



ใบรับรองวิทยานิพนธ์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์)

ปริญญา

รัฐศาสตร์

รัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์

สาขา

ภาควิชา

เรื่อง ความพร้อมของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด
ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

The Readiness of PTT Polymer Logistics Company Limited Employee toward
The Upcoming of Asean Economics Community (AEC)

นามผู้วิจัย นางสาวกานดารา เข้มลีดา

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(รongศาสตราจารย์จุฑาทิพ กล้ายทับทิม, M.A.)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(อาจารย์กิริดา ชัยรัตน์, ร.ด.)

หัวหน้าภาควิชา

(รongศาสตราจารย์วัชรินทร์ ชาบุญศิลป์, Ph.D.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

(รongศาสตราจารย์กัญญา ชีระกุล, D.Agr.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ เดือน พ.ศ.

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ความพร้อมของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคม
เศรษฐกิจอาเซียน

The Readiness of PTT Polymer Logistics Company Limited Employee toward the Upcoming of
ASEAN Economics Community (AEC)

โดย

นางสาวกานดารา เข้มสีดา

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์)
พ.ศ. 2557

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

กานดารา เข้มลีดา 2557: ความพร้อมของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด
ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ปรินญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) สาขา
รัฐศาสตร์ ภาควิชารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก:
รองศาสตราจารย์จุฑาทิพ คล้ายทับทิม, M.A. 145 หน้า

การศึกษาครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงระดับความพร้อมของพนักงานบริษัท พีทีที
โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และเพื่อศึกษาเปรียบเทียบ
ความพร้อมของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ
อาเซียน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมอาเซียน และปัจจัยด้าน
ความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์ เมื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน กลุ่ม
ตัวอย่างที่ศึกษา คือ พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในระดับตำแหน่งพนักงาน
ปฏิบัติการถึงระดับตำแหน่งรักษาการกรรมการผู้จัดการใหญ่ จำนวน 150 คน เครื่องมือที่ใช้ในการ
รวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลแบบเจาะลึก จำนวน 10 คน
และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าสถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่า
t-test การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) การวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่
เชฟเฟ (Scheffe) โดยกำหนดค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content
Analysis)

ผลการศึกษาพบว่า พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด มีความพร้อมในการ
เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับปานกลาง โดยพบว่าพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์
โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ตำแหน่งงานในปัจจุบัน และระดับการศึกษา
ต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่ต่างกัน ส่วนพนักงานบริษัท พีทีที
โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน มีความพร้อมใน
การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่ต่างกัน รวมทั้งความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของ
บริการด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคม
เศรษฐกิจอาเซียนไม่ต่างกัน

Kandara Khemsida 2014: The Readiness of PTT Polymer Logistics Company Limited Employee toward the Upcoming of ASEAN Economics Community (AEC). Master of Arts (Political Science), Major Field: Political Science, Department of Political Science and Public Administration. Thesis Advisor: Associate Professor Juthatip Klaitabtim, M.A. 145 pages.

The objective of this research were to investigate the readiness level of PTT Polymer Logistics company (PTTPL)'s officers toward the upcoming of ASEAN Economics Community and to compare the readiness of PTTPL's officers according to personal factor, AEC information and knowledge of free flow of logistics. Population consists of 150 employees of PTTPL's. Data were collecting by using questionnaire and in-depth interview. The statistic too using for data analysis were Percentage, Mean, Standard Deviation, t-test, One-way ANOVA, Scheffe with statistical significance level at .05 and Content Analysis.

The research revealed that the readiness of PTT Polymer Logistics Company employees toward the upcoming of ASEAN Economic community was at moderate level. The PTTPL employees has different personal factors caused no difference in the readiness toward the upcoming of AEC. While the PTTPL with different AEC information and knowledge of free flow of logistics caused no difference in the readiness toward the upcoming of AEC. According to in-depth interview and content analysis.

Student's signature

Thesis Advisor's signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดีด้วยความอนุเคราะห์ของ รศ.จุฑาทิพ คล้ายทับทิม ประธานกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ ดร.ภิรดา ชัยรัตน์ กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่ได้กรุณาใช้เวลาอันมีค่ามาให้คำปรึกษา แนะนำ และช่วยกรุณาให้แนวทางในการแก้ไขปรับปรุง การศึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนมีความสมบูรณ์ครบถ้วน ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณคณาจารย์ สาขารัฐศาสตร์ ภาควิชารัฐศาสตร์และ รัฐประศาสนศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ ที่ได้กรุณาประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้แก่ผู้วิจัย ให้ความช่วยเหลือแนะนำในเรื่องการเรียน การวิจัย ขอกราบขอบพระคุณบิดามารดาและครอบครัว (นายสะอาด เข้มสีดา และนางอาณา เข้มสีดา) ที่ได้ให้การส่งเสริม สนับสนุน รวมถึงให้กำลังใจแก่ผู้วิจัยด้วยดี สุดท้ายขอขอบคุณเพื่อนๆ ในสาขาวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ รุ่น 25, 27 ที่ให้ความช่วยเหลือด้านการเรียนและสนับสนุนให้กำลังใจแก่ผู้วิจัยด้วยดีตลอดมา

กานดารา เข้มสีดา
พฤษภาคม 2557

สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง	(3)
สารบัญภาพ	(6)
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
ขอบเขตของการวิจัย	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
นิยามศัพท์	5
บทที่ 2 การตรวจเอกสาร	7
แนวคิดเกี่ยวกับความพร้อม	8
แนวคิดเกี่ยวกับความพร้อมของพนักงานในการทำงานด้าน โลจิสติกส์ ของไทยในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	12
แนวความคิดเกี่ยวกับความรู้	17
แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้	21
แนวคิดเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	30
นโยบายด้านการพัฒนาโลจิสติกส์ในอาเซียน	42
ข้อมูลและนโยบายบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	60
ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	69
ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย	73
กรอบแนวคิดในการวิจัย	74
สมมติฐานในการวิจัย	75
บทที่ 3 วิธีการศึกษา	76
ประชากรที่ใช้ในการวิจัย	76
วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง	77

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	78
การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	82
การเก็บรวบรวมข้อมูล	82
การวิเคราะห์ข้อมูล	83
สถิติที่ใช้ในการศึกษา	83
ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการวิจัย	84
บทที่ 4 ผลการวิจัยและข้อวิจารณ์	85
ผลการวิจัย	85
ข้อวิจารณ์	107
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	112
สรุปผลการวิจัย	112
ข้อเสนอแนะ	114
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	117
ภาคผนวก	120
ภาคผนวก ก แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย	121
ภาคผนวก ข ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม	133
ประวัติการศึกษา และการทำงาน	145

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	แสดงกลยุทธ์หลักที่จะช่วยให้ผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์สามารถปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจและการแข่งขันในการให้บริการ โลจิสติกส์ปัจจุบัน	47
2	จำนวนกลุ่มตัวอย่างของพนักงานของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด	77
3	จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ อายุ ตำแหน่งงานในปัจจุบันและระดับการศึกษา	86
4	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	87
5	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	90
6	ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	93
7	ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ด้านทักษะภาษาของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	94

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
8	ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านทักษะในการปฏิบัติงานของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	95
9	ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจด้านการรับรู้ด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	96
10	ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด จำแนกตามเพศ	98
11	ค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่าง ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด จำแนกตามอายุ	99
12	ค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่าง ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด จำแนกตามระดับตำแหน่ง	100
13	ค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่าง ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด จำแนกตามระดับการศึกษา	101

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
14	ค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่าง ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	102
15	ค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่าง ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	103
16	สรุปผลการทดลองและสมมติฐาน	114

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	แสดงทักษะและคุณสมบัติของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็น	15
2	แสดงเงื่อนไขกำหนดความต้องการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ในระยะต่อไปสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2555)	16
3	แสดงพฤติกรรมกรรับรู้เป็นขบวนการที่เกิดแทรกอยู่ระหว่างสิ่งเร้าและการตอบสนองสิ่งเร้า	21
4	แสดงเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในสาขาบริการต่างๆ ของอาเซียนในปี พ.ศ. 2558	37
5	กรอบแนวคิดในการวิจัย	74

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

หลังช่วงอำนาจคอมมิวนิสต์สิ้นสุดลง โลกได้เปลี่ยนจากยุคที่อุดมการณ์ทางการเมืองเป็นปัจจัยชี้ขาดเข้าสู่ยุคที่อุดมการณ์ทางการเมืองถูกลดความสำคัญลงและถูกแทนที่ด้วยปัจจัยทางเศรษฐกิจ การปฏิวัติเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) โดยเฉพาะการปฏิวัติด้านคอมพิวเตอร์ และระบบอิเล็กทรอนิกส์ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนและการบริการ อาจกล่าวได้ว่า หลังยุคสงครามเย็นได้มีการขยายตัวในด้านเศรษฐกิจและการค้าอย่างแท้จริง (จุฑาทิพ คล้ายทับทิม, 2553)

การขยายตัวทางการค้าและการลงทุน ได้สร้างแรงผลักดันสู่การเปิดเสรีมากขึ้น โดยเฉพาะการขยายอิทธิพลและการมีบทบาทของภาคเอกชนในประเทศต่างๆ ที่มีมากขึ้น บรรยากาศทางเศรษฐกิจเสรี มีการแข่งขันกันอย่างเข้มข้นนี้เองได้ส่งผลให้ประเทศต่างๆ ต้องปรับตัวเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ ในขณะที่แต่ละประเทศมีมาตรฐานและความสามารถในการพัฒนาไม่เท่ากัน ในประเทศที่ยังไม่พัฒนาและกำลังพัฒนาตระหนักดีว่า จะไม่สามารถแข่งขันได้โดยลำพัง ดังนั้นจึงได้มีความพยายามที่จะรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจตามแนวคิดภูมิภาคนิยมเกิดขึ้นเพื่อช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน และเพิ่มพลังอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจและการเมือง จึงเกิดปรากฏการณ์การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในทุกภูมิภาค

ทั้งนี้เพื่อรองรับทิศทางการค้า การบริการและการลงทุนในโลกยุคปัจจุบันที่มีความสำคัญและมีการเจริญเติบโตค่อนข้างมากทั้งมูลค่าตลาด จำนวนผู้ประกอบการและประเภทธุรกิจ โดยในสาขาบริการจัดว่าเป็นสาขาที่มีความสำคัญอย่างมากในระบบเศรษฐกิจเนื่องจากการเจริญเติบโตค่อนข้างมาก ทั้งจำนวนของมูลค่าและผู้ประกอบการรวมทั้งยังแบ่งแยกย่อยออกเป็นหลายๆ ธุรกิจ โดยสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) ได้กำหนดสาขาบริการที่มีการค้าระหว่างประเทศ ออกเป็น 12 สาขา ได้แก่ 1) บริการธุรกิจ ประกอบด้วยบริการวิชาชีพ (เช่น วิศวกร สถาปนิก นักกฎหมาย และนักบัญชี) บริการด้านคอมพิวเตอร์ บริการด้านวิจัยและพัฒนา บริการเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ บริการให้เช่า/เช่าซื้อ และอื่นๆ เป็นต้น 2) บริการด้านการสื่อสารประกอบด้วยบริการไปรษณีย์ โทรคมนาคม โสตทัศน 3) บริการก่อสร้าง 4) บริการจัดจำหน่าย ประกอบด้วยบริการตัวแทนจำหน่าย

ค้าปลีก ค้าส่ง แฟรนไชส์ 5) บริการด้านการศึกษา 6) บริการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม 7) บริการด้านการเงิน ประกอบด้วย ประกันภัย หลักทรัพย์ และธนาคาร 8) บริการด้านสุขภาพและสังคม 9) บริการเกี่ยวกับการเดินทางและท่องเที่ยว ประกอบด้วย โรงแรม กัศตาการ ธุรกิจเดินทางท่องเที่ยว มัคคุเทศก์ เป็นต้น 10) บริการนันทนาการ วัฒนธรรม และการกีฬา เช่น บริการด้านการบันเทิง บริการห้องสมุด พิพิธภัณฑ์ เป็นต้น 11) บริการด้านการขนส่ง ประกอบด้วย การขนส่งทางน้ำ ทางบก ทางราง และทางทะเล 12) บริการอื่น ๆ ที่ไม่อยู่ใน 11 สาขาดังกล่าวข้างต้น เช่น บริการด้านความงาม สปา เป็นต้น (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555)

โดยในปัจจุบันภาคบริการด้านโลจิสติกส์ถือเป็นภาคบริการที่บูรณาการบริการในธุรกิจบริการทั้ง 12 สาขา เบื้องต้นเข้าไว้ด้วยกัน เช่น บริการขนส่ง สื่อสาร จัดจำหน่าย และบริหารธุรกิจ และในปัจจุบันยังไม่มีกำหนดขอบเขตของการบริการโลจิสติกส์ไว้อย่างชัดเจน ภายใต้สมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) แต่สำหรับภายใต้กรอบอาเซียน มีการกำหนดแผนงานและการรวมกลุ่มบริการโลจิสติกส์อาเซียน (Roadmap for the Integration of Logistic Services) โดยในแผนงานของอาเซียนนั้นมีการเจรจาเพื่อเปิดเสรีในด้านของบริการโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นหนึ่งในสาขาที่เร่งรัดของการรวมกลุ่มหรือ Priority Sector ที่ได้กำหนดเป้าหมายของการเปิดเสรีไว้อย่างชัดเจนว่า อนุญาตให้นักลงทุนอาเซียนเข้ามาประกอบธุรกิจถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 49 ในปี พ.ศ. 2551 และเพิ่มเป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ในปี พ.ศ.2553 และไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ในปี พ.ศ.2556 ทั้งนี้ ยังมีแผนงานในการพัฒนาโลจิสติกส์อาเซียนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ให้บริการ และมีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การเสริมสร้างสาธาณูปโภคและการลงทุนสำหรับการขนส่งอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้โลจิสติกส์ของอาเซียน เติบโตและสามารถแข่งขันได้ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555)

ระบบโลจิสติกส์นับว่าเป็นปัจจัยหลักในการสนับสนุนการยกระดับความสามารถในการแข่งขันการค้าการลงทุนของประเทศ เนื่องจากโลจิสติกส์ถือเป็นต้นทุนสำคัญของผู้ประกอบการในทุกธุรกิจ ในส่วนระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยยังถือว่าอยู่ในขั้นเริ่มต้น กล่าวคือ เน้นการจัดส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคเป็นหลัก ในขณะที่ในประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ จะเน้นการบูรณาการระบบโลจิสติกส์ตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนกระทั่งการผลิตสินค้าแล้วเสร็จและส่งมอบไปยังผู้บริโภค ด้วยเหตุนี้เองทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยยังสูงและไม่มีความมีประสิทธิภาพเมื่อเทียบกับสิงคโปร์และมาเลเซีย (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555) เมื่อต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรับการแข่งขันเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจึงได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยขึ้น เพื่อเป็นการ

เพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยหนึ่งในยุทธศาสตร์ของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์นั้นคือ การพัฒนาข้อมูลและกำลังคนด้าน โลจิสติกส์ ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้าน โลจิสติกส์

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทประกอบการธุรกิจน้ำมันและปิโตรเลียมเต็มรูปแบบสามารถแข่งขันได้ในระดับระหว่างประเทศ กลุ่ม ปตท. ได้มีการขยายธุรกิจของ ปตท. ให้ครบวงจรมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นในด้านสำรวจและผลิต การจัดหาก๊าซธรรมชาติ ปิโตรเคมีและการกลั่นรวมไปถึงการค้าระหว่างประเทศ โดยในปัจจุบันมีมูลค่าการส่งออกที่เพิ่มขึ้น เมื่อการส่งออกเติบโตอย่างมาก กลุ่ม ปตท. จึงได้จัดให้มีการดำเนินงานด้าน โลจิสติกส์ ครบวงจร (Full Service) โดยให้บริการด้านโลจิสติกส์กับสินค้าส่งออกภายในกลุ่ม ปตท. มุ่งเน้นการให้บริการที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย เริ่มดำเนินการให้บริการเต็มรูปแบบตั้งแต่เดือนมิถุนายน ปี พ.ศ. 2552 จนถึงปัจจุบันภายใต้รูปแบบของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด

สำหรับบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ดำเนินธุรกิจให้บริการด้าน โลจิสติกส์ เริ่มตั้งแต่การบรรจุ ขนส่ง โดยปี พ.ศ.2558 เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงการแข่งขันที่จะเกิดขึ้น บริษัทฯ จึงเตรียมขยายการให้บริการด้านโลจิสติกส์ไปยังบริษัทอื่นๆ นอกกลุ่ม ปตท. และแสวงหาพันธมิตรในต่างประเทศ เพื่อประสิทธิภาพสูงสุดในการบริการ อีกทั้งบริษัทฯ ได้เตรียมพร้อมขยายขอบเขตของการบริการให้เพิ่มมากขึ้นไม่ว่าจะเป็นขนส่งสินค้าส่งมอบถึงลูกค้าปลายทาง โดยจัดการในเรื่องของศุลกากรทั้งในประเทศไทยและประเทศลูกค้าปลายทาง การจัดทำเอกสารเพื่อให้ลูกค้าปลายทางสามารถนำของออกจากท่าเรือ และนำไปสู่การผลิตได้ บริการที่เพิ่มขึ้นเหล่านี้เพื่อให้บริษัทมีมาตรฐานสากลและสามารถแข่งขันได้กับบริษัทที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในอาเซียน รวมทั้งยังเป็นการลดต้นทุน โลจิสติกส์ และตอบสนองความต้องการของลูกค้าอีกด้วย

แต่ในปัจจุบันบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด อยู่ในลำดับที่ 25 ของประเทศไทยสำหรับบริษัทที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ โดยสมาคมโลจิสติกส์แห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2554 การจัดลำดับนี้วัดจากความพร้อมด้านเทคโนโลยี ความครอบคลุมในการให้บริการ ผลประกอบการ และเงินทุนหมุนเวียน ซึ่งในปัจจุบันบริษัทฯ ได้ให้บริการเพียงภายในกลุ่ม ปตท. และให้บริการคลังสินค้า บรรจุและจัดส่งเฉพาะผลิตภัณฑ์ ปิโตรเคมีเท่านั้น และการขนส่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก แต่ด้วยเป้าประสงค์ของบริษัทฯ ต้องการให้บริษัทฯ ก้าวขึ้นไปเป็น 1 ใน 10 บริษัทผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของประเทศไทย ทั้งนี้ก็เพื่อรองรับการเปิดเสรีด้าน โลจิสติกส์ของ

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและขยายฐานลูกค้าออกไปนอกจากบริษัทในกลุ่ม ปตท. ในขณะที่ประสิทธิภาพการทำงานยังไม่เป็นไปตามแผนงานหรือเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแต่ละปี เมื่อบริษัทมีแผนการในการดำเนินงานดังกล่าว บริษัทฯจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเตรียมความพร้อมในหลายด้าน อาทิเช่น เงินทุน เทคโนโลยีสารสนเทศ และกำลังคนในการบริหารจัดการ เพื่อที่จะรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและได้รับการยอมรับในระดับสากลซึ่งจะสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ

จากความเป็นมาและปัญหาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาความพร้อมของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเพื่อเตรียมความพร้อมและพัฒนาศักยภาพของพนักงานรองรับความเปลี่ยนแปลงไปสู่มาตรฐานระดับสากลและให้ก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และพร้อมแข่งขันทางธุรกิจในตลาดโลกต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับความพร้อมของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความพร้อมของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาความพร้อมของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยมุ่งศึกษาความพร้อมของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในระดับตำแหน่งพนักงานปฏิบัติการถึงระดับตำแหน่งรักษาการกรรมการผู้จัดการใหญ่ รวมทั้งสิ้น 150 คน โดยจะเก็บข้อมูลในช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี 2556 (ระหว่างเดือน กรกฎาคม-ตุลาคม พ.ศ. 2556) โดยใช้แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลแบบเจาะลึกจากพนักงานระดับปฏิบัติการและระดับตำแหน่งรักษาการกรรมการผู้จัดการใหญ่ จำนวน 5 คน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลของการศึกษาจะเป็นแนวทางในการพัฒนาให้แก่บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในเรื่องการวางแผนเพื่อเตรียมความพร้อมของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

นิยามศัพท์

ในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดศัพท์ที่มีความหมายเฉพาะ ดังต่อไปนี้

ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ตำแหน่ง ระดับการศึกษา ของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด

เพศ หมายถึง สถานภาพโดยกำเนิดของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ เพศชายและเพศหญิง

อายุ หมายถึง จำนวนปีตั้งแต่เกิดจนถึงปัจจุบันของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด

ตำแหน่ง หมายถึงระดับของตำแหน่งของพนักงานของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด โดยแบ่งเป็น รักษาการกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารระดับสายงาน และพนักงานปฏิบัติการ จำแนกตามสายงาน ดังนี้ สายงานวางแผนและพาณิชย์กิจและบริหารความเสี่ยง สายงานกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารองค์กร สายงานบริหารการจัดส่ง สายการปฏิบัติการ สายงานเทคโนโลยีสารสนเทศและวิจัยปฏิบัติการและสายงานคุณภาพ ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม

ระดับการศึกษา หมายถึง ระดับการศึกษาสูงสุดของพนักงานของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์-โลจิสติกส์ จำกัด โดยจำแนกเป็นระดับ ต่ำกว่าปริญญาตรี ปริญญาตรี ปริญญาโท และสูงกว่าระดับปริญญาโท

พนักงาน หมายถึง พนักงานของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด

บริษัท พีทีที โพลีเมอร์โลจิสติกส์ จำกัด หมายถึง บริษัทในกลุ่ม ปตท. ดำเนินงานด้าน โลจิสติกส์ ครบวงจร (Full Service) ให้บริการด้านโลจิสติกส์แก่บริษัทในเครือผู้ผลิตเม็ดพลาสติก และนอกจากนี้ยังให้บริการด้าน โลจิสติกส์ครบวงจรแก่บริษัทปิโตรเคมีกลุ่ม ปตท.

ความพร้อม หมายถึง สภาวะของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์โลจิสติกส์ จำกัดที่มีความสามารถในการดำเนินงานในหน้าที่ของตนเองเพื่อให้บรรลุผลสำเร็จในการเตรียมตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีความสอดคล้องกับนโยบาย (แนวทางปฏิบัติ) ของบริษัท

ทักษะภาษา หมายถึง ความสามารถในการใช้ภาษาสากลและภาษาของประเทศสมาชิกในอาเซียนในการติดต่อสื่อสารและการปฏิบัติงาน

ทักษะในการปฏิบัติงาน หมายถึง ความชำนาญซึ่งเกิดจากการสะสมประสบการณ์จนเกิดความชำนาญ มีความสามารถเพียงพอที่จะทำงาน ได้อย่างมีคุณภาพตามข้อกำหนดถูกขั้นตอนและเสร็จตามเวลาที่กำหนดไว้ซึ่งประกอบด้วย ทักษะการทำงานร่วมกับคนต่างชาติ ทักษะการบังคับบัญชา ทักษะการบริหารงานในตำแหน่งหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการความสามารถใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน

ความรู้ หมายถึง ข้อเท็จจริงและข้อมูลต่างๆ ที่บุคคลได้รับและสะสมไว้ จนกลายเป็นประสบการณ์ โดยสามารถวัดผลได้

ความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หมายถึง ความรู้ในข้อเท็จจริงและข้อมูลต่างๆ ที่พนักงานได้รับและสะสมไว้ จนกลายเป็นประสบการณ์ โดยสามารถวัดผลได้ในเรื่องนโยบายหลักของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป้าหมายการรวมกลุ่มของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ความรู้เกี่ยวกับการเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์ในอาเซียนและการรับรู้ถึงผลกระทบของการเกิดขึ้นของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในการทำงานของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์โลจิสติกส์ จำกัด

บทที่ 2

การตรวจเอกสาร

การวิจัยเรื่องความพร้อมของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวบรวมแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้ในการอธิบายเนื้อหาและการวิเคราะห์ ข้อมูลประกอบด้วย

1. แนวคิดเกี่ยวกับความพร้อม
2. แนวคิดเกี่ยวกับความพร้อมของพนักงานในการทำงานด้าน โลจิสติกส์ของไทยในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
3. แนวความคิดเกี่ยวกับความรู้
4. แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้
5. แนวคิดเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
6. นโยบายภาครัฐไทยในการลงทุน โลจิสติกส์
7. ข้อมูลและนโยบายบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
8. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับความพร้อม

คำจำกัดความของความพร้อม

คำว่า “พร้อม” ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2552 เป็นคำวิเศษณ์ที่มีความหมายว่าครบถ้วน ส่วนคำว่า “ความพร้อม” เป็นคำนามซึ่งจะมีความหมายว่าความครบครัน หรือมีทุกอย่างครบแล้ว ดังนั้นหากจะแปลความหมายของความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่โดยตรงไปตรงมาแล้วก็น่าจะมีความหมายว่า สภาพที่มีทุกสิ่งทุกอย่างครบครันที่จะไปปฏิบัติหน้าที่ได้ ความพร้อมจึงเป็นสภาพที่เกิดขึ้นกับบุคคล โดยบุคคลจะสามารถปฏิบัติงานได้อย่างเต็มใจและมีประสิทธิภาพ และเป็นปัจจัยที่จะทำให้บุคคลสามารถดำเนินกิจกรรมใดๆ ต่อไปได้ นอกจากนี้ยังมีผู้ให้แนวคิดเกี่ยวกับความพร้อมไว้ดังนี้

วีระ นิยมวัน (2542: 15) ได้ให้คำจำกัดความของความพร้อมไว้ว่า ความพร้อมเป็นสภาวะของบุคคลที่จะเรียนรู้สิ่งใดสิ่งหนึ่ง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวุฒิภาวะการได้รับการฝึกฝน การเตรียมตัวและการให้ความสนใจหรือแรงจูงใจต่อสิ่งนั้น

दनัย เทียนพุด (2543: 26) ได้ให้คำจำกัดความของความพร้อมไว้ว่า ความพร้อม คือ ลักษณะทั้งหมดของบุคคลที่สามารถรวบรวมเป็นเครื่องมือให้ใช้ตอบสนองการกระทำใดการกระทำหนึ่ง ด้วยวิธีการใดวิธีการหนึ่ง หรือการเตรียมที่จะดำเนินการให้เจริญงอกงามต่อไปหรือก้าวหน้าต่อไป กัญญา สุวรรณแสง (2544: 159) ได้ให้คำจำกัดความของความพร้อมไว้ว่า ความพร้อม คือ ความสามารถของบุคคลที่จะดำเนินกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งได้อย่างได้ผลดีในระยะหนึ่ง อันว่าความพร้อมนั้นจะประกอบด้วยวุฒิภาวะทางกายของผู้นั้น (วุฒิภาวะทางกายหมายถึง ความเจริญของระบบอวัยวะต่างๆ) ผสมผสานกับสภาพอื่นๆ เช่น ความสนใจ แรงจูงใจ ประสิทธิภาพที่ผ่านมา ความต้องการ และสุขภาพจิต เป็นต้น

สิทธิโชค วรานุสันติกุล (2544: 45) ได้ให้คำจำกัดความของความพร้อมไว้ว่า ความพร้อมหมายถึง ลักษณะที่ผู้กระทำมีความคล่องตัว กระตือรือร้น ความตั้งใจ ในการทำพฤติกรรมต่างๆ เพื่อให้กิจกรรมนั้นบรรลุซึ่งผลสำเร็จ

นันทนา วงศ์วัฒนาเสถียร (2545: 13) ได้ให้คำจำกัดความของความพร้อมไว้ว่า ความพร้อม คือ สภาพบุคคลที่มีความรู้ ทักษะ ทักษะหรือความสามารถ และพร้อม หรือเต็มใจที่จะปฏิบัติกิจ

กรรต่างๆ ความพร้อมจึงเป็นปัจจัยพื้นฐานประการหนึ่งที่จะทำให้บุคคลสามารถกระทำกิจกรรมใด กิจกรรมหนึ่งได้

คณางค์ พิริยะกิจ (2548: 21) ได้ให้คำจำกัดความของความพร้อมไว้ว่า ความพร้อมเป็นสภาพ ที่ต้องมีการเตรียมการในการปฏิบัติกิจกรรมต่างๆ ให้สามารถสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี โดยมีความตั้งใจ และพึงพอใจที่จะทำกิจกรรมนั้นๆ ดังนั้นบุคคลากรผู้ปฏิบัติงานจะต้องมีความพร้อมในการปฏิบัติงาน โดยจะต้องมีความรู้ในการดำเนินงานอย่างถูกต้องเหมาะสม เพื่อช่วยเพิ่มพูนประสิทธิผลในการทำงาน ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ประมวล รุจนศรี (2548: 220) ได้ให้คำจำกัดความของความพร้อมไว้ว่า ความพร้อม หมายถึง สภาพสมบูรณ์ทั้งกายและจิตใจที่พร้อมจะตอบสนองสิ่งใดสิ่งหนึ่งทางด้านร่างกาย ได้แก่ วุฒิภาวะ (maturity) หมายถึง การเจริญเติบโตอย่างเต็มที่ของอวัยวะร่างกาย ทางด้านจิตใจ ได้แก่ ความพร้อม ที่จะตอบสนองต่อสิ่งเร้า หรือพอใจที่จะกระทำสิ่งต่างๆ

จริยา จันทน์จรุง (2553: 11) ได้ให้คำจำกัดความของความพร้อมไว้ว่า สภาวะบุคคลที่ จะสามารถทำกิจกรรมต่างๆ ได้อย่างสำเร็จตามจุดมุ่งหมาย ซึ่งบุคคลนั้นต้องมีความรู้ ความเข้าใจ หรือความสามารถที่จะทำกิจกรรมนั้นๆ ได้

คารุณี เสือพริก (2554: 29) ได้ให้คำจำกัดความของความพร้อมไว้ว่า ความพร้อม คือ สภาพ บุคคลมีภาวะสมบูรณ์ทั้งกายและจิตใจมีความสามารถที่จะเรียนรู้ และทำกิจกรรมต่างๆ ได้อย่าง สัมฤทธิ์ผล

องค์ประกอบของความพร้อม

Downing and Thackrey (1971: 14–15 อ้างใน วิกรม อารีราษฎร์, 2549: 32) ได้แบ่งองค์ประกอบ ความพร้อมไว้ 4 กลุ่มคือ

1. องค์ประกอบทางกาย (Physical Factors) ได้แก่ การบรรลุวุฒิภาวะด้านร่างกายทั่วไป
2. องค์ประกอบทางสติปัญญา (Intellectual Factors) ได้แก่ ความพร้อมด้านสติปัญญา โดยทั่วไปคือความสามารถในการรับรู้ (Perception) และความสามารถในการคิดอย่างมีเหตุผล

3. องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Factors) ได้แก่ ประสบการณ์ทางด้านสังคม

4. องค์ประกอบด้านอารมณ์แรงจูงใจและบุคลิกภาพ (Emotional Factors, Motivation and Personality Factors)

Hersey and Blanchard (1993: 189-190 อ้างใน อมรรัตน์ สุวรรณวงศ์, 2550: 12) ได้กล่าวถึงองค์ประกอบที่สำคัญของความพร้อมตามทฤษฎีภาวะผู้นำตามสถานการณ์ (Situation Leadership Theory) ว่าองค์ประกอบที่สำคัญของความพร้อมมี 2 ประการคือ

1. ความสามารถ (Ability) เป็นความพร้อมในด้านการทำงาน (Job Readiness) หมายถึงความสามารถที่จะทำงาน หรือทำกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งให้สำเร็จได้โดยอาศัยปัจจัย ดังนี้

1.1 ความรู้ (Knowledge) เป็นความรู้ความเข้าใจเนื้อหา รู้วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการทำงาน

1.2 ความเข้าใจ (Understanding) เป็นความเข้าใจหน้าที่ความรับผิดชอบและวิธีปฏิบัติงาน การเลือกวิธีการทำงานให้ประสบความสำเร็จมีประสิทธิภาพ

1.3 ทักษะ (Skill) เป็นทักษะการปฏิบัติงาน การตัดสินใจ วินิจฉัย สั่งการ การวางแผน ปฏิบัติงานการเลือกวิธีการทำงานให้ประสบความสำเร็จมีประสิทธิภาพ

1.4 ประสบการณ์ (Experience) เป็นประสบการณ์ในการวางแผน การจัดองค์กร การตัดสินใจ การติดต่อสื่อสาร การแจ้งข่าวสารข้อมูล ตลอดจนการทำความเข้าใจอันเป็นพื้นฐานของการทำให้พฤติกรรมของกลุ่มรวมเป็นหนึ่งเดียว

2. ความเต็มใจ (Willingness) เป็นความพร้อมด้านจิตวิทยา (Psychological Readiness) คือความเต็มใจหรือแรงจูงใจที่จะทำงานให้สำเร็จโดยอาศัยปัจจัยดังนี้

2.1 ความมุ่งมั่น (Commitment) คือ ความเสียสละให้กับงาน การไม่ละทิ้งงาน มานะบากบั่นจนสำเร็จ ทุ่มเทให้กับงานแม้มีเวลาปฏิบัติงาน

2.2 ความมั่นใจ (Confidence) คือ ความเชื่อมั่นในตนเอง การเข้าสังคม ความเป็นผู้นำ ความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ ทักษะการบริหาร

2.3 แรงจูงใจในความสำเร็จ (Achievement) คือ การกระตุ้นให้สมาชิกในกลุ่มทำงาน ส่งเสริมให้ใช้ความรู้ ความสามารถ

2.4 ความมั่นคง (Security) คือ ความมีวินัยในตนเอง การปฏิบัติตามกฎระเบียบ มีความจริงใจ ช่วยเหลือผู้อื่น ไม่คดโกง หลอกลวง

แสงเดือน ทวีสิน (อ้างใน เบญจมาศ วัชรโรภาส, 2545) ได้เสนอแนวคิดความพร้อมในการเรียนรู้มี 2 แนวทาง ได้แก่

ความพร้อมเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ (Natural Readiness Approach) แนวทางนี้เห็นว่าความพร้อมของบุคคลเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ เมื่อถึงวัยหรือเมื่อถึงระยะเวลาที่เหมาะสมที่จะทำกิจกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดได้ ดังนั้นในกลุ่มนี้จึงเห็นว่าการทำอะไรก็ตาม ไม่ควรจะเป็น "การเร่ง" เพราะการเร่งจะไม่ทำให้เกิดประโยชน์ใดๆ ทั้งสิ้น ตรงกันข้าม อาจจะทำให้เกิดผลเสียตามมาคือ ความท้อถอย และความเบื่อหน่าย เป็นต้น

ความพร้อมเกิดจากการกระตุ้น (Guided Experience Approach) แนวทางนี้มีความเห็นตรงข้ามกับกลุ่มแรก คือ เห็นว่า ความพร้อมนั้นสามารถเร่งให้เกิดขึ้นได้ โดยการกระตุ้นการแนะนำการจัดประสบการณ์อันจะก่อให้เกิดเป็นความพร้อมได้โดยตรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงวัยเด็กซึ่งจะเป็นวัยที่มีช่วงวิกฤติ (Critical Period) ของการเรียนรู้และการปรับตัว เป็นอย่างมาก

จากคำจำกัดความของ ความพร้อม ที่กล่าวไปเบื้องต้น ผู้วิจัยจึงขอสรุปว่า ความพร้อม หมายถึงสภาพบุคคลที่สามารถกระทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง และ มีความรู้ หรือ สามารถเรียนรู้ เพื่อทำกิจกรรมนั้นๆ ให้ประสบผลสำเร็จ หรือ เพื่อตอบรับกับความเปลี่ยนแปลง

แนวคิดเกี่ยวกับความพร้อมของพนักงานในการทำงานด้านโลจิสติกส์ของไทยในการเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ชาญวิทย์ อมตะมาทชาติ (2555) กล่าวในยุทธศาสตร์ชาติกับการเตรียมความพร้อมทรัพยากรบุคคลด้านโลจิสติกส์ภายใต้บริบทไทยในอาเซียน ถึงประเด็นปัญหาสำคัญของการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันมีด้วยกัน 5 ประเด็นสำคัญดังนี้

1. ขาดแคลนกำลังคนด้านโลจิสติกส์ที่มีความรู้ความสามารถทั้งในระดับปฏิบัติการและระดับวางแผน
2. พนักงานขับรถบรรทุกซึ่งมีจำนวนมากและใกล้ชิดลูกค้าปลายทางมากที่สุดอีกทั้งเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพได้ถึงร้อยละ 15-20 ไม่ได้ได้รับการพัฒนาและขาดแรงจูงใจในการพัฒนาตนเอง
3. กำลังแรงงานที่จบใหม่ด้านโลจิสติกส์ขาดความรู้และทักษะพื้นฐานในเชิงปฏิบัติจริง
4. ขาดแคลนอาจารย์หรือบุคลากรผู้ฝึกสอนที่มีความรู้และความเชี่ยวชาญโดยเฉพาะครู/อาจารย์ในระดับอาชีวศึกษารวมทั้งเนื้อหาหลักสูตรมีลักษณะไม่บูรณาการให้เห็นเป็นกระบวนการโลจิสติกส์
5. กระบวนการพัฒนาความรู้และทักษะของแรงงาน โลจิสติกส์ไม่มีมาตรฐานรองรับและแรงงานขาดแรงจูงใจในการพัฒนาตนเองเพื่อความก้าวหน้าในอาชีพ

จากประเด็นปัญหาทั้ง 5 ประเด็น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้จัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (2551-2554) โดยมีกลยุทธ์ 3 กลยุทธ์ด้วยกัน ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับประสิทธิภาพและคุณภาพกำลังคนในสถานประกอบการให้ได้มาตรฐานสากล โดยส่งเสริมให้มีการอบรมและพัฒนาบุคลากรเชิงบูรณาการภายในห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) เผยแพร่และขยายการอบรมมาตรฐานสากล พัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพพนักงานขับรถบรรทุกด้วยการพัฒนาอย่างเป็นระบบทั้งความรู้ทัศนคติทักษะและเส้นทางอาชีพ

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบการเรียนการสอนให้เชื่อมโยงกับภาคปฏิบัติ โดยจัดให้มีรูปแบบการศึกษาแบบสหกิจศึกษาทางโลจิสติกส์ในระดับปริญญาตรีและปรับปรุงหลักสูตรการจัดการเรียนการสอนแบบทวิภาคีในระดับอาชีวศึกษา พัฒนาการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ในระดับอุดมศึกษาให้มีการเรียนการสอนแบบมีกรณีศึกษารวมทั้งมีการสนับสนุนให้มีการประกอบ Green Logistic Award ส่งเสริมให้สถาบันการศึกษาในระดับอาชีวศึกษาที่ผลิตแรงงานระดับปฏิบัติการมีการปรับปรุงเนื้อหาหลักสูตรและกระบวนการเรียนการสอนจากการปฏิบัติงาน (Functional) ให้มีกรอบแนวคิดที่ชัดเจน (Conceptual) มากขึ้น

กลยุทธ์ที่ 3 จัดทำมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพ โดยกำหนดให้มีกลไก หน่วยงานกลางรับผิดชอบบูรณาการงานพัฒนามาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ของประเทศประสานให้มีการจัดทำมาตรฐานอาชีพสาขาโลจิสติกส์

นอกจากนี้ กรมพัฒนาฝีมือแรงงานได้ร่วมกับสมาคมไทยโลจิสติกส์และการผลิต TLAPS ได้จัดทำ“มาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติด้านโลจิสติกส์” ขึ้น โดยมีจุดประสงค์เพื่อการจัดทำมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติด้านโลจิสติกส์จะช่วยยกระดับมาตรฐานของบุคลากรในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้ทัดเทียมและสามารถปฏิบัติงานร่วมกันกับบุคลากรของประเทศในกลุ่มอาเซียนซึ่งมีจัดทำแผนผังแสดงตำแหน่งการจ้างงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์แผนการจัดทำมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ (Roadmap) ด้านโลจิสติกส์และคัดเลือกและจัดทำร่างมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติด้านโลจิสติกส์จำนวน 4 สาขาอาชีพได้แก่

1. ผู้ปฏิบัติการคลังสินค้า
2. ผู้ควบคุมสินค้าคงคลัง
3. นักบริหารการขนส่งสินค้าทางถนน
4. ผู้ควบคุมรถยกสินค้าขนาดไม่เกิน 10 ตัน

โดยจากการจัดทำแผนดังกล่าวพบประเด็นปัญหาการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่ยังต้องได้รับการแก้ไข ดังนี้

1. บุคลากรด้านโลจิสติกส์ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ
2. การพัฒนาในระยะที่ผ่านมาเน้นด้านปริมาณเป็นหลักแต่ยังขาดการมุ่งเน้นด้านคุณภาพ
3. หลักสูตรการเรียนการสอน/การฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์ในบางหลักสูตรไม่สามารถนำไปประยุกต์กับปฏิบัติงานจริงได้
4. ผู้ประกอบการไม่สามารถนำองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องมาประยุกต์ใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของสถานประกอบการได้
5. สถานประกอบการยังไม่มีโครงสร้างแรงจูงใจให้กับบุคลากรโลจิสติกส์ในด้านการปรับให้เงินเดือนที่สูงกว่าบุคลากรด้านอื่น

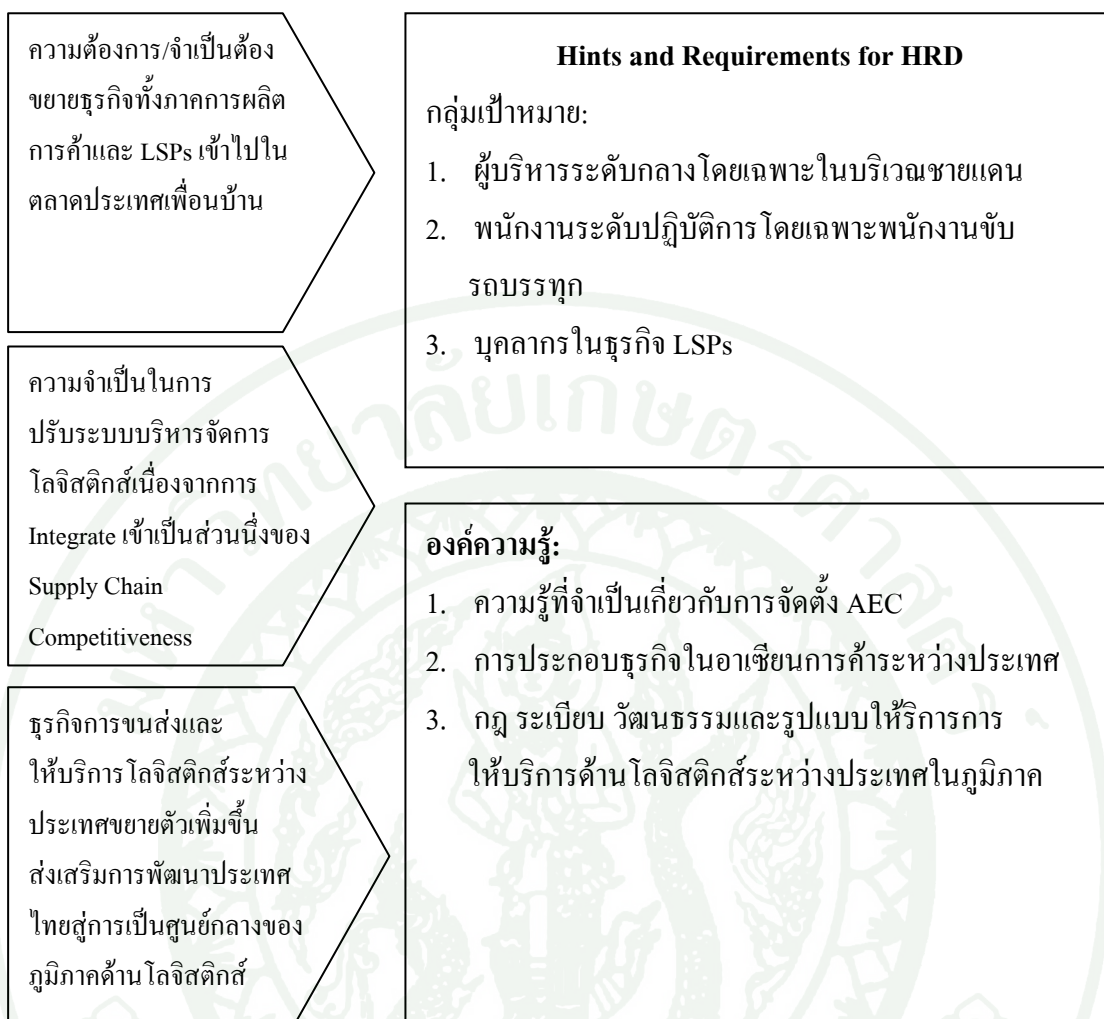
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2555) ได้ระบุถึงทักษะและคุณสมบัติของบุคลากรด้าน โลจิสติกส์ที่จำเป็น ดังนี้

1. ความเป็นมืออาชีพและมีมาตรฐาน (Professionalism and Standard) ต้องเพิ่มขีดความสามารถและทักษะการให้บริการของบุคลากร โลจิสติกส์ไทย
2. ความสามารถในการปรับตัว (Adaptability) ด้าน โลจิสติกส์ความเป็นสากลในการดำเนินการ (Internationalization) โดยสามารถดำเนินงานในประเทศเพื่อนบ้านได้ การทำงานเข้ากับสภาพแวดล้อมใหม่ในประเทศเพื่อนบ้านและตลาดที่มีความหลากหลาย
3. ความเป็นมืออาชีพและมีมาตรฐาน (Professionalism and Standard) ต้องเพิ่มขีดความสามารถและทักษะการให้บริการของบุคลากร โลจิสติกส์ไทย



ภาพที่ 1 แสดงทักษะและคุณสมบัติของบุคลากรด้าน โลจิสติกส์ที่จำเป็น

โดยเงื่อนไขกำหนดความต้องการกำลังคนด้าน โลจิสติกส์ในระยะต่อไปสำนักงาน
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2555) เสนอไว้ดังนี้



ภาพที่ 2 แสดงเงื่อนไขกำหนดความต้องการกำลังคนด้าน โลจิสติกส์ในระยะต่อไปสำนักงาน
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2555)

จากการศึกษาความพร้อมของพนักงานในการทำงานด้าน โลจิสติกส์ของไทย สามารถสรุปได้ว่า ในปัจจุบันพนักงานด้าน โลจิสติกส์ของไทย ยังขาดทักษะและความรู้ในการปฏิบัติงานด้าน โลจิสติกส์ทำให้การให้บริการด้าน โลจิสติกส์ของไทยยังขาดประสิทธิภาพ ดังนั้น การที่จะปฏิบัติงานด้าน โลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพพนักงานต้องมีความเป็นมืออาชีพและมีมาตรฐาน มีความสามารถในการปรับตัว โดยสามารถดำเนินงานในประเทศเพื่อนบ้านได้ ทำงานเข้ากับสภาพแวดล้อมใหม่ในประเทศเพื่อนบ้านและตลาดที่มีความหลากหลาย และมีความเป็นมืออาชีพทำงานอย่างมีมาตรฐาน

แนวคิดเกี่ยวกับความรู้

ความหมายของความรู้

ความรู้ ตามพจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2552 ความรู้ เป็นคำนาม หมายถึง สิ่งที่ตั้งสมมาจากการศึกษาเล่าเรียน การค้นคว้า ประสบการณ์ รวมทั้งความสามารถในเชิงปฏิบัติและทักษะความเข้าใจหรือสารสนเทศที่ได้รับมาจากประสบการณ์ สิ่งที่ได้รับมาจากการได้ยิน ได้ฟัง การคิด หรือการปฏิบัติ องค์กรวิชาในแต่ละสาขา นอกจากนี้ยังมีผู้ให้แนวคิดเกี่ยวกับความรู้ไว้ ดังนี้

ความรู้ (Knowledge) ตามความหมายในพจนานุกรมเวบสเตอร์ (รุ่งลัดดา ทับทิมทอง, 2539: 19 อ้างอิงจาก Webster Dictionary, 1973: 531) ได้ให้ความหมายของความรู้ไว้ว่า หมายถึง ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และโครงสร้างที่เกิดขึ้นจากการศึกษาหรือค้นคว้า หรือเป็นความรู้เกี่ยวกับสถานที่ สิ่งของ หรือบุคคลซึ่งได้จากการสังเกต ประสบการณ์

บุญธรรม กิจปริดาบริสุทธิ (2535: 7-8) ได้ให้ความหมายของความรู้ หมายถึง ความจำ (Knowledge) การระลึกถึงเรื่องราวต่างๆ ที่เคยมีประสบการณ์มาแล้ว และรวมถึงการจำเนื้อเรื่องต่างๆ ทั้งที่ปรากฏอยู่ในเนื้อหาวิชา และเกี่ยวกับเนื้อหาวิชานั้นด้วย เช่น ระลึกได้ถึงวัตถุประสงค์ วิธีการ แบบแผน และเค้าโครงเรื่องของเรื่องนั้น แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

1. ความรู้เฉพาะสิ่ง (Knowledge of Specifics) เป็นความสามารถในการระลึกหรือจำศัพท์เฉพาะ ข้อเท็จจริงเฉพาะสิ่ง
2. ความรู้เรื่องวิถีและการจัดการกระทำเฉพาะสิ่ง (Knowledge of Ways and Means of Dealing with Specifics) ได้แก่ ความรู้ในวิถีและวิธีการแบบแผนนิยม แนวโน้มลำดับเหตุการณ์ การจัดพวกประเภท เกณฑ์ ระเบียบวิธี
3. ความรู้เรื่องสากลและนามธรรมในสาขาต่างๆ (Knowledge of the Universals and Abstracts in a Field) เป็นความรู้ความสามารถในเรื่องแผน และรูปแบบที่สำคัญๆ ทั้งที่เป็นโครงสร้าง ทฤษฎี และข้อสรุป ได้แก่ ความรู้ความสามารถเกี่ยวกับหลักการและข้อสรุปทั่วไป รวมทั้งทฤษฎี และโครงสร้าง

อรรถวรรณ เย็นใจ (2535) ศึกษาพบว่า ความรู้ หมายถึง ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และรายละเอียดต่างๆ ที่มนุษย์ได้รวบรวมทั้งความรู้เกี่ยวกับสถานที่สิ่งของหรือบุคคลซึ่งได้จากการสังเกต ประสบการณ์ การค้นคว้า หรือการรับรู้ ข้อเท็จจริงเหล่านี้ต้องชัดเจน และต้องอาศัยเวลา ซึ่งมนุษย์มีการเก็บรวบรวมและสะสมไว้

วีระชัย เสงษ์ภูิกุล (2551: 10) ได้ให้ความหมายของความรู้ไว้ว่า ความรู้หมายถึงการแสดงออกของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งซึ่งมีผลมาจากความเชื่อ ความคิดเห็นและทัศนคติโดยต้องอาศัยพื้นฐานความรู้ประสบการณ์และพฤติกรรมระหว่างบุคคลเป็นเครื่องช่วยในการตัดสินใจแสดงออกมา

จากคำจำกัดความความรู้ ที่กล่าวไปเบื้องต้น ผู้วิจัยจึงขอสรุปว่า ความรู้ หมายถึง ข้อเท็จจริง และข้อมูลต่างๆ ที่บุคคลได้รับและสะสมไว้ จนกลายเป็นประสบการณ์ โดยสามารถวัดผลได้ และในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้ใช้ความรู้เป็นตัวแปรในการศึกษา

โครงสร้างของความรู้

Bloom (n.d. อ้างใน บันลือ พุกษะวัน, 2534: 155) แบ่งพฤติกรรมโครงสร้างความรู้เป็น 6 ขั้นตอน โดยเรียงจากชั้นง่ายไปหาชั้นยาก สรุปได้ ดังนี้

ขั้นที่ 1 ความรู้-ความจำ (Knowledge) หมายถึง การระลึกได้ ความรู้ความสามารถยกมาอ้างอิง เพื่อสนับสนุนในสิ่งที่ตนต้องการทำความเข้าใจกระจ่างขึ้น

ขั้นที่ 2 ความเข้าใจ (Comprehension) หมายถึง สามารถอธิบายชี้แจง โดยการแปลความตีความ พยากรณ์ ยกตัวอย่างประกอบได้

ขั้นที่ 3 การนำไปใช้ (Application) หมายถึง สามารถนำความรู้ไปใช้ในสถานการณ์หรือนำเอากฎ สูตร หลักการมาใช้ในการแก้ปัญหา

ขั้นที่ 4 การวิเคราะห์ (Analysis) หมายถึง สามารถแยกแยะให้เห็นส่วนประกอบ จำแนกประเภท หาความสัมพันธ์ของส่วนย่อยของสิ่งของตั้งแต่สองสิ่งขึ้นไป

ขั้นที่ 5 การสังเคราะห์ (Synthesis) หมายถึง สามารถนำเอาส่วนย่อยๆ มาประกอบเป็นสิ่งใหม่ เรียบเรียงเรื่องราว ออกแบบการทดลอง การเรียนรู้ระดับนี้ เน้นสร้างสรรค์

ขั้นที่ 6 การประเมินผล (Evaluation) หมายถึง ความสามารถในการตีราคาประมาณจัดกลุ่มวิจารณ์ โดยใช้สถิติเป็นเครื่องมือสนับสนุน ดี ปานกลาง เลว

การวัดความรู้

ไพศาล (2526: 96-104) การวัดความรู้เป็นการวัดความสามารถในการระลึกเรื่องราวข้อเท็จจริง หรือประสบการณ์ต่างๆ หรือเป็นการวัดการระลึกประสบการณ์เดิมที่บุคคลได้รับคำสอน การบอกกล่าว การฝึกฝนของผู้สอน รวมทั้งจากตำราจากสิ่งแวดล้อมต่างๆ ด้วยคำถามวัดความรู้ แบ่งออกเป็น 3 ชนิด คือ

1. ถามความรู้ในเนื้อเรื่อง เป็นการถามรายละเอียดของเนื้อหาข้อเท็จจริงต่างๆ ของเรื่องราวทั้งหลาย ประกอบด้วยคำถามประเภทต่างๆ เช่น ศัพท์ นิยม กฎ ความจริง หรือรายละเอียดของเนื้อหาต่างๆ

2. ถามความรู้ในวิธีการดำเนินการ เป็นการถามวิธีการปฏิบัติต่างๆ ตามแบบแผน ประเพณี ขั้นตอนของการปฏิบัติงานทั้งหลาย เช่น ถามระเบียบแบบแผน ลำดับขั้น แนวโน้มการจัดประเภท และหลักเกณฑ์ต่างๆ

3. ถามความรู้รวบยอด เป็นการถามความสามารถในการจดจำข้อสรุป หรือหลักการของเรื่องที่เกิดจากการผสมผสานหาลักษณะร่วม เพื่อรวบรวมและย่อลงมาเป็นหลัก หรือหัวใจของเนื้อหานั้น

จันง (2535: 24-29) กล่าวว่า การวัดความรู้ในส่วนมากนิยมใช้แบบทดสอบ ซึ่งแบบทดสอบนี้เป็นเครื่องมือประเภทข้อเขียนที่นิยมใช้กันทั่วไป แบ่งออกเป็น 2 ชนิด คือ

1. แบบอัตนัย หรือแบบความเรียง โดยให้เขียนตอบเป็นข้อความสั้นๆ ไม่เกิน 1-2 บรรทัด หรือเป็นข้อ ๆ ตามความเหมาะสม

2. แบบปรนัย แบ่งเป็น

2.1 แบบเติมคำ หรือเติมข้อความให้สมบูรณ์แบบทดสอบนี้เป็นการวัดความสามารถในการหาคำ หรือข้อความมาเติมลงในช่องว่างของประโยคที่กำหนดให้ถูกต้องแม่นยำ โดยไม่มีคำตอบใดชี้นำมาก่อน

2.2 แบบถูก-ผิด แบบทดสอบนี้วัดความสามารถในการพิจารณาข้อความที่กำหนดให้ว่าถูกหรือผิด ใช่หรือไม่ใช่ จากความสามารถที่เรารู้มาแล้ว โดยจะเป็นการวัดความจำและความคิด ในการออกแบบทดสอบควรต้องพิจารณาถึงข้อความจะต้องชัดเจน ถูกหรือผิดเพียงเรื่องเดียว สั้นกะทัดรัดได้ใจความ และไม่ควรรใช้คำปฏิเสธซ้อน

2.3 แบบจับคู่แบบทดสอบนี้เป็นลักษณะการวางข้อเท็จจริง เงื่อนไข คำ ตัวเลข หรือสัญลักษณ์ไว้ 2 ด้านขนานกัน เป็นแถวตั้ง 2 แถว แล้วให้อ่านคู่ข้อเท็จจริงในแถวตั้งด้านหนึ่งว่ามีความเกี่ยวข้อง จับคู่ได้พอดีกับข้อเท็จจริงในอีกแถวตั้งหนึ่ง โดยทั่วไปจะกำหนดให้ตัวเลือกในแถวตั้งด้านหนึ่งน้อยกว่าอีกด้านหนึ่ง เพื่อให้ได้ใช้ความสามารถในการจับคู่มากขึ้น

2.4 แบบเลือกตอบข้อสอบแบบนี้เป็นข้อสอบที่นิยมใช้กันในปัจจุบัน เนื่องจากสามารถวัดได้ครอบคลุมจุดประสงค์และตรวจให้คะแนนได้แน่นอน ลักษณะของข้อสอบประกอบด้วยส่วนข้อคำถาม และตัวเลือก โดยตัวเลือกจะมีตัวเลือกที่เป็นตัวถูก และตัวเลือกที่เป็นตัวลวง ผู้เขียนข้อสอบต้องมีความรู้ในวิชานั้นอย่างลึกซึ้ง และรู้วิธีการเขียนข้อสอบ โดยมีข้อควรพิจารณา คือ ในส่วนข้อคำถามต้องชัดเจนเพียงหนึ่งเรื่อง ภาษาที่ใช้กะทัดรัดเหมาะสมกับระดับของผู้ตอบ ไม่ใช่คำปฏิเสธหรือปฏิเสธซ้อนกัน และไม่ควรถามคำถามแบบท่องจำ และในส่วนตัวเลือกควรมีคำตอบถูกเพียงคำตอบเดียวที่มีความกะทัดรัด ไม่ชี้นำหรือแนะคำตอบ มีความเป็นอิสระจากกัน มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเรียงตามลำดับตามปริมาณหรือตัวเลข ตัวลวงต้องมีความเป็นไปได้และกำหนดจำนวนตัวเลือก 4 หรือ 5 ตัวเลือก

เขาวดี วิทยุสิทธิ์ (2540: 99) กล่าวว่า การวัดความรู้เป็นการวัดความสามารถของบุคคลในการระลึกนึกถึงเรื่องราว หรือสิ่งที่เคยเรียนมาแล้วซึ่งคำถามที่ใช้ในระดับนี้ คือความจำ

แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้

ความหมายของการรับรู้

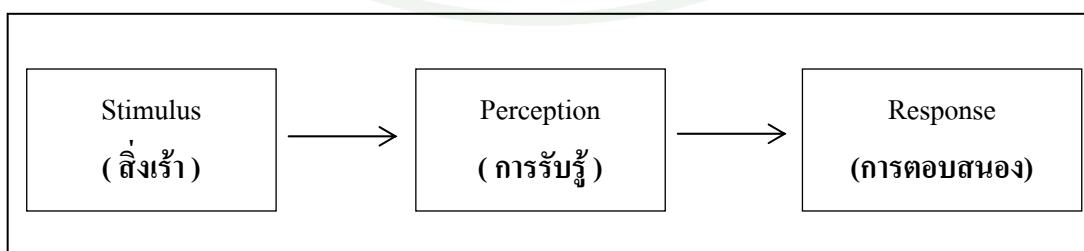
จากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้ (Perception) มีผู้ให้ความหมายของการรับรู้ไว้ โดยได้รวบรวมไว้ดังต่อไปนี้

Hilgard (1971 อ้างใน ปรียาพร วงศ์อนุตรโรจน์, 2546: 151) กล่าวว่า การรับรู้หมายถึงการสัมผัสที่มีความหมายเป็นกระบวนการหรือการตีความแห่งการสัมผัสที่ได้รับออกมาเป็นหนึ่งสิ่งใดที่มีความหมายโดยใช้ความรู้เดิมหรือประสบการณ์เดิมที่มีมาก่อน

Garrison and Magoon (1972: 602 อ้างใน สังคม สุภรัตนกุล, 2546: 24) กล่าวถึงความหมายของการรับรู้ว่า หมายถึง กระบวนการซึ่งสมองแปลงหรือตีความหมายที่ได้จากการสัมผัสของร่างกายจากประสาทสัมผัสต่างๆ กับสิ่งเร้า นั้นต้องอาศัยประสบการณ์เดิมของเขาเป็นเครื่องช่วยในการทำงาน

Goldenson and Longman (1984 อ้างใน ณรงค์ ประจวบวัน, 2552: 9) กล่าวถึงความหมายของการรับรู้ว่า หมายถึง เป็นการรับรู้วัตถุสิ่งของ ความสัมพันธ์ และเหตุการณ์ โดยการสัมผัสและกิจกรรมเหล่านี้ทำได้โดยใช้อวัยวะสัมผัสและแปลความหมายสิ่งเร้านั้น

สุชา จันทน์เอม และ สุรางค์ จันทน์เอม (2518) ได้ให้ความหมายการรับรู้คือการตีความหมายจากการรับสัมผัส (Sensation) ในการรับรู้ นั้นไม่เพียงแต่มองเห็นได้ยินหรือได้กลิ่นเท่านั้นแต่ต้องรับรู้ได้ว่าวัตถุหรือสิ่งที่รับรู้นั้นคืออะไร มีรูปร่างอย่างไร อยู่ที่ใดในแง่ของพฤติกรรม การรับรู้เป็นกระบวนการที่เกิดแทรกอยู่ระหว่างสิ่งเร้าและการตอบสนองสิ่งเร้า ดังนี้



ภาพที่ 3 แสดงพฤติกรรมกรรับรู้เป็นกระบวนการที่เกิดแทรกอยู่ระหว่างสิ่งเร้าและการตอบสนองสิ่งเร้า

ขวิญตา (2544: 14) กล่าวว่า การรับรู้ (Perception) คือการสัมผัสที่มีความหมาย (Sensation) การรับรู้เป็นการแปลหรือการตีความแห่งการสัมผัสที่ได้รับออกเป็นสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่มีความหมาย หรือที่รู้จักเข้าใจซึ่งในการแปลหรือตีความนี้จำเป็นที่อินทรีย์จะต้องใช้ประสบการณ์หรือความรู้เดิม หรือความชัดเจนที่มีมาแต่หนหลัง

กระบวนการรับรู้จะเกิดขึ้นต้องประกอบด้วย

1. การสัมผัสหรืออาการสัมผัส
2. ชนิดและธรรมชาติของสิ่งที่มาเร้า
3. การแปลความหมายจากอาการสัมผัส
4. การใช้ความรู้เดิมหรือประสบการณ์เดิมเพื่อแปลความหมาย

สุปาณี สนธิรัตน์ และคณะ (2545) กล่าวว่า การรับรู้หมายถึงการที่บุคคลสำนึก (Aware) มีปฏิกิริยาตอบสนอง (reaction) ต่อสิ่งเร้าจากการรับสัมผัส (sensation) และมีการตีความหมาย

เต็มศักดิ์ คทวนิช (2546: 127) กล่าวว่า การรับรู้ หมายถึง กระบวนการที่เกิดขึ้นกับร่างกาย ภายหลังเมื่อมีสิ่งเร้า (Stimulus) ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นรูป รส กลิ่น เสียง ฯลฯ มากระตุ้นอวัยวะรับสัมผัสได้แก่ ตา หู จมูก ลิ้น ผิวหนัง ทำให้ร่างกายเกิดตามรู้สึกอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นมา ดังนั้นการที่บุคคลจะเกิดการรับสัมผัสสิ่งเร้าใดๆ ได้นั้นจำเป็นต้องอาศัยอวัยวะรับสัมผัส (Senses Organs) ของร่างกายเป็นปัจจัยสำคัญ ซึ่งอวัยวะแต่ละชนิดจะมีเซลล์ประสาทที่ทำหน้าที่รับความรู้สึกที่แตกต่างกันไป ก่อนจะส่งผลกระแสประสาทรับความรู้สึกที่ได้รับนั้นไปยังเขต (Area) ต่างๆ ของสมองเพื่อทำหน้าที่แปลความรู้สึกแล้วตีความหมายเพื่อให้เกิดการรับรู้ว่าสิ่งเร้า นั้นคืออะไร จากนั้นมีคำสั่งลงไปยังอวัยวะต่างๆ ของร่างกายเพื่อให้เห็นแสดงพฤติกรรมตอบสนองสิ่งเร้า นั้นต่อไป

รังสรรค์ (2548: 71) กล่าวว่า การรับรู้ (Perception) เป็นกระบวนการซึ่งบุคคลมีการเลือกสรร (Select) จัดระเบียบ (Organize) และตีความ (Interpret) เกี่ยวกับสิ่งกระตุ้นหรือข้อมูลที่ ได้รับโดยอาศัยประสาทสัมผัสทั้งห้าคือ

1. ได้เห็น (Sight)
2. ได้ยิน (Hearing)
3. ได้กลิ่น (Smell)
4. ได้ลิ้มรส (Taste)
5. ได้สัมผัส (Touch) หรือเป็นกระบวนการซึ่งบุคคลจัดระเบียบและตีความสิ่งที่สัมผัส เพื่อให้ความหมายของสภาพแวดล้อม

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ (2550: 309) กล่าวว่า การรับรู้ หมายถึง กระบวนการซึ่งบุคคลจัดระเบียบและตีความสิ่งที่ประทับใจของตนเองเพื่อให้ความหมายเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม การรับรู้ของบุคคลอาจตีความได้แตกต่างจากความเป็นจริง

จากความหมายดังกล่าวข้างต้นจึงสรุปได้ว่า การรับรู้หมายถึงการตีความจากสิ่งต่างๆที่เกิดขึ้นแล้วแสดงออกโดยการแสดงความคิดเห็นหรือการแสดงออกทางความรู้สึกความตระหนักและความเข้าใจความสามารถที่จะเรียนรู้ได้โดยอาศัยความรู้หรือประสบการณ์เดิมที่มีมาก่อน

ธรรมชาติของการรับรู้

กันยา สุวรรณแสง (2544: 138-140) กล่าวว่า นักจิตวิทยาได้ศึกษาค้นคว้าถึงธรรมชาติของการรับรู้พบว่าธรรมชาติของการรับรู้มีลักษณะดังนี้

1. การรับรู้ภาพและพื้น (Figure and Ground) บุคคลจะมองเห็นส่วนที่เด่นชัดหรือเด่นกว่าเป็นภาพและมองเห็นส่วนที่อยู่เบื้องหลัง ไกลออกไปหรือส่วนที่เราให้ความสนใจน้อยหรือด้อยกว่าเป็นพื้น
2. การจัดหมวดหมู่ของการรับรู้ (Perceptual Organization) เมื่อคนเราพบกับสิ่งเร้าหลายๆอย่างในขณะเดียวกันเราก็มีแนวโน้มที่จะจัดสิ่งเร้าเหล่านั้นออกเป็นกลุ่มหรือเป็นหมวดหมู่โดยแบ่งออกได้ดังนี้

2.1 ความคล้ายคลึงหรือความคล้ายกันหรือเหมือนกัน (Similarity) บุคคลจะรับรู้ถึงสิ่งเร้าที่มีซึ่งลักษณะรูปร่างขนาดหรืออื่นๆที่เหมือนกันหรือคล้ายกันว่าเป็นพวกหรือกลุ่มเดียวกัน

2.2 ความใกล้ชิด (Proximity or Nearness) บุคคลมีแนวโน้มที่จะรับรู้สิ่งใดที่อยู่ใกล้ชิดกันให้เป็นภาพหรือพวกหรือหมวดหมู่เดียวกัน

2.3 ความต่อเนื่อง (Continuity) บุคคลจะมีการรับรู้ว่าการรวมกลุ่มหรือเป็นพวกเดียวกันเกิดจากสิ่งเร้าที่มีทิศทางไปแนวเดียวกันหรือต่อเนื่องกัน

2.4 ความสมบูรณ์ (Closure or Simplicity) สิ่งเร้าที่ขาดหายไปบางส่วนบุคคลมักจะรับรู้รูปร่างที่สมบูรณ์ได้

3. ความคลาดเคลื่อนของการรับรู้ซึ่งสามารถแบ่งได้ดังนี้

3.1 ความคงที่ของการรับรู้การรับรู้วัตถุหรือสิ่งของบางอย่างที่เคยมีประสบการณ์มาก่อนจะทำให้การรับรู้ของคนเราต่างไปจากภาพที่เห็นในขณะนั้นเช่นวัตถุขนาดเท่ากันวางเรียงกันเป็นแถวตาเราจะมองเห็นภาพที่อยู่ใกล้เล็กกว่าภาพที่อยู่ใกล้แต่เรายังรับรู้ว่าเป็นเท่ากัน

3.2 ภาพลวงตาเป็นการรับรู้ที่ผิดพลาดจากความเป็นจริงเนื่องมาจากปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้

องค์ประกอบของการรับรู้

มานะ (2542: 30) กล่าวว่า การรับรู้เป็นกระบวนการประกอบด้วยหลักสำคัญ 3 ประการ

ประการแรกการรับรู้ต้องเกี่ยวข้องกับคุณสมบัติของสิ่งเร้าซึ่งไปกระตุ้นอวัยวะรับสัมผัสให้เกิดการทำงานขึ้นและส่งรายละเอียดไปยังประสาทสัมผัสเพื่อส่งต่อไปยังสมองกระบวนการนี้เรียกว่าการสัมผัส (Sensation)

ประการที่สองการรับรู้ต้องเกี่ยวข้องกับข้อมูลและรายละเอียดต่างๆที่มนุษย์ได้รับและนำมาประสมกับข้อมูลอื่นๆ กระบวนการนี้เรียกว่าการรับรู้ (Perception)

ประการที่สามการรับรู้ต้องเกี่ยวข้องกับคุณลักษณะและคุณสมบัติของผู้รับรู้อันหมายถึง ประสบการณ์เดิม แรงขับ ทักษะคิด บุคลิกภาพและอื่นๆ ของผู้รับรู้เช่นการเอาใจใส่ (Attention) จาก องค์ประกอบของการรับรู้สามารถสรุปได้ว่าการรับรู้เป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับสิ่งเร้าที่มีผลต่อการ รับรู้ข้อมูลและรายละเอียดต่างๆมาผสมผสานกับประสบการณ์เดิม

กระบวนการในการรับรู้

Devito (1995) กล่าวว่ากระบวนการในการรับรู้ของมนุษย์ประกอบด้วย 3 ขั้นตอนคือ

1. สิ่งเร้าต่างๆ ปรากฏหรือกระทบประสาทการรับรู้ กระบวนการรับรู้จะเริ่มขึ้นเมื่อมีสิ่งเร้า มากระตุ้นอวัยวะความรู้สึกโดยผ่านการเลือกสรรที่จะรับรู้จากกระบวนการเลือกรับเช่นเพราะความ สนใจหรือความใส่ใจที่มีอยู่แล้วหรือเพราะความแปลกต่างๆของสิ่งที่มาตกระทบนำไปสู่การตื่นตัว ของประสาทรับรู้พร้อมที่จะทำงาน

2. การประมวลผลความคิดเกี่ยวกับสิ่งเร้าเป็นขั้นตอนที่ต่อจากขั้นแรกคือเมื่อ ได้รับความ กระตุ้นจากสิ่งเร้าก็จะเริ่มรวบรวมข้อมูลสังเกตเพิ่มเติมเพื่อหารายละเอียดและวิเคราะห์เชื่อมโยงข้อมูล เหล่านั้นไปสู่ทัศนคติ ความเชื่อ ค่านิยม วัฒนธรรม สังคม ฯลฯ เพื่อจะตีความออกมา

3. ขั้นตีความและประเมินค่าเป็นการประเมินและตีความสิ่งที่มากระทบ โดยอาศัย ประสบการณ์ความคาดหวัง ความเชื่อ ค่านิยม เกี่ยวกับสิ่งนั้นอย่างที่มีนัยจะเป็นทั้งด้านกายภาพ และอารมณ์ความรู้สึกซึ่งแต่ละบุคคลก็จะมีภูมิหลังแตกต่างกันทำให้การตีความและประเมินค่า เกี่ยวกับสิ่งหนึ่งของแต่ละบุคคลแตกต่างกันออกไป

กันยา สุวรรณแสง (2544: 128) ได้กล่าวว่าการรับรู้เป็นการตีความจากสิ่งต่างๆที่เกิดขึ้นแล้ว แสดงออกโดยการแสดงความคิดความรู้สึกความเข้าใจการจำการเรียนรู้ โนภาพ โดยอาศัยอาศัย ความรู้และประสบการณ์เดิมความรู้สึกตีความคิดตัดสินใจสิ่งเร้าการคิดความเข้าใจความจำพฤติกรรม การเรียนรู้ โนภาพขบวนการภายนอกขบวนการภายในขบวนการแสดงออกสิ่งเร้าการรับรู้ปฏิกิริยา ตอบสนอง

ขั้นตอนการรับรู้

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ (2548: 55) กล่าวว่า ขั้นตอนในการรับรู้ (Perception Process) เป็นกระบวนการในการกลั่นกรองข้อมูล โดยมี 4 ขั้นตอน ดังนี้

1. การเปิดเผยรับข้อมูล (Information Exposure) หมายถึง การที่บุคคลเปิดข้อมูลรับข้อมูลข่าวสารใหม่ๆ เข้ามาสู่ตนเอง เช่น การอ่านหนังสือพิมพ์ การดูโทรทัศน์ เป็นต้น

2. การตั้งใจรับข้อมูล (Information Attention) ในบรรดาข้อมูลที่ผ่านมา บุคคลจะไม่ได้รับข้อมูลไว้ทั้งหมด แต่จะเลือกรับเฉพาะข้อมูลเพียงบางส่วนที่ตนสนใจเท่านั้น ซึ่งเรียกว่า การกลั่นกรองแบบเลือกสรร (Selective Screening)

3. การตีความข้อมูล (Information Interpretation) เป็นการตีความของข้อมูลที่ได้รับซึ่งขึ้นอยู่กับทัศนคติ ความเชื่อ และประสบการณ์ของแต่ละบุคคล ดังนั้นข้อมูลข่าวสารเดียวกันอาจได้รับการตีความต่างกันได้

4. การเก็บรักษาข้อมูล (Information Retention) หลังจากเปิดรับข่าวสารและเกิดความเข้าใจแล้วเราก็จะเลือกที่จะจดจำข้อมูลข่าวสารบางอย่างไว้ในความทรงจำ เพื่อดึงออกมาใช้ประโยชน์ในเวลาที่ต้องการ ซึ่งอาจจะมีการลืมหรือสูญหายไปบ้างเมื่อเวลาผ่านไป

จากที่กล่าวมาสรุปได้ว่าขั้นตอนการรับรู้ข้อมูลเริ่มจากการเปิดรับข้อมูลและพิจารณาเลือกรับข้อมูลบางส่วนแล้วตีความผ่านประสบการณ์ส่วนบุคคล จากนั้นเก็บรักษาข้อมูลเพื่อดึงเอาไปใช้ประโยชน์ต่อไป

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้

กระบวนการรับรู้ของมนุษย์อย่างน้อยจะมี 3 ขั้นตอนซึ่งกว่าจะมาถึงขั้นตอนในการตีความและแสดงออกต่อสิ่งนั้นๆ Wood (1999: 91-99) ได้กล่าวถึงปัจจัยหลายอย่างที่มีบทบาทสำคัญต่อกระบวนการรับรู้ของคนเราซึ่งทำให้คนเรามองสิ่งต่างๆ ไม่เหมือนกันดังนี้

1. ปัจจัยทางกายภาพ (Physiology) เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้คนเรารับรู้ต่างกันถ้าคนเรามีความสามารถในการใช้วิญญู์รับสัมผัสไม่เท่ากันอาจจะโดยบกพร่องหรือมาตรการฝึกฝนก็ตาม ย่อมทำให้ความสามารถในการรับสิ่งเร้ามีประสิทธิภาพไม่เท่ากันไปด้วยและการที่มีปริมาณหรือคุณภาพในการรับเข้ามาไม่เท่ากันปริมาณหรือคุณภาพของข้อมูลที่จะใช้วิเคราะห์ก็ไม่ได้เท่ากันแม้จะได้ยินเสียงหรือสัมผัสได้แต่ก็ไม่สามารถระบุรูปทรงที่ถูกต้องได้ตั้งนิทานเรื่องดาบอดค้ำข้างที่คนดาบอดคนหนึ่งเห็นข้างเป็นหกแบบซึ่งไม่เหมือนกันเลยหรือหากหูหนวกก็คงไม่รู้ว่่าความไพเราะของเสียงเป็นอย่างไรแม้จะเห็นกิริยาอาการ ฯลฯ

2. ปัจจัยทางอายุ (Age) คนเราเมื่ออายุมากขึ้นประสบการณ์ก็มากขึ้นมุมมองต่อสิ่งต่างๆ รอบตัวก็เปลี่ยนไป ตอนอายุน้อยเราอาจจะตัดสินใจทำอะไรง่ายเปลี่ยนใจง่ายแต่พออายุมากขึ้นเราจะมีความสุขรอบคอบมากขึ้นใช้เหตุผลมากขึ้นคิดถึงความเป็นไปได้คิดถึงใจเขาใจเราและสังคมรอบข้างมากขึ้น

3. ปัจจัยทางด้านวัฒนธรรม (Culture) วัฒนธรรมเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้คนในสังคมรับรู้ต่างกันคนต่างเชื้อชาติต่างศาสนาต่างวิถีชีวิตย่อมมีวัฒนธรรมที่แตกต่างกันคนแต่ละยุคแต่ละสมัยและแต่ละลักษณะสังคมในการอยู่อาศัยก็ทำให้เกิดวัฒนธรรมแตกต่างกันไปด้วยเช่นคนชนบทมีวิถีชีวิตเรียบง่ายค่อยเป็นค่อยไปขาดเหลือก็พึ่งพาอาศัยกันได้แต่ในสังคมเมืองโดยเฉพาะเมืองใหญ่ๆ วัฒนธรรมการใช้ชีวิตแบบใหม่ที่เรียกว่าวัฒนธรรมตะวันตกใหม่ (Modern Western Culture) ได้เข้ามามีบทบาทในการคิดและการกระทำของคนเป็นอย่างมากทุกคนยึดติดกับความคิดที่ว่าทุกอย่างต้องสะดวกสบายทุกอย่างต้องรวดเร็ว

4. ปัจจัยทางด้านบทบาททางสังคม (Social Role) โดยปกติคนเรามีบทบาทอะไรก็มักจะมีหน้าที่ความคุ้มกันเสมอและสังคมโดยทั่วไปก็จะแสดงความคาดหวังในบทบาทนั้นๆ ด้วยอาจจะเป็นบทบาททางอาชีพหรือบทบาทโดยวิถีชีวิตหรือแม้แต่มบทบาททางสังคมซึ่งโดยปกติลักษณะอาชีพที่ต่างกันจะทำให้คนเรามีความสนใจต่างกันมีอาชีพอะไรก็มักจะสนใจใคร่รู้ในสิ่งที่เกี่ยวข้องและมีผลกระทบต่ออาชีพของตนมากกว่าเรื่องอื่นๆ ที่ไกลตัวบทบาทในสังคมอื่นๆ ก็ทำให้คนมองต่างกันคิดต่างกันได้

5. ความสามารถในการรับรู้ (Cognitive Ability) เป็นความสามารถในการวิเคราะห์เชื่อมโยงและตีความสิ่งที่ได้รับรู้อย่างมีความหมายซึ่งแต่ละคนมีความสามารถไม่เท่ากันอาจจะเนื่องด้วยความฉลาดทางสติปัญญาอารมณ์และสังคมไม่เท่ากันหรือแม้แต่การได้รับการฝึกฝนพัฒนา ดังจะ

เห็นว่าบางคนคิดไม่ซับซ้อนแต่บางคนคิดหลายชั้นลุ่มลึก บางคนคิดสุดโต่งแน่นอนแน่นอนไม่ยอมเปลี่ยนแปลง บางคนยึดหยุ่นได้ตามสถานการณ์บางคนคิดหรือตีความเท่าที่เห็นหรือที่ปรากฏบางคนคิดเชื่อมโยงอดีต-ปัจจุบัน-อนาคตมาร้อยเรียงจนเป็นเรื่องราวเดียวกันได้เช่นบางคนที่มีอายุเท่ากันคนหนึ่งถูกวิจารณ์ว่าคิดแบบเด็กๆ ในขณะที่อีกคนได้รับคำชมว่ามีความคิดเป็นผู้ใหญ่ ฯลฯ

วิภาทร มาพบสุข (2543) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ 3 ด้านดังนี้

1. ปัจจัยด้านตัวผู้รับรู้ (ตนเอง) ได้แก่

1.1 ประสบการณ์เดิมที่เกี่ยวข้องกับบุคคลของผู้รับรู้เช่นเคยรู้จักกันมาก่อนย่อมรู้จักกันดีรับรู้ได้ตรงความเป็นจริงมากกว่าเป็นคนชอบคบค้าสมาคม รู้จักคนมากก็จะรับรู้ผู้อื่นได้ดีถูกต้องและรวดเร็วกว่าคนที่ปิดตัวเองไม่ชอบสูงส่งกับใคร

1.2 ความสามารถในการเรียนรู้จากจิตใจของผู้อื่นเช่นความเป็นคนช่างสังเกตมีความรอบคอบมีเหตุมีผลก็มักจะรับรู้ผู้อื่นได้ถูกต้องกว่าคนที่มองโลกในแง่ดีเกินไปหรือมองโลกในแง่ร้ายเกินไป

1.3 สภาพทางอารมณ์ขณะรับรู้อารมณ์เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการแปลความหมายในการรับรู้ของมนุษย์ถ้ามีอารมณ์เป็นบวกหรือลบบกับบุคคลที่รับรู้การรับรู้เกี่ยวกับเขาก็อาจคลาดเคลื่อนได้

1.4 ความสนใจและความตั้งใจขณะรับรู้ถ้าเราสนใจมักจะใส่ใจที่จะหาข้อมูลและความเป็นไปเกี่ยวกับบุคคลนั้นมากขึ้นซึ่งทำให้เราได้รู้จักแง่มุมเกี่ยวกับตัวเขาดีขึ้นบางคนรู้จักและจดจำสิ่งต่างๆที่เกี่ยวกับบุคคลที่สนใจได้ดีกว่าเจ้าตัวของเขาด้วยซ้ำไป

1.5 ผู้ใหญ่หรือผู้ผ่านประสบการณ์มามากย่อมมีวิจารณญาณในการวิเคราะห์บุคคลอื่นได้ละเอียดรอบคอบมากกว่าเด็กหรือผู้มีประสบการณ์น้อยเพราะผู้ใหญ่มีทั้งช่วงเวลาแห่งประสบการณ์ มีวุฒิภาวะทางอารมณ์และมีกลวิธีในการทดสอบให้บุคคลแสดงนิสัยที่แท้จริงของตนออกมาซึ่งทำให้ผลของการรับรู้ชัดเจนขึ้นและถูกต้องยิ่งขึ้น

2. ปัจจัยด้านบุคคลที่ผู้กรับรู้ได้แก่

2.1 บุคลิกภาพที่ปรากฏของผู้กรับรู้เป็นลักษณะของบุคคลทั้งร่างกายและอากัปกริยา ซึ่งมีผลต่อความรู้สึกความเข้าใจและความคิดเห็นของผู้รับรู้

2.2 ตำแหน่งและบทบาทของผู้กรับรู้ ตำแหน่งและบทบาทที่สำคัญ ได้แก่ ตำแหน่งและบทบาทในครอบครัวในหน่วยงานในสังคมเป็นต้น โดยผู้รับรู้จะสร้างภาพของผู้กรับรู้ตามบทบาทที่สอดคล้องกับตำแหน่งที่สังคมโดยทั่วไปกำหนด

2.3 การเปิดเผยตนเองของผู้กรับรู้ซึ่งถ้าผู้กรับรู้เปิดเผยตนเองมากผู้รับรู้ก็มีโอกาสเข้าใจและรู้จักบุคคลนั้นใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากขึ้นแต่ถ้าเขาเป็นคนปิดตนเองสงวนท่าทีมากหรือเสแสร้งประดิษฐ์ประคอยมากโอกาสที่เราจะรู้จักตัวตนที่แท้จริงของเขาก็มีน้อยลง

3. ปัจจัยด้านบริบทแวดล้อมต่างๆ ได้แก่

3.1 สภาพแวดล้อมทางกายภาพเช่นบรรยากาศแสงสีเสียงภาพที่ปรากฏ สถานที่และเวลาที่มีผลทำให้การรับรู้บุคคลต่างกัน

3.2 สภาพแวดล้อมทางวัฒนธรรมได้แก่ขนบธรรมเนียมประเพณี ความเชื่อและกฎระเบียบต่างๆทางสังคม

3.3 สภาพแวดล้อมทางสังคมได้แก่การเปลี่ยนแปลงความเป็นไปทางสังคมต่างๆ คนในสังคมชนบทจะเอืออาทรไว้วางใจกันมากกว่าคนในเมืองใหญ่ สภาพเศรษฐกิจตกต่ำผู้คนเห็นแก่ตัวเอาตัวรอดมากขึ้นขาดความไว้วางใจกันมากขึ้นมีผลประโยชน์เข้าเกี่ยวข้อง

การทดสอบวัดการรับรู้-ความรู้

พวงรัตน์ (2540) ได้กล่าวถึงรูปแบบของการทดสอบวัดการรับรู้ความรู้ที่นิยมใช้มี 3 รูปแบบ ดังนี้

1. แบบปากเปล่า (Oral Test) เป็นการทดสอบที่อาศัยการซักถามเป็นรายบุคคลใช้ได้ผลดีถ้ามีผู้เข้าสอบจำนวนน้อยเพราะต้องใช้เวลามากถามได้ละเอียดเพราะสามารถโต้ตอบกันได้

2. แบบเขียนตอบ (Paper – Pencil Test) เป็นการทดสอบที่เปลี่ยนแปลงมาจากการสอบแบบปากเปล่าเนื่องจากจำนวนผู้เข้าสอบมากและมีจำนวนจำกัดแบ่งได้ 2 แบบคือ

2.1 แบบความเรียง (Essay Type) เป็นการสอบที่ให้ผู้ตอบได้รวบรวมเรียบเรียงคำพูดของตนเองแสดงทัศนคติและความรู้สึกความคิดได้อย่างอิสระภายใต้หัวข้อที่กำหนดให้เป็นข้อสอบที่สามารถวัดพฤติกรรมด้านการสังเคราะห์ได้เป็นอย่างดีแต่มีข้อเสียที่การให้คะแนนทำให้มีความเป็นปรนัยได้ยาก

2.2 แบบจำกัดคำตอบ (Fix-Response Type) เป็นข้อสอบที่มีคำตอบถูกภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดให้อย่างจำกัดข้อสอบแบบนี้แบ่งออกเป็น 4 แบบคือ 1) แบบถูกผิด 2) แบบเติมคำ 3) แบบจับคู่ 4) แบบเลือกตอบ

3. แบบปฏิบัติ (Performance Test) เป็นการทดสอบที่ผู้สอบได้แสดงพฤติกรรมออกมาโดยการกระทำหรือลงมือปฏิบัติจริงๆ

สำหรับงานวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยวัดระดับความรู้ในขั้นที่ 1 คือขั้นความรู้เป็นความสามารถในการจำหรือรู้สึกรู้ได้ เป็นการวัดความสามารถขั้นต่ำสุด ถ้ามุ่งวัดสิ่งเกี่ยวข้องกับการให้ระลึกถึง (Recall) ทั้งในสิ่งที่เฉพาะเจาะจงและทั่วไป เป็นแบบชนิดแบบเลือกตอบซึ่งมีความเหมาะสมกับการวัดความรู้ของกลุ่มตัวอย่างเนื่องจากสามารถวัดผลการเรียนรู้ได้หลายอย่างและผู้ตอบมีโอกาสเดาถูกน้อย

แนวคิดเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ในการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนผู้วิจัยได้ศึกษาจากหนังสือเรื่องประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกับประเทศไทย (จุฑาทิพ คล้ายทับทิม, 2555) โดยสรุปได้ดังนี้

ความเป็นมาของอาเซียน

อาเซียนหรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นองค์กรที่ก่อตั้งขึ้นตามปฏิญญากรุงเทพฯเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2510 มีประเทศสมาชิกรวม 10 ประเทศแบ่งเป็นประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศคือบรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์และไทยและประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ 4 ประเทศคือกัมพูชา ลาว พม่าและเวียดนาม

วัตถุประสงค์ของการก่อตั้ง

อาเซียนก่อตั้งขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เริ่มแรกเพื่อสร้างสันติภาพในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อันนำซึ่งเสถียรภาพทางการเมืองและความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรม และเมื่อการค้าระหว่างประเทศในโลกมีแนวโน้มกีดกันการค้ารุนแรงขึ้น ทำให้อาเซียนได้หันมา มุ่งเน้นกระชับและขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างกันมากขึ้นอย่างไรก็ตามก็ยังคงไว้ซึ่งวัตถุประสงค์หลัก 3 ประการดังนี้

1. ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรมในภูมิภาค
2. รักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและความมั่นคงในภูมิภาค
3. ใช้เป็นเวทีแก้ไขปัญหาคความขัดแย้งภายในภูมิภาค

กฎบัตรอาเซียน (ASEAN Charter)

เมื่อความร่วมมือระหว่างสมาชิกอาเซียนขยายตัวมากขึ้นในทุกๆด้าน อาเซียนจึงได้จัดทำ วิสัยทัศน์อาเซียนเพื่อกำหนดทิศทางและเป้าหมายของการดำเนินความร่วมมือของอาเซียนเพื่่มุ่งสู่ การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และเพื่อปูทางไปสู่การสร้างประชาคมอาเซียน ผู้นำของ ประเทศสมาชิกได้ดำริให้มีการร่างกฎบัตรอาเซียนขึ้นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2550 และเริ่มมีผล บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2551 กฎบัตรอาเซียน (ASEAN Charter) จึงเปรียบเสมือน รัฐธรรมนูญของอาเซียนในการวางกรอบกฎหมายและโครงสร้างองค์กร เพื่อให้นิติบุคคลแก่ อาเซียนเพื่อให้อาเซียนเป็นองค์กรระหว่างประเทศที่มีสถานะทางกฎหมายที่สามารถลงนามใน สนธิสัญญาตลอดจนนิติกรรมต่างๆ ในนามของประเทศสมาชิกตามที่ได้ลงนามในสนธิสัญญา ตลอดจนนิติกรรมต่างๆ ในนามของประเทศสมาชิกที่เคยได้รับมอบหมาย โดยมีการกำหนดให้ ประเทศสมาชิกปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้กฎบัตรอาเซียน ตลอดจนมีมาตรการลงโทษกรณีไม่ ปฏิบัติตามพันธกรณี

ดังนั้นกฎบัตรอาเซียนจึงเปรียบเสมือนกรอบทางกฎหมายที่มีประสิทธิภาพในการขับเคลื่อน การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กฎบัตรอาเซียนมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. ให้สถานะนิติบุคคลแก่อาเซียน เพื่อให้อาเซียนเป็นองค์กรระหว่างประเทศที่มีสถานะทางกฎหมาย สามารถลงนามในสนธิสัญญา ตลอดจนทำนิติกรรมต่างๆ ในนามของประเทศสมาชิก ตามที่ได้รับมอบหมาย

2. ทำให้อาเซียนเป็นองค์กรที่มีกติกากำหนดการทำงานมากขึ้น โดยสร้างกลไกส่งเสริมและตรวจสอบการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้กฎบัตรและข้อตกลงต่างๆ ของอาเซียนโดยรัฐสมาชิก และเปิดช่องให้มีมาตรการลงโทษหากประเทศสมาชิกฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพันธกรณี

3. กำหนดโครงสร้างองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น มีการประสานงานและมีกระบวนการตัดสินใจที่ดีขึ้น เพื่อให้อาเซียนสามารถแก้ไขปัญหาของภูมิภาคได้ทันท่วงที

4. ส่งเสริมให้อาเซียนเป็นองค์กรที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนอย่างแท้จริง อาทิ ส่งเสริมความร่วมมือเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและความอยู่ดีกินดีของประชาชน เสริมสร้างประชาธิปไตย และสิทธิมนุษยชน โดยจะมีการตั้งองค์กรสิทธิมนุษยชนของอาเซียนรวมทั้งเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการสร้างประชาคมอาเซียนมากขึ้น

ดังนั้นกฎบัตรอาเซียนจะเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนให้อาเซียนไปสู่การเป็นองค์กรระหว่างประเทศที่มีศักยภาพในเวทีระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น

ความเป็นมาประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 8 ณ กรุงพนมเปญ กัมพูชา ในวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2545 นายโก๊ะจ๊ก ตง อดีตนายกรัฐมนตรีสิงคโปร์นำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับการก่อตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ต่อมาในการประชุมสุดยอดครั้งที่ 9 ที่บาหลี ประเทศอินโดนีเซีย ในวันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ.2546 ผู้นำชาติอาเซียนมีมติร่วมกันถึงการดำเนินการตามแนวความคิดในการสถาปนาประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ผ่านการลงนามในปฏิญญาว่าด้วยความร่วมมือในอาเซียน ฉบับที่ 2 (Declaration of ASEAN Concord II) หรือที่รู้จักกันในนามปฏิญญาบาหลี (Bali Concord II) เพื่อแสดงเจตนารมณ์ที่จะนำอาเซียนไปสู่การจัดตั้งประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2563 และประเด็นที่สุดในการปฏิญญาอาเซียนฉบับที่ 2 คือ การสถาปนาประชาคมอาเซียนที่มีโครงสร้างสำคัญ 3 เสาหลัก ดังนี้ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Security Community:

ASC) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) และประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community: ASCC)

ภายใต้ประชาคมอาเซียนอันประกอบด้วย 3 เสาหลักนี้ ความพยายามในการจัดตั้งประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 อันหมายถึง การเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของสินค้า การบริการ แรงงานฝีมือ ทุน และการลงทุน นับว่ามีความคืบหน้าและประสบความสำเร็จมากที่สุด ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสะท้อนให้เห็นถึงบูรณาการทางเศรษฐกิจที่ลึกซึ้งกว่าเขตการค้าเสรีอาเซียน ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นการขยายกรอบความร่วมมือในเสาหลักด้านเศรษฐกิจในอาเซียน

ในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 12 เมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ. 2550 ที่เมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์ ผู้นำอาเซียนได้ลงนามปฏิญญาเซบูว่าด้วยการเร่งรัดการจัดตั้งประชาคมอาเซียน (Cebu Declaration on the Acceleration of the Establishment of an ASEAN Community by 2015) ภายในปี พ.ศ. 2558 เพื่อเร่งรัดเป้าหมายการจัดตั้งประชาคมอาเซียนให้เร็วขึ้นอีก 5 ปี จากเดิมในปี พ.ศ. 2563 ต่อมาในเดือนสิงหาคม 2550 รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนได้ลงนามในพิธีสารว่าด้วยการรวมกลุ่มสาขาโลจิสติกส์ โดยมี Roadmap เพื่อรวมกลุ่มสาขาโลจิสติกส์ให้เป็นภาคผนวก ซึ่งจะเป็นสาขาที่มีความสำคัญเป็นลำดับที่ 12 ที่จะเร่งรัดการรวมกลุ่มให้เสร็จโดยเร็ว

พิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

เพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายของการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อาเซียนได้จัดทำพิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC Blueprint ซึ่งเป็นแผนงานบูรณาการด้านเศรษฐกิจที่กำหนดมาตรการและกรอบเวลาในการดำเนินงานที่ชัดเจน ซึ่ง AEC Blueprint ประกอบด้วย 4 ด้านหลักสอดคล้องตามเป้าหมายของ AEC ได้แก่

1. การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว โดยมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานมีฝีมืออย่างเสรี และเงินทุนอย่างเสรีมากขึ้น รวมทั้งการส่งเสริมการรวมกลุ่มสาขาสำคัญของอาเซียนให้เป็นรูปธรรม

2. การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นและการปรับประสานนโยบายที่จะช่วยสนับสนุนการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ เช่น กฎหมายและนโยบายการแข่งขัน การคุ้มครองผู้บริโภค สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา

พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ นโยบายภาษี การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการเงิน การขนส่ง เทคโนโลยีสารสนเทศ พลังงาน และเหมืองแร่

3. การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเท่าเทียมกัน โดยการส่งเสริมและพัฒนา SMEs และการเสริมสร้างสมรรถนะของประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ ภายใต้ความริเริ่มเพื่อการรวมกลุ่มของอาเซียน (Initiative for ASEAN Integration: IAI) เพื่อลดช่องว่างการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียน

4. การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก โดยการปรับประสานนโยบายเศรษฐกิจของอาเซียนกับประเทศภายนอกภูมิภาค ผ่านการจัดทำความตกลงการค้าเสรีและความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจอย่างใกล้ชิดของอาเซียนกับประเทศคู่เจรจาต่างๆ เป็นต้น รวมทั้งส่งเสริมการสร้างเครือข่ายการผลิตและการจำหน่ายภายในภูมิภาคให้เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลกสิ่งที่จะเกิดขึ้นใน AEC

จากแผนการดำเนินงานของพิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทั้ง 4 ด้านหลักที่ได้กล่าวไปข้างต้นทำให้แต่ละประเทศในภูมิภาคอาเซียนจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศทั้งนี้ก็เพื่อเป็นไปตามพันธกรณีที่ได้ตกลงกันไว้ ทั้งยังส่งผลให้การเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของสินค้า บริการ การลงทุนและแรงงานเป็นไปได้อย่างดียิ่งขึ้น โดยในงานวิจัยชิ้นนี้จะมุ่งศึกษาในส่วนของภาคบริการ เนื่องจากสาขาบริการเป็นองค์ประกอบหลักของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของประเทศสมาชิกอาเซียนโดยมีสัดส่วนร้อยละ 40-60 ของ GDP ของประเทศอาเซียนขณะเดียวกันมูลค่าการส่งออกและนำเข้าการค้าบริการของอาเซียนยังขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 182 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2546 เป็น 343 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2552 โดยศึกษาในส่วนของภาคบริการด้านโลจิสติกส์ซึ่งเป็น 1 ใน 12 สาขา ตามข้อตกลงที่เร่งรัดให้มีการเปิดซึ่งภาคบริการด้านโลจิสติกส์ถือเป็นบริการที่จะช่วยให้การนำเข้าสินค้าและบริการกระจายสู่ทั่วทั้งภูมิภาคและทั่วโลกดังนั้นภาคบริการด้านโลจิสติกส์จึงมีความสำคัญอย่างมากเพราะเป็นกลไกสำคัญในการเคลื่อนย้ายอย่างเสรี

การเคลื่อนย้ายเสรีภาคบริการ

จากหนังสือเรื่องประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกับประเทศไทย (จุฑาทิพ คล้ายทับทิม, 2555) ได้กล่าวถึงเรื่องการเคลื่อนย้ายเสรีภาคบริการไว้ดังนี้

การเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการดำเนินการผ่านกรอบความตกลงด้านการค้าบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) โดยเน้นการให้มีการเคลื่อนย้ายของธุรกิจภาคบริการตามหลักการเปิดเสรีภาคบริการขององค์การการค้าโดยชาติสมาชิกอาเซียนได้ร่วมกันจัดทำและลงนามรับรอง AFAS ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2538 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2539 โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. ขยายความร่วมมือในการค้าบริการ บางสาขาที่ช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้สมาชิกอาเซียนมากขึ้น
2. ลดอุปสรรคการค้าบริการระหว่างสมาชิก
3. เปิดตลาดการค้าบริการระหว่างกลุ่มให้มากขึ้น โดยมีเป้าหมายที่จะเปิดเต็มที่ในปี พ.ศ. 2558

AFAS เป็นความตกลงซึ่งส่งเสริมธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบริการของประเทศสมาชิกอาเซียนให้สามารถดำเนินการได้อย่างเสรีมากขึ้นเพื่อสอดคล้องกับเป้าหมายของการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในลักษณะการเปิดเสรีแบบก้าวหน้า (Progressive Liberalization) และเพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายหลัก 3 ประการของ AFAS คือ ไม่มีข้อจำกัดการให้บริการข้ามพรมแดน สามารถให้นักลงทุนในประเทศสมาชิกสามารถถือหุ้นในสาขาที่เปิดเสรีได้ถึงร้อยละ 70 และให้คนในประเทศสมาชิกเข้ามาทำงานด้านบริการได้มากขึ้น ประเทศสมาชิกต้องทำการปรับปรุงชุดข้อมูลผูกพัน (Package) ทุกๆ 2 ปี โดยการทยอยลดและเลิกข้อจำกัดในเรื่องการเข้าถึงตลาดการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิกด้วยกัน โดยประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถกำหนด ข้อจำกัดของการเข้าสู่ตลาดและข้อจำกัดในการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติในการเปิดเสรีของบริการด้านต่างๆ ของแต่ละประเทศในการเข้าสู่ตลาด AFAS ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน

รูปแบบการบริการภายใต้ความตกลงด้านการค้าบริการของอาเซียน แบ่งเป็น 4 รูปแบบ คือ

รูปแบบที่ 1: Cross-Border Supply (การให้บริการข้ามพรมแดน) เป็นการให้บริการข้ามประเทศ โดยไม่มีการจัดตั้งกิจการ กล่าวคือ ผู้ให้บริการและผู้รับบริการยังคงอยู่ในประเทศของตนเอง เป็นการให้บริการผ่านสื่อต่างๆ เช่น โทรศัพท์ หรืออินเทอร์เน็ต เป็นต้น

รูปแบบที่ 2: Consumption Abroad (การใช้บริการในต่างประเทศ) เป็นการที่ผู้รับบริการเดินทางไปใช้บริการในประเทศผู้ให้บริการ

รูปแบบที่ 3: Commercial Presence (การจัดตั้งบริการในต่างประเทศ) เป็นการที่ผู้ให้บริการไปจัดตั้งกิจการในอีกประเทศหนึ่งเพื่อให้บริการ

รูปแบบที่ 4: Movement of Natural Persons (การเดินทางข้ามประเทศของบุคลากร ผู้ให้บริการ) เป็นการที่ผู้ให้ที่เป็นบุคคลเดินทางไปยังอีกประเทศหนึ่งเพื่อให้บริการ

สาขาบริการที่อยู่ในขอบเขตของความตกลงด้านการค้าบริการของอาเซียน จำแนกออกเป็น 12 สาขา ซึ่งครอบคลุมการให้บริการทุกประเภท มีดังนี้

1. บริการด้านธุรกิจ เช่น บริการวิชาชีพ (เช่น วิศวกร สถาปนิก นักกฎหมาย และ นักบัญชี) บริการคอมพิวเตอร์ บริการด้านการวิจัยและพัฒนา บริการเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ บริการให้เช่า/เช่าซื้อ และอื่นๆ
2. บริการสื่อสาร เช่น บริการไปรษณีย์ บริการโทรคมนาคม โสตทัศน
3. บริการก่อสร้างและวิศวกรรมเกี่ยวข้อง เช่น บริการงานก่อสร้างด้านอาคารและการติดตั้ง
4. บริการจัดจำหน่าย เช่น บริการค้าส่ง ค้าปลีก บริการแฟรนไชส์ บริการตัวแทนจัดจำหน่าย
5. บริการทางการศึกษา เช่น บริการด้านการศึกษาระดับมัธยมศึกษา อุดมศึกษา หลักสูตรระยะสั้นต่างๆ
6. บริการด้านสิ่งแวดล้อม เช่น บริการบำบัดน้ำเสีย บริการกำจัดของเสีย
7. บริการทางการเงิน เช่น ธุรกิจธนาคาร การประกันภัย หลักทรัพย์
8. บริการที่เกี่ยวกับสุขภาพและสังคม เช่น บริการด้าน โรงพยาบาล สถานพักฟื้น คลินิก
9. บริการที่เกี่ยวกับการเดินทางและท่องเที่ยว เช่น บริการ โรงแรม ธุรกิจนำเที่ยว ภัตตาคาร มัคคุเทศก์

10. บริการด้านนันทนาการ วัฒนธรรม และการกีฬา เช่น บริการด้านบันเทิง บริการห้องสมุด พิพิธภัณฑ์

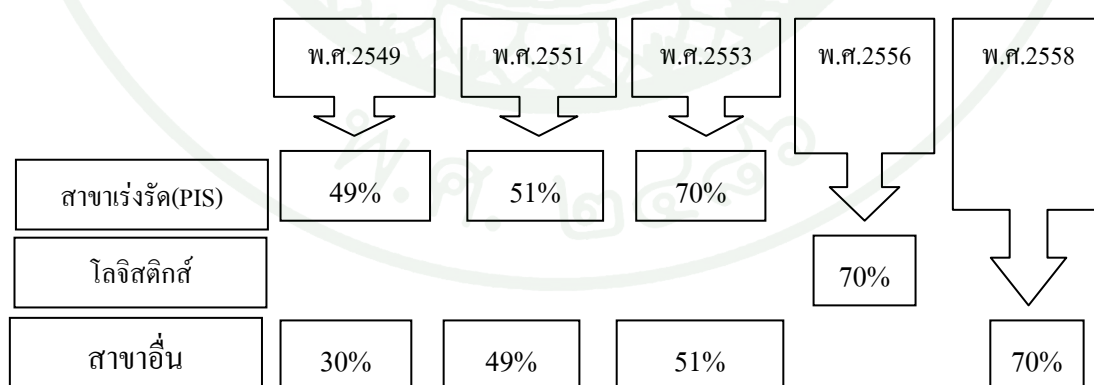
11. บริการขนส่ง เช่น บริการด้านขนส่งทางน้ำ ทางบก ทางราง และทางทะเล เป็นต้น

12. บริการอื่นๆ ที่ไม่ได้จัดอยู่ในบริการ 11 สาขาข้างต้น เช่น บริการด้านความงาม สปา เป็นต้น

การเปิดเสรีภาคบริการให้นักลงทุนสามารถเข้ามาลงทุนอย่างเสรี กำหนดสาขาบริการ ดังนี้

1. สาขาบริการเร่งรัด (Priority Integration Sectors: PIS) หรือ กลุ่มการค้าบริการสำคัญ ได้แก่ สาขาโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ (E-ASEAN) สาขาสุขภาพ สาขาท่องเที่ยว สาขาการบิน ให้เปิดเสรีแก่นักลงทุนในประเทศสมาชิกสามารถเข้ามาถือหุ้นนิติบุคคลได้ถึงร้อยละ 51 ภายในปี พ.ศ. 2551 และร้อยละ 70 ภายในปี พ.ศ.2553 ยกเว้นสาขาโลจิสติกส์ให้ประเทศสมาชิกเข้ามาถือหุ้นนิติบุคคลได้ถึงร้อยละ 51 ภายในปี พ.ศ. 2553 และร้อยละ 70 ภายในปี พ.ศ. 2556

2. สาขาบริการอื่นๆ (Non-Priority Services Sector) กำหนดให้เปิดเสรีครอบคลุมบริการทุกสาขา นอกเหนือจาก PIS ให้แก่ประเทศสมาชิกสามารถเข้ามาถือหุ้นนิติบุคคลได้ถึงร้อยละ 51 ภายในปี พ.ศ.2553 และร้อยละ 70 ภายในปี พ.ศ. 2558 โดยจะสามารถยกเว้นสาขาที่อ่อนไหวได้



ภาพที่ 4 แสดงเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในสาขาบริการต่างๆ ของอาเซียน ในปี พ.ศ. 2558

ธุรกิจบริการโลจิสติกส์

บริการโลจิสติกส์ถือเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนระบบการค้าและเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเป็นกลไกพื้นฐานหล่อเลี้ยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กรรวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้องให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การจัดการคลังสินค้า การกระจายสินค้า บริหารต้นทุน การขนส่ง ห่วงโซ่แห่งคุณค่า ไปจนถึงจุดที่มีการใช้งานหรือถึงมือผู้บริโภค ประเทศที่มีการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ดีและมีประสิทธิภาพจะช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจการค้าอย่างมาก ตลอดจนสร้างความได้เปรียบด้านต้นทุนและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าให้กับผู้ประกอบการได้อีกด้วย

แผนงานการรวมกลุ่มบริการสาขาโลจิสติกส์

ในการประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN Summit) ครั้งที่ 10 ณ กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2547 ได้มีการลงนามกรอบความตกลงว่าด้วยการรวมกลุ่มสาขาสำคัญของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement for the Intergration of Priority Sectors) ภายใต้กรอบความตกลงดังกล่าวกำหนดสาขาเร่งรัดไว้ 12 สาขา ดังที่กล่าวไปข้างต้น

ต่อมาในการประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านเศรษฐกิจของอาเซียน (Senior Economic Officials Meeting: SEOM) ได้นำสาขาโลจิสติกส์ที่เพิ่มเติมมาจัดทำแผนงานการรวมกลุ่มบริการสาขาโลจิสติกส์ของอาเซียน (Roadmap for the Integration of Logistics Services) เช่นเดียวกับสาขาอื่นๆที่ได้ทำไปแล้ว โดยมีเป้าหมายเพื่อ

1. ก่อตั้งตลาดเดียวในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Single Market) ภายในปี พ.ศ.2558 โดยเพิ่มความแข็งแกร่งของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียนผ่านมาตรการการเปิดเสรี (Liberalization) และการอำนวยความสะดวก (Facilitation) บริการด้าน โลจิสติกส์
2. สนับสนุนการจัดตั้งฐานการผลิตร่วมกันของอาเซียนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันโดยการสร้างสิ่งแวดล้อมด้าน โลจิสติกส์ของอาเซียนอย่างบูรณาการ

มาตรการที่สมาชิกอาเซียนต้องดำเนินการ

แผนงานการรวมกลุ่มบริการสาขาโลจิสติกส์ของอาเซียน กำหนดมาตรการ 5 ด้าน ที่ประเทศสมาชิกอาเซียนต้องดำเนินการ ได้แก่

1. การเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญ
2. การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของอาเซียน
3. การเพิ่มความสามารถให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของอาเซียน เช่น การสนับสนุนการพัฒนาของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในสาขาบริการโลจิสติกส์ การพัฒนาฐานข้อมูลผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อนำไปสู่การสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาเซียน
4. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เช่น การส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์อาเซียน
5. การเสริมสร้างสาธารณูปโภคและการลงทุนสำหรับการขนส่งต่อเนื่องในหลายรูปแบบ เช่น การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการค้าหลักของอาเซียน

ขอบเขตของมาตรการทั้ง 5 ด้าน จะครอบคลุมโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้า (Freight Logistics) และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง สำหรับการนำมาตรการไปใช้ขึ้นอยู่กับกฎหมายและกฎระเบียบของแต่ละประเทศ ทั้งนี้เจ้าหน้าที่อาวุโสด้านเศรษฐกิจอาเซียน (SEOM) เป็นผู้ประสานและตรวจสอบการดำเนินการตามแผนงานฯ โดยมีประเทศเวียดนามเป็นผู้ประสานงาน

สถานะโลจิสติกส์ของอาเซียน

ภาพรวมและสถานะของการพัฒนาโลจิสติกส์ในอาเซียน

จากรายงานฉบับสมบูรณ์เรื่องการเปิดเสรีโลจิสติกส์อาเซียน: โอกาส ผลกระทบ และการปรับตัวของผู้ประกอบการ โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยสถาบันนานาชาติเพื่อเอเชียแปซิฟิกศึกษา มหาวิทยาลัยกรุงเทพ (2553) ได้สรุปภาพรวมและสถานะของการพัฒนาโลจิสติกส์ของอาเซียนไว้ดังนี้

ในภาพรวมระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของอาเซียนประกอบด้วย

1. Shipper (ผู้ส่งออก), Traders (ตัวแทนขาย) and Consignees (ผู้รับสินค้า)
2. Public and Private Service Provider (ผู้ให้บริการแบบทั่วไปและผู้ให้บริการแบบเฉพาะเจาะจงสินค้า)
3. Regional and National Rules, Policies, and Institutions and (กฎหมาย ข้อบังคับ ของภูมิภาคและประเทศ)
4. Transport and Communications Infrastructure (โครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งและการสื่อสาร)

ความพร้อมของธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้านนี้จะเป็นกระจุกสะท้อนประสิทธิภาพการดำเนินการค้าสินค้า บริการและการลงทุนต้นทุนทางเศรษฐกิจและความน่าเชื่อถือ ซึ่งจะกระทบต่อการดำเนินการเร่งรัดเปิดเสรีในธุรกิจโลจิสติกส์ของอาเซียนที่มีกำหนดในปี พ.ศ.2556 รวมถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาคอาเซียนและการรวมตัวทางเศรษฐกิจและการบรรลุเป้าหมายในการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 หรือจะกล่าวได้ว่าโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จ

จุดแข็งและจุดอ่อนของโลจิสติกส์ในอาเซียน

จากรายงานฉบับสมบูรณ์เรื่องการเปิดเสรี โลจิสติกส์อาเซียน: โอกาส ผลกระทบ และการปรับตัวของผู้ประกอบการ โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยสถาบันนานาชาติเพื่อเอเชียแปซิฟิกศึกษา มหาวิทยาลัยกรุงเทพ (2553) ได้สรุปจุดแข็งและจุดอ่อนของการพัฒนาโลจิสติกส์ของอาเซียนไว้ดังนี้

จุดแข็งของโลจิสติกส์ในอาเซียน

จากการศึกษาของ United States Agency for International Development (USAID) พบว่าประเทศในสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศมีจุดแข็งดังนี้

1. ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์สามารถให้บริการแม้จะมีเงื่อนไขในการดำเนินธุรกิจที่ยากลำบาก
2. ท่าเรือส่วนใหญ่มีการปรับปรุงและดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ
3. มีการปรับปรุงและยกระดับการให้บริการด้านศุลกากรซึ่งถือเป็นหัวใจในการพัฒนาธุรกิจด้านโลจิสติกส์ในหลายประเทศในอาเซียน

จุดอ่อนของโลจิสติกส์ในอาเซียน

1. พืชการศุลกากร ควรเร่งรัดให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ และให้เป็นจุดเดียวของอาเซียน รวมทั้งให้เป็นไปในรูปแบบเดียวกันทั้งอาเซียน ปรับปรุงการประเมินราคาศุลกากรของบางประเทศให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ขององค์การการค้าโลก และดำเนินงานแบบอิเล็กทรอนิกส์ใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการบริหารความเสี่ยงและให้การประมวลผลด้วยอิเล็กทรอนิกส์สำหรับข้อมูลบัญชีสินค้าขาเข้า
2. การขนส่งทางบก ขาดแคลนงบประมาณในการบำรุงรักษาเส้นทางถนนระหว่างประเทศ ขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีมาตรฐานสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศโดยรถบรรทุกโดยเฉพาะบริเวณชายแดนระหว่างประเทศที่มีการขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้อาเซียนจำเป็นต้องเร่งรัดทำความตกลงสำหรับศุลกากรผ่านแดนให้มากขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้มีเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างกันมากขึ้น
3. การขนส่งทางราง ความยาวของระบบรถไฟรางคู่ค่อนข้างจำกัด ขาดแคลนรางรถไฟสำหรับขนตู้คอนเทนเนอร์เพื่อบรรทุกสินค้า ขาดรถพ่วงที่สามารถบรรทุกมากกว่า 80 ตัน ขาดแคลนรถไฟยาวที่พ่วงมากกว่า 50 ตู้ และไม่มีการจัดทรัพยากรทางรถไฟโดยเฉพาะการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ใช้การขนส่งร่วมกันหลายรูปแบบ
4. การขนส่งทางน้ำในประเทศ ขาดการเชื่อมโยงระหว่างเส้นทางน้ำในประเทศกับโครงข่ายการขนส่งอื่นๆ ที่เหลือ ขาดแคลนอุปกรณ์ในการยกขนตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำเรือภายในประเทศ
5. ท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ ควรปรับปรุงระบบสารสนเทศโดยนำคอมพิวเตอร์มาใช้ปรับปรุงการผ่านเข้าออกโดยการใช้ประตูอัตโนมัติต้องมีโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการกระจายสินค้า

และปรับปรุงเพื่อเชื่อมต่อกับระบบรางและถนนมายังท่าเรือและใช้สารสนเทศในการควบคุมความปลอดภัย

6. การขนส่งทางอากาศ ควรปรับปรุงหรือจัดให้มีศูนย์กลางการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ จัดหาโกดังสำหรับสินค้าห้องเย็นและสินค้าอันตรายและมีการให้บริการภาคพื้นดินที่สามารถแข่งขันได้มีการใช้สแกนเนอร์เพื่อความปลอดภัย

7. การให้บริการด้านโลจิสติกส์ การอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีความรู้ความสามารถในการให้บริการ บางประเทศยังมีผู้คอนเทนเนอร์สำหรับให้บริการไม่เพียงพอบางประเทศยังต้องปรับปรุงระบบการติดตามสินค้าและจัดให้มีศูนย์กลางการกระจายสินค้าปรับปรุงการทำสัญญาการให้บริการต่างๆให้มีมาตรฐาน

นโยบายด้านการพัฒนาโลจิสติกส์ในอาเซียน

จากรายงานฉบับสมบูรณ์เรื่องการเปิดเสรีโลจิสติกส์อาเซียน: โอกาส ผลกระทบ และการปรับตัวของผู้ประกอบการ โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยสถาบันนานาชาติเพื่อเอเชียแปซิฟิกศึกษา มหาวิทยาลัยกรุงเทพ (2553) ได้สรุปนโยบายด้านการพัฒนาโลจิสติกส์ของอาเซียนไว้ ดังนี้

โลจิสติกส์เป็นปัจจัยหลักในการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน อย่างไรก็ตามก็ตีแผ่แม้ว่าจะมีประเทศสมาชิกอาเซียนหลายประเทศกำหนดแผนพัฒนาโลจิสติกส์ในระดับประเทศแต่ยังไม่มีการกำหนดนโยบายด้านโลจิสติกส์ของอาเซียน ประเทศสมาชิกอาเซียนยังคงขาดความรู้เข้าใจในธุรกิจบริการ โลจิสติกส์และแนวทางในการกำหนดนโยบายพัฒนาโลจิสติกส์ ทำให้การกำหนดนโยบายส่วนใหญ่เน้นด้านการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก ในขณะที่นโยบาย โลจิสติกส์มีขอบเขตที่กว้างกว่านั้นมากและจะต้องพิจารณาปัจจัยทั้งหมดเข้าไว้ด้วยกัน ได้แก่ การค้า ผู้ให้บริการ โครงสร้างพื้นฐานตลอดจนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ของอาเซียนสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากรายงานฉบับสมบูรณ์เรื่องการเปิดเสรีโลจิสติกส์อาเซียน: โอกาส ผลกระทบ และการปรับตัวของผู้ประกอบการ โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยสถาบันนานาชาติเพื่อเอเชียแปซิฟิกศึกษา มหาวิทยาลัยกรุงเทพ (2553) ได้สรุปแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ของอาเซียนสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไว้ดังนี้

การพัฒนาโลจิสติกส์ของอาเซียนแบ่งการพัฒนาได้เป็น 2 ส่วนหลัก คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหนัก เช่น ถนน สะพาน ท่าเรือ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเบา เช่น การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับรวมถึงพิธีการทางศุลกากรและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยในการเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหลายประเทศหันมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหนักเป็นอย่างมาก แต่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเบายังคงล่าช้าและไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร อีกทั้งในเรื่องของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเบาขึ้นต้องอาศัยเวลาในการปรับเปลี่ยนกว่าจะสามารถใช้เห็นเป็นรูปธรรม

สำหรับนโยบายหลักใน Roadmap การพัฒนาโลจิสติกส์อาเซียน ได้เน้นการส่งเสริมการรวมตัวของระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ ด้วยการเพิ่มการสื่อสารในระดับภูมิภาคเพื่อจัดวางวิปฏิบัติในภาคโลจิสติกส์สำหรับสนับสนุนและอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน นอกจากนี้การส่งเสริมการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์จะใช้เปิดโอกาสทางการค้าและการลงทุนตลอดจนการเสริมสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันให้กับอาเซียน ด้วยการเพิ่มการอำนวยความสะดวกทางการค้าและลดต้นทุนในการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศตลอดจนถึงดูแลการค้าและการลงทุนจากการเติบโตและการพัฒนาอย่างแท้จริง อย่างไรก็ตามอาเซียนจะต้องเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรในภาคส่วนการพัฒนาและเพื่อให้เป็นรูปธรรมด้วย

นโยบายภาครัฐไทยในการลงทุนโลจิสติกส์

จากเอกสารธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ โดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2555) ได้สรุปสถานะของโลจิสติกส์ไทย ไว้ดังนี้

ภาพรวมและสถานะของบริการโลจิสติกส์ไทย

ระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสนับสนุนการยกระดับความสามารถทางการแข่งขันทางการค้าการลงทุนของประเทศเพราะ โลจิสติกส์ถือเป็นต้นทุนสำคัญของผู้ประกอบการทั้งที่อยู่ในภาคเกษตรอุตสาหกรรมและบริการอย่างไรก็ตามการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในขั้นเริ่มต้นคือเน้นการจัดส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคเป็นหลัก ในขณะที่ประเทศพัฒนาแล้วอย่างออสเตรเลีย สหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกาอยู่ในขั้นก้าวหน้าคือการบูรณาการระบบโลจิสติกส์ตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนกระทั่งผลิตสินค้าแล้วเสร็จและส่งมอบไปสู่ผู้บริโภคด้วยเหตุนี้จึงพบว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยยังสูงอยู่เมื่อเทียบกับประเทศคู่ค้าอื่นๆ โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสิงคโปร์

และมาเลเซียซึ่งเป็นสมาชิกอาเซียนเหมือนกันก็ยังมีการพัฒนาโลจิสติกส์ก้าวหน้ากว่าสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นครั้งแรกเมื่อพฤษภาคม พ.ศ. 2548 ต่อมาได้มีการปรับปรุงรายละเอียดเพิ่มเติมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (2550-2554) เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ประเทศไทยมีระบบ โลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากลเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน โดยมุ่งลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security) รวมทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องดังนี้

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต
2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์
3. การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์
4. การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า
5. การพัฒนาข้อมูลและกำลังคนด้านโลจิสติกส์

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในฐานะเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้จัดแบ่งโครงสร้างของบริการโลจิสติกส์ไทยออกเป็น 5 ประเภทได้แก่

1. การขนส่งสินค้าครอบคลุมงานทางโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทั้งภายในและส่งออกนอกประเทศในรูปแบบต่างๆทั้งทางถนนรถไฟทะเลและอากาศ
2. การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากรสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์รวมทั้งการกระจายสินค้า
3. บริการด้านพิธีการต่างๆที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ครอบคลุมงานพิธีการศุลกากร

4. บริการงาน โลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม

5. บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์

ทั้งนี้ จากรายงานการศึกษาโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย 2552 โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพบว่าธุรกิจบริการโลจิสติกส์คิดเป็นร้อยละ 3.3 ของ GDP มีมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในปี 2551 ประมาณ 300,000 ล้านบาทสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยในปัจจุบันอาจจำแนกได้เป็น 5 กลุ่มหลักคือผู้ประกอบการขนส่งทางบกขนส่งทางน้ำขนส่งทางอากาศตัวแทนออกของและตัวแทนขนส่งและคลังสินค้าซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนไว้กับกรมพัฒนาธุรกิจการค้าจำนวนกว่า 10,000 บริษัทและกว่าร้อยละ 80 เป็น SMEs ที่มีทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 5 ล้านบาทและทำธุรกิจแบบดั้งเดิมบริหารงานแบบครอบครัวและส่วนใหญ่ให้บริการด้านโลจิสติกส์เท่านั้น

อย่างไรก็ตาม รายงานโครงการศึกษาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย ชี้ให้เห็นว่า ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์รายใหญ่ในไทย ส่วนมากเป็นต่างชาติที่มีชื่อเสียงอยู่ในแวดวงอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ส่วนผู้ประกอบการไทยมีน้อยรายที่พอจะมีศักยภาพในการแข่งขันกับต่างชาติ

บทบาทและยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทย

บทบาทของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบาย มาตรการ และแผนงานการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 4 ด้านหลัก คือ

1. การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Infrastructures) ภาครัฐมีบทบาทหน้าที่สำคัญในการวางแผนและตัดสินใจในการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถขนส่งสินค้า ท่าอากาศยาน ท่าเรือ การจัดตั้งคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์กลางการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Hub) เป็นต้น

2. การพัฒนาด้านเครือข่าย/ระบบสารสนเทศ (Information Network/System) โดยมุ่งเน้นการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการเชื่อมโยงข้อมูลและข่าวสารระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับ

ภาคเอกชนอีกทั้งภาครัฐอาจมีส่วนช่วยในการกระตุ้นหรือส่งเสริมให้เกิดมาตรฐานและเอกภาพในการส่งผ่านข้อมูลระหว่างคู่ค้าเอกชนที่อยู่ในเครือข่ายโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานเดียวกัน

3. การพัฒนาด้านการกำกับดูแล กฎหมาย ระเบียบต่างๆ ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่ออัตราค่าบริการและแนวปฏิบัติในการประกอบการด้าน โลจิสติกส์ให้มีความเหมาะสมและสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นๆ เช่น การปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย การบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ ปรับลดขั้นตอนที่ไม่มีความสำคัญลง จัดตั้ง One-Stop-Service บริเวณชายแดนเพื่อลดเวลาและขั้นตอนให้บริการ และยกระดับมาตรฐานการให้บริการของภาครัฐ เป็นต้น

4. การพัฒนาด้านบุคลากรและวิชาชีพ เพื่อเสริมสร้างและเพิ่มพูนความรู้ประสบการณ์ด้าน โลจิสติกส์ให้แก่บุคลากรในภาครัฐและภาคเอกชน และส่งเสริมให้มีการยกระดับมาตรฐานวิชาชีพทางด้าน โลจิสติกส์ให้ทัดเทียมกันนานาชาติ

ในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ กระทรวงพาณิชย์ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ โลจิสติกส์ด้านการค้าและคณะกรรมการบริหาร โครงการช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบการธุรกิจ โลจิสติกส์ของไทย ทั้งนี้เพื่อเป็นตัวช่วยในการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ที่ได้วางไว้และถือเป็นการประสานการทำงานกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

แนวโน้มของการพัฒนาบริการของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

ปัจจุบันผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSP) ของไทยส่วนใหญ่ยังขาดความเข้าใจในธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์แบบครบวงจร และมักเข้าใจว่าการบริการด้านโลจิสติกส์ คือ งานการขนส่งสินค้า (Freight Transportation) การจัดเก็บและดูแลและบริหารคลังสินค้า (Warehousing and Inventory Management) ทำให้เน้นการเลือกใช้บริการเหล่านั้นจากธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งการกระทำเช่นนี้นอกจากส่งผลให้ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยที่ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจการค้าไม่สามารถใช้ประโยชน์จากแนวคิดเรื่องโลจิสติกส์ห่วงโซ่อุปทานได้อย่างสมบูรณ์แล้ว ยังส่งผลต่อการพัฒนาระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยด้วย และทำให้ปัจจุบันมีผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์ของคนไทยเพียงไม่กี่รายเท่านั้นที่สามารถพัฒนาไปสู่การเป็นผู้ให้บริการจัดการงานโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จ (Third Party Logistics Provider: 3PL) ซึ่งเป็นการบริการงานโลจิสติกส์แบบมืออาชีพ และเป็นที่ยอมรับกันว่าสร้างผลตอบแทนสูงกว่าระดับการให้บริการกิจกรรมโลจิสติกส์พื้นฐานอย่างมาก ในขณะนี้ 3PL ใน

ประเทศไทยนั้นจะเป็นบริษัทต่างชาติเกือบทั้งสิ้นและปัจจุบันการให้บริการของ LSP ได้ขยายขอบเขตไปจนครอบคลุมตลอดห่วงโซ่อุปทาน

การแข่งขันทางการค้าที่รุนแรงขึ้นทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ส่งผลให้มีความต้องการใช้บริการ โลจิสติกส์มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและก่อให้เกิดการแข่งขันทางธุรกิจสำหรับบริการด้านโลจิสติกส์จะต้องสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่เริ่มมีความต้องการในรูปแบบให้การบริการงานด้าน โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นและสามารถลดต้นทุนการจัดการด้านโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการให้ได้มากที่สุด

1. กลยุทธ์หลักที่จะช่วยให้ผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์สามารถปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจและการแข่งขันในการให้บริการ โลจิสติกส์ปัจจุบัน ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงกลยุทธ์หลักที่จะช่วยให้ผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์สามารถปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจและการแข่งขันในการให้บริการ โลจิสติกส์ปัจจุบัน

กลยุทธ์	แนวทาง
การขยายขอบข่ายงานให้บริการด้านโลจิสติกส์	การขยายการให้บริการด้าน โลจิสติกส์จะก่อให้เกิดการประหยัดจากการขยายขอบเขตงาน (Economics of Scope) ซึ่งจะช่วยดึงดูดใจให้ผู้ใช้บริการของธุรกิจบริการด้าน โลจิสติกส์ได้เป็นอย่างดี เนื่องจากผู้ให้บริการสามารถลดเวลาในการดำเนินงานและการติดต่อลูกค้าหลายรายของผู้ให้บริการ
การพัฒนาขอบเขตการให้บริการจากระดับท้องถิ่นไปสู่ระดับภูมิภาคและระดับสากล	เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการหรือลูกค้าที่เริ่มขยายเครือข่ายธุรกิจสู่ต่างประเทศมากขึ้น
การสร้างรายได้เปรียบจากการให้บริการ	การสร้างการประหยัดจากขนาด (Economic of Scale) จากการที่มีปริมาณการให้บริการที่มากขึ้น จะทำให้ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์สามารถลดต้นทุนของตนเองได้ และยังสามารถมีอำนาจต่อราคาส่งและค่าบริการอื่นๆ

ตารางที่ 1 (ต่อ)

กลยุทธ์	แนวทาง
การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในด้านการให้บริการโลจิสติกส์	การใช้นาระบบบ่งชี้สินค้าโดยใช้คลื่นความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification: RFID) มาช่วยในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการสินค้าคงคลังสินค้า (Inventory and Storage Management) เช่น การสำรองวัตถุดิบ การจัดการสินค้าสำเร็จรูปเพื่อรอการจัดจำหน่ายหรือส่งมอบให้ลูกค้า การจัดการด้านการขนส่งสินค้า เป็นต้น เนื่องจากระบบ RFID จะสร้างความถูกต้องและแม่นยำ และช่วยทำให้เกิดความรวดเร็วในการดำเนินงานเพราะระบบ RFID เป็นระบบถ่ายโอนข้อมูลแบบ Digital to Digital จึงทำให้เกิดการประหยัดลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ลงได้
การสร้างความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์	การควบรวมกิจการและการยึดกิจการ (Mergers and Acquisitions) จะช่วยให้เกิดการขยายศักยภาพในการให้บริการและเป็นการใช้ Cost Sharing ร่วมกันเช่น การให้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกในคลังสินค้าทั้งการจัดเก็บและการกระจายสินค้าร่วมกัน เป็นต้น ซึ่งกลยุทธ์ที่ผู้ขนาดกลางและขนาดเล็กนิยมใช้บริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ที่ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ที่เป็นต่างชาติไม่สามารถจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โอกาสและอุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

โอกาสในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

ระดับความสามารถในการแข่งขันด้านการให้บริการของธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่ยังอยู่ในระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSP) ที่สามารถให้บริการในกิจกรรมพื้นฐาน เช่น การขนส่ง การจัดเก็บและบริหารคลังสินค้า บริการด้านพิธีด้านศุลกากร นำเข้า-ส่งออก เป็นต้น ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ให้บริการมักมีลักษณะเป็นครั้งคราว ส่วนการให้บริการ โลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จ (Third Party Logistics: 3PL) โดยผู้ประกอบการไทยเอง

นั้นไม่มีที่รายที่สามารถมีศักยภาพเพียงพอที่จะให้บริการโลจิสติกส์แบบ 3PL ในขณะที่ในประเทศพัฒนาแล้วผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะสามารถให้บริการแบบ 3PL ได้ สำหรับแนวโน้มและโอกาสที่สำคัญสำหรับการส่งเสริมและพัฒนาการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย สรุปได้ ดังนี้

1. ตำแหน่งที่ตั้งของประเทศไทยทำให้มีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ โดยมีที่ตั้งติดทะเลทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน และมีพื้นที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซียและจีน)

2. เป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าในภูมิภาคที่เน้นการส่งออกและนำเข้า ทั้งนี้ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การค้าระหว่างประเทศสูงและเป็นปัจจัยเสริมจากกระแสการทำความตกลงการค้าเสรี

3. เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกและทางอากาศในภูมิภาคประเทศไทยมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เชื่อมโยงกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค ปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญคือ รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ โดยผ่านช่องทางของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) รวมทั้งงบประมาณของรัฐบาลในโครงการเร่งด่วนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ

อุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

มีอุปสรรคสำคัญด้วยกัน 4 ด้าน ดังนี้

1. กฎและระเบียบข้อบังคับด้าน โลจิสติกส์ อาทิเช่น กฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักการบรรทุกและความสูงของรถบรรทุก เช่น การจำกัดน้ำหนักรวมสำหรับรถบรรทุก 10 ล้อ ที่น้อยเกินไปทำให้ผู้ประกอบการเรียกร้องให้มีการเพิ่มน้ำหนักรวมสำหรับรถบรรทุกเพื่อช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า กฎหมายและวิธปฏิบัติเกี่ยวกับพิธีศุลกากร หรือระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก ยังไม่รองรับทำการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อีกทั้งไม่มีองค์กรกลางที่รับผิดชอบด้าน โลจิสติกส์อย่างเป็นทางการ ไม่มีกฎหมายกำกับส่งเสริมให้ผู้บริการ โลจิสติกส์และกฎหมายด้านการขนส่งที่ล้ำสมัยไม่ได้อ้างอิงกฎหมายหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ

2. โครงสร้างพื้นฐาน อาทิเช่น สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) มีไม่เพียงพอและไม่รองรับการเชื่อมต่อการขนส่งกับสถานที่รวบรวมและกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ การขนส่งทางรถไฟยังไม่ได้รับความนิยมนเท่าที่ควร เนื่องจากขาดการปรับปรุงบริการ การพัฒนาอย่างต่อเนื่องไม่สามารถใช้เครื่องมืออุปกรณ์ได้อย่างเต็มที่และช่องทางผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังมีความแออัดไม่สอดคล้องกับการขยายตัวในอนาคตและถนนยังชำรุดไม่ได้รับการซ่อมแซมและครอบคลุมเพื่อกระจายสินค้า

3. บุคลากรและองค์ความรู้ด้าน โลจิสติกส์ ผู้ประกอบการยังขาดความรู้ความเข้าใจในการบริหารจัดการด้าน โลจิสติกส์และการนำเทคโนโลยีมาใช้กับ โลจิสติกส์ให้เกิดประโยชน์ ทั้งยังขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ในด้านการจัดการ โลจิสติกส์ที่สามารถถ่ายทอดความรู้ให้แก่ผู้ประกอบการทั้งในระดับผู้บริหารและระดับปฏิบัติการ ขาดข้อมูลด้าน โลจิสติกส์ ทั้งในระดับ มหภาคและจุลภาครวมถึงข้อมูลของทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการวางแผนวิเคราะห์และปฏิบัติการด้าน โลจิสติกส์ให้มีความเหมาะสมและยังขาดความรู้ในการจัดการเชิงกลยุทธ์เพื่อรับมือกับการแข่งขันกับธุรกิจข้ามชาติขนาดใหญ่

4. การพัฒนาของผู้ให้บริการทาง โลจิสติกส์ขาดกฎหมายที่เอื้อต่อการประกอบการธุรกิจ โลจิสติกส์ ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในการดำเนินกิจการเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก ขาดการส่งเสริมทางด้านสิทธิพิเศษเพื่อช่วยเหลือและจูงใจในการส่งเสริมให้เกิด ผู้บริการเพิ่มมากขึ้น ขาดความรู้ความชำนาญรวมถึงทักษะที่จำเป็นในการดำเนินงาน ผู้ประกอบการไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากธนาคาร เนื่องจากขาดหลักทรัพย์ที่ใช้ในการค้ำประกัน ประกอบกับธนาคารยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินการธุรกิจด้าน โลจิสติกส์ที่ดีพอ จึงเป็นอุปสรรคต่อการอนุมัติสินเชื่อให้แก่ผู้ประกอบการ ทำให้เป็นข้อจำกัดในการพัฒนาซอฟต์แวร์เฉพาะด้านที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจมีราคาสูงมากและมีคุณสมบัติไม่สอดคล้อง

นโยบายของภาครัฐในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

ในการศึกษาเรื่องความพร้อมของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำเป็นต้องศึกษาในส่วนของนโยบายของภาครัฐของไทยร่วมด้วย เนื่องจากการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศจะส่งผลต่อความพร้อมของ บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด จำกัดด้วยเช่นกันและจากการค้นคว้าเอกสารนโยบายภาครัฐของไทยได้มีการ

จัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2555-2559 จัดทำทำโดย กระทรวงคมนาคม (จุฬา สุขมานพ, 2554) มีรายละเอียดดังนี้

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2555-2559 (Strategic Plans of Ministry of Transport to Support Thai Logistic System Development 2012-2016)

เป้าประสงค์หลัก

มีระบบ โลจิสติกส์การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเหนี่ยวนำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศจากการเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

กลยุทธ์หลัก

กลยุทธ์หลักที่ 1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ

เป็นการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงกับประตูการค้าที่มีศักยภาพเพื่อรองรับการขยายการขนส่งสินค้าในอนาคตโดยพิจารณาประตูการค้าหลักที่สำคัญสามารถตอบสนองความต้องการขนส่งสินค้าของประเทศและพัฒนาโครงข่ายให้เกิดการเชื่อมโยงหลายรูปแบบโดยการสร้างจุดเชื่อมต่อการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกโดยเฉพาะการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งบริเวณชายแดนและศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งที่ครบวงจรรวมถึงสามารถขนส่งไปยังผู้บริโภครวมทั้งในและต่างประเทศได้รวมถึงพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งในด้านการให้บริการให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างประเทศ เพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1. พัฒนาประสิทธิภาพของประตูการขนส่ง
2. พัฒนาโครงข่ายการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประตูการขนส่งต่างๆ

3. เพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งไทยที่จะให้บริการระหว่างประเทศภายในประเทศและการให้บริการต่อเนื่องไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

วัตถุประสงค์ของกลยุทธ์หลักที่ 1

1. มีจำนวนผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศในเส้นทางที่พัฒนาเพิ่มขึ้น
2. ระยะเวลา (Time) ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากจุดต้นทาง – ปลายทางลดลง
3. ระยะเวลาที่ใช้บริการ (Service Time) ที่ประตูกำลึงหลักลดลง
4. ปริมาณสินค้าผ่านประตูกำลึงหลักเพิ่มขึ้น

กลยุทธ์หลักที่ 2 สนับสนุนการใช้การขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ

เป็นการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่ทางน้ำและทางรถไฟซึ่งมีการใช้พลังงานต่อหน่วยต่ำกว่าและช่วยลดต้นทุนการขนส่ง โดยการวางแผนพัฒนาเส้นทางขนส่งทางรถไฟและทางน้ำอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพจากจุดต้นทางไปยังปลายทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมโยงจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟไปยังท่าเรือภายในและต่างประเทศ ปรับปรุงและแก้ไขกฎระเบียบและวิถีปฏิบัติที่เป็นปัญหาและอุปสรรคด้านการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำ รวมถึงนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้จัดการระบบการขนส่ง มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1. พัฒนาโครงข่ายและจุดรวบรวมและกระจายสินค้าทางรถไฟและทางน้ำ
2. พัฒนากฎระเบียบและมาตรการเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ และส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางรถไฟ
3. ส่งเสริมการใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ

วัตถุประสงค์ของกลยุทธ์หลักที่ 2

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟและทางน้ำเพิ่มขึ้น

ทางรถไฟ: กรณีการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ จาก ICD ลาดกระบัง ไปท่าเรือแหลมฉบังให้สัดส่วนของการขนส่งทางรถไฟต่อการขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน ที่ระดับ 30:70 ในปี พ.ศ. 2555 เป็นที่ระดับ 50:50 ภายในปี พ.ศ. 2559

ทางน้ำ: สัดส่วนปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางลำน้ำและทางชายฝั่งเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมดจากเดิมร้อยละ 15 ในปี พ.ศ. 2555 เป็นร้อยละ 19 ในปี พ.ศ. 2559

2. ต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ยไม่เกิน 1.75 บาท-ตัน/กิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2559

กลยุทธ์หลักที่ 3 พัฒนาประตูการขนส่งด้านทะเลอันดามันเพื่อเหนี่ยวนำการพัฒนาพื้นที่ในภาคใต้ และรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศจีน-อาเซียน และอาเซียน-อินเดีย

การมีท่าเรือนำเข้าและส่งออกสินค้าจะส่งผลต่อในระยะยาวต่อความเจริญเติบโตของพื้นที่การพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามันให้เป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศอีกแห่งหนึ่งมีวัตถุประสงค์ที่จะเสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง นอกจากการพัฒนาท่าเรือแล้วจะมีการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศและของภูมิภาค มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1. พัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราและระบบขนส่งเชื่อมโยง
2. พัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือน้ำลึกปากบารากับท่าเรือฝั่งอ่าวไทยด้วยการขนส่งทางรถไฟ

วัตถุประสงค์ของกลยุทธ์หลักที่ 3

1. เริ่มการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน ในปี พ.ศ. 2557

2. เริ่มก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างท่าเรือฝั่งอันดามันกับเส้นทางรถขนส่งหลักของประเทศ ในปี พ.ศ. 2559

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555-2559 (Strategic Plans of Ministry of Transport to Support Thai Logistic System Development 2012-2016) ที่กระทรวงคมนาคมได้กำหนดเป้าหมายหลักและกลยุทธ์หลักออกมานั้นเป็นที่ชัดเจนว่าต้องการมุ่งเป้าหมายไปที่การเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและสามารถรองรับการเกิดขึ้นของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่กำลังจะเกิดขึ้น ดังนั้นความพร้อมของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจึงต้องมีความสอดคล้อง และควบคู่ไปกับนโยบายของภาครัฐด้วยเช่นกัน

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับภาคบริการด้านโลจิสติกส์ของไทย

จากเอกสารธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ โดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2555) กล่าวถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับภาคบริการด้าน โลจิสติกส์ของไทย ไว้ดังนี้

ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่กำกับดูแลบริการ โลจิสติกส์โดยเฉพาะแต่มีกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวกับการดำเนินงานของธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานรัฐหลายหน่วยงานประกอบด้วย

1. กฎหมายทั่วไป

- 1.1 พรบ.การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวพ.ศ. 2542 (กระทรวงพาณิชย์)
- 1.2 พรบ.ส่งเสริมการลงทุน (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน)
- 1.3 พรบ.การทำงานของคนต่างด้าวพ.ศ. 2521 (กระทรวงแรงงาน)

ห้ามต่างชาติทำงานขับขียานยนต์หรืองานขับขียานพาหนะที่ไม่ใช้เครื่องจักรหรือเครื่องกลยกเว้นงานขับขีเครื่องบินระหว่างประเทศ

2. กฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับบริการขนส่งและโลจิสติกส์

2.1 การขนส่งทางน้ำ (กระทรวงคมนาคม)

2.1.1 พรบ.เรือไทย พ.ศ. 2481 เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยต้องเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยหรือเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย

2.1.2 พรบ. ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 กำหนดให้รัฐสามารถกำหนดมาตรการและให้สิทธิและประโยชน์เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ เช่น สักส่วนการใช้เรือไทยในการขนส่งการได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผลที่ได้รับจากนิติบุคคลที่ประกอบการขนส่งทางทะเล เป็นต้น

2.2 การขนส่งทางอากาศ (กระทรวงคมนาคม)

2.2.1 พรบ.การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 31 กำหนดว่าผู้จดทะเบียนอากาศยานไม่ว่าบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลต้องมีสัญชาติไทยถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในไทยและกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทยกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัดผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งต้องรับผิดชอบร่วมกัน โดยไม่จำกัดจำนวนต้องมีสัญชาติไทยและทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและกรณีที่เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดบริษัทนั้นต้องไม่มีหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือกรรมกรข้างมากต้องมีสัญชาติไทยและถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

2.3 การขนส่งทางบก (กระทรวงคมนาคม)

2.3.1 พรบ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดว่าผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องมีสัญชาติไทยกรณีเป็นห้างหุ้นส่วนบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทยและกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทยกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัดผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทยและทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ

ห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทยกรณีที่บริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทยและทุนของบริษัทจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย

2.3.2 พรบ. รดยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 49 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ตามมาตรา 43 (4) ต้องมีสัญชาติไทย

2.3.3 พรบ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 กำหนดว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจจัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดโดยบริษัทดังกล่าวจะมีคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 ของทุนจดทะเบียนไม่ได้

2.3.4 พรบ. การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 กำหนดว่าผู้รับสัมปทานจาก ร.ฟ.ม. ต้องเป็นนิติบุคคลไทย

2.4 พรบ. ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 (กระทรวงคมนาคม) มาตรา 39 กำหนดว่าห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเว้นแต่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนดังต่อไปนี้

2.4.1. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา 41 โดยต้องเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

2.4.2. เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จดทะเบียนต่อนายทะเบียนและตั้งตัวแทนหรือสำนักงานสาขาในไทยตามที่กฎหมายกำหนด

2.4.3. เป็นผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้จดทะเบียนต่อนายทะเบียนและตั้งตัวแทนตามที่กฎหมายกำหนด

2.5 ร่าง พ.ร.บ. ส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ โดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า อยู่ระหว่างจัดทำร่าง พรบ. เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมธุรกิจบริการด้าน โลจิสติกส์ โดยมีวัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขันธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยเช่นการจัดการส่งสินค้าการขนส่ง (ไม่รวมถึงการขนส่งผู้โดยสาร) การรวบรวมการกระจายสินค้าหรือบริการและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่อง โดยมีข้อกำหนดเกี่ยวกับธุรกิจที่ขอรับการส่งเสริมคุณสมบัติของผู้ยื่นขอรับการส่งเสริมและสิทธิประโยชน์และมาตรการส่งเสริมที่ให้กับผู้ประกอบการที่ได้รับการส่งเสริม

ทิศทางโลจิสติกส์ไทยกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

อากม เต็มพิทยาไพสิฐ (2554) จากคำบรรยายในงานทิศทางโลจิสติกส์ไทยกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยกล่าวถึงทิศทางโลจิสติกส์ไทยที่จะต้องปรับตัวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 รวมถึงทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วง 5 ปีข้างหน้าเพื่อช่วยสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับเงื่อนไขการเปิดเสรีในธุรกิจภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ (ครอบคลุมถึงบริการขนส่งทางทะเล ถนน ราง อากาศ การจัดส่งพัสดุบริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล บริการ โกดังและคลังสินค้า ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า บริการบรรจุภัณฑ์บริการจัดการพิธีการศุลกากร) จะอนุญาตให้นักลงทุนสัญชาติอาเซียนเข้ามาถือหุ้นในธุรกิจไทยได้อย่างน้อยร้อยละ 70 ตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นไป บริการบางสาขาที่ไม่มีกฎหมายกำกับดูแลเฉพาะจึงมีความเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงในช่วงแรกซึ่งถือเป็นความท้าทายที่ LSPs สัญชาติไทยจะต้องเผชิญ โดยการรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี 2558 เป็นเพียงจุดเริ่มต้นอย่างเป็นทางการที่ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านจะก้าวผ่านไปสู่เวทีการแข่งขันใหม่ (New Business Platform) ซึ่งจะขยายเป็นการแข่งขันในลักษณะของกลุ่มเศรษฐกิจต่อไปบนเวทีการค้าโลกแต่ละประเทศที่อยู่ในระยะการเปลี่ยนผ่านนี้จำเป็นต้องมองให้ไกลไปข้างหน้าว่าเป้าหมายของการพัฒนาอาเซียนไม่ใช่เพื่อการแข่งขันหาผลประโยชน์ภายในกลุ่ม ประเทศสมาชิกแต่เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตและสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและสังคมที่ยั่งยืนของประชาชนในภูมิภาคอาเซียนบนพื้นฐานความร่วมมือและการพึ่งพาทรัพยากรร่วมกัน ให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity) ซึ่งกล่าวไว้เพื่อทำให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางของชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มองไปข้างหน้าออกอยู่ร่วมกันอย่างมีสันติภาพ มั่นคง และเจริญรุ่งเรือง รวมตัวกันเป็นหุ้นส่วนของการพัฒนาอย่างมีพลวัตและเป็นประชาคมที่มีความเอื้ออาทร ซึ่งมีสาระสำคัญครอบคลุมองค์ประกอบความเชื่อมโยงใน 3 ด้าน ได้แก่

1. ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Infrastructure) ทั้งด้านการคมนาคมขนส่ง เทคโนโลยีสารสนเทศ และ โครงข่ายพลังงาน โครงการที่สำคัญ เช่น โครงข่ายทางหลวง

อาเซียน เส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือในภูมิภาค 47 แห่ง โครงการ ASEAN Power Grid (APG) และ Trans-ASEAN Gas Pipeline (TAGP) เป็นต้น

2. ความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ (Institution) เป็นการจัดระบบสถาบันอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่ง โดยมีโครงการเร่งด่วน ได้แก่ การจัดตั้งระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวในระดับประเทศและอาเซียน (National Single Window & ASEAN Single Window) เป็นต้น

3. ความเชื่อมโยงด้านประชาชน (People) ซึ่งเน้นเพิ่มอำนาจให้กับภาคประชาชนในประเทศสมาชิกภาครัฐของไทยก็ไม่ได้นิ่งนอนใจจากผลการดำเนินงานในภาพรวมของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยตามแผน ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับล่าสุด ปี 2551 -2559

โดยสรุปพบว่าการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยก้าวสู่ทิศทาง ที่ถูกต้องแต่ยังไม่สามารถผลักดันให้เกิดผลเป็นรูปธรรมได้อย่างครบถ้วนตามที่เคยตั้งเป้าหมายไว้ อย่างไรก็ตาม การพิจารณาพัฒนาระบบโลจิสติกส์ยังต้องถือเป็นวาระสำคัญของประเทศที่จำเป็น ต้องได้รับการผลักดันอย่างต่อเนื่องให้เกิดผลสัมฤทธิ์เพื่อเป็นเครื่องมือสำคัญในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจทุกสาขา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จึงให้ความสำคัญต่อการรวมประเด็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์เข้าไปในแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ซึ่งกำหนดวิสัยทัศน์ไว้ว่า สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ด้วยความเสมอภาค เป็นธรรม และมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลงประกอบด้วย 6 ประเด็น ยุทธศาสตร์ คือ (1) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมในสังคม (2) ยุทธศาสตร์การพัฒนาคนสู่สังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างยั่งยืน (3) ยุทธศาสตร์ความเข้มแข็งภาคเกษตร ความมั่นคงของอาหารและพลังงาน (4) ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน (5) ยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม และ (6) ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

จุดแข็งและจุดอ่อนของโลจิสติกส์ในไทย

จากเอกสารธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ โดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2555) ได้สรุปจุดแข็งและจุดอ่อนของภาคบริการ โลจิสติกส์ของไทย ไว้ดังนี้

จุดแข็งของโลจิสติกส์ในไทย

1. ประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค
2. ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลค่อนข้างยาว
3. มีระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานทางบกและทางอากาศ
4. มีผู้ประกอบการมากมายและผู้ให้บริการมีการรวมตัวกันเป็นสมาพันธ์โลจิสติกส์
5. ผู้ประกอบการไทยมีความชำนาญด้านการให้บริการภายในประเทศ

จุดอ่อนของโลจิสติกส์ในไทย

1. ประเทศไทยยังมีการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานไม่เต็มที่
2. ประเทศไทยยังมีโครงสร้างพื้นฐานทางรางไม่มีประสิทธิภาพ
3. การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในแต่ละประเภทยังไม่ดีนัก
4. ระบบการจัดการยังไม่ได้มาตรฐานและครบวงจร
5. กฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่เอื้อต่อการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ
6. ขาดเทคโนโลยีสารสนเทศและฐานข้อมูล
7. ขาดการพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์ด้าน โลจิสติกส์
8. ผู้ประกอบการไทยยังขาดความตระหนักด้านต้นทุนโลจิสติกส์
9. การขนส่งทางบกมีอุปทานมากกว่าอุปสงค์เกิดการตัดราคา

10. ผู้ประกอบการรายเล็กไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนขาดเงินทุนในการลงทุนด้านเทคโนโลยีการบริหารจัดการและการตลาด

11. ขาดความร่วมมือในโซ่อุปทาน

จากจุดแข็งและจุดอ่อนของโลจิสติกส์ไทยแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยนั้นยังคงมีจุดอ่อนที่ควรพัฒนาและปรับปรุงด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งนี้ก็เพื่อการให้บริการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ

กล่าวโดยสรุปในปัจจุบัน (พ.ศ.2556) บริการด้านโลจิสติกส์ได้เปิดเสรีให้นิติบุคคลในประเทศสมาชิกเข้ามาถือหุ้นถึง 70% แล้ว ในขณะที่ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของไทยยังขาดการบริหารจัดการให้ถูกวิธี ขณะเดียวกันยังต้องเร่งสร้าง “มาตรฐาน” ให้กับธุรกิจโลจิสติกส์ โดยบริษัทด้านโลจิสติกส์ส่วนใหญ่เป็นบริษัทข้ามชาติที่เข้ามาลงทุนและเป็นบริษัทที่มีความเชื่อมั่นในระดับสากล ขณะที่บริษัทขนส่งของไทยยังไม่มีมาตรฐานและไม่คุ้มค่าในการใช้บริการ อาจเนื่องจากทุนและระบบการบริหารงาน รวมทั้งคนที่ยังไม่มีความพร้อมในบริหารงานด้านโลจิสติกส์ จึงส่งผลให้บริษัทโลจิสติกส์ของไทยยังไม่ได้รับมาตรฐานเทียบเท่าสากล (วันชัย รัตนวงษ์, 2556) เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจำเป็นต้องมีการวางแผนและปรับเปลี่ยนโครงสร้างพื้นฐานและปฏิรูปกฎหมายให้เป็นที่ไปในทิศทางเดียวกันเพื่อสะดวกการเคลื่อนย้าย การเปลี่ยนแปลง อาทิ เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริการด้านศุลกากรอย่างมีมาตรฐานเดียวกัน รวมทั้งการปฏิรูปกฎหมายการขนส่งสินค้าออกและบริการให้มีความสอดคล้องกัน นอกจากนี้ยังต้องพัฒนาเทคโนโลยีต่างๆให้มีความทันสมัยและใส่ใจกับสิ่งแวดล้อมด้วย

ข้อมูลและนโยบายบริษัท พีทีที โพลีเมอร์โลจิสติกส์จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของ บริษัท พีทีที-โพลีเมอร์โลจิสติกส์จำกัด (2555: 8-12) ระบุข้อมูลไว้ดังนี้

ประวัติความเป็นมา

การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) และบริษัทในเครือมีแผนขยายการลงทุนในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีขึ้นปลาย ได้แก่ผลิตภัณฑ์เม็ดพลาสติก ซึ่งหากโครงการต่างๆ เป็นไปตาม

แผนงานแล้ว จะมีเม็ดพลาสติกประมาณ 1.65 ล้านตันต่อปี และมีการจำหน่ายในทุกตลาดทั่วโลก เมื่อเกิดการกระจายสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ทั่วทุกมุม โลกการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) จึงได้จัดตั้งศูนย์บริการโลจิสติกส์ครบวงจร (Full Service) โดยเมื่อทำการการวิจัย และพัฒนา (R&D) จึงได้มีการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ Polymer Logistics Management (PTT Logistics) เพื่อให้บริการด้านโลจิสติกส์ แก่บริษัทในเครือผู้ผลิตเม็ดพลาสติกและในเดือนกันยายน 2549 บริษัท พีทีที โพลีเมอร์โลจิสติกส์จำกัด ได้ถูกจัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อให้เป็นหน่วยงาน ที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ครบวงจรแก่บริษัทปิโตรเคมีของ กลุ่ม ปตท. ในราคาที่แข่งขันได้ใน ตลาด และมุ่งเน้นการให้บริการที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย ซึ่งจะสอดคล้องกับกลยุทธ์ในด้าน Achieve Cost Competitiveness และสร้างความแข็งแกร่งให้กับธุรกิจปิโตรเคมีของ กลุ่ม ปตท. นอกจากนี้ยังมีการขยายการลงทุนในการก่อสร้าง Silo, Warehouse รวมทั้ง Bagging & Packing unit เพื่อเป็น Logistics Center พร้อมทั้งบริหารจัดการให้ ทั้งนี้ Warehouse ที่จัดสร้างขึ้นจะมี ปริมาณเพียงพอเพื่อรองรับผลิตภัณฑ์ และในปัจจุบันศูนย์โลจิสติกส์ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่ม ให้บริการอย่างเต็มรูปแบบตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 เป็นต้นมา มีการให้บริการดังนี้

การขนส่งผลิตภัณฑ์

ประสิทธิภาพในการขนส่งนับเป็นจุดเริ่มต้นของความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ บริษัท พีทีที โพลีเมอร์โลจิสติกส์จำกัด ให้บริการขนส่งที่รวดเร็วทั้งในและต่างประเทศโดยใช้งานระบบ บริหารการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะทำให้สามารถบริหารการขนส่งให้ได้ผลที่เหมาะสมที่สุดไม่ว่า จะในเรื่องของการออกแบบโครงข่ายการขนส่ง และการเลือกเส้นทาง นอกจากนั้น บริษัท พีทีที โพลีเมอร์โลจิสติกส์จำกัด ยังเสนอการบริการขนส่งแบบ Multi Modal ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟขนส่ง หลากรูปแบบ(รถ-รถไฟ) รวมถึงการขนส่งทางเรือด้วยซึ่งจะสามารถช่วยให้ประหยัดและสร้าง ความสามารถในการแข่งขันให้กับลูกค้าของเราด้วย

คลังผลิตภัณฑ์

ระบบบริหารข้อมูลทันสมัยได้ช่วยปรับปรุงการบริหารคลังสินค้าในธุรกิจด้านโลจิสติกส์ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัท พีทีที โพลีเมอร์โลจิสติกส์จำกัด ให้บริการการบริหารจัดการ คลังสินค้า โดยอาศัยระบบ Warehouse Management Systems (WMS) ซึ่งมุ่งเน้นการบริหารสินค้า คงคลังตลอดจนกิจกรรมสนับสนุนการบริหารคลังสินค้าอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นการเลือกจัดเก็บ/ส่งออก สินค้า และข้อมูลของตัวสินค้านอกจากนี้ บริษัท พีทีที โพลีเมอร์โลจิสติกส์ จำกัด ยังจะได้นำเอา

เทคโนโลยี ระบบบาร์โค้ด และ RFID มาใช้สนับสนุนการบริหารงานในคลังสินค้าอีกด้วยซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการทำงาน และลดความผิดพลาดลงนอกจากนี้ในคลังสินค้านี้ยังมีระบบกล้องที่วิววงจรปิดเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับสินค้ารวมทั้งยังช่วยทำให้ระบบการเคลื่อนย้ายสินค้า เป็นไปได้ด้วยความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ศูนย์โลจิสติกส์แห่งใหม่

บนพื้นที่ทั้งหมด 88 ไร่ตั้งอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยองซึ่งสามารถรองรับกำลังการผลิตและการจัดส่งโพลิเมอร์ 1 ล้านตันพื้นที่ในศูนย์ ประกอบด้วย โซโลเก็บผลิตภัณฑ์ พื้นที่การบรรจุผลิตภัณฑ์คลังจัดเก็บผลิตภัณฑ์ จุดขึ้น-ลงผลิตภัณฑ์ (dock) และพื้นที่สำนักงาน

บรรจุภัณฑ์

บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์จำกัด ให้บริการด้านบรรจุภัณฑ์ตามความต้องการของลูกค้า ด้วยความชำนาญในการจัดการบริการนี้สามารถช่วยประหยัดเวลาและให้การรับประกันถึงความปลอดภัยของตัวสินค้าซึ่งพร้อมที่จะทำการจัดส่งต่อไป

วิสัยทัศน์

"ได้รับการยอมรับในระดับสากลว่าเป็นบริษัทที่ประสบความสำเร็จในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยด้วยการบริหารจัดการที่ดี และด้วยต้นทุนที่แข่งขันได้"

พันธกิจ

ส่งมอบการบริการด้าน โลจิสติกส์ให้กับกลุ่ม ปตท. เป็นหลักโดยมุ่งเน้น:

1. คุณภาพการบริการที่ได้มาตรฐานสากล การปฏิบัติการที่เป็นเลิศ และการบริหารจัดการระบบข้อมูลที่ทันสมัย

2. การสนองตอบความต้องการ และการสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า
3. ความยืดหยุ่น ความรวดเร็ว และนวัตกรรม
4. การบริหารจัดการที่ดี โดยทีมงานระดับมืออาชีพ
5. ต้นทุนที่แข่งขันได้

ค่านิยมองค์กรของบริษัท

บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด มีค่านิยมองค์กรคือ SUSSESS หรือความสำเร็จ โดยมีความหมายแฝงในแต่ละตัวอักษรดังนี้

1. Safety เน้นย้ำความปลอดภัย โดยองค์กรมุ่งปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัย เพื่อให้เกิดสวัสดิภาพต่อผู้มีส่วนได้เสียกับองค์กร

แนวทางปฏิบัติ

1. มีทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัย
2. ตระหนักถึงความปลอดภัยในการทำงานเป็นลำดับแรก
3. ปฏิบัติตามกฎระเบียบ และขั้นตอนการปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด
4. สามารถชี้แนะแนวทางการปฏิบัติงานที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยต่อเพื่อนร่วมงานและผู้ที่เกี่ยวข้อง

2. Understanding เข้าใจในงาน เข้าใจในหน้าที่ ระบบงาน และปฏิบัติงานอย่างเต็มกำลังความสามารถ เพื่อบรรลุเป้าหมายขององค์กร

แนวทางปฏิบัติ

1. เข้าใจเป้าหมายขององค์กร และหน้าที่ ความรับผิดชอบของตน
2. ศึกษาเรียนรู้ และพัฒนากระบวนการทำงานทั้งภายในและภายนอกหน่วยงาน
3. วางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ

4. ปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติงานด้วยความเข้าใจ

3. Customer Focus มุ่งเน้นลูกค้า โดยมุ่งเน้นการเสริมสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าทั้งภายในและภายนอกเป็นสำคัญ

แนวทางปฏิบัติ

1. เปิดใจ และรับฟังความต้องการที่หลากหลายของลูกค้า
2. จัดการและวิเคราะห์ความต้องการของลูกค้าอย่างเป็นระบบ
3. ให้ข้อมูลป้อนกลับการให้บริการที่เป็นประโยชน์และอย่างสร้างสรรค์แก่กัน
4. สนับสนุนและตอบสนองความต้องการของลูกค้าโดยรวดเร็วครบถ้วนและถูกต้องด้วยจิตสำนึกผู้ให้บริการ
5. ส่งเสริมความสัมพันธ์อันดี และสร้างความผูกพันกับลูกค้าอย่างยั่งยืน

4. Continuous Improvement มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญต่อการเรียนรู้ และร่วมกันพัฒนาขีดความสามารถอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผลการปฏิบัติงานบรรลุเป้าหมายและสร้างนวัตกรรมขององค์กร

แนวทางปฏิบัติ

1. กล้าคิด กล้าเรียนรู้ กล้าทำสิ่งใหม่ๆ
2. วิเคราะห์ ปรับปรุงวิธีการทำงาน และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
3. จัดการองค์ความรู้และถ่ายทอดความรู้จากรุ่นสู่รุ่น
5. **Ethics and Integrity** ร่วมสร้างความดี เชื่อมั่นและมุ่งมั่นที่จะสนับสนุนการดำเนินการต่อกันอย่างซื่อสัตย์โดยมีการบริหารจัดการอย่างโปร่งใสและการกำกับดูแลกิจการที่ดี

แนวทางปฏิบัติ

1. มีความซื่อสัตย์ สุจริต มีศีลธรรมและคำนึงถึงสังคมส่วนรวม
 2. กล้ายื่นหยัดทำในสิ่งที่ถูกต้อง
 3. แสดงออกถึงมาตรฐาน จรรยาบรรณทางธุรกิจในการทำงานร่วมกัน
 4. รักษาและปฏิบัติตามคำมั่นสัญญา
 5. ปฏิบัติต่อทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมด้วยความยุติธรรม
 6. มีความโปร่งใสในการทำงานและตรวจสอบได้
 7. นำเสนอข้อมูลที่ต้องการไม่บิดเบือน
6. **Social Responsibility** ร่วมรับผิดชอบต่อสังคม จะเติบโตอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมไปพร้อมๆ กับการดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเป็นธรรม

แนวทางปฏิบัติ

1. ใช้ทรัพยากรอย่างรู้คุณค่า
2. สร้างจิตสำนึกให้คนในองค์กรมีความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อม
3. ไม่มุ่งเน้นที่เป้าหมายธุรกิจเพียงอย่างเดียว แต่คำนึงถึงชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม
4. วางแผนและทำงานโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย
5. สร้างความเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กร โดยคำนึงถึงชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม
6. รับผิดชอบต่อผลกระทบที่เกิดจากการตัดสินใจและการปฏิบัติของเราต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม
7. **Synergy** สร้างพลังร่วมอันยิ่งใหญ่ มุ่งมั่นที่จะทำงานร่วมกันภายในองค์กร และ กลุ่ม ปตท. เพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมายทั้งขององค์กรและกลุ่ม ปตท.

แนวทางปฏิบัติ

1. มีทัศนคติที่ดีในการทำงานร่วมกัน
2. ทำงานเป็นทีมทั้งในองค์กรและกลุ่มปตท.
3. อุทิศตนและสนับสนุนกันและกันอย่างสมัครใจ
4. แบ่งปันความรู้ ทรัพยากรและแลกเปลี่ยนประสบการณ์แก่กัน
5. ตัดสินใจโดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดร่วมกัน
6. ภูมิใจในความเป็นส่วนหนึ่งขององค์กร และกลุ่ม ปตท.

แผนงานรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ในปัจจุบันองค์กร ได้วางแผนเพื่อที่จะรองรับการเริ่มขึ้นของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยกำหนดเป็นกลยุทธ์หลักไว้ 4 ด้าน ด้วยกัน ดังนี้

1. มุ่งเป็นหนึ่งในด้านการปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพ (Performance: Best-in-class operations) กล่าวคือ มีการบริการอย่างรวดเร็ว ตรงต่อเวลา และเป็นไปตามความต้องการของลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการป้องกันการเกิดขึ้นของอุบัติเหตุให้เป็นศูนย์

2. เติบโตอย่างยั่งยืนและพัฒนานวัตกรรม (Growth: Sustainability and innovation) กล่าวคือ มีการขยายตลาดไปยังบริษัทนอกกลุ่มปตท. และสร้างความสัมพันธ์กับประเทศในกลุ่มอาเซียนเพื่อติดต่อเจรจาธุรกิจ พร้อมแสวงหาการลงทุนด้านโลจิสติกส์ในประเทศอาเซียนเพื่อเป็นฐานรองรับลูกค้าภายในประเทศอาเซียน ทั้งยังมุ่งพัฒนานวัตกรรมให้รองรับกับการบริการของบริษัท

3. เข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของภาคบริการ โลจิสติกส์ (Synergy: Deeper and broader Group collaboration) กล่าวคือ สร้างความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจภาคบริการ โลจิสติกส์เพื่อเป็นพันธมิตรกันทางธุรกิจ และเพื่อมุ่งสู่การขยายการบริการในต่างประเทศ

4. ให้ความสำคัญอย่างเท่าเทียมกับผู้ที่เกี่ยวข้อง (Stakeholder excellence: Multi-stakeholder balance) กล่าวคือ ให้เกียรติผู้ร่วมธุรกิจและดำเนินธุรกิจอย่างซื่อสัตย์ รวมทั้งตอบแทนสังคม

โดยทั้ง 4 ด้านนี้ เป็นยุทธศาสตร์ที่วางแผนไว้สำหรับรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนั้นพนักงานจำเป็นต้องมีการปรับตัวและมีความสามารถในการติดต่อสื่อสารธุรกิจหรือมีทัศนคติที่ดีต่อเพื่อนบ้านในอาเซียนด้วยกัน

นโยบายของบริษัทในการเตรียมความพร้อมพนักงานในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากวิสัยทัศน์ของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่ก้าวเป็นบริษัทที่ประสบความสำเร็จในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ชั้นนำในระดับสากล รวมไปถึงความต้องการที่ก้าวขึ้นสู่หนึ่งในสิบของบริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทย โดยนโยบายที่จะนำบริษัทไปในทิศทางดังกล่าวนี้ ทางบริษัทได้กำหนดเป็นแผนงานประจำปี 2556 ดังนี้

1. พัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัยด้วยการบริหารจัดการที่ดี โดยมีการนำเอาระบบจัดการระบบจัดการการขนส่ง (Transportation Management System(TMS)) คือ โปรแกรมที่ใช้ในการบริหารธุรกิจขนส่ง โดยช่วยจัดระบบงานและเก็บข้อมูลต่างๆในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ อีกทั้งครอบคลุมระบบงานต่างๆ ทั้งนี้ก็เพื่อการติดตามสินค้า ควบคุมรถและพนักงานขับรถ รวมไปถึงการส่งมอบสินค้าให้ลูกค้าเป็นไปตามเวลาที่กำหนดหรือไม่ และการจัดเก็บค่าใช้จ่ายในงานแต่ละงาน โดยระบบนี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการทำงานและทำให้งานมีความถูกต้องชัดเจน อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นถึงความเป็นมืออาชีพของบริษัทอีกด้วย นอกจากนี้ยังมีการนำเอาระบบ SAP ซึ่งเป็นชื่อบริษัทและยี่ห้อของโปรแกรมประเภท ERP (Enterprise Resource Planning) หมายถึงระบบงานที่ควบคุมการบริหารทรัพยากรภายในบริษัทให้มีข้อมูลเชื่อมโยงกันหลายระบบตั้งแต่ระบบจัดซื้อ การวางแผนการผลิต ระบบต้นทุน ระบบบัญชี การจัดการสินค้าคงคลัง การขายและการกระจายสินค้า ไปจนถึงการจัดการสินทรัพย์และการบริหารงานบุคคล โดยการนำระบบนี้ขึ้นมาขึ้นมานั้นเพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการทำงาน อีกทั้งยังประหยัดงบประมาณค่าใช้จ่ายในการจัดการต่างๆ

2. จัดการต้นทุนที่แข่งขันได้ในตลาด โดย การลดต้นทุนนั้นเป็นผลมาจากการพัฒนาระบบเทคโนโลยีให้มีคุณภาพซึ่งจะทำให้ต้นทุนนั้นลดลง

3. มีการพัฒนาบุคลากร โดยการเปิดโอกาสให้พนักงานในแต่ละหน่วยงาน เข้ารับการอบรมในหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับงานที่ทำในปัจจุบัน เพื่อเพิ่มพูนความรู้และนำมาใช้ในงาน

4. เปิดโอกาสให้พนักงานได้พบกับผู้บริหารและในแต่ละไตรมาสจะเปิดรับ Suggestion หรือข้อเสนอแนะในการพัฒนาปรับปรุงงานจากพนักงานอยู่เสมอ ทั้งนี้เพื่อแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในองค์กร และทำความเข้าใจกับพนักงานเพื่อให้เป็นไปในทิศทางเดียว

จากแผนงานในปี 2556 จะเห็นได้ว่าบริษัทมีการส่งเสริมในเรื่องของเทคโนโลยีและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลรวมถึงต้นทุนที่จะสามารถทำให้แข่งขันได้ในตลาด ทั้งนี้ก็เพื่อก้าวขึ้นไปเป็นบริษัทชั้นนำในสากล แต่อย่างไรก็ดีการสนับสนุนให้พนักงานเข้าอบรมในหลักสูตรต่างๆ ยังไม่มีความชัดเจนและไม่ได้เป็นการบังคับ ดังนั้น การเข้ารับการอบรมของพนักงานจึงไม่ทั่วถึงทั้งบริษัท รวมทั้งยังไม่มีการส่งเสริมให้พนักงานเรียนภาษาอังกฤษที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการ โลจิสติกส์เพิ่มเติม

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความพร้อมของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ของนักวิชาการและผู้ทำงานวิจัยหลายท่าน พบว่ามีความวิจัยที่เกี่ยวข้องในบางประเด็น ซึ่งผู้วิจัยรวบรวมงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2552) ศึกษาเรื่องความพร้อมของรถไฟไทยกับการก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยศึกษาสภาพความพร้อมในปัจจุบันนำเสนอเป็น 2 ส่วนด้วยกันคือทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟของอาเซียน และการเตรียมความพร้อมระบบการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่าประเทศไทยควรที่จะแก้ปัญหาคอขวดและความไม่เพียงพอของโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศเพื่อให้พร้อมรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 และจัดตั้งศูนย์การศึกษาด้านรถไฟ (Railway Academy) ในประเทศไทยเพื่อสร้างบุคลากรทางรถไฟทั้งสายช่างและสายพาณิชย์และให้เป็นหน่วยงานที่จะรับเทคโนโลยีการซ่อม/สร้างหัวรถจักรและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟ จัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศในการวิจัยและพัฒนาด้านหัวรถจักรอุปกรณ์เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับรถไฟเพื่อถ่ายทอดเทคโนโลยีและส่งเสริมอุตสาหกรรมในประเทศให้สามารถพึ่งตนเองได้ในอนาคตรวมถึงเพิ่มการจ้างงานและพัฒนาองค์ความรู้ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของประเทศและจัดตั้งกรมการรถไฟเพื่อรับภาระหน้าที่ด้านนโยบายจัดทำงบประมาณและกำกับดูแลซึ่งขาดหายไป ในโครงสร้างปัจจุบันการจัดตั้งกรมการรถไฟอาศัยงบประมาณในการดำเนินการไม่สูงหากแต่เป็นเรื่องที่สำคัญเนื่องจากเป็นรากฐานการพัฒนา

สถาบันนานาชาติเพื่อเอเชียแปซิฟิกศึกษา มหาวิทยาลัยกรุงเทพ (2553) ได้กล่าวถึง ความพร้อมของโลจิสติกส์ไทยเมื่อเปรียบเทียบกับสิงคโปร์และมาเลเซีย นั้น ไทยยังคงมีข้อด้อยอยู่มากทั้งในด้านของเงินทุน และประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยในภาคเอกชนควรมีการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพบริการให้มีศักยภาพด้วยการพัฒนาเทคโนโลยีให้ทันสมัยต่อเนื่องพัฒนาฝีมือแรงงานและขณะเดียวกันก็พยายามลดต้นทุนการผลิตลง รวมทั้งควรผลักดันให้มีการลงทุนในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) ในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ธุรกิจรายใหญ่ของไทยที่เป็นผู้ผลิตสินค้าเข้าไปลงทุนในต่างประเทศและให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยติดตามเข้าไปให้บริการและพัฒนาความสามารถด้านการใช้ภาษาอังกฤษและภาษาต่างประเทศ เนื่องจากไทยและอาเซียนมีการรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนรวมทั้งการที่ไทยทำการค้ามากขึ้นในแถบอินเดียนและจีน

ยุทธนา วลีเกียรติกุล (2555) ศึกษาเรื่อง ประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) กับ ผลกระทบแรงงานภาคการเกษตรไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแรงงานภาคการเกษตรไทยได้ ก้าวเข้าสู่สังคมกึ่งผู้สูงวัย การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจจะเร่งรัดให้คนหนุ่มสาวในภาคเกษตรกรรม ออกจากภาคการเกษตรมากขึ้น และฐานอายุเกษตรกรดั้งเดิมก็เพิ่มมากขึ้นตามลำดับ เหตุข้างต้นจะ ทำให้ประสิทธิภาพการผลิตภาคการเกษตรของไทยลดต่ำลง ทั้งด้านปริมาณ คุณภาพและ ต้นทุน สินค้าเกษตรที่สูงขึ้น สินค้าเกษตรไทยจะเสียความสามารถแข่งขันในเวทีอาเซียนและเวทีตลาดโลก เป็นต้น ศึกษาโดยการรับฟังความคิดเห็นจากบุคคลผู้ซึ่งมีความรู้เฉพาะจากหลายส่วนงาน รวบรวม วิเคราะห์และถกแถลงความคิดความรู้ต่างๆ เพื่อนำมาศึกษาในประเด็นข้างต้น ผลการศึกษา ผู้วิจัย ได้คาดการณ์ว่า แรงงานภาคการเกษตรไทยจะมีการเคลื่อนย้ายสู่ภาคอุตสาหกรรม หรือภาคการ บริการเพิ่มมากขึ้นจากความต้องการแรงงานในภาคเศรษฐกิจอื่นๆ ประกอบกับ โครงสร้างอายุ ประชากรภาคการเกษตรเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ประสิทธิภาพการผลิต คุณภาพ ปริมาณ ลดต่ำลง และ ราคาสินค้าภาคการเกษตรของไทยเพิ่มสูงขึ้น จะส่งผลให้สินค้าเกษตรไทยขาดความสามารถ แข่งขันในเวทีอาเซียนและเวทีตลาดโลก ควรหาวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต เพื่อทดแทน จำนวนแรงงานภาคการเกษตรไทยจึงเป็นหัวข้อที่หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญ และหาแนวทางนโยบายเพื่อการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

ณัฐพล จันทร์เขียว (2555) ศึกษาเรื่องการเตรียมความพร้อมของธุรกิจการท่องเที่ยวใน จังหวัดเชียงใหม่เพื่อรองรับการเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปีพ.ศ.2558 มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา 3 วัตถุประสงค์คือวัตถุประสงค์แรกเพื่อศึกษาความรู้ความเข้าใจที่เกี่ยวข้องกับการ รวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของผู้ประกอบการธุรกิจการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ วัตถุประสงค์ที่สองศึกษาผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ต่อธุรกิจการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่และวัตถุประสงค์ที่สามเพื่อศึกษาการเตรียมความพร้อม ของผู้ประกอบการธุรกิจการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ต่อการเข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียนของประเทศไทย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้ ได้มาจากการสุ่มตัวอย่างแบบโควตา จากสมาชิกของสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งมีจำนวน 207 รายทำการเก็บตัวอย่าง จำนวน 14 ตัวอย่างและทำการเก็บแบบเฉพาะจงจากหน่วยงานราชการจำนวน 5 หน่วยงานได้แก่ สำนักงานการท่องเที่ยวและการกีฬาจังหวัดเชียงใหม่สำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงใหม่สำนักงาน แรงงานจังหวัดเชียงใหม่สำนักงานสรรพากรจังหวัดเชียงใหม่และสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลาง และจะได้รับผลกระทบในการดำเนินการทาง ธุรกิจในกรณีที่ประเทศไทยเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะได้รับผลกระทบในระดับปาน

กลางถึงมากที่สุด การเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการธุรกิจการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ต่อการเข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของประเทศไทยพบว่าการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการต่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในมุมมองของผู้ประกอบการเอกชนต่อภาครัฐด้านศักยภาพในการแข่งขัน (จัดอบรมภาษาแรงงานทักษะผู้ประกอบการฯลฯ) ภาครัฐมีการเตรียมความพร้อมมากที่สุดรองลงมาคือด้าน โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคและด้านการประชาสัมพันธ์ ตามลำดับการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการต่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในมุมมองของผู้ประกอบการเอกชนพบว่าด้านการมุ่งเน้นการตลาดไปยังกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนธุรกิจมีการเตรียมความพร้อมมากที่สุดรองลงมาคือการลงทุนเพิ่มและการหาแหล่งเงินทุนสำรองล่วงหน้าและการขยายความร่วมมือทางธุรกิจการท่องเที่ยวกับผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวของประเทศสมาชิกอาเซียนตามลำดับ

ชลดา ประยูรพาณิชย์ (2555) ศึกษาเรื่องการศึกษาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อรองรับต่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกรณีศึกษาอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกการศึกษาเป็นการวิจัยเชิงปริมาณซึ่งเป็นการวิจัยเชิงสำรวจประชากรที่ศึกษา คือผู้บริหารหน่วยงานทรัพยากรมนุษย์หรือนักทรัพยากรมนุษย์ซึ่งปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ขององค์การอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกโดยตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรีและระยองจำนวน 7 นิคมอุตสาหกรรมจำนวน 339 บริษัทกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ศึกษามีจำนวน 200 บริษัทตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วยปัจจัยลักษณะองค์การคือขนาดองค์การและสัญชาติเจ้าของกิจการกิจกรรมการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการฝึกอบรมด้านการศึกษาและด้านการพัฒนาบทบาทนักพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 4 ด้าน ได้แก่ การเป็นหุ้นส่วนเชิงยุทธศาสตร์ผู้เชี่ยวชาญในงานผู้สนับสนุนและเป็นที่พึ่งพาของพนักงานและผู้นำการเปลี่ยนแปลงการศึกษานี้ได้ตั้งสมมติฐานการศึกษาไว้ 5 ประการคือสมมติฐานแรกขนาดองค์การที่ต่างกันมีกิจกรรมการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อเตรียมพร้อมรองรับต่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกันผลการทดสอบปรากฏว่าเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ สมมติฐานที่สองสัญชาติเจ้าของกิจการที่ต่างกันมีกิจกรรมการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อเตรียมพร้อมรองรับต่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกันผลการทดสอบปรากฏว่าไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้สมมติฐานที่สามขนาดองค์การที่ต่างกันมีบทบาทนักพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อเตรียมพร้อมรองรับต่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน ผลการทดสอบปรากฏว่าเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้สมมติฐานที่สี่สัญชาติเจ้าของกิจการที่ต่างกันมีบทบาทนักพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อเตรียมพร้อมรองรับต่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน ผลการทดสอบปรากฏว่าไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้สมมติฐานที่ห้ากิจกรรมการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ขององค์การอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมี

ความสัมพันธ์กับบทบาทนักพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อเตรียมพร้อมรองรับต่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนผลการทดสอบปรากฏว่าเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

นงนุช จวงตระกูล (2555) ผลการวิจัยเรื่องความพร้อมต่อการเปิดเสรีด้านแรงงานในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของวิศวกรไทยในกลุ่มบริษัทอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์มีประเด็นที่สมควร ผลการศึกษาพบว่าความพร้อมด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนพบว่าวิศวกรไทยในกลุ่มบริษัทอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์มีความพร้อมด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเกี่ยวกับการเปิดเสรีด้านแรงงานในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง มีความพร้อมด้านทักษะในการปฏิบัติงานในกลุ่มบริษัทอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์มีความพร้อมด้านทักษะในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการเปิดเสรีด้านแรงงานในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยภาพรวมมีความพร้อมอยู่ในระดับปานกลางเช่นกัน โดยพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่ามีความพร้อมในระดับปานกลางเมื่อปฏิบัติงานเป็นผู้ได้บังคับบัญชาวิศวกรชาวต่างชาติที่ทำงานในประเทศไทยการบริหารงานในองค์กรที่มีวิศวกรชาวต่างชาติทำงานอยู่ภายใต้การกำกับดูแลในประเทศไทยและทักษะการทำงานร่วมกับชาวต่างชาติ วิศวกรไทยในกลุ่มบริษัทอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์มีวิธีการเตรียม และวิธีการเตรียมความพร้อมด้านภาษาต่างประเทศของวิศวกรไทย คือ การฝึกอบรมด้านภาษาต่างประเทศโดยบริษัทจัดให้แก่พนักงานในบริษัทการฝึกอบรมด้านภาษาต่างประเทศโดยสถาบันภายนอกด้วยทุนส่วนตัว และการฝึกอบรมด้านภาษาต่างประเทศโดยสถาบันภายนอกด้วยทุนของบริษัทส่วนวิธีการที่ใช้บ่อยที่สุดคือการฝึกอบรมด้านภาษาต่างประเทศในประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยโครงการแลกเปลี่ยนพนักงานของบริษัท

จากการตรวจเอกสารและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยพบว่า การเตรียมความพร้อมของประเทศไทยและบุคลากรที่เกี่ยวข้องในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้นมีความสำคัญมากในด้านเศรษฐกิจและด้านสังคม เนื่องจากการบริการด้านโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในสาขาบริการที่เร่งรัดในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการบริการด้านโลจิสติกส์ยังเป็นกลไกสำคัญให้การเคลื่อนย้ายของสินค้าและบริการ เงินทุน แรงงาน ให้เป็นไปได้อย่างเสรีตามเป้าประสงค์ของ การรวมกลุ่มของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้วยความสำคัญดังกล่าวนี้เอง ทำให้การจัดการบริการด้านโลจิสติกส์จำเป็นต้องมีการเตรียมความพร้อมไม่ว่าจะในด้านของผู้ประกอบการธุรกิจ โลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ และบุคลากรที่ทำการขับเคลื่อนการบริการด้าน โลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในขณะที่ปัจจุบัน ประเทศไทยยังคงมีข้อถ้อยอยู่มากทั้งในด้านของเงินทุน และประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยในภาคเอกชน

ควรมีการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพบริการให้มีศักยภาพด้วยการพัฒนาเทคโนโลยีให้ทันสมัย ต่อเนื่องพัฒนาฝีมือแรงงานและขณะเดียวกันก็พยายามลดต้นทุนการผลิตลง รวมทั้งควรผลักดันให้มีการลงทุนในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) ในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานของไทยยังไม่มีความพร้อมมากนัก รวมทั้งการขนส่งจากท่าเรือสู่รถไฟซึ่งจะสามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้จำนวนมาก แต่รถไฟในประเทศไทยก็ยังไม่สามารถรองรับการขนส่งจากท่าเรือได้เพียงพอเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในขณะที่ การพัฒนาคนและการส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและภาษาต่างประเทศจากองค์กรและภาครัฐยังไม่เพียงพอในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

จากแนวคิดต่างๆ และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้กำหนดตัวแปรเพื่อใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ โดยแบ่งเป็นตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ดังนี้

ตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย

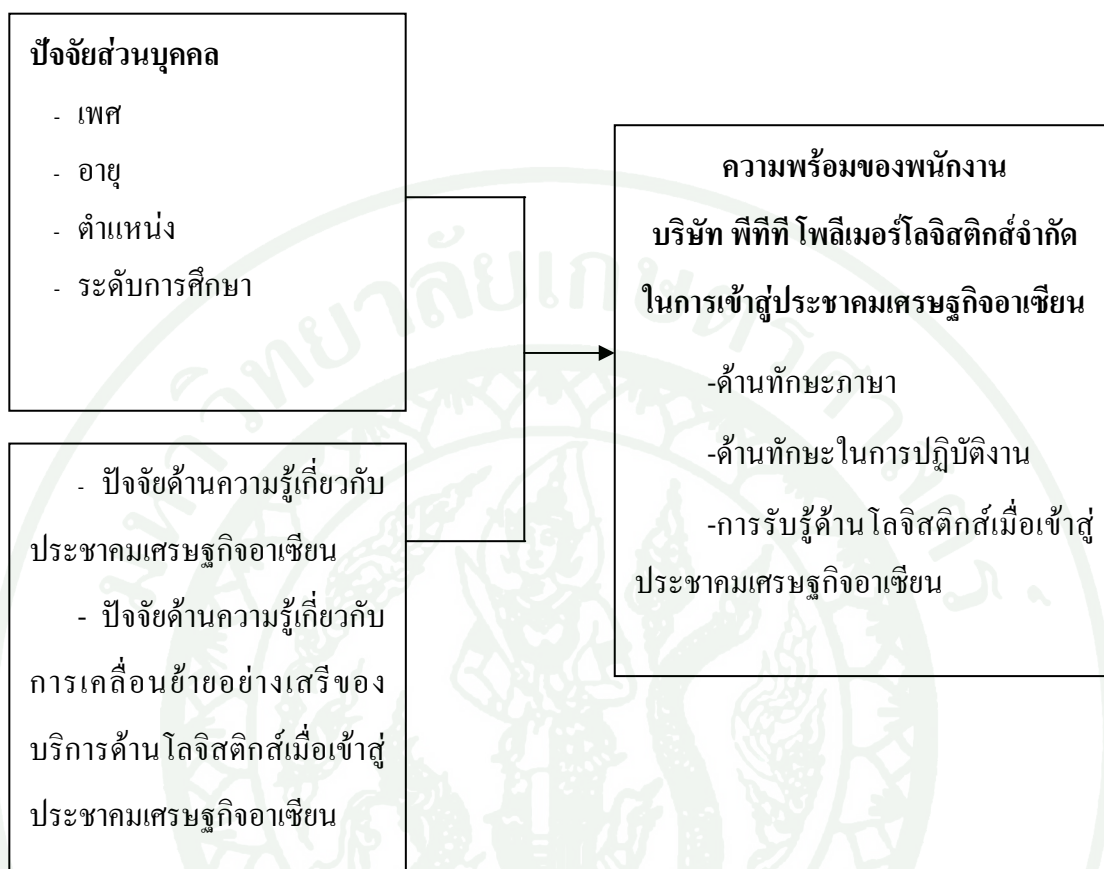
1. ปัจจัยด้านส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ตำแหน่ง ระดับการศึกษา
2. ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ตัวแปรตาม

ความพร้อมของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประกอบด้วย

1. ด้านทักษะภาษา
2. ด้านทักษะในการปฏิบัติงาน
3. การรับรู้ด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 5 กรอบแนวคิดในการวิจัย

สมมติฐานในการวิจัย

1. พนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกันมีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน

1.1 พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีเพศแตกต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน

1.2 พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีอายุแตกต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน

1.3 พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีระดับตำแหน่งแตกต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน

1.4 พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน

2. พนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกันมีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน

3. พนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกันมีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน

บทที่ 3

วิธีการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่อง ความพร้อมของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์-โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนผู้วิจัยมีขั้นตอนและวิธีการดำเนินการดังนี้

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือจำนวนพนักงานของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์-โลจิสติกส์ จำกัด ทั้งหมด จำนวน 170 คน

ทำการคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่จะใช้เป็นตัวแทนของประชากร โดยใช้หลักการคำนวณของ Yamane (1973) ดังสูตร ต่อไปนี้

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

เมื่อ n = จำนวนขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนรวมทั้งหมดของประชากรที่ใช้ในการศึกษา

e = ความผิดพลาดที่ยอมรับได้ซึ่งกำหนดให้เท่ากับ .05

แทนค่า $n = \frac{170}{1 + 170(.05)^2}$

$$= 119.29$$

ดังนั้น กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ จึงเท่ากับ 120 ราย

วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อสามารถคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างได้แล้ว จำนวน 120 ราย จึงได้ดำเนินการสุ่มกลุ่มตัวอย่างเพื่อใช้ในการศึกษา โดยแบ่งออกเป็นขั้นตอน ดังนี้

1. ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิตามสัดส่วน (Proportional Stratified Random Sampling) โดยใช้สูตรดังนี้

$$\text{จำนวนตัวอย่างในแต่ละกลุ่ม} = \frac{\text{จำนวนตัวอย่างทั้งหมด} \times \text{จำนวนประชากรในแต่ละกลุ่ม}}{\text{จำนวนประชากรทั้งหมด}}$$

ตารางที่ 2 จำนวนกลุ่มตัวอย่างของพนักงานของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด

(หน่วย: ราย)

พนักงานของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด	จำนวน พนักงาน	จำนวนกลุ่ม ตัวอย่าง
รักษาการกรรมการผู้จัดการใหญ่	1	1
พนักงานสายงานวางแผนและพาณิชย์กิจและบริหารความเสี่ยง	7	5
พนักงานสายงานกรรมการผู้จัดการ	5	4
พนักงานสายงานบริหารองค์กร (การเงินและบัญชี)	7	5
พนักงานสายงานบริหารองค์กร (ทรัพยากรบุคคลและหน่วยจัดพัสดุ และบริหารสำนักงาน)	12	9
พนักงานสายงานบริหารการจัดส่ง (วางแผนและบริหารการส่งออก)	17	11
พนักงานสายงานบริหารการจัดส่ง (บริหารการขนส่ง)	9	6
พนักงานสายงานปฏิบัติการ (บรรจุภัณฑ์และบริหารคลังสินค้า)	89	63
พนักงานสายงานปฏิบัติการ (วิศวกรรม)	2	1
พนักงานสายงานปฏิบัติการ (ซ่อมบำรุง)	10	7
พนักงานหน่วยเทคโนโลยีสารสนเทศและวิจัยปฏิบัติการ	4	3
พนักงานหน่วยคุณภาพ ความปลอดภัย	7	5
รวม	170	120

2. ผู้วิจัยเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ (Systematic Random Sampling) การสุ่มตัวอย่างแบบนี้ผู้วิจัยมีรายชื่อกลุ่มประชากร

3. ผู้วิจัยทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างในช่วงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2556 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ. 2556 ซึ่งมีจำนวนพนักงาน 170 ราย

4. ทำแซมปลิงแฟรกชัน (Sampling Fraction) ดังนี้

$$\text{S.F.} = \frac{\text{จำนวนพนักงาน}}{\text{จำนวนกลุ่มตัวอย่าง}}$$

$$\text{S.F.} = \frac{170}{120}$$

$$\text{S.F.} = 1.41$$

จากจำนวนพนักงาน 170 ราย ค่า S.F. = 1.41 จึงทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างทุก 1 ราย รวมกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 120 ราย แต่เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างมีจำนวนไม่มาก และอยู่ในบริษัทเดียวกันผู้วิจัยจึงแจกแบบสอบถามทั้งหมดจำนวน 160 ฉบับ ได้รับคืน จำนวน 150 ฉบับ ซึ่งมากกว่ากลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 ฉบับ จึงนำข้อมูลทั้ง 150 ฉบับไปวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ครั้งนี้คือ

1. แบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาจากการศึกษาแนวคิดทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 3 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานพนักงานบริษัท พีทีที-โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ซึ่งเป็นประชากรทั้งหมด ได้แก่ เพศอายุตำแหน่งระดับการศึกษา เป็นแบบสอบถามเป็นแบบให้เลือกตอบ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2.1 ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนลักษณะคำถามเป็นแบบ Rating Scale ซึ่งเป็นข้อความเชิงบวกทั้งหมด โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ระดับความรู้	คำถามที่ถูกต้อง	คำถามที่ไม่ถูกต้อง
	คะแนน	คะแนน
ใช่	1	0
ไม่ใช่	0	1

จากนั้นรวบรวมคะแนนทั้งหมดเพื่อหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างในการแปลข้อมูลโดยรวมและรายข้อใช้ในการอ้างอิงเกณฑ์ ซึ่งผู้ศึกษาได้แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ มาก ปานกลาง และน้อย โดยใช้วิธีคำนวณ ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} &= \text{คะแนน } \frac{1-0}{3} \\ &= 0.33 \end{aligned}$$

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวผู้ศึกษาสามารถแปลความหมายของระดับความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 0.00–0.33 หมายถึง พนักงานความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 0.34–0.66 หมายถึง พนักงานความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 0.67–1.00 หมายถึง พนักงานความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนระดับมาก

2.2 ความรู้ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ลักษณะคำถามเป็นแบบ Rating Scale ซึ่งเป็นข้อความเชิงบวกทั้งหมด โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ระดับความรู้	คำถามที่ถูกต้อง	คำถามที่ไม่ถูกต้อง
	คะแนน	คะแนน
ใช่	1	0
ไม่ใช่	0	1

จากนั้นรวบรวมคะแนนทั้งหมดเพื่อหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างในการแปลข้อมูลโดยรวบรวมและรายชื่อใช้ในการอ้างอิงเกณฑ์ ซึ่งผู้ศึกษาได้แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ มาก ปานกลาง และน้อย โดยใช้วิธีคำนวณ ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} &= \text{คะแนน } \frac{1-0}{3} \\ &= 0.33 \end{aligned}$$

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวผู้ศึกษาสามารถแปลความหมายของระดับความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 0.00 – 0.33 หมายถึง พนักงานความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 0.34 – 0.66 หมายถึง พนักงานความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 0.67 – 1.00 หมายถึง พนักงานความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนระดับมาก

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับความพร้อมของพนักงานบริษัท บริษัท โพลีเมอร์-โลจิสติกส์ จำกัด เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นคำถามแบบมาตรวัดประมาณค่า 5 ระดับ

(Rating Scale) ตามวิธีการของ Likert Scale เพื่อวัดประเด็นต่างๆ สำหรับคำตอบ ได้แบ่งออกเป็น 5 ช่วงคือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อยและน้อยที่สุด โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ลักษณะคำตอบ	คะแนน
มากที่สุด	5
มาก	4
ปานกลาง	3
น้อย	2
น้อยที่สุด	1

โดยมีเกณฑ์การแบ่งระดับของความคิดเห็นตามสูตร ดังนี้

$$\begin{aligned}
 \text{ช่วงกว้างของระดับชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\
 &= \frac{5 - 1}{3} \\
 &= 1.33
 \end{aligned}$$

ดังนั้น จึงแบ่งระดับความคิดเห็น ออกเป็น 3 ระดับดังต่อไปนี้

คะแนน	ความหมาย
1.00 – 2.33	หมายถึง ความพร้อมอยู่ในระดับน้อย
2.34 – 3.66	หมายถึง ความพร้อมอยู่ในระดับปานกลาง
3.67 – 5.00	หมายถึง ความพร้อมอยู่ในระดับมาก

2. สัมภาษณ์เชิงลึก (In depth Interview) แบบมีโครงสร้างกำหนดคำถามไว้ล่วงหน้า จำนวน 5 ข้อ

การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การสร้างและพัฒนาเครื่องมือในการวิจัย ได้ดำเนินการดังนี้

1. ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องที่จะศึกษาจากเอกสาร ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกรอบเนื้อหาของแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์เชิงลึก

2. สร้างแบบสอบถามและสัมภาษณ์เชิงลึกที่ประกอบด้วยคำถามและคำตอบที่ต้องการเพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัย

นำแบบสอบถามและสัมภาษณ์เชิงลึกที่สร้างเสร็จแล้วเสนอกณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงประจักษ์ (Face Validity) และข้อเสนอแนะ จากนั้นได้ปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

3. นำแบบสอบถามที่ทดลองใช้ไปวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามโดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) ได้ค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.854

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. ทำหนังสือขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2. นำแบบสอบถามไปเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง ทั้งนี้ผู้วิจัยเป็นผู้ส่งและขอรับแบบสอบถามกลับคืนด้วยตนเอง

3. สัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มตัวอย่าง

4. ตรวจสอบแบบสอบถามที่ได้รับกลับคืนมา

5. นำข้อมูลที่ได้วิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์และวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis)

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ จะใช้คอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป ในการวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณจากแบบสอบถาม

ส่วนที่ 1 ศึกษาย่ส่วนบุคคลของพนักงานพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์จำกัด ซึ่งเป็นประชากรทั้งหมด ได้แก่ เพศ อายุ ตำแหน่ง ระดับการศึกษานำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นตารางประกอบความเรียง โดยใช้สถิติการแจกแจงความถี่และค่าร้อยละ (Percentage)

ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการหาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ส่วนที่ 3 เปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลกับความพร้อมของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจโดยใช้ t - test สำหรับตัวแปรที่มี 2 กลุ่ม และวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way Analysis of Variance) สำหรับตัวแปรที่มีมากกว่า 2 กลุ่ม กรณีที่พบความแตกต่างอย่างมีข้อสงสัยทางสถิติ จะวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ โดยใช้ เชฟเฟ (Scheffe) และนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นตารางประกอบความเรียง

2. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพจากแบบสัมภาษณ์เชิงลึกโดยวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) เพื่อเปรียบเทียบผลกับการวิเคราะห์ความสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ข้อมูลกับเชิงปริมาณ

สถิติที่ใช้ในการศึกษา

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ในลักษณะต่าง ๆ ต่อไปนี้

1. สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) เพื่อจัดเป็นหมวดหมู่ และเพื่อทราบลักษณะพื้นฐานทั่วไปของประชากรได้ทำการวิเคราะห์ โดยใช้การแจกแจงความถี่และค่าร้อยละ (Percentage)

2. สถิติเชิงพรรณนาได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) เพื่อวิเคราะห์ระดับปัจจัยด้านองค์การและความพร้อมของพนักงาน ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยแปลผลตามเกณฑ์

3. สถิติอ้างอิง (Inferential statistics) ทดสอบสมมติฐาน ได้แก่ การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มที่เป็นอิสระกันด้วยค่าที (Independent t – test) และการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างตั้งแต่ 2 กลุ่มด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One way analysis of variance : ANOVA) สำหรับตัวแปรที่มีมากกว่า 2 กลุ่ม กรณีที่พบความแตกต่างอย่างมีข้อสงสัยทางสถิติ จะวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ โดยใช้เซ็ฟเฟ้ (Scheffe)

ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการวิจัย

การดำเนินการ	ระยะเวลาเดือน พ.ย.56 – มี.ค.57			
	ธ.ค.56	ม.ค.57	ก.พ.57	มี.ค.57
1. เสนอโครงร่างวิทยานิพนธ์	←→			
2. ทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยและเก็บรวบรวมข้อมูล	←→	←→		
3. วิเคราะห์และอภิปรายผล		←→	←→	
4. พิมพ์ส่งตัวเล่ม				←→

บทที่ 4

ผลการวิจัยและข้อวิจารณ์

ผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ เพื่อศึกษาระดับความพร้อมของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ตอนที่ 3 ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ตอนที่ 4 การทดสอบสมมติฐาน

ตอนที่ 5 สัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยการแจกแจงความถี่ และคำนวณค่าร้อยละ นำเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ อายุ ตำแหน่งงานในปัจจุบัน และระดับการศึกษา

(n = 150)

สถานภาพส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	105	70.0
หญิง	45	30.0
อายุ		
21 – 30 ปี	33	22.0
31 - 40 ปี	50	33.3
41 – 50 ปี	53	35.3
51 – 60 ปี	14	9.3
ตำแหน่งงานในปัจจุบัน		
กรรมการผู้จัดการ	1	0.7
ผู้บริหารสายงาน	4	2.7
ผู้จัดการ	8	5.3
หัวหน้าพนักงาน	17	11.3
พนักงาน	120	80.0
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	17	11.3
ปริญญาตรี	48	32.0
ปริญญาโท	83	55.3
ปริญญาเอก	2	1.3

จากตารางที่ 3 แสดงข้อมูลปัจจัยด้านบุคคลสามารถอธิบายลักษณะทั่วไปของพนักงานจำนวน 150 คนพบว่าพนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 70.0 มีกลุ่มอายุ 41-50 ปีกับกลุ่ม 31-40 ปีมากที่สุดที่สุดในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันร้อยละ 35.3 และร้อยละ 33.3 ตามลำดับโดยพนักงานปฏิบัติงานในตำแหน่งปัจจุบันระดับพนักงานมากที่สุดร้อยละ 80.0 และปฏิบัติงานในตำแหน่งกรรมการผู้จัดการน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 0.7 โดยมีระดับการศึกษาระดับปริญญาโทกับปริญญาตรีมากที่สุด ร้อยละ 55.3 และ 32.0 ตามลำดับ

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน วิเคราะห์ข้อมูล โดยแจกแจงความถี่ คำนวณหาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) นำเสนอ ในรูปตารางประกอบความเรียงดังตารางที่ 4-5

ตารางที่ 4 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	ความรู้		\bar{X}	S.D.	ระดับความรู้
	ใช่	ไม่ใช่			
1. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน คือ ความร่วมมือกันระหว่างประเทศสมาชิกในรูปแบบของการเป็นเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area-AFTA) โดยอาศัยการเปิดเสรีด้านการค้า การลดภาษีและอุปสรรคข้อกีดขวางทางการค้าที่มีใช้ภายใน รวมทั้งการปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีศุลกากรเพื่อเอื้ออำนวยต่อการค้าเสรี*	71 (47.3)	79 (52.7)	.53	.501	ปานกลาง
2. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้เกิดเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว	64 (42.7)	86 (57.3)	.43	.496	ปานกลาง
3. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีกำหนดเริ่มในเดือนธันวาคม ปี พ.ศ.2558	76 (50.7)	74 (49.3)	.51	.502	ปานกลาง
4. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกำหนดให้มีการเปิดเสรี 5 ด้าน ดังนี้ ด้านการค้าด้านการลงทุนด้านการเคลื่อนย้ายแรงงานด้านบริการและด้านกฎหมาย*	95 (63.3)	55 (36.7)	.37	.484	ปานกลาง

ตารางที่ 4 (ต่อ)

(n = 150)

ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	ความรู้		\bar{X}	S.D.	ระดับ ความรู้
	ใช่	ไม่ใช่			
5. การรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้เกิดตลาดขนาดใหญ่ในภูมิภาค สามารถสร้างอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจในเวทีต่างๆ	127 (84.7)	23 (15.3)	.85	.362	มาก
6. การเปิดเสรีทางการค้ามีข้อกำหนดให้ลดภาษีนำเข้าสินค้าให้เหลือ 0% ยกเว้นสินค้าอ่อนไหวและสินค้าอ่อนไหวสูงโดยประเทศไทยกำหนดให้สินค้าอ่อนไหวคือกาแฟมันฝรั่งมะพร้าวแห้งและไม้ตัดดอก*	51 (34.0)	99 (66.0)	.66	.475	ปาน กลาง
7. การเปิดเสรีด้านการลงทุนได้แก่การเปิดเสรีเพื่อให้เข้ามาลงทุนคุ้มครองการลงทุนส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในภาคการผลิต(อุตสาหกรรม) การเกษตรการประมงป่าไม้เหมืองแร่และบริการที่เกี่ยวข้อง*	80 (53.3)	70 (46.7)	.47	.501	ปาน กลาง
8. หลังจากการเข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะมีการจัดทำข้อตกลงร่วมกันในการบริการวิชาชีพต่างๆ และสนับสนุนการลงทุนร่วมกันภายใต้กฎระเบียบและขั้นตอนการลงทุนที่โปร่งใส*	64 (42.7)	86 (57.3)	.57	.496	ปาน กลาง
9. การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สนับสนุนการเคลื่อนย้ายแรงงานได้อย่างเสรี 7 สาขาอาชีพ ได้แก่ แพทย์ ทันตแพทย์ พยาบาล วิศวกรรม สถาปัตยกรรม บัญชี และวิชาชีพด้านการสำรวจ	87 (58.0)	63 (42.0)	.58	.495	ปาน กลาง

ตารางที่ 4 (ต่อ)

(n = 150)

ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	ความรู้		\bar{X}	S.D.	ระดับ ความรู้
	ใช่	ไม่ใช่			
10. การเปิดเสรีด้านสาขาบริการ กำหนดให้เพิ่ม สัดส่วนการถือหุ้นให้กับนักลงทุนต่างชาติ สัญชาติอาเซียนให้สามารถถือหุ้นได้ 50% ของธุรกิจบริการในประเทศ*	99 (66.0)	51 (34.0)	.34	.475	ปาน กลาง
	เฉลี่ย		.53	.143	ปาน กลาง

* เป็นคำถามที่ตอบ “ไม่ใช่”

จากตารางที่ 4 พบว่า ประชากรความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลางโดยมีค่าเฉลี่ย .53 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าประเด็นที่ประชากรมีความรู้มากที่สุดคือการรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้เกิดตลาดขนาดใหญ่ในภูมิภาค สามารถสร้างอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจในเวทีต่างๆ (ข้อ 5) มีค่าเฉลี่ยคือ .85 รองลงมาได้แก่การเปิดเสรีทางการค้ามีข้อกำหนดให้ลดภาษีนำเข้าสินค้าให้เหลือ 0% ยกเว้นสินค้าอ่อนไหวและสินค้าอ่อนไหวสูงโดยประเทศไทยกำหนดให้สินค้าอ่อนไหวคือกาแฟมันฝรั่งมะพร้าวแห้งและไม้ตัดดอก (ข้อ 6) มีค่าเฉลี่ย .66 และ การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สนับสนุนการเคลื่อนย้ายแรงงานได้อย่างเสรี 7 สาขาอาชีพ ได้แก่ แพทย์ ทันตแพทย์ พยาบาล วิศวกร สถาปัตยกรรม บัญชี และวิชาชีพด้านการสำรวจ (ข้อ 9) มีค่าเฉลี่ย .58 ตามลำดับ

ตารางที่ 5 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

(n = 150)

ความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์	ความรู้		\bar{X}	S.D.	ระดับความรู้
	ใช่	ไม่ใช่			
1. การเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งและโลจิสติกส์ มีเป้าหมายให้นักลงทุนอาเซียนเข้ามาจัดตั้งธุรกิจ โดยถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ภายในปี พ.ศ. 2553 และไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ภายในปี พ.ศ. 2556*	81 (54.0)	69 (46.0)	.46	.500	ปานกลาง
2. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้มีการกำหนดประเทศผู้ประสานงานหลัก (Country Coordinators) ในแต่ละสาขาโดยประเทศไทยได้เป็นผู้ประสานงานหลักในสาขาโลจิสติกส์และการบิน*	74 (49.3)	76 (50.7)	.51	.502	ปานกลาง
3. โครงสร้างโลจิสติกส์ภายใต้การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนครอบคลุมธุรกิจโลจิสติกส์ต่าง ๆ 11 กิจกรรมดังต่อไปนี้	63	87	.58	.495	ปานกลาง
1. บริการขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล					
2. บริการโกดังและคลังสินค้า	(42.0)	(58.0)			ปานกลาง
3. บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้า					
4. บริการเสริมอื่น ๆ เช่น บริการตรวจสอบใบขนการตรวจสอบค่าระวาง เป็นต้น					
5. บริการจัดส่งพัสดุ					
6. บริการด้านการบรรจุภัณฑ์					
7. บริการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากร 8. บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ (ไม่รวมขนส่งภายในประเทศ)					
9. บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ					
10. บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ					
11. บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ*					

ตารางที่ 5 (ต่อ)

ความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการ ด้านโลจิสติกส์	ความรู้		\bar{X}	S.D.	ระดับ ความรู้
	ใช่	ไม่ใช่			
4. โครงสร้างโลจิสติกส์ไทยแบ่งออกเป็น 5 กิจกรรม ดังต่อไปนี้	79 (52.7)	71 (47.3)	.53	.501	ปาน กลาง
1. การขนส่งสินค้า					
2. การจัดเก็บสินค้า					
3. บริการด้านพิธีการต่างๆที่เกี่ยวกับงาน โลจิสติกส์ครอบคลุมงานพิธีการศุลกากร					
4. บริการงาน โลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการ ให้บริการเสริม					
5. บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์					
5. การเปิดเสรีโลจิสติกส์ทำให้ลดขั้นตอนด้านเอกสาร เช่น การขอใบอนุญาตระเบียบเอกสารต่างๆ รวมถึงพิธีการศุลกากร สามารถติดต่อขอได้ ณ จุดเดียว (Single window) แต่ได้ครบทุก ใบอนุญาตจากหลายหน่วยงาน	85 56.7	65 43.3	.57	.497	ปาน กลาง
6. ในปัจจุบันประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ใช้ ระบบ Single window โดยสินค้าใดก็ตามที่จะ ขนย้ายผ่านเข้าออกที่พรมแดนของทั้งสอง ประเทศจะมีระบบตรวจสอบข้อมูล โดยเชื่อม เครือข่าย เทคโนโลยีสารสนเทศ ถึงกัน ทำให้ สะดวกและรวดเร็วในการตรวจสอบความ ถูกต้องของการขนส่งระหว่างประเทศ	101 (67.3)	49 (32.7)	.67	.471	มาก
7. ตามแผนในพิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน (AEC Blueprint) ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศ สมาชิกอาเซียนทุกประเทศจะใช้ระบบศุลกากร อิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร หรือ e-Customs ที่เชื่อมโยงกันเป็นระบบเดียวทั้งภูมิภาค	120 (80.0)	30 (20.0)	.80	.401	มาก

ตารางที่ 5 (ต่อ)

ความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการ ด้านโลจิสติกส์	ความรู้		\bar{X}	S.D.	ระดับ ความรู้
	ใช่	ไม่ใช่			
8. ภายใต้อำนาจผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 8 กรม เจรจาการค้าระหว่างประเทศกำหนดว่าเมื่อเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนประเทศสมาชิกจะ ใช้ระบบใช้ระบบ EDI (Electronic Data Interchange คือ การใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ในการ รับส่งเอกสารธุรกิจระหว่างหน่วยงานตั้งแต่ 2 หน่วยงานขึ้นไปที่มีมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับ ร่วมกัน ภายใต้อำนาจที่กำหนดไว้) เพื่อลด เวลาในการนำของออกจากท่าเรือ	84 (56.0)	66 (44.0)	.56	.498	ปาน กลาง
9. เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศจะใช้ กฎและระเบียบข้อบังคับด้านโลจิสติกส์เดียวกัน*	86 (57.3)	64 (42.7)	.43	.496	ปาน กลาง
10. ตามแผนงานบริการ โลจิสติกส์ (Roadmap of Logistics Services Integration) โดยกรมเจรจา การค้าระหว่างประเทศเมื่อเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียนประเทศสมาชิกจะจัดทำมี ระบบมาตรฐานแรงงาน/ผู้เชี่ยวชาญที่ให้บริการ ด้าน โลจิสติกส์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้ง ภูมิภาค	107 (71.3)	43 (28.7)	.71	.454	มาก
เฉลี่ย			.58	.192	ปาน กลาง

จากตารางที่ 5 พบว่า ประชากรความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย .58 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าประเด็นที่ประชากรมีความรู้มากที่สุดคือตามแผนในพิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศจะใช้ระบบศุลกากร

อิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร หรือ e-Customs ที่เชื่อมโยงกันเป็นระบบเดียวทั้งภูมิภาค (ข้อ 7) มีค่าเฉลี่ยคือ .80 รองลงมาได้แก่ตามแผนงานบริการโลจิสติกส์ (Roadmap of Logistics Services Integration) โดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนประเทศสมาชิกจะจัดทำมีระบบมาตรฐานแรงงาน/ผู้เชี่ยวชาญที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งภูมิภาค (ข้อ 10) มีค่าเฉลี่ย 71 และ ในปัจจุบันประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ใช้ระบบ Single window โดยสินค้าใดก็ตามที่จะขนย้ายผ่านช่องทางที่พรมแดนของทั้งสองประเทศจะมีระบบตรวจสอบข้อมูลโดยเชื่อมโยงเครือข่าย เทคโนโลยีสารสนเทศ ถึงกัน ทำให้สะดวกและรวดเร็วในการตรวจสอบความถูกต้องของการขนส่งระหว่างประเทศ (ข้อ 6) มีค่าเฉลี่ย .67 ตามลำดับ

ตอนที่ 3 ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน วิเคราะห์ข้อมูลโดยแจกแจงความถี่ คำนวณค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง ดังตารางที่ 6-9

ตารางที่ 6 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

(n = 150)

ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	\bar{x}	S.D.	ระดับความพร้อม
ด้านทักษะภาษา	3.29	.814	ปานกลาง
ด้านทักษะในการปฏิบัติงาน	3.40	.574	ปานกลาง
ด้านการรับรู้ด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.72	.832	มาก
รวม	3.47	.589	ปานกลาง

จากตารางที่ 6 สามารถอธิบายข้อมูลความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของประชากรอยู่ในระดับปานกลางค่าเฉลี่ย 3.47 เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าประชากรมีความพร้อมด้าน

การรับรู้ด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมากที่สุดมีค่าเฉลี่ย 3.72 รองลงมาคือ ด้านทักษะในการปฏิบัติงานวันมีค่าเฉลี่ย 3.40 และด้านทักษะภาษามีค่าเฉลี่ย 3.29 ตามลำดับ

ตารางที่ 7 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ด้านทักษะภาษาของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

(n = 150)

ด้านทักษะภาษา	\bar{X}	S.D.	ระดับความพร้อม
1. ท่านมีทักษะในการสื่อสารภาษาอังกฤษ	3.79	1.084	มาก
2. ท่านมีความสามารถในการสื่อสารภาษาของประเทศสมาชิกอาเซียน	2.24	1.403	น้อย
3. ท่านมีการพัฒนาทักษะในด้านการสื่อสารภาษาอังกฤษ	3.57	1.114	ปานกลาง
4. ท่านมีการพัฒนาทักษะในด้านการสื่อสารภาษาของประเทศสมาชิกอาเซียน	3.22	1.186	ปานกลาง
5. ท่านมีความพร้อมเมื่อบริษัทฯ มอบหมายให้พัฒนาทักษะในด้านการสื่อสารภาษาของประเทศสมาชิกอาเซียน	3.63	1.178	ปานกลาง
รวม	3.29	.814	ปานกลาง

จากตารางที่ 7 พบว่า ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านทักษะภาษาของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของประชากรอยู่ในระดับปานกลางค่าเฉลี่ย 3.29 เมื่อพิจารณาพบว่าประชากรมีความพร้อมประชากรมีทักษะในด้านการสื่อสารภาษาอังกฤษมากที่สุดมีค่าเฉลี่ย 3.72 รองลงมาคือ ความพร้อมเมื่อบริษัทฯ มอบหมายให้พัฒนาทักษะในการสื่อสารภาษาของประเทศสมาชิกอาเซียนและการพัฒนาทักษะในด้านการสื่อสารภาษาอังกฤษมีค่าเฉลี่ย 3.63 และด้านทักษะภาษามีค่าเฉลี่ย 3.57 ตามลำดับ

ตารางที่ 8 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
ด้านทักษะในการปฏิบัติงานของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด
ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

(n = 150)

ด้านทักษะในการปฏิบัติงาน	\bar{X}	S.D.	ระดับความพร้อม
6. ท่านมีความรู้ความสามารถในงานที่ท่านปฏิบัติ	3.56	.871	ปานกลาง
7. ท่านปฏิบัติงานในตำแหน่งหน้าที่ที่รับผิดชอบได้เป็นอย่างดี	3.52	1.066	ปานกลาง
8. ท่านมีความรู้ความสามารถนอกเหนือจากงานที่ปฏิบัติอยู่ปัจจุบันและเป็นประโยชน์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.41	.928	ปานกลาง
9. ท่านศึกษาหาความรู้ที่เกี่ยวข้องกับงานและเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.67	.960	มาก
10. ท่านได้รับการฝึกอบรมความรู้ที่เกี่ยวข้องกับงานในความรับผิดชอบ	3.24	1.103	ปานกลาง
11. ท่านได้รับการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.31	1.029	ปานกลาง
12. ท่านมีการเตรียมความพร้อมด้าน โลจิสติกส์ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.15	1.026	ปานกลาง
13. ท่านมีความพร้อมในการปฏิบัติงานด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.23	1.088	ปานกลาง
14. ท่านสามารถไปปฏิบัติงานในประเทศสมาชิกอาเซียนได้	3.48	.925	ปานกลาง
15. ท่านมีทักษะการทำงานร่วมกับชาวต่างชาติ	3.33	1.001	ปานกลาง
16. ท่านมีความสามารถในการปรับตัวเข้ากับวัฒนธรรมในการทำงานกับชาติอาเซียนอื่นได้	3.43	1.032	ปานกลาง
17. ท่านสามารถปรับตัวกับเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่บริษัทฯ จะนำมาใช้เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.36	.922	ปานกลาง
18. ท่านมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะปฏิบัติงาน เมื่อทราบข่าวสารด้าน โลจิสติกส์ของประเทศไทยที่เปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.42	.950	ปานกลาง

ตารางที่ 8 (ต่อ)

(n = 150)

ด้านทักษะในการปฏิบัติงาน	\bar{X}	S.D.	ระดับความพร้อม
19. ท่านมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะปฏิบัติงาน เมื่อทราบข่าวสารด้าน โลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกที่เปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.51	.988	ปานกลาง
รวม	3.40	.574	ปานกลาง

จากตารางที่ 8 พบว่า ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านทักษะในการปฏิบัติงานในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของประชากรอยู่ในระดับปานกลางค่าเฉลี่ย 3.40 เมื่อพิจารณาพบว่าประชากรมีทักษะในการศึกษาหาความรู้ที่เกี่ยวข้องกับงานและเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมากที่สุดมีค่าเฉลี่ย 3.67 รองลงมาคือ มีความรู้ความสามารถในงานที่ปฏิบัติและปฏิบัติงานในตำแหน่งหน้าที่ที่รับผิดชอบได้เป็นอย่างดี มีค่าเฉลี่ย 3.56 และ 3.52 ตามลำดับ

ตารางที่ 9 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจด้านการรับรู้ด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

(n = 150)

ด้านการรับรู้ด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	\bar{X}	S.D.	ระดับความพร้อม
20. ท่านติดตามความเคลื่อนไหวการเปลี่ยนแปลงด้าน โลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกที่รองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.51	1.098	ปานกลาง
21. ท่านติดตามความเคลื่อนไหวการเปลี่ยนแปลงด้าน โลจิสติกส์ของประเทศไทยที่รองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.85	1.132	มาก

ตารางที่ 9 (ต่อ)

(n = 150)

ด้านการรับรู้ด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	\bar{X}	S.D.	ระดับความพร้อม
22. ท่านมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะปฏิบัติงาน เมื่อทราบข่าวสารด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่เปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.75	1.080	มาก
23. ท่านมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะปฏิบัติงาน เมื่อทราบข่าวสารด้านโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกที่เปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.83	1.041	มาก
24. ท่านมีความสนใจความเคลื่อนไหวด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยซึ่งจะส่งผลกระทบต่อองค์กรของท่านเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.88	1.111	มาก
25. ท่านมีความสนใจความเคลื่อนไหวด้านโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกซึ่งจะส่งผลกระทบต่อองค์กรของท่านเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.47	1.355	ปานกลาง
รวม	3.72	.832	มาก

จากตารางที่ 9 พบว่าความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านการรับรู้ด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของประชากรอยู่ในระดับมากค่าเฉลี่ย 3.72 เมื่อพิจารณาพบว่าประชากรมีความสนใจความเคลื่อนไหวด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยซึ่งจะส่งผลกระทบต่อองค์กรของท่านเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมากที่สุดมีค่าเฉลี่ย 3.88 รองลงมาคือ ติดตามความเคลื่อนไหวการเปลี่ยนแปลงด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่รองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะปฏิบัติงาน เมื่อทราบข่าวสารด้านโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกที่เปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีค่าเฉลี่ย 3.85 และ 3.83 ตามลำดับ

ตอนที่ 4 การทดสอบสมมติฐาน

ในการทดสอบสมมติฐาน ผู้วิจัยใช้ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 หรือที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลกับความพร้อมของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ โดยใช้ t - test สำหรับตัวแปรที่มี 2 กลุ่ม และวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One way analysis of variance) สำหรับตัวแปรที่มีมากกว่า 2 กลุ่ม กรณีที่พบความแตกต่างอย่างมีข้อสงสัยทางสถิติ จะวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ โดยใช้ เช็ฟเฟ้ (Scheffe) และนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นตารางประกอบความเรียงนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียงดังตารางที่ 10-15

สมมติฐานที่ 1 พนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.1 พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีเพศแตกต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน

ตารางที่ 10 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด จำแนกตามเพศ

ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	ชาย (N=105)		หญิง (N=45)		t	Sig.
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ด้านทักษะภาษา	3.28	0.81	3.31	0.83	-.170	.865
ด้านทักษะในการปฏิบัติงาน	3.39	0.54	3.42	0.64	-.287	.774
ด้านการรับรู้ด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.71	0.83	3.73	0.85	-.125	.901
รวม	3.46	0.57	3.49	0.63	-.230	.818

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 10 พบว่า พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีเพศแตกต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่แตกต่างกันทั้ง 3 ด้าน (Sig. = 0.818) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1.2 พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีอายุแตกต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน

ตารางที่ 11 ค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่าง ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด จำแนกตามอายุ

ความพร้อมในการเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านทักษะภาษา	ระหว่างกลุ่ม	2.019	3	.673	1.015	.388
	ภายในกลุ่ม	96.744	146	.663		
	รวม	98.763	149			
ด้านทักษะในการปฏิบัติงาน	ระหว่างกลุ่ม	.219	3	.073	.218	.884
	ภายในกลุ่ม	48.904	146	.335		
	รวม	49.122	149			
ด้านการรับรู้ด้าน โลจิสติกส์ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน	ระหว่างกลุ่ม	1.058	3	.353	.504	.680
	ภายในกลุ่ม	102.095	146	.699		
	รวม	103.153	149			
รวมทุกด้าน	ระหว่างกลุ่ม	.808	3	.269	.771	.512
	ภายในกลุ่ม	51.016	146	.349		
	รวม	51.825	149			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 11 พบว่า พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีอายุแตกต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่แตกต่างกันทั้ง 3 ด้าน (Sig. = 0.512) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1.3 พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีระดับตำแหน่งแตกต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน

ตารางที่ 12 ค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่าง ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด จำแนกตามระดับตำแหน่ง

ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านทักษะภาษา	ระหว่างกลุ่ม	2.302	4	.575	.865	.487
	ภายในกลุ่ม	96.461	145	.665		
	รวม	98.763	149			
ด้านทักษะในการปฏิบัติงาน	ระหว่างกลุ่ม	.974	4	.243	.733	.571
	ภายในกลุ่ม	48.149	145	.332		
	รวม	49.122	149			
ด้านการรับรู้ด้าน โลจิสติกส์ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	ระหว่างกลุ่ม	2.089	4	.522	.749	.560
	ภายในกลุ่ม	101.064	145	.697		
	รวม	103.153	149			
รวมทุกด้าน	ระหว่างกลุ่ม	1.341	4	.335	.963	.430
	ภายในกลุ่ม	50.483	145	.348		
	รวม	51.825	149			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 12 พบว่า พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีระดับตำแหน่งแตกต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่แตกต่างกัน ทั้ง 3 ด้าน (Sig. = 0.430) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1.4 พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน

ตารางที่ 13 ค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่าง ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด จำแนกตามระดับการศึกษา

ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านทักษะภาษา	ระหว่างกลุ่ม	.515	3	.172	.255	.858
	ภายในกลุ่ม	98.248	146	.673		
	รวม	98.763	149			
ด้านทักษะในการปฏิบัติงาน	ระหว่างกลุ่ม	.801	3	.267	.807	.492
	ภายในกลุ่ม	48.322	146	.331		
	รวม	49.122	149			
ด้านการรับรู้ด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	ระหว่างกลุ่ม	4.361	3	1.454	2.149	.097
	ภายในกลุ่ม	98.791	146	.677		
	รวม	103.153	149			
รวมทุกด้าน	ระหว่างกลุ่ม	1.146	3	.382	1.100	.351
	ภายในกลุ่ม	50.679	146	.347		
	รวม	51.825	149			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 13 พบว่า พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่แตกต่างกันทั้ง 3 ด้าน (Sig. = 0.351) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 2 พนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีความรู้เกี่ยวกับ
 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกันมีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน

ตารางที่ 14 ค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่าง ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจของพนักงาน
 บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับประชาคม
 เศรษฐกิจอาเซียน

ความพร้อมในการเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านทักษะภาษา	ระหว่างกลุ่ม	.352	2	.176	.263	.769
	ภายในกลุ่ม	98.410	147	.669		
	รวม	98.763	149			
ด้านทักษะในการปฏิบัติงาน	ระหว่างกลุ่ม	.956	2	.478	1.460	.236
	ภายในกลุ่ม	48.166	147	.328		
	รวม	49.122	149			
ด้านการรับรู้ด้าน โลจิสติกส์เมื่อ เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	ระหว่างกลุ่ม	.322	2	.161	.230	.795
	ภายในกลุ่ม	102.831	147	.700		
	รวม	103.153	149			
รวมทุกด้าน	ระหว่างกลุ่ม	.083	2	.041	.118	.889
	ภายในกลุ่ม	51.742	147	.352		
	รวม	51.825	149			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 14 พบว่า พนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีความรู้เกี่ยวกับ
 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกันมีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่แตกต่างกัน
 ทั้ง 3 ด้าน (Sig. = 0.889) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 3 พนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกันมีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกัน

ตารางที่ 15 ค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่าง ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ความพร้อมในการเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านทักษะภาษา	ระหว่างกลุ่ม	.764	2	.382	.573	.565
	ภายในกลุ่ม	97.999	147	.667		
	รวม	98.763	149			
ด้านทักษะในการ ปฏิบัติงาน	ระหว่างกลุ่ม	.581	2	.290	.879	.417
	ภายในกลุ่ม	48.542	147	.330		
	รวม	49.122	149			
ด้านการรับรู้ด้าน โลจิสติกส์ เมื่อเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน	ระหว่างกลุ่ม	1.172	2	.586	.845	.432
	ภายในกลุ่ม	101.981	147	.694		
	รวม	103.153	149			
รวมทุกด้าน	ระหว่างกลุ่ม	.675	2	.337	.970	.382
	ภายในกลุ่ม	51.150	147	.348		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 15 พบว่า พนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่างกันมีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่แตกต่างกัน ทั้ง 3 ด้าน (Sig. = 0.382) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

ตอนที่ 5 สัมภาษณ์เชิงลึก (In depth Interview)

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพจากแบบสัมภาษณ์เชิงลึกโดยวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) เพื่อเปรียบเทียบผลกับการวิเคราะห์ความสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณดังนี้

1. บริษัท พีทีที โพลีเมอร์โลจิสติกส์ จำกัด มีนโยบายหรือการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างไร

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 ทางบริษัทฯ ยังไม่มีการชี้แจงหรือแจ้งนโยบายหรือการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแต่อย่างใด

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 บริษัทยังไม่มีการเตรียมความพร้อมที่แน่ชัด แต่เนื่องด้วยปฏิบัติงานตามแผน PTT WAY ของ กลุ่ม ปตท. การดำเนินงานจึงวางแผนภายใต้ PTT WAY ซึ่งมีการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่แล้ว

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 3 บริษัทยังไม่มีการเตรียมความพร้อม

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 4 ในปัจจุบันมีแผนจะบุกตลาดด้านการขนส่งในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 5 มีแผนจะติดต่อธุรกิจกับประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อที่จะหา partner ในการทำธุรกิจ

2. บริษัท พีทีที โพลีเมอร์โลจิสติกส์ จำกัด มีแนวทางในการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างไร

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 ทางบริษัทยังไม่มีแนวทางในการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 บริษัทมุ่งเป็น freight forwarder ตามแผนงานใน Action Plan ปี 2557 ดังนั้นจึงมุ่งเตรียมความพร้อมในการเป็น freight forwarder ก่อนจึงยังไม่ได้เตรียมแนวทางในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 3 บริษัท ไม่มีแนวทางในการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 4 บริษัทมุ่งเป็น freight forwarder ตามแผนงานใน Action Plan ปี 2557

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 5 พัฒนาด้านการขนส่งเพื่อบุคคลาคนส่งกับกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน

3. ท่านคิดว่า บริษัท พีทีที โพลีเมอร์โลจิสติกส์ จำกัด มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมากน้อยเพียงใดเพราะเหตุใด

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 บริษัทมีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากบริษัทฯ ยังไม่มีนโยบายและแนวทางในการชี้แจงให้พนักงานรับทราบ จึงทำให้ยังไม่มีเตรียมความพร้อม

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 บริษัท ยังมีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากไม่มีทิศทางที่แน่นอนและพนักงานยังเห็นการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นเรื่องไกลตัว

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 3 บริษัท มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก เนื่องจากมีเงินทุน มีลูกค้าทางธุรกิจเป็นจำนวนมาก

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 4 มีความพร้อมอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากไม่มีความพร้อมทั้งทางด้านบุคลากร ความรู้ ความสามารถในการเรื่องประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 5 บริษัท ยังมีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับต่ำ เพราะ ไม่มีการวางแผนงานที่ชัดเจน บริษัทวางแผนงานปีต่อปี และมองแค่ขอบเขตงานที่รับผิดชอบไม่ได้มองถึงเรื่องอนาคตเท่าไรนัก

4. ท่านคิดว่า พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมากน้อยเพียงใด และมีการเตรียมความพร้อมพนักงานอย่างไร

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 พนักงานบริษัท มีความพร้อมในระดับปานกลางแต่บริษัทไม่ได้มีการเตรียมความพร้อมอะไรให้กับทางพนักงานและเสนอแนะว่าควรจะเริ่มมีการเตรียมความพร้อมและให้ความรู้กับพนักงานเมื่อเพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 พนักงานบริษัท มีความพร้อมในระดับปานกลาง เนื่องจากพนักงานมีความรู้และความสามารถในการทำงานในตำแหน่งหน้าที่ของตนอยู่เป็นทุนเดิมอยู่แล้ว ประกอบกับความรู้ในภาษาอังกฤษอยู่ในระดับดีต่อสื่อสารธุรกิจได้ ขาดเพียงความรู้เรื่องเกี่ยวกับความสำคัญของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการปรับตัวรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 3 พนักงานบริษัท มีความพร้อมในระดับปานกลาง เนื่องจากพนักงานในบางส่วนงานขาดความพร้อมในด้านภาษาอังกฤษ เช่น ในส่วนของพนักงานคลังสินค้า และพนักงานขนส่งสินค้า

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 4 น้อยมาก เพราะยังไม่มีมีการเตรียมความพร้อมให้กับพนักงานในเรื่องของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 5 พนักงานบริษัท มีความพร้อมในระดับต่ำ เนื่องจากไม่มีความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและภาษาของประเทศสมาชิกอาเซียน

5. เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ.2558 ท่านมีความเห็นว่าจะอะไรที่จะเป็นอุปสรรคต่อการการให้บริการด้านโลจิสติกส์ และมีวิธีการรับมือหรือแก้ไขอย่างไร

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 อุปสรรค คือ ความรู้และเครื่องมือที่ใช้ในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ยังมีไม่มากพอควรเสริมความรู้ให้พนักงานในองค์กรและควรพัฒนาระดับ รวมทั้งเครื่องมือในการให้บริการด้าน โลจิสติกส์ให้มีความก้าวหน้ายิ่งขึ้น

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 อุปสรรค คือ พนักงานยังขาดความรู้เกี่ยวกับประชาคมอาเซียน และบริษัทยังไม่มีแผนการรับมือเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 3 อุปสรรค คือ คู่แข่งจากประเทศอื่นเพิ่มมากขึ้น การแก้ปัญหาคือ พัฒนาริชย์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นในด้านทุนราคาที่แข่งขันได้ พร้อมบริการที่ประทับใจ

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 4 อุปสรรค คือ ความรู้ในเรื่องการให้บริการ โลจิสติกส์ยังไม่เพียงพอ และความรู้ด้านภาษา วิธีแก้ไขคือต้องพัฒนาและอบรมพนักงานให้มีความรู้เรื่องดังกล่าว

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 5 อุปสรรค คือ คู่แข่งที่เป็น freight forward ที่อาจมากขึ้น ซึ่งเป็นบริษัทต่างชาติแล้วมี Partner อยู่ทั่วโลก อาจทำให้มีการแข่งขันด้านต้นทุนที่สูงขึ้น อีกทั้ง ระบบของบริษัทยังต้องพัฒนาอีกมากขึ้นเพื่อรองรับการทำงานซึ่งช้ากว่าเนื่องจากการทำงานแบบรัฐวิสาหกิจจะต้องมีขั้นตอนมากหลายชั้น ทำให้ช้ากว่าบริษัทเอกชนต่างๆ อาจส่งผลด้านการแข่งขันเช่นกัน โดยวิธีรับมือคือการหา partner เพื่อให้ธุรกิจแข่งขันในตลาดได้และมีเครือข่ายอยู่ทั่วโลก และปรับระบบการทำงาน โดยลดขั้นตอนแบบการทำงานรัฐวิสาหกิจลง

ข้อวิจารณ์

ผลการวิจัยเรื่องความพร้อมของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนพบว่าความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าพนักงานมีความพร้อมด้านการรับรู้ด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียนมากที่สุด เมื่อพิจารณาจากประเด็นที่ได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก จะเห็นได้ว่า พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ได้ให้ความเห็นเรื่องการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนว่า ทางบริษัทยังไม่มีแผนชี้แจงหรือแจ้งนโยบายหรือการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแต่อย่างใด แต่เนื่องด้วยปฏิบัติงานตามแผน PTT WAY ของกลุ่มปตท. การดำเนินงานจึงวางแผนภายใต้ PTT WAY ซึ่งมีการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ แต่ทั้งนี้ก็มีเพียงพนักงาน

ระดับผู้จัดการ ผู้บริหารสายงาน และกรรมการผู้จัดงานเท่านั้น ที่ทราบเกี่ยวกับประเด็นการเตรียมความพร้อมภายใต้แผนงานดังกล่าว แต่สำหรับกลุ่มตัวอย่างระดับพนักงานและหัวหน้าพนักงาน ให้ความเห็นว่า ทางบริษัทยังไม่มีแนวทางในการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นอกจากนี้พนักงานทุกระดับยังมีความเห็นว่า บริษัทควรจะเริ่มมีการเตรียมความพร้อมและให้ความรู้กับพนักงานเพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนตั้งแต่ตอนนี้ เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างมีความพร้อมด้านการรับรู้ด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียนและมีความสนใจความเคลื่อนไหวด้านโลจิสติกส์ของไทยซึ่งจะส่งผลกระทบต่อองค์กรเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพราะความพร้อมของกลุ่มตัวอย่างยังมีอุปสรรคในด้านความรู้และเครื่องมือที่ใช้ในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ซึ่งยังมีไม่เพียงพอ และควรเสริมความรู้ให้พนักงานในองค์กรและมีการพัฒนาเครื่องมือในการให้บริการด้าน โลจิสติกส์ให้มีความก้าวหน้ามากยิ่งขึ้น

สำหรับความพร้อมด้านทักษะภาษาน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า พนักงานมีทักษะในการสื่อสารภาษาอังกฤษมากที่สุด เนื่องจากในปัจจุบัน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด มีการกำหนดมาตรฐานในเรื่องของทักษะภาษาอังกฤษก่อนเข้าทำงาน ดังนั้น พนักงานที่มีอยู่ในปัจจุบันค่อนข้างมีความพร้อมด้านการสื่อสารภาษาอังกฤษ หรือมีพื้นฐานทางภาษาอังกฤษอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน แต่ทั้งนี้ถึงแม้ว่าพนักงานจะมีความพร้อมทางด้านภาษาอังกฤษอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ในขณะที่ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนยังมีไม่มากนัก เนื่องจากว่า การมีความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น ไม่เพียงมีภาษาอังกฤษที่ได้มาตรฐานเท่านั้นแต่ยังต้องอาศัยองค์ประกอบอื่นๆ เช่น ความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ความรู้ด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อีกทั้งในการสัมภาษณ์เชิงลึกจะเห็นได้ว่าพนักงานส่วนใหญ่ให้สัมภาษณ์ว่าบริษัทฯ ยังไม่ได้เตรียมความพร้อมเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้กับพนักงาน ดังนั้นถึงแม้ว่าภาษาอังกฤษพนักงานจะอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานแต่ก็ไม่ได้ส่งผลให้มีความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนถ้ายังไม่มีความรู้เพิ่มเติมในเรื่องเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในขณะที่หากผลการวิจัยจะเห็นได้ว่า พนักงานยังมีความพร้อมเมื่อบริษัทฯ มอบหมายให้พัฒนาทักษะในการสื่อสารภาษาของประเทศสมาชิกอาเซียนและการพัฒนาทักษะ ในการสื่อสารภาษาอังกฤษ สาเหตุมาจากพนักงานมีความต้องการที่จะให้บริษัทให้การสนับสนุนในการสื่อสารภาษาอังกฤษแก่พนักงาน เพื่อพัฒนาทักษะทางด้านภาษาอังกฤษให้ดียิ่งขึ้น และมีความสนใจที่จะเรียนรู้ภาษาของประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยที่พบว่า พนักงานมีการพัฒนาทักษะในการสื่อสารภาษาของประเทศสมาชิกอาเซียนน้อยที่สุด ดังนั้น ถือได้ว่าเป็นการดีที่พบว่า พนักงานดังกล่าวมีทักษะในการสื่อสารภาษาของประเทศสมาชิกอาเซียนน้อยที่สุด แต่ก็มีความพร้อมที่จะเรียนรู้และพัฒนาทักษะในการสื่อสารภาษาของประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อ

ประยุกต์ใช้ในการทำงานให้ดียิ่งขึ้นต่อไปในอนาคต อีกทั้งยังสอดคล้องกับผลงานวิจัยเรื่อง ความพร้อมต่อการเปิดเสรีด้านแรงงานในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของวิศวกรไทยในกลุ่มบริษัทอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์ ของนางนุช จวงตระกูล (2555) ผลการศึกษาพบว่า วิธีการเตรียมความพร้อมด้านภาษาต่างประเทศของวิศวกรไทย คือ การฝึกอบรมด้านภาษาต่างประเทศ โดยบริษัทจัดให้แก่พนักงาน ในบริษัทการฝึกอบรมด้านภาษาต่างประเทศโดยสถาบันภายนอกด้วยทุนส่วนตัว และการฝึกอบรมด้านภาษาต่างประเทศโดยสถาบันภายนอกด้วยทุนของบริษัท และสอดคล้องกับผลการวิจัยของสถาบันนานาชาติเพื่อเอเชียแปซิฟิกศึกษา มหาวิทยาลัยกรุงเทพ (2553) ได้กล่าวถึง ความพร้อมของโลจิสติกส์ไทยเมื่อเปรียบเทียบกับสิงคโปร์และมาเลเซีย นั้น ไทยยังคงมีข้อดีอยู่มากทั้งในด้านของเงินทุน และประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยในภาคเอกชนควรมีการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพบริการให้มีศักยภาพด้วยการพัฒนาเทคโนโลยีให้ทันสมัยต่อเนื่อง พัฒนาฝีมือแรงงาน และขณะเดียวกันก็พยายามลดต้นทุนการผลิตลง รวมทั้งควรผลักดันให้มีการลงทุนในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ธุรกิจรายใหญ่ของไทยที่เป็นผู้ผลิตสินค้าเข้าไปลงทุนในต่างประเทศและให้ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยติดตามเข้าไปให้บริการและพัฒนาความสามารถด้านการใช้ภาษาอังกฤษ และภาษาต่างประเทศ เนื่องจากไทยและอาเซียนมีการรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนรวมทั้งการที่ไทยทำการค้ามากขึ้นในแถบอินเดียและจีน

เมื่อทำการศึกษาเปรียบเทียบความพร้อมของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมอาเซียน และปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประกอบด้วย ปัจจัยความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้วิจัยมีข้อวิจารณ์ผลการศึกษา ดังนี้

ปัจจัยความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า พนักงานมีความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประเด็นที่กลุ่มพนักงานมีความรู้มากที่สุด คือ การรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้เกิดตลาดขนาดใหญ่ในภูมิภาค สามารถสร้างอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจในเวทีต่างๆ ได้ ทั้งนี้เป็นเพราะ ความรู้ดังกล่าวเป็นความรู้ขั้นพื้นฐานที่หน่วยงานต่างๆ ได้ให้ความรู้และสื่อสารณะต่างๆ ได้นำเสนออยู่ตลอดเวลา ทำให้พนักงานมีความรู้ดังกล่าวในระดับมาก ส่วนประเด็นที่พนักงานมีความรู้น้อยที่สุด คือ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกำหนดให้มีการเปิดเสรี 5 ด้าน ดังนี้ ด้านการค้า ด้านการลงทุน ด้านการเคลื่อนย้ายแรงงาน ด้านบริการ และด้านกฎหมาย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะพนักงานยังขาดความเข้าใจในเรื่อง

เกี่ยวกับขอบเขตของการเปิดเสรีเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนว่ามีด้านใดบ้าง อีกทั้งบริษัท และหน่วยงานภาครัฐ ไม่ได้มีการให้ความรู้ หรือสื่อความให้พนักงาน ได้ทราบถึงกำหนดการเปิดเสรี ในแต่ละด้านเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้พนักงานขาดความรู้และความเข้าใจ และ เดิมพนักงาน ไม่ได้มีความรู้เชิงลึกเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งกำหนดให้มีการเปิดเสรี เพราะถือได้ว่าเป็นเรื่องไกลตัว

ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน พบว่า พนักงานมีความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประเด็นที่ กลุ่มตัวอย่างมีความรู้มากที่สุด คือ ตามแผนในพิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ในปีพ.ศ. 2558 ประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศจะใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร หรือ e-Customs ที่เชื่อมโยงกันเป็นระบบเดียวทั้งภูมิภาครองลงมา คือ ตามแผนงานบริการ โลจิสติกส์ (Roadmap of Logistics Services Integration) โดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ อาจเป็นเพราะ ความรู้ดังกล่าว เป็นความรู้ที่พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์- โลจิสติกส์ จำกัด จำเป็นต้องรู้ไว้เป็น พื้นฐาน เนื่องจากบริษัท มีการดำเนินงานตามแผน PTT WAY ของ กลุ่มปตท. การดำเนินงานจึง วางแผนภายใต้ PTT WAY ซึ่งมีการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่แล้ว อีกทั้งความรู้ ดังกล่าวยังเป็นความรู้ที่สื่อให้ความสนใจและมีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้อย่างแพร่หลายอีกด้วย ส่วนประเด็นที่พนักงานมีความรู้ น้อยที่สุด คือ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศจะใช้กฎและระเบียบข้อบังคับด้าน โลจิสติกส์เดียวกัน อาจเป็น เพราะในปัจจุบันทุกประเทศมีการใช้กฎและระเบียบข้อบังคับด้าน โลจิสติกส์ที่แตกต่างกัน และ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีความเป็นไปได้ยากที่จะจัดทำกฎและระเบียบข้อบังคับด้าน โลจิสติกส์เดียวกัน พนักงานจึงมีความเข้าใจที่คลาดเคลื่อน อีกทั้งยัง ไม่มีความเข้าใจในกฎและ ระเบียบข้อบังคับด้าน โลจิสติกส์เท่าที่ควร เพราะไม่ได้รับความรู้จากหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งภาครัฐเอง ก็ยังมีแผนเกี่ยวกับ โลจิสติกส์ที่ไม่แน่นอน อีกทั้งโดยโครงสร้างพื้นฐานด้าน โลจิสติกส์ของแต่ละ ประเทศมีความแตกต่างกัน จึงเป็นการยากที่จะจัดทำกฎและระเบียบข้อบังคับด้าน โลจิสติกส์ให้เป็น มาตรฐานเดียวกัน ซึ่งเมื่อมีความไม่ชัดเจนตรงจุดนี้ภาครัฐจึงไม่ได้ให้ข้อมูลที่ชัดเจนแก่ภาคเอกชน รวมถึงสมาคม โลจิสติกส์แห่งประเทศไทย รวมทั้งบริษัทส่งผลให้พนักงานเกิดความเข้าใจผิดและ ไม่ทราบถึงกฎและระเบียบข้อบังคับด้าน โลจิสติกส์ว่าจะจะเป็นไปในทิศทางใดเมื่อเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน

โดยเมื่อทำการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกัน มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่แตกต่างกัน เนื่องจากพนักงานในทุกระดับมีเพียงความรู้พื้นฐานเพื่อใช้ในการทำงาน แต่ด้วยบริษัทยังไม่มีแนวทางมีชัดเจนในแผนงานที่วางแผนเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนตามที่จะเห็นได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ดังนั้นความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของพนักงานทุกระดับในบริษัทจึงไม่มีความแตกต่างกัน

ทั้งนี้ จากการสัมภาษณ์เชิงลึก จะเห็นได้ว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 5 คน มีความรู้เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียนไม่เท่ากัน ซึ่งทำให้เห็นได้ว่า ทางบริษัทไม่มีการให้ความรู้ในการเตรียมความพร้อมและที่เห็นได้ชัดคือ ผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึกทุกคน มีความเห็นว่า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ.2558 บริษัทยังมีอุปสรรคต่อการให้บริการด้าน โลจิสติกส์ ทั้งจากปัจจัยภายในบริษัท คือ ความรู้ความสามารถของพนักงานในบริษัท และจากปัจจัยภายนอก คือ คู่แข่งที่เป็น freight forward ที่อาจมากขึ้น ซึ่งเป็นบริษัทต่างชาติแล้วมี Partner อยู่ทั่วโลก อาจทำให้มีการแข่งขันด้านต้นทุนที่สูงขึ้น

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

การศึกษาวินิจฉัยเรื่อง ความพร้อมของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความพร้อมของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และศึกษาเปรียบเทียบความพร้อมของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การศึกษานี้ผู้วิจัยได้ใช้ประชากรทั้งหมด ของบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด จำนวน 170 คน ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลแล้วนำข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของประชากรไปทำการประมวลผลด้วยคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์คือการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One way analysis of variance : ANOVA) สำหรับตัวแปรที่มีมากกว่า 2 กลุ่ม กรณีที่พบความแตกต่างอย่างมีข้อสงสัยทางสถิติ จะวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ โดยใช้เชฟเฟ้ (Scheffe) โดยกำหนดค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ผลการวิจัยพบว่าประชากรส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 70.0 มีกลุ่มอายุ 41-50 ปีกับกลุ่ม 31-40 ปี มากที่สุดในส่วนที่ใกล้เคียงกันร้อยละ 35.3 และร้อยละ 33.3 ตามลำดับโดยประชากรปฏิบัติงานในตำแหน่งปัจจุบันระดับพนักงานมากที่สุดร้อยละ 80.0 และปฏิบัติงานในตำแหน่งกรรมการผู้จัดการน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 0.7 โดยมีระดับการศึกษาระดับปริญญาโทกับปริญญาตรีมากที่สุด ร้อยละ 55.3 และ 32.0 ตามลำดับ

ความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนประชากรมีความรู้อยู่ในระดับปานกลางโดยมีค่าเฉลี่ย .53 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าประเด็นที่ประชากรมีความรู้มากที่สุดคือการรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้เกิดตลาดขนาดใหญ่ในภูมิภาค สามารถสร้างอำนาจต่อรองทาง

เศรษฐกิจในเวทีต่างๆ (ข้อ 5) มีค่าเฉลี่ยคือ .85 รองลงมาได้แก่การเปิดเสรีทางการค้ามีข้อกำหนดให้ลดภาษีนำเข้าสินค้าให้เหลือ 0% ยกเว้นสินค้าอ่อนไหวและสินค้าอ่อนไหวสูงโดยประเทศไทยกำหนดให้สินค้าอ่อนไหวคือกาแฟ มันฝรั่ง มะพร้าวแห้งและไม้ตัดดอก (ข้อ 6) มีค่าเฉลี่ย .66 และการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สนับสนุนการเคลื่อนย้ายแรงงานได้อย่างเสรี 7 สาขาอาชีพ ได้แก่ แพทย์ ทันตแพทย์ พยาบาล วิศวกรรม สถาปัตยกรรม บัญชี และวิชาชีพด้านการสำรวจ (ข้อ 9) มีค่าเฉลี่ย .58 ตามลำดับ

ความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนประชากรมีความรู้อยู่ในระดับปานกลางโดยมีค่าเฉลี่ย .58 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าประเด็นที่ประชากรมีความรู้มากที่สุดคือตามแผนในพิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศจะใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร หรือ e-Customs ที่เชื่อมโยงกันเป็นระบบเดียวทั้งภูมิภาค (ข้อ 7) มีค่าเฉลี่ยคือ .80 รองลงมาได้แก่ตามแผนงานบริการโลจิสติกส์ (Roadmap of Logistics Services Integration) โดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนประเทศสมาชิกจะจัดทำมีระบบมาตรฐานแรงงาน/ผู้เชี่ยวชาญที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งภูมิภาค (ข้อ 10) มีค่าเฉลี่ย 71 และ ในปัจจุบันประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ใช้ระบบ Single window โดยสินค้าใดก็ตามที่จะขนย้ายผ่านเข้าออกที่พรมแดนของทั้งสองประเทศจะมีระบบตรวจสอบข้อมูล โดยเชื่อมเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ ถึงกัน ทำให้สะดวกและรวดเร็วในการตรวจสอบความถูกต้องของการขนส่งระหว่างประเทศ(ข้อ 6) มีค่าเฉลี่ย .67 ตามลำดับ

ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของพนักงาน บริษัท พีทีที โพลีเมอร์-โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของประชากรอยู่ในระดับปานกลางค่าเฉลี่ย 3.47 เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าประชากรมีความพร้อมด้านการรับรู้ด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมากที่สุดมีค่าเฉลี่ย 3.72 รองลงมาคือด้านทักษะในการปฏิบัติงานวันมีค่าเฉลี่ย 3.40 และ ด้านทักษะภาษามีค่าเฉลี่ย 3.29 ตามลำดับ

ในขณะที่การทดสอบสมมติฐานพบว่า เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระดับตำแหน่งไม่มีความสัมพันธ์กับความพร้อมของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์-โลจิสติกส์ จำกัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 16 สรุปผลการทดลองและสมมติฐาน

ตัวแปรอิสระ	ผลการทดสอบ	
	เป็นไปตาม สมมติฐาน	ไม่เป็นไปตาม สมมติฐาน
1. ปัจจัยส่วนบุคคล		✓
1.1 เพศ		✓
1.2 อายุ		✓
1.3 ตำแหน่ง		✓
1.4 ระดับการศึกษา		✓
2. ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน		✓
3. ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรี ของบริการด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน		✓

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยได้แบ่งข้อเสนอแนะออกเป็น 2 ส่วน คือ ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย และข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

จากผลของการวิจัยแสดงให้เห็นว่าความพร้อมทางด้านภาษาอังกฤษของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ยังอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งหากในอนาคตเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแล้วนั้น ภาษาอังกฤษถือเป็นภาษาที่สำคัญและใช้ในการติดต่อธุรกิจระหว่างกัน ในประเทศสมาชิกอาเซียน ดังนั้นควรจัดให้มีการพัฒนาภาษาอังกฤษให้กับพนักงานเพื่อการสื่อสาร และติดต่อธุรกิจระหว่างกันทั้งในประเทศสมาชิกอาเซียนและคู่ค้าในต่างประเทศ ทั้งนี้ก็เพื่อประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการดำเนินธุรกิจให้กับบริษัท

ความพร้อมทางด้านภาษาในประเทศสมาชิกอาเซียน ของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์-โลจิสติกส์ จำกัด ยังอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแล้วนั้น พนักงานควรมีความรู้เกี่ยวกับภาษาในประเทศสมาชิกอาเซียนทั้งนี้ก็เพื่อติดต่อธุรกิจและประสานงานกันระหว่างประเทศสมาชิกในงานด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านพิธีศุลกากร ด้านการส่งออก เป็นต้น บริษัทจึงควรให้ความสำคัญและจัดให้มีการอบรมหรือเรียนรู้เกี่ยวกับภาษาในประเทศสมาชิกอาเซียน รวมถึงวัฒนธรรมทั่วไปและวัฒนธรรมการทำงานของประเทศสมาชิกอาเซียน ทั้งนี้ก็เพื่อประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการดำเนินธุรกิจให้กับบริษัท

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของพนักงานและประสิทธิภาพของการดำเนินงานทางหน่วยวางแผนและพาณิชย์กิจและบริหารความเสี่ยงควรจัดทำแผนงานที่ชัดเจนแลทิศทางของบริษัทเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเริ่มจากการให้ความรู้กับพนักงานเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนถึงผลกระทบและเพื่อให้ตระหนักถึงความสำคัญ ทั้งนี้ควรมอบหมายให้หน่วยทรัพยากรบุคคลจัดหาหลักสูตรหรืออบรมเรื่องเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นอกจากนี้ในด้านของภาษาอาเซียนและภาษาอังกฤษ หน่วยงานทรัพยากรบุคคลควรจัดให้มีการอบรมพนักงานในแต่ละระดับมีการสอบวัดความรู้และกำหนดเป็น KPI ของพนักงานแต่ละบุคคล และทำการประเมินผลทุกๆปี เพื่อให้พนักงานกระตือรือร้นในการพัฒนาด้านภาษาอย่างสม่ำเสมอ

นอกจากนี้ด้านทักษะการปฏิบัติงานมีความพร้อมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแล้วนั้น การแข่งขันจะไม่ได้มีเพียงในตลาดของประเทศไทยแต่บริษัทยังคงต้องแข่งขันกับบริษัทด้าน โลจิสติกส์ทั้งในกลุ่มประเทศอาเซียนและนอกกลุ่ม ดังนั้นทางหน่วยวางแผนและพาณิชย์กิจและบริหารความเสี่ยงควรวางแผนงานให้หน่วยเทคโนโลยีสารสนเทศและวิจัยปฏิบัติการ พัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อรองรับการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเชื่อมโยงระบบระหว่างสำนักงานใหญ่และโรงงานที่จังหวัดระยอง อีกทั้งพัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามรถขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริการที่จะส่งมอบสินค้าให้ลูกค้าปลายทางได้อย่างปลอดภัย นอกจากนี้ยังควรทำการวิจัยหาแนวทางในการดำเนินงานด้าน โลจิสติกส์ให้มีต้นทุนที่แข่งขันได้ในตลาดโลก ในขณะที่เดียวกันหน่วยทรัพยากรบุคคลควรมีการจัดอบรมพนักงานตามงานหรือหน้าที่ที่รับผิดชอบ เพื่อให้พนักงานมีความเชี่ยวชาญในแต่ละด้านและปฏิบัติงาน ได้มีประสิทธิภาพมากที่สุด

ในขณะที่ด้านการรับรู้ด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีความพร้อมอยู่ในระดับปานกลางแต่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดจากทั้ง 3 ด้าน แสดงให้เห็นว่าพนักงานมีความสนใจในเรื่อง

ของโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่แล้วเพียงแต่ขาดการสนับสนุนจากบริษัท และการให้ความสนใจจากบริษัทโดยตรง ทำให้พนักงานยังคงมีความพร้อมอยู่ในระดับปานกลาง เพื่อให้พนักงานสนใจและติดตามข่าวสารด้านโลจิสติกส์และตระหนักถึงความสำคัญเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนฝ่ายงานประชาสัมพันธ์ ควรจัดให้มีการสื่อความเรื่องประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การตอบคำถามเพื่อชิงรางวัล เพื่อให้พนักงานหันมาสนใจการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่กำลังจะมาถึง

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไปเกี่ยวกับความพร้อมด้านโลจิสติกส์ ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและสามารถนำผลการวิจัยมาใช้ให้เกิดประโยชน์แก่ภาครัฐและเอกชนให้มากที่สุดควรศึกษาวิจัยถึงผลกระทบทางด้านโลจิสติกส์เมื่อประเทศไทยเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

สำนักงาน ก.พ.ร. 2551. ชุดเครื่องมือการพัฒนางานองค์กร ตามแนวทางการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (Organization Improvement Toolkits). กรุงเทพมหานคร: บริษัท วิชั่นพรีน แอนด์ มีเดีย จำกัด

สำนักงาน ก.พ.ร. และสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ. 2548. คู่มือการจัดทาแผนการจัดการความรู้: โครงการพัฒนาส่วนราชการ ให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และการจัดการความรู้ในส่วนราชการ. ม.ป.ท.

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. ม.ป.ป. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โอกาสทางการค้าและ การลงทุนของไทย. กรุงเทพมหานคร: กรมการเจรจาการค้า.

กมลรัตน์ หล้าสุวรรณย์. 2524. จิตวิทยาการศึกษา. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์พระมงกุฎเกล้า.

จิตรรา วสุวานิช. 2528. จิตวิทยา. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

จุฑา บุรีภักดี. 2538. จิตวิทยาการเรียนการสอน. กรุงเทพมหานคร: ม.ป.พ.

จุฑาทิพ คล้ายทับทิม. 2553. หลักความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

จุฑามาศ ส่งศรี. 2556. “โลจิสติกส์ไทย เตรียมความพร้อมรองรับตลาดศูนย์กลางอาเซียน”. *Industrial Technology Review* 19(250): 60-67.

นงลักษณ์ สุทธิวัฒนพันธ์. 2556. “เรื่องควรรู้ คู่คนหางาน”. นิตยสารงานวันนี้. 8(6): 12-15.

นวรรตน์ สอยเหลือง, พ.ต.ต.หญิง. 2545. ความพร้อมของพยาบาลตำรวจกับการใช้มาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO14001. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา รัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

- ประพนธ์ ผาสุกยี่ด. 2547. การจัดการความรู้ ฉบับมือใหม่หัดขับ. กรุงเทพมหานคร: โยใหม่.
- พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล. 2550. โลจิสติกส์ : ตัวอย่างประเทศไทยในกระแสโลกาภิวัตน์. กรุงเทพมหานคร.
- เขาวดี วิบูลย์ศรี. 2540. การวัดผลและการสร้างแบบผลสัมฤทธิ์. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วัลลภ คำพาย. 2549. เทคนิควิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- วิกรม อารีราษฎร์. 2549. ความพร้อมของพนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการย้าย ที่ทำการจากท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพ (ดอนเมือง) ไปสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- วิเชียร วิทญูดม. 2547. พฤติกรรมองค์กร. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ซีระฟิล์มและไซเท็กซ์ จำกัด.
- วิจารณ์ พานิช. 2554. การจัดการความรู้ (Knowledge Management). (Online) www.thaiail.com/km/indexo.html, 12 กันยายน 2556.
- วิทยา สุหฤทธำรง. 2550. ความรู้โลจิสติกส์เบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- บุญดี บุญญากิจ และคณะ. 2548. การจัดการความรู้ - จากทฤษฎีสู่การปฏิบัติ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: จิรวัดน์ เอ็กซ์เพรส.
- สุชา จันทร์แอม และ สุรางค์ จันทร์แอม. 2520. จิตวิทยาสังคม. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แพร่พิทยา.
- สุทนต์ วงศ์ไวศวรรณ. 2540. วัฒนธรรมองค์กร แนวคิด งานวิจัย และประสบการณ์. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์โพธิ์เพชร.

Downing, J. and D. Thackrey. 1971. **Reading Readiness**. London: University of London.

Gilmer, V.H.B. 1973. **Appiled Psychology**. New York: McGraw-Hill.

Kimiz, D. 2005. **Knowledge Management in Theory and Practice**. New York: Elsevier Inc,

Nonaka I, T. H. 1995. **The knowledge creating company : How Japanese companies create the dynamics of innovation**. Oxford University Press,

Nonaka, I. and N. Konon. “1995. The Concept of “ Ba ” : Building a Foundation for Knowledge Creation”. **California Management Review** 40(3): 40.





ภาคผนวก ก
แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถาม

เรื่อง ความพร้อมของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด
ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาความพร้อมของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2. คำตอบที่ได้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการนำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาศักยภาพพนักงานพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด เพื่อสร้างความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งแบบสอบถามนี้จะไม่มีผลกระทบต่อตัวผู้ตอบแบบสอบถามแต่ประการใดทั้งสิ้น ฉะนั้นความตั้งใจและข้อเท็จจริงในการตอบแบบสอบถามของท่านจะช่วยให้ดำเนินการวิจัยครั้งนี้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์การวิจัย จึงหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับการอนุเคราะห์ด้วยดี และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้

3. แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

กานดารา เข็มสีดา

นิสิตปริญญาโทศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์ ภาคพิเศษ)

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

คำชี้แจง: โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน หรือเติมข้อความลงในช่องว่างให้ตรงกับสภาพความเป็นจริงมากที่สุด

1. เพศ

1. ชาย

2. หญิง

2. อายุ

1. 21 – 30 ปี

2. 31 - 40 ปี

3. 41 – 50 ปี

4. 51 – 60 ปี

3. ตำแหน่งงานในปัจจุบัน

1. กรรมการผู้จัดการ

2. ผู้บริหารสายงาน

3. ผู้จัดการ

4. หัวหน้าพนักงาน

5. พนักงาน

4. ระดับการศึกษา

1. ต่ำกว่าปริญญาตรี

2. ปริญญาตรี

3. ปริญญาโท

4. ปริญญาเอก

ส่วนที่ 2 ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2.1 ความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

คำชี้แจงให้ทำเครื่องหมาย✓ในช่องที่ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุดกรุณาตอบทุกข้อ

ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่
1. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน คือ ความร่วมมือกันระหว่างประเทศสมาชิกในรูปแบบของการเป็นเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area-AFTA) โดยอาศัยการเปิดเสรีด้านการค้า การลดภาษีและอุปสรรคข้อกีดขวางทางการค้าที่มิใช่ภาษี รวมทั้งการปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีศุลกากรเพื่อเอื้ออำนวยต่อการค้าเสรี		
2. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้เกิดเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว		
3. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีกำหนดเริ่มในเดือนธันวาคม ปี พ.ศ.2558		
4. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกำหนดให้มีการเปิดเสรี 5 ด้านดังนี้ด้านการค้าด้านการลงทุนด้านการเคลื่อนย้ายแรงงานด้านบริการและด้านกฎหมาย		
5. การรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้เกิดตลาดขนาดใหญ่ในภูมิภาค สามารถสร้างอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจในเวทีต่างๆ		
6. การเปิดเสรีทางการค้ามีข้อกำหนดให้ลดภาษีนำเข้าสินค้าให้เหลือ 0%ยกเว้นสินค้าอ่อนไหวและสินค้าอ่อนไหวสูง โดยประเทศไทยกำหนดให้สินค้าอ่อนไหวคือกาแฟมันฝรั่งมะพร้าวแห้งและไม่ตัดดอก		
7. การเปิดเสรีด้านการลงทุนได้แก่การเปิดเสรีเพื่อให้เข้ามาลงทุนคุ้มครองการลงทุนส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในภาคการผลิต(อุตสาหกรรม)การเกษตร การประมงป่าไม้เหมืองแร่และบริการที่เกี่ยวข้อง		
8. หลังจากการเข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะมีการจัดทำข้อตกลงร่วมกันในการบริการวิชาชีพต่างๆ และสนับสนุนการลงทุนร่วมกันภายใต้กฎระเบียบและขั้นตอนการลงทุนที่โปร่งใส		
9. กลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สนับสนุนการเคลื่อนย้ายแรงงานได้อย่างเสรี 7 สาขาอาชีพ ได้แก่ แพทย์ ทันตแพทย์ พยาบาล วิศวกรรม สถาปัตยกรรม บัญชี และวิชาชีพด้านการสำรวจ		
10. การเปิดเสรีด้านสาขาบริการ กำหนดให้เพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นให้กับนักลงทุนต่างชาติสัญชาติอาเซียนให้สามารถถือหุ้นได้ 50%ของธุรกิจบริการในประเทศ		

2.2 ความรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของบริการด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่
1. การเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งและ โลจิสติกส์ มีเป้าหมายให้นักลงทุนอาเซียนเข้ามาจัดตั้งธุรกิจ โดยถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ภายในปี พ.ศ. 2553 และไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ภายในปี พ.ศ.2556		
2. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้มีการกำหนดประเทศผู้ประสานงานหลัก (Country Coordinators) ในแต่ละสาขาโดยประเทศไทยได้เป็นผู้ประสานงานหลักในสาขาโลจิสติกส์และการบิน		
3. โครงสร้างโลจิสติกส์ภายใต้การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนครอบคลุมธุรกิจ โลจิสติกส์ต่าง ๆ 11 กิจกรรมดังต่อไปนี้ 1. บริการขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล 2. บริการ โกดังและคลังสินค้า 3. บริการตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า 4. บริการเสริมอื่น ๆ เช่น บริการตรวจสอบใบขน การตรวจสอบค่าระวาง เป็นต้น 5. บริการจัดส่งพัสดุ 6. บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ 7. บริการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากร 8. บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ (ไม่รวมขนส่งภายในประเทศ) 9. บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ 10. บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ 11. บริการขนส่งสินค้าทางถนน ระหว่างประเทศ		
4. โครงสร้างโลจิสติกส์ไทยแบ่งออกเป็น 5 กิจกรรม ดังต่อไปนี้ 1. การขนส่งสินค้า 2. การจัดเก็บสินค้า 3. บริการด้านพิธีการต่างๆที่เกี่ยวกับงาน โลจิสติกส์ ครอบคลุมงานพิธีการศุลกากร 4. บริการงาน โลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม 5.บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์		
5. การเปิดเสรีโลจิสติกส์ทำให้ลดขั้นตอนด้านเอกสาร เช่น การขอใบอนุญาตระเบียบเอกสารต่างๆ รวมถึงพิธีการศุลกากร สามารถติดต่อขอได้ ณ จุดเดียว (Single window) แต่ได้ครบทุกใบอนุญาตจากหลายหน่วยงาน		
6. ในปัจจุบันประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ใช้ระบบ Single window โดยสินค้าใดก็ตามที่จะขนย้ายผ่านเข้าออกที่พรมแดนของทั้งสองประเทศจะมีระบบตรวจสอบข้อมูล โดยเชื่อมเครือข่าย เทคโนโลยีสารสนเทศ ถึงกัน ทำให้สะดวกและรวดเร็วในการตรวจสอบความถูกต้องของการขนส่งระหว่างประเทศ		

ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่
7. ตามแผนในพิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศจะใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร หรือ e-Customs ที่เชื่อมโยงกันเป็นระบบเดียวทั้งภูมิภาค		
8. ภายใต้ข้อผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 8 กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศกำหนดว่าเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนประเทศสมาชิกจะใช้ระบบใช้ระบบ EDI (Electronic Data Interchange คือ การใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ในการรับส่งเอกสารธุรกิจระหว่างหน่วยงานตั้งแต่ 2 หน่วยงานขึ้นไปที่มีมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับร่วมกัน ภายใต้มาตรฐานที่กำหนดไว้) เพื่อลดเวลาในการนำของออกจากท่าเรือ		
9. เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศจะใช้กฎและระเบียบข้อบังคับด้านโลจิสติกส์เดียวกัน		
10. ตามแผนงานบริการ โลจิสติกส์ (Roadmap of Logistics Services Integration) โดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนประเทศสมาชิกจะจัดทำมีระบบมาตรฐานแรงงาน/ผู้เชี่ยวชาญที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งภูมิภาค		

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

คำชี้แจง รายการต่อไปนี้เกี่ยวกับทักษะในการปฏิบัติงาน โปรดพิจารณาว่าท่านมีความพร้อมมากน้อยเพียงใด โปรดทำเครื่องหมาย√ในช่องที่ตรงกับท่านมากที่สุดตามรายการต่อไปนี้
5 = มากที่สุด 4 = มาก 3 = ปานกลาง 2 = น้อย 1 = น้อยที่สุด

ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	ระดับความพร้อม				
	5	4	3	2	1
ด้านทักษะภาษา					
1. ท่านมีทักษะในการสื่อสารภาษาอังกฤษ					
2. ท่านมีความสามารถในการสื่อสารภาษาของประเทศสมาชิกอาเซียน					
3. ท่านมีการพัฒนาทักษะในด้านการสื่อสารภาษาอังกฤษ					
4. ท่านมีการพัฒนาทักษะในด้านการสื่อสารภาษาของประเทศสมาชิกอาเซียน					
5. ท่านมีความพร้อมเมื่อบริษัทฯ มอบหมายให้พัฒนาทักษะในด้านการสื่อสารภาษาของประเทศสมาชิกอาเซียน					
ด้านทักษะในการปฏิบัติงาน					
6. ท่านมีความรู้ความสามารถในงานที่ท่านปฏิบัติ					
7. ท่านปฏิบัติงานในตำแหน่งหน้าที่ที่รับผิดชอบได้เป็นอย่างดี					
8. ท่านมีความรู้ความสามารถนอกเหนือจากงานที่ปฏิบัติอยู่ปัจจุบันและเป็นประโยชน์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
9. ท่านศึกษาหาความรู้ที่เกี่ยวข้องกับงานและเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
10. ท่านได้รับการฝึกอบรมความรู้ที่เกี่ยวข้องกับงานในความรับผิดชอบ					
11. ท่านได้รับการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					

ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	ระดับความพร้อม				
	5	4	3	2	1
12. ท่านมีการเตรียมความพร้อมด้าน โลจิสติกส์ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
13. ท่านมีความพร้อมในการปฏิบัติงานด้าน โลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
14. ท่านสามารถไปปฏิบัติงานในประเทศสมาชิกอาเซียนได้					
15. ท่านมีทักษะการทำงานร่วมกับชาวต่างชาติ					
16. ท่านมีความสามารถในการปรับตัวเข้ากับวัฒนธรรมในการทำงานกับชาติอาเซียนอื่นได้					
17. ท่านสามารถปรับตัวกับเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่บริษัทฯ จะนำมาใช้เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
18. ท่านมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะปฏิบัติงาน เมื่อทราบข่าวสารด้าน โลจิสติกส์ของประเทศไทยที่เปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
19. ท่านมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะปฏิบัติงาน เมื่อทราบข่าวสารด้าน โลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกที่เปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
ด้านการรับรู้ด้านโลจิสติกส์เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
20. ท่านติดตามความเคลื่อนไหวการเปลี่ยนแปลงด้าน โลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกที่รองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
21. ท่านติดตามความเคลื่อนไหวการเปลี่ยนแปลงด้าน โลจิสติกส์ของประเทศไทยที่รองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
22. ท่านมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะปฏิบัติงาน เมื่อทราบข่าวสารด้าน โลจิสติกส์ของประเทศไทยที่เปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					

ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	ระดับความพร้อม				
	5	4	3	2	1
23. ท่านมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะปฏิบัติงาน เมื่อทราบข่าวสารด้านโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกที่เปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
24. ท่านมีความสนใจความเคลื่อนไหวด้านโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อองค์กรของท่านเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
25. ท่านมีความสนใจความเคลื่อนไหวด้าน โลจิสติกส์ของประเทศสมาชิก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อองค์กรของท่านเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					

แบบสอบถาม**เรื่อง ความพร้อมของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด
ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน****คำชี้แจง**

1. แบบสอบถามฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาความพร้อมของพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
2. คำตอบที่ได้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการนำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาศักยภาพพนักงานพนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด เพื่อสร้างความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งแบบสอบถามนี้จะไม่ส่งผลกระทบต่อตัวผู้ตอบแบบสอบถามแต่ประการใดทั้งสิ้น ฉะนั้นความตั้งใจและข้อเท็จจริงในการตอบแบบสอบถามของท่านจะช่วยให้ดำเนินการวิจัยครั้งนี้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์การวิจัย จึงหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับการอนุเคราะห์ด้วยดีและขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้
3. แบบสอบถามชุดนี้เป็นแบบสอบถามเชิงลึก (In-depth Interview)

กานดารา เข้มสิดา

นิสิตปริญญาโท สาขาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
ภาควิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

1. บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด มีนโยบายหรือการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด มีแนวทางในการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. ท่านคิดว่า บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมากน้อยเพียงใดเพราะเหตุใด

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4. ท่านคิดว่า พนักงานบริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมากน้อยเพียงใด และมีการเตรียมความพร้อมพนักงานอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

5. เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ.2558 ท่านมีความเห็นว่าอะไรที่จะเป็นอุปสรรคต่อการการให้บริการด้านโลจิสติกส์ และมีวิธีการรับมือหรือแก้ไขอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



ภาคผนวก ข
ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

ค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม

การหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามผู้ศึกษาวิจัยได้ทดสอบโดยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปทดสอบก่อนที่จะทำการเก็บข้อมูลจริงกับกลุ่มประชากรจำนวน 30 รายและนำข้อมูลที่ได้มาหาค่าความเชื่อมั่นด้วยการวิเคราะห์เป็นรายข้อโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติดังนี้

Reliability

[DataSet1] L:\งาน_วิทยานิพนธ์\tryout_kan.sav

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.854	45

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน คือ ความร่วมมือกันระหว่าง ประเทศสมาชิกในรูปแบบของ การเป็นเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area- AFTA) โดยอาศัยการเปิดเสรี ด้านการค้า การลดภาษีและ อุปสรรคข้อกีดขวางทางการค้า ที่มีใช้ภายใน รวมทั้งการ ปรับเปลี่ยนโครงสร้างภายใน ศุลกากรเพื่อ	93.67	217.402	.316	.852
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะ ทำให้เกิดเป็นตลาดและฐาน การผลิตเดียว	93.77	218.599	.245	.853
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมี กำหนดเริ่มในเดือนธันวาคม ปี พ.ศ.2558	93.53	228.395	-.415	.860
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กำหนดให้มีการเปิดเสรี 5 ด้าน ดังนี้ด้านการค้าด้านการลงทุน ด้านการเคลื่อนย้ายแรงงานด้าน บริการและด้านกฎหมาย	93.77	221.357	.055	.855
การรวมกลุ่มเป็นประชาคม เศรษฐกิจอาเซียนทำให้เกิด ตลาดขนาดใหญ่ในภูมิภาค สามารถสร้างอำนาจต่อรองทาง เศรษฐกิจในเวทีต่างๆ	93.33	221.816	.034	.855

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
การเปิดเสรีทางการค้ามี ข้อกำหนดให้ลดภาษีนำเข้า สินค้าให้เหลือ 0% ยกเว้นสินค้า อ่อนไหวและสินค้าอ่อนไหว สูงโดยประเทศไทยกำหนดให้ สินค้าอ่อนไหวคือกาแฟมันฝรั่ง มะพร้าวแห้งและไม้ตัดดอก	93.57	220.461	.112	.854
การเปิดเสรีด้านการลงทุน ได้แก่การเปิดเสรีเพื่อให้เข้ามา ลงทุนคุ้มครองการลงทุน ส่งเสริมและอำนวยความสะดวก สะดวกในภาคการผลิต (อุตสาหกรรม) การเกษตรการ ประมงป่าไม้เหมืองแร่และ บริการที่เกี่ยวข้อง	93.63	218.861	.218	.853
หลังจากการเข้าร่วมเป็น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะ มีการจัดทำข้อตกลงยอมรับ ร่วมกันในการบริการวิชาชีพ ต่างๆ และสนับสนุนการลงทุน ร่วมกันภายใต้กฎระเบียบและ ขั้นตอนการลงทุนที่โปร่งใส	93.60	224.800	-.175	.858
กลุ่มประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน สนับสนุนการ เคลื่อนย้ายแรงงานได้อย่างเสรี 7 สาขาอาชีพ ได้แก่ แพทย์ ทันตแพทย์ พยาบาล วิศวกรรม สถาปัตยกรรม บัญชี และ วิชาชีพด้านการสำรวจ	93.57	221.978	.011	.855

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
การเปิดเสรีด้านสาขาบริการ กำหนดให้เพิ่มสัดส่วนการถือ หุ้นให้กับนักลงทุนต่างชาติ สัญชาติอาเซียนให้สามารถถือ หุ้นได้ 50%ของธุรกิจบริการใน ประเทศ	93.77	223.151	-.068	.856
การเปิดเสรีการค้าบริการสาขา ขนส่งและโลจิสติกส์ มี เป้าหมายให้นักลงทุนอาเซียน เข้ามาจัดตั้งธุรกิจ โดยถือหุ้นได้ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ภายในปี พ.ศ. 2553 และไม่น้อยกว่าร้อย ละ 80 ภายในปี พ.ศ.2556	93.73	221.857	.020	.855
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้ มีการกำหนดประเทศผู้ ประสานงานหลัก (Country Coordinators) ในแต่ละสาขา โดยประเทศไทยได้เป็นผู้ ประสานงานหลักในสาขา โลจิสติกส์และการบิน	93.63	215.620	.436	.851

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
โครงสร้างโลจิสติกส์ภายใต้ การเป็นประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียนครอบคลุมธุรกิจโลจิสติกส์ต่าง ๆ 11 กิจกรรม ดังต่อไปนี้ 1. บริการยกขน สินค้าที่ขนส่งทางทะเล 2. บริการ โกดังและคลังสินค้า 3. บริการตัวแทนรับจัดการขนส่ง สินค้า 4. บริการเสริมอื่น ๆ เช่น บริการตรวจสอบใบขน การตร	93.57	226.047	-.258	.859
โครงสร้างโลจิสติกส์ไทยแบ่ง ออกเป็น 5 กิจกรรม ดังต่อไปนี้ 1. การขนส่งสินค้า 2. การจัดเก็บ สินค้า 3. บริการด้านพิธีการ ต่างๆที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ ครอบคลุมงานพิธีการศุลกากร 4. บริการงานโลจิสติกส์ที่ เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม 5.บริการพัสดุและใ	93.63	224.585	-.161	.857

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
การเปิดเสรีโลจิสติกส์ทำให้ลด ขั้นตอนด้านเอกสาร เช่น การ ขอใบอนุญาตระเบียบเอกสาร ต่างๆ รวมถึงพิธีการศุลกากร สามารถติดต่อขอได้ ณ จุดเดียว (Single window) แต่ได้ครบทุก ใบอนุญาตจากหลายหน่วยงาน	93.60	222.110	.002	.856
ในปัจจุบันประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ใช้ระบบ Single window โดยสินค้าใดก็ตามที่จะ ขนย้ายผ่านเข้าออกที่พรมแดน ของทั้งสองประเทศจะมีระบบ ตรวจสอบข้อมูล โดยเชื่อม เครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ ถึงกัน ทำให้สะดวกและรวดเร็ว ในการตรวจสอบความถูกต้อง ของการขนส่งระหว่างประเทศ	93.53	224.878	-.183	.858
ตามแผนในพิมพ์เขียวประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศสมาชิกอาเซียนทุก ประเทศจะใช้ระบบศุลกากร อิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร หรือ e-Customs ที่เชื่อมโยงกัน เป็นระบบเดียวทั้งภูมิภาค	93.30	224.976	-.240	.857

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
ภายใต้ข้อผูกพันเปิดตลาด การค้าบริการชุดที่ 8 กรมเจรจา การค้าระหว่างประเทศกำหนด ว่าเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียนประเทศสมาชิกจะใช้ ระบบใช้ระบบ EDI (Electronic Data Interchange) คือ การใช้ เครื่องคอมพิวเตอร์ในการรับส่ง เอกสารธุรกิจระหว่างหน่วยงาน ตั้งแต่ 2 หน้	93.57	217.978	.280	.852
เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ประเทศสมาชิกอาเซียนทุก ประเทศจะใช้กฎและระเบียบ ข้อบังคับด้านโลจิสติกส์ เดียวกัน	93.63	228.516	-.415	.860
ตามแผนงานบริการ โลจิสติกส์ (Roadmap of Logistics Ser vices Integration) โดยกรม เจรจาการค้าระหว่างประเทศ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียนประเทศสมาชิกจะ จัดทำมีระบบมาตรฐานแรงงาน/ ผู้เชี่ยวชาญที่ให้บริการด้านโลจि สติกส์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทั้งภูมิภาค	93.43	219.220	.214	.853
ท่านมีทักษะในการสื่อสาร ภาษาอังกฤษ	90.97	201.895	.541	.845
ท่านมีความสามารถในการ สื่อสารภาษาของประเทศ สมาชิกอาเซียน	91.20	209.821	.278	.853
ท่านมีการพัฒนาทักษะในด้าน การสื่อสารภาษาอังกฤษ	90.70	200.424	.608	.843

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
ท่านมีการพัฒนาทักษะในด้าน การสื่อสารภาษาของประเทศ สมาชิกอาเซียน	90.83	203.523	.520	.846
ท่านมีความพร้อมเมื่อบริษัทฯ มอบหมายให้พัฒนาทักษะใน ด้านการสื่อสารภาษาของ ประเทศสมาชิกอาเซียน	90.70	198.562	.648	.842
ท่านมีความรู้ความสามารถใน งานที่ท่านปฏิบัติ	90.77	206.461	.501	.847
ท่านปฏิบัติงานในตำแหน่ง หน้าที่ที่รับผิดชอบได้เป็น อย่างดี	90.93	196.271	.724	.840
ท่านมีความรู้ความสามารถ นอกเหนือจากงานที่ปฏิบัติอยู่ ปัจจุบันและเป็นประโยชน์เมื่อ เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน	90.87	205.706	.583	.845
ท่านศึกษาหาความรู้ที่เกี่ยวข้อง กับงานและเตรียมความพร้อม ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน	90.57	203.702	.616	.844
ท่านได้รับการฝึกอบรมความรู้ ที่เกี่ยวข้องกับงานในความ รับผิดชอบ	90.90	207.059	.476	.847
ท่านได้รับการฝึกอบรมที่ เกี่ยวข้องกับการเตรียมความ พร้อมในการเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน	91.07	205.444	.463	.848

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
ท่านมีการเตรียมความพร้อม ด้านโลจิสติกส์ในการเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	91.10	207.748	.440	.848
ท่านมีความพร้อมในการ ปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์เมื่อ เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน	90.97	201.551	.618	.844
ท่านสามารถไปปฏิบัติงานใน ประเทศสมาชิกอาเซียนได้	90.80	211.821	.306	.852

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
ท่านมีทักษะการทำงานร่วมกับ ชาวต่างชาติ	90.93	214.754	.173	.856
ท่านมีความสามารถในการ ปรับตัวเข้ากับวัฒนธรรมใน การทำงานกับชาติอาเซียนอื่น ได้	90.93	211.237	.302	.852
ท่านสามารถปรับตัวกับ เทคโนโลยีใหม่ๆ ที่บริษัทฯ จะ นำมาใช้เมื่อเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน	90.97	208.240	.429	.849
ท่านมีการพัฒนาตนเองอย่าง ต่อเนื่องเพื่อให้มีศักยภาพเพียง พอที่จะปฏิบัติงาน เมื่อทราบ ข่าวสารด้านโลจิสติกส์ของ ประเทศไทยที่เปลี่ยนแปลงเพื่อ รองรับการเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน	90.90	211.679	.331	.851

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
ท่านมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะปฏิบัติงาน เมื่อทราบข่าวสารด้าน โลจิสติกส์ของ ประเทศสมาชิกที่เปลี่ยนแปลง เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน	90.60	206.524	.557	.846
ท่านติดตามความเคลื่อนไหว การเปลี่ยนแปลงด้าน โลจิสติกส์ของ ประเทศสมาชิกที่ รองรับการเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน	90.60	210.455	.334	.851
ท่านติดตามความเคลื่อนไหว การเปลี่ยนแปลงด้าน โลจิสติกส์ของ ประเทศไทยที่ รองรับการเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน	90.63	200.930	.575	.844

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
ท่านมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะปฏิบัติงาน เมื่อทราบข่าวสารด้าน โลจิสติกส์ของ ประเทศไทยที่เปลี่ยนแปลงเพื่อ รองรับการเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน	90.83	207.454	.388	.850

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
ท่านมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะปฏิบัติงาน เมื่อทราบข่าวสารด้าน โลจิสติกส์ของ ประเทศสมาชิกที่เปลี่ยนแปลง เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน	90.40	207.076	.455	.848
ท่านมีความสนใจความ เคลื่อนไหวด้าน โลจิสติกส์ของ ไทยซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ องค์กรของท่านเมื่อเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	90.37	208.792	.433	.849
ท่านมีความสนใจความ เคลื่อนไหวด้าน โลจิสติกส์ของ ประเทศสมาชิกซึ่งจะส่งผล กระทบต่อองค์กรของท่านเมื่อ เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน	90.50	209.914	.287	.853

ประวัติการศึกษาและการทำงาน

ชื่อ - นามสกุล	นางสาวกานดารา เข้มลีดา
วันเดือนปีที่เกิด	22 ตุลาคม พ.ศ.2531
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	ศิลปศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
ตำแหน่งหน้าที่การงานปัจจุบัน	พนักงานบริหารการส่งออก
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด

