



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

200

## บทที่ 5

### สรุปผล อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำเส้นทางลำเลียง อ่าวไทย แม่น้ำเจ้าพระยา และ แม่น้ำป่าสัก ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำของผู้ประกอบการ และ ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ 2) เปรียบเทียบการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบการและ ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำ 3) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทาง น้ำกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ 4) ศึกษาปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการ ขนส่งสินค้าทางน้ำของผู้ขนส่งสินค้า 5) เปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่ง สินค้าทางน้ำ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำ และข้อมูลทั่วไปของผู้ขนส่ง สินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียง อ่าวไทย แม่น้ำเจ้าพระยา และ แม่น้ำป่าสัก เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวม ข้อมูล คือ ใช้แบบสอบถามจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำนวน 30 ราย และ ผู้ขนส่ง สินค้าทางน้ำ จำนวน 50 ราย วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน และทดสอบสมมติฐาน ด้วยสถิติ ค่าที ค่าเอฟ ค่าแอลเอสดี ค่าไคสแควร์ และค่าสัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์พหุคูณมีผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

#### สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำเส้นทางลำเลียง อ่าวไทย แม่น้ำเจ้าพระยา และ แม่น้ำป่าสัก มีผลการวิจัยสรุปแยก เป็น 2 ส่วน ดังนี้

#### ส่วนที่ 1 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

1. ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำส่วนใหญ่เป็น เพศชาย มีอายุ 41- 47 ปี มีสถานภาพสมรส มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา มีรายได้ต่อเดือน 10,000 – 20,000 บาท มี จำนวนเรือ 10 ลำ ขึ้นไป เป็นเรือโป๊ะ และมีการดำเนินกิจการเป็น เจ้าของเรือ
2. ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำส่วนใหญ่มีประเภทกิจการ เป็น บริษัทจำกัด มีอายุการดำเนินกิจการ 7 ปีขึ้นไป มีลักษณะการบรรทุกสินค้า แบบการบรรทุกสินค้า



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

201

ทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ มีขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือน 1 – 5 เที่ยว มีค่าบริการต่อครั้งขึ้นอยู่กับระยะทาง และมีมูลค่าสินค้าในการขนส่ง ต่ำกว่า 1 ล้านบาท

3. ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ มีความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจูงใจ และด้านการควบคุมอยู่ในระดับมากที่สุด ยกเว้นด้านการวางแผนและด้านการจัดการองค์การอยู่ในระดับมาก

4. ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนอง และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจอยู่ในระดับมากที่สุด ยกเว้นด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับมาก

5. ผลการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นที่มีต่อการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้บริหารสรุปได้ ดังนี้

5.1 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีเพศ ต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์กร ด้านการจูงใจ และด้านการควบคุมไม่แตกต่างกัน

5.2 ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีอายุต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์กร ด้านการจูงใจ และด้านการควบคุมไม่แตกต่างกัน

5.3 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์กร ด้านการจูงใจ และ ด้านการควบคุมไม่แตกต่างกัน

5.4 ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษา ต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจูงใจ ไม่แตกต่างกัน ยกเว้นด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์กร และด้านการควบคุมแตกต่างกัน

5.5 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์กร ด้านการจูงใจ และ ด้านการควบคุมไม่แตกต่างกัน

5.6 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเรือขนส่งสินค้า ต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์กร และ ด้านการควบคุมไม่แตกต่างกัน ยกเว้นด้านการจูงใจ แตกต่างกัน

5.7 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีประเภทเรือ ต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์กร ด้านการจูงใจ และด้านการควบคุมไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา 2021

5.8 ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีการดำเนินกิจการ ต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านการวางแผน และด้านการจูงใจไม่แตกต่างกัน ยกเว้นด้านการจัดองค์กร และด้านการควบคุมแตกต่างกัน

6. ผลการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ

6.1 ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีเพศ ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน

6.2 ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีอายุ ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกันยกเว้น ด้านความปลอดภัยแตกต่างกัน

6.3 ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีสถานภาพสมรส ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยและ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน

6.4 ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านความปลอดภัยและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกันยกเว้นด้านอำนวยความสะดวกและการตอบสนองแตกต่างกัน

6.5 ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน

6.6 ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเรือขนส่งสินค้าต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจไม่แตกต่างกันยกเว้นด้านความปลอดภัยแตกต่างกัน

6.7 ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีประเภทเรือต่างกันมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน

6.8 ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีการดำเนินกิจการ ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านอำนวยความสะดวกไม่แตกต่างกัน ยกเว้นด้านต้นทุนการขนส่งด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

203

7. ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพที่มีผลต่อการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

7.1 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีประเภทของกิจการต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยและ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน

7.2 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีอายุการดำเนินกิจการต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน

7.3 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีลักษณะการบรรทุกสินค้า ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน

7.4 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านอำนวยความสะดวกและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน ยกเว้นด้านต้นทุนการขนส่งด้านการตอบสนองและด้านความปลอดภัยแตกต่างกัน

7.5 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีลักษณะการบรรทุกสินค้า ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยและ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน

7.6 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้งต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งไม่แตกต่างกัน ยกเว้นด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน

8. การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจัดองค์กร และด้านการควบคุม มีความสัมพันธ์และมีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์

## ส่วนที่ 2 ผู้ขนส่งสินค้า

1. ปัจจุบันฐานทางธุรกิจของผู้ขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นเพศชายมีอายุ 40 - 49 ปีมีระดับการศึกษาอนุปริญญา/อาชีวะและมีสถานภาพสมรส

2. ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำส่วนใหญ่มี ประเภทกิจการเป็นบริษัทจำกัด มีอายุการดำเนินกิจการ 7 ปีขึ้นไปมีลักษณะการบรรทุกสินค้ามีการบรรทุกสินค้าทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ มีการขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้าเต็มพื้นที่บรรทุก (100%) มีธุรกิจมีการจ้างเหมาช่วง



ในการขนส่งโดยเป็นผู้รับจ้างขนส่งให้ในนามองค์กรอื่นมีลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า โดยเช่าพื้นที่จากภาครัฐหรือเอกชนที่ให้บริการมีการกำหนดตารางการขนส่งสินค้ากำหนดโดยองค์กรตนเอง มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาล่อง) เป็นปุ๋ยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทรายมีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขขึ้น)เป็น น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่มีปริมาณของสินค้าที่ขนส่ง20,000 ตันขึ้นไปมีขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือน1 – 5 เที่ยว มีค่าบริการต่อครั้งขึ้นอยู่กับข้อตกลง และมีมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่ำกว่า 1 ล้านบาท

3. ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำประกอบด้วย ด้านต้นทุนการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายอยู่ในระดับมากที่สุด ยกเว้นด้านเส้นทางการขนส่งอยู่ในระดับมาก

4. ผลการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำจำแนกตาม ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ขนส่งสินค้า

4.1 ผู้ขนส่งสินค้าที่มีอายุต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านบุคลากร และ ด้านกฎหมายไม่แตกต่างกันยกเว้น ด้านเส้นทางการขนส่งแตกต่างกัน

4.2 ผู้ขนส่งสินค้าที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน

4.3 ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน

5. ผลการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำจำแนกตาม ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำ

5.1 ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทกิจการต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน

5.2 ผู้ขนส่งสินค้าที่มีอายุการดำเนินกิจการต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่ง และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกันยกเว้น ด้านบุคลากรแตกต่างกัน



5.3 ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีลักษณะการบรรทุกทุกสินค้าต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน

5.4 ผู้ขนส่งสินค้าที่มีการขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้าต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน ยกเว้นด้านต้นทุนการขนส่งแตกต่างกัน

5.5 ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีธุรกิจมีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่งต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน

5.6 ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีลักษณะการใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน

5.7 ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่ง และด้านบุคลากรไม่แตกต่างกันยกเว้น ด้านกฎหมายแตกต่างกัน

5.8 ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาล่อง)ต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่ง และด้านบุคลากรไม่แตกต่างกันยกเว้น ด้านกฎหมายแตกต่างกัน

5.9 ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น)ต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกันด้านต้นทุนการขนส่ง และด้านเส้นทางการขนส่งแตกต่างกัน

5.10 ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีปริมาณของสินค้าที่ขนส่งต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน ยกเว้น ด้านเส้นทางการขนส่งแตกต่างกัน

5.11 ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือนต่างกันมีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน

5.12 ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีค่าบริการต่อครั้งต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกันยกเว้น ด้านต้นทุนการขนส่ง และด้านเส้นทางการขนส่งแตกต่างกัน



5.13 ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่างกันมีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน

6. ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ขนส่งสินค้ากับข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำ

6.1 อายุของผู้ขนส่งสินค้า ไม่มีความสัมพันธ์กับ ประเภทกิจการอายุการดำเนินการ กิจกรรมลักษณะการบรรทุกสินค้าการขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้าธุรกิจมีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่งลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาล่อง)กับ ประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาล่อง)ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือนและค่าบริการต่อครั้งยกเว้น มูลค่าสินค้าในการขนส่งมีความสัมพันธ์กัน

6.2 ระดับการศึกษาของผู้ขนส่งสินค้า ไม่มีความสัมพันธ์กับการขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้าธุรกิจมีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่งลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าปริมาณของสินค้าที่ขนส่งขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือนและมูลค่าสินค้าในการขนส่งยกเว้น ประเภทกิจการอายุการดำเนินการ กิจกรรมลักษณะการบรรทุกสินค้าประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาล่อง)ประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาล่อง) และค่าบริการต่อครั้งมีความสัมพันธ์กัน

6.3 สถานภาพสมรสของผู้ขนส่งสินค้า ไม่มีความสัมพันธ์กับ ประเภทกิจการอายุการดำเนินการ กิจกรรมลักษณะการบรรทุกสินค้าการขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้าธุรกิจมีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่งลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาล่อง)ประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น)ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือนค่าบริการต่อครั้งและมูลค่าสินค้าในการขนส่ง

## อภิปรายผล

ผลการวิจัยปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำเส้นทางลำเลียง อ่าวไทย แม่น้ำเจ้าพระยา และ แม่น้ำป่าสัก มีประเด็นที่ผู้วิจัยได้นำมาอภิปรายผล สรุปแยกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

### ส่วนที่ 1 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

1. ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ มีความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านการจูงใจ และด้านการควบคุม อยู่ในระดับมากที่สุด ยกเว้นด้านการวางแผน และด้านการจัดการองค์การอยู่ในระดับมากอาจจะเนื่องมาจาก การบริหารจัดการที่ดี ผู้ประกอบการต้อง



เลือกสรรสิ่งที่ดีแล้วกับผู้ที่เข้ามาใช้บริการไม่ว่าจะเป็นด้านการวางแผนด้านการจัดองค์กร ด้านการจูงใจ และด้านการควบคุมเนื่องจากผู้ประกอบการต้องการบริหารจัดการเพื่อการวางแผนในการการเพิ่มจำนวนเรือในการขนส่งสินค้าเพียงพอต่อกับให้บริการในช่วงเทศกาล และมีการสำรวจความต้องการของผู้ขนส่งสินค้าอย่างสม่ำเสมอเพื่อเป็น แรงจูงใจในการมาใช้บริการร่วมถึงการมีส่วนลดกับกับลูกค้า และมีการควบคุมคุณภาพสินค้าต้องแต่ก่อนส่งจนหลังส่งมอบสินค้าเพื่อให้เป็นมาตรฐานอย่างชัดเจน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของเกษม จันทร์แก้ว (2540 : 512 – 514) ได้กล่าวไว้ว่า การบริหาร หมายถึง ศิลปะการดำเนินการนำวัตถุประสงค์สู่ระบบด้วยระบบกระบวนการผลิตจนได้ผลผลิตตามที่กำหนดไว้ การบริหารจึงเป็นการดำเนินการให้ทุกโครงการทำหน้าที่สัมพันธ์กัน ดังนั้นจึงเป็นเรื่องยากที่จะทำให้เกิดการผสมผสานกันถ้าไม่วางแผนการดำเนินการที่ดี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผู้บริหารที่วางแผนบริหารอย่างไร อย่างไรก็ตามก็ตามผู้บริหารมีหน้าที่อำนาจการ (Directing)ตามอำนาจหน้าที่จากหน่วยงาน (Organizing) ที่เป็นผู้รับผิดชอบควบคุม (Controlling) ในการนำแผนงาน (Planning) ที่ได้กำหนดไว้แล้วไปดำเนินการร่วมกันทรัพยากร (Assembling resource) ทำให้การผลิต หรือการใช้ปัจจัยการบริหาร ได้แก่ คนงบประมาณ เครื่องมือ อุปกรณ์ วัสดุการ ฯลฯ ก่อให้เกิดผลผลิตขั้นสุดท้าย

2. ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนาจความสะดวกด้านการตอบสนอง และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจอยู่ในระดับมากที่สุด ยกเว้นด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับมากเนื่องจาก ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ผู้ประกอบการต้องการใช้เชื้อเพลิงทดแทนในการลดต้นทุนในการขนส่งและยังสนับสนุนในการใช้รูปแบบการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง และมีการพัฒนาระบบการค้าข้ามพรมแดนไปประเทศต่างๆและมีการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยอำนวยความสะดวกมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของระบบ GPS ที่มีความทันสมัยและเป็นสากลมาประยุกต์ใช้ได้เหมาะสม ในการติดตามการขนส่งสินค้าเพื่อตอบสนองและยังสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้ และตรวจสอบข้อมูลย้อนหลัง ได้ทันทีและยังสามารถติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้าได้อย่างปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของสมใจ ลักษณะ. (2543 : 7; อ้างอิงจาก Gibson, Ivancevich & Donnelly. 1982. **Organizations Behavior Structure Processes**. p. 67) ได้กล่าวไว้ว่า ประสิทธิภาพโดยทั่วไป หมายถึง อัตราส่วนของผลผลิตต่อปัจจัย (Ratio of outputs to inputs) เป็นเรื่องของการใช้ปัจจัยและกระบวนการในการดำเนินการ โดยมีผลผลิตที่ได้รับเป็นตัวกำกับแสดงประสิทธิภาพของการดำเนินงานใดๆ อาจแสดงค่าของประสิทธิภาพในลักษณะของการเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่ายในการลงทุนกับผลกำไรที่ได้รับ ถ้าผลกำไรสูงกว่าต้นทุนเท่าไร ก็ยิ่งแสดงถึงการมีประสิทธิภาพมากขึ้น





3. เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นที่มีต่อการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการพบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์กร และด้านการควบคุมแตกต่างกัน ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเรือขนส่งสินค้า ต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจูงใจ แตกต่างกัน ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีการดำเนินกิจการต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจัดองค์กร และด้านการควบคุมแตกต่างกัน เนื่องจากการบริหารจัดการของผู้ประกอบการต้องมีความรู้เพื่อเตรียมไว้รับมือแล้ววางแผนการจัดองค์กรเพื่อจะสามารถบริหารจัดการการขนส่งให้สามารถมีประสิทธิภาพและยังควบคุมการเดินทางเรือเพื่อรองรับในการขนส่งสินค้าเพื่อให้มีจำนวนเรือที่เพียงพอต่อความต้องการในการขนส่งสินค้าตามเทศกาลหรือตามจำนวนสินค้าที่ต้องจัดส่ง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ กูนต์และดอนเนลล์ (Koontz and Donell, 1959 : 435) ได้กล่าวไว้ว่า การบริหาร หมายถึง การดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ โดยมีปัจจัยหลายประการเป็นองค์ประกอบในการดำเนินงาน ได้แก่ คน เงิน วัสดุ สิ่งของ เป็นอุปกรณ์ในการขับเคลื่อนในการปฏิบัติงาน

4. เปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์จำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำพบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีอายุ และจำนวนเรือขนส่งสินค้า ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านความปลอดภัยแตกต่างกัน ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษา ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านอำนวยความสะดวกและด้านการตอบสนองแตกต่างกัน ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีการดำเนินกิจการ ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ แตกต่างกัน เนื่องจากผู้ประกอบการที่มีอายุมากจะมีประสิทธิภาพในการขนส่งมากกว่าคนที่อายุน้อย เพราะว่าจะมีประสิทธิภาพในการเดินทางและมีประสบการณ์ในการประกอบธุรกิจหรือการดำเนินกิจการที่มีความคล่องตัวสามารถรับรู้ถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นแล้วยังมีความปลอดภัยในการขนส่ง ซึ่งรวมไปถึงต้องมีการหาความรู้มาใส่ตัวตลอด บริหารจัดการโลจิสติกส์ในปัจจุบันยังขาดคนที่มีความรู้ความชำนาญเฉพาะ ซึ่งสอดคล้องกับของมัลลิกา ดันสอน (2544 : 39) ได้กล่าวไว้ว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง การทำงานให้ได้ผลลัพธ์ (Outputs) โดยการใช้ทรัพยากรหรือปัจจัยนำเข้า (Inputs) ให้คุ้มค่ามากที่สุด ซึ่งจะให้ความสำคัญกับวิธีการหรือกระบวนการในการทำงาน

5. เปรียบเทียบประสิทธิภาพที่มีผลต่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำพบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านต้นทุนการ



ขนส่งด้านต้นทุนการขนส่งด้านการตอบสนองและด้านความปลอดภัยแตกต่างกันผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้งต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่งแตกต่างกันเนื่องจาก การขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ เรื่องจำนวนเที่ยว และมูลค่าสินค้าในการขนส่งสินค้าทำให้สามารถลดต้นทุนในกาขนส่งได้ถ้าเรามีการขนส่งในแต่ละครั้ง โดยมีการวางสินค้าขนส่งเต็มพื้นที่ โดยไม่มีพื้นที่ว่างก็จะช่วยลดต้นทุนในด้านการขนส่งไปได้ทำให้การขนส่งสินค้าดำเนินการในครั้งเดียวไม่ต้องจัดส่งสินค้าหลายรอบและยังไม่ต้องทำให้เกิดต้นทุนเพิ่ม ซึ่งสอดคล้องกับจิรุตม์ รัตนศรีบัลลังก์ (2543 : 21) กล่าวว่า ประสิทธิภาพกับคุณภาพ เป็นสิ่งที่สัมพันธ์กัน เช่น อัตราความพึงพอใจ มองในเชิงคุณภาพ คือ ความสามารถเข้าถึงบริการ ความปลอดภัย ประสิทธิภาพและความต่อเนื่องซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนของการจัดบริการ คุณภาพและการตอบสนองต่อความต้องการของผู้รับบริการ จะทำให้ต้นทุนลดลง เนื่องจากสามารถบริการได้ตรงตามความต้องการ ทำให้กระบวนการผลิตมีมาตรฐาน ไร้ข้อผิดพลาด ไม่เกิดของเหลือทิ้งหรือการทำซ้ำ

6. การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจัดองค์กร และด้านการควบคุม มีความสัมพันธ์และมีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์เนื่องจาก ประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งทางน้ำมีการจัดองค์กรที่ดีโดยมีการกำหนดขอบเขตของงานแต่ละงานอย่างชัดเจนซึ่งมีโครงสร้างการบริหารที่มองเห็นแล้วยังมีการติดต่อที่สะดวกและรวดเร็วในด้านการปฏิบัติการของบุคคลกรร่วมไปถึงยังมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าในกรขนส่งไว้อย่างชัดเจนเพื่อเป็นการควบคุมสินค้าในการขนส่งให้แก่ลูกค้า ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของของจิรุตม์ รัตนศรีบัลลังก์ (2543 : 21) กล่าวว่า ประสิทธิภาพกับคุณภาพเป็นสิ่งที่สัมพันธ์กัน เช่น อัตราความพึงพอใจ มองในเชิงคุณภาพ คือ ความสามารถเข้าถึงบริการ ความปลอดภัย ประสิทธิภาพและความต่อเนื่องซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนของการจัดบริการ คุณภาพและการตอบสนองต่อความต้องการของผู้รับบริการ จะทำให้ต้นทุนลดลง เนื่องจากสามารถบริการได้ตรงตามความต้องการ ทำให้กระบวนการผลิตมีมาตรฐาน ไร้ข้อผิดพลาด ไม่เกิดของเหลือทิ้งหรือการทำซ้ำ

## ส่วนที่ 2 ผู้ขนส่งสินค้า

1. ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายอยู่ในระดับมากที่สุด ยกเว้นด้านเส้นทางกาขนส่งอยู่ในระดับมาก เนื่องจาก เส้นทางกาขนส่งมีปัญหาในเรือท่าเทียบเรือไม่เพียงพอต่อความต้องการในการจอดเรือที่แออัดและหนาแน่นไม่กระจายตัวและเมื่อถึงเวลาน้ำหลากทำให้สะพานไม่สูงพอทำให้เกิดปัญหายังต่อน้ำท่วมหรือน้ำขึ้นทำให้เรือค่อนข้างขนส่งลำบากกับเส้นทางกาขนส่งที่มีการ



เชื่อมโยงที่ยังไม่ควบคุมมากนัก ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของของแคสต์ และ โรเซนซ์ไวท์ (Kast and Rosenzweig, 1995 : 5) กล่าวถึง การบริหารไว้ว่า การบริหารเป็นรูปแบบการทำงานด้วยความรู้สึกนึกคิด โดยบุคลากรในองค์กร รวมถึงการร่วมมือของบุคลากรและทรัพยากร เพื่อสำเร็จตามจุดประสงค์

2. เปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำจำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ขนส่งสินค้า พบว่า ผู้ขนส่งสินค้าที่มีอายุต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านเส้นทางการขนส่งแตกต่างกันเนื่องจากอายุของผู้ขนส่งสินค้าถ้าคนที่มีอายุน้อยจะไม่มี ความชำนาญในเส้นทางการเดินเรือทำให้เกิดปัญหาตาม ถ้าคนมีอายุมากจะมีประสบการณ์และสามารถใช้ประสบการณ์บวกความชำนาญที่มีมาใช้ในการแก้ปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการขนส่งได้เพราะเส้นทางการขนส่งสินค้าผู้ขนส่งสินค้าจะต้องมีความชำนาญถ้าไม่รู้จักเส้นทางเป็นอย่างดีอาจจะวิ่งเรือหรือขนส่งสินค้าในทางที่อาจจะมีต่อน้ำตื้นได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของของมิลเลอร์ (Miller, 1995 : 32) ได้กล่าวไว้ว่า ระบบการทำงานและทีมงานที่มีประสิทธิภาพเป็นส่วนเชื่อมโยงที่สำคัญกับแนวคิด การมุ่งสู่องค์กรแห่งความเป็นเลิศโดยระบบงานที่เป็นเลิศนั้น จะมีการออกแบบงานว่า มอบหมายงานให้กับบุคคลหรือทีมงานที่เป็นเลิศ ซึ่งจะเป็นพื้นฐานสำคัญในการทำงานที่จะนำไปสู่องค์กรแห่งความเป็นเลิศ ทีมงานที่เป็นเลิศจะรู้จักลูกค้าหรือผู้มีส่วนได้เสียของตนเป็นอย่างดีและมีเทคนิคที่จะใช้ในการแก้ปัญหาได้ นอกจากนี้ ทีมงานที่เป็นเลิศจะมีความสัมพันธ์กับความสามารถในการปกครองตนเอง

3. เปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำจำแนกตามข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำพบว่า ผู้ขนส่งสินค้าที่มีอายุการดำเนินงานต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านบุคลากรแตกต่างกันผู้ขนส่งสินค้าที่มีการขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้าประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น) ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งและค่าบริการต่อครั้งต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่ง และด้านเส้นทางการขนส่งแตกต่างกันผู้ขนส่งสินค้า ที่มีการกำหนดตารางการขนส่งสินค้า และประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาออก)ต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านกฎหมายแตกต่างกันเนื่องจากผู้ขนส่งสินค้ายังขาดคนที่มีความรู้ความชำนาญ ถ้ามีการดำเนินงานมานานจะทำให้มีบุคลากรที่ค่อนข้างมีประสบการณ์มาทำให้ทราบปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งไม่ว่าจะเป็น การลดต้นทุนในการขนส่ง เส้นทางการขนส่งที่จะทำมีวิธีการบริหารจัดการทำให้มีปัญหาน้อย ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของของ แฟงก์ (Frank, 2006 : 53) ได้กล่าวไว้ว่า องค์กรที่เป็นเลิศจะประกอบด้วยคุณลักษณะ 5 ประการ 1) มีการตั้งเป้าหมายที่ยิ่งใหญ่และมีการดำเนินการเพื่อมุ่งไปสู่การบรรลุเป้าหมายนั้นอย่างต่อเนื่อง 2) มีการ



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

211

ร่วมมือระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในและภายนอกองค์กร3) มีการกำหนดกลยุทธ์และวางแผนทางที่ทำให้บุคลากรขององค์กรรู้ว่าต้องทำอะไรเพื่อให้เกิดผลดีต่อองค์กร4) สามารถปรับตัวเพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงได้อย่างทันที่ 5) มีการจัดองค์กรที่มีรูปแบบเรียบง่ายและมีประสานงานระหว่างกันตลอดเวลา

## ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปประยุกต์ใช้

### 1. การบริหารจัดการขนส่งทางน้ำ

1.1 ด้านการวางแผนควรมีการชี้แจงลำดับขั้นตอนในการขนส่งสินค้าแก่ การแจ้งกฎระเบียบ แก่ลูกค้ารวมถึงและแนวทางการปฏิบัติงานลูกค้าโดยชัดเจน และมีการเพิ่มจำนวนเรือในการขนส่งสินค้าเพียงพอต่อกับให้บริการในช่วงเทศกาล

1.2 ด้านการจัดองค์กรควรมีการกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการและขอบเขตของงานแต่ละงานให้กับบุคลากรที่ปฏิบัติงานตามหน้าที่อย่างเหมาะสมและชัดเจนเพื่อความสะดวกในการมาติดต่อกับบริษัทด้วยความสะดวกและรวดเร็ว

1.3 ด้านการจูงใจ การควรมีการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอและให้คำปรึกษาและให้คำแนะนำกับลูกค้าและสนับสนุนด้านเทคโนโลยีในการเข้าถึงหรือทราบการส่งสินค้าโดยการตรวจสอบข้อมูลจากทางหน้าเว็บไซต์จากทางบริษัท เพื่อความสะดวกมากขึ้นและมีส่วนลดในการใช้บริการกับลูกค้าประจำ

1.4 ด้านการควบคุม ควรมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าในการขนส่งคุณภาพและมาตรฐานในการขนส่งสินค้าและวิธีการควบคุมคุณภาพของสินค้านำรวมถึงยังมีการตรวจสอบคุณภาพของสินค้าอย่างชัดเจนและเป็นมาตรฐานและตรวจสอบเรือขนส่งสินค้าอย่างสม่ำเสมอเพื่อความพร้อมในการให้บริการแก่ลูกค้า

### 2. ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ

2.1 ด้านต้นทุนการขนส่ง ควรมีการสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงานโดยมีการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยพลังงานที่ต้นทุนต่ำในการใช้พลังงานทดแทนเพื่อลดต้นทุนและมีการส่งเสริมให้มีเครือข่ายธุรกิจระหว่างกลุ่มผู้ใช้บริการเพื่อลดต้นทุนในการใช้ทรัพยากรร่วมกัน

2.2 ด้านอำนวยความสะดวก ควรมีการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าในการให้บริการด้วยเครื่องมือที่ทันสมัยในการติดตามสินค้าและจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าอย่างตรงตามเวลา



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

212

2.3 ด้านการตอบสนอง ควรมีมาตรฐานในการบริการและปฏิบัติงานเกี่ยวกับจำแนกแจกจ่ายสินค้าตามรายการที่จัดส่งอย่างเหมาะสมถึงมือผู้รับตามวันและเวลาที่ตกลงกันและยังมีการประกันภัยสินค้าในช่วงเวลาที่ขนส่งสินค้า

2.4 ด้านความปลอดภัย ควรมีระบบการขนส่งที่สามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายสินค้าและตรวจสอบข้อมูลย้อนหลังรวมไปถึงสามารถติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้าได้โดยมีการใช้ระบบ GPS เข้ามาช่วยในการควบคุมการขนส่งสินค้าหรือการเดินทางเรือในช่วงเวลาที่ขนส่งสินค้า

2.5 ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ควรมีการพัฒนาเครือข่ายภายในเพื่อเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศและมีการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงไปยังประเทศหรือภูมิภาคใกล้เคียงเพื่อเป็นช่องทางในการพัฒนาการเป็นการค้าระดับสากลและยังมีการรองรับและสนับสนุนให้เป็นผู้ศูนย์กลางทางธุรกิจในการขนส่ง

## ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษา พฤติกรรมและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ที่มีต่อการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าและเส้นทางในการขนส่ง
2. ควรมีการศึกษาถึงผลกระทบต่อผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านท้องถิ่น ด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจ และด้านสภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในเส้นทางขนส่ง
3. ควรมีการศึกษาเรื่อง แนวโน้มทางการตลาดและกลยุทธ์ในอนาคตในการเลือกใช้บริการในรูปแบบการขนส่งสินค้าทางน้ำ