

บทที่ 4

ผลการศึกษาและการอภิปรายผล

ผลการศึกษาและการอภิปรายผลการศึกษาความพร้อมของภาคธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยต่อการจัดทำเขตการค้าเสรี กรณีศึกษาผู้ประกอบการขนส่งในมุมมองของหน่วยงานที่กำกับดูแล จากผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 20 ชุด ซึ่งจะครอบคลุมถึงการสรุปวิเคราะห์ผลถึงการเกี่ยวข้องกับผู้ใช้บริการ โลจิสติกส์ของกลุ่มตัวอย่าง การประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ การแบ่งกลุ่มขีดความสามารถในการแข่งขันตามเทคนิค Factor Analysis ความสามารถในการดำเนินธุรกิจและการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ และการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างขีดความสามารถในการแข่งขันกับการดำเนินธุรกิจและการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตารางที่ 4-1 บทบาทหน้าที่รับผิดชอบของกลุ่มตัวอย่าง

องค์กรของท่านเกี่ยวข้องกับผู้ใช้บริการในลักษณะใด	จำนวนตัวอย่าง (%)
1. ผู้กำกับดูแลกฎระเบียบ (Regulator)	65
2. ผู้ควบคุม (Controller)	35

ตารางที่ 4-1 แสดงความสัมพันธ์ของหน่วยงานกำกับดูแลและผู้ใช้บริการ โลจิสติกส์ในกลุ่มการขนส่ง โดยแบ่งตามลักษณะที่เกี่ยวข้องของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวนมากที่สุดร้อยละ 65 เป็นผู้กำกับดูแลกฎระเบียบ ส่วนที่เหลือร้อยละ 35 จะเป็นผู้ควบคุม ผลการศึกษาดังกล่าวสามารถแสดงให้เห็นว่า หน่วยงานที่กำกับดูแลของภาคธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์ในกลุ่มการขนส่งนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นผู้กำกับดูแลกฎระเบียบ

ตารางที่ 4-2 การประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

การประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันบริการโลจิสติกส์ไทย	$\bar{X}$	S.D.
1. การยกระดับคุณภาพในการให้บริการที่ดีเยี่ยม	3.21	0.713
2. ระดับของความรู้ความเข้าใจและองค์ความรู้เกี่ยวกับ โลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน	3.20	1.005
3. การบริหารต้นทุนในการดำเนินการ	3.15	0.813
4. การมีวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ	3.10	0.718
5. คุณภาพของบุคลากรภายในองค์กร	3.00	0.973
6. ความสามารถในการเข้าถึงตลาดเป้าหมาย	2.95	0.945
7. การมีวัฒนธรรมองค์กรที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจในระดับโลก	2.90	0.553
8. ความพร้อมด้านเทคโนโลยี	2.80	0.894
9. ความพร้อมด้านเทคนิคการบริหารจัดการ โดยเฉพาะด้านการจัดการโลจิสติกส์	2.80	0.616
10. ความพร้อมด้านเงินลงทุน	2.70	0.979
11. ความพร้อมด้านเครือข่าย (Networking) และด้านพันธมิตรทางธุรกิจทั่วโลก	2.25	0.910
12. ความพร้อมในด้านการให้บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร	2.25	0.910

ตารางที่ 4-2 แสดงการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย ผลการศึกษาพบว่า ขีดความสามารถในด้านต่าง ๆ ของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ส่วนใหญ่มีความสามารถอยู่ในระดับต่ำจากเกณฑ์มาตรฐานซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยที่ต่ำกว่า 3.00 และจะมีบางปัจจัยที่ขีดความสามารถในการแข่งขันอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานซึ่งจะมีค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 3.00 ขึ้นไปได้แก่ คุณภาพในการให้บริการที่ดีมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.21 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.713 ระดับความรู้ความเข้าใจที่เกี่ยวกับ โลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.20 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.005 การบริหารต้นทุนมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.15 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.813 การมีวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.10 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.718 และคุณภาพบุคลากรภายในองค์กรมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.00 และส่วนเบี่ยงเบน

มาตรฐานเท่ากับ 0.973 ดังนั้นเพื่อง่ายต่อการวิเคราะห์ผลการศึกษาผู้วิจัยจึงได้นำเทคนิค Factor Analysis มาช่วยทำการวิเคราะห์ซึ่งแสดงอยู่ในตารางที่ 4-3

ตารางที่ 4-3 การแบ่งกลุ่มจิตความสามารถในการแข่งขันตามเทคนิค Factor Analysis

จิตความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย	Component		
	1	2	3
1. ความพร้อมด้านเทคนิคการบริหารจัดการ	.609	.530	.315
2. ความสามารถในการเข้าถึงตลาดเป้าหมาย	.868	.120	.180
3. การมีวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ	.861	.332	.180
4. คุณภาพของบุคลากรภายในองค์กร	.815	.220	.333
5. การมีวัฒนธรรมองค์กรที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจในระดับโลก	.611	.341	.455
6. ระดับของความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน	.527	.705	.139
7. ความพร้อมด้านเงินลงทุน	.358	.862	.087
8. ความพร้อมด้านเทคโนโลยี	.170	.774	.399
9. การบริหารต้นทุนในการดำเนินการ	.129	.799	.369
10. ความพร้อมด้านเครือข่าย (Networking) และด้านพันธมิตรทางธุรกิจทั่วโลก	.434	.344	.673
11. ความพร้อมในด้านการให้บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร	.282	.136	.925
12. การยกระดับคุณภาพในการให้บริการที่ดีเยี่ยม	.199	.526	.762

ตารางที่ 4-3 แสดงการแบ่งกลุ่มตามเทคนิค Factor Analysis ซึ่งสามารถแบ่งกลุ่มตามจิตความสามารถในการแข่งขันออกเป็น 3 กลุ่มได้ดังนี้ คือ กลุ่มด้านการจัดการ ได้แก่ ความพร้อมด้านเทคนิคการบริหารจัดการ ความสามารถในการเข้าถึงตลาดเป้าหมาย การมีวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ คุณภาพของบุคลากรภายในองค์กร การมีวัฒนธรรมองค์กรที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจในระดับโลก กลุ่มด้านทางเทคนิค ได้แก่ ระดับของความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ความพร้อมด้านเงินลงทุน ความพร้อมด้านเทคโนโลยี การบริหารต้นทุนในการดำเนินการ และกลุ่มสุดท้ายด้านเครือข่ายการให้บริการ ได้แก่ ความพร้อมด้านเครือข่าย

(Networking) และด้านพันธมิตรทางธุรกิจทั่วโลก ความพร้อมในด้านการให้บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร การยกระดับคุณภาพในการให้บริการที่ดีเยี่ยม

หลังจากใช้เทคนิค Factor Analysis ในการแบ่งออกเป็นกลุ่มแล้ว ต่อไปผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ผลการศึกษาในแต่ละกลุ่มดังในตารางที่ 4-4 ซึ่งจะประกอบไปด้วย กลุ่มด้านการจัดการ กลุ่มด้านทางเทคนิค และกลุ่มด้านเครือข่ายการให้บริการ

ตารางที่ 4-4 ชีตความสามารถกลุ่มด้านการจัดการ ด้านทางเทคนิค และด้านเครือข่ายการให้บริการ

ชีตความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มด้านต่าง ๆ	$\bar{X}$	S.D.
1. กลุ่มด้านทางเทคนิค	2.96	0.923
2. กลุ่มด้านการจัดการ	2.95	0.761
3. กลุ่มด้านเครือข่ายการให้บริการ	2.57	0.844

ตารางที่ 4-4 แสดงชีตความสามารถในการแข่งขันกลุ่มด้านการจัดการ ด้านเทคนิค และด้านเครือข่ายการให้บริการ พบว่าค่าเฉลี่ยเบี่ยงเบนมาตรฐานในแต่ละกลุ่มใกล้เคียงกันซึ่งแสดงว่าชีตความสามารถในการแข่งขันในแต่ละกลุ่มที่ไม่แตกต่างกันมากนัก โดยกลุ่มด้านทางเทคนิคและกลุ่มด้านการจัดการจะมีความสามารถในการแข่งขันใกล้เคียงกันมากโดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.96 และ 2.95 ตามลำดับ แต่กลุ่มที่มีชีตความสามารถในการแข่งขันการให้บริการ โลจิสติกส์มากที่สุด คือ กลุ่มด้านทางเทคนิค โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.96 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.923

ตารางที่ 4-5 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย เมื่อมีการเปิดเสรี

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของไทย	$\bar{X}$	S.D.
1. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์แข่งขันกันเพิ่มคุณภาพในการให้บริการดียิ่งขึ้น	4.40	0.681
2. อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการตัดราคามากยิ่งขึ้น	4.30	0.733
3. ผู้นำเข้า-ส่งออกมีทางเลือกในการเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการ โลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น	4.15	0.813
4. อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น	4.05	0.826

ตารางที่ 4-5 แสดงถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทย เมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ จากการศึกษาพบว่า ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานในแต่ละปัจจัยของการดำเนินธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ เมื่อมีการเปิดเสรีมีค่าใกล้เคียงกัน แสดงปัจจัยทั้งหมดมีความสำคัญในการส่งผลกระทบในการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยเมื่อมีการเปิดเสรี แสดงว่าความสามารถในการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ เมื่อมีการเปิดเสรีจะไม่แตกต่างกัน ซึ่งผู้ประกอบการจะให้ความสำคัญกับการเพิ่มคุณภาพในการให้บริการมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.681 และปัจจัยที่ผู้ให้บริการให้ความสำคัญน้อยที่สุด คือ การแข่งขันที่มีความรุนแรง โดยมีค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 4.05 และ 0.826 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-6 ความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์

ความสามารถเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์	$\bar{X}$	S.D.
1. มีการบูรณาการตลาดได้ดียิ่งขึ้นและมีการจัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ ได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น	3.55	0.759
2. เพิ่มศักยภาพในการส่งออกสินค้าและบริการ ไปยังตลาดต่างประเทศมากขึ้น	3.50	0.761
3. ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยขยายโอกาสเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น	2.75	1.251
4. ผู้ส่งออกของไทยสามารถขยายโอกาสเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น	2.70	1.174

ตารางที่ 4-6 แสดงความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ จากการศึกษาพบว่า ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานในแต่ละปัจจัยของความสามารถเข้าสู่ตลาดต่างประเทศมีค่าไม่ใกล้เคียง แสดงให้เห็นว่าความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศมีความแตกต่างกัน โดยปัจจัยที่มีความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศมากที่สุด คือ การบูรณาการตลาดและการจัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพโดยมีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.55 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.759 และปัจจัยที่มีความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศน้อยที่สุด คือ ผู้ส่งออกไทยสามารถขยายโอกาสเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.70 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.174 ตามลำดับ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างขีดความสามารถในการแข่งขันกับการดำเนินธุรกิจและการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์

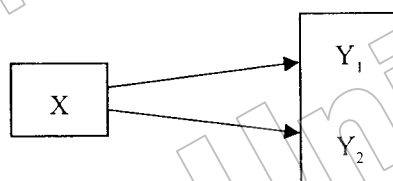
การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับการดำเนินธุรกิจในตลาดอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการนั้น ใช้วิธีการคำนวณสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Correlation Coefficient) เนื่องจากมีความเหมาะสมที่จะใช้วัดระดับความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร โดยที่ตัวแปร X , Y_1 และ Y_2 มีระดับการวัดแบบสเกลอันดับ (Interval)

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ มีดังต่อไปนี้

X : ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

Y_1 : การดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย เมื่อมีการเปิดเสรี

Y_2 : การเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรี



ภาพที่ 4-1 ความสัมพันธ์ระหว่าง X , Y_1 และ Y_2

ภาพที่ 4-1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (X) กับการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยและการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรี (Y_1 , Y_2) ที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ X , Y_1 และ Y_2 เกิดจากค่าเฉลี่ยของผลรวมตัวแปรดังต่อไปนี้

ตัวแปรย่อยขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (X) ได้แก่

X_1 : กลุ่มด้านเทคนิค

X_2 : กลุ่มด้านการจัดการ

X_3 : กลุ่มด้านเครือข่ายการให้บริการ

โดยที่ $X = X_1 + X_2 + X_3$

ตัวแปรย่อยของการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย เมื่อมีการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ (Y_1) ได้แก่

Y_{11} : ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์แข่งขันเพิ่มคุณภาพในการให้บริการดียิ่งขึ้น

Y_{12} : ผู้นำเข้า-ส่งออกมีทางเลือกในการเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการ โลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น

Y_{13} : อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น

Y_{14} : อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการตัดราคามากยิ่งขึ้น

โดยที่ $Y_1 = Y_{11} + Y_{12} + Y_{13} + Y_{14}$

ตัวแปรย่อยของการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์ (Y_2)
ได้แก่

Y_{21} : ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยขยายโอกาสเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น

Y_{22} : เพิ่มศักยภาพในการส่งออกสินค้าและบริการไปยังตลาดต่างประเทศมากขึ้น

Y_{23} : ผู้ส่งออกของไทยสามารถขยายโอกาสเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น

Y_{24} : มีการบูรณาการตลาดได้ดียิ่งขึ้นและมีการจัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ ได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

โดยที่ $Y_2 = Y_{21} + Y_{22} + Y_{23} + Y_{24}$

ตารางที่ 4-7 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยกับการดำเนินธุรกิจและการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ

ขีดความสามารถในการแข่งขันบริการ โลจิสติกส์	Pearson Correlation	SSig. (2-Tailed)
1. การดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทย	0.252	0.284
2. การเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ	0.647**	0.002

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-Tailed).

ตารางที่ 4-7 แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยกับการดำเนินธุรกิจและการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรี

บริการด้วยการทดสอบด้วยค่าสถิติ Pearson's Correlation Coefficient ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 ซึ่งจะนำไปอธิบายการทดสอบสมมติฐานต่อไป

การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1

H_0 : ชีตความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยไม่มีความสัมพันธ์กับการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์

H_1 : ชีตความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยมีความสัมพันธ์กับการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์

ผลการศึกษาจากตารางที่ 7 ซึ่งแสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างชีตความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยกับการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย เมื่อมีการเปิดเสรีที่เกิดขึ้น พบว่า ผลการทดสอบด้วยค่าสถิติ Pearson's Correlation Coefficient ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ 0.252 ซึ่งมีความหมายว่า ชีตความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยกับการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย เมื่อมีการเปิดเสรีนั้นไม่มีความสัมพันธ์ในรูปเชิงเส้น นั่นคือ ปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ยอมรับ H_0 / ปฏิเสธ H_1)

สมมติฐานที่ 2

H_0 : ชีตความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยไม่มีความสัมพันธ์กับการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์

H_1 : ชีตความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยมีความสัมพันธ์กับการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์

ผลการศึกษาจากตารางที่ 7 ซึ่งแสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างชีตความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยกับการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรีที่เกิดขึ้น พบว่า ผลการทดสอบด้วยค่าสถิติ Pearson's Correlation Coefficient ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ 0.647 ซึ่งมีความหมายว่า ชีตความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยกับการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรีนั้นมีความสัมพันธ์ในรูปเชิงเส้นและเป็นไปในทิศทางบวก นั่นคือ หากผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยมีชีตความสามารถในการแข่งขันมากขึ้นก็จะเกิดผลต่อการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศมากยิ่งขึ้น เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์ นั่นคือ ยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ปฏิเสธ H_0 / ยอมรับ H_1)

กล่าวโดยสรุป ในการพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) นั้น พบว่ามีค่าเป็นบวกซึ่งแสดงว่า ชัดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (X) กับการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ (Y_2) มีความสัมพันธ์ในทางเดียวกัน คือ ถ้า X เพิ่มขึ้น Y_2 จะเพิ่มขึ้น แต่ถ้า X ลด Y_2 จะลดลงด้วย และมีแนวโน้มไปทางค่า 1 ซึ่งหมายความว่าถ้าชัดเจนความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมากขึ้น ย่อมสามารถเข้าสู่ตลาดต่างประเทศมากขึ้นเช่นกัน

การวิเคราะห์ผลการศึกษาทั้งหมด พบว่ากลุ่มด้านทางเทคนิคเป็นกลุ่มที่มีชัดเจนความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมากที่สุด และผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะให้ความสำคัญในการเพิ่มคุณภาพการให้บริการมากยิ่งขึ้น เมื่อมีการเปิดเสรี และสุดท้ายความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ ผู้ประกอบการจะให้ความสำคัญในการบูรณาการตลาดและการจัดสรรทรัพยากรต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด

อภิปรายผลการศึกษา

ผลการศึกษาความพร้อมต่อการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์ กรณีศึกษาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ กลุ่มการขนส่งของไทยในมุมมองของหน่วยงานที่กำกับดูแล พบว่าหน่วยงานที่กำกับดูแลส่วนใหญ่นั้นจะเป็นผู้กำกับดูแลกฎระเบียบ (Regulator) และรองลงมาจะทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุม (Controller)

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นถึงชัดเจนความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีความสามารถที่ใกล้เคียงกันนั้น พบว่ากลุ่มทางด้านเทคนิคเป็นกลุ่มที่มีชัดเจนความสามารถในการแข่งขันมากที่สุด ซึ่งได้แก่ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานความพร้อมด้านเงินลงทุน ความพร้อมด้านเทคโนโลยี และการบริหารต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวชี้ให้เห็นว่ากลุ่มทางด้านเทคนิคเป็นกลุ่มที่มีความสามารถในการแข่งขันมากกว่ากลุ่มด้านการจัดการและกลุ่มด้านเครือข่ายการให้บริการ

ส่วนความสามารถในการดำเนินธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย เมื่อมีการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ พบว่า ทุก ๆ ปัจจัยมีความสำคัญในการดำเนินธุรกิจอยู่ในระดับสูงที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งได้แก่ การเพิ่มคุณภาพการให้บริการดียิ่งขึ้น ผู้นำเข้า-ส่งออกมีทางเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น และอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการตัดราคายิ่งขึ้น ซึ่งปัจจัยดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าการเพิ่มคุณภาพการให้บริการเป็นปัจจัยที่ความสำคัญมากที่สุด และปัจจัยที่ความสำคัญน้อยที่สุด คือ การแข่งขันที่มีความรุนแรงมากขึ้น เมื่อมีการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์

สำหรับความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์ พบว่า ทุก ๆ ปัจจัยมีความสำคัญสำหรับการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศอยู่ในระดับเป็นที่น่าสนใจที่ใกล้เคียงกันซึ่งได้แก่ปัจจัยดังต่อไปนี้ คือ ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยขยายโอกาสเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น การเพิ่มศักยภาพในการส่งออกสินค้าและบริการ ไปยังตลาดต่างประเทศมากขึ้น ผู้ส่งออกของไทยสามารถขยายโอกาสเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น และมีการบูรณาการตลาดได้ดียิ่งขึ้นและมีการจัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ ได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งปัจจัยดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าการบูรณาการตลาดและการจัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมากที่สุด และปัจจัยที่มีความสำคัญน้อยที่สุด คือ ผู้ส่งออกไทยสามารถขยายโอกาสเข้าไปลงทุนในตลาดต่างประเทศมากขึ้น เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์

นอกจากนี้ผลการวิจัยยัง พบว่า ชีตความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 กล่าวคือ หากผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยมีชีตความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น ย่อมส่งผลทำให้การเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น