

ภาพรวมอุปสงค์และคุณลักษณะ ของบริการโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการต้องการ

4.1 บทนำ

การศึกษาในบทนี้จะครอบคลุมประเด็นที่เกี่ยวกับภาพรวมของตลาดธุรกิจการให้บริการทางด้านโลจิสติกส์ของไทย การวิเคราะห์อุปสงค์และการพยากรณ์แนวโน้มความต้องการบริการทางด้านโลจิสติกส์ของไทย รวมไปถึงคุณลักษณะของการให้บริการโลจิสติกส์กับการตัดสินใจซื้อบริการโลจิสติกส์ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการศึกษาในบทนี้ จะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อผู้ประกอบการที่จะทำให้ทราบถึงภาวะตลาดธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในปัจจุบัน เพื่อนำไปสู่การปรับตัว เพื่อให้ธุรกิจบริการโลจิสติกส์สามารถอยู่รอด และแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติได้

4.2 ภาพรวมของตลาดธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทย

เป็นที่ทราบกันดีว่าเศรษฐกิจในปัจจุบันอยู่ในสภาวะที่ตกต่ำเป็นอย่างมาก ส่งผลกระทบต่อทุกภาคส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคธุรกิจส่งออกของไทย ซึ่งนับว่าเป็นรายได้หลักของประเทศไทยในขณะนี้ ผลกระทบดังกล่าว ทำให้ธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทยซึ่งเป็นบริการสนับสนุนที่สำคัญของภาคธุรกิจการผลิตและการค้าที่จะช่วยให้ต้นทุนการจัดจำหน่ายและการกระจายสินค้ามีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นนั้น ได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจในครั้งนี้ไปด้วย โดยภาพรวมของธุรกิจประกอบการขนส่งของไทยในขณะนี้ตกลงไปจากปกติถึง ร้อยละ 25-30 อันเป็นผลมาจากภาวะราคาน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้น การส่งออกน้อยลง การรุกเข้ามาดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ของต่างชาติ ผู้ประกอบการของไทยต้องพยายามปรับตัว และหาทางลดต้นทุน เพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินต่อไปได้ ไม่ว่าจะเป็นการใช้พลังงานทางเลือก เช่น ก๊าซ NGV แทนน้ำมันดีเซล หรือการปรับตัวเข้าหาลูกค้าและช่วยเหลือลูกค้า โดยการเสนอทางเลือกต่างๆ ที่จะลดต้นทุนของลูกค้า ให้ลูกค้าพิจารณา ในส่วนของภาครัฐนั้น คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหลักการโครงการช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ไทย วงเงินสินเชื่อรวม 3,000 ล้านบาท ตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอ เพื่อช่วยเหลือบรรเทาปัญหาผู้ประกอบการด้านการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจ และเพื่อลดต้นทุนการดำเนินธุรกิจ อันจะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ตลอดจนเพื่อสร้างสภาพคล่อง ซึ่งจะนำไปสู่การรักษาการจ้างงาน และเพื่อสร้างโอกาสในการปรับปรุงพัฒนากิจการให้มีประสิทธิภาพ สามารถที่จะกลับมาแข่งขันได้ รวมทั้งเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดเสรีสาขาบริการโลจิสติกส์ ในปี 2556 ภายใต้กรอบการจัดตั้งประชาคม

เศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เพื่อให้ธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยสามารถอยู่รอด และแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติได้

4.3 อุปสงค์และการพยากรณ์ความต้องการบริการโลจิสติกส์ของไทย

แม้ว่าธุรกิจโลจิสติกส์จะได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจถดถอย แต่ในภาพรวมพบว่า ยังคงมีการขยายตัว เนื่องจากโลจิสติกส์ได้เข้ามามีบทบาทเป็นอย่างมากกับกระบวนการผลิตและมีผลกระทบต่อต้นทุนของสินค้า ดังนั้น ผู้ประกอบการหลายรายเริ่มให้ความสำคัญและหันมาศึกษาเรื่องนี้อย่างจริงจัง และมีการเร่งพัฒนาประสิทธิภาพการบริการ ซึ่งในอดีต จะให้ความสำคัญเรื่องการลดต้นทุนการผลิตและการลดต้นทุนวัตถุดิบเพียงอย่างเดียว แต่ปัจจุบันผู้ประกอบการมุ่งให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการ โลจิสติกส์มากขึ้น ซึ่งจะช่วยสร้างศักยภาพในการแข่งขันได้ดีกว่าในระยะยาวส่งผลให้แนวโน้ม โลจิสติกส์ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา โดยมีอัตราการเติบโตทั้งในด้าน Demand และ Supply ประมาณ 12-15% ทุกปี ทั้งนี้ ปัจจุบันตลาดยังมีความต้องการใช้บริการด้าน โลจิสติกส์อีกมาก ส่งผลให้ธุรกิจโลจิสติกส์มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องจากโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญที่จะผลักดันให้ธุรกิจมีศักยภาพสามารถแข่งขันกับคู่ค้าทั่วโลกได้ และคาดว่าในอนาคตความต้องการบริการ โลจิสติกส์ของไทย จะยังคงสูงขึ้น โดยแนวโน้มการแข่งขันทางธุรกิจทั้งในปัจจุบันและอนาคตจะมุ่งสู่การเป็นผู้ให้บริการ โลจิสติกส์แบบครบวงจรมากขึ้น

ตารางที่ 4-1 ความต้องการบริการด้าน โลจิสติกส์ของผู้ประกอบการที่จดทะเบียนนิติบุคคล

ย้อนหลัง 5 ปีตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2548-2553

หน่วย : ราย

เดือน ปี	ไตรมาส 1	ไตรมาส 2	ไตรมาส 3	ไตรมาส 4	รวม	เฉลี่ยต่อ เดือน
2553	13,845	11,310	13,231		38,386	6,398
2552	10,249	9,132	12,193	9,669	41,243	3,437
2551	12,112	10,213	12,197	8,254	42,776	3,565
2550	11,544	9,571	10,565	9,069	40,749	3,396
2549	14,135	11,176	11,959	9,625	46,895	3,908
2548	13,556	11,944	13,487	10,614	49,601	4,133
เฉลี่ย	12,574	10,558	12,272	9,446		

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

จากตารางที่ 4-1 ข้อมูลทางสถิติของกรมพัฒนาธุรกิจการค้าพบว่าผู้ประกอบการที่จดทะเบียนนิติบุคคล ย้อนหลัง 5 ปี ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2548-2553 มีผู้ประกอบการที่จดทะเบียนนิติบุคคลสูงขึ้นทุกปี แสดงว่าธุรกิจในประเทศไทยมีแนวโน้มการเจริญเติบโตสูงขึ้นทุกปี ในปี 2553 มีผู้ประกอบการที่จดทะเบียนนิติบุคคลมากที่สุดใน ไตรมาส 1 (ทั้งหมด 13,845 ราย) และมีค่าเฉลี่ยผู้ประกอบการที่จดทะเบียนนิติบุคคลมากกว่าทุกปี (6,398 ราย) แสดงว่าธุรกิจในประเทศไทยปี พ.ศ. 2553 มีการขยายตัวมากขึ้น

ตารางที่ 4-2 จำนวนผู้สำเร็จการศึกษา ปีการศึกษา 2552 จำนวนตาม คณะ สาขาวิชา ระดับการศึกษา และ เพศ (รายงาน ณ.วันที่ 30 พฤศจิกายน 2553)

มหาวิทยาลัย	คณะ	สาขา	ปริญญาตรี		ปริญญาโท		ผลรวมทั้งหมด
			ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา	คณะวิทยาการจัดการ	การจัดการ โลจิสติกส์	20	45	65		65
	วิทยาลัยพาณิชยน์วิไลนาชาติ	วิศวกรรมต่อเรือและเครื่องกลเรือ	51	6	57		57
มหาวิทยาลัยนครสวรรค์	คณะวิทยาการจัดการและ สารสนเทศศาสตร์	การจัดการ โลจิสติกส์				1	10
		เทคโนโลยีธุรกิจและเทคโนโลยีสารสนเทศ	24	42	66		66
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก วิทยาเขตจันทบุรี	คณะเทคโนโลยีสังคม	การจัดการขนส่งและโลจิสติกส์	7	13	20		20
		เทคโนโลยีสังคม					
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก วิทยาเขตบางพระ ชลบุรี	คณะมนุษยศาสตร์และ สังคมศาสตร์	เทคโนโลยีโลจิสติกส์และการจัดการ ระบบขนส่ง	6	37	43		43
		เทคโนโลยีโลจิสติกส์และการจัดการ ระบบขนส่ง	1	1	2		2
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี	การจัดการ โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	5	27	32		32

ตารางที่ 4-2 จำนวนผู้สำเร็จการศึกษา ปีการศึกษา 2552 จำแนกตาม คณะ สาขาวิชา ระดับการศึกษา และ เพศ (รายงาน ณ.วันที่ 30 พฤศจิกายน 2553) (ต่อ)

มหาวิทยาลัย	คณะ	สาขา	ปริญญาตรี		ปริญญาโท		ผลรวมทั้งหมด
			ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี	บัณฑิตวิทยาลัยการจัดการและนวัตกรรม คณะ โลจิสติกส์	การจัดการโลจิสติกส์			20	24	44
			การจัดการสารสนเทศและโลจิสติกส์		42	44	86
มหาวิทยาลัยบูรพา	คณะ โลจิสติกส์	การจัดการโลจิสติกส์	14	39			53
		การจัดการอุตสาหกรรมพาณิชยนาวิ	32	46			78
		ธุรกิจพาณิชยนาวิ	9	83			92
		วิทยาการเดินเรือ	20				20
มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง	สำนักวิชาการจัดการ	การจัดการ โลจิสติกส์และซัพพลายเชน			2	4	6
มหาวิทยาลัยเกริก	คณะบริหารธุรกิจ	การจัดการ โลจิสติกส์	10	13			23
	คณะวิศวกรรมศาสตร์	วิศวกรรมโลจิสติกส์	30	23			53
วิทยาลัยเซาธ์อีสท์บางกอก	คณะบริหารธุรกิจ	การจัดการ โลจิสติกส์	28	86			114
	คณะบัณฑิตวิทยาลัย	การจัดการ โลจิสติกส์			4	6	10
	บัณฑิตวิทยาลัย	การจัดการ โลจิสติกส์			4	4	8

ตารางที่ 4-2 จำนวนผู้เข้ารับการศึกษาระดับปริญญาตรี ปีการศึกษา 2552 จำแนกตาม คณะ สาขาวิชา ระดับการศึกษา และ เพศ (รายงาน ณ.วันที่ 30 พฤศจิกายน 2553) (ต่อ)

มหาวิทยาลัย	คณะ	สาขา	ปริญญาตรี		ปริญญาโท		ผลรวมทั้งหมด
			ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	
วิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ	คณะบริหารธุรกิจ	การจัดการอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์	8	10	18		18
			1		1		1
	คณะบริหารธุรกิจบัณฑิต						
			รวม	737	รวม	164	901

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา

จากตารางที่ 4-2 การศึกษาความพร้อมในการบริการทางด้านโลจิสติกส์ ศึกษาจากข้อมูลทางสถิติของจำนวนผู้สำเร็จการศึกษาทางด้านสาขาโลจิสติกส์ จากสถาบันการศึกษาต่างๆ ในประเทศไทย พบว่า ในปีการศึกษา 2552 ประเทศไทยมีมหาวิทยาลัยที่เปิดสอนทางด้าน โลจิสติกส์ ทั้งหมด 14 มหาวิทยาลัย เปิดสาขาที่เกี่ยวข้องรวมทั้ง 22 สาขาวิชา มีผู้สำเร็จการศึกษาวุฒิปริญญาตรีจะมีหน้าที่ปฏิบัติงานในการบริการทางด้าน โลจิสติกส์ทั้งหมด 737 คน และมีผู้สำเร็จการศึกษาวุฒิปริญญาโทมีหน้าที่ระดับบริหารในการบริการทางด้าน โลจิสติกส์ทั้งหมด 164 คน

4.4 คุณลักษณะของการให้บริการโลจิสติกส์กับการตัดสินใจซื้อบริการโลจิสติกส์

คุณลักษณะของการให้บริการ โลจิสติกส์ของผู้ประกอบการในประเทศไทย สามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

4.4.1 Subcontractor เป็นรูปแบบการให้บริการแบบดั้งเดิม โดยการตัดช่วงงาน ซึ่งมีการแบ่งงานที่ไม่ซับซ้อนให้กับผู้ให้บริการภายนอกมารับเหมาไปจัดการ ซึ่งอาจเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการในลักษณะที่ไม่ต้องใช้แรงงาน ทักษะ หรือเทคโนโลยีมากนัก หรือเป็นงานที่ใช้ความเสี่ยงที่สูง ซึ่งจะเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายให้ผู้ให้บริการภายนอกรับงานไป

4.4.2 Logistics Provider เป็นลักษณะของการให้บริการจัดการ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยงานที่ให้บริการจะเป็นที่สัมพันธ์เป็นกระบวนการ ซึ่งลักษณะงานจะมีการซับซ้อนกว่า Subcontract ต้องใช้ทักษะความชำนาญเฉพาะด้านและเทคโนโลยี แต่การมอบหมายงาน ยังมีลักษณะไม่เป็นเชิงบูรณาการ ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ อาจใช้ Provider หลายราย โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์ยังคงเข้าไปมีส่วนในการบริหารจัดการ เพื่อให้งานซึ่งมอบหมายให้กับ Logistics Provider แต่ละรายมีการเชื่อมโยงกัน

4.4.3 Third Party Logistics (3PL) เป็นผู้ให้บริการงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ซึ่งการให้บริการจะต้องอาศัยทักษะและเครือข่ายธุรกิจในระดับ Global Network โดยมีเครื่องมือเครื่องใช้เทคโนโลยีและการลงทุน โดยลักษณะงานที่ให้บริการจะมีขอบเขตความรับผิดชอบที่กว้างขวาง โดยเป็นตัวแทนของผู้ใช้บริการ โลจิสติกส์กับลูกค้าหรือคู่ค้า และมีการเชื่อมโยงเป็นระบบ มีความเป็นบูรณาการ โดยผู้ให้บริการจะเป็น Real User ก่อนข้างแท้จริง ผู้ให้บริการลักษณะนี้ได้จะต้องมีการลงทุนที่สูง โดยเฉพาะจะต้องมีเครือข่ายในระดับโลก

การที่ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์จะตัดสินใจว่าจะดำเนินกิจกรรม โลจิสติกส์เองหรือเลือกที่จะว่าจ้างบริษัทผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์มาทำแทนนั้น จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อผู้ให้บริการพิจารณาเห็นว่าการเลือกใช้บริการของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์จะทำให้มีต้นทุนที่ต่ำกว่าการจัดการด้าน โลจิสติกส์ด้วยตัวเอง นอกจากนั้น ผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่ยังขาดความเข้าใจในธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์แบบครบวงจรและมักเข้าใจว่างาน โลจิสติกส์ คือ งานการขนส่งสินค้า การจัดเก็บ ดูแลและบริหารคลังสินค้า เหล่านี้เป็นต้น ทำให้เน้นการเลือกใช้บริการเหล่านั้นจากธุรกิจผู้

ให้บริการ โลจิสติกส์ ซึ่งส่งผลให้ผู้บริการ โลจิสติกส์ของไทยที่ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการอุตสาหกรรม และธุรกิจการค้าไม่สามารถใช้ประโยชน์จากแนวคิดเรื่อง โลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทานได้อย่างสมบูรณ์ และยังส่งผลต่อการพัฒนาระดับการให้บริการของธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของไทยด้วย ทำให้ในปัจจุบันมีผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์ของคนไทยเพียงไม่กี่รายเท่านั้นที่สามารถพัฒนาไปสู่การเป็นผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จ หรือ 3PL ซึ่งเป็นการบริหารงานแบบมีออซิป สามารถสร้างผลตอบแทนที่สูงกว่าระดับการให้บริการ โลจิสติกส์พื้นฐานอย่างมาก

4.5 บทสรุป

จากการศึกษาข้อมูลในบทนี้ พบว่าภาพรวมของตลาดธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของไทยได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจ แต่อย่างไรก็ตาม ตลาดธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของไทยยังมีความต้องการใช้บริการด้าน โลจิสติกส์อีกมาก ดังนั้นผู้ประกอบการต้องหันมาทำความเข้าใจการบริหารงาน โลจิสติกส์ และปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการด้าน โลจิสติกส์ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้ โดยในปัจจุบันการให้บริการ โลจิสติกส์ของผู้ประกอบการในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ 1. Subcontractor เป็นรูปแบบการให้บริการแบบดั้งเดิม 2. Logistics Provider เป็นลักษณะของการให้บริการจัดการงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ โลจิสติกส์ 3. Third Party Logistics (3PL) เป็นผู้ให้บริการงานที่เกี่ยวกับ โลจิสติกส์แบบครบวงจร ซึ่งแนวโน้มการให้บริการในอนาคตจะเป็นแบบ 3PL มากขึ้น เนื่องจากสามารถสร้างผลตอบแทนได้มากกว่ารูปแบบการให้บริการแบบอื่นๆ