

การศึกษาแนวทางการพัฒนาความร่วมมือระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง
ประเทศไทย และ ท่าเรือหนิงโป สาธารณรัฐประชาชนจีน *

A STUDY ON DEVELOPMENT GUIDELINES OF COOPERATION
BETWEEN NINGBO PORT, CHINA AND LAEM CHABANG PORT
AUTHORITY OF THAILAND

ฉัฐพร เชิดชูกิจกุล¹ และ รัญจวน ประวัตติเมือง²
Chatporn Cherdchookitkul¹ and Runjuan Prawatmuang²

¹⁻²มหาวิทยาลัยรามคำแหง

¹⁻²Ramkhamhaeng University, Thailand

Corresponding Author's Email: jungko19@126.com

วันที่รับบทความ : 22 พฤษภาคม 2568; วันที่แก้ไขบทความ 28 มิถุนายน 2568; วันที่ตอบรับบทความ : 28 มิถุนายน 2568

Received 22 May 2025; Revised 28 June 2025; Accepted 28 June 2025

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาและวิเคราะห์บทบาทของท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย และ ท่าเรือหนิงโป สาธารณรัฐประชาชนจีน 2) ศึกษาแนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทย และ จีน และ 3) ศึกษาปัจจัยของผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศไทย และ จีน ในการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ ตัวอย่างแบบสอบถาม คือ ผู้บริหารและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในระบบโลจิสติกส์ทางทะเล จำนวน 400 คน ส่วนกลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก ได้แก่ เจ้าหน้าที่ท่าเรือ ตัวแทนสายเรือ และผู้ใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังและหนิงโป จำนวน 6 คน โดยคัดเลือกแบบเจาะจง เครื่องมือ

Citation:



* ฉัฐพร เชิดชูกิจกุล และ รัญจวน ประวัตติเมือง. (2568). การศึกษาแนวทางการพัฒนาความร่วมมือระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย และ ท่าเรือหนิงโป สาธารณรัฐประชาชนจีน. วารสารสหศาสตร์การพัฒนาลังคม, 3(3), 1415-1428.

Chatporn Cherdchookitkul and Runjuan Prawatmuang. (2025). A Study On Development Guidelines Of Cooperation Between Ningbo Port, China And Laem Chabang Port Authority Of Thailand.

Journal of Interdisciplinary Social Development, 3(3), 1415-1428.;

DOI: <https://doi.org/10.>

Website: <https://so12.tci-thaijo.org/index.php/JISDIADP/>

วิจัย ประกอบด้วยแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัยพบว่า

1. ท่าเรือแหลมฉบังและหนิงโปมีบทบาทสำคัญในระบบขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ด้วยจุดแข็งด้านท่าเลเชิงยุทธศาสตร์และความสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์

2. การพัฒนาความร่วมมือระหว่างท่าเรือทั้งสองควรมุ่งเน้นการเชื่อมโยงเส้นทางโลจิสติกส์ การแลกเปลี่ยนเทคโนโลยี การสนับสนุนด้านการค้า การลงทุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

3. ปัจจัยของผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศไทย และ จีน ในการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก

คำสำคัญ: แนวทางการพัฒนาความร่วมมือ, ท่าเรือแหลมฉบัง, ประเทศไทย, ท่าเรือหนิงโป, สาธารณรัฐประชาชนจีน

Abstract

This research aimed to 1) study and analyze the roles of Laem Chabang Port, Thailand and Ningbo Port, People's Republic of China; 2) study the development guidelines for economic cooperation between Thailand and China; and 3) study the factors of entrepreneurs in Thailand and China in choosing to use maritime shipping services. It is survey research. The sample group for the questionnaire was 400 executives and those involved in the maritime logistics system. The group of informants for in-depth interviews was 6 port officials, shipping line representatives, and users of Laem Chabang and Ningbo Ports, who were purposively selected. The research instruments consisted of questionnaires and interview forms. Data were analyzed using descriptive statistics, including frequency, percentage, mean, and standard deviation.

The research results found that:

1. Laem Chabang and Ningbo Ports play an important role in the international shipping system. With their strengths in strategic locations and the ability to accommodate large ships, this affects their competitiveness in logistics.

2. The development of cooperation between the two ports should focus on linking logistics routes, exchanging technology, supporting trade, investment, and developing infrastructure.

3. The factors of entrepreneurs in Thailand and China in choosing to use maritime shipping services were overall at a high level.

Keywords: Cooperation Development Guidelines, Laem Chabang Port, Thailand, Ningbo Port, People's Republic of China

บทนำ

ประเทศไทย และ สาธารณรัฐประชาชนจีน มีสัมพันธ์ไมตรีและติดต่อค้าขายระหว่างกันมาเป็นเวลานานกว่า 700 ปี ซึ่งส่งผลให้วัฒนธรรมและประเพณีของจีนผสมผสานกับของไทยจนกลายเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตของคนไทยในปัจจุบัน นอกจากนี้ ประเทศไทยยังเป็นประเทศที่มีคนเชื้อสายจีนอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้คนไทยและคนจีนมีความใกล้ชิดและคุ้นเคยกันดังเครือญาติ จนเกิดคำกล่าวที่ว่า “จีน-ไทย ใช้อื่นไกล พี่น้องกัน” ซึ่งสะท้อนถึงความสัมพันธ์อันดีและความผูกพันที่มีมาอย่างยาวนานระหว่างสองชาติ (จิรายุทธ & คณะ, 2563; Ministry of Foreign Affairs of Thailand, 2020)

ประเทศไทย และ สาธารณรัฐประชาชนจีน สถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างกันเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2518 ความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศมีความใกล้ชิด นอกจากนี้ ประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนยังมีความร่วมมือที่ใกล้ชิดในกรอบอาเซียน – จีน และกรอบความร่วมมือแม่โขง – ล้านช้าง รวมถึงยุทธศาสตร์ ACMECS (Ministry of Foreign Affairs of Thailand, 2020)

ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลานาน โดยเริ่มต้นจากการพัฒนาความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างอาเซียนและจีน ผู้นำอาเซียนและจีนได้ลงนามในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ เขต

การค้าเสรีอาเซียน-จีน (ASEAN-China Free Trade Area: ACFTA) ในปี พ.ศ. 2545 และมีผลบังคับใช้ในปี 2546 โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนระหว่างภูมิภาค (ASEAN Secretariat, 2020; ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2562)

ในปี พ.ศ. 2553 ความตกลง ACFTA ทำให้ไทยและจีนลดภาษีศุลกากรในหมวดสินค้ากว่า 7,000 รายการ หรือประมาณ 90% ของสินค้านำเข้า ให้เป็นศูนย์ภาษี ซึ่งถือเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศอย่างมาก (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2562)

ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจยังขยายตัวต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2562 มีการยกระดับความตกลง ACFTA เพื่อรองรับการค้าและการลงทุนที่เพิ่มขึ้น พร้อมเปิดเส้นทางการขนส่งที่เชื่อมไทย-จีนผ่านประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เส้นทาง R3A, R8, R9 และ R12 รวมถึงโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-ลาว-จีน และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2564; โสภณ, 2565)

ในด้านการขนส่งทางทะเล การขนส่งสินค้าจากไทยไปยังจีนได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น โดยมีท่าเรือหลักในประเทศไทย เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือเชียงของ ขณะที่ฝั่งจีนมีท่าเรือหลัก เช่น หนิงโป เซี่ยงไฮ้ เทียนจิน และเซินเจิ้น ที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ต่อการค้าระหว่างประเทศ (กรมเจ้าท่า, 2563; Li & Zhang, 2020)

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักของไทยในการส่งออกไปยังจีน ส่วนท่าเรือหนิงโปถือเป็นประตูการค้าสำคัญระหว่างสองประเทศ และเป็นหนึ่งในท่าเรือคับคั่งที่สุดของโลก ซึ่งมีบทบาทสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศและการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีน (ชูเกียรติ, 2563; Li & Zhang, 2020)

งานวิจัยชิ้นนี้จึงมีความหวังเป็นอย่างสูงที่จะทำให้การนำเข้าส่งออกของไทยและมณฑลเจ้อเจียง ผ่านการขนส่งทางทะเล มีความคล่องตัวและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อทั้งสองประเทศ การศึกษาชิ้นนี้จะนำตัวแปรทางด้านอารมณ์ความรู้สึก ข้อมูลเชิงตัวเลข มาศึกษาและกำหนดแนวทางนโยบายตัวอย่างและกลยุทธ์เพื่อปรับตัวให้เข้ากับการนำเข้าส่งออกของไทยไปยังมณฑลเจ้อเจียง และ เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันระหว่างทั้งสองประเทศในระยะยาว

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์บทบาทของท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย และ ท่าเรือหนิงโป-โจฮาน สาธารณรัฐประชาชนจีน
2. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทย และ สาธารณรัฐประชาชนจีน
3. เพื่อศึกษาปัจจัยของผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศไทย และ จีน ในการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

การทบทวนวรรณกรรม

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้นำแนวคิดทฤษฎีของ การขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Theory) มาปรับใช้ในการศึกษาความร่วมมือระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย และท่าเรือหนิงโป-โจฮาน สาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางทะเลและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าระหว่างสองประเทศ โดยเฉพาะในด้านการจัดการโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า และการใช้เทคโนโลยีในการจัดการสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

ทฤษฎีนี้ได้ถูกปรับใช้ในการพัฒนาและการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างทั้งสองประเทศ โดยเน้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือ ระบบขนส่งทางถนนและทางราง รวมไปถึงการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการสินค้า เพื่อให้สามารถลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังได้นำ ทฤษฎีการพัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Development Theory) มาใช้ในการศึกษาเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบจากการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างทั้งสองประเทศ และวิธีการที่จะสร้างกลยุทธ์การพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางทะเล ตลอดจนการกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและระดับโลก ซึ่งสอดคล้องกับการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในยุคโลกาภิวัตน์

การนำทฤษฎีเหล่านี้มาประยุกต์ใช้ในการศึกษาไม่เพียงแต่ช่วยให้สามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกันได้อย่างราบรื่น แต่ยังช่วยเสริมสร้างความเข้าใจในการบริหารจัดการกระบวนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และสร้างแนวทางในการ

พัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและจีนให้มีความยั่งยืนและสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วิธีดำเนินการวิจัย

กลุ่มเป้าหมาย

1. กลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการตอบแบบสอบถาม ได้แก่ ผู้บริหาร ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการดำเนินงานขนส่งสินค้าทางทะเล ระหว่าง ท่าเรือ สายเรือ หรือ ตัวแทน สายเรือ ผู้จัดการขนส่งสินค้าหรือผู้ส่งสินค้า หรือ Freight Forwarder ผู้ส่งสินค้า หรือ Shipper ผู้รับสินค้า หรือ Consignee โดยการเลือกแบบเจาะจง จำนวน 400 คน

2. ผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก ได้แก่ เจ้าหน้าที่ท่าเรือ เจ้าหน้าที่สายเรือ ตัวแทนสายเรือ และผู้ใช้บริการของท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือหนิงโป จำนวน 6 คน โดยใช้วิธีการคัดเลือกแบบเจาะจง เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการดำเนินงานและความร่วมมือด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างสองท่าเรือ

3. สถานที่เก็บข้อมูล การเก็บข้อมูลจะดำเนินการผ่านการสัมภาษณ์และส่งแบบสอบถามออนไลน์ ระหว่างผู้วิจัย กับกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งจะมีการดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกและรวบรวมข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการเก็บข้อมูลจากผู้ใช้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือทั้งสองแห่ง

เครื่องมือในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใช้เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์ ประกอบด้วย

1. แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเป็นคำถามแบบหลายตัวเลือก (Multiple Choices Questions) ให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียงข้อเดียว ได้แก่ เพศ สัญชาติ อายุ ระดับการศึกษา ประเภทขององค์กรที่ทำงานหรือเกี่ยวข้อง ตำแหน่งงานปัจจุบัน ประสบการณ์การทำงานด้านการขนส่งทางทะเล และประสบการณ์การทำงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือแหลมฉบัง/หนิงโป

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นต่อองค์ประกอบปัจจัยที่มีความสำคัญในตัดสินใจในการใช้บริการการขนส่งทางทะเล ที่มีลักษณะเป็น มาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale)

จำนวน 5 ระดับ ซึ่งจะให้ผู้ตอบแบบสอบถามพิจารณาถึง ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยให้คะแนนในแต่ละข้อในระดับความคิดเห็นตามลำดับที่กำหนดไว้ดังนี้

- 5 หมายถึง ความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด
- 4 หมายถึง ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก
- 3 หมายถึง ความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง
- 2 หมายถึง ความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย
- 1 หมายถึง ความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อยที่สุด

การแปลผลคะแนน ผู้วิจัยได้กำหนดการแปลความหมายคะแนนเฉลี่ยของระดับความคิดเห็นต่อกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง จำนวน 400 คน ที่มีผลต่อการศึกษาแนวทางการพัฒนาความร่วมมือระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย และ ท่าเรือหนิงโป สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยกำหนดเกณฑ์ในการแปลความหมายของค่าเฉลี่ยไว้ดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2553, อ้างถึงใน สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2562)

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อศึกษาแนวทางการพัฒนาความร่วมมือ ระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย และ ท่าเรือหนิงโป สาธารณรัฐประชาชนจีน

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามความคิดเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมของผู้ตอบแบบสอบถาม

2. แบบสัมภาษณ์ แบบมีโครงสร้าง ประกอบด้วย 2 แบบได้แก่

2.1 แบบสัมภาษณ์ A

สำหรับบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือหนิงโป เช่น เจ้าหน้าที่รัฐ เจ้าหน้าที่สายเรือและตัวแทนสายเรือ จำนวน 7 ข้อ

2.2 แบบสัมภาษณ์ B

สำหรับผู้ให้บริการท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือหนิงโป ในการขนส่งสินค้าระหว่างทะเล จำนวน 7 ข้อ

การสร้างและหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ

การตรวจสอบหาคุณภาพของแบบสอบถามการวิจัยโดยวิธีการหาค่า (IOC : Index of Item Objective Congruence) เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องภายในแบบสอบถามทดสอบระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ โดยให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 คน ตรวจสอบความสอดคล้องก่อนนำไปใช้ในการวิจัย และ นำข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญเพื่อพัฒนาแบบแบบสอบถามให้

สมบูรณ์ (ธีระ กุลสวัสดิ์, 2558, อ้างถึงใน ไกรวัฒน์ พิทักษ์กรณ์ และ สราวุธ ลักษณะโต, 2567) ซึ่งได้ค่าอยู่ระหว่าง 0.80-1.00

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังต่อไปนี้

1. ผู้วิจัยส่งแบบสอบถามทาง google form และติดตามเก็บรวบรวมแบบสอบถาม ได้แบบสอบถามกลับคืน จำนวน 400 คน คิดเป็นร้อยละ 100

2. ผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์ที่มีการกำหนดคำถามไว้ล่วงหน้า โดยผู้ตอบจะได้รับคำถามเช่นเดียวกัน และในลำดับขั้นตอนเดียวกัน ซึ่งจะช่วยให้ผู้ถามถามได้ตรงประเด็นที่ต้องการ ไม่ออกนอกเรื่อง ไม่เกินขอบเขตที่กำหนดไว้ และข้อมูลที่ได้รับสามารถนำมาประมวลผลได้

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง การศึกษาแนวทางการพัฒนาความร่วมมือระหว่าง ท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย และ ท่าเรือหนิงโป สาธารณรัฐประชาชนจีน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

การวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics Analysis)

ส่วนที่ 1 คือ ลักษณะด้านประชากรศาสตร์ของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ สัญชาติ อายุ ระดับการศึกษา ประเภทขององค์กรที่ท่านทำงานหรือเกี่ยวข้อง ใช้มาตราวัดนามบัญญัติ (Nominal Scale) และ มาตราวัดจัดลำดับ (Ordinal Scale) วิเคราะห์ข้อมูลด้วย ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

ส่วนที่ 2 คือ ปัจจัยด้านส่วนประสมทางการตลาด 7 P's ได้แก่ ด้านผลิตภัณฑ์และบริการ ด้านกระบวนการให้บริการ ด้านราคา ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย ด้านการส่งเสริมการตลาด ด้านบุคคล ด้านการสร้างลักษณะทางกายภาพ ที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลของผู้ใช้บริการ วิเคราะห์ข้อมูลด้วย ค่าเฉลี่ย (Mean) และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ส่วนที่ 3 คือ ความคิดเห็นต่อ การศึกษาแนวทางการพัฒนาความร่วมมือระหว่าง ท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย และ ท่าเรือหนิงโป สาธารณรัฐประชาชนจีน และ ข้อมูลความคิดเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติมของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยการนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก มาถอดความและวิเคราะห์โดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เพื่อหาประเด็นสำคัญและข้อเสนอแนะในการพัฒนาความร่วมมือระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือหนิงโป

ผลการวิจัย

1. ท่าเรือแหลมฉบังของประเทศไทยและท่าเรือหนิงโปของเทศจีน ได้กลายเป็นศูนย์กลางสำคัญในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย และมีบทบาทโดดเด่นในระบบเศรษฐกิจโลก ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ทั้งสองท่าเรือเติบโตขึ้นอย่างมั่นคง เริ่มจาก ท่าเลที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งตั้งอยู่ใกล้ศูนย์กลางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศ และยังเป็น ท่าเรือน้ำลึกตามธรรมชาติ ที่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้อย่างสะดวก ส่งผลให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์

2. ผลการวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและ จีนพบว่า แนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและจีน โดยเฉพาะในระดับท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือหนิงโป ควรมุ่งเน้นการพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์ร่วม การแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีและนวัตกรรม การสนับสนุนด้านการลงทุนและการค้า รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างเป็นระบบ เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพในการขนส่ง เพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ และกระชับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทั้งสองให้แน่นแฟ้นและยั่งยืนยิ่งขึ้น

3. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยของผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศไทย และ จีน ในการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยภาพรวม ปรากฏดังตาราง 1

ตาราง 1 แสดงผลการวิเคราะห์ปัจจัยของผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศไทย และ จีน ในการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยภาพรวม

ปัจจัยที่มีความสำคัญในตัดสินใจ	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล	ลำดับ
1. ด้านกระบวนการและการให้บริการ	3.67	1.02	มาก	1
2. ด้านการเงิน	3.59	1.07	มาก	4
3. ด้านความปลอดภัย	3.65	1.10	มาก	5
4. ด้านการเชื่อมโยงกับเครือข่าย	3.64	1.09	มาก	2
โดยภาพรวมทั้งหมด	3.64	0.99	มาก	-

จากตารางที่ 1 แสดงว่า ปัจจัยของผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศไทย และ จีน ในการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.64$, S.D. 0.99) เมื่อ

พิจารณาเป็นรายด้านพบว่าทุกด้านอยู่ในระดับมาก โดยด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือด้านกระบวนการและการให้บริการ ($\bar{x} = 3.67$, S.D. 0.83) รองลงมาคือด้านด้านความปลอดภัย ($\bar{x} = 3.65$, S.D. 1.07) ด้านการเชื่อมโยงกับเครือข่าย ($\bar{x} = 3.64$, S.D. 1.09) และด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดคือด้านการเงิน ($\bar{x} = 3.59$, S.D. 1.07)

อภิปรายผล

การศึกษาแนวทางการพัฒนาความร่วมมือระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย และท่าเรือหนิงโป สาธารณรัฐประชาชนจีน ผู้วิจัยอภิปรายได้ดังนี้

1. ท่าเรือแหลมฉบังของประเทศไทยและท่าเรือหนิงโปของประเทศจีน ได้กลายเป็นศูนย์กลางสำคัญในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย และมีบทบาทโดดเด่นในระบบเศรษฐกิจโลก ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ทั้งสองท่าเรือเติบโตขึ้นอย่างมั่นคง เริ่มจากทำเลที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งตั้งอยู่ใกล้ศูนย์กลางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศ และยังเป็นท่าเรือน้ำลึกตามธรรมชาติ ที่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้อย่างสะดวก ส่งผลให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ ทั้งนี้ อาจเนื่องจากการพัฒนาท่าเรือมีความสอดคล้องกับนโยบายระดับประเทศ เช่น นโยบาย One Belt One Road ของจีน และ Eastern Economic Corridor (EEC) ของไทย ซึ่งส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาคอย่างมีประสิทธิภาพ แนวโน้มดังกล่าวสอดคล้องกับงานวิจัยของ Chen & Wang (2021) ที่ชี้ให้เห็นว่า ท่าเรือน้ำลึกที่มีการเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งระหว่างประเทศ จะมีบทบาทเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญ และยังคงสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุภัตสร และคณะ (2023) ที่ระบุว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความร่วมมือระหว่างท่าเรือในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่งผลโดยตรงต่อความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว

2. แนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและจีน โดยเฉพาะในระดับท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือหนิงโป ควรมุ่งเน้นการพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์ร่วม การแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีและนวัตกรรม การสนับสนุนด้านการลงทุนและการค้า รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างเป็นระบบ เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพในการขนส่ง เพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ และกระชับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทั้งสองให้แน่นแฟ้นและยั่งยืนยิ่งขึ้น ทั้งนี้ อาจเนื่องจากการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่าง

ประเทศไทยและจีน โดยเฉพาะผ่านท่าเรือหลัก เช่น ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือหนิงโป มีบทบาทสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและลดต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ สอดคล้องกับงานวิจัยของ ชูเกียรติศิริวัฒน์ (2563) ที่พบว่าความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐานระหว่างท่าเรือของไทยและจีนช่วยส่งเสริมการแลกเปลี่ยนทางเศรษฐกิจและเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างประเทศอย่างมีนัยสำคัญ และยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ Li & Zhang (2020) ที่ระบุว่าการลงทุนร่วมด้านเทคโนโลยีและศูนย์โลจิสติกส์ระหว่างประเทศเป็นแนวทางที่มีประสิทธิภาพในการลดอุปสรรคด้านกฎระเบียบและวัฒนธรรมระหว่างประเทศ

3. ปัจจัยของผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศไทย และ จีน ในการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือด้าน ด้านความปลอดภัย ด้านการเชื่อมโยงกับเครือข่าย ด้านกระบวนการและการให้บริการ และด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดคือด้านการเงิน ทั้งนี้ อาจเนื่องจากผู้ประกอบการในยุคปัจจุบันให้ความสำคัญกับ “คุณค่าโดยรวม” มากกว่าต้นทุนเดี่ยว โดยมุ่งเน้นระบบที่ปลอดภัย เชื่อมโยงได้ดี และบริการที่เป็นมิตรกับธุรกิจ ซึ่ง สอดคล้องกับงานวิจัยของ Notteboom & Rodrigue (2021) ที่ระบุว่าปัจจัยด้านความปลอดภัยและประสิทธิภาพของเครือข่ายโลจิสติกส์มีผลต่อการตัดสินใจเลือกท่าเรือมากกว่าต้นทุน และยัง สอดคล้องกับงานวิจัยของ ชลธิชา และคณะ (2022) ซึ่งศึกษาพฤติกรรมของผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกในไทย พบว่าคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจและความจงรักภักดีมากกว่าราคา

สรุป/ข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้สรุปได้ว่า ท่าเรือแหลมฉบังและหนิงโปมีบทบาทสำคัญในระบบขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ด้วยจุดแข็งด้านท่าเรือเชิงยุทธศาสตร์และความสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาความร่วมมือระหว่างท่าเรือทั้งสองควรมุ่งเน้นการเชื่อมโยงเส้นทางโลจิสติกส์ การแลกเปลี่ยนเทคโนโลยี การสนับสนุนด้านการค้า การลงทุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และปัจจัยของผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศไทย และ จีน ในการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1.1 การศึกษาแนวทางการพัฒนาความร่วมมือระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย และ ท่าเรือหนิงโป สาธารณรัฐประชาชนจีน ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะได้ดังนี้

1.2 ภาครัฐและผู้กำหนดนโยบาย ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางทะเล โดยเฉพาะในประเด็นด้านความปลอดภัย การเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ และคุณภาพการให้บริการ เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือในระดับภูมิภาค

1.3 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และสายเรือ ควรปรับปรุงกระบวนการให้บริการให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

1.4 ผู้ประกอบการภาคเอกชน สามารถใช้ผลการวิจัยนี้ในการพิจารณาเลือกท่าเรือหรือผู้ให้บริการที่ตอบโจทย์ความต้องการด้านความปลอดภัยและประสิทธิภาพการเชื่อมโยงมากกว่าพิจารณาจากต้นทุนเพียงอย่างเดียว

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรศึกษาปัจจัยเพิ่มเติมที่ส่งผลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการ เช่น ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของนโยบายระหว่างประเทศ ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ หรือแนวโน้มเศรษฐกิจโลก

2.2 ควรขยายกลุ่มตัวอย่างให้ครอบคลุมผู้ประกอบการจากหลายประเภทธุรกิจ และหลายภูมิภาค เพื่อให้ได้มุมมองที่หลากหลายและสามารถสรุปผลได้ครอบคลุมมากขึ้น

2.3 ควรใช้วิธีวิจัยแบบผสม (Mixed Methods) โดยเพิ่มเติมการสัมภาษณ์เชิงลึกหรือการศึกษากรณี (Case Study) เพื่อให้เข้าใจเจตคติและแรงจูงใจที่ลึกซึ้งของผู้ประกอบการได้ดียิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

กรมเจ้าท่า. (2563). การขนส่งทางทะเลจากไทยไปยังจีน. กรุงเทพมหานคร: กรมเจ้าท่า.

จิรายุทธ สมานไทย และคณะ. (2563). ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน: มุมมองทางวัฒนธรรมและเศรษฐกิจ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ชลธิชา พัฒนกิจ, & คณะ. (2565). พฤติกรรมของผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกในไทย: ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกท่าเรือ. วารสารการบริหารจัดการโลจิสติกส์, 17(2), 111–126.

- ชูเกียรติ วัฒนาพันธ์. (2563). บทบาทของท่าเรือแหลมฉบังในการส่งออกไปยังจีน. วารสารการขนส่งทางทะเล, 12(1), 88–102.
- ชูเกียรติ ศรีวิชัย. (2563). ความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐานระหว่างท่าเรือของไทยและจีน: ส่งเสริมการแลกเปลี่ยนทางเศรษฐกิจ. วารสารเศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ, 41(1), 78–95.
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2562). ผลกระทบของเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนต่อเศรษฐกิจไทย. ธนาคารแห่งประเทศไทย.
- ธีระ กุลสวัสดิ์. (2558). การออกแบบและพัฒนาเครื่องมือวิจัย. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง. (อ้างถึงใน ไกรวัฒน์ พัทธ์กรณ์ และ สราวุธ ลักษณะโต, 2567)
- บุญชม ศรีสะอาด. (2553). การวิจัยเบื้องต้น. (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพมหานคร: สุวีริยาพาณิชย์.
- สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยรามคำแหง. (2562). แนวทางการพัฒนาความร่วมมือระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือหนิงโป. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2564). การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเชื่อมโยงไทย-จีน. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.
- สุภัทสร กาญจนสุวรรณ, & คณะ. (2566). การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความร่วมมือระหว่างท่าเรือในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้: ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ. วารสารเศรษฐศาสตร์การขนส่ง, 28(3), 112–130.
- โสภณ ธรรมรักษ์. (2565). การขนส่งและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC). กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วราภา.
- ASEAN Secretariat. (2020). ASEAN-China Free Trade Area: ACFTA. ASEAN Secretariat.
- Chen, X., & Wang, Y. (2021). Role of deep-water ports in regional economic development and logistics networks. Journal of International Logistics, 35(2), 145–160.

Li, J., & Zhang, Q. (2020). Investment in logistics infrastructure and technology in Sino-Thai trade relations: Challenges and opportunities. *Asian Journal of Logistics*, 30(1), 50–65.

_____. (2020). The strategic importance of Ningbo Port in Sino-Thai trade. *Journal of International Maritime Studies*, 10(2), 45–58.

Ministry of Foreign Affairs of Thailand. (2020). Thailand-China relations. Ministry of Foreign Affairs of Thailand.

Notteboom, T., & Rodrigue, J. P. (2021). Port regionalization and the influence of logistics networks on port selection: The case of Asia and Europe. *Maritime Economics & Logistics*, 23(4), 234–252.