

บทที่ 5

บทสรุป

5.1 บทสรุป

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของหัตถอุตสาหกรรมไทย มีวัตถุประสงค์หลักสองประการดังนี้ ประการแรกเพื่อหาปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของหัตถอุตสาหกรรมไทยภายใต้ขอบเขตของกลุ่มสินค้าหัตถอุตสาหกรรมที่มียอดขายมากที่สุด 5 ประเภทแรก ในพื้นที่จังหวัด เชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง ประการที่สองเพื่อประเมินภาพโดยรวมของ หัตถอุตสาหกรรมไทย ด้านต้นทุนโลจิสติกส์ ในเขตจังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง รวมทั้งทำให้ทราบศักยภาพโดยรวมของต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ณ ปัจจุบัน รวมทั้งปัญหา และอุปสรรค ในการพัฒนาความสามารถด้านต้นทุนโลจิสติกส์ของหัตถอุตสาหกรรมไทย ในเขตจังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง จะก่อให้เกิดการพัฒนาองค์กร ซึ่งจะอยู่ในรูปแบบการบริหาร และจัดการต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ที่เหมาะสม เพื่อแก้ไขจุดอ่อนขององค์กรนั้น ๆ อันจะนำไปสู่ความสำเร็จในด้านการบริหารองค์กรของตนเอง

การวิจัยนี้เริ่มต้นจากการศึกษาทฤษฎีการบริหารต้นทุนโลจิสติกส์ ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ผลิตสินค้าหัตถอุตสาหกรรมและรวบรวมรายชื่อองค์กร ออกแบบสอบถามเบื้องต้น ตรวจสอบความเที่ยงตรงและความน่าเชื่อถือ แล้วนำไปเก็บข้อมูลจริงของผู้ผลิตสินค้าหัตถอุตสาหกรรมไทย ถัดมาคือการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติ จัดทำรายงานผลการวิจัยเบื้องต้นส่งให้กลับทางกลุ่มตัวอย่าง และสุดท้ายจึงสรุปผลการศึกษา โดยมีรายละเอียดพอสรุปเป็นประเด็นต่างๆ ได้ดังนี้

5.1.1 ศึกษาทฤษฎีและแนวคิดด้านการบริหารต้นทุนโลจิสติกส์ หลักการวิเคราะห์ข้อมูล รวมทั้งบทความวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการที่จะศึกษาหาปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์และคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของหัตถอุตสาหกรรมไทยนั้น ได้มีการนำแนวคิดกิจกรรมโลจิสติกส์ระดับจุลภาคซึ่งแบ่งออกเป็น 13 กิจกรรม คือ การบริการลูกค้า การพยากรณ์ความต้องการสินค้า การจัดการสินค้าคงคลัง การสื่อสาร การจัดการวัตถุดิบ กระบวนการการสั่งซื้อสินค้า การบริหารคลังสินค้า การบรรจุภัณฑ์ การสนับสนุนด้านอะไหล่และบริการ การเลือกที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า การจัดซื้อวัตถุดิบ การจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ และการขนส่ง มาเป็นเกณฑ์พื้นฐานที่ควรพิจารณาในการหาปัจจัยที่มี

ผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ โดยต้นทุนโลจิสติกส์นั้นจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมที่รองรับกระบวนการโลจิสติกส์ ซึ่งการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์จะอยู่บนพื้นฐานของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงของแต่ละองค์กร อันประกอบด้วยต้นทุน 4 ประเภทคือ ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลัง ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า และต้นทุนการขนส่ง

5.1.2 ศึกษาภาพรวมของหัตถอุตสาหกรรมไทยในเขตจังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง

ขอบเขตของการเก็บข้อมูลในการศึกษาวิจัยนี้ที่ได้กำหนดไว้คือกลุ่มสินค้าหัตถอุตสาหกรรมที่มียอดขายมากที่สุด 5 ประเภทแรก ในพื้นที่จังหวัด เชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง ซึ่งจากข้อมูลของสำนักงานพัฒนาชุมชน และการหาข้อมูลจากเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง พบว่า ประเภทของ OTOP ที่มีมูลค่าการจำหน่ายสินค้ามากที่สุด 5 ประเภทแรกนั้น มีเพียงประเภท ผ้าและเครื่องแต่งกาย และของใช้/ของประดับตกแต่ง เท่านั้นที่เป็นหัตถอุตสาหกรรม จากข้อมูลผู้ผลิตสินค้าหัตถอุตสาหกรรมที่มาขอขึ้นทะเบียนการคัดสรรโครงการ OTOP Product Champion (OPC) มีกว่า 1,300 ราย และเป็นกลุ่มตัวอย่างมีขนาดใหญ่ประกอบกับพื้นฐานขององค์กรผู้ผลิตสินค้าหัตถอุตสาหกรรมยังไม่มีระบบการดำเนินงานที่ชัดเจน ส่งผลให้อาจจะยังไม่มีข้อมูลตามที่ผู้ศึกษาต้องการทั้งหมด ดังนั้นสำนักงานพัฒนาชุมชนจึงได้แนะนำให้ใช้กลุ่มตัวอย่างจากบัญชีสุดยอดหนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์ระดับประเทศ 4-5 ดาว ปี2549 ที่เป็นหัตถอุตสาหกรรม เนื่องจากมีความเป็นไปได้ที่จะมีข้อมูลตามที่ผู้ศึกษาวิจัยต้องการ

5.1.3 แบบสอบถามขั้นต้น การทดสอบ และการปรับปรุง

การวิจัยนี้เพื่อให้ตรงตามกับวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ จะใช้แบบสอบถาม และการสัมภาษณ์ เป็นเครื่องมือในการศึกษาวิจัย ซึ่งมีทั้งแบบสอบถามแบบปลายเปิดและปลายปิด ประกอบไปด้วย 3 ส่วน ดังนี้ ส่วนแรกเป็นข้อมูลทั่วไปขององค์กรผู้ผลิตสินค้าหัตถอุตสาหกรรม อาทิ ทุนจดทะเบียนเริ่มแรก จำนวนพนักงาน ระยะเวลาในการประกอบกิจการ ยอดขายต่อปี เป็นต้น ส่วนที่สองเป็นข้อมูลระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ตามกิจกรรม ตามเกณฑ์การประเมินค่าแบบ Likert Scale และส่วนที่ 3 เป็นข้อมูลต้นทุน โลจิสติกส์ตามกิจกรรม ประกอบด้วย ต้นทุนการบริหารจัดการ ต้นทุนในการถือครองสินค้า ต้นทุนในการบริหารคลังสินค้า และต้นทุนการขนส่งสินค้า

การทดสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถามนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการทวนสอบความเหมาะสมของแบบสอบถามขั้นต้น โดยได้มีการนำแบบสอบถามขั้นต้นส่งให้แก่ผู้ทรงคุณวุฒิทั้งทางด้านโลจิสติกส์ และหัตถอุตสาหกรรม เพื่อให้ข้อคิดเห็นและคำแนะนำตาม

แบบฟอร์มแสดงความคิดเห็นเกี่ยวแบบสอบถามขั้นต้น ผลคะแนนของความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิสามารถสรุปภาพรวมได้ว่า ผู้ทรงคุณวุฒิมีความเห็นด้วยในความเหมาะสมและเที่ยงตรงของแบบสอบถามขั้นต้นทั้ง 23 ประเด็น (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก) โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 ซึ่งสามารถแปลความหมายได้ว่า มีความเหมาะสมและเที่ยงตรงมาก (คะแนน 4.4-3.5 จากคะแนนเต็ม 5) และมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในเรื่องของผู้ให้ข้อมูลควรมีความรู้ความเข้าใจ และประสบการณ์ในด้านการบริหารต้นทุนโลจิสติกส์ เพื่อที่จะสามารถให้ข้อมูลที่ผู้วิจัยต้องการได้ตรงกับวัตถุประสงค์ของการศึกษา

การทดสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยทดลองเก็บข้อมูลจริงจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 10 ราย ผลข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ทางคณะผู้วิจัยได้คำนวณหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามขั้นต้น พบว่าแบบสอบถามขั้นต้นมีค่าความเชื่อมั่นโดยรวม (ค่า Cronbach's Alpha) เท่ากับ 0.9796 แสดงให้เห็นว่าแบบสอบถามมีความเชื่อมั่นสูง นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้คำนวณหาค่าความเชื่อมั่นแบบสอบถามแต่ละด้าน พบว่า ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามในประเด็นเรื่องการให้ระดับความสำคัญกับแต่ละปัจจัยในด้าน ต้นทุนการบริหารจัดการ ต้นทุนในการถือครองสินค้าคงคลัง ต้นทุนในการบริหารคลังสินค้า และต้นทุนการขนส่ง มีค่าเท่ากับ 0.9398 0.8173 0.96 และ 0.9391 ตามลำดับ ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแบบสอบถามขั้นต้นนี้มีค่าความเชื่อมั่นในการเก็บข้อมูลทุกด้าน

5.1.4 เก็บข้อมูลจริงจากผู้ผลิต OTOP ที่เป็นหัตถอุตสาหกรรม

จากการเก็บข้อมูลจริงจากกลุ่มตัวอย่างหัตถอุตสาหกรรม จากบัญชีสุดยอด หนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์ระดับประเทศ 4-5 ดาว ปี 2549 ในเขตจังหวัด เชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง โดยวิธีเฉพาะเจาะจง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างนี้จะขอคำแนะนำจากสำนักงานพัฒนาชุมชน และวิธีสุ่มอย่างง่ายสำหรับกลุ่มตัวอย่างในส่วนที่เหลือ ในเขตจังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง ทั้งสิ้น 70 ราย โดยการสัมภาษณ์ ขอดูเอกสาร ขอดูบันทึก ซึ่งผลข้อมูล ทางคณะผู้วิจัยได้คำนวณหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม พบว่ามีค่าความเชื่อมั่นโดยรวม (ค่า Cronbach's Alpha) เท่ากับ 0.887 แสดงให้เห็นว่าผลที่ได้จากแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือ

5.1.5 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงประชากรศาสตร์

จากกลุ่มตัวอย่างของหัตถอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 70 ตัวอย่าง สามารถแบ่งได้เป็น 5 ประเภทหัตถอุตสาหกรรม คือ ผลิตภัณฑ์จากเส้นใยพืช (กระดาษ) ผลิตภัณฑ์ไม้ อัญมณีและเครื่องเงิน ผ้าและผลิตภัณฑ์จากผ้า และเครื่องปั้นดินเผา โดยกลุ่มหัตถอุตสาหกรรมประเภท

ผลิตภัณฑ์ไม่มีสัดส่วนสูงที่สุดคือ ร้อยละ 42.86 รองลงมาคือหัตถอุตสาหกรรมเครื่องปั้นดินเผา ร้อยละ 18.57 และมีหัตถอุตสาหกรรมประเภทอัญมณีและเครื่องเงินที่มีสัดส่วนน้อยที่สุด คือร้อยละ 10.00 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด และเมื่อพิจารณาจำนวนปีที่จัดตั้งโรงงาน ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 กลุ่ม คือ จัดตั้งมาแล้วน้อยกว่าหรือเท่ากับ 5 ปี จัดตั้งมาแล้วระหว่าง 6 ถึง 10 ปี จัดตั้งมาแล้วระหว่าง 11 ถึง 15 ปี จัดตั้งมาแล้วระหว่าง 16 ถึง 20 ปี และสุดท้ายจัดตั้งมาแล้วมากกว่า 20 ปี พบว่าโรงงานในกลุ่มที่จัดตั้งมาแล้วน้อยกว่าหรือเท่ากับ 5 ปี มีสัดส่วนสูงที่สุดเท่ากับร้อยละ 40.00 รองลงมาคือโรงงานในกลุ่มที่มีการจัดตั้งมาแล้วระหว่าง 16 ถึง 20 ปี มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 17.15 สำหรับโรงงานในกลุ่มที่จัดตั้งมาแล้วระหว่าง 11-15 ปี มีสัดส่วนน้อยที่สุดคือเท่ากับร้อยละ 11.43 โดยขนาดธุรกิจแบ่งตามจำนวนพนักงาน พบว่า มีกลุ่มตัวอย่างถึงร้อยละ 45.72 ที่มีจำนวนพนักงานน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 คน ซึ่งข้อมูลดังกล่าวสอดคล้องกับพื้นฐานของหัตถอุตสาหกรรมที่ส่วนใหญ่เน้นการประกอบธุรกิจในครัวเรือนเป็นหลัก และเมื่อพิจารณาจากผลการคัดสรรจากบัญชีชุดยอดสินค้าหนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์ ระดับประเทศ โดยอ้างอิงจากคณะกรรมการอำนวยการโครงการหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์แห่งชาติ (กอน.ตพ) (2550) พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับการคัดสรรให้อยู่ในระดับ 4 ดาว ระดับประเทศ คิดเป็นร้อยละ 60.00 และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับการคัดสรรให้อยู่ในระดับ 5 ดาว ระดับประเทศ คิดเป็นร้อยละ 40.00

5.1.6 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์

ในการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุน โลจิสติกส์ตามกิจกรรมนั้นจะแบ่งการวิเคราะห์เป็น 2 ส่วนหลัก คือส่วนแรกเป็นการวิเคราะห์ปัจจัยเพื่อลดจำนวนตัวแปรและจัดกลุ่มตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันไว้ด้วยกัน และส่วนที่สองคือการนำผลลัพธ์จากการวิเคราะห์ปัจจัยมาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์เทียบกับองค์ประกอบแต่ละประเภท โดยใช้สถิติทั้งการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงและการวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ผลลัพธ์สุดท้ายที่ได้จะชี้ให้เห็นถึงปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์แต่ละกิจกรรม ซึ่งผลลัพธ์ของการวิเคราะห์ปัจจัยแสดงดังตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 แสดงผลลัพธ์ของการวิเคราะห์ปัจจัย

องค์กรประกอบต้นทุน	จำนวน ปัจจัย เริ่มต้น	จำนวน ปัจจัย	ปัจจัย
ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์	47	11	การบริการลูกค้า การตอบสนองความต้องการของลูกค้า การจ้างผู้รับเหมาช่วง และเงื่อนไขการค้า การสื่อสาร กระบวนการสั่งซื้อสินค้า การสนับสนุนการผลิต สินค้าส่งคืน การจัดซื้อวัตถุดิบ ผู้ส่งมอบ ระดับของวัตถุดิบ และการจัดวางและเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ
ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลัง	9	2	การบริหารสินค้าคงคลัง และการบรรจุภัณฑ์
ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า	11	3	การบริหารคลังสินค้า การวางแผนการขนส่ง และท่าเรือตั้งโรงงานและคลังสินค้า
ต้นทุนการขนส่ง	11	2	การขนส่ง และบุคลากรด้านการขนส่ง
รวมทั้งหมด	78	18	

จากตารางที่ 5.1 แสดงผลลัพธ์ของการวิเคราะห์ปัจจัยของทั้ง 4 องค์กรประกอบต้นทุนโลจิสติกส์ ในองค์กรประกอบต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์เริ่มแรกมีปัจจัยทั้งหมด 47 ปัจจัย ซึ่งหลังจากนำไปวิเคราะห์ปัจจัยแล้วจะเหลือ 11 ปัจจัยที่สามารถอธิบายความหมายของทั้ง 47 ปัจจัยได้ รวมทั้งสามารถนำไปใช้ในการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์เชิงเส้นและสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ทางสถิติต่อไป

ตารางที่ 5.2 แสดงบทสรุปวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์

องค์ประกอบต้นทุน	ปัจจัย	ผลการทดสอบทางสถิติ	
		มีผลต่อต้นทุน	ไม่มีผลต่อต้นทุน
ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์	สถานที่ตั้งและการขนส่ง	✓	
	การตอบสนองความต้องการของลูกค้า		✓
	การจ้างผู้รับเหมาช่วงและเงื่อนไขการค้า	✓	
	การสื่อสาร		✓
	กระบวนการสั่งซื้อสินค้า		✓
	การสนับสนุนการผลิต		✓
	สินค้าส่งคืน		✓
	การจัดซื้อวัตถุดิบ	✓	
	ผู้ส่งมอบ		✓
	ระดับของวัตถุดิบ	✓	
	การจัดวางและเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ		✓
ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลัง	การบริหารสินค้าคงคลัง	✓	
	การบรรจุภัณฑ์		✓
ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า	การบริหารคลังสินค้า		✓
	การวางแผนการขนส่ง		✓
	ทำเลที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า	✓	
ต้นทุนการขนส่ง	การขนส่ง	✓	
	บุคลากรด้านการขนส่ง		✓

หมายเหตุ : ✓ คือ ขอมรับสมมุติฐาน

จากตารางที่ 5.2 แสดงผลลัพธ์ของการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์เชิงเส้นและสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างผลลัพธ์ของการวิเคราะห์ปัจจัยและต้นทุนโลจิสติกส์ตามกิจกรรม พบว่าในปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มี 4 ปัจจัยประกอบด้วย ปัจจัยด้านสถานที่ตั้งและการขนส่ง การจ้างผู้รับเหมาช่วงและเงื่อนไขการค้า การจัดซื้อวัตถุดิบ และระดับของวัตถุดิบ ใน

ด้านต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลังมี 1 ปัจจัยคือ ปัจจัยการบริหารสินค้าคงคลัง ในด้านต้นทุนการบริหารคลังสินค้ามี 1 ปัจจัย คือปัจจัยทำเลที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า สุดท้ายด้านต้นทุนการขนส่งมี 1 ปัจจัย คือ ปัจจัยการขนส่ง

อย่างไรก็ตามสำหรับปัจจัยอื่นๆ ที่ไม่มีผลปรากฏในการวิเคราะห์ทางสถิตินั้นก็มีความสำคัญที่ไม่สามารถมองข้ามได้เพียงแต่ไม่ปรากฏว่ามีนัยสำคัญทางสถิติเท่านั้น และการที่ปัจจัยดังกล่าวไม่ปรากฏผลทางสถิติต่อต้นทุนโลจิสติกส์นั้นอาจจะมาจากสาเหตุต่างๆ ดังนี้

- ❖ ปัจจัยบางประการเป็นสิ่งที่ผู้ตอบแบบสอบถามอนุমানว่าเป็นสิ่งที่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจะต้องเสนอเป็นมาตรฐานขั้นต่ำอยู่แล้ว เช่น ความรวดเร็วในการให้บริการ ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า
- ❖ ปัจจัยบางประการก็ยังไม่เป็นที่รู้จักหรือคุ้นเคยในหมู่ผู้ตอบแบบสอบถามเช่น การรักษาความลับของลูกค้า และเงื่อนไขการค้า
- ❖ ปัจจัยบางประการเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถทำให้เห็นถึงความแตกต่างได้อย่างชัดเจน เช่น เรื่องของความรวดเร็วในการขนส่ง เป็นต้น

5.1.7 การวิเคราะห์สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์

จากการวิเคราะห์ข้อมูลสัดส่วนของต้นทุนโลจิสติกส์ตามกิจกรรมต่อต้นทุนรวมในภาพรวมทั้ง 5 ประเภทหัตถอุตสาหกรรม สามารถสรุปได้ตารางที่ 5.3

จากตารางที่ 5.3 สรุปภาพรวมสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ตามกิจกรรมต่อต้นทุนรวมพบว่ากลุ่มหัตถอุตสาหกรรมประเภทผลิตภัณฑ์ไม่มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์สูงที่สุดในทุกองค์ประกอบของต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งอธิบายได้ว่า พื้นฐานของหัตถอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ไม้ต้องใช้วัตถุดิบที่ค่อนข้างหายาก มีมูลค่าสูง รวมทั้งมีขนาดใหญ่ ซึ่งในบางครั้งอาจต้องมีการนำวัตถุดิบมาจากแหล่งอื่นๆ ภายนอกจังหวัดเพื่อให้ตรงกับความต้องการของลูกค้า ในขณะที่หัตถอุตสาหกรรมประเภทอื่นๆ นั้นวัตถุดิบสามารถหาได้ทั่วไปตามท้องถิ่น ประกอบกับวัตถุดิบมีขนาดเล็ก และมีมูลค่าไม่สูงมากนัก ซึ่งความแตกต่างในจุดนี้เป็นสาเหตุที่ทำให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของหัตถอุตสาหกรรมประเภทไม่มีสัดส่วนสูงกว่าหัตถอุตสาหกรรมประเภทอื่นๆ ในทุกองค์ประกอบของต้นทุนโลจิสติกส์

ตารางที่ 5.3 แสดงภาพรวมของการวิเคราะห์สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ตามกิจกรรมต่อต้นทุนรวม

กิจกรรม	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
การบริหารจัดการ โลจิสติกส์	3.83%	0.25% (ผลิตภัณฑ์ไม้)	15% (ผลิตภัณฑ์ไม้)
การถือครองสินค้าคงคลัง	4.65%	0.5% (ผลิตภัณฑ์จากเส้นใยพืช)	20% (ผลิตภัณฑ์ไม้)
การบริหารคลังสินค้า	3.03%	0.25% (ผลิตภัณฑ์จากเส้นใยพืช)	10% (ผลิตภัณฑ์ไม้)
การขนส่ง	5.80%	0.25% (อัญมณีและเครื่องเงิน)	16% (ผลิตภัณฑ์ไม้)
การจัดการ โลจิสติกส์ทั้งหมด	17.31%	5% (ทุกประเภท ยกเว้นผ้าและผลิตภัณฑ์จากผ้า)	40% (ผลิตภัณฑ์ไม้และเครื่องปั้นดินเผา)

5.1.8 การจัดทำรายงานผลการวิจัยเบื้องต้นส่งให้กับกลุ่มตัวอย่างหัตถอุตสาหกรรม

เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างหัตถอุตสาหกรรมตระหนักถึงความสำคัญของการจัดการโลจิสติกส์ รวมทั้งทราบถึงระดับต้นทุนโลจิสติกส์ของตนเองเทียบกับภาพรวมของกลุ่มหัตถอุตสาหกรรมทั้งหมด เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารต้นทุนโลจิสติกส์ เพื่อกำหนดความได้เปรียบในการแข่งขัน จึงได้จัดทำรายงานผลการวิจัยเบื้องต้นส่งให้กับองค์กรผู้ผลิตสินค้าหัตถอุตสาหกรรม ซึ่งตัวอย่างรายงานผลการวิจัยเบื้องต้นดังกล่าวจะประกอบด้วย

อย่างไรก็ตามกลุ่มตัวอย่างการศึกษาครั้งนี้มาจากบัญชีสุ่มยอด หนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์ระดับประเทศ 4-5 ดาว ปี 2549 ในเขตจังหวัด เชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง ซึ่งเป็นเพียงกลุ่มหัตถอุตสาหกรรมย่อยประเภทหนึ่งในภาพรวมของหัตถอุตสาหกรรมทั้งหมด อาจจะยังไม่สามารถสะท้อนให้เห็นผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงๆ ของหัตถอุตสาหกรรมได้อย่างชัดเจนและครอบคลุม ซึ่งการเก็บข้อมูลจากประชากรทั้งหมดสามารถที่จะได้ผลการศึกษาที่มีความละเอียดและแม่นยำมากขึ้น

5.2 การอภิปรายผล

จากการศึกษาของธนาคารโลกในเรื่องของโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ระดับสากล พบว่า ในองค์ประกอบของต้นทุนโลจิสติกส์นั้น ต้นทุนการขนส่งมีสัดส่วนสูงที่สุดเท่ากับร้อยละ 39 ของ ต้นทุนโลจิสติกส์รวม รองลงมาเป็นต้นทุนด้านคลังสินค้ามีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 27 ถัดมาเป็น ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเท่ากับร้อยละ 24 และสุดท้ายเป็นต้นทุนการบริหารจัดการ มี สัดส่วนเท่ากับร้อยละ 10 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม ซึ่งแตกต่างจากโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ ของหัตถอุตสาหกรรมไทยดังแสดงในตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4 แสดงการเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับสากลกับระดับหัตถอุตสาหกรรมไทย

องค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์	ต้นทุนโลจิสติกส์ ในระดับสากล (ต่อต้นทุนโลจิสติกส์รวม)	ต้นทุนโลจิสติกส์ หัตถอุตสาหกรรม (ต่อต้นทุนโลจิสติกส์รวม)
ต้นทุนการขนส่ง	39%	33.65%
ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า	27%	17.89%
ต้นทุนการถือครองสินค้าคง คลัง	24%	26.73%
ต้นทุนการบริหารจัดการ	10%	21.73%

จากตารางที่ 5.4 จะเห็นว่าโครงสร้างต้นทุนหัตถอุตสาหกรรมมีความแตกต่างกับในระดับ สากลค่อนข้างชัดเจน ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้

- ต้นทุนการขนส่งของระดับหัตถอุตสาหกรรมของไทยมีสัดส่วนต่ำกว่าในระดับ สากล อาจจะเนื่องมาจากต้นทุนการขนส่งแปรผันตามน้ำหนักและระยะทางในการขนส่ง ซึ่งสินค้าหัตถอุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะมีขนาดไม่ใหญ่มากและมีน้ำหนักเบา ประกอบกับ ระยะทางในการขนส่งส่วนใหญ่จะอยู่ภายในประเทศเป็นหลัก แต่ในระดับสากลนั้นสินค้า มีความหลากหลาย ตลอดจนมีขนาดที่ค่อนข้างใหญ่เมื่อเทียบกับสินค้าหัตถอุตสาหกรรม รวมทั้งมีระยะทางการขนส่งที่ไกลกว่า จึงทำให้ต้นทุนการขนส่งในระดับสากลมีสัดส่วนที่ สูงกว่าในระดับหัตถอุตสาหกรรม
- ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าของหัตถอุตสาหกรรมไทยมีสัดส่วนต่ำกว่าในระดับ สากล เนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างหัตถอุตสาหกรรมใช้พื้นที่บริเวณบ้าน และภายในโรงงาน เป็นคลังสินค้า จึงทำให้ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเช่าพื้นที่คลังสินค้าภายนอก รวมถึงค่า

ประกันภัยสินค้าด้วย ในขณะที่ในระดับสากลส่วนใหญ่ จะมีการจัดสรรคลังสินค้าที่ค่อนข้างชัดเจน มีขนาดใหญ่และเป็นระบบ จึงทำให้มีสัดส่วนต้นทุนการบริหารคลังสินค้าสูง

- ในส่วนของต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลังที่ของหัตถอุตสาหกรรมไทยมีสัดส่วนสูงกว่าในระดับสากลเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างหัตถอุตสาหกรรมเน้นผลิตสินค้าที่มีความหลากหลายเพื่อไว้ล่วงหน้าในสต็อก ซึ่งต้นทุนนี้จะแปรผันตามจำนวนสินค้าที่จัดเก็บ จึงทำให้ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลังมีสัดส่วนที่สูงกว่าในระดับสากล
- ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีค่าสูงกว่าในระดับสากล สาเหตุหนึ่งอาจจะเนื่องมาจากอุตสาหกรรมระดับสากลส่วนใหญ่เน้นการบริหารโครงข่ายของบริษัทคู่ค้า (business partner) แบบเอื้อประโยชน์ต่อกัน (Win-Win agreement) ซึ่งช่วยลดต้นทุนการบริหารในบางขั้นตอน แต่ในขณะที่หัตถอุตสาหกรรมยังไม่ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารงานดังกล่าว ในจุดนี้จึงส่งผลให้ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีสัดส่วนสูงกว่าในระดับสากล

อนึ่ง จากการที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ตลอดจนสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายคือลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศจากประมาณร้อยละ 19 ในปี 2548 เหลือร้อยละ 16 ในปี 2554 นั้น ผลการศึกษาจากงานวิจัยฉบับนี้จะเป็นส่วนส่งเสริมและสนับสนุนให้การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ประสบความสำเร็จ แต่อย่างไรก็ตามการที่จะนำผลการศึกษาส่วนนี้ไปใช้ในการวางแผนหรือกำหนดนโยบายในอนาคตต่อไปได้นั้น ผู้ใช้จะต้องมีความเข้าใจในที่มาของผลการศึกษาก่อนว่า มาจากกลุ่มตัวอย่างเพียง 70 บริษัท จากบัญชีสุทธอด หนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์ระดับประเทศ 4-5 ดาว ปี 2549 ในเขตจังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง ซึ่งการเก็บข้อมูลจากจำนวนทั้งหมดของประชากรสามารถที่จะได้ผลการศึกษาที่มีความละเอียดและแม่นยำมากขึ้นได้ ดังนั้นในนำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้นั้นจะต้องมีความระมัดระวังเป็นอย่างยิ่ง

นอกจากนี้เพื่อเพิ่มศักยภาพการบริหารต้นทุนโลจิสติกส์ให้มากขึ้น ภาครัฐควรจะมีการสร้างแรงจูงใจในการนำเทคโนโลยี หรือแนวคิดการบริหารต้นทุนโลจิสติกส์สมัยใหม่เข้ามาประยุกต์ใช้ในการจัดการโลจิสติกส์ โดยอาจสนับสนุนทางด้านเงินทุนให้มีถ่ายโอนเทคโนโลยีจาก

ต่างประเทศเข้ามา ประกอบกับเน้นให้เกิดการสร้างและพัฒนาระบบสารสนเทศให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลสอดคล้องกับมาตรฐานในระดับสากล ในส่วนของผู้ผลิตสินค้าหัตถอุตสาหกรรมเองก็ควรจะตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารต้นทุนโลจิสติกส์ซึ่งอาจอยู่ในรูปแบบของ การศึกษาข้อมูล เพื่อเพิ่มความรู้ ความเข้าใจในการจัดการโลจิสติกส์ ตลอดจนการให้ความสำคัญกับปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ รวมถึงต้นทุนโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นจริงขององค์กร เพื่อแก้ไขจุดอ่อนนั้น ๆ อันจะนำไปสู่การสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขันในตลาดโลกด้วยต้นทุนโลจิสติกส์ที่ต่ำกว่าคู่แข่งก็เป็นได้

5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการนำผลการศึกษาไปประยุกต์ใช้

จากผลการศึกษาในครั้งนี้ทำให้ทราบปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ตามกิจกรรม ดังนั้นถ้าองค์กรต้องการก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการบริหารต้นทุนโลจิสติกส์แล้วนั้น องค์กรควรให้ความสำคัญกับปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ โดยเรียงลำดับตามความสำคัญดังนี้

5.3.1 ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์

➤ ปัจจัยระดับของวัตถุดิบ กล่าวคือ องค์กรควรมีการตรวจสอบต้นทุนโดยรวมที่เกิดขึ้นจากการถือครองวัตถุดิบอย่างสม่ำเสมอ และเป็นระบบ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้อาจจะนำไปใช้ในการบริหารรายได้ขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ ตลอดจนอาจนำไปกำหนดเป็นกลยุทธ์ในการบริหารเพื่อก่อให้เกิดต้นทุนที่ต่ำที่สุด

➤ ปัจจัยการจัดซื้อวัตถุดิบ องค์กรควรให้ความสำคัญกับการทำสัญญาร่วมกับผู้ส่งมอบวัตถุดิบ ที่เป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อสื่อสารความต้องการที่ตรงกัน รวมทั้งเพื่อลดความเสี่ยงในการ ขาดแคลนวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต และเพื่อให้ได้รับวัตถุดิบที่มีคุณภาพดี จากผู้ส่งมอบ หรือจะเป็นการนำแนวคิดการการผลิตแบบทันเวลา (Just in Time) มาใช้ในองค์กร เพื่อการลดขนาดของจำนวนการสั่งซื้อ สั่งสินค้า (Lot size reduction) การจัดการขนาดในการขนส่งที่เหมาะสม (Load consideration) จะช่วยลดต้นทุนที่เกิดขึ้นได้

➤ ปัจจัยการจ้างผู้รับเหมาช่วงและเงื่อนไขการค้า กล่าวคือ องค์กรควรมีการทำสัญญา และแลกเปลี่ยนข้อมูลกับผู้รับเหมาช่วงอย่างจริงจัง เพื่อสื่อสารถึงความต้องการที่ตรงกัน รวมทั้งมีการเอื้อประโยชน์ร่วมกัน นอกจากนี้ยังควรให้ความสำคัญกับการทำสัญญากับลูกค้า และควรมีการสำรวจความต้องการของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ ว่ามีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางใด เพื่อหาแนวทางในการตอบสนองความต้องการที่เหมาะสมสำหรับลูกค้าแต่ละราย ควรมีการเจรจาเกี่ยวกับลูกค้า เพื่อหาแนวทางในการทำสัญญาที่จะเอื้อ

ประโยชน์กับทั้งสองฝ่าย ในด้านต่าง ๆ ที่ลูกค้าต้องการ รวมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับลูกค้า สำหรับสินค้าประเภทนี้ หากได้ทำการดำเนินการสำรวจความต้องการของลูกค้า และมีการออกแบบร่วมกันกับลูกค้า อาจทำให้มีแนวทางในการพัฒนาสินค้าและบริการร่วมกันได้ และองค์กรอาจได้รับความไว้วางใจจากลูกค้ามากขึ้น ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวจะส่งผลดีต่อต้นทุนการบริการลูกค้าและการพยากรณ์ความต้องการสินค้าในระยะยาว เนื่องจากการมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อทั้งผู้รับเหมาช่วงและลูกค้า

➤ ปัจจัยสถานที่ตั้งและการขนส่ง กล่าวคือ องค์กรควรมีสถานที่ตั้งที่สะดวก เข้าถึงได้ง่าย รวมทั้งอยู่ใกล้ทั้งแหล่งวัตถุดิบและลูกค้า ตลอดจนมีการขนส่งสินค้าที่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว ตลอดจนควรมีความสม่ำเสมอในการดำเนินงานด้วย ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวจะช่วยลดค่าเสียโอกาสจากการที่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ ส่งผลให้ลูกค้าเลือกไปใช้บริการกับคู่แข่งรายอื่นๆ ขององค์กร

5.3.2 ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลัง

➤ ปัจจัยการบริหารสินค้าคงคลัง กล่าวคือ องค์กรควรมีการวัดการหมุนเวียน และติดตามปริมาณของสินค้า/ วัตถุดิบคงคลังอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสำรวจว่ายังมีสินค้าเก่า ๆ ตกค้างอยู่ในคลังสินค้าน้อยเพียงใด แล้วทำการจำหน่ายสินค้า ที่อยู่ในคลังเก่าก่อนที่จะสินค้าจะหมดอายุ หรือ เก่าเกินไปที่จะส่งไปจำหน่ายได้ หรือมีการสำรวจว่ามีชิ้นส่วน/ วัตถุดิบ ใด ๆ เหลือเก็บอยู่บ้าง แล้ววางแผนนำไปใช้อย่างเป็นระบบ ก่อนที่ชิ้นส่วน/ วัตถุดิบนั้น จะไม่สามารถนำไปใช้ได้อีก ทั้งนี้ หากมีการวัดการหมุนเวียนของสินค้า/ วัตถุดิบคงคลังอย่างสม่ำเสมอ และได้้นำผลการวัด ไปเชื่อมโยงกับงบกระแสเงินสดขององค์กร จะทำให้องค์กรได้เห็นถึงต้นทุนจมที่เกิดจากการเก็บสินค้า/ วัตถุดิบไว้มากเกินไป หากมีระบบการระบายสินค้าที่ดี อาจส่งผลดีต่อต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลังให้ลดลงได้

5.3.3 ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า

➤ ปัจจัยทำเลที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า กล่าวคือ ผู้บริหารควรให้ความสำคัญตั้งแต่การเลือกทำเลที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า โดยควรที่จะเข้าถึงได้ง่าย มีการออกแบบคลังสินค้าที่สามารถใช้พื้นที่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ อยู่ใกล้ทั้งแหล่งวัตถุดิบและลูกค้า สามารถทำการขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว นอกจากนี้อาจมีการนำระบบในการ

ติดตามสถานะสินค้าคงคลังทั้งในส่วนของผู้ส่งมอบ และลูกค้า หากระบบนี้ได้ถูกนำไปใช้แล้ว จะทำให้องค์กรทราบถึงสถานะของสินค้าคงคลังทั้งในส่วนของผู้ส่งมอบและลูกค้า สามารถนำผลที่ได้ไปวางแผนการบริหารคลังสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวส่งผลให้ต้นทุนการจัดเก็บสินค้าลดลงด้วย

5.3.4 ต้นทุนการขนส่งสินค้า

ปัจจัยการขนส่ง องค์กรควรเน้นให้ความสำคัญทั้งในเรื่องเส้นทางการขนส่ง พาหนะที่ใช้ในการขนส่ง น้ำหนักของสินค้าในการขนส่ง ความถี่ในการขนส่ง หรือจะเป็นในเรื่องของการจ้างผู้รับเหมาช่วงในการขนส่ง โดยอาจมีการเก็บข้อมูลด้านสาเหตุหลักในการส่งสินค้าไม่ทันเวลา สินค้าเกิดความเสียหายระหว่างกระบวนการขนส่ง การส่งสินค้าผิดพลาด แล้วนำข้อมูลเหล่านี้ไปปรับปรุงประสิทธิภาพในการขนส่ง และองค์กรควรมีมาตรการต่าง ๆ ในการดำเนินการเพื่อป้องกันการผิดพลาดในการขนส่ง ไม่ให้เกิดขึ้นซ้ำอีก ซึ่งการดำเนินการทั้งหลายเหล่านี้ทำให้องค์กรสามารถลดความเสี่ยงในการส่งสินค้าให้ลูกค้าไม่ทันตามกำหนด รวมทั้ง ส่งผลให้ต้นทุนรวมด้านการขนส่ง/ ขนถ่าย ในองค์กร ลดลงอีกด้วย เนื่องจากมีการวางแผนที่ดี

อย่างไรก็ตามที่กล่าวมาทั้งหมดนี้เป็นเพียงข้อเสนอแนะ และแนวทางขั้นต้น โดยอ้างอิงจากผลการศึกษาครั้งนี้ แต่ในการนำแนวทางการบริหารต้นทุนโลจิสติกส์ดังกล่าวไปใช้งานจริง อาจจะมีข้อจำกัดหรือรายละเอียดที่แตกต่างกันไปในแต่ละองค์กร ดังนั้นควรจะมีการปรับเปลี่ยนแก้ไขข้อเสนอแนะข้างต้นให้เหมาะสมกับพื้นฐานการดำเนินงานของแต่ละองค์กร เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

5.4 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต

- ปรับปรุงและเพิ่มเติมข้อมูลให้ครอบคลุมแนวคิด นิยาม ของการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับสากลหรืออาจคิดเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP)
- ปรับปรุงวิธีการประมาณค่าต้นทุนให้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงและสอดคล้องกับพื้นฐานของหัตถอุตสาหกรรมมากยิ่งขึ้น
- เก็บข้อมูลจากกลุ่มประชากรเพิ่มเพื่อให้มีความละเอียดและแม่นยำ รวมทั้งสามารถใช้เป็นตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ของกลุ่มประชากรได้
- นำไปเป็นต้นแบบวิธีการคิดคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับอุตสาหกรรมประเภทอื่น