

ปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารโลจิสติกส์เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ในประเทศไทย

Factors Affecting Logistics Management for Economic and Environmental Development in Thailand

ปิยะฉัตร จารุธีรสารนต์

Piyachat Jarutirasarn

คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

Faculty of Business Administration Ramkhamheang University

ผู้พิมพ์หลัก e-mail: jarutirasarn@hotmail.com

Received: June 9, 2022; Revised: November 5, 2022; Accepted: August 23, 2022

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารโลจิสติกส์เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และ สิ่งแวดล้อมในประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา ข้อมูลทั่วไป ระดับปัจจัย อิทธิพลทางตรงและ ทางอ้อม และแนวทางการบริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ราย สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์โมเดล การวัดและโมเดลเชิงโครงสร้าง ผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยด้านความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ คือ โลจิสติกส์ช่วยอำนวยความสะดวกสบายให้ผู้บริโภค ปัจจัยด้านทัศนคติด้านเศรษฐกิจและ สิ่งแวดล้อม คือ ทุกคนต้องรับผิดชอบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อม ด้านการรับรู้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม คือ รู้สึกกังวลกับสถานการณ์ที่ไม่ดีทั้งด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ผลการ ทดสอบสมมติฐานพบว่า $\chi^2/df = 0.52$, SRMR = 0.05, CFI = 0.92, NFI = 0.91, TLI = 0.96, GFI = 0.92, RMSEA = 0.04 มีค่าสัมประสิทธิ์ที่มีนัยสำคัญทางสถิติ ข้อเสนอแนะจากการวิจัยคือ การบริหาร โลจิสติกส์ที่ดีควรเป็นการบริหารบนแนวทางการดำเนินการที่ใช้ได้จริงและมีความ ทันสมัย หมุนเวียนใช้ทรัพยากรด้านโลจิสติกส์ให้คุ้มค่า ลดการสูญเสียให้มาก มุ่งเน้นการพัฒนาทุก กระบวนการที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนการบริโภคที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สร้างเป็นโครงข่ายที่ เชื่อมโยง ใช้งานร่วมกันได้อย่างสมบูรณ์และเกิดความยั่งยืน

คำสำคัญ: โลจิสติกส์; การพัฒนา; เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

ABSTRACT

The study titled "Factors Affecting Logistics Management for Economic and Environmental Development in Thailand." The objectives of this study were to study general information, the level of factors, direct and indirect influences, and logistics management guidance for economic and environmental development in Bangkok and its vicinity. The sample group consisted of 400 people. The statistics applied were the analysis of measurement models and structural equation modeling. The research results revealed that the knowledge factor for those involved in logistics is logistics that facilitate convenience for consumers. The factor of economic and environmental attitude is that everyone is responsible for environmental protection. Regarding the perception of economic and environmental information, that is, feeling anxious about the dire economic and environmental situation. Regarding the perception of economic and environmental information, that is, feeling worried about the dire economic and environmental situations, The hypothesis testing results revealed that $\chi^2/df = 0.52$, SRMR = 0.05, CFI = 0.92, NFI = 0.91, TLI = 0.96, GFI = 0.92, and RMSEA = 0.04. There were statistically significant coefficients. The research recommendation is that good logistics management should be based on a practical and up-to-date operational approach. The research suggests that good logistics management should be based on a practical and up-to-date operational approach, reusing logistics resources in a cost-effective way, reducing waste, improving all processes, encouraging consumption that is good for the environment, creating a network that links, and putting into place practices that are fully compatible and sustainable.

Keywords: logistics; development; economy and environment

บทนำ

การบริหารโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมเป็นประเด็นสำคัญที่ปรากฏอยู่ในยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ซึ่งเป็นกรอบ ทิศทางการ

บริหารประเทศในระยะยาว ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนของประเทศไทย ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เป้าหมายสำคัญด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

และ ห่วงโซ่อุปทาน ที่มุ่งสู่อนาคตของประเทศ ปี พ.ศ. 2579 ให้สัมฤทธิ์ผล โดยยกระดับ ศักยภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม สนับสนุน ฐานอุตสาหกรรมเดิมและอนาคตให้เป็นฐาน สร้างรายได้ใหม่ของประเทศ พัฒนาระบบ บริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคการเกษตรให้มี ประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจ บริการโลจิสติกส์ให้สามารถกระจายฐาน การบริการและการลงทุนที่เชื่อมโยงในอาเซียน อย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนการแข่งขัน บนฐาน การพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนา ศักยภาพแรงงานให้มีทักษะสูงและมีมาตรฐาน สากล ดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่เป็นมิตร กับสิ่งแวดล้อม เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทย เป็น ศูนย์กลางการผลิตการค้า การบริการและการ ลงทุนในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน เพื่อมุ่งสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงและเป็นประเทศ ที่พัฒนาภายใน ปี พ.ศ. 2579 (กองยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์, 2560)

Anbuudayasankar, Ganesh, and Mohapatra (2014) นำเสนอเรื่อง การขนส่งว่า ต้องมีการบริหารที่ดีจึงจะก่อให้เกิดคุณค่าต่อทุก คนในสังคม ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งไว้โดยเฉพาะ การเชื่อมโยงสัมพันธ์กันในแต่ละกิจกรรม เช่น กิจกรรมการยกของ หรือเคลื่อนย้ายของ ระยะเวลาการเดินทาง การรอคอย ซึ่งทุกกิจกรรม ใช้แรงงานและพลังงาน ถ้าบริหารไม่ดีก็เกิดการ สิ้นเปลืองและก่อให้เกิดมลพิษ และทั้งหมดทั้งมวล ขึ้นอยู่ กับการตัดสินใจของผู้ปฏิบัติงานว่ามี วิสัยทัศน์ ในการวางแผนงานได้รอบคอบ มีความ

คุ้มค่า และเกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและ สิ่งแวดล้อมสอดคล้องกับแนวคิดของ ฌ็องพล จูญู พิพัฒนกุล (2561) ที่กล่าวว่า การบริการโลจิสติกส์ เป็นหนึ่งในปัจจัยหลักของการขับเคลื่อนระบบ เศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเป็นกลไกพื้นฐาน ที่หล่อเลี้ยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ประเทศที่ มี การบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ดีและมี ประสิทธิภาพจะมีความได้เปรียบด้าน ต้นทุน นอกจากจะคำนึงถึงต้นทุนแล้วยังต้องให้ ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาข้อมูลทั่วไปหรือ สภาพแวดล้อมของการบริการโลจิสติกส์ การพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ด้าน ความก้าวหน้าหรือการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งใน ทิศบวกและลบ เพื่อค้นหาปัจจัยที่มีผลต่อการ บริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและ สิ่งแวดล้อม อันนำไปสู่ทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับ การพัฒนาโลจิสติกส์ ที่เติบโตไปพร้อมกับการ พัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมให้มีความสมดุล มากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นการลดความเสี่ยงในการเกิดผล กระทบด้านต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาข้อมูลทั่วไปของการ บริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและ สิ่งแวดล้อมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
2. เพื่อศึกษาระดับปัจจัยที่มีผลต่อการ บริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและ สิ่งแวดล้อมในเขตกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล

3. เพื่อศึกษาอิทธิพลทางตรงและทางอ้อมที่มีผลต่อการบริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4. เพื่อศึกษาแนวทางการบริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมในประเทศไทยในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สมมติฐานการวิจัย

1. ข้อมูลส่วนบุคคล ความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ทักษะด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม การรับรู้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม จะมีอิทธิพลเชิงบวกต่อคุณค่าของโลจิสติกส์ที่มีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

2. ความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับ โลจิสติกส์ ทักษะด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม การรับรู้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม จะมีอิทธิพลเชิงบวกต่อการบริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

3. คุณค่าของโลจิสติกส์ที่มีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมจะมีอิทธิพลเชิงบวกต่อการบริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

ขอบเขตด้านตัวแปร

ตัวแปรต้น ได้แก่ ข้อมูลส่วนบุคคล ความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ทักษะด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม การรับรู้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

ตัวแปรคั่นกลาง ได้แก่ คุณค่าของโลจิสติกส์ที่มีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

ตัวแปรตาม ได้แก่ การบริหาร โลจิสติกส์เพื่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

การทบทวนวรรณกรรม

ความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์

โลจิสติกส์ หมายถึง การเคลื่อนย้ายสินค้าให้ไปถึงมือลูกค้าและลูกค้าเกิดความพึงพอใจ ทั้งด้านเวลา สถานที่ ราคาและบริการที่สูงกว่าความคาดหวัง การเคลื่อนย้ายสินค้านี้เกิดขึ้นในทุกกิจกรรมตั้งแต่ในโรงงานการผลิตวัตถุดิบไปถึงโรงงานผลิตสินค้าสำเร็จรูป และขนส่งไปถึงมือผู้ค้าและผู้บริโภค จะเห็นได้ว่าโลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับระบบการผลิตที่เชื่อมโยงทุกกระบวนการต่อเนื่องกัน และเชื่อมโยงกับ ชีพพลายเซนด้วย (Kunert, 2018; Noruzi, 2016) ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2554) การดำเนินกิจกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องที่ทุกคนต้องปรับตัวให้ทันเพื่อให้ธุรกิจสามารถแข่งขัน ผู้บริโภคเลือกใช้สินค้า ฉลากเขียวทุกฝ่ายร่วมมือกันย่อม ทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีต้นทุนต่ำลงและผู้บริโภคมีชีวิตที่ปลอดภัยมากขึ้น ระบบเศรษฐกิจก็เติบโต เพื่อให้เกิดความมั่นคงและยั่งยืนเป็นการแสดงความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมที่ทุกคนต้องร่วมมือกัน ไม่ทำลายให้ด้านใดด้านหนึ่งเกิดความเสียหาย โดยเฉพาะความสมดุลทางธรรมชาติ ปัจจุบันเน้นการจัดการกรีนโลจิสติกส์ที่มุ่งเน้นไป 3 ด้าน คือ ด้านสังคม (Society) ด้านเศรษฐกิจ (Economy) และด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) (สิรางค์ กลั่นคำสอน และคณะ, 2555)

ทัศนคติด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

อดุลย์ จาตุรงค์กุล และ ดลยา- จาตุรงค์กุล (2550) กล่าวว่า ทัศนคติมีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ส่วน คือ ส่วนของความเข้าใจความรู้สึกและพฤติกรรม โดยส่วนที่เกิดขึ้นก่อน เป็นส่วนของความเข้าใจ ซึ่งแสดงออกมาในรูปของความเชื่อและค่านิยม ส่วนของความเข้าใจนี้จะก่อให้เกิดทัศนคติในส่วนของความรู้สึก ซึ่งแสดงออกมาในรูปของความรู้สึกและเกิดผลลัพธ์เป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรม (บุญยิ่ง คงอาชาภัทร, 2563) ด้านทัศนคติเกี่ยวกับการพัฒนาโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมนั้น จะเกิดขึ้นได้ประกอบด้วยปัจจัยหลาย ๆ มิติ กล่าวคือ ความร่วมมือกันในระดับมหภาคและระดับจุลภาครวมทั้งการเชื่อมโยงและมุ่งเน้นไปยังเป้าหมายเดียวกันตลอดโซ่อุปทาน สำหรับประเทศไทยเป็นเรื่องที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับหน่วยงานองค์กรต่าง ๆ จำนวนมาก การสร้างความรู้ความเข้าใจเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม (เตชะ บุญชัย, 2553) ซึ่งการผลการศึกษาและสำรวจหลายแหล่ง พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นว่าประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมเป็นอุปสรรค ต่อการดำเนินธุรกิจ (Sarkis & Dou, 2017) โลจิสติกส์และโซ่อุปทานสีเขียวหรือเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความยั่งยืนในระยะยาวแก่ตนเอง สังคมและโลก

การรับรู้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความอุดมสมบูรณ์ทางด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ระบบ

เศรษฐกิจไทยมีทรัพยากรธรรมชาติเป็นปัจจัยสนับสนุน เช่น การส่งออกข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา ผลไม้ เป็นต้น ปัจจุบันมีส่วนสินค้าหลักอื่น ๆ ที่ส่งออก ได้แก่ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ (กระทรวงพาณิชย์, 2562) นอกจากนี้ระบบเศรษฐกิจของไทยยังถูกขับเคลื่อนด้วยธุรกิจการท่องเที่ยวจากนักท่องเที่ยวต่างชาติ จะเห็นได้ว่า ทุก ๆ การดำเนินการใด ๆ ย่อมต้องใช้เงินและพลังงาน (อรรถพล ธรรมไพบุลย์ และคณะ, 2559) มีโลจิสติกส์เข้ามาเกี่ยวข้องเมื่อประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์มีมากขึ้น ระบบเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมย่อมดีขึ้น (มูลนิธิสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย, 2562) การเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยด้านเศรษฐกิจ เพิ่มการผลิตและมลพิษที่ทำให้ทรัพยากรเสื่อมโทรมลง (Song & Lee, 2022) มีการจำกัดพื้นที่การผลิตที่ก่อผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรทางธรรมชาติ

คุณค่าของโลจิสติกส์ที่มีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

ปัจจุบันมีผู้นิยมซื้อสินค้าผ่านระบบออนไลน์อยู่มาก ซึ่งจะมีกระบวนการ โลจิสติกส์ที่ส่งต่อกันเป็นส่วน ๆ จนกว่าสินค้าจะถึงมือลูกค้า เริ่มตั้งแต่การจัดหาสินค้ามาขายโดยไม่ต้องมีหน้าร้าน ผู้ค้าบางรายต้องจัดเก็บสินค้าไว้จนกว่าใกล้จะขายหมด จึงมี การส่งสินค้ามาเพิ่มซึ่งต้องขึ้นอยู่กับปริมาณการสั่งซื้อ มีการบรรจุสินค้าเพื่อทำการขนส่งไปยังผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อส่งต่อไปยังผู้ซื้อสินค้าโดยตรง โลจิสติกส์มีความเติบโตมีเป้าหมายเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคในการค้า

พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีความถี่ของการซื้อสินค้ามากขึ้น หรือกล่าวได้ว่า โลจิสติกส์เป็นหัวใจของการค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2560) ค่าขนส่งมีราคาสูงยิ่งทำให้มีการซื้อสินค้ามากขึ้นถี่ขึ้น อันส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

การบริหารโลจิสติกส์เพื่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

มูลนิธิสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย (2557) กล่าวว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์ คือ การเพิ่มประสิทธิภาพกิจกรรมในกระบวนการโลจิสติกส์ ตั้งแต่การรับเข้า การผลิตและการแปรรูป การเก็บรักษาสินค้า การขนส่งสู่แหล่งกระจายสินค้า และการบริการลูกค้า ประกอบกับการบริหารจัดการ โลจิสติกส์เพื่อให้เกิดโลจิสติกส์ที่ยั่งยืน (Arnab & Sameer, 2022) ต้องคำนึงถึงองค์ประกอบด้วย 4 ด้าน ดังนี้ 1. ด้านเศรษฐกิจ มองในด้านการเจริญเติบโตขององค์กร ประสิทธิภาพของการทำงาน การจ้างงาน การแข่งขันและทางเลือกในการทำธุรกิจ 2. ด้านสิ่งแวดล้อม คำนึงถึงกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ คุณภาพอากาศ น้ำและเสียงความเหมาะสมของการใช้ผิวดิน ความหลากหลายของชีวภาพของเสีย ตลอดจนการใช้พลังงานเชื้อเพลิง 3. ด้านสังคม มองถึงผลกระทบต่อความปลอดภัยสุขอนามัย การเข้าถึงของข้อมูลจริงและความเที่ยงธรรม 4. ด้านมูลค่าเพิ่ม มองด้านศักยภาพในการบริการ การวิจัยความต้องการ และรสนิยมของผู้บริโภค การให้ความรู้และการสร้างกำไร

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วลัยลักษณ์ อัครธีรวงศ์ และวริยา ปานปรุง (2559) ศึกษาเรื่อง แรงขับเคลื่อนในการประยุกต์ใช้การจัดการโลจิสติกส์สีเขียวสำหรับผู้ประกอบการหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ ผลจากการวิเคราะห์องค์ประกอบ (factor analysis) สามารถจัดกลุ่มปัจจัยที่เป็นแรงขับเคลื่อนให้ผู้ประกอบการสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ในการประยุกต์การจัดการโลจิสติกส์สีเขียวได้ 3 ปัจจัย ได้แก่ (1) ปัจจัยด้านทัศนคติขององค์กรต่อการจัดการโลจิสติกส์สีเขียว (2) ปัจจัยด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และ (3) ปัจจัยด้านกฎหมายและระเบียบปฏิบัติ

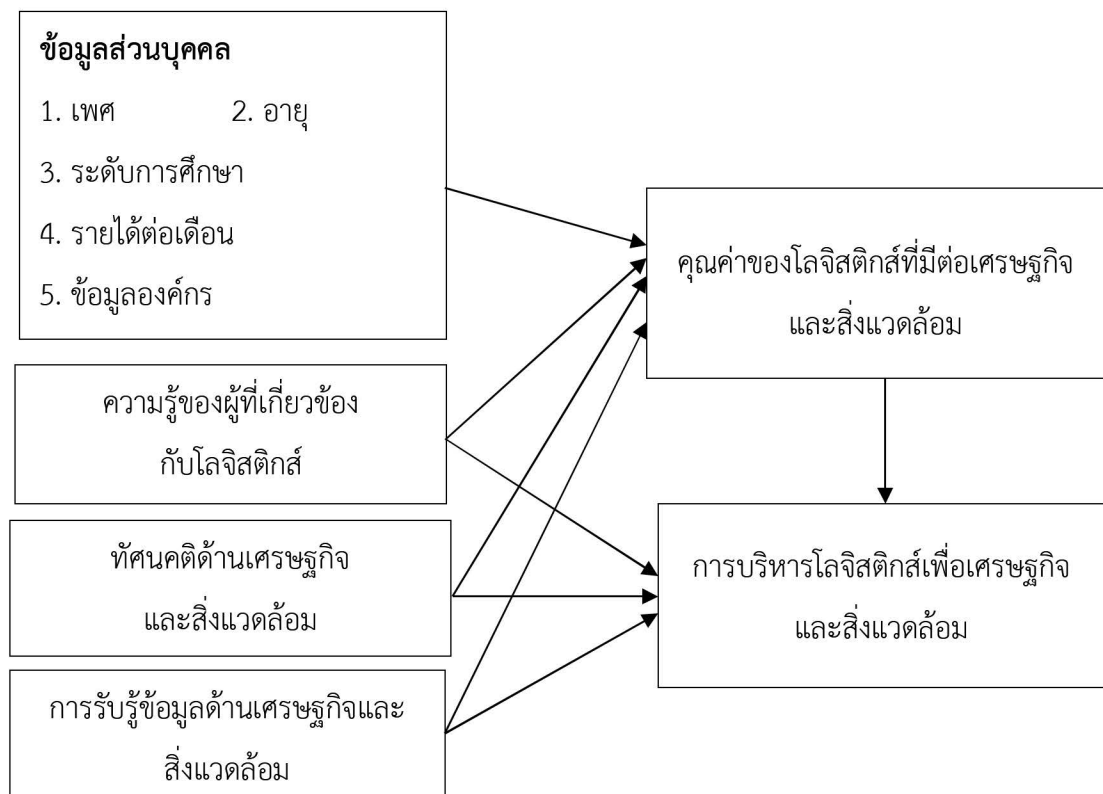
อรรถพล ธรรมไพบุลย์ นุช สัทธาฉัตร มงคล และลววรรณ อนันต์ชลาลัย (2559) ศึกษาเรื่อง การรับรู้เกี่ยวกับการจัดการโซ่อุปทานสีเขียวและผลกระทบต่อภาพลักษณ์องค์กร เพื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้เกี่ยวกับการจัดการโซ่อุปทานสีเขียวและผลกระทบต่อด้านภาพลักษณ์องค์กร พบว่า การวิเคราะห์ โซ่คุณค่าของโซ่อุปทานการท่องเที่ยว ในจังหวัดจันทบุรี การวิเคราะห์ช่องว่าง การบูรณาการในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ และวิเคราะห์กลยุทธ์ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดจันทบุรี พบว่า ปัจจัยในการพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ของโซ่อุปทานการท่องเที่ยวจังหวัดจันทบุรีที่สำคัญที่สุดคือ ด้านการเดินทาง

Khan (2019) ศึกษาเรื่อง ผลกระทบของโลจิสติกส์สีเขียวต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ

สังคม และสิ่งแวดล้อม ความยั่งยืน: การศึกษาเชิงประจักษ์ของประเทศกำลังพัฒนาในเอเชีย ผลการศึกษา พบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างดัชนีโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมในมุมมองของเศรษฐกิจเกิดใหม่ในเอเชีย ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย เพื่อรองรับปัญหาของการเกิดภายในและความสัมพันธ์แบบ

อนุกรม ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่าการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะ LPI2 (ประสิทธิภาพของกระบวนการผ่านพิธีการทางศุลกากร), LPI4 (คุณภาพของบริการโลจิสติกส์) และ LPI5 (โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่ง) มีความสัมพันธ์เชิงบวกและอย่างมีนัยสำคัญกับรายได้ต่อหัวมูลค่าเพิ่มการผลิต และการเปิดกว้างทางการค้า

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

กลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานระดับผู้จัดการของสถานประกอบการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลประชากร ซึ่งมีจำนวนมากตั้งแต่ 100,000 คนขึ้นไป ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% จะได้ขนาดตัวอย่าง จำนวน 400 คน ผู้วิจัยเก็บแบบสอบถามจากการสุ่มอย่างง่าย

การทดสอบเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้นำข้อคำถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นมาทดสอบเพื่อหาความเที่ยงตรง ข้อคำถามเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด มากกว่า 0.50 และวิเคราะห์ความเชื่อมั่น ผู้วิจัยปรับปรุงแบบสอบถามให้มีความเหมาะสมตามเนื้อหาแล้วนำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับประชากรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจริง จำนวน 40 คน โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์ครอนบัคแอลฟา (Cronbach's alpha coefficient) ในการประเมินความสอดคล้องภายใน มีค่าความสอดคล้องภายในตั้งแต่ 0.70 ขึ้นไป (Nunnally, 1978) งานวิจัยนี้มีค่า IOC อยู่ระหว่าง 0.706-0.843 และค่าอำนาจจำแนกรายข้อของแต่ละข้อคำถาม (item-total correlation) มีค่าตั้งแต่ 0.30 ขึ้นไป (Field, 2005) งานวิจัยนี้ค่า item-total correlation มีค่าเกิน 0.30 ขึ้นไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น การตรวจสอบข้อตกลงเบื้องต้นของการวิเคราะห์ด้วยสมการโครงสร้าง การวิเคราะห์ความตรงแบบรวมศูนย์และแบบแตกต่างและการทดสอบสมมติฐาน

ผู้วิจัยจะใช้การวิเคราะห์โมเดลเชิงโครงสร้างในการทดสอบสมมติฐาน

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ เพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัยแต่ละข้อ แบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป สถิติที่ใช้ คือ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ ค่าร้อยละ

ส่วนที่ 2 ระดับความเห็นต่อตัวแปร สถิติที่ใช้ คือ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ความตรงแบบรวมศูนย์และความตรงแบบแตกต่าง รวมถึงการทดสอบสมมติฐาน สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์โมเดลการวัดและโมเดลเชิงโครงสร้าง โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์บนคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล

ผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไปของการบริหาร โลจิสติกส์

- **ข้อมูลส่วนบุคคล** กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศหญิง จำนวน 255 คน คิดเป็นร้อยละ 63.8 ส่วนใหญ่ อายุ 31-40 ปี จำนวน 211 คน คิดเป็นร้อยละ 52.8 การศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 239 คน คิดเป็นร้อยละ 59.8 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาท จำนวน 179 คน คิดเป็นร้อยละ 44.8 ทำงานที่ฝ่ายโลจิสติกส์/ขนส่ง จำนวน 119 คน คิดเป็นร้อยละ 29.8 และบริษัทที่ท่านทำงานอยู่ ดำเนินกิจการมาแล้วมากกว่า 10 ปี จำนวน 267 คน คิดเป็น ร้อยละ 66.8

**ระดับปัจจัยที่มีผลต่อการบริหาร
โลจิสติกส์ -ความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับ
โลจิสติกส์** อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ
4.29 อันดับแรกคือ โลจิสติกส์ช่วยอำนวยความสะดวก
สะดวกสบายให้ผู้บริโภค มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.80
ทัศนคติด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม อยู่ใน
ระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.30 อันดับแรก
คือ ทุกคนต้องรับผิดชอบต่อการรักษาสิ่งแวดล้อม
มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.79 การรับรู้ข้อมูลด้าน
เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม อยู่ในระดับมาก
มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.93 อันดับแรกคือ ท่านรู้สึก
กังวลกับสถานการณ์ที่ไม่ดีทั้งด้านเศรษฐกิจและ
สิ่งแวดล้อม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.29 คุณค่าของ
โลจิสติกส์ที่มีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมอยู่ใน
ระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.33 อันดับแรก
คือโลจิสติกส์ที่นำเทคโนโลยีมาใช้จะช่วยให้ระบบ
เศรษฐกิจเติบโตมากขึ้น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.57
การบริหารโลจิสติกส์เพื่อเศรษฐกิจและ
สิ่งแวดล้อม อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ย

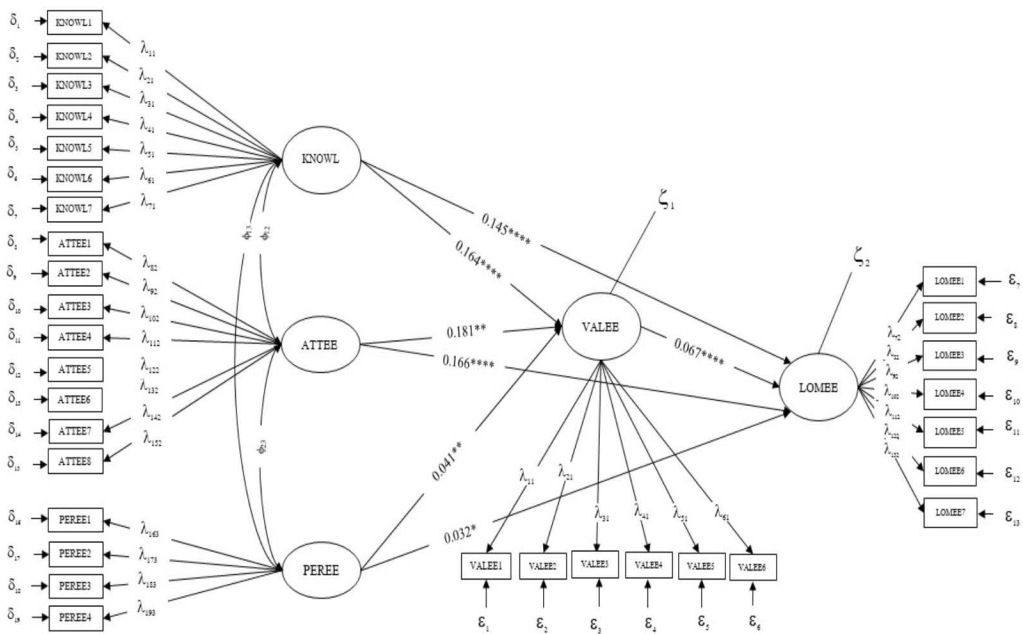
เท่ากับ 4.36 อันดับแรกคือ องค์กรต้องดำเนินการ
ตามหลักธรรมาภิบาลที่ชัดเจนและต่อเนื่อง
มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.52 โลจิสติกส์และระบบ
เศรษฐกิจเติบโตไปพร้อมกันได้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ
4.49 และองค์กรต้องเติบโตมั่นคง มีการจ้าง
แรงงานในประเทศ มีสวัสดิการดี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ
4.44

**ผลการทดสอบสมมติฐานอิทธิพล
ทางตรงและทางอ้อมที่มีผลต่อการบริหาร
โลจิสติกส์** สำหรับค่าดัชนีความสอดคล้อง
กลมกลืนกันของโมเดล (goodness of fit
indices) Hu and Bentler (1998) กล่าวว่า
ให้ดูค่า SRMR และ CFI หรือ TLI หรือ RMSEA
ค่าใดค่าหนึ่งก็เพียงพอแล้ว ผลที่ได้ คือ SRMR =
0.05 (ต่ำกว่าเกณฑ์ 0.08) และค่า CFI = 0.92
ส่วนค่าอื่น ๆ มี NFI = 0.91 TLI = 0.96 GFI =
0.92 (ถือว่าพอรับได้) RMSEA = 0.04 (ต่ำกว่า
เกณฑ์ 0.6) $\chi^2/df = 0.52$ ซึ่งยังถือว่ายอมรับได้
อย่างน่าพอใจ

ตารางที่ 1 ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	สัญลักษณ์ LISREL	ค่าสัมประสิทธิ์	t value
สมมติฐานที่ 1	γ_{11}	0.164	6.827****
สมมติฐานที่ 2	γ_{21}	0.145	6.966****
สมมติฐานที่ 3	γ_{12}	0.181	4.916**
สมมติฐานที่ 4	γ_{22}	0.166	6.317****
สมมติฐานที่ 5	γ_{13}	0.041	2.234**
สมมติฐานที่ 6	γ_{23}	0.032	-1.898*
สมมติฐานที่ 7	β_{21}	0.067	4.882****

*Significant at .10 **Significant at .05 ***Significant at .01 ****Significant at .001



ภาพที่ 2 ผลการทดสอบสมมติฐานของโมเดลเชิงโครงสร้างโดยแสดงค่า Gamma และ Beta

ตารางที่ 2 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	ผลการทดสอบ
สมมติฐานที่ 1 ความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ จะมีอิทธิพลเชิงบวกต่อคุณค่าของโลจิสติกส์ที่มีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม	ได้รับการสนับสนุน
สมมติฐานที่ 2 ความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ จะมีอิทธิพลเชิงบวกต่อการบริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม	ได้รับการสนับสนุน
สมมติฐานที่ 3 ทักษะด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม จะมีอิทธิพลเชิงบวกต่อการบริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม	ได้รับการสนับสนุน
สมมติฐานที่ 4 ทักษะด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม จะมีอิทธิพลเชิงบวกต่อคุณค่าของโลจิสติกส์ที่มีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม	ได้รับการสนับสนุน
สมมติฐานที่ 5 การรับรู้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม จะมีอิทธิพลเชิงบวกต่อคุณค่าของโลจิสติกส์ที่มีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม	ได้รับการสนับสนุน
สมมติฐานที่ 6 การรับรู้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม จะมีอิทธิพลเชิงบวกต่อการบริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม	ได้รับการสนับสนุน

สมมติฐาน	ผลการทดสอบ
สมมติฐานที่ 7 คุณค่าของโลจิสติกส์ที่มีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมจะมีอิทธิพลเชิงบวกต่อการบริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม	ได้รับการสนับสนุน

ตารางที่ 3 อิทธิพลทางตรงและอิทธิพลทางอ้อมของปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารโลจิสติกส์เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตัวแปรที่ส่งผล	VATEE			LOMEE		
	TE	DE	IE	TE	DE	IE
KNOWL	0.164****	0.164****	-	0.145****	0.059	0.086***
ATTEE	0.181**	0.181**	-	0.166****	0.086	0.080***
PEREE	0.041**	0.041**	-	0.032*	0.017	0.015*

*Significant at .10 **Significant at .05 ***Significant at .01 ****Significant at .001

จากตารางที่ 3 พบว่า ตัวแปรที่ส่งผลต่อคุณค่าของโลจิสติกส์ที่มีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลทางตรงต่อความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ทักษะด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมและการรับรู้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ตามลำดับ ส่วนตัวแปรที่ส่งผลทางอ้อมต่อการบริหาร โลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมนั้น ความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับ โลจิสติกส์ ทักษะด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมและการรับรู้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ตามลำดับ ตัวแปรการรับรู้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.10 ซึ่งถือว่า พอดี (marginally significant) เช่นกัน สำหรับตัวแปรความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับ โลจิสติกส์

ทักษะด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมนั้น มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งถือว่ารับได้

อภิปรายผลการวิจัย

ความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์มีอิทธิพลเชิงบวกต่อคุณค่าของโลจิสติกส์ ที่มีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์มีอิทธิพลเชิงบวกต่อการบริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม จะสอดคล้องกับ Noruzi (2016) กล่าวว่า ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ตามหลัก 7R ประกอบด้วย 1. Right Product ได้รับสินค้าถูกต้องตามที่ต้องการ 2. Right Quantity ปริมาณถูกต้อง 3. Right Condition สภาพสินค้าถูกต้อง ไม่มีความเสียหาย 4. Right Customer

ส่งสินค้าถูกลูกค้า 5. Right Place ส่งสินค้าถูกสถานที่ 6. Right Time เวลาถูกต้องเหมาะสม 7. Right Price ราคาถูกต้อง เหมาะสมนั้นมีความสำคัญมากต่อคุณค่าและการบริหารโลจิสติกส์เป็น อย่างมาก เนื่องจากมีความเชื่อมโยงกับกระบวนการทางธุรกิจ การพัฒนา ด้าน โลจิสติกส์ พัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม สอดคล้องดำเนินการไปด้วยกันได้ นอกจากนี้ สอดคล้องกับ วิทยาลัยฯ อุดมธวัช และ วรียา ปานปรุง (2559) กล่าวว่า ผู้ประกอบ- การมีความรู้ ความเข้าใจการดำเนินธุรกิจที่มีความรับผิดชอบ ต่อสังคม รองรับการแข่งขันในตลาดที่มีความรุนแรงมากขึ้น ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการตื่นตัว กับการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ สีเขียวและการจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความยั่งยืนในธุรกิจ

ทัศนคติด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม มีอิทธิพลเชิงบวกต่อคุณค่าของ โลจิสติกส์ที่มีต่อ เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และทัศนคติด้าน เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม มีอิทธิพลเชิงบวกต่อ การบริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและ สิ่งแวดล้อม สอดคล้อง กับเตชะ บุญชัย (2553) พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นว่าประเด็นด้าน สิ่งแวดล้อม เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจ (Sarkis & Dou, 2017) ทำให้ทราบว่าผู้ที่เกี่ยวข้อง ทางด้าน โลจิสติกส์ควรต้องใส่ใจ เห็นความสำคัญ ของการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสีเขียว หรือเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพื่อสร้าง ความยั่งยืนในระยะยาวแก่ตนเอง สังคมและโลก ให้ทุกคนสามารถดำรงชีวิตอยู่ได้อย่างสะอาดและ

ปลอดภัย และสอดคล้องกับ สุธิดา ทับทิมศรี (2558) กล่าวว่า การบริหารด้วยระบบโลจิสติกส์ เป็นกระบวนการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหาร จัดการการนำส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภค และ ช่วยเพิ่ม ชีตความสามารถให้แก่ภาคธุรกิจและ อุตสาหกรรมทั้ง ในแง่การลดต้นทุนการผลิต การสร้างมูลค่าเพิ่ม การประหยัดพลังงาน และ การรักษาสิ่งแวดล้อมไปพร้อมกันด้วย

การรับรู้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและ สิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลเชิงบวกต่อคุณค่าของ โลจิสติกส์ที่มีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และการรับรู้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ส่งผลต่อการบริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนา เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย (2560) กล่าวว่า โลจิสติกส์ เป็นหัวใจของการค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ค่าขนส่งมีราคาถูกลงยิ่งทำให้มีการซื้อสินค้ามากขึ้น ถึขึ้น อันส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ประกอบการรับรู้ข้อมูลโลจิสติกส์ มีความสำคัญต่อองค์กร ตั้งแต่กระบวนการ จัดซื้อวัตถุดิบ การจัดเก็บสินค้าและวัตถุดิบ การ ผลิต การบรรจุภัณฑ์ การตลาด การลดการใช้ วัตถุดิบที่ก่อมลภาวะการแปรรูป การกำจัดของ เสียทุกคนจำเป็นต้องมีความรู้ความเข้าใจและ นำมาประยุกต์ใช้ให้เกิดความคุ้มค่าด้านเวลา สถานที่และเงินทุน อันเป็นการส่งเสริมระบบ เศรษฐกิจและรักษาสิ่งแวดล้อม และสอดคล้อง กับ อรรถพล ธรรมไพบุลย์ นุช สัทธานัตรมงคล และลาวรรณ อนันต์ชลาลัย (2559) กล่าวว่า การรับรู้เกี่ยวกับการจัดการโซ่อุปทานใน 5 ด้าน

คือ นโยบายสีเขียว การจัดซื้อสีเขียว การผลิตสีเขียว การจัดการสีเขียว และการจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ การรับรู้เกี่ยวกับโซ่อุปทานสีเขียว ทั้ง 5 ด้าน ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ขององค์กร การรับรู้ที่ส่งผลต่อภาพลักษณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค และการบริหารจัดการกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์

คุณค่าของโลจิสติกส์ที่มีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลเชิงบวกต่อการบริหารโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับ Henriette and Dorte (2012, p. 10) กล่าวว่า การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายนอกและภายในองค์กรโดยมุ่งเน้นการวิเคราะห์ระบบ โลจิสติกส์ขององค์กรให้ละเอียด โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่อยู่ในกระบวนการโลจิสติกส์ขององค์กร ตลอดจนมุมมองที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า ใช้แหล่งทรัพยากรทั้งภายในและภายนอกอย่างคุ้มค่า ทำให้เกิดคุณค่าทางธุรกิจสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า นำมาซึ่งการอยู่รอดขององค์กร และดำเนินการอยู่ภายใต้คุณธรรม สร้างความยั่งยืนให้กับธุรกิจต่อไป และสอดคล้องกับ กฤติยา เกิดผล และปรีชารณ ศรีษฐเสถียร (2560) กล่าวว่า ระบบบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ส่งเสริมให้การบริหารจัดการมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ประเด็นที่สำคัญในการพัฒนา คือ การพัฒนาด้านเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว

ให้มีความสามารถในการแข่งขัน และการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ มีการบูรณาการในการพัฒนาทั้งในด้านของภาครัฐหรือท้องถิ่น

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานเอกชน สามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวางแผนพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในองค์กรให้มีประสิทธิภาพ

2. หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานเอกชน สามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวางแผนกลยุทธ์ สร้างองค์ความรู้ ทักษะคน การรับรู้ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพื่อสร้างความตระหนักต่อสังคม สิ่งแวดล้อมมากขึ้น

3. ทำให้ได้แนวทางการบริหาร โลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ในประเทศไทย ควรเน้นการบริหารโลจิสติกส์ทางด้านใดเป็นประเด็น หลัก เพื่อการพัฒนาที่รวดเร็วและยั่งยืน

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม จะดำเนินไปได้ระบบโลจิสติกส์จะอยู่ในทุกขั้นตอนการสื่อสารส่งข้อมูลระหว่างกัน การสั่งซื้อของระหว่างกัน จะต้องมีการระบบ โลจิสติกส์เข้าไปเกี่ยวข้องอยู่ด้วยแทบทั้งสิ้น ดังนั้น การบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ดีควรมีขั้นตอนจะเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมดีขึ้นได้ด้วยหลักในการบริหารจัดการของแต่ละองค์กร

2. การจัดการบริหารโลจิสติกส์ควรคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และควรต้องทำทุกกิจกรรมของ โลจิสติกส์ ให้เป็นกรีนโลจิสติกส์ให้ได้มากที่สุด และส่งผลต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

3. การพัฒนาด้านโลจิสติกส์ยุคปัจจุบันจะส่งผลดีให้กับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น สนับสนุนการบริโภคสิ่งของเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หมุนเวียนใช้ทรัพยากรด้าน โลจิสติกส์ให้คุ้มค่า และทุกกระบวนการที่เกี่ยวข้องต้องเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สร้างโครงข่ายที่เชื่อมโยง ใช้งานร่วมกัน ลดการสูญเสียให้มาก

4. การบริหารโลจิสติกส์ที่ดี ควรเป็นการบริหารที่มุ่งเน้นให้เกิดความยั่งยืนและมีแนวทางการดำเนินการที่ใช้ได้จริงและตอบโจทย์ชีวิตของคนในยุคนี้ ๆ และเป็นแนวทางให้พัฒนาต่อยอดเพื่อตอบโจทย์ชีวิต ของคนในรุ่นต่อ ๆ ไป

5. แนวทางการบริหารโลจิสติกส์มีผลเกี่ยวโยงกับเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ในการดำเนินชีวิตประจำวันเป็นอย่างมาก ถ้ามีการบริหารโลจิสติกส์ที่ดี ทันสมัย ทันเหตุการณ์โลกจะส่งเสริมการเจริญเติบโตเป็นอย่างมากสำหรับเศรษฐกิจของประเทศไทย และต้องเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เอกสารอ้างอิง

- กระทรวงพาณิชย์. (2562). *ดัชนีราคาส่งออก-นำเข้าของประเทศ เดือนกุมภาพันธ์ 2562*. กองดัชนีเศรษฐกิจการค้า สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์กระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม.
- กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์. (2563). *แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)*. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- กฤติยา เกิดผล และ ปรัชฌกรณ์ เศรษฐเสถียร. (2560). *การพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์โซ่อุปทานการท่องเที่ยว ในจังหวัดจันทบุรี*. คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม
- ณัชพล จรุงพิพัฒน์กุล. (2561). *FAQ ISSUE 134 ดีแฟโครงสร้างระบบโลจิสติกส์ไทย*. ธนาคารแห่งประเทศไทย. สืบค้น 30 มกราคม 2563, จาก https://www.bot.or.th/Thai/Monetary Policy/ArticleAndResearch/FAQ/FAQ_134.pdf
- เตชะ บุญชัย. (2553). *สารความรู้เกี่ยวกับกรีนโลจิสติกส์ สำหรับภาคธุรกิจ*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์คลังน่านวิทยา.
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. (2554). *โลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม. Logistics 2 Days*. สืบค้น 30 มกราคม 2563, จาก http://www.logistics2day.com/app_website/community//blog.aspx?id=705

- บุญยิ่ง คงอาชาภัทร. (2563). *เผยทัศน์คตติ-พฤติกรรมคนไทยต่อสิ่งแวดล้อม ‘ปัญหาขยะพลาสติก’ ครองแชมป์!*. ค้นเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2563, จาก<https://mgronline.com/greeninnovation/detail/9630000004144>
- วลัยลักษณ์ อัครีวงศ์ และวริยา ปานปรุ่ง. (2559). แรงขับเคลื่อนในการประยุกต์ใช้การจัดการโลจิสติกส์สีเขียวสำหรับผู้ประกอบการหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์. *วารสารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี*, 24(2), 225-239.
- มูลนิธิสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย. (2557). *ธุรกิจสีเขียว*. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2563, จาก <http://www.tei.or.th/publications/2014-download/2014-TBCSD-Greenbusiness-y8-2.pdf>
- มูลนิธิสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย. (2562). *สม. ร่วมกับ มูลนิธิสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย นำเสนอร่างรายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562 ซึ่งมี 4 ประเด็นต้องเร่งแก้ไขโดยด่วน*. สืบค้น 30 มกราคม 2563, จากhttp://www.tei.or.th/th/highlight_detail.php?event_id=410.
- สิรางค์ กลั่นคำสอน อธิรันทา ฤทธิมณี วิชัย รุ่งเรืองอนันต์ เจริญชัย โขมพัทธาภรณ์ และยอดมณี เทพานนท์. (2555). *การจัดการระบบโลจิสติกส์แบบย้อนกลับและกรีนโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมแปรรูปโลหะ*. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- สุจิตา ทับทิมศรี. (2558). *การบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม*. สืบค้น 20 กุมภาพันธ์ 2563, จาก <https://research.kpru.ac.th/sac/fileconference/8622018-05-04.pdf>
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2560). *E-commerce แรงแม่เต็ก ดันโลจิสติกส์โต*. สืบค้น 30 มกราคม 2563, จาก https://www.kasikornbank.com/th/business/sme/KSMEKnowledge/article/KSMEAnalysis/Documents/E-Commerce_Logistic.pdf.
- อรรถพล ธรรมไพบุลย์ นุช สัทธานัตรมงคล และลาวรรณ อนันต์ชลาลัย. (2559). การรับรู้เกี่ยวกับการจัดการโซ่อุปทานสีเขียวและผลกระทบต่อภาพลักษณ์องค์กร. *วารสารธุรกิจปริทัศน์*, 8(2), 109-128.
- อดุลย์ จาตุรงค์กุล และดลยา จาตุรงค์กุล. (2550). *พฤติกรรมผู้บริโภค* (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Anbuudayasankar, S. P., Ganesh. K, & Mohapatra, S. (2014). *Models for Practical Routing Problems in Logistics: Design and Practices*. Switzerland: Springer.
- Arnab., B., & Sameer., B. (2022). *Impact of COVID-19 on ports, multimodal logistics and transport sector in India: Responses and policy imperatives*. Transport Policy, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.10.014>.

- Field, A. (2005). *Discovering statistics using SPSS* (2nd ed.). London: Sage.
- Henriette, B. D., & Dorthe, B. (2012). *Value-Added Logistics in Supply Chain Management*. Academica: Copenhagen.
- Hu, L., & Bentler, P. (1998). Fit Indices in Covariance Structure modeling: Sensitivity to under parameterized model misspecification. *Psychological Methods*, 3, 424-453.
- Khan, S. A. R. (2019). *The Effect of Green Logistics on Economic growth, Social and Environmental Sustainability: An Empirical Study of Developing Countries in Asia*. Preprints 2019, 2019010104 (doi: 10.20944/preprints201901.0104.v1)
- Kunert, C. (2018). *Design for stability in transport Logistics-Definition concepts and evaluation*. Germany: KIT Scientific Publishing.
- Noruzi, A. T. (2016). *Green Logistics. A critical view of the environmentally-friendly measures in the transport and logistics sector*. Mexico: GRIN Verlag.
- Nunnally, J. C. (1978). *Psychometric theory* (2nd ed.). New York: McGraw-Hill.
- Sarkis, J. & Dou, Y. (2017). *Green Supply Chain Management: A Concise introduction*. UK: Routledge.
- Song, M. & Lee H., (2022). *The relationship between international trade and logistics performance: A focus on the South Korean industrial sector*. Research in Transportation Business & Management, Volume 44, 2022,100786,ISSN 2210-5395, <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100786>.