

ผลกระทบการจัดการด้านโลจิสติกส์ต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ ในประเทศไทย

Impacts of Logistics Management on the Competitiveness of Logistics Business in Thailand

สินใจ สิลิปะเส็ด¹ และ เสาวลักษณ์ จิตติมงคล²

Sinchai Silipaseuth¹ and Saowaluk Jittimongkon²

Received: 9 ก.ย. 2564

Revised: 14 ธ.ค. 2564

Accepted: 14 ธ.ค. 2564

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อ 1) ศึกษาการจัดการด้านโลจิสติกส์ของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย 2) ศึกษาขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย 3) ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการด้านโลจิสติกส์กับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย 4) ทดสอบผลกระทบการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่มีต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยจำนวน 231 ราย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์สหสัมพันธ์พหุคูณ และการวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ ผลการวิจัยพบว่าผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์โดยรวมมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่ามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกด้าน และผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มีความคิดเห็นเกี่ยวกับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่ามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกด้าน

การจัดการด้านโลจิสติกส์ ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ ด้านการให้บริการลูกค้า ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง ด้านการขนส่ง และด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า มีความสัมพันธ์ในทางบวกกับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย การจัดการด้านโลจิสติกส์ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยการจัดการด้านโลจิสติกส์ ด้านการให้บริการลูกค้า ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ และด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้าส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

คำสำคัญ: การจัดการด้านโลจิสติกส์, ขีดความสามารถในการแข่งขัน, ธุรกิจโลจิสติกส์

¹ นักศึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการสำหรับการเป็นผู้ประกอบการ คณะบริหารศาสตร์ มหาวิทยาลัยกาฬสินธุ์
อีเมล: sinchai1995poum@gmail.com

² อาจารย์ประจำหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะบริหารศาสตร์ มหาวิทยาลัยกาฬสินธุ์ อีเมล: sinchai1995poum@gmail.com

¹ Student, Master of Business Administration Program in Entrepreneurship Management, Faculty of Administrative Science, Kalasin University, Email: sinchai1995poum@gmail.com

² Lecturer, Master of Business Administration Program in Entrepreneurship Management, Faculty of Administrative Science, Kalasin University, Email: sinchai1995poum@gmail.com

Abstract

The purposes of this study were 1) to study the management of the logistics business in Thailand, 2) to examine the competitiveness of the logistics business in Thailand, 3) to analyze the relationship between the management and the competitiveness of the logistics business, and 4) to determine the effects of the management of the competitiveness of the logistics business in Thailand. The samples were 231 logistics entrepreneurs in Thailand. The main research instrument for data collection was a developed questionnaire. The statistics used in data analysis consisted of percentage, mean, multiple correlation analysis, and multiple regression analysis. The findings revealed that Thai logistics entrepreneurs had a high level of overall opinions on the management of the logistics business. They also showed a high level of opinions on separate aspects of the management of the logistics business. Likewise, their opinions on the competitiveness of the logistics business in Thailand were at a high level. The relationship between the management and the competitiveness, the management aspects such as logistic communication, customer service, inventory management, transportation, and demand forecasting had positive relationships with the competitiveness. This implies that the management had a direct impact on competitiveness. The major factors impacting competitiveness included customer service, logistic communication, and demand forecasting.

Keywords: Logistics management, Competitiveness, Logistic business

บทนำ

ปัจจุบันโลจิสติกส์มีสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการจัดการด้านโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพสามารถช่วยลดต้นทุน เพิ่มกำไรและส่งผลให้ธุรกิจเติบโต อีกทั้งยังช่วยสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน ซึ่งปัจจุบันการแข่งขันธุรกิจด้านโลจิสติกส์มีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากบริษัทข้ามชาติที่มีความได้เปรียบทั้งด้านเงินทุนและเทคโนโลยีที่ทันสมัย ทำให้ธุรกิจด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศจำเป็นต้องปรับตัวเพื่อความอยู่รอดและสามารถแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติได้นอกจากนี้ยังเชื่อมโยงไปสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ซึ่งเป็นฐานที่สำคัญในการพัฒนาศักยภาพในการดำเนินธุรกิจ เป็นส่วนหนึ่งในการกระตุ้นเศรษฐกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศ เนื่องจากการจัดการด้านโลจิสติกส์เป็นกระบวนการสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ครอบคลุมกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ การเก็บสินค้า การบริการ การผลิต การส่งออก การติดต่อสื่อสารด้านโลจิสติกส์ และการบริการทุกประเภท ดังนั้นธุรกิจโลจิสติกส์ต้องมีการจัดการที่มีประสิทธิภาพ เช่น การบริหารจัดการ การติดต่อสื่อสารด้านโลจิสติกส์ การขนส่ง การคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า การลงทุน การค้า การตลาด เทคโนโลยี บุคลากร และอื่น ๆ เพื่อการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้ธุรกิจโลจิสติกส์สามารถพัฒนาศักยภาพธุรกิจ เศรษฐกิจของประเทศ และสามารถแข่งขันกับประเทศที่มีศักยภาพสูงกว่าได้ (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, 2562)

ธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยมีการขยายตัวในอัตราที่สูงขึ้นตามแนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากภาพรวมของการส่งออกไปยังตลาดคู่ค้าที่สำคัญ รวมทั้งการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และการท่องเที่ยวยังคงเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ในประเทศ ซึ่งในปี พ.ศ. 2560 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 2,106.5 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 จากปี พ.ศ. 2559 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) ลดลงจากร้อยละ 13.8 ต่อ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) ในปี พ.ศ. 2559 โดยต้นทุนโลจิสติกส์ประกอบด้วยต้นทุนค่าขนส่งสินค้า

1,140.1 พันล้านบาท หรือร้อยละ 7.4 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 774.9 พันล้านบาท หรือร้อยละ 5.0 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ 191.5 พันล้านบาท หรือร้อยละ 1.2 ต่อ GDP (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561) และโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2562 โดยต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 13.4 ต่อ GDP หรือมีมูลค่ารวม 2,258.4 พันล้านบาท ซึ่งเป็นสัดส่วนคงที่เท่ากับปี พ.ศ. 2561 ประกอบด้วย 1) ต้นทุนการขนส่งสินค้าร้อยละ 6.7 ต่อ GDP 2) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ร้อยละ 5.7 ต่อ GDP และ 3) ต้นทุนการบริหารจัดการร้อยละ 1.0 ต่อ GDP (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2563)

ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่ดำเนินงานในด้านการให้บริการนำเข้าไป ส่งออกสินค้าภายในและต่างประเทศ จัดส่งสินค้าทางไปรษณีย์ โดยใช้ระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีกระบวนการจัดหาวัตถุดิบเพื่อนำมาผลิตสินค้า การบรรจุภัณฑ์ การจัดเก็บสินค้า การส่งสินค้า และการกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภคซึ่งมีการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ โดยใช้หลักในการจัดการด้านโลจิสติกส์เข้ามาช่วยในการศึกษาความต้องการของลูกค้าและตลาด ลดความเสี่ยง ความเสียหายในระหว่างการเก็บรักษาสินค้า สามารถให้บริการได้ตลอดเวลาและมีการติดต่อสื่อสารที่ดีมีประสิทธิภาพ (ภูเด่น แก้วภิบาล และเกตุกฤา โกฎกุล, 2562) นอกจากนี้ยังต้องให้ความสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านความแตกต่าง ด้านต้นทุนที่ดี และมุ่งเน้นในด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการด้านสินค้าหรือการให้บริการที่ดีมีประสิทธิภาพ (สุภัสสรา ปัญญารัฐโรจน์, 2559) จึงนำไปสู่การจัดการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Management) ด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting) ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ (Communications) ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) ด้านการขนส่ง (Transportation) ด้านการให้บริการลูกค้า (Customer Service) การจัดการด้านโลจิสติกส์ มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการนำไปประยุกต์ใช้เพื่อให้เกิดขีดความสามารถในการแข่งขันในการดำเนินงานของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย สามารถตอบสนองความต้องการในด้านของสินค้าหรือการให้บริการที่ดีมีประสิทธิภาพ ด้วยราคาที่เหมาะสมในการให้บริการ มีความแตกต่างจากองค์กรหรือบริษัทอื่นในการให้บริการ มีกำไรที่ดีในการดำเนินงาน มีการมุ่งเน้นตลาดเฉพาะส่วน มีกิจกรรมที่เหนือคู่แข่ง (สุภัสสรา ปัญญารัฐโรจน์, 2559)

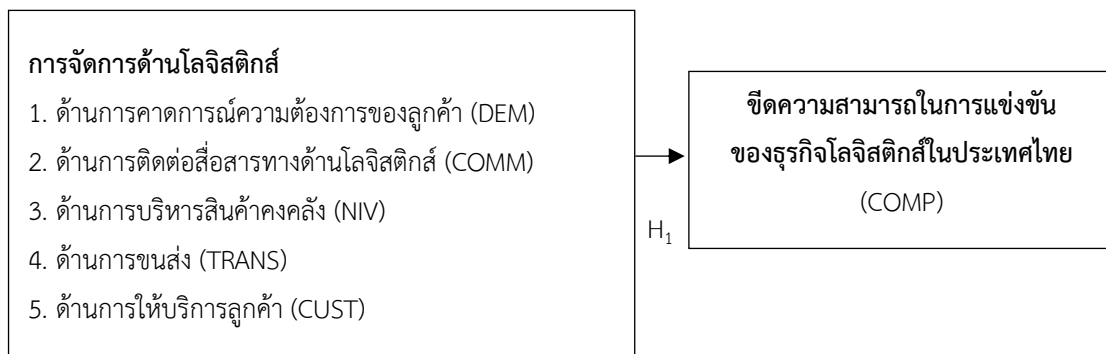
จากเหตุผลดังกล่าว ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาเรื่องผลกระทบการจัดการโลจิสติกส์ที่มีต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทโลจิสติกส์ในประเทศไทย เพื่อทดสอบความสัมพันธ์และผลกระทบจากการจัดการด้านโลจิสติกส์ต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย เพื่อให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้องในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์นำผลลัพธ์ที่ได้ไปใช้เป็นแนวทางในการวางแผนการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน และประสบผลสำเร็จต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการด้านโลจิสติกส์กับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย
2. เพื่อทดสอบผลกระทบการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่มีต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

กรอบแนวคิด

ในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยแสดงกรอบแนวคิดเกี่ยวกับแนวคิดการจัดการด้านโลจิสติกส์ของภูเด่น แก้วภิบาล และเกศกัญญา โกฏิกุล (2562) และภาววิ อยู่จ้อย และพัฒน์ พิสิษฐเกษม (2560) และแนวคิดขีดความสามารถในการแข่งขันของ สุภัสสร่า ปัญโญรัฐโรจน์ (2559) มาประยุกต์ใช้เป็นชื่อตัวแปรต้น การจัดการด้านโลจิสติกส์ 5 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า 2) ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ 3) ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง 4) ด้านการขนส่ง 5) ด้านการให้บริการลูกค้า และชื่อตัวแปรตามขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยแสดงการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ดังภาพประกอบ 1



ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิด ผลกระทบการจัดการด้านโลจิสติกส์ต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

สมมติฐาน

1. การจัดการด้านโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์กับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย
2. การจัดการด้านโลจิสติกส์ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

วิธีดำเนินการวิจัย

ผลกระทบการจัดการด้านโลจิสติกส์ต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยมีวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากร

ประชากรคือ ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในประเทศไทยจำนวน 17,378 ราย (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, 2562)

1.2 กลุ่มตัวอย่าง

ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย เนื่องจากผู้ศึกษาทราบจำนวนประชากรจึงใช้กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับความเชื่อมั่นที่ 95% ความคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5% โดยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างด้วยสูตร ทาโร่ ยามาเน่ (Yamane, 1973: 727) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมเป็นแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

2.1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นแบบสอบถามแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) และคำถามปลายปิด (Close-Ended-Questionnaires) จำนวน 4 ข้อ ประกอบด้วย เพศ อายุ ตำแหน่ง ระดับการศึกษา

2.2 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของธุรกิจเป็นแบบสอบถามแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) และคำถามปลายปิด (Close-Ended-Questionnaires) จำนวน 8 ข้อ ประกอบด้วย รูปแบบของกิจการ จำนวนเงินทุน จดทะเบียน จำนวนพนักงาน ระยะเวลาดำเนินงาน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน การให้บริการของกิจการประเภทของการให้บริการ และประเภทของสินค้าที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์

2.3 แบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นการจัดการด้านโลจิสติกส์ของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) ซึ่งระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการด้านโลจิสติกส์ของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มีเกณฑ์ในการกำหนดน้ำหนักของการประเมินเป็น 5 ระดับ ตามแนวของ Likert จำนวน 25 ข้อ ดังต่อไปนี้ ด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง ด้านการขนส่ง ด้านการให้บริการลูกค้า จำนวนด้านละ 5 ข้อ

2.4 แบบสอบถามเกี่ยวกับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) ซึ่งขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มีเกณฑ์ในการกำหนดน้ำหนักของการประเมินเป็น 5 ระดับ ตามแนวของ Likert จำนวน 6 ข้อ

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการจัดการด้านโลจิสติกส์ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ดังนี้

3.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามของผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย เนื่องจากผู้ศึกษาทราบจำนวนประชากร จึงสุ่มกลุ่มตัวอย่างโดยการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) โดยมีรายชื่อประชากร จำนวน 17,378 ราย และได้ใช้ตารางเลขสุ่มโดยมีเลขกำกับหน่วยรายชื่อทั้งหมดของประชากร และกลุ่มตัวอย่างมีความยินดีในการตอบแบบสอบถาม ซึ่งมีการกระจายแบบสอบถามผ่านทางออนไลน์ โดยผ่านช่องทางเครือข่ายสังคม เช่น Messenger และ Email ส่งในรูปแบบ Google Form ส่งแบบสอบถามจำนวน 400 ชุด ได้รับการตอบกลับมาจำนวน 247 ชุด และทำการรวบรวมแบบสอบถามและได้มีการตรวจสอบความสมบูรณ์ครบถ้วนของแบบสอบถามที่ตอบกลับมา พบว่ามีแบบสอบถามที่ตอบครบถ้วนสมบูรณ์ จำนวน 231 ชุด คิดเป็นอัตราการตอบกลับร้อยละ 57.75 ซึ่งสอดคล้องกับ Aaker, Kumar and Day (2001) ที่ได้นำเสนอว่าการส่งแบบสอบถามจะต้องมีอัตราตอบกลับอย่างน้อยร้อยละ 20 จึงถือว่ายอมรับได้ ระยะเวลาในการเก็บแบบสอบถามตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์-มีนาคม 2564

ตาราง 1 ข้อมูลประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

ลำดับที่	ภูมิภาค	ประชากร (คน)	กลุ่มตัวอย่าง (คน)	ผู้ตอบ แบบสอบถาม (คน)	ผู้ตอบแบบสอบถาม (ร้อยละ)
1	กรุงเทพมหานคร	7,872	181	93	40.26
2	ภาคกลาง (ยกเว้น กทม.)	4,508	104	68	29.44
3	ภาคเหนือ	581	13	9	3.89
4	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	847	19	11	4.76
5	ภาคตะวันออก	2,024	47	31	13.42
6	ภาคตะวันตก	346	8	6	2.60
7	ภาคใต้	1,200	28	13	5.63
รวม		17,378	400	231	100.00

3.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นข้อมูลที่รวบรวมได้จากการศึกษาเอกสารสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ รวมถึงสถิติในรายงานต่าง ๆ ทั้งของภาครัฐและเอกชน บทความทางวิชาการ เอกสารงานวิจัยและข้อมูลออนไลน์ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้างนี้

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูลที่รวบรวมได้จากแบบสอบถามแล้วนำมาวิเคราะห์โดยใช้คอมพิวเตอร์โปรแกรมวิเคราะห์สถิติตามลำดับขั้นตอนในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

4.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการด้านโลจิสติกส์ โดยหาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) ในรูปแบบตาราง กำหนดการให้คะแนนคำตอบของแบบสอบถาม ตั้งแต่ระดับความสำคัญน้อยที่สุดระดับความสำคัญมากที่สุด แล้วหาค่าเฉลี่ยของคำตอบจากแบบสอบถาม โดยใช้การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยมีความหมายอยู่ในระดับน้อยที่สุด ถึงมากที่สุด (บุญชม ศรีสะอาด, 2556: 121) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 4.51 – 5.00 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด

ค่าเฉลี่ย 3.51 – 4.50 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 2.51 – 3.50 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 1.51 – 2.50 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.50 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อยที่สุด

4.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยหาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) ในรูปแบบตาราง กำหนดการให้คะแนนคำตอบของแบบสอบถาม ตั้งแต่ระดับความสำคัญน้อยที่สุดระดับความสำคัญมากที่สุด แล้วหาค่าเฉลี่ยของคำตอบจากแบบสอบถาม โดยใช้การแปลความหมายของค่าเฉลี่ย มีความหมายอยู่ในระดับน้อยที่สุด ถึงมากที่สุด (บุญชม ศรีสะอาด, 2556: 121) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 4.51 – 5.00 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด

ค่าเฉลี่ย 3.51 – 4.50 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 2.51 – 3.50 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 1.51 – 2.50 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.50 หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อยที่สุด

4.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการด้านโลจิสติกส์กับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยวิธีการวิเคราะห์สหสัมพันธ์แบบพหุคูณ (Multiple Correlation Analysis)

4.4 การวิเคราะห์ผลกระทบการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่มีต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยวิธีการวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

สรุปผล

1. การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการด้านโลจิสติกส์ของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ตาราง 2 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการด้านโลจิสติกส์ของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยรวม

ลำดับที่	การจัดการด้านโลจิสติกส์	$\bar{x}$	S.D.	แปลค่า
1	ด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting)	4.43	0.34	มาก
2	ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ (Communications Logistic)	4.23	0.40	มาก
3	ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management)	4.17	0.42	มาก
4	ด้านการขนส่ง (Transportation)	4.24	0.38	มาก
5	ด้านการให้บริการลูกค้า (Customer Service)	4.24	0.36	มาก
โดยรวม		4.26	0.30	มาก

จากตาราง 2 พบว่าผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์โดยรวม มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ระดับมาก ($\bar{x} = 4.26$) เมื่อวิเคราะห์รายละเอียดเป็นรายด้าน พบว่ามีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากทุกด้าน สามารถเรียงลำดับตามค่าเฉลี่ยจากมากหาน้อย 3 ลำดับแรก ได้แก่ ด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting) ($\bar{x} = 4.43$) รองลงมาคือ ด้านการขนส่งและด้านการให้บริการลูกค้า (Customer Service) ($\bar{x} = 4.24$) และด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ (Communications Logistic) ($\bar{x} = 4.23$) ตามลำดับ

2. การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ตาราง 3 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ลำดับที่	ขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย	$\bar{X}$	S.D.	แปลค่า
1	สามารถตอบสนองความต้องการในด้านของสินค้าหรือการให้บริการที่ดีมีประสิทธิภาพ	4.35	0.50	มาก
2	ราคาที่เหมาะสมในการให้บริการ	4.30	0.53	มาก
3	ความแตกต่างจากองค์กรหรือบริษัทอื่นในการให้บริการ	4.25	0.51	มาก
4	กำไรที่ดีในการดำเนินงาน	4.23	0.49	มาก
5	การมุ่งเน้นบางส่วนของตลาด	4.29	0.47	มาก
6	กิจกรรมและการบริการที่เหนือคู่แข่ง	4.28	0.49	มาก
โดยรวม		4.28	0.36	มาก

จากตาราง 3 พบว่าผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ ในประเทศไทย มีความคิดเห็นเกี่ยวกับขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยรวมมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ระดับมาก ($\bar{X} = 4.28$) เมื่อวิเคราะห์รายละเอียดเป็นรายข้อ พบว่ามีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากทุกข้อ สามารถเรียงลำดับตามค่าเฉลี่ยจากมากหาน้อย 3 ลำดับแรก ได้แก่ สามารถตอบสนองความต้องการในด้านของสินค้าหรือการให้บริการที่ดีมีประสิทธิภาพ ($\bar{X} = 4.35$) รองลงมา คือ มีราคาที่เหมาะสมในการให้บริการ ($\bar{X} = 4.30$) และ มีการมุ่งเน้นบางส่วนของตลาด ($\bar{X} = 4.29$) ตามลำดับ

3. ผลการทดสอบสมมติฐานทางสถิติ โดยใช้การวิเคราะห์สหสัมพันธ์แบบพหุคูณ

ตาราง 4 การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม

ตัวแปร	DEM	COMM	INV	TRANS	CUST	COMP	VIFs
DEM	-	0.462**	0.448**	0.434**	0.375**	0.414**	1.377
COMM			0.650**	0.549**	0.495**	0.543**	1.924
INV				0.647**	0.584**	0.494**	2.317
TRANS					0.645**	0.484**	2.205
CUST						0.529**	1.890

**มีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.01

จากตาราง 4 พบว่าตัวแปรอิสระแต่ละด้านมีความสัมพันธ์กัน ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหา Multicollinearity ดังนั้น ผู้วิจัยจึงทำการทดสอบ Multicollinearity โดยใช้ค่า VIFs ปรากฏว่าค่า VIFs ระหว่างตัวแปรอิสระมีค่าตั้งแต่ 1.890–

2.317 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 10 ถือว่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระไม่ทำให้เกิดปัญหา Multicollinearity ซึ่งสอดคล้องกับของ Hair et al. (2010)

เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ การจัดการด้านโลจิสติกส์ คือ ด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านการโลจิสติกส์ ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง ด้านการขนส่ง และด้านการให้บริการลูกค้า พบว่ามีความสัมพันธ์ในทิศทางบวกกับตัวแปรตาม คือ ชีตความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ตั้งแต่ 0.414–0.543 โดยการจัดการด้านโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์กับชีตความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มากที่สุด คือ ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านการโลจิสติกส์ (COMM) $r=0.543$ รองลงมาคือ ด้านการให้บริการลูกค้า (CUST) $r=0.529$ ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง (INV) $r = 0.494$ ด้านการขนส่ง (TRANS) $r = 0.484$ และด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (DEM) $r = 0.414$ ตามลำดับ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 1

4. ผลการวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ

การจัดการด้านโลจิสติกส์ส่งผลกระทบต่อชีตความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ตาราง 5 การวิเคราะห์การถดถอยผลกระทบการจัดการด้านโลจิสติกส์ต่อชีตความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

การจัดการด้านโลจิสติกส์	ชีตความสามารถในการแข่งขัน (COMP)			t	p-value
	สัมประสิทธิ์การถดถอย	ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน (S.E.)	สัมประสิทธิ์การถดถอยแบบปรับมาตรฐาน (Beta)		
ค่าคงที่ (CONSTANT)	1.016	0.284		3.583	0.000**
1. ด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (DEM)	0.139	0.064	0.132	2.182	0.030**
2. ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านการโลจิสติกส์ (COMM)	0.250	0.064	0.276	3.879	0.000**
3. ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง (INV)	0.049	0.067	0.057	0.734	0.464
4. ด้านการขนส่ง (TRANS)	0.063	0.073	0.066	0.389	0.300
5. ด้านการให้บริการลูกค้า (CUST)	0.264	0.070	0.267	3.786	0.000**

F = 30.791 P = 0.000** Adjusted R² = 0.393

**มีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.01

ผลการวิจัย พบว่าตัวแปรอิสระที่ส่งผลกระทบเชิงบวกต่อชีตความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มากที่สุด คือ ด้านการให้บริการลูกค้า (CUST) สูงขึ้น 1 หน่วย ทำให้ชีตความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย สูงขึ้น 0.264 รองลงมาคือ ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านการโลจิสติกส์ (COMM) สูงขึ้น 1 หน่วย

ทำให้ขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย สูงขึ้น 0.250 และด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า ทำให้ขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย สูงขึ้น 0.139 ตามลำดับ

สามารถสร้างสมการพยากรณ์ ขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยได้ ดังนี้

$$COMP = 1.016 + 0.139 DEM + 0.250 COMM + 0.264 CUST$$

อภิปรายผล

การวิจัยผลกระทบการจัดการด้านโลจิสติกส์ต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย สามารถสรุปตามวัตถุประสงค์การวิจัยได้ดังต่อไปนี้

1. ผลการศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการด้านโลจิสติกส์ต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มีความคิดเห็นต่อการจัดการด้านโลจิสติกส์ พบว่ามีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากทั้งหมด

1.1 ด้านคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มีความคิดเห็นด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า อยู่ในระดับมากเนื่องจากให้ความสำคัญกับการประมาณการความต้องการด้านสินค้าและบริการของลูกค้า มีการกำหนดจำนวนสินค้าในการขนส่งที่แม่นยำ ลดความเสียหายด้านต้นทุนและเวลาในการดำเนินงานการจัดการคำสั่งซื้อ การเตรียมการในการจัดส่งในช่วงเวลาของลูกค้า และกำหนดทิศทางในการจัดเตรียมบุคลากรและอุปกรณ์ให้เพียงพอ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ วัชรพร ดงน้อย (2559: 39-45) ได้ศึกษาการจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานของฟาร์มสุกรในภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย พบว่าผู้ประกอบการให้ความสำคัญระดับมากในด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์ปริมาณความต้องการของลูกค้า เพื่อวางแผนกระบวนการทำงานให้เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ มีการวิเคราะห์ปัญหาต่าง ๆ ในอดีตเพื่อวางแผนปรับปรุงและลดปัญหาในอนาคต และการนำข้อมูลความต้องการในอดีตมาประมาณการความต้องการในปัจจุบันได้ตรงตามความเป็นจริง

1.2 ด้านการขนส่ง ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มีความคิดเห็นด้านการขนส่งอยู่ในระดับมากเนื่องจากให้ความสำคัญกับกระบวนการลำเลียงหรือการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบหรือสินค้า ในเวลาที่ถูกต้องตามที่กำหนด มีการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และต้นทุนการขนส่งที่เหมาะสม มีความปลอดภัยในระหว่างขนส่ง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ กิตติชัย เจริญชัย, วีระกิตต์ เสาร์ม และนิศาตร์ณ์ โชติเชย (2560: 578-584) ได้ศึกษา รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย พบว่าผู้ประกอบการให้ความสำคัญระดับมาก ในด้านการขนส่ง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับการใช้โปรแกรมซอฟต์แวร์เพื่อการวางแผนเส้นทางขนส่ง มีระบบการนำเข้าและส่งออกสินค้า และมีการออกแบบการดำเนินการจัดส่งสินค้าที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าน้อยที่สุด

1.3 ด้านการให้บริการลูกค้า ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มีความคิดเห็นด้านการให้บริการลูกค้า อยู่ในระดับมาก เนื่องจากให้ความสำคัญกับกระบวนการให้บริการลูกค้า การบริการลูกค้าในทุก ๆ กิจกรรมประกอบด้วย พนักงานบริการดี มีการทำงานที่รวดเร็วและกระตือรือร้น และมีการสร้างความเชื่อถือ ความมั่นใจให้แก่ลูกค้าในการบริการ มีการขนส่งหรือส่งมอบตามความต้องการของลูกค้า เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า ให้คำแนะนำและตอบข้อสงสัยของลูกค้าก่อนและหลังการขายได้อย่างถูกต้อง มีการให้บริการขนส่งสินค้าที่มีการอำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้า ทำให้การดำเนินงานในด้านโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพในการบริการและสินค้า ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อติศักดิ์ กรรณมรงค์ (2559: 68-71) ได้ศึกษา การวิเคราะห์องค์ประกอบของปัจจัยการดำเนินงานที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของร้านจัดจำหน่ายวัสดุก่อสร้างในภาคใต้ พบว่าผู้ประกอบการให้ความสำคัญระดับมากในด้านการให้บริการลูกค้า เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับระบบหรือวิธีการที่ใช้ในการสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกับลูกค้า

ระบบหรือวิธีการที่ใช้ในการสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกับผู้ส่งมอบ ระบบเอกสารและฐานข้อมูลขององค์กร การทำสัญญา
ร่วมกับผู้ส่งมอบ ความถี่ในการสั่งซื้อวัตถุดิบและระบบเอกสาร หรือวิธีการแลกเปลี่ยนข้อมูลกันภายในองค์กร

1.4 ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มีความคิดเห็น
ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ อยู่ในระดับมาก เนื่องจากให้ความสำคัญกับกระบวนการสื่อสารภายในองค์กร
แลกเปลี่ยนข้อมูลของส่วนงานต่าง ๆ ในองค์กรที่ชัดเจน องค์กรมีการให้ข้อมูลการดำเนินงานที่เป็นลำดับขั้นตอน ด้านการสื่อสาร
ภายนอกองค์กรที่มีการสื่อสารกับกลุ่มลูกค้าอย่างแม่นยำ มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการให้บริการในด้านข้อมูลข่าวสาร
และตรวจสอบการทำงานได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ธนกร เหมือนใจ (2562: 41-51) ได้ศึกษาปัจจัยและกิจกรรม
ทางโลจิสติกส์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพของกระบวนการขนส่งสินค้า ของผู้ประกอบการธุรกิจไม้ดอกไม้ประดับในหมู่บ้านไม้ดอกไม้
ประดับคลอง 15 จังหวัดนครนายก พบว่าผู้ประกอบการให้ความสำคัญระดับมาก ในด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์
เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับมีอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อใช้ในการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์กร
มีการวางระบบการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ที่ดี สามารถเชื่อมโยงไปยังฝ่ายต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็วและถูกต้องแม่นยำ
และมีความสามารถดำเนินการกับคำสั่งซื้อที่มีเข้ามาได้อย่างรวดเร็ว

1.5 ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มีความคิดเห็นด้านการบริหาร
สินค้าคงคลังลูกค้า อยู่ในระดับมาก เนื่องจากให้ความสำคัญกับการวางแผนกำหนดปริมาณสินค้าคงคลังที่เหมาะสม
การจัดบันทึกสินค้าเข้า-ออก การจัดซื้อและปริมาณสินค้าทันต่อความต้องการ มีความถูกต้อง แม่นยำ ประหยัดแรงงาน
และทันต่อเวลา และการจัดระเบียบของสินค้า เพื่อให้สินค้าที่มีอยู่ตรงตามความต้องการของลูกค้า และสะดวกในการตรวจ
รายการสินค้า ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ศิริ พลอยจินดา และนพดล บุรณนัญญ์ (2562: 5-8) ได้ศึกษาปัจจัยที่ส่งผล
ต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์การขนส่งทางเรือ กรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ประกอบการให้ความสำคัญ
ระดับมาก ในด้านการบริหารสินค้าคงคลัง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับการจัดการคำสั่งซื้อ
ที่ชัดเจนตามความต้องการของลูกค้า มีการหมุนเวียนสินค้าที่รวดเร็ว และมีสินค้าค้างในสต็อกที่เหมาะสม

2. ผลการศึกษาขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์
ในประเทศไทย มีความคิดเห็นต่อขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยรวมมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และเมื่อวิเคราะห์
รายละเอียดเป็นรายด้าน พบว่ามีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากทุกด้าน โดยให้ความสำคัญกับสามารถตอบสนองความต้องการ
ในด้านของสินค้าหรือการให้บริการที่ดีมีประสิทธิภาพมีราคาที่เหมาะสมในการให้บริการ มีการมุ่งเน้นบางส่วนของตลาด
มีกิจกรรมและการบริการที่เหนือคู่แข่ง มีความแตกต่างจากองค์กรหรือบริษัทอื่นในการให้บริการ และมีกำไรที่ดีในการดำเนินงาน
ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของกิตติชัย เจริญชัย, วีระกิตต์ เสาร์ม และนิศารัตน์ โชติเชย (2560: 578-584) ได้ศึกษารูปแบบ
การจัดการโลจิสติกส์ เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย
พบว่าผู้ประกอบการให้ความคิดเห็นโดยรวมอยู่ในระดับมาก และหากพิจารณารายข้อ พบว่ามีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ การตอบสนอง
อย่างรวดเร็ว รองลงมาคือ การเป็นผู้นำด้านต้นทุน การสร้างความแตกต่าง และการมุ่งตลาดเฉพาะส่วน

3. ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการด้านโลจิสติกส์และขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ
โลจิสติกส์ในประเทศไทย สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

ผลการวิเคราะห์ พบว่าการจัดการด้านโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์กับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ
โลจิสติกส์ในประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในทิศทางบวก โดยมีความสัมพันธ์กับขีดความสามารถในการแข่งขัน
ของบริษัทโลจิสติกส์ในประเทศไทย มากที่สุดคือ ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ (COMM) ด้านการให้บริการลูกค้า
(CUST) ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง (INV) ด้านการขนส่ง (TRANS) และด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (DEM)
ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ เชษฐธิธา กุศลไสยานนท์ (2559: 9-18) ได้ศึกษา การจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อ
ประสิทธิภาพในการทำงานของอุตสาหกรรมโรงสีข้าว ในจังหวัดนครปฐม พบว่าด้านการขนส่ง ด้านการบริหารคลังสินค้า

ด้านการจัดซื้อ ด้านการบริหารสินค้าคงคลังด้านการพยากรณ์ และด้านการติดต่อสื่อสารทางโลจิสติกส์ โดยมีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพในการทำงานของอุตสาหกรรมโรงสีข้าว ในจังหวัดนครปฐม

4. ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของการจัดการด้านโลจิสติกส์ต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

4.1 ด้านการให้บริการลูกค้า (CUST) ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน เนื่องจากกิจการมีการสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า ด้วยการตอบสนองการขนส่งหรือส่งมอบตามความต้องการของลูกค้า กิจการมีการให้คำแนะนำและตอบข้อสงสัยของลูกค้าก่อนและหลังการขายได้อย่างถูกต้อง การให้บริการขนส่งสินค้าที่มีการอำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้า กิจการมีพนักงานบริการที่ดี มีการทำงานที่รวดเร็วและกระตือรือร้นและมีการสร้างความเชื่อถือ ความมั่นใจให้แก่ลูกค้าในการบริการ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ธนกร เหมือนใจ (2562: 41-51) ได้ศึกษา ปัจจัยและกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพของกระบวนการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการธุรกิจไม้ดอกไม้ประดับในหมู่บ้านไม้ดอกไม้ประดับคลอง 15 จังหวัดนครนายก พบว่ากิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพของกระบวนการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการธุรกิจไม้ดอกไม้ประดับในหมู่บ้านไม้ดอกไม้ประดับคลอง 15 จังหวัดนครนายก คือด้านการให้บริการลูกค้า ที่มีความสามารถในการสร้างความประทับใจในการบริการ ความสามารถในการส่งสินค้าที่ถูกต้องตามเงื่อนไขที่กำหนด มีความสามารถในการส่งสินค้าได้ตรงตามสถานที่ที่ต้องการ มีความสามารถในการส่งสินค้าได้ตรงเวลาทันตามความต้องการของลูกค้า และสามารถตอบสนองความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า

4.2 ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ (COMM) ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน เนื่องจากกระบวนการสื่อสารภายในองค์กร แลกเปลี่ยนข้อมูลของส่วนงานต่าง ๆ ในองค์กรที่ชัดเจน กิจการมีการให้ข้อมูลการดำเนินงานที่เป็นลำดับขั้นตอน มีการแนะนำหรือมีการตอบข้อสงสัยข้อคำถามของลูกค้าหลังการขายและบริการ มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการให้บริการในด้านข้อมูลข่าวสารและตรวจสอบการทำงานได้ และกิจการมีการสื่อสารภายนอกองค์กรกับกลุ่มลูกค้าอย่างแม่นยำ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ศุภลักษณ์ ศรีวิไล และสรารุณ ลักษณะโต (2562: 29-31) ศึกษาการประเมินความสามารถในการแข่งขันและปัจจัยที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันกรณีศึกษาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ พบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันกรณีศึกษา ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ คือ ด้านการติดต่อสื่อสาร ที่มีระบบบริการลูกค้า ระบบสื่อสารข้อมูลไร้สาย มีระบบตรวจสอบการทำงานในท่าเรือ และมีระบบตรวจสอบความปลอดภัย

4.3 ด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (DEM) ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน เนื่องจากกิจการมีการเตรียมการในการจัดส่งในช่วงเวลาของลูกค้า กำหนดทิศทางในการจัดเตรียมบุคลากรและอุปกรณ์ให้เพียงพอ กิจการมีการจัดการคำสั่งซื้อและจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้า กิจการมีการประมาณการความต้องการด้านสินค้าและบริการของลูกค้า และกิจการกำหนดจำนวนสินค้าในการขนส่งที่แม่นยำ ไม่เกิดการสูญเสียด้านต้นทุนและเวลาในการดำเนินงาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ วัชรพร ดงน้อย (2559: 39-45) ได้ศึกษา การจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานของฟาร์มสุกรในภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย พบว่าการจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานของฟาร์มสุกรในภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย คือ ด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า ที่มีผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์ปริมาณความต้องการของลูกค้า เพื่อวางแผนกระบวนการทำงานให้เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ มีการวิเคราะห์ปัญหาต่าง ๆ ในอดีตเพื่อวางแผนปรับปรุงและลดปัญหาในอนาคต และการนำข้อมูลความต้องการในอดีตมาประมาณการความต้องการในปัจจุบันได้ตรงตามความเป็นจริง

4.4 ด้านการขนส่ง (TRANS) ไม่ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย เนื่องจากกิจการมีกระบวนการลำเลียงหรือการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบหรือสินค้าในเวลาที่ถูกต้องตามที่กำหนด กิจการมีการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ การขนส่งมีความเชื่อถือได้ กิจการมีราคาการขนส่งที่เหมาะสม กิจการมีปลอดภัยในระหว่างการขนส่ง

ไม่ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ มาเรียม นะมิ, อัมพล ชูสนุก, ณวีวรรณ ชูสนุก และกิตติ เจริญพรพานิชกุล (2560: 51-53) ศึกษาอิทธิพลของการจัดการด้านโลจิสติกส์ ต่อผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลของไทย พบว่ากระบวนการทางด้านการขนส่งไม่มีผลต่อการให้บริการจัดเก็บอาหารฮาลาล การให้บริการขนส่งอาหารฮาลาล และความสามารถในการจัดส่งที่นำมาใช้ในอาหารฮาลาล ทั้งนี้เนื่องจากการจัดการโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล มีลักษณะเฉพาะและแตกต่างจากโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมทั่ว ๆ ไปทำให้การปฏิบัติตามกระบวนการทางด้านการขนส่งไม่ส่งผลต่อการให้บริการจัดเก็บอาหารฮาลาล การให้บริการขนส่งอาหารฮาลาล และความสามารถในการจัดส่งที่นำมาใช้ในอาหารฮาลาล

4.5 ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง ไม่ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย เนื่องจากกิจการมีการวางแผนกำหนดปริมาณสินค้าคงคลัง กิจการมีการจัดบันทึกสินค้าเข้า-ออก กิจการรักษาระดับสินค้า กิจการมีการจัดซื้อและปริมาณสินค้า กิจการมีการจัดระเบียบของสินค้า ไม่ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ วัชรพร ดงน้อย (2559: 39-45) ได้ศึกษาการจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานของฟาร์มสุกรในภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย พบว่าการบริหารสินค้าคงคลัง ไม่มีผลต่อการตรวจสอบการใช้อาหาร และคลังเก็บอาหาร การลงรายงานความเคลื่อนไหวของสินค้าคงคลัง ที่มีสินค้าเข้าและออก การตรวจสอบคลังสินค้า

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำไปใช้

จากการศึกษาผลกระทบการจัดการด้านโลจิสติกส์ต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะการจัดการด้านโลจิสติกส์ ดังนี้

1.1 การให้บริการลูกค้า โดยกิจการมีการสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าด้วยการตอบสนองการขนส่งหรือส่งมอบตามความต้องการของลูกค้า กิจการมีการให้คำแนะนำและตอบข้อสงสัยของลูกค้าก่อนและหลังการขาย ได้อย่างถูกต้อง มีการให้บริการขนส่งสินค้าที่มีการอำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้า กิจการมีพนักงานบริการที่ดี มีการทำงานที่ว่องไวและกระตือรือร้น มีการสร้างความหน้าเชื่อถือ ความมั่นใจให้แก่ลูกค้าในการบริการ

1.2 ด้านการติดต่อสื่อสารทางด้านการโลจิสติกส์ โดยกิจการมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลในองค์กร ฝ่ายผลิต ฝ่ายบัญชี ฝ่ายวัตถุดิบ ฝ่ายบริการลูกค้า และฝ่ายการตลาด ที่ชัดเจน กิจการมีการให้ข้อมูลการดำเนินงานที่เป็นลำดับขั้นตอนมีการแนะนำหรือมีการตอบข้อสงสัยข้อคำถามของลูกค้าหลังการขายและบริการ มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการให้บริการในด้านข้อมูลข่าวสารและตรวจสอบตำแหน่งของสินค้าในระหว่างขนส่ง และกิจการมีการสื่อสารกับกลุ่มลูกค้าอย่างแม่นยำ

1.3 ด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า โดยกิจการมีการเตรียมการในการจัดส่งในช่วงเวลาของลูกค้าต้องการตามที่กำหนด กิจการมีการรับรู้ข้อมูลความต้องการล่วงหน้าที่ถูกต้องชัดเจนในตัวสินค้าและบริการ และกิจการมีการรับรู้การจัดการคำสั่งซื้อและจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้ทัน

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรศึกษาเกี่ยวกับการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทโลจิสติกส์ในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านการกระจายสินค้า และด้านการลดต้นทุนการผลิต เป็นต้น

2.2 ควรศึกษาเกี่ยวกับการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่ส่งผลกระทบต่อการบริหารต้นทุนของผู้ประกอบการบริษัทโลจิสติกส์ เพื่อจะได้เป็นแนวทางในการบริหารต้นทุนธุรกิจโลจิสติกส์

เอกสารอ้างอิง

- กิตติชัย เจริญชัย, วีระกิตติ์ เสาร่ม และนิศารัตน์ โชติเชย. (2560). รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย. *วารสาร มจร สังคมศาสตร์ปริทรรศน์*, 6(2), 571-586.
- กรมพัฒนาธุรกิจการค้า. (2562). *คู่มือการพัฒนาระบบบริหารคุณภาพ ตามมาตรฐาน ISO 9001 สำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์*. สืบค้นเมื่อ 29 พฤศจิกายน 2563, จาก <http://anyflip.com/hssd/igky/basic>
- กรมพัฒนาธุรกิจการค้า. (2562). *โลจิสติกส์ไทยปี 2562* แข่งคู่จะเป็นที่หนึ่งในตลาดโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการต้องทำอย่างไร. สืบค้นเมื่อ 30 พฤศจิกายน 2563, จาก <https://www.thailandindustrialtoday.com>
- เชษฐธิดา กุศลไสยานนท์. (2559). การจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการทำงานของอุตสาหกรรมโรงสีข้าวในจังหวัดนครปฐม. *วารสารวิชาการ อุตสาหกรรมศึกษา*, 10(1), 9-18.
- ธนกร เหมือนใจ. (2562). *ปัจจัยและกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพของกระบวนการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการธุรกิจไม้ดอกไม้ประดับในหมู่บ้านไม้ดอกไม้ประดับคลอง 15 จังหวัดนครนายก*. การค้นคว้าอิสระ บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์. ปทุมธานี: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.
- บุญชม ศรีสะอาด. (2556). *วิธีการทางสถิติสำหรับการวิจัย เล่ม 1* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาส์น.
- ภูเด่น แก้วภิบาล และเกศกัญญา โกฏิสิริชัย. (2562). การวิเคราะห์ปัจจัยด้านการจัดการโลจิสติกส์ที่มีอิทธิพลต่อคุณค่าธุรกิจของผู้ประกอบการบ้านนกแอ่น ในจังหวัดกระบี่. *วารสาร WMS Journal of Management*, 8(3), 93-101.
- ภาววี อยู่จ้อย และพัฒน์ พิสิษฐเกษม. (2560). *ปัจจัยด้านการจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพการให้บริการด้านการขนส่งนักท่องเที่ยวของธุรกิจนำเที่ยวในจังหวัดกรุงเทพมหานคร*. การประชุมนำเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 12. 19 สิงหาคม 2560. ปทุมธานี: มหาวิทยาลัยรังสิต. 52-59.
- มาเรียม นะมิ, อัมพล ชูสนุก, ฉวีวรรณ ชูสนุก และกิตติ เจริญพรพานิชกุล. (2560). ศึกษาอิทธิพลของการจัดการด้านโลจิสติกส์ต่อผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลของไทย. *วารสารปัญญาทัศน์*, 9(2), 43-56.
- วัชรพร ดงน้อย. (2559). *การจัดการโลจิสติกส์ ที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานของฟาร์มสุกรในภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย*. การค้นคว้าอิสระ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน. กรุงเทพฯ: วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน.
- วัชรพร ดงน้อย. (2559). *การจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานของฟาร์มสุกรในภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย*. การค้นคว้าอิสระ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน. กรุงเทพฯ: วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน.
- ศิริ พลอยจินดา และนพดล บุณณัญญ์. (2562). ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์การขนส่งทางเรือ กรุงเทพมหานคร. *วารสารการวิจัยการบริหารการพัฒนา*, 9(3), 12-27.
- ศุภลักษณ์ ศรีวิไล และสราวุธ ลักษณะโต. (2562). การประเมินความสามารถในการแข่งขันและปัจจัยที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันกรณีศึกษา ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ. *วารสารวิจัยราชภัฏกรุงเทพฯ*, 5(2), 25-32.
- สุพัต อิศราศิวกุล (2561). *การพัฒนาสมรรถนะของพนักงานขับรถขนส่ง ตามหลัก 7R กรณีศึกษา: กลุ่มธุรกิจขนส่งสินค้า*. การค้นคว้าอิสระ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน. กรุงเทพฯ: วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน.
- สุกัสนรา ปัญโญรัฐโรจน์ (2559). *การจัดการโลจิสติกส์ ที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการผลิตภัณฑ์กลุ่มเครื่องปั้นดินเผาตำบลเกาะเกร็ด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี*. *วารสารวิชาการอุตสาหกรรมศึกษา*, 2(2), 91-100.

- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563). *การประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการและขนส่งสินค้า (กบส.)*. สืบค้นเมื่อ 23 พฤศจิกายน 2563, จาก <https://gnews.apps.go.th/news?news=70459>
- อดิศักดิ์ วรรณรงค์. (2559). การวิเคราะห์องค์ประกอบของปัจจัยการดำเนินงานที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของร้านจัดจำหน่ายวัสดุก่อสร้างในภาคใต้. *วารสารเทคโนโลยีภาคใต้*, 7(1), 68-71.
- อุมาพร มณีเนียม. (2559). *ความสำคัญของการจัดการโลจิสติกส์*. สืบค้นเมื่อ 19 พฤศจิกายน 2563, จาก https://web.facebook.com/.500983413295095/posts/1037271979666233/?_rdc=1&_rdr
- Aaker, D. A., Kumer, V. and Day, G. S. (2001). *Marketing research* (7th ed.). New York: John Wiley & Sons.
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J. and Anderson, R. E. (2010). *Multivariate Data Analysis: A global perspective* (7th ed.). New Jersey: Prentice Hall.
- Porter, M. E. (1980). *Competitive Strategy: Techniques for Analyzing industries and Competitors*. New York: The Free Press.
- Yamane, T. (1973). *Statistics: An Introductory Analysis* (3rd ed.). New York: Harper and Row Publications.