

การศึกษาปัจจัยที่มีศักยภาพต่อการสนับสนุนการจัดตั้ง
เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้

THE STUDY OF POTENTIAL FACTORS SUPPORTING
THE ESTABLISHING OF A SPECIAL DEVELOPMENT ZONE IN
THE SOUTHERN REGION

ชลัท ทิพากรเกียรติ¹ ณัฐนีภรณ์ น้อยเสียง² สมจิตร จันทรภรณ์³ และ นราวดี บัวขวัญ⁴
¹อาจารย์, สาขาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย

2/4 ถ.ราชดำเนินนอก ต.บ่อียง อ.เมือง จ.สงขลา 90000, chalat.t@rmutsv.ac.th

²อาจารย์, สาขาวิชาสถาปัตยกรรมและผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย 2/6 ถ.ราชดำเนินนอก ต.บ่อียง

อ.เมือง จ.สงขลา 90000, nattaneeporn.n@rmutsv.ac.th

³นักวิจัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา 160 หมู่ 4 ต.เขารูปช้าง อ.เมือง จ.สงขลา 90000,
somtaan@hotmail.com

⁴อาจารย์, มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา 160 หมู่ 4 ต.เขารูปช้าง อ.เมือง จ.สงขลา 90000,
bnarawadee@gmail.com

Chalat Tipakornkiat¹, Nattaneeporn Noisangiam², Somjit Chantraporn³
and Narawadee Buakhwan⁴

¹Lecturer, Department of Civil Engineering Faculty of Engineering, Rajamangala University of
Technology Srivijaya Songkhla Campus 2/4 Ratchadamnoennok Rd. Boyang Sub-district,
Muang District, Songkhla 90000, Thailand, chalat.t@rmutsv.ac.th

²Lecturer, Department of Architecture and Urban Planning, Faculty of Architecture,
Rajamangala University of Technology Srivijaya Songkhla Campus 2/6 Ratchadamnoennok Rd.
Boyang Sub-district, Muang District, Songkhla 90000, Thailand,
nattaneeporn.n@rmutsv.ac.th

³Researcher, Songkhla Rajabhat University 160 Moo 4, Khoa-Roob-Chang Sub-district,
Muang District, Songkhla 90000, Thailand, somtaan@hotmail.com

⁴Lecturer, Songkhla Rajabhat University 160 Moo 4, Khoa-Roob-Chang Sub-district,
Muang District, Songkhla 90000, Thailand, bnarawadee@gmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ความสำคัญระหว่างการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร และเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าและด้านการขนส่งผู้โดยสารของเขตพัฒนาพิเศษ 5 จังหวัดภาคใต้ ประกอบด้วยจังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดตรัง และจังหวัดกระบี่ ด้วยวิธีการเปรียบเทียบลำดับชั้น (AHP) โดยผลการวิจัยพบว่า ในภาพรวมทั้ง 5 จังหวัดจะให้น้ำหนักการขนส่งสินค้าและขนส่งผู้โดยสารที่ใกล้เคียงกัน ยกเว้นจังหวัดนครศรีธรรมราชที่ให้ความสำคัญกับการขนส่งผู้โดยสาร และจังหวัดสงขลาให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้ามากกว่าเกือบสองเท่า เมื่อเปรียบเทียบปัจจัยด้านการขนส่งสินค้าทั้ง 5 จังหวัดจะให้ความสำคัญกับปัจจัยเรื่องการขนส่งทางถนน และระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศตามลำดับ ส่วนการเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสาร ในภาพรวมให้ความสำคัญกับการขนส่งทางอากาศมากที่สุด เนื่องจากพื้นที่ตั้งอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวที่ค่อนข้างไกลจากกรุงเทพมหานครผู้โดยสารจึงนิยมเดินทางทางอากาศมากกว่า ในขณะที่การขนส่งทางรางจะเน้นให้บริการรถไฟท้องถิ่นเนื่องจากราคาไม่สูงมาก สำหรับการขนส่งทางน้ำจะเน้นให้บริการนักท่องเที่ยวที่เดินทางระยะทางไกล

คำสำคัญ: เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้, การขนส่ง, การวิเคราะห์เปรียบเทียบลำดับชั้น

ABSTRACT

This research aims to analyze the importance of both freight transportation and passenger transportation, and to compare the significance of factors in freight transportation and passenger transportation in the special development zone which consists of Songkhla, Phatthalung, Nakhon Si Thammarat, Trang and Krabi, using the Analytical Hierarchy Process (AHP). The research findings indicate that, overall, the five provinces have similar importance placed on both freight transportation and passenger transportation, except for Nakhon Si Thammarat, which gives higher priority to passenger transportation. On the other hand, Songkhla gives significantly more emphasis on freight transportation compared to passenger transportation, almost twice as much. When comparing the factors related to freight transportation in all five provinces, they prioritize transportation by road, followed by telecommunications and information technology respectively. When comparing the importance of factors in passenger transportation overall, it is observed that air transportation is given the highest priority. This is because the area is relatively far from Bangkok, and passengers tend to prefer air travel. Meanwhile, rail transportation focuses on providing local

train services due to the lower pricing. As for water transportation, it primarily caters to travelers covering shorter distances. In practice, this area places more emphasis on water transportation for short-distance travel and provides a competitive advantage in this regard.

KEYWORDS: Special Development Zone, Transportation, Analytical Hierarchy Process

1. บทนำ

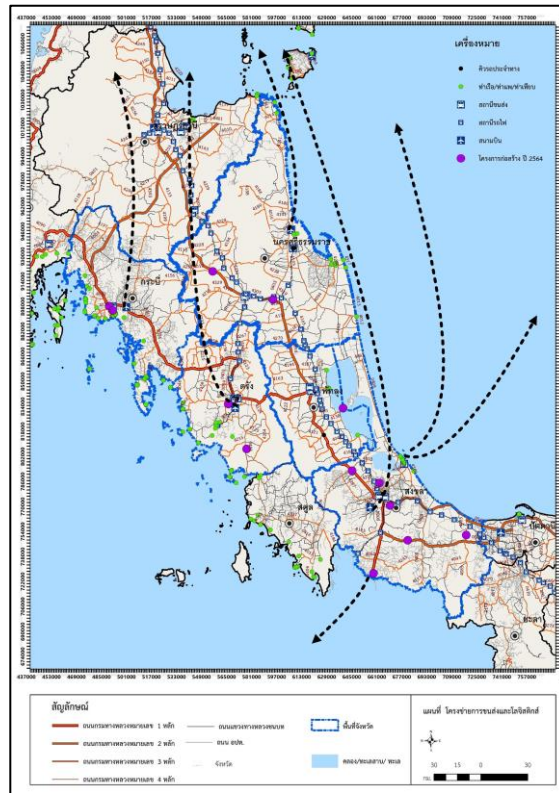
การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นการส่งเสริมการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม ทั้งในระดับภาคและระดับพื้นที่อย่างทั่วถึง โดยสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่และความต้องการ ของประชาชนที่แตกต่างกัน มีการบูรณาการดำเนินงานและงบประมาณของทุกหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องทั้งในระดับภาคและระดับพื้นที่เพื่อให้การบริหารและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแต่ละ แห่งเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส อันจะนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยมี คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อกำหนดพื้นที่ที่ มีความเหมาะสมให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ และสิทธิประโยชน์ที่จะให้แก่ผู้ประกอบการ [1]

โดยที่ในปัจจุบันมีร่างพระราชบัญญัติระเบียบเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ จำนวน 2 ร่าง และ ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนใต้ จำนวน 1 ร่าง ดังนี้ 1) กำหนดให้พื้นที่ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช ตลอดจนพื้นที่อื่นใดในภาคใต้ให้เป็นเขต เศรษฐกิจพิเศษเพื่อดำเนินการพัฒนาระเบียบเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ [2] 2) กำหนดให้พื้นที่ จังหวัดปัตตานี ยะลา และนราธิวาส เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนภาคใต้ [3] และ 3) กำหนดให้พื้นที่จังหวัดกระบี่ ตรัง นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลาและพื้นที่อื่นใด ที่อยู่ในภาคใต้ ที่กำหนดเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกาให้เป็นเขตพัฒนาพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้ [4]

เมื่อพิจารณาพื้นที่ 5 จังหวัดซึ่งประกอบด้วย จังหวัดสงขลา พัทลุง นครศรีธรรมราช ตรัง และ กระบี่ ดังแสดงในรูปที่ 1 จะมีพื้นที่ตั้งเชื่อมภาคใต้ตอนบนและตอนล่าง รวมทั้งมีศักยภาพที่ในการ พัฒนาในอนาคตทั้งการค้า การลงทุน คมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ การท่องเที่ยว และเกษตรกรรม ดังแสดงรายละเอียดในร่างพรบ.ที่กล่าวมาข้างต้น

สำหรับในการศึกษานี้จึงทำการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นฐานเฉพาะด้านโครงข่ายโลจิสติกส์ เชื่อมโยงที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ด้วยวิธีการเปรียบเทียบตามลำดับชั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP) โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) วิเคราะห์ความสำคัญระหว่างการแข่งขันสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารของเขตพัฒนาพิเศษ 5 จังหวัดภาคใต้
- 2) วิเคราะห์เปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งสินค้า และด้านการขนส่ง ผู้โดยสาร ของพื้นที่ศึกษา 5 จังหวัดภาคใต้



รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษา

2. ทบทวนวรรณกรรม

2.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนา

ความเชื่อมโยงของเขตเศรษฐกิจพิเศษกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะมีความสัมพันธ์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561–2580) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ที่มีจุดประสงค์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ [5] แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ ในส่วนแผนย่อย: การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ และสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 หมุดหมายที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ปลอดภัย เติบโตอย่างยั่งยืน [6]

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560–2579) และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม (พ.ศ.2560–2564) ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560–2564) อาทิ การลดสัดส่วนต้นทุนค่าขนส่ง การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางและทางน้ำ เป็นต้น [7]

กรมทางหลวงได้ศึกษาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางร่วมกัน (MR-MAP) เพื่อพัฒนาความเจริญไปสู่พื้นที่ใหม่ ปรับปรุงการเชื่อมต่อโครงข่ายระหว่างทางพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง การเพิ่มความสะดวก คล่องตัว และความปลอดภัย การปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างประเทศ จำนวน 10 เส้นทาง ได้แก่ MR 1: เชียงราย-นราธิวาส MP2: กรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย MR3: บึงกาฬ-สุรินทร์ MR4: ตาก-นครพนม MR5: นครสวรรค์-อุบลราชธานี MR6: กาญจนบุรี-สระแก้ว MR7: กรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด MR8: ชุมพร-ระนอง MR9: สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต และ MR10: เส้นทางเชื่อมต่อกกรุงเทพมหานครและปริมณฑล [8]

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมทะเลอ่าวไทย-อันดามัน หรือ Land Bridge ซึ่งจะประกอบด้วยการสร้างท่าเรือน้ำลึก มอเตอร์เวย์และรถไฟทางคู่ เป็นเชื่อมการค้าระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตะวันออกกลาง และแอฟริกา ซึ่งครอบคลุมพื้นที่จังหวัดระนอง ชุมพร นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี [9]

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย โดยนำเสนอว่าการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืนตามคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบเมื่อปี 2561 โดยไม่มีการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจและไม่มีการขุดคลองลัดหรือโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งอื่นเพื่อเชื่อมสองฝั่งอ่าวไทยและอันดามันจะมีความเหมาะสมที่สุด ตามด้วยการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจตอนใต้ตามกรอบอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง [10]

2.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของพื้นที่ศึกษา

หากพิจารณารายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ พบโดยมีจะรายละเอียดดังนี้

จากตารางที่ 1 พบว่า จังหวัดนครศรีธรรมราชจะมีระยะทางของโครงข่ายถนนมากที่สุด ส่วนจังหวัดพัทลุงมีระยะทางของโครงข่ายถนนน้อยที่สุด ซึ่งทั้งคู่มีความสอดคล้องกับขนาดพื้นที่ของจังหวัดเอง คือ ขนาดใหญ่และเล็กที่สุดในกลุ่มพื้นที่ศึกษา ด้านการขนส่งทางรางนั้น จังหวัดสงขลาและจังหวัดนครศรีธรรมราชมีจำนวนสถานีรถไฟมากกว่าจังหวัดอื่นในพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะมีสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่และสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสงเป็นสถานีชุมทางสำคัญทั้งในด้านการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานในเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้

โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ	สงขลา	พัทลุง	นครศรีธรรมราช	กระบี่	ตรัง
1. ถนน [11, 12]					
1.1 กรมทางหลวง (กม.)	664.943	421.989	1,097.317	539.685	544.307
1.2 กรมทางหลวงชนบท (กม.)	735.602	520.507	996.262	488.376	358.449
2. ท่า [13-15]					
2.1 ท่าเรือสินค้า	8	-	5	3	3
2.2 ท่าเรือประมง	2	1	24	12	18
2.3 ท่าเรือโดยสาร	3	1	1	6	3
3. อากาศ [16, 17]					
3.1 ระยะทางจากตัวเมืองถึงท่าอากาศยาน (กม.)	12	ไป จ.ตรัง 63 กม. ไป จ.สงขลา 101 กม. ไป จ.นครฯ 113 กม.	16	13	7
3.2 สนามบินนานาชาติ	✓	-	-	✓	-
3.3 ปริมาณสินค้าปี 2564 (ตัน)	3,606	-	240	196	135.5
3.4 ปริมาณผู้โดยสารปี 2564 (เที่ยว)	1,613,994	-	618,816	405,619	221,431
4. ขนส่งทางราง [18]					
4.1 จำนวนสถานีรถไฟ	14	9	22	-	3
5. การเชื่อมโยงการค้าชายแดน [19]	ด่านปาดังเบซาร์ ด่านสะเดา ด่านประกอบ-ท่าเรือน้ำลึก	-	-	-	ท่าเรือกันตัง

ด้านการขนส่งทางน้ำ จังหวัดพัทลุงมีจำนวนท่าเรือน้อยสุดเนื่องจากไม่มีพื้นที่ติดกับทะเลโดยตรง รวมถึงประชากรให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำน้อยลง ในขณะที่จังหวัดสงขลามีจำนวนท่าเรือสินค้ามากที่สุดกลุ่มพื้นที่ศึกษา ด้านการขนส่งสินค้าข้ามแดนมีท่าเรือน้ำลึกสงขลาและท่าเรือกันตังในจังหวัดตรังเท่านั้น ด้านการขนส่งทางอากาศ ในพื้นที่ศึกษาจะมีเพียงจังหวัดพัทลุง ซึ่งไม่มีสนามบินพาณิชย์ของตนเอง จึงอาศัยสนามบินพาณิชย์ของจังหวัดข้างเคียง ได้แก่ จังหวัดตรัง

สงขลา และนครศรีธรรมราช ตามลำดับ นอกจากนี้ในพื้นที่ศึกษามีสนามบินนานาชาติ 2 แห่ง คือ จังหวัดกระบี่และสงขลา

2.3 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ AHP

การวิเคราะห์เปรียบเทียบลำดับชั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP) เป็นวิธีการวิเคราะห์เพื่อตัดสินใจเมื่อมีหลายเกณฑ์ภายใต้ทางเลือกและเกณฑ์การตัดสินใจ ซึ่งเป็นวิธีที่นำวิจรณ์ญาณส่วนบุคคลของผู้ตัดสินใจแต่ละคนเข้ามาในกระบวนการตัดสินใจ โดยการเปรียบเทียบความสำคัญของเกณฑ์เพื่อหาน้ำหนักของแต่ละเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินใจ แล้วจึงนำทางเลือกที่มีอยู่มาประเมินตามเกณฑ์เหล่านั้น ได้เป็นลำดับความสำคัญของทางเลือกเพื่อนำไปสู่การตัดสินใจต่อไป ลำดับชั้นดังกล่าวนี้ประกอบด้วยชั้นแรกสุดเป็นเป้าหมาย และชั้นรองลงมา เป็นเกณฑ์หลักและเกณฑ์ย่อยการตัดสินใจ จนถึงชั้นสุดท้าย คือทางเลือกที่จะนำมาพิจารณาด้วยเกณฑ์ตามลำดับชั้นนั้น [20]

ขั้นตอนในการแก้ปัญหา AHP แบ่งได้เป็น 8 ขั้นตอน คือ 1) สร้างตารางเมทริกซ์การเปรียบเทียบเป็นคู่สำหรับปัจจัยทั้งหมด และสำหรับทางเลือกที่มีเมื่อเปรียบเทียบกับแต่ละปัจจัย 2) สร้างตารางเมทริกซ์ที่ได้ normalization แล้ว 3) คำนวณเวกเตอร์ลำดับความสำคัญ (Eigen Vector) โดยใช้เป็นค่าถ่วงน้ำหนัก (weight) สำหรับปัจจัยและสำหรับทางเลือกเมื่อเทียบกับปัจจัยใด ๆ 4) คำนวณค่าสูงสุดจาก Eigen Vector ที่เรียกว่า Maximum Eigne Vector (λ_{max}) 5) คำนวณดัชนีความสอดคล้อง (Consistency Index: CI) 6) เลือกค่าที่เหมาะสมจากตารางดัชนีความสอดคล้องแบบสุ่ม (Random Consistency Index: RI) เมื่อเทียบกับขนาดเมทริกซ์ 7) ประเมินอัตราส่วนความสม่ำเสมอ (Consistency Ratio: CR) ของแต่ละเมทริกซ์ และ 8) ประเมินการจัดลำดับของแต่ละทางเลือก [21]

$$CI = \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1} \tag{1}$$

$$CR = \frac{CI}{RI} \tag{2}$$

ตารางที่ 2 ค่า RI สำหรับวิธีการคำนวณ CR ในวิธี AHP

n	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
RI	0	0	0.58	0.90	1.12	1.24	1.32	1.41	1.45	1.49

โดยงานวิจัยที่ผ่านมามีการใช้ AHP วิเคราะห์เพื่อการตัดสินใจในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับโดยใช้ AHP ร่วมกับแบบจำลอง Microsimulation [22] การวิเคราะห์พื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าในประเทศไทยโดยวิธี AHP [23] การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐอินเดียโดยใช้ AHP ร่วมกับการโปรแกรมเป้าหมายแบบศูนย์หนึ่ง [24] การจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาถนนฝั่งเมืองในจังหวัดนครราชสีมา [25] การกำหนดหลักเกณฑ์คัดเลือกตำแหน่งที่เหมาะสมในการตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก [26] เป็นต้น

ส่วนการใช้ AHP ในการวิเคราะห์พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษนั้นมีการค้นพบในงานวิจัยของ Kraisee [27] เพื่อเลือกทำเลที่ตั้งสถานีสินค้าของจังหวัดที่ถูกประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่ สงขลา สระแก้ว กาญจนบุรี นครพนม หนองคาย มุกดาหาร ตาก และตราด พบว่าจังหวัดสงขลาเป็นทำเลที่เหมาะสม เนื่องจากจุดเด่นด้านขนาดเศรษฐกิจ โครงสร้างพื้นฐานที่เป็นศูนย์กลาง การขนส่งทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง รวมถึงมีการค้าชายแดนที่เชื่อมโยงไปประเทศมาเลเซีย เป็นต้น และ Buchain [28] ได้วิเคราะห์ศักยภาพทำเลที่เหมาะสมสำหรับที่ตั้งกลุ่มแปรรูปอาหารในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและจังหวัดจันทบุรี พบว่า ระยะเวลา สถานที่ที่สำคัญ และเส้นทางคมนาคมขนส่ง เป็นตัวแปรสำคัญสำหรับการตัดสินใจ

ซึ่งจะเห็นได้ว่าวิธี AHP มีความเหมาะสมเป็นที่ยอมรับในการใช้ตัดสินใจกำหนดทางเลือกภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดในงานด้านโครงสร้างพื้นฐาน

3. วิธีการดำเนินงาน

1) ศึกษาทฤษฎี AHP และการรวบรวมข้อมูลข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่เกี่ยวข้องกับวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการศึกษาแนวคิดและงานวิจัยจากต่างประเทศ ส่วนข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) คือ การเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลักในพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา โดยดำเนินการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีต่อประเด็นด้านแนวทางการพัฒนาแนวศักยภาพที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้

2) ประชากร และผู้ให้ข้อมูล

2.1) หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ อาทิ แขวงทางหลวงจังหวัด สำนักงานและโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด ขนส่งจังหวัด พาณิชยจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด นักวิชาการ/ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง)

2.2) หน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง อาทิ หอการค้าจังหวัด สมาอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวจังหวัด ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

ผู้วิจัยเลือกตัวแทนที่มีความเชี่ยวชาญของแต่ละหน่วยงาน ๆ ละ 2 คนเพื่อเพิ่มความแม่นยำ และลดอคติในการเลือกเปรียบเทียบน้ำหนักปัจจัย กับการเลือกตัวแทนเพียง 1 คนต่อหน่วยงาน

3) กำหนดปัจจัยด้านความสำคัญระหว่างการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารของทั้ง 5 จังหวัดในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ โดยมีปัจจัยรองจำนวน 6 ปัจจัย ได้แก่ การขนส่งทางถนน การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ สถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก และระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ

4) จัดทำเครื่องมือแบบสำรวจศักยภาพโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้

5) การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง การดำเนินกระบวนการมีส่วนร่วม และวิเคราะห์ข้อมูล

4. ผลการวิจัย

จากเครื่องมือแบบสำรวจศักยภาพโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ ซึ่งได้แบ่งเป็น 3 ส่วน โดยส่วนแรก คือ การวิเคราะห์ความสำคัญระหว่างการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร ส่วนถัดมา คือ การวิเคราะห์เปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งสินค้า และส่วนสุดท้าย คือ การวิเคราะห์เปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสาร ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ทั้ง 3 ส่วนด้วยวิธีการวิเคราะห์ตามลำดับชั้น (Analysis Hierarchy Process: AHP) ซึ่งเป็นกระบวนการวัดค่าระดับจากผู้เชี่ยวชาญในด้านที่กำลังศึกษา โดยอาศัยหลักการเปรียบเทียบแต่ละคู่ปัจจัยซึ่งเสมือนการตัดสินใจของมนุษย์โดยทั่วไปทำให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจ ให้ผลการวิเคราะห์ที่น่าเชื่อถือ ผลลัพธ์ออกมาเป็นตัวเลขซึ่งจะทำให้ง่ายต่อการจัดลำดับความสำคัญ ผลการวิเคราะห์แสดงดังต่อไปนี้

4.1 วิเคราะห์ความสำคัญระหว่างการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารของเขตพัฒนาพิเศษ 5 จังหวัดภาคใต้

ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ตัวแทนหน่วยงาน จำนวน 61 คน จากทั้ง 5 จังหวัด ที่เกี่ยวข้องกับ การขนส่งสินค้าและขนส่งผู้โดยสาร จากตารางที่ 3 ผู้วิจัยได้พิจารณาในภาพรวมของการกำหนดน้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์ด้านการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารของทั้ง 5 จังหวัด พบว่า ค่าน้ำหนักของการขนส่งผู้โดยสารจะมากกว่าค่าน้ำหนักของการขนส่งสินค้าเล็กน้อย โดย

กลุ่มตัวอย่างทั้ง 5 จังหวัด ให้ค่าน้ำหนักของการขนส่งผู้โดยสาร ร้อยละ 51.02 และให้ค่าน้ำหนักของการขนส่งสินค้า ร้อยละ 48.98 ซึ่งมีความแตกต่างกันเพียงเล็กน้อย คือ ร้อยละ 2.04 เท่านั้น

จากทั้ง 5 จังหวัด จะพบว่า มี 2 จังหวัดที่มีค่าน้ำหนักแตกต่างกันอย่างชัดเจน คือ จังหวัดนครศรีธรรมราชให้ค่าน้ำหนักของการขนส่งผู้โดยสารมากกว่าการขนส่งสินค้าเกือบสองเท่า ในทางตรงกันข้ามนั้นจังหวัดสงขลาให้ค่าน้ำหนักของการขนส่งสินค้ามากกว่าการขนส่งผู้โดยสารเกือบสองเท่าเช่นเดียวกัน สอดคล้องกับ Department of Foreign Trade [19] ว่ามูลค่าการค้ารวมสูงสุดที่จังหวัดสงขลาได้แก่ ด้านศุลกากรระเจา ร้อยละ 49.97 และด้านศุลกากรปาตังเบซาร์ ร้อยละ 33.81 ส่วนจังหวัดอีก 3 จังหวัดจะให้น้ำหนักการขนส่งสินค้าและขนส่งผู้โดยสารใกล้เคียงกัน

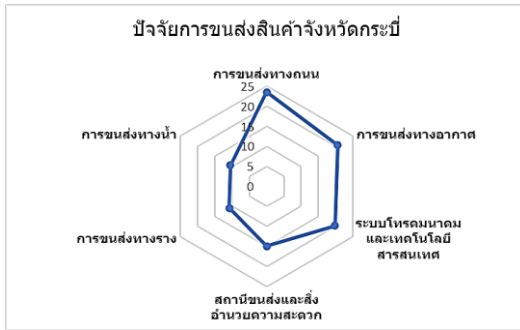
ตารางที่ 3 ภาพรวมผลการวิเคราะห์น้ำหนักความสำคัญของวัตถุประสงค์การขนส่ง

จังหวัด	ขนส่งสินค้า	ขนส่งผู้โดยสาร
กระบี่	50.06	49.94
ตรัง	41.50	58.50
นครศรีธรรมราช	37.22	62.78
พัทลุง	52.57	47.43
สงขลา	63.54	36.46
เฉลี่ย	48.98	51.02

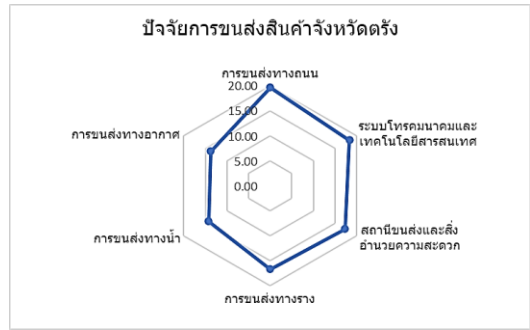
4.2 วิเคราะห์เปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งสินค้า ของเขตพัฒนาพิเศษ 5 จังหวัดภาคใต้

จากรูปที่ 2 กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดกระบี่พิจารณาว่าควรให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นลำดับแรก ตามด้วยการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากจังหวัดกระบี่ไม่มีการขนส่งทางรางจึงได้ลดน้ำหนักความสำคัญของการขนส่งทางราง ในด้านการขนส่งทางน้ำนั้นจะเน้นการขนส่งนักท่องเที่ยวเป็นหลัก จึงถูกลดความสำคัญของการขนส่งสินค้าทางน้ำเช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลจาก Sukdanon [13] ว่าท่าเรือในจังหวัดกระบี่เป็นท่าเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวเป็นหลัก

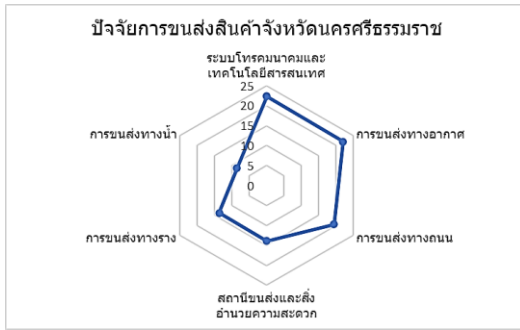
กลุ่มตัวอย่างจังหวัดตรังให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นหลัก และให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าทางอากาศน้อยที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของจังหวัดตรังที่มีปริมาณน้อยที่สุดในพื้นที่ศึกษา [16, 17]



(ก) จังหวัดกระบี่



(ข) จังหวัดตรัง



(ค) จังหวัดนครศรีธรรมราช



(ง) จังหวัดพัทลุง



(จ) จังหวัดสงขลา



(ฉ) ภาพรวมการวิเคราะห์ทั้ง 5 จังหวัด

รูปที่ 2 หน้าหน้ปัจจัยด้านการขนส่งสินค้า

กลุ่มตัวอย่างจังหวัดนครศรีธรรมราชให้ความสำคัญเรื่องการสื่อสาร การใช้เทคโนโลยีมาช่วยบริหารจัดการการขนส่งสินค้าเป็นอันดับแรกมากกว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นงานก่อสร้าง เช่น การก่อสร้างถนน ทางราง และทางน้ำ นอกจากนี้จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างในจังหวัดนครศรีธรรมราชยังมีจุดเด่นเรื่องการขนส่งทางที่สถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง ซึ่งเป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้า จากตอนบนไปยังตอนล่างของภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ซึ่งที่เส้นทางการขนส่งที่สถานีรถไฟชุมทางทุ่งสงจะแบ่งออกเป็น 2 สาย คือ เส้นทางไปจังหวัดตรัง (ฝั่งอันดามัน) และเส้นทางไปจังหวัดสงขลา (ฝั่งอ่าวไทย) ซึ่งจะเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าข้ามแดน

ณ สถานีรถไฟปางเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา โดยพิจารณาจากตัวเลขการคำนวณ ประกอบจะเห็นว่ากลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญของสถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก และการขนส่งทางรางที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งสอดคล้องกับ Office of the National Economics and Social Development Council [10] ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางในจังหวัดนครศรีธรรมราช ว่าควรพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กระจายสินค้าทางรางที่เทศบาลนครทุ่งสงกับท่าเรือกันตัง ซึ่งปัจจุบันเส้นทางรางยังขาดส่วนต่อขยายไปยังท่าเรือฝั่งอันดามัน

กลุ่มตัวอย่างจังหวัดพัทลุง ให้ความสำคัญของการขนส่งทางถนนมากถึงร้อยละ 31.10 ในขณะที่การขนส่งทางน้ำถูกให้ความสำคัญเพียงร้อยละ 7.50 เท่านั้น เนื่องจากจังหวัดพัทลุงมีอาณาเขตที่ติดแหล่งน้ำ คือ ทะเลสาบสงขลา ซึ่งไม่ได้เป็นอาณาเขตที่ติดกับอ่าวไทยโดยตรง จึงเป็นสาเหตุที่การขนส่งทางน้ำไม่ค่อยมีความสำคัญมากเท่ากับการขนส่งทางถนน สอดคล้องกับ Phattalung Provincial Office [15] ว่าประชาชนส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำน้อยลงกว่าในอดีต ส่วนปัจจัยที่มีความสำคัญรองลงมา คือ ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ และการขนส่งราง ส่วนปัจจัยอีก 2 ปัจจัยที่เหลือ คือ การขนส่งทางอากาศและสถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกจะมีความสำคัญใกล้เคียงกัน เนื่องจากจังหวัดพัทลุงเป็นจังหวัดเดียวในพื้นที่ศึกษาที่ไม่มีสนามบินภายในจังหวัดของตนเอง แต่ก็มีระยะทางไปยังสนามบินข้างเคียง ภายในเวลาประมาณ 1 ชั่วโมง คือ สนามบินหาดใหญ่ และสนามบินตรัง สอดคล้องกับ Office of the National Economics and Social Development Council [10] ว่าประชาชนในจังหวัดพัทลุงจะเลือกใช้ท่าอากาศยานข้างเคียง พร้อมทั้งได้แนะนำว่าถ้าหากมีท่าอากาศยานเกิดขึ้นจะสามารถเชื่อมต่อการเดินทางทั้งทางอากาศ ทางถนน และทางน้ำ รวมถึงช่วยการขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยวได้ดีขึ้น

กลุ่มตัวอย่างจังหวัดสงขลา ให้ความสำคัญของการขนส่งทางรางกับระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใกล้เคียงกัน กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญสำหรับการขนส่งประเภทอื่น ๆ คือ การขนส่งทางน้ำ ทางถนน และทางอากาศ ในน้ำหนักที่เท่า ๆ กัน เนื่องจากว่าจังหวัดสงขลา มีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมโยงไปยังประเทศมาเลเซียผ่านทางด่านปางเบซาร์ อำเภอสะเดา และการรับส่งสินค้าไปยังสถานีทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดปายทาง ในด้านปัจจัยระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศนั้น ซึ่งแสดงว่าปัจจุบันกลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญในการลดต้นทุนและการขนส่งจำนวนมากด้วยการขนส่งทางรางพร้อมกับเพิ่มคุณภาพการจัดการด้วยระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศของการขนส่งสินค้า

จากภาพรวมทั้ง 5 จังหวัดนั้นพบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับการขนส่งทางถนนในจำนวนที่ใกล้เคียงกับระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ คือ ร้อยละ 21.49 และ 20.14 ตามลำดับ ซึ่งอธิบายได้ว่าถนนยังคงเป็นปัจจัยหลักการขนส่งสินค้าที่กลุ่มตัวอย่างพิจารณาในการดำเนินกิจการ สอดคล้องกับ Office of the National Economics and Social Development

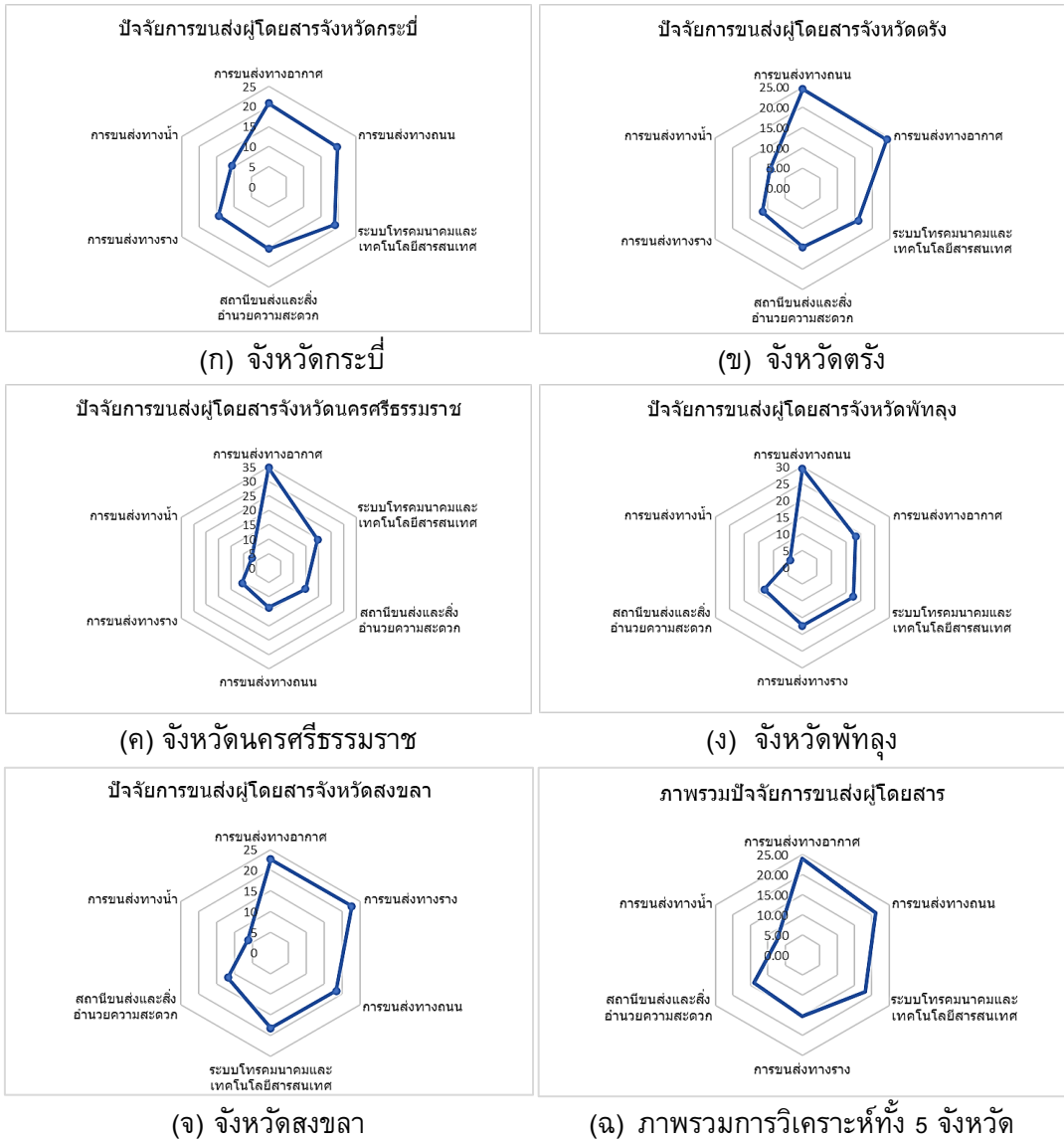
Council [10] ว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะทางถนนเป็นสิ่งสำคัญในการเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด ประกอบกับการนำระบบการจัดการกิจการด้วยเทคโนโลยีมาช่วยเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการเอง เมื่อพิจารณาเฉพาะรูปแบบการขนส่งจะพบว่า การขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางรางมีความสำคัญใกล้เคียงกับการขนส่งทางถนนเป็นอย่างมาก โดยการขนส่งทางถนนมีน้ำหนักร้อยละ 21.49 การขนส่งทางอากาศ ร้อยละ 16.22 และการขนส่งทางราง ร้อยละ 16.02 ซึ่งอาจกล่าวได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมองเห็นถึงศักยภาพที่ของรูปแบบการขนส่งทั้งคู่ว่าใกล้เคียงกับการขนส่งทางถนน สำหรับการขนส่งทางน้ำนั้นจะมีความสำคัญน้อยที่สุด เนื่องจากท่าเรือส่วนใหญ่ในกลุ่มพื้นที่ศึกษาจะเป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวเป็นหลัก มีเพียงจังหวัดสงขลาที่มีท่าเรือน้ำลึก ส่วนจังหวัดตรังและนครศรีธรรมราชจะเป็นการขนส่งสินค้าด้วยเรือบارج (Barge) จึงทำให้การขนส่งสินค้าทางน้ำมีน้ำหนักของการขนส่งน้อยที่สุด

4.3 วิเคราะห์เปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสารของเขตพัฒนาพิเศษ 5 จังหวัดภาคใต้

จากรูปที่ 3 การวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีน้ำหนักสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารในจังหวัดกระบี่ กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญของการขนส่งทางอากาศมากเป็นลำดับแรก คิดเป็นร้อยละ 20.79 แต่อย่างไรก็ตามความสำคัญของการขนส่งทางอากาศก็ไม่ได้แตกต่างกับการขนส่งทางถนนและระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศมากนัก ซึ่ง 2 ปัจจัยดังกล่าว มีค่าน้ำหนัก ร้อยละ 19.74 และ 19.02 ซึ่งเมื่อพิจารณาจากตัวเลขทั้ง 3 ตัว ประกอบกับการสัมภาษณ์ในขั้นตอนกระบวนการมีส่วนร่วม สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญด้านปัจจัยการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางถนน และระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ

ส่วนปัจจัยที่มีความสำคัญน้อยที่สุด คือ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ ร้อยละ 10.59 ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางที่เกิดขึ้นภายในแหล่งท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยปัจจุบันจังหวัดกระบี่มีศักยภาพในการให้บริการนักท่องเที่ยวทางทะเลอยู่แล้ว กลุ่มตัวอย่างจึงพิจารณาว่าเป็นปัจจัยที่มีความพร้อมในการดำเนินกิจกรรม สอดคล้องกับจำนวนท่าเรือโดยสารที่มีจำนวนมากที่สุดในพื้นที่ศึกษา [13-15]

ในทางกลับกันกลุ่มตัวอย่างมองว่าควรมีการพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดกระบี่กับทางจังหวัดอื่น ๆ และต่างประเทศที่มีความต้องการเดินทางมายังกระบี่ จึงมองว่าการพัฒนาควรเน้นไปที่การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางถนน



รูปที่ 3 หน้าหนักปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสาร

สำหรับจังหวัดตรัง กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญของการขนส่งทางถนนและการขนส่งทางอากาศเป็นลำดับแรก ๆ คิดเป็นร้อยละ 24.51 และ 24.15 ตามลำดับ ซึ่งสะท้อนถึงความต้องการเดินทางระหว่างภูมิภาคของจังหวัดตรังกับจังหวัดในภูมิภาคอื่น ๆ จึงทำให้ปัจจัยการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศมีน้ำหนักทัดเทียมกับการขนส่งทางถนนมาก ส่วนปัจจัยที่มีความสำคัญน้อยที่สุด คือ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ ร้อยละ 9.27 เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างพิจารณาว่าในพื้นที่ให้ความสำคัญกับการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำน้อย โดยจะเน้นการประมงเป็นสำคัญ

ด้านจังหวัดนครศรีธรรมราช กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญของการขนส่งทางอากาศมากถึงร้อยละ 34.66 ซึ่งมีความแตกต่างกับการขนส่งผู้โดยสารรูปแบบอื่นอย่างชัดเจน โดยการขนส่งผู้โดยสารทางถนน มีน้ำหนักร้อยละ 13.77 การขนส่งผู้โดยสารทางราง มีน้ำหนักร้อยละ 10.56 และการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ มีน้ำหนักร้อยละ 6.63 ซึ่งอธิบายได้ถึงความต้องการเดินทางระหว่างภูมิภาคที่มีการเติบโตอย่างมาก เช่น กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช สอดคล้องกับปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินมากเป็นลำดับที่ 2 ในพื้นที่ศึกษา [16, 17]

ส่วนจังหวัดพัทลุง กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารทางถนน ร้อยละ 29.41 และให้ความสำคัญกับการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำเพียงร้อยละ 4.20 เนื่องจากไม่ใช่ภาคการขนส่งผู้โดยสารหลักในจังหวัดพัทลุง ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำในจังหวัดพัทลุงจะเป็นลักษณะเรือนำเที่ยวขนาดเล็กในทะเลสาบสงขลา ส่วนปัจจัยที่มีความสำคัญรองจากการขนส่งทางถนนคือการขนส่งทางอากาศ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างมองว่าควรให้ความสำคัญในการพัฒนาท่าอากาศยานพัทลุง เนื่องจากผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางด้วยเครื่องบินนั้นต้องเดินทางไปใช้บริการท่าอากาศยานที่จังหวัดใกล้เคียง คือ จังหวัดสงขลา และจังหวัดตรัง จึงเป็นปัจจัยที่กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญในการพัฒนาศักยภาพ สอดคล้องกับ Office of the National Economics and Social Development Council [10] ที่แนะนำว่าควรมีท่าอากาศยานในจังหวัดพัทลุง

ส่วนจังหวัดสงขลานั้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญการขนส่งทางอากาศทัดเทียมกับการขนส่งทางราง คือ ร้อยละ 22.63 และ 22.61 เนื่องจากท่าอากาศยานขนาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ได้รองรับเที่ยวบินทั้งจากภายในและต่างประเทศเป็นจำนวนมาก รวมถึงเป็นจุดเชื่อมโยงการเดินทาง (Transit) ต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย และจังหวัดสงขลายังมีชุมทางรถไฟขนาดใหญ่ซึ่งเป็นจุดศูนย์รวมการเดินทางจากจังหวัดชายแดนภาคใต้ จังหวัดภาคใต้ตอนบน และกรุงเทพมหานคร ในขณะที่เดียวกันผู้โดยสารสามารถเดินทางด้วยรถไฟไปยังประเทศมาเลเซียผ่านทางด่านปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดาได้อีกเช่นกัน

ปัจจัยที่มีความสำคัญรองลงมาได้แก่ ขนส่งทางถนนและระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งมีความสำคัญใกล้เคียงกันมากเช่นเดียวกับสองปัจจัยที่กล่าวมาแล้ว คือ มีความสำคัญร้อยละ 18.36 และ 18.16 เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างมองว่าจังหวัดสงขลามีโครงข่ายถนนที่ครอบคลุมทุกตำบลในจังหวัดสงขลา โดยเมื่อมองจากภาพถ่ายทางอากาศจะเห็นว่าโครงข่ายถนนจะเสมือนกับเส้นเลือดหลักและเส้นเลือดฝอยที่กระจายทั่วทั้งจังหวัดสงขลา จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างมองว่าจังหวัดสงขลามีความพร้อมด้านการคมนาคมทางถนน

ปัจจัยที่มีความสำคัญน้อยที่สุด คือ การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ เนื่องจากจังหวัดสงขลามีการขนส่งทางน้ำหลัก ๆ คือ แพขนานยนต์ข้ามฟากที่อำเภอลิขิตร์ จังหวัดสงขลา โดยมีเรือข้ามฟากให้บริการประมาณวันละ 2 ลำ และในปี พ.ศ.2564 ได้มีการบริการเรือเฟอร์รี่ระหว่างจังหวัดสงขลา-จังหวัดชลบุรี โดยการให้บริการเรือเฟอร์รี่เส้นทางชลบุรี (สัตหีบ)-สงขลา จะออกให้บริการ

ระหว่างเส้นทางสัทธิบ-สงขลา ในทุกวันอังคาร และเส้นทางสงขลา-สัทธิบ ในทุกวันพุธ สำหรับเดือนธันวาคม พ.ศ.2566 ซึ่งปัจจุบันในปี 2566 ได้ยกเลิกบริการเรือเฟอร์รี่เส้นทางสงขลา-ชลบุรีแล้ว

เมื่อมองในภาพรวมของการขนส่งของทั้ง 5 จังหวัด พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดให้นำหนักกับปัจจัยการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศมากที่สุด ร้อยละ 24.11 ตามด้วยการขนส่งทางถนน ร้อยละ 21.16 การขนส่งทางราง ร้อยละ 15.31 และการขนส่งทางน้ำ ร้อยละ 7.40 เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับการเดินทางระหว่างภูมิภาคด้วยเครื่องบินเป็นอันดับแรก เพราะว่าพื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลและพื้นที่ทางเศรษฐกิจแต่ทว่ามิระยะทางไกลจากกรุงเทพมหานคร การเดินทางมาท่องเที่ยวด้วยรถยนต์หรือรถไฟจะใช้เวลาเวลานานมาก ผู้โดยสารที่ตั้งใจมาท่องเที่ยวจากภูมิภาคอื่นจึงใช้การเดินทางด้วยเครื่องบินเป็นหลักเนื่องจากความสะดวกรวดเร็ว ส่วนการเดินทางทางถนนนั้น ถ้าเป็นการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวมักจะเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวจากจังหวัดในภาคใต้ด้วยตนเอง เนื่องจากความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การแวะสถานที่ท่องเที่ยวตามรายการ การจัดเก็บสัมภาระ และการมาท่องเที่ยวทั้งครอบครัว

สำหรับการโดยสารทางรางนั้นจะให้บริการทั้งสายรถไฟท้องถิ่น และรถไฟทางไกล ซึ่งยังเป็นการเดินทางที่คนภาคใต้นิยมใช้อยู่เช่นกัน เนื่องจากราคาค่าโดยสารไม่สูงเกินไป การพกพาสัมภาระส่วนตัว และการเข้าถึงสถานที่ตั้งอยู่ใจกลางเมือง ทำให้มีความสะดวกในการเดินทาง ส่วนการเดินทางทางน้ำนั้น จะเน้นให้บริการบริเวณชายหาดแก่นักท่องเที่ยวไปยังหมู่เกาะต่าง ๆ ในฝั่งทะเลอันดามันและทะเลสาบสงขลาเป็นหลัก

5 สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

สรุปได้ว่า พื้นที่ทั้ง 5 จังหวัดภาคใต้ มีการขนส่งเกือบทุกรูปแบบโดยเฉพาะจังหวัดสงขลาซึ่งสามารถเชื่อมโยงได้ตั้งแต่ระดับชุมชนถึงระดับนานาชาติ การเปรียบเทียบการให้ความสำคัญระหว่างการขนส่งสินค้ากับการขนส่งผู้โดยสารพบว่า ในภาพรวมทั้ง 5 จังหวัดจะให้นำหนักการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่ใกล้เคียงกัน แต่เมื่อมองในรายจังหวัดจะพบว่าจังหวัดนครศรีธรรมราชจะให้นำหนักการขนส่งผู้โดยสารมากกว่าการขนส่งสินค้าสองเท่า ในขณะที่จังหวัดสงขลาให้นำหนักการขนส่งสินค้ามากกว่าการขนส่งผู้โดยสารเกือบสองเท่าเช่นเดียวกัน

สำหรับการเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งสินค้า ในภาพรวมนั้นทั้ง 5 จังหวัดให้ความสำคัญกับปัจจัยเรื่องการขนส่งทางถนน และระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นหลัก เนื่องจากถนนเป็นปัจจัยหลักในการขนส่ง ประกอบเทคโนโลยีจะช่วยเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการเอง

สุดท้ายการเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้านการขนส่งผู้โดยสาร ในภาพรวมทั้ง 5 จังหวัด กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับการขนส่งทางอากาศมากที่สุด เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าว

ตั้งอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวที่ค่อนข้างไกลจากกรุงเทพมหานคร การเดินทางทางอากาศจึงเป็นที่นิยมมากกว่า ส่วนการขนส่งทางรางจะเน้นให้บริการรถไฟท้องถิ่น และรถไฟทางไกลตามลำดับ เนื่องจากค่าโดยสารไม่สูงเกินไป ในด้านการขนส่งทางน้ำจะเน้นให้บริการนักท่องเที่ยวที่เดินทางระยะไกลเป็นหลัก

กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัยการวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุน การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคใต้ (จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง) ได้รับการสนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) ปีงบประมาณ 2564

References

- [1] Office of the Prime Minister. Government gazette. No.138 Section 27E: Bangkok: Office of the Prime Minister; 2021. p.1–4. (In Thai)
- [2] The Secretariat of the House of Representatives. Draft of the special economic zone for the southern economic corridor act, B.E... [Internet]. 2023 [cited 2023 Oct 5]. Available from: https://www.parliament.go.th/section77/survey_detail.php?id=307. (In Thai)
- [3] The Secretariat of the House of Representatives. Draft of the southern border special economic zone act B.E... [Internet]. 2019 [cited 2023 Oct 5]. Available from https://www.parliament.go.th/section77/survey_detail.php?id=35. (In Thai)
- [4] The Secretariat of the House of Representative. Draft of the southern special economic zone corridor act, B.E... [Internet]. 2022 [cited 2023 Oct 5]. Available from https://www.parliament.go.th/section77/survey_detail.php?id=127. (In Thai)
- [5] Office of the National Economic and Social Development Board. National strategy 2018–2037. Bangkok: Office of the National Economic and Social Development Board; 2018. (In Thai)
- [6] Office of the National Economic and Social Development Council. The thirteenth national economic and social development plan (2023–2027). Bangkok: Office of the National Economic and Social Development Council; 2022. (In Thai)
- [7] Ministry of Transport. Thailand's transport infrastructure development strategy 2018–2037. Bangkok: Ministry of Transport.; 2019. (In Thai)

- [8] Department of Highways. Motorway railway master plan: MR-MAP. Bangkok: Department of Highways; 2023. (In Thai)
- [9] Royal Thai Government. Thailand's new investment promotion measures [Internet]. 2023 [cited 2023 Oct 4]. Available from: <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/71921>. (In Thai)
- [10] Office of the National Economics and Social Development Council. The pre-feasibility study on the maritime transportation linkage between the gulf of Thailand and Andaman [Internet]. 2022 [cited 2023 Oct 4]. Available from: <https://thailandbridge.com/category/work-on-process/>. (In Thai)
- [11] Department of Highways. Control distance summary account [Internet]. 2023 [cited 2023 Oct 4]. Available from: <http://bmm.doh.go.th/website/index.php/road-maintenance-statistics/control-distance-summary-account>. (In Thai)
- [12] Department of Rural Roads. Rural road network summary account 2022 [Internet]. 2022 [cited 2023 Oct 4]. Available from: https://maintenance.drr.go.th/wp-content/uploads/2022/12/Road_Network_2565.pdf. (In Thai)
- [13] Sukdanon S. Pier on the Andaman side [Internet]. 2018 [cited 2023 Oct 4]. Available from: <http://www.cuti.chula.ac.th/articles/482/>. (In Thai)
- [14] Sukdanon S. Pier on the western gulf of Thailand [Internet]. 2019. [cited 2023 Oct 4]. Available from: <http://www.cuti.chula.ac.th/articles/483/>. (In Thai)
- [15] Phattalung Provincial Office. Phatthalung province 5-year development plan (2023 - 2027) [Internet]. 2022. [cited 2023 Oct 4]. Available from: http://www.phatthalung.go.th/2022/files/com_news_develop/2022-04_677cac2c26c2239.pdf (In Thai)
- [16] Office of Transport and Traffic Policy and Planning. Transport infrastructure annual report 2021 [Internet]. 2022. [cited 2023 Oct 4]. Available from: https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2565-10/25651011-TransportInfrastructureAnnualReport2021.pdf. (In Thai)
- [17] National Statistical Office Thailand. Air transport statistics classified by international airports fiscal year 2012-2022 [Internet]. 2023. [Cited 2023 Oct 4]. Available from: statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/15.aspx (In Thai)
- [18] Data Innovation and Governance Institute. Train station in Thailand [Internet]. 2023 [cited 2023 Oct 4]. Available from; <https://digi.data.go.th/showcase/train-station-thailand/>

- [19] Department of Foreign Trade. Overview of border trade and cross - border trade in Thailand [Internet]. 2021 [cited 2023 Oct 4]. Available from: <https://www.dft.go.th/Portals/3/ภาพรวมชายแดนผ่านแดน%20มีนาคม%2064pdf.pdf>. (In Thai)
- [20] Suksumek S. Optimization modeling with Excel (solver). Bangkok: SE-ED Publishing; 2014. (In Thai)
- [21] Ransikarbum K. Decision analysis for engineering. Bangkok: Chulalongkorn University Press; 2022. (In Thai)
- [22] Sonsupo P, Chaipanha W, Kaewwichien P, Pomraksak T. Application of analytical hierarchy process and the traffic micro-simulation model on highway interchange selection: case study of highway no.12 and rural road no. morhor 4040. The 27th national convention on civil engineering; 2022 Aug 24-26; Chiang Rai, Thailand. (In Thai)
- [23] Satirasetthavee D, Suwannahoi R, Kitthamkesorn S, Leungvichcharoen S. The determination criteria of appropriate location for the construction of truck terminal in Thailand by using analytic hierarchy process (AHP). Naresuan University Engineering Journal 2018;13:54-65. (In Thai)
- [24] Meethom W, Chimmanee S. The decision making of the freight route between Thailand and north east India by AHP and ZOGP. MUT Journal of Business Administration 2014;11:21-42. (In Thai)
- [25] Seehamart M, Tamapan P. The prioritization guidelines for the city plan road developments: the case study of mueang Nakhon Ratchasima. Kasem Bundit Engineering Journal 2020;10:195-217. (In Thai)
- [26] Eursiriwan N, Panichgarn V, Rangson D, Warichwattana U. The selection criteria of suitable locations for weigh station establishment using the analytical hierarchy process (AHP). Kasem Bundit Engineering Journal 2017;7:17-33. (In Thai)
- [27] Kraisee K. Site selection of SEZ-based freight village: a case study of border provinces in Thailand. Nida Business Journal 2020;27:136-61. (In Thai)
- [28] Buchain R. Assessment of the potential of suitable location and market potential of small and medium enterprises in seafood and fruit processing in the eastern economic corridor and Chanthaburi province (EEC+1). Journal of Science and Technology, Ubon Ratchathani University 2021;23:47-57. (In Thai)

ประวัติผู้เขียนบทความ



ชลัท ทิพากรเกียรติ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย
2/4 ถ.ราชดำเนินนอก ต.ป้อมยาง อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา 90000 E-mail:
ninechalat14@hotmail.com
งานวิจัยที่สนใจ: วิศวกรรมขนส่งและจราจร วิศวกรรมความปลอดภัยทาง
ถนน วัสดุวิศวกรรม



ณัฐนิภรณ์ ห้อยเสงี่ยม สาขาวิชาการผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย 1 ถ.ราชดำเนินนอก ต.ป้อมยาง
อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา 90000 E-mail: nattaneeporn.n@rmutsv.ac.th
งานวิจัยที่สนใจ: งานอนุรักษ์สถาปัตยกรรมและชุมชน, การมีส่วนร่วม, การ
ออกแบบพื้นที่สาธารณะ และการจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง



สมจิตร์ จันทราภรณ์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา 160 หมู่ 4 ต.เขารูปช้าง
อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา 90000 E-mail: somtaan@hotmail.com
งานวิจัยที่สนใจ: การพัฒนาพื้นที่ชุมชน, การท่องเที่ยว, เศรษฐกิจชุมชน



นราวดี บัวขวัญ มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา 160 หมู่ 4 ต.เขารูปช้าง
อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา 90000 E-mail: bnarawadee@gmail.com
งานวิจัยที่สนใจ: การพัฒนาพื้นที่ชุมชน, การท่องเที่ยว, เศรษฐกิจชุมชน

Article History:

Received: July 21, 2023

Revised: November 10, 2023

Accepted: November 18, 2023