

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหาที่นำไปสู่การค้นคว้าวิจัย

การบริหารจัดการ โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดโซ่อุปทานเข้มแข็ง ซึ่งจะส่งผลดีต่อการทำธุรกรรมทางการค้าทั้งในและต่างประเทศ นั่นก็คือ เป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพราะนอกจากจะช่วยลดต้นทุนแล้ว ยังช่วยขยายโอกาสและสร้างบรรยากาศทางการค้าที่ดี อีกทั้งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันอีกด้วย การบริหารจัดการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเป็นประโยชน์ในแง่การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการควบคุมต่อภาครัฐ ได้แก่ การเพิ่มปริมาณการค้าระหว่างประเทศ การเพิ่มรายได้จากการจัดเก็บภาษี เป็นการกระตุ้นให้เกิดเงินลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ การเสริมสร้างการพัฒนาเศรษฐกิจ และสนับสนุนกิจการขนาดเล็กลงและขนาดกลางในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ การบริหารจัดการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพยังมีประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ ได้แก่ ช่วยลดเวลานำ ลดความล่าช้าในการทำธุรกรรมระหว่างประเทศ ช่วยให้สินค้าผ่านพิธีการศุลกากรได้สะดวกรวดเร็วขึ้น ช่วยลดต้นทุนในการทำธุรกรรม สามารถตอบสนองความพึงพอใจของผู้บริโภค และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

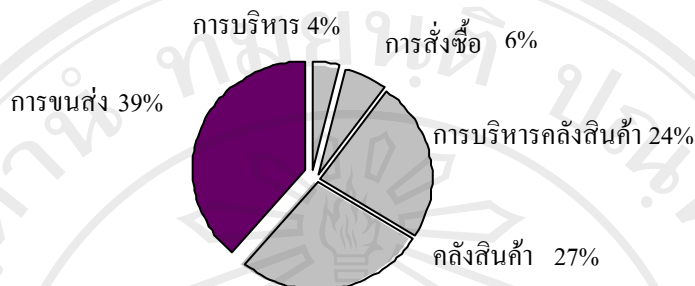
ถึงแม้ภาคธุรกิจจะตื่นตัวในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จนทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์รวมภายในประเทศของประเทศไทยมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง จาก 21.8% ในปี พ.ศ. 2543 จนเหลือ 16% ในปี พ.ศ. 2548 แต่เมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนายังพบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยนั้น ยังคงสูงอยู่ดังแสดงในตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 แสดงต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์รวมภายในประเทศ

ต้นทุนโลจิสติกส์เทียบกับผลิตภัณฑ์รวมภายในประเทศ	
จีน	21%
ไทย	16%
อินเดีย	13%
สหภาพยุโรป	11%
ญี่ปุ่น	11%
สหรัฐอเมริกา	9%

ที่มา : the Economist, June 17th 2006 & NESDB

หากต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมดเป็น 100% ค่าใช้จ่ายที่สูงที่สุดคือค่าใช้จ่ายด้านการขนส่ง คือ ประมาณ 39% ซึ่งโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของกิจการทั่วไปแสดงดังรูปที่ 1.1 หากมีการตัดสินใจหรือวางแผนการขนส่งที่เหมาะสมจะสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์และต้นทุนรวมของประเทศได้



รูปที่ 1.1 แสดงโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของกิจการทั่วไป

ที่มา : วิโรจน์ พุทธิวิถิ, 2547

ดังนั้นจึงมีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ว่าภายในปี พ.ศ.2553 จะ ต้องลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์ให้เหลือ 13% ปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ในเรื่องการขนส่ง เพื่อลดต้นทุนการขนส่งให้เหลือเพียง 10% เท่านั้น อย่างไรก็ตามกรณีดังกล่าว อาจจะได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันบ้าง แต่การปรับปรุงระบบงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ก็อาจจะช่วยแก้ไขจุดอ่อนได้บ้าง เช่น เรื่องระเบียบปฏิบัติการตรวจปล่อยสินค้า การส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าตามภูมิภาคต่าง ๆ ที่เหมาะสม (ผู้จัดการรายวัน, 16 มีนาคม 2548)

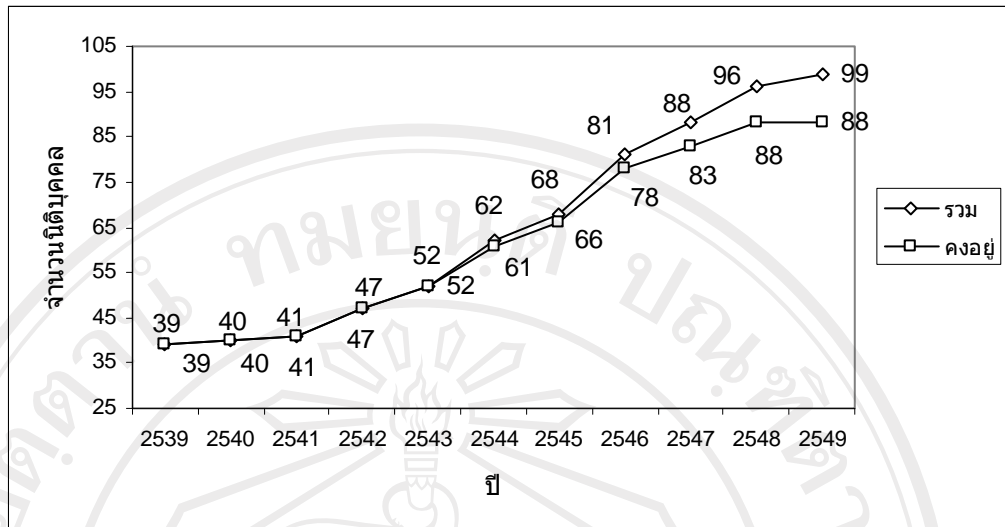
และเนื่องจากการขนส่งในประเทศไทยมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการขนส่งทางถนน ดังแสดงในตารางที่ 1.2 ดังนั้นหากมีการจัดการการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพก็จะทำให้ต้นทุนด้านการขนส่งลดลงได้

ตารางที่ 1.2 แสดงปริมาณการส่งสินค้าภายในประเทศ (หน่วยพันตัน)

การขนส่งสินค้า	2541	2542	2543	2545	2546
ทางถนน	384,421	392,244	397,976	400,242	459,919
ทางรถไฟ	8,364	9,264	9,171	8,776	8,893
ทางน้ำภายในประเทศ	20,127	17,300	25,173	17,833	26,208
ชายฝั่งทะเล	23,324	21,970	23,347	19,657	24,793
ทางอากาศ	46	56	57	66	56
รวม	436,282	440,834	455,724	446,574	519,819

ที่มา : กระทรวงการคมนาคม (2546)

เมื่อผู้บริหารต่างให้ความสำคัญและจัดให้โลจิสติกส์โดยเฉพาะด้านการขนส่งเข้ามาอยู่ในการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ขององค์กร องค์กรจะต้องทำความเข้าใจตามขั้นตอนการขนส่ง ตั้งแต่การวิเคราะห์การไหลของสินค้าในเชิงเครือข่าย การวิเคราะห์รายเส้นทาง การศึกษารูปแบบการขนส่ง ปัจจุบัน การตัดสินใจเลือกช่องทางและพาหนะสำหรับการขนส่ง และสุดท้ายต้องตัดสินใจกำหนดเส้นทางและตารางการจัดส่ง ซึ่งในบางครั้งองค์กรยังมีความรู้ ความสามารถไม่เพียงพอ อีกทั้งยังต้องการทุ่มเวลามุ่งเน้นในความสามารถหลัก (Core Competency) ของตนเองในการสร้างคุณค่าให้กับผลิตภัณฑ์ ประกอบกับเมื่อพิจารณายุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2549-2553) พบว่าหนึ่งในยุทธศาสตร์นั้น ได้แก่ ยุทธศาสตร์การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ในภาคการผลิต โดยยุทธศาสตร์นี้มีกลยุทธ์หลัก คือ การส่งเสริมให้สถานประกอบการทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรมและบริการ มีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ที่ทันสมัย และมีดัชนีชี้วัดเป็นจำนวนสถานประกอบการที่มีการใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น หรือมูลค่าการให้บริการเพิ่มมากขึ้น อีกหนึ่งยุทธศาสตร์คือการพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้า โดยยุทธศาสตร์นี้มีกลยุทธ์หลักคือ ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้าน ตามความต้องการของธุรกิจในประเทศ และมีดัชนีชี้วัดเป็นจำนวนบริษัทให้บริการเฉพาะด้านเพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงเกิดกิจการใหม่ขึ้นที่เรียกว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Third Party Logistics Provider, 3PL) เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งมีความพร้อมทางด้านภูมิศาสตร์ด้าน โลจิสติกส์ กล่าวคือเป็นจังหวัดที่ใหญ่ที่สุดในภาคเหนือ มีสนามบินนานาชาติ อยู่ใกล้ศูนย์กลางอุตสาหกรรมภาคเหนือ อีกทั้งอยู่ของใกล้กับท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของซึ่งเป็นประตูไปสู่จีน ในปัจจุบันอุตสาหกรรมขนส่งของเชียงใหม่จึงมีผู้ประกอบการหน้าใหม่เข้ามาในวงการเพิ่มมากขึ้น แต่นั่นหมายถึงการแข่งขันย่อม มากขึ้นตาม หากมีการบริหารจัดการไม่ดีอาจทำให้ต้องล้มเลิกกิจการ ดังรูปที่ 1.2 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าจำนวนนิติบุคคลที่จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรวมทั้งหมดซึ่งมีที่ตั้งในจังหวัดเชียงใหม่มีเพิ่มขึ้น ในขณะที่จำนวนของสถานประกอบการที่คงอยู่ก็มีเพิ่มขึ้นเช่นกัน แต่เราจะพบว่าแนวโน้มการเลิกกิจการก็เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน



รูปที่ 1.2 แสดงจำนวนนิติบุคคลที่จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรวมทั้งหมดและคงอยู่ ซึ่งมีที่ตั้งในจังหวัดเชียงใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2539-2548
ที่มา : ฐานข้อมูลจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (2548)

การบริหารจัดการที่ดีต้องเริ่มจากการวางแผนกลยุทธ์ ซึ่งในปัจจุบันสถานประกอบการ โดยเฉพาะธุรกิจขนาดเล็กและขนาดกลาง ยังไม่ค่อยได้ตระหนักถึงความสำคัญของกลยุทธ์เหล่านี้มากนัก งานวิจัยนี้จึงจัดทำขึ้นเพื่อศึกษากลยุทธ์การขนส่งต่างๆและระดับที่ผู้ประกอบการให้ความสำคัญ โดยการประยุกต์ใช้หลักการของกระบวนการลำดับชั้นวิเคราะห์ซึ่งเป็นทฤษฎีที่มีความน่าเชื่อถือในหลักการ สามารถจัดความโน้มเอียงในการให้อัตราส่วนตัวเลขและสามารถวัดความไม่สอดคล้องของการลงความเห็นได้โดยตรง จากนั้นใช้การพิสูจน์สมมติฐานว่าผู้ประกอบการได้ใช้กลยุทธ์เหมือนกับที่ให้ความสำคัญหรือไม่โดยใช้การพิสูจน์สมมติฐานแบบไคสแควร์ ผลจากการวิจัยจะทำให้ผู้ประกอบการได้ทราบถึงกลยุทธ์ด้านการขนส่ง รวมถึงสามารถเปรียบเทียบกลยุทธ์ของตนกับผู้ประกอบการส่วนใหญ่เพื่อเป็นแนวทางในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันแทนที่จะมุ่งเน้นเฉพาะต้นทุนหรือผลประโยชน์ตอบแทนเท่านั้น อีกทั้งยังสามารถสนับสนุนยุทธศาสตร์พัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

1.2 สถานที่ทำการวิจัย

ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ โทรศัพท์ 053 944125

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.3.1 เพื่อสำรวจและประเมินระดับความสำคัญของปัจจัยเชิงกลยุทธ์ด้านการขนส่งของผู้ขนส่งโดยใช้กระบวนการลำดับชั้นวิเคราะห์

1.3.2 เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยเชิงกลยุทธ์ด้านการขนส่งที่ได้จากกระบวนการลำดับชั้นวิเคราะห์กับปัจจัยที่ผู้ขนส่งใช้ในการตัดสินใจจริง

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การหาและประเมินลำดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ด้านขนส่งครอบคลุมถึงผู้ทำการขนส่งขนาดเล็กและกลางทั้งหมด ที่มีที่ตั้งสำนักงานในเขตจังหวัดเชียงใหม่ และทำการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

1.5 ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา

1.5.1 ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ด้านขนส่ง

1.5.2 ทราบถึงลำดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ด้านขนส่ง

1.5.3 สามารถเปรียบเทียบปัจจัยเชิงกลยุทธ์ด้านการขนส่งที่ได้จากกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์กับปัจจัยที่ผู้ขนส่งใช้ในการตัดสินใจจริง