

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การนำเสนอผลวิเคราะห์ข้อมูลของการวิจัย เรื่อง ศึกษาการประเมินขีดความสามารถผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการทางสถิติ ผลการวิเคราะห์ข้อมูล และการแปลผลการวิเคราะห์ข้อมูลของการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์และนำเสนอในรูปแบบของตารางที่ประกอบคำอธิบาย โดยเรียงลำดับหัวข้อเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐาน เกี่ยวกับปัจจัยคุณลักษณะทั่วไป ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว

ตอนที่ 2 ขีดความสามารถการจัดการ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียง จันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ในการบริหารจัดการในด้านต่าง ๆ

ตอนที่ 3 ขีดความสามารถในการปฏิบัติการ และการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการลาวด้วยกันและต่างชาติ

ตอนที่ 4 วิสัยทัศน์ ความคิดเห็นต่อการแข่งขัน และการปรับตัวจากการเปิดเสรีการค้าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว

ผลของการวิเคราะห์ข้อมูล

การคมนาคมขนส่งถือว่าสำคัญอย่างมาก ในการขับเคลื่อนธุรกิจภายในประเทศ ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งจึงมีความสำคัญต่อการให้บริการ และการขนส่งสินค้าทางถนนต้องมีความน่าเชื่อถือต่อผู้ใช้บริการ

ผลการเก็บรวบรวมข้อมูลภายในเวลา 30 วัน จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 30 บริษัท ผู้วิจัยสามารถรวบรวมข้อมูลจากการไปสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถามได้ทั้งหมด 22 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 73.33

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับปัจจัยคุณลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบการ
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับปัจจัยคุณลักษณะทั่วไป ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ตำแหน่งผู้ให้ข้อมูล ระดับการศึกษา

ประเภทสินค้าที่ให้บริการ จำนวนพนักงานบริษัท จำนวนรถบรรทุก โดยการหาค่าร้อยละ ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูล สรุปผล ได้ตามตารางที่ 4-1 ถึง 4-8 ดังนี้

ผู้ให้ข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ผู้ที่ให้ข้อมูลคือ ผู้ที่มีความสำคัญต่อบริษัทและต้องเป็นข้อมูลที่น่าเชื่อถือ

ตารางที่ 4-1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามตำแหน่งของผู้ให้ข้อมูล

รายการ	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
ตำแหน่งผู้ให้ข้อมูล		
เจ้าของบริษัท	5	22.7
ผู้บริหาร	7	31.8
ผู้จัดการการขนส่ง	10	45.5

จากตารางที่ 4-1 พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างที่ให้ข้อมูลเป็นผู้ที่มีความสำคัญต่อบริษัท เช่น ผู้จัดการการขนส่ง ผู้บริหารและเจ้าของบริษัท การให้ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างจะเป็นผู้จัดการการขนส่งที่ปฏิบัติการจะเป็นผู้ที่รู้ความเข้าใจการขนส่งมากกว่า และมีความเข้าใจในการให้บริการลูกค้าได้ดี

ระดับการศึกษาสูงสุดผู้ให้ข้อมูล

ระดับการศึกษาของผู้ที่ให้ข้อมูลที่มีความสำคัญในการบริหารจัดการในองค์กรของประกอบการขนส่ง และเป็นส่วนสำคัญต่อความน่าเชื่อถือของการให้บริการลูกค้า

ตารางที่ 4-2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษาสูงสุดผู้ให้ข้อมูล

รายการ	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
ระดับการศึกษาสูงสุดผู้ให้ข้อมูล		
ต่ำกว่าหรือเทียบเท่า ปวช.	8	36.4
อนุปริญญา	7	31.8
ปริญญาตรี	5	22.7
ปริญญาโท	2	9.1

จากตารางที่ 4-2 พบว่า ระดับการศึกษาของผู้ที่ให้ข้อมูลต่ำกว่าหรือเทียบเท่า ปวช. และอนุปริญญา ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นเจ้าของบริษัทและผู้บริหารของบริษัท ส่วนผู้จัดการการขนส่งที่เป็นผู้ปฏิบัติงานจะมีระดับการศึกษาปริญญาตรี และปริญญาโท

ประเภทสินค้าที่ให้บริการ

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ให้บริการสินค้าภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่ สินค้าที่ได้รับการให้บริการก็มาจากสินค้าที่มีความจำเป็นในชีวิตประจำวัน ซึ่งเป็นสินค้านำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้านที่ได้รับช่วงการขนส่งจากผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทรับจัดส่งสินค้า

ตารางที่ 4-3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประเภทสินค้าที่ให้บริการ

สินค้าที่ให้บริการ	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
สินค้าอุปโภคและบริโภค	5	22.7
สินค้าอุตสาหกรรม	2	9.1
เครื่องไฟฟ้า	3	13.7
วัสดุก่อสร้าง	4	18.2
ผลิตภัณฑ์ไม้	3	13.6
สินค้าทั่วไป	5	22.7

จากตารางที่ 4-3 สินค้าที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ให้บริการมากที่สุด คือ สินค้าทั่วไป ที่ผู้ให้บริการจะว่าจ้าง สินค้าอุปโภคและบริโภค เช่น เครื่องกินเครื่องใช้ในชีวิตประจำวัน อุปกรณ์อื่น ๆ และเครื่องมือทุกประเภทไปส่งให้ร้านค้าปลีก ภายในนครหลวงเวียงจันทน์และต่างแขวง (ต่างจังหวัด) และวัสดุก่อสร้างที่ผู้ประกอบการขนส่ง ให้บริการหลัก ๆ คือ ปูนซีเมนต์ เหล็ก และหินทราย

พนักงานของบริษัท

พนักงานถือว่ามีส่วนสำคัญต่อการเติบโตของบริษัท และการนำใช้เครื่องมืออุปกรณ์เข้าในการให้บริการอย่างเช่น พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพเพียงพอกับความต้องการ ก็จะทำให้ผู้ประกอบการมีองค์กรที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย

ตารางที่ 4-4 จำนวนและร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม พนักงานของบริษัท

รายการ	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
พนักงานของบริษัท		
ต่ำกว่า 10 คน	6	27.3
อยู่ในระหว่าง 11-20 คน	10	45.5
อยู่ในระหว่าง 21-30 คน	4	18.2
อยู่ในระหว่าง 31-40 คน	1	4.5
อยู่ในระหว่าง 41-50 คน	0	0
มากกว่า 50 คน	1	4.5

จากตารางที่ 4-4 พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ส่วนใหญ่แล้วเป็นบริษัทขนาดเล็กมีพนักงานของบริษัทอยู่ในระหว่าง 10-20 คน มากที่สุดที่เป็นพนักงานประจำของบริษัท และผู้ประกอบการส่วนมากแล้วจะเป็นบริษัทตัวแทนรับจัดส่งสินค้า

พาหนะที่ใช้ในการขนส่ง

รถบรรทุกที่ผู้ประกอบการเป็นเจ้าของ

การขนส่งสินค้าทางถนนถือว่าการขนส่งแบบ Door to Door ที่ได้รับความนิยมกันแพร่หลาย เพราะสามารถกระจายสินค้าถึงลูกค้าได้ทุกพื้นที่ รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้านั้นก็ต้องมีความพร้อม และผู้ประกอบการก็ต้องมีรถบรรทุกเพียงพอต่อความต้องการของลูกค้า

ตารางที่ 4-5 จำนวนและร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรถบรรทุกที่ผู้ประกอบการเป็นเจ้าของ

รายการ	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
รถบรรทุกที่ผู้ประกอบการเป็นเจ้าของ		
ต่ำกว่า 10 คัน	10	45.5
อยู่ในระหว่าง 11-20 คัน	4	18.2
อยู่ในระหว่าง 21-30 คัน	5	22.7
อยู่ในระหว่าง 31-40 คัน	2	9.1

ตารางที่ 4-5 (ต่อ)

รายการ	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
รถบรรทุกที่ผู้ประกอบการเป็น		
อยู่ในระหว่าง 41-50 คัน	0	0
มากกว่า 50 คัน	1	4.5

จากตารางที่ 4-5 พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าถนน มีรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าที่เป็นเจ้าของมีน้อยกว่า 10 คัน รถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจะเป็นรถร่วมในการขนส่งสินค้าจากบริษัทอื่น รถร่วมจากเอกชน และประชาชนทั่วไปที่มีรถบรรทุกเป็นของตัวเองที่มีใบอนุญาตการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

รถบรรทุกที่บริษัทอื่นเข้ามาเป็นรถร่วม

ในการประกอบการธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนน รถร่วมก็มีความสำคัญในการให้บริการมากพอสมควร ผู้ประกอบการไม่จำเป็นต้องมีรถเป็นของตัวเอง มากพอที่จะให้บริการลูกค้าทุกรายสามารถมีรถร่วมจากบริษัทอื่นหรือผู้ประกอบการรายย่อยเข้ามาร่วมเป็นพันธมิตรเพื่อเป็นการลดต้นทุนอีกทางหนึ่งด้วย

ตารางที่ 4-6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม รถบรรทุกที่บริษัทอื่นเข้ามาเป็นรถร่วม

รายการ	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
รถบรรทุกที่บริษัทอื่นเข้ามาเป็นรถร่วม		
ต่ำกว่า 10 คัน	0	0
อยู่ในระหว่าง 11-20 คัน	1	4.5
อยู่ในระหว่าง 21-30 คัน	5	22.7
อยู่ในระหว่าง 31-40 คัน	7	31.8
อยู่ในระหว่าง 41-50 คัน	6	27.3
มากกว่า 50 คัน	3	13.7

จากตารางที่ 4-6 พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ จะมีผู้ประกอบการรายอื่นมาเข้าร่วมทำการขนส่งกันทุก ๆ บริษัท เพราะผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ในนครหลวงเวียงจันทน์ ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการรับจัดส่งสินค้า ที่มีรถบรรทุกที่เป็นเจ้าของ เองน้อยมาก

รถบรรทุกที่เข้าร่วมกับบริษัทอื่น

การทำธุรกิจการให้บริการจำเป็นต้องมีพันธมิตร ที่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการ รายอื่นและยังเพิ่มขีดความสามารถให้กับผู้ประกอบการอีกด้วย

ตารางที่ 4-7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม รถบรรทุกที่เข้าร่วมกับบริษัทอื่น

รายการ	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
รถบรรทุกที่เข้าร่วมกับบริษัทอื่น		
ต่ำกว่า 10 คัน	15	68.2
อยู่ในระหว่าง 11-20 คัน	7	31.8
อยู่ในระหว่าง 21-30 คัน	0	0
อยู่ในระหว่าง 31-40 คัน	0	0
อยู่ในระหว่าง 41-50 คัน	0	0
มากกว่า 50 คัน	0	0

จากตารางที่ 4-7 พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง มีรถบรรทุกเข้าร่วมกับ ผู้ประกอบการรายอื่นมาก สาเหตุมาจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีรถที่เป็นเจ้าของเองน้อยและก็ เป็นผู้ประกอบการรับจัดส่งสินค้า ดังนั้นจึงมีแต่ผู้ประกอบการรายอื่นมาเข้าร่วมทำการขนส่ง สินค้า

รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่ง

ประเภทรถขนส่งสินค้าถือว่าเป็นตัวชี้วัดหนึ่งที่สำคัญ ที่จะชี้วัดถึงขีดความสามารถ ของผู้ประกอบการที่นำใช้รถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเหมาะสมกับสภาพโครงสร้างพื้นฐาน ของการให้บริการในพื้นที่อย่างลงตัว

ตารางที่ 4-8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่ง

รายการ	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่ง		
รถกระบะบรรทุก 12 ล้อและ 6 ล้อ	14	63.7
รถตู้บรรทุก 12 ล้อและ 6 ล้อ	4	18.2
รถลากจูง	1	4.5
รถกึ่งพ่วง	1	4.5
รถพ่วง	2	9.1
รถห้องเย็น	0	0

จากตารางที่ 4-8 พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว รถที่ผู้ประกอบการขนส่งใช้ในการขนส่งสินค้ามากที่สุด เป็นรถกระบะบรรทุกประเภท 12 ล้อ และ 6 ล้อ และรถตู้บรรทุก 12 ล้อ และ 6 ล้อ รถกระบะบรรทุกใช้มากที่สุดเพราะสามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายอย่างเช่น สินค้าอุปโภคและบริโภคและสินค้าทั่ว ๆ ไป รถพ่วงส่วนใหญ่ผู้ประกอบการจะใช้ให้บริการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมประเภท เบียร์ลาว (BeerLao) และปูนซีเมนต์ ส่วนรถกึ่งพ่วงและรถลากจูงส่วนใหญ่จะใช้ขนส่งไม้ซุง รางไม้ และไม้แปรรูป

รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้า เป็นรถที่นำเข้าจากประเทศเกาหลี ญี่ปุ่นและจีน ซึ่งเป็นรถมือสองหรือเป็นรถบรรทุกที่หมดอายุการนำใช้งานตามผู้ผลิตกำหนดไว้ แต่ก็เป็นที่นิยมกันในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในลาว

ประเภทรถขนส่งกระบะบรรทุก



ภาพที่ 4-1 รถกระบะบรรทุกประเภท 12 ล้อ และ 6 ล้อ

ภาพที่ 4-1 คือ รถกระบะบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทั่วไป และสินค้าสินค้าอุปโภค และบริโภค ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว



ภาพที่ 4-2 รถกระบะบรรทุกประเภท 12 ล้อ และ 6 ล้อ

ภาพที่ 4-2 คือ รถกระบะบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างประเภท หิน ทราย ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว

ประเภทรถขนส่งตู้บรรทุก



ภาพที่ 4-3 รถตู้บรรทุก 12 ล้อ และ 6 ล้อ

ภาพที่ 4-3 คือ รถตู้บรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทั่วไป และสินค้าอุปโภคและบริโภค ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว

ประเภทรถขนส่งรถพ่วงบรรทุก



ภาพที่ 4-4 รถพ่วงที่ขนส่งเบียร์ลาว

ภาพที่ 4-5 รถพ่วงที่ขนส่งปูนซีเมนต์

ภาพที่ 4-4 และภาพที่ 4-5 คือ รถพ่วงที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ส่วนใหญ่ใช้ในการขนส่งสินค้าประเภทเบียร์ลาว (BeerLao) และปูนซีเมนต์

ประเภทรถขนส่งรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง



ภาพที่ 4-6 รถลากจูง

ภาพที่ 4-7 รถกึ่งพ่วง

ภาพที่ 4-6 และภาพที่ 4-7 คือ รถลากจูงและรถกึ่งพ่วง ที่ส่วนใหญ่แล้วผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ใช้ขนส่งไม้ เช่น ไม้ซุง รากไม้ และไม้แปรรูป

ตอนที่ 2 ชี้วัดความสามารถการบริหารจัดการ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียง จันทน์ ประ เทศ สปป.ลาว

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวชี้วัดขีดความสามารถ การขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว

1. ความพร้อมทางด้านเงินทุน
2. การขาดแคลนทรัพยากรบุคคลในตำแหน่งต่าง ๆ หรือพนักงานขับรถ
3. การจัดการทางการเงิน
4. การจัดการยานพาหนะ
5. การจัดการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
6. ความพร้อมด้านการให้บริการลูกค้า

7. ปัญหาที่พบในการดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่ง

ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูล สรุปผล ได้ตามตารางที่ 4-9 ถึง 4-16 ดังนี้

ความพร้อมทางด้านเงินทุน

ในการทำธุรกิจเงินทุนถือว่าเป็นปัจจัยหลักของการทำธุรกิจ ถ้ามีความพร้อมทางด้านเงินทุนก็มีขีดความสามารถในการแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 4-9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม ความพร้อมทางด้านเงินทุน

ความพร้อมทางด้านเงินทุน	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
มีความพร้อมน้อยที่สุด	0	0
มีความพร้อมน้อย	0	0
มีความพร้อมปานกลาง	4	18.2
มีความพร้อมมาก	12	54.5
มีความพร้อมมากที่สุด	6	27.3

จากตารางที่ 4-9 พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งมีความพร้อมทางด้านเงินทุนมาก สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นได้ โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งลาวด้วยกัน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่แล้วจะใช้เงินทุนของตัวเองโดยไม่ได้อาศัยเงินจากธนาคารและก็ใช้เงินสดในการดำเนินธุรกิจ

ความพร้อมทางด้านเงินทุนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนโดยรวมแล้ว ธุรกิจนี้ถือว่ามีความสำคัญมากในการพัฒนาประเทศ เป็นการชี้วัดถึงการไหลเวียนของสินค้าทุกประเภทโดยไม่มีข้อจำกัด เพื่อให้ต้นทุนทางด้านการขนส่งอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ของผู้ใช้บริการ แต่โดยรวมแล้วเงินทุนของผู้ประกอบการยังไม่พร้อมที่จะลงทุนทางด้านการขนส่งสินค้าทางถนนทุกประเภท เช่น การขนส่งด้วยรถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์และรถขนส่งห้องเย็น เพราะต้องได้ลงทุนอีกมากทางด้านให้บริการทางด้านนี้

ทรัพยากรบุคคลในตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ หรือพนักงานขับรถ

ความรู้ความสามารถของพนักงานในองค์กร เป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาบริษัทให้มีประสิทธิภาพในการให้บริการ ทรัพยากรบุคคลในองค์กรมีความรู้ความสามารถก็ทำให้บริษัทมีขีดความสามารถมากขึ้นไปด้วย

ตารางที่ 4-10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม การขาดแคลนเกี่ยวกับทรัพยากรบุคคลในตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ หรือพนักงานขับรถ

การขาดแคลนเกี่ยวกับทรัพยากรบุคคลในตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ หรือพนักงานขับรถ	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
ไม่ขาดแคลนทรัพยากรบุคคล	9	41.0
ขาดแคลนผู้บริหารและทีมผู้บริหาร	3	13.7
ขาดแคลนเจ้าหน้าที่สำนักงาน (บัญชี/ การเงิน/ การตลาด)	4	18.1
ขาดแคลนพนักงานขับรถ	2	9.1
ขาดแคลนพนักงานขนของ	4	18.1

จากตารางที่ 4-10 พบว่า การให้บริการขนส่งของผู้ประกอบการ ส่วนใหญ่แล้วไม่ขาดแคลนทรัพยากรบุคคลในตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ หรือพนักงานขับรถ การให้บริการโดยส่วนมากแล้วยังไม่ได้มีการแข่งขันกันมากนักและผู้ประกอบการส่วนใหญ่ก็เป็นผู้ประกอบการรับจ้างทั่วไปและก็รับจ้างจากผู้ประกอบการรับจัดส่งสินค้า

ผู้ประกอบการรายอื่นที่ขาดแคลนผู้บริหารและทีมผู้บริหารและเจ้าหน้าที่สำนักงาน เช่น พนักงาน บัญชี การเงิน การตลาด ส่วนใหญ่แล้วเป็นผู้ประกอบการรับจัดส่งสินค้า ที่ขาดทรัพยากรบุคคลที่มีความรู้ความสามารถทางด้านการให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน การให้บริการในปัจจุบันก็ให้บริการแบบธุรกิจครอบครัวรุ่นต่อรุ่น การนำใช้กลยุทธ์หรือเทคโนโลยีใหม่ ๆ มีน้อยมาก

ความคิดโดยรวมของผู้ประกอบการขนส่ง ก็สามารถให้บริการได้ทุกประเภทสินค้าโดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคที่และสินค้าทั่วไป ด้วยการใช้รถกระบะบรรทุกและรถตู้บรรทุกในการให้บริการ แต่ในการแข่งขันแล้วถือว่ายังให้บริการได้ไม่ครบถ้วนตามการขนส่งสินค้าทางถนน

การจัดการด้านการเงิน

การบริหารจัดการทางการเงินในปัจจุบันนี้ ต้องมีระบบทางการเงินเข้ามาช่วยในการดำเนินธุรกิจมากขึ้น เพื่อช่วยให้ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการมีความเชื่อมั่นซึ่งกันและกัน

ตารางที่ 4-11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม การจัดการด้านการเงิน

การจัดการด้านการเงิน	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
มีระบบบัญชีการเงินที่สามารถรู้สถานะทางการเงินได้อย่างถูกต้องและสม่ำเสมอ		
ไม่มีระบบบัญชี	9	40.9
มีซอฟต์แวร์ระบบบัญชี	0	0
มีซอฟต์แวร์พัฒนาตนเอง	0	0
มี Microsoft Excel	13	59.1
การบริหารต้นทุนในการดำเนินการ		
ให้ความสำคัญน้อยที่สุด	3	13.6
ให้ความสำคัญน้อย	4	18.2
ให้ความสำคัญปานกลาง	10	45.5
ให้ความสำคัญมาก	5	22.7
ให้ความสำคัญมากที่สุด	0	0

จากตารางที่ 4-11 พบว่า การจัดการด้านการเงิน ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ใช้ Microsoft Excel ในการบันทึกข้อมูลทางการเงิน การชำระเงินค่าบริการใช้เงินสด ไม่ได้ใช้ระบบการโอนผ่านทางธนาคาร เจ้าของบริษัทหรือผู้บริหารของบริษัทไม่สามารถที่จะรู้สถานะทางการเงินได้อย่างถูกต้องและสม่ำเสมอได้ และผู้ประกอบการบางรายไม่มีระบบบัญชีการเงินเลยใช้การจดบันทึกรายรับรายจ่าย

การบริหารต้นทุนในการดำเนินการ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ยังขาดความรู้ความเข้าใจที่แท้จริงของต้นทุนในการดำเนินการการขนส่งสินค้า มีการบริหารทางด้านต้นทุนแบบไม่มีหลักการที่ชัดเจน ถึงต้นทุนจะสูงก็ตามแต่ผู้ประกอบการขนส่งจะให้ความสำคัญเรื่องผลตอบแทนคือกำไรมากกว่า เพราะการให้บริการในแต่ละเที่ยววันต้องมีกำไรเพียงอย่างเดียว โดยไม่คิดถึงผลกระทบที่จะตามมา และการให้บริการขนส่งในแต่ละเที่ยวค่าใช้จ่ายของการขนส่งไม่แน่นอน เพราะต้องมีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อีกที่ไม่ใช่ต้นทุนที่แท้จริงของการขนส่ง และการให้บริการขนส่งส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งที่รับจัดส่งสินค้ามาว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งที่มีรถขนส่งที่เป็นเจ้าของเอง มาทำหน้าที่ขนส่งสินค้าให้ลูกค้าที่อยู่ปลายทางอีกทอดหนึ่ง ทำให้ผู้ประกอบการรายอื่น ๆ ที่เป็นผู้รับช่วงในการขนส่งสินค้า ควณ

ต้นทุนในการขนส่งสินค้าไม่ได้มาตรฐานของการขนส่ง และก็ยังเป็นต้นทุนที่สูงของการขนส่งสินค้าทางถนน

การจัดการด้านการเงินของผู้ประกอบการขนส่งยังให้ความสำคัญน้อย ในการจัดการทางการเงินเข้าสู่ระบบ เพราะยังไม่มีผู้ประกอบการรายใดมีระบบบัญชีทางการเงินที่สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลาและก็ยังไม่มีการชำระเงินค่าบริการผ่านระบบธนาคาร เพื่อง่ายต่อการดำเนินการทางด้านธุรกิจ ยังไม่เห็นความสำคัญต่อการปรับปรุงตัวเองทางด้านการเงินและการบริหารทางด้านต้นทุน

การจัดการยานพาหนะ

การจัดการการขนส่งสินค้าทางถนน พาหนะคือตัวขับเคลื่อนที่สำคัญ การนำใช้พาหนะใช้ในการขนส่งสินค้าต้องได้มาตรฐานของการขนส่ง และการนำใช้รถขนส่งในแต่ละเที่ยวต้องมีความเหมาะสมเพื่อลดต้นทุนในการขนส่งลงเท่าที่จะทำได้

ตารางที่ 4-12 จำนวนและร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม การจัดการยานพาหนะ

การจัดการยานพาหนะ	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
สภาพรถขนส่ง ประเภทรถขนส่ง และจำนวนรถ		
ขนส่ง ต่อความต้องการของลูกค้า		
มีความพร้อมน้อยที่สุด	0	0
มีความพร้อมน้อย	2	9.1
มีความพร้อมปานกลาง	6	27.3
มีความพร้อมมาก	10	45.5
มีความพร้อมมากที่สุด	4	18.2
ระบบและแผนซ่อมบำรุงที่เป็นมาตรฐาน		
ไม่มีระบบและแผนซ่อมบำรุง	15	68.2
มีระบบและแผนซ่อมบำรุง	7	31.8
การบันทึกผลการดำเนินงาน (Data Collection)		
หรือการเก็บข้อมูลการเดินทางในแต่ละวัน		
ในแต่ละวัน ไม่มีการบันทึกหรือเก็บข้อมูล	0	0
ในแต่ละวัน มีการบันทึกหรือเก็บข้อมูลน้อยที่สุด	0	0
ในแต่ละวัน มีการบันทึกหรือเก็บข้อมูลน้อย	1	4.5

ตารางที่ 4-12 (ต่อ)

การจัดการยานพาหนะ	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
ในแต่ละวันมีการบันทึกหรือเก็บข้อมูลปานกลาง	8	36.4
ในแต่ละวันมีการบันทึกหรือเก็บข้อมูลมาก	8	36.4
ในแต่ละวันมีการบันทึกหรือเก็บข้อมูลมากที่สุด	5	22.7

จากตารางที่ 4-12 พบว่า การจัดการยานพาหนะของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ในเรื่องของสภาพรถขนส่ง ประเภทรถขนส่ง และจำนวนรถขนส่ง ต่อความต้องการของลูกค้า ก็ถือว่าสามารถให้บริการลูกค้าได้ตามความต้องการ เพราะมีทั้งรถบรรทุกที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน ที่เป็นบริษัทขนส่งรถที่ให้บริการขนส่งทั่วไป ที่เป็นรถร่วมของบริษัท และรถขนส่งที่เป็นของประชาชนทั่วไป ที่มีใบอนุญาตทำการขนส่งสินค้าทางถนนที่ให้บริการสินค้าได้หลายประเภท

ส่วนการซ่อมบำรุงรถขนส่งของผู้ประกอบการ โดยส่วนใหญ่แล้วไม่มีระบบและแผนซ่อมบำรุงที่เป็นมาตรฐาน การบันทึกข้อมูลหรือเก็บข้อมูลในการเดินรถในแต่ละวัน ก็ยังไม่มีรายละเอียด ยังให้ความสำคัญน้อยในการบันทึกข้อมูลไว้เป็นสถิติ เพื่อเป็นข้อมูลในการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการ และการพยากรณ์ความต้องการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ผู้ประกอบการที่มีระบบและแผนซ่อมบำรุงที่เป็นมาตรฐาน ก็จะเป็นบริษัทขนาดใหญ่ ที่มีแผนเอารถขนส่งเข้าตรวจเช็คทุก ๆ สามเดือนหรือหกเดือน มีระบบแบบแผนการบันทึกและเก็บข้อมูลการให้บริการในแต่ละวันไว้เป็นอย่างดี เพื่อเป็นสถิติในการวางแผนการให้บริการในแต่ละช่วงของปี

การบริหารจัดการยานพาหนะโดยรวมแล้วผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ยังไม่ได้มาตรฐาน รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่วนมากแล้วจะเป็นรถมือสอง เป็นรถบรรทุกนำเข้าจากประเทศเกาหลี ญี่ปุ่นและจีน การซ่อมบำรุงก็ยังไม่มีความเป็นระบบ การเก็บข้อมูลการเดินของรถบรรทุกไว้เป็นสถิติก็ยังไม่มีความเข้าใจในการเก็บข้อมูล และก็ไม่รู้จะเอาข้อมูลของการเดินรถไปปรับปรุงแก้ไขการให้บริการให้มีประสิทธิภาพ ไม่เห็นความสำคัญต่อการพัฒนาตนเองให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันในอนาคต

การจัดการทรัพยากรมนุษย์

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ที่มีการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ ให้มีความเหมาะสมกับความรู้ความสามารถของพนักงานแต่ละคนในบริษัทแล้ว ก็สามารถทำให้บริษัทมีความพร้อมและขีดความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น

ตารางที่ 4-13 จำนวนและร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม การจัดการทรัพยากรมนุษย์

การจัดการทรัพยากรมนุษย์	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
แผนพัฒนาคุณภาพและความสามารถบุคลากรอย่างสม่ำเสมอ		
ไม่มีแผนพัฒนาอย่างสม่ำเสมอ	19	86.4
มีแผนพัฒนาอย่างสม่ำเสมอ	3	13.6
คุณภาพของบุคลากรภายในองค์กรในประเด็นความรู้ความสามารถและประสบการณ์		
มีคุณภาพน้อยที่สุด	0	0
มีคุณภาพน้อย	1	4.5
มีคุณภาพปานกลาง	18	81.8
มีคุณภาพมาก	3	13.6
มีคุณภาพมากที่สุด	0	0

จากตารางที่ 4-13 พบว่า การจัดการทรัพยากรมนุษย์ โดยรวมแล้วผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ยังไม่ให้ความสำคัญในเรื่องของพัฒนาคุณภาพและความสามารถบุคลากร เพื่อให้บริษัทของตนเองเป็นบริษัทที่ให้บริการที่ดี มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ ในการให้บริการลูกค้า ยังขาดการมีวิสัยทัศน์ในการมองสภาพการภายในและนอกของบริษัท เพื่อการพัฒนาบริษัท ทำให้บุคลากรในบริษัทขาดการเรียนรู้เพื่อพัฒนาตนเองให้มีความรู้ความสามารถ ในการให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

ทรัพยากรมนุษย์เป็นส่วนสำคัญที่เป็นตัวชี้วัดภายในของบริษัท ผู้ประกอบการขนส่งยังขาดความรู้ความเข้าใจของการให้บริการ มีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์น้อยมาก ทำให้องค์กรขาดความคิดสร้างสรรค์ การให้บริการทางด้านการขนส่งใน สปป.ลาว การแข่งขันก็ยังไม่มีการแข่งขันกันมากนัก ทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังไม่ตื่นตัวในการพัฒนาตนเอง เห็นว่าทรัพยากรที่มีก็เพียงพอแล้ว

การจัดการด้านการนำใช้เทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการงาน

การนำใช้เทคโนโลยีมาเป็นเครื่องมือในการดำเนินธุรกิจ เป็นสิ่งจำเป็นในปัจจุบัน เพราะทำให้สะดวกสบายประหยัดเวลา

ตารางที่ 4-14 จำนวนและร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการจัดการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

การจัดการด้านการนำใช้เทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการทำงาน	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
ได้นำใช้เทคโนโลยีเครื่องมือสื่อสารทางโทรศัพท์ในการส่งงานอย่างเดียว	2	9.1
ได้นำใช้ Microsoft Office Word และ Microsoft Office Excel ในงานพิมพ์งานธุรการทั่วไปและงานบัญชี	20	90.9
ได้นำใช้ Microsoft Office Word และ Microsoft Office Excel ในงานพิมพ์งานธุรการทั่วไป งานบัญชี งานบริหาร การเดินทางและการประเมินผลการให้บริการ	15	68.2
ได้นำใช้ Microsoft Office Word และ Microsoft Office Excel และการติดต่อสื่อสารด้านต่าง ๆ ผ่านระบบเครือข่าย อินเทอร์เน็ตในการส่งสินค้า	12	54.5

จากตารางที่ 4-14 พบว่า การจัดการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ในการนำใช้เทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารจัดการ ในการปฏิบัติการภายในบริษัทได้นำใช้ Microsoft Office Word และ Microsoft Office Excel ในงานพิมพ์ งานธุรการและงานบัญชี ส่วนการนำใช้ Microsoft Office Excel จะใช้ในการบริหารการเดินทางและการประเมินผลการให้บริการ แต่ใช้เพื่อการบันทึกข้อมูลในการเดินทางแต่ละวัน และการเก็บรวบรวมปริมาณการขนส่งในแต่ละเดือน การนำใช้ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตในการติดต่อสื่อสารในการส่งสินค้ายังขาดความน่าเชื่อถือได้เพราะผู้ให้บริการยังไม่ชินกับการติดต่อสื่อสารด้านนี้ถือว่าเป็นสิ่งใหม่ในการให้บริการ

การนำใช้เทคโนโลยีเข้าในการให้บริการถือว่ายังไม่มีความพร้อมหรือไม่มีขีดความสามารถพอที่จะให้บริการ และการที่ผู้ให้บริการขนส่งได้นำใช้เทคโนโลยีเครื่องมือสื่อสารทางโทรศัพท์ในการส่งงานอย่างเดียวในการให้บริการ เป็นการให้บริการที่ใช้การติดต่อสื่อสารในการส่งสินค้าผ่านโทรศัพท์ และบันทึกข้อมูลด้วยมือไว้ในสมุดบันทึกในแต่ละวัน

การให้บริการลูกค้า

ความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่ง เป็นส่วนสำคัญของการให้บริการ มีความสามารถในการให้บริการกับผู้ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร ถือว่ามีขีดความสามารถในการแข่งขัน

ตารางที่ 4-15 จำนวนและร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการให้บริการลูกค้า

การให้บริการลูกค้าที่มีความหลากหลายของการบริการ และความสามารถในการให้บริการแบบครบวงจร	จำนวน (n = 22)	ร้อยละ
ให้บริการด้านการขนส่งทางถนน	22	100
ให้บริการด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	10	45.5
ให้บริการด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น ทางถนน ทางเรือ ทางอากาศ และคลังสินค้า โกดังหรือที่ เก็บสินค้า	1	4.5
ให้บริการด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น ทางถนน ทางเรือและอากาศ	2	9.1
ให้บริการด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น ทางถนน และทางอากาศ	2	9.1
ให้บริการด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น ทางถนน และทางเรือ	6	27.3
ให้บริการด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น ทางถนน ทางเรือและคลังสินค้า โกดังหรือที่เก็บสินค้า	1	4.5

จากตารางที่ 4-15 พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นหลัก ด้วยใช้รถกระบะบรรทุกและรถตู้บรรทุกเป็นพาหนะหลักในการขนส่ง ส่วนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบผู้ประกอบการขนส่งก็มีให้บริการ เช่น การขนส่งทางถนนแล้วไปต่อเรือ แต่การขนส่งทางเรือจะเป็นการขนส่งตามแม่น้ำโขงเท่านั้น สินค้าที่นิยมมากที่สุดคือ สินค้าทั่วไป สินค้าอุปโภคและบริโภค วัสดุก่อสร้างและข้าว

การให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งใน นครหลวงเวียงจันทน์ ยังขาดความรู้เรื่องการบริหารจัดการ และก็ยังไม่มีผู้ประกอบการรายใดที่มีขีดความสามารถพอที่จะให้บริการได้ครบทุกรูปแบบของการให้บริการทางด้านการขนส่ง เพราะยังขาดเครื่องมืออุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า

ปัญหาที่พบในการดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่ง

การดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ปัญหาที่พบก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนเพิ่มขึ้น และทำให้เวลาของการขนส่งไม่ตรงตามสัญญาของการขนส่ง แต่ปัญหามางอย่างก็ไม่สามารถคาดการณ์ได้เพราะเป็นเหตุสุดวิสัยที่เหนือการควบคุม

ตารางที่ 4-16 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามปัญหาที่พบในการดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่ง

ปัญหาที่พบในการดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่ง 3 อันดับแรก	จำนวน (n = 22)			ร้อยละ		
	1	2	3	1	2	3
กฎระเบียบข้อบังคับเข้มงวดมาก	6	4	3	27.3	18.2	13.6
ข้อจำกัดเรื่องเงินทุน	2	0	1	9.1	0	4.6
ปัญหาในการจัดหารถ เครื่องมือและอุปกรณ์	2	1	2	9.1	4.5	9.1
ปัญหาในการจัดหาและใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ	2	1	3	9.1	4.5	13.6
จำนวนรถบรรทุกไม่เพียงพอ	1	1	0	4.5	4.5	0
ลูกค้าไม่พอใจในการบริการ	0	0	0	0	0	0
การที่ต้องจ่ายเงินนอกกระบบ	4	7	3	18.2	31.9	13.6
รถขนส่งเถื่อน รถขนส่งผิดกฎหมาย รถขนส่งไม่ได้ รับอนุญาต	3	4	6	13.6	18.2	27.3
ค่าอะไหล่รถขนส่งแพง	0	0	1	0	0	4.6
ค่าน้ำมันแพง	0	1	0	0	4.5	0
ถนนไม่ได้มาตรฐานรับน้ำหนักบรรทุกได้น้อย	2	3	3	9.1	13.7	13.6

จากตารางที่ 4-16 พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ได้พบปัญหาที่ในการดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งมากที่สุด คือ กฎระเบียบข้อบังคับเข้มงวด สาเหตุหลักก็มาจากระบบถนนสายหลักของประเทศ คือ R13 หรือเส้นทางอื่น ๆ ที่ใช้ในการขนส่งยังไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากลทำให้บรรทุกได้น้อย การปฏิบัติกฎระเบียบข้อบังคับในแต่ละแขวง (จังหวัด) ก็ยังไม่เป็นเอกภาพกันทั้งหมด ความเร็วก็จำกัดอยู่ที่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเขตตัวเมือง และ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเขตนอกตัวเมือง จากกฎระเบียบข้อบังคับเข้มงวดดังกล่าวทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ ปฏิบัติต่อผู้ประกอบการขนส่งไม่เท่าเทียมกัน จึงทำให้

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนมีการบรรทุกเกิน และก็มี การจ่ายเงินนอกระบบให้เจ้าหน้าที่เกิดขึ้น เพื่อให้การขนส่งได้สะดวกมากขึ้น เพื่อบรรทุกสินค้าให้ได้ขึ้น และอีกปัญหาหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งได้รับความเดือดร้อน ได้มีรถขนส่งเถื่อน รถขนส่งผิดกฎหมาย รถขนส่งไม่ได้รับอนุญาต ที่ออกไปอนุญาตขนส่งสินค้าโดยเมือง (อำเภอ) มาวิ่งตัดราคา รถขนส่งเหล่านี้ได้รับอนุญาตขนส่งภายในแขวง (จังหวัด) เท่านั้น

ตอนที่ 3 ชัดความสามารถการปฏิบัติการและแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการคู่แข่งในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ด้วยกัน และต่างชาติ

1. ตัวชี้วัดชัดเจนความสามารถการปฏิบัติการให้ประสบความสำเร็จ
 2. ตัวชี้วัดการแข่งขันเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการลาวด้วยกันและต่างชาติ
 การวิเคราะห์ข้อมูล ความคิดเห็นเกี่ยวกับ ตัวชี้วัดชัดเจนความสามารถ การขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ได้แก่ตัวชี้วัดทั้งหมด 15 ตัวชี้วัด ดังนี้

1. ต้นทุนในการปฏิบัติงานขนส่งต่อหน่วยสินค้า
2. ความเสียหายระหว่างการขนส่ง
3. ความเสียหายจากการขนส่งที่ผิดพลาด
4. อัตราการขนส่งคืนสินค้าจากลูกค้า
5. จำนวนข้อร้องเรียนเนื่องจากการขนส่ง
6. อัตราความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง
7. จำนวนครั้งของรถบรรทุกที่ออกช้าต่อจำนวนเที่ยววิ่งทั้งหมด
8. การเข้ารับสินค้าจากผู้ว่าจ้างตรงตามเวลา
9. ความถูกต้องของการขนส่ง (ถูกที่ ครบถ้วนและทันเวลา)
10. ความสามารถในการขนส่งสินค้าให้กับลูกค้าตรงตามเวลาที่กำหนด
11. จำนวนรถที่มาทำการรับสินค้านั้นตรงตามสัญญาขนส่ง
12. จำนวนรถเสียไม่สามารถมารับสินค้า
13. ค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาต่อรายได้ทั้งสิ้น
14. พนักงานได้เข้ารับการอบรมต่อจำนวนลูกค้าที่มี
15. ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมพนักงานต่อรายได้

ผลการวิเคราะห์ตัวชี้วัดขีดความสามารถการปฏิบัติการให้ประสบความสำเร็จ
 การให้บริการลูกค้าให้ประสบความสำเร็จนั้น ต้องมีตัวชี้วัดถึงขีดความสามารถ
 ปฏิบัติการของผู้ประกอบการเพื่อที่จะได้ให้ผู้ประกอบการขนส่งมีตัวชี้วัดอย่างถูกต้อง

1. ต้นทุนในการปฏิบัติงานขนส่งต่อหน่วยสินค้า

ความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวชี้วัด ขีดความสามารถการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
 ทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างได้ให้ความคิดเห็นต่อ
 ตัวชี้วัดต้นทุนในการขนส่งสินค้า ดังนี้

1.1 คิดค่าใช้จ่ายและกำไรใน 1 เที่ยว โดยรวม ผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางถนน
 ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว

- ค่าอัตราการใช้น้ำมัน 1.5-3.5 กิโลเมตรต่อลิตร คิดทั้งไปและกลับในหนึ่งเที่ยว
 ขึ้นกับสภาพการขนส่งและประเภทขนส่ง แต่การคิดค่าอัตราการใช้น้ำมันก็เป็นการกำหนดที่ไม่
 สมเหตุสมผล

- ค่าภาษีอากร 5-10% ต่อเที่ยว

- ค่าสึกหรอ 5-15% ต่อเที่ยว

- กำไร 20% ขึ้นไปต่อเที่ยว

- ค่าอื่น ๆ 5% ต่อเที่ยว

- เงินสำรองจ่ายฉุกเฉินในเวลาขนส่งของ 500,000 กีบต่อเที่ยว

- ค่ากรรมกรขนส่งของ 500,000 กีบต่อเที่ยว

- ค่าคนขับรถ 100,000 กีบต่อวัน

(ร้อยละของอัตราการใช้น้ำมันทั้งหมดในหนึ่งเที่ยว)

คิดค่าใช้จ่ายและกำไรเป็น 1 เที่ยวรวม ผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางถนน ในนคร
 หลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว จะคิดอยู่ในระหว่าง 2,500,000-8,000,000 กีบต่อเที่ยว ระหว่าง
 นครหลวงเวียงจันทน์ถึงหลวงพระบาง ระยะทางประมาณ 450 กิโลเมตร ขึ้นกับระยะทาง ประเภท
 สินค้า และประเภทรถที่ใช้

1.2 คิดค่าขนส่งเป็นตัน จะอยู่ระหว่าง 500,000-800,000 กีบต่อตัน

1.3 คิดค่าขนส่งเป็นกล่องกระดาษ หรือเป็นลังที่ไม่ใหญ่มาก จะอยู่ในระหว่าง
 25,000-200,000 กีบ

2. ความเสียหายระหว่างการขนส่ง

ความเสียหายระหว่างการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวง
 เวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว พบว่า โดยรวมจะเกิดอยู่ระหว่าง 1-5 ครั้งต่อปี ผู้ประกอบการ

ขนส่งได้خذใช้ค่าเสียหายให้ลูกค้า อยู่ในช่วง 100,000-500,000 กีบ

3. ความเสียหายจากการขนส่งที่ผิดพลาด

ความเสียหายจากการขนส่งที่ผิดพลาด ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว พบว่า โดยรวมจะเกิดอยู่ที่ 1-2 ครั้งต่อปี มีค่าخذใช้ ความเสียหายอยู่ระหว่าง 500,000-3,500,000 กีบ

4. อัตราการขนส่งคืนสินค้าจากลูกค้า

อัตราการส่งคืนสินค้าจากลูกค้า ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ยังไม่เคยมี ลูกค้าส่งคืนสินค้าซักครั้งที่ผ่านมา

5. จำนวนข้อร้องเรียนเนื่องจากการขนส่ง

จำนวนลูกค้ามีข้อร้องเรียนเนื่องจากการขนส่ง ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว พบว่า น้อยกว่า 2 ครั้งต่อปี อันเนื่องมาจากกล่องที่ หุ้มห่อสินค้าพังทำให้ลูกค้าไม่สบายใจ เวลาได้รับมอบสินค้าไม่ตรงตามเวลาที่กำหนด และคนขับรถ พุดไม่สุภาพกับลูกค้า แต่ที่ผ่านมามีค่าเสียหายใด ๆ จากข้อร้องเรียนดังกล่าว

6. อัตราความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง

อัตราความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทาง ถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว พบว่า โดยรวมแล้วผู้ประกอบการขนส่งมีค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง 1-3 ครั้งต่อปี สาเหตุหลักมาจากการเกิดอุบัติเหตุ ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นอยู่ระหว่าง 5,000,000-50,000,000 กีบ

7. จำนวนครั้งของรถบรรทุกที่ออกช้าต่อจำนวนเที่ยววิ่งทั้งหมด

จำนวนครั้งของรถบรรทุกที่ออกช้าต่อจำนวนเที่ยววิ่งทั้งหมด ของผู้ประกอบการขนส่ง สินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสามารถ ปฏิบัติได้ดี จะเกิดขึ้นน้อยมาก

ตัวชี้วัดขีดความสามารถการปฏิบัติการ 8 ตัวชี้วัด ดังกลุ่มนี้

1. การเข้ารับสินค้าจากผู้ว่าจ้างตรงเวลา
2. ความถูกต้องของการขนส่ง (ถูกที่ ครบถ้วนและทันเวลา)
3. ความสามารถในการขนส่งสินค้าให้กับลูกค้าตรงตามเวลาที่กำหนด
4. จำนวนรถที่มาทำการรับสินค้านั้นตรงตามสัญญาขนส่ง
5. จำนวนรถเสียไม่สามารถมารับสินค้าได้
6. อัตราค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาต่อรายได้ทั้งสิ้น
7. สัดส่วนพนักงานที่ได้รับการอบรมต่อจำนวนลูกค้าที่มี

8. อัตราค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมพนักงานต่อรายได้ทั้งสิ้น
ได้สรุปไว้ในตาราง 4-17 ถึง 4-18 ดังนี้

ขีดความสามารถการปฏิบัติการการขนส่งสินค้า

การขนส่งสินค้าให้ได้ตามความต้องการของลูกค้า จะทำให้ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถในการแข่งขันได้มากขึ้น

ตารางที่ 4-17 จำนวนและค่าร้อยละของตัวชี้วัดขีดความสามารถการปฏิบัติการการขนส่งสินค้า

ตัวชี้วัดขีดความสามารถการปฏิบัติการการขนส่งสินค้า	การปฏิบัติการ จำนวน (n = 22)			ร้อยละ		
	ทุก ๆ ครั้ง	บางครั้ง	อื่น ๆ	ทุก ๆ ครั้ง	บางครั้ง	อื่น ๆ
1. การเข้ารับสินค้าจากผู้ว่าจ้างตรงเวลา	19	3	0	86.4	13.6	0
2. ความถูกต้องของการขนส่ง (ถูกที่ ครบถ้วน และทัน เวลา)	20	2	0	90.9	9.1	0
3. ความสามารถในการขนส่งสินค้า ให้กับลูกค้าตรงตามเวลาที่กำหนด	16	6	0	72.7	27.3	0
4. จำนวนรถที่มาทำการรับสินค้านั้น ตรงตามสัญญาขนส่ง	20	2	0	90.9	9.1	0
5. จำนวนรถเสียไม่สามารถมารับสินค้าได้	18	4	0	81.8	18.2	0

จากตารางที่ 4-17 พบว่า ระดับการปฏิบัติการเกี่ยวกับตัวชี้วัดขีดความสามารถการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนโดยรวม ให้มีความสำคัญในการปฏิบัติการการให้บริการลูกค้าได้ดีมาก เช่น ความถูกต้องของการขนส่ง (ถูกที่ ครบถ้วนและทันเวลา) และจำนวนรถที่มาทำการรับสินค้านั้นตรงตามสัญญาขนส่ง

การเข้ารับสินค้าจากผู้ว่าจ้างตรงเวลา ผู้ประกอบการขนส่ง ได้ให้ความสำคัญในการปฏิบัติ การในด้านนี้ เพราะการเข้ารับสินค้าจากผู้ว่าจ้างตรงตามเวลาที่กำหนดจะทำให้ได้รับความไว้วางใจจากลูกค้ามากขึ้น และก็จะสามารถรักษาลูกค้าไว้อีกด้วย ส่วนความสามารถในการขนส่งสินค้าให้ กับลูกค้าตรงตามเวลาที่กำหนด ผู้ให้บริการก็ปฏิบัติการ ได้ดี แต่เนื่องจากการขนส่งในบางครั้งก็พบปัญหาก็มีอยู่บ้างที่ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้าในบางครั้ง โดยเฉพาะการขนส่งในฤดูฝนทำให้การขนส่งไม่ได้ตามเวลาที่กำหนด

จากตัวชี้วัดที่กล่าวมานั้น ผู้ประกอบการขนส่งได้ให้ความสำคัญและก่ปฏิบัติการได้ดี
ในส่วนของการที่เป็นรายได้ของบริษัท

ขีดความสามารถการปฏิบัติการในการพัฒนาบริษัท

ผู้ประกอบการขนส่งที่มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ และสามารถบริหารจัดการได้ดี
ทำให้บริษัทมีความพร้อมที่จะแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่น

ตารางที่ 4-18 จำนวนและค่าร้อยละของตัวชี้วัดขีดความสามารถการปฏิบัติการในการพัฒนาบริษัท

ตัวชี้วัดขีดความสามารถการปฏิบัติการ	การปฏิบัติการ จำนวน (n =22)		ร้อยละ	
	ไม่มี	มี	ไม่มี	มี
6. อัตราค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาต่อ รายได้ทั้งสิ้น	22	0	100	0
7. สัดส่วนพนักงานที่ได้รับการอบรมต่อ จำนวนลูกจ้างที่มี	19	3	86.4	13.6
8. อัตราค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมพนักงานต่อ รายได้ทั้งสิ้น	21	1	95.5	4.5

จากตารางที่ 4-18 พบว่า ระดับการปฏิบัติการเกี่ยวกับตัวชี้วัดขีดความสามารถการ
ขนส่ง โดยรวมแล้วผู้ประกอบการขนส่งไม่ได้ให้ความสำคัญมากนัก โดยเฉพาะตัวชี้วัดขีดความ
สามารถที่เป็นค่าใช้จ่ายและการพัฒนาต่อรายได้ไม่ได้ให้ความสำคัญเลย และตัวชี้วัดที่ค่าใช้จ่ายในการ
ฝึกอบรมพนักงานต่อรายได้ทั้งสิ้นแทบจะไม่มีเลย

ในความคิดเห็นของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ต่อตัวชี้วัดขีดความสามารถใน
การปฏิบัติการเพื่อเป็นการพัฒนาบริษัท ในสัดส่วนพนักงานที่ได้ รับการอบรมต่อจำนวนลูกจ้างที่มี
ให้ความสำคัญน้อยนั้น พนักงานที่ได้รับการอบรมจากทางบริษัทจัดขึ้นเพื่อพัฒนาบริษัท หรือ
บริษัทส่งไปอบรมด้วยทุนของบริษัทไม่ได้มีต้นทุนในส่วนนี้ ที่มีพนักงานไปอบรมก็เป็นทาง
ภาครัฐหรือเป็นทุนช่วยเหลือจากต่างชาติ ในอัตรา 1 ครั้งต่อปีแต่ไม่ใช่ทุกคนจะได้รับการอบรม

การปฏิบัติการของผู้ประกอบการที่เป็นตัวชี้วัดขีดความสามารถ ในการพัฒนาบริษัทถือ
ว่าผู้ประกอบการมองข้ามในส่วนนี้ไป โดยไม่ให้ความสำคัญเลย

**ผลการวิเคราะห์ตัวชี้วัดการแข่งขันเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการลาวด้วยกันและ
ต่างชาติ (ประเทศไทย)**

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ส่วนใหญ่แล้วเป็นผู้ประกอบการที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนเพียงอย่างเดียว เป็นผู้ให้บริการรับจัดส่งสินค้าที่มีองค์กรขนาดเล็ก ถ้าจะแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นที่เป็นผู้ประกอบการลาวด้วยกันและต่างชาติมีดังนี้

ตารางที่ 4-19 ค่าเฉลี่ย (x) ตัวชี้วัดขีดความสามารถการแข่งขันเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งลาวด้วยกันและต่างชาติ (ประเทศไทย)

ตัวชี้วัดขีดความสามารถการแข่งขัน	ระดับความคิดเห็น			
	เปรียบเทียบผู้ประกอบการลาวด้วยกัน		เปรียบเทียบผู้ประกอบการลาวกับไทย	
	$\bar{X}$	แปลผล	$\bar{X}$	แปลผล
1. ความพร้อมด้านการเงิน	4.00	ดีกว่าคู่แข่งเล็กน้อย	3.50	ดีกว่าคู่แข่งเล็กน้อย
2. ความสามารถในการกู้ยืมเงินทุน	4.05	ดีกว่าคู่แข่งเล็กน้อย	3.59	ดีกว่าคู่แข่งเล็กน้อย
3. การบริหารต้นทุนในการดำเนินการ	3.77	ดีกว่าคู่แข่งเล็กน้อย	2.09	คู่แข่งดีกว่าเล็กน้อย
4. อัตราค่าขนส่ง	3.18	ไม่แตกต่าง	1.91	คู่แข่งดีกว่าเล็กน้อย
5. ชื่อเสียง ภาพลักษณ์ของบริษัท	3.59	ดีกว่าคู่แข่งเล็กน้อย	2.55	ไม่แตกต่าง
6. คุณภาพของบุคลากรภายในองค์กรในประเด็นความรู้ความสามารถและประสบการณ์	3.36	ไม่แตกต่าง	1.91	คู่แข่งดีกว่าเล็กน้อย
7. คุณภาพของพนักงานขับรถ	3.50	ดีกว่าคู่แข่งเล็กน้อย	2.09	คู่แข่งดีกว่าเล็กน้อย
8. ความพร้อมด้านรถขนส่งในด้านสภาพตัวรถและจำนวนรถ	3.18	ไม่แตกต่าง	2.05	คู่แข่งดีกว่าเล็กน้อย
9. ความพร้อมด้านเทคนิคการบริหารจัดการโดยเฉพาะด้านการจัดการโลจิสติกส์	2.77	ไม่แตกต่าง	1.73	คู่แข่งดีกว่าเล็กน้อย

ตารางที่ 4-19 (ต่อ)

เปรียบเทียบกับคู่แข่งที่เป็น ผู้ประกอบการขนส่งลาวด้วยกัน	ระดับความคิดเห็น			
	เปรียบเทียบ ผู้ประกอบการลาวด้วยกัน		เปรียบเทียบผู้ประกอบการ ลาวกับไทย	
	$\bar{X}$	แปลผล	$\bar{X}$	แปลผล
10. ความพร้อมด้านเทคโนโลยีและ นวัตกรรม เช่น ซอร์ฟแวร์ ฮาร์ดแวร์ และพีพีแอลแวร์	2.55	ไม่แตกต่าง	1.55	คู่แข่งดีกว่าเล็กน้อย
11. การเก็บบันทึกข้อมูลสถิติการ ดำเนินงาน	3.23	ไม่แตกต่าง	2.27	คู่แข่งดีกว่าเล็กน้อย
12. ความสามารถในการเข้าถึงตลาด เป้าหมาย	3.45	ไม่แตกต่าง	1.86	คู่แข่งดีกว่าเล็กน้อย
13. การบริหารความสัมพันธ์กับ ลูกค้า	3.50	คู่แข่งดีกว่าเล็กน้อย	2.59	ไม่แตกต่าง
14. ความสามารถในการให้บริการ	3.36	ไม่แตกต่าง	2.00	คู่แข่งดีกว่าเล็กน้อย
15. การให้บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร	1.91	คู่แข่งดีกว่าเล็กน้อย	1.32	คู่แข่งดีกว่ามาก
16. การวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ	3.18	ไม่แตกต่าง	1.91	คู่แข่งดีกว่าเล็กน้อย
รวม	3.29	ไม่แตกต่าง	2.18	คู่แข่งดีกว่าเล็กน้อย

จากตารางที่ 4-19 พบว่า ระดับความคิดเห็น ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน
ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว เกี่ยวกับตัวชี้วัดขีดความสามารถในการปฏิบัติการ
เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ ประประกอบการขนส่งลาวด้วยกัน โดยรวม ผู้ประกอบการขนส่งมีขีด
ความสามารถในการให้บริการที่ไม่แตกต่างกัน ในการให้บริการสินค้าทางถนน เมื่อเปรียบกับ
ผู้ประกอบการจากประเทศไทยแล้ว ผู้ประกอบการลาวยังไม่มีขีดความสามารถที่จะไปแข่งขันได้
ซึ่งผู้ประกอบการจากประเทศไทยมีความพร้อมในการให้บริการได้ดีกว่ามาก

เมื่อเปรียบเทียบผู้ประกอบการขนส่งลาวด้วยกันและผู้ประกอบการขนส่งลาวและไทย
ในแต่ละตัวชี้วัดการปฏิบัติการ ทั้ง 16 ตัวชี้วัด ได้ดังนี้

1. ความพร้อมทางการเงิน ผู้ประกอบการขนส่งลาวได้มีความพร้อมในด้านการเงินที่
ดีกว่าคู่แข่งที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งลาวด้วยกัน และผู้ประกอบการขนส่งจากประเทศไทย

การที่ผู้ประกอบการขนส่งลาวที่คิดว่ามีความพร้อม ทางด้านการเงินดีกว่าคู่แข่งจากไทยนั้น การที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศ สปป.ลาว มีข้อจำกัดทางด้านการลงทุนหลายด้าน ทำให้การที่จะมาลงทุนนั้นทำให้มีวงเงินจำกัด และการเปลี่ยนแปลงทางด้านการลงทุนยังไม่คงที่ทำให้ต่างชาติมีวงเงินในการจดทะเบียนไม่มากนัก และทำให้เงินหมุนเวียนได้ไม่ดีเท่าที่ควร

2. ความสามารถในการกู้ยืมเงินทุน ในการเปรียบเทียบผู้ประกอบการขนส่งลาวด้วยกัน และไทย ผู้ประกอบการขนส่งลาว ได้มีขีดความสามารถในการกู้ยืมได้ดีกว่าคู่แข่ง เพราะผู้ประกอบการขนส่งลาวสามารถกู้ยืมเงินได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าผู้ประกอบการขนส่งต่างชาติ

3. การบริหารต้นทุนในการดำเนินการการขนส่ง ของผู้ประกอบการขนส่งลาวในการให้บริการภายในประเทศก็เป็นต้นทุนที่ผู้ใช้บริการยอมรับได้ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการขนส่งไทยแล้วผู้ประกอบการขนส่งลาว ยังแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งไทยไม่ได้ แสดงให้เห็นผู้ประกอบการขนส่งจากไทยมีขีดความสามารถในการบริหารทางด้านต้นทุนได้ดีกว่า

4. อัตราค่าขนส่งสินค้าภายในประเทศ ของผู้ประกอบการขนส่งลาวมีอัตราค่าขนส่งที่ใกล้เคียงกันคิดราคาค่าขนส่งไม่แตกต่างกัน แต่เป็นค่าขนส่งที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการขนส่งไทย

5. ชื่อเสียง ภาพลักษณ์ของผู้ประกอบการขนส่งลาวในนครหลวงเวียงจันทน์ และในประเทศ สปป.ลาว แล้วผู้ประกอบการขนส่ง มีชื่อเสียงลูกค้ามีความสนใจในการให้บริการผู้ใช้บริการก็รู้จักกันเป็นจำนวนมาก ถ้าเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการขนส่งจากประเทศไทย ผู้ประกอบการขนส่งลาวสามารถแข่งขันได้

6. คุณภาพของบุคลากรภายในองค์กร ในประเด็นความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ ของผู้ประกอบการขนส่งลาวมีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ ในการให้บริการขนส่งทางถนนภายในประเทศเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการขนส่งลาวด้วยกันไม่แตกต่างกัน ถ้าเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการขนส่งไทย ผู้ประกอบการไทย มีความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ดีกว่าผู้ประกอบการลาว

7. คุณภาพของพนักงานขับรถ ของผู้ประกอบการขนส่งลาวมีความสามารถในการขับรถของพนักงาน ในการขนส่งสินค้าให้ลูกค้าได้ดีเฉพาะภายในประเทศ ถ้าเป็นพนักงานขับรถจากไทยเมื่อเปรียบเทียบกับพนักงานขับรถของลาว คนขับไทยมีความสามารถดีกว่าลาว เพราะพนักงานขับรถไทยมีความรู้ ความเข้าใจ ความสามารถ ในการขับรถขนส่งสินค้าทางถนนทั้งภายในประเทศและขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน

8. ความพร้อมด้านรถขนส่งในด้านสภาพตัวรถและจำนวนรถ การให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน ของผู้ประกอบการขนส่งใช้รถกระบะบรรทุก และรถตู้บรรทุกในการให้บริการ

ลูกค้า สามารถให้บริการได้เพียงพอกับความต้องการ แต่ยังไม่สามารถให้บริการได้ครบถ้วน ทางด้านประเภทขนส่งสินค้า ได้ทุกประเภทขนส่ง ทางด้านสภาพตัวรถขนส่งสินค้าส่วนมากแล้วเป็นรถขนส่งที่ไม่ได้มาตรฐานและก็ได้ไม่ผ่านการตรวจสอบที่เป็นมาตรฐานการขนส่ง แผนการซ่อมที่เป็นมาตรฐานก็ไม่มี ถ้าเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการขนส่งไทยแล้วถือว่ายังผู้ประกอบการขนส่งไทยดีกว่าในการให้บริการทางด้านสภาพตัวรถและจำนวนรถขนส่งในแต่ละประเภท

9. ความพร้อมด้านเทคนิคการบริหารจัดการ โดยเฉพาะด้านการจัดการโลจิสติกส์ การให้บริการการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งลาวมีความรู้ทางการขนส่งทางถนนเพียงด้านเดียวเป็นส่วนมาก และมีความความใจการจัดการทางด้านโลจิสติกส์ คือ การขนส่ง แต่ผู้ประกอบการขนส่งไทยเข้าใจความหมายของการจัดการทางด้านโลจิสติกส์ มากกว่าการขนส่งเพียงด้านเดียว

10. ความพร้อมด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม เช่น ซอฟต์แวร์ ฮาร์ดแวร์ และพีซีแอล ผู้ประกอบการขนส่งลาวยังขาดนำใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในทุก ๆ ด้าน มีการนำใช้ Microsoft Office Word และ Microsoft Office Excel ในงานพิมพ์ งานธุรการทั่วไปและงานบัญชีเท่านั้น และการติดต่อสื่อสารด้านต่าง ๆ ผ่านระบบเครือข่าย อินเทอร์เน็ตในการส่งสินค้า มีการนำใช้ไม่มากนัก ส่วนผู้ประกอบการขนส่งไทย โดยส่วนมากแล้วได้มีการนำใช้ ทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม เช่น ซอฟต์แวร์ ฮาร์ดแวร์ และพีซีแอล

11. การเก็บบันทึกข้อมูลสถิติการดำเนินงาน ได้มีการเก็บบันทึกข้อมูล การให้บริการในแต่ละวันไว้เพื่อทราบปริมาณการให้บริการและรายได้ของบริษัทเท่านั้น ไม่ได้เอาข้อมูลที่บันทึกไว้ไปเพื่อพัฒนาบริษัทแต่อย่างใด

12. ความสามารถในการเข้าถึงตลาดเป้าหมาย ผู้ประกอบการขนส่งลาวมีผู้มาใช้บริการที่เป็นลูกค้าประจำและลูกค้าจร การเข้าหาตลาดเป้าหมายภายในประเทศได้ดีสามารถแข่งขันกันได้กับผู้ประกอบการขนส่งลาวด้วยกัน การให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งไทย ถ้ามองการให้บริการลูกค้าที่มีความหลากหลายแล้วการที่จะเข้ามาให้บริการในประเทศ สปป.ลาว การเข้าถึงตลาดเป้าหมายจะเข้าถึงตลาดเป้าหมายได้ดีกว่าผู้ประกอบการขนส่งลาว เพราะมีความหลากหลายในการให้บริการ

13. การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า การให้บริการลูกค้าภายในประเทศ ผู้ประกอบการขนส่งลาวเองจะเข้าใจความต้องการของผู้ใช้บริการมากกว่าผู้ประกอบการขนส่งไทยได้ดีกว่าในหลายแง่มุมกว่า

14. ความสามารถในการให้บริการ โดยส่วนมากแล้วผู้ประกอบการขนส่งลาวให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนทางด้านเดียว และรถบรรทุกที่ให้บริการก็มีจำกัด บรรทุกสินค้าได้น้อย ต้องใช้รถขนส่งเป็นจำนวนมากในการให้บริการในเส้นทางเดียวกัน

15. การให้บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร ของผู้ประกอบการขนส่งลาวยังไม่ครบวงจรของการให้บริการ ให้บริการเพียงการขนส่งสินค้าทางถนนเพียงอย่างเดียวเป็นส่วนมาก มีการให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างเช่น ทางถนนแล้วก็ไปต่อทางเรือ ส่วนทางเรือก็เป็นการขนส่งตามแม่น้ำโขงเท่านั้น ทางถนนแล้วก็ไปต่อทางอากาศเป็นต้น การให้บริการเบ็ดเสร็จครบวงจรยังแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งจากประเทศไทยไม่ได้ เพราะให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนเพียงด้านเดียวเป็นส่วนมาก

16. การวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ การให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งลาว ได้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนตามวิสัยทัศน์ที่ได้ให้บริการมาแต่ดั้งเดิม ไม่ได้พัฒนาการให้บริการให้มีความตรงตามความเป็นจริงของการให้บริการ ขาดการวางแผนการให้บริการในระยะยาว ทำให้คู่แข่งที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งไทย มีขีดความสามารถในการให้บริการมากกว่า

ตอนที่ 4 วิสัยทัศน์ ความคิดเห็นต่อการแข่งขัน และการปรับตัวจากการเปิดเสรีการค้าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ดังนี้

1. ถ้ามีการเปิดเสรี การค้าบริการขนส่งระหว่างลาว กับประเทศคู่ค้า ประเมินปัญหา/อุปสรรคที่คาดว่าจะเกิดขึ้น กับผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ลาว คาดว่าจะพบเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์

2. มองแนวทางการตลาดการแข่งขันในปัจจุบัน และอนาคตหลังการเปิดเสรี ว่ามีอุปสรรคหรือความยากทางการแข่งขัน ของตลาดในประเทศระหว่างผู้ประกอบการชาวลาว และผู้ประกอบการต่างชาติด้านใดบ้าง

3. มองแนวทางการตลาดการแข่งขันในปัจจุบัน และอนาคต หลังการเปิดเสรีว่ามีการปรับตัวของบริษัทผู้ประกอบการชาวลาวด้านใดบ้าง

4. เมื่อมีการเปิดเสรีท่านคิดว่าชาติใดที่เป็นคู่แข่งที่มีศักยภาพมากที่สุด

5. ต้องการให้ภาครัฐสนับสนุนธุรกิจในด้านใดมากที่สุด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับ วิสัยทัศน์ ความคิดเห็น ต่อการแข่งขัน และการปรับตัวจากการเปิดเสรีการค้าบริการขนส่ง ของผู้ขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ดังนี้

ถ้ามีการเปิดเสรี การค้าบริการขนส่งระหว่างลาว กับประเทศคู่ค้า ประเมินปัญหา/อุปสรรค ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ลาว คาดว่าจะพบเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์

ในปี พ.ศ.2558 จะมีการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีการเปิดเสรีทางการค้า การบริการให้เป็นตลาดเดียวฐานการผลิตเดียวทั่วอาเซียน ฉะนั้นแล้วผู้ประกอบการขนส่งมีความพร้อมต่อเหตุการณ์ที่จะเกิดในอนาคตเพียงใด ได้สรุปผลดังตารางที่ 4-20 ดังนี้

ตารางที่ 4-20 ค่าเฉลี่ย (x) วิสัยทัศน์ ความคิดเห็นต่อการแข่งขัน และการปรับตัวจากการเปิดเสรีการค้าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ปัญหา/อุปสรรคที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์

ปัญหา/อุปสรรคที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์	ระดับความคิดเห็น
	$\bar{X}$
อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น	4.36
อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการตัดราคามากยิ่งขึ้น	4.55
ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์แข่งขันกันเพิ่มคุณภาพในการให้บริการดียิ่งขึ้น	3.50
เพิ่มศักยภาพในการส่งออกสินค้าและบริการไปยังตลาดต่างประเทศมากขึ้น	2.32
ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ลาวขยายโอกาสเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น	2.45
ผู้ส่งออกของลาวขยายโอกาสเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น	2.41
ผู้นำเข้า-ส่งออกมีทางเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น	2.91
มีการบูรณาการตลาดได้ดียิ่งขึ้นและมีการจัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ ได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น	3.68
รวม	3.40

จากตารางที่ 4-20 แสดงปัญหา/ อุปสรรคที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เมื่อมีการเปิดเสรีการค้า บริการระหว่างลาวกับประเทศคู่ค้า พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นว่า อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการเติบโตรวดเร็วยิ่งขึ้น รองลงมา คือ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการแข่งขัน ที่รุนแรงมากขึ้น เพราะในปัจจุบันนี้ผู้ประกอบการ การต่างชาติได้เข้ามาร่วมลงทุนกับผู้ประกอบการ ลาวตั้งบริษัทในนครหลวงเวียงจันทน์มากขึ้น

เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว เห็นด้วยมากกว่า อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ มีการเติบโตรวดเร็วยิ่งขึ้น

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน มีความคิดเห็นที่เห็นด้วยมาก 3 ข้อ คือ อุตสาหกรรม โลจิสติกส์มีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น มามีการบูรณาการตลาดได้ดียิ่งขึ้น และมีการจัดสรร ทรัพยากรต่าง ๆ ได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และผู้ให้บริการโลจิสติกส์แข่งขันกันเพิ่มคุณภาพใน การให้บริการดียิ่งขึ้น

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน มีความคิดเห็นที่เห็นด้วยปานกลางมี 1 ข้อ คือ ผู้นำ เข้า-ส่งออกมีทางเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการจากผู้ให้บริการ โลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน มีความคิดเห็นที่ เห็นด้วย 3 ข้อ คือ ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ลาวขยายโอกาสเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น ผู้ส่งออกของลาวขยายโอกาส เข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น และเพิ่มศักยภาพในการส่งออกสินค้าและบริการไปยัง ตลาดต่างประเทศมากขึ้น

ในวันที่ 1 มกราคม 2558 อาเซียนรวมตัวเป็น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เป็น ตลาดเดียวฐานการผลิตเดียว ทำให้การค้าการบริการเสรีมากขึ้น โดยส่วนใหญ่แล้วผู้ประกอบการ ยังไม่รู้และไม่เข้าใจว่าประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการค้าการบริการเสรีมันคืออะไร และ ยังขาดความรู้ความเข้าใจในอุตสาหกรรม โลจิสติกส์หรือธุรกิจโลจิสติกส์ มีความเข้าใจเพียงว่าเป็น การขนส่ง

ผลของการรวบรวมความคิดเห็น แนวทางการตลาดการแข่งขันในปัจจุบัน และอนาคต หลังการเปิดเสรี ว่ามีอุปสรรคหรือความยากทางการแข่งขัน ของตลาดในประเทศระหว่าง ผู้ประกอบการชาวลาวและผู้ประกอบการต่างชาติ ผู้ประกอบการขนส่งลาวจะเสียเปรียบ ดังนี้

1. การบริหารจัดการในการให้บริการ
2. การบริหารต้นทุนของการขนส่ง
3. คุณภาพของคอนเทนเนอร์และพาหนะที่รับใช้ในการขนส่ง
4. ความรู้ความสามารถของพนักงานในองค์กรเกี่ยวกับระบบ โลจิสติกส์
5. การนำใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่

ผลของการรวบรวมความคิดเห็น แนวทางการตลาด การแข่งขันในปัจจุบันและอนาคต หลังการเปิดเสรี ว่ามีการปรับตัวของบริษัทผู้ประกอบการชาวลาวด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. ผู้ประกอบการลาวต้องรวมตัวกันแล้วจัดตั้งให้เป็นระบบการให้บริการให้มาก
2. กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ต้องมีการอบรมให้ความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับการเปิดเสรีการขนส่งให้มากขึ้น โดยเฉพาะด้านการบริหารจัดการด้านต้นทุน โลจิสติกส์
3. ปรับปรุงคุณภาพรถบรรทุกได้มาตรฐานของการให้บริการการขนส่ง
4. พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ทางด้านความรู้ความสามารถในการให้บริการการขนส่งและระบบโลจิสติกส์
5. รัฐบาลต้องส่งเสริมการลงทุนการเข้าหาแหล่งทุน และอำนวยความสะดวกในการกู้ยืมเงินในการลงทุน

เมื่อมีการเปิดเสรีประเทศที่เป็นคู่แข่งที่มีศักยภาพมากที่สุด

ตารางที่ 4-21 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง ที่ให้ความคิดเห็น เมื่อมีการเปิดเสรีการขนส่ง ประเทศที่เป็นคู่แข่งที่มีขีดความสามารถมากที่สุด 3 อันดับแรก

ประเทศที่เป็นคู่แข่งที่มีขีด ความสามารถมากที่สุด	จำนวน (n = 22)			ร้อยละ		
	1	2	3	1	2	3
ไทย	14	8	0	63.64	36.36	0.0
จีน	5	9	10	22.73	40.91	45.45
เวียดนาม	3	5	12	13.64	22.73	54.55
รวม	22	22	22	100	100	100

จากตารางที่ 4-21 พบว่า เมื่อมีการเปิดเสรีการขนส่ง ประเทศที่เป็นคู่แข่งที่มีขีดความสามารถมากที่สุดโดยรวม ดังนี้

1. ประเทศที่เป็นคู่แข่งที่มีขีดความสามารถเป็นอันดับ 1 ได้แก่ผู้ประกอบการขนส่งประเทศไทย
2. ประเทศที่เป็นคู่แข่งที่มีขีดความสามารถเป็นอันดับที่ 2 ได้แก่ผู้ประกอบการขนส่งประเทศจีน

3. ประเทศที่เป็นคู่แข่งที่มีขีดความสามารถเป็นอันดับที่ 3 ได้แก่ผู้ประกอบการขนส่งประเทศเวียดนาม

ถ้าวิเคราะห์เป็นภาคของการขนส่ง ที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ให้บริการแล้วได้ ดังนี้

1. การให้บริการการขนส่งสินค้าทางถนน ทางภาคเหนือของ ประเทศ สปป.ลาว
ผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่ง ให้ความคิดเห็น ประเทศที่เป็นคู่แข่งที่มีขีดความสามารถเป็นอันดับ 1 ได้แก่ผู้ประกอบการขนส่งประเทศจีน รองลงมาประเทศไทย และอันดับที่ 3 ประเทศลาว
2. การให้บริการการขนส่งสินค้าทางถนน ทางภาคกลางของ ประเทศ สปป.ลาว
ผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่ง ให้ความคิดเห็นประเทศที่เป็นคู่แข่งที่มีขีดความสามารถเป็นอันดับ 1 ได้แก่ผู้ประกอบการขนส่งประเทศไทย รองลงมาประเทศจีน และอันดับที่ 3 ประเทศลาว
3. การให้บริการการขนส่งสินค้าทางถนน ทางภาคใต้ของประเทศไทย
ผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการขนส่ง ให้ความคิดเห็น ประเทศที่เป็นคู่แข่งที่มีขีดความสามารถเป็นอันดับ 1 ได้แก่ผู้ประกอบการขนส่งประเทศเวียดนาม รองลงมาประเทศไทย และอันดับที่ 3 ประเทศลาว

ความต้องการให้ภาครัฐสนับสนุนธุรกิจมากที่สุด ดังนี้

1. ด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ
2. ด้านการพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการธุรกิจ
3. ด้านการจัดหาและใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ
4. ด้านอื่น ๆ ที่ผู้ประกอบการขนส่งให้ความคิดเห็นมาก โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเป็นระบบถนนให้ได้มาตรฐานสากลมากกว่านี้

ความคิดเห็น ของผู้ประกอบการขนส่ง เรื่องการเคลื่อนเงินทุน ของบริษัทหรือผู้ประกอบการขนส่งลาว ที่จะเข้าไปประกอบการขนส่งในตลาดต่างประเทศ หลังมีการเปิดเสรีผู้ประกอบการขนส่งมีความคิดเห็นการที่จะไปลงทุนในต่างประเทศหลังการเปิดเสรีไปลงทุนได้ แต่เป็นการร่วมทุนหรือไปร่วมมือเป็นพันธมิตรทางการขนส่งถ้าจะให้ไปลงทุนตั้งบริษัทเองคงจะเป็นไปได้ยาก

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว โดยส่วนใหญ่ให้บริการขนส่งสินค้าทุกประเภท ไม่ได้ให้บริการสินค้าประเภทใดประเภทหนึ่ง ให้มีความชำนาญเฉพาะด้าน และก็ให้บริการการขนส่งทางถนนเพียงอย่างเดียว การให้บริการก็เป็นแบบที่ไม่มีมาตรฐานของการขนส่งเท่าไรนักเป็นผู้ประกอบการขนส่งเป็นองค์กรขนาดเล็กเป็นผู้ให้บริการในการจัดส่งสินค้า

การขนส่งในนครหลวงเวียงจันทน์มีอัตราเพิ่มขึ้นในแต่ละปีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน ถึงจะมีความพร้อมทางการเงิน แต่ก็ขาดการบริหารจัดการโดยรวมแล้วขาดทรัพยากรบุคคลที่มีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการในด้านต่าง ๆ การนำใช้เทคโนโลยีสารสนเทศก็ยังไม่มียานยนต์ รถที่ใช้ในการขนส่งก็ยังไม่ได้มาตรฐานการขนส่ง เพราะรถขนส่งขาดการซ่อมบำรุง และตรวจสอบที่มีมาตรฐาน การบริการขนส่งก็พบปัญหามากโดยเฉพาะข้อบังคับกฎหมาย กฎระเบียบยังไม่เหมาะสมกับสภาพการขนส่ง การที่ผู้ประกอบการต้องมีการจ่ายเงินที่ไม่ใช่ต้นทุนที่แท้จริงของการขนส่ง และ โครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งยังไม่ได้มาตรฐานทำให้สูญเสียมูลค่าทางเวลาของการขนส่ง

ในการให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถในการแข่งขันกับผู้ประกอบการลาวด้วยกัน ยังไม่มีขีดความสามารถที่จะแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติ ได้การให้บริการของผู้ประกอบการเป็นการให้บริการแบบธุรกิจครอบครัวเป็นส่วนใหญ่ ที่มุ่งแต่ผลกำไรการกำหนดราคาค่าขนส่งก็ไม่ได้มีรูปแบบที่มีมาตรฐานของการขนส่ง การให้บริการโดยส่วนใหญ่แล้วผู้ประกอบการขนส่ง จะได้รับช่วงจากผู้ประกอบการรับจัดส่งสินค้า ไปส่งให้ลูกค้าที่ปลายทาง ทำให้ราคาค่าขนส่งเพิ่มสูงขึ้น และในการขนส่งในแต่ละเที่ยวผู้ประกอบการขนส่งต้องคิดค่าขนส่งทั้งไปและกลับ ประมาณร้อยละ 95 ต้องคิดเที่ยวเปล่าในขากลับ

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ถ้ามองการให้บริการภายในประเทศแล้วก็ถือว่าให้บริการลูกค้าได้ดี แต่ถ้ามองในด้านต้นทุนยังถือว่าแพงมาก ผู้ประกอบการขนส่งขาดความรู้ความเข้าใจ ในเรื่องของการพัฒนาบริษัทก็คือการพัฒนาความรู้ความสามารถตนเองให้มีการบริการลูกค้าให้ดีกว่าคู่แข่ง ขาดการวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นและสาเหตุของต้นทุนที่สูงขึ้นที่แท้จริง ผู้ประกอบการมุ่งแต่ผลกำไรเพียงอย่างเดียว

ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนของผู้ประกอบการขนส่งเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการภายในประเทศด้วยกันแล้วในหลาย ๆ ด้านถือว่าการบริหารจัดการและการนำใช้เครื่องมืออุปกรณ์ที่ทันสมัยยังต่ำ ถ้าจะไปแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติ เช่น ผู้ประกอบการไทย จีนและเวียดนาม แล้วถือว่ายังตามหลังอยู่มากถือว่าจะไปแข่งขันได้ยาก เพราะผู้ประกอบการขนส่งลาวยังขาดวิสัยทัศน์ ในการทำธุรกิจ ความรู้ความเข้าใจในเรื่องของระบบโลจิสติกส์ยังน้อยมากยังเข้าใจแต่เพียงว่าโลจิสติกส์คือการให้บริการการขนส่งเท่านั้น