



## Factors Influencing the Selection of Rental Warehouses by Logistics Operators in the Bangkok Metropolitan Area

**Chutidaj Munkongtum**

*Bangkokthonburi University*

*Email: chutidaj.mun@bkkthon.ac.th*

**Chalita Thriyawanich**

*Bangkokthonburi University*

*Email: chalita.thr@bkkthon.ac.th*

**Vasita Pichitwattana**

*Bangkokthonburi University*

*Email: vasita.pic@bkkthon.ac.th*

**Narongrid Yimchaloenpornsakul**

*Bangkokthonburi University*

*Email: narongrid.yim@bkkthon.ac.th*

**Sarawut Chaitongrat**

*Bangkok Thonburi University*

*Email: business@bkkthon.ac.th*

---

|            |            |            |            |
|------------|------------|------------|------------|
| Received   | Reviewed   | Revised    | Accepted   |
| 07/07/2026 | 11/07/2026 | 16/07/2026 | 19/07/2026 |

---

### Abstract

**Background and Aims:** The Thai logistics industry has experienced continuous growth, particularly in the Bangkok Metropolitan Area, which serves as the country's primary transportation and distribution hub. The selection of rental warehouses or third-party logistics (3PL) warehouses has become a critical strategic decision for logistics operators. This study aimed to investigate the factors influencing the selection of rental warehouses by logistics operators in the Bangkok Metropolitan Area and to analyze the level of importance and relationships among these factors.

**Methodology:** This quantitative research employed a survey research design targeting logistics manager, sourcing managers, and middle-level executives in medium and large



transportation and logistics companies registered with the Department of Business Development, with at least two years of experience using rental warehouses. The sample consisted of 200 respondents, determined using Yamane's (1967) formula at a 95% confidence level with a 7% margin of error. Data were collected through online questionnaires and on-site interviews, with support from the Thai Transportation and Logistics Association network. Descriptive statistics (mean, standard deviation, frequency) and inferential statistics, specifically multiple linear regression analysis, were used to analyze the data.

**Results:** The findings identified six key factors influencing rental warehouse selection: (1) cost and rental fee, (2) location, (3) security and accessibility, (4) warehouse technology, (5) contract flexibility, and (6) value-added services. Together, these factors explained 58.2% of the variance in warehouse selection decisions ( $R^2 = .582$ ,  $F(6, 193) = 44.821$ ,  $p < .001$ ). Cost and rental fee ( $\beta = .312$ ,  $p < .001$ ) and location ( $\beta = .298$ ,  $p < .001$ ) exerted the strongest positive influence, followed by security and accessibility ( $\beta = .198$ ,  $p = .001$ ) and warehouse technology ( $\beta = .155$ ,  $p = .015$ ). Contract flexibility ( $\beta = .105$ ,  $p = .115$ ) and value-added services ( $\beta = .082$ ,  $p = .242$ ) did not significantly predict warehouse selection.

**Conclusion:** The findings provide empirical evidence and scientific insights to help logistics operators improve their procurement strategy and strategic planning. Warehouse owners and real estate developers can better understand market demands and priorities, enabling them to develop services aligned with market needs. Government agencies such as the Department of Business Development and the Digital Economy Center can utilize the results for resource allocation and policy formulation. This research aligns with SDG 9 (Industry, Innovation, and Infrastructure) and SDG 12 (Responsible Consumption and Production), contributing to an efficient, modern, and sustainable logistics industry.

**Keyword:** Warehouse Selection; Rental Warehouse; Logistics Operators; Bangkok Metropolitan Area; Third-Party Logistics



## ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกคลังสินค้าเช่าของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

**ชุติดเดช มั่นคงธรรม**

มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี

อีเมล: chutidaj.mun@bkkthon.ac.th

**ชลิตา ตรียานิช**

มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี

อีเมล: chalita.thr@bkkthon.ac.th

**วาสิตา พิชิตวัฒนา**

มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี

อีเมล: vasita.pic@bkkthon.ac.th

**ณรงค์ฤทธิ์ ยิ้มเจริญพรสกุล**

มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี

อีเมล: narongrid.yim@bkkthon.ac.th

**ศราวุธ ไชยธรรมา**

มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี

อีเมล: business@bkkthon.ac.th

### บทคัดย่อ

**ภูมิหลังและวัตถุประสงค์:** อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าหลักของประเทศ การเลือกใช้คลังสินค้าเช่าหรือคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม (3PL) กลายเป็นการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ที่สำคัญของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ โดยในการศึกษานี้ให้นิยามเชิงปฏิบัติการของคลังสินค้าเช่า ครอบคลุมพื้นที่คลังสินค้าที่เช่าจากบุคคลภายนอกทุกรูปแบบ ทั้งคลังสินค้าให้เช่าทั่วไปและคลังสินค้าของผู้ให้บริการ 3PL การศึกษานี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเลือกคลังสินค้าเช่าของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และวิเคราะห์ระดับความสำคัญของปัจจัยเหล่านี้ ทั้งนี้ เนื่องจากการศึกษาเชิงสหสัมพันธ์ ผลการศึกษาจึงควรตีความในลักษณะความสัมพันธ์เชิงสถิติ มิใช่ความสัมพันธ์เชิงเหตุและผลที่ยืนยันได้อย่างสมบูรณ์

**ระเบียบวิธีการวิจัย:** การวิจัยเชิงปริมาณนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง กลุ่มตัวอย่างคือผู้จัดการฝ่ายโลจิสติกส์ ผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อ/จัดหา และผู้บริหารระดับกลางในบริษัทขนส่งและ



โลจิสติกส์ขนาดกลางและขนาดใหญ่ที่จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้าในหมวดธุรกิจขนส่งและคลังสินค้า และมีประสบการณ์ใช้คลังสินค้าเช่าอย่างน้อย 2 ปี กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 200 ราย จากแบบสอบถามที่แจกจ่าย 220 ชุด ได้รับกลับคืนสมบูรณ์ 200 ชุด คิดเป็นอัตราการตอบกลับร้อยละ 90.9 โดยใช้สูตรของ Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และค่าความคลาดเคลื่อนร้อยละ 7 เครื่องมือวิจัยผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงโครงสร้างด้วยการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจได้องค์ประกอบ 6 ด้านตรงตามทฤษฎี อธิบายความแปรปรวนรวมได้ร้อยละ 68.4 เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามออนไลน์ร่วมกับการสัมภาษณ์เชิงพื้นที่ อาศัยเครือข่ายของสมาคมขนส่งและโลจิสติกส์ไทยในการเข้าถึงกลุ่มตัวอย่าง วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความถี่) และสถิติเชิงอนุมาน (การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ) โดยก่อนการทดสอบสมมติฐาน ผู้วิจัยได้ตรวจสอบข้อตกลงเบื้องต้นของการถดถอย ได้แก่ ปัญหาพหุสัมพันธ์ (Tolerance/VIF) การแจกแจงแบบปกติ ความเป็นเส้นตรง ความแปรปรวนคงที่ และความเป็นอิสระของความคลาดเคลื่อน (Durbin-Watson) ซึ่งพบว่าข้อมูลเป็นไปตามข้อตกลงเบื้องต้นทุกประการ

**ผลการวิจัย:** ผลการศึกษาพบปัจจัยหลัก 6 ประการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกคลังสินค้าเช่า ได้แก่ (1) ค่าใช้จ่ายและราคาค่าเช่า (2) ทำเลที่ตั้ง (3) ความปลอดภัยและการเข้าถึง (4) เทคโนโลยีคลังสินค้า (5) ความยืดหยุ่นของสัญญาเช่า และ (6) บริการเสริม โดยตัวแปรทั้งหมดร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของการตัดสินใจเลือกคลังสินค้าเช่าได้ร้อยละ 58.2 ปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายและราคาค่าเช่า และทำเลที่ตั้งมีอิทธิพลสูงที่สุดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ รองลงมาคือความปลอดภัยและการเข้าถึง และเทคโนโลยีคลังสินค้า ส่วนความยืดหยุ่นของสัญญาเช่าและบริการเสริมไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ค่า VIF ของตัวแปรทั้งหมดอยู่ระหว่าง 1.21 ถึง 1.51 และค่า Durbin-Watson เท่ากับ 1.892 แสดงว่าไม่มีปัญหาพหุสัมพันธ์หรือความสัมพันธ์ในตัวความคลาดเคลื่อนที่รุนแรง

**สรุปผล:** ในขอบเขตของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ผลการศึกษานี้ให้หลักฐานเชิงประจักษ์ที่ช่วยให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ปรับปรุงกลยุทธ์การจัดซื้อและการวางแผนเชิงกลยุทธ์ในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เจ้าของคลังสินค้าและนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์สามารถเข้าใจความต้องการและลำดับความสำคัญของตลาดได้ดีขึ้น นำไปสู่การพัฒนาบริการที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาด หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ เช่น กรมพัฒนาธุรกิจการค้า และสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล อาจนำผลการศึกษาไปใช้ประกอบการจัดสรรทรัพยากรและวางแผนโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ในระดับพื้นที่ได้ ทั้งนี้ เนื่องจากการเป็นการศึกษาเชิงภาคตัดขวางในพื้นที่เดียว ผลการศึกษายังไม่ควรถูกอ้างอิงโดยตรงเป็นฐานของนโยบายระดับประเทศ ผลการศึกษามีนัยที่เกี่ยวข้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน SDG 9 (อุตสาหกรรม นวัตกรรม และโครงสร้างพื้นฐาน) และ SDG 12 (การบริโภคและการผลิตที่มีความรับผิดชอบ) ในแง่ที่การตัดสินใจเลือกคลังสินค้าอย่างมีข้อมูลรองรับ



สามารถส่งเสริมการใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น อย่างไรก็ตามงานวิจัยนี้ไม่ได้วัดผลลัพธ์ด้านสิ่งแวดล้อมหรือความยั่งยืนโดยตรง

**คำสำคัญ:** การเลือกคลังสินค้า; คลังสินค้าเช่า; ผู้ประกอบการโลจิสติกส์; กรุงเทพมหานครและปริมณฑล; โลจิสติกส์บุคคลที่สาม

## บทนำ

ตลอดหนึ่งทศวรรษที่ผ่านมา อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมีเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าที่สำคัญที่สุดของประเทศ ข้อมูลล่าสุดในปี 2567 ชี้ว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยอยู่ที่ประมาณ 2,509.4 พันล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 13.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ซึ่งลดลงจากร้อยละ 14.2 ในปีก่อนหน้า (NESDC, 2025) สะท้อนว่าภาคโลจิสติกส์เริ่มมีประสิทธิภาพมากขึ้น สอดคล้องกับทิศทางที่รัฐบาลวางไว้ในยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ที่กำหนดให้โลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่มและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

ท่ามกลางแนวโน้มดังกล่าว คลังสินค้าเช่า หรือคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม (3PL warehouse) กลายเป็นทางเลือกที่ผู้ประกอบการจำนวนมากหันมาใช้ เพราะช่วยลดภาระการลงทุนก่อสร้างคลังสินค้าของตนเอง ขณะเดียวกันก็ยังได้รับบริการจัดเก็บและกระจายสินค้าจากผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการบริหารห่วงโซ่อุปทานเชิงกลยุทธ์ที่เน้นการใช้ทรัพยากรภายนอกเพื่อเพิ่มความคล่องตัวและลดต้นทุนคงที่ (Bowersox, Closs, & Cooper, 2020; Chopra & Meindl, 2023) อย่างไรก็ตาม ในสภาวะที่การแข่งขันสูงขึ้นและความต้องการของลูกค้าเปลี่ยนแปลงรวดเร็ว การเลือกคลังสินค้าเช่าจึงไม่ใช่เรื่องง่ายอีกต่อไป ผู้ประกอบการต้องชั่งน้ำหนักหลายปัจจัยพร้อมกัน ทั้งด้านทำเลที่ตั้ง ต้นทุน เทคโนโลยี ความปลอดภัย เงื่อนไขสัญญา และบริการเสริมต่าง ๆ

งานวิจัยในต่างประเทศได้เริ่มให้ความสนใจประเด็นนี้มาบ้างแล้ว ตัวอย่างเช่น He et al., (2025) ที่ศึกษาตลาดคลังสินค้าเช่าในเซี่ยงไฮ้ด้วยแบบจำลอง spatial machine learning พบว่าปัจจัยด้าน spatial dependence ทำเลที่ตั้ง และลักษณะพื้นที่โดยรอบ มีอิทธิพลต่อราคาเช่าคลังสินค้ามากกว่าปัจจัยด้านสัญญาเช่าหรือบริการเสริม อีกทั้งยังพบว่าตลาดคลังสินค้ามีการแบ่งส่วนตามระดับราคาอย่างชัดเจน โดยคลังสินคาราคาสูงมักกระจุกตัวอยู่ใจกลางเมืองหรือใกล้สวนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ข้อค้นพบนี้ชวนให้ตั้งคำถามว่าปัจจัยลักษณะเดียวกันจะมีน้ำหนักความสำคัญแบบเดียวกันหรือไม่ในบริบทของไทย ซึ่งมีโครงสร้างตลาดและพฤติกรรมผู้เช่าที่แตกต่างออกไป

เมื่อพิจารณาสถานการณ์ตลาดคลังสินค้าเช่าในไทยเอง จะเห็นภาพที่ค่อนข้างขัดแย้งกันอยู่ในตัวด้านหนึ่ง อัตราการเช่าคลังสินค้าโดยรวมของประเทศในปี 2568 ปรับตัวขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 88.9 จากร้อยละ 85.8 ในครึ่งปีแรก (Knight Frank Thailand, 2026) และในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



อัตราการเข้ายิ่งสูงถึงร้อยละ 92.6 สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ ค่าเช่าเฉลี่ยอยู่ที่ราว 161.7 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน โดย Krungsri Research (2025) ระบุว่าแรงหนุนสำคัญมาจากการค้าระหว่างประเทศ การเติบโตของอีคอมเมิร์ซ และการปรับโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานของธุรกิจต่าง ๆ แต่อีกด้านหนึ่ง Cushman and Wakefield (2025) กลับรายงานว่าคลังสินค้าที่อยู่นอกนิคมอุตสาหกรรมกำลังเผชิญภาวะอุปทานล้นเกินในบางพื้นที่ โดยเฉพาะสมุทรปราการที่มีอัตราว่างสูงถึงร้อยละ 21.5 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการลงทุนสร้างคลังสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา ทั้งจากนักลงทุนต่างชาติโดยเฉพาะจีน และจากบริษัทอีคอมเมิร์ซรายใหญ่ที่หันมาสร้างคลังสินค้าเป็นของตัวเองมากขึ้น

ภาพความขัดแย้งระหว่างอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นในบางพื้นที่กับอุปทานล้นเกินในอีกหลายพื้นที่นี้เอง ที่ทำให้การตัดสินใจเลือกคลังสินค้าเช่าของผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีความซับซ้อนมากขึ้นกว่าเดิม แม้ว่าจะมีการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเลือกทำเลและคลังสินค้าในกรอบทฤษฎีห่วงโซ่อุปทานอยู่บ้าง (Christopher, 2022; Rushton, Croucher, & Baker, 2023) แต่ยังขาดการศึกษาวิจัยเชิงประจักษ์ที่ชี้ชัดว่าปัจจัยใดมีอิทธิพลมากที่สุดต่อการตัดสินใจเลือกคลังสินค้าเช่าของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในบริบทไทย โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่งมีทั้งการแข่งขันสูง การกระจุกตัวของบริษัทโลจิสติกส์ และต้นทุนที่สูงที่สุดในประเทศ ช่องว่างงานวิจัยนี้จึงเป็นที่มาของการศึกษารังนี้ เพื่อทำความเข้าใจพฤติกรรมการตัดสินใจของผู้ประกอบการให้ชัดเจนขึ้น และเป็นแนวทางให้ทั้งผู้ให้บริการคลังสินค้า นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ และหน่วยงานภาครัฐ นำไปใช้วางแผนได้อย่างมีข้อมูลรองรับ

นอกจากประโยชน์เชิงปฏิบัติแล้ว งานวิจัยนี้ยังสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ โดยเฉพาะ SDG 9 ด้านอุตสาหกรรม นวัตกรรม และโครงสร้างพื้นฐาน และ SDG 12 ด้านการบริโภคและการผลิตที่มีความรับผิดชอบ เนื่องจากความเข้าใจที่ลึกซึ้งขึ้นเกี่ยวกับปัจจัยการเลือกคลังสินค้า จะช่วยให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนมากขึ้น

เมื่อพิจารณางานวิจัยที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ พบว่างานวิจัยในต่างประเทศ เช่น He et al. (2025) ศึกษาปัจจัยกำหนดราคาค้างสินค้าเช่าในเซี่ยงไฮ้ด้วยแบบจำลอง spatial machine learning โดยเน้นตัวแปรเชิงพื้นที่เป็นหลัก ขณะที่ Yazdani et al. (2020) และ Tarigan et al. (2023) ใช้แบบจำลองการตัดสินใจแบบหลายเกณฑ์ เพื่อคัดเลือกทำเลศูนย์โลจิสติกส์ในบริบทของสเปนและอินโดนีเซียตามลำดับ ซึ่งเป็นมุมมองการตัดสินใจของผู้เชี่ยวชาญมากกว่าพฤติกรรมจริงของผู้ประกอบการ ส่วนงานวิจัยในบริบทไทย เช่น ณัฐพงษ์ แต้มแก้ว และคณะ (2568) และ ธิดาทิพย์ เผ่ากันทะ และปิยะมาศ สือสวัสดิ์ฉวีณิษฐ์ (2567) ศึกษาการเลือกผู้ให้บริการโลจิสติกส์และสถานีส่งสินค้าเป็นการเฉพาะ โดยใช้กลุ่มตัวอย่างและตัวแปรที่จำกัดกว่า แต่ยังไม่มียงานวิจัยเชิงประจักษ์ที่ศึกษาปัจจัยการเลือกคลังสินค้าเช่าโดยตรงในบริบทกรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้วยวิธีเชิงปริมาณที่ครอบคลุมมิติต้นทุน ทำเล เทคโนโลยี ความปลอดภัย สัญญาเช่า และบริการเสริมพร้อมกันทั้งหมด



งานวิจัยนี้จึงมุ่งเติมเต็มช่องว่างดังกล่าวโดยเชื่อมโยงงานวิจัยเดิมทั้งในและต่างประเทศเข้าด้วยกัน และนำเสนอหลักฐานเชิงประจักษ์เฉพาะบริบทของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย

ในเชิงทฤษฎี งานวิจัยนี้อาศัยกรอบแนวคิดสามส่วนร่วมกันเพื่อสนับสนุนการเลือกตัวแปรทั้งหกด้าน ส่วนแรกคือทฤษฎีการบริหารห่วงโซ่อุปทานและกลยุทธ์โลจิสติกส์ (Bowersox, Closs, & Cooper, 2020; Chopra & Meindl, 2023) ซึ่งอธิบายว่าทำเลที่ตั้งและต้นทุนเป็นตัวแปรเชิงโครงสร้างที่กำหนดประสิทธิภาพของเครือข่ายโลจิสติกส์ จึงเป็นฐานสนับสนุนตัวแปรด้านทำเลที่ตั้งและด้านค่าใช้จ่ายและราคาค่าเช่า ส่วนที่สองคือแนวคิดต้นทุนธุรกรรม ซึ่งอธิบายการตัดสินใจใช้บริการจากภายนอกกว่าเกิดขึ้นเมื่อต้นทุนธุรกรรมของการดำเนินการเองสูงกว่าการใช้บริการจากผู้เชี่ยวชาญภายนอก แนวคิดนี้สนับสนุนตัวแปรด้านความยืดหยุ่นของสัญญาเช่าและบริการเสริม ซึ่งสะท้อนต้นทุนธุรกรรมในการบริหารความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการ และส่วนที่สามคือมุมมองฐานทรัพยากร ที่มองว่าเทคโนโลยีคลังสินค้าและระบบความปลอดภัยเป็นทรัพยากรที่สร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้แก่ผู้ให้บริการคลังสินค้า จึงเป็นฐานสนับสนุนตัวแปรด้านเทคโนโลยีและด้านความปลอดภัยและการเข้าถึงการเชื่อมโยงตัวแปรทั้งหกด้านเข้ากับฐานทฤษฎีทั้งสามนี้ช่วยยืนยันว่าตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้มีรากฐานทางทฤษฎีรองรับ มิได้ถูกเลือกจากสามัญสำนึกเพียงอย่างเดียว

ประเด็นที่ผู้วิจัยตั้งเป็นข้อถกเถียงเชิงวิชาการหลักของงานวิจัยนี้ คือ ในขณะที่แนวโน้มระดับโลกในยุคหลังการปรับโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานให้ความสำคัญกับนวัตกรรมบริการ และความยืดหยุ่นของสัญญาเช่ามากขึ้น คำถามที่น่าสนใจคือเหตุใดในบริบทกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปัจจัยด้านต้นทุนและทำเลที่ตั้งจึงยังคงเป็นปัจจัยชี้ขาด ที่มีน้ำหนักเหนือกว่าปัจจัยด้านนวัตกรรมบริการ งานวิจัยนี้จะนำข้อค้นพบเชิงประจักษ์มาอภิปรายประเด็นดังกล่าวโดยละเอียดในส่วนอภิปรายผล เพื่อสร้างความเข้าใจว่าโครงสร้างตลาดคลังสินค้าเช่าของไทยในปัจจุบันแตกต่างจากแนวโน้มระดับโลกอย่างไรและเพราะเหตุใด

เพื่อความชัดเจนในการดำเนินการวิจัย ผู้วิจัยขอกำหนดนิยามเชิงปฏิบัติการของศัพท์หลักดังนี้ คลังสินค้าเช่า (Rental Warehouse) หมายถึง พื้นที่คลังสินค้าที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์เช่าใช้จากเจ้าของทรัพย์สินหรือผู้ให้บริการภายนอก โดยไม่จำเป็นต้องมีบริการจัดการโลจิสติกส์แบบครบวงจร ส่วนคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม (Third-Party Logistics หรือ 3PL Warehouse) หมายถึง คลังสินค้าเช่าประเภทหนึ่งที่ผู้ให้บริการเสนอบริการโลจิสติกส์เพิ่มเติมควบคู่กับพื้นที่จัดเก็บ เช่น การบริหารสินค้าคงคลัง การคัดแยกและบรรจุภัณฑ์ ดังนั้น 3PL Warehouse จึงเป็นสับเซตหนึ่งของคลังสินค้าเช่าโดยรวม มิใช่คำที่ใช้แทนกันได้ในทุกบริบท งานวิจัยนี้ศึกษาการเลือกคลังสินค้าเช่าในความหมายกว้างซึ่งครอบคลุมทั้งสองรูปแบบ



### วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกคลังสินค้าเช่าของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
2. เพื่อวิเคราะห์ระดับความสำคัญและอิทธิพลของปัจจัยแต่ละด้านที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกคลังสินค้าเช่า
3. เพื่อเสนอแนวทางและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับผู้บริหารคลังสินค้า นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ และหน่วยงานภาครัฐ

### สมมติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายและราคาค่าเช่า มีอิทธิพลเชิงบวกต่อการเลือกคลังสินค้าเช่า โดยค่าเช่าและค่าใช้จ่ายที่เหมาะสมสอดคล้องกับงบประมาณของผู้ประกอบการจะเพิ่มโอกาสในการเลือกคลังสินค้านั้น
2. ปัจจัยด้านทำเลที่ตั้ง มีอิทธิพลเชิงบวกต่อการตัดสินใจเลือก เนื่องจากทำเลที่ตั้งที่สามารถเข้าถึงเส้นทางขนส่งหลัก และศูนย์กระจายสินค้าได้ง่ายจะเพิ่มโอกาสในการเลือกคลังสินค้านั้น
3. ปัจจัยด้านความปลอดภัยและการเข้าถึง มีอิทธิพลเชิงบวกต่อการตัดสินใจเลือก เนื่องจากระบบรักษาความปลอดภัยและการควบคุมการเข้าออกที่ดีช่วยลดความเสี่ยงต่อทรัพย์สินของผู้เช่า
4. ปัจจัยด้านเทคโนโลยีและระบบคลังสินค้า มีอิทธิพลเชิงบวกต่อการตัดสินใจ เนื่องจากระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบบริหารจัดการคลังสินค้าและระบบติดตามสินค้าแบบ Real-time ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและลดข้อผิดพลาดในการดำเนินงาน
5. ปัจจัยด้านความยืดหยุ่นของสัญญาเช่า มีอิทธิพลเชิงบวกต่อการเลือกคลังสินค้าเช่า โดยสัญญาเช่าที่มีความยืดหยุ่นสูง ทั้งในด้านระยะเวลาและเงื่อนไขการยกเลิก จะเพิ่มโอกาสในการเลือก
6. ปัจจัยด้านบริการเสริม มีอิทธิพลเชิงบวกต่อการเลือกคลังสินค้าเช่า เนื่องจากบริการเสริม เช่น การจัดการสินค้าคงคลัง การคัดแยก และการซ่อมบำรุง ช่วยเพิ่มความสะดวกและลดต้นทุนโดยรวมของผู้เช่า

### ขอบเขตการวิจัย

พื้นที่ศึกษา กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศูนย์กลางโลจิสติกส์สำคัญและอุตสาหกรรมขนส่งรายใหญ่ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2566)



กลุ่มตัวอย่าง ผู้จัดการ/ผู้บริหารฝ่ายโลจิสติกส์ ผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อ/จัดหา และผู้บริหารระดับกลางในบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์ที่ใช้คลังสินค้าเช่า บริษัทขนาดกลางและขนาดใหญ่ที่จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า และมีประสบการณ์ใช้คลังสินค้าเช่าอย่างน้อย 2 ปี

ระยะเวลาดำเนินการวิจัย มกราคม - มิถุนายน 2569

สิ่งที่ศึกษา ปัจจัยที่สัมพันธ์กับการตัดสินใจเลือกคลังสินค้าเช่า ได้แก่ ทำเลที่ตั้ง ค่าใช้จ่ายเทคโนโลยี ความปลอดภัย ความยืดหยุ่นของสัญญา และบริการเสริม โดยมีนิยามเชิงปฏิบัติการของแต่ละตัวแปรดังนี้ ค่าใช้จ่ายและราคาค่าเช่า หมายถึง ค่าเช่าพื้นที่ต่อตารางเมตรต่อเดือน รวมถึงค่าใช้จ่ายแอบแฝง เช่น ค่าส่วนกลางและค่าประกัน ทำเลที่ตั้ง หมายถึง ความใกล้กับเส้นทางขนส่งหลัก ศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือ หรือสนามบิน ความปลอดภัยและการเข้าถึง หมายถึง ระบบกล้องวงจรปิด ระบบป้องกันอัคคีภัย และระบบควบคุมการเข้าออก เทคโนโลยีคลังสินค้า หมายถึง ระบบบริหารจัดการคลังสินค้า ระบบติดตามสินค้าแบบ Real-time และระบบอัตโนมัติ โดยในการศึกษานี้ยังไม่รวมถึงเทคโนโลยีขั้นสูง เช่น RFID, IoT หรือ AI ซึ่งยังไม่แพร่หลายในตลาดคลังสินค้าเช่าของไทยในช่วงเวลาที่เก็บข้อมูล ความยืดหยุ่นของสัญญาเช่า หมายถึง ความสามารถในการขยายหรือลดพื้นที่เช่า ระยะเวลาสัญญา และเงื่อนไขการยกเลิกสัญญา และบริการเสริม หมายถึง บริการที่นอกเหนือจากการให้เช่าพื้นที่จัดเก็บ เช่น การจัดเรียงและคัดแยกสินค้า การแพคเกจและติดฉลาก การจัดการสินค้าคงคลัง และการซ่อมบำรุง

## ระเบียบวิธีวิจัย

### ประเภทการวิจัย

การวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้วิธีการสำรวจ เพื่อรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างผ่านแบบสอบถาม

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้ คือ แบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Likert Scale) 5 ระดับ ซึ่งมีเกณฑ์การให้คะแนนตั้งแต่ มากที่สุด (5 คะแนน) ไปจนถึง น้อยที่สุด (1 คะแนน) โดยแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ ตำแหน่งงาน ประสบการณ์ในการใช้คลังสินค้าเช่า ขนาดของบริษัท และประเภทธุรกิจ

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกคลังสินค้าเช่า ครอบคลุม 6 ด้าน ประกอบด้วย (1) ค่าใช้จ่ายและราคาค่าเช่า (2) ทำเลที่ตั้ง (3) ความปลอดภัยและการเข้าถึง (4) เทคโนโลยีคลังสินค้า (5) ความยืดหยุ่นของสัญญาเช่า และ (6) บริการเสริม

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะและข้อมูลเพิ่มเติม



ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจในคุณภาพของเครื่องมือ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตรวจสอบและทดสอบเครื่องมือตามลำดับขั้นตอนดังนี้

1. การตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่อผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 5 ท่าน เพื่อพิจารณาความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยใช้ดัชนีความสอดคล้อง (IOC : Index of Item-Objective Congruence) ซึ่งมีเกณฑ์การพิจารณาว่าข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.50 ขึ้นไปถือว่ามีความตรงเชิงเนื้อหาในระดับที่ยอมรับได้ ผลการประเมินพบว่าแบบสอบถามทุกข้อมีค่า IOC อยู่ระหว่าง 0.67 ถึง 1.00 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด จึงสรุปได้ว่าแบบสอบถามนี้มีความตรงเชิงเนื้อหาและสามารถนำไปใช้เก็บข้อมูลได้

2. การทดสอบความเที่ยง หลังจากปรับปรุงแบบสอบถามตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิแล้ว ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับกลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มเป้าหมายจริงจำนวน 30 ชุด เพื่อตรวจสอบความเชื่อมั่นของเครื่องมือ โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค ซึ่งมีเกณฑ์การยอมรับว่าค่าความเที่ยงต้องไม่ต่ำกว่า 0.70 ผลการวิเคราะห์ปรากฏว่าแบบสอบถามทั้งฉบับมีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคเท่ากับ 0.894 และเมื่อพิจารณารายด้านพบว่ามีความเที่ยงอยู่ระหว่าง 0.752 ถึง 0.921 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าแบบสอบถามนี้มีความเชื่อมั่นสูงในระดับดีมาก

3. การตรวจสอบความตรงเชิงโครงสร้าง เพื่อยืนยันว่าข้อคำถามสามารถจัดกลุ่มตามโครงสร้างตัวแปรแฝงทั้ง 6 ด้านได้จริง ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ ด้วยวิธี Principal Component Analysis ร่วมกับการหมุนแกนแบบ Varimax จากข้อมูลนำร่อง 30 ชุด ผลการวิเคราะห์พบว่าค่า Kaiser-Meyer-Olkin เท่ากับ 0.861 และผลการทดสอบ Bartlett's Test of Sphericity มีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p < 0.001$ ) บ่งชี้ว่าข้อมูลมีความเหมาะสมสำหรับการวิเคราะห์องค์ประกอบ ผลการสกัดองค์ประกอบได้องค์ประกอบทั้งสิ้น 6 องค์ประกอบตรงตามโครงสร้างทฤษฎีที่กำหนดไว้ โดยมีค่าน้ำหนักองค์ประกอบของทุกข้อคำถามสูงกว่า 0.60 และองค์ประกอบทั้ง 6 ด้านร่วมกันอธิบายความแปรปรวนรวมได้ร้อยละ 68.4 แสดงให้เห็นว่าเครื่องมือวิจัยมีความตรงเชิงโครงสร้างในระดับที่ยอมรับได้

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ บริษัทขนส่งและโลจิสติกส์ขนาดกลางและขนาดใหญ่ที่จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภายใต้หมวดธุรกิจตามมาตรฐานอุตสาหกรรมประเทศไทย (TSIC) รหัส 4923 (การขนส่งสินค้าทางถนน) 5210 (การเก็บสินค้าและคลังสินค้า) และ 5229 (กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งอื่น ๆ ซึ่งรวมถึงผู้ให้บริการ 3PL) โดยจัดเป็นธุรกิจขนาดกลางและขนาดใหญ่ตามเกณฑ์ของสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (จำนวนพนักงานมากกว่า 50 คน หรือรายได้มากกว่า 100 ล้านบาทต่อปี) ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 800 บริษัท (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, 2568)



สำหรับการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยใช้สูตรของ Yamane (1967) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และยอมรับค่าความคลาดเคลื่อนไม่เกินร้อยละ 7 ทั้งนี้ แม้ค่าความคลาดเคลื่อนดังกล่าวจะสูงกว่ามาตรฐานร้อยละ 5 ที่วารสารนานาชาติขึ้นนามักกำหนด แต่ผู้วิจัยเลือกใช้ค่านี้เพื่อให้สอดคล้องกับข้อจำกัดด้านเวลาและทรัพยากรในการเก็บข้อมูลภาคสนามร่วมกับการสัมภาษณ์เชิงลึก และได้ชดเชยด้วยการเพิ่มขนาดกลุ่มตัวอย่างเป็น 200 ราย ดังจะกล่าวต่อไป โดยเมื่อแทนค่าในสูตร  $n = N / [1 + N(e)^2]$  จะได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างขั้นต่ำเท่ากับ 162.60 ราย หรือคิดเป็น 163 ราย อย่างไรก็ตาม เพื่อป้องกันความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นจากแบบสอบถามที่ไม่สมบูรณ์และเพื่อเพิ่มความแม่นยำในการวิเคราะห์ข้อมูลตามคำแนะนำของ Hair et al., (2014) ผู้วิจัยจึงกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างเป็น 200 ราย จากนั้นจึงดำเนินการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิ โดยจำแนกตามขนาดกิจการ (ขนาดกลางและขนาดใหญ่) และประเภทธุรกิจของบริษัท 3 กลุ่ม (บริการขนส่งสินค้า บริการคลังสินค้าและกระจายสินค้า และบริการโลจิสติกส์ครบวงจร 3PL) รวม 6 ชั้นภูมิ แล้วสุ่มตัวอย่างตามสัดส่วนของแต่ละชั้นภูมิเทียบกับประชากร เพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนที่ดีของประชากรทั้งหมดและสามารถนำผลการศึกษาไปอ้างอิงในเชิงสถิติได้อย่างมั่นใจ ทั้งนี้ ผู้วิจัยแจกแบบสอบถามทั้งสิ้น 220 ชุด เพื่อรองรับความคลาดเคลื่อนจากแบบสอบถามที่ไม่สมบูรณ์ และได้รับแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์กลับคืนมา 200 ชุด คิดเป็นอัตราการตอบกลับร้อยละ 90.9

#### การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้ (1) แบบสอบถามออนไลน์ผ่าน Google Form และ Qualtrics (2) การสัมภาษณ์เชิงพื้นที่ และ (3) อาศัยเครือข่ายของสมาคมขนส่งและโลจิสติกส์ไทยในการเข้าถึงกลุ่มตัวอย่าง ได้รับแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์กลับคืนมา 200 ชุด จากที่แจกจ่ายทั้งสิ้น 220 ชุด คิดเป็นอัตราการตอบกลับร้อยละ 90.9

#### การวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติเชิงพรรณนา ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความถี่ เพื่ออธิบายลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างและระดับความสำคัญของปัจจัยแต่ละด้าน

สถิติเชิงอนุมาน การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ เพื่อทดสอบอิทธิพลของตัวแปรอิสระทั้ง 6 ด้านที่มีต่อการตัดสินใจเลือกคลังสินค้าเช่า และทดสอบสมมติฐานการวิจัยที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ทั้งนี้ ก่อนการวิเคราะห์การถดถอย ผู้วิจัยได้ตรวจสอบข้อตกลงเบื้องต้น ของการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ได้แก่ การไม่มีปัญหาพหุสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ โดยพิจารณาค่า Tolerance และ Variance Inflation Factor (VIF) การแจกแจงแบบปกติของความคลาดเคลื่อนด้วย Kolmogorov-Smirnov Test และการพิจารณากราฟ P-P Plot ความเป็นเส้นตรง และความแปรปรวนคงที่ของความคลาดเคลื่อนด้วยกราฟ Scatterplot ของค่าที่ทำนายได้กับค่าคลาดเคลื่อน และความเป็นอิสระของความคลาดเคลื่อนด้วยค่าสถิติ Durbin-Watson



## ผลการวิจัย

### ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ดำรงตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายโลจิสติกส์ คิดเป็นร้อยละ 38.0 รองลงมาคือ ผู้บริหารระดับกลาง ร้อยละ 31.0 และ ผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อ/จัดหา ร้อยละ 21.0 ตามลำดับ ด้านประสบการณ์ในการใช้คลังสินค้าเช่า พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ 6-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 39.0 รองลงมามีประสบการณ์ มากกว่า 10 ปี ร้อยละ 34.0 และ 2-5 ปี ร้อยละ 27.0 เมื่อพิจารณาขนาดของบริษัท พบว่าบริษัทที่มีพนักงาน 101-300 คน มีสัดส่วนสูงสุด ร้อยละ 41.0 รองลงมาคือบริษัทที่มีพนักงาน มากกว่า 300 คน ร้อยละ 36.0 และ 50-100 คน ร้อยละ 23.0 ตามลำดับ ส่วนประเภทธุรกิจหลักของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจ บริการขนส่งสินค้า ร้อยละ 34.0 รองลงมาคือ บริการคลังสินค้าและกระจายสินค้า ร้อยละ 29.0 และ บริการโลจิสติกส์ครบวงจร (3PL) ร้อยละ 21.0 ตามลำดับ

### ผลการตรวจสอบข้อตกลงเบื้องต้นของการวิเคราะห์การถดถอย

ก่อนการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ผู้วิจัยได้ตรวจสอบข้อตกลงเบื้องต้นและพบว่าข้อมูลเป็นไปตามข้อตกลงทุกประการ กล่าวคือ ค่า Tolerance ของตัวแปรอิสระทั้ง 6 ด้านอยู่ระหว่าง 0.662 ถึง 0.823 และค่า Variance Inflation Factor (VIF) อยู่ระหว่าง 1.21 ถึง 1.51 ซึ่งต่ำกว่าเกณฑ์ 10 มาก แสดงว่าไม่มีปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ ผลการทดสอบ Kolmogorov-Smirnov และการพิจารณากราฟ P-P Plot พบว่าค่าคลาดเคลื่อนมีการแจกแจงใกล้เคียงการแจกแจงแบบปกติ กราฟ Scatterplot ระหว่างค่าที่ทำนายได้กับค่าคลาดเคลื่อนแสดงการกระจายตัวอย่างสุ่มไม่เป็นรูปแบบ บ่งชี้ว่าข้อมูลมีความเป็นเส้นตรงและความแปรปรวนคงที่ และค่าสถิติ Durbin-Watson เท่ากับ 1.892 ซึ่งใกล้เคียงค่า 2 แสดงว่าความคลาดเคลื่อนมีความเป็นอิสระต่อกัน ผลการตรวจสอบทั้งหมดจึงยืนยันว่าข้อมูลมีความเหมาะสมสำหรับการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ

**ตารางที่ 1** ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับอิทธิพลของปัจจัยหลักและปัจจัยย่อย

| ปัจจัยหลัก                          | ปัจจัยย่อย                                   | Mean | S.D. | ระดับอิทธิพล            |
|-------------------------------------|----------------------------------------------|------|------|-------------------------|
| 1. ด้านค่าใช้จ่ายและ<br>ราคาค่าเช่า | ค่าเช่าต่อตารางเมตรต่อเดือน                  | 4.78 | 0.42 | มากที่สุด               |
|                                     | ค่าใช้จ่ายแอบแฝง (ค่าส่วนกลาง ค่าบำรุงรักษา) | 4.55 | 0.56 | มากที่สุด               |
|                                     | ค่าประกันและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ                 | 4.32 | 0.64 | มาก                     |
|                                     | ค่าเฉลี่ยรวมด้านค่าใช้จ่าย                   | 4.62 | 0.51 | มากที่สุด<br>(อันดับ 1) |
| 2. ด้านทำเลที่ตั้ง                  | ความใกล้กับเส้นทางขนส่งหลัก                  | 4.72 | 0.48 | มากที่สุด               |
|                                     | ความใกล้กับศูนย์กระจายสินค้าหรือลูกค้า       | 4.65 | 0.52 | มากที่สุด               |
|                                     | การเข้าถึงท่าเรือหรือสนามบิน                 | 4.38 | 0.63 | มาก                     |
|                                     | ความสะดวกในการเดินทางของพนักงาน              | 4.12 | 0.69 | มาก                     |



| ค่าเฉลี่ยรวมด้านทำเลที่ตั้ง       |                                            | 4.58 | 0.54 | มากที่สุด<br>(อันดับ 2) |
|-----------------------------------|--------------------------------------------|------|------|-------------------------|
| 3. ด้านความปลอดภัยและการเข้าถึง   | ระบบกล้องวงจรปิดและรักษาความปลอดภัย 24 ชม. | 4.48 | 0.59 | มาก                     |
|                                   | ระบบป้องกันอัคคีภัย                        | 4.42 | 0.60 | มาก                     |
|                                   | ระบบควบคุมการเข้าออก                       | 4.35 | 0.62 | มาก                     |
|                                   | ความพร้อมของระบบสาธารณูปโภค                | 4.28 | 0.65 | มาก                     |
| ค่าเฉลี่ยรวมด้านความปลอดภัย       |                                            | 4.35 | 0.62 | มาก<br>(อันดับ 3)       |
| 4. ด้านเทคโนโลยีและระบบคลังสินค้า | ระบบบริหารจัดการคลังสินค้า                 | 4.45 | 0.58 | มาก                     |
|                                   | ระบบติดตามสินค้าแบบ Real-time              | 4.38 | 0.61 | มาก                     |
|                                   | ระบบอัตโนมัติ                              | 4.02 | 0.74 | มาก                     |
| ค่าเฉลี่ยรวมด้านเทคโนโลยี         |                                            | 4.28 | 0.67 | มาก<br>(อันดับ 4)       |
| 5. ด้านความยืดหยุ่นของสัญญาเช่า   | ความสามารถในการขยายหรือลดพื้นที่เช่า       | 4.25 | 0.66 | มาก                     |
|                                   | ระยะเวลาสัญญาที่เหมาะสม                    | 4.18 | 0.70 | มาก                     |
|                                   | เงื่อนไขการยกเลิกสัญญาที่ยืดหยุ่น          | 4.02 | 0.73 | มาก                     |
| ค่าเฉลี่ยรวมด้านความยืดหยุ่น      |                                            | 4.15 | 0.71 | มาก<br>(อันดับ 5)       |
| 6. ด้านบริการเสริม                | บริการจัดเรียง คัดแยกสินค้า                | 3.95 | 0.76 | มาก                     |
|                                   | บริการแพคเกจและติดฉลาก                     | 3.88 | 0.79 | มาก                     |
|                                   | บริการจัดการสินค้าคงคลัง                   | 3.82 | 0.80 | มาก                     |
|                                   | บริการซ่อมบำรุงและบริหารสินค้าคืน          | 3.62 | 0.85 | มาก                     |
| ค่าเฉลี่ยรวมด้านบริการเสริม       |                                            | 3.82 | 0.78 | มาก<br>(อันดับ 6)       |

หมายเหตุ: คะแนนเฉลี่ย 4.21-5.00 = มากที่สุด, 3.41-4.20 = มาก, 2.61-3.40 = ปานกลาง, 1.81-2.60 = น้อย, 1.00-1.80 = น้อยที่สุด

จากตารางที่ 1 พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกคลังสินค้าเช่าโดยรวมอยู่ในระดับมากถึงมากที่สุด โดยปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายและราคาค่าเช่ามีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด (Mean = 4.62, S.D. = 0.51) รองลงมาคือปัจจัยด้านทำเลที่ตั้ง (Mean = 4.58, S.D. = 0.54) ส่วนปัจจัยด้านบริการเสริมมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด (Mean = 3.82, S.D. = 0.78) อย่างไรก็ตาม ยังอยู่ในระดับมาก



ตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ

| ตัวแปรอิสระ                | B     | Std. Error | Beta ( $\beta$ ) | t     | Sig.   | Tolerance | VIF   |
|----------------------------|-------|------------|------------------|-------|--------|-----------|-------|
| ค่าใช้จ่ายและราคาค่าเช่า   | 0.285 | 0.052      | 0.312            | 5.481 | 0.000* | 0.823     | 1.215 |
| ทำเลที่ตั้ง                | 0.268 | 0.048      | 0.298            | 5.583 | 0.000* | 0.791     | 1.264 |
| ความปลอดภัยและการเข้าถึง   | 0.184 | 0.055      | 0.198            | 3.345 | 0.001* | 0.758     | 1.319 |
| เทคโนโลยีและระบบคลังสินค้า | 0.142 | 0.058      | 0.155            | 2.448 | 0.015* | 0.705     | 1.419 |
| ความยืดหยุ่นของสัญญาเช่า   | 0.098 | 0.062      | 0.105            | 1.581 | 0.115  | 0.680     | 1.471 |
| บริการเสริม                | 0.075 | 0.064      | 0.082            | 1.172 | 0.242  | 0.662     | 1.511 |

$R^2 = 0.582$  Adjusted  $R^2 = 0.569$   $F = 44.821$  Sig. = 0.000\* Durbin-Watson = 1.892

หมายเหตุ: \*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณพบว่าตัวแปรอิสระทั้ง 6 ด้านสามารถร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของการตัดสินใจเลือกคลังสินค้าเช่าได้ร้อยละ 58.2 ( $R^2 = 0.582$ ) และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ( $F = 44.821$ , Sig. = 0.000) โดยปัจจัยด้านค่าใช้จ่าย ( $\beta = 0.312$ ) และทำเลที่ตั้ง ( $\beta = 0.298$ ) มีอิทธิพลสูงที่สุดและมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 รองลงมาคือปัจจัยด้านความปลอดภัยและการเข้าถึง ( $\beta = 0.198$ ) และเทคโนโลยี ( $\beta = 0.155$ ) ตามลำดับ ส่วนปัจจัยด้านความยืดหยุ่นของสัญญาเช่า ( $\beta = 0.105$ ,  $p > 0.05$ ) และบริการเสริม ( $\beta = 0.082$ ,  $p > 0.05$ ) ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 3 สรุปผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

| สมมติฐาน                                                                          | Beta ( $\beta$ ) | p-value | ผลการทดสอบ                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|-------------------------------------------|
| H1: ปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายและราคาค่าเช่ามีอิทธิพลเชิงบวกต่อการเลือกคลังสินค้าเช่า   | 0.312            | 0.000*  | ยอมรับสมมติฐาน                            |
| H2: ปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งมีอิทธิพลเชิงบวกต่อการเลือกคลังสินค้าเช่า                | 0.298            | 0.000*  | ยอมรับสมมติฐาน                            |
| H3: ปัจจัยด้านความปลอดภัยและการเข้าถึงมีอิทธิพลเชิงบวกต่อการเลือกคลังสินค้าเช่า   | 0.198            | 0.001*  | ยอมรับสมมติฐาน                            |
| H4: ปัจจัยด้านเทคโนโลยีและระบบคลังสินค้ามีอิทธิพลเชิงบวกต่อการเลือกคลังสินค้าเช่า | 0.155            | 0.015*  | ยอมรับสมมติฐาน                            |
| H5: ปัจจัยด้านความยืดหยุ่นของสัญญาเช่ามีอิทธิพลเชิงบวกต่อการเลือกคลังสินค้าเช่า   | 0.105            | 0.115   | ปฏิเสธสมมติฐาน<br>(ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ) |
| H6: ปัจจัยด้านบริการเสริมมีอิทธิพลเชิงบวกต่อการเลือกคลังสินค้าเช่า                | 0.082            | 0.242   | ปฏิเสธสมมติฐาน<br>(ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ) |

หมายเหตุ: \*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05



## อภิปรายผลการวิจัย

ผลการศึกษาครั้งนี้สะท้อนให้เห็นว่าการตัดสินใจเลือกคลังสินค้าเช่าของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไม่ได้ขึ้นอยู่กับปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งเพียงอย่างเดียว แต่เป็นผลจากการชั่งน้ำหนักหลายด้านพร้อมกัน โดยปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายและทำเลที่ตั้งพบว่ามีอิทธิพลสูงสุด ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องทำเลที่ตั้งเชิงกลยุทธ์ที่เป็นหัวใจของการบริหารต้นทุนโลจิสติกส์ (Christopher, 2022; Rushton, Croucher, & Baker, 2023) ผลลัพธ์นี้ยังสอดคล้องกับการศึกษาตลาดคลังสินค้าเช่าในเซี่ยงไฮ้ของ He et al. (2025) ซึ่งใช้แบบจำลอง spatial machine learning วิเคราะห์ราคาเช่าคลังสินค้า และพบว่าปัจจัยด้านทำเลและสภาพแวดล้อมโดยรอบมีความสัมพันธ์สำคัญกับราคาเช่า ในขณะที่คุณลักษณะด้านโครงสร้างอาคาร เงื่อนไขสัญญาเช่า และบริการเสริมส่งผลกระทบต่อเพียงเล็กน้อย ซึ่งตรงกับสิ่งที่พบในบริบทไทยที่ปัจจัยด้านสัญญาเช่าและบริการเสริมมีอิทธิพลค่อนข้างจำกัด ต่างจากสมมติฐานที่ตั้งไว้แต่แรก คำอธิบายที่เป็นไปได้คือ ในตลาดที่มีการแข่งขันสูงอย่างตลาดคลังสินค้าเช่าปัจจุบัน ผู้ให้บริการส่วนใหญ่มักเสนอเงื่อนไขสัญญาและบริการที่ใกล้เคียงกันจนแทบไม่ต่างกัน ปัจจัยเหล่านี้จึงไม่ใช่ตัวชี้ขาดอีกต่อไป ขณะที่ทำเลที่ตั้งและต้นทุนซึ่งแตกต่างกันชัดเจนกว่าจึงกลายเป็นตัวแปรที่มีน้ำหนักมากกว่าในการเลือก

ข้อค้นพบนี้ยังช่วยตอบข้อถกเถียงเชิงวิชาการที่ตั้งไว้ในส่วนบทนำได้ชัดเจนยิ่งขึ้น กล่าวคือ แม้แนวโน้มโลกจะให้น้ำหนักกับนวัตกรรมบริการมากขึ้น แต่ในบริบทตลาดคลังสินค้าเช่าของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีผู้ให้บริการจำนวนมากแข่งขันกันอย่างเข้มข้น แนวคิด Commodity Service Theory อธิบายว่าเมื่อบริการเสริมและเงื่อนไขสัญญาเช่ากลายเป็นมาตรฐานที่ผู้ให้บริการส่วนใหญ่นำเสนอใกล้เคียงกัน คุณค่าที่ผู้เช่ารับรู้จากบริการเหล่านี้ในการตัดสินใจจึงลดลง ขณะที่แนวคิดต้นทุนธุรกรรม อธิบายเสริมว่าเมื่อความเสี่ยงจากเงื่อนไขสัญญาที่ไม่เป็นธรรมและบริการเสริมที่ไม่ตรงความต้องการมีต้นทุนธุรกรรมต่ำ ผู้เช่าจึงให้น้ำหนักกับปัจจัยเหล่านี้น้อยกว่าปัจจัยที่มีต้นทุนแฝงสูงกว่าอย่างทำเลที่ตั้งและค่าเช่า ส่วนมุมมองฐานทรัพยากร ช่วยอธิบายว่าทำเลที่ตั้งและต้นทุนเป็นทรัพยากรที่ไม่สามารถลอกเลียนแบบหรือเปลี่ยนแปลงได้ง่าย จึงยังคงเป็นแหล่งความได้เปรียบเชิงกลยุทธ์หลักในการตัดสินใจของผู้ประกอบการไทย ซึ่งต่างจากบริบทของตลาดคลังสินค้าในบางประเทศที่พัฒนาแล้วที่ทำเลและต้นทุนใกล้เคียงกันมากจนผู้เช่าต้องพิจารณาปัจจัยด้านบริการเป็นตัวชี้ขาดแทน

ผลจากการสัมภาษณ์เชิงพื้นที่ร่วมกับผู้จัดการฝ่ายโลจิสติกส์และผู้บริหารระดับกลางบางส่วนสอดคล้องและช่วยเสริมความเข้าใจต่อผลเชิงปริมาณข้างต้น ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุตรงกันว่าในการเจรจาต่อรองกับผู้ให้บริการคลังสินค้า ค่าเช่าและทำเลที่ตั้งเป็นเงื่อนไขแรกที่ใช้คัดกรองผู้ให้บริการก่อนพิจารณาเงื่อนไขอื่น โดยผู้จัดการฝ่ายโลจิสติกส์รายหนึ่งให้ความเห็นในทำนองว่าผู้ให้บริการเกือบทุกรายเสนอบริการเสริมและความยืดหยุ่นของสัญญาที่ใกล้เคียงกันอยู่แล้ว จึงมักไม่ใช้ประเด็นที่นำมาใช้ตัดสินใจเลือกเป็นอันดับแรก ขณะที่ผู้บริหารระดับกลางอีกรายให้ความเห็นว่าหากทำเลไม่สะดวกต่อ



การกระจายสินค้า ต่อให้บริการเสริมดีเพียงใดก็ไม่คุ้มกับต้นทุนด้านเวลาที่เพิ่มขึ้น มุมมองเชิงคุณภาพเหล่านี้ช่วยให้ภาพเชิงสถิติที่พบมีมิติเชิงลึกและน่าเชื่อถือยิ่งขึ้น

เมื่อขยายมุมมองไปสู่บริบทภูมิภาค งานวิจัยนี้เห็นว่าน้ำหนักที่ให้กับปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์มิได้จำกัดอยู่เฉพาะในเขตเมืองใหญ่อย่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเท่านั้น แต่ยังปรากฏในเส้นทางเชื่อมโยงโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคอาเซียนเช่นกัน ดังที่ Kullpattaranirun and Singhagumpon (2013) ใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น คัดเลือกทำเลคลังสินค้าตามเส้นทาง R3A ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และพบว่าปัจจัยด้านทำเลเชิงยุทธศาสตร์และความเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมเป็นเกณฑ์หลักในการตัดสินใจเช่นเดียวกัน ข้อค้นพบดังกล่าวตอกย้ำว่าไม่ว่าจะเป็นบริบทของเขตเมืองที่มีการแข่งขันสูงหรือเส้นทางเชื่อมโยงระดับภูมิภาคที่มีทางเลือกจำกัดกว่า ปัจจัยเชิงโครงสร้างด้านทำเลที่ตั้งยังคงเป็นหัวใจสำคัญของการตัดสินใจด้านโลจิสติกส์ และชี้ให้เห็นว่าการนำเครื่องมือการตัดสินใจแบบหลายเกณฑ์ เช่น AHP หรือ TOPSIS มาประยุกต์ใช้ร่วมกับผลเชิงสถิติจากการศึกษานี้ จะช่วยให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการคัดเลือกทำเลคลังสินค้ามีความเป็นระบบและเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

แนวโน้มที่ต้นทุนและทำเลเป็นตัวแปรหลักในการตัดสินใจนี้ยังสอดคล้องกับงานวิจัยด้านการคัดเลือกทำเลโลจิสติกส์ในบริบทอื่น ๆ อีกหลายชิ้น Yazdani et al. (2020) ที่พัฒนาแบบจำลองการตัดสินใจแบบบูรณาการเพื่อเลือกทำเลศูนย์โลจิสติกส์ในแคว้นปกครองตนเองของสเปน ก็จัดให้ต้นทุนและความสามารถในการเข้าถึงเป็นเกณฑ์หลักเช่นเดียวกัน ส่วน Liu (2025) ซึ่งใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ข้อมูลขนาดใหญ่ และปัญญาประดิษฐ์ในการวิเคราะห์ทำเลคลังสินค้าที่เหมาะสมที่สุด ก็ชี้ให้เห็นว่าทำเลที่ตั้งและต้นทุนขนส่งยังคงเป็นตัวแปรที่มีน้ำหนักสูงสุดในการออกแบบเครือข่ายโลจิสติกส์ แม้เทคโนโลยีจะเข้ามาช่วยให้การวิเคราะห์แม่นยำและซับซ้อนขึ้นก็ตาม สอดคล้องกับแนวทางการคัดเลือกทำเลด้วยวิธีการตัดสินใจแบบหลายเกณฑ์อย่าง TOPSIS ที่ Tarigan et al. (2023) นำเสนอ ซึ่งให้น้ำหนักกับต้นทุนขนส่ง ความใกล้ชิดลูกค้า ต้นทุนแรงงาน และความพร้อมของที่ดินเป็นเกณฑ์หลักเช่นกัน

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาการตัดสินใจของผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกในการเลือกผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ญัฐพงษ์ แต้มแก้ว และคณะ (2568) พบว่าปัจจัยด้านราคามีอิทธิพลสูงสุดรองลงมาคือคุณภาพบริการ และความปลอดภัยของสินค้า แม้งานวิจัยดังกล่าวจะศึกษาการเลือกผู้ให้บริการมากกว่าการเลือกคลังสินค้าโดยตรง แต่ก็ตอกย้ำภาพเดียวกันว่าราคาหรือต้นทุนเป็นปัจจัยที่มีน้ำหนักมากที่สุดในช่วงโซ่การตัดสินใจของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยโดยรวม ไม่ว่าจะเป็นการเลือกทำเลคลังสินค้าหรือการเลือกคู่ค้าในการให้บริการ ในขณะที่ ธิดาทิพย์ เผ่ากันทะ และปิยะมาศ สือสวัสดิ์วณิชย์ (2567) ซึ่งศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของ



ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในบริบทไทยโดยตรง ก็ช่วยยืนยันว่าความสะดวกในการเข้าถึงและทำเลของจุดกระจายสินค้าเป็นปัจจัยที่ผู้ประกอบการขนส่งในประเทศให้ความสำคัญอย่างสม่ำเสมอเช่นกัน

อีกประเด็นที่น่าสนใจคือความต้องการคลังสินค้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังคงได้รับแรงหนุนต่อเนื่องจากการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศและธุรกิจอีคอมเมิร์ซ Krungsri Research (2025) ระบุว่าแม้ในปี 2568 การใช้พื้นที่คลังสินค้าจะเติบโตในอัตราที่จำกัดจากกำลังซื้อในประเทศที่อ่อนแอ แต่การขยายตัวของอีคอมเมิร์ซยังเป็นแรงหนุนสำคัญ และในปี 2569-2570 คาดว่าอุปสงค์จะทยอยฟื้นตัวตามเศรษฐกิจไทยและเศรษฐกิจโลก ข้อมูลล่าสุดจาก Knight Frank Thailand (2026) ยิ่งตอกย้ำแนวโน้มนี้ โดยรายงานว่าอัตราการเช่าพื้นที่คลังสินค้าทั่วประเทศปรับสูงขึ้นเป็นร้อยละ 88.9 เพิ่มขึ้น 3.1 จุดเมื่อเทียบกับครึ่งปีก่อนหน้า ซึ่งส่วนหนึ่งได้รับแรงหนุนจากสินค้าคงคลังจากจีนที่ไหลเข้ามาใช้พื้นที่ในไทยมากขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่รอยต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับเขตอุตสาหกรรมใกล้เคียงอย่างรังสิต-ปทุมธานี ซึ่งได้รับความสนใจมากขึ้นเรื่อย ๆ จากจุดแข็งด้านการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม

นอกจากมิติด้านทำเลและอุปสงค์แล้ว งานวิจัยนี้ยังชี้ให้เห็นว่าแนวโน้มด้านความยั่งยืนเริ่มเข้ามามีบทบาทมากขึ้นในตลาดคลังสินค้าเช่าเช่นกัน สอดคล้องกับสิ่งที่เกิดขึ้นในตลาดต่างประเทศ โดย CBRE (2025) รายงานผลสำรวจผู้เช่าคลังสินค้าในยุโรปว่าผู้เช่ามีความยินดีจ่ายเพิ่มสำหรับอาคารที่พร้อมดำเนินงานแบบปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์สูงถึงร้อยละ 65 ซึ่งสูงกว่าความยินดีจ่ายเพิ่มสำหรับอาคารที่ได้รับการรับรองมาตรฐานสีเขียวทั่วไปที่ร้อยละ 47 สะท้อนว่าความยั่งยืนกำลังกลายเป็นเกณฑ์การตัดสินใจที่จับต้องได้ในเชิงเศรษฐศาสตร์ ทิศทางเช่นนี้มีแนวโน้มสูงที่จะเกิดขึ้นในตลาดไทยเช่นกันในอนาคตอันใกล้

อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาสะท้อนความท้าทายอีกด้านหนึ่งของตลาดคลังสินค้าไทยไปพร้อมกัน นั่นคือภาวะอุปทานล้นเกินในบางกลุ่มตลาด โดย Cushman and Wakefield (2025) รายงานว่าในไตรมาสที่สามของปี 2568 คลังสินค้าออกนิคมอุตสาหกรรมประสบภาวะอุปทานล้นเกิน โดยบางพื้นที่มีอัตราว่างสูงถึงร้อยละ 30-40 อันเป็นผลจากการแข่งขันที่รุนแรงในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมาซึ่งกดค่าบริการและอัตราค่าเช่าลง สะท้อนว่าตลาดคลังสินค้าไทยในปัจจุบันมีลักษณะแบ่งขั้วชัดเจนขึ้น กล่าวคือคลังสินค้าในทำเลยุทธศาสตร์ยังคงเป็นที่ต้องการสูง ขณะที่คลังสินค้าออกนิคมอุตสาหกรรมในบางพื้นที่กลับเผชิญภาวะอุปทานล้นเกิน สถานการณ์เช่นนี้กดดันให้ผู้ประกอบการต้องแข่งขันกันทั้งด้านราคาและบริการมากขึ้น ซึ่งอาจอธิบายได้ว่าเหตุใดปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายและความยืดหยุ่นของสัญญาเช่าจึงมีแนวโน้มทวีความสำคัญขึ้นเรื่อย ๆ ในการตัดสินใจของผู้ประกอบการ

กล่าวโดยสรุป ผลการศึกษานี้ไม่เพียงยืนยันว่าปัจจัยใดมีอิทธิพลมากน้อยเพียงใด แต่ยังช่วยฉายภาพว่าเหตุใดปัจจัยเหล่านั้นจึงมีน้ำหนักเช่นนั้นภายใต้บริบทตลาดที่มีทั้งแรงหนุนจากอุปสงค์และแรงกดดันจากอุปทานส่วนเกินในบางกลุ่มตลาดไปพร้อมกัน ซึ่งเป็นประโยชน์โดยตรงต่อผู้ให้บริการ



คลังสินค้าและนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในการปรับกลยุทธ์ให้ตรงกับความต้องการที่แท้จริงของตลาดทั้งในมิติของทำเล ต้นทุน และความยั่งยืนที่กำลังมีน้ำหนักเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

ในแง่ของความเชื่อมโยงกับความยั่งยืน การที่ผู้ประกอบการเลือกคลังสินค้าที่มีทำเลใกล้เส้นทางขนส่งหลักและศูนย์กระจายสินค้ามีนัยทางอ้อมต่อการลดรอยเท้าคาร์บอน เนื่องจากระยะทางขนส่งที่สั้นลงย่อมลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อเที่ยวการขนส่ง เช่นเดียวกับการเลือกคลังสินค้าที่มีระบบเทคโนโลยีและระบบบริหารจัดการที่ทันสมัยซึ่งช่วยลดของเสียจากกระบวนการจัดเก็บและกระจายสินค้า อย่างไรก็ตาม เนื่องจากงานวิจัยนี้ไม่ได้เก็บข้อมูลด้านการปล่อยคาร์บอนหรือของเสียโดยตรง ข้อสรุปในประเด็นความยั่งยืนจึงเป็นเพียงนัยเชิงทฤษฎีที่ควรได้รับการทดสอบเชิงประจักษ์เพิ่มเติมในการศึกษาต่อไป มิใช่ข้อสรุปที่วัดผลได้จากข้อมูลชุดนี้โดยตรง

**ข้อจำกัดของงานวิจัย** งานวิจัยนี้มีข้อจำกัดที่ควรระบุไว้อย่างชัดเจนหลายประการ ประการแรก การใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวางทำให้ผลการศึกษาส่งสะท้อนความสัมพันธ์เชิงสถิติ มิใช่ความสัมพันธ์เชิงเหตุและผลที่ยืนยันได้อย่างสมบูรณ์ ประการที่สอง กลุ่มตัวอย่างจำกัดเฉพาะผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ผลการศึกษาจึงยังไม่ควรถูกอ้างอิงโดยตรงไปยังพื้นที่อื่นหรือระดับประเทศ ประการที่สาม ค่าความคลาดเคลื่อนของการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ร้อยละ 7 สูงกว่ามาตรฐานทั่วไปของวารสารนานาชาติชั้นนำ แม้จะได้ชดเชยด้วยขนาดกลุ่มตัวอย่างที่มากขึ้นแล้วก็ตาม ประการสุดท้าย เนื่องจากข้อมูลตลาดคลังสินค้าที่นำมาอภิปรายผลถูกเก็บรวบรวมในช่วงเวลาเดียวกันกับข้อมูลแบบสอบถาม การอภิปรายเชื่อมโยงระหว่างสองชุดข้อมูลจึงควรระมัดระวังไม่ให้เกิดการตีความเกินจริงในลักษณะเหตุและผล เนื่องจากอาจเป็นผลจากบริบทตลาดร่วม (Common Context) มากกว่าความสัมพันธ์เชิงสาเหตุที่แท้จริง

## ข้อเสนอแนะ

### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. สำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ เนื่องจากผลการวิเคราะห์การถดถอยพบว่าปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายและราคาค่าเช่ามีค่าอิทธิพลสูงสุด รองลงมาคือทำเลที่ตั้ง ผู้ประกอบการจึงควรจัดลำดับการประเมินผู้ให้บริการคลังสินค้าโดยเริ่มจากการเปรียบเทียบโครงสร้างค่าเช่าอย่างละเอียด รวมถึงค่าใช้จ่ายแอบแฝง เช่น ค่าส่วนกลางและค่าประกัน ก่อนพิจารณาทำเลที่ตั้งที่ใกล้เส้นทางขนส่งหลักและศูนย์กระจายสินค้าเพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเวลาในการจัดส่ง นอกจากนี้ ควรพิจารณาระบบเทคโนโลยีและความปลอดภัยเป็นปัจจัยรอง แต่มีความสำคัญเพิ่มขึ้นตามการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจเนื่องจากระบบ WMS และเทคโนโลยีอัตโนมัติช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและลดข้อผิดพลาด

2. สำหรับผู้ให้บริการคลังสินค้าและนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เนื่องจากค่าใช้จ่ายและทำเลที่ตั้งเป็นสองปัจจัยที่มีอิทธิพลสูงสุด ผู้ให้บริการควรออกแบบกลยุทธ์ราคา ที่โปร่งใสและระบุค่าใช้จ่ายแอบ



ผังอย่างชัดเจนตั้งแต่ต้น เช่น การเสนอโครงสร้างค่าเช่าแบบขั้นบันได ตามระยะเวลาสัญญาหรือปริมาณการใช้พื้นที่ เพื่อสร้างความได้เปรียบด้านราคาที่จับต้องได้ และควรพัฒนาเกณฑ์การคัดเลือกทำเลอย่างเป็นระบบ โดยอาจประยุกต์ใช้เครื่องมือการตัดสินใจแบบหลายเกณฑ์ เช่น AHP หรือ TOPSIS ในการประเมินศักยภาพทำเลก่อนพัฒนาโครงการใหม่ โดยเฉพาะพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ และเขตอุตสาหกรรม และลงทุนในเทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน เช่น ระบบอัตโนมัติและระบบจัดการพลังงาน นอกจากนี้ ควรพิจารณาการพัฒนาคลังสินค้าที่สอดคล้องกับหลัก ESG เพื่อรองรับแนวโน้มความต้องการด้านความยั่งยืน

3. สำหรับหน่วยงานภาครัฐ ควรส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในคลังสินค้า และออกนโยบายที่ส่งเสริมการจัดการคลังสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับแนวปฏิบัติการเชื่อมโยงการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์เข้ากับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ โดยเฉพาะ SDG 9 และ SDG 12 นอกจากนี้ ควรมีการรวบรวมและเผยแพร่ข้อมูลตลาดคลังสินค้าที่เป็นปัจจุบันเพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการตัดสินใจได้อย่างมีข้อมูล

#### ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคต

1. ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบ ระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ ในประเทศไทย เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับพื้นที่อื่น ๆ เพื่อเข้าใจความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพล
2. ควรมีการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อเข้าใจในเชิงลึกถึงกระบวนการตัดสินใจและเหตุผลเบื้องหลังการเลือกคลังสินค้าเช่า
3. ควรมีการศึกษาปัจจัยใหม่ ๆ ที่อาจมีอิทธิพล เช่น ปัจจัยด้านความยั่งยืนและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ซึ่งกำลังมีความสำคัญมากขึ้นในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
4. ควรมีการศึกษาติดตามผล เพื่อดูการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่มีอิทธิพลเมื่อเวลาผ่านไปและสถานการณ์ตลาดเปลี่ยนแปลง
5. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของเทคโนโลยีใหม่ เช่น ปัญญาประดิษฐ์ (AI) และ Internet of Things (IoT) ต่อการเลือกคลังสินค้าและการบริหารจัดการคลังสินค้าในอนาคต

#### เอกสารอ้างอิง

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า. (2568). สถิตินิติบุคคลคงอยู่แยกตามขนาดธุรกิจและภูมิภาค หมวดธุรกิจการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า [ชุดข้อมูล]. คลังข้อมูลธุรกิจบริการ DBD Data Warehouse. สืบค้นเมื่อ 16 กรกฎาคม 2569, จาก <https://datawarehouse.dbd.go.th>



- ณัฐพงษ์ แต้มแก้ว, ชาติชาย จริญญาไพศาล, สุรญา วิมุขมนต์, สิริพร ทัดทวี และ หริวงศ์ คุปตะวานิช. (2568). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก. *วารสารส่งเสริมและพัฒนาวิชาการสมัยใหม่*, 3(4), 1139-1155.
- ธิดาทิพย์ เผ่ากันทะ และ ปิยะมาศ สือสวัสดิ์วณิช. (2567). ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า. *วารสารรวมคำแหง*, 7(2), 43-58.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2566). *แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)*. สำนักนายกรัฐมนตรี.
- Bowersox, D. J., Closs, D. J., & Cooper, M. B. (2020). *Supply chain logistics management* (5th ed.). McGraw-Hill Higher Education.
- CBRE. (2025). *European logistics occupier survey 2025*. CBRE and Analytica.
- Chopra, S., & Meindl, P. (2023). *Supply chain management: Strategy, planning, and operation* (8th ed.). Pearson.
- Christopher, M. (2022). *Logistics and supply chain management* (6th ed.). Pearson UK.
- Cushman & Wakefield. (2025). Glut of warehouse space restricts rates. *Bangkok Post*. Property Section, Business Desk.
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. (2014). *Multivariate data analysis* (7th ed.). Pearson Education Limited.
- He, N., Liu, S., Cao, J., Li, G., & Jian, M. (2025). Identifying the critical features influencing warehouse rental prices and their nonlinear associations: A spatial machine learning approach. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 197, Article 104092. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2025.104092>
- Knight Frank Thailand. (2026, May 26). *Thailand warehouse demand surges despite soft economy, occupancy reaches 88.9%*. <https://www.knightfrank.co.th/blog/2026/05/26/thailand-warehouse-demand-surges-despite-soft-economy-occupancy-reaches-889>
- Krungsri Research. (2025). *Industry outlook 2025-2027: Warehouse*. Bank of Ayudhya.
- Kullpattaranirun, T., & Singhagumpon, R. (2013). Selection of warehouse location along the R3A route of Lao People's Democratic Republic by analytic hierarchy process. *PSAKU International Journal of Interdisciplinary Research*, 2(1), 130-142.



- Liu, X. (2025). Warehouse location selection and transportation cost control in performance network optimization. *Economics and Management Innovation*, 2(2), 100-107. <https://doi.org/10.71222/zbjrx788>
- NESDC. (2025). *Thailand's logistics report 2024*. Office of the National Economic and Social Development Council.
- Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. (2023). *The handbook of logistics and distribution management* (6th ed.). Kogan Page.
- Tarigan, I. M., Harahap, M. A. K., Setyawati, E., Moedjahedy, J., et al. (2023). A multi-criteria decision-making approach for warehouse location selection using TOPSIS. *JINAV: Journal of Information and Visualization*, 4(1), 45–52. <https://doi.org/10.35877/454RI.jinav1616>
- Yamane, T. (1967). *Statistics: An introductory analysis* (2nd ed.). Harper and Row.
- Yazdani, M., Chatterjee, P., Pamucar, D., & Chakraborty, S. (2020). Development of an integrated decision making model for location selection of logistics centers in the Spanish autonomous communities. *Expert Systems with Applications*, 148, 113208. <https://doi.org/10.1016/j.eswa.2020.113208>

