

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

วัตถุประสงค์ของการศึกษาค้างนี้คือ 1) เพื่อศึกษาค้นทุนการจัดการการขนส่งหม้อแปลงไฟฟ้า 2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายการขนส่งหม้อแปลงไฟฟ้า ระหว่างการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกของบริษัทฯ กับการจ้างผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

ผลการศึกษา

5.1.1 โครงสร้างต้นทุนการจัดการการขนส่งหม้อแปลงไฟฟ้าโดยรถ 6 ล้อบรรทุกและ 6 ล้อบรรทุกติดเครนของบริษัทฯในปี 2553 ประกอบด้วย ต้นทุนคงที่หรือค่าใช้จ่ายในการบริหารและงานสนับสนุนการขนส่ง และต้นทุนผันแปรหรือค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ต้นทุนคงที่ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเงินเดือน ค่าเสื่อมราคา-รถ ค่าต่อทะเบียน/เบี้ยประกันภัย ค่าโทรศัพท์ ค่าน้ำดื่ม/น้ำใช้ ค่าไฟฟ้า ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 37.17 ของต้นทุนรวม ส่วนต้นทุนผันแปรได้แก่ ค่าเบี่ยงเลี้ยง ค่าทำงานล่วงเวลา ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมแซม/บำรุงรักษารถ ค่าทางด่วน/ค่าที่จอดรถ ค่าปรับ ค่าที่พัก ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 62.83 ของต้นทุนรวม

5.1.2 การดำเนินการด้านการขนส่งโดยรถ 6 ล้อบรรทุก และ 6 ล้อติดเครนของบริษัทฯ ตลอดทั้งปี 2553 มีการขนส่งหม้อแปลงไฟฟ้ารวมทั้งหมด 1,316 เครื่อง จำนวนเที่ยวการขนส่งรวม 871 เที่ยวคิดเป็นสัดส่วนจำนวนหม้อแปลงต่อจำนวนเที่ยวเท่ากับ 1.5:1

5.1.3 ต้นทุนต่อหน่วยในการขนส่งหม้อแปลงไฟฟ้าของบริษัทฯ ในปี 2553 พบว่า ค่าเฉลี่ยของต้นทุนต่อ 1 เที่ยว เท่ากับ 10,145.52 บาท ต้นทุนต่อจำนวนหม้อแปลง 1 เครื่อง เท่ากับ 6,714.86 บาท และต้นทุนต่อระยะทาง เฉลี่ยกิโลเมตรละ 15.78 บาท

5.1.4 ผลการเปรียบเทียบต้นทุนโดยรถ 6 ล้อบรรทุก และ 6 ล้อติดเครนของบริษัทฯ กับการจ้างรถของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มีนาคม ปี 2554 พบว่าต้นทุนต่อหน่วยของรถบรรทุกของบริษัทฯ ปี 2554 มีต้นทุนต่อเที่ยววิ่ง จำนวน 13,272.67 บาท ขณะที่รถของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ มีต้นทุนต่อเที่ยววิ่ง จำนวน 10,330.30 บาท รถของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์มีต้นทุนต่อเที่ยววิ่งต่ำกว่ารถบรรทุกของบริษัทฯ 22.17 % รถบรรทุกของบริษัทฯมีต้นทุนต่อจำนวนหม้อแปลงไฟฟ้า 1 เครื่อง จำนวน 6,780.16 บาท ขณะที่รถของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์มีต้นทุนต่อหม้อแปลงไฟฟ้า 1 เครื่อง จำนวน 5,277.09 บาท แสดงว่ารถของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

สตักส์มีต้นทุนต่อหม้อแปลงไฟฟ้า 1 เครื่อง ต่ำกว่ารถบรรทุกของบริษัทฯ 22.17% รถบรรทุกของบริษัทฯ มีต้นทุนต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร จำนวน 20.01 บาท ขณะที่รถของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ มีต้นทุนต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร เท่ากับ 15.57 บาท แสดงว่ารถของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์มีต้นทุนต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร ต่ำกว่ารถบรรทุกของบริษัทฯ 22.19%

5.1.5 ปัญหาและข้อจำกัด

5.1.5.1 ด้านค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร เนื่องจากพนักงานที่ปฏิบัติงานด้านการขนส่ง มีอายุการทำงานมาก ทำให้มีอัตราเงินเดือนที่ค่อนข้างสูง เนื่องจากเหตุผลที่องค์กรไม่มีเพดานของเงินเดือนแต่ละตำแหน่ง และองค์กรมีการปรับเงินเดือนขึ้นทุกปี เฉลี่ยปีละ 5% ทำให้มีต้นทุนด้านบุคลากรที่สูง

5.1.5.2 ราคาน้ำมันในตลาดโลกสูงขึ้น ขณะที่รถบรรทุกของบริษัทฯ ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการขนส่ง ประกอบกับรถบรรทุกมีอายุการใช้งานมากกว่า 10 ปีขึ้นไป ทำให้มีอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันที่ค่อนข้างสูง ส่งผลให้มีค่าใช้จ่ายในการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสูงมาก

5.1.5.3 ปัญหาการซ่อมแซมบำรุงรักษารถสูงมาก เนื่องจากรถบรรทุกบริษัทมีอายุการใช้งานที่ยาวนาน จำเป็นอย่างยิ่งที่รถต้องการการบำรุงรักษาที่เพียงพอ เพื่อสามารถยังคงให้ใช้งานได้ จึงทำให้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงสูงมากตามไปด้วย

5.1.5.4 ปัญหาด้านการกำหนดแผนการจัดส่งหม้อแปลงไฟฟ้า ผู้ศึกษาพบว่าบางกรณีไม่สามารถกำหนดแผนการขนส่งเพื่อให้มีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดได้ เนื่องจากความต้องการของลูกค้าที่ต้องการที่จะส่งหม้อแปลงไปทดสอบ (Test) ที่การไฟฟ้า ซึ่งระยะเวลาในการทดสอบ ทางผู้ขายไม่สามารถที่จะควบคุมได้ เพราะต้องรอคิวการทดสอบ ทำให้บางครั้งต้องเลื่อนกำหนดส่ง บางกรณีพบว่าการตกลงนัดหมายที่แน่นอนถึงกำหนดการส่งหม้อแปลงไฟฟ้า แต่เมื่อถึงวันนัดหมาย ไม่สามารถส่งหม้อแปลงได้ สาเหตุส่วนใหญ่มาจาก ลูกค้าเลื่อนกะทันหัน เนื่องจากสถานที่ติดตั้งยังไม่เสร็จ ทำให้ต้องเลื่อนส่ง ทำให้ไม่สามารถกำหนดแผนการขนส่ง เพื่อให้มีค่าใช้จ่ายที่น้อยที่สุดได้

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 การลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ควรกำหนดเพดานเงินเดือนของตำแหน่งพนักงานขับรถ และพนักงานขนส่ง หรือจัดทำโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด สำหรับพนักงานที่สมัครใจเข้าโครงการ

5.2.2 การลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานที่ใช้ในการเดินรถ จากการที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มที่สูงขึ้น ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งของบริษัทฯ มีต้นทุนที่สูงขึ้นมาก เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านนี้ จึงควรพิจารณาปรับเปลี่ยนการใช้พลังงาน จากการใช้น้ำมันดีเซลเปลี่ยนไปเป็นก๊าซธรรมชาติ (NGV)

ทดแทน เนื่องจากราคาก๊าซธรรมชาติต่ำกว่าราคาน้ำมันมาก (ราคา 8.50 บาทต่อกิโลกรัม) จะสามารถลดค่าใช้จ่ายด้านการใช้พลังงานได้ทันที

5.2.3 การลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษารถ ควรจัดทำแผนในการบำรุงรักษารถเป็นระยะ (Preventive Maintenance) ไม่ควรรอให้รถเสียจึงจะส่งเข้าซ่อม (Breakdown Maintenance) เพราะจะทำให้มีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า แต่ด้วยอายุการใช้งานของรถที่ยาวนาน ผู้ศึกษามีความคิดเห็นว่า การซื้อรถใหม่ และติดตั้งการใช้พลังงานทดแทน น่าจะมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าในระยะยาว

5.2.4 การศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาพบว่า ในปี 2554 ต้นทุนต่อหน่วยของรถขนส่งบริษัท สูงกว่าต้นทุนต่อหน่วยในปี 2553 เนื่องจากมีสาเหตุมาจากการปรับเงินเดือนของพนักงานสูงขึ้น และมีค่าเบี้ยเลี้ยง ค่าทำงานล่วงเวลาที่มากขึ้น รวมทั้งการปรับขึ้นราคาของน้ำมันเชื้อเพลิง และคาดว่าในปี 2555 ค่าใช้จ่ายดังกล่าวข้างต้นจะสูงขึ้นตามเปอร์เซ็นต์สัดส่วนที่เพิ่มขึ้นของแต่ละชนิดค่าใช้จ่าย แต่เมื่อเปรียบเทียบกับรถของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ภายนอก โดยแผนกขนส่งเป็นผู้ควบคุมวิธีการขนส่ง และมีการกำหนดแผนการขนส่งเหมือนเดิม เพียงแต่ว่าจ้างรถของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ภายนอก การเลือกใช้บริการภายนอกมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า