แนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

โดย

ศศกร กฤษณะเสถียร

สนับสนุนงบประมาณโดย

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

ประจำปีงบประมาณ 2556

กิตติกรรมประกาศ

การดำเนินโครงการวิจัยเรื่อง “แนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน”จะไม่สามารถสำเร็จลุล่วงไปได้หากขาดการสนับสนุนและการให้ความร่วมมือจากผู้ประกอบธุรกิจขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กในจังหวัดนครปฐม สมุทรสาครและกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้ให้ข้อมูลดังกล่าว

ผู้วิจัยขอขอบคุณอาจารย์สาขาวิชาการตลาด คณะบริหารธุรกิจ ที่กรุณาเสียสละเวลาอันมีค่ายิ่งในการให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษาครั้งนี้

ท้ายที่สุดขอขอบคุณข้อมูลอันมีค่ายิ่งจากผู้ประกอบธุรกิจขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก ข้อมูลจากท่านเหล่านี้ทำให้การศึกษาวิจัยนี้มีความสมบูรณ์

ศศกร กฤษณะเสถียร

มีนาคม 2556

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

บทคัดย่อ

รหัสโครงการ : Social 029/2556

ชื่อโครงการ : แนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ชื่อนักวิจัย : ผศ.ศศกร กฤษณะเสถียร

การศึกษาแนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างภายในจังหวัดนครปฐม สมุทรสาคร และกรุงเทพมหานคร จำนวน 41 ชุด และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ด้วยโปรแกรมการวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านสังคมศาสตร์ เพื่อวิเคราะห์สถานะของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก รวมทั้งศึกษาผลกระทบที่จะได้รับจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก และเพื่อกำหนดแนวทางการปรับตัวให้ธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กสามารถอยู่รอดในการให้บริการเมื่อก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผลการวิจัยพบว่า สภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กเป็นธุรกิจขนส่งสินค้าที่ขนส่งไปยังปลายทางโดยตรง มีการใช้ระบบโลจิสติกส์และระบบการดำเนินงานทั่วไป จัดส่งสินค้าไปยังภาคใต้และภาคกลาง สินค้าหลักที่ขนส่งคือ สินค้าทั่วไปและอุปกรณ์รถยนต์ สถานะของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลาง มีจำนวนพนักงานในบริษัท 31 คนขึ้นไป เงินลงทุน 2,000,000 บาท ขึ้นไป สัดส่วนการลงทุนเป็นคนไทย ส่วนสถานะธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดเล็ก มีพนักงาน 5-10 คน เงินลงทุน 1,000,001 - 1,500,000 บาท สัดส่วนการลงทุนเป็น คนไทย ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กมีระยะเวลาก่อตั้ง 10 ปีขึ้นไปเหมือนกัน

ธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กได้รับผลกระทบจากประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งภาพรวมของผลกระทบและปัญหาที่พบ คือ ปัญหาด้านบุคลากร การใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง ขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล ราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐาน ยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ ขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ ขาดเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง สินค้ามีความชำรุดเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่ง ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้าหรือเวลาในการขนส่งจำกัด โดยพบว่าธุรกิจบริการรับจ้างขนาดกลางมีผลกระทบในด้านการขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล ขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ ส่วนธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดเล็กมีผลกระทบในด้านบุคลากรและขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล การใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง ซึ่งผลกระทบดังกล่าวมีความสำคัญอย่างมากต่อการพัฒนาและหาแนวทางปรับตัวในธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กให้สามารถเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้ในอนาคต

จากการลงพื้นที่สำรวจโดยใช้แบบสอบถามผู้วิจัยได้รับข้อเสนอแนะว่า แบบสอบถามนี้เป็นประโยชน์แก่ธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กมาก และทางมหาวิทยาลัยต้องนำงานวิจัยนี้มาให้ความช่วยเหลือธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งยังต้องการให้รัฐบาลสนับสนุนธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งสินค้าให้มีความยั่งยืนต่อไป

คำสำคัญ : แนวทางการปรับตัว , บริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก , ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

E-mail Address : sasakorn@rmutr.info

ระยะเวลาโครงการ : ตุลาคม 2555 ถึงกันยายน 2556

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

Abstract

Project Code : Social 029/2556
Name of Project : The Guideline adaptation of medium and small logistics business services enter to ASEAN economics community
Researcher Name : Asst.Prof.Sasakorn Kritsanasathian

A Study of the small and medium sized logistic business services of entry into ASEAN. Data were collected by questionnaire from 41 samples in Nakhonpathom province , Samutsakorn province and Bangkok. Data were analyzed by Computer program for social data to examine the relation of business models and analysis of the status of existing transportation services contract. Study about the effects of the AEC's business into the medium and small logistic contractors and guidelines for adapting to survive in business services.

The results showed the existing business service model is the logistic business service shipping directly to the destination. They have using general logistic and operational systems. Shipping products to Southern and central regions. the main products to transport are automobile products and accessories. The status of employment of medium logistics business service. The company have employs 31 people in up to THB 2 million investment and over proportion investment in Thailand. The status of employment of small logistics business service have 5-10 employers. Investments 1,000,001 to 1,500,000 baht investment into Thailand. And longer period was 10 years.

The medium and small logistic businesses have been affected by the AEC. The overview of the issues and problem found was personnel. Fuel consumption. Lack of support from the government. Shipping prices are not standard. Not enough vehicles to transport goods. Lack of good transportation system in the business. Lack of technology to facilitate transportation. The product is damaged or lost during shipping. Duration of shipment delays or time constraints. It was found that the medium logistic business have an impact on the lack of support from the government. Lack of good transportation system in the business. The small logistic

businesses have an impact in personnel and lack of support from the government. Fuel consumption. This effect is very important to the development and adaptation approaches in the medium and small logistic businesses to have access to ASEAN in the future.

The questionnaire of the survey, the researcher has been suggested that this query is useful for the small logistic business. And universities to bring this research to help the small and medium logistics business to guide in resolving the issue and prepare to enter the ASEAN Economic Community. They also want the government support logistic business service for sustainable logistic.

Keywords : Guideline adaptation , Medium and small Logistics business services , ASEAN economic community.

E-mail Address : sasakorn@rmutr.info

Project Duration : October 2012 – September 2013

สารบัญ

หน้า

กิตติกรรมประกาศ.....ก

บทคัดย่อภาษาไทย.....ข

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....ง

บทที่

1 บทนำ.....1

ความสำคัญและที่มาของปัญหาที่ทำการวิจัย.....1

วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....2

ขอบเขตของการวิจัย.....2

นิยามศัพท์เฉพาะ.....2

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....4

2 แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....5

ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม(SMEs).....5

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการตลาด.....5

บริการรับจ้างขนส่งและการสร้างโครงข่ายการขนส่ง.....9

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเป้าหมายของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.....23

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....34

กรอบแนวความคิดการวิจัย.....42

3 ระเบียบวิธีการศึกษา.....43

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....43

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล.....44

การเก็บรวบรวมข้อมูล.....45

การิเคราะห์ข้อมูล.....45

4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....47

ส่วนที่ 1 สภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก.....48

ส่วนที่ 2 ศึกษาผลกระทบของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก.....59
ที่จะได้รับจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ส่วนที่ 3 แนวทางการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่ง.....61
ขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ.....77
ผลการวิจัย.....78
อภิปรายผล.....83
ข้อเสนอแนะ.....89
บรรณานุกรม
ภาคผนวก
ประวัติย่อผู้วิจัย

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
ตารางที่ 4-1	การวิเคราะห์ลักษณะการดำเนินงานในธุรกิจ	48
ตารางที่ 4-2	การวิเคราะห์ระบบที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจ	49
ตารางที่ 4-3	วิเคราะห์ภูมิภาค/จังหวัด ที่ธุรกิจจัดส่งสินค้า	50
ตารางที่ 4-4	วิเคราะห์ประเทศที่ธุรกิจจัดส่งสินค้า	52
ตารางที่ 4-5	การวิเคราะห์สินค้าหลักที่รับจ้างขนส่ง	53
ตารางที่ 4-6	การวิเคราะห์จำนวนพนักงานในธุรกิจ	54
ตารางที่ 4-7	การวิเคราะห์เงินลงทุนในธุรกิจ	55
ตารางที่ 4-8	การวิเคราะห์สัดส่วนการลงทุนในธุรกิจ	57
ตารางที่ 4-9	การวิเคราะห์ระยะเวลาในการก่อตั้งธุรกิจ	58
ตารางที่ 4-10	การวิเคราะห์ผลกระทบหรือปัญหาในการดำเนินธุรกิจ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	59
ตารางที่ 4-11	การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านบุคลากร	61
ตารางที่ 4-12	การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง	63
ตารางที่ 4-13	การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล	65
ตารางที่ 4-14	การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐาน	67
ตารางที่ 4-15	การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ	68
ตารางที่ 4-16	การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านการขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดี ในการดำเนินธุรกิจ	70
ตารางที่ 4-17	การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านการขาดเทคโนโลยี เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง	72
ตารางที่ 4-18	การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านสินค้ามีความชำรุดเสียหาย หรือสูญหายระหว่างการขนส่ง	73
ตารางที่ 4-19	การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้า	75

บทที่ 1
บทนำ

ความสำคัญและที่มาของปัญหาที่ทำการวิจัย

ในการดำเนินธุรกิจปัจจุบัน ผู้ประกอบธุรกิจได้กล่าวเป็นเสียงเดียวกันว่ามีองค์ประกอบหรือปัจจัยหลาย ๆ อย่างที่เป็นปัญหาและอุปสรรคที่ทำให้ธุรกิจพัฒนาหรือเจริญเติบโตได้ช้า และสู้กับธุรกิจขนาดใหญ่ไม่ได้ โดยเฉพาะในอนาคตอันใกล้ที่จะมีธุรกิจยักษ์ใหญ่ข้ามชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก

ธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก ก็เช่นกันเป็นธุรกิจที่ได้รับผลกระทบในด้านต่าง ๆ หลายด้านด้วยกัน ซึ่งเจ้าของธุรกิจมักเป็นบุคคลที่มีแรงจูงใจสูงและทำงานหนัก มีความคล่องตัวในด้านการบริหาร สามารถปรับตัวเข้ากับการเปลี่ยนแปลงได้ง่าย มีต้นทุนในการดำเนินการต่ำกว่าธุรกิจขนาดใหญ่ เพราะใช้แรงงานในครอบครัวเป็นหลัก และมีเครื่องมือเครื่องจักรแบบง่าย ๆ ไม่สลับซับซ้อน เป็นธุรกิจที่สร้างอาชีพและรายได้ให้กับเจ้าของธุรกิจในลักษณะที่พออยู่ได้ มีรายรับน้อยเมื่อเทียบกับกิจการใหญ่ สามารถให้บริการด้านการขนส่งได้สะดวกสบาย รวดเร็วและคล่องตัวมาก ลูกค้าเลือกใช้บริการได้ง่าย การบริการอาศัยความสามารถและบุคลิกภาพของผู้ประกอบธุรกิจเป็นสำคัญ จึงทำให้สามารถปรับตัวให้เข้ากับความต้องการของท้องถิ่นได้ง่าย

แต่ในอีก 3 ปีข้างหน้าประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะเริ่มต้นอย่างเป็นทางการ โดยการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบในปี พ.ศ.2558 ซึ่งจะมีนักลงทุนยักษ์ใหญ่ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติมาลงทุนเป็นจำนวนมาก

จากเหตุการณ์ในอนาคตดังกล่าว จะส่งผลทำให้ธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กได้รับผลกระทบ กล่าวคือไม่สามารถแข่งขันกับธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดใหญ่ได้ เนื่องจากขาดนวัตกรรมด้าน IT การบริหารจัดการที่เป็นสากลและการเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ยาก ทำให้ลักษณะการให้บริการไม่ครบวงจร (Integrated Logistics Service) โดยคาดว่าจะเผชิญกับสภาพการแข่งขันอย่างรุนแรงภายหลังจากที่อนุญาตให้ผู้ประกอบการสัญชาติอาเซียน สามารถถือหุ้นอย่างน้อยร้อยละ70 ในบริษัทของไทยได้ตามเงื่อนไขการเปิดเสรีภาคบริการของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ที่จะเริ่มตั้งแต่ปีพ.ศ. 2556 เป็นต้นไป ประกอบกับนโยบายบริหารราชการแผ่นดินจะมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย ที่มีแนวโน้มในการพัฒนามากยิ่งขึ้น ประกอบกับการกำหนดให้มีการพัฒนาภาคบริการโดยบรรจุไปเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายบริหารราชการแผ่นดิน ที่ได้แถลงไว้เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 กำหนดเป็นนโยบายด้านเศรษฐกิจ เรื่องที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน การบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ ซึ่งหากธุรกิจบริการรับจ้างขนส่ง

ขนาดกลางและขนาดเล็กไม่ได้รับการช่วยเหลือทั้งจากภาครัฐและเอกชน จะทำให้ธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก ไม่สามารถปรับตัวให้อยู่รอดได้เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ใน ปี พ.ศ.2558 อันใกล้นี้ อาจมีผลทำให้ต้องปิดกิจการลงก่อให้เกิดการว่างงานผู้ประกอบการขาดรายได้ ซึ่งจะกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวม

ดังนั้น เพื่อความอยู่รอดของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก เพื่อการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้วิจัยจึงได้ทำการวิจัยเรื่องแนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อวิเคราะห์สภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก
2. เพื่อศึกษาผลกระทบของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กที่จะได้รับจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
3. เพื่อกำหนดแนวทางการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในการให้บริการของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กเพื่อการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้กำหนดขอบเขตด้านเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับสภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก การวิเคราะห์ถึงผลกระทบของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กที่จะได้รับจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งการกำหนดแนวทางการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในการให้บริการของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กเพื่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ขอบเขตด้านพื้นที่

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดพื้นที่กลุ่มตัวอย่างที่เป็นธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็กในจังหวัดนครปฐม จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการประกอบธุรกิจขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กที่สามารถเป็นกลุ่มตัวอย่างได้

ขอบเขตด้านเวลา

สำหรับระยะเวลาที่ดำเนินการวิจัย ผู้วิจัยได้กำหนดเวลาศึกษาข้อมูลและปัญหาเกี่ยวกับหัวข้อที่ทำการวิจัย นำข้อมูลที่ได้มาออกแบบวิเคราะห์และออกแบบเครื่องมือในการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูล ทดสอบเครื่องมือในการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูล ปรับปรุงแก้ไขเครื่องมือในการเก็บ

รวบรวมข้อมูล ในระหว่างเดือนตุลาคม 2555 ถึงเดือนมกราคม 2556 นำแบบสอบถามไปสอบถามกับประชากรกลุ่มตัวอย่าง ในระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ ถึงเดือนเมษายน2556 นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ ในระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนมิถุนายน 2556 สรุปและรายงานผลการวิจัยพร้อมเผยแพร่ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงเดือนกันยายน 2556

นิยามศัพท์

แนวทางการปรับตัว หมายถึง แนวทางการแก้ปัญหาเพื่อให้ชีวิตมีความสุข ถ้าแก้ปัญหาสำเร็จก็มีความสุขคือปรับตัวได้ หากแก้ปัญหาไม่สำเร็จมีความทุกข์คือปรับตัวไม่ได้ คนที่ปรับตัวได้จึงมีสุขภาพจิตดี ส่วนคนที่ปรับตัวไม่ได้จึงมีปัญหาสุขภาพจิตหรือสุขภาพจิตไม่ดีนั่นเอง ปัญหาที่ทำให้ต้องปรับตัวอยู่เสมอคือความเครียดที่เกิดขึ้น ซึ่งมีสาเหตุมาจากการเปลี่ยนแปลงด้านอารมณ์ สังคม หรือเศรษฐกิจ เป็นต้น

ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลาง หมายถึง ธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งที่จดทะเบียนเป็นบริษัท

ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็ก หมายถึง ธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งที่จดทะเบียนเป็นห้างหุ้นส่วน

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC หรือ Asean Economics Community) คือการรวมตัวของชาติใน Asean 10 ประเทศ โดยมี ไทย, พม่า, ลาว, เวียดนาม, มาเลเซีย, สิงคโปร์, อินโดนีเซีย, ฟิลิปปินส์, กัมพูชา, บรูไน เพื่อที่จะให้มีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน จะมีรูปแบบคล้ายๆ กลุ่ม Euro Zone นั่นเอง จะทำให้มีผลประโยชน์, อำนาจต่อรองต่างๆ กับคู่ค้าได้มากขึ้น และการนำเข้าส่งออกของชาติในอาเซียนก็จะเสรี ยกเว้นสินค้าบางชนิดที่แต่ละประเทศอาจจะขอไว้ไม่ลดภาษีนำเข้า (เรียกว่าสินค้าอ่อนไหว) โดย Asean จะรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและมีผลจริงๆ จังๆ ณ วันที่ 1 มกราคม 2558 ณ วันนั้นจะทำให้ภูมิภาคนี้เปลี่ยนไปอย่างมากอย่างที่คิดไม่ถึงทีเดียว

โลจิสติกส์ หรือลอจิสติกส์ เป็นระบบการจัดการการส่งสินค้า ข้อมูลและทรัพยากรอย่างอื่นจากจุดต้นทางไปยังจุดบริโภคตามความต้องการของลูกค้า โลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับการผสมผสานของข้อมูล การขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การจัดการวัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ โลจิสติกส์เป็นช่องทางหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานที่เพิ่มมูลค่าของการใช้ประโยชน์ของเวลาและสถานที่

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้ทราบสภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งของธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก

2. ได้ทราบผลกระทบของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก ที่จะได้รับจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3. นำสภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งของธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กและผลกระทบที่จะได้รับ มากำหนดแนวทางการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในการให้บริการของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก เพื่อเตรียมความพร้อมในการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

บทที่ 2
แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในบทนี้ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยเรื่องแนวทางการปรับตัวของธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งผู้วิจัยกำหนดประเด็นที่สำคัญจะนำเสนอดังต่อไปนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการตลาด
   - 1.1 ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม(SMEs)
   - 1.2 เกณฑ์ที่ใช้ในการจำแนกกิจการของ SMEs
   - 1.3 ประเภทของ SMEs
   - 1.4 ความสำคัญของธุรกิจขนาดเล็ก
   - 1.5 คุณลักษณะของธุรกิจขนาดเล็ก
2. บริการรับจ้างขนส่งและการสร้างโครงข่ายการขนส่ง
   - 2.1 ประเภทของการบริการ
   - 2.2 การสร้างโครงข่ายการขนส่ง
   - 2.3 รูปแบบของกรขนส่ง
   - 2.4 การขนส่งตรงแบบเต็มตู้ (FuLl Truck Load)
   - 2.5 ปัจจัยสำคัญในการขนส่ง
   - 2.6 การออกแบบการขนส่ง
   - 2.7 หลักการขนส่ง
3. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเป้าหมายของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
   - 3.1 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
   - 3.2 เป้าหมายของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการตลาด

1.1 ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม(SMEs)

คำว่าเอสเอ็มอี นั้นเป็นคำย่อของคำว่า Small and Medium Enterprise(SME) ในภาษาอังกฤษนั่นเอง สำหรับคำที่ใช้กันอย่างเป็นทางการของภาษาไทย คือ “ วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ” สำหรับประเทศไทยได้มีกฎหมายธุรกิจเอสเอ็มอีประกาศออกมาอย่างเป็นทางการแล้ว ซึ่งเรียกว่าพระราชบัญญัติส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พ.ศ. 2543 โดยตามกฎหมายฉบับนี้

นั้นได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ในการกำหนดว่าใครบ้างที่จะได้ขึ้นชื่อว่าเข้าข่ายเป็นธุรกิจเอสเอ็มอี

ลักษณะของธุรกิจขนาดกลางหรือขนาดย่อม มีลักษณะดังนี้ (วิชัย โถสุวรรณจินดา 2552)

1) มีการบริหารอย่างอิสระ และผู้บริหารมักเป็นเจ้าของกิจการเอง

2) เงินลงทุนที่นำมาทำธุรกิจเป็นเงินลงทุนส่วนตัว หรือได้รับการสนับสนุนจากกลุ่มคนกลุ่มเล็กๆ

3) ขอบเขตการดำเนินการกระทำในพื้นที่ภายในท้องถิ่นเป็นส่วนมาก พนักงานและเจ้าของอาศัยอยู่ในชุมชนเดียวกัน แต่ตลาดของสินค้าและบริการไม่จำเป็นต้องอยู่ในท้องถิ่นนั้นก็ได้

4) ธุรกิจมีขนาดเล็กเมื่อเปรียบเทียบกับธุรกิจในอุตสาหกรรมเดียวกัน ทั้งทางด้านจำนวนพนักงาน เงินลงทุน ทรัพย์สิน ยอดขาย

โดยสรุป ความหมายของธุรกิจขนาดย่อมนั้น ยังไม่มีความหมายที่เฉพาะเจาะจง และกำหนดไว้แน่นอนตายตัว โดยเฉพาะการกำหนดไว้เป็นจำนวนเงินอาจมีค่าเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา ดังนั้นมูลค่าที่ระบุไว้ในขณะนี้อาจจะน้อยลงในอนาคต ทำให้การทำธุรกิจต้องเพิ่มมูลค่าเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ส่วนการเปรียบเทียบระหว่างประเทศก็ทำได้ยาก เพราะมีความแตกต่างกันในระดับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราและเทคโนโลยี การที่จะกำหนดเพื่อแยกธุรกิจขนาดย่อมให้เห็นชัด จึงต้องใช้การเปรียบเทียบโดยอาจวัดจากสินทรัพย์ทั้งหมด เงินลงทุน ยอดขายจำนวนพนักงาน อัตราการครองตลาด ซึ่งอาจถืออย่างใดอย่างหนึ่งเป็นเกณฑ์ หรือหลายอย่างผสมผสานกันก็ได้ อย่างไรก็ดีธุรกิจขนาดย่อมจะมีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างไปจากธุรกิจขนาดใหญ่ ดังนี้

1. ยอดขายมีน้อย เมื่อเทียบกับกิจการใหญ่ ๆ แต่ก็พออยู่ได้
2. ใช้ฝีมือบริการลูกค้า เน้นการตอบสนองลูกค้าเฉพาะราย
3. มีการให้บริการเป็นส่วนตัว โดยอาศัยความสามารถและบุคลิกภาพของผู้ประกอบธุรกิจเป็นสำคัญ
4. มีความสะดวกสบาย โดยลูกค้าเลือกใช้บริการได้ง่าย
5. สามารถปรับตัวให้เข้ากับความต้องการของท้องถิ่นได้ง่าย
6. เจ้าของธุรกิจมีแรงจูงใจสูง และทำงานหนัก
7. มีความคล่องตัวในด้านการบริหาร และปรับตัวเข้ากับการเปลี่ยนแปลงได้ง่าย
8. ต้นทุนดำเนินการต่ำกว่าเพราะใช้แรงงานในครอบครัวเป็นหลัก และใช้เครื่องมือเครื่องจักรแบบง่าย ๆ ไม่สลับซับซ้อน

ธุรกิจเอสเอ็มอี ซึ่งได้ประกาศออกมาเป็นกฎกระทรวงก่อนหน้านี้ จะใช้เกณฑ์ในการวัดว่าธุรกิจไหนเป็นเอสเอ็มอี อีกดังนี้คือ

1. กิจการที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการผลิตหรือบริการ มีมูลค่าทรัพย์สินถาวรไม่เกินสองร้อยล้านบาทมีการจ้างงานไม่เกินสองร้อยคน

2. กิจการค้าส่งที่มีทรัพย์สินถาวรไม่เกินหนึ่งร้อยล้านบาท มีการจ้างงานไม่เกินห้าสิบคน

3. กิจการค้าปลีกที่มีมูลค่าทรัพย์สินถาวรไม่เกินหกสิบล้านบาทมีการจ้างงานไม่เกินสามสิบคน

1.2 เกณฑ์ที่ใช้ในการจำแนกกิจการของSMEs ว่าจะเป็นวิสาหกิจขนาดกลางหรือขนาดย่อมคือ

1) มูลค่าชั้นสูงของสินทรัพย์ถาวร

2) จำนวนการจ้างงาน

1.3 ประเภทของ SMEs

ประเภทที่ 1 จำแนกโดยใช้มูลค่าชั้นสูงของสินทรัพย์ถาวรสามารถจำแนก ได้ ดังนี้

1) การผลิต:วิสาหกิจขนาดกลางไม่เกิน 200 ล้านบาท วิสาหกิจขนาดเล็กไม่เกิน 50 ล้านบาท

2) การบริการ:วิสาหกิจขนาดกลางไม่เกิน200 ล้านบาทวิสาหกิจขนาดเล็กไม่เกิน 50 ล้านบาท

3) การค้า

- ค้าส่ง : วิสาหกิจขนาดกลางไม่เกิน 100 ล้านบาท วิสาหกิจขนาดเล็กไม่เกิน 50 ล้านบาท

- ค้าปลีก : วิสาหกิจขนาดกลางไม่เกิน60 ล้านบาท วิสาหกิจขนาดเล็กไม่เกิน 30 ล้านบาท

ประเภทที่ 2 จำแนกโดยใช้เกณฑ์จากจำนวนการจ้างงานสามารถจำแนกได้ ดังนี้

1) การผลิต : วิสาหกิจขนาดกลางไม่เกิน 200 คน วิสาหกิจขนาดเล็กไม่เกิน 50 คน

2) การบริการ : วิสาหกิจขนาดกลางไม่เกิน 200 คน วิสาหกิจขนาดเล็กไม่เกิน 50 คน

3) การค้า

- ค้าส่ง : วิสาหกิจขนาดกลางไม่เกิน 50 คน วิสาหกิจขนาดเล็กไม่เกิน 25 คน

- ค้าปลีก : วิสาหกิจขนาดกลางไม่เกิน 30 คน วิสาหกิจขนาดเล็กไม่เกิน 15 คน

การให้คำจำกัดความของธุรกิจขนาดเล็กมักจะแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ หรือบางครั้งแม้แต่หน่วยงานที่ดูแล หรือส่งเสริมเรื่องนี้ในประเทศเดียวกัน ก็ยังมีการให้คำจำกัดความไม่เหมือนกันปรากฏให้เห็นเสมอ แต่อย่างไรก็ตามหลักใหญ่ ๆ ในการให้คำจำกัดความต่างก็จะมีการใช้คำหลักที่เป็นคำร่วมในการนำมาใช้ประกอบการอธิบายที่มักจะตรงกัน โดยคำหลักเหล่านี้ แต่ละคำต่างก็เป็นกลไกในการช่วยบอกให้ทราบถึงขนาดของธุรกิจได้โดยตรง คำหลักต่างๆ ที่ใช้กำหนดมีดังนี้ คือ สินทรัพย์รวม คือ สินทรัพย์ทั้งหมดที่ธุรกิจใดๆ เป็นเจ้าของหรือ ถือครองอยู่ สินทรัพย์สุทธิ

คือ สินทรัพย์ต่างๆ ของธุรกิจที่มีอยู่ หลังจากหักหนี้สินต่างๆ ออกแล้ว พนักงาน คือ จำนวนรวมของคนงานและผู้บริหารทั้งหมดซึ่งมีรายชื่อปรากฏอยู่ในทะเบียนบัญชีรายจ่ายค่าจ้าง และเงินเดือน ยอดขาย คือ รายรับสุทธิที่ได้มาจากยอดขายรวมหักด้วยสินค้าที่รับคืนจากลูกค้าและส่วนลดที่ให้กับลูกค้า ดังตัวอย่างในกฎหมายที่เกี่ยวกับธุรกิจขนาดเล็กของสหรัฐอเมริกาได้ระบุไว้ว่า ธุรกิจขนาดเล็กหมายถึง “กิจการที่ความเป็นเจ้าของและการดำเนินงานเป็นไปอย่างมีอิสระ และในเวลาเดียวกันกิจการนั้นๆ จะต้องไม่มีอิทธิพลไปครอบงำต่อการดำเนินงานของธุรกิจอื่นในแขนงเดียวกัน” สำหรับในประเทศไทย สำนักงานธนกิจอุตสาหกรรมขนาดย่อม กรมส่งเสริมอุตสาหกรรมกำหนดว่า “อุตสาหกรรมขนาดย่อม หมายถึงอุตสาหกรรมที่มีเงินทุนจดทะเบียนหรือทรัพย์สินถาวรไม่เกิน 5 ล้านบาท” ในอีกทางหนึ่ง การใช้เกณฑ์กำหนดโดยอาศัยจำนวนพนักงานเป็นหลักนั้น ในการศึกษาวิจัย“อุตสาหกรรมขนาดย่อม และขนาดกลางในประเทศไทย”(พ.ศ.2521) โดยคณะวิจัยของ ดร. แสง สงวนเรือง เคยให้คำจำกัดความอุตสาหกรรมขนาดย่อมเอาไว้ว่า หมายถึง “อุตสาหกรรมที่มีคนงาน 10-49 คน”

1.4 ความสำคัญของธุรกิจขนาดเล็ก (ณัฐพล ชุมแสง 2541.)

มนุษย์ทุกคนมีความต้องการในด้านต่าง ๆ ไม่เหมือนกันและไม่มีที่สิ้นสุด นับตั้งแต่ความต้องการด้านอาหาร เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย ยารักษาโรค แล้วยังมีความต้องการด้านอื่นๆ อีก เช่น ความปลอดภัย ความมั่นคงที่จะมีงานทำ มีสวัสดิภาพในสังคม ความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นที่ไม่เสี่ยงภัย มีหลักประกันในทางต่างๆ เพื่อให้คนดำเนินชีวิตไปได้ด้วยดี ดังนั้น ธุรกิจขนาดเล็ก ซึ่งถือว่าเป็นธุรกิจพื้นฐานเข้ามามีบทบาทส่วนหนึ่ง ในการตอบสนองความต้องการของคนในสังคมและมีส่วนช่วยในการพัฒนาประเทศด้วย ซึ่งประเทศไทยมีระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมหรือเสรีที่ตัวบุคคลมีสิทธิเสรีภาพในการที่จะเลือกดำเนินการใดๆ ภายใต้ขอบเขตของกฎหมายและเป็นระบบที่ยอมให้มีการแข่งขันกันโดยการกำกับดูแลของรัฐบาล

1.5 คุณลักษณะของธุรกิจขนาดเล็ก

แม้ว่าการให้คำจำกัดความธุรกิจขนาดเล็กจะแตกต่างกันไปบ้าง แต่อย่างไรก็ตามคุณลักษณะโดยทั่วไป ของธุรกิจขนาดเล็ก มักจะมีเหมือนกันในสิ่งต่อไปนี้

1) การบริหารงานเป็นอิสระ กล่าวคือการก่อตั้งมักจะไม่จัดตั้งเป็นส่วนหนึ่งของกิจการแห่งอื่นที่มีขนาดใหญ่กว่า และเป็นธุรกิจที่ผู้บริหารซึ่งเป็นเจ้าของกิจการมีอิสระจากการควบคุมจากภายนอก และสามารถทำการตัดสินใจเรื่องสำคัญต่าง ๆ ได้ด้วยตนเอง

2) เงินทุนมักจะได้มาจากตัวเจ้าของเอง หรืออาจจะระดมเงินทุนมาจากกลุ่มคนใกล้ชิด ที่รู้จักกันดี หรืออาจเป็นเครือญาติกัน

3) ขอบเขตการดำเนินงานส่วนใหญ่มักจำกัดอยู่ในท้องถิ่น โดยที่คนงานและเจ้าของมักจะเป็นบุคคลที่อาศัยอยู่ในชุมชนเดียวกัน

4) ขนาดของกิจการมักจะมีขนาดเล็ก เมื่อเทียบกับธุรกิจในอุตสาหกรรมเดียวกัน ซึ่งการวัดอาจใช้ยอดขาย จำนวนพนักงาน กำไรรวมที่ทำได้หรือเกณฑ์อื่นใดที่เหมาะสมสำหรับนำมาใช้วัดก็ได้

2. บริการรับจ้างขนส่งและการสร้างโครงข่ายการขนส่ง

2.1 การจำแนกประเภทของบริการตามประเภทของอุตสาหกรรม จำแนกได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้

ประเภทที่ 1 ภาคเกษตรกรรม

ประเภทที่ 2 ภาคอุตสาหกรรม

การขนส่ง การกระจายสินค้าและการเก็บสินค้า (Transportation , Distribution and Storage) เป็นบริการในภาคอุตสาหกรรม (ธีรกิติ นวรัตน์ ณ อยุธยา 2552.)

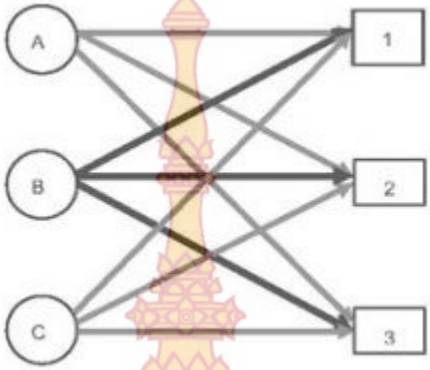
2.2 การสร้างโครงข่ายการขนส่ง

ในทางปฏิบัติรัฐบาลเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านการขนส่งผู้ประกอบการขนส่งทุกรายสามารถใช้ถนน รางรถไฟ ท่าเรือ สนามบินและท่อได้ค่อนข้างอิสระและเท่าเทียมกัน ดังนั้นสิ่งที่ท้าทายความสามารถอย่างมากของบริษัทขนส่งทั้งหลาย คือทำอย่างไรจึงจะหาประโยชน์จากสาธารณูปโภคฟรี ๆ เหล่านี้ให้ได้เหนือกว่าคู่แข่ง ซึ่งขึ้นอยู่กับความคิดสร้างสรรค์ของผู้ประกอบการที่จะสามารถออกแบบและคิดค้นนวัตกรรมด้านการขนส่งให้เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของตนเองได้หรือไม่ ในทางทฤษฎีนั้นมีการคิดค้นรูปแบบการสร้างโครงข่ายการขนส่งที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งมากมาย ในที่นี้จะขอยกตัวอย่างที่ชัดเจนสองประการได้แก่การใช้ศูนย์กลางกระจายสินค้า (Distribution Center, DC) และการพัฒนาระบบขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ดังนี้

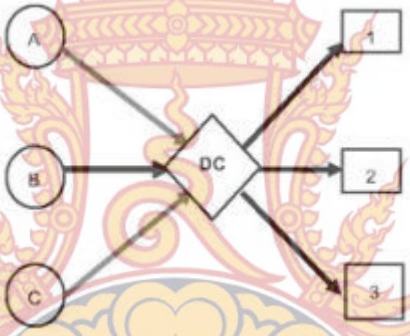
รูปแบบที่ 1 การใช้ศูนย์กลางกระจายสินค้า (Distribution Center, DC)

เป็นการสร้างโครงข่ายที่คิดขึ้นเพื่อลดเส้นทางการขนส่งจำนวนมากและสลับซับซ้อนให้เหลือโครงข่ายการขนส่งน้อยลงและเรียบง่ายขึ้นทำให้บริหารจัดการเส้นทางง่ายขึ้น เปิดโอกาสให้เกิดการ Consolidate สินค้าให้ เต็มคันรถบรรทุก ณ ศูนย์กลางเนื่องจากมีคำสั่งซื้อหนาแน่นและช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวม รูปที่ 1 อธิบายประโยชน์ของการมีศูนย์กลางการกระจายสินค้าในกรณีไม่มีศูนย์กลางกระจายสินค้า (ดังภาพที่ 2-1) หากผู้ผลิต A, B, และ C ต้องการส่งสินค้าไปถึงลูกค้า 1, 2, และ 3 โดยตรงต้องวิ่งรถทั้งสิ้น 9 เส้นทาง (หรือเท่ากับจำนวนลูกศร) บางคันอาจจะเต็มคันบ้างไม่เต็มคันบ้าง ขากลับก็ยังต้องวิ่งรถเที่ยวเปล่ากลับมาโรงงานเป็นระยะทางไกลแต่เมื่อมีศูนย์กลางกระจายสินค้า(ดังภาพที่ 2-2) ผู้ผลิต A, B, และ C เพียงแต่วิ่งมาส่งสินค้าที่ศูนย์กลางและให้ศูนย์กลาง Consolidate สินค้าลงรถบรรทุกก่อนส่งต่อไปให้ลูกค้า 1, 2, และ 3 ต่อไปซึ่งจำนวนเส้นทางที่ใช้น้อยลงเหลือเพียง 6 เส้นทางเท่านั้นและในบางครั้งยังสามารถจัดให้ลูกค้า 1, 2, และ 3 อยู่บนเส้นทางเดียวกัน

ได้อีกด้วย ยิ่งจะทำให้จำนวนเส้นทางน้อยและระยะทางสั้นลงช่วยประหยัดต้นทุนการขนส่งลงได้อย่างเห็นได้ชัด



ภาพที่ 2-1 การกระจายสินค้าจากผู้ผลิตถึงลูกค้าโดยตรง



ภาพที่ที่ 2-2 การกระจายสินค้าจากผู้ผลิตถึงลูกค้าโดยผ่านศูนย์กลางกระจายสินค้า

ปัจจุบันผู้ประกอบการรายใหญ่ให้ความสำคัญกับการขนส่งโดยผ่านศูนย์กลางกระจายสินค้าอย่าง เช่น Tesco Lotus ให้ Suppliers ส่งสินค้ามาที่ศูนย์กลางกระจายสินค้าของตนที่ศูนย์วังน้อย จังหวัดอยุธยาหรือศูนย์บางบัวทอง จังหวัดสุพรรณบุรีเพื่อทำการคัด-แยก-จัดเรียง-บรรจุ-ลำเลียงใส่รถขนส่งวิ่งกระจายส่งไปให้ร้านค้า (Stores) ทั้งหลายในเครือข่าย โดยที่ Tesco Lotus เก็บค่าใช้จ่ายในการบริหารศูนย์กลางกระจายสินค้าจาก Suppliers โดยคิดเสียว่าเป็นการประหยัดค่าขนส่งให้กับ Suppliers ที่ไม่ต้องวิ่งรถไปส่งสินค้าให้ร้านค้าในเมืองจำนวนมาก Supermarket ห้างสรรพสินค้าร้านสะดวกซื้อล้วนแล้วแต่ใช้รูปแบบธุรกิจเดียวกันนี้ในการบริหารศูนย์กลางกระจายสินค้าของตนบริษัทขนส่งซึ่งมีเครือข่ายกว้างขวางปริมาณสินค้าจำนวนมากก็สามารถนำเอาแนวคิดของศูนย์กลางกระจายสินค้ามาพัฒนาโครงข่ายขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นได้เช่นกันบริษัทขนส่งขนาดใหญ่แห่งหนึ่งก็ได้ใช้หลักการเดียวกันนี้อย่างได้ผล คือแทนที่จะส่งสินค้าจากกรุงเทพมหานครไปยังแต่ละจังหวัดโดยตรงซึ่งจะทำให้เกิดการบรรทุกไม่เต็มคันในหลายเส้นทาง (ต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยสูงขึ้น) ก็ใช้วิธีสร้าง

ศูนย์กลางกระจายสินค้าตามจังหวัดสำคัญ ๆ ในภูมิภาคให้เป็นจุดกระจายสินค้าอีกทอดหนึ่ง ดังแสดงโครงข่ายไว้ในภาพที่ 2-3

รูปแบบที่ 2 การใช้การขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

ดังที่ได้อธิบายมาแล้วข้างต้นว่ารูปแบบการขนส่งมีหลากหลาย ไม่ได้มีเฉพาะการขนส่งทางถนนโดยรถเท่านั้นความจริงที่เกิดขึ้นขณะนี้คือผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมักจะมีความเชี่ยวชาญการขนส่งแบบใดแบบหนึ่งเท่านั้นไม่สามารถใช้ประโยชน์จากการขนส่งรูปแบบต่างๆ ร่วมกันได้ แต่ในปัจจุบันรัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งหลายรูปแบบมากขึ้นมีการออกพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กระทรวงพาณิชย์เองก็รับเป็นตัวกลางประสานให้เกิดการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ซึ่งมีความเชี่ยวชาญด้านต่างๆ เช่น ขนส่ง Shipping และ Freight Forwarder มาเป็นพันธมิตรกัน เพื่อให้สามารถทำธุรกิจได้ครบวงจรโดยมีเป้าหมายระยะยาว ว่าจะสามารถแข่งขันได้กับคู่แข่งที่เข้มแข็งจากต่างชาติซึ่งเป็นกรณีที่น่าศึกษาเป็นอย่างยิ่งว่าอนาคตของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ไทยจะเป็นอย่างไรในอนาคต (สมชาย ปฐมศิริ 2552.)

ภาพที่ 2-3 โครงข่ายการขนส่งสินค้าในลักษณะศูนย์กลางการกระจายสินค้าภูมิภาค

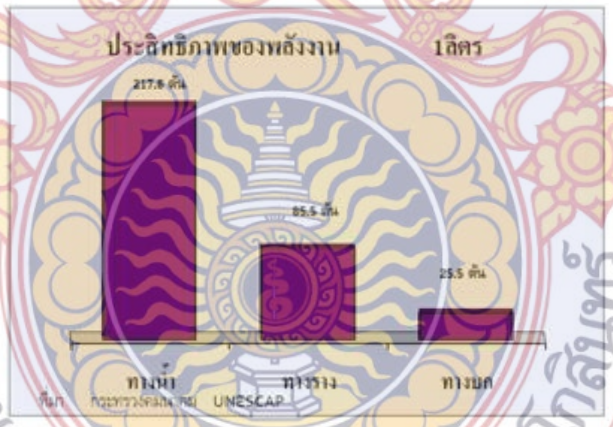
การขนส่งสินค้าภายในประเทศไทยใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลักในขณะที่การขนส่งรูปแบบอื่นไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางรางมีปริมาณการขนส่งสินค้าน้อยมากๆ (อาจจะกล่าวได้ว่าน้อยเกินไป) ดังนั้นการขนส่งทางถนนจึงเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถเข้าถึงได้ทุกสถานที่ได้ดีกว่าทุกรูปแบบการขนส่งไม่มีรางรถไฟและท่าเรืออยู่ทุกสถานที่รับ-ส่งสินค้าดังนั้นแม้ว่าจะใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าอื่นๆ ที่ไม่ใช่การขนส่งทางถนนก็ต้องเชื่อมต่อกับการขนส่งทางถนนเพื่อให้การขนส่งสินค้าบรรลุตามความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างสมบูรณ์สัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศของประเทศไทยแสดงดังแผนภาพ

	2546	2547	2548	2549	2550
ถนน	440,000	435,000	430,000	427,000	428,000
รถไฟ	11,000	13,000	12,000	12,000	11,000
ลำน้ำ	29,000	29,100	29,600	31,000	31,700
ชายฝั่ง	24,600	29,700	29,500	31,600	31,200
อากาศ	0.054	0.053	0.059	0.048	0.052

ภาพที่ 2-4 แผนภาพแสดงสัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

จากภาพที่ 2-4 จะเห็นได้ว่าประเทศไทยใช้การขนส่งสินค้าทางถนนมากเป็นอันดับ 1 รองลงมาเป็นทางรถไฟ ลำน้ำ ชายฝั่งและอากาศ จะเห็นได้ว่าสัดส่วนการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่งต่างๆ ไม่มีความสมดุลของการขนส่งเลย

และเมื่อพิจารณาถึงประสิทธิภาพการใช้พลังงานแต่ละรูปแบบการขนส่ง จะพบว่ารูปแบบการขนส่งทางน้ำเป็นรูปแบบที่มีประสิทธิภาพจากการใช้พลังงานดีที่สุด รองลงมาเป็นรูปแบบการขนส่งทางราง แต่รูปแบบการขนส่งทางบกเป็นรูปแบบที่มีประสิทธิภาพด้อยกว่าสองรูปแบบข้างต้น ดังแสดงในแผนภาพ



ภาพที่ 2-5 แสดงประสิทธิภาพของพลังงานที่ใช้ในการขนส่งแต่ละประเภท

สัดส่วนการขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบและประสิทธิภาพของพลังงานดังกล่าว ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น

1. ปัญหาการจราจร เนื่องจากเกิดมีปริมาณรถขนส่งเป็นจำนวนมากที่ปฏิบัติงานขนส่งสินค้าในแต่ละเส้นทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางหลักที่เชื่อมระหว่างส่วนกลางกับเมืองหลักในแต่ละภาค

นอกจากนั้นยังส่งผลเชิงลบไปยังผู้ใช้ถนนเพื่อการเดินทางที่จะต้องใช้เวลามากตาม

การติดขัดของจราจร

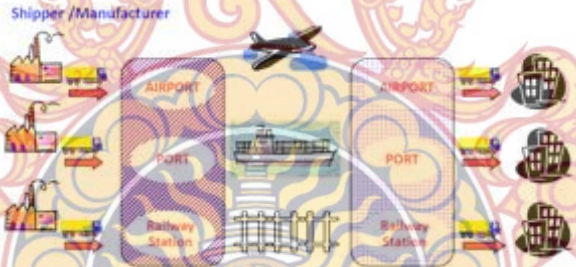
2. ปัญหามลภาวะ ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากรถขนส่งสินค้ามีมาก

3. ปัญหาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงประเทศไทยนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงมาใช้บริโภคภายในประเทศดังนั้นปริมาณรถบรรทุกที่มากขึ้นตามปริมาณสินค้าขนส่งจะทำให้ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงต้องถูกใช้มากขึ้นส่งผลให้ต้องนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้นด้วย

4. ปัญหาต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศที่ไม่ได้รับการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพหนึ่งในการจัดการที่ไม่มีประสิทธิภาพคือความไม่สมดุลของรูปแบบการขนส่งสินค้าในประเทศอันนำไปสู่ต้นทุนการขนส่ง (ซึ่งเป็นต้นทุนหลักของต้นทุนโลจิสติกส์) ที่สูงเกินไปส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไม่สามารถสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันได้ดีเท่าที่ควร

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ไม่ใช่เป็นเรื่องใหม่สำหรับการขนส่งสินค้าเพียงแต่เราไม่ได้เรียกลักษณะการบริการว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก่อนอื่นเรามาทำความรู้จักกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบว่าคืออะไร

“การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้าด้วยบรรจุภัณฑ์เดิม โดยปราศจากการขนถ่ายสินค้าออกจากบรรจุภัณฑ์โดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป” หรืออธิบายได้ตามภาพ



ภาพที่ 2-6 แสดงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ภูมิประเทศของไทยสามารถนำการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาใช้ในการขนส่งสินค้าได้โดยต้องวางแนวทางของการขนส่งสินค้าในแต่ละภาคให้ชัดเจน อาทิเช่น ภาคเหนือและภาคอีสานควรเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างทางถนนและทางรางในขณะที่ภาคใต้ซึ่งมีทรัพยากรน้ำ (อ่าวไทย)ที่พร้อมควรจะเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างทางถนนและทางน้ำ แต่การจะนำการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาใช้ขนส่งสินค้าภายในประเทศไทยนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเร่งดำเนินการในสิ่งต่าง ๆ ดังนี้

1. สถานที่ต้นทางและปลายทาง (Terminal) ต้องสร้างสถานีรถไฟและท่าเรือทั้ง

ต้นทางและปลายทางให้มีความพร้อมที่จะรับปริมาณสินค้าขนส่งและต้องเชื่อมโยงกับการขนส่งทางถนนได้อย่างราบรื่นไม่มีข้อจำกัดในการเชื่อมโยงรวมถึงต้องสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งให้พร้อม

2. ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ต้องได้รับการวางตำแหน่งที่ตั้งและถูกออกแบบให้เข้ากับลักษณะของสินค้าและรูปแบบการขนส่ง

3. พาหนะในการขนส่ง ทั้งรถไฟและเรือขนส่งสินค้าต้องได้รับการผลักดันให้มีจำนวนเพียงพอกับปริมาณการขนส่งในแต่ละพื้นที่และต้องสร้างพาหนะในการขนส่งที่สอดรับการประเภทสินค้าในแต่ละพื้นที่

4. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีกิจกรรมที่เกิดขึ้นมากและหลากหลายตั้งแต่สินค้าออกจากแหล่งผลิต (หรือคลังสินค้าต้นทาง) จนกระทั่งสินค้าถึงปลายทาง ดังนั้นระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้องถูกนำมาใช้ในการปฏิบัติการตลอดทุกกิจกรรมเพื่อให้สามารถประเมินและติดตามการเคลื่อนย้ายสินค้าได้ตลอดเวลา

5. เส้นทางการขนส่งโดยเฉพาะอย่างยิ่งรางรถไฟต้องได้รับการพัฒนาให้พร้อมใช้งานและความลึกของร่องน้ำต้องได้รับการขุดลอกให้เหมาะกับปริมาณการขนส่งสินค้าที่สำคัญต้องสร้างความไว้วางใจในการใช้บริการให้เกิดขึ้นให้ได้

6. ค่าภาระการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบขนส่งต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐเพื่อให้สามารถเกิดแรงจูงใจสำหรับผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

7. การให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) การให้บริการขนส่งสินค้าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีผู้เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก ดังนั้นผู้ใช้บริการไม่ควรอย่างยิ่งที่จะต้องติดต่อกับหลายจุดเพื่อให้เกิดการบริการขึ้นแต่ควรจะมีผู้ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จเกิดขึ้นโดยเป็นผู้ประสานงานกับทุกส่วนกิจกรรมตลอดการเคลื่อนย้ายสินค้าและผู้ใช้บริการสามารถติดต่อกับผู้ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จนี้แล้วสามารถได้รับการสนองตอบความต้องการที่ครบถ้วน

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับขนส่งสินค้าภายในประเทศ น่าจะเป็นหนึ่งในแนวทางในการพัฒนาเพื่อยกระดับโลจิสติกส์ของประเทศทั้งในมุมมองการเงิน (Financial Perspective) และมุมมองที่ไม่ใช่การเงิน (Non-financial Perspective) แต่ยังคงต้องได้รับพัฒนาอย่างจริงจังจากทุกภาคส่วนจึงจะทำให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับขนส่งสินค้าภายในประเทศเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมและเป็นรูปแบบการขนส่งหนึ่งที่สร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับประเทศ (บุญทรัพย์ พานิชการ: 2554.)

2.3 Full Truck Load (FTL) หรือ การขนส่งตรงแบบเต็มตู้

เป็นแนวคิดหรือกลยุทธ์ที่นำมาใช้ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าไปต่างประเทศได้วิธีนี้นั้นมีมานานแล้ว แต่ไม่ค่อยเป็นที่นิยมเพราะทำได้ยากและมิใช่ว่าต้องการใช้แนวคิดนี้ แล้วจะทำได้ทันทีทันใดหากจะต้องมีการวางแผนเป็นลำดับขั้นตอนและต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงาน

ภายในองค์กรเป็น อย่างดีซึ่งในบางครั้งต้องมีการขอความร่วมมือจากลูกค้าด้วย อีกทั้งต้องมีการวัดผลการควบคุมขบวนการอย่างเป็นรูปธรรมแบบต่อเนื่องซึ่งในบทความนี้จะนำเสนอแนวทางการเตรียมความพร้อม ด้านต่าง ๆ ผลประโยชน์ในการช่วยให้ลดต้นทุนขนส่งสินค้าได้ รวมถึงอุปสรรคต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในการทำ FTL นี้

หนึ่งในเป้าหมายการทำธุรกิจนั้นก็คือการส่งสินค้าให้ทันเวลาถูกต้องทั้งจำนวนและคุณภาพ ซึ่งหลายท่านคงไม่ปฏิเสธว่าเป็นสิ่งที่ถูกต้อง ซึ่งปัจจุบันนอกจากการวัดผลของคุณภาพสินค้าแล้วยังวัดเรื่องคุณภาพของการส่งมอบทันเวลาด้วยเราเรียกวิธีวัดนี้ว่า On Time Delivery Measurement หรือ OTDM การส่งทันเวลานั้นหมายถึงการที่ไม่ส่งสินค้าก่อนหรือหลังวันที่ลูกค้ากำหนดจึงทำให้ฝ่ายLogistic หรือหัวหน้าองค์กรต้องวางแผนด้าน Logistic และ Supply Chain กันอย่างมากและมีการตั้งเป้าหมายประจำปีขององค์กรไว้ โดยให้มุ่งเน้นในการส่งสินค้าให้ลูกค้าทันเวลามากขึ้น เช่นจากที่เคยตั้งเป้าไว้ 90% อาจเพิ่มเป็น 95% หรือ 99% หรือ 100% เลยก็มี เพื่อให้ลูกค้าพึงพอใจมากขึ้นและเป็นการคาดหวังในการต่อยอดทางธุรกิจต่อไปซึ่งในบางครั้ง การมุ่งเน้นเรื่อง On Time Delivery (OTD) มากจนเกินไปอาจทำให้เกิดความผิดพลาดด้านคุณภาพของสินค้าที่ส่งได้หรือทำให้เกิดต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้นได้ ซึ่งในบางครั้งบางเหตุผลอาจมีความไม่เป็นธรรมกับผู้ขายอยู่บ้าง เช่น การที่ลูกค้าเร่งให้ผู้ขายส่งสินค้าก่อนเวลานำ (Lead Time) ที่ได้ทำข้อตกลงกันไว้ตอนเริ่มทำธุรกิจด้วยกัน หรืออีกกรณีหนึ่งลูกค้ามีพื้นที่การเก็บสินค้าคงคลังน้อยลงและมีการลดมูลค่าสินค้าคงคลังให้น้อยลง และบางครั้งลูกค้าอาจมีความผิดพลาดทางการคาดคะเนการขาย ซึ่งทั้งหมดที่กล่าวนั้นเป็นสิ่งที่นำไปสู่การเร่งรัดหรือขอร้องให้ผู้ขายส่งสินค้าแบบทยอยหรือไม่เต็มตู้ ตลอดจนการส่งแบบเร่งด่วนโดยเพิ่มการส่งให้มีความถี่หรือบ่อยมากขึ้น สุดท้ายพอช่วงสรุปงบรายเดือนรายปีของบริษัทผู้ขาย Logistic Top Management บางรายเห็นสรุปต้นทุนค่าขนส่ง หรือ Freight Cost บางรายถึงกับนั่งกุมขมับก็มี

อย่างไรก็ตามการทำธุรกิจนอกจากการมุ่งเน้นให้ลูกค้าพึงพอใจนั้นถูกต้องแล้วแต่สิ่งที่มุ่งเน้นอีกเรื่องที่สำคัญมากกว่าก็คือ กำไรหรืออย่างน้อยก็ต้องไม่ขาดทุน คงไม่มีใครทำธุรกิจหวังแต่การขาดทุนเป็นแน่การส่งให้ทันเวลาแต่มีค่าใช้จ่ายที่เกินงบประมาณหรือต้องขาดทุนนั้นก็เป็นสิ่งไม่พึงประสงค์ของการทำธุรกิจเช่นกันอีกทั้งในตลาดที่มีการแข่งขันที่สูงในปัจจุบันกว่าจะชนะคู่แข่งมาได้ในแต่ละครั้งก็มีการกดต้นทุนกันแทบแย่แล้วเมื่อเวลาผ่านไปสถานการณ์ต่างๆ ก็ยากที่จะคาดเดาลำบากค่าใช้จ่ายเรื่องขนส่งก็มีต้นทุนสูงขึ้นตลอดเวลา เพราะอิงกับราคาน้ำมันและปัจจัยต่าง ๆ ที่ไม่สามารถคาดคะเนได้หรือคาดคะเนได้แต่ก็มีความแกว่งสูงและอีกสิ่งที่มีความยากสำหรับผู้ขายสินค้า ก็คือการไปขอขึ้นราคาค่าขนส่งกับลูกค้า ส่วนมากก็จะไม่ค่อยสำเร็จบ้าง, ได้รับการปฏิเสธจากการไม่รัดกุมในสัญญาซื้อบ้างหรือลูกค้าก็ใช้วิธีดึงเวลาบ้าง

เคยได้ยินคำกล่าวของผู้ที่ทำธุรกิจในบริษัทข้ามชาติรายใหญ่ชาวมาเลเซียรายหนึ่งกล่าวว่า “หากส่งสินค้าตรงเวลาเพื่อทำให้ลูกค้าพอใจแต่ทำให้ธุรกิจต้องขาดทุนหรือสินค้าล๊อคนั้นขาดทุนเพราะค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น ก็ควรไม่ส่งควรอยู่เฉยๆไม่ทำธุรกิจจะเป็นทางเลือกที่ดีกว่า”

จากที่กล่าวนำข้างต้นเชื่อว่าทุกองค์กรต้องหากลยุทธ์ต่างๆ มาขับเคลื่อนให้ธุรกิจของตนเองมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำและคุ้มค่าและสามารถสร้างความพึงพอใจลูกค้าได้ด้วย

2.3.1 ข้อดีและข้อเสียของการขนส่งแบบขนส่งตรงแบบเต็มตู้Full Truck Load (FTL)

การจัดการการขนส่งมีวัตถุประสงค์เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าในด้านเวลาและด้านต้นทุน การออกแบบการขนส่งมีหลายทางเลือก เช่นการขนส่งแบบขนส่งตรง(Direct shipment) การขนส่งแบบรวบรวมและแบบรวมกระจายสินค้า (Milk run) การขนส่งแบบนี้ใช้คลังสินค้าเป็นจุดผ่าน (Cross dock) การส่งสินค้าจากโรงงานเต็มคันรถ (Full truck load = FTL) ตรงไปให้ลูกค้า แต่ละรายโดยสินค้าจะไม่ผ่านคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าและไม่มีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะระหว่างทาง การออกแบบการขนส่งตามขนาดลูกค้าตามความหนาแน่นและระยะทางตามอุปสงค์และมูลค่าของผลิตภัณฑ์ ดังนี้

ข้อดีของการขนส่งแบบเต็มตู้

1.ไม่ต้องใช้คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าทำให้ไม่เสียเวลาและค่าใช้จ่าย

2.รวดเร็ว การขนส่งตรงยานพาหนะไม่ต้องแวะส่งสินค้าจุดอื่นทำให้ใช้เวลาน้อย เอื้อต่อการใช้ระบบ Just in time (JIT)

3. ระยะทางขนส่งสั้น การขนส่งตรงสินค้าไม่ต้องผ่านศูนย์กระจายสินค้า ทำให้สามารถเลือกเส้นทางขนส่งที่สั้นได้

ข้อเสียของการขนส่งตรงแบบเต็มตู้

การขนส่งแบบการขนส่งตรงแบบเต็มตู้ จะประหยัดหรือมีต้นทุนต่ำนั้นสินค้าจะต้อง เต็มคันรถถ้าสินค้าไม่เต็มคันรถต้นทุนขนส่งก็จะสูง การออกแบบการขนส่งตรงยังจะต้องพิจารณาความถี่ของการส่งมอบอีกด้วยความถี่ของการขนส่งมีผลต่อการให้บริการลูกค้าการขนส่งตรงเต็มคันรถ ใช้ได้กับลูกค้ารายใหญ่ลูกค้ารายใหญ่ขายสินค้าปริมาณมากในแต่ละวัน ซึ่งจะไม่กระทบต่อต้นทุนสินค้าคงคลังร้านค้าปลีกขนาดเล็ก ถ้าส่งมอบแบบเต็มคันรถจะมีสินค้าคงคลังมาก ซึ่งทำให้มีต้นทุนสินค้าคงคลังสูง

2.3.2 ข้อได้เปรียบและเสียเปรียบ

ข้อได้เปรียบ

1) รวดเร็ว (Speed) รถบรรทุกจัดได้ว่าเป็นบริการขนส่งที่รวดเร็ว ความรวดเร็วอยู่ที่ตัวพาหนะที่สามารถเดินทางด้วยความเร็วรถบรรทุกขนสินค้าไม่มาก ดังนั้นจึงใช้เวลาน้อยในการรวบรวมสินค้าให้เต็มคัน (Full truck load : FTL) รวมทั้งการขนถ่ายสินค้าขึ้นรถและออกจากรถใช้เวลาน้อย

2) เป็นบริการขนส่งจากที่ถึงที่ (Door-to-Door Service) รถบรรทุกสามารถเดินทางไปตามถนนใหญ่หรือถนนเล็กหรือแม้แต่ไม่มีถนนหากไม่มีสิ่งกีดขวางหรือสิ่งที่เป็นอุปสรรค จนเกินความสามารถของรถบรรทุกรถบรรทุกก็สามารถที่จะเดินทางไปสถานที่ต่างๆ เพื่อบรรทุกและขนถ่ายสินค้าได้ดีกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น

3) เครือข่ายครอบคลุม (Extensive Road Network) รถบรรทุกสามารถเข้าถึงได้ทุกแห่งไม่ว่าจะเป็น ภูมิภาค จังหวัดอำเภอและหมู่บ้านขณะที่รูปแบบการขนส่งแบบอื่นๆ มีเครือข่ายจำกัด จึงให้บริการจำกัดอยู่เฉพาะบางพื้นที่

4) การแข่งขันสูง (High Competition) ตลาดรถบรรทุกจะมีการแข่งขันมากหรือน้อยนั้นขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละประเทศประเทศที่มีนโยบายให้มีผู้ประกอบการมากรายและอนุญาตให้มีรถบรรทุกส่วนบุคคลการแข่งขันจะมีมากประเทศที่มีการควบคุมจำนวนผู้ประกอบการหรือไม่อนุญาต ให้มีรถบรรทุกส่วนบุคคลการแข่งขันก็จะมีน้อย

5) ความเสียหายน้อย (Low Damage) การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมีความรวดเร็ว สินค้าอยู่บนยานพาหนะระยะเวลาสั้นประกอบกับถนนได้มาตรฐานและยานพาหนะมีระบบกันสะเทือนดี จึงลดความเสียหายสินค้า ผู้รับสินค้าได้รับสินค้าในสภาพสมบูรณ์

6) บรรทุกสินค้าปริมาณไม่มาก (Small Carrying Capacity) รถบรรทุกขนสินค้าได้น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งแบบอื่นๆ ทำให้ใช้เวลาน้อยในการรวบรวมและการส่งมอบสินค้า รวมทั้งขนถ่ายใช้เวลาน้อยสินค้าจึงถึงผู้รับเร็วซึ่งลดปริมาณสินค้าคงคลังของลูกค้าและเพิ่มระดับการบริการลูกค้า

7) สามารถสนองความต้องการของลูกค้า (Meeting Customer-Requirements) ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกมีจำนวนมากและส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายย่อย ทำให้สามารถดูแลลูกค้าแต่ละรายได้มากผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยังคงให้บริการตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างมั่นคง

8) ทำให้การขนส่งสมบูรณ์ (Complete Transportation) การขนส่งรูปแบบอื่นไม่สามารถให้บริการแบบสมบูรณได้ เช่นรถไฟให้บริการขนส่งแบบสถานีถึงสถานีหรือเรือให้บริการขนส่งแบบจากท่าเรือถึงท่าเรือรถบรรทุกจะเป็นตัวเชื่อมต่อกับรูปแบบการขนส่งอื่นๆ และทำให้การขนส่งเกิดความสมบูรณ์

ข้อเสียเปรียบ

1. ค่าขนส่งแพง (High Cost) รถบรรทุกมีต้นทุนสูงโดยเฉพาะต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นและค่าบำรุงรักษา ดังนั้นค่าระวางรถบรรทุกจะสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น (ยกเว้นทางอากาศ) แต่รถบรรทุกสามารถให้บริการแบบจากที่ถึงที่จึงลดค่าใช้จ่ายการขนส่งซ้ำซ้อนและลดเวลาเดินทางของสินค้า

2. บรรทุกสินค้าได้น้อย (Low Capacity) รถบรรทุกมีข้อจำกัดด้านความยาว ความสูงและน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมายรถบรรทุก จึงบรรทุกสินค้าสินค้าได้น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งด้วยรถไฟหรือเรือ ซึ่งในปัจจุบันก็ได้มีการพัฒนารถบรรทุกให้มีความสามารถในการบรรทุกได้มากขึ้น เช่น รถพ่วง

3. อ่อนไหวต่อสภาพอากาศ (Weather Sensitive) ภูมิภาคที่มีหิมะตกปกคลุมถนนทำให้รถบรรทุกผ่านไปไม่ได้หรือต้องใช้ความเร็วต่ำ หรือในภาวะมีภัยธรรมชาติทำให้ถนนถูกตัดขาด รถบรรทุกวิ่งผ่านไม่ได้มีผลให้การส่งมอบสินค้าล่าช้าได้

2.3.3 ปัจจัยหรือองค์ประกอบต่างๆ (Regulations) ที่ควรทราบในการทำ FTL

1) เส้นทางในการขนส่ง (Way, Route) หมายถึง ถนน แม่น้ำ ทะเล ทางรถไฟ และอากาศซึ่งจะเป็นเส้นทางที่ใช้เดินทางเพื่อการขนส่งซึ่งอาจจะเป็นเส้นทางบนอากาศหรือในทะเลมหาสมุทรนอกจากนี้เส้นทางในการขนส่งอาจจะเป็นเส้นทางที่มีการใช้อยู่เป็นประจำหรือเป็นครั้งคราวหรืออาจจะเป็นเส้นทางที่ถูกกำหนดขึ้นตามความต้องการก็ได้

2) รถยนต์ในการขนส่ง (Vehicle) รถยนต์ในการขนส่งในที่นี้ หมายถึง รถยนต์ รถไฟ เรือ เครื่องบินในการขนส่งนี้ก็อาจจะแบ่งออกเป็นอุปกรณ์ในการเคลื่อนย้ายและอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารและอุปกรณ์เพื่อการส่งสินค้าและบริการ หรืออาจจะเป็นอุปกรณ์เพื่อการขนส่งสิ่งใดสิ่งหนึ่งเฉพาะก็ได้

3) อุปกรณ์ในการขนส่ง (Equipment) อุปกรณ์ที่ใช้อำนวยความสะดวกในการขนส่งในที่นี้ หมายถึง รถยกอุปกรณ์ขึ้นสินค้า อาจจะแบ่งออกเป็นอุปกรณ์ในการเคลื่อนย้ายและยกขนสินค้า

4) สถานีในการขนส่ง (Terminal) เป็นสถานที่ซึ่งใช้เป็นจุดสำหรับหยุดรับส่งผู้โดยสาร หรือสินค้าและบริการสำหรับการขนส่งแต่ละประเภทซึ่งอาจจะเป็นสถานีต้นทางหรือระหว่างเส้นทางก็ได้การเรียกชื่อสถานีในการขนส่งนี้ก็มีการเรียกที่แตกต่างกันออกไป เช่น ท่าอากาศยานใช้สำหรับการขนส่งทางอากาศ ท่าเรือ ใช้สำหรับการขนส่งทางน้ำสถานีขนส่งผู้โดยสารและสถานีขนส่งสินค้าใช้สำหรับการขนส่งทางบก

ปัจจัยหรือองค์ประกอบทั้ง 4 ประการ ถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญสำหรับการขนส่งซึ่งจำเป็นต้องมีและจะขาดสิ่งหนึ่งสิ่งใดไม่ได้เลย เช่น ถ้ามีเส้นทางและมีสถานีในการขนส่ง แต่ขาดอุปกรณ์ในการขนส่งก็ไม่สามารถที่จะดำเนินกิจกรรมต่างๆ ได้ หรือมีสถานีในการขนส่งและอุปกรณ์ทุกอย่างพร้อมแต่ขาดเส้นทางสำหรับการขนส่งก็ไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ได้เช่นกัน ดังนั้นปัจจัยทั้ง 4 อย่างนี้ คือ เส้นทาง รถยนต์ อุปกรณ์และสถานีในการขนส่ง จึงเป็นสิ่งที่ถือได้ว่าจำเป็นและเป็นปัจจัยที่สำคัญสำหรับการขนส่งซึ่งจะขาดไม่ได้

2.3.4 กิจกรรมหลัก ๆ ในการทำ FTL

1) งานรับสินค้า (Goods Receipt)

งานรับสินค้าเกี่ยวกับเรื่องต่างๆ ที่จะต้องปฏิบัติในขณะที่สินค้าได้ส่งเข้ามายังคลังสินค้าเพื่อการจัดเก็บรักษาการดำเนินกรรมวิธีในการแรกรับต่อสินค้าที่ถูกส่งเข้ามานั้นอย่างทันทีทันใดและถูกต้องแน่นอน ย่อมมีความสำคัญต่อการดำเนินงานคลังสินค้าที่มีประสิทธิผลและการเก็บรักษาเบื้องต้นรายละเอียดของการปฏิบัติงานรับสินค้าย่อมผิดแปลกกันออกไป โดยขึ้นอยู่กับแบบสินค้าและแบบของสิ่งอำนวยความสะดวกในการเก็บรักษาสินค้าอาจได้รับเข้ามาจากแหล่งต่างกันการขนส่งสินค้ามายังคลังสินค้าอาจกระทำด้วยยานพาหนะที่แตกต่างกัน ด้วยภาชนะบรรจุหีบห่อที่มีลักษณะแตกต่างกันสิ่งเหล่านี้ย่อมมีผลทำให้รายละเอียดในการปฏิบัติงานรับสินค้าแตกต่างกันออกไปด้วย การจัดทำเอกสารในการรับสินค้าและการดำเนินกรรมวิธีแรกรับที่รวดเร็วและถูกต้องย่อมมีความสำคัญและเป็นเรื่องจำเป็นสำหรับกิจการคลังสินค้าที่มีประสิทธิผล

2) การตรวจพิสูจน์ทราบ (Identify goods)

เพื่อรับรองความถูกต้องในเรื่องของชื่อ แบบ หมายเลข หรือข้อมูลอื่น ๆ ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินค้ารายการนั้น ความจำเป็นในเรื่องเหล่านี้อาจไม่เหมือนกันกับคลังสินค้าแต่ละประเภททั้งนี้ยังรวมถึงการตรวจสภาพ ซึ่งหมายถึงการตรวจสภาพ จำนวนและคุณสมบัติของสินค้าที่จะได้รับเข้ามานั้นว่าถูกต้องตรงตามเอกสารการส่งหรือไม่

3) การตรวจแยกประเภท (Sporting goods)

ในสินค้าหรือวัสดุบางอย่างอาจมีความจำเป็นต้องแยกประเภทเพื่อความสะดวกในการเก็บรักษาเช่น เป็นของดี ของชำรุด ของเก่า ของใหม่ซึ่งต้องแยกออกจากกันในการเก็บรักษาคลังสินค้า

4) งานจัดเก็บสินค้า (Put away)

การขนย้ายสินค้าจากพื้นที่รับสินค้าเข้าไปยังตำแหน่งเก็บที่ได้ไว้กำหนดไว้ล่วงหน้าและจัดวางสินค้านั้นไว้อย่างเป็นระเบียบ รวมทั้งการบันทึกเอกสารเก็บรักษาที่เกี่ยวข้อง เช่น บัตรตำแหน่งเก็บป้ายประจำกองและปัจจุบันมีการใช้ระบบรหัสแท่งรวมถึงระบบ RFID เป็นต้น ก่อนที่จะจัดวางสินค้าลงไปในที่เก็บอาจจำเป็นต้องจัดแจงสินค้านั้นให้เหมาะสม เพื่อให้สามารถจัดเก็บอย่างมั่นคงเป็นระเบียบและประหยัดเนื้อที่เวลาแรงงานและง่ายแก่การดูแลรักษา และการนำออกเพื่อการจัดส่งออกในโอกาสต่อไป เช่น การบรรจุหีบห่อใหม่ให้ได้มาตรฐาน เป็นต้น ปัญหาที่สำคัญอย่างหนึ่งคือการพิจารณาตกลงใจซื้อเครื่องมือยกขนที่เหมาะสมกับลักษณะของสินค้าและระยะที่ต้องเคลื่อนย้ายสินค้าเข้าสู่ตำแหน่งเก็บ

5) งานดูแลรักษาสินค้า (Holding goods)

หลังจากที่ได้จัดเก็บสินค้าในพื้นที่เก็บรักษาของคลังสินค้า จะต้องเอามาตรการต่างๆ ของการดูแลรักษามาใช้เพื่อป้องกันไม่ให้สินค้าที่เก็บรักษาอยู่ในคลังสินค้าเกิดความ

เสียหาย หรือเสื่อมคุณภาพ อันเป็นภาระรับผิดชอบที่สำคัญของผู้เก็บรักษาสินค้านี้ต้องได้รับการป้องกันจากการถูกขโมย ป้องกันจากสภาพอากาศ งานดูแลรักษาสินค้าอาจประกอบด้วยงานย่อยต่างๆ เช่น

(1) การตรวจสภาพ การตรวจอย่างระเอียดตามระยะเวลาตามลักษณะเฉพาะของสินค้าแต่ละประเภท แต่ละชนิดซึ่งมีการเสื่อมสภาพตามเวลาในการเก็บรักษาที่แตกต่างกันเป็นสินค้าเสียง่ายต้องได้รับการตรวจบ่อยกว่าสินค้าที่เสียยาก

(2) การถนอมสินค้าบางประเภทย่อมต้องการถนอมตามระยะเวลา

(3) การตรวจสอบ หมายถึงการตรวจตรานับสินค้าในที่เก็บรักษาเพื่อสอบยอดกับบัญชีคลุมในคลังสินค้าไม่น้อยกว่าปีละ 2 ครั้ง ซึ่งต้องแจ้งให้ผู้ฝากและเจ้าหนี้ของผู้ฝากคือผู้รับจำนำสินค้าให้ทราบด้วยเพื่อจะได้เข้ามาร่วมในการตรวจสอบหากเขาต้องการ

6) งานจัดส่งสินค้า (Dispatch goods)

การจัดส่งหรือการจ่ายสินค้าให้แก่ผู้รับ หรือการคืนสินค้าให้แก่ผู้ฝากหรือผู้มีสิทธิในการรับสินค้าคืน สำหรับกรณีคลังสินค้าสาธารณะในระบบการบริหารพัสดุนั้นการเก็บรักษาในคลังวัสดุมีจุดม่งหมายในที่สุดคือการจ่ายพัสดุให้แก่ผู้รับในสภาพที่พร้อมสำหรับการนำไปใช้ในการจัดส่งเป็นสิ่งสำคัญ เพราะขบวนการเก็บรักษาทั้งปวงที่ได้กระทำมาก็เพื่อให้การจัดส่งสามารถให้กระทำได้อย่างมีประสิทธิภาพและตรงกับความต้องการของผู้ใช้ ความล้มเหลวในการบริหารของพัสดุนั้นจะยอมให้เกิดขึ้นไม่ได้ จะต้องจัดส่งให้แก่ผู้ใช้ให้ทันเวลาตามความต้องการ

7) การนำออกจากที่เก็บ (Picking)

การนำสินค้าออกจากที่เก็บเพื่อการจัดส่งเป็นการเลือกเอาสินค้าจากพื้นที่ต่างๆ ในคลังเก็บสินค้ามารวมกันไว้ยังพื้นที่จัดส่ง เพื่อการตรวจสอบความถูกต้องและพิสูจน์ให้แน่นอนว่าเป็นไปตามหลักฐานการสั่งจ่าย หรือตามความต้องการของผู้รับหรือตามละจุดหมายปลายทางที่จะส่ง การเลือกหยิบสินค้า

8) การจัดส่ง (Shipping)

ประกอบด้วยการตรวจสอบคำสั่งซื้อที่จะส่งไป การปรับปรุงรายงานสินค้าคงคลังการแยกประเภทสินค้า และการจัดบรรจุภัณฑ์ตามคำสั่งซื้อซึ่งสินค้าจะถูกจัดเก็บในกล่อง หีบห่อ พาเลทหรือตู้คอนเทนเนอร์และมีการติดสลาก ระบบบาร์โค้ดการบันทึกข้อมูลเพื่อเตรียมส่งสินค้าออกจากคลัง

9) การส่งสินค้าผ่านคลัง (Cross docking)

เป็นการส่งสินค้าผ่านระหว่างจุดที่รับสินค้าเข้าและจุดที่ส่งสินค้าออก โดยไม่ต้องนำสินค้าเข้าไปเก็บในคลังสินค้า การส่งสินค้าผ่านคลังใช้กันอย่างแพร่หลายในกลุ่มผู้ค้าปลีกซึ่งเป็นการรวบรวมผลิตภัณฑ์จากผู้ค้าส่งหลายรายเข้าด้วยกัน เพื่อจัดส่งให้กับร้านค้าย่อยต่อไป โดยทั่วไปนิยมใช้ในการดำเนินงานเนื่องจากผลกระทบต่อต้นทุนและการให้บริการลูกค้า ตัวอย่างเช่น ประมาณ 75% ของการกระจายสินค้าประเภทอาหาร จะใช้การส่งสินค้าผ่านคลังโดยที่เมื่อรับสินค้าจากซัพพลายเออร์

แล้วจะเตรียมส่งต่อไปร้านค้าปลีกทันที โดยไม่ต้องมีการนำสินค้าเข้าเก็บในคลังแต่อย่างใด การส่งผ่านคลังจะช่วยลดเวลาและต้นทุนในการนำสินค้าเข้าเก็บในคลัง และทำให้ระดับการให้บริการลูกค้าสูงขึ้น

10) แผนกวางแผนการจัดส่งให้มีขนาดการผลิตที่ประหยัด: Economies of Scale

โดยทั่วไปผู้คนจะคุ้นเคยกับขนาดการผลิตที่ประหยัดในอุตสาหกรรมการผลิต นั่นคือโรงงานขนาดใหญ่และมีกำลังการผลิตมากต้นทุนการผลิตต่อหน่วยสินค้าลดลง ปริมาณการผลิตต้นทุนการผลิตต่อหน่วยจะบรรลุจุดที่ต้นทุนต่ำสุด ณ ระดับการผลิตหนึ่ง ขนาดการผลิตที่ประหยัดในอุตสาหกรรมเกิดจาก 2 ปัจจัย คือ ขนาดของยานพาหนะและจำนวนยานพาหนะ

11) แผนกลูกค้าสัมพันธ์ และ การ กำหนด KPI และวัดผลการให้บริการบริษัทขนส่ง

KPI เป็นดัชนีวัดในการให้บริการของบริษัทขนส่งที่เลือกใช้ว่ามีความตรงต่อเวลาหรือไม่ หากไม่มีการวางแผนการปรับปรุงอย่างไรและอะไรคือสาเหตุ อีกทั้งผู้บริหารจะต้องวัดผลของต้นทุนอยู่อย่างสม่ำเสมอว่าในการเปลี่ยนมาใช้ FTL แล้ว มีการประหยัดต้นทุนได้จริง อีกส่วนคือฝ่ายลูกค้าสัมพันธ์ การทำFTL นั้น บางครั้งลูกค้าไม่ค่อยได้รับความสะดวก ในกรณีเร่งด่วนถ้ามีความเร่งด่วนต้องตกลงกันให้ชัดว่าผู้ใดจะเป็นรับผิดชอบค่าขนส่งส่วนต่างที่อาจเกิดขึ้นได้

12) การจัดการส่วนของ Logistic Project Improvement ให้ชัดเจน

ในส่วนนี้มีความสำคัญมากเนื่องจากการทำ Operation ตามข้อ 11 กระบวนการที่กล่าวมาแล้ว ฝ่ายนี้จะทำหน้าที่วิเคราะห์ในปัจจัยต่างๆ เสมอ ทั้งภายในและภายนอกเพื่อหาจุดที่เหมาะสมกับสภาวะของธุรกิจนำเสนอให้ผู้บริหาร ตลอดจนเป็นฝ่ายกลยุทธ์ที่สำคัญอีกฝ่ายหนึ่งด้วย

2.4 ปัจจัยสำคัญในการขนส่ง

ในการประกอบธุรกิจทางด้านการขนส่งนั้นจะมีองค์ประกอบที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก คือ เส้นทาง (Way or Route) รถยนต์ (Vehicle) อุปกรณ์ (Equipment) สถานี (Terminal) และยังมีองค์ประกอบอื่นๆ ที่จะต้องพิจารณาอีก เช่น ผู้ประกอบการ (Operator or Carrier) หรือกฎระเบียบเป็นต้น

2.5 การออกแบบการขนส่ง Transportation Design ซึ่งสามารถออกแบบได้ 3 วิธี ดังนี้

วิธีที่ 1 การขนส่งตรง Direct Shipment คือการส่งสินค้าจากโรงงานเต็มคันรถตรงไปให้ลูกค้าแต่ละรายโดยสินค้าจะไม่ผ่านคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าและไม่มีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะระหว่างทาง ข้อดีการขนส่งตรง คือ ไม่ต้องใช้คลังสินค้า รวดเร็วและระยะทางขนส่งสั้นขึ้น

วิธีที่ 2 การขนส่งตรงแบบ Milk Runs เป็นวิธีการขนส่งเพื่อใช้ระวางยานพาหนะให้ได้ประโยชน์สูงสุดหรือเต็มคันรถ ประกอบด้วยการขนส่งตรงแบบรวบรวมสินค้าจากผู้ผลิตหลายรายไปให้

ลูกค้ารายเดียว การขนส่งตรงจากโรงงานไปให้ลูกค้าหลายราย และขนส่งตรงแบบรวมสินค้าจากผู้ผลิตหลายรายไปให้ลูกค้าหลายราย

วิธีที่ 3 การขนส่งแบบใช้ศูนย์กระจายสินค้าเป็นจุดผ่าน Transportation with Cross Docking เป็นวิธีขนส่งที่ใช้ศูนย์กระจายสินค้าหรือคลังสินค้าเป็นจุดสินค้าเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ สินค้าที่มาจากหลายโรงงานจะขนลงจากรถบรรทุกแล้วคัดแยกและรวบรวมไปให้ลูกค้า โดยไม่มีการเก็บสินค้าที่ศูนย์กระจายสินค้า โดยประโยชน์จากการขนส่งโดยใช้ Cross docking มีดังนี้

1. ลดสินค้าคงคลัง
2. ลดค่าใช้จ่ายเก็บรักษาสินค้า
3. ลดค่ายกขนสินค้า
4. สินค้าเคลื่อนไหวเร็ว

2.6 หลักการขนส่ง

นอกจากต้องให้บรรลุภาวะขนาดการผลิตที่ประหยัดและระยะทางแล้ว ยังต้องให้ลูกค้าพึงพอใจด้วย สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า มีความรวดเร็วตรงต่อเวลา สินค้าอยู่ในสภาพสมบูรณ์ครบถ้วนรวมทั้งส่งมอบตามเวลาที่ต้องการผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่ง โดยมีผู้เกี่ยวข้องในการขนส่ง ดังนี้

1. ผู้ส่งของ Shipper or Consignor อุปสงค์บริการขนส่ง เป็นผลมาจากความต้องการสินค้า อุปสงค์สินค้า (demand) จึงทำให้มีการขนส่งจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่ นั่นคือ จากต้นทางไปยังปลายทาง
2. ผู้รับของ Consignee สินค้าที่ขนส่งมีปลายทางคือผู้รับสินค้าอาจถูกมองข้ามทั้งที่ผู้รับสินค้าเป็นผู้ทำให้เกิดอุปสงค์ขนส่งสินค้าจะขายได้มากน้อย ณ สถานที่ใดที่หนึ่งขึ้นอยู่กับการขนส่ง
3. ผู้รับขน Carrier คือผู้ให้บริการขนส่ง ผู้รับขนประกอบด้วยผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก รถไฟ เครื่องบิน เรือ และทางท่อผู้รับขนมีหน้าที่จัดการขนส่งตามความต้องการของลูกค้า ซึ่งผู้รับขนส่งมีเป้าหมาย ดังนี้

1) ใช้ประโยชน์ระวางยานพาหนะสูงสุด Optimal Load Utilization ระวางยานพาหนะไม่สามารถเก็บไว้ใช้ได้ สินค้ายังไม่ได้ขายสามารถที่จะเก็บไว้เพื่อขายในวันหน้า

2) มีต้นทุนต่ำสุด Minimum Cost ต้นทุนประกอบการขนส่งเป็นตัวกำหนดความสามารถในการแข่งขันยานพาหนะเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญของอุตสาหกรรมการขนส่ง

3) มีกำไรสูงสุด Profit Maximization กำไรที่ยั่งยืนเกิดจากการจัดการที่มีประสิทธิภาพโดยใช้ทรัพยากรบริษัทให้ได้ประโยชน์สูงสุด ลดความสูญเสียต่าง ๆ และให้บริการลูกค้าที่พึงพอใจ

จะเห็นได้ว่าการนำแนวคิดเกี่ยวกับ Full Truck load มาใช้นั้น นอกจากใช้ในการออกแบบการส่งสินค้าเพื่อประหยัดต้นทุนส่งสินค้าได้แล้วนั้น ยังสามารถนำมาใช้กับการขนส่งวัตถุดิบเข้ามาในโรงงาน โดยดำเนินการจัดส่งรถไปรับชิ้นส่วนจากผู้ผลิตชิ้นส่วนหลายรายแล้วนำมาส่งที่โรงงาน

เรียกว่า ระบบ Milk Run ซึ่งมีกระบวนการออกแบบ กล่องพลาสติก พาเลท และสตีลแร็ค ใช้หมุนเวียนและส่งคืนในช่วงรถขากลับ ซึ่งวัตถุประสงค์มุ่งเน้นคล้ายกับการส่งสินค้าให้ลูกค้า

โดยเฉพาะในยุคแห่งการแข่งขันที่มีการขับเคี่ยวภายใต้ปัจจัยความผันผวน จึงผลักดันให้องค์กรต้องตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้ธุรกิจมีการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการ เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมตั้งแต่การวางแผน การจัดหาวัตถุดิบ การบริหารสินค้าคงคลัง การผลิต การขนถ่าย การบริหารสินค้าคงคลัง การจัดเก็บ การหีบห่อ การจัดส่งและการกระจายสินค้าไปยังลูกค้าซึ่งเป็นการเชื่อมโยงกิจกรรมทั้งภายในกับคู่ค้า เพื่อสร้างคุณค่าเพิ่มให้กับธุรกิจ หรือกล่าวได้ว่าผลตอบแทนจากผลการดำเนินงานเกิดขึ้นจากการส่งมอบสินค้าได้ตรงตามความต้องการของลูกค้าและกำลังพัฒนาเป็นสู่ Green Logistic เพื่อลด COST ที่เกิดจากการขนส่งอีกด้วย(ปรานิสา ศรีเข็ม 2554.)

3. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเป้าหมายของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3.1 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic /community: AEC)

Asean จะรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและมีผลจริงๆ จังๆ ณ วันที่ 1 มกราคม 2558 ณ วันนั้นจะทำให้ภูมิภาคนี้เปลี่ยนไปอย่างมากอย่างที่คุณคิดไม่ถึงทีเดียวช่วงเวลานี้เป็นช่วงเวลาที่มีความสำคัญอย่างยิ่งสำหรับอาเซียนและประเทศไทยอย่างน้อย 3 ประการ คือ

1. อาเซียนกำลังจะมุ่งพัฒนาไปสู่การเป็นประชาคมอาเซียนในปี 2558
2. กฎบัตรอาเซียน ซึ่งถือเป็นธรรมนูญฉบับแรกของอาเซียนในรอบ 40 ปี นับแต่มีการจัดตั้งและเป็นครั้งแรกที่มีการให้สถานะนิติบุคคลแก่อาเซียนซึ่งกำลังจะมีผลบังคับใช้
3. ไทยได้รับตำแหน่งประธานอาเซียนตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2553 ไปจนถึงธันวาคม 2554

อาเซียนให้ความสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกันอย่างต่อเนื่อง หลังจากการดำเนินการไปสู่การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนหรืออาฟตา (ASEAN Free Trade Are: AFTA) ได้บรรลุเป้าหมายในปี 2546 ที่ประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN Summit) ครั้งที่ 8 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2545 ได้เห็นชอบให้อาเซียนกำหนดทิศทางการดำเนินการดำเนินงานเพื่อมุ่งไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic /community : AEC) ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community: EEC) และให้อาเซียนปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานภายในของอาเซียนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นในการประชุมสุดยอดอาเซียนในปี 2546 ผู้นำอาเซียนได้ออกแถลงการณ์ Bali Concord II เห็นชอบให้มีการรวมตัวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC ภายในปี 2563 และให้เร่งรัดการรวมกลุ่มเพื่อเปิดเสรีสินค้าและบริการสำคัญ 11 สาขา (priority sectors) ได้แก่ การท่องเที่ยว การบิน ยานยนต์ ผลิตภัณฑ์ยางสิ่งทอ อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าเกษตร ประมง เทคโนโลยีสารสนเทศและสุขภาพ

3.2 เป้าหมายของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic /community: AEC)

อาเซียนจะรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ภายในปี 2563 (ค.ศ.2020) โดยมีแนวคิดว่าอาเซียนจะกลายเป็นเขตการผลิตเดียว ตลาดเดียว หรือ Single market and production base นั่นหมายถึงจะต้องมีการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตได้อย่างเสรี สามารถดำเนินกระบวนการผลิตที่ไหนก็ได้ โดยสามารถใช้ทรัพยากรจากแต่ละประเทศ ทั้งวัตถุดิบและแรงงานมาร่วมในการผลิต มีมาตรฐานสินค้า กฎเกณฑ์กฎระเบียบเดียวกัน

คำถามที่ว่า ทำไมต้องสร้างประชาคมอาเซียนและเมื่อสร้างแล้วประเทศไทยจะได้ประโยชน์อะไร คำตอบคือ อาเซียนเป็นกลุ่มความร่วมมือระดับภูมิภาคกลุ่มแรกๆ ของโลก ทีถือกำเนิดมาตั้งแต่ปี2510 โดยที่ผ่านมาแม้ภูมิภาคนี้จะต้องเผชิญกับภัยคุกคามที่หลากหลาย ตั้งแต่ภัยคอมมิวนิสต์ สงครามอินโดจีน การแข่งขันกันระห่างมหาอำนาจเพื่อเข้ามามีอิทธิพลในภูมิภาคในยุคสงครามเย็น แต่ความร่วมมือในกรอบอาเซียนก็ทำให้ประเทศสมาชิกในภูมิภาคนี้มีความสงบสุข มั่นคง ปราศจากการใช้อาวุธเพื่อทำสงครามมาเป็นเวลากว่า 40 ปี โดยมีผลทำให้เกิดบรรยากาศที่เอื้อต่อการพัฒนาของประเทศสมาชิกทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมปัจจุบัน โลกยุคโลกาภิวัฒน์เป็นโลกของความร่วมมือในระดับภูมิภาคเพื่อผลประโยชน์ทางความมั่นคง เศรษฐกิจ การค้า และต่อต้านภัยคุกคามต่างๆ ประเทศในภูมิภาคอื่นๆ เช่น ยุโรป อเมริกา เอเชีย และแอฟริกาต่างก็รวมกลุ่มกัน เพื่อสร้างโอกาสและอำนาจต่อรอง และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางการค้าและการลงทุนทั้งสหภาพยุโรป (EU) เขตการค้าเสรีในภูมิภาคอเมริกาเหนือ(NAFTA) สหภาพแอฟริกา (AU) เป็นต้นในบริบทเช่นนี้ ประเทศไทยประเทศเดียวมีประชากรแค่ 60 กว่าล้านคน มี GDP 4 พันกว่าล้านบาท คงไม่สามารถแข่งขันกับกลุ่มประเทศเหล่านี้ หรือมหาอำนาจใหม่ทางเศรษฐกิจอย่างจีนหรืออินเดียได้ แต่ถ้ารวมกันเป็นประชาคมอาเซียนที่เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวสำเร็จ เราจะมีประชากรรวมเกือบ 600 ล้านคน หรือ 1 ใน 10 ของประชากรโลก ที่มี GDP รวมเกือบ 30,000 ล้านบาท นับเป็นตลาดและแหล่งเงินทุนที่มีศักยภาพมหาศาล และยังเป็นฐานของไทยในการค้าขายกับตลาดอื่นๆ นอกภูมิภาคอีกด้วย นับตั้งแต่มีการก่อตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนในปี 2535 เป็นต้นมา มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับอาเซียนก็เพิ่มขึ้นมาโดยตลอดจนขณะนี้คิดเป็นเกือบ 20% ของมูลค่าการค้าทั้งหมดของไทย และทำให้อาเซียนได้ก้าวขึ้นมาเป็นคู่ค้าอับดับหนึ่งของไทยแซงหน้าสหรัฐฯ และยุโรปไปแล้ว

การรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน ยังจะช่วยกระชับความร่วมมือด้านสังคมและวัฒนธรรม เพื่อแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาคม เช่น ปัญหาความยากจน โรคติดต่อ ยาเสพติด สิ่งแวดล้อม ภัยพิบัติทางธรรมชาติ แรงงาน ผู้ด้อยโอกาส โดยสิ่งเหล่านี้จะนำให้ประชาชนไทยและอาเซียนจะอยู่ในสังคมที่มีความแข็งแกร่ง มีจริยธรรมและธรรมาภิบาลและก่อให้เกิดความพอเพียงในการดำรงชีวิตอย่างมีความสุข

และคุณอาคม พิทยาไพสิฐ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้กล่าวว่าภาพรวมของปรากฏการณ์โลกาภิวัฒน์ในระดับภูมิภาคที่จะเกิดขึ้น จากการเริ่มต้นเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเป็นทางการในปี 2558 ประเทศไทยควรจะต้องมีการปรับตัว

อย่างไรในทิศทางใดเพื่อที่จะรองรับกับบริบทการเปลี่ยนแปลงได้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบทบาทของภาครัฐและภาคเอกชนรวมถึงทิศทางโลจิสติกส์ไทยที่จะต้องปรับตัวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 และทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วง 5 ปีข้างหน้าว่าควรจะเป็นอย่างไรเพื่อที่จะช่วยสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศภายใต้บริบท การเปลี่ยนแปลงแบบพลวัตนี้ในการสัมมนาเรื่อง “ทิศทางโลจิสติกส์ไทยกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน” และ“ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อเตรียมการรองรับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน” ในเบื้องต้นเราควรจะทำความเข้าใจอีกครั้งว่า ASEAN รวมตัวกันทำไม สาระสำคัญในการรวมตัวกันของประชาคมอาเซียนในปี 2558 เกี่ยวข้องกับการพัฒนาใน 3 เสาหลัก ได้แก่ 1. ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน 2. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC และ 3. ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน คุณอาคมกล่าวว่าการรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้กำหนดเป้าหมายไว้อย่างชัดเจนในคุณลักษณะ 4 ประการ เพื่อเพิ่มศักยภาพ ในการแข่งขันของอาเซียนกับโลก ได้แก่

ประการที่ 1 การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวเน้นการเคลื่อนย้ายสินค้าการบริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานมีฝีมือระหว่างกันอย่างเสรีรวมถึงการเปิดเสรีในภาคบริการสาขาเร่งรัดต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงภาคโลจิสติกส์ด้วย

ประการที่ 2 การมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง เน้นการดำเนินนโยบายการแข่งขันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา การพัฒนา ICT และพลังงาน

ประการที่ 3 การมีพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกันมุ่งส่งเสริมการมีส่วนร่วมและการขยายตัวของ SMEs ให้ความช่วยเหลือแก่สมาชิกใหม่ (CLMV) เพื่อลดช่องว่างของระดับการพัฒนา และ

ประการที่ 4 การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลกได้อย่างสมบูรณ์เน้นการเปิดเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement) และพันธมิตรทางเศรษฐกิจ(Closer Partnership) กับประเทศคู่ค้าสำคัญ สำหรับเงื่อนไขการเปิดเสรีในธุรกิจภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ (ครอบคลุมถึงบริการขนส่งทางทะเล ถนน ราง อากาศ การจัดส่งพัสดุบริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล บริการโกดังและคลังสินค้าตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า บริการบรรจุภัณฑ์ บริการรับจัดการพิธีการศุลกากร) จะอนุญาตให้นักลงทุนสัญชาติอาเซียนเข้ามาถือหุ้นในธุรกิจไทยได้อย่างน้อยร้อยละ 70 ตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นไป บริการบางสาขาที่ไม่มีกฎหมายกำกับดูแลเฉพาะ จึงมีความเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงในช่วงแรกซึ่งถือเป็นความท้าทายที่ LSPs สัญชาติไทยจะต้องเผชิญสิ่งหนึ่งที่ต้องทำความเข้าใจคือ การรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 เป็นเพียงจุดเริ่มต้นอย่างเป็นทางการที่ประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้านจะก้าวผ่านไปสู่เวทีการแข่งขันใหม่ (New Business Platform) ซึ่งจะขยายเป็นการแข่งขันในลักษณะของ “กลุ่มเศรษฐกิจต่อไป” บนเวทีการค้าโลกแต่ละ

ประเทศที่อยู่ในระยะการเปลี่ยนผ่านนี้จำเป็นต้องมองให้ไกลไปข้างหน้าว่าเป้าหมายของการพัฒนาอาเซียนไม่ใช่เพื่อการแข่งขันหาผลประโยชน์ภายในกลุ่มประเทศสมาชิกแต่เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตและสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและสังคมที่ยั่งยืนของประชาชน ในภูมิภาคอาเซียนบนพื้นฐานความร่วมมือและการพึ่งพาทรัพยากรร่วมกันให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ ที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity) ซึ่งกล่าวไว้ว่า “เพื่อทำให้อาเซียนเป็นศูนย์รวมของชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มองไปข้างนอกอยู่ร่วมกันอย่างมีสันติภาพมั่นคง และเจริญรุ่งเรืองรวมตัวกันเป็นหุ้นส่วนของการพัฒนาอย่างมีพลวัตและเป็นประชาคมที่เอื้ออาทร” แผนแม่บทฯ ดังกล่าว มีสาระสำคัญครอบคลุมองค์ประกอบความเชื่อมโยงใน 3 ด้าน ได้แก่

1. ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Infrastructure) ทั้งด้านการคมนาคมขนส่งเทคโนโลยีสารสนเทศ และโครงข่ายพลังงาน โครงการที่สำคัญ เช่น โครงข่ายทางหลวงอาเซียนเส้นทางรถไฟสิงคโปร์ – คุณหมิง โครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือในภูมิภาค 47 แห่ง โครงการ ASEAN Power Grid (APG) และ Trans-ASEAN Gas Pipeline (TAGP) เป็นต้น

2. ความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ (Institution) เป็นการจัดระบบสถาบันอย่างมีประสิทธิภาพเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งโดยมีโครงการเร่งด่วน ได้แก่ การจัดตั้งระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวในระดับประเทศและอาเซียน (National Single Window & ASEAN Single Window) เป็นต้น

3. ความเชื่อมโยงด้านประชาชน (People) ซึ่งเน้นเพิ่มอำนาจให้กับภาคประชาชน

ในประเทศสมาชิกภาครัฐของไทยก็ไม่ได้นิ่งนอนใจจากผลการดำเนินงานในภาพรวมของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศปี 2550-2554 ที่ผ่านมาพบว่าความสามารถในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของประเทศยังคงอยู่ในระดับที่ต้องได้รับการปรับปรุงอีกมากส่วนหนึ่งสะท้อนจากระดับต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศที่ยังอยู่ในช่วงร้อยละ 16-19 ต่อ GDP โดยมีความเคลื่อนไหวค่อนข้างผันผวนในช่วงที่ผ่านมาเนื่องจากปัจจัยราคาน้ำมันและภาวะวิกฤติเศรษฐกิจโลกอย่างไรก็ดีหากพิจารณาในรายละเอียด จะพบว่าสัดส่วนของต้นทุนด้านการบริหารจัดการสินค้าคงคลังมีแนวโน้มที่ลดลงตามลำดับ สะท้อนให้เห็นถึงพัฒนาการของความสามารถในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของธุรกิจไทย ค่อนข้างชัดเจนที่สอดคล้องกับผลการสำรวจจากผู้ประกอบการนอกจากในมิติด้านต้นทุนภาพรวมแล้ว ยังควรให้ความสำคัญต่อความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ซึ่งปัจจุบัน สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศได้ถึง 360,000 ล้านบาทในปี 2552 และมีแนวโน้มเติบโตมาอย่างต่อเนื่องและเมื่อพิจารณาผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานแผนยุทธศาสตร์ฯ พบว่า

1) ผู้ประกอบการมีพัฒนาการ ในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัยมากขึ้นเนื่องมาจากแรงกดดันและการแข่งขันจากภายนอก ทำให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องพัฒนาตนเองให้สามารถแข่งขันได้แต่การพัฒนาเห็นชัดเฉพาะในส่วนโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมภาคการเกษตร

ยังไม่ปรับปรุงเท่าใดนัก ซึ่งผู้ประกอบการไทยมีจุดอ่อนสำคัญคือยังขาดจิตสำนึก(Spirit) ในการทำงานร่วมกันในห่วงโซ่อุปทาน

2) ระบบโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในระดับพื้นฐาน ที่เรียกว่า โลจิสติกส์ระดับขนส่ง (Transport Base) ส่วนใหญ่ยังเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Hard Infrastructure) ซึ่งยังต้องให้ความสำคัญเพิ่มเติมในส่วนของแผนธุรกิจ (Business Model) ที่จะใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว เพื่อช่วยตอบโจทย์ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างแท้จริงนอกจากนี้ ยังมีปัญหาอุปสรรคในการพัฒนาระบบรางขาดการปรังปรุงระบบการขนส่งทางน้ำและทางชายฝั่งทะเลอย่างจริงจัง จึงทำให้การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่เห็นผลเป็นรูปธรรม

3) ขาดการให้ความสำคัญในการปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจของภาคเอกชนและการนำเข้า-ส่งออกรวมถึงขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังเพื่อให้เกิดความยุติธรรม นอกจากนี้โครงการสำคัญต่อการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ ได้แก่ ระบบ National Single Window (NSW) ยังมีความล่าช้าเนื่องจากขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ในส่วนราชการและงบประมานสนับสนุนที่เป็นบูรณาการ

4) หน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้จัดการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง แต่การพัฒนากำลังคนในภาพรวมที่ผ่านมาเพิ่มขึ้นในเชิงปริมาณมากกว่าคุณภาพจึงยังขาดแคลนแรงงานที่มีคุณภาพและสามารถปฏิบัติงานได้จริงทั้งในระดับปฏิบัติการและหัวหน้างานหลักสูตรการศึกษาและอบรมไม่มีคุณภาพและยังไม่สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจรวมทั้งขาดประสิทธิภาพในการเผยแพร่และประยุกต์ใช้ผลงานวิจัย เพื่อการนำไปใช้ประโยชน์ในภาคธุรกิจและสนับสนุนการกำหนดนโยบายของภาครัฐ

โดยสรุป พบว่าการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยก้าวสู่ทิศทางที่ถูกต้องแต่ยังไม่สามารถผลักดันให้เกิดผลเป็นรูปธรรมได้อย่างครบถ้วนตามที่เคยตั้งเป้าหมายไว้ อย่างไรก็ตามภารกิจการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ยังต้องถือเป็นวาระสำคัญของประเทศที่จำเป็นต้องได้รับการผลักดันอย่างต่อเนื่องให้เกิดผลสัมฤทธิ์ เพื่อเป็นเครื่องมือสำคัญในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจทุกสาขา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จึงให้ความสำคัญต่อการรวมประเด็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์เข้าไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 ซึ่งกำหนดวิสัยทัศน์ไว้ว่า “สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุขด้วยความเสมอภาคเป็นธรรม และมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง”ประกอบด้วย 6 ประเด็นยุทธศาสตร์ คือ (1) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมในสังคม (2) ยุทธศาสตร์การพัฒนาคนสู่สังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างยั่งยืน (3) ยุทธศาสตร์ความเข้มแข็งภาคเกษตร ความมั่นคงของอาหารและพลังงาน (4) ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน (5) ยุทธศาสตร์การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมและ (6) ยุทธศาสตร์การจัดการ

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 และ 5 เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยตรง ประกอบด้วยสาระสำคัญที่ตรงกับยุทธศาสตร์ที่ 4 ในด้านการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน มุ่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ด้วยการ

1. ผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น พัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่งทุกโหมดการขนส่งในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศและพัฒนาระบบบริหารจัดการรวบรวมและกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น

2. ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์โดยเน้นผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีความเป็นมืออาชีพพัฒนาระบบและบริหารเครือข่ายธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานและปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องรวมทั้งสนับสนุนการวิจัยพัฒนานวัตกรรมเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์และยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งและการกำหนดบทบาทของท่าอากาศยานและท่าเรือหลักของประเทศ

3. พัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟโดยบูรณะปรับปรุงทางรถไฟก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายหลัก และจัดหารถจักรและล้อเลื่อนรวมทั้งปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัยและพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่างๆในภูมิภาคและกลุ่มประเทศอาเซียน ตลอดจนปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย และยุทธศาสตร์ที่ 5 การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม โดยมีกลยุทธ์ด้านการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ ประกอบด้วยแนวทางสำคัญ ดังนี้

1) พัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล เช่น พัฒนาด่านศุลกากรชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดน พัฒนาระบบเครือข่ายและการบริหารเครือข่ายธุรกิจของภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาคและรัฐลงทุนนำในโครงการที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศในแต่ละแนวพื้นที่เศรษฐกิจเป็นต้น

2) ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดจำนวนเอกสารต้นทุนการดำเนินงานและระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย และอนุภูมิภาคโดยรวม ในด้านการลดต้นทุนค่าขนส่งและโลจิสติกส์

3) พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งในด้านทักษะภาษาต่างประเทศและความรู้ด้านบริหารจัดการโลจิสติกส์และพัฒนาผู้ประกอบการโดยเฉพาะระดับSMEs รวมทั้งพัฒนาสมรรถนะการเป็นผู้ประกอบการของไทยให้สามารถริเริ่มธุรกิจระหว่างประเทศได้

4) เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน และเขตเศรษฐกิจชายแดนโดยเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต ระบบการผลิตห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศและประตูส่งออกตามมาตรฐานสากล อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังมีกลยุทธ์ด้านการพัฒนาการผลิตและการลงทุนตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ และพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนซึ่งเป็นยุทธศาสตร์เชิงพื้นที่ที่จะสามารถสนองตอบการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศได้

จะเห็นได้ว่า ความพยายามในการกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์เชิงลึกสำหรับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในระยะต่อไปนั้นมุ่งหมายจะสร้าง The Right Strategy ให้เกิดขึ้นในประเทศไทยอย่างแท้จริงซึ่งจำเป็นที่ทุกภาคส่วนจะต้องเข้าใจและเห็นภาพถึงมิติของการแข่งขันธุรกิจในอนาคต (Landscape of Competition) ให้ตรงกันอันจะเป็นแรงผลักดันให้ผู้ประกอบการไทยกลายเป็นผู้เล่นบนเวทีการค้าการลงทุนระดับภูมิภาคอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อิทธิพลของกระแสโลกาภิวัฒน์ในระดับภูมิภาคที่เราต้องเผชิญในอนาคตอันใกล้นี้ จะทำให้เกิดปรากฏการณ์ใหม่ในการค้าและการแข่งขันขอบเขตและรูปแบบการทำธุรกิจจะเปลี่ยนแปลงกลายเป็นตลาดหลายมิติ เช่น ขนาดของตลาดผู้บริโภคจะเพิ่มขึ้นจากประมาณ 60 ล้านคนเป็นประมาณ 600 ล้านคน อาณาเขตการแข่งขันขยายจากภาคพื้นทวีป 500,000 ตร.กม. เป็น 4,400,000 ตร.กม.ครอบคลุมทั้งพื้นดินและผืนน้ำ ภาษาที่ใช้ในการสื่อสารธุรกิจจะไม่ใช่เพียงภาษาไทยและภาษาอังกฤษอีกต่อไปแต่จำเป็นจะต้องสื่อสารผ่านกว่า 10 ภาษาราชการของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มลายู จีนเวียดนาม เป็นต้น

การจัดเรียงตัวของกิจกรรมการผลิตในโซ่อุปทาน ของสินค้าและบริการตั้งแต่กระบวนการจัดหาสินค้าจะเปลี่ยนแปลงไปอย่างชัดเจนในภูมิภาคตามประสิทธิภาพด้านต้นทุนของการผลิตและต้นทุนการนำส่งสินค้าถึงมือผู้บริโภคในแต่ละพื้นที่หมายถึงจะมีการออกไปจัดหาทรัพยากรทางการผลิตจากประเทศอื่นๆในภูมิภาคมากขึ้นเพื่อให้มีข้อได้เปรียบทางด้านต้นทุนดำเนินการหรือความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าในตลาด

คุณอาคมกล่าวต่อไปว่า “สิ่งที่เป็นประเด็นท้าทายสำคัญสำหรับนักธุรกิจท้องถิ่นคือธุรกิจไทยที่เคยดูแลเฉพาะตลาดขนาดเล็กและมีการแข่งขันที่ไม่ซับซ้อนมากนัก จะสามารถอยู่รอดและเติบโตในตลาดที่มีขนาดใหญ่และซับซ้อนขึ้นมากได้อย่างไรซึ่งเป็นทั้งโอกาสและความเสี่ยง”

<u>โอกาส</u>

- การมีตลาดขยายกว้างขึ้นส่งผลให้กิจกรรมทางโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นเพื่อเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการตลอดโซ่อุปทานจนถึงผู้บริโภค

- ภาวการณ์แข่งขันที่รุนแรงขึ้นจะเป็นปัจจัยกระตุ้นให้ผู้ประกอบการไทยเร่งพัฒนาตนเอง

- ผู้ประกอบการ LSPs รายย่อยของไทยจะได้รับประโยชน์ในระดับ Local Operation/ Activities เพราะบริษัท LSPs ต่างชาติที่เข้ามาเพิ่มขึ้นจากการเปิดเสรีภาคโลจิสติกส์ในปี 2556 ยังจำเป็นต้องใช้บริการ LSPs รายย่อยภายในประเทศเพื่อให้บริการระดับท้องถิ่นแต่คงจะเป็นเพียงระยะเริ่มต้นเท่านั้น

ความเสี่ยง

- การรวมกลุ่ม AEC จะส่งผลให้ประเทศไทยและประเทศข้างเคียงในอาเซียนที่สามารถผลิตสินค้าได้คล้ายคลึงกันต้องแข่งขันกันอย่างรุนแรงมากขึ้น ประสิทธิภาพของบริการด้านโลจิสติกส์จะกลายเป็นกิจกรรมสำคัญที่จะสามารถสร้างความได้เปรียบเหนือคู่แข่งขัน

- ผู้ประกอบการ LSPs รายย่อยและรายกลางของไทยซึ่งมีเครือข่ายและสายป่านสั้นอาจถูกแรงผลักดันให้ต้องรวมกลุ่มควบรวมกิจการ ถูกซื้อกิจการหรือในท้ายที่สุดต้องปิดกิจการซึ่งเริ่มเกิดขึ้นบ้างแล้วในปัจจุบัน สาเหตุเพราะ LSPs ต่างชาติเข้ามาเป็นจำนวนมากทำให้การแข่งขันเข้มข้น

- บุคลากรต่างชาติจะไหลเข้ามาทำงานในไทยมากขึ้นและจะแย่งชิงงานและตลาดจากคนไทยในทุกระดับตั้งแต่แรงงานระดับล่างจนถึงตำแหน่งผู้จัดการซึ่งขณะนี้แรงงานไทยมีข้อเสียเปรียบชัดเจนในด้านทักษะการใช้ภาษาอังกฤษและภาษาเพื่อนบ้าน

ตัวอย่างรูปแบบการค้าและการขนส่งสินค้าและบริการ ที่กำลังเปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันบนเส้นทาง EWEC ซึ่งเป็นเส้นทางนำร่องในการทดลองแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรระหว่างไทย ลาว เวียดนามภายใต้ความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดน (CBTA) ของ GMS โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญคืออนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าจาก 3 ประเทศสามารถผ่านพรมแดนของแต่ละประเทศไปได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ซึ่งขณะนี้การดำเนินการดังกล่าวยังไม่ประสบผลสำเร็จเนื่องจากมีปัญหาอุปสรรค ณ ปัจจุบันดังนี้

(1) เชิงธุรกิจ

- ผู้ประกอบการท้องถิ่นส่วนใหญ่เป็นขนาดกลางและขนาดเล็กยังมีค่าเสียโอกาสและมีความเสี่ยงสูงเรื่องความคุ้มค่าทางธุรกิจหากต้องนำสินค้าไปยังผู้บริโภคในระยะทางไกลๆ และไม่มีสินค้าขนส่งในเที่ยวกลับ

- ปัญหาในทางปฏิบัติของพนักงานขับรถบรรทุก เช่น ความแตกต่างด้านมาตรฐานรถและพวงมาลัยซึ่งต้องอาศัยทักษะเพิ่มเติมรวมถึงความสามารถในการสื่อสารภาษาสากลและภาษาท้องถิ่นฯลฯ

(2) เชิงโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบ

- ผู้ประกอบการเวียดนามยังไม่พร้อมดำเนินงานระบบศุลกากรผ่านแดน

- โครงข่ายการเดินรถตามความตกลงระหว่างไทย ลาว เวียตนาม ยังไม่สอดคล้องกับอุปสงค์การขนส่งจริงทำให้ไม่เกิดกิจกรรมการค้าที่ได้รับสิทธิประโยชน์

- ยังอยู่ระหว่างพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้อง (ศุลกากรและคมนาคม) เพื่อให้เกิดระบบ Single Stop Inspection

- เวลาเปิด-ปิดของด่านศุลกากรไม่ตรงกัน

จากตัวอย่างของสถานการณ์ดังกล่าว น่าจะเป็นบทเรียนที่แสดงให้เห็นถึงความซับซ้อนของกฎกติกาและเงื่อนไขการทำธุรกิจที่กำลังเกิดขึ้นในระดับภูมิภาคซึ่งผู้ประกอบการท้องถิ่นจำเป็นต้องพยายามเกาะติดข้อมูลความคืบหน้าอย่างใกล้ชิดรวมทั้งคอยมองหารูปแบบธุรกิจที่ให้ผลประโยชน์สูงสุดแก่ตนเอง

การที่ขอบเขตของตลาดจะขยายออกสู่ประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคนอกเหนือจากกลุ่มประเทศคู่ค้าและคู่แข่งเดิมซึ่งไม่ใช่ประเทศสมาชิกอาเซียนเช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น จีน และเกาหลีใต้นั้นได้กลายเป็นความท้าทายใหม่ที่ประเทศไทยจำเป็นต้องมีความรู้เชิงลึก ในลักษณะเฉพาะของแต่ละตลาด พฤติกรรมของผู้บริโภคกลุ่มใหม่ และรูปแบบการเข้าถึงตลาดที่เหมาะสมของแต่ละพื้นที่ เพื่อสร้างโอกาสให้ธุรกิจไทยประสบความสำเร็จจากการเป็นผู้ค้ารายใหม่

จากการศึกษาตัวอย่างการแข่งขันด้านการค้าและบริการโลจิสติกส์ของต่างประเทศ พบว่าหลายประเทศในเอเชียสามารถก้าวผ่านไปสู่ระดับการแข่งขัน ที่ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี (Innovation-driven) เป็นปัจจัยสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันได้สำเร็จสามารถข้ามผ่านบทบาทเดิมของตนเองที่เป็นเพียงผู้ผลิตสินค้าที่ใช้แรงงาน และทรัพยากรธรรมชาติภายในประเทศเป็นหลักตัวอย่างความสำเร็จ เช่น ญี่ปุ่น สิงคโปร์ ไต้หวัน และฮ่องกง แต่ในขณะเดียวกันก็ยังมีอีกหลายประเทศที่ยังไม่สามารถข้ามผ่านช่วงเปลี่ยนผ่านนี้ไปได้ (Transition) เช่น ประเทศบราซิล อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนาม รวมถึงประเทศไทยด้วย ตัวอย่างสำคัญในการพัฒนาแบบก้าวกระโดดในช่วง 2 ทศวรรษที่ผ่านมา คือ ประเทศจีนซึ่งเคยเริ่มต้นจากการเป็นเพียงแหล่งวัตถุดิบของโลกแต่ต่อมาได้ปรับตัวอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องจนกลายเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกและในปัจจุบันได้ขยายเข้ามาเป็นผู้ค้าและผู้ให้บริการในธุรกิจอย่างเต็มตัวอย่างที่เห็นกันอยู่ทั่วไปในตลาดอาเซียน การขยับตัวขึ้นมาเป็น “ผู้ค้า” สินค้าและบริการในตลาดในภูมิภาค จะมีวิวัฒนาการที่ต่างไปจากแนวคิดในอดีตซึ่งมุ่งขยายธุรกิจด้วยการย้ายฐานการผลิตไปยังต่างประเทศ เพื่อให้อยู่ใกล้กับแหล่งปัจจัยการผลิตราคาถูกและเป้าหมายผู้บริโภคใหม่ๆแต่รูปแบบที่มีประสิทธิผลในปัจจุบันกลับเน้นการรุกคืบเพื่อยึดครองตลาดหรือลูกค้าก่อนโดยการใช้ “ตัวสินค้า”เป็นตัวนำ ตามมาด้วยการส่งออก “ตัวผู้ประกอบการหรือฝ่ายจัดการ” สินค้าเพื่อเข้ามาดำเนินกิจกรรมควบคุมและบริหารจัดการในระดับพื้นที่ทั้งในเรื่องของการตลาด การผลิต และการจัดจำหน่ายและท้ายสุดเมื่อสินค้าติดตลาดและเป็นที่เชื่อมั่นของผู้บริโภคผู้ประกอบการก็สามารถยกระดับตัวเองจากเดิมที่ขายเพียงสินค้าและอรรถประโยชน์จากตัวสินค้าเป็นการขาย “ชื่อ” (Brand Name) ซึ่งสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ง่ายกว่าและสูงกว่ามากและจะนำไปสู่การปรับกระบวนการผลิตของตนเองจากการเป็นผู้ผลิตเองเป็น “ผู้จ้างผลิต” จ้างดำเนินการในส่วนกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มค่า ซึ่งหมายความว่าผู้ประกอบการหรือบริษัทจะต้องมีความสามารถสูงขึ้นอย่างมากในการบริหารกิจกรรม

ด้านโลจิสติกส์และความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทานอย่างเป็นระบบและเข้มแข็ง จึงจะสามารถสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

นัยยสำคัญของการยกระดับตนเองของประเทศไทยไปสู่รูปแบบการค้าดังกล่าว คือการที่ธุรกิจจะต้องสร้างบทบาททางธุรกิจของผู้ประกอบการ ให้สามารถคุมช่องทางตลาดหรือเส้นทางการค้าของตนเองได้อย่างสมบูรณ์แบบ (Distribution Network) โดยผู้ค้ามีโอกาสในการเลือกสินค้าและบริการที่ตรงต่อความต้องการของประเทศปลายทางผู้ค้าสามารถเลือกเส้นทางการขนส่งและกระจายสินค้าในจุดที่ต้องการผู้ค้าสามารถใช้บริการโลจิสติกส์ของประเทศตนเองและที่สำคัญคือความสามารถในการบริหารจัดการเครือข่าย (Network Management) เพื่อสร้างบริการที่เป็น Solution ให้กับลูกค้าอย่างเต็มรูปแบบ แต่ความเสี่ยงก็มีมากกล่าวคือปัจจุบันผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่มีฐานะเป็นแหล่งผลิตต้นทางและถูกรุกตลาดเข้ามาในทุกระดับจนอาจเปลี่ยนฐานะเป็นเพียง “ลูกจ้าง” เพราะได้รับส่วนแบ่งตลาดในฐานะลูกจ้างคนหนึ่งในโซ่การผลิตและการค้าเท่านั้นจึงเป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่ง ที่ทุกภาคส่วนจะต้องตระหนักถึงความรุนแรงและตื่นตัวกับนัยยของการแข่งขันรูปแบบใหม่นี้ ทุกคนต้องเข้าใจตรงกันในวงกว้างเพื่อธุรกิจไทยซึ่งส่วนใหญ่ยังเป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) จะได้มีโอกาสเตรียมความพร้อมและปรับปรุงองค์กรให้สามารถคงความเป็น “เจ้าของ” กิจการและสามารถสร้างโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ บนเวทีการค้านี้ต่อไปได้ ผลการประเมินข้อเท็จจริงในปัจจุบันจากข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้บริหารธุรกิจชั้นนำของไทย สามารถสรุปได้ถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการแข่งขันของไทยที่กำลังเกิดขึ้น (Shifts in Competition Landscape) ดังนี้

1. ผู้ประกอบการไทยในปัจจุบันได้รับประโยชน์จากผลกำไรหรือมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจเพียง 1 ส่วนในฐานะผู้รับจ้างผลิตสินค้าภายในประเทศเท่านั้นมีผู้ประกอบการไทยน้อยรายที่สามารถเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่อีก 3 ส่วนซึ่งตกอยู่กับภาคการค้าและบริการต่างๆ ได้

2. พฤติกรรมของผู้บริโภครวมถึงธรรมชาติการแข่งขันของธุรกิจของไทย มีแนวโน้มการปรับเปลี่ยนค่อนข้างชัดเจน (Dynamic) ที่สำคัญ ได้แก่

- พฤติกรรมของผู้บริโภคที่มองหา “ตัวสินค้า”เพียงอย่างเดียวเปลี่ยนเป็นผู้บริโภคต้องการซื้อ “บริการ”และ “Solution”จากผู้ขายมากขึ้น

- การมองฐานผู้บริโภคในตลาดภายในประเทศและประเทศคู่ค้าเดิมเปลี่ยนเป็นการให้ความสำคัญกับกลุ่มผู้บริโภคใหม่ที่มาจากตลาดประเทศเพื่อนบ้านซึ่งมีกำลังซื้อเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

- การวางบทบาทเป็นเพียงผู้รวบรวมและกระจายสินค้าเปลี่ยนเป็นการเป็นผู้บริหารเครือข่ายการจัดส่งบริการที่ได้มูลค่าเพิ่มสูงขึ้น

- การเน้นเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานระดับองค์กรเปลี่ยนเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในองค์รวมของผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในโซ่อุปทาน

- ความสัมพันธ์ทางการค้าแบบ 1ต่อ 1 เปลี่ยนเป็น ความสัมพันธ์ทางธุรกิจแบบเน้นกลุ่มเครือข่ายมากขึ้น

- ทรัพยากรแรงงานที่เคยมีค่อนข้างมากเปลี่ยนเป็นภาวะขาดแคลนแรงงานในเกือบทุกSector และทุกระดับ

- เป้าหมายของการแข่งขันในอนาคต จะยกระดับจากการเน้นลดต้นทุนและเพิ่มความเร็วในการตอบสนองต่อลูกค้ากลายเป็นการแข่งขันที่ไม่มีรูปแบบตายตัวและเป็น Virtual มากขึ้น กล่าวคือไม่เห็นตัวสินค้าและไม่มี Physical Storage และแข่งขันแบบ Real-time

โดยสรุป ภายใต้สภาวะการแข่งขันแบบใหม่ซึ่งมีตลาดและกระบวนการผลิตกระจายออกไปยังหลายพื้นที่เช่นนี้ ปัจจัยความสำเร็จจะขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของบริการนำส่งสินค้า (Delivery Services) เพื่อเชื่อมโยงการผลิตและการจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบให้สามารถผลิตสินค้าและบริการให้ถึงมือลูกค้าได้อย่างตรงความต้องการรวดเร็ว และถูกที่สุด ระดับการแข่งขันจะขยับขึ้นเป็นการแข่งขันระหว่างโซ่อุปทาน (Supply Chain) ซึ่งถ้าต้องการสร้างข้อได้เปรียบทางการแข่งขัน (Competitive Advantage) ผู้ประกอบการไทยจำเป็นจะต้องหาทางเข้าถึงตลาดและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายเพื่อที่จะสามารถเข้าไปควบคุมช่องทางการค้าและการกระจายสินค้าอย่างครบวงจรได้สำเร็จ ทิศทางของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงต่อไป จึงควรเน้นการต่อยอดและใช้ประโยชน์จากองค์ประกอบพื้นฐานที่ได้รับการพัฒนาในช่วงที่ผ่านมาเพื่อสนับสนุนให้เกิดการดำเนินธุรกิจเชิงรุกของผู้ประกอบการไทยโดยมุ่งเป้าหมายให้ธุรกิจไทยสามรถเข้าไปคุมเส้นทางการตลาดและการค้าใน แต่ละประเทศและกลายเป็นส่วนหนึ่งของ Regional Supply Chain ได้สำเร็จซึ่งจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยแวดล้อมที่เอื้อต่อการเริ่มต้นธุรกิจหรือลดความเสี่ยงของผู้ประกอบการไทยในการออกไปแข่งขันในตลาดภูมิภาคและการปรับตัวของทุกภาคส่วนดังนั้นเพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันได้ภายใต้ภาวะแวดล้อมใหม่นี้แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการปรับตัวของผู้ประกอบการไทยควรอยู่บนหลักการพื้นฐาน ดังนี้

- ยกระดับผู้ประกอบการไทยให้เป็นผู้ประกอบการข้ามชาติ จากการเป็นผู้ผลิตสินค้า (Mere Producers) สู่นักธุรกิจ(Businessmen) ซึ่งมีความรู้เรื่องลูกค้า ตลาดและอื่นๆ มีความเป็นสากลและมืออาชีพ ซึ่งจำเป็นต้องปรับทั้งในแง่ของทัศนคติ ทักษะองค์ความรู้และความเข้าใจในกลุ่มลูกค้าอย่างแท้จริง รวมถึงสร้างโอกาสในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนสนับสนุนต่างๆ

- ส่งเสริมให้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย มีโอกาสการเข้าไปควบคุมช่องทางการค้าในตลาดคู่ค้าที่สำคัญด้วยมาตรการส่งเสริมทางภาษีสิทธิประโยชน์ หรือลักษณะการบุกตลาดที่เหมาะสมกับบริบทในแต่ละประเทศ

- สร้างพันธมิตรธุรกิจอย่างใกล้ชิดระหว่างผู้ประกอบการในภาคการผลิต และLSPs เพื่อเสริมกำลังในการรุกไปด้วยกัน กล่าวคือผู้ให้บริการโลจิสติกส์

4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

4.1 การศึกษาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย : กลุ่มงานวิจัย 1 กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร (กันยายน พ.ศ.2555)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อรวบรวมข้อมูลของสถานประกอบการ ที่ดำเนินกิจการเกี่ยวกับโลจิสติกส์ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ของกรุงเทพฯ

2. เพื่อรวบรวมข้อมูลด้านสถานที่กักเก็บสินค้าและสถานีขนส่ง ที่ใช้ในการขนส่งที่อยู่ในเขตกรุงเทพฯ

3. เพื่อรวบรวมสถิติจำนวนเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศที่ให้บริการในปัจจุบัน

ผลการศึกษานี้จะเป็นข้อมูลพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง ที่จะใช้ประกอบการพิจารณาในการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในส่วนที่เกี่ยวข้องกับด้านคมนาคมและขนส่งที่จะสะท้อนถึงการจัดทำผังระบบคมนาคมที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริง รวมถึงการพิจารณาจัดทำข้อกำหนดประกอบผังที่ส่งเสริมด้านคมนาคมของพื้นที่ต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร

สรุปผลคือ ภาพรวมของปรากฏการณ์โลกาภิวัฒน์ในระดับภูมิภาคที่จะเกิดขึ้นจากการเริ่มต้นเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเป็นทางการในปี 2558 ประเทศไทยควรจะต้องมีการปรับตัวอย่างไร ในทิศทางใดเพื่อที่จะรองรับกับบริบทการเปลี่ยนแปลงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบทบาทของภาครัฐและภาคเอกชนทิศทางโลจิสติกส์ไทย ที่จะต้องปรับตัวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(AEC)และแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 รวมถึงทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วง 5 ปีข้างหน้า ว่าควรจะเป็นอย่างไรเพื่อที่จะช่วยสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศภายใต้บริบทการเปลี่ยนแปลงแบบพลวัตนี้ ในการสัมมนาเรื่อง “ทิศทางโลจิสติกส์ไทยกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน”และ“ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อเตรียมการรองรับการเปิดเสรี AEC 2013” ในงาน Thailand International Logistics Fair 2011 ที่ผ่านมา ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้มีการผลักดันนโยบายพัฒนาโลจิสติกส์เป็นไปอย่างต่อเนื่อง กอร์ปทั้งรัฐบาลประชาธิปัตย์ได้ผลักดันให้ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี “ว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552” ปรากฏในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2552 โดยกำหนดอำนาจหน้าที่ของกบส. และองค์คณะโดยให้ สศช. ทำหน้าที่สำนักงานเลขานุการ นอกจากนี้รัฐบาลประชาธิปัตย์ ได้กำหนดเป้าหมายที่สำคัญของการพัฒนา คือ การลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศให้เหลือร้อยละ 16 ภายใน พ.ศ.2554 ซึ่งคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของรัฐบาลนายกอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ถือว่าเป็นคณะกรรมการ โลจิสติกส์แห่งชาติชุดที่ 3 ทั้งนี้ ในช่วงที่รัฐบาลประชาธิปัตย์เข้ามาบริหาร ประเทศไทยมีปัญหาการเมืองในประเทศตลอดมา ทำให้การพัฒนา

โลจิสติกส์ไม่ต่อเนื่อง ผลก็คือ ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยในปี 2551 อยู่ที่ร้อยละ 18.6 ของ GDP เมื่อเทียบกับปี 2544 ที่ร้อยละ 19.6 ของ GDP คือลดเพียงร้อยละ 1.0 เท่านั้น ทำให้จะต้องมีการศึกษาว่าในช่วงเวลา 8 ปี ไทยได้ใช้งบประมาณอันมหาศาลในการพัฒนาโลจิสติกส์ แต่ผลลัพธ์ที่ได้แทบจะไม่มีการเปลี่ยนแปลงธนาคารโลกระบุว่าการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในระดับที่ไม่ก้าวหน้า ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลกระบุว่าในปี 2553 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 35 ลดลงจากอันดับที่ 31 ในปี 2550 โดยธนาคารโลกชี้ให้เห็นว่า แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย จำเป็นจะต้องให้ความสำคัญต่อดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศ หรือ “LPI” ด้วยการลดต้นทุน โลจิสติกส์ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒน โลจิสติกส์ของประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2550-2554 มีเป้าหมายสำคัญ 2 ประการ คือการลดต้นทุนโลจิสติกส์ และการสร้างมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมให้แก่ผู้ประกอบการ สำหรับต้นทุนโลจิสติกส์ที่ดำเนินการถือเป็นตัวชี้วัดความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวโดยเฉพาะระดับมหภาค โดยในปี พ.ศ. 2551 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวมประมาณ 1.7 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 18.6 ของ GDP ซึ่งจะต่ำกว่าปี พ.ศ. 2550 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 18.8 ของ GDP58

องค์ประกอบสำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ประกอบด้วย

1. ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 49 ของต้นทุนรวม หรือมูลค่า 823,000 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 9.1nของ GDP มีอัตราการขยายตัว 8.8 ต่อปี และกว่าร้อยละ 83.76 เป็นการขนส่งทางถนนซึ่งเป็นประเภทการขนส่งที่ต้นทุนสูงกว่าทางราง 3.5 เท่า และสูงกว่าการขนส่งทางน้ำประมาณ 7 เท่า

2. ต้นทุนสินค้าคงคลัง คิดเป็นร้อยละ 42 ของต้นทุนรวม หรือมูลค่า 750,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.8 ของ GDP โดยมีการขยายตัวร้อยละ 1.3 ต่อปี (Y/Y) การขยายตัวในอัตราที่น้อยแสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการของไทยเริ่มมีการลดปริมาณสินค้าคงคลังให้ลดน้อยลง อย่างไรก็ตามปี 2550 และปี 2551 ราคาน้ำมันมีการปรับราคาสูงมากที่ร้อยละ 21.8 และร้อยละ 28.2 อาจเป็นผล ทำให้มีการสต๊อกสินค้าคงคลังให้น้อยลง ทั้งนี้ ประเทศที่พัฒนาแล้วมีสัดส่วนต้นทุนสินค้าคงคลังประมาณร้อยละ 30 ของต้นทุนรวมโลจิสติกส์

3. การบริหารจัดการโลจิสติกส์คิดเป็นร้อยละ 9 ของต้นทุนรวม หรือมูลค่า 153,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.7 ของ GDP มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 5.2 (Y/Y) ซึ่งประเทศที่พัฒนาแล้วมีสัดส่วนต้นทุนด้านการบริหารโลจิสติกส์ประมาณร้อยละ 5 ของต้นทุนรวมโลจิสติกส์

เหตุผลสำคัญที่ทำให้ปัญหาของการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยที่ผ่านมาไม่ก้าวหน้า

1. การขาดการบูรณาการของหน่วยงานรัฐและภาคเอกชน การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย จากการศึกษาพบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของปี 2551 อยู่ที่ร้อยละ 18.6 ต่อ GDP เมื่อเทียบกับ 2550 ลดไปได้เพียงร้อยละ 0.2

2. ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในอัตราที่สูงกว่าประเทศที่พัฒนามาก เหตุผลสำคัญเกิดจาก ภาคขนส่งที่เป็นสัดส่วนอยู่ถึงร้อยละ 49 ของต้นทุนรวมโลจิสติกส์

3. การขนส่งของไทยกระจุกอยู่ที่การขนส่งทางถนนถึงร้อยละ 83.76 และมีการขยายตัวในปี2551 ถึงร้อยละ 8.8 ต่อปี การขนส่งทางถนนทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยสูง เพราะมีต้นทุนพลังงานสูงกว่าทางราง 3.5 เท่า และทางน้ำ 7 เท่า ซึ่งในปี 2551 สัดส่วนการขนส่งต่อ GDP คิดเป็นร้อยละ 9.1 คิดเป็นมูลค่ารวมทั้งสิ้น 823,000 ล้านบาท

4. ภาคการขนส่งทางถนนการใช้น้ำมันโดยเฉลี่ย 1 ลิตรวิ่งได้ 2.5 กิโลเมตร ซึ่งเป็นขนาดของ รถเทรลเลอร์เฉพาะการขนส่งระหว่างประเทศ ในปี 2552 ปริมาณการมีตู้คอนเทนเนอร์หมุนเวียนอยู่ในประเทศไทยประมาณ 7-8 ล้าน TEU ขณะที่การขนส่งทางราง มีพิสัยรับขนส่งได้เพียงไม่เกิน 4.0-4.5 แสนตู้ คิดเป็นเพียงร้อยละ 5.6 ของระบบตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งขนส่งอยู่ในประเทศไทย ขณะที่ทางชายฝั่ง รวมทั้งทางแม่น้ำยังขาดรูปแบบที่ชัดเจนในการบริหารจัดการที่จะเข้ามาลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

5. ช่วงที่ผ่านมาเกือบ 5 ปี (พ.ศ. 2549-2553) ประเทศไทยประสบปัญหาการเมืองในประเทศมาโดยตลอด มีการวุ่นวายทางการเมือง , การรัฐประหารและการจลาจลอย่างรุนแรง ทำให้ในช่วง 4 ปี มีการเปลี่ยนรัฐบาลถึง 5 รัฐบาล ส่งผลเสียต่อความต่อเนื่องและการผลักดันแผนยุทธศาสตร์ให้มีความสัมฤทธิผล

6. ขาดหน่วยงานหลักที่เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ที่จะมารับผิดชอบในการกำกับดูแล ทั้งนี้แผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและที่ผ่านมาในอดีตขาดหน่วยงานหลักในการผลักดันและประเมิน ทำให้มีการใช้งบประมาณที่ซ้ำซ้อนและไร้ทิศทาง ขาดตัวชี้วัดที่เป็นรูปธรรมเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศก้าวหน้าน้อยกว่าที่ควรจะเป็น เนื่องจากแต่ละกระทรวงไม่ได้มีการ บูรณาการทั้งแผนงาน ยุทธศาสตร์และงบประมาณ 59

7. การไม่เข้าใจถึงการพัฒนาโลจิสติกส์ของภาครัฐ ซึ่งเน้นแต่เพียงโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการที่ภาคธุรกิจไม่สามารถประยุกต์ใช้ศาสตร์โลจิสติกส์ไปสู่การปฏิบัติที่เป็นจริง ทำให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับพื้นฐาน ที่เรียกว่า “Transport Base” ซึ่งก็ยังสับสนระหว่างการพัฒนาระบบโลจิสติกส์กับระบบคมนาคมขนส่ง ว่ามีความแตกต่างกันอย่างไร อีกทั้งการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยที่ผ่านมาอยู่ในระดับการอบรม-สัมมนา-วิจัย และดูงาน โดยใช้ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณมากกว่าที่จะวัดผลเชิงคุณภาพทำให้การพัฒนาโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรม (ของคนไทย) พัฒนาไปได้ค่อนข้างช้า

8. การพัฒนาการขาดการบูรณาการของเป้าหมายแผน ยุทธศาสตร์และงบประมาณ รวมถึงการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ โดยเฉพาะประเด็นเป้าหมายที่แยกส่วนกัน โดยแทบจะไม่มีการบูรณาการ หากการพัฒนาหากยังอยู่ในระดับนี้ในปี 2554 ซึ่งเป็นปีสิ้นสุดของแผนพัฒนาระยะ 5 ปี ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยก็คงอยู่ได้ที่ประมาณร้อยละ 18 หรืออย่างเก่งก็ประมาณร้อยละ17.8 ของGDP

ซึ่งก็ยังห่างไกลจากเป้าหมาย และจากแนวโน้มของการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าในอนาคตธุรกิจโลจิสติกส์ มีแนวโน้มที่จะเติบโตต่อเนื่อง จากปัจจัยทั้งในและต่างประเทศที่ช่วยเกื้อหนุนธุรกิจโลจิสติกส์ ซึ่งการฟื้นตัวของอุตสาหกรรม โดยปัจจัยภายในประเทศ ได้รับผลบวกจากการลงทุนจากต่างประเทศ การขยายฐานการผลิตและศูนย์กระจายสินค้าสู่ภูมิภาคต่างๆ รวมทั้งการขยายตัวของความเป็นเมือง และการท่องเที่ยวที่มีความคึกคักมากขึ้น ทำให้ความต้องการใช้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ปรับตัวสูงขึ้นอีกทั้งการสนับสนุนจากประสิทธิภาพและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของภาครัฐ ที่มีแผนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ จะช่วยเสริมให้ระบบโลจิสติกส์มีประเทศมากยิ่งขึ้นในอนาคต ซึ่งภาครัฐวางแผนที่จะลดต้นทุนโลจิสติกส์ลงให้เหลือร้อยละ 13 ภายในปี 2560 จากร้อยละ 15.2 ในปี 2553 สำหรับปัจจัยภายนอกประเทศ คาดว่ามีแรงสนับสนุนมาจากผลของ การรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และความร่วมมือในกรอบ ASEAN Plus กับประเทศพันธมิตรนอกอาเซียน เช่น ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน ซึ่งจะส่งเสริมการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ตลอดจนความร่วมมือในด้านอื่นๆ ระหว่างกันภายในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดนที่จะเติบโตขึ้นอย่างมากทั้งนี้ แม้ว่าภาพรวมเศรษฐกิจในปี 2555 นี้ยังมีปัจจัยเสี่ยงจากอุปสงค์ในตลาดโลกอ่อนแรงลงจากปัญหาวิกฤตหนี้ในยูโรโซน ประกอบกับการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนและอินเดีย แต่จากอุปสงค์ภายในประเทศที่ได้รับปัจจัยสนับสนุนจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการผลิตในประเทศ การปรับตัวลดลงของราคาน้ำมันในตลาดโลก รวมทั้งปัจจัยบวกที่มีต่อธุรกิจโลจิสติกส์ ดังที่กล่าวมาข้างต้น อาจช่วยผลักดันธุรกิจโลจิสติกส์ให้เติบโตขึ้นได้อย่างต่อเนื่องในปี 2555 ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินว่า มูลค่าจีดีพีในภาคขนส่งและโลจิสติกส์ในปี 2555 จะเพิ่มขึ้นเป็น 569,774-578,732 ล้านบาท หรือเติบโตร้อยละ 6.3 - 8.0 จาก 536,059 ล้านบาท ในปี 2554 นอกจากนี้ ในปี 2556 จะมีการเปิดเสรีสาขาบริการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นหนึ่งในสาขาบริการที่มีการเร่งรัดเปิดเสรีภายในกรอบ AEC จากการที่จะมีการลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางอาเซียน ดังนั้น นอกเหนือการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านแล้วยังจะมีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคโดยใช้เส้นทางผ่านไทยมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนมีแนวโน้มขยายตัวสูงนับจากนี้และหลังการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี 2558 ทั้งนี้ความร่วมมือระหว่างกันในภูมิภาคที่จะพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ ในอาเซียน จะไม่เพียงแต่สนับสนุนการเชื่อมโยงภายในภูมิภาคในด้านการค้าเท่านั้น แต่ยังจะสนับสนุนการเชื่อมโยงของแหล่งอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวและการลงทุนในอนาคต

4.2 สำรวจ และศึกษากระบวนการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ โครงการจัดสร้างโครงข่ายการขนส่งสินค้า (ไป-กลับ) นครปฐมฉะเชิงเทรา

บริษัทคลัสเตอร์โลจิสติกส์ จังหวัดฉะเชิงเทราศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 9 จังหวัดชลบุรี “เป็นผู้นำในธุรกิจบริการด้านขนส่งสินค้าในภูมิภาคอินโดจีน ให้บริการที่มีคุณภาพ เพื่อความพึงพอใจสูงสุดของผู้ใช้บริการ ตรงตามความต้องการได้มาตรฐานระดับสากล”

กลยุทธ์การขนส่งสินค้า ทั้งเที่ยวไปและกลับ การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งด้วยการลดการวิ่งเที่ยวเปล่าหรือ Backhauling Management เป็นการจัดการการขนส่งที่มีเป้าหมายให้เกิดการใช้ประโยชน์จากยวดยาน (Load Utilization)เพราะการขนส่งโดยทั่วไปเมื่อส่งสินค้าเสร็จ จะตีรถวิ่งเที่ยวเปล่ากลับมา ซึ่งทำให้เกิดต้นทุนของการประกอบการเพิ่มสูงขึ้นโดยเปล่าประโยชน์ ซึ่งต้นทุนที่เกิดขึ้นมานี้นับเป็นต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่า (Non-value Added Cost) และผู้ประกอบการต้องแบกรับภาระต้นทุนเหล่านี้ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการทำให้ต้นทุนการประกอบการสูงขึ้น แต่อย่างไรก็ตามการบริหารการขนส่งเที่ยวกลับในปัจจุบันยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากนักเนื่องจากไม่ทราบปริมาณความต้องการในการขนส่งสินค้า รวมถึงจุดหมายปลายทางของสินค้าที่สำคัญปริมาณความต้องการการขนส่งสินค้าระหว่างต้นทางและปลายทางมักจะมีปริมาณไม่เท่ากัน ดังนั้นการจัดทำโครงการจัดสร้างโครงข่ายการขนส่งสินค้า (ไป-กลับ) จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งเนื่องจากมีประโยชน์หลายประการคือ

1. ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ การขนส่งด้วยการลดการวิ่งเที่ยวเปล่าหรือ Backhauling Management เป็นการจัดการการขนส่งที่มีเป้าหมายให้เกิดการใช้ประโยชน์จากยวดยานในการบรรทุกจากเที่ยวเปล่ากลับ(Backhauling) ในกลุ่มอุตสาหกรรมธุรกิจขนส่ง จ.ฉะเชิงเทรา

2. เป็นการสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐภาค เอกชน สมาคมและสถาบันการศึกษา เริ่มต้นการบูรณาการความร่วมมือให้เกิดการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพด้วยการใช้รถขนส่งและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

3. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ ปัจจัยสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งด้วยการลดการวิ่งเที่ยวเปล่าร่วมกัน

4. เพื่อสร้างศักยภาพ ในการแข่งขันให้วิสาหกิจอุตสาหกรรมธุรกิจขนส่ง จ.ฉะเชิงเทรา สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทั้งในและต่างประเทศได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

สำรวจและศึกษาข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการและข้อมูลงานวิจัยต่างๆ เกี่ยวกับประสิทธิภาพการอุตสาหกรรมธุรกิจขนส่งสามารถสรุปปัจจัยที่สำคัญต่างๆ ที่จำเป็นต้องพิจารณาดังต่อไปนี้

การขนส่งทางบกสามารถแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ตามลักษณะของการดำเนินการ คือ

1. ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ (Public or Common Carriers) หมายถึง ผู้ประกอบการที่ให้บริการขนส่งแก่สาธารณะชนโดยทั่วไป ทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง

2. ผู้ประกอบการขนส่งตามสัญญา (Contract Carrier) หมายถึง ผู้ประกอบการที่ให้บริการรับจ้างขนส่งสินค้าแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะ โดยมีสัญญาการว่าจ้างระหว่างกันเพื่อให้บริการขนส่งอย่างต่อเนื่อง

3. ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (Private Transport Operator) หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งเพื่อกิจการของตนเองเพื่อสินค้าของตนเองโดยใช้พาหนะของตนเอง

4. ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) หมายถึง ผู้ที่ทำหน้าที่รวบรวมสินค้าเพื่อส่งมอบให้ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะหรือผู้ประกอบการขนส่งตามสัญญาต่อไป โดยที่ผู้รับจัดการขนส่งจะเป็นผู้รับผิดชอบการขนส่ง

5. ผู้ประกอบการสถานที่ขนส่ง (Terminal Operation) หมายถึง ผู้ประกอบการสถานีขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นสถานที่ขนถ่ายสินค้าหรือรวบรวมสินค้าเพื่อทำการขนส่งต่อไป โดยทั่วไปรัฐจะเป็นผู้ดำเนินกิจการของสถานีขนส่งเอง

จากผลการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาผู้ประกอบการขนส่ง สรุปได้ดังนี้

1. ปัจจัยการบริหารการขนส่ง ผู้ว่าจ้างขนส่งสินค้าและผู้รับจ้างขนส่งต่างก็ต้องการประสิทธิภาพสูงสุดคือ

1.1 ต้องการให้ต้นทุนการขนส่งต่ำที่สุด จัดส่งสินค้าให้ถึงผู้รับส่งสินค้าในเวลาที่เหมาะสมที่สุด เพื่อให้กระบวนการต่างๆ ในห่วงโซ่อุปทานดำเนินต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

1.2 สินค้าและบริการ ปัจจุบันจำเป็นจะต้องมี ISO เพื่อรองรับคุณภาพมาตรฐานและแนวโน้มของธุรกิจ ลูกค้าทุกรายต้องการคุณภาพมาตรฐาน ทั้งในส่วนของสินค้าและบริการ ผู้ผลิตสินค้าและขนส่งก็ต้องจัดการส่งสินค้าถึงตรงเวลาครบถ้วนปลอดภัยไม่มีเสียหาย โดยให้มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำที่สุด

1.3 บรรทุกสินค้า จำเป็นต้องเลือกประเภทรถบรรทุกให้เหมาะสมกับประเภทการใช้งาน และมีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนั้นในการเลือกใช้รถบรรทุกจะต้องพิจารณาว่า จะขนส่งสินค้าประเภทใดน้ำหนักเท่าไหร่ เส้นทางวิ่งมีลักษณะภูมิประเทศเป็นอย่างไร ต้องการความเร็วหรือเน้นที่ความปลอดภัย เป็นต้น สิ่งต่างๆ เหล่านี้ล้วนเป็นข้อสำคัญในการเลือกใช้รถบรรทุกให้เหมาะสมกับประเภทการขนส่ง รวมทั้งหลังจากการใช้งานควรมีการตรวจเช็ครถและการดูแลบำรุงรักษาที่ดี เพื่อยืดระยะการใช้งานได้นานขึ้น

1.4 พนักงานขับรถ แต่ละบริษัทต้องการพนักงานขับรถที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างประหยัด ขับรถปลอดภัย มีความกระตือรือร้น มีบุคลิกที่ดี ดูแลรถได้อย่างถูกต้อง มีจิตสำนึกช่วยลดต้นทุนและช่วยส่งเสริมงานขายงานตลาดของบริษัท พนักงานขับรถบรรทุกจะต้องมีความรับผิดชอบต่อส่วนรวม สังคมและสิ่งแวดล้อมสูง นอกจากรับผิดชอบสินค้าแล้วยังต้องรับผิดชอบ

2. การลดต้นทุนการขนส่ง ต้นทุนในการขนส่งนั้นอาจจำแนกเป็นประเภทใหญ่ๆ ได้ดังต่อไปนี้

2.1 ต้นทุนคงที่ เป็นต้นทุนในการดำเนินธุรกิจขนส่ง ส่วนใหญ่จะเป็นต้นทุนคงที่และลดได้ยาก ซึ่งจะประกอบด้วย เงินเดือนของพนักงาน ค่าประกันภัย ค่าภาษีรถ ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ค่าเช่า ค่าเสื่อมราคาต่าง ๆ เป็นต้น กล่าวคือต้นทุนนี้เกิดขึ้นเป็นจำนวนคงที่ ต้นทุนชนิดนี้ถึงแม้ว่าจะมีการผลิตเป็นจำนวนมากหรือจำนวนน้อยเพียงใด ก็จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในอัตราเท่าเดิมอยู่

2.2 ต้นทุนผันแปร เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงไปตามจำนวนการผลิต สิ่งสำคัญที่ผู้ประกอบการสามารถลดค่าใช้จ่ายได้คือ ต้นทุนรถวิ่ง (Running Cost) เนื่องจากต้นทุนของการขนส่งที่เกิดจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมีอัตราส่วนค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายในด้านอื่น ดังนั้น หากสามารถบริหารจัดการในเชิงวิศวกรรมแล้ว จะทำให้สามารถทราบได้ว่าพฤติกรรมในการใช้งานรถบรรทุกแบบใดก่อให้เกิดการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงสูง ซึ่งถ้าทราบถึงสาเหตุของการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงเหล่านั้น ก็จะสามารถวางมาตรการสำหรับการประหยัดค่าใช้จ่ายลงได้อย่างมากเช่นกัน ปัจจัยที่เป็นต้นทุนของการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุกสามารถจำแนกออกเป็น 4 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านเทคนิค ปัจจัยด้านการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ ปัจจัยด้านสภาวะแวดล้อมภายนอก เช่น จราจรติดขัด ทางลาดชัน และปัจจัยด้านการขับขี่ ควรปลูกฝังพนักงานขับรถให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างประหยัด

2.3 การบริหารงานบุคลากร คุณภาพของพนักงานขับรถเป็นสิ่งที่ต้องเข้มงวดตั้งแต่ต้น เริ่มตั้งแต่การคัดเลือกควรมีการสอบสัมภาษณ์ ความรู้เรื่องรถ กฎจราจร ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการยังไม่ค่อยใส่ใจมากนัก ควรมีการตรวจร่างกาย และการทดสอบขับรถรวมถึงการควบคุมดูแลและการตรวจวัดผล ควรมีการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรซึ่งเป็นเรื่องที่สำคัญมาก ควรแต่งตั้งและมอบหมายผู้ที่รับผิดชอบเรื่องการอบรมพนักงาน จัดทำคู่มือมาตรฐานในการปฏิบัติงาน การปลูกฝังทัศนคติ และจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัยบนท้องถนน ดังนั้นเมื่อศึกษาต้นทุนการขนส่งที่แท้จริงแล้ว จะพบว่าต้นทุนเที่ยวกลับเป็นสาเหตุสำคัญของปัญหาการเดินรถบรรทุกเที่ยวเปล่าที่สูงในปัจจุบัน ประการหนึ่งมาจากการขาดข้อมูล ตัวอย่างเช่นผู้ประกอบการรายหนึ่งต้องทำการขนส่งสินค้าจากฉะเชิงเทราไปยังจังหวัดนครปฐม แต่ไม่มีสำนักงานสาขาอยู่ ณ จังหวัดนครปฐม ทำให้ขาดเครื่องมือที่จะสามารถตรวจสอบว่า เมื่อถึงปลายทางที่จังหวัดนครปฐมแล้วจะมีผู้ต้องการว่าจ้างขนสินค้าจากนครปฐมมายังฉะเชิงเทราในเวลาที่เหมาะสมกันหรือไม่ จึงต้องเดินรถเที่ยวเปล่ากลับฉะเชิงเทราซึ่งความเป็นจริง อาจมีผู้ต้องการว่าจ้างรถบรรทุกจากจังหวัดนครปฐมมายังฉะเชิงเทราในช่วงเวลาที่เหมาะสมก็ได้ โดยให้มีการจัดทำตารางความต้องการการขนส่งเที่ยวกลับร่วมกันอบรมให้ความรู้พื้นฐานและหลักการ ของการวางแผนการขนส่งแบบเชื่อมโยงโครงข่าย คณะทำงานได้มีการประชุมเพื่อติดตามความคืบหน้าของโครงการอย่างต่อเนื่อง พร้อมกันนี้ทีมีที่ปรึกษาก็ได้มีการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการวางแผนด้วยโปรแกรม GPS Technology สำหรับการวางแผนการขนส่งและโปรแกรมพัฒนาระบบภายในองค์กร โดยผู้เชี่ยวชาญออกแบบระบบข้อมูลและระบบในการจัดการด้านการขนส่งเที่ยวกลับร่วมกัน การออกแบบระบบนี้จะทำให้สามารถตอบสนองความต้องการขอผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกในโครงการนำร่อง เพื่อการบริหารจัดการระบบการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพด้วยนวัตกรรมล้ำสมัยที่ผสมผสานแนวคิดการระบุพิกัดผ่านดาวเทียม GPS เข้ากับฟังก์ชันการทำงานผ่านเทคโนโลยี GPRS ของเครือข่ายสื่อสารไร้สาย จึงช่วยให้สามารถควบคุมและติดตามทุกความเคลื่อนไหวของยานพาหนะจากทุกจุดในประเทศ ผ่านจอภาพพร้อมทำการรายงาน

สภาวะของยานพาหนะนั้นๆ เช่น ตำแหน่งยานพาหนะในช่วงเวลาต่างๆ บนเส้นทางความเร็วที่ใช้ขณะขับรถ การจอดหรือหยุดรถ (ติด/ดับเครื่องยนต์) ฯลฯ หรือแม้แต่การ สั่งตัดระบบไฟฟ้าเครื่องยนต์ในบางกรณี และจัดทำรายงานข้อมูลต่างๆ เพื่อให้สามารถบริหารจัดการการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนค่าใช้จ่าย อีกทั้งยังสร้างความเชื่อมั่น และบริการที่แตกต่างแก่ลูกค้าของคุณมีการบริหารสินค้าเที่ยวกลับ.

5. กรอบแนวความคิดการวิจัย

จากการศึกษาแนวความคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบการศึกษาจากสถานการณ์ในปัจจุบันและอนาคตที่จะเกิดขึ้น ผู้วิจัยจึงกำหนดเป็นกรอบแนวความคิดการวิจัยไว้ ดังนี้

ภาพที่ 2-7 แสดงกรอบแนวความคิดการวิจัย

บทที่ 3
ระเบียบวิธีการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษาแนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในจังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนครปฐมและจังหวัดกรุงเทพมหานคร โดยจะนำเสนอวิธีการวิจัยตามลำดับ ดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ดังนี้

1.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือบริษัทรับจ้างส่งขนขนาดกลางและขนาดเล็ก จำนวน 65 บริษัท ที่อยู่ในเขตจังหวัดนครปฐม จังหวัดสมุทรสาครและจังหวัดกรุงเทพมหานคร (ปริมณฑล)

1.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยจากการเปิดตาราง Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่นคิดเป็นร้อยละ 65 ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 41 แห่ง โดยการกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่าง กำหนดโดยตารางสำเร็จรูป Taro Yamane

1.3 สุ่มตัวอย่างบริษัทส่งขนขนาดกลางและขนาดเล็กให้ได้จำนวน 41 แห่ง ดังตาราง

ตารางที่ 3-1 แสดงขนาดตัวอย่างในแต่ละเขตพื้นที่

ลักษณะเขตพื้นที่	สัดส่วน (%)	ขนาดตัวอย่าง (แห่ง)
1. จังหวัดนครปฐม	21	13
2. จังหวัดสมุทรสาคร	21	13
3. จังหวัดกรุงเทพมหานคร	23	15
รวมทั้งสิ้น	**65**	**41**

2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

2.1 ลักษณะของเครื่องมือในการวิจัย

ลักษณะของเครื่องมือวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามความคิดเห็น ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ส่วน

1) ส่วนที่ 1วิเคราะห์สถานภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก

2) ส่วนที่ 2 ศึกษาผลกระทบของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กที่จะได้รับจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3) ส่วนที่ 3 แนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและข้อเสนอแนะ

2.2. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยนั้น เป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งผู้วิจัยได้จัดทำขึ้นโดยมีขั้นตอน ต่อไปนี้

1) ศึกษาหลักการสร้างแบบสอบถามการวิจัยและกำหนดกรอบแนวความคิดในการวิจัย

2) ศึกษาข้อมูลจากหนังสือเอกสารบทความและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการในวงการธุรกิจขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กเพื่อเป็นแนวทางนำมาสร้างข้อคำถาม (Item) ของแบบสอบถาม

3) กำหนดประเด็นและขอบเขตของคำถามให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และประโยชน์ของการวิจัย

4) ดำเนินการสร้างแบบสอบถามฉบับร่าง

5) นำแบบสอบถามฉบับร่างที่สร้างขึ้นนำมาพิจารณาตรวจสอบรายละเอียดความถูกต้องสมบูรณ์และครอบคลุมของเนื้อหาข้อคำถามทุกข้อ หลังจากได้พิจารณาและตรวจสอบพร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะมาแล้วผู้วิจัยได้นำมาปรับปรุงแก้ไข

6) ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามฉบับร่างไปให้ที่ปรึกษาวิจัยซึ่งมีความรู้และประสบการณ์ทางด้าน ที่ทำการศึกษาพิจารณาแบบสอบถามเพื่อเป็นการทดสอบความเที่ยงตรงครอบคลุมเนื้อหา

และความถูกต้องในสำนวนภาษา หลังจากที่ปรึกษาได้พิจารณาและตรวจสอบแล้วผู้วิจัยได้นำมาทำการปรับปรุงแก้ไข

7) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามฉบับร่างไปทดลองใช้ (Try-Out) จำนวน 10 ชุดเพื่อทดสอบหาค่าอำนาจจำแนก (Discrimination) ของแบบสอบถามในส่วนที่เป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List) และความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามในส่วนที่เป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale)

8) ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามตามข้อเสนอแนะที่ได้รับจากที่ปรึกษาวิจัย อีกครั้งก่อนนำไปใช้จริง

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามลำดับ ดังนี้

3.1 การวิจัยในครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) โดยใช้แบบสอบถาม

3.2 ผู้วิจัยได้ทำการแจกแบบสอบถามไปยังกลุ่มตัวอย่าง โดยให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถาม (Self-Administered Questionnaire) จำนวน 41 ชุด โดยมอบหมายให้ผู้ปฏิบัติงานภาคสนาม (Field-Worker) ที่ได้ผ่านการฝึกอบรมและทดสอบความเข้าใจเกี่ยวกับการตอบแบบสอบถามก่อนที่จะทำการออกปฏิบัติงานจริง ซึ่งเป็นผู้ช่วยนักวิจัยจำนวน 15 คน กระจายธุรกิจขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐม จังหวัดสมุทรสาครและจังหวัดกรุงเทพมหานคร(ปริมณฑล) ด้วยวิธีการนำแบบสอบถามไปให้กลุ่มตัวอย่างกรอก หากกลุ่มตัวอย่างมีข้อสงสัยสามารถสอบถามผู้ช่วยนักวิจัยได้ด้วยตนเอง จนครบจำนวนที่กำหนดทั้งสิ้น 41 ชุด

3.3 สัมภาษณ์เพิ่มเติมโดยแบบสอบถาม

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้วิเคราะห์ข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยโปรแกรมการวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านสังคมศาสตร์ ซึ่งมีการประมวลข้อมูลเป็นขั้นตอนคือหลังจากการตรวจสอบความถูกต้องของแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์เชิงลึกเรียบร้อยแล้ว จึงนำข้อมูลที่ได้มาเปลี่ยนแปลงเป็นรหัสตัวเลข (Code) แล้วบันทึกรหัสลงในเครื่องคอมพิวเตอร์และเขียนโปรแกรมสั่งงานโดยใช้สถิติ ดังนี้

4.1 นำแบบสอบถามที่ได้มาตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ หากพบข้อสงสัยผู้ช่วยนักวิจัยจะทำการสัมภาษณ์เพิ่มเติมจากแบบสอบถามและนำไปวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ต่อไป

4.2 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบกรอกข้อมูลลงในช่องว่าง

4.3 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ลักษณะแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ เป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List)

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ใช้ค่าร้อยละ (Percentage) ในการอธิบายข้อมูลเกี่ยวกับ แนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อวิเคราะห์ค่าความสัมพันธ์ของตัวแปรแล้วนำมาจัดลำดับ และใช้วิธีหาค่าความถี่ (Frequency)

4.4 แบบสอบถามข้อมูลข้อเสนอแนะอื่นๆ ลักษณะเป็นแบบคำถามปลายเปิด (Open-Ended)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเกี่ยวกับแนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลและการแปรผลการวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์และนำเสนอในรูปแบบของตารางประกอบคำอธิบาย โดยเรียงลำดับหัวข้อเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เพื่อวิเคราะห์สภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก

ส่วนที่ 2 เพื่อศึกษาผลกระทบของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กที่จะได้รับจากการเข้าสู่ประชมคมเศรษฐกิจอาเซียน

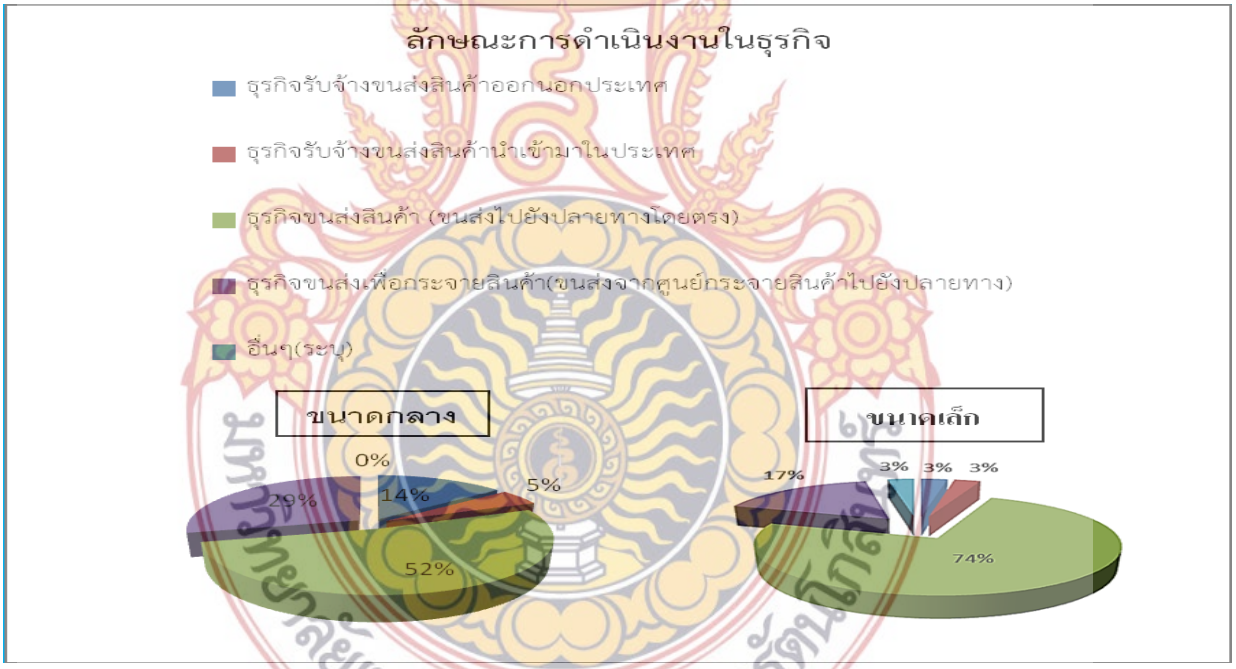
ส่วนที่ 3 เพื่อกำหนดแนวทางการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในการให้บริการของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กเพื่อการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

ส่วนที่ 1 สภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก

ตารางที่ 4-1 การวิเคราะห์ลักษณะการดำเนินงานในธุรกิจ

ลักษณะการดำเนินงานในธุรกิจ	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
ธุรกิจรับจ้างขนส่งสินค้าออกนอกประเทศ	14	3
ธุรกิจรับจ้างขนส่งสินค้านำเข้ามาในประเทศ	5	3
ธุรกิจขนส่งสินค้า (ขนส่งไปยังปลายทางโดยตรง)	52	74
ธุรกิจขนส่งเพื่อกระจายสินค้า(ขนส่งจากศูนย์กระจายสินค้าไปยังปลายทาง)	29	17
อื่น ๆ (ระบุ)	-	3



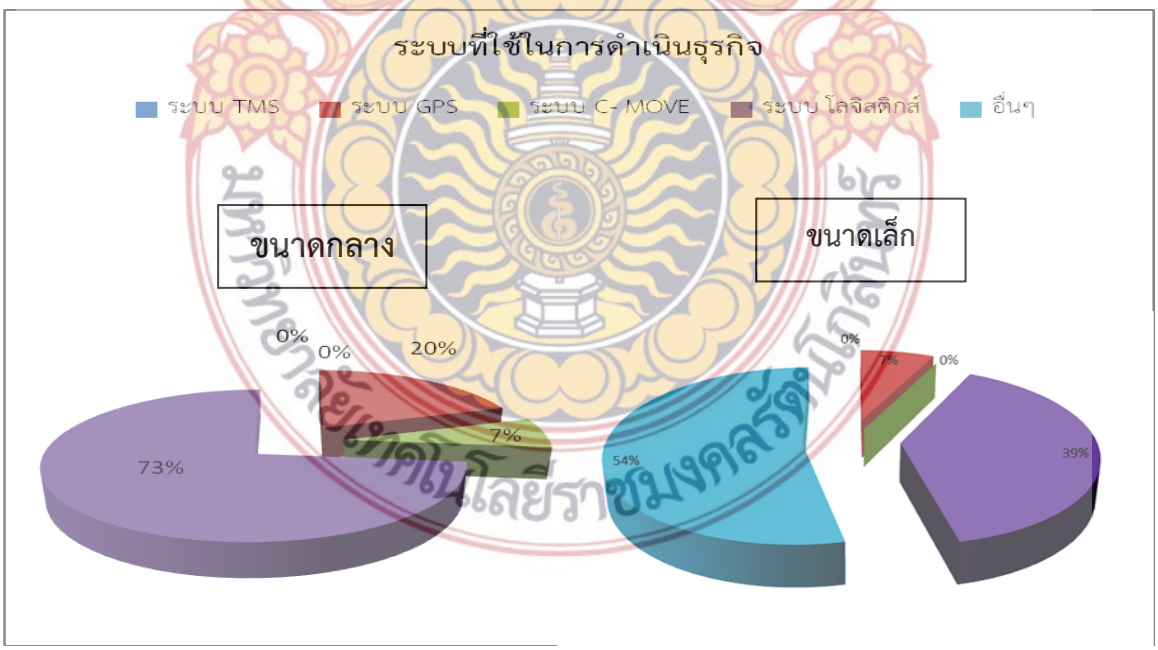
ภาพที่ 4-1 ลักษณะการดำเนินงานในธุรกิจ

จากตารางที่ 4-1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนส่งสินค้า (ขนส่งไปยังปลายทางโดยตรง) คิดเป็นร้อยละ 52 ธุรกิจขนส่งเพื่อกระจายสินค้า (ขนส่งจากศูนย์กระจายสินค้าไปยังปลายทาง คิดเป็นร้อยละ 29 ธุรกิจรับจ้างขนส่งสินค้าออกนอกประเทศ คิดเป็นร้อยละ 14 ธุรกิจรับจ้างขนส่ง

สินค้านำเข้ามาในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 5 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนส่งสินค้า (ขนส่งไปยังปลายทางโดยตรง) คิดเป็นร้อยละ 74 ธุรกิจขนส่งเพื่อกระจายสินค้า (ขนส่งจากศูนย์กระจายสินค้าไปยังปลายทาง) คิดเป็นร้อยละ 17 ธุรกิจรับจ้างขนส่งสินค้าออกนอกประเทศ ธุรกิจรับจ้างขนส่งสินค้านำเข้ามาในประเทศและอื่น ๆ (ระบุ) คิดเป็นร้อยละ 3 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-2 การวิเคราะห์ระบบที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจ

ระบบที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจ	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
ระบบ TMS	-	-
ระบบ GPS	20	7
ระบบ C- MOVE	7	-
ระบบโลจิสติกส์	73	39
อื่น ๆ	-	54

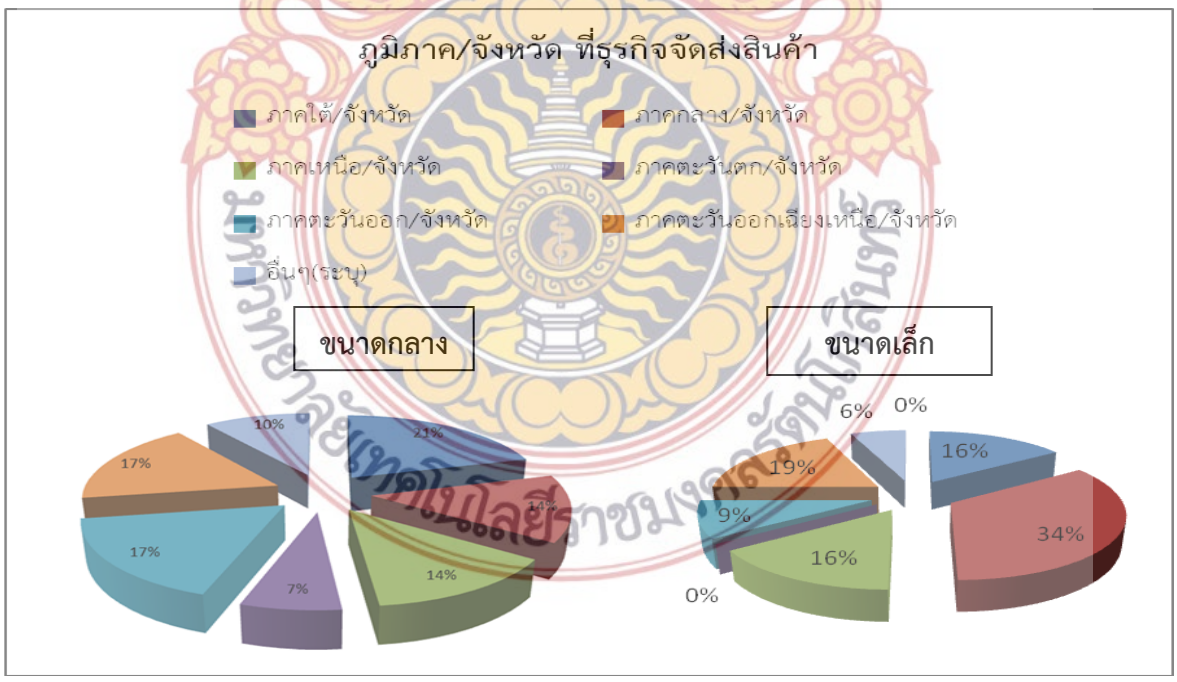


ภาพที่ 4-2 ระบบที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจ

จากตารางที่ 4-2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่ใช้ระบบโลจิสติกส์ คิดเป็นร้อยละ73 ใช้ระบบ GPS คิดเป็นร้อยละ 20 และใช้ระบบ C- MOVE คิดเป็นร้อยละ 7 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่ ใช้ระบบการดำเนินงานทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 54 ใช้ระบบโลจิสติกส์ คิดเป็นร้อยละ 39 และใช้ระบบ GPS คิดเป็นร้อยละ 7 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-3 วิเคราะห์ภูมิภาค/จังหวัด ที่ธุรกิจจัดส่งสินค้า

ภูมิภาค/จังหวัด ที่ธุรกิจจัดส่งสินค้า	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
ภาคใต้/จังหวัด	21	16
ภาคกลาง/จังหวัด	14	34
ภาคเหนือ/จังหวัด	14	16
ภาคตะวันตก/จังหวัด	7	-
ภาคตะวันออก/จังหวัด	17	9
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ/จังหวัด	17	19
อื่น ๆ (ระบุ)	10	6

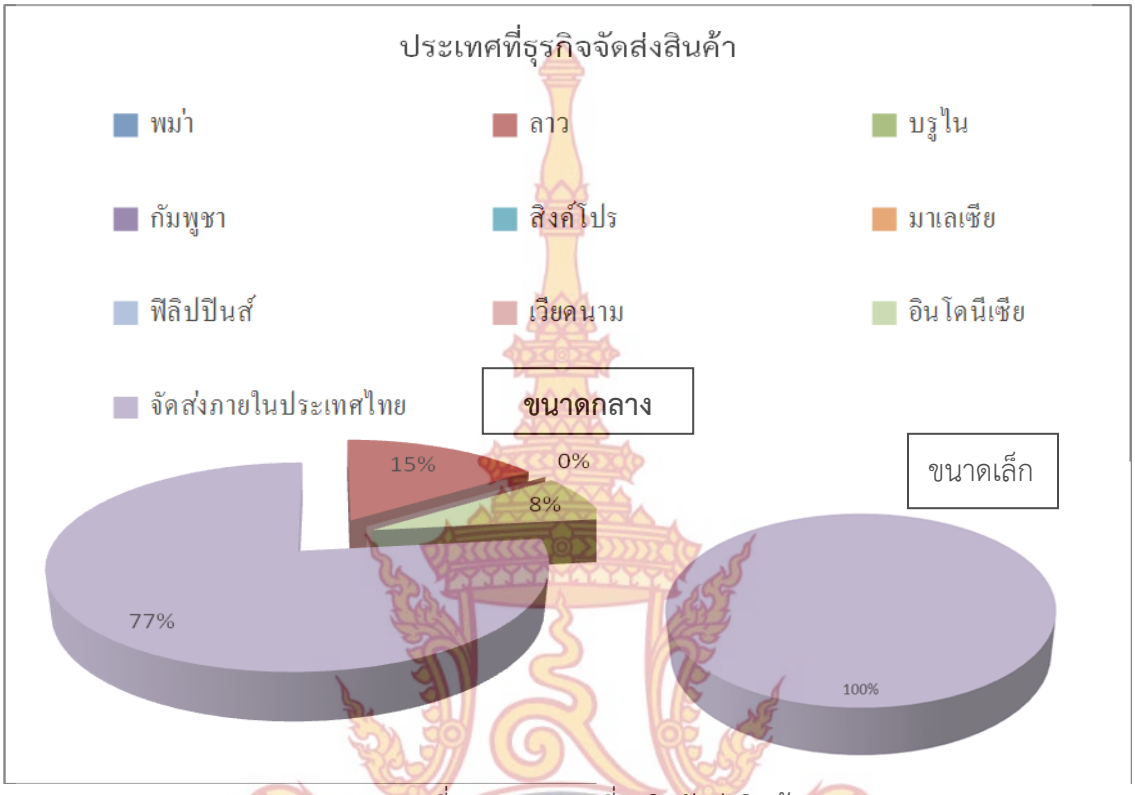


ภาพที่ 4-3 ภูมิภาค/จังหวัด ที่ธุรกิจจัดส่งสินค้า

จากตารางที่ 4-3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่ธุรกิจจัดส่งสินค้าไปยังภาคใต้ คิดเป็นร้อยละ 21 และจัดส่งสินค้าไปยังภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คิดเป็นร้อยละ17 เท่ากัน จัดส่งสินค้าไปยังภาคกลางและภาคเหนือ คิดเป็นร้อยละ 14 เท่ากัน อื่น ๆ คือกรุงเทพฯ จำนวน 3 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 10 และจัดส่งสินค้าไปยังภาคตะวันตก คิดเป็นร้อยละ 7 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่เป็นธุรกิจจัดส่งสินค้าไปยังภาคกลาง คิดเป็นร้อยละ 34 จัดส่งสินค้าไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คิดเป็นร้อยละ 19 จัดส่งสินค้าไปยังภาคใต้และภาคเหนือ คิดเป็นร้อยละ 16 จัดส่งสินค้าไปยังภาคตะวันออก คิดเป็นร้อยละ 9 และอื่น ๆ คือกรุงเทพฯ คิดเป็นร้อยละ 6 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-4 วิเคราะห์ประเทศที่ธุรกิจจัดส่งสินค้า

ประเทศที่ธุรกิจจัดส่งสินค้า	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
พม่า	-	-
ลาว	15	-
บรูไน	-	-
กัมพูชา	-	-
สิงค์โปร	-	-
มาเลเซีย	-	-
ฟิลิปปินส์	-	-
เวียดนาม	-	-
อินโดนีเซีย	8	-
อื่น ๆ (ระบุ)	77	100

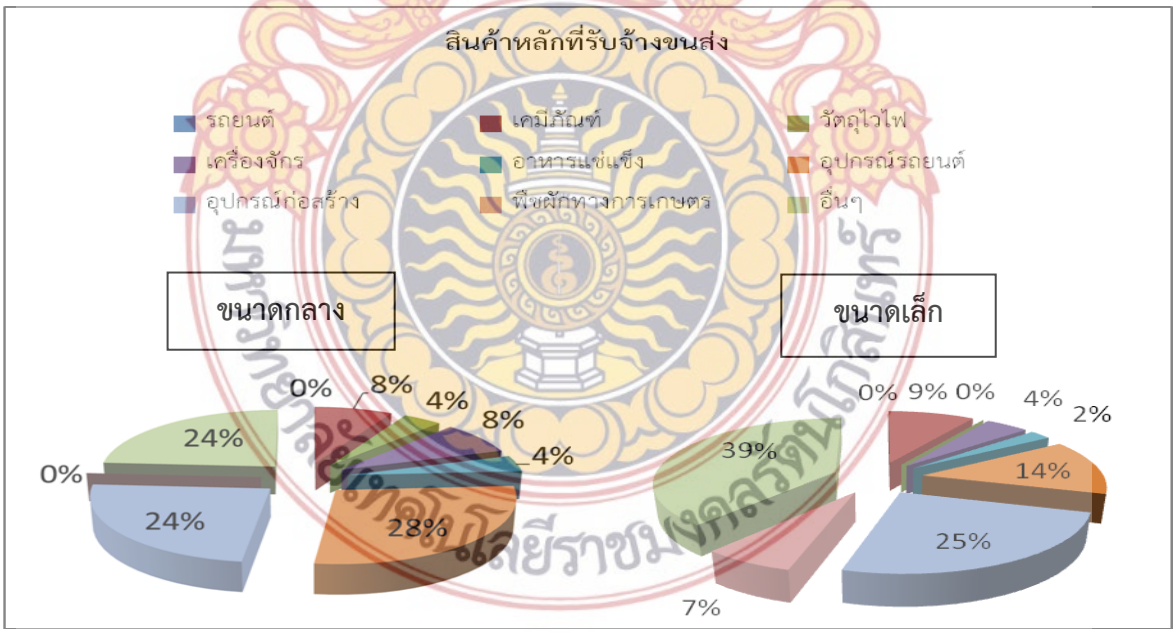


ภาพที่ 4-4 ประเทศที่ธุรกิจจัดส่งสินค้า

จากตารางที่ 4-4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่ จัดส่งสินค้าไปยังประเทศอื่นๆ ซึ่งเป็นประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ 77 จัดส่งสินค้าไปยังประเทศลาว คิดเป็นร้อยละ 15 และจัดส่งสินค้าไปยังประเทศอินโดนีเซีย คิดเป็นร้อยละ 8 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่จัดส่งสินค้าภายในประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ 100

ตารางที่ 4-5 การวิเคราะห์สินค้าหลักที่รับจ้างขนส่ง

สินค้าหลักที่รับจ้างขนส่ง	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
รถยนต์	-	-
เคมีภัณฑ์	8	9
วัตถุไวไฟ	4	-
เครื่องจักร	8	4
อาหารแช่แข็ง	4	2
อุปกรณ์รถยนต์	28	14
อุปกรณ์ก่อสร้าง	24	25
พืชผักทางการเกษตร	-	7
อื่น ๆ	24	39



ภาพที่ 4-5 สินค้าหลักที่รับจ้างขนส่ง

จากตารางที่ 4-5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่รับจ้างส่งสินค้าหลัก คือ อุปกรณ์รถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 28 อุปกรณ์ก่อสร้างและอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 24 เท่ากัน เคมีภัณฑ์และเครื่องจักร คิดเป็นร้อยละ 8 เท่ากัน วัตถุไวไฟและอาหารแช่แข็ง คิดเป็นร้อยละ 4 เท่ากัน ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่รับจ้างส่งสินค้าหลักคือสินค้าทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 39 อุปกรณ์ก่อสร้าง คิดเป็นร้อยละ 25 อุปกรณ์รถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 14 เคมีภัณฑ์ คิดเป็นร้อยละ 9 เครื่องจักร คิดเป็นร้อยละ 7 พืชผักทางการเกษตร คิดเป็นร้อยละ 4 และอาหารแช่แข็ง คิดเป็นร้อยละ 2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-6 การวิเคราะห์จำนวนพนักงานในธุรกิจ

จำนวนพนักงาน	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
5-10 คน	15	78
11-15 คน	-	4
26-30 คน	31	7
31 คนขึ้นไป	54	11

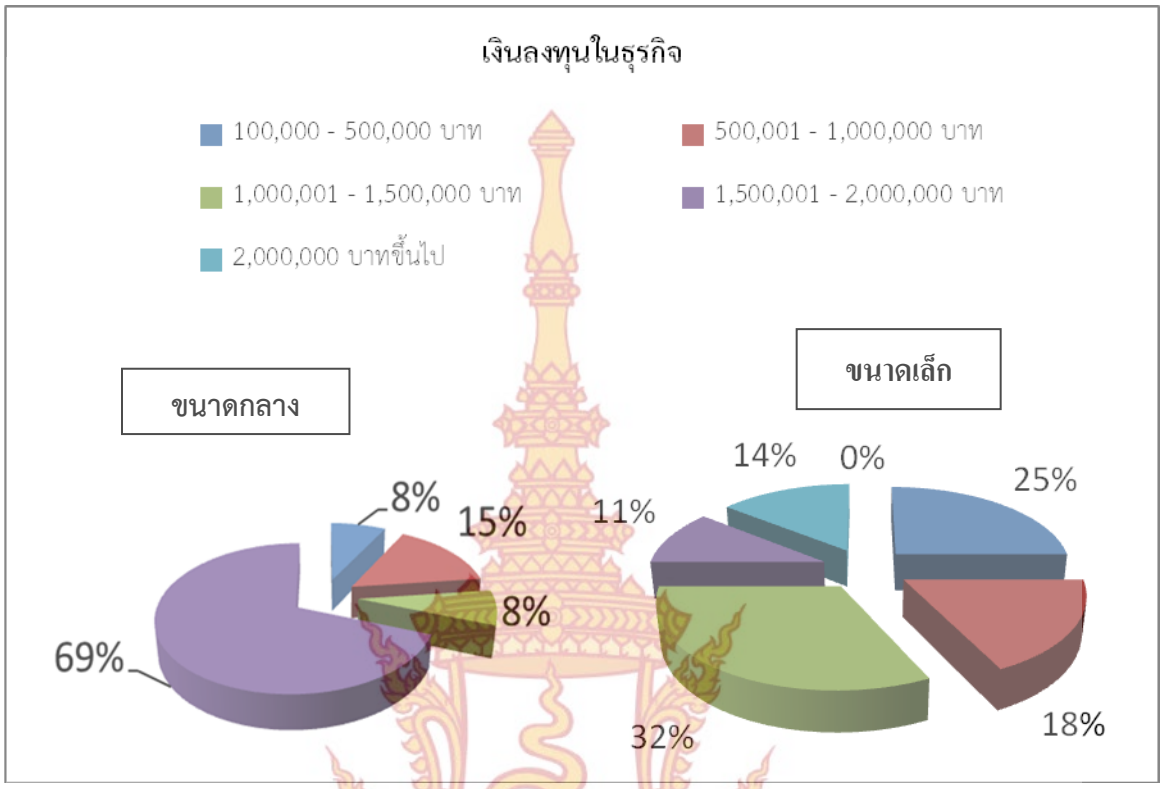
ภาพที่ 4-6 จำนวนพนักงานในธุรกิจ

จากตารางที่ 4-6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนากลางส่วนใหญ่ มีจำนวนพนักงาน 31 คน ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 54 มีจำนวนพนักงาน 26-30 คน คิดเป็นร้อยละ 31 และมีจำนวนพนักงาน 5-10 คน คิดเป็นร้อยละ 15 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่มีจำนวนพนักงาน 5-10 คน คิดเป็นร้อยละ 78 มีจำนวนพนักงาน 31 คน ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 11 มีจำนวนพนักงาน 26-30 คน คิดเป็นร้อยละ 7 และมีจำนวนพนักงาน 11-15 คน คิดเป็นร้อยละ 4 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-7 การวิเคราะห์เงินลงทุนในธุรกิจ

เงินลงทุนในธุรกิจ	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
100,000 - 500,000 บาท	8	25
500,001 - 1,000,000 บาท	15	18
1,000,001 - 1,500,000 บาท	-	32
1,500,001 - 2,000,000 บาท	8	11
2,000,000 บาทขึ้นไป	69	14

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์



ภาพที่ 4-7 เงินลงทุนในธุรกิจ

จากตารางที่ 4-7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่มีเงินลงทุน 2,000,000 บาท ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 69 มีเงินลงทุน 500,001 - 1,000,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 15 มีเงินลงทุน 100,000 - 500,000 บาท และมีเงินลงทุน 1,500,001 - 2,000,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 8 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่มีเงินลงทุน 1,000,001 - 1,500,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 32 มีเงินลงทุน 100,000 - 500,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 25 มีเงินลงทุน 500,001 - 1,000,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 18 2,000,000 บาท ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 14 และมีเงินลงทุน 1,500,001 - 2,000,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 11 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-8 การวิเคราะห์สัดส่วนการลงทุนในธุรกิจ

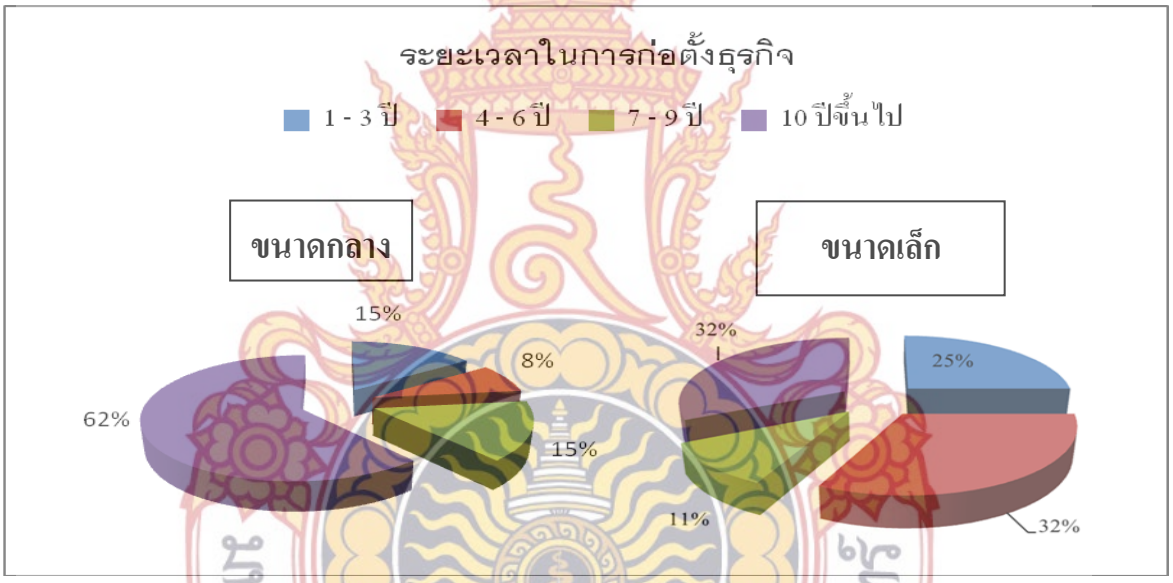
สัดส่วนการลงทุน	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
ไทย 100%	85	100.0
ต่างชาติ 100%	-	-
ไทย > ต่างชาติ เช่น ไทย 51% ต่างชาติ 49%	15	-
ต่างชาติ > ไทย เช่น ต่างชาติ 51% ไทย 49%	-	-
อื่นๆ	-	-

ภาพที่ 4-8 สัดส่วนการลงทุน

จากตารางที่ 4-8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่ มีสัดส่วนการลงทุน ไทย คิดเป็นร้อยละ 85 และมีสัดส่วนการลงทุน ไทย > ต่างชาติ เช่น ไทย 51% ต่างชาติ 49% คิดเป็นร้อยละ15 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่มีสัดส่วนการลงทุน ไทย 100% คิดเป็นร้อยละ 100

ตารางที่ 4-9 การวิเคราะห์ระยะเวลาในการก่อตั้งธุรกิจ

ระยะเวลาในการก่อตั้งธุรกิจ	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
1 - 3 ปี	15	25
4 - 6 ปี	8	32
7 - 9 ปี	15	11
10 ปีขึ้นไป	62	32



ภาพที่ 4-9 ระยะเวลาในการก่อตั้งธุรกิจ

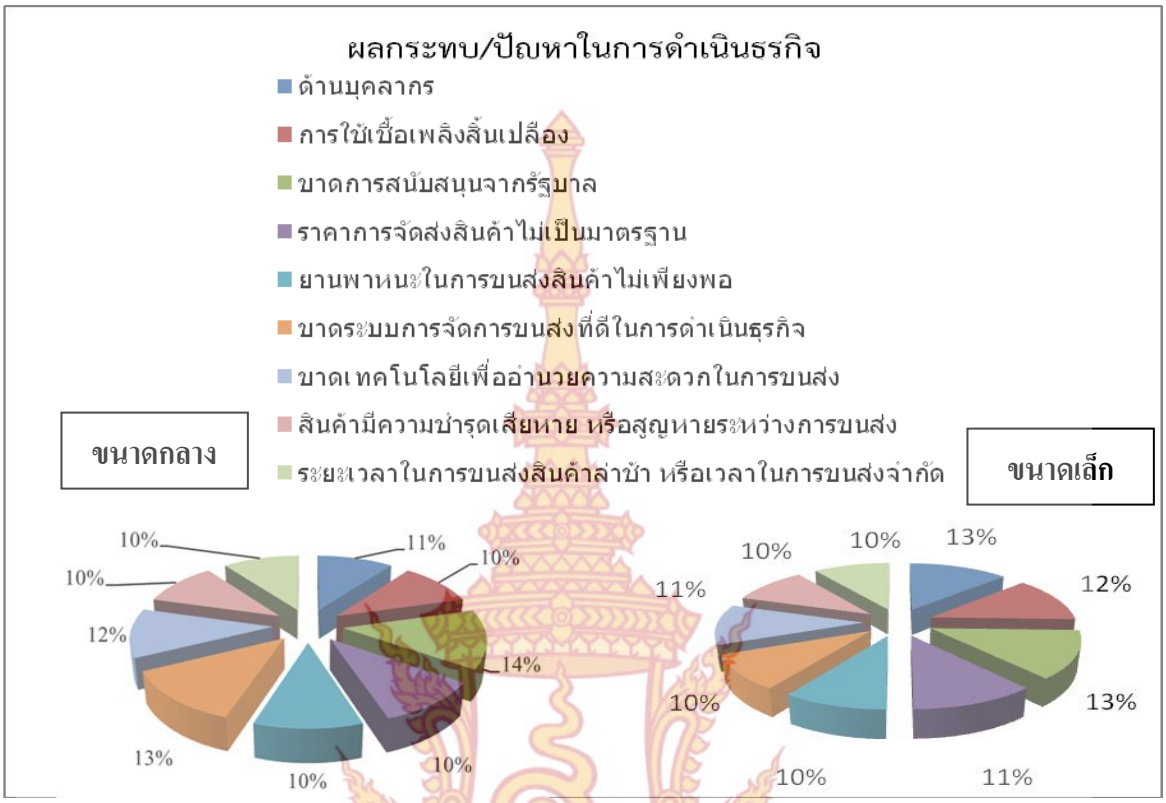
จากตารางที่ 4-9 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่ มีระยะเวลาก่อตั้ง 10 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อย 62 มีระยะเวลาก่อตั้ง 1- 3 ปี และ 7 - 9 ปี คิดเป็นร้อยละ 15 เท่ากัน มีระยะเวลาก่อตั้ง 4 - 6 ปี คิดเป็นร้อยละ 8 กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่ มีระยะเวลาก่อตั้ง 4 - 6 ปี และ 10 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 32 เท่ากัน มีระยะเวลาก่อตั้ง 1 - 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 25 และมีระยะเวลาก่อตั้ง 7 - 9 ปี คิดเป็นร้อยละ 11 ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 ศึกษาผลกระทบของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก ที่จะได้รับจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ตารางที่ 4-10 การวิเคราะห์ผลกระทบหรือปัญหาในการดำเนินธุรกิจ เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอา**เซียน**

ผลกระทบ/ปัญหาในการดำเนินธุรกิจ	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
ด้านบุคลากร	11	13
การใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง	10	12
ขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล	14	13
ราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐาน	10	11
ยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ	10	10
ขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ	13	10
ขาดเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง	12	11
สินค้ามีความชำรุดเสียหาย หรือสูญหายระหว่างการขนส่ง	10	10
ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้า หรือเวลาในการขนส่งจำกัด	10	10

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์



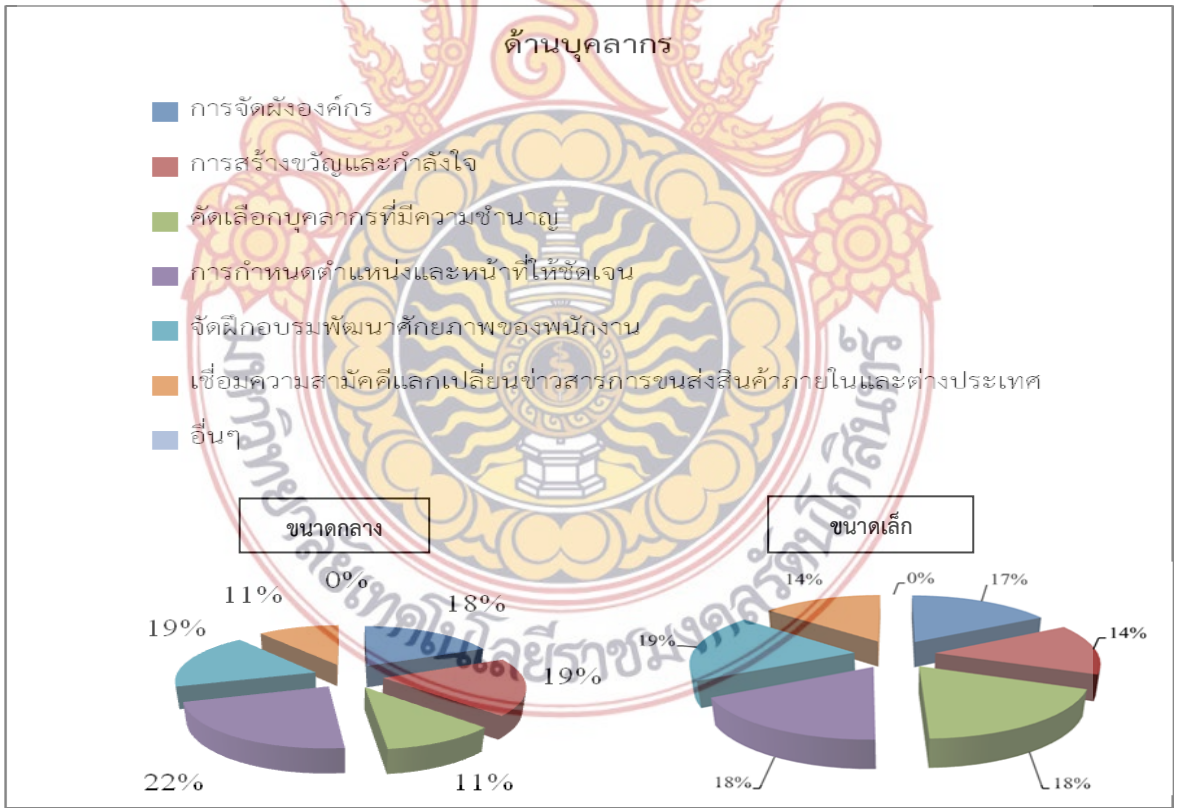
ภาพที่ 4-10 ผลกระทบ/ปัญหาในการดำเนินธุรกิจ

จากตารางที่ 4-10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่มีผลกระทบและปัญหาในการดำเนินธุรกิจด้านขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล คิดเป็นร้อยละ 14 ด้านขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 13 ด้านขาดเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 12 ด้านบุคลากร คิดเป็นร้อยละ 11 ด้านการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง ด้านราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐาน ด้านยาพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ ด้านสินค้ามีความชำรุดเสียหาย หรือสูญหายระหว่างการขนส่งและด้านระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้า หรือเวลาในการขนส่งจำกัด คิดเป็นร้อยละ 10 เท่ากัน กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่มีผลกระทบและปัญหาในการดำเนินธุรกิจ ด้านบุคลากรและด้านขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล คิดเป็นร้อยละ13 เท่ากัน ด้านการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง คิดเป็นร้อยละ 12 ด้านราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐานและด้านขาดเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 11 เท่ากัน ด้านยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ ด้านขาดระบบ การจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ ด้านสินค้ามีความชำรุดเสียหาย หรือสูญหายระหว่างการขนส่ง และด้านระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้า หรือเวลาในการขนส่งจำกัด คิดเป็นร้อยละ 10 เท่ากัน ตามลำดับ

ส่วนที่ 3 กำหนดแนวทางการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในการให้บริการของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กเพื่อการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ตารางที่ 4-11 การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านบุคลากร

ด้านบุคลากร	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
การจัดผังองค์กร	18	17
การสร้างขวัญและกำลังใจ	19	14
คัดเลือกบุคลากรที่มีความชำนาญ	11	18
การกำหนดตำแหน่งและหน้าที่ให้ชัดเจน	22	18
จัดฝึกอบรมพัฒนาศักยภาพของพนักงาน	19	19
เชื่อมความสามัคคีแลกเปลี่ยนข่าวสารการขนส่งสินค้าภายในและต่างประเทศ	11	14
อื่น ๆ	-	-



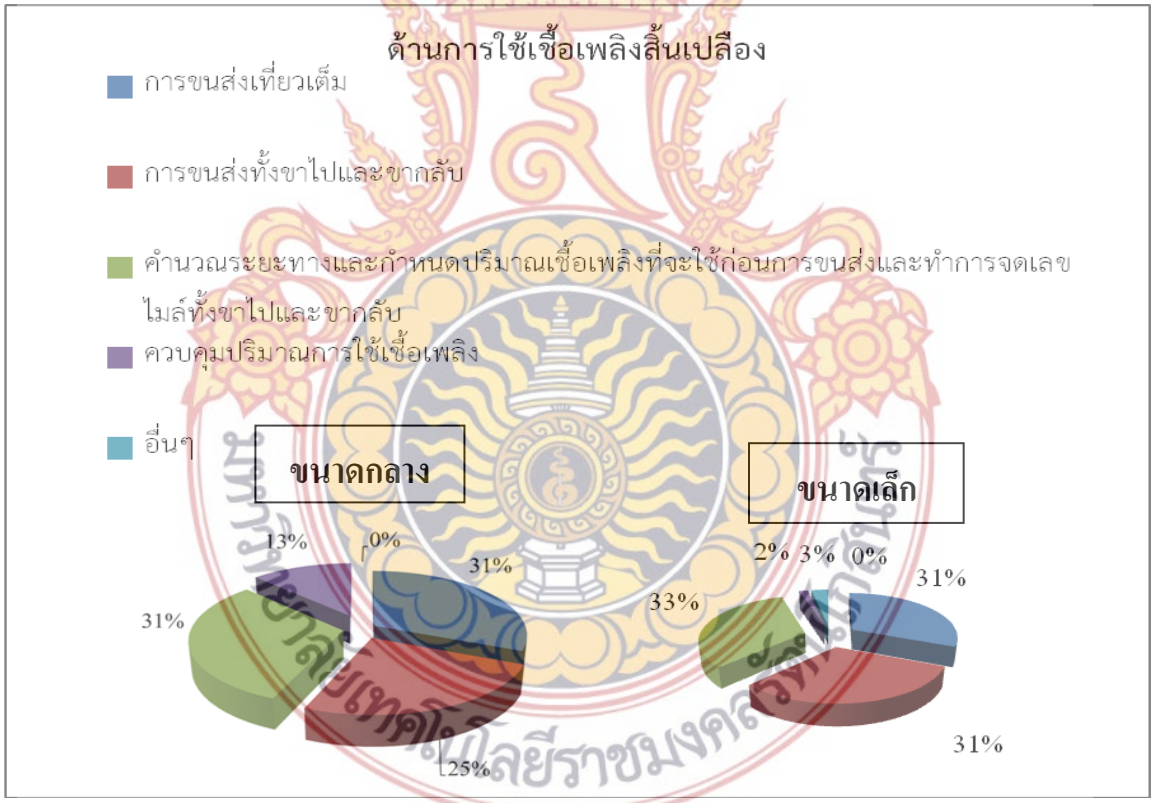
ภาพที่ 4-11 ด้านบุคลากร

จากตารางที่ 4-11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านบุคลากร เรื่องการกำหนดตำแหน่งและหน้าที่ให้ชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 22 เรื่องการสร้างขวัญและกำลังใจและเรื่องการจัดฝึกอบรมพัฒนาศักยภาพของพนักงาน คิดเป็นร้อยละ 19 เท่ากัน เรื่องการจัดผังองค์กร คิดเป็นร้อยละ 18 เรื่องการคัดเลือกบุคลากรที่มีความชำนาญและเรื่องการเชื่อมความสามัคคีแลกเปลี่ยนข่าวสารการขนส่งสินค้าภายในและต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ11เท่ากัน กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านบุคลากรเรื่องจัดฝึกอบรมพัฒนาศักยภาพของพนักงาน คิดเป็นร้อยละ 19 เรื่องการคัดเลือกบุคลากรที่มีความชำนาญและเรื่องการกำหนดตำแหน่งและหน้าที่ให้ชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 18 เท่ากัน เรื่องการจัดผังองค์กร คิดเป็นร้อยละ17 เรื่องการสร้างขวัญและกำลังใจและเรื่องการเชื่อมความสามัคคีแลกเปลี่ยนข่าวสารการขนส่งสินค้าภายในและต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ14 เท่ากัน ตามลำดับ

นอกจากข้อมูลแบบสอบถาม ยังมีผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านบุคลากร โดยมีการกำหนดตำแหน่งหน้าที่ให้ชัดเจนและให้รัฐบาลเข้ามาช่วยจัดอบรมให้ความรู้กับบุคลากรด้านภาษา และในการบริหารทรัพยากรบุคคลและจัดโครงสร้างขององค์กรเพื่อให้ธุรกิจนั้นขจัดปัญหาด้านบุคลากร

ตารางที่ 4-12 การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง

ด้านการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
การขนส่งเที่ยวเต็ม	31	31
การขนทั้งขาไปและขากลับ	25	31
คำนวณระยะทางและกำหนดปริมาณเชื้อเพลิงที่จะใช้ก่อนการขนส่งและทำการจดเลขไมล์ทั้งขาไปและขากลับ	31	33
ควบคุมปริมาณการใช้เชื้อเพลิง	13	2
อื่นๆ	-	3



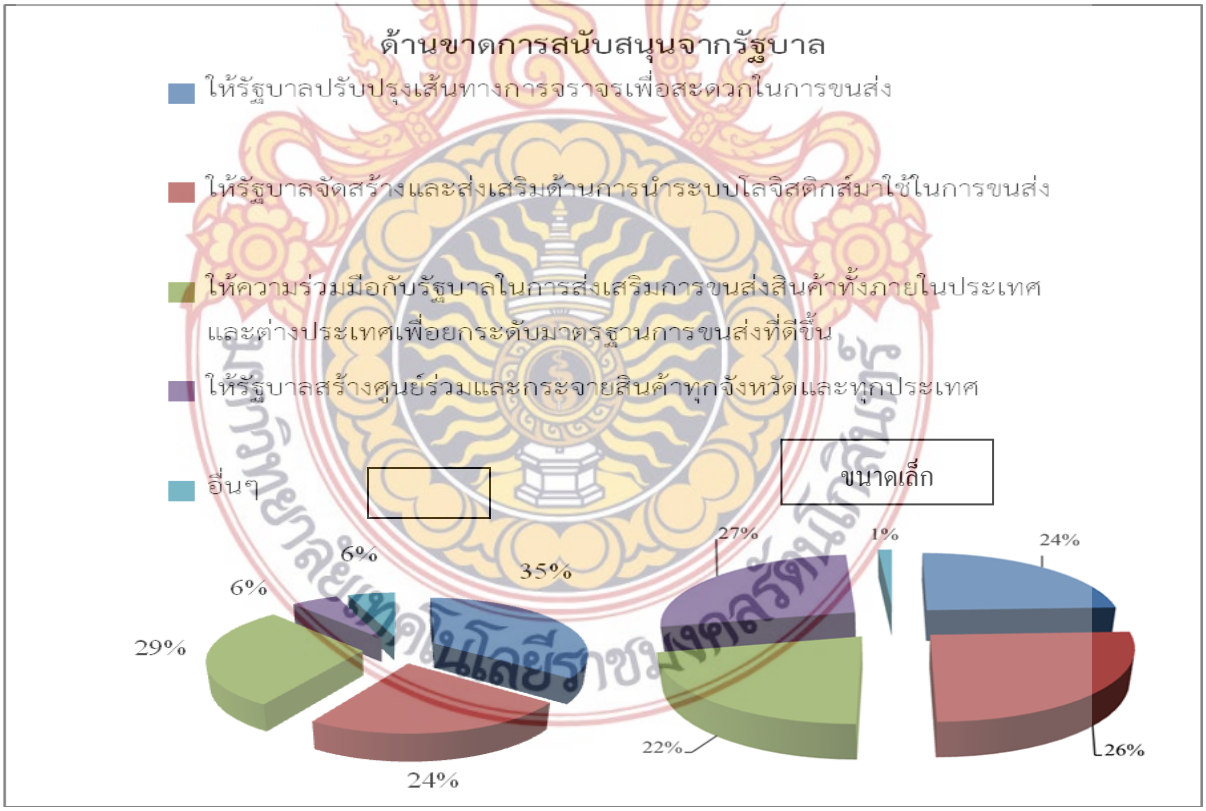
ภาพที่ 4-12 ด้านการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง

จากตารางที่ 4-12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่ มีแนวทางการแก้ไขด้านการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง ด้านการขนส่งเที่ยวเต็มและด้านการคำนวณระยะทางและกำหนดปริมาณเชื้อเพลิงที่จะใช้ก่อนการขนส่งและทำการจดเลขไมล์ทั้งขาไปและขากลับ คิดเป็นร้อยละ 31 เท่ากัน ด้านการขนทั้งขาไปและขากลับ คิดเป็นร้อยละ 25 และด้านการควบคุมปริมาณการใช้เชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 13 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขด้านการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง ในเรื่องการคำนวณระยะทางและกำหนดปริมาณเชื้อเพลิงที่จะใช้ก่อนการขนส่งและทำการจดเลขไมล์ทั้งขาไป คิดเป็นร้อยละ 33 เรื่องการขนส่งเที่ยวเต็มและเรื่องการขนทั้งขาไปและขากลับ คิดเป็นร้อยละ 31 เรื่องอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 3 และเรื่องการควบคุมปริมาณการใช้เชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 2 ตามลำดับ

นอกจากข้อมูลแบบสอบถาม ยังมีผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลืองโดยการขนส่งเที่ยวเต็มทั้งขาไปและขากลับในการขนส่งสินค้าและองค์กรจะต้องมีการคำนวณระยะทางกำหนดปริมาณเชื้อเพลิงที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าแต่ละครั้งก่อนเดินทางเพื่อประหยัดเชื้อเพลิง

ตารางที่ 4-13 การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล

ด้านขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
ให้รัฐบาลปรับปรุงเส้นทางการจราจรเพื่อสะดวกในการขนส่ง	35	24
ให้รัฐบาลจัดสร้างและส่งเสริมด้านการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ในการขนส่ง	24	26
ให้ความร่วมมือกับรัฐบาลในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งที่ดีขึ้น	29	22
ให้รัฐบาลสร้างศูนย์ร่วมและกระจายสินค้าทุกจังหวัดและทุกประเทศ	6	27
อื่น ๆ	6	1



ภาพที่ 4-13 ด้านขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล

จากตารางที่ 4-13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขด้านขาดการสนับสนุนจากรัฐบาลในเรื่องให้รัฐบาลปรับปรุงเส้นทางการจราจรเพื่อสะดวกในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 35 ในเรื่องการให้ความร่วมมือกับรัฐบาลในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งที่ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 29 ในเรื่องให้รัฐบาลจัดสร้างและส่งเสริมด้านการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 24 ในเรื่องให้รัฐบาลสร้างศูนย์ร่วมและกระจายสินค้าทุกจังหวัดและทุกประเทศและอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 6 เท่ากัน ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขด้านขาดการสนับสนุนจากรัฐบาลในเรื่องให้รัฐบาลสร้างศูนย์ร่วมและกระจายสินค้าทุกจังหวัดและทุกประเทศ คิดเป็นร้อยละ 27 ในเรื่องให้รัฐบาลจัดสร้างและส่งเสริมด้านการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 26 ในเรื่องให้รัฐบาลปรับปรุงเส้นทางการจราจรเพื่อสะดวกในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 24 ในเรื่องการให้ความร่วมมือกับรัฐบาลในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งที่ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 22 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 1 ตามลำดับ

นอกจากข้อมูลแบบสอบถาม ยังมีผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับการขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล โดยการให้รัฐบาลช่วยปรับปรุงพัฒนาเส้นทางการจราจรเพื่อที่ใช้ในการขนส่งสินค้าให้เกิดความสะดวกสบายในเส้นทางการจราจร

ตารางที่ 4-14 การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐาน

ด้านราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐาน	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
จัดตั้งสมาคมขนส่งหรือสมาคมโลจิสติกส์เพื่อกำหนดราคากลางให้เป็นมาตรฐาน	61	78
ไม่มีปัญหาในด้านนี้	31	18
อื่น ๆ	8	4

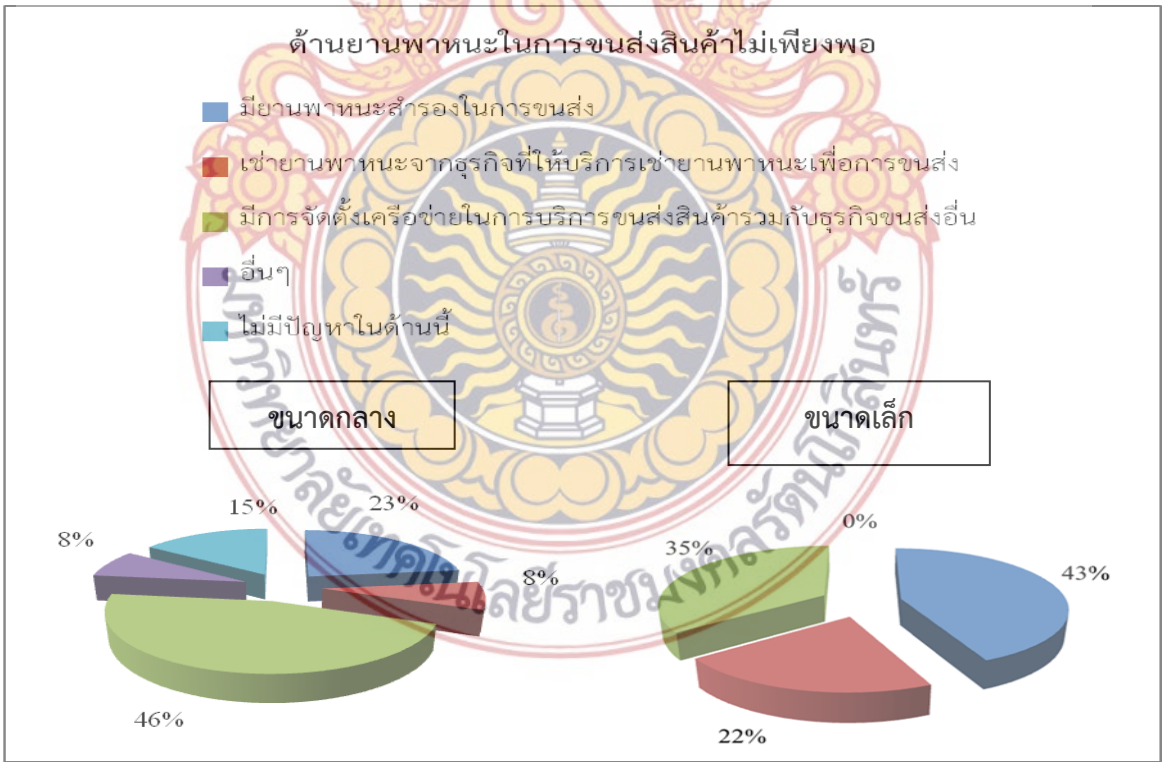
ภาพที่ 4-14 ด้านราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐาน

จากตารางที่ 4-14 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขด้านราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐาน เรื่องการจัดตั้งสมาคมขนส่งหรือสมาคมโลจิสติกส์เพื่อกำหนดราคากลางให้เป็นมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ61 ไม่มีปัญหาในด้านนี้ คิดเป็นร้อยละ31 และเรื่องอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ8 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขด้านราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐาน เรื่องการจัดตั้งสมาคมขนส่งหรือสมาคมโลจิสติกส์เพื่อกำหนดราคากลางให้เป็นมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ78 ไม่มีปัญหาในด้านนี้ คิดเป็นร้อยละ18 และเรื่องอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 4 ตามลำดับ

นอกจากข้อมูลแบบสอบถาม ยังมีผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับด้านราคาในการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐานโดยให้รัฐบาลเป็นสื่อกลางในการจัดตั้งองค์กรหรือสมาคมขนส่ง สมาคมโลจิสติกส์ คือให้รัฐบาลเป็นผู้กำหนดนโยบายราคาการจัดส่งสินค้าให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

ตารางที่ 4-15 การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ

ด้านยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
มียานพาหนะสำรองในการขนส่ง	23	43
เช่ายานพาหนะจากธุรกิจที่ให้บริการเช่ายานพาหนะเพื่อการขนส่ง	8	22
มีการจัดตั้งเครือข่ายในการบริการขนส่งสินค้ารวมกับธุรกิจขนส่งอื่น	46	35
ไม่มีปัญหาในด้านนี้	15	-
อื่น ๆ	8	-



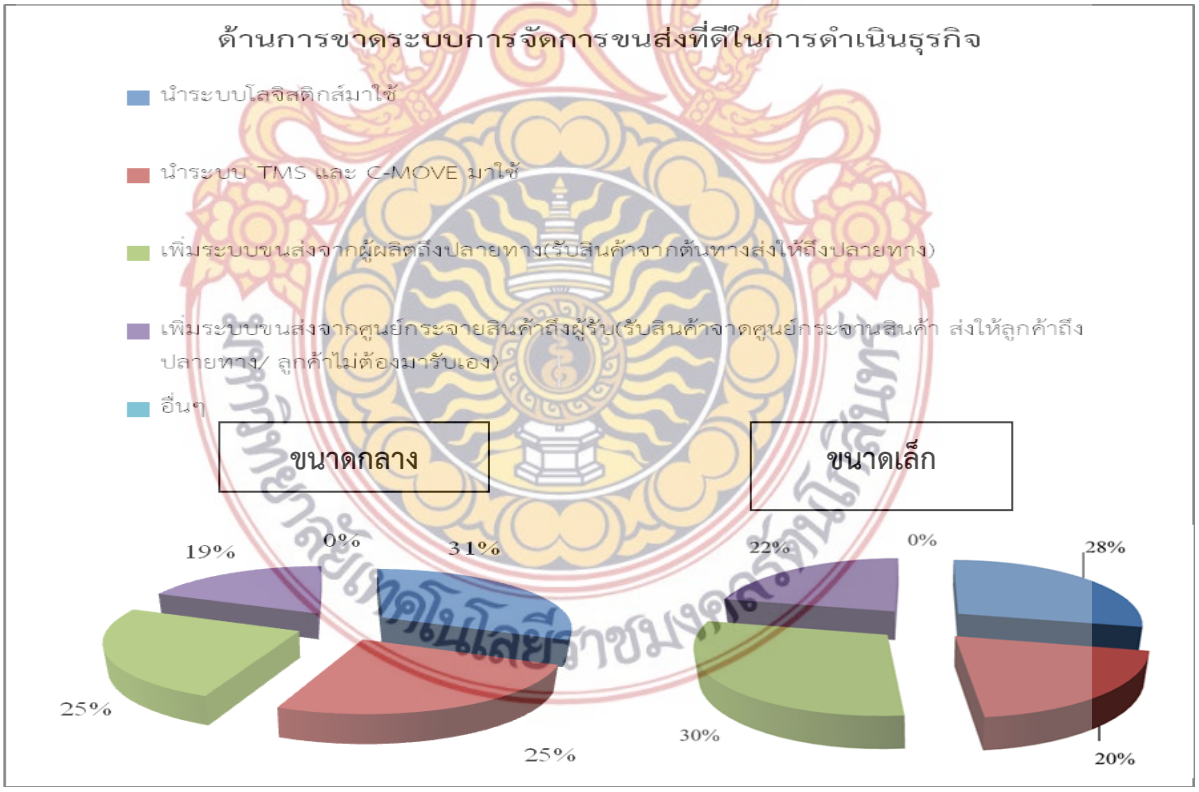
ภาพที่ 4-15 ด้านยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ

จากตารางที่ 4-15 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขด้านยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอในเรื่องการจัดตั้งเครือข่ายในการบริการขนส่งสินค้ารวมกับธุรกิจขนส่งอื่น คิดเป็นร้อยละ 46 เรื่องการมียานพาหนะสำรองในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 23 ไม่มีปัญหาในด้านนี้ คิดเป็นร้อยละ 15 และเรื่องการเช่ายานพาหนะจากธุรกิจที่ให้บริการเช่ายานพาหนะเพื่อการขนส่ง และเรื่องอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 8 เท่ากัน ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขในเรื่องการมียานพาหนะสำรองในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 43 เรื่องมีการจัดตั้งเครือข่ายในการบริการขนส่งสินค้ารวมกับธุรกิจขนส่งอื่น คิดเป็นร้อยละ 35 และเรื่องการเช่ายานพาหนะจากธุรกิจที่ให้บริการเช่ายานพาหนะเพื่อการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 22 ตามลำดับ

นอกจากข้อมูลแบบสอบถาม ยังมีผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับด้านยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอในการแก้ไขปัญหาโดยจัดตั้งเครือข่ายในการบริการขนส่งสินค้ารวมกับธุรกิจขนส่งสินค้าอื่นๆ เพื่อเป็นการเชื่อมความสัมพันธ์เป็นพันธมิตรและได้รับประโยชน์ร่วมกัน

ตารางที่ 4-16 การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านการขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ

ด้านการขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
นำระบบโลจิสติกส์มาใช้	31	28
นำระบบ TMS และ C-MOVE มาใช้	25	20
เพิ่มระบบขนส่งจากผู้ผลิตถึงปลายทาง(รับสินค้าจากต้นทางส่งให้ถึงปลายทาง)	25	30
เพิ่มระบบขนส่งจากศูนย์รวมและกระจายสินค้าถึงผู้รับ (รับสินค้าจากศูนย์รวมและกระจายสินค้า ส่งให้ลูกค้าถึงปลายทางโดยลูกค้าไม่ต้องมารับเอง)	19	22
อื่น ๆ	-	-



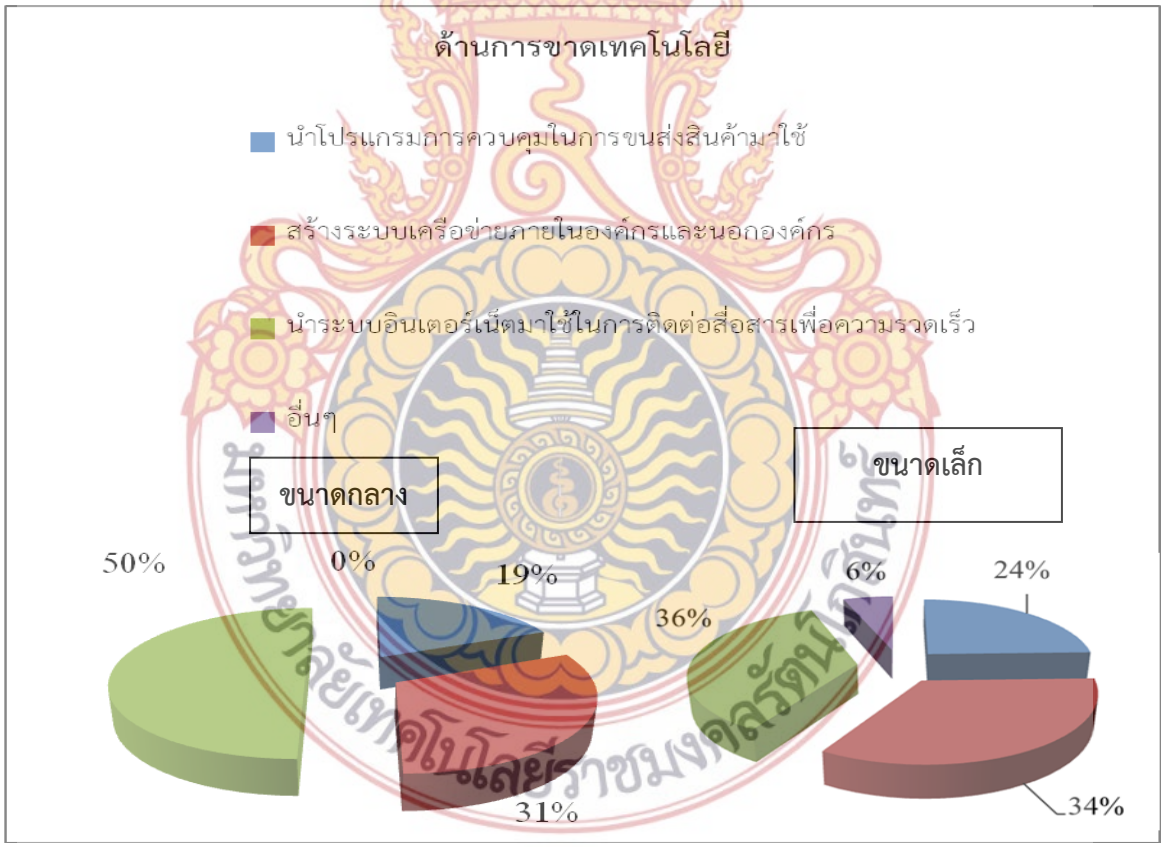
ภาพที่ 4-16 ด้านการขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ

จากตารางที่ 4-16 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขด้านการขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ ในเรื่องการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ คิดเป็นร้อยละ31 เรื่องการนำระบบ TMS และ C-MOVE มาใช้และเรื่องการเพิ่มระบบขนส่งจากผู้ผลิตถึงปลายทาง(รับสินค้าจากต้นทางส่งให้ถึงปลายทาง) คิดเป็นร้อยละ 25 เท่ากัน เรื่องการเพิ่มระบบขนส่งจากศูนย์รวมและกระจายสินค้าถึงผู้รับ(รับสินค้าจากศูนย์รวมและกระจายสินค้า ส่งให้ลูกค้าถึงปลายทางโดยลูกค้าไม่ต้องมารับเอง) คิดเป็นร้อยละ 19 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขด้านการขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ ในเรื่องการเพิ่มระบบขนส่งจากผู้ผลิตถึงปลายทาง(รับสินค้าจากต้นทางส่งให้ถึงปลายทาง) คิดเป็นร้อยละ 30 เรื่องการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ คิดเป็นร้อยละ 28 เรื่องการเพิ่มระบบขนส่งจากศูนย์รวมและกระจายสินค้าถึงผู้รับ(รับสินค้าจากศูนย์รวมและกระจายสินค้า ส่งให้ลูกค้าถึงปลายทางโดยลูกค้าไม่ต้องมารับเอง) คิดเป็นร้อยละ 22 และเรื่องการนำระบบ TMS และ C-MOVE มาใช้ คิดเป็นร้อยละ 20 ตามลำดับ

นอกจากข้อมูลแบบสอบถาม ยังมีผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับด้านการขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ โดยธุรกิจควรมีการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้เพื่อสามารถดำเนินการด้านการขนส่งได้เป็นระบบและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 4-17 การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านการขาดเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง

ด้านการขาดเทคโนโลยี	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
นำโปรแกรมการควบคุมในการขนส่งสินค้ามาใช้	19	24
สร้างระบบเครือข่ายภายในองค์กรและนอกองค์กร	31	34
นำระบบอินเตอร์เน็ตมาใช้ในการติดต่อสื่อสารเพื่อความรวดเร็ว	50	36
อื่น ๆ	-	6



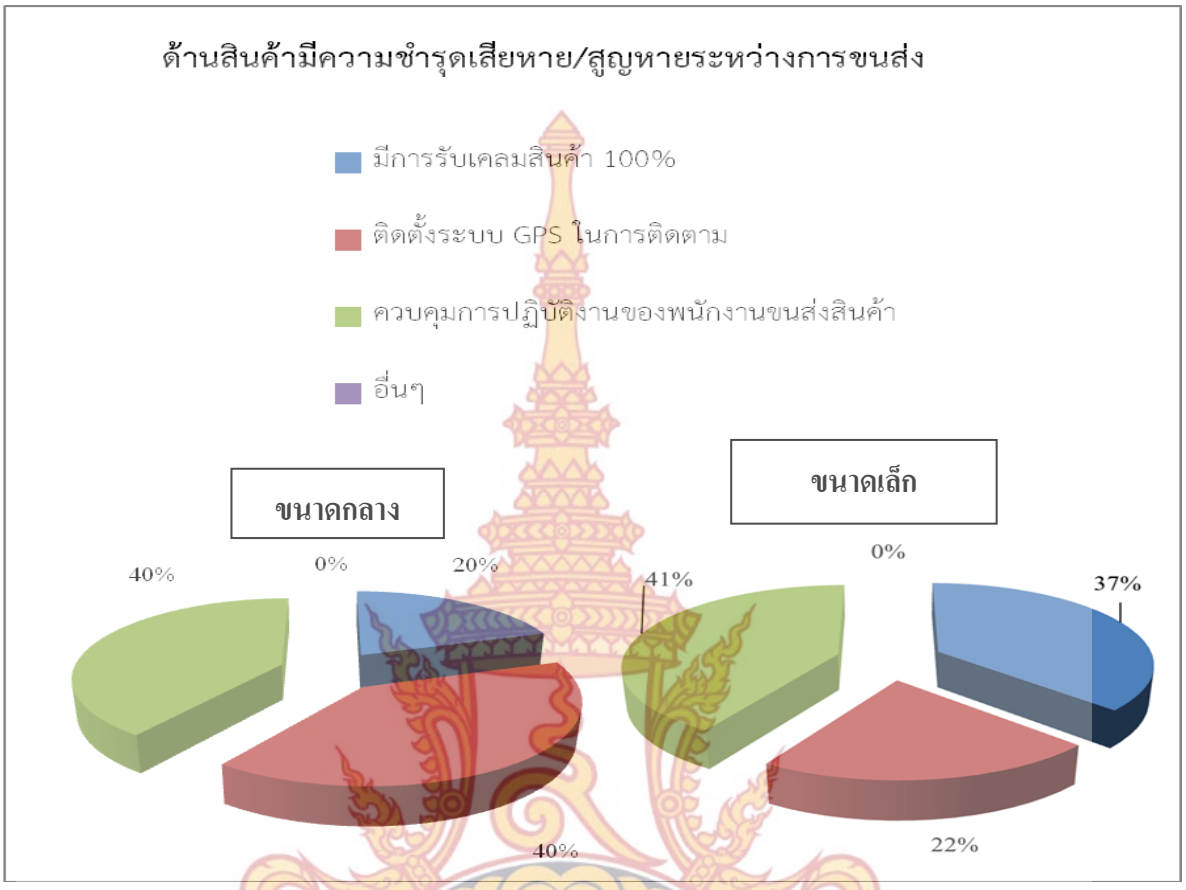
ภาพที่ 4-17 ด้านการขาดเทคโนโลยี

จากตารางที่ 4-17 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขด้านการขาดเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งในเรื่องการนำระบบอินเตอร์เน็ตมาใช้ในการติดต่อสื่อสารเพื่อความรวดเร็ว คิดเป็นร้อยละ 50 เรื่องการสร้างระบบเครือข่ายภายในองค์กรและนอกองค์กร คิดเป็นร้อยละ 31 เรื่องการนำโปรแกรมการควบคุมในการขนส่งสินค้ามาใช้ คิดเป็นร้อยละ19 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขด้านการขาดเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งในเรื่องการนำระบบอินเตอร์เน็ตมาใช้ในการติดต่อสื่อสารเพื่อความรวดเร็ว คิดเป็นร้อยละ 36 เรื่องการสร้างระบบเครือข่ายภายในองค์กรและนอกองค์กร คิดเป็นร้อยละ 34 เรื่องการนำโปรแกรมการควบคุมในการขนส่งสินค้ามาใช้ คิดเป็นร้อยละ 24 และเรื่องอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 6 ตามลำดับ

นอกจากข้อมูลแบบสอบถาม ยังมีผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับการขาดเทคโนโลยีแก้ปัญหาคือนำระบบอินเตอร์เน็ตมาช่วยในการติดต่อสื่อสารเพื่อให้เกิดความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 4-18 การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านสินค้ามีความชำรุดเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่ง

ด้านสินค้ามีความชำรุดเสียหาย/สูญหายระหว่างการขนส่ง	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
มีการรับเคลมสินค้า 100%	20	37
ติดตั้งระบบ GPS ในการติดตาม	40	22
ควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานขนส่งสินค้า	40	41
อื่น ๆ	-	-



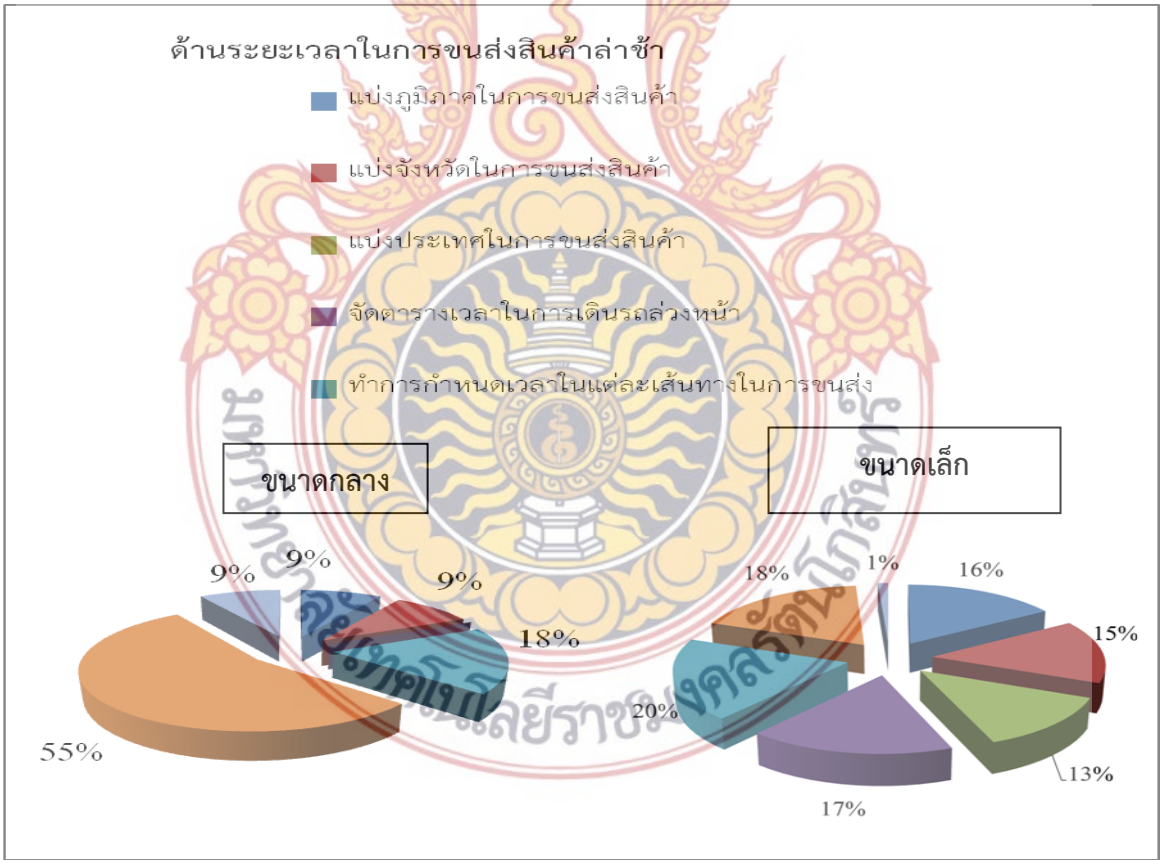
ภาพที่ 4-18 ด้านสินค้ามีความชำรุดเสียหาย/สูญหายระหว่างการขนส่ง

จากตารางที่ 4-18 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขด้านสินค้ามีความชำรุดเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่งในเรื่องการติดตั้งระบบ GPS ในการติดตามและเรื่องการควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 40 เท่ากัน เรื่องมีการรับเคลมสินค้า 100% คิดเป็นร้อยละ 20 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขด้านสินค้ามีความชำรุดเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่งในเรื่องการควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 41 เรื่องมีการรับเคลมสินค้า 100% คิดเป็นร้อยละ 37 และเรื่องมีการติดตั้งระบบ GPS ในการติดตาม คิดเป็นร้อยละ 22 ตามลำดับ

นอกจากข้อมูลแบบสอบถาม ยังมีผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับด้านสินค้ามีความชำรุดเสียหาย/สูญหายระหว่างการขนส่ง คือ ติดตั้งระบบ GPS ในการติดตามและควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานในการขนย้ายสินค้า

ตารางที่ 4-19 การวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขด้านระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้า

ด้านระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้า	ขนาดกลาง (ร้อยละ)	ขนาดเล็ก (ร้อยละ)
แบ่งภูมิภาคในการขนส่งสินค้า	9	16
แบ่งจังหวัดในการขนส่งสินค้า	9	15
แบ่งประเทศในการขนส่งสินค้า	-	13
จัดตารางเวลาในการเดินรถล่วงหน้า	-	17
ทำการกำหนดเวลาในแต่ละเส้นทางในการขนส่ง	18	20
ใช้รูปแบบในการขนส่งให้สอดคล้องกับสินค้าและพื้นที่	55	18
อื่นๆ	9	1



ภาพที่ 4-19 ด้านระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้า

จากตารางที่ 4-19 พบว่า กลุ่มตัวอย่างขนาดกลางส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขด้านระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้าในเรื่องการใช้รูปแบบในการขนส่งให้สอดคล้องกับสินค้าและพื้นที่ คิดเป็นร้อยละ 55 ในเรื่องทำการกำหนดเวลาในแต่ละเส้นทางในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ18 ในเรื่องการแบ่งภูมิภาคในการขนส่งสินค้า ในเรื่องการแบ่งจังหวัดในการขนส่งสินค้าและเรื่องอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 9 เท่ากัน ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขด้านระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้าในเรื่องทำการกำหนดเวลาในแต่ละเส้นทางในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 20 เรื่องการใช้รูปแบบในการขนส่งให้สอดคล้องกับสินค้าและพื้นที่ คิดเป็นร้อยละ18 ในเรื่องการจัดตารางเวลาในการเดินรถล่วงหน้า คิดเป็นร้อยละ17 ในเรื่องการแบ่งภูมิภาคในการขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 16 ในเรื่องการแบ่งจังหวัดในการขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ15 ในเรื่องการแบ่งประเทศในการขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 13 และเรื่องอื่นๆ คือจัดพาหนะให้สอดคล้องกับภูมิภาคในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ1 ตามลำดับ

นอกจากข้อมูลแบบสอบถาม ยังมีผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับด้านระยะเวลาในขนส่งสินค้าล่าช้า โดยมีการใช้รูปแบบในการขนส่งให้สอดคล้องกับสินค้าและพื้นที่ให้เหมาะสมช่วยให้เกิดความสัมพันธ์กับเวลาและการขนส่งสินค้าเพื่อไม่ให้ล่าช้า

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง แนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1. เพื่อวิเคราะห์สภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก 2. เพื่อศึกษาผลกระทบของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กที่จะได้รับจากการเข้าสู่ประชมคมเศรษฐกิจอาเซียน และ 3. เพื่อกำหนดแนวทางการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในการให้บริการของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กเพื่อการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สำหรับการดำเนินการวิจัยเป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยเก็บจากกลุ่มตัวอย่างเป็นธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กที่อยู่ในเขตจังหวัดนครปฐม สมุทรสาคร และกรุงเทพมหานคร โดยใช้เครื่องมือคือแบบสอบถาม จำนวน 41 ชุด มีการเก็บข้อมูลโดยการส่งผู้ช่วยนักวิจัยออกภาคสนาม เพื่อนำแบบสอบถามไปให้กลุ่มตัวอย่างกรอกและสัมภาษณ์เพิ่มเติมจากแบบสอบถาม หลังจากนั้นนำข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามมาตรวจสอบความถูกต้องทั้งในขณะที่อยู่ในภาคสนามและเมื่อนำกลับมาแล้ว ได้นำข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามมาประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลโดยแบบสอบถามเกี่ยวกับปัญหางานวิจัย แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 วิเคราะห์สภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก

ส่วนที่ 2 ศึกษาผลกระทบของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กที่จะได้รับจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ส่วนที่ 3 เพื่อกำหนดแนวทางการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในการให้บริการของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กเพื่อการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 จากวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์สภาพธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก พบว่า

ธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนส่งสินค้าไปยังปลายทางโดยตรง คิดเป็นร้อยละ52 มีการใช้ระบบโลจิสติกส์ คิดเป็นร้อยละ73 ธุรกิจจัดส่งสินค้าไปยังภาคใต้ คิดเป็นร้อยละ 21 จัดส่งสินค้าภายในประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ 77 และรับจ้างส่งสินค้าหลักคืออุปกรณ์รถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 28

ส่วนในธุรกิจขนาดเล็กส่วนใหญ่พบว่าเป็นธุรกิจขนส่งสินค้าไปยังปลายทางโดยตรง คิดเป็นร้อยละ74 มีการใช้ระบบการดำเนินงานทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 54 ส่วนใหญ่ธุรกิจจัดส่งสินค้า ในภาคกลาง คิดเป็นร้อยละ 34 จัดส่งสินค้าภายในประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ 100 และส่วนใหญ่รับจ้างส่งสินค้าหลักคือสินค้าทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 39

ธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางส่วนใหญ่พบว่า มีจำนวนพนักงานในบริษัท 31 คนขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 54 มีเงินลงทุน 2,000,000 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 69 มีสัดส่วนการลงทุนในไทย 100% คิดเป็นร้อยละ 85 และมีระยะเวลาก่อตั้ง 10 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 62

ส่วนในธุรกิจขนาดเล็ก ส่วนใหญ่มีจำนวนพนักงานในธุรกิจ จำนวน 5-10 คน คิดเป็นร้อยละ 78 มีเงินลงทุน 1,000,001 - 1,500,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 32 มีสัดส่วนการลงทุนในไทย 100% คิดเป็นร้อยละ 100 และมีระยะเวลาก่อตั้ง 4 - 6 ปี และ 10 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 32 เท่ากัน

โดยสาเหตุที่ผู้ทำวิจัยทำการศึกษาสภาพธุรกิจบริการรับจ้างขนส่ง เพราะจะชี้ประเด็นให้เห็นว่าธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งที่ขนาดกลางและขนาดเล็กที่มีอยู่เดิมนั้น เป็นธุรกิจที่มีลักษณะการดำเนินการโดยใช้รูปแบบเดิมๆ มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยน้อย ส่วนใหญ่ใช้แรงงานคนในการดำเนินการและจากการสอบถามในอนาคตธุรกิจเหล่านี้ยังไม่สามารถนำเทคโนโลยีมาช่วยได้อย่างเต็มที่ ซึ่งจะต้องได้รับความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน อีกทั้งจะได้ทราบถึงขีดความสามารถในการปรับตัวเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป(ซึ่งสาเหตุจะอธิบายในการอภิปรายผลต่อไป)

ส่วนที่ 2 จากวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กที่จะได้รับจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า

ธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีผลกระทบหรือปัญหาในการดำเนินธุรกิจเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในด้านต่างๆ ตามลำดับจากระดับมากที่สุดไปถึงระดับน้อยที่สุด ดังนี้ ด้านขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล คิดเป็นร้อยละ 14 ด้านขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 13 ด้านการขาดเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง

คิดเป็นร้อยละ 12 ด้านบุคลากร คิดเป็นร้อยละ 11 และด้านต่างๆ ต่อไปนี้ คิดเป็นร้อยละ 10 เท่ากัน ดังนี้ ด้านการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง ด้านราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐาน ด้านยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ ด้านสินค้ามีความชำรุดเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่ง และด้านระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้าหรือเวลาในการขนส่งจำกัด

ส่วนในธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดเล็ก พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีผลกระทบหรือปัญหาในการดำเนินธุรกิจเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในด้านต่างๆ ตามลำดับจากระดับมากที่สุดไปถึงระดับน้อยที่สุด ดังนี้ ด้านบุคลากรและเรื่องการขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล คิดเป็นร้อยละ13 เท่ากัน เรื่องการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง คิดเป็นร้อยละ 12 เรื่องราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐานและเรื่องการขาดเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 11 เท่ากัน เรื่องการมียานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ เรื่องการขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ เรื่องการมีสินค้าชำรุดเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่ง และเรื่องระยะเวลาในการขนส่งล่าช้าหรือเวลาในการขนส่งจำกัด คิดเป็นร้อยละ 10 เท่ากัน

ส่วนที่ 3 จากวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดแนวทางการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในการให้บริการของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กเพื่อการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า

ธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางมีแนวทางการแก้ไขด้านบุคลากรในด้านต่างๆ ตามลำดับจากระดับมากที่สุดไปหาระดับน้อยที่สุด ดังนี้ เรื่องการกำหนดตำแหน่งและหน้าที่ให้ชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 22 เรื่องการสร้างขวัญและกำลังใจและเรื่องจัดฝึกอบรมพัฒนาศักยภาพของพนักงาน คิดเป็นร้อยละ 19 เท่ากัน เรื่องการจัดผังองค์กร คิดเป็นร้อยละ 18 เรื่องการคัดเลือกบุคลากรที่มีความชำนาญ และเรื่องการเชื่อมความสามัคคีแลกเปลี่ยนข่าวสารการขนส่งสินค้าภายในและต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ11เท่ากัน มีแนวทางการแก้ไขด้านการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง ในด้านต่างๆ ตามลำดับมากที่สุดไปลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ เรื่องการขนส่งเที่ยวเต็มและเรื่องการคำนวณระยะทางและกำหนดปริมาณเชื้อเพลิงที่จะใช้ก่อนการขนส่งและทำการจดเลขไมล์ทั้งขาไปและขากลับ คิดเป็นร้อยละ 31 เท่ากัน เรื่องการขนทั้งขาไปและขากลับ คิดเป็นร้อยละ 25 เรื่องการควบคุมปริมาณการใช้เชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 13 มีแนวทางการแก้ไขด้านขาดการสนับสนุนจากรัฐบาลในเรื่องต่างๆ ตามลำดับมากที่สุดไปลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ให้รัฐบาลปรับปรุงเส้นทางการจราจรเพื่อสะดวกในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 35 เรื่องการให้ความร่วมมือกับรัฐบาลในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศ

และต่างประเทศเพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งที่ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 29 ในเรื่องให้รัฐบาลจัดสร้างและส่งเสริมด้านการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 24 และในเรื่องให้รัฐบาลสร้างศูนย์รวมและกระจายสินค้าทุกจังหวัดและทุกประเทศและเรื่องอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 6 เท่ากัน มีแนวทางการแก้ไขด้านราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐานในด้านต่าง ๆ ตามลำดับมากที่สุดไปลำดับน้อยที่สุด ดังนั้นในเรื่องการจัดตั้งสมาคมขนส่งหรือสมาคมโลจิสติกส์เพื่อกำหนดราคากลางให้เป็นมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 61 ไม่มีปัญหาในด้านนี้ คิดเป็นร้อยละ31 และเรื่องอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 8 ตามลำดับ มีแนวทางการแก้ไขด้านยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ ในเรื่องต่างๆ ตามลำดับมากที่สุดไปลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ในเรื่องมีการจัดตั้งเครือข่ายในการบริการขนส่งสินค้ารวมกับธุรกิจขนส่งอื่น คิดเป็นร้อยละ 46 เรื่องมียานพาหนะสำรองในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 23 ไม่มีปัญหาในด้านนี้ คิดเป็นร้อยละ 15 และเรื่องการเช่ายานพาหนะจากธุรกิจที่ให้บริการเช่ายานพาหนะเพื่อการขนส่งและอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 8 เท่ากัน ตามลำดับ มีแนวทางการแก้ไขด้านการขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ ในเรื่องต่างๆ ตามลำดับมากที่สุดไปลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ในเรื่องการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ คิดเป็นร้อยละ 31 เรื่องการนำระบบ TMS และ C-MOVE มาใช้และเรื่องการเพิ่มระบบขนส่งจากผู้ผลิตถึงปลายทาง(รับสินค้าจากต้นทางส่งให้ถึงปลายทาง) คิดเป็นร้อยละ 25 เท่ากัน เรื่องการเพิ่มระบบขนส่งจากศูนย์รวมและกระจายสินค้าถึงผู้รับ(รับสินค้าจากศูนย์รวมและกระจายสินค้า ส่งให้ลูกค้าถึงปลายทางโดยลูกค้าไม่ต้องมารับเอง) คิดเป็นร้อยละ 19 ตามลำดับ มีแนวทางการแก้ไขด้านการขาดเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งในเรื่องต่างๆ ตามลำดับมากที่สุดไปถึงลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ในเรื่องการนำระบบอินเตอร์เน็ตมาใช้ในการติดต่อสื่อสารเพื่อความรวดเร็ว คิดเป็นร้อยละ 50 ในเรื่องการสร้างระบบเครือข่ายภายในองค์กรและนอกองค์กร คิดเป็นร้อยละ 31 และเรื่องนำโปรแกรมการควบคุมในการขนส่งสินค้ามาใช้ คิดเป็นร้อยละ 19 ตามลำดับ มีแนวทางการแก้ไขด้านสินค้ามีความชำรุดเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่ง ในเรื่องต่างๆ ตามลำดับมากที่สุดไปถึงลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ในเรื่องการติดตั้งระบบ GPS ในการติดตามและเรื่องการควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 40 เท่ากัน และเรื่องมีการรับเครมสินค้า 100% คิดเป็นร้อยละ 20 ตามลำดับ มีแนวทางการแก้ไขด้านระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้าในเรื่องต่างๆ ตามลำดับมากที่สุดไปถึงลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ในเรื่องการใช้รูปแบบในการขนส่งให้สอดคล้องกับสินค้าและพื้นที่ คิดเป็นร้อยละ 55 เรื่องทำการกำหนดเวลาในแต่ละเส้นทางในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ

18 เรื่องการแบ่งภูมิภาคในการขนส่งสินค้าและการแบ่งจังหวัดในการขนส่งสินค้าและเรื่องอื่นๆ ในการขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 9 เท่ากัน ตามลำดับ

ส่วนในธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดเล็ก พบว่า มีแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านบุคลากรตามลำดับมากที่สุดไปถึงลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ในเรื่องการจัดฝึกอบรมพัฒนาศักยภาพของพนักงาน คิดเป็นร้อยละ 19 เรื่องการคัดเลือกบุคลากรที่มีความชำนาญและเรื่องการกำหนดตำแหน่งและหน้าที่ให้ชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 18 เท่ากัน เรื่องการจัดผังองค์กร คิดเป็นร้อยละ 17 เรื่องการสร้างขวัญและกำลังใจและเรื่องการเชื่อมความสามัคคีแลกเปลี่ยนข่าวสารการขนส่งสินค้าภายในและต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 14 ตามลำดับ มีแนวทางการแก้ไขด้านการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง ตามลำดับมากที่สุดไปถึงลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ในเรื่องการคำนวณระยะทางและกำหนดปริมาณเชื้อเพลิงที่จะใช้ก่อนการขนส่งและทำการจดเลขไมล์ทั้งขาไปและขากลับ คิดเป็นร้อยละ 33 เรื่องการขนส่งเที่ยวเต็มและเรื่องการขนทั้งขาไปและขากลับ คิดเป็นร้อยละ 31 เท่ากัน เรื่องอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 3 และเรื่องการควบคุมปริมาณการใช้เชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 2 ตามลำดับ มีแนวทางการแก้ไข ด้านขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล ตามลำดับมากที่สุดไปถึงลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ในเรื่องให้รัฐบาลสร้างศูนย์รวมและกระจายสินค้าทุกจังหวัดและทุกประเทศ คิดเป็นร้อยละ 27 เรื่องให้รัฐบาลจัดสร้างและส่งเสริมด้านการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 26 เรื่องให้รัฐบาลปรับปรุงเส้นทางการจราจรเพื่อสะดวกในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 24 เรื่องให้ความร่วมมือกับรัฐบาลในการส่งเสริม การขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งที่ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 22 และเรื่องอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 1 ตามลำดับ มีแนวทางการแก้ไขด้านราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐานตามลำดับมากที่สุดไปถึงลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ในเรื่องจัดตั้งสมาคมขนส่งหรือสมาคมโลจิสติกส์เพื่อกำหนดราคากลางให้เป็นมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 78 ไม่มีปัญหาในด้านนี้ คิดเป็นร้อยละ 18 และเรื่องอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 4 ตามลำดับ มีแนวทางการแก้ไขด้านยานพาหนะสำรองในการขนส่งไม่เพียงพอ ตามลำดับมากที่สุดไปถึงลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ในเรื่องการมียานพาหนะสำรองในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 43 เรื่องให้มีการจัดตั้งเครือข่ายในการบริการขนส่งสินค้ารวมกับธุรกิจขนส่งอื่น คิดเป็นร้อยละ 35 และเรื่องการเช่ายานพาหนะจากธุรกิจที่ให้บริการเช่ายานพาหนะเพื่อการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 22 ตามลำดับ มีแนวทางการแก้ไขด้านการขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจตามลำดับมากที่สุดไปถึงลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ในเรื่องการเพิ่มระบบขนส่งจากผู้ผลิตถึงปลายทาง (รับสินค้าจากต้นทางส่งให้ถึงปลายทาง) คิดเป็นร้อยละ 30 เรื่องการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ คิดเป็น

ร้อยละ 28 เรื่องการเพิ่มระบบขนส่งจากศูนย์รวมและกระจายสินค้าถึงผู้รับ(รับสินค้าจากศูนย์รวมและกระจายสินค้า ส่งให้ลูกค้าถึงปลายทางโดยลูกค้าไม่ต้องมารับเอง) คิดเป็นร้อยละ 22 และ เรื่องการนำระบบ TMS และ C-MOVE มาใช้ คิดเป็นร้อยละ 20 ตามลำดับ มีแนวทางการแก้ไขด้านการขาดเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง ด้านการขาดเทคโนโลยี ตามลำดับมากที่สุดไปถึงลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ในเรื่องการนำระบบอินเตอร์เน็ตมาใช้ในการติดต่อสื่อสารเพื่อความรวดเร็ว คิดเป็นร้อยละ 36 เรื่องการสร้างระบบเครือข่ายภายในองค์การและนอกองค์การ คิดเป็นร้อยละ 34 เรื่องการนำโปรแกรมการควบคุมในการขนส่งมาใช้ คิดเป็นร้อยละ 24 และเรื่องอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 6 ตามลำดับ มีแนวทางแก้ไขด้านสินค้ามีความชำรุดเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่ง ตามลำดับมากที่สุดไปถึงลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ในเรื่องมีการควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานขนส่งสินค้าคิดเป็นร้อยละ 41 เรื่องมีการรับเครมสินค้า 100% คิดเป็นร้อยละ 37 และเรื่องการติดตั้งระบบ GPS ในการติดตามร้อยละ 22 ตามลำดับ มีแนวทางการแก้ไขด้านระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้า ตามลำดับมากที่สุดไปถึงลำดับน้อยที่สุด ดังนี้ ในเรื่องทำการกำหนดเวลาในแต่ละเส้นทางในการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 20 เรื่องการใช้รูปแบบในการขนส่งให้สอดคล้องกับสินค้าและพื้นที่ คิดเป็นร้อยละ 18 เรื่องการจัดตารางเวลาในการเดินรถล่วงหน้า คิดเป็นร้อยละ 17 เรื่องการแบ่งภูมิภาคในการขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 16 เรื่องการแบ่งจังหวัดในการขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 15 เรื่องการแบ่งประเทศในการขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 13 และเรื่องอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 1 ตามลำดับ

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยมีประเด็นที่น่าสนใจนำมาอภิปรายผลได้ ดังนี้

จากผลการศึกษาพบว่า ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็กส่วนใหญ่จะมีการขนส่งสินค้าไปจากต้นทางไปยังปลายทางโดยตรงมากกว่าธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและทำการรับจ้างขนส่งภายในท้องถิ่นเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสอดคล้องกับคุณลักษณะของธุรกิจขนาดเล็ก โดย(ณัฐพล ชุมแสง 2541) ที่เขียนไว้ว่า ขอบเขตการดำเนินงานส่วนใหญ่มักจำกัดอยู่ในท้องถิ่น โดยที่คนงานและเจ้าของมักจะเป็นบุคคลที่อาศัยอยู่ในชุมชนเดียวกัน ซึ่งส่วนใหญ่ทำการขนส่งไปยังปลายทางโดยตรง ไม่เหมือนกับธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางที่ส่วนใหญ่ทำการขนส่งสินค้าจากต้นทางมายังศูนย์รวมและกระจายสินค้าไปยังปลายทาง และยังพบอีกว่า ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางส่วนใหญ่จะมีการขนส่งมากกว่าขนาดเล็ก เนื่องจากบริษัทขนาดกลางมีระบบการจัดระบบที่ดีกว่าบริษัทขนาดเล็กทั้งในเรื่องของการดำเนินงาน เรื่องอุปกรณ์ต่างๆ เรื่องการนำเทคโนโลยีที่มาใช้เป็นส่วนช่วยเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง เรื่องการจัดการของระบบโลจิกติกส์ที่มีความพร้อมมากกว่า และจากผลการวิจัยของการศึกษาระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย : กลุ่มงานวิจัย 1 กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (กันยายน พ.ศ.2555) พบว่า แนวโน้มของการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าในอนาคตของธุรกิจโลจิสติกส์มีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่อง และจะมีการเปิดเสรีสาขาบริการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นหนึ่งในสาขาบริการที่มีการเร่งรัดเปิดเสรีภายในกรอบ AEC จากการที่จะมีการลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น และจะไม่เพียงแต่สนับสนุนการเชื่อมโยงภายในภูมิภาคในด้านการค้าเท่านั้น แต่ยังจะสนับสนุนการเชื่อมโยงของแหล่งอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และการลงทุนในอนาคตอีกด้วย ดังนั้นประเทศใดหรือบริษัทใดที่มีความพร้อมมากกว่าและมีประสิทธิภาพมากกว่า ย่อมได้โอกาสมากกว่าบริษัทที่ด้อยประสิทธิภาพ โดยจะมีความเสียเปรียบมากกว่าบริษัทที่ไม่มีความพร้อมในการดำเนินการ จากที่บริษัทขนาดกลางมีการลงทุนที่มากกว่า มีบุคลากรมากกว่ารวมถึงสิ่งที่ใช้เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการที่จะจัดการบริหารงาน จึงทำให้มีโอกาสในการก้าวสู่ความสำเร็จได้สูงกว่าบริษัทที่มีความพร้อมน้อยกว่า ซึ่งจากผลการวิจัยสามารถอภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ของโครงการดังนี้

จากการศึกษาแนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสามารถอภิปรายได้ ดังนี้

เพื่อศึกษาสภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก โดยลักษณะการดำเนินงานในธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็กส่วนใหญ่เป็นรูปแบบธุรกิจขนส่งสินค้า ที่ทำการขนส่งไปยังปลายทางโดยตรง ระบบที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจ ธุรกิจขนาดกลางส่วนใหญ่มีการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ซึ่งแตกต่างกับธุรกิจขนาดเล็กที่ส่วนใหญ่ใช้ระบบอื่นๆ หรือระบบทั่วไปคือเป็นระบบที่ไม่ได้นำเครื่องมือที่ทันสมัยมาปรับใช้ในธุรกิจ ซึ่งใช้แรงงานคนเป็นส่วนใหญ่ และนี่คือสาเหตุหนึ่งที่เป็นผล

ทำให้คนงานของธุรกิจมีการหมุนเวียนบ่อย กล่าวคือ ธุรกิจมักใช้คนงานในบริษัทที่มิใช่หน้าที่ของเขาโดยตรงไปปฏิบัติหน้าที่อื่นเนื่องจากคนงานขาดแคลน เช่น ใช้พนักงานเช็คของทำการยกของและส่งของเป็นต้น เป็นผลทำให้คนงานมีความรู้สึกว่าถูกนายจ้างเอาเปรียบ จึงมีผลทำให้อัตราการหมุนเวียนคือลาออกของพนักงานเกิดขึ้นบ่อย โดยภูมิภาคหรือจังหวัดที่ธุรกิจจัดส่งสินค้าส่วนใหญ่ทำการขนส่งดังนี้ ธุรกิจขนาดกลางจัดส่งสินค้าไปยังจังหวัดต่างๆ ในภาคใต้ และธุรกิจขนาดเล็กจะจัดส่งสินค้าไปยังจังหวัดต่างๆ ในภาคกลาง ส่วนประเทศที่ธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็กทำการจัดส่งสินค้าจะเป็นการจัดส่งภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสินค้าหลักส่วนใหญ่ที่ธุรกิจขนาดกลางรับจ้างคือ อุปกรณ์รถยนต์ และธุรกิจขนาดเล็กจะจัดส่งสินค้าเบ็ดเตล็ดซึ่งขึ้นอยู่กับผู้จ้างเป็นส่วนมาก โดยข้อมูลดังกล่าวข้างต้นตรงกับ (วิชัย โคสุวรรณจันดาว 2552) ได้เขียนไว้ในบทที่ 2 ว่า ธุรกิจขนาดย่อมมีลักษณะการบริหารอิสระ การดำเนินงานอยู่ในท้องถิ่นเป็นส่วนใหญ่ พนักงานและเจ้าของอาศัยอยู่ชุมชนเดียวกัน สามารถปรับตัวเข้ากับความต้องการของท้องถิ่นได้

จากการวิเคราะห์สภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก พบว่า จำนวนพนักงานของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางส่วนใหญ่ มีจำนวน 31 คน ขึ้นไป โดยการจัดตั้งธุรกิจขนาดกลางจะมีพนักงานจำนวนไม่เกิน 50 คน และธุรกิจขนาดเล็กส่วนใหญ่มีพนักงาน จำนวน 5-10 คน เนื่องจากการจัดตั้งมีการกำหนดพนักงานไม่เกิน 15 คน มีเงินลงทุนในธุรกิจขนาดกลางส่วนใหญ่ 2,000,000 บาท ขึ้นไป ส่วนในธุรกิจขนาดเล็กจะใช้เงินลงทุนในธุรกิจส่วนใหญ่ 1,000,000-1,500,000 บาท มีสัดส่วนในการลงทุนของธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็กโดยส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุนในประเทศไทยและโดยส่วนใหญ่ทั้งธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็กมีระยะเวลาในการก่อตั้งธุรกิจ 10 ปี ขึ้นไป

จากการวิเคราะห์ผลกระทบหรือปัญหาในการดำเนินธุรกิจ พบว่า ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กที่จะได้รับจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนคือ การขาดการสนับสนุนจากรัฐบาลเป็นส่วนใหญ่ โดยธุรกิจขนาดเล็กจะได้รับผลกระทบเพิ่มเติมคือในด้านบุคลากร ซึ่งธุรกิจขนาดเล็กจะประสบปัญหาในด้านนี้มากกว่าธุรกิจขนาดกลาง

จากการศึกษาการกำหนดแนวทางการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในการให้บริการของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก พบว่า ธุรกิจขนาดกลางส่วนใหญ่มีแนวทางการปรับตัวด้านบุคลากรให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลให้มากขึ้น โดยการกำหนดตำแหน่งและหน้าที่ให้ชัดเจนในแต่ละสายงาน ส่วนธุรกิจขนาดเล็กจะมีแนวทางการปรับตัวโดยการจัดฝึกอบรมพัฒนาศักยภาพของ

พนักงาน ส่วนแนวทางการปรับตัวด้านการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลืองของธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก คือการขนส่งเที่ยวเต็มโดยการคำนวณระยะทางและการกำหนดปริมาณเชื้อเพลิงที่จะใช้ก่อนการขนส่ง และทำการจดเลขไมล์ทั้งขาไปและขากลับเพื่อการประหยัดเชื้อเพลิง สอดคล้องกับที่ (บุญทรัพย์ พานิชการ, 2554) ได้เขียนไว้ว่าการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ประเทศไทยนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงมาใช้บริโภคภายในประเทศ ดังนั้นปริมาณรถบรรทุกที่มากขึ้นตามปริมาณสินค้าขนส่ง จะทำให้ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงต้องถูกใช้มากขึ้น ส่งผลให้ต้องนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้นด้วย และยังสอดคล้องกับ(การสำรวจ และศึกษากระบวนการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ โครงการจัดสร้างโครงข่ายการขนส่งสินค้า (ไป-กลับ) นครปฐมฉะเชิงเทราของบริษัทคลัสเตอร์ โลจิสติกส์ ในด้านการแก้ปัญหาผู้ประกอบการขนส่งด้านการบริการงานบุคลากร คือคุณภาพของพนักงานขับรถเป็นสิ่งที่ต้องเข้มงวดตั้งแต่ต้น เริ่มตั้งแต่การคัดเลือกควรมีการสอบสัมภาษณ์ความรู้เรื่องรถ กฎจราจร ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการยังไม่ค่อยใส่ใจมากนัก ควรมีการตรวจร่างกายและการทดสอบขับรถ รวมถึงการควบคุมดูแลและการตรวจวัดผล ควรมีการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรซึ่งเป็นเรื่องที่สำคัญมาก ควรแต่งตั้งและมอบหมายผู้ที่รับผิดชอบเรื่องการอบรมพนักงาน จัดทำคู่มือมาตรฐานในเรื่องการปฏิบัติงาน การปลูกฝังทัศนคติและจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัยบนท้องถนน และเมื่อศึกษาต้นทุนการขนส่งที่แท้จริง และจากการสำรวจดังกล่าวยังพบอีกว่า ต้นทุนเที่ยวกลับเป็นสาเหตุสำคัญของปัญหาการเดินรถบรรทุกเที่ยวเปล่าที่สูงในปัจจุบันประการหนึ่งมาจากการขาดข้อมูล ตัวอย่างเช่น ผู้ประกอบการรายหนึ่งต้องทำการขนส่งสินค้าจากฉะเชิงเทราไปยังจังหวัดนครปฐม แต่ไม่มีสำนักงานสาขาอยู่ ณ จังหวัดนครปฐม ทำให้ขาดเครื่องมือที่จะสามารถตรวจสอบว่า เมื่อถึงปลายทางที่จังหวัดนครปฐมแล้วจะมีผู้ต้องการว่าจ้างขนสินค้าจากนครปฐมมายังฉะเชิงเทราในเวลาที่เหมาะสมกันหรือไม่ จึงต้องเดินรถเที่ยวเปล่ากลับฉะเชิงเทรา ซึ่งความเป็นจริงอาจมีผู้ต้องการว่าจ้างรถบรรทุกจากจังหวัดนครปฐมมายังฉะเชิงเทราในช่วงเวลาที่เหมาะสมก็ได้ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าการให้ความสำคัญต่อการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรไม่ว่าจะเป็นการขนส่งในบริษัทใดภูมิภาคใดมีความเห็นตรงกันว่าสำคัญ เพราะจัดได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการลดต้นทุนในการขนส่ง

ส่วนด้านการขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล ธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางมีแนวทางในการปรับตัวโดยการให้รัฐบาลปรับปรุงเส้นทางการจราจร เพื่อสะดวกในการขนส่งให้ดำเนินธุรกิจได้อย่างสะดวกและไม่ติดขัด ซึ่งหากมีเส้นทางการจราจรที่ดีปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งล่าช้าก็จะน้อยลง ก่อให้เกิดการขนส่งที่สะดวกรวดเร็วขึ้น ส่วนธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดเล็กมีแนวทางโดยให้รัฐบาลสร้างศูนย์รวมและกระจายสินค้าทุกจังหวัดและทุกประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับที่

(สมชาย ปฐมศิริ, 2552) ได้เขียนไว้ว่า จะเป็นการสร้างโครงข่ายที่คิดขึ้นเพื่อลดเส้นทางการขนส่งจำนวนมากและสลับซับซ้อน ให้เหลือโครงข่ายการขนส่งน้อยลงและเรียบง่ายขึ้น ทำให้บริหารจัดการเส้นทางง่ายขึ้น เปิดโอกาสให้เกิดการ Consolidate สินค้าให้เต็มคันรถบรรทุก ณ ศูนย์กลาง เนื่องจากมีคำสั่งซื้อหนาแน่นและช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวม สำหรับด้านราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ธุรกิจมีแนวทางการปรับตัวโดยการจัดตั้งสมาคมขนส่งหรือสมาคมโลจิสติกส์เพื่อกำหนดราคากลางให้เป็นมาตรฐาน เพื่อไม่ให้เกิดการเสียเปรียบหรือข้อเลื่อมล้ำในด้านการกำหนดราคาต่ำกว่าเกณฑ์มากเกินไป ด้านยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางมีแนวทางการปรับตัวในด้านนี้โดยมีการจัดตั้งเครือข่ายในการบริการขนส่งสินค้ารวมกับธุรกิจขนส่งอื่น เพื่อเป็นการเชื่อมความสัมพันธ์เป็นพันธมิตรและได้รับประโยชน์ร่วมกัน ส่วนธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็กจะมีแนวทางในการปรับตัวโดยมียานพาหนะสำรองในการขนส่งสินค้าให้เพียงพอ ด้านการขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ แนวทางปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางคือนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ให้มากขึ้นและสร้างระบบให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อสามารถดำเนินการขนส่งได้เป็นระบบและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ส่วนธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็กมีแนวทางการปรับตัวคือให้มีการเพิ่มระบบขนส่งจากผู้ผลิตถึงปลายทางโดยการรับสินค้าจากต้นทางส่งให้ถึงปลายทาง ทั้งนี้เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็ว และจะไม่เสียเปรียบเมื่อเทียบกับธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางที่มีระบบต่างๆ รองรับอยู่แล้ว ประกอบกับธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็กที่มีลักษณะการดำเนินการขนส่งสินค้าไปยังปลายทางโดยตรง และมีการขนส่งในปริมาณน้อย ผู้ประกอบการจะใช้ความสัมพันธ์ส่วนบุคคลที่เคยใช้บริการกันมาก่อน จึงใช้การขนส่งในลักษณะรับจากต้นทางส่งถึงปลายทางโดยตรงดังกล่าวได้เป็นอย่างดี ด้านการขาดเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งในธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก จะนำระบบอินเตอร์เน็ตมาใช้ในการติดต่อสื่อสารเพื่อความรวดเร็วเพื่อทำให้การติดต่อสื่อสารทัดเทียมกับองค์กรภายนอก ด้านการแก้ไขสินค้ามีความชำรุดเสียหายหรือศูนย์หายระหว่างการขนส่ง ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางมีแนวทางในการปรับตัวโดยควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานขนส่งสินค้าและติดตั้งระบบ GPS ในการติดตาม ส่วนธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดเล็กมีแนวทางแก้ไขคือการควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานขนส่งสินค้า ซึ่งจะมีการอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากรให้มีการปฏิบัติงานที่เกิดความผิดพลาดน้อยที่สุด

และในธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางส่วนใหญ่ มีแนวทางการแก้ไขด้านระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้าในเรื่องการใช้รูปแบบการขนส่งให้สอดคล้องกับสินค้าและพื้นที่ ในขณะที่ธุรกิจรับจ้างขนส่ง

ขนาดเล็กส่วนใหญ่มีแนวทางการแก้ไขคือ ทำการกำหนดเวลาในแต่ละเส้นทางในการขนส่งเพื่อควบคุมการขนส่งไม่ให้ล่าช้า (ปรานิสา ศรีเข็ม, 2554) ได้เขียนเกี่ยวกับความเสียหายน้อย (Low Damage) ในการขนส่งสินค้าไว้ว่า การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมีความรวดเร็ว สินค้าอยู่บนยานพาหนะระยะเวลาสั้น ประกอบกับถนนได้มาตรฐานและยานพาหนะมีระบบกันสะเทือนดี จึงสามารถลดความเสียหายสินค้า ผู้รับสินค้าได้รับสินค้าในสภาพสมบูรณ์ จึงสรุปได้ว่าธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางจะมีรูปแบบในการขนส่งที่ดีกว่า กล่าวคือสอดคล้องกับสินค้าและพื้นที่ที่จะทำการจัดส่งได้ดีกว่าธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็ก ที่ส่วนใหญ่ใช้พาหนะในการขนส่งเป็นรถบรรทุกเพียงอย่างเดียว และเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนการขนส่งสินค้ามีความจำเป็นมากที่ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็กจะต้องนำมาพิจารณาเป็นลำดับแรก กล่าวคือต้องมีการจัดรูปแบบของการขนส่งให้สอดคล้องกับลักษณะของสินค้า ภูมิประเทศ และความสามารถของธุรกิจรับจ้างขนส่งฯ ที่มีอยู่ โดยธุรกิจรับจ้างขนส่งฯ มีความสามารถและทรัพยากรในการขนส่งทางบกอยู่แล้ว แต่เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจำเป็นที่จะต้องใช้รูปแบบอื่น คือการขนส่งทางน้ำและทางรางเพิ่มมาอีก ดังนั้นการขนส่งที่กล่าวมาจึงเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ธุรกิจรับจ้างขนส่งฯ จำเป็นต้องเพิ่มเข้ามาและทำให้ธุรกิจรับจ้างฯ ต้องเพิ่มค่าใช้จ่ายอีกด้วย ซึ่งสอดคล้องกับ (สมชาย ปฐมศิริ, 2552) เขียนไว้ว่าเมื่อพิจารณาถึงประสิทธิภาพการใช้พลังงานแต่ละรูปแบบการขนส่ง จะพบว่ารูปแบบการขนส่งทางน้ำเป็นรูปแบบที่มีประสิทธิภาพจากการใช้พลังงานดีที่สุด(ประหยัดน้ำมัน ไม่มีปัญหามลภาวะ ไม่มีปัญหาการจราจร) รองลงมาเป็นรูปแบบการขนส่งทางราง แต่รูปแบบการขนส่งทางบกเป็นรูปแบบที่มีการใช้พลังงานมากที่สุด แต่รูปแบบการขนส่งทางบกก็เป็นรูปแบบที่มีประสิทธิภาพกว่าสองรูปแบบข้างต้น กล่าวคือสะดวก คล่องตัว และรวดเร็ว รองลงมาเป็นรูปแบบการขนส่งทางราง ซึ่งนโยบายของรัฐบาลเมื่อมีการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะมีการสนับสนุนให้มีระบบราง เพื่อให้ธุรกิจทำการขนส่งทางราง โดยรัฐฯ ได้ทำแผนเศรษฐกิจการเชื่อมต่อระบบขนส่งเรียกว่าท่าเรือน้ำลึกทวายหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

ดังนั้น เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะทำให้ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็กมีความยากลำบากหรือได้รับผลกระทบในด้านต่างๆ ที่คล้ายคลึงกัน ดังนี้

1. ขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล
2. การพัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพ
3. ไม่มีการจัดระบบการจัดการขนส่งที่ดีและไม่มีประสิทธิภาพ
4. พาหนะไม่เหมาะกับการขนส่งเป็นผลทำให้มีค่าขนส่งสูง
5. ไม่สามารถตอบสนองนโยบายของรัฐฯ ได้

6. จะมีความเสี่ยงสูงหรือไม่คุ้มค่าหากมีการขนส่งในระยะทางไกลๆ และไม่มีสินค้าขนส่งในเที่ยวกลับ

7. ไม่มีประสบการณ์ในการขนส่งสินค้าเพื่อนำไปขายในประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกัน

8. ไม่มีเทคโนโลยีที่จะมาช่วย เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งให้การดำเนินการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีน้อย

9. คนงานจะเข้ามาทำงานในธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็กในประเทศไทยน้อยลง

10. จะมีบุคลากรต่างชาติเข้ามาแย่งชิงงานจากคนไทย ซึ่งคนงานไทยมีข้อเสียเปรียบคือทักษะด้านการใช้ภาษาอังกฤษและภาษาอาเซียน

11. พาหนะในการขนส่งที่มีมาตรฐานไม่เท่ากัน หรือมีไม่เพียงพอและไม่หลากหลาย

12. การขนส่งไม่หลากหลายและไม่ได้รับการพัฒนาระบบการขนส่งที่ประหยัด

13. สินค้าที่ขนส่งชำรุดเสียหาย

14. ระยะเวลาในการขนส่งล่าช้า

15. การกำหนดราคาในการขนส่งไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

ซึ่ง อาคม พิทยาไพสิธ กล่าวไว้ว่า เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแล้วจะส่งผลให้ประเทศไทยและประเทศข้างเคียงในอาเซียนที่สามารถผลิตสินค้าได้คล้ายคลึงกัน ต้องแข่งขันกันอย่างรุนแรงมากขึ้น ประสิทธิภาพของบริการด้านโลจิสติกส์จะกลายเป็นกิจกรรมสำคัญที่สามารถสร้างความได้เปรียบเหนือคู่แข่งขัน ซึ่งจะส่งผลทำให้ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็กเสียเปรียบบริษัทใหญ่ๆ และบริษัทข้ามชาติที่เข้ามาทำธุรกิจรับจ้างขนส่งในประเทศไทยที่รัฐฯ เปิดโอกาสให้มาลงทุนในประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ.2555 แล้ว ซึ่งบริษัทใหญ่และบริษัทข้ามชาติเหล่านี้มีเงินทุนสูง มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีวิธีการดำเนินการที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี มีบุคลากรที่มีความสามารถหลากหลายและบุคลากรสามารถใช้ภาษาอังกฤษและภาษาท้องถิ่นในการสื่อสารได้เป็นอย่างดี

อย่างไรก็ตาม จากผลการวิจัยจะเห็นได้ว่า ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็กจะมีข้อได้เปรียบหลายด้านด้วยกัน ดังต่อไปนี้

ข้อได้เปรียบหรือจุดเด่นของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก

1. ธุรกิจมีความคล่องตัว โดยมีการขนส่งสินค้าได้ตามเวลาที่กำหนด
2. ธุรกิจมีการรับประกันสินค้า 100 %
3. เจ้าของธุรกิจมีแรงจูงใจในการให้บริการสูง มีการใช้ความสามารถและบุคลิกภาพของผู้ประกอบการอย่างมาก โดยมีความซื่อตรง จริงใจและรวดเร็ว
4. ธุรกิจมีความพยายามที่จะนำระบบโลจิสติกส์มาใช้เพื่อความรวดเร็ว
5. มีความพยายามที่จะทำการกำหนดราคาให้เป็นมาตรฐาน

6. องค์กรมีชื่อเสียง
7. ธุรกิจมีบริการขนส่งเครื่องจักรที่ครบวงจร สามารถปรับตัวเข้ากับท้องถิ่นได้ง่าย
8. ธุรกิจรู้จักเส้นทางขนส่งสินค้าเป็นอย่างดี

ซึ่งเมื่อพิจารณาจากข้อได้เปรียบหรือจุดเด่นของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กแล้ว ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการมีประสบการณ์ในการดำเนินการมาเป็นระยะเวลานาน จะเห็นได้ว่าธุรกิจมีความสามารถและความพยายามที่จะปรับตัวในการให้บริการอยู่แล้ว จึงเป็นผลทำให้ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็กเกิดข้อได้เปรียบ แต่ต่อไปธุรกิจเหล่านี้จะต้องเผชิญกับธุรกิจยักษ์ใหญ่หรือธุรกิจข้ามชาติ จะเป็นผลทำให้การได้เปรียบเหล่านี้ไม่สามารถนำมาใช้ได้ เพราะลูกค้าก็ต้องเลือกใช้บริการรับจ้างขนส่งที่มีมาตรฐาน ราคาถูก มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและสามารถสื่อสารได้หลายภาษา และมีการอำนวยความสะดวกด้วยการนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้อย่างครบครัน

ดังนั้น จากผลการวิจัยในเรื่องแนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้วิจัยได้ค้นพบแนวทางการปรับตัวดังกล่าวจึงได้เสนอแนะสำหรับการนำผลการวิจัยไปใช้ ดังหัวข้อต่อไปนี้

1. ข้อเสนอแนะ

1.1 ข้อเสนอแนะสำหรับการนำผลการวิจัยไปใช้

ผู้ที่จะนำแนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประกอบด้วยหน่วยงาน ดังนี้

1) ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก

1. จัดให้มีการจัดผังองค์กรและกำหนดตำแหน่งหน้าที่ให้ชัดเจน
2. มีการคัดเลือกและพัฒนาบุคลากรในด้านต่างๆ ให้มีความชำนาญเหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่
3. สร้างขวัญและกำลังใจและจัดให้มีการจัดฝึกอบรมพัฒนาศักยภาพของพนักงานด้านภาษาอังกฤษ , ภาษาท้องถิ่น หรือภาษาอาเซียน และระบบโลจิสติกส์
4. ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็ก ควรสร้างเครือข่ายเป็นพันธมิตรร่วมกัน หรือรวมธุรกิจกันเพื่อความแข็งแกร่งทั้งทางด้านการเงิน ข้อมูลข่าวสาร และด้านอื่น ๆ
5. ควรขยายธุรกิจให้ใหญ่ขึ้นโดยอาจรวมตัวกัน หรือขอความช่วยเหลือจากรัฐในการขยายธุรกิจให้ใหญ่ขึ้นหรือขยายไปยังจังหวัดอื่นๆ ประเทศอื่น และเพื่อตอบสนองการขยายสู่ทวาย (ท่าเรือน้ำลึกทวาย)

6. ให้ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็ก นำข้อได้เปรียบมาใช้ให้เกิดประโยชน์ให้มากที่สุด เช่น การรับประกัน ความซื่อตรง ความจริงใจ องค์การที่มีชื่อเสียง ฯลฯ เพื่อรักษาลูกค้าเก่าไว้ให้มากที่สุด ถือว่าเป็นข้อได้เปรียบเบื้องต้น

7. ควรมีการเชื่อมความสามัคคี มีการแลกเปลี่ยนข่าวสารเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ระหว่างพนักงานในบริษัทเดียวกันและต่างบริษัท

8. ให้ความร่วมมือกับรัฐบาลในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งที่ดีขึ้น

9. จัดตั้งสมาคมขนส่งหรือสมาคมโลจิสติกส์เพื่อการรวมกลุ่มหรือควบรวมกิจการและกำหนดราคากลางให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

10. มีการกำหนดตำแหน่งหน้าที่ให้ชัดเจนและให้รัฐบาลเข้ามาช่วยจัดอบรมให้ความรู้กับบุคลากรในด้านต่างๆ เช่น ภาษาอังกฤษและภาษาท้องถิ่น หรือภาษาอาเซียน เพื่อนำมาใช้ในการบริหารทรัพยากรบุคคลและจัดโครงสร้างขององค์กรเพื่อให้ธุรกิจนั้นขจัดปัญหาด้านบุคลากร

11. ให้ความร่วมมือกับรัฐบาลในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งที่ดีขึ้น

12. ควรจัดให้มีการใช้รูปแบบในการขนส่งให้สอดคล้องกับสินค้าและพื้นที่ให้เหมาะสม ช่วยให้เกิดความสัมพันธ์กับเวลาและการขนส่งสินค้าเพื่อไม่ให้ล่าช้าหรือเกิดความเสียหาย

13. ควรจัดตั้งเครือข่ายในการบริการขนส่งสินค้าร่วมกับธุรกิจขนส่งสินค้าอื่นๆ เพื่อเป็นการเชื่อมความสัมพันธ์เป็นพันธมิตรและได้รับประโยชน์ร่วมกันในแก้ปัญหาด้านยานพาหนะและด้านการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ

14. ควบคุมปริมาณการใช้เชื้อเพลิง โดยมีการขนส่งเที่ยวเต็มทั้งขาไปและขากลับในการขนส่งสินค้าและองค์กรจะต้องมีการคำนวณระยะทางกำหนดปริมาณเชื้อเพลิงที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าแต่ละครั้งก่อนเดินทางเพื่อประหยัดเชื้อเพลิง หรือทำการจดเลขไมล์ทั้งขาไปและขากลับ

15. ควรจัดให้มีการติดตั้งระบบGPS ในการติดตามและควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานในการขนย้ายสินค้า เพื่อป้องกันไม่ให้สินค้ามีความชำรุดเสียหาย หรือสูญหายระหว่างการขนส่ง

16. ควรจัดให้มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบอินเตอร์เน็ต ระบบโลจิสติกส์มาช่วยในการติดต่อสื่อสารและการขนส่งเพื่อให้เกิดความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าควรขยายธุรกิจให้ใหญ่ขึ้นโดยอาจรวมตัวกัน หรือขอความช่วยเหลือจากรัฐในการขยายธุรกิจให้ใหญ่ขึ้น หรือขยายไปยังจังหวัดอื่น ประเทศอื่นและเพื่อตอบสนองการขยายไปสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายในอนาคต

17. เนื่องจากผู้ประกอบกการธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดเล็กขาดความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จึงขอเสนอแนะให้มีการจัดอบรมเพื่อให้ความรู้ดังกล่าว

2) รัฐบาล

1. มุ่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล

2. สร้างศูนย์รวมและกระจายสินค้าทุกจังหวัดและทุกประเทศ

3. ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งที่เกี่ยวข้อง

4. ปรับปรุงพัฒนาเส้นทางการจราจร เพื่อที่ใช้ในการขนส่งสินค้าให้เกิดความสะดวกสบายในเส้นทางการจราจร

5. ให้รัฐบาลสนับสนุนธุรกิจรับจ้างขนส่งสินค้าให้มีความยั่งยืนเติบโต โดยมีการให้ความรู้ในระบบสมัยใหม่ตามข้อเสนอแนะที่เสนอมา

6. ให้รัฐบาลเข้ามาสนับสนุนเรื่องค่าเช่ารถบรรทุก

7. ในอนาคตรัฐบาลควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการขนส่งทางรางและทางน้ำมากขึ้น

8. รัฐควรดำเนินการสร้างระบบรางเพื่อสร้างระบบการขนส่งให้หลากหลายหรือการขนส่งหลายรูปแบบมากขึ้น

9. พัฒนารูปแบบการขนส่งตามนโยบายของรัฐฯให้ประสบความสำเร็จเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

10. เป็นสื่อกลางในการจัดตั้งองค์กรหรือสมาคมขนส่ง สมาคมโลจิสติกส์ โดยให้รัฐบาลเป็นผู้กำหนดนโยบายราคาการจัดส่งสินค้าให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ เพื่อแก้ปัญหาด้านราคาและการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐาน

11. สนับสนุนการพัฒนาธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กในทุกๆ ด้าน เช่น หาแหล่ง เงินทุนเพื่อขยายกิจการเพื่อพัฒนาด้านเทคโนโลยี เพื่อทำให้ธุรกิจรับจ้างขนส่งขนาดและขนาดเล็กได้มีโอกาสขยายธุรกิจไปยังจังหวัด หรือประเทศอื่นๆ ได้มากขึ้น เป็นต้น

12. รัฐบาลควรให้ความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนให้สถาบันการศึกษาเปิดการเรียนการสอนหลักสูตรที่เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาบุคลากรและนำมาใช้ได้อย่างสัมฤทธิผล

1.2 ข้อเสนอแนะในการทำงานวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการขยายการวิจัยในเรื่องนี้ไปยังจังหวัดอื่น เพื่อให้ทราบปัญหาและอุปสรรคหรือข้อเสนอแนะที่สามารถอยู่ได้เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2. ควรมีการวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางเนื่องจากเป็นระบบการขนส่งที่จะทำให้เกิดการประหยัดและเพื่อตอบสนองการเชื่อมโยงไปยังโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต.

บรรณานุกรม

ดำรงศักดิ์ ชัยสนิท และสุนี เสิศแสวงกิจ. การบริหารธุรกิจขาดย่อม. กรุงเทพฯ, 2549.

ธีรกิติ นวรัตน ณ อยุธยา. การตลาดบริหาร. กรุงเทพฯ, 2552.

ณัฐพล ชุมแสง. ธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก(SMEs) 2541.

ปรานิสา ศรีเข็ม, การขนส่งแบบเต็มตู้. กรุงเทพฯ, 2554.

บุญทรัพย์ พานิชการ. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์. กรุงเทพฯ, 2554.

สมชาย ปฐมศิริ. การจัดการการขนส่ง. กรุงเทพฯ, 2552.

วิชัย โถสุวรรณจินดา. ครบเครื่องเรื่องบริหารธุรกิจขนาดย่อม. กรุงเทพฯ, 2552.

ธุรกิจขนาดเล็ก (SME's) ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2554
จาก http:// www.grcezone.org/idex.php/knowtage/307-2009-02-2115-31-11.

การสร้างโครงข่ายโลจิสติกส์ ค้นเมื่อ 2 กุมภาพันธ์ 2552 ,
จาก http://www.sobkrroo.com/img_news/file/A48906168.pdf.

ลดต้นทุนค่าขนส่งด้วยแนวคิด Full Truck load (FTL)การขนส่งตรงแบบเต็มตู้
ค้นเมื่อ 16 กรกฎาคม 2554 , จาก http://logisticscorner.com

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ไทยกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ค้นเมื่อ 5 มีนาคม 2554 ,
จาก http://www.thaipublica.org.co.th

กลุ่มงานวิจัย 1 กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพฯ. การศึกษาระบบโลจิสติกส์
ในประเทศไทย. 2555.

บริษัทคลัสเตอร์ โลจิสติกส์. การสำรวจ และศึกษากระบวนการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ โครงการจัดสร้าง
โครงข่ายการขนส่งสินค้า(ไป-กลับ) นครปฐมฉะเชิงเทรา.

งานวิจัยเรื่อง แนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

คณะ บริหารธุรกิจ **สาขาวิชา** การตลาด

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ ศาลายา

แบบสอบถาม

แนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

คำชี้แจง

ในปี พ.ศ.2558 ที่ใกล้จะถึงนี้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะเริ่มต้นอย่างเป็นทางการ ซึ่งจะส่งผลทำให้ธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กได้รับผลกระทบ โดยจะต้องเผชิญกับสภาพการแข่งขันอย่างรุนแรงภายหลังจากที่อนุญาตให้ผู้ประกอบการสัญชาติอาเซียน สามารถถือหุ้นอย่างน้อยร้อยละ 70 ในบริษัทของไทยได้ตามเงื่อนไขการเปิดเสรีภาคบริการของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(AEC) ที่จะเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 เป็นต้นไป ดังนั้นผู้วิจัยได้ทำวิจัยขึ้นเพื่อศึกษาแนวทางการปรับตัวของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ขอความกรุณาท่านระบุคำตอบทุกข้อที่ตรงกับข้อมูลและความคิดเห็นของท่านมากที่สุด ผู้วิจัยจะใช้ข้อมูลคำตอบของท่านเพื่อการวิจัยเท่านั้นและขอรับรองว่าการให้ข้อมูลของท่านจะไม่ส่งผลกระทบใด ๆ ต่อท่าน

แบบสอบถามชุดนี้ประกอบด้วยข้อมูล 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 วิเคราะห์สภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก

ส่วนที่ 2 ศึกษาผลกระทบของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กที่จะได้รับจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ส่วนที่ 3 กำหนดแนวทางการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในการให้บริการของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กเพื่อการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

เลขที่แบบสอบถาม

ID (1 2)

<u>ส่วนที่ 1 : เพื่อวิเคราะห์สภาพของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก</u>

<u>คำชี้แจง</u> โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ ให้ตรงกับข้อมูลและความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

1) ลักษณะการดำเนินงานในธุรกิจ (ตอบได้มากว่า 1 ข้อ) V1 (4 5)

- ☐ ธุรกิจรับจ้างขนส่งสินค้าออกนอกประเทศ
- ☐ ธุรกิจรับจ้างขนส่งสินค้านำเข้ามาในประเทศ
- ☐ ธุรกิจการขนส่งสินค้า (ขนส่งไปยังปลายทางโดยตรง)
- ☐ ธุรกิจขนส่งเพื่อกระจายสินค้า (ขนส่งจากศูนย์กระจายสินค้าไปยังปลายทาง)
- ☐ อื่น ๆ (ระบุ).....

2) ระบบที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) V2 (6 7)

- ☐ ระบบ TMS
- ☐ ระบบ GPS
- ☐ ระบบ C-MOVE
- ☐ ระบบ โลจิสติกส์
- ☐ อื่น ๆ (ระบุ).....

3) ส่วนใหญ่สินค้าที่ธุรกิจจัดส่งอยู่ในภูมิภาค/จังหวัดใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) V3 (8 9)

- ☐ ภาคใต้/จังหวัด (ระบุ).....
- ☐ ภาคกลาง/จังหวัด (ระบุ).....
- ☐ ภาคเหนือ/จังหวัด (ระบุ).....
- ☐ ภาคตะวันตก/จังหวัด (ระบุ).....
- ☐ ภาคตะวันออก/จังหวัด (ระบุ).....
- ☐ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ/จังหวัด (ระบุ).....
- ☐ อื่น ๆ (ระบุ) .....

4) ส่วนใหญ่สินค้าที่ธุรกิจจัดส่งไปยังประเทศใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) V4 (10 11)

- ☐ พม่า
- ☐ ลาว
- ☐ บรูไน
- ☐ กัมพูชา
- ☐ สิงค์โปร
- ☐ มาเลเซีย
- ☐ ฟิลิปปินส์
- ☐ เวียดนาม
- ☐ อินโดนีเซีย
- ☐ อื่น ๆ (ระบุ).....

5) ประเภทสินค้าหลักที่รับจ้างขนส่ง V5 (12)

- ☐ รถยนต์
- ☐ เคมีภัณฑ์
- ☐ วัตถุไวไฟ
- ☐ เครื่องจักร
- ☐ อาหารแช่แข็ง
- ☐ อุปกรณ์รถยนต์
- ☐ อุปกรณ์ก่อสร้าง
- ☐ พืชผักทางการเกษตร
- ☐ อื่น ๆ (ระบุ).....

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

6) จำนวนพนักงานในธุรกิจ ☐ V6 13

☐ 5-10 คน ☐ 11-15 คน

☐ 16- 20 คน ☐ 21-25 คน

☐ 26 -30 คน ☐ 31 คน ขึ้นไป

7) เงินลงทุนในธุรกิจ ☐ V7 14

☐ 100,000 – 500,000 บาท ☐ 500,001 – 1,000,000 บาท

☐ 1,000,001 – 1,500,000 บาท ☐ 1,500,001 - 2,000,000 บาท

☐ 2,000,001 บาท ขึ้นไป

8) สัดส่วนการลงทุนในธุรกิจของท่าน ☐ V8 15

☐ ไทย 100%

☐ ต่างชาติ 100%

☐ ไทย >ต่างชาติ เช่น ไทย 51% ต่างชาติ 49%

☐ ต่างชาติ >ไทย เช่น ต่างชาติ 51% ไทย 49%

☐ อื่นๆ (ระบุ).....

9) ระยะเวลาในการก่อตั้งธุรกิจ ☐ V9 16

☐ น้อยกว่า 1 ปี ☐ 1 - 3 ปี

☐ 4 – 6 ปี ☐ 7 – 9 ปี

☐ 10 ปี ขึ้นไป

<u>ส่วนที่ 2 เพื่อศึกษาผลกระทบของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กที่จะได้รับจากการเข้าสู่ประชมคมเศรษฐกิจอาเซียน</u>

10) ผลกระทบหรือปัญหาในการดำเนิน ธุรกิจ ในด้านใดบ้างที่ท่านจะได้รับเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ☐☐ V10 17 18

☐ ด้านบุคลากร

☐ การใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง

☐ ขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล

☐ ราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐาน

☐ ยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ

☐ ขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ

☐ ขาดเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง

☐ สินค้ามีความชำรุดเสียหาย หรือสูญหายระหว่างการขนส่ง

☐ ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้า หรือเวลาในการขนส่งจำกัด

<u>ส่วนที่ 3 เพื่อกำหนดแนวทางการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในการให้บริการของธุรกิจบริการรับจ้างขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กเพื่อการก้าวเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน</u>

11) จากปัญหาที่ท่านเลือกในข้อที่ 10 ท่านมีแนวทางการแก้ไขปัญหาอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ☐☐ V11 19 20

ด้านบุคลากร

- ☐ การจัดผังองค์กร
- ☐ การสร้างขวัญและกำลังใจ
- ☐ คัดเลือกบุคลากรที่มีความชำนาญ
- ☐ การกำหนดตำแหน่งและหน้าที่ให้ชัดเจน
- ☐ จัดฝึกอบรมและพัฒนาศักยภาพของพนักงาน
- ☐ เชื่อมความสามัคคีแลกเปลี่ยนข่าวสารการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
- ☐ อื่น ๆ (ระบุ).....

ด้านการใช้เชื้อเพลิงสิ้นเปลือง ☐☐ V12 21 22

- ☐ การขนส่งเที่ยวเต็ม
- ☐ การขนส่งทั้งขาไปและขากลับ
- ☐ คำนวณระยะทางและกำหนดปริมาณเชื้อเพลิงที่จะใช้ก่อนการขนส่งและทำการจดเลขไมล์ทั้งขาไปและขากลับ
- ☐ ควบคุมปริมาณการใช้เชื้อเพลิง โดยวิธีใด(ระบุ) .....
  .....
- ☐ อื่น ๆ (ระบุ).....

ด้านการขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล ☐☐ V13 23 24

- ☐ ให้รัฐบาลปรับปรุงเส้นทางการจราจรเพื่อสะดวกในการขนส่ง
- ☐ ให้รัฐบาลจัดสร้างและส่งเสริมด้านการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ในการขนส่ง
- ☐ ให้ความร่วมมือกับรัฐบาลในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งที่ดีขึ้น
- ☐ ให้รัฐบาลสร้างศูนย์รวมและกระจายสินค้าทุกจังหวัดและทุกประเทศ
- ☐ อื่น ๆ (ระบุ)..... ☐☐ V14

ด้านราคาการจัดส่งสินค้าไม่เป็นมาตรฐาน 25 26

- ☐ จัดตั้งสมาคมขนส่ง หรือสมาคมโลจิสติกส์ เพื่อกำหนดราคากลางในการจัดส่งสินค้าให้เป็นมาตรฐาน
- ☐ อื่น ๆ (ระบุ).....

ด้านยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ ☐☐ V15 27 28

- ☐ มียานพาหนะสำรองในการขนส่ง
- ☐ เช่ายานพาหนะจากธุรกิจที่ให้บริการเช่ายานพาหนะเพื่อการขนส่ง
- ☐ มีการจัดตั้งเครือข่ายในการบริการขนส่งสินค้าร่วมกับธุรกิจขนส่งอื่น
- ☐ อื่น ๆ (ระบุ).....

ด้านการขาดระบบการจัดการขนส่งที่ดีในการดำเนินธุรกิจ V16 29 30

- ☐ นำระบบโลจิสติกส์มาใช้
- ☐ นำระบบ TMS และ C-MOVE มาใช้
- ☐ เพิ่มระบบขนส่งจากผู้ผลิตถึงปลายทาง(รับสินค้าจากต้นทางส่งให้ถึงปลายทาง)
- ☐ เพิ่มระบบขนส่งจากศูนย์กระจายสินค้าถึงผู้รับ
  (รับสินค้าจากศูนย์กระจายสินค้า ส่งให้ลูกค้าถึงปลายทาง/ลูกค้าไม่ต้องมารับเอง)
- ☐ อื่น ๆ (ระบุ).....

ด้านการขาดเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง V17 31 32

- ☐ นำโปรแกรมการควบคุมในการขนส่งสินค้ามาใช้
- ☐ สร้างระบบเครือข่ายภายในองค์กรและนอกองค์กร
- ☐ นำระบบอินเตอร์เน็ตมาใช้ในการติดต่อสื่อสารเพื่อความรวดเร็ว
- ☐ อื่น ๆ (ระบุ).....

ด้านสินค้ามีความชำรุดเสียหาย หรือสูญหายระหว่างการขนส่ง V18 33 34

- ☐ มีการรับเครมสินค้า 100 %
- ☐ ติดตั้งระบบ GPS ในการติดตาม
- ☐ ควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานขนส่งสินค้า
- ☐ อื่น ๆ (ระบุ).....

ด้านระยะเวลาในการขนส่งสินค้าล่าช้า V19 35 36

- ☐ แบ่งภูมิภาคในการขนส่งสินค้า
- ☐ แบ่งจังหวัดในการขนส่งสินค้า
- ☐ แบ่งประเทศในการขนส่งสินค้า
- ☐ จัดตารางเวลาในการเดินรถล่วงหน้า
- ☐ ทำการกำหนดเวลาในแต่ละเส้นทางในการขนส่ง
- ☐ ใช้รูปแบบในการขนส่งให้สอดคล้องกับสินค้าและพื้นที่
- ☐ อื่น ๆ (ระบุ).....

12) **ท่านคิดว่าธุรกิจของท่านสามารถสร้างข้อได้เปรียบหรือจุดเด่นได้อย่างไร**

_____

_____

_____

_____

_____

13) ข้อเสนอแนะ

_____

_____

_____

_____

_____

ขอขอบคุณในการให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถาม

ผู้วิจัย

ประวัติผู้ทำวิจัย

1. ชื่อ – นามสกุล (ภาษาไทย) นางศศกร กฤษณะเสถียร
2. ตำแหน่งปัจจุบัน ผู้ช่วยศาสตราจารย์
3. หน่วยงานที่อยู่ที่สามารถติดต่อได้ สาขาวิชาการตลาด คณะบริหารธุรกิจ ศาลายา
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
โทร. 028894585 – 7 ต่อ 2832
E-Mail : t.twatchai@hotmail.com
: sasakorn@rmutr.info
4. ประวัติการศึกษา ปริญญาโท บริหารธุรกิจ
มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์
ปริญญาตรี จิตวิทยาแนะแนว ราชภัฏธนบุรี
5. สาขาวิชาการที่มีความชำนาญพิเศษ - การวิจัยการตลาด
- การตลาดระหว่างประเทศ
- มนุษย์สัมพันธ์ทางธุรกิจ
- การพัฒนาบุคลิกภาพ
6. ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานวิจัย
   1. ผลกระทบจากนโยบายของรัฐบาลที่มีต่อเกษตรกรผู้เลี้ยงกุ้งขาว จังหวัดสุพรรณบุรี
   2. การพัฒนาความรู้ด้านการเมือง การปกครองและกฎหมายทำให้ผลการเรียนวิชาความรู้เบื้องต้นทางธุรกิจระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพมากขึ้น
   3. การนำเทคนิคการส่งเสริมการเรียนรู้ด้านจรรยาบรรณของนักวิจัยมาใช้เพื่อพัฒนาด้านคุณธรรมจริยธรรมในการสร้างเจตคติที่ดีต่อการเรียนรู้ในรายวิชาการวิจัยการตลาดสู่การปฏิบัติที่สัมฤทธิผลมากขึ้น