

การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางบกเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์
สำหรับผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลาง
และขนาดย่อม(SME)

โดย

นางพิกุล ศรีมหันต์
รองผู้จัดการใหญ่อาวุโส ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
กลุ่มธุรกิจ SME
ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรรุ่นที่ ๖๑
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๑-๒๕๖๒

หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัยส่วนบุคคล เรื่อง “การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางบกเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME)” ลักษณะวิชาการเศรษฐกิจ ของนางพิกุล ศรีมหันต์ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๑ ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๑-๒๕๖๒

พลโท

(ขจรฤทธิ์ นิลกำแหง)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

บทคัดย่อ

เรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางบกเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME)

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย นางพิกุล ศรีมหันต์หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๑

เอกสารงานวิจัยฉบับนี้เป็นการวิจัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาในเรื่องของการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ทางบกสำหรับผู้ประกอบการ SME โดยงานวิจัยนี้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในด้านความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ซึ่งมุ่งเน้นการศึกษาการพัฒนาบนพื้นฐานการสร้างผู้ประกอบการยุคใหม่ตามแนวทางการสร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะเพื่อให้มีโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน การตลาด ข้อมูล และการบริการภาครัฐ

โดยบทสรุปและข้อเสนอแนะของแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและลดต้นทุนโลจิสติกส์นั้น นอกจากการพัฒนาตัวผู้ประกอบการแล้ว ภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในด้านต่างๆ ต้องเข้ามาบทบาทและให้ความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดระบบการขนส่งที่ครบวงจรแบบ Ecosystem โดยการสร้างระบบเชื่อมต่อเครือข่ายการขนส่งที่มีศูนย์กลางในการรวบรวมและการกระจายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งพัฒนา Software เพื่อช่วยในเรื่องควบคุมและการบริหารจัดการการขนส่งทางด้านต่างๆ และเป็นการสร้างมาตรฐานสำหรับผู้ประกอบการขนส่ง

Abstract

Title The increase in efficiency of land transportation to reduce logistics costs for small and medium enterprise entrepreneurs

Field Economics

Name Mrs. Pikun Srimahunt **Course** NDC **Class** 61

The purpose of the research is to explore the competitive expansion by generating value added and cost efficiency of land transportation for SME entrepreneurs. This research corresponds with 20-Year National Strategy; stability, prosperity, and sustainability; in the National Development Plan. According to the plan, the new generation entrepreneur will be developed to be more intelligent through ability to access the services such as financial, marketing, information, and government service.

In conclusion, to improve the effectiveness and competitiveness by generating value added and cost efficiency of land transportation; not only the entrepreneurs have to develop themselves, both the government and private sectors also play significant roles in establishing the ecosystem for logistic system. The system shall be connected as the transportation network to distribute the product with maximized efficiency. Beside, software development will assist on controlling and management in various area to determine the standard for transportation entrepreneurs.

คำนำ

งานวิจัยฉบับนี้เป็นการวิจัยเพื่อศึกษาและเข้าใจสถานการณ์ในปัจจุบันของผู้ประกอบการขนส่งทางบกในด้านโครงสร้างต้นทุนต่อผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) รวมถึงเพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพเพื่อการส่งเสริมระบบขนส่งต่อผู้ประกอบการขนส่งทางบกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้กับผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) และเพื่อเสนอแนวทางในการส่งเสริมและสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำเนินงานธุรกิจต่อผู้ประกอบการขนส่งทางบกอย่างยั่งยืน

ทางผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าเอกสารวิจัยฉบับนี้จะเป็นประโยชน์และคุณค่าทางวิชาการสำหรับผู้ประกอบการ รวมถึงผู้เกี่ยวข้องและผู้สนใจทั่วไป

(นางพิกุล ศรีมหันต์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตรวปอ. รุ่นที่ ๖๑

ผู้วิจัย

กิตติกรรมประกาศ

เอกสารวิจัยทางวิชาการส่วนบุคคลฉบับนี้สำเร็จได้ ด้วยความกรุณาของอาจารย์ พลโท วัฒนชัย คุ่มครอง นาวาเอกหญิง พัชรี พิพิธสุขสันต์ พันเอกหญิง ศรีัญญา กิจสำนอง ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาที่ได้กรุณาให้คำแนะนำตลอดจนให้ข้อคิดเห็นตรวจสอบแก้ไข ข้อบกพร่องต่างๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างดียิ่ง ตลอดมา จนเอกสารทางวิชาการส่วนบุคคลฉบับนี้ ได้บรรลุผลสำเร็จสมบูรณ์ ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอกราบขอบพระคุณผู้ที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลประกอบการวิจัยในด้านต่างๆ ที่ใช้สำหรับดำเนินงานในการวิจัยฉบับนี้ ตลอดจนได้ให้คำปรึกษาแนะนำการจัดทำโครงการการวิจัยจนประสบผลสำเร็จ

ขอขอบคุณเพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ ร่วมหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๑ ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๑-๒๕๖๒ รวมถึงอาจารย์ทุกท่าน ที่คอยช่วยเหลือให้กำลังใจตลอดมาและคุณค่ารวมถึงประโยชน์ที่เกิดจากผลการดำเนินงาน จัดทำเอกสารวิจัยส่วนบุคคลฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบให้แก่ผู้มีพระคุณทุกท่าน

(นางพิกุล ศรีมหันต์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๑

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ข
คำนำ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภาพ	ซ
บทที่ ๑ บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๖
ขอบเขตของการวิจัย	๗
วิธีดำเนินการวิจัย	๗
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๘
คำจำกัดความ	๘
บทที่ ๒ แนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๙
ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี	๙
เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน	๑๑
รายงานดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศปี พ.ศ.๒๕๖๑	๑๒
รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี พ.ศ.๒๕๖๐	๑๕
แนวคิดการบริหาร โลจิสติกส์ทางบกจากต่างประเทศ	๒๒
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๒๗
สรุป	๒๘

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ ๓ การวิเคราะห์สถานการณ์ผู้ประกอบการขนส่งทางบกตามแนวทางของ	
ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	๓๐
นิยามผู้ประกอบการและฐานข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งทางบก	๓๐
โครงสร้างต้นทุนจากการขนส่งทางบก	๓๔
การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งทางบก	๓๖
การวิเคราะห์การส่งเสริมการขนส่งทางบกจากโครงการสร้างรถไฟฟ้าทางคู่	๓๗
สรุป	๓๘
บทที่ ๔ แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสำหรับผู้ประกอบการ	
ขนส่งทางบกในด้านการสร้าง ความสามารถในการแข่งขันเพื่อ	
สร้างมูลค่าเพิ่มและลดต้นทุนทางโลจิสติกส์ในระดับประเทศ	๓๙
แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางบก	๓๙
แนวทางการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันผู้ประกอบการขนส่งทางบก	๔๑
รูปแบบการสร้างมูลค่าเพิ่มและลดต้นทุนการขนส่งทางบก	๔๓
ต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก	๔๕
แนวคิดระบบต้นทุนรายกิจกรรม	๔๖
การพัฒนาาระบบสารสนเทศสำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางบก	๕๐
สรุป	๕๒
บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ	๕๓
สรุป	๕๑
ข้อเสนอแนะ	๕๗
บรรณานุกรม	๖๐
ประวัติย่อผู้วิจัย	๖๑

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่

๓-๑	ต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปร	๓๔
๓-๒	ค่าเฉลี่ยต้นทุนรายปี สำหรับต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปร	๓๕
๓-๓	ต้นทุนต่อ กิโลเมตรสำหรับต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปร	๓๕
๔-๑	แนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านรายได้	๔๐
๔-๒	ชื่อสรุปต้นทุนของกิจกรรมหลัก	๔๖
๔ -๓	สรุปต้นทุนของกิจกรรมหลัก	๔๘

สารบัญแผนภาพ

หน้า

แผนภาพที่

๑-๑	สัดส่วนรูปแบบการขนส่งภายในประเทศ	๒
๑-๒	แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	๒
๑-๓	จำนวนนิติบุคคลธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ตามภูมิภาค และ แยกตาม ขนาดและรายได้ของแต่ละประเภท	๔
๑-๔	อัตราการอยู่รอดของธุรกิจเปรียบเทียบรายปีและขนาดของธุรกิจ	๔
๒-๑	วิสัยทัศน์ประเทศไทย	๑๐
๒-๒	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน	๑๑
๒-๓	ดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์	๑๓
๒-๔	ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย	๑๓
๒-๕	โครงสร้างต้นทุน โลจิสติกส์ ในช่วงปี พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๕๕	๑๓
๒-๖	ต้นทุนการขนส่งสินค้า	๑๘
๒-๗	อัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้า	๑๘
๒-๘	ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (พินตัน)	๑๕
๒-๙	ต้นทุนการบริหารจัดการ โลจิสติกส์	๒๐
๒-๑๐	แนวโน้มสัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ต่อ GDP	๒๑
๒-๑๑	สัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ต่อ GDP ปี พ.ศ.๒๕๕๕ รายภูมิภาค (ร้อยละ)	๒๓
๒-๑๒	สัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศไทยในเอเชียปี พ.ศ.๒๕๕๕ (ร้อยละ)	๒๓
๒-๑๓	สัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ต่อ GDP ของสหรัฐอเมริกา	๒๔
๒-๑๔	มูลค่าต้นทุน โลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา (พินตันเหรียญสหรัฐ)	๒๕
๒-๑๕	สัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ของไทยและสหรัฐอเมริกา	๒๖

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

หน้า

แผนภาพที่

๒-๑๖	สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งของไทยและสหรัฐอเมริกา	๒๗
๒-๑๗	เส้นทางการขนส่งปูนซีเมนต์และวัตถุดิบ	๒๘
๓-๑	ผู้ประกอบการขนส่งทางบก	๓๐
๓-๒	จำนวนรถขนส่งทางบก	๓๑
๓-๓	กิจกรรมครั้งที่ ๑	๓๒
๓-๔	กิจกรรมครั้งที่ ๒	๓๒
๓-๕	กิจกรรมครั้งที่ ๓	๓๒
๔-๑	กระบวนการคิดเชิงออกแบบ	๔๔
๔-๒	ระบบหักบัญชีต้นทุนรายกิจกรรม	๔๖
๕-๑	หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้องสำหรับ โครงการ Ecosystem	๕๘
๕-๒	ระบบเชื่อมต่อเครือข่ายการขนส่งในรูปแบบต่างๆ	๕๙

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

งานโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในปัจจัยหลักที่สำคัญในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างขีดความสามารถแข่งขันในการส่งออกเพื่อนำรายได้เข้าประเทศเพราะถือเป็นต้นทุนหลักที่ใช้ในการตั้งราคาขายสินค้าและเมื่ออ้างอิงจากข้อมูลของธนาคารโลกในด้านดัชนีประสิทธิภาพโลจิสติกส์หรือ Logistics Performance Index (LPI) พบว่าอันดับของประเทศไทยมีการพัฒนาขึ้นจากอันดับที่ ๔๕ ในปี พ.ศ.๒๕๕๕ มาเป็นอันดับที่ ๓๒ ในปี พ.ศ.๒๕๖๑ ซึ่งการพิจารณาประกอบด้วยตัวชี้วัด ๕ ประการ ได้แก่

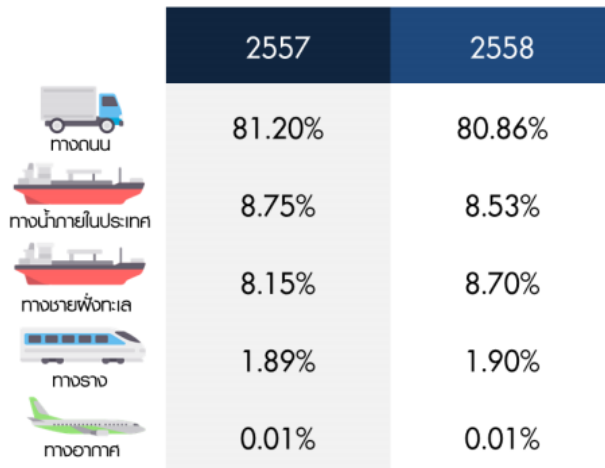
๑. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)
๒. การค้นหาอัตราที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments)
๓. ความเชี่ยวชาญและคุณภาพการบริการทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Competence)
๔. ความสามารถในการติดตามและสืบค้นสินค้า (Tracking & Tracing)
๕. ความตรงต่อเวลา (Timeliness)

จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีศักยภาพในด้านโลจิสติกส์ที่ดีขึ้นอันจะส่งผลต่อการดึงดูดการค้าและการลงทุนทั้งจากในประเทศและต่างประเทศอย่างมากในอนาคตและเมื่อพิจารณาจากองค์ประกอบโลจิสติกส์ที่ใช้ในปัจจุบันพบว่าภาระขนส่งทางบกเป็นรูปแบบหลักกว่าร้อยละ ๘๐ เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมาประเทศไทยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านถนนเป็นหลักทำให้ต้นทุนทางโลจิสติกส์ของประเทศเมื่อเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศอยู่ในช่วง ระหว่างร้อยละ ๑๓ ถึง ๑๗ ในช่วง ๑๐ ปีที่ผ่านมาในขณะที่ประเทศที่พัฒนาแล้วจะอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าร้อยละ ๑๐ ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ

แม้ว่าประเทศไทยอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานระบบรางอยู่ในปัจจุบันเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวมแต่ก็ยังมีข้อจำกัดสำหรับสำหรับการขนส่งสินค้าที่มาจาก สภาพภูมิประเทศภูเขาและที่ราบสูง ปัญหาการเชื่อมต่อกับแหล่งผลิตสินค้าเกษตรและ

อุตสาหกรรม ปัญหาการเชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกในทางปฏิบัติรวมไปถึงการพัฒนาบุคลากรของ การขนส่งระบบราง ทำให้ต้องกลับมาพิจารณาการพัฒนาประสิทธิภาพของสิ่งที่เป็นรูปแบบหลัก ในปัจจุบันคือการขนส่งทางบกเพื่อการสร้างมูลค่าเพิ่มและลดต้นทุนทางโลจิสติกส์ในระดับประเทศ

แผนภาพที่ ๑-๑ สัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ



ที่มา : กระทรวงคมนาคม

แผนภาพที่ ๑-๒ แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP



ที่มา : สศช.

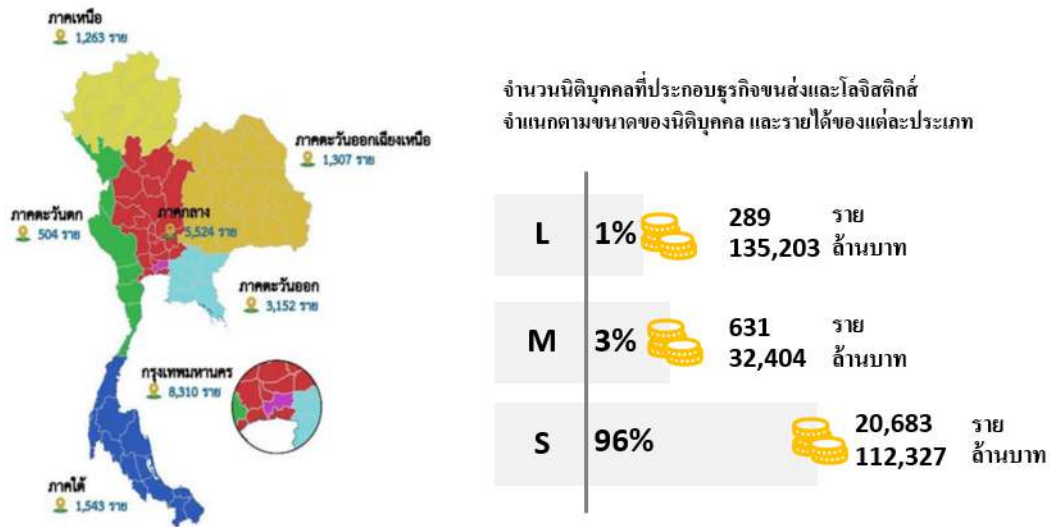
การดำเนินงานวิจัยนี้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติที่จะทำให้ประเทศไทยเกิดความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน เนื่องจากเศรษฐกิจของประเทศขับเคลื่อนโดยกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลาง และขนาดเล็ก (Small-to-Medium Enterprise: SME) หากทำให้ต้นทุนทางโลจิสติกส์ลดลงซึ่งจะทำให้ความสามารถในการแข่งขันของประเทศดีขึ้นและยังสอดคล้องต่อเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของ องค์การสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals: SDGs) ที่ประเทศสมาชิกรวมถึง ประเทศไทยมีหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติต่อประชาคมโลก

การขนส่งทางบกในปัจจุบันดำเนินงานโดยผู้ประกอบการขนส่งทางบกหลายหมื่นราย ที่มีจำนวนรถบรรทุกมากกว่าหนึ่งล้านคันทั่วประเทศเพื่อให้บริการกลุ่มผู้ประกอบการในภาคเกษตรและอุตสาหกรรมซึ่งผู้ประกอบการเหล่านี้เป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนประเทศ หากสามารถส่งเสริมและช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่งทางบกในการเพิ่มประสิทธิภาพก็จะสามารถลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการทั้งหมดในภาพรวมและจะส่งผลต่อการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศโดยลำดับ ยิ่งไปกว่านั้นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางบกยังเป็นการช่วยป้องกันภัยคุกคามรูปแบบใหม่จากบริษัทข้ามชาติที่เข้ามาดำเนินธุรกิจอันเป็นการแข่งขันกับผู้ประกอบการไทยอีกด้วย

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาจากข้อมูลรายได้ผู้ประกอบการขนส่งและ โลจิสติกส์โดยจำแนกตามขนาดธุรกิจ (ขนาดเล็ก กลาง และใหญ่) พบว่าผู้ประกอบการขนาดเล็กมี จำนวนมากที่สุดถึง ๒๐,๖๘๓ ราย และมีรายได้รวม ๑๑๑,๓๒๗ ล้านบาท ผู้ประกอบการขนาดกลางซึ่งมีจำนวน ๖๓๑ ราย มีรายได้รวมเพียง ๓๒,๔๐๔ ล้านบาท เป็นที่น่าสังเกตว่าผู้ประกอบการขนาดใหญ่มีจำนวนเพียง ๒๘๘ ราย กลับมีรายได้รวมสูงถึง ๑๓๕,๒๐๓ ล้านบาท

ดังนั้นการที่ผู้ประกอบการขนาดเล็กจะลุกขึ้นมาพัฒนาเพื่อให้แข่งขันได้กับผู้ประกอบการขนาดใหญ่ค่อนข้างเป็นไปได้ยาก เนื่องจากมีสัดส่วนของจำนวนรายที่ค่อนข้างสูง ในขณะที่รายได้เทียบเท่ากับรายใหญ่เพียงไม่กี่ราย จึงจำเป็นที่ภาครัฐและภาคเอกชนต้องเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อพัฒนาระบบต่างๆ สำหรับให้ผู้ประกอบการขนาดเล็กสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้

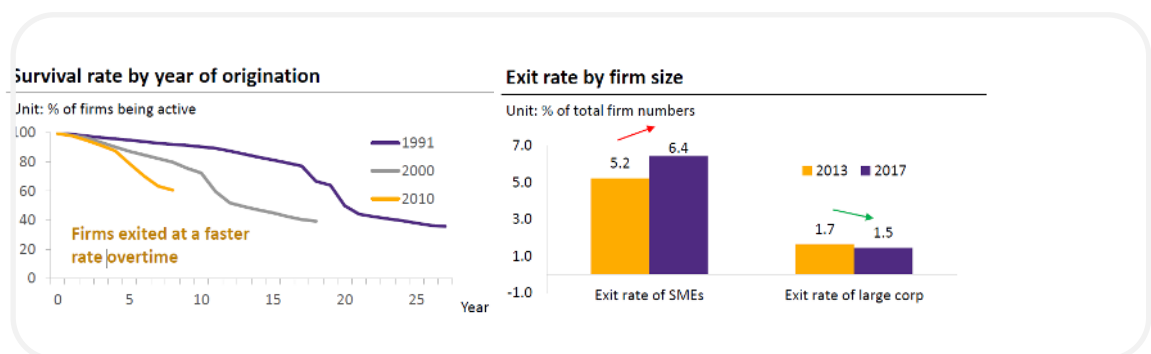
แผนภาพที่ ๑-๓ จำนวนนิติบุคคลธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ตามภูมิภาค และ แยกตามขนาดและรายได้



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

การวิเคราะห์ถึงแนวโน้มของอัตราการอยู่รอดเปรียบเทียบกับระยะเวลาที่เริ่มต้นทำธุรกิจ และ แนวโน้มของอัตราการยกเลิกการทำธุรกิจ โดยเปรียบเทียบตามขนาดของธุรกิจ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า อัตราการยกเลิกธุรกิจของธุรกิจขนาดเล็กมีอัตราที่เพิ่มสูงขึ้นเพื่อเทียบกับข้อมูลในอดีตที่ผ่านมา ซึ่งถ้าเปรียบเทียบกับธุรกิจขนาดใหญ่จะพบว่าอัตราการยกเลิกธุรกิจมีแนวโน้มลดลง

แผนภาพที่ ๑-๔ อัตราการอยู่รอดของธุรกิจเปรียบเทียบรายปีและขนาดของธุรกิจ



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

จากผลงานวิจัย ของทางธนาคารแห่งประเทศไทยในเรื่อง วงจรชีวิตของผู้ประกอบการ Tech Startup พบว่าเมื่อเวลาผ่านไป ๕ปีผู้ประกอบการขนาดเล็ก (SME) ของไทยมีอัตราการอยู่รอดเพียงครึ่งเดียว ดังนั้นในแง่ของการแข่งขันด้านเทคโนโลยีถือเป็นกุญแจสำคัญที่ช่วยเพิ่มรายได้และประสิทธิภาพในการผลิต

คงยากที่จะปฏิเสธถึงความสำคัญของธุรกิจ SME ที่มีต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม และคนไทยนับล้านคนเกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะในฐานะเจ้าของกิจการหรือลูกจ้าง ที่ผ่านมาธุรกิจ SME ต้องเผชิญความท้าทายจากเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างก้าวกระโดด ซึ่งทำให้กระบวนการผลิต การดำเนินธุรกิจ โครงสร้างทางเศรษฐกิจ และพฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยนไป ธนาคารแห่งประเทศไทย จึงได้สำรวจ SME กว่า ๒,๕๐๐ รายทั่วประเทศ เพื่อศึกษาถึงปัญหาอุปสรรค รวมทั้งแนวทางการปรับตัวที่ตรงจุด

ปัญหาสำคัญที่ SME ไทยต้องเผชิญจากการสำรวจธนาคารพาณิชย์ ๖ แห่ง สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสมาพันธ์เอสเอ็มอีไทย ในการกระจายแบบสำรวจให้แก่ SME ในช่วงไตรมาสที่ ๑ ปี ๒๕๖๑ ที่ผ่านมา พบว่า SME ไทยเผชิญกับ ๒ ปัญหาสำคัญ คือ

๑. ปัญหาต้นทุนสูง นอกจาก SME จะมีภาระต้นทุนธุรกิจที่สูง เช่น ราคาวัตถุดิบ ต้นทุนการเงิน และค่าจ้างแรงงานแล้ว ยังเผชิญกับต้นทุนแฝงที่เกิดจากความยุ่งยากในการติดต่อกับภาครัฐและการขอสินเชื่อ

๒. การแข่งขันรุนแรงที่มาจากรอบด้าน ทั้งจากคู่แข่งที่เป็น SME ด้วยกันเอง การแข่งขันกับธุรกิจขนาดใหญ่ที่ขยายสาขาไปทุกพื้นที่และการแข่งขันกับธุรกิจ e-Commerce ที่ทำให้พฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงไป

เมื่อประมวลผลสำรวจเพื่อศึกษาแนวทางที่ SME ใช้รับมือกับ ๒ ปัญหาข้างต้นพบว่า ทางเลือกหลักที่ SME ส่วนใหญ่ใช้ โดยเฉพาะเมื่อประสบกับภาวะแข่งขันที่รุนแรง คือ การใช้กลยุทธ์ด้านราคาเพื่อดึงดูดลูกค้าและเพิ่มปริมาณขาย อย่างไรก็ตาม การแข่งด้วยราคาโดยไม่ได้พัฒนาสินค้าหรือบริการให้มีคุณภาพหรือมีความแตกต่างจากคู่แข่ง กลับส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันลดลง โดยผลสำรวจพบว่า SME ที่เน้นการแข่งขันด้วยราคาเป็นหลัก ส่วนใหญ่ประสบกับภาวะยอดขายลดลง เนื่องจากธุรกิจขาด Brand Loyalty และเสียฐานลูกค้าให้กับคู่แข่งได้ง่าย

อย่างไรก็ดี พบว่ามี SME อีกกลุ่มหนึ่งที่เลือกใช้การปรับตัวเพื่อแก้ไขปัญหา โดยมีแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาธุรกิจ ดังนี้

๑. เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจและการควบคุมต้นทุน ด้วยการใช้อุปกรณ์และเทคโนโลยี รวมถึงนำระบบ IT มาใช้ในการวางแผนธุรกิจจัดทำบัญชีและบริหารสต็อกสินค้า

๒. พัฒนาคูณภาพสินค้าและบริการให้แตกต่างจากคู่แข่ง และใช้โอกาสจากโลกออนไลน์เพื่อเพิ่มช่องทางการขายและขยายตลาดไปสู่กลุ่มลูกค้าใหม่ ๆ

หากพิจารณาผลลัพธ์จากการปรับตัว ผลการสำรวจพบว่า การที่ SME ปรับตัวและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง นอกจากจะทำให้ความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้นและต้นทุนการบริหารจัดการลดลงซึ่งทำให้ผลประกอบการเพิ่มขึ้นแล้ว ยังนำมาสู่ผลพลอยได้ด้านการเงินที่ตามมาอีกด้วย

กล่าวคือ SMEที่มีการปรับตัวส่วนใหญ่เห็นว่าต้นทุนการเงินไม่ใช่ปัญหาหลักเพราะธุรกิจเข้มแข็ง และมีรายรับเพียงพอต่อรายจ่าย

นอกจากปัญหาสำคัญที่กล่าวไปข้างต้นแล้ว ผลสำรวจยังพบว่า SMEไทยบางกลุ่มต้องเผชิญกับปัจจัยภายนอกอื่น ๆ ที่ทำให้การเติบโตและการปรับตัวมีความท้าทายมากขึ้น โดยเฉพาะเมื่อวิเคราะห์แบบสำรวจในมิติเชิงพื้นที่พบว่า SMEในเมืองรองมีความท้าทาย ในการดำเนินธุรกิจมากกว่าเมืองหลัก จาก ๓ ปัญหาเพิ่มเติม ดังนี้

๑. ขนาดของตลาดที่เล็ก ทำให้ผลกระทบจากการแข่งขันกับธุรกิจขนาดใหญ่รุนแรงกว่า SMEในเมืองหลัก อาทิ การแข่งขันกับ Modern Trade ห้างสรรพสินค้า และโรงแรมที่พักที่มีเครือข่ายจากส่วนกลาง

๒. ปัญหาขาดแคลนแรงงาน จากการอพยพย้ายถิ่นเข้าสู่เมืองหลักการดึงดูดแรงงานจากธุรกิจขนาดใหญ่ และความต้องการของแรงงานรุ่นใหม่ที่เปลี่ยนไป

๓. ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานไม่เอื้ออำนวยซึ่งเป็นสาเหตุให้ SMEเมืองรองเสียโอกาสทางการค้าและภาวะต้นทุนธุรกิจสูงขึ้น อาทิ ถนนชำรุดและคับแคบ ต้นทุนค่าขนส่งแพงกว่าคู่แข่งในเมืองหลัก และเครือข่ายอินเทอร์เน็ตที่ไม่เสถียร

ประการสุดท้าย แม้ว่าภาครัฐ ภาคเอกชน และ ธนาคารแห่งประเทศไทย จะร่วมกันสนับสนุน SMEอย่างเต็มกำลังแล้ว แต่การเติบโตอย่างแข็งแกร่งของ SMEยังต้องพึ่งพาวิสัยทัศน์ของผู้ประกอบการ SMEเองที่ตระหนักรู้และมีการเตรียมพร้อมที่จะปรับตัวให้เท่าทันกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากอิทธิพลของเทคโนโลยี ทั้งด้านการพัฒนาคุณภาพสินค้าและบริการให้มีคุณภาพ แตกต่างจากคู่แข่ง รวมถึงมีการประยุกต์ใช้ประโยชน์จากข้อมูลและเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการดำเนินงาน

ดังนั้น การจะยกระดับความสามารถทางการแข่งขันและผลักดันให้ SMEเป็นแรงขับเคลื่อนหลักให้แก่เศรษฐกิจไทยต้องอาศัยการปรับตัวของทุกภาคส่วน ทั้งจากภาครัฐ ภาคการเงิน และผู้ประกอบการ SMEที่พร้อมใจกันเปลี่ยนแปลงเพื่อสร้างสถานะแวดล้อมที่เอื้อต่อการเติบโตภายใต้บริบทของโลกยุคใหม่ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาสถานการณ์ในปัจจุบันของผู้ประกอบการขนส่งทางบกตามแนวทางของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการยุคใหม่

๒. เพื่อศึกษาการส่งเสริมระบบขนส่งต่อผู้ประกอบการขนส่งทางบกจากการก่อสร้างรถไฟทางคู่และเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าขึ้น

๓. เพื่อศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพของผู้ประกอบการขนส่งทางบกด้วยการพัฒนาระบบสารสนเทศที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพให้กับผู้ประกอบการในบริบทของไทยแลนด์ ๔.๐

๔. เพื่อเสนอหาแนวทางในการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งทางบกในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ขอบเขตของการวิจัย

๑. ขอบเขตด้านเนื้อหา

๑.๑ การวิจัยนี้เน้นการศึกษาวิเคราะห์ กระบวนการและรูปแบบการขนส่งทางบกในประเทศเท่านั้น

๑.๒ การวิจัยนี้เป็นการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพของผู้ประกอบการขนส่งทางบก

๒. ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งทางบกภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาข้อมูลเชิงปริมาณและคุณภาพดังต่อไปนี้

๑. การรวบรวมข้อมูล

๑.๑ ข้อมูลทุติยภูมิ ดำเนินการ โดยการศึกษาจากตำราและเอกสารต่างๆ

๑.๒ ข้อมูลปฐมภูมิ ดำเนินการ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกและการประชุมเชิงวิชาการ กับกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางบก

๒. การวิเคราะห์ข้อมูลดำเนินการโดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี เพื่อสังเคราะห์ข้อมูลให้เป็นหมวดหมู่

๓. การนำเสนอข้อมูล นำเสนอข้อมูลแบบรายงานวิจัยทั้งเชิงคุณภาพและปริมาณเพื่อนำเสนอแนวทางที่เหมาะสมต่อการแก้ไขปัญหา

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ทำให้ทราบสถานการณ์ในปัจจุบันของผู้ประกอบการขนส่งทางบกในด้านที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพของการดำเนินงาน
๒. ทำให้ทราบแนวทางการสนับสนุนของผู้ประกอบการขนส่งทางบกต่อการก่อสร้างรถไฟทางคู่และเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าขึ้น
๓. ทำให้ทราบแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งทางบกผ่านระบบสารสนเทศ
๔. ทำให้ทราบแนวทางการสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งทางบกที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คำจำกัดความ

โลจิสติกส์	หมายถึง	กระบวนการวางแผน การดำเนินงาน การควบคุมการเคลื่อนย้าย ทั้งไปและกลับ การเก็บรักษาสินค้า บริการและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
การขนส่ง	หมายถึง	การเคลื่อนย้ายจากจุดเริ่มต้นสู่จุดสุดท้ายเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า
การขนส่งทางบก	หมายถึง	การเคลื่อนย้ายจากจุดเริ่มต้นสู่จุดสุดท้ายเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าทางถนนด้วยรถบรรทุก
การขนส่งทางราง	หมายถึง	การเคลื่อนย้ายจากจุดเริ่มต้นสู่จุดสุดท้ายเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าทางรางด้วยรถไฟ
ผู้ประกอบการ	หมายถึง	ผู้ประกอบการที่มีขนาดธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็กที่มีศักยภาพ ขนาดกลางและจำกัดในการดำเนินธุรกิจขนาดเล็ก
ยุทธศาสตร์ชาติ	หมายถึง	กรอบการพัฒนาระยะยาวของประเทศเพื่อให้ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

บทที่ ๒

แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐) เป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทย ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของ เศรษฐกิจพอเพียง” เพื่อความสุขของคนไทยทุกคน โดยมีเป้าหมายการพัฒนาประเทศคือ “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” โดยยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ พัฒนาคมนาคมในทุกมิติ และในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ สร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม สร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวมโดย การประเมินผลการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบด้วย

๑. ความอยู่ดีมีสุขของคนไทยและสังคมไทย
๒. จิตความสามารถในการแข่งขันการพัฒนาเศรษฐกิจและการกระจายรายได้
๓. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศ
๔. ความเท่าเทียมและความเสมอภาคของสังคม
๕. ความหลากหลายทางชีวภาพคุณภาพสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนของทรัพยากร

ธรรมชาติ

๖. ประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการเข้าถึงการให้บริการของภาครัฐ

แผนภาพที่ ๒-๑ วิสัยทัศน์ประเทศไทย



ที่มา : ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

การพัฒนาประเทศในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติมุ่งเน้นการสร้างสรรค์สมดุลระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กลง(Small-to-MediumEnterprise: SME) ถือเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักในการบรรลุยุทธศาสตร์ชาติทางด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันที่มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติบนพื้นฐานแนวคิด ๓ ประการคือ

๑. “ต่อยอดอดีต” โดยมองกลับไปที่รากเหง้าทางเศรษฐกิจ วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต และจุดเด่นทางทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลายรวมทั้งความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศในด้านอื่นๆ นำมาประยุกต์ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อให้สอดคล้องกับบริบททางด้านเศรษฐกิจและสังคมโลกสมัยใหม่

๒. “ปรับปัจจุบัน”เพื่อปูทางสู่อนาคตผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่างๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและดิจิทัล และการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอนาคต

๓. “สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการพัฒนาคนรุ่นใหม่ รวมถึงปรับรูปแบบธุรกิจเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาดผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคตบนพื้นฐานของการต่อยอดอดีตและปรับปัจจุบันพร้อมทั้งการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐให้ประเทศไทยสามารถสร้างฐานรายได้และการจ้างงานใหม่ขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุน

ในเวทีโลกควบคู่ไปกับการยกระดับรายได้และการกินที่อยู่ดีรวมถึงการเพิ่มขึ้นของคนชั้นกลางและลดความเหลื่อมล้ำของคนในประเทศได้ในคราวเดียวกัน

สำหรับงานวิจัยนี้ จะมุ่งเน้นการศึกษาการพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ เพื่อสร้างและพัฒนาผู้ประกอบการยุคใหม่ที่มีทักษะและจิตวิญญาณของการเป็นผู้ประกอบการที่มีความสามารถในการแข่งขันและมีอัตลักษณ์ชัดเจนตามแนวทางดังนี้ ๑. สร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ ๒. สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน ๓. สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด ๔. สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล และ ๕. ปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐโดยใช้แนวทางดังกล่าวในการศึกษาผู้ประกอบการขนส่งทางบก

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ.๒๕๕๘ ประเทศสมาชิกของสหประชาชาติได้รับรองวาระการพัฒนาอย่างยั่งยืน พ.ศ.๒๕๗๓ ซึ่งจะบรรจุเป้าหมายในระยะเวลา ๑๕ ปีประกอบด้วย ๑๗ เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยมี ๑๖๘ เป้าหมายเฉพาะเจาะจง ๒๓๐ ซึ่งเป็นตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนเน้นให้ความสำคัญกับการปรับสมดุลทั้ง ๓ มิติของการพัฒนาอย่างยั่งยืน ทั้งด้านเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อมในรูปแบบบูรณาการและการมีส่วนร่วมเพื่อไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง

ประเทศไทยมีกรอบการพัฒนาของตนเองที่กำลังใช้อยู่เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนคือปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง โดยอาศัยหลักภูมิปัญญาและความซื่อสัตย์สุจริตตลอดจนหลักการเดินทางสายกลางด้วยความสมดุลสมผลและความรอบคอบตามแนวคิดของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร โดยจุดเน้นของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงคือความยั่งยืนและได้รับการยอมรับว่าเป็นหลักการสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของประเทศไทยมาตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๔๕

แผนภาพที่ ๒-๒ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน



ที่มา : องค์การสหประชาชาติ

เมื่อพิจารณาจากเป้าหมายทั้ง ๑๗ รายการในด้านมุมมองของผู้ประกอบการขนาดกลาง และขนาดเล็กที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันที่จะศึกษาการพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่เพื่อสร้างและพัฒนาผู้ประกอบการยุคใหม่ที่มีทักษะและจิตวิญญาณของการเป็นผู้ประกอบการที่มีความสามารถในการแข่งขันและมีอัตลักษณ์ที่ชัดเจนตามแนวทาง ๑.สร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ ๒.สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน ๓.สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด ๔.สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล และ ๕.ปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ พบว่าสอดคล้องกับแนวทางเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติในเรื่องอุตสาหกรรม นวัตกรรมและโครงสร้างพื้นฐานที่กล่าวไว้ว่าผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก เป็นผู้สร้างธุรกิจกว่าร้อยละ ๙๐ ทั่วโลกและมีการจ้างงานร้อยละ ๕๐ ถึง ๖๐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการมีเป้าหมายในการช่วยผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กให้เข้าถึงบริการทางการเงิน การเข้าถึงตลาดและการส่งเสริมเทคโนโลยีสนับสนุนผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก

รายงานดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศปี พ.ศ.๒๕๖๑

ธนาคารโลกได้จัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: LPI) ตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๕๐ โดยสำรวจความพึงพอใจในประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศและรายงานการจัดอันดับทุกๆ ๒ ปีในช่วงเดือนกรกฎาคมเพื่อสร้างความตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศและยังเป็นข้อมูลอ้างอิงในการขับเคลื่อนนโยบายโดยการจัดอันดับใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากแบบสำรวจ LPI ซึ่งมีกลุ่มเป้าหมายหลักคือ ผู้ประกอบการธุรกิจรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) และการขนส่งด่วน (Express Carrier) ที่มีการดำเนินการในประเทศนั้นๆ ทั้งนี้เกณฑ์ชี้วัดของดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์แบ่งเป็น ๒ ส่วนคือ

๑. เกณฑ์ชี้วัดที่เป็นปัจจัยนำเข้า (Input) หรือปัจจัยด้านนโยบาย (Policy Regulation) ประกอบด้วย ๓ ด้าน ได้แก่ด้านพิธีการศุลกากร,ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ

๒. เกณฑ์ชี้วัดเชิงผลลัพธ์ (Outcome) หรือปัจจัยด้านประสิทธิภาพการให้บริการ (Service Delivery Performance) ประกอบด้วย ๓ ด้าน ได้แก่ ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) และด้านระบบติดตาม และตรวจสอบสินค้า (Tracking & Tracing)

ในปีพ.ศ.๒๕๖๑ LPI ของประเทศไทยอยู่อันดับที่ ๓๒ จาก ๑๖๐ ประเทศทั่วโลก ปรับตัวดีขึ้นอย่างก้าวกระโดด จากอันดับที่ ๔๕ ในปี พ.ศ.๒๕๕๘ นับเป็นอันดับที่ดีที่สุดในรอบ

ทศวรรษที่ผ่านมาโดยมีคะแนนอยู่ที่ ๓.๔๑ คะแนน เพิ่มขึ้นมาอยู่ในกลุ่มแรก (Logistics Friendly) จากกลุ่มที่สอง (Consistent Performers) สะท้อนให้เห็นถึงการรับรู้และความพึงพอใจในประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่ดีขึ้นในช่วง ๒ ปีที่ผ่านมา โดยเกณฑ์ชี้วัดที่มีพัฒนาการด้านอันดับมากที่สุด คือ ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) มีอันดับดีขึ้น ๒๔ อันดับ มาอยู่ประกอบด้วย ๓ ด้าน ได้แก่ ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking & Tracing) ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence) ดีขึ้น ๑๗ อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ ๓๒ จากอันดับที่ ๔๙ ในปี พ.ศ.๒๕๕๘ และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking & Tracing) ดีขึ้น ๑๗ อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ ๓๓ จากอันดับที่ ๕๐ ในปี พ.ศ.๒๕๕๘

แผนภาพที่ ๒-๓ดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์

องค์ประกอบ	อันดับ/160	คะแนน(1-5)	แนวโน้ม
LPI	32	3.41	
1. พิธีการศุลกากร (Customs)	36	3.14	
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	41	3.14	
3. การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International shipments)	25	3.46	
4. สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence)	32	3.41	
5. ความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness)	28	3.81	
6. ระบบการติดตามและตรวจสอบ (Tracking and Tracing)	33	3.47	

ที่มา : ธนาคารโลก

ภาครัฐมีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้แก่ผู้ประกอบการ โดยมีแนวทางการพัฒนาดังนี้

๑. การสร้างความน่าเชื่อถือต่อระบบโลจิสติกส์ไทย

๑.๑ เพิ่มการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ให้ผู้ประกอบการนานาชาติโดยนำเสนอผลการพัฒนาที่สำคัญและนโยบายการพัฒนาด้าน โลจิสติกส์ที่ประชุมในระดับนานาชาติอาทิการประชุมสัมมนา โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออกหรือ EEC นอกจากนี้ผู้ประกอบการควรได้รับทราบข้อมูลที่ทันสมัยและง่ายต่อการเข้าถึง

๑.๒ การแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศผ่านการเจรจาความร่วมมือทางการค้า ระหว่างประเทศโดยเฉพาะกับประเทศคู่ค้าหลักทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคีในเชิงรุก อาทิ การเจรจา ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement: CBTA)

๑.๓ การบริหารจัดการความเสี่ยงวางแผนรองรับสถานการณ์ที่ไม่ปกติที่มีผลต่อ ระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการได้ในทุกสถานการณ์ เช่น ความไม่สงบ ทางการเมือง ภัยธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงนโยบายของประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

๒. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงนโยบาย

๒.๑ พิธีการศุลกากรพัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ทั้งแบบ G2G, G2B และ ขยายการเชื่อมโยงสู่ระบบ Port Community System ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ รวมทั้งเร่งรัดการปรับลดขั้นตอนศุลกากร

๒.๒ โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ พัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานทางราง โครงข่ายถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ CLMV และสาธารณรัฐ ประชาชนจีนในลักษณะที่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบพร้อมเร่งแก้ไขปัญหาเพื่อให้สามารถใช้ ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐลงทุน เช่น การเร่งจัดหาผู้มาบริหารท่าเรือของรัฐที่ยังไม่มีผู้บริหาร การพัฒนากิจกรรมพื้นที่หลังท่า เป็นต้น นอกจากนี้ควรเน้นการจัดการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ในเขตเมืองเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งสินค้าในเขตเมืองแบบถึงมือผู้รับ

๒.๓. พัฒนาสมรรถนะผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานการบริการเทียบเคียง กับผู้ให้บริการระหว่างประเทศด้วยการสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้าระบบบริหารจัดการคลังสินค้า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้ารวมทั้งการพัฒนามาตรฐานวิชาชีพและวางแผนจัดการบุคลากร โลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจผ่านการฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะและสนับสนุน ความร่วมมือ กับภาคเอกชนในการฝึกอบรมในระดับปฏิบัติงาน

๒.๔ การจัดหาฐานข้อมูลบูรณาการด้าน โลจิสติกส์ให้สามารถเชื่อมโยงและใช้ ประโยชน์ร่วมกันได้ในแต่ละหน่วยงานอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินการ ประเมินผลและวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

แนวทางการพัฒนาข้างต้นเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยผลักดันและประชาสัมพันธ์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อรักษาความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการในระดับโลกซึ่งจะช่วยให้ผลการประเมินLPI ของประเทศไทยในอีก ๒ ปีข้างหน้าพัฒนาขึ้นอย่างต่อเนื่อง

รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี ๒๕๖๐

ส่วนที่ ๑ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

๑. ปี พ.ศ.๒๕๕๕ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม ๒,๐๒๐.๖ พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๓.๕ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) ลดลงจากร้อยละ ๑๔.๐ ต่อ GDP ในปี พ.ศ.๒๕๕๔ มูลค่าต้นทุน โลจิสติกส์รวมขยายตัวในอัตราที่สูงขึ้น ตามการเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวมเนื่องจากการฟื้นตัวของการส่งออกและอุปสงค์ในประเทศสนับสนุนให้ผลผลิตภาคเกษตรกรรมภาคอุตสาหกรรมรวมทั้งการลงทุนของภาคเอกชนสูงขึ้น ในขณะที่สัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ต่อ GDP ปรับลดลงเล็กน้อยจากการปรับลดของสัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP จากร้อยละ ๕.๓ ในปี พ.ศ.๒๕๕๔ เป็นร้อยละ ๕.๑ ต่อ GDP ซึ่งเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการมีการบริหารจัดการคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้นทำให้สามารถควบคุมปริมาณการถือครองสินค้าให้อยู่ในระดับที่ต่ำ ประกอบกับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ถูกค้ำขึ้นดีที่ลดตามนโยบายผ่อนคลายการเงินของคณะกรรมการนโยบายการเงินในขณะที่สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าปรับเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๗.๔ ในปี พ.ศ.๒๕๕๔ เป็นร้อยละ ๗.๕ ต่อ GDP เนื่องจากผู้ประกอบการยังคงเลือกใช้การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยสูงเป็นหลักและโครงการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งยังอยู่ระหว่างการพัฒนาสำหรับต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ต่อ GDP มีสัดส่วนคงที่

๒. โครงสร้างต้นทุน โลจิสติกส์ ปี พ.ศ.๒๕๕๕ ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังคงเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุดโดยมีสัดส่วนร้อยละ ๕๔.๐ ของต้นทุน โลจิสติกส์รวม เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๕๓.๕ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ รองลงมาคือต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ ๓๖.๕ ลดลงจากร้อยละ ๓๖.๔ ในปี พ.ศ.๒๕๕๔ ส่วนต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์สัดส่วนคงที่ร้อยละ ๕.๑

๓. องค์ประกอบของต้นทุน โลจิสติกส์ ปี พ.ศ.๒๕๕๕ ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของไทยมีมูลค่า รวม ๑,๐๘๑.๖ พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๑ จากปี พ.ศ.๒๕๕๔ หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๗.๕ ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่ารวม ๗๔๕.๓ พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒.๕ จากปี พ.ศ.๒๕๕๔ หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๕.๑ ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีมูลค่ารวม ๑๘๓.๗ พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕.๔ ต่อปีหรือคิดเป็นร้อยละ ๑.๓ ต่อ GDP

๔. แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี พ.ศ.๒๕๖๐ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ ๑๓.๘ โดยคาดว่าต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังจะปรับลดลงเหลือ ร้อยละ ๕.๐ ต่อ GDP ส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนคงที่ร้อยละ ๗.๕ และร้อยละ ๑.๓ ต่อ GDP ตามลำดับ

ส่วนที่ ๒ ต้นทุนโลจิสติกส์ในต่างประเทศ

๑. สัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์เฉลี่ยของต่างประเทศ จากผลการสำรวจของบริษัท Armstrong & Associate ที่ปรึกษาด้านการบริการทางโลจิสติกส์(3PL) และผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัยตลาด สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยของโลกในปี พ.ศ.๒๕๕๕ อยู่ที่ร้อยละ ๑๐.๕ โดยประเทศในทวีปอเมริกาเหนือและยุโรปมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ในระดับต่ำที่สุดที่ร้อยละ ๘.๖ และ ๕.๕ ตามลำดับ ในขณะที่ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๑๒.๗

๒. กรณีศึกษาของสหรัฐอเมริกา ในปี ๒๕๕๕ ต้นทุน โลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา มีมูลค่ารวมประมาณ ๑,๓๕๒.๖๔ พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๗.๕ ต่อ GDP ปรับลดจากร้อยละ ๗.๘ ต่อ GDP ในปี พ.ศ.๒๕๕๘ โดยมูลค่าปรับลดลงทั้ง ๓ องค์ประกอบมีสาเหตุหลักคือ การปรับลดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการคลังสินค้าที่สูงขึ้น

ส่วนที่ ๓ แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

๑. การพัฒนาและใช้ประโยชน์ โครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดต้นทุนค่าขนส่ง โดยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

๒. ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งทางราง ด้วยการจัดหาหัวรถจักรล้อเลื่อน และแคร่บรรทุกให้เพียงพอสอดคล้องกับการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางราง

๓. การปรับโครงสร้างอัตราค่าบริการขนส่งทางรางและค่ายกสินค้าให้สามารถแข่งขันกับรูปแบบการขนส่งอื่นและรูปแบบการทำการตลาดที่ยืดหยุ่น รวมทั้งการกำหนดมาตรการเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

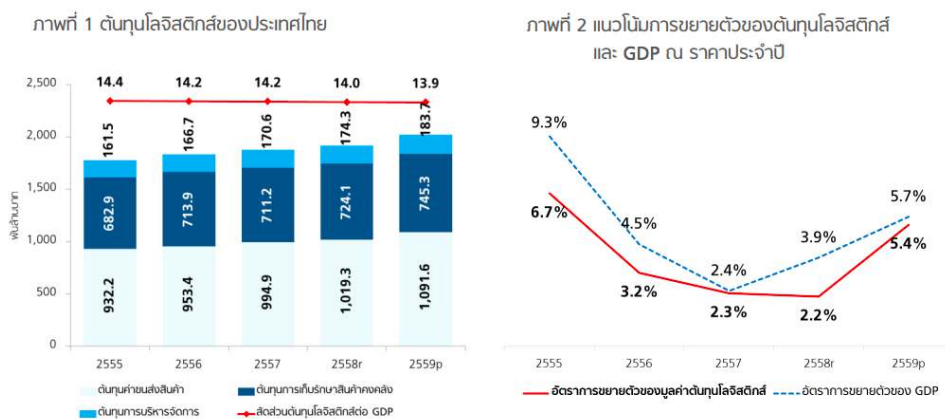
เพื่อให้เกิดการพัฒนาปรับปรุง โลจิสติกส์ของประเทศไทย เราสามารถนำเสนอแนวทางการพัฒนาในมิติที่หลากหลายดังต่อไปนี้

๑. การพัฒนาผู้ให้บริการ โลจิสติกส์และระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยพัฒนาในด้านศักยภาพผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้ด้วยการให้บริการอย่างครบวงจร และยกระดับมาตรฐานการให้บริการที่เทียบเคียงกับผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ สนับสนุนการสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนุภูมิภาคเร่งรัดการปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐในการนำเข้าส่งออกสินค้าสินค้าต่างๆ และพัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์

๒. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์โดยพัฒนามาตรฐานวิชาชีพและบุคลากรด้าน โลจิสติกส์ เน้นการฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะหรือเทคนิคเฉพาะด้านส่งเสริมการวิจัยและพัฒนางานนวัตกรรมและเทคโนโลยีด้าน โลจิสติกส์เพื่อทดแทนการนำเข้าและสนับสนุนมาตรการการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐที่เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องพร้อมกำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี รวมทั้งการพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศ

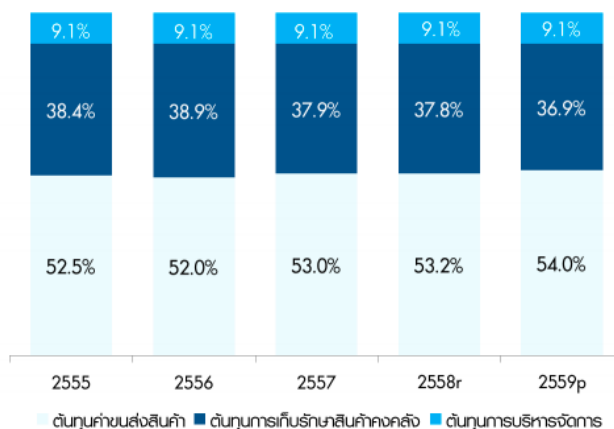
๓. การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทานโดยสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทานด้วยการขยายตลาดเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์(E-Commerce) เพื่อให้เข้าถึงผู้บริโภคได้โดยตรงและสามารถบริหารจัดการตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานจนถึงจุดหมายสินค้าสู่ผู้บริโภคได้

แผนภาพที่ ๒-๔ ต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศไทย



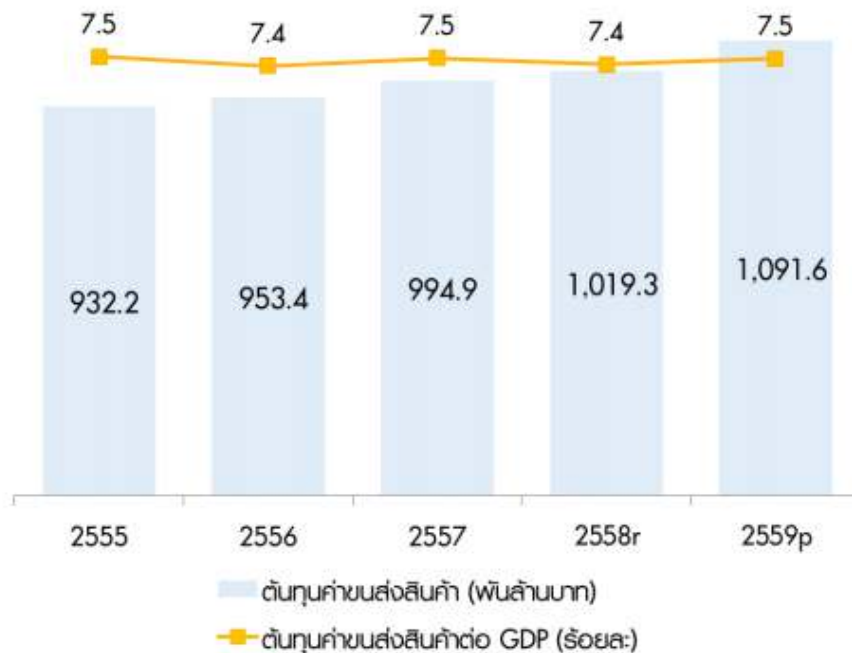
ที่มา : สศช.

แผนภาพที่ ๒-๕ โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ ในช่วงปี พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๕๘



ที่มา : สศช.

แผนภาพที่ ๒-๖ ต้นทุนการขนส่งสินค้า

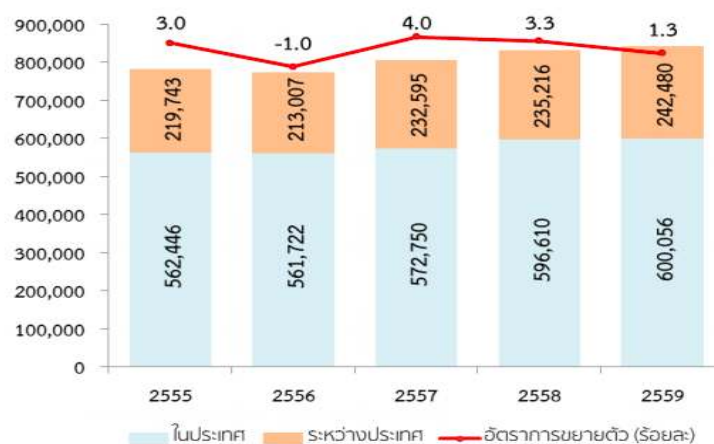


ที่มา : สศช.

ประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า

ปี พ.ศ.๒๕๕๕ การขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศมีปริมาณรวม ๘๔๒,๕๓๖ พันตัน เพิ่มขึ้นจาก ๘๓๑,๘๒๖ พันตันในปี พ.ศ.๒๕๕๔ หรือคิดเป็นอัตราการขยายตัวที่ร้อยละ ๑.๓ โดยปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศมีอัตราการขยายตัวร้อยละ ๐.๖ ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้ามีอัตราการขยายตัวร้อยละ ๑.๑

แผนภาพที่ ๒-๗ อัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้า



ที่มา : กระทรวงคมนาคม

ภาพรวมการขนส่งสินค้าในประเทศมีปริมาณรวม ๖๐๐,๐๕๖ พันตัน เพิ่มขึ้นในอัตราที่ชะลอตัวลงจาก ๕๙๖,๖๑๐ พันตันในปี พ.ศ.๒๕๕๔ หรือคิดเป็นร้อยละ ๐.๖จากการขยายตัวของปริมาณ

การขนส่งสินค้าเกือบทุกรูปแบบการขนส่งยกเว้นการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศมีปริมาณ ๕๐,๓๒๗ พันตัน ลดลงจาก ๕๐,๕๐๗ พันตัน หรือคิดเป็นร้อยละ ๑.๑ จากการลดลงอย่างมีนัยสำคัญของการขนส่งสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง (ดิน หิน ทราย) ปุ๋ย และข้าว และการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเล มีปริมาณ ๕๐,๘๘๔ พันตัน ลดลงจาก ๕๑,๘๗๒ พันตัน หรือคิดเป็นร้อยละ ๑.๘ จากการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ลดลง ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางถนนมีปริมาณ ๔๘๖,๓๔๓ พันตัน เพิ่มขึ้นจาก ๔๘๒,๑๕๘ พันตันในปีก่อนหน้า หรือร้อยละ ๐.๘ ตามการฟื้นตัวของอุปสงค์รวมในประเทศและความต้องการขนส่งแบบถึงมือผู้รับ (Door-to-Door) ที่เพิ่มสูงขึ้นตามการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของมูลค่าธุรกิจ E-Commerce

แผนภาพที่ ๒-๘ ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (พันตัน)

รูปแบบการขนส่ง	2556	2557	2558	2559
ทางถนน	458,828	465,020	482,358	486,743
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	0.0%	1.3%	3.7%	0.9%
ทางราง	11,920	10,829	11,356	11,970
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	0.6%	-9.2%	4.9%	5.4%
ทางน้ำภายในประเทศ	45,413	50,113	50,907	50,327
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-4.2%	10.3%	1.6%	-1.1%
ชายฝั่งทะเล	45,441	46,673	51,872	50,894
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	2.7%	2.7%	11.1%	-1.9%
ทางอากาศ	120	115	117	122
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-8.4%	-4.2%	1.7%	4.2%
ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศรวม	561,672	572,695	596,610	600,056
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-0.1%	2.0%	4.2%	0.6%

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

สำหรับการขนส่งสินค้าทางราง และการขนส่งสินค้าทางอากาศเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปีก่อนหน้า โดยมีอัตราการขยายตัวร้อยละ ๕.๔ และ ๔.๓ ตามลำดับจากโครงการปรับปรุงทางรถไฟ และการจัดหาหัวรถจักรเพิ่มเติมและการขยายตัวของการบินต้นทุนต่ำ (Low-cost Carrier) (สถิติการขนส่งสินค้าทางอากาศของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งให้เห็นว่ามีผู้ใช้ประโยชน์จากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินต้นทุนต่ำที่เพิ่มขึ้นในการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยมีปริมาณ ๓๕ พันตัน ในปี พ.ศ.๒๕๕๕ เพิ่มขึ้นจาก ๓๖ พันตันในปี พ.ศ.๒๕๕๘ หรือร้อยละ ๑๓.๑)

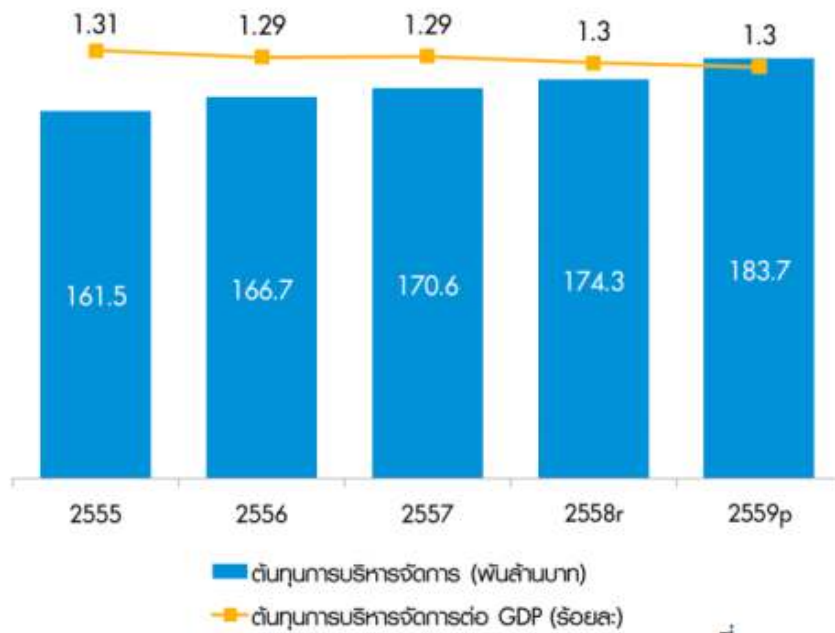
สัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

การขนส่งสินค้าทางถนนยังคงเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘๑.๑๒ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๘๐.๘๖ ในปี พ.ศ.๒๕๕๘ การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศและสินค้าทางชายฝั่งทะเล คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘.๓๕ และ ๘.๔๘ ตามลำดับ ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางรางและอากาศปรับตัวสูงขึ้นเล็กน้อยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑.๕๕ และ ๐.๐๒ ตามลำดับ

ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ในปี พ.ศ.๒๕๕๕ ต้นทุนการบริหารจัดการ โลจิสติกส์มีมูลค่าเท่ากับ ๑๘๓.๗ พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ๑๖๔.๑ พันล้านบาทในปี พ.ศ.๒๕๕๘ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕.๔ ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการขยายตัวของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ปัจจุบัน ประเทศไทยใช้สมมติฐานการคำนวณต้นทุนการบริหารจัดการ โลจิสติกส์เท่ากับร้อยละ ๑๐ ของผลรวมต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

แผนภาพที่ ๒-๕ ต้นทุนการบริหารจัดการ โลจิสติกส์



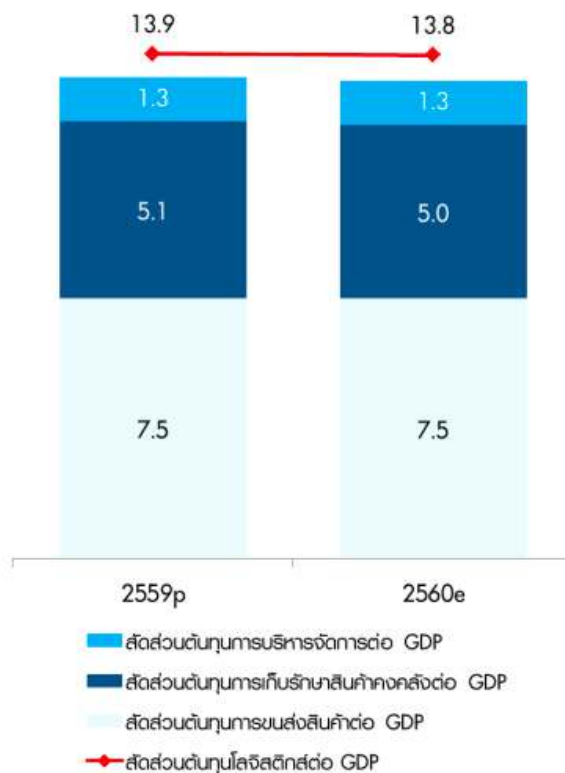
ที่มา : สศช.

แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปีพ.ศ.๒๕๖๐

ในปี พ.ศ.๒๕๖๐ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ ๑๓.๘ โดยคาดว่าต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีแนวโน้มปรับลดลงเหลือสัดส่วนร้อยละ ๕.๐ ต่อ GDP

ส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนคงที่ร้อยละ ๗.๕ และร้อยละ ๑.๓ ต่อ GDP ตามลำดับ ทั้งนี้ภาพรวมภาวะเศรษฐกิจไทยปี พ.ศ.๒๕๖๐ ปรับตัวดีขึ้นจากปี พ.ศ.๒๕๕๙ โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวเร่งขึ้นของการบริโภคภาคเอกชนตามการปรับตัวดีขึ้นของฐานรายได้รวมในระบบเศรษฐกิจจากมาตรการกระตุ้นการใช้จ่ายของภาครัฐและการเพิ่มขึ้นของความเชื่อมั่นผู้ประกอบการถึงการขยายตัวของส่งออกในช่วงท้ายปีจากแรงหนุนของภาคต่างประเทศที่ขยายตัวดีกว่าที่คาดทั้งในส่วนของการส่งออกสินค้าและการท่องเที่ยว ซึ่งจะส่งผลให้ภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ไทยขยายตัวไปในทิศทางเดียวกัน อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี ในปี พ.ศ.๒๕๖๐ยังมีข้อจำกัดและปัจจัยเสี่ยงที่อาจส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของไทยสูงขึ้น เช่น การเปลี่ยนแปลงข้อตกลงระหว่างประเทศ ความผันผวนของเศรษฐกิจโลก เป็นต้น ซึ่งจะต้องติดตามและประเมินผลกระทบอย่างใกล้ชิด

แผนภาพที่ ๒-๑๐ แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP



ที่มา : สศช.

แนวคิดการบริหารโลจิสติกส์ทางบกจากต่างประเทศ

๑. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

จากผลการสำรวจของบริษัท Armstrong & Associate ที่ปรึกษาด้านการบริการทาง โลจิสติกส์(3PL) และผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัยตลาด สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยของ ทุกภูมิภาคอยู่ที่ ร้อยละ ๑๐.๘ ในปี พ.ศ.๒๕๕๘ โดยประเทศในทวีปอเมริกาเหนือและยุโรปมีสัดส่วน ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ในระดับต่ำที่สุดที่ร้อยละ ๘.๖ และ ๘.๕ ตามลำดับ ในขณะที่ภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิกมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๑๒.๗ เมื่อพิจารณาสัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย ประเทศที่พัฒนาแล้วและเขตบริหารพิเศษที่เป็น ศูนย์กลางของโลจิสติกส์(Logistics Hub) อาทิ ฮ่องกง สิงคโปร์ เกาหลีใต้ ฮองกง และไต้หวันมีสัดส่วน ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ต่ำกว่าร้อยละ ๑๐ โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ ได้แก่

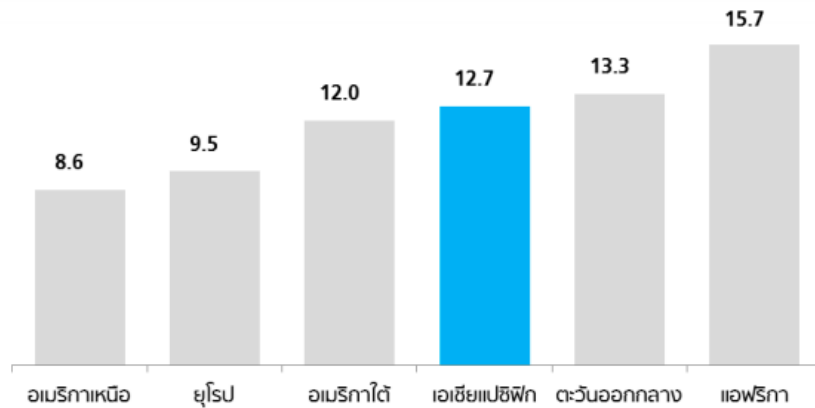
๑.๑ ความสามารถของผู้ประกอบการในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มี ประสิทธิภาพทำให้สามารถลดต้นทุนการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ในประเทศพร้อมทั้งขยายธุรกิจ ไปสู่ระดับโลกส่งผลให้เศรษฐกิจประเทศเติบโตต่อเนื่อง เช่น Kerry Logistics Network ของฮ่องกง ที่สามารถขยายจำนวนจุดบริการสำหรับบริการส่งพัสดุ ศูนย์กระจายสินค้าและคัดแยกสินค้าที่มีเครือข่าย ครอบคลุมประเทศจีน ไต้หวัน กลุ่มประเทศอาเซียน และสหราชอาณาจักร เป็นต้น

๑.๒ การพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม อาทิ การก่อตั้งสถาบัน Hong Kong R&D Centre for Logistics and Supply Chain Management Enabling Technologies (LSCM) ที่พัฒนา เทคโนโลยีให้มีราคาถูกลงเพื่อส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีของผู้ประกอบการ เช่น ลดต้นทุน ค่าอุปกรณ์ RFID-Reader เหลือเพียง ๖๔ ดอลลาร์สหรัฐ จากราคาตลาด ๑,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ เป็นต้น

๑.๓ ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและมีมาตรการส่งเสริมการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น มาตรการของรัฐบาลญี่ปุ่นที่ให้เงินอุดหนุนการปรับเปลี่ยนแชสซีรถบรรทุก (Trailer Chassis) ให้รองรับขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาดมาตรฐานเพื่อการเชื่อมโยงไปสู่ระบบรถไฟ

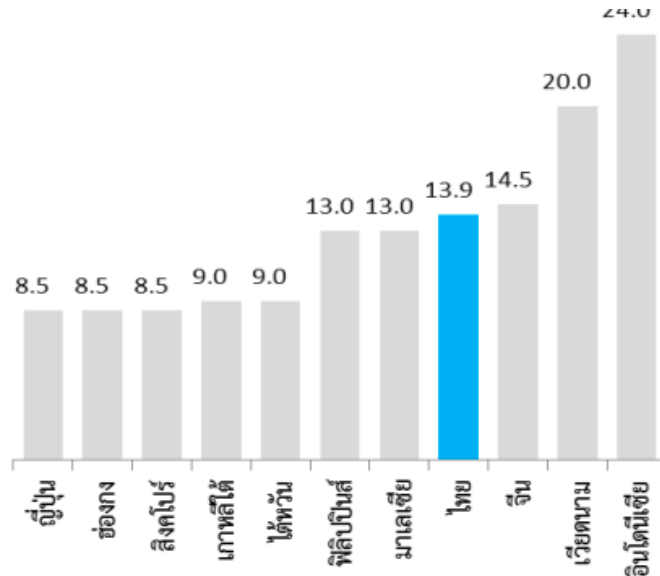
๑.๔ ระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ เช่น TradeNet ของ สิงคโปร์ และ uTradeHubของเกาหลีใต้ที่สามารถทำธุรกรรมด้านศุลกากรทุกขั้นตอนผ่านระบบ อิเล็กทรอนิกส์

แผนภาพที่ ๒-๑๑ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี พ.ศ.๒๕๕๘ ราชอาณาจักร (ร้อยละ)



ที่มา : Armstrong & Associates, ๒๕๕๕.

แผนภาพที่ ๒-๑๒ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศในเอเชียปี พ.ศ.๒๕๕๕ (ร้อยละ)



ที่มา : Armstrong & Associates, ๒๕๕๕.

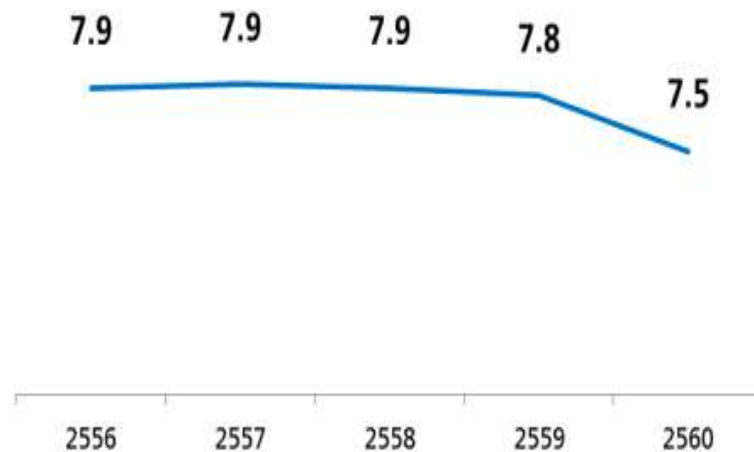
๒. กรณีศึกษาของประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นหนึ่งในประเทศชั้นนำด้านการบริหารจัดการและเทคโนโลยีด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ซึ่งประเทศไทยและประเทศส่วนใหญ่อ้างอิงการใช้แบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกาเป็นหลักในปี พ.ศ.๒๕๕๕ ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา มีมูลค่ารวมประมาณ ๑,๓๕๒.๖๔ พันล้านเหรียญสหรัฐ ลดลงร้อยละ ๑.๕ จากปี พ.ศ.๒๕๕๔ หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑.๕ ของ GDP ปรับลดจากร้อยละ ๑.๘ ต่อ GDP ในปี พ.ศ.๒๕๕๔ โดยมูลค่าปรับลดลงทั้ง ๓ องค์ประกอบย่อย มีสาเหตุหลักคือการปรับลดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าและประสิทธิภาพการบริหารคลังสินค้าที่สูงขึ้น ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังคงเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด มีมูลค่า

๘๕๔.๗ พันล้านเหรียญสหรัฐ ลดลงร้อยละ ๐.๗ โดยมีสาเหตุหลักจากการปรับลดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าเพื่อจูงใจลูกค้าใช้บริการดังกล่าวมากขึ้น ความผันผวนของอัตราค่าระวางเรือที่ปรับลดลงอยู่ที่ระดับต่ำกว่า ๑,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐต่อตู้คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต (TEU) ส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางน้ำลดลงในขณะที่ต้นทุนค่าบริการไปรษณีย์และการสื่อสารมีอัตราการขยายตัวมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑๐ เนื่องจากการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เน้นการขนส่งสินค้าที่สะดวกรวดเร็ว ตามมาด้วยต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางอากาศปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑.๕ เนื่องจากผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนการขนส่งสินค้าจากทางเรือมาเป็นทางอากาศมากขึ้นเพื่อตอบสนองการทำธุรกรรมด้วยระบบ E-Commerce และรองรับการขนส่งยาและเภสัชภัณฑ์ ส่วนต้นทุนการเก็บรักษา

สินค้าคงคลังและต้นทุนการบริหารจัดการปรับลดลงร้อยละ ๓.๒ และร้อยละ ๒ ตามลำดับ จากการพัฒนาระบบการบริหารจัดการคลังสินค้าอัตโนมัติ ทำให้เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารคลังสินค้า จัดส่งสินค้าและพัสดุ และลดต้นทุนด้านแรงงานโดยใช้เทคโนโลยี เช่น ระบบการหยิบสินค้าตามไฟ (pick-to-light) การสั่งงานด้วยเสียงและระบบการหยิบสินค้าอัตโนมัติ เป็นต้น

แผนภาพที่ ๒-๑๓ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของสหรัฐอเมริกา



ที่มา :CSCMP's 28th Annual State of Logistics Report

แผนภาพที่ ๒-๑๔ มูลค่าต้นทุน โลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา (พื้นฐานเหรียญสหรัฐ)

ต้นทุนโลจิสติกส์	มูลค่า	อัตราการขยายตัว
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	894.7	-0.7
ทางถนน	595.5	-0.4
บริการไปรษณีย์และการสื่อสาร	86.3	10
ทางราง	71.9	-11
ทางอากาศ	66.9	1.5
ทางน้ำ	40.6	-10
ทางท่อ	33.6	1.1
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	409.8	-3.2
ต้นทุนการบริหารจัดการ	88.1	-2
รวม	1,392.64	-1.5

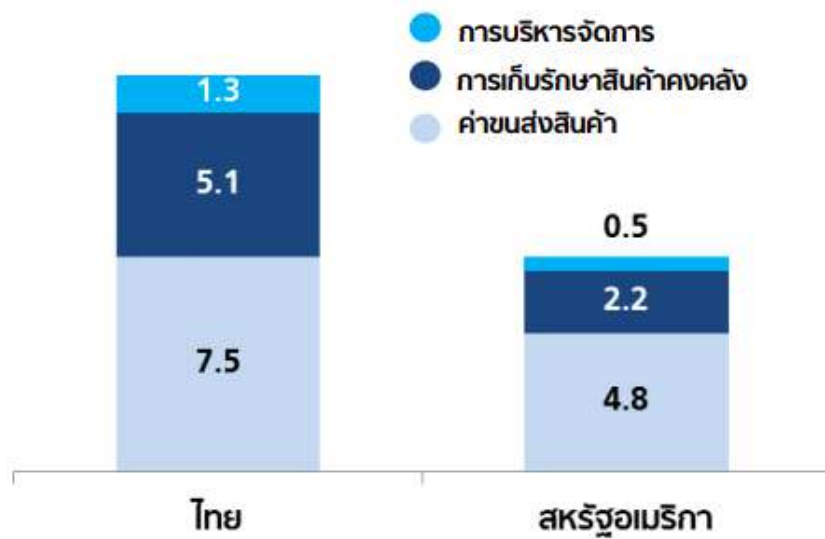
ที่มา : CSCMP's 28th Annual State of Logistics Report

๓. เปรียบเทียบองค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยกับสหรัฐอเมริกา

๓.๑ โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์

โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยและสหรัฐอเมริกามีความคล้ายคลึงกัน โดยต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเป็นองค์ประกอบที่มีสัดส่วนมากที่สุดของต้นทุนโลจิสติกส์รวมเมื่อวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกาในส่วนที่นอกเหนือจากต้นทุนค่าขนส่งสินค้า พบว่าต้นทุนค่าเก็บรักษาสินค้าคงคลังและต้นทุนค่าบริหารจัดการคิดเป็นร้อยละ ๒.๗ ต่อ GDP (หรือร้อยละ ๕๕ ของต้นทุนค่าขนส่งสินค้า) ในขณะที่ต้นทุนดังกล่าวของประเทศไทยคิดเป็นร้อยละ ๖.๔ ต่อ GDP (หรือคิดเป็นเป็นร้อยละ ๘๕ ของต้นทุนค่าขนส่งสินค้า) สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและการบริหารจัดการของประเทศไทยที่สูงกว่าสหรัฐอเมริกาแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของผู้ประกอบการไทยในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นในอนาคตเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวม

แผนภาพที่ ๒-๑๕ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยและสหรัฐอเมริกา



ที่มา : สศช.

๓.๒ โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ในภาคขนส่ง

ประเทศไทยและสหรัฐอเมริกาใช้การขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบหลักในการขนส่งสินค้าอย่างไรก็ดี การที่สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP ของประเทศสหรัฐอเมริกาค่าต่ำกว่าประเทศไทยส่วนหนึ่งเกิดจากการใช้ประโยชน์จากการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนต่ำกว่าได้อย่างหลากหลายกว่า โดยหากพิจารณาการขนส่งทางรางที่เป็นวิธีการขนส่งสินค้ารูปแบบหลักในการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal) นั้น ประเทศสหรัฐอเมริกามีสัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางรางประมาณร้อยละ ๘ ขณะที่ประเทศไทยมีสัดส่วนดังกล่าวเพียงร้อยละ ๐.๒ ของต้นทุนค่าขนส่งทั้งหมด นอกจากนี้ประเทศสหรัฐอเมริกามีสัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งทางอากาศร้อยละ ๑.๕ ขณะที่ประเทศไทยมีสัดส่วนเพียงร้อยละ ๓.๖ ของมูลค่าต้นทุนค่าขนส่งทั้งหมดในการส่งเสริมการพัฒนาการขนส่ง หลายรูปแบบของประเทศไทยในระยะต่อไปจึงควรมุ่งเน้นการพัฒนาาระบบเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานทางรางที่สามารถเชื่อมโยงไปสู่ท่าเรือสำคัญ ฐานการผลิตสินค้าและประตูการค้าระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

แผนภาพที่ ๒-๑๖ สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งของไทยและสหรัฐอเมริกา

ประเภท	ไทย	USA
ทางถนน	59.0%	66.6%
บริการไปรษณีย์	2.3%	9.6%
ทางราง	0.2%	8.0%
ทางอากาศ	3.6%	7.5%
ทางน้ำ	20.6%	4.5%
ทางท่อ	4.8%	3.8%

ที่มา : สศช.

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิเคราะห์ต้นทุนรายกิจกรรมสำหรับงานขนส่งสินค้าทางถนน กรณีศึกษาบริษัทขนส่งปูนซีเมนต์ โดยพงษ์ชัย อธิคมรัตนกุลและ ปฎิภา รัตนหุม มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี

บทนำ

ในปัจจุบันธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนนมีการแข่งขันในระดับสูงมากเนื่องจากมีผู้ประกอบการเข้ามาดำเนินธุรกิจด้านนี้เพิ่มมากขึ้น จากสถิติการจดทะเบียนของกรมการขนส่งทางบกพบว่า ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๘ มีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกที่ได้รับอนุญาต ๓๘๕,๖๕๐ ราย โดยมีจำนวนรถบรรทุกรวม ๑,๐๓๐,๗๔๖ คัน สถานการณ์แข่งขันที่รุนแรงส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งได้รับความกดดันเพิ่มมากขึ้นทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคาและบริการที่รุนแรงเพิ่มมากขึ้น ผู้ประกอบการขนส่งได้มุ่งเน้นการนำกลยุทธ์ในการลดค่าขนส่งและการปรับปรุงบริการ เช่น การบริการที่สะดวกและมีความรวดเร็วการให้บริการหลังการขายที่ดีขึ้นมาใช้ในการแข่งขัน กลยุทธ์เหล่านี้ทำให้ผู้ประกอบการมีภาระต้นทุนเพิ่มขึ้น ในปัจจุบันผู้ประกอบการขนส่งสินค้าโดยส่วนใหญ่ยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับต้นทุนในการดำเนินการขนส่งที่ถูกต้องทำให้ไม่ทราบต้นทุนในการดำเนินการขนส่งที่แท้จริง ผู้ประกอบการขนส่งโดยส่วนใหญ่จะคำนวณต้นทุนการขนส่งจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมขนส่ง เช่น ระยะเวลาที่ขนส่ง น้ำหนักบรรทุกระยะเวลาในการขนส่ง และประเภทรถที่ใช้ขนส่งเพื่อคำนวณเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ในการเดินทาง การสึกหรอหรือต้นทุนการใช้รถบรรทุกและค่าใช้จ่ายของคนรถ โดยผู้ประกอบการขนส่งโดยส่วนใหญ่ ได้มองข้ามและไม่ได้ลงรายละเอียดในกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง อย่างเช่นกิจกรรมที่เกิดก่อนการขนส่งและกิจกรรมที่ต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการเดินทาง หรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นเพื่อสนับสนุนการเดินทางและกิจกรรมที่อาจ เกิดขึ้นภายหลังการขนส่งสินค้า ซึ่งกิจกรรม

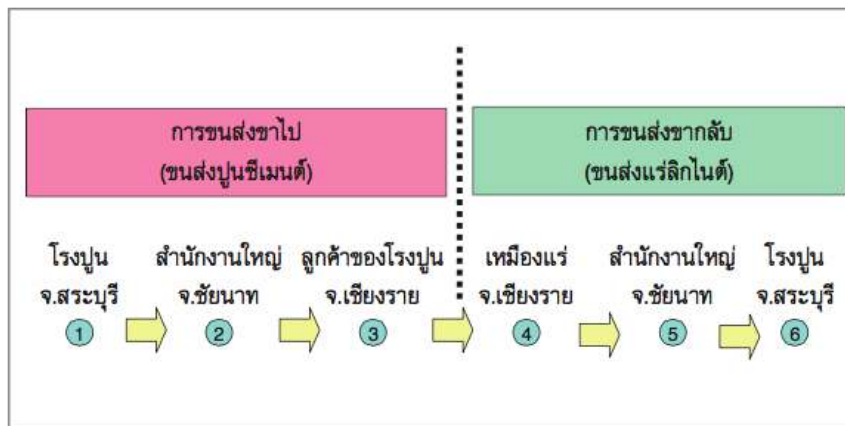
เหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นต้นทุนแฝงทั้งสิ้น การไม่พิจารณาต้นทุนแฝงเหล่านี้ ทำให้ผู้ประกอบการได้รับผลตอบแทนลดลงกว่าที่ควรจะได้รับหรืออาจทำให้ขาดทุน สิ่งที่ตามมาคือผู้ประกอบการบางรายไม่สามารถประทับประคองธุรกิจต่อไปได้ ซึ่งผู้ประกอบการบางรายได้หาทางออกโดยบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดทำให้เกิดปัญหากับถนนหนทางต่างๆ อีกทั้งยังเสี่ยงต่อการถูกจับกุมในการกระทำความผิดบรรทุกน้ำหนักเกินส่วนหนึ่งของปัญหาดังกล่าวนอกจากเป็นผลจากสถานการณ์แข่งขันที่รุนแรงแล้ว ยังมีผลมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าโดยส่วนใหญ่ยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับต้นทุนในการดำเนินการขนส่งที่ถูกต้องรวมทั้งการขาด ข้อมูลที่เอื้อสำหรับการตัดสินใจในการวางแผนกลยุทธ์ แผนการดำเนินงาน และการปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อให้การใช้ทรัพยากรเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาด้านต้นทุนในการดำเนินการขนส่งที่แท้จริงของธุรกิจขนส่งด้วยรถบรรทุกโดยนำแนวคิดการวิเคราะห์ต้นทุนรายกิจกรรม (Activity-Based Costing, ABC) มาประยุกต์ใช้ในการคำนวณหาต้นทุนในการดำเนินการขนส่งและทำการวิเคราะห์คุณค่าของกลุ่มกิจกรรมในกระบวนการขนส่งในระบบต้นทุนฐานกิจกรรมจะกำหนดกลุ่มต้นทุนในรูปของกลุ่มต้นทุนกิจกรรม (Activity Cost Pools) ซึ่งจะทำให้ทราบต้นทุนผลิตภัณฑ์ที่มีความถูกต้องแม่นยำเนื่องจาก มีการกำหนดกิจกรรมซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดต้นทุนมีการปันส่วนต้นทุนตามรหัสบัญชีเข้าเป็นต้นทุนของกิจกรรมโดยใช้หลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสม ทำให้ทราบสาเหตุของการเกิดต้นทุนว่าเกิดขึ้นจากกิจกรรมใดบ้าง แต่ละกิจกรรมมีต้นทุนมากน้อยอย่างไร ซึ่งจะทำให้สามารถวิเคราะห์หาแนวทางในการลดต้นทุนและปรับปรุงกิจกรรมเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดโดยเน้นการปรับปรุงกระบวนการที่มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจำนวนมากหากยังใช้แนวคิดต้นทุนแบบเดิมจะทำให้องค์กรไม่ทราบสาเหตุ ของการเกิดต้นทุนว่าเกิดจากกระบวนการใด ทำให้การวิเคราะห์ปรับปรุงกระบวนการทำได้ยากในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้เลือกเอาบริษัทขนส่งที่ดำเนินการขนส่งวัตถุดิบสำหรับผลิตปูนซีเมนต์และ ปูนซีเมนต์มาดำเนินการศึกษา ทั้งนี้เนื่องจากบริษัทที่ดำเนินการศึกษาไม่ทราบต้นทุนในการดำเนินการขนส่งที่ถูกต้อง นอกจากนี้ยังมีกระบวนการทำงานที่ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ประกอบกับสินค้าประเภทปูนซีเมนต์เป็นสินค้าที่มีความสำคัญ มีปริมาณการผลิตสูง มีปริมาณการขนส่งทางถนน และมีระยะทางการขนส่งสูงเป็นลำดับต้นๆ ของสินค้าที่มีการขนส่งทางถนนในประเทศไทย ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา รวบรวมข้อมูลการดำเนินงานของบริษัทที่ดำเนินการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ ให้กับบริษัทผู้ผลิตปูนซีเมนต์ระดับแนวหน้าของประเทศไทย โดยทำการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องในระดับต่างๆ ณ สถานที่ปฏิบัติงานที่โรงงานปูนซีเมนต์และบริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทั้งที่สำนักงานใหญ่และสำนักงานย่อยรวม ๒๐ ราย รวมทั้งให้

ผู้ปฏิบัติงานตอบแบบสอบถามเพิ่มเติม ซึ่งรายละเอียดของแบบสอบถามจะประกอบไปด้วยเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงานจริง จำนวนงานที่ทำในแต่ละวัน เพื่อหาสัดส่วนการทำงานจริงที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งวัตถุดิบผลิตปูนซีเมนต์และปูนซีเมนต์

การศึกษาในครั้งนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๕๗ ไปจนถึงเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.๒๕๕๘ บริษัทที่ทำการศึกษามีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่จังหวัดชัยนาท และมีสำนักงานย่อยตั้งอยู่ที่จังหวัดสระบุรี งานหลักของบริษัทจะเป็นการรับปูนซีเมนต์จากโรงงานปูนของลูกค้านี่ตั้งอยู่ที่จังหวัดสระบุรีเพื่อที่จะส่งไปยังจุดหมายปลายทางตามที่ลูกค้าต้องการ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณจังหวัดเชียงใหม่ และเที่ยวกลับจะทำการขนแร่ลิกไนต์ ซึ่งเป็นวัตถุดิบในการผลิตปูนซีเมนต์จากเหมืองบริเวณจังหวัดเชียงใหม่กลับมาส่งที่โรงงานปูนเพื่อใช้ในการผลิตปูนซีเมนต์ต่อไป โดยทั้งขาไปและขากลับรถบรรทุกจะต้องวิ่งมาจอดที่สำนักงานใหญ่เพื่อที่ทำการตรวจสอบสภาพรถและเติมน้ำมัน ทั้งนี้ กระบวนการขนส่งในภาพรวมของบริษัทที่ทำการศึกษาแสดงได้ดังแผนภาพที่ ๒ – ๑๗ สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่ง เป็นรถพ่วง ๑๘ ล้อ มีทั้งแบบที่ใช้แก๊ส NGV และใช้น้ำมันดีเซล

แผนภาพที่ ๒-๑๗ เส้นทางขนส่งปูนซีเมนต์และวัตถุดิบ



ที่มา : พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุลและ ปฎิธ รัตนชุม

สรุป

ประเทศไทยมีต้นทุนค่าขนส่งที่สูงเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว ทำให้มองเห็นการพัฒนากระบวนการขนส่งให้ดีขึ้นเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการและประเทศในระยะยาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนากระบวนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ใช้การขนส่งทางบกมาเชื่อมกับระบบรางและการขนส่งทางน้ำและอากาศ

บทที่ ๓

การวิเคราะห์สถานการณ์ผู้ประกอบการขนส่งทางบกตามแนวทาง ของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในด้านการสร้าง ความสามารถในการแข่งขัน

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้มุ่งหวังที่จะช่วยเหลือผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กในประเทศไทยในการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ซึ่งประเทศไทยยังมีต้นทุนอยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่มภูมิภาคเดียวกันจากที่ได้ศึกษาข้อมูลพบว่าประเทศไทยยังพึ่งพาการขนส่งทางบกเป็นหลักจึงทำให้การศึกษาวิจัยครั้งนี้มุ่งเน้นการศึกษาข้อมูลจากกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางบกเป็นหลักโดยได้มีการจัดทำการประชุมเชิงปฏิบัติการกับกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางบกที่ครอบคลุมกลุ่มผู้ประกอบการทั่วประเทศ

นิยามผู้ประกอบการและฐานข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งทางบก

ผู้ประกอบการขนส่งทางบกที่ศึกษาเป็นผู้ประกอบการที่ตั้งอยู่ในประเทศไทยและถือครองหุ้นโดยคนไทยที่ไม่ได้มีการร่วมทุนกับต่างชาติ โดยในปัจจุบันมีผู้ประกอบการดังกล่าวที่เป็นนิติบุคคลมีจำนวนหลายหมื่นรายในขณะที่ผู้ประกอบการส่วนบุคคลมีหลายแสนรายโดยถือครองจำนวนรถบรรทุกมากกว่าหนึ่งล้านคันที่ให้บริการแก่กลุ่มธุรกิจและอุตสาหกรรมในสาขาที่แตกต่างกันไป

แผนภาพที่ ๓-๑ ผู้ประกอบการขนส่งทางบก

ประเภทการขนส่ง	ลักษณะรถ	จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง (ราย)
ประจำทาง Fixed-route	รถโดยสาร Bus	1,528
	- หมวด 1 category 1	207
	- หมวด 2 category 2	1
	- หมวด 3 category 3	318
	- หมวด 4 category 4	1,001
	รถโดยสารระหว่างประเทศ International bus	1
ไม่ประจำทาง Non Fixed-route	รถโดยสาร Bus	43,394
	รถบรรทุก Truck	28,098
	รถโดยสาร ระหว่างประเทศ International bus	508
	รถบรรทุก ระหว่างประเทศ International truck	1,829
	รถโดยสาร Bus	7,376
ส่วนบุคคล Private	รถบรรทุก Truck	355,684
	รถโดยสาร ระหว่างประเทศ International bus	7
	รถบรรทุก ระหว่างประเทศ International truck	201
	รถโดยสาร Bus	2
ใบอนุญาตเล็ก Small rural bus licence		2
รวม Total		438,627

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

แผนภาพที่ ๓-๒ จำนวนรถขนส่งทางบก

(Unit : Unit)

ประเภทรถ Type of Vehicle	ทั่วประเทศ Whole Kingdom
๗. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	1,294,430
Total Vehicle under Land Transport Act	
รวมรถโดยสาร Bus : Total	163,758
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	74,752
หมวด 1	19,271
หมวด 2	9,173
หมวด 3	11,617
หมวด 4	33,241
ระหว่างประเทศ	37
ไม่ระบุ	1,413
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	75,851
ไม่ประจำทาง	75,851
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Bus	13,155
ส่วนบุคคล	13,155
ระหว่างประเทศ	-
รวมรถบรรทุก Truck : Total	1,130,027
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	323,574
ไม่ประจำทาง	323,574
ระหว่างประเทศ	-
- ส่วนบุคคล Private Truck	806,453
ส่วนบุคคล	806,453
ระหว่างประเทศ	-
โดยสารขนาดเล็ก Small Rural Bus	645

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางบกที่ใช้สำหรับการศึกษาวิจัย ได้รับความร่วมมือจากสมาคมผู้ขนส่งในแต่ละภูมิภาคจำนวน ๓ สมาคมได้แก่ สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่จังหวัดนครสวรรค์สมาคมผู้ขนส่งสินค้าภาคอีสานตั้งอยู่ที่จังหวัดนครราชสีมาและสมาคมผู้ประกอบการขนส่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือตั้งอยู่ที่จังหวัดชลบุรี โดยการทำประชุมเชิงปฏิบัติการและการสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลปฐมภูมิโดยใช้กรอบคำถามจากยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีในการพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่เพื่อสร้างและพัฒนาผู้ประกอบการยุคใหม่ที่มีทักษะและจิตวิญญาณของการเป็นผู้ประกอบการที่มีความสามารถในการแข่งขันและมีอัตลักษณ์ชัดเจนตามแนวทางดังนี้

๑. สร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ
๒. สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน
๓. สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด
๔. สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล
๕. ปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ

แผนภาพที่ ๓-๓ กิจกรรมครั้งที่ ๑ จัดที่สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยตั้งอยู่ที่จังหวัดนครสวรรค์จัดเมื่อวันที่ ๑๐ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๑ มีผู้เข้าร่วม ๔๐ บริษัท



ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๒.

แผนภาพที่ ๓-๔ กิจกรรมครั้งที่ ๒ จัดที่สมาคมผู้ขนส่งสินค้าภาคอีสานตั้งอยู่ที่จังหวัดนครราชสีมา จัดเมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๑ มีผู้เข้าร่วม ๓๐ บริษัท



ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๒.

แผนภาพที่ ๓-๕ กิจกรรมครั้งที่ ๓ จัดที่สมาคมผู้ประกอบการขนส่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือตั้งอยู่ที่จังหวัดชลบุรี จัดเมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๒ มีผู้เข้าร่วม ๑๐ บริษัท



ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๒.

จากชุดคำถามตามกรอบที่ได้กำหนดไว้ตามแนวทางของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี สามารถสรุปผลข้อมูลปฐมภูมิรายหัวข้อที่ได้จากการประชุมเชิงปฏิบัติการได้ดังนี้

๑. ความเป็นผู้ประกอบการอัจฉริยะ

ผู้ประกอบการขนส่งทางบกในปัจจุบันส่วนใหญ่เติบโตมาแบบธุรกิจครอบครัวที่เจ้าของมาจากพื้นฐานการศึกษาที่ไม่สูงนักและขาดความรู้ความเข้าใจในด้านเทคโนโลยีที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจและไม่มีการลงทุนในเทคโนโลยีหรือองค์ความรู้สมัยใหม่เพื่อเพิ่มศักยภาพให้กับตนเองเป็นผลให้ดำรงสถานะเป็นเพียงผู้รับจ้างให้กับรายใหญ่ทำให้ไม่สามารถสร้างอัตรากำไรได้ในระดับที่สามารถสร้างความมั่นคงให้กับธุรกิจได้อย่างยั่งยืน

๒. โอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน

ลักษณะของธุรกิจการขนส่งทางบกเป็นลักษณะธุรกิจที่มีปัญหาในด้านกระแสเงินสดและเงินทุนหมุนเวียนเสมอเพราะมักจะต้องแบกรับเครดิตที่ยาวจากลูกค้าในขณะที่ต้องจ่ายเงินสดให้กับต้นทุนทางตรงเกือบทุกอย่างประกอบกับมีอัตรากำไรที่ต่ำหากไม่สามารถหางานได้อย่างเพียงพอทำให้เกิดการติดขัดในด้านเงินทุนหมุนเวียนและส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงิน ทำให้การขอเข้ารับ บริการทางการเงินทำได้ยากจนต้องใช้ช่องทางจากแหล่งเงินทุนนอกระบบที่มีต้นทุนสูงมาก

๓. โอกาสเข้าถึงตลาด

โดยปกติผู้ประกอบการขนส่งทางบกจะเป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กที่ไม่มีโรงงานเป็นของตนเองโดยการดำเนินงานส่วนใหญ่เป็นไปในลักษณะการรับจ้างให้กับผู้ประกอบการรายใหญ่ ทำให้การเข้าถึงตลาดที่เป็นผู้ซื้อหรือเจ้าของสินค้าเป็นไปได้อย่างจำกัด ขาดความสม่ำเสมอในการรับงานเพราะขีดจำกัดในการสร้างชื่อเสียงของตนเองรวมถึงขีดจำกัดในการใช้เทคโนโลยีซึ่งเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญในการเข้าถึงลูกค้า

๔. โอกาสเข้าถึงข้อมูล

ผู้ประกอบการขนส่งทางบกเป็นผู้ประกอบการที่เน้นงานทางด้านปฏิบัติการและมีวิธีการค้นหาข้อมูลต่างๆผ่านการเข้าร่วมสมาคมที่ถูกจัดตั้งขึ้น ซึ่งจะไม่ใช่ข้อมูลทางตรงแบบทันเวลาแต่จะเป็นข้อมูลที่ถูกลั่นกรองมาก่อนและจะส่งมอบตามกำหนดการเท่านั้น ทำให้ข้อมูลที่ได้รับไม่ใช่ข้อมูลที่ทันสมัยและเป็นปัจจุบัน ซึ่งทำให้ไม่สามารถนำมาใช้ในการดำเนินธุรกิจได้

๕. บทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ

ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มักหลีกเลี่ยงการเข้าถึงบริการของภาครัฐเนื่องจากมีทัศนคติที่ไม่ดีจากการถูกเลือกปฏิบัติในอดีต ทำให้ขาดการเข้าถึงบริการในปัจจุบันที่ทันสมัย รวมถึงทัศนคติในด้านภาษีที่พบว่าส่วนใหญ่มีความพยายามทำบัญชีหลายเล่มเพื่อผลทางภาษี ทำให้งบการเงินมีคุณภาพไม่ดีและเปราะบางในสาเหตุของการเข้าถึงบริการทางการเงินที่ยากขึ้น

โครงสร้างต้นทุนจากการขนส่งทางบก

ต้นทุนการขนส่งทางบกไม่ใช่เป็นเพียงแต่ต้นทุนสำหรับการประกอบการผู้ขนส่งทางบกเท่านั้น แต่ยังเป็นต้นทุนทางฝั่งผู้ประกอบการผู้ใช้บริการขนส่งซึ่งก็คือผู้ประกอบการผู้ผลิตสินค้าซึ่งหากมีต้นทุนที่สูงจนเกินไปจะส่งผลให้การตั้งราคาขายสูงขึ้นส่งผลกระทบต่อการทำงานการตลาดและความสามารถในการแข่งขันทั้งตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ

ต้นทุนทางการขนส่งทางบกสามารถแบ่งออกได้เป็นต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปร โดยต้นทุนคงที่คือต้นทุนที่ไม่เปลี่ยนแปลงไม่ว่าจะมีการดำเนินการขนส่งหรือไม่ในขณะที่ต้นทุนผันแปรจะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามการดำเนินงาน โดยต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปรสามารถแสดงรายงานโดยสังเขปได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๓-๑ ต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปร

ต้นทุนคงที่	ต้นทุนผันแปร
ภาษีรถบรรทุก	น้ำมันเชื้อเพลิง
ประกันภัย	ยางรถยนต์
ค่าเสื่อมราคา	ซ่อมบำรุง
เงินเดือนคนขับรถ	
ค่าดำเนินงานขนส่ง	
ค่าดำเนินงานธุรกิจ	

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๒.

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากผู้ประกอบการขนส่ง สามารถกำหนดค่าเฉลี่ยต้นทุนรายปีในแต่ละรายการได้ตามตารางด้านล่าง โดยค่าเฉลี่ยของรถแต่ละคันจะทำงานสัปดาห์ละ ๑๕ วันต่อเดือนและในแต่ละวันจะวิ่งเป็นระยะทางไปกลับประมาณ ๑๕๕ กิโลเมตร คิดเป็นระยะทางต่อปีประมาณ ๒๘,๐๐๐ กิโลเมตร

ตารางที่ ๓-๒ ค่าเฉลี่ยต้นทุนรายปี สำหรับต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปร

ต้นทุนคงที่	บาท	ต้นทุนผันแปร	บาท
ภาษีรถบรรทุก	๑๕,๐๐๐	น้ำมันเชื้อเพลิง	๔๐๐,๐๐๐
ประกันภัย	๓๐,๐๐๐	ยางรถยนต์	๑๕๐,๐๐๐
ค่าเสื่อมราคา	๖๐๐,๐๐๐	ซ่อมบำรุง	๑๓๕,๐๐๐
เงินเดือนคนขับรถ	๓๖๐,๐๐๐		
ค่าดำเนินงานขนส่ง	๒๔๐,๐๐๐		
ค่าดำเนินงานธุรกิจ	๖๐,๐๐๐		
รวมต้นทุนคงที่	๑,๓๐๕,๐๐๐	รวมต้นทุนผันแปร	๖๘๕,๐๐๐
รวมต้นทุนทั้งหมด	๑,๙๙๐,๐๐๐		

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๒.

เมื่อนำระยะทางที่วิ่ง ๒๘,๐๐๐ กิโลเมตร มาหารต้นทุนในแต่ละรายการจะได้ต้นทุนต่อกิโลเมตรและเมื่อนำค่าเฉลี่ยน้ำหนักบรรทุกที่ ๒๕ ตันมาหารต้นทุนต่อกิโลเมตรที่ได้จะได้ต้นทุนต่อ กิโลเมตรต่อตันตามตาราง

ตารางที่ ๓-๓ ต้นทุนต่อ กิโลเมตรสำหรับต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปร

ต้นทุนคงที่	บาท/กม	บาท/กม/ตัน	ต้นทุนผันแปร	บาท/กม	บาท/กม/ตัน
ภาษีรถบรรทุก	๐.๕๔	๐.๐๑๒	น้ำมันเชื้อเพลิง	๑๔.๒๙	๐.๕๓๑
ประกันภัย	๑.๐๗	๐.๐๒๓	ยางรถยนต์	๕.๓๖	๐.๒๑๔
ค่าเสื่อมราคา	๒๑.๔๓	๐.๘๖๓	ซ่อมบำรุง	๔.๘๒	๐.๑๙๓
เงินเดือนคนขับรถ	๑๒.๘๖	๐.๒๗๘			
ค่าดำเนินงานขนส่ง	๘.๕๗	๐.๑๘๕			
ค่าดำเนินงานธุรกิจ	๒.๑๔	๐.๐๘๖			
รวมต้นทุนคงที่	๔๖.๖๑	๑.๐๐๗	รวมต้นทุนผันแปร	๒๔.๘๖	๐.๕๒๙
รวมต้นทุนทั้งหมด	๗๑.๐๗		๒๔.๘๖		

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๒.

ทดสอบการคำนวณต้นทุนในการขนส่งข้าวสารจากจังหวัดนครสวรรค์ระยะทางไปกลับระหว่างจังหวัดนครสวรรค์และกรุงเทพมหานครประมาณ ๕๐๐ กิโลเมตร มีน้ำหนักบรรทุก ๒๕ ตัน ที่ราคาข้าวสารปัจจุบันมีราคา ๑๘,๐๐๐ บาทต่อตัน

ราคาค่าสินค้า $๑๘,๐๐๐ \times ๒๕ = ๔๕๐,๐๐๐$ บาท

ค่าขนส่ง $๒.๘๔๓ \times ๕๐๐ \times ๒๕ = ๓๕,๕๓๗$ บาท

ร้อยละต้นทุนขนส่ง $๓๕,๕๓๗ \times ๑๐๐ / ๔๕๐,๐๐๐ = ๗.๘๙$ ต่อราคาค่าสินค้า

การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งทางบก

จากข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการประชุมเชิงปฏิบัติการกับกลุ่มผู้ขนส่งทางบกที่ได้สรุปตามแนวทางของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีสามารถทำการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันได้ดังนี้

๑. ความเป็นผู้ประกอบการอัจฉริยะข้อมูลปฐมภูมิ

“ผู้ประกอบการขนส่งทางบกในปัจจุบันส่วนใหญ่เติบโตมาแบบธุรกิจครอบครัวที่เจ้าของมาจากพื้นฐานการศึกษาที่ไม่สูงนักและขาดความรู้ความเข้าใจในด้านเทคโนโลยีที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจและไม่มีการลงทุนในเทคโนโลยีหรือองค์ความรู้สมัยใหม่เพื่อสร้างศักยภาพให้กับตนเอง เป็นผลให้ดำรงสถานะเป็นเพียงผู้รับจ้างให้กับรายใหญ่ทำให้ไม่สามารถสร้างอัตรากำไรได้ในระดับที่สามารถสร้างความมั่นคงให้กับธุรกิจได้อย่างยั่งยืน”

การวิเคราะห์“ความสามารถในการแข่งขันต่ำเนื่องจากปัจจุบันเป็นยุคข้อมูลข่าวสารทางด้านต่างๆและเทคโนโลยีที่มีความรวดเร็วตลอดเวลาหากขาดเครื่องมือและทักษะทางเทคโนโลยีจนทำให้ไม่สามารถแข่งขันได้”

๒. โอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน

ข้อมูลปฐมภูมิ“ลักษณะของธุรกิจการขนส่งทางบกเป็นธุรกิจที่มีปัญหาในด้านกระแสเงินสดและเงินทุนหมุนเวียนเสมอเพราะต้องแบกรับเครดิตที่ยาวจากลูกค้าในขณะที่ต้องจ่ายเงินสดให้กับต้นทุนทางตรงเกือบทุกอย่างประกอบกับมีอัตรากำไรที่ต่ำหากไม่สามารถหางานได้อย่างเพียงพอก็ทำให้เกิดการติดขัดในด้านเงินทุนหมุนเวียนและส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงิน ทำให้การขอเข้ารับบริการทางการเงินทำได้ยาก จนต้องใช้ช่องทางจากแหล่งเงินทุนนอกระบบที่มีต้นทุนสูงมาก”

การวิเคราะห์ “ความสามารถในการแข่งขันต่ำไม่สามารถบริหารเงินทุนหมุนเวียนให้มีความสมดุลย์ประกอบกับไม่สามารถเข้าถึงบริการทางการเงินในระบบได้เหมือนประกอบการรายใหญ่ทำให้ต้นทุนทางการเงินแพงไม่สามารถแข่งขันด้านต้นทุนได้”โอกาสเข้าถึงตลาด

ข้อมูลปฐมภูมิ“โดยปกติผู้ประกอบการขนส่งทางบกเป็นผู้ประกอบการขนาดเล็ก ไม่มีงานเป็นของตนเองโดยการดำเนินงานส่วนใหญ่เป็นไปในลักษณะการรับจ้างให้กับผู้ประกอบการ รายใหญ่ทำให้การเข้าถึงตลาดที่เป็นผู้ซื้อหรือเจ้าของสินค้าเป็นไปได้อย่างจำกัดขาดความสม่ำเสมอ ในการรับงานเพราะขีดจำกัดในการสร้างชื่อเสียงของตนเองรวมถึงขีดจำกัดในการใช้เทคโนโลยี ซึ่งเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญในการเข้าถึงลูกค้า”

การวิเคราะห์ “ความสามารถในการแข่งขันต่ำเนื่องจากไม่สามารถเข้าถึงลูกค้า ด้วยตนเอง ทำให้ไม่มีงานประจำส่งผลให้ไม่สามารถวางแผนต้นทุนได้อย่างเหมาะสมต้องใช้วิธีลด ราคาเพื่อให้ได้งานมาหมุนเวียน ซึ่งกระทบต่อผลกำไรในการดำเนินงาน”

๓. โอกาสเข้าถึงข้อมูล

ข้อมูลปฐมภูมิ“ผู้ประกอบการขนส่งทางบกเป็นผู้ประกอบการเน้นงานปฏิบัติการ และมีวิธีการหาข้อมูลต่างๆผ่านการเข้าร่วมสมาคมที่ถูกจัดตั้งขึ้น ซึ่งจะไม่ใช่ข้อมูลทางตรงแบบ ทันเวลาแต่จะเป็นข้อมูลที่ถูกลั่นกรองมาก่อนและส่งมอบตามกำหนดการเท่านั้น ทำให้ข้อมูลที่ได้รับไม่ใช่ข้อมูลที่ทันสมัยและเป็นปัจจุบัน ซึ่งทำให้ไม่สามารถนำมาใช้ในการดำเนินธุรกิจได้”

การวิเคราะห์ “ความสามารถในการแข่งขันต่ำเพราะปัจจุบัน ผู้ที่ดำเนินธุรกิจ ต้องสามารถเข้าถึงข้อมูลที่รวดเร็วทันเวลาเพื่อปรับแผนดำเนินการให้เข้ากับสถานการณ์ที่เป็นปัจจุบัน”

๔. บทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ

ข้อมูลปฐมภูมิ“ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มักหลีกเลี่ยงการเข้าถึงบริการของ ภาครัฐเนื่องจากมีทัศนคติที่ไม่ดีจากการถูกเลือกปฏิบัติในอดีต ทำให้ขาดการเข้าถึงบริการในปัจจุบัน ที่ทันสมัย รวมถึงทัศนคติในด้านภาษีที่ส่วนใหญ่มีความพยายามทำบัญชีหลายเล่มเพื่อผลทางภาษี ทำให้ งบการเงินมีคุณภาพไม่ดีและเปราะบางในสาเหตุของการเข้าถึงบริการทางการเงินที่ยากขึ้น”

การวิเคราะห์“ความสามารถในการแข่งขันต่ำเนื่องจากการพยายามใช้ระบบบัญชี ที่ไม่ถูกต้องทำให้ไม่สามารถวัดผลประกอบการแท้จริงได้รวมถึงขาดโอกาสในการเข้าถึงแหล่งการเงิน หรือคู่ธุรกิจจากงบการเงินที่ไม่น่าเชื่อถือ”

การวิเคราะห์การส่งเสริมการขนส่งทางบกจากโครงการสร้างรถไฟฟ้าทางคู่

ในปัจจุบันประเทศไทยอยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศ โดยมีเป้าหมายในการให้บริการด้านการโดยสารสำหรับประชาชนและการขนส่ง สินค้าโดยกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางบกเริ่มมีความตระหนักรู้ต่อการเปลี่ยนแปลงในครั้งนี้ โดยลำดับซึ่งในอดีตจนถึงปัจจุบัน กว่าร้อยละ ๘๐ ของการขนส่งประเทศไทยยังใช้การขนส่งทาง

บกเป็นหลักเนื่องจากรูปแบบของที่ตั้งของจุดต้นทางและปลายทาง ไม่ได้ถูกจัดอย่างเป็นระบบตามลักษณะผังเมืองของต่างประเทศ ทำให้บทบาทของการขนส่งทางบกมีความสำคัญอย่างมากตั้งแต่ต้นทาง กลางทางและปลายทาง ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบหลักอีกอย่างหนึ่งในทางโลจิสติกส์จะพบว่าหารขนส่งทางบกจะมีการยกขนที่ต้นทางและปลายทางเท่านั้น ประกอบกับความคล่องตัวสูงเนื่องจากดำเนินการเป็นรายคันของรถบรรทุกทำให้สามารถกำหนดระยะเวลาในการรับและการส่งมอบได้ง่ายเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นที่แม้สามารถดำเนินการได้เป็นจำนวนมากในคราวเดียว แต่ก็ต้องมีกำหนดระยะเวลาที่แน่นอนรวมถึงต้องมีการยกขนที่มากกว่าเพราะการขนส่งช่วงต้นทางและปลายทางยังต้องพึ่งพาการขนส่งทางบกเช่นเดิม แต่ต้องมาส่งมอบระบบกลางทางคือระบบราง ทำให้มีต้นทุนสูงขึ้นในทางตรง ยิ่งไปกว่านั้นความยืดหยุ่นของระบบรางยังมีน้อยกว่าทางบกจึงอาจทำให้เกิดต้นทุนที่สูงขึ้นอีกด้วยและเมื่อสรุปข้อมูลจากการประชุมเชิงปฏิบัติการสามารถสรุปการส่งเสริมการขนส่งทางบกที่เกิดจากการสร้างรถไฟทางคู่ในมุมมองของผู้ประกอบการขนส่งทางบกดังนี้

๑. งานที่ต้องเชื่อมโยงกับท่าเรือนำลิกในการนำเข้าส่งออกจะเป็นกลุ่มเป้าหมายในการใช้ระบบรถไฟทางคู่เนื่องจากการขนส่งทางรางสามารถรับมอบและส่งมอบที่ทำเรือได้โดยในกรณีที่รถไฟทางคู่วิ่งเข้าไปสู่เขตท่าเรือได้โดยตรง

๒. ผู้ประกอบการขนส่งทางบกมีแนวโน้มที่จะต้องเปลี่ยนมาวิ่งสายสั้นแทนสายยาวมากขึ้นตามการพัฒนาของระบบรถไฟรางคู่ ทำให้สามารถวางแผนได้ง่ายขึ้น

๓. ผู้ประกอบการขนส่งทางบกจะเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในระบบห่วงโซ่อุปทานกับระบบรถไฟทางคู่ในลักษณะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-modal Transportation)

สรุป

จากที่ได้แสดงในแผนภาพที่ ๒-๕ เกี่ยวกับโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ตามข้อมูลของสำนัก งานสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ สศช. ระหว่างช่วงปี พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๕๙ พบว่าต้นทุนค่าขนส่งเป็นต้นทุนมากกว่าร้อยละ ๕๐ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ หรือ GDP และส่งผลโดยตรงต่อระดับต้นทุนโลจิสติกส์ที่ร้อยละ ๑๑ ต่อ GDP ในขณะที่ต้นทุนค่าขนส่งในปัจจุบันที่แสดง ในแผนภาพที่ ๒-๖ เกี่ยวกับต้นทุนการขนส่งสินค้าของ สศช. อยู่ที่ระดับร้อยละ ๑.๕ ของ GDP และจากโครงสร้างต้นทุนค่าขนส่งที่แสดงข้างต้น หากสามารถพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งให้ดีขึ้นจะส่งผลต่อการลดต้นทุนค่าขนส่งและส่งผลกระทบต่อต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศตามลำดับ

บทที่ ๔

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสำหรับผู้ประกอบการ ขนส่งทางบกในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและลดต้นทุนทาง โลจิสติกส์ในระดับประเทศ

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางบก

จากการศึกษาข้อมูลปฐมภูมิจากกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางบกและข้อมูลทุติยภูมิจากแนวคิด ทฤษฎีและกรณีศึกษาในบทที่ ๒ และ ๓ ที่ผ่านมาสามารถวิเคราะห์ได้ว่าการพัฒนาประสิทธิภาพสำหรับการขนส่งถือเป็นวาระเร่งด่วนที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการช่วยเหลือเพราะในปัจจุบันประเทศไทยได้รับความสนใจในการเป็นศูนย์กลางทางการค้าของภูมิภาคที่มีค่าดัชนีประสิทธิภาพ โลจิสติกส์หรือ Logistics Performance Index (LPI) คีขึ้นมาอย่างต่อเนื่องทำให้กลุ่มผู้เล่นรายใหญ่ในประเทศเริ่มขยายความร่วมมือกับต่างชาติรวมถึงผู้เล่นจากต่างชาติ เริ่มเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทยด้วยตนเอง หากผู้ประกอบการขนส่งทางบกขนาดกลางและ ขนาดเล็กไม่ปรับปรุงเรื่องประสิทธิภาพในการขนส่งจะทำให้ขาดความสามารถในการแข่งขันและต้องออกจากการดำเนินธุรกิจในที่สุดสำหรับแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางบก สามารถใช้แนวคิดในการบริหารประสิทธิภาพในสองด้านหลักคือ ด้านรายได้และด้านต้นทุนที่อธิบายได้ดังนี้

๑. ประสิทธิภาพด้านรายได้

จากที่ได้ข้อมูลจากผู้ประกอบการขนส่งทางบกขนาดกลางและขนาดเล็กพบว่าปัญหาที่สำคัญประกอบด้วยปัญหาหลัก ๒ ประการคือ ๑. ไม่มีงานประจำเป็นของตนเองและ ๒. ไม่สามารถเข้าถึงลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าโดยตรงและต้องเข้าผ่านตัวกลาง ซึ่งปัญหาดังกล่าวทำให้ไม่สามารถวางแผนด้านรายได้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นปัญหาที่สำคัญในการวางแผนทรัพยากรที่ทำให้เกี่ยวข้องในการดำเนินงานส่งผลกระทบต่อการบริหารต้นทุนและการตั้งราคาที่ส่งผลถึงกำไรขาดทุนในท้ายที่สุด และแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านรายได้สามารถสรุปแนวทางได้ดังนี้

- ๑.๑ การรวมกลุ่มรับงาน
- ๑.๒ การใช้เทคโนโลยี
- ๑.๓ การรับงานผ่านตัวแทนรับชำระเงิน
- ๑.๔ การจัดสรรงานผ่านภาครัฐ

รายละเอียดของแต่ละแนวทางรวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสนับสนุน
แสดงตามตาราง

ตารางที่ ๔-๑ แนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านรายได้

แนวทาง	รายละเอียด	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การรวมกลุ่มรับงาน	ผู้ประกอบการขนาดเล็กสามารถรับงานในระดับเดียวกันกับผู้เล่นขนาดใหญ่ได้ เพราะจะทำให้มีทรัพยากรเทียบเท่ากับรายใหญ่	ผู้ประกอบการขนส่งทางบก
การใช้เทคโนโลยี	การใช้เทคโนโลยีในการบันทึกข้อมูลที่ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงได้เพื่อเสนอบริการจับคู่ และสื่อ สารกัน ได้แบบเวลาปัจจุบัน	ผู้ประกอบการเทคโนโลยี สภาอุตสาหกรรม
การรับงานผ่านตัวแทนรับชำระเงิน	การสร้างความน่าเชื่อถือในการชำระเงินระหว่างผู้ประกอบการที่ช่วยให้สามารถตัดสินใจทำธุรกิจกันได้รวดเร็วและง่ายขึ้น	ธนาคารพาณิชย์
การจัดสรรงานผ่านภาครัฐ	การจัดกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งและผู้ประกอบการเจ้าของสินค้าเพื่อจับคู่ธุรกิจได้อย่างถูกต้อง ทั้งชนิดสินค้าและที่ตั้งของผู้ประกอบการทั้งคู่	กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคม

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๒.

๒. ประสิทธิภาพด้านต้นทุน

ต้นทุนในการขนส่งตามที่ได้อธิบายข้างต้นประกอบไปด้วยต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปรโดยต้นทุนทั้งสองด้านมีแนวคิดในการบริหารจัดการและการเพิ่มประสิทธิภาพดังนี้

๒.๑ ต้นทุนคงที่ คิดเป็นร้อยละ ๖๕ ของต้นทุนทั้งหมดมีค่าคงที่ไม่ว่าจะมีการดำเนินงานหรือไม่ก็ตาม ทำให้การวัดประสิทธิภาพด้วยต้นทุนต่อหน่วยจะขึ้นอยู่กับปริมาณงานที่ทำได้ หากไม่สามารถหางานได้อย่างเพียงพอจะทำให้ต้นทุนต่อหน่วยสูงและมีประสิทธิภาพด้านต้นทุนต่ำ ในขณะที่หากงานได้อย่างเพียงพอจะทำให้ต้นทุนต่อหน่วยต่ำและมีประสิทธิภาพด้านต้นทุนสูง เพราะฉะนั้นการเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านต้นทุนจะต้องหางานให้เพียงพอและสม่ำเสมอ

โดยสามารถใช้แนวทาง ๔ ประการของการเพิ่มประสิทธิภาพด้านรายได้ ได้แก่ ๑. การรวมกลุ่มรับงาน ๒. การใช้เทคโนโลยี ๓. การรับงานผ่านตัวแทนรับชำระเงินและ ๔. การจัดสรรงานผ่านภาครัฐที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

๒.๒ ต้นทุนผันแปร คิดเป็นร้อยละ ๓๕ ของต้นทุนทั้งหมดมีค่าผันแปรตามการดำเนินงานโดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ ๖๐ ของต้นทุนผันแปรทั้งหมดในขณะที่ย่างและค่าซ่อมบำรุงอยู่ที่ร้อยละ ๔๐ แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพจะเกี่ยวข้องกับการรักษาสภาพรถ บรรทุกให้พร้อมใช้งานผ่านการซ่อมบำรุงและการพัฒนาความสามารถพนักงานขับรถให้มีการขับขี่ที่ประหยัดและปลอดภัย

แนวทางการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันผู้ประกอบการขนส่งทางบก

เมื่อยึดตามแนวทางยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในการพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการ ยุคใหม่เพื่อสร้างและพัฒนาผู้ประกอบการยุคใหม่ที่มีทักษะและจิตวิญญาณของการเป็นผู้ประกอบการที่มีความสามารถในการแข่งขันและมีอัตลักษณ์ชัดเจน ๕ ประการสามารถนำเสนอแนวคิดในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งทางบกรายหัวข้อดังนี้

๑. สร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ

ผู้ประกอบการอัจฉริยะมีความหมายที่กว้างมาก แต่สามารถสรุปได้ว่าเป็นผู้ประกอบการที่สามารถดำเนินธุรกิจได้เท่าเทียมกับรายใหญ่ โดยใช้ฐานความรู้และฐานเทคโนโลยีที่จำเป็นมาเป็นปัจจัยในการสนับสนุนผู้ประกอบการเหล่านี้ สำหรับฐานความรู้ ภาครัฐหรือหน่วยงานเอกชนที่มีศักยภาพสามารถให้กับสนับสนุนได้ผ่านทาง การสร้างหลักสูตรบ่มเพาะธุรกิจที่มีความต่อเนื่องให้ผู้ประกอบการพัฒนาองค์ความรู้ทางธุรกิจที่เป็นปัจจุบัน ในขณะที่ฐานเทคโนโลยี ภาครัฐหรือหน่วยงานเอกชนที่มีศักยภาพจะต้องลงทุนสร้างเทคโนโลยีที่จำเป็นในการบริหารจัดการ เช่น โปรแกรมการบริหารจัดการบรรทุกหรือ โปรแกรมการติดตามรถเป็นต้น เนื่องจากผู้ประกอบการไม่สามารถลงทุน ในสิ่งเหล่านี้ได้เพราะข้อจำกัดทางเศรษฐกิจ

๒. สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน

ปัญหาหลักของผู้ประกอบการขนส่งทางบกคือการเงิน ประกอบไปด้วย ค่าไร้ต่ำจากการที่ไม่มีงานเป็นของตนเองจึงต้องหางานผ่านตัวกลาง ปัญหากระแสเงินสดที่มาจากการขายเชื่อซื้อสด และข้อจำกัดการขยายธุรกิจเนื่องจากต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก โดยในแต่ละแนวทางสามารถช่วยทำให้ปัญหาลดลงได้ หากสามารถเข้าถึงการบริการทางการเงินที่เหมาะสมและการเข้าถึงแหล่ง เงินการเงินจะต้องมาพร้อมกับความรู้ในการบริหารจัดการเงินอีกด้วย

โดยภาครัฐหรือหน่วยงาน เอกชนที่มีศักยภาพควรเข้ามาทำโครงการให้บริการทางการเงินที่มีอัตรา
ต้นทุนทางการเงินที่เทียบเท่ากับผู้ประกอบการขนาดใหญ่พร้อมด้วยการเสริมสร้างความรู้ทาง
การเงินในการใช้เงินที่ถูกตามหลักการรวมถึงการสร้างระบบการทำบัญชีที่ถูกต้องและเป็น
มาตรฐานเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือให้กับผู้ สนับสนุนทางการเงินอีกด้วย

๓. สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด

ผู้ประกอบการขนส่งทางบกขนาดกลางและขนาดเล็กมีความสามารถในการ
เข้าถึงตลาดที่อยู่ในพื้นที่ที่คั่นเคยหรือกลุ่มอุตสาหกรรมเดิมเป็นส่วนใหญ่ทำให้ไม่มีทางเลือก
ในการหาลูกค้าในกรณีที่สินค้าเดิมในพื้นที่หรืออุตสาหกรรมต้องหยุดการผลิตตามฤดูกาลส่งผลให้
ขาดรายได้และกระทบความสามารถในการแข่งขันในระยะยาวแนวทางที่เหมาะสมคือต้องสร้าง
ระบบแบบทันเวลาในการค้นหาให้กับผู้ประกอบการขนส่งบกรวมถึงระบบที่สามารถทำให้
เสนอรถบรรทุกในช่วงเวลาที่ไม่ม้งานและสามารถสร้างระบบค้นหาและจับคู่แบบทันเวลาเพื่อสร้าง
ประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเหมาะสมด้วยความรวดเร็วและทันเวลา

๔. สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล

การเข้าถึงข้อมูลของผู้ประกอบการขนส่งทางบกในปัจจุบันเป็นข้อมูลทุกิติภูมิ
ที่ยังไม่ได้คลั่นกรองเป็นส่วนใหญ่และนำไปสู่การตัดสินใจที่ล่าช้าหรือผิดพลาดในการวางแผนและ
ดำเนินการธุรกิจภาครัฐหรือภาคเอกชนที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานเดียวกันควรสร้างระบบการแบ่งปัน
ข้อมูลที่รวดเร็วและ เป็นปัจจุบันโดยอาจใช้เทคโนโลยีหรือระบบสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้
เชื่อมโยงข้อมูลให้ผู้ประกอบการทุกคนสามารถเข้าถึงได้ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันที่
เพิ่มขึ้นอย่างเป็นระบบ

๕. ปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ

อุปสรรคที่สำคัญในการเข้าถึงบริการภาครัฐคือทัศนคติของผู้ประกอบการที่ภาครัฐ
มักดำรงตนในฐานะผู้ตรวจสอบและผู้คุมกฎแทนที่จะเป็นผู้ให้บริการแก่ผู้ประกอบการด้วยความ
รวดเร็ว โปร่งใส และเท่าเทียมอย่างไม่เลือกปฏิบัติ จึงทำให้ในหลายครั้งภาครัฐออกโครงการ
เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการกลับไม่ได้รับการตอบรับและมีส่วนร่วมส่งผลต่อการพัฒนาประเทศ
อย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากนโยบายไม่สามารถขับเคลื่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพและส่งผลต่อ
ความสามารถในการแข่งขัน แนวทางการการเพิ่มความสามารถผ่านการเข้าถึงบริการภาครัฐคือ
สร้างความรู้ความเข้าใจและความเชื่อใจใหม่ต่อบทบาทการเป็นผู้สนับสนุนของภาครัฐและสร้าง
ต้นแบบที่สำเร็จจากการร่วมมือทำงานระหว่างภาครัฐและผู้ประกอบการรวมถึงนำตัวอย่างที่สำเร็จ
จากต่างประเทศมาสร้างแรงบันดาลใจ

รูปแบบการสร้างมูลค่าเพิ่มและลดต้นทุนการขนส่งทางบก

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์จัดทำคู่มือการพัฒนามูลค่าเพิ่มเพื่อผู้ประกอบการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นคู่มือในการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการธุรกิจไทยและเสริมสร้างความเข้มแข็งในการดำเนินธุรกิจซึ่งจะนำไปสู่การยกระดับคุณภาพและการขับเคลื่อนเศรษฐกิจให้กับประเทศ คู่มือเล่มนี้มุ่งเน้นในเรื่องของการพัฒนามูลค่าเพิ่มสินค้าหรือบริการด้วยการนำเสนอเครื่องมือทางธุรกิจในรูปแบบที่เข้าใจง่ายโดยจะมีแนวทางและตัวอย่างในการประยุกต์ใช้กับธุรกิจรวมถึงมีแบบฝึกหัดในบทท้ายของหนังสือเพื่อช่วยในการประยุกต์แนวคิดการสร้างมูลค่าเพิ่มและสร้างสรรค์ไอเดียเชิงธุรกิจให้สามารถพัฒนาและเกิดการต่อยอดขึ้นจริง สอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย ๔.๐ หัวใจสำคัญในการดำเนินธุรกิจคือการเจริญเติบโตและขยายแหล่งรายได้โดยสามารถคงสภาพความแข็งแกร่งทางธุรกิจในตลาดและสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน โดยวิธีการหลัก ๒ วิธี

๑. วิธีการพัฒนาต่อยอดหรือสร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ คือ การขยายธุรกิจด้วยผลิตภัณฑ์ โดยการพัฒนาสินค้าหรือบริการให้มีมูลค่าที่เพิ่มสูงมากยิ่งขึ้นด้วยการสร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ผ่านทางเทคโนโลยีในการพัฒนาและสร้างสรรค์สินค้าหรือบริการ ใหม่ให้กับกลุ่มลูกค้าที่มีอยู่ในตลาด

๒. วิธีการขยายตลาดหรือการหากลุ่มลูกค้าใหม่คือ การขยายธุรกิจด้วยการหาตลาดหรือกลุ่มลูกค้าใหม่โดยการสร้างความต้องการหรือเสนอขายสินค้าและบริการที่คุณขายอยู่ในปัจจุบันให้กับ กลุ่มลูกค้ารายใหม่ที่ไม่ใช่กลุ่มเป้าหมายในปัจจุบันโดยไม่จำกัดว่าต้องเป็นกลุ่มลูกค้าที่มีความใกล้เคียงกับกลุ่มเดิมหากผลิตภัณฑ์ที่มีสามารถที่จะขายให้กับผู้ใช้งานกลุ่มอื่นได้ ไม่ว่าจะเป็นใครก็ตาม

การสร้างมูลค่าเพิ่มด้วยกระบวนการคิดเชิงออกแบบ (Design Thinking Process)

กระบวนการคิดเชิงออกแบบ (Design Thinking Process) ถูกพัฒนาขึ้นโดย HassoPlattner Institute of Design (d.School) แห่งมหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด โดยเริ่มจากการทำความเข้าใจกับปัญหา และความต้องการของลูกค้าอย่างลึกซึ้งซึ่งจากนั้นจึงระดมสมองสร้างสรรค์ไอเดียการสร้างคุณค่าหรือแก้ไขปัญหามาจากคนหลายกลุ่มเพื่อนำไปทดสอบหรือทดลองนำเสนอให้กับกลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะ เป็นกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของสินค้าหรือบริการนั้นแล้วจึงนำไปพัฒนาเพิ่มเติมเพื่อให้ได้สินค้าหรือ บริการที่มีมูลค่าเพิ่ม ตอบ โจทย์และเป็นที่ต้องการของลูกค้าซึ่งมีทั้งหมด ๕ ขั้นตอนดังนี้

๑. การทำความเข้าใจลูกค้า

๒. การกำหนดโจทย์ตามความต้องการของลูกค้า
๓. การระดมความคิดเห็น
๔. การสร้างต้นแบบหรือสินค้าจำลอง
๕. การทดสอบตลาด

แผนภาพที่ ๔-๑ กระบวนการคิดเชิงออกแบบ



การพัฒนามูลค่าเพิ่มด้วยกระบวนการ 5 ขั้นตอน

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

จากกระบวนการข้างต้น เราสามารถนำมาใช้ในการออกแบบการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางบกในการสร้างความสามารถในการแข่งขันและการดำเนินธุรกิจได้

การลดต้นทุนการขนส่งทางบก

จากที่ได้นำเสนอไว้ข้างต้นเกี่ยวกับต้นทุนการขนส่งซึ่งประกอบไปด้วยต้นทุนคองที่ร้อยละ ๖๕ และต้นทุนผันแปรร้อยละ ๓๕ จากต้นทุนทั้งหมดตามลำดับ

๑. ต้นทุนคองที่ประกอบด้วย ภาษีรถบรรทุก ประกันภัย ค่าเสื่อมราคา เงินเดือนคนขับรถ ค่าดำเนินการขนส่งและค่าดำเนินการธุรกิจซึ่งจะมีค่าสูงหรือต่ำตามขนาดของรถบรรทุกที่ดำเนินการที่ต่างกันไปตามลักษณะของอุตสาหกรรมพื้นที่ระยะทางฤดูกาลเป็นต้นทำให้การลดต้นทุนที่สำคัญโดยเริ่มจากลูกค้าเป้าหมายตามลักษณะที่กล่าวข้างต้นเพื่อออกแบบการลงทุนเครื่องจักรที่เหมาะสมกับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายเพราะที่ในอดีตที่ผ่านมาผู้ประกอบการมักใช้เครื่องจักรตามที่เคยใช้กันมา ทำให้ไม่สามารถใช้ประสิทธิภาพได้อย่างเหมาะสมเช่น รถขนาดใหญ่เหมาะกับ

การขนส่งจำนวนมาก ที่มีระยะทางไกล ในขณะที่รถขนาดเล็กเหมาะกับการขนส่งจำนวนน้อยที่มีระยะทางใกล้ ยิ่งไปกว่านั้นการออกแบบรถบรรทุกที่เหมาะสมยังช่วยลดความสูญเสียจากการบรรทุกไม่เต็มคันหรือความเสียหายต่อเครื่องจักรจากการบรรทุกเกินพิกัดอีกด้วย

๒. ต้นทุนผันแปรประกอบไปด้วย น้ำมันเชื้อเพลิง ขยางรถยนต์ ซ่อมบำรุง ซึ่งโดยส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมการรับงานของผู้ประกอบการรวมถึงพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขับรถ ซึ่งการที่จะลดต้นทุนในการขนส่งที่ผ่านมาสามารถทำได้โดยการใช้ระบบหรือเทคโนโลยีในปัจจุบันตามตัวอย่างดังนี้

๒.๑ TMS (Transport Management System) เป็นการจัดเส้นทางการเดินทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งที่สามารถบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพมีต้นทุนที่ประหยัดและมีความรวดเร็วในการติดตามงาน

๒.๒ ERP(Enterprise Resource Planning) เป็นระบบการบริหารจัดการสรรงานขนส่งให้แก่ผู้ส่งสินค้าและผู้ให้บริการส่งสินค้าสามารถลดต้นทุนค่าแรงงานคนงานได้

๒.๓ GPS เป็นระบบที่กำหนดตำแหน่งบนพื้นโลกด้วยดาวเทียมทำให้มองเห็นการเคลื่อนที่ของรถขนส่งได้ถูกต้องแม่นยำและสามารถดูรายงานได้ทันที

๒.๔ VRP Sloper เป็นโปรแกรมออกแบบเส้นทางเดินทางในแต่ละคันให้เหมาะสมที่สุดเพื่อการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกโดยทั่วไปผู้ประกอบการจะต้องมีภาระค่าใช้จ่ายต่างๆเกิดขึ้นซึ่งจากการศึกษาของกรมการขนส่งทางบกในโครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกทางกรมการขนส่งทางบกได้พิจารณาต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกแบ่งออกเป็น ๓ ประเภทประกอบไปด้วย

ต้นทุนคงที่ ต้นทุนผันแปรและต้นทุนที่ยกกลับ โดยต้นทุนแต่ละประเภทมีรายละเอียดดังนี้

๑. ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆตามปริมาณการขนส่งไม่ว่าจะดำเนินการขนส่งหรือไม่ก็ตามต้นทุนชนิดนี้จะต้องเกิดขึ้นเป็นจำนวนที่คงที่ในอัตราเท่าเดิมอยู่ตลอดเวลาโดยต้นทุนคงที่ประกอบไปด้วยค่าเสื่อมราคาของรถบรรทุกค่าต่อทะเบียนรถ ค่าประกันภัยรถ เงินเดือนพนักงานขับรถหรือพนักงานขนถ่าย ค่า GPS ค่าเสื่อมราคาของอุปกรณ์ ค่าบริหารจัดการ ค่าเช่าสำนักงานและค่าใช้จ่ายอื่นๆ

๒. ต้นทุนผันแปร (Variable Cost) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงไปตามจำนวนการให้บริการ กล่าวคือถ้าให้บริการขนส่งมาก ต้นทุนประเภทนี้ก็จะมากตามไปด้วย ถ้าให้บริการขนส่งน้อยต้นทุนประเภทนี้ก็จะน้อยลงไปด้วยหรือถ้าไม่ได้ให้บริการเลยก็ไม่ต้องจ่ายต้นทุนประเภทนี้เลย

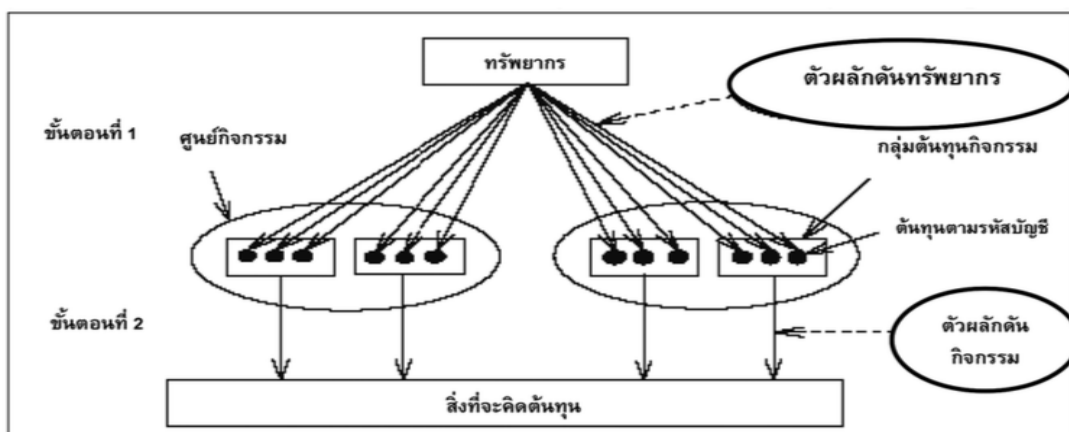
ต้นทุนผันแปรที่สำคัญคือต้นทุนร่ว้งเป็นต้นทุนที่เกิดจากการวิ่งรถนอกจากนี้ต้นทุนผันแปรยังขึ้นกับปัจจัยต่างๆ ซึ่งประกอบไปด้วยลักษณะของเส้นทางที่ใช้ระยะทางและระยะเวลาที่ต้องใช้อุปกรณ์และมาตรฐานต่างๆในการขนส่ง ลักษณะของสินค้าและบริการที่จะทำการขนส่งลักษณะภูมิประเทศที่จะทำการขนส่ง

๓. ต้นทุนที่เยวกลับ (Back Haul Cost) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ได้รวมเอาลักษณะของค่าเสียโอกาสเข้าไปด้วยในกรณีของการขนส่งก็หมายถึงการที่ต้องบรรทุกผู้โดยสารสินค้าหรือบริการไปส่งยังจุดหมายปลายทางแล้วในเที่ยวกลับไม่ได้บรรทุกอะไรกลับมาเลย กรณีนี้จึงต้องมีการคิดต้นทุนที่เยวกลับรวมไว้ในการคิดต้นทุนค่าบริการขนส่งด้วย

แนวคิดระบบต้นทุนรายกิจกรรม

Johnson และ Kaplan อ้างว่าระบบบัญชีต้นทุนแบบเดิมให้ข้อมูลต้นทุนผลิตภัณฑ์ที่บิดเบือนซึ่งส่งผลกระทบต่อการศึกษาในการควบคุมและวางแผนของผู้จัดการ คำกล่าวอ้างนี้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในอุตสาหกรรมโดยในการคำนวณต้นทุนจะเกิดการเปลี่ยนแปลงจากระบบบัญชีต้นทุนแบบเดิมมาเป็นระบบบัญชีต้นทุนตามกิจกรรม เนื่องจากระบบบัญชีต้นทุนตามกิจกรรมจะให้ข้อมูลต้นทุนผลิตภัณฑ์ที่มีความถูกต้องมากกว่าระบบบัญชีต้นทุนแบบเดิม ระบบบัญชีต้นทุนรายกิจกรรมเป็นวิธีการในการประมาณต้นทุนผลิตภัณฑ์ แนวคิดสำคัญของระบบต้นทุนรายกิจกรรม คือ การคิด ต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่างๆ เข้าไปในกิจกรรมของธุรกิจ ซึ่งจะเน้นที่การจัดสรรค่าใ้สูญการผลิต โดยจะมีการระบุกิจกรรมที่มีความสำคัญ มีการจัดสรรต้นทุนให้แต่ละกิจกรรมตามสัดส่วนโดยอาศัยความสัมพันธ์ของตัวผลักดันต้นทุน (Cost drivers) ที่ก่อให้เกิดต้นทุนในแต่ละกิจกรรมแล้วจึงคิดต้นทุนนั้น เข้าสู่ตัวสินค้าหรือบริการหรือสิ่งที่ต้องการคิดต้นทุน ทั้งนี้ สามารถแสดงส่วนประกอบของระบบต้นทุนรายกิจกรรมได้ดังแผนภาพที่ ๔-๒

แผนภาพที่ ๔-๒ ระบบบัญชีต้นทุนรายกิจกรรม



ที่มา : พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุลและ ปญฺญ รัตนชุม

จากแผนภาพที่ ๔-๒ อธิบายได้ว่าระบบบัญชีต้นทุนรายกิจกรรมเริ่มจากการนำค่าใช้จ่ายตามรหัสบัญชี (Cost Element) หรือค่าใช้จ่ายทรัพยากรต่างๆ ที่ใช้ในการดำเนินการ เช่น ค่าแรงงานทางตรง เงินเดือนพนักงาน ค่าอาคารสถานที่ เป็นต้น มาทำการปันส่วนให้กับกิจกรรมที่ใช้ทรัพยากรนั้นๆ ซึ่งกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกันจะถูกจัดอยู่ในศูนย์กิจกรรมเดียวกัน การปันส่วนค่าใช้จ่ายทรัพยากรเข้าสู่กิจกรรมจะใช้ตัวผลักดันทรัพยากรซึ่งใช้ประมาณว่ากิจกรรมที่ทำใช้ทรัพยากรเท่าไรในขั้นตอนนี้จะได้ต้นทุนของแต่ละกิจกรรมออกมา (กลุ่มต้นทุนกิจกรรมหรือ Activity Cost Pools) ต่อมาค่าใช้จ่ายของแต่ละกิจกรรมจะถูกปันส่วนเข้าสู่สิ่งที่ต้องการคิดต้นทุนโดยใช้ตัวผลักดันกิจกรรม ซึ่งเป็นตัวที่ใช้กำหนดสัดส่วนการใช้กิจกรรมต่างๆ ให้กับสิ่งที่ต้องการคิดต้นทุนในขั้นตอนนี้จะได้ต้นทุนผลิตภัณฑ์ออกมา

การวิเคราะห์คุณค่าของกิจกรรม

การวิเคราะห์คุณค่าของกิจกรรมจะเป็นการวิเคราะห์ว่ากิจกรรมใดเป็นกิจกรรมที่เพิ่มค่าและกิจกรรมใดเป็นกิจกรรมที่ไม่เพิ่มค่า ซึ่งสามารถจำแนกประเภทของกิจกรรมได้ดังนี้

๑. กิจกรรมที่เพิ่มค่า (Value-added activities) หมายถึง กิจกรรมที่ทำให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจในตัวสินค้าและบริการอันได้แก่ความพอใจในด้านราคาคุณภาพและเวลาในการผลิตสินค้าให้ทันต่อความต้องการของผู้ใช้ตัวอย่างเช่นการออกแบบพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อเสริมคุณภาพหรือลดต้นทุน

๒. กิจกรรมที่ไม่เพิ่มค่า (Non value-added activities) หมายถึง กิจกรรมต่างๆ ที่ไม่ได้ก่อให้เกิดคุณค่าในตัวสินค้าและบริการซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น ๒ ประเภท คือ

๒.๑ กิจกรรมที่ไม่เพิ่มค่าแต่ยังมีความจำเป็นที่ต้องดำรงไว้ (Necessary but non-value-added activities, NNVA) ตัวอย่างเช่น การขนย้ายวัตถุดิบเป็นกิจกรรมที่ต้องเกิดขึ้นต่อไป เนื่องจากกิจการยังต้องมีการเก็บวัตถุดิบในคลังสินค้าหรือการตรวจสอบคุณภาพวัตถุดิบและสินค้าผลิตเสร็จก็ยังเป็นกิจกรรมที่จำเป็นสำหรับกิจการส่วนใหญ่

๒.๒ กิจกรรมที่ไม่เพิ่มค่าที่ไม่จำเป็น (Non value-added activities) เช่น การแก้ไขสินค้าเสียและการรอคอยอันเนื่องจากสาเหตุต่างๆ เช่น รอวัตถุดิบ รอคำสั่งผลิต รอการติดตั้งเครื่องจักร ฯลฯ ซึ่งทำให้เกิดความสูญเปล่าและสิ้นเปลืองในการผลิต ฝ่ายบริหารจะต้องหาทางกำจัดกิจกรรมประเภทนี้ออกไปโดยเร็วที่สุด เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

วิเคราะห์และระบุกิจกรรม

วิเคราะห์และระบุกิจกรรมผู้วิจัยนำข้อมูลที่รวบรวมได้จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารและพนักงานมาทำการวิเคราะห์ และระบุกิจกรรมที่เกี่ยวข้องในกระบวนการขนส่งปูนซีเมนต์จาก การศึกษากิจกรรมที่ปฏิบัติในแต่ละแผนกพบว่าในการขนส่งสินค้าหนึ่งเที่ยวจะประกอบด้วย กิจกรรมย่อยของหลายๆแผนกเข้ามาเกี่ยวข้อง ผู้วิจัยจะขอแบ่งกิจกรรมการขนส่งออกเป็น ๓ ช่วง คือ (๑) ก่อนการขนส่ง (Pre-Transportation) (๒) ระหว่างการขนส่ง (Transportation) และ (๓) หลัง การขนส่ง (Post-Transportation) โดยแต่ละช่วงการดำเนินการจะประกอบด้วยกิจกรรมดังต่อไปนี้

๑. Pre-Transportation :เป็นกิจกรรมที่เกิดก่อนที่จะขนส่งหรือกิจกรรมก่อนลื้อหมุน ประกอบไปด้วยกิจกรรมรับคำสั่งขนส่งของลูกค้ากิจกรรมวางแผนการขนส่งกิจกรรมติดต่อ ประสานงานระหว่างขนส่ง กิจกรรมขนถ่ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก กิจกรรมจัดทำเอกสารขนส่ง และกิจกรรมจัดเตรียมรถขนส่งและพนักงานขับรถ

๒. Transportation :กิจกรรมที่เกิดในขณะที่ลื้อหมุนหรือขณะนำของไปส่งประกอบ ไปด้วยกิจกรรมขนส่งสินค้าและกิจกรรมจัดเตรียมรถขนส่งและพนักงานขับรถ

๓. Post-Transportation :กิจกรรมที่เกิดหลังจากส่งของไปยังปลายทาง ประกอบไปด้วย กิจกรรมขนถ่ายสินค้าและกิจกรรมติดต่อประสานงาน

จากการวิเคราะห์กิจกรรมทำให้สามารถแยกกิจกรรมหลักออกเป็น ๘ กิจกรรมหลัก ซึ่งประกอบไปด้วย กิจกรรมการรับคำสั่งขนส่งของลูกค้าวางแผนการขนส่ง ติดต่อประสานงาน ระหว่างการขนส่ง ขนถ่ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก จัดทำเอกสารขนส่ง จัดเตรียมรถขนส่งและ พนักงานขับรถขนส่งสินค้า ขนถ่ายสินค้า ตามลำดับ

กำหนดตัวหลักต้นทุนทรัพยากรและคำนวณการปันส่วนให้กับกิจกรรม

เกณฑ์การกระจายค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ในการกระจายค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร จำเป็นต้องอาศัยข้อมูลเกี่ยวกับเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงานของแต่ละกิจกรรม โดยกำหนดให้ผลรวมของ เวลาปฏิบัติงานเป็นร้อยละ ๑๐๐แล้วจึงคำนวณหาสัดส่วนของเวลาที่ใช้ในแต่ละกิจกรรม ผู้วิจัยได้ทำการ รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงานของแต่ละกิจกรรมของบริษัทที่ทำการศึกษา โดยผลการ รวบรวมข้อมูลพบว่าบุคลากรแต่ละประเภทใช้สัดส่วนในการทำกิจกรรมแตกต่างกัน

ในการกระจายค่าใช้จ่ายทางอ้อมซึ่งประกอบไปด้วย ค่าใช้จ่ายสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ค่าใช้จ่ายสำนักงานและค่าใช้จ่ายในการขายและ บริหารในที่นี้จะใช้เกณฑ์สัดส่วนของเวลาที่ใช้ในแต่ละกิจกรรมเป็นตัวหลักคั่นต้นทุนทรัพยากร ทางอ้อมลงในแต่ละกิจกรรมด้วยเหตุผลที่ว่ากิจกรรมที่ใช้เวลาในการปฏิบัติงานมากกว่าแสดงถึง ความยุ่งยากในการทำงานจึงควรได้รับการจัดสรรต้นทุนมากกว่ากิจกรรมที่มีชั่วโมงในการทำงาน ที่น้อยกว่าโดยสัดส่วนการ กระจายค่าใช้จ่ายทางอ้อมให้กับกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

คำนวณต้นทุนรายกิจกรรมและต้นทุนรายกิจกรรมต่อหน่วย

การคำนวณต้นทุนรายกิจกรรมสามารถคำนวณได้โดยนำข้อมูลทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินการขนส่งและสัดส่วนการใช้ทรัพยากรในกิจกรรมย่อยมาทำการคำนวณต้นทุนรายกิจกรรมโดยใช้สูตรในการคำนวณดังนี้

$$\text{ต้นทุนรายกิจกรรม} = \text{ข้อมูลทรัพยากร} \times \text{สัดส่วน การใช้ทรัพยากรในกิจกรรมย่อย}$$

จากการคำนวณต้นทุนรายกิจกรรมสามารถสรุปค่าใช้จ่ายของแต่ละกิจกรรมย่อยได้วิเคราะห์และปรับปรุงกิจกรรมเพื่อปรับลดต้นทุน ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์กิจกรรมย่อยว่ากิจกรรมใดเป็นกิจกรรมที่เพิ่มค่าและกิจกรรมใดเป็นกิจกรรมที่ไม่เพิ่มค่าโดยแบ่งกิจกรรมออกเป็น ๓ ระดับคือ กิจกรรมที่เพิ่มค่า (Value-added activities, VA) กิจกรรมที่ไม่เพิ่มค่าแต่ยังมีความจำเป็นที่ต้องดำรงไว้ (Necessary but non-value-added activities, NNVA) และกิจกรรมที่ไม่เพิ่มค่าที่ไม่จำเป็น (Non value-added activities, NVA)

ผลการวิจัยการคำนวณต้นทุนรายกิจกรรม

จากการคำนวณพบว่าต้นทุนในด้านขนส่งสินค้ามีสัดส่วนที่สูงถึงกว่าร้อยละ ๘๒.๗๖ ทั้งนี้เนื่องจากกิจกรรมการขนส่งด้วยรถบรรทุกนั้นประกอบไปด้วยต้นทุนหลักที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ ในส่วนของต้นทุนผันแปรซึ่งประกอบไปด้วย ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายน้ำมันเครื่อง ค่ายาง ค่าซ่อมบำรุงรักษารถบรรทุก และค่าลงสินค้า สำหรับกิจกรรมในส่วนที่เหลือมีสัดส่วนรวมกันร้อยละ ๑๗.๒๔ ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายของกิจกรรมต่างๆ ของธุรกิจให้บริการขนส่งปูนซีเมนต์สามารถสรุปต้นทุนของกิจกรรมหลักได้ดังตาราง

ตารางที่ ๔-๓ สรุปต้นทุนของกิจกรรมหลัก

กิจกรรม	ต้นทุน (บาท/เดือน)	สัดส่วน (%)
รับคำสั่งขนส่งของลูกค้า	10,087.45	0.04%
วางแผนการขนส่ง	112,521.68	0.39%
ติดต่อประสานงาน	1,908,270.75	6.64%
จัดทำเอกสารขนส่ง	15,113.32	0.05%
จัดเตรียมรถขนส่งและพนักงานขับรถ	2,000,830.40	6.96%
ขนถ่ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก	605,745.68	2.11%
ขนส่งสินค้า	23,786,658.24	82.76%
ขนถ่ายสินค้า	301,566.50	1.05%
รวม	28,740,794.00	100.00%

ที่มา : พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุลและ ปญฺญ รัตนชุม

การพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางบก

สรุปผลการวิจัยการศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาด้านทุนในการดำเนินการขนส่งที่แท้จริงของธุรกิจขนส่งด้วยรถบรรทุก โดยนำแนวคิดการวิเคราะห์ต้นทุนรายกิจกรรม (Activity-Based Costing, ABC) มาประยุกต์ใช้ในการคำนวณหาต้นทุนในการดำเนินการขนส่งและทำการวิเคราะห์คุณค่าของแต่ละ กิจกรรมในกระบวนการขนส่ง ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการทราบตัวเลขต้นทุนในการดำเนินการขนส่งที่ถูกต้องทราบสาเหตุของการเกิดต้นทุนซึ่งจะทำให้สามารถวิเคราะห์หาแนวทางในการลดต้นทุนและปรับปรุงกิจกรรมเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดได้

ในการศึกษานี้ผู้วิจัยได้เลือกเอาบริษัทขนส่งที่ดำเนินการขนส่งวัตถุดิบผลิตปูนซีเมนต์และปูนซีเมนต์มาดำเนินการศึกษาโดยพิจารณาครอบคลุมตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่งจากลูกค้าจนกระทั่งจบกระบวนการขนส่งสินค้า โดยจะดำเนินการศึกษาการขนส่งในเส้นทาง สระบุรี-ชัยนาท-เชียงใหม่จากการศึกษาพบว่าต้นทุนกิจกรรมขนส่งสินค้ามีส่วนที่สูงถึงกว่าร้อยละ ๘๒.๗๖ ทั้งนี้เนื่องจากกิจกรรมการขนส่งด้วยรถบรรทุกนั้นประกอบไปด้วยต้นทุนหลักที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะใน ส่วน ของต้นทุนผันแปรเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งประกอบไปด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายน้ำมันเครื่อง ค่าซ่อมบำรุงรักษารถบรรทุก และค่าลงสินค้า สำหรับกิจกรรมในส่วนที่เหลือ มีสัดส่วนรวมกันร้อยละ ๑๗.๒๔ ในส่วนต้นทุนการให้บริการลูกค้าในหนึ่งรอบการขนส่งจากการคำนวณจะพบว่ารถพ่วง ที่ใช้น้ำมันมีต้นทุนอยู่ที่ ๒๖,๖๓๔.๘๒ บาทต่อรอบการขนส่ง ขณะที่รถพ่วงที่ใช้ NGV มีต้นทุนอยู่ที่ ๒๑,๑๘๓.๘๒ บาทต่อรอบการขนส่ง ในส่วนการวิเคราะห์คุณค่ากิจกรรมพบว่าในกระบวนการขนส่งมีกิจกรรมที่ไม่เพิ่มคุณค่าในอัตราที่สูง ซึ่งโดยส่วนใหญ่เกิดจากการรอคอยและการวางแผนที่ไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งกิจกรรมที่ไม่เพิ่มคุณค่าเหล่านี้มีส่วนที่สูงมาก จากการวิเคราะห์และปรับปรุง กิจกรรมเพื่อปรับลดต้นทุน โดยเพิ่มประสิทธิภาพ

ในการวางแผน และลดเวลาการรอคอย ทำให้บริษัท ขนส่งสามารถลดต้นทุนลงได้รวม ๒,๐๕๕,๘๕๕ บาท ทำให้เวลารวมในการให้บริการต่อหนึ่งรอบการขนส่งลดลงร้อยละ ๕๐.๒๒ โดยลดลงจาก ๑๐,๒๗๕ นาที ลดลงเหลือ ๕,๑๑๕ นาที นอกจากนี้ภายหลังจากการปรับปรุงทำให้สัดส่วนคุณค่าของกิจกรรมที่ไม่เพิ่มค่าลดจากร้อยละ ๕๖.๐๖ เหลือ ๑๔.๐๘ ขณะที่สัดส่วนคุณค่าของกิจกรรมที่เพิ่มค่าเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๓.๑๑ เป็น ๑๑.๓๓

ข้อเสนอแนะ

สำหรับการศึกษาต่อในอนาคต ผู้วิจัยเสนอให้ทางบริษัทขนส่งทำการศึกษาเปรียบเทียบ ทางเลือกในการใช้เชื้อเพลิง ซึ่งเป็นต้นทุนหลักของธุรกิจให้บริการขนส่ง จากการศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนในการให้บริการลูกค้าในหนึ่งรอบการขนส่ง จะพบว่ารถพ่วงที่ใช้ NGV มีต้นทุนถูกกว่ารถพ่วงที่ใช้ น้ำมันค่อนข้างมาก โดยมีต้นทุนถูกกว่า ๕,๔๕๑ บาทต่อรอบการขนส่ง (รถพ่วงที่ใช้ น้ำมันมีต้นทุนอยู่ที่ ๒๖,๖๓๔.๘๒ บาทต่อรอบการขนส่ง ขณะที่รถพ่วงที่ใช้ NGV มีต้นทุนอยู่ที่ ๒๑,๑๘๓.๘๒ บาทต่อ รอบการขนส่ง) โดยผู้วิจัยคาดว่า การใช้ NGV จะสามารถลดต้นทุนให้ผู้ประกอบการขนส่งได้ค่อนข้างมาก แต่ทั้งนี้จะต้องพิจารณา โยบายสนับสนุนจากรัฐบาลประกอบด้วย ทั้งนี้ผู้ประกอบการควรที่จะพิจารณาถึงค่าติดตั้งแนวโน้มน้ำมันเชื้อเพลิง และระยะทางที่รถบรรทุกวิ่งในแต่ละปี เพื่อนำมาประกอบการพิจารณา

จากการศึกษาที่ผ่านมาทั้งจากข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิทำให้เห็นว่าผู้ประกอบการ ของประเทศไทยมีการสร้างระบบที่หลากหลายให้กับตนเองในการสร้างขีดความสามารถในการควบ คู่ต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้ดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืน จากการประชุมเชิงปฏิบัติการของ ผู้ขนส่งในแต่ละที่ โดยใช้แนวทางตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในการพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่เพื่อสร้างและพัฒนาผู้ประกอบการยุคใหม่ ที่มีทักษะและของการเป็นผู้ประกอบการที่มีความสามารถในการแข่งขันและมีอัตลักษณ์ชัดเจน สามารถจัดลำดับการให้ความสำคัญต่อการพัฒนาความสามารถในการแข่งขัน ได้ดังนี้

๑. สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด
๒. สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล
๓. สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน
๔. สร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ
๕. ปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ

เมื่อมีการสรุปข้อมูลหลังจากการจัดลำดับแรก ได้มีการเสนอให้มีการดำเนินการ ในสามลำดับแรก ได้แก่การสร้างโอกาสการเข้าถึงตลาดการสร้างโอกาสการเข้าถึงข้อมูลและการ สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน โดยสร้างระบบสารสนเทศที่เป็นสาธารณะและเสมอภาคเพื่อ

ผู้ประกอบการราย กลางและรายเล็กในการเพิ่มความสามารถในการหาลูกค้าที่หลากหลายเพื่อเพิ่ม รายได้ การเข้าถึงข้อมูล ทักษะที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจรวมถึงการนำบริการทางการเงินมาใช้ เพื่อสร้างหลักประกันระ หว่างผู้ประกอบการขนส่งและเจ้าของสินค้าในการทำธุรกรรมซึ่งกันและกัน

รูปแบบสารสนเทศที่ต้องการของผู้ประกอบการขนส่ง

จากการระดมความคิดจากการประชุมเชิงปฏิบัติการของผู้ประกอบการขนส่งสามารถ สรุป ความต้องการระบบสารสนเทศที่ต้องการได้ดังนี้

๑. สร้างระบบตลาดขนส่งผ่านระบบคอมพิวเตอร์ที่เชื่อมเครือข่ายบนเว็บไซต์และ แอปพลิเคชัน
๒. ผู้ประกอบการขนส่งสามารถใส่ฐานข้อมูลบริษัทและรถขนส่งได้
๓. เจ้าของสินค้าสามารถใส่ฐานข้อมูลบริษัทและรายละเอียดสินค้าได้
๔. ผู้ประกอบการขนส่งสามารถประกาศหางานในระบบได้
๕. เจ้าของสินค้าสามารถประกาศหารถขนส่งในระบบได้
๖. ระบบสามารถจับคู่แบบอัตโนมัติในความต้องการที่คล้ายคลึงกันได้
๗. ระบบมีระบบสื่อสารภายในให้สามารถพูดคุยกันพร้อมเก็บหลักฐาน
๘. ระบบมีการรับประกันชำระเงิน โดยตัวกลางที่น่าเชื่อถือจากทั้งสองฝ่าย
๙. ระบบสามารถให้คะแนนการบริการของผู้ประกอบการขนส่งได้
๑๐. ระบบสามารถติดตามรถบรรทุกได้และให้ผู้ประกอบการขนส่งบริหารจัดการรถได้
๑๑. ระบบสามารถสร้างรายงานการดำเนินงานในเชิงปฏิบัติการได้

สรุป

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันเพื่อสร้าง มูลค่าเพิ่มและ ลดต้นทุนโลจิสติกส์ระดับประเทศส่วนแล้วต้องการการปรับปรุงการขนส่งทางบก เนื่องจากเป็นต้นทุนหลักส่วนใหญ่ของระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน โดยผู้ประกอบการขนส่งทางบก ส่วนใหญ่มีความเข้าใจในโครงสร้างของต้นทุนของตนเองอยู่ในระดับดีแต่สิ่งที่ต้องการปรับปรุง มากที่สุดคือการหารายได้หรือลูกค้าอย่างเพียงพอผ่านทางระบบสารสนเทศที่อยากให้เห็นแก่ ผู้ประกอบการรายกลาง และรายเล็กให้สามารถเข้าใช้ได้อย่างเสมอภาค เท่าเทียม เป็นธรรม ทันท่วงทีและ เป็นเวลาปัจจุบัน

บทที่ ๕

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

ประเทศไทยกำลังขับเคลื่อนในการพัฒนาประเทศด้วยกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ที่ครอบคลุมการพัฒนาประเทศในทุกด้านและหนึ่งในการพัฒนาที่สำคัญคือการพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่เพื่อสร้างและพัฒนาผู้ประกอบการยุคใหม่ที่มีทักษะและจิตวิญญาณของการเป็นผู้ประกอบการที่มีความสามารถในการแข่งขันและมีอัตลักษณ์ชัดเจน โดยในงานวิจัยนี้ให้ความสนใจต่อการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งทางบกซึ่งเป็นกลุ่มหลักต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างเร่งด่วนเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในยุคปัจจุบัน ยิ่งไปกว่านั้นประเทศไทยซึ่งเป็นหนึ่งในสมาชิกขององค์การสหประชาชาติยังต้องพัฒนาตามกรอบข้อตกลงเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งในการพัฒนาผู้ประกอบการดังกล่าวสอดคล้องกับกรอบของสหประชาชาติในด้านการพัฒนาผู้ประกอบการเนื่องจากผู้ประกอบการกลุ่มนี้เป็นผู้จ้างงานกว่าร้อยละ ๕๐ ของงานที่มีทั้งหมดในโลก

เมื่อพิจารณาถึงรายงานดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี พ.ศ.๒๕๖๑ พบว่าประเทศไทยอยู่อันดับที่ ๓๒ จาก ๑๖๐ ประเทศทั่วโลกปรับตัวดีขึ้นอย่างก้าวกระโดดจากอันดับที่ ๔๕ ในปี พ.ศ.๒๕๕๕ นับเป็นอันดับที่ดีที่สุดในรอบทศวรรษ ซึ่งในปี พ.ศ.๒๕๕๕ ต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม ๒,๐๒๐.๖ พันล้านบาทหรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๓.๕ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ลดลงจากร้อยละ ๑๔.๐ ในปี พ.ศ.๒๕๕๕ ส่วนมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์รวมขยายตัวในอัตราที่สูงขึ้นตามการเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ปี พ.ศ.๒๕๕๕ ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังคงเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุดโดยมีสัดส่วนร้อยละ ๕๔.๐ ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๕๓.๕ ในปี พ.ศ.๒๕๕๕ รองลงมาคือต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ ๓๖.๕ ลดลงจากร้อยละ ๓๗.๔ ในปี พ.ศ.๒๕๕๕ ส่วนต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์สัดส่วนคงที่ร้อยละ ๕.๑ ในขณะที่สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ยของโลกในปี พ.ศ.๒๕๕๕ อยู่ที่ร้อยละ ๑๐.๕ โดยที่ประเทศในทวีปอเมริกาเหนือและยุโรปมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ในระดับต่ำที่สุดที่ร้อยละ ๘.๖ และ ๘.๕ ตามลำดับ ในขณะที่ประเทศในเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ยที่ร้อยละ ๑๒.๗ ในปี พ.ศ.๒๕๕๕

ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีมูลค่าเท่ากับ ๑๘๓.๗ พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ๑๗๔.๓ พันล้านบาทในปี พ.ศ.๒๕๕๘ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕.๔ ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการขยายตัวของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง โดยที่ในปัจจุบันประเทศไทยใช้สมมติฐานการคำนวณต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์เท่ากับร้อยละ ๑๐ ของผลรวมต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและในปี พ.ศ.๒๕๖๐ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ ๑๓.๘ โดยคาดว่าต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีแนวโน้มปรับลดลงเหลือร้อยละ ๕.๐ ส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนคงที่ที่ร้อยละ ๗.๕ และร้อยละ ๑.๓ ตามลำดับ ทั้งนี้ภาพรวมภาวะเศรษฐกิจไทยปี พ.ศ.๒๕๖๐ ปรับตัวดีขึ้นจากปี พ.ศ.๒๕๕๘

การขนส่งสินค้าทางถนนยังคงเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนที่ ร้อยละ ๘๑.๑๒ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๘๐.๘๖ ในปี พ.ศ.๒๕๕๘ การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ และสินค้าทางชายฝั่งทะเลคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘.๓๕ และ ๘.๔๘ ตามลำดับ ในขณะที่การขนส่ง สินค้าทางรางและอากาศปรับตัวสูงขึ้นเล็กน้อยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑.๕๕ และ ๐.๐๒ ตามลำดับ

ต้นทุนการขนส่งทางบกไม่ใช่เป็นเพียงแต่ต้นทุนสำหรับการประกอบการผู้ขนส่งทางบกเท่านั้น แต่ยังเป็นต้นทุนทางฝั่งผู้ประกอบการผู้ใช้บริการขนส่งซึ่งก็คือผู้ประกอบการผู้ผลิตสินค้า ซึ่งหากมีต้นทุนที่สูงจนเกินไปจะส่งผลให้การตั้งราคาขายสูงขึ้นส่งผลกระทบต่อการทำตลาดและความสามารถในการแข่งขันทั้งตลาดภายในประเทศและต่างประเทศแนวคิดในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งทางบกראหว่าข้อดังนี้

๑. สร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ

ผู้ประกอบการอัจฉริยะมีความหมายที่กว้างมากแต่สามารถสรุปได้ว่าเป็นผู้ประกอบการที่สามารถดำเนินธุรกิจได้ท่าเทียบมกับรายใหญ่ โดยใช้ฐาน ความรู้และฐานเทคโนโลยีที่จำเป็นมาเป็นปัจจัยในการสนับสนุนผู้ประกอบการเหล่านี้ สำหรับฐานความรู้ ภาครัฐหรือหน่วยงานเอกชนที่มีศักยภาพสามารถให้กับสนับสนุนได้ผ่านทางการสร้างหลักสูตรบ่มเพาะธุรกิจที่มีความต่อเนื่องให้ผู้ประกอบการพัฒนาองค์ความรู้ทางธุรกิจที่เป็นปัจจุบัน ในขณะที่ฐานเทคโนโลยี ภาครัฐหรือหน่วยงานเอกชนที่มีศักยภาพจะต้องลงทุนสร้างเทคโนโลยีที่จำเป็นในการบริหารจัดการ เช่น โปรแกรมการบริหารจัดการบรรทุกหรือโปรแกรมการติดตามรถเป็นต้น เนื่องจากผู้ประกอบการไม่สามารถลงทุนในสิ่งเหล่านี้ได้เพราะข้อจำกัดทางเศรษฐกิจ

๒. สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน

ปัญหาหลักของผู้ประกอบการขนส่งทางบกคือการเงิน ประกอบไปด้วย กำไรต่ำ จากการที่ไม่มีงานเป็นของตนเองจึงต้องหางานผ่านตัวกลาง ปัญหากระแสเงินสดที่มาจากการขายเชื่อซื้อสด และข้อจำกัดการขยายธุรกิจเนื่องจากต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก โดยในแต่ละแนวทางสามารถ ช่วยทำให้ปัญหาลดลงได้ หากสามารถเข้าถึงการบริการทางการเงินที่เหมาะสม และการเข้าถึงแหล่ง เงินการเงินจะต้องมาพร้อมกับความรู้ในการบริหารจัดการเงินอีกด้วย โดยภาครัฐหรือหน่วยงาน เอกชนที่มีศักยภาพควรเข้ามาทำโครงการให้บริการทางการเงินที่มีอัตรา ต้นทุนทางการเงินที่เทียบเท่ากับผู้ประกอบการขนาดใหญ่พร้อมด้วยการเสริมสร้างความรู้ทางการเงินในการใช้เงินที่ถูกตามหลัก การรวมถึงการสร้างระบบการทำบัญชีที่ถูกต้องและเป็น มาตรฐานเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือให้กับผู้ สนับสนุนทางการเงินอีกด้วย

๓. สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด

ผู้ประกอบการขนส่งทางบกขนาดกลางและขนาดเล็กมีความสามารถในการ เข้าถึงตลาดที่อยู่ในพื้นที่ที่คึกคักหรือกลุ่มอุตสาหกรรมเดิมเป็นส่วนใหญ่ ทำให้ไม่มีทางเลือก ในการหาลูกค้าในกรณีที่สินค้าเดิมในพื้นที่หรืออุตสาหกรรมต้องหยุดการผลิตตามฤดูกาลส่งผลให้ ขาดรายได้และกระทบความสามารถในการแข่งขันในระยะยาวแนวทางที่เหมาะสมคือต้องสร้าง ระบบแบบทันเวลาในการค้นหาให้กับผู้ประกอบการขนส่ง ทางบก รวมถึงระบบที่สามารถ ทำให้เสนอรถบรรทุกในช่วงเวลาที่ไม่มีงานและสามารถสร้างระบบค้นหาและจับคู่แบบทันเวลา เพื่อสร้างประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเหมาะสมด้วยความรวดเร็วและทันเวลา

๔. สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล

การเข้าถึงข้อมูลของผู้ประกอบการขนส่งทางบกในปัจจุบันเป็นข้อมูลทุกมิติ ที่ยังไม่ได้คล่องกร่องเป็นส่วนใหญ่และนำไปสู่การตัดสินใจที่ล่าช้าหรือผิดพลาดในการวางแผนและ ดำเนินการธุรกิจ ภาครัฐหรือภาคเอกชนที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานเดียวกันควรสร้างระบบการแบ่งปัน ข้อมูลที่รวดเร็วและ เป็นปัจจุบันโดยอาจใช้เทคโนโลยีหรือระบบสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ เชื่อมโยงข้อมูลที่ผู้ประกอบการทุกคนสามารถเข้าถึงได้ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขัน ที่เพิ่มขึ้นอย่างเป็นระบบ

๕. ปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ

อุปสรรคที่สำคัญในการเข้าถึงบริการภาครัฐคือทัศนคติของผู้ประกอบการที่ภาครัฐ มักตำหนิตนในฐานะผู้ตรวจสอบและผู้คุมกฎแทนที่จะเป็นผู้ให้บริการแก่ผู้ประกอบการด้วยความ รวดเร็ว โปร่งใส และเท่าเทียมอย่างไม่เลือกปฏิบัติ จึงทำให้ในหลายครั้งภาครัฐออกโครงการ เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการกลับไม่ได้รับการยอมรับและมีส่วนร่วมส่งผลต่อการพัฒนาประเทศ

อย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากนโยบายไม่สามารถขับเคลื่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพและส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขัน แนวทางการการเพิ่มความสามารถผ่านการเข้าถึงบริการภาครัฐคือ สร้างความรู้ความเข้าใจและความเชื่อใจ ใหม่ต่อบทบาทการเป็นผู้สนับสนุนของภาครัฐและสร้างต้นแบบที่สำเร็จจากการร่วมมือทำงานระหว่างภาครัฐและผู้ประกอบการรวมถึงนำตัวอย่างที่สำเร็จจากต่างประเทศมาสร้างแรงบันดาลใจ

ในปัจจุบันประเทศไทยอยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟทางคู่เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีเป้าหมายในการให้บริการด้านการโดยสารสำหรับประชาชนและการขนส่งสินค้า โดยกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางบกเริ่มมีความตระหนักรู้ต่อการเปลี่ยนแปลงในครั้งนี้โดยลำดับ ซึ่งในอดีตจนถึงปัจจุบัน กว่าร้อยละ ๘๐ ของการขนส่งประเทศไทยยังใช้การขนส่งทางบกเป็นหลัก เนื่องจากรูปแบบของที่ตั้งของจุดต้นทางและปลายทาง ไม่ได้ถูกจัดอย่างเป็นระบบตามลักษณะผังเมืองของต่างประเทศ ทำให้บทบาทของการขนส่งทางบกมีความสำคัญอย่างมากตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง และปลายทาง ตามลำดับ เมื่อพิจารณาองค์ประกอบหลักอีกอย่างหนึ่งในทาง โลจิสติกส์ จะพบว่า การขนส่งทางบกจะมีการยกขบวนที่ต้นทางและปลายทางเท่านั้น ประกอบกับความคล่องตัวสูงเนื่องจาก ดำเนินการเป็นรายคันของรถบรรทุก ทำให้สามารถกำหนดระยะเวลาในการรับและการส่งมอบได้ง่าย เมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นที่แม้สามารถดำเนินการได้เป็นจำนวนมากในคราวเดียวแต่ก็ต้องมีกำหนดระยะเวลาที่แน่นอนรวมถึงต้องมีการยกขบวนที่มากกว่าเพราะการขนส่งช่วงต้นทางและปลายทางยังต้องพึ่งพาการขนส่งทางบกเช่นเดิม แต่ต้องมาส่งมอบระบบกลางทางคือระบบรางทำให้มีต้นทุนสูงขึ้นในทางตรง ยิ่งไปกว่านั้นความยืดหยุ่นของระบบรางยังมีน้อยกว่าทางบกจึงอาจทำให้เกิดต้นทุนที่สูงขึ้นอีกด้วยและเมื่อสรุปข้อมูลจากการประชุมเชิงปฏิบัติการสามารถสรุปการส่งเสริมการขนส่งทางบกที่เกิดจากการสร้างรถไฟทางคู่ในมุมมองของผู้ประกอบการขนส่งทางบกดังนี้

๑. งานที่ต้องเชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกในการนำเข้าส่งออกจะเป็นกลุ่มเป้าหมายในการใช้ระบบรถไฟทางคู่เนื่องจากการขนส่งทางรางสามารถรับมอบและส่งมอบที่ทำเรือได้เลยในกรณีที่รถไฟทางคู่วิ่งเข้าไปสู่เขตท่าเรือได้โดยตรง

๒. ผู้ประกอบการขนส่งทางบกมีแนวโน้มที่จะต้องเปลี่ยนมาวิ่งสายสั้นแทนสายยาวมากขึ้น ตามการพัฒนาของระบบรถไฟรางคู่ ทำให้สามารถวางแผนได้ง่ายขึ้นผู้ประกอบการขนส่งทางบกจะเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในระบบห่วงโซ่อุปทานกับระบบรถไฟ ทางคู่ในลักษณะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-modal Transportation)

จากการศึกษาที่ผ่านมาทั้งจากข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิทำให้เห็นว่าผู้ประกอบการ ของประเทศไทยมีการสร้างระบบที่หลากหลายให้กับตนเองในการสร้างขีดความสามารถ

ในการควบคุมต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้ดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืน จากการประชุมเชิงปฏิบัติการของผู้ขนส่งในแต่ละที่โดยใช้แนวทางตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในการพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่เพื่อสร้างและพัฒนาผู้ประกอบการยุคใหม่ที่มีทักษะและจิตวิญญาณของการเป็นผู้ประกอบการที่มีความสามารถในการแข่งขันและมีอัตลักษณ์ชัดเจน สามารถจัดลำดับการให้ความสำคัญต่อการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันได้ดังนี้

๑. สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด
๒. สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล
๓. สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน

เมื่อมีการสรุปข้อมูลหลังจากการจัดลำดับแรก ได้มีการเสนอให้มีการดำเนินการในสามลำดับแรก ได้แก่ การสร้างโอกาสการเข้าถึงตลาดการสร้างโอกาสการเข้าถึงข้อมูลและการสร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงินโดยสร้างระบบสารสนเทศที่เป็นสาธารณะและเสมอภาคสำหรับผู้ประกอบการรายกลางและรายเล็กในการเพิ่มความสามารถในการหาลูกค้าที่หลากหลายเพื่อเพิ่มรายได้ การเข้าถึงข้อมูลทันสมัยที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจรวมถึงการนำบริการทางการเงินมาใช้เพื่อสร้างหลักประกันระหว่างผู้ประกอบการขนส่งและเจ้าของสินค้าในการทำธุรกรรมซึ่งกันและกัน

ข้อเสนอแนะ

สร้างโครงการ Ecosystem ของ Logistics ทางบกเพื่อให้ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการสามารถเชื่อมโยงกันได้บนระบบเครือข่ายที่สามารถทำธุรกรรมได้ง่ายและมีประสิทธิภาพได้มากขึ้น ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย สามารถลดต้นทุน เพิ่มรายได้ และสร้างมาตรฐานให้กับบริการ โดยต้องอาศัยอาศัยความร่วมมือของหลายๆ หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในด้านต่างๆ ดังนี้

แผนภาพที่ ๕-๑ หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้องสำหรับ โครงการ Ecosystem

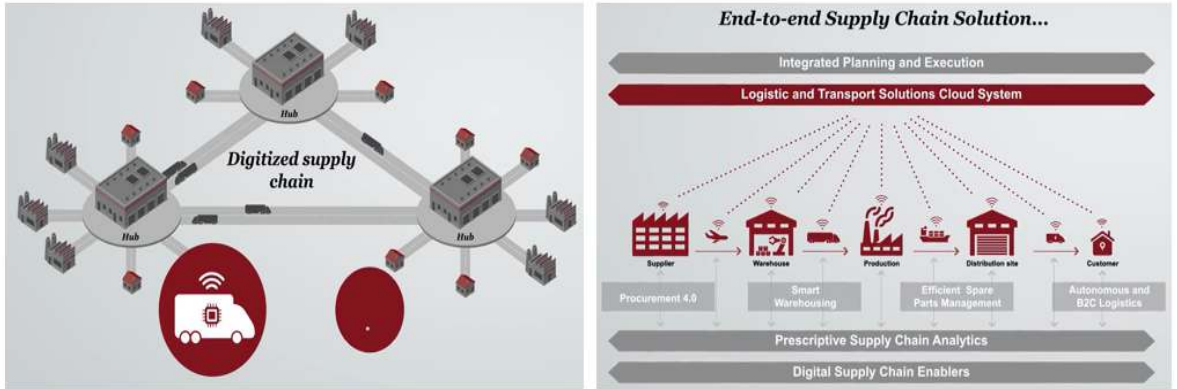


สรุปแนวทางข้อเสนอทาง ในการสร้างมาตรฐานให้กับระบบโลจิสติกส์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศไทยในระยะยาว ดังนี้

๑. การสร้างระบบเชื่อมต่อเครือข่ายการขนส่ง ซึ่งการสร้างระบบการเชื่อมต่อไม่ว่าจะเป็นทางราง ทางอากาศ ทางน้ำ ต้องใช้ทรัพยากรและเงินลงทุนที่สูงมากและต้องการการบริหารจัดการระบบเครือข่ายที่มีประสิทธิภาพและรวดเร็ว ดังนั้น การทำให้โครงการนี้สำเร็จต้องอาศัยความร่วมมือกันระหว่าง “ภาครัฐ” และ “ภาคเอกชน” เพื่อเป็นหลักในการขับเคลื่อน โครงการ โดยภาครัฐเป็นผู้จัดหาแหล่งเงินทุน โดยอาศัยความร่วมมือจากภาคเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการ เพื่อให้โครงการเป็นแผนงานที่วางไว้ รวมถึงจัดหาพื้นที่ เพื่อสร้างคลังสินค้าสำหรับเป็น Hub ในจุดต่างๆ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการกระจายและขนถ่ายสินค้าที่เหมาะสมกับประเภทและขนาดการขนส่งรวมทั้งเชื่อมต่อการขนส่งในรูปแบบต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม

ระบบการเชื่อมต่อเครือข่ายการขนส่งทางบก เป็นการเชื่อมต่อระหว่างทางถนนและราง โดยการสร้างศูนย์กลางในการรวบรวมและการกระจายสินค้า รวมถึงพัฒนาดิจิทัล เข้ามามีส่วนร่วมในการคำนวณจุดขนถ่ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งในเรื่องของระยะเวลา ต้นทุน ปริมาณการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ โดยรวมถึงการกำหนดมาตรฐานในด้านต่างๆ เพื่อให้ควบคุม และสามารถติดตามสินค้าว่าสามารถไปถึงผู้รับได้ตรงต่อเวลา (GPS) เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความเชื่อมั่น

แผนภาพที่ ๕-๒ ระบบเชื่อมต่อเครือข่ายการขนส่งในรูปแบบต่างๆ



ที่มา : PWC Strategy

๒. การพัฒนา Software เพื่อใช้ในการบริหารเพื่อช่วยในเรื่องควบคุมและการบริหารจัดการการขนส่งทางด้านต่างๆ รวมถึงการใช้ประโยชน์ของข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ และการวางแผน การทำตลาด การขยายธุรกิจ ให้กับผู้ประกอบการและผู้ให้บริการ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ภาครัฐ นำไปวางแผนพัฒนากลุ่มลูกค้า SME สถาบันการเงินสามารถใช้ข้อมูลที่ได้เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาในการประเมินรายได้ ความสามารถของผู้ประกอบการ เพื่อเป็นแหล่งสนับสนุนเงินทุนในการทำธุรกิจ

๓. การสร้างมาตรฐานสำหรับผู้ประกอบการขนส่ง และการผลักดันให้ผู้ประกอบการเข้าสู่ระบบมาตรฐานซึ่งภาครัฐ ต้องเป็นหลักในการสร้างและผลักดันให้เกิดระบบการส่งที่มีมาตรฐาน โดยต้องมีนโยบายที่ช่วยส่งเสริมประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการ ดังนี้

๓.๑ เรื่องของการช่วยลดต้นทุนของผู้ประกอบการ เช่น การลดภาษี การจดทะเบียนรถบรรทุก ลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิง กำหนดมาตรฐานในการบำรุงรักษา การประกันภัย เป็นต้น

๓.๑ การจัดให้มีบริการให้ความรู้ ในการบริหารการขนส่ง ทิศทางตลาด และเป็นแหล่งข้อมูลข่าวสารที่ทันต่อเหตุการณ์

๓.๑ การกำหนดมาตรฐานในการให้ใบอนุญาตและการควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐาน สำหรับผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการ ทั้งในเรื่องของใบอนุญาตในการขนส่งการรันตีสภาพรถ

ใบอนุญาตขับขี่ของพนักงานขับรถ ซึ่งหากสามารถควบคุมคุณภาพของเรื่องต่างๆ ได้จะเป็นการช่วยลดค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ และ เบี่ยงปรับ เช่น ด้านซ้มน้ำหนัก และด้านตรวจต่างๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มมาตรฐานในการขับขี่และการขนส่งบนท้องถนนได้

บรรณานุกรม

- คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน . “รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี ๒๕๕๕” .(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6854, ๒๕๕๕.
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. “ปลดล็อกSMEs ไทย ปรับตัวอย่างไรให้เติบโต”.(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconomicConditions/AAA/SMEs_paper.pdf, ๒๕๖๒.
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. “วงจรชีวิตของผู้ประกอบการ” . (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://www.bot.or.th/Thai/ConsumerInfo/Documents/tech_startupcycle.pdf, ๒๕๖๑.
- พัฒนาธุรกิจการค้า, กรม. “คู่มือการพัฒนามูลค่าเพิ่ม”.(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://www.dbd.go.th/download/article/article_20161103115457.pdf, ๒๕๕๕.
- “เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน” . (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.un.or.th/globalgoals/th/the-goals/, ๒๕๕๘>.
- สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี”.(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://www.nesdb.go.th/download/document/ SAC/NS_SumPlanOct2018. pdf, ๒๕๖๑.
- PWC. “Trucking 4.0” . (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://youtu.be/94cvD_rnQts., ๒๕๖๑.

ประวัติย่อผู้วิจัย

- ชื่อ : นางพิกุล ศรีมหันต์
- วัน เดือน ปี เกิด : ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๑๑
- การศึกษา : เศรษฐศาสตร์บัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ ๒) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
: พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิตทางพัฒนาการเศรษฐกิจ
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงานโดยย่อ

- ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
- : SEVP, รองผู้จัดการใหญ่อาวุโส ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร กลุ่มธุรกิจ SME
 - : SEVP, รองผู้จัดการใหญ่อาวุโส ผู้บริหารสูงสุด SME Segment
 - : SEVP, รองผู้จัดการใหญ่อาวุโส ผู้บริหารสูงสุด SME Segment และ Small SME Segment
 - : FEVP-SEVP, รองผู้จัดการใหญ่อาวุโส ผู้บริหารสูงสุดลูกค้า SME และผู้บริหารสูงสุดลูกค้าธุรกิจขนาดย่อม
 - : FEVP, รองผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสูงสุดลูกค้าธุรกิจขนาดย่อมและผู้บริหารสูงสุดสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัย
 - : FEVP, รองผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสูงสุดสายสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยและธุรกิจรายย่อย
 - : FEVP, ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่อาวุโส สายสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยและรักษาการณ์ธุรกิจรายย่อย
 - : EVP, ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่สายสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยและรักษาการณ์ธุรกิจรายย่อย
 - : EVP, ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่สายสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัย

ตำแหน่งปัจจุบัน

- : รองผู้จัดการใหญ่อาวุโส ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร กลุ่มธุรกิจ SME
- ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

- เรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางบกเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม(SME)
- ผู้วิจัย นางพิกุล ศรีมหันต์หลักสูตร วปอ.รุ่นที่ ๖๑
- ตำแหน่ง รองผู้จัดการใหญ่อาวุโส ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร กลุ่มธุรกิจ SMEธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

งานโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในปัจจัยหลักที่สำคัญในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างขีดความสามารถแข่งขันในการส่งออกเพื่อนำรายได้เข้าประเทศ เพราะถือเป็น ต้นทุนหลักที่ใช้ในการตั้งราคาขายสินค้าและเมื่ออ้างอิงจากข้อมูลของธนาคารโลกในด้านดัชนีการชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์หรือ (LPD) Logistics Performance Index พบว่าอันดับของประเทศไทยได้มีการ พัฒนาขึ้นมาจากอันดับที่ ๔๕ ในปี พ.ศ.๒๕๕๘ มาเป็นอันดับที่ ๓๒ ในปี พ.ศ.๒๕๖๑แสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยมีศักยภาพในด้าน โลจิสติกส์ที่ดีขึ้นอันจะส่งผลต่อการดึงดูดการค้าและการลงทุนทั้งจากใน ประเทศและต่างประเทศอย่างมากในอนาคต

เมื่อพิจารณาจากองค์ประกอบ โลจิสติกส์ที่ใช้ในปัจจุบันพบว่า การขนส่งทางบกนั้นเป็นรูปแบบ หลักจำนวนมากกว่าร้อยละ โครงสร้างพื้นฐาน ทางด้านถนนเป็นหลัก ทำให้ต้นทุนทางโลจิสติกส์ของประเทศเมื่อเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมอยู่ในช่วง ระหว่างร้อยละ ๑๓ ถึง ๑๗ ในช่วง ๑๐๑ ในขณะที่ประเทศที่พัฒนาแล้วจะอยู่ที่ระดับต่ำกว่า ร้อยละ ปีที่ผ่านมาอันส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างมีนัยสำคัญและการที่ต้นทุน ทางโลจิสติกส์ในระดับสูงจะส่งผลทางตรงต่อต้นทุนผู้ประกอบการ

แม้ว่าประเทศไทยอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐานระบบรางคู่อยู่ในปัจจุบัน เพื่อลดต้นทุน โลจิสติกส์ในภาพรวมแต่ก็ยังมีข้อจำกัดสำหรับการขนส่งสินค้าที่มาจากสภาพภูมิประเทศ ที่เป็นภูเขาและที่ราบสูง ปัญหาการเชื่อมต่อกับแหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม ปัญหาด้านการ เชื่อมโยงระบบถนนและระบบรางกับท่าเรือน้ำลึกอย่างมีประสิทธิภาพรวมถึงความล่าช้าในการพัฒนา บุคลากรของการขนส่งทั้งระบบทำให้ต้องกลับมา

พิจารณาการพัฒนาประสิทธิภาพของระบบที่เป็นรูปแบบหลักในปัจจุบันคือการขนส่งทางบกในเพื่อลดต้นทุนทางโลจิสติกส์ในระดับประเทศ

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาจากข้อมูลรายได้อันผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์โดยจำแนกตามขนาดธุรกิจ (ขนาดเล็ก กลาง และใหญ่) พบว่าผู้ประกอบการขนาดเล็กมี จำนวนมากที่สุดถึง ๒๐,๖๘๓ราย และมีรายได้รวม ๑๑๑,๓๒๗ล้านบาท ผู้ประกอบการขนาดกลางซึ่งมีจำนวน ๖๓๑ราย มีรายได้รวมเพียง ๓๒,๔๐๔ล้านบาท เป็นที่น่าสังเกตว่าผู้ประกอบการขนาดใหญ่มีจำนวนเพียง ๒๘๘ราย กลับมีรายได้รวมสูงถึง ๑๓๕,๒๐๗ล้านบาท

ดังนั้นการที่ผู้ประกอบการขนาดเล็กจะถูกขึ้นมาพัฒนาเพื่อให้แข่งขันได้กับผู้ประกอบการขนาดใหญ่ค่อนข้างเป็นไปได้ยาก เนื่องจากมีสัดส่วนของจำนวนรายที่ค่อนข้างสูง ในขณะที่รายได้เทียบเท่ากับรายใหญ่เพียงไม่กี่ราย ดังนั้นภาครัฐและเอกชนต้องเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อพัฒนาระบบต่างๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนาดเล็กสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้

จากผลงานวิจัย ของทางธนาคารแห่งประเทศไทยในเรื่อง วงจรชีวิตของผู้ประกอบการ Tech Startup พบว่าเมื่อเวลาผ่านไป ๕ปีผู้ประกอบการขนาดเล็ก (SMEs) ของไทยมีอัตราการอยู่รอดเพียงครึ่งเดียว ดังนั้นในแง่ของการแข่งขันด้านเทคโนโลยีถือเป็นกุญแจสำคัญที่ช่วยเพิ่มรายได้และประสิทธิภาพในการผลิต

คงยากที่จะปฏิเสธถึงความสำคัญของธุรกิจ SME ที่มีต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม และคนไทยนับล้านคนเกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะในฐานะเจ้าของกิจการหรือลูกจ้าง ที่ผ่านมารัฐกิจ SME ต้องเผชิญความท้าทายจากเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างก้าวกระโดด ซึ่งทำให้กระบวนการผลิต การดำเนินธุรกิจ โครงสร้างทางเศรษฐกิจ และพฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยนไป ธนาคารแห่งประเทศไทย จึงได้สำรวจ SME กว่า ๒,๔๐๐รายทั่วประเทศ เพื่อศึกษาถึงปัญหาอุปสรรค รวมทั้งแนวทางการปรับตัวที่ตรงจุด

ปัญหาสำคัญที่ SME ไทยต้องเผชิญ

จากการสำรวจธนาคารพาณิชย์ ๖ แห่ง สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสมาพันธ์เอสเอ็มอีไทย ในการกระจายแบบสำรวจให้แก่ SME ในช่วงไตรมาสที่ ๑ ปี ๒๕๖๑ ที่ผ่านมา พบว่า SME ไทยเผชิญกับ ๒ ปัญหาสำคัญ คือ

๑. ปัญหาต้นทุนสูง นอกจาก SME จะมีภาระต้นทุนธุรกิจที่สูง เช่น ราคาวัตถุดิบ ต้นทุนการเงิน และค่าจ้างแรงงานแล้ว ยังเผชิญกับต้นทุนแฝงที่เกิดจากความยุ่งยากในการติดต่อกับภาครัฐและการขอสินเชื่อ

๒. การแข่งขันรุนแรงที่มาจากรอบด้าน ทั้งจากคู่แข่งที่เป็น SME ด้วยกันเอง การแข่งขันกับธุรกิจขนาดใหญ่ที่ขยายสาขาไปทุกพื้นที่และการแข่งขันกับธุรกิจ e-Commerce ที่ทำให้พฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงไป

เมื่อประมวลผลสำรวจเพื่อศึกษาแนวทางที่ SME ใช้อยู่กับ ๒ ปัญหาข้างต้น พบว่า ทางเลือกหลักที่ SME ส่วนใหญ่ใช้ โดยเฉพาะเมื่อประสบกับภาวะแข่งขันที่รุนแรง คือ การใช้กลยุทธ์ด้านราคาเพื่อดึงดูดลูกค้าและเพิ่มปริมาณขาย อย่างไรก็ตาม การแข่งด้วยราคาโดยไม่ได้พัฒนาสินค้าหรือบริการให้มีคุณภาพหรือมีความแตกต่างจากคู่แข่ง กลับส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันลดลง โดยผลสำรวจพบว่า SME ที่เน้นการแข่งขันด้วยราคาเป็นหลัก ส่วนใหญ่ประสบกับภาวะยอดขายลดลง เนื่องจากธุรกิจขาด Brand Loyalty และเสียฐานลูกค้าให้กับคู่แข่งได้ง่าย

อย่างไรก็ดี พบว่ามี SME อีกกลุ่มหนึ่งที่เลือกใช้การปรับตัวเพื่อแก้ไขปัญหา โดยมีแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาธุรกิจ ดังนี้

๑. เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานธุรกิจและการควบคุมต้นทุน ด้วยการใช้อุปกรณ์และเทคโนโลยี รวมถึงนำระบบ IT มาใช้ในการวางแผนธุรกิจจัดทำบัญชีและบริหารสต็อกสินค้า

๒. พัฒนาคุณภาพสินค้าและบริการให้แตกต่างจากคู่แข่ง และใช้โอกาสจากโลกออนไลน์เพื่อเพิ่มช่องทางการขายและขยายตลาดไปสู่กลุ่มลูกค้าใหม่ ๆ

หากพิจารณาผลลัพธ์จากการปรับตัว ผลการสำรวจพบว่ากรณีที่ SME ปรับตัวและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง นอกจากจะทำให้ความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้นและต้นทุนการบริหารจัดการลดลงซึ่งทำให้ผลประกอบการเพิ่มขึ้นแล้ว ยังนำมาสู่ผลพลอยได้ด้านการเงินที่ตามมาอีกด้วย กล่าวคือ SME ที่มีการปรับตัวส่วนใหญ่เห็นว่าต้นทุนการเงินไม่ใช่ปัญหาหลักเพราะธุรกิจเข้มแข็งและมีรายรับเพียงพอต่อรายจ่าย

นอกจากปัญหาสำคัญที่กล่าวไปข้างต้นแล้ว ผลสำรวจยังพบว่า SME ไทยบางกลุ่มต้องเผชิญกับปัจจัยภายนอกอื่น ๆ ที่ทำให้การเติบโตและการปรับตัวมีความท้าทายมากขึ้น โดยเมื่อวิเคราะห์แบบสำรวจในมิติเชิงพื้นที่พบว่า SME ในเมืองรองมีความท้าทายในการดำเนินธุรกิจมากกว่าเมืองหลัก จาก ๓ ปัญหาเพิ่มเติม ดังนี้

๑. ขนาดของตลาดที่เล็ก ทำให้ผลกระทบจากการแข่งขันกับธุรกิจขนาดใหญ่รุนแรงกว่า SME ในเมืองหลัก อาทิ การแข่งขันกับ Modern Trade ห้างสรรพสินค้า และโรงแรมที่พักที่มีเครือข่ายจากส่วนกลาง

๒. ปัญหาขาดแคลนแรงงาน จากการอพยพย้ายถิ่นเข้าสู่เมืองหลักการดึงดูดแรงงานจากธุรกิจขนาดใหญ่ และความต้องการของแรงงานรุ่นใหม่ที่เปลี่ยนไป

๓. ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานไม่เอื้ออำนวยซึ่งเป็นสาเหตุให้ SME เมืองรองเสียโอกาสทางการค้าและภาระต้นทุนธุรกิจสูงขึ้น อาทิ ถนนชำรุดและคับแคบ ต้นทุนค่าขนส่งแพงกว่าคู่แข่งในเมืองหลัก และเครือข่ายอินเทอร์เน็ตที่ไม่เสถียร

ประการสุดท้าย แม้ว่าภาครัฐ ภาคเอกชน และ ธนาคารแห่งประเทศไทย จะร่วมกันสนับสนุน SME อย่างเต็มกำลังแล้ว แต่การเติบโตอย่างแข็งแกร่งของ SME ยังต้องพึ่งพาวิสัยทัศน์ของผู้ประกอบการ SME เองที่ตระหนักรู้และมีการเตรียมพร้อมที่จะปรับตัวให้เท่าทันกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากอิทธิพลของเทคโนโลยี ทั้งด้านการพัฒนาคุณภาพสินค้าและบริการให้มีคุณภาพ แตกต่างจากคู่แข่ง รวมถึงมีการประยุกต์ใช้ประโยชน์จากข้อมูลและเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการดำเนินงาน

ดังนั้น การจะยกระดับความสามารถทางการแข่งขันและผลักดันให้ SME เป็นแรงขับเคลื่อนหลักให้แก่เศรษฐกิจไทยต้องอาศัยการปรับตัวของทุกภาคส่วน ทั้งจากภาครัฐ ภาคการเงิน และผู้ประกอบการ SME ที่พร้อมใจกันเปลี่ยนแปลงเพื่อสร้างสถานะแวดล้อมที่เอื้อต่อการเติบโตภายใต้บริบทของโลกยุคใหม่ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาสถานการณ์ในปัจจุบันของผู้ประกอบการขนส่งทางบกตามแนวทางของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการยุคใหม่
๒. เพื่อศึกษาการส่งเสริมระบบขนส่งต่อผู้ประกอบการขนส่งทางบกจากการก่อสร้างรถไฟทางคู่และเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าขึ้น
๓. เพื่อศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพของผู้ประกอบการขนส่งทางบกด้วยการพัฒนาระบบสารสนเทศที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพให้กับผู้ประกอบการในบริบทของไทยแลนด์ ๔.๐
๔. เพื่อเสนอหาแนวทางในการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งทางบกในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ขอบเขตของการวิจัย

๑. ขอบเขตด้านเนื้อหา
 - ๑.๑ การวิจัยนี้เน้นการศึกษาวิเคราะห์ กระบวนการและรูปแบบการขนส่งทางบกในประเทศเท่านั้น
 - ๑.๒ การวิจัยนี้เป็นการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพของผู้ประกอบการขนส่งทางบก

๒. ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งทางบกภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาข้อมูลเชิงปริมาณและคุณภาพดังต่อไปนี้

๑. การรวบรวมข้อมูล

๑.๑ ข้อมูลทุติยภูมิ ดำเนินการ โดยการศึกษาจากตำราและเอกสารต่างๆ

๑.๒ ข้อมูลปฐมภูมิ ดำเนินการ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกและการประชุมเชิงวิชาการ กับกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางบก

๒. การวิเคราะห์ข้อมูลดำเนินการโดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี เพื่อสังเคราะห์ข้อมูลให้เป็นหมวดหมู่

๓. การนำเสนอข้อมูล นำเสนอข้อมูลแบบรายงานวิจัยทั้งเชิงคุณภาพและปริมาณเพื่อนำเสนอแนวทางที่เหมาะสมต่อการแก้ไขปัญหา

ผลการวิจัย

สถานการณ์ในปัจจุบันของผู้ประกอบการขนส่งทางบกและ โครงสร้างต้นทุนต่อผู้ประกอบการ

๑. ผู้ประกอบการมีข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจให้เท่าเทียมกับรายใหญ่ซึ่งใช้ฐานความรู้และฐานเทคโนโลยีที่จำเป็นมาบริหารจัดการ

๒. ผู้ประกอบการขนส่งทางบกมีปัญหาทางการเงินที่ประกอบไปด้วยอัตรากำไรต่ำจากการที่ไม่มีงานเป็นของตนเองจึงต้องหางานผ่านตัวกลางปัญหากระแสเงินสดที่มาจากการขายเชื้อซื้อสดและ ข้อจำกัดการขายธุรกิจเนื่องจากการที่ต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก

๓. ผู้ประกอบการขนส่งทางบกมีความสามารถในการเข้าถึงตลาดที่อยู่ในพื้นที่ที่คุ้นเคยหรือกลุ่มอุตสาหกรรมเดิมเป็นส่วนใหญ่ทำให้ไม่มีทางเลือกในการหาลูกค้าในกรณีที่สินค้าเดิมในพื้นที่หรือ อุตสาหกรรมต้องหยุดการผลิตตามฤดูกาลส่งผลให้ขาดรายได้

๔. การเข้าถึงข้อมูลของผู้ประกอบการขนส่งทางบกในปัจจุบันเป็นข้อมูลทุติยภูมิที่ยังไม่ได้กลั่นกรองเป็นส่วนใหญ่และนำไปสู่การตัดสินใจที่ล่าช้าหรือผิดพลาดในการวางแผนและดำเนินการธุรกิจ

๕. อุปสรรคในการเข้าถึงบริการภาครัฐจากทัศนคติของผู้ประกอบการที่มองว่าภาครัฐ ดำรงตนในฐานะผู้ตรวจสอบและผู้คุมกฎแทนที่จะเป็นผู้ให้บริการแก่ผู้ประกอบการด้วยความ รวดเร็ว โปร่งใสและเท่าเทียมอย่างไม่เลือกปฏิบัติจึงทำให้ในหลายครั้งภาครัฐออกโครงการ เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการกลับไม่ได้รับการตอบรับและมีส่วนร่วมส่งผลต่อการพัฒนาประเทศ อย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากไม่สามารถขับเคลื่อนนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การขนส่งสินค้าทางบกเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ ๘๑.๑๒ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๘๐.๘๖ ในปี พ.ศ.๒๕๕๘ ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางน้ำ ภายในประเทศและทาง ชายฝั่งทะเลคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘.๓๕ และ ๘.๔๘ ตามลำดับ โดยที่ ที่การขนส่งสินค้าทางรางและ อากาศปรับตัวสูงขึ้นเล็กน้อยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑.๕๕ และ ๐.๐๒ ตามลำดับซึ่งต้นทุนการขนส่ง ทางบกไม่ใช่เป็นเพียงแต่ต้นทุนสำหรับการประกอบการ ผู้ขนส่งทางบกเท่านั้นแต่ยังเป็นต้นทุนทางฝั่งผู้ประกอบการผู้ใช้บริการขนส่งซึ่งก็คือผู้ประกอบการ ผู้ผลิตสินค้าซึ่งถ้าหากมีต้นทุนที่สูงจนเกินไปจะส่งผลให้การตั้งราคาขายสูงขึ้นส่งผลกระทบต่อ การทำการตลาดและขีดความสามารถในการแข่งขันทั้ง ตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากผู้ประกอบการขนส่งสามารถกำหนดค่าเฉลี่ยต้นทุนรายปี ในแต่ละรายการได้ตามตารางด้านล่าง โดยค่าเฉลี่ยของรถแต่ละคันจะทำงานสัปดาห์ละ ๑๕ วันต่อ เดือนและในแต่ละวันจะวิ่งเป็นระยะทางไปกลับประมาณ ๑๕๕ กิโลเมตร คิดเป็นระยะทางต่อปี ประมาณ ๒๘,๐๐๐ กิโลเมตร

ตาราง ค่าเฉลี่ยต้นทุนรายปี สำหรับต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปร

ต้นทุนคงที่	บาท	ต้นทุนผันแปร	บาท
ภาษีรถบรรทุก	๑๕,๐๐๐	น้ำมันเชื้อเพลิง	๔๐๐,๐๐๐
ประกันภัย	๓๐,๐๐๐	ยางรถยนต์	๑๕๐,๐๐๐
ค่าเสื่อมราคา	๖๐๐,๐๐๐	ซ่อมบำรุง	๑๓๕,๐๐๐
เงินเดือนคนขับรถ	๓๖๐,๐๐๐		
ค่าดำเนินงานขนส่ง	๒๔๐,๐๐๐		
ค่าดำเนินงานธุรกิจ	๖๐,๐๐๐		
รวมต้นทุนคงที่	๑,๓๐๕,๐๐๐	รวมต้นทุนผันแปร	๖๘๕,๐๐๐
รวมต้นทุนทั้งหมด	๑,๙๙๐,๐๐๐		

แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพเพื่อเสริมระบบขนส่งต่อผู้ประกอบการขนส่งทางบก

๑. ภาครัฐหรือหน่วยงานเอกชนที่มีศักยภาพให้กับสนับสนุนได้ผ่านทางการสร้างหลักสูตรบ่มเพาะธุรกิจที่มีความต่อเนื่องให้ผู้ประกอบการ รวมถึงพัฒนาองค์ความรู้ทางธุรกิจที่เป็นปัจจุบัน และ ฐานเทคโนโลยีที่จำเป็นในการบริหารจัดการ เช่น โปรแกรมการบริหารจัดการบรรทุกหรือ โปรแกรมในการติดตามขนส่งสินค้าเป็นต้นเนื่องจากผู้ประกอบการไม่สามารถลงทุนในสิ่งเหล่านี้ได้เพราะข้อจำกัดทางเศรษฐกิจ

๒. การเข้าถึงแหล่งเงินการเงินที่มาพร้อมกับความรู้ในการบริหารจัดการเงินโดย ภาครัฐหรือหน่วยงานเอกชนที่มีศักยภาพควรเข้ามาทำโครงการให้บริการทางการเงินที่มีอัตรา ต้นทุนทางการเงินที่เทียบเท่ากับผู้ประกอบการขนาดใหญ่พร้อมด้วยการเสริมสร้างความรู้ทาง การเงินในการใช้เงินที่ถูกตามหลักการรวมถึงการสร้างระบบการทำบัญชีที่ถูกต้องและเป็น มาตรฐานเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือให้กับผู้ สนับสนุนทางการเงินอีกด้วย

๓. สร้างระบบแบบทันเวลาในการค้นหางานให้กับผู้ประกอบการขนส่งทางบก รวมถึงระบบที่สามารถทำให้เสนอรถบรรทุกในช่วงเวลาที่ไม่มียานและสามารถสร้างระบบค้นหา และจับคู่แบบทันเวลาเพื่อสร้างประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเหมาะสมด้วยความ รวดเร็วและทันเวลา

๔. ภาครัฐหรือภาคเอกชนที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานเดียวกันควรสร้างระบบการแบ่งปัน ข้อมูลที่รวดเร็วและเป็นปัจจุบัน โดยอาจใช้เทคโนโลยีหรือระบบสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ เชื่อมโยงข้อมูลให้ผู้ประกอบการทุกคนสามารถเข้าถึงได้ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันที่ เพิ่มขึ้นอย่างเป็นระบบ

๕. สร้างความรู้ความเข้าใจและความเชื่อใจต่อบทบาทการเป็นผู้สนับสนุนของภาครัฐ และสร้างต้นแบบที่สำเร็จจากการร่วมมือทำงานระหว่างภาครัฐและผู้ประกอบการรวมถึงนำ ตัวอย่างที่สำเร็จจาก ต่างประเทศมาสร้างแรงบันดาลใจ

การจัดรูปแบบโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนโลจิสติกส์

ประเทศไทยอยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟทางคู่เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศ โดยที่ กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางบกเริ่มมีความตระหนักรู้ต่อการเปลี่ยนแปลงในครั้งนี้ แต่ก็ยังมีข้อจำกัดจากรูปแบบของที่ตั้งจุดต้นทางและปลายทางไม่ได้ถูกจัดอย่างเป็นระบบตาม ลักษณะผังเมืองของต่าง ประเทศทำให้บทบาทของการขนส่งทางบกมีความสำคัญอย่างมากตั้งแต่ ต้นทางกลางทางและปลาย ทางตามลำดับ เมื่อพิจารณาองค์ประกอบหลักอีกอย่างหนึ่งในทางโลจิสติกส์จะพบว่า การขนส่งทางบกจะมีการยกขนที่ต้นทางและปลายทางเท่านั้น ประกอบกับความ คล่องตัวสูงเนื่องจากดำเนินการเป็นรายคันของรถบรรทุก ทำให้สามารถกำหนดระยะเวลาในการรับ

และการส่งมอบได้ง่าย เมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นที่แม้สามารถดำเนินการได้เป็นจำนวนมาก ในคราวเดียวแต่ก็ต้องมีกำหนดระยะเวลาที่แน่นอนรวมถึงต้องมีการยกขนที่มากกว่าเพราะการขนส่งช่วงต้นทางและปลายทางยังต้องพึ่งพาการขนส่งทางบกเช่นเดิม แต่ต้องมาส่งมอบระบบกลางทางคือระบบรางทำให้มีต้นทุนสูงขึ้นในทางตรง ยิ่งไปกว่านั้นความยืดหยุ่นของระบบรางยังมีน้อยกว่าทางบกจึงอาจทำให้เกิดต้นทุนที่สูงขึ้นอีกด้วยและเมื่อ สรุปรายข้อมูลจากการประชุมเชิงปฏิบัติการสามารถสรุปการส่งเสริมการขนส่งทางบกที่เกิดจากการสร้าง รถไฟทางคู่ในมุมมองของผู้ประกอบการขนส่งทางบกดังนี้

๑. งานที่ต้องเชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกในการนำเข้าส่งออกจะเป็นกลุ่มเป้าหมายในการใช้ระบบรถไฟทางคู่เนื่องจากการขนส่งทางรางสามารถรับมอบและส่งมอบที่ทำเรือได้เลยในกรณีที่รถไฟทางคู่วิ่งเข้าไปสู่เขตท่าเรือได้โดยตรง

๒. ผู้ประกอบการขนส่งทางบกมีแนวโน้มที่จะต้องเปลี่ยนมาวิ่งสายสั้นแทนสายยาวมากขึ้น ตามการพัฒนาของระบบรถไฟรางคู่ ทำให้สามารถวางแผนได้ง่ายขึ้น

๓. ผู้ประกอบการขนส่งทางบกจะเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในระบบห่วงโซ่อุปทานกับระบบรถไฟ ทางคู่ในลักษณะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-modal Transportation) แนวทางในการส่งเสริมและสนับสนุน โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการอยู่อาศัยของผู้ประกอบการ

จากการศึกษาที่ผ่านมามีทั้งจากข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิทำให้เห็นว่า ผู้ประกอบการ ของประเทศไทยมีการสร้างระบบที่หลากหลายให้กับตนเองในการสร้างขีดความสามารถในการควบ คู่ต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้ดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืน สามารถจัดลำดับการให้ความสำคัญ ต่อการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันได้ดังนี้

๑. สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด
๒. สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล
๓. สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน

ข้อเสนอแนะ

สร้างโครงการ Ecosystem ของโลจิสติกส์ทางบก เพื่อให้ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการสามารถพบกันบนระบบเครือข่ายที่สามารถทำธุรกรรมได้ง่ายและมีประสิทธิภาพได้มากขึ้น ซึ่งจะ เป็นการช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ไทย ซึ่งสามารถลดต้นทุน เพิ่มรายได้ และสร้างมาตรฐานให้กับบริการ โดยต้องอาศัยอาศัยความร่วมมือของหลายๆ หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ

สรุปแนวทางข้อเสนอ ในการสร้างมาตรฐานให้กับระบบโลจิสติกส์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศไทยในระยะยาวได้อย่างยั่งยืน ดังนี้

๑. การสร้างระบบเชื่อมต่อเครือข่ายการขนส่งซึ่งการสร้างระบบการเชื่อมต่อไม่ว่าจะเป็นทางราง ทางอากาศ ทางน้ำ ต้องใช้ทรัพยากรและเงินลงทุนที่สูงมากและต้องการการบริหารจัดการระบบเครือข่ายที่มีประสิทธิภาพและรวดเร็ว ดังนั้น การทำให้โครงการนี้สำเร็จต้องอาศัยความร่วมมือกันระหว่าง “ภาครัฐ” และ “ภาคเอกชน” เพื่อเป็นหลักในการขับเคลื่อน โครงการ โดยภาครัฐเป็นผู้จัดหาแหล่งเงินทุน โดยอาศัยความร่วมมือจากภาคเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการ เพื่อให้โครงการเป็นแผนงานที่วางไว้ รวมถึงจัดหาพื้นที่ เพื่อสร้างคลังสินค้าสำหรับเป็น Hub ในจุดต่างๆ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการกระจายและขนถ่ายสินค้าที่เหมาะสมกับประเภท และขนาดการขนส่ง รวมทั้งเชื่อมต่อการขนส่งในรูปแบบต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม

ระบบการเชื่อมต่อเครือข่ายการขนส่งทางบก เป็นการเชื่อมต่อระหว่างทางถนน และราง โดยการสร้างศูนย์กลางในการรวบรวมและการกระจายสินค้า รวมถึงพัฒนาคิวท์ล เข้ามามีส่วนร่วมในการคำนวณจุดขนถ่ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งในเรื่องของระยะเวลา ต้นทุน ปริมาณการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ โดยรวมถึงการกำหนดมาตรฐานในด้านต่างๆ เพื่อให้ควบคุม และสามารถติดตามสินค้าว่าสามารถไปถึงผู้รับ ได้ตรงต่อเวลา (GPS) เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความเชื่อมั่น

๒. การพัฒนา Software เพื่อใช้ในการบริหารเพื่อช่วยในเรื่องควบคุมและการบริหารจัดการการขนส่งทางด้านต่างๆ รวมถึงการใช้ประโยชน์ของข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ และ การวางแผน การทำตลาด การขยายธุรกิจ ให้กับผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ภาครัฐ นำไปวางแผนพัฒนากลุ่มลูกค้า SME สถาบันการเงิน สามารถใช้ข้อมูลที่ได้เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาในการประเมินรายได้ ความสามารถของผู้ประกอบการ เพื่อเป็นแหล่งสนับสนุนเงินทุนในการทำธุรกิจ

๓. การสร้างมาตรฐานสำหรับผู้ประกอบการขนส่ง และการผลักดันให้ผู้ประกอบการเข้าสู่ระบบมาตรฐานซึ่งภาครัฐ ต้องเป็นหลักในการสร้างและผลักดันให้เกิดระบบการส่งที่มีมาตรฐาน โดยต้องมีนโยบายที่ช่วยส่งเสริมประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการ ดังนี้

๓.๑ เรื่องของการช่วยลดต้นทุนของผู้ประกอบการ เช่น การลดภาษี การจดทะเบียนรถบรรทุก ลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิง กำหนดมาตรฐานในการบำรุงรักษา การประกันภัย เป็นต้น

๓.๑ การจัดให้มีการให้ความรู้ ในการบริหารการขนส่ง ทิศทางตลาด และเป็นแหล่งข้อมูลข่าวสารที่ทันต่อเหตุการณ์

๓.๓ การกำหนดมาตรฐานในการให้ใบอนุญาตและการควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐาน สำหรับผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการ ทั้งในเรื่องของใบอนุญาตในการขนส่งการรันตีสภาพรถใบอนุญาตขับขี่ของพนักงานขับรถ ซึ่งหากสามารถควบคุมคุณภาพของเรื่องต่างๆ ได้จะเป็นการช่วยลดค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ และ เบี่ยงปรับ เช่น ค่าขนส่งน้ำหนัก และด้านตรวจต่างๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มมาตรฐานในการขับขี่และการขนส่งบนท้องถนนได้