

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์ นับเป็นอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญอุตสาหกรรมหนึ่งที่แสดงถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีการค้าโลก โดยรัฐบาลได้กำหนดแผนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเดียวที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และชัดเจน ตั้งแต่ปี 2514 ทั้งมาตรการด้านการลดภาษีศุลกากรในการนำเข้าสำหรับชิ้นส่วนที่จำเป็น การให้การส่งเสริมการลงทุน ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ที่สุดในอาเซียน (ASEAN) และภาครัฐได้สนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางฐานการผลิตยานยนต์แห่งเอเชีย โดยเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2547 กระทรวงอุตสาหกรรมได้มอบหมายให้ สถาบันยานยนต์ (Thailand Automotive Institute) ได้เปิดตัวโครงการ Detroit of Asia ในงานแสดงสินค้านานาชาติกรุงเทพมหานคร (Bangkok International Motorshow) ณ ศูนย์แสดงสินค้านานาชาติ ไบเทค บางนา นั้นแสดงให้เห็นถึงการมุ่งสู่ความเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งเอเชียอย่างชัดเจน (ธนกร, 2548)

การสนับสนุนของรัฐบาลไทยทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านการผลิต การจำหน่ายในประเทศ และการส่งออก ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้เปลี่ยนแปลงจากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าเป็นการผลิตเพื่อการส่งออก สำหรับประเทศที่ส่งออกหลักได้แก่ อินโดนีเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น

ตารางที่ 1 ตารางแสดงจำนวนการผลิต ขายในประเทศ และส่งออก รถมอเตอร์ในประเทศไทย
ปี ค.ศ. 1999-2005

(หน่วย: คัน)			
ปี ค.ศ.	จำนวนผลิต	จำนวนขายในประเทศ	จำนวนส่งออก
1999	327,233	218,330	125,702
2000	411,721	262,189	152,835
2001	459,418	296,985	175,299
2002	584,951	409,362	181,471
2003	750,512	533,176	235,122
2004	928,081	626,026	332,053
2005	1,125,316	703,405	440,715
% การเปลี่ยนแปลงปี 2004/2005	21.25%	12.36%	32.72%

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (2548)

จากการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ และสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น การดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพจะมีผลช่วยลดต้นทุนในการดำเนินธุรกิจเป็นอย่างมาก และยังช่วยให้องค์กรมีความได้เปรียบทางการแข่งขันทั้งทางด้านต้นทุน และการตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่เหนือกว่าคู่แข่งได้อีกด้วย ดังนั้นการจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นการบริหารการไหลของสินค้า บริการ หรือวัตถุดิบจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการบริโภคอย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีบทบาทที่สำคัญในอุตสาหกรรมยานยนต์ และเป็นการเชื่อมโยงระบบต่างๆ ทั้งกระบวนการภายในองค์กร ภายในประเทศ รวมถึงการส่งออกไปต่างประเทศได้เป็นอย่างดี

กิจกรรมโลจิสติกส์มีขั้นตอนซับซ้อนมากมาย และมีต้นทุนเริ่มต้น (Initial Cost) ที่สูง บางองค์กรอาจไม่สามารถดำเนินการได้เองทุกกิจกรรม ด้วยเหตุนี้จึงเกิดธุรกิจการรับจ้าง บริการ และเกิดการจ้างผู้อื่น (Outsourcing) เพื่อทำกิจกรรมโลจิสติกส์ ในองค์กรนั้นๆ ขึ้น ซึ่งองค์กรอาจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้งหมด จ้างเพียงบางส่วน หรือไม่จ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์เลยก็ได้ จึงน่าสนใจว่าอะไรเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการในองค์กรดังกล่าวตัดสินใจเลือกผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์แทนตน โดยทำการศึกษากลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ในภาคตะวันออก ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมทั้งผลิตเพื่อการส่งออก และขายภายในประเทศ ที่กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว เนื่องจากมีการสนับสนุนของภาครัฐในการลงทุน มีทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง และไม่ไกลจากท่าอากาศยานกรุงเทพ สถิติรายการสินค้าส่งออกมูลค่าสูงสุด 20 อันดับแรก ณ สำนักงาน

ศุลกากรท่าเรือแหลมฉบังปี 2548 ได้แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ต่อการส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังอย่างชัดเจน นอกจากนี้กิจกรรมการส่งออกนี้ยังสร้างรายได้ให้กับสำนักงานศุลกากรเป็นจำนวนมาก ซึ่งรายได้นี้จะถูกนำเข้ามาพัฒนาประเทศให้เจริญยิ่งขึ้นไปอีก

ตารางที่ 2 ตารางแสดงรายการสินค้าส่งออกมูลค่าสูงสุด 20 อันดับแรก ณ สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ปี พ.ศ. 2548

				(หน่วย: บาท)
ลำดับ ที่	พิกัด	รายการ	มูลค่า	
1	87	รถยนต์และส่วนประกอบ	285,869,504,869	
2	84	เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	262,407,932,329	
3	85	เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	220,976,754,829	
4	39	พลาสติกและของทำด้วยพลาสติก	189,757,804,571	
5	40	ยางและของทำด้วยยาง	83,297,616,131	
6	16	ของปรุงแต่งจากเนื้อสัตว์ ปลาหรือสัตว์น้ำที่ไม่มีกระดูกสันหลัง อื่นๆ	76,785,881,965	
7	27	น้ำมันและเชื้อเพลิง	53,583,468,908	
8	61	เครื่องแต่งกายและของที่ใส่ประกอบกับเครื่องแต่งกายลักษณะนิค หรือโครเชต์	48,676,124,962	
9	94	เฟอร์นิเจอร์	38,350,890,528	
10	3	ปลา สัตว์น้ำจำพวกครัสเตเชีย และสัตว์น้ำที่ไม่มีกระดูกสันหลัง อื่นๆ	37,344,499,237	
11	62	เครื่องแต่งกายและของที่ใส่ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถัก แบบนิคหรือโครเชต์	36,563,029,258	
12	73	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	34,092,625,708	
13	29	เคมีภัณฑ์อินทรีย์	33,088,605,875	
14	20	ของปรุงแต่งทำจากพืชผัก ผลไม้ หรือจากส่วนอื่นของพืช	30,106,204,635	
15	64	รองเท้า สนับแข้งและของที่คล้ายกัน	27,393,407,408	
16	48	กระดาษและกระดาษแข็ง ของทำด้วยเยื่อกระดาษ	26,582,831,010	
17	72	เหล็กและเหล็กกล้า	20,519,687,612	
18	10	ธัญพืช	20,273,596,044	
19	55	เส้นใยเส้นประดิษฐ์	19,696,267,289	
20	44	ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	16,562,137,035	

ที่มา: อนันต์ (2549)

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษากระบวนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ การกำหนดกลยุทธ์และรูปแบบในการวางระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกองค์กรของอุตสาหกรรมผู้ประกอบรถยนต์
2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการสำหรับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมผู้ประกอบรถยนต์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงกระบวนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมผู้ประกอบรถยนต์ กลยุทธ์และรูปแบบในการวางระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกองค์กรของอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อนำข้อดี ข้อเสียของกลยุทธ์ไปปรับใช้อย่างเหมาะสมในอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมประเภทอื่นได้
2. ทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการสำหรับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมผู้ประกอบรถยนต์ ทำให้ผู้รับจ้างดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์สามารถนำมาปรับปรุงคุณภาพการบริการ และกิจกรรมขององค์กร เพื่อสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ได้

ขอบเขตของการวิจัย

1. เป็นการศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ประกอบรถยนต์ที่เป็นผู้ประกอบการในภาคตะวันออก โดยกำหนดตัวแปรที่เป็นปัจจัยในการตัดสินใจของผู้ประกอบการ และศึกษาความสัมพันธ์โดยใช้ทฤษฎีเกี่ยวกับการตัดสินใจเป็นหลัก
2. ศึกษาเฉพาะผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ลงทะเบียนเป็นสมาชิกสถาบันยานยนต์ (Thailand Automotive Institute) ในเขตภาคตะวันออก รวมทั้งหมด 4 บริษัท

นิยามศัพท์

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้กำหนดคำจำกัดความของคำศัพท์ต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. การจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) จากคำนิยามของ The Council of Logistics Management : CLM หมายถึง การบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการระบบโซ่อุปทานที่มีกระบวนการในการวางแผน การนำเสนอ และการควบคุมการไหลทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล รวมถึงการเก็บรักษาสินค้า บริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกันตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงจุดของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า (รุธิร์, 2547)
2. การจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) จากคำนิยามจาก The International Center for Competitive Excellence หมายถึง การประสานรวมกระบวนการทางธุรกิจที่ครอบคลุมจากผู้จัดส่งวัตถุดิบ ผ่านระบบธุรกิจอุตสาหกรรมไปสู่ผู้บริโภคขั้นสุดท้าย ซึ่งมีการส่งผ่านผลิตภัณฑ์ การบริการและข้อมูลสารสนเทศควบคู่กันไป อันเป็นการสร้างคุณค่าเพิ่มในตัวผลิตภัณฑ์และนำเสนอสิ่งเหล่านี้สู่ผู้บริโภคขั้นสุดท้าย (วิทยา, 2546)
3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ หมายถึง ตัวแปรต่างๆ ที่เป็นสาเหตุทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์เกิดการตัดสินใจจ้างผู้อื่นหรือบุคคลที่สามในการทำกิจกรรมโลจิสติกส์
4. การจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Outsourcing) หมายถึง การใช้บริษัทภายนอกในการปฏิบัติหน้าที่โลจิสติกส์ ซึ่งหน้าที่โลจิสติกส์นี้บริษัทเคยดำเนินการเองหรือไม่ก็ตาม บุคคลที่สามอาจจะปฏิบัติหน้าที่โลจิสติกส์ทั้งหมดหรือเพียงบางส่วนเท่านั้น
5. กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ หมายถึง กิจกรรมหลักด้านโลจิสติกส์ (Key Logistics Activities) มีทั้งหมด 13 กิจกรรมด้วยกัน โดยสามารถแบ่งได้เป็นสองกลุ่มคือ กิจกรรมหลักขององค์กร และกลุ่มที่เป็นกิจกรรมสนับสนุนการทำงานขององค์กร (รุธิร์, 2547)

กิจกรรมหลักขององค์กรมีทั้งหมด 8 กิจกรรมดังนี้

- 1.1 การบริการลูกค้า (Customer Service)
- 1.2 การดำเนินการตามคำสั่งซื้อของลูกค้า (Order Processing)
- 1.3 การคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting)
- 1.4 การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management)
- 1.5 กิจกรรมการขนส่ง (Transportation)
- 1.6 การบริหารคลังสินค้า (Warehousing and Storage)
- 1.7 โลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics)
- 1.8 การจัดซื้อ (Purchasing)

กิจกรรมสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร 5 กิจกรรมดังนี้

- 1.1 การจัดเตรียมอะไหล่และชิ้นส่วนต่างๆ (Part and Service Support)
- 1.2 การเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า (Plant and Warehouse Site Selection)
- 1.3 การจัดการวัตถุดิบ (Material Handling)
- 1.4 บรรจุภัณฑ์ (Packaging)
- 1.5 การติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Communications)

6. อุตสาหกรรมยานยนต์ หมายถึง อุตสาหกรรมที่ผลิตชิ้นส่วน ตกแต่งและประกอบยานยนต์

7. ผู้ประกอบรถยนต์ หมายถึง ผู้ผลิตที่ประกอบรถยนต์ (Automobile Assembly) ชนิดรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถกระบะ รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ

8. ภาคตะวันออก หมายถึง เขตการปกครองภาคตะวันออกของประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วย 7 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด และ สระแก้ว

9. ผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจ หมายถึง ผู้ที่ดำรงตำแหน่งในองค์กรนั้นๆ ที่สามารถระบุกำหนด หรือเลือก ปฏิบัติเพื่อให้ผู้อื่นปฏิบัติตามได้โดยไม่ต้องรอรับการอนุญาตจากผู้อื่นอีก

สมมติฐานการวิจัย

จากการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการสำหรับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมยานยนต์นั้น ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานดังนี้

1. ผู้ประกอบการที่มีขนาดองค์กรต่างกัน จะมีปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ต่างกัน โดยแบ่งกลุ่มของขนาดองค์กรดังนี้

องค์กรขนาดกลางมีพนักงานจำนวน 1-1000 คน

องค์กรขนาดใหญ่มีพนักงานจำนวน 1001 คนขึ้นไป

2. ผู้ประกอบการที่มีจำนวนทุนจดทะเบียนบริษัทต่างกัน จะมีปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ต่างกัน โดยแบ่งจำนวนทุนจดทะเบียนได้ดังนี้

จำนวนทุนจดทะเบียนปานกลาง 1-1000 ล้านบาท

จำนวนทุนจดทะเบียนสูง 1001 ล้านบาทขึ้นไป

3. ผู้ประกอบการที่มีระดับความสามารถทางการค้าต่างกัน จะมีปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ต่างกัน

ระดับการค้าที่จำหน่ายสินค้าในประเทศมากกว่า 50%

ระดับการค้าที่จำหน่ายสินค้าในประเทศน้อยกว่า 50%

วิธีการวิจัย

วิธีการเก็บข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาเป็นข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) รวบรวมจากแบบสอบถามที่ตอบโดยผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมยานยนต์ของผู้ประกอบการรถยนต์ในภาคตะวันออกรวมทั้งหมด 4 บริษัท ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบปลายปิดและปลายเปิด (Close-ended-Questionnaire และ Open-ended-Questionnaire) โดยแบบสอบถามจะแบ่งเป็น 5 ส่วนที่จะนำข้อมูลมาวิเคราะห์ทางสถิติดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ประกอบรถยนต์

2. ความเข้าใจเกี่ยวกับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์

3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการสำหรับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยใช้วิธีของ Rensis Likert ซึ่งเป็นวิธีการวัดทัศนคติของผู้ประกอบการ ให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้คะแนนตามระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เป็นผู้ประกอบการยนต์ แบ่งออกเป็น 5 ระดับ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ระดับความสำคัญ	มากที่สุด	5 คะแนน
ระดับความสำคัญ	มาก	4 คะแนน
ระดับความสำคัญ	ปานกลาง	3 คะแนน
ระดับความสำคัญ	น้อย	2 คะแนน
ระดับความสำคัญ	น้อยที่สุด	1 คะแนน

4. สาเหตุที่ไม่ตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์

5. คำถามปลายเปิดเพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์

ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นการศึกษาทฤษฎีเกี่ยวกับกิจกรรมโลจิสติกส์ งานวิจัยที่ได้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ ศึกษาถึงนโยบาย และข้อกำหนดของรัฐบาลที่มีผลต่อการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมยานยนต์

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการศึกษานี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ มีดังนี้

1. การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการสำหรับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์นั้น มีการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือดังนั้นผู้วิจัยเลือกใช้การทดสอบ หรือวัดความเที่ยงของเครื่องมือ โดยวิธี Cronbach's Alpha Coefficient และ

แบบสอบถามที่มีความเที่ยงจะวัดผลของ ค่า α จาก 30 ตัวอย่างได้ค่าไม่ต่ำกว่า 0.8617 มีสูตรคำนวณ ดังนี้

$$\alpha = \frac{n}{n-1} \left[1 - \frac{\sum_{i=1}^n \sigma_i^2}{\sigma_t^2} \right]$$

โดย	α	=	ความเที่ยงของแบบสอบถาม
	n	=	จำนวนข้อคำถาม
	σ_i^2	=	ความแปรปรวนของคะแนนในแต่ละข้อ
	σ_t^2	=	ความแปรปรวนของคะแนนที่ได้จากแบบสอบถามทั้งฉบับของ คนทั้งหมดที่ทำ
แทนค่า	α	=	19/18 (1- (11.6600/63.4986))
		=	0.8617

2. เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการศึกษากลยุทธ์ที่ใช้ในการแข่งขัน เปรียบเทียบข้อดีข้อเสียสำหรับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั้น จะใช้การวิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ด้วยค่า ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าสูงสุด และค่าต่ำสุด เพื่ออธิบายลักษณะทั่วไปของข้อมูลต่างๆที่ได้จากการศึกษา

3. วิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงอนุมาน เพื่อทดสอบสมมติฐานและอธิบาย ความสัมพันธ์ของตัวแปรตาม และตัวแปรอิสระที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการในการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ หรือความเป็นเหตุเป็นผลซึ่งกันและกัน สถิติที่ใช้ คือ Independent Sample T-Test สำหรับวิเคราะห์ความแตกต่างของตัวแปร 2 กลุ่ม