

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

จากการวิจัย เรื่องปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า โดยรถบรรทุก เส้นทางการขนส่ง ภาคกลาง และ ภาคตะวันออก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ปัจจัยการบริหารขนส่ง การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก และประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ 2) เปรียบเทียบการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า 3) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก กับประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากผู้ประกอบการ จำนวน 231 คน จากกลุ่มตัวอย่าง ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า โดยรถบรรทุก เส้นทางการขนส่ง ภาคกลาง และภาคตะวันออก ซึ่งได้วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าที่ค่าเอฟ และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

สรุปผลการวิจัย

ผู้วิจัยได้สรุปผลการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า โดยรถบรรทุก เส้นทางการขนส่ง ภาคกลาง และภาคตะวันออก มีดังนี้

1. ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ส่วนใหญ่เป็น เพศชาย อายุ 36-40 ปี มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา/ปวช. มีประเภทของกิจการเป็นห้างหุ้นส่วน มีอายุการดำเนินกิจการ 4-6 ปี มีประเภทของธุรกิจขนส่ง มีค่าบริการต่อครั้ง ขึ้นอยู่กับระยะทาง
2. ปัจจัยการบริหารขนส่ง ส่วนใหญ่มีจำนวนรถบรรทุก ต่ำกว่า 10 คัน มีลักษณะการใช้งานรถบรรทุกแต่ละคันใน 1 สัปดาห์ รถบรรทุก 4 ล้อ ต่ำกว่า 10 เที่ยว รถบรรทุก 6 ล้อ ต่ำกว่า 10 เที่ยว รถบรรทุก 10 ล้อ ต่ำกว่า 10 เที่ยว รถพ่วง/กึ่งพ่วง ไม่มีคนตอป รถแทรกเตอร์ ไม่มีคนตอป มีประเภทของสินค้าที่ขนส่ง ผลิตภัณฑ์อาหาร/เครื่องดื่ม และเครื่องจักร ขึ้นส่วนรถยนต์ มีปริมาณของสินค้าที่จัดส่งในแต่ละครั้ง มากกว่า 1,000 กิโลกรัม มีเส้นทางในการขนส่งสินค้าทั่วประเทศ มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าต่อคัน

3. การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการจูงใจ มีระดับความคิดเห็นโดยรวมเห็นด้วยอยู่ในระดับ ปานกลาง ยกเว้น ด้านการควบคุม มีระดับความคิดเห็นโดยรวมเห็นด้วยอยู่ในระดับมาก

4. ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ มีระดับความคิดเห็นโดยรวมเห็นด้วยอยู่ในระดับมาก ยกเว้น ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย มีระดับความคิดเห็นโดยรวมเห็นด้วยอยู่ในระดับ ปานกลาง

5. ผลวิเคราะห์เปรียบเทียบการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก จำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ

5.1 ผู้ประกอบการ ที่มีเพศต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจูงใจ ด้านการควบคุม ไม่แตกต่างกัน ยกเว้น ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ แตกต่าง กัน

5.2 ผู้ประกอบการ ที่มีอายุต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้าน การวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการควบคุม ไม่แตกต่างกัน ยกเว้น ด้านการจูงใจ แตกต่าง กัน

5.3 ผู้ประกอบการ ที่มีการศึกษาต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการจูงใจ ด้านการควบคุม ไม่แตกต่างกัน

5.4 ผู้ประกอบการ ที่มีประเภทของกิจการ ต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของ รถบรรทุก ด้านการควบคุม ไม่แตกต่างกัน ยกเว้น ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการ จูงใจ แตกต่าง กัน

5.5 ผู้ประกอบการ ที่มีอายุการดำเนินกิจการต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่ง ของรถบรรทุก ด้านการจัดองค์การ ด้านการจูงใจ ด้านการควบคุม ยกเว้น ด้านการวางแผน แตกต่าง กัน

5.6 ผู้ประกอบการ ที่มีประเภทของธุรกิจต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของ รถบรรทุก ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการจูงใจ ด้านการควบคุม ไม่แตกต่างกัน

5.7 ผู้ประกอบการ ที่มีค่าบริการต่อครั้งต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของ รถบรรทุก ด้านการวางแผน ด้านการจูงใจไม่แตกต่างกัน ยกเว้น ด้านการจัดองค์การ ด้านการ ควบคุม แตกต่าง กัน

6. ผลวิเคราะห์เปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ

6.1 ผู้ประกอบการ ที่มีเพศต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน

6.2 ผู้ประกอบการ ที่มีอายุต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ไม่แตกต่าง ยกเว้น ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ แตกต่างกัน

6.3 ผู้ประกอบการ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน

6.4 ผู้ประกอบการ ที่มีประเภทของกิจการต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน

6.5 ผู้ประกอบการ ที่มีอายุการดำเนินงานต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ไม่แตกต่างกัน ยกเว้น ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ แตกต่างกัน

6.6 ผู้ประกอบการ ที่มีประเภทของธุรกิจต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน

6.7 ผู้ประกอบการ ที่มีค่าบริการต่อครั้งต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านการตอบสนอง และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน ยกเว้น ด้านอำนวยความสะดวก ด้านความปลอดภัยแตกต่างกัน

7. ผลวิเคราะห์เปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตาม ปัจจัยการบริการขนส่ง

7.1 ผู้ประกอบการ ที่มีจำนวนรถบรรทุกต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ แตกต่างกัน

7.2 ผู้ประกอบการ ที่มีลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 4 ล้อ ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน

7.3 ผู้ประกอบการ ที่มีลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 6 ล้อ ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน

7.4 ผู้ประกอบการ ที่มีลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 10 ล้อ ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง และด้านความปลอดภัย ไม่แตกต่างกัน ยกเว้น ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ แตกต่างกัน

7.5 ผู้ประกอบการ ที่มีรถพ่วง/กึ่งพ่วงต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน

7.6 ผู้ประกอบการ ที่มีลักษณะการใช้งานรถแทรกเตอร์ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง และด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน

7.7 ผู้ประกอบการ ที่มีประเภทของสินค้าที่ขนส่งต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน

7.8 ผู้ประกอบการ ที่มีปริมาณของสินค้าที่จัดส่งในแต่ละครั้งต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน

7.9 ผู้ประกอบการ ที่มีเส้นทางในการขนส่งสินค้าต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน

7.10 ผู้ประกอบการ ที่มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน

8. การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจูงใจ มีความสัมพันธ์และมีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์

อภิปรายผล

ผลการวิจัย เรื่องปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า โดยรถบรรทุก เส้นทางทางขนส่ง ภาคกลาง และ ภาคตะวันออก มีประเด็นที่ผู้วิจัยได้นำมาอภิปรายผล ดังนี้

1. การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการจูงใจ มีระดับความคิดเห็นโดยรวมเห็นด้วยอยู่ในระดับ ปานกลาง ยกเว้น ด้านการควบคุม มีระดับความคิดเห็นโดยรวมเห็นด้วยอยู่ในระดับมาก ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ ศิริพร พงศ์ศิริโรจน์ (2542 : 14) กล่าวว่า การบริหาร คือการดำเนินงานร่วมกันของคณะบุคคล ซึ่งเป็นกลุ่มผู้บริหารขององค์การ ในส่วนที่เกี่ยวกับการวางแผน การจัดตั้งองค์การ การจัดคนเข้าทำงาน การสั่งการและการควบคุมกิจกรรม ให้ดำเนินไปตามนโยบายจนบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์การที่วางไว้ อย่างประหยัด และมีประสิทธิภาพที่สุด

2. ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ มีระดับความคิดเห็นโดยรวมเห็นด้วยอยู่ในระดับมาก ยกเว้น ด้านอำนาจความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย มีระดับความคิดเห็นโดยรวมเห็นด้วยอยู่ในระดับ ปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ The Council of Logistics Management (CLM) (ชนิด โสรัตน์. 2549 : 43) กล่าวว่า โลจิสติกส์ เป็นกระบวนการในการวางแผน ดำเนินการ และควบคุม ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการไหลการจัดเก็บวัตถุดิบ สินค้าคงคลัง สินค้าสำเร็จรูป และ สารสนเทศที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการใช้งาน โดยมีเป้าหมายเพื่อสอดคล้องกับเวลา และความต้องการของผู้บริโภค

3. เปรียบเทียบการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก จำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ พบว่า ผู้ประกอบการ ที่มีเพศ อายุ ประเภทของกิจการ อายุการดำเนินกิจการ และค่าบริการต่อครั้ง ต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการจูงใจ การด้านการควบคุม แตกต่างกันไป ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ พงษ์ศักดิ์ ปัญจพรผล (2542 : 5) กล่าวว่า การบริหาร หมายถึง กระบวนการต่าง ๆ ของการทำงาน ให้สำเร็จโดยควบคุมสมาชิกขององค์การ และใช้ทรัพยากรอื่น ๆ ในการดำเนินงานให้สำเร็จตามเป้าหมายขององค์การที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. เปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ พบว่า ผู้ประกอบการ ที่มีอายุ อายุการดำเนินกิจการ ค่าบริการต่อครั้ง ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านอำนาจความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ แตกต่างกันไป ซึ่งสอดคล้องกับ

แนวคิดของ กันตยา เพิ่มผล (2541 : 2) กล่าวถึง ประสิทธิภาพว่า “ประสิทธิภาพ” หมายถึง ขนาดและความสามารถของความสำเร็จ หรือบรรลุผลตามเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ของตนเองและองค์การ

5. เปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตาม ปัจจัยการบริการขนส่ง พบว่า ผู้ประกอบการ ที่มีจำนวนรถบรรทุก ลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 10 ล้อต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ ธาณินทร์ สุทธิภูษร (2543 : 9-10) กล่าวว่า ประสิทธิภาพมีความหมายรวมถึงการผลิิตภาพ และประสิทธิภาพ โดยประสิทธิภาพเป็นสิ่งที่วัดได้หลายมิติ ตามแต่วัตถุประสงค์ที่ต้องการ พิจารณา คือ ประสิทธิภาพในมิติของค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนการผลิต (Input) ได้แก่ การใช้ทรัพยากรการบริหาร คือ คน เงิน วัสดุ เทคโนโลยีที่มีอยู่อย่างประหยัด คุ่มค่า และเกิดการสูญเสียน้อยที่สุด ประสิทธิภาพในมิติของกระบวนการบริหาร (Process) ได้แก่ การทำงานที่ถูกต้องได้ มาตรฐาน รวดเร็ว และใช้เทคโนโลยีที่สะดวกกว่าเดิม และประสิทธิภาพในมิติของผลผลิตและผลลัพธ์ ได้แก่ การทำงานที่มีคุณภาพ เกิดประโยชน์ต่อสังคม เกิดผลกำไร ท้นเวลา ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกที่ดีต่อการทำงานและบริการ เป็นที่พอใจของลูกค้าหรือผู้มารับบริการ

6. การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจูงใจ มีความสัมพันธ์และมีอิทธิพลต่อ ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ เสนาะติเยาว์ (2543 : 1) กล่าวว่า การบริหาร คือ การทำงานให้สำเร็จโดยอาศัยคนอื่น หรือการบริหารคือกิจกรรมในการใช้ทรัพยากรขององค์การให้บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์การอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล การบริหารได้แก่ กิจกรรมในการวางแผน การจัดองค์การ การจูงใจ และการควบคุมทรัพยากรบุคคล และทรัพยากรวัสดุให้บรรลุเป้าหมายขององค์การด้วยดี

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปประยุกต์ใช้

1.1 การบริหารจัดการขนส่งรถบรรทุก

1.1.1 ด้านการวางแผน บริษัทควรมีการชี้แจงนโยบายและแนวทางการปฏิบัติงานให้แก่ลูกค้า ทราบโดยแจ้งกฎระเบียบในการจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าทราบอย่างชัดเจน และยังมีการสำรวจความต้องการของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ

1.1.2 ด้านการจัดองค์กร บริษัทควรมีการจัดโครงสร้างและกำหนดขอบเขตของงานอย่างชัดเจนและให้พนักงานหรือ บุคลากรปฏิบัติงานตามหน้าที่อย่างเหมาะสมด้วยความสะดวกและรวดเร็ว

1.1.3 ด้านการจูงใจ บริษัทควรมีการให้ส่วนลดค่าใช้บริการขนส่งสินค้ากับลูกค้าเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทกับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ และยังสนับสนุนเทคโนโลยีที่ทันสมัยแก่ลูกค้าอยู่เสมอ

1.1.4 ด้านการควบคุม บริษัทควรมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าในการขนส่งและควบคุมคุณภาพสินค้าให้แก่ลูกค้าอย่างชัดเจน โดยมีการตรวจคุณภาพและมาตรฐานของรถบรรทุกในการให้บริการอย่างสม่ำเสมอ

1.2 ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์

1.2.1 ด้านต้นทุนการขนส่ง บริษัทควรมีการสนับสนุนการใช้วิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อประหยัดพลังงาน โดยใช้พลังงานทดแทนและยังส่งเสริมให้มีธุรกิจระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนในการใช้ทรัพยากรร่วมกัน

1.2.2 ด้านอำนวยความสะดวก บริษัทควรมีเทคโนโลยีอุปกรณ์ที่มีความทันสมัยในการใช้ในการขนส่งเพื่อให้สินค้ามีคุณภาพและมาตรฐาน

1.2.3 ด้านการตอบสนอง บริษัทควรมีมาตรฐานในการให้บริการที่เหมาะสมและนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้เพื่อให้สินค้าจัดส่งถึงมือผู้รับสินค้าในเวลาที่เหมาะสม

1.2.4 ด้านความปลอดภัย บริษัทควรมีการตรวจเช็คข้อมูลหรือติดตามสินค้าในระหว่างการขนส่งหรือย้อนหลังตามเวลาที่ต้องการและมีการใช้ระบบจีพีเอส (GPS) เพื่อใช้ควบคุมการเดินรถเพื่อความปลอดภัยในสินค้า

1.2.5 ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ บริษัทควรมีการพัฒนาเครือข่ายหรือช่องทางขนส่งสินค้าไปสู่ต่างประเทศได้เพื่อพัฒนาเป็นระดับสากล

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาพฤติกรรมและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ที่มีต่อการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ โดยรถบรรทุก เส้นทางขนส่ง ภาคกลาง และภาคตะวันออก

2. ควรมีการศึกษาประสิทธิภาพในการดำเนินงานที่มีผลต่อการบริหารจัดการโดยรถบรรทุก เส้นทางขนส่ง ภาคกลาง และภาคตะวันออก