

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทย การวิจัยครั้งนี้มีความมุ่งหมาย 3 ประการ คือ 1) เพื่อศึกษาประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย 2) เพื่อศึกษาการพัฒนาศักยภาพของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย และ 3) เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกหรือแบ่งตามหัวข้อดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลทั่วไปผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย
2. ประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย
3. การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย
4. ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับประสิทธิผล และแนวทางการดำเนินงาน
5. นโยบายด้านโลจิสติกส์ของภาครัฐบาล
6. แนวทางการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สัญลักษณ์ที่ใช้สำหรับการศึกษาแนวทางการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทย ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็นตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร ได้แก่ ตัวแปรการพัฒนาศักยภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ ได้แก่ ตัวแปรการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการพัฒนาบุคคลทางด้านโลจิสติกส์ และตัวแปรประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 5 องค์ประกอบ ได้แก่ ตัวแปรความสะดวก ตัวแปรความประหยัด ตัวแปรความปลอดภัย ตัวแปรความรวดเร็ว และตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการ ดังนี้

สัญลักษณ์ที่ใช้แทนตัวแปรการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

HW แทน ตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

SW แทน ตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ

PW แทน ตัวแปรพัฒนาบุคลากร

สัญลักษณ์ที่ใช้แทนตัวแปรประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์

CO แทน ตัวแปรความสะดวก

SA แทน ตัวแปรความประหยัด

SF แทน ตัวแปรความปลอดภัย

QU แทน ตัวแปรความรวดเร็ว

LE แทน ตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการ

สัญลักษณ์ที่ใช้แทนการทดสอบสมมติฐาน

H_0 แทน สมมติฐานหลัก

H_1 แทน สมมติฐานรอง

Sig แทน ค่า Significance

α แทน ค่าระดับนัยสำคัญ

ข้อมูลทั่วไปผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย

การวิเคราะห์ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างจากผู้แทนผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย กระทำโดยการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างและข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ จำนวน 392 คน ซึ่งมีคุณลักษณะส่วนบุคคล คุณลักษณะทางสังคม และคุณลักษณะของธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ดังข้อมูลในตาราง 7 และ
2. ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ดังข้อมูลในตาราง 8

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

จากการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 392 คน ให้ผลสรุปดังตาราง 7

ตาราง 7 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คุณลักษณะ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
1.1 ชาย	213	54.30
1.2 หญิง	179	45.70
2. อายุ		
2.1 21-30 ปี	7	1.70
2.2 31-40 ปี	141	36.90
2.3 41-50 ปี	209	53.30
2.4 51-60 ปี	34	8.70
2.5 60 ปี ขึ้นไป	1	0.30
3. ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด		
3.1 ต่ำกว่าปริญญาตรี	8	2.0
3.2 ปริญญาตรี	96	24.50
3.3 สูงกว่าปริญญาตรี	288	73.50
4. ประสบการณ์การทำงาน		
4.1 น้อยกว่า 5 ปี	33	8.50
4.2 5-10 ปี	264	67.30
4.3 11-15 ปี	87	22.20
4.4 มากกว่า 15 ปี	8	2.00
5. ตำแหน่งงานปัจจุบัน		
5.1 ประธานกรรมการ	21	5.40
5.2 ผู้อำนวยการ	155	39.50
5.3 ผู้จัดการ	201	51.30
5.4 อื่นๆ	15	3.80

จากตาราง 7 แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 54.30 และเพศหญิง ร้อยละ 45.70

อายุของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 53.30 รองลงมาคืออายุ 31-40 ปี ร้อยละ 36.90 มีอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 8.70 มีอายุ 21-30 ปี ร้อยละ 1.70 และมีอายุ 60 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 0.30 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาขั้นสูงสุดของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาขั้นสูงสุดระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 73.50 รองลงมาคือระดับการศึกษาขั้นสูงสุดระดับปริญญาตรี ร้อยละ 24.50 และมีระดับการศึกษาขั้นสูงสุดต่ำกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 2.0 ตามลำดับ

ประสบการณ์การทำงานในกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์การทำงานระหว่าง 5-10 ปี ร้อยละ 67.30 รองลงมาคือประสบการณ์การทำงานระหว่าง 11-15 ปี ร้อยละ 22.20 มีประสบการณ์การทำงานน้อยกว่า 5 ปี ร้อยละ 8.50 และประสบการณ์การทำงานมากกว่า 15 ปี ร้อยละ 2.00 ตามลำดับ

ตำแหน่งงานปัจจุบันในกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีตำแหน่งงานเป็นผู้จัดการ ร้อยละ 51.30 รองลงมาตำแหน่งงานเป็นผู้อำนวยการ ร้อยละ 39.50 มีตำแหน่งงานเป็นประธานกรรมการ ร้อยละ 5.40 และมีตำแหน่งงานเป็นตำแหน่งงานอื่นๆ ร้อยละ 3.80 ได้แก่ รองประธานกรรมการ และกรรมการ

ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานของผู้ประกอบการโลจิสติกส์

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 392 คน ให้ผลสรุปดังตาราง 8

ตาราง 8 ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

คุณลักษณะ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ลักษณะการประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ของกิจการ		
1.1 กลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า	254	64.80
1.2 กลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์	25	6.38
1.3 กลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์	83	21.17
1.4 กลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์	24	6.12
1.5 กลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์	6	1.53

ตาราง 8 (ต่อ)

คุณลักษณะ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
2. ระยะเวลาดำเนินงานของกิจการ		
2.1 น้อยกว่า 5 ปี	33	8.40
2.2 5-10 ปี	263	67.20
2.3 11-15 ปี	88	22.40
2.4 มากกว่า 15 ปี	8	2.00
3. จำนวนพนักงาน		
3.1 น้อยกว่า 50 คน	95	24.20
3.2 50-100 คน	128	32.70
3.3 101-200 คน	125	31.90
3.4 มากกว่า 200 คน	44	11.20
4. กลุ่มเป้าหมายหลักที่ใช้บริการของกิจการ		
4.1 กลุ่มธุรกิจที่ดำเนินกิจการซื้อ-ขายสินค้าระหว่างประเทศ	75	19.10
4.2 กลุ่มอุตสาหกรรมขนาดเล็ก	124	31.60
4.3 กลุ่มอุตสาหกรรมขนาดกลาง	150	38.30
4.4 กลุ่มอุตสาหกรรมขนาดใหญ่	213	54.30
5. ภูมิภาคที่ตั้งของกิจการ		
5.1 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	183	46.70
5.2 ภาคกลาง	101	25.80
5.3 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	11	2.80
5.4 ภาคตะวันออก	25	6.40
5.5 ภาคใต้	43	11.00
5.6 ภาคเหนือ	7	1.80
5.7 กระจายทั่วประเทศ	22	5.60

จากตาราง 8 แสดงข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ลักษณะการประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ของกิจการกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า ร้อยละ 64.80 รองลงมา มีลักษณะการประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 3

การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ ร้อยละ 21.17 มีลักษณะการประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ ร้อยละ 6.38 มีลักษณะการประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ ร้อยละ 6.12 และมีลักษณะการประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ ร้อยละ 1.53 ตามลำดับ

ระยะเวลาดำเนินงานของกิจการของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระยะเวลา 5-10 ปี ร้อยละ 67.20 รองลงมา มีระยะเวลาดำเนินงานของกิจการ 11-15 ปี ร้อยละ 22.40 มีระยะเวลาดำเนินงานของกิจการน้อยกว่า 5 ปี ร้อยละ 8.40 และมีระยะเวลาดำเนินงานของกิจการมากกว่า 15 ปี ร้อยละ 2.0 ตามลำดับ

จำนวนพนักงานของกลุ่มตัวอย่างมีจำนวนพนักงาน 50-100 คน ร้อยละ 32.70 รองลงมา มีจำนวนพนักงาน 101-200 คน ร้อยละ 31.90 มีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 50 คน ร้อยละ 24.20 และมีจำนวนพนักงานมากกว่า 200 คน ร้อยละ 11.20 ตามลำดับ

กลุ่มเป้าหมายหลักที่ใช้บริการของกิจการของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คือ กลุ่มอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ร้อยละ 54.3 รองลงมา กลุ่มเป้าหมายหลักที่ใช้บริการของกิจการ คือ กลุ่มอุตสาหกรรมขนาดกลาง ร้อยละ 38.30 กลุ่มเป้าหมายหลักที่ใช้บริการของกิจการ คือ กลุ่มอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ร้อยละ 31.60 และกลุ่มเป้าหมายหลักที่ใช้บริการของกิจการ คือ กลุ่มธุรกิจที่ดำเนินกิจการซื้อ-ขายสินค้าระหว่างประเทศ ร้อยละ 19.10 ตามลำดับ

ภูมิภาคที่ตั้งของกิจการของกลุ่มตัวอย่างคือกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ร้อยละ 46.70 รองลงมา ภูมิภาคที่ตั้งของกิจการคือภาคกลาง ร้อยละ 25.80 ภูมิภาคที่ตั้งของกิจการคือภาคใต้ ร้อยละ 11.00 ภูมิภาคที่ตั้งของกิจการคือภาคตะวันออก ร้อยละ 6.40 ภูมิภาคที่ตั้งของกิจการคือกระจายทั่วประเทศ ร้อยละ 5.60 ภูมิภาคที่ตั้งของกิจการคือภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 2.80 และภูมิภาคที่ตั้งของกิจการคือภาคเหนือ ร้อยละ 1.80 ตามลำดับ

ประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

การวิเคราะห์ประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยกระทำโดยการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับตัวแปร จำนวน 4 ตัวแปร ได้แก่ ตัวแปรความสะดวก ตัวแปรความประหยัด ตัวแปรความปลอดภัย และตัวแปรความรวดเร็ว และคำนวณหาตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการจากค่าเฉลี่ยของตัวแปรทั้ง 4

ตัวแปร สามารถสรุปคุณลักษณะและองค์ประกอบของตัวแปรดังกล่าว กระทำโดยมีขั้นตอนและการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ดังนี้

1. การสรุปคุณลักษณะและองค์ประกอบของตัวแปร 4 ตัวแปร ได้แก่ ตัวแปรความสะอาด ตัวแปรความประหยัด ตัวแปรความปลอดภัย และตัวแปรความเร็วดังกล่าว และมีผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังตาราง 9 ถึง 12 และผลสรุปตาราง 13

2. นำกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมาแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ตามที่ตั้งสำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดไว้ออกเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า กลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ กลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์

3. การวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับตัวแปรอิสระ จำนวน 5 ตัวแปร ได้แก่ ตัวแปรความสะอาด ตัวแปรความประหยัด ตัวแปรความปลอดภัย ตัวแปรความเร็ว และตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการ สามารถสรุปคุณลักษณะและองค์ประกอบของตัวแปรดังกล่าว และมีผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 1 ถึงกลุ่มที่ 5 ดังตาราง 14-18

4. การวิเคราะห์ความคิดเห็นแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 1 ถึงกลุ่มที่ 5 และแยกตามตัวแปร จำนวน 5 ตัวแปร ได้แก่ ตัวแปรความสะอาด ตัวแปรความประหยัด ตัวแปรความปลอดภัย ตัวแปรความเร็ว และตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการ ดังตาราง 19-23

5. ทำการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 1 ถึงกลุ่มที่ 5 แยกตามตัวแปรทั้ง 5 ตัวแปร ได้แก่ ตัวแปรความสะอาด ตัวแปรความประหยัด ตัวแปรความปลอดภัย ตัวแปรความเร็ว และตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการ มีผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ ดังตาราง 24

6. กรณีที่ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 1 ถึงกลุ่มที่ 5 แยกตามตัวแปรทั้ง 5 ตัวแปร มีค่าต่างกันบางกลุ่ม นำมาพิจารณาทดสอบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นกลุ่มที่แตกต่างกัน ดังตาราง 25-29

ตัวแปรความสะอาด

ตัวแปรความสะอาดวัดได้ด้วยข้อคำถาม จำนวน 7 ข้อ

ตาราง 9 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับตัวแปรความสะอาดแยกรายข้อ

ความสะอาด	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
4.1 ความสามารถในการให้บริการแก่ลูกค้าโดยสามารถตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างเข้าถึง และตรงกับความต้องการอย่างแท้จริง	4.26	0.553	ระดับดีมาก
4.2 การอำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ แทนลูกค้าตั้งแต่ต้นทางไปจนถึงปลายทางที่ลูกค้าต้องการ	4.35	0.613	ระดับดีมาก
4.3 การให้คำแนะนำและคำปรึกษา ในด้านต่างๆ อาทิเช่น ข้อมูลการขนส่ง ข้อกฎหมายที่จำเป็น และการจัดเตรียมเอกสารต่างๆ	4.37	0.605	ระดับดีมาก
4.4 ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าในรูปแบบบูรณาการ หรือ One Stop Services โดยการลดความยุ่งยากในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการ	4.23	0.575	ระดับดีมาก
4.5 ความสามารถในการทำหน้าที่เป็นตัวแทนการดำเนินพิธีการศุลกากร ซึ่งทำให้ง่ายขึ้นต่อการดำเนินธุรกิจของลูกค้า สะดวกสบายเพิ่มขึ้น	4.25	0.576	ระดับดีมาก
4.6 ความสามารถในการสร้างรูปแบบการบริการโลจิสติกส์ได้อย่างหลากหลายตรงกับความต้องการของลูกค้าที่มีความต้องการรวมถึงการบริการที่แตกต่างกัน	4.20	0.535	ระดับดีมาก
4.7 การจัดทำฐานข้อมูลการขนส่ง การจัดเก็บสินค้าทั้งในและต่างประเทศให้ง่ายต่อการตรวจสอบ	4.28	0.593	ระดับดีมาก

จากตาราง 9 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรความสะอาดของกลุ่มตัวอย่าง มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกันอยู่ในระดับดีมาก ข้อคำถามที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงสุด มีค่า

4.37 คือ ข้อ 4.3 การให้คำแนะนำและคำปรึกษา ในด้านต่างๆ อาทิ ข้อมูลการขนส่ง ข้อกำหนดที่จำเป็น และการจัดเตรียมเอกสารต่างๆ รองลงมาตามลำดับ คือ ข้อ 4.2 การอำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ แทนลูกค้าตั้งแต่ต้นทางไปจนถึงปลายทางที่ลูกค้าต้องการ ข้อ 4.7 การจัดทำฐานข้อมูลการขนส่ง การจัดเก็บสินค้าทั้งในและต่างประเทศให้ง่ายต่อการตรวจสอบ ข้อ 4.1 ความสามารถในการให้บริการแก่ลูกค้าโดยสามารถตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างเข้าถึง และตรงกับความต้องการอย่างแท้จริง ข้อ 4.5 สามารถทำหน้าที่เป็นตัวแทนการดำเนินพิธีการศุลกากร ซึ่งทำให้ขั้นตอนการดำเนินธุรกิจของลูกค้าสะดวกสบายเพิ่มขึ้น ข้อ 4.4 ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าในรูปแบบบูรณาการ หรือ One Stop Services โดยการลดความยุ่งยากในการดำเนินงานที่เกี่ยวกับการใช้บริการ และมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ย 4.20 คือ ข้อ 4.6 ความสามารถในการสร้างรูปแบบการบริการ โฉมทัศน์ได้อย่างหลากหลายตรงกับความต้องการของลูกค้าที่มีความต้องการรวมถึงการบริการที่แตกต่างกัน ข้อคำถามทุกข้อมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.535-0.613

ตัวแปรความประหยัด

ตัวแปรความประหยัดวัดได้ด้วยข้อคำถาม จำนวน 5 ข้อ

ตาราง 10 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับตัวแปรความประหยัดแยกรายข้อ

ความประหยัด	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
5.1 กิจการสามารถลดต้นทุนในกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้า จากต้นทาง ไปยังปลายทางให้แก่ลูกค้า	4.22	0.595	ระดับดีมาก
5.2 สามารถให้คำแนะนำแก่ลูกค้าในการออกแบบ และการ บริหารต้นทุนด้านโลจิสติกส์ให้เกิดความคุ้มค่าสูงสุด	4.25	0.601	ระดับดีมาก
5.3 การวางแผนบริหารจัดการตั้งขบวนการตั้งแต่ต้นน้ำไปจนถึง ปลายน้ำ (กระบวนการจัดหา จัดเก็บวัตถุดิบ จัดส่งวัตถุดิบ เข้าผลิตเป็นสินค้า ตลอดไปจนถึงกระบวนการนำสินค้าที่ผลิต เสร็จจัดเก็บ และจัดกระจายให้ถึงมือผู้บริโภค)	4.35	0.601	ระดับดีมาก

ตาราง 10 (ต่อ)

ความประหยัด	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
5.4 สามารถจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ทั้งในด้านของกิจการและของลูกค้า	4.37	0.610	ระดับดีมาก
5.5 ความสามารถในการบริหารความเสี่ยง หรือความผิดพลาดในกระบวนการดำเนินงาน และกระบวนการต่างๆ ในการให้บริการด้านโลจิสติกส์แก่ลูกค้าอย่างเป็นระบบ ทำให้ลูกค้าประหยัดค่าใช้จ่ายลดลงจากในอดีต	4.24	0.568	ระดับดีมาก

จากตาราง 10 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรความประหยัดของกลุ่มตัวอย่าง มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกันอยู่ในระดับดีมาก ข้อคำถามที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงสุด มีค่า 4.37 คือ ข้อ 5.4 สามารถจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ทั้งในด้านของกิจการ และของลูกค้า รองลงมาตามลำดับ คือ ข้อ 5.3 การวางแผนบริหารจัดการตั้งขบวนการตั้งแต่ต้นน้ำไปจนถึงปลายน้ำ (กระบวนการจัดหา จัดเก็บวัตถุดิบ จัดส่งวัตถุดิบ เข้าผลิตเป็นสินค้า ตลอดไปจนถึงกระบวนการนำสินค้าที่ผลิตเสร็จจัดเก็บ และจัดกระจายให้ถึงมือผู้บริโภค) ข้อ 5.2 สามารถให้คำแนะนำแก่ลูกค้าในการออกแบบ และการบริหารต้นทุนด้านโลจิสติกส์ให้เกิดความคุ้มค่าสูงสุด ข้อ 5.5 ความสามารถในการบริหารความเสี่ยง หรือความผิดพลาดในกระบวนการดำเนินงาน และกระบวนการต่างๆ ในการให้บริการด้านโลจิสติกส์แก่ลูกค้าอย่างเป็นระบบ ทำให้ลูกค้าประหยัดค่าใช้จ่ายลดลงจากในอดีต และมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ย 4.22 คือ ข้อ 5.1 กิจการสามารถลดต้นทุนในกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าจากต้นทาง ไปยังปลายทางให้แก่ลูกค้า ข้อคำถามทุกข้อมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.568-0.610

ตัวแปรความปลอดภัย

ตัวแปรความปลอดภัยวัดได้ด้วยข้อคำถาม จำนวน 5 ข้อ

ตาราง 11 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับตัวแปรความปลอดภัยแยกรายข้อ

ความปลอดภัย	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
6.1 ความสามารถในการดูแลรักษาสินค้าให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ พร้อมใช้งาน เมื่อส่งมอบให้แก่ลูกค้าเสมอ	4.27	0.582	ระดับดีมาก
6.2 การนำเสนอรูปแบบการให้บริการโลจิสติกส์ที่หลากหลายแก่ลูกค้า เพื่อลดความสูญเสียทั้งทางกายภาพ และการเกิดปฏิกิริยาทางเคมีแก่สินค้าในระหว่างการเคลื่อนย้าย	4.28	0.580	ระดับดีมาก
6.3 การให้คำแนะนำแก่ลูกค้าในการเลือกใช้บริการได้อย่างเหมาะสมในการรักษาสินค้า และระบบขนส่ง ทำให้สินค้าได้รับความปลอดภัยสูงสุด	4.31	0.593	ระดับดีมาก
6.4 การควบคุมดูแล การใช้อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการให้บริการ อันนำมาซึ่งความปลอดภัยสูงสุดแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง	4.24	0.577	ระดับดีมาก
6.5 การจัดทำข้อมูลความปลอดภัยของสินค้าแต่ละประเภท และทำการอบรมพนักงานที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ	4.32	0.625	ระดับดีมาก

จากตาราง 11 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่าง มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกันอยู่ในระดับดีมาก ข้อคำถามที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงสุด มีค่า 4.32 คือ ข้อ 6.5 การจัดทำข้อมูลความปลอดภัยของสินค้าแต่ละประเภท และทำการอบรมพนักงานที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ รองลงมาตามลำดับ คือ ข้อ 6.3 การให้คำแนะนำแก่ลูกค้าในการเลือกใช้บริการได้อย่างเหมาะสมในการรักษาสินค้า และระบบขนส่ง ทำให้สินค้าได้รับความปลอดภัยสูงสุด ข้อ 6.2 การนำเสนอรูปแบบการให้บริการโลจิสติกส์ที่หลากหลายแก่ลูกค้า เพื่อลดความสูญเสียทั้งทางกายภาพ และการเกิดปฏิกิริยาทางเคมีแก่สินค้าในระหว่างการเคลื่อนย้าย ข้อ 6.1 ความสามารถในการดูแลรักษาสินค้าให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ พร้อมใช้งาน เมื่อส่งมอบให้แก่ลูกค้าเสมอ และมีค่าเฉลี่ย

น้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ย 4.24 คือ ข้อ 6.4 การควบคุมดูแล การใช้อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการให้บริการ อันนำมาซึ่งความปลอดภัยสูงสุดแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ข้อคำถามทุกข้อมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.577-0.625

ตัวแปรความรวดเร็ว

ตัวแปรความรวดเร็ววัดได้ด้วยข้อคำถาม จำนวน 5 ข้อ

ตาราง 12 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับตัวแปรความรวดเร็วแยกรายข้อ

ความรวดเร็ว	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
7.1 ความสามารถในการให้บริการแก่ลูกค้าได้ตรงตามเวลาที่ลูกค้าต้องการได้เสมอ	4.28	0.589	ระดับดีมาก
7.2 การวางแผนการจัดส่งที่ดี เพื่อช่วยลดระยะเวลาในการเคลื่อนย้ายสินค้าจากแหล่งต้นทางของสินค้า ไปยังปลายทาง	4.30	0.598	ระดับดีมาก
7.3 ความแม่นยำในการบริหารจัดการระบบการดูแลสินค้าในทุกขั้นตอนของกระบวนการให้บริการ โลจิสติกส์ ทำให้ลูกค้าได้รับสินค้าที่ถูกต้อง ครบถ้วน	4.35	0.610	ระดับดีมาก
7.4 ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว ด้วยการออกแบบการให้บริการที่ครอบคลุมความต้องการของลูกค้า	4.34	0.594	ระดับดีมาก
7.5 ความสามารถติดตามตรวจสอบสินค้า ทำให้การนำเสนอข้อมูลในการให้บริการแก่ลูกค้าทำได้อย่างรวดเร็ว	4.37	0.601	ระดับดีมาก
7.6 ความสามารถจัดปัญหาขอขวดในการให้บริการโลจิสติกส์ ทำให้การไหลของสินค้าทำได้เร็วขึ้น ทำให้สูญเสียเวลาในกระบวนการน้อยลง	4.37	0.585	ระดับดีมาก

จากตาราง 12 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรความรวดเร็วของกลุ่มตัวอย่าง มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกันอยู่ในระดับดีมาก ข้อคำถามที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงสุดสองข้อ

มีค่า 4.37 คือ ข้อ 7.5 ความสามารถติดตามตรวจสอบสินค้า ทำให้การนำเสนอข้อมูลในการให้บริการแก่ลูกค้าทำได้อย่างรวดเร็ว และข้อ 7.6 ความสามารถขจัดปัญหาข้อขัดข้องในการให้บริการโลจิสติกส์ ทำให้การไหลของสินค้าทำได้รวดเร็วขึ้น ทำให้สูญเสียวเวลาในกระบวนการน้อยลง รองลงมาตามลำดับคือ ข้อ 7.3 ความแม่นยำในการบริหารจัดการระบบการดูแลสินค้าในทุกขั้นตอนของกระบวนการให้บริการโลจิสติกส์ ทำให้ลูกค้าได้รับสินค้าที่ถูกต้อง ครบถ้วน ข้อ 7.4 ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว ด้วยการออกแบบการให้บริการที่ครอบคลุมความต้องการของลูกค้า ข้อ 7.2 การวางแผนการจัดส่งที่ดี เพื่อช่วยลดระยะเวลาในการเคลื่อนย้ายสินค้าจากแหล่งต้นทางของสินค้า ไปยังปลายทาง และมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด มีค่า 4.28 คือ ข้อ 7.1 ความสามารถในการให้บริการแก่ลูกค้าได้ตรงตามเวลาที่ลูกค้าต้องการได้เสมอ ข้อคำถามทุกข้อมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.585-0.610

ตาราง 13 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ความสะดวก	4.28	0.516	ระดับดีมาก
2. ความประหยัด	4.29	0.538	ระดับดีมาก
3. ความปลอดภัย	4.28	0.536	ระดับดีมาก
4. ความรวดเร็ว	4.33	0.548	ระดับดีมาก
ประสิทธิผลการให้บริการ	4.30	0.518	ระดับดีมาก

จากตาราง 13 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยของกลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกันอยู่ในระดับดีมาก ประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ตัวแปรความรวดเร็ว มีค่า 4.33 รองลงมาคือ ตัวแปรความประหยัด มีค่า 4.29 และมีค่าน้อยที่สุดสองตัวแปร คือ ตัวแปรความสะดวกและตัวแปรความปลอดภัย มีค่า 4.28 ตัวแปรทุกตัวมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.516-0.548

ตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตระดับดีมากมีค่า 4.30 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.518

ตาราง 14 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า เกี่ยวกับประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ความสะดวก	4.35	0.494	ระดับดีมาก
2. ความประหยัด	4.36	0.508	ระดับดีมาก
3. ความปลอดภัย	4.37	0.495	ระดับดีมาก
4. ความรวดเร็ว	4.40	0.514	ระดับดีมาก
ประสิทธิผลการให้บริการ	4.37	0.485	ระดับดีมาก

จากตาราง 14 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยของกลุ่มตัวอย่าง กลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกันอยู่ในระดับดีมาก ประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ตัวแปรความเร็ว มีค่า 4.40 รองลงมาคือ ตัวแปรความปลอดภัย มีค่า 4.37 ตัวแปรความประหยัด มีค่า 4.36 และมีค่าน้อยที่สุด คือ ตัวแปรความสะดวก มีค่า 4.35 ตัวแปรทุกตัวมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.494-0.514

ตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตระดับดีมากมีค่า 4.37 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.485

ตาราง 15 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์เกี่ยวกับประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ความสะดวก	4.14	0.491	ระดับดีมาก
2. ความประหยัด	4.16	0.520	ระดับดีมาก
3. ความปลอดภัย	4.14	0.492	ระดับดีมาก
4. ความรวดเร็ว	4.23	0.583	ระดับดีมาก
ประสิทธิผลการให้บริการ	4.16	0.514	ระดับดีมาก

จากตาราง 15 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยของกลุ่มตัวอย่าง กลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกันอยู่ในระดับดีมาก ประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ตัวแปรความรวดเร็ว มีค่า 4.23 รองลงมาคือ ตัวแปรความประหยัด มีค่า 4.16 และมีค่าน้อยที่สุด 2 ตัวแปร คือ ตัวแปรความสะดวก และตัวแปรความปลอดภัย มีค่า 4.14 ตัวแปรทุกตัวมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.491-0.583

ตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตระดับดีมากมีค่า 4.16 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.514

ตาราง 16 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ เกี่ยวกับประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ความสะดวก	4.14	0.563	ระดับดีมาก
2. ความประหยัด	4.15	0.613	ระดับดีมาก
3. ความปลอดภัย	4.11	0.629	ระดับดีมาก
4. ความรวดเร็ว	4.18	0.597	ระดับดีมาก
ประสิทธิผลการให้บริการ	4.15	0.583	ระดับดีมาก

จากตาราง 16 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยของกลุ่มตัวอย่าง กลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกันอยู่ในระดับดีมาก ประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ตัวแปรความรวดเร็ว มีค่า 4.18 รองลงมาคือ ตัวแปรความประหยัด มีค่า 4.15 ตัวแปรความสะดวก มีค่า 4.14 และมีค่าน้อยที่สุด คือ และตัวแปรความปลอดภัย มีค่า 4.11 ตัวแปรทุกตัวมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.563-0.629

ตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตระดับดีมากมีค่า 4.15 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.583

ตาราง 17 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริมเช่นด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ เกี่ยวกับประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ความสะดวก	4.14	0.500	ระดับดีมาก
2. ความประหยัด	4.17	0.525	ระดับดีมาก
3. ความปลอดภัย	4.14	0.502	ระดับดีมาก
4. ความรวดเร็ว	4.23	0.593	ระดับดีมาก
ประสิทธิผลการให้บริการ	4.17	0.523	ระดับดีมาก

จากตาราง 17 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยของกลุ่มตัวอย่าง กลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริมเช่นด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกันอยู่ในระดับดีมาก ประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ตัวแปรความรวดเร็ว มีค่า 4.23 รองลงมาคือ ตัวแปรความประหยัด มีค่า 4.17 และมีค่าน้อยที่สุด 2 ตัวแปร คือ ตัวแปรความสะดวก มีค่า 4.14 และตัวแปรความปลอดภัย มีค่า 4.14 ตัวแปรทุกตัวมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.500-0.593

ตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตระดับดีมากมีค่า 4.17 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.523

ตาราง 18 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ เกี่ยวกับประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจ การให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ความสะดวก	4.24	0.411	ระดับดีมาก
2. ความประหยัด	4.27	0.432	ระดับดีมาก
3. ความปลอดภัย	4.23	0.408	ระดับดีมาก
4. ความรวดเร็ว	4.33	0.516	ระดับดีมาก
ประสิทธิผลการให้บริการ	4.27	0.433	ระดับดีมาก

จากตาราง 18 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยของกลุ่มตัวอย่าง กลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกันอยู่ในระดับดีมาก ประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ตัวแปรความรวดเร็ว มีค่า 4.33 รองลงมาคือ ตัวแปรความประหยัด มีค่า 4.27 ตัวแปรความปลอดภัย มีค่า 4.24 และมีค่าน้อยที่สุด คือ ตัวแปรความสะดวก มีค่า 4.23 ตัวแปรทุกตัวมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.408-0.516

ตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตระดับดีมากมีค่า 4.27 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.433

ตาราง 19 ค่าสถิติเบื้องต้นใช้ในการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ เกี่ยวกับตัวแปรความสะอาด

	กลุ่มที่	n	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
						Lower Bound	Upper Bound		
CO	1	254	4.35	0.49	0.03	4.29	4.41	3.00	5.00
	2	25	4.14	0.49	0.10	3.93	4.34	3.00	5.00
	3	83	4.14	0.56	0.06	4.01	4.26	2.14	5.00
	4	24	4.14	0.50	0.10	3.93	4.35	3.00	5.00
	5	6	4.24	0.41	0.17	3.81	4.67	4.00	5.00
Total		392	4.28	0.52	0.03	4.23	4.33	2.14	5.00

หมายเหตุ CO แทน ตัวแปรความสะอาด

จากตาราง 19 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรความสะอาดที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยของกลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกัน กลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.35 รองลงมาคือ กลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.24 และมีค่าน้อยที่สุด 3 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้า และการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ กลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ และกลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.14 และทุกกลุ่มมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.41-0.56

ตาราง 20 ค่าสถิติเบื้องต้นใช้ในการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ เกี่ยวกับตัวแปรความประหยัด

	กลุ่มที่	n	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
						Lower Bound	Upper Bound		
SA	1	254	4.35	0.51	0.03	4.29	4.42	2.80	5.00
	2	25	4.16	0.52	0.10	3.95	4.37	3.00	5.00
	3	83	4.15	0.61	0.07	4.02	4.29	1.60	5.00
	4	24	4.18	0.53	0.11	3.95	4.40	3.00	5.00
	5	6	4.27	0.43	0.18	3.81	4.72	4.00	5.00
Total		392	4.29	0.54	0.03	4.23	4.34	1.60	5.00

หมายเหตุ SA แทน ตัวแปรความประหยัด

จากตาราง 20 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรความประหยัดที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ของกลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกัน กลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.35 รองลงมาคือ กลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.27 กลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.18 กลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดตามสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.16 และมีค่าน้อยที่สุด คือ กลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ อยู่ในระดับดีมากมีค่าเฉลี่ย 4.15 และทุกกลุ่มมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.43-0.61

ตาราง 21 ค่าสถิติเบื้องต้นใช้ในการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ เกี่ยวกับตัวแปรความปลอดภัย

กลุ่มที่	n	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum	
					Lower Bound	Upper Bound			
SF	1	254	4.37	0.50	0.03	4.31	4.43	3.00	5.00
	2	25	4.14	0.49	0.10	3.93	4.34	3.00	5.00
	3	83	4.11	0.63	0.07	3.98	4.25	1.40	5.00
	4	24	4.14	0.50	0.10	3.93	4.35	3.00	5.00
	5	6	4.23	0.41	0.17	3.80	4.66	4.00	5.00
Total	392	4.28	0.54	0.03		4.23	4.34	1.40	5.00

หมายเหตุ SF แทน ตัวแปรความปลอดภัย

จากตาราง 21 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรความปลอดภัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ของกลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกัน กลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.37 รองลงมาคือกลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.23 กลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดตามสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ อยู่ในระดับดีมากมีค่าเฉลี่ย 4.14 กลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.14 และมิต่ำน้อยที่สุด คือ กลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานโลจิสติกส์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.11 และ ทุกกลุ่มมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกัน อยู่ระหว่าง 0.41-0.63

ตาราง 22 ค่าสถิติเบื้องต้นใช้ในการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ เกี่ยวกับตัวแปรความรวดเร็ว

	กลุ่มที่	n	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
						Lower Bound	Upper Bound		
QU	1	254	4.40	0.51	0.03	4.34	4.47	2.83	5.00
	2	25	4.23	0.58	0.12	3.99	4.47	3.00	5.00
	3	83	4.18	0.60	0.07	4.05	4.31	2.00	5.00
	4	24	4.24	0.59	0.12	3.99	4.49	3.00	5.00
	5	6	4.33	0.52	0.21	3.79	4.88	4.00	5.00
	Total	392	4.34	0.55	0.03	4.28	4.39	2.00	5.00

หมายเหตุ QU แทนตัวแปรความรวดเร็ว

จากตาราง 22 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรความรวดเร็วที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยของกลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกัน กลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.40 รองลงมาคือ กลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.33 กลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.24 กลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดตามสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.23 และมีค่าน้อยที่สุด คือ กลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.18 และ ทุกกลุ่มมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.51-0.60

ตาราง 23 ค่าสถิติเบื้องต้นใช้ในการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ เกี่ยวกับตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการ

กลุ่มที่	n	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum	
					Lower Bound	Upper Bound			
LE	1	254	4.37	0.48	0.03	4.31	4.43	3.00	5.00
	2	25	4.17	0.51	0.10	3.95	4.38	3.00	5.00
	3	83	4.15	0.58	0.06	4.02	4.27	1.94	5.00
	4	24	4.17	0.52	0.11	3.95	4.40	3.00	5.00
	5	6	4.27	0.43	0.18	3.81	4.72	4.00	5.00
Total	392	4.30	0.52	0.03		4.24	4.35	1.94	5.00

หมายเหตุ LE แทน ตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการ

จากตาราง 23 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ของกลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกัน กลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.37 รองลงมาคือ กลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.27 กลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.17 กลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.17 และมีค่าน้อยที่สุด คือ กลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.15 และ ทุกกลุ่มมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.43-0.58

ตาราง 24 การทดสอบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ทุกกลุ่มเกี่ยวกับตัวแปร
ประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์

		SS	df	MS	F	Sig.
CO	Between Groups	3.907	4	0.977	3.775**	0.005
	Within Groups	100.139	387	0.259		
	Total	104.046	391			
SA	Between Groups	3.375	4	0.844	2.973*	0.019
	Within Groups	109.836	387	0.284		
	Total	113.211	391			
SF	Between Groups	5.249	4	1.312	4.751**	0.001
	Within Groups	106.880	387	0.276		
	Total	112.129	391			
QU	Between Groups	3.692	4	0.923	3.142*	0.015
	Within Groups	113.696	387	0.294		
	Total	117.388	391			
LE	Between Groups	4.016	4	1.004	3.849**	0.004
	Within Groups	100.936	387	0.261		
	Total	104.952	391			

หมายเหตุ CO แทน ตัวแปรความสะดวก SA แทน ตัวแปรความประหยัด
SF แทน ตัวแปรความปลอดภัย QU แทน ตัวแปรความรวดเร็ว
LE แทน ตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการ
** แทน มีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 * แทน มีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

จากตาราง 24 พบว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ทุกกลุ่มเกี่ยวกับตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการทั้ง 5 ตัวแปร มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ต่างกันบางกลุ่มที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตาราง 25 การทดสอบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์หากกลุ่มที่แตกต่างกัน
เกี่ยวกับความคิดเห็นตัวแปรความสะดวก

Variable	กลุ่มที่ (I) B1	กลุ่มที่ (J) B1	ผลต่าง (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
CO	1	2	.21213*	0.107	0.047	0.003	0.422
		3	.21330*	0.064	0.001	0.087	0.340
		4	0.206	0.109	0.058	-0.007	0.420
		5	0.111	0.210	0.597	-0.302	0.524
	2	1	-.21213*	0.107	0.047	-0.422	-0.003
		3	0.001	0.116	0.992	-0.227	0.229
		4	-0.006	0.145	0.969	-0.292	0.280
		5	-0.101	0.231	0.663	-0.556	0.354
	3	1	-.21330*	0.064	0.001	-0.340	-0.087
		2	-0.001	0.116	0.992	-0.229	0.227
		4	-0.007	0.118	0.953	-0.239	0.225
		5	-0.102	0.215	0.635	-0.525	0.321
	4	1	-0.206	0.109	0.058	-0.420	0.007
		2	0.006	0.145	0.969	-0.280	0.292
		3	0.007	0.118	0.953	-0.225	0.239
		5	-0.095	0.232	0.682	-0.552	0.361
	5	1	-0.111	0.210	0.597	-0.524	0.302
		2	0.101	0.231	0.663	-0.354	0.556
		3	0.102	0.215	0.635	-0.321	0.525
		4	0.095	0.232	0.682	-0.361	0.552

หมายเหตุ CO แทน ตัวแปรความสะดวก

* แทน มีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

จากตาราง 25 พบว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ทุกกลุ่มเกี่ยวกับตัวแปรความสะดวก มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ต่างกัน คือ กลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 2 และกลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 3 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ผลการทดสอบ จะพิจารณาจากค่าความน่าจะเป็นจากค่า Sig. ที่มีค่ามากกว่าค่า $\alpha = 0.05$ แสดงว่ายอมรับสมมติฐานหลัก นั่นคือ ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 3 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 3 กับกลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 3 กับกลุ่มที่ 5 และกลุ่มที่ 4 กับกลุ่มที่ 5 ของผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์เกี่ยวกับตัวแปรความสะดวกรมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นไม่ต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตาราง 26 การทดสอบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์หากกลุ่มที่แตกต่างกันเกี่ยวกับความคิดเห็นตัวแปรความประหยัด

Variable	กลุ่มที่ (I) B1	กลุ่มที่ (J) B1	ผลต่าง (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
SA	1	2	0.194	0.112	0.083	-0.025	0.414
		3	.20252*	0.067	0.003	0.070	0.335
		4	0.179	0.114	0.116	-0.044	0.403
		5	0.088	0.220	0.691	-0.345	0.520
	2	1	-0.194	0.112	0.083	-0.414	0.025
		3	0.008	0.122	0.946	-0.231	0.247
		4	-0.015	0.152	0.922	-0.314	0.284
		5	-0.107	0.242	0.660	-0.583	0.370
	3	1	-.20252*	0.067	0.003	-0.335	-0.070
		2	-0.008	0.122	0.946	-0.247	0.231
		4	-0.023	0.123	0.851	-0.266	0.220
		5	-0.115	0.225	0.610	-0.558	0.328
	4	1	-0.179	0.114	0.116	-0.403	0.044
		2	0.015	0.152	0.922	-0.284	0.314
		3	0.023	0.123	0.851	-0.220	0.266
		5	-0.092	0.243	0.706	-0.570	0.386
	5	1	-0.088	0.220	0.691	-0.520	0.345
		2	0.107	0.242	0.660	-0.370	0.583
		3	0.115	0.225	0.610	-0.328	0.558
		4	0.092	0.243	0.706	-0.386	0.570

หมายเหตุ SA แทน ตัวแปรความประหยัด

* แทน มีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

จากตาราง 26 พบว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ทุกกลุ่มเกี่ยวกับตัวแปรความประหยัด มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ต่างกัน คือ กลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 3 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ผลการทดสอบ จะพิจารณาจากค่าความน่าจะเป็นจากค่า Sig ทุกค่ามีค่ามากกว่าค่า $\alpha = 0.05$ แสดงว่ายอมรับสมมติฐานหลัก นั่นคือ ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 3 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 3 กับกลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 3 กับกลุ่มที่ 5 และกลุ่มที่ 4 กับกลุ่มที่ 5 ผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์เกี่ยวกับตัวแปรความประหยัดมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นไม่ต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตาราง 27 การทดสอบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์หากกลุ่มที่แตกต่างกันเกี่ยวกับความคิดเห็นตัวแปรความปลอดภัย

Variable	กลุ่มที่ (I) B1	กลุ่มที่ (J) B1	ผลต่าง (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
SF	1	2	.23172*	0.110	0.036	0.015	0.448
		3	.25446*	0.066	0.000	0.124	0.385
		4	.22605*	0.112	0.045	0.005	0.447
		5	0.134	0.217	0.536	-0.292	0.561
	2	1	-.23172*	0.110	0.036	-0.448	-0.015
		3	0.023	0.120	0.850	-0.213	0.259
		4	-0.006	0.150	0.970	-0.301	0.290
		5	-0.097	0.239	0.684	-0.567	0.372
	3	1	-.25446*	0.066	0.000	-0.385	-0.124
		2	-0.023	0.120	0.850	-0.259	0.213
		4	-0.028	0.122	0.816	-0.268	0.211
		5	-0.120	0.222	0.589	-0.557	0.317
4	1	-.22605*	0.112	0.045	-0.447	-0.005	
	2	0.006	0.150	0.970	-0.290	0.301	
	3	0.028	0.122	0.816	-0.211	0.268	
	5	-0.092	0.240	0.703	-0.563	0.380	

ตาราง 27 (ต่อ)

Variable	กลุ่มที่	กลุ่มที่	ผลต่าง (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
	(I) B1	(J) B1				Lower Bound	Upper Bound
	5	1	-0.134	0.217	0.536	-0.561	0.292
		2	0.097	0.239	0.684	-0.372	0.567
		3	0.120	0.222	0.589	-0.317	0.557
		4	0.092	0.240	0.703	-0.380	0.563

หมายเหตุ SF แทน ตัวแปรความปลอดภัย

* แทน มีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

จากตาราง 27 พบว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ทุกกลุ่มเกี่ยวกับตัวแปรความปลอดภัยมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ต่างกัน คือ กลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 3 และกลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 4 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ผลการทดสอบ จะพิจารณาจากค่าความน่าจะเป็นจากค่า Sig ที่มีค่ามากกว่าค่า $\alpha = 0.05$ แสดงว่ายอมรับสมมติฐานหลัก นั่นคือ ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 3 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 3 กับกลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 3 กับกลุ่มที่ 5 และกลุ่มที่ 4 กับกลุ่มที่ 5 ของผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์เกี่ยวกับตัวแปรความปลอดภัยมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นไม่ต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตาราง 28 การทดสอบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์หากกลุ่มที่แตกต่างกัน
เกี่ยวกับความคิดเห็นตัวแปรความรวดเร็ว

Variable	กลุ่มที่ (I) B1	กลุ่มที่ (J) B1	ผลต่าง (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
QU	1	2	0.178	0.114	0.118	-0.045	0.402
		3	.22212*	0.069	0.001	0.087	0.357
		4	0.169	0.116	0.146	-0.059	0.396
		5	0.072	0.224	0.750	-0.369	0.512
	2	1	-0.178	0.114	0.118	-0.402	0.045
		3	0.044	0.124	0.723	-0.199	0.287
		4	-0.009	0.155	0.951	-0.314	0.295
		5	-0.107	0.246	0.665	-0.591	0.378
	3	1	-.22212*	0.069	0.001	-0.357	-0.087
		2	-0.044	0.124	0.723	-0.287	0.199
		4	-0.053	0.126	0.671	-0.300	0.194
		5	-0.151	0.229	0.511	-0.601	0.300
	4	1	-0.169	0.116	0.146	-0.396	0.059
		2	0.009	0.155	0.951	-0.295	0.314
		3	0.053	0.126	0.671	-0.194	0.300
		5	-0.097	0.247	0.695	-0.584	0.389
	5	1	-0.072	0.224	0.750	-0.512	0.369
		2	0.107	0.246	0.665	-0.378	0.591
		3	0.151	0.229	0.511	-0.300	0.601
		4	0.097	0.247	0.695	-0.389	0.584

หมายเหตุ QU แทนตัวแปรความรวดเร็ว

* แทน มีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

จากตาราง 28 พบว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ทุกกลุ่มเกี่ยวกับตัวแปรความรวดเร็วมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ต่างกัน คือ กลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 3 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ผลการทดสอบ จะพิจารณาจากค่าความน่าจะเป็นจากค่า Sig. ที่มีค่ามากกว่าค่า $\alpha = 0.05$ แสดงว่ายอมรับสมมติฐานหลัก นั่นคือ ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ 1 กับ

กลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 3 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 3 กับกลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 3 กับกลุ่มที่ 5 และกลุ่มที่ 4 กับกลุ่มที่ 5 ผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์เกี่ยวกับตัวแปร ความรวดเร็วมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นไม่ต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตาราง 29 การทดสอบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์หากกลุ่มที่แตกต่างกัน เกี่ยวกับความคิดเห็นตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการ

Variable	กลุ่มที่ (I) B1	กลุ่มที่ (J) B1	ผลต่าง (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
LE	1	2	0.204	0.107	0.057	-0.006	0.415
		3	.22310*	0.065	0.001	0.096	0.350
		4	0.195	0.109	0.074	-0.019	0.410
		5	0.101	0.211	0.632	-0.314	0.516
	2	1	-0.204	0.107	0.057	-0.415	0.006
		3	0.019	0.117	0.870	-0.210	0.248
		4	-0.009	0.146	0.951	-0.296	0.278
		5	-0.103	0.232	0.658	-0.559	0.354
	3	1	-.22310*	0.065	0.001	-0.350	-0.096
		2	-0.019	0.117	0.870	-0.248	0.210
		4	-0.028	0.118	0.813	-0.261	0.205
		5	-0.122	0.216	0.573	-0.546	0.303
	4	1	-0.195	0.109	0.074	-0.410	0.019
		2	0.009	0.146	0.951	-0.278	0.296
		3	0.028	0.118	0.813	-0.205	0.261
		5	-0.094	0.233	0.687	-0.552	0.364
	5	1	-0.101	0.211	0.632	-0.516	0.314
		2	0.103	0.232	0.658	-0.354	0.559
		3	0.122	0.216	0.573	-0.303	0.546
		4	0.094	0.233	0.687	-0.364	0.552

หมายเหตุ LE แทน ตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการ

* แทน มีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

จากตาราง 29 พบว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ทุกกลุ่มเกี่ยวกับตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ต่างกัน คือ กลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 3 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ผลการทดสอบ จะพิจารณาจากค่าความน่าจะเป็นจากค่า Sig ทุกค่ามีค่ามากกว่าค่า $\alpha = 0.05$ แสดงว่ายอมรับสมมติฐานหลัก นั่นคือ ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 1 กับกลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 3 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 2 กับกลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 3 กับกลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 3 กับกลุ่มที่ 5 และกลุ่มที่ 4 กับกลุ่มที่ 5 ผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์เกี่ยวกับตัวแปรประสิทธิผลการให้บริการมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นไม่ต่างกันว่าระดับนัยสำคัญ 0.05

การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

การวิเคราะห์การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย กระทำโดยการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับตัวแปรอิสระ จำนวน 3 ตัวแปร ได้แก่ ตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ และตัวแปรการพัฒนาบุคลากร กระทำโดยมีขั้นตอนและการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ดังนี้

1. การสรุปคุณลักษณะและองค์ประกอบของตัวแปรดังกล่าว และมีผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังตาราง 30-32 และผลสรุปตาราง 33

2. นำกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมาแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ตามที่ตั้งสำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดไว้ออกเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า กลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ กลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริมเช่นด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์

3. การวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับตัวแปรอิสระ จำนวน 3 ตัวแปร ได้แก่ ตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ และตัวแปรการพัฒนาบุคลากร สามารถสรุปคุณลักษณะและองค์ประกอบของตัวแปรดังกล่าว และมีผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 1 ถึงกลุ่มที่ 5 ดังตาราง 34-38

4. การวิเคราะห์ความคิดเห็นแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 1 ถึงกลุ่มที่ 5 และแยกตามตัวแปร จำนวน 3 ตัวแปร ดังตาราง 39-41

5. ทำการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ กลุ่มที่ 1 ถึงกลุ่มที่ 5 แยกตามตัวแปรทั้ง 3 ตัวแปร ได้แก่ ตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ และตัวแปรการพัฒนาบุคลากร และมีผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ ดังตาราง 42

ตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน วัดได้ด้วยข้อคำถาม จำนวน 6 ข้อ

ตาราง 30 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แยกรายข้อ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1.1 การให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การให้บริการด้านโลจิสติกส์ เช่น ถนนหนทางที่เชื่อมต่อกันภายในประเทศทั้งระบบ	3.99	0.743	ระดับดี
1.2 สถานประกอบการของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ควรมีการนำอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่มีความทันสมัย มาใช้สำหรับการให้บริการลูกค้าในปัจจุบัน	4.08	0.828	ระดับดีมาก
1.3 ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ควรส่งเสริมให้มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานในการให้บริการด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง	3.97	0.910	ระดับดี
1.4 ปัจจุบันภาครัฐควรมีการจัดการดูแลรักษาระบบโครงสร้างพื้นฐานให้มีความเหมาะสม	4.08	0.655	ระดับดีมาก
1.5 หน่วยงานภาครัฐควรมีระบบการจัดการและการแก้ไขปัญหาการคอรัปชันกับระบบขนส่ง	3.88	0.728	ระดับดี
1.6 หน่วยงานที่รับผิดชอบ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ควรต้องมีการแก้ไข ปรับปรุงให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอยู่ตลอดเวลา	3.90	0.876	ระดับดี

จากตาราง 30 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกันอยู่ในระดับดีมากจำนวน 2 ข้อคำถาม และระดับดีจำนวน 4 ข้อคำถาม ข้อคำถามที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงสุดสองข้อ มีค่า 4.08 คือ ข้อ 1.2 สถานประกอบการของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ควรมีการนำอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่มีความทันสมัย มาใช้สำหรับกรให้บริการลูกค้าในปัจจุบัน และข้อ 1.4 ปัจจุบันภาครัฐควรมีการจัดการดูแลรักษาระบบโครงสร้างพื้นฐานให้มีความเหมาะสม รองลงมาตามลำดับ คือ ข้อ 1.1 การให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การให้บริการด้านโลจิสติกส์ เช่น ถนนหนทางที่เชื่อมต่อกันภายในประเทศทั้งระบบ ข้อ 1.3 ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ควรส่งเสริมให้มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานในการให้บริการด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง ข้อ 1.6 หน่วยงานที่รับผิดชอบกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ควรต้องมีการแก้ไข ปรับปรุงให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอยู่ตลอดเวลา และมีค่าน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ย 3.88 คือ ข้อ 1.5 หน่วยงานภาครัฐควรมีระบบการจัดการและการแก้ไขปัญหาการคอรัปชันกับระบบขนส่ง ข้อคำถามทุกข้อมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.655-0.910

ตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ

ตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศวัดได้ด้วยข้อคำถาม จำนวน 5 ข้อ

ตาราง 31 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ แยกรายข้อ

การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
2.1 การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย มาใช้ในการสร้างคุณภาพในการบริการด้านโลจิสติกส์แก่ลูกค้า	3.95	0.643	ระดับดี
2.2 การดำเนินงานควรมีการปรับปรุง และพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้การบริการด้านโลจิสติกส์อย่างสม่ำเสมอ	3.92	0.716	ระดับดี
2.3 ควรมีการเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศที่หลากหลาย มาใช้ในการดำเนินงานในการให้บริการด้านโลจิสติกส์	4.07	0.609	ระดับดีมาก
2.4 ผู้ประกอบกิจการควรส่งเสริมให้หน่วยงานทุกระดับ มีการนำระบบสารสนเทศมาประยุกต์ให้เกิดประสิทธิผล และสร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้า	3.98	0.762	ระดับดี
2.5 การจัดสรรงบประมาณ และทรัพยากรในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างเต็มศักยภาพ	3.83	0.757	ระดับดี

จากตาราง 31 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศของกลุ่มตัวอย่าง มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตสูงสุดระดับดีมาก มีค่า 4.07 คือ ข้อ 2.3 ควรมีการเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศที่หลากหลาย มาใช้ในการดำเนินงานในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ ข้อคำถามที่เหลือมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกันอยู่ในระดับดี ข้อคำถามระดับดีที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงสุดมีค่า 3.98 คือ ข้อ 2.4 ผู้ประกอบกิจการควรส่งเสริมให้หน่วยงานทุกระดับ มีการนำระบบสารสนเทศมาประยุกต์ให้เกิดประสิทธิผล และสร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้า รองลงมาตามลำดับ คือ ข้อ 2.1 การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย มาใช้ในการสร้างคุณภาพในการบริการด้านโลจิสติกส์แก่ลูกค้า ข้อ 2.2 การดำเนินงานควรมีการปรับปรุง และพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้การบริการด้านโลจิสติกส์อย่างสม่ำเสมอ และมีค่าน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ย 3.83 คือ ข้อ 2.5 การจัดสรรงบประมาณ

และทรัพยากรในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างเต็มศักยภาพ
 ข้อคำถามทุกข้อมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.609-0.762

ตัวแปรการพัฒนาบุคลากร

ตัวแปรการพัฒนาบุคลากรวัดได้ด้วยข้อคำถาม จำนวน 5 ข้อ

ตาราง 32 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับตัวแปร
 การพัฒนาบุคลากรแยกรายข้อ

การพัฒนาบุคลากร	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
3.1 การให้ความสำคัญต่อการส่งเสริมให้บุคลากร ได้มีโอกาส ในการพัฒนาความรู้ ทักษะในการปฏิบัติงาน	4.21	0.804	ระดับดีมาก
3.2 บุคลากรเป็นทรัพยากรที่มีความสำคัญของกิจการ ควรต้อง ได้รับการดูแล และสนับสนุนให้มีความรู้ ความเข้าใจ และ ความสามารถ ในการปฏิบัติงานที่ตนรับผิดชอบ	4.14	0.858	ระดับดีมาก
3.3 การพัฒนาบุคลากรให้สามารถปฏิบัติงานได้ดีนั้น นำไปสู่การ ให้บริการที่มีประสิทธิผล	4.19	0.722	ระดับดีมาก
3.4 นโยบายในการพัฒนาบุคลากรควรพัฒนาในทุกระดับอย่าง ต่อเนื่อง และบูรณาการในการปฏิบัติงาน จะส่งผลให้เกิด ประสิทธิผลในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ทั้งระบบ	4.01	0.682	ระดับดีมาก
3.5 การสนับสนุนให้บุคลากรแสวงหาความรู้ นอกเหนือจากงานที่ รับผิดชอบ เพื่อให้สามารถยกระดับการปฏิบัติของคนให้ดีขึ้น อย่างต่อเนื่อง	4.09	0.749	ระดับดีมาก

จากตาราง 32 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรการพัฒนาบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกันอยู่ในระดับดีมาก ข้อคำถามที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงสุดมีค่า 4.21 คือ ข้อ 3.1 การให้ความสำคัญต่อการส่งเสริมให้บุคลากร ได้มีโอกาสในการพัฒนาความรู้ ทักษะในการปฏิบัติงาน รองลงมาตามลำดับ คือ ข้อ 3.3 การพัฒนาบุคลากรให้สามารถปฏิบัติงานได้ดีนั้น นำไปสู่การให้บริการที่มีประสิทธิผล ข้อ 3.2 บุคลากรเป็นทรัพยากรที่มีความสำคัญของกิจการ ควร

ต้องได้รับการดูแล และสนับสนุนให้มีความรู้ ความเข้าใจ และความสามารถ ในการปฏิบัติงานที่ตน รับผิดชอบ ข้อ 3.5 การสนับสนุนให้บุคลากรแสวงหาความรู้ นอกเหนือจากงานที่รับผิดชอบ เพื่อให้ สามารถยกระดับการปฏิบัติของคนให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีค่าน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ย 4.01 คือ ข้อ 3.4 นโยบายในการพัฒนาบุคลากรควรพัฒนาในทุกระดับอย่างต่อเนื่อง และบูรณาการในการปฏิบัติงาน จะส่งผลให้เกิดประสิทธิผลในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ทั้งระบบ ข้อคำถามทุกข้อมีส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.682-0.858

ตาราง 33 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด เกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	3.98	0.694	ระดับดี
2. การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.95	0.577	ระดับดี
3. การพัฒนาบุคคล	4.13	0.662	ระดับดีมาก

จากตาราง 33 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการ ด้านโลจิสติกส์ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ในประเทศไทย ของกลุ่มตัวอย่าง มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกัน ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดระดับดีมาก คือ ตัวแปรการพัฒนาศักยภาพบุคคล มีค่าเฉลี่ย 4.13 รองลงมาคือ ตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอยู่ใน ระดับดี มีค่าเฉลี่ย 3.98 และตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 3.95 ทุกตัวแปรมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.577-0.694

ตาราง 34 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า เกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	3.99	0.683	ระดับดี
2. การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.95	0.564	ระดับดี
3. การพัฒนาบุคคล	4.13	0.631	ระดับดีมาก

จากตาราง 34 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกัน ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดระดับดีมาก คือ ตัวแปรการพัฒนาบุคคล มีค่าเฉลี่ย 4.13 รองลงมาคือ ตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 3.99 และตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศอยู่ในระดับดีมีค่าเฉลี่ย 3.95 ทุกตัวแปรมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.564-0.683

ตาราง 35 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ เกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	3.81	0.756	ระดับดี
2. การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.94	0.618	ระดับดี
3. การพัฒนาบุคคล	4.19	0.752	ระดับดีมาก

จากตาราง 35 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกัน ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดระดับดีมาก คือ ตัวแปรการพัฒนาบุคคล มีค่าเฉลี่ย 4.19 รองลงมาคือ ตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ อยู่ในระดับดีมีค่าเฉลี่ย 3.94 และตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 3.81 ทุกตัวแปรมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.618-0.756

ตาราง 36 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ เกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	4.01	0.710	ระดับดีมาก
2. การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.96	0.595	ระดับดี
3. การพัฒนาบุคคล	4.11	0.725	ระดับดีมาก

จากตาราง 36 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกัน ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดระดับดีมาก คือ ตัวแปรการพัฒนาบุคคล มีค่าเฉลี่ย 4.11 รองลงมาคือ ตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.01 และตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ อยู่ในระดับดีมีค่าเฉลี่ย 3.96 ทุกตัวแปรมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.595-0.725

ตาราง 37 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริมเช่นด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ เกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	3.94	0.735	ระดับดี
2. การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.91	0.635	ระดับดี
3. การพัฒนาบุคคล	4.11	0.705	ระดับดีมาก

จากตาราง 37 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ มีค่าเฉลี่ยเลขคณิต

ใกล้เคียงกัน ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดระดับดีมาก คือ ตัวแปรการพัฒนาบุคคล มีค่าเฉลี่ย 4.11 รองลงมาคือ ตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 3.94 และตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 3.91 ทุกตัวแปรมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.635-0.735

ตาราง 38 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์เกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	4.22	0.574	ระดับดีมาก
2. การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ	4.17	0.557	ระดับดีมาก
3. การพัฒนาบุคคล	4.40	0.607	ระดับดีมาก

จากตาราง 38 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์มีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกัน ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดระดับดีมาก คือ ตัวแปรการพัฒนาบุคคล มีค่าเฉลี่ย 4.40 รองลงมาคือ ตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.22 และตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.17 ทุกตัวแปรมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.557-0.607

ตาราง 39 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

กลุ่มที่	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum	
					Lower Bound	Upper Bound			
HW	1	254	3.99	0.68	0.04	3.91	4.08	2.67	5.00
	2	25	3.81	0.76	0.15	3.49	4.12	2.67	5.00
	3	83	4.01	0.71	0.08	3.86	4.17	2.67	5.00
	4	24	3.94	0.74	0.15	3.63	4.25	3.00	5.00
	5	6	4.22	0.57	0.23	3.62	4.82	3.50	5.00
Total	392	3.98	0.69	0.04		3.91	4.05	2.67	5.00

หมายเหตุ HW แทน ตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

จากตาราง 39 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ของกลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกัน กลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.22 รองลงมาคือ กลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.01 กลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้าอยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 3.99 กลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 3.94 และกลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 3.81 ทุกกลุ่มมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.57-0.76

ตาราง 40 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ เกี่ยวกับการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ

กลุ่มที่	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum	
					Lower Bound	Upper Bound			
SW	1	254	3.95	0.56	0.04	3.88	4.02	3.00	5.00
	2	25	3.94	0.62	0.12	3.68	4.19	3.00	5.00
	3	83	3.96	0.59	0.07	3.83	4.09	2.40	5.00
	4	24	3.91	0.64	0.13	3.64	4.18	3.00	5.00
	5	6	4.17	0.56	0.23	3.58	4.75	3.40	5.00
Total	392	3.95	0.58	0.03		3.89	4.01	2.40	5.00

หมายเหตุ SW แทน ตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ

จากตาราง 40 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ของกลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกัน กลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.17 รองลงมาคือ กลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 3.96 กลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า อยู่ในระดับดีมีค่าเฉลี่ย 3.95 กลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดตามสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 3.94 และกลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริมเช่นด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ย 3.91 ทุกกลุ่มมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกันอยู่ระหว่าง 0.56-0.56

ตาราง 41 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ เกี่ยวกับการพัฒนาบุคลากร

กลุ่มที่	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum	
					Lower Bound	Upper Bound			
PW	1	254	4.13	0.63	0.04	4.05	4.20	3.00	5.00
	2	25	4.19	0.75	0.15	3.88	4.50	3.00	5.00
	3	83	4.11	0.73	0.08	3.95	4.27	2.40	5.00
	4	24	4.11	0.71	0.14	3.81	4.41	3.00	5.00
	5	6	4.40	0.61	0.25	3.76	5.04	3.60	5.00
Total	392	4.13	0.66	0.03		4.06	4.19	2.40	5.00

หมายเหตุ PW แทน ตัวแปรการพัฒนาบุคลากร

จากตาราง 41 พบว่า ข้อคำถามที่เป็นตัวชี้วัดคุณลักษณะของตัวแปรการพัฒนาบุคลากรที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ของกลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตใกล้เคียงกัน กลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.40 รองลงมา กลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดตามสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.19 กลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.13 และมีค่าน้อยที่สุดจำนวน 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ และกลุ่ม 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริมเช่นด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ย 4.11 และทุกกลุ่มมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานใกล้เคียงกัน อยู่ระหว่าง 0.63-0.75

ตาราง 42 การทดสอบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ทุกกลุ่มเกี่ยวกับตัวแปร การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

		SS	df	MS	F	Sig.
HW	Between Groups	1.232	4	0.308	0.637	0.637
	Within Groups	187.276	387	0.484		
	Total	188.509	391			
SW	Between Groups	0.336	4	0.084	0.251	0.909
	Within Groups	129.624	387	0.335		
	Total	129.96	391			
PW	Between Groups	0.589	4	0.147	0.334	0.855
	Within Groups	170.600	387	0.441		
	Total	171.188	391			

หมายเหตุ HW แทน ตัวแปรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

SW แทน ตัวแปรการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ

PW แทน ตัวแปรการพัฒนาบุคลากร

จากตาราง 42 พบว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ทุกกลุ่มเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ทั้ง 3 ตัวแปร มีค่าไม่ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับประสิทธิผลและแนวทางในการดำเนินงาน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญด้านการให้บริการโลจิสติกส์เกี่ยวกับประสิทธิผล และแนวทางการดำเนินงานสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้หลายประเด็น ดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 5 คน ดังตาราง 43

ตาราง 43 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อ-สกุล ชื่อธุรกิจ	ประสบการณ์ในการทำงาน (ปี)	ลักษณะการประกอบกิจการของธุรกิจโลจิสติกส์	จำนวนพนักงาน (คน)
คุณกัญญารัตน์ จุลศิริ DSV Air & Sea Ltd.	25	กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ 3 กลุ่มที่ 4	120
คุณวิเชียร รุ่งปัญญา Falcon Logistics Co.,Ltd.	23	กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ 3	27
คุณชัยวัฒน์ ชูตระกูล Inter Express Logistics Co.,Ltd	18	กลุ่มที่ 1	500
คุณเจษฎา เกื้อจิรัฐติกาล บ. อจิสตี จำกัด	19	กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ 3	400
คุณกิติภูมิ อัครไพบุลย์ บ. โซนี่ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	23	กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ 3 กลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 5	350

หมายเหตุ กลุ่มที่ 1 การขนส่งสินค้า
 กลุ่มที่ 2 การจัดเก็บสินค้าดูแลและบริหารคลังสินค้า
 กลุ่มที่ 3 การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ พิธีการศุลกากรงานเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า
 กลุ่มที่ 4 การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริมเช่นด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์
 กลุ่มที่ 5 การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์

จากตาราง 43 พบว่า ผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ทั้งหมดมีประสบการณ์ในการทำงานสูงสุด 25 ปี มีการให้บริการทั้งงานธุรกิจโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนการให้บริการ 3 ลักษณะการให้บริการ รองลงมา มีประสบการณ์ในการทำงาน 23 ปี จำนวน 2 ท่าน มีการให้บริการทั้งงานธุรกิจโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนการให้บริการครบทั้ง 5 ลักษณะการให้บริการ และมีการให้บริการทั้งงานธุรกิจโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนการให้บริการ 3 ลักษณะการให้บริการ มีประสบการณ์ในการทำงาน 19 ปี มีการให้บริการทั้งงานธุรกิจโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนการให้บริการ 3 ลักษณะการให้บริการ และมีประสบการณ์ในการทำงานน้อยที่สุด 18 ปี มีการให้บริการทั้งงานธุรกิจโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนการกลุ่มที่ 1 ที่มีจำนวนพนักงานที่ดูแลจำนวน 500 คน

ทุกท่านที่ตอบแบบสัมภาษณ์มีประสบการณ์ในการทำงานตั้งแต่ 18 ปี ขึ้นไป ผู้ให้ข้อมูลแบบสัมภาษณ์เป็นตัวแทนที่มีคุณลักษณะจากทุกกลุ่มของการแบ่งกลุ่มประชากรผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ตามบริการที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดบริการไว้กลุ่มที่ 1 ถึงกลุ่มที่ 5 ผู้ให้ข้อมูลแบบสัมภาษณ์เป็นผู้แทนบริษัทของแต่ละกลุ่มมีการให้บริการทั้งงานธุรกิจโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนการให้บริการที่มากกว่าหนึ่งกลุ่มบริการ กรณีที่ให้บริการหนึ่งกลุ่มบริการจะต้องมีจำนวนพนักงานที่ดูแล 500 คน

ข้อมูลการให้บริการและความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ

ข้อมูลความคิดเห็นจากการสัมภาษณ์ของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่เป็นกลุ่มตัวอย่างให้ข้อมูลการให้บริการและความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ จากแบบสัมภาษณ์ที่มีข้อความ 7 ข้อ สรุปความได้ดังนี้

ความคิดเห็นแนวทางการดำเนินงานการให้บริการด้านโลจิสติกส์สำหรับธุรกิจ

ทุกท่านให้ความเห็นว่าแนวทางการดำเนินงานการให้บริการด้านโลจิสติกส์พิจารณาจากการดำเนินการที่มีเป้าหมายที่ชัดเจนจากการทำกิจการเพื่อให้เป็นผู้นำในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทยและผู้นำการให้บริการด้านโลจิสติกส์ภายนอกประเทศ มีการตอบสนองบริการลูกค้าโดยวิธีการด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ครอบคลุม ทำกิจกรรมที่เกี่ยวกับด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด ครอบคลุมทั้งหมด มุ่งเน้นการให้บริการขนส่งสินค้า ครอบคลุมทุกด้าน ครอบคลุมทั้งหมด โดยให้บริการแบบครบวงจร การนำเข้าส่งออก พิธีศุลกากร และการผ่านแดน ครอบคลุม การบริหารคลังสินค้าทุกประเภท ทั้งประเภทปลอดอากรหรือเสียอากร การให้บริการแบบโซลูชัน มีการเชื่อมโยงครบตั้งแต่ต้นทางเชื่อมทั้งหมด ยึดตามความต้องการลูกค้าเป็นสำคัญ โดยให้บริการแบบ one stop service และมีการให้บริการแบบเฉพาะด้าน เช่น ด้านการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ ได้แก่ โครงการขนาดใหญ่สำหรับบริการโรงงานผลิตไฟฟ้า แบบกังหันลม เพื่อสร้างผลิตกระแสไฟฟ้า การรับส่งขนส่งสินค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ

ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการให้บริการโลจิสติกส์

ทุกท่านให้ความเห็นว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการให้บริการโลจิสติกส์ มีปัจจัยใหญ่หลายประการ ซึ่งได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน (Hardware) ซึ่งถือว่าเป็นส่วนที่สำคัญในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า เป็นการจัดการที่ต้องอาศัยการเชื่อมโยงการรวบรวมจากหลายสิ่งหลายอย่าง นำสิ่งที่บริษัทมีและไม่มีนำมาวมกันบูรณาการทั้งหมดมาดำเนินธุรกิจการให้บริการที่ไม่ใช่การขายสินค้าแต่ต้องตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างครบถ้วนโดยใช้การประมวลผลจากการรวบรวมข้อเท็จจริง การดำเนินงานที่บริษัทไม่ครบทุกอย่างต้องอาศัยนำมาวมกันกับคู่ค้าหรือพันธมิตรกันอย่างลงตัว พิจารณาจากข้อจำกัดด้านถนน ภูมิอากาศ และสภาพประเทศ กฎหมาย ข้อกำหนดของประเทศที่ผ่านการขนส่งซึ่งเป็นข้อจำกัดสำหรับการดำเนินงาน การรับงานต้องอาศัยข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานได้แก่การเลือกการขนส่งทางไหน การขนส่งแต่ละส่วนมีข้อจำกัดหรือเงื่อนไขอะไรบ้าง เช่น ความสูงของสินค้า น้ำหนักการขนส่งต่อครั้ง ข้อจำกัดด้านสะพานลอยที่มีช่วงเวลาเปิดปิดเมื่อไร การรองรับช่วงเวลาขนส่ง การหยุดพักรถ ต้องนำข้อจำกัดหรือเงื่อนไขทั้งหมดมากำหนดแผนงานรองรับให้สามารถดำเนินการอย่างเหมาะสม

ข้อจำกัดหรือเงื่อนไขเป็นอุปสรรคที่เกิดขึ้นส่งผลในภาพรวมด้านต้นทุน จึงมีความจำเป็นที่จะต้องการพันธมิตรมาช่วยดำเนินงานหรือร่วมงานกันอย่างมีเงื่อนไขเพื่อส่งผลให้เกิดการดำเนินงานของภาพรวมที่เกิดต้นทุนต่ำและมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ซึ่งส่งผลต่อระบบการจัดการกระบวนการทั้งหมดถูกนำมาวิเคราะห์และทำการสื่อสารทั้งก่อนและระหว่างการทำงาน ที่มีเชื่อมโยงข้อมูลที่ต้อง ถูกต้อง แม่นยำ รวดเร็ว เช่นการส่งภาพตัวสินค้า วางแผนงานทั้งหมดตามข้อจำกัดที่มีนำมาพิจารณาให้ความสำคัญกับจุดบอบบาง ข้อควรระวังของสินค้า ด้วยการใช้เทคโนโลยีมาช่วยทำการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อจะได้คำตอบอย่างถูกต้องสอดคล้องกันกับทุกเงื่อนไขที่ทันเวลา และตรงตามความต้องการของลูกค้า เครื่องมือที่ใช้คือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Software) โดยใช้การบริหารจัดการที่ทันสมัยและรวดเร็วทันเวลา ปัจจุบันระบบเทคโนโลยีสารสนเทศถือว่าเป็นเครื่องมือที่สนับสนุนการทำงานสามารถช่วยให้การดำเนินงานมีการลดต้นทุน เวลาสั้นลง และประหยัดค่าใช้จ่าย ถ้าไม่มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศจะส่งผลให้การดำเนินงานเกิดต้นทุนที่สูงขึ้น

ทุกท่านให้ความเห็นว่าสิ่งที่มีความจำเป็นมากสำหรับการให้บริการโลจิสติกส์ คือบุคลากร (Peopleware) ที่มีความรู้ ความสามารถที่หลากหลายและมีความสามารถในการแก้ไขปัญหาได้อย่างเหมาะสม เพราะธุรกิจงานการให้บริการโลจิสติกส์เป็นศาสตร์แบบองค์รวม การให้บริการลูกค้าแบบโซลูชั่นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องใช้บุคลากรที่เหมาะสม มิฉะนั้นจะเกิดปัญหาการให้บริการที่ไม่ตรงตามความต้องการของลูกค้า เกิดความสูญเสีย ส่งสินค้าไม่ตรงเวลา เกิดความผิดพลาดส่งผลให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นและเกิดต้นทุนที่สูงขึ้น การมีองค์ประกอบอื่นๆ ครบถ้วนแต่ขาดบุคลากรที่เหมาะสม

สามารถช่วยตัดสินใจแก้ไขปัญหาได้ทันเวลา ก็อาจเกิดการดำเนินการที่ไม่มีประสิทธิผลได้ ดังนั้น ธุรกิจ การให้บริการโลจิสติกส์จึงให้ความสำคัญกับบุคลากรมากที่สุด

ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลในการให้บริการโลจิสติกส์ ด้านการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Hardware) ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ (Software) ด้านการ พัฒนาบุคลากร (Peopleware)

ความคิดเห็นที่เกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลในการให้บริการโลจิสติกส์ ด้านการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Hardware) ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ (Software) ด้านการพัฒนา บุคลากร (Peopleware) ทุกท่านให้ความเห็นว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลในการให้บริการโลจิสติกส์ มากที่สุด คือ ด้านการพัฒนาบุคลากร และควรมีการลงทุนที่สำคัญทั้ง 3 ด้าน ด้านการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานควรเป็นการลงทุนของภาครัฐเป็นส่วนสำคัญที่กำหนดนโยบายส่งเสริม แต่ด้านการพัฒนา เทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านการพัฒนาบุคลากรควรเป็นการลงทุนขององค์กรที่เป็นส่วนสำคัญที่สุด

ทุกท่านให้ความเห็นว่าด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งสำคัญเป็นการลงทุน ภายนอกองค์กร โดยเฉพาะภาครัฐควรมีการกำหนดนโยบายและข้อกำหนด กฎและเงื่อนไขด้านการ ปฏิบัติรวมทั้งการควบคุมกำกับดูแลการสนับสนุนจากภาครัฐ แต่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต้อง ขึ้นกับการวางผังเมืองในประเทศไทย มักแตกต่างกับต่างประเทศที่มักจะมีการกำหนดผังเมืองไว้ ล่วงหน้า ประเทศไทยมีการดำเนินการเมื่อมีงบประมาณรองรับมีการสร้างและขยายไปเรื่อยๆ ส่งผล การดำเนินงานด้านการขนส่ง สภาพปัจจุบันที่มีอยู่ก็สามารถดำเนินการให้บริการโลจิสติกส์ได้เพียง ส่วนหนึ่ง การวางผังเมืองของประเทศไทยขณะนี้ขึ้นอยู่กับข้อจำกัดของการก่อสร้างเดิมที่มีอยู่ มีการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มขึ้นย่อมส่งผลดีต่อการดำเนินการให้บริการโลจิสติกส์อย่างแน่นอน เช่น การขยายถนนเพิ่มเป็น 8 ช่องทางย่อมดีกว่าการใช้ถนน 2 ช่องทาง การสร้างทาง การยกระดับ การสร้าง สะพาน การปรับปรุงรถไฟ การมีระบบรถไฟรางคู่มีผลกระทบต่อการทำงานให้บริการโลจิสติกส์ ด้านการขนส่งที่ดีกว่าเดิมอย่างชัดเจน สิ่งสำคัญที่สุดคือการนำมาสู่การดำเนินงานการให้บริการ โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิผล

ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ (Software) ส่งผลให้เกิดการใช้ระบบบริหารจัดการ ที่รวดเร็วและเกิดประสิทธิผล มีการเชื่อมโยงระบบงานเข้าด้วยกันผ่านระบบอินเทอร์เน็ตมีการแชร์ข้อมูล ระหว่างกัน มีการใช้งานร่วมกันมีการจัดการเชื่อมต่อกับต่างประเทศได้สะดวก รวดเร็วและประหยัด ค่าใช้จ่าย สามารถสื่อสารกับคู่ค้าและลูกค้าได้ทันที สามารถดำเนินงานและประสานงานจากภายใน องค์กรกับกรมศุลกากร โดยไม่ต้องเดินทางไปพบกัน แต่สามารถตรวจสอบเอกสารได้อย่างถูกต้อง ชัดเจน ได้โดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศผ่านระบบอินเทอร์เน็ต การชำระภาษีได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งต้องมีการ

พัฒนาที่เกิดประสิทธิผลการบริหารงาน เพื่อช่วยให้เกิดแชร์ข้อมูล หรือการเชื่อมโยงข้อมูลได้ทันที ลดขั้นตอนการทำงานให้สั้นลง เกิดความสะดวกคู่สถานะการดำเนินงานที่ดี นำสู่การประหยัด

การพัฒนาระบบอาจมีผลการใช้งานได้ต้องเกิดจากผู้ใช้งานทั้งสองข้างใช้ระบบเดียวกัน หรือเชื่อมกันได้ ซึ่งการพัฒนาด้านการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศอาจเป็นทางด้านองค์กรดำเนินการ แต่ด้านของลูกค้าขึ้นกับความพร้อม บางทีลูกค้าต้องการแชร์ข้อมูลขอข้อมูลอยากให้เห็นทุกขั้นตอน จึงจำเป็นต้องมีการเชื่อมโยงกันด้วย ซึ่งอาจต้องอาศัยโปรแกรมกลางที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลได้ เช่น ระบบ GPS การเชื่อมโยงบางครั้งก็เป็นข้อจำกัดอุปสรรคจากการใช้งานคนละระบบ การเชื่อมโยงโปรแกรมที่ต่างกัน มีปัญหาการเชื่อมโยงกันอย่างไร บางครั้งไม่สามารถมองเห็นข้อมูลได้ ปัจจุบันเป็นเรื่องที่โซคิตีมีระบบกลางมากขึ้น เช่น โปรแกรมคลาวด์ (เพื่อจัดเก็บไฟล์ข้อมูลในการส่งต่อ) สามารถเชื่อมโยงกันได้และมีค่าใช้จ่ายไม่สูงกว่าของเดิม

บุคลากรเป็นทรัพยากรที่สำคัญที่สุดขององค์กร โดยเฉพาะด้านงานให้บริการโลจิสติกส์ ต้องการบุคลากรที่มีคุณภาพเพื่อปฏิบัติงานให้เกิดประสิทธิผลในการดำเนินงานธุรกิจ การดำเนินงานให้บริการโลจิสติกส์ ไม่สามารถนำบุคลากรที่เป็นพนักงานใหม่มาดำเนินงานปฏิบัติงานติดต่อกับลูกค้าทันทีไม่ได้ บุคลากรที่ทำหน้าที่ให้บริการโลจิสติกส์ต้องมีความรู้หลายด้านงานการขนส่ง ศุลกากร ธนาคาร งานเอกสาร บุคลากรต้องมีความรู้หลายสาขา มากที่สุด ความสามารถเกิดจากการเรียนรู้ที่เหมาะสมและด้านการพัฒนาบุคลากร (Peopleware) จึงมีความจำเป็นและพัฒนาอย่างต่อเนื่องจึงต้องมีการอบรมเพิ่มเติมด้านต่างๆ เทคนิคและวิธีการใหม่ๆ มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ตัวอย่างเช่น ในเรื่องสินค้าอันตรายจะจัดการอย่างไร สิ่งสำคัญที่สุดต้องได้รับการอบรม เมื่อบริษัทได้สร้างบุคลากรแล้วจะต้องรู้จักรักษาบุคลากรเอาไว้ เพราะกว่าจะถึงจุดที่บุคลากรมีความพร้อมเป็นพนักงานที่มีประสิทธิผลต้องมีการสร้างเสริมประสบการณ์อย่างน้อยควรจะใช้เวลาประมาณ 3 ปี จากการมุ่งเน้นสร้างเสริมด้านทักษะให้เกิดขึ้นทุกแผนก ได้สัมผัสกับเนื้องานจริง เมื่อมีการดำเนินงานจริง ต้องนำพนักงานไปปฏิบัติงานจริงเห็นสภาพหน้างานจริง พบปะลูกค้าจริงมีการสัมผัสงานที่นอกเหนืองานที่ตนรับผิดชอบ เมื่อมีพนักงานขาด ลา ก็สามารถทำงานแทนกันได้ ทำให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์เห็นควรว่าการใช้บุคลากรภายในประเทศจะดีกว่าการใช้บุคลากรภายนอกประเทศ เนื่องจากมีข้อแตกต่างด้านวัฒนธรรมและภาษาในการปฏิบัติงานร่วมกัน

ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญต่อประสิทธิผลการให้บริการโลจิสติกส์ ด้านความสะดวก (Convenient) ด้านความประหยัด (Save) ด้านความปลอดภัย (Safety) ด้านความรวดเร็ว (Quickly)

ทุกท่านให้ความเห็นว่าประสิทธิผลการให้บริการโลจิสติกส์คือตอบสนองตรงตามความต้องการของลูกค้าคือทั้งลูกค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต้องมีครบทั้ง 4 ด้าน คือ ด้านความสะดวก

(Convenient) ด้านความประหยัด (Save) ด้านความปลอดภัย (Safety) ด้านความรวดเร็ว (Quickly) ซึ่งทั้งหมดเป็นเป้าหมายและการดำเนินงานของธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์

การให้บริการมีประสิทธิภาพต้องคำนึงถึงความต้องการของลูกค้าว่าลูกค้าที่ต้องการใช้บริการโลจิสติกส์กับบริษัทที่ต้องการติดต่อที่จุดเดียวแล้วได้บริการตามที่ต้องการ โดยที่ลูกค้าต้องเกิดความสะดวกไม่ต้องติดต่อหลายจุดหรือบอกความต้องการหลายครั้งกับหลายบริษัทเพื่อให้ได้บริการครบถ้วนทั้งหมด การใช้บริการโลจิสติกส์มักจะเกี่ยวข้องมีความเชื่อมโยงกับเงื่อนไขจำนวนมากทั้งด้านข้อกำหนด กฎหมาย ใบอนุญาตงานเอกสารทั้งหมด นำมาจัดการให้ลูกค้าได้ถูกต้องครบถ้วน เกิดการประหยัด ไม่ผิดพลาด ไม่เสียค่าปรับ เอกสารถูกต้อง ไม่ต้องรอเสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายในการรอขนสินค้า ถ้าผิดพลาดเสียหายเกิดการรอคอยก่อนที่จะขนสินค้าได้ ส่งผลให้เกิดการเสียต้นทุนไม่เกิดการประหยัด ด้านความปลอดภัยก็มีผลกระทบเป็นข้อจำกัดที่ต้องพิจารณา ต้องถูกนำมาสู่กระบวนการจัดการ เช่น สินค้าอันตรายการห่อสินค้าอย่างถูกต้อง ต้องมีการแนะนำอย่างถูกต้อง การมีใบอนุญาตจะเกิดความปลอดภัย ทั้งหมดต้องคำนึงถึงซึ่งนำมาสู่กระบวนการจัดการทั้งสิ้นเพื่อให้เกิดภาพรวมการขนส่งได้อย่างรวดเร็วตามเวลาที่กำหนด

โดยภาพรวมแล้วทุกท่านให้ความเห็นตรงกันว่าบริการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพต้องมีผลการดำเนินการครบทั้ง 4 ด้าน คือ ด้านความสะดวก ด้านความประหยัด ด้านความปลอดภัย ด้านความรวดเร็ว ไม่อาจจะละเลยด้านใดด้านหนึ่งได้ โดยต้องให้ความสำคัญทั้ง 4 ด้าน เพื่อให้ลูกค้าได้รับบริการตรงตามความต้องการ การดำเนินงานจะต้องเกิดผลลัพธ์ ด้านความสะดวก ด้านความประหยัด ด้านความปลอดภัย ด้านความรวดเร็วที่มีความสัมพันธ์กัน หรือสามารถกล่าวได้ว่า ไม่สามารถขาดด้านใดด้านหนึ่งได้ แต่ถ้าขาดด้านใดก็จะส่งผลให้ด้านอื่นๆ ลดลงด้วย และการเพิ่มหรือสนับสนุนด้านใดก็สามารถส่งเสริมให้ด้านอื่นๆ เพิ่มขึ้นด้วย ในมุมมองของลูกค้ามักจะคัดเลือกการให้บริการโลจิสติกส์มาพิจารณาผลการดำเนินงานจาก ด้านความสะดวก ด้านความประหยัด ด้านความปลอดภัย ด้านความรวดเร็ว เป็นหลัก แต่ธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์มักมุ่งเน้นพิจารณาใช้ทั้ง 4 ด้านเป็นหลัก และมักจะใช้เป็นดัชนีวัดความสำเร็จของงาน อาจมีงานบางงานที่เป็นไปตามความต้องการของลูกค้าและขึ้นอยู่กับลักษณะเฉพาะของงานการให้บริการโลจิสติกส์อาจมีข้อจำกัดเพิ่มเติมเล็กน้อยที่อาจต้องเพิ่มเติมดำเนินการ

ความคิดเห็นของผู้ประกอบการ ถึงความต้องการให้ภาครัฐสนับสนุน ส่งเสริมการดำเนินงานโลจิสติกส์

ผู้ประกอบการทุกท่านขอการสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อให้เกิดหรือเพิ่มประสิทธิภาพให้งานบริการโลจิสติกส์ ในเรื่องกฎหมาย ข้อบังคับ การเสียค่าธรรมเนียม การดำเนินงานด้านการขนส่งและเรื่องการผ่านแดนให้เกิดข้อกำหนดเป็นมาตรฐานสากลและขอให้เกิดการบังคับใช้ที่สอดคล้องกันตาม

ข้อกำหนดโดยเฉพาะด้านการขนส่ง ขณะนี้มีประเทศในแถบเอเชียรวมทั้งประเทศไทยที่กำลังพัฒนา และการมี การเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ มีความต้องการลงทุนขนาดใหญ่ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ประกอบกับมีปัญหา ข้อจำกัดด้าน กฎ ระเบียบ การผ่านแดน กฎข้อบังคับยังไม่เอื้อ ประโยชน์ต่อภาพรวม ต่างคนต่างมี ควรมีการแก้ไขกฎหมาย เช่น การขนส่งสินค้า รถเข้าไม่ได้ ต้องมีการขนส่งถ่ายระหว่าง การผ่านชายแดนประเทศ ทำให้เกิด การเสียเวลา อาจมีปัญหาสินค้าเสียหาย กฎหมายทางหลวง น้ำหนักไม่เท่ากัน การขนส่งผ่านการขนย้ายมีข้อพิจารณาที่เกิดประโยชน์บ้าง ก็สมควรปฏิบัติตาม แต่กรณีที่รถส่งสินค้าแล้วเที่ยวกลับขบวนรถเปล่าไม่มีสินค้าส่งผลเกิดการ สูญเสียเปล่าประโยชน์เสียค่าใช้จ่าย ข้อกำหนดด้านรถพ่วง การใช้รถยนต์พวงมาลัยซ้ายหรือขวา การสื่อสารที่ใช้ภาษาต่างกัน การขับรถการหยุดพักรถ และการควบคุมการบังคับใช้ตามข้อกำหนด สิ่งเหล่านี้เป็นปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานและเพิ่มค่าใช้จ่ายที่สูง แนวทางการแก้ไข ปัญหา ควรมีกฎสากลเกิดความเป็นสากลในการบังคับใช้เพื่อให้เกิดความยุติธรรมแก่ผู้ปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ทั้งหมด การพิจารณาภาพรวมการดำเนินงานด้านบริการโลจิสติกส์จะพบว่าต้นทุนการขนส่งทางบก มีต้นทุนสูงรองจากต้นทุนการขนส่งทางอากาศ ถ้ารัฐบาลประเทศไทยมีการสนับสนุน กฎหมายการ เชื่อมโยง การบังคับใช้กฎหมาย การปรับโครงสร้างพื้นฐานโดยการสร้างรถไฟฟารางคู่จะเกิดประโยชน์ ต่อธุรกิจด้านการให้บริการโลจิสติกส์ด้านการขนส่งอย่างแน่นอน เกิดความสะดวก ความรวดเร็ว และการลดต้นทุนการขนส่งทางบกส่งผลต่อการเติบโตของเศรษฐกิจไทยให้สูงขึ้น ส่งผลให้ GDP ของ ประเทศไทยดีขึ้น

ความคิดเห็นผู้ประกอบการที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย ถึงการสร้าง ความร่วมมือ

การดำเนินงานธุรกิจด้านโลจิสติกส์ต้องใช้การเชื่อมโยงกันเนื่องจากบริษัทด้านโลจิสติกส์ มีความชำนาญเฉพาะด้าน และผู้ประกอบการทุกคนไม่สามารถลงทุนเพื่อให้เกิดการให้บริการได้ครบ ทุกด้าน และลูกค้าต้องการการบริการแบบครบวงจร ดังนั้น แต่ละบริษัทที่มีความชำนาญเฉพาะด้าน จะไม่สามารถตอบโจทย์ของลูกค้าได้ การสร้างความร่วมมือกันด้วยการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ของพันธมิตร มาใช้ร่วมกันทำให้เกิดผลประโยชน์สูงสุด ผู้ประกอบการทุกท่านให้ความสำคัญกับการสร้างความ ร่วมมือด้านการสร้างเครือข่ายพันธมิตรทั้งภายในและภายนอกประเทศ ธุรกิจด้านโลจิสติกส์เป็น กระบวนการทำงานแบบสองทางไม่สามารถสร้างความสำเร็จทางด้านใดด้านเดียวได้ ต้องมีการเชื่อมโยง สร้างเครือข่ายเป็นเรื่องที่สำคัญ การให้บริการการจัดการขนส่งสินค้าจากต่างประเทศมาประเทศไทย การดำเนินงานต้องมีความเชื่อใจบริษัทพันธมิตรที่เป็นคู่ค้ากันว่าสามารถบริหารจัดการขนส่งสินค้าที่ เกิดการสร้างความสะดวก ความรวดเร็ว และความประหยัดได้ตรงเวลาเป็นไปตามความต้องการของ ลูกค้า

การคัดเลือกสรรหาพันธมิตรทางธุรกิจด้านโลจิสติกส์สามารถทำได้ด้วยการสร้างสมาชิกจากการสร้างเครือข่าย เมื่อเป็นสมาชิกต้องเข้าไปร่วมการประชุมแบบเห็นหน้ากันเพื่อให้สามารถคัดเลือกพันธมิตรทางธุรกิจได้ระดับหนึ่ง พิจารณาจากนโยบายของพันธมิตรที่สอดคล้องกัน และเดินทางไปเยี่ยมดูสถานที่ตั้งของบริษัทพันธมิตรจริง พิจารณาจากนำเสนอผลงานที่ผ่านมา ประกอบกับพิจารณาจากรางวัลผลการดำเนินงานเพื่อเป็นการแสดงว่าได้รับการยอมรับและพิจารณาจากความคิดเห็นของสมาชิกภายในเครือข่ายด้านการยอมรับหรือการสนับสนุน สำหรับการสร้างเครือข่ายภายในประเทศเกิดจากการดำเนินงานร่วมกันมาตลอดจะแสดงให้เห็นถึงผลการดำเนินงาน ประสิทธิภาพการทำงาน และมีความมั่นใจเรื่องการจัดสรรผลประโยชน์และการไม่แย่งลูกค้า

จากประสบการณ์ที่ผ่านมาสามารถพิสูจน์ได้ว่าการร่วมงานกันระหว่างพันธมิตรไม่ใช่การแย่งลูกค้าไปจากบริษัทแต่เป็นการดำเนินงานร่วมกันด้วยการแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนที่สมน้ำสมเนื้อลงตัว ไม่มีใครเสียผลประโยชน์ พันมิตรต่างก็เป็นคู่ค้าซึ่งกันและกันต่างก็จะได้ผลตอบแทนที่ยุติธรรมโดยที่บริษัทได้กำไร ธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์มีการขยายการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องส่งผลให้เกิดการทำงานร่วมกันตลอดมา การร่วมงานกันขึ้นอยู่กับผลงานความร่วมมือกันระหว่างพันธมิตรตามศักยภาพและทรัพยากรของบริษัทที่สามารถดำเนินการได้

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และอุปสรรคต่อการพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ผู้ประกอบการให้ความคิดเห็นเรื่องปัญหา และอุปสรรคต่อการพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย สรุปได้ 7 เรื่องหลัก ดังนี้ ข้อ 1 การปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยการสร้างรถไฟฟ้่ารางคู่และขอการสนับสนุนควรมีข้อจำกัดด้าน กฎ ระเบียบ การผ่านแดน การเสียค่าธรรมเนียม กฎข้อบังคับที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าเป็นแบบสากลที่เป็นมาตรฐานโดยขอให้มีการบังคับใช้ที่สอดคล้องกันตามข้อกำหนดดังกล่าวเพื่อให้เกิดความยุติธรรมแก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ข้อ 2 ขาดแหล่งเงินทุนเนื่องจากกิจกรรมธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ต้องการการลงทุนที่สูงมาก การเข้าถึงแหล่งลงทุนมีความยุ่งยากมีเงื่อนไขที่ซับซ้อน การได้รับเงินทุนต้องมีสินทรัพย์ที่มากพอจึงจะได้สินเชื่อมาลงทุน การเปิดเสรีการรองรับเข้าสู่ AEC มีการอนุญาตให้ต่างประเทศเข้ามาลงทุนการถือหุ้นเงินลงทุนได้ร้อยละ 70 จะส่งผลด้านการแข่งขันที่รุนแรงมากยิ่งขึ้น ผู้ประกอบส่วนใหญ่ ลงทุนด้วยเงินจากการสร้างกำไรสะสม จึงเป็นอุปสรรคหรือข้อจำกัดของการขยายการแข่งขันได้อย่างเต็มที่ ถ้ามีการเอื้อประโยชน์ในการเข้าถึงแหล่งลงทุนที่ง่ายและสะดวกขึ้นจะส่งผลดีก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ข้อ 3 ความมั่นคงภายในประเทศส่งผลต่อนโยบายการดำเนินการและการขยายตัวของธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ เมื่อเกิดปัญหาทางด้านการเมืองหรือการเปลี่ยนแปลงที่มีการต่อต้านหรือการประท้วง ย่อมส่งผลต่อการชะลอของธุรกิจด้านการให้บริการโลจิสติกส์สำหรับ

โครงการใหญ่ ส่งผลต่อการนำเข้าและส่งออก สุดท้ายส่งผลการเติบโตเศรษฐกิจ ที่มีการขยายตัวไม่ต่อเนื่องและล่าช้า ข้อ 4 ขาดความร่วมมืออย่างจริงจังขององค์กร สมาคมด้านโลจิสติกส์ และหลายองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านโลจิสติกส์ ที่มีทิศทางการดำเนินงานที่ไม่สอดคล้องกัน แต่ละองค์กรจะมีความแตกต่างกันไม่มีทิศทางที่สอดคล้องกันเสมือนต่างคนต่างทำ กลุ่มองค์กรดังกล่าวที่มีการประชุมหรือกันภายใน สมาชิกทำการตกลงกันมีมติการประชุมอย่างชัดเจนแล้วมีบางสมาชิกที่ปฏิบัติงานที่มีความแตกต่างขัดกับข้อตกลงหรือไม่ปฏิบัติตามมติข้อตกลง อันเนื่องมาจากประเด็นหลักของผลประโยชน์ และจากพฤติกรรมส่วนตนที่ไม่ยึดตามคำสัญญา ขาดคุณธรรมและจริยธรรมของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ข้อ 5 การขาดแคลนบุคลากรที่มีความสามารถด้านโลจิสติกส์ ถึงแม้จะมีหลักสูตรการเรียนการสอนมีการเปิดสาขาด้านโลจิสติกส์หลายหลักสูตรทั้งระยะสั้นและระยะยาวทั้งในระดับมหาวิทยาลัยจำนวนมากก็ตาม มีบุคลากรจำนวนมากที่จบมาก็ไม่สามารถปฏิบัติงานได้ดี จากประสบการณ์การรับพนักงานที่จบใหม่มาเพื่อต้องการขยายงาน พนักงานไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ที่มาปฏิบัติทำงานได้ประมาณ 2-3 เดือน ก็ขอลาออกหรือไม่สามารถผ่านการประเมิน การจบการศึกษามาจากสาขาด้านโลจิสติกส์มาโดยตรงเมื่อมาทำงานจริงได้สัมผัสและรับรู้ว่าการให้บริการด้านโลจิสติกส์แล้วจะบอกว่าไม่ชอบงานด้านโลจิสติกส์ ไม่สามารถทำงานหลักได้ มีความซับซ้อนและต้องแก้ไขปัญหาที่ไม่ง่ายอย่างที่คิดสำหรับการให้บริการแบบโซลูชั่นแก่ลูกค้า เกิดการเสียเวลาและการลงทุนการจ้างและลงทุนอบรมเพิ่มเติม เป็นปัญหาใหญ่สำหรับประชาชนที่คิดว่าการเรียนตามกระแสแต่ไม่รู้จริงว่าด้านโลจิสติกส์เป็นเช่นไร นำไปสู่การพัฒนาตั้งแต่การรับนักศึกษา หรือการให้ข้อมูลแก่นักศึกษาใหม่ก่อนการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ข้อ 6 การสนับสนุนด้านเทคโนโลยีสารสนเทศให้เกิดระบบกลางที่เอื้อประโยชน์ในการแชร์และเชื่อมโยงข้อมูลสำหรับการบริหารจัดการงานด้านโลจิสติกส์ เป็นการส่งเสริมธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้เกิดประสิทธิผล และข้อ 7 การสนับสนุนด้านการพัฒนาบุคลากรส่งเสริมและจัดให้มีบริการอบรม เพื่อสร้างและพัฒนาสมรรถนะของบุคคลให้ได้ระดับมาตรฐานทั้งด้านความสามารถและเพิ่มทักษะ โดยเฉพาะหลักสูตรสำหรับการรองรับมาตรฐานความปลอดภัยและการปฏิบัติที่เหมาะสมสำหรับสินค้าอันตราย

นโยบายด้านโลจิสติกส์ของภาครัฐบาล

บทบาทโลจิสติกส์ในแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติของกระทรวงอุตสาหกรรม คือ การเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันในยุคเศรษฐกิจใหม่ให้กับภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะผู้ประกอบการอุตสาหกรรม SMEs ด้วยการยกระดับการบริการลูกค้าและลดต้นทุนดำเนินการขนส่งและการจัดเก็บสินค้าตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก เงิน

พัสดุ เครื่องจักร เทคโนโลยีสารสนเทศ และการจัดการ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด และการประสานร่วมมือกันเพื่อตอบสนองความต้องการของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง (ฐาปนา บุญหล้า, 2549: 53)

รัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย 6 ด้าน ได้แก่ 1) กฎระเบียบและมาตรการโลจิสติกส์ รับผิดชอบโดย กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม 2) โครงสร้างพื้นฐานของโลจิสติกส์ รับผิดชอบโดย กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน 3) เทคโนโลยีสารสนเทศและฐานข้อมูล รับผิดชอบโดย กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงแรงงาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) 4) การพัฒนาบุคลากรและองค์ความรู้ รับผิดชอบโดย กระทรวงเทคโนโลยีและการสื่อสาร 5) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รับผิดชอบโดย กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม และ 6) ความร่วมมือระหว่างประเทศ รับผิดชอบโดย กระทรวงพาณิชย์ การกำหนดแผนพัฒนาพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อการพัฒนาประเทศให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและความเจริญรุ่งเรืองในยุคโลกาภิวัตน์ (ฐาปนา บุญหล้า, 2549: 23-25)

พัฒนาการของระบบโลจิสติกส์ เริ่มจากการให้ความสำคัญเฉพาะด้านของการขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค โดยอาจครอบคลุมกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ การขนส่ง การเก็บสินค้า การจัดการวัสดุ และการบรรจุหีบห่อเพื่อป้องกันการสูญเสียบรรยากาศระหว่างการขนส่ง การพัฒนาระดับนี้ยังไม่มุ่งเน้นการลดต้นทุนในส่วนที่เป็นสินค้าคงคลังที่เป็นวัตถุดิบ และสินค้าระหว่างผลิต การพัฒนาที่รวมกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นก่อนกระบวนการผลิต มีการเชื่อมโยงการจัดการภายในบริษัทตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนถึงการจัดส่งถึงผู้บริโภค โดยมีจุดมุ่งหมายในการเปลี่ยนจากการลดสินค้าคงคลังเป็น เพิ่มความถี่ในการระบายสินค้า การพัฒนาจากการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โปรแกรมสำหรับจัดการกิจกรรมทั้งระบบ การพัฒนาที่มีการเชื่อมโยงให้รูปแบบการขนส่งทุกรูปแบบ อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การมีจุดขนถ่ายสินค้าที่มีมาตรฐาน มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างบริษัท นอกจากนี้ยังมีการใช้ผู้ชำนาญการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้าน และการพัฒนาที่เกิดจากการตื่นตัวของบริษัทข้ามชาติที่กำลังเผชิญกับปัญหาการค้าไรลดลงในประเทศที่ตนตั้งอยู่ ดังนั้นจึงเริ่มหาแหล่งจัดซื้อที่ถูกกว่าในต่างประเทศ ลักษณะของการพัฒนาในขั้นตอนนี้คือ การจัดซื้อวัตถุดิบและจัดส่งสินค้าจะครอบคลุมแหล่งวัตถุดิบทั่วโลก ด้านการขนส่ง การเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพ เช่น การจัดการท่าเรือ ขั้นตอนการส่งสินค้าชายแดน การให้ความสำคัญกับผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยด้านการขนส่ง ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ มีการเชื่อมโยงระบบเครือข่ายภายในและระหว่างประเทศและมีการพึ่งพาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (เวทย์วิชัย ภาคบุญมีเจริญ, 2555: 25-26)

แผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555-2559)

แผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555-2559) ฉบับนี้ เป็นผลการดำเนินงานของคณะกรรมการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม ภายใต้คณะกรรมการพัฒนาาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) แผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555-2559) ได้รับการจัดทำตามหลักการและแนวทางที่มีความสอดคล้องกับนโยบายและความต้องการของทั้งภาครัฐและภาคเอกชน มีความสอดคล้องต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรม ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2553-2557) และกรอบทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย ในระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2553-2573) รวมทั้งขยายผลจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 เพื่อให้การพัฒนาศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรมมีความเข้มแข็งทั้งในระดับองค์กรและโซ่อุปทาน สามารถเชื่อมโยงธุรกิจสู่โซ่อุปทานในสากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าหมายของแผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555-2559) มี 2 ข้อ คือ

เป้าหมายที่ 1 ลดต้นทุนโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมต่อ GDP ร้อยละ 15 ภายในปี 2559 คำนวณจากเป้าหมายระดับชาติที่กำหนดให้ลดต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ร้อยละ 19 เหลือร้อยละ 16 ใน 5 ปี และ

เป้าหมายที่ 2 เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรม ทั้ง 3 มิติ ด้านต้นทุน เวลา และคุณภาพ ร้อยละ 10 ภายในปี 2559 กำหนดจากผลงานที่ผ่านมาของการดำเนินโครงการต่างๆ และสามารถคำนวณจากผลลัพธ์ที่ได้ตามตัวชี้วัดระดับยุทธศาสตร์ของยุทธศาสตร์ที่ 1 และยุทธศาสตร์ที่ 2



ภาพประกอบ 2 โครงสร้างแผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555-2559)
ที่มา: กระทรวงอุตสาหกรรม แผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555-2559)

ยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรมมี 3 ยุทธศาสตร์ คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การสร้างความเป็นมืออาชีพด้านการจัดการโลจิสติกส์ในสถานประกอบการของภาคอุตสาหกรรม มีกลยุทธ์ 4 ข้อ ดังนี้

1. ให้คำปรึกษาเชิงลึก ให้ครอบคลุมทุกอุตสาหกรรมในทุกภูมิภาค (Implement Logistics Clinic Projects Nationwide) ด้วยการดำเนินโครงการให้คำปรึกษาเชิงลึก ให้การบริการวินิจฉัยและคำแนะนำเกี่ยวกับแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กร (Internal Process Improvement) ตลอดจนสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการ และการจัดวางระบบงานด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจ รวมทั้งติดตามผลให้บรรลุตัวชี้วัดระดับองค์กรทั้งทางด้านต้นทุน เวลา และความพึงพอใจ

2. พัฒนาบุคลากรด้านการจัดการโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมให้มีความเป็นมืออาชีพ ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ (Intensive Capacity Building for Professional Development) ด้วยการพัฒนาให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการและพนักงาน ผ่านการจัดประชุมสัมมนา อบรม และฝึกอบรมบุคลากรทั้งในระดับบริหาร หัวหน้างาน และปฏิบัติการ จัดทำหลักสูตรฝึกอบรมที่ทันสมัยและเป็นสากล ตลอดจนพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมเป็น e-Learning และ e-Testing เพื่อการขยายผลในวงกว้าง รวมทั้ง

สร้างและให้การรับรองคุณวุฒิ ผู้ปฏิบัติงาน และผู้ให้คำปรึกษาด้านการจัดการโลจิสติกส์ (Certified Manufacturing Logistics Personnel and Consultant) และพัฒนาเจ้าหน้าที่ภาครัฐให้มีความรู้และความเป็นมืออาชีพตามมาตรฐานสากล

3. สนับสนุนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรมด้านการจัดการโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำธุรกิจ และการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (Apply IT and Innovation for Business Efficiency and Green Logistics) ด้วยการเตรียมความพร้อมให้ภาคอุตสาหกรรมมีความเข้าใจในการจัดการและบูรณาการข้อมูล การปรับกระบวนการทางธุรกิจและโครงสร้างองค์กร เพื่อให้พร้อมรองรับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรมด้านการวางแผนและการจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน เช่น ERP, CRM, RFID, WMS อุปกรณ์จัดเก็บเคลื่อนย้ายและบรรจุภัณฑ์ ตลอดจนส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน พร้อมทั้งมีมาตรการสนับสนุนด้านการเงิน การลงทุน และรางวัลจูงใจ สำหรับสถานประกอบการที่มีการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่เป็นนวัตกรรม และที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง

4. ส่งเสริมการใช้แนวทางและเครื่องมือการจัดการที่ดีเพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (Best Practices, Lessons Learned and Benchmarks for Continuous Improvement) ด้วยการจัดทำคู่มือแนวทางการดำเนินงานที่เป็นเลิศ (Best Practices) บทเรียนจากประสบการณ์ (Lessons Learned) และตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Indicators: LPI) ระดับรายอุตสาหกรรม พร้อมทั้งเผยแพร่และส่งเสริมการเทียบวัด (Benchmarking) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ โดยใช้เครื่องมือ เช่น LPI, Logistics Scorecard และ SCOR Model ตลอดจนจัดตั้งและดำเนินงานศูนย์บริการข้อมูลด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้บริการข้อมูล รายงานสถานการณ์ต้นทุนและประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม และเผยแพร่เทคนิคการบริหารจัดการ รวมทั้งบริการประเมินผลการดำเนินงานกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ออนไลน์ (e-Evaluation) เพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของภาคอุตสาหกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือและการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยธุรกิจ ในโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรม มีกลยุทธ์ 3 ข้อ ดังนี้

1. ส่งเสริมให้เกิดโอกาสและแรงจูงใจสำหรับการสร้างความร่วมมือ (Create Opportunities and Incentives for Collaboration) ระหว่างผู้ประกอบการในโซ่อุปทาน ด้วยการจัดกิจกรรมรวมกลุ่ม จับคู่ (Clustering and Matching) และให้ความรู้เชิงประสบการณ์ เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือทางกายภาพ (Physical Link) ของผู้ประกอบการที่อยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมและโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ รวมทั้งสร้างโอกาส แรงจูงใจ และความตระหนักถึงความจำเป็นและประโยชน์ในการแสวงหาและประสานความร่วมมือทางธุรกิจ การร่วมออกแบบ วางแผน และบริหารจัดการ

ทรัพยากร เพื่อลดต้นทุน เพิ่มคุณค่าสินค้าและการให้บริการ และเพื่อการขยายตลาด ตลอดจนสนับสนุนให้เกิดเครือข่ายธุรกิจและความร่วมมือในการจัดการขนส่งเพื่อลดการวิ่งรถเที่ยวเปล่า (Backhauling) พร้อมผลักดันให้เกิดการขยายผลในวงกว้าง และส่งเสริมให้เกิดความสัมพันธ์ทางธุรกิจในการร่วมมือทั้งในแนวดิ่งและในแนวราบ (Vertical Integration and Horizontal Integration)

2. สร้างเครื่องมือและส่งเสริมกลไกให้เกิดกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูล (Create Tools for Information Sharing and Activity Integration) ระหว่างผู้ประกอบการในโซ่อุปทาน ด้วยการนำร่องพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสมในการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูล (Informational Link) ระหว่างองค์กรของกลุ่มอุตสาหกรรม เช่น RosettaNet, ebXML เป็นต้น ตลอดจนสนับสนุนและส่งเสริมการใช้ประโยชน์ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศส่งผ่านข้อมูล ณ จุดขาย (POS) และตรงตามเวลาที่เกิดจริง (Real Time) ระหว่างคู่ค้าเพื่อการวางแผน บริหารงาน และจัดการทรัพยากรได้อย่างถูกต้องแม่นยำ รวดเร็ว ประหยัด และมีความยืดหยุ่นมากขึ้น รวมทั้งขยายเครือข่ายการใช้ประโยชน์ข้อมูลร่วมกันของผู้ประกอบการในโซ่อุปทานจนถึงผู้บริโภคคนสุดท้าย (Ultimate User) เพื่อเพิ่มความโปร่งใสและความชัดเจนของการเคลื่อนไหลวัสดุและข้อมูล (Supply Chain Visibility) ให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างคล่องตัว (Responsiveness with Agility)

3. ส่งเสริมการพัฒนากระบวนการมาตรฐานของเครือข่ายธุรกิจระดับโซ่อุปทานทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ (Promote Alignment and Standard Development for Business Networking) ด้วยการศึกษា สืบวิจัย และส่งเสริมการจัดทำระบบงานมาตรฐานและรูปแบบการเชื่อมโยงเครือข่ายธุรกิจ ทั้งด้านรหัสภาษา กระบวนการ และเครื่องมืออุปกรณ์ เพื่อสร้างความสอดคล้องต่อเนื่อง และเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยและสุขอนามัย (Health & Safety) ความมั่นคงจากภัยคุกคาม (Security) และคุณภาพของสินค้า (Quality Control) ที่ส่งผ่านตลอดโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรมทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ตลอดจนพัฒนาและเผยแพร่ระบบงานมาตรฐานของเครือข่ายโซ่อุปทานให้เกิดการยอมรับร่วมและมีการประยุกต์ใช้อย่างกว้างขวาง รวมทั้งสร้างและขยายเครือข่ายพันธมิตรกับต่างประเทศให้เกิดความร่วมมือในการใช้ระบบงานมาตรฐานการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพและสร้างคุณค่าเพิ่ม โดยเฉพาะระบบตรวจสอบย้อนกลับข้อมูลที่มาและการเคลื่อนย้ายสินค้า (Tracking and Tracing System) ในภูมิภาคอาเซียนและเอเชีย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสนับสนุนการสร้างปัจจัยเอื้อเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมเป้าหมาย มีกลยุทธ์ 3 ข้อ ดังนี้

1. สร้างความเข้มแข็งให้ภาคเกษตรกรรม และ SMEs เชื่อมประสานเข้าสู่ระบบโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมเป้าหมายอย่างยั่งยืน (Link Farmers and SMEs to Regional Supply Chain) ด้วยการสนับสนุนให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถของภาคเกษตรกรรม และ SMEs ของโซ่อุปทาน

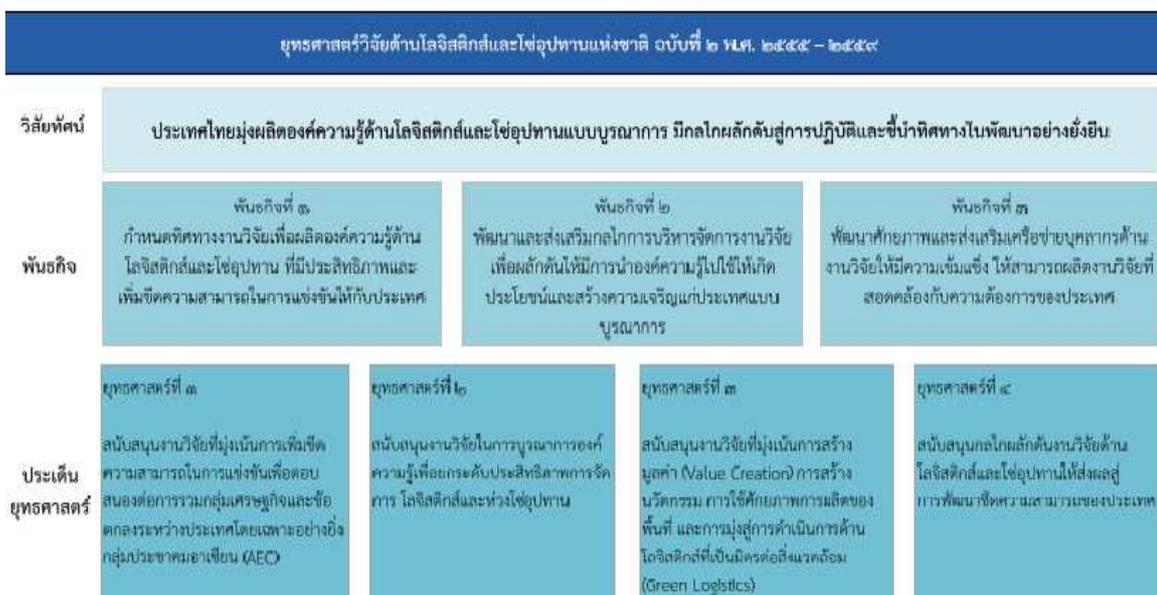
อุตสาหกรรมเป้าหมาย พร้อมยกระดับมาตรฐานการประกอบการให้เป็นสากล รวมทั้งเสริมสร้างความพร้อมในการเชื่อมโยงข้อมูลและแลกเปลี่ยนทรัพยากรกับผู้นำโซ่อุปทาน (Channel Master) และผลักดันให้เกิดการทำสัญญาส่งมอบในระยะยาว (Long Contract) เพื่อให้ระบบโซ่อุปทานเกิดความเข้มแข็งบนฐานของผลประโยชน์ร่วม ตลอดจนส่งเสริมการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์หรือสมาคม เพื่อสร้างอำนาจต่อรองและการสนับสนุนเกื้อกูลกัน และส่งเสริมการใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์มืออาชีพ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ของ SMEs ในการแสวงหาวัตถุดิบ การจำหน่ายผลิตภัณฑ์ การขนส่ง และการกระจายสินค้า

2. สนับสนุนให้เกิดการพัฒนากระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง บนเส้นทางการค้าของอุตสาหกรรมเป้าหมาย (Promote Trade Facilitation and Transportation for Business Enhancement) ด้วยการสนับสนุนและร่วมมือให้หน่วยงานรับผิดชอบพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อรองรับการขยายตัวการนำเข้าและส่งออกของอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยให้ความสำคัญในประเด็นการเชื่อมโยงข้อมูลนำเข้าส่งออกผ่านระบบ National Single Window (NSW) การปรับปรุงกฎระเบียบพิธีการทางศุลกากรและการขนส่งระหว่างประเทศ การกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรมระหว่างประเทศ และความตกลงยอมรับร่วม (Mutual Recognition Agreement: MRA) เพื่อการตรวจสอบ ณ จุดเดียว ตลอดจนสนับสนุนการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งโดยเฉพาะทางน้ำและทางราง รวมทั้งคลังสินค้าปลอดอากรสถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก และศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นต้น

3. สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เข้มแข็งบนเส้นทางการค้าของอุตสาหกรรมเป้าหมายเชื่อมโยงถึงลูกค้าปลายทาง (Strengthen LSP for Customer Services Improvement) ด้วยการสนับสนุนและให้ความร่วมมือหน่วยงานรับผิดชอบ ในการดำเนินการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSP) ตลอดจนการสร้างเครือข่ายความร่วมมือทางธุรกิจ (Business Alliance) เพื่อเพิ่มความเข้มแข็งในการประกอบการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยใช้แนวทางที่สำคัญ ได้แก่ การมีมาตรการส่งเสริมการลงทุนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในต่างประเทศ การสนับสนุนการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการธุรกิจของผู้บริการโลจิสติกส์ การยกระดับธุรกิจจาก 3PL เป็น 4PL รวมทั้งการลงทุนในธุรกิจต่อเนื่องด้านโลจิสติกส์ เช่น เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) และศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution Center) เป็นต้น

ยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2559)

ยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2559) ภายใต้วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมุ่งผลิตองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแบบบูรณาการ มีกลไกผลักดันสู่การปฏิบัติและชี้นำทิศทางการพัฒนาอย่างยั่งยืน” โดยการกำหนดทิศทางการวิจัยเพื่อผลิตองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ การพัฒนาและส่งเสริมกลไกการบริหารจัดการงานวิจัย เพื่อผลักดันให้มีการนำองค์ความรู้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์และสร้างความเจริญแก่ประเทศแบบบูรณาการและการพัฒนาศักยภาพ และส่งเสริมเครือข่ายบุคลากรด้านงานวิจัยให้มีความเข้มแข็ง ให้สามารถผลิตงานวิจัยที่สอดคล้องกับความต้องการของประเทศ จึงเป็นแผนยุทธศาสตร์วิจัยที่ตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภคงานวิจัย ซึ่งจะส่งผลถึงการพัฒนางานวิจัยและการนำเอาองค์ความรู้ดังกล่าวไปใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรที่จะพัฒนางานวิจัยอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน



ภาพประกอบ 3 วิสัยทัศน์ พันธกิจและประเด็นยุทธศาสตร์สำหรับยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2559)

ที่มา: โครงการ ร่างยุทธศาสตร์วิจัยโลจิสติกส์แห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2559) หน้า 80

การจัดทำยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2559) ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) เป็นการจัดทำยุทธศาสตร์วิจัยอย่างมีส่วนร่วม โดยผ่านการวิจัย เก็บข้อมูล

และรับฟังความคิดเห็น รวมถึงการทบทวนข้อมูลประกอบการพัฒนายุทธศาสตร์วิจัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในงานวิชาการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นการรวบรวมข้อมูลและองค์ความรู้พื้นฐานด้านโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ และการทบทวนข้อมูลด้านโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของประเทศไทยในบริบทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550-2554) กรอบของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย และยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2554-2555) อีกทั้งการทำการศึกษาวิจัยเพื่อสังเคราะห์โจทย์วิจัยและความต้องการองค์ความรู้เพื่อการพัฒนาของกลุ่มนักวิจัย โดยพิจารณาถึง 3 ด้านหลัก ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านเกษตรและด้านอุตสาหกรรม ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2559) ภายใต้วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมุ่งผลิตต่อองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแบบบูรณาการ มีกลไกผลักดันสู่การปฏิบัติและชี้นำทิศทางการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

ยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติ ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙			
<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๑ สนับสนุนงานวิจัยที่มุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อตอบสนองต่อความต้องการกลุ่มเศรษฐกิจ และข้อตกลงระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประชาคมอาเซียน (AFC)</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๒ สนับสนุนงานวิจัยในการบูรณาการองค์ความรู้เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สนับสนุนงานวิจัยที่มุ่งเน้นการสร้างมูลค่า (Value Creation) การสร้างนวัตกรรม การใช้ศักยภาพทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาเศรษฐกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๔ สนับสนุนงานวิจัยที่มุ่งเน้นงานวิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ส่งเสริมสู่การพัฒนาขีดความสามารถของประเทศ</p>
<p>กลยุทธ์ ๑.๑ สนับสนุนงานวิจัยที่พัฒนาการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและระบบโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงกับบริหารห่วงโซ่อุปทานอย่างบูรณาการเพื่อตอบสนองต่อความร่วมมือเศรษฐกิจ (Regional Economic Integration)</p> <p>กลยุทธ์ ๑.๒ สนับสนุนงานวิจัยที่พัฒนาการอำนวยความสะดวกด้านบริการโซ่อุปทานของภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมเพื่อเสริมความพร้อมและสร้างโอกาสในการแข่งขันของประเทศไทยจากความร่วมมือระหว่างภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม</p>	<p>กลยุทธ์ ๒.๑ สนับสนุนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่ออุตสาหกรรมบริการ การจัดการที่ความแม่นยำ และพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ</p> <p>กลยุทธ์ ๒.๒ การวิจัยเชิงปฏิบัติการเกี่ยวกับการปรับกระบวนการโลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทานโดยมุ่งเน้นในสิ่งที่จับต้องได้และสามารถวัดผลและดูค่าตอบแทนได้ในภาคเกษตร</p> <p>กลยุทธ์ ๒.๓ การวิจัยเชิงปฏิบัติการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทานในภาคเกษตรและอุตสาหกรรม</p> <p>กลยุทธ์ ๒.๔ การวิจัยเชิงปฏิบัติการเกี่ยวกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่นำมาสนับสนุนโซ่อุปทานโลจิสติกส์</p>	<p>กลยุทธ์ ๓.๑ การวิจัยเชิงปฏิบัติการเกี่ยวกับการพัฒนาโซ่อุปทาน (Value Chain) ที่ก่อให้เกิดคุณค่าเพิ่ม (Value Creation) โดยมุ่งเน้นนวัตกรรมที่เอื้อต่อการพัฒนาเศรษฐกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p> <p>กลยุทธ์ ๓.๒ การวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อศึกษาพัฒนาผลิตภัณฑ์ (Ecological Product and Service) ให้เป็นจุดขายเฉพาะ (Unique Selling Point) ในแต่ละจังหวัดและกลุ่มจังหวัด</p> <p>กลยุทธ์ ๓.๓ การพัฒนาภาคีการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ระดับจังหวัดและกลุ่มจังหวัดที่สอดคล้องกับลักษณะภูมิประเทศ</p> <p>กลยุทธ์ ๓.๔ การวิจัยเชิงปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างและพัฒนาเศรษฐกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)</p>	<p>กลยุทธ์ ๔.๑ พัฒนาระบบและกลไกบริหารงานโซ่อุปทาน โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน</p> <p>กลยุทธ์ ๔.๒ เพิ่มศักยภาพบุคลากรในงานวิจัย</p>

ภาพประกอบ 4 ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์สำหรับแผนยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2559)

ที่มา: โครงการ ร่างยุทธศาสตร์วิจัยโลจิสติกส์แห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2559) หน้า 81

ยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2559) มี 4 ยุทธศาสตร์หลัก (ดวงพรรณ ศฤงคารินทร์; และคณะ. 2554: 80-108) ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 สนับสนุนงานวิจัยที่มุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อตอบสนองต่อการรวมกลุ่มเศรษฐกิจและข้อตกลงระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประชาคมอาเซียน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 สนับสนุนงานวิจัยในการบูรณาการองค์ความรู้ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 สนับสนุนงานวิจัยที่มุ่งเน้นการสร้างมูลค่าการสร้างนวัตกรรม การใช้ศักยภาพการผลิตของพื้นที่และการมุ่งสู่การค้าเสรีการค้าโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผลักดันงานวิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ให้ส่งผลการพัฒนาขีดความสามารถของประเทศ

ภาครัฐบาลเห็นความสำคัญของการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์โดยให้การสนับสนุน กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยได้กำหนดในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (2550-2554) ต่อเนื่องไปยังแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 (2555-2559) แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555-2559) และยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2559) การศึกษาวิจัยที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น เป็นการนำเสนอแนวทางในของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมุ่งหวังให้การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ให้เกิดประสิทธิผล สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าและบริการ ส่งเสริมให้เกิดความสามารถในการแข่งขันแก่ผู้ประกอบการภายในประเทศ และยังเป็นเตรียมพร้อมรับกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทั้งในระดับภูมิภาคเอเชียและในระดับโลก ทั้งนี้ผู้วิจัยสามารถสรุปประเด็นสำคัญเร่งด่วนที่ภาครัฐพยายามเร่งส่งเสริม สนับสนุนให้ได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน ได้ดังนี้

1. การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน มีการเชื่อมโยงระบบการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยการขยายเส้นทางต่างๆ ให้มีความพร้อมสำหรับรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้าระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศที่อยู่ในภูมิภาคอื่นๆ ของโลก ซึ่งเป็นคู่ค้าของประเทศไทย ทั้งนี้รัฐบาลได้ให้การสนับสนุนการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นตัวแปรในการดำเนินงานด้านระบบโลจิสติกส์อย่างเร่งด่วน โดยมอบหมายให้หน่วยงานต่างๆ รับผิดชอบ และสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชน ผู้ประกอบการในการพัฒนาร่วมกัน สนับสนุนให้เกิดการพัฒนา ระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง บนเส้นทางการค้าของอุตสาหกรรมเป้าหมาย ด้วยการสนับสนุนและร่วมมือให้หน่วยงานรับผิดชอบพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อรองรับการขยายตัวการนำเข้าและส่งออก การปรับปรุงกฎระเบียบพิธีการทางศุลกากรและการขนส่งระหว่าง

ประเทศ การกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรมระหว่างประเทศ และความตกลงยอมรับร่วม (Mutual Recognition Agreement: MRA) เพื่อการตรวจสอบ ณ จุดเดียว ตลอดจนสนับสนุนการสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งโดยเฉพาะทางน้ำและทางราง รวมทั้ง คลังสินค้าปลอดอากรสถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าสู่คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก และศูนย์ เปลี่ยนถ่ายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2. การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเตรียมความพร้อมในการบริหารจัดการ ระบบโลจิสติกส์ ให้เกิดประสิทธิภาพ สนับสนุนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรมด้าน การจัดการโลจิสติกส์ ด้วยการเตรียมความพร้อมให้มีความเข้าใจในการจัดการและบูรณาการข้อมูล การปรับกระบวนการทางธุรกิจและโครงสร้างองค์กร เพื่อให้พร้อมรองรับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี สารสนเทศและนวัตกรรมด้านการวางแผนและการจัดการโลจิสติกส์ และโซลูชัน โดยการนำระบบ อิเล็กทรอนิกส์มาประยุกต์ใช้ในกระบวนการ ขั้นตอนต่างๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการ ดำเนินงาน สามารถตรวจสอบได้ และมีการจัดทำระบบฐานข้อมูลที่เชื่อมโยงกัน เพื่อให้การตัดสินใจ ในการดำเนินงานโลจิสติกส์เกิดประสิทธิภาพ จัดตั้งและดำเนินงานศูนย์บริการข้อมูลด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้บริการข้อมูล รายงานสถานการณ์ต้นทุนและประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม และ เผยแพร่เทคนิคการบริหารจัดการ รวมทั้งบริการประเมินผลการดำเนินงานกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ออนไลน์ (e-Evaluation) เพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

3. การพัฒนาบุคคลทางด้านโลจิสติกส์ ให้มีความเป็นมืออาชีพ ให้มีความพร้อม มีความรู้ทักษะในการปฏิบัติงาน จัดทำหลักสูตรฝึกอบรมที่ทันสมัยและเป็นสากล ตลอดจนพัฒนา หลักสูตรฝึกอบรมเป็น e-Learning และ e-Testing เพื่อการขยายผลในวงกว้าง รวมทั้งสร้างและให้การ รับรองคุณวุฒิ การให้บริการด้านโลจิสติกส์สูงขึ้น พัฒนาวิชาชีพโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการ ของธุรกิจและเป็นไปตามมาตรฐานสากล สามารถแข่งขันได้ในเวทีธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศ โดยรัฐสนับสนุนให้มีการร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษา หน่วยงานวิจัย สถาบันพัฒนาบุคลากรของ ภาคเอกชนและสถานประกอบการในการพัฒนาหลักสูตรและกระบวนการเรียนการสอนให้ได้มาตรฐาน สากล ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการโลจิสติกส์

4. การดำเนินโครงการให้คำปรึกษาเชิงลึก ให้การบริการวินิจฉัยและคำแนะนำ เกี่ยวกับแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กร ตลอดจนสนับสนุนให้เกิดการ พัฒนาปรับปรุงกระบวนการ และการจัดวางระบบงานด้านโลจิสติกส์และโซลูชันให้สอดคล้องกับ แผนธุรกิจ รวมทั้งติดตามผลให้บรรลุตัวชี้วัดระดับองค์กรทั้งทางด้านต้นทุน เวลา และความพึงพอใจ

5. การส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือและการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยธุรกิจในโซลูชัน ของภาคอุตสาหกรรม ส่งเสริมให้เกิดโอกาสและแรงจูงใจสำหรับการสร้างความร่วมมือ ระหว่าง

ผู้ประกอบการในโซ่อุปทาน ด้วยการจัดกิจกรรมรวมกลุ่ม จับคู่ (Clustering and Matching) และให้ความรู้เชิงประสบการณ์ เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือทางกายภาพ (Physical Link) ของผู้ประกอบการที่อยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมและโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ รวมทั้งสร้างโอกาส แรงจูงใจ และความตระหนักถึงความจำเป็นและประโยชน์ในการแสวงหาและประสานความร่วมมือทางธุรกิจ การร่วมออกแบบ วางแผน และบริหารจัดการพร้อมผลักดันให้เกิดการขยายผลในวงกว้าง และส่งเสริมให้เกิดความสัมพันธ์ทางธุรกิจในการร่วมมือทั้งในแนวดิ่งและในแนวราบ สร้างเครื่องมือและส่งเสริมกลไกให้เกิดกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูล ระหว่างผู้ประกอบการในโซ่อุปทาน ตลอดจนสนับสนุนและส่งเสริมการใช้ประโยชน์ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศส่งผ่านข้อมูล เพื่อการวางแผน บริหารงาน และจัดการทรัพยากร ได้อย่างถูกต้องแม่นยำ รวดเร็ว ประหยัด และมีความยืดหยุ่นมากขึ้น รวมทั้งขยายเครือข่ายการใช้ประโยชน์ข้อมูลร่วมกันของผู้ประกอบการในโซ่อุปทานจนถึงผู้บริโภคคนสุดท้าย (Ultimate User) เพื่อเพิ่มความโปร่งใสและความชัดเจนของการเคลื่อนไหลวัสดุและข้อมูล (Supply Chain Visibility) ให้สามารถตอบสนองของความต้องการของลูกค้าได้อย่างคล่องตัว

6. การสนับสนุนการสร้างปัจจัยเอื้อเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยการสร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการ ส่งเสริมการรวมกลุ่มในรูปแบบสหกรณ์หรือสมาคม เพื่อสร้างอำนาจการต่อรองและการสนับสนุนเกื้อกูลกัน การมีมาตรการส่งเสริมการลงทุนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในต่างประเทศ การสนับสนุนการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การยกระดับธุรกิจจาก 3PL เป็น 4PL รวมทั้งการลงทุนในธุรกิจต่อเนื่องด้านโลจิสติกส์

ทั้งนี้จากแนวทางในการพัฒนาระบบยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ของรัฐบาล ที่มีการให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องนั้น หากภาครัฐดำเนินการเพียงลำพังโดยไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการ และธุรกิจต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ย่อมไม่สามารถพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีประสิทธิผลทัดเทียมกับประเทศเพื่อนบ้าน และสามารถแข่งขันกับอารยประเทศได้ ซึ่งการที่จะเกิดประสิทธิผลในภาพรวมของประเทศได้นั้น ผู้ประกอบการให้บริการด้านโลจิสติกส์แต่ละรายจะต้องให้ความสำคัญต่อการพัฒนาการดำเนินงานของตนให้เกิดประสิทธิผลจึงจะส่งผลต่อประสิทธิผลของประเทศ

แนวทางในการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้าน อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

จากผลการวิเคราะห์ที่เกี่ยวกับ ความสะดวก ความประหยัด ความปลอดภัย และความรวดเร็ว มีประเด็นสำคัญที่จะนำไปใช้ในการสังเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางในการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการได้ โดยมีประเด็นสำคัญดังนี้

ประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์

1. สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางแสดงค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการกลุ่มที่ 1 ถึงกลุ่มที่ 5 แยกตามตัวแปร (ตาราง 9-13)

ตารางสรุปค่าเฉลี่ยเลขคณิตความคิดเห็นแยกตามตัวแปร

	CO	SA	SF	QU
กลุ่มที่ 1-5	4.28	4.29	4.28	4.33

จากค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่อตัวแปรประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์มีค่าที่ใกล้เคียงกัน และอยู่ในระดับดีมาก

2. สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางแสดงค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการกลุ่มที่ 1 ถึงกลุ่มที่ 5 โดยแยกตามประเภทกลุ่มการให้บริการ (ตาราง 14-28)

ตารางสรุปค่าเฉลี่ยเลขคณิตความคิดเห็นแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการและแยกตามตัวแปร

	CO	SA	SF	QU	LE
กลุ่มที่ 1	4.35	4.36	4.37	4.40	4.37
กลุ่มที่ 2	4.14	4.16	4.14	4.23	4.16
กลุ่มที่ 3	4.14	4.15	4.11	4.18	4.15
กลุ่มที่ 4	4.14	4.17	4.14	4.23	4.17
กลุ่มที่ 5	4.24	4.27	4.23	4.33	4.27

จากค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการที่แยกประเภทตามกลุ่มลักษณะการให้บริการนั้นทุกกลุ่มให้ความสำคัญต่อตัวแปรประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์เรื่องความเร็วเป็นอันดับแรกโดยค่าเฉลี่ยในแต่ละกลุ่มให้ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นแตกต่างกัน และแสดงให้เห็นถึงประสิทธิผลที่ได้จากตัวแปรทั้ง 5 ด้าน มีความสัมพันธ์ต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อยู่ในระดับดีมาก

3. สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างจากตารางแสดงส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างโดยแยกตามกลุ่ม

3.1 สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการกลุ่มที่ 1 ถึงกลุ่มที่ 5 และแยกตามตัวแปร (ตาราง 19-23)

ตารางสรุปส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการ และแยกตามตัวแปร

	CO	SA	SF	QU	LE
กลุ่มที่ 1	0.49	0.51	0.50	0.51	0.48
กลุ่มที่ 2	0.49	0.52	0.49	0.58	0.51
กลุ่มที่ 3	0.56	0.61	0.63	0.60	0.58
กลุ่มที่ 4	0.50	0.53	0.50	0.59	0.52
กลุ่มที่ 5	0.41	0.43	0.41	0.52	0.43

จากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างแยกตามกลุ่มผู้ให้บริการอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ทุกกลุ่ม มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานทุกกลุ่มอยู่ในระดับใกล้เคียงกัน แต่เมื่อพิจารณาตัวแปรเป็นรายข้อสามารถสรุปได้ ดังนี้

CO พบว่า ความคิดเห็นจะกระจายกันมากในกลุ่มที่ 3 และกระจุกตัวในกลุ่มที่ 5

SA พบว่า ความคิดเห็นจะกระจายกันมากในกลุ่มที่ 3 และกระจุกตัวในกลุ่มที่ 5

SF พบว่า ความคิดเห็นจะกระจายกันมากในกลุ่มที่ 3 และกระจุกตัวในกลุ่มที่ 5

QU พบว่า ความคิดเห็นจะกระจายกันมากในกลุ่มที่ 3 และกระจุกตัวในกลุ่มที่ 1

3.2 สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ทุกกลุ่มเกี่ยวกับตัวแปร

3.2.1 การทดสอบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างระหว่างกลุ่มที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ (ตาราง 24)

ตารางสรุปค่าเฉลี่ยความคิดเห็นที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

	Sig.				
	CO	SA	SF	QU	LE
กลุ่มที่ 1-5	0.005	0.019	0.001	0.015	0.004

จากการทดสอบดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 5 กลุ่ม มีความคิดเห็นที่แตกต่างกันในบางกลุ่มที่มีนัยสำคัญ ขึ้นอยู่กับคุณลักษณะของการให้บริการ

3.2.2 การทดสอบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นหากกลุ่มที่แตกต่างกันจำแนกตามตัวแปร

(ตาราง 25-28)

ตารางสรุปค่าเฉลี่ยความคิดเห็นที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญจำแนกตามตัวแปร

CO	SA	SF	QU
กลุ่มที่ 1 ต่างกับกลุ่มที่ 2 ที่ระดับ .21213*	กลุ่มที่ 1 ต่างกับ กลุ่มที่ 3 ที่ระดับ .20252*	กลุ่มที่ 1 ต่างกับ กลุ่มที่ 2 ที่ระดับ .23172*	กลุ่มที่ 1 ต่างกับ กลุ่มที่ 3 ที่ระดับ .22212*
กลุ่มที่ 1 ต่างกับกลุ่มที่ 3 ที่ระดับ - .21330*		กลุ่มที่ 1 ต่างกับ กลุ่มที่ 3 ที่ระดับ .25446*	
		กลุ่มที่ 1 ต่างกับ กลุ่มที่ 4 ที่ระดับ .22605*	

จากตารางเปรียบเทียบความคิดเห็นที่แตกต่างกันระหว่างกลุ่มอย่างที่มีนัยสำคัญ โดยจำแนกตามตัวแปรประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ นั้นแสดงให้เห็นว่าในแต่ละกลุ่มให้ความสำคัญระดับความสำคัญในแต่ละตัวแปรแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญอันเนื่องมาจากลักษณะ หรือประเภทของกิจการที่ให้บริการในแต่ละกลุ่ม เช่น กลุ่มที่ 1 เป็นผู้ให้บริการขนส่งจะให้ความสำคัญต่อความสะดวก ความปลอดภัย ความประหยัด ความรวดเร็ว ทั้งสี่ตัวแปรจึงจะสามารถตอบสนองความพึงพอใจให้ผู้ใช้บริการได้อย่างครบถ้วน ที่แตกต่างจากกลุ่มอื่นๆ ที่ให้ความสำคัญในแต่ละตัวแปรแตกต่างกัน อันเนื่องมาจากความต้องการของผู้ใช้บริการมีความต้องการรับบริการในแต่ละประเภทของกิจกรรมไม่เหมือนกัน

ปัจจัยการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

1. สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางแสดงค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการกลุ่มที่ 1 ถึงกลุ่มที่ 5 แยกตามปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพ (ตาราง 33)

ตารางสรุปค่าเฉลี่ยความคิดเห็นแยกตามปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพ

	HW	SW	PW
กลุ่มที่ 1-5	3.98	3.95	4.13

จากค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่อปัจจัยที่การพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์มีค่าเฉลี่ยที่ใกล้เคียงกันอยู่ในระดับดี ถึงดีมาก แต่ผู้ให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้ความสำคัญต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อศักยภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่การพัฒนาคูคลองมาเป็นอันดับต้น และโครงสร้างพื้นฐานรองลงมาโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยการให้ความสำคัญ

2. สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางแสดงค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการ กลุ่มที่ 1 ถึงกลุ่มที่ 5 โดยแยกตามประเภทกลุ่มการให้บริการ (ตาราง 34-38)

ตารางสรุปค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้บริการแยกตามประเภท

	HW	SW	PW
กลุ่มที่ 1	3.99	3.95	4.13
กลุ่มที่ 2	3.81	3.94	4.19
กลุ่มที่ 3	4.01	3.96	4.11
กลุ่มที่ 4	3.94	3.91	4.11
กลุ่มที่ 5	4.22	4.17	4.40

จากค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 1-5 แสดงให้เห็นถึงความเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่ให้ความสำคัญต่อบัณฑิตที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ทั้ง 3 ด้าน อยู่ในระดับดีถึงดีมาก และทุกกลุ่มให้ความสำคัญเรื่องการพัฒนาบุคลากรเป็นสิ่งที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพมากที่สุด โดยกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 3 และ 4 ให้ความสำคัญเรื่องการพัฒนาบุคลากรในระดับค่าเฉลี่ยความคิดเห็นที่เท่ากัน

ในด้านของบัณฑิตที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านเทคโนโลยีสารสนเทศนั้นกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 1-5 ให้ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นอยู่ในระดับดีและดีมากไม่แตกต่างกัน แต่ให้ความสำคัญตามลักษณะโครงสร้างของธุรกิจในแต่ละกลุ่ม

ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์เกี่ยวกับประสิทธิผล และแนวทางในการดำเนินงาน และนโยบายด้านโลจิสติกส์ของภาครัฐ

1. ประสิทธิภาพและบัณฑิตที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์

1.1 ตัวแปรประสิทธิผล (จากบทสัมภาษณ์ข้อ 2)

ผู้ประกอบการทุกท่านให้ความเห็นว่าตัวแปรที่ส่งผลต่อประสิทธิผลในการให้บริการโลจิสติกส์ มีปัจจัยใหญ่หลายประการ ซึ่งได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน (Hardware) ซึ่งถือว่าเป็นส่วนที่สำคัญในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ใช้การประมวลผลจากการรวบรวมข้อเท็จจริง การดำเนินงานอาศัยนำมาพร้อมกันกับคู่ค้าหรือพันธมิตรกัน ส่งผลให้เกิดการดำเนินงานของภาพรวมที่เกิดขึ้นทุนต่ำและมีประสิทธิผลในการดำเนินงาน นำมาวิเคราะห์และทำการสื่อสารทั้งก่อนและระหว่างการดำเนินการ ด้วยการใช้เทคโนโลยีมาช่วยทำการวิเคราะห์ข้อมูลเครื่องมือที่ใช้คือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Software) โดยใช้ในการบริหารจัดการที่ทันสมัยและรวดเร็วทันเวลา ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศถือว่าเป็นเครื่องมือที่สนับสนุนการทำงานสามารถช่วยให้การดำเนินงานมีการลดต้นทุน เวลา

สั้นลง และประหยัดค่าใช้จ่าย ทุกท่านให้ความเห็นว่าสิ่งที่มีความจำเป็นมากสำหรับการให้บริการโลจิสติกส์คือบุคลากร (Peopleware) ที่มีความรู้ ความสามารถที่หลากหลายและมีความสามารถในการแก้ไขปัญหาได้อย่างเหมาะสม การให้บริการลูกค้าแบบโซลูชันจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องใช้บุคลากรที่เหมาะสม มิฉะนั้นจะเกิดปัญหาการให้บริการที่ไม่ตรงตามความต้องการของลูกค้า เกิดความสูญเสีย ส่งสินค้าไม่ตรงเวลา เกิดความผิดพลาดส่งผลให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นและเกิดต้นทุนที่สูงขึ้น การมีองค์ประกอบอื่นๆ ครบถ้วนแต่ขาดบุคลากรที่เหมาะสมสามารถช่วยตัดสินใจแก้ไขปัญหาได้ทันเวลาก็อาจเกิดการดำเนินการที่ไม่มีประสิทธิผลได้ ดังนั้น ธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์จึงให้ความสำคัญกับบุคลากรมากที่สุด

องค์ประกอบของประสิทธิผลการให้บริการโลจิสติกส์ ได้แก่ ด้านความสะดวก (Convenient) ด้านความประหยัด (Save) ด้านความปลอดภัย (Safety) ด้านความรวดเร็ว (Quickly) ผู้ประกอบการทุกท่านให้ความเห็นว่าประสิทธิผลการให้บริการโลจิสติกส์คือตอบสนองตรงตามความต้องการของลูกค้าคือทั้งลูกค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต้องมีครบทั้ง 4 ด้าน ซึ่งทั้งหมดเป็นเป้าหมายและการดำเนินงานของธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ การให้บริการมีประสิทธิผลต้องคำนึงถึงความต้องการของลูกค้าว่าลูกค้าที่ต้องการใช้บริการโลจิสติกส์กับบริษัทต้องการติดต่อที่จุดเดียวลูกค้าต้องเกิดความสะดวกได้บริการตามที่ต้องการครบถ้วนทั้งหมด การใช้บริการโลจิสติกส์มักจะเกี่ยวข้องกับมีความเชื่อมโยงกับเงื่อนไขจำนวนมากทั้งด้านข้อกำหนด กฎหมาย ใบอนุญาตงานเอกสารทั้งหมดนำมาจัดการให้ลูกค้าได้ถูกต้องครบถ้วน เกิดการประหยัด ไม่ผิดพลาด ไม่เสียค่าปรับ เอกสารถูกต้อง ไม่ต้องรอเสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ถ้าผิดพลาดเสียหายเกิดการรอคอยก่อนที่จะขนส่งสินค้าได้ส่งผลให้เกิดการเสียต้นทุนไม่เกิดการประหยัด ด้านความปลอดภัยก็มีผลกระทบเป็นข้อจำกัดที่ต้องพิจารณา ต้องถูกนำมาสู่กระบวนการจัดการ เช่นสินค้าอันตรายการห่อสินค้าอย่างถูกต้อง ต้องมีการแนะนำอย่างถูกต้อง การมีใบอนุญาตจะเกิดความปลอดภัย ทั้งหมดต้องคำนึงถึงซึ่งนำมาสู่กระบวนการจัดการทั้งสิ้นเพื่อให้เกิดภาพรวมการขนส่งได้อย่างรวดเร็วตามเวลาที่กำหนด โดยภาพรวมการให้บริการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิผลต้องให้ความสำคัญทั้ง 4 ด้านที่มีความสัมพันธ์กัน ไม่สามารถขาดด้านใดด้านหนึ่งได้ แต่ถ้าขาดด้านใดก็จะส่งผลให้ด้านอื่นๆ ลดลงด้วย และการเพิ่มหรือสนับสนุนด้านใดก็สามารถส่งเสริมให้ด้านอื่นๆ เพิ่มขึ้นด้วย ในมุมมองของลูกค้ามักจะคัดเลือกการให้บริการโลจิสติกส์มาพิจารณาผลการดำเนินงานจาก ด้านความสะดวก ด้านความประหยัด ด้านความปลอดภัย ด้านความรวดเร็ว เป็นหลัก แต่ธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์มักมุ่งเน้นพิจารณาใช้ทั้ง 4 ด้านเป็นหลักและมักจะใช้เป็นดัชนีวัดความสำเร็จของงาน อาจมีงานบางงานที่เป็นไปตามความต้องการของลูกค้าและขึ้นอยู่กับลักษณะเฉพาะของงานการให้บริการโลจิสติกส์อาจมีข้อจำกัดเพิ่มเติมเล็กน้อยที่อาจต้องเพิ่มเติม

1.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ (จากบทสัมภาษณ์ข้อ 3-4)

ผู้ประกอบการทุกท่านให้ความเห็นว่าการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ประกอบด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Hardware) การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ (Software) และการพัฒนาบุคลากร (Peopleware) องค์ประกอบที่สำคัญมากที่สุดคือด้านการพัฒนาบุคลากร และควรมีการลงทุนที่สำคัญทั้ง 3 ด้าน ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควรเป็นการลงทุนของภาครัฐ ภาครัฐควรมีการกำหนดนโยบายและข้อกำหนด กฎและเงื่อนไขด้านการปฏิบัติรวมทั้งการควบคุมกำกับดูแลการสนับสนุนจากภาครัฐ แต่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต้องขึ้นกับการวางแผนผังเมืองในประเทศไทย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มขึ้นย่อมส่งผลดีต่อการดำเนินการให้บริการโลจิสติกส์อย่างแน่นอน การมีระบบรถไฟรางคู่มีผลกระทบต่อการดำเนินการให้บริการโลจิสติกส์ด้านการขนส่งที่ดีกว่าเดิมอย่างชัดเจน ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ (Software) ส่งผลให้เกิดการใช้ระบบบริหารจัดการที่รวดเร็วและเกิดประสิทธิผล มีการเชื่อมโยงระบบงานเข้าด้วยกันมีการแชร์ข้อมูลระหว่างกัน มีการใช้งานร่วมกันมีการจัดการเชื่อมต่อกับต่างประเทศได้สะดวก รวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่าย สามารถสื่อสารกับลูกค้าและลูกค้าได้ทันที สามารถดำเนินงานและประสานงานจากภายในองค์กรกับกรมศุลกากร โดยไม่ต้องเดินทางไปพบกัน แต่สามารถตรวจสอบเอกสารได้อย่างถูกต้อง ซึ่งต้องมีการพัฒนาที่เกิดประสิทธิผลการบริหารงาน เพื่อช่วยให้เกิดแชร์ข้อมูล หรือการเชื่อมโยงข้อมูลได้ทันที ลดขั้นตอนการทำงานให้สั้นลง เกิดความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินงานที่ดี นำสู่การประหยัด การพัฒนาระบบอาจมีผลการใช้งานได้ต้องเกิดจากผู้ใช้งานทั้งสองข้างใช้ระบบเดียวกันหรือเชื่อมกันได้ ต้องอาศัยโปรแกรมกลางที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลได้ ข้อจำกัดอุปสรรคจากการใช้งานคนละระบบและการเชื่อมโยงโปรแกรมที่ต่างกัน บุคลากรเป็นทรัพยากรที่สำคัญที่สุดขององค์กร โดยเฉพาะด้านงานให้บริการโลจิสติกส์ ต้องการบุคลากรที่มีคุณภาพเพื่อปฏิบัติงานให้เกิดประสิทธิผลในการดำเนินงาน ธุรกิจ นำบุคลากรที่เป็นพนักงานใหม่มาดำเนินงานปฏิบัติงานติดต่อกับลูกค้าทันทีไม่ได้ ต้องมีความรู้หลายด้าน ความสามารถเกิดจากการเรียนรู้ที่เหมาะสม การสร้างเสริมประสบการณ์อย่างน้อยควรจะใช้เวลาประมาณ 3 ปี ด้านการพัฒนาบุคลากร (Peopleware) จึงมีความจำเป็นและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เมื่อบริษัทได้สร้างบุคลากรแล้วจะต้องรู้จักรักษาบุคลากรเอาไว้

2. แนวทางการดำเนินงาน และความร่วมมือ และการให้การสนับสนุนจากภาครัฐ

2.1 แนวทางการดำเนินงาน (จากบทสัมภาษณ์ข้อที่ 1)

ผู้ประกอบการทุกท่านให้ความเห็นว่าแนวทางการดำเนินงานการให้บริการด้านโลจิสติกส์พิจารณาจากการดำเนินการที่มีเป้าหมายการทำการเพื่อให้เป็นผู้นำในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทยและผู้นำการให้บริการด้านโลจิสติกส์ภายนอกประเทศ ต้องมีการตอบสนอง

บริการลูกค้าโดยวิธีการด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิผล โดยให้บริการแบบครบวงจรทั้งการให้บริการภายในประเทศ ตลอดจนถึงการนำเข้าส่งออก ต้องเชื่อมโยงกิจกรรมต่างทางด้านโลจิสติกส์ให้เกิดความคล่องตัว ลดสภาพคอขวดตั้งแต่ขั้นตอนการเลือกโหมดการขนส่งสินค้า การวางแผนการจัดเก็บ การวางแผนการจัดส่ง ตลอดจนถึงการดำเนินการพิธีการทางศุลกากรและการผ่านแดน ให้เกิดความลื่นไหลครบถ้วน การบริหารคลังสินค้าทุกประเภท นั่นคือการให้บริการแบบโซลูชัน (การออกแบบบริการให้เหมาะสมต่อความต้องการในแต่ละประเภทของสินค้า) ในรูปแบบ One Stop Service เพื่อลดความยุ่งยากและการซ้ำซ้อนในการทำงานในแต่ละขั้นตอนของลูกค้า ลดโอกาสผิดพลาดที่อาจจะเกิดจากการทำงานที่มีหลายหน่วยงานที่เข้ามาเกี่ยวข้อง

2.2 ความร่วมมือระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการให้บริการด้านโลจิสติกส์ (จากบทสัมภาษณ์ข้อที่ 6)

การดำเนินงานธุรกิจด้านโลจิสติกส์ต้องใช้การเชื่อมโยงกันเนื่องจากบริษัทด้านโลจิสติกส์มีความชำนาญเฉพาะด้าน และลูกค้าต้องการการบริการแบบครบวงจร ดังนั้น แต่ละบริษัทมีความชำนาญเฉพาะด้านจะไม่สามารถตอบโจทย์ของลูกค้าได้ การสร้างความร่วมมือกันด้วยการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ของพันธมิตรมาใช้ร่วมกันทำให้เกิดผลประโยชน์สูงสุด ผู้ประกอบการทุกท่านให้ความสำคัญกับการสร้างความร่วมด้านการสร้างเครือข่ายพันธมิตรทั้งภายในและภายนอกประเทศ การดำเนินงานต้องมีความเชื่อใจบริษัทพันธมิตรที่เป็นคู่ค้ากันที่สามารถบริหารจัดการขนส่งสินค้าที่เกิดการสร้างความสะดวก ความรวดเร็ว และความประหยัดได้ตรงเวลาเป็นไปตามความต้องการของลูกค้า

การคัดเลือกสรรหาพันธมิตรทางธุรกิจด้านโลจิสติกส์สามารถทำได้ด้วยการสร้างสมาชิกจากการสร้างเครือข่าย พิจารณาจากนโยบายของพันธมิตรที่สอดคล้องกัน และเดินทางไปเยี่ยมชมสถานที่ตั้งของบริษัทพันธมิตรจริง พิจารณาจากนำเสนอผลงานที่ผ่านมา ประกอบกับพิจารณาจากรางวัลผลการดำเนินงานเพื่อเป็นการแสดงว่าได้รับการยอมรับและพิจารณาจากความคิดเห็นของสมาชิกภายในเครือข่ายด้านการยอมรับหรือการสนับสนุน สำหรับการสร้างเครือข่ายภายในประเทศเกิดจากการดำเนินงานร่วมกันมาตลอดจะแสดงให้เห็นถึงผลการดำเนินงาน ประสิทธิภาพการทำงาน และมีความมั่นใจเรื่องการจัดสรรผลประโยชน์และการไม่แย่งลูกค้า จากประสบการณ์ที่ผ่านมาสามารถพิสูจน์ได้ว่าการร่วมงานกันระหว่างพันธมิตรไม่ใช่ว่าการแย่งลูกค้าไป เป็นการดำเนินงานร่วมกันด้วยการแบ่งผลประโยชน์ตอบแทน พันธมิตรต่างก็เป็นคู่ค้าซึ่งกันและกันต่างก็จะได้ผลตอบแทนที่ยุติธรรม ธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์มีการขยายการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องส่งผลให้เกิดการทำงานร่วมกันตลอดมา การร่วมงานกันขึ้นอยู่กับผลงานความร่วมมืองานกันระหว่างพันธมิตรตามศักยภาพและทรัพยากรของบริษัทที่สามารถดำเนินการได้

2.3 การสนับสนุนจากภาครัฐ (จากบทสัมภาษณ์ข้อที่ 5)

ผู้ประกอบการทุกท่านมีความต้องการให้ภาครัฐสนับสนุนอย่างจริงจังและต่อเนื่องเพื่อให้เกิดหรือเพิ่มประสิทธิผลให้งานบริการโลจิสติกส์ ในเรื่องกฎหมาย ข้อบังคับ การเสียค่าธรรมเนียม การดำเนินงานด้านการขนส่งและเรื่องการผ่านแดนให้เกิดข้อกำหนดเป็นมาตรฐานสากล และขอให้เกิดการบังคับใช้ที่สอดคล้องกันตามข้อกำหนดโดยเฉพาะด้านการขนส่ง ขณะนี้มีประเทศในแถบเอเชียรวมทั้งประเทศไทยที่กำลังพัฒนาและมีการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ มีความต้องการลงทุนขนาดใหญ่ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) แนวทางการแก้ไขปัญหาควรมีกฎสากลเกิดความเป็นสากลในการบังคับใช้เพื่อให้เกิดความยุติธรรมแก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ภาพรวมการดำเนินงานด้านบริการโลจิสติกส์จะพบว่าต้นทุนการขนส่งทางบกมีต้นทุนสูงรองจากต้นทุนการขนส่งทางอากาศ ถ้ารัฐบาลประเทศไทยมีการสนับสนุน กฎหมายการเชื่อมโยง การบังคับใช้กฎหมาย การปรับโครงสร้างพื้นฐานโดยการสร้างรถไฟฟ้าวางคู่จะเกิดประโยชน์ต่อธุรกิจด้านการให้บริการโลจิสติกส์ด้านการขนส่งอย่างแน่นอน เกิดความสะดวก ความรวดเร็ว และการลดต้นทุนการขนส่งทางบกส่งผลต่อการเติบโตของเศรษฐกิจไทยให้สูงขึ้น ส่งผลให้ GDP ของประเทศไทยดีขึ้น

2.4 ปัญหาและอุปสรรคของการให้บริการด้านโลจิสติกส์ (จากบทสัมภาษณ์ข้อที่ 7)

ผู้ประกอบการยังให้ความคิดเห็นเพิ่มเติมในเรื่องปัญหา และอุปสรรคที่เกิดขึ้นในกระบวนการดำเนินงานของแต่ละธุรกิจที่มีต่อการพัฒนาการให้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย สรุปได้ 7 เรื่องหลัก

ข้อ 1 การปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยการสร้างรถไฟฟ้าวางคู่และขอการสนับสนุนควรมีข้อกำหนดด้าน กฎ ระเบียบ การผ่านแดน การเสียค่าธรรมเนียม กฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเป็นแบบสากลที่เป็นมาตรฐานโดยขอให้มีการบังคับใช้ที่สอดคล้องกันตามข้อกำหนดดังกล่าวเพื่อให้เกิดความยุติธรรมแก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

ข้อ 2 การขาดแหล่งเงินทุน หรือการเข้าถึงแหล่งเงินทุนในระบบโดยเฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการ SME เนื่องจากกิจกรรมธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ต้องการการลงทุนที่สูงมาก การเปิดเสรีการรองรับเข้าสู่ AEC จะส่งผลด้านการแข่งขันที่รุนแรงมากยิ่งขึ้น ถ้ามีการเอื้อประโยชน์ในการเข้าถึงแหล่งลงทุนที่ง่ายและสะดวกขึ้นจะส่งผลดีก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทย

ข้อ 3 ความมั่นคงภายในประเทศส่งผลต่อนโยบายการดำเนินการและการขยายตัวของธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ และที่ส่งผลกระทบต่อการเติบโตเศรษฐกิจ ที่มีขยายตัวไม่ต่อเนื่อง ล่าช้า

ข้อ 4 ขาดความร่วมมืออย่างจริงจังขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านโลจิสติกส์ ที่มีทิศทางการดำเนินงานที่ไม่สอดคล้องกัน อันเนื่องมาจากประเด็นหลักของผลประโยชน์และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ขาดคุณธรรมและจริยธรรมของการดำเนินธุรกิจ

ข้อ 5 การขาดแคลนบุคลากรที่มีความสามารถด้านโลจิสติกส์ บุคลากรที่จบมายังไม่สามารถปฏิบัติงานได้ดี จากประสบการณ์การรับพนักงานที่จบใหม่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ที่มาปฏิบัติทำงานจะทำงานได้เพียง 2-3 เดือนเท่านั้น อันเนื่องมาจากบุคลากรส่วนใหญ่ยังไม่มีประสบการณ์การทำงานจริง ขาดความเข้าใจ ทักษะความเชื่อมโยงของแต่ละกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ เมื่อเข้ามาทำงานมักพบกับปัญหาและอุปสรรคจากมีความซับซ้อนและต้องแก้ไขปัญหาที่ไม่ง่ายอย่างที่คิด สำหรับการให้บริการแบบโซลูชันแก่ลูกค้า

ข้อ 6 การสนับสนุนด้านเทคโนโลยีสารสนเทศให้เกิดระบบกลางที่เอื้อประโยชน์ในการแชร์และเชื่อมโยงข้อมูลสำหรับการบริหารจัดการงานด้านโลจิสติกส์ เป็นการส่งเสริมธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้เกิดประสิทธิผล และ

ข้อ 7 การสนับสนุนด้านการพัฒนาบุคลากรส่งเสริมและจัดให้มีบริการอบรม เพื่อสร้างและพัฒนาสมรรถนะของบุคลากรให้ได้ระดับมาตรฐาน ทั้งด้านความสามารถและเพิ่มทักษะ โดยเฉพาะหลักสูตรสำหรับการรองรับมาตรฐานความปลอดภัย และการปฏิบัติที่เหมาะสมสำหรับสินค้าอันตราย

นโยบายด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของภาครัฐบาล

จากยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยได้กำหนดในแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555-2559) และยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2559) เป็นการนำเสนอแนวทางการพัฒนาระบบอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมุ่งหวังให้การดำเนินงานด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้เกิดประสิทธิผล สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าและบริการ ส่งเสริมให้เกิดความสามารถในการแข่งขัน และยังเป็นการเตรียมพร้อมรับกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทั้งในระดับภูมิภาคเอเชียและในระดับโลก ดังนี้ 1) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน มีการเชื่อมโยงระบบการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ด้วยการสนับสนุนและร่วมมือให้หน่วยงานรับผิดชอบพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อรองรับการขยายตัวการนำเข้าและส่งออก การปรับปรุงกฎระเบียบพิธีการทางศุลกากรและการขนส่งระหว่างประเทศ 2) การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเตรียมความพร้อมในการบริหารจัดการระบบอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้เกิดประสิทธิผล สนับสนุนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรมด้านการจัดการอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ออนไลน์ (e-Evaluation) เพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง 3) การพัฒนาบุคคลทางด้านโลจิสติกส์ ให้เป็นมืออาชีพ มีความรู้ทักษะในการ

ปฏิบัติงาน จัดหลักสูตรทันสมัยได้มาตรฐานสากล ให้เกิดประสิทธิผลในการบริหารจัดการอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ 4) การดำเนินโครงการให้คำปรึกษาเชิงลึก ให้การบริการวินิจฉัยและคำแนะนำเกี่ยวกับ แนวทางการเพิ่มประสิทธิผลการจัดการอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ 5) การส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือและการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยธุรกิจในโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรม ส่งเสริมให้เกิดโอกาสและแรงจูงใจ สำหรับการสร้างความร่วมมือ ระหว่างผู้ประกอบการ และ 6) การสนับสนุนการสร้างปัจจัยเอื้อเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขัน โดยการสร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการ ส่งเสริมการรวมกลุ่มในรูปแบบสหกรณ์หรือสมาคม เพื่อสร้างอำนาจการต่อรองและการสนับสนุนเกื้อกูลกัน

แนวทางในการพัฒนาศักยภาพของการประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

จากผลการวิเคราะห์ประเด็นสำคัญดังกล่าว สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาศักยภาพของการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จำเป็นต้องมีความพร้อมในการบริหารจัดการที่ดี ถือเป็นดัชนีสำคัญในการควบคุมต้นทุนการจัดการสินค้า รวมถึงด้านประกันความปลอดภัย ความเสี่ยงด้านธุรกรรมสัญญา ตามหลักสากล การบริหารจัดการเชิงคุณภาพด้านบุคลากร การเงิน การจัดซื้อ ที่ต้องปรับปรุงประสิทธิผลด้วยการจัดการธุรกิจสมัยใหม่ การบริหารจัดการสินค้า การติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงมือลูกค้าปลายทาง มีกระบวนการจัดการขนส่งที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยของสินค้า การกระจายสินค้าได้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลาและรวดเร็ว สามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่ายได้อย่างเหมาะสม แนวทางการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ได้แก่

1. การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน (HW) ผู้วิจัยพบว่า การเชื่อมโยงระบบการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยการขยายเส้นทางต่างๆ ให้มีความพร้อม การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะเกิดประโยชน์ต่อธุรกิจด้านการให้บริการอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ด้านการขนส่งอย่างแน่นอน ตลอดจนปรับปรุงสาธารณูปโภคพื้นฐานที่จำเป็นในการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ในต่างๆ ประกอบด้วย เครื่องมือสำหรับการขนส่ง (เช่น รถบรรทุก รถไฟ เรือ และเครื่องบิน) อุปกรณ์เครื่องใช้ ซึ่งเป็นเครื่องมือในการเชื่อมต่อข้อมูลข่าวสาร ตลอดจนรวมถึงเครื่องทุ่นแรงชนิดต่างๆ ในการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อก่อให้เกิดความสะดวก ความรวดเร็ว และการลดต้นทุนการขนส่งทางบกส่งผลต่อการเติบโตของเศรษฐกิจไทยให้สูงขึ้น ส่งผลให้ GDP ของประเทศไทยดีขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันนี้ การขนส่งทางบกถือเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนที่สูง นอกจากนี้การดำเนินการด้านการส่งเสริมและพัฒนา อีกทั้งการสนับสนุน กฎหมายการเชื่อมโยง การบังคับใช้กฎหมาย ข้อบังคับด้านการเสียค่าธรรมเนียม การดำเนินงานด้านการขนส่งและเรื่องการผ่านแดนให้เกิดข้อกำหนดเป็นมาตรฐานสากลและขอให้เกิด

การบังคับใช้ที่สอดคล้องกันตามข้อกำหนดโดยเฉพาะด้านการขนส่ง แนวทางการแก้ไขปัญหาควรมีกฎสากลเกิดความเป็นสากลในการบังคับใช้เพื่อให้เกิดความยุติธรรมแก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

2. การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ (SW) ผู้วิจัยพบว่า การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรมด้านการจัดการโลจิสติกส์ การเตรียมความพร้อมสร้างความสำเร็จในการจัดการและบูรณาการข้อมูล การปรับกระบวนการทางธุรกิจและโครงสร้างองค์กร การวางแผนและการจัดการอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยการนำมาประยุกต์ใช้ในกระบวนการ ขั้นตอนต่างๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินงาน สามารถตรวจสอบได้ และมีการจัดทำระบบฐานข้อมูลที่เชื่อมโยงการดำเนินการด้านการส่งเสริม และสนับสนุน เพื่อให้เกิดความคล่องตัว สามารถเข้าใช้งานได้ง่ายที่เอื้อประโยชน์ในการแชร์และเชื่อมโยงข้อมูลสำหรับการบริหารจัดการงานด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เป็น การส่งเสริมธุรกิจการให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้เกิดประสิทธิผล และการสนับสนุนการสร้างเครือข่ายสร้างความสัมพันธ์ที่ภาคีรัฐบาลเป็นผู้ควบคุม กำกับดูแลมีมาตรการพิจารณาสนับสนุนผู้ประกอบการให้เกิดการสร้างความร่วมมืออย่างจริงจัง เป็นผู้ให้บริการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีคุณธรรมและจริยธรรมที่มีทิศทางการดำเนินงานที่สอดคล้องกัน เกิดการร่วมมือสร้างพันธมิตรดำเนินงานธุรกิจด้านการให้บริการอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อย่างยั่งยืน โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องประสานข้อมูลข่าว และสารสนเทศต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการนำมาใช้ในการดำเนินงานด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมถึงโครงข่ายการเชื่อมต่อของระบบการสื่อสาร (Networks Base) ทุกรูปแบบ

3. การพัฒนาบุคลากร (PW) ผู้วิจัยพบว่า การสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรส่งเสริม และจัดให้มีบริการอบรม เพื่อสร้างและพัฒนาสมรรถนะของบุคลากรมีความเป็นมืออาชีพ ให้ได้ระดับมาตรฐาน ทั้งด้านความสามารถและเพิ่มทักษะ โดยเฉพาะหลักสูตรสำหรับการรองรับมาตรฐานความปลอดภัย และการปฏิบัติที่เหมาะสมสำหรับสินค้าอันตราย การดำเนินการด้านการส่งเสริม พัฒนาให้บุคคลมีความรู้ ทักษะการทำงาน ความชำนาญ เพิ่มให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นกำลังในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้บรรลุเป้าหมาย และรวมถึงการพัฒนาบุคคลเพื่อให้สามารถยกระดับการปฏิบัติของพนักงานให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในการสร้างรูปแบบการให้บริการใหม่ๆ และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริการที่มีอยู่

4. ความร่วมมือกันระหว่างผู้ประกอบการ ผู้วิจัยพบว่า ผู้ประกอบการแต่ละรายมีความชำนาญเฉพาะด้าน และผู้ประกอบการทุกคนไม่สามารถให้บริการได้ครบทุกด้าน และลูกค้าต้องการการบริการแบบครบวงจร การสร้างความร่วมมือกันด้วยการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ของพันธมิตรมาใช้ร่วมกันทำให้เกิดผลประโยชน์สูงสุด ผู้ประกอบการต้องให้ความสำคัญกับการคัดเลือกสรรหาพันธมิตรทางธุรกิจด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ด้วยการสร้างความร่วมมือด้านการสร้างเครือข่ายพันธมิตรทั้งภายในและภายนอกประเทศ การดำเนินงานร่วมกันแบบพันธมิตรจะเกิดประโยชน์สูงสุด

ควรมีการแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนที่ลงตัว ไม่มีใครเสียผลประโยชน์ พันธมิตรต่างก็เป็นคู่ค้าซึ่งกันและกันต่างก็จะได้ผลตอบแทนที่ยุติธรรม การร่วมงานกันขึ้นอยู่กับผลงานความร่วมมือกันระหว่างพันธมิตรตามศักยภาพและทรัพยากรของบริษัทที่สามารถดำเนินการได้

5. การสนับสนุนการสร้างปัจจัยเอื้อเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขัน ผู้วิจัยพบว่าภาครัฐบาลสามารถสร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ด้วยการส่งเสริมการรวมกลุ่มในรูปแบบสหกรณ์หรือสมาคม เพื่อสร้างอำนาจต่อรองและการสนับสนุนเกื้อกูลกัน การมีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนของผู้ให้บริการอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ทั้งในและต่างประเทศ การสนับสนุนการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศกลางหรือมีการบริหารจัดการฐานข้อมูลกลางที่สามารถใช้สำหรับการบริหารจัดการธุรกิจของผู้ประกอบการให้บริการอุตสาหกรรมโลจิสติกส์