

การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของธุรกิจซื้อขายไปในประเทศไทย

Efficiency Enhancement in Transportation for Trading Business in Thailand

ปิยะฉัตร จารุธีรศานต์*
(Piyachat Jarutirasarn)

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าในธุรกิจซื้อขายไป 2) ศึกษาสภาพแวดล้อม ปัญหา อุปสรรคของผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าในธุรกิจซื้อขายไป และ 3) ศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าในธุรกิจซื้อขายไป กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าในธุรกิจซื้อขายไป ที่มีสถานประกอบการอยู่ใน 4 ภาค ของประเทศไทย จำนวน 400 คน ได้มาโดยการสุ่มตัวอย่างแบบโควตา เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล คือ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น มีค่าความตรงเชิงด้านเนื้อหาระหว่าง 0.67-1.00 และมีค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามอยู่ระหว่าง 0.70-0.90 วิเคราะห์ข้อมูลโดย การหาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว การทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธี LSD และการวิเคราะห์การถดถอยพหุด้วยวิธี Enter ผลการวิจัยพบว่า

1. ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าในธุรกิจซื้อขายไป ได้แก่ จำนวนบุคลากรและระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจนั้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพนักงานในองค์กร จำนวนน้อยกว่า 11 คน และมีระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ น้อยกว่า 3 ปี

2. สภาพแวดล้อม ปัญหา อุปสรรคของผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าในธุรกิจซื้อขายไป พบว่า สภาพแวดล้อมการให้บริการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย ความรู้ด้านการขนส่งและมุมมองด้านการพัฒนาการขนส่ง ด้านมาตรฐานการบริการ มีผลต่อการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้ามากที่สุด รองลงมาคือ การขนส่งต้องไม่เป็นมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม มีการวางแผน การจัดระบบงาน และการควบคุมงานทุกครั้งที่ ขนย้ายสินค้าจากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง และกลุ่มตัวอย่างได้ตอบแบบสอบถามความคิดเห็นด้านประสิทธิภาพการขนส่ง ทำให้ทราบปัญหา อุปสรรคของผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าในธุรกิจซื้อขายไป พบว่า จำนวนลูกค้า จำนวนรถยนต์ เครื่องมือและเทคโนโลยี ต้นทุนที่ใช้ในการพัฒนาการขนส่งมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งอยู่ในระดับมาก

* ศาสตราจารย์ อาจารย์ประจำคณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง 10240

Professor ,Lecturer Faculty of Business Administration, Ramkhamhaeng University 10240

Corresponding author : jarutirasarn@hotmail.com

3. แนวทางพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่ง เพื่อเป็นการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งให้ดีขึ้น ควรให้ความสำคัญกับเรื่องจุดคุ้มทุนในการดำเนินงาน การคำนึงถึงปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคม การสร้างความร่วมมือระบบขนถ่ายและการสร้างสถานีขนส่งสินค้า ควรใช้เทคโนโลยีเข้ามามีส่วนร่วมในการขนส่ง เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าให้ได้มากที่สุด

คำสำคัญ : ประสิทธิภาพการขนส่ง บริการขนส่งสินค้า ธุรกิจซื้อขายไป

ABSTRACT

The objectives of this research were 1) to study factors affecting the transportation efficiency of carrier entrepreneurs providing transportation services in trading business, 2) to study the environment, problems and obstacles of the entrepreneurs and 3) to study the approaches to increase the transportation efficiency of the entrepreneurs. The sample group used in this research is the carrier entrepreneurs that provide transportation services in the business of trading and also have their establishments in located in the 4 regions of Thailand in the total of 400 people. These people were obtained through quota sampling and the tools used to collect data are the questionnaires prepared by the author which have the content validity between 0.67-1.00 and the reliability of the questionnaire was between 0.70- 0.90. The data were analyzed using percentage, average, standard deviation and one-way Analysis of Variance. The testing of the differences in pairs was carried out by LSD method and the multiple regression was analyzed by Enter method.

The research results revealed as follows:

1. Factors affecting the transportation efficiency of the transportation service providers in the trading business are the number of personnel and the time of operation. It was found that most of the samples had employees in the organization of less than 11 people and the duration of business operation was less than 3 years

2. For the environment, problems and obstacles of the transport operators who provide goods transportation services in the trading business, it was found that the transportation service environment consisting of transportation knowledge and perspective on transportation development and service standards affected the highest satisfaction to customers, followed by transportation with no pollution to the environment, having planning, system management and work control in every time for moving products from one location

to another. The respondents responded to questionnaires about transport efficiency made us aware of problems, obstacles to transportation operators that provide transportation services in trading business. It was found that the number of customers, the number of cars, tools and technology, the cost of transportation development had an effect on transportation efficiency at a high level.

3. Ways to improve transportation efficiency in order to improve transportation efficiency, it should be focused on the break-even point in operations, taken into consideration on the factors of communication infrastructure, creating cooperation of the loading and unloading system and the construction of a transport terminal. Technologies should be integrated in transportation in order to meet the needs of customers as much as possible.

Keywords : Transportation efficiency, Freight forwarding service, Trading Business.

Article history: Received 3 November 2019

Revised 20 December 2019

Accepted 23 December 2019

SIMILARITY INDEX = 0.00 %

1. บทนำ

ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีส่งผลให้การซื้อขายสินค้าเป็นไปอย่างกว้างขวางยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการซื้อขายสินค้าอุปโภคบริโภค หรือที่เรียกว่า ธุรกิจซื้อขายไป ผู้ที่ทำหน้าที่ค้าขายสินค้านี้เรียกว่า พ่อค้า แม่ค้า ส่วนใหญ่พ่อค้าแม่ค้าจะเปิดร้านค้าอยู่ในชุมชน มีหน้าร้าน มีส่วนที่เก็บสินค้าและแสดงสินค้า ซึ่งพ่อค้าแม่ค้าเป็นผู้หาซื้อสินค้าปริมาณหนึ่งเข้ามาเก็บในร้านค้าเพื่อรอจำหน่าย การบริหารงานในลักษณะนี้ย่อมทำให้ต้นทุนการดำเนินธุรกิจต่ำลง ในอีกทางเลือกหนึ่งคือ พ่อค้าแม่ค้าส่งสินค้ามาจากบริษัทผู้ผลิตและบริษัทผู้ผลิตจะรับผิดชอบเรื่องการขนส่งสินค้าเอง

นอกจากบริษัทผู้ผลิตจะดำเนินการขนส่งสินค้าไปถึงมือพ่อค้าแม่ค้าด้วยตนเองแล้ว ยังขนส่งด้วยการจ้างผู้ให้บริการขนส่งสินค้า ปัจจุบันประเทศไทยมีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจำนวนเพิ่มมากขึ้น นั้นรวมถึงผู้ประกอบการที่ผลิตสินค้า คิดเป็นร้อยละ 70.90 และผู้ให้บริการขนส่ง มีร้อยละ 27.30 ในภาพรวมปี 2555 สถานประกอบการทั่วประเทศ มีจำนวนเที่ยวการขนส่งสินค้าออกจากสถานประกอบการรวม 9,712.4 ล้านเที่ยว มูลค่าสินค้าที่ขนส่งออกจากสถานประกอบการรวมทุกภาคทั่วประเทศมีมูลค่าประมาณ 13,710 พันล้านบาท โดยมีรูปแบบการขนส่งหรือใช้ยานพาหนะที่แตกต่างกันออกไป (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2555) ซึ่งธุรกิจการขนส่งทางบกทั้งหมดนี้ จะถูกกำกับดูแลโดยกรมการขนส่งทางบกดูแล ตรวจสอบ ตรวจสอบ การขนส่งทาง

บกให้เป็นไปตามกฎระเบียบ เช่น บริษัทผู้ประกอบการต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจากกรมขนส่งทางบกอย่างถูกต้องสำหรับการรับจ้างขนส่งทางบก โดยรถที่ใช้ประกอบการขนส่งทางบกทุกคนได้จดทะเบียนตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบกอย่างถูกต้อง และพนักงานขับรถของบริษัทฯ มีใบขับขี่ถูกต้องตามประเภทรถขนส่งที่ขับขี่ เป็นต้น นอกจากนี้ บางบริษัทจะมีรถขนส่งเอง หรืออาจจัดจ้างรถร่วมขนส่งสินค้าที่เจ้าของรถอยู่ประจำในแต่ละพื้นที่นั้น อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่า การขนส่งในธุรกิจซื้อมาขายไปเป็นการกระจายสินค้าอย่างไม่มีขอบเขตจำกัด เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า (บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, 2561) ตลอดจนการขนส่งในธุรกิจซื้อมาขายไปมีแนวโน้มขยายตัวมากขึ้นและมีความเกี่ยวข้องกับบุคคลอื่น ๆ หลายฝ่ายในวงกว้าง

แม้ว่าการขนส่งมีการพัฒนาให้ทันสมัยมากขึ้นแต่ก็ยังพบปัญหาอุปสรรคของการขนส่งที่สำคัญได้แก่ โครงข่ายถนนจำเป็นต้องปรับปรุงและการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่สามารถให้บริการได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งแก้ปัญหาในจุดที่เป็นคอขวด (Bottleneck) โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่โดยรอบประตูการค้าหลัก นอกจากนี้จะเป็นเรื่องต้นทุนการขนส่ง (ทองอยู่ คงจันทร์, 2558)

จากที่กล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่า การขนส่งเป็นหัวใจสำคัญของธุรกิจตลอดจนเป็นการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย การขนส่งช่วยขยายการตลาดให้กว้างขวางทั้งภายในและต่างประเทศ ช่วยกระตุ้นให้การผลิตขยายตัว เกิดการจ้างงาน ช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์ การประกันภัยสินค้า การทำป้ายโฆษณา สิ่งพิมพ์ เป็นต้น ดังนั้นการขนส่งต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบทั้งเรื่องต้นทุน ความปลอดภัย และขั้นตอนการขนส่งไม่เป็นมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม สำหรับการวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคภายในประเทศและเป็นการขนส่งทางถนน โดยสอบถามข้อมูลจากผู้บริหารสถานประกอบการที่ผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคและขนส่งสินค้าเอง รวมทั้งผู้ให้บริการขนส่งเอกชนที่ให้บริการในทุกพื้นที่ของประเทศไทย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของการผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าในธุรกิจซื้อมาขายไป
2. เพื่อศึกษาสภาพแวดล้อม ปัญหา อุปสรรคของผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าในธุรกิจซื้อมาขายไป
3. เพื่อศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าในธุรกิจซื้อมาขายไป

สมมติฐานการวิจัย

1. จำนวนบุคลากรมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง
2. ระยะเวลาที่ดำเนินธุรกิจมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง
3. ความรู้ด้านการขนส่งและมุมมองด้านการพัฒนาการขนส่ง มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง

2. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษางานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย ซึ่งแบ่งสาระของการทบทวนวรรณกรรม ได้ดังนี้

2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับธุรกิจซื้อมาขายไป

ธุรกิจซื้อมาขายไป หรือเรียกอีกอย่างว่า ธุรกิจค้าปลีก ซึ่งจัดเป็นกลุ่มธุรกิจที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย โดยมีการกำหนดขนาดของธุรกิจไว้ 3 กลุ่ม ดังที่ สถาบันพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (2561) นำเสนอว่า "วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม" (Small and Medium Enterprises : SMEs) มีความหมายครอบคลุมกิจการ 3 กลุ่มใหญ่ ๆ ได้แก่ 1. กิจการการผลิต (Production Sector) ครอบคลุมการผลิตในภาคเกษตรกรรม (Agricultural Processing) ภาคอุตสาหกรรม (Manufacturing) และเหมืองแร่ (Mining) 2. กิจการการค้า (Trading Sector) ครอบคลุมการค้าส่ง (Wholesale) และการค้าปลีก (Retail) 3. กิจการบริการ (Service Sector)

2.2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

กระบวนการในธุรกิจที่ผลักดันให้การขนส่งเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพนั้นมาจากแนวคิดพื้นฐานการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นวัฏจักรของการพัฒนาคุณภาพงานให้ดียิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้แนวคิดการบริหารยังสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้กับทุก ๆ กิจกรรมของการขนส่งด้วย การศึกษาในครั้งนี้ มุ่งศึกษาแนวทาง การพัฒนาการขนส่งภายใต้หลักการบริหารของ Albert (2017: 3) และ John and Jr. (2009: 9-10) ได้แก่ การวางแผน การดำเนินการ การประเมินผลและแก้ไขปรับปรุง เพื่อนำมากำหนดเป็นแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ให้บริการขนส่งแก่ธุรกิจซื้อมา ขายไป

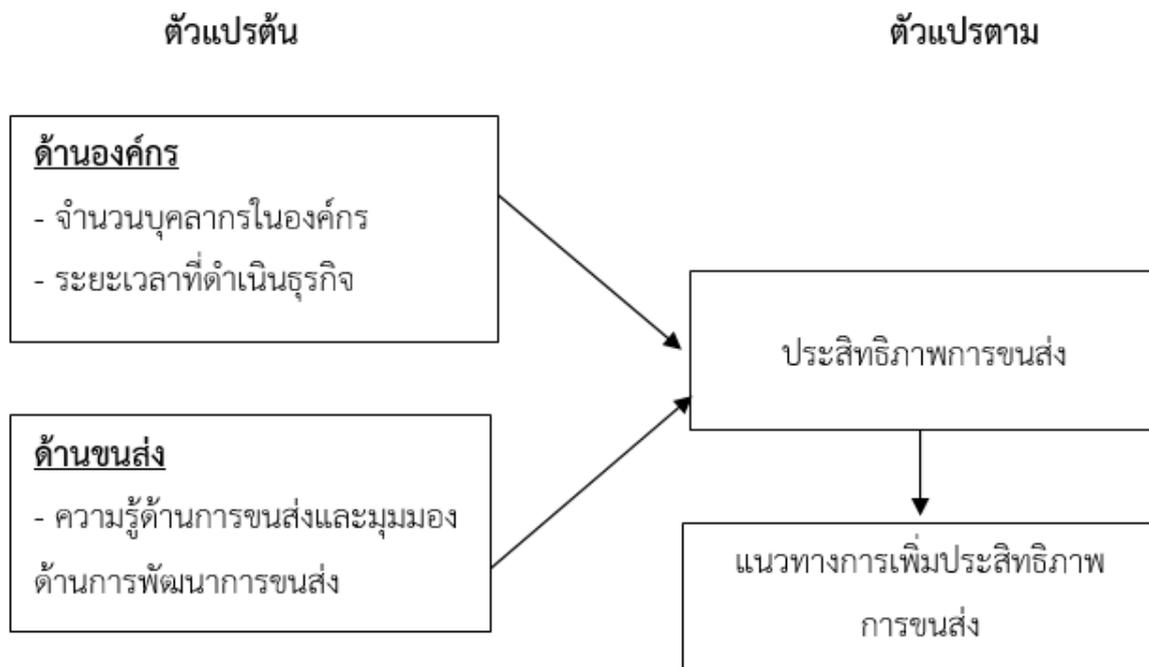
การขนส่งจะเป็นรูปแบบใด ต้องให้ความสำคัญกับความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ ดังนั้นผู้บริหารการขนส่งต้องเข้าใจความต้องการของลูกค้าอย่างแท้จริง การบริหารการขนส่งที่ดีต้องสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าและองค์กรได้ (จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง, 2560; คำนาย อภิปรัชญาสกุล, 2559: 416-418) ดังที่ Zheng, Hu & Wang (2009) ได้ศึกษาและค้นพบว่า ทักษะและความรู้ของผู้ประกอบการมี ความสำคัญต่อการสร้างนวัตกรรมที่นำไปสู่ความสำเร็จในการประกอบธุรกิจในเขต Yangtze River Delta ในประเทศจีน

2.3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบริหารคน

การบริหารคน ไม่ใช่เรื่องง่ายและไม่ใช่ว่าเรื่องยาก อีกทั้งยังเป็นเรื่องที่ทำทลายความสามารถของผู้บริหาร การบริหารคนอาจไม่มีแนวทางที่เฉพาะเจาะจง แต่ก็มีหลายแนวทางที่ประสบผลสำเร็จ ซึ่งผู้บริหารสามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้ อย่างไรก็ตามการบริหารคนย่อมต้องอาศัยความจริงจังจากผู้บริหารเป็นสำคัญเนื่องจากบุคคลมีชีวิตและความรู้สึกที่ต้องการความรักความเข้าใจและความศรัทธาตอบกลับมาเช่นกัน การให้และการรับที่เหมาะสมจะก่อให้เกิดความผูกพันในระยะยาวต่อไปและส่งผลดีต่อการดำเนินการขนส่งและองค์กรในภายภาคหน้า (Neil, 2013; Pat, 2017)

กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการพิจารณาวัตถุประสงค์การวิจัย ขอบเขตการวิจัย สามารถกำหนดกรอบแนวคิด การวิจัย ดังนี้



แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของธุรกิจซื้อขายไปในประเทศไทย ในงานวิจัยนี้ ทำให้ทราบถึงปัจจัยสภาพแวดล้อม ปัญหา อุปสรรคของผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าในธุรกิจซื้อขายไปจะได้เป็นแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าในธุรกิจซื้อขายไปต่อไป

3. วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ ผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าในธุรกิจซื้อมาขายไป ที่มีสถานประกอบการอยู่ใน 4 ภาค ของประเทศไทย

กลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจากการใช้ตารางของ Krejcie and Morgan (1970) ยอมให้เกิดความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ผู้วิจัยจึงเก็บข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อความคลาดเคลื่อนและการตอบแบบไม่ตั้งใจตอบเป็นจำนวน 400 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่าง โดยไม่ใช้ความน่าจะเป็น โดยการสุ่มแบบโควตา เป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยคำนึงถึงสัดส่วนขององค์ประกอบของประชากร คือ ผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่งสินค้าในธุรกิจซื้อมาขายไป ใช้ระบบโควตา คือ จำนวน 4 ภาค ประกอบด้วย ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคใต้และภาคตะวันออก ภาคละ 100 คน รวม 400 คน ดำเนินการเก็บข้อมูลแต่ละภาคด้วยวิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling)

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม มีลักษณะคำถามเป็นแบบปลายปิด แบ่งออกเป็น 4 ตอนที่สร้างขึ้นมาจากการศึกษาแนวความคิดทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องของนักวิชาการหลายท่าน โดยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาพิจารณาตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา และการวิเคราะห์ความเชื่อมั่น

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นคำถามแบบเลือกตอบ (Check List) ข้อใดข้อหนึ่งและแบบเติมคำที่ตรงตามความเป็นจริง

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับความรู้ด้านการขนส่งและมุมมองด้านการพัฒนาการขนส่ง มีจำนวนคำถาม 10 ข้อ เป็นคำถามมาตราวัดแบบ Likert Scale ซึ่งแต่ละข้อมีคำตอบให้เลือก 5 ตัวเลือก โดยผู้ตอบแบบสอบถามตอบทุกข้อตามความคิดเห็นของตนเพียงข้อเดียว

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับประสิทธิภาพการขนส่ง มีจำนวนคำถาม 4 ข้อ เป็นคำถามมาตราวัดแบบ Likert Scale ซึ่งแต่ละข้อมีคำตอบให้เลือก 5 ตัวเลือก โดยผู้ตอบแบบสอบถามตอบทุกข้อตามความคิดเห็นของตนเพียงข้อเดียว

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อเสนอแนะต่าง ๆ ของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นแบบปลายเปิด (Open ended) เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้เสนอแนะเพิ่มเติม

3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ จะนำข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามมาประมวลผล โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยใช้ค่าความถี่และค่าร้อยละ ความรู้ด้านการขนส่งและมุมมองด้านการพัฒนาการขนส่ง และประสิทธิภาพการขนส่ง วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

2. การวิเคราะห์จำนวนบุคลากรและระยะเวลาที่ดำเนินธุรกิจมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง ผลปรากฏว่า ตัวแปรต้น คือ จำนวนบุคลากรและระยะเวลาดำเนินการธุรกิจ เป็น nominal และ ordinal scale ตัวแปรตาม คือ ประสิทธิภาพการขนส่ง เป็น rating scale ใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) เป็นการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของประชากร 3 กลุ่มขึ้นไป กรณีพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจะทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธี LSD (Least Significant Difference)

3. การวิเคราะห์ความรู้ด้านการขนส่งและมุมมองด้านการพัฒนาการขนส่ง มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง ผลปรากฏว่า ตัวแปรต้น คือ ความรู้ด้านการขนส่งและมุมมองด้านการพัฒนาการขนส่ง เป็น rating scale ตัวแปรตาม คือ ประสิทธิภาพการขนส่ง เป็น rating scale ใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุ ด้วยวิธี Enter

4. การวิเคราะห์ข้อเสนอแนะ ในส่วนที่เป็นแบบสอบถามแบบปลายเปิด โดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis)

4. ผลการวิจัย

ผู้วิจัยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล และการแปลผลความหมายของการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 51.75 เป็นเพศชาย ร้อยละ 48.25 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.25 รองลงมาคือ มีอายุ 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.50 มีการศึกษาในระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 60.75 รองลงมาคือ ปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 35.75 จำนวนปีที่ประกอบธุรกิจการขนส่งให้กับธุรกิจซื้อขายไป น้อยกว่า 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 47.00 ประกอบธุรกิจมา 3-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 38.50 และประกอบธุรกิจมากกว่า 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 14.50

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการที่ให้บริการขนส่งสินค้าแก่ธุรกิจ ซื้อขายไป คิดเป็นร้อยละ 85.50 ขณะที่กลุ่มตัวอย่างบางส่วนเป็นผู้ผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคและขนส่งสินค้าให้ธุรกิจซื้อขายไปด้วยตัวเอง คิดเป็นร้อยละ 14.50 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพนักงานในองค์กร จำนวนน้อยกว่า 11 คน คิดเป็นร้อยละ 48.00 รองลงมาคือ มีจำนวนพนักงาน 11-20 คน คิดเป็นร้อยละ 32.00 และมีจำนวนพนักงาน 21 คนขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 20.00

ตอนที่ 2 ความรู้ด้านการขนส่งและมุมมองด้านการพัฒนาการขนส่ง

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ด้านการขนส่งและมุมมองด้านการพัฒนาการขนส่ง อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.66 ความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ มาตรฐานการบริการ มีผลต่อการสร้าง

ความพึงพอใจให้กับลูกค้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.66 รองลงมาคือ การขนส่งต้องไม่เป็นมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.32 และต้องมีการวางแผน การจัดระบบงาน และการควบคุมงานทุกครั้งที่ขนย้ายสินค้าจากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.27 ความคิดเห็นอันดับสุดท้ายได้แก่ ต้นทุนการขนส่งมีผลต่อปริมาณการซื้อสินค้ามาขายในแต่ละครั้งของร้านค้าซื้อมาขายไป มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.75

ตอนที่ 3 ประสิทธิภาพการขนส่ง

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความความคิดเห็นด้านประสิทธิภาพการขนส่งในภาพรวม อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.81 ประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดอันดับแรก ได้แก่ จำนวนลูกค้ามีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.29 รองลงมาคือ จำนวนรถยนต์มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 และเครื่องมือและเทคโนโลยีมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60 อันดับสุดท้ายได้แก่ ต้นทุนที่ใช้ในการพัฒนาการขนส่งมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.58

ตอนที่ 4 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1 จำนวนบุคลากรมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง

ตาราง 1 การวิเคราะห์ความแปรปรวนระหว่างจำนวนบุคลากรกับประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง

ตัวแปร		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ต้นทุนที่ใช้ในการพัฒนาการขนส่งมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	2.939	2	0.470	1.438	0.167
	ภายในกลุ่ม	256.061	397	0.220		
	ผลรวม	259.000	399			
2. จำนวนรถยนต์มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	1.758	2	0.879	1.628	0.198
	ภายในกลุ่ม	214.242	397	0.540		
	ผลรวม	216.000	399			
3. เครื่องมือและเทคโนโลยีมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	1.606	2	5.303	5.197	0.070
	ภายในกลุ่ม	318.394	397	0.628		
	ผลรวม	320.000	399			
4. จำนวนลูกค้ามีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	1.273	2	3.636	1.326	0.087
	ภายในกลุ่ม	309.727	397	0.763		
	ผลรวม	320.000	399			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 1 พบว่า จำนวนบุคลากรของผู้ประกอบการขนส่งไม่มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตอนที่ 5 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2 ระยะเวลาที่ดำเนินธุรกิจมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง

ตาราง 2 การวิเคราะห์ความแปรปรวนระหว่างระยะเวลาที่ดำเนินธุรกิจกับประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง

ตัวแปร		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1.ต้นทุนที่ใช้ในการพัฒนาการขนส่งมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	5.889	2	1.944	1.930	0.065
	ภายในกลุ่ม	253.111	397	0.562		
	ผลรวม	259.000	399			
2.จำนวนรถยนต์มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	3.556	2	1.778	3.322	0.062
	ภายในกลุ่ม	212.444	397	0.535		
	ผลรวม	216.000	399			
3.เครื่องมือและเทคโนโลยีมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	4.222	2	2.111	2.654	0.058
	ภายในกลุ่ม	316.778	397			
	ผลรวม	320.000	399			
4.จำนวนลูกค้ามีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	1.889	2	0.795	11.060	0.102
	ภายในกลุ่ม	309.111	397			
	ผลรวม	320.000	399			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 2 พบว่า ระยะเวลาที่ดำเนินธุรกิจ ไม่มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตอนที่ 6 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 3 ความรู้ด้านการขนส่งและมุมมองด้านการพัฒนาการขนส่ง
มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง

ตาราง 3 การวิเคราะห์ความแปรปรวนระหว่างความรู้ด้านการขนส่งและมุมมองด้านการพัฒนาการขนส่งกับ
ประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง

ตัวแปร	B	SE	Beta	t	Sig
(Constant)	0.19	0.10		11.15	0.00
1. ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการขนส่งช่วยให้ธุรกิจซื้อขายไปเจริญเติบโต (X_1)	0.17	0.43	0.23	4.19	0.00**
2. ต้นทุนการขนส่งมีผลต่อปริมาณการซื้อสินค้ามาขายในแต่ละครั้งของร้านค้าซื้อขายไป (X_2)	0.12	0.06	0.14	2.04	0.041
3. การสื่อสารที่ดีช่วยให้การขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพ (X_3)	0.23	0.05	0.28	4.38	0.00**
4. ต้องมีการวางแผน การจัดระบบงาน และการควบคุมงาน ทุกครั้งที่ขนย้ายสินค้าจากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง (X_4)	0.16	0.04	0.21	4.00	0.00**
5. ต้นทุนการขนส่งมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง (X_5)	0.17	0.02	0.29	6.74	0.00**
6. โครงข่ายถนนมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง (X_6)	0.46	0.03	0.60	13.57	0.00**
7. การขนส่งต้องไม่เป็นมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (X_7)	0.03	0.04	0.05	0.79	0.42
8. การขนส่งที่ดีควรมีต้นทุนต่ำ (X_8)	0.63	0.01	0.11	3.76	0.00**
9. มาตรฐานการบริการ มีผลต่อการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า (X_9)	0.18	0.03	0.29	5.18	0.00**
10. ภาวะเศรษฐกิจ สังคม การเมืองและสิ่งแวดล้อมมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง (X_{10})	0.06	0.04	0.08	1.65	0.09

$R = 0.88, R^2 = 0.77, SEE = 0.28, F = 142.05, Sig = 0.00^{**}$

ผลการวิจัยพบว่า ความรู้ด้านการขนส่งและมุมมองด้านการพัฒนาการขนส่ง มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง พบว่า ความรู้ด้านการขนส่งและมุมมองด้านการพัฒนาการขนส่ง ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการขนส่งช่วยให้ธุรกิจซื้อขายไปเจริญเติบโต การสื่อสารที่ดีช่วยให้การขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพ ต้องมีการวางแผน การจัดระบบงาน และการควบคุมงานทุกครั้งที่ขนย้ายสินค้าจากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ต้นทุนการขนส่งมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง โครงข่ายถนนมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง การขนส่งที่ดีควรมีต้นทุนต่ำ มาตรฐานการบริการ มีผลต่อการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าและภาวะ

เศรษฐกิจ สังคม การเมืองและสิ่งแวดล้อมมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง โดยสมการถดถอยพหุ คือ

$$Y = 0.19 + 0.17(X_1)** + 0.12(X_2) + 0.23(X_3)** + 0.16(X_4)** + 0.17(X_5)** + 0.46(X_6)** + 0.03(X_7) + 0.63(X_8)** + 0.18(X_9)** + 0.06(X_{10})$$

โดยสามารถทำนายได้ร้อยละ 77

5. สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปและอภิปรายผลวิจัย

จากผลการศึกษา พบว่ามีประเด็นที่น่าสนใจ ควรนำมากล่าวถึงเหตุและผลของประเด็นที่ค้นพบ ดังนี้

1. จำนวนบุคลากรที่แตกต่างกันไม่มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง ทั้งนี้เนื่องจาก จำนวนบุคลากรเป็นปัจจัยที่ควบคุมได้ยาก รวมไปถึงคุณภาพของแต่ละบุคคลด้วย เช่น ความช่างสังเกต ความรอบคอบในการทำงานซึ่งช่วยลดความผิดพลาดในการขนส่งได้ ตลอดจนจำนวนบุคลากรยังเกี่ยวข้องกับต้นทุนการขนส่งด้วยสอดคล้องกับแนวคิดของ วรมน ดำรงศิลป์สกุล, 2561: 93; จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง, 2560: 53-66; Kenneth and Aura, 2011: 37; Kenneth, 2010 ที่กล่าวว่า ต้นทุนการขนส่ง ต้องคำนวณให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุด ระยะเวลาที่ใช้และบุคลากรที่ใช้

2. ระยะเวลาที่ดำเนินธุรกิจไม่มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง การทำงานแต่ละอย่างย่อมสร้างเสริมประสบการณ์ให้กับผู้ปฏิบัติงาน เช่นเดียวกับงานขนส่ง การมีประสบการณ์การทำงานมากย่อมช่วยให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การขนส่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโลจิสติกส์ยังมีปัจจัยอีกมากมายเข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น การได้รับความรู้หรือข้อเสนอแนะใหม่ ๆ ที่ทันต่อความเปลี่ยนแปลงจากสังคมภายนอก สอดคล้องกับผลการศึกษาของ ปุณณฤณ เทพประสิทธิ์ (2557) ศึกษาเรื่อง การศึกษาการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางบกในการเข้าสู่ตลาดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย พบว่า การเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางบกในการเข้าสู่ตลาดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประกอบด้วยด้านการหาที่ปรึกษาที่ดี ด้านการสร้างเครือข่ายด้านการเรียนรู้เกี่ยวกับความเป็นผู้ประกอบการ ด้านการวิเคราะห์ตนเองกับธุรกิจ ด้านการมีทักษะในการจัดการหรือแก้ไขวิกฤต และด้านการศึกษาอุตสาหกรรม มีอิทธิพลต่อศักยภาพ

3. ความรู้ด้านการขนส่งและมุมมองด้านการพัฒนาการขนส่งมีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง เนื่องจากการขนส่งมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องมากมาย เช่น ภาวะเศรษฐกิจ การแข่งขันระหว่างประเทศ ความก้าวหน้าทางการผลิต การสนับสนุนจากรัฐบาล เป็นต้น สอดคล้องกับแนวคิดของ วรมน ดำรงศิลป์สกุล, 2561: 93; จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง, 2560: 53-66; Kenneth and Aura, 2011: 37; Kenneth, 2010 ที่กล่าวว่า การขนส่งสินค้ามีความเกี่ยวข้องกับทุกอุตสาหกรรมซึ่งมีปัจจัยแวดล้อมที่เกี่ยวข้องมากมาย ปัจจัยบางอย่างควบคุมได้ ขณะที่ปัจจัยบางอย่างควบคุมไม่ได้หรือไม่อาจคาดเดาได้ว่าสิ่งนั้นจะเกิดขึ้นเมื่อไร เช่น ต้นทุนการขนส่ง มาตรฐานการบริการ คุณภาพและประสิทธิภาพของการขนส่ง เช่น กระบวนการ

ทำงานมีขั้นตอนเหมาะสม ความปลอดภัยของสินค้าระหว่างการขนส่ง ตลอดจนการบริการที่สร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ภาวะเศรษฐกิจ สังคม การเมืองและสิ่งแวดล้อม การจราจร โครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และผลกระทบอื่น ๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ซื้อและผู้ขาย เช่น ความเข้าใจตรงกัน ความรอบคอบ ความระมัดระวังและการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างเหมาะสม

4. แนวทางพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่ง จากแบบสอบถามปลายเปิด โดยวิเคราะห์เนื้อหา นั้น เพื่อเป็นการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งให้ดีขึ้น ได้แก่

4.1 ปัจจัยด้านต้นทุนการสั่งซื้อและต้นทุนการขนส่ง ควรให้ความสำคัญกับเรื่องจุดคุ้มทุนในการดำเนินงาน

4.2 คำนึงถึงปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคม เช่น ระบบรางรถไฟ ถนนที่ขรุขระเป็นหลุม และกฎหมายการคมนาคม เช่น การจำกัดน้ำหนัก เพื่อการวางแผนการเดินทางได้อย่างรอบคอบ จัดส่งสินค้าได้ตรงต่อเวลา

4.3 การสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนเพื่อวางระบบขนถ่ายและการสร้างสถานีขนส่งสินค้าที่สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน

4.4 มีรูปแบบการบริหารงานที่เหมาะสม เช่น ภาครัฐกิจควรใช้นโยบายของ ISO 9001:2015 มาแก้ปัญหาและรับข้อร้องเรียนจากลูกค้าผ่านแผนกขายหรือการตลาด เมื่อฝ่ายบริหารรับเรื่องร้องเรียนแล้วก็ควรเร่งหาแนวทางปรับปรุงตามข้อร้องเรียนนั้น ๆ นำผลการประเมินจากลูกค้ามาปรับปรุงแก้ไข การปฏิบัติงานและทำการเปรียบเทียบกับคู่แข่ง การทำงานต้องมีเป้าหมาย KPI ที่ชัดเจน เพิ่มช่องทางติดต่อสื่อสารระหว่างการขนส่งได้ ว่าขนส่งไปถึงไหนอย่างไร

4.5 ควรใช้เทคโนโลยีเข้ามามีส่วนร่วมในการขนส่ง เพื่อสร้างมาตรฐานด้านราคาและประสิทธิภาพในการขนส่ง และเพิ่มความสะดวกรสบายให้กับลูกค้าเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าให้ได้มากที่สุด

4.6 รู้จักกลุ่มลูกค้าของตนเอง ว่ามีความต้องการอย่างไร และเราสามารถจัดการให้ลูกค้าอย่างไรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

5.2 ข้อเสนอแนะเพื่อนำไปใช้ในการวิจัยครั้งนี้

1. ผู้ประกอบการต้องมีการปรับตัว โดยการสร้างสรรค์วิธีการขนส่งให้มีต้นทุนต่ำ แต่ต้องอยู่ภายใต้การบริการที่ลูกค้าพึงพอใจ เช่น การสร้างเครือข่ายการขนส่งร่วมซึ่งอาจไม่ต้องดำเนินการเอง แต่จัดจ้างผู้ขนส่งจากภายนอก หรือ มีจุดพักสินค้าร่วมกับผู้ประกอบการรายอื่น เป็นต้น

2. การมีความรู้ความเข้าใจที่ทันต่อความเปลี่ยนแปลงจากภายนอก โดยเฉพาะความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและการเติบโตของตลาดและสินค้าทดแทนหรือสินค้าของคู่แข่งซึ่งอาจมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่า เป็นต้น

3. ผู้ประกอบการที่ผลิตสินค้าเองต้องสร้างจุดเด่นให้กับสินค้าของตนให้ชัดเจนมากขึ้น หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า การแข่งขันทางด้านความแตกต่างของสินค้าย่อมส่งผลกระทบต่อการแข่งขันสินค้า เช่นกัน

5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ผู้ที่สนใจสามารถศึกษาวิจัยเพื่อค้นหาแนวทางการปรับตัวของผู้ประกอบการขนส่งในธุรกิจซื้อขายไป
2. ผู้ที่สนใจสามารถศึกษาแนวทางการสร้างเครือข่ายและระบบขนส่งแบบบูรณาการ

เอกสารอ้างอิง

- คำนาย อภิปรัชญาสกุล. (2559). การจัดการขนส่งและการกระจายสินค้าเชิงกลยุทธ์. กรุงเทพมหานคร: โฟกัสมีเดียแอนด์พับลิชชิง:
- จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง. (2560). การศึกษาวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทย กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ณ ด้านจังหวัดหนองคาย เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. *Journal of Community Development Research (Humanities and Social Sciences)*, 10(2), 52-66.
- ทองอยู่ คงจันทร์. (2558). งานประชุมสัมมนาสมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน ครั้งที่ 3/2558 [ออนไลน์]. ค้นเมื่อ 7 มิถุนายน 2561 จาก https://www.dtn.go.th/files/245/all%20ppt/FTA_6.pdf
- บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด. (2561). อนาคตของการขนส่งในเมือง [ออนไลน์]. ค้นเมื่อ 2 พฤษภาคม 2561 จาก <https://www.scglogistics.co.th/blog/detail/184>
- บุญญานันท์ เทพประสิทธิ์. (2557). การศึกษาการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางบกในการเข้าสู่ตลาดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย. *วารสารวิชาการบริหารธุรกิจ สมาคมสถาบันอุดมศึกษาเอกชนแห่งประเทศไทย (สสอท.)* 3(1), 33-40.
- วรมน ดำรงศิลป์สกุล. (2561). *หาวท่าว Marketing การตลาดในยุคใหม่ที่คุณต้องร้องโอ้โห!*. กรุงเทพมหานคร : มติชน.
- สถาบันพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. *นิยาม SMEs* [ออนไลน์]. ค้นเมื่อ 15 พฤษภาคม 2561 จาก www.ismed.or.th/นิยาม-smes
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2555). *สัดส่วนผู้ผลิตสินค้าและบริการ* [ออนไลน์]. ค้นเมื่อ 15 พฤษภาคม 2561 จาก www.nso.go.th

- Albert., L. (2017). **Project Management, Planning and Control: Managing Engineering, Construction and Manufacturing Projects to PMI, APM and BSI Standards.** (7th ed.)
Kidlington: Butterworth-Heinemann.
- John R. S., and Jr. (2009). **Exploring Management.** USA.: John Wiley & Sons.
- Kenneth., B. and Aura., R. (2011). **Transportation and Economic Development Challenges**
NECTAR Series on Transportation and Communications Research Network.
Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Kenneth., B. (2010). **Transport Economics.** UK.: MPG book Group.
- Krejcie, R. V., and Morgan, D.W. (1970). Determining sample size for research activities.
Educational and Psychological Measurement, 30, 607-610
- Neil., T. (2013). **People Management.** Macmillan International Higher Education
- Pat., W. (2017). **Effective People Management: Your Guide to Boosting Performance,**
Managing Conflict and Becoming a Great Leader in Your Start Up. Kogan Page
Publishers
- Zheng, J., and Hu, Z., & Wang, J. (2009). Entrepreneurship and innovation: the case of
Yangtze river delta in China. **Journal of Chinese Entrepreneurship. 1(2),** 85-102.