

แนวทางวางแผนการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อการ
เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
ในเขตภาคตะวันออก *

PLANNING GUIDELINES FOR DEVELOPING ROAD FREIGHT
TRANSPORTATION MODELS TO ENHANCE THE COMPETITIVE
ADVANTAGE OF LOGISTICS SERVICE PROVIDERS IN EASTERN
THAILAND

ณัฐพงษ์ แท้มแก้ว

Nattapong Tamkaew

วิทยาลัยนานาชาติการบินและอวกาศ มหาวิทยาลัยเกริก

International College of Aeronautics and Astronautics, Krirk University, Thailand

Corresponding Author's Email: Nattapong.tam@krirk.ac.th

วันที่รับบทความ : 21 เมษายน 2568; วันแก้ไขบทความ 5 พฤษภาคม 2568; วันที่ตอบรับบทความ : 7 พฤษภาคม 2568

Received 21 April 2025; Revised 5 May 2025; Accepted 7 May 2025

บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาแนวทางวางแผนการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก มีวัตถุประสงค์ในการวิจัย 1) เพื่อศึกษาปัญหาการขนส่งสินค้าทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก 2) เพื่อศึกษาผลกระทบต่อการจัดการขนส่งสินค้าทางถนนของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก 3) เพื่อศึกษารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนของอุตสาหกรรมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ใน

Citation:



* ณัฐพงษ์ แท้มแก้ว. (2568). แนวทางวางแผนการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในเขตภาคตะวันออก. วารสารส่งเสริมและพัฒนาวิชาการสมัยใหม่, 3(3), 118-135.
Nattapong Tamkaew. (2025). Planning Guidelines For Developing Road Freight Transportation Models To Enhance The Competitive Advantage Of Logistics Service Providers In Eastern Thailand.

Modern Academic Development and Promotion Journal, 3(3), 118-135.;

DOI: <https://doi.org/10.>

<https://so12.tci-thaijo.org/index.php/MADPIADP/>

เขตภาคตะวันออก และ 4) เพื่อศึกษาแนวทางวางแผนการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก ซึ่งทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย และได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติการวิเคราะห์การถดถอย

ผลการวิจัยพบว่า วัตถุประสงค์ที่ 1 พบว่าปัญหาหลักของผู้ให้บริการโลจิสติกส์คือขาดความรู้และงบประมาณในการนำเทคโนโลยีมาใช้ (ร้อยละ 88.1) รวมถึงปัญหาด้านการบริหารจัดการและกฎหมายที่ไม่เอื้อต่อการดำเนินงาน วัตถุประสงค์ที่ 2 ผลกระทบจากปัญหาดังกล่าวทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้นและลดความสามารถในการแข่งขัน โดยต้นทุนเชื้อเพลิง ค่าจ้างและค่าบำรุงรักษายานพาหนะสูงขึ้น (ร้อยละ 91.1) ส่งผลให้บริการล่าช้าและขาดความแม่นยำ วัตถุประสงค์ที่ 3 ผู้ให้บริการส่วนใหญ่ใช้รูปแบบการขนส่งแบบรายย่อย (ร้อยละ 83.2) และยังคงใช้การบริหารจัดการแบบดั้งเดิม (ร้อยละ 70.3) โดยขาดความรู้ด้านเทคโนโลยีและโลจิสติกส์ วัตถุประสงค์ที่ 4 แนวทางพัฒนาประกอบด้วยการนำเทคโนโลยีมาใช้ เช่น ระบบติดตามสินค้าแบบเรียลไทม์และการใช้ Big Data รวมถึงการฝึกอบรมบุคลากรและการรวมกลุ่มผู้ประกอบการ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

คำสำคัญ: การขนส่งสินค้าทางถนน, การเพิ่มขีดความสามารถ, กลยุทธ์, ห่วงโซ่อุปทาน, การคาดการณ์ความต้องการ, ผู้ให้บริการโลจิสติกส์

Abstract

This research aims to explore strategies for developing road freight transportation models to enhance the competitive advantage of logistics service providers in the Eastern region. The research objectives are: (1) to study the issues in road freight transportation for logistics service providers in the Eastern region, (2) to study the impact of these issues on the road transportation management of logistics service providers in the Eastern region, (3) to study the current road freight transportation models in the logistics industry in the Eastern region, and (4) to explore strategies for improving road freight transportation models to enhance the competitive advantage of

logistics service providers in the Eastern region. Data were collected from a sample of 400 respondents, and statistical analysis using regression analysis was conducted.

The research findings indicate that, for objective (1), the main issue faced by logistics service providers is the lack of knowledge and budget for adopting technology (88.1%), along with management and legal challenges that hinder operations. For objective (2), the impact of these issues has led to increased costs and reduced competitiveness, with rising fuel, labor, and vehicle maintenance costs (91.1%), resulting in delayed and inaccurate services. For objective (3), most providers use a small-scale transportation model (83.2%) and continue to rely on traditional management methods (70.3%), lacking knowledge in logistics and technology. For objective (4), development strategies include adopting technologies such as real-time tracking systems and Big Data usage, along with continuous staff training and collaboration among small-scale operators to improve competitiveness.

Keywords: Road freight transportation, Competitiveness improvement, Strategies, Supply chain, Demand forecasting, Logistics service providers

บทนำ

นับตั้งแต่เกิดการระบาดของโรค COVID-19 ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างรวดเร็ว มีทั้งความท้าทายและความเสี่ยงเพิ่มขึ้น เกิดกระแสความคิดต่อต้านโลกาภิวัตน์ เกิดมาตรการกีดกันและการปกป้องทางการค้า (Trade Protectionism) เกิดเอกภาคี (unilateralism) เกิดแนวคิด zero-sum game หรือเกมที่ผลรวมผลได้ของผู้ชนะมีค่าเท่ากับผลรวมความเสียหายที่ผู้แพ้ได้รับในบางประเทศ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้แต่มีชื่อของประเทศจีนเข้าไปมีบทบาทสำคัญในการเป็นผู้นำ และมีส่วนร่วมด้วยทั้งสิ้นเงินในฐานะที่เป็นประเทศกำลังพัฒนาและประเทศมหาอำนาจที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชีย ได้ริเริ่ม

แผน Belt and Road Initiative (BRI) หรือที่รู้จักกันดีในนาม One Belt One Road โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงตลาดการค้าระหว่างประเทศจีนและประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียและยุโรปโดยรัฐบาลจีนมุ่งหวังให้เป็นเส้นทางสายไหม (51k Road) เส้นใหม่และเพิ่มเส้นทางขนส่งทางทะเล เพื่อเชื่อมโยงประเทศในแถบชายฝั่งรวมถึงทวีปแอฟริกาด้วย ทั้งนี้เป็นการสร้างความร่วมมือด้วยการใช้ระบบพหุภาคี (multilateralism) ในการวางรากฐานความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่เท่าเทียมกัน ยึดมั่นในหลักการของการสร้างและการแบ่งปัน และการแสวงหาผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน เพื่อปูทางสำหรับเศรษฐกิจรูปแบบใหม่โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายใต้สถานการณ์การระบาดของโรค COVID-19 ทั่วโลกทำให้อุตสาหกรรมต่าง ๆ หยุดชะงักและความร่วมมือระหว่างประเทศเกิดอุปสรรค ในขณะที่แผนหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางหรือ BRI ช่วยส่งเสริมการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการใช้ช่องทางและแพลตฟอร์มที่สำคัญในการขับเคลื่อนวงจรเศรษฐกิจโลกให้มีชีวิตชีวาและขับเคลื่อนได้อย่างต่อเนื่อง (วิทยา สุหฤทธำรง, 2560)

ปัจจุบันผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทยส่วนใหญ่มุ่งที่จะแข่งขันในด้านราคา และคุณภาพด้านการขนส่ง โดยผู้ประกอบการแต่ละรายได้มุ่งที่จะพัฒนาระบบการขนส่งของตนเองเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันโดยการถือครองทรัพย์สินที่ใช้ในการบริการ เช่น ยานพาหนะ อุปกรณ์การขนถ่าย และคลังสินค้า โดยคาดหวังว่าจะทำให้เกิดการรวบรวมและกระจายสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นแนวทางที่ทางองค์กรและบริษัทในเครือเคยได้ดำเนินการในอดีตและพบว่าไม่ประสบความสำเร็จ เพราะไม่สามารถยกระดับคุณภาพการบริการ ตลอดจนลดระดับความผิดพลาดจากการดำเนินงาน เมื่อผู้วิจัยได้ทำการค้นคว้าข้อมูลประกอบการพิจารณาจากทฤษฎีและกรณีศึกษาเพื่อที่จะยืนยันว่าแนวทางดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จเพราะเหตุใด จึงพบว่าแนวทางการบริหารดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน เพราะขาดการพัฒนาในรูปแบบเครือข่ายตามมุมมองของการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนอย่างมีคุณค่าควบคู่ไปกับการพัฒนายกระดับด้านสินทรัพย์ในการบริการ และองค์ความรู้ของพนักงาน ทำให้องค์กรและบริษัทในเครือจึงไม่สามารถนำเสนอคุณภาพการบริการที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ซื้อ หรือผู้รับสินค้าได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และทั่วถึง สำหรับการพัฒนาในรูปแบบเครือข่าย ได้มีการวิจัยเชิง

ทดลองจากสมาคม Japan External Trade Organization (JETRO) ภายใต้กรอบการดำเนินงาน Kyoto Protocol ในประเทศญี่ปุ่น โดยจัดทำกรพัฒนาเครือข่ายด้านการขนส่งร่วมกันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ พบว่าการรวบรวมสินค้าจากผู้ประกอบการหลายรายไว้ที่จุดพักสินค้า แล้วจัดเส้นทางเพื่อขนส่งสินค้าร่วมกัน จากผู้ประกอบการ 8 ราย ที่ขนส่งสินค้าระยะทาง 600 กิโลเมตร การพัฒนาเครือข่ายดังกล่าวสามารถลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้มากกว่าร้อยละ 40 จากการดำเนินงานในปัจจุบัน (Logistics Digest, 2008) หากเปรียบเทียบมุมมองในด้านต้นทุนจะหมายความว่า ต้นทุนการดำเนินงานในส่วนของการเชื้อเพลิง ค่าบำรุงรักษายานพาหนะและค่าขนส่งของแต่ละองค์กรมีแนวโน้มลดลงด้วยเช่นกัน เพราะผู้ประกอบการทั้ง 8 ได้ดำเนินงานร่วมกัน ต้นทุนจึงเกิดการถัวเฉลี่ยไปยังทุก ๆ องค์กรอย่างเท่าเทียม ดังนั้นแนวคิดการพัฒนาเครือข่ายด้านการขนส่งโดยใช้จุดพักสินค้า หรือศูนย์กระจายสินค้า จึงเป็นแนวคิดหรือวิธีการที่จะยกระดับคุณภาพการบริการ ตลอดจนประสิทธิภาพของการดำเนินงานในระบบโลจิสติกส์ และซัพพลายเชน

จากที่กล่าวมาข้างต้นจึงพบว่าปัญหาด้านการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศไทยเกิดจากการที่ผู้ประกอบการขาดการพัฒนารูปแบบเครือข่ายเพื่อยกระดับคุณภาพการบริการร่วมกันแบบซัพพลายเชน จึงไม่อาจตอบสนองความต้องการของลูกค้าในสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอยู่ทุกขณะ ด้วยเหตุผลดังกล่าวองค์กรจำนวนมากจึงได้ให้ความสนใจเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เพื่อช่วยในการวางแผน และควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดจนข้อมูลข่าวสารในการดำเนินกิจกรรมการกระจายสินค้า เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งจะสนับสนุนให้เกิดคุณภาพการบริการอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะทำการศึกษารื่องแนวทางวางแผนการพัฒนาแบบการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก โดยมีประเด็นที่จะทำการศึกษา คือ ปัญหาการขนส่งสินค้าทางถนนในปัจจุบันของไทย ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดกับอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางถนน และรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนในปัจจุบันเป็นอย่างไร ตลอดจนแนวทางการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาแบบการขนส่งสินค้าทางถนน อันจะนำไปสู่การการพัฒนาแบบการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศไทยมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล และเป็นการพัฒนาคุณภาพการบริหาร

จัดการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งจะเป็นการเตรียมความพร้อมให้กับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยโดยเฉพาะในภาคการส่งออกสินค้าทางถนน ให้มีศักยภาพที่จะแข่งขันได้ในตลาดด้านโลจิสติกส์ในอนาคต

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัญหาการขนส่งสินค้าทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก
2. เพื่อศึกษาผลกระทบต่อการจัดการขนส่งสินค้าทางถนนของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก
3. เพื่อศึกษารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนของอุตสาหกรรมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก

การทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาเหล่านี้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ การพัฒนาเทคโนโลยี และการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในภาคการขนส่งและการส่งออก ทั้งในระดับท้องถิ่นและระหว่างประเทศ

งานวิจัยของจินตนา สีหาพงษ์ (2560) พบว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าไทย-ลาวมีขีดความสามารถทางการแข่งขันในระดับสูง โดยเน้นการให้บริการที่มีคุณภาพและความน่าเชื่อถือ พร้อมทั้งราคาที่เหมาะสมและตอบสนองความต้องการของลูกค้า การเปิดเสรีการขนส่งนำมาซึ่งโอกาสในการพัฒนาคุณภาพบริการ แต่ในขณะเดียวกันก็เพิ่มความท้าทายจากการแข่งขันที่รุนแรง โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดเล็กที่ขาดแคลนทรัพยากรและเทคโนโลยีที่ทันสมัย

งานวิจัยของสุพิศ ศิริจิรัชยา และวาสนา จรุงศรีโชติกำจร (2567) พบว่าโรงงานอุตสาหกรรมในอำเภอแม่สอดที่มีการจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ จะมีผลการดำเนินงานและผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่สูงกว่ากลุ่มที่ขาดการจัดการที่ดี ปัจจัยที่มีผลต่อ

ประสิทธิภาพนี้รวมถึงการจัดการภายในองค์กร เช่น การสื่อสารภายใน การควบคุมสินค้าคงคลัง และการขนส่ง

ผลการศึกษาของพรณวดี เลิศลุมพลินธุ์ (2562) พบว่า แม้ว่ามะม่วงไทยมีการเติบโตในการส่งออก แต่ยังคงมีส่วนแบ่งตลาดโลกน้อยกว่าประเทศคู่แข่ง เช่น อินเดีย ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของมะม่วงไทย ได้แก่ คุณภาพของผลผลิต การขนส่ง และการควบคุมคุณภาพสินค้า การพัฒนาในด้านการควบคุมคุณภาพและระบบโลจิสติกส์จึงมีความสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก

งานวิจัยของวิเชียร สุกุลวงศ์ และบรรพต วิรุณราช (2564) ชี้ให้เห็นว่า การพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาวต้องอาศัยการร่วมมือระหว่างรัฐบาลทั้งสองประเทศ รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและนโยบายที่สนับสนุนการทำธุรกิจข้ามพรมแดน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในภูมิภาค

ผลการศึกษาของศิลปะชัย วัชรชวกุล และคณะ (2566) พบว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ EEC ยังมีความท้าทายด้านการจัดการสินค้าคงคลัง ซึ่งจำเป็นต้องมีการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการขนส่ง ได้แก่ การตอบสนองต่อความต้องการลูกค้าและการเชื่อมั่นในบริการ

งานวิจัยของรุ่งนภา เลิศพัชรพงศ์ และกัญญทอง หรดาล (2566) พบว่า EEC มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพด้วยการใช้เทคโนโลยีทันสมัยในการบริการสุขภาพและการบำบัดรักษา ซึ่งถือเป็นโอกาสในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและสร้างรายได้จากภาคการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ประกอบด้วยกลุ่มประชากรสองกลุ่ม คือ (1) ผู้เชี่ยวชาญในวิชาชีพด้านการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งจะต้องเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนน ไม่นต่ำกว่า 5 ปี และปฏิบัติงานหรือเป็นที่ปรึกษาอยู่ในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งมีหน้าที่ดำเนินงานที่เกี่ยวข้องในการวางแผนด้านนโยบายและแผนการ

จัดการขนส่งสินค้าทางถนน และ (2) กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพให้บริการโลจิสติกส์ ด้านการขนส่งสินค้าทางถนน จำนวน 13,600 ราย (กรมการขนส่งทางบก, 2567)

ขนาดกลุ่มตัวอย่าง คำนวณได้ 384 ตัวอย่าง และกำหนดกลุ่มตัวอย่างจริงที่ใช้ในการวิจัยจำนวน 400 ตัวอย่าง เพื่อความเหมาะสมและเผื่อกรณีที่มีการตอบแบบสอบถามไม่ครบถ้วน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย แบบสอบถามใช้ 2 ประเภทหลัก 1) แบบสัมภาษณ์สำหรับผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งสินค้าทางถนนด้วยเทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) ซึ่งมีคำถามเปิดเพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญได้แสดงความคิดเห็นอย่างอิสระ 2) แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการอาชีพให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อศึกษาและหาสาเหตุของปัญหาการขนส่ง การทดสอบความเที่ยงตรงเป็นการประเมินความเที่ยงตรงของเนื้อหาด้วยการหาค่า IOC (Index of Congruence) โดยใช้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน เพื่อให้มั่นใจว่าแบบสอบถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษา การทดสอบความเชื่อมั่นเป็นการใช้ค่า Cronbach's Alpha เพื่อตรวจสอบความน่าเชื่อถือของแบบสอบถาม

การวิเคราะห์ข้อมูล ข้อมูลปฐมภูมิใช้แบบสอบถามและเทคนิคเดลฟายเพื่อรวบรวมข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญและผู้ประกอบการอาชีพ ข้อมูลทุติยภูมิรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการ ตำรา วิทยานิพนธ์ บทความ และเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ความถูกต้องและความน่าเชื่อถือของเครื่องมือ การใช้ค่า IOC เพื่อทดสอบความสอดคล้องของเนื้อหาและความเชื่อมั่นด้วยค่า Cronbach's Alpha หลังการทดสอบ IOC เพื่อยืนยันความน่าเชื่อถือของเครื่องมือ

สรุปผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน ปัญหา และแนวทางการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 รายจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ประกอบธุรกิจในภาคตะวันออก

วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาปัญหาการขนส่งสินค้าทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก จากการวิเคราะห์พบว่าปัญหาด้านเทคโนโลยีและซอฟต์แวร์เป็นปัจจัยที่

ส่งผลกระทบมากที่สุด โดยร้อยละ 88.1 ของผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่าตนเองขาดความรู้ความเข้าใจ และงบประมาณในการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในกระบวนการโลจิสติกส์ ปัญหาด้านการบริหารจัดการ เช่น การวางแผนขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพ และไม่มีระบบติดตามการจัดส่ง ผู้ระบุจากผู้ตอบแบบสอบถามถึงร้อยละ 82.2 ขณะที่ปัญหาด้านกฎหมายและข้อบังคับซึ่งไม่เอื้อต่อการดำเนินงานถูกรายงานโดยร้อยละ 78.2 ของกลุ่มตัวอย่าง นอกจากนี้ ร้อยละ 74.3 ของผู้ให้บริการระบุว่าประสบปัญหาเงินทุนหมุนเวียนไม่เพียงพอ ส่วนการขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะเฉพาะทางในโลจิสติกส์ ถูกกล่าวถึงโดยร้อยละ 66.3 ของผู้ตอบแบบสอบถาม

วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาผลกระทบต่อการจัดการขนส่งสินค้าทางถนนของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก จากปัญหาข้างต้น ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการขนส่งโดยตรง โดยเฉพาะต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 91.1 ของผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่าต้นทุนด้านเชื้อเพลิง ค่าจ้างแรงงาน และค่าบำรุงรักษายานพาหนะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันลดลง นอกจากนี้ ร้อยละ 85.1 ของผู้ประกอบการให้ข้อมูลว่าระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ไม่มีประสิทธิภาพส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการจัดส่ง ขาดความแม่นยำในการบริหารเส้นทาง และไม่สามารถตอบสนองความต้องการลูกค้าได้อย่างทันท่วงที ในขณะที่ร้อยละ 80.2 ของกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าคุณภาพของการบริการที่ต่ำลงทำให้ความพึงพอใจของลูกค้าลดลง และอาจกระทบต่อภาพลักษณ์ขององค์กรในระยะยาว

วัตถุประสงค์ที่ 3 เพื่อศึกษารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนของอุตสาหกรรมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก โดยรูปแบบการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการในเขตภาคตะวันออกส่วนใหญ่ยังคงเป็นลักษณะการขนส่งแบบรายย่อย โดยร้อยละ 83.2 ดำเนินงานในรูปแบบขนส่งทั่วไป (General Freight) ไม่มีสัญญาระยะยาวกับลูกค้า และขาดความมั่นคงทางรายได้ ส่วนร้อยละ 70.3 ใช้การบริหารจัดการภายในแบบดั้งเดิม (Manual Management) โดยไม่มีระบบบริหารทรัพยากร (TMS/WMS) ในแง่บุคลากร ร้อยละ 69.3 ของผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่าบุคลากรในองค์กรยังขาดความรู้ความเข้าใจด้านโลจิสติกส์และ

เทคโนโลยี และไม่มีระบบฝึกอบรมหรือพัฒนาทักษะอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ไม่สามารถยกระดับคุณภาพการบริการได้ตามความคาดหวังของตลาด

วัตถุประสงค์ที่ 4 เพื่อศึกษาแนวทางวางแผนการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในภาคตะวันออก แนวทางการพัฒนาที่ได้รับการเสนอแนะจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่การนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการจัดการ โดยร้อยละ 93.1 เห็นว่าควรมีการพัฒนาเทคโนโลยี เช่น ระบบติดตามสินค้าแบบเรียลไทม์ (GPS Tracking), ระบบจัดเส้นทางอัตโนมัติ และการใช้ Big Data เพื่อวิเคราะห์ความต้องการของลูกค้า ในส่วนของการพัฒนาบุคลากร ร้อยละ 88.1 ของกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าควรมีการจัดฝึกอบรมและสัมมนาอย่างต่อเนื่องเพื่อเสริมสร้างทักษะด้านโลจิสติกส์ การวางแผน และการใช้เทคโนโลยี ร้อยละ 81.2 เห็นด้วยกับการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการรายย่อยเพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองและแบ่งปันทรัพยากรร่วมกัน ในขณะที่ร้อยละ 79.2 สนับสนุนให้ภาครัฐมีบทบาทในการสนับสนุนเงินทุน การส่งเสริมนวัตกรรมโลจิสติกส์ และการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการแข่งขัน

สรุปผลการวิจัยครั้งนี้ชี้ให้เห็นถึงความท้าทายหลายด้านของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในภาคตะวันออก โดยเฉพาะในมิติของการใช้เทคโนโลยี การบริหารต้นทุน และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ แนวทางที่เสนอไว้ไม่เพียงมุ่งพัฒนาในระดับองค์กร แต่ยังครอบคลุมถึงการสร้างความร่วมมือระดับอุตสาหกรรมและบทบาทของภาครัฐ ซึ่งหากดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมจะสามารถช่วยเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในระยะยาว

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 1 ซึ่งเน้นการศึกษาปัญหาการขนส่งสินค้าทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในภาคตะวันออก พบว่าประเด็นหลัก ๆ ที่มีผลกระทบสูง ได้แก่ ปัญหาด้านเทคโนโลยี งบประมาณ การบริหารจัดการภายใน ข้อจำกัดด้านกฎหมาย เงินทุนหมุนเวียน และการขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะเฉพาะ ซึ่งสามารถเปรียบเทียบและวิเคราะห์ความสอดคล้อง งานวิจัยของจินตนา สีหาพงษ์ (2560) สอดคล้องกัน ในประเด็นที่

ผู้ประกอบการขนาดเล็กมีข้อจำกัดด้านทรัพยากรและเทคโนโลยี ซึ่งตรงกับผลการศึกษาในภาคตะวันออกที่พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ขาดความรู้ ความเข้าใจ และงบประมาณในการใช้เทคโนโลยี งานของจินตนาเน้นการเปิดเสรีและการแข่งขันที่สูง ทำให้ผู้ประกอบการขนาดเล็กเผชิญความท้าทาย ซึ่งสอดคล้องกับการที่ภาคตะวันออกยังไม่สามารถยกระดับเทคโนโลยีได้อย่างเพียงพอ งานวิจัยของสุพิศ ศิริจิรัสยา และวาสนา จรุงศรีโชติกำจร (2567) สอดคล้องในด้านการบริหารจัดการภายใน เช่น การควบคุมสินค้าคงคลัง และการสื่อสารภายใน ที่มีผลต่อประสิทธิภาพโลจิสติกส์ เช่นเดียวกับที่ผู้ให้บริการในภาคตะวันออกระบุว่ามีปัญหาในการวางแผนขนส่งและขาดระบบติดตามจัดส่ง งานวิจัยของพรรณวดี เลิศลุมพลีพันธุ์ (2562) สอดคล้องในประเด็นระบบโลจิสติกส์ และความสำคัญของการพัฒนาการขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก เช่นเดียวกับภาคตะวันออกที่ยังมีข้อจำกัดด้านเทคโนโลยีและบุคลากร งานวิจัยของวิเชียร สกุลวงศ์ และบรรพต วิรุณราช (2564) สอดคล้องในมุมมองของการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ และนโยบายรัฐในการสนับสนุนโลจิสติกส์ ซึ่งตรงกับข้อเสนอแนะจากผู้ให้บริการในภาคตะวันออกที่ชี้ถึงข้อจำกัดจากกฎหมายและการขาดการสนับสนุนจากภาครัฐ งานวิจัยของศิลาปะชัย วัชรชวกุล และคณะ (2566) สอดคล้องกับปัญหาเรื่องการบริหารสินค้าคงคลังและความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการลูกค้า ซึ่งในงานวิจัยนี้ก็ระบุว่าผู้ให้บริการยังขาดระบบติดตามจัดส่งและการวางแผนที่มีประสิทธิภาพ เห็นต่างจากงานวิจัยของรุ่งนภา เลิศพัชรพงศ์ และกัญญะทอง หรดาล (2566) มีความเห็นต่างโดยตรง เนื่องจากงานวิจัยนี้เน้นศักยภาพของ EEC ในการพัฒนาเชิงสุขภาพด้วยเทคโนโลยีทันสมัย แสดงให้เห็นว่าเทคโนโลยีในพื้นที่ EEC มีการพัฒนาและสามารถประยุกต์ใช้ได้ดี ชัดแย้งกับผลการศึกษาที่พบว่าผู้ให้บริการในภาคตะวันออกยังขาดความเข้าใจและงบประมาณในการใช้เทคโนโลยี อาจเกิดจากความแตกต่างของกลุ่มธุรกิจ (บริการสุขภาพ vs. โลจิสติกส์) หรือระดับขององค์กร (ขนาดใหญ่ vs. SME)

จากผลการวิจัยวัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาผลกระทบต่อการจัดการขนส่งสินค้าทางถนนของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก จากปัญหาข้างต้น ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการขนส่งโดยตรง โดยเฉพาะต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 91.1 ของผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่าต้นทุน

ด้านเชื้อเพลิง ค่าจ้างแรงงาน และค่าบำรุงรักษายานพาหนะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันลดลง นอกจากนี้ ร้อยละ 85.1 ของผู้ประกอบการให้ข้อมูลว่าระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ไม่มีประสิทธิภาพส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการจัดส่งขาดความแม่นยำในการบริหารเส้นทาง และไม่สามารถตอบสนองความต้องการลูกค้าได้อย่างทันท่วงที ในขณะที่ร้อยละ 80.2 ของกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าคุณภาพของการบริการที่ต่ำลงทำให้ความพึงพอใจของลูกค้าลดลง และอาจกระทบต่อภาพลักษณ์ขององค์กรในระยะยาว สุปิศา ศิริจิรัชยา และวาสนา จรูญศรีโชติกำจร (2567) งานวิจัยนี้พบว่าการจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพส่งผลต่อผลการดำเนินงานของธุรกิจ ซึ่งสอดคล้องกับข้อค้นพบของคุณที่ชี้ว่าการจัดการที่ไม่มีประสิทธิภาพในภาคตะวันออกส่งผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งโดยตรง เช่น ความล่าช้า ค่าบำรุงรักษา และการตอบสนองต่อลูกค้า พรรณวดี เลิศลุมพลินันท์ (2562) แม้จะเป็นกรณีศึกษาด้านการส่งออกสินค้าเกษตร (มะม่วง) แต่พบว่าการควบคุมคุณภาพและระบบขนส่งเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของคุณในเรื่องความพึงพอใจของลูกค้าลดลงจากคุณภาพการบริการที่ต่ำ ศิลปะชัย วัชรชวกุล และคณะ (2566) งานวิจัยกล่าวถึงปัญหาการจัดการสินค้าคงคลังใน EEC และความสำคัญของการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งตรงกับผลสำรวจของคุณที่แสดงว่าโลจิสติกส์ที่ไม่มีประสิทธิภาพส่งผลต่อความแม่นยำในการจัดส่งและการตอบสนองลูกค้า เห็นต่างจากงานวิจัยจินตนา สีหาพงษ์ (2560) งานวิจัยพบว่าผู้ประกอบการไทย-ลาวมีขีดความสามารถทางการแข่งขันสูง และสามารถตอบสนองความต้องการลูกค้าได้ดี ทั้งในด้านคุณภาพและราคา ซึ่งแตกต่างจากผลการวิจัยของคุณที่พบว่าผู้ประกอบการในภาคตะวันออกกำลังเผชิญกับต้นทุนที่สูงและความพึงพอใจของลูกค้าที่ลดลง เหตุผลของความแตกต่างบริบทที่แตกต่างกันระหว่างการขนส่งระหว่างประเทศ (ไทย-ลาว) กับการขนส่งในพื้นที่ภาคตะวันออก รวมถึงความพร้อมด้านทรัพยากรและโครงสร้างพื้นฐาน รุ่งนภา เลิศพัชรพงศ์ และกัญญทอง หรดาล (2566) งานวิจัยนี้มองเห็น EEC ในเชิงบวก โดยเน้นการใช้เทคโนโลยีเพื่อส่งเสริมการพัฒนาในด้านอื่น เช่น การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ขณะที่ผลการวิจัยของคุณเน้นปัญหาและข้อจำกัดด้านโลจิสติกส์ เหตุผลของความแตกต่าง วัตถุประสงค์ของการวิจัยและ

กลุ่มเป้าหมายต่างกัน งานวิจัยของคุณมุ่งเน้นในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยเฉพาะ ในขณะที่ของรุ่งนภาเน้นไปที่ภาพรวมของ EEC และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

จากวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 ที่มุ่งศึกษารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก ซึ่งพบว่าเป็นการดำเนินธุรกิจแบบรายย่อย ไม่มีระบบบริหารจัดการสมัยใหม่ และบุคลากรขาดความรู้ด้านโลจิสติกส์และเทคโนโลยี สุพิศ ศิริจิรียา และวาสนา จรูญศรีโชติกำจร (2567) งานวิจัยพบว่าโรงงานอุตสาหกรรมที่มีการจัดการโลจิสติกส์ดี จะมีผลประโยชน์ที่ดีกว่า ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์นี้ที่ชี้ให้เห็นว่าการขาดระบบจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยไม่สามารถแข่งขันได้ และส่งผลต่อความมั่นคงทางรายได้ ศิลปะชัย วัชรชวกุล และคณะ (2566) ชี้ว่าพื้นที่ EEC ยังมีความท้าทายด้านการจัดการสินค้าคงคลังและการขนส่ง ซึ่งสอดคล้องกับข้อค้นพบที่ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ขาดระบบ TMS/WMS และยังบริหารแบบดั้งเดิม ทำให้ประสิทธิภาพการขนส่งต่ำ พรรณวดี เลิศลุมพลีพันธุ์ (2562) การแข่งขันของมะม่วงไทยได้รับผลจากการขนส่งและการควบคุมคุณภาพ แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสำคัญในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน เหมือนกับปัญหาของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ขาดระบบจัดการและทักษะบุคลากร เห็นต่างจากงานวิจัยของ จินตนา สีหาพงษ์ (2560) ระบุว่าผู้ประกอบการขนส่งไทย-ลาวมีขีดความสามารถทางการแข่งขันในระดับสูง เน้นบริการที่มีคุณภาพและน่าเชื่อถือ ซึ่งต่างจากวัตถุประสงค์ของงานศึกษานี้ที่พบว่าผู้ให้บริการในภาคตะวันออกยังขาดประสิทธิภาพ ขาดความรู้ ขาดระบบเทคโนโลยี และไม่มีสัญญาณระยะยาวกับลูกค้า แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างด้านบริบทและระดับการพัฒนาในแต่ละพื้นที่ รุ่งนภา เลิศพัชรพงศ์ และกัญญทอง หรดาล (2566) งานวิจัยมุ่งเน้นศักยภาพของ EEC ในการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ โดยเน้นการใช้เทคโนโลยีทันสมัย ซึ่งแตกต่างจากข้อค้นพบที่ว่าผู้ประกอบการในพื้นที่ EEC ด้านโลจิสติกส์ยังคงใช้ระบบแบบ Manual และขาดการพัฒนาเทคโนโลยีอย่างเป็นระบบ

จากการวิเคราะห์วัตถุประสงค์ที่ 4 ของการวิจัย ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาแนวทางการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก โดยเน้น การใช้เทคโนโลยี, การพัฒนาบุคลากร, การรวมกลุ่มผู้ประกอบการ

รายย่อย, และ บทบาทของภาครัฐ งานวิจัยของสุพิศ ศิริจิรัชยา และวาสนา จรุงศรีโชติกำจร (2567) สอดคล้องเพราะเน้น ประสิทธิภาพในการจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กร และผลกระทบต่อ ผลประกอบการและเศรษฐกิจ ซึ่งตรงกับข้อเสนอแนะเรื่อง การพัฒนาบุคลากร และการจัดการภายในที่มีประสิทธิภาพ เหตุผลการเน้นเรื่องการสื่อสาร การควบคุมสินค้าคงคลัง และการขนส่งตรงกับปัจจัยพื้นฐานที่ผู้ให้บริการในภาคตะวันออกควรพัฒนา งานวิจัยของวิเชียร สุกุลวงศ์ และบรรพต วิรุณราช (2564) สอดคล้องเพราะงานวิจัยนี้กล่าวถึง การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของ ระบบติดตามสินค้า, Big Data และการสนับสนุนภาครัฐ ทั้งสองงานวิจัยเห็นพ้องว่าการใช้เทคโนโลยีคือปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันงานวิจัยของศิลปะชัย วัชรขกุล และคณะ (2566) สอดคล้องเพราะระบุว่า ความสามารถในการตอบสนองความต้องการลูกค้า และการปรับปรุงการจัดการสินค้าคงคลังเป็นปัจจัยสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับข้อเสนอการใช้ Big Data และระบบอัตโนมัติ การเน้นด้าน Customer responsiveness และ logistics efficiency เป็นแนวทางเดียวกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัยนี้ งานวิจัยของพรณวดี เลิศลุมพลินธุ์ (2562) สอดคล้องเพราะกล่าวถึง ความสำคัญของการขนส่งและคุณภาพสินค้า ในการเพิ่มศักยภาพการแข่งขัน ซึ่งชี้ให้เห็นความจำเป็นของระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัย แนวคิดการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อสนับสนุนสินค้าเกษตรหรืออุตสาหกรรมสอดคล้องกับการพัฒนาในภาคตะวันออก งานวิจัยที่มีความเห็นต่างคืองานวิจัยของจินตนา สีหาพงษ์ (2560) เห็นต่างบางส่วนเพราะงานวิจัยของจินตนาเน้นเรื่อง คุณภาพและความน่าเชื่อถือของบริการ โดยเฉพาะ ราคาที่เหมาะสม มากกว่าการใช้เทคโนโลยีหรือ บทบาทของภาครัฐ จินตนาเน้นการ แข่งขันโดยใช้ปัจจัยการบริการ (Service-oriented) ขณะที่วัตถุประสงค์ที่ 4 เน้นการ พัฒนาเชิงระบบและโครงสร้าง (System-oriented) งานวิจัยของรุ่งนภา เลิศพัชรพงศ์ และกัญญทอง หรดาล (2566) แตกต่างโดยสิ้นเชิงเพราะ เน้นพัฒนาศักยภาพของ EEC ในด้าน การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ไม่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์หรือขนส่งสินค้าโดยตรง แม้ว่าจะอยู่ในพื้นที่เดียวกัน (EEC) แต่เป้าหมายและประเด็นการวิจัยต่างกันโดยสิ้นเชิง

สรุป/ข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน ปัญหา ผลกระทบ และแนวทางการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย ซึ่งประกอบกิจการในพื้นที่ดังกล่าว ผลการศึกษาสะท้อนถึงปัจจัยหลายประการที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค ประเด็นสำคัญที่พบคือ ปัญหาด้านเทคโนโลยีและซอฟต์แวร์มีผลกระทบรุนแรงที่สุด โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่ขาดความรู้ ความเข้าใจ และงบประมาณในการนำเทคโนโลยีเข้ามาปรับใช้ นอกจากนี้ยังพบปัญหาในการบริหารจัดการ อาทิ การวางแผนขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพ การขาดระบบติดตามการจัดส่ง ตลอดจนข้อจำกัดทางกฎหมาย การเงิน และกำลังแรงงานที่มีทักษะเฉพาะ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อประสิทธิภาพและต้นทุนการดำเนินงาน จากปัญหาดังกล่าว ส่งผลให้ต้นทุนดำเนินการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในด้านเชื้อเพลิง ค่าจ้างแรงงาน และค่าบำรุงรักษายานพาหนะ นำไปสู่การลดลงของขีดความสามารถในการแข่งขัน ขาดความแม่นยำในการจัดการเส้นทาง และไม่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ทันเวลา อีกทั้งยังทำให้คุณภาพบริการลดลง จนนำไปสู่ความไม่พึงพอใจของลูกค้าและกระทบต่อภาพลักษณ์ขององค์กร รูปแบบการขนส่งที่ใช้อยู่ในปัจจุบันยังเป็นการขนส่งทั่วไปแบบรายย่อย ไม่มีสัญญาระยะยาว ขาดเสถียรภาพทางรายได้ และส่วนใหญ่ยังใช้การบริหารแบบดั้งเดิม โดยไม่มีระบบจัดการทรัพยากรที่ทันสมัย (เช่น TMS หรือ WMS) อีกทั้งบุคลากรในองค์กรยังขาดความรู้และไม่มี การฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง จึงไม่สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพอย่างไรก็ตาม แนวทางการพัฒนาที่เสนอโดยกลุ่มตัวอย่างมุ่งเน้นไปที่การนำเทคโนโลยีมาใช้ในระบบโลจิสติกส์ เช่น ระบบติดตามสินค้าแบบเรียลไทม์ ระบบจัดเส้นทางอัตโนมัติ และการใช้ Big Data ในการวิเคราะห์พฤติกรรมผู้บริโภค อีกทั้งยังเสนอให้มีการฝึกอบรมบุคลากรเพื่อยกระดับทักษะ รวมถึงการรวมกลุ่มผู้ประกอบการรายย่อยเพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองและการแบ่งปันทรัพยากรร่วมกัน ตลอดจนการสนับสนุนจากภาครัฐในด้านเงินทุน มาตรการ และการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

สรุปคืองานวิจัยนี้สะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือต้องเผชิญ ทั้งในด้านเทคโนโลยี ต้นทุน และทรัพยากรมนุษย์ แนวทางที่นำเสนอมีความครอบคลุมทั้งในระดับองค์กร อุตสาหกรรม และนโยบายรัฐ หากสามารถดำเนินการ

อย่างเป็นรูปธรรม จะสามารถยกระดับศักยภาพการแข่งขันในระยะยาว และส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในภูมิภาคได้อย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

จากผลการวิจัยที่ได้ศึกษาปัญหาและแนวทางการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ข้อเสนอแนะที่สำคัญมีดังนี้

1. การพัฒนาเทคโนโลยีและระบบซอฟต์แวร์ ควรมีการสนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบติดตามสินค้าแบบเรียลไทม์ (GPS Tracking) และระบบการจัดเส้นทางอัตโนมัติ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการขนส่งและครองทุนในการพัฒนาและปรับใช้ Big Data เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลลูกค้าและแนวโน้มตลาด ทำให้สามารถปรับตัวและตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ควรจัดการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเพื่อเสริมสร้างทักษะด้านโลจิสติกส์และการใช้เทคโนโลยีของบุคลากร โดยเฉพาะในด้านการใช้ซอฟต์แวร์การจัดการและการวางแผนขนส่ง และควรมีโปรแกรมการพัฒนาทักษะในด้านต่าง ๆ เช่น การวางแผนขนส่ง การบริหารจัดการต้นทุน และการใช้เทคโนโลยีเพื่อการปรับปรุงกระบวนการทำงานในองค์กร
3. การปรับปรุงการบริหารจัดการภายในองค์กร ผู้ประกอบการควรพิจารณาการใช้ระบบการบริหารจัดการที่ทันสมัย เช่น ระบบการจัดการทรัพยากรโลจิสติกส์ (TMS/WMS) เพื่อลดความผิดพลาดในการวางแผนเส้นทางและการติดตามการขนส่ง และควรเพิ่มการใช้ระบบการวางแผนและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้การดำเนินงานมีความคล่องตัว และสามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว
4. การรวมกลุ่มผู้ประกอบการรายย่อย ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีขนาดเล็กหรือขนาดกลางควรรวมกลุ่มเพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรอง ทั้งในด้านการเข้าถึงทรัพยากร การร่วมลงทุนในเทคโนโลยี และการลดต้นทุนการดำเนินงาน และการรวมกลุ่มยังสามารถส่งเสริมการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันร่วมกันในตลาด

5. การสนับสนุนจากภาครัฐ ภาครัฐควรมีบทบาทในการสนับสนุนเงินทุนสำหรับการลงทุนในเทคโนโลยีและนวัตกรรมในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยการให้เงินทุนสนับสนุนหรือแหล่งเงินทุนที่มีดอกเบี้ยต่ำ และควรมีการปรับปรุงกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เช่น การขนส่งข้ามจังหวัด การควบคุมคุณภาพและมาตรฐานของการขนส่งสินค้า และการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง

6. การพัฒนาคุณภาพบริการและการสร้างความพึงพอใจของลูกค้า ควรมุ่งเน้นการยกระดับคุณภาพบริการ เช่น ความแม่นยำในการจัดส่ง การตอบสนองลูกค้า และการรักษามาตรฐานความปลอดภัยในขนส่งสินค้า และควรมีการสร้างระบบการตรวจสอบและประเมินผลบริการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อตรวจสอบและพัฒนาให้บริการมีคุณภาพสูงขึ้น

ดังนั้น การดำเนินการตามข้อเสนอแนะเหล่านี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางถนน และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเขตภาคตะวันออกได้อย่างยั่งยืน

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2567). *แผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่งทางถนน พ.ศ. 2567–2570*. เรียกใช้เมื่อ 12 มกราคม 2568 จาก <https://www.dlt.go.th>.
- จินตนา สีหาพงษ์. (2560). แนวทางการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้า. *วารสารการบริหารธุรกิจ สมาคมสถาบันอุดมศึกษาเอกชนแห่งประเทศไทย, 7(พิเศษ)*, 94–111.
- พรณวดี เลิศหลุมพลีพันธุ์. (2562). ขีดความสามารถในการแข่งขันการส่งออกมะม่วงของไทย โดยเปรียบเทียบกับประเทศฟิลิปปินส์ และ ประเทศอินเดีย. *วารสารมนุษยศาสตร์ และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธนบุรี, 13(2)*, 68–77.
- รุ่งนภา เลิศพัชรพงศ์, กัญญทอง หรดาล. (2566). การศึกษาบริบทแวดล้อมทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. *วารสารวิจัย และวิชาการบวรพัฒน์, 1(3)*, R1058–R1058.

- วิเชียร สกุลวงศ์, บรรพต วิรุณราช. (2564). การพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าเพื่อสร้างผลสัมฤทธิ์ของผู้ประกอบการไทยด้านการขนส่งสินค้าในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว [The development of the transportation model for the Thai entrepreneur's achievement in the transportation of goods to Lao People's Democratic Republic]. *วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย*, 13(1), 133–152.
- วิทยา สุฤทธดำรง. (2560). *การจัดการโลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ศิลปะชัย วัชรชวกุล, กุลธิดา ลิ้มเจริญ, ภัทรี ฟรีสตัด. (2566). ปัจจัยด้านการบริหารโลจิสติกส์และคุณภาพการบริการที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC). *วารสาร มจร กาญจนปริทรรศน์*, 3(2), 94–109.
- สุพิศ ศิริจิรียา, วาสนา จรูญศรีโชติกำจร. (2567). ประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานด้านการเงินของโรงงานอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก อำเภอมะสอ ต. จังหวัดตาก. *วารสารวิทยาการจัดการและการบัญชี*, 3(1), 87–101.
- Logistics Digest. (2008). *Thailand's logistics outlook*. จาก <http://www.logisticsdigest.com/thailands-logistics-outlook>