



ຜົນກະທົບຂອງທຸລະກິດຂະແໜງການໂລຊິສຕິກ ຕໍ່ກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ການສ້າງລາຍໄດ້ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງ ປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ທະວີພອນ ອິນທະເກສອນ, ວັນນິສາ ທຳມະຈັກ, ບຸນມິ ອິນທະເກສອນ, ພຸດສະດີ ຈຸມມະລີ, ນ້ອຍພູວັນ ສີອາໄພ
ຄະນະເສດຖະສາດ ແລະ ບໍລິຫານທຸລະກິດ, ມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດ

E-mail: m.inthakesone@nuol.edu.la

ຂໍ້ມູນບົດຄວາມ ວັນທີສົ່ງ 20/8/2023

ວັນທີປັບປຸງຄັ້ງທີ 22/3/2024

ວັນທີຕອບຮັບ 30/6/2024

ບົດຄັດຫຍໍ້

ບົດຄົ້ນຄວ້າວິທະຍາສາດສະບັບນີ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອ ສຶກສາສະພາບທົ່ວໄປ, ສຶກສາບັນຫາ ແລະ ອຸປະສັກທີ່ສຳຄັນ, ສຶກສາຜົນກະທົບ ແລະ ວິເຄາະແນວທາງນະໂຍບາຍການສົ່ງເສີມຜູ້ປະກອບການທຸລະກິດໃນຂະແໜງການໂລຊິສຕິກ ບົນພື້ນຖານຍຸດທະສາດການເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດພາຍໃນພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນຂອງ ສປປ ລາວ. ນຳໃຊ້ແບບສອບຖາມແຈກຢາຍໃຫ້ກັບກຸ່ມຕົວຢ່າງຈຳນວນ 295 ຄົນ ແລະ ວິເຄາະສົມຜົນຖືກຖອດດ້ວຍໂປຣແກຣມ STATA. ຜົນການສຶກສາຜົນກະທົບຂອງທຸລະກິດຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຕໍ່ກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ການສ້າງລາຍຮັບ ແລະ ຄຸນນະພາບ

ຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນຂົວມິດຕະພາບ I ເຫັນວ່າບັນຫາ ແລະ ອຸປະສັກທີ່ມີຜົນຫຼາຍກວ່າໝູ່ແມ່ນປັດໄຈອື່ນໆ. ຜົນການວິເຄາະສົມຜົນຖືກຖອດເຫັນວ່າ ມີພຽງໄລຍະທາງຫ່າງຈາກຊາຍທີ່ມີຜົນຕໍ່ກັບຜົນກະທົບຂອງຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຕໍ່ກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ການສ້າງລາຍໄດ້ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນດ້ວຍລະດັບຄວາມສຳຄັນເທົ່າກັບ 99%

ຄຳສຳຄັນ: ການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ຂະແໜງໂລຊິສຕິກ, ສົມຜົນທົດຖອຍ.

The Effects of business in the logistics sector on job creation, income generation and the quality of life of people along the border in Vientiane Capital

E-mail: m.inthakesone@nuol.edu.la

Abstract

This scientific research aims to study the general situation, the problems and important obstacles, the impact, and the policies to promote business operators in the logistics sector based on the regional and international integration strategy of the Lao PDR. A questionnaire was used to collect data from a sample group of 295 people, and multiple linear regression was used to analyze the data with the STATA program. the result of studying the impact of the logistics sector business on job creation, income generation, and the quality of life of the people along the Friendship Bridge, I found that the most effective problems and obstacles were other factors. The results of the regression analysis found that only the distance from the man has an effect on the effect of the logistics sector on job creation, income generation, and the quality of life of the people along the border, with a significance level equal to 99 percent.

Keywords: Promote business operators, logistics sector, regression.

ຫຼັກການ ແລະ ເຫດຜົນ

ປັດຈຸບັນຂະແໜງການໂລຊິສຕິກແມ່ນມີບົດບາດສຳຄັນຫຼາຍຕໍ່ກັບການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງບັນດາປະເທດຕ່າງໆໃນທົ່ວໂລກ ໃນການສົ່ງເສີມ ແລະ ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ, ຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງ (Supply Chain) ແລະ ຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ເຊິ່ງຄຸນນະພາບ ແລະ ປະສິດທິພາບການໃຫ້ບໍລິການໂລຊິສຕິກທີ່ຕໍ່າ ເປັນບັນຫາສຳຄັນສຳລັບການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ແລະ ການຮ່ວມກຸ່ມການຄ້າໂລກ (Devlin & Yee, 2005). ໃນປັດຈຸບັນ ຕົ້ນທຶນທາງໂລຊິສຕິກເປັນບັນຫາ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍສຳຄັນຕໍ່ກັບ ການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ແລະ ຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງ, ເຊິ່ງ (Armstrong & Associates Inc, 2018) ໄດ້ລາຍງານວ່າ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍດ້ານໂລຊິສຕິກທົ່ວໂລກກວມເອົາປະມານ

10-15% ຂອງລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນທັງໝົດທົ່ວໂລກ ເຊິ່ງໃນນັ້ນຕົ້ນທຶນທາງໂລຊິສຕິກທີ່ສໍາຄັນກ່ວາໝູ່ແມ່ນການຂົນສົ່ງເຊິ່ງກວມເອົາປະມານ 58%, ການຂົນສົ່ງ ຫຼື ເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າເຂົ້າມາສາງ (23%) ແລະ ສາງຮັບຝາກສິນຄ້າ (11%) ຕາມລຳດັບ.

ສປປ ລາວເປັນປະເທດກຳລັງພັດທະນາທີ່ບໍ່ມີເສັ້ນທາງອອກສູ່ທະເລເຮັດໃຫ້ລະດັບການພັດທະນາເສດຖະກິດຍັງພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຫຼາຍດ້ານ ເຊິ່ງການຮ່ວມກຸ່ມເສດ ຖະກິດ ແລະ ການຄ້າໂລກທີ່ຕິດພັນກັບວຽກງານການເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດມີບົດບາດສໍາຄັນຕໍ່ກັບການຜັກດັນ ການພັດທະນາເສດ ຖະກິດພາຍໃນປະເທດ. ຕໍ່ກັບສະພາບການດັ່ງກ່າວລັດຖະ ບານແຫ່ງສປປ ລາວ ຈຶ່ງນຳໃຊ້ນະໂຍບາຍການຫັນປ່ຽນຈາກປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລມາເປັນປະເທດເຊື່ອມໂຍງ ແລະ ເຊື່ອມຈອດທັງພາຍໃນ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ເພື່ອສົ່ງເສີມການລົງທຶນ ແລະ ການຄ້າໃຫ້ນັບມື້ນັບຫຼາຍຂຶ້ນເລື້ອຍ. ດັ່ງນັ້ນ, ຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຈຶ່ງມີບົດບາດເປັນຕົວຂັບເຂື່ອນທີ່ສໍາຄັນເພື່ອບັນລຸນະໂຍບາຍການເຊື່ອມໂຍງຂອງ ສປປ ລາວ ແຕ່ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ລາວຍັງປະເຊີນໜ້າກັບອຸປະສັກ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍຫຼາຍຢ່າງໂດຍສະເພາະແມ່ນຕົ້ນທຶນຄ່າຂົນສົ່ງທີ່ສູງໃນປະຈຸບັນ ແລະ ເປັນປະເທດທີ່ມີຕົ້ນທຶນຄ່າຂົນສົ່ງສູງທີ່ສຸດໃນບັນດາປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ. ປະຈຸບັນການດຳເນີນທຸລະກິດໃນຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຢູ່ ສປປ ລາວມີການເຕີບໃຫຍ່ຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງໄວ ໂດຍສະເພາະໃນຊ່ວງ 2-3 ປີຜ່ານມາຈົນເຖິງປະຈຸບັນສັງເກດເຫັນວ່າຕົວເລກຂອງຜູ້ປະກອບການທີ່ດຳເນີນທຸລະກິດໃນຂະແໜງການດັ່ງກ່າວແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງວ່ອງໄວ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ການດຳເນີນທຸລະກິດໃນຂະແໜງການດັ່ງກ່າວນີ້ປະເຊີນໜ້າກັບການແຂ່ງຂັນທີ່ສູງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງບັນດາທຸລະກິດໃນຂະແໜງການໂລຊິສຕິກດັ່ງກ່າວ ໄດ້ກໍ່ໃຫ້ເກີດມີການເພີ່ມຂຶ້ນທາງດ້ານການຈ້າງງານ, ການສ້າງລາຍຮັບ ແລະ ຍັງຊ່ວຍປັບປຸງຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນອີກດ້ວຍ.

ບົນພື້ນຖານບັນຫາ, ອຸປະສັກ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍຕ່າງໆຂອງການດຳເນີນທຸລະກິດໃນຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຢູ່ ສປປ ລາວໃນປະຈຸບັນ ແລະ ບົດບາດຄວາມສໍາຄັນຂອງຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຕໍ່ກັບການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລເປັນປະເທດເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດທັງພາຍໃນ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ, ແນໃສ່ສົ່ງເສີມການປັບປຸງລະບົບການໃຫ້ບໍລິການດ້ານໂລຊິສຕິກທີ່ມີປະສິດທິພາບ-ປະສິດທິຜົນ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນການຂົນສົ່ງ, ຊ່ວຍເສີມສ້າງ ແລະ ສົ່ງເສີມວຽກເຮັດງານທຳຂອງປະຊາຊົນໃນເພີ່ມຂຶ້ນເລື້ອຍໆ.

ຈຸດປະສົງຂອງການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ

ຕໍ່ກັບສະພາບບັນຫາດັ່ງກ່າວ ຜູ້ສຶກສາຈຶ່ງມີຄວາມສົນໃຈໃນການສຶກສາ “ຜົນກະທົບຂອງທຸລະກິດຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຕໍ່ກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ການສ້າງລາຍໄດ້ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ”

ຂອບເຂດດ້ານການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ

ການຄົ້ນຄວ້າໃນຮູບແບບປະລິມານ (Quantitative Research) ໂດຍການນຳໃຊ້ແບບສອບຖາມເພື່ອເກັບກຳຂໍ້ມູນຈາກກຸ່ມຕົວຢ່າງ (ປະຊາຊົນ) ທີ່ອາໄສຢູ່ຕາມແລວຊາຍແດນຂົວມິດຕະພາບໜຶ່ງ ແລະ ນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນກຸ່ມຕົວຢ່າງຈາກຜູ້ປະກອບການທີ່ດຳເນີນທຸລະກິດໃນຂະແໜງການໂລຊິສຕິກເຂົ້າໃນການວິເຄາະ ເພື່ອສຶກສາ ຜົນກະທົບຂອງທຸລະກິດໃນຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຕໍ່ກັບການຈ້າງງານ, ການສ້າງລາຍຮັບ ແລະ ຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງປະຊາຊົນຢູ່ຕາມແລວຊາຍແດນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ແນວຄິດ, ທິດສະດີ ແລະ ບົດຄົ້ນຄວ້າທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ອະນັນ (1998) ຜົນກະທົບໝາຍເຖິງ ຜົນທີ່ຕາມມາຈາກຜົນງານ, ຜົນຜະລິດ, ຕາມວັດຖຸປະສົງ, ປະໂຫຍດໃນລະດັບປະຖົມ (Primary Effect) ຂອງແຜນງານ ຫຼື ໂຄງການ ເຊິ່ງຜົນກະທົບອາດຈະເປັນໄປໃນທາງບວກ ແລະ ທາງລົບ ເຊິ່ງຜົນອາດຈະມີສ່ວນເຮັດ ໃຫ້ເກີດຜົນກະທົບຕໍ່ໄປໄດ້ອີກລະດັບໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍໆລະດັບຕໍ່ໄປ. ຜົນກະທົບໝາຍເຖິງ ຜົນຂອງການດຳເນີນກິດຈະການຂອງມະນຸດ ທີ່ມີຕໍ່ ການປ່ຽນແປງ ໃນສິ່ງແວດລ້ອມ, ໂດຍຜົນກະທົບ ດັ່ງກ່າວອາດຈຳແນກອອກຕາມປະເພດ, ຂະໜາດແລະໄລຍະເວລາ (ປະສິດ, 1999). ຜົນກະທົບແມ່ນຜົນທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກການກະທຳເລື່ອງ ໃດເລື່ອງໜຶ່ງອາດເປັນຜົນທີ່ເກີດຂຶ້ນທັງໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດເປັນໄປໄດ້ໃນທາງບວກແລະ ທາງລົບ, ອາດເກີດຂຶ້ນກັບກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ແລະ ບໍ່ແມ່ນກຸ່ມເປົ້າໝາຍເຊິ່ງອາດເກີດຂຶ້ນກັບທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມໄດ້ (ຊິວລິດ, 2000). ດັ່ງນັ້ນ, ຜົນກະທົບ ແມ່ນຜົນທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກການເຮັດສິ່ງໃດສິ່ງໜຶ່ງອາດເປັນຜົນທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນປະຈຸບັນ ແລະ ໃນອະນາຄົດເປັນໄປໄດ້ໃນທາງບວກ ແລະ ທາງລົບ ເຊິ່ງອາດເກີດຂຶ້ນກັບກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ແລະ ບໍ່ແມ່ນເປົ້າໝາຍເຊິ່ງມີຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງຕ່າງໆໃນທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມ. ລະວິພາວິໄລ (1979:19) ຄຸນນະພາບຊີວິດຄືຊີວິດທີ່ມີຄຸນນະພາບ ໝາຍເຖິງຊີວິດທີ່ອາໄສສະພາບແວດລ້ອມທັງປວງເອື້ອອຳນວຍສຸຂະພາບທາງກາຍເພື່ອເປັນຮາກຖານຂອງສັນທະນາການທາງຈິດໃຈເຮັດໃຫ້ມະນຸດມີຄວາມສາມາດຊ້າງສານແລະ ຜະລິດພັນລວມກັນເຂົ້າເປັນສັງຄົມທີ່ໝັ້ນຄົງຜາສຸກສົມບູນແລະ ປາສະຈາກຄວາມຂັດແຍ່ງ. (ຜະນັ້ນນິນກົບຕີ້ຟິລາພອນ,

1977:52) ເຊິ່ງຄຸນນະພາບຄືຊີວິດທີ່ມີຄວາມສຸກທີ່ເກີດໄດ້ ຈາກ ຄວາມສຸກທາງກາຍ ແລະ ຄວາມສຸກທາງໃຈ. (UNESCO, 1981:89) ຄຸນນະພາບຊີວິດໝາຍເຖິງການດຳ ລົງຊີວິດຢູ່ໃນ ສະພາບແວດລ້ອມທີ່ດີມີຄວາມສຸກມີຄວາມສົມບູນທາງ ຮ່າງກາຍ ແລະ ຈິດໃຈສາມາດໃຊ້ສັກກະຍະພາບສ່ວນບຸກຄົນ ສ້າງສັນພັດທະນາຕົນເອງ ແລະ ສັງຄົມໃຫ້ຢູ່ຮ່ວມກັນໄດ້ຢ່າງ ສັນຕິສຸກຊຶ່ງເບິ່ງໄດ້ຈາກ ລາຍໄດ້ຂອງຄອບຄົວ, ການມີວຽກ ເຮັດງານທຳ, ການສຶກສາ ແລະ ໂອກາດ.

ໄລຍະປີ ຄສ 1965-1979 ເປັນໄລຍະຂອງການເຂົ້າສູ່ລະບົບໂລ ຊີສຕິກ ເປັນທາງເລືອກໃນການຫຼຸດຕົ້ນທຶນ ແລະ ການວິເຄາະ ລາຍໄດ້. ໄລຍະປີ ຄສ 1980-1990 ເປັນໄລຍະທີ່ ເສດຖະກິດຖືກຖອຍການຈັດການໂລຊີສຕິກຈຶ່ງ ເປັນການຄວບ ຄຸມຜູ້ຂາຍ, ປັດໄຈການຜະລິດ, ຜູ້ກະຈາຍສິນຄ້າ ແລະ ລູກຄ້າ. ໄລຍະປີ ຄສ 1990 ຫາ ປະຈຸບັນ ເປັນຍຸກທີ່ມີເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ເຊິ່ງປະຈຸບັນມີການດຳເນີນງານຜ່ານເຄື່ອ ຂ່າຍຂອງອິນເຕີເນັດ ດ້ວຍຄວາມໄວຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ການຕັດສິນໃຈ ທາງການບໍລິຫານວ່ອງໄວຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ສາມາດເພີ່ມຂໍ້ຈຳກັດ, ສາມາດແຂ່ງຂັນໃນລະບົບເສດຖະກິດໂລກຫຼາຍຂຶ້ນ.

ອະພິຊາດ ໂສຟາແດງ (1997) ໄດ້ໃຫ້ຄວາມໝາຍວ່າ ໂລຊີສ ຕິກ (Logistics) ໝາຍເຖິງການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃຫ້ບັນລຸຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຕໍ່າສຸດຂອງການຈຳໜ່າຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ຂະບວນການຈັດຊື້ວັດຖຸດິບສິນສຸດລົງໃນຈຸດທີ່ບໍລິໂພກ. (ແຜນຍຸດທະສາດການພັດທະນາລະບົບໂລຊີສຕິກຂອງປະເທດ ໄທສະບັບເລກທີ2, 2013-2017) ໝາຍເຖິງກິດຈະກຳ ຫຼື ການກະທຳໃດໜຶ່ງເພື່ອໃຫ້ໄດ້ມາເຊິ່ງສິນຄ້າ ຫຼື ບໍລິການໄປເຖິງ ການເຄື່ອນຍ້າຍ ຈັດເກັບ ແລະ ການກະຈາຍສິນຄ້າ ຈາກແຫຼ່ງ ທີ່ຜະລິດ ຈົນສິນຄ້າໄດ້ມີການສົ່ງໄປຮອດແຫຼ່ງທີ່ມີຄວາມ ຕ້ອງການ. ດັ່ງນັ້ນ, ໂລຊີສຕິກ ແມ່ນການວາງແຜນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກັບການເຄື່ອນຍ້າຍ, ການຈັດເກັບສິນຄ້າ, ວັດຖຸດິບ, ການກັ່ນ ກອງສິນຄ້າໃນສາງກ່ອນທີ່ຈະສົ່ງມອບ ຫຼື ກະຈາຍສິນຄ້າໄປຫາ ຜູ້ບໍລິໂພກ ດ້ວຍຄວາມລະອຽດ, ຖືກຕ້ອງ, ທັນຕໍ່ເວລາ ແລະ ມີ ຕົ້ນທຶນທີ່ຕໍ່າ. ໂລຊີສຕິກມີບົດບາດສຳຄັນຕໍ່ກັບເສດຖະກິດ, ທຸລະກິດ, ການສົ່ງອອກ, ປະຊາກອນ, ພາກກະສິກອນ ແລະ ຕໍ່ ສັງຄົມ.

ຊິບປິງ (Shipping) ເປັນອາຊີບທີ່ເປັນນາຍໜ້າ ຫຼື ເຮັດ ໜ້າທີ່ເປັນຜູ້ຂົນສົ່ງເອງກໍໄດ້ ໂດຍປົກກະຕິປົກກະຕິບໍລິສັດຮັບ ຈັດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດນັ້ນຈະຕ້ອງກຽມ ເອກະສານໃນການຂົນສົ່ງໃຫ້ແກ່ລູກຄ້າຕັ້ງແຕ່ຕົ້ນທາງສູ່ ປາຍທາງ ແຕ່ກໍມີຂໍ້ຍົກເວັ້ນໃນກໍລະນີລູກຄ້າ ຕ້ອງການທີ່ຈະ ກະກຽມເອກະສານເອງໃນບາງຂັ້ນຕອນ ບໍລິສັດອາດເຮັດ ເອກະສານເອງພຽງຜູ້ດຽວ ຫຼື ຈ້າງໃຫ້ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການອື່ນກໍໄດ້.

(Gani, 2017) ໄດ້ສຶກສາ “ຜົນກະທົບການດຳເນີນງານໂລ ຊີສຕິກໃນການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ” ໂດຍການນຳໃຊ້ແບບຈຳ ລອງສົມຜົນຖົດຖອຍ (Multiple Linear Regression Model) ແລະ ນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນອະນຸກົມເວລາ (Time Series) ເຂົ້າໃນການວິເຄາະ. ຜົນການສຶກສາພົບວ່າ ການດຳເນີນງານ ດ້ານໂລຊີສຕິກໂດຍລວມແມ່ນ ມີຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິ ແລະ ມີຜົນກະທົບທາງບວກຕໍ່ກັບການສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າ ເຊິ່ງການລົງທຶນໃນໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ການໃຫ້ບໍລິການໂລ ຊີສຕິກສົ່ງຜົນກະທົບທາງບວກຕໍ່ກັບການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ.

(Sevgi et al., 2017) ໄດ້ສຶກສາ “ຜົນກະທົບຂອງອຸດ ສາຫະກຳໂລຊີສຕິກຕໍ່ກັບການຈະເລີນເຕີບໂຕທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ ກໍລະນີການສຶກສາຂອງບັນດາປະເທດ OECD” ແລະ ຜົນການສຶກສາສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ໂລຊີສຕິກແມ່ນເປັນ ເຄື່ອງມືທີ່ມີບົດບາດສຳຄັນຕໍ່ກັບການປ່ຽນແປງ ແລະ ການ ປັບປຸງຕົວຊີ້ວັດທາງດ້ານເສດຖະກິດ ເຊິ່ງມີສ່ວນຊ່ວຍໃນການ ກະຕຸ້ນເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ ໂດຍການສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການຈ້າງ ງານ, ສ້າງລາຍຮັບແຫ່ງຊາດ ແລະ ດຶງດູດການລົງທຶນຈາກ ຕ່າງປະເທດ. ນອກຈາກນັ້ນ ຜົນການສຶກສາຍັງພົບວ່າ ຕົວປ່ຽນ ທາງດ້ານໂລຊີສຕິກ ໂດຍສະເພາະແມ່ນຕົວປ່ຽນການຂົນສົ່ງ ແລະ ການຕິດຕໍ່ສື່ສານມີຜົນເຮັດໃຫ້ລາຍຮັບຕໍ່ຫົວຄົນຂອງ ບັນດາປະເທດ OECD ເພີ່ມຂຶ້ນ.

(Series, 2012) ສຶກສາ “ບົດບາດຂອງໂລຊີສຕິກໃນ ການພັດທະນາພາກພື້ນ” ຜົນການສຶກສາຢືນຢັນໄດ້ວ່າ ໂລຊີສ ຕິກມີຜົນກະທົບທາງບວກຕໍ່ກັບລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍ ໃນ, ສິ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ກັບການປັບປຸງ ແລະ ການພັດທະນາການ ສຶກສາ, ສຸຂະພາບ ແລະ ບັນຫາອື່ນໆທີ່ຕິດພັນກັບວຽກງານ ການພັດທະນາຜ່ານທາງການລົງທຶນ ແລະ ການປັບປຸງ

(Khan, 2019) ໄດ້ສຶກສາ “ຜົນກະທົບຂອງໂລຊີສ ຕິກສີຂຽວຕໍ່ກັບການຈະເລີນເຕີບໂຕທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ຄວາມຍືນຍົງທາງດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມຂອງປະເທດ ກຳລັງພັດທະນາໃນອາຊີ”. ຜົນການສຶກສາພົບວ່າ ການດຳເນີນ ງານທາງດ້ານໂລຊີສຕິກ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ຄວາມມີປະສິດ ທິພາບທາງດ້ານຂະບວນການແຈ້ງພາສີ, ຄຸນນະພາບຂອງການ ໃຫ້ບໍລິການໂລຊີສຕິກ, ໂຄງລ່າງພື້ນຖານທີ່ຕິດພັນກັບການ ຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິ ແລະ ມີ ການພົວພັນທາງບວກຕໍ່ກັບລາຍໄດ້ຕໍ່ຫົວຄົນ, ອັດຕາການເປີດ ທາງການຄ້າ ແລະ ມູນຄ່າເພີ່ມຂອງພາກການຜະລິດ. ໃນຂະນະ ທີ່ການດຳເນີນງານທີ່ດີຂອງໂລຊີສຕິກມີການພົວພັນໃນທິດ ທາງລົບຕໍ່ກັບບັນຫາສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ເຊັ່ນ: ການ ປ່ຽນແປງສະພາບດິນຟ້າອາກາດ, ພາວະໂລກຮ້ອນ, ການປ່ອຍ ສານຄາບອນ ແລະ ອື່ນໆ.

(Bensassi et al., 2015) ສຶກສາ “ຄວາມສໍາພັນລະຫວ່າງໂຄງລ່າງພື້ນຖານໂລຊິສຕິກ ແລະ ການຄ້າ ຫຼັກຖານຈາກການສົ່ງອອກພາຍໃນພາກພື້ນຂອງປະເທດສະເປນ”. ເຊິ່ງຜົນການສຶກສາພົບວ່າ ປັດໄຈດ້ານທີ່ຕັ້ງຜູ້ມສັນຖານ ແລະ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານການຂົນສົ່ງ ເປັນຕົວກຳນົດທີ່ສໍາຄັນ ທີ່ສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ກັບຂັດຄວາມສາມາດທາງດ້ານການແຂ່ງຂັນລະຫວ່າງປະເທດ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຜົນການສຶກສາຍັງສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ໂລຊິສຕິກແມ່ນມີຄວາມສໍາຄັນຫຼາຍສໍາລັບການວິເຄາະກະແສການຄ້າສິນຄ້າ ແລະ ຄວາມສໍາຄັນຂອງໂລຊິສຕິກວັດໄດ້ຈາກລະດັບພາກພື້ນ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ຈຳນວນ, ຂະໜາດ ແລະ ຄຸນນະພາບຂອງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານໂລຊິສຕິກສິ່ງຜົນກະທົບທາງບວກຕໍ່ກັບກະແສການສົ່ງອອກສິນຄ້າ.

ວິທີການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ

ການຄົ້ນຄວ້າໃນຄັ້ງເປັນການຄົ້ນຄວ້າໃນຮູບແບບປະລິມານ (Quantitative Research) ນຳໃຊ້ແບບສອບຖາມເປັນເຄື່ອງມືເກັບກຳຂໍ້ມູນ ໂດຍການແຈກຢາຍແບບສອບຖາມໃຫ້ກັບປະຊາຊົນ/ພໍ່ຄ້າ/ແມ່ຄ້າທົ່ວໄປທີ່ດຳລົງຊີວິດຢູ່ຕາມແລວຊາຍແດນ ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ I ຈຳນວນ 300 ສະບັບ ແຕ່ສາມາດເກັບຄືນໄດ້ 295 ສະບັບ ນຳຂໍ້ມູນມາວິເຄາະດ້ວຍສະຖິຕິພື້ນຖານ ແລະ ວິເຄາະຖືດຖອຍເຊິ່ງປະລິມານ (Multiple Linear Regression Model)

$$\ln Income = \beta_0 + \beta_1 Age + \beta_2 Edu + \beta_3 Mem + \beta_4 Period + \beta_6 Distance + \mu_i$$

- ❖ *Age* ໝາຍເຖິງອາຍຸຂອງຜູ້ຕອບແບບສອບຖາມ (ປີ)
- ❖ *Edu* ໝາຍເຖິງລະດັບການສຶກສາ (ປີ)
- ❖ *Mem* ໝາຍເຖິງຈຳນວນສະມາຊິກໃນຄອບຄົວ
- ❖ *Period* ໝາຍເຖິງໄລຍະເວລາທີ່ຍ້າຍມາຕັ້ງຖິ່ນຖານ (ປີ)
- ❖ *Distance* ໝາຍເຖິງໄລຍະຫ່າງຈາກຊາຍແດນ (ກິໂລແມັດ)
- ❖ β_0 ໝາຍເຖິງຄ່າສຳປະສິດຄົງທີ່ (Intercept or constant)
- ❖ β_n ໝາຍເຖິງຄ່າສຳປະສິດຂອງແຕ່ລະລະຕົວປ່ຽນອິດສະຫຼະ
- ❖ μ_i ໝາຍເຖິງຄ່າຄາດເຄື່ອນ ຫຼື ປັດໄຈອື່ນໆທີ່ບໍ່ໄດ້ນຳເຂົ້າມາພິຈາລະນາໃນແບບຈຳລອງ.

ຜົນການວິເຄາະຂໍ້ມູນ ແລະ ການອະພິປາຍຜົນ

ຜົນຂອງການສຶກສາຂໍ້ມູນທົ່ວໄປເຫັນວ່າ ຜູ້ຕອບແບບສອບ

ຖາມສ່ວນໃຫຍ່ເປັນເພດຊາຍ ຈຳນວນ 166 ຄົນກວມເອົາ 56.27 ສ່ວນຮ້ອຍ, ມີອາຍຸຢູ່ລະຫວ່າງ 20-25 ປີຈຳນວນ 161 ຄົນກວມເອົາ 54.58 ສ່ວນຮ້ອຍ, ມີວຸດທິການສຶກສາຢູ່ໃນລະດັບປະລິນຍາຕີຈຳນວນ 198 ຄົນກວມເອົາ 67.12 ສ່ວນຮ້ອຍ, ປະກອບອາຊີບເປັນຜະນັກງານເອກະຊົນຈຳນວນ 72 ຄົນກວມເອົາ 25.42 ສ່ວນຮ້ອຍ ແລະ ບໍ່ລະບອບອາຊີບຈຳນວນ 104 ຄົນກວມເອົາ 35.25 ສ່ວນຮ້ອຍ, ມີຈຳນວນສະມາຊິກໃນຄອບຄົວຢູ່ລະຫວ່າງ 5-10 ຄົນຈຳນວນ 167 ຄົນກວມເອົາ 56.61, ມີໄລຍະເວລາທີ່ຍ້າຍມາຕັ້ງຖິ່ນຖານຢູ່ລະຫວ່າງ 5.10 ປີຈຳນວນ 99 ຄົນກວມເອົາ 33.56, ມີລາຍຮັບຢູ່ລະຫວ່າງ 5-20 ກີບຕໍ່ເດືອນຈຳນວນ 211 ຄົນກວມເອົາ 71.53 ສ່ວນຮ້ອຍ ແລະ ມີໄລຍະຫ່າງຈາກຊາຍແດນແມ່ນ ໜ້ອຍກວ່າ 20 ກິໂລແມັດຈຳນວນ 212 ຄົນກວມເອົາ 71.86 ສ່ວນຮ້ອຍ.

ສຶກສາຜົນກະທົບຂອງທຸລະກິດຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຕໍ່ກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ການສ້າງລາຍຮັບ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນຂົວມິດຕະພາບ I ເຫັນວ່າບັນຫາ ແລະ ອຸສັກທີ່ມີຜົນຫຼາຍກວ່າໝູ່ແມ່ນປັດໄຈອື່ນໆ: ການລົງທຶນໃນໂຄງລ່າງພື້ນຖານສາມາດກະຕຸ້ນການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດມີຄ່າສະເລ່ຍແມ່ນ 4.08 ແລະ ຄ່າຜັນປ່ຽນມາດຕະຖານເທົ່າກັບ 0.76, ອາຊີບຊີບປັ້ງ: ຊີບປັ້ງ (Shipping) ເປັນອາຊີບ ຫຼື ເປັນທຸລະກິດທີ່ຕ້ອງມີເຄືອຂ່າຍ ທີ່ດີເຊິ່ງເປັນໜຶ່ງໃນສິ່ງທີ່ສໍາຄັນບໍ່ວ່າຈະເປັນທຸລະກິດປະເພດໃດກໍຕາມກໍຕ້ອງມີ Connection ມີຄ່າສະເລ່ຍແມ່ນ 4.02 ແລະ ຄ່າຜັນປ່ຽນມາດຕະຖານເທົ່າກັບ 0.78, ການປະກອບອາຊີບຕິດພັນກັບໂລຊິດສະຕິກ: ຂະແໜງໂລຊິສຕິກສາມາດສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນທີ່ຢູ່ພາຍໃນຊຸມຊົນມີຄ່າສະເລ່ຍ 3.96, ມີຄ່າຜັນປ່ຽນມາດຕະຖານເທົ່າກັບ 0.91 ແລະ ປະຊາຊົນໄດ້ບໍລິໂພກສິນຄ້າທີ່ດີ ແລະ ຕົ້ນທຶນຕ່ຳ. ຫຼຸດອຸບັດຕິໄພທີ່ເກີດຈາກການຂົນສົ່ງມີຄ່າສະເລ່ຍ 3.96, ມີຄ່າຜັນປ່ຽນມາດຕະຖານເທົ່າກັບ 0.74, ຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບທຳນິກ: ເຮັດໃຫ້ທ່ານສາມາດຮັບ ແລະ ສົ່ງສິນຄ້າໄດ້ຢ່າງສະດວກ, ວ່ອງໄວ ຂຶ້ນມີຄ່າສະເລ່ຍແມ່ນ 3.82 ແລະ ຄ່າຜັນປ່ຽນມາດຕະຖານເທົ່າກັບ 0.78 ແລະ ປະສົບການໃນການເຮັດວຽກໂລຊິສຕິກ: ທ່ານສາມາດນຳໃຊ້ຄວາມຮູ້ ແລະ ປະສົບການການເຮັດວຽກໃນຂະແໜງໂລຊິສຕິກມາໝູນໃຊ້ເຂົ້າໃນການດຳລົງຊີວິດມີຄ່າສະເລ່ຍ 3.57 ແລະ ຄ່າຜັນປ່ຽນມາດຕະຖານເທົ່າກັບ 0.91.

ຕາຕະລາງທີ 4.1 ສະແດງຜົນໄດ້ຮັບຈາກການວິເຄາະແບບຈຳລອງ Person's Product-Moment Correlation Coefficient

	Age	Educat	FMember	Period	Distance
Age	1				
Educat	0.1109	1			
FMember	-0.1220	0.0636	1		
Period	0.1681	0.0778	-0.1824	1	
Distance	-0.0643	-0.0405	-0.0706	0.0585	1

ຈາກການວິເຄາະຄວາມສຳພັນຂອງຕົວປ່ຽນອິດສະຫຼະນຳກັນເຊິ່ງຕົວປ່ຽນອິດສະລະປະກອບມີຫ້າຕົວປ່ຽນຄື: ອາຍຸ, ວຸດທິການສຶກສາ, ຈຳນວນສະມາຊິກໃນຄອບຄົວ, ໄລຍະເວລາທີ່ຍ້າຍມາຕັ້ງຖິ່ນຖານ ແລະ ໄລຍະທາງຫ່າງຈາກຊາຍແດນ ດ້ວຍການວິເຄາະຄ່າສຳປະສິດຄວາມສຳພັນແບບ Person's Product-Moment Correlation

Coefficient ເຫັນວ່າມີຄ່າສຳປະສິດຄວາມສຳພັນຢູ່ໃນລະຫວ່າງ-0.1824-0.1681 ເຊິ່ງຕ່ຳກວ່າ 0.8 ຕາມເງື່ອນໄຂຂອງທ່ານ (Steven.1992). ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສາມາດນຳຕົວປ່ຽນອິດສະລະທັງໝົດໄປວິເຄາະສົມຜົນຖືດຖອຍເພື່ອພິສູດຜົນຕໍ່ໄປ.

ຕາຕະລາງທີ 4.2 ສະແດງຜົນໄດ້ຮັບຈາກການວິເຄາະສົມຜົນຖືດຖອຍ (Multiple Linear Regression Model)

Logincome	Coef.	SE	t	P-value
ຄ່າຄົງທີ່	1.962789			
Age	-0.0041051	0.0405629	-0.10	0.919
Educat	0.0310829	0.0639071	0.49	0.627
FMember	0.1641344	0.1641344	1.82	0.069
Period	-0.0658928	0.0477338	-1.38	0.169
Distance	0.1283247	0.0489817	2.62	0.009

$R^2 = 0.0419$, $AdjR^2 = 0.0253$, $MSE = 0.77131$, $F=2.53$, $Sig=0.0294$

ປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນໂດຍມີຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິເທົ່າກັບ 0.029 ເຊິ່ງສາມາດອະທິບາຍ ຜົນກະທົບຂະແໜງການໂລຊິສຕິກ ຕໍ່ກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ການສ້າງລາຍໄດ້ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນໄດ້ 4.19 ສ່ວນຮ້ອຍ $R^2 = 0.0419$ ເຊິ່ງສາມາດຂຽນສົມຜົນໄດ້ດັ່ງນີ້:

$$Y = 1.962 + (-0.0041)Age + (0.031)Edu + (0.164)Men + (-0.065)Period + (0.128)Dist$$

ອາຍຸ **Age** ບໍ່ມີຄວາມກ່ຽວຂ້ອງກັບຜົນກະທົບຂອງຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຕໍ່ກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ການສ້າງລາຍໄດ້ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນ. (**Edu**) ບໍ່ມີຄວາມກ່ຽວຂ້ອງກັບຜົນກະທົບຂອງຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຕໍ່ກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານ

ທຳ, ການສ້າງລາຍໄດ້ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນ.

(**Edu**) ບໍ່ມີຄວາມກ່ຽວຂ້ອງກັບຜົນກະທົບຂອງຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຕໍ່ກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ການສ້າງລາຍໄດ້ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນ.

(**Period**) ບໍ່ມີຄວາມກ່ຽວຂ້ອງກັບຜົນກະທົບຂອງຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຕໍ່ກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ການສ້າງລາຍໄດ້ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນ.

(**Dist**) ສິ່ງຜົນກະທົບຂອງຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຕໍ່ກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ການສ້າງລາຍໄດ້ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນ. ດ້ວຍລະດັບຄວາມສຳຄັນເທົ່າກັບ 0.01 ຫຼື ລະດັບຄວາມເຊື່ອໝັ້ນທາງສະຖິຕິເທົ່າກັບ 99 ສ່ວນຮ້ອຍ.

ສະຫຼຸບ ແລະ ຂໍ້ສະເໜີແນະ

ຈາກຜົນການສຶກສາຄົ້ນຄ້ວາ ຜົນກະທົບຂອງທຸລະກິດຂະແໜງການໂລຊິສຕິກ ຕໍ່ກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ການສ້າງລາຍໄດ້ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນ ກໍລະນີການສຶກສາ: ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໂດຍມີກຸ່ມຕົວຢ່າງຈຳນວນ 295 ຄົນ. ສ່ວນໃຫຍ່ເປັນເພດຊາຍ ຈຳນວນ 166 ຄົນກວມເອົາ 56.27 ສ່ວນຮ້ອຍ, ມີອາຍຸຢູ່ລະຫວ່າງ 20-25 ປີຈຳນວນ 161 ຄົນກວມເອົາ 54.58 ສ່ວນຮ້ອຍ, ມີວຸດທິການສຶກສາຢູ່ໃນລະດັບປະລິນຍາຕີຈຳນວນ 198 ຄົນກວມເອົາ 67.12 ສ່ວນຮ້ອຍ, ປະກອບອາຊີບເປັນພະນັກງານເອກະຊົນຈຳນວນ 72 ຄົນກວມເອົາ 25.42 ສ່ວນຮ້ອຍ ແລະ ບໍ່ລະບຸອາຊີບຈຳນວນ 104 ຄົນກວມເອົາ 35.25 ສ່ວນຮ້ອຍ, ມີຈຳນວນສະມາຊິກໃນຄອບຄົວຢູ່ລະຫວ່າງ 5-10 ຄົນຈຳນວນ 167 ຄົນກວມເອົາ 56.61, ມີໄລຍະເວລາທີ່ຍ້າຍມາຕັ້ງຖິ່ນຖານຢູ່ລະຫວ່າງ 5.10 ປີຈຳນວນ 99 ຄົນກວມເອົາ 33.56, ມີລາຍຮັບຢູ່ລະຫວ່າງ 5-20 ກີບຕໍ່ເດືອນຈຳນວນ 211 ຄົນກວມເອົາ 71.53 ສ່ວນຮ້ອຍ ແລະ ມີໄລຍະຫ່າງຈາກຊາຍແດນແມ່ນ ໜ້ອຍກວ່າ 20 ກິໂລແມັດຈຳນວນ 212 ຄົນກວມເອົາ 71.86 ສ່ວນຮ້ອຍ. ຜົນກະທົບຂອງທຸລະກິດຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຕໍ່ກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ການສ້າງລາຍຮັບ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນຂົວມິດຕະພາບ I ເຫັນວ່າບັນຫາ ແລະ ອຸປະສັກທີ່ມີຜົນຫຼາຍກວ່າໝູ່ແມ່ນປັດໄຈອື່ນໆ: ການລົງທຶນໃນໂຄງລ່າງພື້ນຖານສາມາດກະຕຸ້ນການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດມີຄ່າສະເລ່ຍແມ່ນ 4.08 ແລະ ຄ່າຜັນປ່ຽນມາດຕະຖານເທົ່າກັບ 0.76 ແລະ ການວິເຄາະສົມຜົນຖືກຖອຍມີພຽງໄລຍະທາງຫ່າງຈາກຊາຍທີ່ມີຜົນຕໍ່ກັບຜົນກະທົບຂອງຂະແໜງການໂລຊິສຕິກຕໍ່ກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ການສ້າງລາຍໄດ້ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຕາມແລວຊາຍແດນດ້ວຍລະດັບຄວາມສຳຄັນເທົ່າກັບ 0.01 ຫຼື ລະດັບຄວາມເຊື່ອໝັ້ນທາງສະຖິຕິເທົ່າກັບ 99 ສ່ວນຮ້ອຍ.

ການສຶກສາກ່ຽວກັບປັດໄຈທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ການດຳເນີນງານ ຂອງທຸລະກິດໂລຊິສຕິກ ໃນນະຄອນ ຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ພົບເຫັນບາງບັນຫາທີ່ເປັນຂໍ້ຈຳກັດ ແລະ ຫຍຸ້ງຍາກກໍຄື ບັນຫາການຕອບສະໜອງຂໍ້ມູນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຫຼາຍພຽງພໍ ແລະ ມີຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກໃນການເຂົ້າຫາກຸ່ມປະຊາກອນ ຫຼື ກຸ່ມຕົວ ການລົງເກັບກຳຂໍ້ມູນຕົວຈິງ ແມ່ນຕ້ອງໃຊ້ໄລຍະເວລາຍາວນານ, ການຕອບຂໍ້ມູນຈາກກຸ່ມຕົວຢ່າງແມ່ນບໍ່ໄດ້ຕາມ

ເປົ້າໝາຍ ເຮັດໃຫ້ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ມາມີຄວາມຄາດເຄື່ອນ. ສຳລັບຜູ້ທີ່ສົນໃນສຶກສາຄົ້ນຄ້ວາໃນດ້ານນີ້ແມ່ນສາມາດນຳບົດຂອງຂ້າພະເຈົ້າໄປສຶກສາຄົ້ນຄ້ວາຕໍ່ໄດ້ ແຕ່ຄວນມີແຫຼ່ງທຶນ ແລະ ມີຜູ້ທີ່ຈະຊ່ວຍສະໜັບສະໜູນຂໍ້ມູນ. ສຳລັບທຸລະກິດ ຫຼື ຜູ້ທີ່ສົນໃຈລົງທຶນໃນ ດ້ານໂລຊິສຕິກ ນີ້ຈະຕ້ອງມີການວາງແຜນ, ມີການວາງເປົ້າໝາຍໃຫ້ລະອຽດ ເຖິງແມ່ນວ່າທຸລະກິດດັ່ງກ່າວຈະມີຄວາມສຳຄັນກັບສັງຄົມ ແລະ ເສດຖະກິດກໍຕາມ ແຕ່ຫຼາຍໆ ບໍລິສັດກໍບໍ່ສາມາດດຳເນີນງານຕໍ່ໄດ້.

ເອກະສານອ້າງອີງ

- Bensassi, S., Márquez-Ramos, L., Martínez-Zarzoso, I., & Suárez-Burguet, C. (2015). Relationship between logistics infrastructure and trade: Evidence from Spanish regional exports. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 72, 47–61. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.11.007>.
- Devlin, J., & Yee, P. (2005). Trade logistics in developing countries: The Middle East and North Africa case. *World Economy*, 28(3), 435–456. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9701.2005.00620.x>
- Gani, A. (2017). The Logistics Performance Effect in International Trade. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4), 279–288. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2017.12.012>
- 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. *Interdisciplinary Journal of Contemporary Research I N Business*, 5(3), 37–52. <https://doi.org/10.20944/preprints201901.0104>.
- Series, E. (2012). The Role of Logistics in Regional Development. *Analele Universității Constantin Brâncuși Din Târgu Jiu : Seria Economie*, 4.I(4.I), 25–31.
- Sezer, S., & Abasiz, T. (2017). The Impact of Logistics Industry on Economic Growth: An Application in OECD Countries. *Eurasian Journal of Social Sciences*, 5(1), 11–23. <https://doi.org/10.15604/ejss.2017.05.01.002>

Сыздыкбаева, Б. У., & Раимбеков, Ж. С.
(2012). Транспортно-Логистическая
Система Казахстана: Механизмы
Формирования И Развития. *European
Research Studies Journal*, 328(1), 678–
690.