

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาต้นทุนการขนส่งในเส้นทางส่งออกยางพาราผ่านจุดผ่อนปรนบ้านฮวก จังหวัดพะเยา ทั้งหมด 3 เส้นทางที่มีการส่งออกยางพาราจากเดิมไม่มีการบริหารจัดการเรื่องของต้นทุนการขนส่งที่แท้จริงไม่ว่าจะเป็นในส่วนของผู้ประกอบการเอง และเกษตรกร ดังนั้นการวิจัยนี้จึงได้จัดทำระบบต้นทุนการขนส่ง การประเมิน ความเชื่อถือได้ และการตอบสนองของลูกค้าในส่วนของการขนส่งทั้ง 3 เส้นทาง และสรุปผลได้ดังนี้

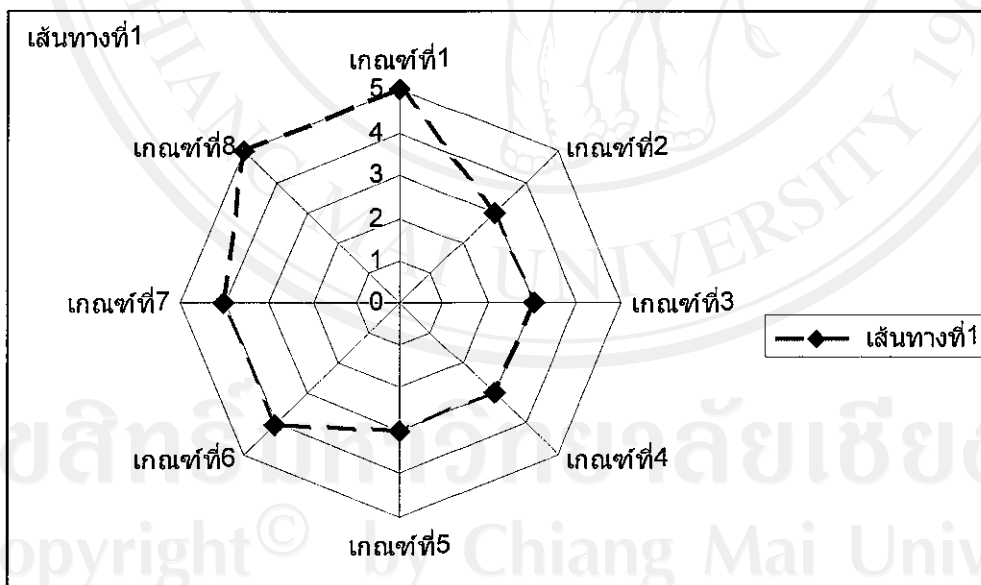
5.1.1 สรุปต้นทุนการขนส่งของเส้นทางของอำเภอเมืองจังหวัดพะเยา

เส้นทางนี้เริ่มจากสวนของนาย สัญญา ทองนอก ผ่านกึ่งอำเภอภูพานยาวเข้าสู่อำเภอจุนและสุดท้ายผ่านอำเภอเชียงคำเข้าสู่กึ่งอำเภอภูซาง สิ้นสุดที่จุดผ่อนปรนบ้านฮวก จังหวัดพะเยา ระยะทางทั้งหมด 105.76 กม. โดยมีค่าใช้จ่ายดังนี้คือ ค่าใช้จ่ายการโทรศัพท์สั่งซื้อ ในการสั่งซื้อในแต่ละครั้งจะต้องมีการติดต่อระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายก็คือตัวเกษตรกรเอง โดยจะมีการนัดหมายเรื่องของวัน เวลา จำนวนของยางพารา (แผ่น) เพื่อให้ทราบตรงกัน ในปัจจุบันไม่มีความยุ่งยากเพราะว่าปริมาณของผลผลิตของยางพาราที่ได้จากสวนของเกษตรกรยังมีไม่มากจึงมีการติดต่อซื้อขายสองครั้งต่อเดือน ค่าใช้จ่ายด้านแรงงานซึ่งจะต้องขนย้ายยางพาราขึ้นบนรถที่สวนของเกษตรกร บางครั้งเกษตรกรอาจจะใช้แรงงานในครอบครัวของตนเองผู้วิจัยได้คิดออกมาให้อยู่ในรูปแบบของต้นทุน เพื่อที่จะได้ข้อมูลของระบบต้นทุนที่ชัดเจน ค่าใช้จ่ายในการขนย้ายยางพาราลงจากรถที่บ้านเกษตรกรเพื่อทำการจัดเก็บและรอที่จะส่งขายเมื่อปริมาณของยางแผ่นมากพอ ในการซื้อขายจะมีพ่อค้าจะมารับซื้อที่จุดรวบรวมยางหรืออาจมีการนัดแนะกันแล้วแต่สถานที่ที่ได้ตกลงกันไว้ อาจจะมีบางกรณีที่พ่อค้าเร่ตระเวนรับซื้อจากสวนยางพาราของเกษตรกรจึงทำให้เกิดค่าใช้จ่ายในการขนย้ายยางพาราขึ้น ค่าใช้จ่ายการขนย้ายยางพาราที่จุดผ่อนปรนบ้านฮวก เนื่องจากงานวิจัยนี้จุดสิ้นสุดของงานวิจัยอยู่ที่จุดผ่อนปรนบ้านฮวก จังหวัดพะเยา ผู้วิจัยจึงวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งถึงจุดนี้เท่านั้น ค่าใช้จ่ายในการตรวจนับยางพาราซึ่งเป็นกระบวนการที่

สำคัญที่จะต้องมีผู้ตรวจนับความถูกต้องว่าจำนวนการซื้อขายนั้นตรงตามที่ตกลงกันไว้หรือไม่ การตรวจสอบคุณภาพของพาราก็เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นอีกส่วนหนึ่งเพราะต้องมีการตรวจสอบเรื่องของคุณภาพของน้ำยางว่ามีคุณภาพดีหรือไม่คืออยู่ที่ระดับใดโดยผู้ที่มีความเชี่ยวชาญ ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงรถบรรทุกหกล้อของเส้นทางที่ 1 คือ 1 กม. ต่อ 3 บาท ข้อมูลที่ได้จะนำไปอ้างอิงในการคำนวณโดยคิดเป็นต่อครั้งของการขนส่งหนึ่งเที่ยว ค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงรถจักรยานยนต์ 2 ครั้งต่อวันเนื่องจากการขนย้ายจากสวนยางพาราของเกษตรกรนั้นมีการขนย้ายโดยรถจักรยานยนต์และมีการใช้งานของรถจักรยานยนต์ในการติดต่ออื่นๆ ค่าใช้จ่ายในการควบคุมดูแลจะเป็นบุคคลที่คอยดูแลการขนส่งตั้งแต่ต้นจนจบ โดยในที่นี้จะหมายถึง คนขับรถ หรือว่าเจ้าของสวนยางพาราเอง

5.1.2 สรุปผลการประเมิน ความเชื่อถือได้ และการตอบสนองของลูกค้าในเส้นทางอำเภอเมืองจังหวัดพะเยา

ในรูปที่ 5.1 ได้ชี้ให้เห็นว่ามาตรฐานการจัดการรวมถึงศักยภาพในการขนส่งของเส้นทางที่ 1 อยู่ในระดับที่ดี เส้นทางนี้มีความสามารถในการจัดส่งสินค้าถึงมือของลูกค้าอย่างถูกต้อง ทั้งชนิด และจำนวนได้ทันตามเวลาที่มีการตกลงกับลูกค้า



รูป 5.1 ผลการประเมินเส้นทางที่ 1

เส้นทางที่ 1 มีความสามารถในการจัดการเกี่ยวกับการขนส่งในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดการขนส่งในเรื่องของ จำนวน, วัน, เวลา และสถานที่โดยไม่มีการวางแผนล่วงหน้าอยู่ในระดับพอใช้ และมีความสามารถในการจัดการกำหนดช่วงเวลานำในการส่งสินค้าไปยังจุดรวบรวมสินค้าและปฏิบัติได้ตามที่กำหนดไว้ในระดับพอใช้

ในเรื่องการจัดทำเอกสารการขนส่งและการขนย้ายสินค้า ความครบถ้วนของสินค้าได้ตรงตามคำสั่งซื้อของลูกค้าในเส้นทางที่ 1 มีการจัดทำเอกสารแต่ยังไม่มีรูปแบบที่ชัดเจนอย่างเป็นระบบเพราะการดำเนินงานเป็นไปในรูปแบบซื้อมาขายไป รวมถึงปริมาณของยางพาราที่ส่งออกในเส้นทางที่ 1 ยังมีจำนวนน้อย จึงไม่มีการทำเอกสารที่เป็นรูปแบบสากล ถ้ามีการปรับปรุงก็จะทำให้ระบบการขนส่งดีขึ้น ส่วนเรื่องของการจัดการตามระเบียบและวิธีการทางด้านกฎหมายไม่มีข้อบังคับ สามารถดำเนินการได้ตามปกติ แต่ถ้ามีการขนส่งในปริมาณมากๆ จะต้องมีการจดทะเบียนขออนุญาตในการขนส่งและค้ายางพารา ส่วนในเรื่องของความปลอดภัยนั้น เส้นทางที่ 1 มีความปลอดภัยสูง ไม่มีปัญหาชายแดนระหว่างประเทศ จึงไม่เป็นอุปสรรคในการขนส่ง โดยเกณฑ์การวัดทั้ง 8 เกณฑ์ อ้างอิงได้จากภาคผนวก ข

5.1.3 สรุปต้นทุนการขนส่งของเส้นทางของอำเภอแม่ใจ จังหวัดพะเยา

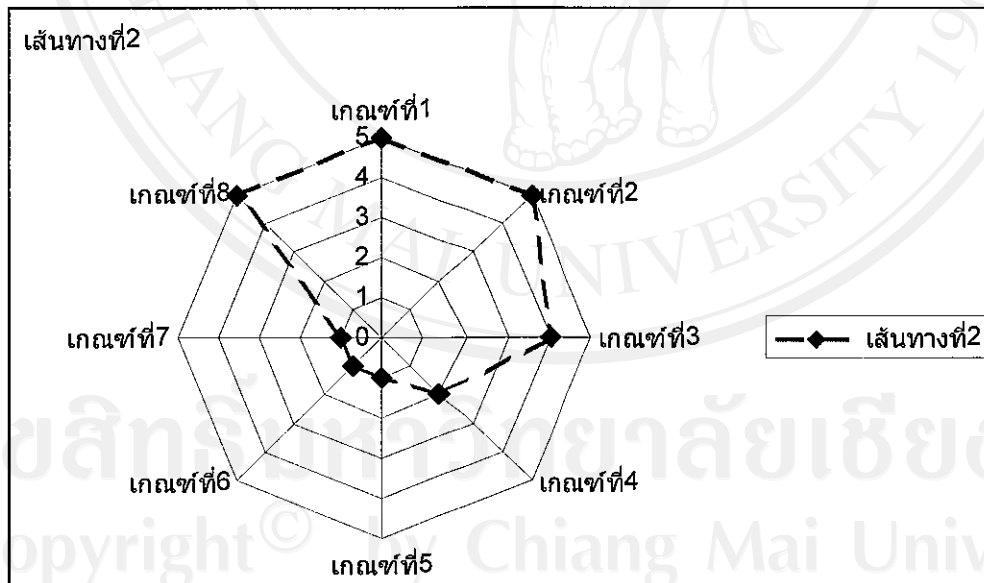
เส้นทางนี้เริ่มจากสวนของนาย สมคิด ธิชาว เข้าสู่อำเภอเมือง ผ่านกิ่งอำเภอภูพานเข้าสู่อำเภอจุนและสุดท้ายผ่านอำเภอเชียงคำเข้าสู่กิ่งอำเภอภูซาง ผ่านจุดผ่อนปรนบ้านฮวกจังหวัดพะเยา ระยะทางทั้งหมด 139.75 กม. โดยมีค่าใช้จ่ายดังนี้คือ ค่าใช้จ่ายการโทรศัพท์สั่งซื้อ ในการสั่งซื้อในแต่ละครั้งจะต้องมีการติดต่อระหว่างผู้ซื้อ และผู้ขายก็คือตัวเกษตรกรเอง โดยจะมีการนัดหมายเรื่องของวัน เวลา จำนวนของยางพารา (แผ่น) เพื่อให้ทราบตรงกันแต่การนัดหมายใน ปัจจุบันไม่มีความยุ่งยากเพราะว่าปริมาณของผลผลิตของยางพาราที่ได้จากสวนของเกษตรกรยังมีไม่มากในการติดต่อซื้อขายจึงไม่เกิดขึ้นมากประมาณสองครั้งต่อเดือนซึ่งมีความเกี่ยวเนื่องกับการขนย้ายขึ้นบนรถและเกิดค่าใช้จ่ายขึ้น โดยจะต้องมีการว่าจ้างแรงงานในการขนย้ายขึ้นบนรถที่สวนของเกษตรกร บางครั้งเกษตรกรอาจจะใช้แรงงานในครอบครัวของตนเองแต่ผู้วิจัยจะต้องคิดออกมาให้อยู่ในรูปแบบของต้นทุน ค่าใช้จ่ายการขนย้ายลงจากรถที่บ้านเกษตรกรเพื่อการจัดเก็บและรอที่จะส่งขายเมื่อปริมาณของยางแผ่นมากพอ ค่าใช้จ่ายในการขนย้ายขึ้นบนรถที่จุดรวบรวมยางโดยที่พ่อค้าจะมารับซื้อที่จุดรวบรวมยางจะมีการนัดแนะกันแล้วแต่สถานที่ที่ได้ตกลงกันไว้ อาจจะมีบางกรณีที่พ่อค้าเร่ตระเวนรับซื้อจากสวนยางพาราของเกษตรกรโดยตรง ค่าใช้จ่ายการขนย้ายยางพาราลงจากรถที่จุดผ่อนปรนบ้านฮวก จุดสิ้นสุดของงานวิจัยนี้จะอยู่ที่ จุดผ่อนปรนบ้านฮวก จังหวัดพะเยาผู้วิจัยจึงวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งถึงจุดนี้เท่านั้น ค่าใช้จ่ายการตรวจนับยางพารา ซึ่งเป็นกระบวนการที่สำคัญที่จะต้องให้ผู้ตรวจนับความถูกต้องว่าจำนวนการซื้อขายนั้นตรงตามที่ตกลงกันไว้หรือไม่ ในการตรวจสอบคุณภาพ

ยางพารามีบุคคลที่คอยตรวจสอบเรื่องของคุณภาพด้วยว่าน้ำยางมีคุณภาพดี หรือไม่ได้อยู่ที่ระดับใดและรวมเป็นค่าใช้จ่ายขนส่งในเส้นทางที่ 2 ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงรถปิกอัพของเส้นทางที่ 2 คือ 1 กม. ต่อ 2.36 บาท ข้อมูลที่ได้จะนำไปอ้างอิงในการคำนวณ โดยคิดเป็นต่อครั้งของการขนส่งหนึ่งเที่ยวการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงรถจักรยานยนต์ 2 ครั้ง ต่อวัน เนื่องจากการขนย้ายจากสวนยางพาราของเกษตรกรนั้นมีการขนย้ายโดยรถจักรยานยนต์ และมีการใช้งานของรถจักรยานยนต์ในการติดต่ออื่นๆ การควบคุมดูแลจะเป็นบุคคลที่คอยดูแลการขนส่งตั้งแต่ต้นจนจบ โดยในที่นี่จะหมายถึง คนขับรถ หรือว่าเจ้าของสวนยางพาราเอง

5.1.4 สรุปผลการประเมิน ความเชื่อถือได้ และการตอบสนองของลูกค้าในเส้นทาง

อำเภอแม่ใจ จังหวัดพะเยา

ในรูปที่ 5.2 จะให้เห็นถึงมาตรฐานการจัดการและศักยภาพในการขนส่งของเส้นทางที่ 2 อยู่ในระดับพอใช้ ความสามารถในการจัดส่งสินค้าถึงมือลูกค้าอย่างถูกต้องทั้งชนิด จำนวน ความสมบูรณ์ของสินค้าทันตามเวลาที่มีการตกลงกับลูกค้าอยู่ในระดับปานกลาง



รูป 5.2 ผลการประเมินเส้นทางที่ 2

เส้นทางที่ 2 มีความสามารถในการจัดการเกี่ยวกับการขนส่งในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดการขนส่งในเรื่องของ จำนวน, วัน, เวลา และสถานที่โดยไม่มีการวางแผนล่วงหน้าอยู่ในระดับพอใช้ เส้นทางที่ 2 มีความสามารถในการจัดการกำหนดช่วงเวลานำ ในการส่งสินค้าไปยังจุดรวบรวมสินค้าและปฏิบัติได้ตามที่กำหนดไว้ได้อยู่ใน

ระดับที่พอใช้เช่นกัน ในเรื่องการจัดทำเอกสารการขนส่งและการขนย้ายสินค้า ความครบถ้วนและตรงตามคำสั่งซื้อของลูกค้าเส้นทางที่ 2 มีการจัดทำเอกสารแต่ยังไม่มีรูปแบบที่ชัดเจนอย่างเป็นระบบ เพราะการดำเนินงานเป็นไปในรูปแบบซื้อมาขายไป รวมถึงปริมาณของยางพาราที่ส่งออกยังมีจำนวนน้อย จึงไม่มีการทำเอกสารที่เป็นรูปแบบสากล ส่วนเรื่องของการจัดการตามระเบียบและวิธีการทางด้านกฎหมายนั้นในขณะนี้ทางรัฐบาลได้เปิดพื้นที่ในการปลูกยางพาราในเขตภาคเหนือมากขึ้นและมีการส่งเสริมการปลูกยางพาราในพื้นที่จังหวัดพะเยา การจัดการในระเบียบต่างๆจึงไม่มีข้อบังคับมาก สามารถดำเนินการได้ตามปกติ แต่ถ้ามมีการขนส่งในปริมาณมากจะต้องมีการจดทะเบียนขออนุญาตในการขนส่งและค้ายางพารา ส่วนในเรื่องของความปลอดภัยนั้นเส้นทางที่ 2 มีความปลอดภัยสูงไม่มีปัญหาชายแดนระหว่างประเทศ จึงไม่เป็นอุปสรรคในการขนส่ง โดยเกณฑ์การวัดทั้ง 8 เกณฑ์ อ้างอิงได้จากภาคผนวก ข

5.1.5 สรุปต้นทุนการขนส่งของเส้นทางของกิ่งอำเภอภูซาง และอำเภอเชียงคำ

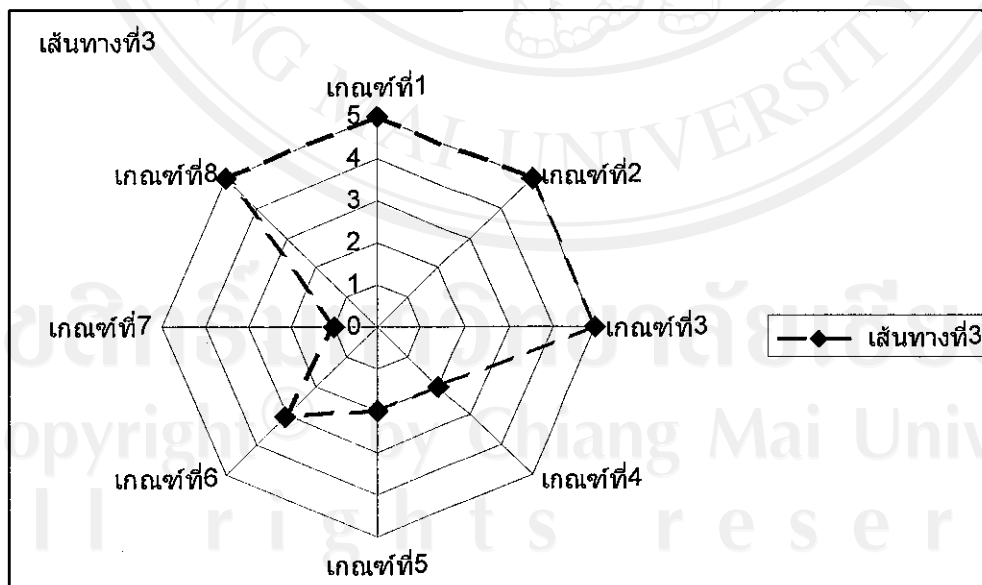
จังหวัดพะเยา

เส้นทางนี้เริ่มจากสวนของนาย เลย ภาลา กิ่งอำเภอภูซางผ่านจุดผ่อนปรน บ้านฮวกจังหวัดพะเยา ระยะทางทั้งหมด 23.92 กม. โดยที่พื้นที่ปลูกของอำเภอเชียงคำนั้นอยู่ติดกับกิ่งอำเภอภูซางผู้วิจัยจึงใช้เส้นทางเดียวกัน โดยมีค่าใช้จ่ายดังนี้คือ ค่าใช้จ่ายการโทรศัพท์สั่งซื้อ ในการสั่งซื้อในแต่ละครั้งจะต้องมีการติดต่อระหว่างผู้ซื้อ และผู้ขายก็คือตัวเกษตรกรเอง โดยจะมีการนัดหมายเรื่องของวัน เวลา จำนวนของยางพารา (แผ่น) เพื่อให้ทราบตรงกัน ในการติดต่อซื้อขายเกิดขึ้นสองครั้งต่อเดือน ค่าใช้จ่ายของแรงงานที่ใช้กับการขนย้ายยางพาราขึ้นบนรถ โดยมีการว่าจ้างแรงงานในการขนย้ายขึ้นบนรถที่สวนของเกษตรกร บางครั้งเกษตรกรอาจจะใช้แรงงานในครอบครัวของตนเอง ซึ่งผู้วิจัยได้คิดออกมาให้อยู่ในรูปแบบของต้นทุน เพื่อที่จะได้ข้อมูลของระบบต้นทุนที่ชัดเจน จากนั้นก็ต้องมีค่าใช้จ่ายในการขนย้ายลงจากรถ ที่บ้านเกษตรกร เพื่อจัดเก็บและรอส่งขายเมื่อปริมาณของยางแผ่นมากพอ ก็จะขนย้ายขึ้นบนรถที่จุดรวบรวมยาง โดยที่พ่อค้าจะมารับซื้อที่จุดรวบรวมยางจะมีการนัดแนะกันแล้วแต่สถานที่ที่ได้ตกลงกันไว้ อาจจะมีบางกรณีที่พ่อค้าเร่ตระเวนรับซื้อจากสวนยางพาราของเกษตรกรโดยตรง การขนย้ายยางพาราลงจากรถที่จุดผ่อนปรนบ้านฮวก ในการขนย้ายลงจากรถเนื่องจากงานวิจัยนี้จุดสิ้นสุดของพื้นที่งานวิจัยจะอยู่ที่ จุดผ่อนปรนบ้านฮวก จังหวัดพะเยาผู้วิจัยจึง วิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งถึงจุดนี้เท่านั้น และในการตรวจนับยางพาราซึ่งเป็นกระบวนการที่สำคัญที่จะต้องมีผู้ตรวจนับ

ความถูกต้องว่าจำนวนการซื้อขายนั้นตรงตามที่ตกลงกันไว้หรือไม่ ในการตรวจสอบคุณภาพยางพาราก็ต้องมีบุคคลที่คอยตรวจสอบเรื่องของคุณภาพด้วยว่าน้ำยางมีคุณภาพดีหรือไม่คืออยู่ที่ระดับใด การเติมน้ำมันเชื้อเพลิงรถบรรทุก ของเส้นทางที่ 3 คือ 1 กม. ต่อ 3 บาท ข้อมูลที่ได้จะนำไปอ้างอิงในการคำนวณ โดยคิดเป็นต่อครั้งของการขนส่งหนึ่งเที่ยว การเติมน้ำมันเชื้อเพลิงรถจักรยานยนต์ 2 ครั้งต่อวัน เนื่องจากการขนย้ายจากสวนยางพาราของเกษตรกรนั้นมีการขนย้ายโดยรถจักรยานยนต์ และมีการใช้งานของรถจักรยานยนต์ในการติดต่ออื่นๆ การควบคุมดูแลจะเป็นบุคคลที่คอยดูแลการขนส่งตั้งแต่ต้นจนจบ โดยในที่นี้จะหมายถึง คนขับรถ หรือว่าเจ้าของสวนยางพาราเอง

5.1.6 สรุปผลการประเมิน ความเชื่อถือได้ และการตอบสนองของลูกค้าในเส้นทางกิ่งอำเภอภูซาง และอำเภอเชียงคำจังหวัดพะเยา

ในรูปที่ 5.3 จะให้เห็นถึงมาตรฐานการจัดการ และศักยภาพในการขนส่งของเส้นทางที่ 3 อยู่ในระดับพอใช้ เส้นทางที่ 3 มีความสามารถในการจัดส่งสินค้าถึงมือลูกค้าอย่างถูกต้องทั้งชนิด จำนวน ความสมบูรณ์ของสินค้า ทันตามเวลาที่มีการตกลงกับลูกค้าอยู่ในระดับที่ดีมากและมีความสามารถในการจัดการเกี่ยวกับการขนส่งในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดการขนส่งในเรื่องของ จำนวน, วัน, เวลา และสถานที่โดยไม่มีการวางแผนล่วงหน้า อยู่ในระดับที่ดี



รูป 5.3 ผลการประเมินเส้นทางที่ 3

เส้นทางที่ 3 มีความสามารถในการจัดการกำหนดช่วงเวลานำ ในการส่งสินค้าไปยังจุดรวบรวมสินค้า และปฏิบัติได้ตามที่กำหนดไว้ได้อยู่ในระดับที่ดี ในการ

จัดทำเอกสารการขนส่งและการขนย้ายสินค้าความครบถ้วนของสินค้าได้ตรงตามคำสั่งซื้อของลูกค้า นั้น เส้นทางที่ 3 มีการจัดทำเอกสารแต่ยังไม่มีรูปแบบที่ชัดเจนอย่างเป็นระบบ เพราะการดำเนินงานเป็นไปในรูปแบบซื้อมาขายไป รวมถึงปริมาณของยางพาราที่ส่งออกยังมีจำนวนน้อย จึงไม่มีการทำเอกสารที่เป็นรูปแบบสากล ส่วนเรื่องของการจัดการตามระเบียบและวิธีการทางด้านกฎหมายนั้น ในขณะนี้ทางรัฐบาลได้เปิดพื้นที่ในการปลูกยางพาราในเขตภาคเหนือมากขึ้น และยังมีการส่งเสริมการปลูกยางพาราในพื้นที่จังหวัดพะเยาการจัดการในระเบียบต่างๆ จึงไม่มีข้อบังคับสามารถดำเนินการได้ตามปกติ แต่ถ้ามีการขนส่งในปริมาณมากๆ จะต้องมีการจดทะเบียนขออนุญาตในการขนส่งและค้ายางพารา ส่วนในเรื่องของความปลอดภัยนั้น เส้นทางที่ 3 มีความปลอดภัยสูงไม่มีปัญหาชายแดนระหว่างประเทศ จึงไม่เป็นอุปสรรคในการขนส่งตลอดเส้นทาง โดยเกณฑ์การวัดทั้ง 8 เกณฑ์ อ้างอิงได้จากภาคผนวก ข

5.2 สรุปเส้นทางการขนส่ง

จากการที่ผู้วิจัยได้สำรวจในแต่ละเส้นทางของการขนส่งยางพารา ของจังหวัดพะเยานั้น การบริหารการขนส่งที่ดีมีความจำเป็นมากโดยเฉพาะกลุ่มผู้ส่งออกและเกษตรกรที่ปลูกยางพาราเอง เนื่องจากในปัจจุบันการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบทั้งสามเส้นทางยังไม่เกิดขึ้น จึงเป็นปัญหาในการวางแผนในระยะยาวที่จะทำให้เกิดประสิทธิภาพการขนส่งยางพาราผ่านจุดผ่อนปรนบ้านฮวก ในปัจจุบันต้นทุนการขนส่งยางพารา ผู้ใดมีความชำนาญและมีการจัดการระบบการบริหารงานที่ดีก็สามารถลดต้นทุนได้มากกว่ารายอื่น รวมถึงการปลูกและการขยายพื้นที่ทางรัฐบาลได้เปิดโอกาสให้ต้นกล้ายางพารา แต่ยังคงขาดการส่งเสริมในเรื่องของการจัดการ การบริหารงานเรื่องต้นทุนต่างๆ ที่จะเป็นตัวผลักดันกลุ่มตลาดรายย่อยในแต่ละพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจากการวิจัยสามารถสรุปเส้นทางทั้งสามเส้นทางดังนี้

เส้นทางที่ 1 เป็นเส้นทางที่มีการบริหารจัดการอยู่ในระดับที่ดี ในเรื่องของการขนส่งสามารถขนส่งได้ทุกฤดูกาลและจากการวิเคราะห์พบว่าเส้นทางที่ 1 เป็นเส้นทางที่มีต้นทุนต่ำ มีขั้นตอนในการดำเนินงานที่ดีและมีความปลอดภัยสูง

เส้นทางที่ 2 ต้นทุนการขนส่งค่อนข้างสูง เนื่องจากกระยะทางในการขนส่งไปยังบ้านฮวกมีระยะทางไกล การขนส่งภายในหมู่บ้านค่อนข้างลำบาก รวมถึงขั้นตอนการดำเนินการยังไม่มีประสิทธิภาพ แต่ถ้ามีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้มีการบริหารจัดการ

เรื่องของการขนส่งอย่างเป็นระบบแล้ว ก็จะเป็นเส้นทางที่สามารถขนส่งได้ดีอีกเส้นทางหนึ่ง

เส้นทางที่ 3 เป็นเส้นทางที่มีค่าใช้จ่ายน้อย เนื่องจากเป็นเส้นทางที่อยู่ใกล้กับจุดผ่อนปรนบ้านฮวก ใช้เวลาในการเดินทาง 30 นาที ผลจากแบบจำลองอ้างอิงในการวัดสมรรถนะเส้นทางนี้มีความสามารถที่จะตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ดีแต่ยังขาดการบริหารจัดการในเรื่องรูปแบบการจัดทำเอกสารที่ยังไม่ได้มาตรฐาน

ในการทำวิจัยครั้งนี้ไม่ได้บ่งชี้ว่าเส้นทางขนส่งเส้นทางใดเป็นเส้นทางที่ดีที่สุด แต่จะวิเคราะห์สมรรถนะของแต่ละเส้นทางว่าเป็นอย่างไร รวมถึงต้นทุนในการขนส่งในหนึ่งเที่ยวการขนส่งว่าเกิดต้นทุนเท่าใด และต้นทุนต่อหน่วยเท่าใดเพื่อเป็นแนวทางในการค้าขายพาราผ่านจุดผ่อนปรนบ้านฮวกในอนาคต

5.3 สรุปปัญหา และอุปสรรค

1. เนื่องจากเป็นการศึกษาข้อมูลที่ยังไม่มีงานวิจัยใดทำมาก่อน ข้อมูลที่จะนำมาอ้างอิงจึงมีน้อย ผู้วิจัยต้องทำการหาข้อมูลในพื้นที่จริงที่มีอยู่ปัจจุบัน รวมถึงการดำเนินการด้านการจัดการด้านขนส่ง ปัจจุบันไม่มีระบบแบบแผน ไม่มีการทำเอกสารหรือหลักฐานสัญญาต่างๆ ผู้วิจัยจึงได้เก็บข้อมูลโดยการบันทึกในรูปแบบของภาพและเสียงเพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นจริงที่สุด
2. การสัมภาษณ์ ทั้งเกษตรกร ผู้ประกอบการ และผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรง ในหน่วยงานราชการต้องมีการเตรียมตัวให้พร้อม โดยเฉพาะเรื่องของวันและเวลา ต้องมีการนัดหมายที่แน่นอน
3. การหาข้อมูลในพื้นที่จริงโครงสร้างของถนน ก็เป็นอุปสรรคหนึ่งในการหาข้อมูล เนื่องจากเส้นทางมีสภาพเป็นถนนลูกรัง และเป็นพื้นที่นาเก่า
4. ข้อมูลบางข้อมูลเป็นความลับทางชายแดนหรือระหว่างประเทศ ในการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ศุลกากร บางคำถามก็ไม่สามารถให้คำตอบในเชิงลึกได้
5. การเข้าไปเก็บข้อมูลในพื้นที่ของ สปป.ลาว ไม่สามารถนำอุปกรณ์สื่อสาร อุปกรณ์บันทึกต่างๆ ทุกชนิดผ่านทางจุดผ่อนปรนบ้านฮวก เพื่อเข้าสู่ สปป.ลาว ได้ เนื่องจากเป็นเรื่องของความมั่นคงของประเทศ และเส้นทางที่จะสามารถไปบรรจบกับแม่น้ำโขงในประเทศลาวนั้นจะต้องมีการจ้างผู้นำทางซึ่งเป็นบุคคลในพื้นที่ เข้าไปด้วย ทางด่านศุลกากรจึงจะอนุญาตให้เข้าไปได้

5.4 ข้อเสนอแนะ

ในการวิเคราะห์ต้นทุนของระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ได้ต้นทุนที่แท้จริงนั้น จะต้องทำการหาข้อมูลจากเส้นทางจริง เพื่อให้รู้ขอบเขตการที่เกิดในเส้นทางที่ต้องการวิเคราะห์และสถานการณ์การขนส่งปัจจุบันว่ามีการดำเนินการบริหารจัดการอย่างไร ข้อกำหนดต่างๆ ในการดำเนินงาน รูปแบบของโซ่อุปทานเป็นรูปแบบไหน สามารถที่จะหาข้อมูลได้จากส่วนไหนได้บ้าง เช่น การสัมภาษณ์จากผู้ที่มีความเชี่ยวชาญและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องที่แท้จริง รวมถึงนักวิชาการที่มีหน้าที่รับผิดชอบในส่วนนั้นๆ รูปแบบของการดำเนินการในการวิจัยประเภทนี้ไม่มีกฎตายตัว แล้วแต่แนวทางการประยุกต์ใช้ของแต่ละบุคคลว่าจะใช้แนวทางใด วางแผนอย่างไร ให้เกิดความสอดคล้องและจะต้องอ้างอิงจากปัจจัยอื่นๆ ที่มีผลกระทบควบคู่กันไปด้วย

การวางแผนการดำเนินงาน การเดินทาง การเข้าสัมภาษณ์บุคคลในพื้นที่จริงต้องมีการเตรียมตัวให้พร้อม จัดตารางการเดินทางและนัดหมายให้ชัดเจน เพราะไม่เช่นนั้นแล้วการดำเนินงานวิจัยจะเกิดความล่าช้าในการเก็บข้อมูล

ข้อมูลในการทำวิจัยบางอย่างอาจจะเป็นข้อมูลที่เป็นความลับระหว่างการทหารหรือความลับทางราชการ ดังนั้นในการนำข้อมูลมาใช้นี้จะต้องมีการพิจารณาถึงผลกระทบด้วยเช่นกัน และควรจะมีการขออนุญาตก่อนที่จะนำข้อมูลนั้นมาใช้ในการวิจัย

ในพื้นที่ในการปฏิบัติงานจะต้องมีการแจ้งให้ผู้ที่มีความรับผิดชอบในพื้นที่นั้นๆ รับทราบด้วยว่ามีผู้วิจัยได้ปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่ในเขตความรับผิดชอบของตนเพราะจะเป็นการป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้วิจัยเอง รวมถึงผู้ร่วมปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผลของการวิจัยนี้สามารถใช้ในการอ้างอิงในเรื่องของเส้นทางการค้าทางพาราของจังหวัดพะเยาได้เป็นอย่างดี เพราะผู้วิจัยได้เริ่มเก็บข้อมูลตั้งแต่ส่วนทางพารา เส้นทาง สภาพถนน ความเร็ว ข้อมูลเชิงพื้นที่ที่ได้จากการบันทึกข้อมูลไว้ในรูปแบบภาพและเสียง อย่างละเอียดในแต่ละเส้นทางที่มีการเดินทางภายในงานวิจัยนี้ รวมถึงข้อมูลพื้นฐานจากหน่วยงานของภาครัฐบาล และภาคเอกชน