

บทบาทภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งด้วยรถบรรทุกกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย

เรืองระวี มะลิเจริญวงศ์*

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

Received: 20 September 2561

Revised: 30 September 2561

Accepted: 15 October 2561

บทคัดย่อ

บทบาทสำคัญของภาครัฐและภาคเอกชนต่อการพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ในบริบทผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทยควรบูรณาการความร่วมมือตั้งแต่วางแผนบูรณาการแผนงาน การคัดกรองการกลาง การบริหารทรัพยากรมนุษย์ การติดตามควบคุม การนำระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้ การออกกฎหมายที่เอื้อต่อธุรกิจการขนส่งทางถนน และสร้างเครือข่ายพันธมิตรหรือความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน สถาบันการเงิน สถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยและพัฒนา ผู้บริโภคและธุรกิจต่างประเทศ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงตั้งแต่แผนยุทธศาสตร์ชาติสู่ภูมิภาคและท้องถิ่น เพื่อยกระดับการบริหารจัดการภาครัฐและภาคเอกชนต่อการพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย ซึ่งถือเป็นธุรกิจฐานรากของภาคการขนส่งทางถนนและระบบโลจิสติกส์ให้ได้รับการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างมีประสิทธิภาพและส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยสามารถขับเคลื่อนได้และแข่งขันในระดับโลกได้อย่างเข้มแข็งและมั่นคง

คำสำคัญ : บทบาท การจัดการโลจิสติกส์ ขนส่ง รถบรรทุก วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

* ผู้ประสานงานหลัก; อีเมล: ruengrawee.ma@ssru.ac.th

Roles of government and private sectors in developing logistics management systems of truck transport operators of small and medium enterprises in Thailand

Ruengrawee Malicharernwong*

College of Innovation and Management, Suan Sunandha Rajabhat University

Received: 20 September 2561

Revised: 30 September 2561

Accepted: 15 October 2561

ABSTRACT

The roles of government and private sectors in the development of logistics management system in the context of truck transport operators, small and medium enterprises in Thailand should be integrated. This cooperation includes (1) plan the integration plan, (2) central organization selection, (3) human resource management, (4) control tracking, (5) the application of modern technology systems, (6) legislation that facilitates the road transport, and (7) create a network of alliances, business partnerships between government sectors, private sectors, financial institution, educational institution, research and development Institute, consumers and foreign businesses to create links from the national and regional strategic plans to enhance the management of the public and private sectors on the development of logistics management systems for truck operators, medium-sized enterprises and small size in Thailand. This is considered the foundation of the road transport sector and logistics systems to be developed for effective competition and resulting in the economic system of Thailand to be able to be strongly and stably driven and competitive at the world level.

Keywords : Role, Logistics management, Transport, Truck, SMEs

* Corresponding Author; Email: ruengrawee.ma@ssru.ac.th

บทนำ

ปัจจุบันการเปลี่ยนแปลงยุคโลกาภิวัตน์มีอิทธิพลไปทั่วโลก ส่งผลให้เกิดสถานการณ์เศรษฐกิจเกิดการแข่งขันอย่างรุนแรงทั้งในและระหว่างประเทศ โดยพฤติกรรมของผู้บริโภค และบริโคมก็มีความคาดหวังที่จะได้รับสินค้าและบริการที่รวดเร็วมากขึ้น จึงต้องนำเทคโนโลยีที่หลากหลายเข้ามาใช้เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงและเครือข่ายการสื่อสารอย่างไร้พรมแดน และทำให้เกิดการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ เพื่อร่วมมือ พึ่งพาเสริมสร้างและรักษาผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจร่วมกันไม่ว่าจะเป็นความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาค เอเชีย - แปซิฟิก (Asia Pacific Economic Corporation : APEC) กลุ่มของสหภาพยุโรป (European Union : EU) ซึ่งผลจากการรวมกลุ่มต่างๆ ทำให้สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือ อาเซียน (The Association of South East Asian Nations : ASEAN) ต่างต้องปรับตัวด้วยการสรรหาวิธีการที่ช่วยส่งเสริม และพัฒนาขีดความสามารถของกลุ่มให้ประสบความสำเร็จด้วยการพิจารณาหาวิธีลดต้นทุนการผลิตและ ตอบสนองความต้องการของ ผู้บริโภคได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่ตลาดโลกได้อย่างแข็งแกร่งด้วย การนำระบบการจัดการโลจิสติกส์มาใช้ในการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นประโยชน์ต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า การจัดเก็บกระจายสินค้า รวมทั้งการเคลื่อนย้ายการลงทุน ขาวสาร และการเงินกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาค

เมื่อกล่าวถึงประเทศไทย ซึ่งถือว่าเป็นประเทศที่มีศักยภาพการแข่งขันสูง มีตำแหน่งพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การเชื่อมโยงเศรษฐกิจในโลกระหว่างตะวันออกและตะวันตกและสามารถพัฒนาการเชื่อมโยง ด้านเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การเชื่อมโยงการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การบริการ เป็นต้น ดังนั้นธุรกิจการขนส่งจึงเป็นกิจกรรมเศรษฐกิจที่สำคัญของทุกประเทศที่ดำเนินการเคลื่อนย้ายผลิตภัณฑ์จากต้นทางไปถึงปลายทางอย่างมีประสิทธิภาพ โดยรูปแบบการขนส่งที่สำคัญประกอบด้วย การขนส่งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ ทางท่อ และจากแผนยุทธศาสตร์ของกรมการขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยทำให้ทราบว่า ปัจจุบันรูปแบบการขนส่งที่มีการใช้บริการมากที่สุด คือ การขนส่งทางถนน ซึ่งมีมากกว่าร้อยละ 80 ถือเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศที่เป็น การขนส่งจากที่ถึงที่ (door-to-door) และเป็นกิจกรรมโลจิสติกส์ที่สำคัญต่อการเคลื่อนย้ายผลผลิต เชื่อมโยงการค้า การลงทุนและการบริการในภูมิภาค (กรมการขนส่งทางบก. 2555: 3) ปัจจุบันแนวความคิดในการจัดจ้าง บริษัทหรือผู้ประกอบการที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านจากภายนอกองค์กรเข้ามาช่วยในการดำเนินกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว เพราะผลลัพธ์จากการจัดจ้างผู้ให้บริการภายนอก จะทำให้องค์การธุรกิจสามารถลดต้นทุนและเลือกดำเนินงานเฉพาะด้านที่มีความสำคัญมากกว่า (Lieb, p., Miller,J. 2002 ; Photis M. Panayides. 2005) ซึ่งธุรกิจขนส่งด้วยรถบรรทุกก็เป็นหนึ่งในธุรกิจที่ให้บริการขนส่งทางถนน ผู้ประกอบการขนส่งจึงต้องเข้าใจถึงบทบาทของการขนส่งในระบบโลจิสติกส์และต้องตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้เช่นกัน สำหรับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกกลุ่มวิสาหกิจ ขนาดกลางและขนาดย่อมที่ผ่านมา ธุรกิจใช้ศักยภาพตนเองได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ ขาดแคลน เงินทุน คุณภาพแรงงานไม่สม่ำเสมอ ขาดการบริหารจัดการที่ดี ผู้ประกอบการขาดความเข้าใจ เรื่องระบบการจัดการโลจิสติกส์ นอกจากนี้มีปัญหามาจากปัจจัยภายนอกสำคัญ ได้แก่ ขาดการสนับสนุนอย่างจริงจังและต่อเนื่องขององค์การภาครัฐ และภาคเอกชนที่ยังขาดการประสานงานและบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เกิดการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ไม่ได้เต็มที่และแผนงานส่วนใหญ่ขาดการเชื่อมโยงจากระดับยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติจริง ดังนั้น บทความนี้นำเสนอการพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุก กลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมภายใต้การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของภาครัฐและเอกชนเพื่อ

เตรียมพร้อมรับกับสถานการณ์ที่ขยายตัวของกระแสโลกาภิวัตน์ด้วยการนำระบบการจัดการโลจิสติกส์เข้ามาใช้ดำเนินงาน โดยมีเป้าหมายคือ ส่งมอบแบบต้นเวลาเพื่อลดต้นทุน มุ่งให้เกิดความพอใจแก่ลูกค้าและมีระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่ปฏิสัมพันธ์สอดคล้องกันอันส่งผลให้บรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถขับเคลื่อนกิจกรรม เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) และแข่งขันระดับเวทีโลก ได้อย่างมีประสิทธิภาพและรักษาความสามารถการแข่งขันธุรกิจได้อย่างเข้มแข็ง

วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาบทบาทของภาครัฐและภาคเอกชนต่อการพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย

วิวัฒนาการและการพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์

เมื่อกล่าวถึงระบบการจัดการโลจิสติกส์ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจากยุคเริ่มต้น จนถึงยุคปัจจุบันตั้งแต่ ค.ศ. 1950-1964 เป็นช่วงที่ดำเนินกิจกรรมทหารและมุ่งเน้นผลิตสินค้าเป็นหลัก (Production) หลังจากนั้น ช่วงปลายปี ค.ศ. 1914 เริ่มมีดำเนินกิจกรรมประสานงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการกระจายสินค้า แต่ขาดผู้รับผิดชอบหลักด้านสินค้าคงคลัง ในช่วงนี้จึงเริ่มพัฒนาระบบโลจิสติกส์และมีการดำเนินการหาทางเลือก ในกิจกรรมต่างๆ ด้านโลจิสติกส์มากขึ้นและเมื่อเข้าสู่ปี ค.ศ. 1915- 1979 ซึ่งเป็นช่วงที่เข้าสู่ระบบโลจิสติกส์มากขึ้นด้วยการพัฒนาการจัดการวัสดุเข้ามาเกี่ยวข้องในการกระจายสินค้า กล่าวคือ เมื่อลูกค้าเริ่มมีความต้องการทางด้านบริการเพิ่มขึ้นด้วยการมองถึงกลยุทธ์ทางการตลาดหาทางเลือกในการแข่งขันต้นทุนและวิเคราะห์รายได้ ด้วยการเริ่มมองทั้งในแง่ปริมาณและคุณภาพการให้บริการ มีกระบวนการจัดซื้อเข้ามาเกี่ยวข้อง พิจารณาผลตอบแทนสูงสุด วิธีการลดต้นทุน และมีการติดต่อสื่อสารจากผู้บริหารระดับสูงโดยมุ่งให้ความสนใจเกี่ยวกับผลตอบแทนของการลงทุนในสินทรัพย์และการบริหารจัดการมากขึ้น และเมื่อปี ค.ศ. 1980- 1990 เป็นช่วงที่เศรษฐกิจเริ่มถดถอยทำให้ส่งผลกระทบต่อการลงทุนเพราะความผิดพลาด จากการจัดการกระจายสินค้าและการจัดการพัสดุในกระบวนการจัดการของบริษัท ซึ่งในช่วงนี้จะมีการดำเนินงานที่เป็นรูปแบบธุรกิจข้ามชาติมากขึ้น เกิดขาดแคลนพลังงานและไม่มีความแน่นอน โดยกิจกรรมโลจิสติกส์ต้องดำเนินการใช้พลังงานเคลื่อนย้าย จึงทำให้เกิดระบบสหภาพแรงงาน เมื่อพนักงานเจรจาต่อรองกันอย่างรุนแรง การปฏิบัติการแบบกิจกรรมร่วมค้า จะเป็นส่วนสำคัญในช่วงขึ้นเพราะการบริหารจัดการทั้งด้านการตลาด การผลิต การกระจาย สินค้าต้องปรับไปสู่ยุคโลจิสติกส์ เพื่อให้ระดับการสรรหาและการจัดซื้อให้พอดีและตรงกับความต้องการของลูกค้า ด้วยวิธีลดปริมาณสินค้าคงคลัง คำนวณรอบระยะเวลาสั่งซื้อและเวลาในแต่ละช่วงของกระบวนการ รวมถึงวิธีลดต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งระบบ แต่ปัญหาช่วงนี้คือ ไม่มีใครมองเห็นภาพของความต้องการสินค้าของลูกค้ารวมถึงระดับสินค้าคงคลังอย่างชัดเจน หลังจากนั้นปี ค.ศ. 1990 - ปัจจุบัน ซึ่งเป็นช่วงที่ได้นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างองค์การ ดำเนินการผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์เพื่อลดความผิดพลาดด้านข้อมูลนำเข้า เพราะนำเข้าข้อมูลครั้งเดียว ลดความซ้ำซ้อนของงาน ทำให้การไหลของสารสนเทศรวดเร็วขึ้น และเสริมสร้างขีดความสามารถการแข่งขันในระบบเศรษฐกิจโลกมากขึ้น (ค่านาย อภิปรัชญาสกุล. 2553)

เมื่อกล่าวถึงทฤษฎีของระบบโลจิสติกส์ซึ่งถือเป็นเครื่องมือเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งนักวิชาการหลายท่าน ได้เรียก คำนิยามของโลจิสติกส์ (Logistics) ต่างกันออกไป เช่น Business

Logistics, Channel Management, Logistics Management, Transportation Management เป็นต้น แต่คำเหล่านี้ล้วนแต่มีความหมายว่า การไหลของสินค้าบริการจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการบริโภค และอาจไปถึงจุดปรับปรุงแก้ไข หรือทำลาย (Stock, J.R. and Lambert, M. 2001) แต่คำนิยาม การจัดการโลจิสติกส์ที่เป็นสากลมากที่สุดเป็นขององค์กรทางวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกา (The Council of Logistics Management (CLM)) ให้คำจำกัดความว่า เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการห่วงโซ่อุปทานที่มีกระบวนการในการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการไหลของสินค้าทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล รวมถึงการเก็บรักษาสินค้า บริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกันตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงจุดการบริโภคเพื่อตอบสนองความต้องการลูกค้า (รุธิร์ พนมยงค์. 2547; Grant DM, Lambert DM, stock JR & Ellram LM. 2006) โดยระบุกิจกรรมของโลจิสติกส์ว่าแบ่งเป็น 2 กลุ่มได้แก่ กิจกรรมหลัก (Key Activities) ประกอบด้วย กิจกรรมกำหนดมาตรฐานลูกค้าและประสานงานกับฝ่ายการตลาด กิจกรรมขนส่ง กิจกรรมจัดการสินค้าคงคลัง กิจกรรมจัดการสารสนเทศและประมวลผล สำหรับกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ประกอบด้วย การจัดการคลังสินค้า การจัดการขนถ่ายสินค้า การบรรจุภัณฑ์ การประสานงานกับฝ่ายผลิตสินค้าและฝ่ายดำเนินงานและการเก็บและควบคุมสารสนเทศ จากนิยามและกิจกรรมดังกล่าวสามารถสรุปได้ว่า การจัดการโลจิสติกส์ คือ การจัดการกระบวนการไหล (Flow) ของวัตถุดิบหรือสินค้าและบริการจากต้นทางไปถึงปลายทาง มีกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ การวางแผน การจัดการวัตถุดิบ การจัดการสินค้าคงคลัง การจัดการขนส่ง การจัดการคลังสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้า การให้บริการลูกค้า บรรจุภัณฑ์ ตลอดจนใช้สารสนเทศเพื่อสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมาย ดังนั้น การนำทฤษฎีการจัดการโลจิสติกส์เข้ามาประยุกต์ใช้ (McGinnis, M.A., Kohn, J.w. 2002; ในองค์การอย่างมีประสิทธิภาพนั้น ผู้ประกอบการต้องเข้าใจบทบาท หน้าที่ของตนเองเพื่อปรับปรุงศักยภาพการดำเนินงาน และต้องอาศัยบทบาท จากหน่วยงานภายนอกทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเข้ามาช่วยส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถของธุรกิจให้ประสบความสำเร็จ เกิดการบริหารจัดการองค์การที่ดีและสามารถสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันในระดับโลกได้อย่างเข้มแข็ง

การพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ในประเทศไทย

สำหรับประเทศไทยได้นำระบบการจัดการโลจิสติกส์มาใช้อย่างแพร่หลายเป็นระยะเวลายาวนาน โดยมีการเริ่มต้นอย่างจริงจังในช่วงปลายปี พ.ศ.2545 ที่ได้กำหนดเรื่อง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้เป็นวาระแห่งชาติและเป็นรูปธรรมในปลายปี พ.ศ.2547 เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศครั้งแรกเมื่อจันทร์ที่ 7 พฤศจิกายน 2547 โดยระบุให้ทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้องจัดทำ Logistics Roadmap เพื่อส่งให้ คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหรือ สศช.ประมวลจัดทำเป็นแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ภายใต้แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551 ที่ ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 6 ประเด็น ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาระบบ เชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ การสร้างขีดความสามารถในการบริหารจัดการ พัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ การเชื่อมโยงทางการค้าภูมิภาค และการปรับปรุง กฎหมาย ข้อบังคับนโยบายและกระบวนการให้บริการของหน่วยงานรัฐ (ธนิต โสรัตน์. 2554) และปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหรือ สศช. เป็น เจ้าภาพจัดทำแผน ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่มาจากความร่วมมือขององค์การภาครัฐและภาคเอกชนร่วมกันขับเคลื่อนให้เป็นรูปธรรมมากขึ้น ลัด

มาได้ปรับปรุงกรอบ ยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปด้วยการจัดทำ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2549- 2553 ที่กำหนด วิสัยทัศน์ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจภูมิภาคอินโดจีน ต่อมาได้พัฒนาแผนยุทธศาสตร์อย่างต่อเนื่อง มาจนถึงปัจจุบันเป็นแผนยุทธศาสตร์การ พัฒนาโลจิสติกส์ในช่วงปี พ.ศ. 2555 - 2559 ได้นำมาปรับปรุงให้สอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ที่ 5 ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559 เรื่องการสร้าง ความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทาง เศรษฐกิจและสังคมที่มีการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านขนส่งและ ระบบโลจิสติกส์ภายใต้ความร่วมมืออนุภูมิภาคต่างๆ เพื่อสร้างความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนด้วยการ ปรับปรุงและพัฒนากรอบยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ ซึ่งแผนฉบับนี้ได้ปรับปรุง แก้ไขและเพิ่มเติมบาง ยุทธศาสตร์จากแผนเดิมให้เหมาะสมกับสถานการณ์ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ คือ 1) พัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการ ผลิตควรพัฒนาเป็นกลุ่มคลัสเตอร์ตามพื้นที่และประเภทสินค้า 2) เพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงระบบขนส่งสินค้าทั้ง ระบบราง ทางน้ำและทางถนน 3) การพัฒนาธุรกิจให้ครอบคลุมระดับมหภาคที่มีความเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดและ ขยายสู่ภูมิภาคที่สำคัญ รวมถึงพัฒนาผู้ประกอบการธุรกิจบริการให้มีขีดความสามารถแข่งขันเพื่อเตรียมพร้อมสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 4) การใช้ประโยชน์เส้นทางเชื่อมโยงโลจิสติกส์ประเทศเพื่อนบ้าน และบูรณาการ หน่วยงานที่กำกับดูแลการค้าชายแดน 5) พัฒนาโครงข่ายข้อมูลสารสนเทศ โลจิสติกส์ถือว่าเป็นยุทธศาสตร์สำคัญทำ ให้เกิดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนและยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์และต่อยอดเชิงคุณภาพ ผลิตบัพัตติ ปรับปรุงคุณภาพชีวิตตรงความต้องการของผู้ประกอบการและสอดคล้องกับ การพัฒนาเศรษฐกิจประเทศในอนาคต

จากข้อมูลดังกล่าวมาข้างค้นพบว่า การพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ในประเทศไทยได้พัฒนาอย่าง ต่อเนื่อง โดยปัจจัยภายนอกที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ คือการเข้าสู่ยุค โลกาภิวัตน์ของ ธุรกิจที่มีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจด้านโครงสร้างทางการค้า ส่งผลให้มีการลดกฎเกณฑ์และระเบียบ ข้อบังคับ มีการ แข่งขันที่มีความรุนแรง ความต้องการของผู้บริโภคมีความซับซ้อนขึ้น การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้มากขึ้น (ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์, 2550) เกิดคู่แข่งทางเศรษฐกิจของประเทศใหม่ ๆ ที่มีต้นทุน แรงงานที่ต่ำกว่า มี ทรัพยากรธรรมชาติมากกว่าซึ่งถือได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อ ประเทศไทย และจากรายงาน Connecting to Compete 2012 : Trade Logistics in the Global Economy โดยธนาคารโลก (World Bank) ที่นำออกมาเผยแพร่ เกี่ยวกับตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจซึ่งสำรวจ 155ประเทศทั่วโลกที่ดำเนินงานขนส่งและโลจิสติกส์พบว่า การ พัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังอยู่ในระดับที่ไม่ก้าวหน้า ซึ่งระบุว่า ดัชนีความสามารถ ด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ไทย (Logistics Performance Index: LPI) ปี 2555 ประเทศไทย อยู่ในอันดับที่ 38 ซึ่งต่ำกว่าประเทศอื่นในเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย เป็นต้น (World Bank . 2012) ซึ่งความสามารถการแข่งขันการจัดการโลจิสติกส์ของไทยยังขาด การบูรณาการทำให้เกิดการแข่งขันด้านการกำหนดราคาต่ำกว่าคู่แข่งเพราะผู้ประกอบการมี จำนวนมากกว่าลูกค้า ขาดเทคโนโลยีสารสนเทศ ขาดการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านโลจิสติกส์และผู้ประกอบการไทย ยังขาดความตระหนักด้านต้นทุนโลจิสติกส์และการบริหารจัดการที่ดี (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. 2555) และ เมื่อวิเคราะห์โครงสร้างและขนาดของธุรกิจ ให้บริการโลจิสติกส์ไทยพบว่า ส่วนใหญ่มีขนาดกลางและขนาดย่อมและ เป็นธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Outsourcing) ด้านการขนส่งซึ่งผู้ประกอบการขนส่งด้วย รถบรรทุกก็เป็นหนึ่งในกลุ่ม ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistic Service Provider : LSP) ซึ่งเป็น กิจกรรมที่ส่งผลโดยตรงต่อระบบโลจิสติกส์ใน

ประเทศไทย ดังนั้นภาครัฐและภาคเอกชนจึงมีบทบาทในการจัดประกายให้ผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุกกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบให้บริการตามระบบการจัดการโลจิสติกส์และผลักดันให้เป็นวาระแห่งชาติ ตระหนักถึงเข้ามามีส่วนร่วมในการคิดวางแผนกำหนดนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ร่วมกัน รวมถึงผลักดันให้นายยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไปสู่ กระบวนการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมมีกระบวนการติดตาม ประเมินผลร่วมยืนยันเพื่อให้เกิดการ พัฒนาอย่างสมดุลบนพื้นฐานแห่งการมีส่วนร่วม (Participatory) สามารถบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นเครื่องมือสำคัญที่สำคัญในการเสริมสร้าง ศักยภาพของประเทศให้อยู่ในยุคโลกาภิวัตน์อย่างมีประสิทธิภาพและสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจให้สามารถทัดเทียมในระดับโลก

การพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ของต่างประเทศไม่ว่าจะเป็นประเทศ สหรัฐอเมริกา หรือประเทศในแถบยุโรป ต่างก็เล็งเห็นความสำคัญกับการนำหลักการที่เริ่มต้น จากระดับเล็กด้วยการผลักดันและส่งเสริมธุรกิจ SMEs ซึ่งเป็นกลุ่มธุรกิจหลักที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจในหลายประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งถือว่าเป็นประเทศที่มีความเข้มแข็งทางธุรกิจ ตามรายงานของ SMEs Internationalization ของสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมได้ระบุว่าผู้ประกอบการ SMEs ในประเทศญี่ปุ่นมีสัดส่วน คิดเป็นร้อยละ 99.7 ซึ่งสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจญี่ปุ่นสูงถึง 49.4 พันล้านเยน คิดเป็นร้อยละ 48 ของ มูลค่าเพิ่มในภาคอุตสาหกรรมโดยรวม นอกจากนี้ประเทศต่างๆ ในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ประเทศสิงคโปร์ มีจำนวนวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) คิดเป็นร้อยละ 99 ของจำนวนวิสาหกิจทั้งหมด ส่วนประเทศอินโดนีเซีย มีจำนวนร้อยละ 99 และส่วนใหญ่ธุรกิจมีพนักงานไม่เกิน 4 คน ประเทศกัมพูชา มีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม คิดเป็นร้อยละ 98.4 ของจำนวนวิสาหกิจทั้งหมด สำหรับประเทศมาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดย่อม มีพนักงานน้อยกว่า 4 คน คิดเป็นร้อยละ 79 เป็นต้น สำหรับจำนวนวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ 99.73 ของวิสาหกิจทั้งหมดทำให้เกิดการจ้างงานนอากิจการ SMEs คิดเป็นร้อยละ 83.89 ของการจ้างงานรวมทั้งหมด (สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. 2456) กล่าวได้ว่า วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) เป็นภาคเศรษฐกิจที่มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและส่งผลต่อการขับเคลื่อนของหลายประเทศให้เติบโตมากขึ้น โดยลักษณะเด่นของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) คือ เป็นธุรกิจที่มีความชำนาญเฉพาะ มีความยืดหยุ่น คล่องตัวด้านบริหารจัดการ ใช้เงินทุนในการดำเนินงานค่อนข้างน้อย ผลิตสินค้าใหม่ที่มีความหลากหลาย (นวัตกรรม มีมาก, ฉลาด ยาวรู้, เสมอใจและคมกฤษ ปีติฤกษ์. 2442) ส่งผลให้เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับคนในประเทศส่งผลให้ระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนสูงขึ้น สามารถเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมเกษตรและอุตสาหกรรมที่สำคัญๆ ขนาดใหญ่เพื่อให้เกิดการลดต้นทุนและมีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพซึ่งต่างกับธุรกิจขนาดใหญ่ที่ส่วนใหญ่มุ่งเน้นนำเครื่องจักรเข้ามาเพื่อใช้ทดแทนแรงงานคน และมุ่งเน้นปรับปรุงพัฒนาผลิตภัณฑ์เดิม ผู้ประกอบการรถบรรทุกกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเป็นธุรกิจหนึ่งในต้นทุน โลจิสติกส์และเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญต่อการกำหนดราคาสินค้าหลายประเภท และเป็นอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญต่อระบบเศรษฐกิจในประเทศที่สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าจากต้นทางไปถึงปลายทางทำให้มีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนหรือผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอยู่เป็นจำนวนมาก

สรุป

บทบาทของภาครัฐและภาคเอกชนต่อการพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทยให้สามารถทัดเทียมกับนานาประเทศได้นั้น บทบาทสำคัญจึงขึ้นอยู่กับความร่วมมือจากภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาและส่งเสริม มาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยเริ่มตั้งแต่วางแผนบูรณาการแผนงาน การจัดการกลาง การบริหารทรัพยากรมนุษย์ การติดตามควบคุม การนำระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาให้ ตลอดจนการออกกฎหมายที่เอื้อต่อธุรกิจการขนส่งทางถนน โดยวางแผน ด้วยการกำหนดเป้าหมายทางกลยุทธ์ คือ การกำหนดกรอบแนวทางนโยบายด้านโลจิสติกส์ของบริษัทรวมถึงมุมมองของผู้บริหารที่เกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์ (Grant DM, Lambert DM, stock JR & Ellram, LM. 2006) 2) การจัดการด้วยการจัดตั้งองค์กรกลางที่ดำเนินการพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ของธุรกิจการขนส่งกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมโดยเฉพาะ เพื่อเป็นศูนย์กลางประสานการดำเนินงาน 3) ความสามารถด้านทรัพยากรมนุษย์ คือ ทรัพยากรมนุษย์มีความรู้ความสามารถทักษะการดำเนินงานตลอดจน การได้รับการพัฒนา ความรู้ในด้านทฤษฎีและปฏิบัติเพื่อประยุกต์ใช้ในกระบวนการดำเนินงาน และพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้บรรลุผลสำเร็จ (เกศรา ใจจันทร์และอภิชาติ ไตรแสง. 2551 ; คำนาย อภิปรัชญาสกุล. 2553 : 4) การควบคุมด้วย การกำหนดมาตรฐานการดำเนินงาน ในระบบการจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมในประเทศไทยและประเมินผลการดำเนินงานเพื่อพัฒนากลุ่มผู้ประกอบการ รถบรรทุกกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมอย่างต่อเนื่องและ 5) ความสามารถทางด้านเทคโนโลยีและการสร้างเครือข่ายด้วยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาทำให้ในระบบโลจิสติกส์ของบริษัท เช่น การเก็บรักษา การควบคุม ความผิดพลาดของสินค้าและการขนส่งเพื่อให้เกิดถูกต้องและรวดเร็ว (ไชยยศ และมยุขพันธ์ ชัยมันคง. 2550 ; Christian B and Carl M. พ. 2011) ดังนั้น บทบาทการดำเนินงานของภาครัฐและภาคเอกชนทั้ง 5 ด้านจะต้องดำเนินงานอย่างสอดคล้องประสาน โดยภาครัฐจะต้องให้ความสำคัญและกำหนดเป็นวาระแห่งชาติด้วย การกำหนดวิสัยทัศน์ นโยบายพัฒนาผู้ให้บริการขนส่งในระบบโลจิสติกส์กลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ในระยะยาวอย่างเป็นขั้นตอน และสนับสนุนโครงสร้างขั้นพื้นฐานเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างภูมิภาค ทั้งในและต่างประเทศ โดยกำหนดให้มีศูนย์รวมสถานีขนส่งสินค้าและเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการเปิดเสรีการค้าบริการ และเปิดให้ภาคเอกชน เข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผน รับรู้ ทำความเข้าใจและตัดสินใจร่วมกัน เกี่ยวกับนโยบายของรัฐ เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปในทิศทางเดียวกันและเกิดประสิทธิภาพมากที่สุดหรือการกระจายอำนาจบางส่วนให้ภาคเอกชนดำเนินงานเพื่อให้เกิดความสะดวกและรวดเร็ว นอกจากนี้ควรสร้างเครือข่ายพันธมิตรหรือความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน สถาบันการเงิน สถาบันวิจัยและพัฒนา ผู้บริโภคและธุรกิจต่างประเทศ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงตั้งแต่แผนยุทธศาสตร์ชาติสู่ภูมิภาคและท้องถิ่นเพื่อให้มีการปฏิบัติจริง นอกจากนี้ควรจัดกิจกรรมที่เปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ เกี่ยวกับข้อมูลข่าวสาร เทคนิคการดำเนินงาน การแก้ไขปัญหาในภาพรวม จะทำให้เกิดบทเรียนที่เกิดจากแนวคิดการบูรณาการความคิดของทุกฝ่ายอย่างสร้างสรรค์ และใช้ทรัพยากรร่วมกันอย่างคุ้มค่าจึงเป็นการเตรียมความพร้อมและเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับธุรกิจให้บริการขนส่งทางถนนในระบบโลจิสติกส์กลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ซึ่งถือว่าเป็นธุรกิจรากฐานสำคัญของระบบเศรษฐกิจไทย ที่สามารถยกระดับมาตรฐานความสำเร็จและการเป็นมืออาชีพของการประกอบธุรกิจในระบบโลจิสติกส์เพื่อสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันทั้งในและต่างประเทศและก้าวสู่ประชาคมอาเซียนอย่างเข้มแข็งและยั่งยืน

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2555). แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2555- 2558. เข้าถึงเมื่อ 4 กันยายน. เข้าถึงได้จาก <http://www.calt.go.th/th/attachments/plan58-51/2223>.
- เกศรา ใจจันทร์และอภิชาติ ไครแสง. (2551). ชีตความสามารถของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ : กรณีพนักงานขับรถสำหรับสาขาขนส่งสินค้าและขนส่งโดยสารในเขตภาคเหนือ ตอนบน. เอกสารการประชุมเชิงวิชาการประจำปี ด้านการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ ครั้งที่ 8. 20-22 พฤศจิกายน. โรงแรมลองบีช ชะอำ, เพชรบุรี.
- คณะวิศวกรรมศาสตร์. (2553). คู่มือพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- คำนาย อภิปรัชญาสกุล.(2553). โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน. กรุงเทพฯ : โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับ ริชชิง.
- เจรจการค้าระหว่างประเทศ, กรมธุรกิจบริการโลจิสติกส์. (2555). เข้าถึงเมื่อ 10 มิถุนายน เข้าถึงได้ จาก <http://www.dtn.go.th/filesupload/aec/images/logis25-05-55.pdf>.
- ชัยอนันต์ สมุทวณิช. (2554). รัฐบาลสังคมไตรลักษณ์รัฐไทยใหม่สู่สังคมสยาม. กรุงเทพฯ : พี.เพรส
- ไชยยศ ไชยมั่นคงและมยุรา พันธุ์ไชยมั่นคง.(2550). กลยุทธ์โลจิสติกส์และซัพพลายเชนเพื่อแข่งขันในตลาดโลก. นนทบุรี : ซี.วาย.ซี.เอ็ม พรินติ้ง.
- เจดริ์ตน์ มีมาก, กัตยาพร เสมอใจและคมกฤษ บติถุกณ์ (2552). การจัดการธุรกิจขนาดย่อม. กรุงเทพฯ : ซีเอ็ดดูเคน.
- ดวงพรรณ กริชกาญชัย. (2549). โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน. จดหมายข่าวโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน. ฉบับ 1.
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. (2550). การจัดการโลจิสติกส์. กรุงเทพฯ : เอ็กซ์เปอร์เนต.
- ธนิต โสรัตน์. (2554). การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี 2553/2554. เข้าถึงเมื่อ 15 มิถุนายน เข้าถึงได้ จาก <http://www.tanitsorat.com/view.php?id=439>.
- รุธิ์ พนมยงค์. (2547). การจัดการโลจิสติกส์ในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร:.
- ส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.), สำนักงาน. (2556). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการส่งเสริมสถานการณ์การลงทุนของ SME's ไทยในต่างประเทศ. เข้าถึงเมื่อกรกฎาคม เข้าถึงได้จาก <http://www.sme.go.th/Lists/EditorInput/DispForm.aspx?ID=557>.
- ส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.), สำนักงาน. (2556).
- สิทธิชัย ฝรั่งทอง. (2553). ขับเคลื่อนโลจิสติกส์ด้วยการตลาด. กรุงเทพฯ : เอ็กซ์เปอร์เนต.
- Christian B and Carl M. 2011. Innovation management of logistics service providers Foundations, review, and research agenda. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management Emerald Article. 41 (2), 187 - 218.
- Grant DM, Lambert DM, stock JR & Ellram LM. (2006). Fundamentals of Logistics Management European Edition, Singapore : McGraw-Hill.
- Lieb, R., Miller, J., (2002). The use of third-party logistics services by large US manufacturers, the 2000 survey. International Journal of Logistics: Research and Applications 5 (1), 1-12.

- Photis M. Panayides. (2005'). The impact of organizational learning on relationship orientation, logistics service effectiveness and performance. Journal of ScienceDirect, 36. 6 8- 80.
- McGinnis, M.A., Kohn, J.W., 2002. Logistics strategy-revisited. Journal of Business Logistics 2 (2). 1-13".
- Stock, J.R. and Lambert, D. M. (2001). strategic Logistics Management. 4 th. New York : McGraw-Hill.
- World Bank (2012). Connecting to Compete 2012.Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. [Online]. Accessed 15June 2012. Available from <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/L~RADE/o,,contentMDK^3188013~pagePK^10058~piPK^10062~theSitePK^35071,oo.html>