

บทที่ 4

ผลการศึกษาและการอภิปรายผล

การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย: กรณีศึกษาของผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 63 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 70.79 ของแบบสอบถามทั้งหมด ซึ่งเป็นจำนวนที่เพียงพอจะนำมาเป็นกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยได้ (แก้วตา เจริญเจริญ, 2549) ผลการศึกษาและการอภิปรายผลมีดังต่อไปนี้

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 1 ลักษณะของการดำเนินธุรกิจ

ลักษณะของการดำเนินธุรกิจ (ประเภทของผลิตภัณฑ์)	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (%)
1. OEM (Original Equipment Manufacturers)	92
2. REM (Replacement Equipment Manufacturers)	8

ตารางที่ 1 เป็นตารางแสดงลักษณะการดำเนินธุรกิจ โดยแบ่งตามประเภทของผลิตภัณฑ์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวนมากที่สุดร้อยละ 92 ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภท OEM ส่วนที่เหลือร้อยละ 8 ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภท REM ผลการศึกษาดังกล่าวสามารถแสดงให้เห็นว่า ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่ในประเทศไทยผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภท OEM ทั้งนี้จากการศึกษาเบื้องต้นนั้น พบว่าประเทศไทยเป็นศูนย์รวมของผู้ผลิตยานยนต์ทั่วโลก ทั้งค่ายญี่ปุ่น ยุโรป และอเมริกาเหนือ อีกทั้งยังเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์อันดับต้นของโลก ดังนั้น จึงมีผู้ประกอบการที่ผลิตชิ้นส่วน OEM ส่งโรงงานผู้ผลิตรถยนต์โดยตรงมากกว่าชิ้นส่วนประเภท REM ที่นิยมนำมาเข้าจากต่างประเทศมากกว่า (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2544)

ตารางที่ 2 ระยะเวลาขององค์กรตั้งแต่เริ่มก่อตั้งจนถึงปัจจุบัน

ระยะเวลาขององค์กรตั้งแต่เริ่มก่อตั้งจนถึงปัจจุบัน	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (%)
1. 1-10 ปี	71.4
2. 11-20 ปี	22.2
3. 21-30 ปี	3.2
4. มากกว่า 30 ปี	3.2

ตารางที่ 2 แสดงระยะเวลาขององค์กรตั้งแต่เริ่มก่อตั้งจนถึงปัจจุบัน จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวนมากที่สุดร้อยละ 71.4 ก่อตั้งองค์กรมาแล้ว 1-10 ปี รองลงมาร้อยละ 22.2 ก่อตั้งมาแล้ว 11-20 ปี ส่วนที่เหลือคือร้อยละ 3.2 เท่ากัน ได้แก่ 21-30 ปี และมากกว่า 30 ปี ตามลำดับ

ผลการศึกษาดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า ในระยะเวลาเพียง 10 ปีที่ผ่านมาอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีอัตราการเติบโตที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะตอบสนองกับความต้องการที่เพิ่มมากขึ้นในยุคของเทคโนโลยีและการพัฒนานวัตกรรมนั่นเอง

ตารางที่ 3 กิจกรรมหลักในกระบวนการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

กิจกรรมหลัก	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (%)
1. การจัดการวัสดุ/วัตถุดิบ	46.4
2. การแจกจ่ายสินค้า	34.5
3. การใช้ข้อมูลร่วมกัน	14.3
4. การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ	4.8

ตารางที่ 3 แสดงกิจกรรมหลักในกระบวนการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จากการศึกษาพบว่า กิจกรรมหลักในกระบวนการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของกลุ่มตัวอย่างจำนวนมากที่สุดร้อยละ 46.4 ได้แก่ การจัดการวัสดุ/วัตถุดิบ รองลงมาร้อยละ 34.5 คือ การแจกจ่ายสินค้า ร้อยละ 14.3 ได้แก่ การใช้ข้อมูลร่วมกัน และร้อยละ 4.8 คือ การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ ตามลำดับ

ผลจากการศึกษาดังกล่าวนั้น เป็นที่น่าสังเกตว่า กิจกรรมด้าน โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้ประกอบผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่ เป็นไปในรูปแบบของการไหลทางกายภาพของ

วัตถุดิบและสินค้า (Physical Flow) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาในเบื้องต้น ซึ่งพบว่า โดยปกติแล้วรถยนต์ทั่วไปจะมีชิ้นส่วนในการประกอบประมาณ 25,000 ชิ้น การที่ผู้ผลิตจะประสานงานเอาชิ้นส่วนต่าง ๆ มาประกอบเป็นรถยนต์ให้ได้ทันเวลาและตรงตามความต้องการของลูกค้า จึงไม่ใช่เรื่องที่ย่างยาก ดังนั้น การจัดการวัสดุ/วัตถุดิบและการแจกจ่ายสินค้าจึงนับเป็นกิจกรรมที่ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญเป็นอันดับต้น ๆ

ส่วนที่ 2 ความสำคัญของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้เทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้เทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	$\bar{X}$	S.D.
1. ความต้องการที่จะสนองตอบความต้องการของลูกค้า	4.63	0.576
2. ความต้องการในส่วนแบ่งทางการตลาด	4.17	0.794
3. ความต้องการในการลดต้นทุน	4.52	0.800
4. ความต้องการในการเพิ่มระดับการให้บริการ	4.30	0.733
5. สร้างมาตรฐานให้กับองค์กร	4.30	0.733

ตารางที่ 4 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้เทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้เทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานมากที่สุดได้แก่ ความต้องการที่จะสนองตอบความต้องการของลูกค้า โดยมีค่าคะแนนเฉลี่ย ($\bar{X}$) เท่ากับ 4.63 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ในระดับที่สูง รองลงมาคือ ความต้องการในการลดต้นทุน โดยมีค่าคะแนนเฉลี่ย $\bar{X}$ เท่ากับ 4.52 เป็นที่น่าสังเกตว่าปัจจัยทั้ง 5 ข้อนั้น มีความสำคัญอยู่ในระดับที่สูงและพบว่า ความต้องการที่จะสนองตอบความต้องการของลูกค้ามีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานน้อยที่สุด ($S.D. = 0.576$) เมื่อเทียบกับปัจจัยข้ออื่น ๆ ซึ่งหมายความว่าผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับความต้องการที่จะสนองตอบความต้องการของลูกค้าในระดับคะแนนที่ใกล้เคียงกัน

ผลการศึกษา แสดงให้เห็นว่า กลุ่มผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีเป้าหมายอย่างชัดเจนที่จะมุ่งสนองตอบความต้องการในทุก ๆ ด้านที่ลูกค้าต้องการ ทั้งนี้เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยนั้นมีการแข่งขันที่สูงมากขึ้นในทุก ๆ ปี ความต้องการของลูกค้าจึงเป็นแรงกดดันที่

ส่งผลกับผู้ผลิตรถยนต์และผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์โดยตรง ดังนั้นการให้ความสำคัญกับความต้องการของลูกค้าเป็นอันดับแรก จึงเป็นสิ่งที่ช่วยให้ผู้ประกอบการทราบว่าต้องดำเนินการทำงานไปในทิศทางใดจึงจะสามารถพัฒนาองค์กรไปสู่เป้าหมายและเป็นที่พึงพอใจสูงสุดสำหรับลูกค้า

ส่วนที่ 3 ความสำคัญของเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ตารางที่ 5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความสำคัญของเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

เทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	$\bar{X}$	S.D.
1. การผลิตแบบทันเวลาพอดี (Just In Time: JIT)	4.35	0.845
2. การตอบสนองอย่างรวดเร็ว (Quick Response: QR)	4.46	0.591
3. การบัญชีต้นทุนกิจกรรม (Activity Based Costing: ABC)	3.73	0.884
4. ตัวแบบปริมาณการสั่งซื้อแบบประหยัด (Economy Order Quantity: EOQ)	3.87	0.871
5. พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce)	3.46	1.029
6. การวางแผนความต้องการวัสดุ (Material Requirements Planning: MRP, MRP)	4.14	0.737
7. แนวคิดแบบลีน (Lean Concept)	3.71	1.054

ตารางที่ 5 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของเทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จากการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้ความสำคัญของเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่อยู่ในระดับสูงที่สุดได้แก่ การตอบสนองอย่างรวดเร็ว (Quick Response: QR) โดยมีค่าคะแนนเฉลี่ย ($\bar{X}$) เท่ากับ 4.46 รองลงมาคือการผลิตแบบทันเวลาพอดี (Just In Time: JIT) มีระดับความสำคัญอยู่ในระดับที่สูงเช่นเดียวกัน โดยมีค่าคะแนนเฉลี่ย $\bar{X}$ เท่ากับ 4.35

เป็นที่น่าสังเกตว่าปัจจัยทั้ง 5 ข้อนั้น มีความสำคัญอยู่ในระดับที่น่าพอใจและยังพบว่า การตอบสนองอย่างรวดเร็ว มีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานน้อยที่สุด ($S.D. = 0.591$) เมื่อเทียบกับการให้ความสำคัญกับเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานข้ออื่น ๆ ซึ่งหมายความว่า ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับการตอบสนองอย่างรวดเร็วในระดับคะแนนที่ใกล้เคียงกัน

ผลการศึกษา แสดงให้เห็นว่า ทั้งการตอบสนองอย่างรวดเร็วและการผลิตแบบทันเวลาพอดีที่มีการให้ความสำคัญในอันดับต้น ๆ นั้น สอดคล้องกับผลการศึกษาในเบื้องต้นซึ่งพบว่า ความรวดเร็วในการผลิตและการตอบสนองนั้นเป็นเทคนิคที่จะทำให้ชนะคู่แข่ง ดังนั้นในการลดกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดคุณค่าในการดำเนินงานลง การผลิตสินค้าสู่ผู้บริโภคได้ตรงตามความต้องการและส่งมอบได้ตรงกำหนดในราคาที่ได้ตกลงกันนั้น จึงเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญเพื่อที่จะก่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในด้านต่าง ๆ ต่อองค์กรของตน

ส่วนที่ 4 ผลสัมฤทธิ์จากการใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ตารางที่ 6 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลสัมฤทธิ์จากการใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ผลสัมฤทธิ์จากการใช้เทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	$\bar{X}$	S.D.
1. ลดต้นทุนในการดำเนินงาน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ	4.10	0.734
2. เพิ่มความสามารถในการผลิต (Productivity) ได้สูงขึ้น	4.08	0.747
3. ยกระดับคุณภาพของการให้บริการกับลูกค้า ได้อย่างเหมาะสม	4.19	0.669
4. ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้รวดเร็ว	4.35	0.652
5. มีกำไรและผลประกอบการดีขึ้น	4.08	0.829
6. ดำเนินการและมีการจัดการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล	4.06	0.693

ตารางที่ 6 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลสัมฤทธิ์จากการใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน แสดงให้เห็นว่าผลสัมฤทธิ์จากการใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีค่าสูงที่สุดได้แก่ สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้รวดเร็ว โดยมีค่าคะแนนเฉลี่ย ($\bar{X}$) เท่ากับ 4.35 รองลงมาคือยกระดับคุณภาพของการให้บริการกับลูกค้า ได้อย่างเหมาะสม มีระดับความสำคัญอยู่ในระดับที่สูงเช่นเดียวกัน โดยมีค่าคะแนนเฉลี่ย $\bar{X}$ เท่ากับ 4.19

เป็นที่น่าสังเกตว่าปัจจัยทั้ง 5 ข้อนั้น มีความสำคัญอยู่ในระดับที่สูง อีกทั้งพบว่าการตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้รวดเร็ว มีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานน้อยที่สุด ($S.D. = 0.652$) เมื่อเทียบกับผลสัมฤทธิ์ในข้ออื่น ๆ ซึ่งหมายความว่า ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่ มีผลสัมฤทธิ์ในด้านการตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้รวดเร็วในระดับคะแนนที่ใกล้เคียงกัน

จากผลการศึกษานี้แสดงให้เห็นว่า การให้ความสำคัญกับเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์นั้น ก่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อองค์กรในระดับที่เป็นที่น่าพอใจ ด้วยเหตุผลที่ว่า การปรับตัวด้วยการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานจะเป็นสิ่งที่ช่วยเสริมให้ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ลดกิจกรรมที่ไม่เกิดคุณค่าและดำเนินการจัดการในกิจกรรมต่าง ๆ ได้โดยก่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงสุดต่อองค์กร

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความสำคัญของเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานกับผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้น

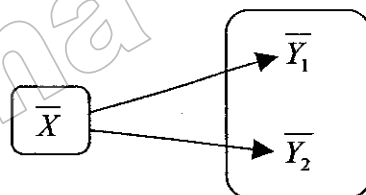
การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความสำคัญของเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานและผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้นนั้น ใช้วิธีการคำนวณสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Correlation Coefficient) เนื่องจากมีความเหมาะสมที่จะใช้วัดระดับความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร โดยที่ตัวแปร X , Y_1 และ Y_2 มีระดับการวัดแบบสเกลอันดับ (Interval)

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ มีดังต่อไปนี้

$\bar{X}$ = เทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

$\bar{Y}_1$ = ผลสัมฤทธิ์ด้านการจัดการ โลจิสติกส์

$\bar{Y}_2$ = ผลสัมฤทธิ์ด้านการจัดการโซ่อุปทาน



ภาพที่ 6 ความสัมพันธ์ระหว่าง $\bar{X}$, $\bar{Y}_1$ และ $\bar{Y}_2$

ภาพที่ 6 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความสำคัญของเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ($\bar{X}$) และผลสัมฤทธิ์ ($\bar{Y}_1, \bar{Y}_2$) ที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ $\bar{X}$, $\bar{Y}_1$ และ $\bar{Y}_2$ เกิดจากค่าเฉลี่ยของผลรวมจากตัวแปรดังต่อไปนี้

ตัวแปรย่อยของเทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ($\bar{X}$) ได้แก่

X_1 = การผลิตแบบทันเวลาพอดี (Just In Time: JIT)

X_2 = การตอบสนองอย่างรวดเร็ว (Quick Response: QR)

X_3 = การบัญชีต้นทุนกิจกรรม (Activity Based Costing: ABC)

X_4 = ตัวแบบปริมาณการสั่งซื้อแบบประหยัด (Economy Order Quantity: EOQ)

X_5 = พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce)

X_6 = การวางแผนความต้องการวัสดุ (Material Requirements Planning: MRP)

X_7 = แนวคิดแบบลีน (Lean Concept)

ตัวแปรย่อยของผลสัมฤทธิ์ด้านการจัดการ โลจิสติกส์ ($\bar{Y}_1$) ได้แก่

Y_{11} = ลดต้นทุนในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

Y_{12} = ยกระดับคุณภาพของการให้บริการกับลูกค้าได้อย่างเหมาะสม

ตัวแปรย่อยของผลสัมฤทธิ์ด้านการจัดการ โซ่อุปทาน ($\bar{Y}_2$) ได้แก่

Y_{21} = เพิ่มความสามารถในการผลิต (Productivity) ได้สูงขึ้น

Y_{22} = ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้รวดเร็ว

Y_{23} = มีกำไรและผลประโยชน์ที่ดีขึ้น

Y_{24} = ดำเนินการและมีการจัดการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ตารางที่ 7 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างความสำคัญของเทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานกับผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้น

ผลสัมฤทธิ์	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)	p-Value
1. ผลสัมฤทธิ์ด้านการจัดการ โลจิสติกส์ ($\bar{Y}_1$)	0.554	0.000*
2. ผลสัมฤทธิ์ด้านการจัดการ โซ่อุปทาน ($\bar{Y}_2$)	0.621	0.000*

* p-Value < 0.05

ตารางที่ 7 แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างความสำคัญของเทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานกับผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้น ผลการทดสอบด้วยค่าสถิติ Pearson's Correlation Coefficient จะนำไปอธิบายการทดสอบสมมติฐานต่อไป

การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1

H_0 : การให้ความสำคัญกับการใช้เทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดผลสัมฤทธิ์อื่นเป็นเป้าหมายของการจัดการ โลจิสติกส์

H_a : การให้ความสำคัญกับการใช้เทคนิคการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานมีความสัมพันธ์กับการเกิดผลสัมฤทธิ์อื่นเป็นเป้าหมายของการจัดการ โลจิสติกส์

ผลการศึกษาจากตารางที่ 7 ซึ่งแสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างความสำคัญของเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานกับผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้น พบว่าผลการทดสอบด้วยค่าสถิติ Pearson's Correlation Coefficient ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 และมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ 0.554 ซึ่งมีความหมายว่า การให้ความสำคัญกับการใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานกับผลสัมฤทธิ์อื่นเป็นเป้าหมายของการจัดการโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์ในรูปเชิงเส้นและเป็นไปในทิศทางบวก นั่นคือ หากผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้ความสำคัญต่อการใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเพิ่มมากขึ้นก็จะเกิดผลสัมฤทธิ์ต่อองค์กรอื่นเป็นเป้าหมายของการจัดการโลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น นั่นคือยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ปฏิเสธ H_0 / ยอมรับ H_1)

สมมติฐานที่ 2

H_0 : การให้ความสำคัญกับการใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดผลสัมฤทธิ์อื่นเป็นเป้าหมายของการจัดการโซ่อุปทาน

H_1 : การให้ความสำคัญกับการใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานมีความสัมพันธ์กับการเกิดผลสัมฤทธิ์อื่นเป็นเป้าหมายของการจัดการโซ่อุปทาน

ผลการศึกษาจากตารางที่ 7 ซึ่งแสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างความสำคัญของเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานกับผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้น พบว่า ผลการทดสอบด้วยค่าสถิติ Pearson's Correlation Coefficient ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 และมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ 0.621 ซึ่งมีความหมายว่า การให้ความสำคัญกับการใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานกับผลสัมฤทธิ์อื่นเป็นเป้าหมายของการจัดการโซ่อุปทานมีความสัมพันธ์ในรูปเชิงเส้นและเป็นไปในทิศทางบวก นั่นคือ หากผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้ความสำคัญต่อการใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเพิ่มมากขึ้นก็จะเกิดผลสัมฤทธิ์ต่อองค์กรอื่นเป็นเป้าหมายของการจัดการโซ่อุปทานมากยิ่งขึ้น นั่นคือยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ปฏิเสธ H_0 / ยอมรับ H_1)

กล่าวโดยสรุป ในการพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) นั้น พบว่ามีค่าเป็นบวกซึ่งแสดงว่า การให้ความสำคัญกับการใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ($\bar{X}$) และผลสัมฤทธิ์ ($\bar{Y}_1 \bar{Y}_2$) มีความสัมพันธ์ในทางเดียวกัน คือ ถ้า $\bar{X}$ เพิ่มขึ้น $\bar{Y}_1 \bar{Y}_2$ จะเพิ่มขึ้น แต่ถ้า $\bar{X}$ ลดลง $\bar{Y}_1 \bar{Y}_2$ จะลดลงด้วย และมีแนวโน้มไปทางค่า 1 ซึ่งหมายความว่าถ้าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้ความสำคัญต่อการใช้เทคนิคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานมากขึ้น ย่อมจะก่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในองค์กรมากขึ้นนั่นเอง