

## แนวทางการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้า

### Enhancing Competitiveness of Road Freight Operators to Support Trade Liberalization.

#### จินตนา สีหาพงษ์

อาจารย์ประจำคณะการจัดการโลจิสติกส์และคมนาคมขนส่ง  
สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์

#### Jintana Seahapong

Lecturer, Department of Logistics and Transportation Management, Faculty  
Panyapiwat Institute of Management  
E-mail: Jintanasea@pim.ac.th

#### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่สนับสนุนขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า เพื่อรองรับการเปิดการค้าเสรีรวมทั้งข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อการพัฒนาความสามารถของผู้ประกอบการกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดน ไทย-ลาว ด้วยรถบรรทุกทางถนนจำนวน 257 ราย เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถาม ประกอบด้วย 1) ข้อมูลพื้นฐานทั่วไป 2) ด้านขีดความสามารถทางการแข่งขันตามทฤษฎีของผู้ประกอบการ และ 3) โอกาส อุปสรรคที่คาดว่าจะพบเมื่อมีการเปิดเสรีการค้า สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าสถิติไคสแควร์ (Chi-Square) ผลการวิจัยพบว่า ขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน มีขีดความสามารถทางการแข่งขันสูง (52.1 %) มีความคิดเห็นโดยรวมและรายด้านในระดับมากและมีความคิดเห็นในระดับมากในประเด็นย่อยเกี่ยวกับการยกระดับคุณภาพในการให้บริการที่ดีเยี่ยมด้วยการสร้างความน่าเชื่อถือ การตอบสนองต่อความต้องการลูกค้าด้วยคุณภาพและราคาถูก ในระดับมากที่สุด รองลงมาคือระดับความรู้ความเข้าใจในเรื่องโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานและคุณภาพบุคลากรในองค์กร สำหรับโอกาสและอุปสรรค ที่ผู้ให้บริการขนส่งคาดว่าจะพบเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าพบว่า ผู้ใช้บริการ มีทางเลือกในการใช้บริการขนส่งมากยิ่งขึ้น รองลงมาคือมีการแข่งขันเพิ่มคุณภาพในการให้บริการดีขึ้น และมีการแข่งขันรุนแรงมากขึ้น

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์โดยใช้สถิติไค-สแควร์ (Chi - Square) พบว่า ตัวแปรด้านประเภทของการประกอบการ ระยะเวลาประกอบกิจการจนถึงปัจจุบัน ทุนจดทะเบียน จำนวนพนักงาน รายได้จากการดำเนินกิจการเฉลี่ยต่อปี และประเภทและจำนวนรถบรรทุกมีความสัมพันธ์กับขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ด้วยรถบรรทุกทางถนนของไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

คำสำคัญ: ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า / การค้าเสรี

## Abstract

This study aimed to study the factors that could enhance the competitive capability of road freight operators in order to prepare for the trade liberalization. Questionnaire survey was applied. The data were collected from 257 cargo truck entrepreneurs who operated the Thai-Laos PDR freight transportation. Data gathering from the questionnaires were consisted of 1) background information, 2) competitive capability in the entrepreneur's perspectives and 3) perceived threats and opportunities of the trade liberalization. The data was analyzed by frequency, percentage, mean, standard deviation and Chi-square statistical method. The findings showed that most respondents (52.1%) perceived that the competitive capability of road freight operators were high. In addition, the entrepreneurs perceived that the upgraded service quality, service reliability, customer responsiveness in term of price and quality were high while the knowledge on logistics and supply chain as well as the employee quality were in the lower level. Regarding the threats and opportunity of the trade liberalization, it was found that the customers had more service alternatives, more service quality, and more competition among service providers. The chi – square results indicated the significant relationship between type and duration of business, authorized capital, number of employees, yearly income, type of truck, quantity of truck and entrepreneur competitiveness

**Keywords:** Road Freight Operators, Trade Liberalization

## บทนำ

กระแสประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Community: AC) ที่เปิดประชาคมอย่างเป็นทางการในปี 2558 เป็นการรวมกลุ่มของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งพัฒนามาจากสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรืออาเซียน (Association of South East Asian Nations : ASEAN) ปัจจุบันมีประเทศสมาชิกทั้งหมด 10 ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย สิงคโปร์ บรูไน เวียดนาม ลาว พม่า และกัมพูชา สารสำคัญหรือเสาหลัก (Pillars) ของประชาคมอาเซียน ประกอบด้วย 3 ด้าน คือ 1) การเมืองและความมั่นคง (ASEAN Political-Security Community: APSC) 2) เศรษฐกิจ (ASEAN Economic Community: AEC) และ 3) สังคมและวัฒนธรรม (ASEAN Socio-Cultural Community: ASCC) โดยอาเซียนจะเป็นประชาคมอย่างเป็นทางการ ในวันที่ 31 ธันวาคม 2558 (ASEAN, 2013; Siraprasiri & Thalang, 2016) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคอาเซียน ซึ่งพัฒนามาจากเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) โดยมีเป้าหมาย 4 ประการ (ASEAN, 2013; Siraprasiri & Thalang, 2016) คือ

1. การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว โดยมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือ และเงินทุนได้อย่างเสรี ในด้านการเปิดเสรีทางการค้านั้น ประเทศสมาชิกทุกประเทศจะต้องยกเลิกการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff Barrier) และลดภาษีนำเข้าสินค้าจากอาเซียนเป็นศูนย์ ยกเว้นรายการสินค้าอ่อนไหว (Sensitive Product Lists) และรายการสินค้าที่อ่อนไหวสูง (Highly Sensitive Product Lists) ซึ่งประเทศสมาชิกสามารถเก็บภาษีนำเข้าได้ภายใต้อัตราภาษีตามมติข้อตกลงของ AEC สำหรับประเทศสมาชิกเก่า (ไทย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย สิงคโปร์ และบรูไน) การเปิดเสรีทางการค้ามีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2553 และสำหรับประเทศสมาชิกใหม่ (เวียดนาม ลาว พม่า และกัมพูชา)

2. การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน โดยส่งเสริมนโยบายพาณิชย์ อิเล็กทรอนิกส์ นโยบายภาษี นโยบายการแข่งขันที่เป็นธรรม สิทธิทรัพย์สินทางปัญญา การคุ้มครองผู้บริโภค และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อประโยชน์ต่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3. การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน โดยลดช่องว่างการพัฒนาระหว่างสมาชิกเก่าและใหม่

4. การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก โดยการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียนกับประเทศนอกภูมิภาคด้วยการจัดทำข้อตกลงการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA) หรือการรวมกลุ่มทางการค้ารูปแบบอื่นๆ การเปลี่ยนแปลงในช่วง 50 ปีของการพัฒนาประเทศไทยที่ผ่านมาตั้งแต่แผนพัฒนาฉบับที่ 1 เริ่มจากพ.ศ. 2504 มาจนถึงฉบับที่ 10 พ.ศ. 2554 ประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปทั้งในทางก้าวหน้าและเสื่อมถอยซึ่งพอจะยกเรื่องที่สำคัญมาสรุปได้คือ ด้านประชากรมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น คาดว่าจะมีจำนวนประชากร 68-69 ล้านคน ประชากรในประเทศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นแต่ทรัพยากรทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกลับมีจำนวนลดลง ด้านเศรษฐกิจมีการขยายตัวโดยต้องพึ่งพาภาคอุตสาหกรรมมากขึ้นและยังมีปัญหาความยากจน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ต้องพัฒนาด้านคุณภาพแม้ว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของไทยจะมีขั้นตอนการดำเนินงานที่ช้ากว่าประเทศอื่นๆ ในระดับการพัฒนาที่พอๆ กันหรือดีกว่า อุปสรรคที่สำคัญมาจากวิธีการบริหารจัดการที่ยังไม่มีประสิทธิภาพรวมทั้งความไม่ต่อเนื่องทางการเมืองและการบริหารประเทศรวมถึงการไม่คำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวมและผู้ให้บริการเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตามประเทศไทยถือได้ว่ามีโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ได้แก่ ระบบทางหลวงและทางหลวงชนบท รวมทั้งโครงข่ายถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน สร้างความสะดวกในการเดินทางและค้าขาย แต่คุณภาพถนนยังต้องการการซ่อมบำรุงให้รวดเร็วสม่ำเสมอมากกว่าที่เป็นอยู่ (Thepprasit, 2014) ในด้านความร่วมมือกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคเกิดกระบวนการพัฒนาความร่วมมือ มีการดำเนินงานก้าวหน้าไปอย่างต่อเนื่องครอบคลุมทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม วัฒนธรรมพื้นฐาน รวมถึงคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม ความร่วมมือเหล่านี้มีความจำเป็นต้องดำเนินไปอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความสงบสุขของประชาชนในภูมิภาค ประเทศไทยควรให้ความสำคัญและสร้างขีดความสามารถในการบริหารจัดการให้มีบทบาทในการขับเคลื่อนพัฒนา (Suriyon, 2012) ในขณะที่ภาครัฐก็ได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งที่จะเพิ่มมากขึ้นเมื่อประเทศเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) (Thepprasit, 2014)

ในปี 2558 การค้า การลงทุน การแข่งขันธุรกิจโลจิสติกส์ย่อมเข้มข้นมากยิ่งขึ้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทย วิเคราะห์โอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ที่จะได้รับอานิสงส์จากการพัฒนาเครือข่ายระบบขนส่งสาธารณะ โดยการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในประเทศได้นำพาความเจริญและส่งเสริมเศรษฐกิจในภาคต่างๆ ของไทย อีกทั้งประเทศไทยต้องการผลักดันบทบาทในการเป็นศูนย์กลาง (Hub) ด้านโลจิสติกส์ในอาเซียน จากจุดแข็งในด้านทำเลที่ตั้งซึ่งเป็นเส้นทางผ่านที่เชื่อมถึงเกือบทุกประเทศในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม การศึกษาเกี่ยวกับข้อตกลงเขตการค้าเสรีแบบทวิภาคีในภูมิภาคอาเซียนยังมีอยู่อย่างจำกัด จากการศึกษาผลกระทบของการจัดทำข้อตกลงการค้าเสรีแบบทวิภาคี เป็นความพยายามในเบื้องต้นที่จะประเมินผลการเปิดเสรีทางการค้าภายใต้กรอบการจัดทำเขตการค้าเสรีแบบทวิภาคี ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน กับประเทศคู่เจรจาว่าสามารถสร้างมูลค่าทางการค้าระหว่างคู่เจรจา เบื้องต้นพบว่า ภายหลังการเปิดเสรีทางการค้าภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีแบบทวิภาคี โดยส่วนใหญ่ไม่ได้สร้างมูลค่าการค้าระหว่างประเทศคู่สัญญาทวิภาคีให้เพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับการค้าที่ควรจะเป็นภายใต้การพยากรณ์ของแบบจำลอง Gravity (Klungboonkrong & Tippichai, 2005) จึงแสดงให้เห็นว่า การเปิดเสรีทางการค้าหากไม่ได้มีการปรับตัวเพื่อเตรียมความพร้อมแล้วผู้ประกอบการจะมองข้ามความสำคัญของการสร้างมูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งนับว่าเป็นโอกาสขยายการเติบโตของเศรษฐกิจในทุกภาคส่วน ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (2555-2559) - แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 12 (2560-2564) ได้กล่าวถึงแนวทางการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและ

การพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไว้ในยุทธศาสตร์การสร้างเศรษฐกิจให้มีเสถียรภาพบนฐานความรู้โดยมีรายละเอียดการเตรียมความพร้อมเพื่อพัฒนาให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าและบริการในภูมิภาค มีรายละเอียดว่าด้วยการเตรียมความพร้อมโดยเฉพาะการพัฒนากระบวนการคมนาคมขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ผลักดันให้ไทยมีบทบาทที่สร้างสรรค์ในเวทีระหว่างประเทศในกลุ่มประชาคมอาเซียนซึ่งต้องมีการเตรียมการโดยพัฒนาบุคลากรในทุกภาคส่วน รวมทั้งพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานการบริการให้สามารถแข่งขันได้ เพื่อก้าวสู่การเป็นศูนย์กลาง สร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า และพัฒนาจนเป็นที่ยอมรับในระดับสากล (Office of The National Economic and Social Development Board, 2015; Phromsorn, 2015) ด้วยเหตุนี้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยควรมีความพร้อมและมีขีดความสามารถทางการแข่งขัน ทั้งการเตรียมความพร้อมและการปรับตัวด้านต่าง ๆ ของผู้ประกอบการ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยในการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ปัจจัยที่สนับสนุนขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า เพื่อรองรับการเปิดการค้าเสรีรวมทั้งข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อการพัฒนาความสามารถของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดน ไทย-ลาว ด้วยรถบรรทุกให้สามารถเข้าถึง เข้าใจและสามารถปรับตัวเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการค้าสู่อาเซียนได้

## แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

### ทฤษฎีผสมผสานหรือทฤษฎีความร่วมมือ

Malone & Crowston (1990) ได้ให้คำนิยามการผสมผสานว่า หมายถึง การกระทำเมื่อมีผู้ดำเนินการหลายฝ่ายมีเป้าหมายร่วมกัน โดยการกระทำในสิ่งที่จัดการในกลุ่มของเขา ที่ซึ่งผู้ดำเนินการเพียงผู้เดียวไม่สามารถกระทำได้ ซึ่งมาโลนยังได้ให้ความหมายการผสมผสานที่เกี่ยวข้องกับสารสนเทศว่า เป็นกระบวนการประเมินผลสารสนเทศที่เพิ่มขึ้นเมื่อมีการเชื่อมต่อผู้ดำเนินการหลายส่วนซึ่งมีเป้าหมายร่วมกัน และเป้าหมายนั้น ผู้ดำเนินการคนเดียวไม่สามารถกระทำให้บรรลุได้ และได้เสนอ 3 องค์ประกอบของการผสมผสาน ประกอบด้วย (1) กลุ่มของผู้ดำเนินการมากกว่าหนึ่งราย (2) ผู้ดำเนินกิจกรรม และ (3) มีวัตถุประสงค์คือ บรรลุเป้าหมาย จากความหมายดังกล่าว เมื่อพิจารณาการขนส่งระหว่างประเทศของผู้ประกอบการชาวไทย อนุมานได้ว่า การผสมผสานหรือความร่วมมือ ร่วมทุนที่เกิดขึ้นอาจเนื่องมาจากผู้ประกอบการ พิจารณาแล้วตระหนักว่า การขนส่งระหว่างประเทศผ่านด่านจังหวัดมุกดาหารนั้น ไม่สามารถดำเนินกิจกรรมได้โดยลำพัง การมีความร่วมมือกับธุรกิจอื่น จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรมขนส่งระหว่างประเทศ ของผู้ประกอบการมากกว่าหนึ่งรายจึงเป็นไปได้ว่าเกิดจากการ มีวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายในทางเดียวกัน (Cheungsaguanpornasuk, Cheungsaguanpornasuk & Sanchaitorn, 2009)

นอกจากนี้ Malone & Crowston (1990; 1994) และ Crowston (1997) ได้นำเสนอแนวคิดในการออกแบบระบบความร่วมมือในการ ประสานงาน พบว่าในปัจจุบันการติดต่อประสานงานระหว่างบุคคลและองค์การจะใช้คอมพิวเตอร์ มากขึ้นจึงมีคำศัพท์ที่ใช้ในวงการคอมพิวเตอร์คือคำว่า กรุปแวร์ (Groupware) Malone จึงคิดหาวิธีการ ของความร่วมมือโดยนำเครื่องมือที่เรียกว่าคอมพิวเตอร์มาใช้โดยมองถึงความเป็นไปได้ที่จะนำความรู้จากสาขาวิชาต่าง ๆ มาศึกษาเพื่อนำไปใช้ในเรื่องของความร่วมมือ โดยมีแนวคิดว่าจะสามารถ ทำงานร่วมกันได้อย่างไร รวมทั้งคนและเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์จะช่วยในการทำงานร่วมกันได้อย่างไร จากกลุ่มของกรุปแวร์ดังกล่าว ความสามารถของเทคโนโลยีด้านข่าวสารเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ภารกิจของคนก็เปลี่ยนแปลงไปด้วย การทำงานของคนในอนาคตจะเป็นแบบเฉพาะกิจ (Adhocracy) มากขึ้นองค์กรต่างๆ ต้องมีการปรับทฤษฎีองค์กรที่มีอยู่เดิมให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงต่างๆ ทั้งกระบวนการประมวลผลด้วยคอมพิวเตอร์ (Desanctis & Jackson, 1994) เป็นความรู้จากคนหลายๆ กลุ่ม จะทำอย่างไรจึงจะ ประมวลผลแบบขนานในคอมพิวเตอร์หลายๆ ตัว ดังนั้น ทฤษฎีความร่วมมือจึงนำเอาโมเดลต้นร่วมของ ทฤษฎีในสาขาต่างๆ มาประยุกต์ใช้ เพื่อให้เกิดความร่วมมือใน 3 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ปฏิบัติงานชุดประมวลผลหรือโปรแกรมคอมพิวเตอร์ และกลุ่มผสมที่เป็นทั้งคนและเครื่องคอมพิวเตอร์

ความร่วมมือ คือการประมวลผลข้อมูลที่เพิ่มขึ้นเมื่อมีผู้ปฏิบัติงานหลายคน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ซึ่งผู้ปฏิบัติงานเพียงคนเดียวไม่สามารถทำให้งานบรรลุผลตามวัตถุประสงค์นั้นได้ คำว่าความร่วมมือ ขึ้นกับความเชื่อของแต่ละคน ส่วนประกอบสำคัญของความร่วมมือมี 3 ส่วน คือ (1) ผู้ปฏิบัติงาน (2) งาน/ภารกิจที่ทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ และ (3) วัตถุประสงค์ ประโยชน์ของความร่วมมือจะช่วยให้ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งคมนาคม ช่วยให้ การขนส่งมีปริมาณมากขึ้น และมีการขยายโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ มากขึ้น (Malone & Crowston, 1994) ได้ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับทฤษฎีความร่วมมือโดยสรุปว่า การออกแบบระบบความร่วมมือในการทำงาน โดยศึกษาจากประวัติ ด้านเทคโนโลยี ที่มีมากมายที่เป็นแบบอย่างของทฤษฎีที่นำมาช่วยใน การพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ เช่น การออกแบบ เครื่องมือที่ใช้คอมพิวเตอร์ช่วยในการร่วมมือประสานงาน ซึ่งงานที่ Malone & Crowston (1994) ได้เน้นศึกษาว่า คนจะทำงานร่วมกันอย่างไร จะมีวิธีการอย่างไรบ้างในการทำงานร่วมกันเมื่อมีเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาช่วย ได้ศึกษา ทั้งวิทยาศาสตร์ คอมพิวเตอร์ สังคมวิทยา รัฐศาสตร์ วิทยาการจัดการ ทฤษฎีระบบเศรษฐศาสตร์ ภาษาศาสตร์ และ จิตวิทยา มีคำถามพื้นฐานของความร่วมมือว่า คนหลายคนร่วมกันทำงานให้มีประสิทธิภาพได้อย่างไร เป็นการชี้ให้เห็นว่าจะออกแบบเครื่องมืออย่างไรเพื่อใช้ในการประสานงานซึ่งต้องใช้วิธีการคิดแบบ สหวิชา เน้นการวิจัย ในการทำงานร่วมกัน

นอกจากนี้ Porter (1980) เสนอแบบจำลองแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model) เป็นอีกแนวทาง หนึ่งของกรอบที่จำเป็นต้องวิเคราะห์ในองค์กรเพื่อเป็นแนวในการกำหนดนโยบายขององค์กรประกอบด้วยคู่แข่ง (Competitors) แรงกดดันจากผู้เข้าร่วมตลาดใหม่ (Threat of New Entrants) ผลผลิตทดแทน (Substitute Products) อำนาจการต่อรอง (Bargaining Power of Suppliers) และผู้ซื้อหรือผู้บริโภค (Bargaining Power of Buyers) ความเจริญของเทคโนโลยี ก็จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระยะทางระหว่างสถานที่ ทำให้มีความพยายามที่จะ เปลี่ยนแปลงการเคลื่อนย้าย สิ่งของ คน และข้อมูลระหว่างสถานที่ดังกล่าว โดยใช้ตัวกลางที่เป็นสื่อหลากหลายชนิด เช่น ไปรษณีย์ โทรเลข โทรศัพท์ โทรสาร และคอมพิวเตอร์ เป็นต้น ซึ่งสิ่งต่างๆ เหล่านี้ย่อมมีผลกระทบต่อระยะทาง ในการเคลื่อนย้าย รับ-ส่ง มากกว่าเทคโนโลยี อย่างอื่นทั้งๆ ที่เดิมสื่อเหล่านี้ไม่ค่อยได้รับความสนใจ ทฤษฎี ทางภูมิศาสตร์และการวิเคราะห์ก็ยังไม่ สมบูรณ์ เนื่องจากนักภูมิศาสตร์ไม่ได้นำความคิดด้านระยะทาง และพื้นที่ ที่มีต่อการสื่อสารคมนาคมแบบผสม การนำความคิดดังกล่าวเข้าใส่ไว้ในทฤษฎีและการวิเคราะห์ จะทำให้ทั้งสองอย่าง ครอบคลุม และมีพลวัตมากขึ้น

### ทฤษฎีเครือข่าย (Network Theory)

เครือข่าย (Network) หมายถึง กลุ่มของความสัมพันธ์ ส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบเป็นทางการเครือข่าย ประกอบด้วยกลุ่มของวัสดุและแผนภาพหรือการอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุหรือโหนด (Nodes) (Kadushin, 2012) โครงสร้างเครือข่าย โซ่อุปทานประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ คือ

1. สมาชิกในโซ่อุปทาน (Supply Chain Members) ประกอบด้วยกิจการหรือองค์กร ที่มีปฏิสัมพันธ์หรือ มีความเกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อมในโซ่อุปทาน โดยอาจมีความเกี่ยวข้องตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปยังจุดที่ผู้บริโภคได้ บริโภค ซึ่งสมาชิกในโซ่อุปทานแบ่งออกเป็น สมาชิกพื้นฐาน (Primary Members) และสมาชิกสนับสนุน (Supporting Members) สมาชิกพื้นฐานของโซ่อุปทานคือ กิจการหรือหน่วยทางธุรกิจที่มีกิจกรรมดำเนินงานและหรือจัดการ ในกระบวนการธุรกิจ เพื่อผลิต สินค้าหรือบริการให้กับลูกค้าบางกลุ่มหรือในตลาด ส่วนสมาชิกสนับสนุนในโซ่อุปทาน คือ กิจกรรมที่สนับสนุนทางทรัพยากร ความรู้ ทรัพยากรประโยชน์หรือสินทรัพย์ให้กับสมาชิกพื้นฐานในโซ่อุปทาน

2. มิติโครงสร้างเครือข่าย (Dimension of Network Structure) คือรูปแบบของ เครือข่ายซึ่งมี 3 รูปแบบ ได้แก่ โครงสร้างแนวนอน (Horizontal Structure) โครงสร้างแนวตั้ง (Vertical Structure) และตำแหน่งแนวนอน ของกิจการ (Horizontal Position) ซึ่งในแต่ละโครงสร้างมีรูปแบบ แตกต่างกันโครงสร้างแนวนอน หมายถึงจำนวน

ของชั้น หรือลำดับในแนวนอนของโซ่อุปทาน อาจจะยาวด้วยจำนวนชั้นหรือลำดับหลายชั้นหรือหลายลำดับ หรืออาจมีลำดับชั้นสั้นๆ ส่วนโครงสร้างในแนวดิ่ง หมายถึงจำนวนของคู่ค้าและลูกค้าที่อยู่ในแต่ละลำดับหรือชั้นของโซ่อุปทาน สำหรับตำแหน่งแนวนอนของกิจการในโซ่อุปทาน คือมิติโครงสร้างที่กิจการได้กำหนดตำแหน่งในจุดเริ่มต้นหรือแหล่งของทรัพยากร ลูกค้า จุดหรือลำดับสุดท้ายของโซ่อุปทาน

3. กระบวนการธุรกิจ การผสมผสานและจัดการ (Business Process Link) กระบวนการธุรกิจ ที่เชื่อมโยงในโซ่อุปทาน มีการเชื่อมโยง 4 ประเภท คือ

3.1 การเชื่อมโยงการจัดการกระบวนการ (Manage Process Links) คือการเชื่อมโยง ของกิจการหลักๆ ซึ่งอาจจะอยู่ในรูปแบบของการผสมผสานกระบวนการกับกิจการอื่นของโซ่อุปทาน

3.2 การควบคุมกระบวนการเชื่อมโยง (Monitored Process Links) เป็นการควบคุม การทำงาน ซึ่งตรวจสอบการเชื่อมโยงผสมผสานของกระบวนการว่าเป็นไปตามที่กำหนดหรือไม่

3.3 การเชื่อมโยงกระบวนการที่ไม่ใช่การจัดการ (Non-managed Process Links) คือการเชื่อมโยง ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการ

3.4 การเชื่อมโยงที่ไม่ใช่สมาชิก (Nonmember Process Links) คือการเชื่อมโยง ระหว่างกระบวนการเชื่อมโยงระหว่างสมาชิกในโซ่อุปทานของกิจการ และที่ไม่ใช่สมาชิกในโซ่ อุปทานจากโครงสร้างของเครือข่ายโซ่อุปทาน อาจจะกล่าวโดยสรุปได้ว่า โครงสร้างเครือข่าย โซ่อุปทานประกอบด้วยสมาชิกในโซ่อุปทาน มิติโครงสร้างของโซ่อุปทาน และกระบวนการธุรกิจ ซึ่งโครงสร้างของเครือข่ายโซ่อุปทาน ได้สะท้อนให้เห็นถึงลักษณะของการผสมผสาน ร่วมมือ การเชื่อมโยง ระหว่างกันจำนวนระดับของสมาชิกในโซ่อุปทานจะมีมากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับลักษณะของอุตสาหกรรมของโซ่อุปทานนั้นๆ ซึ่งเครือข่ายโซ่อุปทานนั้นเป็นประโยชน์ต่อผู้เป็นสมาชิก โดยมีการใช้ทรัพยากรร่วมกัน และทำให้เครือข่ายมีขนาดใหญ่มากขึ้น สามารถให้บริการลูกค้าได้ครอบคลุม มากขึ้นเมื่อนาฬาศึกษาเครือข่ายและโครงสร้างเครือข่ายโซ่อุปทาน มาอธิบายปรากฏการณ์ความร่วมมือภายในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้า อนุมานได้ว่าความร่วมมือกันภายในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้า นั้น เป็นการเชื่อมโยงกระบวนการในการขนส่ง ซึ่งอาจจะต้องมีการขนถ่ายสินค้าระหว่างกันหรือการ ฝากส่งสินค้าจำนวนไม่มาก ที่ขนส่งเองอาจจะไม่คุ้มค่าใช้จ่าย ฝากไปกับสมาชิก ซึ่งอยู่ในเครือข่าย เดียวกันที่ต้องมีการขนส่งในเส้นทางที่ต้องการนั้นอยู่แล้ว เห็นได้ว่าความร่วมมือในเครือข่ายมีผลต่อการดำเนินงานของกิจการขนส่งในด้านการลดต้นทุนเป็นอย่างดี (Cheungsaganpornasuk, Cheungsaganpornasuk & Sanchaitorn, 2009)

### แนวคิดทฤษฎีของการมีส่วนร่วม (Participation Theory)

แนวคิดของการมีส่วนร่วม (Participation) มีผู้ให้ความหมายไว้หลากหลายแตกต่างกันไปตามความเข้าใจและประสบการณ์ของแต่ละบุคคล แม้โดยทั่วไปจะเห็นพ้องต้องกันว่า การมีส่วนร่วมมีความสำคัญในอันจะช่วยให้เกิดการกระจายผลประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนา จึงทำให้บางคนมองว่าการมีส่วนร่วมคือ การช่วยตัวเอง ฟังฟังตนเองได้การร่วมมือร่วมใจ การกระจายอำนาจ การเป็นตัวของตัวเอง ของท้องถิ่น ซึ่งจะเห็นว่าเป็นการให้ความหมายที่กว้างเกินไป อย่างไรก็ตามเมื่อนำคำนี้ไปปฏิบัติงาน จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องกำหนดคำจำกัดความและทำความเข้าใจกับการมีส่วนร่วม ดังเช่น องค์การสหประชาชาติ (United Nation Organization, 1981) ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมไว้ว่า หมายถึง (1) การมีส่วนร่วมได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนา (2) การเข้ามีส่วนร่วมทำให้เกิดการพัฒนา และ (3) การเข้ามีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจในเรื่องการพัฒนา หรืออีกนัยหนึ่งหมายถึงการที่ประชาชนร่วมตั้งแต่ ต้นจนจบของกระบวนการพัฒนา ได้แก่ การวิจัย การวางแผน การตัดสินใจ การดำเนินการ การบริหารจัดการ การติดตามและประเมินผล ตลอดจนการจัดสรรผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น ซึ่งในการเข้ามีส่วนร่วมในกิจกรรมใดก็ตามจะมีอยู่ใน 3 ลักษณะ คือ ร่วมในการตัดสินใจ ร่วมในการดำเนินการ และร่วมในผลประโยชน์ (Cohen & Uphoff,

1997; Kokpol, 2009) สอดคล้องกับ Chairungruang (2016) และ Vinijkul (2017) มีส่วนร่วม ประกอบด้วย 3 มิติ คือ มิติที่ 1 การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจว่าควรทำอะไร และอย่างไร มิติที่ 2 มีส่วนเสียสละในการพัฒนาลงมือปฏิบัติตามที่ตัดสินใจ และมิติที่ 3 มีส่วนร่วมในการแบ่งปัน ผลประโยชน์ที่เกิดจากการดำเนินงานหรือถ้าแบ่งตามระดับของการมีส่วนร่วมจากน้อยไปหามาก เป็น 7 ระดับ คือ ถูกบังคับให้ร่วม ถูกหลอกให้ร่วม ระดับที่ถูกชักชวนให้ร่วม สัมภาษณ์แล้ววางแผนให้มีโอกาสเสนอความเห็น มีโอกาสเสนอโครงการ และมีโอกาสตัดสินใจ

การมีส่วนร่วมเป็นพื้นฐานของกิจกรรมทุกกิจกรรม การมีส่วนร่วมในการบริหารจะทำให้การบริหารเปิดกว้าง อันเป็นวิถีทางในการขยายอิทธิพลของสายบังคับบัญชาการที่บุคคลหรือคณะบุคคล เข้ามาช่วยเหลือสนับสนุน ทำประโยชน์ในเรื่องต่างๆ หรือกิจกรรมต่างๆ อาจมีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจหรือกระบวนการบริหาร ประสิทธิภาพขององค์กรขึ้นอยู่กับความร่วมมือของบุคคลที่เกี่ยวข้อง กับองค์กรนั้นในการปฏิบัติภารกิจให้บรรลุเป้าหมาย วิธีการหนึ่งในการรวมพลังความคิด สติปัญญา คือ การให้มีส่วนร่วม การให้บุคคลมีส่วนร่วมในองค์กรนั้น บุคคลต้องมีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการ หรือปฏิบัติการกิจต่างๆ เป็นผลให้บุคคลนั้นมีความผูกพันต่อกิจกรรมขององค์กรและองค์กรได้ในที่สุด (Kokpol, 2009)

### แนวคิดโลจิสติกส์ด้านการจัดการขนส่ง (Transportation Management)

การขนส่งนับเป็นส่วนสำคัญมากระดับหนึ่งในกระบวนการโลจิสติกส์ การขนส่ง เป็นกลไก ที่จะช่วยขับเคลื่อนกิจกรรมต่างๆ ของระบบอุตสาหกรรมการผลิต การขนส่งไม่ได้จำกัดอยู่ที่วัสดุ สิ่งของเครื่องใช้เท่านั้น แต่ยังหมายรวมถึง การเคลื่อนย้ายคนหรือสัตว์ จากที่หนึ่งไปยังที่แห่งใหม่โดยไม่จำกัดวิธีการเคลื่อนย้ายขึ้นอยู่กับปัจจัยและสภาวะแวดล้อมในช่วงเวลาขณะนั้น หมายรวมถึงความเจริญทางเทคโนโลยีในช่วงเวลานั้น เป็นปัจจัยสำคัญที่เชื่อมโยงกับการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจและ สังคม ซึ่งเป็นกระบวนการขั้นพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับบุคคลโดยทั่วไปทุกระดับชั้น ยิ่งในปัจจุบัน การบริการในการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบและสินค้า เป็นส่วนสำคัญของกระบวนการโลจิสติกส์และ โซ่อุปทาน ซึ่งถือว่าเป็นพื้นฐานในระบบเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมโดยรวม ทำให้กิจกรรมการผลิต และบริการสามารถบรรลุได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Stefansson & Lumsden, 2008) ความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibility) การใช้บริการและการให้บริการ กับความสามารถในการเคลื่อนย้าย (Mobility) เป็นปัจจัยสำคัญที่เกิดการเปรียบเทียบความได้เปรียบของผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ การบริการลูกค้าในการขนส่งมีความเกี่ยวข้องกับ (1) เวลา และ (2) ความแน่นอน ซึ่งทั้งสองประเด็นนี้มีความสำคัญต่อการให้บริการลูกค้าเป็นอย่างมาก

การขนส่งสินค้าที่ตรงเวลามีความสำคัญอย่างมากต่อการบริหารการผลิตและการขาย เนื่องจากความตรงเวลาและแน่นอนนั้นทำให้ผู้ประกอบการที่เป็นจุดต่อไปในการรับสินค้า สามารถบริหารการผลิตหรือการขายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตอบสนองความต้องการของลูกค้าทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรได้ตรงเวลาส่งผลดีในภาพรวมของธุรกิจที่เชื่อมโยงในห่วงโซ่อุปทาน นอกจากนี้ในการจัดการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการบริการลูกค้า ยังหมายถึงการรับประกันว่าการขนส่งจะถึงที่หมายตรงเวลา สินค้าไม่มีความสูญเสียหรือเสียหาย โดยเฉพาะการรับประกันการส่งสินค้าที่ตรงเวลา เป็นการให้บริการที่ผู้รับบริการมักจะต้องมีการจ่ายเพิ่มขึ้นสำหรับการบริการที่ตรงเวลาและรวดเร็วดังกล่าว ดังนั้นเป้าหมายของการขนส่งสินค้า นอกจากจะต้องพิจารณาถึงความตรงเวลา ความเที่ยงตรงแน่นอนในการจัดส่งยังต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของสินค้าและต้นทุนในการขนส่งที่เกิดจากการรับประกันด้วยเช่นกัน การขนส่งด้วย รถยนต์เป็นเส้นทางที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายและมีความยืดหยุ่นมากที่สุดในจำนวนช่องทางของการขนส่งทั้งหมด (Bowersox, Closs & Cooper, 2007) การขนส่งทางถนนมีความได้เปรียบและเข้าถึงได้ง่ายกว่าการขนส่งทุกรูปแบบ เนื่องจากจะสามารถที่จะเคลื่อนย้ายสินค้าไปสู่จุดหมายปลายทางที่กำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากมีการจัดบริการขนส่งที่ดี การขนส่งจึงเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญที่สุดและเป็นกิจกรรมที่แพร่หลาย (Seahapong & Sonmanee, 2015) ในสังคมและมีผลต่อเศรษฐกิจของแต่ละประเทศด้วย ในประเทศที่พัฒนาแล้วจะมีแผน

ในการพัฒนาระบบการขนส่งในทุกๆ ด้านรวมทั้งการพัฒนาโครงข่ายพื้นฐาน เช่น การสร้างถนน เส้นทางรถไฟหรือรถไฟฟ้าที่มีความเร็วสูง การสร้างสนามบิน ท่าเรือ รวมถึงสาธารณูปโภคพื้นฐานอื่นๆ ด้วย เช่น ไฟฟ้า ประปา หรือกำหนดให้เป็นนิคมอุตสาหกรรม เขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นต้น จะเห็นได้ชัดเจนว่า ไม่ว่าในทุกๆ พื้นที่ที่มีการพัฒนาโครงข่ายพื้นฐานไปถึงพื้นที่แห่งนั้นจะมีการพัฒนาให้เจริญขึ้นเป็นสังคมเมืองอย่างรวดเร็วปัจจุบันการขนส่งทางถนนนับวันจะมีความสำคัญในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจจากพื้นดิน ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคอินโดจีนเป็นการเชื่อมโยงพื้นที่เข้าหากันในลักษณะ Land to Land ทำให้การขนส่งทางถนนมีความสะดวกและเป็นที่ยอมรับมากขึ้น ซึ่งประเทศไทยมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์เพราะมีอาณาเขตติดต่อทางภาคพื้นดินถึง 4 ประเทศ คือกัมพูชา ลาว พม่า และมาเลเซีย ทั้งยังเชื่อมโยงไปถึงประเทศสิงคโปร์ เวียดนาม และจีนได้การจัดการขนส่ง เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ การบริการลูกค้าและการจัดการ โซ่อุปทาน ค่าใช้จ่ายในการจัดการขนส่งเป็นค่าใช้จ่ายที่สำคัญในระบบโลจิสติกส์ นอกจากค่าใช้จ่าย ด้านพลังงานแล้ว ยังเกี่ยวข้องกับระยะเวลา ค่าบำรุงรักษา อุบัติเหตุ การประกันภัย และอื่นๆ

ในสถานการณ์น้ำมันในตลาดโลกที่มีราคาสูงเพิ่มขึ้น มีความผันผวนมาก ทำให้ต้นทุน การขนส่งเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นในการขนส่งสินค้าที่มีความถี่บ่อยมากเกินไปก็จะมีผลทำให้ต้นทุนของกิจการเพิ่มขึ้น มีผลกระทบกับการเก็บสินค้าคงเหลือ ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการขนส่งกับค่าใช้จ่ายในการเก็บวัสดุคงเหลือถ้าสินค้าสามารถเก็บได้นานโดยไม่เกิดความเสียหาย ผู้ประกอบการจะทำการส่งสินค้าหรือวัตถุดิบจำนวนมากมาจัดเก็บไว้ในคลังสินค้า โดยรับภาระค่าสินค้าและค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บสินค้าแทนการขนส่งที่มากเกินไปแต่ถ้าสินค้าเป็นวัตถุดิบที่เน่าเสียง่าย ผู้ประกอบการจะเลือกให้มีการขนส่งจำนวนมากครั้งและเก็บสินค้าคงเหลือหรือวัตถุดิบไว้จำนวนน้อย โดยเลือกที่จะรับภาระค่าใช้จ่ายในการขนส่งแทนการจัดเก็บสินค้าคงเหลือการขนส่งจะมีประสิทธิภาพมากน้อยแค่ไหนขึ้นอยู่กับการบริหารจัดการที่ดีมีความเหมาะสมกับชนิดของสินค้าเพื่อกำหนดรูปแบบของการให้บริการขนส่งสินค้านั้นๆ (Lambert & Burduglu , 2000) ปัจจุบันเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งสินค้าสามารถที่จะเลือกที่จะให้ผู้รับบริการขนส่งใช้ยานพาหนะที่เหมาะสมกับสินค้าตามความต้องการได้ คือส่งได้โดยไม่คำนึงค่าใช้จ่าย ทั้งนี้เพราะการจัดการในการขนส่งสินค้าในแต่ละประเภทต้องใช้ความรู้ ความชำนาญ ในการจัดการ การบริหารงาน บริหารเวลา เป็นสำคัญ ดังนั้น ภาคเอกชน ซึ่งถือเป็น “ตัวจริง” (Business Real Sector) ในฐานะผู้ประกอบการผลิตและการขนส่ง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จะต้องพัฒนาประสิทธิภาพในด้านที่เกี่ยวกับบริหารจัดการธุรกิจของตนเองให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งในแง่ของต้นทุนการผลิต คุณภาพการบริการและประสิทธิภาพในการขนส่ง ซึ่งถือได้ว่าการขนส่งเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ (Lammgard, 2012) และปัจจุบันถือเป็นปัจจัยหลักที่จะทำให้ประเทศสามารถแข่งขันได้ในระดับภูมิภาคและระดับโลกปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นประเภทการขนส่งสินค้าที่สะดวกและได้รับความนิยมมากที่สุด สามารถรับและส่งสินค้าจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งแบบ Point to Point ได้คือ สามารถส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทางในรูปแบบ Door to Door โดยตรงเป็นการเข้าถึง ผู้บริโภคได้ง่ายที่สุด จากผู้ผลิตจนถึงผู้บริโภค (Upstream Suppliers จนถึง End Customers) ทั้งรูปแบบและความทันสมัยของรถบรรทุกเพื่อรองรับบริการมีหลากหลายรูปแบบสามารถบรรทุกสินค้าได้ปริมาณที่มาก ทั้งราคาไม่สูงมากนักหากเปรียบเทียบกับขนส่งด้วยเส้นทางอื่น แม้ว่าจะแพงกว่าการขนส่งด้วยทางรถไฟบ้าง แต่จากความได้เปรียบจากการส่งถึงเป้าหมายมีสูงมากกว่าซึ่งทางรถไฟ อาจมีค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายเพิ่มขึ้นทั้งในด้านการส่งต่อและเวลาในการจัดการที่สำคัญคือ การขนส่งทางถนนสามารถใช้สอดคล้องกับการขนส่งที่เป็นระบบ Distribution Center (DC) โดยสามารถรวบรวมสินค้าเก็บไว้ในคลังที่เป็นศูนย์กระจายสินค้าและจัดหารถบรรทุกตามขนาดและประเภทที่เหมาะสมสำหรับสินค้าและสถานที่จัดส่งปลายทาง ซึ่งการจัดการโลจิสติกส์โดยการขนส่งทางบกในปัจจุบัน ได้พัฒนาจนสามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้ตามเวลาที่ต้องการที่เรียกว่า Real Time Delivery (Yang, Hui, Leung & Yat-sen, 2010) การตลาดก็เป็นปัจจัยสำคัญของความอยู่รอดของกิจการ เพราะการนำเสนอบริการการขนส่ง

ให้ลูกค้าทราบ ก็เพื่อให้ลูกค้ามีโอกาสเลือกรูปแบบและวิธีการเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ การเข้าใจถึงความต้องการของลูกค้าและการเข้าใจถึงสิ่งที่ลูกค้ายินดีจะจ่ายเงินเพื่อแลกกับบริการการขนส่ง ซึ่งปัจจุบันผู้ให้บริการไม่ได้มองที่ราคาค่าขนส่งเพียงอย่างเดียว สิ่งที่เขาต้องการมากที่สุดคือ สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการให้เกิดความพึงพอใจในการให้บริการ ดังนั้นการตลาดจึงนับได้ว่าเป็นสิ่งสำคัญยิ่งต่อความสำเร็จและอยู่รอดของกิจการ (Kotler & Keller, 2012)

ทั้งนี้ ลูกค้า คือผู้กำหนดความต้องการในการขนส่ง ลูกค้าคือผู้จะนำรายได้และผลกำไรมาสู่กิจการ ผู้ประกอบการขนส่งต้องกำหนดกลยุทธ์ด้านการตลาดที่ดี ซึ่งมีปัจจัยที่ควรพิจารณา คือ การกำหนด นโยบายที่ตอบสนองความต้องการของลูกค้า ช่องทางที่หลากหลายและเทคนิคการนำเสนอบริการขนส่งซึ่งเป็นการส่งเสริมการขายรวมทั้ง ข้อมูลต่างๆ ที่ชัดเจน การหาและพัฒนาข้อมูลการตลาด รวมทั้งการแสวงหาตลาดใหม่เพิ่มเติม ในลักษณะไปก่อน ได้ก่อน เป็นต้น

### วัตถุประสงค์การวิจัย

ศึกษาถึงปัจจัยที่สนับสนุนขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้า เพื่อรองรับการเปิดการค้าเสรี

### คำถามการวิจัย

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ามีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้าอย่างไร

### ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยศึกษาในเชิงปริมาณ โดยขอบเขตของการศึกษาเฉพาะเจาะจงในประเด็นด้านขีดความสามารถทางการแข่งขันเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าและโอกาสและอุปสรรคที่ผู้ให้บริการขนส่งคาดว่าจะพบเมื่อมีการเปิดเสรีการค้า โดยใช้แบบสอบถาม

กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกทางถนน ไทย-ลาว

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าไทยเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้า รวมทั้งโอกาสและอุปสรรคที่ผู้ให้บริการขนส่งคาดว่าจะพบเมื่อมีการเปิดเสรีการค้า
2. สามารถสร้างข้อเสนอแนะอันเป็นแนวทางในการพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้า

### นิยามศัพท์เฉพาะ

**ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า** หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกทางถนนของไทย

**การค้าเสรี** หมายถึง การรวมกลุ่มเศรษฐกิจโดยมีเป้าหมายเพื่อลดภาษีศุลกากรระหว่างกันภายในกลุ่มที่ทำข้อตกลงลงให้เหลือน้อยที่สุด หรือเป็น 0% และใช้อัตราภาษีปกติที่สูงกว่ากับประเทศนอกกลุ่ม การทำเขตการค้าเสรีในอดีตมุ่งเน้นด้านการเปิดเสรีด้านสินค้า (Goods) โดยการลดภาษีและอุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษีเป็นหลักแต่เขตการค้าเสรีในระยะหลัง ๆ นั้น รวมไปถึงการเปิดเสรีด้านบริการ (Service) และการลงทุนด้วย

## วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณเพื่อศึกษาถึงขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกทั้งหมดทั้งศึกษาโอกาส อุปสรรคเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้า ซึ่งได้กำหนดแนวทางการวิจัยดังนี้

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกทางถนนของไทย  
สูตรของ ทาโร ยามาเน่ (Yamane, 1973)

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ  $n$  = ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

$N$  = ขนาดประชากร

$E$  = ค่าความผิดพลาดสูงสุดที่เกิดขึ้น เท่ากับ 0.05

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยมีจำนวน 717 ราย ยอมรับให้เกิดความคลาดเคลื่อนจากตัวอย่างได้ 5% ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการเท่ากับ

แทนค่า

$$\begin{aligned} n &= \frac{717}{1 + 717(0.05)^2} \\ &= \frac{717}{2.7925} \\ &= 257 \text{ ราย} \end{aligned}$$

การเลือกกลุ่มตัวอย่างสำหรับงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ใช้หลักการสุ่มตัวอย่างโดยมีขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง โดยเลือกตามรายชื่อผู้ประกอบการขนส่งไทยที่ได้ดำเนินการจดทะเบียนอนุญาตประกอบกิจการขนส่งสินค้าข้ามแดนไทย-สปป.ลาว จากกรมการขนส่งทางบกจำนวน 717 ราย จากโครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเชิงรุกเพื่อรองรับการเปิดการค้าเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ข้อมูล ณ เดือน กุมภาพันธ์ 2558)

ขั้นตอนที่ 2 การสุ่มตัวอย่างตามความสะดวก โดยเลือกเก็บเฉพาะผู้ที่ให้ความร่วมมือในตอบแบบสอบถาม การวิจัยครั้งนี้จนครบ 257 คน โดยผู้วิจัยใช้การเก็บแบบสอบถามด้วยตนเองและใช้การโทรศัพท์ไปเก็บแบบสอบถาม

### ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย

1. การกำหนดประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การจัดทำและวิเคราะห์ข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (Tools) ได้แก่ แบบสอบถาม (QUESTIONNAIRE) แบ่งเป็น 3 ตอน

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานทั่วไป

ตอนที่ 2 แบบสอบถามการประเมินขีดความสามารถทางการแข่งขัน

ตอนที่ 3 โอกาสและอุปสรรคที่ผู้ให้บริการขนส่งคาดว่าจะพบเมื่อมีการเปิดเสรีการค้า

โดยแบบสอบถามเป็นลักษณะคำถามประกอบด้วยข้อคำถามปลายปิด ให้แสดงความคิดเห็นต่อระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันที่มีต่อการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งโอกาสและอุปสรรคที่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าของไทยคาดว่าจะพบเมื่อมีการเปิดการค้าเสรี ในแต่ละคำถามมีคำตอบให้เลือก 5 ระดับคือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด ซึ่งมีเกณฑ์ในการให้คะแนนดังนี้ มากที่สุด 5 มาก 4 ปานกลาง 3 น้อย 2 น้อยที่สุด 1 โดยนำคะแนนที่ได้มาวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยเลขคณิต การแปลความหมายของระดับคะแนนเฉลี่ย (Wanichbuncha, 2005) และยึดหลักเกณฑ์ดังนี้

| ค่าเฉลี่ย   | ระดับการตัดสินใจ | ค่าเฉลี่ย   | ระดับการตัดสินใจ |
|-------------|------------------|-------------|------------------|
| 4.21 - 5.00 | มากที่สุด        | 3.41 - 4.20 | มาก              |
| 2.61 - 3.40 | ปานกลาง          | 1.81 - 2.60 | น้อย             |
| 1.00 - 1.80 | น้อยที่สุด       |             |                  |

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

ได้จากการเก็บแบบสอบถามโดยการโทรศัพท์และโดยการเดินทางไปเก็บแบบสอบถามด้วยตนเองการตอบแบบสอบถามของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

### การวิเคราะห์ข้อมูล

1. สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ความถี่ ร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. สถิติเชิงอนุมาน ค่าสถิติไคสแควร์ (Chi-Square)

### สรุปผลการวิจัย

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยสามารถสรุปเพื่อนำเสนอผลการวิจัยตามลำดับ ดังต่อไปนี้

#### ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานทั่วไปของผู้ประกอบการ

ภาพรวมการประกอบธุรกิจของกลุ่มตัวอย่าง โดยการศึกษาพบว่าส่วนใหญ่เป็นประเภทบริษัทจำกัด (ร้อยละ 68.9) ห้างหุ้นส่วนจำกัด (ร้อยละ 21.4) และเจ้าของคนเดียว (ร้อยละ 5.8) ระยะเวลาที่ประกอบกิจการจนถึงปัจจุบันมีระยะเวลาดังต่อไปนี้ 10 ปี-20 ปี (ร้อยละ 33.9) 20 ปีขึ้นไป (ร้อยละ 27.2) และน้อยกว่า 5 ปี (ร้อยละ 20.6) มีทุนจดทะเบียนน้อยกว่า 10 ล้านบาท (ร้อยละ 55.6) 10 ล้านบาท-20 ล้านบาท (ร้อยละ 16.7) และ 50 ล้านบาทขึ้นไป (ร้อยละ 14.0) มีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 50 คน (ร้อยละ 43.6) รองลงมา 51-200 คน (ร้อยละ 26.5) และ 201-500 คน (ร้อยละ 15.6) ตามลำดับ รายได้จากการดำเนินกิจการเฉลี่ยต่อปีโดยการศึกษาพบว่ารายได้จากการดำเนินกิจการเฉลี่ยต่อปี 20 ล้านบาทขึ้นไป (ร้อยละ 38.9) รองลงมา 10-20 ล้านบาท (ร้อยละ 22.2) และ น้อยกว่า 5 ล้านบาท (ร้อยละ 20.2) ตามลำดับ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีรถบรรทุก 6 ล้อ รองลงมาคือรถบรรทุก 10 ล้อ และรถบรรทุก 18 ล้อ ตามลำดับ โดยพบว่า รถบรรทุก 6 ล้อ มากกว่า 10 คันขึ้นไป (ร้อยละ 38.5) รองลงมา น้อยกว่า 3 คัน (ร้อยละ 19.1) และ 6-10 คัน (ร้อยละ 17.5) ตามลำดับ ส่วนรถบรรทุก 10 ล้อ มากกว่า 10 คันขึ้นไป (ร้อยละ 31.5) รองลงมา น้อยกว่า 3 คัน (ร้อยละ 18.7) และ 6-10 คัน (ร้อยละ 14.0) ตามลำดับ

รถบรรทุก 18 ล้อ มากกว่า 10 คันขึ้นไป (ร้อยละ 25.3) รองลงมา น้อยกว่า 3 คัน (ร้อยละ 16.3) และ 3-5 คัน (ร้อยละ 10.1) ตามลำดับ

รถบรรทุก 22 ล้อ น้อยกว่า 3 คัน (ร้อยละ 16.0) รองลงมา มากกว่า 10 คันขึ้นไป (ร้อยละ 11.7) และ 3-5 คัน (ร้อยละ 5.8) ตามลำดับ

สำหรับรถบรรทุกประเภทอื่น เป็นรถบรรทุก 4 ล้อเล็ก (ร้อยละ 23.3) รองลงมา รถหัวลาก (ร้อยละ 2.7) และรถบรรทุก 4 ล้อใหญ่ (ร้อยละ 0.44) ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการประเภทเงินเดือนพนักงาน ลูกจ้าง พบว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการประเภทเงินเดือนพนักงาน ลูกจ้าง 1-5 ล้าน (ร้อยละ 28.4) รองลงมา 6-15 ล้าน (ร้อยละ 24.9) และน้อยกว่า 1 ล้าน (ร้อยละ 23.7) ตามลำดับ แสดงค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า (เชื้อเพลิง เบี้ยเลี้ยง ค่าธรรมเนียม) โดยการศึกษาพบว่าค่าใช้จ่าย 1-5 ล้าน (ร้อยละ 30.0) รองลงมา 6-15 ล้าน (ร้อยละ 29.6) และ น้อยกว่า 1 ล้าน (ร้อยละ 21.0) ตามลำดับ แสดงค่าซ่อมบำรุงรถบรรทุก (โดยเฉลี่ยต่อปี) โดยการศึกษาพบว่าค่าใช้จ่าย 1-5 ล้าน (ร้อยละ 36.6) รองลงมาน้อยกว่า 1 ล้าน (ร้อยละ 33.5) และ 6-15 ล้าน (ร้อยละ 16.0) ตามลำดับ

## ส่วนที่ 2 ชัดความสามารถทางการแข่งขันตามธรรมชาติของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

พบว่าชัดความสามารถทางการแข่งขันตามธรรมชาติของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับคือ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่คิดว่าการยกระดับคุณภาพในการให้บริการที่เชื่อมโยงด้วยการสร้างความน่าเชื่อถือ การตอบสนองต่อความต้องการลูกค้าด้วยคุณภาพและราคาถูก ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.94) รองลงมาคือระดับความรู้ความเข้าใจในเรื่องโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน (ค่าเฉลี่ย 3.85) และคุณภาพบุคลากรในองค์กร (ค่าเฉลี่ย 3.84)

ส่วนชัดความสามารถรายด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด 3 ลำดับคือความพร้อมด้านเทคโนโลยี เช่น ฮาร์ดแวร์ ซอฟต์แวร์ ไฟล์แวร์ (ค่าเฉลี่ย 3.43) รองลงมา ความพร้อมด้านเครือข่ายและพันธมิตรทางธุรกิจทั่วโลก (ค่าเฉลี่ย 3.51) ความพร้อมด้านเงินลงทุน (ค่าเฉลี่ย 3.52) ดังตารางที่ 1 ชัดความสามารถทางการแข่งขัน

ตารางที่ 1 ชัดความสามารถทางการแข่งขัน

| ชัดความสามารถทางการแข่งขัน                                                                                              | $\bar{X}$ | S.D.  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------|
| ○ ยกระดับคุณภาพในการให้บริการที่เชื่อมโยงด้วยการสร้างความน่าเชื่อถือ การตอบสนองต่อความต้องการลูกค้าด้วยคุณภาพและราคาถูก | 3.94      | 0.796 |
| ○ ระดับความรู้ความเข้าใจในเรื่องโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน                                                              | 3.85      | 0.904 |
| ○ คุณภาพบุคลากรในองค์กร                                                                                                 | 3.84      | 0.805 |
| ○ การกำหนดนโยบายและวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ                                                                          | 3.81      | 0.842 |
| ○ ความพร้อมด้านการจัดการโลจิสติกส์                                                                                      | 3.79      | 0.845 |
| ○ การบริหารต้นทุนในการดำเนินการ                                                                                         | 3.78      | 0.806 |
| ○ ระดับความรู้ความเข้าใจในเรื่อง เศรษฐกิจอาเซียน                                                                        | 3.72      | 0.943 |
| ○ ความสามารถในการเข้าถึงตลาดเป้าหมาย                                                                                    | 3.67      | 0.895 |
| ○ มีวัฒนธรรมองค์กรที่ตอบสนองการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจในระดับโลก                                                           | 3.67      | 0.930 |
| ○ ความพร้อมในการให้บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร                                                                               | 3.60      | 1.023 |
| ○ ความพร้อมด้านเงินลงทุน                                                                                                | 3.52      | 0.944 |
| ○ ความพร้อมด้านเครือข่ายและพันธมิตรทางธุรกิจทั่วโลก                                                                     | 3.51      | 1.046 |
| ○ ความพร้อมด้านเทคโนโลยี เช่น ฮาร์ดแวร์ ซอฟต์แวร์ ไฟล์แวร์                                                              | 3.43      | 0.986 |

### ส่วนที่ 3 โอกาสและอุปสรรคที่ผู้ให้บริการขนส่งคาดว่าจะพบเมื่อมีการเปิดเสรีการค้า

โอกาสและอุปสรรคที่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าของไทยคาดว่าจะพบเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าตามทฤษฎีของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือผู้ใช้บริการมีทางเลือกในการใช้บริการขนส่งมากยิ่งขึ้น (ค่าเฉลี่ย 4.07) รองลงมาคือมีการแข่งขันเพิ่มคุณภาพในการให้บริการดีขึ้น (ค่าเฉลี่ย 3.85) และมีการแข่งขันรุนแรงมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย 3.94)

### ส่วนที่ 4 การประเมินขีดความสามารถทางการแข่งขันและทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ค่าสถิติของขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย

| ขีดความสามารถทางการแข่งขัน<br>ของผู้ประกอบการขนส่ง |     | เกณฑ์<br>แบ่งกลุ่ม | พิสัย       | จำนวน<br>(คน) | ร้อยละ | ค่า<br>เฉลี่ย | ค่าเบี่ยงเบน<br>มาตรฐาน |
|----------------------------------------------------|-----|--------------------|-------------|---------------|--------|---------------|-------------------------|
| ขีดความสามารถ<br>ทางการแข่งขัน                     | ต่ำ | < 48.13            | 24.0 – 65.0 | 123           | 47.9   | 48.13         | 8.23                    |
|                                                    | สูง | ≥ 48.13            |             | 134           | 52.1   |               |                         |

หมายเหตุ : ใช้ค่าเฉลี่ยในการแบ่งกลุ่มต่ำ-กลุ่มสูง

จากตารางที่ 2 พบว่าขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย มีพิสัยของคะแนน 24.0 - 65.0 คะแนนเฉลี่ย 48.13 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 8.23 เมื่อใช้เกณฑ์ค่าเฉลี่ยในการแบ่งกลุ่ม ขีดความสามารถทางการแข่งขันต่ำและกลุ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันสูง พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีขีดความสามารถทางการแข่งขันต่ำมีจำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 47.9 ส่วนกลุ่มที่มีขีดความสามารถทางการแข่งขันสูงมีจำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 52.1

#### การทดสอบความสัมพันธ์

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรใช้การวิเคราะห์ ไค-สแควร์ (Chi - Square) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ความสัมพันธ์ของขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยกับข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร

| ปัจจัยข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร     | Chi - Square | P - Value |
|---------------------------------------|--------------|-----------|
| ○ ประเภทของการประกอบการ               | 19.285       | .000      |
| ○ ระยะเวลาประกอบกิจการจนถึงปัจจุบัน   | 9.764        | .021      |
| ○ ทุนจดทะเบียน                        | 34.412       | .000      |
| ○ จำนวนพนักงาน                        | 17.837       | .000      |
| ○ รายได้จากการดำเนินกิจการเฉลี่ยต่อปี | 11.426       | .010      |

### ตารางที่ 3 (ต่อ)

| ปัจจัยข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร                          | Chi – Square | P – Value |
|------------------------------------------------------------|--------------|-----------|
| ○ ประเภทและจำนวนรถบรรทุก                                   |              |           |
| - รถบรรทุก 6 ล้อ                                           | 8.007        | .046      |
| - รถบรรทุก 10 ล้อ                                          | 12.379       | .006      |
| - รถบรรทุก 18 ล้อ                                          | 22.232       | .000      |
| - รถบรรทุก 22 ล้อ                                          | 12.488       | .006      |
| ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ                                   |              |           |
| - เงินเดือนพนักงาน ลูกจ้าง                                 | 3.895        | .273      |
| - การขนส่งสินค้า (เชื้อเพลิง เบี้ยเลี้ยง ค่าธรรมเนียม ฯลฯ) | .715         | .870      |
| - ค่าซ่อมบำรุงรถบรรทุก                                     | 2.510        | .473      |

พบว่าปัจจัยด้านประเภทของการประกอบการ ( $\chi^2 = 19.285$ ) ระยะเวลาประกอบกิจการจนถึงปัจจุบัน ( $\chi^2 = 9.764$ ) ทุนจดทะเบียน ( $\chi^2 = 34.412$ ) จำนวนพนักงาน ( $\chi^2 = 17.837$ ) รายได้จากการดำเนินการเฉลี่ยต่อปี ( $\chi^2 = 11.426$ ) และประเภทและจำนวนรถบรรทุก ซึ่งประกอบด้วยรถบรรทุก 6 ล้อ ( $\chi^2 = 8.007$ ) 10 ล้อ ( $\chi^2 = 12.379$ ) 18 ล้อ ( $\chi^2 = 22.232$ ) และ 22 ล้อ ( $\chi^2 = 12.488$ ) มีความสัมพันธ์กับขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายด้านเงินเดือนพนักงาน ลูกจ้าง ( $\chi^2 = 3.895$ ) ด้านการขนส่งสินค้า (เชื้อเพลิง เบี้ยเลี้ยง ค่าธรรมเนียม ฯลฯ) ( $\chi^2 = .715$ ) และด้านค่าซ่อมบำรุงรถบรรทุก ( $\chi^2 = 2.510$ ) ไม่มีความสัมพันธ์กับขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย

แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีขีดความสามารถสูงและจากการศึกษาความสัมพันธ์ พบว่า ตัวแปรด้านประเภทของการประกอบการ ระยะเวลาประกอบกิจการจนถึงปัจจุบัน ทุนจดทะเบียน จำนวนพนักงาน รายได้จากการดำเนินการเฉลี่ยต่อปี และประเภทและจำนวนรถบรรทุกมีความสัมพันธ์กับขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

### อภิปรายผล

จากการศึกษาขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้ามีประเด็นที่น่าสนใจในการนำมาอภิปรายดังนี้

1. จากการศึกษาผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยมีขีดความสามารถทางการแข่งขันสูงสามารถแข่งขันได้ สอดคล้องกับ Jinnavuthi (2008) กรณีศึกษา: กลุ่มตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าของไทย ผลการศึกษาพบว่าภาพรวมของกลุ่มตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเห็นว่ามีความสามารถในการแข่งขันได้ โดยผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยมีความคิดเห็นในระดับมากในประเด็นย่อยต่อการยกระดับคุณภาพในการให้บริการที่ดีเยี่ยมด้วยการสร้างความน่าเชื่อถือ การตอบสนองต่อความต้องการลูกค้าด้วยคุณภาพและราคาถูกเป็นอันดับแรก รองลงมาคือระดับความรู้ความเข้าใจในเรื่องโลจิสติกส์ห่วงโซ่อุปทานและลำดับสุดท้ายคือคุณภาพบุคลากรในองค์กร ส่วนขีดความสามารถรายด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด 5 ลำดับคือ ความพร้อมด้านเทคโนโลยี เช่น Hardware, Software,

People ware รองลงมา ความพร้อมด้านเครือข่ายและพันธมิตรทางธุรกิจทั่วโลก ลำดับต่อมาความพร้อมด้านเงินลงทุนและลำดับสุดท้าย สอดคล้องกับงานวิจัยของ Theppitak & Duangphastr (2011) ผู้ประกอบการไทยไม่มีขีดความสามารถที่จะไปแข่งขันกับต่างชาติในด้านความสามารถนำเสนอบริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จที่ต้องใช้การขนส่งหลายรูปแบบและขาดโครงข่ายพันธมิตรทางการค้าเพื่อเชื่อมโยงการให้บริการในภาคการขนส่ง โดยรถบรรทุกพบว่า ผู้ประกอบการไทยส่วนมากเป็นผู้ประกอบการรายย่อย (SME) ยังขาดมาตรฐานทางธุรกิจส่วนใหญ่ มีลักษณะของบุคคลและขาดโอกาส ที่จะรับงานโดยตรงจากลูกค้า ทำให้ต้องเป็นผู้ร่วมกิจการขนส่งการทำงานยังเป็นลักษณะของเจ้าของรถบรรทุกดำเนินการและเน้นลูกค้าเดิมเป็นหลัก ไม่มีการพัฒนาไปสู่ลูกค้าใหม่ๆ มากนัก นอกจากนี้ยังขาดเทคโนโลยีที่ทันสมัยทำให้ผู้ประกอบการไทยมีแนวโน้มที่จะไม่สามารถแข่งขันกับบริษัทข้ามชาติที่เป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ได้

2. โอกาสและอุปสรรคที่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าของไทยคาดว่าจะพบเมื่อมีการเปิดเสรีการค้ามากที่สุด คือ ผู้ใช้บริการมีทางเลือกในการใช้บริการขนส่งมากยิ่งขึ้น รองลงมาคือ มีการแข่งขันเพิ่มคุณภาพในการให้บริการดีขึ้น และลำดับสุดท้ายมีการแข่งขันรุนแรงมากขึ้น

3. การทดสอบความสัมพันธ์ พบว่า ตัวแปร ด้านประเภทของการประกอบการ ระยะเวลาประกอบกิจการ จนถึงปัจจุบัน ทุนจดทะเบียน จำนวนพนักงาน รายได้จากการดำเนินกิจการเฉลี่ยต่อปี และประเภทและจำนวนรถบรรทุกมีความสัมพันธ์กับขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

### **แนวทางการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย เพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้า**

ผลจากการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ในภาพรวมการจัดทำเขตการค้าเสรีจะช่วยให้ปริมาณสินค้าที่ขนส่งระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น เป็นโอกาสแก่ผู้ประกอบการที่จะได้ประโยชน์จากความต้องการขนส่งสินค้าที่มากขึ้น มีเส้นทางการค้าใหม่ๆ โดยเฉพาะเส้นทางการค้าทางบกที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการจำเป็นต้องมีการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันเพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่การแข่งขันในตลาดใหม่ ถึงแม้ว่าผู้ประกอบการส่วนมากมีขีดความสามารถในระดับสูง แต่มีด้านขีดความสามารถที่เป็นด้านจุดที่สำคัญในการแข่งขัน เนื่องจากการเป็นผู้ประกอบการรายเล็กจึงทำให้ขาดโอกาสในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนขนาดใหญ่ ซึ่งประเด็นนี้ภาครัฐควรสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุน ในด้านของผู้ประกอบการจำเป็นต้องพัฒนาขีดความสามารถในการทำงานในระดับสากลที่จะพัฒนาองค์กร เช่น การพัฒนาด้านเทคโนโลยี อีกทั้ง อุปสรรคที่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าของไทยคาดว่าจะพบเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าคือ ผู้ใช้บริการมีทางเลือกในการใช้บริการขนส่งมากยิ่งขึ้น มีการแข่งขันเพิ่มคุณภาพในการให้บริการดีขึ้น และมีการแข่งขันรุนแรงมากขึ้นเนื่องจากจะต้องเผชิญกับการเข้ามาของธุรกิจต่างชาติซึ่งมีการแข่งขันสูงอุปสรรคที่สำคัญสำหรับผู้ประกอบการไทยประการหนึ่งคือ การรวมตัวเป็นเครือข่ายยังมีไม่มากพอ ทำให้การให้บริการโลจิสติกส์ยังไม่สามารถทำได้อย่างครบวงจร นอกจากนั้น บริษัทไทยไม่ใช้ผู้ให้บริการไทยด้วยกันเอง ทำให้โอกาสที่ผู้ประกอบการไทยจะได้งานและพัฒนาคุณภาพการให้บริการลดลง และอุปสรรคสำคัญของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยนั่นคือกฎหมายและระเบียบการขนส่งบริเวณชายแดนที่ยังเป็นต้นทุนสำคัญโดยเฉพาะต้นทุนทางด้านเวลาทำให้การขนส่งสินค้าไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เพื่อรองรับโอกาสและแก้ไขปัญหาค่าที่เกิดขึ้นผู้ให้บริการจะต้องมีการศึกษากลุ่มลูกค้าเพื่อเพิ่มฐานลูกค้าใหม่ๆหรือเส้นทางการค้าใหม่ๆมุ่งหาคุณค่าในเส้นทางการค้าใหม่ๆ มีการสร้างเครือข่ายบริการด้านโลจิสติกส์ศึกษาเส้นทางการขนส่งใหม่เช่นทางรถยนต์หรือรถไฟ ประกอบกับมีการเพิ่มความรู้พนักงานสร้างมาตรฐานในการทำงานมีการว่าจ้างบุคลากรจากภายนอกมีการปรับปรุงคุณภาพบริการนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการรับคำสั่งซื้อจากลูกค้าลดต้นทุนการขนส่งโดยการสำรวจเส้นทางการเดินทางเพื่อประหยัดค่าเชื้อเพลิงสร้างระบบงาน

ที่ดีขึ้นเพื่อให้คลังตัวจะได้ลดต้นทุนและปรับการบริการให้ลูกค้าประทับใจสร้างความสัมพันธ์ระยะยาวกับลูกค้า ขยายการลงทุนด้านการโทรคมนาคมและการสื่อสารเพื่อสร้างความเชื่อถือให้กับผู้ใช้บริการ และในท้ายที่สุดอาจมีการควบรวมกิจการ การรวมกลุ่มสมาคม ชมรม สหกรณ์ การสร้างเครือข่ายเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับธุรกิจการแสวงหากลยุทธ์ทางธุรกิจ สร้างความสัมพันธ์อันดีกับเครือข่ายผู้ให้บริการในต่างประเทศ เพื่อให้ผู้ใช้บริการมีศักยภาพในการส่งออกนำเข้าไปยังประเทศต่างๆ ได้

### ข้อเสนอแนะที่ได้รับจากงานวิจัย

จากการศึกษาพบว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยมีขีดความสามารถสูง และถึงแม้ว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าจะมีโอกาสจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีแต่สถานการณ์แวดล้อมทางธุรกิจเกิดการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา จึงทำให้ผู้ประกอบการมีความจำเป็นต้องพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้าที่มีทั้งโอกาสและอุปสรรค อีกทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องควรกำหนดนโยบายในการพัฒนาผู้ประกอบการเร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น รวมทั้งกำหนดแผนนโยบายในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของประเทศแบบบูรณาการด้วยการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งในโหมดต่างๆ การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัยรวมทั้งเทคโนโลยีในการขนส่ง และกฎหมายทั้งภาษีและพิธีศุลกากรให้เกิดการสนับสนุนการขนส่งสินค้าข้ามแดนให้เป็นระบบ

### ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. การศึกษาถึงอิทธิพลของปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของประเทศไทย
2. ศึกษาปัญหาและผลกระทบต่อการเปิดการค้าเสรีที่มีต่อขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของประเทศไทย

### เอกสารอ้างอิง

- ASEAN (2013). *Roadmap for an ASEAN Community 2009–2015*. Retrieved from [www.aseansec.org/wp-content/uploads/2013/06/RoadmapASEANCommunity-2.pdf](http://www.aseansec.org/wp-content/uploads/2013/06/RoadmapASEANCommunity-2.pdf).
- Bowersox, D., Closs, D., & Cooper, M. (2007). *Supply chain logistics management*. (2<sup>nd</sup> ed.). Boston, Mass: McGraw-Hill/Irwin,
- Chairungruang, C. (2016). The Public Participation In Building Strong Community of Prak Kret Town Municipality, Nonthaburi Province. *Journal of MCU Social Science Review*, 5(2),115-128.
- Cheungsaguanpornasuk S., Cheungsaguanpornasuk P., & Sanchaitorn K. (2009). *The Economic Effect of the East-West Corridor Affect the Competitive Advantage and adaptation of the Transportation Sector: A Case Study Thai Entrepreneurs Are in the North-Eastern Thailand* (Master's thesis). Faculty of Management Sciences, Khon Kaen University, Thailand.
- Cohen, J. M., & Uphoff, N. T. (1997). *Rural Development Participation :Concepts and Measures for Project Design Implementation and Evaluation*. New York: the Rural Development Committee Center for international studies, Cornell University,

- Crowston, K. (1997). A coordination theory approach to organizational process design. *Organization Science*, 8(2), 157-175.
- Desanctis, G., & Jackson, B. M. (1994). Coordination of Information Technology Management: Team-Based Structures and Computer-Based Communication Systems. *Journal of Management Information Systems*, 10(4), 85-110.
- Jinnavuthi, J. (2008). *A study on readiness and adjustment of Thai logistics service sector towards trade in services liberalization: A case study of freight forwarder* (Master's Thesis). Transportation and logistics Management Program. Burapha University, Thailand.
- Kadushin, C. (2012) *Understanding Social Networks: Theories, Concepts, and Findings*. New York: Oxford University Press.
- Klungboonkrong, P., & Tippichai, A. (2005). The Development of Urban Transportation Planning Model: the Nong Khai Casw Study. *KKU Engineering Journal*, 32(5), 675-689.
- Kokpol, O. (2009). *Manual of Participation for Local Managers*. Bangkok: Jaransanitwong Publisher.
- Kotler, P., & Keller, L. (2012). *Marketing Management*. Upper Saddle River, New Jersey: Pearson Prentice Hall
- Lambert, D., & Burduroglu, R. (2000) Measuring and Selling the Value of Logistics. *The International Journal of Logistics Management*, 11(1), 1-18.
- Lammgard, C. (2012). Intermodal train services: A business challenge and a measure for decarbonization for logistics service providers. *Research in Transportation Business & Management*, 5(December), 48-56.
- Malone, T. W., & Crowston, K. (1990). What is coordination theory and how can it help design cooperative work systems? In D. Tatar (Ed.), *Proceeding of the Third Conference on Computer-supported Cooperative Work* (pp. 357-370). Los Angeles, CA: ACM Press, October 7 - 10.
- Malone, T. W., & Crowston, K. (1994). The Interdisciplinary Study of Coordination. *ACM Computing Surveys*, 26(1), 87-119.
- Office of the National Economic and Social Development Board. (2015). *National Economic and social Development plan issue 12<sup>th</sup> (2017-2021)*. Retrieved from <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2559/A/115/1.PDF>
- Phromsorn, C. (2015). Strategy for Road Development to Promote Thailand To become a Regional Road Transport Hub for AEC. *Ratthaphirak Journal*, 57(3), 62-75.
- Porter, M. E. (1980). *Competitive strategy: Techniques for analyzing industries and competitors*. New York: Free Press.
- Seahapong, J., & Sonmanee, K. (2015). Effective Transportation Management with Radio Frequency Identification Technology. *Journal of Business Administration APHEIT*, 4(1), 102-109.
- Siraprasiri, P., & Thalang, C. (2016) Towards the ASEAN Community: Assessing the Knowledge, Attitudes, and Aspirations of Thai University Students. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 35(2), 113-147.

- Stefansson, G., & Lumsden, K. (2008). Performance issues of Smart Transportation Management systems. *International Journal of Productivity and Performance Management*, 58(1), 55-70.
- Suriyon L. (2012). Thai social development for ASEAN community in 2015. *Journal of Education and Social Development*, 8(1), 6-18.
- Theppitak, T., & Duangphastra, C. (2011). Enhancing Competitive Advantage for Thai Logistics Service Providers. *University of the Thai Chamber of Commerce Journal*, 31(2), 18-37.
- Thepprasit, P. (2014). Preparedness of road transport entrepreneur for ASEAN economic community: The case study of medium and small enterprises in Thailand . *Journal of Business Administration APHEIT*, 3(1), 33-40.
- United Nation Organization. (1981). United Nation Department of International Economic and Social Affair. *Popular Participation as a Strategy for Promoting Community Level Action and Nation Development*. ( Report of The Meeting for The Adhoc Group of Expert.) New York: United Nation.
- Vinijkul, R. (2017). The rights and participation of communities and local. *Western University Research Journal of Humanities and Social Science*, 3(1), 97- 103.
- Wanichbuncha, K. (2005). *Statistic for Research*. Bangkok: Chulalongkon University
- Yang, Y.H., Hui, Y.V., Leung, L.C., & Yat-sen, G.C. (2010). An analytic network process approach to the selection of logistics service providers for air cargo. *Journal of the Operational Research Society*, 61(9), 1365-1376.
- Yamane, T. (1973). *Statistics: An Introductory Analysis*. (3<sup>rd</sup> ed.) New York: Harper and Row Publication.