

ชื่อเรื่องการค้าคั่วแบบอิสระ	การจัดการ โลจิสติกส์การนำเข้าหอมหัวใหญ่ผ่านด่าน ศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก
ผู้เขียน	นาย เฉลิมพล แก้วคู่ย์
ปริญญา	วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต(ธุรกิจเกษตร)
คณะกรรมการที่ปรึกษาการค้าคั่วแบบอิสระ	รศ. ดร.พัฒนา เกียรติวิริยะพันธ์ อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก ผศ. ดร.เยาวเรศ เซาวนพูนผล อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่องการจัดการ โลจิสติกส์นำเข้าหอมหัวใหญ่ผ่านด่านศุลกากรแม่สอด จ.ตาก มีวัตถุประสงค์เพื่อทราบ ขั้นตอนการจัดการ โลจิสติกส์นำเข้าหอมหัวใหญ่ผ่านด่านศุลกากรแม่สอด จ.ตาก และคุณภาพระบบ โลจิสติกส์การนำเข้าหอมหัวใหญ่ผ่านด่านศุลกากรแม่สอด โดยทำการเก็บข้อมูลกิจกรรมโลจิสติกส์จากผู้ประกอบการนำเข้าหอมหัวใหญ่ จำนวน 3 ราย (หน่วยธุรกิจ A-C) ในช่วงเดือน กรกฎาคม 2553- เดือน มิถุนายน 2554

ผลการศึกษา พบว่า หน่วยธุรกิจที่นำเข้าหอมหัวใหญ่ผ่านด่านศุลกากรแม่สอด มีลักษณะการดำเนินงาน 2 ลักษณะ โดยลักษณะที่ 1 คือ หน่วยธุรกิจจะรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า จากนั้นทำการรวบรวมสินค้า แล้วทำการแปรรูปและทำการบรรจุสินค้าให้ได้ตามคำสั่งซื้อของลูกค้า ประกอบด้วยหน่วยธุรกิจ B และลักษณะที่ 2 คือ หน่วยธุรกิจจะทำการรวบรวมสินค้าก่อน แล้วทำการเสนอสินค้าให้กับลูกค้า ลูกค้าตอบรับสินค้า หน่วยธุรกิจจะทำการแปรรูปสินค้าและบรรจุสินค้าตามคำสั่งซื้อของลูกค้าประกอบไปด้วยหน่วยธุรกิจ A และ C

ในการวิเคราะห์ถึงคุณภาพการจัดการ โลจิสติกส์ โดยอาศัยตัวชี้วัดคุณภาพ พบว่าทั้ง 3 หน่วยธุรกิจ (A, B และ C) พบว่า ความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า พบว่าหน่วยธุรกิจ A มีความสามารถในการจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ได้ ดังนี้ ด้านความสามารถในการจัดส่งสินค้าได้ตรงเวลาอยู่ที่ร้อยละ 100 คือสามารถส่งสินค้าได้ดีที่สุด ด้านความสม่ำเสมอในการส่งมอบสินค้า พบว่าอยู่ที่ 20 วัน 19 ชั่วโมง 25 นาที ด้านการตอบสนองต่อลูกค้าได้ถูกต้องตามใบสั่งซื้อโดยไม่เกิดข้อผิดพลาด พบว่าอยู่ที่ 0 คือมีความผิดพลาดน้อย ด้านความสามารถในการบริหารสินค้าคงคลังไม่ให้ขาดมือ อยู่ที่ 0.18 แสดงถึงหน่วยธุรกิจไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้กับ

ลูกค้าเนื่องมาจากสินค้าคงคลังไม่เพียงพอ ด้านการดูแลสินค้าไม่ให้เกิดความเสียหายขณะขนส่งหรือเคลื่อนย้าย พบว่าอยู่ที่ 0 คือมีความเสียหายน้อยมากซึ่งเกิดขึ้นในปริมาณที่สามารถยอมรับได้ ด้านความน่าเชื่อถือของผู้จัดส่งวัตถุดิบ แบ่งเป็น 2 ส่วน ผู้จัดส่งในประเทศหรือผู้ประกอบการ และผู้จัดส่งในพม่าหรือผู้ส่งออกในพม่า พบว่า อยู่ที่ร้อยละ 82.36 และ 57.89 ตามลำดับ ซึ่งแสดงถึงความน่าเชื่อถือของผู้จัดส่ง

หน่วยธุรกิจ C สามารถจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ได้ ดังนี้ ด้านความสามารถในการจัดส่งสินค้าได้ตรงเวลา อยู่ที่ร้อยละ 100 คือสามารถส่งสินค้าได้ดีที่สุด ด้านการดูแลสินค้าไม่ให้เกิดความเสียหายขณะขนส่งหรือเคลื่อนย้าย พบว่าอยู่ที่ 0 คือเกิดความเสียหายน้อยมากซึ่งอยู่ในปริมาณที่รับได้

หน่วยธุรกิจ B สามารถจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ได้ ดังนี้ ด้านการดูแลสินค้าไม่ให้เกิดความเสียหายขณะขนส่งหรือเคลื่อนย้าย พบว่าอยู่ที่ 0 คือเกิดความเสียหายน้อยมากซึ่งอยู่ในปริมาณที่รับได้ ด้านความถูกต้องของข้อมูลคลังสินค้า อยู่ที่ร้อยละ 99.98 แสดงถึงไม่เกิดการสูญหายขณะทำการเก็บรักษา

จากผลการศึกษาพบว่าโดยภาพรวมแล้วหน่วยธุรกิจ A สามารถดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ในด้านของมิติเวลาได้ดีที่สุด ตามด้วยหน่วยธุรกิจ C และ B ตามลำดับนอกจากนี้กิจกรรมด้านการตอบสนองต่อคำสั่งซื้อของลูกค้า จากการศึกษาพบว่าเวลาที่ใช้น้อยที่สุด คือ 2 วัน คือหน่วยธุรกิจ A และ C ซึ่งเป็นการเพิ่มความสามารถในการดำเนินการของหน่วยธุรกิจได้ทางหนึ่ง

Independent Study Title	Logistics Management of Onion Importing via Mae Sot Customs, Tak Province	
Author	Mr. Chaleampon Keawtue	
Degree	Master of Science (Agribusiness)	
Independent Study Advisory Committee	Assoc. Prof. Dr. Pattana Jierwiryapant	Advisor
	Asst. Prof. Dr. Yaovarate Chaovanapoonphol	Co-advisor

Abstract

The study of logistics management of onion importing via Mae Sot Customs, Tak Province, has the objectives to understand the related logistics management procedures and to assess the performance of the logistics system for importing onions through this channel. The pertinent information for the present investigation was compiled from three business firms (A, B, and C) concerning their operations during July 2010 – June 2011.

The study found those business firms importing onions under the juristic supervision of Mae Sot custom checkpoint arranged their supply chains in two different formats. The first format, adopted by firm B, began with the firm taking purchase orders from the clients, followed by the procurement of raw materials, processing, and packing activities before consigning the goods to fill the purchase orders. The second format, taken by firms A and C, involved commodity procurement as the first activity followed by the sale offers to potential customers, the receipt and handling of purchase orders, the processing and packing activities, and finally the consignments of the goods according to the purchase orders.

The performance analysis of logistics management was based on a number of quality indicators of the firm's capability to answer the needs of customers. In the case of firm A, the evaluation results on the management quality of its various logistics activities were as follows: 100 % on time for delivery of goods to its customers indicating the highest quality of shipment performance, 20 days 19 hours and 25 minutes speed of shipment and consignment, 0 mistake in purchase order processing indicating small error, 0.18 level of warehousing management for safety or buffer stock implying that the firm might not be able to deliver goods upon customers' demand due to the inadequate inventory of raw materials, 0 handling damage in goods during the moving and transportation processes confirming no violation of minimum acceptable damage criteria, 82.36 % and 57.89 % reliability of domestic raw materials suppliers and suppliers/exporters in Myanmar, respectively.

The findings on firm C were that the delivery of goods was 100 % on time meaning it could do the best in this activity, and its handling and transportation activities experienced 0 damages reflecting the acceptable management standard.

Firm B also appeared to be good in supervising the handling and transportation activities with 0 level of goods damages while its inventory information management was 99.98 % accurate implying no storage losses.

From the overall analysis, firm A performed the best in the time dimension of logistics activities followed by firm C and then firm B. Firms A and C, in particular, were able to process the purchase orders within two days which is a way to help enhance the logistics operational efficiency of the firms.