

ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์

การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

Factors Affecting Logistics Management Efficiency in the 2019 Corona Virus Outbreak

รวีพลอย ยุทธเจริญกิจ¹ และเอื้อมพร ศิริรัตน์²

Raweeploy Yutthacharoenkij¹ and Aueamporn Sirirat²

มหาวิทยาลัยสวนสุนันทา^{1,2}

Suan Sunandha Rajabhat University, Thailand^{1,2}

Email: raweeploy1991@gmail.com¹

Received: June 9, 2023

Revised: June 30, 2023

Accepted: June 30, 2023

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 2) เปรียบเทียบปัจจัยองค์กรกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 และ 3) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการศึกษา โดยใช้กลุ่มตัวอย่างในครั้งนี้อยู่คือ ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ที่จดทะเบียนกับสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม จำนวน 400 คน โดยสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ (Systematic Random Sampling)

ผลการศึกษาพบว่า 1) ระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมาก 2) จำนวนพนักงาน และระยะเวลาดำเนินกิจการที่ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 แตกต่างกัน และ 3) ปัจจัยด้านกิจกรรมโลจิสติกส์ ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 แตกต่างกัน ในด้านการบรรจุหีบห่อ ด้านการเลือกสถานที่ตั้งของโรงงานและการจัดการคลังสินค้า ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง และด้านการขนส่ง ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยด้านกิจกรรมโลจิสติกส์ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

คำสำคัญ: ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ, โลจิสติกส์, ไวรัสโคโรนา 2019

Abstract

The aims of this research were to 1) study the level of logistics management efficiency in the 2019 Coronavirus Outbreak 2) comparison the interrelation between organization factors and of logistics management efficiency in the 2019 Coronavirus Outbreak and 3) study factors affecting logistics management efficiency in the 2019 Coronavirus Outbreak. This study is quantitative research using questionnaire for data collection and the sample population is 400 enterprises from small and medium enterprises which register at the Office of Small and Medium Enterprise Promotion (OSMEP) by using system random sampling.

The result found that 1) The level of logistics management efficiency in the 2019 Coronavirus Outbreak is the highest level for overall. 2) The difference in number of staff and performance duration affect the difference in logistics management efficiency in the 2019 Coronavirus Outbreak. 3) The logistics performance factor affects the difference in logistics management efficiency in the 2019 Coronavirus Outbreak in term of packaging, selection into the location for factory and warehouse management, warehouse management and transportation. The hypothesis test found that logistics performance affect logistics management efficiency in the 2019 Coronavirus Outbreak in statistically significant at 0.05 level.

Keywords: Management Efficiency, Logistics, Coronavirus 2019

บทนำ

สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 หรือ โควิด-19 (COVID-19) ได้สร้างความเสียหายไปยังหลายภาคส่วนในวงกว้าง ทั้งด้านสาธารณสุข สังคม และเศรษฐกิจในด้านธุรกิจโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่อโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของสินค้า โดยเฉพาะในส่วนต้นน้ำและปลายน้ำของโซ่อุปทานที่ได้รับผลกระทบมากกว่าส่วนอื่น ๆ ปัญหาที่เกิดขึ้นกับต้นน้ำ (Upstream) ของโซ่อุปทานคือ การขาดแคลนวัตถุดิบในภาคการผลิต โดยเฉพาะวัตถุดิบที่ต้องนำเข้ามาจากประเทศที่ได้รับผลกระทบจากโควิด-19 ในระดับรุนแรงจนทำให้ต้องมีการสั่งปิดโรงงาน โดยประเทศไทยจะได้รับผลกระทบกับสินค้าที่ต้องใช้วัตถุดิบที่นำเข้ามาจากประเทศจีนเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะในอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นหนึ่งในฐานการผลิตสินค้าของจีน อย่างไรก็ตามประเทศจีนสามารถควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโรคได้เป็นอย่างดี ทำให้ไม่ส่งผลให้เกิดการสะดุดของกระบวนการผลิตสินค้าในประเทศไทยมากนัก อย่างไรก็ตาม การขยายตัวอย่างมากของอุปสงค์สำหรับวัตถุดิบที่เกี่ยวข้องกับเวชภัณฑ์และสินค้าสำหรับใช้ในระบบสาธารณสุข ซึ่งกำลังเป็นที่ต้องการอย่างมากในหลายประเทศทั่วโลก ยังถือเป็นความท้าทายอย่างยิ่งต่อการจัดการโซ่อุปทาน หากสถานการณ์การแพร่ระบาดในประเทศต่าง ๆ ยังไม่ทุเลาลง (สถาพร โอภาสานนท์, 2563)





การจัดการโลจิสติกส์เป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการในปัจจุบันตระหนักถึงอย่างมาก ในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 หรือ โควิด-19 การจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะช่วยผู้ประกอบการให้สามารถลดต้นทุนลงได้ ซึ่งก็หมายถึงผลกำไรที่เพิ่มขึ้น จากผลสำรวจการเติบโตทางเศรษฐกิจ 155 ประเทศทั่วโลก ที่ดำเนินงานขนส่งและโลจิสติกส์ พบว่า การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (Logistics Performance Index: LPI) ในปี พ.ศ.2555 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 38 ซึ่งต่ำกว่าประเทศอื่นในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย เป็นต้น (World Bank, 2012) ปัจจุบันประเทศไทยได้พัฒนาเป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ พ.ศ.2560-2564 โดยได้นำมาปรับปรุงให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 5 ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ.2560-2564 ที่มีการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้ความร่วมมือในอนุภูมิภาค (ขวัญเรือน มาลากุล ณ อยุธยา, 2562)

ประสิทธิภาพการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ จึงนับว่ามีความสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการ เพื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานโดยจะทำให้ผู้ประกอบการทราบถึงจุดอ่อนและจุดแข็งขององค์กรและสามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้สำหรับการพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพและมีความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น เนื่องจากการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์เป็นตัวชี้วัดที่ครอบคลุมกิจกรรมต่างๆ ทั้งในด้านต้นทุน เวลา และการตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าได้อย่างครบครัน อีกทั้งความท้าทายของการจัดการโลจิสติกส์ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 คือ การที่ไม่สามารถคาดการณ์ทิศทางของสถานการณ์ได้อย่างแม่นยำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความไม่แน่นอนของอุปสงค์ที่มีความอ่อนไหวสูงต่อกระแสข่าว และความรู้สึกของผู้คนที่มีความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปค่อนข้างรวดเร็ว (กฤติยา เกิดผล และปรัชกรณ์ เศรษฐเสถียร, 2562)

จากปัญหาดังกล่าวแล้ว ผู้วิจัยจึงเล็งเห็นความสำคัญในการศึกษาเกี่ยวกับ “ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019” เพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการทราบถึงข้อมูลและแนวทางในการพัฒนา การจัดการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ และมีความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019
2. เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยองค์กรกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019



การทบทวนวรรณกรรม

แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์

กลยุทธ์การจัดการโลจิสติกส์

กลยุทธ์ถือเป็นส่วนสำคัญหลักเพื่อขับเคลื่อนแผนพัฒนาขีดความสามารถระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย นั่นคือ โลจิสติกส์จึงเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการจัดการซัพพลายเชนที่จะช่วยในการวางแผน สนับสนุน การควบคุมการไหลของกิจกรรมต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลรวมทั้งการเก็บรักษาสินค้าตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปสู่จุดสุดท้าย เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าเป็นสำคัญ การขับเคลื่อนและสนับสนุนกลยุทธ์การจัดการโลจิสติกส์ ควรประกอบด้วยกลไกหลัก ๆ ดังนี้ (Voortman, 2004), (Teahen, 2011), (ศราวุฒิ บุขหมั่น, 2558)

1) สร้างกลไกการพัฒนาและขับเคลื่อนโลจิสติกส์ผู้บริหารต้องมีภาวะผู้นำอย่างมากเพื่อโน้มน้าวบุคลากรได้บังคับบัญชาให้ทุกคนเข้าใจ มุ่งเน้นไปที่เป้าหมายเดียวกัน ผู้นำต้องอดทนกล้าหาญ และ มีความรับผิดชอบในการสร้างระบบงานใหม่ให้เป็นรูปธรรม

2) สร้างการมีส่วนร่วมในทุกกระบวนการและความรับผิดชอบร่วมกันในการดำเนินงานด้าน โลจิสติกส์

3) สื่อสารและสร้างแรงจูงใจให้ทุกคนดำเนินงานตามกลยุทธ์ การสื่อสารนี้รวมทั้งการสื่อสารภายในและภายนอกองค์กร

4) มีระบบการประเมินผลที่สอดคล้องและเชื่อมโยงกันในทุกระดับเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์และองค์กร

5) พัฒนาระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนงาน ได้แก่ ระบบข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้า ข้อมูลต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมทั้งตัวชี้วัดระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในมิติต่าง ๆ

ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์ในช่วงวิกฤตโรคระบาดการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

โลจิสติกส์ ได้ทวีบทบาทความสำคัญเป็นอย่างมากต่อการดำเนินธุรกิจและการดำรงชีวิตของผู้คนในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ทุกคนต้องใช้เวลาส่วนใหญ่อยู่ที่บ้านอันเป็นผลมาจากมาตรการจำกัดช่วงเวลาการออกนอกบ้านของภาครัฐ ไปจนถึงการ Work from Home ที่ให้พนักงานส่วนใหญ่ปฏิบัติหน้าที่จากที่พักอาศัย ตามแนวปฏิบัติที่หลายประเทศทั่วโลกกำลังดำเนินการเพื่อป้องกันการติดและการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 จนเกิดเป็นคำขวัญที่ใช้รณรงค์กันอย่างแพร่หลายในประเทศไทยว่า “โรคติดต่อจะไม่ติดต่อถ้าเราไม่ติดต่อกัน” (สภามหาวิทยาลัย, 2563)

กลยุทธ์การจัดการโลจิสติกส์ในช่วงวิกฤตโรคระบาดการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

การเลือกกลยุทธ์สำหรับการจัดการโลจิสติกส์เปรียบเสมือนการกลัดกระดุมเม็ดแรกเวลาใส่เสื้อ ที่หากกลัดผิดเม็ดจะทำให้การกลัดกระดุมเม็ดที่เหลือผิดไปทั้งหมด ระบบโลจิสติกส์ที่ดีจึงอยู่บนพื้นฐานของการเลือกกลยุทธ์การจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสม โดยสามารถแบ่งกลยุทธ์โลจิสติกส์ออกเป็น 2 กลยุทธ์หลัก ได้แก่ (1) กลยุทธ์ด้านประสิทธิภาพของต้นทุน (Cost Efficient) และ (2) กลยุทธ์ด้านการตอบสนองลูกค้า (Responsiveness)

1. กลยุทธ์ด้านประสิทธิภาพของต้นทุน (Cost Efficiency) กลยุทธ์ด้านประสิทธิภาพของต้นทุนเป็นกลยุทธ์ที่มีความสอดคล้องกับแนวคิด Lean ซึ่งมุ่งเน้นการขจัดความสูญเสีย (Waste) หรือ กิจกรรมที่ไม่สร้าง





คุณค่า (Non-value added activity: NVA) เช่นระยะเวลารอคอย ปริมาณสินค้าคงคลัง เป็นต้น โดยข้อจำกัดของกลยุทธ์นี้คือการที่ไม่สามารถจัดการกับสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้ทัน จึงเหมาะกับสินค้าที่มีอุปสงค์ของลูกค้าที่ค่อนข้างคงที่คาดการณ์ง่ายและต่อเนื่อง และเป็นตลาดที่มีการแข่งขันกันด้านราคาเป็นสำคัญ

2. กลยุทธ์ด้านการตอบสนองลูกค้า (Responsiveness) กลยุทธ์ด้านการตอบสนองลูกค้า เป็นกลยุทธ์ที่มีความสอดคล้องกับแนวคิด Agile ซึ่งอาศัยความเข้าใจในความต้องการของลูกค้าเพื่อสร้างโอกาสในการทำกำไร โดยมุ่งเน้นการสร้างความเร็วในการตอบสนอง (Quick Response) และความยืดหยุ่น (Flexibility) ในกระบวนการด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนไปตามสถานการณ์ทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วและคาดการณ์ยาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่ออุปสงค์ของลูกค้ามีความไม่แน่นอนสูง ทั้งนี้กลยุทธ์ด้านการตอบสนองลูกค้า หรือ Agile จะไม่ให้ความสำคัญแก่การลดต้นทุนมากนัก หากต้องแลกมาด้วยการสูญเสียความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า

แนวทางการจัดการโลจิสติกส์ในช่วงภัยพิบัติ

ที่จริงแล้วการจัดการโลจิสติกส์ในช่วงภาวะวิกฤตจะมีความแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับประเภทและลักษณะของภัยพิบัติที่ต้องเผชิญ อาทิ วิกฤตที่เกิดจากภัยธรรมชาติอย่าง พายุ แผ่นดินไหว หรือภัยที่เกิดจากน้ำมือมนุษย์อย่าง การก่อการร้าย เป็นต้น การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ COVID-19 เป็นตัวอย่างหนึ่งของภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์ โดยก่อนหน้านี้ประเทศไทยเคยประสบปัญหาวิกฤตน้ำท่วม ในปี 2554 ที่สร้างความเสียหายต่อโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์จากการที่ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก

วิกฤตการณ์จากภัยพิบัติทั้งสองที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาเกือบทศวรรษของประเทศไทยนี้มีความแตกต่างกันในเชิงของการจัดการโลจิสติกส์ โดยวิกฤตน้ำท่วมส่งผลให้เส้นทางสำหรับการกระจายสินค้าทางภาคพื้นดินโดนตัดขาด ทำให้ทั้งคนและสินค้าไม่สามารถเคลื่อนที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จำต้องไปพึ่งพาการขนส่งสินค้าและการกระจายลงยังชีพโดยรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ เช่น ทางเรือและทางอากาศ ทดแทนโดยที่จัดเก็บสินค้า (Storage) กลับมีบทบาทสำคัญและเป็นที่ต้องการอย่างมากในช่วงเวลาดังกล่าว ในขณะที่วิกฤตของโรคติดเชื้อ COVID-19 ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อระบบการจัดเก็บและการกระจายสินค้าแต่อย่างใด ในทางตรงกันข้าม การขนส่งกลับกลายเป็นหัวใจสำคัญของการจัดการโลจิสติกส์ในช่วงโรคระบาด COVID-19 นอกจากนี้ปัญหาการบริหารสินค้าคงคลังที่เกิดกับวิกฤตทั้งสองก็มีสาเหตุที่แตกต่างกัน โดยอุปสรรคของการบริหารสินค้าคงคลังในวิกฤตน้ำท่วมที่ทำให้เกิดปัญหาสินค้าขาดตลาดในหลายพื้นที่ เป็นผลพวงมาจากความล้มเหลวในการกระจายสินค้าให้ทั่วถึงจากสาเหตุที่เส้นทางคมนาคมทางบกถูกน้ำท่วม ในขณะที่ปัญหาการบริหารสินค้าคงคลังในวิกฤต COVID-19 เกิดจากความยากในการพยากรณ์อุปสงค์ที่แท้จริงอันเป็นผลมาจากการที่ผู้บริโภคซื้อสินค้าในปริมาณมาก ๆ เพื่อลดความถี่ในการซื้อปึงลง

แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยองค์กร

ทศพร เตรณานันท์ (2561) ให้ความหมายของคำว่า ปัจจัยองค์กร คือ สามารถสร้างความรู้สึกร่วมในจิตใจของบุคคลที่มีต่อองค์กร ทัศนคติ ค่านิยม ตลอดจนพฤติกรรมอันแสดงถึงความพยายามมุ่งมั่นของการคงอยู่ของบุคคลที่จะปฏิบัติงานเพื่อองค์กรด้วยความทุ่มเทและเต็มใจ ด้วยตระหนักว่าตนเองเป็นส่วนหนึ่งขององค์กร มีความ



จงรักภักดีต่อองค์กรและมีความมุ่งมั่นทำให้ตนเองเป็นบรรทัดฐานทางสังคมให้กับผู้ใต้บังคับบัญชาที่จะดำรงสถานะของการเป็นสมาชิกขององค์กรไว้

กฤติยา เกิดผล และปรัชกรณ์ เศรษฐเสถียร (2562) ให้ความหมายของคำว่า ปัจจัยองค์กรคือ การที่บุคคลมีความรู้สึกทางด้านจิตใจว่าตนเป็นส่วนหนึ่งขององค์กรที่มีจำนวนของสมาชิกภายในองค์กร มีความเต็มใจและมุ่งมั่นต้องการอยู่กับองค์กรโดยใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ที่จะปฏิบัติงานเพื่อองค์กรและมีความจงรักภักดีต่อองค์กรเพื่อเป็นบรรทัดฐานทางสังคม โดยไม่คิดที่จะทิ้งองค์กรไป

แนวคิดเกี่ยวกับกิจกรรมโลจิสติกส์

กิจกรรมโลจิสติกส์สามารถแบ่งออกเป็น 2 ระดับด้วยกัน คือระดับจุลภาค (micro level) และระดับมหภาค (macro level) ซึ่งทั้งสองระดับมีความสัมพันธ์กันคือ กิจกรรมโลจิสติกส์ระดับจุลภาคเป็นปัจจัย (input) ของโลจิสติกส์ระดับมหภาค และเป็นกลไกในการขับเคลื่อนขบวนการหรือกิจกรรมย่อยที่เกิดขึ้นในระดับองค์กร ในขณะที่โลจิสติกส์มหภาคจะเป็นการจัดการขบวนการหรือกิจกรรมภาพรวมที่เกิดขึ้นในระดับองค์กร อุตสาหกรรมและระดับประเทศ เป็นต้น โดยทุกกิจกรรมจะเกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายของวัตถุดิบสินค้า ข้อมูลและบริการ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงจุดของการบริโภคขั้นสุดท้าย เพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของลูกค้า

ความสำคัญของกิจกรรมโลจิสติกส์ ของโลกปัจจุบันคือ กระแสของโลกาภิวัตน์ และการค้าเสรีส่งผลให้แต่ละประเทศมีความใกล้ชิดกันมากขึ้น มีปฏิสัมพันธ์ทางการค้ามากขึ้น ประกอบกับการพัฒนาทางวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยีการสื่อสารที่รุดหน้าไปมาก ส่งผลกระทบโดยตรงกับการทำงานและการบริหารงานของบริษัทต่าง ๆ เช่น การทำวงจรชีวิตของสินค้าสั้นลง (Short Product Life Cycle) ความต้องการของผู้บริโภคมีความเฉพาะเจาะจงมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้เกิดการเจริญเติบโตของธุรกิจแบบ Build- to - Orderจากสภาการณ์การแข่งขันที่สูงขึ้นดังกล่าวทำให้บริษัทมุ่งเน้นในการสร้างแบรนด์ (Brand Building) และเพื่อลดภาระในการบริหาร บริษัทจึงเลือกที่จะ Outsource กิจกรรมที่ไม่ใช่กิจกรรมหลักของบริษัท เช่น การ Outsource กิจกรรมโลจิสติกส์ เป็นต้น โดยเป็นการจัดหาสินค้าหรือบริการตามความต้องการของลูกค้า และส่งมอบสินค้าไปยังสถานที่ที่ลูกค้าระบุไว้ถูกต้องตรงตามเวลา และสินค้าอยู่ในสภาพสมบูรณ์ด้วยต้นทุนที่เหมาะสม (พิทักษ์พงษ์ ดิษฐานันต์, 2559)

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้การวิจัยเชิงปริมาณ (Qualitative Research) มีรายละเอียดเกี่ยวกับการวิจัย ดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่จดทะเบียนกับสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม จำนวน 3,046,793 ราย (สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม, 2564)

สำหรับกลุ่มตัวอย่าง ได้จากการสุตรคำนวณของยามาเน่ (Yamane, 1967) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ระดับ 0.05 (บุญชม ศรีสะอาด, 2560) ได้กลุ่มตัวอย่าง 395 คน แต่เพื่อให้ผลการวิจัยมีความน่าเชื่อถือมากขึ้น จึงใช้กลุ่มตัวอย่าง 400 คน



เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ใช้แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยการศึกษาจากแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เครื่องมือแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ปัจจัยด้านองค์กร มีลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบเลือกตอบ จำนวน 2 ข้อ คือ จำนวนพนักงาน และระยะเวลาดำเนินการ

ส่วนที่ 2 ปัจจัยด้านกิจกรรมโลจิสติกส์ มีลักษณะแบบสอบถามเป็น Rating Scale จำนวน 16 ข้อ คือ ประกอบด้วย 6 ด้าน คือ 1. การคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand and Forecasting and Planning) 2. การจัดซื้อจัดหา (Procurement) 3. การบรรจุหีบห่อ (Packaging) 4. การเลือกสถานที่ตั้งของโรงงานและการจัดการคลังสินค้า (Facilities Site Warehousing and Storage) 5. การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) 6. การขนส่ง (Transportation) แบบสอบถามส่วนที่ 2 จะประเมินคำตอบเป็น 5 ระดับ (Rating scale)

ส่วนที่ 3 ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 มีลักษณะแบบสอบถามเป็น Rating Scale จำนวน 23 ข้อ คือ ประกอบด้วย 3 ด้าน คือ 1. ด้านต้นทุน 2. ด้านเวลา 3. ด้านความน่าเชื่อถือ แบบสอบถามส่วนที่ 3 จะประเมินคำตอบเป็น 5 ระดับ (Rating scale)

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลโดย ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ (Systematic Random Sampling) ซึ่งจะสอบถามผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ที่จดทะเบียนกับสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ว่าได้เข้าร่วมหรือรับรู้เกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 จากนั้นเก็บข้อมูลด้วยการแจกแบบสอบถามออนไลน์ตามรายชื่อที่สุ่มได้ จนครบตามจำนวน 400 ชุด

การวิเคราะห์ข้อมูล

สำหรับสถิติการวิจัย ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ประกอบด้วย ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สำหรับสถิติอ้างอิงใช้การแจกแจง F-test และ Multiple Regression โดยเครื่องมือที่ใช้คือแบบสอบถาม ให้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่านตรวจสอบความเที่ยงตรง (Validity) ด้านเนื้อหา ด้วยการหาค่า IOC ปรากฏว่าค่าถามทุกข้อได้ค่า $IOC > 0.60$ ทุกข้อ และหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ด้วยวิธีการของครอนบาค (Cronbach's Alpha) จากกลุ่มทดลอง 30 คน ได้ค่า 0.80 ซึ่งมากกว่า 0.70 จึงเป็นระดับที่ยอมรับได้ จึงนำไปใช้ในการเก็บแบบสอบถามจริง

ผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามที่ได้แบ่งกลุ่มจำนวนพนักงาน 51-250 คน ตอบแบบสอบถาม 149 คน (37.2%) มากที่สุด ที่แบ่งกลุ่มมากกว่า 1,000 คน ตอบแบบสอบถามเพียง 67 คน (16.8%) สำหรับระยะเวลาดำเนินการช่วง 5-10 ปี ตอบแบบสอบถามมากที่สุด 223 คน (55.71%) มากกว่า 20 ปี ตอบแบบสอบถาม 3 คน (0.81%)



วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

ตารางที่ 1 แสดงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส โคโรนา 2019 จำนวน 3 ด้าน คือ ด้านต้นทุน ด้านเวลา และด้านความน่าเชื่อถือ

ลำดับ	ตัวแปร	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความสำคัญ	ลำดับที่
1	ด้านต้นทุน	3.87	0.91	มาก	1
2	ด้านเวลา	4.04	0.94	มาก	2
3	ด้านความน่าเชื่อถือ	3.77	0.94	มาก	3
รวมเฉลี่ย		3.89	0.93	มาก	-

จากตาราง 1 พบว่า ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 มีระดับความสำคัญมากโดย มีค่ารวมเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.89$) และถ้าพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าทั้งด้านต้นทุน ด้านเวลา และด้านความน่าเชื่อถือมีระดับความสำคัญมากทุกด้าน ด้านเวลาจัดเป็นลำดับที่ 1 ($\bar{X} = 4.04$) ส่วนด้านความน่าเชื่อถือจัดเป็นลำดับ 3 ($\bar{X} = 3.77$)

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยองค์กรกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

2.1 สามารถเขียนสมมติฐานการวิจัยด้านจำนวนพนักงาน ได้ดังนี้

H_0 : จำนวนพนักงานที่ต่างกันมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 *ไม่แตกต่างกัน*

H_1 : จำนวนพนักงานที่ต่างกันมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 *แตกต่างกัน*

ตารางที่ 2 ค่าความแปรปรวนของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมจำแนกตามจำนวนพนักงาน

จำแนกตามจำนวนพนักงาน	SS	df	MS	f	Sig (p)
ระหว่างกลุ่ม	3.955	3	1.318	3.817	0.010*
ภายในกลุ่ม	136.770	396	0.345	-	-
รวม	140.725	399	1.663	-	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 2 พบว่า ถ้าค่า Sig (p) น้อยกว่า $\alpha=0.05$ จะปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 ($p \leq \alpha$: ปฏิเสธ H_0) ตามผลการวิจัย ค่า Sig (p)=0.01 จึงน้อยกว่า 0.05 หมายความว่า จำนวนพนักงานที่ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 *แตกต่างกัน* ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05



2.2 สามารถเขียนสมมติฐานการวิจัยด้านระยะเวลาดำเนินกิจการ ได้ดังนี้

H_0 : ระยะเวลาดำเนินกิจการที่ต่างกันมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 *ไม่แตกต่างกัน*

H_1 : ระยะเวลาดำเนินกิจการที่ต่างกันมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 *แตกต่างกัน*

ตารางที่ 3 ค่าความแปรปรวนของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมจำแนกตามระยะเวลาดำเนินกิจการ

จำแนกตามระยะเวลาดำเนินกิจการ	SS	df	MS	f	Sig (p)
ระหว่างกลุ่ม	4.401	3	1.767	4.261	0.006*
ภายในกลุ่ม	136.324	396	0.344	-	-
รวม	140.725	399	-	-	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05,

จากตาราง 3 พบว่า ถ้าค่า Sig (p) น้อยกว่า $\alpha=0.05$ จะปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 ($p \leq \alpha$:ปฏิเสธ H_0) ตามผลการวิจัยพบว่า ค่า Sig (p) = 0.006 จึงน้อยกว่า 0.05 หมายความว่า ระยะเวลาดำเนินกิจการที่ต่างกันมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของ ไวรัสโคโรนา 2019 *แตกต่างกัน* ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 สามารถเขียนสมมติฐาน ได้ดังนี้

H_0 : ปัจจัยด้านกิจกรรมโลจิสติกส์ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 *ไม่แตกต่างกัน*

H_1 : ปัจจัยด้านกิจกรรมโลจิสติกส์ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 *แตกต่างกัน*

ตารางที่ 4 ปัจจัยด้านกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

ปัจจัยด้านกิจกรรมโลจิสติกส์	B	SE	t	Sig (p)
ค่าคงที่ (constant)	.876	.102	8.609	.000*
ด้านการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า	-.005	.041	-.127	.899
ด้านการจัดซื้อจัดหา	.063	.045	1.386	.167
ด้านการบรรจุหีบห่อ	.165	.027	6.126	.000*
ด้านการเลือกสถานที่ตั้งของโรงงานและการจัดการคลังสินค้า	.227	.040	5.725	.000*
ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง	.137	.042	3.260	.001*



ปัจจัยด้านกิจกรรมโลจิสติกส์	B	SE	t	Sig (p)
ด้านการขนส่ง	.195	.042	4.626	.000*
R square = 0.729 F = 175.871 Sig = 0.000*				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 4 ถ้าพิจารณา Sig(p) น้อยกว่า $\alpha=0.05$ จะปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 ($p \leq \alpha$:ปฏิเสธ H_0) ผลจากทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการบรรจุหีบห่อ ด้านการเลือกสถานที่ตั้งของโรงงานและการจัดการคลังสินค้า ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง และด้านการขนส่ง มีค่า Sig (p) น้อยกว่า 0.05 ทั้งหมด จึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 หมายความว่า ปัจจัยด้านกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และทั้งหมดส่งผลโดยตรงกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 โดยทั้งหมด (รวม 6 ด้าน) สามารถอธิบายการผันแปรของประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ได้ร้อยละ 72.90

อภิปรายผล

1. จากการศึกษาระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมาก อาจเป็นเพราะผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมได้มีการจัดการระยะเวลาการส่งคำสั่งซื้อภายในองค์กร อย่างเหมาะสมในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 จึงสามารถจัดส่งคำสั่งซื้อจากลูกค้าได้ตามระยะเวลาการจัดซื้ออย่างเหมาะสม อีกทั้งเมื่อจัดส่งเร็วทำให้ไม่มีปัญหาการคืนเงินค่าซึ่งมีผลต่อต้นทุนต่างๆ เช่น ปริมาณการสั่งซื้อ การจัดเก็บสินค้า อีกทั้งยังส่งผลต่อความน่าเชื่อถือจากลูกค้าของผู้ประกอบการโดยตรงที่มีความแม่นยำของการส่งมอบสินค้า เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ศศิธร สุวรรณศรี (2562) ทำการศึกษาเกี่ยวกับ ประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ พบว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภค การดำเนินงานที่มีผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า รองลงมาเป็นการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้และการจัดการเส้นทางการขนส่ง เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือให้กับลูกค้า อีกทั้งยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ กฤติยา เกิดผล และปรัชกรณ์ เศรษฐเสถียร (2562) ทำการศึกษาเกี่ยวกับ การยกระดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของโซ่คุณค่าผลไม้ท้องถิ่นแปรรูปภาคตะวันออก พบว่า การบริหารจัดการด้าน โลจิสติกส์นอกจากต้องให้ความสำคัญกับกิจกรรมหลักด้านโลจิสติกส์แล้ว จะต้องให้ความสำคัญกับกิจกรรมสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ด้วย โดยเฉพาะกิจกรรมการขนถ่ายวัสดุภายในกระบวนการผลิต ต้องเลือกระบบขนถ่ายวัสดุให้เหมาะสมกับงาน รวมไปถึงออกแบบผังโรงงานและผังการขนถ่ายให้สอดคล้องกับกระบวนการผลิต ซึ่งจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการผลิตนำไปสู่การลดต้นทุนการผลิตได้

2. เปรียบเทียบปัจจัยองค์กรกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 พบว่าทั้ง จำนวนพนักงาน และระยะเวลาดำเนินกิจการที่ต่างกัน มีประสิทธิภาพ



การบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 แตกต่างกันไป โดยที่ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ที่มีจำนวนพนักงาน 51- 250 คน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 มากกว่า กลุ่มที่มีพนักงาน ไม่เกิน 50 คน และผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ที่มีระยะเวลาดำเนินกิจการ 5-10 ปี มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 มากกว่า กลุ่มที่มีระยะเวลาดำเนินกิจการ น้อยกว่า 5 ปี ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของนิวีติ โฉมยา (2560) ทำการศึกษาเกี่ยวกับการวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของภาคการผลิตสำหรับอุตสาหกรรมแปรรูปสมุนไพรในภาคกลาง พบว่า ระยะเวลาดำเนินกิจการ ต้นทุน และจำนวนพนักงานมีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ อีกทั้งยังสอดคล้องกับงานวิจัยของฐาปนี เรืองศรีโรจน์ และคณะ (2562) ทำการศึกษาเกี่ยวกับ การเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศไทย พบว่า ปัจจัยองค์กรส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์

3. เมื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 พบว่า ปัจจัยด้านกิจกรรมโลจิสติกส์ ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 แตกต่างกันไป ในด้านการบรรจุหีบห่อ ด้านการเลือกสถานที่ตั้งของโรงงานและการจัดการคลังสินค้า ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง และด้านการขนส่ง อาจเป็นเพราะการบรรจุหีบห่อมีการบ่งบอกรายละเอียดของสินค้าและสร้างการรับรู้ในตัวสินค้าได้เป็นอย่างดี นอกจากนั้นการขนส่งยังมีการช่วยอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายและการขนส่งในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ทำให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงดีขึ้น และทำให้มีการบริหารสินค้าคงคลังอย่างเหมาะสม เมื่อพิจารณาควบคู่กับกระบวนการอื่น ๆ ซึ่งส่งผลดีต่อกระบวนการขนส่งตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการบริโภค จนกระทั่งสินค้าเหล่านั้นอยู่ในความรับผิดชอบของลูกค้าอย่างเหมาะสมในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของอาทิตย์ ฉวีวงศ์ (2560) ทำการศึกษาเกี่ยวกับ ประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งและคลังสินค้าในจังหวัดปทุมธานี พบว่า ทุกกิจกรรมของโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทั้งในด้านต้นทุน ด้านเวลา และด้านความน่าเชื่อถือ อีกทั้งยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ ฤดี นิยมรัตน์ (2553) ทำการศึกษาเกี่ยวกับ การจัดการโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมผลิตเครื่องเบญจรงค์จังหวัดสมุทรสงคราม พบว่า การจัดการโลจิสติกส์ที่ดีทำให้สถานประกอบการมีกิจกรรมการบริการลูกค้า การวางแผนเกี่ยวกับตำแหน่งที่ตั้งของอาคารโรงงาน มีกิจกรรมการจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบ การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ การขนส่งและการจัดส่งโลจิสติกส์ย้อนกลับ การกระจายสินค้า การจัดการช่องทางจัดจำหน่าย และกิจกรรมการแปรรูป เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้ดี ซึ่งทำให้มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์



ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

1. จากการศึกษาพบว่าจำนวนพนักงานที่มีจำนวนมากกว่าจะส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ดังนั้นผู้ประกอบการจึงควรบริหารบุคคลให้เหมาะสมกับงานเพื่อให้บริหารจัดการโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
2. จากการศึกษาพบว่าระยะเวลาดำเนินกิจการที่มากกว่าจะส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 เนื่องจากผู้ประกอบการมีความเชี่ยวชาญในการจัดการโลจิสติกส์ ดังนั้นผู้ประกอบการจึงควรศึกษากระบวนการทำงานบริษัทที่มีการจัดการที่ดีกว่าเพื่อนำมาปรับปรุงการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของบริษัทให้ดียิ่งขึ้น
3. จากการศึกษาพบว่าปัจจัยด้านการบรรจุหีบห่อ ด้านการเลือกสถานที่ตั้งของโรงงานและการจัดการคลังสินค้า ด้านการบริหารสินค้าคงคลัง และด้านการขนส่ง จะส่งผลต่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ดังนั้นผู้ประกอบการจึงควรพัฒนากระบวนการของปัจจัยดังกล่าวให้เป็นมาตรฐานเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับลูกค้าที่ใช้บริการ

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ควรทำการสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกของผู้ประกอบการในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 เพื่อให้ได้ข้อมูลที่จะนำไปปรับปรุงการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาเพิ่มขึ้น
2. ควรทำการศึกษาปัจจัยอื่นๆ เช่น ปัจจัยด้านเทคโนโลยี ปัจจัยด้านการตลาด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กฤติยา เกิดผล และปรัชกรณ์ เศรษฐเสถียร. (2562). *การเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการคลังสินค้า* (รายงานวิจัย). มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี จังหวัดจันทบุรี.
- ขวัญเรือน มาลากุล ณ อยุธยา. (2562). ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมเครื่องดื่มในเขตกรุงเทพและปริมณฑล. *วารสารการเงิน การลงทุน การตลาด และการบริหารธุรกิจ*, 9(1), 54-78.
- ฐาปนี เรืองศรีโรจน์, นวินดา ชื่อดตรง, ณัฐนิชา นิสัยสุข และพรทิพย์ รอดพัน. (2562). *การเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศไทย*. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน.
- ทศพร เตนานันท์. (2561). *การสร้างรายได้เปรียบทางธุรกิจโดยใช้กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ธุรกิจค้าปลีก* เครื่องสำอางค์. ปทุมธานี: มหาวิทยาลัยรังสิต.
- นิธิตี โฉมยา. (2560). *การวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของภาคการผลิตสำหรับอุตสาหกรรมแปรรูปสมุนไพรในภาคกลาง*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.



- บุญชม ศรีสะอาด. (2560). *การวิจัยเบื้องต้น*. กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาส์น.
- พิทักษ์พงษ์ ดิษฐอนันต์. (2559). *แนวปฏิบัติการจัดการห่วงโซ่อุปทาน และการตอบสนองในห่วงโซ่อุปทานที่สร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน กรณีศึกษา: อุตสาหกรรมอาหารในประเทศไทย*. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน.
- ฤดี นิยมรัตน์. (2553). *ปัญหาและความต้องการในการบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของผู้บริหารสำนักงานสรรพากรภาค 4*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- ศราวุฒิ บุขหมั่น. (2558). *กลยุทธ์การจัดการโลจิสติกส์: ศึกษาเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งไทย*. นครสวรรค์: มหาวิทยาลัยภาคกลาง.
- ศศิธร สุวรรณศรี. (2562). *ประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์*. ปทุมธานี: มหาวิทยาลัยรังสิต.
- สถาพร โอภาสานนท์. (2563). *การปรับตัวทางธุรกิจสู่ภัยโควิด19*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. (2564). *ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม*. ค้นเมื่อ 26 กันยายน 2564, จาก <https://www.sme.go.th/th/>
- อาธิตญา ฉวีวงศ์. (2560). *ประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งและคลังสินค้าใน จังหวัดปทุมธานี*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ.
- World Bank. (2012). *Access to information: Annual report*. Washington DC: World Bank.
- Yamane, T. (1973). *Statistics, Introductory Analysis*. (3rd ed.). New York: Harper & Row Ltd.

