

การจัดการโลจิสติกส์

ความหมาย

การจัดการ โลจิสติกส์ (Logistic Management) หมายถึง การวางแผนจัดระบบขนส่ง กำลั้งบำรุง การจัดเก็บรักษา สินค้า วัตถุดิบ และอุปกรณ์ โดยมีกระบวนการวางแผน การดำเนินการ การควบคุมการเคลื่อนย้ายทั้งไปและกลับตั้งแต่จุดเริ่มต้นจากผู้ผลิตถึงจุดสุดท้ายคือผู้บริโภคให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย รวดเร็ว ปลอดภัย เสียค่าใช้จ่ายต่ำสุดและตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า

ความเป็นมา

คำว่าโลจิสติกส์ มาจากภาษาฝรั่งเศสว่า Logistique ซึ่งแปลว่า การจัดการที่อยู่อาศัยและรวมถึงการขนอาหาร ยุทโธปกรณ์ อาหารและน้ำให้กับกองทัพ ส่วนในพจนานุกรมออกซฟอร์ด นิยามว่าโลจิสติกส์ คือ เทคนิคเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายกองกำลัง การจัดที่พัก และเคลื่อนย้ายอาวุธยุทโธปกรณ์ ส่วนในพจนานุกรมของเว็บสเตอร์ นิยามว่า โลจิสติกส์ หมายถึง การวางแผนดำเนินเคลื่อนย้ายจัดการเกี่ยวกับกำลังคน สิ่งของและครุภัณฑ์ จากการจัดอัตราดอกเบี้ยและต้นทุนด้านพลังงานสูงขึ้น โลจิสติกส์จึงได้รับความสนใจมากยิ่งขึ้น และจากการที่โลจิสติกส์เป็นต้นทุนในการดำเนินการที่สำคัญตัวหนึ่ง ต้นทุนจากโลจิสติกส์จึงเป็นสิ่งที่กำหนดความอยู่รอดสำหรับหลายๆ องค์กร นอกจากนี้อุตสาหกรรมยุคโลกาภิวัตน์ยังได้ส่งผลกระทบต่อโลจิสติกส์ในหลายแนวทาง การแข่งขันระดับโลกที่มากขึ้น โลจิสติกส์เป็นตัวตัดสินเนื่องจากองค์กรภายในประเทศจะต้องเพิ่มความน่าเชื่อถือ และมีการตอบสนองที่รวดเร็วต่อตลาดที่อยู่ใกล้เคียงมากกว่าคู่แข่งที่อยู่ไกลออกไป องค์กรที่ซื้อขายระหว่างคู่ค้า จะพบว่าโซ่อุปทานมีต้นทุนสูงและความซับซ้อนมากขึ้น การบริหารโลจิสติกส์ที่ดีจึงมีความจำเป็นเพื่อสร้างโอกาสในการแข่งขันอย่างเต็มที่ทั่วโลก

ในสมัยโบราณ มนุษย์ก็ได้รู้จักวิธีการขนย้ายสิ่งของ อาหาร อุปกรณ์ต่างๆ มานานแล้ว โดยการขนย้าย

สินค้า อุปกรณ์ จากแหล่งหนึ่งไปอีกแหล่งหนึ่งมีกำเนิดมาจากกองทัพอังกฤษก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 มีการจัดระบบการส่งกำลังบำรุงทางทหาร มีการสร้างสาธารณูปการ เช่น ถนน รถไฟ ท่าเรือ สนามบิน สถานที่จัดเก็บสินค้า รวมทั้งยานพาหนะที่ใช้ในการลำเลียงอาวุธยุทโธปกรณ์ การจัดการ โลจิสติกส์มีวิวัฒนาการเรื่อยมาจนถึงปลายศตวรรษที่ 19 สหรัฐอเมริกาได้เริ่มมีการกระจายสินค้า ด้านพืชผลทางการเกษตรก็มีการแลกเปลี่ยนสินค้าโภคภัณฑ์กันอย่างแพร่หลายทั่วทวีปอเมริกา ต่อมาประมาณปี ค.ศ. 1870 ก็มีการจัดรูปแบบการกระจายสินค้าด้านอุตสาหกรรมมากขึ้นเป็นลำดับ

การพัฒนาการของโลจิสติกส์ในช่วงตั้งแต่ปี ค.ศ. 1900 เป็นต้นมา อาจสรุปได้ดังนี้ โลจิสติกส์ด้านการทหาร โลจิสติกส์เริ่มเป็นที่รู้จักในครั้งแรกสืบเนื่องมาจากสงครามโลกครั้งที่ 2 และสงครามอ่าวเปอร์เซีย ในความสามารถการกระจายและจัดเก็บยุทธภัณฑ์และกำลังพลอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เป็นกุญแจสำคัญในชัยชนะของกองทัพสหรัฐในครั้งนั้น

ในปี ค.ศ. 1956 ประเทศญี่ปุ่นได้ส่งผู้แทนเข้าไปศึกษาดูงานในด้านการกระจายสินค้าที่ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยเมื่อกลับมาประเทศญี่ปุ่นก็มาใช้ชื่อว่า บุสซิริ และประเทศญี่ปุ่นก็ได้ก่อตั้งสมาคมบริหารการกระจายสินค้าขึ้น

ในปี ค.ศ. 1961 ปีเตอร์ ตรีคเกอร์ ได้แต่งตำราเรื่อง "The Economy's Dark Continent" ได้กล่าวถึงบทบาทสำคัญของการจัดการ โลจิสติกส์ต่อระบบเศรษฐกิจโลก ในยุคนั้น ต่อมาปี ค.ศ. 1964 ก็ได้เกิดศาสตร์ทางด้านการจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management Science) อย่างเป็นทางการขึ้นที่สหรัฐอเมริกา ส่วนในภาคเอกชนก็ได้้นำเอาแนวคิดการจัดการ โลจิสติกส์มาประยุกต์ใช้ในการดำเนินธุรกิจให้เจริญก้าวหน้าสืบทอดกันมาจนถึงปัจจุบัน และแนวโน้มอนาคตก็ยิ่งจะมีบทบาทสำคัญมากขึ้นเป็นลำดับตามกระแสการแข่งขันของยุคโลกาภิวัตน์ (www.jb-mhg.com/elibrary/logistic.htm 2552. 16 มกราคม)



ภาพที่ 1 การขนส่งระบบโลจิสติกส์แบบต่างๆ

ที่มา : [www. http://ntacthailand.com.2553](http://ntacthailand.com.2553). 25 พฤศจิกายน.

แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์

แนวคิดด้านโลจิสติกส์ นั้นอาจจะรวมถึงการจัดการโซ่อุปทาน (supply chain management) เป็นแนวคิดในการบริหารจัดการต้นทุนของกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการนำสินค้าหรือบริการเข้าสู่ผู้บริโภค ผ่านกระบวนการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมีหลายส่วน เช่น กระบวนการผลิต กระบวนการขนส่งสินค้า และวัตถุดิบ คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า ซึ่งแต่เดิมกระบวนการต่างๆ เหล่านี้ จะถูกแยกการบริหารจัดการออกจากกัน (มหาวิทยาลัย เทคโนโลยี มหานคร (2551). Online. 2552. 15 สิงหาคม) แต่แนวคิดด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จะบูรณาการการจัดการของทุกๆ กระบวนการเข้าด้วยกัน ส่งผลให้การจัดการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ต้นทุนต่ำ สินค้าและบริการเข้าถึงผู้บริโภคได้อย่างรวดเร็ว และผู้บริโภคมีความพึงพอใจ (www.mlog.mut.ac.th/data/. 2552, 16 มกราคม)

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ (2551). กล่าวถึงการจัดการโลจิสติกส์เป็นระบบโดยรวม (total system concept) กล่าวคือเริ่มจากจุดเริ่มต้นของการจัดหาวัตถุดิบและวัสดุในกระบวนการผลิตและไปจบลงที่การส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้า โลจิสติกส์ อาจให้คำจำกัดความได้ว่า คือ “กระบวนการในการวางแผนและจัดการการไหลของวัตถุดิบไปจนกระทั่งเป็นสินค้าสำเร็จรูปเริ่มต้นจากจุดของการจัดหาวัตถุดิบไปจนถึงจุดที่มีการบริโภค เพื่อให้ตรงตามความต้องการของลูกค้า” จากคำจำกัดความดังกล่าวสามารถอธิบายได้ว่า

1. โลจิสติกส์เป็นกระบวนการจัดการทางธุรกิจ (business process) ซึ่งเริ่มจากการวางแผนไปถึงการประเมินและควบคุม

2. โลจิสติกส์เป็นการจัดการระบบโดยรวม (total system concept)

3. โลจิสติกส์มีวัตถุประสงค์เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า กล่าวคือเพื่อให้ลูกค้ามีความพึงพอใจ (customer satisfaction)

ด้วยเหตุนี้โลจิสติกส์จึงมีความสำคัญมากต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของกิจการและแม้แต่ของชาตินั้นๆ ในส่วนที่โลจิสติกส์เป็นการจัดการระบบโดยรวมด้านการขนส่งและส่งกำลังบำรุง วิทยาสุหฤตดำรง (www.logisticsdigest.com : Online. 2552., 15 มกราคม) ให้แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์ไว้ 6 ประการดังต่อไปนี้ คือ

1. การเข้าใจผู้บริโภคอย่างถ่องแท้ (consumer insight) ประเด็นที่ผู้บริหารโซ่อุปทานหรือองค์กรธุรกิจจำเป็นต้องให้ความสำคัญ และทำความเข้าใจอย่างถ่องแท้กับลูกค้า โดยเฉพาะ “ลูกค้าคนสุดท้าย” ถึงแม้บริษัทจะอยู่ห่างไกลจากลูกค้าคนสุดท้ายมาก แต่หากลูกค้าคนสุดท้ายไม่ซื้อหรือเปลี่ยนความต้องการ ผลกระทบจะมาถึงบริษัท และทุกบริษัทในสายโซ่อุปทานอย่างเลี่ยงไม่ได้

2. การชี้วัด (measurement) โดยตัวชี้วัดในโซ่อุปทานนั้นมีความขัดแย้งกันตั้งแต่การกำหนดตัวชี้วัดที่มีประโยชน์ ประเด็นการชี้วัดคู่จะมีความยากลำบากพอสมควรในการจัดการโซ่อุปทานตัวชี้วัดที่เหมาะสมต้องใช้ร่วมกันกับ “การออกแบบกระบวนการโซ่อุปทาน”

3. เทคโนโลยีสารสนเทศ (information technology) สามารถที่จะแก้สภาพของปรากฏการณ์เส้มี้า ซึ่งเกิดจากการได้รับรู้ข้อมูลที่ไม่พร้อมกันของสมาชิกในโซ่อุปาทานทำให้เกิดสถานการณ์อุปสงค์เทียมและผู้ผลิต-ผู้ค้าส่งเข้าใจว่ามีความต้องการจากตลาดเป็นจำนวนมาก ทำให้ผู้ผลิตเพิ่มกำลังการผลิต ฝ่ายผู้ค้าส่งเริ่มกักตุนสินค้า ทำให้เกิดการขนส่งสินค้าเข้าสู่ตลาดอย่างมากมาย โดยการสร้างความสามารถในการมองเห็น (visibility) ของกระบวนการทั้งโซ่อุปาทาน อันจะทำให้ทุกๆ ส่วนเกิดการตัดสินใจเชิงโลจิสติกส์แบบเรียลไทม์ (real time) และทำให้ทราบสถานะของการดำเนินงานของคำสั่งซื้อและระดับสินค้าคงคลัง

4. ความร่วมมือ (collaboration) ให้เกิดขึ้นระหว่างหุ้นส่วนในโซ่อุปาทาน ในอดีตความร่วมมือระหว่างหุ้นส่วนในโซ่อุปาทานเป็นแค่ “พันธมิตรทางการค้า” (trading partner) หรืออาจเรียกง่าย ๆ ว่า “คู่ค้า” แต่เมื่อแนวคิดของการจัดการโซ่อุปาทานถูกยกเป็นประเด็นสำคัญในการสร้างความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ ความสัมพันธ์ของ “พันธมิตรทางการค้า” ในโซ่อุปาทานจึงพัฒนาเป็น “พันธมิตรเชิงกลยุทธ์” (strategic partner) ที่ต้องมีความสัมพันธ์ลึกซึ้งมากกว่าการเป็น “คู่ค้า” แบบดั้งเดิม

5. การจัดจ้างภายนอก (outsourcing) การใช้แนวคิดเพื่อจัดหา/จัดจ้างบริษัทภายนอก หรือ outsourcing เพื่อดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่เป็นส่วนหนึ่งของโซ่อุปาทาน หรือ value chain แทน จึงเป็นกลยุทธ์การจัดการทรัพยากรในโซ่อุปาทานให้คุ้มค่ามากที่สุด หากมีการจัดหาจัดจ้างภายนอก เป็นเครื่องมือหนึ่งในการออกแบบโซ่อุปาทาน กิจกรรมการจัดจ้างจากภายนอก ซึ่งถูกกำหนดมาจากการออกแบบโซ่อุปาทานจะเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความได้เปรียบเชิงการแข่งขัน ในปัจจุบันการเจริญเติบโตของธุรกิจประเภท outsourcing หรือ Third Party Logistics (3PL) เช่น DHL, UPS, FedEx มีแนวโน้มตามธุรกิจของโลกที่จะเข้ามาเจริญเติบโตในประเทศไทยได้เช่นกัน และจะเป็นการสร้างภาวะการแข่งขันใหม่ให้กับธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยอีกด้วย

6. การจัดการเชิงบูรณาการ (integrated management) เป็นความสัมพันธ์ ความรู้ และข้อมูลสารสนเทศ

เพราะการ outsourcing ดูเหมือนจะเป็นการลดปัญหาในการผลิตหรือการสร้างสรรค์ในกระบวนการโซ่อุปาทาน

ความสำคัญของการจัดการโลจิสติกส์

การจัดการโลจิสติกส์มีความสำคัญดังต่อไปนี้

1. ช่วยให้ธุรกิจเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในกระบวนการด้านโลจิสติกส์และจัดการซัพพลายเชน
2. ทำให้ธุรกิจสามารถปรับตัวรองรับการเปลี่ยนแปลงการเปิดเสรีทางการค้าและสามารถเพิ่มกิจกรรมสำคัญในการสนับสนุนการขายสินค้าและบริการ
3. ช่วยเพิ่มอรรถประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่สำหรับลูกค้า เมื่อต้องการบริโภคหรือนำไปใช้ผลิตด้วยต้นทุนที่ธุรกิจกำหนดไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
4. สามารถนำเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบการสื่อสารมาประยุกต์ใช้ เพื่อช่วยลดระยะเวลาดำเนินงานในขั้นตอนต่างๆ ของกระบวนการผลิตไปจนถึงมือผู้บริโภคและซัพพลายเออร์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
5. เสริมสร้างอำนาจแข่งขันของธุรกิจเข้าด้วยกันให้เกิดการประสานงานกันต่อเนื่องในการสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า

ระบบโลจิสติกส์

ระบบโลจิสติกส์สามารถแบ่งกิจกรรมต่าง ๆ ได้ (วิทยา สุหฤตดำรง 2552) ดังนี้

1. การบริการลูกค้า (customer service) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการแก่ลูกค้า ตั้งแต่การส่งสินค้าที่ถูกต้อง ถูกสถานที่ ตรงเวลา และตามเงื่อนไขที่กำหนด และต้องมีต้นทุนที่ต่ำที่สุดเพื่อสร้างความพอใจสูงสุด
2. การพยากรณ์ความต้องการสินค้า (demand forecasting) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งถือได้ว่าเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญเพราะเป็นกิจกรรมที่จะสร้างผลกำไร หรือทำให้บริษัทขาดทุนในการดำเนินการจัดเตรียมสินค้าให้ลูกค้าในปริมาณ ไม่เพียงพอกับความ ต้องการ หรือมีสินค้าในคลังมากเกินไป

3. การจัดการสินค้าคงคลัง (inventory management) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริหารสินค้าคงคลัง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับระบบการเงินที่เกิดจากการถือครองสินค้าของบริษัทซึ่งสินค้าคงคลังเหล่านั้นถือว่าเป็นต้นทุนของบริษัท

4. การสื่อสาร (logistics communications) เป็นกิจกรรมการสื่อสารภายในบริษัท ผู้จำหน่าย วัตถุดิบ และลูกค้าหรือทั้งระบบโซ่อุปทาน เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่รวดเร็ว และถูกต้อง รวมทั้งการควบคุมสินค้าคงคลังที่มีประสิทธิภาพ เช่น การนำระบบ Electronic Data Interchange (EDI) เข้ามาใช้

5. การจัดการวัตถุดิบ (material handling) เป็นกิจกรรมการขนถ่ายสินค้า ทั้งวัตถุดิบ สินค้าระหว่างผลิต และสินค้าสำเร็จรูป โดยจะต้องพยายามลดการขนถ่ายลดระยะทางการขนส่ง ลดจำนวนสินค้าระหว่างผลิตลดคอขวด (bottle neck) และลดของเสียต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการ

6. กระบวนการการสั่งซื้อสินค้า (order processing) จะเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการจัดการคำสั่งซื้อสินค้าของลูกค้าที่มีเข้ามา โดยจะต้องพยายามดำเนินการให้รวดเร็วที่สุดเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งสามารถนำระบบคอมพิวเตอร์ และการจัดการธุรกิจเชิงอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาช่วยในการจัดการ

7. การบริหารคลังสินค้า (warehousing and storage) เป็นกิจกรรมการบริหารคลังสินค้า อาทิ การจัดการพื้นที่ในคลังสินค้า ระดับของสินค้าคงคลัง อุปกรณ์เครื่องใช้ต่างๆ ที่จำเป็นในการดำเนินกิจกรรมภายในคลังสินค้า เป็นต้น

8. การบรรจุภัณฑ์ (packaging) คือ กิจกรรมการจัดการเรื่องของการบรรจุภัณฑ์ของสินค้า ทั้งในแง่ของการตลาด คือ การบ่งบอกถึงรายละเอียดของสินค้า การสร้างการรับรู้ เป็นต้น และในแง่ของการจัดการโลจิสติกส์ อาทิ การป้องกันตัวสินค้าไม่ให้เกิดความเสียหาย การจัดวางสินค้าในคลังสินค้า หรือบนชั้นจำหน่ายให้สามารถจัดการได้ง่าย เป็นต้น

9. การสนับสนุนด้านอะไหล่และบริการ (parts and service support) เป็นกิจกรรมการสนับสนุนการผลิตทั้งในส่วนของเครื่องมือ อะไหล่ และการให้บริการที่มีความพร้อมและรวดเร็วเมื่อเครื่องจักรเกิดการชำรุด หรือเสียหาย เพื่อให้ไม่ทำให้สายการผลิตต้องหยุดชะงัก

10. การเลือกที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า (plant and warehouse site selection) เกี่ยวกับกิจกรรมการเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า โดยจะต้องให้ความสำคัญกับความใกล้-ไกลของแหล่งวัตถุดิบและลูกค้าเพื่อความสะดวกในการเข้าถึง มีระยะทางการขนส่งไม่ไกลเกินไป และสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

11. การจัดซื้อวัตถุดิบ (procurement) เกี่ยวกับกิจกรรมการจัดซื้อและจัดหาวัตถุดิบ และบริการ ทั้งในส่วนของ การเลือกผู้จำหน่ายวัตถุดิบ และบริการ ช่วงเวลาในการสั่งซื้อวัตถุดิบ ปริมาณ และการสร้างความสัมพันธ์กับผู้จำหน่ายวัตถุดิบเหล่านั้น

12. การจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ (reverse logistics) เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการจัดการสินค้าที่ถูกส่งคืน และสินค้าที่เสียหาย

13. การขนส่ง (traffic and transportation) เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งจากแหล่งผลิตไปจนถึงลูกค้าคนสุดท้ายอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยต้องนำส่งสินค้าในปริมาณที่ถูกต้องตามที่กำหนด และมีสภาพสมบูรณ์พร้อมทั้งต้องตรงตามเวลาที่กำหนดไว้

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ในประเทศไทย

การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ยังอยู่ในยุคเริ่มต้น คือ อยู่ในขั้นระหว่างการพัฒนาจากช่วง physical distribution ไปสู่ขั้น internally integrated logistics. โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ประมวลการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์จากการศึกษาวิเคราะห์ระดับการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ ได้รวม 4 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นที่ 1. physical distribution เป็นการให้ความสำคัญเฉพาะด้านของการขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปยัง

ผู้บริโภค โดยอาจครอบคลุมกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ การขนส่ง การเก็บสินค้า การจัดการวัสดุ และการบรรจุหีบห่อเพื่อป้องกันการสูญเสียบรรยากาศระหว่างการขนส่ง การพัฒนาระดับนี้ยังไม่มุ่งเน้นการลดต้นทุนในส่วนที่เป็นสินค้าคงคลังที่เป็นวัตถุดิบและสินค้าระหว่างผลิต

ขั้นที่ 2. internally integrated logistics เป็นการพัฒนาที่รวมกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นก่อนกระบวนการผลิต มีการเชื่อมโยงการจัดการภายในบริษัทตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนถึงการจัดส่งถึงผู้บริโภค โดยมีจุดมุ่งหมายในการเปลี่ยนจากการลดสินค้าคงคลังเป็นเพิ่มความถี่ในการระบายสินค้าการพัฒนาในขั้นตอนนี้จะมีการใช้ IT/Software จัดการกิจกรรมทั้งระบบ

ขั้นที่ 3 externally integrated logistics เป็นการพัฒนาที่มีการเชื่อมโยงใช้รูปแบบ (mode) การขนส่งทุกรูปแบบ อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การมีจุดขนถ่ายสินค้าที่มีมาตรฐาน มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างบริษัท นอกจากนี้ยังมีการใช้ผู้ชำนาญการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้าน เช่น third party logistics provider เป็นต้น

ขั้นที่ 4 global logistics management เป็นการพัฒนาที่เกิดจากการตื่นตัวของบริษัทข้ามชาติที่กำลังเผชิญกับปัญหาการค้าโลดคลงในประเทศที่ตนตั้งอยู่ ดังนั้นจึงเริ่มหาแหล่งจัดซื้อที่ถูกกว่าในต่างประเทศ ลักษณะของการพัฒนาในขั้นตอนนี้คือ การจัดซื้อวัตถุดิบและจัดส่งสินค้าจะครอบคลุมแหล่งวัตถุดิบทั่วโลก ด้านการขนส่ง การเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพ เช่น การจัดการท่าเรือ ขั้นตอนการส่งสินค้าชายแดน การให้ความสำคัญกับผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยด้านการขนส่ง ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ มีการเชื่อมโยงระบบเครือข่ายภายในและระหว่างประเทศและมีการพึ่งพาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

อย่างไรก็ตามในช่วงระยะเวลา 10-15 ปีที่ผ่านมา มีการกล่าวขานถึงโลจิสติกส์กันมากทั้งในภาครัฐและเอกชน โดยยังไม่มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนและไม่มีการกลไกในการผลักดันนโยบายดังกล่าว หน่วยงานของภาค

รัฐและเอกชนต่างเดินไปกันคนละทิศละทางขาดการประสานงานกัน ต่อมารัฐบาลเริ่มเห็นความสำคัญในการพัฒนาโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศ เนื่องจากเมื่อพิจารณาต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ Gross Domestic Product หรือ GDP ของไทย สูงถึงร้อยละ 25-30 ขณะที่ประเทศพัฒนาแล้วจะอยู่ระหว่างร้อยละ 7-11 จากปัญหาดังกล่าวสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้เสนอยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยตั้งเป้าหมายภายใน 5 ปีข้างหน้า ระบบโลจิสติกส์ไทยจะมีต้นทุนที่ร้อยละ 15 ซึ่งยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2547 ทั้งนี้ มีการแต่งตั้งคณะทำงานด้านโลจิสติกส์ จำนวน 4 ชุด จากหน่วยงานราชการและภาคเอกชน อาทิ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงพาณิชย์ และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท) ทำการศึกษาด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎหมาย การพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลฐานข้อมูลโลจิสติกส์ และการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยมีแนวทางสำคัญพอสรุปได้ดังนี้

1. โครงสร้างพื้นฐานและกฎหมาย เป็นเรื่องเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐาน (infrastructure) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยมีแนวทางสำคัญดังนี้

1.1 การปรับปรุงการบริหารจัดการรูปแบบการขนส่งที่สำคัญที่ยังมีการใช้งานน้อย อาทิ การขนส่งระบบรางและการขนส่งทางน้ำ ที่จะช่วยประหยัดต้นทุนด้านการขนส่ง

1.2 การปรับปรุงจุดเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบ (mode) การขนส่งให้สามารถเปลี่ยนถ่ายจากการขนส่งรูปแบบหนึ่งไปสู่อีกรูปแบบหนึ่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ขนส่งสินค้าทางบกไปยังคลังสินค้าสู่ท่าเรือและ

ลงเรือสินค้าเพื่อส่งสินค้าไปยังลูกค้า ได้ทันเวลาและเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด

1.3 การพัฒนาเส้นทางการขนส่งให้เหมาะสมกับอุตสาหกรรมแต่ละประเภท ดังนั้นเพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานรองรับโลจิสติกส์ จึงจำเป็นต้องเร่งให้มีการปรับปรุงกฎระเบียบหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความชัดเจน เช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเอกสาร อิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องเร่งดำเนินการและให้ความร่วมมือแก่ใจอย่างจริงจัง

2. การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูล เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการด้านเอกสารการค้าระหว่างประเทศที่ผู้ส่งออก/นำเข้า ต้องมีการติดต่อกับหน่วยราชการหลายหน่วยงาน รวมทั้งต้องกรอกข้อมูลในเอกสารต่าง ๆ หลายชุดทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่าย ดังนั้นการพัฒนากระบวนการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า การนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ จะต้องมีแนวทางดังนี้

2.1 การให้บริการที่ไม่ยึดรูปแบบการแบ่งส่วนราชการ แต่มุ่งสร้างพันธกิจในลักษณะให้บริการครบวงจรจากจุดเดียว

2.2 สร้างมาตรฐานกลางและกลไกการทำงานระหว่างระบบ เช่น มาตรฐานระบบข้อมูล มาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อเป็นพื้นฐานที่ภาคเอกชนจะพัฒนาระบบให้เป็นมาตรฐานเดียวกันต่อไป

ดังนั้น การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลจึงมีเป้าหมายที่จะลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายด้านเอกสารและบุคลากร ลดความผิดพลาดที่เกิดจากการกรอกข้อมูล เพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพบริการ ตลอดจนสร้างความเป็นสากลที่จะสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับต่างประเทศ

3. ฐานข้อมูลโลจิสติกส์ ประเทศไทยอยู่ในช่วงเริ่มต้นของการพัฒนาโลจิสติกส์ ดังนั้นข้อมูลโลจิสติกส์ยังเป็นที่รับทราบอยู่ในวงจำกัดหรืออาจจะกระจัดกระจาย จึงจำเป็นต้องสร้างฐานข้อมูลเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานและระดับจุลภาค โดยมีแนวทางดังนี้

3.1 การจัดเก็บข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์และสัดส่วน ผลกระทบที่มีต่อมวลรวมผลิตภัณฑ์ในประเทศ (GDP) ซึ่งจำเป็นต้องสร้างแบบจำลองในการคำนวณต้นทุนดังกล่าว

3.2 สำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อจะทำให้ทราบทิศทาง รูปแบบ และปริมาณการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในประเทศจากผู้ผลิต ไปสู่ผู้บริโภค โดยนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์โลจิสติกส์ในภาพรวม เพื่อที่จะเห็นช่องทางการเคลื่อนย้ายสินค้าในรูปแบบขนส่งต่างๆ คลังสินค้า และการขนถ่ายสินค้า

3.3 การจัดเก็บข้อมูลอุปสงค์และอุปทานของบุคลากรด้านโลจิสติกส์

3.4 การจัดเก็บข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของแต่ละอุตสาหกรรม

4. การพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์เนื่องจากโลจิสติกส์ยังอยู่ในวงจำกัด ผู้ชำนาญการด้านโลจิสติกส์มีจำนวนเล็กน้อย อุปสรรคที่สำคัญคือขาดแคลนอาจารย์ที่สอนด้านโลจิสติกส์ หลักสูตรโลจิสติกส์โดยตรงมีน้อย ผู้ประกอบการมีความตื่นตัวในการจัดการโลจิสติกส์แต่ยังไม่สามารถนำไปประยุกต์ใช้อย่างเป็นระบบ ขณะเดียวกันภาครัฐยังขาดบุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจด้านโลจิสติกส์ หรือมีความรู้ก็มีอยู่เพียงน้อย สำหรับแนวทางในการพัฒนาบุคลากร โลจิสติกส์มีดังนี้

4.1 สร้างบุคลากรภาครัฐและนักเรียนนักศึกษา อาทิ ให้ทุนการศึกษาแก่ข้าราชการและอาจารย์มหาวิทยาลัย ไปศึกษาระดับปริญญาด้านโลจิสติกส์

4.2 ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษาไทยและต่างประเทศ รวมทั้งเชิญผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศทางด้านโลจิสติกส์

4.3 สร้างความรู้ความเข้าใจกับผู้ประกอบการในเรื่องการจัดการโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบและสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินธุรกิจ

4.4 ยกระดับบุคลากรบริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์เพื่อให้บุคลากรมีความสามารถในการให้บริการกิจกรรมที่มีความซับซ้อนหรือประยุกต์ใช้เทคโนโลยีต่างๆ มากขึ้น ถึงแม้ระดับความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นเมื่อเทียบ

กับประเทศที่พัฒนาแล้วและยังมีประเด็นที่ต้องได้รับการปรับปรุงพัฒนาอีกมากอย่างไรก็ตาม ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอินโดจีน แต่ละประเทศในภูมิภาคนี้ล้วนมีความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและมีการเติบโตด้านการค้าระหว่างประเทศอย่างรวดเร็ว ประกอบกับแนวโน้มการทำข้อตกลงการค้าเสรี (Free Trade Agreement) ของหลายประเทศรวมทั้งประเทศไทย ที่จะทำให้การค้าระหว่างประเทศของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคยังมีการเจริญเติบโตที่สูงขึ้น

ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรอาศัย โอกาสและความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์นี้ กำหนดเป้าหมายการพัฒนาให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน (Logistics Hub of Indo-China) ซึ่งหมายถึงการเพิ่มประสิทธิภาพ และคุณภาพของกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ทั้งในส่วนผู้ประกอบการและผู้ให้บริการของกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในประเทศและดึงดูดให้กิจการขนส่งสินค้าและบริการในภูมิภาคเข้ามาใช้ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโยงมากขึ้น

ยิ่งไปกว่านั้นระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการที่เข้มแข็งโดยภาครัฐในส่วนที่กำหนดและผลักดันนโยบาย และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องต้องมีความรู้และความเข้าใจเรื่องโลจิสติกส์อย่างดี มีการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ ด้วยความคล่องตัว และมีศักยภาพในการเชื่อมต่อกับต่างประเทศ มีการใช้ข้อมูลเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ มาช่วยในการบริหาร รวมทั้งมีผู้ให้บริการ (service providers) ที่เข้มแข็ง

ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ กระทรวงคมนาคมของประเทศไทยได้จัดทำยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งทางภาคพื้นและทางอากาศ โดยในทางภาคพื้นประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์หลัก (Thaieasterncluster.2552) ดังต่อไปนี้

1. พัฒนาท่าเรือไทยให้เป็นประตูไปสู่ภูมิภาค โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย(ร.ฟ.ท.) จะต้องขยายขีดความสามารถของสถานบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ให้

มากขึ้น ขณะที่องค์การรับส่ง สินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) ต้องตั้งสถานีบรรจุและขนถ่ายตู้สินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออกย่านพหลโยธิน ส่วนการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ต้องปรับปรุงท่าเทียบเรือให้สามารถรองรับเรือประเภท Roll On / Roll Off (RO/RO) ระหว่างประเทศได้ควบคู่ไปกับการพัฒนาท่าเรือที่ยังว่างอยู่ให้มีผู้เข้ามาบริหารทำให้เต็ม และพัฒนาท่าเทียบเรือภูมิภาคให้เข้มแข็งมากขึ้น เป็นต้น

2. พัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า โดยตั้งศูนย์กลางประจำภาคเพื่อประสานระบบขนส่งให้สมบูรณ์ โดยมีโครงการที่จะพัฒนาย่านคอนเทนเนอร์ในภูมิภาค และขนส่งจากย่านคอนเทนเนอร์ในภูมิภาคไปยังปลายทาง

3. พัฒนาวิธีการขนส่งไปสู่ระบบราง ทางน้ำ และทางท่อ เพื่อให้การขนส่งมีปริมาณมากขึ้น แต่สามารถลดต้นทุนการขนส่งและประหยัดพลังงานได้ ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เริ่มศึกษาเพื่อพัฒนาระบบราง ทางน้ำ และทางท่อ ให้เกิดความเชื่อมโยงกันแล้ว ส่วน ร.ฟ.ท. ต้องเร่งก่อสร้างทางคู่ในช่วงชุมทางเส้นทางขนส่งสินค้ามายังท่าเรือแหลมฉบังให้มากขึ้น ด้านบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บทด.) ต้องเร่งส่งเสริมการใช้เรือประเภท Roll On / Roll Off (RO/RO) ให้มากขึ้น

4. พัฒนาระบบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านโลจิสติกส์สำหรับระบบการขนส่งทางภาคพื้น เพื่อให้บริการแบบ door-to-door ซึ่งได้ตั้งคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติขึ้นมาเป็นเจ้าภาพในการดำเนินงานทั้งหมด พร้อมทั้งปรับปรุงกฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีขั้นตอนมากๆ ให้น้อยลง และนำระบบ IT เข้ามาใช้มากขึ้น

การจัดการโลจิสติกส์กับการประยุกต์ใช้ในการจัดการศึกษา

การจัดการศึกษาของประเทศไทยในปัจจุบันมีการขยายตัวอย่างมากทั้งระดับการศึกษาขั้นพื้นฐาน อาชีวศึกษา และระดับอุดมศึกษา หากนำแนวคิดการจัดการโลจิสติกส์มาประยุกต์ใช้กับระบบการจัดการศึกษาสามารถประยุกต์ใช้ได้ดังต่อไปนี้

1. การเข้าถึงง่ายสะดวกรวดเร็วในการบริหารการศึกษา ระบบการกระจายอำนาจในการจัดการศึกษา ซึ่งในปัจจุบันก็มีการกระจายอำนาจในการจัดการศึกษาไปยังพื้นที่การศึกษาของระดับการศึกษาขั้นพื้นฐาน ส่วนระดับอุดมศึกษาก็มีการกระจายอำนาจไปสู่มหาวิทยาลัย โดยมีสภามหาวิทยาลัยเป็นผู้ให้นโยบายและกำกับ

2. การจัด โชนหรือพื้นที่การรับผิดชอบในการบริการการศึกษา ในระดับการศึกษาขั้นพื้นฐานจะเป็นรูปธรรมชัดเจน แต่ในส่วนของอุดมศึกษาในปัจจุบันมีการจัดบริการการศึกษาในพื้นที่ที่ซ้ำซ้อนกันบางพื้นที่ บางจังหวัดมีมหาวิทยาลัยไปจัดศูนย์บริการการศึกษา 3-4 แห่ง เป็นต้น ควรจะได้มีการทบทวนระบบการจัดศูนย์บริการการศึกษากันใหม่

3. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการจัดการศึกษา เพื่อเป็นการจัดการศึกษาที่รวดเร็วประหยัด และมีประสิทธิภาพ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต่างๆ ทั้งระบบ การศึกษาทางไกล ระบบสื่อการเรียนการสอนแบบต่างๆ คอมพิวเตอร์ ระบบเอสเอ็มเอส ระบบ Tele conference สิ่งเหล่านี้ต้องนำมาประยุกต์ใช้ในระบบการจัดการเรียนการสอน

4. การจัดศูนย์บริการการศึกษาที่ประหยัดและได้มาตรฐาน เพื่อให้เป็นศูนย์กระจายหลักสูตรความรู้จากมหาวิทยาลัยต่างๆ ควรมีแหล่งสถานที่จัดการศึกษาที่เปิด

โอกาสให้มหาวิทยาลัยต่างๆ มาใช้สถานที่ร่วมกันในการเปิดหลักสูตร ศูนย์บริการการศึกษาแห่งหนึ่ง อาจจะเป็นในจังหวัดสระบุรี อาจมีมหาวิทยาลัยหลายมหาวิทยาลัย 3-4 แห่งมาเปิดหลักสูตร ปริญญาตรี ถึงปริญญาเอก แต่ไม่ซ้ำสาขาวิชาที่เปิดสอน โดยให้เป็นไปตามมาตรฐานการจัดการศึกษานอกที่ตั้งของสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาระดับอุดมศึกษา(สกอ)

สรุป

การจัดการ โลจิสติกส์เป็นระบบวิธีการจัดการเกี่ยวกับควบคุม ขนย้าย จัดเก็บวัตถุดิบ สินค้า อุปกรณ์ พร้อมกับข้อมูล ตั้งแต่จุดเริ่มต้นจากผู้ผลิตไปยังจุดสุดท้ายถึงผู้บริโภคให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย รวดเร็ว ปลอดภัย เสียค่าใช้จ่ายต่ำสุดและตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า ดังนั้นการจัดการ โลจิสติกส์จึงเกิดประโยชน์หลายประการ เช่น ประสิทธิภาพของการทำงาน ความรวดเร็ว ปลอดภัย ลดต้นทุน และเกิดอำนาจการต่อรองในการแข่งขัน ในส่วนของการจัดการศึกษาผู้บริหารควรนำแนวคิดเกี่ยวกับการจัดการ โลจิสติกส์มาเกี่ยวข้องกับการจัดบริการการศึกษาแก่นักเรียนนักศึกษาได้ เช่น ในเรื่องการวางระบบเขตพื้นที่การจัดการศึกษา แหล่งที่ตั้งของสถาบัน การศึกษา ศูนย์บริการการศึกษา เป็นต้น

วิชัย แหวนเพชร

บรรณานุกรม

- คำนาย อภิปรัชญาสกุล. (2547). **โลจิสติกส์เพื่อการผลิตและการดำเนินการ**. กรุงเทพฯ : รัฐพรการพิมพ์.
- นพรัตน์ กลัดเจริญ. (2548). **วิจัย การศึกษากระบวนการโลจิสติกส์ในการส่งออกเม็ดพลาสติกไปจีน**. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- สาริต พะเนียนทอง. (2548). **การจัดการโซ่อุปทานเชิงกลยุทธ์**. กรุงเทพฯ : ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ. (2551). **“โลจิสติกส์กับความสามารถในการแข่งขันของไทย,”** [online]. URL : www.logisticsdigest.com. สืบค้น 14 ธันวาคม 2552.
- เทคโนโลยีมหานคร,มหาวิทยาลัย. (2551). **“แนวคิดด้านโลจิสติกส์,”** [online].URL : www.mlog.mut.ac.th/data. สืบค้น 15 สิงหาคม 2552.
- วิทยา สุหฤทดำรง. (2552). **“Logistic กับการสร้างความได้เปรียบทางการตลาด,”** [online]. URL : <http://www.shipper.com/content/content.asp>. สืบค้น 10 กุมภาพันธ์ 2552.
- ศิวะ แสงมณี. (2551). **“ตั้งความหวัง ‘บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด’ บริการ-รายได้-กำไรต้องดีกว่านี้,”** [online].URL: <http://news.mjob.in.th/technology/cat8> สืบค้น 16 มกราคม 2552.
- Marinerthai. (2008, August). **“โลจิสติกส์ที่ดีช่วยลดต้นทุนการผลิตและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน,”** [online].URL : <http://www.marinerthai.com/forum/index.php>. สืบค้น 17 มีนาคม 2552.
- Thaieasterncluster. (2552). **“ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศไทย,”** [online].URL : www.thaieasterncluster.com/logistics Administrator สืบค้น 17 มีนาคม 2552.
- www.jb-mhg.com/elibrary/logistic.htm สืบค้น 16 มกราคม 2552.
- www.mlog.mut.ac.th/data/ สืบค้น 16 มกราคม 2552.
- www.logisticsdigest.com สืบค้น 15 ธันวาคม 2552.
- [www. http://:ntacthailand.com](http://www.ntacthailand.com) สืบค้น 25 พฤศจิกายน 2553.