

ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย กรณีศึกษาผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ที่จดทะเบียนกับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

Factors that affect the cost of Thailand's logistics: case study;
entrepreneurs logistics that are registered with the Association
of International Freight Forwarders

รวมพล จันทศาสตร์*
อัคริยาภรณ์ สง่าอารีย์กุล**

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาปัจจัยด้านต้นทุนขนส่ง ปัจจัยด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ปัจจัยด้านต้นทุนคลังสินค้า ปัจจัยด้านต้นทุนการบริหารจัดการ และปัจจัยข้อมูลบริษัท ที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านต้นทุนขนส่ง ปัจจัยด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ปัจจัยด้านต้นทุนคลังสินค้า ปัจจัยด้านต้นทุนการบริหารจัดการและปัจจัยข้อมูลบริษัท กับประสิทธิผลของต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย ที่จดทะเบียนกับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำนวน 44 ราย กำหนดค่าความเชื่อมั่นที่ 95 % และค่าความคลาดเคลื่อนที่ 0.05 โดยเครื่องมือที่ใช้ในการทำวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม ซึ่งใช้ค่าทางสถิติคือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ใช้วิเคราะห์สหสัมพันธ์ นำมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์กับระดับประสิทธิผลของการจัดการด้านต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งจากการวิเคราะห์ผล สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

จากการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเจ้าของกิจการ คิดเป็นร้อยละ 43.18 มีระดับการศึกษาปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 63.63 อยู่ในประเภทอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน คิดเป็นร้อยละ 31.81 ส่วนใหญ่พนักงานในองค์กรมีจำนวน 200 - 500 คน คิดเป็นร้อยละ 45.45 และ มูลค่าทุนจดทะเบียนไม่เกิน 50 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 50.00

ทั้งนี้ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมอยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณารายด้านพบว่าด้านต้นทุนขนส่งเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และด้านต้นทุนคลังสินค้าและด้านต้นทุนการบริหารจัดการเท่ากันตามลำดับ

ในส่วนของกราฟวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์กับระดับประสิทธิผลของการจัดการด้านต้นทุนโลจิสติกส์โดยการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ พบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ด้านต้นทุนขนส่ง ด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ด้านต้นทุนคลังสินค้า และด้านต้นทุนการบริหารจัดการมีความสัมพันธ์ทางบวกกับประสิทธิผลของต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย

คำสำคัญ : ต้นทุนโลจิสติกส์, สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

* หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ วิทยาลัยเซาธ์อีสท์บางกอก

** ผู้อำนวยการศูนย์ส่งเสริมและประสานงานสหกิจศึกษาและอาจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ วิทยาลัยเซาธ์อีสท์บางกอก



ABSTRACT

The objectives for this research were to study the transportation cost, factors in the cost of storage inventory, warehouse, management, and factors of company profile with the affect the cost effectiveness of Thailand's logistics and to study the relation of logistic capital factor, keeping goods capital factor, warehouse capital factor, management and information of company factor and effectiveness of logistic capital of Thailand. The population used in this study was 44 logistics operators in Thailand registered with the International Association of Freight Forwarders. 95% was confidence interval and 0.05 of error measurement. Questionnaire was used in this research. Percentage, arithmetic mean and standard deviation were used for data analysis. Correlation was used to analyze the relationship between the factors that affect the cost of logistics and the level of cost effectiveness of managing logistics. The results can be summarized as follows:

Key Word : logistics cost , International Association of Freight Forwarders

บทนำ

โลจิสติกส์เป็นกระแสและแพร่หลายในปัจจุบัน เนื่องจากกลไกการค้าโลกได้มีการเปลี่ยนแปลง โลกตกอยู่ภายใต้การครอบงำของ Globalization ไม่ว่าจะเป็น WTO การทำ Free Trade Area และการทำการค้าแบบทวิภาคี ทำให้การค้าในปัจจุบันเป็นการค้าแบบไร้พรมแดน การแข่งขันจึงมีความเข้มข้นและเป็นการแข่งขันกันในระดับโลก ผนวกกับความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นตัวกระตุ้นให้มีการเชื่อมต่อทั้งด้านข้อมูลข่าวสารและการเคลื่อนย้ายสินค้าที่รวดเร็ว โดยไม่มีอุปสรรคทางการขนส่งและภาษี จึงทำให้ต้องมีการกำหนดยุทธศาสตร์เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างมีระบบ ซึ่งเป็นที่มาของโลจิสติกส์

ธุรกิจโลจิสติกส์ เริ่มต้นพัฒนามาจากการจัดส่งสินค้าเป็นหลัก ต่อมาธุรกิจที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้า

The research indicated that 43.18% was the owner, 63.63% completed a Bachelor's degree, 31.81% from industrial and automotive business, 45.45% were 200 – 500 staff in a organization and 50% has registered capital not more than 50 million baht.

The overall factors that affect the cost of logistic were high. Considering each aspect, it was found that the highest first factor was transportation cost, followed by the cost of storage inventory, the cost of inventory; and the cost of management were the same sequence, respectively

In the analysis of the relationship between the factor that affect the cost of logistics and the level of the effectiveness of logistics management cost by correlation analysis, it was found that the factors that affected to the logistic cost in terms of transportation cost, the cost of inventory and storage cost, warehousing costs and the cost of management is positively related to the cost effectiveness of Thailand's logistics.

ได้แตกย่อยออกมาเป็นบริการจัดการคลังสินค้า การบริการกระจายสินค้า การบริการบรรจุทุกสินค้า และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หลังจากนั้นธุรกิจโลจิสติกส์ได้ผนวกขั้นตอนก่อนการผลิตเข้ามารวมด้วย เช่น การจัดหาวัตถุดิบ และการสต็อกสินค้า มาจนถึงยุคปัจจุบันโลจิสติกส์ได้รวมไปถึงการจัดการห่วงโซ่อุปทานทั้งระบบ โดยรวมผู้ที่เกี่ยวข้องกับผลิตและการกระจายสินค้าทั้งหมด เช่น ผู้ผลิต ผู้ค้า และผู้จัดจำหน่าย นอกจากนี้ยังเกิดบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ที่ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์สมัยใหม่แบบครบวงจรที่เรียกว่า ผู้บริหารจัดการการขนส่ง Third Party Logistics (3PLs) ซึ่งทำหน้าที่ประสานภารกิจต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เข้าด้วยกัน ตั้งแต่การบรรจุหีบห่อ การติดฉลากสินค้า การจัดส่งสินค้า และการกระจายสินค้า ทั้งนี้เนื่องจากผู้ผลิต



ต้องการลดความเสี่ยงในเรื่องโลจิสติกส์ซึ่งมีความซับซ้อนมากขึ้น

ดังนั้นโลจิสติกส์จึง หมายถึง กระบวนการในการวางแผน จัดสายงาน และควบคุมกิจกรรมเพื่ออำนวยความสะดวกในกระบวนการไหลของสินค้าตั้งแต่จุดเริ่มจัดหาวัตถุดิบไปถึงจุดที่มีการบริโภค เพื่อให้ค่าใช้จ่ายโดยรวมในการกระจายสินค้าต่ำที่สุด และด้วยเหตุนี้โลจิสติกส์จึงเกี่ยวข้องตั้งแต่กระบวนการจัดหาวัตถุดิบและไปสิ้นสุด ณ จุดที่มีการบริโภคสินค้า โดยกิจกรรมหลักของโลจิสติกส์จะประกอบด้วย (1) การขนส่ง (2) สินค้าคงคลัง (3) กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง นอกจากนี้ยังรวมถึงกิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ เช่น การจัดการคลังสินค้า การยกขน การจัดหาวัตถุดิบ และการจัดการด้านข้อมูลการกระจายสินค้า เป็นต้น

ภายใต้สภาวะการแข่งขันอย่างรุนแรงในอุตสาหกรรมทำให้บริษัทต่างๆ มีความตื่นตัว และพยายามปรับตัวเองให้เข้ากับสถานการณ์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เพื่อสร้างความได้เปรียบในเชิงแข่งขัน (Competitive Advantage) ด้วยการนำเอากลยุทธ์ และวิธีการในการบริหารจัดการต่างๆ เข้ามาใช้ในองค์กร โดยเฉพาะในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ ทั้งนี้เพราะเป็นเหตุผลที่สำคัญ ซึ่งทำให้ไทยมีความเสียเปรียบในการแข่งขัน ถึงในปัจจุบันจะมีการพูดถึงกันมาก ในเรื่องของกลยุทธ์ที่จะพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจด้านโลจิสติกส์ แต่ความพยายามกลับไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ยิ่งไปกว่านั้นความสำคัญของไทยในด้านโลจิสติกส์กลับมีแนวโน้มลดลงอย่างช้าๆ ทั้งอันดับโลกของปริมาณการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือปริมาณการขนส่งทางเรือของท่าเรือแหลมฉบัง

ต้นทุนโลจิสติกส์ของโลก จะอยู่ที่ประมาณ USD 3.5 Trillion โดยตัวเลขคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ต่อ GDP ของประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ประเทศในยุโรป 7%, อเมริกาเหนือ 7-10%, เอเชียแปซิฟิก 11.6 % สำหรับประเทศไทยตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP โดยเฉลี่ยประมาณ 19% (ธนิต โสรัตน์, มปป) จะเห็นได้ว่าต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของไทยจะสูงมากเมื่อเทียบกับประเทศที่เจริญแล้วกว่าเท่าตัว ซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญ ที่ทำให้ประเทศไทยมีความเสียเปรียบในการแข่งขัน จากตัวเลขต้นทุนของโลจิสติกส์ ที่เทียบกับ GDP จะพบว่าเป็นมูลค่าที่สูง โดยในประเทศที่พัฒนาแล้วจะให้ความสำคัญกับโลจิสติกส์

มากกว่าประเทศที่กำลังพัฒนา สำหรับความพยายามในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยนั้น เริ่มเป็นรูปธรรมเมื่อกระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคมร่วมมือกันตั้งเป้าลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ให้เหลือร้อยละ 10 ของ GDP ภายในระยะเวลา 5 ปี การดำเนินการค้าขายสินค้าของประเทศไทย ในปัจจุบัน มีต้นทุนในการจัดส่งสินค้าค่อนข้างสูงกว่าในประเทศที่พัฒนาแล้ว ส่งผลให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง พยายามหาแนวทางเพื่อนำมาลดต้นทุนสินค้าและบริการ รวมทั้งเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้มากขึ้น การจัดการด้าน โลจิสติกส์ จึงเข้ามามีบทบาทในการจัดการเพื่อลดต้นทุนการจัดส่งสินค้าและบริการ เนื่องจากการจัดการโลจิสติกส์ สามารถสร้างอรรถประโยชน์ด้านสถานที่และเวลาให้แก่ธุรกิจ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ทันทีในเวลาที่กำหนด และปริมาณตามที่ต้องการ รวมทั้งสามารถเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในตลาดได้

จากปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยได้ให้ความสนใจที่จะทำการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย กรณีศึกษา ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ที่จดทะเบียนกับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อนำผลที่ได้จากการวิจัยไปเป็นแนวทางการจัดการด้านโลจิสติกส์ของไทยต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

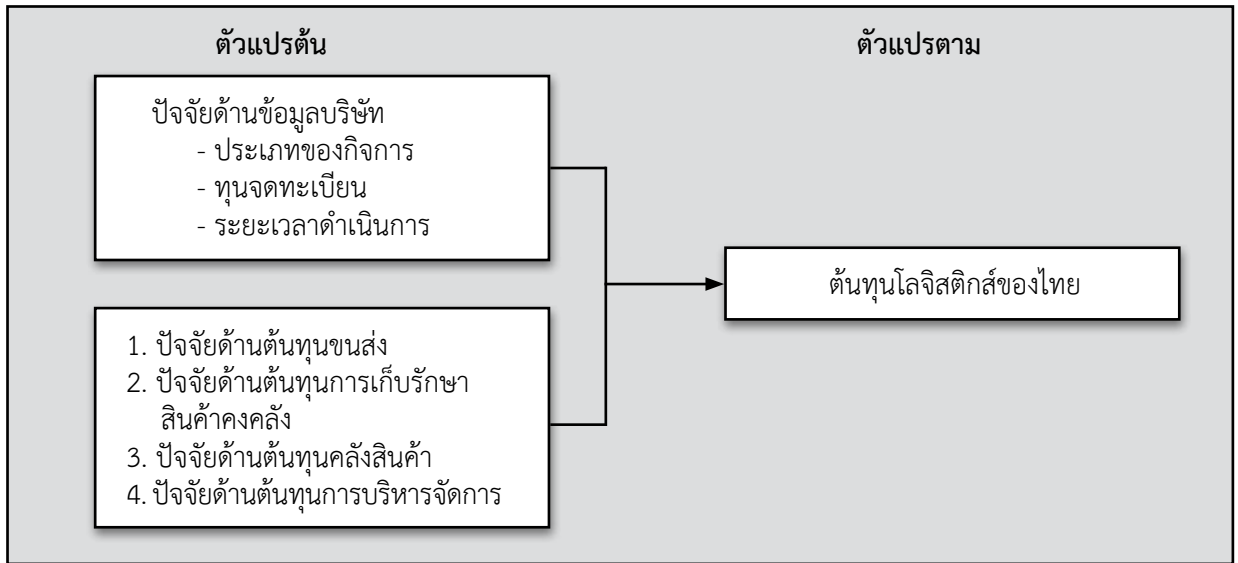
1. เพื่อศึกษาปัจจัยด้านต้นทุนขนส่ง ปัจจัยด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ปัจจัยด้านต้นทุนคลังสินค้า ปัจจัยด้านต้นทุนการบริหารจัดการและปัจจัยข้อมูลบริษัท ที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย

2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านต้นทุนขนส่ง ปัจจัยด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ปัจจัยด้านต้นทุนคลังสินค้า ปัจจัยด้านต้นทุนการบริหารจัดการและปัจจัยข้อมูลบริษัท กับประสิทธิภาพของต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย



กรอบแนวคิดในการวิจัย

ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยกรณีศึกษาผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนกับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ



รูปที่ 1 แสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย

สมมติฐานของการวิจัย

1. ปัจจัยด้านต้นทุนขนส่งมีความสัมพันธ์ทางบวกกับประสิทธิผลของต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย
2. ปัจจัยด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีความสัมพันธ์ทางบวกกับประสิทธิผลของต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย
3. ปัจจัยด้านต้นทุนคลังสินค้ามีความสัมพันธ์ทางบวกกับประสิทธิผลของต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย
4. ปัจจัยด้านต้นทุนการบริหารจัดการมีความสัมพันธ์ทางบวกกับประสิทธิผลของต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย

วิธีการดำเนินวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย ที่จดทะเบียนกับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำนวน 198 ราย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยคือ ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย ที่จดทะเบียนกับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำนวน 44 ราย

2. การเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

1. เก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ โดยการสอบถามข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนด้านขนส่ง ต้นทุนด้านการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต้นทุนด้านคลังสินค้า ต้นทุนด้านการบริหารจัดการ ต้นทุนโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ และข้อมูลบริษัทของผู้ประกอบการ
2. นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เพื่อหาความสัมพันธ์และปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย

3. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้เลือกใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล เนื่องจากเป็นเครื่องมือที่ง่ายต่อการนำไปประยุกต์ใช้ รวมทั้งยังสามารถกำหนดแนวทางที่เหมาะสมในการตอบให้กับผู้ประกอบการตัวอย่าง ซึ่งกรอบแนวคิดในการสร้างแบบสอบถามแสดงดังรูปที่ 1 และรายละเอียดของแบบสอบถามแบ่งเป็น 4 ส่วน ได้แก่ **ส่วนที่ 1** สถานะภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม และสถานประกอบการ

คำถามในส่วนนี้ใช้สำหรับรวบรวมข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม และสถานประกอบการ ซึ่งได้แก่ ตำแหน่งและระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม ประเภทธุรกิจ



และระยะเวลาในการดำเนินกิจการขององค์กร เป็นต้น โดยที่แบบสอบถามในส่วนนี้มีลักษณะเป็นคำถามปลายเปิดแบบหลายตัวเลือกให้เลือกตอบ

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของสถานประกอบการ

คำถามในส่วนนี้ใช้สำหรับรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการให้ความสำคัญกับปัจจัยทั้งหมด 4 ด้านได้แก่ ปัจจัยด้านต้นทุนขนส่ง ปัจจัยด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ปัจจัยต้นทุนด้านคลังสินค้า และปัจจัยต้นทุนด้านการบริหารจัดการ โดยมีลักษณะคำถามแบบมาตราประเมินค่า (Rating Scale) ตามหลัก Likert Scale แบ่งเป็น 5 ระดับความสำคัญ ได้แก่ สำคัญมากที่สุด สำคัญมาก สำคัญปานกลาง สำคัญน้อย และไม่สำคัญ ซึ่งกำหนดให้สามารถเลือกตอบได้เพียง 1 คำตอบต่อ 1 ข้อคำถามเท่านั้น

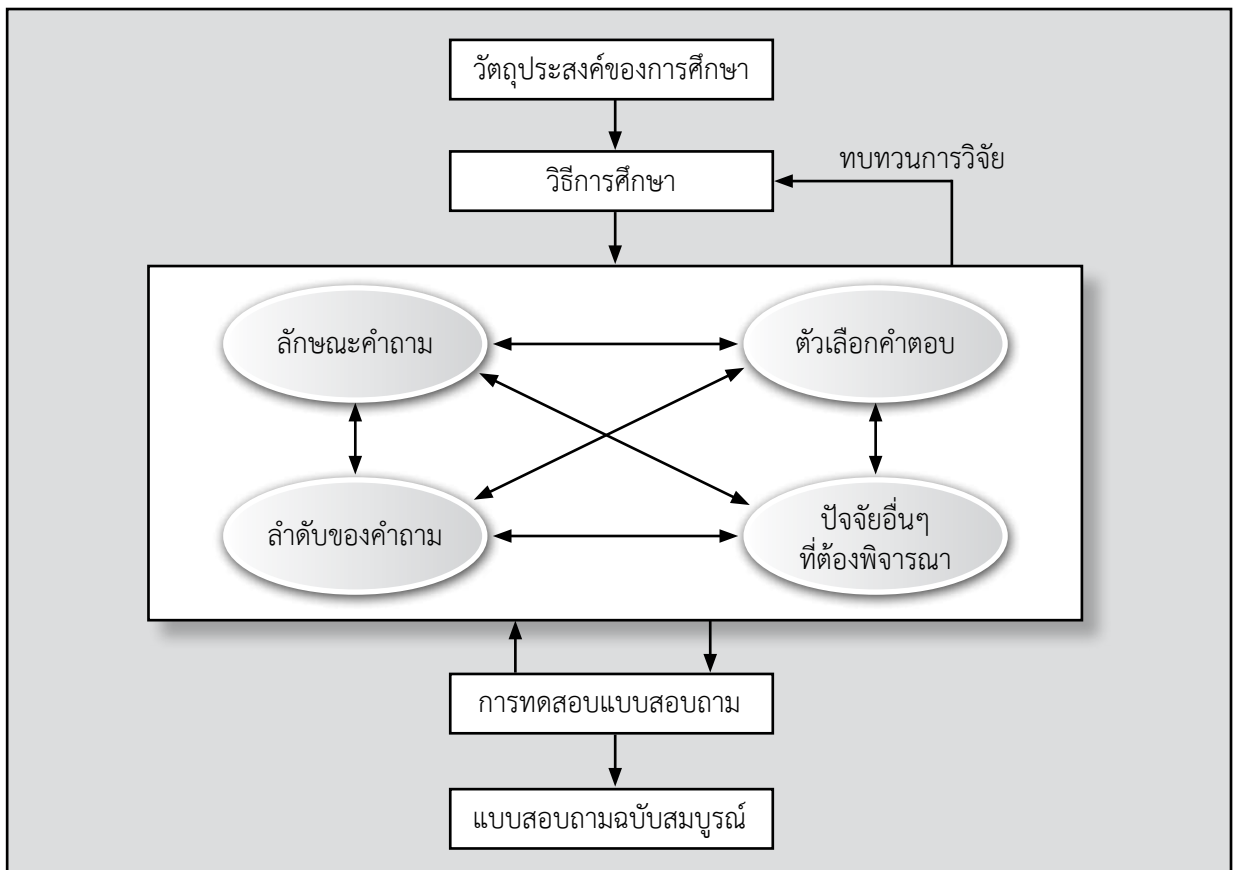
ส่วนที่ 3 ระดับประสิทธิผลของการจัดการต้นทุนโลจิสติกส์ของสถานประกอบการ

คำถามในส่วนนี้ใช้สำหรับรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับระดับประสิทธิผลของการจัดการต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในสถาน

ประกอบการ ซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายทางด้านบุคลากร ด้านการจัดส่ง ด้านการเก็บรักษา และด้านการจัดการข้อมูลข่าวสาร โดยมีลักษณะคำถามแบบมาตราประเมินค่า (Rating Scale) ตามหลัก Likert Scale แบ่งเป็น 5 ระดับความสำคัญ ได้แก่ สำคัญมากที่สุด สำคัญมาก สำคัญปานกลาง สำคัญน้อย และไม่สำคัญ ซึ่งกำหนดให้สามารถเลือกตอบได้เพียง 1 คำตอบต่อ 1 ข้อคำถามเท่านั้น จะเห็นว่าลักษณะของการตอบคำถามในส่วนนี้จะเหมือนกับลักษณะการตอบคำถามในส่วนที่ 2 ด้วยเหตุผลที่ว่า เพื่อก่อให้เกิดความเหมาะสมและง่ายต่อการนำไปวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ปัจจัยในขั้นตอนต่อไป

ส่วนที่ 4 ปัญหาและอุปสรรค รวมทั้งข้อเสนอแนะของการจัดการโลจิสติกส์ในสถานประกอบการ

คำถามในส่วนนี้ใช้สำหรับรวบรวมปัญหาและอุปสรรครวมทั้งข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการวิจัย โดยมีลักษณะคำถามแบบเปิดให้ผู้ตอบแสดงความคิดเห็นแสดงความคิดเห็น



รูปที่ 2 แสดงกรอบแนวคิดในการสร้างแบบสอบถาม

สรุปผลการวิจัย

จากการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็น เจ้าของกิจการ คิดเป็นร้อยละ 43.18 มีระดับการศึกษาปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 63.63 อยู่ในประเภทอุตสาหกรรม ยานยนต์และชิ้นส่วน คิดเป็นร้อยละ 31.81 ส่วนใหญ่ พนักงานในองค์กรมีจำนวน 200 - 500 คน คิดเป็นร้อยละ 45.45 และ มูลค่าทุนจดทะเบียนไม่เกิน 50 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 50.00

ทั้งนี้ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมอยู่ใน ระดับมาก และเมื่อพิจารณารายด้านพบว่าด้านต้นทุนขนส่ง เป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้า คงคลัง และด้านต้นทุนคลังสินค้าและด้านต้นทุนบริหารจัดการ เท่ากันตามลำดับ

เมื่อพิจารณาปัจจัยด้านต้นทุนขนส่งในรายข้อพบว่า ค่าตอบแทน เงินเดือน พนักงานเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมา คือค่าใช้จ่ายด้านการสื่อสารและการติดต่อ และข้อค่าขนส่ง สินค้า ส่วนค่าวัสดุ และอุปกรณ์ มีความสำคัญน้อยที่สุด ส่วนปัจจัยด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังในรายข้อ พบว่าค่าใช้จ่ายในการเก็บสินค้าเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือ ค่าสินค้าเสื่อม ส่วนค่าย้ายสถานที่เก็บสินค้ามีความสำคัญ น้อยที่สุด ส่วนปัจจัยด้านต้นทุนคลังสินค้า พิจารณาในรายข้อ พบว่าค่าตอบแทน เงินเดือนพนักงาน เป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือค่าพาหนะ เดินทาง ของพนักงาน ส่วนค่าเช่า โกดัง หรือคลังสินค้า มีความสำคัญน้อยที่สุด ส่วนปัจจัย ด้านต้นทุนบริหารจัดการพิจารณาในรายข้อพบว่าค่าใช้จ่าย ด้านการสื่อสารและการติดต่อ เป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือ ค่าเสื่อมราคาอุปกรณ์สำนักงาน ส่วนค่าพาหนะ เดินทางของ พนักงานมีความสำคัญน้อยที่สุด

เมื่อพิจารณาปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวม อยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณารายด้านพบว่าด้านต้นทุน ขนส่งเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้า คงคลัง ด้านต้นทุนบริหารจัดการ และด้านต้นทุนคลังสินค้า ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาปัจจัยด้านต้นทุนขนส่ง เมื่อพิจารณาราย ข้อพบว่าค่าตอบแทน เงินเดือน พนักงานเป็นอันดับหนึ่ง รอง ลงมาคือค่าขนส่งสินค้า ส่วนค่าเสื่อมราคาอุปกรณ์ และระบบ ต่างๆ มีความสำคัญน้อยที่สุด ส่วนปัจจัยด้านต้นทุนการเก็บ

รักษาสินค้าคงคลัง เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าค่าสินค้าเสื่อม เป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือค่าเช่าโกดัง หรือคลังสินค้า ส่วนค่า ใช้จ่ายในการลำเลียงมีความสำคัญน้อยที่สุด ส่วนปัจจัยด้าน ต้นทุนคลังสินค้า เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าค่าใช้จ่ายด้าน การสื่อสาร และการติดต่อ เป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือ ค่าพาหนะ เดินทาง ของพนักงาน ส่วนค่าวัสดุ และอุปกรณ์ สำนักงานมีความสำคัญน้อยที่สุด ส่วนปัจจัยด้านต้นทุน บริหารจัดการ และเมื่อพิจารณารายข้อพบว่าค่าขนส่งสินค้า เป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือ ค่าเช่าโกดัง หรือคลังสินค้า ส่วนค่าเช่าอาคารมีความสำคัญน้อยที่สุด

ในส่วนของ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์กับระดับประสิทธิผลของการจัดการ ด้านต้นทุนโลจิสติกส์โดยการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ด้านต้นทุนขนส่ง ด้านต้นทุน การเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ด้านต้นทุนคลังสินค้า และ ด้านต้นทุนการบริหารจัดการมีความสัมพันธ์ทางบวกกับ ประสิทธิภาพของต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย

อภิปรายผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ ของไทย กรณีศึกษาผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่จดทะเบียน กับสมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้วิจัย ค้นพบประเด็นที่น่าสนใจนำมาอภิปรายดังนี้

ผลการศึกษา ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ ในภาพ รวมและรายด้านอยู่ในระดับมาก โดยด้านต้นทุนขนส่งเป็น อันดับหนึ่ง รองลงมาด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ตามลำดับทั้งนี้อาจเป็นเพราะการดำเนินธุรกิจให้ประสบ ความสำเร็จนั้น ผู้ทำธุรกิจจะต้องมีความรู้ในเรื่องการเงินและ การลงทุน รวมทั้งความสามารถในการบริหารจัดการ เนื่องจาก การทำธุรกิจสมัยใหม่ มีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่ไม่ แน่นนอน ทั้งอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ความผันผวนของค่าเงิน ราคาน้ำมัน และอัตราการขึ้นลงของดอกเบี้ย มีความ เคลื่อนไหวอยู่ตลอดเวลาซึ่งส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนโลจิสติกส์ ที่เป็นตัวเงิน แต่ถ้าหาก มีการบริหารจัดการที่ดีทางด้าน การตลาด การขนส่ง การจัดซื้อสินค้า รวมทั้งสินค้าคงคลัง ทำให้สามารถควบคุมต้นทุนโลจิสติกส์ได้ จากผลการศึกษา สอดคล้องกับงานวิจัยของปริญญา สินธุ์ศคและคณะ (2548)



เรื่อง การปรับตัวของธุรกิจค้าปลีกแบบดั้งเดิมในยุคของการเปลี่ยนแปลง : ศึกษากรณีธุรกิจเสื้อผ้าสำเร็จรูป พบว่า ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นมีผลเสียต่อธุรกิจค้าปลีกมากที่สุด รองลงมาจะเป็นอัตราดอกเบี้ยที่มีแนวโน้มสูงขึ้น และวิจัย ศิริศักดิ์สิทธิ์ (2544) เรื่อง ธุรกิจค้าปลีกไทยภายใต้ยุคการค้าเสรีและมาตรการภาครัฐ พบว่าในธุรกิจค้าปลีกนั้น ความได้เปรียบทางด้านเงินทุน การจัดการและความสามารถในการบริหารงานสามารถสร้างอำนาจต่อรองได้มาก ต้นทุนโลจิสติกส์ในกิจกรรมต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการบริหารจัดการ การขนส่ง กระจายสินค้า การจัดเก็บสินค้าคงคลัง และการสื่อสารข้อมูลสารสนเทศ ล้วนมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแทบทั้งสิ้น ทำให้บริหารต้นทุนในธุรกิจค้าปลีก ควรจะมีระบบที่สามารถวิเคราะห์และคำนวณต้นทุน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากการศึกษาสอดคล้องกับ ศุภกานต์ อัครชัยพาณิชย์ (2544) ได้ทำการศึกษาต้นทุนกิจกรรมสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถวิเคราะห์ต้นทุนกิจกรรม ต้นทุนการให้บริการ และต้นทุนที่เกิดจากลูกค้าแต่ละรายได้อย่างถูกต้อง โดยใช้ข้อมูลจากผู้ประกอบการรายหนึ่งที่ดำเนินธุรกิจด้วยการรวบรวมสินค้าในเขตชานเมือง

กรุงเทพฯ ไปส่งยังปลายทางที่ต่างจังหวัดโดยการศึกษานี้ได้เสนอโครงสร้างแบบจำลองต้นทุนกิจกรรม แบ่งเป็น 3 ส่วน คือ ทรัพยากร กิจกรรม และสิ่งที่จะคิดต้นทุนตามลำดับ ทำให้ได้ทราบข้อมูลที่แท้จริงในแต่ละกิจกรรมได้อย่างถูกต้อง

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยกรณีศึกษาผู้ประกอบการด้าน โลจิสติกส์ที่จดทะเบียนกับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะในการศึกษารั้งนี้ ดังนี้

1. ควรศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ของธุรกิจอื่นหรือกลุ่มสมาชิกอื่น เพื่อเป็นการเปรียบเทียบกัน เนื่องจากในแต่ละธุรกิจหรือกลุ่มสมาชิคนั้นมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่แตกต่างกัน
2. ควรศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ ของกลุ่มสมาชิกเกี่ยวกับการวิเคราะห์ต้นทุนของบริษัทฯ

เอกสารอ้างอิง

- กรรณิการ์ กำมะเลส. (2549). การศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการดำเนินงานกระจายสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ด้วยการบริหาร **ต้นทุนกิจกรรม**. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิชาการจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- กฤษฎ์ ฉันทจิรพร. (2545). โลจิสติกส์อุตสาหกรรม. วารสารส่งเสริมเทคโนโลยี 154, ปีที่ 2 (1), เมษายน : 64 – 68.
- กิตติ สุทธิสัมพันธ์. (2539) **ความคิดเห็นของตัวแทนออกของต่อพิธีการศุลกากรในการนำสินค้าเข้าจากต่างประเทศ** **ศึกษากรณีการนำเข้าทางสำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพฯ**. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตร มหาบัณฑิต. สาขาวิศวกรรมศาสตร มหาวิทยลัยเกษตรศาสตร์.
- คำนาย อภิปรัชญาสกุล. (2550). **โลจิสติกส์และการจัดการซัพพลายเชน : กลยุทธ์สำหรับลดต้นทุนและการเพิ่มกำไร**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : ดวงกลมสมัย จำกัด.
- จิตรี ศิรณานนท์. (2548). **การค้าปลีกและค้าส่งของไทย**. กรุงเทพฯ : หอการค้าไทย.
- ดวงมณี โกมารทัต. (2548). **การบัญชีต้นทุน**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นพจิตร เหลืองขอสิริ. (2549). **ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย**. สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- เนาวรัตน์ อัครวิธากุล. (2549). **การศึกษาปัจจัยพื้นฐานที่มีผลต่อการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ไปสู่การเป็นวิสาหกิจขนาดใหญ่ในกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษา ห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์**. ภาคนิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ). คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- บุญชนก คู่บารมี. (2542). **ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองต่อระบบตรวจคนเข้าเมือง**. กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ปริญญา สีนุสัคค และคณะ. (2548). **การปรับตัวของธุรกิจค้าปลีกแบบดั้งเดิมในยุคของการเปลี่ยนแปลง : กรณีศึกษาธุรกิจเสื้อผ้าสำเร็จรูป**. รายงานวิจัยปริญญาการจัดการภาครัฐและเอกชนมหาบัณฑิต. คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ศิริพร กิตติวัชรพล และจิรวัดน์ เงามประเสริฐวงศ์. (2543). **การประมาณต้นทุนการผลิตในอุตสาหกรรมการผลิต โดยใช้ต้นทุนตามกิจกรรม**. วิศวกรรมสาร. 53,59 – 68.
- สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. (2546). **ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์**. (พิมพ์ครั้งที่ 12). กรุงเทพฯ : สามลดา.
- อมรัตน์ มาลัย. (2546). **ความคิดเห็นของกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานระดับสถานีตำรวจ ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่มีต่อภารกิจในบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานระดับสถานีตำรวจ**. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- Cooper, R., & Kaplan, R. (1999). *The design of cost management systems*. (2nd ed.).USA. Prentice – Hall.
- Love, Stephen. F. (1979). *Inventory control*. New York : McGraw – Hill.
- Miquela, C. G. (2001). *Activity-based costing methodology for third-party logistics companies*. International Advances in Economic Research, 133 – 146.
- Roth, H. P., & Sime, L. T. (1991). *Costing for warehousing and distribution*. Management Accounting, 42 – 45.
- Zeng, A. Z., & Rossetti, C. (2003). Developing a framework for evaluating the logistics cost in global sourcing process : An implementation and insights. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, 33 (9), 785 – 803.

