



ศักยภาพในการปรับตัวของผู้ประกอบการโลจิสติกส์เพื่อรองรับ
โครงการพัฒนาระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

THE POTENTIALITIES FOR THE ADAPTATION OF WORKPLACE LOGISTICS TO SUPPORT
THE EASTERN ECONOMIC CORRIDOR DEVELOPMENT PROJECT

ฐาปณี ยืนนาน¹

Tapanee Yuennan

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อศึกษาปัจจัยที่เป็นแรงผลักดันในการปรับตัวของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ (2) เพื่อศึกษาศักยภาพของผู้ประกอบการโลจิสติกส์และ (3) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคต่อการปรับตัวสู่เขตการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ประชากรในการวิจัยนี้คือ นิติบุคคลกิจการให้บริการโลจิสติกส์ในเขตจังหวัดชลบุรี ที่ขึ้นทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ข้อมูล ณ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2560 จำนวน 146 แห่ง วิจัยในครั้งนี้ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ใช้เป็นเครื่องมือสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลใช้ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) เปรียบเทียบระดับสมรรถนะหรือศักยภาพด้านโลจิสติกส์ตามแนวคิด Logistics Scorecard โดยใช้ One-Way-ANOVA (F-Test) ผลการวิจัย พบว่า ลักษณะการให้บริการของสถานประกอบการเป็นผู้ให้บริการรับขนส่ง โดยเจ้าของหรือผู้ถือหุ้นเป็นคนไทยมากกว่า ร้อยละ 50 ขนาดของกิจการมีการจ้างงาน 10-50 คน และผู้ประกอบการได้รับผลทางบวกต่อมิติเห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) อีกทั้งองค์กรมีการเตรียมความพร้อมในการปรับตัวสู่โครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลทั่วไปกับศึกษาศักยภาพในการปรับตัวของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ พบว่า ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่มีลักษณะความเป็นเจ้าของหรือผู้ถือหุ้นแตกต่างกัน ให้ความสำคัญต่อศักยภาพด้านการวางแผนและความสามารถในการปฏิบัติงาน ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผล ด้านระบบบริหารข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศแตกต่างกัน ส่วนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่มีขนาดของกิจการให้ความสำคัญต่อศักยภาพด้านการกำหนดกลยุทธ์องค์กร และด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผล แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

คำสำคัญ: ศักยภาพ, โลจิสติกส์, โครงการพัฒนาระเบียงเขตเศรษฐกิจ

¹ นักศึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน มหาวิทยาลัยรามคำแหง e-mail: fangfang.tapanee@gmail.com



ABSTRACT

The aim of this research was to investigate the potential for adaptation of workplace logistics to support the Eastern Economic Corridor (EEC) development project. The 6 major findings were: (1) Most entrepreneurs ran their own businesses in the form of a limited company; (2) Most businesses were couriers; (3) The majority were owners whose shareholders are Thai citizens; (4) Most workplaces were small to medium businesses, employing between 10 and 50 employees; (5) Most of the workplaces had positive attitudes towards the State's resolution on the principles of Eastern Economic Corridor (EEC) development project dated on 28 June B.E. 2559; and (6) The organizations prepared themselves to adapt with Eastern Economic Corridor (EEC) development project. Most of workplaces emphasized employees' competencies with potentials both overall and in each individual dimension. The dimensions consisted of organization strategies, planning and performance capabilities, efficiency and effectiveness, ICT administration system and cooperation with other sectors. All dimensions were rated at the moderate level. When comparing the general details with the potential for adaptation of workplaces on logistics, the results indicated that the owners with stockholders in different types of businesses realized the significance for the potentials of planning and performance capabilities, efficiency and effectiveness, and a different ICT administration system. The owners with stockholders in different sized businesses realized the significance of adapting organization strategies for greater efficiency and effectiveness.

Keywords: Logistics, Potential, Development Project



บทนำ

โครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0 ที่ต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Seaboard โครงการนี้เป็นส่วนสำคัญที่ผลักดันให้ประเทศมีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด EEC มีเป้าหมายยกระดับพื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกให้กลายเป็น “World-Class Economic Zone” รองรับการลงทุนอุตสาหกรรม Super Cluster และอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอีก 20 ปีข้างหน้า (จิราภรณ์ สุธีระชาติ, 2560)

ตามนโยบายของภาครัฐเพื่อพัฒนาไปสู่การเป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียนโดยนำร่องในพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา ย่อมส่งผลดีต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยในทุกเขตเมนต์ เช่น กลุ่มธุรกิจคลังสินค้าห้องเย็นมีแนวโน้มที่ดีขึ้น เนื่องจากทิศทางของรัฐบาลไทยที่ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็น “Food Hub” รวมทั้งโลจิสติกส์ยานยนต์มีแนวโน้มเติบโตที่ดี และบริหารสินค้าอันตรายก็มีแนวโน้มการเติบโตที่ดี เนื่องจากการเปิด AEC โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเมียนมาและกัมพูชาที่มีอัตราเติบโตถึง 6-7% (ชวนินทร์ บัณฑิตกฤษดา, 2560) รวมทั้งการขนส่งแบบ B2B B2C และ C2C ที่เติบโตมากตามการขยายตัวของธุรกิจอี-คอมเมิร์ซ จึงส่งผลให้บริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ต้องพัฒนาศักยภาพและปรับตัวเพื่อรองรับกับความต้องการนี้ ขณะที่ธุรกิจรับขนย้ายสินค้าในไทยและต่างประเทศก็มีแนวโน้มที่จะเติบโต โดยบริษัทผู้ให้บริการต้องหาวิธีเพิ่มมูลค่า (ชวนินทร์ บัณฑิตกฤษดา, 2560) อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจต้องขึ้นอยู่กับความพร้อมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์แต่ละรายที่จะสามารถตอบโจทย์ความต้องการของลูกค้าได้มากน้อยเพียงใด มีปัจจัยสนับสนุนจากการลงทุนสร้างโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐ รวมทั้งการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมต่อเนื่องหลากหลายประเภท ซึ่งจะเป็นการดึงดูดการลงทุนจากนักลงทุนชาวไทยและนักลงทุนจากต่างชาติจากการเติบโตตามการพัฒนาสาธารณูปโภคด้านคมนาคมและการขยายตัวของนิคมอุตสาหกรรมท่าเรือเที่ยว และการส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ในพื้นที่โครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก จะต้องเผชิญกับการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น แผนโครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์จะต้องให้ความสำคัญ ซึ่งในอนาคตอันใกล้จะเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญและจะผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ทางโลจิสติกส์ของอาเซียนและเป็นโอกาสให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และ ฉะเชิงเทรา ซึ่งถ้าผู้ประกอบการโลจิสติกส์ทุกภาคส่วนไม่ปรับตัวรับโอกาส อาจส่งผลกระทบต่อการเติบโตของธุรกิจ

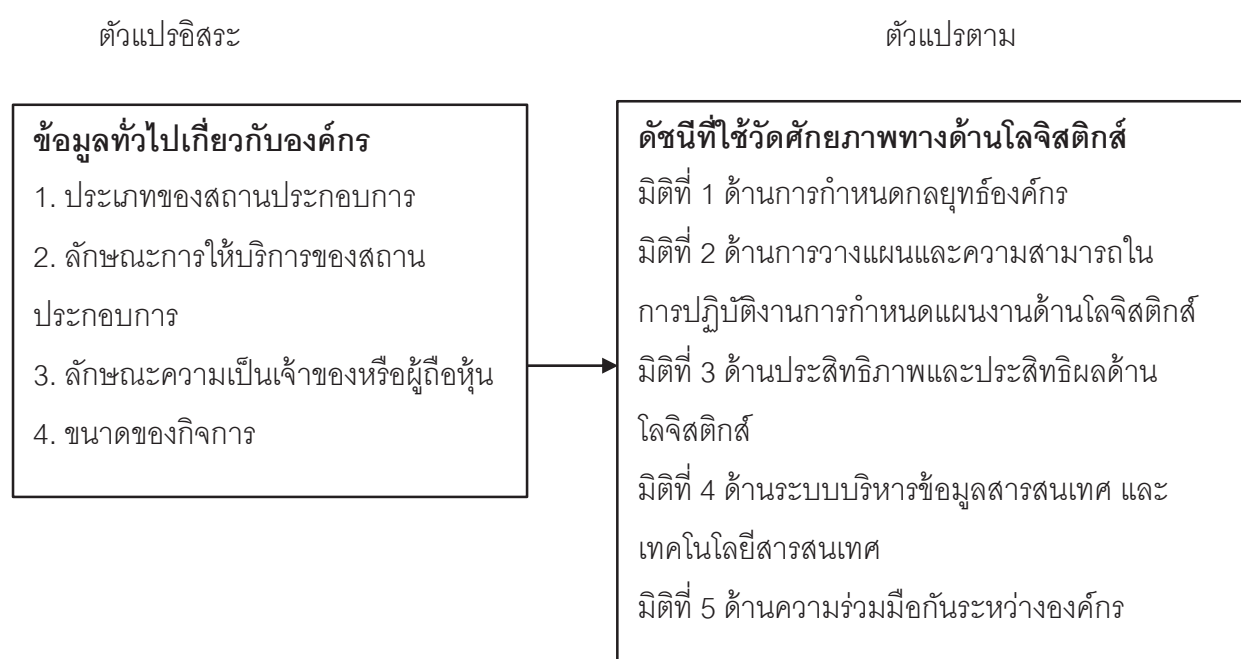


จากเหตุผลที่กล่าวมานั้นเป็นเหตุผลสนับสนุนให้ผู้วิจัยสนใจที่จะทำการศึกษาวิจัยเรื่องศักยภาพในการปรับตัวของธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์เพื่อรองรับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ในจังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าผลงานวิจัยที่ได้จากการศึกษาในครั้งนี้ นำไปเป็นแนวทางในการปรับตัวสู่การพัฒนาระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก รวมถึงปัญหาและอุปสรรคที่มีผลกระทบต่อการปรับตัวของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ และประโยชน์สูงสุดที่ผู้ใช้งานจะได้รับในระยะยาวต่อไป

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่เป็นแรงผลักดันในการปรับตัวของผู้ประกอบการโลจิสติกส์
2. เพื่อศึกษาศักยภาพของผู้ประกอบการโลจิสติกส์
3. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคต่อการปรับตัวสู่เขตการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย



ขอบเขตของงานวิจัย

การวิจัยเรื่อง ศักยภาพในการปรับตัวของผู้ประกอบการโลจิสติกส์เพื่อรองรับโครงการพัฒนาระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ขอบเขตของการวิจัย ดังนี้

1. ขอบเขตด้านประชากร ประชากรในการวิจัยนี้ คือ นิติบุคคลธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ในเขตจังหวัดชลบุรี ที่ขึ้นทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ข้อมูล ณ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2560 จำนวน 146 แห่ง

2. ขอบเขตด้านตัวแปร

2.1 ตัวแปรอิสระ (Independent Variables) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ประกอบด้วย (1) ประเภทของสถานประกอบการ (2) ลักษณะการให้บริการของสถานประกอบการ (3) ลักษณะความเป็นเจ้าของหรือผู้ถือหุ้น (4) ขนาดของกิจการ

2.2 ตัวแปรตาม (Dependent Variables) ศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ 5 มิติ ได้แก่ (1) มิติที่ 1 ด้านการกำหนดกลยุทธ์องค์กร (2) มิติที่ 2 ด้านการวางแผนและความสามารถในการปฏิบัติงาน (3) มิติที่ 3 ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ (4) มิติที่ 4 ด้านระบบบริหารข้อมูลสารสนเทศ และเทคโนโลยีสารสนเทศ (5) มิติที่ 5 ด้านความร่วมมือกันระหว่างองค์กร

3. ขอบเขตด้านระยะเวลาที่ศึกษา ระยะเวลาในการศึกษาเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2560 ถึง 20 ธันวาคม 2560 รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 1 เดือน 20 วัน

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นนิติบุคคลธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ในเขตจังหวัดชลบุรี ที่ขึ้นทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ข้อมูล ณ วันที่ 1 พฤศจิกายน 2560 จำนวน 146 แห่ง ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูล และมีขั้นตอนในการออกแบบเครื่องมือในการวิจัย ซึ่งแบบสอบถามได้ออกแบบขึ้นจากการสำรวจวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องโดยเครื่องมือในการวิจัยประกอบด้วย 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร จำนวน 7 ข้อ ได้แก่ ประเภทของสถานประกอบการ ลักษณะการให้บริการของสถานประกอบการ ลักษณะความเป็นเจ้าของหรือผู้ถือหุ้น ขนาดของกิจการ ผลกระทบจากโครงการพัฒนาระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคต่อองค์กร และการเตรียมความพร้อมในการปรับตัวสู่โครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยเป็นคำถามแบบเป็นตัวเลือกตอบ

ส่วนที่ 2 การประเมินสมรรถนะหรือศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ 5 มิติ จำนวน 22 ข้อโดยข้อคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) 5 ระดับ โดยมีรายละเอียดการให้คะแนนดังต่อไปนี้



- 1 คะแนน หมายถึง สมรรถนะหรือศักยภาพ ในระดับน้อยที่สุด
- 2 คะแนน หมายถึง สมรรถนะหรือศักยภาพ ในระดับน้อย
- 3 คะแนน หมายถึง สมรรถนะหรือศักยภาพ ในระดับปานกลาง
- 4 คะแนน หมายถึง สมรรถนะหรือศักยภาพ ในระดับมาก
- 5 คะแนน หมายถึง สมรรถนะหรือศักยภาพ ในระดับมากที่สุด

โดยกำหนดเกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยจากการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

คะแนนเฉลี่ย	แปลความหมาย
1.00–1.49	ระดับต่ำมาก
1.50–2.49	ระดับต่ำ
2.50–3.49	ระดับปานกลาง
3.50–4.49	ระดับสูง
4.50–5.00	ระดับสูงมาก

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับมีปัญหและอุปสรรคต่อการปรับตัวสู่เขตการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นข้อคำถามปลายเปิด จำนวน 1 ข้อ

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยนำแบบสอบถามที่ได้รับการตรวจสอบความสมบูรณ์แล้วมาประมวลผลด้วยคอมพิวเตอร์โดยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS ดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม มีลักษณะเลือกตอบใช้บริการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติความถี่ (Frequency) คิดเป็นร้อยละ (Percentage)
2. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการประเมินสมรรถนะหรือศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ 5 มิติ ใช้วิธีการหาค่าเฉลี่ย ($\bar{x}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
3. สถิติที่ใช้ทดสอบสมมติฐาน (Hypothesis testing) เพื่อเปรียบเทียบข้อมูลทั่วไปกับการประเมินสมรรถนะหรือศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ 5 มิติ โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) เพื่อเปรียบเทียบข้อมูลทั่วไปกับการประเมินสมรรถนะหรือศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ 5 มิติ

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยศักยภาพในการปรับตัวของผู้ประกอบการโลจิสติกส์เพื่อรองรับโครงการพัฒนาระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก สรุปผลได้ดังนี้



1. ข้อมูลทั่วไปพบว่า ผู้ประกอบกิจการส่วนใหญ่เป็นสถานประกอบการในรูปแบบบริษัท (จำกัด) มีลักษณะการให้บริการของสถานประกอบการเป็นผู้ให้บริการรับขนส่ง โดยเจ้าของหรือผู้ถือหุ้นเป็นคนไทย มากกว่าร้อยละ 50 ขนาดของกิจการมีการจ้างงาน 10-50 คน และผู้ประกอบการได้รับผลทางบวกต่อมติเห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 อีกทั้งองค์กรมีการเตรียมความพร้อมในการปรับตัวสู่โครงการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก

2. การวิเคราะห์ระดับสมรรถนะหรือศักยภาพ ด้านโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

2.1 มิติที่ 1 ด้านการกำหนดกลยุทธ์องค์กร พบว่าผู้ประกอบการให้ความสำคัญต่อสมรรถนะหรือศักยภาพ ด้านการกำหนดกลยุทธ์องค์กร ระดับปานกลาง โดยให้ความสำคัญมากในระบบในการประเมิน และพัฒนาความพึงพอใจของลูกค้า และมีระบบในการพัฒนาและประเมินพนักงาน ขณะที่ให้ความสำคัญปานกลางคือ การทำข้อตกลงกับลูกค้าหลัก และมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันวางแผนของกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์ และการทำข้อตกลงกับผู้ส่งมอบหลักและมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน

2.2 มิติที่ 2 ด้านการวางแผนและความสามารถในการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ พบว่าผู้ประกอบการให้ความสำคัญต่อสมรรถนะหรือศักยภาพ ด้านการวางแผนและความสามารถในการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ ระดับปานกลาง โดยให้ความสำคัญมากในการพัฒนาหน่วยงานรับผิดชอบด้านโลจิสติกส์ และขั้นตอนการทำงานกระบวนการทำงานที่เป็นมาตรฐานและเป็นลายลักษณ์อักษร ขณะที่ให้ความสำคัญปานกลาง คือ การพิจารณาการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม ความสามารถในการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้าและแนวโน้มของตลาด และความสามารถในการวางแผน และการปรับแผนการทำงานด้านโลจิสติกส์

2.3 มิติที่ 3 ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ พบว่าผู้ประกอบการให้ความสำคัญต่อสมรรถนะหรือศักยภาพ ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ ระดับปานกลาง โดยให้ความสำคัญมากในการพัฒนากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ และประสิทธิภาพและคุณภาพในการจัดส่งสินค้า ขณะที่ให้ความสำคัญปานกลาง คือ ความสามารถในการให้บริการและต้นทุนค่าเสียโอกาส ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ และการบริหารจัดการความสามารถในการให้บริการที่เหลืออยู่

2.4 มิติที่ 4 ด้านระบบบริหารข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศ พบว่า ผู้ประกอบการให้ความสำคัญต่อสมรรถนะหรือศักยภาพ ด้านระบบบริหารข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศ ระดับปานกลาง โดยให้ความสำคัญมากในการกำหนดรหัสมาตรฐานสำหรับสินค้า และกระบวนการ ขณะที่ให้ความสำคัญปานกลาง คือ การนำระบบตรวจติดตามอัตโนมัติมาใช้ การใช้โปรแกรม



ในการจัดการข้อมูลทางด้านซัพพลายเชนและโลจิสติกส์ และการพัฒนาบุคลากรด้านการบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทางด้านซัพพลายเชน

2.5 มิติที่ 5 ด้านความร่วมมือกันระหว่างองค์กร พบว่า ประกอบกิจการให้ความสำคัญต่อสมรรถนะหรือศักยภาพ ด้านความร่วมมือกันระหว่างองค์กร ระดับปานกลาง โดยให้ความสำคัญมากในการเห็นถึงความสำคัญของการร่วมมือทางด้านโลจิสติกส์ระหว่างธุรกิจที่เป็นพันธมิตรกันและระหว่างธุรกิจประเภทเดียวกัน ขณะที่ให้ความสำคัญปานกลาง คือ การเห็นถึงความสำคัญของการร่วมมือทางด้านโลจิสติกส์ระหว่าง องค์กรและหน่วยงานวิจัยหรือพัฒนา

3. การทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐานของข้อมูลทั่วไปแตกต่างกันส่งผลศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ทั้ง 5 มิติแตกต่างกัน สรุปดังตาราง 1

ตาราง 1

สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

ข้อมูลทั่วไป	ศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์				
	ด้านการกำหนดกลยุทธ์องค์กร	ด้านการวางแผนและความสามารถในการปฏิบัติงาน	ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผล	ด้านระบบบริหารข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศ	ด้านความร่วมมือกันระหว่างองค์กร
ประเภทของสถานประกอบการ	x	x	x	x	x
ลักษณะการให้บริการของสถานประกอบการ	x	x	x	x	x
ลักษณะความเป็นเจ้าของหรือผู้ถือหุ้น	x	✓	✓	✓	x
ขนาดของกิจการ	✓	x	✓	x	x

✓ = ส่งผล x = ไม่ส่งผล

สรุปและวิจารณ์ผล

การศึกษาศักยภาพในการปรับตัวของผู้ประกอบการโลจิสติกส์เพื่อรองรับโครงการพัฒนาระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก สามารถอภิปรายผล ดังนี้



ผู้ประกอบการให้ความสำคัญต่อศักยภาพ ด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมและรายด้านอยู่ระดับปานกลาง เป็นเพราะในการทำข้อตกลงต่างๆ กับลูกค้า อาจมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างกันในช่วงที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ดังนั้น องค์กรต้องมีการกำหนดกลยุทธ์ที่ชัดเจนร่วมกันเพื่อป้องกันปัญหาในอนาคต และจะต้องมีการวางแผนที่ดี เพื่อลดขั้นตอนการทำงานที่ซ้ำซ้อนและเพื่อให้การทำงานนั้นมีมาตรฐาน โดยประกาศเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างเป็นอย่างทาง อีกทั้ง ในการทำงานในด้านโลจิสติกส์จะต้องมีการบริหารต้นทุนค่าเสียโอกาส การขนส่งให้น้อยที่สุด เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพการทำงานที่ดี องค์กรไม่ต้องแบกรับค่าใช้จ่ายสูง ซึ่งจะทำให้องค์กรมีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ขณะที่ การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้าใช้ในองค์กรเพื่อลดให้ข้อมูลสินค้าเป็นปัจจุบันและสามารถใช้ร่วมกันในองค์กรได้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาสินค้าจากระบบหรือป้องกันความผิดพลาดในการจัดทำข้อมูล รวมถึงจะต้องพัฒนาบุคลากรควบคู่ไปด้วยกันเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศมากขึ้น แต่ทั้งนี้หากไม่มีการร่วมมือกันระหว่างองค์กรหรือภายในองค์กรก็จะไม่สามารถทำให้ประสบความสำเร็จได้ ดังข้อมูลของกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ (2555) ได้จัดทำคู่มือการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้องค์กรต่างๆ สามารถประเมินศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ขององค์กรตนเองได้ โดยกำหนดดัชนีที่ใช้วัดศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ แบ่งออกเป็น 5 มิติ คือ มิติที่ 1 ด้านการกำหนดกลยุทธ์ขององค์กร มิติที่ 2 ด้านการวางแผนและความสามารถในการปฏิบัติงานการกำหนดแผนงานด้านโลจิสติกส์ มิติที่ 3 ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ มิติที่ 4 ด้านระบบบริหารข้อมูลสารสนเทศ และเทคโนโลยีสารสนเทศ และมิติที่ 5 ด้านความร่วมมือกันระหว่างองค์กร

ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่มีลักษณะความเป็นเจ้าของหรือผู้ถือหุ้นแตกต่างกัน ให้ความสำคัญต่อศักยภาพด้านการวางแผนและความสามารถในการปฏิบัติงาน ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผล ด้านระบบบริหารข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศแตกต่างกัน เป็นเพราะองค์กรที่เจ้าของเป็นคนไทยเกินร้อยละ 50 โดยส่วนที่เหลือเป็นคนต่างชาติ จะให้ความสำคัญต่อการวางแผนการทำงานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพโดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการทำงานมากกว่า สอดคล้องกับข้อมูลของกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ (2555) อธิบายถึงการประเมินการประเมินศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ที่จะช่วยให้องค์กรประสบความสำเร็จจะต้องมีการวางแผนซึ่งจะต้องสามารถทำงานได้ตามที่กำหนดแผนงานไว้ รวมถึง การนำระบบบริหารข้อมูลสารสนเทศมาช่วยจะยิ่งทำให้มีความน่าเชื่อถือในข้อมูลสินค้ามากที่สุด

ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่มีขนาดของกิจการให้ความสำคัญต่อศักยภาพด้านการกำหนดกลยุทธ์องค์กร และด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลแตกต่างกัน เป็นเพราะผู้ประกอบการที่มีพนักงานในองค์กรมาก จะต้องปฏิบัติตามกลยุทธ์ที่องค์กรได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนและคำนึงถึงประสิทธิภาพของงาน ขณะที่



หากผู้ประกอบการมีพนักงานในองค์กรน้อยคน อาจจะไม่มีการกำหนดกลยุทธ์ที่ชัดเจน สอดคล้องกับข้อมูลของกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ (2555) อธิบายถึงองค์กรที่เห็นถึงความสำคัญของการวางแผนเพื่อกำหนดกลยุทธ์จะทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนร่วมนกันมีจุดมุ่งหมายเดียวกัน และทำให้ลูกค้าพึงพอใจ และต้นทุนไม่สูง เพราะได้มีการบริหารต้นทุนต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เอกสารอ้างอิง

- กิตติยาภรณ์ อินธิปัก. (2557). ปัจจัยที่มีผลต่อการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีในประเทศไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต), กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยนานาชาติแสตมฟอร์ด.
- จิราภรณ์ สุธีรชาติ. (2560). EEC ความหวังใหม่ของเศรษฐกิจไทย: ทำไมต้องเริ่มตั้งแต่วันนี้. สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม พ.ศ.2561, จาก <https://www.scbeic.com/th/detail/product/3544>.
- ชวรินทร์ บัณฑิตกฤษดา. (2560). JWD Group: ค้าโอกาสโลจิสติกส์ใน CLMV. สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม พ.ศ.2561, จาก <http://forbesthailand.com/entrepreneurs-detail.php?did=169>.
- รจนา ขุนแก้ว. (2557). ความพร้อมของบุคลากรสาขาวิชาชีพบัญชีไทยเข้าสู่ความเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต), สงขลา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- สมเกียรติ พูลสุขเสริม. (2560). การมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการกำหนดนโยบายรัฐบาลกรณีศึกษาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ในพื้นที่จังหวัดระยอง. กรุงเทพฯ: สถาบันดำรงราชานุภาพ กระทรวงมหาดไทย.
- Phijaisanit, E. (2017). *Chapter 2 - AEC and the Changing Economic Landscape: Issues, Prospects, and Potentials*. Internationalization and Managing Networks in the Asia Pacific. London: Chandos Publishing.
- Ravi, V., Ravi Shankar, & Tiwari, M.K. (2005). Analyzing alternatives in reverse logistics for end-of-life computers: ANP and balanced scorecard approach, *Computers & Industrial Engineering*, 48(2), 327-356.