



การศึกษาสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

เชษฐิดา กุศลไสยานนท์* วิชาวรรณ ทองเนียม และ วิชาวรรณ จันทร์ประชุม
ภาควิชาการจัดการอุตสาหกรรม คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

* ผู้นิพนธ์ประสานงาน โทรศัพท์ 09-4394-9888 อีเมล: chedthida.kus@gmail.com DOI: 10.14416/j.kmutnb.2016.04.002

รับเมื่อ 12 มกราคม 2559 ตอรับเมื่อ 5 เมษายน 2559 เผยแพร่ออนไลน์ 1 พฤศจิกายน 2559

© 2017 King Mongkut's University of Technology North Bangkok. All Rights Reserved.

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยใช้ระเบียบวิธีการวิจัยและพัฒนา กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบประเมินผลความต้องการจำเป็นแบบสอบถาม ผลการวิจัยสรุปตาม 2 ขั้นตอนหลักได้ดังนี้ ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ พบว่า 1) ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุอยู่ระหว่าง 36-45 ปี การศึกษาระดับปริญญาตรี มีจำนวนพนักงานในอุตสาหกรรมต่ำกว่า 20 คน เงินทุนจดทะเบียนครั้งแรกและเงินทุนจดทะเบียนปัจจุบันในการประกอบธุรกิจ SMEs ไม่เกิน 25 ล้านบาท ระยะเวลาที่ประกอบธุรกิจอยู่ระหว่าง 1-5 ปี ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจ SMEs ขนาดย่อม เป็นลักษณะกิจการค้าส่ง-ค้าปลีก และเป็นกลุ่มธุรกิจสินค้าอุตสาหกรรมมากที่สุด 2) สมรรถนะหลัก ได้แก่ “การจัดการทรัพยากรมนุษย์” สมรรถนะด้านหน้าที่ ได้แก่ “กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ” สมรรถนะด้านเทคนิค ได้แก่ “การบริหารงานระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ” ที่มีความต้องการจำเป็นสูงที่สุด ขั้นตอนที่ 2 การจัดสัมมนากลุ่ม พบว่า การประเมินความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับสมรรถนะด้านหลัก สมรรถนะด้านหน้าที่ สมรรถนะด้านเทคนิค กับผลการศึกษาความคิดเห็นในขั้นตอนที่ 1 สมรรถนะที่สำคัญและตรงกันทั้ง 2 ขั้นตอน มีดังนี้ สมรรถนะหลัก “การจัดการทรัพยากรมนุษย์” สมรรถนะด้านหน้าที่ “กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ” และสมรรถนะด้านหน้าที่ “การบริหารงานระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ”

คำสำคัญ: สมรรถนะ, กลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์, วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

การอ้างอิงบทความ: เชษฐิดา กุศลไสยานนท์ วิชาวรรณ ทองเนียม และ วิชาวรรณ จันทร์ประชุม, “การศึกษาสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม,” วารสารวิชาการพระจอมเกล้าพระนครเหนือ, ปีที่ 27, ฉบับที่ 1, หน้า 125-138, ม.ค.-เม.ย. 2560



The Competencies for E-logistic Strategy of Small and Medium Enterprises' Entrepreneur

Chedthida Kusalasaiyanon*, Wiphawan Thongniam and Wipawan Janprachom

Department of Industrial Management, Rajamangala University of Technology Rattanakosin, Nakhon Pathom, Thailand

* Corresponding Author, Tel. 09-4394-9888, E-mail: chedthida.kus@gmail.com DOI: 10.14416/j.kmutnb.2016.04.002

Received 12 January 2016; Accepted 5 April 2016; Published online: 1 November 2016

© 2017 King Mongkut's University of Technology North Bangkok. All Rights Reserved.

Abstract

The purposes of this research were to study the competencies of SME entrepreneurs in Thailand in terms of the e-logistic strategy. The research and development method was applied. The sample of this study was 400 SME entrepreneurs in Bangkok, Thailand. The instruments were a needs assessment and questionnaire. The results of the study were as follows. In method 1, the study of the competencies of SME entrepreneurs regarding the e-logistic strategy revealed the following. 1) Most of the SME entrepreneurs were aged 36–45 years and held a bachelor's degree. The number of employee was fewer than 20. The beginning and current listed fund was less than 25 million baht. The period of operation was 1–5 years. Most of the SMEs were in small-size organizations of the wholesale-retail and industrial goods business groups. 2) The core competency was “human resource management,” the functional competency was “international transportation law,” and the technical competency was the most needed “international logistic system management”. In method 2, from the focus group seminar, the most important competencies, congruous in both Method 1's results and in the specialists' evaluation for the core competency, the functional competency and the technical competency, were: the core competency “human resource management”, the functional competency “International transportation law”, and the technical competency “international logistic system management”.

Keywords: Competency, E-logistic Strategy, Small and Medium Enterprises

1. บทนำ

ปัจจุบันสภาพเศรษฐกิจทุกประเทศกำลังเผชิญหน้ากับปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจขั้นรุนแรง ซึ่งเป็นผลจากกระแสโลกาภิวัตน์การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างรวดเร็ว ทำให้การบริหารจัดการภาคเศรษฐกิจในประเทศต่างๆ มีความยุ่งยากซับซ้อนเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบในวงกว้าง [1] ประเทศไทยจึงให้ความสำคัญกับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises: SMEs) เนื่องจากมีจำนวนมากและมีความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ อีกทั้งมีส่วนช่วยบรรเทาปัญหาความแออัดจากการเติบโตของสังคมเมือง กระจายความเจริญไปสู่ส่วนภูมิภาค และเป็นการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ในท้องถิ่นให้เกิดประโยชน์มากยิ่งขึ้น SMEs จึงได้รับความสำคัญในฐานะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม และเป็นกลุ่มพลังที่ใหญ่ที่สุดของภาคธุรกิจที่มีบทบาทในการฟื้นฟูและพัฒนาเศรษฐกิจของชาติให้แข็งแกร่งขึ้นจากภาวะวิกฤติทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรง นับตั้งแต่ปี 2540 เป็นต้นมา [2]

การแข่งขันทางด้านธุรกิจการค้าที่มีความรุนแรงมากขึ้น ร่วมกับพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปของผู้บริโภคจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีนั้น ทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับเปลี่ยนและพัฒนา โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยในการดำเนินธุรกิจ โดยเฉพาะด้านโลจิสติกส์เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ถูกต้อง รวมถึงการลดต้นทุนกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ เป็นการบริหารระบบสารสนเทศที่มีการออกแบบการเชื่อมโยงและการดำเนินธุรกรรมในกิจกรรมของโลจิสติกส์ขององค์กรเป็นการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ การสื่อสารปัจจุบันเป็นไปอย่างรวดเร็ว องค์กรใดมีการสื่อสารที่ทันสมัยย่อมสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันและประสบความสำเร็จได้เร็วและง่ายกว่าองค์กรอื่น การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการดำเนินธุรกิจจะเชื่อมโยงสารสนเทศทั้งหมดในโลจิสติกส์ เนื่องจากความต้องการในการวางแผน การควบคุม และการวัดผลการดำเนินงานร่วมกันทั้งระบบ [3]

สมรรถนะ (Competency) หมายถึง กลุ่มของความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Skill) และคุณลักษณะ (Attributes) ที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งมีผลกระทบต่องานหลักของตำแหน่งงานหนึ่งๆ ซึ่งกลุ่มของความรู้ ทักษะ และคุณลักษณะดังกล่าว สัมพันธ์กับผลงานของตำแหน่งงานนั้นๆ และสามารถวัดผลเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับ และเป็นสิ่งที่สามารถเสริมสร้างขึ้นได้โดยผ่านการฝึกอบรมและการพัฒนา [4]

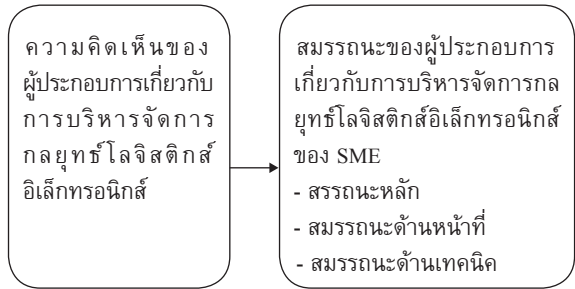
สมรรถนะสามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก ได้แก่ 1) สมรรถนะหลัก (Core Competency) ซึ่งเป็นคุณลักษณะที่พนักงานทุกคนในองค์กรจำเป็นต้องมี ทั้งนี้เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้บรรลุเป้าหมายขององค์กร อาทิ ความรอบรู้เกี่ยวกับองค์กร ความซื่อสัตย์ ความใฝ่รู้ และความรับผิดชอบ เป็นต้น 2) สมรรถนะด้านหน้าที่ (Functional Competency) เป็นความสามารถของบุคคลตามหน้าที่ที่ต่างกัน เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความแตกต่างที่ทำให้สามารถทำงานที่สูงกว่า หรือซับซ้อนกว่า จึงทำให้เกิดผลสำเร็จที่แตกต่างกันของบุคคล 3) สมรรถนะด้านเทคนิค (Technical Competency) เป็นคุณลักษณะของบุคคลในองค์กรต้องมีทักษะด้านวิชาชีพที่จำเป็นในการนำไปปฏิบัติงาน โดยจะแตกต่างกันตามลักษณะงานนั้นๆ

ผู้ประกอบการ SME ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดและมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของชาติ จึงควรพัฒนาสมรรถนะตนเองในทั้ง 3 ด้าน โดยการนำระบบสารสนเทศเข้ามาประยุกต์ใช้ในบริหารจัดการกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์ก็จะช่วยให้การบริหารจัดการข้อมูลมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น รวมทั้งลดต้นทุนในการผลิตสินค้าหรือลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการหรือเพิ่มผลกำไรให้กับบริษัทได้อีกด้วย

ดังนั้น การศึกษาสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการ SMEs เพื่อเป็นข้อมูลในการพัฒนาบุคลากรในกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยนำข้อมูลไปพัฒนาผู้ประกอบการ SMEs เนื่องจากผู้บริหารเป็นบุคคลที่สำคัญที่สุดในองค์กร ถ้าผู้บริหารมีการพัฒนาทักษะด้านการบริหารจัดการกลยุทธ์

โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ จะทำให้ธุรกิจ SMEs ที่มีความสำคัญอย่างมากต่อเศรษฐกิจของชาติ นั้น มีศักยภาพในการแข่งขันมากขึ้นทั้งในระดับประเทศและระดับโลก สร้างรายได้ให้กับประเทศจำนวนมากได้ต่อไป

ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อศึกษาแนวทางสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการ SME



รูปที่ 1 กรอบแนวคิด

2. วิธีการวิจัย

2.1 ขอบเขตของการวิจัย

2.1.1 ด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้ศึกษาเฉพาะสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการ SME ในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น เนื่องจากผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในเขตกรุงเทพมหานครมีจำนวนมากที่สุด (ร้อยละ 20.05) จากจำนวนทั้งหมดทั่วทั้งประเทศ [2]

2.1.2 ด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1) ขั้นตอนการศึกษสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการ SME กลุ่มเป้าหมายที่ 1 ในการสัมภาษณ์เชิงลึก ประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยได้แก่ผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งประกอบด้วยผู้ประกอบการ SME นักวิชาการและอาจารย์ที่มีความเชี่ยวชาญในเรื่องการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ โดยเลือกแบบเจาะจง จำนวน 5 คน

กลุ่มเป้าหมายที่ 2 ในการศึกษาสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการ SME

ประชากรในการวิจัย ได้แก่ ผู้ประกอบการ SME ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 541,257 คน [2]

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย ได้แก่ ผู้ประกอบการ SME ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 400 คน โดยกำหนดขนาดตัวอย่างจากการคำนวณสูตรของ Taro Yamane [5]

2) ขั้นตอนการจัดสัมมนากลุ่ม (Focus Group)

กลุ่มเป้าหมายที่ 3 ในการจัดสัมมนา กลุ่ม ประชากร

และกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งประกอบด้วยผู้ประกอบการ SME นักวิชาการและอาจารย์ที่มีความเชี่ยวชาญในเรื่องการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ โดยเลือกแบบเจาะจง จำนวน 10 คน

2.1.3 ด้านระยะเวลา

การวิจัยครั้งนี้เริ่มดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล วันที่ 1 ตุลาคม 2557 ถึง 30 กันยายน 2558

2.1.4 กรอบแนวคิดของการวิจัย แสดงดังรูปที่ 1

2.2 ขั้นตอนการวิจัย

การวิจัยประกอบด้วย 2 ขั้นตอนหลัก มีรายละเอียดดังนี้

2.2.1 ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์

2.2.1.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถามแบบตรวจสอบรายการ และแบบมาตราส่วนประมาณค่า โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการ SMEs

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัจจุบันและความต้องการจำเป็นเพื่อพัฒนาผู้ประกอบการในการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของ SME

2.2.1.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1) ศึกษาปัญหาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากเอกสารและงานวิจัยในเรื่องสมรรถนะ การบริหารจัดการ กลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์

2) ศึกษาปัญหาและข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ จำนวน 5 คน (กลุ่มเป้าหมายที่ 1)

3) ดำเนินการจัดทำและจัดส่งแบบสอบถามตามสภาพปัจจุบันและความต้องการจำเป็น เพื่อพัฒนาสมรรถนะของผู้ประกอบการในการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของ SME ไปยังกลุ่มตัวอย่าง (กลุ่มเป้าหมายที่ 2)

4) เมื่อครบกำหนด 45 วัน นำแบบสอบถามมาสำรวจความครบถ้วนในเนื้อหา ได้ฉบับที่สมบูรณ์จำนวน 400 ชุด

5) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามที่ได้รับเพื่อนำมาวิเคราะห์ข้อมูลและแปลผล

6) วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามการศึกษาสภาพความต้องการจำเป็นเพื่อศึกษาสมรรถนะของผู้ประกอบการในการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของ SME เป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า 5 ระดับ ตามแบบของลิเคิร์ท หลังจากนั้นนำมาจัดลำดับความสำคัญของข้อมูลโดยใช้สูตรวิธี Priority Need Index (PNI) แบบปรับปรุง [6]

7) สรุปผลสภาพปัจจุบันและความต้องการจำเป็นของสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์และผลการจัดลำดับความสำคัญ

2.2.2 ขั้นตอนที่ 2 การจัดสัมมนากลุ่ม

2.2.2.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ขั้นตอนการจัดสัมมนากลุ่ม เพื่อตรวจสอบยืนยันสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการ SME ได้แก่ ใบคำถามเกี่ยวกับสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการ SME โดยแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการ SMEs

ตอนที่ 2 สมรรถนะหลักของผู้ประกอบการเกี่ยวกับการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของ SME

ตอนที่ 3 สมรรถนะด้านหน้าที่ของผู้ประกอบการ

เกี่ยวกับการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของ SME

ตอนที่ 4 สมรรถนะด้านเทคนิคของผู้ประกอบการเกี่ยวกับการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของ SME

2.2.2.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในขั้นตอนการจัดสัมมนากลุ่มมีรายละเอียดดังนี้

1) ศึกษาผลจากสภาพปัจจุบันและความต้องการจำเป็นสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการ SME และผลการจัดลำดับความสำคัญ

2) จัดทำใบคำถามเกี่ยวกับสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ ตามผลสรุปขั้นตอนที่ 1 จำนวน 10 ฉบับ เพื่อใช้ประกอบในการจัดสัมมนากลุ่ม

3) จัดทำใบขอความอนุเคราะห์และเรียนเชิญผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 10 คน (กลุ่มเป้าหมายที่ 3) เพื่อขอความอนุเคราะห์และความร่วมมือในการเข้าร่วมสัมมนากลุ่มเพื่อตรวจสอบยืนยันแนวทางสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการ SME

4) จัดสัมมนากลุ่ม ในรูปแบบการประชุมระดมสมอง

5) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากการจัดสัมมนากลุ่มและใบคำถาม เพื่อนำมาวิเคราะห์ข้อมูลและแปลผล

6) วิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นจากการจัดสัมมนากลุ่มและใบคำถาม

7) สรุปผลการตรวจสอบยืนยันสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

8) ได้แนวทางสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

2.2.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

2.2.3.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามหรือแบบประเมินที่เป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า 5 ระดับ

ตามแบบของลิเคิร์ท ผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์หาค่าทางสถิติ ซึ่งกำหนดการให้คะแนนคำตอบของแบบสอบถาม ดังนี้ [7]

ระดับความคิดเห็นมากที่สุด กำหนดให้ 5 คะแนน

ระดับความคิดเห็นมาก กำหนดให้ 4 คะแนน

ระดับความคิดเห็นปานกลาง กำหนดให้ 3 คะแนน

ระดับความคิดเห็นน้อย กำหนดให้ 2 คะแนน

ระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด กำหนดให้ 1 คะแนน

แล้วหาค่าเฉลี่ยของคำตอบแบบสอบถามหรือแบบประเมิน โดยใช้เกณฑ์ในการแปลความหมายค่าเฉลี่ย ดังนี้ [7]

ค่าเฉลี่ย 4.51–5.00 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด

ค่าเฉลี่ย 3.51–4.50 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 2.51–3.50 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 1.51–2.50 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 1.00–1.50 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อยที่สุด

2.2.3.2 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์

1) สถิติพื้นฐาน ได้แก่

1.1) ร้อยละ

1.2) ค่าเฉลี่ย

1.3) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

2) การจัดลำดับความสำคัญของข้อมูล โดยใช้สูตร

วิธี Priority Need Index (PNI) แบบปรับปรุง [6]

3) ค่าความเที่ยงตรงจากดัชนีความสอดคล้อง

(Index of Item Objective Congruence: IOC)

3. ผลการวิจัย

3.1 การศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์

3.1.1 ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย อายุอยู่ระหว่าง 36–45 ปี การศึกษาระดับปริญญาตรี มีจำนวน

พนักงานในอุตสาหกรรมต่ำกว่า 20 คน เงินทุนจดทะเบียนครั้งแรกและเงินทุนจดทะเบียนปัจจุบันในการประกอบธุรกิจ SMEs ไม่เกิน 25 ล้านบาท ระยะเวลาที่ประกอบธุรกิจอยู่ระหว่าง 1–5 ปี ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจ SMEs ขนาดย่อม เป็นลักษณะกิจการค้าส่ง-ค้าปลีก และเป็นกลุ่มธุรกิจสินค้าอุตสาหกรรมมากที่สุด

3.1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัจจุบันและความต้องการจำเป็น เพื่อพัฒนาผู้ประกอบการในการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ด้านสมรรถนะหลัก พบว่าสมรรถนะความรู้ความสามารถในการจัดการทรัพยากรมนุษย์ มีลำดับความสำคัญของความต้องการจำเป็นสูงสุด มี PNI = 0.36 รองลงมาคือสมรรถนะความรู้ความสามารถเกี่ยวกับกฎหมายธุรกิจ มี PNI = 0.34 ด้านสมรรถนะด้านหน้าที่ พบว่าความรู้ความสามารถในด้านกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ มีลำดับความสำคัญของความต้องการจำเป็นสูงสุด มี PNI = 0.45 รองลงมาคือ ความรู้ความสามารถในการบริหารโลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ มี PNI = 0.36 ด้านสมรรถนะด้านเทคนิค พบว่าความรู้ความสามารถในการบริหารงานระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศมีลำดับความสำคัญของความต้องการจำเป็นสูงสุด มี PNI = 0.45 รองลงมาคือ ความรู้ความสามารถในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการโลจิสติกส์มี PNI = 0.41 ดังตารางที่ 1

3.2 การจัดสัมมนากลุ่ม

3.2.1 ผลการประเมินความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับสมรรถนะหลักของผู้ประกอบการเกี่ยวกับการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของ SME พบว่าผู้ทรงคุณวุฒิมีความคิดเห็นว่า สมรรถนะหลักที่มีความสอดคล้องกันทุกรายการ ซึ่งดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ 0.5 โดยรายการที่มีค่าดัชนีความสอดคล้องเท่ากับ 1.00 จำนวน 4 รายการ ได้แก่ “การจัดการทรัพยากรมนุษย์” “การวางแผนธุรกิจพาณิชย์

ตารางที่ 1 ผลความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัจจุบันและความต้องการจำเป็น เพื่อพัฒนาผู้ประกอบการในการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของ SME

สมรรถนะหลัก	สภาพปัจจุบัน		ความต้องการจำเป็น		ลำดับความสำคัญ (PNI)
	\bar{x}	S.D.	\bar{x}	S.D.	
1. ความรู้ความสามารถในการจัดการทรัพยากรมนุษย์	2.96	1.166	4.03	0.817	0.36
2. ความรู้ความสามารถเกี่ยวกับกฎหมายธุรกิจ	3.17	1.231	4.25	0.740	0.34
สมรรถนะด้านหน้าที่	สภาพปัจจุบัน		ความต้องการจำเป็น		ลำดับความสำคัญ (PNI)
	\bar{x}	S.D.	\bar{x}	S.D.	
1. ความรู้ความสามารถในด้านกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ	2.68	1.138	4.00	0.968	0.45
2. ความรู้ความสามารถในการบริหารโลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์	3.04	1.087	4.14	0.787	0.36
สมรรถนะด้านเทคนิค	สภาพปัจจุบัน		ความต้องการจำเป็น		ลำดับความสำคัญ (PNI)
	\bar{x}	S.D.	\bar{x}	S.D.	
1. ความรู้ความสามารถในการบริหารงานระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	2.72	1.241	3.95	0.941	0.45
2. ความรู้ความสามารถในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการโลจิสติกส์	2.73	1.025	3.86	0.949	0.41

โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์” “การบริหารความสัมพันธ์” และ “จริยธรรมทางธุรกิจ” สมรรถนะด้านหน้าที่ จำนวน 8 รายการ ได้แก่ สมรรถนะ “กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ” “การบริหารโลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์” “การจัดการบัญชีด้านโลจิสติกส์” “การจัดการโครงข่ายกระจายสินค้า” “การจัดการคลังสินค้า” “การวางแผนการปฏิบัติการขนส่งสินค้า” และ “การบริหารจัดการคลังสินค้า” สมรรถนะด้านเทคนิค จำนวน 3 รายการ ได้แก่ “การจัดการข้อมูลและระบบฐานข้อมูล” “การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการโลจิสติกส์” และ “การบริหารงานระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ”

3.2.2 สรุปในภาพรวม พบว่าผลจากขั้นตอนที่ 1 การศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ และผลของขั้นตอนที่ 2 การจัดสัมมนากลุ่ม สมรรถนะที่สำคัญตรงกันทั้งสองขั้นตอน มีดังนี้ สมรรถนะหลัก ได้แก่ “การจัดการทรัพยากรมนุษย์” สมรรถนะด้านหน้าที่ ได้แก่ “กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ” และ สมรรถนะด้านเทคนิค ได้แก่ “การบริหารงานระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ” ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ผลการประเมินความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับสมรรถนะของผู้ประกอบการเกี่ยวกับการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของ SME

สมรรถนะด้านหลัก	IOC	ผลการประเมิน
การจัดการทรัพยากรมนุษย์	1	สอดคล้อง
สมรรถนะด้านหลัก	IOC	ผลการประเมิน
กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ	1	สอดคล้อง
สมรรถนะด้านหลัก	IOC	ผลการประเมิน
การบริหารงานระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	1	สอดคล้อง

4. อภิปรายผล

4.1 การศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์

4.1.1 การศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารเกี่ยวกับสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ โดยการค้นหาข้อมูลต่างๆ

จากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จากนั้นนำข้อมูลมาจัดทำเป็นแบบสอบถาม เพื่อศึกษาความต้องการจำเป็นของการพัฒนาผู้ประกอบการ SME ในด้านการบริหารจัดการการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ พบว่า สมรรถนะหลัก ได้แก่ “ความรู้ความสามารถในการจัดการทรัพยากรมนุษย์” มีค่าลำดับความสำคัญของความต้องการจำเป็นมากที่สุด เนื่องจาก ปัจจุบันสถานประกอบการ SME ควรมีการวางแผนในการดำเนินธุรกิจโดยตระหนักถึงการจัดการทรัพยากรมนุษย์ เพราะบุคลากรในองค์กรถือเป็นทรัพยากรที่สำคัญและควรพัฒนาบุคลากรให้มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างผลการดำเนินงานให้กับธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสอดคล้องกับพิชิต [8] กล่าวว่า การจัดการทรัพยากรมนุษย์เป็นนโยบาย และวิธีการปฏิบัติงานที่บอกถึงกิจกรรมที่เป็นการจัดหา การใช้และการรักษาไว้ซึ่งทรัพยากรมนุษย์ เป็นการปฏิบัติงานและส่งผลกระทบต่อความสำเร็จขององค์กร ซึ่งสอดคล้องกับสุพจน์ และกัญญาภรณ์ [9] กล่าวว่ากระบวนการที่มุ่งไปที่ตัวบุคคลในองค์กรทำให้เกิดวิสัยทัศน์ร่วมกัน มีการสร้างภารกิจด้านบุคลากรด้วยการสรรหา การพัฒนา การรักษา และการพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการดำเนินงานที่ครบวงจรในการบริหารทั้งระดับนโยบายระดับกลยุทธ์ และระดับปฏิบัติการ และยังสอดคล้องกับฉัตรยาพร [10] กล่าวว่าทรัพยากรมนุษย์เป็นปัจจัยที่สำคัญซึ่งส่งผลกระทบต่อทัศนคติและเป้าหมายในการทำงานของบุคคล การบริหารทรัพยากรมนุษย์ที่มีประสิทธิภาพนั้นจะต้องเข้าใจและยึดในหลักการ 2 ประการ คือ ความเหมาะสมกับงาน คือ บุคคลและงานมีความเหมาะสมกัน และการจัดการบุคคลให้เหมาะสมกับงาน การวางแผนงานทรัพยากรมนุษย์เป็นการคาดคะเนความต้องการกำลังคน ทั้งในด้านจำนวน คุณสมบัติและการฝึกอบรม เพื่อตอบสนองความต้องการและความจำเป็นในการปฏิบัติงานทั้งในปัจจุบันและอนาคต

4.1.2 สมรรถนะด้านหน้าที่ ได้แก่ “ความรู้ความสามารถในด้านกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ” มีค่าลำดับความสำคัญของความต้องการจำเป็นมากที่สุด

เนื่องจากกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศมีความสำคัญในการเริ่มทำธุรกิจโลจิสติกส์ เป็นแนวทางของการดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์ควรมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายการขนส่งและการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อประสิทธิภาพในการจัดสรรทรัพยากรด้านการขนส่ง ให้รองรับประชาชนอาเซียนในปี 2559 ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งสอดคล้องกับจิราวัฒน์ [11] กล่าวว่าแนวความคิดด้านกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์เฉพาะที่เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทย ได้นำหลักการมาจากอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 ซึ่งในประเทศไทยในแถบกลุ่มแม่น้ำโขงก็ได้มีการจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Cross-Border Transport Agreement: CBTA) ที่ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเงื่อนไขในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไว้ทั้งในส่วนของเอกสารที่ใช้สำหรับการขนส่ง สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง โดยกฎหมายดังกล่าวจะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศของประเทศไทย อีกทั้งช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนของไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ ได้มากขึ้นอีกด้วย ซึ่งสอดคล้องกับประจวบ [3] กล่าวว่า นักนิติศาสตร์และหอการค้าได้พยายามที่จะกำหนดความหมายของคำเฉพาะทางการค้า เพื่อให้มีความเข้าใจตรงกันในเรื่องหน้าที่ของผู้ซื้อและผู้ขาย และเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้า การค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce: ICC) ซึ่งหอการค้าของประเทศต่างๆ เกือบทั่วโลกเข้าเป็นสมาชิก รวมทั้งหอการค้าแห่งประเทศไทย จึงจัดทำกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ (Incoterms) ขึ้นเพื่อกำหนดความหมายของคำเฉพาะทางการค้าขึ้นใช้ในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศให้คู่กรณีเลือกใช้ โดยกำหนดในสัญญาตามวัตถุประสงค์ของตน

4.1.3 สมรรถนะด้านเทคนิค ได้แก่ “ความรู้ความสามารถการบริหารงานระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ”

มีค่าลำดับความสำคัญของความต้องการจำเป็นมากที่สุด เนื่องจากระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบันต้องติดต่อประสานงานกันระหว่างประเทศ โดยประยุกต์ใช้กลยุทธ์ในการจัดการและการบริหารระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ระบบการค้าอิเล็กทรอนิกส์และข้อมูลสารสนเทศ ตลอดจนเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องมาช่วยในการจัดการระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งสอดคล้องกับ คำนาย [12] กล่าวว่า การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ต้องมีการวัดขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งการเจริญเติบโตและผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ การลงทุนในตลาดทั่วโลก ความพร้อมของสาธารณูปโภคเชิงเทคโนโลยี คุณภาพทางการศึกษา ประสิทธิภาพของรัฐบาล ซึ่งสอดคล้องกับไชยยศ [13] กล่าวว่า เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มที่ประสานและพึ่งพากันมากขึ้น ปัจจัยที่ขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจโลกพึ่งพากันเกิดจากการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุน และการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี การขนส่ง บริษัทแสวงหาความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการกระจายแหล่งผลิตและแหล่งซื้อที่มีต้นทุนต่ำและมีคุณภาพผลิตภัณฑ์สูง ตลาดสินค้าและบริการเปิดกว้างเป็นตลาดเดียวมากขึ้น ผู้บริโภคที่มีความแตกต่างกันด้านเชื้อชาติ ภาษา วัฒนธรรม และอื่นๆ แต่มีรสนิยมและชอบเหมือนกัน สินค้ามาตรฐานบริโภคหรือใช้กันทั่วโลก การยอมรับสินค้ามาตรฐานเดียวกันเป็นการสร้างตลาดโลกที่เปิดโอกาสทั้งบริษัทเล็กและใหญ่เข้าสู่ตลาด อุปสรรคการค้าที่ลดลงมีผลให้บริษัทที่มีอยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันแข่งขันกันมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นตลาดต่างประเทศหรือในประเทศ การแข่งขันที่เปิดกว้างเป็นปัจจัยให้บริษัทต่างก็แข่งขันปรับปรุงโลจิสติกส์และการจัดการซัพพลายเชน การผลิตและซื้อขายข้ามพรมแดน ผลิตภัณฑ์เดินทางไกลใช้เวลานาน มีความซับซ้อน พิธีการส่งออกหรือนำเข้า โลจิสติกส์ระหว่างประเทศจึงแตกต่าง ในด้านเวลาและต้นทุนจากโลจิสติกส์ในประเทศ และยังคงสอดคล้องกับประจวบ [3] กล่าวว่าความสำคัญของการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศเป็นกำลังการผลิตในปัจจุบัน จึงต้องการระบายสินค้าสู่ต่างประเทศ นอกจากนั้นการดำเนินธุรกิจ

ในต่างประเทศยังช่วยลดค่าแรงงาน ลดภาษี ลดความเสี่ยง เนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอีกด้วย แต่การดำเนินธุรกิจในต่างประเทศจำเป็นต้องเข้าใจกฎระเบียบและเงื่อนไขต่างๆ ของการดำเนินกิจการด้วย

4.2 การจัดสัมมนากลุ่ม

4.2.1 ผลการประเมินความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับสมรรถนะหลักของผู้ประกอบการเกี่ยวกับการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของ SME พบว่า ผู้ทรงคุณวุฒิมีความคิดเห็นที่สอดคล้องกับผลของสมรรถนะหลักในขั้นตอนที่ 1 มากที่สุด จำนวน 1 รายการ ได้แก่ สมรรถนะ “การจัดการทรัพยากรมนุษย์” เนื่องจากการบริหารทรัพยากรมนุษย์มีความสำคัญต่อการพัฒนาองค์การเป็นอย่างมาก บุคคลถือว่าเป็นทรัพยากรที่มีค่าที่สุดขององค์การ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ขององค์การ พร้อมทั้งดำเนินการธำรงรักษาและพัฒนาให้ทรัพยากรมนุษย์ขององค์การมีคุณภาพชีวิตในการทำงาน ซึ่งสอดคล้องกับชุตินาถ [14] ได้ศึกษาเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการทรัพยากรมนุษย์กับประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของพนักงานบริษัทในนิคมอุตสาหกรรมบางชั้น กรุงเทพมหานคร พบว่าพนักงานบริษัทที่ทำงานในบริษัทในนิคมอุตสาหกรรมบางชั้น กรุงเทพมหานคร มีระดับความคิดเห็นด้วยเกี่ยวกับการจัดการทรัพยากรมนุษย์โดยรวมอยู่ในระดับมาก เนื่องจากการบริหารทรัพยากรมนุษย์มีความสำคัญต่อผู้บริหาร การบริหารทรัพยากรมนุษย์ที่ดี ผู้บริหารจะต้องมีการวางแผนที่เหมาะสม การจัดแผนภูมิองค์การและการกำหนดสายการทำงานให้ชัดเจน รวมถึงการใช้การควบคุมด้วยความชำนาญ ดำเนินการบริหารทรัพยากรมนุษย์ในการจ้างคนได้ถูกต้องเหมาะสมกับงาน มีการจูงใจ การประเมินการฝึกอบรมและการพัฒนาที่เหมาะสม ซึ่งสอดคล้องกับสุภาพร [15] ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบของกลยุทธ์การจัดการทรัพยากรมนุษย์และประสิทธิภาพการให้บริการที่มีต่อผลการดำเนินงานของธุรกิจโรงแรมในภาคตะวันออก เชียงเหนือ พบว่ากลยุทธ์การจัดการทรัพยากรมนุษย์มี

ความสอดคล้องกับลักษณะของธุรกิจ เนื่องจากปัจจุบันทุกองค์กรได้เล็งเห็นความสำคัญของทรัพยากรมนุษย์ องค์กรจะสำเร็จได้ต้องอาศัยพนักงานที่มีอยู่ในการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ องค์กรจึงต้องมีการพัฒนากลยุทธ์ของตนเองให้เพิ่มขึ้นอยู่ตลอดเวลา ดังนั้น การที่ผู้จัดการมีความพยายามเข้าใจความรู้สึกนึกคิดของพนักงานและหาวิธีสื่อสารกับเขาเหล่านั้น ให้มีความกล้าที่จะตัดสินใจเมื่อเห็นว่าสิ่งที่กระทำนั้นถูกต้อง และเมื่อทำงานผิดพลาดก็พร้อมที่จะยอมรับและแก้ไขในสิ่งที่ผิดพลาด รวมทั้งผู้จัดการมีความสามารถที่จะกระตุ้นให้พนักงานมีความกระตือรือร้น และหาวิธีการทำงานใหม่ๆ เพื่อให้งานนั้นสำเร็จ สิ่งเหล่านี้ทำให้เกิดความศรัทธาและเชื่อถือในหมู่พนักงาน และเต็มใจที่จะทำงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้ และยังสอดคล้องกับบุษกรณี [16] ได้ศึกษาเรื่องการจัดการทรัพยากรมนุษย์ของอุตสาหกรรม การผลิตเพื่อการส่งออกในจังหวัดสงขลา พบว่าการจัดการทรัพยากรมนุษย์โดยรวมของอุตสาหกรรมผลิตเพื่อการส่งออก ในจังหวัดสงขลาอยู่ในระดับมากที่สุด ทั้งนี้ เนื่องจากทุกบริษัทต่างมีการปรับปรุงยุทธศาสตร์ในการบริหารเพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของสภาเศรษฐกิจในปัจจุบัน

4.2.2 ผลการประเมินความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับสมรรถนะด้านหน้าที่ของผู้ประกอบการเกี่ยวกับการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พบว่าสอดคล้องกับผลของสมรรถนะด้านหน้าที่ในขั้นตอนที่ 1 มากที่สุด จำนวน 1 รายการ ได้แก่ สมรรถนะ “กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ” เนื่องจากการดำเนินธุรกิจซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั้น คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต่างมีอำนาจการต่อรองกัน จึงมีความจำเป็น ที่ผู้ประกอบการจะต้องเรียนรู้กฎหมายมาควบคุมหรือคุ้มครองในการดำเนินธุรกิจร่วมกัน ซึ่งสอดคล้องกับ ธนิต [17] กล่าวว่ากฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ (Incoterms) เป็นกฎเกณฑ์เกี่ยวกับเงื่อนไขการส่งมอบและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งหอการค้านานาชาติได้เป็นผู้กำหนดและเป็นที่แพร่หลาย

ยอมรับในระดับนานาชาติ โดยกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศมีความมุ่งหมายเพื่อที่จะให้มีกฎเกณฑ์การตีความเงื่อนไขทางการค้าระหว่างประเทศ โดยนำมาใช้สำหรับการขายสินค้าเพื่อการส่งมอบข้ามเขตแดน รวมถึงการกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อภายใต้สัญญาซื้อขาย สัญญารับขน สัญญาประกันภัย สัญญาด้านการเงิน และเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก-นำเข้า กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศเป็นกติกาเกี่ยวกับการส่งและรับสินค้าภายใต้ระบบการขนส่งระหว่างประเทศให้อยู่ภายใต้กรอบเดียวกัน โดยกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ จะเน้นและให้ความสำคัญเกี่ยวกับภาระผู้ซื้อ ผู้ขาย และผู้ขนส่ง ซึ่งเกี่ยวกับการส่งมอบหรือรับมอบ รวมทั้งความรับผิดชอบของแต่ละฝ่าย ซึ่งจะปฏิบัติตามกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ จึงถูกใช้เป็นเงื่อนไขข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ และเงื่อนไขที่ศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ใช้เป็นเงื่อนไขในราคาศุลกากร ซึ่งสอดคล้องกับ พฤษภา [18] ได้ศึกษาเรื่อง สถานะทางกฎหมายของกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ ตามกฎหมายไทยศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศ พบว่าปัจจุบันในประเทศไทยใช้สภาพบังคับกฎหมายของกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศเป็นหลักของการเคารพการตัดสินใจที่ตกลงกันระหว่างคู่สัญญาตราบเท่าที่ไม่ขัดต่อกฎหมายความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งในเรื่องนี้ได้มีผู้รู้หลายท่านเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหานั้น ยังไม่มีข้อยุติที่แน่ชัด จึงได้ทำการศึกษาในประเด็นข้างต้น และได้เสนอแนวทางแก้ไขแบ่งออกเป็น 3 แนวทาง ดังนี้ 1) ยกสถานะ กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศเป็นกฎหมายโดยการบัญญัติพระราชบัญญัติว่าด้วยคำเฉพาะทางการค้าหรือที่เรียกว่ากฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งแนวทางนี้เป็นแนวทางที่มีความชัดเจนในเรื่องการแก้ไขสถานะทางกฎหมายให้สามารถบังคับได้ตามกฎหมายไทยแต่ข้อด้อยของแนวทางแก้ไขนี้เป็นกรณีที่บทบัญญัติจะไม่ครอบคลุมเพราะกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศกำหนดเพียงเงื่อนไขสิทธิหน้าที่

ของผู้ซื้อและผู้ขายเท่านั้น 2) แก้ไขกฎหมายให้ยอมรับสถานะของกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ โดยการบัญญัติพระราชบัญญัติที่ว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศขึ้น โดยการนำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศมาเป็นกฎหมายแม่แบบ (Model Law) และผนวกคำเฉพาะทางการค้าเข้าไปในร่างกฎหมายฉบับดังกล่าว โดยไม่จำเป็นต้องระบุว่ากฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศนั้นเป็นในรูปแบบใด แต่ในบทบัญญัติต้องมีบทวิเคราะห์ศัพท์ กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศให้เป็นที่ไปตามข้อกำหนดของสภาหอการค้าระหว่างประเทศซึ่งแนวทางนี้จะสามารถแก้ไขปัญหาการค้าระหว่างประเทศได้อย่างครบถ้วนทุกประเด็นรวมทั้งในเรื่องสถานะทางกฎหมายของกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศที่สามารถบังคับได้ 3) ยกร่างประมวลกฎหมายการค้าระหว่างประเทศขึ้นมาโดยตรง โดยการรวบรวมกฎหมายเกี่ยวกับการซื้อขาย คำเฉพาะทางการค้า การชำระราคา การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมารวมไว้ในฉบับเดียวกัน แนวทางนี้สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ในระยะยาวอย่างครบถ้วนทุกประเด็น แต่ข้อด้อย คือ ระยะเวลาในการศึกษาและการดำเนินการยกร่าง อีกทั้งการบังคับใช้ใช้เวลานานมาก ดังนั้นจึงไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เป็นปัญหาอยู่ในปัจจุบันแต่ในอนาคตคาดว่าจะมีการศึกษาและดำเนินการปรับปรุงกฎหมายตามแนวทางนี้ต่อไป และยังคงสอดคล้องกับสวรินทร์ [19] ได้ศึกษาเรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศของไทย: ศึกษากรณีการส่งมอบ พบว่า การที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้มีอยู่ 2 แนวทางแนวทางแรก คือ การเข้าร่วมเป็นภาคี (United Nations Convention on Contracts for International Sales of Goods: CISG) แล้วออกกฎหมาย อนุวัติการ แนวทางที่สอง คือ การปรับปรุงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือจัดทำกฎหมายเกี่ยวกับการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศขึ้นโดยเฉพาะ แนวทางที่สองนี้จะรวมถึงการออกกฎหมายรับรองสถานะของกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศด้วย ซึ่งทั้งสองแนวทางดังกล่าว มีข้อดีและข้อเสีย

แตกต่างกันไป อย่างไรก็ตามไม่ว่าประเทศไทยจะเลือกแนวทางใด ก็ล้วนแต่เป็นประโยชน์ ต่อการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศของไทยทั้งสิ้น

4.2.3 ผลการประเมินความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับสมรรถนะด้านเทคนิคของผู้ประกอบการเกี่ยวกับการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พบว่า สอดคล้องกับผลของสมรรถนะด้านเทคนิคในขั้นตอนที่ 1 มากที่สุด จำนวน 1 รายการ ได้แก่ สมรรถนะ “การบริหารงานระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ” เนื่องจาก ปัจจุบันประเทศไทยกำลังเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี 2559 นี้ ธุรกิจจึงให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ รวมทั้งการจัดการขนส่งและการจัดการคลังสินค้า ธุรกิจต้องการพัฒนาองค์การด้านโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ โดยนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาประยุกต์ใช้ในด้านโลจิสติกส์เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างถูกต้อง สะดวกและรวดเร็วขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับซูลิกร [20] ได้ศึกษาเรื่อง การพัฒนาโปรแกรมการจัดเส้นทางการเดินทางขนส่งสินค้า กรณีศึกษาบริษัทผู้ให้บริการด้านธุรกิจขนส่งสินค้า พบว่าการพัฒนาโปรแกรมการจัดเส้นทางการเดินทางขนส่งสินค้าจากคลังสินค้าของบริษัทกรณีศึกษาไปยังกลุ่มลูกค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดระยะทางการเดินทางขนส่งสินค้า ผู้วิจัยได้ทำการประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Google Map) ในการหาตำแหน่งที่ตั้งของกลุ่มลูกค้าภายในพื้นที่บริเวณต่างๆ เพื่อความแม่นยำในการคำนวณที่มากขึ้น และใช้แนวคิดการแก้ปัญหาแบบฮิวริสติก (Heuristics) ในการหาคำตอบ โดยเลือกใช้วิธี Nearest Neighbor Heuristics (NNH) สรุปได้ว่าการพัฒนาโปรแกรมการจัดเส้นทางการเดินทางขนส่งสินค้า สามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเส้นทาง การขนส่งสินค้าบริษัทกรณีศึกษาได้ ซึ่งสอดคล้องกับภักดีวัฒน์ [21] ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษากลยุทธ์อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ประเทศไทยกับลาว พบว่าระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและประเทศลาว จำเป็นต้องมีการพัฒนาเพิ่มมากขึ้นจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนใน

ปี 2559 ผู้ให้บริการไทยมีคุณภาพบริการและศักยภาพด้านโลจิสติกส์ดีกว่าผู้ประกอบการลาวในทุกด้าน แต่คุณภาพบริการของผู้ให้บริการทั้งสองประเทศยังไม่สามารถตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้ใช้บริการได้ จากผลการศึกษานี้สามารถกำหนดนโยบาย กลยุทธ์เชิงรุกสำหรับผู้ให้บริการในไทยได้ โดยการสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์กับผู้ให้บริการในลาว เพื่อเป็นการส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือระหว่างสถานประกอบการไทยกับลาว แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ให้บริการไทยยังต้องตระหนักถึงปัญหาระหว่างประเทศ เช่น กฎหมายและระเบียบการขนส่งระหว่างชายแดนไทยกับลาว เพื่อให้การสร้างเครือข่ายดังกล่าวมีความเหมาะสมมากขึ้นและยังสอดคล้องกับ จิตติชัยและคณะ [22] ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศของไทย เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การศึกษานั้นประกอบไปด้วยการสำรวจภาคสนามที่ทำเรือไทย 9 แห่ง คือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิค ท่าเรือทีพีที ท่าเรือยูนิไทย ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือศรีราชา ท่าเรือเคอรัลยามซีพอร์ต ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และท่าเรือน้ำลึกสงขลา เพื่อทราบถึงภาพรวมของการดำเนินงานปัญหาที่พบและแนวทางการพัฒนาของท่าเรือ โดยได้มีการจัดประชุมระดมความคิดเห็นระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาแนวทางการปรับปรุงท่าเรือไทยทั้งในภาพรวมและรายท่าเรือ พบว่าแนวทางการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น สามารถนำไปใช้ในการวางแผนงาน พัฒนาระบบที่มีอยู่ให้ดียิ่งขึ้นเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ 2 ประการ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะทั่วไป

• หน่วยงานภาครัฐบาลและเอกชน ที่ต้องใช้ความรู้และทักษะในการบริหารจัดการในหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม สามารถหาแนวทางการจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมไปพัฒนาเป็นหลักสูตรผู้ประกอบการวิสาหกิจ

ขนาดกลางและขนาดย่อม ให้สอดคล้องกับความต้องการสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เพื่อเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจของชาติ

• ธุรกิจวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม สามารถนำหัวข้อสมรรถนะด้านการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทยไปพัฒนาองค์การ โดยเฉพาะการจัดการทรัพยากรมนุษย์ กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศและการบริหารงานระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

• ผู้ประกอบการซึ่งถือว่าเป็นบุคคลที่สำคัญที่สุดในองค์กร มีหน้าที่วางแผนกลยุทธ์ รับผิดชอบการบริหารจัดการธุรกิจของทั้งองค์กรสามารถนำไปเป็นแนวทางพัฒนาตนเอง เสริมสร้างสมรรถนะการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ประโยชน์ในการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

• บุคลากรในองค์กรสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ในองค์กร ให้มีความถูกต้อง สะดวกรวดเร็ว รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลงส่งผลให้มีการดำเนินงานที่ดีจากการปฏิบัติงานที่มีคุณภาพด้านโลจิสติกส์

2. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในครั้งต่อไป

• ควรนำสมรรถนะไปพัฒนาเป็นรูปแบบการพัฒนาผู้ประกอบการเพื่อการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ ในวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

• ควรนำสมรรถนะที่ใช้ไปพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์แบบเรียนรู้ด้วยตนเอง (E-learning) เพื่อให้ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ที่ไม่มีเวลาสามารถศึกษาด้วยตนเองได้ตามโอกาสหรือช่วงเวลาที่สะดวก

• ควรทำการศึกษาองค์ประกอบเชิงลึกในด้านอื่นๆ ของสมรรถนะผู้ประกอบการเพื่อการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ สำหรับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเพื่อเป็นแนวทางในการสร้างปรับปรุง แก้ไขหลักสูตรพัฒนาบุคลากรด้านการบริหารจัดการกลยุทธ์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์



เอกสารอ้างอิง

- [1] P. Thipapan, *Entrepreneurship*. Bangkok: Amon Texbook Publishing Center, 2009 (in Thai).
- [2] Office of Small and Medium Enterprises Promotion, *Situation and Economic Indicators of SMEs in 2013*, 1st ed. Bangkok : Office of Small and Medium Enterprises Promotion, 2013 (in Thai).
- [3] P. Klomchit, *Logistics-Supply Chain : Introduction to Design and Management*, Bangkok: Se-Education Public Co.,Ltd., 2013 (in Thai).
- [4] S. B. Perry, "Evaluating the Impact of Training: A Collection of Tools and Techniques," Alexandria, VA: American Society for Training and Development, 1997.
- [5] T. Yamane, *Elementary Sampling Theory*, 1st ed. New Jersey: Prentice Hall Inc, 1967.
- [6] S. Wongwanit, *Research Needs Assessment*, 2nd ed. Bangkok : Thammada Press, 2007 (in Thai).
- [7] B. Sisaat, *Preliminary research*, 7th ed. Bangkok: Suwiriyasan, 2002 (in Thai).
- [8] P. Thepwan, *Human Resource Management*, Bangkok: Se-Education Public Co.,Ltd., 2011 (in Thai).
- [9] S. Inwang and K. Mon Inwang, *Human Resource Management*, Phitsanulok: Phitsanulok University, 2013 (in Thai).
- [10] C. Samoechai, *Small Business Management*, Bangkok: Se-Education Public Co.,Ltd., 2015 (in Thai).
- [11] C. Tattanakhup. (2015, March 15). *The Carriage of Goods by Road International Act in 2013* [Online]. Available: <http://www.freightmaxad.com/magazine/?p=7170>.
- [12] K. Aphipratyasakunchut, *Logistics and Supply Chain Management Strategy for Cost Reducing and Profit Increasing*, 4th ed. Bangkok: Focus Media and Publishing Co.,Ltd., 2012 (in Thai).
- [13] C. Chaimankhong, *Logistics and Supply Chain Strategy Competing in the Global Market*, 7th ed. Nonthaburi: Vision prepress Ltd., 2013 (in Thai).
- [14] C. Chanajit, "The relationship between human resource management and performance efficiency of employees of companies at Bang Chan Industrial Estate in Metropolitan Bangkok," M.S. thesis, Department of Chief Executive Officer, Faculty of Business Administration Thonburi University, 2009 (in Thai).
- [15] S. Sereerat, "The effects of strategy for human resource management and service efficiency on the performance of hotels location in the Northeast of Thailand," M.S. thesis, Department of Management Mahasarakham University, 2009 (in Thai).
- [16] B. Kongpradit, "Human resource management of manufacturing industry for export in Songkhla Province," M.S. thesis, Department of Management Science Faculty of Business Administration Sukhothai Thammathirat Open University, 2011 (in Thai).
- [17] T. Sorat, *How to Apply Logistic and Supply Chain Management*. Bangkok: Prachum, 2007 (in Thai).
- [18] P. Khreusaeng, "Legal status of incoterms according to Thai Law through a comparative study with foreign laws," M.S. thesis, Department of Law of International Trade and Electronic Transactions Faculty of Law Bangkok University, 2007 (in Thai).
- [19] S. Saowakhon, "Legal problem relating to



- international sale contracts of Thailand: Delivery of good,” M.S. thesis, Department of Master of Laws (Business Law) Faculty of Graduate school Sripatum University, 2009 (in Thai).
- [20] C.Chanasit and S.Yaovasuwanchai, “Development on vehicle routing problem program: A case study of a transportation service rovider,” M.S. thesis, Department of Technology Management Faculty of Graduate School of anagement and Innovation King Mongkut’s University of Technology Thonburi, 2011 (in Thai).
- [21] P. Intarawongchot, “The study of logistics industry’s strategies: The case study of Thailand,” M.S. thesis, Department of Logistics Management Faculty of Graduate School of Management and Innovation King Mongkut’s University of Technology Thonburi, 2012 (in Thai).
- [22] J. Rudjanakanoknad, S. Sukdanont, and W. Suksirivoraboot, “Study of trade facilitation at Thailand’s international ports according to ASEAN economic community,” *Bangkok Business News*, February 7, 2013 (in Thai).