

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

โลจิสติกส์ (Logistics) มีบทบาทในการขับเคลื่อนระบบการค้าและระบบเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเป็นแหล่งรายจ่ายที่สำคัญสำหรับภาคธุรกิจ และก่อให้เกิดผลกระทบเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมอื่นในระบบเศรษฐกิจ ดังนั้นหากประเทศมีการจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ดีและมีประสิทธิภาพย่อมส่งผลต่อความสามารถในการทำกำไรของภาคเอกชน รวมไปถึงเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรม ซึ่งจะส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้ดีขึ้นได้ในที่สุด สำหรับบทบาทของระบบโลจิสติกส์ในระดับองค์กรนั้น เป็นส่วนประกอบที่ช่วยทำให้องค์กรเกิดความสามารถในการแข่งขัน เกิดประสิทธิภาพภายในการจัดการบริหารภายในองค์กร และช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมในรูปแบบของ การรักษาเวลาในการให้บริการ การตอบสนองความต้องการของลูกค้า การให้ความสำคัญระหว่างผู้ขายสินค้ากับผู้บริโภคเพื่อให้เกิดความสมดุล ลดความบกพร่องของการปฏิบัติงานภายใต้ความต้องการของลูกค้าแบบไม่มีข้อจำกัด และมีการทำงานแบบต่อเนื่อง

โดยเฉพาะภายใต้สภาพการแข่งขันทางธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน ซึ่งมีลักษณะเป็นระบบเศรษฐกิจแบบใหม่ ที่ความต้องการของลูกค้าเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ในขณะที่ผู้ประกอบการยังมุ่งแสวงหากำไรสูงสุด ต้นทุนการผลิตต่ำ ผลิตในปริมาณที่เหมาะสมและทันตามความเปลี่ยนแปลงของลูกค้า การจัดการโลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญซึ่งจะช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันและความเป็นอยู่ที่ดี โดยอาศัยการจัดการโลจิสติกส์เป็นกระบวนการวางแผนและประสานงานทุกกิจกรรม เพื่อสนองความต้องการสินค้าและบริการของลูกค้าอย่างมีคุณภาพ ณ ระดับต้นทุนที่ต่ำที่สุด ดังรูปที่ 1.1

รูปที่ 1.1 ปัจจัยที่สำคัญต่อการยกระดับความสามารถในการแข่งขัน



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุน
ภาครัฐ

ความหมายของการจัดการโลจิสติกส์

ตั้งแต่ระบบโลจิสติกส์มีความสำคัญในการเป็นส่วนประกอบของเศรษฐกิจในแต่ละประเทศ จึงทำให้มีการหาคำจำกัดความเพื่อบอกความหมายของโลจิสติกส์ โดยในอดีตได้มีสมาคมทางการค้า และนักวิชาการของต่างประเทศกำหนดความหมายของโลจิสติกส์ไว้มากมาย ไม่ว่าจะเป็น

Physical distribution

Materials management

Distribution

Materials logistics management

Distribution engineering	Logistics
Business logistics	Quick-response systems
Marketing logistics	supply chain management
Distribution logistics	Industrial logistics

โดยคำจำกัดความเหล่านี้ได้เป็นที่ยอมรับอย่างแพร่หลาย แต่ในเวลาต่อมาได้มีการกำหนดคำจำกัดความที่ชัดเจน ดังต่อไปนี้

The Council of Logistics Management (1992) (ชื่อเดิม คือ The National Council of Physical Distribution Management) ได้ให้คำจำกัดความของโลจิสติกส์ไว้ว่า "กระบวนการในการวางแผน ดำเนินการ และควบคุมประสิทธิภาพ รวมถึงประสิทธิผลในการหมุนเวียนและจัดเก็บวัตถุดิบ, สินค้าคงคลัง, สินค้าสำเร็จรูป และข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้อง จากจุดกำเนิดไปยังจุดที่มีการบริโภค (point-of-origin to point-of-consumption) โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค"

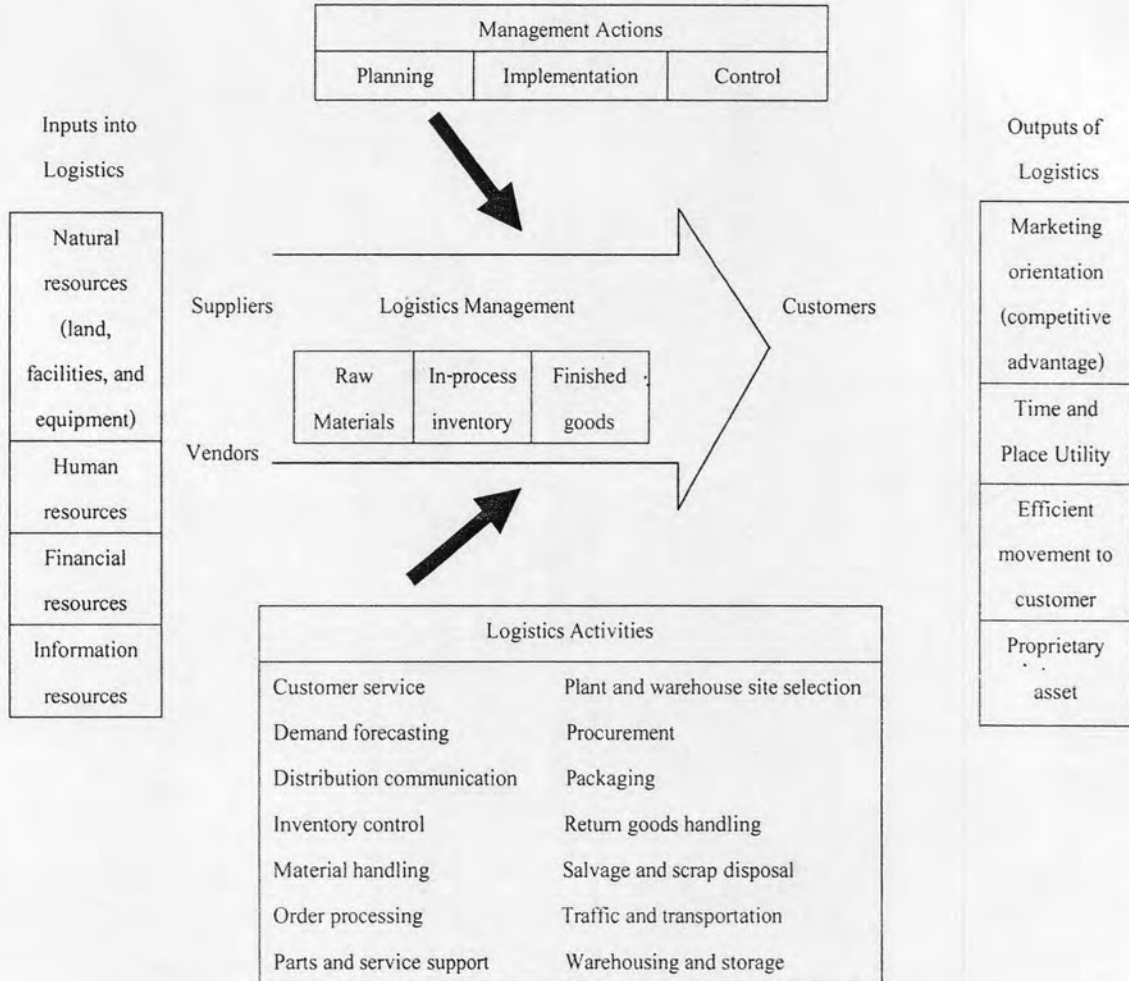
Edward H. Frazelle (2002) "โลจิสติกส์ หมายถึง การจัดการเคลื่อนย้ายของสินค้า บริการ ข้อมูลและการเงิน ระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค"

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2547) "โลจิสติกส์ หมายถึง การจัดการ การเคลื่อนย้ายของสินค้า บริการ ข้อมูลและการเงิน ระหว่างผู้ผลิตกับผู้บริโภค โดยต้องมีการวางแผนการปฏิบัติและการควบคุมที่มีประสิทธิภาพ โดยโลจิสติกส์ต้องจะมีความเชื่อมโยงเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ ทางถนน ทางเรือ และทางอากาศ รวมถึงการขนส่งทางท่อ รัฐบาลจะต้องมีการสร้างโครงสร้างการขนส่งพื้นฐานเหล่านี้เพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ให้มีกฎระเบียบ และมีองค์กรบริหาร"

Takeshi Yamada (2005) Logistics หมายถึง การควบคุมการผลิต การจัดซื้อและการกระจายสินค้า ตามความต้องการของตลาด เพื่อกำจัดกิจกรรมที่ไม่จำเป็น การขาดการบริหารจัดการ Logistics จะทำให้เกิด Mismatch นำไปสู่สินค้าคงคลังจำนวนมาก หรือการขาดสินค้าคงคลัง ในอีกนัยหนึ่ง Logistics คือการบริหารจัดการเพื่อที่จะเชื่อมโยงตลาด การผลิต และการจัดซื้อ

องค์ประกอบของการจัดการโลจิสติกส์

รูปที่ 1.2 ส่วนประสมของการจัดการโลจิสติกส์



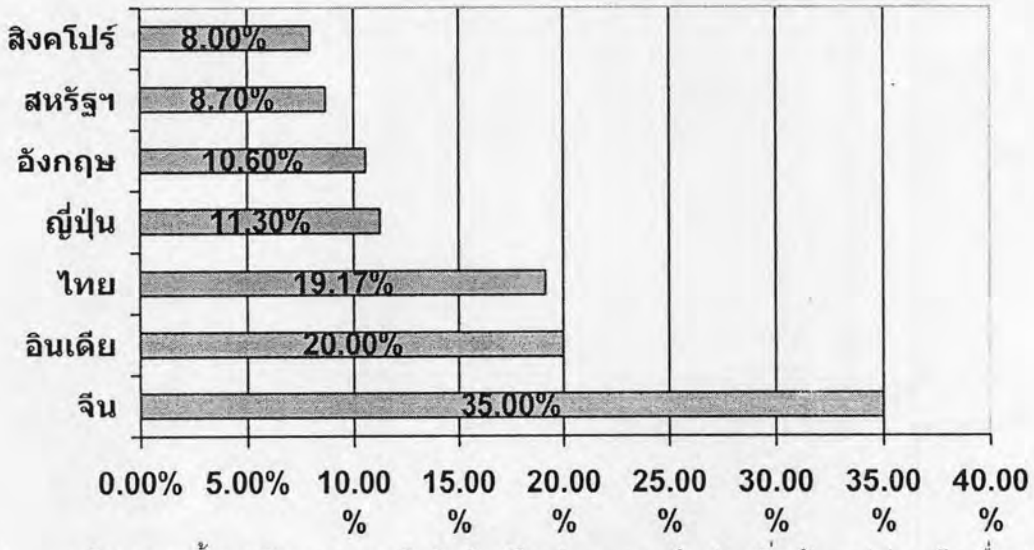
ที่มา : Strategic Logistics Management

จากรูปที่ 1.2 แสดงให้เห็นถึงส่วนประสมของการจัดการโลจิสติกส์ โดยสิ่งที่ป้อนเข้าไปในระบบโลจิสติกส์ก็คือ ทรัพยากรธรรมชาติ, ทรัพยากรมนุษย์, ทรัพยากรทางการเงิน และทรัพยากรข้อมูลข่าวสาร สิ่งเหล่านี้จะผ่านกระบวนการการจัดการโลจิสติกส์จากผู้ป้อนสินค้าไปยังผู้บริโภค ซึ่งมีทั้งวัตถุดิบ, สินค้าคงคลังที่อยู่ในกระบวนการ และสินค้าสำเร็จรูป ในระหว่างการจัดการนั้นจะต้องมีการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังมีสิ่งที่จะช่วยเสริมให้ระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพมากขึ้นก็คือ กิจกรรมของโลจิสติกส์ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น Customer service,

Demand forecasting, Distribution communication, Inventory control และกิจกรรมอื่นๆ ตามตาราง ผลลัพธ์ที่ได้จากการจัดการโลจิสติกส์ที่ได้นั้นก็คือ ความได้เปรียบในการแข่งขันของธุรกิจ, อรรถประโยชน์ในเรื่องของเวลาและสถานที่, ประสิทธิภาพในการเคลื่อนย้ายผู้บริโภค และกำไรของธุรกิจ

ทางด้านการจัดเก็บข้อมูลด้านต่างๆ ของโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่ผ่านมาไม่ได้มีการจัดเก็บและรวบรวมไว้ชัดเจน จึงทำให้ขาดตัวชี้วัดสำคัญในการวัดระดับความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศเมื่อเทียบกับต่างประเทศ ซึ่งจะเห็นได้ว่าปัจจุบัน การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังอยู่ในระดับต่ำกว่าประเทศอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเทียบกับประเทศในภูมิภาคเอเชีย ในปี พ.ศ. 2545 ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของไทย เท่ากับ 19.17% ขณะที่ สิงคโปร์ เท่ากับ 8.0%, สหรัฐฯ เท่ากับ 8.7%, อังกฤษ เท่ากับ 10.6% และญี่ปุ่น เท่ากับ 11.3% โดยต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของไทยนั้น แบ่งออกเป็นต้นทุนทางด้าน Transportation Cost 8.05%, Warehousing Cost 0.20%, Inventory Carrying Cost 7.74%, Administration Cost 2.29% และต้นทุนด้านอื่นๆ 0.89%

ตารางที่ 1.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ปี 2002



แม้ว่าขณะนี้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในประเทศอยู่ในช่วงเริ่มต้น แต่ประเด็นเรื่องการพัฒนาโลจิสติกส์ก็ได้รับความสนใจและถูกกล่าวถึงอย่างมาก ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน การพัฒนาระบบโลจิสติกส์จึงกลายเป็นวาระแห่งชาติ (National Agenda) ที่มีความสำคัญและจะต้องเร่งดำเนินการอย่างเร่งด่วน ภาครัฐได้วางเป้าหมายเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ในภูมิภาคอินโดจีน และได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชน ซึ่งได้จัดตั้งหน่วยงานภาคเอกชนที่จะมาดูแลรับผิดชอบงานทางด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยตรง โดยใช้ชื่อ

ว่า "สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (Thai Federation on Logistics)" เนื่องจากระบบโลจิสติกส์จะเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันระดับประเทศ (Competitiveness) ดังนั้นจึงได้มีการกำหนดแนวทางในการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบ, ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ, ด้านการพัฒนาบุคลากร, ด้าน Marketing and Promotion และด้านผู้ประกอบการโลจิสติกส์ เพื่อเป็นการวางรากฐานในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยต่อไปในอนาคต

ดังนั้น ในภาพรวมของการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศนั้น จะกล่าวได้ว่า ในต่างประเทศได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโลจิสติกส์อย่างมาก ธุรกิจทางด้านโลจิสติกส์จึงมีบทบาทที่สำคัญและมีการแข่งขันที่ค่อนข้างสูง ในขณะที่ประเทศไทยเพิ่งเริ่มมีการให้ความสนใจกิจกรรมด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจังเมื่อไม่นานมานี้ ซึ่งโดยทั่วไปผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมต่างๆ ของไทย นิยมว่าจ้างกลุ่มผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์เฉพาะ เพื่อดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์มากกว่าที่จะดำเนินการเอง ซึ่งจะเน้นการว่าจ้างทางด้านการขนส่งเป็นส่วนใหญ่ แต่กิจกรรมอื่นๆ ก็จะทำดำเนินการเอง หรือผู้ประกอบการอาจจะดำเนินกิจกรรมเองและขอคำปรึกษาจากกลุ่มผู้ให้บริการซึ่งมีความเชี่ยวชาญด้านการจัดการโลจิสติกส์ เพื่อให้ดำเนินกิจกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทำให้ยังต้องมีการพัฒนาธุรกิจทางด้านโลจิสติกส์ของไทยอีกมาก

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้ศึกษาเห็นถึงความสำคัญของธุรกิจโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันที่พัฒนาระบบโลจิสติกส์มีแนวโน้มที่จะอาศัยความก้าวหน้าของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นตัวนำ ภายใต้กฎหมายที่รองรับซึ่งเชื่อมโยงมาถึงการพัฒนารุกิจทางด้านโลจิสติกส์ ที่จะต้องมีการศึกษาเพื่อเพิ่มศักยภาพ และเพื่อรองรับกับนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน รวมถึงการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ให้ทัดเทียมกับต่างประเทศ

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาถึงโครงสร้างตลาด และการกระจุกตัวของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย
2. วิเคราะห์โอกาส และความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย
3. ศึกษาถึงศักยภาพของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยในปัจจุบัน

1.3 สมมติฐานในการศึกษา

โครงสร้างตลาดธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยเป็นตลาดแบบกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด (Monopolistic Competition) และมีการกระจุกตัวปานกลางทำให้ผู้ประกอบการรายใหม่ที่จะเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ยังมีโอกาสที่จะเข้ามาในตลาดได้ ในด้านศักยภาพของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยนั้นยังอยู่ในระดับกลาง เนื่องจากขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และขาดเทคโนโลยีทางด้านโลจิสติกส์ในการบริหารจัดการ ทำให้ความสามารถในการแข่งขันกับธุรกิจโลจิสติกส์ของต่างประเทศยังคงต่ำอยู่

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

เพื่อให้การศึกษาเป็นไปตามวัตถุประสงค์และมีความชัดเจนมากขึ้น จึงกำหนดขอบเขตการศึกษาดังนี้

ในการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์อุตสาหกรรมของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยนั้นจะทำการเก็บข้อมูลจากธุรกิจโลจิสติกส์ที่เป็นของไทย และมีการให้บริการด้านการขนส่งสินค้า, ด้านการจัดเก็บดูแล บริหารคลังสินค้า การติดสลากบรรจุภัณฑ์ และด้านการให้บริการพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ จำนวน 40 แห่ง

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

จากการศึกษาทำให้ทราบถึงภาพรวมของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย รวมถึงศักยภาพของธุรกิจที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งสามารถนำมาเป็นข้อมูลอ้างอิงและข้อเสนอแนะแก่ภาครัฐในการกำหนดนโยบายเพื่อส่งเสริม และพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ที่ตั้งไว้ คือ “พัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน (Logistics Hub of Indo-China)” และสามารถเป็นข้อมูลแก่ภาคเอกชนในการเพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจโลจิสติกส์ให้มากขึ้น

1.6 โครงสร้างของวิทยานิพนธ์

ในวิทยานิพนธ์นี้มีขั้นตอนในการนำเสนอต่อไปนี้

- บทที่ 1 กล่าวถึงที่มาและความสำคัญของปัญหา วัตถุประสงค์ของการศึกษา สมมติฐานและขอบเขตในการศึกษา ตลอดจนประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษาค้างนี้
- บทที่ 2 กล่าวถึงแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ และนำเสนอวรรณกรรมปริทรรศน์ที่เกี่ยวข้อง
- บทที่ 3 กล่าวถึงวิธีการศึกษาในครั้งนี เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา การเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล
- บทที่ 4 นำเสนอข้อมูลทั่วไปของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยขณะปัจจุบัน และเสนอแผนการพัฒนาของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยในอนาคต
- บทที่ 5 กล่าวถึงการวิเคราะห์ผลการศึกษา
- บทที่ 6 กล่าวถึงการสรุปผลการศึกษา ข้อเสนอแนะจากการศึกษา และข้อเสนอแนะในการศึกษาค้างต่อไป