

ต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน

Rail Transportation Costs for Exporting Goods from Thailand through Laos to China

ศิกัญจน์พัทธ์ พานิชเจริญนาน¹, เกษม สวัสดิ์²

Sikanpat Panitcharennan¹, Kasem Swasdee²

บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ 1) ค่าเฉลี่ยต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งสินค้าออกจากไทย ผ่านลาว ไปจีน โดยรวม และจำแนกตามคุณลักษณะองค์กร ประกอบด้วย ประเภทธุรกิจ ขนาดองค์กร และระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ และ 2) เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งสินค้าออกจากไทย ผ่านลาว ไปจีน ตามคุณลักษณะองค์กร กลุ่มตัวอย่างคือ พนักงานที่ทำงานในบริษัท ที่ประกอบธุรกิจขนส่งทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดหนองคาย จำนวน 400 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม เป็นการสุ่มแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น สุ่มตัวอย่างแบบสะดวก สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าร้อยละ ค่าความถี่ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบสมมติฐานนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ใช้สถิติ One way ANOVA

ผลการศึกษา พบว่า 1) ค่าเฉลี่ยต้นทุนค่าขนส่งทางราง ในการส่งสินค้าออกจากไทย ผ่านลาว ไปจีน โดยรวม เท่ากับ 530,478.25 บาท (S.D. เท่ากับ 15,557.45) จำแนกตามคุณลักษณะองค์กรประเภทธุรกิจคือ ธุรกิจการค้าปลีก ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 529,070.33 บาท (S.D. เท่ากับ 15,056.62) ธุรกิจบริการ ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 530,151.19 บาท (S.D. เท่ากับ 15,056.63) และธุรกิจการค้าส่ง ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 531,023.73 บาท (S.D. เท่ากับ 14,589.35) 2) เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งสินค้าออกจากไทย ผ่านลาว ไปจีน ด้านประเภทธุรกิจแตกต่างกัน ค่าเฉลี่ยต้นทุนค่าขนส่งทางราง ในการส่งสินค้าออกจากไทย ผ่านลาว ไปจีน ไม่แตกต่างกัน แต่ด้านขนาดองค์กรและด้านระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจแตกต่างกัน ค่าเฉลี่ยต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งสินค้าออกจากไทย ผ่านลาว ไปจีน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ข้อเสนอแนะ ภาครัฐและภาคเอกชนควร กำหนดกลยุทธ์ เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งสินค้าออกจากไทย ผ่านลาว ไปจีน ผู้ประกอบธุรกิจต้องเลือกรูปแบบบริการขนส่งสินค้าที่มีความคุ้มค่าสูงสุด และวิธีการขนส่งให้เหมาะสมกับธุรกิจของตนเอง

คำสำคัญ: ต้นทุนค่าขนส่งทางราง การส่งออกสินค้า จากไทย ผ่านลาว ไปจีน

¹บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของการค้นคว้าอิสระเรื่อง ต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน

²นักศึกษาระดับปริญญาโท โครงการพิเศษ หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (Twin Program) สาขาวิชาการเงินและการธนาคาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง

Abstract

This research aims to study. The objectives were to analyze 1) the overall average rail transport costs for exporting goods from Thailand via Laos to China and classified according to organizational characteristics, including business type, organization size, and duration of business operations, and 2) compare the average rail transport costs for exporting goods from Thailand via Laos to China according to organizational characteristics. The sample was 400 Administrative Officers of the Office of the Rail transportation business in Bangkok and Nong Khai province. It was non-probability sampling - convenience sampling method. The statistics used in data analysis were Percentage, Frequency, Mean and Standard Deviation. The hypothesis was tested using One-way ANOVA, significantly at .05 level.

The study results found that 1) the overall average cost of rail transport for exporting goods from Thailand via Laos to China was 530,478.25 baht (S.D. 15,557.45) classified by business type of organization as follows: retail business with an average of 529,070.33 baht (S.D. 15,056.62), service business with an average of 530,151.19 baht (S.D. 15,056.63), and wholesale business with an average of 531,023.73 baht (S.D. 14,589.35). 2) Comparing the average cost of rail transport for exporting goods from Thailand via Laos to China, in terms of different business types, the average cost of rail transport for exporting goods from Thailand via Laos to China was not different, but in terms of organization size and duration of business operations were different, the average costs of rail transport for exporting goods from Thailand via Laos to China differed significantly at a statistical level of .05.

Suggestions: The public and private sectors should develop strategies to reduce the cost of rail freight transportation for exporting goods from Thailand through Laos to China. Business operators should choose the most cost-effective transportation services and methods that best suit their businesses.

Keywords: Rail transport costs, exporting goods from Thailand via Laos to China

บทนำ (ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา)

การแข่งขันทางธุรกิจและการค้ามีมากขึ้น ทำให้ต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานธุรกิจ เพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงาน และเพิ่มระดับการให้บริการและโอกาสทางการขายสินค้าให้แก่ธุรกิจ โดยการหาเครื่องมือและกลยุทธ์ต่าง ๆ เข้ามาช่วยในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจ การจัดการต้นทุนทางด้าน Logistics ถือได้ว่าเป็นส่วนของต้นทุนที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก เพราะจุดมุ่งหมายของทุกองค์กร ก็คือ การลดต้นทุนรวมของกิจกรรม Logistics มากกว่าการลดต้นทุนในแต่ละกิจกรรม ซึ่งต้นทุนรวมจะสะท้อนออกมาจากทั้งกิจกรรมหลัก และกิจกรรมเสริมในกระบวนการ Logistics เพราะต้นทุนที่เพิ่มขึ้นย่อมหมายถึงกำไรลดลง แต่ถ้ากิจการสามารถลดต้นทุนลงได้ โดยเฉพาะต้นทุน Logistics นั้นถือเป็นช่องทางหนึ่งของการเพิ่มกำไร สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ (2567) ได้แจ้งข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์ธุรกิจ Logistics ประเทศไทย พบว่า ธุรกิจ Logistics มีจำนวนนิติบุคคลรวม 42,649 ราย โดยเปิดกิจการใหม่ 321 ราย ลดลงคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.5 และปิดกิจการ 34 ราย ลดลงคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.1 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน ส่วนการลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจ Logistics มีมูลค่าการลงทุน 823 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 21.46 ของการลงทุนในกลุ่ม Logistics ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ เกาหลีใต้ จีน ตุรกี ฮองกง และญี่ปุ่น ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ กิจกรรมการบริหารจัดการ ด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 39.4 ของการลงทุนในกลุ่ม Logistics ในประเทศไทย

ระบบการขนส่งทางราง (Rail Transportation) ถือว่าเป็นระบบเส้นทางการขนส่งสินค้าในภาคส่งออก ที่สำคัญรูปแบบหนึ่ง เพราะเหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าหนัก ๆ ปริมาณมากและในระยะทางไกล อัตราค่าบริการไม่แพง ซึ่งระบบการขนส่งทางราง จะมีการกำหนดเวลาออกและจุดหมายปลายทาง ในระยะเวลาแน่นอน และมีความปลอดภัยจากการเสียหายของสินค้า ทำให้ปัจจุบันระบบการขนส่งทางราง มีอัตราการเติบโตที่สูงขึ้นเมื่อเทียบกับหลายปีที่ผ่านมา แต่การคิดต้นทุนของการขนส่งทางราง มีความซับซ้อนอยู่มาก ผู้ศึกษาจึงได้เลือกใช้แนวคิดต้นทุนฐานกิจกรรม Activity Based Costing มาประยุกต์ใช้ในการหาต้นทุน เนื่องจากระบบต้นทุนฐานกิจกรรม (ABC) เพราะเป็นวิธีการที่จะแก้ไขปัญหาที่เกิดจากระบบบัญชีต้นทุนเดิม และจะทำให้ได้รับข้อมูลต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรางในภาคส่งออก ที่มีความแม่นยำใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด เพราะต้นทุนค่าขนส่งสินค้าในภาคส่งออก จะประกอบด้วยกิจกรรมหลายกิจกรรม และบางกิจกรรมมีค่าใช้จ่ายแฝง ซึ่งจำเป็นที่จะต้องแยกให้ได้อย่างชัดเจนว่า ต้นทุนการขนส่งทางรางในภาคส่งออก แต่ละประเภะนั้นมีสัดส่วนเท่าใด ดังนั้น จึงควรส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ ทั้งการเป็นผู้ให้บริการและร่วมกำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสม เพื่อผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มศักยภาพ นอกจากนี้ ควรพัฒนาระบบรางเป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า โดยก่อสร้างรถไฟทางคู่และรถไฟสายใหม่ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ ถึงแม้ว่าภาครัฐ ได้ผลักดันการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบการขนส่งทางรางในภาคการส่งออกอย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายที่จะให้ระบบการขนส่งทางรางในภาคการส่งออก เป็นรูปแบบหลักในการขนส่งสินค้า แต่ด้วยต้นทุนการขนส่งทางรางในภาคส่งออกโดยรวม ยังไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้ ทำให้ผู้ประกอบการไม่มีแรงจูงใจเพียงพอ ที่จะปรับเปลี่ยนมาใช้ระบบการขนส่งทางรางในภาคส่งออกมากขึ้น รวมถึงความชัดเจนในการกำหนดแผนพัฒนา เพื่อให้เกิดการบูรณาการและเชื่อมต่อการ

ขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ได้อย่างเป็นรูปธรรม และเพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการ และบริบทการขนส่งสินค้าทางราง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ยังคงมีกฎระเบียบของหน่วยงาน ที่ควรได้รับการปรับปรุงให้สามารถดำเนินกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้า รวมทั้งการให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และการเชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW) อย่างสมบูรณ์ และให้ครบถ้วนทุกกระบวนการ

Krungthai COMPASS (2566) กล่าวไว้ว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว และการจัดเรียงห่วงโซ่อุปทานใหม่ (Supply Chain Rearrangement) มีแนวโน้มที่จะสร้างโอกาสทางธุรกิจต่อผู้ประกอบการไทย ทั้งในด้านการค้า การบริการ และการลงทุน โดยรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว จะช่วยสนับสนุนในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศไทย ประเทศลาว และประเทศจีน ซึ่งจะใช้เวลาไม่เกิน 15 ชั่วโมง และมีต้นทุนค่าขนส่งเฉลี่ยต่ำกว่าการขนส่งทางถนน ประมาณ 2 เท่า ส่วนการจัดเรียงห่วงโซ่อุปทานใหม่ (Supply Chain Rearrangement) จะทำให้ผู้ประกอบการไทย มีโอกาสเข้าไปอยู่ในห่วงโซ่อุปทานของประเทศจีนและประเทศลาวมากขึ้น ดังนั้น Krungthai COMPASS แนะนำผู้ประกอบการไทย ว่าควรศึกษากฎระเบียบและเงื่อนไขด้านการลงทุนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งวิเคราะห์ทิศทางของเทรนด์สินค้าในตลาดจีนและลาว โดยเฉพาะสินค้าที่ตอบโจทย์เทรนด์การลงทุนยุคใหม่ (Environment, Social and Governance - ESG) ซึ่งเป็นแนวคิดที่เกี่ยวกับการพัฒนาขององค์กรอย่างยั่งยืน และให้ความสำคัญกับการทำธุรกิจ โดยคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อ 3 ด้านหลัก คือ สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล สำหรับส่วนภาครัฐ ควรเร่งขับเคลื่อนแผนเชื่อมโยงระบบรางของไทยกับรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาว และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งจะสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทย สามารถขยายการค้าและบริการแก่ลูกค้าชาวจีนและชาวลาว รวมทั้งเพิ่มการลงทุนระหว่างกันมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ การส่งออกสินค้าในภาคการส่งออก จะได้รับประโยชน์จากการขนส่งสินค้า ผ่านรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาว ซึ่งประเทศไทยจัดเป็นประเทศผู้ส่งออกไปประเทศจีน อันดับที่ 14 และอันดับที่ 3 ของกลุ่ม ASEAN-5 รองจากมาเลเซียและอินโดนีเซีย ทำให้ไทยมีโอกาสในการส่งออกสินค้าไปประเทศจีนได้อีกมากในอนาคต เพราะว่าการส่งออกสินค้าด้วยโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาว นับเป็นประตูการขนส่งสินค้าที่สำคัญ ซึ่งช่วยเพิ่มช่องทางการขนส่งสินค้าและช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าในภาคการส่งออก ทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถส่งออกสินค้าไปยังมณฑลต่าง ๆ ของประเทศจีนได้อย่างรวดเร็ว รวมถึงโอกาสในการเข้าไปตั้งฐานการผลิตสินค้าในประเทศจีน และโอกาสในการซื้อขายสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่สำคัญ เพื่อใช้เป็นวัตถุดิบสำหรับการผลิตในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยควรศึกษากฎระเบียบและเงื่อนไขด้านการลงทุนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งวิเคราะห์ทิศทางของเทรนด์สินค้าในตลาดจีนและตลาดลาว ที่มีแนวโน้มเติบโตและได้รับประโยชน์จากการขนส่งสินค้าผ่านรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาว ขณะที่ภาครัฐควรเร่งขับเคลื่อนแผนเชื่อมโยงระบบรางของไทยกับรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาว และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งจะสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยขยายการค้า และการให้บริการแก่ลูกค้าชาวจีนและชาวลาว รวมทั้งเพิ่มการลงทุนระหว่างกันมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น การนำระบบต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity-Based Costing-ABC) มาใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ระบบต้นทุนฐานกิจกรรม จะช่วยทำให้การคำนวณต้นทุนผลิตภัณฑ์/ บริการมีความถูกต้อง สามารถพัฒนากิจกรรมอย่างต่อเนื่อง และวัดผลปฏิบัติงานของกิจการ เพื่อช่วยในการลดต้นทุนและค่าใช้จ่าย จะทำให้การตัดสินใจของ

ผู้บริหารรวดเร็วยิ่งขึ้น และทำให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้านการขนส่งสินค้าทางราง โดยมุ่งเน้นที่การสร้าง ความประหยัดด้วยวิธีการต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม องค์กรธุรกิจก็สามารถลดค่าใช้จ่ายการขนส่งให้ลดต่ำลงได้ ด้วยการ สร้างรูปแบบการขนส่งสินค้าร่วมกันระหว่างคู่ค้า ซึ่งจะทำให้ค่าใช้จ่ายร่วมกันส่วนนี้ลดลง เมื่อองค์กรมีการวางแผน Logistics ที่ดี และเลือกผู้ให้บริการ Logistics ที่มีประสิทธิภาพในการตอบสนองความต้องการขององค์กร ก็จะส่งผล ให้ลดต้นทุนต่อหน่วยของสินค้าต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในที่สุด

สรุปได้ว่า การบริหารต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางราง ในการส่งสินค้าออก จะต้องเลือกผู้คอนเทนเนอร์ให้ เหมาะสมกับขนาด ประเภท และตัวสินค้าที่ต้องการบรรจุการขนส่งสินค้าแต่ละประเภท ซึ่งการขนส่งสินค้าทางราง เป็นการขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่และมีมาตรฐานความปลอดภัยสูง ต้นทุนที่ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งสินค้า รูปแบบอื่น ๆ อีกทั้งสภาพของโครงสร้างพื้นฐานและเครือข่ายการเชื่อมต่อ ที่ได้รับการพัฒนาอย่างดี ทำให้การขนส่ง สินค้าทางรางสามารถเข้าถึงความเร็วสูงได้ อีกทั้งต้นทุนการขนส่งสินค้าทางราง มีค่าระวางต้นทุนค่าขนส่งสินค้าถูก กว่าการขนส่งรูปแบบอื่น แต่ต้นทุนในการขนส่งขึ้นอยู่กับกระบวนการทำงาน กิจกรรมและปัจจัยที่หลากหลายขั้นตอน ซึ่งบางกิจกรรมมีค่าใช้จ่ายแฝง จำเป็นที่จะต้องแยกให้ได้อย่างชัดเจนว่าต้นทุนแต่ละประเภทใด ที่ทำให้ต้นทุนขนส่ง สินค้าสูงกว่าที่คาดการณ์เอาไว้ ผู้บริการองค์กรจะต้องมีการกำหนดกลยุทธ์การบริหารต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางราง ใน การส่งสินค้าออก เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากที่สุด ที่จะต้องมีการเตรียมการ ล่วงหน้า เพื่อเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยพิจารณาปัจจัยหลายด้านประกอบกัน ที่จะช่วย ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า เช่น การปรับปรุงกระบวนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น การลดปริมาณสินค้าคงคลัง และปรับปรุงงาน Logistics ภายในให้ชัดเจน โดยต้องคำนึงถึงข้อจำกัดของลักษณะงาน Logistics ภายในได้เงื่อนไขที่ได้ ตกลงไว้กับลูกค้า โดยไม่รวมต้นทุนส่วนอื่น ๆ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าหากมีการปรับปรุงโครงสร้างด้านต้นทุนรวมค่าขนส่งสินค้า โดยไม่ต้องแบกรับต้นทุนส่วนอื่นแล้ว ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งทางราง ในการส่งสินค้าออก สามารถปรับลดต้นทุนใน การขนส่งสินค้า ในการส่งสินค้าออกได้มากกว่าการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น

จากข้อมูลดังกล่าวผู้ศึกษา จึงมีความสนใจที่ทำการศึกษาด้านต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน เพื่อให้ทราบถึงค่าใช้จ่ายและต้นทุนทางราง ในการส่งสินค้าออก ด้วยรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาว หรือ การเลือกความเหมาะสมของผู้คอนเทนเนอร์กับชนิดของสินค้า และปริมาณสินค้าที่จัดส่ง เพื่อให้เหมาะสมกับจำนวน และประเภทสินค้า และต้นทุนการดำเนินงาน รวมทั้งต้นทุนฐานกิจกรรม ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าผ่านในหลาย ๆ ประเทศ ทำให้มีกระบวนการทำงาน และกิจกรรมหลายขั้นตอน และมีค่าใช้จ่ายแฝงในแต่ละกิจกรรม ซึ่งถึงแม้จะเป็น เส้นทางส่งออกเฉพาะสำหรับการขนส่งสินค้า แต่ก็ยังพบปัญหาความยุ่งยากในการจัดสรรต้นทุนร่วมระหว่างการขนส่ง สินค้าและการขนส่ง ซึ่งจำเป็นที่จะต้องแยกให้ได้อย่างชัดเจนว่า ต้นทุนในการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทนั้นมีสัดส่วน เท่าใด จึงจำเป็นที่จะต้องมีการนำกลยุทธ์ในการลดต้นทุน Logistics หลายวิธีรวมกัน ไม่ว่าจะเป็นการเก็บรักษาสินค้า คงคลังให้มีปริมาณน้อยลงหรือการจัดซื้อปริมาณสินค้าให้มีความเหมาะสม แม้กระทั่งการผลัดภาระด้านสินค้าคงคลัง ไปให้ Supplier หรือผู้ให้บริการด้าน Logistics เป็นผู้บริหารสินค้าคงคลังให้เป็นผู้ดำเนินการ และปัจจัยที่สำคัญใน การลดต้นทุน Logistics คือ การวัดประสิทธิภาพด้านการบริหารงานอย่างต่อเนื่อง และค้นหาวิธีการในการปรับปรุง อยู่เสมอ เพื่อนำผลการศึกษาไปปรับปรุงต้นทุนในการขนส่งสินค้าในภาคการส่งออกด้วยรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ที่

แท้จริง เพราะเป็นตัวที่ช่วยในการกำหนดค่าระวางได้อย่างเหมาะสม และสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และรับทราบถึงประโยชน์ของการเลือกขนส่งสินค้าด้วยรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ให้มากขึ้น อีกทั้งผู้ประกอบการไทย เช่น ธุรกิจท่องเที่ยว ธุรกิจขนส่งและ Logistics ซึ่งเป็นกลุ่มธุรกิจภาคบริการ จะได้รับข้อมูลใหม่ ๆ และได้รับโอกาสจากการขนส่งสินค้า ผ่านรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ซึ่งเป็นเส้นทางที่สำคัญเส้นทางใหม่ของการขนส่งทางราง ที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ผู้ประกอบการไทย ยังสามารถนำไปศึกษา ด้านต้นทุนค่าขนส่งทางราง ด้านสถานที่ปฏิบัติงานที่เหมาะสม สำหรับการควบคุมสินค้าคอนเทนเนอร์ที่ขนส่งสินค้าผ่านทางราง ในการส่งออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน ภาระค่าขนส่งสินค้าอื่น ๆ รวมทั้งเส้นทางเชื่อมโยงโครงข่าย Logistics ระหว่างจีน ลาว และไทย เพื่อเป็นแนวทางหรือวางแผนเส้นทางการขนส่งสินค้าในภาคการส่งออก ด้วยรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาว จากไทย ผ่านลาว ไปจีน ได้ในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อวิเคราะห์ 1) ค่าเฉลี่ยต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งออกสินค้าจากไทย ผ่านลาว ไปจีน โดยรวม และ จำแนกตามคุณลักษณะองค์กร ประกอบด้วย ประเภทธุรกิจ ขนาดองค์กร และระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ และ 2) เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งออกสินค้าจากไทย ผ่านลาว ไปจีน ตามคุณลักษณะองค์กร

สมมติฐานการวิจัย

- 1) คุณลักษณะองค์กร จำแนกตามประเภทธุรกิจ แตกต่างกัน ต้นทุนรวมค่าขนส่งสินค้าทางราง ในการส่งออกสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน ไม่แตกต่างกัน
- 2) คุณลักษณะองค์กร จำแนกตามขนาดองค์กร แตกต่างกัน ต้นทุนรวมค่าขนส่งสินค้าทางราง ในการส่งออกสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน ไม่แตกต่างกัน
- 3) คุณลักษณะองค์กร จำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ แตกต่างกัน ต้นทุนรวมค่าขนส่งสินค้าทางราง ในการส่งออกสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน ไม่แตกต่างกัน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ผลการศึกษา สามารถนำมาพัฒนารูปแบบต้นทุน ในการขนส่งสินค้าในภาคการส่งออก ด้วยรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาวที่แท้จริง เพราะเป็นตัวที่ช่วยในการกำหนดค่าระวางได้อย่างเหมาะสม และสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และรับทราบถึงประโยชน์ของการเลือกขนส่งสินค้า ด้วยรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาว ให้มากขึ้น
- 2) ผลการศึกษา สามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนพัฒนากลยุทธ์ ในการลดต้นทุน Logistics เพราะการทราบต้นทุนค่าขนส่งในการดำเนินการ จะทำให้สามารถวางแผนและตัดสินใจทางด้านราคา และสามารถจัดการกับต้นทุนค่าขนส่งในแต่ละส่วนได้อย่างถูกต้องเหมาะสม และสามารถนำไปปรับปรุงเพื่อหาแนวทางในการลดต้นทุน Logistics ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- 3) ผู้ประกอบการ สามารถใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาระบบบริหารจัดการระบบการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุน Logistics ลงได้มาก และหาวิธีในการปรับปรุงวิธีการดำเนินงานเพื่อลดต้นทุนและทำกำไรให้มากที่สุด ทั้งยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ลูกค้าให้เกิด

ความพึงพอใจ ทั้งตัวผลิตภัณฑ์ ราคา และเวลาในการส่งมอบที่รวดเร็ว ซึ่งประโยชน์เหล่านี้จะช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของบริษัท ทำให้ลูกค้าเกิดความเชื่อมั่นในบริษัท และเป็นจุดที่ทำให้รายได้และยอดขายเพิ่มขึ้น

4) ผู้ประกอบการไทย สามารถนำผลที่ได้ไปกำหนดกลยุทธ์แนวทางอย่างเหมาะสม และทันต่อสภาวะเศรษฐกิจโลก สามารถนำไปปรับปรุงและใช้ให้เหมาะสมกับยุคปัจจุบันได้ นอกจากนี้ ยังสามารถนำไปศึกษาเพื่อหาแนวทางหรือวางแผนเส้นทางการขนส่งสินค้าในภาคการส่งออก ด้วยรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาว ได้ในอนาคต เพราะเป็นเส้นทางที่สำคัญเส้นใหม่ของการขนส่งทางราง ที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง

แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง ต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน ผู้ศึกษาได้ศึกษาแนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับต้นทุนและการบริหารต้นทุน แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า แนวคิดระบบต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity Based Costing: ABC) และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษา และกำหนดกรอบแนวความคิดในการวิจัย ดังนี้

แนวคิดการจัดการ Logistics

การจัดการ Logistics เป็นเครื่องมือที่สำคัญต่อการดำเนินการในกระบวนการผลิตให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งต้องอาศัยการจัดการอย่างเป็นระบบมีประสิทธิภาพ และสามารถนำกิจกรรมต่าง ๆ ไปสู่เป้าหมายขององค์กรธุรกิจ ได้แก่ การติดต่อสื่อสารด้าน Logistics การบริการลูกค้า กระบวนการสั่งซื้อ การคาดการณ์ความต้องการ การจัดซื้อการบริหารสินค้าคงคลัง การบริหารการขนส่ง การบริหารคลังสินค้า การจัดเก็บ Logistics ย้อนกลับ การจัดเตรียมอะไหล่และชิ้นส่วนต่าง ๆ การเลือกที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า Material Handling และการบรรจุภัณฑ์และหีบห่อ รวมทั้งเป็นการปรับปรุงพัฒนาระบบให้เกิดองค์ความรู้ใหม่ๆ ที่จำเป็นสำหรับองค์กรธุรกิจอีกด้วย และที่สำคัญการจัดการระบบที่ดี ย่อมทำให้การไหลของสินค้าหรือวัตถุดิบจากจุดเริ่มต้น ไปสู่กระบวนการผลิต จนถึงส่งมอบให้กับลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ แนวคิดการจัดการ Logistics เป็นหลักการที่ให้ความสำคัญต่อการบริหารกิจกรรมต่าง ๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรธุรกิจ และเพิ่มขีดความสามารถแข่งขัน สรุปได้ว่า Logistics คือ การออกแบบและการจัดการระบบการควบคุมการเคลื่อนย้ายหรือการไหลของสินค้า และข้อมูลจากต้นทางมายังบริษัท และออกจากบริษัทไปยังลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ซึ่งจะเห็นว่า Logistics นั้นจะครอบคลุมกิจกรรมและกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งหมดทุกระดับและขั้นตอนปฏิบัติการ โดยวิธีการเชิงระบบ ซึ่งบริษัทจะทำการเชื่อมโยงกิจกรรมต่าง ๆ ของระบบสินค้าภายในบริษัทด้วยกัน แทนที่จะแยกปฏิบัติแต่ละกิจกรรมอย่างที่เคยทำกันมา และยอมรับการติดต่อและประสานงานระหว่างบริษัทและองค์กรภายนอก นอกจากนี้ Logistics จะถูกมองอย่างเป็นระบบและเป็นกระบวนการที่มีความต่อเนื่อง หรือที่รู้จักในชื่อแบบจำลองห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Modeling) ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงกระบวนการไหลกันเป็นลูกโซ่ ดังนั้น แนวคิดการจัดการ Logistics เป็นการกำหนดกลไก เพื่อให้กิจกรรมต่าง ๆ สามารถขับเคลื่อนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะกิจกรรมหลักขององค์กรรวมทั้งการกำหนดแนวทาง เพื่อลด

ต้นทุนและการสูญเสียในกิจกรรมที่สำคัญ เพื่อให้มีองค์กรมีศักยภาพการแข่งขันสร้างผลกำไรให้กับองค์กรได้อยู่รอด และเติบโตอย่างมั่นคง

แนวคิดเกี่ยวกับต้นทุน

ต้นทุนในการขนส่งขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายปัจจัย ดังนั้น หากองค์กรจะทำการลดต้นทุนการขนส่งสินค้า องค์กรจะต้องพิจารณาปัจจัยหลายด้านประกอบกันเพื่อให้สามารถลดต้นทุนได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากที่สุด ดังนั้น ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ คือ การวิเคราะห์ต้นทุนในทางเศรษฐศาสตร์ จะมีความแตกต่างจากการคิดต้นทุนในทางบัญชีหรือต้นทุนทั่วไป กล่าวคือ ต้นทุนทางบัญชีจะสามารถวัดค่าใช้จ่ายที่เสียไปเป็นตัวเลขเพียงอย่างเดียว หรือเรียกว่าเป็นต้นทุนที่เห็นแจ้งชัด (Explicit Cost) แต่สำหรับต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Cost) จะรวมไปถึงค่าใช้จ่ายที่เสียไปทั้งที่สามารถวัดเป็นตัวเลขได้และวัดเป็นตัวเลขไม่ได้ นั่นก็คือ ต้นทุนที่เห็นแจ้งชัด (Explicit Cost) และต้นทุนไม่ชัดเจน (Implicit Cost) ในทางเศรษฐศาสตร์นั้น จะเรียกว่าต้นทุนที่มองไม่เห็น อีกอย่างหนึ่งว่า ต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) และเป็นต้นทุนอีกหนึ่งตัวที่ต้องมีการประเมิน ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ ประกอบด้วย ต้นทุนแจ้งชัดกับต้นทุนไม่แจ้งชัดรวมกัน ต้นทุนทางบัญชีจะมีค่าน้อยกว่าต้นทุนแจ้งชัดกับต้นทุนไม่แจ้งชัดรวมกัน ต้นทุนทางบัญชีจะมีค่าน้อยกว่าต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ และมีผลต่อไปให้กำไรทางบัญชีมีค่าสูงกว่ากำไรทางเศรษฐศาสตร์ (วรรณพร ปองสุข, 2565)

สามารถสรุปได้ว่า ต้นทุน (Cost) หมายถึง มูลค่าของทรัพยากรที่สูญเสียไปเพื่อให้ได้สินค้าหรือบริการ โดยมูลค่านั้นจะต้องสามารถวัดได้เป็นหน่วยเงินตราต้นทุน ที่เกิดขึ้นอาจจะให้ประโยชน์ในปัจจุบันหรือในอนาคตก็ได้ เมื่อต้นทุนใดที่เกิดขึ้นแล้วและกิจการได้ใช้ประโยชน์ไปทั้งสิ้นแล้ว ต้นทุนนั้นก็ถือเป็นค่าใช้จ่าย (Expenses) ดังนั้นค่าใช้จ่าย จึงหมายถึงต้นทุนที่ได้ให้ประโยชน์ และกิจการได้ใช้ประโยชน์ทั้งหมดไปแล้วในขณะนั้น และสำหรับต้นทุนที่กิจการสูญเสียไปแต่จะให้ประโยชน์แก่กิจการในอนาคตเรียกว่า สินทรัพย์ (Assets) เมื่อค่าใช้จ่าย (Expenses) คือต้นทุนที่ก่อให้เกิดรายได้ (Revenue) โดยปกติแล้ว ก็จะนำไปเปรียบเทียบกับรายได้ที่เกิดขึ้นในงวดเดียวกัน เพื่อคำนวณหากำไรสุทธิ (Profit) หรือขาดทุนสุทธิ (Loss) ซึ่งรายได้ก็จะหมายถึง ราคาขายของสินค้าหรือบริการคูณกับปริมาณ

แนวคิดระบบต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity Based Costing: ABC)

เป็นแนวคิดที่พัฒนามาจากแนวคิดการคำนวณต้นทุนแบบเดิม ที่จะปันส่วนค่าใช้จ่ายการผลิตทั้งหมดเข้าไปในสินค้าทุกชนิด โดยไม่สนใจว่าสินค้าชนิดนั้นก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายนั้นขึ้นจริงหรือไม่ กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายการผลิตบางรายการถูกจัดสรรไม่เหมาะสมกับเกณฑ์ ซึ่งส่วนใหญ่มักใช้ชั่วโมงแรงงานทางตรง ชั่วโมงเครื่องจักร เป็นเกณฑ์ในการจัดสรร และโดยส่วนใหญ่การคำนวณต้นทุนแบบเดิมจะปันส่วนค่าใช้จ่ายการผลิตทั้งหมด โดยแบ่งตามปริมาณการผลิต เช่น ยิ่งธุรกิจผลิตสินค้าชนิดนั้นมากเท่าไรสินค้าชนิดนั้น ก็จะได้รับ การปันส่วนค่าใช้จ่ายในปริมาณที่มากขึ้นไปด้วย ในทางตรงกันข้าม หากสินค้าชนิดนั้นมีปริมาณการผลิตที่น้อย ก็จะได้รับ การปันส่วนค่าใช้จ่ายการผลิตที่น้อยลงไปด้วยเช่นกัน และระบบการคำนวณต้นทุนแบบเดิม จะไม่สนใจค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร เนื่องจากถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายประจำงวด

ระบบต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity-Based Costing: ABC) เป็นแนวทางการบริหารต้นทุนที่ถูกคิดในช่วงปี ค.ศ. 1988 - 1990 โดยกลุ่มนักวิจัยจาก Harvard Business School ที่พบความผิดปกติของแนวทางการคำนวณต้นทุนแบบดั้งเดิมที่ว่า การคำนวณต้นทุนแบบดั้งเดิมนั้น ข้อมูลที่ได้จะถูกบิดเบือนไปจากความจริงที่เกิดขึ้น ซึ่งแนวคิดระบบต้นทุนฐานกิจกรรมส่งเสริมให้ธุรกิจ ให้ความสนใจกับการบริหารในระดับกิจกรรม ซึ่งจะแบ่งเป็นกิจกรรมและจัดสรรปันส่วนต้นทุนเข้าสู่กิจกรรมที่เกิดขึ้นจริง ส่งผลให้องค์กรทราบต้นทุนกิจกรรมที่ถูกต้อง

วัชรินทร์ วิชัยดิษฐ์ (2561 หน้า 11) ให้คำนิยามว่า แนวคิดเกี่ยวกับระบบต้นทุนฐานกิจกรรม คือ การคิดต้นทุนเข้าไปในกิจกรรมของธุรกิจโดยอาศัยตัวผลักดันต้นทุน (Cost Driver) แล้วจึงคิดต้นทุนเข้าสู่ตัวสินค้า โดยสมมติฐานที่สำคัญของแนวคิดต้นทุนฐานกิจกรรม คือ กิจกรรมในธุรกิจที่เกิดขึ้นสามารถทำให้เกิดต้นทุนได้ และกิจกรรมจะถูกนำไปปันส่วนที่จะคำนวณต้นทุนนั้น โดยในประเทศไทยทั้งภาครัฐและเอกชนมีการนำการคำนวณต้นทุนฐานกิจกรรมมาใช้ เช่น การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย การไฟฟ้านครหลวง บริษัท เอ เอ็ม ดี (ประเทศไทย) เป็นต้น ซึ่งจุดประสงค์สำคัญของ ABC คือ การให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารในการเข้าใจพฤติกรรมต้นทุน (Cost Behavior) ทั้งหมดที่เกิดขึ้นภายในองค์กร ทำให้ทราบว่าอะไรเป็นปัจจัยที่ทำให้ต้นทุนกิจกรรมต่าง ๆ เพิ่มขึ้นหรือลดลง โดยการระบุกิจกรรมขององค์กร ต้นทุนกิจกรรม และตัวผลักดันต้นทุน (Cost Driver) อันจะเป็นประโยชน์ต่อการคำนวณต้นทุนการผลิตหรือบริการ และใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพ ทางด้านต้นทุนและการพัฒนา กิจกรรมต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อลดความสูญเปล่าหรือกิจกรรมที่ไม่เพิ่มค่า ดังนั้น ระบบต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity-Based Costing) หรือระบบ ABC เป็นเครื่องมือในการบริหารงานในลักษณะการบริหารงานฐานคุณค่า (Value-Based Management) ซึ่งเชื่อมโยงการบริหารระดับองค์กรลงสู่ระบบการปฏิบัติงานประจำวัน โดยพิจารณาหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานตลอดทั้งกิจการ (Cross-Functional) ในลักษณะที่มองกิจกรรมต่าง ๆ ขององค์กรเป็นภาพรวม (Integrated View)

สรุปได้ว่า แนวคิดต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity-Based Costing: ABC) เป็นแนวคิดที่จะช่วยให้ธุรกิจสามารถคำนวณต้นทุนการผลิตออกมาได้อย่างถูกต้องแม่นยำกว่าการคำนวณต้นทุนแบบดั้งเดิม เมื่อข้อมูลต้นทุนสินค้าที่คำนวณออกมาไม่ถูกบิดเบือนก็จะสามารถช่วยให้ผู้บริหาร นำข้อมูลต้นทุนสินค้าที่ได้ไปใช้ในการวางแผนตัดสินใจเกี่ยวกับธุรกิจในอนาคตได้ เช่น การกำหนดราคาสินค้าหรือบริการ การลดหรือตัดกิจกรรมที่ไม่เพิ่มคุณค่าให้กับกิจการ ออก เป็นต้น และธุรกิจที่ควรนำระบบต้นทุนฐานกิจกรรมมาช่วยจะต้องเป็นธุรกิจที่มีลักษณะสายการผลิตสินค้าจำนวนมาก หลากหลายประเภท หลากหลายรุ่น มีกระบวนการผลิตที่ซับซ้อน มีค่าใช้จ่ายการผลิตจำนวนมากหรือมีมากกว่าวัตถุดิบทางตรงหรือค่าแรงงานทางตรง เป็นต้น

แนวคิดลดต้นทุน Logistics

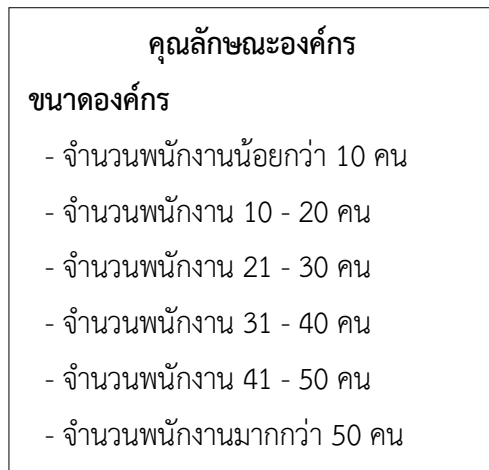
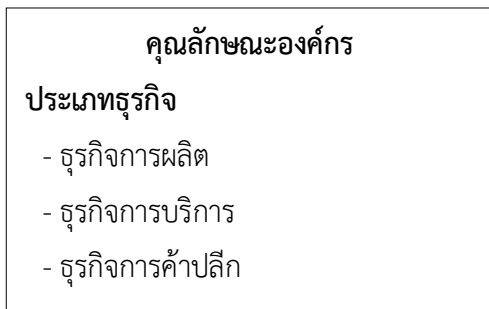
เป็นหลักคิดที่ให้ความสำคัญต่อประสิทธิภาพของกิจกรรมอันเกิดจากปฏิบัติภายในองค์กรธุรกิจ เช่น กิจกรรมการจัดซื้อ การจัดการคลังสินค้า การจัดเก็บ การขนย้าย การขนส่ง และการกระจายสินค้า ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้จะเป็นส่วนสำคัญต่อการลดต้นทุนที่ส่งต่อขีดความสามารถในการแข่งขัน ดังนั้น ต้องอาศัยเทคนิค วิธีการจัดการกิจกรรมให้

สอดคล้องกับกระบวนการผลิตต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในองค์กร รวมถึงต้องสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับทุกฝ่ายในองค์กร ธุรกิจ และความร่วมมือร่วมใจกันไปสู่การลดต้นทุนการผลิต นำไปสู่กำไรอย่างชัดเจนและการเติบโตขององค์กรธุรกิจ

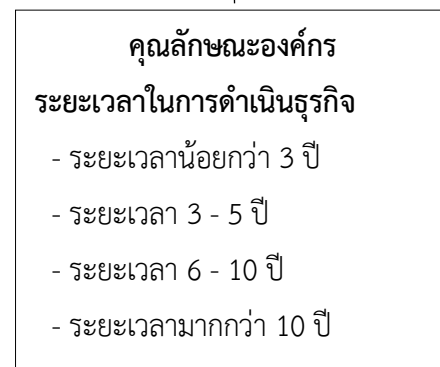
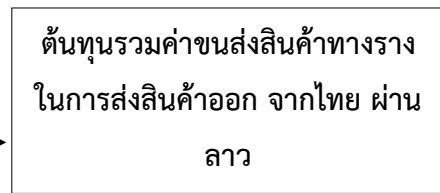
กรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual Framework)

การศึกษาวิจัยเรื่อง อิทธิพลของส่วนประสมทางการตลาดต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้า ในจังหวัด กรุงเทพมหานคร มีกรอบแนวคิดในการวิจัยดังนี้

ตัวแปรอิสระ (Independent Variables)



ตัวแปรตาม (Dependent Variables)



วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้การสำรวจ (Survey Research) และดำเนินการโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งผู้วิจัยมีขั้นตอน ดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ทำการวิจัยครั้งนี้ คือ พนักงานที่ทำงานในบริษัท Logistics ทั้งเพศชายและเพศหญิง ในเขต กรุงเทพมหานคร และจังหวัดหนองคาย โดยใช้สูตร Yamane (1973) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และความคลาดเคลื่อน .05 ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ตัวอย่าง

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้การตอบกลับของแบบสอบถามจาก Google Form ผู้วิจัยจะทำการตรวจสอบความถูกต้อง ครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูล จากนั้นทำการบันทึกลงระบบและประมวลผลผ่านโปรแกรมสำเร็จรูป โดยสถิติที่ใช้ในการ วิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1) คุณลักษณะองค์กรของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งทางราง ประกอบด้วย ประเภทธุรกิจ ขนาดองค์กร และระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ โดยใช้สถิติวิเคราะห์โดยการแจกแจงหาค่าความถี่ (Frequency) ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

2) ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าตามขนาดตู้คอนเทนเนอร์ ประกอบด้วย ตู้คอนเทนเนอร์เย็น 40 ฟุต ตู้คอนเทนเนอร์แห้ง 20 ฟุต และตู้คอนเทนเนอร์แห้ง 40 ฟุต

2.1) ค่าใช้จ่ายด้านประเทศไทย ประกอบด้วย (1) Container Rental (2) Rail Freight + Fuel Charge (3) Operation Service (4) Thai-Laos bridge cost และ (5) Customs Clearance (Nong Khai)

2.2) ค่าใช้จ่ายด้านประเทศลาว ประกอบด้วย (1) Thanaleng Dry Port (Laos) (2) Thanaleng, Boten (Laos) และ (3) Transshipment (Train-Train)

2.3) ค่าใช้จ่ายด้านประเทศจีน ประกอบด้วย (1) China-Laos Rail Freight- Laos-Kunming ,China และ (2) Customs Clearance (Mohan, China) โดยใช้สถิติวิเคราะห์โดยการหาค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และการหาค่า เบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

3) คุณลักษณะขององค์กร จำแนกตามประเภทธุรกิจ ขนาดองค์กร และระยะเวลาในการดำเนิน ธุรกิจ แตกต่างกัน ต้นทุนรวมค่าขนส่งสินค้าทางราง ในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน จำแนกตาม คุณลักษณะองค์กร ไม่แตกต่างกัน โดยการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ใช้สถิติ One-Way ANOVA

สรุปข้อค้นพบตามวัตถุประสงค์และสมมติฐาน

1) ค่าเฉลี่ยต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งสินค้าออกจากไทย ผ่านลาว ไปจีนโดยรวมเท่ากับ 530,478.25 บาท (S.D. เท่ากับ 15,557.46) จำแนกคุณลักษณะองค์กร เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย คือ ธุรกิจการผลิต ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 531,639.57 บาท (S. D.เท่ากับ 160,99.32) ธุรกิจการค้าปลีก ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 529,070.34 บาท (S.D. เท่ากับ 15,056.63) ธุรกิจการบริการ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 530,151.19 บาท (S.D. เท่ากับ 15,056.63) ธุรกิจการค้าส่ง ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 531,023.73 บาท (S.D. เท่ากับ 14,589.35)

ขนาดองค์กร พบว่า วิเคราะห์ต้นทุนรวมค่าขนส่งสินค้าทางราง ในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน โดยรวมเท่ากับ 530,478.25 บาท (S.D. เท่ากับ 15,557.46) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย คือ จำนวนพนักงาน 21 - 30 คน ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 525,627.03 บาท (S.D. เท่ากับ 14,679.07) จำนวนพนักงาน 31 - 40 คน ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 53,2571.43 บาท (S.D. เท่ากับ 14,645.67) จำนวนพนักงาน 41 - 50 คน ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 530,702.78 บาท (S.D. เท่ากับ 14,827.58) จำนวนพนักงานมากกว่า 50 คน ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 540,154.55 บาท

(S.D. เท่ากับ 14,827.58) จำนวนพนักงาน 10 - 20 คน ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 527,712.50 บาท (S.D. เท่ากับ 15,979.88) คือ จำนวนพนักงานน้อยกว่า 10 คน ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 529,443.24 บาท (S.D. เท่ากับ 16,056.20)

ระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ พบว่า วิเคราะห์ต้นทุนรวมค่าขนส่งสินค้าทางราง ในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีนโดยรวมเท่ากับ 530,478.25 บาท (S.D. เท่ากับ 15,557.46) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย คือ ระยะเวลา 3-5 ปี ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 529,574.90 บาท (S.D. เท่ากับ 15,791.91) ระยะเวลา 6-10 ปี ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 531,162.28 บาท (S.D. เท่ากับ 151,32.87) ระยะเวลาน้อยกว่า 3 ปี ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 531,488.57 บาท (S.D. เท่ากับ 15,453.74) ระยะเวลามากกว่า 10 ปี ค่าเฉลี่ย ร้อยละ 539,025.00 บาท (S.D. เท่ากับ 15,557.46)

2) เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งสินค้าออกจากไทย ผ่านลาว ไปจีน ด้านประเภทธุรกิจแตกต่างกัน ค่าเฉลี่ยต้นทุนค่าขนส่งทางราง ในการส่งสินค้าออกจากไทย ผ่านลาว ไปจีน ไม่แตกต่างกัน แต่ด้านขนาดองค์กรและด้านระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจแตกต่างกัน ค่าเฉลี่ยต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

อภิปรายผลข้อค้นพบตามวัตถุประสงค์และสมมติฐาน

ข้อค้นพบตามวัตถุประสงค์ จำแนกตามคุณลักษณะขององค์กร ประกอบด้วย ประเภทธุรกิจ ขนาดองค์กร และระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ

คุณลักษณะขององค์กร จำแนกตามประเภทธุรกิจ แตกต่างกัน ส่งผลต่อต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางราง ในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน ไม่แตกต่างกัน (เท่ากัน) หรือคุณลักษณะขององค์กร จำแนกตามประเภทธุรกิจ ไม่ส่งผลต่อต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางราง ในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน

ตามขนาดองค์กร แตกต่างกัน ของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางราง ในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน แตกต่างกัน (ไม่เท่ากัน) จำแนกตามคุณลักษณะขององค์กร ด้านขนาดองค์กร ได้แก่ พนักงานน้อยกว่า 10 คน แตกต่างกันจำนวน 1 คู่ พนักงาน 10 - 20 คน แตกต่างกันจำนวน 1 คู่ พนักงาน 21 - 30 คน แตกต่างกันจำนวน 3 คู่ พนักงาน 31 - 40 คน แตกต่างกันจำนวน 2 คู่ พนักงาน 41 - 50 คน แตกต่างกันจำนวน 2 คู่ และพนักงานมากกว่า 50 คน แตกต่างกันจำนวน 5 คู่

ระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ แตกต่างกันของ ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางราง ในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน ไม่แตกต่างกัน (เท่ากัน) จำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ แตกต่างกัน ไม่ส่งผลต่อต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางราง ในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน แตกต่างกัน (ไม่เท่ากัน) หรือคุณลักษณะขององค์กร จำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ ส่งผลต่อต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางราง ในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน จากนั้นจึงทำการทดสอบเพื่อหาความแตกต่างรายคู่ แบบ LSD ระหว่างต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางรางในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน จำแนกตามคุณลักษณะขององค์กร ด้านระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ ได้แก่ ระยะเวลา 3 - 5 ปี แตกต่างกันจำนวน 1 คู่ และระยะเวลามากกว่า 10 ปี แตกต่างกันจำนวน 1 คู่

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาเรื่อง ต้นทุนค่าขนส่งทางรางในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะเพื่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงเกี่ยวกับต้นทุนค่าขนส่งทางรางตามขนาดตู้คอนเทนเนอร์ ในการส่งสินค้าออก จากไทย ผ่านลาว ไปจีน ดังนี้

ข้อเสนอแนะจากการศึกษาครั้งนี้

จากข้อค้นพบ ธุรกิจค้าปลีกมีค่าเฉลี่ยต้นทุนถูกที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 529,070.34 บาท เมื่อเปรียบเทียบกับธุรกิจการผลิต ธุรกิจค้าส่ง ธุรกิจบริการ อาจเป็นเพราะว่า ธุรกิจค้าปลีกใช้ตู้คอนเทนเนอร์ประเภทตู้แห้งจึงทำให้มีค่าใช้จ่ายต้นทุนน้อย ธุรกิจค้าปลีกมีการบริหารจำนวนสินค้าที่จะจัดส่งได้ดีกว่า สามารถจัดส่งสินค้าจำนวนมากทำให้มีค่าใช้จ่ายต้นทุนน้อย ผู้ประกอบการควรใช้ข้อมูลนี้ในการประกอบการตัดสินใจเลือกการขนส่งทางรางในการส่งสินค้าออก

จากข้อค้นพบ องค์กรที่มีพนักงาน 21-30 คน มีค่าเฉลี่ยต้นทุนถูกที่สุด 525,627.03 บาท เมื่อเปรียบเทียบกับองค์กรขนาดอื่น ซึ่งแสดงให้เห็นว่าองค์กรที่มีขนาดกลางสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายได้ดีกว่า อาจเป็นเพราะว่า องค์กรขนาดกลางสามารถวางแผนบริหารจัดการปัญหาภายในได้รวดเร็วเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นจึงไม่ทำให้ค่าใช้จ่ายบานปลาย ดังนั้นผู้ประกอบการทุกขนาดองค์กรควรวางแผนบริหารจัดการปัญหาภายในให้มีประสิทธิภาพ

จากข้อค้นพบ บริษัทที่มีระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ 3 - 5 ปี มีค่าเฉลี่ยต้นทุนถูกที่สุด 529,574.90 บาท เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยต้นทุนแตกต่างกับบริษัทที่มีระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ มากกว่า 10 ปี อาจเป็นเพราะบริษัทที่มีระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ 3 - 5 ปี เป็นองค์กรที่มีขนาดกลางสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าองค์กรขนาดใหญ่ เนื่องจากองค์กรขนาดใหญ่มีจำนวนลูกค้าน่ามากกว่า อาจจะใช้ตู้คอนเทนเนอร์เย็น 40 ฟุต ที่สามารถส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิมากกว่าจึงทำให้ต้นทุนค่าขนส่งทางรางสูงกว่าองค์กรขนาดกลางที่มีระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ 3 - 5 ปี ดังนั้นองค์กรที่มีระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ มากกว่า 10 ปีควร วางแผนพัฒนากลยุทธ์องค์กรเพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งทางราง

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

- 1) การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ หากต้องการศึกษาวิจัยครั้งต่อไปสามารถทำวิจัยในเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกได้ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความหลากหลายมากขึ้น
- 2) หากต้องการ ศึกษาวิจัยครั้งถัดไปอาจเพิ่มตัวแปรอิสระให้มากขึ้นเพื่อผลต่อต้นทุนค่าขนส่งทางราง เช่น ประเภทสินค้าที่ขนส่ง

เอกสารอ้างอิง

- กชกร บุญฤทธิผล. 2553. กลยุทธ์ในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางด้านโลจิสติกส์. บัณฑิตวิทยาลัย
สาขาการจัดการโลจิสติกส์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหอการค้า.
- กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2566). ภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทย. สืบค้นเมื่อ
วันที่ 10 มิถุนายน 2567 จาก: <https://www.moc.go.th/th/gallery/category/detail/id/5/iid/370>.
- กรมศุลกากร. 2550. กรมศุลกากรกับการส่งออก. สืบค้นเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2567 จาก:
<http://www.solutions-corp.co.th/solnet/ediexport.html>. (19 เมษายน 2550)
- กระทรวงพาณิชย์. (2565). มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ. สืบค้นเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2567. จาก
<https://tradereport.moc.go.th/TradeThai.aspx>.
- กิ่งกนก รัตนมณี และคณะ. (2560). การคำนวณต้นทุนผลิตภัณฑ์ของโครงการหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ในจังหวัดตรัง.
วารสารการจัดการสมัยใหม่ 15(1): 75-84.
- เกษมะณี การินทร์, รพีวรรณ อุตรินทร์, และกนกเกล้า แก้วเกล้า. (2561). การศึกษาต้นทุนทางการเงินที่แท้จริง
ของผลิตภัณฑ์กลุ่มวิสาหกิจชุมชนผ้าไหม ระดับ 5 ดาว ในจังหวัดบุรีรัมย์ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา
ความสามารถสู่การแข่งขันเชิงพาณิชย์, น.1211-1228. ในการประชุมระดับชาติ มหาวิทยาลัยราชภัฏกลุ่มศรี
อยุธยา ครั้งที่ 9 วิจัยและนวัตกรรมเพื่อสังคม, อยุธยา.
- เกียรติพงษ์ อุดมชนะธีระ. (2562). กระบวนการบริหารงาน Balanced Scorecard (BSC). สืบค้นเมื่อ
วันที่ 10 มิถุนายน 2567 จาก: <https://www.iok2u.com>.
- เกียรติพงษ์ อุดมชนะธีระ. (2563). สืบค้นเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2567 จาก:
<https://www.iok2u.com/article/business-administrator/org-organizational-characteristics>.
- คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2548. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย.
(เอกสารประกอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย) กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ. 2547. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ
ประเทศไทย. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ.
- ค่านาย อภิปรัชญาสกุล. (2551ก). การจัดการสินค้าคงคลัง. กรุงเทพฯ : โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชชิ่ง.
- ค่านาย อภิปรัชญาสกุล. (2551ข). หลักการจัดการซื้อ. กรุงเทพฯ : โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชชิ่ง.
- ค่านาย อภิปรัชญาสกุล. (2551ค). การจัดการคลังสินค้า. กรุงเทพฯ : โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชชิ่ง.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. (2553). หลักการขนส่ง. กรุงเทพฯ : สถาบันพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เฉลิมขวัญ คุรุบัญญัติ. 2555. การเงินธุรกิจ. บริษัท วี.พรีนท์ (1991) จำกัด, กรุงเทพฯ.