

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

งานวิจัยเรื่อง การยกระดับการค้าชายแดนของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้วยประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์: กรณีศึกษา ด้านศุลกากรช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี และด้านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน ผู้วิจัยได้สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ดังนี้

5.1 สรุปผลการศึกษา

5.2 อภิปรายผล

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

การวิจัยในครั้งนี้ เป็นการศึกษาประเภทธุรกิจและวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จากนั้นเสนอแนวทางการยกระดับการค้าชายแดนของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้วยประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ มีผลการศึกษา ดังนี้

5.1.1 ผลการศึกษาประเภทธุรกิจและวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด่านศุลกากรช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี

5.1.1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้บริการระบบโลจิสติกส์ของด่านศุลกากรช่องเม็ก

พบว่า ประเภทธุรกิจของผู้ใช้บริการระบบโลจิสติกส์ของด่านศุลกากรช่องเม็ก จำนวน 103 แห่ง ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ที่ใช้บริการระบบโลจิสติกส์ของด่านศุลกากรช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานีไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว คือ สินค้าอุตสาหกรรม รองลงมาคือ สินค้าการเกษตร สินค้าอุปโภค/บริโภค และสินค้าอื่น ๆ (การท่องเที่ยว อุปกรณ์ทางการแพทย์ อัญมณีและเครื่องประดับ)

5.1.1.2 ปัจจัยของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด่านศุลกากรช่องเม็ก

พบว่า ปัจจัยของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด่านศุลกากรช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี พบว่า ภาพรวมทั้งหมดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.11$) โดยพิจารณารายด้าน ดังนี้

ด้านการจัดการการกระจายสินค้า พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.05$) เมื่อพิจารณารายข้อ มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพ ของการบริหารจัดการระบบ

โลจิสติกส์ด้านการจัดการการกระจายสินค้ามากที่สุด คือ มีเอกสารสั่งซื้อสินค้า ในการกระจายสินค้าที่ชัดเจน อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.25$) รองลงมา คือ มีสถานที่ในการกระจายสินค้าที่สะดวกสบาย อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.17$) มีอุปกรณ์ในการเคลื่อนย้ายและการขนส่งที่พร้อมใช้งาน อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.13$) มีบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสมกับขนาดสินค้า ประหยัดพื้นที่ในการขนส่ง และจัดเก็บ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.13$) มีสินค้าสภาพสมบูรณ์ ไม่ชำรุดหรือเสียหายจากการขนย้ายสินค้า อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.00$) สามารถติดตามตรวจสอบการกระจายสินค้าได้ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.89$) และมีช่องทางที่หลากหลายในการกระจายสินค้า อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.82$) ตามลำดับ

ด้านการจัดการสินค้าคงคลัง พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.18$) เมื่อพิจารณารายข้อ มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ด้านการจัดการสินค้าคงคลังมากที่สุด คือ มีการจัดบันทึกจำนวนสินค้าเข้า-ออกในคลังสินค้าอย่างชัดเจนทุกครั้ง อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.38$) รองลงมา คือ มีคลังสินค้าที่มีสภาพสมบูรณ์ มีที่จอดรถที่เพียงพอต่อลูกค้า อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.27$) มีสถานที่ในการจัดเก็บสินค้าที่เพียงพอและเหมาะสมต่อจำนวนสินค้าในคลัง อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.22$) มีการจัดหมวดหมู่ของสินค้าคงคลังที่ชัดเจน อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.19$) การกำหนดปริมาณสินค้าคงคลังที่เหมาะสมกับคลังสินค้า อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.16$) มีเครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ และระบบต่าง ๆ ความพร้อมในการใช้งานในการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในคลัง อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.09$) และมีการบริหารจัดการสินค้าคงคลังทำให้มีการหมุนเวียนสินค้าที่เหมาะสมและลดการเสื่อมสภาพ (Dead Stock) อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.96$) ตามลำดับ

ด้านการจัดการการขนส่ง พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.16$) เมื่อพิจารณารายข้อ มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ด้านการจัดการการขนส่งมากที่สุด คือ มีการจัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าครบตามจำนวนที่กำหนด อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.44$) รองลงมาคือ มีการจัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าได้รวดเร็ว และทันตามเวลาที่กำหนด อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.32$) มีความรวดเร็วในการขนถ่ายสินค้า อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.25$) มีการเลือกยานพาหนะได้ตรงตามลักษณะของสินค้าหรือธุรกิจและตรงกับความต้องการของลูกค้า อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.17$) มีการกำหนดสิทธิสัญญาให้กับลูกค้าเพื่อสามารถเรียกร้องค่าชดเชยได้หากเกิดปัญหาในการขนส่งสินค้า อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.05$) มีการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถ อุปกรณ์รถ และสภาพรถขนส่ง อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.98$) และมีการแจ้งให้ลูกค้าตรวจสอบสินค้าก่อนรับสินค้า (Proof of Delivery) อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.93$) ตามลำดับ

ด้านการจัดการสารสนเทศ พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.80$) เมื่อพิจารณารายข้อ มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ด้านการจัดการสารสนเทศมากที่สุด คือ มีอุปกรณ์ในการติดตามตำแหน่งของสินค้าแบบเรียลไทม์

อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.92$) รองลงมาคือ มีระบบลูกค้าสัมพันธ์ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.83$) มีการติดต่อสอบถามกับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.80$) มีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารข้อมูลธุรกิจอยู่เสมออยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.80$) มีระบบการแจ้งเตือนสินค้าคงคลังแบบเรียลไทม์ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.78$) มี มีการใช้อุปกรณ์ในการติดตามตำแหน่งรถขนส่งแบบเรียลไทม์ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.77$) และ ระบบอิเล็กทรอนิกส์และระบบเครือข่ายที่ทันสมัย อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.75$) ตามลำดับ

5.1.1.3 ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด้านบุคลากรของเม็ก

ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด้านบุคลากรของเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.85$) เมื่อพิจารณารายข้อ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์มากที่สุด คือ ธุรกิจสามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าตามเวลาที่กำหนด อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.13$) รองลงมา คือ ธุรกิจสามารถคาดการณ์เวลาส่งมอบสินค้าล่วงหน้าได้อย่างถูกต้องและแม่นยำ ($\bar{X} = 4.00$) ธุรกิจสามารถในการดำเนินการตามข้อเสนอแนะและแก้ไขปัญหาให้กับลูกค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.95$) ธุรกิจสามารถดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์โดยนับตั้งแต่บริษัทยืนยันรับคำสั่งซื้อจากลูกค้าผลิต จนกระทั่งส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้าได้ทันเวลา น่าเชื่อถือ และมีต้นทุนที่เหมาะสม เป็นต้น อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.81$) ธุรกิจสามารถบริหารจัดการสินค้าคงคลังที่เหมาะสมตามระยะเวลาที่กำหนด อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.73$) และธุรกิจสามารถติดตาม ตรวจสอบสินค้าได้แบบเรียลไทม์ โดยมีการระบุตำแหน่งที่แม่นยำ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.51$) ตามลำดับ

5.1.1.4 สมมติฐานการวิจัยของด้านบุคลากรของเม็ก

1) สมมติฐานที่ 1 ประเภทธุรกิจที่แตกต่างกันมีผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ พบว่า ประเภทธุรกิจที่แตกต่างกันส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

ผลการทดสอบค่าความแปรปรวนของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ จำแนกตามประเภทธุรกิจมีค่าเท่ากับค่า Sig เท่ากับ 0.63 ซึ่งมากกว่า 0.05

ธุรกิจประเภทการเกษตร ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ แตกต่างจากประเภทอุตสาหกรรม มีค่าความแตกต่างเท่ากับ 0.22 แตกต่างจากประเภทอุปโภค/บริโภค มีค่าความแตกต่างเท่ากับ 0.19 และแตกต่างจากประเภทอื่น ๆ มีค่าความแตกต่างเท่ากับ 0.41 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2) สมมติฐานที่ 2 การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ด้านการจัดการการกระจายสินค้า พบว่า ด้านการจัดการการกระจายส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด้านบุคลากรของเม็ก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

3) สมมติฐานที่ 3 การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ด้านการจัดการสินค้าคงคลัง พบว่า ด้านการจัดการสินค้าคงคลังไม่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด้านบุคลากรช่องเม็ก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

4) สมมติฐานที่ 4 การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ด้านการจัดการการขนส่ง พบว่า ด้านการจัดการการขนส่งไม่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด้านบุคลากรช่องเม็ก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

5) สมมติฐานที่ 5 การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ด้านการจัดการสารสนเทศ พบว่า ด้านการจัดการสารสนเทศส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด้านบุคลากรช่องเม็ก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

ภาพรวมของปัจจัยการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ มีค่า Sig เท่ากับ 0.00 คือ ด้านการจัดการการกระจายสินค้า Beta เท่ากับ 0.32 และการจัดการสารสนเทศ Beta เท่ากับ 0.21 หมายความว่า มีปัจจัยด้านการจัดการการกระจายสินค้า และการจัดการสารสนเทศที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ส่วนปัจจัยด้านอื่น ๆ ไม่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

5.1.2 ผลการศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด้านบุคลากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร

5.1.1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้บริการระบบโลจิสติกส์ของด้านบุคลากรมุกดาหาร พบว่า ประเภทธุรกิจของผู้ใช้บริการระบบโลจิสติกส์ของด้านบุคลากรมุกดาหาร จำนวน 82 แห่ง ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ที่ใช้บริการระบบโลจิสติกส์ของด้านบุคลากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหารข้ามไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว คือ สินค้าอุปโภค/บริโภค รองลงมาคือ สินค้าอุตสาหกรรม สินค้าอื่น ๆ (การท่องเที่ยว อุปกรณ์ทางการแพทย์ อัญมณีและเครื่องประดับ) และต่อด้วยสินค้า/การเกษตร

5.1.1.2 ปัจจัยของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด้านบุคลากรมุกดาหาร ปัจจัยของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของบุคลากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร พบว่า ภาพรวมทั้งหมดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.77$) โดยพิจารณาทางด้าน ดังนี้

1) ด้านการจัดการการกระจายสินค้า พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.97$) ส่วนใหญ่มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ด้านการจัดการการกระจายสินค้ามากที่สุด คือ มีสถานที่ในการกระจายสินค้าที่สะดวกสบายอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.17$) รองลงมา คือ มีเอกสารสั่งซื้อสินค้าในการกระจายสินค้าที่ชัดเจน อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.09$) มีสินค้าสภาพสมบูรณ์ ไม่ชำรุดหรือเสียหายจากการขนย้ายสินค้า อยู่ในระดับ

มาก ($\bar{X} = 4.06$) มีบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสมกับขนาดสินค้า ประหยัดพื้นที่ในการขนส่งและจัดเก็บ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.04$) มีช่องทางที่หลากหลายในการกระจายสินค้า อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.96$) มีอุปกรณ์ในการเคลื่อนย้ายและการขนส่งที่พร้อมใช้งาน อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.77$) และสามารถติดตามตรวจสอบการกระจายสินค้าได้ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.74$) ตามลำดับ

2) ด้านการจัดการสินค้าคงคลัง พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.77$) ส่วนใหญ่มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ด้านการจัดการสินค้าคงคลัง มากที่สุด คือ มีสถานที่ในการจัดเก็บสินค้าที่เพียงพอและเหมาะสมต่อจำนวนสินค้าในคลัง อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.06$) รองลงมาคือ มีการจัดบันทึกจำนวนสินค้าเข้า - ออกในคลังสินค้าอย่างชัดเจนทุกครั้ง อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.98$) มีการจัดหมวดหมู่ของสินค้าคงคลังที่ชัดเจน อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.84$) มีเครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ และระบบต่าง ๆ ความพร้อมในการใช้งานในการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในคลัง อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.78$) มีการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง ทำให้มีการหมุนเวียนสินค้าที่เหมาะสมและลดการเสื่อมสภาพ (Dead Stock) อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.68$) มีการกำหนดปริมาณสินค้าคงคลังที่เหมาะสมกับคลังสินค้า อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.57$) และมีคลังสินค้าที่มีสภาพสมบูรณ์ มีที่จอดรถที่เพียงพอต่อลูกค้า อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.50$) ตามลำดับ

3) ด้านการจัดการการขนส่ง พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.78$) ส่วนใหญ่มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ด้านการจัดการการขนส่งมากที่สุด คือ มีการจัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าได้รวดเร็ว และทันตามเวลาที่กำหนด อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.01$) รองลงมาคือ มีการเลือกยานพาหนะได้ตรงตามลักษณะของสินค้าหรือธุรกิจ และตรงกับความต้องการของลูกค้า อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.88$) มีการกำหนดสิทธิสัญญาให้กับลูกค้า เพื่อสามารถเรียกร้องค่าชดเชยได้หากเกิดปัญหาในการขนส่งสินค้า อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.87$) มีการแจ้งให้ลูกค้าตรวจสอบสินค้าก่อนรับสินค้า (Proof of Delivery) อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.80$) มีการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถ อุปกรณ์รถ และสภาพรถขนส่ง อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.71$) มีการจัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าครบตามจำนวนที่กำหนด อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.65$) และมีความรวดเร็วในการขนถ่ายสินค้า อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.55$) ตามลำดับ

4) ด้านการจัดการสารสนเทศ พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.57$) ส่วนใหญ่มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ด้านการจัดการสารสนเทศมาก คือ การใช้อุปกรณ์ในการติดตามตำแหน่งรถขนส่งแบบเรียลไทม์ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.88$) รองลงมาคือ มีระบบลูกค้าสัมพันธ์ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.73$) ระบบอิเล็กทรอนิกส์ และระบบเครือข่ายที่ทันสมัย อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.67$) มีอุปกรณ์ในการติดตามตำแหน่งของสินค้าแบบเรียลไทม์ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.55$) มีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารข้อมูลธุรกิจอยู่เสมอ อยู่ใน

ระดับมาก ($\bar{X} = 3.48$) มีระบบการแจ้งเตือนสินค้าคงคลังแบบเรียลไทม์ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.39$) และมีการติดต่อสอบถามกับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.30$) ตามลำดับ

5.1.1.3 ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด้านศุลกากรมุกดาหาร พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.61$) เมื่อพิจารณารายชื่อ ส่วนใหญ่มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์มากที่สุด คือ ธุรกิจสามารถดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์โดยนับตั้งแต่บริษัท ยืนยันรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า ผลิต จนกระทั่งส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้าได้ทันเวลา น่าเชื่อถือ และมีต้นทุนที่เหมาะสม เป็นต้น อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.90$) รองลงมาคือ ธุรกิจสามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าตามเวลาที่กำหนดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.82$) ธุรกิจสามารถบริหารจัดการสินค้าคงคลังที่เหมาะสมตามระยะเวลาที่กำหนด อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.68$) ธุรกิจสามารถติดตาม ตรวจสอบสินค้าได้แบบเรียลไทม์ โดยมีการระบุตำแหน่งที่แม่นยำ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.66$) ธุรกิจสามารถคาดการณ์เวลาส่งมอบสินค้าล่วงหน้าได้อย่างถูกต้องและแม่นยำ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.50$) และ ธุรกิจสามารถในการดำเนินการตามข้อเสนอแนะและแก้ไขปัญหาให้กับลูกค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็วอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.15$) ตามลำดับ

5.1.1.4 สมมติฐานการวิจัยของด้านศุลกากรมุกดาหาร

1) สมมติฐานที่ 1 ประเภทธุรกิจที่แตกต่างกันมีผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด้านศุลกากรมุกดาหาร พบว่า ประเภทธุรกิจที่แตกต่างกันส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

2) สมมติฐานที่ 2 การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ด้านการจัดการการกระจายสินค้า พบว่า ด้านการจัดการการกระจายไม่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด้านศุลกากรมุกดาหาร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

3) สมมติฐานที่ 3 การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ด้านการจัดการสินค้าคงคลัง พบว่า ด้านการจัดการสินค้าคงคลังส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด้านศุลกากรมุกดาหาร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

4) สมมติฐานที่ 4 การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ด้านการจัดการการขนส่ง พบว่า ด้านการจัดการสินค้าคงคลังส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด้านศุลกากรมุกดาหาร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

5) สมมติฐานที่ 5 การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ด้านการจัดการสารสนเทศ พบว่า ด้านการจัดการสินค้าคงคลังส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด้านศุลกากรมุกดาหาร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

ภาพรวมของปัจจัยการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ มีค่า Sig เท่ากับ 0.00 คือ การจัดการสินค้าคงคลัง Beta เท่ากับ 0.31 การจัดการการขนส่ง Beta เท่ากับ 0.25 และการจัดการสารสนเทศ Beta เท่ากับ 0.51 หมายความว่า มีปัจจัยด้านการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ด้านการจัดการสินค้าคงคลัง ด้านการจัดการการขนส่ง และด้านการจัดการสารสนเทศ ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

5.1.3 เสนอแนวทางการยกระดับการค้าขายแดนของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้วยประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์

ด้านการจัดการการกระจายสินค้า มีแนวทางในยกระดับการค้าขายแดนด้านการจัดการการกระจายสินค้า คือ กลยุทธ์การวางแผนความต้องการในการกระจายสินค้า (Distribution Requirement Planning) ควรพิจารณาลักษณะเครือข่ายของคลังสินค้าที่สามารถครอบคลุมลูกค้าในพื้นที่ต่าง ๆ ในการจัดการต้องมีวิธีการช่วยในการตัดสินใจ การวางแผน และการควบคุมการปฏิบัติงาน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และกลยุทธ์โซ่อุปทานเน้นการตอบสนอง (Responsiveness Supply Chain Strategies) เพื่อมุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการในการกระจายสินค้าได้อย่างรวดเร็ว ประหยัดเวลาและลดต้นทุน

ด้านการจัดการสินค้าคงคลัง มีแนวทางในยกระดับการค้าขายแดนด้านการจัดการสินค้าคงคลัง คือ กลยุทธ์สินค้า (Lean Strategies) การจัดการความไม่แน่นอนในโซ่อุปทานในกรณีสินค้าคงคลังปลอดภัย (Uncertainty Management Strategies in the Supply Chain in Case of Safety Inventory) เป็นกลยุทธ์ที่มุ่งเน้นการจัดการสินค้าคงคลังปลอดภัย (Safety Stock) และระบบ Warehouse Management System (WMS) เพื่อให้การดำเนินงานคลังสินค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น

ด้านการจัดการขนส่ง มีแนวทางในยกระดับการค้าขายแดนด้านการจัดการขนส่ง คือ กลยุทธ์เครือข่าย (Network Strategies) เพื่อติดตามตำแหน่งสินค้าและตำแหน่งของลูกค้าแบบเรียลไทม์ ระบบการจัดการการขนส่ง (Transportation Management System) และการใช้วิธีการขนส่งแบบพิกกี้แบค (Piggy - Back) เป็นการขนส่งที่ใช้การขนส่งทางรถไฟรวมกับการขนส่งทางรถบรรทุก เพื่อเป็นอีกทางเลือกในการขนส่งสินค้าให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ด้านการจัดการระบบสารสนเทศ มีแนวทางในยกระดับการค้าขายแดนด้านการจัดการระบบสารสนเทศ คือ กลยุทธ์ซอฟต์แวร์ และเครือข่าย (Software Strategies and Network Strategies) เพื่อเป็นแนวทางในการจัดการระบบสารสนเทศและการหาตำแหน่งลูกค้าเรียลไทม์

5.2 อภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง การยกระดับการค้าชายแดนของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้วยประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์: กรณีศึกษา ด้านศุลกากรช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี และด้านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหารมีการอภิปรายผล ดังนี้

5.2.1 ผู้ใช้บริการระบบโลจิสติกส์

ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ที่ใช้บริการระบบโลจิสติกส์ของด้านศุลกากรช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานีไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว คือ สินค้าประเภทอุตสาหกรรม รองลงมา คือ สินค้าประเภทการเกษตร สินค้าประเภทอุปโภค/บริโภค และสินค้าประเภทอื่น ๆ เพราะเส้นทางการค้าชายแดนไทย (ช่องเม็ก) ไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ปากเซ) อีกทั้งยังเป็นเส้นทางประตูสู่ภาคใต้ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งเป็นเส้นทางที่เดินทางสะดวกสบาย และเชื่อมโยงไปอีกหลายเส้นทาง ทางการค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน จึงทำให้เกิดการค้าขายทำธุรกรรมมากขึ้น จึงมีการขนส่งสินค้าประเภทอุตสาหกรรมผ่านด้านศุลกากรช่องเม็กเป็นจำนวนมาก และสินค้าด้านการเกษตร เพราะเกิดการส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมในจังหวัดอุบลราชธานี จึงทำให้เห็นถึงความได้เปรียบทางการค้า จึงมีการพัฒนาอุตสาหกรรมภาคการเกษตรไปยังประเทศเพื่อนบ้าน สอดคล้องกับ Charoenpanyaying S. and Dachparot T. (2020) ศึกษาศักยภาพการค้าและการขนส่งชายแดนด้านจังหวัดอุบลราชธานี พบว่า จังหวัดอุบลราชธานี เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพการค้าและการขนส่งชายแดน มีจุดแข็งสำคัญ คือ มีพรมแดนติดต่อกับ สปป.ลาวทางบก ทำให้การขนส่งสินค้าทางถนนสะดวก และเป็นประตูสู่ภาคใต้ของสปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ผลการศึกษาพบว่า เส้นทางอุบลราชธานี-โฮจิมินห์ (ระยะทาง 1,596 กิโลเมตร) เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยง 4 ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว กัมพูชา และเวียดนาม เป็นเส้นทางที่ควรส่งเสริมการค้าและการขนส่งชายแดน

ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ที่ใช้บริการระบบโลจิสติกส์ เพราะการขนส่งผ่านด่านมุกดาหาร ผ่านไปยังสะพานนาเขต ตั้งอยู่ในภาคกลางของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีการพัฒนาให้สอดคล้องไปกับเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) โดยมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 มุกดาหาร - สะพานนาเขต เป็นจุดเชื่อมต่อ ทำให้เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าและวัฒนธรรม กับประเทศในอนุภูมิภาคที่มีอุปสงค์ทางการค้าสูงหลายประเทศ เช่น ลาว เวียดนาม และจีน จึงทำให้เกิดการขนส่งสินค้าประเภทอุปโภค/บริโภคเป็นจำนวนมาก สอดคล้องกับ Boontos Terdsak (2018) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการโลจิสติกส์:ศึกษากรณีเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ คือ มีขั้นตอน/พิธีการทางศุลกากรภายในจังหวัด และมีความหลากหลายของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

5.2.2 การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์

ด้านการจัดการการกระจายสินค้า คือ มีเอกสารสั่งซื้อสินค้าที่ชัดเจน มีสถานที่ที่สะดวกสบาย อุปกรณ์ในการเคลื่อนย้ายและการขนส่งที่พร้อมใช้งาน และบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสมกับขนาดสินค้า สอดคล้องกับ Sutiwattananaruput Kamolchanok (2004) กล่าวว่า การดำเนินการตามคำสั่งซื้อจากลูกค้าเป็นกระบวนการที่ครอบคลุมการจัดการการสั่งซื้อ การติดต่อสื่อสาร การตรวจสอบเอกสารต่าง ๆ รวมไปถึงการจัดส่งสินค้าตามที่กำหนด เป็นสิ่งที่มีผลต่อความพึงพอใจของลูกค้าได้ จึงควรหลีกเลี่ยงความผิดพลาดกับกระบวนการดังกล่าวให้ได้มากที่สุด

ด้านการจัดการสินค้าคงคลัง คือ มีการจัดบันทึกจำนวนสินค้าเข้า-ออกในคลังสินค้าอย่างชัดเจนทุกครั้ง คลังสินค้าที่มีสภาพสมบูรณ์ มีที่จอดรถที่เพียงพอต่อลูกค้า และสถานที่ในการจัดเก็บสินค้าที่เพียงพอและเหมาะสมต่อจำนวนสินค้าในคลัง ซึ่งสอดคล้องกับ Homsorn Pathompong (2014) ได้ศึกษาเรื่องการพัฒนากระบวนการจัดการสินค้าคงคลัง พบว่า บริษัทมีปัญหาด้านสินค้าคงคลังเกิดจากไม่มีการจัดทำระบบสินค้าคงคลัง ไม่มีการบันทึกข้อมูลสินค้าคงคลัง

ด้านการจัดการการขนส่ง คือ มีการจัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าครบตามจำนวนที่กำหนด จัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าได้รวดเร็ว และทันตามเวลาที่กำหนด ทำให้สอดคล้องกับ He et al. (2018) ได้ศึกษาเรื่อง การเร่งความเร็วของเศรษฐกิจโลกาภิวัตน์และการบูรณาการได้นำไปสู่การเพิ่มขึ้นอย่างมากในการไหลของสินค้าทั่วโลก ที่ตั้งของสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งไม่เพียงส่งผลกระทบต่อต้นทุนและประสิทธิภาพของกิจกรรมการขนส่งสินค้าเท่านั้น และยังสอดคล้องกับ Xu et al. (2020) ได้ศึกษาเรื่องการวิเคราะห์คลัสเตอร์ปัจจัยของความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ท่าเรือชิงเต่า พบว่า ความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์ คือ ความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมขนส่งเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลหลัก

ด้านการจัดการสารสนเทศ คือ มีอุปกรณ์ในการติดตามตำแหน่งของสินค้าแบบเรียลไทม์ มีระบบลูกค้าสัมพันธ์ และมีระบบการแจ้งเตือนสินค้าคงคลังแบบเรียลไทม์ ซึ่งสอดคล้องกับองค์การคลังสินค้า (2564) อธิบายถึง ธุรกิจที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์และระบบเครือข่ายจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการ ทั้งระบบลูกค้าสัมพันธ์ การติดต่อกับแหล่งวัตถุดิบ การส่งข้อมูลและรับข้อมูล และการค้นหาข้อมูลข่าวสาร และยังสอดคล้องกับ Christine et al. (2021) ได้ศึกษาเรื่อง การกำหนดคอนเทนเนอร์พร้อมกันและแบบจำลองการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดกำหนดการการจัดส่งในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสำหรับการเดินทางแต่ละครั้ง เพื่อแก้ปัญหาการปรับให้เหมาะสมของการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ โดยได้นำเสนอโปรแกรมเชิงเส้น โดยใช้อัลกอริธึม เพื่อแก้ปัญหาผลลัพธ์แสดงให้เห็นว่าแบบจำลองที่พัฒนาแล้วสร้างวิธีแก้ปัญหาที่เป็นไปได้สำหรับทุกสถานการณ์เนื่องจากฟังก์ชันวัตถุประสงค์และข้อจำกัด โดยรวมแล้วผลการจัดตารางเวลาสามารถลดความถี่ในการจัดส่งได้

5.2.3 ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์

ปัจจัยการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของบุคลากรด้านช่องเม็ก คือ ด้านการจัดการการกระจายสินค้า และด้านการจัดการสารสนเทศ ส่วนปัจจัยด้านอื่น ๆ ไม่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และปัจจัยการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของบุคลากรมุกดาหาร คือ ด้านการจัดการสินค้าคงคลัง ด้านการจัดการการขนส่ง และด้านการจัดการสารสนเทศ ทำให้เห็นว่าด้านบุคลากรมุกดาหารมีการจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์มากกว่าด้านบุคลากรช่องเม็กสอดคล้องกับ Hong Gyun Park and Yong Joo Lee (2015) ได้ศึกษาเรื่องการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของบริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ พบว่า บริษัทที่มีการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เกิดจากมีระบบการทำงานที่ครอบคลุมในการจัดการด้านโลจิสติกส์ และมีเสถียรภาพมากที่สุดในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ และยังสอดคล้องกับ Viet Linh Dang and Gi Tae Yeo (2018) ได้ศึกษาเรื่องการชั่งน้ำหนักปัจจัยสำคัญในการปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ของเวียดนาม รัฐบาลเวียดนามจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนในอุดมคติและกฎระเบียบที่เหมาะสมสำหรับการปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ พบว่า ลำดับที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ของเวียดนาม ได้แก่ ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ บริการด้านโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ และเทคโนโลยี การศึกษานี้ยังช่วยให้บรรลุเป้าหมายของรัฐบาลได้

5.2.4 การยกระดับการค้าชายแดน

การยกระดับการค้าชายแดนของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

- 1) ด้านการจัดการการกระจายสินค้า ควรใช้กลยุทธ์การวางแผนความต้องการในการกระจายสินค้า (Distribution Requirement Planning) และโซ่อุปทานเน้นการตอบสนอง (Responsiveness Supply Chain Strategies) เพื่อมุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการในการกระจายสินค้าได้อย่างรวดเร็ว ประหยัดเวลาและลดต้นทุน
- 2) ด้านการจัดการสินค้าคงคลัง ควรใช้กลยุทธ์ลีน (Lean Strategies) การจัดการความไม่แน่นอนในโซ่อุปทานในกรณีสินค้าคงคลังปลอดภัย (Uncertainty Management Strategies in the Supply Chain in Case of Safety Inventory) เป็นกลยุทธ์ที่มุ่งเน้นการจัดการสินค้าคงคลังปลอดภัย (Safety Stock) และระบบ Warehouse Management System (WMS) เพื่อให้การดำเนินงานคลังสินค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น สอดคล้องกับ Hong Gyun Park and Yong Joo Lee (2015) ได้ศึกษาเรื่องการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของบริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รายใหญ่ในเกาหลี พบว่า การดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ควร มีระบบการทำงานที่ครอบคลุมในการจัดการด้านโลจิสติกส์ และมีเสถียรภาพมากที่สุดในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์

จากแนวทางการยกระดับการค้าชายแดนไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จึงจำเป็นต้องผู้ประกอบการที่ใช้ระบบโลจิสติกส์ผ่านด่านศุลกากรช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี และด่านศุลกากรมุกดาหาร ที่จะนำแนวทางดังกล่าวมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของตนเอง ทั้งด้านการกระจายสินค้า ด้านการจัดการสินค้าคงคลัง ด้านการจัดการการขนส่ง และด้านการจัดการสารสนเทศ ทั้งนี้เพื่อการจัดการระบบโลจิสติกส์ให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการมากที่สุด และเป็นธุรกิจด้านโลจิสติกส์ที่มีความเติบโต นำไปสู่การสร้างเศรษฐกิจที่ดีให้กับประเทศต่อไป

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะสำหรับการยกระดับการค้าชายแดนของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้วยประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ ดังนี้

5.3.1.1 ผู้ให้บริการระบบโลจิสติกส์ ควรให้ความสำคัญกับการให้บริการของระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าประเภทอุตสาหกรรม เพราะเป็นสินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุดของด่านศุลกากรช่องเม็ก

5.3.1.2 ผู้ให้บริการระบบโลจิสติกส์ ควรให้ความสำคัญกับการให้บริการของระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าประเภทอุปโภค/บริโภค เพราะเป็นสินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุดของด่านศุลกากรมุกดาหาร

5.3.1.3 ผู้ให้บริการระบบโลจิสติกส์ด่านศุลกากรช่องเม็ก ควรให้ความสำคัญในการยกระดับคุณภาพการบริการกับปัจจัยด้านการจัดการการกระจายสินค้าและการจัดการสารสนเทศ เพราะส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด่านศุลกากรช่องเม็กมากกว่าปัจจัยด้านการจัดการสินค้าคงคลังและด้านการจัดการการขนส่ง

5.3.1.4 ผู้ให้บริการระบบโลจิสติกส์ด่านศุลกากรมุกดาหาร ควรให้ความสำคัญในการยกระดับคุณภาพการบริการกับปัจจัยด้านทั้ง 4 ด้าน การจัดการการกระจายสินค้า ด้านการจัดการสินค้าคงคลัง ด้านการจัดการการขนส่งและการจัดการสารสนเทศ เพราะส่งผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของด่านศุลกากรมุกดาหาร

5.3.1.5 ผู้ให้บริการระบบโลจิสติกส์ของด่านศุลกากรช่องเม็กและมุกดาหาร ควรมีการจัดการการกระจายสินค้า โดยคำนึงถึงการมีเอกสารสั่งซื้อสินค้าที่ชัดเจน ควรมีการตรวจสอบเอกสารในการสั่งซื้อให้ละเอียดก่อนการจัดส่งสินค้าให้ลูกค้า

5.3.1.6 ผู้ให้บริการระบบโลจิสติกส์ของด่านศุลกากรช่องเม็กและมุกดาหาร ควรมีการจัดการด้านการจัดการสินค้าคงคลัง โดยให้ความสำคัญกับการจดบันทึกจำนวนสินค้าเข้า-ออกใน

คลังสินค้าอย่างชัดเจนทุกครั้ง เพื่อความถูกต้องของจำนวนสินค้า และเพื่อจัดการกับสินค้าไม่ให้เสื่อมสภาพ (Dead Stock)

5.3.1.7 ผู้ให้บริการระบบโลจิสติกส์ของด่านศุลกากรช่องเม็กและมุกดาหาร ควรมีการจัดการด้านการจัดการการขนส่ง โดยให้ความสำคัญกับการจัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าครบตามจำนวนที่กำหนด เพื่อลดปัญหาการจัดส่งสินค้าไม่ครบตามจำนวน และลดการเกิดความเสียหายต่อบริษัท

5.3.1.8 ผู้ให้บริการระบบโลจิสติกส์ของด่านศุลกากรช่องเม็กและมุกดาหาร ควรมีการจัดการด้านการจัดการสารสนเทศ โดยให้ความสำคัญกับการใช้อุปกรณ์ในการติดตามตำแหน่งของสินค้าแบบเรียลไทม์ เพื่อสามารถติดตามตำแหน่งของสินค้าได้ทันทีและสามารถแจ้งกับลูกค้าได้ทันที

5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

จากการศึกษาในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้

5.3.2.1 ควรศึกษาเรื่องแนวทางจัดการระบบโลจิสติกส์ของด่านศุลกากรช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี และด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร

5.3.2.2 ควรศึกษาเรื่องการบริหารจัดการด้านสารสนเทศเพื่อยกระดับการค้าชายแดนของด่านศุลกากรช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี และด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร

5.3.2.3 ควรศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของด่านศุลกากรช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี และด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร