ภาคธุรกิจโลจิสติกส์ กับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย

Logistics Sector Driving Thailand economy

อัจฉรา นิมิตรปัญญา

บริษัท เจดับเบิ้ลยูดี อินโฟโลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)

หัวหมาก บางกะปิ กรุงเทพ 10240

Achara Nimitpanya

JWD Inko Logistics Public Co.,Ltd.

HuaMak, Bang Kapi District, Bangkok 10240

E-mail: achara@chocksamut.com

วันที่รับบทความ : 2 สิงหาคม 2563

วันที่แก้ไขบทความ : 14 กันยายน 2563

วันที่ตอบรับบทความ : 30 กันยายน 2563

บทคัดย่อ

ภาคธุรกิจโลจิสติกส์เป็นตัวจักรสำคัญในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจมาช้านาน เนื่องจากเป็นทั้งแหล่งสร้างรายได้ จ้างงาน และกระจายทรัพยากรไปยังทุกภาคส่วนอย่างทั่วถึง หากภาคธุรกิจโลจิสติกส์สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพย่อมทำให้ต้นทุนทางเศรษฐกิจลดลง ส่งผลให้การขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเช่นกัน แต่ในช่วงที่ผ่านมากลับพบว่าแม้ประเทศไทยจะสามารถพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นแล้วก็ตาม แต่ยังไม่ดีพอเมื่อเปรียบเทียบกันในระดับนานาชาติ

จากความสำคัญดังกล่าว ผู้วิจัยจึงเห็นควรที่จะทำการศึกษาถึงปัญหา อุปสรรคในการพัฒนาภาคธุรกิจโลจิสติกส์ รวมทั้งแนวทางแก้ไข และ/หรือ พัฒนาภาคธุรกิจโลจิสติกส์ โดยทำการวิจัยเชิงคุณภาพที่ได้ข้อมูลจากการพบปะ พูดคุย และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้มีประสบการณ์ใน แวดวงโลจิสติกส์ อีกทั้งศึกษาเพิ่มเติมจากแผนยุทธศาสตร์ ตำรา บทความ และเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผลการวิจัยพบว่าภาคธุรกิจโลจิสติกส์มีบทบาทและความสำคัญเป็นอย่างสูงต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โดยปัญหาและแนวทางการแก้ไขจะอยู่ในประเด็นของโครงสร้างพื้นฐานศักยภาพผู้ประกอบการนวัตกรรม กฎระเบียบและการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนต่างๆ

ทั้งนี้ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพในภาคธุรกิจโลจิสติกส์ ดังต่อไปนี้

1. การออกแบบมาตรการ และกฎระเบียบต่าง ๆ ของภาครัฐ จะต้องดำเนินงานให้สอดคล้องกับภาคเอกชน
2. ต้องประชาสัมพันธ์อย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง
3. ควรจัดตั้งองค์กรกลางขึ้นทำหน้าที่ในการดูแลระดับนโยบาย วางแผน ติดตาม และประสานกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งเร่งผลักดันให้มีการดำเนินการอย่างจริงจัง และเป็นรูปธรรม

คำสำคัญ: ภาคธุรกิจโลจิสติกส์ เศรษฐกิจไทย

ABSTRACT

Logistics sector is an important part of driving Thailand's economy because it is the source of making income, employment and distributing resources to all sectors. If logistics can perform effectively, the economic cost of Thailand will reduce which can drive Thailand's economic efficiency too. Although Thailand's logistics system can increase more efficiency but not well enough for competing at the international level.

From the importance above, the researcher will study problems and obstacles in logistics development including solutions to develop logistics business by qualitative research from meeting and discussion with an experienced person in logistics business. And a further study from strategic plans, books, writings, articles and related documents.

The research found that logistics have a high ole and importance for driving Thailand's business. Problems and solutions will be on infrastructure issues, the potential of entrepreneurs, innovations, rules and development of supporting sectors.

The researcher has policy recommendations to support the development of logistics efficiency as follows

1. Designing measures and regulations of government must operate in accordance with the private sector

2. Publicise thoroughly and continuously

3. Establish a central organisation to take care of the policy, planning, follow up and coordinate with all related departments and pushing for serious actions.

Keywords: Logistics sector, Thailand economy

บทนำ

ในยุคโลกาภิวัตน์ที่เทคโนโลยีมีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว รวมถึงการค้าเสรี ส่งผลให้ทุกประเทศต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพและสร้างความเข้มแข็งให้แก่ระบบเศรษฐกิจของตน ซึ่งประเทศไทยก็เป็นอีกประเทศหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากการแข่งขันของระบบเศรษฐกิจภายใต้ยุคโลกาภิวัฒน์เช่นกัน หากมองลึกเข้าไปในระบบเศรษฐกิจไทยจะพบว่า ภาคธุรกิจโลจิสติกส์เป็นตัวจักรสำคัญในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจมาช้านาน เนื่องจากเป็นทั้งแหล่งสร้างรายได้ จ้างงาน และกระจายทรัพยากรของธุรกิจทุกภาคส่วนจากต้นทางไปสู่ปลายทางตามจุดต่างๆอย่างทั่วถึงหากภาคธุรกิจโลจิสติกส์สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ย่อมทำให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของภาคธุรกิจอื่น ๆ ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้การขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเช่นกัน

ด้วยเหตุนี้ภาครัฐจึงได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคธุรกิจโลจิสติกส์มาโดยตลอด มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายอีกทั้งเร่งดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ พร้อมทั้งผลักดันให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจโลจิสติกส์ร่วมกันขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง แต่ในช่วงที่ผ่านมากลับพบว่า แม้ประเทศไทยจะสามารถพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นแล้วก็ตาม หากแต่ยังไม่ดีพอเมื่อเปรียบเทียบกันในระดับนานาชาติ

ผู้วิจัยจึงเห็นควรที่จะทำการศึกษาถึงปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดในการพัฒนาภาคธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อหาแนวทางแก้ไข และ/หรือ พัฒนาภาคธุรกิจโลจิสติกส์ให้สามารถนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอันทรงประสิทธิภาพต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาบทบาทและความสำคัญของภาคธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย
2. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ถึงปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดที่มีผลต่อการพัฒนาภาคธุรกิจโลจิสติกส์
3. เพื่อศึกษาแนวทางในการพัฒนาภาคธุรกิจโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

1.1 การวิจัยนี้เน้นการศึกษากระบวนการ และรูปแบบเฉพาะกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับภาคธุรกิจโลจิสติกส์เท่านั้น

1.2 การวิจัยนี้เป็นการศึกษาในเชิงแนวคิด และหลักการ โดยจะไม่ลงลึกในรายละเอียดการปฏิบัติ

2. ขอบเขตด้านประชากร

ผู้วิจัยจะดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกต่อกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ในภาคธุรกิจโลจิสติกส์

3. ขอบเขตด้านเวลา

ผู้วิจัยจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลทั้งข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิในช่วงเวลาตั้งแต่เดือนตุลาคม 2561–เมษายน 2562

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ร่วมกับการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) โดยมีดำเนินการดังนี้

1. การรวบรวมข้อมูล

1.1 ข้อมูลทุติยภูมิ เป็นข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเอกสาร บทความ หนังสือ ตำราทางวิชาการ และรายงานต่าง ๆ ที่มีข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นพื้นฐานในการกำหนดแนวทางการศึกษา

1.2 ข้อมูลปฐมภูมิ เป็นข้อมูลที่รวบรวมมาจากการสัมภาษณ์เชิงลึกต่อกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ในภาคธุรกิจโลจิสติกส์

2. การจัดระเบียบข้อมูล เมื่อรวบรวมข้อมูลทั้งข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ

ดังที่ได้กล่าวแล้ว จากนั้นจะนำข้อมูลมาจัดระเบียบ

และตรวจสอบ Validity ของข้อมูลตามขั้นตอนการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อที่จะเตรียมข้อมูลไว้สำหรับการวิเคราะห์ในขั้นตอนต่อไป

3. การวิเคราะห์ข้อมูล จะดำเนินการด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) การวิเคราะห์เปรียบเทียบรวมถึงการสังเคราะห์ข้อมูล ทฤษฎี และหลักการต่างๆ

4. การนำเสนอข้อมูล จะนำเสนอข้อมูลแบบรายงานวิจัยเชิงพรรณนา และวิเคราะห์นำเสนอแนวคิดใหม่ ๆ จากการวิจัย

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงบทบาทและความสำคัญของภาคธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย

2. ทำให้ทราบถึงปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดในภาคธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย

3. ทำให้ทราบถึงแนวทางแก้ไข และ/หรือ พัฒนาภาคธุรกิจโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

4. เป็นแนวทางสำหรับผู้สนใจใช้อ้างอิงและค้นคว้าเพื่อประโยชน์ในเชิงวิชาการต่อไป

การทบทวนวรรณกรรม

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560–2564)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) ได้ยึดกรอบและทิศทางการพัฒนาระยะยาว ระยะกลาง และนโยบายรัฐที่สำคัญตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่มุ่งไปสู่เป้าหมายร่วมของประเทศ อันประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560 : 22-45) ได้แก่

1. ยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าในห่วงโซ่อุปทานซึ่งมุ่งเน้นยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในภาคเกษตรและอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานเชื่อมโยงการค้า สู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ อีกทั้งพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้

2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งมุ่งเน้นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ รวมถึงการเร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ซึ่งมุ่งเน้นพัฒนามาตรฐานวิชาชีพ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ รวมถึงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อประเมินและติดตามการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ

แนวคิดเรื่องการจัดแบ่งประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ โดยสำนักธุรกิจบริการและโลจิสติกส์การค้าในฐานะที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง ได้ศึกษาการจัดหมวดหมู่ แบ่งประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ตามประเภทของการบริการ ซึ่งแบ่งออกตามรายละเอียดของเนื้องาน มีความหลากหลายประเภทและมีความแตกต่างกัน แบ่งออกเป็น 4 กลุ่มใหญ่ ๆ (โลจิสติกส์ไทยเตรียมก้าวเข้าสู่ 4.0 ได้อย่างไร, ออนไลน์, 2562) ดังนี้

1. Logistics Service Provider: LSP เป็นผู้ให้บริการด้านการปฏิบัติงานโลจิสติกส์แบบดั้งเดิม เช่น การขนส่งและคลังสินค้า โดยผู้ให้บริการมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานหรือโครงสร้างพื้นฐานของตนเอง หรือผู้ให้บริการอาจไม่มียานพาหนะหรือคลังสินค้าเป็นของตนเองก็ได้ เพื่อลดต้นทุนหรือลดการลงทุนในการซื้อสินทรัพย์

2. Multimodal Transport Operator: MTO เป็นผู้ประกอบการที่ดำเนินกิจกรรมของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะในรูปแบบ Terminal To Terminal หรือ Door To Door โดยเป็นการผสมผสานการขนส่งที่เป็น Ship-To-Rail หรือ Air-To-Road หรือ Road To Air, ship and To Rail ภายใต้สัญญาขนส่งฉบับเดียว

3. Third Party Logistics Service Provider : 3PL เป็นผู้ให้บริการซึ่งกระทำกิจกรรมทั้งหมดหรือบางส่วนของกิจกรรมโลจิสติกส์ รวบรวมหลากหลายบริการ อาทิเช่น บริการด้านการขนส่ง, ด้านคลังสินค้า, การกระจายสินค้า, บริการด้านการเงินซึ่งต้องมีการเชื่อมโยงและรับช่วงต่อ

การขนส่งในแต่ละโหมดของการขนส่งสินค้าจากต้นทางจนถึงจุดหมายปลายทาง

4. Fourth Party Logistics Service Provider: 4PL เป็นผู้ให้บริการที่มีการพัฒนารูปแบบจาก 3PL โดยมีการเพิ่มการให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

แนวคิดเรื่องโลจิสติกส์ทางการค้าของประเทศไทย

การมีระบบหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ทางการค้าที่ดีมีส่วนสำคัญอย่างมากต่อศักยภาพในการแข่งขันของประเทศความสำคัญของการเร่งพัฒนาโลจิสติกส์ทางการค้า เป็นเรื่องที่ประเทศกำลังพัฒนาอย่างประเทศไทยจะต้องหันมาดูแลเอาใจใส่อย่างจริงจังในเรื่องที่สำคัญ (พงษ์ชัย อธิคมรัตนกล, 2552) ดังต่อไปนี้

1. เรื่องของช่องทางหรือเส้นทางของการค้าที่ยังไม่ครอบคลุมเพียงพอและขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

2. เรื่องของกฎระเบียบพิธีการ ขั้นตอนและแนวทางปฏิบัติต่าง ๆ ของหน่วยงานของภาครัฐที่ยังไม่มีความชัดเจน

3. เรื่องของขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ซึ่งประเทศไทยยังอยู่ในขั้นที่เสียเปรียบประเทศคู่แข่งทางการค้าที่สำคัญของไทยอย่างมาก

แนวคิดเรื่อง E–commerce กับโลจิสติกส์

การขยายตัวของธุรกิจ E-commerce (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2560) นำมาซึ่งความต้องการบริการ E-Logistics ที่เพิ่มขึ้นตามไปด้วยแม้ว่ารูปแบบการค้า E-commerce จะสามารถซื้อขายและชำระเงินผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์ได้อย่างสะดวกสบายและง่ายดายก็ตาม แต่สำหรับกระบวนการส่งมอบสินค้าจากผู้ขายไปยังผู้รับยังคงต้องอาศัยวิธีการขนส่งอยู่ โดยกระบวนการขนส่งดังกล่าวจำเป็นต้องเป็นระบบ E-Logistics ที่เชื่อมต่อ หรือผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์เดียวกันกับระบบ E-Commerce เพื่อให้การจัดส่งสินค้าเกิดขึ้นได้ทันทีหลังเสร็จสิ้นการซื้อขายและถึงมือลูกค้าอย่างรวดเร็ว ถูกต้อง และตรวจสอบได้

ธุรกิจโลจิสติกส์ซึ่งเป็นธุรกิจที่ได้รับอานิสงส์โดยตรงจาก E-commerce น่าจะมีการเติบโตอย่างคู่ขนานไป ดังนั้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์จำเป็นต้องพัฒนานวัตกรรมให้ก้าวทันเทคโนโลยีของ E-Commerce โดยในอนาคตปริมาณสินค้าที่และธุรกรรมการซื้อขายแบบ E-Commerce ที่มากขึ้นทั้งจากรูปแบบการค้าแบบ B2B และแบบ B2C จะส่งผลให้ผู้ประกอบการ E-Commerce แสวงหาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีระบบเทคโนโลยีที่สามารถเชื่อมโยงกับตนและมีความเชี่ยวชาญในการขนส่งเพื่อการให้บริการที่เป็นเลิศยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ ในยุค E-Logistics ผู้เล่นรายใหญ่ในตลาดโลจิสติกส์เน้นการใช้เทคโนโลยีเข้ามาจัดการบริหารห่วงโซ่โลจิสติกส์เป็นหลัก ขณะเดียวกันได้มีความพยายามที่จะถือสินทรัพย์ให้น้อยที่สุดเพื่อเป็นการประหยัดต้นทุน ดังนั้น กิจกรรมด้านคลังสินค้าและขนส่งของบริษัทโลจิสติกส์เหล่านี้มักมีการใช้บริการของ Outsource เป็นหลัก ซึ่งนับว่าเป็นทางออกที่น่าสนใจสำหรับผู้ประกอบการ SME โลจิสติกส์ในการเข้าไปเติมเต็มความต้องการของผู้ประกอบการรายใหญ่ดังกล่าว

แนวคิดเรื่องประเด็นโลจิสติกส์กับยุคดิจิทัล

แนวคิดเรื่องประเด็นโลจิสติกส์กับยุคดิจิทัล (ธุรกิจโลจิสติกส์ อนาคตสดใสรับยุคดิจิตอล, ออนไลน์, 2561) มีดังนี้

1. การขยายตัวของ E-Commerce ทำให้การส่งมอบสินค้าจากผู้ขายให้ถึงมือผู้ซื้อยิ่งเกิดความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้ามากขึ้นเท่านั้น จึงกลายเป็นโอกาสทองของธุรกิจโลจิสติกส์โดยธุรกิจ E-Commerce ของไทยมีความแข็งแกร่งจากขนาดตลาดที่ใหญ่เป็นอันดับหนึ่งในอาเซียน

2. การจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก EEC ซึ่งเป็นโครงการที่รัฐบาลได้เตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กิจกรรมโลจิสติกส์เกิดความคล่องตัวขึ้น ขณะที่โครงสร้างพื้นฐานด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และการให้สิทธิประโยชน์ลดหย่อนภาษีที่จะเป็นกลยุทธ์ดึงดูดนักลงทุนจะเป็นการเพิ่มอุปสงค์ในการขนส่งสินค้าที่ผลิตในพื้นที่ EEC เพื่อกระจายไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ให้เติบโต

3. ส่วนความท้าทายของผู้ประกอบการในยุคโลจิสติกส์ 4.0 ต้องเผชิญก็คือ การปรับตัวเข้าหาสภาพการดำเนินธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไปสู่ยุคดิจิทัลการลดต้นทุน

การทำงานอย่างต่อเนื่องพร้อมทั้งพัฒนาตนเองให้มีคุณค่าอยู่เสมอ

แนวคิดเรื่องเทรนด์ทางด้านโลจิสติกส์ที่ต้องจับตามอง

แนวคิดเรื่องเทรนด์ทางด้านโลจิสติกส์ที่ต้องจับตามอง (Peer Power, ออนไลน์, 2560) มีดังนี้

1. Internet of Things (IoT) หมายถึง“อินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง” ซึ่งก็คือ เครือข่ายของสิ่งที่มีวงจรอิเล็กทรอนิกส์ ซอฟต์แวร์ และเซ็นเซอร์ฝังตัวอยู่ ทำให้ธุรกิจที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานทั้งหมด สามารถจัดการสิ่งต่าง ๆ ได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ช่วยให้การตัดสินใจแม่นยำขึ้นและประหยัดเวลาในการดำเนินการมากขึ้น

2. Blockchain คือ เครือข่ายการเก็บข้อมูลขนาดใหญ่ซึ่งถูกจัดเก็บอยู่ใน (Block) และเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายคล้ายห่วงโซ่ (Chain) โดยทุกคนสามารถเข้าถึงข้อมูลนี้ได้ และมีความปลอดภัยสูง ทำให้เกิดความโปร่งใสในการจัดเก็บข้อมูลในการทำธุรกรรมต่างๆ

3. Logistics มีความยืดหยุ่นมากขึ้นหมายถึงความยืดหยุ่นในการขยายหรือลดขีดความสามารถโลจิสติกส์เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการในห่วงโซ่อุปทานภายในระยะเวลาที่กำหนด เนื่องจากตลาดมีการผันผวนอยู่เสมอ

4. ความสมบูรณ์แบบในการจำหน่ายสินค้า ซึ่งไม่ใช่แค่ตัวสินค้าดีมีคุณภาพเท่านั้น แต่จะต้องจัดส่งสินค้าที่ถูกต้อง บรรจุหีบห่ออย่างถูกต้อง ไปยังสถานที่ที่ถูกต้องในเวลาที่ถูกต้อง ตามจำนวนที่ถูกต้อง ในสภาพสมบูรณ์ไม่เสียหาย และส่งไปยังลูกค้าที่ถูกต้องอีกด้วย

5. การใช้ Big Data มาวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกในระบบ Cloud

6. การใช้หุ่นยนต์เพื่อบริหารจัดการคลังจัดเก็บสินค้า

7. การจัดการรายได้จากทุกช่องทางการจัดจำหน่าย (Omnichannel) คือ การรวบรวมการสื่อสารและเข้าถึงผู้บริโภคในช่องทางที่หลากหลายทั้งออนไลน์ (Website, email, LINE, Facebook, Instagram) และออฟไลน์ (ร้านค้า) เข้าไว้ด้วยกันเพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้าผ่านทุกช่องทางการขาย

แนวคิดเรื่องโลจิสติกส์กับการจ้างงาน

ในขณะที่มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศในภาคขนส่งและโลจิสติกส์ขยายตัวขึ้น กลับพบว่าจำนวนแรงงานด้านโลจิสติกส์ลดลง ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยเสี่ยงต่อภาวะขาดแคลนแรงงานด้านโลจิสติกส์ (การขาดแคลนแรงงานฉุดภาคโลจิสติกส์, ออนไลน์, 2556)

การแก้ปัญหาขาดแคลนแรงงานด้านโลจิสติกส์นั้นต้องให้ความสำคัญกับแรงงานทั้งกลุ่มบริหารจัดการและแรงงานกลุ่มปฏิบัติการควบคู่กันไป จึงจะส่งผลให้ประเทศไทยมีแรงงานอย่างเพียงพอ และสามารถบรรลุเป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งของอาเซียนตามที่ตั้งไว้ โดยจะต้องพิจารณาความต้องการแรงงานด้านโลจิสติกส์ในระยะยาวเพื่อป้องกันภาวะแรงงานล้นตลาด ซึ่งข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อแก้ปัญหาขาดแคลนแรงงานกลุ่มบริหารจัดการ มีดังนี้

1. เปิดหลักสูตรการศึกษาสาขาโลจิสติกส์และสาขาที่เกี่ยวข้องในระยะสั้น เพื่อให้มีความรู้เกี่ยวกับสาขาโลจิสติกส์ได้อย่างรวดเร็ว และสามารถนำความรู้ดังกล่าวไปปฏิบัติงานได้ทันที

2. ผลิตแรงงานเพื่อรองรับ AEC ในระยะยาว

3. ยกระดับมาตรฐานวิชาชีพแรงงานด้านโลจิสติกส์กลุ่มปฏิบัติการ

4. สร้างแรงจูงใจในการประกอบอาชีพ ทั้งในส่วนของค่าจ้างและสวัสดิการ

5. ภาคธุรกิจควรมีการนำเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์มาใช้ เพื่อเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาการขาดแคลนแรงงาน

ผลการวิจัย

1. ผลการวิจัยที่ตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 พบว่าภาคธุรกิจโลจิสติกส์มีบทบาทและความสำคัญเป็นอย่างสูงต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจาก

1.1 เป็นส่วนหนึ่งในยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่ภาครัฐให้ความสำคัญ

1.2 มีส่วนสำคัญในการสร้างรายได้ให้หมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ คิดเป็นเม็ดเงินประมาณร้อยละ14 ของ GDP

1.3 มีส่วนสำคัญในการจ้างงานทุกระดับกว่า 2 ล้านคน

1.4 เป็นตัวเชื่อมโยงทางการค้ากับธุรกิจ E-Commerce

2. ผลการวิจัยที่ตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 พบว่าปัญหาอุปสรรค ข้อจำกัดที่มีผลต่อการพัฒนาภาคธุรกิจโลจิสติกส์ประกอบด้วย

2.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

2.2 การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการในภาคธุรกิจโลจิสติกส์

2.3 การพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

2.4 การปรับปรุงกฎระเบียบ พิธีการ และแนวทางปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ

2.5 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน

3. ผลการวิจัยที่ตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 พบว่าแนวทางในการพัฒนาภาคธุรกิจโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นประกอบด้วย

3.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

3.1.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า สร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์และการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน

3.1.2 สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์

3.1.3 เร่งพัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์

3.1.4 เร่งพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์

3.2 ด้านการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการในภาคธุรกิจโลจิสติกส์

3.2.1 ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้ได้การรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล

3.2.2 สนับสนุนการสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

3.2.3 จัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในประเทศภูมิภาคอาเซียน

3.2.4 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์

3.2.5 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

3.2.6 แก้ปัญหาขาดแคลนแรงงานด้านโลจิสติกส์โดยต้องให้ความสำคัญกับแรงงานทั้งกลุ่มบริหารจัดการและแรงงานกลุ่มปฏิบัติการควบคู่กันไป

3.3 ด้านการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

3.3.1 พัฒนา (E-commerce)

3.3.2 พัฒนา E-Logistics

3.3.3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

3.3.4 เร่งรัดปรับโครงสร้างภาคการผลิตสู่อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง

3.4 ด้านการปรับปรุงกฎระเบียบ พิธีการ และแนวทางการปฏิบัติงานของภาครัฐ

3.4.1 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

3.4.2 พัฒนามาตรฐานการขนส่งและโลจิสติกส์การอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้ง ปรับปรุงกฎระเบียบภายในให้สอดรับกับรูปแบบทางการค้า และข้อตกลงระหว่างประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป

3.4.3 เฝ้าระวังปัจจัยเสี่ยงจากนโยบายการค้าและปรับปรุงมาตรการหรือกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาจากผลกระทบดังกล่าวอย่างใกล้ชิด

3.4.4 เร่งดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilition Agreement: TFA) เพื่อป้องกันการกีดกันทางการค้าที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคต

3.5 ด้านการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน

3.5.1 ผลักดันการลงทุนของไทยไปประเทศอาเซียนมากขึ้น

3.5.2 ใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต ระบบการผลิตห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกให้เกิดประสิทธิภาพ

3.5.3 ประเมิน และติดตามสถานการณ์ความขัดแย้งในพื้นที่ต่าง ๆ รวมทั้งข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อนำมาพัฒนาฐานข้อมูลสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

3.5.4 ส่งเสริมการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

3.5.5 ให้ความสำคัญต่อการจัดทำแผนการเตรียมเส้นทางการขนส่งต่างๆ

3.5.6 พัฒนาและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ในภาคการท่องเที่ยว

ข้อเสนอแนะ

ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและการกำกับการดำเนินการในด้านต่าง ๆ ของภาครัฐเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพในภาคธุรกิจโลจิสติกส์ ดังต่อไปนี้

1. การออกแบบมาตรการ และกฎระเบียบต่าง ๆ ของภาครัฐจะต้องไม่สร้างปัญหาให้กับหน่วยปฏิบัติการจนเกิดเป็นปัญหาตามมาในภายหลัง อีกทั้งควรดำเนินงานให้สอดคล้องกับระบบโลจิสติกส์ของภาคเอกชน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ และสนองตอบความต้องการด้านโลจิสติกส์ของภาคเอกชนอย่างแท้จริง

2. การประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ สื่อสารข้อมูลข่าวสารแก่สาธารณะเป็นเรื่องที่ต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนทั่วถึงและต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้อง และการดำเนินมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมีความราบรื่น

3. ควรจัดตั้งองค์กรกลางขึ้นทำหน้าที่ในการดูแลระดับนโยบาย วางแผน ติดตาม และประสานกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ไทยโดยโครงสร้างองค์กรดังกล่าวอาจจะสามารถแตกย่อยออกเป็นองค์กรเครือข่ายขนาดเล็กที่เน้นผลสัมฤทธิ์ในเชิงธุรกิจ หรือเน้นผลงาน อีกทั้งยังสามารถปรับรูปแบบองค์กรให้เป็นบริษัทและในบางกรณีอาจรวมถึงการแปรรูปรัฐวิสาหกิจให้เอกชนมีส่วนร่วมทั้งนี้เพื่อให้เกิดความสะดวกและยืดหยุ่นในการประสานงานและดำเนินโครงการต่าง ๆ

4. เร่งผลักดันให้มีการดำเนินการอย่างจริงจัง และเป็นรูปธรรม โดยองค์กรกลางที่ได้กล่าวไว้ในหัวข้อที่ 3.

บรรณานุกรม

หนังสือ

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 58. “ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี พ.ศ. 2561–2580 ฉบับสำหรับเผยแพร่ ” กรุงเทพฯ: บริษัท รำไทยเพลส จำกัด, 2559.

เอกสารวิจัย

กาญจน์วจี ธนโชติรุ่งสาทิส.“ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของโลจิสติกส์ขนส่งข้าวไทยในเส้นทางขนส่งจากจังหวัดนครสวรรค์–ส่งออกต่างประเทศ”. รายงานการวิจัย, คณะวิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์, 2557.

ธิญาดา ใจใหมคร้าม.“การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการคลังสินค้า กรณีศึกษาคลังสินค้า 2 ราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร องค์การคลังสินค้า”. การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, 2559.

ฤดี นิยมรัตน์.“ การจัดการโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมผลิตเครื่องเบญจรงค์ จังหวัดสมุทรสงคราม”. รายงานการวิจัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา, 2553.

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 4 (2560-2564)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : nesdb.go.th , 2560.

พงษ์ชัย อธิคมรัตนกล.“ประเด็นโลจิสติกส์ทางการค้าของประเทศไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : mbalogistics.ru.ac.th, 2552

โพสต์ทูเดย์.“ขาดแคลนแรงงานฉุดภาคโลจิสติกส์”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก posttoday.com, 2556.

เรียนโลจิสติกส์.“ธุรกิจโลจิสติกส์ อนาคตสดใสรับยุคดิจิทัล” . (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : www.prachachat.net, 2561.

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย.“E-commerce แรงไม่ตก ดันโลจิสติกส์โต”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://www.kasikornresearch.com, 2560.

LOGISTICAFE.“โลจิสติกส์คืออะไร?”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : logisticafe.com, 2562.

Logistics 2 Day.“โลจิสติกส์ไทย เตรียมก้าวสู่ 4.0 ได้อย่างไร”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : www.bangkokbizmews.com, 2562.

Peer Power. “7เทรนด์โลจิสติกส์ที่ต้องจับตามองในปี 2018”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : Peerpower.co.th, 2560.