้างความร่วมมือ (ระดับที่ 4 จาก 5 อันดับ) โดยระดับการมีส่วนร่วมของ
ภาครัฐและภาคเอกชนไม่แตกต่างกัน แต่ทั้งสองภาคส่วนนั้นมีประเด็นในการมีส่วนร่วมที่ต่างกัน
โดยภาคเอกชนส่วนมากจะมีประเด็นในส่วนของการสะท้อนปัญหาหน้างานที่ได้ไปพบมาจากการใช้
งานระบบโลจิสติกส์ที่ภาครัฐเป็นผู้พัฒนา ส่วนภาครัฐจะมีประเด็นการมีส่วนร่วมในส่วนของการ
ตอบสนองต่อการดำเนินการของตนเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากส่วนใหญ่ภาครัฐมักจะชำนาญงานใน
ส่วนของตนเอง และไม่ก้าวทำงานของหน่วยงานอื่น อย่างไรก็ตาม แม้ระดับการมีส่วนร่วมของผู้มี
ส่วนได้ส่วนเสียจะอยู่ในระดับที่สูง แต่ระดับการมีส่วนร่วมดังกล่าวจำกัดเพียงการมีส่วนร่วมในการ
กำหนดตัวชี้วัดที่ต้องการบรรลุเท่านั้น งานวิจัยพบว่า แม้ว่าแผนฉบับดังกล่าวจะเป็นแผนปฏิบัติการ
แต่เนื้อหาของแผนไม่ได้มีการกำหนดแนวทางปฏิบัติเพื่อบรรลุตัวชี้วัดที่ถูกกำหนดขึ้นอย่างเป็น
รูปธรรม ดังนั้น ส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการกำหนดแนวทางการบรรลุตัวชี้วัดจึงยังอยู่ใน
ระดับที่ต่ำ ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพของแผนในขั้นตอนการนำนโยบายไปปฏิบัติ

สาขาวิชา รัฐประศาสนศาสตร์

ลายมือชื่อนิสิต

ปีการศึกษา 2565

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

6480030324 : MAJOR PUBLIC ADMINISTRATION

KEYWORD: the levels of Participation, Thailand Logistics Stakeholder, Plan's drafting
Process

Chaiyapat Kusonjit : Stakeholders' Participation in the Drafting Process of the
Action Plan on Thailand Logistics Development 2023 – 2027. Advisor: VONG-ON
PHUAPHANSAWAT, Ph.D.

This study aims to understand the differences in participation between the government and private sectors and determine the levels of involvement of Thailand's logistics stakeholders through qualitative research methods. The study was conducted with six interviewees from both the government and private sectors. The findings revealed that the participation levels of Thailand's logistics stakeholders in the drafting process of the Action Plan were categorized as "Collaborate" (Level 4 out of 5 levels). A comparison of participation levels between the government and private sectors showed no significant differences; however, their areas of participation varied. The private sector primarily provided feedback on the government's logistics development efforts due to their reliance on government-developed infrastructure, while the government sector focused on its specific mission-related agendas. Despite the differences, the levels of participation were considered high. It is important to note that these findings are limited to the drafting process of the Action Plan on Thailand Logistics Development 2023-2027. Additionally, the research found that although the plan is intended to be an Action Plan, its content does not effectively define the process of achieving the plan's objectives. Consequently, the level of stakeholder involvement in planning for the achievement of these indicators remains relatively low, potentially impacting the quality of the plan.

Field of Study: Public Administration

Student's Signature

Academic Year: 2022

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความอนุเคราะห์และความกรุณาจากอาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ ดร.วอกร พัวพันสวัสดิ์ ซึ่งได้ให้คำชี้แนะ ความช่วยเหลือ รวมทั้งกำลังใจในการดำเนินการจัดทำสารนิพนธ์ให้สมบูรณ์อย่างดีตลอดมา ขอขอบพระคุณผู้อำนวยการกอง (นายสุรรัฐ เนียมกลาง) รวมทั้งพี่และน้องกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งมีส่วนในการสนับสนุนให้การศึกษาในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอขอบพระคุณผู้ให้สัมภาษณ์ทุกท่านที่ให้การสนับสนุนการศึกษาในครั้งนี้เป็นอย่างดี ซึ่งได้ให้ข้อมูลและข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการศึกษาครั้งนี้

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ให้ความรู้ซึ่งผู้วิจัยได้นำไปประยุกต์ใช้ทั้งในการศึกษา การจัดทำสารนิพนธ์ รวมถึงการทำงาน ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้วิจัยเป็นอย่างยิ่ง

ขอขอบพระคุณพ่อ นายอุกฤษฏ์ กุศลจิตต์ และคุณแม่ นางสาวประคอง จันทร์แจ้ง ที่สนับสนุนการศึกษา ให้ผู้วิจัยได้รับโอกาสในการเข้ามาศึกษาในหลักสูตรนี้

ขอขอบพระคุณเพื่อนๆ นิสิตปริญญาโท หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (รุ่นที่ 55) รวมทั้งเพื่อนๆ ในกลุ่มทั้ง 5 ท่าน พี่ฝ่าย พี่แอปเปิ้ล พี่ก๊อต พี่ใหม่ พี่พราว ที่เป็นพี่ที่พึ่งทางใจให้ผู้วิจัยสามารถดำเนินการศึกษาได้อย่างเสร็จสมบูรณ์ และขอขอบพระคุณตนเองที่สามารถอดทนและมุ่งมั่นจนสำเร็จการศึกษา

อนึ่ง ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าสารนิพนธ์ฉบับนี้จะมีประโยชน์อยู่ไม่น้อย จึงขอมอบความดีความชอบในสารนิพนธ์ฉบับนี้ให้แก่อาจารย์ทุกท่าน บิดามารดา รวมทั้งเพื่อนๆ ทุกคนที่มีส่วนช่วยให้การศึกษาและการทำสารนิพนธ์สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ทั้งนี้ผู้วิจัยน้อมรับข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นจากสารนิพนธ์ฉบับนี้ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าสารนิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจศึกษาในประเด็นเดียวกันไม่มากก็น้อย

ชัยพัฒน์ กุศลจิตต์

สารบัญ

	หน้า
.....	ค
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญรูปภาพ.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ.....	1
1.2 คำถามในการวิจัย.....	3
1.3 วัตถุประสงค์การวิจัย.....	3
1.4 ระเบียบวิธีวิจัย.....	3
1.5 ขอบเขตของการศึกษา.....	3
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
บทที่ 2.....	5
2.1 ความหมายของระบบโลจิสติกส์.....	5
2.2 ความแตกต่างของการคมนาคมขนส่ง และ โลจิสติกส์.....	7
2.3 พัฒนาการของการจัดทำแผนเฉพาะด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	10
2.4 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570).....	15
2.5 วรรณกรรมเกี่ยวกับกระบวนการจัดทำนโยบายและแผนของรัฐบาลไทย.....	17

2.6 แนวคิดทฤษฎีว่าด้วยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการกำหนดนโยบาย.....	21
2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	23
กรอบแนวคิดการวิจัย	25
บทที่ 3.....	26
3.1 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants).....	26
3.2 เครื่องมือและเทคนิคการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย	27
3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analysis).....	30
บทที่ 4.....	31
4.1 การเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	31
4.2 การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ของหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานภาคเอกชน.....	33
4.3 ระดับการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	40
4.4 การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียยังจำกัดเพียงการระบุผลลัพธ์ที่คาดหวังของแผนและยังไม่ครอบคลุมการออกแบบขั้นตอนการนำแผนไปปฏิบัติจริง	45
บทที่ 5.....	48
สรุปผลการวิจัย	48
ข้อเสนอแนะ	49
บรรณานุกรม	51
ประวัติผู้เขียน	54

สารบัญตาราง

หน้า

ตาราง 1	สรุปพัฒนาการของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	14
ตาราง 2	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการ	17
ตาราง 3	แสดงกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการดำเนินการวิจัย	27
ตาราง 4	เปรียบเทียบความเห็นของคณะทำงานฯ ต่อการแก้ไขร่างแผนปฏิบัติการฯ ของสภาพัฒนาฯ	42



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สารบัญรูปภาพ

หน้า

รูป 1 ความสัมพันธ์ของแผนงานด้านการคมนาคมขนส่งและแผนงานด้านโลจิสติกส์	9
รูป 2 กลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	11



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

โลจิสติกส์ (Logistics) หรือ การบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) เดิมทีนั้นเป็นคำที่มาจากภาษาฝรั่งเศส ซึ่งมีความหมายว่าการส่งกำลังบำรุงในทางทหาร โดยเป็นกระบวนการขนส่งอาวุธยุทโธปกรณ์จากแนวหลังไปสู่แนวหน้าให้ถูกสถานที่และทันเวลามากที่สุด (สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย, 2562, 14 มกราคม) โดยในปัจจุบันได้นำมาประยุกต์ใช้กับกระบวนการในการจัดการสินค้าตั้งแต่ผู้ผลิตไปยังผู้ซื้อขั้นสุดท้าย โดย Council of Supply Chain Management Professional ได้ให้ความหมายไว้ว่าการบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นกระบวนการทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวมการกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ¹ ซึ่งเป็นความหมายของระบบโลจิสติกส์ในระดับจุลภาค

สำหรับความหมายของระบบโลจิสติกส์ในระดับมหภาค (Macro Logistics System Framework) ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asia Development Bank : ADB) ได้ให้คำนิยามไว้ว่าเป็นกรอบในการพัฒนาของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) โดยครอบคลุมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลไกด้านสถาบันและกฎระเบียบ (Institutional Framework) กลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต (Traders/Manufacturers) และกลุ่มผู้ให้บริการ (Providers) (กองทุนศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์, 2560) ซึ่งรัฐบาลจะต้องดำเนินการพัฒนาเพื่อสนับสนุนและอำนวยความสะดวกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ในระดับจุลภาคให้สามารถดำเนินการทางด้านโลจิสติกส์ของตนเองให้เต็มประสิทธิภาพ และลดค่าใช้จ่ายทางด้านโลจิสติกส์ลงให้ได้มากที่สุด

ประเทศไทยได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ระยะ 5 ปี เพื่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2550 โดยแผนฉบับที่ 1 ครอบคลุมช่วงปีพ.ศ. 2550 – 2554 หลังจากนั้น ได้มีการดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์มาอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2566) ซึ่งแผนยุทธศาสตร์ฉบับล่าสุดได้แก่ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570) โดยเป็นแผนเฉพาะด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 4 ของประเทศ ซึ่งเนื้อหาของแผนฉบับนี้มุ่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ใน 5 ด้าน ได้แก่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกการยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ การพัฒนาศักยภาพ

¹ แปลโดย ผศ.ดร.พงษ์ชัย อธิครรัตน์กุล อาจารย์ประจำศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และเรียบเรียงใหม่โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมการพัฒนาบุคลากรและการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

ในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ จำเป็นจะต้องอาศัยความร่วมมือในการขับเคลื่อนจากหน่วยงานต่างๆ ซึ่งภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้กำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลักซึ่งมีบทบาทโดดเด่นในการร่วมผลักดันและขับเคลื่อนแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไปสู่ความเป็นรูปธรรม เช่น กระทรวงคมนาคม (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร) และกระทรวงอุตสาหกรรม (กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม) ซึ่งหน่วยงานเหล่านี้มีการดำเนินการที่เห็นได้อย่างชัดเจนในการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สำหรับภาคเอกชนถือเป็นอีกภาคส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เนื่องจากภาคเอกชนนั้นเป็นผู้ใช้ประโยชน์จากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ และยังเป็นกระบอกสะท้อนปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการ ภาคเอกชนจึงมักจะมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและข้อเสนอแนะการพัฒนาเพื่อให้ภาครัฐปรับปรุงและดำเนินการพัฒนาเพิ่มเติมในส่วนที่ยังขาดซึ่งเป็นส่วนช่วยสำคัญในกระบวนการการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

จากที่กล่าวมาข้างต้น เห็นได้อย่างชัดเจนว่าแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นแผนที่ต้องบูรณาการเอาหน่วยงานหลากหลายหน่วยงานเข้ามาไว้ร่วมกันในการดำเนินการเพื่อเป้าหมายเดียวคือการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยมีเป้าประสงค์ให้หน่วยงานเหล่านี้ดำเนินการเพื่อแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งตัวแผนปฏิบัติการฯ นั้นได้กำหนดหน้าที่ที่สำคัญที่หน่วยงานรับผิดชอบจะต้องดำเนินการขับเคลื่อนด้วยแผนงาน/โครงการ ซึ่งแผนงาน/โครงการนั้นอาจจะเป็นแผนงาน/โครงการใหม่ที่หน่วยงานอาจจะยังไม่เคยทำ หรือเป็นแผนงาน/โครงการที่หน่วยงานจะต้องมีการนำมาปรับปรุงหรือแก้ไขกระบวนการทำงาน อีกทั้งภาคเอกชนเองก็มีความคาดหวังในตัวแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ว่าจะมียุทธศาสตร์และกลยุทธ์ที่ตอบโจทย์ต่อความต้องการของภาคเอกชน และมีความคาดหวังให้หน่วยงานภาครัฐดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ตรงต่อความต้องการของภาคเอกชน จึงเป็นที่น่าสนใจในการศึกษาว่าขั้นตอนของการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย นั้น ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยซึ่งมีหน้าที่โดยตรงต่อการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ และหน่วยงานภาคเอกชนผู้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งถือว่าทั้งภาคส่วนที่กล่าวไปข้างต้นล้วนเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการฯ ร่วมกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเหมือนหรือต่างกันอย่างไร และ เข้าไปมีส่วนร่วมในการกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของแผนฯ ในระดับใด

1.2 คำถามในการวิจัย

- 1.2.1 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภาครัฐและเอกชน มีส่วนร่วมเหมือนหรือต่างกันอย่างไรในกระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570)
- 1.2.2 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชน มีระดับการมีส่วนร่วมในกระบวนการของการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570) ระดับใด

1.3 วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1.3.1 เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570
- 1.3.2 เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะในการพัฒนากระบวนการเปิดให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฉบับต่างๆ ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำแผนฯ

1.4 ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องด้วยคำถามกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured interview) สำหรับเจ้าหน้าที่ภาครัฐและเจ้าหน้าที่ภาคเอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570) รวมถึงการศึกษาจากเอกสารทางราชการ บันทึกการประชุมคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570) เพื่อประมวลผลการวิจัยและตอบคำถามและวัตถุประสงค์การวิจัย

1.5 ขอบเขตของการศึกษา

1.5.1 ขอบเขตด้านประชากร

ผู้วิจัยดำเนินการศึกษากลุ่มประชากรทั้งหมด 3 กลุ่มประชากร ได้แก่

- 1) กลุ่มภาครัฐที่เป็นผู้ประกอบการนโยบาย ได้แก่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้จัดทำร่างแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570)

- 2) กลุ่มภาครัฐที่เป็นตัวแสดงนโยบายที่เป็นทางการ ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐที่อยู่ในคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)
- 3) กลุ่มภาคเอกชนเป็นตัวแสดงนโยบายที่เป็นทางการ ได้แก่ หน่วยงานภาคเอกชนที่อยู่ในคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)

1.5.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของเนื้อหาในการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ โดยมุ่งศึกษากระบวนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผนเฉพาะแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570) เท่านั้น

1.5.3 ขอบเขตด้านเวลา

ผู้วิจัยดำเนินการศึกษาในช่วงเดือน มีนาคม พ.ศ. 2566 ถึงเดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2566

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.6.1 เพื่อทราบระดับและความแตกต่างของการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570)
- 1.6.2 สามารถนำการศึกษานี้มาพัฒนากระบวนการเปิดให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฉบับต่างๆ ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำแผนของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ต่อไปได้

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรมและแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องเพื่ออธิบายความหมายของระบบโลจิสติกส์ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570) รวมไปถึงกระบวนการจัดทำนโยบายและแผนของประเทศไทย และทฤษฎีว่าด้วยการมีส่วนร่วมได้ส่วนเสียในการกำหนดนโยบาย เพื่อให้สามารถทำความเข้าใจในการศึกษาครั้งนี้ได้มากยิ่งขึ้น โดยมีการทบทวนวรรณกรรมในประเด็นดังนี้

- 2.1 ความหมายของระบบโลจิสติกส์
- 2.2 ความแตกต่างของนโยบายด้านการคมนาคมขนส่ง และ นโยบายด้านโลจิสติกส์
- 2.3 พัฒนาการของการจัดทำแผนเฉพาะด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
- 2.4 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)
- 2.5 วรรณกรรมเกี่ยวกับกระบวนการจัดทำนโยบายและแผนของรัฐบาลไทย
- 2.6 แนวคิดทฤษฎีว่าด้วยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการกำหนดนโยบาย
- 2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ความหมายของระบบโลจิสติกส์

โลจิสติกส์เป็นคำที่มีประวัติศาสตร์ย้อนไปตั้งแต่ศตวรรษที่ 17 โดยคำว่า โลจิสติกส์ (Logistics) ถูกใช้ในเอกสารทางการทหารในราวปี ค.ศ. 1898 ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 1 และสงครามโลกครั้งที่ 2 โลจิสติกส์ได้รับความสนใจมากขึ้น โดยเฉพาะสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งมีความจำเป็นอย่างมากที่จะต้องมีการเคลื่อนกำลังพลและยุทธโปกรณ์รวมถึงเสบียงจำนวนมากในการสงคราม โดย Simpson & Weiner และ Luttwak ได้ให้คำจำกัดความของโลจิสติกส์ไว้ว่า

“ยุทธศาสตร์ในการส่งกำลังบำรุงจากแนวหลังไปสู่แนวหน้าของสงคราม โดยชาวฝรั่งเศสมีการใช้กลยุทธ์เหล่านี้ในการเคลื่อนย้ายและการตั้งกองกำลังทหาร (*maitre du logie*)” (Weiner ESC Simpson JA)

“กิจกรรมและกระบวนการทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาองค์กำลัง อาวุธ เสบียง รวมถึงการจัดเก็บ การขนส่ง และการกระจายไปยังส่วนต่างๆ โดยจะต้องมีการวางแผนและคำนวณกระบวนการโลจิสติกส์อย่างดีเพื่อให้แต่ละส่วนของกองทัพมีปริมาณอาวุธ องค์กำลังพล และเสบียงที่เหมาะสม และเพื่อไม่ให้เกิดการสะสมเสบียงและอาวุธมากเกินไป ซึ่งจะจำกัดการเคลื่อนย้ายและทำให้เกิดการสิ้นเปลือง และป้องกันไม่ให้เกิดการขาดแคลนยุทธโศปกรณ์ที่จำเป็น” (Luttwak E., 1971)

ระยะเวลาผ่านไป “โลจิสติกส์” ได้เคลื่อนจากการให้คำจำกัดความทางการทหารเข้ามาสู่ในภาคธุรกิจมากยิ่งขึ้น โดยสภาการจัดการโลจิสติกส์แห่งสหรัฐอเมริกา (The Council of Logistics Management : CLM) ได้ให้คำจำกัดความของโลจิสติกส์ในภาคของธุรกิจไว้ดังนี้

“กระบวนการวางแผน การดำเนินงาน และการควบคุมการเคลื่อนย้ายทั้งไปและกลับ และการเก็บรักษาสินค้า บริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิตไปสู่จุดหมายของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า” (CLM, 1998)

ทั้งนี้ จากงานศึกษาความสัมพันธ์ของโลจิสติกส์กับโซ่อุปทาน ในส่วนของการให้คำจำกัดความในภาคส่วนอุตสาหกรรม ของ Lummus, R. R., Krumwiede, D. W., และ Vokurka, R. J. ซึ่งได้ดำเนินการศึกษาคำจำกัดความของ โลจิสติกส์ กับ โซ่อุปทานในภาคส่วนอุตสาหกรรม โดยการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ได้สรุปผลการศึกษาไว้ว่า โลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับการวางแผน การประยุกต์ใช้ การควบคุมการไหลของสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมถึงการจัดเก็บสินค้าและบริการจากแหล่งกำเนิดของสินค้า (เมื่อสินค้าผลิตและถูกบรรจุลงหีบห่อ) ไปยังผู้บริโภคขั้นสุดท้าย โดยทั่วไปโลจิสติกส์มักจะถูกมองว่าเป็นกระบวนการในการขนส่งและควบคุมการไหลของสินค้าภายในบริษัทตัวเอง แต่ตามจริงแล้วสามารถรวมไปถึงการไหลของสินค้าจากบริษัทหนึ่งไปยังบริษัทหนึ่งด้วย (Rhonda R Lummus et al., 2001)

สำหรับในภาพของมหภาค มีการให้คำนิยามโลจิสติกส์ที่แตกต่างกันออกไปจากจุลภาคหรือรายหน่วยอุตสาหกรรมย่อย โดย Jan H Havenga ได้สรุปคำจำกัดความของโลจิสติกส์ระดับมหภาคจากการศึกษาของ ศ.ดร. รุธีร์ พนมยงค์, Cook และ Kent ซึ่งได้ให้คำนิยามเกี่ยวกับโลจิสติกส์ระดับมหภาคไว้ว่า

“โลจิสติกส์ระดับมหภาคมีองค์ประกอบทั้งหมด 4 องค์ประกอบ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน กลไกด้านสถาบันและกฎระเบียบ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และผู้ผลิตสินค้า” (Jan H Havenga, 2018)

ซึ่งสอดคล้องกับคำนิยามที่ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asia Development Bank : ADB) ที่ได้ระบุไว้ว่าเป็นกรอบในการพัฒนาของประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) โดยครอบคลุมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลไกด้านสถาบันและกฎระเบียบ (Institutional Framework) กลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต (Traders/Manufacturers) และกลุ่มผู้ให้บริการ (Providers) (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560)

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่าโลจิสติกส์คือแนวทางที่ภาคเอกชนหรือภาคอุตสาหกรรมใช้ในการบริหารจัดการสินค้าตั้งแต่สินค้าผลิตและบรรจุหีบห่อเสร็จสิ้นจนไปถึงมือของผู้บริโภค โดยใช้กลยุทธ์ในการบริหารจัดการ การขนส่ง รวมไปถึงการเก็บรักษาสินค้า เพื่อให้สินค้ามีการไหลอย่างไม่ขาดตอน

สำหรับในระดับมหภาค โลจิสติกส์คือกรอบในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน กลไกสถาบันและกฎระเบียบ กลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิตและกลุ่มผู้ให้บริการเพื่อสนับสนุนให้กระบวนการโลจิสติกส์ในระดับจุลภาคมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้จะเน้นการศึกษาในส่วนของมหภาคเป็นหลัก

2.2 ความแตกต่างของการคมนาคมขนส่ง และ โลจิสติกส์

นโยบายและแผนด้านการคมนาคมขนส่งและนโยบายและแผนด้านโลจิสติกส์ หากพิจารณาอย่างผิวเผิน เหมือนว่าจะเป็นแผนงานเดียวกัน แต่หากได้ดำเนินการศึกษาในตัวแผนงานแล้วสามารถระบุได้ชัดเจนว่าแผนงานทั้งสองแผนงานต่างเป็นแผนงานที่มีทั้งความเหมือนกันและความแตกต่างกัน หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่าสองแผนงานนี้ต่างสนับสนุนซึ่งกันและกัน โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการทบทวนนโยบายและแผนด้านการคมนาคมขนส่งและนโยบายและแผนงานด้านโลจิสติกส์โดยสามารถแจกแจงรายละเอียดได้ดังนี้

2.2.1 นโยบายและแผนด้านการคมนาคมขนส่ง โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการทบทวนแผนด้านการคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ดังนี้

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ระยะ 20 ปี เป็นแผนของกระทรวงคมนาคมเพื่อมุ่งยกระดับการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในทุกสาขา ทั้งทางราง ถนน น้ำ และอากาศ โดยแผนได้กำหนดยุทธศาสตร์จำนวน 5 ยุทธศาสตร์ ได้แก่การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่งโดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งและการบริการทุกรูปแบบ รวมทั้งการบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่ง การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง โดยในส่วนของสินค้าได้เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และในส่วนของผู้โดยสารจะต้องมีการจัดบริการภาคคมนาคมขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนที่สามารถเข้าถึงได้ มีมาตรฐาน ครอบคลุมทั่วถึงเพียงพอและมีค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม รวมถึงการกำหนดการพัฒนาปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ กำกับดูแลและปฏิรูปองค์กร การพัฒนาบุคลากร และการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง (กรมการขนส่งทางบก, 2561)

จากการทบทวนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ระยะ 20 ปี สามารถสรุปได้ว่าเป็นแผนระยะยาว (Master Plan) ของกระทรวงคมนาคมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการขนส่ง รวมถึงการปรับปรุงการทำงานของและการปฏิรูปองค์กร

2.2.2 นโยบายและแผนด้านโลจิสติกส์ โดยผู้วิจัยได้ทำการทบทวนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ดังนี้

1) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) เป็นแผนที่เน้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในองค์รวม ตามกรอบความหมายของระบบโลจิสติกส์ของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย โดยจะเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งซึ่งจะเน้นเจาะจงไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางและโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำเป็นหลัก รวมทั้งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่ง (สถานีขนถ่ายสินค้า ลานกองตู้สินค้า สถานียกขน เป็นต้น) การยกระดับมาตรฐานสินค้าและการเพิ่มมูลค่าห่วงโซ่อุปทาน ทั้งห่วงโซ่อุปทานภาคการเกษตรและห่วงโซ่อุปทานภาคอุตสาหกรรม การพัฒนาพิธีการทางศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาศักยภาพผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ และการส่งเสริมการวิจัยและการพัฒนานวัตกรรมด้านโลจิสติกส์และการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2566)

2) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) เป็นแผนการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมที่จะเข้ามาสนับสนุนการดำเนินการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมโดยตรง โดยได้ดำเนินการกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก (Hard Side) ได้แก่การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ การใช้เทคโนโลยีในการจัดการระบบโลจิสติกส์ การปรับปรุงโครงข่ายการขนส่งเชื่อมชายแดน และการพัฒนากฎระเบียบ มาตรการ รวมถึงการพัฒนากุศลกรในการขนส่ง (Soft Side) ได้แก่ การปรับปรุงกฎระเบียบสำหรับการผ่านแดน การลดขั้นตอนการขนส่ง พัฒนาพื้นที่การผลิตเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงการพัฒนากุศลกรด้านการขนส่ง ส่งเสริมการวิจัย ลดปัญหาและอุปสรรคในการขนส่ง (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2560)

จากการทบทวนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) สามารถสรุปได้ว่าเป็นแผนที่ดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในทุกภาคส่วนตั้งแต่ด้าน Hard Side ได้แก่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและ

การอำนวยความสะดวกการขนส่ง และ Soft Side ได้แก่การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ การพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าเพิ่มสินค้าและห่วงโซ่อุปทานทั้งภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม การพัฒนาบุคลากร การส่งเสริมการวิจัย เป็นต้น

จากการทบทวนแผนทั้ง 2 ด้าน ทำให้สามารถสรุปได้ชัดเจนเลยว่าแผนงานด้านการคมนาคมขนส่งไม่เท่ากับแผนงานทางด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากแผนงานทั้ง 2 แผนงานมีจุดเน้นที่ต่างกัน กล่าวคือแผนงานทางการคมนาคมขนส่งมีจุดเน้นที่เห็นได้ชัดเจนคือการมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว ได้มาตรฐานปลอดภัยและราคาถูกลง ในขณะที่แผนงานด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เน้นไปที่การพยายามลดต้นทุนโลจิสติกส์ลงและพยายามเพิ่มมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าโดยอาศัยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการขนส่ง การเพิ่มมูลค่าสินค้า การพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งสามารถเห็นได้ชัดเจนว่าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นการมองไปที่การไหลของสินค้าตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางเป็นหลัก นอกจากนี้ยังสามารถสรุปได้อย่างชัดเจนอีกว่า แผนงานด้านการคมนาคมขนส่งก็เป็นหนึ่งในแผนงานด้านโลจิสติกส์ และแผนงานด้านโลจิสติกส์ก็เป็นหนึ่งในแผนงานด้านการคมนาคมขนส่ง เห็นได้ชัดเจนจากการทบทวนแผนว่าทั้ง 2 แผนงานนั้นมียุทธศาสตร์ที่มีการกำหนดให้พัฒนาเหมือนกันคือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งอย่างต่อเนื่องและไม่ติดขัด

กล่าวโดยสรุปแผนงานด้านการคมนาคมขนส่งและแผนงานด้านโลจิสติกส์ถือเป็นแผนงานที่มีจุดเน้นที่แตกต่างกัน แต่ก็มีจุดร่วมกันในการพัฒนาบางประเด็น จึงสามารถกล่าวได้ว่าแผนงานทั้งสองแผนงานเป็นแผนงานที่สนับสนุนการดำเนินงานของกันและกัน ซึ่งหากขาดแผนงานด้านการคมนาคม แผนงานด้านโลจิสติกส์ก็จะไม่สมบูรณ์

รูป 1 ความสัมพันธ์ของแผนงานด้านการคมนาคมขนส่งและแผนงานด้านโลจิสติกส์



2.3 พัฒนาการของการจัดทำแผนเฉพาะด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับแผนเฉพาะด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยทั้ง 4 ฉบับ ผู้วิจัยได้ดำเนินการแบ่งพัฒนาการของการจัดทำแผนเฉพาะด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยโดยการแบ่งตามกระบวนการการจัดทำแผนเฉพาะด้านฯ ดังนี้

2.3.1 ยุคเริ่มต้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ในระยะแรกของการเริ่มต้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างเป็นทางการเริ่มต้นที่รัฐบาลกำหนดให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติ โดยกระบวนการในการจัดทำแผนนั้นเกิดขึ้นภายใต้คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ (กพข.) ซึ่งเป็นคณะกรรมการหลักในการกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จากนั้นหน่วยงานที่รับผิดชอบอย่างสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติดำเนินการประชุมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนรวมถึงหน่วยงานอื่นๆ เพื่อนำเสนอประเด็นที่จำเป็นต้องพัฒนาในระยะเร่งด่วนและระยะยาว และจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และดำเนินการขอความเห็นชอบแผนฉบับดังกล่าวจากคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ (กพข.) และคณะรัฐมนตรี เพื่อประกาศใช้ในระยะต่อไป โดยในระยะแรกการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยนั้นมีการกำหนดการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2550 – 2554 (แผนที่กำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์) และจัดทำแผนปฏิบัติการภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ (แผนซึ่งรวบรวมแผนงาน/โครงการของกระทรวงและหน่วยงานต่างๆ ที่ดำเนินการอยู่แล้วหรือจะดำเนินการใหม่เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2550 – 2554 ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม) แยกจากกัน

โดยแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2550 – 2554 เป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฉบับแรก ซึ่งแผนฉบับนี้มีความพยายามที่จะนำเสนอความหมายของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สาธารณชนและหน่วยงานต่างๆ ได้เข้าใจร่วมกัน เนื่องจากโลจิสติกส์เป็นคำที่ใหม่มากในสังคม และมีการใช้แค่ในทางการทหารเท่านั้น แผนฉบับนี้จึงให้ความสำคัญกับการนิยามความหมาย เพื่อให้หน่วยงานภายใต้แผนสามารถดำเนินการพัฒนาได้ ถูกประเด็นรวมถึงให้ประชาชนทั่วไปได้รู้ถึงความหมายของโลจิสติกส์อย่างเป็นวงกว้าง โดยแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2550 – 2554 มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ซึ่งนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าและเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือในการนำส่งสินค้าและบริการ โดยมีเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ให้เหลือร้อยละ 16 ในปี 2554 (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550)

2.3.2 ยุคของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)

ประเทศไทยเริ่มให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น โดยรัฐบาลเล็งเห็นว่าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ควรจะต้องมีกระบวนการในการจัดทำแผนและการขับเคลื่อนแผนที่สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรมและสามารถมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้อย่างเต็มที่ รัฐบาลจึงตั้งคณะกรรมการซึ่งขับเคลื่อนการพัฒนาของระบบโลจิสติกส์เป็นการเฉพาะขึ้น

พุทธศักราช 2552 รัฐบาลเล็งเห็นถึงความสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาของระบบโลจิสติกส์ให้สามารถขับเคลื่อนได้อย่างเป็นรูปธรรม ให้การกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศมีการบูรณาการอย่างเป็นระบบ และมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง และเพื่อให้มีช่องทางที่หน่วยงานภาคเอกชนที่ใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านโลจิสติกส์ของรัฐจะสามารถพูดคุยและให้ข้อเสนอแนะการพัฒนาแก่หน่วยงานภาครัฐผู้พัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อการพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการเพิ่มเติมได้ จึงมีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) โดยองค์ประกอบของคณะกรรมการ กบส. นั้นประกอบไปด้วยหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการขับเคลื่อนการพัฒนาของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก หรือหน่วยงานสนับสนุนการดำเนินงานทุกหน่วยงาน และมีหน่วยงานภาคเอกชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศร่วมเป็นกรรมการด้วย โดยมีกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นฝ่ายเลขานุการฯ

รูป 2 กลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย



ที่มา : กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

โดยในยุคนี้สามารถแบ่งยุคการจัดทำแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ออกเป็นยุคย่อยๆ ได้ 2 ยุคย่อย ดังนี้

1) การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) และฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2564) ภายใต้กรอบการจัดทำแผนเดิม

ในกระบวนการการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) ซึ่งเป็นแผนที่จัดทำขึ้นภายใต้คณะกรรมการ กบส. นั้น ดำเนินการโดย คณะกรรมการ กบส. แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. เพื่อดำเนินการร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ขึ้น ซึ่งคณะทำงานจะประกอบไปด้วยหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนซึ่งมีส่วนได้ส่วนเสียและมีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยมีกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นฝ่ายเลขานุการของคณะทำงานฯ โดยในขั้นตอนของการทำแผนที่ 2 ฉบับนั้น ฝ่ายเลขานุการฯ จะดำเนินการร่างแผนยุทธศาสตร์ขึ้น และนำเสนอคณะทำงานเพื่อพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมและให้ความเห็นชอบ โดยคณะทำงานฯ จะดำเนินการพิจารณาแผนยุทธศาสตร์ที่ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ร่างขึ้นและปรับปรุงเนื้อหา รวมถึงเพิ่มเติมประเด็นที่สำคัญเข้าไป เมื่อคณะทำงานฯ พิจารณาร่างแผนที่ เสร็จสิ้นแล้ว จึงนำเสนอคณะกรรมการ กบส. เพื่อพิจารณาต่อไป หากคณะกรรมการ กบส. เห็นชอบ จะส่งให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาและประกาศในราชกิจจานุเบกษาเพื่อบังคับใช้อย่างเป็นทางการ

เพื่อเป็นหลักประกันว่าแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์จะถูกนำไปขับเคลื่อนหรือมีโครงการสำคัญที่จะเข้ามาขับเคลื่อนแผนที่ และเป็นการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ เมื่อเสร็จสิ้นกระบวนการร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แล้ว สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจึงดำเนินการจัดประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใต้แผนที่ เพื่อรวบรวมแผนงาน/โครงการของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นและกลยุทธ์การพัฒนาภายใต้แผนที่ และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับนั้นๆ เสนอคณะกรรมการ กบส. ให้ความเห็นชอบแผนต่อไป

สำหรับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) เป็นแผนที่ให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขันและการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีผลในทางปฏิบัติที่ชัดเจน ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเป็นจำนวนมาก (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556)

ในส่วนของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2564) มีการดำเนินการเพิ่มเติมขึ้นมาอีกเนื่องจากประเทศไทยได้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เพื่อเป็นกรอบให้หน่วยงานทุกหน่วยงานภายในประเทศพัฒนาไปสู่เป้าหมายเดียวกัน โดยแผนฯ ฉบับที่ 3 ก็ถูกจัดทำขึ้นให้อยู่ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี เพื่อให้การดำเนินการตามแผนฯ ไม่เพียงแต่ตอบโจทย์การดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพียงอย่างเดียว แต่สามารถขับเคลื่อนการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติด้วย (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560)

2) การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบแนวทางใหม่ สู่การเป็นแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

พศักราช 2560 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้มีการกำหนดระดับของแผน ส่งผลให้การกำหนดแผนของหน่วยงานต่างๆ ในประเทศไทยปรับเปลี่ยนไปสู่แนวทางใหม่ อันเนื่องมาจากการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติเพื่อเป็นเป้าหมายในการพัฒนาประเทศในระยะเวลา 20 ปี โดยประเทศไทยได้มีการกำหนดระดับของแผนแบ่งออกเป็น 3 ระดับ โดยแผนระดับที่ 1 ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ แผนระดับที่ 2 ได้แก่แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และนโยบายระดับชาติว่าด้วยความมั่นคง และแผนระดับที่ 3 ประกอบไปด้วยแผนปฏิบัติการราชการระยะ 5 ปี แผนปฏิบัติการรายปี และแผนปฏิบัติการด้าน... ซึ่งแผนทุกระดับจะต้องสอดคล้องกัน และแผนระดับที่ต่ำกว่าจะต้องเชื่อมโยงกับแผนระดับที่สูงกว่า เพื่อให้การดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายของแผนที่อยู่ระดับต่ำกว่านั้นสามารถส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของแผนระดับบนต่อกันไปได้ ทำให้เกิดห่วงโซ่คุณค่าในการบรรลุตามยุทธศาสตร์ชาติขึ้น

เพื่อให้เกิดการดำเนินการตามแนวทางของการกำหนดระดับของแผนข้างต้น และเพื่อให้เป็นไปตามมติของคณะรัฐมนตรี แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ซึ่งเป็นแผนระดับที่ 3 โดยรวบรวมการดำเนินการของหน่วยงานต่างๆ เพื่อบรรลุเป้าหมาย จึงต้องเปลี่ยนชื่อเป็น *แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย* และดำเนินการจัดทำแผนให้เป็นที่ไปตามกรอบของยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี ในส่วนของการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ยังคงมีกระบวนการในการจัดแผนเหมือน 2 แผนที่ผ่านมา กล่าวคือมีการจัดตั้งคณะทำงานจัดทำแผนฯ เพื่อร่างแผนปฏิบัติการฯ เสนอให้คณะกรรมการ กบส. พิจารณาเช่นเคย แต่ในส่วนของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับนี้มีกระบวนการเพิ่มเติมคือ หลังจากคณะกรรมการ กบส. เห็นชอบแล้ว จะต้องนำร่างแผนฯ ส่งให้สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี ตามแนวทางการจัดทำแผนระดับที่ 3² และเนื่องจากการกำหนดกรอบการจัดทำแผนระดับที่ 3 จึงทำให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะต้องมีการตัดการจัดทำ

² แผนปฏิบัติการด้าน... เป็นแผนที่บูรณาการหน่วยงานต่างๆ เข้ามาดำเนินการภายใต้แผนฯ ฉะนั้นเพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนกันของแผนปฏิบัติการด้าน... แต่ละแผน คณะรัฐมนตรีจึงมีมติให้หน่วยงานที่เป็นผู้จัดทำแผนนำเสนอร่างแผนปฏิบัติการด้าน... ของตนเองให้สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาก่อนเสนอให้คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบเพื่อบังคับใช้

แผนปฏิบัติการภายใต้แผนออกไป และดำเนินการรวบรวมข้อมูลแผนงาน/โครงการสำคัญของหน่วยงานต่างๆ เข้ามาผนวกไว้ในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เลย

ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้สรุปพัฒนาการของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศดังตารางที่ 1

ตาราง 1 สรุปพัฒนาการของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ที่	ยุคสมัย	กระบวนการจัดทำแผน	แผนที่อยู่ภายใต้
1	ยุคเริ่มต้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	<ul style="list-style-type: none"> - มีการเริ่มให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ - แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์จัดทำผ่านคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ (กพข.) ซึ่งไม่ใช่คณะกรรมการที่มีหน้าที่เฉพาะในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพียงอย่างเดียว - ไม่มีกฎหมายให้อำนาจในการจัดทำแผนเป็นการเฉพาะ ทำให้แผนอาจจะไม่ต่อเนื่อง - มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ จนเสร็จก่อนแล้วจึงจัดทำแผนปฏิบัติการภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ - แผนมีการให้คำจำกัดความความหมายของโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทราบร่วมกันและสามารถดำเนินการตามแผนได้ตรงจุด 	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 1(พ.ศ. 2550 – 2554)
2	ยุคการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ภายใต้คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) แบ่งออกเป็น 2 ยุคย่อย	<ul style="list-style-type: none"> - มีคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ทำหน้าที่เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นการเฉพาะ - ดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยภายใต้คณะกรรมการ กบส. โดยมี ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นกฎหมายให้อำนาจในการจัดทำแผนฯ 	<ul style="list-style-type: none"> - แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) - แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2565) - แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570)

ที่	ยุคสมัย	กระบวนการจัดทำแผน	แผนที่อยู่ภายใต้
2.1	การจัดทำแผนที่ ภายใต้กรอบการจัดทำแผนเดิม	<ul style="list-style-type: none"> - จัดทำแผนที่ ภายใต้คณะกรรมการ กบส. ผ่านคณะทำงานจัดทำแผนที่ - ดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แล้วเสร็จจนแผนประกาศใช้ก่อน จึงจัดทำแผนปฏิบัติการภายใต้แผนที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) - แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2565)
2.2	การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบแนวทางใหม่สู่การเป็นแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	<ul style="list-style-type: none"> - มีการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติเพื่อให้ทุกหน่วยงานมีเป้าหมายเดียวกันในการพัฒนาประเทศ - กำหนดระดับของแผนออกเป็น 3 ระดับ โดยแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นแผนระดับ 3 ซึ่งจะต้องจัดทำแผนตามแนวทางการจัดทำแผน ระดับ 3 ของสภาพัฒน์ฯ - แผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์จะต้องมีการโยงเป้าหมายภายใต้แผนที่เข้ากับเป้าหมายของแผนระดับ 2 เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ - แผนปฏิบัติการภายใต้แผนที่ ถูกจัดทำพร้อมกับแผนยุทธศาสตร์ฯ และรวมกลายเป็นแผนที่ เล่มเดียวกัน - เปลี่ยนชื่อจากแผนยุทธศาสตร์... เป็นแผนปฏิบัติการด้านฯ ... 	แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570)

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลโดยผู้วิจัย

2.4 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 เป็นแผนเฉพาะด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 4 ของประเทศ ซึ่งได้มีการประเมินผลการดำเนินการของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) รวมทั้งประเมินผลกระทบด้านโลจิสติกส์และการพัฒนาด้านโลจิสติกส์จากทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อกำหนดเป็นแนวทางการพัฒนาที่มีความต่อเนื่องและสามารถตอบสนองต่อสภาพแวดล้อมการพัฒนาระหว่างประเทศได้ ประกอบไปด้วย 5 แนวทางการพัฒนา ดังนี้ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2566)

2.4.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยสร้างโครงข่ายการเชื่อมโยง การขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่ เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดน ที่สำคัญ บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ และ ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

2.4.2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน โดยพัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม และการดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

2.4.3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ โดยพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW พัฒนาการกระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้า ผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ และปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศ

2.4.4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs) โดยเสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล

2.4.5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผล ด้านโลจิสติกส์ โดยส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและ นวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและ นวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และติดตามและประเมินผล การพัฒนาด้านโลจิสติกส์

โดยแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้กำหนดเป้าหมายในการพัฒนาได้แก่ สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลง สัดส่วนต้นทุน การเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ลดลง ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ด้านพิธีการ ศุลกากรดีขึ้น และประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและธุรกิจดีขึ้น ทั้งนี้ เพื่อให้การขับเคลื่อนแผนฯ เกิดผลลัพธ์อย่างเป็นรูปธรรม สภาพัฒนาฯ ได้เสนอให้มีการกำหนดหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนเป้าหมายของแผนฯ ในแต่ละประเด็น เข้าไป ในส่วนของแผนปฏิบัติการด้วยฯ ดังนี้

ตาราง 2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการ

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	ต้นทุนการขนส่งสินค้าในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลง	กระทรวงคมนาคม	กค. กษ. ดศ. มท. และภาคเอกชน
การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมลดลง	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม	กค. คค. พน. พณ. ดศ. อว. และภาคเอกชน
การพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้องและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ	ประสิทธิภาพด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าดีขึ้น	กระทรวงการคลัง	กต. กท. กษ. คค. ดศ. ทส. พณ. สศ. สมช. และภาคเอกชน
การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจทั้งออนไลน์และออฟไลน์ขึ้น	กระทรวงพาณิชย์	กษ. คค. ดศ. พน. รง. สศ. อก. อว. และภาคเอกชน
การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาบุคลากรและการติดตามผลด้านโลจิสติกส์	ผลงานวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ได้รับการนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น	กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม กระทรวงแรงงาน	กค. กษ. พณ. สศ. อก. และภาคเอกชน

ที่มา : กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

2.5 วรรณกรรมเกี่ยวกับกระบวนการจัดทำนโยบายและแผนของรัฐบาลไทย

2.5.1 กระบวนการจัดทำนโยบายและแผนของภาครัฐไทย

ผู้วิจัยได้ดำเนินการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับกระบวนการในการกำหนดนโยบายสาธารณะของไทย และปัญหาในการกำหนดนโยบายสาธารณะของไทย โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

บุษกุล ไชยตันเทือก ได้ดำเนินการศึกษากลไกการกำหนดนโยบายสาธารณะของไทย โดยสรุปได้ว่า ในประเด็นการก่อตัวของนโยบายบางครั้งภาครัฐไม่ได้กำหนดประเด็นปัญหาที่เป็นความเห็นร่วมกันของประชาชนส่วนใหญ่ แต่เป็นประเด็นปัญหาที่ผู้มีอำนาจหรือชนชั้นนำทางการเมืองมองเห็นและหรือต้องการจะดำเนินการ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วประชาชนหรือผู้มีส่วนได้เสียในนโยบายต่างๆ มักจะไม่ค่อยมีโอกาสได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายเท่าที่ควร ซึ่งส่งผลให้

นโยบายไม่สามารถแก้ปัญหาและตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างตรงจุด ในประเด็น การระบุปัญหา มักจะมาจากกรการระบุโดยภาคราชการหรือข้าราชการระดับสูงมากกว่าประชาชน เนื่องจากภาคราชการเป็นภาคส่วนที่นำเสนอข้อมูลต่างๆ ให้แก่รัฐบาล และทำหน้าที่ในการกำหนด ข้อเสนอแนะหรือแนวทางในการแก้ปัญหาให้กับรัฐบาล แม้ภาคราชการจะมีการรับเรื่องราวและปัญหาจากประชาชนหรือจากการดำเนินการในพื้นที่ของภาคราชการเอง แต่เมื่อต้องมีการเสนอข้อมูล และแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้แก่รัฐบาล ภาคราชการมักจะนำเสนอข้อมูลและแนวทางของตนเอง ที่ตนเองเห็นว่าเหมาะสม ในประเด็น การกำหนดนโยบาย บางครั้งการกำหนดนโยบายไม่ผ่านการวิเคราะห์อย่างถ่องแท้ มีข้อมูลไม่เพียงพอ ตลอดจนไม่ได้นำทฤษฎีหรือแนวคิดมาใช้ในการวิเคราะห์นโยบายและทางเลือกก่อนการตัดสินใจนโยบาย ซึ่งภาครัฐมักจะมองในประเด็นของ ประโยชน์ที่ภาครัฐจะได้รับ งบประมาณที่จะต้องใช้จ่าย แต่มักไม่ค่อยพิจารณาประเด็นที่มีผลกระทบต่อโครงสร้างทางสังคมหรือสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นจากการจัดทำโครงการ โดยเฉพาะการกำหนด นโยบาย บางครั้งภาครัฐไม่ได้รับเสียงสนับสนุนจากประชาชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการ แต่ภาครัฐก็อนุมัติดำเนินการโครงการ จึงทำให้หลายโครงการถูกต่อต้านจนไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ ตัวอย่างที่เห็นได้อย่างชัดเจนคือนโยบายการสร้างโรงไฟฟ้าหินกรูด-บ่อนอก จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งการกำหนดนโยบายในลักษณะนั้นนอกจากจะทำให้ภาครัฐเสียงบประมาณในการ ดำเนินการโดยเปล่าประโยชน์แล้ว ยังส่งผลเสียให้ประชาชนในพื้นที่เกิดการแตกความสามัคคีกันอีกด้วย (บุษกุล ไซตันเทือก, 2565)

โดยสรุปกระบวนการในการกำหนดนโยบายสาธารณะของไทยนั้น มักจะก่อตัวมาจากผู้มีอำนาจทางการเมืองหรือชนชั้นนำทางการเมืองมากกว่าประชาชน โดยในการระบุประเด็น ปัญหาในส่วนใหญ่จะเป็นภาคราชการหรือข้าราชการระดับสูงเป็นผู้ระบุประเด็นปัญหาเนื่องจาก ภาระหน้าที่ที่ภาคราชการจะต้องจัดทำข้อมูลรวมทั้งข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อนำเสนอแก่ รัฐบาล แม้ในปัจจุบันรัฐบาลจะเริ่มให้ความสำคัญกับปัญหาของประชาชนมากขึ้น จากการที่ ภาคเอกชนรวมถึงภาคประชาสังคมเข้ามามีบทบาทอยู่ในคณะกรรมการที่ภาครัฐจัดตั้งเพื่อแก้ไข ปัญหา และนำเสนอปัญหาต่างๆ เข้ามา แต่ในท้ายที่สุดภาคราชการจะกลั่นกรองประเด็นเหล่านั้นและ ดำเนินการจัดทำข้อมูลและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายให้กับรัฐบาลตามแนวทางที่ตนเห็นควร ซึ่งอาจจะ ไม่ตรงกับความต้องการของประชาชนเท่าที่ควร ซึ่งหากพิจารณาตัวแสดงนโยบายสาธารณะของไทย จะเห็นได้ชัดว่าบทบาทของชนชั้นนำและบทบาทของข้าราชการมีบทบาทเด่นที่สุดในกระบวนการ การกำหนดนโยบาย

2.5.2 สภาพความเป็นจริงในการจัดทำแผนฯ ของประเทศไทยในปัจจุบัน

ปัจจุบันการกำหนดกฎหมาย แผนยุทธศาสตร์ หรือแผนงาน/โครงการต่างๆ ของหน่วยงานภาครัฐนั้น จำเป็นจะต้องมีการดำเนินการเปิดให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดง ความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย แผนยุทธศาสตร์ หรือแผนงาน/โครงการ ต่างๆ โดยได้มีการกำหนดกฎหมายเพื่อสนับสนุนกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ ดังนี้

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 65 วรรคสอง ได้กำหนดให้การจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ การกำหนดเป้าหมาย ระยะเวลาที่จะบรรลุเป้าหมาย และสาระที่พึงมีในยุทธศาสตร์ชาติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายบัญญัติ (พรบ. การจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ) ทั้งนี้ “กฎหมายดังกล่าวจะต้องมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทุกภาคส่วนอย่างทั่วถึงด้วย” ซึ่งบทบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นบทบัญญัติเพื่อบังคับให้พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติจะต้องบัญญัติบทมาตราที่เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะในยุทธศาสตร์ชาติ (ราชกิจจานุเบกษา, 2560, 6 เมษายน)

พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พุทธศักราช 2560 มาตรา 6 อนุ 3 กำหนดให้ประชาชนทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการกำหนดเป้าหมาย การจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ รวมทั้งการสร้างการรับรู้ ความเข้าใจ และความเป็นเจ้าของยุทธศาสตร์ชาติร่วมกัน มาตรา 8 กำหนดให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติต้องเปิดให้ประชาชนทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการรับฟังความคิดเห็นเบื้องต้นเพื่อนำมาใช้จัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติ (อนุ 1) และรับฟังความคิดเห็นเมื่อจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติด้านต่างๆ แล้วเสร็จในเบื้องต้น เพื่อนำมาแก้ไขปรับปรุง ซึ่งส่งผลให้กระบวนการในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาตินั้นจะต้องมีการเปิดรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนทั่วทั้งประเทศ 2 รอบ (ราชกิจจานุเบกษา, 2560, 31 กรกฎาคม)

ในส่วนของแผนยุทธศาสตร์อื่นๆ นอกเหนือจากยุทธศาสตร์ชาติแล้ว ได้มีการกำหนดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในบทบัญญัติของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 ซึ่งระบุไว้ในมาตรา 8 ในการบริหารราชการเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน ส่วนราชการจะต้องดำเนินการโดยถือว่าประชาชนเป็นศูนย์กลางที่จะได้รับการจากภาครัฐ และจะต้องมีแนวทางในการบริหารราชการ ดังต่อไปนี้ อนุ 3 ก่อนเริ่มดำเนินการส่วนราชการต้องจัดให้มีการศึกษาวิเคราะห์ผลดีและผลเสียให้ครบถ้วนทุกด้าน กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่โปร่งใส มีกลไกการตรวจสอบการดำเนินการในแต่ละขั้นตอน “ในกรณีที่มีผลกระทบต่อประชาชน ส่วนราชการจะต้องมีการดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนหรือชี้แจงทำความเข้าใจเพื่อให้ประชาชนได้ตระหนักถึงประโยชน์ส่วนรวมที่จะได้รับจากภารกิจนั้น” (ราชกิจจานุเบกษา, 2546, 9 ตุลาคม)

เพื่อให้สามารถเห็นตัวอย่างได้อย่างชัดเจน ผู้วิจัยขอยกตัวอย่างการดำเนินการของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ได้ดำเนินการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทั่วทั้งประเทศต่อร่างแผนยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)

ในส่วนของการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ สภาพัฒน์ฯ ได้ดำเนินการลงพื้นที่ในแต่ละภูมิภาคทั่วประเทศไทย อย่างน้อย 5 ครั้ง 5 ภูมิภาค (ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ และกรุงเทพมหานคร) เพื่อนำเสนอร่างยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศต่อประชาชนในพื้นที่ โดยในการลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็น คณะกรรมการ

จัดทำยุทธศาสตร์ชาติและคณะกรรมการปฏิรูปประเทศในด้านต่างๆ ได้ลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ ซึ่งหลังจากเสร็จสิ้นการลงพื้นที่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ดำเนินการสรุปผลการลงพื้นที่และปรับปรุงร่างแผนฯ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

ในส่วนของแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีการดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จำนวน 2 รอบ โดยในรอบแรก สำนักงานได้ดำเนินการลงพื้นที่ในทุกภูมิภาคของประเทศ (ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ และกรุงเทพมหานคร) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและสำรวจความต้องการในการพัฒนาของประชาชนในแต่ละภูมิภาค เพื่อนำมากำหนดหมุดหมายการพัฒนาภายใต้แผนฯ ซึ่งหลังจากสภาพัฒน์ฯ ดำเนินการระดมความเห็นในรอบแรกเสร็จสิ้น สำนักงานฯ ได้ดำเนินการร่างแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) และเมื่อร่างแผนฯ เสร็จสิ้น สำนักงานฯ ได้มีการดำเนินการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างแผนฯ อีกครั้งหนึ่ง แต่เนื่องจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ทำให้สภาพัฒน์ฯ จัดการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างแผนในรูปแบบออนไลน์ โดยมีประชาชนและหน่วยงานต่างๆ ในแต่ละภูมิภาคให้ความสนใจและให้ข้อเสนอแนะต่อร่างแผนฯ เป็นอย่างมาก โดยหลังจากเสร็จสิ้นการรับฟังความคิดเห็น สภาพัฒน์ฯ ได้นำความเห็นของประชาชนมาปรับปรุงร่างแผนฯ อีกครั้งหนึ่ง แล้วจึงเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาร่างแผนฯ ต่อไป

ทั้งนี้ นอกจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะดำเนินการจัดประชุมเพื่อระดมความคิดเห็นต่อร่างแผนฯ ทั้ง 3 ฉบับ ในพื้นที่แล้ว สภาพัฒน์ฯ ยังเปิดให้ประชาชนทั่วประเทศ สามารถดำเนินการแสดงความคิดเห็นต่อร่างแผนฯ ดังกล่าวได้ในระบบออนไลน์ ตลอดระยะเวลาของกระบวนการการเปิดรับฟังความคิดเห็น ซึ่งประชาชนสามารถศึกษาร่างแผนฯ ดังกล่าวและแสดงความคิดเห็นต่อร่างแผนฯ ได้ตลอดเวลา

สำหรับการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ดำเนินการเปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเช่นเดียวกัน โดยสำนักงานดำเนินการนำร่างแผนปฏิบัติการฯ ที่สภาพัฒน์ฯ ได้ดำเนินการร่างและคณะทำงานร่างแผนปฏิบัติการฯ เห็นชอบในหลักการของร่างแผนฯ แล้วลงพื้นที่เพื่อประชุมระดมรับฟังความคิดเห็นกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ใน 6 พื้นที่ ได้แก่ เชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น สระแก้ว สุราษฎร์ธานี และกรุงเทพมหานคร ซึ่งนอกเหนือจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแผนปฏิบัติการฯ แล้ว สภาพัฒน์ฯ ยังได้ดำเนินการลงพื้นที่สำรวจความต้องการของภาคเอกชนในพื้นที่จังหวัดที่ลงไปประชุมระดมความคิดเห็น เพื่อให้สามารถทราบผลการพัฒนาเบื้องต้น และปรับปรุงร่างแผนปฏิบัติการฯ และดำเนินการตามขั้นตอนเพื่อประกาศใช้ต่อไป

2.6 แนวคิดทฤษฎีว่าด้วยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการกำหนดนโยบาย

ผู้วิจัยได้ดำเนินการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Theory) แนวคิดและทฤษฎีระดับการมีส่วนร่วมของประชาชน และศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการกำหนดนโยบาย ดังนี้

2.6.1 ทฤษฎีผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Theory).

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียคือกลุ่มและบุคคลผู้ซึ่งอาจมีผลต่อ/ได้รับผลกระทบจากความสำเร็จของภารกิจขององค์กร หรือได้รับผลกระทบจากการตัดสินใจเชิงนโยบายและการปฏิบัติขององค์กร โดย Freeman ได้ดำเนินการศึกษาผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร โดยได้แบ่งกลุ่มของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไว้ 2 กลุ่มคือ กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปฐมภูมิ หรือกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียวงใน คือกลุ่มที่อยู่ใกล้ชิดองค์กรมากที่สุด เวลาเกิดผลกระทบกลุ่มนี้จะได้รับผลกระทบเป็นกลุ่มแรก เช่น ลูกค้า ผู้จัดหาวัตถุดิบ พนักงาน ชุมชน หรือแล้วแต่ตามลักษณะขององค์กร และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุติยภูมิ หรือกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียวงนอก คือกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับผลกระทบในลำดับถัดๆ มา (ศรติ ภูมิโพธิ์, 2556)

ดังนั้น หากพิจารณาจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียชั้นปฐมภูมิหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียชั้นในสุดของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สามารถระบุได้ว่าเป็นกลุ่มหน่วยงานราชการที่ต้องดำเนินการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ และกลุ่มภาคเอกชนซึ่งใช้ประโยชน์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของรัฐ

2.6.2 การมีส่วนร่วมและระดับการมีส่วนร่วม

อรทัย ก๊กผล ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชนในงานของสถาบันพระปกเกล้าไว้ว่า เป็นขั้นตอนที่หน่วยงานภาครัฐเปิดให้ประชาชนเข้าไปร่วมในการกำหนดกฎเกณฑ์ นโยบาย กระบวนการบริหารและตัดสินใจของหน่วยงาน เพื่อผลประโยชน์ของประชาชน โดยส่วนรวมอย่างแท้จริง ทั้งนี้ ต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานของการที่ประชาชนจะต้องมีอิสระทางความคิด มีความรู้ ความสามารถในการกระทำ และมีความเต็มใจที่จะเข้าร่วมต่อกิจกรรมนั้นๆ (อรทัย ก๊กผล, 2552)

ธีรพร ทองชะโชค ได้อธิบายการมีส่วนร่วมไว้ว่า การมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความสัมพันธ์ต่อการดำเนินการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร และการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียยังส่งผลต่อการสร้างให้เกิดการกำกับดูแลองค์กรที่ดี (ธีรพร ทองชะโชค และ อาคม ใจแก้ว, 2556)

เกรียงไกร รุระพันธ์ ได้สรุปตัวแบบ “ขั้นบันไดการมีส่วนร่วมของพลเมือง” ของ Arnstein จำนวน 8 ขั้นตอน ได้แก่ (1) ขั้นการควบคุม (Manipulation) โดยกลุ่มผู้มีอำนาจหรือกลุ่มผลประโยชน์นำกลุ่มของประชาชนที่รวมตัวกันในรูปแบบต่างๆ มาเป็นเครื่องมือในการแสวงหาการสนับสนุนกลุ่มของตน โดยกลุ่มประชาชนเปรียบเหมือนไม้ประดับเพื่อให้ความต้องการของผู้มีอำนาจมีความชอบธรรมมากยิ่งขึ้น (2) ขั้นการบำบัดรักษา (Therapy) เป็นขั้นที่มีการเปิดให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อให้ประชาชนมีความรู้สึกว่าเป็นส่วนหนึ่งของการกำหนดนโยบายหรือ

แผนต่างๆ โดยที่ความเห็นของประชาชนอาจจะไม่มีความสำคัญในการดำเนินการของภาครัฐเลยก็ได้ (3) ขั้นการให้ข้อมูลข่าวสาร (Informing) เป็นขั้นตอนที่ภาครัฐเริ่มดำเนินการนำเสนอข้อมูลข่าวสารในประเด็นของนโยบายหรือแผนฯ ที่หน่วยงานภาครัฐได้ดำเนินการ โดยเป็นการให้ข้อมูลทางเดียว ซึ่งภาครัฐไม่ได้มีการเปิดรับความเห็นตอบกลับมาจากภาคประชาชน (4) ขั้นการปรึกษาหารือ (Consultation) หน่วยงานภาครัฐเริ่มมีการเปิดรับฟังความเห็นของประชาชนผ่านการสำรวจความคิดเห็น การประชุมชุมชน การทำประชาพิจารณ์ โดยมีการวัดผลออกมาเป็นเชิงปริมาณเช่น จำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรม จำนวนเอกสารที่แจกไป จำนวนประชาชนที่ตอบแบบสอบถาม เป็นต้น (5) ขั้นระดับการปลอบใจ (Placation) ประชาชนเริ่มเข้ามามีอิทธิพลในการกำหนดนโยบายของภาครัฐ โดยเริ่มเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นให้ขึ้น แต่ในขั้นสุดท้ายแล้วยังคงเป็นดุลพินิจของผู้มีอำนาจและหน่วยงานราชการ โดยผู้มีอำนาจอาจนำความเห็นของประชาชนเข้ามาพิจารณาหากระดับการร่วมกลุ่มและกดดันผู้มีอำนาจของประชาชนมีสูงพอสมควร (6) ขั้นระดับความร่วมมือ (Partnership) ประชาชนเริ่มมีอำนาจต่อรองกับภาครัฐมากยิ่งขึ้น โดยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต่างเข้ามามีความสำคัญในการวางแผนนโยบายและการตัดสินใจเชิงนโยบายต่างๆ กันภายใต้รูปแบบของคณะกรรมการร่วม (Joint Policy Boards) คณะกรรมการ คณะทำงาน ฯลฯ (7) ขั้นอำนาจการเป็นตัวแทน (Delegate Power) ในขั้นนี้ประชาชนเข้ามามีบทบาทนำภาครัฐในการกำหนดและตัดสินใจเชิงนโยบาย โดยภาครัฐมีหน้าที่เพียงบังคับทิศทางเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกำหนดนโยบายไปตอบสนองต่อผลประโยชน์ของกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และ (8) ขั้นการควบคุมโดยประชาชน (Citizen Control) ภาครัฐให้ความสำคัญกับความเห็นและความต้องการของประชาชนสูงสุด ทุกความเห็นของประชาชนจะถูกนำมาพิจารณาเพื่อปรับปรุงนโยบายหรือแผนให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน (เกรียงไกร ฐระพันธ์, 2560)

ในขณะเดียวกัน สุภาพร แก้วก่อ เลี้ยวไพโรจน์ และ ธนภณ พันธเสน ได้สรุประดับการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ 5 ขั้นตอน ได้แก่ (1) ขั้นให้ข้อมูล (Inform) เป็นขั้นที่ภาครัฐจะให้ข้อมูลและข้อเท็จจริงที่เพียงพอเกี่ยวกับนโยบายหรือแผนนั้นๆ ต่อประชาชนหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (2) ขั้นรับฟังความคิดเห็น (Consult) ภาครัฐเริ่มสอบถามข้อมูลและความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำมาประกอบการตัดสินใจ ผ่านการสำรวจความคิดเห็น การประชุมรับฟังความคิดเห็น (3) ขั้นเข้ามามีบทบาท (Involve) ภาครัฐเปิดให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมในการกำหนดนโยบายของ โดยมีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในขั้นตอนต่างๆ เช่น การประชุมเชิงปฏิบัติการ โดยความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีอิทธิพลต่อการสร้างทางเลือกในการตัดสินใจของภาครัฐ (4) ขั้นสร้างความร่วมมือ (Collaborate) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามาร่วมร่วมกับภาครัฐตั้งแต่ต้นกระบวนการในลักษณะร่วมกันคิดร่วมกันทำ และร่วมกันตัดสินใจ โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามาร่วมในการระบุปัญหา การตัดสินใจทางเลือกนโยบาย และการกำหนดแนวทางการแก้ไข และ (5) ขั้นเสริมอำนาจ (Empower) เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามาตัดสินใจในการกำหนดนโยบายได้ด้วยตนเอง โดยภาครัฐมีหน้าที่ดำเนินการตามที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตัดสินใจ (สุภาพร แก้วก่อ เลี้ยวไพโรจน์ and ธนภณ พันธเสน, 2021)

ดังนั้น สามารถสรุปแนวความคิดการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ว่า เป็นกระบวนการที่หน่วยงานภาครัฐดำเนินการเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียชั้นปฐมภูมิเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย เนื่องจากเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบหรือได้รับประโยชน์จากการกำหนดนโยบายของภาครัฐมากที่สุด โดยระดับการมีส่วนร่วมที่ภาครัฐจะดำเนินการมีจำนวน 5 ระดับ ได้แก่ ระดับให้ข้อมูล ระดับรับฟังความคิดเห็น ระดับเข้ามามีบทบาท ระดับสร้างความร่วมมือ และระดับเสริมอำนาจ

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Michael Mintrom และ Phillipa Norman ได้ดำเนินการศึกษารอบแนวคิดของตัวแสดงเชิงนโยบายสาธารณะในส่วนของผู้ประกอบการนโยบายที่ส่งผลกระทบต่อนโยบายสาธารณะที่เปลี่ยนแปลงไป (Policy Entrepreneurship and Policy Change) โดยได้ดำเนินการศึกษาผู้ประกอบการนโยบายในทฤษฎีสายธารแห่งนโยบายสาธารณะ (Policy Entrepreneurship and Policy Streams) ของ Kingdom โดย Kingdom ได้อธิบายสาเหตุที่นโยบายหนึ่งใดจะสามารถได้รับการสนับสนุนและก่อตัวขึ้นได้ เขามองว่าผู้ประกอบการนโยบายมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงสายธารนโยบายสาธารณะ (ปัญหาเชิงนโยบาย แนวคิดนโยบาย และการเมือง) เพื่อให้ปัญหาได้รับความสนใจและถูกกำหนดเป็นวาระเชิงนโยบายของรัฐบาล ผู้ประกอบการนโยบายสาธารณะจะหาวิถีทางที่จำเป็นเพื่อนำเสนอปัญหาเชิงนโยบายและวิธีการแก้ไขปัญหาแก่ตัวแสดงนโยบายที่เป็นทางการทั้งภาครัฐและเอกชนผู้ที่มีส่วนสำคัญในนโยบายนั้นๆ ฉะนั้น ตามแนวคิดของ Kingdom ผู้ประกอบการนโยบายสาธารณะจึงมีบทบาทสำคัญในรวบรวมและเชื่อมโยงกลุ่มตัวแสดงนโยบายที่เป็นทางการรวมทั้งไม่เป็นทางการอื่นๆ เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายสาธารณะ (Michael Mintrom and Phillipa Norman, 2009)

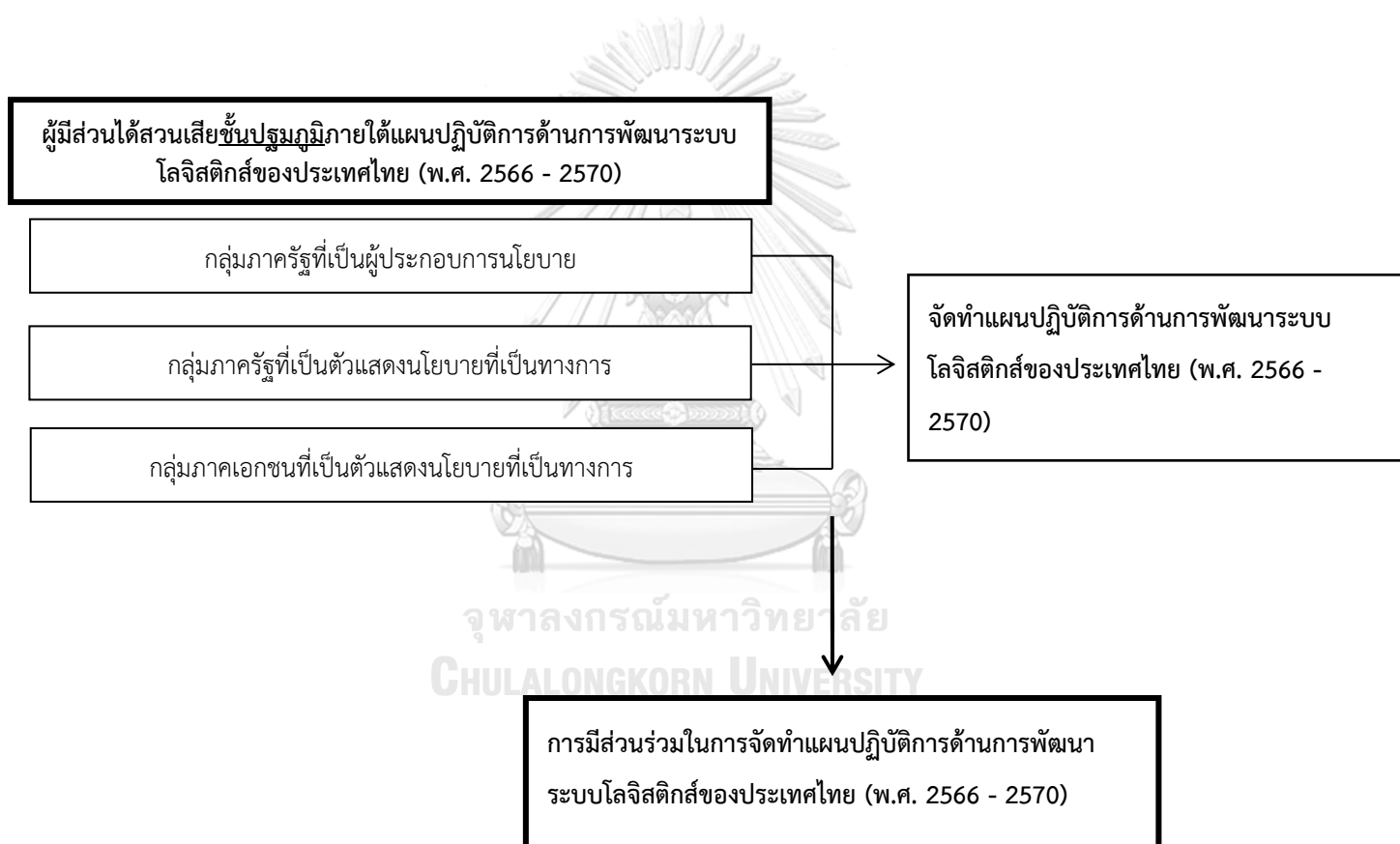
สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์เพื่อดำเนินการศึกษารายการระดับการมีส่วนร่วมในการจัดบริการสาธารณะประจำงบประมาณ พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการศึกษาในกลุ่มเป้าหมายประกอบไปด้วยหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ ส่วนราชการระดับกระทรวงและระดับกรม และราชการบริหารส่วนภูมิภาค ได้แก่ จังหวัดและอำเภอ โดยผลการศึกษาพบว่าหน่วยงานภาครัฐได้เปิดให้ภาคประชาชนเข้ามามีบทบาทร่วมดำเนินงานในหลายลักษณะ ทั้งการประสานความร่วมมือกับองค์กรภาคประชาสังคมที่ดำเนินการควบคุมกำกับกิจการปกติของภาครัฐ การให้ประชาชนในพื้นที่เป้าหมายเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการจัดบริการสาธารณะ โดยปรากฏการมีส่วนร่วมของประชาชนในหลายมิติประเด็นนโยบาย ซึ่งที่ปรึกษาได้ให้ข้อเสนอแนะในการยกระดับการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยภาครัฐจะต้องสร้างให้เกิดความตระหนักและความเข้าใจเกี่ยวกับการยกระดับการมีส่วนร่วมในการจัดบริการสาธารณะ ภาครัฐจะต้องดำเนินการวิจัยเชิงปฏิบัติการหรือการออกแบบบริการสาธารณะ ดำเนินการพัฒนาต้นแบบการเปิดโอกาสให้องค์กรภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดบริการสาธารณะ ดำเนินการยกระดับการมีส่วนร่วมในการจัดบริการสาธารณะเชิงพื้นที่ และดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการระดับชาติว่าด้วยรัฐบาลที่เปิดรับการมีส่วนร่วม

ภณสิทธิ์ อ้นยะ ได้ดำเนินการศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของชุมชนที่มีผลต่อความสำเร็จของการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวตามมาตรฐานการท่องเที่ยวไทย โดยการเก็บข้อมูลจากการแจกแบบสอบถามจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวที่ประสบความสำเร็จจำนวน 58 แห่งจากทั่วประเทศ รวมผู้ตอบแบบสอบถาม 400 คน โดยผลการวิจัยพบว่า ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในระดับร่วมปฏิบัติในประเด็นการวางแผนจัดการเตรียมความพร้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยว การปฏิบัติตามแผนในด้านกิจกรรมทางการท่องเที่ยวภายในแหล่งท่องเที่ยว สำหรับการรับประโยชน์จากกิจกรรมทางการท่องเที่ยวเช่น บริการที่พัก อาหารและเครื่องดื่ม อยู่ในระดับการควบคุมโดยประชาชน และการติดตามและประเมินผลด้านการควบคุมดูแลการใช้จ่ายเงินต่างๆ ของแหล่งท่องเที่ยวอยู่ในระดับการวางแผนร่วมกัน ซึ่งความเห็นของประชาชนผู้ตอบแบบสอบถามมีความเห็นร่วมกันว่าระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการร่วมกันวางแผนนั้นควรอยู่ในระดับปรึกษาหารือ (ภณสิทธิ์ อ้นยะ, 2020)

ไผ่ดา ยะตา ได้ดำเนินการศึกษาการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดพะเยา (พ.ศ. 2553 – 2556) ของส่วนราชการ เอกชน ประชาสังคมและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยศึกษากระบวนการ/ขั้นตอนการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดพะเยา พ.ศ. 2553 – 2556 รวม 7 ขั้นตอน โดยผลการศึกษาพบว่าทำให้ส่วนราชการเข้าไปมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดทั้งสิ้น 2 รูปแบบคือ (1) กลไกคณะกรรมการ ได้แก่ คณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ คณะกรรมการกลุ่มภารกิจ คณะอนุกรรมการระดับอำเภอ และ (2) กลไกการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ส่งผลให้ระดับการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนมีระเพิ่มเพิ่มขึ้นจากระดับการให้ข้อมูลข่าวสารไปจนถึงระดับความร่วมมือ แต่ยังคงไม่สามารถไปถึงระดับการเสริมอำนาจประชาชนได้ (ไผ่ดา ยะตา, มปป.)

กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย โดยดำเนินการศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียชั้นปฐมภูมิภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) จำนวน 5 ระดับ ได้แก่ ระดับให้ข้อมูล (Inform) ระดับรับฟังความคิดเห็น (Consult) ระดับเข้ามาเกี่ยวข้อง (Involve) ระดับสร้างความร่วมมือ (Collaborate) และระดับเสริมอำนาจ (Empower) โดยทำการศึกษาภาครัฐ ภาคเอกชน ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียชั้นปฐมภูมิ ผ่านตัวแสดงภาครัฐที่เป็นผู้ประกอบการนโยบาย ภาครัฐที่เป็นตัวแสดงนโยบายที่เป็นทางการ และ ภาคเอกชนที่เป็นตัวแสดงนโยบายที่เป็นทางการ โดยการศึกษาในครั้งนี้มีกรอบแนวคิดการวิจัย ดังนี้



บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

ในการดำเนินการศึกษาวิจัยเรื่องการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570) ผู้วิจัยเลือกใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เป็นแนวทางในการทำการศึกษาค้นคว้า ซึ่งดำเนินการศึกษาและทบทวนวรรณกรรมในเรื่องที่เกี่ยวข้อง ผ่านเป็นเอกสารบทความทางวิชาการ เอกสารทางราชการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสร้างองค์ความรู้ จากนั้นดำเนินการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยผู้วิจัยได้สร้างแบบสัมภาษณ์และดำเนินการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) โดยดำเนินการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570) ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียชั้นปฐมภูมิ จำนวน 3 กลุ่มได้แก่ 1) กลุ่มภาครัฐที่เป็นตัวแสดงนโยบายที่เป็นทางการ 2) กลุ่มภาคเอกชนที่เป็นตัวแสดงนโยบายที่เป็นทางการ และ 3) กลุ่มภาครัฐที่เป็นผู้ประกอบการนโยบาย ซึ่งเมื่อได้ข้อมูลครบถ้วนแล้ว ผู้วิจัยจะได้นำข้อมูลของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลทั้ง 3 กลุ่มมาวิเคราะห์เนื้อหาข้อมูล (Data Analysis) เพื่อตอบคำถามและวัตถุประสงค์การวิจัยที่ได้กำหนดไว้ ตามกรอบแนวคิดการวิจัย และสังเคราะห์อภิปรายและสรุปประเด็นองค์ความรู้ที่ได้มา ซึ่งรายละเอียดของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) มีดังนี้

3.1 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants)

ดำเนินการแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

3.1.1 กลุ่มภาครัฐที่เป็นตัวแสดงนโยบายที่เป็นทางการ ได้แก่ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐที่อยู่ในคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) จำนวน 2 ท่าน ได้แก่ เจ้าหน้าที่สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (กษ.) และเจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม (อก.) หน่วยงานละ 1 ท่าน

3.1.2 กลุ่มภาคเอกชนที่เป็นตัวแสดงนโยบายที่เป็นทางการ ได้แก่ผู้แทนหน่วยงานภาคเอกชนที่อยู่ในคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ กรรมการสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และกรรมการสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย หน่วยงานละ 1 ท่าน

- 3.1.3 กลุ่มภาครัฐที่เป็นผู้ประกอบการนโยบาย (Policy entrepreneur) ได้แก่ ผู้แทนสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้จัดทำร่างแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570) จำนวน 2 ท่าน ได้แก่ ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ. สศช.) และนักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ (กลจ. สศช.)

ตาราง 3 แสดงกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการดำเนินการวิจัย

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	เครื่องมือเก็บข้อมูล
กลุ่มภาครัฐที่เป็นตัวแสดงนโยบายที่เป็นทางการ		
เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เป็นคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้แก่ 1.1 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (กษ.) 1.2 กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม (อก.)	2 ท่าน	สัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง
กลุ่มภาคเอกชนที่เป็นตัวแสดงนโยบายที่เป็นทางการ		
เจ้าหน้าที่ภาคเอกชนที่เป็นคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้แก่ 1.1 กรรมการสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย 1.2 กรรมการสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	2 ท่าน	สัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง
กลุ่มภาครัฐที่เป็นผู้ประกอบการนโยบาย (Policy entrepreneur)		
หน่วยงานผู้จัดทำร่างแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570) ได้แก่ เจ้าหน้าที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	2 ท่าน	สัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง

3.2 เครื่องมือและเทคนิคการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยเลือกเครื่องมือหลักในการวิจัยคือการสัมภาษณ์ (Interview) ซึ่งใช้เทคนิควิธีการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi Structured Interview) โดยผู้วิจัยได้สร้างชุดคำถามวิจัยไว้เบื้องต้น และอาจมีการถามคำถามต่อยอดเพิ่มเติมจากคำตอบของผู้ให้สัมภาษณ์ โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการออกแบบคำถามสัมภาษณ์ซึ่งใช้ในการสัมภาษณ์กลุ่มที่เป็นตัวแสดงนโยบายทุกกลุ่ม โดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

A. ภูมิหลังและความคาดหวังต่อแผนปฏิบัติการด้านพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฯ

- 1) ขอให้ท่านแนะนำตัว หน่วยงานของท่าน และอธิบายลักษณะงานของท่านในช่วงที่ท่านเข้าไปเป็นหนึ่งในคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ
- 2) ขอให้ท่านเล่าว่าท่านเข้ามาเป็นหนึ่งในคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ได้อย่างไร?
- 3) ก่อนหน้าที่ท่านจะเข้ามาเป็นกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ หน่วยงานของท่านรับรู้และมีความคาดหวังต่อแผนปฏิบัติการฯ อย่างไร? (กรุณาอธิบายรายละเอียด)
- 4) เนื้อหาสาระที่หน่วยงานของท่านคาดหวังให้มีอยู่ในแผนปฏิบัติการฯ มากที่สุดคืออะไร? เพราะเหตุใด?
- 5) หน่วยงานของท่านต้องการให้แผนปฏิบัติการฯ เข้ามาช่วยแก้ปัญหาอะไรในระบบโลจิสติกส์?
- 6) ปัญหาดังกล่าว จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานใดมากที่สุด?
- 7) หน่วยงานดังกล่าว ได้เข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ หรือไม่?
(หากมี) มีอย่างไรบ้าง?
(หากไม่มี) เป็นเพราะเหตุใด?

B. ระดับการมีส่วนร่วมของหน่วยงานในกระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ

- 8) ขอให้ท่านเล่าว่า การดำเนินการกำหนดเนื้อหาของแผนปฏิบัติการฯ เกิดขึ้นอย่างไร?
 - 8.1) แผนฯ ถูกจัดทำขึ้น ณ สถานที่ใด?
 - 8.2) ใช้เวลาแต่ละครั้งนานแค่ไหน? ใช้เวลาทั้งหมดเท่าไร?
 - 8.3) ท่านคิดว่าการดำเนินการดังกล่าว มีอะไรที่ควรปรับปรุงบ้าง เพราะเหตุใด?
- 9) ประเด็นใดที่มีการถกเถียงกันมากที่สุดภายในคณะกรรมการจัดทำแผนฯ
 - 9.1) ขอให้ท่านเล่าจุดยืนของผู้แทนหน่วยงานต่าง ๆ ต่อประเด็นดังกล่าว
 - 9.2) สุดท้ายแล้ว ข้อสรุปต่อประเด็นดังกล่าวเป็นอย่างไร
- 10) ท่านคิดว่าผู้แทนหน่วยงานใดในคณะกรรมการฯ มีบทบาทมากที่สุดในการกำหนดเนื้อหาของแผนปฏิบัติการฯ เพราะเหตุใด?
 - 10.1) ผู้แทนท่านนั้น ๆ ได้ทำกิจกรรมอะไรบ้าง ที่คนอื่น ๆ ไม่ได้ทำ?
- 11) ท่านคิดว่าผู้แทนหน่วยงานใดในคณะกรรมการฯ มีบทบาทน้อยที่สุดในการกำหนดเนื้อหาของแผนปฏิบัติการฯ เพราะเหตุใด?

11.1) ผู้แทนท่านนั้น ๆ ได้ทำกิจกรรมอะไรบ้าง? และไม่ได้ทำกิจกรรมอะไรบ้าง?

12) หากเปรียบเทียบระหว่างผู้แทนภาครัฐและผู้แทนภาคเอกชน ภาคส่วนใดมีระดับการมีส่วนร่วมในกระบวนการทำแผนฯ มากกว่ากัน?

14.1) กรุณายกตัวอย่างกิจกรรมที่ผู้แทนภาค (รัฐ/เอกชน) ได้ทำ แต่ผู้แทนอีกภาคส่วนหนึ่งไม่ได้ทำ

C. ผลลัพธ์ของการมีส่วนร่วมในกระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ

13) จากตอนที่ท่านบอกว่า หน่วยงานของท่านมีความคาดหวังให้มีเรื่อง... บรรลุอยู่ในแผนปฏิบัติการฯ สุดท้ายแล้ว ผลลัพธ์เป็นอย่างไร?

13.1) ท่านคิดว่าเพราะอะไรผลลัพธ์จึงออกมาเป็นเช่นนั้น?

(เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของท่านในคณะกรรมการฯ หรือเป็นเพราะเหตุผลอื่น ๆ)

14) มีเนื้อหาส่วนใดในแผนปฏิบัติการฯ ที่ไม่ตรงกับความคาดหวังของหน่วยงานของท่านบ้าง?

14.1) หน่วยงานใดเป็นผู้เสนอให้บรรจุเนื้อหาดังกล่าวเข้าไป?

14.2) ท่านได้แสดงท่าทีคัดค้านในที่ประชุมหรือไม่?

(หากมี) ท่านทำอะไรบ้าง?

(หากไม่มี) เพราะเหตุใดท่านจึงไม่คัดค้าน?

D. ข้อเสนอแนะ

15) โดยรวมแล้วท่านพอใจกับระดับการมีส่วนร่วมของท่านในกระบวนการจัดทำแผนหรือไม่? เพราะเหตุใด?

(หากท่านยังไม่พอใจ) ท่านต้องการมีส่วนร่วมเพิ่มในกิจกรรมใด?

(สำหรับผู้แทนสภาพัฒนาฯ) ท่านต้องการให้ผู้แทนหน่วยงานใดมีส่วนร่วมมากขึ้น? อย่างไรบ้าง?

16) โดยรวมแล้วท่านพอใจกับเนื้อหาของแผนปฏิบัติการฯ ที่ถูกกำหนดขึ้นหรือไม่?

มีส่วนใดของแผนฯ ที่ท่านคิดว่าควรมีการแก้ไขปรับปรุง เพราะเหตุใด?

17) ท่านมีข้อเสนอแนะอะไรต่อสภาพัฒนาฯ ในฐานะที่เป็นผู้ประสานงานในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ

3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analysis)

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสัมภาษณ์โดยดำเนินการถอดเทปบทสัมภาษณ์ที่ได้บันทึกจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากกลุ่มประชากร 3 กลุ่ม จำนวน 6 ท่าน และดำเนินการตรวจสอบข้อมูล จำแนกข้อมูล และจัดระเบียบข้อมูลเป็นประเด็น รวมถึงศึกษาเอกสารรายงานการประชุม และเทปบันทึกการประชุมคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) จากนั้นนำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์เนื้อหา (Data Analysis) เพื่อเรียบเรียงใหม่และอภิปรายผลเพื่อตอบคำถามการวิจัยที่ได้ตั้งไว้

ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้เลือกคำพูด (Quotation) เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงประเด็นที่น่าสนใจในการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่มในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) และความคาดหวังของผู้ที่ส่วนได้ส่วนเสียต่อสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในการเปิดให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและแผน



บทที่ 4

ผลการศึกษา

จากการดำเนินการศึกษาข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) ที่ได้จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม และการศึกษาเอกสารราชการ รายงานการประชุม รวมทั้งเทปบันทึกการประชุมคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570) เพื่อตอบคำถามการวิจัยและได้มาซึ่งข้อค้นพบเรื่องการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ผู้ศึกษาได้แบ่งประเด็นการอธิบายผลการเก็บข้อมูลเป็น 3 ส่วน ดังนี้

4.1 การเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

4.2 การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ของหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานภาคเอกชน

4.3 ระดับการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

4.4 การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียยังจำกัดเพียงการระบุผลลัพธ์ที่คาดหวังของแผน และยังไม่ครอบคลุมการออกแบบขั้นตอนการนำแผนไปปฏิบัติจริง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.1 การเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 25720) ผ่านคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 25720) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำแผนฯ ผ่านสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะที่เป็นผู้ร่างแผนฯ ซึ่งเป็นผู้ระบุหน่วยงานที่เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำแผนฯ โดยหน่วยงานที่เข้ามามีส่วนร่วมนั้นล้วนเป็นหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีภารกิจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการฯ เพื่อให้การพิจารณาประเด็นในการจัดทำแผนฯ นั้นตรงประเด็นและหน่วยงานต่างๆ สามารถมองเห็นแนวทางร่วมในการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปปฏิบัติ

“...หน่วยงานเรา (สภาพัฒนาฯ) ในฐานะที่เป็นฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการฯ เป็นคนที่ระบุงองค์ประกอบในคณะกรรมการฯ เองว่าควรจะต้องมีใครหรือหน่วยงานไหน โดยส่วนมากก็จะต้องเป็นหน่วยงานที่เราต้องการให้เขาขับเคลื่อนแนวทางต่างๆ ในแผนฯ หรือเป็นหน่วยงานที่สำคัญต่อการดำเนินการของภาครัฐไทย เช่นสำนักงบบฯ กพร. ...”

เลขานุการคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
(พ.ศ. 2566 - 2572) (สภาพัฒนาฯ)

“...ทุกหน่วยงานที่เรา (สภาพัฒนาฯ) แต่งตั้งเป็นคณะกรรมการส่วนใหญ่เราก็จะต้องดูแลแล้วแหละว่าเขามีภารกิจหรือมีหน้าที่ที่จะต้องขับเคลื่อนแผนฯ ของเราในอนาคต ฉะนั้นเราก็สามารถบอกได้เลยว่าหน่วยงานเหล่านี้เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใต้แผนฯ ของเราจริงๆ...”

ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2572) (สภาพัฒนาฯ)

นอกจากนี้ จากการสัมภาษณ์พบว่า ผู้แทนของหน่วยงานที่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้ถูกกำหนดให้เข้ามาเป็นคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2572) ส่วนมากจะเป็นเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานซึ่งมีภารกิจโดยตรงที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์หรือการจะต้องนำแผนปฏิบัติการฯ มากำหนดแผนปฏิบัติงานของหน่วยงานอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งเป็นที่น่าสนใจว่าคณะกรรมการฯ ส่วนใหญ่ล้วนเป็นผู้ที่ได้เข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2550 - 2554)

“...หน้าที่ที่คือรับผิดชอบนโยบายและแผนทางยุทธศาสตร์ ดูเรื่องการจัดทำแผนโลจิสติกส์ระดับ 3 ของการเกษตร โดยมีกลุ่มงาน 2 กลุ่มคือกลุ่มงานที่ทำแผนกับกลุ่มงานที่ทำเกี่ยวกับฐานข้อมูล โดยตรงนี้เป็นจุดเชื่อมโยงให้เข้ามามีบทบาทในคณะกรรมการฯ ตั้งแต่คณะกรรมการจัดทำแผนฯ ฉบับที่ 1 เป็นต้นมา...”

เจ้าหน้าที่สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กษ.

“...ผมเคยอยู่กลุ่มงานนโยบายและประสานเครือข่าย ก็เหมือนกลุ่มนโยบายและแผนของกระทรวงนั้นแหละ เนื่องจากลักษณะงานที่ต้องดูแลแผนของกรมที่เกี่ยวข้องอยู่แล้ว จึงได้รับมอบหมายให้เข้าร่วมในคณะกรรมการฯ จริงๆ เข้าร่วมมาตั้งแต่แผนฯ ฉบับที่ 1 เลยครับ...”

เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ออก.

“...ผมเองเป็นกรรมการผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย โดยปกติก็จะมีหน้าที่ในการรวบรวมประเด็นของเครือข่ายที่พบเจอปัญหาเพื่อนำเสนอให้ภาครัฐหรือให้สภาพัฒน์ฯ แก่ไขในส่วนของการจัดทำแผนผมเข้าไปมีส่วนร่วมร่วมตั้งแต่แผนฯ ฉบับที่ 1...”

กรรมการสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

“...ผมมีหน้าที่เป็นเลขานุการของคณะอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานสภาอุตสาหกรรม จึงเข้ามาเกี่ยวข้องกับสภาพัฒน์ฯ และเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้วยผมเลยได้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำแผนฯ ตั้งแต่แผนฯ ฉบับที่ 1 ...”

กรรมการสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เข้ามาสู่กระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570) ส่วนมากจะเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่ได้เข้ามาเป็นคณะทำงานส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ และทั้งหมดนั้นได้เข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2550 – 2554)

4.2 การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ของหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานภาคเอกชน

การศึกษาการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ของหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานภาคเอกชน ผู้วิจัยได้ประเด็นข้อค้นพบที่สำคัญเกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ของทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่น่าสนใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐเองที่มีความแตกต่างกันผ่านปัจจัยต่างๆ โดยสรุปได้ 2 ประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

4.2.1 การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมฯ ของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน

จากการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้ข้อค้นพบว่าหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานภาคเอกชนได้สะท้อนระดับการมีส่วนร่วมของแต่ละหน่วยงานในแนวทางที่ไม่แตกต่างกันมากนัก โดยส่วนใหญ่จะมองว่าทั้งสองหน่วยงานนั้นมีส่วนร่วมเหมือนกันในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ในส่วนที่แตกต่างกันนั้นมักจะเป็นการแตกต่างกันในประเด็นของการมีส่วนร่วมในตัวของแผนปฏิบัติการมากกว่า ซึ่งทั้งภาครัฐและภาคเอกชนก็ได้สะท้อนความแตกต่างนี้ออกมาในแนวทางที่ไม่แตกต่างกัน กล่าวคือทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต่างเห็นเหมือนกันว่าภาครัฐและเอกชนเองมีประเด็นที่มักจะสะท้อนในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ที่แตกต่างกัน โดยสามารถสะท้อนผ่านบทสัมภาษณ์ ดังนี้

“...ส่วนตัวแล้วที่มองว่าควรจะมีส่วนร่วมของทั้ง 2 ภาคส่วน โดยเฉพาะใน
คณะทำงานฯ ครั้งนี้ ทั้งสองภาคส่วนมีการให้ความเห็นพ้องๆ กัน แต่ภาคเอกชนจะเป็นการสะท้อน
ปัญหาจากหน่วยงานเพื่อให้ภาครัฐปรับเปลี่ยนการทำงานมากกว่า...”

เจ้าหน้าที่สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กษ.

“...เอกชนจะ Voice เยอะในประเด็นต่างๆ เพราะเขาเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงว่าอยากให้
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นไปในทิศทางไหน โดยที่ภาครัฐมักจะมองในส่วนของการดำเนินการของ
ตนเองจากแผนมากกว่า...”

เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม อก.

“...เอกชนจะเป็นการ Voice และให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายมากกว่า แต่ต้องยอมรับว่า
ภาครัฐจะเป็นประเด็นในส่วนของการ Implement ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับตนเอง...”

กรรมการสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

จากการสะท้อนของมุมมองของภาครัฐและภาคเอกชนเห็นได้ชัดเจนว่า ภาครัฐมองว่า
การมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ มีความสำคัญอยู่มาก โดยภาครัฐได้สะท้อนการมีส่วนร่วม
ของภาคเอกชนว่ามีจะสะท้อนในประเด็นที่ครอบคลุมกว่า เพราะภาคเอกชนเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
โดยตรงต่อการดำเนินงานของภาครัฐโดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์รวมถึง
การบริการทางโลจิสติกส์ที่ภาครัฐเป็นผู้พัฒนา อีกทั้งภาครัฐด้วยตัวเองต่างสะท้อนว่าหน่วยงาน
ภาครัฐมีส่วนร่วมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของตนเองมากกว่า แต่หากมองในเรื่อง
ของการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการแล้วนั้น มองว่าทั้งสองภาคส่วนต่างมีระดับ
การเข้ามามีส่วนร่วมที่ไม่แตกต่างกันมากนัก ซึ่งสอดคล้องกันกับภาคเอกชนที่มีการให้ความเห็นใน
ทิศทางเดียวกัน

ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่าเมื่อเปรียบเทียบระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งสองภาคส่วนมี
ระดับการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในระดับที่ไม่แตกต่างกัน
แต่ทั้งสองภาคส่วนนั้นมีประเด็นในการมีส่วนร่วมที่ต่างกัน โดยภาคเอกชนส่วนมากจะมีประเด็นใน
ส่วนของการสะท้อนปัญหาหน่วยงานที่ได้ไปพบจากการใช้ระบบโลจิสติกส์ซึ่งภาครัฐได้พัฒนาขึ้น
ตามแผนฯ ส่วนภาครัฐจะมีประเด็นการมีส่วนร่วมในส่วนของการตอบสนองต่อการดำเนินการของตน
เป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากหน่วยงานภาครัฐมักจะไม่ค่อยเกี่ยวข้องหรือยุ่งเกี่ยวกับภารกิจหรือหน้าที่ของ
หน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เท่าไร

4.2.2 การมีส่วนร่วมฯ ที่แตกต่างกันภายในกลุ่มของหน่วยงานภาครัฐด้วยตนเอง

จากการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) พบความน่าสนใจที่ว่า แม้ระดับการมีส่วนร่วมของภาครัฐและภาคเอกชนจะอยู่ในระดับที่ไม่แตกต่างกันนัก แต่หากพิจารณาในกลุ่มของหน่วยงานภาครัฐด้วยตนเองเพียงอย่างเดียว พบว่ามีระดับการมีส่วนร่วมที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน โดยมีปัจจัยต่างๆ เข้ามากำหนดระดับการมีส่วนร่วมนั้นๆ ดังนี้

1) จำนวนงบประมาณแผนงานบูรณาการด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

งบประมาณแผนงานบูรณาการด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เป็นงบบูรณาการที่ให้หน่วยงานหลากหลายหน่วยงานเข้ามาของบเพื่อนำไปใช้พัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยการดำเนินการจากตัวงบนั้นต้องเป็นการพัฒนาและบรรลุเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ซึ่งได้นำเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เข้าไปผูกไว้กับเป้าหมายของแผนการดำเนินงานของงบประมาณบูรณาการฯ นี้ด้วย

จากการสัมภาษณ์ ผู้ให้สัมภาษณ์ได้ให้ความเห็นและประเด็นที่น่าสนใจในส่วนของหน่วยงานที่มักจะเข้ามาให้ความเห็นหรือมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ที่อยู่ในระดับมากและอยู่ในระดับน้อย โดยมีประเด็นมุ่งเป้าไปที่จำนวนงบประมาณบูรณาการด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ไปกระจุกตัวอยู่ที่หน่วยงานหนึ่ง และหน่วยงานอื่นๆ ที่ไม่ได้เห็นความสำคัญของตัวงบนั้น ซึ่งสะท้อนระดับการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ที่แตกต่างกันได้อย่างชัดเจน

“...มองว่าคนที่มียศบาทหลักเป็นคมนาคม เพราะดูเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่งเป็นหลัก และเห็นได้ชัดเจนว่างบโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะไปอยู่ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานเยอะ เพราะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต้องใช้เงินเยอะ...”

CHULALONGKORN UNIVERSITY เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ออก.

“...พาณิชย์ แรงงาน อว เองไม่ค่อยเห็นเข้ามา take action เท่าไหร่ อาจจะเนื่องจากตนเองไม่ได้พึ่งในตัวงของงบบูรณาการมากนัก...”

เจ้าหน้าที่สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กษ.

เห็นได้ชัดเจนว่าหน่วยงานที่มีระดับการมีส่วนร่วมสูงในกลุ่มภาครัฐ จะมีตัวงบประมาณบูรณาการไปกองอยู่ที่หน่วยงานเหล่านั้นเป็นจำนวนมาก เช่นกระทรวงคมนาคม ที่จะต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก ในขณะที่กระทรวงพาณิชย์หรือกระทรวงแรงงานมักไม่ค่อยได้พึ่งตัวงบประมาณแผนงานบูรณาการฯ มากสักเท่าไร จึงอาจจะไม่ค่อยเข้ามาให้ความเห็นหรือมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ มากนัก

2) ภารกิจของหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์โดยตรง

หน่วยงานที่ได้รับหน้าที่ในการเข้ามาเป็นคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) เป็นหน่วยงานที่สภาพัฒนาฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าหน่วยงานเหล่านี้มีภารกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงและโดยตรงต่อการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ และได้เปิดโอกาสให้เข้ามามีบทบาทและมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ แต่จากการสัมภาษณ์ พบประเด็นว่าหน่วยงานภาครัฐที่มีระดับการมีส่วนร่วมที่แตกต่างกัน อันเนื่องมาจากการมองภารกิจของหน่วยงานตนเองที่สอดคล้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ หรือจากการที่จะต้องนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการต่อในหน่วยงานของตนแตกต่างกันออกไป

จากการสัมภาษณ์ ผู้ให้สัมภาษณ์ได้ให้ประเด็นที่น่าสนใจในการเข้ามามีส่วนร่วมของหน่วยงานตนเองที่เข้ามีส่วนร่วมในระดับที่สูงว่าอาจจะมาจากประเด็นที่การดำเนินการของหน่วยงานของตนนั้นมีความเกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติการฯ หรือต้องเอาแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการจัดทำแผนของตนเองต่อ

“...หน้าที่ของพี่เองต้องไปทำแผนเกี่ยวกับโลจิสติกส์ทางการเกษตรของหน่วยงานของพี่ด้วย ฉะนั้นก็จำเป็นต้องรู้ว่าแผนปฏิบัติการฯ ของสภาพัฒนาฯ จะออกมาในรูปแบบไหน เพื่อไปกำหนดแผนของหน่วยงานพี่ต่อไปได้ ฉะนั้นเพื่อให้แผนของพี่สอดคล้องกับของสภาพัฒนาฯ การให้ความเห็นของพี่จึงสำคัญ...”

เจ้าหน้าที่สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กษ.

“...ปัจจุบันก็ได้มีการดำเนินการในการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาคส่วนอุตสาหกรรม โดยมีการนำแผนของสภาพัฒนาฯ มาดำเนินการร่วมกับแผนของตนเองด้วย เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานของกรมเอง และภายใต้แผน เพราะต้องดูในส่วนของการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรม...”

เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ออก.

ในส่วนของหน่วยงานที่มีระดับการมีส่วนร่วมที่ไม่ค่อยสูงนัก ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่าหน่วยงานเหล่านั้นอาจจะมองว่าตนเองนั้นมีภารกิจหรือการดำเนินงานที่ไม่ค่อยสำคัญหรือเกี่ยวข้องต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างเห็นได้ชัดเท่าไร หรือยังไม่สามารถมองเห็นถึงภาพรวมของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สอดคล้องต่อภารกิจหรือหน้าที่ของตนเอง โดยหน่วยงานเหล่านั้นไม่จำเป็นที่จะต้องนำแผนปฏิบัติการของสภาพัฒนาฯ ไปดำเนินการในการจัดทำแผนของหน่วยงานของตนเองต่อ หรือมองไปเลยว่าตนเองเป็นเพียงแค่ผู้สนับสนุนของแผนฯ ในขณะที่สภาพัฒนาฯ ให้ความสำคัญในการบรรจุหน่วยงานบางหน่วยเป็นผู้รับผิดชอบหลัก เพราะมองว่าภารกิจของตนมีการดำเนินการเป็นปกติอยู่แล้ว

“...หน่วยงานที่เขาไม่ต้องมีหน้าที่ในการกำหนดแผนของหน่วยงานเพิ่มเติมสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ อย่างที่บอกไป ก็จะไม่ค่อยมา Take Action...”

เจ้าหน้าที่สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กษ.

“...ศึกษาฯ แรงงาน มีการให้ความเห็นน้อย เข้าใจว่าอาจจะเพราะคิดว่าตนเองเป็นแค่ผู้สนับสนุน เพราะว่าเขาก็ไม่ได้เป็นผู้รับผิดชอบหลักในส่วนของการขับเคลื่อนเป้าหมายของแผนฯ แต่พาณิชย์ จริงๆ เขามีหน้าที่หลักในการพัฒนาในส่วนของการเพิ่มมูลค่าเพิ่มนะ แต่อาจจะเพราะมองว่าตัวเองทำอยู่ตลอดแล้วก็ได้ เลยไม่ค่อยให้ความเห็นเท่าไร...”

เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ออก.

ดังนั้น การที่หน่วยงานนั้นต้องนำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ไปดำเนินการกำหนดแผนในการดำเนินงานของหน่วยงานตนเองต่อหรือไม่ หรือมองเห็นว่าภารกิจของตนเองนั้นเกี่ยวข้องโดยตรงหรือโดยรองต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่กำหนดระดับการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ในกลุ่มของหน่วยงานภาครัฐ

3) การถูกกำหนดเป็นหน่วยงานเจ้าภาพหลักในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ

เพื่อให้การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) เป็นไปได้อย่างครบถ้วน สภาพัฒน์ฯ ได้กำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลักและหน่วยงานร่วมปฏิบัติการในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ จากการสัมภาษณ์ประเด็นที่น่าสนใจเกี่ยวกับระดับการมีส่วนร่วมของกลุ่มหน่วยงานภาครัฐที่เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักภายใต้แผนและหน่วยงานร่วมปฏิบัติการภายใต้แผนที่แตกต่างกัน

“...มีหลายหน่วยงาน ส่วนใหญ่จะเป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบในแต่ละตัวชี้วัดท้ายเล่ม จะมีความกระตือรือร้นเข้ามาให้ความเห็นเช่น คมนาคมที่เข้ามาให้ความเห็นเกี่ยวข้องกับเรื่องโครงสร้างพื้นฐานกรมศุลกากรที่ให้ความเห็นเรื่องพิธีการศุลกากร หรือหน่วยงานผมที่รับผิดชอบในประเด็นอุตสาหกรรมก็ดี...”

เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ออก.

“...แผนฯ ของเรา (สภาพัฒนาฯ) ก็ไม่ได้บอกว่าเขา เป็นหน่วยงานเจ้าภาพในประเด็น นั้นๆ เขาเลยเห็นว่าเมื่อไม่ได้มีส่วนสำคัญโดยตรงในการผลักดันค่าเป้าหมายภายใต้แผนฯ ก็เลยไม่ค่อย เห็นถึงความจำเป็นเท่าไร...”

เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ออก.

“...อย่าง ก.ศึกษาฯ เราอาจจะไปถามเขายากกว่าเขามีส่วนร่วมน้อยหรือมากยังไง เพราะอะไร เพราะว่าเขาเองก็มองว่าตัวเองไม่ได้สำคัญในแผนมาก ก็เราไม่ได้ผลักให้เขาเป็น ผู้รับผิดชอบตัวชี้วัดหลัก...”

เลขานุการคณะทำงานการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 – 2570) , สภาพัฒนาฯ

จากการสัมภาษณ์พบว่า หน่วยงานที่ได้รับการกำหนดให้เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ หลักภายใต้แผนปฏิบัติการฯ มีแนวโน้มที่จะมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ มากกว่า หน่วยงานที่เป็นผู้ร่วมปฏิบัติภายใต้แผน ซึ่งหน่วยงานเหล่านี้จึงมักจะต้องมีการพิจารณาและ ให้ความเห็นเกี่ยวกับเป้าหมายที่สภาพัฒนาฯ กำหนด เพื่อให้ตนเองสามารถดำเนินการตามแผนได้ ในขณะที่หน่วยงานสนับสนุนมักจะไม่ได้ให้ความสำคัญในการให้ความเห็นของตัวแผนเท่าที่ควร

4) ความคาดหวังในการพัฒนาของภาคเอกชน

โดยปกติ ภาคเอกชนจะเป็นผู้ที่คอยสะท้อนการดำเนินการการพัฒนาของภาครัฐ เพื่อหวังให้ภาครัฐแก้ไขและปรับปรุงการพัฒนาและการดำเนินการของตนเองให้ดียิ่งขึ้น และในส่วนของ การประชุมคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการฯ เอง ภาคเอกชนก็มักจะใช้เวลาในการสะท้อน การดำเนินการของภาครัฐผ่านการให้ความเห็นในประเด็นต่างๆ ของแผนปฏิบัติการฯ ซึ่งหน่วยงาน ภาครัฐมีความจำเป็นที่จะต้องชี้แจงหรือนำเสนอแนวทางในส่วนของที่ตนเองรับผิดชอบเพื่อให้ หน่วยงานภาคเอกชนรับทราบแนวทางการปฏิบัติ รวมถึงรับทราบข้อมูลและข้อเสนอแนะของ หน่วยงานภาคเอกชนด้วย โดยจากการสัมภาษณ์พบว่าหน่วยงานภาครัฐที่ภาคเอกชนนั้นให้ความเห็น รวมถึงสอบถามและแนะแนวทางการปรับปรุงการดำเนินงาน จะเป็นหน่วยงานที่มีส่วนร่วม ในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ มากกว่าหน่วยงานที่ภาคเอกชนมักจะไม่ค่อยให้ความสนใจในการให้ ความคิดเห็น

“...ภาคเอกชนก็ไม่ได้ให้ความเห็นประเด็นในส่วนของที่เกี่ยวข้อกับหน่วยงาน เหล่านั้น มากเท่าไร เลยไม่ค่อยเห็นหน่วยงานเหล่านั้นให้ความเห็น...”

เจ้าหน้าที่สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กษ.

“...ประเด็นการ Voice เอกชนมีมากกว่าและเร็วกว่า เพราะจะดีจะร้าย เอกชนต้องเป็นนักรับการพัฒนาของภาครัฐ จึงต้องพูดเยอะ ซึ่งส่วนใหญ่เราจะ Voice ในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ล่าช้า บางทีทำแล้วไม่เกิดประโยชน์ หรือไม่ยอมพัฒนาในส่วนตรงนั้นตรงนี้ (ส่วนใหญ่เป็นโครงสร้างพื้นฐาน) หรือ National Single Windows ที่เราผลักดันก็ยังไม่ 100%...”

เจ้าหน้าที่สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

“...เอกชนมักจะให้ความเห็นมากกว่าว่ารัฐต้องปรับปรุงอะไร เราก็จะใช้เวทีนี้ในการนำเสนอสิ่งที่เราพบเจอมา ภาครัฐก็จะได้รับทราบและปรับปรุงการดำเนินการได้ทัน ส่วนใหญ่เราก็ได้เรื่องต่างๆ มาจากเครือข่ายของเรา...”

เจ้าหน้าที่สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

จากการสัมภาษณ์จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า หน่วยงานภาครัฐที่มีระดับการมีส่วนร่วมที่สูงอันเนื่องมาจากการที่หน่วยงานภาครัฐเหล่านี้เป็นที่คาดหวังของภาคเอกชนในการพัฒนา ซึ่งเอกชนมักจะสะท้อนความคาดหวังไปยังหน่วยงานเหล่านั้น ทำให้หน่วยงานเหล่านั้นมักจะมีคามกระตือรือร้นในการมีส่วนร่วมและให้ความเห็น ซึ่งส่วนใหญ่ภาคเอกชนมักจะมีคามคาดหวังในการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน หรือการบริหารจัดการโลจิสติกส์ มากกว่า

ดังนั้น สามารถสรุปการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ของหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานภาคเอกชนได้ว่า เมื่อเปรียบเทียบระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งสองภาคส่วนมีระดับการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในระดับที่ไม่แตกต่างกัน แต่ทั้งสองภาคส่วนนั้นมีประเด็นในการมีส่วนร่วมที่ต่างกัน โดยภาคเอกชนส่วนมากจะมีประเด็นในส่วนของการสะท้อนปัญหาหน้างานที่ได้ไปพบจากการใช้ระบบโลจิสติกส์ซึ่งภาครัฐได้พัฒนาขึ้นตามแผนฯ ส่วนภาครัฐจะมีประเด็นการมีส่วนร่วมในส่วนของการตอบสนองต่อการดำเนินการของตนเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากหน่วยงานภาครัฐมักจะไม่ค่อยเกี่ยวข้องหรือยุ่งเกี่ยวกับภารกิจหรือหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เท่าที่ควร

ทั้งนี้ แม้ระดับการมีส่วนร่วมของภาครัฐและภาคเอกชนจะอยู่ในระดับที่ไม่แตกต่างกันนัก แต่หากพิจารณาในกลุ่มของหน่วยงานภาครัฐด้วยกันเอง จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่ามีระดับการมีส่วนร่วมที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน โดยมีปัจจัยต่างๆ เข้ามากำหนดระดับการมีส่วนร่วมนั้นๆ ได้แก่ 1) จำนวนงบประมาณแผนงานบูรณาการด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากเป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้ถูกนำไปกำหนดเป็นตัวชี้วัดของการของงบประมาณในส่วนของแผนงานบูรณาการด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ทำให้หน่วยงานที่มีความประสงค์ที่จะขอของบประมาณดังกล่าวจำเป็นต้องเข้ามา

ส่วนร่วมในการกำหนดแผนปฏิบัติการฯ 2) ภารกิจของหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ โดยหน่วยงานที่ต้องนำแผนปฏิบัติการฯ ไปเป็นกรอบในการจัดทำแผนของหน่วยงานของตนต่อไปนั้น จะต้องมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนฯ เพื่อพยายามให้แผนของตนสามารถสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการได้มากที่สุด 3) การถูกกำหนดเป็นหน่วยงานเจ้าภาพหลักในการขับเคลื่อนแผนฯ ภายในแผนปฏิบัติการฯ ได้มีการกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลักที่สำคัญที่จะขับเคลื่อนเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ ให้ส่งผลสำเร็จ ซึ่งหน่วยงานเหล่านี้จึงมักจะต้องมีการพิจารณาและให้ความเห็นเกี่ยวกับเป้าหมายที่สภาพัฒน์ฯ กำหนด เพื่อให้ตนเองสามารถดำเนินการตามแผนได้ และ 4) ความคาดหวังในการพัฒนาของภาคเอกชน ภาคเอกชนมักจะมี ความคาดหวังและมีการให้ข้อเสนอแนะในส่วนของการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนในส่วนของการส่งออก-นำเข้า อีกทั้งการพัฒนาเกษตรและอุตสาหกรรมเป็นหลัก ส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเหล่านี้มักจะมี ความกระตือรือร้นในการมีส่วนร่วมและให้ความเห็น

4.3 ระดับการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

จากการศึกษาในส่วนของเอกสารทางราชการและการศึกษาขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 -2570) พบว่าขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ จะเริ่มต้นที่ สภาพัฒน์ฯ ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะทำงานฯ จะดำเนินการจัดทำตัวร่างของแผนปฏิบัติการฯ เพื่อนำเสนอให้แก่ที่ประชุมคณะทำงานฯ ซึ่งประกอบไปด้วยหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรงต่อแผนปฏิบัติการฯ พิจารณาให้ความเห็นโดยสภาพัฒน์ฯ จะดำเนินการรับความคิดเห็นของที่ประชุมไปดำเนินการปรับปรุงร่างแผนปฏิบัติการฯ ตามความเห็นของคณะทำงานฯ

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่สภาพัฒน์ฯ ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะทำงานฯ พบประเด็นที่น่าสนใจในการดำเนินการของสภาพัฒน์ฯ ในการรับฟังความคิดเห็นและประเด็นต่างๆ ของคณะทำงานฯ และการแก้ไขและปรับปรุงร่างแผนปฏิบัติการฯ ดังนี้

“...ทางเราเอง (สภาพัฒน์ฯ) ก็จะมีการร่างในส่วนของตัวเองแผนปฏิบัติการฯ ก่อนที่จะเสนอคณะทำงานฯ โดยคณะทำงานฯ ก็จะมีการพิจารณาทั้งเล่มใหม่ คือมีการให้ความเห็นตั้งแต่ประเด็นประเด็น การกำหนดปัญหา เนื้อหาของแผนฯ ไปจนถึงการกำหนดตัวชี้วัด และการมีส่วนร่วมในการส่งแผนงาน-โครงการเข้ามาเพื่อพิจารณา ซึ่ง เรา (สภาพัฒน์ฯ) ได้มีการปรับปรุงแผนฯ ตามประเด็นที่คณะทำงานฯ มีความเห็นมา...”

ผู้ช่วยเลขานุการคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) (สภาพัฒน์ฯ)

“...ทุกประเด็นที่มีการเสนอมาในที่ประชุมเกี่ยวกับแผนปฏิบัติการฯ ถือว่าเป็นประเด็นที่มีประโยชน์ เนื่องจากภาคเอกชนเองก็มีประเด็นข้อเสนอในส่วนที่สำคัญเพราะเขาใช้บริการของภาครัฐ รู้ดีว่าอะไรดีดัดขัด อะไรดีแล้ว ส่วนของหน่วยงานภาครัฐเองก็มีการนำเสนอในส่วนของผู้นำแผนไปปฏิบัติ ซึ่งความเห็นของทั้งสองภาคส่วนนั้นมีความสำคัญ เราเอง (สภาพัฒนา) ก็ต้องมีการพิจารณาปรับปรุงเล่มตามความเห็นที่คณะทำงานฯ ได้ให้มา เพื่อให้ตอบสนองต่อทั้งสองภาคส่วนมากที่สุด...”

เลขานุการคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
(พ.ศ. 2566 - 2572) (สภาพัฒนาฯ)

เห็นได้อย่างชัดเจนว่าสภาพัฒนาฯ ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของคณะทำงานฯ ที่ได้ให้ความคิดเห็นและข้อแก้ไขร่างแผนปฏิบัติการฯ ซึ่งคณะทำงานฯ ได้ให้ความเห็นตั้งแต่ประเด็นการกำหนดปัญหา จนไปถึงการกำหนดตัวชี้วัด รวมถึงส่งตัวแผนงาน/โครงการที่สำคัญ เพื่อบรรจุไว้ในเล่มแผนด้วย และเพื่อให้แผนปฏิบัติการฯ ตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด สภาพัฒนาฯ ได้แก้ไขร่างแผนปฏิบัติการตามความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะทำงานฯ ทั้งหมด สอดคล้องกับคำให้สัมภาษณ์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่พอใจในตัวของแผนปฏิบัติการฯ ที่ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการจัดทำ โดยหน่วยงานต่างๆ เองก็เห็นว่าทาง สภาพัฒนาฯ ได้ดำเนินการแก้ไขตัวร่างแผนปฏิบัติการฯ ตามที่หน่วยงานได้ให้ความเห็นไว้เกือบทั้งหมด

“...ร่วมในการทำแผนมาตั้งแต่ต้น โดย สศช. จะมีตัวร่างมาเลย สศค. ก็มาแชร์ความเห็นในชั้นคณะทำงานฯ เพื่อให้ สศช. แก้ไข ซึ่ง สศช. ก็มีการแก้ไขในตัวเล่มตามความเห็นที่ได้ให้ไว้...”

เจ้าหน้าที่สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กษ.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

“...ที่ให้ความเห็นไปปรากฏในเล่มอยู่แล้ว สศช. มีการปรับปรุงตามความเห็นของหน่วยงานต่างๆ และมีความเห็นของหลายๆ หน่วยงานด้วย อย่างเช่นที่เสนอไปในการแก้ไขกลยุทธ์ที่ 2 ประเด็นแรก ก็มีการปรับตามความเห็นเรียบร้อยแล้ว...”

เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ออก.

ดังนั้น จากการสัมภาษณ์เห็นได้ชัดเจนจากการที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เข้ารับการสัมภาษณ์ กล่าวว่าการให้ความเห็นของตนเองได้รับการตอบสนองที่ดีมากจากสภาพัฒนาฯ ในการนำไปแก้ไขและปรับปรุงเล่มให้สอดคล้องกับความต้องการของหน่วยงาน ซึ่งมีการให้ความเห็นในทุกประเด็น ส่งผลให้ระดับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) อยู่ในระดับที่สูง

ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถเห็นภาพของระดับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ชัดเจนขึ้น ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษารายงานการประชุมคณะทำงานและเปรียบเทียบความเห็นต่อร่างแผนปฏิบัติการฯ กับแผนปฏิบัติการฯ ที่ ครม. เห็นชอบแล้ว เพื่อเปรียบเทียบจำนวนความเห็นของคณะทำงานฯ และการปรับแก้ตามความเห็นของสภาพัฒนาฯ เพื่อสามารถยืนยันระดับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

ตาราง 4 เปรียบเทียบความเห็นของคณะทำงานฯ ต่อการแก้ไขร่างแผนปฏิบัติการฯ ของสภาพัฒนาฯ

ที่	ความเห็นคณะทำงานฯ	การแก้ไขในเล่มแผนปฏิบัติการฯ ที่ ครม. เห็นชอบ
1	เพิ่มเติมการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน การกำกับดูแลผู้ได้รับสัมปทาน และการติดตามให้มีการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่ลงทุนไปแล้วให้เกิดประโยชน์สูงสุด เข้าไปในกลยุทธ์การดำเนินงาน	ดำเนินการเพิ่มเติมในแนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ โดยมีเนื้อหาตามที่หน่วยงานให้ข้อคิดเห็นมา
2	ควรพิจารณาประเด็นความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ระหว่างประเทศภายในภูมิภาคมากขึ้น เพื่อเพิ่มโอกาสการเป็นประตูการค้าการลงทุนของภูมิภาค	ดำเนินการเพิ่มเติมในแนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดน ซึ่งมีเนื้อหาสอดคล้องกับความเห็น
3	กำหนดแนวทางการปรับปรุงและแก้ไขกฎระเบียบหรือกฎหมายเพื่อสนับสนุนให้ภาคเอกชนสามารถเป็นผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐลงทุนไว้ได้	ดำเนินการเพิ่มเติมในแนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ โดยมีเนื้อหาตามที่หน่วยงานให้ข้อคิดเห็นมา
4	ปรับลดแนวทางการสนับสนุนการใช้ระบบติดตามตรวจสอบย้อนกลับในกลยุทธ์การพัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร เนื่องจากมีการบรรจุไว้ในแผนของกระทรวงเกษตรฯ แล้ว	ดำเนินการเอาออกจากแผนฯ เรียบร้อย
5	ควรให้แผนฯ กำหนดให้มีการกำหนดเจ้าภาพหลักที่จะดูแลและพัฒนาห่วงโซ่อุปทานด้านการเกษตรเพื่อให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน	ใส่ในแนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มโซ่อุปทาน กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร
6	ควรเพิ่มเนื้อที่เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain) มาประยุกต์ใช้ในการขนส่งทางการเกษตร โดยกำหนดให้สถาบันเกษตรกรเป็นกลไกหลักในการดำเนินการเพื่อสนับสนุนการรวมกลุ่มของเกษตรกร	ใส่ในแนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มโซ่อุปทาน กลยุทธ์ที่ 1 ยุทธศาสตร์พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร

ที่	ความเห็นคณะกรรมการฯ	การแก้ไขในเล่มแผนปฏิบัติการฯ ที่ ครม. เห็นชอบ
7	ควรกำหนดกลยุทธ์เพื่อการพัฒนาศักยภาพกำลังคนด้านโลจิสติกส์ให้มีรายละเอียดที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น ปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอน การฝึกอบรม หรือกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ มุ่งเน้นเฉพาะการพัฒนา มาตรฐานอาชีพและฝีมือแรงงาน	กำหนดไว้ในแนวทางที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์
8	ควรกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลักในการจัดเก็บข้อมูลหรือตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตรสำคัญ	เพิ่มเติมเนื้อหาแบบกว้างไว้ในแนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มโซ่อุปทาน กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร
9	ปรับปรุงกลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน ASEAN Single Windows (ASW) กับประเทศสมาชิกอาเซียนและ กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มุ่งเน้นการกำหนดพิกัดศุลกากรระบบ ฮาร์โมนไนซ์ (Harmonized System) และผลักดันการให้บริการนำเข้า-ส่งออกไปสู่ระบบ Single Submission ได้อย่างรวดเร็ว	ดำเนินการปรับปรุงโดยสอดคล้องกับความเห็นของคณะกรรมการฯ
10	กำหนดแนวทางการปรับปรุงกฎหมายที่ยังเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำใน กลยุทธ์ที่ 3	ดำเนินการกำหนดในแนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ
11	กำหนดแนวทางส่งเสริมการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและการพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	ดำเนินการกำหนดในแนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย กลยุทธ์ที่ 2 ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล
12	ปรับชื่อกลยุทธ์จากเดิม “ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยี และนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ” เป็น “ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยและพัฒนาไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยี และนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ”	ปรับแล้วในแนวทางการพัฒนาที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และติดตามผลด้านโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 1 เป็นชื่อตามที่คณะกรรมการฯ ให้ความเห็นมา

ที่	ความเห็นคณะกรรมการฯ	การแก้ไขในเล่มแผนปฏิบัติการฯ ที่ ครม. เห็นชอบ
13	กำหนดกลยุทธ์ในการส่งเสริมแรงงานด้านโลจิสติกส์ให้มีความรู้ ความสามารถในการนำเทคโนโลยีมาปรับใช้ในการดำเนินงาน	กำหนดไว้อย่างกว้างในแนวทางที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์
14	ปรับเปลี่ยนลำดับการจัดเรียงกลยุทธ์	ดำเนินการตามความเห็นคณะกรรมการฯ
15	ควรกำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม	เพิ่มเติมตัวชี้วัดได้แก่ สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด
16	แนวทางการพัฒนาที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1 ควรเพิ่มเติมการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	เพิ่มเติมแล้วตามความเห็นคณะกรรมการฯ
17	แนวทางการพัฒนาที่ 1 กลยุทธ์ที่ 4 ควรเน้นการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์	เพิ่มเติมแล้วตามความเห็นคณะกรรมการฯ
18	แนวทางการพัฒนาที่ 3 กลยุทธ์ที่ 3 ควรเพิ่มการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบในขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนหรือสินค้าถ่ายลำเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการการขนส่ง	เพิ่มเติมแล้วตามความเห็นคณะกรรมการฯ
19	แนวทางการพัฒนาที่ 4 ให้เพิ่มเติม กระทรวงแรงงาน เป็นหน่วยงานสนับสนุนการพัฒนา	เพิ่มเติมแล้วตามความเห็นคณะกรรมการฯ

จากการศึกษารายงานการประชุมและแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ.2566 - 2570) ที่ ครม. เห็นชอบแล้ว เพื่อเปรียบเทียบความเห็นของคณะกรรมการฯ ต่อร่างแผนปฏิบัติการฯ ที่สภาพัฒนาฯ เสนอให้คณะกรรมการฯ พิจารณา กับแผนปฏิบัติการฯ ที่ ครม. เห็นชอบแล้ว เพื่อพิจารณาระดับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในคณะกรรมการฯ พบว่ามีประเด็นที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีการให้ความเห็นและเสนอแก้ไขเพิ่มเติมในตัวแผนปฏิบัติการฯ จำนวนกว่า 25 ประเด็น โดยมีประเด็นจำนวน 19 ประเด็นที่สภาพัฒนาฯ พิจารณาปรับปรุงตามที่คณะกรรมการฯ ให้ความเห็น ในส่วนของประเด็นที่เหลือ ไม่มีการปรับปรุงเนื่องจากประเด็นเหล่านั้นมีการกำหนดไว้แล้ว แต่เพียงคณะกรรมการฯ ต้องการให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น

ดังนั้น จากการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และจากการศึกษาเปรียบเทียบจากเอกสารรายงานการประชุมและตัวแผนปฏิบัติการฯ สามารถยืนยันระดับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ.2566-2570) อยู่ในระดับ สร้างความร่วมมือ

4.4 การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียยังจำกัดเพียงการระบุผลลัพธ์ที่คาดหวังของแผน และยังไม่ครอบคลุมการออกแบบขั้นตอนการนำแผนไปปฏิบัติจริง

จากการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จะเห็นว่าระดับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) อยู่ในระดับที่สูง แต่ผู้วิจัย ได้รับข้อมูลที่น่าสนใจเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการกำหนดแผนปฏิบัติการฯ ว่าความจริงแล้ว ระดับการมีส่วนร่วมที่สูงนั้น อยู่แค่ในเรื่องการจัดทำตัวชี้วัดเท่านั้น ยังไม่ได้ลงไปถึงขั้นของการวางแผนบรรลุตัวชี้วัด หรือการนำแผนไปปฏิบัติจริงแต่อย่างใด

“เป็นแผนโลจิสติกส์ของประเทศ สิ่งที่เราทราบครบถ้วนแล้ว ทั้งคมนาคม เกษตร อุตสาหกรรมการสนับสนุนของภาคเอกชน แต่สิ่งที่สำคัญคือการนำไปปฏิบัติมากกว่า ว่าจะมีการนำแผนไปปฏิบัติ ยังไงให้เห็นผลได้ เพราะยังไงแผนฯ ก็ต้องร่างมาให้ได้อยู่แล้ว แต่สิ่งที่สำคัญที่สุดคือการผลักดันแผนให้สามารถขับเคลื่อนไปได้ ซึ่งที่ผ่านมาก็มีปัญหาตรงนี้อยู่”

เจ้าหน้าที่สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กษ.

“สิ่งที่สำคัญที่สุดคือเมื่อมีแผนแล้ว เราจะหาวิธีร่วมกันในการผลักดันอย่างไรให้มันสามารถสำเร็จตามแผนได้มากกว่า ซึ่งตรงนี้จริงๆ มีความสำคัญมากกว่าการร่วมมือกันในการกำหนดแผน คือการร่วมมือกันในการผลักดันแผน ซึ่งที่ผ่านมาก็มีบ้าง แต่ส่วนใหญ่ยังคงต่างคนต่างทำกันอยู่ เลยไม่ค่อยเห็นความคืบหน้า”

เลขานุการคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) (สภาพัฒนาฯ)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

“จริงๆ กระบวนการในการจัดทำแผนเราทำได้ครบถ้วนทุกอย่างแล้วนะ แต่สิ่งที่ควรจะต้องเพิ่มเติมต่อจากนี้คือการนำแผนไปปฏิบัติให้เกิดขึ้นจริงมากกว่า แผนเราจะเขียนมาดีขนาดไหน ถ้าการปฏิบัติยังไม่เกิดขึ้นแผนก็จะเป็นแค่แผน”

ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) (สภาพัฒนาฯ)

จากการสัมภาษณ์ได้สะท้อนอย่างชัดเจนว่ากระบวนการในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) มีกระบวนการที่ดีและครบถ้วน ในส่วนของเนื้อหา การเปิดให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้าร่วมในการจัดทำ รวมถึงความกระตือรือร้นในการร่วมจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แต่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีประเด็นว่า ในส่วนของการนำแผนไปปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐเอง ยังคงไม่มีการมีส่วนร่วมที่มากเท่าที่ควร ซึ่งทำให้แผนนั้นไม่สามารถ

ถูกขับเคลื่อนได้อย่างเป็นรูปธรรม และระดับการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ที่สูง ก็จะไม่เกิดประโยชน์อันใด ทั้งนี้ มีความเห็นเพิ่มเติมจากทั้งหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน เกี่ยวกับการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปบังคับใช้ ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่จะส่งผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการฯ

“แผนเขียนได้ดีแล้ว แต่เวลาเอกชน Comment มักจะบอกว่าการดำเนินการมันไม่เป็นไปตามแผน แผนส่วนใหญ่ของภาครัฐก็จะเขียนไว้ แต่ไม่ทำ ทำไม่ได้เป็นไปตามแผนที่ควรเลย ซึ่งอันนี้เป็นงานหลักที่ควรจะ Focus มากกว่าการเขียนแผน การ Implement และ Enforcement เป็นปัญหาตั้งแต่แผน 1 แล้ว สิ่งที่เราอยากเห็นคืออยากเห็นการดำเนินการที่มีการอธิบายที่ชัดเจนว่าเราจะทำอะไรเพื่อผลักดันแผนให้ประสบผลสำเร็จมากกว่า”

เจ้าหน้าที่สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

“แผนเขียนกันออกมา แต่การทำให้หน่วยงานทำตามแผนมันเป็นสิ่งที่ยากมาก ทำให้บางอย่างก็ถูกส่งต่อมาในแผนฉบับต่อๆ มา เมื่อทำไม่เสร็จก็ต้องเอามาใส่ต่อไปเรื่อยๆ ผมมองว่าตรงนี้สำคัญมากกว่านะ เราจะได้ขยับไปในประเด็นปัญหาอื่นได้เสียที”

เจ้าหน้าที่สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

หน่วยงานภาคเอกชนได้สะท้อนปัญหาของการนำแผนปฏิบัติการได้อย่างน่าสนใจ โดยจากการสัมภาษณ์พบว่า ภาคเอกชนมองว่าแผนของหน่วยงานภาครัฐมีการทำออกมาที่ดี มีการบรรจุประเด็นที่สำคัญเอาไว้ในแผนอย่างครบถ้วน แต่งานหลักของหน่วยงานภาครัฐคือการทำตามแผนไปปฏิบัติและบังคับใช้นั้น ไม่ได้เกิดขึ้นอย่างครบถ้วน โดยหน่วยงานภาคเอกชนมองว่า ต่อจากนี้หน่วยงานภาครัฐควรมาเน้นที่การร่วมมือกันในการนำแผนไปปฏิบัติมากกว่าการจัดทำแผนที่ดีและครบถ้วน เนื่องจากแผนที่ครบถ้วนแต่ขาดการนำไปปฏิบัติก็ถือว่าแผนนั้นไม่ได้ถูกออกแบบมาดี อีกทั้งการที่ไม่สามารถนำแผนไปปฏิบัติได้อย่างครบถ้วน จะส่งผลให้ประเด็นเหล่านั้นไม่ยังไม่ถูกพัฒนาจนบรรลุ ทำให้แผนฉบับถัดๆ ไปยังคงต้องกลับไปพัฒนาประเด็นนั้นๆ ไม่สามารถขับเคลื่อนประเด็นการพัฒนาที่จำเป็นอื่นๆ และตอบสนองต่อช่วงเวลาและสมัยของแผนนั้นๆ ได้

ทั้งนี้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมองว่า สภาพพัฒนาฯ ในฐานะหน่วยงานผู้ประสานงานหลักและเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและประเมินผลแผนปฏิบัติการฯ ควรจะมีหน้าที่ที่เป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ภายใต้อาณาเขต เพื่อให้เกิดการดำเนินการขับเคลื่อนแผนให้เกิดผลสำเร็จ เนื่องจากการที่จะดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ นั้น ต้องอาศัยความร่วมมือของหน่วยงานหลากหลายหน่วยงาน ทำให้หน่วยงานรับผิดชอบหลักเกิดความลำบากในการบูรณาการหรือสั่งการหน่วยงานอื่นนอกเหนือจากสังกัดของตนในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ

อีกทั้ง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมองว่าความจริงแล้ว สภาพัฒนาฯ ไม่มีอำนาจมากพอในการสั่งการ และบังคับ รวมถึงไม่สามารถให้คุณให้โทษหน่วยงานที่รับผิดชอบตามแผนปฏิบัติการฯ เพื่อให้หน่วยงานต่างๆ ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการได้ฯ ซึ่งหน่วยงานมองว่าหาก สภาพัฒนาฯ มีอำนาจในลักษณะนี้ จะสามารถช่วยให้แผนสามารถถูกนำไปปฏิบัติได้ดียิ่งขึ้น

“ที่ว่าสภาพัฒนาฯ ควรจะเป็นหน่วยงานหลักในการประสานเพื่อขับเคลื่อนแผนฯ นะ เพราะถ้าอย่างเรื่องการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการเกษตรของพี จริงๆ ไม่ได้มีแค่กระทรวงเกษตรที่ทำหน้าที่นะ มีหน่วยงานอื่นๆ จากกระทรวงอื่นๆ ต้องมาร่วมด้วย แต่พีก็ไม่มีอำนาจจะไปสั่งกระทรวงอื่นเค้า แต่สภาพัฒนาฯ เป็นหน่วยงานกลาง จะสามารถทำหน้าที่ประสานได้ดีกว่า”

เจ้าหน้าที่สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กษ.

“ผมยังมองว่าปัจจุบันสภาพัฒนาฯ เราไม่มีอำนาจในการจะบังคับหน่วยงานอื่นๆ เลย เราแค่ทำแผนฯ เสร็จแล้วก็ประเมินผลทุกๆ ครึ่งแผน แล้วค่อยบอกหน่วยงานว่าควรทำอันนี้นั้นนั้นเพิ่ม ซึ่งมันไม่ค่อยช่วยผลักดันการขับเคลื่อนแผนเลย ถ้าสภาพัฒนาฯ มีอำนาจในการบังคับและกำหนดทิศทางให้หน่วยงานที่อยู่ภายใต้แผนต้องดำเนินการตามแผนฯ ได้ จะช่วยได้เยอะขึ้น

เจ้าหน้าที่สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

“เอาจริงๆ ถ้าสภาพัฒนาฯ บังคับได้ว่าใครต้องทำอะไรภายใต้แผนนะ ผมมองว่าจะเป็นส่วนช่วยให้แผนฯ สามารถพัฒนาได้ดีเลย เท่าที่รู้ตอนนี้สภาพัฒนาฯ ก็ยังไม่มีอำนาจขนาดนั้น ”

เจ้าหน้าที่สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ดังนั้น สามารถสรุประดับการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ว่า การดำเนินการในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570 มีระดับการมีส่วนร่วมที่ดีมากพออยู่แล้ว (อยู่ในระดับ 4 จาก 5 อันดับ) แต่ระดับการมีส่วนร่วมดังกล่าวอาจจำกัดอยู่ที่แค่การมีส่วนร่วมในการกำหนดตัวชี้วัดและการจัดทำแผนฯ เท่านั้น แต่ในส่วนของการมีส่วนร่วมในการวางแผนเพื่อให้ตัวชี้วัดเหล่านี้ถูกบรรลุอย่างเป็นรูปธรรมนั้นยังอยู่ในระดับที่ต่ำ ซึ่งจากข้อมูลสัมภาษณ์ของภาคเอกชนทั้งสองหน่วยงานสามารถเห็นได้อย่างชัดเจนว่า หน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต้องการการผลักดันในประเด็นการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการให้เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น โดยหวังให้สภาพัฒนาฯ สามารถประสานงานและบังคับหน่วยงานที่ดำเนินการภายใต้แผนฯ ให้ดำเนินการให้บรรลุผลตามแผนฯ ได้

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 และเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะในการพัฒนาระบบการเปิดให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฉบับต่างๆ ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีการวิจัยด้วยการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured interview) จากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 6 ท่านจากทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งสามารถสรุปและอภิปรายผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ ดังนี้

สรุปผลการวิจัย

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เข้ามาสู่กระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ส่วนใหญ่เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะผู้ประสานงานและผู้ร่างแผนปฏิบัติการฯ รวมถึงฝ่ายเลขานุการคณะทำงานฯ เป็นผู้ระบุหน่วยงานที่เข้าร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ โดยเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่ได้เข้ามาเป็นคณะทำงานส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ และเกือบทั้งหมดเป็นผู้ที่เคยเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2550 - 2554) ซึ่งมีประสบการณ์ร่วมในการจัดทำแผนฯ มาพอสมควร

เมื่อเปรียบเทียบระดับการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในระดับที่ไม่แตกต่างกัน แต่ทั้งสองภาคส่วนนั้นมีประเด็นในการมีส่วนร่วมที่ต่างกัน โดยภาคเอกชนส่วนมากจะมีประเด็นในส่วนของการสะท้อนปัญหาหน้าที่ได้ไปพบจากการใช้ระบบโลจิสติกส์ซึ่งภาครัฐได้พัฒนาขึ้นตามแผนฯ ส่วนภาครัฐจะมีประเด็นการมีส่วนร่วมในส่วนของ การตอบสนองต่อการดำเนินการของตนเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากหน่วยงานภาครัฐมักจะไม่ค่อยเกี่ยวข้องหรือยุ่งเกี่ยวกับภารกิจหรือหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เท่าที่ควร

แม้ระดับการมีส่วนร่วมของภาครัฐและภาคเอกชนจะอยู่ในระดับที่ไม่แตกต่างกันนัก แต่หากพิจารณาในกลุ่มของหน่วยงานภาครัฐด้วยกันเอง จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่ามีระดับการมีส่วนร่วมที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน โดยมีปัจจัยต่างๆ เข้ามากำหนดระดับการมีส่วนร่วมนั้นๆ ได้แก่ 1) จำนวนงบประมาณแผนงานบูรณาการด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากเป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้ถูกนำไปกำหนดเป็นตัวชี้วัดของการของงบประมาณในส่วนของแผนงานบูรณาการด้านการคมนาคม

และระบบโลจิสติกส์ ทำให้หน่วยงานที่มีความประสงค์ที่จะของบประมาณดังกล่าวจำเป็นที่จะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดแผนปฏิบัติการฯ 2) ภารกิจของหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ โดยหน่วยงานต้องนำแผนปฏิบัติการฯ ไปเป็นกรอบในการจัดทำแผนของหน่วยงานของตนต่อไปนั้น จะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำแผนฯ เพื่อพยายามให้แผนของตนสามารถสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการฯ ได้มากที่สุด 3) การถูกกำหนดเป็นหน่วยงานเจ้าภาพหลักในการขับเคลื่อนแผนฯ ภายในแผนได้มีการกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลักที่สำคัญที่จะขับเคลื่อนเป้าหมายของแผนฯ ให้ส่งผลสำเร็จ ซึ่งหน่วยงานเหล่านี้จึงมักจะต้องมีการพิจารณาและให้ความเห็นเกี่ยวกับเป้าหมายที่สภาพัฒน์ฯ กำหนด เพื่อให้ตนเองสามารถดำเนินการตามแผนได้ และ 4) ความคาดหวังในการพัฒนาของภาคเอกชน ภาคเอกชนมักมีความคาดหวังและมีการให้ข้อเสนอแนะในส่วนของการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนในส่วนของการส่งออก-นำเข้า อีกทั้งการพัฒนาเกษตรและอุตสาหกรรมเป็นหลัก ส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเหล่านี้มักมีความกระตือรือร้นในการมีส่วนร่วมและให้ความเห็น

สำหรับระดับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีระดับการมีส่วนร่วมอยู่ในระดับ “สร้างความร่วมมือ” (ระดับที่ 4 จาก 5 อันดับ) จากการที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีการให้ความเห็นว่าพึงพอใจต่อตัวแผนปฏิบัติการฯ รวมทั้งพึงพอใจต่อระดับการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ของตนเอง และข้อเสนอแนะแก้ไขเพิ่มเติมในตัวแผนปฏิบัติการฯ จำนวนกว่า 25 ประเด็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีประเด็นจำนวน 19 ประเด็นที่สภาพัฒน์ฯ พิจารณาปรับปรุงตามที่คณะทำงานฯ ให้ความเห็น ในส่วนของประเด็นที่เหลือ ไม่มีการปรับปรุงเนื่องจากประเด็นเหล่านั้นมีการกำหนดไว้แล้ว แต่เพียงคณะทำงานต้องการให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ แม้ระดับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) อยู่ในระดับที่สูง แต่ระดับการมีส่วนร่วมดังกล่าวนั้นเป็นระดับการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ เท่านั้น แต่ในส่วนของการมีส่วนร่วมในการวางแผนเพื่อให้ตัวชี้วัดเหล่านี้ถูกบรรลุอย่างเป็นรูปธรรมนั้นยังอยู่ในระดับที่ต่ำซึ่งอาจจะส่งผลต่อคุณภาพของแผนปฏิบัติการฯ

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสาธารณะ

- 1.1 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในฉบับถัดไป สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมถึงคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ควรมีการให้ความเห็น พูดคุย รวมถึงถกประเด็นร่วมกันในการกำหนดการดำเนินการตามตัวชี้วัด หรือการนำแผนปฏิบัติเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้การขับเคลื่อนแผนมีทิศทางที่ชัดเจน และหน่วยงานต่างๆ สามารถขับเคลื่อนแผนได้อย่างเป็นรูปธรรม

- 1.2 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ควรเพิ่มการดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ รวมทั้งเป็นตัวกลางในการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่รับผิดชอบในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ในประเด็นต่างๆ เพื่อให้หน่วยงานสามารถขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการได้อย่างไร้รอยต่อ และสามารถพัฒนาได้อย่างต่อเนื่องส่งผลต่อการบรรลุตามวัตถุประสงค์ของแผนปฏิบัติการฯ
- 1.3 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติควรกระตุ้นให้หน่วยงานที่มีระดับการมีส่วนร่วมที่น้อยมองเห็นความสำคัญของแผนปฏิบัติการฯ ให้หน่วยงานเหล่านั้นมองภาพรวมของแผนปฏิบัติการฯ ได้ชัดเจนยิ่งขึ้น และสามารถเชื่อมโยงการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ กับภารกิจของตนได้ และมองเห็นความสำคัญของภารกิจตนที่จะช่วงส่งเสริมการบรรลุผลตามแผนปฏิบัติการฯ แม้จะเป็นหน่วยงานสนับสนุนการดำเนินการ

2. ข้อเสนอแนะในการทำการศึกษาวิจัยต่อไป

เนื่องจากข้อจำกัดด้านเวลา ทำให้ผู้วิจัยไม่สามารถดำเนินการศึกษาผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียวงนอกซึ่งเป็นตัวแสดงเชิงนโยบายที่ไม่เป็นทางการได้ (ผู้ที่เข้ารับฟังความคิดเห็นของแผนในภูมิภาคต่างๆ ที่สภาพัฒน์ฯ ได้จัดขึ้น และภาคเอกชนรายบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการทางโลจิสติกส์) ฉะนั้น ในการศึกษารั้งต่อไปจึงควรเน้นไปที่กลุ่มเหล่านี้มากขึ้นเพื่อให้สามารถมองเห็นภาพระดับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่กว้างและชัดเจนมากขึ้น

บรรณานุกรม

- กัทผล, อรทัย. (2552). คู่คิด คู่มือ การมีส่วนร่วมของประชาชนสำหรับผู้บริหารท้องถิ่น. https://www.kpi.ac.th/media_kpiacth/pdf/M10_485.pdf
- กรมการขนส่งทางบก. (2561). ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580). https://web.dlt.go.th/dlt-direction/media/attachments/2565/07/08/-20-_-62.pdf
- ใจแก้ว, อธิพร ทองชะโชค และ อาคม. (2556). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. วารสารวิทยาการจัดการ, 30(1), 23-51.
- ไชยตันเทือก, บุษกล. (2565). นโยบาย สาธารณะ เป็นหน้าที่ของรัฐบาล. วารสาร มจร บาลีศึกษาศาสตร์ปริทัศน์, 8(3), 193-204.
- ธรรพ์พันธ์, เกียรติกร. (2560). เทคนิคการมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาสังคม (Vol. 1). มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี.
- ภูมิโพธิ, ศรติ. (2556). เครือข่ายการบริหารเพื่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย : กรอบแนวคิดเชิงพลวัตระบบ. วารสารร่วมพฤษภูมิ มหาวิทยาลัยเกริก., 31(2).
- ยะตา, ไปยดา. (มปป.). กลไกการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดพะเยา (พ.ศ. 2553-2556) ของส่วนราชการ เอกชนประชาสังคมและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น. http://cmuir.cmu.ac.th/bitstream/6653943832/16843/2/mpa1152py_abs.pdf
- พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546., หน้า 1-16 (2546, 9 ตุลาคม).
- พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2560, หน้า 1-12 (2560, 31 กรกฎาคม).
- รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560, หน้า 1-90 (2560, 6 เมษายน).
- เลี้ยวไพโรจน์, สุภาพร แก้วกอ and พันธเสน, ธนภณ. (2021). การ มี ส่วน ร่วม ของ ผู้ มี ส่วนได้ส่วนเสีย ใน การ พัฒนา พื้นที่ รอบ สถานี ขนส่ง มวลชน: กรณี ศึกษา เทศบาล นคร ระยอง. *JOURNAL OF ENVIRONMENTAL DESIGN*, 8(2), 26-47.
- สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย. (2562, 14 มกราคม). การพัฒนาประเทศไทยด้วยระบบโลจิสติกส์. <https://www.thailog.org/การพัฒนาประเทศไทย-ด้วยร/>
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2560). แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) <https://www.otp.go.th/post/view/6671>
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2566). แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570.

[https://www.nesdc.go.th/download/document/logistic/Thailand%20Logistics%20Action%20Plan%202023-2027%20\(Public%20Version\).pdf](https://www.nesdc.go.th/download/document/logistic/Thailand%20Logistics%20Action%20Plan%202023-2027%20(Public%20Version).pdf)

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2556). แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2556 – 2560.

<https://www.nesdc.go.th/download/document/logistic/plan2.pdf>

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560 – 2564.

<https://www.nesdc.go.th/download/document/logistic/plan3.pdf>

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2550). แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554.

<https://www.nesdc.go.th/download/document/logistic/plan1.pdf>

อันยะ, ภณสิทธิ์. (2020). ระดับ การ มี ส่วน ร่วม ของ ชุมชน ที่ มี ผล ต่อ ความ สำเร็จ ของ การ บริหาร จัดการ แหล่ง ท่องเที่ยว ตาม มาตรฐาน การ ท่องเที่ยว ไทย. วารสาร ศิลปศาสตร์ ราช มงคล สุวรรณภูมิ, 2(1), 331-340.

E., Luttwak. (1971). *A Dictionary of modern war*.

Havenga, Jan H. (2018). Logistics and the future: The rise of macrologistics. *Journal of Transport and Supply Chain Management*, 12(1), 1-10.

Lummus, Rhonda R, Krumwiede, Dennis W and Vokurka, Robert J. (2001). The relationship of logistics to supply chain management: developing a common industry definition. *Industrial management & data systems*, 101(8), 426-432.

Mintrom, Michael and Norman, Phillipa. (2009). Policy entrepreneurship and policy change. *Policy studies journal*, 37(4), 649-667.

Simpson JA, Weiner ESC. 1989. In *The Oxford English dictionary*.



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	ชัยพัฒน์ กุศลจิตต์
วัน เดือน ปี เกิด	18 กุมภาพันธ์ 2540
สถานที่เกิด	จันทบุรี
วุฒิการศึกษา	ปีการศึกษา 2561 : ศิลปศาสตรบัณฑิต (รัฐศาสตร์) เกียรตินิยมอันดับ 1 สาขาการปกครอง ภาควิชารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
ที่อยู่ปัจจุบัน	21/49 หมู่ 3 ซ.กรอกุด ต.เกาะขวาง อ.เมืองจันทบุรี จ.จันทบุรี



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY