

การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันธุรกิจขนส่งภายในประเทศ ของผู้ประกอบการภาคเอกชน Enhancing Competitiveness on Domestic Transportation of Private Entrepreneurs

ฉวีวรรณ ศรีวงศ์จรรยา^{1*} ชานเดช เจริญวิริยะกุล²

^{1,2}คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

Chaweewan Sriwongjanya^{1*} Chandej Charoenwiryakul²

Faculty of Humanities and Social Sciences, Suan Sunandha Rajabhat University

*Corresponding Author E-mail: chaweewan@jjlogistic.com

(Received: April 17, 2020; Accepted: October 20, 2020)

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์การวิจัย เพื่อศึกษา 1) สภาพขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน 2) ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน และ 3) แนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน โดยการวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 10 คน ประกอบด้วย ผู้ประกอบการที่ใช้บริการขนส่งสินค้า 4 คน ผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้า 4 คน และเจ้าของท่าเรือเอกชน 2 คน คัดเลือกโดยวิธีแบบเจาะจง เครื่องมือคือแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง วิเคราะห์เนื้อหา ผลการวิจัย พบว่า สภาพขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน คือ ผู้ประกอบการมีความรู้ ความเข้าใจในธุรกิจ มีการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ ใช้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถมากขึ้น และควรพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบเพื่อให้สามารถแข่งขันได้มากขึ้น ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน ประกอบด้วย 1) ด้านการบริหารจัดการ 2) ด้านเทคโนโลยี 3) ด้านบุคลากร และ 4) ด้านผู้ประกอบการ และแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน ประกอบด้วย 1) การทำระบบขนส่งทางรางให้มีมาตรฐาน 2) การสนับสนุนจากภาครัฐ และ 3) การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการองค์กร

คำสำคัญ: ขีดความสามารถในการแข่งขัน ธุรกิจขนส่ง ผู้ประกอบการ

Abstract

The objectives of this research were to 1) study the stage conditions of the domestic transportation competitiveness of private entrepreneurs 2) factors affecting the competitiveness of domestic transportation and 3) the guidelines for enhancing the domestic transportation competitiveness. The research used a qualitative approach. The data were collected by in-depth interviews with the key informants that required knowledge and expertise in the transportation, consisting of 4 entrepreneurs domestic transportation services, 4 entrepreneurs who receiving domestic transportation service and 2 private pier owners in total of 10 key informants with selected by purposive sampling. The instrument is structured interview forms. Data analyzed by content analysis. The research found stage conditions of the domestic transportation competitiveness in private sector which are knowledgeable entrepreneurs, management systems development, using knowledgeable personnel and human resource development for competitiveness. The factors affecting the domestic transportation competitiveness consist of 1) management 2) technology 3) personnel and 4) entrepreneurs. The guidelines for increasing domestic transportation competitiveness consist of 1) standardized railway transportation system 2) government support and 3) using technology in the organization.

Keywords: Enhancing Competitiveness, Transportation, Entrepreneurs

บทนำ

โลกาภิวัตน์ทำให้โลกเหมือนไร้พรมแดน การคมนาคมขนส่งมีความสะดวกรวดเร็ว การเปิดเสรีทางการค้า ส่งเสริมการลงทุน ทำให้เกิดการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น แต่แต่ละประเทศพยายามยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน (Tuan & Yoshi, 2010) ประเทศไทยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม ด้านทรัพยากรมนุษย์ ด้านการพัฒนากลุ่มธุรกิจ ด้านกฎระเบียบ และด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์และพลังงาน (กรุงเทพธุรกิจ, 2562) มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง เพราะไทยมีศักยภาพด้านทำเลที่ตั้ง เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ แต่ยังพบปัญหาและอุปสรรคด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและขนถ่ายสินค้า (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555)

ระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในปัจจัยตัวชี้วัดการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของสถาบันนานาชาติ (The World Economic Forum: WEF) ในปี พ.ศ. 2559 ประเทศไทยถูกจัดอยู่ในลำดับที่ 32 ของโลก และลำดับที่ 2 ของอาเซียนรองจากประเทศสิงคโปร์ แต่โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศมีคะแนนน้อยกว่ามาเลเซีย ธนาคารโลกฐานข้อมูลกลางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ รองลงมา ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งให้ครอบคลุม ส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเชิงพื้นที่ สร้างความยืดหยุ่นของระบบการขนส่ง และกรอบกฎหมายเฉพาะ (กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์, 2561) รูปแบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทยส่วนมากคือทางถนน ในปีพ.ศ. 2561 มีการขนส่งสินค้า 615,987 พันตัน เป็นการขนส่งทางถนนถึง 484,250 พันตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 78.61 (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562) มูลค่าการขนส่งทางถนนสูงมาก เมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ จึงมีบริษัทจากต่างประเทศมาลงทุนในกิจการขนส่ง ซึ่งบริษัทต่างชาติได้เปรียบเรื่องต้นทุน เงิน เครือข่าย และความทันสมัยเพราะนำเทคโนโลยีเข้ามาบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ ผู้ประกอบการขนส่งขนาดใหญ่สามารถแข่งขันกับบริษัทต่างชาติได้ แต่ผู้ประกอบการภาคเอกชนขนาดกลาง และขนาดเล็กยังไม่สามารถแข่งขันในเชิงธุรกิจได้ และบางบริษัทไม่สามารถรักษาธุรกิจเอาไว้ได้ จากปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สามารถนำมาเป็นข้อมูลสนับสนุนการตัดสินใจเชิงนโยบายของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการ ภาคเอกชน
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการ ภาคเอกชน
3. ผู้ประกอบการภาคเอกชนเพื่อศึกษาแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน

กรอบแนวคิดการวิจัย

แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ คือ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน การพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม และสามารถบริหารจัดการตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานจนถึงจุดจำหน่ายสินค้าสู่ผู้บริโภคบริโภคได้ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดต้นทางและปลายทาง ส่งเสริมและพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทานเส้นทางการค้าระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV และความเชื่อมโยงกับจีน สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานการค้าโลก ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เร่งรัดการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างความเป็นมืออาชีพ และยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนากำลังคน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560)

การพัฒนาระบบระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2562) ระบุถึงการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในระยะเร่งด่วน ประกอบด้วย 3 แนวทางสำคัญ คือ

1. เร่งรัดการพัฒนาและผลักดันการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเฉพาะเส้นทางการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตสินค้า แหล่งอุตสาหกรรม สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า และประตูการค้าที่สำคัญ โดยผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางรางและทางน้ำ ซึ่งมีต้นทุนค่าขนส่งต่ำให้เป็นระบบการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ

2. ส่งเสริมการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ เร่งรัดการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้สมบูรณ์ ครอบคลุมการเชื่อมโยงข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์กับระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Payment) ระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือและอากาศยาน เร่งรัดการปรับลดขั้นตอน กระบวนการทำงาน และกฎระเบียบภาครัฐ

ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออกและโลจิสติกส์ ส่งเสริมการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการของผู้ประกอบการ พัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีการประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการบริหารจัดการ เพื่อช่วยลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการของผู้ประกอบการ

3. พัฒนาระบบฐานข้อมูลใหญ่ (Big Data) ด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยมีรูปแบบและระบบการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ที่มีความหลากหลาย และมีหน่วยงานเกี่ยวข้องจำนวนมาก จำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ ด้านระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเร่งรัดการพัฒนาระบบฐานข้อมูลให้พร้อมรองรับการเชื่อมโยงกับระบบฐานข้อมูลกลางของประเทศในภาพรวม เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์และจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศอย่างเป็นระบบ รวมทั้งใช้สำหรับการติดตาม ประเมินผล และวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

รูปแบบการขนส่งสินค้า

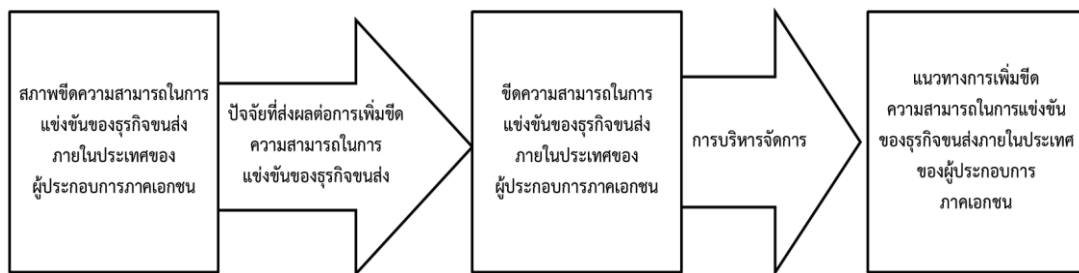
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2562) ระบุรูปแบบการขนส่งของประเทศไทย ประกอบด้วย 1) การขนส่งทางถนน 2) การขนส่งทางราง 3) การขนส่งทางน้ำ และ 4) การขนส่งทางอากาศ

รูปแบบการขนส่งที่มีความแตกต่างกัน ส่งผลกับระยะเวลา ชนิดของสินค้า และต้นทุนของผู้ประกอบการในแต่ละรูปแบบการขนส่งก็จะมีปัญหา อุปสรรคแตกต่างกัน ปัญหาอุปสรรคการขนส่งสินค้าทางถนน เช่น ถนนไม่ได้มาตรฐานในทุกเส้นทาง การจราจรคับคั่ง การเกิดอุบัติเหตุ ปัญหาอุปสรรคเหล่านี้ส่งผลต่อระยะเวลาขนส่งสินค้าและต้นทุนของผู้ประกอบการ (สมชาย ปฐมศิริ, 2552)

ขีดความสามารถในการแข่งขัน

ขีดความสามารถในการแข่งขันหมายถึงการที่บริษัทหรือประเทศ หรือผู้ประกอบการสามารถสนองตอบความต้องการด้านการอุปโภคสินค้าหรือบริการด้วยราคาและคุณภาพที่ดีกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ผลิตหรือผู้ให้บริการรายอื่น และมีผลตอบแทนเป็นกำไรคุ้มค่าเพียงพอกับปัจจัยต่าง ๆ ที่ลงทุนไป (ประภาศรี พงศ์ธนาพานิช และคณะ, 2561) การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันตามแนวคิดของ Hill & Jones (2009 อ้างใน ประภาศรี พงศ์ธนาพานิช และคณะ, 2561) เกิดจาก 4 ปัจจัย ดังนี้ 1) ประสิทธิภาพ (Superior Efficiency) 2) คุณภาพ (Quality) 3) นวัตกรรม (Innovation) และ 4) การตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Customer Responsiveness) ปัจจัยสี่ประการนี้ทำให้องค์กรสร้างความสามารถในการแข่งขัน การสร้างความแตกต่างของผลิตภัณฑ์ที่นำเสนอเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

จากการทบทวนวรรณกรรม สามารถสรุปเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยได้ดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

ขอบเขตการวิจัย

ผู้วิจัยกำหนดขอบเขตการวิจัย ดังนี้

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ผู้วิจัยทบทวนเนื้อหาเกี่ยวกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย รูปแบบการขนส่งสินค้า และขีดความสามารถในการแข่งขัน

ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรเป้าหมายการวิจัย แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ 1) ผู้ประกอบการ หรือผู้บริหาร หรือเจ้าของท่าเทียบเรือเอกชนที่ให้บริการขนส่งหรือขนถ่ายสินค้าไปยังปลายทาง 2) ผู้ประกอบการที่ให้บริการด้านการขนส่งหรือขนถ่ายสินค้าไปยังปลายทาง และ 3) ผู้ประกอบการที่ใช้บริการขนส่งหรือขนถ่ายสินค้าไปยังปลายทาง

ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ คือ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดชลบุรี

ขอบเขตด้านระยะเวลา

ดำเนินการระหว่าง พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 – เมษายน 2563 รวมระยะเวลา 6 เดือน

ประชากรและกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้วิจัยกำหนดระเบียบวิธีการวิจัย คือ การวิจัยเชิงคุณภาพ ประชากรเป้าหมาย แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วย 1) ผู้ประกอบการ หรือผู้บริหาร หรือเจ้าของท่าเทียบเรือเอกชนที่ให้บริการขนส่งหรือ

ขนถ่ายสินค้าไปยังปลายทาง 2) ผู้ประกอบการที่ให้บริการขนส่งหรือขนถ่ายสินค้าไปยังปลายทาง และ 3) ผู้ประกอบการที่ใช้บริการขนส่งหรือขนถ่ายสินค้าไปยังปลายทาง

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ คือ ผู้ที่มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ การขนส่งสินค้า และยินยอมเข้าร่วมการวิจัย กลุ่ม คุณสมบัติ และจำนวนผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ดังนี้

1. ผู้ประกอบการ หรือผู้บริหาร หรือเจ้าของท่าเทียบเรือเอกชนที่ให้บริการขนส่งหรือขนถ่ายสินค้าไปยังปลายทาง มีคุณสมบัติ ดังนี้ 1) มีประสบการณ์ในการบริหารไม่น้อยกว่า 3 ปี และ 2) ยินยอมเข้าร่วมการวิจัย จำนวน 2 คน

2. ผู้ประกอบการที่ให้บริการขนส่งหรือขนถ่ายสินค้าไปยังปลายทาง มีคุณสมบัติ ดังนี้ 1) มีประสบการณ์ในการบริหารไม่น้อยกว่า 5 ปี และ 2) ยินยอมเข้าร่วมการวิจัย จำนวน 4 คน

3. ผู้ประกอบการที่ใช้บริการขนส่งหรือขนถ่ายสินค้าไปยังปลายทาง มีคุณสมบัติ ดังนี้ 1) มีประสบการณ์ในการบริหารไม่น้อยกว่า 5 ปี และ 2) ยินยอมเข้าร่วมการวิจัย จำนวน 4 คน

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญรวม 10 คน การได้มาของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยการคัดเลือกแบบเจาะจง ตามวัตถุประสงค์การวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง ลักษณะคำถามปลายเปิด เพื่อใช้สัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 10 คน เกี่ยวกับประเด็นหลัก 3 ประเด็น คือ 1) สภาพปัจจุบันของขีดความสามารถในการแข่งขันธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน 2) ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน และ 3) แนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือโดยผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน ตรวจสอบความสอดคล้องของข้อคำถามกับวัตถุประสงค์การวิจัย (Item Objective Congruency: IOC) ค่า IOC ของแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างรายข้อ มีค่าระหว่าง .66-1.00

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างด้วยตนเอง โดยดำเนินการดังนี้

1. รวบรวมรายชื่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 3 กลุ่ม ผู้วิจัยติดต่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญเป็นรายบุคคล แนะนำตัว ชี้แจงวัตถุประสงค์การวิจัย ขอความอนุเคราะห์เป็นผู้ให้ข้อมูลงานวิจัย เมื่อได้รับความยินยอม ดำเนินการจัดส่งแบบสัมภาษณ์พร้อมโครงร่างวิจัยให้กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญเป็นรายบุคคล ล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ นัดหมายวัน เวลา สถานที่ที่จะสัมภาษณ์

2. เมื่อถึงวันเวลานัดหมาย ผู้วิจัยเข้าพบผู้ให้ข้อมูลสำคัญเป็นรายบุคคล ชี้แจงวัตถุประสงค์ การวิจัย และวัตถุประสงค์การสัมภาษณ์ให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญทราบทุกราย ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้ให้ ข้อมูลสำคัญด้วยตนเอง และขออนุญาตบันทึกเสียงขณะสัมภาษณ์ เมื่อสิ้นสุดการสัมภาษณ์ ตรวจสอบ ความชัดเจนของการบันทึกเสียง ความครอบคลุมของเนื้อหาการสัมภาษณ์ ถอดเทปคำสัมภาษณ์ และ พิมพ์เนื้อหาคำสัมภาษณ์

3. อ่านเนื้อหาคำสัมภาษณ์อย่างละเอียด ตรวจสอบความครบถ้วนของประเด็นที่ศึกษา กรณี หลังการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญแต่ละราย หากพบประเด็นใหม่ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่ศึกษา ผู้วิจัยจะ สัมภาษณ์ประเด็นใหม่เพิ่มเติมกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญรายต่อไป เพื่อให้ได้ข้อมูลมากขึ้น จนครบ 10 คน

การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์มาวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยการจัดเนื้อหา เป็นแก่น หรือหลัก (Theme) ของเรื่องที่ศึกษาและจัดประเด็นย่อย ๆ ออกเป็นหมวดหมู่ (Category) ให้สอดคล้องกับกรอบแนวคิด และวัตถุประสงค์การวิจัย นำเสนอข้อมูลด้วยวิธีพรรณนาโวหาร เพื่อตอบ วัตถุประสงค์การวิจัยที่กำหนด

ผลการวิจัย

1. สภาพปัจจุบันของขีดความสามารถในการแข่งขันธุรกิจขนส่งภายในประเทศของ ผู้ประกอบการ ภาคเอกชน พบว่า กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญแสดงความคิดเห็นสอดคล้องกันว่าธุรกิจขนส่ง ภายในประเทศมีความสามารถในการแข่งขันในระดับหนึ่ง เกิดจากผู้ประกอบการที่มีความรู้ ความเข้าใจ ในธุรกิจ สามารถใช้เทคโนโลยีมาเป็นเครื่องมือในการวางระบบการจัดการธุรกิจ มีพนักงานที่มีทักษะ หรือทุนมนุษย์ในองค์กร หากผู้ประกอบการขาดความรู้ ความสามารถจะไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ เพราะปัจจุบันมีบริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนในธุรกิจนี้ มีมาตรฐานและคุณภาพสูง ผู้ประกอบการ ภาคเอกชนจึงต้องปรับตัวและเพิ่มความสามารถให้มากขึ้น โดยมีระบบบริหารจัดการที่ดี การใช้ บุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และการพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบ

2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันธุรกิจขนส่งภายในประเทศของ ผู้ประกอบการภาคเอกชน พบว่า กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความคิดเห็นว่างบประกอบด้วย 4 ปัจจัย คือ

2.1 ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 3 กลุ่มมีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่าการบริหารจัดการ มีความสำคัญกับการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ เพราะปัจจุบันธุรกิจการรับ ขนส่งสินค้ามีการแข่งขันสูงมาก ถ้าผู้ประกอบการภาคเอกชนขาดการบริหารจัดการที่ดี จะเสียโอกาส ในการแข่งขัน การบริหารจัดการจะรวมถึงเรื่องของคน (การใช้บุคลากรที่มีทักษะ หรือทุนมนุษย์)

เงิน (ต้นทุน ค่าใช้จ่าย) เครื่องจักร (รถบรรทุกและอุปกรณ์ต่าง ๆ) และ วิธีการปฏิบัติงาน (ถูกต้อง รวดเร็ว ประหยัดทรัพยากร) ดังนั้นผู้ประกอบการ จึงต้องมีการบริหารจัดการที่ดี และมีประสิทธิภาพจึงจะสามารถแข่งขันได้

2.2 ปัจจัยด้านเทคโนโลยี

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 3 กลุ่ม มีความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าเทคโนโลยีเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกับขีดความสามารถในการแข่งขันธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน เนื่องจากการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ การบริหารจัดการจะช่วยในเรื่องของการควบคุมคุณภาพ สร้างความปลอดภัย และลดความผิดพลาด เช่น ความผิดพลาดด้านเอกสาร เวลาที่เกิดจากบุคคลทำให้การขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือล่าช้า หรือไม่สามารถขนส่งสินค้าลงเรือได้ตามกำหนด สินค้าค้างที่ท่าเรือเกิดมีค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนของผู้ประกอบการ ดังนั้นหากผู้ประกอบการสามารถนำเทคโนโลยีมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะสร้างโอกาสการแข่งขันด้านราคา ต้นทุน และลดความสูญเสีย เพิ่มความปลอดภัยให้กับสินค้าที่จะขนส่ง รวมถึงสร้างการบริการที่มีคุณภาพได้มาตรฐาน

2.3 ปัจจัยด้านบุคลากร

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 3 กลุ่มมีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่าบุคลากรมีความสำคัญกับธุรกิจขนส่งสินค้า เพราะเป็นการส่งสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทาง มีหลายขั้นตอน แต่ละขั้นตอนจำเป็นที่จะต้องใช้บุคลากรในการควบคุม ดูแล จัดการ การตัดสินใจ และท้ายสุดมีการตรวจสอบคุณภาพด้วยบุคลากรอีกครั้งหนึ่ง หากบุคลากรที่ปฏิบัติงานแต่ละขั้นตอน เป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ ทักษะหรือมีความสามารถในการตัดสินใจ การบริหารจัดการที่ดีแล้ว ความผิดพลาดจะเกิดขึ้นน้อย ช่วยลดต้นทุน ความสูญเสียของผู้ประกอบการ และส่วนสำคัญ คือ สินค้าของลูกค้าปลอดภัย ผู้ประกอบการจึงต้องมีการสรรหา การคัดเลือก และพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบ เพื่อช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัท

2.4 ปัจจัยด้านผู้ประกอบการ

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 3 กลุ่ม มีความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าผู้ประกอบการเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจ ความสำเร็จหรือความล้มเหลวขององค์กร ส่วนใหญ่เกิดจากผู้ประกอบการ หากผู้ประกอบการมีความรู้ ความเข้าใจ และความเชี่ยวชาญในงานหรือในธุรกิจที่ดำเนินการก็มีโอกาสประสบความสำเร็จมากกว่าความล้มเหลว กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญแสดงความคิดเห็นสอดคล้องกันว่าผู้ประกอบการจะต้องเป็นผู้ที่รอบรู้ เชี่ยวชาญ กล้าตัดสินใจ และมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทันกับการเปลี่ยนแปลง และการแข่งขันที่เข้มข้นในปัจจุบัน

3. แนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน พบว่า กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ประกอบด้วย 3 แนวทาง คือ

3.1 การทำระบบขนส่งทางรางให้มีมาตรฐาน

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 3 กลุ่มมีความคิดเห็นสอดคล้องกันในเรื่องการการทำระบบขนส่งทางรางให้มีมาตรฐาน แต่ปัจจุบันภาครัฐยังไม่สามารถดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมได้ สิ่งที่ภาครัฐสามารถทำได้ก่อนคือการขยายความกว้างของรางรถไฟให้ได้มาตรฐาน เพิ่มพื้นที่รองรับตู้คอนเทนเนอร์ และขยายตู้ให้กว้างขึ้น ทำให้ขนส่งสินค้าไปที่ท่าเรือแต่ละครั้งมีปริมาณเพิ่มขึ้น ต้นทุนผู้ประกอบการก็จะลดลง สินค้าปลอดภัย ระยะเวลาคงที่ ไม่กระทบกับการจราจรเหมือนกับการขนส่งทางถนน เพราะระบบรางเกิดอุบัติเหตุน้อย หลายประเทศในอาเซียนมีการขยายรางให้ได้มาตรฐาน เมื่อถึงจุดขนถ่ายสินค้าก็สามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างสะดวก รวดเร็ว

3.2 การสนับสนุนจากภาครัฐ

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 3 กลุ่มแสดงความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า การสนับสนุนจากภาครัฐ มีความสำคัญกับการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ เนื่องจากธุรกิจรับขนส่งสินค้ามีการแข่งขันสูง ผู้ประกอบการขนาดกลาง และขนาดเล็กที่มีต้นทุนการดำเนินการจำกัด จึงเสียเปรียบ ภาครัฐจึงควรให้การสนับสนุนโดยเฉพาะในด้านการเงินที่มีความเหมาะสมทั้งในด้านความเพียงพอ ระยะเวลา อัตราดอกเบี้ย เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถแข่งขันและดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกเหนือจากนั้นคือในเรื่องของราคาการจัดส่งสินค้าที่ต้องมีการกำหนดให้เป็นมาตรฐาน

3.3 การนำเทคโนโลยีมาใช้ในองค์กร

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 3 กลุ่ม มีความคิดเห็นสอดคล้องในทิศทางเดียวกันว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า มีความจำเป็นที่จะต้องนำระบบเทคโนโลยีมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ เช่น การวางระบบบริหารจัดการ การบริหารข้อมูลต่าง ๆ ของบริษัท ทั้งในด้านของสินค้า บุคลากร ต้นทุน ค่าใช้จ่าย การสูญเสีย และความผิดพลาดที่เกิดขึ้น การใช้เทคโนโลยีจะช่วยให้มีข้อมูลที่ชัดเจน ไม่ผิดพลาด แตกต่างจากการใช้บุคลากรที่อาจจะมีความผิดพลาดมากกว่า การมีข้อมูลที่ถูกต้อง มีความเป็นปัจจุบัน ทำให้ผู้ประกอบการสามารถตัดสินใจได้อย่างถูกต้อง ทันท่วงทีรวมทั้งสามารถวางแผนการดำเนินงานในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

สรุปการวิจัย

จากผลการวิจัยสามารถสรุปและอภิปรายผลได้ดังนี้

1. สภาพขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน ความสามารถในการแข่งขันธุรกิจขนส่งภายในประเทศ เกิดจากผู้ประกอบการที่มีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจ มีการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ การใช้บุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถมากขึ้น

และควรพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบทำให้สามารถแข่งขันได้มากขึ้น อภิปรายได้ว่า การดำเนินธุรกิจ ผู้ประกอบการเป็นผู้ขับเคลื่อนหลักเพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ประกอบการจึงต้องเป็นผู้ที่มีความรู้ ความเข้าใจในธุรกิจจึงจะสามารถแข่งขันได้ สอดคล้องกับ Sarwoko et al. (2013) ศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการที่มีความรู้ ความสามารถส่งผลต่อการแข่งขันในเชิงธุรกิจ และสามารถดำเนินธุรกิจให้ประสบความสำเร็จได้มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีความสามารถจำกัด และ สอดคล้องกับ Bendary & Minyaw (2015) ศึกษาพบว่า สมรรถนะผู้ประกอบการมีความสัมพันธ์กับ ประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจ และสามารถทำนายความสำเร็จของธุรกิจได้ร้อยละ 50

การมีระบบการบริหารจัดการที่ดีก็ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ อภิปรายได้ว่า ระบบการบริหารจัดการมีความสำคัญ เนื่องจากการวางแผนทิศทางและการควบคุม กระบวนการที่เปลี่ยนสิ่งนำเข้าเป็นบริการและผลิตภัณฑ์สำหรับลูกค้าภายในและภายนอก การบริหารจัดการที่ดีเป็นโอกาสในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ (Fantazy, Kumar & Kumar, 2010) สอดคล้องกับ Stefanikova & Masarova (2014) ที่ระบุว่า การเพิ่มขีดความสามารถ ที่ชาญฉลาดขององค์กร คือ การปรับปรุงคุณภาพของข้อมูล การตัดสินใจที่รวดเร็ว การปรับปรุง กระบวนการทำงานขององค์กรอย่างเป็นระบบ การปรับปรุงประสิทธิภาพขององค์กร การลดต้นทุน และการประหยัดเวลาจะสร้างโอกาสการแข่งขันมากขึ้น

การใช้บุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถหรือ Skills labor ส่งผลต่อความสามารถในการ แข่งขันของธุรกิจ อภิปรายได้ว่า บุคลากรมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ หากบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ เชี่ยวชาญในงานย่อมทำให้องค์กรเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้มากขึ้น เพราะ ความสามารถ ความรู้ ประสบการณ์ และทักษะของบุคลากรเป็นแหล่งของความสำเร็จ เป็นประโยชน์ต่อ องค์กรหากสินทรัพย์เหล่านี้ได้รับการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ (Baran & Ktos, 2014) โดยเฉพาะ สินทรัพย์ที่เป็นทุนมนุษย์ขององค์กรที่องค์กรมีอยู่และควรรักษาบุคลากรกลุ่มนี้ให้อยู่กับองค์กรให้นาน ที่สุด เพื่อให้ได้เปรียบในการแข่งขันและความอยู่รอดขององค์กร (Garavan et al., 2001)

การพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบทำให้สามารถแข่งขันได้มากขึ้น อภิปรายได้ว่า บุคลากรมี ความสำคัญกับองค์กร ในการปฏิบัติงานและการขับเคลื่อนองค์กรเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ จึงมี ความสำคัญที่บุคลากรจะต้องได้รับการพัฒนาเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ความสามารถ และนำสิ่งที่ได้จากการ พัฒนามาใช้ในองค์กร การพัฒนาบุคลากรจึงมีความสำคัญในการแข่งขันของธุรกิจ สอดคล้องกับ Mehta (2011) ที่ระบุว่า ความอยู่รอดทางธุรกิจไม่เพียงแต่จะขึ้นอยู่กับผลิตภัณฑ์และ บริการลูกค้าที่ยอดเยี่ยม เท่านั้น การมีทรัพยากรบุคคลที่พร้อมที่จะเรียนรู้สิ่งใหม่ วิธีการใหม่ในการทำธุรกิจและสามารถ ปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น จะเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจให้สูงขึ้น

2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน

ด้านการบริหารจัดการ

การบริหารจัดการเป็นแนวทางที่คนในองค์กรจะต้องปฏิบัติตามเพื่อให้งานบรรลุผลลัพธ์ที่กำหนด หากองค์กรมีการวางระบบการบริหารจัดการอย่างชัดเจน ทำให้ผู้ที่อยู่ในองค์กรรับรู้บทบาท หน้าที่ความรับผิดชอบของตนเองและปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถตัดสินใจบนพื้นฐานข้อมูลที่เหมาะสม (Burmeister & Schade, 2007) สอดคล้องกับ Bazerman & Moore (2008) ที่ระบุ การบริหารที่ออกแบบมาอย่างดีช่วยผู้ประกอบการในการตัดสินใจเชิงวิเคราะห์ ความเสี่ยงและความไม่แน่นอนของโครงสร้างการเงิน และการตลาด รวมถึงภารกิจ เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ การบริหารจัดการที่เหมาะสมทั้งในระยะสั้นและระยะยาวช่วยผู้ประกอบการในการแข่งขันได้

ด้านเทคโนโลยี

เทคโนโลยีเป็นสิ่งที่มีมนุษย์พัฒนาขึ้น เพื่อช่วยในการทำงานหรือแก้ปัญหาต่าง ๆ เช่น อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักร วัสดุ หรือ แม้กระทั่งที่ไม่ได้เป็นสิ่งของที่จับต้องได้ เช่น กระบวนการต่าง ๆ เทคโนโลยียังช่วยผู้ประกอบการในการวางแผนระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพด้วย (Nam & Pardo, 2011) สอดคล้องกับ Chanaron & Jolly (2015) ระบุว่า การใช้เทคโนโลยีสามารถยกระดับการปฏิบัติงานของบริษัท ส่งผลต่อการปฏิบัติงาน ลูกค้า หรือผู้เกี่ยวข้องของบริษัท การใช้เทคโนโลยีกำหนดวิสัยทัศน์เชิงกลยุทธ์ เป้าหมาย ขั้นตอน วิธีการปฏิบัติงานให้เชื่อมโยงและเข้ากันได้ดีในแต่ละแผนงานทั้งในแผนระยะสั้น และแผนระยะยาวของทุกแผนกหรือของธุรกิจจะช่วยส่งเสริมให้บริษัทสามารถแข่งขันได้

ด้านบุคลากร

บุคลากรมีความสำคัญกับทุกองค์กรแตกต่างกันตามหน้าที่ ความรับผิดชอบ และบทบาทที่ได้รับมอบหมาย ความสำเร็จหรือความล้มเหลวขององค์กรส่วนหนึ่งจึงขึ้นกับบุคลากร องค์กรจึงจำเป็นที่จะต้องมียระบบการบริหารทรัพยากรมนุษย์ในองค์กร เพื่อคัดสรร คัดเลือกบุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเข้ามาปฏิบัติงาน รวมทั้งพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีสมรรถนะสูงขึ้นสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และจัดระบบการธำรงรักษามูลค่าบุคลากรเหล่านั้นให้อยู่กับองค์กรให้นานที่สุด (Knowles, Holton & Swanson, 2011) โดยการสร้างทุนมนุษย์ในองค์กรให้มากที่สุด เพราะ ทุนมนุษย์คือความรู้ ทักษะ ความสามารถ ความชำนาญ และประสบการณ์ที่คนแต่ละคนได้สั่งสมในตัวเอง ซึ่งสามารถนำมาสร้างคุณค่าให้กับองค์กรทำให้องค์กรมีความได้เปรียบในการแข่งขัน (ประไพทิพย์ ลือพงษ์, 2556)

ด้านผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการเป็นผู้บริหารหรือผู้นำองค์กรที่จำเป็นจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจ รับผิดชอบต่อ การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว เพื่อปรับตัวให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงและสามารถนำองค์กรให้ สามารถแข่งขันได้ มีการศึกษาภาวะผู้นำของผู้ประกอบการในศตวรรษที่ 21 ที่ควรมีประกอบด้วย นวัตกรรม ความกระตือรือร้น ความเด็ดขาด การปรับตัวและความยืดหยุ่น มองการณ์ไกล ยอมรับ ความเสี่ยง ทะเยอทะยานและมุ่งมั่นประสิทธิภาพ วิสัยทัศน์ จริยธรรมและความซื่อสัตย์ มีความรอบรู้ ทางปัญญา ความฉลาดทางอารมณ์และความเชี่ยวชาญส่วนบุคคล (Ngigi, McCormick & Kamau, 2018) ซึ่งเชื่อว่าหากผู้ประกอบการมีสมรรถนะจะสามารถดำเนินธุรกิจให้ประสบความสำเร็จและ สามารถแข่งขันได้ (Ghannad & Ljungquist, 2012)

3. แนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการ ภาคเอกชน

การทำให้ระบบขนส่งทางรางให้มีมาตรฐาน

การขนส่งทางรางได้รับการยอมรับว่ามีประสิทธิภาพในด้านของต้นทุนการขนส่งที่มีราคาต่ำกว่า การขนส่งทางถนน และได้รับความนิยมในประเทศที่พัฒนา ในปี พ.ศ. 2560 ประเทศไทยมีสัดส่วน ผู้สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบังกว่าร้อยละ 86 เป็นผู้สินค้าขนส่งทางถนน และเพียงร้อยละ 7 ที่ขนส่งทางรถไฟ World Economic Forum 2014-2015 รายงานคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานรถไฟของ ไทยอยู่ลำดับที่ 74 ต่ำกว่าประเทศในอาเซียน เช่น มาเลเซีย ลำดับที่ 12 อินโดนีเซีย ลำดับที่ 41 และ เวียดนาม ลำดับที่ 52 การพัฒนาระบบรางที่ต้นทุนการขนส่งถูกกว่าจึงช่วยเพิ่มขีดความสามารถใน การแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2561) สอดคล้องกับ การศึกษาของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2556) ที่ระบุว่า ปริมาณความต้องการขนส่ง สินค้าผ่านทางรถไฟมีมากกว่าความสามารถในการรองรับ จึงเป็นโอกาสภาครัฐในการผลักดันให้เกิด การขนส่งทางรางมากขึ้น แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถขยายบริการขนส่งสินค้าให้ทันกับ ความต้องการของตลาดได้ เพราะมีข้อจำกัดในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน และขาดแคลนหัวรถจักร ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพการบริการ ทำให้การขนส่งทางรางมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 2 ของการขนส่ง ทั้งหมด แต่เมื่อพิจารณาถึงการใช้ประโยชน์โครงข่ายทางรางพบว่ายังคงมีศักยภาพที่จะเพิ่มขีด ความสามารถในการรองรับการขนส่งได้ หากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

การสนับสนุนจากภาครัฐ

การดำเนินธุรกิจไม่ว่าจะเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ ขนาดกลาง หรือขนาดเล็กจำเป็นต้องได้รับ การสนับสนุนจากภาครัฐ โดยเฉพาะในด้านการเงิน ภาษี การผ่อนปรนการชำระหนี้ หรือการให้สิทธิพิเศษ

ต่าง ๆ กับผู้ประกอบการ เพื่อสร้างแรงจูงใจกับผู้ที่สนใจจะเข้าสู่การเป็นผู้ประกอบการ และให้ผู้ประกอบการที่กำลังดำเนินธุรกิจสามารถบริหารธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ Nyoni (2017) ศึกษาพบว่า การเข้าถึงทรัพยากรด้านการเงินที่เพียงพอ และมีความยืดหยุ่นเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการและสอดคล้องกับ Nasri, Iqbal & Akhtar (2019) พบว่า การเติบโตทางธุรกิจของผู้ประกอบการ คือ การได้รับโอกาสทางการเงิน และจากการศึกษาของ Songling et al. (2018) พบว่า การสนับสนุนทางการเงิน และไม่ใช้ทางการเงินที่ภาครัฐให้กับผู้ประกอบการมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

การนำเทคโนโลยีมาใช้ในองค์กร

การดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน มีการแข่งขันสูงมาก ผู้ประกอบการต่าง ๆ จึงต้องหาเครื่องมือหรือทรัพยากรต่าง ๆ มาสนับสนุนหรือนำมาใช้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจมากขึ้น เทคโนโลยีเป็นเสมือนเครื่องมือหนึ่งที่ได้รับการยอมรับว่าสามารถนำมาใช้ในองค์กรและทำให้องค์กรมีความสามารถเพิ่มมากขึ้น Donat (2010) ศึกษาพบว่า ความซับซ้อนของกระบวนการทางเทคโนโลยีจะช่วยควบคุมความสัมพันธ์ระหว่างกลยุทธ์ทางธุรกิจและประสิทธิภาพองค์กร อำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานของบุคลากร สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าโดยรวม ควบคุมราคาที่เหมาะสมและเหมาะสมของธุรกิจในสภาพแวดล้อมที่มีการแข่งขันสูง สอดคล้องกับ Porter (1999) ระบุ การแข่งขันในตลาดยิ่งทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น การพัฒนาเทคโนโลยีช่วยให้ผู้ประกอบการมีโอกาสพัฒนาความแข็งแกร่งในการแข่งขัน เทคโนโลยีมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันและการเติบโตทั้งในระดับมหภาคและเศรษฐกิจจุลภาคในยุคโลกาภิวัตน์ การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีคือความสามารถในการแข่งขัน

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเพื่อนำผลการวิจัยไปใช้

1. ภาครัฐควรกำหนดนโยบาย และงบประมาณในการพัฒนาระบบรางวัลให้ได้มาตรฐานรองรับการขยายตัวด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ส่งเสริมการขนส่งสินค้าโดยใช้ระบบรางให้มากขึ้น
2. การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการขนส่งและขนถ่ายสินค้าอย่างเป็นระบบ เพื่อสร้างมาตรฐานด้านบุคลากร การกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมหลังได้รับการพัฒนา เพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการไม่ขาดแคลนบุคลากรที่จะปฏิบัติงาน
3. การกำหนดนโยบายด้านการเงิน เช่น อัตราดอกเบี้ยพิเศษ ระยะการผ่อนชำระและไม่ใช่ด้านการเงิน เช่น การส่งเสริม หรือ การให้ความรู้เกี่ยวกับการจัดการด้านการเงินกับผู้ประกอบการ

ที่ชัดเจน เพื่อช่วยเหลือ สนับสนุนผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งภาคเอกชน ภายในประเทศให้สามารถแข่งขันได้

4. ผู้ประกอบการควรมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการองค์กรอย่างเป็นระบบ เพื่อช่วยในการบริหารจัดการต้นทุน ค่าใช้จ่าย และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันขององค์กร

5. ผู้ประกอบการควรมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ก้าวทันกับการเปลี่ยนแปลง สามารถปรับตัวกับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

6. การพัฒนาบุคลากรในองค์กรอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะในด้านการใช้เทคโนโลยีเพื่อให้บุคลากรในองค์กรมีทักษะ และทุนมนุษย์เพิ่มขึ้น อันจะนำไปสู่ความสามารถในการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งถัดไป

1. ควรศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบขนส่ง และขนถ่ายสินค้าของผู้ประกอบการภาคเอกชน ทำให้สามารถพัฒนาการแข่งขันในธุรกิจโลจิสติกส์ได้

2. ควรศึกษารูปแบบการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการภาคเอกชน เพื่อค้นหารูปแบบการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพเพื่อเสริมสร้างการแข่งขันในอนาคต

เอกสารอ้างอิง

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2555). **ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โอกาสทางการค้าและการลงทุนของไทย**. นนทบุรี: สำนักเอเชียตะวันออก.

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์. (2561). **รายงานดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี 2561**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

กรุงเทพธุรกิจ. (2562). **การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย**. สืบค้นเมื่อ 10 ธันวาคม 2562 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/recommended/detail/1233>.

ประไพทิพย์ ลือพงษ์. (2556). **การพัฒนาทุนมนุษย์ให้มีสมรรถนะความสามารถในการแข่งขัน**. วารสารนักบริหาร, 32(4), 103-109.

ประกาศรี พงศ์ธนาพาณิช และคณะ. (2561). **รายงานการวิจัยการศึกษาความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป OTOP นนทบุรี**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2556). **การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค.** กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.
- สมชาย ปฐมศิริ. (2552). **ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่ง.** กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษา.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). **ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564).** กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2561). **แผนยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564).** กรุงเทพฯ: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). **รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2561.** กรุงเทพฯ: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- Baran, M. & Ktos, M. (2014). Managing An Intergenerational Workforce as a Factor of Company Competitiveness. **Journal of International Studies**, 7(1), 94-101.
- Bazerman, M. H. & Moore, D. A. (2008). **Judgment in Managerial Decision Making.** (7th ed.). New York: Wiley.
- Bendary, A. N. & Minyaw, E. A. (2015). Entrepreneurial Competencies effect on Small and Medium Enterprises Performance through the mediation effect of Psychological Contracting of Outsourcing. **International Journal of Business and Economic Development**, 3(2), 243-254.
- Burmeister, K. & Schade, C. (2007). Are Entrepreneurs' Decisions more Biased? An Experimental Investigation of the Susceptibility to Status Quo Bias. **Journal of Business Venturing**, 22(2007), 340-362.
- Chanaron, J. J. & Jolly, D. (2015). Technological Management: Expanding The Perspective of Management of Technology. **Management Decision**, 37(8), 613-620.
- Donat, B. (2010). Impact of Technology on the Business Strategy Performance Relationship in Building Core Competence in Uganda Small Medium Enterprises (SME's). In Deng, M. & Ye, J. (Eds), **Proceedings of the 7th International Conference on Innovation & Management**, 39-43.

- Fantazy, K. A., Kumar, V. & Kumar, U. (2010). Supply Management Practices and Performance in the Canadian Hospitality Industry. **International Journal of Hospitality Management**, 29(4), 685–693.
- Garavan, T. N. et al. (2001). Human Capital Accumulation: The Role of Human Resource Development. **Journal of European Industrial Training**, 25(2001), 48–68.
- Ghannad, N. & Ljungquist, U. (2012). Change of Entrepreneurial Agenda in a Core Competence Context: Exploring the Transformation from Technology Focus to Market Focus. **International Journal of Entrepreneurial Venturing**, 4(2), 148-167.
- Knowles, M. S., Holton, E. F. & Swanson, R. A. (2011). **The Adult Learner**. (7th ed.). Oxford: Elsevier.
- Mehta, S. (2011). Human Resource Development for Competitive Advantage. **International Journal of Multidisciplinary Research**, 1(1), 1-14.
- Nam, T. & Pardo, T. (2011). Conceptualizing Smart City with Dimensions of Technology, People and Institutions. In John, B. & Karine, N. (Eds), **The Proceedings of the 12th Annual International Conference on Digital Government Research**, June 12–15, 2011, 282-291, College Park, MD, USA.
- Nasri, M., Iqbal, R. & Akhtar, C. S. (2019). Factors Affecting Growth of Women Entrepreneurs in Pakistan. **Pakistan Administrative Review**, 3(1), 35-50.
- Ngigi, S., McCormick, D. & Kamau, P. (2018). Entrepreneurial Leadership Competencies in the 21st Century: An Empirical Assessment. **Africa Management Review**, 8(2), 1-17.
- Nyoni, T. (2017). **An Empirical Investigation of Factors Affecting The Performance of Women Entrepreneurs in Harare: A Case of Food Vendors**. MPRA Paper No.87523.
- Porter, M. E. (1999). **The Microeconomic Foundations of Economic Development in The Global Competitiveness Report**. Switzerland: World Economic Forum.

- Sarwoko, E. et al. (2013). Entrepreneurial Characteristics and Competency as Determinants of Business Performance in SMEs. **IOSR Journal of Business and Management**, 7(3), 31-38.
- Songling, Y. et al. (2018). The Role of Government Support in Sustainable Competitive Position and Firm Performance. **Sustainability**, 10(10), 3495.
- Stefanikova, L. & Masarova, G. (2014). The Need of Complex Competitive Intelligence. **Procedia - Social and Behavioral Sciences**, 110, 669 – 677.
- Tuan, N. P. & Yoshi, T. (2010). Vertical Linkage and Firm's Performance in Supporting industries in Vietnam. **Asian Journal of Management Research**, 1(1), 1-14.