

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า Factors Affecting Choice of Rom Klao Truck Terminal Services of Goods Transport Operators

ธิดาทิพย์ เผ่ากันทะ^{1*} และ ปิยะมาศ สือสวัสดิ์วัฒนชัย²

¹สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ประเทศไทย

²คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ประเทศไทย

*ผู้รับผิดชอบบทความ

Tidatip Paokanta^{1*} and Piyamas Suesawadwanit²

¹Department of Logistics and Supply Chain Management, Faculty of Business,
Ramkhamhaeng University, Thailand

²Faculty of Business, Ramkhamhaeng University, Thailand

*Corresponding author: 6514970104@rumail.ru.ac.th

Received: March 24, 2024 / Revised: May 7, 2024 / Accepted: May 8, 2024

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้า 2) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นรูปแบบการวิจัยเชิงปริมาณ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยนี้คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เข้าใช้บริการพื้นที่ภายในสถานีขนส่งสินค้า ร่มเกล้า จำนวน 80 ราย ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบสมมติฐานด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เข้าใช้บริการสถานีขนส่งสินค้า ร่มเกล้าส่วนใหญ่มีขนาดธุรกิจขนาดกลาง ทุนจดทะเบียน 20-200 ล้านบาท มีจำนวนรถบรรทุกมากกว่า 30 คัน ประเภทพื้นที่ที่เข้าใช้บริการเป็นสำนักงานอาคารบริหาร ระยะเวลาการเข้าใช้บริการมากกว่า 10 ปี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้า ร่มเกล้า ประกอบด้วย ด้านลักษณะทางกายภาพ ด้านต้นทุนการขนส่งสินค้า ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และด้านความน่าเชื่อถือโดยภาพรวม อยู่ในระดับสำคัญมาก การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้า ร่มเกล้า พบว่า ข้อมูลขนาดธุรกิจ ประเภทพื้นที่ที่เข้าใช้บริการ และระยะเวลาการเข้าใช้บริการ มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้า ร่มเกล้า โดยรวม การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้า ร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้า ร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า คือ ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือ

คำสำคัญ: สถานีขนส่งสินค้า ร่มเกล้า; ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า; การเลือกใช้บริการ

Abstract

The purposes of this research are to 1) study the personal information of goods transport operators that affecting choice of Rom Klao Truck Terminal services. 2) study the factors affecting choice of Rom Klao Truck Terminal services of goods transport operators. The research adopts a quantitative approach, with a sample group consisting of 80 goods transport operators who lease space within Rom Klao truck terminal. The sampling method utilized is Accidental Sampling, employing a questionnaire as the data collection tool. Analyzing data with frequency, percentage, mean, and standard deviation, and hypothesis testing through One-way ANOVA and Multiple Regression Analysis. The research results found that Most of goods transport operators who lease services at Rom Klao Truck Terminal are of medium-sized businesses with registered capital ranging from 20 to 200 million Thai Baht. There are more than 30 trucks. The type of space rented is an office, administrative building. Lease period of more than 10 years There are opinions about the importance of factors affecting the choice of Rom Klao Truck Terminal services, consisting of physical characteristics, cost of transporting goods. Facilities and overall reliability are at a very important level. Analysis of personal information of goods transport operators that affecting choice of Rom Klao Truck Terminal services found that information on business size Type of space rented for service and duration of rental service It affects the choice of Rom Klao Truck Terminal services. Analysis of the factors affecting choice of Rom Klao Truck Terminal services of goods transport operators found that the factors affecting choice of Rom Klao Truck Terminal services of goods transport operators are the reliability factor.

Keywords: Rom Klao Truck Terminal; Goods Transport Operators; Choosing a Service

1. บทนำ

ปัจจุบันโลกอยู่ในยุคโลกาภิวัตน์ซึ่งเป็นยุคที่มีการสื่อสารติดต่อค้าขายกันอย่างไร้พรมแดน ส่งผลให้มีปริมาณการค้าเพิ่มขึ้นอย่างมาก การขนส่งจึงมีบทบาทสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการรองรับการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ต้องการการเคลื่อนที่อย่างรวดเร็วและในปริมาณมาก โดยผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจะทำหน้าที่เคลื่อนย้ายสินค้าในแต่ละขั้นของห่วงโซ่อุปทาน (supply chain) ซึ่งการให้บริการขนส่งสินค้าของไทยสามารถแบ่งได้เป็น 5 รูปแบบหลัก ประกอบด้วย 1) การขนส่งทางถนน 2) การขนส่งทางราง 3) การขนส่งทางน้ำ 4) การขนส่งทางอากาศ และ 5) การขนส่งทางท่อ (จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา, 2566, หน้า 10) ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งหลักและมีบทบาทสูงต่อภาคการขนส่งโดยรวมของประเทศ (กระทรวงคมนาคม สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2566) ซึ่งถือเป็นส่วนที่สำคัญที่สุดในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสามารถในการเข้าถึงผู้บริโภคที่สูงที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ อีกทั้งยังมีเครือข่ายเชื่อมต่อครอบคลุมพื้นที่กว้างขวาง และสามารถเข้าถึงแหล่งบริโภคได้โดยตรง (door-to-door) จึงสามารถส่งสิ่งของต่าง ๆ ไปยังจุดหมายปลายทางได้ดีกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ที่มีข้อจำกัดในการเข้าถึงแหล่งบริโภคได้โดยตรง ดังนั้น การขนส่งทางถนนจึงเป็นตัวเชื่อมต่อระหว่างผู้ผลิตกับผู้บริโภคในกระบวนการการขนส่งนับตั้งแต่การขนส่งปัจจัยการผลิตจนถึงมือผู้บริโภคขั้นสุดท้าย

สถานีขนส่งสินค้า (truck terminal) จัดเป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้าทางถนนที่ทำหน้าที่หลักเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าสำคัญ และเป็นกลไกสำคัญในการจัดระเบียบสินค้าและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก โดยรถบรรทุกขนาดใหญ่จะเข้าใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าเพื่อรวบรวมและกระจายสินค้าในเขตเมืองด้วยรถบรรทุกขนาดกลางหรือขนาดเล็ก และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองผ่านรถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุน

การขนส่งสินค้า และลดการใช้ทรัพยากรของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า เช่น จำนวนเที่ยววิ่งรถบรรทุก น้ำมันเชื้อเพลิง แรงงาน อันจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ตลอดจนช่วยลดปัญหาการจราจรและปัญหาสถานะทางสิ่งแวดล้อม (กรมการขนส่งทางบก, 2565) กรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งสินค้า ทางถนนทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ จึงได้ดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าขาานเมืองกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลโดยการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 3 แห่ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 เพื่อใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการจัดระเบียบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และลดต้นทุนการขนส่ง ในภาพรวม และต่อมากรมการขนส่งทางบกได้มีโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในส่วนภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองหลัก และจังหวัดชายแดนที่มีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจาย สินค้าและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ สนับสนุนการขนส่งแบบ Hub and Spokes รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และสนับสนุนการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในเมืองหลักของประเทศ ช่วยให้การขนส่งสินค้าทางถนนมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น อีกทั้งเป็นการพัฒนาศักยภาพในการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งไทย ให้มีความพร้อมในการแข่งขันด้านการขนส่งระหว่างประเทศ โดยการดำเนินการดังต่อไปนี้

1) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประชิดด้านพรมแดนเชียงของ ทำหน้าที่รองรับการขนส่งสินค้าจากจีนตะวันตก ซึ่งทำการขนส่งมาทางถนนสาย R3A ผ่าน สปป. ลาว เข้ามาในประเทศไทย ก่อนข้ามสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เพื่อกระจายสินค้าไปยังส่วนต่าง ๆ ภายในประเทศและต่างประเทศ

2) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ประชิดด้านพรมแดนนครพนม เป็นโครงการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านการขนส่งสินค้า โดยมีบทบาทและหน้าที่หลักในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ บนเส้นทางสาย R12 (ไทย-ลาว-เวียดนาม-จีนตอนใต้) ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3

3) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จำนวน 17 แห่ง ประกอบด้วย สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน 9 แห่ง และสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก 8 แห่ง ซึ่งจะดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี (กรมการขนส่งทางบก, 2561)

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการดูแลและบริหารสถานีขนส่งสินค้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3 แห่ง ประกอบด้วยสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ซึ่งทำหน้าที่หลักเป็น ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าต้นทาง รองรับการขนส่งสินค้าบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 มีจำนวนรถบรรทุกเข้า-ออก และมีปริมาณการขนถ่ายสินค้าทั้งหมดผ่านสถานีขนส่งสินค้ากรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเป็นการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคเป็นหลัก ตามตาราง 1 และในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 คาดการณ์ว่าจะมีปริมาณ การขนถ่ายสินค้าที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากปัจจุบันสถานการณ์เศรษฐกิจของประเทศไทยเริ่มกลับมาเป็นปกติหลังจากได้รับผลกระทบ จากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ทำให้ภาคการท่องเที่ยวฟื้นตัว ส่งผลให้อุปสงค์ในประเทศเพิ่มขึ้น

ตาราง 1

จำนวนรถบรรทุกเข้า – ออก และปริมาณการขนถ่ายสินค้าผ่านสถานีขนส่งสินค้ากรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3 แห่ง

สถานีขนส่งสินค้า	จำนวนรถบรรทุกเข้า – ออก (คัน)	ปริมาณการขนถ่ายสินค้า (ตัน)
สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล	743,391	1,565,308
สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง	74,805	278,997
สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า	383,400	1,606,059
รวม	1,201,596	3,450,365

ที่มา. กรมการขนส่งทางบก (2566)

สถานีขนส่งสินค้าแต่ละแห่งมีกิจกรรมหลักคือการให้บริการเช่าพื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้า พื้นที่จัดเก็บและรวบรวมสินค้า พื้นที่สำนักงานประกอบกิจการที่เกี่ยวกับการบริการขนส่งสินค้า และพื้นที่ให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า เช่น สำนักงานในการติดต่อประสานงานในการขนส่งสินค้า ที่พักสำหรับผู้ให้บริการ พื้นที่จำหน่ายอาหาร พื้นที่ประกอบกิจการจำหน่ายสินค้าและให้บริการอื่น ๆ แก่ผู้รับบริการ รวมทั้งการให้บริการตรวจสอบสภาพรถบรรทุก และการให้บริการชั่งน้ำหนักบรรทุกทุกตั้งแต่ต้นทางโดยเครื่องชั่งน้ำหนักที่ได้รับการตรวจสอบมาตรฐานจากสำนักงานกลางชั่งตวงวัด กระทรวงพาณิชย์ สำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ เนื่องจากสถานีขนส่งสินค้าทั้ง 3 แห่งได้เปิดให้บริการมาเป็นระยะเวลานาน (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543) ประกอบกับในปัจจุบันมีการให้บริการเช่าพื้นที่ที่ไม่เต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากยังมีพื้นที่ให้เช่าใช้บริการที่ว่างอยู่ ดังนั้น ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้า เพื่อศึกษาว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เช่าใช้บริการสถานีขนส่งสินค้ามีความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการอย่างไร และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการที่เช่าใช้บริการพื้นที่ได้มากน้อยเพียงใด เพื่อสามารถนำข้อมูลมาพัฒนาการให้บริการสถานีขนส่งสินค้าเพื่อให้มีการเช่าใช้บริการพื้นที่อย่างเต็มประสิทธิภาพ และสามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์และวางแผนเพื่อพัฒนาและกำหนดมาตรฐานการให้บริการสถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกในอนาคตได้ โดยเป็นการศึกษาเฉพาะกรณีศึกษาสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า เนื่องจากเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่สำคัญในการกระจายสินค้าเข้าในเขตเมืองกรุงเทพมหานครด้วยรถบรรทุกขนาดกลางและขนาดเล็ก และขนส่งสินค้าระหว่างเมืองด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ อีกทั้งยังเป็นจุดสำคัญที่สามารถเชื่อมต่อได้ทั้งมอเตอร์เวย์ ทางรถไฟ สนามบิน และสถานีบรรจุและแยกสินค้าคล่อง (inland container depot) หรือ ICD (ไอซีดี) ลาดกระบัง จึงสามารถรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transportation) ทั้งการขนส่งทางถนน การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางรางที่สามารถเชื่อมต่อไปยังการขนส่งทางน้ำได้ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าจึงถือเป็นจุดเชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าที่สำคัญมากที่สุดเมื่อเทียบกับสถานีขนส่งสินค้ากรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้ง 3 แห่ง แต่ทั้งนี้สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้ายังมีพื้นที่ให้เช่าใช้บริการบางประเภทที่ว่างอยู่ในสัดส่วนที่มากกว่าเมื่อเทียบกับสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล และสถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง เช่น พื้นที่ขนถ่ายสินค้า และพื้นที่คลังสินค้า ดังนั้น เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยในการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าว่ามีปัจจัยที่สำคัญในด้านใด อันจะเป็นประโยชน์ในการปรับปรุง แก้ไข และพัฒนาการให้บริการของสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าเพื่อให้มีการเช่าใช้บริการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ จึงควรมีการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

2. ทบทวนวรรณกรรม

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่ง

การขนส่งมีความสำคัญอย่างยิ่งในระบบอุตสาหกรรม โดยระบบการขนส่งทำให้เกิดการเชื่อมโยงที่สำคัญระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภคในการเคลื่อนย้ายสินค้าจากสถานที่ผลิตไปยังสถานที่จำหน่ายและบริโภคสินค้า การขนส่งเป็นส่วนสำคัญของการจัดการห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งอาจเปรียบเทียบได้ว่าเป็น “กาว” ที่ยึดห่วงโซ่อุปทานไว้ด้วยกัน และเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับกลยุทธ์ที่มุ่งเน้นลูกค้าเป็นหลัก ซึ่งการขนส่งมักเป็นขั้นตอนหรือกระบวนการสุดท้ายในการติดต่อกับลูกค้า และอาจส่งผลกระทบต่อความสำเร็จที่ยั่งยืนของธุรกิจได้ (Novack, Gibson, Suzuki, Coyle, 2019, p. 33) โดยจักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา (2566, หน้า 2-10) ได้ให้ความหมายของการขนส่งไว้ว่า การขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนย้ายคน สัตว์ หรือสิ่งของจากสถานที่หนึ่งไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่ง โดยสร้างอรรถประโยชน์ด้านสถานที่และเวลา (time and place utility) โดยการขนส่งกับการจัดการห่วงโซ่อุปทาน คือการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านทางช่องทางการกระจาย เริ่มตั้งแต่วัตถุดิบที่จัดส่งจากซัพพลายเออร์ โรงงานผลิต จนกระทั่งผ่านมายังร้านค้าปลีก ร้านค้าปลีกสาขา จนกระทั่งสินค้าส่งมอบให้แก่ผู้บริโภค โดยการขนส่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 รูปแบบ คือ 1) การขนส่งทางถนน 2) การขนส่งทางราง 3) การขนส่งทางน้ำ 4) การขนส่งทางอากาศ และ 5) การขนส่งทางท่อ

ซึ่งองค์ประกอบของระบบขนส่งประกอบด้วย 1) อุปสงค์การขนส่ง 2) เส้นทาง 3) ท่าขนส่ง 4) ยานพาหนะ 5) พลังงาน 6) ผู้ประกอบการขนส่ง และ 7) ผู้จัดระเบียบการขนส่ง

2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพ

ลักษณะทางกายภาพ หมายถึง ลักษณะที่เกี่ยวข้องกับลักษณะภายนอกของสิ่งต่าง ๆ เช่นวัตถุ สิ่งมีชีวิตหรือบุคคล ตลอดจนรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างทางกายภาพ โดยลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่งสินค้าจะเกี่ยวข้องกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่และโครงสร้างของสถานีที่ใช้เป็นสถานที่สำหรับการขนส่งสินค้า เช่น สถานีที่ตั้ง ลักษณะของอาคารและพื้นที่ให้บริการ และสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ทั้งภายในและบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งสินค้า โดยการออกแบบพื้นที่ที่เหมาะสมสามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการขนส่งสินค้าได้ โดยคำนาย อภิปรัชญาสกุล (2553, หน้า 52-57) อธิบายว่า ท่าเลที่ตั้ง หมายถึง แหล่งที่จะทำให้ธุรกิจคลังสินค้าสามารถประกอบกิจกรรมได้สะดวก โดยคำนึงถึงผลกำไร ค่าใช้จ่าย ความสัมพันธ์กับลูกค้า ความสัมพันธ์กับพนักงาน และสภาพแวดล้อมภายนอกอื่น ๆ ตลอดเวลาที่ประสงค์จะประกอบกิจกรรมอยู่ ณ ที่ตั้งนั้น วัตถุประสงค์โดยพื้นฐานของท่าเลที่ตั้งคลังสินค้า คือ การพยายามที่จะหาแหล่งที่ก่อให้เกิดต้นทุนรวมที่เกิดขึ้นจากเลือกท่าเลที่ตั้งนั้นต่ำสุดเท่าที่สามารถเป็นไปได้ และในอีกทางหนึ่งก็เป็นแหล่งที่ก่อให้เกิดรายได้ที่เกิดขึ้นจากการเลือกท่าเลที่ตั้งนั้นสูงสุดด้วย ดังนั้นวัตถุประสงค์ของท่าเลที่ตั้งคลังสินค้าจะพยายามหาแหล่งที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่เหมาะสมที่สุดระหว่างต้นทุนรวมกับรายได้ และประจวบ กล่อมจิตร (2556, หน้า 173) ได้แบ่งประเภทของคลังสินค้าตามลักษณะทางกายภาพ ได้ดังนี้ 1) คลังที่มีมิติ มีกำแพง เพดาน และประตู 2) คลังที่มีแต่หลังคา แต่ไม่มีผนัง 3) คลังกลางแจ้ง พื้นเป็นคอนกรีต มีการยกพื้น มีระบบป้องกันน้ำท่วม ไม่มีหลังคา 4) คลังที่เป็นถัง ที่สินค้านำเข้าหรือเอาออก โดยวิธีดูดผ่านท่อ 5) คลังเคลื่อนที่ได้ และ 6) คลังเก็บข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ประกอบกับคำนาย อภิปรัชญาสกุล (2553, หน้า 52) อธิบายว่า ท่าเลที่ตั้งคลังสินค้าที่มีสภาพแวดล้อมแตกต่างกัน ย่อมมีผลต่อสภาพการทำงานของพนักงานที่แตกต่างกัน สภาพการทำงานย่อมมีผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพในการทำงานของพนักงาน และนำไปสู่การเกิดรายได้ของกิจการ ท่าเลที่ตั้งคลังสินค้าที่อยู่ในสภาพแวดล้อมทางสังคมที่ดี เช่น มีบริการสาธารณูปโภคที่พร้อม สามารถให้ความสะดวกสบายในการดำรงชีพ มีการอยู่ดีกินดีตามอัตภาพ มีการจำหน่ายสินค้าที่จำเป็นในราคาพอสมควรมีสถานมหรสพสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ มีสถานตำรวจ มีโรงเรียน มีสถานพยาบาลและบริการสังคมอื่น ๆ ของรัฐ พนักงานลูกจ้างของกิจการคลังสินค้าพร้อมด้วยครอบครัว ก็จะได้รับบริการเหล่านั้น และทุกคนก็ไม่มีปัญหาที่ต้องวิตกกังวล สภาพของการทำงานก็จะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับต้นทุนการขนส่งสินค้า

ต้นทุนการขนส่งสามารถแบ่งออกได้ เป็น 4 ประเภท คือ 1) ต้นทุนคงที่ 2) ต้นทุนผันแปร 3) ต้นทุนรวม และ 4) ต้นทุนเที่ยวกลับ ซึ่งต้นทุนของการขนส่งจะแปรผันตามระยะทาง เส้นทาง ปริมาณ น้ำหนัก ประเภทของสินค้า ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับความปลอดภัย การประกันภัยในการขนส่ง ต้นทุนในการจัดหาเครื่องมือ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เป็นต้นโดยผู้ประกอบการขนส่งต้องมีการวางแผนกำหนดกลยุทธ์ต่าง ๆ เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง เช่น การใช้พลังงานทางเลือก การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งแบบใหม่ การใช้ศูนย์กระจายสินค้า การขนส่งสินค้าทั้งเที่ยวไปและกลับ (กฤตพา แสนชัยธร, 2564, หน้า 89; คำนาย อภิปรัชญาสกุล, 2558, หน้า 4 - 85)

2.4 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก

สถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ (2566) กล่าวถึง สิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย 1) ทรัพยากรกายภาพ เช่น อาคาร ระบบประกอบอาคาร สถานที่และบริเวณภูมิทัศน์ อุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์ต่าง ๆ รวมถึงสาธารณูปโภคต่าง ๆ และ 2) ทรัพยากรสนับสนุน เช่น การดูแลรักษาอาคาร บริการ อาคาร บริการสำนักงาน และบริการทั่วไป นอกจากนั้น คำนาย อภิปรัชญาสกุล (2558, หน้า 36-48) กล่าวถึง ภายในสถานีขนส่งสินค้าที่ตื้นนั้น จะต้องมีความอำนวยความสะดวกและเครื่องอุปกรณ์ต่าง ๆ ไว้คอยให้บริการแก่ผู้ใช้บริการตลอดเวลา เช่น ห้องพัก ห้องฝากสิ่งของ ร้านอาหาร โทรศัพท์ เป็นต้น

2.5 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความน่าเชื่อถือ

Robbins (2017) กล่าวว่า ความเชื่อมั่น ไม่ว่าจะเป็นของหน่วยงาน องค์กร นั้นเป็นส่วนสำคัญต่อการประสบความสำเร็จของธุรกิจไม่ว่าจะยุคสมัยไหน ความเชื่อมั่นนี้จะเกิดขึ้นได้ต้องมาจากความน่าเชื่อถือ ความน่าเชื่อถือทำให้องค์กรสามารถขับเคลื่อนไปได้ในโลกธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นผลิตภัณฑ์ใด ๆ จะเล็กหรือใหญ่ หากไม่มีความน่าเชื่อถือเกิดขึ้นแล้ว ความเชื่อมั่นของลูกค้าย่อมจะไม่พึงบังเกิด จะเห็นได้ว่าความน่าเชื่อถือ และความเชื่อมั่นนั้นสำคัญกับธุรกิจทุกประเภท ความน่าเชื่อถือนั้นไม่ได้มีความสำคัญเพียงแต่ชื่อเสียงหรือผลิตภัณฑ์ที่ได้คุณภาพเท่านั้น องค์กรประกอบในภาพรวม ไม่ว่าจะเป็นรูปลักษณ์ขององค์กร สภาพแวดล้อม ตัวผลิตภัณฑ์ แม้กระทั่งพนักงานขององค์กร ล้วนแล้วแต่สำคัญต่อการสร้างความเชื่อมั่นของลูกค้าต่อองค์กร และทัศนคติขององค์กร วัฒนธรรม (2559, หน้า 121) ได้อธิบายถึงความเชื่อถือได้ (reliability) ของการขนส่ง โดยหมายถึงความตรงต่อเวลา ความสม่ำเสมอ การรับรู้ได้ล่วงหน้าซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนการทำงาน รวมถึงความปลอดภัยของการขนส่ง อีกทั้งการจัดการคลังสินค้าจะสร้างความมั่นใจว่าแรงงาน เครื่องมือ อุปกรณ์ สาธารณูปโภคต่าง ๆ มีเพียงพอและสอดคล้องกับระดับของธุรกิจที่ได้วางแผนไว้

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ลัดดาวรรณ ยาจาคติ (2562) ทำการศึกษาวิจัย เรื่อง การประเมินความพึงพอใจการใช้บริการพื้นที่เช่าสำนักงาน อาคารเมอร์คิวรี ทาวเวอร์ จากการศึกษาพบว่า อัตราการเช่าของอาคารสำนักงานขึ้นอยู่กับลักษณะธุรกิจ และจำนวนพนักงานของบริษัทผู้เช่าพื้นที่สำนักงาน

นันทิญา เต็มมูล และ กรเอก กาญจนโกคิน (2563) ทำการศึกษาวิจัย เรื่อง การศึกษาคุณภาพการให้บริการธุรกิจปล่อยเช่าคลังสินค้าโรงงาน กรณีศึกษา ผู้ใช้บริการเช่าคลังสินค้า โรงงาน บริษัท โซติธนวัดน์ จำกัด ผลการศึกษพบว่า การจัดการคุณภาพการให้บริการของผู้ใช้บริการเช่าคลังสินค้ามีความสัมพันธ์กับคุณภาพการให้บริการด้านความเป็นรูปธรรมของบริการด้านความเชื่อถือไว้วางใจได้

ทศพล ทาเทพ (2564) ทำการศึกษาวิจัย เรื่อง การเลือกทำเลที่ตั้งคลังสินค้าด้วยวิธีการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น บริษัทกรณีศึกษา : บริษัทรองเท้าและเสื้อผ้ากีฬา จากผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกที่ตั้งคลังสินค้า ปัจจัยเชิงปริมาณ ได้แก่ ปัจจัยด้านต้นทุนการขนส่งและด้านต้นทุนการจัดการคลังสินค้า ปัจจัยเชิงคุณภาพได้แก่ การเข้าถึงลูกค้า ระบบสาธารณูปโภค ความพร้อมของระบบคมนาคม สังคมและชุมชน การก่อกมลพิษจากการขนส่ง สภาพภูมิประเทศ ผลกระทบจากการจราจร เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ธัญวรรณ ทองประพันธ์ และ ญัญภัทรศญา เศรษฐโชติสมบัติ (2565) ทำการศึกษาวิจัย เรื่อง การบริหารคลังสินค้าให้เข้าสำหรับจัดเก็บสินค้าสำเร็จรูปและแพคเกจจิ้ง ผลการวิจัยพบว่า การประเมินบริษัทคลังสินค้าให้เข้าที่ตัดสินใจเลือกในมุมมองผู้เช่าคลังสินค้าที่มีการตัดสินใจเช่าคลังสินค้าจากทำเลที่ตั้ง ราคา รวมถึงความน่าเชื่อถือและประสบการณ์

วัชรพล วงศ์จันทร์ และ ธิศภพ ตรีสุวรรณ (2565) ทำการศึกษาวิจัย เรื่อง การเลือกเช่าคลังสินค้าโดยการประยุกต์ใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ กรณีศึกษา บริษัท ทีทีที ผลการวิจัยพบว่า ลำดับความสำคัญของปัจจัยในการเลือกเช่าคลังสินค้า คือ การเข้าถึงลูกค้า ความสะดวกในการขนส่ง ต้นทุนในการขนส่ง แรงงาน และความพร้อมของสาธารณูปโภค

Baglio, Creazza, and Dallari (2023) ทำการศึกษา เรื่อง คลังสินค้า “ที่สมบูรณ์แบบ” : วิธีการประเมินลักษณะของคลังสินค้าและประสิทธิภาพของโลจิสติกส์บุคคลที่สาม ผลการศึกษพบว่า ตำแหน่งที่ตั้งที่ทำให้มีการเข้าถึงแรงงานที่มีความชำนาญเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าในสถานที่ที่คลังสินค้าตั้งอยู่เป็นสิ่งสำคัญสำหรับ 3PLs รูปทรงและขนาดของตึกมีความสำคัญสำหรับระดับบริการที่ดีในทางเวลา พื้นที่ภายนอกมีความสำคัญสำหรับตลาด e-commerce และการขนส่งแบบพัสดุที่ใหม่ ลักษณะทางกายภาพและลักษณะของตึกมีความสำคัญต่อความคิดเห็นของลูกค้า ห้องที่เหมาะสม อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก ทำให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิภาพ คลังสินค้าเป็นสิ่งสำคัญทางกายภาพที่สามารถมีผลกระทบต่อระดับประสิทธิภาพของ 3PLs และขององค์กรที่ใช้บริการด้านโลจิสติกส์จาก 3PLs

จากการรวบรวมวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยจึงได้นำมากำหนดเป็นกรอบแนวคิดการวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

3. วรทคําเนนการวรจย

3.1 ปรชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การวรจยปรจยทมผลต่อการเลอกใช้ปรการสถานขนสงสทนคําร่เกล้า เป่นการศทษาปรจยในการเลอกใช้ปรการของผู่ปรประกอบการขนสงสทนคําทใช้ปรการพ่นทภายในสถานขนสงสทนคําร่เกล้า ซ่งเป่นกลุ่มปรชากรในด้านอุปสงค์ (Demand Side) โดยมผู่ปรประกอบการท้งหมดจํานวน 97 ราย (กรมการขนสงทางบก, 2566) เพ่อให้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเป่นตัวแทนทสามารถให้ข้อมูลไม่แตกต่าจากคําทแท้จริงของจํานวนปรชากรทใช้ปรการพ่นทภายในสถานขนสงสทนคําร่เกล้า จ่งกําหนดให้สัดส่วของลัษณะทสนใจในปรชากรเท่ากับ 0.5 ระดับความคลาดเคล่อนทยอมรบัได้ $\pm 5\%$ และระดับความเช่มน 95% หรือทระดับนัยสําคัญ 0.05 กําหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยการใช้ตารางเครจซีและมอร์แกน (Krejcie and Morgan, 1970) จะได้กลุ่มตัวอย่างในงานวรจยน จํานวน 80 ราย เกบรวบรวมข้อมูลโดยใช้วรการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ

3.2 เคร่องมอทใช้ในการวรจย

มการสร้งแบบสอบถาม (questionnaire) ตามวตุประสงค์ของการวรจยให้ความสั่มพ่นธ์กับกรอบแนวคตเพ่อใช้เป่นเคร่องมอ ในการเกบรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างโดยสามารถแบ่งออกเป่น 4 ส่ว ด่งน

ส่วท 1 แบบสอบถามเกยวกับข้อมูลส่วบุคคลของผู่ปรประกอบการขนสงสทนคําทเลอกใช้ปรการสถานขนสงสทนคําร่เกล้า โดยลัษณะของคํถามเป่นแบบปลายปดแบบให้เลอกตอบ ปรกอบดวยคํถามจํานวน 4 คอ ได้แก่ 1) ขนดธุรกิจ 2) จํานวนรถบรรทุก 3) ปรเภทพ่นททใช้ปรการ 4) ระยะเวลาการใช้ปรการ

ส่วท 2 แบบสอบถามเกยวกับปรจยทมผลต่อการเลอกใช้ปรการสถานขนสงสทนคําร่เกล้าของผู่ปรประกอบการขนสงสทนคํ ปรกอบดวยคํถาม 4 ด้าน ได้แก่ 1) ปรจยด้านลัษณะทางกายภาพ 2) ปรจยด้านต้นทุนการขนสงสทนคํ 3) ปรจยด้านล่งอํานวยความสะดวก 4) ปรจยด้านความน่าเช่อถอ โดยมีลัษณะเป่นคํถามทให้ผู่ตอบแบบสอบถามแสดงระดับความคิดเห็นของสําคัญในแบบสอบถามปลายปดตามแบบมาตรวัดของลคเรท (Likert Scale) ซ่งแบ่งระดับความคิดเห็นของสําคัญออกเป่น 5 ระดับ กําหนดเกณฑ์การแปลความหมายระดับสําคัญของคะแนนเฉลยในแบบสอบถาม ด่งน

คะแนนเฉลย	ระดับสําคัญ
4.21 – 5.00	สําคัญมากทสุด
3.41 – 4.20	สําคัญมาก
2.61 – 3.40	สําคัญปานกลาง
1.81 – 2.60	สําคัญนอย
1.00 – 1.80	สําคัญนอยทสุด

ส่วท 3 แบบสอบถามเกยวกับการเลอกใช้ปรการสถานขนสงสทนคําร่เกล้าของผู่ปรประกอบการขนสงสทนคํ ปรกอบดวยคํถามโดยมลัษณะเป่นคํถามทให้ผู่ตอบแบบสอบถามแสดงระดับความคิดเห็นในแบบสอบถามปลายปดตามแบบมาตรวัดของลคเรท (Likert Scale) ซ่งแบ่งระดับความคิดเห็นออกเป่น 5 ระดับ กําหนดเกณฑ์การแปลความหมายระดับความคิดเห็นของคะแนนเฉลยในแบบสอบถามด่งนเดยวกับส่วท 2

ส่วท 4 เป่นแบบสอบถามเกยวกับขอเสนอแนะของผู่ปรประกอบการขนสงสทนคําทเลอกใช้ปรการสถานขนสงสทนคําร่เกล้า โดยลัษณะของคํถามเป่นแบบปลายเปด

3.3 การเกบรวบรวมและวเคราะห์ข้อมูล

3.3.1 การเกบรวบรวมข้อมูล ข้อมูลทุตยภูมิ (secondary data) ได้มาจากการศทษาค้นคว้จากข้อมูลทมผู่รวบรวมไว้ ข้อมูลจากเอกสารทสามารถอํางอ้งได้ ศทษาจากตำรา บทความ ทฤษฎี หลักการ และงานวรจยทเกยวข้อง ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) ได้มาจากการนําแบบสอบถามทสร้งเป่นเคร่องมอในการเกบรวบรวมข้อมูลไปให้กลุ่มตัวอย่าง คอ ผู่ปรประกอบการขนสงสทนคําทเลอกใช้ปรการสถานขนสงสทนคําร่เกล้าตอบแบบสอบถาม

3.3.2 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

1) สถิติเชิงพรรณนา (descriptive statistics) ค่าความถี่ และร้อยละ สำหรับวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล และวิเคราะห์ข้อเสนอแนะของกลุ่มตัวอย่าง ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สำหรับวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้า และวิเคราะห์ข้อมูลการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของกลุ่มตัวอย่าง

2) สถิติเชิงอนุมาน (inference statistics) เพื่อใช้ในการทดสอบสมมติฐาน ประกอบด้วย การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (multiple regression analysis)

3.4 วัตถุประสงค์การวิจัย

3.4.1 เพื่อศึกษาข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้า

3.4.2 เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

3.5 สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าประกอบด้วย ข้อมูลขนาดธุรกิจ จำนวนรถบรรทุก ประเภทพื้นที่ที่เข้าใช้บริการ และระยะเวลาการเข้าใช้บริการ มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้า

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพ มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

สมมติฐานที่ 3 ปัจจัยด้านต้นทุนการขนส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

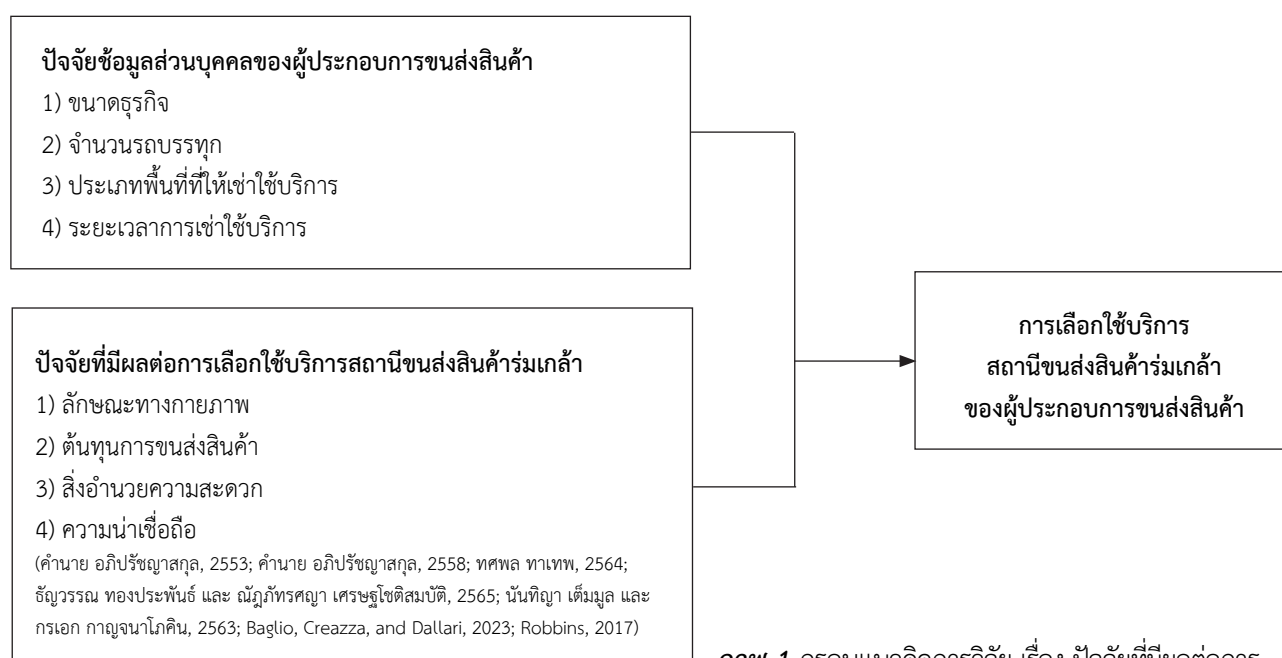
สมมติฐานที่ 4 ปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวก มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

สมมติฐานที่ 5 ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือ มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

3.6 ภาพกรอบแนวคิดในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



ภาพ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการ

เลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

4. ผลการวิจัย

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

จากการวิจัย พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เข้าใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าส่วนใหญ่มีขนาดธุรกิจขนาดกลาง ทุนจดทะเบียน 20-200 ล้านบาท จำนวน 35 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.8 มีจำนวนรถบรรทุกมากกว่า 30 คัน จำนวน 44 ราย คิดเป็นร้อยละ 55.0 ประเภทพื้นที่ที่เข้าใช้บริการเป็นสำนักงานอาคารบริหาร จำนวน 23 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.8 ระยะเวลาการเข้าใช้บริการมากกว่า 10 ปี จำนวน 54 ราย คิดเป็นร้อยละ 67.5

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังตาราง 2 ดังนี้

ตาราง 2

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าจากกลุ่มตัวอย่าง 80 ราย

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้า ร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลความหมาย
ด้านลักษณะทางกายภาพ	4.07	0.612	สำคัญมาก
ด้านต้นทุนการขนส่งสินค้า	3.80	0.643	สำคัญมาก
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	3.86	0.636	สำคัญมาก
ด้านความน่าเชื่อถือ	4.10	0.702	สำคัญมาก
รวม	3.96	0.525	สำคัญมาก

จากตาราง 2 เมื่อศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เข้าใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า มีความคิดเห็นเกี่ยวกับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า โดยภาพรวม อยู่ในระดับสำคัญมาก ($\bar{X} = 3.96$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เข้าใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้ามีความคิดเห็นเกี่ยวกับความสำคัญของปัจจัยทุกด้าน อยู่ในระดับสำคัญมาก เรียงตามลำดับ ได้แก่ ด้านความน่าเชื่อถือ ($\bar{X} = 4.10$) ด้านลักษณะทางกายภาพ ($\bar{X} = 4.07$) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ($\bar{X} = 3.86$) และด้านต้นทุนการขนส่งสินค้า ($\bar{X} = 3.80$)

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

การเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังตาราง 3 ดังนี้

ตาราง 3

การเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า จากกลุ่มตัวอย่าง 80 ราย

การเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลความหมาย
1. ตัดสินใจเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าหลังจากได้เปรียบเทียบกับสถานี่ที่ให้บริการแห่งอื่น	3.86	0.807	เห็นด้วยมาก
2. คิดว่าสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าสามารถตอบสนองการให้บริการอย่างครบถ้วนตามความต้องการ	3.91	0.814	เห็นด้วยมาก
3. จะเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าอีกเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า	4.07	0.823	เห็นด้วยมาก
4. การให้บริการโดยรวมของสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าทำให้ตัดสินใจใช้บริการในครั้งต่อไป	4.00	0.779	เห็นด้วยมาก
5. จะแนะนำการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าแก่ผู้ประกอบการรายอื่นให้มาใช้บริการ	4.07	0.742	เห็นด้วยมาก
รวม	3.98	0.702	เห็นด้วยมาก

จากตาราง 3 เมื่อศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เช่าใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้ามีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้า โดยภาพรวม อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 3.98$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เช่าใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้ามีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าทุกด้าน อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก เรียงตามลำดับ ได้แก่ จะเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าอีกเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ($\bar{X} = 4.07$) จะแนะนำการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าแก่ผู้ประกอบการรายอื่นให้มาใช้บริการ ($\bar{X} = 4.07$) การให้บริการโดยรวมของสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าทำให้ตัดสินใจใช้บริการในครั้งต่อไป ($\bar{X} = 4.00$) คิดว่าสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าสามารถตอบสนองการให้บริการอย่างครบถ้วนตามความต้องการ ($\bar{X} = 3.91$) และตัดสินใจเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าหลังจากได้เปรียบเทียบกับสถานี่ที่ให้บริการแห่งอื่น ($\bar{X} = 3.86$)

4.4 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้า

จากการวิจัย พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เช่าใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าส่วนใหญ่ไม่มีข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการ จำนวน 65 ราย คิดเป็นร้อยละ 81.3 ส่วนน้อยมีข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการ จำนวน 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.7 โดยผู้ประกอบการที่เช่าใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้าที่มีข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการส่วนใหญ่เห็นควรให้ปรับปรุงการให้บริการในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การดูแลจัดการเรื่องการรับฝากเอกสารจากไปรษณีย์ให้กับผู้ใช้บริการภายในคลังสินค้า การปรับปรุงถนนทางเข้า-ออก การเปิดทางเข้า-ออกด้านหลังสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล การลดขนาดห้องที่ใหญ่เกินความจำเป็นและลดค่าเช่าให้สอดคล้องกับสภาวะเศรษฐกิจหรือไม่แพงจนเกินไป เวลาเปิด-ปิด ประตูเล็กในการเข้า-ออก ของรถจักรยานยนต์ ความสะอาด ที่จอดรถ พื้นที่พักผ่อน โต๊ะ เก้าอี้ รมน้ำ และระบบน้ำ

4.5 ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าประกอบด้วยข้อมูลขนาดธุรกิจ จำนวนรถบรรทุก ประเภทพื้นที่ที่เช่าใช้บริการ และระยะเวลาการเช่าใช้บริการ มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้า

การทดสอบสมมติฐานว่า ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าประกอบด้วยข้อมูลขนาดธุรกิจ จำนวนรถบรรทุก ประเภทพื้นที่ที่เช่าใช้บริการ และระยะเวลาการเช่าใช้บริการ มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่วมเกล้า โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังตาราง 4

ตาราง 4

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1

ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า	Sig.	ผลการทดสอบสมมติฐาน
ขนาดธุรกิจ	0.001*	ยอมรับ สมมติฐาน
จำนวนรถบรรทุก	0.057	ปฏิเสธ สมมติฐาน
ประเภทพื้นที่ที่ใช้บริการ	0.010*	ยอมรับ สมมติฐาน
ระยะเวลาการเข้าใช้บริการ	0.045*	ยอมรับ สมมติฐาน

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 4 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าประกอบด้วยข้อมูลขนาดธุรกิจ จำนวนรถบรรทุก ประเภทพื้นที่ที่ใช้บริการ และระยะเวลาการเข้าใช้บริการ มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้า พบว่า ข้อมูลขนาดธุรกิจ ประเภทพื้นที่ที่ใช้บริการ และระยะเวลาการเข้าใช้บริการ มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าโดยรวม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนข้อมูลจำนวนรถบรรทุก ไม่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพ มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

สมมติฐานที่ 3 ปัจจัยด้านต้นทุนการขนส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

สมมติฐานที่ 4 ปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวก มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

สมมติฐานที่ 5 ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือ มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

การทดสอบสมมติฐานว่า ปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และด้านความน่าเชื่อถือ มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ด้วยการใช้การถดถอยพหุคูณ (multiple regression analysis) สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังตาราง 5

ตาราง 5

ผลการทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่วมเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

ตัวแปรพยากรณ์	Unstandardized Coef- ficients	Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Beta		
ค่าคงที่	0.668		1.437	0.155
ด้านลักษณะทางกายภาพ	0.117	0.102	0.940	0.350
ด้านต้นทุนการขนส่งสินค้า	0.096	0.088	0.856	0.395
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	0.168	0.152	1.104	0.273
ด้านความน่าเชื่อถือ	0.446	0.446	3.534	0.001*
$n = 80, R^2 = 0.461, R^2_{adj} = 0.432, F = 16.049, Sig = 0.000^*$				

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 5 เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย ปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และด้านความน่าเชื่อถือ โดยการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (multiple regression analysis) พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 คือ ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือ ($Beta = 0.446$) โดยสามารถอธิบายความแปรปรวนของการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ได้ร้อยละ 43.20 ($R^2_{adj} = 0.432$) ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 56.80 เป็นการส่งผลจากปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่ผู้วิจัยไม่ได้นำมาศึกษา โดยสามารถเขียนสมการจากตารางผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (multiple regression analysis) ได้ดังนี้ สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ การเลือกใช้บริการ = $0.668 + 0.446$ (ความน่าเชื่อถือ) สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน การเลือกใช้บริการ = 0.446 (ความน่าเชื่อถือ)

การทดสอบสมมติฐานว่า ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือด้านใดที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ด้วยการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (multiple regression analysis) สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังตาราง 6

ตาราง 6

ผลการทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

ตัวแปรพยากรณ์	Unstandardized	Standardized	t	Sig.
	Coefficients	Coefficients		
	B	Beta		
ค่าคงที่	1.203			
1. มีความน่าเชื่อถือต่อหน่วยงานที่ควบคุม กำกับดูแล การให้บริการสถานี่ขนส่งสินค้า	0.130	0.140	0.871	0.386
2. มีความน่าเชื่อถือต่อมาตรฐานการให้บริการของสถานี่ขนส่งสินค้า	-0.156	-0.183	-1.017	0.313
3. มีความน่าเชื่อถือต่อบุคลากรที่ให้บริการของสถานี่ขนส่งสินค้า	0.418	0.481	2.904	0.005*
4. มีความน่าเชื่อถือต่อความปลอดภัย ในการใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้า	0.285	0.285	2.014	0.048*
$n = 80, R^2 = 0.476, R^2_{adj} = 0.448, F = 17.027, Sig = 0.000^*$				

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 6 เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า โดยการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (multiple regression analysis) พบว่า ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือต่อบุคลากรที่ให้บริการของสถานี่ขนส่งสินค้า ($Beta = 0.481$) และความน่าเชื่อถือต่อความปลอดภัยในการใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้า ($Beta = 0.285$) มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยสามารถอธิบายความแปรปรวนของการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ได้ร้อยละ 44.80 ($R^2_{adj} = 0.448$) ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ส่วนที่เหลืออีก

ร้อยละ 55.20 เป็นการส่งผลจากปัจจัยด้านความเชื่อถืออื่น ๆ ที่ผู้วิจัยไม่ได้นำมาศึกษา โดยสามารถเขียนสมการจากตารางผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (multiple regression analysis) ได้ดังนี้ สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ การเลือกใช้บริการ = $1.203 + 0.418$ (ความน่าเชื่อถือต่อบุคลากรที่ให้บริการของสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้า) + 0.285 (ความน่าเชื่อถือต่อความปลอดภัยในการใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้า) สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน การเลือกใช้บริการ = 0.481 (ความน่าเชื่อถือต่อบุคลากรที่ให้บริการของสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้า) + 0.285 (ความน่าเชื่อถือต่อความปลอดภัยในการใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้า)

5. สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า สามารถสรุปและอภิปรายผลที่ได้จากการวิจัย ดังนี้

1) การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้า พบว่า ข้อมูลขนาดธุรกิจ ประเภทพื้นที่ที่เข้าใช้บริการ และระยะเวลาการเข้าใช้บริการ มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้าโดยรวม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้ เนื่องจากการเลือกสถานี่เพื่อประกอบกิจการของแต่ละกิจการจะต้องคำนึงถึงลักษณะของธุรกิจที่ดำเนินการเป็นหลัก โดยแต่ละกิจการจะเลือกสถานี่ในการดำเนินงานที่มีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อการดำเนินกิจการเพื่อให้สามารถรองรับการดำเนินงานของธุรกิจได้ตามความต้องการ และสามารถรองรับการเติบโตของธุรกิจในอนาคตได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ลัดดาวรรณ ยาจาดิ (2562) ที่ศึกษาการประเมินความพึงพอใจการให้บริการพื้นที่เช่าสำนักงาน อาคารเมอร์คิวรี ทาวเวอร์ พบว่า อัตราการเช่าของอาคารสำนักงานขึ้นอยู่กับลักษณะธุรกิจของบริษัทผู้เช่าพื้นที่สำนักงาน

2) การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 คือ ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือ และเมื่อวิเคราะห์ว่าปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือด้านใดที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า พบว่า ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือต่อบุคลากรที่ให้บริการของสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้า และความน่าเชื่อถือต่อความปลอดภัยในการใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้า มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้ เนื่องจากความน่าเชื่อถือเป็นหนึ่งในคุณภาพของการให้บริการที่ผู้รับบริการคาดหวัง โดยความน่าเชื่อถือสามารถสร้างความแตกต่างและความเชื่อมั่นในการให้บริการได้ ความน่าเชื่อถือไม่ได้มีความสำคัญเพียงแต่ชื่อเสียงขององค์กร แต่รวมถึงรูปลักษณ์ขององค์กร สภาพแวดล้อม ผลิตภัณฑ์หรือบริการ กระทั่งพนักงานขององค์กรโดยสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้า เป็นหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐและมีบุคลากรที่เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ทำหน้าที่ในการให้บริการและอำนวยความสะดวกในการให้บริการต่าง ๆ แก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า อาจเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความน่าเชื่อถือต่อบุคลากรที่ให้บริการ และความน่าเชื่อถือต่อความปลอดภัยในการใช้บริการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เลือกใช้บริการสถานี่ขนส่งสินค้าร่มเกล้า ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีของ Robbins (2017) กล่าวว่า ความน่าเชื่อถือและความเชื่อมั่นนั้นสำคัญกับธุรกิจทุกประเภทน่าเชื่อถือนั้นไม่ได้มีความสำคัญเพียงแต่ชื่อเสียงหรือผลิตภัณฑ์ที่ได้คุณภาพเท่านั้น องค์ประกอบในภาพรวมไม่ว่าจะเป็นรูปลักษณ์ขององค์กร สภาพแวดล้อม ตัวผลิตภัณฑ์ แม้กระทั่งพนักงานขององค์กร ล้วนแล้วแต่สำคัญต่อการสร้างความเชื่อมั่นของลูกค้าต่อองค์กร และสอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีของ ปรีดี นกุลสมปรารถนา (2565) ซึ่งกล่าวว่า ความน่าเชื่อถือ (credibility) สามารถสร้างความแตกต่างในการทำธุรกิจเพื่อเอาชนะคู่แข่งได้ ประกอบกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้องของ นันทิญา เต็มมูล และ กรเอก กาญจนโกคิน (2563) ที่ศึกษาคุณภาพการให้บริการธุรกิจปล่อยเช่าคลังสินค้าโรงงาน กรณีศึกษาผู้ใช้บริการเช่าคลังสินค้าโรงงาน บริษัท โซติธันวัดน์ จำกัด ที่พบว่าการจัดการคุณภาพการให้บริการ

ของผู้ใช้บริการเช่าคลังสินค้ามีความสัมพันธ์กับคุณภาพการให้บริการด้านความเชื่อถือไว้วางใจได้ และด้านการให้ความเชื่อมั่นต่อผู้ให้บริการ และสอดคล้องกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้องของ ธัญวรรณ ทองประพันธ์ และ ญัฎฐพร ศุภะฐิติสมบัติ (2565) ที่ศึกษาการบริหารคลังสินค้าให้เข้าสำหรับจัดเก็บสินค้าสำเร็จรูปและแพคเกจจิ้ง โดยพบว่า การศึกษาคลังสินค้าให้เข้าในมุมมองผู้เช่านั้น การประเมินบริษัทคลังสินค้าให้เข้าที่ตัดสินใจเลือกในมุมมองผู้เช่าคลังสินค้าที่มีการตัดสินใจเช่าคลังสินค้าจากความน่าเชื่อถือและประสบการณ์

6. ข้อเสนอแนะในการวิจัย

6.1 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

1) จากผลการวิจัย พบว่า ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าประกอบด้วยข้อมูลขนาดธุรกิจ ประเภทพื้นที่ที่เช่าใช้บริการ และระยะเวลาการเช่าใช้บริการ มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกจึงควรมีการวางแผนและพัฒนาการให้บริการโดยการออกแบบพื้นที่ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสมกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอย่างครอบคลุม เช่น การออกแบบขนาดพื้นที่ให้มีความเหมาะสมกับขนาดของธุรกิจที่หลากหลายมากยิ่งขึ้นเพื่อให้สามารถรองรับการให้บริการทั้งธุรกิจขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ได้ และพัฒนาการให้บริการพื้นที่ เช่น พื้นที่สำนักงานอาคารบริหาร ที่พบว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เช่าใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าส่วนใหญ่เช่าใช้บริการอยู่ จึงควรมีการจัดสรรพื้นที่รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสมและเพียงพอกับความต้องการของผู้ประกอบการ รวมถึงพื้นที่อื่น ๆ ที่ควรมีการพัฒนาให้สามารถรองรับกับความต้องการที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น เช่น สถานีซ่อมบำรุงรถบรรทุก และการให้ประโยชน์ในด้านต่าง ๆ สำหรับผู้ประกอบการที่มีระยะเวลาการเช่าใช้บริการติดต่อกันเป็นเวลานาน เช่น การคิดส่วนลดค่าใช้จ่ายในการเช่าใช้บริการสำหรับผู้ประกอบการที่มีระยะเวลาการเช่าใช้บริการเป็นเวลานาน สามารถช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าต่อไปได้

2) จากผลการวิจัย พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เช่าใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้ามีความคิดเห็นเกี่ยวกับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ประกอบด้วย ปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพ ด้านต้นทุนการขนส่งสินค้า ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และด้านความน่าเชื่อถือ โดยภาพรวม อยู่ในระดับ สำคัญมาก ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกจึงมีความจำเป็นที่จะต้องส่งเสริมและพัฒนาเกี่ยวกับปัจจัยในแต่ละด้านให้มีความเหมาะสมและไปตามมาตรฐานการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ทั้งในปัจจุบันและในอนาคตได้อย่างยั่งยืน ซึ่งอาจให้ความสำคัญในการพัฒนาปัจจัยด้านที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ามีความคิดเห็นเกี่ยวกับความสำคัญมากที่สุด คือ ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือ โดยการส่งเสริมและพัฒนาการให้บริการเพื่อให้ผู้ใช้บริการ เกิดความน่าเชื่อถือต่อหน่วยงาน มาตรฐานการให้บริการ บุคลากรที่ให้บริการ รวมถึงความปลอดภัยในการใช้บริการของสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า เช่น การกำหนดมาตรฐานด้านการให้บริการและด้านความปลอดภัยที่ชัดเจนโดยมีการตรวจสอบและควบคุมการปฏิบัติตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง มีแผนการดำเนินงานของสถานีขนส่งสินค้าอย่างเป็นระบบสามารถรองรับกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้ เช่น การจัดทำแผนบริหารความต่อเนื่อง (Business Continuity Plan: BCP) สำหรับสถานีขนส่งสินค้าเพื่อรองรับสภาวะวิกฤต ซึ่งจะช่วยให้การให้บริการของสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้ามีความน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น

3) จากผลการวิจัย พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เช่าใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้ามีความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าในด้านต่าง ๆ ดังประการแรก ได้แก่ การดูแลจัดการเรื่องการรักษาความปลอดภัยให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ประการที่สองการปรับปรุงถนนทางเข้า-ออก สถานีขนส่งสินค้า ประการที่สามการเปิด-ปิด ทางเข้า-ออก สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ ประการที่สี่ การลดขนาดพื้นที่ที่ใหญ่เกินความจำเป็น และลดค่าเช่าพื้นที่ให้เหมาะสมกับสภาวะเศรษฐกิจหรือไม่แพงจนเกินไป ประการที่ห้า

ความสะดวกของพื้นที่ ประการที่หกมลภาวะจากฝุ่น ประการที่เจ็ดการจัดให้มีพื้นที่พักผ่อน และประการที่แปดระบบน้ำประปา ดังนั้น กรมการขนส่งทางบก จึงควรมีการกำหนดแนวทางหรือวิธีการในการแก้ไขตามข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและพัฒนาดังกล่าว เพื่อให้การให้บริการของสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าได้อย่างครบถ้วน

4) จากผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า คือ ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือ และเมื่อวิเคราะห์ว่าปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือด้านใดที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า พบว่า ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือต่อบุคลากรที่ให้บริการของสถานีขนส่งสินค้า ร่มเกล้า และความน่าเชื่อถือต่อความปลอดภัยในการใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกจึงควรให้ความสำคัญในการรักษามาตรฐานการให้บริการของบุคลากร รวมถึงมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการให้บริการของสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าให้มีความน่าเชื่อมั่น เชื่อถือ และไว้วางใจได้ อันจะเป็นข้อได้เปรียบในการแข่งขันในการให้บริการ และสนับสนุนการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า รวมถึงสถานีขนส่งสินค้าอื่น ๆ ของกรมการขนส่งทางบก

6.2 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

- 1) ควรมีการศึกษาถึงข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า รวมถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าในด้านอื่น ๆ เพื่อให้ได้ข้อมูลในการศึกษาที่ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ในการนำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์ และวางแผนในการให้บริการสถานีขนส่งสินค้าต่อไป
- 2) ควรขยายขอบเขตการวิจัยด้านพื้นที่ให้ครอบคลุมถึงสถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกทุกแห่ง เพื่อให้ได้ข้อมูลในการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าในทำเลที่ตั้งที่ต่างกัน
- 3) ควรมีการศึกษาถึงความพึงพอใจในการใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าเพิ่มเติม เพื่อให้ทราบถึงมุมมองด้านความพึงพอใจ อันจะเป็นประโยชน์ในการนำข้อมูลไปใช้ในการพัฒนามาตรฐานการให้บริการสถานีขนส่งสินค้า เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าให้มากที่สุด
- 4) ควรมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการเพิ่มประเภทพื้นที่ในการให้บริการจากที่มีอยู่เดิม อันจะเป็นประโยชน์ในการนำข้อมูลไปใช้ในการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการสถานีขนส่งสินค้าในอนาคตได้
- 5) ควรศึกษาข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าโดยการวิจัยแบบผสมผสานทั้งวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าอย่างรอบด้าน อันจะเป็นประโยชน์ในการวางแผนและพัฒนาการให้บริการสถานีขนส่งสินค้าให้ครอบคลุมตามความต้องการได้

7. เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2561). *การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน*. ค้นเมื่อ 20 ตุลาคม 2566, จาก <https://www.thaitruckcenter.com/tdsc/ViewFile?filepath=FileNews&fname=923391521.pdf&fname=923391521.pdf>
- กรมการขนส่งทางบก. (2565). *การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์*. ค้นเมื่อ 20 ตุลาคม 2566, จาก <https://www.thaitruckcenter.com/tdsc>
- กรมการขนส่งทางบก. (2566). *สถิติการขนถ่ายสินค้า*. ค้นเมื่อ 20 ตุลาคม 2566, จาก <https://www.thaitruckcenter.com/tdsc/GCS/index?stat=2&hide=none>
- กระทรวงคมนาคม, สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. (2566). *ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ*. ค้นเมื่อ 20 ตุลาคม 2566, จาก <https://datagov.mot.go.th/dataset/freight-dom/resource/9f500e0d-8b04-4905-a73e-19b818ab9428>

- กฤตพา แสนชัยธร. (2564). *กลยุทธ์การจัดการโซ่อุปทาน* (พิมพ์ครั้งที่ 3). ขอนแก่น: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- กฤษณ์ชาคริตส ฒ วัฒนประเสริฐ. (2559). *การประยุกต์การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในงานอุตสาหกรรม*. กรุงเทพมหานคร: ปัญญาชน.
- ค่านาย อภิปรัชญาสกุล. (2553). *การจัดการคลังสินค้า* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพมหานคร: โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชชิง.
- ค่านาย อภิปรัชญาสกุล. (2553). *โลจิสติกส์และการจัดการซัพพลายเชน : กลยุทธ์เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มกำไร* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพมหานคร: โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชชิง.
- ค่านาย อภิปรัชญาสกุล. (2558). *การจัดการขนส่ง* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพมหานคร: โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชชิง.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. (2566). *การจัดการการขนส่ง*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ทศพล ทาเทพ. (2564). *การเลือกทำเลที่ตั้งคลังสินค้าด้วยวิธีการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น*. บริษัทกรณีศึกษา: บริษัทรองเท้าและเสื้อผ้ากีฬา. สารนิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธัญวรรณ ทองประพันธ์ และณัฏฐพรศญา เศรษฐโชติสมบัติ. (2565). *การบริหารคลังสินค้าให้เข้าสำหรับจัดเก็บสินค้าสำเร็จรูปและแพ็คเกจจิ้ง*. การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- นันทิญา เต็มมูล และกรเอก กาญจนโกคิน. (2563). *การศึกษาคุณภาพการให้บริการธุรกิจปล่อยเช่าคลังสินค้าโรงงาน กรณีศึกษาผู้ใช้บริการเช่าคลังสินค้า โรงงาน บริษัท โซติชนวัฒน์ จำกัด*. สารนิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ประจวบ กล่อมจิตร. (2556). *โลจิสติกส์-โซ่อุปทาน : การออกแบบและจัดการเบื้องต้น*. กรุงเทพมหานคร: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- ปรีดี นุกูลสมปรารถนา. (2565). 5 ปัจจัยหลักสู่ความน่าเชื่อถือของการทำธุรกิจ. ค้นเมื่อ 12 พฤศจิกายน 2566, จาก <https://www.popticles.com/business/5-factors-to-win-business-credibility/>
- ลัดดาวรรณ ยาจาติ. (2562). *การประเมินความพึงพอใจการใช้บริการพื้นที่เช่าสำนักงาน อาคารเมอร์คิวรี ทาวเวอร์*. การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- วัชรพล วงศ์จันทร์ และวิศรุต ตรีสุวรรณ. (2565). *การเลือกเช่าคลังสินค้าโดยการประยุกต์ใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ กรณีศึกษา บริษัท ทีทีที. วารสารสหวิทยาการมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 5(4), 1755-1774.
- สถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ. (2566). *มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก (ISO 41001)*. ค้นเมื่อ 12 พฤศจิกายน 2566, จาก <https://www.masai.or.th/service/cert-iso41001/>
- Baglio, M., Creazza, A., and Dallari, F. (2023). *The "Perfect" warehouse: How third-party logistics providers evaluate warehouse features and their performance*. Italy: School of Industrial Engineering, LIUC-Università Cattaneo.
- Krejcie, R. V., and Morgan, D. W. (1970). *Determining Sample Size for Research Activities*. *Educational and Psychological Measurement*. Retrieved December 16, 2023, from https://www.researchgate.net/figure/Table-for-determining-Sample-Size-of-a_tbl1_342726560
- Novack, R. A., Gibson, B. J., Suzuki, Y., and Coyle, J. J. (2019). *Transportation: a global supply chain perspective*. (9th ed). Australia: Cengage.
- Robbins, P. H. (2017). *Building Organizational Confidence*. Retrieved November 12, 2023, from <https://www.castool.com/news-events>