บทที่ 2
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC กรณีศึกษา บริษัท ดาวตะวันออก จำกัด” ได้ศึกษาทบทวนวรรณกรรม เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสำหรับการศึกษาโดยมีแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

2.1 แนวคิดทฤษฎี Mckinsey 7-S

2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการเศรษฐกิจภาคตะวันออก Eastern Economic Corridor : EEC

2.3 ความหมายของการขนส่งสินค้าและเส้นทางจุดเชื่อมต่อในภูมิภาค

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดแมคคินซีย์ McKinsey 7-S Framework

อำนาจ วัดจินดา กล่าวถึง กรอบแนวคิดในการประเมินองค์กรของ Mckinsey 7s คือปัจจัย 7 ประการ McKinsey 7-S Framework ว่าเป็นแนวคิดในการแสวงหาความเป็นเลิศ โดยโธมัส เจ ปีเตอร์ และโนเบิร์ต เอช วอตอร์แมน ได้เผยแพร่ผลการวิจัยในหนังสือ In search of Excellence วิธีประเมินโดยการเปรียบเทียบเคียงข้อมูลองค์กรชั้นนำ 60 องค์กร ผลการประเมินมีเกณฑ์แบบเดียวกัน ปรากฏว่าผลมีองค์กรชั้นเลิศเพียงจำนวนหนึ่ง ซึ่งมีความโดดเด่นอย่างยิ่งเฉพาะวัตรกรรมและการประดิษฐ์คิดค้นใหม่ๆ โดยกรอบแนวคิดที่มาใช้องค์กรนั้นๆ เรียกว่า Mckinsey 7-S Framework แนวคิดนี้ได้รับการเผยแพร่เป็นครั้งแรกในปี ค.ศ. 1980 โดย Robertman,Tom Peter and Julien Phillips แนวคิดต้องการนำเสนอว่าประสิทธิภาพขององค์กรธุรกิจเกิดจากความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ 7 ประการ ของธุรกิจว่ามีลักษณะและมีสภาพอย่างไร จึงเป็นที่มาของศัพท์ Mckansey’s 7S แบบจำลอง 7S เป็นกรอบการพิจารณาและการวางแผนเพื่อการกำหนดกลยุทธ์ในองค์กรโดยการประสานองค์ประกอบทั้ง 7 ตัว ให้สอดคล้องประสานกัน ตัวแปรแต่ละตัวมีความสำคัญต่อการบริหารองค์กรเริ่มตั้งแต่กำหนดกลยุทธ์องค์กรการมาเกี่ยวข้องกับการพิจารณาโครงสร้างองค์กร เป้าหมายขององค์การ ระบบการดำเนินงาน ทักษะที่ใช้ในการทำงาน บุคลากร รูปแบบพฤติกรรมของพนักงานแลเป้าหมายที่ต้องการ

2.2 แนวคิดของแมคคินซีย์ (McKinsey 7's Framework) ได้ถูกนำมาใช้ในการบริหารเป็นหลักสากล ประกอบไปด้วย

1. **Structure โครงสร้างองค์กร** หมายถึง ลักษณะโครงสร้างขององค์กรที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ รวมถึงขนาดการควบคลุม การรวมอำนาจและ การกระจายอำนาจของผู้บริหาร การแบ่งโครงสร้างงานตามหน้าที่ ตามผลิตภัณฑ์ ตามลูกค้าตามภูมิภาคได้อย่างเหมาะสม โครงสร้างองค์กรมีความยืดหยุ่นมากน้อยเพียงไร ความยืดหยุ่นน้อย โอกาสสำเร็จน้อย

2. **Strategy กลยุทธ์** หมายถึง การวางแผนเพื่อตอบสนองการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม การพิจารณา จุดแข็ง จุดอ่อนของกิจการ โดยพิจารณาว่าองค์กรมีการกำหนดกลยุทธ์ที่ชัดเจนหรือไม่ และกลยุทธ์นั้นกระจายออกไปใน sector ต่างๆ หรือไม่เอา strategy กระจายออกมาเป็น BSC เลย

3. **Staff การจัดการบุคคลเข้าทำงาน** หมายถึง การคัดเลือกบุคลากรที่มีความสามารถ การพัฒนาบุคคลากรอย่างต่อเนื่อง พนักงานมีคุณภาพไหม มาโดยระบบเส้นสายหรือไม่

4. **Managerial style รูปแบบ** หมายถึง การจัดการที่มีรูปแบบวิธีที่เหมาะสมกับลักษณะองค์การ เช่น การสั่งการ การควบคุม การจูงใจ สะท้อนถึงวัฒนธรรมองค์การ สไตล์การบริหารเป็นอย่างไร ถ้ามีพิธีการ ไม่สำเร็จ เช่น คุณชุมพล ณ ลำเลียง มีสโลแกนว่า Come with solution, don't come with problem

5. **System ระบบ** หมายถึง กระบวนการและลำดับขั้นการปฏิบัติติงานทุกอย่าง ที่เป็นระบบที่ต่อเนื่องสอดคล้องประสานกันทุกระดับ การวางระบบงาน

6. **Shared value ค่านิยมร่วม** หมายถึง ค่านิยมร่วมกันระหว่างคนในองค์การ ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ความเชื่อร่วมกันในหน่วยงาน

7. **Skill ทักษะ** หมายถึง ความโดดเด่น ความเชี่ยวชาญในการผลิต การขาย การให้บริการ พนักงานมีทักษะในการทำงานหรือไม่ อะไรความแตกต่างระหว่าง knowledge กับ skill รู้แล้วทำให้คนอื่นเชื่อด้วย และนำมาประยุกต์ให้เกิดประโยชน์ในการทำงานได้ด้วย

นายอลงกรณ์ พลบุตร, กรมทรัพย์สินทางปัญญา, "โครงการเมืองต้นแบบเศรษฐกิจสร้างสรรค์ สนองนโยบาย เร่งแก้วิกฤติเศรษฐกิจ/เชื่อมั่นรายได้เพิ่ม เสริมแกร่งให้กับประเทศ, "28 พฤศจิกายน 2543"

Thomas J Peter and Robert H.Waterman : In search of Excellence. 1980. 14 เมษายน 2554 แหล่งที่มา : รศ.เศกสิน ศรีวัฒนานุกุลกิจ : วิชาองค์การและการจัดการ

2.3 ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการเศรษฐกิจภาคตะวันออก Eastern Economic Corridor: EEC

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจ EEC สนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย ต่อยอดผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจในรูปแบบ S-Curve ใน กลุ่ม 5 อุตสาหกรรมที่มีอยู่ ได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ และการแปรรูปอาหาร ต่อยอดเพิ่มเป็น New S-Curve ใน 5 อุตสาหกรรม ได้แก่ หุ่นยนต์ การบินและโลจิสติกส์ เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ ดิจิทัล และการแพทย์ครบวงจร เพิ่มเข้ามา จากที่กล่าวมาพื้นฐานทางอุตสาหกรรมอยู่ที่ภาคตะวันออก ในจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง ซึ่งมีโครงสร้างพื้นฐานอยู่พร้อม เป็นทำเลที่ดีเหมาะสม การพัฒนาจึงเน้นไปที่นี่ ตามนโยบายของภาครัฐ แม้ว่าพื้นที่ภาคตะวันออกดูเหมือนว่าจะมีความเหมาะสม เนื่องจากมีระบบโครงสร้างพื้นฐานเดิมอยู่ ทั้งการสาธารณูปโภค พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม ระบบการขนส่งทางบก ทางราง ทางอากาศและทางน้ำ แต่ทว่าเมื่อเศรษฐกิจในภาคตะวันออกขยายตัว ระบบโครงสร้างพื้นฐานเดิมโดยเฉพาะด้านการขนส่งจะยังไม่เพียงพอต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้น

การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษภาคตะวันออก ทำให้พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา เหตุผลสำคัญที่ทำให้กลุ่มจังหวัด EEC มีความเหมาะสมที่จะเป็นพื้นที่นำร่องเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษ เนื่องจากภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลก ในฐานะพื้นที่ชั้นนำในการพัฒนาอุตสาหกรรมของอาเซียน การมีนักลงทุนทั่วโลกอยู่ในพื้นที่ทำให้เกิดความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งอยู่ในระดับดีทั้งทางถนนรถไฟ ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม อีกทั้ง ยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ท่าเรือสีหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และการมีฐานอุตสาหกรรมสำคัญพร้อมต่อยอดหลายอุตสาหกรรมใน 10 คลัสเตอร์อุตสาหกรรมเป้าหมาย ทั้งอุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยีการเกษตรและอาหาร ท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ ธุรกิจการบิน (อู่ตะเภา) หุ่นยนต์ ไบโอเทคโนโลยี และอุปกรณ์การแพทย์เป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษ ที่เรียกว่า ‘ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก’ Eastern Economic Corridor : EEC คือ การเป็นจุดศูนย์กลางในระดับโลก โดยเฉพาะด้านการลงทุน เป็นฐานอุตสาหกรรมด้านพลังงาน และโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งประกอบด้วยโรงกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่ 5 โรง อุตสาหกรรมกลุ่มปิโตรเคมี 3 แห่งโรงผลิตไฟฟ้า 20 โรง และนิคมอุตสาหกรรม 29 แห่ง ทั้งยังเชื่อมโยงด้วยโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีความสะดวกสบาย ห่างจากกรุงเทพฯ เพียง 200 กม. ที่เชื่อมผ่านเส้นทางสายหลัก ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังสนามบินอู่ตะเภา และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

ศักยภาพสำคัญของพื้นที่ EEC คือ การเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์แห่งภูมิภาคอาเซียน เป็นประตูสู่เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรโลกได้กว่าครึ่งหนึ่งโดย EEC จะเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีขนาดใหญ่

ที่สุดในภูมิภาคอาเซียนทั้งในเชิงงบประมาณ และขนาดพื้นที่ GDP ของทั้งภูมิภาคเอเชียตะวันออก อาเซียน และอินเดีย มีมูลค่ารวมกว่า 1/3 ของ GDP โลก โดยในอนาคต EEC จะเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และระเบียงตะวันออก-ตะวันตก ทั้งยังเป็นศูนย์กลางของความเชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก รวมถึงประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและทางตอนใต้ของประเทศจีนด้วย

การขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยและภูมิภาคอย่างยั่งยืนบนยุทธศาสตร์ประเทศไทย 4.0 นั้น มุ่งเน้นการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกให้เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ CLMVT (กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ เวียดนาม และไทย) โดยจะมีไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ 8 ด้าน ได้แก่

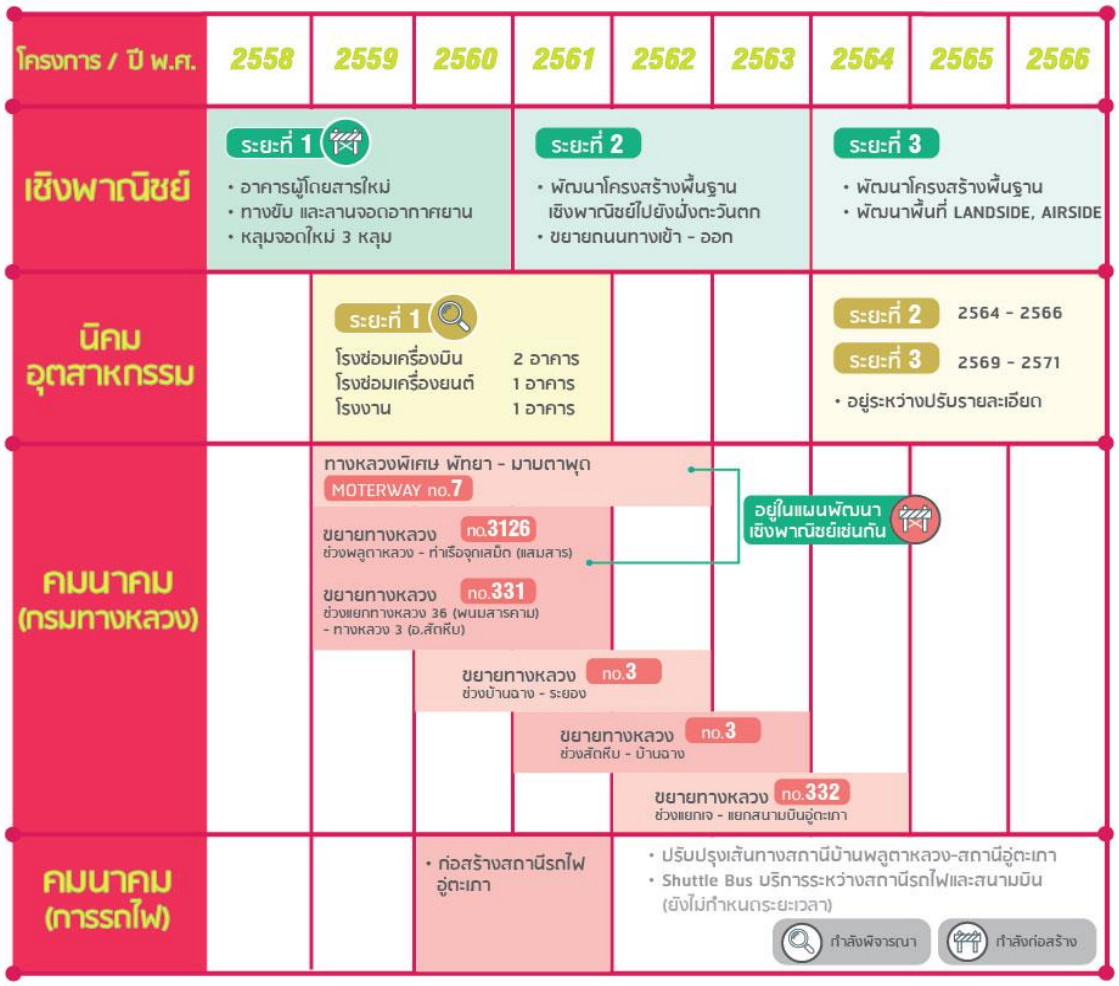
1. ศูนย์กลางการบิน
2. ศูนย์กลางการขนส่ง
3. ศูนย์กลางทางการค้า
4. ศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมการผลิตชั้นสูง
5. ศูนย์กลางการท่องเที่ยว
6. ศูนย์กลางด้านนวัตกรรมและด้านสารสนเทศการสื่อสาร
7. ศูนย์กลางธุรกิจระดับโลก
8. มหานครแห่งอนาคต เป็นศูนย์กลางการลงทุน การขนส่งของภูมิภาค แหล่งบุคลากร

เป็นประตูสู่เอเชีย Gate-way to Asiaภารกิจหลักมีการวางเป้าลงทุน 4 กลุ่ม 5 โครงการหลัก และ 15 โครงการสำคัญ แบ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐาน แบ่งเป็นสนามบินอู่ตะเภา และอุตสาหกรรมอากาศยาน, ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ, ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3, ท่าเรือมาบตาพุด เฟส 3, รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก, รถไฟทางคู่และทางหลวงสายใหม่ มอเตอร์เวย์ กลุ่มที่ 2 ได้แก่ อุตสาหกรรมเป้าหมาย แบ่งเป็นยานยนต์อัจฉริยะ อิเล็กทรอนิกส์ และหุ่นยนต์, ปิโตรเคมีขั้นสูง และอุตสาหกรรมชีวภาพ, เมดิคับฮับ (รักษาพยาบาล ยา อุปกรณ์การแพทย์) และอาหารแห่งอนาคต กลุ่มที่ 3 ได้แก่ ท่องเที่ยว โดยจะสนับสนุนการท่องเที่ยว บางแสน พัทยา สัตหีบ และระยอง กลุ่มสุดท้ายกลุ่มที่ 4 คือการตั้งเป้าสร้างเมืองใหม่ ได้แก่ Global Business Hub / Free Economic Zone, พัฒนาเมืองใหม่ ฉะเชิงเทรา-พัทยา-ระยอง และระบบสาธารณูปโภค น้ำ-พลังงาน-ขยะ เมื่อรวมทั้ง 4 กลุ่มแล้ว จะเป็น 15 โครงการหลักที่เป็นภารกิจต้องพัฒนาในพื้นที่ EEC

การคมนาคมที่พร้อมและทันสมัยในการกระจายสินค้าและรองรับผู้โดยสารในทุกรูปแบบการขนส่ง สนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ EEC จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานขึ้นรองรับ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง 4 โครงการหลักที่รัฐจะเร่งรัดการก่อสร้างให้เห็นผลเป็นรูปธรรมเร็วที่สุด ประกอบด้วยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน(2016),เขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพื่ออนาคตของ ASEAN

1. **ขยายท่าอากาศยานอู่ตะเภา** และสร้างให้เป็นเมืองการบินของภาคตะวันออก สร้างศูนย์การซ่อมและสร้างเครื่องบินของภูมิภาค อีกทั้งยังเป็นศูนย์การวิจัยและพัฒนา (R&D) ที่ต้องระดมทั้งทุนและคนเก่งที่สุดของโลกมารวมตัวกันอยู่ที่ประเทศไทย

โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา พ.ศ.2558-2566



ภาพประกอบที่ 2 แนวทางการพัฒนาพื้นที่สนามบินอู่ตะเภา 6,500 ไร่ของกองทัพเรือ ที่มาภาพ : การท่าอากาศยานอู่ตะเภา

ระยะที่ 1 (ปี 2558 - 2560)

เป็นการเพิ่มศักยภาพการรองรับผู้โดยสารเป็น 3 ล้านคน/ปี โดยใช้อาคารผู้โดยสารที่มีอยู่เดิมและอาคารผู้โดยสารใหม่ รวมทั้งทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยาน การบริการทางภาคพื้น ระบบเติมน้ำมัน และหอบังคับการบินที่มีอยู่เดิม

ก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 331 ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 36 (พนมสารคาม) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3 (อ.สัตหีบ) ขยายจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร

ก่อสร้างทางหลวงพิเศษ (Motorway) ระหว่างเมืองสายพัทยา - มาบตาพุด ปรับถนนทางเข้า - ออกหลักในฝั่งตะวันตกของท่าอากาศยานให้สอดคล้องกับการบริการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยาน

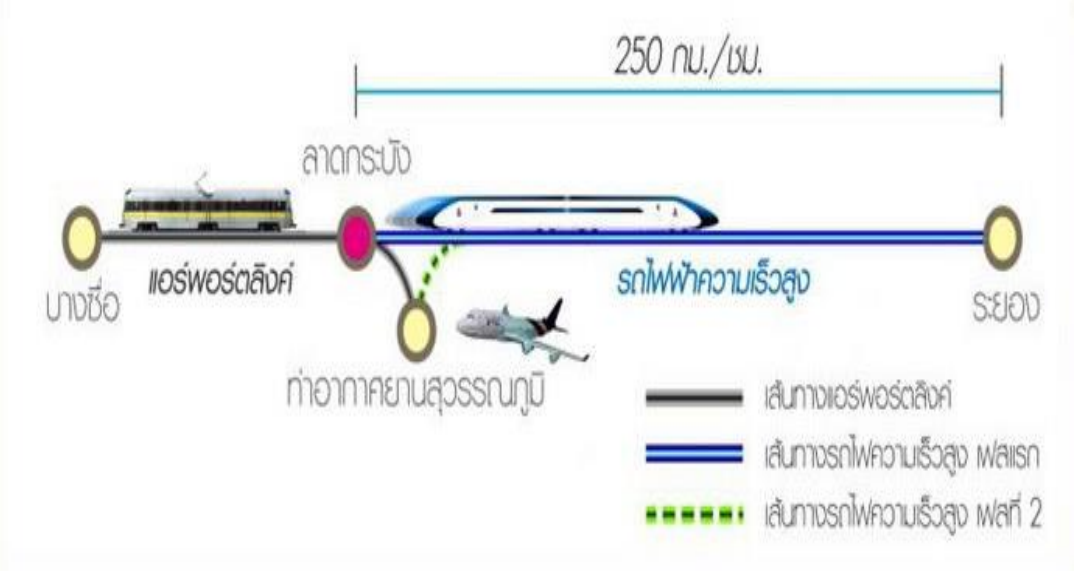
ระยะที่ 2 (ปี พ.ศ.2561 - 2563)

เพื่อรองรับผู้โดยสารเป็น 5 ล้านคน/ปี โดยการเพิ่มการดำเนินการเชิงพาณิชย์ ในฝั่งตะวันตกให้มากขึ้น โดยยึดหลัก One Airport Two Mission ในการบริหารจัดการพื้นที่การให้บริการเชิงพาณิชย์และความมั่นคง ภายใต้การดูแลของกองทัพเรือ

ระยะที่ 3 (ปี พ.ศ.2563 เป็นต้นไป)

การศึกษาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พื้นที่ Landside และ Airside รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานอู่ตะเภา ให้รองรับการเติบโตของกิจการการบินในอนาคต

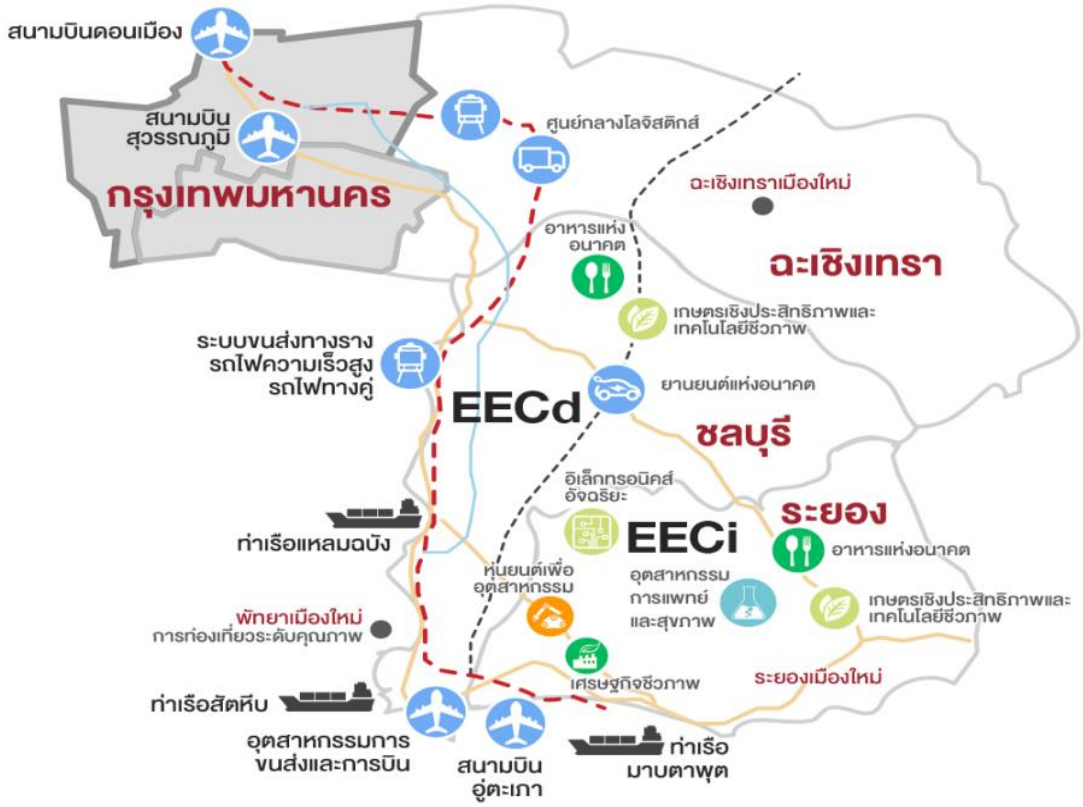
2. สร้างรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมต่อ 3 สนามบิน สามารถเดินทางจากสนามบินอู่ตะเภาไปยังสนามบินสุวรรณภูมิภายในเวลา 45 นาที และสามารถเดินทางไปถึงสนามบินดอนเมืองได้อย่างต่อเนื่อง โดยไม่ต้องเปลี่ยนรถการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ EEC เป็นโอกาสดีที่จะให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทบทวนและเร่งรัดการก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงให้เชื่อมโยงเข้ากับระบบรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ตเรลลิงก์ Airport Rail Link



ภาพประกอบที่ 3 ทางหลวงหมายเลข 3126 และ เส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงเข้าสนามบินอู่ตะเภา

ที่มา : ครม.อนุมัติงบฯ สร้างทางหลวงหมายเลข 3126 เข้าสนามบินอู่ตะเภา (ไทยรัฐ 6 ก.ย. 59) คมนาคมเร่งแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับสนามบินอู่ตะเภา (ผู้จัดการ 22 ก.ย. 58)

3. การพัฒนาท่าเรือ 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ และท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ให้เป็นท่าเรือชั้นนำระดับ 1 ใน 10 ของโลก



ภาพประกอบที่ 4 โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ EEC ที่มาภาพ : EEC ศูนย์กลางใหม่ของทวีปเอเชีย 29 มิถุนายน 2017

4. รถไฟทางคู่ สำหรับการขนส่งสินค้าระบบรางที่มีค่าใช้จ่ายต่ำ ที่จะเชื่อมการขนส่งเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด

2.4 ความหมายของการขนส่งสินค้า

ดร.มณิสรา บารมีชัย (2552) ให้ความหมายของการขนส่งว่า “การขนส่ง” เป็นกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจอย่างหนึ่ง ที่จะจัดให้มีการเคลื่อนย้ายคน สัตว์ สิ่งของ จากที่หนึ่งไปที่หนึ่ง ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง ตามความประสงค์เพื่อให้เกิดอรรถประโยชน์ตามความต้องการ ในปัจจุบันการขนส่งมีความสำคัญและส่งผลธุรกิจเกือบทุกประเภททั้งในส่วนของการจัดหาวัตถุดิบ การผลิตการขายและการจัดจำหน่าย ในหลายธุรกิจต้นทุนจากการขนส่งนับเป็นต้นทุนที่สำคัญและส่งผลกระทบต่อต้นทุนรวมของผลิตภัณฑ์ บริการ นอกเหนือจากนี้การขนส่งยังเป็นกิจกรรมที่ช่วยเพิ่มคุณค่าของสินค้าหรือบริการการบริโภคตามที่ตนต้องการเนื่องจากการขนส่งจะช่วยนำสินค้าจากแหล่งผลิตผ่านมือคนกลางจนกระทั่งถึงมือผู้บริโภค ดังนั้นการดำเนินธุรกิจใดๆย่อมอาศัยขนส่ง

ทั้งสิ้น หากพิจารณาจากมุมมองทางเศรษฐกิจในท้องถิ่นใดมีการขนส่งดีถนนดีและมียานพาหนะที่ใช้ขนส่งอย่างเพียงพอ ย่อมทำให้เกิดการลำเลียงจากแหล่งผลิตไปสู่ตลาดทำได้อย่างสะดวกรวดเร็ว เป็นผลให้เศรษฐกิจท้องถิ่นเจริญ ดังนั้นการขนส่งจึงมีบทบาทสำคัญต่อชีวิตมนุษย์ไม่ยิ่งหย่อนกว่ากิจกรรมอื่น

ข้อมูลเกี่ยวกับข้อดี - ข้อเสียของการขนส่งด้วยรถบรรทุก

อุตสาหกรรมขนส่งด้วยรถยนต์ Motor Carrier มีความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศรถยนต์มีความได้เปรียบในการเข้าถึงชุมชนและพื้นที่ได้ดีกว่ารูปแบบอื่น ขนาดการบรรทุกของรถยนต์มีปริมาณไม่มาก ทำให้ได้เปรียบทางเศรษฐกิจในระยะสั้น ขณะที่เรือและรถไฟมีความได้เปรียบทางด้านต้นทุน เมื่อขนส่งในระยะไกลและขนปริมาณมาก การขนส่งด้วยรถยนต์ พัฒนาไปอย่างรวดเร็วหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 รถยนต์มีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่อง เครื่องยนต์มีกำลังบรรทุกมากและมีความเร็วขึ้นรวมทั้งเครื่องยนต์มีอุปกรณ์ที่เชื่อถือได้

ปัจจัยสำคัญในการพัฒนาการขนส่งด้วยรถยนต์คือ เครือข่ายถนน ประเทศต่างๆลงทุนสร้างเครือข่ายถนนมากขึ้นและมีการปรับปรุงตลอดเวลา การลงทุนของรัฐ ทำให้รถยนต์เข้าถึงพื้นที่ได้กว้างขึ้น การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารด้วยรถยนต์จึงมีอัตราเติบโตสูง, การจัดทำเนื้อหาองค์ความรู้ SMEs ภายใต้งานพัฒนาศูนย์ข้อมูล SMEs Knowledge Center (2557)

ข้อได้เปรียบ-เสียเปรียบของการใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้า

ข้อได้เปรียบของรถบรรทุก : Advantage of Carrier ดังนี้

1. **รวดเร็ว : Speed** รถบรรทุกจัดเป็นการบริการขนส่งที่รวดเร็ว ความรวดเร็วอยู่ที่ยานพาหนะที่สามารถเดินทางด้วยความเร็วสูง บรรทุกสินค้าได้ไม่มาก ดังนั้นจึงใช้เวลาน้อยในการรวบรวมสินค้าให้เต็มคัน Full truck Load : FTL รวมทั้งการขนถ่ายสินค้าขึ้นรถออกจากรถใช้เวลาน้อย ความรวดเร็วการขนส่งช่วยลดวงจรเวลาสั่งซื้อ Order Cycle Time

2. **เป็นบริการขนส่งจากที่ถึงที่ : Door-to-Door Service** รถบรรทุกสามารถเดินทางไปตามถนนใหญ่เรือเล็กหรือแม้แต่ไม่มีถนน หากไม่มีสิ่งกรีดขวางหรือสิ่งที่เป็นอุปสรรคจนเกินขีดความสามารถของรถบรรทุก ดังนั้นรถบรรทุกจึงสาสมารถเดินทางไปสถานที่ต่างๆ เพื่อบรรทุกและขนถ่ายสินค้าได้ดีกว่ารูปแบบการขนส่งอื่น

บริการขนส่งแบบจากที่ถึงที่ หมายถึง การใช้ยานพาหนะคันเดียวกัน บรรทุกสินค้าจากต้นทางไปถึงปลายทางโดยสินค้าไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ เช่นบรรทุกสินค้าจากในกรุงเทพฯ ไปให้ลูกค้าที่เชียงใหม่โดยตรง การขนส่งรูปแบบอื่นจะต้องมีการขนถ่ายเปลี่ยนยานพาหนะเช่น ขนส่งสินค้าจากโรงงานกรุงเทพฯไปส่งลูกค้าที่เชียงใหม่ด้วยรถไฟ บริษัทฯต้องขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไปขึ้นรถไฟ เมื่อรถไฟถึงเชียงใหม่จะต้องขนถ่ายสินค้าออก จากรถไฟไปขึ้นรถบรรทุกเพื่อไปส่งปลายทางที่ต้องการ

ข้อได้เปรียบรถบรรทุกที่ให้บริการแบบจากที่ถึงที่ ทำให้ส่งมอบสินค้าได้รวดเร็วลดค่าใช้จ่ายการขนถ่ายซ้ำซ้อน ลดความเสียหายและสูญหายของสินค้าระหว่างขนถ่ายเปลี่ยนยานพาหนะอีกด้วย

3. เครือข่ายครอบคลุม : Extensive Road Network รัฐบาลลงทุนสร้างถนนเชื่อมโยงภูมิภาค จังหวัดอำเภอและหมู่บ้าน เครือข่ายถนนที่เชื่อมโยงกัน ทำให้รถบรรทุกเข้าถึงได้ทุกแห่ง ขณะที่รูปแบบการขนส่งอื่น มีเครือข่ายจำกัด จึงทำให้บริการจำกัดอยู่บางพื้นที่

4. มีการแข่งขันสูง : High Competition ตลาดรถบรรทุกมีการแข่งขันมากหรือน้อยอยู่กับนโยบายของแต่ละประเทศ ประเทศที่มีนโยบายให้ผู้ประกอบการมากราย และอนุญาตให้มีรถบรรทุกส่วนบุคคล การแข่งขันจึงมีมาก ประเทศที่มีการควบคลุมจำนวนผู้ประกอบการและไม่อนุญาตให้มีรถบรรทุกส่วนบุคคล การแข่งขันก็จะมีน้อย ปัจจุบันประเทศส่วนใหญ่มีนโยบายผ่อนคลายกฎระเบียบ Deregulation การขนส่งทำให้มีการแข่งขัน ซึ่งการแข่งขันมีผลต่ออัตราค่าขนส่งและคุณภาพการให้บริการ

5. ความเสียหายน้อย : Low Damage การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมีความรวดเร็ว สินค้าอยู่ยานพาหนะระยะสั้น ประกอบกับถนนได้มาตรฐาน และยานพาหนะมีระบบกันสะเทือนดี จึงลดความเสียหายสินค้า ผู้รับสินค้าได้รับสินค้าในสภาพสมบูรณ์ ซึ่งช่วยลดสินค้าคงคลัง

6. บรรทุกสินค้าปริมาณไม่มาก Small Carrying รถบรรทุกขนสินค้าได้น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น ทำให้ใช้เวลาน้อยในการรวบรวมและส่งมอบสินค้า รวมทั้งขนถ่ายใช้เวลาน้อยในการรวบรวมและส่งมอบสินค้า รวมทั้งขนถ่ายใช้เวลาน้อย สินค้าจึงถึงมือผู้รับเร็ว ลดปริมาณสินค้าคงคลังของลูกค้า และเพิ่มระดับการบริการลูกค้า

7. สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า : Meet Customer Requirement ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกมีจำนวนมากและส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายย่อย ทำให้สามารถดูแลลูกค้าแต่ละรายได้มาก ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมนี้ ยังคงให้บริการตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างมั่นคงและผู้ส่งของก็ยังคาดหวังจากผู้ประกอบการ ที่จะให้การตอบสนองความต้องการดียิ่งขึ้น

8. ทำให้การขนส่งสมบูรณ์ : Complete Transportation การขนส่งรูปแบบอื่นไม่สามารถให้บริการสมบูรณ์ เช่น รถไฟให้บริการขนส่งแบบสถานีถึงสถานี หรือเรือให้บริการขนส่งแบบท่าเรือถึงท่าเรือรถบรรทุกเป็นตัวเชื่อมต่อกับรูปแบบขนส่งอื่น และทำให้สมบูรณ์ จึงกล่าวได้ว่ารถบรรทุกเป็นตัวประสานงานสากล Universal Coordinator

ข้อเสียเปรียบรถบรรทุก : Disadvantage of Motor Carrier รถบรรทุกก็มีข้อเสียเปรียบ ดังนี้

1. ค่าขนส่งแพง High Cost : รถบรรทุกต้นทุนสูง โดยเฉพาะต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงน้ำมันหล่อลื่นและค่าบำรุงรักษา ดังนั้นค่าระวางรถบรรทุกจะสูงกว่าการขนส่งแบบอื่น ยกเว้น ทางอากาศ แต่รถบรรทุกสามารถให้บริการจากที่ถึงที่ จึงรถค่าใช้จ่ายขนถ่ายซ้ำซ้อน และลดเวลาเดินทางของสินค้า

ทำให้ลดต้นทุนคงคลังดังนั้น บริษัทจะต้องพิจารณาจุดแรกระหว่างได้กับเสีย Trade-offs คือระหว่างค่าระวางสูงกับค่าใช้จ่ายสินค้าคงคลัง ที่ลดลงเพื่อใช้ตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่ง

2. บรรทุกสินค้าได้น้อย : Low Capacity ระวางรถบรรทุกจำกัดด้วยความยาวสูง และน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมาย รถบรรทุกจึงบรรทุกสินค้าน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งด้วยรถไฟหรือเรือ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีการพัฒนารถบรรทุกให้มีความสามารถให้มีการบรรทุกได้มากขึ้น เช่นรถพ่วง

3. อ่อนไหวต่อสภาพอากาศ : Weather Sensitive ภูมิภาคที่มีพายุ ฝนตกหนัก อาจทำให้รถบรรทุกผ่านไม่ได้ หรือต้องใช้ความเร็วต่ำหรือในภาวะมีภัยธรรมชาติ ทำให้ถนนถูกตัดขาด รถบรรทุกวิ่งผ่านไม่ได้ มีผลให้การส่งมอบสินค้าล่าช้า

จุดเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน และจุดผ่านแดน

การขนส่งสินค้าทางถนนสามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้าภายในรูปแบบเดียวกัน และเชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น Multi-Modal ได้โดยอาศัยจุดเชื่อมโยง โครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ดีจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในเรื่องของเวลา Transit Time และความสะดวกในการเข้าถึงเหล่าวัตถุดิบและสินค้า Accessibility การขนส่งสินค้าทางถนนสามารถเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ได้หลากหลายรูปแบบขึ้นกับลักษณะของสินค้าที่ทำการขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานที่จะมาเชื่อมต่อกับการขนส่งกับการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อนำไปสู่การขนส่งรูปแบบต่างๆ ซึ่งส่วนหนึ่งใช้รองรับและสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลและทางอากาศ การจัดทำเนื้อหาองค์ความรู้ SMEs ภายใต้งานพัฒนาศูนย์ข้อมูล SMEs Knowledge Center (2557) จุดเชื่อมโยงระบบขนส่งสินค้าหลักของประเทศไทย

1. สถานีขนส่งสินค้า Truck Terminal มีหน้าที่รวมรวมสินค้าจากแหล่งผลิตต่างๆเพื่อส่งต่อไปยังประตูการค้า หรือทำหน้าที่กระจายสินค้ามาจากประตูการค้าไปยังแหล่งบริโภคตามภูมิภาคต่างๆ ปัจจุบันสถานีขนส่งสินค้าของประเทศไทยภายใต้การดูแลของส่วนกิจการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก ได้เปิดให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าทางถนนรวมทั้งสิ้น 3 แห่ง ซึ่งกระจายตัวตามชานเมืองของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ สถานีขนส่งร่มเกล้า สถานีขนส่งคลองหลวง สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล

2. สถานีตรวจและนับบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทรลเรอร์เพื่อการส่งออก หรือ สตส. Off-Dock Constrainer Freight Station, CFS จัดตั้งขึ้นเพื่อย้ายกิจกรรมในเรื่องราวการบรรจุเข้าตู้ในส่วนของการส่งออกที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ คลองเตย ออกมาให้บริการด้านนอก และจากนั้นจึงนำสินค้าที่บรรจุเข้าตู้แล้วบรรทุกขึ้นรถหัวรากไปยังท่าเรือ ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานในบริเวณท่าเรือทำได้รวดเร็วมากขึ้น และยังเป็นการเพิ่มพื้นที่สำหรับพักตู้สินค้าภายนอกเขตท่าเรืออีกด้วย

3. โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทรนเนอร์นอกเขตทำเนียบท่าเรือ หรือ รพท. Inland Container Depot, CD ให้บริการใกล้เคียงกับ

ท่าเรือแต่ไม่มีกิจกรรมทางเรือมาเกี่ยวข้องได้แก่ การให้บริการบรรจุสินค้าเข้าตู้ประเภท LCL การให้บริการชั่วคราวสำหรับจัดเก็บสินค้าและตู้สินค้าประเภท FCL การเก็บรักษาและทำความสะอาดตู้เปล่า ตลอดจนการทำพิธีการศุลกากร

4. ย่านกองเก็บตู้สินค้า Container Yard, CY เป็นสถานีที่ใช้พักตู้คอนเทรนเนอร์ในปัจจุบันมีทั้งหมด 18 แห่ง ซึ่งส่วนใหญ่มีที่ตั้งบริเวณถนนบางนา-บางปะกง อำเภอเมืองและอำเภอเมืองบางพลี ในจังหวัดสมุทรปราการ และบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ผู้ให้บริการย่านกองเก็บตู้สินค้าบางรายมีพัฒนาการให้บริการแบบครบวงจร และมีการบริการจำทำพิธีการศุลกากรโดยผ่านระบบ EDI

5. สถานที่เก็บพักสินค้า เป็นสถานีที่ใช้เก็บรักษาสินค้าประกอบด้วยคลังสินค้า Warehouse ไซโล Silo และห้องเย็น Chill Room โดยในส่วนคลังสินค้าสาธารณะ Public Warehouse ที่ให้บริการทั้งหมดมี 89 แห่ง แบ่งเป็นคลังสินค้าขององค์การคลังสินค้า กระทรวงพาณิชย์ 7 แห่ง และคลังสินค้าที่เอกชนเป็นเจ้าของจำนวน 82 แห่ง คลังสินค้าสาธารณะส่วนมากตั้งอยู่บริเวณกรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ชลบุรี และพระนครศรีอยุธยา

การเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน

ในด้านการขนส่งสินค้าทางถนน ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบในเรื่องตำแหน่ง เนื่องจากมีอาณาเขตติดต่อกับพรหมแดนประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ คือทิศเหนือ ได้แก่ ประเทศเมียนม่าร์และลาว ทิศตะวันตก ได้แก่ ประเทศเมียนมาร์ ทิศตะวันออก ได้แก่ ประเทศลาวและกัมพูชา และทิศใต้ได้แก่ประเทศมาเลเซีย โดยรวมแล้วประเทศไทยมีพรหมแดนติดต่อประเทศเมียนมาร์ เป็นระยะยาวที่สุก 2,400 กิโลเมตร รองลงมาประเทศลาว ระยะ 1,810 กิโลเมตร กัมพูชา ระยะทาง 725 กิโลเมตร และประเทศมาเลเซียระยะทาง 647 กิโลเมตร นอกจากนี้การขนส่งสินค้ายังสามารถเชื่อมต่อไปยังจีนตอนใต้ทางด้านเหนือและเวียดนามทางด้านตะวันออกได้อีกด้วย

จุดผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศไทยได้พัฒนากรอบความร่วมมือทวิภาคกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสร้างเครือข่ายการขนส่งเชื่อมโยงทางบกผ่านจุดผ่านแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งการขนส่งสินค้าผ่านแดนนั้นจะทำการขนส่งผ่านจุดผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อบ้าน แบ่งเป็น จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรน มีรายละเอียดดังนี้

1. จุดผ่านแดนถาวร Permanent Crossing Point/International Check Point เป็นจุดผ่านแดนที่รัฐบาลไทยและรัฐบาลของประเทศที่พรหมแดนติดต่อกัน ประกาศให้มีการสัญจรไป-มา ทั้งบุคคล สิ่งของ และยานพาหนะ โดยทั่วไปแล้ว จุดผ่านแดนถาวรจะมีการดำเนินงานเรื่องพิธีการตรวจคนเข้าเมือง และพิธีการศุลกากรตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ เพื่อการค้า การท่องเที่ยวและอื่นๆ ปัจจุบันไทยมีจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้านรวม 29 จุด อย่างไรก็ตามในส่วนบุคคลจาก

ประเทศที่สาม เช่นนักท่องเที่ยวต่างชาติ สามารถเดินทางเข้า-ออก ทางจุดผ่านแดนถาวรได้โดยใช้หนังสือเดินทาง แต่ในกรณีผ่านแดนถาวรไทย-ลาว ทางฝ่ายลาวประกาศให้มีจุดผ่านเพียง 5 จุดเท่านั้นที่อนุญาตให้บุคคลจากประเทศสามารถเดินทางเข้า-ออกลาวได้จึงเรียกชื่อเพื่อให้แตกต่างจากจุดผ่านแดนถาวร จุดอื่นๆว่าเป็นด่านสากล

2. จุดผ่านแดนชั่วคราว/จุดผ่อนปรน รวม 42 แห่ง โดยแยกเป็นไทย-พม่า 11 แห่ง ไทย-ลาว 21 แห่ง และไทยกัมพูชา 10 แห่ง โดยจุดผ่านแดนชั่วคราว Temporary Crossing Point เป็นจุดผ่านแดนที่เปิดเป็นการเฉพาะกิจเพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็นเฉพาะคราวเท่านั้น ไม่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจการค้า และในบริเวณนั้นหรือบริเวณใกล้เคียงไม่มีจุดผ่านแดนประเภทอื่น หรือมีแต่ไม่สามารถใช้ หรือไม่เหมาะกับการใช้ด้วยเหตุผลต่างๆ และเมื่อครบกำหนดเวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้ว จะปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวทันที เช่น การส่งอพยพกลับประเทศ การส่งสินค้าช่วยเหลือประชาชนของประเทศเพื่อนบ้านขององค์กรระหว่างประเทศเป็นต้น

ส่วนจุดผ่อนปรนหรือจุดผ่อนปรนการค้า Check Point For Border Trade เป็นจุดที่จังหวัดชายแดนผ่อนปรนให้มีการค้าบริเวณชายแดนในพื้นที่ และประเภทสินค้าที่กำหนดไว้เป็นกรณีพิเศษสำหรับสินค้าเล็กๆน้อยๆที่จำเป็นต่อการอุปโภคบริโภคของประชาชนทั้งสองประเทศ

เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจผ่าน ได้แก่

เส้นทางเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก R9 เชื่อมโยงทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน ผ่านพม่า ไทย ลาวและเวียดนาม (เมาะละเหม่ง-เมียวะดี-แม่สอด-มุกดาการ-สะหวันนะเขต-เว้-ดานัง)

เส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ R3W เป็นเส้นทางระหว่างประเทศไทย-พม่า-จีนตอนใต้ (เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก-แม่สาย)

เส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ R3E เป็นเส้นทางระหว่างประเทศไทย-ลาว-จีนตอนใต้ (คุณหมิง-ห้วยทราย-เชียงของ)

เส้นทางเศรษฐกิจแนวใต้ R1 เชื่อมโยงเส้นทางระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา-เวียดนาม (อรัญประเทศ-ปอยเปรต-พนมเปญ-โฮจิมินซิตี้)

เส้นทางเศรษฐกิจแนวใต้ R10 ระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา (ตราด-เกาะกง-นามคาน) จะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีโอกาสที่พัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ได้เนื่องจากความได้เปรียบทางด้านยุทธศาสตร์ที่ดี อย่างไรก็ตามาไทยยังคงต้องมีการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสอดคล้องกับการพัฒนาบริการที่เกี่ยวเนื่องกับโลจิสติกส์ด้านอื่นๆ

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ธีร์วิสิฐ มูลงามกูลจ์, พิมลพรรณ เรพเพอร์, กฤษดา อัครพัทธยากุล, วิระศักดิ์ ฮาดดา, สุเมธ ทรงวัชราภรณ์ และวสุเชษฐ์ โสภนเสถียร ศึกษาเรื่องการเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียนและการพัฒนา องค์การบริหารส่วนตำบลในเขตภาคกลาง ปีที่ 3 ฉบับที่ 2 ประจำเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม 2556 วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเชียบทความนี้เสนอรายงานการศึกษาการ เตรียมความพร้อมในการพัฒนาองค์การสู่ประชาคมอาเซียนองค์การบริหารส่วนตำบลในเขตภาคกลางในสามด้าน ได้แก่ การเตรียมความพร้อมในการพัฒนาองค์การสู่ประชาคมอาเซียน

ปัจจัยการบริหารงาน และแนวทางการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาองค์การสู่ประชาคมอาเซียน คณะผู้วิจัยใช้แบบสอบถามเก็บรวบรวมข้อมูลจาก กลุ่มตัวอย่างองค์การบริหารส่วนตำบล จำนวน 310 ผลการศึกษาพบว่า การเตรียมความพร้อมในการพัฒนาองค์การสู่ประชาคมอาเซียนขององค์การบริหารส่วนตำบลในเขตภาคกลางในภาพรวมมีการปฏิบัติอยู่ในระดับปานกลางและเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านองค์การ, ด้านกระบวนการ, ด้านเทคโนโลยีและด้านกลยุทธ์อยู่ในระดับปานกลางทั้งหมด ปัจจัยการบริหารในการเตรียมความพร้อมฯ พบว่าในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้บริหารที่มีความสัมพันธ์กับการเตรียมความพร้อมได้แก่ อายุ, การศึกษา, รายได้,และระยะเวลาในการทำงาน ปัจจัยทางการบริหารที่มีความสำคัญต่อการเตรียมความพร้อมฯ เรียงจากปัจจัยที่มีอิทธิพลมากไปน้อย ได้แก่ ด้านการจัดการ, ด้านบุคลากร, ด้านงบประมาณ, และด้านเครื่องมืออุปกรณ์ฯ และยังพบว่า ปัจจัยด้านงบประมาณและการจัดการมีอิทธิพลทางอ้อมต่อการเตรียมความพร้อม แนวทางการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาองค์กรแห่งการเรียนรู้สู่ประชาคมอาเซียนคือองค์กรควรวางแผนการบริหารงานตามความเหมาะสมของพื้นที่ เน้นการบูรณาการการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนให้ความรู้ ความเข้าใจ ถึงวัตถุประสงค์ บทบาท หน้าที่ การเพิ่มโครงสร้างหน่วยงานในองค์กรที่ดูแลเกี่ยวกับอาเซียนโดยเฉพาะให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ และควรสร้างองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องและควรเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับอาเซียนให้กับคนในชุมชน

ธนสิน จันทเดช ศึกษาเรื่องแนวทางการพัฒนาโปรแกรมการผลิตบุคลากรกลุ่มอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแผนกบริการส่วนหน้า เพื่อการแข่งขันในประชาคมอาเซียน สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ในพระบรมราชูปถัมภ์ ผลการศึกษาพบว่าด้านความรู้ความสามารถ (Knowledge and Skills) ด้านความสามารถด้านการใช้ภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสารผู้ประกอบการมีความเห็นว่าบุคลากรต้องปรับปรุงเรื่องการใช้ภาษาอังกฤษในการสื่อสาร เนื่องจากระดับภาษาอังกฤษของบุคลากรส่วนใหญ่ยังไม่ได้อยู่ในระดับที่เป็นมาตรฐาน ด้านความสามารถในการคิดวิเคราะห์ และการจับประเด็นในเรื่องงาน ที่ประชุมให้ความเห็นว่าบัณฑิตจบใหม่ หรือบุคลากรที่เพิ่งก้าวเข้าสู่การทำงานเป็นครั้งแรก มักจะไม่สามารถ จับประเด็นการทำงาน ประเด็นเรื่องงานในหน้าที่ หรืองานที่

ได้รับมอบหมาย ด้านคุณลักษณะที่พึงประสงค์ (Attributes) ด้านความเป็นผู้มีคุณธรรม จริยธรรม และความเป็นคนไทยที่ดี แม้จะสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษได้ แต่ก็สื่อสารด้วยคุณลักษณะของความเป็นคนไทย ด้านความกล้าในการแสดงออกบัณฑิตบางคนไม่เชื่อมั่นในความสามารถของตน ก็ไม่กล้านำเสนอ ไม่กล้าสื่อสาร มหาวิทยาลัยควรพัฒนาในเรื่องนี้

คำวิไล เพ็งพิลาวงศ์, กัญจนวลัย นนทแก้ว, วรรณวิชนี ถนอมชาติ Vol 11, No 1 (2558) วารสารการศึกษาและพัฒนาสังคม การศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับสมรรถนะหลักของบุคลากรในกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผลการวิจัยพบว่า ผู้บริหารในกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า สปป.ลาว มีความคิดเห็นเกี่ยวสมรรถนะหลักทั้ง 12 ด้าน เมื่อเรียงระดับโดยค่าเฉลี่ย พบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ด้านจรรยาบรรณและความซื่อสัตย์ รองลงมาด้านการสั่งสมความเชี่ยวชาญในงานอาชีพ ด้านความเชื่อมั่นศรัทธาต่อนโยบาย เป็นอับดับ 3 ด้านการทำงานเป็นทีม ด้านการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านภาวะผู้นำ ด้านการทำงานข้ามวัฒนธรรมและความหลากหลาย ด้านการบริการที่ดี ด้านการสื่อสาร ด้านภาษา อังกฤษ และภาษาอาเซียน และด้านการมุ่งผลสัมฤทธิ์ตามลำดับ ผลการเปรียบเทียบสมมติฐาน พบว่า ผู้บริหารที่มีวุฒิการศึกษาและปัจจัยการทำงาน ได้แก่ ตำแหน่งงานหน่วยงานที่สังกัดและประสบการณ์ในการทำงานแต่ละตำแหน่ง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ 12 ด้าน พบว่า สมรรถนะหลักด้านความเชื่อมั่นศรัทธาต่อนโยบาย มีระดับความสำคัญเป็นอันดับแรก รองลงมา คือ ด้านภาษาอังกฤษและภาษาอาเซียน ด้านการบริการที่ดีอยู่ในลำดับที่ 3 ด้านจรรยาบรรณและความซื่อสัตย์อยู่ในลำดับที่ 4 ด้านการเรียนรู้และพัฒนาอย่างต่อเนื่องอยู่ในลำดับที่ 5 ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศอยู่ในลำดับที่ 6 ด้านการทำงานข้ามวัฒนธรรมและความหลากหลายอยู่ในลำดับที่ 7 ด้านการสื่อสารอยู่ในลำดับที่ 8 ด้านภาวะผู้นำอยู่ในลำดับที่ 9 ด้านการทำงานเป็นทีมอยู่ในลำดับที่ 10 ด้านการมุ่งผมสัมฤทธิ์อยู่ในลำดับที่ 11 ด้านการสั่งสมความเชี่ยวชาญในงานอาชีพอยู่ในลำดับที่ 10

เพียงพิศ บรรจงจิตต์, เมธินี วงศ์วานิช รัมภกาภรณ์, พนิต เข็มทอง Vol 30, No 3 (2015) วารสารศึกษาศาสตร์ปริทัศน์ คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลยเกษตรศาสตร์ ศึกษาสมรรถนะและความต้องการสมรรถนะในการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนที่จำเป็นของครูประเภทวิชาบริหารธุรกิจ วิทยาลัยเทคโนโลยีหมู่บ้านครู กรุงเทพมหานครสังกัดสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน (สช.) โดยมุ่งศึกษาสมรรถนะ 3 ด้าน คือ 1) ด้านความรู้ 2) ด้านทักษะ 3) ด้านเจตคติและค่านิยมที่เหมาะสม ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ ครูที่ปฏิบัติหน้าที่การสอนในวิทยาลัยหมู่บ้านครู จำนวน 28 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับข้อมูลเชิงปริมาณค่าสถิติที่ใช้ คือ ค่าแจกแจงความถี่และค่าร้อยละและข้อมูลเชิงคุณภาพใช้การวิเคราะห์เนื้อหา ผลการวิจัยเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านความรู้ส่วนใหญ่มีระดับสมรรถนะอยู่ในระดับปานกลางและส่วนใหญ่มี

ระดับสมรรถนะที่ต้องการอยู่ในระดับมากที่สุด ด้านทักษะส่วนใหญ่มีระดับสมรรถนะอยู่ในระดับมากและส่วนใหญ่มีระดับความต้องการสมรรถนะอยู่ในระดับมากที่สุด นอกจากนั้นด้านเจตคติและค่านิยมที่เหมาะสมส่วนใหญ่มีระดับสมรรถนะที่จำเป็นอยู่ในระดับมากและส่วนใหญ่มีระดับความต้องการสมรรถนะอยู่ในระดับมากที่สุด

ทิพย์พาพร มหาสินไพศาล การเตรียมความพร้อมนักสื่อสารองค์กรในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน Vol 4 (2013) การเตรียมความพร้อมที่สำคัญของนักสื่อสารองค์กรในยุคประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน วารสารปัญญาภิวัฒน์ คือ การมีความรู้และทักษะทางด้านภาษาอังกฤษที่ดี การมีความรู้ความเข้าใจทางด้านขนบธรรมเนียมประเพณีของประเทศเพื่อนบ้าน การเรียนรู้เรื่องการทำงานในวัฒนธรรมข้ามชาติ เพื่อให้นักสื่อสารองค์กรยุคใหม่ มีความรู้ความเข้าใจทางด้านการใช้ชีวิตและขนบธรรมเนียมประเพณี รวมถึงวิถีการทำงานของประเทศอาเซียน ทักษะทางด้านเทคโนโลยีเทคโนโลยีสมัยใหม่ และกระแสการใช้สื่อด้าน Social media เป็นเรื่องที่มาแรงและหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพราะฉะนั้น การพัฒนาทักษะและความรู้ทางด้านเทคโนโลยีก็เป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่ง โดยที่ยิ่งมีความรู้ในเรื่องดังกล่าวมากเท่าไร ยิ่งถือเป็น "มูลค่าเพิ่ม" ให้กับตัวนักสื่อสารองค์กรมากขึ้นเท่านั้น นอกจากนี้ นักสื่อสารองค์กรควรเป็นผู้ที่มีความเป็นผู้นำ มีความคิดสร้างสรรค์ ชอบและกล้าที่จะคิดอะไรใหม่ๆ และเป็นผู้ที่มีความกระตือรือร้น และการเปิดรับข่าวสารจากหลายๆ สื่อ คุณลักษณะเหล่านี้เป็นสิ่งที่จะต้องเสริมสร้างและปลูกฝังให้อยู่ในจิตวิญญาณของอาชีพนักสื่อสารองค์กรอย่างยั่งยืน

ธีร์วิสิฐ มูลงามกูลจ์, พิมลพรรณ เรพเพอร์, กฤษดา อัครพัทธยากุล, วิระศักดิ์ ฮาดดา, สุเมธ ทรงวัชราภรณ์, วสุเชษฐ์ โสภนเสถียร Vol 3, No 2 (2013) การเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียนและการพัฒนา องค์การบริหารส่วนตำบลในเขตภาคกลาง วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเชีย ฉบับสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์บทความนี้เสนอรายงานการศึกษาการ เตรียมความพร้อมในการพัฒนาองค์การสู่ประชาคมอาเซียนองค์การ บริหารส่วนตำบลในเขตภาคกลางในสามด้าน ได้แก่ การเตรียมความพร้อมในการพัฒนาองค์การสู่ประชาคมอาเซียน ปัจจัยการบริหารงาน และแนวทางการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาองค์การสู่ประชาคมอาเซียน คณะผู้วิจัย ใช้แบบสอบถามเก็บรวบรวมข้อมูลจาก กลุ่มตัวอย่างองค์การบริหารส่วนตำบล จำนวน 310 ตัวอย่าง โดยสุ่มจาก ประชากรประกอบด้วย คณะผู้บริหาร องค์การบริหารส่วนตำบลในเขตภาคกลาง จำนวนทั้งหมด 1,359 อบต. ใน 21 จังหวัด ผลการศึกษาพบว่า การเตรียมความพร้อมในการพัฒนาองค์การสู่ประชาคมอาเซียนขององค์การ บริหารส่วนตำบลในเขตภาคกลางในภาพรวมมีการปฏิบัติ อยู่ในระดับปานกลางและเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านองค์การ, ด้านกระบวนการ, ด้านเทคโนโลยีและด้านกลยุทธ์อยู่ในระดับปานกลางทั้งหมด ปัจจัยการบริหาร ในการเตรียมความพร้อมฯ พบว่าในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้บริหารที่มีความสัมพันธ์กับ การเตรียมความพร้อมได้แก่ อายุ, การศึกษา, รายได้, และระยะเวลาในการทำงาน ปัจจัยทางการบริหารที่มีความ สำคัญต่อการเตรียม

ความพร้อมฯ เรียงจากปัจจัยที่มีอิทธิพลมากไปน้อย ได้แก่ ด้านการจัดการ, ด้านบุคลากร, ด้านงบประมาณ, และด้านเครื่องมืออุปกรณ์ฯ และยังพบว่าปัจจัยด้านงบประมาณ และการจัดการมีอิทธิพลทางอ้อม ต่อการเตรียมความพร้อม แนวทางการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาองค์กรแห่งการเรียนรู้สู่ประชาคมอาเซียน คือองค์กรควรวางแผนการบริหารงานตามความเหมาะสมของพื้นที่ เน้นการบูรณาการการทำงานของหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนให้ความรู้ ความเข้าใจ ถึงวัตถุประสงค์ บทบาท หน้าที่ การเพิ่มโครงสร้างหน่วยงานในองค์กร ที่ดูแลเกี่ยวกับอาเซียนโดยเฉพาะให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ และควรสร้างองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งการ เรียนรู้อย่างต่อเนื่องและควรเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับอาเซียนให้กับคนในชุมชน

รัฐภูมิ ฉัตรวิโรจน์, อ.ดร.ปิยพงษ์ สุเมตติกุล Vol 9, No 3 (2014) การบริหารบุคลากรครูไทยให้มีทักษะภาษาอังกฤษ : กรณีศึกษาโรงเรียนอัสสัมชัญสมุทรปราการ วารสารอิเล็กทรอนิกส์ทางการศึกษา ผลการวิจัยพบว่า 1) ด้านการวางแผนและการสรรหาและการคัดเลือกบุคลากรที่พบโรงเรียนวางแผนอัตรากำลังครูไทยและครูต่างชาติจัดการสอนหลักสูตร “Modern Language Program” “MLP” และหลักสูตร English Program (EP) รับครูต่างชาติและครูไทยโดยการสอบสัมภาษณ์ภาษาอังกฤษทุกวิชาเอก ส่วนปัญหาที่พบคือด้านการสรรหาและการคัดเลือกบุคลากรครูไทยนอกจากวิชาเอกอังกฤษขาดทักษะภาษาอังกฤษ และครูต่างชาติปฏิบัติหน้าที่ในระยะสั้นไม่ต่อเนื่อง 2) ด้านการพัฒนาบุคลากรที่พบ คือการสนับสนุนครูไทยได้พัฒนาทักษะภาษาอังกฤษ โดยจัดสอนนอกเวลา แบ่งตามระดับความรู้ภาษาอังกฤษให้กับครูไทย และส่งไปฝึกอบรมในต่างประเทศ จนสามารถเป็น Pure Teacher ที่สอนหลักสูตร “MLP” โดยไม่ต้องสอนร่วมกับครูชาวต่างชาติเกณฑ์ความรู้ความสามารถในการคัดเลือก ส่วนปัญหาที่พบคือบุคลากรครูไทยที่เป็น Pure Teacher มียังจำนวนน้อย 3) ด้านการจ่ายค่าตอบแทนและสวัสดิการที่พบการปฏิบัติ คือ การให้ค่าตอบแทนครูไทยที่เป็น Pure Teacher มีการสร้างขวัญกำลังใจโดยมอบของขวัญในโอกาสต่างๆ ซึ่งไม่พบปัญหาด้านนี้ 4) ด้านการประเมินผลการปฏิบัติงานที่พบการปฏิบัติ คือ การประเมินทักษะภาษาอังกฤษโดยใช้ การทดสอบ IELTS คะแนนตั้งแต่ 6.0 ขึ้นไป จึงได้คัดเลือกเป็น Pure Teacher และมีการประเมิน Pure teacher จากการสอน Teaching Methodology, Teaching Aid และการทำ Classroom Research โดยกรรมการทั้งภายในและภายนอก เป็นการจัดระดับ A กับ B ค่าตอบแทน ของกลุ่ม A จะได้ค่าตอบแทนมากที่สุด นักเรียนมีส่วนร่วมในการประเมินทักษะภาษาอังกฤษของครูไทย ผู้ปกครองมีความพึงพอใจในการประเมินทักษะภาษาอังกฤษของครูไทยมาก ปัญหาที่พบคือครูไทยวิชาเอกอื่นนอกจากภาษาอังกฤษ ผ่านการทดสอบ IELTS ได้ยาก

ศุภัครจิรา พรหมสุวิชา, ธนวัฒน์ พิมลจินดา, ฤทธิกร ศิริประเสริฐโชค Vol 10, No 1 (2557) การเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียนของคณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา วารสารการศึกษาและพัฒนาสังคม มหาวิทยาลัยบูรพา ผลการวิจัยพบว่า 1. การเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียนของคณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ตามความคิดเห็นของ

อาจารย์ผู้สอน โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เรียงลำดับตามคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อย ได้แก่ ด้านกฎระเบียบต่างๆ ด้านบุคลากร ด้านวิชาการ ด้านงบประมาณ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ และด้านอาคารสถานที่ ตามลำดับ 2. แนวทางการเตรียมความพร้อมของคณะศึกษาศาสตร์ ได้แก่ 1) ด้านวิชาการ ควรพัฒนาหลักสูตรให้รองรับประชาคมอาเซียน และแสดงถึงอัตลักษณ์ของความเป็นครูไทย 2) ด้านบุคลากร ควรมีโครงการแลกเปลี่ยน หมุนเวียนอาจารย์ และสนับสนุนให้บุคลากรสื่อสารกับนิสิตต่างชาติได้ 3) ด้านงบประมาณ ควรจัดสรรงบประมาณโดยคำนึงถึงความจำเป็นเร่งด่วนและตอบสนองต่อแผนยุทธศาสตร์ของคณะ 4) ด้านกฎระเบียบต่างๆ ควรปรับปรุงระบบการรับนิสิตให้เป็นระบบออนไลน์ และออกใบประกอบวิชาชีพครูที่สามารถใช้ในกลุ่มประเทศอาเซียนได้ 5) ด้านอาคารสถานที่ ควรจัดเตรียมสถานที่เพื่อใช้ในการประกอบพิธีทางศาสนา เพิ่มอาหารนานาชาติ และจุดเชื่อมต่อสัญญาณอินเทอร์เน็ต 6) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ควรจัดตั้งศูนย์สำหรับให้บริการ และดูแลให้คำปรึกษาแก่นิสิตต่างชาติโดยเฉพาะ

อารีรัตน์ แก้วศรี 2556 ปัจจัยที่มีผลต่อความพร้อมของเจ้าหน้าที่จัดเก็บภาษีเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา : สำนักงานสรรพากรพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล วารสารงานวิจัยมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความรู้ ระดับความพร้อมและปัจจัยที่มีผลต่อความพร้อมในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของเจ้าหน้าที่จัดเก็บภาษีของสำนักงานสรรพากรพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑล โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือ เจ้าหน้าที่จัดเก็บภาษีอากรพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑล จำนวน 330 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน t-test, One-Way ANOVA, Least - Significant Different (LSD) และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน ผลการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับปานกลาง ความพร้อม ด้านภาษา ด้านภาษี ด้านวิชาชีพบัญชี และด้านกฎหมาย อยู่ในระดับต่ำมาก ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า อายุและการศึกษาที่แตกต่างกันมีความพร้อมในด้านภาษา และด้านภาษีในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกันส่วนประสบการณ์ทำงานทางด้านการจัดเก็บภาษีมีผลต่อความพร้อมทางด้านวิชาชีพบัญชี ด้านภาษา และด้านภาษี และพบว่าระดับความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ความเข้าใจในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของเจ้าหน้าที่จัดเก็บภาษีของสำนักงานสรรพากรพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลกับความพร้อมของเจ้าหน้าที่จัดเก็บภาษีในด้านวิชาชีพและด้านกฎหมายอยู่ในระดับต่ำมากอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

รจนา ขุนแก้ว, มัทนชัย สุทธิพันธ์ Vol 32, No 1 (2015) ความพร้อมของนักศึกษาสาขาการบัญชีในมหาวิทยาลัยในจังหวัด สงขลาสู่ความเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน วารสารวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับ ความสำคัญของปัจจัยที่มี ผลต่อการพัฒนาศักยภาพและศึกษาความพร้อมของนักศึกษาสาขาการบัญชีต่อ ความเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัว แปร ดังกล่าว โดยใช้แบบสอบ

ถามในการเก็บข้อมูล จานวน 344 คน และใช้สถิติที่ใช้ วิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและสมการถดถอย ผลการศึกษาพบว่านักศึกษา มีความพร้อมเฉลี่ยเท่ากับ 3.72 โดยปัจจัยที่ให้ ความสำคัญและมีความพร้อมมากที่สุด คือปัจจัยด้านการปฏิบัติงานด้วยความ ซื่อสัตย์สุจริต การปฏิบัติงานด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และจรรยาบรรณของผู้ ประกอบวิชาชีพบัญชี ในทางกลับกันพบว่าปัจจัยที่ให้ความสำคัญและมีความพร้อม น้อยที่สุดคือ ทักษะในด้านภาษาอังกฤษและด้านความรู้และทักษะในด้านภาษาอื่นๆ เช่น มาลายู ภาษาจีน เป็นต้น อีกทั้งการทดสอบความสัมพันธ์ยังพบว่า สถาบันการศึกษา และเกรดเฉลี่ยมีความสัมพันธ์กับความพร้อมของนักศึกษาอย่าง มีนัยสำคัญ ผลการศึกษาดังกล่าวสามารถลับความสำคัญในการพัฒนา ซึ่งอาจ เริ่มจากปัจจัยที่มีความพร้อมน้อย คือทักษะในภาษาอังกฤษและภาษาอื่นๆ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการลดจุดอ่อนของบุคลากรสาขาวิชาชีพบัญชีไทย โดยจะต้องอาศัยความ ร่วมมือกันของภาครัฐและภาคเอกชน

ณัฐชญา น่วมเรือง ความรู้ ความพร้อมและความต้องการของบุคลากรทางการแพทย์เพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือเสรีตามกรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน : กรณีศึกษา พยาบาลวิชาชีพของโรงพยาบาลภาครัฐ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล วารสารงานวิจัยมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี ผลการศึกษาพบว่า ความรู้และความพร้อมเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายแรงงานในภาพรวม ของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนความต้องการอยู่ในระดับมาก ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า อายุของพยาบาลวิชาชีพที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อระดับความรู้ แต่มีผลต่อความพร้อมและความต้องการ ส่วนประสบการณ์ทำงานที่แตกต่างมีผลต่อความรู้ ความพร้อมและความต้องการ การทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ความรู้ในการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือเสรีตามกรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกันกับความพร้อม แต่ไม่มีความสัมพันธ์กับความต้องการ ส่วนความพร้อมมีความสัมพันธ์ทิศทางเดียวกันกับความต้องการในการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายแรงงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทดาวตะวันออกจำกัด

ภาพประกอบที่ 5 : โลโก้บริษัท ดาวตะวันออก จำกัด ที่มา : DAOTAWANOOK CO.,LTD

บริษัท ดาวตะวันออก จำกัด บริการรถบรรทุกขนส่งสินค้าทั่วไป ราคามาตรฐาน บริการคุณภาพตรงต่อเวลา รักษาสินค้า บริการรถปิคอัพ 6 ล้อกลาง 6 ล้อใหญ่ 10 ล้อ รถบัส รถเฮี๊ยบ และรถเทรลเลอร์ 18 ล้อ ไว้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปบริษัท ดาวตะวันออก จำกัด ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2530 เริ่มต้นจากการให้บริการ ทางด้านรถบรรทุกขนส่งสินค้าเพียงไม่กี่ประเภท ให้บริการลูกค้าเพื่อขนส่งสินค้า ทั่วไป อาทิเช่น บรรจุภัณฑ์อาหาร, อะไหล่รถยนต์ และอื่นๆ ต่อมาด้วยธุรกิจที่ขยายตัวและการแข่งขันทางการตลาดที่สูงขึ้น เราจึงเพิ่ม ศักยภาพในการให้บริการทางด้านรถบรรทุกสินค้าที่หลากหลายขึ้น โดยให้บริการ ทั้ง รถบรรทุกปิคอัพ, รถบรรทุกปิคอัพจัมโบ้, รถบรรทุก 6 ล้อกลาง (เปลือย,ตู้), รถ บรรทุก 6 ล้อใหญ่(เปลือย,ตู้), รถบรรทุก 10 ล้อ(เปลือย,ตู้), รถบรรทุกเฮี๊ยบ, รถหัวลาก 18 ล้อ, รถตู้รับส่งพนักงาน และรถบัสรับส่งพนักงาน รวมกว่า 220 คัน ไว้ให้ บริการบริษัทผู้ว่าจ้างและทำการขนส่งได้ทั่วประเทศ จึงทำให้เรามีลูกค้าผู้ให้ความ ไว้วางใจมากกว่า 40 บริษัท ตลอดระยะเวลามากกว่า 20 ปีที่ผ่านมา ทำให้เราเป็นผู้เชี่ยวชาญทางด้าน การให้บริการรถบรรทุกขนส่งสินค้า โดยเราได้มีผลงานและบริการเป็นที่ยอมรับ จากโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ มาจนถึงปัจจุบันปัจจุบัน จนขยายองค์กรย่อยออก มาเป็นบริษัทลูก คือ บริษัท เอ็มเพอเรอร์ ทรานสปอร์ต จำกัด เพื่อเพิ่มศักยภาพให้งาน คล่องตัวมากยิ่งขึ้น ซึ่งทั้งสองบริษัทฯเสมือนเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ประเภทและจำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้ารถบรรทุกปิคอัพ 32 คัน รถบรรทุก 4 ล้อ 11 คัน รถบรรทุก 6 ล้อกลาง 19 คันรถบรรทุก 6 ล้อใหญ่ 99 คันรถบรรทุก 10 ล้อ 45 คัน รถบรรทุก 10 ล้อพ่วง 4 คัน รถเทรลเลอร์ 4 คัน รถเฮี๊ยบ 2 คัน รถบัส รับ-ส่งพนักงาน 2 คันรถตู้ รับ-ส่งพนักงาน 2 คัน รวมทั้งหมด 220 คัน

ภาพประกอบที่ 6 การฝึกอบรมพนักงานประจำปี 2559 ที่มา : DAOTAWANOOK CO.,LTD

ข้อกำหนดของรถบรรทุกสินค้าทุกคัน

1. ต้องทำประกันอุบัติเหตุ
2. ต้องทำประกันสินค้า
3. ประกันผู้ขับขี่ และต้องคอยตรวจเช็ควันหมดอายุประกันภัย
4. รถบรรทุกทุกคัน ต้องติดเครื่องมือติดตามรถหรือ GPS (TRACKING SYSTEM) เพื่อเป็นการสร้างความมั่นใจและความชัดเจนในการ ติดตามรถบรรทุกได้อย่างแม่นยำ
5. พนักงานขับรถต้องมีโทรศัพท์มือถือและต้องเปิดเครื่องไว้ตลอดเวลา เพื่อการติดต่อที่รวดเร็ว

ภาพประกอบที่ 7 การอบรมพนักงานใช้ถังดับเพลิงประจำรถที่มา : DAOTAWANOOK CO.,LTD