

การศึกษาความพร้อมและการปรับตัวของผู้ให้บริการระบบสารสนเทศสำหรับ
โลจิสติกส์ของประเทศไทยรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
A Study on Readiness and Adaptability of Thai Information Technology
for Logistics Companies for Entry ASEAN Economic Community

รศ.ดร. ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์*

บทคัดย่อ

ในปัจจุบัน รัฐบาลไทยได้ตระหนักถึงความสำคัญในการสร้างความเข้มแข็งให้กับธุรกิจโลจิสติกส์ โดยเฉพาะผู้ให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดความเจริญก้าวหน้าเตรียมความพร้อมรองรับและสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ เป็นการสนับสนุนการค้าและการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ ให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยมีต้นทุนการผลิตและการจัดส่งสินค้าที่ลดต่ำลง รวมทั้งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

วัตถุประสงค์ของการศึกษาคือเพื่อศึกษาขีดความสามารถของผู้ให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์ของไทย รวมทั้งประเมินความพร้อมและความสามารถในการปรับตัวหากมีการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เพื่อที่จะตรวจสอบประเด็นดังกล่าวข้างต้นการศึกษาครั้งนี้ได้ทำการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจำนวน 74 ชุดและการสัมภาษณ์เชิงลึกจำนวน 9 รายซึ่งข้อมูลจะถูกนำมาประมวลและวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม SPSS เวอร์ชัน 14.0.0 ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าผู้ให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์ของไทยมีระดับของความพร้อมและความสามารถในการปรับตัวต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับที่แตกต่างกัน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีความสามารถในการแข่งขันอยู่ในระดับปานกลางและค่อนข้างต่ำสำหรับการประเมินประโยชน์และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีการเข้าสู่ประชาคม

* DBA in Business Administration, University of South Australia (2004) ปัจจุบันเป็นอาจารย์ประจำคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

เศรษฐกิจอาเซียนพบว่า ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่มีขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งจะเป็นกลุ่มที่จะได้รับผลกระทบมากที่สุด การศึกษารังนี้ยังได้เสนอแนะแนวทางต่างๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการไทย เมื่อมีการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

คำสำคัญ : ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้ประกอบการ ซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์ ประเทศไทย

Abstract

Nowadays, Thai government recognizes to capacity building to logistics businesses, especially, software developers for logistics activities. They are increasingly playing an important role to international trade and investment. Effective logistics software system reduces total costs and also improves the service level, including enhancing national competitiveness to prepare for entry a part of ASEAN Economic Community (AEC).

The objective of this research is to study a capability level of Thai software developers for logistics activities, including assessing their readiness and adaptability to AEC. To do these, survey research and in-depth interview were conducted through 74 and 9 respondents respectively. Data collected was systematically processed and analyzed by SPSS version 14.0.0. The results show that Thai software developing firms for logistics have different less degree of readiness and adjustability to entry AEC. Most of them are SME and have mostly potential adversely effects. It also provides recommendations based on how Thai software developing firms can effectively prepare and respond to AEC entry.

Keywords: AEC , Firms, Software, Logistics, Thailand

1. บทนำ

ในปัจจุบัน รัฐบาลไทยได้ตระหนักถึงความสำคัญในการสร้างความเข้มแข็งในธุรกิจโลจิสติกส์ โดยเฉพาะผู้ให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์หรือบริษัทผู้พัฒนาซอฟต์แวร์สำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์ อาทิ ซอฟแวร์ที่ใช้ในคลังสินค้าหรือกิจการขนส่ง เป็นต้นเพื่อให้เกิดความเจริญก้าวหน้าเตรียมความพร้อมรองรับและสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ เป็นการสนับสนุนการค้าและการดำเนินการระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยมีต้นทุนการผลิตและการจัดส่งสินค้าที่ลดต่ำลง รวมทั้งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การศึกษาเบื้องต้นพบว่ามีความหลากหลายประเทศในอาเซียนที่บริษัทผู้พัฒนาซอฟต์แวร์สำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีศักยภาพและมีโอกาสที่จะเข้าไปลงทุนและส่งคนไทยเข้าไปทำงานในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องในกลุ่มประเทศอาเซียน ได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องศึกษาการเปิดตลาดการค้าบริการสาขาเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์เพื่อเตรียมความพร้อมและการปรับตัวของบริษัทผู้พัฒนาซอฟต์แวร์สำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์

2. การทบทวนวรรณกรรม

การเติบโตและการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศไทยในปัจจุบันได้รับความสนใจจากนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ ประกอบกับรัฐบาลมีแนวโน้มให้ประเทศไทยเป็นผู้นำทางการค้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ทุกอุตสาหกรรมมีแนวโน้มการเจริญเติบโตที่สูงขึ้น (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2550) ซึ่งการขนส่งสินค้าได้เข้ามามีบทบาทอย่างยิ่งในทุกอุตสาหกรรม ประเทศไทยยังมีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์มีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางและเป็นผู้นำในการขนส่งสินค้า จึงเป็นปัจจัยที่ทำให้นักลงทุนรายใหม่มีความสนใจจะเข้ามาลงทุนเป็นผู้ให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย (ทวิศักดิ์ เทพพิทักษ์และคณะ, 2551)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเข้ามาลงทุนเป็นผู้ให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยคือ เงินลงทุน องค์กรความรู้และการสนับสนุนจากภาครัฐ ความเชื่อถือต่อแบรนด์ของลูกค้า รวมกับข้อจำกัดของการประกอบธุรกิจให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์ของไทย ปัจจุบัน การแข่งขันทางธุรกิจมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ไม่เพียงแต่ในด้านคุณภาพและราคาเท่านั้น แต่ยังรวมถึงปัจจัยอื่นๆ ที่ต้องพิจารณาเพื่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน นอกจากนี้รูปแบบในการดำเนินการธุรกิจ

จะต้องมีการปรับเปลี่ยนเพื่อให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้าซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการสร้างคุณค่าให้กับธุรกิจ เครื่องมือหนึ่งซึ่งช่วยให้ผู้ประกอบการไม่เพียงตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้แต่ยังสามารถลดต้นทุนการผลิตให้อยู่ในระดับที่ต่ำลงด้วย คือการประยุกต์ใช้หลักการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ซึ่งเครือข่ายของกิจกรรมต่างๆในห่วงโซ่อุปทานนี้จำเป็นต้องสอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

ทวิศักดิ์ เทพพิทักษ์และคณะ (2551) ได้ทำการศึกษาและพบว่าธุรกิจภาคบริการของประเทศไทย โดยเฉพาะธุรกิจผู้ประกอบการรถบรรทุกและรถหัวลากเป็นภาคธุรกิจที่เติบโตมากกว่าบริการ โลจิสติกส์ในกิจกรรมอื่นๆ ตลอดระยะกว่า 10 ปีที่ผ่านมา ภาคบริการโลจิสติกส์นี้มีมูลค่าถึงร้อยละ 28 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศทั้งหมด (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2549) โดยในปี 2556 สาขาภาคบริการที่มีสัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศสูงคือ การค้าปลีก - ค้าส่ง การขนส่งและสื่อสาร การโรงแรมและภัตตาคาร ธุรกิจผู้ประกอบการรถบรรทุกและรถหัวลากมีสัดส่วนในระดับปานกลางและมีแนวโน้มที่จะเติบโตในอนาคต จากทิศทางและแนวโน้มดังกล่าวจึงทำให้ประเทศที่พัฒนาแล้วให้ความสำคัญกับภาคบริการ โดยเฉพาะบริการขนส่งและสื่อสารเนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมและสนับสนุนการเติบโตของภาคค้าปลีกและค้าส่ง (WTO, 2013)

จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา (2549) ระบุว่าประเทศไทยควรเตรียมพร้อมเพื่อแข่งขันบริการสาขาการให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์คือ 1. ดูแลและพัฒนาบริษัทผู้ประกอบการที่ดำเนินการพัฒนาซอฟต์แวร์ภายในประเทศให้มีมาตรฐานเทียบเท่ากับผู้ประกอบการซอฟต์แวร์จากต่างประเทศ 2. ควรยกเว้นภาษีให้กับผู้ให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับกิจกรรม โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมสภาพคล่องทางการเงินให้กับผู้ประกอบการรวมถึงการยกเว้นภาษีนำเข้าในการสั่งซื้อวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ จากต่างประเทศเพื่อใช้ในการประกอบการ 3. ควรมีกองทุนบริการให้กู้ยืมเพื่อขยายการบริการด้านการพัฒนาซอฟต์แวร์ในอนาคต 4. ควรจัดหลักสูตรการเรียนการสอนที่เกี่ยวกับการพัฒนาซอฟต์แวร์ในสถาบันการศึกษาที่ได้รับการรับรองจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ 5. ควรมีมาตรการป้องกันระบบการทุจริตในหน่วยงานของรัฐ 6. รัฐบาลควรมีการพัฒนาาระบบสารสนเทศให้ครอบคลุมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในกิจกรรมโลจิสติกส์ 7. ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ซอฟต์แวร์ในศูนย์กลางกระจายสินค้าและคลังสินค้าทั่วทุกภาคของประเทศ 8. ปรับปรุงระบบซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ให้สามารถเชื่อมโยงกันได้ทั่วประเทศ

3. ระเบียบวิธีวิจัย

การสำรวจครั้งนี้ได้กำหนดระเบียบวิธีการวิจัยตามขั้นตอนคือ มีการกำหนดกรอบแนวคิดโครงการวิจัย กำหนดคำถามสำหรับการวิจัย การกำหนดกรอบของประชากรและกลุ่มตัวอย่าง การเก็บข้อมูล การประมวลผลข้อมูล การจัดทำรายงานและการนำเสนอ และกำหนดข้อจำกัดของการสำรวจวิจัย ซึ่ง ได้กำหนดกรอบของประชากรกลุ่มตัวอย่างโดยใช้รายชื่อสมาชิกของสมาคมผู้พัฒนาซอฟต์แวร์ไทยโดยทำการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างเป้าหมายจำนวน 74 บริษัทและทำการสัมภาษณ์เชิงลึกจำนวน 9 บริษัท โดยได้มีการส่งแบบสอบถามแบบตัวต่อตัว (Face-to-Face Questionnaire) ไปยังกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นตัวแทนผู้บริหารขนส่งสินค้า จำนวน 100 ชุด และมีการตอบแบบสอบถามกลับคืนมาจำนวน 74 ชุด คิดเป็นอัตราการตอบสนองร้อยละ 74 ผลการสำรวจพบว่าเมื่ออัตราการตอบสนองของกลุ่มตัวอย่างโดยรวมอยู่ที่ร้อยละ 74 โดยอัตราการตอบสนองนี้ถือได้ว่าเป็นจำนวนที่มีระดับความน่าเชื่อถือซึ่งสามารถยอมรับได้ (Sekaran, 1992)

4. ผลการศึกษาและการวิเคราะห์ผลการศึกษา

ตารางที่ 4.1 จำนวนพนักงานของกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทย

จำนวนพนักงาน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 50 คน	62.70
51-200 คน	34.90
201-500 คน	2.40
รวม	100.00

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนพนักงานของกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์โดยผลการสำรวจ พบว่าองค์กรส่วนใหญ่ร้อยละ 62.7 มีจำนวนพนักงานต่ำกว่า 50 คน ซึ่งถือได้ว่าเป็นวิสาหกิจขนาดย่อม (กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม, 2549) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าโดยส่วนใหญ่แล้วผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ในประเทศจะเป็นผู้ประกอบการขนาดเล็ก มากกว่าขนาดกลางและขนาดใหญ่

ตารางที่ 4.2 มูลค่าสินทรัพย์ของกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทย

จำนวนพนักงาน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 50 คน	62.70
51-200 คน	34.90
201-500 คน	2.40
รวม	100.00

ตารางที่ 4.2 แสดงมูลค่าสินทรัพย์ พบว่าผู้ประกอบการในประเทศเป็นผู้ประกอบการขนาดย่อม โดยมีมูลค่าสินทรัพย์น้อยกว่า 50 ล้านบาทเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 76.7 (กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม, 2549) ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ในขณะที่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลาง ร้อยละ 18.6 และ ขนาดที่มีสินทรัพย์มากกว่า 100 ล้านบาทเพียงร้อยละ 4.7 เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนผู้ถือหุ้นของกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทย พบว่า ร้อยละ 86 มีคนไทยถือหุ้น 100 เปอร์เซ็นต์ และ อีกร้อยละ 9.40 คนไทยถือหุ้นมากกว่า 51 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งถือเป็นกิจการของคนไทย (กรมการค้าภายใน, 2546) มีเพียงร้อยละ 2.30 ที่ต่างชาติถือหุ้น 100 เปอร์เซ็นต์ สะท้อนให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นกิจการของคนไทยซึ่งมีผลต่อทิศทางของคำตอบของแบบสำรวจ โดยเฉพาะกรณีของการเข้าสู่ AEC ทางการค้าซึ่งเป็นประเด็นที่อ่อนไหว

ตารางที่ 4.3 จิตความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทย

จิตความสามารถ	\bar{X}	S.D.
คุณภาพของบุคลากรภายในองค์กร	4.21	1.072
ความพร้อมด้านเทคโนโลยี	3.67	1.203
ความสามารถในการเข้าถึงตลาดเป้าหมาย	3.40	1.072
การยกระดับคุณภาพในการให้บริการ	3.40	1.072
การมีวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ	3.35	1.089
การมีวัฒนธรรมองค์กรที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ	3.19	1.131

ขีดความสามารถ	\bar{X}	S.D.
การบริหารต้นทุนในการดำเนินการ	3.16	1.090
ความพร้อมด้านเงินทุน	3.09	1.192
ความพร้อมในด้านการให้บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร	3.05	1.253
ความพร้อมด้านเครือข่ายและพันธมิตรธุรกิจ	2.98	1.336
ความพร้อมด้านเทคนิคการบริหารจัดการ โลจิสติกส์	2.98	1.336
ระดับองค์ความรู้เกี่ยวกับโลจิสติกส์	2.44	1.278

ตารางที่ 4.3 ขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยใน 12 ปีปัจจัย ผลการศึกษาพบว่าความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยอยู่ในระดับแข่งขันได้ โดยระดับขีดความสามารถด้านคุณภาพของบุคลากรในองค์กร (4.21) ความพร้อมด้านเทคโนโลยี (3.67) การยกระดับคุณภาพในการให้บริการที่ดีเยี่ยม (3.40) ความสามารถในการเข้าถึงตลาดเป้าหมาย (3.40) การมีวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ (3.35) การมีวัฒนธรรมองค์กรที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจในระดับโลก (3.19) การบริหารต้นทุนในการดำเนินการ (3.16) ความพร้อมด้านเงินลงทุน (3.09) ความพร้อมในด้านการให้บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร (3.05) มีเพียง 3 ปัจจัย คือ ความพร้อมด้านเครือข่าย (2.98) ความพร้อมด้านเทคนิคการบริหารจัดการ (2.98) และ ระดับองค์ความรู้ความเข้าใจด้าน โลจิสติกส์ (2.44) ที่ยังต้องเพิ่มศักยภาพเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันให้สูงขึ้นต่อไป

การประเมินขีดความสามารถโดยรวมพบว่าผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยมีความพร้อมในด้านต่างๆ ที่เป็นปัจจัยสำคัญ ในการแข่งขันในทางธุรกิจระดับปานกลางพอที่ค่าเฉลี่ยระดับ 3.67 - 4.21 จากคะแนนเต็ม 5 ซึ่งถือว่ามีความสามารถที่จะแข่งขันได้ แต่เนื่องจากส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 80 ยังคงเป็นผู้ประกอบการรายเล็ก ดังนั้น จึงควรมีการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ ให้มีความรู้ในด้านต่างๆ และสนับสนุนแหล่งเงินทุนเพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางการค้าและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ส่วนผู้ประกอบการรายใหญ่ซึ่งเป็นส่วนน้อยในธุรกิจนี้พบว่ามีความพร้อมทั้งทางด้านความรู้ เงินลงทุน การบริหารจัดการ

การประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์ด้านการบริหารจัดการภายในองค์กร อาทิ การมีวิสัยทัศน์ วัฒนธรรมองค์กรต่อ การเปลี่ยนแปลง หรือการจัดการด้านการตลาด เช่น การเข้าถึงเป้าหมาย เครือข่ายพันธมิตร ธุรกิจ การบริหารต้นทุน มีค่าเฉลี่ยระดับ 3.05 - 3.40 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์มีความสามารถในการแข่งขันด้านการบริหารภายในองค์กรสูงกว่าค่ากลางเล็กน้อย หากเปิดให้มีการแข่งขันเสรีในเวทีระดับโลก จำเป็นจะต้องเพิ่มความแข็งแกร่งให้ความสามารถในด้านนี้ในปัจจุบันต่าง ๆ อาทิ การพัฒนาบุคลากร การให้ความรู้ด้านการจัดการด้านการตลาด เทคโนโลยีใหม่ ๆ การเชื่อมโยงเครือข่ายพันธมิตร เป็นต้น

การประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์ไทยด้านความรู้และความพร้อมด้านเทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์ มีค่าเฉลี่ยระดับ 2.44 และ 2.98 ตามลำดับ สะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจด้าน โลจิสติกส์ เพราะเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้า รวมถึงเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้ทัดเทียมกับผู้ประกอบการต่างชาติที่มีการพัฒนา ด้าน โลจิสติกส์มาระยะเวลาหนึ่งแล้ว

ตารางที่ 4.4 การประเมินปัญหาและอุปสรรคหากมีการเข้าสู่ AEC บริการซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์ ระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้า

การประเมินปัญหาและอุปสรรคหากมีการเข้าสู่ AEC บริการซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์	— X	S.D.
1. อุตสาหกรรม โลจิสติกส์มีการแข่งขันที่รุนแรงมาก	4.07	0.507
2. อุตสาหกรรม โลจิสติกส์มีอัตราคามากยิ่งขึ้น	3.98	0.556
3. ผู้ให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับกิจกรรม โลจิสติกส์ แข่งขันกันเพิ่มคุณภาพในการให้บริการ ดียิ่งขึ้น	3.98	0.672
4. ผู้ให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับกิจกรรม โลจิสติกส์ ของต่างประเทศขยายโอกาสเข้ามาลงทุนในไทยมากขึ้น	3.79	0.709
5. เพิ่มศักยภาพในการส่งออกสินค้าและบริการ ไปยังตลาดต่างประเทศมากขึ้น	3.74	0.759

การประเมินปัญหาและอุปสรรคหากมีการเข้าสู่ AEC บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์	— X	S.D.
6. ผู้ให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์ของไทยสามารถขยายโอกาสเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น	3.67	0.747
7. ผู้นำเข้า-ส่งออกมีทางเลือกในการเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์ มากยิ่งขึ้น	3.60	0.695
8. ผู้ส่งออกของไทยขยายโอกาสเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากยิ่งขึ้น	3.53	0.797
9. มีการบูรณาการตลาดได้ดียิ่งขึ้นและมีการจัดสรรทรัพยากรต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น	3.49	0.736

ตารางที่ 4.4 การประเมินปัญหาและอุปสรรคของกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยผลการศึกษาพบว่าจะมีการแข่งขันในอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์ที่รุนแรงขึ้น (4.07) มีการตัดราคามากยิ่งขึ้น (3.98) มีการแข่งขันกันเพิ่มคุณภาพในการให้บริการยิ่งขึ้น (3.98) ผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ ของต่างชาติขยายโอกาสเข้ามาลงทุนมากขึ้น (3.98) ผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยเพิ่มศักยภาพในการส่งออกสินค้าและบริการไปตลาดต่างประเทศมากขึ้น (3.74) ผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยสามารถขยายโอกาสไปลงทุนในต่างประเทศมากขึ้น (3.67) ผู้นำเข้า-ส่งออกมีทางเลือกในการเลือกใช้บริการมากยิ่งขึ้น (3.60) ผู้ส่งออกของไทยขยายโอกาสไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น (3.53) มีการบูรณาการการตลาดและจัดสรรทรัพยากร ได้อย่างมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น (3.49)

กล่าวโดยสรุปจะมีการแข่งขันที่รุนแรงแต่ในขณะเดียวกันก็เพิ่มโอกาสการค้าการลงทุนทั้งในและตลาดต่างประเทศใน อุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์เอง (Intra Industry) และในอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง (Inter Industry) ซึ่งเป็นไปตามกลไกของการเปิดตลาดเสรีที่แข่งขันแบบสมบูรณ์ ดังนั้นการดำเนินการเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในอุตสาหกรรมนี้จึงควรพิจารณาให้รอบครอบและครอบคลุมทุกมิติเพื่อให้ทราบถึงประโยชน์ได้เสียที่ชัดเจนเพื่อกำหนดกรอบในการเจรจาต่อไป

ตารางที่ 4.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับกับองค์กรเมื่อมีการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสาขาบริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการเข้าสู่ AEC ซอฟต์แวร์โลจิสติกส์	ร้อยละ
ส่งผลกระทบต่อทั้งด้านบวกและลบ	81.40
ได้และส่งผลกระทบในทางบวก	16.30
ไม่แน่ใจ	2.30
รวม	100.00

ตารางที่ 4.5 สะท้อนให้เห็นถึงประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับกับองค์กรของกลุ่มตัวอย่าง ผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์เมื่อมีการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสาขาบริการ พบว่าผู้ให้บริการซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์ส่วนใหญ่คิดว่าการเข้าสู่ AEC สาขาบริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ก่อให้เกิดประโยชน์กับองค์กร แต่ในขณะที่เดียวกันก็จะส่งผลกระทบต่อทั้งด้านบวกอย่างมีนัยสำคัญถึงร้อยละ 81.40 เนื่องจากการเจรจาเปิดเสรีการค้าจะต้องมีการแลกเปลี่ยน สิ่งที่ต้องคำนึงถึงคือสิ่งที่ได้มากับสิ่งที่เสียไปมีความคุ้มค่ากันหรือไม่ การประเมินคุณค่าของสิ่งแลกเปลี่ยนดังกล่าวควรจะมีการพิจารณาอย่างรอบครอบ โดยมีการรวบรวมความเห็นและประมวลผลจากการหน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้อง (Stake Holder) อย่างรอบด้าน

ผลการประเมินต้นทุนและผลประโยชน์ของกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ พบว่าผู้ให้บริการโดยส่วนใหญ่คิดว่าประเทศไทยได้รับประโยชน์ในสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 64.30 และอีกร้อยละ 16.70 เห็นว่าได้ไม่คุ้มเสีย และไม่มีความแตกต่างในอัตราร้อยละ 16.70 เท่ากัน และไม่แสดงความเห็นเพียงร้อยละ 2.30 ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในสาขาซอฟต์แวร์โลจิสติกส์คือผู้นำเข้าจะได้ประโยชน์จากการนำเข้าสินค้าด้านเทคโนโลยีถูกลงเพราะมีผู้แข่งขันในตลาดมากขึ้น ผู้ใช้บริการจะได้ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทั้งในด้านการผลิต การขนส่ง และข้อมูลการสื่อสาร รวมถึงวิทยาการและความรู้ใหม่ ๆ ที่ถูกปิดกั้นในรูปแบบกำแพงการค้า ต้นทุนที่เสียไป ผู้ผลิตรายเล็กรายย่อยจะถูกแรงบีบคั้นจากการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นจากคู่แข่งต่างชาติที่เข้าตลาดมาใหม่ ที่มีทั้งความพร้อมด้านเทคโนโลยี เงินทุน และบุคลากรที่มีความรู้ รวมถึงการใช้ทรัพยากรและแรงงานในประเทศที่มีราคาถูกและสิทธิประโยชน์ต่างๆ อาทิประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น

ผลการศึกษาสะท้อนให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ โดยส่วนใหญ่คิดว่าการเข้าสู่ AEC บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์จะสามารถเพิ่มปริมาณการส่งออกไปยังตลาดประเทศคู่ค้าได้คิดเป็นร้อยละ 58.10 และยังไม่สามารถตัดสินใจได้อีกจำนวนถึงร้อยละ 23.30 ทั้งนี้มีจำนวนร้อยละ 11.60 เห็นด้วยมากที่สุด ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 7.00 ก่อนข้างไม่เห็นด้วย ซึ่งแสดงให้เห็นว่าสัดส่วนของผู้เห็นด้วยกรณีเปิดเสรีการค้าซอฟต์แวร์โลจิสติกส์จะส่งผลให้เพิ่มปริมาณการส่งออกไปตลาดต่างประเทศถึงร้อยละ 69.70 การเพิ่มปริมาณการส่งออกซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ของไทยจะเกิดคุณภาพที่ดีและราคาที่ สามารถแข่งขันได้และบริการที่สะดวกรวดเร็ว เมื่อพิจารณาปัจจัยดังกล่าว พบว่าอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยยังไม่เป็นที่รู้จักของตลาดการค้าโลก เนื่องจากยังไม่มีแบรนด์ เป็นของตนเอง อย่างไรก็ตามไทยมีวิศวกรด้านซอฟต์แวร์ที่มีคุณภาพซึ่งพิสูจน์ได้จากมูลค่า การส่งออกที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงว่าสินค้าของไทยได้รับการยอมรับ ในตลาดต่างประเทศ ในปัจจัยด้านราคาซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยจัดว่าเป็นสินค้าราคาถูก เนื่องจากมีความได้เปรียบด้านต้นทุนแรงงานประกอบกับผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ เป็นวิสาหกิจขนาดเล็กละเอียดใช้ประโยชน์จากความคล่องตัวของธุรกิจขนาดเล็กที่เคลื่อนย้าย และปรับตัวได้ดีกว่าธุรกิจขนาดใหญ่

การสำรวจความเห็นของกลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยที่มี ต่อแนวโน้มการย้ายฐานการผลิตหากมีการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผลการศึกษา พบว่าโดยส่วนใหญ่ยังไม่มีความแน่ใจคิดเป็นร้อยละ 62.80 แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการ ส่วนใหญ่ยังไม่เห็นความชัดเจนของผลกระทบจึงยังไม่สามารถประเมินอนาคตได้ ทั้งนี้ มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน ร้อยละ 18.60 ที่เห็นว่าไม่ต้องย้ายฐานและอีก ร้อยละ 14.00 เห็นว่าต้องย้ายฐานซึ่งเป็นจำนวนใกล้เคียงกัน ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 4.60 ไม่แสดงความเห็น ในหัวข้อนี้

การย้ายฐานการลงทุนจะเกิดจากการที่ปัจจัยภายในและสถานการณ์ไม่เอื้อต่อ การลงทุน เช่น แหล่งวัตถุดิบหมดไปหรือแพง แรงงานมีคุณภาพไม่ดีหรือราคาสูงภาวะเศรษฐกิจ การเมืองไม่นิ่ง เมื่อพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ดังกล่าวพบว่าแนวโน้มและทิศทาง การย้ายฐาน การผลิตของอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยจะยังไม่เกิดในขณะนี้ เนื่องจากแรงงาน คุณภาพของไทยยังมีราคาที่แข่งขันได้หากเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านเช่น มาเลเซีย ใต้หวัน สิงคโปร์ แต่ยังคงสูงกว่า จีน เวียดนาม และอินเดีย ดังนั้นจึงควรให้ความสำคัญ ในการส่งเสริมและคุณภาพของแรงงานไทยให้ทัดเทียมกับประเทศเพื่อนบ้านเช่น จีน และ อินเดีย ซึ่งจะเป็นส่งเสริมการลงทุนไปในตัวด้วย

5. การอภิปรายผลการศึกษา

ผลการศึกษาพบว่าผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการไทย เป็นคนไทยถือหุ้นและ เป็นวิสาหกิจขนาดเล็ก มูลค่าสินทรัพย์ต่ำกว่า 50 ล้านบาท และมีพนักงานต่ำกว่า 50 คน ข้อมูลดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ในการศึกษาคั้งนี้เป็นวิสาหกิจขนาดเล็ก เป็นผู้ประกอบการไทยเป็นส่วนใหญ่

การประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันเมื่อเทียบกับผู้ให้บริการต่างชาติ

ผลการศึกษาพบว่าผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ ประเมินว่าเมื่อเทียบกับผู้ให้บริการต่างชาติโดยภาพรวมแล้วมีขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับปานกลาง โดยมีความสามารถด้านคุณภาพของบุคลากรในองค์กรดีมีค่าเฉลี่ยที่ (4.21) ความพร้อมด้านเทคนิค การมีวิสัยทัศน์ การมีวัฒนธรรมองค์กรที่ดี และการบริการต้นทุน มีค่าเฉลี่ยระดับ 3.05- 3.67 ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์การแข่งขัน

ปัจจัยที่ต้องเพิ่มและพัฒนาคือความรู้และความพร้อมด้านเทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์ มีค่าเฉลี่ยระดับ 2.44 และ 2.98 ตามลำดับ สะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจด้าน โลจิสติกส์ เพราะเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้า รวมถึงเป็น การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้ทัดเทียมกับผู้ประกอบการต่างชาติที่มีการพัฒนาด้าน โลจิสติกส์มาหลายทศวรรษแล้ว

ด้านการจัดการการตลาดเช่นการเข้าถึงเป้าหมายเครือข่ายพันธมิตรธุรกิจ มีค่าเฉลี่ยระดับ 3.05 – 3.40 สะท้อนให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์มีความสามารถในการแข่งขันด้านการบริหารภายในองค์กรสูงกว่าค่ากลางเล็กน้อย หากเปิดให้มีการแข่งขันเสรีในเวทีโลก จำเป็นจะต้องเพิ่มความแข็งแกร่งให้มีความสามารถเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการจัดการด้านการตลาดการเชื่อมโยงเครือข่ายพันธมิตร

ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยเปรียบเทียบกับผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ต่างชาติกับการเพิ่มปริมาณการค้าและการลงทุนที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ความน่าจะเป็น (Probability) 0.289 มีค่า Spearman Correlation 0.172 สะท้อนให้เห็นว่าเมื่อขีดความสามารถเพิ่มขึ้นผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยก็จะมีโอกาสขยายปริมาณการค้าและการลงทุนเพิ่มขึ้นด้วยแต่ยังมีนัยสำคัญน้อยเนื่องจากผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยยังเป็นวิสาหกิจขนาดเล็กเป็นส่วนใหญ่ ขาดแคลนเงินทุนและเทคโนโลยีอันเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาสินค้าและบริการ

การประเมินปัญหาและอุปสรรคหากมีการเข้าสู่ AEC สาขาบริการซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์

ผลการศึกษาพบว่าผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่คิดว่า จะเกิดการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นค่าเฉลี่ย รองลงมาเป็นการตัดราคา และการเพิ่มคุณภาพบริการ รวมถึงการเพิ่มโอกาสให้ต่างชาติเข้ามาขยายการลงทุน ขณะที่ผู้ให้บริการซอฟต์แวร์ไทย ความสามารถในการเพิ่มศักยภาพในการส่งออกสินค้าและบริการไปต่างประเทศมีโอกาสเพิ่มขึ้นมากกว่าค่าเฉลี่ย

อย่างไรก็ตามผลการทดสอบความระหว่างปัญหาและอุปสรรคที่จะเกิดหากมีการเข้าสู่ AEC ในสาขาบริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์เปรียบเทียบกับผู้ให้บริการต่างชาติ โอกาสในการเพิ่มปริมาณการค้าและขยายการลงทุนที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ค่าความน่าจะเป็น (Probability) 0.000 ค่า Spearman Correlation 0.711

การศึกษา สะท้อนให้เห็นว่าผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์เห็นว่าปัญหาและอุปสรรคที่จะเกิดขึ้นเมื่อเปิดเสรีการค้าเป็นปัจจัยสำคัญต่อโอกาสการขยายปริมาณธุรกิจ และขยายการลงทุน เนื่องจากการเพิ่มคู่แข่งทางการค้าที่มีความพร้อมทั้งด้านเงินทุน เทคโนโลยีที่ก้าวหน้า การมีเครือข่ายที่ครอบคลุม รวมถึงอุตสาหกรรมสนับสนุนที่ครบวงจรมากกว่าผู้ประกอบการไทย

การประเมินประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับในด้านต้นทุนและผลประโยชน์

ผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ส่วนใหญ่คิดว่าการเข้าสู่ AEC สาขาบริการซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์ก่อให้เกิดประโยชน์กับองค์กร แต่ขณะเดียวกันก็จะส่งผลกระทบต่อ รุนแรงทั้งสองด้านอย่างมีนัยสำคัญถึงร้อยละ 81.40 เนื่องจากการเจรจาเปิดเสรีจะต้องมีการ แลกเปลี่ยนทั้งด้านต้นทุนและผลประโยชน์ เช่น ผู้นำเข้าจะได้ประโยชน์จากการนำเข้าสินค้า และบริการด้านเทคโนโลยีที่มีราคาต่ำลงเพราะมีคู่แข่งในตลาดมากขึ้นนั่นหมายถึง การเพิ่มขึ้นศักยภาพในการแข่งขัน

ขณะที่เกิดต้นทุนที่เสียไปเนื่องจากผู้ผลิตรายเล็กขายอยู่ในอุตสาหกรรมถูกแรง บีบคั้นจากการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นจากคู่แข่งต่างชาติที่ทะลักเข้ามาในตลาดใหม่ ที่มีทั้งความพร้อมด้านเทคโนโลยี เงินทุน บุคลากรที่มีความรู้ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี รวมถึงได้ใช้ทรัพยากรของเครือข่ายร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะส่งผลให้ต้อง ถอนตัวออกจากการแข่งขันในที่สุด

ความเห็นในการสนับสนุนให้มีการเจรจาเพื่อขยายความร่วมมือหากมีการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สาขาบริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์

ข้อมูลการศึกษาพบว่ากว่าร้อยละ 60 ของกลุ่มตัวอย่างไม่มีความชัดเจนในการแสดงความคิดเห็น สะท้อนให้เห็นว่าผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ยังไม่มีความมั่นใจและต้องการศึกษาถึงผลกระทบโดยละเอียด สอดคล้องกับข้อมูลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ขีดความสามารถในการแข่งขันกับโอกาสการขยายปริมาณการค้าและการลงทุน และปัญหาและอุปสรรคต่อโอกาสการขยายปริมาณการค้าและการลงทุน ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

สรุปผลการศึกษาความเห็นในการเข้าสู่ AEC ในเขตอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ พบว่า ผู้ให้บริการในอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่ เป็นวิสาหกิจขนาดเล็กมีทรัพย์สินและแรงงานจำนวนน้อย ส่วนใหญ่เป็นนำเข้าซอฟต์แวร์เพื่อมาจำหน่ายและบริการหลังการขายในประเทศ มีบางส่วนเป็นส่วนน้อยที่เป็นผู้ผลิตและส่งออกจำนวนไม่ถึง 20 เปอร์เซ็นต์ของมูลค่าตลาดในปัจจุบัน

ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เพิ่งเริ่มก่อตั้งองค์กรมาในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาอายุกิจการตั้งแต่ 1-10 ปี มีศักยภาพในการผลิตในระดับที่สามารถพัฒนาเป็นผู้ขายผลิตภัณฑ์ได้ แต่จะต้องได้รับการสนับสนุนทั้งทางด้านเงินทุน และโครงสร้างพื้นฐานที่ก้าวหน้า ทั้งนี้องค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องจะต้องสร้างความเข้มแข็งของกลุ่มอุตสาหกรรมนี้เพื่อพัฒนาให้เต็มศักยภาพต่อไป

จากผลการศึกษายังแสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ เป็นหนึ่งในเป้าหมายที่หลายประเทศ เช่นสหรัฐอเมริกา ยุโรป จีน ญี่ปุ่น อินเดีย ให้ความสำคัญ ดังนั้นประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมต่อหาแนวทางเพื่อรองรับทั้งในเชิงรุกและรับเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ทุกภาคส่วนที่มีส่วนได้เสียในการเข้าสู่ AEC

ทั้งนี้ควรกำหนดเป็นแนวนโยบายและยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่จะสนับสนุน และส่งเสริมขีดความสามารถของอุตสาหกรรมนี้ โดยให้มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ของอุตสาหกรรมสนับสนุนในหมวดอื่น เพื่อลดระดับการพึ่งพาการนำเข้าซอฟต์แวร์ราคาแพงจากต่างประเทศ การประเมินศักยภาพของผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์และผลกระทบหากมีการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผลการวิเคราะห์สามารถสรุปได้ว่า ผู้ให้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการแข่งขันระดับปานกลางทั้งใน การมีวิสัยทัศน์ต่อการดำเนินธุรกิจ การบริหารต้นทุน ตลอดจนการเข้าถึงตลาดเป้าหมาย แต่ยังมีพื้นฐานด้านโลจิสติกส์น้อยและไม่พร้อมด้านเครือข่าย เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายเล็ก รายย่อย ซึ่งจำเป็นต้อง

หรือหน่วยงานภาครัฐจะต้องหามาตรการเสริมความแข็งแกร่งในส่วนนี้ให้กับผู้ประกอบการ เพื่อรองรับการเข้าสู่ AEC ในทางตรงกันข้ามผู้ประกอบการส่วนใหญ่กับมีความพร้อมในด้านคุณภาพบุคลากรภายในองค์กร การยกระดับการให้บริการ การตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจในระดับโลกซึ่งเป็นสัญญาณที่ดีต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับสากล

การประเมินปัญหาและอุปสรรคต่อการเข้าสู่ AEC พบว่า ผู้ให้บริการซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า จะเกิดการแข่งขันที่รุนแรงรวมทั้งมีโอกาสขยายตลาดไปยังต่างประเทศมากยิ่งขึ้นทั้งนี้เป็นไปตามกลไกแข่งขันในระบบเศรษฐกิจเสรีที่มีการแข่งขันแบบสมบูรณ์

การประเมินผลกระทบต่อผู้ให้บริการซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์ไทยพบว่าส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 80 เห็นว่าได้รับผลกระทบทั้งด้านบวกและลบ ซึ่งควรพิจารณาโดยรายละเอียดในแต่ละปัจจัยให้รอบคอบก่อนการเข้าสู่ AEC ในอุตสาหกรรมนี้ เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยยังมีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีด้านนี้น้อย หากเทียบกับประเทศทางตะวันตก หรือประเทศเพื่อนบ้านอย่างอินเดีย ดังนั้นหากเป็นไปได้หน่วยงานภาครัฐควรกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาเทคโนโลยีด้านนี้ให้ก้าวหน้าและเหมาะสมทันต่อการเปลี่ยนแปลงของกระแสโลกาภิวัตน์ที่เป็นไปอย่างรวดเร็ว

ความเห็นเกี่ยวกับการสนับสนุนให้มีการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในเขตอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์ ผู้ให้บริการส่วนใหญ่มีความกังวลที่จะตอบรับหรือปฏิเสธ กว่าร้อยละ 60 ไม่แสดงความคิดเห็นว่าเห็นด้วยหรือไม่ ทั้งนี้ยังมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาต่อในรายละเอียดของกรอบเวลาและเงื่อนไขการเข้าสู่ AEC เพื่อประเมินความพร้อมต่อไป

6. บทสรุป

เมื่อพิจารณาผลการศึกษาโดยรวมพบว่าผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยหรือผู้พัฒนาซอฟต์แวร์ด้านโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่เป็นขนาดกลางและขนาดย่อม มีลักษณะของอุตสาหกรรมจะประกอบด้วยผู้ให้บริการที่มีขนาดเล็ก (Fragmented Industry) ซึ่งจะมีการรวมตัวกันอย่างหลวมๆ ทั้งนี้ถ้ามีการเข้าสู่ AEC ผู้ให้บริการขนาดใหญ่ค่อนข้างจะมีศักยภาพและมีขีดความสามารถในการแข่งขันเมื่อเทียบกับผู้ให้บริการจากต่างชาติ และเมื่อพิจารณาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของประเทศไทยเมื่อเทียบกับผู้ให้บริการ โลจิสติกส์จากต่างประเทศ พบว่าผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยของประเทศไทยจะมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบ โลจิสติกส์ค่อนข้างน้อย

ขณะที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยก็มีจุดอ่อนหลายประการ อาทิ ยังขาดความสามารถในการเข้าถึงตลาดเป้าหมาย ขาดวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ และการมีวัฒนธรรมองค์กรที่ไม่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจระดับโลก เป็นต้น ประเด็นดังกล่าวข้างต้นถือเป็นสิ่งสำคัญยิ่งต่อการเข้าสู่ AEC ของผู้ให้บริการในกลุ่มนี้ เนื่องจากผู้ให้บริการไม่เพียงแต่จะต้องรักษาตลาดในประเทศเท่านั้น แต่ต้องหาโอกาสที่จะขยายตลาดไปยังประเทศคู่ค้าอีกด้วย ดังนั้น ผู้บริหารของบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยจึงต้องมีวิสัยทัศน์ที่จะพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงของโลกและของประเทศที่จะเข้าไปลงทุน รวมทั้งปรับวัฒนธรรมองค์กรให้ตอบสนองและปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมทางธุรกิจใหม่ ๆ

สรุปผลการศึกษาจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์สามารถสรุปได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่ยังขาดความพร้อมในหลายเรื่องและมีขีดความสามารถในการแข่งขันเมื่อเทียบกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศ โดยเฉพาะในประเทศที่พัฒนาแล้วโดยเฉลี่ยในสเกลระดับ 3 - 4 (จากสเกลระดับ 1 - 10) ส่วนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่มีขนาดใหญ่ซึ่งก็มีอยู่น้อยรายจะมีขีดความสามารถในการแข่งขันโดยเฉลี่ยในสเกลระดับ 6 - 7 ส่วนประเด็นความพร้อมสำหรับการเข้าสู่ AEC นั้นพบว่ามากกว่าร้อยละ 75 ยังขาดความพร้อมและไม่ทราบถึงผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเข้าสู่ AEC ในกลุ่มนี้เมื่อพิจารณากรอบเวลาที่คาดว่าจะใช้เพื่อการเข้าสู่ AEC ในสาขานี้ควรจะพิจารณาแยกเป็นประเภทของการให้บริการ (อาทิ ผู้ให้บริการซอฟต์แวร์สำหรับภาคอุตสาหกรรม ภาคโลจิสติกส์) และขนาดของผู้ให้บริการ (อาทิ ผู้ให้บริการขนาดกลางและขนาดย่อม และขนาดใหญ่)

บรรณานุกรม

- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. 2549. การศึกษาผลกระทบจากการเข้าสู่ AEC ระหว่างประเทศ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ
- ขวัญใจ อรุณสมิทธิ และคณะ. 2545. โครงการอาฟต้ากับการเป็นเขตการค้าเสรีอย่างแท้จริง. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. 2549. การศึกษาผลกระทบจากการเข้าสู่ AEC กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์กระทรวงพาณิชย์.
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. คณะเศรษฐศาสตร์. 2543. โครงการศึกษาตลาดสินค้าเกษตรต่างประเทศและพัฒนาสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออกกรณีของอาเซียน. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์กระทรวงเกษตรและสหกรณ์.
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์, พิทักษ์พงษ์ ฉลวยศรีและสมบุญ ห่วงวิชพันธุ์. 2551. การศึกษาความพร้อมและการปรับตัวของสาขาบริการโลจิสติกส์ของไทยต่อการเข้าสู่ AEC โรงพิมพ์ของมหาวิทยาลัยบูรพา: สำนักงานสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. 2550. รายงานผลการดำเนินงานประจำปีของธนาคารแห่งประเทศไทย. โรงพิมพ์ธนาคารแห่งประเทศไทย: ธนาคารแห่งประเทศไทย.
- สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์. 2549. รายงานฉบับสมบูรณ์ ประสิทธิภาพของการเปิดเสรีทางการค้าในต่างประเทศ. โรงพิมพ์สถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศไทย: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- Ali, B., Xinshen, D, and Erinc, Y. 2000. **An Intertemporal, Multi - region General Equilibrium Model of Agricultural Trade Liberalization in the South Mediterranean NICS.** Turkey: The European Union.
- ASEAN Secretariat. 2000. **China's Membership in the World Trade Organization and Its Implication for ASEAN.** Jakarta: ASEAN Secretariat.
- Ballard, C.L., and Cheong, I. 1999. "The Effects of Economic Integration in the Pacific Rim: A Computational General Equilibrium Analysis." **Journal of Asian Economics**, 8, 4, 505-524.
- Bhagwati, J. 1993. "Regionalism and Multilateralism: An overview". In Jaime de Melo and Arrival Panagariya (eds.), **New Dimensions in Regional Integration**, pp. 54. Cambridge: Cambridge University Press.

- Frankel, J. A. 1997. **Regional Trading Blocs: In the World Economic System.** Washington, DC: Institute for International Economics.
- Krugman, P. 1993. Regionalism Versus Multilateralism: Analytical notes. **The Economics of Trade Protection.** Cambridge: Cambridge University Press.
- Choi, I., and Schott, J. . 2001. **Free Trade between Korea and the United States.** Washington, DC: Institute for International Economics.
- Neven, D.I. 2000. **Evaluating the Effects of Non Tariff Barriers: the Economic Analysis of Protection in WTO Disputes.** World Trade Press: World Trade Organization.
- Porter, M.E. 1980. **Competitive Strategy : Techniques for Analyzing Industries and Competitors.** New York: The Free Press.
- Panagariya, A. 2008. **New Dimensions in Regional Integration.** Cambridge: Cambridge University Press.
- Sekaran, U. 1992. **Research Methods for Business: A Skill-Building Approach.** New York: Wiley.
- WTO. 2006. **Guidelines and Procedures for the Negotiations on Trade in Services.** World Trade Press: World Trade Organization.
- WTO. 2013. **Manual on Statistics of international trade in services.** World Trade Press: Department of Economic and Social Affairs Statistics Division.