



ปัจจัยเชิงสาเหตุที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของการบริหารจัดการโลจิสติกส์
ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนของกลุ่มจังหวัดภาค
ตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน*

FACTOR AFFECTING THE EFFECTIVENESS OF THE LOGISTICS
MANAGEMENT SUCCESS OF COMMUNITY ENTERPRISE
ENTREPRENEURS IN THE UPPER NORTHEASTERN PROVINCE

ศศิประภา พรหมทอง*

Sasiprapa Promthong

คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี อุดรธานี

Management Science Udon Thani Rajabhat University, Udon Thani, Thailand

*Corresponding author E-mail: sasiprapa.pr@udru.ac.th

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2) เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของประสิทธิผลการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน งานวิจัยนี้เป็นวิจัยเชิงปริมาณ กลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้ประกอบการวิสาหกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน จำนวน 160 คน สุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลได้แก่ แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา และการวิเคราะห์โมเดลสมการเชิงโครงสร้าง ผลการศึกษาพบว่า โมเดลมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยแสดงความสัมพันธ์ได้ดังนี้ 1) ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการตลาด มีอิทธิพลเชิงบวกต่อประสิทธิผลของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2) ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง มีอิทธิพลเชิงบวกต่อประสิทธิผลของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ดังนั้นวิสาหกิจชุมชนมีความยั่งยืนและเข้มแข็งจนสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นผู้ประกอบการในภาคธุรกิจผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และเอกชน ควรมีการให้ความรู้ใน



เรื่องของการสร้างนวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อช่วยในการผลิตและส่งเสริมการขาย การหาแหล่งตลาดรองรับสินค้าจากกลุ่มวิสาหกิจชุมชนเพื่อเป็นปัจจัยขับเคลื่อนให้วิสาหกิจชุมชนมีแรงผลักดันตนเองเพื่อให้ไปสู่การเป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมได้อย่างยั่งยืน วิสาหกิจชุมชนควรใช้เทคโนโลยีด้านการจัดการข้อมูลเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการจัดเก็บและช่วยให้ธุรกิจมีความต่อเนื่องที่เทคโนโลยีเข้าช่วยในเรื่องของการขนส่งให้มากขึ้นเพื่อประสิทธิภาพการขนส่ง

คำสำคัญ: ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์, วิสาหกิจชุมชน, ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์

Abstract

The objectives of this research article were to 1) To study the causal factors affecting the effectiveness of logistics management of community enterprise entrepreneurs in the upper northeastern provinces. 2) To examine the consistency of the causal relationship model of logistics management effectiveness of community enterprise entrepreneurs in the upper northeastern provinces. This research was a quantitative research methodology. The sample group consisted of 160 entrepreneurs of the upper northeastern provinces who were randomly sampled. The instrument used to collect data was a 5-level questionnaire. Data were analyzed by descriptive statistics. and structural equation model analysis. The findings are 1) Marketing Logistics Management Potential It has a positive influence on the efficiency of logistics management of enterprises in the upper northeastern provinces. 2) Potential of transport logistics management There was a positive influence on the effectiveness of logistics management of enterprises in the upper northeastern provinces. Community enterprises are therefore resilient and powerful enough to grow into independent business owners. associated government sector parties Additionally, In order to aid in production and sales promotion, innovation and technology expertise should also be present. In order for community enterprise organizations to propel themselves to become viable small and medium enterprises, they need to find market sources to support the products they produce. For simplicity and speed, community businesses should embrace technology to assist with information management. Community businesses should employ data management



technology to store data quickly and conveniently and to support company continuity. This technology also aids in transportation, which increases efficiency.

Keywords: Effectiveness of Logistics Management, Community Enterprise, Logistics Management Potential

บทนำ

โลจิสติกส์เป็นเครื่องยนต์สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย ภาคโลจิสติกส์การค้าจึงจำเป็นที่จะต้องได้รับการสนับสนุนและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โลจิสติกส์ ได้มีบทบาทความสำคัญเป็นอย่างมากต่อการดำเนินธุรกิจและการดำรงชีวิตของผู้คน ได้สร้างความเสียหายไปยังหลายภาคส่วนในวงกว้าง ทั้งด้านสาธารณสุข สังคม และเศรษฐกิจในด้านธุรกิจ โรคติดเชื้อ COVID ได้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของสินค้า โดยเฉพาะในส่วนต้นน้ำและปลายน้ำของโซ่อุปทาน ที่ได้รับผลกระทบ ก่อนเกิดโควิด อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยมีการแข่งขันกันสูง โดยเฉพาะจากธุรกิจต่างชาติขนาดใหญ่ ซึ่งได้แย่งส่วนแบ่งตลาดของธุรกิจไทย เนื่องจากมีความเชี่ยวชาญด้านการบริหารห่วงโซ่อุปทาน มีความเข้มแข็งด้านเครือข่าย มีโมเดลธุรกิจที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม และยอมขาดทุนเพื่อขยายส่วนแบ่งการตลาด ทำให้ผู้ประกอบการไทยที่มีเงินทุนจำกัดแข่งขันด้วยได้ยาก วิกฤตโควิด ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย โดยเฉพาะต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่หยุดชะงัก ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าภายในประเทศยังเติบโตได้ดี โดยเฉพาะธุรกิจซื้อขายสินค้าออนไลน์ ธุรกิจขนส่งอาหาร และเมื่อมองไปข้างหน้า อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยก็มีแนวโน้มเติบโตดี โดยเฉพาะธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอีคอมเมิร์ซ ตามพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงต่อเนื่องจากวิกฤตโควิด ซึ่งกระตุ้นให้การซื้อขายออนไลน์ในกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภคเติบโต เศรษฐกิจไทยสามารถปรับตัวได้ท่ามกลางความท้าทายใหม่ ๆ การมุ่งให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศกระทรวงพาณิชย์, 2564)

เศรษฐกิจฐานรากมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศที่มั่นคงและยั่งยืนเป็นอย่างยิ่ง รัฐบาลทุกยุคทุกสมัย (พ.ศ. 2560 - 2564) ได้ให้ความสำคัญกับเศรษฐกิจภาคส่วนนี้มาโดยตลอดดังจะเห็นในแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 12 ได้กำหนดให้การเกษตรและอาหารเป็นกลุ่มแรกในการพัฒนาและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนเร่งรัดพัฒนาในเชิงพื้นที่ นอกเหนือจากการพัฒนาการเกษตรแล้วรัฐบาลได้ให้ความสนใจกับการเพิ่มมูลค่าผลผลิตการเกษตรโดยสนับสนุนการรวมกลุ่มเป็นสหกรณ์หรือวิสาหกิจชุมชน ส่งผลให้วิสาหกิจชุมชนให้ประสบความสำเร็จมีศักยภาพประสิทธิภาพที่ดี เนื่องจากวิสาหกิจชุมชนเป็นการประกอบการเพื่อการจัดการทุนของชุมชน วิสาหกิจชุมชนเป็นองค์ประกอบของเศรษฐกิจ



พอเพียง และสร้างรากฐานที่มั่นคงให้ประเทศ ซึ่งวิสาหกิจชุมชนจึงเป็นหลักการนำไปสู่การเป็นรากฐานเศรษฐกิจที่มั่นคง และรัฐบาลยังเห็นว่าเศรษฐกิจชุมชนซึ่งรวมถึงวิสาหกิจชุมชนด้วยนั้น แต่มีเศรษฐกิจชุมชนจำนวนหนึ่ง ที่ยังอยู่ในระดับที่ไม่พร้อมจะแข่งขันทางการค้า ทั้งในระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ สมควรให้มีการส่งเสริมความรู้และภูมิปัญญาท้องถิ่น การสร้างรายได้ การช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ดังนั้นวิสาหกิจชุมชนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนต้องให้ความสำคัญกับการปรับปรุงประสิทธิภาพของกิจกรรมต่างๆ ตลอดโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ เพื่อให้สามารถปรับตัวต่อสภาพการแข่งขันทางธุรกิจประสบความสำเร็จที่เกิดการ และหากผู้ประกอบการไม่ปรับปรุงพัฒนาตนเองให้เป็นแข่งขันกับคู่แข่งได้ก็อาจจะยากที่เป็นที่ยอมรับต่อผู้บริโภคได้กลยุทธ์การบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานจึงเป็นกลยุทธ์สำคัญอย่างหนึ่งสำหรับองค์กรที่ประสบความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ เพราะช่วยให้องค์กรสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงาน (Cooper, R., 2017) มีความรวดเร็วในการให้บริการและการส่งมอบสินค้า เพิ่มประสิทธิภาพทางการแข่งขันอื่น ๆ ให้กับผู้ประกอบการได้เป็นอย่างดี รวมไปถึงการพัฒนาวิสาหกิจชุมชนไปสู่ผู้ประกอบการกิจการขนาดย่อมและขนาดกลางต่อไป เมื่อพิจารณาปัจจัยเชิงสาเหตุที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชน ที่ผ่านมานงานวิจัยยังมีข้อจำกัด ยังไม่เคยมีงานวิจัยใดที่นำตัวแปรด้านการจัดการโลจิสติกส์ ด้านการตลาด และด้านการขนส่ง อธิบายปัจจัยเชิงสาเหตุที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชน

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาตัวแปรศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจ ใช้งานได้ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐ จากที่กล่าวมานั้น พบว่าการศึกษาเกี่ยวกับแบบจำลองปัจจัยเชิงสาเหตุที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1. เพื่อศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2. เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของประสิทธิผลการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้จากการวิจัยสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาและปรับปรุงการบริหารงานของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชน เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบการดำเนินงานพัฒนาการดำเนินงานธุรกิจเพื่อสร้างข้อได้เปรียบทางการแข่งขันสร้างกลยุทธ์การแข่งขันทั้งด้านการลดต้นทุน การสร้างความแตกต่าง รวมไปถึงการพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงานของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชน ให้มีประสิทธิภาพสามารถแข่งขันกับคู่แข่งรายอื่น ส่งผลคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดทำให้ธุรกิจมีความเข้มแข็งและเติบโตในการจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจต่อไปในอนาคต



วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
2. เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

วิธีดำเนินงานวิจัย

การศึกษารั้ครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงสำรวจ ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการดำเนินวิจัย ดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ผู้ตอบแบบสอบถามในครั้งนี คือ ผู้ประกอบการวิสาหกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน และ วิสาหกิจขนาดย่อม ที่มีเงินลงทุนไม่เกิน 1.8 ล้านบาทในเขต 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย เลยหนองบัวลำภู และบึงกาฬ จำนวน 2,017 ราย โดยผู้วิจัยใช้วิธีของ Schumacker, R. E. et al. ในอัตรากลุ่มตัวอย่าง 10 เท่าของ ตัวแปร โดยมีตัวแปรสังเกตได้ 13 ตัว ขั้นต่ำ 130 ตัวอย่าง (Schumacker, R. et al., 2010) แต่งานวิจัยนี้ได้เก็บตัวอย่าง 160 ตัวอย่าง เพื่อเก็บอำนาจทดสอบทางสถิติ (Power of Test) ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ตอบแบบสอบถามงานวิจัยทั้งหมดจำนวน 160 ราย โดย ได้กำหนดสัดส่วนร้อยละตามขนาดของกลุ่มตัวอย่าง 160 ตัวอย่าง ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงการสุ่มจำนวนผู้ประกอบการ

จังหวัด	จำนวน	สัดส่วนของจำนวนผู้ประกอบการ (%)	จำนวนตัวอย่าง
อุดรธานี	645	31.98 %	52
หนองคาย	378	18.74 %	30
เลย	536	26.57 %	43
หนองบัวลำภู	290	14.37 %	23
บึงกาฬ	168	8.34 %	12
รวม	2,017	100.00	160

หมายเหตุ: สัดส่วนของจำนวนผู้ประกอบการ (%) = (จำนวน / 2,017) × 100

จำนวนตัวอย่าง = (สัดส่วนของจำนวนบริษัท × 160) / 100

จากตารางที่ 1 ทำการสุ่มกลุ่มตัวอย่างในแต่ละพื้นที่ตามอัตราส่วนของผู้ประกอบการด้วยวิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) (ชานินทร์ ศิลป์จารุ, 2563) ได้กลุ่มตัวอย่างในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี 52 ตัวอย่าง คิดเป็น 31.98 % จังหวัดหนองคาย 30 ตัวอย่าง



คิดเป็น 18.74 % จังหวัดเลย 43 ตัวอย่าง คิดเป็น 26.57 % จังหวัดหนองบัวลำภู 23 ตัวอย่าง คิดเป็น 14.37 % และจังหวัดบึงกาฬ 12 ตัวอย่าง คิดเป็น 8.34 %

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

แบบสอบถามมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ซึ่งมีตัวเลือก 5 ระดับ ตามวิธีของ (Likert Method) (ธานินทร์ ศิลป์จารุ, 2563) โดยมีการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) จากนักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน โดยหาค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ (Index of Item Objective Congruence: IOC) ข้อคำถามมีค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่าง 0.67 – 1.00 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.50 (ประสพชัย พสุนนท์, 2555) ถือได้ว่าแบบสอบถามมีความตรงเชิงเนื้อหา และนำไปทดลองกับกลุ่มตัวอย่าง ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง (Try-out) จำนวน 30 ราย เพื่อนำมาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่น ผลการศึกษาพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) จากการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์ความเที่ยงตรงหาความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.86 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.70 ถือว่ามีความน่าเชื่อถือ (บุญชูธรรม์ บริรักษ์เจริญกิจ และคณะ, 2563) สรุปได้ว่าแบบสอบถามมีระดับความเชื่อมั่นอยู่ในเกณฑ์ดี

การเก็บรวบรวมข้อมูล

แจกสอบถามกับผู้ประกอบการวิสาหกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 5 จังหวัด ได้แก่ อุดรธานี หนองคาย หนองบัวลำภู เลย และบึงกาฬ โดยเป็นกลุ่มผู้ประกอบการที่สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัด ได้ดำเนินงานประสานงานติดต่อผู้ประกอบการในแต่ละจังหวัดผ่านสำนักงานพัฒนาชุมชน และมีการจัดอบรมผู้ประกอบการประจำแต่ละจังหวัดเกี่ยวกับการจัดการความรู้ทางด้านโลจิสติกส์ ซึ่งหลังจากผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนอบรมเสร็จ ผู้วิจัยและผู้ช่วยจึงได้แจกแบบสอบถามหลังจากที่ผู้ประกอบการเข้าอบรมร่วมกับจังหวัดในวันสุดท้ายของโครงการอบรม โดยพบว่าการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยดำเนินการจัดทำแบบสอบถามตามจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 160 ตัวอย่าง พร้อมกับตรวจสอบความครบถ้วนถูกต้อง และสมบูรณ์ของเอกสารโดยผู้วิจัย ดำเนินการจัดเก็บแบบสอบถามด้วยตนเอง (Self-Administration)

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับสถิติเพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์ในการประมวลผลค่าสถิติใช้ในการวิจัยดังนี้ 1) การวิเคราะห์ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างและตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา โดยใช้สถิติพื้นฐานเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) 2) การวิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistic) โดยใช้โมเดลสมการเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) เพื่อวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory factor analysis) เพื่อตรวจสอบความตรงเชิงโครงสร้างขององค์ประกอบในแบบจำลองสมมติฐานการ วิเคราะห์



ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ โดยประมาณค่าพารามิเตอร์จากแบบจำลอง (Parameter estimation from the model) การวิเคราะห์ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างเพื่อหาพารามิเตอร์ โดยใช้วิธีการประมาณค่าแบบวิธีไลค์ลิตูดสูงสุด (A Maximum Likelihood: ML) แล้วจึงประเมินโมเดลการวัด (Measurement model) ความเที่ยงตรงเชิงจำแนก (Discriminant Validity) และวิเคราะห์อิทธิพลทางตรงของเส้นทางแสดง (Path Analysis) โดยใช้โปรแกรมริสเรล 8.53 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงค่าสถิติทดสอบความกลมกลืนแบบจำลอง

ค่าดัชนี	เกณฑ์ที่ใช้	ที่มา
ค่าไค – สแควร์สัมพัทธ์(Relative Chi-Square)	มีค่าน้อยกว่า 2.00	(Joreskog, K. D., and Sorbom, D., 1989)
ดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (Goodness of Fit Index:GFI)	มีค่ามากกว่า 0.90	(Joreskog, K. D., and Sorbom, D., 1989)
ดัชนีวัดความสอดคล้องกลมกลืนเชิงสัมพัทธ์ (Comparative Fit Index: CFI)	มีค่ามากกว่า 0.95	(Kline, R. B. , 2011)
ค่ารากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของเศษเหลือในรูปคะแนน มาตรฐาน (Standardized root mean square residual: Standardized RMR)	มีค่าต่ำกว่า 0.08	(Hu, L. T., & Bentler, P. M., 1999)
ค่ารากกำลังสองของความคลาดเคลื่อนโดยประมาณ (Root Mean Square Error of Approximation: RMSEA)	มีค่าต่ำกว่า 0.08	(Schumacker, R. et al., 2010)

ผลการวิจัย

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามผลการวิเคราะห์ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ มีจำนวน 160 ตัวอย่าง แล้วนำมาวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นหญิง จำนวน 129 คน (ร้อยละ 80.63) อายุอยู่ระหว่าง 41 – 50 ปี จำนวน 44 คน (ร้อยละ 27.5) ระดับการศึกษา ม.ปลาย จำนวน 44 คน (ร้อยละ 27.50) จังหวัดบึงกาฬ (ร้อยละ 25.00) และตำแหน่งในวิสาหกิจเจ้าของกิจการ จำนวน 80 คน (ร้อยละ 50.00) ดังตารางที่ 3



ตารางที่ 3 แสดงลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	31	19.37
หญิง	129	80.63
รวม	160	100.00
อายุ		
20-30 ปี	18	11.25
31-40 ปี	27	16.88
41-50 ปี	44	27.50
51-60 ปี	38	23.75
60 ปี ขึ้นไป	33	20.63
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	35	21.88
ม.ต้น	27	16.88
ม.ปลาย/ปวช.	44	27.50
อนุปริญญา/ปวส.	12	7.50
ปริญญาตรี	36	22.50
สูงกว่าปริญญาตรี	6	3.75
จังหวัด		
อุดรธานี	35	21.88
หนองบัวลำภู	24	15.00
หนองคาย	33	20.63
บึงกาฬ	40	25.00
เลย	28	17.50
ตำแหน่ง		
เจ้าของกิจการ	80	50.00
หัวหน้าแผนก	15	9.38
ลูกจ้าง	45	28.13
ผู้ผลิต	18	11.25
อื่นๆ	2	1.25

2. ผลจากการประเมินโมเดลการวัด (Measurement model) พบว่า น้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐาน (Standardized Factor Loadings: SFL) ของทุกตัวแปรมีค่าตั้งแต่ 0.50 ขึ้นไป และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 มีค่าเฉลี่ยของความแปรปรวน ที่ถูกสกัดได้ (An Average Variance Extracted: AVE) อยู่ระหว่าง 0.614–0.690 ซึ่งตัวแปรแฝงโดย ส่วน



ใหญ่มีค่า AVE มากกว่าเกณฑ์ที่กำหนดคือ 0.50 ยกเว้นตัวแปร สมรรถนะผู้ประกอบการ (ENT) ที่มีค่า AVE เข้าใกล้ 0.50 นอกจากนี้ ค่าความเที่ยงของตัวแปรแฝง (Construct Reliability: CR) มีค่าระหว่าง 0.725–0.874 ซึ่งมากกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้คือ 0.70 แสดงว่าตัวแปรแต่ละตัวในโมเดลการวัดมีความน่าเชื่อถือค่อนข้างสูง และสามารถใช้ในการทดสอบความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างได้ ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 แสดงสถิติเชิงพรรณนาและการประเมินโมเดลการวัด

ตัวแปรแฝง	รหัส	ตัวแปรสังเกตได้	Mean	SD	SFL ^a
ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการตลาด CR = 0.874 AVE = 0.640	MK1	ความหลากหลายของสินค้าและการบริการของตลาด	3.400	0.779	0.82
	MK2	องค์ประกอบของการตลาด	3.050	0.853	0.83
	MK3	ข้อได้เปรียบเหนือกลยุทธ์ทางการตลาดของคู่แข่ง	3.250	0.911	0.75
ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง CR = 0.725 AVE = 0.614	TR1	รูปแบบของบรรจุภัณฑ์ที่ปลอดภัย และขนาดของบรรจุภัณฑ์	3.181	0.957	0.92
	TR2	ความพร้อมในการขนส่งสินค้าในประเทศ และต่างประเทศ	3.119	0.999	0.60
	TR3	การจัดทำเอกสารต่าง ๆ การขนส่ง และมีความรู้ในการขนส่ง	3.419	1.031	0.71
	TR4	ความทันสมัยของพาหนะในการส่งมอบสินค้า	3.538	0.831	0.86
ประสิทธิผลของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ CR = 0.774 AVE = 0.690	PR1	การจัดการทรัพยากร และความสามารถในการแข่งขัน	3.319	0.914	0.62
	PR2	ความสำเร็จของการบริหารจัดการ	3.356	0.893	0.28

a น้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐานของตัวแปรสังเกตได้ทุกตัว มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

3. ความตรงเชิงจำแนก (Discriminant Validity) ผลการทดสอบความตรงเชิงจำแนกโดยพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างค่า AVE ของตัวแปรแฝงหนึ่งๆ กับค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กำลังสองระหว่างตัวแปรแฝง พบว่าตัวแปรแฝงทั้ง 3 ตัวแปร ได้แก่ ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการตลาด (MK) ศักยภาพการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการขนส่ง (TR) และ ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (PR) มีค่า AVE สูงกว่าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กำลังสองระหว่างตัวแปรแฝง แสดงว่าตัวแปรสังเกตได้ในโมเดลการวัด มีความตรงเชิงจำแนกอยู่ในเกณฑ์ดี ดังตารางที่ 5



ตารางที่ 5 แสดงความตรงเชิงจำแนกของโมเดลการวัด (Discriminant Validity)

ตัวแปรแฝง	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กำลังสอง		
	MK	TR	PR
MK	0.640		
TR	0.253	0.614	
PR	0.394	0.295	0.690

ค่าตัวเลขตามแนวทแยงมุม หมายถึง ค่า AVE ; MK คือ ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการตลาด ; TR คือ ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง ; PR คือ ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์

4. โมเดลเชิงโครงสร้าง (Structural model) ผลจากการวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้างด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ พบว่า โมเดลมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ พิจารณาได้จาก ค่าไค-สแควร์สัมพัทธ์ (Relative Chi-Square or Normed Chi-Square: χ^2 / df) มีค่าเท่ากับ 1.910 สอดคล้องกับเกณฑ์ของ ที่กำหนดไว้ว่า ค่าดังกล่าวควรมีค่าน้อยกว่า 2.00 ดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (Goodness of Fit Index: GFI) และดัชนีวัดระดับความกลมกลืนปรับแก้แล้ว (Adjusted the Goodness of Fit Index: AGFI) มีค่าเท่ากับ 0.95 และ 0.92 ตามลำดับ สอดคล้องกับเกณฑ์ของ Schumacker, R. ที่ให้ข้อเสนอแนะว่าค่าดัชนีทั้งสองควรมีค่าตั้งแต่ 0.90 ขึ้นไป ค่ารากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของเศษเหลือในรูปคะแนนมาตรฐาน (Standardized Root Mean Square Residual: SRMR) และค่ารากกำลังสองของความคลาดเคลื่อนโดยประมาณ (Root Mean Square Error of Approximation: RMSEA) มีค่าเท่ากับ 0.04 และ 0.089 ตามลำดับ สอดคล้องกับเกณฑ์ของ Schumacker, R. ที่เสนอว่าค่าดังกล่าวควรมีค่าน้อยกว่า 0.05 และดัชนีวัดระดับความสอดคล้องเปรียบเทียบ (Comparative Fit Index: CFI) มีค่าเท่ากับ 0.99 สอดคล้องกับเกณฑ์ของ Kline, R. B. ที่เสนอแนะค่าที่เหมาะสมควรมีค่าตั้งแต่ 0.95 ขึ้นไป โดยมีค่าสัมประสิทธิ์พยากรณ์ (R²) ร้อยละ 52

เมื่อพิจารณาผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย พบว่า สมมติฐานการวิจัยที่ 1 และ 2 มีเส้นทางอิทธิพลที่สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังตารางที่ 6

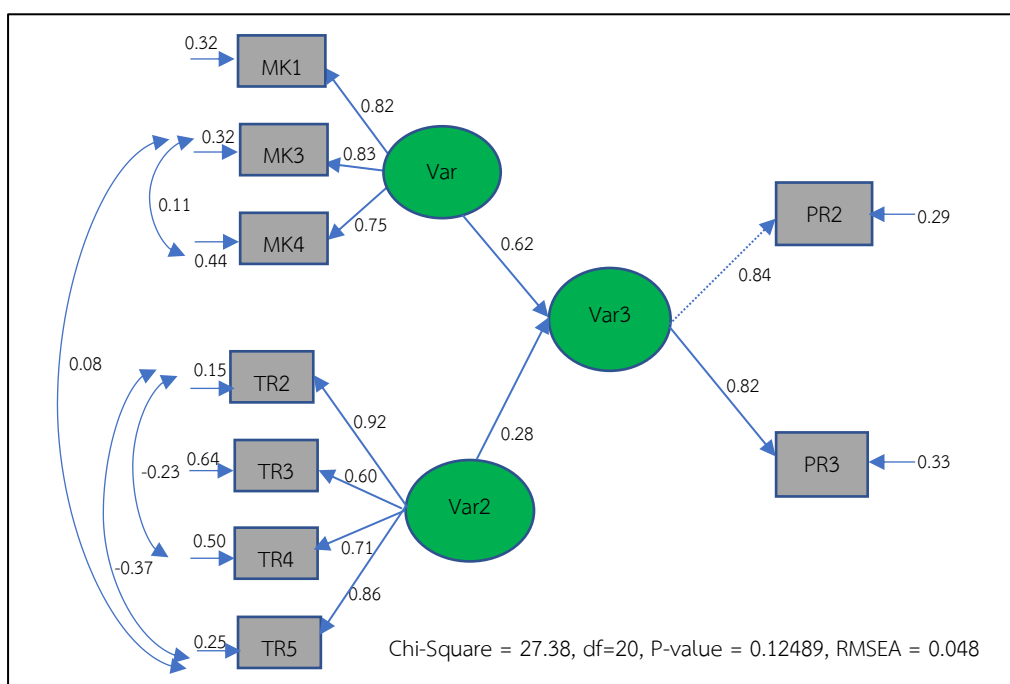
ตารางที่ 6 แสดงผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานการวิจัย	เส้นทางอิทธิพล	ขนาดอิทธิพลมาตรฐาน	ทิศทาง	ผลการทดสอบ
สมมติฐานที่ 1	H1 : MK → PR	0.39**	(+)	สอดคล้อง
สมมติฐานที่ 2	H2 : TR → PR	0.29**	(+)	สอดคล้อง

** p < .01; * p < .050



จากตารางที่ 6 แสดงผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย พบว่า ปัจจัยทั้ง 2 ด้าน คือ ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการตลาด (MK) และศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง (TR) มีอิทธิพลเชิงบวกต่อประสิทธิผลของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ วิสาหกิจชุมชนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยปัจจัยด้านศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการตลาด (MK) มีอิทธิพลมากที่สุด รองลงมาคือด้าน ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง (TR) ตามลำดับ



ภาพที่ 1 แสดงผลการทดสอบโมเดลเชิงโครงสร้าง

จากภาพที่ 1 ผลการทดสอบโมเดลเชิงโครงสร้าง พบว่า ปัจจัยทั้ง 2 ด้าน คือ ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการตลาด (MK) ที่มีตัวแปรสังเกตได้ที่ส่งผล ทั้ง 3 ตัวแปร ได้แก่ ความหลากหลายของสินค้า และการบริการของตลาด องค์ประกอบของการตลาด และข้อได้เปรียบเหนือกลยุทธ์ทางการตลาดของกลุ่ม ส่วนศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง (TR) มีอิทธิพลเชิงตรง มีตัวแปรสังเกตได้ที่ส่งผล ทั้ง 4 ตัวแปร ได้แก่ รูปแบบของบรรจุภัณฑ์ที่ปลอดภัย และขนาดของบรรจุภัณฑ์ ความพร้อมในการขนส่งสินค้าในประเทศ และต่างประเทศ การจัดทำเอกสารต่าง ๆ การขนส่ง มีความรู้ในการขนส่ง และความทันสมัยของพาหนะในการส่งมอบสินค้า โดยปัจจัยด้านศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการตลาด (MK)



กับด้านศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง (TR) มีอิทธิพลทางตรงส่งผลให้ปัจจัยเชิงสาเหตุที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยปัจจัยเชิงสาเหตุที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ผู้วิจัยอภิปรายผลตามข้อค้นพบและความสอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการตลาด มีอิทธิพลเชิงบวกต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์จะสามารถเพิ่มความได้เปรียบในการแข่งขันในตลาดปัจจุบัน และอนาคต ส่งผลให้ผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนขยายตัวทางเศรษฐกิจ สู้กับคู่แข่งเกิดที่มีคู่แข่งรายใหม่มากมาย รวมถึงการแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องด้วยการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการได้ ช่วยอำนวยความสะดวกด้านการตลาด เกิดความรวดเร็ว สร้างศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการตลาด สอดคล้องกับโมเดลแนวคิดเกี่ยวกับสมรรถนะของโซ่อุปทาน (Supply Chain Performance) ที่อธิบายว่า การวัดสมรรถนะของโซ่อุปทานทั้ง 5 ด้าน คือ ความน่าเชื่อถือ (Reliability) การตอบสนอง (Responsiveness) ความคล่องตัว (Agility) ต้นทุน (Cost) และสินทรัพย์ (Assets) เป็นการประเมินว่าการจัดการโซ่อุปทานช่วยในการลดต้นทุนหรือเพิ่มคุณค่าให้กับองค์กรได้อย่างไร ตัวชี้วัดจะส่งผลกระทบต่อกลยุทธ์การวางแผนและการดำเนินงาน ซึ่งมีความเชื่อมโยงกับการวิจัยที่เกี่ยวข้องสอดคล้องกับงานวิจัย Mariusz K., et al พบว่า การจัดการควรเน้นทุกกระบวนการ การขนส่งสินค้า การไหลของข้อมูล โครงสร้างตลาดและการแข่งขัน และระบบโลจิสติกส์ นอกจากนี้การวางแผนการตลาดยังส่งผลต่อคุณภาพบริการขนส่งและนำไปสู่ความพึงพอใจของลูกค้าที่สูงขึ้น (Mariuse K. et al., 2021) สอดคล้องกับงานวิจัย Cai, J., et al. การวัดสมรรถนะเป็นสิ่งสำคัญสำหรับบริษัท ที่จะปรับปรุงสมรรถนะโซ่อุปทานและประสิทธิภาพในโซ่อุปทานซึ่งต้องมุ่งเน้นการพัฒนาตัวชี้วัดการวัดสำหรับการประเมินศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ผลการดำเนินงาน (Cai, J., et al., 2009) ซึ่งงานวิจัยดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าปัจจัยในการวัดสมรรถนะในโซ่อุปสงค์ ไว้ 6 ด้าน คือ การขายและการตลาด (Sale and marketing) การกระจายสินค้า (Distribution) คุณภาพ (Quality) ความน่าเชื่อถือ (Reliability) ความยืดหยุ่น (Flexibility) และต้นทุน (Cost) เพื่อวัดประสิทธิภาพการดำเนินงาน) สอดคล้องกับงานวิจัย Kang, S. การประเมินประสิทธิภาพและตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ของการจัดการโซ่อุปทานทั้งหมดตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ ซึ่งงานวิจัย



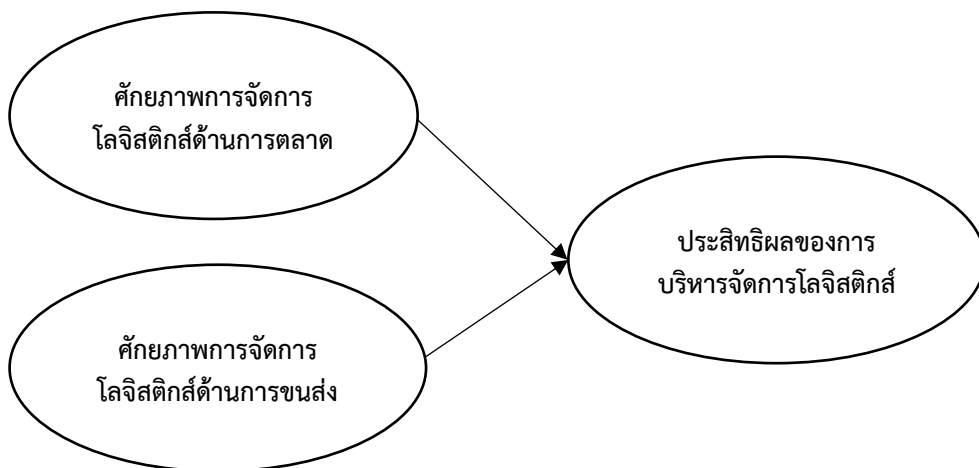
ดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ศักยภาพการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการตลาด มีผลต่อประสิทธิผลของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชน (Kang, S., 2022)

2. ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง มีอิทธิพลเชิงบวกต่อประสิทธิผลของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่ง กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศกระทรวงพาณิชย์ แสดงให้เห็นว่า การขนส่งหากมีพัฒนาโครงข่ายและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ส่งผลประสิทธิผลของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารและสินค้าอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งเปิดให้บริการขนส่งสินค้าหลายประเภทในหลายเส้นทาง ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเป็นทางเลือกในการแก้ไขปัญหาจราจร การประหยัดเชื้อเพลิง การลดมลพิษ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการไทยให้สามารถแข่งขันทัดเทียมกับอาณาประเทศ และก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคได้ (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศกระทรวงพาณิชย์, 2564) ผู้ประกอบการวิสาหกิจการขนส่งสินค้าภายในประเทศยังเติบโตได้ดี โดยเฉพาะธุรกิจซื้อขายสินค้าออนไลน์ ธุรกิจขนส่งอาหาร ธุรกิจขนส่งพัสดุแบบเร่งด่วน และเมื่อมองไปข้างหน้า ผู้ประกอบการวิสาหกิจในประเทศไทยก็มีแนวโน้มเติบโตดี ซึ่งกระตุ้นให้การซื้อขายออนไลน์ในกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภคเติบโตอย่างก้าวกระโดด มุ่งเป้าให้เศรษฐกิจไทยสามารถปรับตัวได้ท่ามกลางความท้าทายใหม่ๆ การมุ่งให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค สอดคล้องกับงานวิจัย Ahmed, H. et al. ควรมีวางแผนการขนส่ง โดยการนำแผนปฏิบัติการไปใช้การจัดเก็บผลิตภัณฑ์ บริการ และข้อมูลจากต้นน้ำถึงปลายน้ำอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Ahmed, H. et al., 2022) การจัดการโลจิสติกส์ที่ดีจะสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์ในแง่ของเวลาและสถานที่เพื่อความพึงพอใจของลูกค้า สอดคล้องกับงานวิจัย Mariuse , K. et al. ที่พบว่ากิจกรรมการขนส่ง ส่งผลให้ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ในการผลิตของวัตถุดิบจนถึงผู้บริโภคซึ่งการจัดการโดยการไหลของข้อมูลตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำที่ดี (Mariuse K. et al., 2021) ดังนั้นศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์จึงจัดเป็นกำหนดกระบวนการบูรณาการการจัดหาการวางแผนการผลิตการขนส่งและการคืนสินค้าตั้งแต่ขายสินค้าทุกระดับจนถึงลูกค้าทุกระดับ สอดคล้องกับงานวิจัยแนวคิด D'Amico, G. et al. ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์การขนส่ง โดยกระบวนการในการวางแผนดำเนินการ และควบคุมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการจัดหาวัตถุดิบการเคลื่อนย้ายของสินค้า และสารสนเทศระหว่างจุดเริ่ม ถึงจุดสุดท้ายการบริโภคสุดท้าย เพื่อให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล แสดงให้เห็นว่า ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง มีผลต่อประสิทธิผลของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจ (D'Amico, G. et al., 2021)



องค์ความรู้ใหม่

จากสมมติฐานทั้ง 2 ข้อ ตัวแปร ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการตลาดเป็นตัวแปรเหตุร่วมกับตัวแปรศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง เป็นตัวแปรส่งผ่านบางส่วนไปยังตัวแปรประสิทธิผลของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชน นั้นหมายความว่าหากพัฒนาศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการตลาดเพิ่มมากขึ้น ในประเด็นของความให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการการตลาดแบบบูรณาการมาก และมุ่งเน้นไปที่ส่วนประสมการส่งเสริมการตลาด ซึ่งก็คือ การโฆษณา ประชาสัมพันธ์ การส่งเสริมการขาย และการใช้พนักงานขายฯ และหากมีการพัฒนาศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง ควบคู่กับการตลาด โดยใช้และการบูรณาการเครื่องมือโลจิสติกส์ มีการบอกปากต่อปากผู้ประกอบการวิสาหกิจ และส่งเสริมภาพลักษณ์ผู้ประกอบการวิสาหกิจ แสดงให้เห็นว่าเครื่องมือการสื่อสารโดยใช้บุคคลซึ่งองค์กรสามารถเผชิญหน้ากับลูกค้าได้นั้น เช่น การขายโดยใช้พนักงานขายและการจัดแสดงเป็นเครื่องมือที่มีอำนาจมากที่สุดในการทำตลาดกับลูกค้า ส่งเสริมให้ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ความสามารถด้านตลาดกับศักยภาพการแข่งขันของการขนส่ง เช่น สามารถบริการลูกค้าได้ตรงตามความต้องการของลูกค้า ผลิตสินค้าได้มาตรฐาน เป็นต้น ทั้งวิสาหกิจขนาดกลางหรือขนาดย่อมก็ได้ ทำให้ศักยภาพการแข่งขันที่ปรากฏนั้นไม่มีความแตกต่างกัน ซึ่งแสดงให้เห็นข้อค้นพบใหม่ ดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 แสดงจำลองสมการโครงสร้างประสิทธิผลของการบริหารจัดการโลจิสติกส์



สรุป/ข้อเสนอแนะ

ประสิทธิผลของการบริหารจัดการโลจิสติกส์จะสามารถเพิ่มความได้เปรียบในการแข่งขันในตลาดปัจจุบัน และอนาคต ส่งผลให้ผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนขยายตัวทางเศรษฐกิจ สู้กับคู่แข่งเกิดที่มีคู่แข่งรายใหม่ และโมเดลมีความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของประสิทธิผลการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ทั้งด้านการตลาด ด้านการขนส่ง และด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งผู้ประกอบการวิสาหกิจชุมชนมีความยั่งยืนและเข้มแข็งจนสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นผู้ประกอบการในภาคธุรกิจได้ ผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และเอกชนควรให้มีการเข้าถึงแหล่งเงินทุนสินเชื่อของหน่วยงานอื่น ๆ และควรมีการให้ความรู้ในเรื่องของการสร้างนวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อช่วยในการผลิตและส่งเสริมการขาย การหาแหล่งตลาดรองรับสินค้าจากกลุ่มวิสาหกิจชุมชนเพื่อเป็นปัจจัยขับเคลื่อนให้วิสาหกิจชุมชนมีแรงผลักดันตนเองเพื่อให้ไปสู่การเป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมได้อย่างยั่งยืน วิสาหกิจชุมชนควรใช้เทคโนโลยีเข้าช่วยในด้านการจัดการข้อมูลเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการจัดเก็บและส่งข้อมูลระหว่างกันช่วยให้การทำธุรกิจมีความต่อเนื่องใช้เทคโนโลยีเข้าช่วยในเรื่องของการขนส่งให้มากขึ้นเพื่อประสิทธิภาพในการขนส่ง และใช้เทคโนโลยีเข้าช่วยในเรื่องการติดต่อสื่อสารต่างๆ เพื่อช่วยในการเข้าถึงการตลาดทุกระดับ และควรใช้เทคโนโลยีเข้าช่วยจะเพิ่มความสะดวกรวดเร็วทั้งคุณและลูกค้าอีกทั้งยังสามารถติดตามและตรวจสอบได้ง่ายยิ่งขึ้นอีกด้วย

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับความร่วมมือจากคณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี และพัฒนาการจังหวัดผู้จัดการประสาน SMEs ตัวแทนภาคการเกษตรในจังหวัดอุดรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภูและบึงกาฬ ขอขอบพระคุณคณะวิทยาการจัดการมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี และจังหวัดอุดรธานี ที่สนับสนุนงบประมาณในการทำวิจัยครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศกระทรวงพาณิชย์. (2564). “ระบบราง” โครงสร้างพื้นฐานสำคัญสู่การ “ลดต้นทุนโลจิสติกส์” ของประเทศไทย. เรียกใช้เมื่อ 25 ธันวาคม 2565 จาก https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=12898
- ธานินทร์ ศิลป์จารุ. (2563). การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS และ AMOS. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วน สามัญปิสชินเนสอาร์แอนด์ดี.
- ประสพชัย พสุนนท์. (2555). การวิจัยการตลาด. กรุงเทพมหานคร: บริษัท สำนักพิมพ์ท็อป จำกัด.



- บุญชูธรรม์ บริรักษ์เจริญกิจ และคณะ. (2563). ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างมูลค่าลูกค้าและความภักดีเชิงพฤติกรรมของนักลงทุนในประเทศไทย. วารสารเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยทักษิณ, 12(1), 29-44.
- Ahmed, H. et al. (2022). Assessing the impact of sustainable logistics service quality on relationship quality: Survey-based evidence in Egypt. *Cleaner Logistics and Supply Chain*, 4(2022), 100036.
- Cai, J., et al. (2009). Improving supply chain performance management: A systematic approach to analyzing iterative KPI accomplishment. *Decision Support Systems* , 46(2), 512-521.
- Cooper, R. (2017). *Supply Chain Development for the Lean Enterprise: Interorganizational cost Management*. London: Routledge.
- D’Amico, G. et al. (2021). Smart and sustainable logistics of Port cities: A framework for comprehending enabling factors, domains and goals. *Sustainable Cities and Society*, 69(1), 102801.
- Hu, L. T., & Bentler, P. M. (1999). Cutoff criteria for fit indexes in covariance structure analysis: Conventional criteria versus new alternative. *Structural equation modeling*, 6(1), 1-55.
- Joreskog, K. D., and Sorbom, D. (1989). *Lisrel 7: User’s Reference Guide*. Chicago: Scientific Software International.
- Kang, S. (2022). Exploring the contextual factors behind various phases in logistics sprawl: The case of Seoul Metropolitan Area. South Korea. *Journal of Transport Geograph*, 105(2022), 103476.
- Kline, R. B. . (2011). *Principles and Practice of Structural Equation Modeling*. (3rd Edition). New York: Guilford.
- Mariuse K. et al. (2021). Modern technologies development in logistics centers: the case study of Poland. *Transportation Research Procedia*, 55(2021), 268–275.
- Schumacker, R. et al. (2010). *A Beginner’s Guide to Structural Equation Modeling*. 3rd Edition. New Jersey: Lawrence Erlbaum.