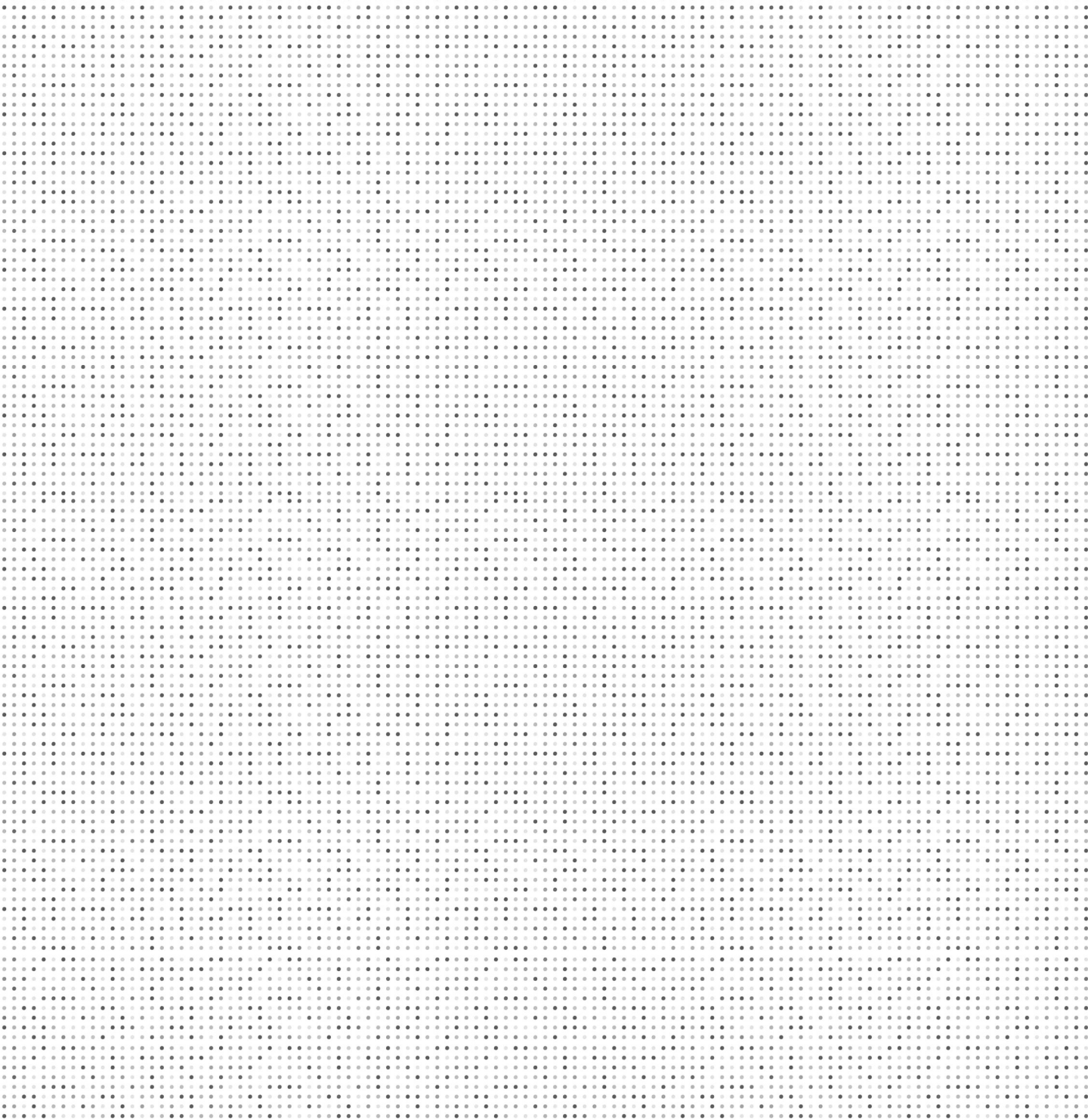




การจัดการการเงิน การลงทุน
การศึกษาความเป็นไปได้ทางธุรกิจ



**กรณีศึกษาความเป็นไปได้จังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์
ระบบรางระหว่างประเทศจีน-ไทย-สิงคโปร์**
**FEASIBILITY STUDY OF KHON KAEN AS LOGISTICS HUB OF DOUBLE-TRACK
RAILWAY BETWEEN CHINA-THAILAND-SINGAPORE**

RUI SHE ¹
มนตรี วิบูลย์รัตน์ ²

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบรางในจังหวัดขอนแก่น เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ด้านการตลาดในการขนส่งระบบรางและเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ด้านการจัดการระบบรางการศึกษาครั้งนี้ใช้เครื่องมือเชิงคุณภาพโดยใช้วิธีการสัมภาษณ์เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 22 คน เป็นการเข้าสู่ตัวอย่างแบบเจาะจงจากข้าราชการ นักธุรกิจ อาจารย์ ของประเทศจีน ลาว ไทย มาเลเซียและสิงคโปร์ การวิเคราะห์ข้อมูลแบบ SWOT analysis และ Diamond model จากผลการศึกษาพบว่าจังหวัดขอนแก่นไม่เหมาะสมกับการจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบรางและไม่มีความเป็นไปได้ด้านการตลาดโลจิสติกส์ระบบราง

จากการเก็บข้อมูลของกลุ่มข้าราชการ กลุ่มนักธุรกิจและกลุ่มอาจารย์พบว่า กลุ่มข้าราชการกับกลุ่มอาจารย์เห็นด้วยกับการจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบรางที่จังหวัดขอนแก่นเพราะว่า(1)จังหวัดขอนแก่นมีทำเลที่ตั้งที่ดีและเป็นสถานีแห่งหนึ่งของเส้นทางรถไฟระหว่างจีน-ไทย(2)เป็นจังหวัดที่เจริญและมีมหาวิทยาลัยที่ดีที่สุดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ(3)มีระบบการขนส่งทางบกที่สมบูรณ์ กลุ่มนักธุรกิจไม่เห็นด้วยกับการจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบรางที่จังหวัดขอนแก่นเพราะว่า(1)การค้าระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือไม่เจริญ(2)การเมืองไม่มั่นคง(3)ไม่มีวิศวกรที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ระบบราง เพราะฉะนั้นผู้ศึกษาจึงเสนอว่าจังหวัดขอนแก่นเหมาะสมกับการจัดตั้งเป็นสถานีถ่ายโอนทางระบบราง(Railway transport station)

คำสำคัญ: โลจิสติกส์ ระบบราง

Abstract

The objective of this study aimed to study the feasibility for building double-track railway logistics hub, marketing of railway transportation and setting railway system. This study was a qualitative method. The information was collected by interviewing sample group included 22 people from officers, businessmen and professors of China, Laos, Thailand, Malaysia and Singapore. Analysis of data by SWOT analysis and Diamond model. The result of study found (1)Khon Kaen has not feasibility for building double-track railway system,(2)Khon Kaen has not feasibility for marketing of railway logistics,(3)Khon Kaen has feasibility for setting railway system. And the officers and professors agreed to build double-track railway logistics hub in Khon Kaen, because Khon Kaen is a rich province in the northeastern region, which has better location, best university and it is a station of double-track railway of China and Thailand. Although businessmen disagree to build double-track railway logistics hub in Khon Kaen. Because(1)political instability (2)trade of north region with northeastern region are not prosperous (3)Khon kaen has not engineers of railway logistics. Overall, Khon Kaen may be a railway transfer station.

Keywords: Logistics , Railway system

¹ นักศึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิทยาลัยบัณฑิตศึกษากิจการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น E-mail : sr0218@hotmail.com

² ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิทยาลัยบัณฑิตศึกษากิจการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

บทนำ

ปัจจุบันเศรษฐกิจของประเทศจีนกับกลุ่มประเทศอาเซียนฟื้นตัวอย่างล่าช้า รัฐบาลจีนจึงได้กำหนดนโยบายเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 และการสร้างเส้นทางสายไหมทางทะเลครั้งนี้สะท้อนให้เห็นถึงความปรารถนาดีที่ประเทศจีนมุ่งเสริมความมั่นคงในการติดต่อร่วมมือทางด้านการค้า การลงทุนวัฒนธรรมและสังคมกับกลุ่มประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แผนการนี้มีทั้งหมด 7 เส้นทางได้แก่ 1. สิงคโปร์-มาเลเซีย-กรุงเทพมหานคร-อรัญประเทศ-กัมพูชา-เวียดนาม-จีน 2. สิงคโปร์-มาเลเซีย-กรุงเทพมหานคร-ด่านพระเจดีย์สามองค์-พม่า-จีน 3. สิงคโปร์-มาเลเซีย-กรุงเทพมหานคร-หนองคาย-เวียดนาม-จีน 4. สิงคโปร์-มาเลเซีย-กรุงเทพมหานคร-หนองคาย-ลาว-จีน 5. สิงคโปร์-มาเลเซีย-กรุงเทพมหานคร-อุบลราชธานี-ลาว-เวียดนาม-จีน 6. สิงคโปร์-มาเลเซีย-กรุงเทพมหานคร-บัวใหญ่-มุกดาหาร-ลาว-เวียดนาม-จีน 7. สิงคโปร์-มาเลเซีย-กรุงเทพมหานคร-เชียงราย-เชียงใหม่-ลาว-จีน และรัฐบาลจีนได้ร่วมมือกับรัฐบาลลาว ไทย มาเลเซียและสิงคโปร์เพื่อสร้างเส้นทางสายที่ 4 สิงคโปร์-มาเลเซีย-กรุงเทพมหานคร-หนองคาย-ลาว-จีน โดยมีจุดผ่านชายแดนทั้งหมด 7 แห่ง ประกอบด้วย (1) ชายแดนชายฝั่งของประเทศจีน (2) ชายแดนบ่อเต็นและ (3) ชายแดนเวียงจันทน์ของประเทศลาว (4) ชายแดนหนองคายของประเทศไทย (5) ชายแดนป่าดงเบงชาร์และ (6) ยะโฮร์บาห์รูของประเทศมาเลเซีย (7) สิงคโปร์ โดยจังหวัดขอนแก่นเป็นสถานีแห่งหนึ่งของเส้นทางรถไฟสายที่ 4 เพราะฉะนั้นผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาความเป็นไปได้ของจังหวัดขอนแก่นว่าจะสามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบรางระหว่างประเทศจีน-ไทยและสิงคโปร์ได้หรือไม่

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาความเป็นไปได้จังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบราง
2. เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ด้านการตลาดในโลจิสติกส์ทางระบบราง
3. เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ด้านการจัดการด้านระบบราง

วิธีดำเนินงาน

การศึกษาคือความเป็นไปได้จังหวัดขอนแก่นในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบรางระหว่างประเทศจีน-ไทย-สิงคโปร์เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพที่ใช้การวิจัยข้อมูลเชิงคุณภาพ เครื่องมือที่ใช้เก็บข้อมูลคือ การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างจากจำนวน 22 คน โดยจะศึกษาถึงความเป็นไปได้ใน 3 ด้าน รายละเอียดดังนี้

การศึกษาคือความเป็นไปได้ด้านการจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบราง ประกอบด้วยการวิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของจังหวัดขอนแก่น (SWOT analysis)

การศึกษาคือความเป็นไปได้ด้านการตลาดในโลจิสติกส์ทางระบบราง ประกอบด้วยการวิเคราะห์ความต้องการภายในประเทศและภายนอกประเทศ

การศึกษาคือความเป็นไปได้ด้านการจัดการระบบรางที่จังหวัดขอนแก่น ประกอบด้วยการวิเคราะห์ทรัพยากรบุคคลและเทคโนโลยีในจังหวัดขอนแก่นโดยใช้ Diamond model

ตารางที่ 1 จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

ประเทศฐานะ	ประเทศจีน	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศมาเลเซีย	ประเทศสิงคโปร์
ข้าราชการ	1 คน	0	1 คน	0	0
นักธุรกิจ	5 คน	1 คน	4 คน	2 คน	1 คน
อาจารย์	2 คน	1 คน	4 คน	0	0

ผลการวิจัย

1. การศึกษาความเป็นไปได้ด้านการจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบรางที่จังหวัดขอนแก่นตามSWOT Analysis

(1) จุดแข็ง (Strengths)

(1.1) มีระบบการขนส่งทางบกที่สมบูรณ์

(1.2) มีอุตสาหกรรมโรงแรมและอุตสาหกรรมบริการขนส่งที่สมบูรณ์

(1.3) มีสถาบันการเงินของประเทศไทยและต่างประเทศมากมาย

(2) จุดอ่อน (Weakness)

(2.1) อุตสาหกรรมโลจิสติกส์และภาครัฐไม่มีนโยบายกำกับขั้นตอนการทำงานของบริษัทโลจิสติกส์

(2.2) ให้บริการเฉพาะเวลาราชการและไม่มีบริการการรับ-ส่งสินค้าระหว่างลูกค้ากับบริษัทโลจิสติกส์

(3) โอกาส (Opportunities)

(3.1) เส้นทางรถไฟจีน-ไทยสามารถส่งเสริมการพัฒนาของอุตสาหกรรมต่างๆ

(3.2) ประเทศไทยเป็นสมาชิกของธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย

(4) อุปสรรค (Threats)

(4.1) รัฐบาลไม่มีนโยบายชี้้นำการพัฒนาของอุตสาหกรรม

(4.2) อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องไม่สามารถรวบรวมข้อมูลให้อยู่ในระบบเดียวกัน

2. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ด้านการตลาดในโลจิสติกส์ทางระบบราง

(1) ความต้องการภายในประเทศไทย กระทรวงคมนาคมได้เปิดเผยว่าปีพ.ศ.2558 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศอยู่ที่ 493,773พันตัน วิธีการขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยใช้ทางถนนเป็นหลักมี 482,358พันตัน การขนส่งแบบระบบรางมี11,356พันตัน ส่วนการขนส่งทางอากาศเป็นวิธีการที่ไม่ค่อยนิยม

(2) ความต้องการภายนอกประเทศ กระทรวงคมนาคมได้เปิดเผยว่าปีพ.ศ.2558 ปริมาณการขนส่งสินค้าขาออกอยู่ที่ 123,423พันตัน มูลค่ารวมเป็น 7,174,500ล้านบาท ปริมาณการขนส่งสินค้าขาเข้าเป็น111,793พันตัน มูลค่ารวมเป็น6,897,323ล้านบาท การขนส่งสินค้าขาออกและขาเข้าโดยใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลัก การขนส่งทางถนนอยู่ในอันดับที่ 2 ส่วนการขนส่งทางรางกับทางอากาศจะไม่ค่อยนิยม

การศึกษาความเป็นไปได้ด้านการจัดการระบบรางที่จังหวัดขอนแก่นโดยใช้Diamond model เงื่อนไขด้านปัจจัยการผลิต (Factor Conditions)

1. ทรัพยากรบุคคล จังหวัดขอนแก่นมีประชากรจำนวนมากและมีมหาวิทยาลัยที่ดีที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (มหาวิทยาลัยขอนแก่นเป็นอันดับที่3ของประเทศไทย) เพราะฉะนั้นจังหวัดขอนแก่นสามารถสนับสนุนเทคโนโลยีและแรงงานที่เกี่ยวข้องสำหรับการสร้างศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบราง

2. ทรัพยากรธรรมชาติ จังหวัดขอนแก่นมีทำเลที่ตั้งที่ดีที่สุดและมีพื้นที่กว้างขวาง อากาศอบอุ่น ไม่มีแผ่นดินไหว ซึ่งเป็นประโยชน์สำหรับการจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบราง

3. โครงสร้างพื้นฐาน จังหวัดขอนแก่นมีสนามบิน1แห่ง สถานีรถไฟ1แห่ง สถานีขนส่งผู้โดยสาร 3 แห่ง มีโรงแรมและปั้มน้ำมันจำนวนมาก มีเขื่อนอุบลรัตน์สำหรับผลิตไฟฟ้า ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สมบูรณ์แบบ
เงื่อนไขด้านอุปสงค์ (Demand Conditions)

1. ความต้องการภายในประเทศไทย กระทรวงคมนาคมได้เปิดเผยว่าปี.ศ.2558 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศเป็น 493,773 พันตัน วิธีการขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยใช้ทางถนนเป็นหลัก

2. ความต้องการภายนอกประเทศ กระทรวงคมนาคมได้เปิดเผยว่าปี.ศ.2558 ปริมาณการขนส่งสินค้าขาออกและขาเข้าเป็น 235,216 พันตัน การขนส่งสินค้าขาออกและขาเข้าโดยใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลัก

อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน (Related and Supporting Industries)

1. กรมพัฒนาธุรกิจและการค้าเปิดเผยว่าอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ประเทศไทยมีบริษัทโลจิสติกส์ที่จดทะเบียน 17,378 แห่ง ในตะวันออกเฉียงเหนือมี 847 แห่ง เพราะฉะนั้นอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของแต่ละภูมิภาคจึงมีความเจริญพอสมควร

2. อุตสาหกรรมการขนส่ง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีบริษัทการขนส่ง 42 แห่ง และเครือข่ายทางถนนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือสามารถเชื่อมต่อทุกที่ของทุกจังหวัด ดังนั้นอุตสาหกรรมการขนส่งจึงมีความเจริญอย่างมาก

บริษัทยานุรักษ์การแข่งขันและกลยุทธ์ของธุรกิจ (Strategy and Rivalry Context)

เนื่องจากจังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางการคมนาคมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าต้องรวบรวมที่จังหวัดขอนแก่นก่อนค่อยไปยังภาคอื่นๆ และจังหวัดขอนแก่นยังมีโรงแรมที่พักต่าง ๆ จำนวน195แห่ง บริษัทแท็กซี่มี7บริษัท city bus10คันกับรถตู้ รถสองแถว รถตุ๊กๆจำนวนมาก ปัจจุบันจังหวัดขอนแก่นได้จัดแผนกลยุทธ์คือ รถผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อกับทุกอำเภอ สถานีขนส่ง ห้างสรรพสินค้า โรงแรมที่พัก สถานที่ท่องเที่ยวต่างๆด้วยค่าเดินทางที่ต่ำลง เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกสบาย และทำให้ระบบการขนส่งของจังหวัดขอนแก่นมีจุดแข็งมากขึ้น เมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นที่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

บทบาทของภาครัฐ

เทศบาลจังหวัดขอนแก่นได้มีนโยบายการควบคุมรถโดยสารต่างๆ โดยแบ่งรถโดยสารเป็น3ประเภทเพื่อให้รถโดยสารแต่ละประเภทอยู่ที่สถานีขนส่งที่ต่างกัน เพื่อควบคุมระบบการขนส่งอย่างมีระเบียบ เช่น รถโดยสารที่วิ่งเส้นทางจากอำเภอเมืองขอนแก่นไปยังอำเภอต่างๆกับเส้นทางขอนแก่นไปยังจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะอยู่ที่บขส.เก่า รถตู้อยู่ที่บขส.ปรับอากาศ รถโดยสารที่วิ่งเส้นทางจากขอนแก่นไปยังภาคอื่นๆอยู่ที่บขส.3 ส่วนแท็กซี่ รถสองแถว รถตุ๊กๆ รถโดยสารในเมืองขอนแก่นสามารถเชื่อมต่อสถานีขนส่งต่างๆ การจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบรางยังเป็นธุรกิจที่ต้องการใช้เทคโนโลยีมากมาย เพราะฉะนั้น BOI จึงมีนโยบายยกเว้นภาษีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเป็นเวลา 5-8ปี

โอกาส

ปัจจุบันจังหวัดขอนแก่นจึงมีโอกาสที่ดีสำหรับการสร้างศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบราง โอกาสนี้ได้มาจาก 1. การที่รัฐบาลญี่ปุ่นมีความประสงค์คือการลงทุนเส้นทางรถไฟจากจังหวัดตากไปยังจังหวัดมุกดาหาร โอกาสที่ 2 คือ รัฐบาลจีนได้กำหนดนโยบายเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 รัฐบาลจีนมีความประสงค์ที่จะสร้างเส้นทางรถไฟจากเมืองคุนหมิงไปยังประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นโอกาสที่ดีสำหรับการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้การจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบรางที่จังหวัดขอนแก่นโดยอาศัย Diamond Model

Diamond model	
เงื่อนไขด้านปัจจัยการผลิต (Factor Conditions)	ทรัพยากรบุคคล ทรัพยากรธรรมชาติ โครงสร้างพื้นฐาน
เงื่อนไขด้านอุปสงค์ (Demand Conditions)	ความต้องการภายในประเทศไทย ความต้องการภายนอกประเทศ
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน (Related and Supporting Industries)	อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมการขนส่ง
การแข่งขันและกลยุทธ์ของธุรกิจ (Strategy and Rivalry Context)	นโยบายการจัดระบบขนส่งและโลจิสติกส์ นโยบายการขยายธุรกิจการขนส่ง
บทบาทของภาครัฐ	นโยบายขึ้นนำการพัฒนาของอุตสาหกรรมต่างๆ
โอกาส	เส้นทางรถไฟตาก-มุกดาหาร เส้นทางรถไฟคุนหมิง-สิงคโปร์ ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย

สรุป

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 3 ข้าราชการและอาจารย์เห็นด้วยกับการจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์เพราะในจังหวัดขอนแก่นมีทำเลที่ตั้งที่เหมาะสม เป็นศูนย์กลางทางคมนาคม การแพทย์ การศึกษา เศรษฐกิจ การค้า การเมือง ฯลฯ จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีประชากรจำนวนมาก และการจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ก็ต้องการที่ดินจำนวนมาก อีกทั้งยังมีระบบคมนาคมที่เป็นระเบียบ และจังหวัดขอนแก่นยังเป็นจุดตัดของเส้นทางรถไฟจังหวัดตาก-จังหวัดมุกดาหารกับเส้นทางรถไฟจีน-ไทย เพราะฉะนั้นจังหวัดขอนแก่นจึงเหมาะสมกับเงื่อนไขการจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบราง แต่ก็ยังมีปัญหามากมายในการปฏิบัติ มีรายละเอียดดังนี้

1. ด้านทรัพยากรบุคคล จังหวัดขอนแก่นมีจำนวนประชากรมากมายแต่ไม่มีวิศวกรที่มีประสบการณ์ในการก่อสร้างศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบราง
2. ด้านเทคโนโลยี ขอนแก่นเป็นจุดศูนย์กลางทางการศึกษามีมหาวิทยาลัยที่ดีที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นอันดับที่ 3 ในประเทศไทย แต่มหาวิทยาลัยไม่มีหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ระบบราง ดังนั้น

มหาวิทยาลัยไม่มีผู้เชี่ยวชาญในเรื่องโลจิสติกส์ระบบรางและไม่สามารถสนับสนุนเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง

3. ด้านการเมือง ปัญหาของเมืองมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมต่างๆและเศรษฐกิจอย่างมาก รัฐบาลแต่ละรัฐมีความคิดเห็นแตกต่างกันในโครงการต่างๆ ซึ่งทำให้นโยบายของรัฐมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยมาก

4. ด้านการซ่อมบำรุงรถไฟ รถไฟของประเทศไทยต้องบำรุงรักษาอยู่ที่กรุงเทพมหานคร ส่วนจังหวัดอื่นไม่สามารถซ่อมบำรุงรถไฟได้

5. ด้านการลงทุน การสร้างระบบใหม่และโรงซ่อมบำรุงจะต้องลงทุนสร้างระบบรถไฟ 30 เส้นทางรถไฟ (Station Track) มี 6 แพลตฟอร์มรถไฟ (Railway Platform) และมีโรงซ่อมบำรุง 1 แห่งต้องใช้เงินลงทุนประมาณ 5.3 พันล้านบาท

จากการสัมภาษณ์กลุ่มที่ 2 นักธุรกิจพบว่า นักธุรกิจส่วนมากไม่เห็นด้วยกับการจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่จังหวัดขอนแก่นเพราะ

(1). การสร้างศูนย์กลางโลจิสติกส์ต้องการเงินทุน ที่ดิน ทรัพยากรบุคคล และเทคโนโลยีต่างๆมากมาย ซึ่งเป็นเรื่องที่เกิดความสามารถของจังหวัดขอนแก่น

(2). การค้าระหว่างภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังไม่เจริญมาก

(3). เส้นทางรถไฟจากจังหวัดตากไปยังจังหวัดมุกดาหารเป็นโครงการที่ประเทศญี่ปุ่นสนับสนุน แต่ปัจจุบันยังไม่ได้ตัดสินใจว่าจะลงทุนหรือไม่

(4). เส้นทางรถไฟจีนไทยยังมีความขัดแย้งกัน รัฐบาลปัจจุบันเปลี่ยนความคิดอย่างรวดเร็วในการสร้างรถไฟจีนไทย

(5). จังหวัดขอนแก่นไม่ใช่เขตเศรษฐกิจพิเศษ รัฐบาลท้องถิ่นของประเทศไทยไม่มีสิทธิในการกำหนดนโยบายที่ส่งเสริมเศรษฐกิจ รัฐท้องถิ่นต้องทำตามคำสั่งจากรัฐบาลศูนย์กลาง

(6). ถ้าหากให้นักลงทุนต่างชาติมาลงทุนที่จังหวัดขอนแก่นจะมีปัญหาเกี่ยวกับประโยชน์มากมาย ซึ่งเป็นอุปสรรคสำหรับการสร้างศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่จังหวัดขอนแก่น

เพราะฉะนั้นจังหวัดขอนแก่นไม่เหมาะสมกับการจัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบรางและไม่มีความเป็นไปได้ด้านการตลาดในโลจิสติกส์ระบบราง แต่มีความเป็นไปได้การจัดตั้งระบบราง ดังนั้นจังหวัดขอนแก่นอาจจะเหมาะสมกับการเป็นการถ่ายโอนสถานีทางระบบราง (Railway transport station) มากกว่า

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาอิสระเรื่องการศึกษาความเป็นไปได้จังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบรางระหว่างประเทศจีน-ไทย-สิงคโปร์ ฉบับนี้สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความรู้จากอาจารย์ที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญศาสตราจารย์ ดร.มนตรี วิบูลย์รัตน์ที่ให้ความอนุเคราะห์ในการให้คำปรึกษาและความรู้ที่มีคุณค่า ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

เอกสารอ้างอิง

- [1] กรมศุลกากร. (2553). สถิติเกี่ยวกับการขนส่ง. ค้นเมื่อ 3 พฤษภาคม 2559, จาก <http://www.moc.go.th>
- [2] การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2553). รายงานประจำปี 2551-2553 การรถไฟแห่งประเทศไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย.

- [3] กิตติพงษ์ กิตติถาวรกุล และสิทธิพร พิมพ์สกุล. (2555). การจัดการารรถขนส่งขาเข้าและขาออก สำหรับศูนย์กระจายสินค้ารูปแบบครอสดีค็อกในธุรกิจร้านค้าปลีกด้วยวิธีอีวีโรติก. วารสารวิจัยและพัฒนามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี, 35(2), 125-128.
- [4] ฐาปนา บุญหล้า. (2550). โลจิสติกส์ประเทศไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น).
- [5] ธเนศ โสรรัตน์. (2553). การกำหนดนโยบายโลจิสติกส์ของประเทศไทย. วารสารนักบริหาร, 30(2), 145-153.
- [6] General Administration of Customs of the People's Republic of China. (2015). **Customs statistics report of China**. Retrieved May, 1, 2016, from <http://www.stats.gov.cn/tjsj/nds>
- [7] Jiang, Ping, Chang, Yong Ji, & Zhang, Ya Jun. (2009). **Characteristics of The Rural Logistics**. Modern Economic Information, 26(19), 28.
- [8] Ministry of Commerce of the People's Republic of China & Embassy of the People's Republic of China in The Kingdom of Thailand. (2014). **Foreign investment cooperation Country (Region) Guide**. Retrieved May, 11, 2016, from <http://th.china-embassy.org/chn>
- [9] State Railway Administration of China. (2015). **Railway statistical bulletin**. Retrieved May, 15, 2016, from <http://www.nra.gov.cn>
- [10] Wang, Li Juan. (2010). **Study on Yunnan Flower Cold-chain Logistics and Railway Transportation**. School of Traffic and Transportation of Beijing Jiao Tong University.