

โลจิสติกส์ : วาระแห่งชาติ

ผศ.เพชรรัตน์ มีสมบูรณ์พูนสุข

ในบรรดาวาระแห่งชาติหรือประเด็นสำคัญของประเทศที่มีความเร่งรีบต้องพัฒนาอย่างรีบด่วน เพื่อให้ทันต่อสภาวะการแข่งขันทางเศรษฐกิจ ซึ่งกำหนดโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) นั้น การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยเฉพาะด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เป็นวาระที่สำคัญอันหนึ่ง นอกเหนือจากวาระแห่งชาติด้านอื่นๆ ซึ่งได้แก่ ความยากจนและการกระจายรายได้ การพัฒนาทุนทางสังคม และการพัฒนาที่ยั่งยืน

ด้วยเหตุที่ระบบโลจิสติกส์ เป็นระบบหลักที่มีความสำคัญในการขับเคลื่อนสินค้า บริการ ข้อมูล และการเงิน การบริหารระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพจะส่งผลให้ต้นทุนโดยรวมของสินค้าลดลง สินค้ามีความได้เปรียบด้านราคา นอกจากนี้สินค้าจะไปถึงมือผู้บริโภคปลายทางเร็วขึ้น และถูกต้องตามเงื่อนไขมากขึ้น ผู้ประกอบการจะมีศักยภาพในการแข่งขันทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ ซึ่งจะส่งผลโดยรวมต่อระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีแนวทางและเป้าหมายอย่างเป็นรูปธรรมและหน่วยงานทุกระดับทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน รวมทั้งสถาบันต่างๆ มีความเข้าใจไปในทิศทางเดียวกัน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (สพข.) ภายใต้การดูแลของ

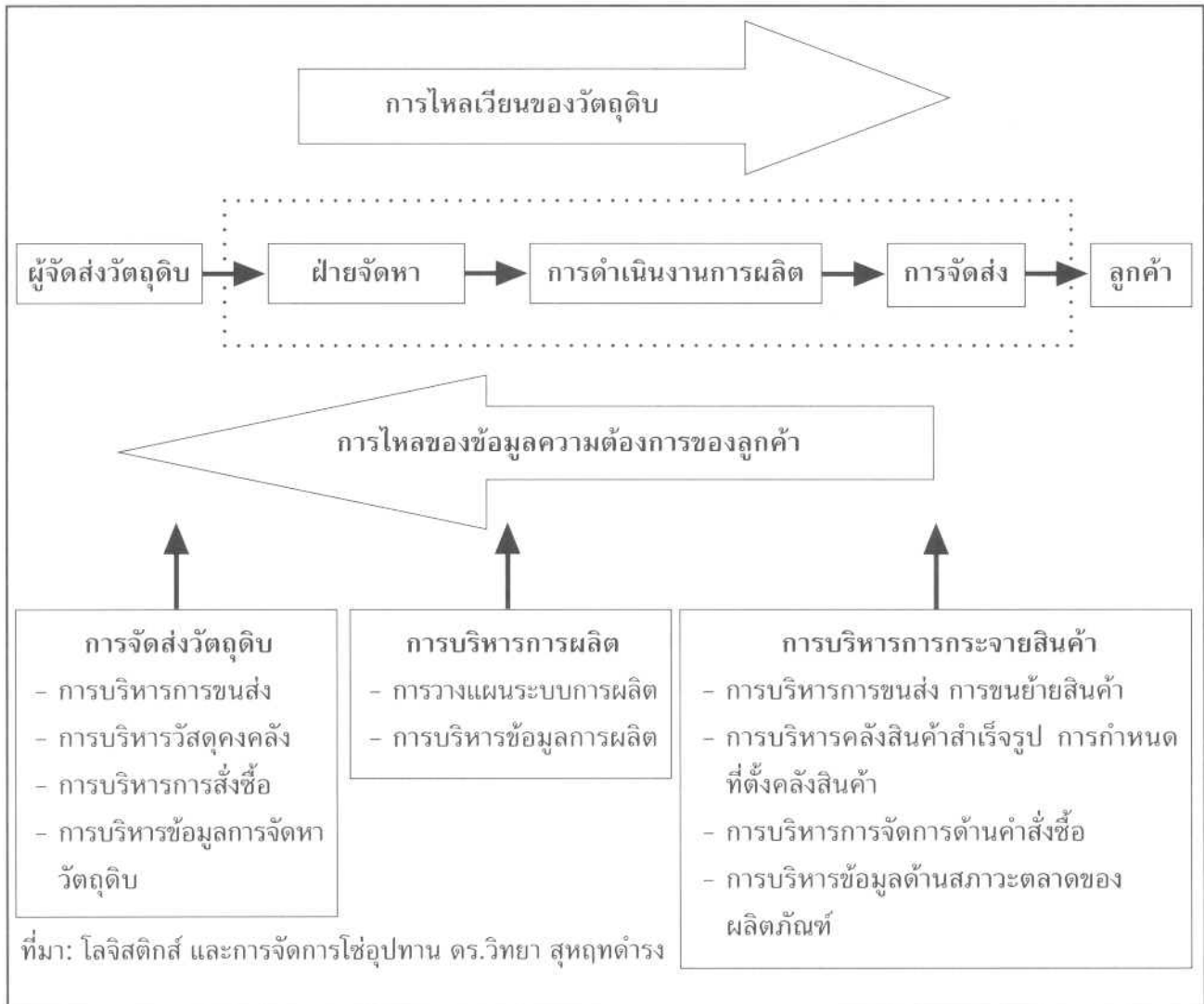
สศช. จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยขึ้น เพื่อพัฒนาให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน (Logistics Hub of Indo- China) ต่อไปในอนาคต

ความหมายของการจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) และการบริหารห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management)

ในวงวิชาการมีการให้ความหมายของโลจิสติกส์หลากหลายแนว แต่ที่เป็นที่ยอมรับมากที่สุดในระดับสากล คือการให้ความหมายโดย Council of Logistics Management ซึ่งได้ให้ความหมายไว้ว่า “ การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หมายถึงกระบวนการวางแผน การดำเนินงานและการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้ง การบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุประสงค์ขั้นส่วนประกอบ และการบริการให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ

การจัดการโลจิสติกส์จึงครอบคลุมกิจกรรมตั้งแต่การบริหารการขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การบริหารคำสั่งซื้อ การบริหารข้อมูล การบริหารการเงิน การจัดการวัตถุดิบ และการบริหารอุปสงค์ (ภาพที่ 1)





ภาพที่ 1 องค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์และการจัดการที่เกี่ยวข้องในส่วนต่างๆ

หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งการจัดการโลจิสติกส์คือการดำเนินงานเพื่อหาสินค้าหรือบริการตามความต้องการของลูกค้าและส่งมอบไปยังสถานที่ที่ถูกต้องในเวลาที่เหมาะสมด้วยต้นทุนที่คุ้มค่า

แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์กับแนวคิดการบริหารห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ซึ่งปัจจุบันถือว่าการบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นกระบวนการย่อยหนึ่งในการบริหารห่วงโซ่อุปทาน

การบริหารห่วงโซ่อุปทานนั้น ได้มีการให้ความหมายโดย Supply Chain Council ว่าเป็นการบริหารแบบเชิงกลยุทธ์ที่คำนึงถึงความเกี่ยวเนื่องหรือความสัมพันธ์กันแบบบูรณาการของหน่วยงานหรือแผนกภายในองค์กรและคู่ค้าที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเริ่มตั้งแต่ต้นน้ำ

หรือแหล่งวัตถุดิบไปจนถึงปลายน้ำหรือผู้บริโภคในโซ่อุปทาน เพื่อพัฒนาการทำงานของบริษัทและของห่วงโซ่อุปทานโดยรวม ดังนั้นการบริหารห่วงโซ่อุปทานจึงเป็นการเน้นด้านการประสานงาน การใช้ข้อมูลร่วมกัน และการวางแผนร่วมกันระหว่างคู่ค้าในโซ่อุปทาน เพื่อลดความสูญเสีย ส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในระยะยาว ความหมายของห่วงโซ่อุปทานไม่ได้มุ่งเพียงเฉพาะภายในองค์กร แต่ครอบคลุมถึงทั้งระบบอุตสาหกรรม การบริหารจัดการโลจิสติกส์จึงเป็นเพียงส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานนั่นเอง

ความสำคัญของระบบโลจิสติกส์

แนวโน้มการเติบโตอย่างรวดเร็วตามกระแสโลกาภิวัตน์ของการค้าระหว่างประเทศ รวมทั้ง

นโยบายการเปิดเสรีทางการค้า (Free Trade Areas : FTA) ของหลายๆประเทศรวมทั้งประเทศไทย ได้ส่งผลให้การแข่งขันในภาคธุรกิจทวีความรุนแรงขึ้น ผู้ประกอบการจำเป็นต้องปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยแวดล้อมต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการ การดำเนินธุรกิจในปัจจุบันไม่สามารถใช้กลยุทธ์ที่เน้นการผลิตจำนวนมากเพื่อลดต้นทุน (Economy of Scale) เท่านั้นได้ แต่ต้องมุ่งเน้นการแข่งขันกันด้วยความเร็ว (Economy of Speed) ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าและบริการทางหนึ่ง

ดังนั้นการนำระบบโลจิสติกส์เข้ามาใช้ในการบริหารจึงมีความสำคัญต่อธุรกิจเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากการจัดการโลจิสติกส์ที่ดี จะทำให้ธุรกิจสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว รวมทั้งจะสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับธุรกิจทั้งในด้านการลดต้นทุน การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการ การประหยัดพลังงาน ตลอดจนการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย

ธนาคารโลกได้ประมาณว่าในระดับธุรกิจนั้น หากบริษัทสามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้ร้อยละ 1 จะสามารถทำให้ส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 และหากประเทศหนึ่งๆสามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้ร้อยละ 10 แล้วจะสามารถเพิ่มการค้ารวม (ภายในและส่งออก) ได้ถึงร้อยละ 20 นอกจากนี้ ผลจากการศึกษาตลาดในประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียของบริษัท McKinsey & Co. พบว่าการปรับปรุงกระบวนการด้านบุคลากรและคุณภาพการขนส่ง จะมีผลมากต่อการสร้างมูลค่าเพิ่ม GDP โดยประมาณว่าสำหรับประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียบางประเทศนั้น จะสามารถเพิ่มมูลค่า GDP ได้ถึงร้อยละ 1.5-2 หากประเทศนั้นสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้ถึงร้อยละ 15-20

ในประเทศที่พัฒนาแล้วเริ่มมีการตื่นตัวด้านการจัดการโลจิสติกส์มาตั้งแต่ช่วงยุค 1980 โดยมีการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ ทั้งในส่วนของภาครัฐและเอกชนซึ่งส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ลด

ลงอย่างต่อเนื่อง ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศที่พัฒนาแล้วอยู่ระหว่าง 7-11% แต่ยังไม่มีการศึกษาด้านทุนดังกล่าวอย่างแท้จริง

การพัฒนาการของระบบโลจิสติกส์

ระดับการพัฒนาของระบบโลจิสติกส์ มีระดับการพัฒนาที่สำคัญ 4 ระดับ ดังนี้

1. **Physical Distribution** คือ ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภคโดยอาจครอบคลุมกิจกรรมเช่น การขนส่ง การเก็บสินค้า การจัดการวัสดุ และการบรรจุหีบห่อเพื่อป้องกันความสูญเสียระหว่างการขนส่ง อาจมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในแต่ละกิจกรรม และมีความเข้าใจการจัดการสินค้าเฉพาะส่วนเท่านั้น พัฒนาการในระดับนี้ ยังไม่มุ่งเน้นการลดต้นทุนในส่วนที่เป็นสินค้าคงคลังที่เป็นวัตถุดิบ และสินค้าระหว่างการผลิต

2. **Internally Integrated Logistics** เป็นการพัฒนาที่รวมเอากิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นก่อนกระบวนการผลิต เช่น การจัดซื้อวัตถุดิบ ฯลฯ โดยมีจุดมุ่งหมายเปลี่ยนจากการลดสินค้าคงคลังมาเป็นการเพิ่มความเร็วในขบวนการทั้งหมด ณ ระดับการพัฒนานี้ มีการเชื่อมโยงการจัดการภายในบริษัทตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนจัดส่งถึงผู้บริโภค ประสิทธิภาพและต้นทุนการขนส่งในแต่ละ Mode เป็นสิ่งจำเป็นในการพัฒนาในขั้นนี้และต้องมีการใช้ IT/Software จัดการกิจกรรมทั้งระบบ เช่น ERP (Enterprise Resource Planning) และเข้าใจการจัดการสินค้าภายในบริษัททั้งระบบ

3. **Externally Integrated Logistics** มีการเชื่อมโยงระหว่างบริษัทตลอดห่วงโซ่อุปทาน ในพัฒนาการขั้นนี้บริษัทสามารถใช้ทุกรูปแบบการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Mode) ที่ดี เช่นการมีจุดขนถ่ายที่มีมาตรฐาน มีระบบ IT ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างบริษัท เช่น EDI (Electronic Data Interchange) มีการใช้ผู้ชำนาญการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งคือผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้านเช่น 3PL (Third Party

Logistics Provider)

4. Global Logistics Management เป็นความตื่นตัวจากบริษัทข้ามชาติ ผู้ซึ่งเผชิญกับปัญหากำไรลดลงในประเทศที่ตนตั้งอยู่ ดังนั้นจึงเริ่มหาแหล่งจัดซื้อที่ถูกกว่าในต่างประเทศ แนวโน้มของการเป็นนานาชาติ (Internationalization) นี้ ต้องการการจัดการระบบการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ซับซ้อนมากขึ้น ลักษณะของพัฒนาการขั้นนี้คือ การจัดซื้อวัตถุดิบและจัดส่งสินค้าครอบคลุมแหล่งวัตถุดิบทั่วโลก ด้านการขนส่ง การเชื่อมต่อระหว่าง Mode การขนส่งระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพ เช่นการจัดการ

ทำเรือ ขั้นตอนการส่งสินค้าชายแดน ให้ความสำคัญกับผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม และการรักษาความปลอดภัย ด้านการขนส่ง ด้าน IT มีระบบเชื่อมโยงเครือข่ายภายในและระหว่างประเทศ และการพึ่งพาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศและครบวงจร เช่น 4PL (Forth Party Logistics Provider)

ระดับการพัฒนาของระบบโลจิสติกส์ ทั้ง 4 ระดับ มีการพัฒนาปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การขนส่ง IT และ Know-how แตกต่างกันในแต่ละระดับซึ่งสามารถเปรียบเทียบได้ดังนี้

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบลักษณะเด่นของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในด้านต่าง ๆ

Develop Stage	Characteristic	Key Success Factors		
		Transport	IT	Knowhow
1. Physical Distribution	ให้ความสำคัญกับการส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภค	ความเพียงพอของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	IT ในแต่ละกิจกรรม	เข้าใจการจัดการสินค้าเฉพาะส่วน
2. Internally Integrated Logistics	เชื่อมโยงการจัดการภายในบริษัทตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนถึงจัดส่งถึงผู้บริโภค	ประสิทธิภาพและต้นทุนการขนส่งในแต่ละ Mode	IT/Software จัดการกิจกรรมทั้งระบบเช่น ERP	เข้าใจการจัดการสินค้าภายในบริษัททั้งระบบ
3. Externally Integrated Logistics	เชื่อมโยงระหว่างบริษัทตลอด Supply Chain	การใช้ทุก Mode การขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ	IT เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างบริษัท เช่น EDI	พึ่งพาผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้าน เช่น 3PL
4. Global Logistics Management	จัดซื้อวัตถุดิบและจัดส่งสินค้าครอบคลุมแหล่งวัตถุดิบทั่วโลก	ประสิทธิภาพการเชื่อมต่อระหว่าง Mode การขนส่งระหว่างประเทศ เช่น การจัดการทำเรือ ขั้นตอนการส่งสินค้าชายแดน ผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยด้านการขนส่ง	IT เชื่อมโยงเครือข่ายภายในและระหว่างประเทศ	พึ่งพาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศ และครบวงจร เช่น 4PL

โลจิสติกส์เป็นแนวคิดที่ได้รับความสนใจอย่างมากในปัจจุบัน เนื่องจากเป็นที่ยอมรับว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในระดับธุรกิจ และในระดับประเทศ ประเทศในแถบเอเชียไม่ว่าจะเป็นจีน ญี่ปุ่น ฟิลิปปินส์ หรือ มาเลเซียต่างมีความตื่นตัวเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากตระหนักในความสำคัญและเป็นการเตรียมความพร้อมต่อสถานการณ์ FTA สำหรับประเทศไทยนั้น ระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ยังอยู่ในระยะเริ่มต้น คืออยู่ในช่วงระหว่างการพัฒนาจากช่วง Physical Distribution ไปสู่ขั้น Internally Integrated Logistics โดยข้อมูลของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในแต่ละด้านมีดังนี้

1. ด้านการขนส่ง ภาครัฐมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องโครงสร้างพื้นฐานจึงมีความเพียงพอในระดับหนึ่ง เช่นการวางเครือข่ายถนนทั่วประเทศ และการสร้างสนามบินใหม่ เป็นต้น อย่างไรก็ตามการขนส่งยังมีการกระจุกตัวอยู่ที่การใช้รถบรรทุก การขนส่งทางน้ำหรือระบบรางยังไม่ได้ใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งสาเหตุเกิดจากการบริหารงานและการขาดระบบการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Connection) ที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ขั้นขั้นตอนการส่งออกและการนำเข้าสินค้ายังซับซ้อนทำให้เกิดความล่าช้า รวมทั้งยังไม่ได้มีการคำนึงถึงผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม

2. ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ภาคธุรกิจในระดับขนาดกลางและเล็ก (Small and Medium Enterprises : SMEs) ยังไม่มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการจัดการระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรมากนัก ส่วนใหญ่ยังเป็นเพียงการนำโปรแกรมสำเร็จรูปมาใช้อำนวยความสะดวก เฉพาะบางกิจกรรม เช่น ระบบบัญชีและระบบการผลิต เป็นต้น ในขณะที่ธุรกิจในระดับใหญ่ได้มีการลงทุนนำโปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อจัดการระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรมาใช้ อย่างไรก็ตามการใช้เทคโนโลยีเชื่อมต่อ

ระหว่างองค์กรยังมีอยู่อย่างจำกัด ส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทข้ามชาติ รวมทั้งการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่างๆของไทยในกระบวนการนำเข้าและส่งออกยังมีอยู่อย่างจำกัด

3. ด้านความรู้ ถึงแม้ทั้งภาครัฐและเอกชนจะมีการตื่นตัวถึงความสำคัญของการจัดการโลจิสติกส์ แต่บุคลากรโดยทั่วไปยังขาดความเข้าใจที่แท้จริง โดยส่วนใหญ่ยังมองโลจิสติกส์เป็นเพียงเรื่องของการขนส่ง ผู้ประกอบการยังขาดข้อมูล และความรู้ในการประยุกต์การจัดการโลจิสติกส์ให้เกิดประโยชน์กับการทำงานในปัจจุบัน สำหรับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ 3PL (Third Party Logistic Providers) ยังมีจำกัด ส่วนใหญ่เป็นบริษัทข้ามชาติ ซึ่งเป็นผู้นำ know-how เกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์เข้ามา แต่ผู้ประกอบการไทยยังไม่นิยมใช้มากนัก

4. ด้านปัจจัยพื้นฐาน กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์ยังขาดความชัดเจน มีความซ้ำซ้อนและล่าช้า เช่นไม่มีกฎหมายเฉพาะสำหรับการขนส่งภายในประเทศโดยทางบก ทางอากาศและทางน้ำ จึงต้องใช้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือ พรบ.รถไฟที่ไม่ได้มีการปรับปรุง ตั้งแต่ปี 2546 นอกจากนี้ ยังมีปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย

จากข้อมูลทั้ง 4 ด้านที่กล่าวมาแล้วเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ของไทย ดังนั้นหน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงานจึงได้มีความพยายาม ที่จะผลักดันแผนงานโครงการและมาตรการต่างๆเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย (ตารางที่ 2) อย่างไรก็ตามเนื่องจากที่ผ่านมาภาครัฐไม่ได้มีนโยบายโลจิสติกส์ที่ชัดเจน และไม่มีกลไกในการผลักดันนโยบาย การวางแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงเป็นลักษณะต่างคนต่างทำเฉพาะส่วน ขาดการประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน นอกจากนี้ยัง ขาดหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบการพัฒนาข้อมูลโลจิสติกส์อย่างจริงจัง แผนการส่วนใหญ่จึงเป็นเพียงนโยบายในระดับยุทธศาสตร์ขาดการเชื่อมโยงสู่การปฏิบัติจริง

ตารางที่ 2 ความพยายามแก้ปัญหาของแต่ละหน่วยงานในปัจจุบัน

หน่วยงาน	การแก้ไขปัญหา
สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	เริ่มจัดทำข้อมูลต้นทุนการขนส่งสินค้า เพื่อการวางแผนปรับปรุงระบบขนส่ง
สำนักโครงสร้างพื้นฐาน และสศช.	ทำการศึกษาและเสนอแนะแผนปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค
สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	จัดทำแผนยุทธศาสตร์ (Master Plan) พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
สมาคมผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ	จัดทำกลยุทธ์เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์
สภาหอการค้า	จัดตั้งคณะกรรมการการคมนาคมขนส่ง มุ่งความสนใจที่พัฒนาระบบการขนส่ง บุคลากร และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์โดยเน้นด้านการค้า
สภาอุตสาหกรรม	จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ แต่ยังคงขาดประเด็นเรื่องการพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อการวางแผน
นิคมอุตสาหกรรม	จัดตั้งคณะทำงานยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ มุ่งเน้นด้านฐานข้อมูลและการพัฒนาผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศที่ได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอินโดจีนถึงแม้ระดับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในช่วงเริ่มต้น แต่เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สพข.จึงได้ยกร่างกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Road Map) ขึ้น (ภาพที่ 2) เพื่อมุ่งพัฒนาให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน (Logistics Hub of Indo-China) โดยมีรายละเอียดของยุทธศาสตร์ดังนี้

1. โครงสร้างพื้นฐานและกฎหมาย ภาครัฐควรปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ ทั้งในด้านการปรับปรุงการบริหารจัดการของรูปแบบการขนส่งที่สำคัญเช่นการขนส่งด้วยระบบรางและการขนส่งทางน้ำ การปรับปรุง

จุดเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งให้สามารถเปลี่ยนถ่ายจากการขนส่งในรูปแบบหนึ่งไปอีกรูปแบบหนึ่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ และการพัฒนาเส้นทางขนส่งให้เหมาะสมกับแต่ละอุตสาหกรรมหลัก รวมทั้งภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค การแก้ปัญหาจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาเชิงลึกถึงรูปแบบ และพฤติกรรมของการขนส่งสินค้าในรายละเอียด ทั้งในเรื่องของประเภทสินค้า แหล่งผลิต เส้นทาง ระบบการขนส่ง และจุดขนถ่ายหรือกระจายสินค้า เป็นต้น เพื่อให้สามารถกำหนดรูปแบบ และวางแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานให้สามารถรองรับความต้องการขนส่งสินค้าได้อย่างชัดเจน เพียงพอและเต็มประสิทธิภาพอย่างแท้จริง

รวมทั้งยังต้องเร่งปรับปรุงประสิทธิภาพในเชิง

กายภาพของระบบโครงสร้างพื้นฐานที่กำลังเป็นปัญหาต่อผู้ใช้บริการเพื่อขนส่งสินค้าอยู่ในขณะนี้

นอกจากนี้ ควรมีการปรับปรุงกฎระเบียบหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความชัดเจนและรองรับพัฒนาการของกระบวนการโลจิสติกส์ที่กำลังเกิดขึ้นหรือจะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้

2. เทคโนโลยีและระบบข้อมูล ภาครัฐควรมีการกระตุ้นการใช้เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในด้านต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนโดยรวม โดยเฉพาะการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อให้เกิดการสื่อสารและประสานงานที่ตลอดทั้งกระบวนการการเชื่อมโยงระบบข้อมูลนี้ควรครอบคลุมทั้งในระดับภายในหน่วยงานและระหว่างหน่วยงานของภาครัฐและเอกชน ตลอดจนการเชื่อมโยงไปสู่หน่วยงานระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังควรกระตุ้นให้มีการคิดค้น และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เช่น RFID (Radio Frequency Identification) เป็นต้น

ทั้งนี้การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลนั้นภาครัฐควรมีหลักการสำคัญคือ

1) ให้บริการที่ไม่ยึดรูปแบบการแบ่งส่วนราชการ แต่มุ่งสร้างพันธกิจในลักษณะบูรณาการ หรือให้บริการครบวงจรจากจุดเดียวโดยแบ่งตามคุณลักษณะของผู้ใช้บริการ เช่น ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้ให้บริการขนส่ง และเจ้าหน้าที่รัฐ เป็นต้น

2) สร้างมาตรฐานกลางและกลไกในการทำงานระหว่างระบบ (Standardization, Harmonization and Interoperability) เช่นมาตรฐานระบบข้อมูล (Standardization on common data elements) (พูดภาษาเดียวกัน) มาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูล (Standardization on e-services interchange) (โปรโตคอลเดียวกัน) ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญที่ภาคเอกชนจะพัฒนาระบบให้เป็นมาตรฐานเดียวกันต่อไป

3) ปฏิรูปกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพ (Business process re-engineering & streamlining) การพัฒนาระบบเชื่อมโยงควรนำไปสู่การปฏิรูประเบียบและวิธีการทำงานของหน่วยงานลดขั้นตอนที่ซ้ำซ้อน

พัฒนาบริการให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น รวมทั้งมีการประกันเวลาการให้บริการจากหน่วยงานเป็นกลไกเสริมด้วย

นอกจากนี้ควรจะมีการส่งเสริมการสร้างฐานข้อมูลโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ เนื่องจากข้อมูลโลจิสติกส์จะสามารถใช้ประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายในระดับประเทศและเชิงกลยุทธ์ในระดับธุรกิจได้ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยยังมีข้อมูลที่สำคัญและจำเป็นสำหรับประกอบการวางแผนพัฒนาหรือตัดสินใจลงทุนน้อยมาก เมื่อเทียบกับต่างประเทศ ซึ่งได้มีการตื่นตัวและพัฒนาเรื่องโลจิสติกส์มานานนับสิบปี มีการเก็บข้อมูลครอบคลุมทั้งระดับมหภาค ซึ่งบ่งชี้ความสัมพันธ์ระหว่างโลจิสติกส์กับระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ เครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานและระดับจุลภาค โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้า และบริการ (Commodity Flow) บุคลากร และธุรกรรมต่างๆที่เกี่ยวข้อง

การพัฒนาฐานข้อมูลโลจิสติกส์สำหรับประเทศไทยควรเร่งดำเนินการใน 4 เรื่องดังนี้

1) การจัดเก็บข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์และสัดส่วนผลกระทบ (Contribution) ที่มีต่อมูลค่าผลผลิตมวลรวม (GDP) ของประเทศ ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยยังขาดข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Logistics Cost/GDP) ซึ่งเป็นตัวชี้วัดสำคัญในการวัดระดับความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

นอกจากนี้ไทยยังขาดข้อมูลมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ จึงทำให้ไม่สามารถทราบว่าการกิจกรรมวิกฤตที่ทำให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจอยู่ที่ไหนในกระบวนการโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการวางแผนกลยุทธ์เพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์ให้ตรงจุดตรงประเด็นได้

2) การสำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้า (Commodity Flow) ข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นข้อมูลสำคัญที่จะทำให้รู้ทิศทาง รูปแบบและปริมาณการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในประเทศจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภค

ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญในการนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดนโยบายโลจิสติกส์ในภาพรวม นโยบายด้านการคมนาคม ตลอดจนการวางแผนด้านสถานประกอบการโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนถ่ายสินค้า (Truck Terminal) ในแต่ละพื้นที่ทั่วประเทศ

3) การจัดเก็บข้อมูล อุปทาน และอุปสงค์ของกำลังคนด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ซึ่งใช้เวลา จึงควรมีการสร้างรากฐานด้านความรู้ความสามารถของบุคลากรไว้รองรับ ซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับบุคลากรด้านโลจิสติกส์มีความสำคัญอย่างมาก ในการวางแผนการพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบ เพื่อให้มีความรู้ความสามารถและทักษะที่ตรงกับความต้องการในอนาคต

4) การจัดเก็บข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของแต่ละอุตสาหกรรม ปัจจุบันการบริหารจัดการโลจิสติกส์เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมต่างๆ เนื่องจากการจัดการโลจิสติกส์ที่ดี สามารถช่วยลดต้นทุน และตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างทันท่วงทีอย่างไรก็ตามคนทั่วไปยังเข้าใจว่า ต้นทุนโลจิสติกส์คือ ต้นทุนการขนส่ง และต้นทุนการกระจายสินค้าซึ่งในความเป็นจริงนั้น ยังครอบคลุมต้นทุนตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อวัตถุดิบมาใช้ในการผลิต จนถึงการจัดส่งสินค้าไปจนถึงมือผู้บริโภค ซึ่งสามารถแยกเป็นต้นทุน ต่าง ๆ ได้ดังนี้

In bound Logistics ได้แก่ ต้นทุน Inventory Management, Material Handling, Order Processing, Logistics Communication, Traffic and Transportation และ Warehouse and Storage

Out bound Logistics ได้แก่ ต้นทุน Customer Service, Inventory Management, Material Handling, Order Processing, Logistics Communication, Reverse Logistics, Traffic and Transportation, Packaging และ Warehouse and Storage

ข้อมูลโลจิสติกส์ในระดับอุตสาหกรรมนี้ เป็นตัวชี้วัดสำคัญในการประเมินความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรม และยังเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับผู้

ประกอบการที่จะนำมาเป็นบรรทัดฐานอ้างอิง (Benchmark) ในการปรับปรุงกระบวนการจัดการโลจิสติกส์ภายในกิจการของตน ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุน โดยเฉพาะต้นทุนในกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Non Value Added Cost) ของผู้ประกอบการโดยตรง

3. บุคลากรและองค์ความรู้ ภาครัฐควรมีการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความเข้าใจและมีทักษะด้านโลจิสติกส์ ให้สามารถรองรับและเป็นแรงผลักดันให้เกิดการพัฒนาโลจิสติกส์ในด้านอื่นๆ ซึ่งรวมถึงบุคลากรในอุตสาหกรรมต่างๆ บุคลากรที่ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) และบุคลากรภาครัฐ เนื่องจากประเทศไทยขาดแคลนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งปริมาณและคุณภาพกล่าวคือขาดแคลนอาจารย์ที่สอนด้านโลจิสติกส์ หลักสูตรโลจิสติกส์โดยตรงมีน้อย ถึงแม้ผู้บริหารและผู้ประกอบการจะเริ่มมีความตื่นตัวในการจัดการโลจิสติกส์แต่ยังไม่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในองค์กรได้อย่างเป็นระบบ ผู้ปฏิบัติการขาดทักษะการทำงานโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ชำนาญการด้าน System Analysis และ System Design มีไม่เพียงพอ บุคลากรภาครัฐขาดความรู้ ความเข้าใจด้านโลจิสติกส์ที่เพียงพอ และยังขาดข้อมูลที่ใช้ในการวางแผนพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

ปัจจุบันภาครัฐได้เริ่มแนวทางดำเนินการพัฒนาบุคลากร โดยแบ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ซึ่งรวมถึงบุคลากรภาครัฐ นิสิตนักศึกษา บุคลากรที่อยู่ในภาครัฐกิจและบุคลากรที่อยู่ในบริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ แต่ละกลุ่ม โดยมุ่งที่ความเหมาะสมกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมายนั้นๆ

นอกจากนี้ควรกระตุ้นให้มีการค้นคว้าวิจัยในด้านต่างๆ เพื่อสร้างองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย และมีการติดตามพัฒนาการของต่างประเทศตลอดเวลา เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดแนวคิดและนวัตกรรมใหม่ๆสู่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมของไทยอย่างต่อเนื่อง

4. ผู้ประกอบการ SMEs ควรมีการพัฒนา กิจกรรมโลจิสติกส์ภายในองค์กร และมีการพัฒนา ศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้และ เป็นглоกซ์ขับเคลื่อนกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ต่อไป

จากการศึกษาเบื้องต้นพบว่าผู้ให้บริการด้านโล จิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยรวม เนื่องจากมีความเชี่ยวชาญโดยเฉพาะ และสามารถได้ประโยชน์จาก การผลิตและบริการจำนวนมาก (Economies of Scale)

ความหมายของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP) หมายถึงผู้ให้บริการภายนอก บริษัทที่นำเสนอบริการบางกิจกรรม หรือทุกกิจกรรม ของโลจิสติกส์แก่ผู้รับบริการ ปัจจุบันการให้บริการของ LSP ได้ขยายขอบเขตไปจนครอบคลุมตลอดห่วงโซ่ อุปทาน และความสามารถในการให้บริการยังเพิ่มมากขึ้นด้วย ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์สามารถแบ่งชั้นตาม ความสามารถในการให้บริการ ได้ดังนี้

Logistics Service Provider (LSP) ให้ บริการในกิจกรรมพื้นฐาน เช่นการขนส่ง โดยมุ่งเน้นการ ลดต้นทุนเป็นหลัก ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการ และ ผู้ใช้บริการเป็นลักษณะเป็นครั้ง ๆ (Transaction Base)

Third Party Logistics Provider (3PL) สามารถให้บริการที่ซับซ้อนและสร้างมูลค่าเพิ่มมากขึ้น เช่น การบริหารการขนส่ง (จัดตารางรถ) การบริหาร สินค้าคงคลัง เป็นต้น ผู้ให้บริการมักมีบทบาทในการ ปรับปรุงกระบวนการภายในของผู้ใช้บริการด้วย และการให้บริการมักเป็นสัญญาระยะยาว (Long-term Contact)

Lead Logistics Provider (LLP) สนับสนุน ผู้ใช้บริการในการบริหารกิจกรรมโลจิสติกส์แบบ บูรณาการ ตั้งแต่การวางแผน การวางระบบและมัก เป็นผู้บริหารและกำกับการทำงานของ 3PL ความ สัมพันธ์จะเป็นลักษณะหุ้นส่วนระยะยาว (Long-term Partnership)

Supply Chain Integrator (SCI) และ Lo- gistics Manager (LLM) มีความสัมพันธ์กับผู้ ใช้ บริการ แบบหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์(Strategic Part- ner) มีส่วนได้ส่วนเสียกับผลการดำเนินงานด้านโล จิสติกส์ของผู้ใช้บริการ ทำให้มีความคล่องตัวสูง มี ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับห่วงโซ่อุปทานภายใน บริษัทมาก

ในความเป็นจริงผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจให้ บริการในลักษณะ LSP กับลูกค้ารายหนึ่ง แต่ให้ บริการในลักษณะ 3PL กับลูกค้าอีกรายหนึ่งก็ได้ การ แบ่งชั้นของผู้ให้บริการจึงไม่ได้มีลักษณะตายตัว

ถึงแม้บริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทย ส่วนใหญ่จะมีขนาดเล็ก การบริการยังไม่มีมาตรฐาน และมีการแข่งขันตัดราคาสูง ไม่สามารถเปรียบเทียบกับบริษัทผู้ให้บริการขนาดใหญ่ซึ่งเป็นบริษัทข้ามชาติได้ แต่หากมองแนวโน้มของการบริหารโลจิสติกส์ ซึ่งจะ เน้นความร่วมมือและการประสานงานระหว่างองค์กร และคู่ค้าที่เกี่ยวข้องในระบบมากขึ้นเรื่อย ๆจนเป็นห่วง โซ่แล้ว งานด้านโลจิสติกส์จะเติบโตตามปัจจัยความ ต้องการของผู้รับบริการที่ต้องการทางเลือกมากขึ้น มาตรฐานความต้องการสูงขึ้น การแข่งขันรุนแรงมากขึ้น การพัฒนาผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์ SMEs จึง เสมือนเป็นแรงผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนกิจกรรม โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ของ ประเทศต่อไป

ภาพที่ 2 โลจิสติกส์ Road Map



บรรณานุกรม

- การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย. (2548) , กรุงเทพฯ : สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ.
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย. (2547) , กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ.
- วิทยา สุหฤทต์ดำรง. (2545) ทางเลือกของการขนส่งในโซ่อุปทาน , กรุงเทพฯ : วารสารส่งเสริมเทคโนโลยี.
- วีลาวัลย์ เนื่องศาสตร์. (2548). **New Wave of Supply Chain Management Solution**, สืบค้นเมื่อ 20 ตุลาคม, จาก www.ebcitrade.com.
- สกว.กับแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยเพื่อรับมือต่อสถานการณ์ FTA. (2548). สืบค้นเมื่อ 22 ตุลาคม 2548, จาก www.trf.or.th
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2549). วาระแห่งชาติ. สืบค้นเมื่อ 20 ตุลาคม 2548, จาก www.nesdb.go.th
- อานนท์ ปวีณวัฒน์. บทสัมภาษณ์ความคิดเห็นด้านโลจิสติกส์, (2548) สืบค้นเมื่อ 22 ตุลาคม 2548, จาก www.utcc.ac.th
- Supply Chain** ในอุตสาหกรรม. (มิถุนายน 2547). หนังสือพิมพ์ Intertransport Logistics ปีที่ 4, ฉบับที่ 88.
- New Models for Supply Chain Management** (2002), Washington, DC : Chain Link Research.
- Supply-Chain Operations Reference Model** (2002), Washington, DC : Supply-Chain Council, Inc.