

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

ความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการ
อุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก
ในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

READINESS OF LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT OF
AUTOMOTIVE MANUFACTURER IN THE EASTERN REGION TO
ASEAN ECONOMIC COMMUNITY



เลขหมู่.....
เลขทะเบียน 129907
วัน,เดือน,ปี...-3...สิ.ก. 2557

b. 1258252a
i.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม
วิทยาลัยการบริหารและการจัดการ
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ. 2556

KMITL-2013-AMC-M-251-002

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**READINESS OF LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT OF
AUTOMOTIVE MANUFACTURER IN THE EASTERN REGION TO
ASEAN ECONOMIC COMMUNITY**



**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF SCIENCE IN INDUSTRIAL MANAGEMENT
ADMINISTRATION AND MANAGEMENT COLLEGE
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

2013

KMITL-2013-AMC-M-251-002

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



COPYRIGHT 2013

ADMINISTRATION AND MANAGEMENT COLLEGE

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
ของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขต
พื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการ
ปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ชื่อนักศึกษา

นายเดชชาติ บุญรอด

รหัสประจำตัว

53631312

ปริญญา

วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชา

วิทยาการจัดการอุตสาหกรรม

พ.ศ.

2556

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

รองศาสตราจารย์ ดร. วลัยลักษณ์ อัคริรวงศ์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ณัฐวุฒิ โรจน์นิรุตติกุล

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาระดับความพร้อมของสถานประกอบการ อุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2) เพื่อเปรียบเทียบระดับความพร้อมของสถานประกอบการ อุตสาหกรรมยานยนต์ในพื้นที่เขตการนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามปัจจัยส่วนองค์กร ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลจากผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในพื้นที่เขตการนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก จำนวน 186 ราย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ แบบสอบถามและการวิเคราะห์ข้อมูล สถิติที่ใช้ ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยใช้ One-way ANOVA ในการทดสอบสมมติฐาน โดยมีผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

1. ระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานโดยรวมของสถานประกอบการอยู่ในระดับมาก
2. ระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง
3. สถานประกอบการที่มีประเภทองค์กรและสัญชาติแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 ตามลำดับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. สถานประกอบการที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา **II** ต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Thesis Title	Readiness of Logistics and Supply Chain Management of Automotive Manufacturer in the Eastern Region to ASEAN Economic Community
Student	Mr.Detchart Boonrod
Student ID	53631312
Degree	Master of Science
Program	Industrial Management
Year	2013
Thesis Advisor	Associate Professor Dr. Walailak Atthirawong
Thesis Co-Advisor	Assistant Professor Dr. Nuttawut Rojniruttikul

ABSTRACT

The objectives of this study were : 1) to study the readiness of logistics and supply chain management of automotive manufacturer in the eastern region to ASEAN Economic Community. 2) to compare the readiness of logistics and supply chain management of automotive manufacturers in the Eastern region to ASEAN Economic Community by organizational factors. Data were collected from 186 managers of automotive manufacturers in the Eastern region of Thailand. Questionnaire was used as research instrument. Statistics for data analysis were percentage, arithmetic mean and standard deviation. One-way ANOVA was used to test the hypothesis.

Research results were as follows :

1. Readiness level of logistics and supply chain management of automotive manufacturer in the eastern region to ASEAN Economic Community was high level.
2. Knowledge level of managers in automotive manufacturer about ASEAN Economic Community was moderate level.
3. Automotive manufacturers which had different type of organization and nationality had statistical significant difference in the readiness of logistics and supply chain management of automotive manufacturer in the eastern region to ASEAN Economic Community at the significance level of 0.01 and 0.05, respectively.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. Automotive manufacturer which had different knowledge level of managers about ASEAN Economic Community had statistical significant difference in the readiness of logistics and supply chain management of automotive manufacturer in the eastern region to ASEAN Economic Community at the significance level of 0.01.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา **iv** ต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิตติกรรมประกาศ

ในการศึกษาการวิจัยและจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สามารถสำเร็จลุล่วงได้อย่างดีด้วยความกรุณาเป็นอย่างยิ่งจาก รศ.ดร. วลัยลักษณ์ อัครธีรวงศ์ อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร. ณัฐวุฒิ โรจนันันรุติกุล อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงยิ่งที่ได้กรุณาให้คำปรึกษาชี้แนะและปรับปรุงข้อบกพร่องต่างๆที่เกี่ยวข้องในการทำการศึกษาด้วยความเอาใจใส่อย่างใกล้ชิด จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้อย่างสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์อันมี รศ.ดร. วรนาถ แสงมณี และ ดร. เกรียงไกรยศ พันธุ์ไทย ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำปรึกษาอย่างดียิ่ง รวมทั้งตรวจแก้ไขข้อบกพร่องให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นจนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้

ขอขอบพระคุณผู้ทรงคุณวุฒิ รศ.ดร. พัทธราภรณ์ เนียมมณี รศ.ดร.จกกฤษณ์ ดวงพิศตรา ผศ.ดร. ธนัญญา วสุศรี คุณวรรัตน์ โกศลศักดิ์สกุล และคุณเกียรติ สุขในสิทธิ์ ที่ให้ความกรุณาช่วยเหลือ ให้คำแนะนำและตรวจสอบแก้ไขแบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้ เพื่อปรับปรุงเครื่องมือให้มีคุณภาพและเหมาะสมต่อการวิจัย

ขอขอบพระคุณผู้บริหารของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในพื้นที่เขตการนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกทุกท่านที่ได้ตอบแบบสอบถาม และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างมากสำหรับการวิจัยในครั้งนี้

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ธุรการวิทยาลัยการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่ให้ความช่วยเหลือประสานงาน และอำนวยความสะดวกในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ผู้วิจัยขอสำนึกในบุญคุณของผู้มีพระคุณและครูบาอาจารย์ทุกท่านทั้งที่ได้กล่าวถึงและไม่ได้กล่าวถึงในที่นี้ ซึ่งเคยให้ความช่วยเหลือและประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้กับผู้วิจัยตั้งแต่นั้นอดีตจนถึงปัจจุบัน

สุดท้ายผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ครอบครัวบุญรอด และครอบครัววงศ์กสิกิจ ที่คอยสนับสนุนและให้กำลังใจที่ดีเสมอมา ขอขอบคุณ พันตำรวจโท หลุยง นันยา กล้ากสิกิจ ภรรยา ที่คอยเป็นกำลังใจและสนับสนุนมา โดยตลอดระยะเวลาที่ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาและค้นคว้าวิจัย

คุณค่าและประโยชน์อันพึงมีจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบแด่ผู้มีพระคุณทุกท่านที่กล่าวมาข้างต้น หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

เดชชาติ บุญรอด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ.....	VI
สารบัญตาราง.....	XII
สารบัญภาพ.....	XVI
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
1.3 สมมติฐานการวิจัย.....	4
1.4 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย.....	8
1.5 ขอบเขตการวิจัย.....	9
1.5.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย.....	9
1.5.2 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย.....	9
1.5.3 ระยะเวลาในการวิจัย.....	9
1.6 นิยามคำศัพท์เฉพาะ.....	10
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	12
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน.....	12
2.1.1 ความหมายของการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน.....	12
2.1.2 ภาพรวมของแนวคิดเชิงระบบทางด้าน โลจิสติกส์.....	15
2.1.3 ประโยชน์ของกิจกรรม โลจิสติกส์.....	16
2.1.4 กิจกรรมหลักด้าน โลจิสติกส์.....	17
2.1.5 กิจกรรมในโซ่อุปทาน.....	20
2.1.6 แบบจำลองอ้างอิงการดำเนินงานโซ่อุปทาน (Supply Chain Operation Reference Model : SCOR-Model).....	21
2.2 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับเขตการค้าเสรีอาเซียนและประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน.....	26
2.2.1 สมาคมประชาชาติแห่งตะวันออกเฉียงใต้.....	26
2.2.2 เขตการค้าเสรีอาเซียน.....	28

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา VI ต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
2.2.3 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	29
2.2.4 แผนงานรวมกลุ่มบริการสาขาโลจิสติกส์.....	30
2.3 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับภาพรวมและสถานะโลจิสติกส์ไทย	30
2.3.1 บทบาทสำคัญของโลจิสติกส์ต่อการเติบโตของธุรกิจ.....	30
2.3.2 ภาพรวมและสถานะของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย.....	31
2.3.3 สัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ.....	31
2.3.4 บทบาทและยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐกิจบริการ โลจิสติกส์ ของประเทศไทย.....	32
2.4 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับสถานะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย.....	33
2.4.1 สถานะอุตสาหกรรมยานยนต์ ไตรมาสที่ 2 ปี 2554.....	33
2.4.2 อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย.....	35
2.4.2.1 อุตสาหกรรมรถยนต์.....	35
2.4.2.2 อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์.....	37
2.4.2.3 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์.....	39
2.5 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการนิคมอุตสาหกรรม.....	41
2.5.1 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.).....	41
2.5.2 ภาระหน้าที่ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.....	41
2.5.3 บทบาทของนิคมอุตสาหกรรม.....	42
2.5.4 การบริการเบ็ดเสร็จครบวงจร.....	42
2.5.5 การพัฒนาการ.....	42
2.5.6 วิสัยทัศน์และพันธกิจ.....	42
2.6 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	43
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	47
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	47
3.1.1 ประชากร.....	47
3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง.....	48
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	49
3.2.1 แบบสอบถาม.....	49

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ.....	50
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	52
3.4.1 ข้อมูลปฐมภูมิ.....	52
3.4.2 ข้อมูลทุติยภูมิ.....	52
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	52
3.6 สถิติที่ใช้ในการวิจัย.....	54
3.6.1 สถิติเชิงพรรณนา.....	54
3.6.1.1 ค่าร้อยละ.....	54
3.6.1.2 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต.....	54
3.6.1.3 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน.....	55
3.6.2 สถิติเชิงอนุมาน.....	55
3.6.2.1 การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว.....	55
3.6.2.2 การวิเคราะห์ Least Significant Difference (LSD).....	57
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	64
4.1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนองค์การของสถานประกอบการอุตสาหกรรม ยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก.....	65
4.2 ผลการวิเคราะห์ระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการ อุตสาหกรรมยานยนต์เกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.....	67
4.3 ผลการวิเคราะห์ระดับความสำคัญของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรม ยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก ในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.....	67
4.4 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบความพร้อมใน การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียนจำแนกตามปัจจัยส่วนองค์การของสถานประกอบการ อุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาค ตะวันออก.....	78

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

4.4.1 การเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามประเภทขององค์กร	78
4.4.2 การเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามขนาดขององค์กร	85
4.4.3 การเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามระยะเวลาดำเนินงาน.....	88
4.4.4 การเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามสัญชาติขององค์กร	91
4.5 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบระดับความรู้ของ ผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์เกี่ยวกับการเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์ และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	95
4.6 ผลการวิเคราะห์เนื้อหาจากแบบสอบถามปลายเปิดที่ถามถึงข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในด้านการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทาน และความต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐในด้านต่างๆ เพื่อรองรับการ เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.....	100
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	103
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	103
5.1.1 ข้อมูลปัจจัยส่วนองค์กร	103

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

5.1.2	สรุปผลการวิเคราะห์ระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการ อุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาค ตะวันออกเกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	104
5.1.3	การวิเคราะห์เปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อความพร้อมในการ จัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการ อุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรม ภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.....	104
5.2	อภิปรายผลการวิจัย	110
5.2.1	ข้อมูลปัจจัยส่วนองค์กร	110
5.2.2	ผลการวิเคราะห์ระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการ อุตสาหกรรมยานยนต์เกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	110
5.2.3	ผลการวิเคราะห์ระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่ การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน	111
5.2.4	ผลวิเคราะห์การเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์ และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ใน เขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้า สู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจำแนกตามปัจจัยส่วนองค์กร	111
5.2.5	ผลวิเคราะห์การเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์ และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ใน เขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้า สู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจำแนกตามระดับความรู้ของผู้บริหาร ในสถานประกอบการ.....	114
5.3	ข้อเสนอแนะ	115
5.3.1	ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัยครั้งนี้.....	115
5.3.2	ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคต	116

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
บรรณานุกรม	117
ภาคผนวก.....	119
ภาคผนวก ก. แบบสอบถามเพื่อการวิจัย	120
ประวัติผู้เขียน.....	130



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา **XI** ต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 ตัวอย่าง KPI และ Best Practice	26
2.2 สัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ	32
3.1 จำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรม ภาคตะวันออก ที่ใช้เป็นประชากรในการวิจัย	47
3.2 ระดับคะแนนในแต่ละระดับความพร้อมของแบบสอบถามต่อองค์ประกอบ ในด้านความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	49
3.3 รายชื่อ ตำแหน่ง และสถานที่ปฏิบัติงานของผู้ทรงคุณวุฒิ	51
3.4 ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามในการวิจัย	51
3.5 สูตรการวิเคราะห์ โดยวิธี One-way ANOVA	56
3.6 สมมติฐานการวิจัยและสถิติที่ใช้ในการทดสอบ	58
4.1 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามปัจจัยส่วนองค์การของสถานประกอบการ	65
4.2 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (<i>S.D.</i>) ของระดับความรู้ของ ผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์เกี่ยวกับการ เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	67
4.3 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (<i>S.D.</i>) ระดับและลำดับที่ของ ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	68
4.4 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (<i>S.D.</i>) ลำดับที่และระดับความพร้อม ในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการวางแผน	69
4.5 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (<i>S.D.</i>) ระดับความสำคัญและลำดับที่ ของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในด้านการจัดหาแหล่ง วัตถุดิบ/ชิ้นส่วน	70
4.6 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (<i>S.D.</i>) ระดับและลำดับที่ของ ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในด้านการผลิต	73
4.7 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (<i>S.D.</i>) ระดับและลำดับที่ของความ พร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในด้านการจัดส่งและส่งมอบ	75
4.8 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (<i>S.D.</i>) ระดับและลำดับที่ของความ พร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้า	77

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.9 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามประเภทขององค์กร	79
4.10 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จำแนกตามประเภทขององค์กรเป็นรายคู่โดยวิธี LSD.....	81
4.11 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามขนาดขององค์กร	86
4.12 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จำแนกตามขนาดขององค์กรเป็นรายคู่โดยวิธี LSD.....	87
4.13 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามระยะเวลาดำเนินงาน	89
4.14 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามสัญชาติขององค์กร	92
4.15 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จำแนกตามสัญชาติขององค์กร เป็นรายคู่โดยวิธี LSD	93
4.16 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จำแนกตามระดับความรู้ของอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	96
4.17 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จำแนกตามระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นรายคู่โดยวิธี LSD.....	98
4.18 ข้อเสนอแนะในการเตรียมความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานและความต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐในด้านต่างๆ.....	101

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 กลยุทธ์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ (พ.ศ.2550-2554).....	3
1.2 กรอบแนวคิดในการวิจัย	8
2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างกระบวนการโลจิสติกส์และกระบวนการ โซ่อุปทาน.....	14
2.2 การจัดการของโลจิสติกส์ในช่องทางการไหลของวัตถุดิบและสินค้า.....	15
2.3 กิจกรรมโลจิสติกส์ และการจัดการ โซ่อุปทาน.....	17
2.4 ขอบเขตและกิจกรรมใน โซ่อุปทาน	21
2.5 กระบวนการหลักใน SCOR-Model	22
2.6 ระดับการดำเนินงานใน SCOR-Model	23
2.7 ระดับที่ 2 ใน SCOR-Model.....	25
2.8 อาเซียน หรือ สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations – ASEAN)	27

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา เอเชียได้ก้าวเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจโลก เห็นได้จากสัดส่วน GDP ของเอเชีย (ไม่รวมญี่ปุ่น) ต่อ GDP โลก เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 9.7% ในปี 2541 เป็น 16.3% ในปี 2552 ส่งผลให้มีการผลักดันเข้ามาลงทุนในตลาดเอเชียมากขึ้น อาเซียนเล็งเห็นความสำคัญในการสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกัน หลังจากดำเนินการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนหรืออาฟตา (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ซึ่งบรรลุเป้าหมายในปี 2546 ดังนั้นการประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN Summit) ครั้งที่ 8 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2545 ได้มีความเห็นชอบให้มีการกำหนดทิศทางการดำเนินงานเพื่อมุ่งสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งคล้ายคลึงกับประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community: EEC) โดยประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีเป้าหมายเป็นฐานการผลิตเดียวกัน มีการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานได้อย่างเสรี เช่นการเร่งลดภาษีสินค้าระหว่างกันในปี พ.ศ.2553 และให้ลดภาษีเหลือ 0% ภายในปี พ.ศ.2558 ใน 9 สาขาสำคัญ ได้แก่ สาขาเกษตร สาขาประมง สาขาผลิตภัณฑ์ไม้ สาขาผลิตภัณฑ์ยาง สาขาสิ่งทอ สาขายานยนต์ สาขาอิเล็กทรอนิกส์ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาสุขภาพ และเปิดเสรีด้านการบริการอีก 3 สาขา ได้แก่ สาขาการท่องเที่ยว สาขาการบิน สาขาโลจิสติกส์ โดยอาเซียนได้จัดทำแผนงานเชิงบูรณาการ (AEC Blueprint) ขึ้นเพื่อเป็นภาพรวมของกิจกรรมด้านเศรษฐกิจที่ครอบคลุมทั้งสินค้า/บริการ การลงทุน แรงงาน และเงินลงทุนที่ใช้เปิดเสรีมากขึ้นในอนาคต เพื่อกำหนดทิศทางแผนงานที่ต้องดำเนินงานให้มีความชัดเจนตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดจนกว่าจะบรรลุเป้าหมายและสร้าง "พันธสัญญา" ระหว่างประเทศสมาชิกที่จะดำเนินการไปสู่เป้าหมายดังกล่าวร่วมกัน (พจนานุกรม มงคลศิริวัฒน์. 2552)

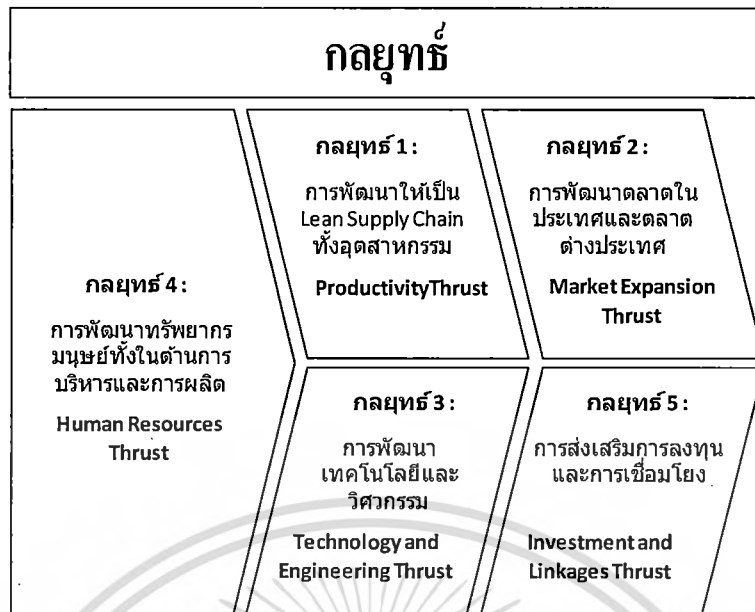
สำหรับประเทศไทยกับการเปิดเสรีทางการค้าและการบริการนั้นเป็นสิ่งที่คุ้นเคยกันมานาน ภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียนหรือที่เรียกกันว่า AFTA (ASEAN Free Trade Area) ซึ่งเริ่มขึ้นในปี 2535 โดยมีการทยอยลดอัตราภาษีศุลกากรระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนมาอย่างต่อเนื่อง และในปี 2553 นี้ประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และบรูไน จะต้องลดอัตราภาษีศุลกากรระหว่างกันให้เหลือ 0% ในรายการ Inclusive List และสำหรับประเทศสมาชิกใหม่อีก 4 ประเทศนั้น คือ กัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) พม่า และเวียดนาม จะทำการทยอยลดอัตราภาษีศุลกากรจนเหลือ 0 %

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น มิอนุญาตให้นำไปเผยแพร่ขึ้นต้นทางการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภายในปี 2558 เป็นที่น่าสังเกตว่าการเปิดเสรีทางการค้าของอาเซียน ส่งผลให้สินค้าส่งออกหลายรายการของไทยได้เปรียบคู่แข่งในอาเซียน และมีสินค้าหลายรายการที่ต้องปรับตัวเพื่อรับมือกับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น โดยกลุ่มสินค้าส่งออกของไทยที่คาดว่าจะได้เปรียบเมื่อเปิดเสรี เช่น ข้าวโพด ผลิตภัณฑ์ยาง และเฟอร์นิเจอร์ ในตลาดอินโดนีเซีย เสื้อผ้าสำเร็จรูป เฟอร์นิเจอร์ รถยนต์ ในตลาดมาเลเซีย เป็นต้น ขณะที่สินค้าส่งออกบางรายการจำเป็นต้องปรับตัว เช่น ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ผ้าฝ้าย เม็ดพลาสติก ในตลาดอินโดนีเซีย ยางพารา ผ้าฝ้ายในตลาดฟิลิปปินส์ เป็นต้น สำหรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อการค้าของประเทศไทยกับประเทศในอาเซียนนั้น ไทยเกินดุลการค้าตลอดมา สาขาที่ไทยได้เปรียบทางการค้า 3 อันดับแรกคือ สาขาเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ สาขายานยนต์ สาขาเคมีภัณฑ์ ยาง และพลาสติก (พจนันท์ มงคลศิริวัฒน์. 2552) โดยเฉพาะสาขายานยนต์ที่ประเทศไทยมีสัดส่วนของการส่งออกสูงที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในอาเซียน และยังเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน

สำหรับประเทศไทย อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญและมีมูลค่าส่งออกเป็นอันดับ 2 ของประเทศ เป็นแหล่งรายได้ภาษีสรรพสามิตปีละกว่า 60,000 ล้านบาท ยังไม่รวมภาษีอื่นๆที่เกี่ยวข้อง การผลิตรถยนต์ของประเทศไทยจัดเป็นอันดับที่ 15 ของโลก โดยภาครัฐเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ ในปี 2550 มีกำลังการผลิตรถยนต์ 1,650,000 คันต่อปี คาดว่าในอีก 4 ปีข้างหน้าจะสามารถเพิ่มกำลังการผลิตขึ้นอีกประมาณ 850,000 คันต่อปี ส่วนใหญ่เพื่อการส่งออก ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใหญ่ที่สุด 100 รายแรกของโลก มีการดำเนินการผลิตในประเทศไทยกว่า 55 ราย และมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สนับสนุนที่เป็นของคนไทยอีกกว่า 1,000 รายที่อยู่ในโซ่อุปทานของการผลิต อย่างไรก็ตามผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย โดยเฉพาะในระดับล่างของโซ่อุปทานของระบบการผลิต มีข้อจำกัดในหลายๆด้าน เช่น ด้านวิศวกรรม ด้านการบริหารกระบวนการผลิต การเพิ่มผลิตภาพอย่างต่อเนื่อง และการบริหารจัดการ เป็นต้น การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคต มีความซับซ้อนในมิติต่างๆ มากขึ้นตามระดับของการแข่งขัน การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่มีอยู่ในทุกขั้นตอนของการผลิต จึงได้มีการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยและกลยุทธ์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งหมด 5 กลยุทธ์ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้ก้าวไปสู่ Detroit of Asia หรือ ศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ของเอเชีย



ภาพที่ 1.1 กลยุทธ์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ (พ.ศ.2550-2554)

ที่มา : โครงการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ (พ.ศ.2550-2554) สถาบันยานยนต์ (2554)

หนึ่งในกลยุทธ์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ก็คือ การพัฒนาให้เป็น Lean Supply Chain ทั้งอุตสาหกรรม หรือการพัฒนาด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (Logistics and Supply Chain Management) ซึ่งถูกจัดให้เป็นหนึ่งในเครื่องมือทางยุทธศาสตร์ที่นำมาใช้ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าเนื่องจากการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเกี่ยวข้องกับกระบวนการวางแผน ดำเนินงาน และควบคุมการเคลื่อนย้ายของสินค้า บริการ ข้อมูล และการเงิน ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิตไปสู่จุดสุดท้ายของการบริโภคอย่างมีประสิทธิภาพตรงตามความต้องการ และมีต้นทุนที่แข่งขันได้ โดยจะเห็นว่าการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ เช่น การจัดหาวัตถุดิบ การเคลื่อนย้าย การผลิต การจัดเก็บ และการกระจายสินค้า ดังนั้นหากประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ เช่น ระบบโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ ที่ทำให้การขนส่งสินค้า/บริการภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว มีระบบสารสนเทศการเชื่อมโยงข้อมูลการให้บริการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนที่ช่วยเพิ่มความสะดวกในการทำธุรกิจ เป็นต้น อีกทั้งถ้าสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่ดีและมีประสิทธิภาพ จะทำให้สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพการผลิต ทำให้สินค้า/บริการ มีต้นทุนโดยรวมที่ถูกลง เสริมสร้างความเข้มแข็งและศักยภาพในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในการเข้าสู่

ต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการค้าและอุตสาหกรรมของไทย ดังนั้นการพัฒนาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานจึงเป็นยุทธศาสตร์สำคัญเร่งด่วนที่ภาครัฐและเอกชนต้องร่วมมือกันดำเนินการ เพื่อรับมือและเตรียมความพร้อมของประเทศสำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่จะมาถึงในอีกเพียง 4 ปี ข้างหน้า

ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงมุ่งที่จะศึกษาความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อให้ทราบว่าสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีความพร้อมในเรื่องการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานอยู่ในระดับใด ซึ่งจะทำให้สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้มองเห็นสภาพความเป็นจริงของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน เพื่อที่จะได้เตรียมพร้อมรับมือและปรับตัวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่จะมาถึงในปี พ.ศ. 2558

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับความพร้อมของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก ในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
2. เพื่อเปรียบเทียบระดับความพร้อมของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในพื้นที่เขตการนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยจำแนกตามประเภทขององค์กร ขนาดขององค์กร ระยะเวลาดำเนินงาน สัญชาติขององค์กรและระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์

1.3 สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 1.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 2.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการวางแผนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมมติฐานที่ 3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 3.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3.2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 4.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4.2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมมติฐานที่ 4.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 5.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5.2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.4 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่ง สัตยญา พุทธรักษ์จิโต (2552) ได้กล่าวว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมควรจัดการส่งเสริมให้บุคลากรมีความรู้ความสามารถในกระบวนการจัดการโซ่อุปทานและเข้าใจในการดำเนินงานการจัดการโซ่อุปทานทั่วทั้งองค์กรรวมถึงการร่วมมือกับบริษัทคู่ค้าเพื่อการพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงานการจัดการโซ่อุปทานอย่างมีประสิทธิภาพ

จากแนวคิดข้างต้น ผู้วิจัยเล็งเห็นความสำคัญในการศึกษาถึงความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ.2558 ที่กำลังจะมาถึง ซึ่งจะศึกษาความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในแบบจำลองอ้างอิงการดำเนินงานโซ่อุปทาน (Supply Chain Operation Reference Model หรือ SCOR Model) ทั้งหมด 5 กระบวนการ ได้แก่ การวางแผน (Plan) การจัดหาแหล่งวัตถุดิบ สินค้า และบริการ (Source) การผลิต (Make) การจัดส่งและส่งมอบ (Delivery) และการส่งคืนวัตถุดิบ ไปยังผู้จัดหาหรือบริการรับคืนสินค้าจากลูกค้า (Return) โดยศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยส่วนองค์กร ได้แก่ ประเภทขององค์กร ขนาดขององค์กร สัญชาติขององค์กร และระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการเกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่มีผลต่อความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก ทั้งนี้ผู้วิจัยจึงได้กำหนดกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัยไว้ดังภาพที่ 1.2



ภาพที่ 1.2 กรอบแนวคิดในการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5 ขอบเขตการวิจัย

1.5.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือผู้บริหารที่มีตำแหน่งตั้งแต่ผู้จัดการขึ้นไปในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก สถานประกอบการละหนึ่งท่าน จำนวนทั้งสิ้น 279 ราย (ที่มา : การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2555 เข้าถึงได้ที่ <http://www.ieat.go.th/factory>)

1.5.2 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้กำหนดตัวแปรอิสระ (Independent Variable) และตัวแปรตาม (Dependent Variable) ไว้ดังนี้

1.5.2.1 ตัวแปรอิสระ

1. ปัจจัยส่วนองค์กร ได้แก่ ประเภทขององค์กร ขนาดขององค์กร ระยะเวลาดำเนินงาน และสัญชาติขององค์กร
2. ความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในพื้นที่เขตการนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1.5.2.2 ตัวแปรตาม คือ ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยแบบจำลองอ้างอิงการดำเนินงานโซ่อุปทาน (Supply Chain Operation Reference Model : SCOR Model) ทั้งหมด 5 กระบวนการ ดังนี้คือ

1. การวางแผน (Plan)
2. การดำเนินการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ สินค้า และบริการ (Source)
3. การผลิต (Make)
4. การจัดส่งและส่งมอบ (Delivery)
5. การส่งคืนวัตถุดิบ ไปยังผู้จัดหาหรือการรับคืนสินค้าจากลูกค้า (Return)

1.5.3 ระยะเวลาในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้จะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยแจกแบบสอบถามเพื่อรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างตั้งแต่ เดือนสิงหาคม 2555 ถึง เดือนกันยายน 2555

1.6 นิยามคำศัพท์เฉพาะ

1. การจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) หมายถึง การวางแผนจัดการกระบวนการเคลื่อนย้ายและจัดเก็บสินค้า วัตถุดิบ จากแหล่งกำเนิดจนถึงผู้บริโภคสินค้าสุดท้าย
2. การจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) หมายถึง การวางแผนจัดโครงสร้างและประสานความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซ่อุปทาน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถส่งมอบสินค้าและ/หรือบริการที่ลูกค้าต้องการได้ทันตามกำหนด
3. แบบจำลองอ้างอิงการดำเนินงานโซ่อุปทาน (Supply Chain Operation Reference Model : SCOR Model) หมายถึง แบบจำลองที่สร้างขึ้นมาเพื่ออธิบายลักษณะและแสดงให้เห็นกิจกรรมทางธุรกิจทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า และช่วยแก้ปัญหาการขาดภาษามาตรฐานและกรอบการทำงานเดียวกันในการพัฒนาโซ่อุปทาน
4. การวางแผน (Plan) หมายถึง การกำหนดแผน นโยบาย หรือแนวทางในการดำเนินงานเพื่อจัดสรรทรัพยากรให้เกิดความสมดุลในองค์กร เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
5. การดำเนินการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ สินค้า และบริการ (Source) หมายถึง การจัดหาแหล่งวัตถุดิบ สินค้า และบริการ เพื่อนำมาใช้ในการดำเนินกิจกรรมขององค์กรให้ได้ตามนโยบายที่กำหนดไว้
6. การผลิต (Make) หมายถึง การเปลี่ยนคุณสมบัติ รูปร่าง และการประกอบ เพื่อเพิ่มคุณค่าให้แก่วัตถุดิบ
7. การจัดส่งและส่งมอบ (Delivery) หมายถึง การจัดส่งสินค้าสำเร็จรูปไปให้แก่ลูกค้า โดยเกี่ยวข้องกับกระบวนการติดต่อกับลูกค้าก่อนรับคำสั่งผลิต และกระบวนการจัดส่งสินค้าที่ผลิตแล้วไปถึงมือลูกค้า
8. การส่งคืนวัตถุดิบไปยังผู้จัดหาหรือการรับคืนสินค้าจากลูกค้า (Return) หมายถึง การปฏิเสธการยอมรับ และการส่งคืนสินค้าให้แก่ผู้ค้า อันเนื่องมาจากความไม่พอใจในตัวสินค้า สินค้าไม่มีคุณภาพ หรือการจัดส่งสินค้ามากเกินรายการที่ได้สั่งซื้อไป
9. ความรู้ของผู้บริหาร หมายถึง การที่ผู้บริหารของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ มีความรู้เกี่ยวกับในเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
10. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) หมายถึง การรวมตัวของประเทศในอาเซียน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการร่วมมือพัฒนาในด้านเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกในกลุ่ม โดยมีสมาชิกทั้งหมด 10 ประเทศ ได้แก่ บรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

11. ประเภทขององค์กร หมายถึง ประเภทของสถานประกอบการในโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยแบ่งดังนี้

1. ผู้ผลิตยานยนต์ (Automotive Manufacturer) หมายถึง โรงงานผู้ประกอบรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถบรรทุก
2. ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่ง (First Tier Supplier) หมายถึง ผู้ผลิต/จำหน่ายชิ้นส่วนยานยนต์ให้กับผู้ผลิตยานยนต์โดยตรง
3. ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สอง (Second Tier Supplier) หมายถึง ผู้ผลิต/จำหน่ายชิ้นส่วนยานยนต์ให้กับ ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่ง
4. ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สาม (Third Tier Supplier) หมายถึง ผู้ผลิต/จำหน่ายชิ้นส่วนยานยนต์ให้กับ ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่ง และ ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สอง

12. ขนาดขององค์กร หมายถึง ขนาดของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก โดยแบ่งขนาดจากจำนวนของพนักงานในองค์กรได้ดังนี้

1. สถานประกอบการขนาดเล็ก (แรงงานน้อยกว่า 200 คน)
2. สถานประกอบการขนาดกลาง (แรงงานตั้งแต่ 200-500 คน)
3. สถานประกอบการขนาดใหญ่ (แรงงานมากกว่า 500 คน)

13. สัญชาติขององค์กร หมายถึง สัญชาติของผู้ถือหุ้นใหญ่ เจ้าของสถานประกอบการสามารถแบ่งได้ตามดังนี้

1. สัญชาติไทย
2. สัญชาติเอเชีย
3. สัญชาติอเมริกา
4. สัญชาติยุโรป

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเกี่ยวกับระดับความพร้อมในด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ ในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางประกอบงานวิจัย ซึ่งประกอบด้วยสาระสำคัญตามลำดับ ดังนี้

- 2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
- 2.2 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับเขตการค้าเสรีอาเซียนและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- 2.3 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับภาพรวมและสถานะ โลจิสติกส์ไทย
- 2.4 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับสถานะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
- 2.5 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการนิคมอุตสาหกรรม
- 2.6 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

การที่จะศึกษาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมใดๆได้นั้นจำเป็นที่จะต้องทราบถึงแนวความคิดของการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในแต่ละด้านดังนี้

2.1.1 ความหมายของการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

นักวิชาการหลายท่านได้ให้นิยามความหมายเกี่ยวกับการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานไว้ดังต่อไปนี้

การจัดการโลจิสติกส์

The Council of Logistics Management (2005) การจัดการ โลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการโซ่อุปทาน เพื่อช่วยในการวางแผนการสนับสนุนการควบคุมการไหลอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล และเก็บรักษาสินค้า บริการกับสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง จากจุดเริ่มต้นไปสู่จุดสุดท้าย เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

Logistics Training International Limited (2001) การจัดการกระบวนการเคลื่อนย้ายและจัดเก็บสินค้า วัตถุดิบ จากแหล่งกำเนิดจนถึงผู้บริโภคสินค้าสุดท้าย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิและคณะ (2547) การบริหารกระบวนการไหล (Flow) ของสินค้าหรือวัตถุดิบจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการใช้สินค้าหรือวัตถุดิบนั้น และในบางกรณีก็ไปยังจุดที่ทำลายสินค้านั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2547) กระบวนการวางแผน การดำเนินงาน การควบคุมการเคลื่อนย้ายทั้งไปและกลับ การเก็บรักษาสินค้า/บริการ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิตไปสู่จุดท้ายของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

การจัดการโซ่อุปทาน

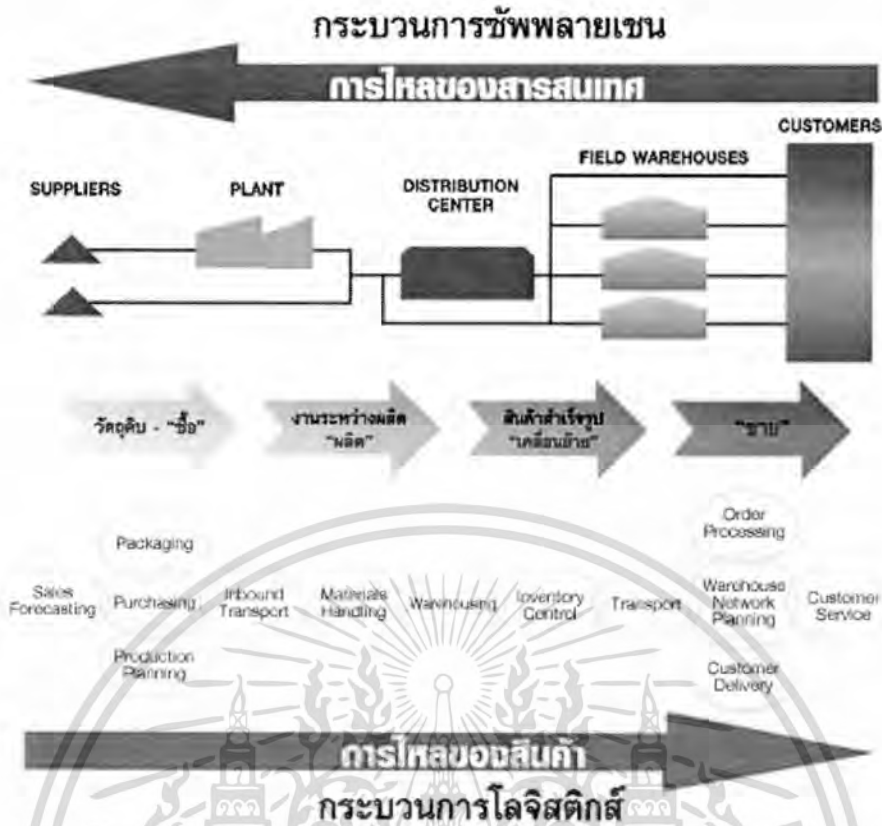
กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิและคณะ (2547) ได้ให้ความหมายว่า การบูรณาการของกระบวนการธุรกิจที่เริ่มต้นจากผู้บริโภคชั้นสุดท้ายผ่านไปยังจนกระทั่งถึงผู้จัดจำหน่ายขั้นแรกสุดที่ทำหน้าที่จัดหาสินค้า บริการ และสารสนเทศ เพื่อเพิ่มมูลค่าให้แก่ผู้บริโภค

กฤษดา วิสวธีรานนท์และคณะ (2547) ได้ให้ความหมายว่า กระบวนการตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วน การผลิตในสายการผลิตการประกอบชิ้นงานเป็นสินค้าสำเร็จรูป จนกระทั่งการจัดส่งสินค้าจนถึงผู้บริโภคทุกกระบวนการของระบบงานที่ทำต่อเนื่องกันนี้รวมเรียกว่าโซ่อุปทาน (Supply Chain) เดิมการจัดซื้อ การผลิต และการจัดส่งสินค้าเป็นระบบงานที่แยกกันทำ มีส่วนเกี่ยวข้องกันน้อย จึงเป็นสาเหตุให้เกิดสินค้าตกค้างอยู่ในระบบ ไม่ว่าจะเป็สินค้ากึ่งสำเร็จรูป (Semi Finished Goods) สินค้าสำเร็จรูป (Finish Goods) และสินค้าที่อยู่ในตลาด ในขั้นตอนการขายไม่สามารถปรับให้อุปสงค์และอุปทานเท่ากันได้ทำให้เกิดความสูญเสียในธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นการสูญเสียโอกาสขาย และการสูญเสียเนื่องจากสินค้าคงคลัง

คำนาย อภิรัชญาสกุล (2547) ได้ให้ความหมายว่า กระบวนการบูรณาการประสานงานและควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าคงคลังทั้งของวัตถุดิบ และสินค้าสำเร็จรูป และสารสนเทศที่เกี่ยวข้องในกระบวนการจากผู้ขายวัตถุดิบผ่านบริษัทไปยังผู้บริโภค เพื่อให้เป็นไปตามความต้องการของผู้บริโภค

ทิพย์สุดา ทัพวงษ์ (2550) ได้ให้ความหมายว่า การจัดการโซ่อุปทานเป็นการบริหารการทำงานร่วมกันระหว่างกิจการที่อยู่ในสายการผลิตตลอดสายตั้งแต่ต้นกระบวนการผลิตไปจนจบกระบวนการที่ผู้บริโภค โดยการแบ่งปันข่าวสารข้อมูลที่จำเป็นและใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดร่วมกัน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการลดต้นทุนให้ต่ำที่สุดและตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้สูงสุด ผลที่ได้รับจะทำให้ผู้ประกอบการตลาดสายสามารถใช้ประโยชน์จากทรัพยากรของตนได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ได้รับผลตอบแทนจากการดำเนินงานดีขึ้น สามารถแข่งขันในตลาดได้ดีขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



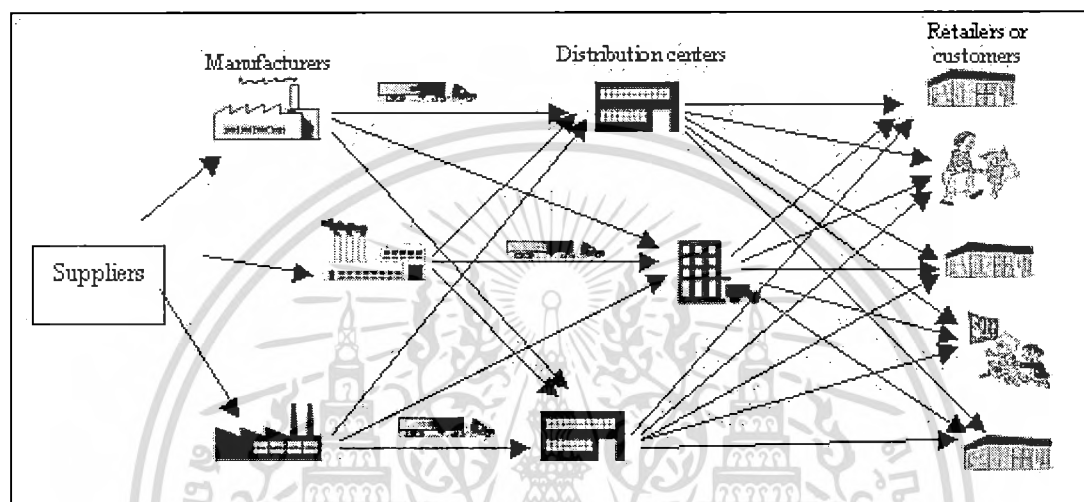
ภาพที่ 2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างกระบวนการ โลจิสติกส์และกระบวนการโซ่อุปทาน
ที่มา : <http://logisticsfocus.net>

จากภาพที่ 2.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างกระบวนการ โลจิสติกส์และกระบวนการโซ่อุปทาน จะพบว่าทุกกิจกรรมต่างๆ จากฝ่ายจัดซื้อ ฝ่ายผลิต ฝ่ายกระจายสินค้า และฝ่ายการตลาด จะดำเนินการต่อเนื่องและสอดคล้องกันก็ต่อเมื่อมีการประสานงานกับทุกฝ่าย ทั้งผู้ขายปัจจัยการผลิต ผู้ผลิต และลูกค้า โดยการไหลของวัตถุดิบและสินค้า เรียกว่าการจัดการโลจิสติกส์ถ้ามีการไหลอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว ทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น แต่ในความเป็นจริงเป็นเรื่องที่ทุกบริษัท ประสบปัญหาในการสื่อสารและมีความซับซ้อนในการทำงานสูง แต่ก็สามารถแก้ไขปัญหาได้ในปัจจุบัน โดยมีการสร้างเครื่องมือช่วยในการจัดการการไหลของสารสนเทศ ซึ่งเรียกว่า การจัดการโซ่อุปทาน ฉะนั้นการจัดการโซ่อุปทานจึงไม่สามารถหลีกเลี่ยงในการนำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์ ระบบเครือข่ายและซอฟต์แวร์ จนถึงระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ มาประยุกต์ใช้ในทุกกิจกรรมทั้งภายในและภายนอกบริษัท เพื่อสร้างความถูกต้องและรวดเร็ว โดยการทำจะเริ่มใช้การจัดการโซ่อุปทานได้ การจัดการโลจิสติกส์ในแต่ละบริษัทซึ่งเป็นการจัดการระดับยุทธวิธี (Tactical) ที่เกี่ยวข้องในโซ่อุปทานต้องมีการดำเนินการที่ดีและเป็นระบบจึงจะทำให้ผลดำเนินงานตลอดโซ่อุปทานมีประสิทธิภาพ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.2 ภาพรวมของแนวคิดเชิงระบบทางด้านโลจิสติกส์

ภาพรวมของแนวคิดเชิงระบบ เป็นแนวคิดสำคัญทางด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากในตัวเองก็คือระบบอยู่แล้ว ซึ่ง โลจิสติกส์ก็คือเครือข่ายของกิจกรรมที่มีความสัมพันธ์กันด้วยจุดมุ่งหมายที่จะจัดกระบวนการไหลของวัตถุดิบและบุคลากรภายในช่องทางโลจิสติกส์ จากภาพที่ 2.2 ตัวอย่างนี้ได้แสดงให้เห็นถึงเครือข่ายของความสัมพันธ์อย่างง่าย ที่โลจิสติกส์ได้เข้ามามีส่วนในการจัดการช่องทางการกระจายสินค้า



ภาพที่ 2.2 การจัดการของโลจิสติกส์ในช่องทางการไหลของวัตถุดิบและสินค้า

ที่มา : <http://www.gotoknow.org>

ภาพรวมของแนวคิดเชิงระบบนี้เป็นตัวอย่างที่ง่ายและได้ผลในการทำความเข้าใจความสัมพันธ์ระหว่างกันของกิจกรรมต่างๆในกระบวนการไหลของการผลิตสินค้า ซึ่งภาพรวมของแนวคิดเชิงระบบจะบอกกับเราว่า ทุกๆหน้าที่และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกันนั้นต้องทำความเข้าใจว่ากิจกรรมต่าง ๆ เหล่านั้น ได้ส่งผลและรับผลกระทบอย่างไรกับกิจกรรมอื่นๆที่มีปฏิสัมพันธ์กัน แนวคิดก็คือเมื่อเรามองกิจกรรมใดๆเพียงกิจกรรมเดียว โดยเนื้อแท้แล้วผลลัพธ์ของกระบวนการทั้งหมดย่อมมีมากกว่าผลรวมของแต่ละงานในแต่ละส่วน

เมื่อกิจการมีความต้องการที่จะเก็บสินค้าคงคลังในปริมาณที่สูงเพื่อที่จะเพิ่มระดับความพึงพอใจของลูกค้า จะส่งผลให้ต้นทุนการจัดเก็บสินค้าเพิ่มสูงขึ้นและโอกาสที่สินค้าจะล้าสมัยก็มีสูงขึ้นตามไปด้วย ปัจจัยที่ไม่เหมาะสมเหล่านี้จะต้องถูกจัดทิ้งไปด้วยปัจจัยที่จะอำนวยความสะดวกก่อนที่จะทำการตัดสินใจกำหนดปริมาณสินค้าคงคลัง หากกิจการไม่พิจารณาผลกระทบจากการตัดสินใจในระบบที่มีขนาดใหญ่ขึ้น เช่น ในระดับกิจการหรือช่องทางการจัดจำหน่าย ซึ่งต้องมีการปรับปรุงส่วนย่อยทุกส่วนให้ได้ผลดียิ่งขึ้น ซึ่งหมายความว่า เมื่อกิจการใดกิจกรรมหนึ่งในระบบสามารถดำเนินการ ได้ดีความสัมพันธ์จากผลลัพธ์ที่ได้จากทั้งระบบมักจะอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้นเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับภาริงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพื่อให้เกิดความเข้าใจเรื่องโอกาสในการปรับปรุงการดำเนินงาน และสิ่งที่เกี่ยวข้องกับโอกาสดังกล่าว กิจการจะต้องมองระบบโดยภาพรวม

เมื่อกิจการปรับปรุงการให้บริการ โดยที่ยังไม่มีความเข้าใจในความสัมพันธ์ของช่องทางทางไหลทั้งหมดกับการตัดสินใจด้านโลจิสติกส์ ปริมาณสินค้าคงคลังที่มีมากเกินไปจนเกินไปก็เกิดขึ้น ณ จุดหนึ่งของโซ่อุปทาน ซึ่งส่วนเกินนี้จะทำให้ต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้นตลอดช่องทางของโซ่อุปทาน ถึงแม้ว่าปริมาณสินค้าดังกล่าวจะเป็นตัวกันชนที่ดีเพื่อป้องกันความไม่แน่นอนที่เกิดจากช่องทางอื่น อย่างไรก็ตามระบบทั้งหมดก็มีประสิทธิภาพต่ำกว่าที่ควรจะเป็นอยู่ดี

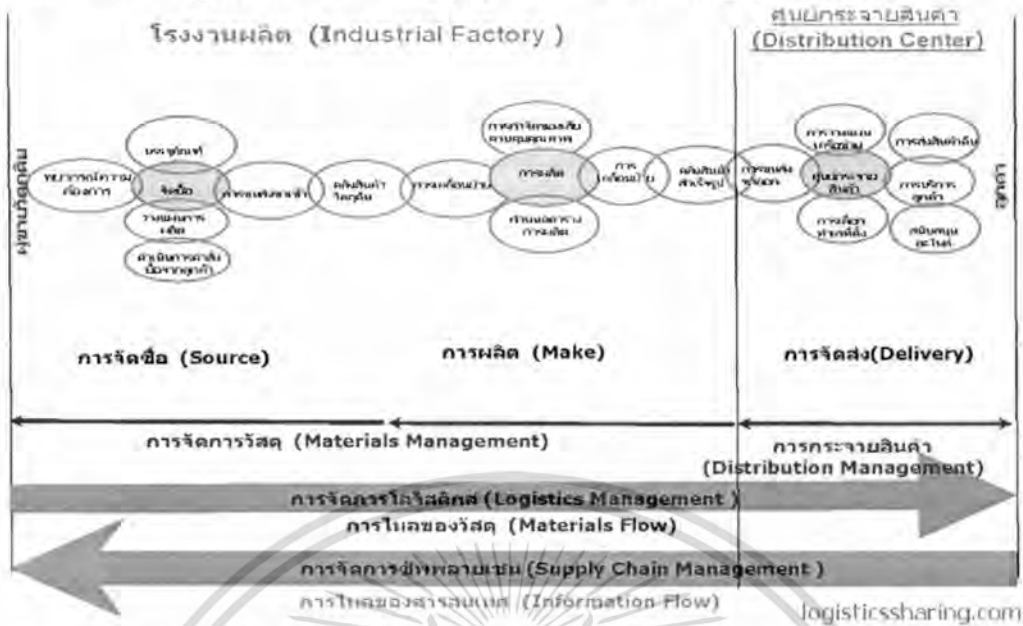
2.1.3 ประโยชน์ของกิจกรรมโลจิสติกส์

ในแต่ละบริษัทมีการประยุกต์ใช้โลจิสติกส์ในระดับที่แตกต่างกัน บางบริษัทใช้บางกิจกรรม บางบริษัทก็ใช้เต็มรูปแบบจากการศึกษาวิจัยในอุตสาหกรรมไทย พบว่าในปัจจุบันการจัดโครงสร้างองค์การส่วนมากเป็นประเภทแบ่งตามหน้าที่ และมีการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ในบางกิจกรรมเท่านั้น จากภาพที่ 2.3 กิจกรรมด้านโลจิสติกส์มีหลายกิจกรรม ดังต่อไปนี้

1. การจัดการวัสดุ (Material Management) จะสนับสนุนในการผลิตเป็นหลัก มีหน้าที่เกี่ยวข้องคือ การจัดซื้อ จัดหา และการผลิต โดยมีกิจกรรมที่ต้องพิจารณาคือ สารสนเทศความต้องการของลูกค้า ต้นทุนและบริการ ระยะเวลาในการทำงานแต่ละกิจกรรม (Leadtime) มูลค่าเพิ่มในกิจกรรมทางเลือกที่ดีที่สุด วิธีการผลิตการวางแผน ขั้นตอนการปฏิบัติงาน ผลผลิต

2. การจัดการการกระจายสินค้า (Distribution Management) จะสนองความต้องการในการขายและการตลาดเป็นหลัก มีหน้าที่หลักคือ การจัดการคลังสินค้า และการขนส่ง โดยคลังสินค้าจะต้องมีมาตรฐาน โภคพื้นฐาน อุปกรณ์ต่างๆ ระบบจัดการคลังสินค้าและโครงสร้างการบริหารจัดการ ส่วนงานขนส่งจะเกี่ยวข้องกับการเลือกพนักงานที่มีทักษะ รูปแบบการขนส่ง วิธีการขนส่งและมูลค่าจากการทำงาน

Activity Logistics and Supply Chain Management



ภาพที่ 2.3 กิจกรรมโลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน

ที่มา : <http://logisticssharing.com>

การจัดการตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ จะพิจารณาปริมาณสินค้าที่จะต้องจัดการในโซ่อุปทานในแต่ละช่วงเวลา สถานที่ และวิธีดำเนินการให้สอดคล้องตลอดโซ่อุปทาน จากภาพที่ 2.3 ที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน จะเห็นว่าความมั่นคงของธุรกิจเกิดจากการวางรากฐานในระดับปฏิบัติการซึ่งได้แก่การจัดการวัสดุและการจัดการการกระจายสินค้า ซึ่งเป็นกิจกรรมหลักด้านโลจิสติกส์ให้มีความแข็งแกร่ง และสอดคล้องกับธุรกิจ จึงสามารถส่งผลให้การจัดการระดับสูงขึ้นไปสามารถบรรลุเป้าหมายตามวัตถุประสงค์และกลยุทธ์องค์กรได้

ในอดีตที่ผ่านมามีบริษัทในประเทศไทย ฝ่ายขายจะไม่สนใจโลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทานมากนัก ทั้งที่เป็นทีมงานที่จะต้องวางแผนและพยากรณ์การขายเพื่อส่งให้ฝ่ายผลิตดำเนินการต่อ ทำให้ขาดช่วงในการดำเนินงาน ขาดความร่วมมือ มีการแบ่งฝ่ายการทำงาน ไม่นำถึงประโยชน์หลักของบริษัท ซึ่งถึงเวลาที่ต้องมีการปฏิวัติองค์กรธุรกิจไทย ให้สามารถต่อสู้กับตลาดต่างประเทศและสามารถยืนหยัดในการแข่งขันในเวทีการค้าโลกในระบบเศรษฐกิจใหม่ได้

2.1.4 กิจกรรมหลักด้านโลจิสติกส์

กิจกรรมหลักด้านโลจิสติกส์ มีทั้งหมด 13 กิจกรรมด้วยกัน โดยสามารถแบ่งได้เป็นสองกลุ่ม คือกลุ่มที่เป็นกิจกรรมหลักขององค์กรและกลุ่มที่เป็นกิจกรรมสนับสนุนการทำงานขององค์กร กิจกรรมซึ่งถือเป็นกิจกรรมหลักขององค์กรประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 8 กิจกรรม ส่วนที่เหลืออีก 5 กิจกรรม ถือเป็นกิจกรรมที่สนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร ดังรายละเอียด

เอกสารดังต่อไปนี้...
 เอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.4.1 การบริการลูกค้า (Customer Service) เป็นกิจกรรมที่องค์การพยายามตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งจะทำให้ดีได้เพียงใดต้องขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของกิจกรรมโลจิสติกส์อื่นๆ เข้ามาประกอบ โดยเฉพาะการส่งมอบสินค้าที่ตรงเวลาและครบตามจำนวน

2.1.4.2 การดำเนินการตามคำสั่งซื้อของลูกค้า (Order Processing) เป็นกิจกรรมที่จะต้องพยายามดำเนินการให้รวดเร็วที่สุดเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ในปัจจุบันองค์การส่วนใหญ่มักนำระบบคอมพิวเตอร์และการจัดการธุรกิจเชิงอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาช่วยเพื่อความสะดวกและรวดเร็ว

2.1.4.3 การคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting) เป็นการคาดการณ์ความต้องการในตัวสินค้าหรือการบริการลูกค้าในอนาคต ซึ่งนับเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญในการที่จะสร้างผลกำไรหรือทำให้บริษัทขาดทุนในการดำเนินการ การคาดการณ์ความต้องการของลูกค้าล่วงหน้า จะช่วยให้บริษัทสามารถกำหนดทิศทางในการดำเนินงานว่าจะผลิตสินค้าจำนวนเท่าไร หรือเตรียมบุคลากรและอุปกรณ์มากขึ้นน้อยเพียงใด หากการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้าผิดพลาด ก็จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนและผลประโยชน์ของบริษัท จากการที่ไม่มีสินค้าให้ลูกค้า หรือในทางตรงกันข้ามอาจมีสินค้าในคลังสินค้ามากเกินไป

2.1.4.4 การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) เป็นกิจกรรมที่สำคัญอย่างหนึ่ง เนื่องจากปริมาณสินค้าคงคลังที่มีอยู่ย่อมส่งผลกระทบต่อองค์กรไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของเงินทุน องค์กรที่มีระดับปริมาณสินค้าคงคลังที่สูงย่อมสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ดี แต่ในขณะเดียวกันปริมาณสินค้าที่มาก ก็ส่งผลให้องค์กรเกิดค่าเสียโอกาสด้านการนำเงินทุน ไปหมุนเวียน เสียค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้า ดังนั้นองค์กรจะต้องคำนึงถึงระดับของสินค้าคงคลังที่เหมาะสมที่จะสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ เพื่อที่จะสามารถลดต้นทุนต่าง ๆ

2.1.4.5 กิจกรรมการขนส่ง (Transportation) ครอบคลุมถึงทุกกิจกรรมที่เป็นการเคลื่อนย้ายตัวสินค้าจากจุดกำเนิด ไปยังจุดที่มีการบริโภคให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยจะต้องจัดส่งสินค้าถูกต้องครบจำนวนในสภาพที่สมบูรณ์ และตรงเวลาที่กำหนด ทั้งนี้อาจกล่าวได้ว่าในมุมมองของคนทั่วไป การขนส่งเป็นกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีบทบาทชัดเจนที่สุด

2.1.4.6 การบริหารคลังสินค้า (Warehousing and Storage) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการคลังสินค้า อาทิ การจัดเก็บสินค้า การจัดการพื้นที่ในคลังสินค้า อุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ ที่จำเป็นในการดำเนินกิจกรรมภายในคลังสินค้า ซึ่งในปัจจุบันกิจกรรมการบริหารคลังสินค้านับเป็นกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับตัวสินค้าอีกทางหนึ่งด้วย

2.1.4.7 การจัดการสินค้าที่ถูกส่งกลับคืน (Reverse Logistics) คือกระบวนการจัดการสินค้าที่ถูกส่งกลับคืน ไม่ว่าจะเป็นสินค้าที่เสียหาย หมดอายุการใช้งาน เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.4.8 การจัดซื้อ (Purchasing) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ จัดหาวัตถุดิบและบริการทั้งในส่วนของการเลือกผู้จำหน่ายวัตถุดิบ กำหนดช่วงเวลาและปริมาณในการสั่งซื้อ และสร้างความสัมพันธ์กับผู้จำหน่ายวัตถุดิบ

2.1.4.9 การจัดเตรียมอะไหล่และชิ้นส่วนต่างๆ (Part and Service Support) นับเป็นความรับผิดชอบต่อสินค้าหลังการขาย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่ง ของบริการหลังการขายที่บริษัทให้กับลูกค้า โดยการจัดหาชิ้นส่วน อะไหล่ และเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการให้บริการที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพแก่ลูกค้าในกรณีที่สินค้าเกิดความชำรุด ความรับผิดชอบต่อสินค้าหลังการขายเป็นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจซื้อสินค้าในอนาคต เกิดความรู้สึกที่ดีกับยี่ห้อสินค้า ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่ากิจกรรมนี้มีส่วนช่วยให้บริษัทสามารถดำรงความสัมพันธ์ระยะยาวกับลูกค้าไว้ได้

2.1.4.10 การเลือกที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า (Plant and Warehouse Site Selection) การเลือกที่ตั้ง โรงงานของ โรงงานและคลังสินค้าจะต้องให้ความสำคัญกับระยะทางของแหล่งวัตถุดิบและลูกค้า เพื่อความสะดวกในการเข้าถึงและเกี่ยวข้องกับระยะทางการขนส่ง รวมถึงความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าด้วย

2.1.4.11 การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ สินค้าคงคลังในระหว่างการผลิต และสินค้าที่ผลิตแล้ว (Material Handling) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้าย วัตถุดิบ และสินค้าคงคลังในระหว่างการผลิต รวมถึงการขนย้ายตัวสินค้าที่ผลิตเสร็จแล้ว ภายใน โรงงาน หรือคลังสินค้า วัตถุประสงค์ของการจัดการด้านนี้เพื่อ

1. ลดระยะทางการเคลื่อนย้ายให้ได้มากที่สุด
2. แก้ไขกระบวนการที่เป็นคอขวดให้มีการไหลได้ดีขึ้น
3. ลดการขนถ่ายให้มากที่สุดเพื่อการประหยัดแรงงานและค่าใช้จ่าย

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวองค์การต้องพยายามลดจำนวนการเคลื่อนย้าย วัตถุดิบต่างๆ ให้มากที่สุด เนื่องจากทุกครั้งที่มีการเคลื่อนย้าย จะมีต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการเคลื่อนย้าย วัตถุดิบต่างๆ ดังนั้นหากสามารถลดค่าใช้จ่ายในด้านนี้ก็จะส่งผลให้ต้นทุนการผลิตต่อชิ้นลดลงด้วย

2.1.4.12 บรรจุภัณฑ์ (Packaing) ในด้านการตลาดนั้น บรรจุภัณฑ์ซึ่งเป็นที่แสดงถึงลักษณะภายนอกของสินค้า ซึ่งจะต้องสามารถดึงดูดผู้บริโภคหรือลูกค้าให้สนใจในตัวสินค้า แต่ทางด้านโลจิสติกส์นั้น บรรจุภัณฑ์จะมีบทบาทสำคัญต่างออกไปจากด้านการตลาด โดยประการแรก บรรจุภัณฑ์จะเป็นสิ่งที่ปกป้องตัวผลิตภัณฑ์ไม่ให้เกิดความเสียหายในขณะที่มีการเคลื่อนย้าย ประการที่สอง บรรจุภัณฑ์ที่ดีจะช่วยให้กระบวนการเคลื่อนย้ายและเก็บรักษาสินค้ามีความสะดวกมากขึ้น

2.1.4.13 การติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Communications) การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพภายในองค์กร ถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งที่มีผลต่อความสำเร็จขององค์กร การแลกเปลี่ยนข้อมูล และการตัดสินใจต่างๆ สามารถทำได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพขององค์กรควรมีลักษณะดังนี้

1. มีการสื่อสารระหว่างองค์กร ชัพพลายเออร์ และลูกค้า
2. มีการสื่อสารระหว่างหน่วยงานภายในองค์กร โดยเฉพาะฝ่ายการบัญชี การตลาด ฝ่ายผลิต
3. มีการสื่อสารระหว่างกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้ง 13 กิจกรรม
4. มีการสื่อสารกันในหน่วยงานย่อย เช่น ฝ่ายขายกับฝ่ายบริการลูกค้าในฝ่ายการตลาด
5. มีการสื่อสารระหว่างสมาชิกในระบบโซ่อุปทานที่ไม่ได้มีการติดต่อกับองค์กรโดยตรง เช่น ชัพพลายเออร์รายแรกสุดในโซ่อุปทาน

2.1.5 กิจกรรมในโซ่อุปทาน

กิจกรรมในโซ่อุปทานสามารถแบ่งออกตามระดับของการจัดการได้ดังนี้

2.1.5.1 ระดับกลยุทธ์ ประกอบด้วยการกำหนดนโยบายเพื่อเป้าหมายในการให้บริการลูกค้า การมองหาผลิตภัณฑ์ที่ลูกค้ามีความต้องการเพื่อเข้าตลาด โดยเป็นตลาดที่ผลิตภัณฑ์สามารถจำหน่ายได้

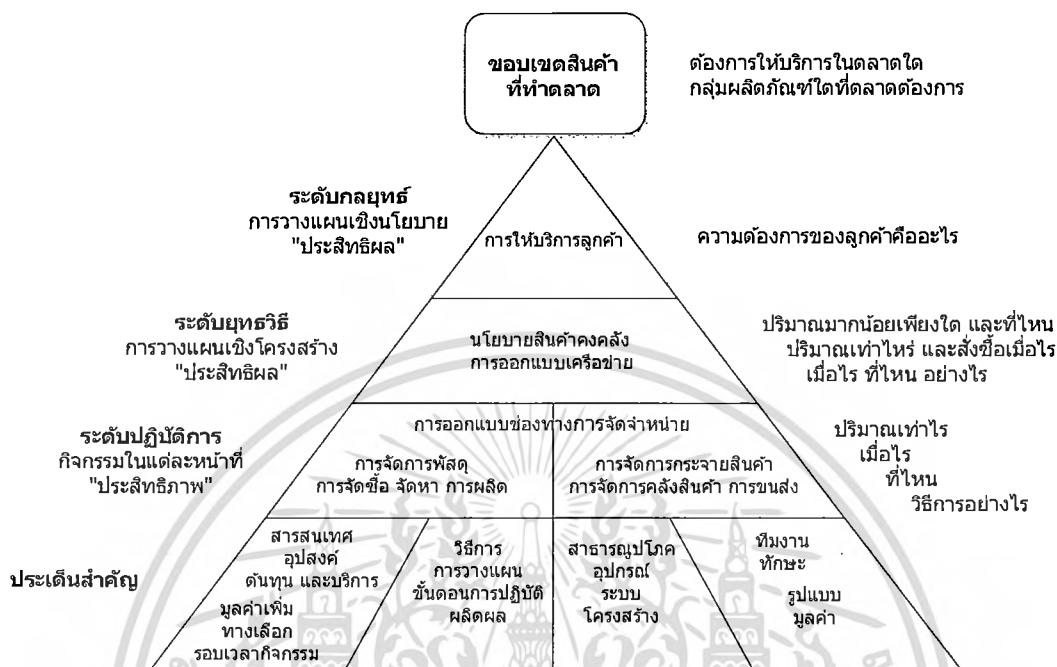
2.1.5.2 ระดับยุทธวิธี จะเน้นในการออกแบบช่องทางการจัดจำหน่ายโดยจะมองว่าจะจำหน่ายที่ไหน เมื่อไร และจำหน่ายด้วยวิธีใด นโยบายสินค้าคงคลัง (Inventory Policy) โดยการกำหนดนโยบายคลังสินค้าจะมองที่ปริมาณและเวลาในการสั่งซื้อสินค้า การออกแบบเครือข่าย (Network Design) โดยจะกำหนดจำนวนศูนย์กระจายสินค้าและสถานที่ก่อสร้าง โดยอาจจะพิจารณาเป็นการสร้างเองหรือเช่า

2.1.5.3 ในระดับปฏิบัติการ จะแบ่งโซ่อุปทานเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. การจัดการวัสดุ (Material Management) จะสนับสนุนในการผลิตเป็นหลัก มีหน้าที่ที่เกี่ยวข้องคือ การจัดซื้อ จัดหา และการผลิต โดยมีกิจกรรมที่ต้องพิจารณาคือ สารสนเทศ ความต้องการของลูกค้า ต้นทุนและบริการ รongเวลาในการทำงานแต่ละกิจกรรม (Leadtime) มูลค่าเพิ่มในกิจกรรมทางเลือกที่ดีที่สุด วิธีการผลิต การวางแผน ขั้นตอนการปฏิบัติงาน ผลผลิต

2. การจัดการการกระจายสินค้า (Distribution Management) จะสนับสนุนในการขายและการตลาดเป็นหลัก มีหน้าที่ที่เกี่ยวข้องคือ การจัดการคลังสินค้าและการขนส่ง โดยคลังสินค้าจะต้องมีสาธารณูปโภคพื้นฐาน อุปกรณ์ต่างๆ ระบบจัดการคลังสินค้าและโครงสร้างการ

บริหารจัดการ ส่วนงานขนส่งจะเกี่ยวข้องกับการการเลือก พนักงานที่มีทักษะ รูปแบบการขนส่ง วิธีการขนส่ง และมูลค่าจากการทำงาน



ภาพที่ 2.4 ขอเขตและกิจกรรมในโซ่อุปทาน

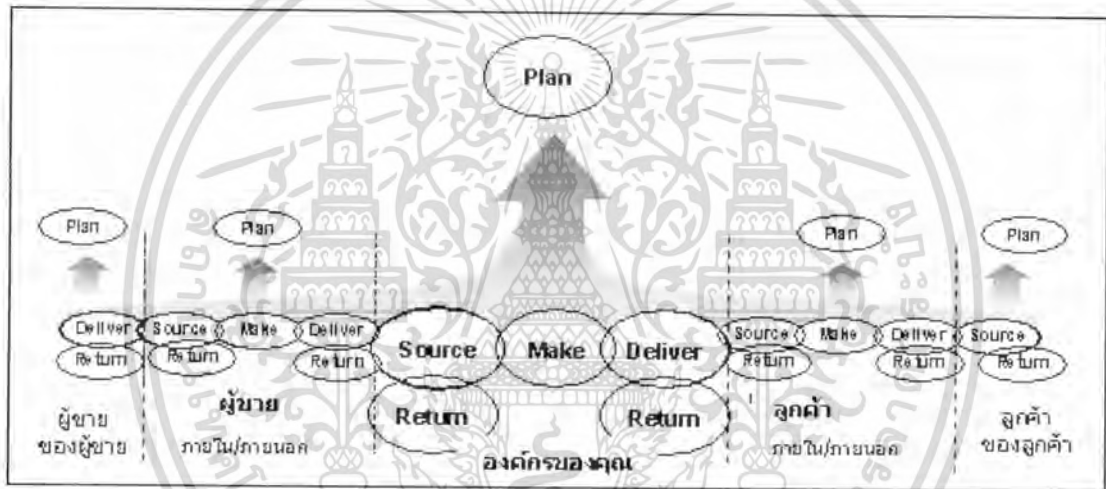
ที่มา : คำนาย อภิปรัชญาสกุล (2547)

2.1.6 แบบจำลองอ้างอิงการดำเนินงานโซ่อุปทาน (Supply Chain Operation Reference Model : SCOR-Model)

แบบจำลองอ้างอิงการดำเนินงานโซ่อุปทาน (Supply Chain Operation Reference Model : SCOR-Model) ถูกพัฒนาขึ้นมาจากสมาคมโซ่อุปทาน (Supply Chain Council : SCC) ซึ่งเป็นองค์กรอิสระไม่หวังผลกำไรตั้งขึ้นมาในปี พ.ศ. 2539 เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนบริษัทหรือองค์กรที่สนใจการจัดการโซ่อุปทานและการนำไปปฏิบัติ ผู้ที่ตั้ง SCC ขึ้นมาคือ The Institute Advanced Manufacturing Reserch (AMR) Pittiglio Rabin Todd & McGrath (PRTM) สมาชิกแรกเริ่ม 69 บริษัท ในปัจจุบันมีสมาชิกกว่า 700 บริษัททั่วโลก โดยที่ SCC นี้พัฒนา SCOR-Model ขึ้นมาเพื่อเป็นแบบจำลองอ้างอิงใช้อธิบายลักษณะ และแสดงให้เห็นถึงกิจกรรมทางธุรกิจทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า และช่วยแก้ปัญหาการขาดภาษามาตรฐานและกรอบการทำงาน (Framework) เดียวกันในการสร้างและพัฒนาปรับปรุงโซ่อุปทาน ส่วนประกอบของแบบจำลองที่ช่วยแก้ปัญหาเหล่านี้คือ มีการกำหนดกระบวนการต่างๆ ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันและมีคำอธิบายกระบวนการ นอกจากนี้ยังมีการกำหนดมาตรวัด (Metric) หรือดัชนีวัดประสิทธิภาพ (KPI) ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับการวัดประสิทธิภาพในแต่ละกระบวนการ และมีวิธีการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตเห็นไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practice) ที่เสนอไว้ในแต่ละกระบวนการเพื่อที่จะให้องค์กรสามารถนำไปประยุกต์ใช้ต่อไปได้ ในส่วนของดัชนีวัดประสิทธิภาพใน SCOR-Model นั้นจะแบ่งอยู่ในประเภทใหญ่ๆ 4 ประเภท คือ ในส่วนของความสามารถในการแสดงให้เห็นถึงความยืดหยุ่นและการตอบสนอง (Flexibility and Responsiveness) เช่น เวลารอบเวลา เป็นต้น ในส่วนที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่าย (Cost) ในส่วนของความน่าเชื่อถือ (Reliability) และส่วนของทรัพย์สิน (Assets) เช่น การใช้เงินทุนหมุนเวียน เป็นต้น SCOR-Model จะครอบคลุมกระบวนการบริหารพื้นฐาน 5 กระบวนการคือ Plan เกี่ยวข้องกับการวางแผนต่างๆ Source เกี่ยวกับการจัดซื้อ จัดหา การรับและการขนส่งวัตถุดิบ Make จะเกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตสินค้า Delivery เกี่ยวกับการจัดการในการขนส่งผลิตภัณฑ์ไปให้ลูกค้า และ Return เกี่ยวกับการส่งสินค้ากลับคืน ทุกองค์การจะต้องมีกระบวนการเหล่านี้อยู่ ดังภาพที่ 2.5



ภาพที่ 2.5 กระบวนการหลักใน SCOR-Model

ที่มา : Supply Chain Council (2000)

นอกจากนี้ SCOR-Model ยังมีการแบ่งระดับการปฏิบัติไว้ 4 ระดับ ดังแสดงในภาพที่ 2.6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

		Level			
		#	Description	Schematic	Comments
Supply-Chain Operations Reference-model 	1		Top Level (Process Types)		Level 1 defines the scope and content for the Supply chain Operations Reference-model. Here basis of competition performance targets are set.
	2		Configuration Level (Process Categories)		A company's supply chain can be "configured-to-order" at Level 2 from 26 core "process categories." Companies implement their operations strategy through the configuration they choose for their supply chain.
	3		Process Element Level		Level 3 defines a company's ability to compete successfully in its chosen markets, and consists of: <ul style="list-style-type: none"> • Process element definitions • Process element information inputs, and outputs • Process performance metrics • Best practices, where applicable • System capabilities required to support best practices • Systems/tools Companies "fine tune" their Operations
	4		Implementation Level (Decompose Process Elements)		Companies implement specific supply-chain management practices at this level. Level 4 defines practices to achieve competitive advantage and to adapt to changing business conditions.

ภาพที่ 2.6 ระดับการดำเนินงานใน SCOR-Model

ที่มา : Supply Chain Council (2000)

ระดับที่ 1 หมายถึง ระดับในการกำหนดขอบเขตและตั้งเป้าหมายในการปรับปรุงประสิทธิภาพของโซ่อุปทาน มีดังนี้

Plan คือ กระบวนการวางแผนเพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างความต้องการ (Demand) และความสามารถในการจัดส่งได้ (Supply) กลยุทธ์ที่ใช้ในส่วนนี้ก็คือ การตัดสินใจทำหรือซื้อ (Make or Buy) การวางแผนการใช้ทรัพยากร เป็นต้น การปฏิบัติที่ส่งเสริมคือ การร่วมมือกันในการวางแผนการเก็บวัสดุคงคลัง การผลิต การใช้วัตถุดิบ

Source คือ กระบวนการเกี่ยวกับ การจัดซื้อ จัดหา วัตถุดิบขององค์กรหรือบริการเพื่อสามารถตอบสนองกับแผนการและความต้องการในปัจจุบันขององค์กร กลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องคือ การประกันของผู้ขาย การทำข้อตกลงระหว่างองค์กรกับผู้ขายและคุณภาพของผลิตภัณฑ์ลักษณะของการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับส่วนนี้ เช่น การรับวัตถุดิบ การตรวจสอบ การเก็บรักษาและการจัดการการ

ไหล เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Make คือ กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนรูปร่างของวัตถุดิบเพื่อตอบสนองแผนการและความต้องการปัจจุบัน กลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องคือ การจัดการการใช้เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องจักร ส่วนการปฏิบัติงานก็เช่น การรับวัตถุดิบเข้ามาสู่กระบวนการ กระบวนการผลิต การตรวจสอบผลิตภัณฑ์ การบรรจุภัณฑ์

Delivery คือ กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการกับผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป เช่น การรับและรักษา Order การจัดสรรผลิตภัณฑ์ไปสู่ศูนย์กลางจัดจำหน่าย (Distribution Center) และลูกค้า การบริหารคลังสินค้า และการขนส่ง

Return คือ กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการไหลย้อนกลับของสินค้าจากลูกค้า การส่งคืนสินค้าคืนไปยังผู้ค้า ซึ่งรวมถึงการระบุรายละเอียดที่จำเป็นในการส่งคืนสินค้า เช่น กำหนดการส่งคืน การจัดส่ง และเอกสารการจัดส่งสินค้าต่างๆ เพื่อนำกลับมาซ่อมแซม หรือนำกลับมาแก้ไขเพื่อใช้ใหม่อีกครั้ง

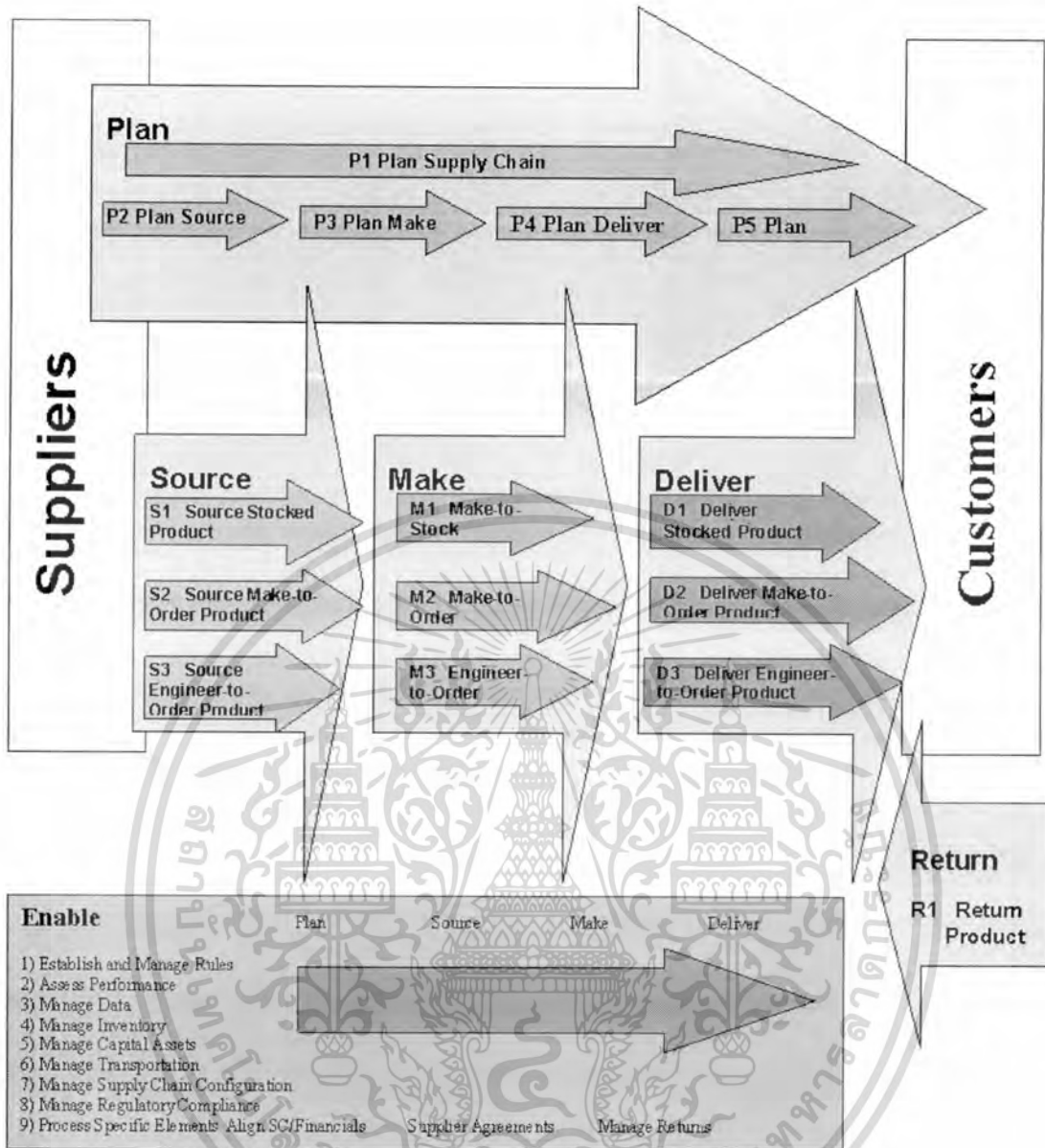
ระดับที่ 2 หมายถึง ระดับในการสร้างแบบจำลองโซ่อุปทานในองค์การของตน โดยจะทำการจับลักษณะสภาพแวดล้อมขององค์การเข้ากับแบบจำลอง เช่น ถ้าการผลิตเป็นแบบผลิตเพื่อจัดเก็บ ก็จะเป็นแบบ Make-to-Stock (M1) ดังภาพที่ 2.7 ส่วน Source และ Delivery จะเป็นแบบใดก็จะขึ้นอยู่กับลักษณะการดำเนินงานขององค์การเช่นกัน และในระดับที่ 2 นี้จะมีกิจกรรมการปฏิบัติงาน 3 ลักษณะ คือ

การวางแผน (Planning) คือ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการจัดสรร การใช้ทรัพยากร เพื่อตอบสนองให้พอดีกับความต้องการเพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างความต้องการกับความสามารถในการจัดส่งได้ กระบวนการเหล่านี้จะกระทำเป็นช่วงเวลาและจะมีผลโดยตรงต่อความสามารถในการยืดหยุ่นของโซ่อุปทาน

การดำเนินงาน (Executing) คือ การปฏิบัติที่สืบเนื่องมาจากการปฏิบัติตามแผนการที่ได้วางแผนไว้ โดยทั่วไปจะประกอบไปด้วยตารางการผลิตและลำดับการปฏิบัติงาน ซึ่งชนิดของกระบวนการ Source Make และ Delivery จะแบ่งตามลักษณะการผลิตที่รับ Order ด้วย ในการปฏิบัติงานในส่วนนี้จะมีผลกระทบโดยตรงต่อเวลารวมทั้งหมด ตั้งแต่การรับ Order จนไปถึงการส่งผลิตภัณฑ์ไปให้ลูกค้า

การสนับสนุน (Enabling) คือ กระบวนการที่สนับสนุนในส่วนของการวางแผนและการปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปได้ เช่น การจัดเตรียม รักษา และควบคุมการไหลของข้อมูลและความสัมพันธ์ระหว่างกระบวนการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.7 ระดับที่ 2 ใน SCOR-Model

ที่มา : Supply Chain Council (2000)

ระดับที่ 3 หมายถึง ระดับที่เป็นกระบวนการย่อย (Process Element) ของกระบวนการแต่ละประเภทของระดับที่ 2 ซึ่งในแต่ละกระบวนการย่อยจะมีมาตรวัดและวิธีการปฏิบัติที่ดีที่สุดเสนอไว้เพื่อใช้ในการประเมินและปรับปรุง โซ่อุปทาน องค์ประกอบของกระบวนการประกอบด้วยส่วนประกอบต่างๆ ของกระบวนการย่อย ข้อมูลปัจจัยขาเข้า (Input) และปัจจัยขาออก (Output) ในแต่ละกระบวนการย่อย มีตัววัดสมรรถนะของกระบวนการ (KPI) และเสนอวิธีการปฏิบัติงานที่ดีที่สุด (Best Practice) องค์การสามารถวัดสมรรถนะและปรับกลยุทธ์ตามวิธีการปฏิบัติงานที่เหมาะสมกับองค์การและดีที่สุดสำหรับองค์การ ดังตารางที่ 2.1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.1 ตัวอย่าง KPI และ Best Practice

KPI	ตัววัดประสิทธิภาพ
ความยืดหยุ่นและความสามารถในการตอบสนอง	เวลานำ (Lead Time) เวลาในการบริการ
ค่าใช้จ่าย	ต้นทุนของวัตถุดิบ ต้นทุนรวมของการดำเนินงาน
ความน่าเชื่อถือ	เปอร์เซ็นต์สินค้าเสียหาย จำนวนของเสียต่อล้านชิ้น (Defective parts per million)
สินทรัพย์	จำนวนวันในการเก็บคงคลัง (Inventory Days of Supply) การเพิ่มคุณค่าจากผู้ให้บริการ (Value added by service provider)
ข้อตกลงการร่วมมือ	-
การเป็นพันธมิตร	การจัดซื้ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Procurement) การแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (Document Exchange)

ที่มา : <http://www.pantavanij.com>

ระดับที่ 4 หมายถึง ระดับส่วนประกอบของกระบวนการ ในระดับที่ 4 ไม่ได้กำหนดไว้ อย่างตายตัวใน SCOR Model แต่องค์กรสามารถกำหนดกิจกรรมย่อยหรือส่วนประกอบของ กระบวนการเป็นรายละเอียดเฉพาะของแต่ละอุตสาหกรรม หรือองค์กรนั้นๆ โดยมีการเชื่อมโยงกับ ระดับที่ 3

2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับเขตการค้าเสรีอาเซียนและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2.2.1 สมาคมประชาชาติแห่งตะวันออกเฉียงใต้

อาเซียน หรือ สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations - ASEAN) ก่อตั้งขึ้นโดยปฏิญญากรุงเทพฯ ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรีของ 5 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม ค.ศ. 1967 (พ.ศ. 2510) ณ วังสราญรมย์ ในกระทรวงการต่างประเทศ กรุงเทพมหานคร จากเดิม ที่มีประเทศสมาชิก เริ่มแรก 5 ประเทศ ต่อมา บรูไน ดารุสซาลาม ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกเมื่อวันที่ 8 มกราคม ค.ศ. 1984 (พ.ศ. 2527) เวียดนามได้เข้าร่วมเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม ค.ศ. 1995 (พ.ศ. 2538) ลาวและพม่าเข้าร่วม เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม ค.ศ. 1997 (พ.ศ. 2540) และกัมพูชาเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 1999 (พ.ศ. 2542) รวมเป็น 10 ประเทศ ประกอบด้วยประชากรประมาณ 567 ล้านคน มีพื้นที่โดยรวม 4.5 ล้านตารางกิโลเมตร ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติประมาณ 1,100 พันล้านดอลลาร์และมูลค่าการค้าประมาณ 1.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี ค.ศ. 2009 (พ.ศ. 2552) ซึ่งถือเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่และมีความร้อนแรงที่สุดแห่งหนึ่ง



ภาพที่ 2.8 อาเซียน หรือ สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
(Association of Southeast Asian Nations - ASEAN)

ที่มา : www.thailog.org

ปฏิญญาอาเซียน (The ASEAN Declaration) ได้ระบุว่า เป้าหมายและจุดประสงค์หลักของการรวมตัวของอาเซียน คือ

1. เร่งรัดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ความก้าวหน้าทางสังคมและการพัฒนาวัฒนธรรมในภูมิภาค
2. ส่งเสริมสันติภาพและเสถียรภาพในภูมิภาค โดยการเคารพหลักความยุติธรรมและหลักนิติธรรมในการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในภูมิภาค ตลอดจนยึดมั่นในหลักการแห่งกฎบัตรสหประชาชาติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2.2 เขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA)

อาเซียนตระหนักดีว่าความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจเป็นปัจจัยสำคัญในการรักษาสันติภาพ เสถียรภาพ และความมั่นคงของภูมิภาค ดังนั้น นอกจากความร่วมมือทางการเมือง สังคม การศึกษา และวัฒนธรรมแล้ว อาเซียนจึงมุ่งมั่นที่จะขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างกันมาโดยตลอด และในปี ค.ศ. 1992 (พ.ศ. 2535) ที่ประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 4 ณ ประเทศสิงคโปร์ ประเทศสมาชิก ซึ่งในขณะนั้นมีเพียง 6 ประเทศ ประกอบด้วย บรูไนฯ อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และไทยได้มีมติจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ซึ่งถือเป็นการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สมาชิกได้มีการค้าเสรีมากขึ้น และทำได้ง่ายขึ้นก่อนที่จะเปิดการค้าเสรีทั่วโลกนั่นเอง นอกจากนี้ยังจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะที่เป็นฐานการผลิตที่สำคัญเพื่อป้อนสินค้าสู่ตลาดโลก โดยการเปิดเสรีทางการค้า การลดภาษีและอุปสรรคข้อกีดขวางทางการค้าที่มิใช่ภาษีระหว่างกันภายในภูมิภาค รวมทั้ง การปรับเปลี่ยน โครงสร้างด้านภาษีศุลกากรที่จะอำนวยความสะดวกการค้าเสรี

สาเหตุหลักสำคัญของการก่อตั้ง AFTA อีกประการ คือ การที่ประเทศต่างๆ เกือบทั่วโลกต่างค้าขายและขาดดุลการค้ากับประเทศญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกา การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (NAFTA) ประกอบกับการที่สหภาพโซเวียตล่มสลายลงทำให้หลายประเทศต่างหวาดหวั่นว่าการลงทุนจากต่างประเทศจะหลั่งไหลไปยังยุโรปตะวันออกและสาธารณรัฐต่างๆ ที่แยกตัวออกมาจากสหภาพโซเวียต แทนที่จะมาลงทุนในอาเซียน จะยิ่งทำให้ประเทศประสบกับภาวะฝืดเคืองและเศรษฐกิจถดถอย ประกอบกับเป็นช่วงเวลาประเทศจีนเริ่มเปิดประเทศและกลับมาค้าขายกับประเทศอื่น ๆ อีกครั้ง จึงมีความพยายามจากประเทศต่างๆ ที่จะหาทางในการร่วมมือกันทางด้านเศรษฐกิจอย่างใกล้ชิด กลุ่มแรก คือ ประชาคมยุโรปได้ตกลงที่จะรวมตัวกันเป็นตลาดเดียวภายใน ค.ศ. 1992 (พ.ศ. 2535) และใช้มาตรการทางการค้าเพื่อรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจของกลุ่ม เช่น การกำหนดอัตราภาษีศุลกากรใหม่ การกำหนดมาตรฐานสินค้านำเข้าการกำจัดโควตาสินค้านำเข้า เป็นต้น มาตรการเหล่านี้ทำให้กลุ่มอาเซียนเห็นว่า จะเป็นสาเหตุทำให้สินค้าของตนเองขายได้น้อยลง อาเซียนจึงหันมาร่วมมือกันจัดตั้งเขตการค้าเสรีขึ้นในรูปแบบที่คล้ายคลึงกัน โดยเป้าประสงค์หลักในการก่อตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนคือ

1. เพื่อให้การขายสินค้าในอาเซียนเป็นไปได้โดยเสรีในอัตราภาษีต่ำ และปราศจากข้อจำกัดทางการค้า
2. เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในอาเซียน
3. เพื่อจะสร้างอำนาจต่อรอง และเพื่อเป็นเวทีแสดงความคิดเห็น หากได้รับความกดดันหรือถูกเอารัดเอาเปรียบทางการค้าจากประเทศอื่น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภายใต้ AFTA ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ตกลงร่วมกันที่จะค้าขายสินค้าระหว่างกันอย่างเสรีเพื่อส่งเสริมความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิก โดยที่ผ่านมาในการใช้สิทธิประโยชน์จากการส่งออกภายใต้ AFTA มีข้อตกลงว่าด้วยการใช้อัตราภาษีศุลกากรพิเศษที่เท่ากันของประเทศสมาชิกอาเซียน (Common Effective Preferential Tariff: CEPT) ซึ่งมีเป้าหมายในการลดอัตราภาษีศุลกากรระหว่างกันให้เหลือร้อยละ 0 - 5 ภายในปี ค.ศ. 2003 (พ.ศ. 2546) และเหลือร้อยละ 0 ในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553) สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ และปี ค.ศ.2015 (พ.ศ. 2558) สำหรับประเทศสมาชิกใหม่อาเซียน ซึ่งประเทศสมาชิกอาเซียนได้ทยอยดำเนินการลดภาษีศุลกากรให้กันมาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1993 (พ.ศ. 2536) ส่งผลให้อาเซียนมีการขยายตัวทางการค้าแบบก้าวกระโดดในช่วงที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการใช้ CEPT มาระยะหนึ่ง อาเซียนได้เห็นชอบที่จะปรับปรุงข้อตกลงให้ดีขึ้น โดยได้ยกร่างข้อตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ASEAN Trade in Goods Agreement: ATIGA) ขึ้นมาใหม่ ซึ่งไม่ได้มีเพียงข้อตกลงการลดภาษีสินค้าเท่านั้น แต่ครอบคลุมประเด็นต่างๆ มากขึ้น เช่น การลดมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี การอำนวยความสะดวกทางการค้า กระบวนการศุลกากร มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช มาตรการเทคนิคที่เป็นอุปสรรคทางการค้า เป็นต้น เพื่อให้กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการค้าสินค้าในอาเซียนมีความชัดเจนครบถ้วนมากขึ้น โดยความตกลง ATIGA ได้มีผลบังคับใช้แล้ว เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553)

2.2.3 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

ในการประชุมสุดยอดอาเซียนในปี ค.ศ. 2003 (พ.ศ. 2546) ณ เกาะบาหลี ประเทศอินโดนีเซีย ผู้นำอาเซียนมีวิสัยทัศน์ร่วมกัน โดยเห็นพ้องกันที่จะจัดตั้งประชาคมอาเซียนที่ประกอบด้วย 3 เสาหลัก ได้แก่ ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political-Security Community: ASC) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) และประชาคมสังคมวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community: ASCC) ภายในปี ค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563) ต่อมาในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 12 ณ เมืองเซบู ฟิลิปปินส์ ผู้นำประเทศอาเซียนตกลงที่จะเร่งรัดกระบวนการสร้างประชาคมอาเซียนให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558)

ผู้นำอาเซียนเห็นชอบให้กำหนดทิศทางงานดำเนินงานเพื่อมุ่งไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community: EEC) ในระยะแรกเริ่มและผู้นำอาเซียนได้ออกแถลงการณ์ Bali Concord II เห็นชอบให้มีการรวมตัวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2020 (พ.ศ.2563) และให้เร่งรัดการรวมกลุ่มเพื่อเปิดเสรีสินค้าและบริการสำคัญใน 11 สาขาสำคัญ (Priority Sectors) ได้แก่ สินค้าเกษตร (Agro-Based Goods) การขนส่งทางอากาศ (Air

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Transport) สินค้ายานยนต์ (Automotive Products) โทรคมนาคมและคอมพิวเตอร์ (e-ASEAN Including ICT Equipment) สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Goods) ประมง (Fisheries) สุขภาพ (Healthcare) ผลิตภัณฑ์ยาง (Rubberbased Goods) สิ่งทอ (Textiles and Clothing) การท่องเที่ยว (Tourism) ผลิตภัณฑ์ไม้ (Wood-Based Products) และต่อมาได้เพิ่มสาขาโลจิสติกส์ (Logistics) เป็นสาขาที่ 12

2.2.4 แผนงานการรวมกลุ่มบริการสาขาโลจิสติกส์

ในการประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN Summit) ครั้งที่ 10 ณ กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) ได้มีการลงนามกรอบความตกลงว่าด้วยการรวมกลุ่มสาขาสำคัญของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement for the Integration of Priority Sectors) ภายใต้กรอบความตกลงดังกล่าวกำหนดสาขาเร่งรัดไว้ 11 สาขา ได้แก่ สินค้าเกษตร การขนส่งทางอากาศ สินค้ายานยนต์ โทรคมนาคมและคอมพิวเตอร์ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ประมง สินค้าสุขภาพ ผลิตภัณฑ์ยาง สิ่งทอ การท่องเที่ยว ผลิตภัณฑ์ไม้ ซึ่งต่อมาได้มีการแก้ไขเพื่อรวมบริการโลจิสติกส์ เป็นสาขาเร่งรัดด้วย รวมเป็น 12 สาขา

ต่อมาในการประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านเศรษฐกิจของอาเซียน (Senior Economic Officials Meeting: SEOM) ได้นำสาขาโลจิสติกส์ที่เพิ่มเติมมาจัดทำแผนงานการรวมกลุ่มบริการสาขา โลจิสติกส์ของอาเซียน (Roadmap for the Integration of Logistics Services) เช่นเดียวกับสาขาอื่น ๆ ที่ได้ทำไปแล้ว โดยมีเป้าหมายเพื่อ

1. ก่อตั้งตลาดเดียวในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Single Market) ภายในปี ค.ศ. 2015 (พ.ศ.2558) โดยเพิ่มความแข็งแกร่งของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียน ผ่านมาตรการการเปิดเสรี (Liberalization) และการอำนวยความสะดวก (Facilitation) บริการด้าน โลจิสติกส์
2. สนับสนุนการจัดตั้งฐานการผลิตร่วมกันของอาเซียนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันโดยการสร้างสิ่งแวดล้อมด้าน โลจิสติกส์ของอาเซียนอย่างบูรณาการ

2.3 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับภาพรวมและสถานะโลจิสติกส์ไทย

2.3.1 บทบาทสำคัญของโลจิสติกส์ต่อการเติบโตของธุรกิจ

โลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการจัดการโซ่อุปทานที่ช่วยในการวางแผน สนับสนุนควบคุมการไหลของกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมทั้งเก็บรักษาสินค้าจากจุดเริ่มต้นไปสู่จุดสุดท้าย เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

ดังนั้น โลจิสติกส์จึงเป็นกุญแจสำคัญนำธุรกิจไปสู่ความเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาว โดยมีบทบาทสำคัญได้แก่

- ช่วยให้การดำเนินธุรกิจเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในกระบวนการด้านโลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน

- ทำให้ธุรกิจสามารถปรับตัวรองรับการเปลี่ยนแปลงการเปิดเสรีทางการค้าและสามารถเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจสำคัญในการสนับสนุนการขายสินค้าและบริการ

- ช่วยเพิ่มอรรถประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่สำหรับลูกค้าเมื่อต้องการบริโภคหรือนำไปใช้ผลิตด้วยต้นทุนที่ธุรกิจกำหนดไว้

- สามารถนำเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบการสื่อสารมาประยุกต์ใช้ เพื่อช่วยลดระยะเวลาดำเนินงานในขั้นตอนต่างๆ ของกระบวนการผลิตไปจนถึงมือผู้บริโภคและผู้จัดจำหน่าย (Supplier) ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

- เสริมสร้างอำนาจแข่งขันของธุรกิจเข้าด้วยกันให้เกิดการประสานงานกันต่อเนื่องในการสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า

กิจกรรมหลักในการจัดการ โลจิสติกส์ที่รู้จักกันดี ได้แก่ งานบริการลูกค้า การวางแผนเกี่ยวกับตำแหน่งที่ตั้งของอาคาร โรงงาน บริการโกดังและคลังสินค้า การคาดการณ์และวางแผนอุปสงค์ จัดซื้อ จัดหา จัดการสินค้าคงคลังและวัตถุดิบเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ บริการด้านบรรจุภัณฑ์ ดำเนินการตามคำสั่งซื้อ ขนของและจัดส่ง จัดการรับคืนสินค้า จัดการช่องทางจัดจำหน่าย กระจายสินค้า และเก็บสินค้าเข้าคลัง จัดจรรยาและขนส่ง รวมถึงการแปรรูปเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ (รีไซเคิล) และระบบรักษาความปลอดภัย จะเห็นว่าธุรกิจบริการ โลจิสติกส์เป็นบริการที่มีการบูรณาการบริการหลายสาขาเข้าด้วยกัน

2.3.2 ภาพรวมและสถานะของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

ในภาพรวมพบว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย เป็นผู้ประกอบการไทยประมาณร้อยละ 70 และส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กที่มีทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 5 ล้านบาท ในขณะที่ผู้ประกอบการต่างชาติแม้ว่าจะมีจำนวนน้อยกว่าแต่มีทุนจดทะเบียนรวมกันมากกว่าผู้ประกอบการไทย โดยทุนจดทะเบียนรวมของบริษัทที่ประกอบการในอุตสาหกรรมประเภทนี้มีทั้งสิ้น 7,586 ล้านบาท เป็นของผู้ประกอบการต่างชาติร้อยละ 52.6 หรือคิดเป็นทุนจดทะเบียนประมาณ 3,996 ล้านบาท ในขณะที่บริษัทของคนไทยมีทุนจดทะเบียนรวมประมาณ 3,593 ล้านบาท

2.3.3 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้คำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย จากกิจกรรมด้านโลจิสติกส์จำนวน 13 กิจกรรม คือ กระบวนการขนส่ง การบริการลูกค้า การพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า การบริหารสินค้าคงคลัง การบริหารคลังสินค้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ ห้ามนำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การติดต่อสื่อสาร การจัดการวัตถุดิบ การจัดการตามคำสั่งซื้อของลูกค้า การบรรจุภัณฑ์ การให้การสนับสนุนด้านอะไหล่และบริการ การเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า การจัดซื้อ การจัดการสินค้าที่ถูกส่งกลับคืน และได้มีการจัดกลุ่มกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้ง 13 รายการให้เหลือ 3 กลุ่ม คือ 1) ต้นทุนการบริหารสินค้าคงคลัง และการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) 2) ต้นทุนการขนส่งสินค้าและบริการ (Transportation Cost) และ 3) ค่าใช้จ่ายบริหารจัดการ (Administration Cost)

ทั้งนี้ข้อมูลพื้นฐานจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table) และตารางผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ที่มีนั้นมิได้จัดทำเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลสำหรับการศึกษาคำนวณและวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์สัมภาค จึงทำให้ข้อมูลที่มีอยู่ไม่ครบถ้วนตามค่านิยมและครอบคลุมรวมถึงกิจกรรมโลจิสติกส์ ดังนั้นจึงได้ประมาณค่าต้นทุนบางกิจกรรมของโลจิสติกส์เพื่อให้ได้ค่าต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศที่ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด ซึ่งทำให้ได้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ดังนี้

ตารางที่ 2.2 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

ปี ค.ศ.	Transportation	Warehousing	Inventory Holding	Administration	Logistics/GDP
1995	8.43%	0.25%	13.66%	3.09%	25.43%
1998	8.82%	0.22%	14.46%	3.09%	26.59%
2002	8.05%	0.20%	7.74%	3.09%	19.08%

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระยะที่ 1

เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศไทยกับประเทศต่างๆ พบว่าประเทศไทยมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศค่อนข้างสูง ในขณะที่ประเทศอื่น ๆ มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่ำกว่า เช่น ญี่ปุ่น อังกฤษและอิตาลี มีประมาณร้อยละ 11 สิงคโปร์ มีประมาณร้อยละ 8 สหรัฐอเมริกา มีประมาณร้อยละ 9 และเยอรมันนี มีประมาณร้อยละ 13 เป็นต้น

2.3.4 บทบาทและยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐกิจบริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย

บทบาทของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบาย มาตรการ และแผนงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 4 ด้านหลักคือ

1. การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Infrastructures) ภาครัฐ

มีบทบาทหน้าที่สำคัญด้านการวางแผน และตัดสินใจในการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการขนส่ง เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถานีขนส่งสินค้า ท่าอากาศยาน ท่าเรือ การจัดตั้งคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์กลางการเชื่อมโยง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Hub) เป็นต้น

2. การพัฒนาด้านเครือข่าย/ระบบสารสนเทศ (Information Network/System) โดยมุ่งเน้นการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่อเชื่อมโยงข้อมูลและข่าวสารระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับภาคเอกชน อีกทั้งภาครัฐอาจมีส่วนช่วยในการกระตุ้น หรือส่งเสริมให้เกิดมาตรฐานและเอกภาพในการส่งผ่านข้อมูลระหว่างคู่ค้าเอกชนที่อยู่ในเครือข่าย โลจิสติกส์และโซ่อุปทานเดียวกัน

3. การพัฒนาด้านการกำกับดูแล กฎหมาย และระเบียบต่างๆ ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่ออัตราค่าบริการและแนวปฏิบัติในการประกอบการด้าน โลจิสติกส์ให้มีความเหมาะสม และสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นๆ เช่น การปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย การบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ การปรับลดขั้นตอนที่ไม่ได้มาตรฐาน การจัดตั้ง One-Stop-Service บริเวณชายแดนเพื่อลดเวลาและขั้นตอนการให้บริการ และยกระดับมาตรฐานการให้บริการของภาครัฐ เป็นต้น

4. การพัฒนาด้านบุคลากรและวิชาชีพเพื่อเสริมสร้างและเพิ่มพูนความรู้ ประสบการณ์ด้าน โลจิสติกส์ให้แก่บุคลากรในภาครัฐและภาคเอกชน และส่งเสริมให้มีการยกระดับมาตรฐานวิชาชีพทางด้าน โลจิสติกส์ให้ทัดเทียมกับนานาชาติ

2.4 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับสถานะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

2.4.1 สถานะอุตสาหกรรมยานยนต์ ไตรมาสที่ 2 ปี 2554

สถานการณ์ด้านการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ ในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี 2554 มีโครงการลงทุนที่ได้รับอนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน รวม 47 โครงการ คิดเป็นเงินลงทุนรวม 14,998.60 ล้านบาท ขยายตัวจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ร้อยละ 229.54 ก่อให้เกิดการจ้างแรงงานไทยเพิ่มขึ้นกว่า 5,438 คน สำหรับ ไตรมาสนี้มีโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีเงินลงทุนมากกว่า 1,000 ล้านบาท จำนวน 3 โครงการ ประกอบด้วย 1) โครงการผลิตชิ้นส่วนตัวถังสำหรับยานพาหนะ ของบริษัท เอ็มเอ็มทีเอช เอ็นจิ้น จำกัด เงินลงทุนโครงการ 1,126.70 ล้านบาท ก่อให้เกิดการจ้างงานแรงงานไทย 107 คน 2) โครงการผลิตชิ้นส่วนโลหะสำหรับ Eco Car ของบริษัท เอช-วัน พาร์ทส์ ศรีราชา จำกัด เงินลงทุน 1,245.10 ล้านบาท ก่อให้เกิดการจ้างงานแรงงานไทย 182 คน และ 3) โครงการผลิตโคมไฟสำหรับยานพาหนะ ของ บริษัท ไทย โคะอิโท จำกัด เงินลงทุน 1,119.10 ล้านบาท ก่อให้เกิดการจ้างงานไทย 537 คน

อุตสาหกรรมรถยนต์โลกในช่วงไตรมาสแรกของปี 2554 (ม.ค.-มี.ค.) มีปริมาณการผลิต แยกสรณยนต์ 19,194,170 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ร้อยละ 6.80 แบ่งเป็นการผลิตรถยนต์ราคา ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นั่ง 14,173,712 คัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 5,020,458 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ร้อยละ 4.90 และ 12.80 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาประเทศผู้ผลิตรถยนต์ที่สำคัญ ได้แก่ จีน และสหรัฐอเมริกา พบว่า จีนมีการผลิตรถยนต์ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2554 (ม.ค.-มี.ค.) จำนวน 4,885,487 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25.45 ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งโลก และสหรัฐอเมริกา มีการผลิตรถยนต์ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2554 (ม.ค.-มี.ค.) จำนวน 2,188,193 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.40 ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งโลก สำหรับการจำหน่ายรถยนต์โลกในช่วงไตรมาสแรกของปี 2554 (ม.ค.-มี.ค.) มีการจำหน่ายรถยนต์ 24,284,618 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ร้อยละ 6.40 แบ่งเป็นการจำหน่ายรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 6,435,881 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ร้อยละ 11.80 และมีการจำหน่ายรถยนต์นั่ง 17,849,897 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ร้อยละ 4.60 เมื่อพิจารณาประเทศที่สำคัญ พบว่า จีนมีการจำหน่ายรถยนต์ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2554 (ม.ค.-มี.ค.) จำนวน 4,647,493 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.14 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทั้งโลก และสหรัฐอเมริกามีการจำหน่ายรถยนต์ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2554 (ม.ค.-มี.ค.) จำนวน 3,453,979 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.22 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทั้งโลก

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศจีน มีปริมาณการผลิตรถยนต์ในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.- มิ.ย.) จำนวน 9,173,461 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ร้อยละ 2.80 แบ่งเป็นการผลิตรถยนต์นั่ง 7,070,240 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.80 และการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 2,103,221 คัน ลดลงร้อยละ 6.30 สำหรับการจำหน่ายรถยนต์ในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.-มิ.ย.) มีจำนวน 9,360,543 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ร้อยละ 3.80 แบ่งเป็นการจำหน่ายรถยนต์นั่ง 7,138,168 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.20 และการจำหน่ายรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 2,222,375 คัน ลดลงร้อยละ 3.20

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศสหรัฐอเมริกา มีปริมาณการผลิตรถยนต์ในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.-มิ.ย.) จำนวน 4,246,403 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ร้อยละ 9.20 แบ่งเป็นการผลิตรถยนต์นั่ง 1,404,709 คัน ลดลงร้อยละ 3.10 และการผลิตรถบรรทุก 2,841,694 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.50 สำหรับการจำหน่ายรถยนต์ในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2554 (ม.ค.-พ.ค.) จำนวน 5,372,036 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ร้อยละ 14.20 แบ่งเป็นการจำหน่ายรถยนต์นั่ง 2,639,145 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.20 และการจำหน่ายรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 2,732,891 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.20

2.4.2 อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

2.4.2.1 อุตสาหกรรมรถยนต์

การผลิต

ปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศไทยในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.-มิ.ย.) มีจำนวน 810,610 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.41 โดยมีการผลิตรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.70 และ 1.05 ตามลำดับ แต่มีการผลิตรถยนต์ปิกอัพ 1 คัน ลดลงร้อยละ 2.74 ซึ่งจากปริมาณการผลิตโดยรวม เป็นการผลิตเพื่อการส่งออก 424,820 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 55.24 ของปริมาณการผลิตทั้งหมด โดยแบ่งเป็นการผลิตรถยนต์ปิกอัพ 1 คัน (รวมรถยนต์ PPV) เพื่อการส่งออกร้อยละ 74 และการผลิตรถยนต์นั่งเพื่อการส่งออกร้อยละ 26 สำหรับรถยนต์นั่งที่มีการผลิตเพื่อส่งออกมากที่สุด ได้แก่ รถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,201-1,500 ซี.ซี. รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล และรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,501-1,800 ซี.ซี. ตามลำดับ เมื่อพิจารณาในไตรมาสที่สองของปี 2554 มีการผลิตรถยนต์ จำนวน 341,629 คัน เปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ปริมาณการผลิตรถยนต์ ลดลงร้อยละ 11.53 โดยมีการผลิตรถยนต์นั่ง รถยนต์ปิกอัพ 1 คัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ ลดลงร้อยละ 6.21, 14.01 และ 26.40 ตามลำดับ หากเปรียบเทียบไตรมาสที่สองกับไตรมาสแรกของปี 2554 ปริมาณการผลิตรถยนต์ลดลงร้อยละ 27.16 โดยมีการผลิตรถยนต์นั่ง รถยนต์ปิกอัพ 1 คัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ ลดลงร้อยละ 30.49, 24.73 และ 42.10 ตามลำดับ

การจำหน่าย

ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศไทยในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.-มิ.ย.) มีจำนวน 432,012 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553 เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.12 โดยมีการจำหน่ายรถยนต์นั่ง รถยนต์ปิกอัพ 1 คัน รถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ และรถยนต์ PPV รวม SUV เพิ่มขึ้นร้อยละ 26.25, 19.23, 16.17 และ 5.98 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาในไตรมาสที่สองของปี 2554 มีการจำหน่ายรถยนต์ จำนวน 193,393 คัน เปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.84 โดยมีการจำหน่ายรถยนต์นั่ง และ รถยนต์ปิกอัพ 1 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.32 และ 6.26 ตามลำดับ แต่มีการจำหน่ายรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ และรถยนต์ PPV รวม SUV ลดลงร้อยละ 3.20 และ 9.40 ตามลำดับ หากเปรียบเทียบไตรมาสที่สองกับไตรมาสแรกของปี 2554 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ลดลงร้อยละ 18.95 โดยมีการจำหน่ายรถยนต์นั่ง รถยนต์ปิกอัพ 1 คัน รถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ และรถยนต์ PPV รวม SUV ลดลง ร้อยละ 17.80, 19.89, 20.59 และ 19.10 ตามลำดับ

การส่งออก

ปริมาณการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.-มิ.ย.) มีปริมาณการส่งออกรถยนต์ (CBU) จำนวน 400,905 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553

ลดลงร้อยละ 4.13 ถ้าคิดเป็นมูลค่าการส่งออกมีมูลค่า 176,373.41 ล้านบาท ลดลงจากช่วงครึ่งปีแรก 2553 ร้อยละ 9.61 เมื่อพิจารณาในไตรมาสที่สองของปี 2554 มีปริมาณการส่งออกรถยนต์ (CBU) จำนวน 166,498 คัน คิดเป็นมูลค่าการส่งออก 74,157.93 ล้านบาท เปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ปริมาณการส่งออกลดลงร้อยละ 17.36 คิดเป็นมูลค่าลดลงร้อยละ 20.26 หากเปรียบเทียบไตรมาสที่สองกับไตรมาสแรกของปี 2554 ปริมาณการส่งออกลดลงร้อยละ 28.97 คิดเป็นมูลค่าลดลงร้อยละ 27.45 จากข้อมูลของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ พบว่ามูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งของไทยในช่วงครึ่งปีแรก 2554 มีมูลค่า 95,988.01 ล้านบาท ลดลงจากช่วงครึ่งปีแรกของปี 2553 ร้อยละ 9.02 ประเทศที่เป็นตลาดส่งออกสำคัญของรถยนต์นั่ง ได้แก่ อินโดนีเซีย ออสเตรเลียและฟิลิปปินส์ คิดเป็นสัดส่วนการส่งออกร้อยละ 17.38, 15.89 และ 7.28 ตามลำดับ โดยการส่งออกรถยนต์นั่งไปอินโดนีเซีย มีมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.87 แต่มีการส่งออกรถยนต์นั่งไปออสเตรเลีย และฟิลิปปินส์ มีมูลค่าลดลง 35.77 และ 29.53 ตามลำดับ มูลค่าการส่งออกรถแวนและปิกอัพของไทยในช่วงครึ่งปีแรก 2554 มีมูลค่า 73,888.48 ล้านบาท ลดลงจากช่วงครึ่งปีแรกของปี 2553 ร้อยละ 3.38 ประเทศที่เป็นตลาดส่งออกสำคัญของรถแวนและปิกอัพ ได้แก่ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย และมาเลเซีย คิดเป็นสัดส่วนการส่งออกร้อยละ 32.39, 4.69 และ 4.65 ตามลำดับ โดยการส่งออกรถแวนและปิกอัพไปออสเตรเลีย และมาเลเซีย มีมูลค่าลดลงร้อยละ 14.33 และ 5.57 ตามลำดับ แต่มีการส่งออกรถแวนและปิกอัพไปอินโดนีเซีย มีมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.13 มูลค่าการส่งออกรถบัสและรถบรรทุกของไทยในช่วงครึ่งปีแรก 2554 มีมูลค่า 15,555.71 ล้านบาท ลดลงจากช่วงครึ่งปีแรกของปี 2553 ร้อยละ 4.62 ประเทศที่เป็นตลาดส่งออกสำคัญของรถบัสและรถบรรทุก ได้แก่ ซาอุดีอาระเบีย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และออสเตรเลีย คิดเป็นสัดส่วนการส่งออกร้อยละ 31.66, 13.83 และ 11.41 ตามลำดับ โดยการส่งออกรถบัสและรถบรรทุกไปซาอุดีอาระเบีย และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ มีมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.56 และ 35.91 ตามลำดับ แต่การส่งออกรถบัสและรถบรรทุกไปออสเตรเลีย มีมูลค่าลดลงร้อยละ 30.04

การนำเข้า

การนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.-มิ.ย.) มีการนำเข้ารถยนต์นั่ง และรถยนต์โดยสารและรถบรรทุก คิดเป็นมูลค่า 13,150.04 และ 10,611.80 ล้านบาท ตามลำดับเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553 พบว่า การนำเข้ารถยนต์นั่ง และรถยนต์โดยสารและรถบรรทุกเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.79 และ 24.87 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาในไตรมาสที่สองปี 2554 มีมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสารและรถบรรทุก 6,525.09 และ 4,393.69 ล้านบาท ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว พบว่า มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.32 แต่การนำเข้ารถยนต์โดยสารและรถบรรทุก ลดลงร้อยละ 6.63 เมื่อเปรียบเทียบไตรมาสที่สองกับไตรมาสแรกปี 2554 มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่ง ลดลงร้อยละ 1.51 และ 29.34 ตามลำดับ แหล่งนำเข้ารถยนต์นั่งที่สำคัญในช่วงครึ่งปีแรก 2554 ได้แก่ เยอรมนี อินโดนีเซีย และ

ญี่ปุ่น คิดเป็นสัดส่วนการนำเข้าร้อยละ 30.27, 20.17 และ 18.54 ตามลำดับ โดยการนำเข้ารถยนต์นั่งจากเยอรมนี เพิ่มขึ้นร้อยละ 109.92 แต่การนำเข้ารถยนต์นั่งจากอินโดนีเซีย และญี่ปุ่น ลดลงร้อยละ 22.53 และ 27.59 ตามลำดับ ส่วนแหล่งนำเข้ารถยนต์โดยสารและรถบรรทุกที่สำคัญในช่วงครึ่งปีแรก 2554 ได้แก่ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และอินเดีย คิดเป็นสัดส่วนการนำเข้าร้อยละ 56.91, 12.89 และ 6.68 ตามลำดับ โดยการนำเข้ารถยนต์โดยสารและรถบรรทุกจากญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และอินเดีย เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.46, 24.23 และ 846.01 ตามลำดับ

อุตสาหกรรมรถยนต์ครึ่งปีแรกปี 2554 ขยายตัวเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมาโดยตลาดภายในประเทศยังสามารถขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจภายในประเทศแต่การส่งออกรถยนต์ชะลอตัวลงเล็กน้อย หากพิจารณาอุตสาหกรรมรถยนต์ ไตรมาสที่สองปี 2554 เปรียบเทียบกับไตรมาสแรกของปี 2554 ชะลอตัว เนื่องจากได้เกิดภัยพิบัติในประเทศญี่ปุ่น ส่งผลให้โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่น และฐานการผลิตทั่วโลก ต้องปรับลดการผลิตลง ผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศญี่ปุ่นจะต้องบริหาร Supply Chain ขึ้นส่วนไปยังทั่วโลก (Global Sourcing) รวมทั้ง โรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศไทย โดยทั้งนี้มีการปรับลดการผลิตรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 18 เมษายน 2554 จนถึงเดือนมิถุนายน 2554 สาเหตุหลักเนื่องจาก ปัญหาการขาดแคลนชิ้นส่วน ได้แก่ ชิ้นส่วนสมองกล (Micro Computer Chip) ซึ่งมีฐานการผลิตอยู่ในเมืองเซินไค หรือชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น จากข้อมูลที่ได้จากการสอบถามผู้ประกอบการคาดว่าจะมีการผลิตรถยนต์ในไตรมาสที่สาม ปี 2554 ประมาณ 487,000 คัน โดยเป็นการผลิตเพื่อการจำหน่ายในประเทศประมาณร้อยละ 49 และผลิตเพื่อการส่งออกประมาณร้อยละ 51

2.4.2.2 อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์

การผลิต

ปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.-มิ.ย.) มีจำนวน 1,170,117 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553 เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.80 โดยมีการผลิตรถจักรยานยนต์แบบครอบครัว และแบบสปอร์ต 1,081,566 และ 88,551 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.45 และ 84.82 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาในไตรมาสที่สองของปี 2554 มีปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์จำนวน 594,994 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.13 โดยมีการผลิตรถจักรยานยนต์แบบครอบครัว และแบบสปอร์ต เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.18 และ 163.32 ตามลำดับ หากเปรียบเทียบไตรมาสที่สองกับไตรมาสแรกปี 2554 มีปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.46 โดยเป็นการผลิตรถจักรยานยนต์แบบครอบครัว เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.02 แต่มีการผลิตรถจักรยานยนต์แบบสปอร์ต ลดลงร้อยละ 3.16

การจำหน่าย

ปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.-มิ.ย.) มีจำนวน 1,080,627 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553 เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.80 โดยมีการจำหน่าย

รถจักรยานยนต์แบบครอบครัว 508,844 คัน รถจักรยานยนต์แบบสกูตเตอร์ 538,904 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.54 และ 14.96 ตามลำดับ แต่มีการจำหน่ายรถจักรยานยนต์แบบสปอร์ต 32,879 คัน ลดลงร้อยละ 6.49 เมื่อพิจารณาในไตรมาสที่สองของปี 2554 มีปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์จำนวน 599,633 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.89 โดยมีการจำหน่ายรถจักรยานยนต์แบบครอบครัว แบบสกูตเตอร์ และแบบสปอร์ต เพิ่มขึ้นร้อยละ 26.78, 13.52 และ 30.56 ตามลำดับ หากเปรียบเทียบไตรมาสที่สองกับไตรมาสแรกของปี 2554 มีปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.42 โดยมีการจำหน่ายรถจักรยานยนต์แบบครอบครัว แบบสกูตเตอร์ และแบบสปอร์ต เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.79, 7.94 และ 8.65 ตามลำดับ

การส่งออก

ปริมาณการส่งออกรถจักรยานยนต์ (CBU&CKD) ของประเทศไทยในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.-มิ.ย.) มีจำนวน 553,873 คัน (เป็นการส่งออก CBU จำนวน 106,609 คัน และ CKD จำนวน 447,264 ชุด) เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553 เพิ่มขึ้นร้อยละ 60.58 คิดเป็นมูลค่าการส่งออกรถจักรยานยนต์ (CBU&CKD) มีมูลค่า 14,405.30 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 36.45 เมื่อพิจารณาในไตรมาสที่สองของปี 2553 มีปริมาณการส่งออก 294,494 คัน คิดเป็นมูลค่าการส่งออกมีมูลค่า 6,024.71 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ปริมาณการส่งออกรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 66.88 คิดเป็นมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.37 หากเปรียบเทียบ ไตรมาสที่สองกับไตรมาสแรกของปี 2554 ปริมาณการส่งออกรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.54 แต่คิดเป็นมูลค่าลดลงร้อยละ 28.11 ประเทศที่เป็นตลาดส่งออกสำคัญของรถจักรยานยนต์(CBU) ในช่วงครึ่งปีแรก 2554 ได้แก่ สหราชอาณาจักรสหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น คิดเป็นสัดส่วนการส่งออกร้อยละ 18.29, 13.84 และ 13.68 ตามลำดับ โดยการส่งออกรถจักรยานยนต์ไปสหราชอาณาจักร ลดลงร้อยละ 2.82 แต่การส่งออกรถจักรยานยนต์ไปสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 80.91 และ 105.90 ตามลำดับ

การนำเข้า

การนำเข้ารถจักรยานยนต์ของประเทศไทยในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.-มิ.ย.) มีการนำเข้ารถจักรยานยนต์คิดเป็นมูลค่า 625.66 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553 เพิ่มขึ้นร้อยละ 184.71 เมื่อพิจารณาในไตรมาสที่สองของปี 2554 มีมูลค่าการนำเข้ารถจักรยานยนต์ 300.83 ล้านบาท เปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว มูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 142.27 หากเปรียบเทียบไตรมาสที่สองกับไตรมาสแรกของปี 2554 มูลค่าการนำเข้ารถจักรยานยนต์ลดลงร้อยละ 7.39 แหล่งนำเข้ารถจักรยานยนต์ที่สำคัญในช่วงครึ่งปีแรก 2554 ได้แก่ เวียดนาม และสหรัฐอเมริกา มีสัดส่วนการนำเข้าร้อยละ 17.94 และ 7.41 ตามลำดับ โดยการนำเข้ารถจักรยานยนต์จากเวียดนาม และสหรัฐอเมริกา เพิ่มขึ้นร้อยละ 171.79 และ 49.23 ตามลำดับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ครึ่งปีแรกปี 2554 ขยายตัวเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา อันเนื่องมาจากเศรษฐกิจภายในประเทศ ประกอบกับมีความต้องการรถจักรยานยนต์จากต่างประเทศเพิ่มสูงขึ้น สำหรับการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ภายในประเทศมีการขยายตัว ซึ่งเป็นผลจากเศรษฐกิจที่ดีขึ้นส่งผลให้ผู้บริโภคมีการใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งราคาสินค้าเกษตรปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้รายได้ของเกษตรกรปรับตัวดีขึ้นเช่นกัน สำหรับตลาดส่งออกที่มีการขยายตัว ส่วนใหญ่เป็นการส่งออกรถจักรยานยนต์ไปสหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น สำหรับกรณีภัยพิบัติในประเทศญี่ปุ่น ไม่ค่อยส่งผลกระทบต่อการผลิตรถจักรยานยนต์ เนื่องจากส่วนใหญ่ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ จากข้อมูลที่ได้จากการสอบถามผู้ประกอบการคาดว่าจะมีการผลิตรถจักรยานยนต์ (CBU) ในไตรมาสที่สาม ปี 2554 ประมาณ 621,000 คัน โดยเป็นการผลิตเพื่อการจำหน่ายในประเทศประมาณร้อยละ 90 และผลิตเพื่อการส่งออกประมาณร้อยละ 10

2.4.2.3 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

การส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์

ในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.-มิ.ย.) การส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ (OEM) มีมูลค่า 66,826.52 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553 ร้อยละ 3.51 การส่งออกเครื่องยนต์มีมูลค่า 12,454.18 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553 ร้อยละ 34.01 และการส่งออกชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์มีมูลค่า 7,814.75 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553 ร้อยละ 14.24 เมื่อพิจารณาในไตรมาสที่สองของปี 2554 การส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ (OEM) มีมูลค่า 30,262.00 ล้านบาท การส่งออกเครื่องยนต์ มีมูลค่า 5,492.77 ล้านบาท และการส่งออกชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ มีมูลค่า 4,026.50 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วการส่งออกเครื่องยนต์ และชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.56 และ 12.01 ตามลำดับ แต่การส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ (OEM) ลดลงร้อยละ 8.85 หากเปรียบเทียบไตรมาสที่สองกับไตรมาสแรกของปี 2554 มูลค่าการส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ (OEM) และเครื่องยนต์ ลดลงร้อยละ 17.24 และ 21.10 ตามลำดับ แต่การส่งออกชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.29 จากข้อมูลของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ พบว่า มูลค่าการส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของไทยในช่วงครึ่งปีแรก 2554 มีมูลค่า 77,831.95 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ร้อยละ 1.34 ตลาดส่งออกที่สำคัญของส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ได้แก่ อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น และมาเลเซีย คิดเป็นสัดส่วนการส่งออกร้อยละ 13.15, 12.84 และ 10.03 ตามลำดับ โดยการส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไปอินโดนีเซีย เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.55 แต่การส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไปญี่ปุ่นและมาเลเซีย ลดลงร้อยละ 21.86 และ 14.21 ตามลำดับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การส่งออกชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์

ในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.-มิ.ย.) การส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ (OEM) มีมูลค่า 6,171.88 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553 ลดลงร้อยละ 5.72 การส่งออกชิ้นส่วนอะไหล่รถจักรยานยนต์ มีมูลค่า 322.33 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553 เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.55 เมื่อพิจารณาในไตรมาสที่สองของปี 2554 การส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ (OEM) มีมูลค่า 3,192.35 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5.71 การส่งออกชิ้นส่วนอะไหล่รถจักรยานยนต์มีมูลค่า 169.39 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.80 หากเปรียบเทียบไตรมาสที่สองกับไตรมาสแรกของปี 2554 การส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ (OEM) และส่งออกชิ้นส่วนอะไหล่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.14 และ 10.76 ตามลำดับ จากข้อมูลของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ พบว่าตลาดส่งออกที่สำคัญของส่วนประกอบรถจักรยานยนต์ ได้แก่ อินโดนีเซีย เวียดนาม และญี่ปุ่น คิดเป็นสัดส่วนการส่งออก ร้อยละ 18.86, 18.28 และ 10.93 ตามลำดับ โดยการส่งออกส่วนประกอบรถจักรยานยนต์ไปอินโดนีเซีย เวียดนาม และญี่ปุ่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.53, 51.57 และ 225.38 ตามลำดับ

การนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์

การนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.-มิ.ย.) มีมูลค่า 92,323.71 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.72 เมื่อพิจารณาไตรมาสที่สองของปี 2554 มีการนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ มีมูลค่า 41,666.70 ล้านบาท เปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว มูลค่าการนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ลดลงร้อยละ 4.53 หากเปรียบเทียบไตรมาสที่สองกับไตรมาสแรกของปี 2554 มูลค่าการนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ลดลงร้อยละ 17.75 แหล่งนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่สำคัญในช่วงครึ่งปีแรก 2554 ได้แก่ ญี่ปุ่น ฟิลิปปินส์ และจีน คิดเป็นสัดส่วนการนำเข้าร้อยละ 61.23, 5.39 และ 5.38 ตามลำดับ โดยการนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากญี่ปุ่น และจีน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.27 และ 2.31 ตามลำดับ แต่การนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากฟิลิปปินส์ ลดลงร้อยละ 14.61

การนำเข้าชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์

การนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ ของประเทศไทยในช่วงครึ่งปีแรก 2554 (ม.ค.-มิ.ย.) มีมูลค่า 7,838.78 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงครึ่งปีแรก 2553 เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.12 เมื่อพิจารณาไตรมาสที่สองของปี 2554 ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ มีมูลค่า 2,872.45 ล้านบาท เปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว มูลค่าการนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ ลดลงร้อยละ 14.02 หากเปรียบเทียบไตรมาสที่สองกับไตรมาสแรกของปี 2554 มูลค่าการนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ ลดลงร้อยละ 42.16 แหล่ง

นำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ ที่สำคัญในช่วงครึ่งปีแรก 2554 ได้แก่ ญี่ปุ่น, จีน และอินโดนีเซีย คิดเป็นสัดส่วนการนำเข้าร้อยละ 45.31, 14.25 และ 6.90 ตามลำดับ โดยการนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ จากญี่ปุ่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 53.95 แต่การนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ จากจีน และอินโดนีเซีย ลดลงร้อยละ 14.06 และ 15.84 ตามลำดับ

2.5 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการนิคมอุตสาหกรรม

2.5.1 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงอุตสาหกรรม มีหน้าที่รับผิดชอบในการพัฒนาและจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมโดยจัดพื้นที่สำหรับโรงงานอุตสาหกรรมให้เข้าไปอยู่ร่วมกันอย่างมีระบบและมีระเบียบ และเป็นกลไกของรัฐบาลในการกระจายการพัฒนา อุตสาหกรรมออกสู่ภูมิภาคทั่วประเทศ โดยมี “นิคมอุตสาหกรรม” เป็นเครื่องมือดำเนินการ

นิคมอุตสาหกรรม หมายถึง เขตที่ดินซึ่งจัดสรรไว้สำหรับ โรงงานอุตสาหกรรมเข้าไปอยู่ร่วมกันอย่างเป็นสัดส่วน อันประกอบด้วย พื้นที่อุตสาหกรรม สิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณูปโภค และสาธารณูปการครบครัน เช่น ถนน ท่อระบายน้ำ โรงกำจัดน้ำเสียส่วนกลาง ระบบป้องกันน้ำท่วม ไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ นอกจากนั้นยังประกอบด้วย บริการอื่นๆ ที่จำเป็นอีก อาทิ เช่น ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลข ธนาคาร ศูนย์การค้า ที่พักอาศัยสำหรับคนงาน สถานีบริการน้ำมัน เป็นต้น

2.5.2 ภาระหน้าที่ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

1. จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมส่งเสริมและสนับสนุนเอกชนหรือองค์กรของรัฐจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม
2. จัดให้มีและให้บริการในระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ซึ่งจำเป็นแก่การประกอบอุตสาหกรรม
3. ส่งเสริมและสนับสนุนให้เอกชนลงทุนและให้บริการในระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ซึ่งจำเป็นแก่การประกอบอุตสาหกรรม
4. จัดให้มีระบบและการจัดการ ด้านสิ่งแวดล้อม การป้องกันและบรรเทาอุบัติเหตุจากอุตสาหกรรม
5. อนุญาต อนุมัติ การประกอบกิจการในนิคมอุตสาหกรรมและจัดให้ได้เพิ่มเติมซึ่งสิทธิประโยชน์ สิ่งจูงใจ และการอำนวยความสะดวกแก่การประกอบอุตสาหกรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์และสงวนสิทธิ์ในเนื้อหาการแก้ไขเปลี่ยนแปลง โดยผู้จัดทำเอกสารนี้ไว้เพื่อประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.5.3 บทบาทของนิคมอุตสาหกรรม

1. ซึ่งพร้อมด้วยปัจจัยการผลิตซึ่งทำให้ผลิตภัณฑ์มีคุณภาพและสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก
2. เป็นกลไกของรัฐในการกระจายอุตสาหกรรมและความเจริญไปสู่ภูมิภาค
3. เป็นกลไกของรัฐในการรักษาและส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการอุตสาหกรรม
4. เป็นกลไกของรัฐในการป้องกันและบรรเทาอุบัติเหตุอันเกิดจากอุตสาหกรรม
5. เป็นกลไกของรัฐในการจัดระบบและระเบียบการใช้ที่ดินในพื้นที่เฉพาะและเป็นส่วนหนึ่งของการวางผังเมืองตลอดจนการใช้ที่ดิน
6. เป็นกลไกของรัฐในการส่งเสริมสนับสนุนอุตสาหกรรมทั่วไป อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกและรวมถึงอุตสาหกรรมพื้นฐาน

2.5.4 การบริการเบ็ดเสร็จครบวงจร

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้จัดตั้งสำนักบริการเบ็ดเสร็จครบวงจร (One Stop Service Center : OSS) ขึ้นเพื่อให้บริการแบบเบ็ดเสร็จตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการในการทำธุรกิจกับ กนอ. ไม่ว่าจะเป็นการซื้อหรือเช่าที่ดิน การแนะนำพื้นที่ที่เหมาะสมในการตั้งโรงงาน การอนุมัติคำขออนุญาตและการออกใบรับรองที่จำเป็นต่างๆ เพื่อการจัดตั้ง โรงงานในทุกขั้นตอน โดยง่าย หรือแม้แต่การพัฒนาจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมร่วมกับ กนอ.

2.5.5 การพัฒนาการ

ปัจจุบันการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยมีนิคมอุตสาหกรรมที่เปิดดำเนินการแล้ว 47 นิคม กระจายอยู่ใน 15 จังหวัด ประกอบด้วย นิคมอุตสาหกรรมที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยดำเนินการเอง จำนวน 11 นิคม และนิคมอุตสาหกรรมที่ร่วมดำเนินงานกับผู้พัฒนา จำนวน 36 นิคม

2.5.6 วิสัยทัศน์และพันธกิจ

วิสัยทัศน์

เป็นองค์กรนำ ประสาน สร้างเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ ที่มีคุณภาพและความยั่งยืนทางด้านเศรษฐกิจ สังคม ชุมชน สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต เพื่อสมรรถนะการแข่งขันในระดับสากล

พันธกิจ

1. เป็นฐานการผลิตและบริการ ในรูปแบบเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ เพื่อสร้าง ความเจริญเติบโตในภาคอุตสาหกรรมและบริการของประเทศที่เชื่อมโยงการเป็นศูนย์กลางการลงทุนของภูมิภาคอาเซียน
2. สร้างความสมดุลในการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมจากการมีส่วนร่วมและประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อสร้างการเจริญเติบโตร่วมกันของภาคอุตสาหกรรม สังคมและชุมชน ให้มีความผาสุกของสังคม คุณภาพชีวิตที่ดี และมีมาตรฐานสิ่งแวดล้อม
3. พัฒนานิคมอุตสาหกรรมและการบริการให้เอื้อต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการประกอบการภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ
4. พัฒนาองค์กรสู่ความเป็นเลิศที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์และมีธรรมาภิบาล พร้อมความมั่นคงทางการเงินในระยะยาว
5. พัฒนาศักยภาพของพนักงานสู่ความเป็นผู้เชี่ยวชาญ พร้อมสร้างความมั่นใจในคุณภาพชีวิตการทำงานของพนักงานให้อยู่ในระดับรัฐวิสาหกิจชั้นนำ

2.6 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ปีทมา คุปตระกุล (2548) ได้ทำการศึกษา “ต้นทุนในการตอบสนองลูกค้าต่อกิจกรรมโลจิสติกส์กรณีศึกษาอุตสาหกรรมยานยนต์” แนวความคิดที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนในการตอบสนองลูกค้า (Cost-To-Serve: CTS) โดยมีการแบ่งต้นทุนหรือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการบริการหรือตอบสนองกับลูกค้าแต่ละรายใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด ซึ่งข้อมูลในลักษณะเฉพาะต่อลูกค้าเช่นนี้ จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้บริหารองค์กรที่ใช้ในการตัดสินใจ การวางแผน การควบคุมต้นทุน ในการตอบสนองลูกค้าแต่ละราย จึงมีการนำแนวความคิดของระบบการบัญชีต้นทุนกิจกรรม (Activity-Based Costing : ABC) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่ง โดยมีการแบ่งต้นทุนหรือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นให้กับกิจกรรมต่างๆ ให้ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด การนำระบบวิธีการบัญชีต้นทุนตามกิจกรรมมาใช้ประมาณต้นทุนการผลิต ในโครงการวิจัยนี้เป็นเพียงจุดเริ่มต้นเท่านั้น โดยทำการศึกษาค้นคว้างานวิจัยนี้กับกระบวนการทางกรณีศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ (Automotive) โดยทำการวิจัยมุ่งเน้นการวิเคราะห์กิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ ต่อลูกค้าหลายราย แต่มีการตั้งชื่อขึ้นส่วนรถยนต์ที่มีลักษณะใกล้เคียงกันและนำมาประกอบในรถชนิดเดียวกัน โดยศึกษาในกิจกรรมที่เริ่มตั้งแต่กระบวนการรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า จนกระทั่งจัดส่งสินค้าไปยังลูกค้า เพื่อที่จะนำมาวิเคราะห์ต้นทุนการตอบสนองลูกค้า (COST-TO-SERVE) ที่เกิดขึ้นในแต่ละกิจกรรมโลจิสติกส์ และเพื่อทราบถึงต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการให้บริการกิจกรรมโลจิสติกส์ขององค์กร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ศุภจิตร์ ปัญญามิตร (2548) ได้ทำการศึกษา “ผลกระทบในการจัดตั้งเขตการค้าเสรีในมุมมองของโลจิสติกส์” การจัดตั้งเขตเสรีทางการค้าของประเทศไทยกับประเทศต่างๆ ตามนโยบายทางการค้าจะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ สินค้า อะไหล่และชิ้นส่วนต่างๆ ข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็น รวมถึงการหมุนเวียนของเงินตราอย่างมากเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคของแต่ละประเทศคู่สัญญาเช่นเดียวกับในมุมมองของโลจิสติกส์ (Logistics) ที่ผู้ดำเนินงานวิจัยต้องการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีในมุมมองของโลจิสติกส์ (Logistics) ในประเทศไทยและความพร้อมทางด้านโลจิสติกส์กับการจัดตั้งเขตการค้าเสรีของประเทศไทย

การวิจัยโครงการเฉพาะเรื่องนี้เป็นการศึกษาผลกระทบจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยกับประเทศคู่สัญญา 3 ประเทศได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย จีนและอินเดีย ในเรื่องการเคลื่อนย้ายสินค้า รวบรวม จัดเก็บและการกระจายสินค้า โดยใช้ทฤษฎี Pareto วิเคราะห์กลุ่มรหัสสินค้า (Harmonized System) ตั้งแต่ 2 หลัก จนถึง 4 หลัก ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1999-2003 จากนั้นจึงทำการเทียบรหัสสินค้าที่วิเคราะห์ได้กับรายชื่อผู้ประกอบการธุรกิจส่งออกและนำเข้าสินค้าของทั้ง 3 ประเทศในปี ค.ศ. 2003 เพื่อการสัมภาษณ์ 102 บริษัท จากผลการวิเคราะห์แบบสอบถามที่สัมภาษณ์ได้เป็นจำนวนทั้งสิ้น 102 ชุด พบว่าผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีในมุมมองของโลจิสติกส์ ในภาพรวมผู้ประกอบการธุรกิจต้องการลดต้นทุนและค่าใช้จ่าย ด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าจากต้นทางไปยังท่าปลายทางพบว่าส่วนใหญ่จะใช้วิธีการขนส่งทางน้ำมากที่สุด ในขณะที่การขนส่งทางบกจะใช้รถบรรทุกเป็นพาหนะขนส่งสินค้าภายในประเทศซึ่งยังคงได้รับผลกระทบในเรื่องของเวลาและค่าใช้จ่ายที่ยังสูง สำหรับสถานที่เก็บสินค้า (Warehouse) พบว่ายังคงมีความเพียงพออยู่ในขณะนี้ สำหรับกลุ่มสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกและนำเข้าสูงที่สุด 10 อันดับแรกพบว่าได้รับผลกระทบจากจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่มียังไม่เพียงพอและผลการวิเคราะห์ก่อนที่จะมีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีการเคลื่อนย้ายสินค้าเหล่านี้ยังคงได้รับผลกระทบจากกฎหมายและพิธีการศุลกากรในเรื่องขั้นตอนตลอดจนความล่าช้าและข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นต่อผู้ประกอบการในระดับปานกลาง จากผลการวิเคราะห์พบว่าผู้ประกอบการส่วนมากต้องการบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้าน Logistics สำหรับด้านเทคโนโลยีที่ใช้กันอยู่มีขีดความสามารถในระดับที่เชื่อมโยงข้อมูลได้แต่เพียงภายในบริษัทเท่านั้น

ผลการวิเคราะห์ภายหลังที่มีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีพบว่าผู้ประกอบการส่วนมากได้รับผลกระทบจากโครงสร้างพื้นฐานทางบก ทางน้ำ ทางอากาศและเครื่องมือเครื่องใช้ที่เกี่ยวข้องในระดับที่มากผลกระทบที่พบในขณะนี้ผู้ประกอบการต้องประสบกับปัญหาด้านค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่สูงสำหรับด้านความล่าช้ารวมถึงขั้นตอนต่างๆ ทางพิธีการศุลกากรและของธนาคารที่ยังคงได้รับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ผลการศึกษาความพร้อมทางด้าน Logistics กับการจัดตั้งเขตการค้าเสรีของประเทศไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากผลการวิจัยทางการขนส่งพบว่า มีผลกระทบหลังจากที่มีการจัดตั้งเขตการค้าเสรี ทั้ง 3 ประเทศภาคีรัฐบาลมีการทำการศึกษาปัจจัยและสิ่งต่างๆที่เกี่ยวข้องในทุกๆ ด้านตลอดจนมีการพัฒนาและปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและวิธีการขนส่งหลายๆ วิธีที่สามารถเชื่อมโยงกันรวมทั้งมีการปฏิรูปกฎหมายการขนส่งในเรื่องของระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ที่ล้ำสมัยให้มีความเหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในปัจจุบันและยืดหยุ่นต่อสถานการณ์ในอนาคต

สำหรับทางด้านการรวบรวมและการจัดเก็บสินค้าทั้งก่อนและหลังการจัดตั้งเขตการค้าเสรีได้รับผลกระทบในระดับปานกลางเนื่องจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่าผู้ประกอบการภาครัฐและเอกชนของประเทศไทยมีการรวบรวมและจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้า ซึ่งส่วนมากยังไม่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยใช้ในการทำงานและยังคงจัดตั้งอยู่ ณ สถานที่เดียวกับโรงงานที่ผลิตสินค้าแต่ผลจากงานวิจัยพบว่ายังคงมีความเพียงพออยู่ทำให้ไม่ได้รับผลกระทบมากนักจากผลของงานวิจัยพบว่าทั้งภาครัฐและเอกชนควรสนับสนุนเรื่องบุคลากรให้มีความรู้ด้าน Logistics เพิ่มขึ้น ทั้งผลกระทบต่างๆที่เกิดขึ้นทางผู้ที่เกี่ยวข้องควรที่จะนำไปศึกษาวางแผนพร้อมๆ กับการปรับปรุงให้เกิดผลประโยชน์ในระยะยาว โดยเฉพาะผลกระทบด้าน โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ในประเทศไทย

สยามพล หรัวกิ่ง (2548) ได้ทำการศึกษา “การลดต้นทุนโลจิสติกส์ในโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์” เป็นการศึกษาและลดต้นทุน โลจิสติกส์ของการจัดการโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ กรณีศึกษานี้ใช้ข้อมูลจาก บริษัท เอทีเอ็ม ออโตโมบิล จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทหาแหล่งผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จัดซื้อส่งมอบชิ้นส่วนยานยนต์ ให้แก่โรงงานประกอบรถยนต์บริษัท สยาม-นิสสัน ออโตโมบิล ปัจจุบันระบบการผลิตได้ถูกเปลี่ยนจากเดิม คือการผลิตแบบหนึ่งรุ่นต่อล้อต่อการผลิตเป็นการผลิตแบบผสมรุ่นต่อล้อต่อการผลิตแทน ดังนั้นจึงต้องปรับปรุงการขนส่งชิ้นส่วนที่สนับสนุนระบบการผลิต ซึ่งโดยปกติแล้วผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 1 (Tier 1) เป็นผู้รับผิดชอบการขนส่งชิ้นส่วนด้วยตนเอง (CIF) โดยเงื่อนไข CIF ต้นทุนการจัดด้าน โลจิสติกส์ถูกรวมเข้ากับราคาของชิ้นส่วนสำเร็จรูป สำหรับการผลิตแบบผสมรุ่นนี้บริษัทต้องการลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยพิจารณาใช้การจัดซื้อแบบเงื่อนไข EX-Work โดยไม่รวมต้นทุนทาง โลจิสติกส์เข้ากับราคาชิ้นส่วน ในส่วนของการวิเคราะห์การลดต้นทุนของระบบโลจิสติกส์ในกรณีศึกษานี้ ได้วิเคราะห์การจ้างผู้รับเหมาช่วง โลจิสติกส์ (3PLs) ให้เข้ามาดำเนินการขนส่งชิ้นส่วนจากโรงงานผู้ผลิตมายังโรงงานประกอบรถยนต์ การขนส่งใช้การขนส่งโดยตรง และการขนส่งแบบวนรับ โดยขึ้นอยู่กับปริมาณที่ต้องทำการขนส่งในกระบวนการลอจิสติกส์ของการขนส่งชิ้นส่วนยานยนต์ในส่วนของรถยนต์นั้นส่วนบุคคลสามารถลดลงได้ 640,171 บาท หรือลดลงร้อยละ 21 เปอร์เซ็นต์ และ 912,197 บาท หรือลดลงร้อยละ 19 เปอร์เซ็นต์ สำหรับรถบรรทุกขนาด 1 ตัน โดยประมาณในปี พ.ศ. 2548 ซึ่งให้เห็นว่าการขนส่งภายใต้เงื่อนไข EX-Work ช่วยลดต้นทุนในการขนส่งและบรรทุกเต็มระวางสินค้าได้ดีกว่าขนส่งภายใต้เงื่อนไขเดิม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สัญญา พุทธรัชชิต (2552) ได้ทำการศึกษา “ความคิดเห็นผู้บริหารโรงงานอุตสาหกรรมในเขตการนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกกับการให้ความสำคัญด้านการจัดการ ไซ่อุปทาน” การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาระดับความสำคัญของการดำเนินงานด้านการจัดการ ไซ่อุปทานของอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตการนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกแต่ละด้าน ได้แก่ การวางแผน การจัดซื้อวัตถุดิบ การผลิต การส่งมอบ สินค้าคงคลัง การตลาด และการจัดการกลยุทธ์ 2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบระดับความสำคัญของการดำเนินงานด้านการจัดการ ไซ่อุปทานตามลักษณะทั่วไปของกิจการอุตสาหกรรม จำแนกตามขนาดของอุตสาหกรรม ระยะเวลาในการดำเนินงาน อัตราส่วนการส่งออก และประเภทของอุตสาหกรรมในเขตพื้นที่เขตการนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ โรงงานในจังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 229 โรงงาน จังหวัดชลบุรี จำนวน 791 โรงงาน และจังหวัดระยอง จำนวน 450 โรงงาน โดยมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมรวมทั้งสิ้น 1,470 โรงงาน โดยส่วนใหญ่ของประเภทอุตสาหกรรมเป็นอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมพลาสติก และอุตสาหกรรมอื่นๆ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามมาตรฐานค่า สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วย ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน One-way ANOVA และการเปรียบเทียบรายคู่โดยวิธี LSD

ผลการวิจัยพบว่า

1) อุตสาหกรรมในพื้นที่เขตการนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกให้ความสำคัญต่อการจัดการ ไซ่อุปทานทั้ง 7 ด้าน คือ ด้านวางแผน ด้านจัดซื้อวัตถุดิบ ด้านการผลิต ด้านส่งมอบ ด้านสินค้าคงคลัง ด้านการตลาด และด้านจัดการกลยุทธ์ อยู่ในระดับมาก

2) การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานตามลักษณะของอุตสาหกรรมจำแนกตามขนาดของอุตสาหกรรมระยะเวลาในการดำเนินงาน สัดส่วนของการส่งออกและประเภทของอุตสาหกรรมพบว่าอุตสาหกรรมที่มีขนาด ระยะเวลา สัดส่วนการส่งออก ให้ความสำคัญต่อการจัดการ ไซ่อุปทานไม่แตกต่างกัน แต่พบว่าประเภทของอุตสาหกรรมต่างกันให้ความสำคัญต่อการจัดการ ไซ่อุปทานแตกต่างกัน

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยนี้เป็นการศึกษาเกี่ยวกับ “ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” โดยจำแนกตาม ปัจจัยส่วนองค์การ ได้แก่ ประเภทขององค์การ ขนาดขององค์การ และสัญชาติขององค์การ ระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเกี่ยวกับการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนและรายละเอียดของวิธีการดำเนินการวิจัย ตามลำดับดังนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ
- 3.4 การเก็บข้อมูล
- 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.6 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษารุ่นนี้ได้แก่ ผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ประกอบไปด้วย

3.1.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก จำนวนทั้งสิ้น 279 ราย ตามตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 จำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก ที่ใช้เป็นประชากรในการวิจัย

เขตการนิคมอุตสาหกรรม	จำนวนสถานประกอบการ (ราย)
นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้	14

เอกสารนี้เป็นเอกสารลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

เขตการนิคมอุตสาหกรรม	จำนวนสถานประกอบการ (ราย)
นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง	11
นิคมอุตสาหกรรมเวสต์ โกรว์	21
นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง	23
นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้	20
นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร	100
นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี	5
นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด(ระยอง)	83
รวม	279

ที่มา : การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2555 เข้าถึงได้ที่

<http://www.icat.go.th/factory>

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นผู้บริหารที่มีตำแหน่งผู้จัดการขึ้นไปในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก จำนวน 165 ราย จากประชากร 279 ราย ซึ่งการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างในครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้สูตรในการคำนวณของ Taro Yamane เพื่อหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่น้อยที่สุดที่ยอมรับได้ว่ามากพอเพียงที่จะใช้เป็นตัวแทนของประชากรได้ บุญธรรม กิจปรีดาภิสุทธิ์ (2542:5)

$$\text{สูตรในการคำนวณ} \quad n = \frac{N}{1+Ne^2} \quad (3.1)$$

โดยที่ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนประชากร ในการวิจัยครั้งนี้มีจำนวน 279 ราย

e = ค่าคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง โดยการวิจัยครั้งนี้กำหนดไว้ที่ร้อยละ 5 หรือ 0.05

จากการคำนวณ โดยสูตรของ Taro Yamane เมื่อแทนค่าในสูตร ได้ดังนี้

$$n = \frac{279}{1 + 279(0.05)^2} = 165 \quad (3.2)$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.2.1 แบบสอบถาม

แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบไปด้วย 4 ตอน

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามในด้านข้อมูลส่วนบุคคลของผู้บริหารและข้อมูลทั่วไปของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน หน่วยงานที่รับผิดชอบ ประเภทขององค์การ ขนาดขององค์การ ระยะเวลาดำเนินงาน และสัญชาติขององค์การ

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามในด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก ซึ่งเป็นแบบเลือกตอบคือ ถูกกับผิด (True-False Item)

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามในด้านความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในด้านต่างๆ เป็นแบบสอบถามที่มีลักษณะเป็นมาตรวัดของลิเคิร์ตสเกล (Likert's Rating Scale) โดยแบ่งระดับความพร้อมทั้งหมดออกเป็น 5 ระดับ เพื่อให้สอดคล้องกับการตัดสินใจของผู้ตอบแบบสอบถามตามระดับดังตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 ระดับคะแนนในแต่ละระดับความพร้อมของแบบสอบถามต่อองค์ประกอบในด้านความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ระดับความพร้อม	คำถามเชิงบวก	คำถามเชิงลบ
มากที่สุด	5	1
มาก	4	2
ปานกลาง	3	3
น้อย	2	4
น้อยที่สุด	1	5

ตอนที่ 4 เป็นแบบสอบถามปลายเปิดที่ถามถึงข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน รวมถึงความต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในด้านต่างๆ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างและตรวจสอบเครื่องมือตามขั้นตอนดังนี้

1. ศึกษาค้นคว้าหลักการ แนวคิด ทฤษฎี จากเอกสาร ข้อความทางวิชาการ วารสาร สื่อสิ่งพิมพ์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. ศึกษาวิธีการสร้างแบบสอบถาม จากหนังสือ เทคนิคการสร้างเครื่องมือ รวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัย ของบุญธรรม กิจปรีดาวิสุทธิ (2537)
3. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาประมวล เพื่อกำหนดนิยามเป็นขอบเขตเนื้อหาและเป็นโครงสร้างของเครื่องมือ
4. สร้างแบบสอบถาม ซึ่งแบ่งเป็น 3 ตอน รายละเอียดดังได้กล่าวแล้วข้างต้นและนำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้วเสนออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วมตรวจสอบและแนะนำ เพื่อการแก้ไขและปรับปรุงแบบสอบถามให้มีความเหมาะสม
5. นำแบบสอบถามที่ได้รับการแก้ไขแล้ว ไปตรวจสอบความเที่ยงตรงและความเหมาะสม โดยขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิ 5 ท่านเพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) และภาษาที่ใช้ แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไข
6. นำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้ทรงคุณวุฒิ และการปรับปรุงแก้ไขแล้ว นำเสนออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ให้พิจารณาความสมบูรณ์อีกครั้ง เพื่อความสมบูรณ์ของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
7. นำแบบสอบถามที่ผ่านการพิจารณาจากอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วมแล้วไปทดลองใช้ (Try Out) โดยนำแบบสอบถามดังกล่าวไปสอบถามผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ จำนวน 30 ตัวอย่าง หลังจากนั้นได้นำแบบสอบถามดังกล่าวมาตรวจให้คะแนนและวิเคราะห์หา ความเชื่อมั่นทั้งฉบับ โดยใช้สัมประสิทธิ์แอลฟา ของ Cronbach (วิชิต อุ่ออิน และอำนาจ วังจัน. 2550) โดยคำนวณจากสูตรดังนี้

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left\{ 1 - \frac{\sum S_i^2}{S_t^2} \right\} \quad (3.3)$$

α = ค่าสัมประสิทธิ์ของความเชื่อถือได้ (แอลฟา)

S_i^2 = ความแปรปรวนของคะแนน

K = จำนวนข้อทั้งหมด

S_t^2 = ความแปรปรวนของคะแนนรวม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.3 รายชื่อ ตำแหน่ง และสถานที่ปฏิบัติงานของผู้ทรงคุณวุฒิ

รายชื่อ	ตำแหน่ง	สถานที่ปฏิบัติงาน
1. รศ.ดร. พัทธราภรณ์ เนียมมณี	อาจารย์ประจำ คณะสถิติประยุกต์	สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหาร ศาสตร์
2. รศ.ดร. จักกฤษณ์ ดวงพัศ ตรา	อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และ การบัญชี	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
3. ผศ.ดร. ธนัญญา วสุศรี	อาจารย์ประจำ คณะบัณฑิตวิทยาลัยการ จัดการและนวัตกรรม	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี พระจอมเกล้าธนบุรี
4. คุณ วรรัตน์ โกศลศักดิ์สกุล	ผู้จัดการแผนกโลจิสติกส์	บริษัท เจนเนอร์ล มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด
5. คุณ กิรติ สุขในสิทธิ์	ผู้จัดการแผนกคลังสินค้า และสัญญา	บริษัท ดีเอสแอล ซัพพลายเชน (ประเทศไทย) จำกัด

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามในการวิจัยในครั้งนี้โดยวิเคราะห์ความเชื่อมั่นตามวิธี Cronbach's Alpha Coefficient โดยคำนวณค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามในแต่ละด้านได้ผลตามตารางที่ 3.4

ตารางที่ 3.4 ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามในการวิจัย

การจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	ค่าความเชื่อมั่น
1. ด้านการวางแผน	0.921
2. ด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน	0.896
3. ด้านการผลิต	0.906
4. ด้านการจัดส่งและส่งมอบ	0.908
5. ด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้า	0.930
โดยรวม	0.883

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลจะค้นหาข้อมูล โดยจะใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 แบบ คือ

3.4.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการส่งแบบสอบถามให้กับสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก โดยมีขั้นตอนในการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ ดังนี้

1. รวบรวมจำนวนรายชื่อและสถานที่ตั้งของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก โดยประกอบไปด้วย 9 นิคมอุตสาหกรรม ตามตารางที่ 3.1

2. ขออนุญาตจากหน่วยงานวิทยาลัยการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ถึงผู้บริหารของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกทั้งหมด 9 นิคมอุตสาหกรรม เพื่อขออนุญาตสอบถามข้อมูลด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

3. นำแบบสอบถามที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว พร้อมหนังสือขออนุญาตสอบถามข้อมูลส่งทางไปรษณีย์ไปยังสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก ทั้งหมด 9 นิคมอุตสาหกรรม และส่งคืนแบบสอบถามทางไปรษณีย์

3.4.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

เป็นข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้า รวบรวมวารสาร เอกสาร บทความ รายงานทางวิชาการ เอกสารสัมมนาและผลงานวิจัยต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อเป็นส่วนประกอบในเนื้อหาและนำไปใช้ประกอบการวิเคราะห์ข้อมูลและสรุปผลการวิจัย

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามที่ตอบกลับคืนมาได้แล้ว นำมาตรวจสอบความครบถ้วนสมบูรณ์ จากนั้นนำมาตรวจสอบการให้คะแนนและนำผลคะแนนมาทำการประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยการใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล โดยมีขั้นตอนการวิเคราะห์ดังนี้

3.5.1 ตรวจสอบแบบสอบถามทั้งหมดที่ได้กลับมาเพื่อตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์

และตรวจสอบจำนวนของแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5.2 นำข้อมูลลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่รวบรวมจากแบบสอบถาม มาจัดหมวดหมู่โดยแยกตามประเภทของข้อมูล และนำข้อมูลมาหาค่าร้อยละ (Percentage) พร้อมกับนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบคำบรรยาย

3.5.3 นำแบบทดสอบวัดความรู้ในเรื่องการเปิดเสรีการค้าและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมาตรวจให้คะแนนคำตอบ แต่ละข้อ โดยข้อที่ตอบถูกได้ 1 คะแนน ส่วนข้อที่ตอบผิดได้ 0 คะแนน รวมคะแนนเต็ม 12 คะแนน โดยกำหนดคะแนนเป็นระดับคะแนนเฉลี่ย ซึ่งแบ่งคะแนนเป็น 3 ช่วง ดังนี้

ช่วงคะแนน	ความหมาย
มากกว่า 8.000 คะแนน	ระดับความรู้มาก
มากกว่า 4.000 – 8.000 คะแนน	ระดับความรู้ปานกลาง
ตั้งแต่ 0.000 - 4.000 คะแนน	ระดับความรู้น้อย

3.5.4 นำแบบสอบถามเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในด้านต่างๆ ซึ่งเป็นแบบสอบถามที่มีลักษณะเป็นมาตรวัดของลิเคิร์ตสเกล (Likert's Rating Scale) มาตรวจให้คะแนนคำตอบแต่ละข้อ โดยแบ่งออกเป็น 5 ระดับ (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543:107-108) ดังนี้

ระดับความคิดเห็นมากที่สุด	มีค่า 5 คะแนน
ระดับความคิดเห็นมาก	มีค่า 4 คะแนน
ระดับความคิดเห็นปานกลาง	มีค่า 3 คะแนน
ระดับความคิดเห็นน้อย	มีค่า 2 คะแนน
ระดับความคิดเห็นน้อยมาก	มีค่า 1 คะแนน

การแปลความหมายค่าเฉลี่ยใช้หลักเกณฑ์แต่ละช่วงคะแนนเท่ากัน (Class Interval) คือ (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2541)

$$\text{ช่วงความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \quad (3.4)$$

$$\text{ซึ่งแทนค่าเท่ากับ} = \frac{5 - 1}{5} = 0.8$$

ระดับค่าเฉลี่ย 4.200 – 5.000	หมายถึง ระดับความพร้อมมากที่สุด
ระดับค่าเฉลี่ย 3.400 – 4.199	หมายถึง ระดับความพร้อมมาก
ระดับค่าเฉลี่ย 2.600 – 3.399	หมายถึง ระดับความพร้อมปานกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระดับค่าเฉลี่ย 1.800 – 2.599	หมายถึง ระดับความพร้อมน้อย
ระดับค่าเฉลี่ย 1.000 – 1.799	หมายถึง ระดับความพร้อมน้อยที่สุด

การกำหนดการกระจายของข้อมูล ใช้เกณฑ์ตีความหมายดังนี้ (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2541)
 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.000 – 0.999 หมายถึงระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก
 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานตั้งแต่ 1.000 เป็นต้นไป หมายถึงระดับความพร้อมแตกต่างกัน

มาก

3.6 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

สถิติที่นำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ

3.6.1 สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics)

เป็นสถิติที่นำมาใช้บรรยายคุณลักษณะของข้อมูลที่เก็บรวบรวมมาจากกลุ่มประชากรที่
 ทำการศึกษา ได้แก่

3.6.1.1 ค่าร้อยละ (Percentage) ใช้วิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถามตอนที่ 1 ใน
 เรื่องข้อมูลปัจจัยส่วนองค์การของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคม
 อุตสาหกรรมภาคตะวันออก ได้แก่ ประเภทขององค์การ ขนาดขององค์การ ระยะเวลาดำเนินงาน
 และสัญชาติขององค์การ ซึ่งคำนวณได้จากสูตร

$$\text{ร้อยละ} = \frac{\text{จำนวนของข้อมูลในแต่ละข้อ}}{\text{จำนวนรวมทั้งหมด}} \times 100 \quad (3.5)$$

3.6.1.2 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic Mean) ใช้สำหรับแบบทดสอบความรู้ในเรื่อง
 การเปิดเสรีการค้าและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสำหรับแบบสอบถามในส่วนที่ 2 และ
 แบบสอบถามความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสำหรับแบบสอบถามในส่วนที่ 3
 โดยใช้สูตร (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543)

$$\bar{X} = \frac{\sum X}{n} \quad (3.6)$$

เมื่อ \bar{X} = ค่าเฉลี่ยเลขคณิตของกลุ่มตัวอย่าง

$\sum X$ = ผลรวมของคะแนนทั้งหมด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

n = จำนวนของข้อมูลในกลุ่มตัวอย่าง

3.6.1.3 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ใช้วิเคราะห์และแปลความหมายข้อมูลต่างๆ ซึ่งใช้ร่วมกับค่าเฉลี่ยเลขคณิต เพื่อแสดงลักษณะการกระจายของคะแนนในแต่ละครั้ง ซึ่งคำนวณได้จากสูตร (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543)

$$S.D. = \sqrt{\frac{n \sum X^2 - (\sum X)^2}{n(n-1)}} \quad (3.7)$$

เมื่อ	$S.D.$	หมายถึง	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง
	X	หมายถึง	คะแนนแต่ละตัวในกลุ่มตัวอย่าง
	n	หมายถึง	จำนวนของข้อมูลในกลุ่มตัวอย่าง

3.6.2 สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics)

เป็นสถิติที่ใช้สรุป ความพร้อมของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก ในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามประเภทของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก และระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก เกี่ยวกับการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยใช้ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

3.6.2.1 การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ใช้ในการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของตัวแปรอิสระมากกว่า 2 กลุ่ม ที่ไม่เกี่ยวข้องกัน (Independent Sample) และวิเคราะห์ความแปรปรวนโดยใช้สูตร One-way ANOVA ขั้นตอนการวิเคราะห์โดยวิธี One-way ANOVA (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2540: 162-163) มีดังต่อไปนี้

1. เปลี่ยนสมมติฐานวิจัยเป็นสมมติฐานสถิติ
2. สมมติฐานสถิติที่ใช้ทดสอบโดยวิธี One-way ANOVA คือ
 H_0 : ค่าเฉลี่ยระหว่างประชากร k กลุ่มไม่แตกต่างกัน
 H_1 : ค่าเฉลี่ยของประชากรอย่างน้อยสองประชากรแตกต่างกัน

หรือ

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \dots = \mu_k$$

$$H_1 : \mu_i \neq \mu_j \text{ , เมื่อ } i \neq j ; i, j = 1, 2, \dots, k$$

3. สถิติที่ใช้ทดสอบ (บุญชม ศรีสะอาด 2535: 116)

$$F = \frac{MS_b}{MS_w} \quad (3.8)$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ในการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.5 สูตรการวิเคราะห์โดยวิธี One-way ANOVA

Source of Variation	Degree of freedom	Sum Square	Mean Square	F
Between Groups	$k - 1$	$SS_b = \sum_{j=1}^k \frac{T_j^2}{n_j} - \frac{T^2}{n}$	$MS_b = \frac{SS_b}{k - 1}$	$F = \frac{MS_b}{MS_w}$
Within Group	$n - k$	$SS_w = SS_T - SS_b$	$MS_w = \frac{SS_w}{n - k}$	
Total	$n - 1$	$SS_T = \sum_{j=1}^k \sum_{i=1}^{n_j} X_{ij}^2 - \frac{T^2}{n}$		

เมื่อ k คือจำนวนกลุ่ม

n คือ ขนาดตัวอย่างทั้งหมด

n_j คือ ขนาดตัวอย่างของกลุ่มตัวอย่างที่ j

T_j คือ ผลรวมของคะแนนทุกตัวในกลุ่มตัวอย่างที่ j

T คือ ผลรวมของคะแนนทั้งหมด

X_{ij} คือ คะแนนแต่ละตัว

4. การตัดสินใจ

เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ $\alpha = 0.05$ และ 0.001

ถ้าค่า F ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับค่า F จากตารางที่ $df = (k - 1), (n - k)$ หรือ ถ้าโปรแกรมให้ค่า p-value ซึ่งเป็นค่าความน่าจะเป็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีค่า F มากกว่าค่า F ที่คำนวณได้ ถ้าค่า p-value มีค่าน้อยกว่า α จะปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 นั่นคือยอมรับว่า ค่าเฉลี่ยของประชากรอย่างน้อยสองประชากรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ถ้าค่า F ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับเมื่อเปรียบเทียบกับค่า F จากตารางที่ $df = (k - 1), (n - k)$ หรือ ถ้ามีค่า p-value มากกว่าหรือเท่ากับ α จะยอมรับ H_0 นั่นคือยอมรับว่า ค่าเฉลี่ยระหว่างประชากร k กลุ่มไม่แตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.6.2.2 การวิเคราะห์ Least Significant Difference (LSD) สำหรับ One-way ANOVA ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่กรณีที่ใช้ F-test ในการวิเคราะห์โดยวิธี One-way ANOVA มีนัยสำคัญ โดยมีขั้นตอนการคำนวณดังนี้

1. กำหนดระดับนัยสำคัญ $\alpha = 0.05$ และ 0.001
2. คำนวณค่า LSD จากสูตร

$$\text{LSD} = t_{\frac{\alpha}{2}, n-k} \sqrt{MS_w \left(\frac{1}{n_i} + \frac{1}{n_j} \right)} \quad (3.9)$$

เมื่อ $t_{\frac{\alpha}{2}, n-k}$ คือค่าที่ได้จากตาราง t ที่ $df = n - k$ ที่ $\frac{\alpha}{2}$

n_i คือ ขนาดตัวอย่างของกลุ่มตัวอย่างที่ i

n_j คือ ขนาดตัวอย่างของกลุ่มตัวอย่างที่ j

3. คำนวณค่า $|\bar{X}_i - \bar{X}_j|$ เมื่อ $i \neq j ; i, j = 1, 2, \dots, k$

เมื่อ \bar{X}_i คือค่าเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มตัวอย่างที่ i

\bar{X}_j คือค่าเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มตัวอย่างที่ j

4. การตัดสินใจ

ถ้าค่า $|\bar{X}_i - \bar{X}_j|$ ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับค่า LSD หมายความว่าค่าเฉลี่ยของประชากรคู่ที่นำมาเปรียบเทียบนั้นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ถ้าค่า $|\bar{X}_i - \bar{X}_j|$ ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับค่า LSD หมายความว่าค่าเฉลี่ยของประชากรคู่ที่นำมาเปรียบเทียบนั้นแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญหรือไม่แตกต่างกัน

สำหรับการใช้สถิติทดสอบสมมติฐานสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.6

ตารางที่ 3.6 สมมติฐานการวิจัยและสถิติที่ใช้ในการทดสอบ

สมมติฐานการวิจัย	สถิติที่ใช้ในการทดสอบ
สมมติฐานที่ 1 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน	
สมมติฐานที่ 1.1 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 1.2 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 1.3 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 1.4 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 1.5 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน	One-way ANOVA

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.6 (ต่อ)

สมมติฐานการวิจัย	สถิติที่ใช้ในการทดสอบ
สมมติฐานที่ 2 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน	
สมมติฐานที่ 2.1 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 2.2 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 2.3 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 2.4 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 2.5 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน	One-way ANOVA

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.6 (ต่อ)

สมมติฐานการวิจัย	สถิติที่ใช้ในการทดสอบ
สมมติฐานที่ 3 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน	
สมมติฐานที่ 3.1 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 3.2 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 3.3 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 3.4 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 3.5 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน	One-way ANOVA

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.6 (ต่อ)

สมมติฐานการวิจัย	สถิติที่ใช้ในการทดสอบ
สมมติฐานที่ 4 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน	
สมมติฐานที่ 4.1 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 4.2 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 4.3 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 4.4 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 4.5 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน	One-way ANOVA

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.6 (ต่อ)

สมมติฐานการวิจัย	สถิติที่ใช้ในการทดสอบ
สมมติฐานที่ 5 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน	
สมมติฐานที่ 5.1 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 5.2 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการดำเนินการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 5.3 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 5.4 : สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน	One-way ANOVA

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.6 (ต่อ)

สมมติฐานการวิจัย	สถิติที่ใช้ในการทดสอบ
สมมติฐานที่ 5.5: สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน	One-way ANOVA



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยได้รวบรวมข้อมูลจากสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก จำนวน 279 แห่ง และได้รับคืนกลับมาจำนวน 186 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 66.67 ของประชากรทั้งหมดและคิดเป็นร้อยละ 112.73 ของกลุ่มตัวอย่างที่น้อยที่สุดที่ยอมรับได้ และได้ใช้ข้อมูลนี้ในการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลในการวิจัย

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลโดยแบ่งเป็น 6 ตอน ดังต่อไปนี้คือ

4.1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนองค์การของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก

4.2 ผลการวิเคราะห์ระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

4.3 ผลการวิเคราะห์ระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

4.4 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามปัจจัยส่วนองค์การของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก

4.5 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามระดับความรู้ของผู้บริหารของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

4.6 ผลการวิเคราะห์เนื้อหาจากแบบสอบถามปลายเปิดที่ถามถึงข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน รวมถึงความต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในด้านต่างๆ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

4.1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนองค์การของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก

จากการวิเคราะห์ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างที่รวบรวมจากสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก โดยได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลในเรื่องประเภทขององค์การ ขนาดขององค์การ ระยะเวลาดำเนินงาน และสัญชาติขององค์การ ได้ผลการวิจัยดังนี้

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละ จำแนกตามปัจจัยส่วนองค์การของสถานประกอบการ

ปัจจัยส่วนองค์การ	จำนวน	ร้อยละ
ประเภทขององค์การ		
ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ขั้นที่หนึ่ง	97	52.2
ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ขั้นที่สอง	61	32.8
ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ขั้นที่สาม	23	12.3
ผู้ผลิตรายอื่น	5	2.7
รวม	186	100.0
ขนาดขององค์การ		
น้อยกว่า 200 คน	23	12.3
ตั้งแต่ 200 – 500 คน	68	36.6
มากกว่า 500 คน	95	51.1
รวม	186	100.0
ระยะเวลาดำเนินงาน		
น้อยกว่า 5 ปี	16	8.6
ตั้งแต่ 5 – 10 ปี	46	24.7
มากกว่า 10 ปี	124	66.7
รวม	186	100.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ปัจจัยส่วนองค์กร	จำนวน	ร้อยละ
สัญชาติขององค์กร		
ไทย	40	21.5
เอเชีย	123	66.1
อเมริกา	8	4.3
ยุโรป	15	8.1
รวม	186	100.0

จากตารางที่ 4.1 ได้ผลการศึกษาดังนี้

ประเภทขององค์กร พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกส่วนใหญ่มีประเภทขององค์กรเป็นผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่ง จำนวน 97 ราย คิดเป็นร้อยละ 52.2 รองลงมาคือผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สอง จำนวน 61 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.8 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สาม จำนวน 23 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.3 และผู้ผลิตยานยนต์ จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.7 ตามลำดับ

ขนาดขององค์กร พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกส่วนใหญ่มีขนาดขององค์กรมากกว่า 500 คน จำนวน 95 ราย คิดเป็นร้อยละ 51.1 รองลงมาคือตั้งแต่ 200-500 คน จำนวน 68 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.6 และขนาดน้อยกว่า 200 คน จำนวน 23 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.3 ตามลำดับ

ระยะเวลาดำเนินงาน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกส่วนใหญ่มีระยะเวลาดำเนินงานมากกว่า 10 ปี จำนวน 124 ราย คิดเป็นร้อยละ 66.7 รองลงมาคือระยะเวลาดำเนินงานตั้งแต่ 5-10 ปี จำนวน 46 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.7 และระยะเวลาดำเนินงานน้อยกว่า 5 ปี จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.6 ตามลำดับ

สัญชาติขององค์กร พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกส่วนใหญ่มีสัญชาติขององค์กรเป็นสัญชาติเอเชีย จำนวน 123 ราย คิดเป็นร้อยละ 66.1 รองลงมาเป็นสัญชาติไทย จำนวน 40 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.5 สัญชาติยุโรป จำนวน 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.1 และสัญชาติอเมริกา จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.3 ตามลำดับ

4.2 ผลการวิเคราะห์ระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์เกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการวิเคราะห์คะแนนความรู้เกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกจำนวน 186 แห่ง ได้ผลการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์เกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ระดับความรู้	จำนวน	\bar{X}	S.D.
ระดับมาก	83	9.729	0.878
ระดับปานกลาง	96	7.295	0.898
ระดับน้อย	7	3.500	0.756
รวม	186	8.234	2.532

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้บริหารของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีจำนวน 96 คน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 7.295 คะแนน และมีความรู้แตกต่างกันมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.898 รองลงมาคือระดับความมาก จำนวน 83 คน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 9.729 คะแนน และมีความรู้แตกต่างกันมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.878 และระดับน้อย จำนวน 7 คน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.500 คะแนน และมีความรู้แตกต่างกันมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.756

4.3 ผลการวิเคราะห์ระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการวิเคราะห์ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในแต่ละด้านสามารถแสดงดังตารางที่ 4.3

เอกสารนี้เป็นเอกสารลิขสิทธิ์ของศูนย์วิจัยเพื่อการพัฒนาชนบท ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ระดับและลำดับที่ของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน	n = 186		ระดับ ความพร้อม	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ด้านการวางแผน	3.548	0.609	มาก	3
2. ด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน	3.487	0.641	มาก	4
3. ด้านการผลิต	3.567	0.731	มาก	1
4. ด้านการจัดส่งและส่งมอบ	3.177	0.801	ปานกลาง	5
5. ด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้า	3.560	0.725	มาก	2
โดยรวม	3.480	0.594	มาก	

จากตารางที่ 4.3 พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.480 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.594 และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน สามารถเรียงลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 ด้านการผลิตพบว่าสถานประกอบการมีความพร้อมอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.567 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.731

ลำดับที่ 2 ด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าพบว่าสถานประกอบการมีความพร้อมอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.560 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.725

ลำดับที่ 3 ด้านการวางแผนพบว่าสถานประกอบการมีความพร้อมอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.548 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.609

ลำดับที่ 4 ด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนพบว่าสถานประกอบการมีความพร้อมอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.487 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.641

ลำดับที่ 5 ด้านการจัดส่งและส่งมอบพบว่าสถานประกอบการมีความพร้อมอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.177 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.801

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($S.D.$) ลำดับที่และระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการวางแผน

ความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานด้านการวางแผน	n = 186		ระดับ ความพร้อม	ลำดับ ที่
	\bar{X}	$S.D.$		
1. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมด้านการพยากรณ์ แนวโน้มด้านการตลาด คำสั่งซื้อ ของลูกค้าเพื่อเตรียมพร้อม รองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.426	0.760	มาก	4
2. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมด้านการวางแผน ในการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ ชิ้นส่วน อย่างเพียงพอ เพื่อ เตรียมพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.649	0.763	มาก	2
3. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการวางแผนการผลิตสินค้า เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.606	0.824	มาก	3
4. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการวางแผนการส่งมอบสินค้า เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.660	0.695	มาก	1
5. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการใช้ ระบบคอมพิวเตอร์มาช่วยในการวางแผนด้านการจัดการโซ่อุปทาน เช่น ระบบ MRP ระบบ ERP ระบบ SAP ระบบ WMS เป็นต้น	3.399	0.934	มาก	5
โดยรวม	3.548	0.609	มาก	

จากตารางที่ 4.4 พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการวางแผนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.548 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมในด้านการวางแผนไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.609 และเมื่อพิจารณาเป็นรายชื่อสามารถเรียงลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการวางแผนการส่งมอบสินค้าเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.660 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.695

ลำดับที่ 2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมด้านการวางแผนในการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนอย่างเพียงพอ เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.649 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.763

ลำดับที่ 3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการวางแผนการผลิตสินค้าเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.606 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.824

ลำดับที่ 4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมด้านการพยากรณ์แนวโน้มด้านการตลาด คำสั่งซื้อของลูกค้าเพื่อเตรียมพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.426 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.760

ลำดับที่ 5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการใช้ระบบคอมพิวเตอร์มาช่วยในการวางแผนด้านการจัดการโซ่อุปทาน เช่น ระบบ MRP ระบบ ERP ระบบ SAP ระบบ WMS เป็นต้นอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.399 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.934

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($S.D.$) ระดับความสำคัญและลำดับที่ของความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน	n = 186		ระดับความพร้อม	ลำดับที่
	\bar{X}	$S.D.$		
1. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ ชิ้นส่วน ที่มีคุณภาพและต้นทุนต่ำ ได้อย่างเพียงพอต่อความต้องการในการผลิตสินค้า เมื่อมีการเปิดเสรีในด้านสินค้า ในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.521	0.742	มาก	3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทานด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน	n = 186		ระดับ ความพร้อม	ลำดับ ที่
	\bar{X}	S.D.		
2. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการจัดการ ตารางการส่งมอบวัตถุดิบ ชิ้นส่วน ให้กับผู้จัดการจำหน่าย เพื่อ ตอบสนองความต้องการของสถานประกอบการ เมื่อเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.612	0.719	มาก	1
3. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการ คัดเลือกผู้จัดการจำหน่ายวัตถุดิบ ชิ้นส่วน ที่มีคุณภาพ สามารถ ตอบสนองความต้องการของสถานประกอบการ เพื่อ เตรียมพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.569	0.767	มาก	2
4. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการ ประเมินศักยภาพของผู้จำหน่ายวัตถุดิบ ชิ้นส่วน อย่างเป็น ระบบต่อเนื่อง เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน	3.511	0.798	มาก	4
5. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการใช้ ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างองค์กรท่านและผู้จัด จำหน่ายผ่านระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange :EDI) เพื่อรองรับการเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.287	0.835	ปานกลาง	6
6. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการพัฒนา ความสัมพันธ์ระหว่างสถานประกอบการของท่านกับ พันธมิตรธุรกิจ (Business Partner) และผู้จัดการจำหน่าย เพื่อให้ เกิดความร่วมมือในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ ชิ้นส่วน เมื่อ เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.420	0.858	มาก	5
โดยรวม	3.487	0.641	มาก	

จากตารางที่ 4.5 พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.487 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.641 และเมื่อพิจารณาเป็นรายชื่อสามารถเรียงลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการจัดการตารางการส่งมอบวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนให้กับผู้จัดการจำหน่ายมากที่สุด อย่างไรก็ตามมีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จำหน่ายเพื่อตอบสนองความต้องการของสถานประกอบการเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.612 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.719

ลำดับที่ 2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรม ภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการคัดเลือกผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนที่มีคุณภาพ สามารถตอบสนองความต้องการของสถานประกอบการเพื่อเตรียมพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.569 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.767

ลำดับที่ 3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรม ภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนที่มีคุณภาพและต้นทุนต่ำได้ อย่างเพียงพอต่อความต้องการในการผลิตสินค้าเมื่อมีการเปิดเสรีในด้านสินค้า ในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.521 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.742

ลำดับที่ 4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรม ภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการประเมินศักยภาพของผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนอย่างเป็นระบบต่อเนื่องเพื่อเตรียมพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.511 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.798

ลำดับที่ 5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรม ภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างสถานประกอบการของท่านกับ พันธมิตรธุรกิจ (Business Partner) และผู้จัดจำหน่าย เพื่อให้เกิดความร่วมมือในด้านการจัดหาแหล่ง วัตถุดิบ/ชิ้นส่วนเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.420 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณา จากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.858

ลำดับที่ 6 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรม ภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างองค์กรท่านและผู้จัด จำหน่ายผ่านระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange :EDI) เพื่อรองรับ การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.287 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วน เบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.835

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ระดับและลำดับที่ของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในด้านการผลิต

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการผลิต	n = 186		ระดับความพร้อม	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านเทคโนโลยีของเครื่องจักร กระบวนการผลิต เพื่อให้ได้สินค้าที่มีมาตรฐานตรงกับความต้องการของลูกค้าเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.766	0.807	มาก	1
2. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการนำระบบการบริหารจัดการผลิตและคุณภาพมาใช้ในการดำเนินกิจการ เช่น ระบบการผลิตแบบลีน (Lean Manufacturing System) ระบบการผลิตแบบโตโยต้า (Toyota Production System) การบริหารคุณภาพด้วย 6-Sigma (Six Sigma Management) เป็นต้น	3.404	1.048	มาก	6
3. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการผลิตสินค้า ให้ได้การรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์สากล เช่น UNECE, EURO4, ISO/TS16949, ISO14000 เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.739	0.954	มาก	2
4. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านจำนวนของบุคลากรที่เพียงพอต่อการผลิตสินค้าให้ได้ตามจำนวนมาตรฐาน ตรงตามความต้องการของลูกค้า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.580	0.780	มาก	3
5. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการพัฒนาทักษะความชำนาญของบุคลากรเกี่ยวกับทักษะในด้านการผลิต การควบคุมการผลิต การตรวจสอบผลิตภัณฑ์ เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.516	0.843	มาก	4
6. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการดำเนินการกิจกรรมด้านการลดต้นทุน การเพิ่มผลผลิต เพื่อแข่งขันด้านต้นทุนสินค้า เช่น วิศวกรรมคุณค่า (Value Engineering : VE) การปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง (Kaizen) สายธารคุณค่า (Value Stream Mapping : VSM) การประเมินต้นทุนตามฐานกิจกรรม (Activity Based Costing : ABC) เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.399	0.917	มาก	5
โดยรวม	3.567	0.731	มาก	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.6 พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความพร้อมในด้านการผลิตอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.567 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมในด้านการผลิตไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.731 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อสามารถเรียงลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความพร้อมในด้านเทคโนโลยีของเครื่องจักร กระบวนการผลิต เพื่อให้ได้สินค้าที่มีมาตรฐานตรงกับความต้องการของลูกค้าเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.766 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.807

ลำดับที่ 2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความพร้อมในด้านการผลิตสินค้าให้ได้การรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์สากล เช่น UNECE, EURO4, ISO/TS16949, ISO14000 เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.739 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.954

ลำดับที่ 3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความพร้อมในด้านจำนวนของบุคลากรที่เพียงพอต่อการผลิตสินค้าให้ได้ตามจำนวน มาตรฐาน ตรงตามความต้องการของลูกค้าเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.580 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.780

ลำดับที่ 4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความพร้อมในด้านการพัฒนาทักษะความชำนาญของบุคลากรเกี่ยวกับทักษะในด้านการผลิต การควบคุมการผลิต การตรวจสอบผลิตภัณฑ์ เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.516 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.843

ลำดับที่ 5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความพร้อมในด้านการดำเนินการกิจกรรมด้านการลดต้นทุน การเพิ่มผลผลิต เพื่อแข่งขันด้านต้นทุนสินค้า เช่น วิศวกรรมคุณค่า (Value Engineering : VE) การปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง (Kaizen) สายธารคุณค่า (Value Stream Mapping : VSM) การประเมินต้นทุนตามฐานกิจกรรม (Activity Based Costing : ABC) เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.399 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.917

ลำดับที่ 6 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการนำระบบการบริหารจัดการผลิตและคุณภาพมาใช้ในการดำเนินกิจการ เช่น ระบบการผลิตแบบลีน (Lean Manufacturing System) ระบบการผลิตแบบโตโยต้า (Toyota Production System) การบริหารคุณภาพด้วย 6-Sigma (Six Sigma Management) เป็นต้นอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.404 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.048

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($S.D.$) ระดับและลำดับที่ของความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในด้านการจัดส่งและส่งมอบ

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทานด้านการจัดส่งและส่งมอบ	n = 186		ระดับ ความพร้อม	ลำดับ ที่
	\bar{X}	$S.D.$		
1. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการจัดการคลังสินค้า เช่น ระบบการขนส่งลำเลียง คลังจัดเก็บสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.509	0.742	มาก	1
2. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการใช้ระบบสารสนเทศเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อจัดการคลังสินค้า เช่น อุปกรณ์อ่านบาร์โค้ด (Barcode) ระบบการบ่งชี้ด้วยความถี่วิทยุ (RFID) เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.202	0.920	ปานกลาง	2
3. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการดำเนินการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการส่งมอบสินค้าไปยังลูกค้าต่างประเทศ และรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.059	1.014	ปานกลาง	3
4. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการบริการลูกค้าเพื่อการตรวจสอบสถานะของการส่งมอบสินค้า เช่น ระบบติดตามงานอิเล็กทรอนิกส์ (e-Tracking) ระบบการเคลื่อนย้ายสินค้า (GPS) เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	2.941	1.025	ปานกลาง	4
โดยรวม	3.177	0.801	ปานกลาง	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.7 พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งออกอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.177 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งออกโดยรวมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.801 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อสามารถเรียงลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการจัดการคลังสินค้า เช่น ระบบการขนส่งลำเลียง คลังจัดเก็บสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.509 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.742

ลำดับที่ 2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการใช้ระบบสารสนเทศเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อจัดการคลังสินค้า เช่น อุปกรณ์อ่านบาร์โค้ด (Barcode) ระบบการบ่งชี้ด้วยความถี่วิทยุ (RFID) เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.202 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.920

ลำดับที่ 3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการดำเนินการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการส่งออกสินค้าไปยังลูกค้าต่างประเทศ และรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.059 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.014

ลำดับที่ 4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการบริการลูกค้าเพื่อการตรวจสอบสถานะของการส่งออกสินค้า เช่น ระบบติดตามงานอิเล็กทรอนิกส์ (e-Tracking) ระบบการเคลื่อนย้ายสินค้า (GPS) เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.941 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.025

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($S.D.$) ระดับและลำดับที่ของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้า

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้า	n = 186		ระดับความพร้อม	ลำดับที่
	\bar{X}	$S.D.$		
1. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการเก็บคืนสินค้าที่เสียหาย สินค้าหมดอายุ สินค้าที่ไม่ได้มาตรฐานจากลูกค้า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.574	0.781	มาก	2
2. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการจัดเก็บสินค้าที่เสียหาย สินค้าหมดอายุ สินค้าไม่ได้มาตรฐานจากลูกค้า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.521	0.797	มาก	4
3. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการแก้ไขสินค้าที่เสียหาย สินค้าไม่ได้มาตรฐานจากลูกค้า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	3.532	0.843	มาก	3
4. สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการทำลายทิ้งสินค้าเสียหาย สินค้าไม่ได้มาตรฐาน สินค้าหมดอายุ ที่ถูกส่งคืนจากลูกค้า	3.612	0.797	มาก	1
โดยรวม	3.560	0.725	มาก	

จากตารางที่ 4.8 พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.560 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.725 เมื่อพิจารณาเป็นรายชื่อสามารถเรียงลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการทำลายทิ้งสินค้าเสียหาย สินค้าไม่ได้มาตรฐาน สินค้าหมดอายุที่ถูกส่งคืนจากลูกค้าอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.612 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.797

ลำดับที่ 2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการเก็บคืนสินค้าที่เสียหาย สินค้าหมดอายุ สินค้าที่ไม่ได้มาตรฐานจากลูกค้าเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย

เท่ากับ 3.574 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.781

ลำดับที่ 3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการแก้ไขสินค้าที่เสียหาย สินค้าไม่ได้มาตรฐานจากลูกค้า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.532 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.843

ลำดับที่ 4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกมีความพร้อมในด้านการจัดเก็บสินค้าที่เสียหาย สินค้าหมดอายุ สินค้าไม่ได้มาตรฐานจากลูกค้าเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.521 และสถานประกอบการแต่ละแห่งมีระดับความพร้อมไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.797

4.4 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการ

โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามปัจจัยส่วนองค์การของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก

4.4.1 การเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามประเภทขององค์การ โดยมีสมมติฐานวิจัยดังนี้

สมมติฐานที่ 1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อย ดังนี้

สมมติฐานที่ 1.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในการวางแผนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมมติฐานที่ 1.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความพร้อมด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามประเภทขององค์กร

	ประเภทขององค์กร (\bar{X})				p-value
	ผู้ผลิต/ จำหน่าย วัดถุดิบ ชิ้นส่วน ยานยนต์ ชั้นที่ หนึ่ง (n = 97)	ผู้ผลิต/ จำหน่าย วัดถุดิบ ชิ้นส่วน ยานยนต์ ชั้นที่ สอง (n = 61)	ผู้ผลิต/ จำหน่าย วัดถุดิบ ชิ้นส่วน ยานยนต์ ชั้นที่ สาม (n = 23)	ผู้ผลิต ยานยนต์ (n = 5)	
ความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน					
1. การวางแผน	3.592	3.567	3.183	4.033	0.005**
2. การจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน	3.491	3.563	3.123	4.028	0.005**
3. การผลิต	3.621	3.552	3.188	4.306	0.004**
4. การจัดส่งและส่งมอบ	3.156	3.168	3.011	4.250	0.007**
5. การรับคืนสินค้าจากลูกค้า	3.599	3.545	3.348	3.875	0.334
โดยรวม	3.506	3.495	3.168	4.106	0.004**

หมายเหตุ ** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.9 พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่ง เท่ากับ 3.506 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สอง มีค่าเท่ากับ 3.495 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สาม มีค่าเท่ากับ 3.168 และผู้ผลิตยานยนต์ มีค่าเท่ากับ 4.106 เมื่อพิจารณาความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในแต่ละด้าน ได้ผลตามดังนี้

ด้านการวางแผน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการวางแผนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่ง เท่ากับ 3.592 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สองมีค่าเท่ากับ 3.567 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สามมีค่าเท่ากับ 3.183 และผู้ผลิตยานยนต์มีค่าเท่ากับ 4.033 ตามลำดับ

ด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่ง เท่ากับ 3.491 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สองมีค่าเท่ากับ 3.563 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สามมีค่าเท่ากับ 3.123 และผู้ผลิตยานยนต์มีค่าเท่ากับ 4.028 ตามลำดับ

ด้านการผลิต พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการผลิตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่งมีค่าเท่ากับ 3.621 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สองมีค่าเท่ากับ 3.552 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สามมีค่าเท่ากับ 3.188 และผู้ผลิตยานยนต์มีค่าเท่ากับ 4.306 ตามลำดับ

ด้านการจัดส่งและส่งมอบ พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่งมีค่าเท่ากับ 3.621 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สองมีค่าเท่ากับ 3.552 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สามมีค่าเท่ากับ 3.188 และผู้ผลิตยานยนต์มีค่าเท่ากับ 4.306 ตามลำดับ

เอกรังสรรค์, ส. (2558) การปรับตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยสู่ประชาคมอาเซียน: กรณีศึกษาผู้ประกอบการในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิจัยและพัฒนาระบบเศรษฐกิจภาคตะวันออก. หน้า 1-10.

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระดับ 0.01 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่ง เท่ากับ 3.156 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สองมีค่าเท่ากับ 3.168 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สามมีค่าเท่ากับ 3.011 และผู้ผลิตยานยนต์มีค่าเท่ากับ 4.250 ตามลำดับ

ด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้า พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่ง เท่ากับ 3.599 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สองมีค่าเท่ากับ 3.545 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สามมีค่าเท่ากับ 3.348 และผู้ผลิตยานยนต์มีค่าเท่ากับ 3.875 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาความแตกต่างของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานต่างๆของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน โดยทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ ด้วยวิธี LSD ได้ผลการทดสอบดังแสดงในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จำแนกตามประเภทขององค์กรเป็นรายคู่โดยวิธี LSD

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	ประเภทขององค์กร	\bar{X}	กลุ่มที่	p-value			
				1	2	3	4
การวางแผน	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่ง	3.592	1	-	0.799	0.003**	0.078
	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สอง	3.567	2	-	-	0.009**	0.068
	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สาม	3.183	3	-	-	-	0.002**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทาน	ประเภทขององค์กร	\bar{X}	กลุ่ม ที่	p-value			
				1	2	3	4
การวางแผน	ผู้ผลิตยานยนต์	4.033	4	-	-	-	-
การจัดการแหล่ง วัตถุดิบ/ ชิ้นส่วน	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยาน ยนต์ชั้นที่หนึ่ง	3.491	1	-	0.484	0.012*	0.043*
	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยาน ยนต์ชั้นที่สอง	3.563	2	-	-	0.004**	0.083
	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยาน ยนต์ชั้นที่สาม	3.123	3	-	-	-	0.002**
	ผู้ผลิตยานยนต์	4.028	4	-	-	-	-
การผลิต	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยาน ยนต์ชั้นที่หนึ่ง	3.621	1	-	0.553	0.009**	0.023*
	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยาน ยนต์ชั้นที่สอง	3.552	2	-	-	0.038*	0.014*
	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยาน ยนต์ชั้นที่สาม	3.188	3	-	-	-	0.001**
	ผู้ผลิตยานยนต์	4.306	4	-	-	-	-

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ความพร้อมใน การจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทาน	ประเภทขององค์กร	\bar{X}	กลุ่ม ที่	p-value			
				1	2	3	4
การจัดส่งและ ส่งมอบ	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยาน ยนต์ชั้นที่หนึ่ง	3.156	1	-	0.923	0.425	0.001**
	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยาน ยนต์ชั้นที่สอง	3.168	2	-	-	0.412	0.001**
	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยาน ยนต์ชั้นที่สาม	3.011	3	-	-	-	0.001**
	ผู้ผลิตยานยนต์	4.250	4	-	-	-	-
โดยรวม	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยาน ยนต์ชั้นที่หนึ่ง	3.506	1	-	0.907	0.012*	0.014*
	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยาน ยนต์ชั้นที่สอง	3.495	2	-	-	0.022*	0.014*
	ผู้ผลิต/จำหน่าย วัตถุดิบชิ้นส่วนยาน ยนต์ชั้นที่สาม	3.168	3	-	-	-	0.000**
	ผู้ผลิตยานยนต์	4.106	4	-	-	-	-

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ยานยนต์ชั้นที่สามมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สามมีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานแตกต่างกับผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่ง และผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนสถานประกอบการที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกันคู่อื่นๆ มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ไม่แตกต่างกัน

4.4.2 การเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามขนาดขององค์กร โดยมีสมมติฐานวิจัยดังนี้

สมมติฐานที่ 2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อย ดังนี้

สมมติฐานที่ 2.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าต่างกัน

ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามขนาดขององค์กร

ความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	ขนาดขององค์กร (\bar{X})			p-value
	น้อยกว่า 200 คน (n = 23)	ตั้งแต่ 200-500 คน (n = 68)	มากกว่า 500 คน (n = 95)	
การวางแผน	3.443	3.474	3.632	0.178
การจัดการแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน	3.348	3.341	3.623	0.012*
การผลิต	3.652	3.473	3.604	0.438
การจัดส่งและส่งมอบ	3.315	2.952	3.305	0.014*
การรับคืนสินค้าจากลูกค้า	3.565	3.533	3.582	0.916
โดยรวม	3.470	3.368	3.563	0.120

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.11 พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีขนาดขององค์กรน้อยกว่า 200 คน เท่ากับ 3.470 ขนาดตั้งแต่ 200-500 คน เท่ากับ 3.368 และขนาดมากกว่า 500 คน เท่ากับ 3.563 เมื่อพิจารณาความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในแต่ละด้าน ได้ผลตามดังนี้

ด้านการวางแผน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการวางแผนไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีขนาดขององค์กรน้อยกว่า 200 คน เท่ากับ 3.443 ขนาดตั้งแต่ 200-500 คน เท่ากับ 3.474 และขนาดมากกว่า 500 คน เท่ากับ 3.632

ด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่าเฉลี่ยของระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีขนาดขององค์กรน้อยกว่า 200 คน เท่ากับ 3.348 ขนาดตั้งแต่ 200-500 คน เท่ากับ 3.341 และขนาดมากกว่า 500 คน เท่ากับ 3.623

ด้านการผลิต พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการผลิตไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีขนาดขององค์กรน้อยกว่า 200 คน เท่ากับ 3.652 ขนาดตั้งแต่ 200-500 คน เท่ากับ 3.473 และขนาดมากกว่า 500 คน เท่ากับ 3.604

ด้านการจัดส่งและส่งมอบ พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีขนาดขององค์กรน้อยกว่า 200 คน เท่ากับ 3.315 ขนาดตั้งแต่ 200-500 คน เท่ากับ 2.952 และขนาดมากกว่า 500 คน ขึ้น เท่ากับ 3.305

ด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้า พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีขนาดขององค์กรน้อยกว่า 200 คน เท่ากับ 3.565 ขนาดตั้งแต่ 200-500 คน เท่ากับ 3.533 และขนาดมากกว่า 500 คน เท่ากับ 3.582

เมื่อพิจารณาความแตกต่างของความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานต่างๆของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน โดยทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ ด้วยวิธี LSD ได้ผลการทดสอบดังแสดงในตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จำแนกตามขนาดขององค์กรเป็นรายคู่โดยวิธี LSD

ความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	ขนาดของสถานประกอบการ	\bar{X}	กลุ่มที่	p-value		
				1	2	3
การจัดการแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน	น้อยกว่า 200 คน	3.348	1	-	0.963	0.063
	ตั้งแต่ 200-500 คน	3.341	2	-	0.006**	0.006**

เอกสารนี้เป็นทรัพย์สินทางปัญญาของสถาบันวิจัยและพัฒนาพื้นที่พิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ไม่ควรเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากสถาบันวิจัยและพัฒนาพื้นที่พิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.12 (ต่อ)

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทาน	ขนาดของสถาน ประกอบการ	\bar{X}	กลุ่มที่	p-value		
				1	2	3
	มากกว่า 500 คน	3.623	3	-	-	-
การจัดส่งและ ส่งมอบ	น้อยกว่า 200 คน	3.315	1	-	0.057	0.957
	ตั้งแต่ 200-500 คน	2.952	2	-	-	0.005**
	มากกว่า 500 คน	3.305	3	-	-	-

หมายเหตุ ** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.12 ด้านการจัดการแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน พบว่า สถานประกอบการที่มีขนาดขององค์กรมากกว่า 500 คน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแตกต่างกับสถานประกอบการที่มีขนาดขององค์กรตั้งแต่ 200-500 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนสถานประกอบการที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกันคู่อื่นๆ มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่แตกต่างกัน

ด้านการส่งและส่งมอบ พบว่า สถานประกอบการที่มีขนาดขององค์กรมากกว่า 500 คน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแตกต่างกับสถานประกอบการที่มีขนาดขององค์กรตั้งแต่ 200-500 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนสถานประกอบการที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกันคู่อื่นๆ มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่แตกต่างกัน

4.4.3 การเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามระยะเวลาดำเนินงาน โดยมีสมมติฐานวิจัยดังนี้

สมมติฐานที่ 3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 3.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมมติฐานที่ 3.2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าต่างกัน

ตารางที่ 4.13 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามระยะเวลาดำเนินงาน

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	ระยะเวลาดำเนินงาน (\bar{X})			p-value
	น้อยกว่า 5 ปี (n = 16)	ตั้งแต่ 5-10 ปี (n = 46)	มากกว่า 10 ปี (n = 124)	
การวางแผน	3.538	3.396	3.608	0.122
การจัดการแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน	3.552	3.368	3.524	0.329
การผลิต	3.438	3.444	3.632	0.244
การจัดส่งและส่งมอบ	3.422	3.099	3.175	0.379
การรับคืนสินค้าจากลูกค้า	3.484	3.375	3.641	0.088
โดยรวม	3.490	3.350	3.530	0.205

จากตารางที่ 4.13 พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานโดยรวมไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการเอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีระยะเวลาดำเนินงานน้อยกว่า 5 ปี เท่ากับ 3.490 ระยะเวลาดำเนินงานตั้งแต่ 5-10 ปี เท่ากับ 3.350 และระยะเวลาดำเนินงานมากกว่า 10 ปี มีค่าเท่ากับ 3.530 เมื่อพิจารณาความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในแต่ละด้าน ได้ผลตามดังนี้

ด้านการวางแผน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการวางแผนไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีระยะเวลาดำเนินงานน้อยกว่า 5 ปี เท่ากับ 3.538 ระยะเวลาดำเนินงานตั้งแต่ 5-10 ปี เท่ากับ 3.396 และระยะเวลาดำเนินงานมากกว่า 10 ปี เท่ากับ 3.608

ด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน ไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีระยะเวลาดำเนินงานน้อยกว่า 5 ปี เท่ากับ 3.552 ระยะเวลาดำเนินงานตั้งแต่ 5-10 ปี เท่ากับ 3.368 และระยะเวลาดำเนินงานมากกว่า 10 ปี เท่ากับ 3.524

ด้านการผลิต พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการผลิตไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีระยะเวลาดำเนินงานน้อยกว่า 5 ปี เท่ากับ 3.438 ระยะเวลาดำเนินงานตั้งแต่ 5-10 ปี เท่ากับ 3.444 และระยะเวลาดำเนินงานมากกว่า 10 ปี เท่ากับ 3.632

ด้านการจัดส่งและส่งมอบ พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการจัดส่งและส่งมอบไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีระยะเวลาดำเนินงานน้อยกว่า 5 ปี เท่ากับ 3.422 ระยะเวลาดำเนินงานตั้งแต่ 5-10 ปี เท่ากับ 3.099 และระยะเวลาดำเนินงานมากกว่า 10 ปี มีค่าเท่ากับ 3.175

ด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้า พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีระยะเวลาดำเนินงาน

น้อยกว่า 5 ปี เท่ากับ 3.484 ระยะเวลาดำเนินงานตั้งแต่ 5-10 ปี เท่ากับ 3.375 และระยะเวลาดำเนินงานมากกว่า 10 ปี เท่ากับ 3.641

4.4.4 การเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามสัญชาติขององค์กร โดยมีสมมติฐานวิจัยดังนี้

สมมติฐานที่ 4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 4.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4.2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าต่างกัน

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามสัญชาติขององค์กร

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	สัญชาติขององค์กร (\bar{X})				p-value
	ไทย (n = 40)	เอเชีย (n = 123)	อเมริกา (n = 8)	ยุโรป (n = 15)	
การวางแผน	3.390	3.593	3.775	3.507	0.211
การจัดการแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน	3.300	3.514	3.812	3.578	0.115
การผลิต	3.346	3.561	3.979	3.922	0.020*
การจัดส่งและส่งมอบ	2.825	3.217	3.562	3.583	0.003**
การรับคืนสินค้าจากลูกค้า	3.269	3.616	4.000	3.667	0.015*
โดยรวม	3.248	3.510	3.835	3.661	0.013*

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.14 พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีสัญชาติไทย เท่ากับ 3.248 สัญชาติเอเชีย เท่ากับ 3.510 สัญชาติอเมริกา เท่ากับ 3.835 และสัญชาติยุโรป เท่ากับ 3.661 เมื่อพิจารณาความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในแต่ละด้าน ได้ผลตามดังนี้

ด้านการวางแผน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการวางแผนไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีสัญชาติไทย เท่ากับ 3.390 สัญชาติเอเชีย เท่ากับ 3.593 สัญชาติอเมริกา เท่ากับ 3.775 และสัญชาติยุโรป เท่ากับ 3.507

ด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีสัญชาติ

ไทย เท่ากับ 3.300 สัญชาติเอเชีย เท่ากับ 3.514 สัญชาติอเมริกา เท่ากับ 3.812 และสัญชาติยุโรป เท่ากับ 3.578

ด้านการผลิต พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการผลิตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีสัญชาติไทย เท่ากับ 3.346 สัญชาติเอเชีย เท่ากับ 3.561 สัญชาติอเมริกา เท่ากับ 3.979 และสัญชาติยุโรป เท่ากับ 3.922

ด้านการจัดส่งและส่งมอบ พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีสัญชาติไทย เท่ากับ 2.825 สัญชาติเอเชีย เท่ากับ 3.217 สัญชาติอเมริกา เท่ากับ 3.562 และสัญชาติยุโรป เท่ากับ 3.583

ด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้า พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการที่มีสัญชาติไทย เท่ากับ 3.269 สัญชาติเอเชีย เท่ากับ 3.616 สัญชาติอเมริกา เท่ากับ 4.000 และสัญชาติยุโรป เท่ากับ 3.667

เมื่อพิจารณาความแตกต่างของความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านต่างๆของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก ที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกันโดยทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD ผลการทดสอบแสดงไว้ในตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จำแนกตามสัญชาติขององค์กร เป็นรายคู่โดยวิธี LSD

ความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	สัญชาติขององค์กร	\bar{X}	กลุ่มที่	p-value			
				1	2	3	4
การผลิต	ไทย	3.346	1		0.101	0.024*	0.009**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่สามารถนำไปเผยแพร่หรือใช้เพื่อการพาณิชย์ได้ หากมีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัยและสงวนสิทธิ์ในเอกสารฉบับนี้

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทาน	สัญชาติของ องค์กร	\bar{X}	กลุ่มที่	p-value			
				1	2	3	4
การผลิต	เอเชีย	3.561	2	-	-	0.112	0.067
	อเมริกา	3.979	3	-	-	-	0.856
	ยุโรป	3.922	4	-	-	-	-
การจัดส่งและ ส่งมอบ	ไทย	2.825	1	-	0.006**	0.015*	0.001**
	เอเชีย	3.217	2	-	-	0.225	0.087
	อเมริกา	3.562	3	-	-	-	0.951
	ยุโรป	3.583	4	-	-	-	-
การรับคืน สินค้าจากลูกค้า	ไทย	3.269	1	-	0.008**	0.009**	0.067
	เอเชีย	3.616	2	-	-	0.142	0.795
	อเมริกา	4.000	3	-	-	-	0.287
	ยุโรป	3.667	4	-	-	-	-
โดยรวม	ไทย	3.248	1	-	0.015*	0.010*	0.021*
	เอเชีย	3.510	2	-	-	0.129	0.344
	อเมริกา	3.835	3	-	-	-	0.498
	ยุโรป	3.661	4	-	-	-	-

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.15 ด้านการผลิต พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติไทยมีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานแตกต่างกับสถานประกอบการที่มีสัญชาติอเมริกาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานแตกต่างกับสถานประกอบการที่มีสัญชาติยุโรปอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนสถานประกอบการที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกันอื่นๆ มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่แตกต่างกัน

ด้านการจัดส่งและส่งมอบ พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติไทยมีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โซ่อุปทานแตกต่างกับสถานประกอบการที่มีสัญชาติอเมริกาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานแตกต่างกับสถานประกอบการที่มีสัญชาติเอเชีย และสัญชาติยุโรปอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนสถานประกอบการที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกันคู่อื่นๆ มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่แตกต่างกัน

ด้านการรับคืนสินค้า พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติไทยมีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานแตกต่างกับสถานประกอบการที่มีสัญชาติเอเชีย และสัญชาติอเมริกาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนสถานประกอบการที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกันคู่อื่นๆ มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่แตกต่างกัน

ด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยรวม พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติไทยมีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานแตกต่างกับสถานประกอบการที่มีสัญชาติเอเชีย สัญชาติยุโรป และสัญชาติอเมริกาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนสถานประกอบการที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกันคู่อื่นๆ มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่แตกต่างกัน

4.5 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการ

โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก

สมมติฐานที่ 5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 5.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5.2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.16 ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่า p-value ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จำแนกตามระดับความรู้ของผู้บริหาร ในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	ระดับความรู้ของผู้บริหาร (\bar{X})			p-value
	มาก (n = 83)	ปานกลาง (n = 96)	น้อย (n = 7)	
การวางแผน	3.754	3.396	3.257	0.000**
การจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน	3.701	3.309	3.357	0.000**
การผลิต	3.719	3.432	3.476	0.030*
การจัดส่งและส่งมอบ	3.437	2.956	3.143	0.000**
การรับคืนสินค้าจากลูกค้า	3.675	3.474	3.429	0.163
โดยรวม	3.669	3.326	3.343	0.000**

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.16 พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้บริหารในสถานประกอบการที่มีระดับความรู้มาก เท่ากับ 3.669 ระดับความรู้ปานกลาง เท่ากับ 3.326 และระดับความรู้น้อย เท่ากับ 3.343 เมื่อพิจารณาความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในแต่ละด้าน ได้ผลตามดังนี้

ด้านการวางแผน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการวางแผนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้บริหารในสถานประกอบการที่มีระดับความรู้มาก เท่ากับ 3.754 ระดับความรู้ปานกลาง เท่ากับ 3.396 และระดับความรู้น้อย เท่ากับ 3.257

ด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้บริหารในสถานประกอบการที่มีระดับความรู้มาก เท่ากับ 3.701 ระดับความรู้ปานกลาง เท่ากับ 3.309 และระดับความรู้น้อย เท่ากับ 3.357

ด้านการผลิต พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการผลิตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้บริหารในสถานประกอบการที่มีระดับความรู้มาก เท่ากับ 3.476 ระดับความรู้ปานกลาง เท่ากับ 3.432 และระดับความรู้น้อย เท่ากับ 3.727

ด้านการจัดส่งและส่งมอบ พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้บริหารในสถานประกอบการที่มีระดับความรู้มาก เท่ากับ 3.437 ระดับความรู้ปานกลาง เท่ากับ 2.956 และระดับความรู้น้อย เท่ากับ 3.143

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ ห้ามมิให้เผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้า พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ยระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้บริหารในสถานประกอบการที่มีระดับความรู้มาก เท่ากับ 3.675 ระดับความรู้ปานกลาง เท่ากับ 3.474 และระดับความรู้น้อย เท่ากับ 3.429

เมื่อพิจารณาความแตกต่างของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานต่างๆของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD ผลการทดสอบแสดงไว้ในตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จำแนกตามระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นรายคู่โดยวิธี LSD

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	ระดับความรู้ ของผู้บริหาร	\bar{X}	กลุ่มที่	p-value		
				1	2	3
การวางแผน	มาก	3.754	1	-	0.545	0.036*
	ปานกลาง	3.396	2	-	-	0.000**
	น้อย	3.257	3	-	-	-
การจัดการแหล่งวัตถุดิบ/ ชิ้นส่วน	มาก	3.701	1	-	0.842	0.160
	ปานกลาง	3.309	2	-	-	0.000**
	น้อย	3.357	3	-	-	-
การผลิต	มาก	3.719	1	-	0.876	0.376
	ปานกลาง	3.432	2	-	-	0.006**
	น้อย	3.476	3	-	-	-
การจัดส่งและส่งมอบ	มาก	3.437	1	-	0.536	0.346
	ปานกลาง	2.956	2	-	-	0.000**
	น้อย	3.143	3	-	-	-

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.17 (ต่อ)

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	ระดับความรู้ ของผู้บริหาร	\bar{X}	กลุ่มที่	p-value		
				1	2	3
โดยรวม	มาก	3.669	1	-	0.940	0.152
	ปานกลาง	3.326	2	-	-	0.000**
	น้อย	3.343	3	-	-	-

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.17 ด้านการวางแผน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับความรู้น้อย มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานแตกต่างกับสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับความรู้มาก และระดับความรู้ปานกลางอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และ 0.01 ตามลำดับ ส่วนสถานประกอบการที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกันคู่อื่นๆ มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่แตกต่างกัน

ด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับความรู้น้อย มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานแตกต่างกับสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับความรู้ปานกลางอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนสถานประกอบการที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกันคู่อื่นๆ มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่แตกต่างกัน

ด้านการผลิต พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับความรู้น้อย มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานแตกต่างกับสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับความรู้ปานกลางอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนสถานประกอบการที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่อง

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกันคู่อื่นๆ มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่แตกต่างกัน

ด้านการจัดส่งและส่งมอบ พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับความรู้ต่ำ มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานแตกต่างกับสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับความรู้ปานกลางอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนสถานประกอบการที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกันคู่อื่นๆ มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่แตกต่างกัน

ด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานโดยรวม พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับความรู้ต่ำ มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานแตกต่างกับสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับความรู้ปานกลางอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนสถานประกอบการที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกันคู่อื่นๆ มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่แตกต่างกัน

4.6 ผลการวิเคราะห์เนื้อหาจากแบบสอบถามปลายเปิดที่ถามถึง ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน และความต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐในด้านต่างๆ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากแบบสอบถามตอนที่ 4 ซึ่งเป็นการสอบถามเกี่ยวกับข้อเสนอแนะในการเตรียมความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน และความต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐในด้านต่างๆ ซึ่งมีผู้ตอบแบบสอบถามในส่วนนี้ทั้งหมด 34 ชุด จากแบบสอบถามที่ได้คืนกลับมา 186 ชุด คิดเป็นร้อยละ 18.28 ของแบบสอบถามที่ได้คืนกลับมา โดยมีข้อคำตอบบางข้อที่มีความถี่ซ้ำกัน และได้รวบรวมข้อเสนอแนะ ดังแสดงตารางที่ 4.18

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.18 ข้อเสนอแนะในการเตรียมความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน รวมถึงความต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐในด้านต่างๆ

ข้อเสนอแนะ	จำนวน ข้อเสนอแนะ	ร้อยละ
การประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้เกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแก่สถานประกอบการต่างๆ เกี่ยวกับข้อดี/ข้อเสีย และการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับกับการแข่งขันทางธุรกิจ	11	22.0
การส่งเสริมด้านการลงทุน (BOI) และให้ความช่วยเหลือด้านแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำ	9	18.0
การส่งเสริมในเรื่องการลดภาษี (Tax) การนำเข้าวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนเครื่องจักร และการส่งเสริมการส่งออกสินค้า	9	18.0
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบ โลจิสติกส์ เช่น การเชื่อมต่อระบบขนส่งและคมนาคมระหว่างประเทศในอาเซียน ระบบขนส่งทางอากาศ ระบบขนส่งทางรางรถไฟ และศูนย์กลางในการจัดเก็บ/กระจายสินค้า	5	10.0
การส่งเสริมพัฒนาทางการติดต่อสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษ รวมถึงขนบธรรมเนียมวัฒนธรรมของประเทศสมาชิกอาเซียนให้กับแรงงานไทย	4	8.0
การส่งเสริมพัฒนาทักษะความชำนาญของแรงงานไทย	4	8.0
การช่วยเหลือภาคเอกชนในด้านต้นทุนการขนส่ง เช่น ราคาน้ำมันสำหรับรถขนส่งสินค้า	3	6.0
การปรับปรุงขั้นตอนของหน่วยงานราชการไม่ให้มีการทำงานที่ซ้ำซ้อน และให้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เช่น ขั้นตอนด้านศุลกากร การขอใบอนุญาตทำงานของคนต่างด้าว (Work Permit)	3	6.0
การส่งเสริมมาตรฐานของผลิตภัณฑ์และสินค้าไทยให้ได้มาตรฐานระดับสากล	2	4.0
รวม	50	100.0

จากตารางที่ 4.18 แสดงผลข้อเสนอแนะในการเตรียมความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทาน รวมถึงความต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐในด้านต่างๆ จากผู้ตอบแบบสอบถามในส่วนนี้จำนวน 34 ราย ซึ่งได้ผลการศึกษาดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถานประกอบการร้อยละ 22.0 ต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐในด้านการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้เกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนรวมถึง ข้อดี/ข้อเสีย และการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับกับการแข่งขันทางธุรกิจ รองลงมาร้อยละ 18.0 ต้องการความช่วยเหลือด้านการส่งเสริมด้านการลงทุน (BOI) ให้ความช่วยเหลือด้านแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำ และด้านการส่งเสริมในเรื่องการลดภาษี (Tax) การนำเข้าวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน เครื่องจักร และการส่งเสริมการส่งออกสินค้า ร้อยละ 10.0 ต้องการความช่วยเหลือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบโลจิสติกส์ เช่น การเชื่อมต่อระบบขนส่งและคมนาคมระหว่างประเทศในอาเซียน ระบบขนส่งทางอากาศ ระบบขนส่งทางรางรถไฟ และศูนย์กลางในการจัดเก็บ/กระจายสินค้า ร้อยละ 8.0 ต้องการความช่วยเหลือในด้านการส่งเสริมพัฒนาทางการติดต่อสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษ รวมถึงขนบธรรมเนียมวัฒนธรรมของประเทศสมาชิกอาเซียนให้กับแรงงานไทย และด้านการส่งเสริมพัฒนาทักษะความชำนาญของแรงงานไทย ร้อยละ 6.0 ต้องการความช่วยเหลือสำหรับภาคเอกชนในด้านต้นทุนการขนส่ง เช่น ราคาน้ำมันสำหรับรถขนส่งสินค้า และด้านการปรับปรุงขั้นตอนของหน่วยงานราชการไม่ให้มีการทำงานที่ซ้ำซ้อนและให้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เช่น ขั้นตอนด้านศุลกากร การขอใบอนุญาตทำงานของคนต่างด้าว (Work Permit) และร้อยละ 4.0 ต้องการความช่วยเหลือในด้านการส่งเสริมมาตรฐานของผลิตภัณฑ์และสินค้าไทยให้ได้มาตรฐานระดับสากล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ในบทนี้ผู้วิจัยจะกล่าวถึงการสรุปผลการวิจัย การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะของงานวิจัยเรื่องความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์ผลการวิจัยในบทที่ 4 สรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

5.1.1 ข้อมูลปัจจัยส่วนองค์กร

ประเภทขององค์กร พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกส่วนใหญ่มีประเภทขององค์กรเป็นผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบ ชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่ง จำนวน 97 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 52.2 เป็นผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สอง จำนวน 61 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 32.8 เป็นผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สาม จำนวน 23 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 12.3 และเป็นผู้ผลิตยานยนต์ จำนวน 5 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 2.7

ขนาดขององค์กร พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกส่วนใหญ่มีขนาดขององค์กรมากกว่า 500 คน จำนวน 95 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 51.1 ขนาดตั้งแต่ 200 – 500 คน จำนวน 68 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 36.6 และขนาดน้อยกว่า 200 คน จำนวน 23 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 12.3

ระยะเวลาดำเนินงาน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกส่วนใหญ่มีระยะเวลาดำเนินงานมากกว่า 10 ปี จำนวน 124 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 66.7 ระยะเวลาดำเนินงานตั้งแต่ 5 – 10 ปี จำนวน 46 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 24.7 และระยะเวลาน้อยกว่า 5 ปี จำนวน 16 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 8.6

สัญชาติขององค์กร พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกส่วนใหญ่มีสัญชาติขององค์กรเป็นสัญชาติเอเชีย จำนวน 123 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 66.1 สัญชาติไทย จำนวน 40 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 21.5 สัญชาติยุโรป จำนวน 15 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 8.1 และสัญชาติอเมริกา จำนวน 8 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 4.3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์ระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก เกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้บริหารของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกโดยรวมมีความรู้เกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 8.234 โดยผู้บริหารของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีความรู้เกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลางมีจำนวน 96 คน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 7.295 คะแนน รองลงมาคือ มีความรู้ระดับมาก มีจำนวน 83 คน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 9.729 คะแนน และมีความรู้ระดับน้อย มีจำนวน 7 คน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.500 คะแนน ตามลำดับ

5.1.3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก ในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สมมติฐานที่ 1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อย ดังนี้

สมมติฐานที่ 1.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 1.2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 1.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 1.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 1.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 2.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2.2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์การแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 3.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมมติฐานที่ 3.2 ระยะเวลาดำเนินงานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 3.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 3.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 3.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 4.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 4.2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 4.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 4.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 4.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีสัญชาติขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถาน

ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 5.1 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการวางแผนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 5.2 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 5.3 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการผลิตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 5.4 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 5.5 สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้วิจัยขออภิปรายผลดังต่อไปนี้

5.2.1 ข้อมูลปัจจัยส่วนองค์กร

สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกส่วนใหญ่มีประเภทขององค์กรเป็นผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่ง คิดเป็นร้อยละ 52.2 และมีขนาดขององค์กรมากกว่า 500 คน คิดเป็นร้อยละ 51.1 โดยสถานประกอบการส่วนใหญ่มีระยะเวลาดำเนินงานมากกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 66.7 และมีสัญชาติขององค์กรเป็นสัญชาติเอเชีย ถึงร้อยละ 66.1

5.2.2 ผลการวิเคราะห์ระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์เกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผู้บริหารของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกโดยรวมมีความรู้เกี่ยวกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยของระดับความรู้เท่ากับ 8.234 โดยผู้บริหารของสถานประกอบการส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลาง มีจำนวน 96 คน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 7.295 คะแนน รองลงมาคือ มีความรู้ระดับมาก มีจำนวน 83 คน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 9.729 คะแนน และมีความรู้ระดับน้อย มีจำนวน 7 คน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.500 คะแนน ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับ เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์ (2556) ที่กล่าวว่า ผลการสำรวจของหลายสถาบัน พบว่า สังคมไทยยังขาดความตื่นตัวเกี่ยวกับการเป็น AEC ประชาชนและผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังขาดความตระหนักถึงความสำคัญ ผลกระทบ และความจำเป็นในการเตรียมความพร้อม ยกเว้นผู้ประกอบการขนาดใหญ่หรือหน่วยงานที่ทำธุรกิจกับต่างประเทศอยู่แล้ว การขาดความเข้าใจและ

เอกสารความตระหนักอาจสร้างปัญหาให้กับผู้ประกอบการไทย ทำให้ขาดความรู้ความเข้าใจในการใช้
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประโยชน์จาก AEC ทำให้เสียโอกาสหรือพลาดโอกาสที่กำลังจะเปิดออก และทำให้ขาดการเตรียมความพร้อมและไม่สามารถปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบจาก AEC ได้ทันเวลา

5.2.3 ผลการวิเคราะห์ระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกส่วนใหญ่มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานโดยรวมในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.480 โดยสถานประกอบการแต่ละแห่งมีความพร้อมไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.594 และเมื่อพิจารณาในแต่ละด้านพบว่า ด้านการผลิต ด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้า ด้านการวางแผน และด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน มีความพร้อมอยู่ในระดับมาก ส่วนด้านการจัดส่งและส่งมอบ มีความพร้อมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ศัญญา พุทธรักจิโต (2552) ที่พบว่า ผู้ประกอบการในเขตพื้นที่เขตการนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกให้ความสำคัญในการดำเนินงานการจัดการโซ่อุปทานนั้นอยู่ในระดับปานกลางถึงมาก โดยมีการส่งเสริมให้มีการพัฒนาการจัดการโซ่อุปทานมากขึ้นและส่งเสริมให้บุคลากรมีความรู้ความสามารถในกระบวนการจัดการโซ่อุปทานและเข้าใจในการดำเนินงานการจัดการโซ่อุปทานทั่วทั้งองค์กร รวมถึงการร่วมมือกับบริษัทคู่ค้าเพื่อการพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงานการจัดการโซ่อุปทานอย่างมีประสิทธิภาพ

5.2.4 ผลวิเคราะห์การเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามปัจจัยส่วนองค์กร

ประเภทขององค์กร พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทองค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานโดยรวมในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เมื่อพิจารณาความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเป็นรายด้าน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีประเภทองค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการวางแผน ด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน ด้านการผลิต และด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้ามีความพร้อมไม่แตกต่างกัน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานพบว่า ผู้ผลิตรายอื่นมีความพร้อมมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.106 รองลงมาเป็น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมออนุญาตให้นำไปเผยแพร่บนสื่อออนไลน์
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่ง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.506 ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สอง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.495 และผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สาม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.168 ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากผู้ผลิตยานยนต์ได้ให้ความสำคัญและมีการดำเนินงานในด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานอย่างจริงจังและยังเป็นผู้กำหนดระบบในการดำเนินการต่างๆ ให้กับผู้ผลิต/จัดจำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ในชั้นอื่นๆ ได้ปฏิบัติตาม ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ผู้ผลิตยานยนต์จึงมีความพร้อมมากที่สุด ในขณะที่ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สามที่ต้องดำเนินการให้สอดคล้องตามข้อกำหนดต่างๆ ของทั้งผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่หนึ่งและผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สอง ซึ่งมีการดำเนินงานด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานยังไม่เต็มที่เท่าที่ควรจึงทำให้มีความพร้อมน้อยกว่าสถานประกอบการประเภทอื่นๆ ซึ่งสอดคล้องกับ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2549) ได้กล่าวว่า อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นตลาดผู้ขายน้อยราย คือพฤติกรรมทางการขายการตลาดเป็นแบบ Oligopoly ใช้ทฤษฎีเกมเป็นหลักในการดำเนินกลยุทธ์เพื่อการแข่งขันกับบริษัทคู่แข่ง อย่างไรก็ตามในด้านการผลิต ผู้ผลิตรถยนต์แต่ละค่ายมีการสนับสนุนซึ่งกันและกันเพื่อสร้างความเข้มแข็งในระบบการผลิต ส่งเสริมจุดเด่นและแก้ไขจุดด้อยร่วมกันอยู่ตลอดเวลา ในบางครั้งก็ร่วมกันผลิตบางครั้งก็ร่วมกันลงทุนเฉพาะในบางขั้นตอน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความเข้มแข็งเมื่อเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมอื่นๆ และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2554) ได้กล่าวว่า ผู้ประกอบการไทยอยู่ในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มาอย่างยาวนานจึงทำให้ความสามารถในการแข่งขันด้านการสร้างตราสินค้ามีน้อย ประกอบกับการที่เป็นอุตสาหกรรมสนับสนุน จึงทำให้ต้องพึ่งพาคำสั่งซื้อคำสั่งผลิตจากเจ้าของสินค้ารถยนต์ต่างๆ เป็นหลัก เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็น Second Tier และ Third Tier

ขนาดขององค์กร พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานโดยรวมในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานเป็นรายด้าน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน และด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการวางแผน ด้านการผลิต และด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานพบว่า สถานประกอบการที่มีขนาดองค์กรมากกว่า 500 คน มีค่าเฉลี่ยของความพร้อมมากที่สุดเท่ากับ 3.563 รองลงมาคือขนาดองค์กรน้อยกว่า 200 คน มีค่าเท่ากับ 3.470 และขนาดองค์กรตั้งแต่ 200-500 คน มีค่าเท่ากับ 3.368 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ศัญญา พุทธิรักษ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการศึกษาวิจัยเท่านั้น ไม่สามารถนำ

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โต (2552) ที่พบว่า ขนาดของอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน มีความสำคัญกับการดำเนินงานการจัดการโซ่อุปทานในภาพรวมไม่แตกต่างกัน ซึ่งเมื่อดูจากผลของค่าเฉลี่ยในการให้ความสำคัญในการดำเนินงานพบว่าอุตสาหกรรมขนาดเล็กมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ดังนั้นสถานประกอบการทุกขนาดจะต้องมีการปรับตัวและให้ความสำคัญในการพัฒนาด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้มากขึ้นกว่าเดิม เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและสร้างความได้เปรียบทางธุรกิจให้แก่ตัวเอง

ระยะเวลาดำเนินงาน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานโดยรวมในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานเป็นรายด้าน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการวางแผน ด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน ด้านการผลิต ด้านการจัดส่งและส่งมอบ และด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าไม่แตกต่าง เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยของความพร้อมพบว่า สถานประกอบการที่มีระยะเวลาดำเนินงานมากกว่า 10 ปี มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 3.530 รองลงมาคือ ระยะเวลาดำเนินงานน้อยกว่า 5 ปี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.495 และระยะเวลาดำเนินงานตั้งแต่ 5-10 ปี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.350 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สัจญญา พุทธรัทธิโต (2552) ที่พบว่า ระยะเวลาดำเนินงานแตกต่างกัน ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานการจัดการโซ่อุปทานในภาพรวมไม่แตกต่าง

สัญชาติขององค์กร พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานโดยรวมในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อพิจารณาความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานเป็นรายด้าน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีขนาดขององค์กรแตกต่างกัน มีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านการผลิต และด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้าแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน พบว่าสถานประกอบการที่มีสัญชาติอเมริกามีค่าเฉลี่ยของความพร้อมมากที่สุด โดยมีค่าเท่ากับ 3.835 รองลงมา เป็นสถานประกอบการที่มีสัญชาติยุโรป มีค่าเท่ากับ 3.661 สัญชาติเอเชีย มีค่าเท่ากับ 3.510 และสัญชาติไทย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.248 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ปิยะรัตน์ เอกชัยศิริ (2548) ที่พบว่า บริษัทต่างชาติมีความพร้อมในการดำเนินงานด้าน IT (Information Technology) เพื่อ

สนับสนุนในด้านการจัดการ ไซ่อุปทานของบริษัทมากกว่าบริษัทที่มีสัญชาติไทย โดยระดับความแตกต่างในการดำเนินการทางด้าน IT ที่ชัดเจนที่สุดระหว่างบริษัทต่างชาติและบริษัทสัญชาติไทยคือแอปพลิเคชัน (Applications) และมาตรฐานด้าน IT (IT Standards) ซึ่งมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างคู่ค้าทางธุรกิจ เนื่องจากบริษัทต่างชาติที่มีสำนักงานใหญ่หรือบริษัทแม่อยู่ในต่างประเทศได้มีการส่งผ่านแนวความคิดในด้านการจัดการ ไซ่อุปทานและกลยุทธ์ในการดำเนินงานมายังบริษัทลูก ซึ่งจะทำให้บริษัทต่างชาติเหล่านี้มีความได้เปรียบในระบบการดำเนินงานหลายๆอย่างที่ได้จากบริษัทแม่เมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทสัญชาติไทย

5.2.5 ผลวิเคราะห์การเปรียบเทียบความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และไซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามระดับความรู้ของผู้บริหารในสถานประกอบการ

สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดการ โลจิสติกส์และ ไซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เมื่อพิจารณาความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ ไซ่อุปทานเป็นรายด้าน พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดการ โลจิสติกส์และ ไซ่อุปทานด้านการวางแผน ด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน และด้านการจัดส่งและส่งมอบแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแตกต่างกัน มีความพร้อมในด้านการจัดการ โลจิสติกส์และ ไซ่อุปทานด้านการผลิตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ ไซ่อุปทานด้านการรับคืนสินค้าจากลูกค้ามีความพร้อมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ ไซ่อุปทาน พบว่า สถานประกอบการที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก มีความพร้อมในด้านการจัดการ โลจิสติกส์และ ไซ่อุปทานมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.669 รองลงมาคือสถานประกอบการที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับน้อย มีค่าเท่ากับ 3.343 และสถานประกอบการที่มีระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเท่ากับ 3.326 ตามลำดับ ซึ่งไม่สอดคล้องกับ อภิวิฐิ พิมลแสงสุริยา (2556) ที่กล่าวว่า ไม่ว่าจะองค์กรเล็ก หรือใหญ่ ล้วนขาดความ

เข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับหลักการ และแนวทางปฏิบัติของ AEC ซึ่งเป็นสิ่งที่จะต้องช่วยกันเร่งแก้ไขเป็นอันดับแรกๆ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจให้ถูกต้อง เพราะการรณรงค์ที่ภาครัฐหรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายได้ทำนั้น ยังไม่ได้ผล และอาจส่งผลให้การวางแผนนโยบายและกลยุทธ์ขององค์กรไทยขาดประสิทธิภาพ และแหล่งข้อมูลความรู้เพื่อสร้าง ความรู้เกี่ยวกับ AEC สำหรับองค์กรไทยและผู้ประกอบการทุกระดับ ก็คือ สื่อมวลชน รวมถึงข้อมูลความรู้จากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และสถาบันการศึกษาภาครัฐควรมีการใช้ประโยชน์จากช่องทางต่างๆ เหล่านี้ ตลอดจนหน่วยงาน อื่นๆ อาทิ สมาคมธุรกิจ หรือชมรมที่เกี่ยวข้อง กับกลุ่มธุรกิจต่างๆ เช่น สภาหอการค้า หรือสภาอุตสาหกรรม และ ภาคการศึกษา เพื่อให้ข้อมูลที่ถูกต้องนั้นเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างหลากหลายช่องทาง

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัยครั้งนี้

1. จากผลการศึกษาในเรื่องระดับความรู้ของผู้บริหารเกี่ยวกับเรื่องการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า ผู้บริหารส่วนใหญ่มีระดับความรู้อยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงควรมีการส่งเสริมในเรื่องการให้ความรู้เกี่ยวกับหลักการและแนวทางปฏิบัติของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้กับสถานประกอบการต่างๆ เพิ่มขึ้นมากกว่าเดิม ซึ่งถือว่าเป็นสิ่งที่ต้องเร่งในการส่งเสริมเป็นอันดับแรกๆ เพื่อที่จะสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อกำหนดและแนวทางปฏิบัติต่างๆ ของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้ถูกต้อง ซึ่งจะส่งผลให้สถานประกอบการต่างๆ สามารถปรับตัวและเตรียมพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงได้ทัน

2. จากผลการวิเคราะห์ระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก พบว่า ด้านการจัดส่งและส่งออก มีค่าเฉลี่ยของความพร้อมน้อยที่สุดและมีระดับความพร้อมอยู่ในระดับปานกลาง ในขณะที่ด้านอื่นๆ มีความพร้อมอยู่ในระดับมาก ดังนั้น สถานประกอบการจึงควรมุ่งเน้นปรับปรุงและพัฒนาด้านการจัดส่งและส่งออกให้มีความพร้อมมากขึ้น โดยเฉพาะในเรื่องการนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้ในการดำเนินงานด้านระบบ โลจิสติกส์ เช่น ระบบติดตามงานอิเล็กทรอนิกส์ (e-Tracking) ระบบการเคลื่อนย้ายสินค้า (GPS) ระบบบาร์โค้ด (Barcode) และระบบการบ่งชี้ด้วยความถี่วิทยุ (RFID) รวมถึงการดำเนินการด้านศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการลูกค้าในต่างประเทศ นอกจากนี้แล้วยังควรนำเอาเทคโนโลยีระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการจัดการ โซ่อุปทานและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างองค์กร เช่น ระบบ ERP ระบบ SAP และ ระบบ EDI เป็นต้น เพื่อช่วยในเรื่องการลดความ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผิดพลาดจากข้อมูลและช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการตัดสินใจการดำเนินงานด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

3. จากผลการวิจัยเปรียบเทียบความแตกต่างของความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาค ตะวันออก พบว่าสถานประกอบการที่มีประเภทองค์กรเป็นผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนชั้นที่ 3 และสถานประกอบการที่มีสัญชาติไทยมีความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานน้อยกว่าสถานประกอบการที่มีประเภทองค์กรและสัญชาติขององค์กรอื่นๆ ดังนั้นจึงควรที่จะส่งเสริมให้มีการพัฒนาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้มากขึ้น และควรจัดการให้บุคลากรได้มีความรู้ความสามารถในกระบวนการจัดการโซ่อุปทานและเข้าใจในการดำเนินงานการจัดการโซ่อุปทานทั่วทั้งองค์กร รวมไปถึงการร่วมมือกับบริษัทคู่ค้าหรือพันธมิตรทางธุรกิจ (Business Partner) ในการพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงานด้านการจัดการโซ่อุปทานอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและสร้างความได้เปรียบทางธุรกิจให้แก่ตัวเอง เพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคต

1. การศึกษาวิจัยครั้งนี้ทางผู้วิจัยทำการศึกษากลุ่มตัวอย่างของสถานประกอบการที่เป็นผู้ผลิตยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนยานยนต์เท่านั้น ซึ่งในความเป็นจริงแล้วในอุตสาหกรรมยานยนต์ยังมีสถานประกอบการประเภทอื่นๆ เช่น ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการด้านคลังสินค้า ผู้รับเหมาช่วง เป็นต้น ดังนั้นเพื่อให้ข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นจึงควรมีการศึกษาถึงความพร้อมของสถานประกอบการในประเภทอื่นๆด้วย

2. ในการศึกษาความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในครั้งนี้ ใช้แบบจำลองอ้างอิงการดำเนินงานโซ่อุปทาน (SCOR Model) ซึ่งใช้มุมมองในการประเมินสมรรถนะในการดำเนินการทั้ง 5 ด้าน คือ การวางแผน การจัดหาแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน การผลิต การจัดส่งและส่งมอบ และการรับคืนสินค้าจากลูกค้า ซึ่งนอกจากนี้แล้วในด้านอื่นๆนอกเหนือจากทั้ง 5 ด้านดังกล่าวอาจส่งผลต่อความพร้อมในการดำเนินงานของสถานประกอบการ เช่น ด้านการส่งเสริมตลาด ด้านการวิจัยพัฒนาผลิตภัณฑ์ ด้านกลยุทธ์ในการบริหารจัดการองค์กร เป็นต้น ดังนั้นในการวิจัยในครั้งต่อไปจึงควรให้ความสนใจศึกษาในด้านดังกล่าวด้วย

บรรณานุกรม

- กฤษฎา วิสวธีรานนท์ และคณะ. 2547. **Supply Chain & Logistics**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ ส.ส.ท.
- กมลชนก สุทธิวาหนฤพุดิ ศลิษา ภมรสถิต และจักษกฤษณ์ ดวงพัสดรา. 2547. **การจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ท็อป/แมคกรอ-ฮิล.
- การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (Online). Available : <http://www.ieat.go.th>
- เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์. 2556. “ความพร้อมของไทยในการเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: จุดแข็งและจุดอ่อน”. ค้นเมื่อ 25 เมษายน 2556, จาก <http://www.kriengsak.com/issues/aec>.
- ค่านาย อภิปรัชญาสกุล. 2550. **โลจิสติกส์และการจัดการซัพพลายเชน : กลยุทธ์สำหรับลดต้นทุนและเพิ่มกำไร**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : ซี.วาย.ซี.เอ็ม.พริ้นติ้ง.
- ชูศรี วงศ์รัตน์. 2537. **เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย**. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ดลวิทย์ วงศ์พานิช. 2552. “ความสัมพันธ์ของการบูรณาการห่วงโซ่อุปทานและขนาดขององค์กรต่อความสามารถในการแข่งขัน: กรณีศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย”. ประมวลวิชาสำหรับนักศึกษาปริญญาโทประเภทงานวิจัย สาขาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ทิพย์สุดา ท้าววงษ์. 2550. “การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย: กรณีศึกษาของผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา.
- บุญชม ศรีสะอาด. 2535. **การวิจัยเบื้องต้น**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สุริยาสาน์.
- บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธ์. **เทคนิคการสร้างเครื่องมือรวบรวมข้อมูลสำหรับงานวิจัย**. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล.
- บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธ์. **ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์**. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ : บีแอนด์บีพับริชชิง.
- ปิยะรัตน์ เอกชัยศิริ. 2548. “บทบาทเทคโนโลยีสารสนเทศต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารโซ่อุปทานในประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีการจัดการระบบสารสนเทศ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

- ปัทมา คุปตระกูล. 2548. “ต้นทุนในการตอบสนองลูกค้าต่อกิจกรรมโลจิสติกส์ กรณีศึกษา อุตสาหกรรมยานยนต์”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาการจัดการโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัยการจัดการและนวัตกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543. **วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์**. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พชนันท์ มงคลศิริวัฒน์. 2548. “ASEAN ECONOMIC COMMUNITY กับธุรกิจขนส่งไทย”. *Logistic Thailand*. 2552(12) : 11.
- วิจิต อุ๋อัน และ อำนาจ วังจิ้น. 2550. **การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS**. กรุงเทพฯ : พรินท์เอทมิ (ประเทศไทย)
- วัชรพงศ์ ฤกษ์นันท์. 2550. “การปรับปรุงกระบวนการกระจายสินค้าด้วยแนวความคิดแบบลีน โดยแบบจำลองเครื่องหมายกระบวนการธุรกิจ กรณีศึกษา : อุตสาหกรรมการผลิตมอเตอร์ไฟฟ้า”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- ศุภจิตร ปัญญามิตร. 2548. “ผลกระทบจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีในมุมมองของโลจิสติกส์”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาการจัดการโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัยการจัดการและนวัตกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. 2554. รายงานผลการวิเคราะห์ขีดความสามารถในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) กลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยนต์. กรุงเทพฯ.
- สยามพล หรั้งกิจ. 2548. “การลดต้นทุนโลจิสติกส์ในโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมระบบการผลิต คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- สัณญา พุทธรักข์โต. 2552. “ความคิดเห็นผู้บริหารโรงงานอุตสาหกรรมในเขตการนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกกับการให้ความสำคัญด้านการจัดการโซ่อุปทาน”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2549. **เอกสาร Profile ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน**. ค้นเมื่อ 19 เมษายน 2556, จาก http://www.nesdb.go.th/portals/0/tasks/dev_ability/Profile/industry/อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน.pdf
- อภิวุฒิ พิมพ์แสงสุริยา. 2556. “องค์กรไทยไม่รู้จักจริงเกี่ยวกับ AEC”. ค้นเมื่อ 25 เมษายน 2556, จาก <http://www.thai-aec.com/661>. 17 มกราคม 2556

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์
ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก ในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผู้วิจัย

นาย เฉลชาติ บุญรอด

นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชา วิทยาการจัดการอุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

คำชี้แจง

- แบบสอบถามชุดนี้ เป็นแบบสอบถามในการเก็บข้อมูลของการวิจัยเรื่อง “ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” ฉะนั้นขอความกรุณาท่านผู้ตอบคำถาม โดยตอบคำถามให้ครบทุกข้อและผู้วิจัยขอรับรองว่าจะไม่มีผลกระทบกระเทือนต่อตัวท่าน หรือการทำงานของท่านแต่อย่างใด โดยข้อมูลในแบบสอบถามจะเก็บไว้เป็นความลับเพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น
- แบบสอบถามชุดนี้มีคำถามจำนวน 4 ตอน คือ
 - ตอนที่ 1 : แบบสอบถามในด้านข้อมูลส่วนบุคคลและข้อมูลทั่วไปขององค์การ
 - ตอนที่ 2 : แบบสอบถามในด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
 - ตอนที่ 3 : แบบสอบถามในด้านความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการ ปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
 - ตอนที่ 4: แบบสอบถามในด้านข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
- แบบสอบถามนี้ไม่ได้สร้างมาเพื่อเป็นข้อสอบ เพราะฉะนั้นจึงไม่มีคำตอบข้อใด ถูกหรือผิด ท่านสามารถตอบข้อความทุกข้อความให้ตรงกับความคิดเห็น หรือตรงกับความเป็นจริงของสถานประกอบการของท่านให้มากที่สุด และผู้วิจัยใคร่ขอกราบขอบพระคุณมาล่วงหน้าสำหรับเวลาอันมีค่าของท่านในการ สนับสนุนงานวิจัยและยังเป็นการพัฒนาขีดความสามารถของอุตสาหกรรมต่อไป

ขอขอบพระคุณอย่างสูงในความกรุณา

นาย เฉลชาติ บุญรอด

ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 1 : ข้อมูลส่วนบุคคลและข้อมูลทั่วไปของสถานประกอบการ (10 ข้อ)

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องสี่เหลี่ยม หน้าข้อความที่ตรงกับข้อมูลของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว

1. เพศ

ชาย

หญิง

2.ระดับการศึกษาสูงสุด

ต่ำกว่าปริญญาตรี

ปริญญาตรี

สูงกว่าปริญญาตรี

3.ตำแหน่งงานในปัจจุบัน

ผู้จัดการแผนก

ผู้จัดการฝ่าย

ผู้จัดการโรงงาน

อื่นๆ (โปรดระบุ)

4.หน่วยงานที่รับผิดชอบ

ฝ่ายผลิต

ฝ่ายวางแผนการผลิต

ฝ่ายจัดซื้อ

ฝ่ายควบคุมสินค้าคงคลัง

ฝ่ายการตลาด

ฝ่ายโลจิสติกส์

ฝ่ายอื่นๆ (โปรดระบุ)

5. ประเภทขององค์กร

ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นแรก (1st Tier Suppliers)

ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สอง (2nd Tier Suppliers)

ผู้ผลิต/จำหน่ายวัตถุดิบชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่สาม (3rd Tier Suppliers)

ผู้ผลิตยานยนต์ (Automotive Manufacturers)

6. ขนาดขององค์กร (จำนวนพนักงานทั้งหมด)

น้อยกว่า 200 คน

ตั้งแต่ 200-500 คน

มากกว่า 500 คน

7. ระยะเวลาดำเนินงาน

น้อยกว่า 5 ปี

ตั้งแต่ 5-10ปี

มากกว่า 10 ปี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

8. สัญชาติขององค์กร (สัญชาติของผู้ถือหุ้นมากที่สุด)

- ไทย
- ทวีปเอเชีย ระบุชื่อประเทศ
- ทวีปอเมริกา ระบุชื่อประเทศ
- ทวีปยุโรป ระบุชื่อประเทศ

9. ที่มาแหล่งวัตถุดิบ ชิ้นส่วน ของสถานประกอบการ (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ภายในประเทศ เปอร์เซ็นต์
- จากต่างประเทศ ทวีปเอเชีย.....เปอร์เซ็นต์
 ทวีปอเมริกา.....เปอร์เซ็นต์
 ทวีปยุโรป.....เปอร์เซ็นต์

10. ลูกค้าของสถานประกอบการ (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ลูกค้าภายในประเทศ.....เปอร์เซ็นต์
- ลูกค้าต่างประเทศ ทวีปเอเชีย.....เปอร์เซ็นต์
 ทวีปอเมริกา.....เปอร์เซ็นต์
 ทวีปยุโรป.....เปอร์เซ็นต์

ตอนที่ 2 : ความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (12 ข้อ)

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อความที่ถูกต้อง และทำเครื่องหมาย X หน้าข้อความที่ผิด

- _____ 1) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC จะเริ่มมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2559
- _____ 2) องค์ประกอบของการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน คือ การเคลื่อนย้ายสินค้าเสรี การเคลื่อนย้ายบริการเสรี การเคลื่อนย้ายการลงทุนเสรี และการเคลื่อนย้ายเงินทุนเสรี
- _____ 3) สาขายานยนต์ เป็น 1 ใน 12 สาขาอุตสาหกรรมสำคัญที่มีการเปิดเสรีสินค้าและบริการ โดยประเทศอินโดนีเซียทำหน้าที่เป็นประธานในคณะทำงานด้านผลิตภัณฑ์ยานยนต์
- _____ 4) การเปิดเสรีทางด้านสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยสามารถนำเข้า/ส่งออก วัตถุดิบ ชิ้นส่วนในการผลิต จากประเทศอาเซียนได้โดยไม่ต้องเสียภาษี
- _____ 5) เพื่อขจัดปัญหาทางเทคนิคในผลิตภัณฑ์ยานยนต์ จึงได้มีการปรับมาตรฐานของผลิตภัณฑ์ยานยนต์ให้สอดคล้องกันทั้งอาเซียน โดยใช้มาตรฐาน UNECE เป็นมาตรฐานหลักในการอ้างอิง
- _____ 6) การจัดทำความตกลงยอมรับร่วมหรือ MRA ในผลิตภัณฑ์ยานยนต์ ทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ลดเวลาและค่าใช้จ่ายจากขั้นตอนการตรวจสอบสินค้าที่ซ้ำซ้อน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- _____ 7) การเปิดเสรีการบริการสาขาโลจิสติกส์ ได้กำหนดให้นักลงทุนสัญชาติอาเซียนสามารถถือหุ้นได้ถึง 80% ทำให้โอกาสของนักลงทุนต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุนแข่งขันในด้านบริการ โลจิสติกส์ไทยมากขึ้น
- _____ 8) จากการเปิดเสรีด้านบริการสาขาโลจิสติกส์ทำให้ผู้บริการด้าน โลจิสติกส์ไทยสามารถให้บริการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนเข้าไปในประเทศสมาชิกอาเซียนได้โดยสะดวก ทำให้การขนส่งสินค้าเกิดความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
- _____ 9) ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window : ASW) คือ ระบบฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ทางด้านศุลกากร (e-Custom) โดยมีมาตรฐานเดียวกันในกลุ่มประเทศอาเซียน
- _____ 10) ระบบ ASEAN Single Window จะช่วยให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยเกิดความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินการด้านศุลกากร ลดการทำงานซ้ำซ้อนและความผิดพลาดของเอกสาร ในการดำเนินการนำเข้า/ส่งออกสินค้า
- _____ 11) การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือเสรี ประกอบไปด้วยวิชาชีพทั้งหมด 8 สาขา ได้แก่ แพทย์ ทันตแพทย์ พยาบาล นักบัญชี วิศวกร สถาปนิก นักสำรวจ และนักกฎหมาย
- _____ 12) โอกาสในการย้ายฐานการผลิตของนักลงทุนไทยและอาเซียนจะมีน้อยลงหลังจากที่ AEC มีผลเริ่มบังคับใช้ เนื่องจากข้อกำหนดห้ามย้ายฐานการผลิตในกลุ่มประเทศสมาชิก เพื่อป้องกันความผันผวนทางเศรษฐกิจของภูมิภาค

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 3 : ความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (25 ข้อ)

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตามความเป็นจริงของสถานประกอบการของท่าน

นิยาม : ความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หมายถึง สถานะที่สถานประกอบการมีความพร้อม และมีกรเตรียมการล่วงหน้าในการนำเอาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานมาใช้ในการดำเนินกิจการ เพื่อเตรียมตัวรองรับกับการปรับตัวเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การวางแผน (Plan)						
1	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมด้านการพยากรณ์แนวโน้มด้านการตลาด คำสั่งซื้อ ของลูกค้า เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
2	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมด้านการวางแผนในการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ ชิ้นส่วน อย่างเพียงพอ เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
3	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการวางแผนการผลิตสินค้า เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
4	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการวางแผนการส่งมอบสินค้า เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
5	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการใช้ระบบคอมพิวเตอร์มาช่วยในการวางแผนด้านการจัดการโซ่อุปทาน เช่น ระบบ MRP ระบบ ERP ระบบ SAP ระบบ WMS เป็นต้น					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
การจัดการแหล่งวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน (Source)						
6	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการจัดการแหล่งวัตถุดิบ ชิ้นส่วน ที่มีคุณภาพและต้นทุนต่ำได้อย่างเพียงพอต่อความต้องการในการผลิตสินค้าเมื่อมีการเปิดเสรีในด้านสินค้า ในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
7	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการจัดการตารางการส่งมอบวัตถุดิบ ชิ้นส่วน ให้กับผู้จัดจำหน่าย เพื่อตอบสนองความต้องการของสถานประกอบการ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
8	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการคัดเลือกผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ ชิ้นส่วน ที่มีคุณภาพสามารถตอบสนองความต้องการของสถานประกอบการ เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
9	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการประเมินศักยภาพของผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ ชิ้นส่วนอย่างเป็นระบบต่อเนื่อง เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
10	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างองค์กรท่านและผู้จัดจำหน่ายผ่านระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange : EDI) เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
11	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างสถานประกอบการของท่านกับพันธมิตรธุรกิจ (Business Partner) และผู้จัดจำหน่าย เพื่อให้เกิดความร่วมมือในด้านการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ ชิ้นส่วน เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การผลิต (Make)						
12	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านเทคโนโลยีของเครื่องจักร กระบวนการผลิต เพื่อให้ได้สินค้าที่มีมาตรฐาน ตรงกับความต้องการของลูกค้าเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
13	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการนำระบบการบริหารจัดการผลิตและคุณภาพมาใช้ในการดำเนินงาน เช่น ระบบการผลิตแบบลีน (Lean Manufacturing System) ระบบการผลิตแบบโตโยต้า (Toyota Production System) การบริหารคุณภาพด้วย 6-Sigma (Six Sigma Management) เป็นต้น					
14	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการผลิตสินค้า ให้ได้การรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์สากล เช่น UNECE, EURO4, ISO/TS16949, ISO14000 เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
15	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านจำนวนของบุคลากรที่เพียงพอต่อการผลิตสินค้าให้ได้ตามจำนวน มาตรฐาน ตรงตามความต้องการของลูกค้า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
16	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการพัฒนาทักษะความชำนาญของบุคลากรเกี่ยวกับทักษะในด้านการผลิต การควบคุมการผลิต การตรวจสอบผลิตภัณฑ์ เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
17	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการดำเนินการกิจกรรมด้านการลดต้นทุน การเพิ่มผลผลิตเพื่อแข่งขันด้านต้นทุนสินค้า เช่น วิศวกรรมคุณค่า (Value Engineering : VE) การปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง (Kaizen) สายธารคุณค่า (Value Stream Mapping : VSM) การประเมินต้นทุนตามฐานกิจกรรม (Activity Based Costing : ABC) เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
การจัดส่งและส่งมอบ (Delivery)						
18	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการจัดการคลังสินค้า เช่น ระบบการขนส่งลำเลียง คลังจัดเก็บสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
19	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการใช้ระบบสารสนเทศเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อจัดการคลังสินค้า เช่น อุปกรณ์อ่านบาร์โค้ด (Barcode) ระบบการบ่งชี้ด้วยความถี่วิทยุ (RFID) เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
20	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการดำเนินการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการส่งมอบสินค้าไปยังลูกค้าต่างประเทศ และรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
21	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการบริการลูกค้าเพื่อการตรวจสอบสถานะของการส่งมอบสินค้า เช่น ระบบติดตามงานอิเล็กทรอนิกส์ (e-Tracking) ระบบการเคลื่อนย้ายสินค้า (GPS) เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความพร้อมในการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การรับคืนสินค้าจากลูกค้า (Return)						
22	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการเก็บคืนสินค้าที่เสียหาย สินค้าหมดอายุ สินค้าที่ไม่ได้มาตรฐานจากลูกค้า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
23	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการจัดเก็บสินค้าที่เสียหาย สินค้าหมดอายุ สินค้าที่ไม่ได้มาตรฐานจากลูกค้า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
24	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการแก้ไขสินค้าที่เสียหาย สินค้าไม่ได้มาตรฐานจากลูกค้า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน					
25	สถานประกอบการของท่านมีความพร้อมในด้านการทำลายทิ้งสินค้าเสียหาย สินค้าไม่ได้มาตรฐาน สินค้าหมดอายุ ที่ถูกส่งคืนจากลูกค้า					

ตอนที่ 4 : ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ท่านมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน และความต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐในด้านต่างๆ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในเรื่องใดบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

.....

“ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความกรุณาตอบแบบสอบถาม” ใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – นามสกุล	นาย เฉชชาติ บุญรอด
วัน เดือน ปีเกิด	22 กันยายน 2521
ที่อยู่ปัจจุบัน	250/5 หมู่ที่ 3 ตำบลบ่อวิน อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2544 วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเมคคาทรอนิกส์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน
ประสบการณ์ทำงาน	พ.ศ. 2544 – พ.ศ. 2547 ตำแหน่ง วิศวกร บริษัท มัตสุซิตะ อิเล็กทริก เวิร์ค (ไทยแลนด์) จำกัด พ.ศ. 2548 – พ.ศ. 2552 ตำแหน่ง วิศวกร บริษัท มิตซูบิชิ อิเล็กทริก คอนซูมเมอร์ โปรดักส์ (ประเทศไทย) จำกัด พ.ศ. 2552 – พ.ศ. 2556 ตำแหน่ง หัวหน้างานอาวุโส บริษัท ริโก้ แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด พ.ศ. 2556 – ปัจจุบัน ตำแหน่ง ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท บ็อบ ออโตโมทีฟ (ประเทศไทย) จำกัด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้