

## บทคัดย่อ

กลุ่มผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังเป็นสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยมาอย่างต่อเนื่อง มีมูลค่าการส่งออกของผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรเป็นอันดับที่ 3 โดยผลิตภัณฑ์มันเส้นเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีการส่งออกมากที่สุด ในปัจจุบันความต้องการของมันสำปะหลังเพื่อใช้ในประเทศและเพื่อการส่งออกยังคงสูงขึ้น แต่ราคาขายมันสำปะหลังที่เกษตรกรได้รับนั้นยังคงต่ำอยู่มากเมื่อเปรียบเทียบกับราคาขายของผลิตภัณฑ์ที่เกิดจากการแปรรูปมันสำปะหลังหรือราคาส่งออกที่ค่อนข้างสูง ราคาขายที่สูงขึ้นนี้เกิดจากต้นทุนในการผลิตและต้นทุนของกิจกรรมโลจิสติกส์

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อทำการศึกษาด้านต้นทุนการผลิตและกิจกรรมโลจิสติกส์ของเกษตรกรและภาคการแปรรูปมันสำปะหลังในเขตจังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ และบุรีรัมย์ รวมถึงภาคการส่งออก โดยอาศัยการรวบรวมข้อมูล ทั้งข้อมูลปฐมภูมิโดยการใช้แบบสอบถามและข้อมูลทุติยภูมิ ร่วมกับการลงพื้นที่ปลูกมันสำปะหลังและสัมภาษณ์เชิงลึกกับตัวแทนโรงงานมันสำปะหลัง และผู้ส่งออกมันสำปะหลัง นอกจากนี้ ยังมีการศึกษาอุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ในแต่ละกิจกรรมในกระบวนการโลจิสติกส์ และศึกษาปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในกระบวนการปัจจุบัน

จากการศึกษาด้านต้นทุนการผลิตและกิจกรรมโลจิสติกส์ของเกษตรกรผู้ปลูกมันสำปะหลัง พบว่า ต้นทุนการผลิตที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มาจากต้นทุนผันแปรมากกว่าร้อยละ 50 เมื่อแยกต้นทุนโลจิสติกส์ที่อยู่ในส่วนต่างๆ ของต้นทุนคงที่ และต้นทุนผันแปร ตามแต่ละกิจกรรม จะมีต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์คิดเป็นร้อยละ 60.93 ของต้นทุนการผลิตรวมทั้งหมด ในส่วนของผู้ประกอบการโรงงานแปรรูปแป้งมันสำปะหลังและลานมัน พบว่า มีปัญหาการขาดแคลนวัตถุดิบเนื่องจากการแย่งซื้อมันสำปะหลังกับสถานประกอบการแปรรูปมันสำปะหลังอื่นๆ มันสำปะหลังขาดตลาด สถานประกอบการอยู่ห่างไกลจากแหล่งเพาะปลูกของเกษตรกร และสถานประกอบการไม่เป็นที่รู้จักสำหรับเกษตรกร ในการศึกษาด้านการขนส่งผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง พบว่า มีการใช้ระบบการขนส่งอยู่ 3 รูปแบบหลัก คือ การขนส่งทางถนนอย่างเดียว การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางถนนร่วมกับการขนส่งทางรถไฟ โดยการขนส่งผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังทางถนนอย่างเดียวนั้นเป็นรูปแบบที่นิยมมากที่สุด เนื่องจากความสะดวกและรวดเร็วมากที่สุด

## ABSTRACT

Cassava products have been continuously critical agricultural products for Thailand's economy. The export value of these products ranked third place, with cassava chips being the most exported product. Nowadays, the demand for cassava for domestic consumption and export is still higher. However, the selling price of cassava that farmers receive is still low compared to the selling price of cassava products or the export price. This higher selling price is due to production costs and logistics costs.

The main objectives were to study in production cost and logistics activities of farmers and the cassava processing plants in Nakhon Ratchasima, Chaiyaphum, and Buriram, including the export sectors. The study is based on data collection of primary data using questionnaires and secondary data together with visiting cassava planting areas and in-depth interviews with representatives of cassava factories and cassava exporters. Furthermore, equipment and tools used in each activity in the logistics process and problems occurring in the current process are studied.

According to the study of production costs and logistics activities of cassava growers, it was found that most of the production costs incurred came from variable costs of more than 50 percent. When separating logistics costs that are in different parts of fixed costs and variable costs according to each activity, there will be costs related to logistics activities accounting for 60.93 percent of the total production costs. The cassava processing plants and cassava farm yard operators face a mass shortage of raw materials because the cassava was snapped up eagerly from the processing plants. Moreover, the cassava is out of stock, a plant is far from the farming area, and the establishment is unknown to farmers. In the study of transportation of cassava products, there were three main modes of transportation system used, namely road transportation only, maritime transportation, and road transportation with rail transportation. The comparison of these three modes showed that road transportation only is the most popular because of the most convenient and fast.