

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ.2553 แสดงให้เห็นว่า โครงสร้างต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี พ.ศ.2552 มีสัดส่วนใกล้เคียงกับปีก่อน โดย ต้นทุนการขนส่งสินค้า เป็นองค์ประกอบที่ใหญ่ที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 49.4 ของต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวม รองลงมาคือต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังคิดเป็นร้อยละ 41.7 และส่วนที่เหลือ ร้อยละ 9.8 เป็นต้นทุนด้านการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ นอกจากนี้สัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP) หรือรายได้รวมของประเทศปี พ.ศ.2552 มี สัดส่วนร้อยละ 16.8

ตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบต้นทุนรวมโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมตัวอย่างและต้นทุนรวมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี พ.ศ.2552

รายการ	ประเทศไทย	บริษัท ตัวอย่าง ขนาดใหญ่	บริษัท ตัวอย่าง ขนาดเล็ก
ต้นทุนรวม โลจิสติกส์ (ล้านบาท)	1.5 ล้าน	564.7	35
รายได้รวม (ล้านบาท)	8.9 ล้าน	2,333.3	125.6
สัดส่วนต้นทุนรวม โลจิสติกส์ต่อรายได้รวม (ร้อยละ)	16.8	24.2	27.9
ต้นทุนค่าขนส่ง (ร้อยละ)	49.4	50.5	52.4
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (ร้อยละ)	41.7	37.0	33.6
ต้นทุนบริหารจัดการ โลจิสติกส์ (ร้อยละ)	8.9	12.5	14.0
ต้นทุนรวม โลจิสติกส์ (ร้อยละ)	100.0	100.0	100.0

ที่มา: สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2553)

เมื่อพิจารณาสัดส่วนต้นทุนรวมโลจิสติกส์ต่อรายได้รวมของบริษัท ตัวอย่างขนาดใหญ่ พบว่ามีร้อยละ 24.2 และบริษัท ตัวอย่างขนาดเล็กมีร้อยละ 27.9 ซึ่งบริษัท ตัวอย่างขนาดใหญ่มีสัดส่วนที่น้อยกว่า บริษัท ตัวอย่างขนาดเล็ก แต่อย่างไรก็ดีเมื่อทำการเปรียบเทียบสัดส่วนต้นทุนรวมโลจิสติกส์ต่อรายได้รวมของประเทศไทยซึ่งมีเพียงร้อยละ 16.8 นับว่าบริษัท ตัวอย่างทั้งสองมีค่าสัดส่วนที่สูงกว่ามาก ซึ่งค่ามาตรฐานเฉลี่ยโรงงานอุตสาหกรรมในประเทศไทยจะอยู่ที่ร้อยละ 20 แต่บริษัท ตัวอย่างทั้งสองมีค่าที่สูงกว่ามาตรฐาน

5.2 การศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนรวมโลจิสติกส์ของบริษัท ตัวอย่าง

จากผลการศึกษาพบว่า บริษัท ตัวอย่างขนาดใหญ่ มีสัดส่วนต้นทุนรวมโลจิสติกส์ต่อรายได้รวมต่ำกว่า บริษัท ตัวอย่างขนาดเล็ก ซึ่งอาจเป็นเพราะบริษัท ตัวอย่างขนาดใหญ่มีกำลังในการผลิตและผลิตภัณฑ์ที่มากกว่าจึงทำให้บริษัท ตัวอย่างขนาดใหญ่มีอำนาจในการต่อรองและประสิทธิภาพในการจัดการทาง โลจิสติกส์ที่ดีกว่าบริษัท ตัวอย่างขนาดเล็ก

เมื่อทำการเปรียบเทียบต้นทุนค่าขนส่งของทั้งสองบริษัท ตัวอย่างที่มีขนาดใหญ่และเล็ก โดยมีค่าใกล้เคียงกับต้นทุนค่าขนส่งของประเทศ ซึ่งการที่ต้นทุนในส่วนนี้มีสัดส่วนที่ค่อนข้างสูงนั้น น่าจะเป็นผลมาจากกิจกรรมทางการค้าและการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก และการขยายตัวของเศรษฐกิจไทย ประกอบกับปัจจัยที่เน้นองค์ประกอบสำคัญของต้นทุนค่าขนส่งคือ ราคาน้ำมันในปี พ.ศ.2553 ที่ปรับตัวสูงขึ้น และยังสะท้อนให้เห็นถึงโครงสร้างการขนส่งในปัจจุบันที่ยังไม่สามารถสนับสนุนให้ผู้ประกอบการปรับพฤติกรรมมาใช้รูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพด้านพลังงานได้อย่างเต็มที่ และเมื่อทำการเปรียบเทียบในส่วนของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังพบว่าบริษัท ตัวอย่างขนาดใหญ่ ซึ่งมีกำลังการผลิตที่มากกว่าก็ย่อมมีค่าใช้จ่ายในด้านการเก็บรักษาสินค้าคงคลังที่มากกว่าในสัดส่วนเดียวกัน โดยเมื่อมาพิจารณาด้านต้นทุนนี้เทียบกับของประเทศพบว่ามีน้อยกว่าซึ่งส่งผลถึงประสิทธิภาพของกระบวนการจัดเก็บและบริหารจัดการของสินค้าคงคลังของบริษัท ตัวอย่างทั้งสอง แต่เมื่อมาพิจารณาด้านต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์พบว่าบริษัท ตัวอย่างทั้งสองมีสัดส่วนต้นทุนในด้านนี้ต่ำที่สุด แต่ก็ยังสูงกว่า ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศไทย

สรุปได้ว่าบริษัท ตัวอย่างขนาดใหญ่ มีสัดส่วนต้นทุนรวมโลจิสติกส์ต่อรายได้รวม น้อยกว่าบริษัท ตัวอย่างขนาดเล็ก ซึ่งส่งผลให้บริษัท ตัวอย่างขนาดใหญ่ มีประสิทธิภาพด้านการจัดการทางโลจิสติกส์ที่ดีกว่า บริษัท ตัวอย่างขนาดเล็ก และบริษัท ขนาดใหญ่มีความชำนาญทางด้านโลจิสติกส์มากกว่าบริษัท ขนาดเล็กที่เงินทุนต่ำ ดังนั้นเพื่อเป็นการลดต้นทุนรวมโลจิสติกส์ บริษัท ตัวอย่างขนาดเล็ก ควรปรับปรุงการจัดการด้านการขนส่งและต้นทุนด้านการผลิตของบริษัท

สำหรับการจัดการด้านโลจิสติกส์ของบริษัท ตัวอย่างขนาดใหญ่ สามารถใช้ศึกษาให้ละเอียดยิ่งขึ้น เพื่อเป็นต้นแบบหรือแนวทางการจัดการทางโลจิสติกส์ต่อไป

5.3 ปัญหาและอุปสรรค

อุปสรรคและปัญหาที่พบ คือ ปัญหาด้านการเข้าถึงข้อมูล ปัญหาด้านทฤษฎีที่นำมาใช้ ตลอดถึงสมการที่นำมาประยุกต์ ดังนี้

- 1) ผู้ประกอบการขาดการจัดเก็บข้อมูลต้นทุนต่างๆ ของโลจิสติกส์ โดยข้อมูลทางการเงินที่มีสามารถนำไปใช้เพื่อการคำนวณกำไร/ขาดทุนตามมาตรฐานการบัญชีเท่านั้น
- 2) ผู้ประกอบการมีการจัดเก็บข้อมูลต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ แต่ยังไม่เป็นระบบ โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดเล็ก แต่ละฝ่ายมีการจัดเก็บบัญชีแยกกันทำให้ต้องตามเก็บข้อมูลจากหลายแผนก จึงทำให้ใช้เวลานาน
- 3) ทฤษฎีและสมการจากงานวิจัยต่างประเทศที่นำมาประยุกต์ใช้ บางกรณีไม่สามารถประยุกต์ใช้กับกรณีตัวอย่างที่ทำการศึกษาได้
- 4) การเข้าถึงข้อมูลเป็นไปด้วยความยากลำบากและต้องใช้เวลา

5.4 ข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาด้านต้นทุนรวมโลจิสติกส์ของบริษัทผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ตัวอย่างที่มีขนาดใหญ่และเล็ก พบว่าการเปรียบเทียบข้อมูลของทั้งสองบริษัทเป็นไปด้วยความลำบาก เพราะปัญหาในการได้มาซึ่งข้อมูลที่ต้องการ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการเก็บข้อมูล จึงไม่สามารถรวบรวมข้อมูลได้อย่างถูกต้องเท่าที่ควร ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไปควรมีความสามารถในการเข้าถึงข้อมูลต้นทุนรวมโลจิสติกส์ของบริษัทที่ต้องการศึกษา เพื่อความแม่นยำในการคำนวณต้นทุนรวมโลจิสติกส์ที่สอดคล้องมากยิ่งขึ้น