

บทความวิจัย

รูปแบบเชิงสาเหตุการทำงานร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการ ขนส่งทางรถบรรทุกกับผู้ประกอบการส่งออกสินค้าทางเรือ ในประเทศไทย

วชิราภรณ์ จันทรโพธนกุล¹

เชาว์ โรจนแสง²

สุภมาส อังศุโชติ³

บทคัดย่อ

การทำงานร่วมกันระหว่างบริษัทมีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงาน ซึ่งความสัมพันธ์นี้อาจเป็นสิ่งสำคัญในการช่วยให้ผู้บริหารเข้าใจถึงรูปแบบการทำงานร่วมกันที่ดีที่สุด การวิจัยนี้จึงนำเสนอรูปแบบเชิงสาเหตุการทำงานร่วมกันที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานของกิจการระหว่างผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุกกับผู้ประกอบการส่งออกสินค้าทางเรือในประเทศไทย ด้วยวิธีวิจัยแบบผสมวิธี โดยการวิจัยเชิงปริมาณเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุก 149 ราย และผู้ประกอบการส่งออกสินค้าทางเรือ 165 ราย วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาและการวิเคราะห์สมการโครงสร้าง ส่วนการวิจัยเชิงคุณภาพใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 9 ราย แล้วนำมา

¹ นักศึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

E-mail: wachiraporn.c@psu.ac.th

² รองศาสตราจารย์ ดร. สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

E-mail: chow_ro@hotmail.com

³ รองศาสตราจารย์ ดร. สำนักทะเบียนและวัดผล มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

E-mail: supamas_ang@hotmail.com

วิเคราะห์เชิงเนื้อหา ผลการวิจัยพบว่า ความไว้วางใจมีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงานของกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุกมากที่สุด ขณะที่ความไว้วางใจ การทำงานร่วมกันและความยั่งยืนมีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงานของกลุ่มผู้ประกอบการส่งออกสินค้าทางเรือตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ความผูกพันไม่มีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงานของทั้งสองกลุ่ม ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าในการทำงานร่วมกันผู้บริหารทั้งสองกลุ่มสามารถผลักดันผลการดำเนินงานโดยมุ่งเน้นความไว้วางใจ นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญต่อการสร้างความผูกพันทั้งระดับผู้บริหารและพนักงาน

คำสำคัญ: การทำงานร่วมกัน ผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุก ผู้ประกอบการส่งออกสินค้าทางเรือ สมการโครงสร้าง

RESEARCH ARTICLE

Causal Model of Collaboration between Trucking Companies and Export Shipping Companies in Thailand

Wachiraporn Janphotanukul¹

Chow Rojanasang²

Supamas Angsuchoti³

Abstract

Collaboration between companies influences their performance. This relationship can be important in helping executives understand the best ways to work together. The objective of this study was to demonstrate the causal model for collaboration and company performance between trucking companies and export shipping companies in Thailand. This study utilized mixed method approach using survey for collecting data from 149 trucking companies and 165 export shipping companies, and then descriptive statistics and structural equation model (SEM) were used for data analysis. In-depth interviews with 9 key informants were used to collect qualitative data and content analysis was used to analyze such

¹ Doctoral Business Administration Student, School of Management Science, Sukhothai Thammathirat Open University, E-mail: wachiraporn.c@psu.ac.th

² Associate Professor, Ph.D., School of Management Science, Sukhothai Thammathirat Open University, E-mail: chow_ro@hotmail.com

³ Associate Professor, Ph.D., Office of Registration, Records and Evaluation, Sukhothai Thammathirat Open University, E-mail: supamas_ang@hotmail.com

qualitative data. Results indicate that trust has a strong influence on company performance for trucking companies while trust, collaboration, and sustainability have influence on company performance for export shipping companies, respectively. However, commitment has no influence on company performance for both companies. These results provide practical implications for executives in both companies to improve company performance by focusing on building trust. In addition, executives should focus on building engagement for both executives and employee levels.

Keywords: Collaboration, Trucking Companies, Export Shipping Companies, Structural Equation Model

บทนำ

ยุคโลกาภิวัตน์เป็นยุคที่ธุรกิจต่างเผชิญกับการแข่งขันที่สูงมาก เป็นเรื่องยากที่บริษัทจะประสบความสำเร็จได้ตามลำพัง (Lambert et al., 1999) บริษัทจึงมองหาโอกาสในการทำงานร่วมกัน (Collaboration) กับคู่ค้าที่อยู่ในโซ่อุปทานเพื่อประสิทธิภาพและการตอบสนอง (Cao & Zhang, 2011) จากการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ทำให้เกิดการรวมตลาดและฐานการผลิตเข้าไว้ด้วยกัน ส่งผลต่อโครงสร้างการแข่งขันทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในปัจจัยหลักของการขับเคลื่อนระบบการค้าที่เชื่อมโยงภาคอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจของประเทศที่ผู้ประกอบการกลุ่ม AEC สามารถเข้ามาลงทุนโดยถือหุ้นไทยได้ถึงร้อยละ 70 ซึ่งแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 3 (2560-2564) มีจุดประสงค์เพื่อยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน งานวิจัยนี้เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบโซ่อุปทาน กลยุทธ์ที่เน้นการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้

การขนส่งถือเป็นกิจกรรมหลักการจัดการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบที่ได้รับความนิยมมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 80 ของการขนส่งสินค้าในประเทศทั้งหมด เนื่องจากมีข้อได้เปรียบกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ที่สามารถเข้าถึงแหล่งผลิตและแหล่งบริโภคได้โดยตรง ในการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นพบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าบรรจตู้คอนเทนเนอร์ทางรถบรรทุกของไทยส่วนใหญ่ มีสัญชาติไทยกว่าร้อยละ 95 เป็นผู้ประกอบการรายย่อยขนาดเล็ก บริหารงานในลักษณะครอบครัวโดยการรับเหมาช่วงงาน อีกทั้งมีการนำระบบ

เทคโนโลยีมาใช้ในการดำเนินงานน้อยเนื่องด้วยมีการลงทุนสูง (Kasikorn Research Center, 2017)

เศรษฐกิจของไทยที่ผ่านมาพึ่งพาการส่งออกเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นสัดส่วนเกือบร้อยละ 60 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ในปี 2559 ข้อมูลจากกระทรวงพาณิชย์ เฉพาะผู้ประกอบการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมมีมูลค่าการส่งออกกว่า 6,030 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.06 เมื่อเทียบกับปีที่แล้ว (Ministry of Commerce, 2017) โดยการส่งออกมีกิจกรรมที่เชื่อมโยงไปยังธุรกิจอื่นๆ ที่หลากหลาย โดยเฉพาะธุรกิจการขนส่งทางรถบรรทุก เนื่องจากการขนส่งคือการให้บริการหรือการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ จากแหล่งผู้ผลิตต้นทางไปยังลูกค้าปลายทาง หรือจากโรงงานไปยังท่าเรือเพื่อการส่งออก ด้วยบทบาทที่สำคัญของการขนส่งทางรถบรรทุกและการส่งออกที่สามารถสร้างรายได้ให้ประเทศเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุกและผู้ประกอบการส่งออกจึงจำเป็นต้องมีการทำงานร่วมกัน ต่างไม่สามารถดำเนินงานได้ตามลำพัง โดยต่างมุ่งหวังว่าจะมีผลประโยชน์ร่วมกัน (Cao & Zhang, 2011)

งานวิจัยต่างประเทศที่ผ่านมาได้ศึกษาการทำงานร่วมกันเป็นจำนวนมาก ในประเด็นความไว้วางใจ ความผูกพัน ความยั่งยืนที่มีต่อผลการดำเนินงานของกิจการ (Mentzer, 2001; Ha, 2007; Cao & Zhang, 2011; Hudnurkar et al., 2014) แต่ส่วนใหญ่ศึกษากลุ่มผู้ให้บริการขนส่งฝ่ายเดียว ในขณะที่ผู้ประกอบการขนส่ง (ผู้ให้บริการ) และผู้ประกอบการส่งออก (ผู้ใช้บริการ) จะมีมุมมองที่แตกต่างกัน (Premeaux, 2009) ยิ่งไปกว่านั้นงานวิจัยการทำงานร่วมกันในภาคการขนส่งระหว่างผู้ให้บริการและผู้ให้บริการขนส่งยังมีน้อยมาก (Fugate et al., 2009) โดยเฉพาะประเทศไทยที่ศึกษารูปแบบการทำงานร่วมกันทั้งสองฝ่ายยังปรากฏน้อยเช่นกัน จากช่องว่างของการวิจัยดังกล่าวผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษารูปแบบ

เชิงสาเหตุการทำงานร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุกกับผู้ประกอบการส่งออกสินค้าทางเรือในประเทศไทย ทั้งนี้ ผลที่ได้จากการวิจัยคาดว่าจะประโยชน์ในเชิงวิชาการต่อผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่ม รวมถึงหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษานี้ไปใช้ได้จริงและขยายผลไปสู่แนวทางปฏิบัติหรือเชิงนโยบาย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การวิจัยนี้เพื่อวิเคราะห์อิทธิพลองค์ประกอบของการทำงานร่วมกัน ความไว้วางใจ ความผูกพันและความยั่งยืนที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานพร้อมทั้งนำเสนอรูปแบบเชิงสาเหตุการทำงานร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุกกับผู้ประกอบการส่งออกสินค้าทางเรือในประเทศไทย

การทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดเกี่ยวกับการทำงานร่วมกัน เริ่มเมื่อประมาณกลางทศวรรษที่ 1990 จากแนวคิดการบริหารสินค้าคงคลังโดยผู้ขายสู่ความเต็มใจและการใช้ทรัพยากรร่วมกันของคู่ค้า (Lambert et al., 1999) ผลการวิจัยของ Piboonrungsri & Disney (2012) และ Nyaga et al. (2010) สอดคล้องกันว่าการทำงานร่วมกันในโซ่อุปทานผ่านความไว้วางใจระหว่างองค์กรมีอิทธิพลเชิงบวกต่อผลการดำเนินงาน กิจกรรมการแบ่งปันข้อมูลร่วมกัน ความมุ่งมั่นในการลงทุน การทำงานเป็นทีมร่วมกัน การแลกเปลี่ยนทักษะและการเรียนรู้มีผลต่อการดำเนินงาน และงานวิจัยของ Min et al. (2005) พบว่า การตัดสินใจร่วมกัน การแบ่งผลได้และความเสี่ยงร่วมกันมีผลต่อการดำเนินงานสอดคล้องกับงานวิจัยของ Anderson & Narus (1990) ที่กล่าวว่า กิจกรรมการทำงานร่วมกันระหว่างองค์กรทำให้ผลการดำเนินงานของกิจการดีขึ้น

งานวิจัยของ Simatupang & Sridharan (2004) กล่าวถึงรูปแบบการทำงานร่วมกัน ได้แก่ (1) ความร่วมมือแบบระดับต่ำ คือ ระดับการทำงานร่วมกัน

น้อยและผลการดำเนินงานต่ำ (2) ความร่วมมือแบบประสิทธิภาพ คือ ระดับการทำงานร่วมกันน้อยแต่ผลการดำเนินงานสูง (3) ความร่วมมือแบบแสวงหา คือ ระดับการทำงานร่วมกันมากแต่ผลการดำเนินงานต่ำ และ (4) ความร่วมมือแบบเสริมแรง คือ ระดับการทำงานร่วมกันมากและผลการดำเนินงานสูง

2. ความไว้วางใจ เป็นสิ่งจำเป็นต่อการทำงานร่วมกันระหว่างคู่ค้าที่นำไปสู่ความสำเร็จทางการค้า (Morgan & Hunt, 1994) เมื่อฝ่ายหนึ่งเชื่อมั่นต่ออีกฝ่ายหนึ่งในการแลกเปลี่ยนความสัมพันธ์ (Duffy & Fearne, 2004) งานวิจัยนี้ มีลักษณะความไว้วางใจระหว่างองค์กร คือ (1) ความไว้วางใจด้านความรู้สึก หมายถึง ความไว้วางใจที่เกี่ยวข้องกับอารมณ์และรู้สึกได้ และ (2) ความไว้วางใจด้านการรับรู้ หมายถึง ความไว้วางใจที่เกี่ยวข้องกับเหตุผลและความมั่นใจของอีกฝ่ายหนึ่ง (Ha et al., 2011) จากงานวิจัยที่ผ่านมาพบว่า ความไว้วางใจระหว่างองค์กรมีอิทธิพลเชิงบวกต่อผลการดำเนินงานของกิจการ (Anderson & Narus, 1990; Nyaga et al., 2010; Wei et al., 2012) เช่นเดียวกับการสร้างความไว้วางใจทำให้ผลการดำเนินงานดีขึ้น (Fawcett et al., 2012)

3. ความผูกพันเป็นความเชื่อในการแลกเปลี่ยนที่ดำรงความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทหนึ่งกับอีกบริษัทหนึ่งโดยมีความพยายามที่จะให้เกิดความมั่นใจในการทำงาน (Morgan & Hunt, 1994) และการทำงานร่วมกันเพื่อให้เกิดความผูกพันมักต้องใช้ระยะเวลานาน (Nyaga et al., 2010) มีนักวิจัยจำนวนมาก (Simatupang & Sridharan, 2002; Duffy & Fearne, 2004; Ha et al., 2011) เห็นด้วยว่าการทำงานร่วมกันในโซ่อุปทานต้องพัฒนาความผูกพันเพื่อรักษาความสัมพันธ์ระยะยาว ซึ่งความผูกพันยิ่งมากย่อมทำให้ผลการดำเนินงานของกิจการยิ่งดีขึ้น (Lambert et al., 1999)

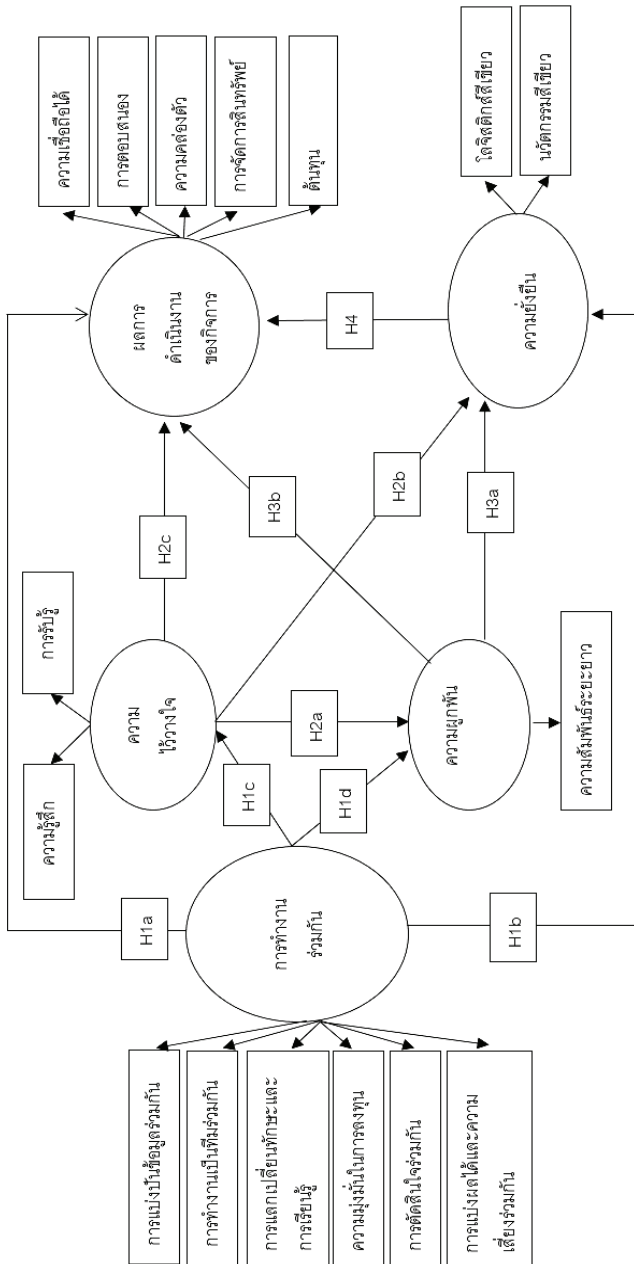
4. ความยั่งยืน ประกอบด้วยหลักเศรษฐกิจ (การทำให้ธุรกิจเติบโต) ด้านสังคม (ความรับผิดชอบต่อสังคม) และด้านสิ่งแวดล้อม (การเป็นมิตรกับ

สิ่งแวดล้อม (Elkington, 1994) ต่อมาได้ขยายแนวคิดสู่การจัดการโซ่อุปทาน ได้แก่ (1) โลจิสติกส์สีเขียวเป็นแนวคิดเกี่ยวกับความสามารถในการรักษาทรัพยากร ลดของเสีย ปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ รับผิดชอบต่อสังคมและคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม (Lai & Wong, 2012) และ (2) นวัตกรรมสีเขียว หมายถึง บรรจุภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและนำกลับไปใช้ใหม่ได้ การขนส่งสีเขียว (Karia, 2013) งานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า โลจิสติกส์สีเขียวและนวัตกรรมสีเขียวมีอิทธิพลเชิงบวกต่อผลการดำเนินงาน (Lai & Wong, 2012)

5. ผลการดำเนินงานของกิจการ ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานมีความหลากหลาย ดังนั้น ผู้วิจัยใช้แนวคิดแบบจำลองการอ้างอิงการดำเนินงานโซ่อุปทาน (SCOR Model) ของ Supply Chain Council (2012) จากงานวิจัยของ Lai et al. (2004) และ Ha (2007) เพื่อใช้วัดผลการดำเนินงานของกิจการ 5 ด้าน ได้แก่ ความเชื่อถือได้ การตอบสนอง ความคล่องตัว การจัดการสินทรัพย์ และต้นทุน

การศึกษาครั้งนี้ใช้ทฤษฎีแบบบูรณาการ คือใช้มากกว่าหนึ่งทฤษฎี ได้แก่ (1) ทฤษฎีฐานทรัพยากร (Resource Based View: RBV) (Penrose, 1959; Barney, 1991) ในด้านความร่วมมือในโซ่อุปทานและผลการดำเนินงานของกิจการ (2) ทฤษฎีข้อจำกัด (Theory of Constraints: TOCs) (Goldratt, 1990) ถ้าจัดการกับข้อจำกัดได้การทำงานร่วมกันระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งออกก็จะดีขึ้น (Fugate et al., 2009) และ (3) ทฤษฎีต้นทุนธุรกรรม (Transaction Cost Economics: TCE) (Williamson, 1979) ใช้หลักการต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากราคาหรือมูลค่าบริการ ในการทำงานร่วมกันในโซ่อุปทาน พบว่า มีผลต่อความสัมพันธ์ในโซ่อุปทานและผลการดำเนินงานของกิจการ (Cao & Zhang, 2011; Nyaga et al., 2010)

จากแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พัฒนาเป็นกรอบแนวคิดการวิจัยได้ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นแบบผสมวิธี (Mixed Methods) ทั้งการวิจัยเชิงปริมาณ และการวิจัยเชิงคุณภาพ ประชากร ได้แก่ ผู้ขนส่งทางรถบรรทุกจากท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือสงขลา 484 ราย และผู้ส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม จาก กระทรวงพาณิชย์ เรียงตามมูลค่าการส่งออกมากที่สุดปี 2558 จำนวน 1,000 ราย โดยการวิจัยเชิงปริมาณกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างใช้กฎแห่งความชัดเจน (Rule of Thumb) การวิจัยนี้มีตัวแปรสังเกตได้ 16 ตัวแปร (อัตราส่วน 5×16 ตัวแปร = 80 ราย และเพิ่มขนาดอีกร้อยละ 50) เพื่อให้ข้อมูลเชิงประจักษ์มีความน่าเชื่อถือยิ่งขึ้น (Wiratchai, 1999) ดังนั้น กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ไม่น้อยกว่า 120 ตัวอย่างต่อกลุ่ม สำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพใช้การเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบ ลูกโซ่ (Snowball Sampling) จำนวน 9 ราย โดยเป็นเจ้าของกิจการ ผู้บริหาร ผู้จัดการ หรือผู้แทน มีประสบการณ์มาแล้วไม่น้อยกว่า 10 ปี

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ คือ แบบสอบถาม 2 ฉบับ แบ่งเป็น 5 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถามและข้อมูลบริษัทเป็นคำถามแบบปลายปิดและให้เติมคำ ส่วนที่ 2 การทำงานร่วมกัน 20 ข้อ ส่วนที่ 3 ความไว้วางใจและความผูกพัน 14 ข้อ ส่วนที่ 4 ความยั่งยืน 7 ข้อ และส่วนที่ 5 ผลการดำเนินงานของกิจการ 14 ข้อ รวมข้อคำถามทั้งหมด 55 ข้อ ส่วนที่ 2-5 คำถามเป็นลักษณะประเมินค่าแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) 5 ระดับ แบบสอบถามมีค่าความเชื่อมั่นโดยค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคกลุ่มผู้ขนส่งและกลุ่มผู้ส่งออกเท่ากับ .938 และ .915 ตามลำดับ การเก็บรวบรวมข้อมูลทางไปรษณีย์ ช่วงเดือนกุมภาพันธ์ – กันยายน 2559 ได้รับแบบสอบถามคืนกลับมาจากกลุ่มผู้ขนส่ง 149 ราย (คิดเป็นร้อยละ 36.79) จากกลุ่มผู้ส่งออก 165 ราย (คิดเป็นร้อยละ 17.05) การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนา การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน และการวิเคราะห์สมการโครงสร้าง

การวิจัยเชิงคุณภาพ 4 ขั้นตอน ประกอบด้วย ขั้นที่ 1 เตรียมการสัมภาษณ์ ติดต่อประสานงานนัดหมายวันเวลากับผู้ให้ข้อมูล ขั้นที่ 2 เริ่มสัมภาษณ์ แนะนำตัว ชี้แจงความสำคัญและวัตถุประสงค์การวิจัย เตรียมอุปกรณ์บันทึกเสียง ขั้นที่ 3 ดำเนินการสัมภาษณ์จากผู้ให้ข้อมูลตามรายบุคคลแบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง การเก็บข้อมูลเป็นสถานที่ทำงานของผู้ให้ข้อมูลและโดยทางโทรศัพท์ ช่วงเดือนพฤษภาคม - สิงหาคม 2559 ใช้เวลาประมาณ 60-90 นาที ขั้นที่ 4 ยุติการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยมอบจดหมายขอบคุณและของที่ระลึก วิเคราะห์ข้อมูลใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหาเพื่อนำผลเชิงคุณภาพไปสนับสนุนเชิงปริมาณ

ผลการศึกษา

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณสรุปได้ ดังนี้

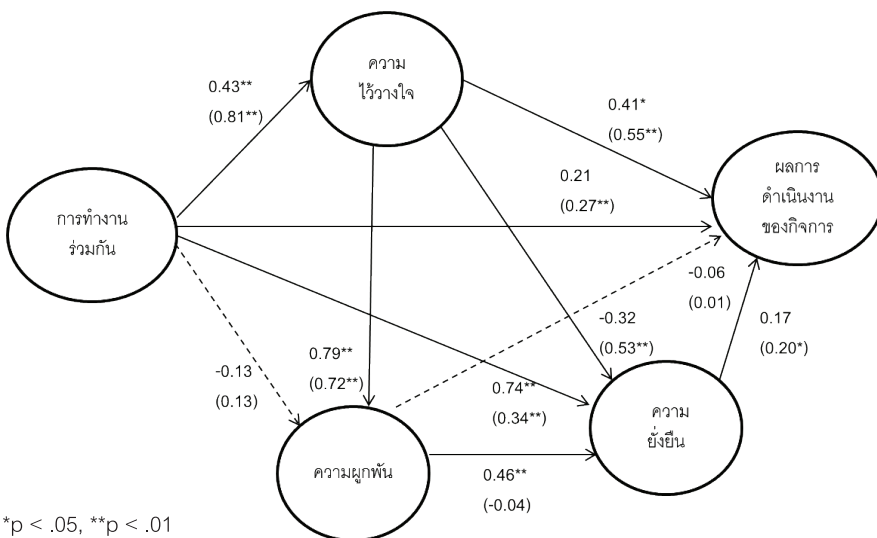
1. ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของรูปแบบเชิงสาเหตุการทำงานร่วมกัน กลุ่มผู้ขนส่ง พบว่า แบบจำลองมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ($\chi^2 = 51.49$, $df = 60$, $p = 0.78$, $\chi^2/df = 0.86$, $GFI = 0.96$, $AGFI = 0.91$, $RMSEA = 0.00$, $SRMR = 0.05$) เช่นเดียวกับกลุ่มผู้ส่งออก พบว่า แบบจำลองมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ($\chi^2 = 49.11$, $df = 58$, $p = 0.79$, $\chi^2/df = 0.85$, $GFI = 0.96$, $AGFI = 0.92$, $RMSEA = 0.00$, $SRMR = 0.02$)

2. ผลการวิเคราะห์อิทธิพลทางตรงระหว่างตัวแปรแฝงต่างๆ ในแบบจำลองสมการโครงสร้าง ตามภาพที่ 2

2.1 กลุ่มผู้ขนส่ง พบว่า การทำงานร่วมกันมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความยั่งยืน ($\beta = 0.74$) และความไว้วางใจ ($\beta = 0.43$) ความผูกพันมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความยั่งยืน ($\beta = 0.46$) ความไว้วางใจมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความผูกพัน ($\beta = 0.79$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และผลการดำเนินงาน ($\beta = 0.41$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แต่การทำงานร่วมกันไม่มีนัยสำคัญทางสถิติต่อการดำเนินงาน และความผูกพัน อีกทั้งความไว้วางใจไม่มีนัยสำคัญทางสถิติต่อ

ความยั่งยืน รวมถึงความผูกพันและความยั่งยืนไม่มีนัยสำคัญทางสถิติต่อผลการดำเนินงาน

2.2 กลุ่มผู้ส่งออก พบว่า การทำงานร่วมกันมีอิทธิพลเชิงบวกต่อผลการดำเนินงาน ($\beta=0.27$) ความยั่งยืน ($\beta=0.34$) และความไว้วางใจ ($\beta=0.81$) ความไว้วางใจมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความผูกพัน ($\beta=0.72$) ความยั่งยืน ($\beta=0.53$) และผลการดำเนินงาน ($\beta=0.55$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ความยั่งยืนมีอิทธิพลเชิงบวกต่อผลการดำเนินงาน ($\beta=0.20$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แต่การทำงานร่วมกันไม่มีนัยสำคัญทางสถิติต่อความผูกพัน ความผูกพันไม่มีนัยสำคัญทางสถิติต่อความยั่งยืนและผลการดำเนินงาน



หมายเหตุ ตัวเลขในวงเล็บ คือ กลุ่มผู้ส่งออก

ภาพที่ 2 รูปแบบเชิงสาเหตุการทำงานร่วมกัน กลุ่มผู้ขนส่งและกลุ่มผู้ส่งออก

3. ผลการวิเคราะห์รูปแบบเชิงสาเหตุการทำงานร่วมกันที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานของกิจการระหว่างผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุกกับผู้ประกอบการส่งออกสินค้าทางเรือในประเทศไทย ประกอบด้วย 2 รูปแบบ

3.1 รูปแบบเชิงสาเหตุการทำงานร่วมกัน กลุ่มผู้ขนส่ง โดยที่ผลการดำเนินงานของกิจการได้รับอิทธิพลโดยรวมจากการทำงานร่วมกันมากที่สุด เป็นอิทธิพลทางตรงและอิทธิพลทางอ้อมผ่านความไว้วางใจ รองลงมาคือ ความไว้วางใจเป็นอิทธิพลรวม ส่วนใหญ่มาจากอิทธิพลทางตรง ส่วนตัวแปรอื่นๆ มีอิทธิพลต่อการดำเนินงานของกิจการอย่างไม่มีนัยสำคัญ ตัวแปรที่มีความเที่ยงสูงสุด คือ ความไว้วางใจด้านความรู้สึก รองลงมาคือ ความสัมพันธ์ระยะยาว

ตารางที่ 1

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลตัวแปร กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุก

ตัวแปรเหตุ/ผล	การทำงานร่วมกัน			ความไว้วางใจ			ความผูกพัน			ความยั่งยืน		
	TE	IE	DE	TE	IE	DE	TE	IE	DE	TE	IE	DE
ความไว้วางใจ	.43***	-	.43***	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ความผูกพัน	.21**	.34***	-0.13	.79***	-	.79***	-	-	-	-	-	-
ความยั่งยืน	.70***	-.04	.74***	.04***	.36**	-0.32	.46***	-	.46***	-	-	-
ผลการดำเนินงาน	.49***	.28*	.21	.37***	-0.04	.41**	.02	.08	-0.06	.17	-	.17

*p < .1, **p < .05, ***p < .01

3.2 รูปแบบเชิงสาเหตุการทำงานร่วมกัน กลุ่มผู้ส่งออก โดยที่ผลการดำเนินงานของกิจการได้รับอิทธิพลโดยรวมจากการทำงานร่วมกันมากที่สุด เป็นอิทธิพลทางตรงและอิทธิพลทางอ้อมผ่านความไว้วางใจและความยั่งยืน รองลงมาคือ ความไว้วางใจเป็นอิทธิพลรวม ส่วนใหญ่มาจากอิทธิพลทางตรงและความยั่งยืนมีอิทธิพลโดยรวมและอิทธิพลทางตรง ตัวแปรที่มีความเที่ยงสูงสุด คือ ความสัมพันธ์ระยะยาว รองลงมาคือ โลกทัศน์ที่ดี

ตารางที่ 2

ผลการวิเคราะห์หิอทธิพลตัวแปร กลุ่มผู้ประกอบการส่งออกสินค้าทางเรือ

ตัวแปรเหตุ/ผล	การทำงานร่วมกัน			ความไว้วางใจ			ความผูกพัน			ความยั่งยืน		
	TE	IE	DE	TE	IE	DE	TE	IE	DE	TE	IE	DE
ความไว้วางใจ	.81 ^{***}	-	.81 ^{***}	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ความผูกพัน	.71 ^{***}	.59 ^{***}	.13	.72 ^{***}	-	.73 ^{***}	-	-	-	-	-	-
ความยั่งยืน	.74 ^{***}	.40 ^{***}	.33 ^{***}	.50 ^{***}	-0.03	.52 ^{***}	-.04	-	-.04	-	-	-
ผลการดำเนินงาน	.87 ^{***}	.60 ^{***}	.27 ^{***}	.65 ^{***}	.10 [*]	.55 ^{***}	.00	-.01	.01	.20 [*]	-	.20 [*]

*p < .05, **p < .01

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพสรุปได้ ดังนี้

1. ทั้งกลุ่มผู้ขนส่งและผู้ส่งออกทำงานร่วมกันโดยมุ่งผลประโยชน์ที่แตกต่างกัน กลุ่มผู้ส่งออกไว้วางใจผู้ขนส่งในด้านการให้บริการ ซึ่งทั้งสองกลุ่มเห็นสอดคล้องว่าการทำธุรกิจกันมานานไม่ได้เป็นหลักประกันว่าจะมีความผูกพัน แต่การไปหาคู่ค้าใหม่จะเสียเวลาและค่าใช้จ่าย คำสัมภาษณ์ผู้ส่งออกรายหนึ่งกล่าวว่า "...ถ้าเขายังคงราคาเดิมและไม่ทำสินค้าเสียหาย แต่ถ้ามีรายอื่นให้ราคาถูกกว่า ข้อเสนอดีกว่า ผมก็ไปใช้บริการเจ้าใหม่ถึงแม้ว่าจะใช้บริการกันมานาน" ผู้ส่งออกอีกรายกล่าวว่า "ตราบดีที่ผู้ขนส่งยังให้บริการตามที่ต้องการก็ยังคงใช้บริการอยู่"

2. ความยั่งยืนด้านโลจิสติกส์สีเขียวและนวัตกรรมสีเขียว กลุ่มผู้ขนส่งเห็นว่ามีความสำคัญแต่ส่วนใหญ่ยังไม่ค่อยเข้าใจ จะทำตามเท่าที่กฎหมายบังคับ และยังไม่เห็นถึงผลได้ต่อธุรกิจ ตามคำสัมภาษณ์ "...สำคัญแต่ไม่ค่อยสนใจ ต้องลงทุนเพิ่ม เสียเวลาในการทำงาน ถ้ากิจการขนาดเล็กแล้วต้องมาพัฒนาเทคโนโลยีพลังงานยังไม่ทำให้ประหยัดต้นทุนได้" อีกรายกล่าวว่า "...รถบรรทุกเราทุกคันผ่าน Q-Mark ของกรมการขนส่ง รัฐให้ลงทุนขนส่งด้วย NGV แต่มีสถานีบริการไม่เพียงพอต้องรอเติมนาน" ขณะที่กลุ่มผู้ส่งออกเห็นว่าโลจิสติกส์สีเขียวและนวัตกรรมสีเขียวเป็นความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อมและสร้างภาพลักษณ์

องค์กร ดังคำสัมภาษณ์ว่า “...ปฏิบัติตามนโยบายของบริษัทแม่ อุปกรณ์หรือรถขนส่งจะมุ่งเน้นด้านสิ่งแวดล้อม ลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ใช้ขนส่งแบบ Milk run” อีกรายกล่าวว่า “นำ 3R มาใช้ Reduce, Reuse, Recycle”

3. ผลการดำเนินงานของกิจการ กลุ่มผู้ขนส่งเน้นด้านความเชื่อถือได้ ส่วนผู้ส่งออกเน้นด้านการตอบสนอง ดังคำสัมภาษณ์ผู้ขนส่ง “...ความคล่องตัวและติดต่อประสานงานกิจการขนาดเล็กมีมากกว่ากิจการขนาดใหญ่” คำสัมภาษณ์ผู้ส่งออกรายหนึ่งกล่าวว่า “บริษัทจะเน้นด้านความปลอดภัยเป็นอันดับแรก คุณภาพบริการและความตรงต่อเวลา ตามลำดับ” อีกรายกล่าวว่า “การหมุนเวียนสินค้าเป็นเรื่องสำคัญ โดยเฉพาะการจ่ายชำระเงินตรงตามรอบระยะเวลา”

อภิปรายผล

จากผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าได้นำเสนอรูปแบบเชิงสาเหตุการทำงานร่วมกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่อิสระจากกัน 2 กลุ่มจากมุมมองที่เหมือนกันและแตกต่างกัน คือ กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุก (ผู้ให้บริการ) และกลุ่มผู้ประกอบการส่งออกสินค้าทางเรือ (ผู้ใช้บริการ) มีประเด็นที่น่าสนใจที่นำมาอภิปรายผลได้ ดังนี้

ผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่มมีผลการศึกษาในส่วนที่เหมือนกัน พบว่า การทำงานร่วมกันมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความไว้วางใจ แสดงว่า เมื่อผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่มมีกิจกรรมการทำงานร่วมกันในระดับสูงส่งผลให้ผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่มรู้สึกไว้วางใจต่อกันในระดับที่สูงขึ้น ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับกิจกรรมการทำงานร่วมกันระหว่างองค์กรพัฒนาไปสู่ความไว้วางใจ (Barratt, 2004) เช่นเดียวกับทักษะการเรียนรู้เป็นสิ่งจำเป็นต่อความไว้วางใจ (Fawcett et al., 2012) การแลกเปลี่ยนความรู้ทำให้เกิดความไว้วางใจ (Spekman & Carraway, 2006) การสื่อสารระหว่างองค์กรทำให้เกิดความเข้าใจและนำไปสู่

ความไว้วางใจ (Fawcett et al., 2012) และการทำงานร่วมกันมีอิทธิพลต่อความไว้วางใจในการทำงานร่วมกันระหว่างองค์กร (Wei et al., 2012)

การทำงานร่วมกันมีอิทธิพลทางอ้อมต่อผลการดำเนินงานผ่านความไว้วางใจ สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ที่พบว่า ความไว้วางใจมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อผลการดำเนินงาน แสดงว่า เมื่อผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่มมีกิจกรรมการทำงานร่วมกันในระดับสูง และรู้สึกไว้วางใจต่อกันในระดับที่สูงส่งผลให้ผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่มมีผลการดำเนินงานในระดับที่สูงขึ้นเช่นกัน ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับการทำงานร่วมกันมีอิทธิพลต่อความไว้วางใจ (Wei et al., 2012) และสอดคล้องกับงานวิจัยของ Nyaga et al. (2010) ที่ยืนยันว่าความไว้วางใจเป็นตัวแปรคั่นกลางและมีอิทธิพลเชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงาน เมื่อผู้ซื้อและผู้ขายมีความไว้วางใจจะสามารถลดต้นทุนทางธุรกรรมได้ (TCE)

การทำงานร่วมกันไม่มีอิทธิพลต่อความผูกพันและความผูกพันไม่มีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงาน แสดงว่า เมื่อผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่มมีกิจกรรมการทำงานร่วมกันไม่ส่งผลให้ผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่มรู้สึกว่ามีความผูกพันกันและไม่ส่งผลต่อผลการดำเนินงาน ผลการวิจัยนี้ไม่สอดคล้องกับผลการวิจัยที่กล่าวว่า การทำงานร่วมกันมีผลต่อความสัมพันธ์ระยะยาว (Mentzer, 2001; Duffy & Fearne, 2004; Ha et al., 2011) แต่สอดคล้องกับข้อค้นพบของผลการสัมภาษณ์ผู้บริหารที่ว่า ในปัจจุบันการขนส่งของไทยที่คู่ค้าทำงานด้วยกันแทบจะไม่มีใครมีความผูกพัน แม้ว่าจะมีระยะเวลาความสัมพันธ์ที่ยาวนาน และผู้ใช้บริการมุ่งมั่นลงทุนอุปกรณ์การขนส่งต่างๆ โดยตั้งใจจะรักษาความสัมพันธ์ระยะยาวกับผู้ใช้บริการ แต่ก็ไม่ได้เป็นหลักประกันว่าผู้ใช้บริการจะใช้บริการกับผู้ให้บริการรายนี้ตลอดไป หากมีผู้ให้บริการรายอื่นที่มีข้อเสนอหรือมีทางเลือกอื่นๆ ที่น่าสนใจมากกว่า ผู้ให้บริการอาจเปลี่ยนใจไปใช้บริการรายใหม่ก็ได้ หรือผู้ให้บริการอาจรู้สึกที่ผู้ใช้บริการพึ่งพาเพื่อให้เกิดความผูกพันเพื่อประโยชน์ต่อธุรกิจเท่านั้น

โดยกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุก พบว่า การทำงานร่วมกันมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความยั่งยืน ในขณะที่การทำงานร่วมกันและความยั่งยืนไม่มีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงาน แสดงว่าเมื่อผู้ขนส่งมีกิจกรรมร่วมกันกับผู้ส่งออกในระดับสูง ทำให้บริการขนส่งโดยมุ่งความยั่งยืนในระดับสูงขึ้นแต่ไม่ส่งผลให้ผลการดำเนินงานในระดับที่สูงขึ้น อาจเนื่องจากส่วนใหญ่ผู้ขนส่งเป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ทำการขนส่งเกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมและรับผิดชอบต่อสังคมตามข้อกำหนดบังคับจากภาครัฐ และสอดคล้องกับผลการวิจัยที่พบว่าผู้ให้บริการเป็นกิจการขนาดเล็กจะไม่สนใจเรื่องสิ่งแวดล้อม เพราะการลงทุนเกี่ยวกับโลจิสติกส์สีเขียวไม่ทำให้ผลการดำเนินงานดีขึ้น (Perotti et al., 2012)

สำหรับผู้ส่งออก พบว่า ความไว้วางใจมีอิทธิพลทางตรงต่อความยั่งยืน แสดงว่าเมื่อผู้ส่งออกได้รับความไว้วางใจจากผู้ขนส่งในระดับที่สูง ส่งผลให้ผู้ส่งออกสนับสนุนการขนส่งแบบยั่งยืนในระดับที่สูงขึ้น อาจเป็นเพราะงานวิจัยนี้เก็บข้อมูลจากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นส่วนใหญ่และเป็นบริษัทต่างชาติที่จัดตั้งกองรถ (Fleet) ของบริษัทเอง เว้นแต่ถ้าผู้ขนส่งเป็นบริษัทในเครือจะต้องปฏิบัติตามนโยบายของบริษัท และถ้าเป็นบริษัทต่างชาติจะให้ความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคมค่อนข้างมากกว่าผู้ประกอบการที่เป็นคนไทย สอดคล้องกับผลการวิจัยความสามารถขององค์กรที่มีการนำแนวคิดฐานทรัพยากร (RBV) มาดำเนินการเพื่อความได้เปรียบและยากที่คู่แข่งจะลอกเลียนแบบในการพัฒนาให้โดดเด่น (Barney, 2012)

ข้อค้นพบความไว้วางใจเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงานมากที่สุดของผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่มสอดคล้องกับ Gibson et al. (2002) พบว่าผู้ขนส่งและผู้ส่งออกของสหรัฐอเมริกาให้ความสำคัญกับความไว้วางใจอันดับแรกจากรูปแบบการทำงานร่วมกัน (Simatupang & Sridharan, 2004) อาจเป็นไปได้

ว่ากลุ่มผู้ขนส่งมีรูปแบบการทำงานร่วมกันในลักษณะความร่วมมือแบบระดับต่ำ คือ ระดับการทำงานร่วมกันน้อยและผลการดำเนินงานต่ำ แต่มีศักยภาพที่สามารถพัฒนาระดับความร่วมมือให้เข้มแข็งมากขึ้น กลุ่มผู้ส่งออกอาจมีรูปแบบการทำงานร่วมกัน 2 ลักษณะ คือ (1) ความร่วมมือแบบประสิทธิภาพ คือ ระดับการทำงานร่วมกันน้อยแต่ผลการดำเนินงานสูง ควรมีการรักษาและขยายความสัมพันธ์ (2) ความร่วมมือแบบแสวงหา คือ ระดับการทำงานร่วมกันมากแต่ผลการดำเนินงานต่ำ ควรมีการถ่ายทอดให้เกิดการเรียนรู้และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การทำงานร่วมกันระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งออกควรพัฒนาและส่งเสริมการทำงานร่วมกันและผลการดำเนินงานให้สูงขึ้น โดยผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่มสามารถทำงานร่วมกันแบบผสมผสาน (Lateral Collaboration) สอดคล้องกับผลการสัมภาษณ์ว่า บริษัทส่งออกมักจะใช้บริการผู้ประกอบการขนส่งหลายรายเพื่อสร้างเครือข่ายและเน้นประสิทธิผล ทั้งนี้อาจขึ้นอยู่กับวิสัยทัศน์ของผู้บริหารด้วย

สรุปและข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาโดยภาพรวม พบว่า รูปแบบเชิงสาเหตุการทำงานร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุกกับผู้ประกอบการส่งออกสินค้าทางเรือในประเทศไทยนั้นสามารถนำไปสู่รูปแบบที่เหมาะสมต่อบริบทของประเทศไทยในการทำงานร่วมกันด้วยการที่ผู้บริหารทั้งสองกลุ่มผลักดันผลการดำเนินงานโดยมุ่งเน้นความไว้วางใจ และควรให้ความสำคัญต่อการสร้างความผูกพันทั้งระดับผู้บริหารและพนักงาน

ข้อเสนอแนะด้านวิชาการ

1. จากการศึกษาทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ การทบทวนวรรณกรรมและข้อมูลเชิงประจักษ์ที่มุ่งเน้นการทำงานร่วมกันระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งออกในประเทศไทย วรรณกรรมที่เกี่ยวกับการทำงานร่วมกันเพื่อผลการดำเนินงาน

โดยเฉพาะยังมีไม่มาก ทำให้สามารถเพิ่มพูนองค์ความรู้ด้านการจัดการและการจัดการโลจิสติกส์

ข้อเสนอแนะด้านวิชาชีพหรือการนำไปปฏิบัติ

1. ผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุกในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็น SMEs ควรพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือหรือหาพันธมิตรขนส่ง เพื่อลดหรือแก้ไขปัญห การขนส่งให้เข้มแข็งและขยายความร่วมมือไปภายนอก ควรปรับตัวให้เป็นผู้ให้บริการรับเหมาช่วง (Subcontractor) ให้กับบริษัทโลจิสติกส์รายใหญ่ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่า ควรฝึกอบรมและเพิ่มพูนความรู้บุคลากรให้มีความเป็นมืออาชีพ เพื่อรองรับการแข่งขัน และนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการ

2. ผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุกและผู้ประกอบการส่งออก ควรมีกิจกรรมที่สร้างความสัมพันธ์กันมากขึ้นทั้งระดับผู้บริหารและพนักงาน เช่น การแข่งกีฬา การร่วมประชุมหรือสัมมนา เป็นต้น เพื่อเสริมสร้างความผูกพันระยะยาว

3. ผู้บริหารโลจิสติกส์ควรกำหนดเป้าหมายเชิงกลยุทธ์การพัฒนาเพื่อความยั่งยืนและวัฒนธรรมองค์กรโดยจูงใจพนักงานให้ตระหนักถึงสิ่งแวดล้อม การขนส่งและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ควรทำความเข้าใจศักยภาพของธุรกิจที่พัฒนาไปสู่โลจิสติกส์สีเขียวและนวัตกรรมสีเขียวเพื่อนำไปสู่ความยั่งยืนระยะยาว

ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานอื่นๆ

1. การส่งเสริมให้เมืองศูนย์กลางทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางประสานงานในการดูแลหรือเป็นแหล่งรวบรวมฐานข้อมูลอย่างมีระบบหรือสนับสนุนให้มีการจัดตั้งเครือข่ายพันธมิตรหรือความร่วมมือทางธุรกิจให้กับผู้ประกอบการขนส่งและผู้ประกอบการส่งออก เพื่อสร้างโอกาสทางการตลาดให้ธุรกิจไทยสามารถแข่งขันเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืนได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศต่อไป

2. การสนับสนุนแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำให้กิจการ SMEs เพื่อใช้ในด้านนวัตกรรมเทคโนโลยีและพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) การลงทุนอุปกรณ์

เทคโนโลยีที่ลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม เช่น AIDC (Automatic Identification and Data Capture) RFID (Radio Frequency Identification) และ IoT (Internet of Thing) เป็นต้น

3. ภาครัฐต้องออกกฎหมายและกฎระเบียบเพื่อบังคับใช้ พัฒนาและปรับปรุงระบบการดำเนินงานที่สอดคล้องต่อการขนส่งที่สนับสนุนแบบยั่งยืน โดยใช้การจัดการโลจิสติกส์สีเขียวและนวัตกรรมสีเขียวเป็นเครื่องมือ ควรพัฒนาการให้ความรู้และสร้างความเข้าใจการขนส่งที่ตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคม มาตรการที่สนับสนุนสิทธิพิเศษด้านกลไกทางภาษี เพื่อสร้างแรงจูงใจแก่ผู้ประกอบการก่อนที่จะบังคับใช้กฎหมาย

ข้อจำกัดในการวิจัย

1. อัตราการตอบกลับทางจดหมายค่อนข้างต่ำ อาจเนื่องจากผู้รับไม่เต็มใจที่จะเปิดจดหมายที่มาจากผู้ที่ไม่รู้จักหรือไม่อยากตอบ มีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่ และไม่มีผู้รับตามที่ระบุหน้าซอง

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมยานยนต์ เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่เรียงตามมูลค่าการส่งออกสูงสุด ดังนั้น ผู้ที่จะนำผลการวิจัยไปใช้ต้องคำนึงถึงข้อจำกัดเกี่ยวกับข้อมูลนี้ด้วย

ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต

1. ควรศึกษารูปแบบการทำงานร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการขนส่งกับผู้ประกอบการส่งออกครอบคลุมกลุ่มตัวอย่างอุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่ง โดยเฉพาะหรือขยายขอบเขตการวิจัยให้เชื่อมโยงกับโรงพักสินค้า (Warehouse) หรือรูปแบบการทำงานร่วมกันในลักษณะการบริหารสินค้าคงคลังโดยผู้ขาย (Vendor Managed Inventory: VMI) ซึ่งทำให้เกิดมิติเชิงลึกและความชัดเจนยิ่งขึ้น

ศึกษาตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ ครอบคลุมกิจการขนาดเล็ก กลาง ใหญ่ เพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานของกิจการ

2. ศึกษารูปแบบการทำงานร่วมกันในลักษณะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) หรือรูปแบบการทำงานร่วมกันที่เชื่อมโยงกับภาครัฐ เช่น การขนส่งทางราง เป็นต้น เพื่อให้ครอบคลุมการดำเนินงานทั้งโซ่อุปทานและการจัดการโลจิสติกส์

3. ศึกษารูปแบบการทำงานร่วมกันในส่วนการจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) ของภาคอุตสาหกรรมส่งออกหรือการบริหารด้านโลจิสติกส์เพื่อการขนส่ง (E-logistics) หรือการทำงานร่วมกันเพื่อพัฒนาไปสู่โลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics) และพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและลดต้นทุน

เอกสารอ้างอิง

- Anderson, J. C., & Narus, J. A. (1990). A model of distributor firm and manufacturer firm working partnerships. *Journal of Marketing*, 54(1), 42-58.
- Barney, J. (1991). Firm resources and sustained competitive advantage. *Journal of Management*, 17(1), 99-120.
- Barratt, M. (2004). Understanding the meaning of collaboration in the supply chain. *International Journal Supply Chain Management*, 9(1), 30-42.
- Cao, M., & Zhang, Q. (2011). Supply chain collaboration: Impact on collaborative advantage and firm performance. *Journal of Operation Management*, 29(3), 163-180.

- Duffy, R., & Fearne, A. (2004). The impact of supply chain partnership on supplier performance. *Journal of Logistics Management*, 15(1), 57-71.
- Elkington, J. (1994). *Enter the Triple Bottom Line*. Retrieved January 3, 2016, from <http://www.johnelkington.com/archive/TBL-elkington-chapter.pdf>.
- Fawcett, S. E., Jones, S. L., & Fawcett, A. M. (2012). Supply chain trust: The catalyst for collaborative innovation. *Business Horizons*, 55(2), 163-178.
- Fugate, B. S., Davis-Sramek, B., & Goldsby, T. J. (2009). Operational collaboration between shippers and carriers in the transportation industry. *The International Journal of Logistics Management*, 20(3), 425-447.
- Gibson, B. J., Rutner, S. M., & Keller, S. C. (2002). Shipper-carrier partnership issues, ranking and satisfaction. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 32(8), 669-681.
- Goldratt, E. M. (1990). *What is this Thing Called Theory of Constraints and How should it be Implemented?* New York: North River Press.
- Ha, B. C. (2007). *Strategic Collaboration with Motor Carrier and the Effect on Managers' Perceptions of Firm Performance*. Thesis (PhD.) George Washington University, United States of America.

- Ha, B. C., Park, Y. K., & Cho, S. (2011). Suppliers' affective trust and trust in competency in buyers: Its effect on collaboration and logistics efficiency. *International Journal of Operations & Production Management*, 31(1), 56-77.
- Hudnurkar, M., Jakhar, S., & Rathod, U. (2014). Factors affecting collaboration in supply chain: a literature review. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 133, 189-202.
- Karia, N. (2013). Green innovation in logistics industry: sustainability and competitive advantage. In K. S. Soliman (Ed.), *IBIMA conference 20th* (pp. 456-462). Kuala Lumpur: IBIMA.
- Kasikorn Research Center (2017). *Logistics businesses 4.0 push shipping*. Retrieved October 19, 2017 from <https://www.kasikornbank.com/th/business/sme/SMEKnowledge/article/KSMEAnalysis/Documents/TransportationWithLogistic40.pdf>
- Lai, K. H., Ngai, E. W. T., & Cheng, T. C. E. (2004). An empirical study of supply chain performance in transport logistics. *International journal of Production economics*, 87(3), 321-331.
- Lai, K. H., & Wong, C. W. (2012). Green logistics management and performance: Some empirical evidence from Chinese manufacturing exporters. *Omega*, 40(3), 267-282.
- Lambert, D. M., Emmelhainz, M. A., & Gardner, J. T. (1999). Building successful partnerships. *Journal of Business Logistics*, 20(1), 165-181.

- Mentzer, J. T. (2001). Managing supply chain collaboration. *Supply Chain Management*, 83-84.
- Min, S., Roath, A. S., Daugherty, P. J., Genchev, S. E., & Chen, H. (2005). Supply chain collaboration: what's happening? *The International Journal of Logistics Management*, 16(2), 237-256.
- Ministry of Commerce. (2017). *Export structure*. Retrieved March 2, 2017, from <http://www2.ops3.moc.go.th/>
- Morgan R. M., & Hunt. S. D. (1994). The commitment-trust theory of relationship marketing. *Journal of Marketing*, 58(3), 20-38
- Nyaga, G. N., Whipple, J. M., & Lynch, D. F. (2010). Examining supply chain relationships: do buyer and supplier perspectives on collaborative relationships differ? *Journal of operations management*, 28(2), 101-114.
- Penrose, E. T. (1959). *The Theory of the Growth of the Firm*. New York: Sharpe.
- Perotti, S., Zozini, M., Cagno, E., & Micheli, G. J. (2012). Green supply chain practices and company performance: the case of 3PLs in Italy. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 42(7), 640-672.
- Piboonrungrroj, P., & Disney, S. M. (2012). Supply chain collaboration, inter-firm trust and logistics performance: Evidence from the tourism sector. Retrieved June 3, 2016, from <http://ssrn.com/abstract=2050703>

- Premeaux, S. R. (2009). The Similarity of motor carriers' and shippers' perceptions of the carrier choice decision improve. *Journal of the Transportation Research Forum*, 48(1), 39-47.
- Simatupang, T. M., & Sridharan, R. (2002). The collaborative supply chain. *International Journal of Logistics Management*, 13(1), 15-30.
- Simatupang, T. M., & Sridharan, R. (2004). Benchmarking supply chain collaboration: An empirical study. *Benchmarking: An International Journal*, 11(5), 484-503.
- Spekman, R. E., & Carraway, R. (2006). Making the transition to collaborative buyer-seller relationships: An emerging framework. *Industrial Marketing Management*, 35(1), 10-19.
- Supply Chain Council. (2012). *Supply Chain Operations Reference Model version 9.0*. United States of American.
- Wei, H. L., Wong, C. W., & Lai, K. H. (2012). Linking inter-organizational trust with logistics information integration and partner cooperation under environmental uncertainty. *International Journal of Production Economics*, 139(2), 642-653.
- Williamson, O. E. (1979). Transaction-cost economics: The governance of contractual relations. *Journal of Law and Economics*, 22(2), 233-261.
- Wiratchai N. (1999). *LISRELL Model: Statistical Analysis for Research*. Bangkok: Faculty of Education, Chulalongkorn University
- Whipple, J. M., & Russell, D. (2007). Building supply chain collaboration: a typology of collaborative approaches. *The International Journal of Logistics Management*, 18(2), 174-196.