

บทที่ 1

บทนำ

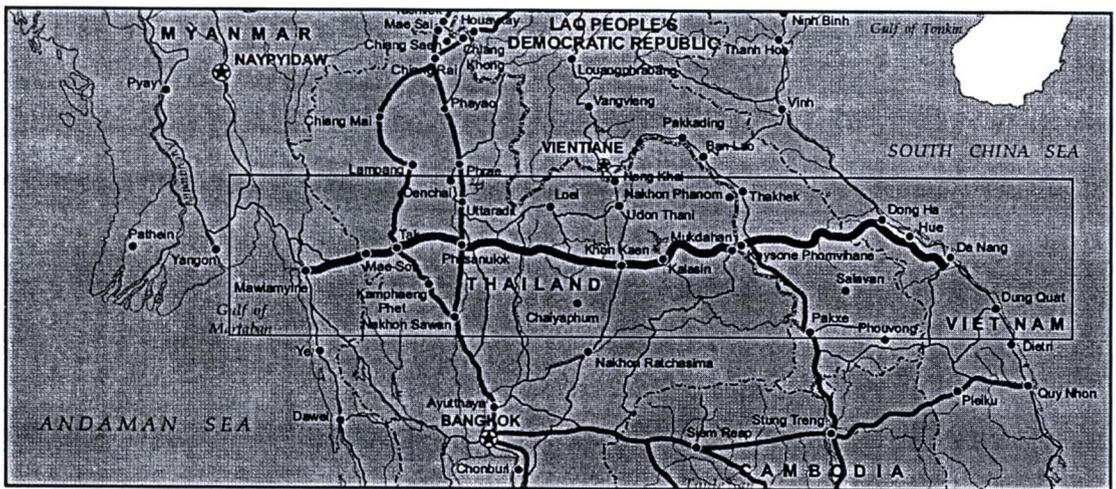
1. หลักการและเหตุผล

อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ของไทยมีการเติบโตอย่างมาก จากสถิติการส่งออกของ ไทยในระยะ 5 เดือนแรก ปีพ.ศ. 2552 พบว่า สินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด คือ เครื่อง อิเล็กทรอนิกส์ 11,579 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (กรมส่งเสริมการส่งออก, 2552) และคาดว่า ทิศทางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ไทยในอีก 5 ปีข้างหน้า ยังคงมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์จะเป็นส่วนประกอบในสิ่งของเครื่องใช้มากขึ้น อุตสาหกรรมไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์นี้จึงเป็นเป้าหมายในยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไทย (เจริญชัย โชมพัตรภรณ์ และคณะ, 2551) จึงถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมสำคัญและมีการแข่งขัน กันสูงทั้งด้านเทคโนโลยี คุณภาพ การตลาด และประสิทธิภาพการบริหารจัดการ ผู้ประกอบการจึง ต้องมีการปรับตัวในด้านการบริหารจัดการทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพและการลดต้นทุน โดยเฉพาะ ต้นทุนโลจิสติกส์ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่แสดงถึงศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของ องค์กร

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ.2550-2554) มีประเด็นยุทธศาสตร์ ที่หลากหลาย เช่น ยุทธศาสตร์การเปิดเส้นทางการค้าและสร้างประสิทธิภาพสูงสุดของโครงข่าย โลจิสติกส์ ที่มีเป้าประสงค์ให้มีระบบเครือข่ายการบริหารโลจิสติกส์แบบบูรณาการรองรับบทบาท การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ของภูมิภาคอินโดจีนในการรวบรวม ขนส่งถ่ายลำ และกระจายสินค้า ทั้งในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค มีกลยุทธ์หลักในการพัฒนาเส้นทางการค้า และขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศและภูมิภาค (Economic Corridor) และมียุทธศาสตร์การยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อลด ต้นทุนของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อการนำเข้าและส่งออก โดยมีการพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการนำเข้า-ส่งออกและ โลจิสติกส์ และมีการเชื่อมโยงข้อมูล ทั้งระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการภาครัฐที่เกี่ยวข้อง รัฐ-ธุรกิจ และธุรกิจ-ธุรกิจ (G2G G2B และ B2B) ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรและการขนส่ง สินค้าถ่ายลำให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการนำเข้า-ส่งออก เป็นต้น (สำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2552)

แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เป็นแผนงานหนึ่งในแผนงานลำดับความสำคัญสูง (Flagship Programs) ของโครงการ พัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) เส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกหรือเส้นทาง EWEC มีจุดเชื่อมโยงเมือง

สำคัญต่าง ๆ จากฝั่งตะวันตกของไทยที่ชายแดนไทย-พม่า คือ เมาะละแหม่ง-เมียววดี (พม่า)-แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-มุกดาหาร (ไทย) ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ข้ามไปยังแขวงสะหวันนะเขต-แดนสะหวัน (สปป.ลาว) จากนั้นผ่านไปยังฝั่งตะวันออกที่ชายแดนลาว-เวียดนาม ที่ลาวบาว-เว้-ดองฮา ก่อนไปสิ้นสุดที่เมืองดานัง (เวียดนาม) ระยะทางประมาณ 1,450 กิโลเมตร และระยะทางยาวที่สุดอยู่ในเขตไทยประมาณ 950 กิโลเมตร ซึ่งถือเป็นการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งตั้งแต่ชายฝั่งทะเลมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกเข้าหากันอย่างสมบูรณ์ และถือเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่มีประโยชน์มากในเอเชีย ซึ่งสามารถเอื้ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า และเป็นการเพิ่มทางเลือกในการขนส่งสินค้าจากทะเลอันดามันออกสู่ทะเลจีนใต้ไปยังประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออก เพื่อส่งเสริมให้ภาคเอกชนมาลงทุนด้านการค้า การผลิต การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และการท่องเที่ยว ปัจจุบันเส้นทางนี้มีการขนส่งสินค้าผลไม้โดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ผ่านศูนย์บรรจุและคัดแยกสินค้าเพื่อนำเข้าและส่งออก (Inland Container Depot: ICD) ที่มุกดาหารไปตามเส้นทาง EWEC (จากมุกดาหาร ลาว และเวียดนาม) ประมาณ 500-700 ตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี ซึ่งสามารถร่นระยะเวลาในการขนส่งลงได้จากเดิมที่ใช้การขนส่งทางทะเลจากไทยไปจีนประมาณ 5-7 วัน เหลือเพียง 2-3 วัน และสามารถส่งได้ตลอดเวลา ทำให้ระยะเวลาในการจำหน่ายได้เพิ่มขึ้น (ซิงซิง ทองดี และคณะ, 2552)



ภาพที่ 1.1 เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก
(Asian Development Bank, 2009)

กรณีศึกษา บริษัทผลิตและส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์จังหวัดขอนแก่น ในเขตส่งเสริมการลงทุน เขต 3 มีตำแหน่งที่ตั้งอยู่บนเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ผลิตและส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ไปยังตลาดส่งออกหลัก ได้แก่ อเมริกา ญี่ปุ่น ฮองกง จีน บริษัทจึงมีความต้องการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในการส่งออกสินค้าโดยใช้เส้นทางนี้ เพื่อใช้เป็นเส้นทาง

ส่งออกทางเลือก ถ้าหากเกิดเหตุการณ์ที่ทำให้ไม่สามารถส่งออกสินค้าโดยใช้เส้นทางการส่งออกเดิมได้ เช่น กรณีการปิดสนามบินสุวรรณภูมิ หรือสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) หยุดให้บริการที่ทำเรือกรุงเทพ เป็นต้น รวมถึงสินค้ากลุ่มอิเล็กทรอนิกส์จัดอยู่ในกลุ่มสินค้าพื้นฐานที่มีการลดพิกัดอัตราภาษีให้เหลือ 0% ทำให้สินค้ากลุ่มนี้เคลื่อนย้ายเข้าออกประเทศต่าง ๆ ได้อย่างเสรี (กระทรวงต่างประเทศ, 2552)

จากเหตุผลดังกล่าว เส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกนี้จึงมีแนวโน้มที่จะมีศักยภาพในการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ผู้วิจัยจึงศึกษาเปรียบเทียบโครงข่ายและต้นทุนโลจิสติกส์ในการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ไปจีนระหว่างเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกและเส้นทางการส่งออกผ่านท่าเรือกรุงเทพ เพื่อเอื้ออำนวยความสะดวกในการส่งออกสินค้า และเพิ่มทางเลือกในการส่งออกสินค้าให้รองรับการส่งออกในอนาคตที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ให้การดำเนินการส่งออกเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันและโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก รวมทั้งยังนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม และส่งผลให้สามารถพัฒนาอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ของไทยได้อย่างยั่งยืนต่อไป

2. วัตถุประสงค์

2.1 เพื่อศึกษาภาวะเปรียบเทียบในการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (ไทย ลาว และเวียดนาม)

2.2 เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันในการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ของบริษัทกรณีศึกษา

2.3 เพื่อหาโครงข่ายโลจิสติกส์ที่เหมาะสมในการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์จากจังหวัดขอนแก่นไปจีนตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

2.4 ศึกษา เปรียบเทียบโครงข่ายและต้นทุนโลจิสติกส์ระหว่างเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกและเส้นทางการส่งออกผ่านท่าเรือกรุงเทพ ในการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ของบริษัทกรณีศึกษา

3. ขอบเขตการศึกษา

3.1 ศึกษาสภาพปัจจุบันและเส้นทางในการส่งออกสินค้าไปยังลูกค้าของบริษัทกรณีศึกษา จะศึกษาสินค้า 1 ชนิด คือ รีเลย์ ที่ส่งออกไปจีน (ซึ่งหมายความรวมถึง จีนแผ่นดินใหญ่ ฮองกง และไต้หวัน) โดยส่งออกทางเรือแบบเต็มตู้ขนาด 1 TEU ผ่านท่าเรือกรุงเทพ

3.2 การเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์นั้น จะศึกษาและเปรียบเทียบเฉพาะต้นทุนโลจิสติกส์ในการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ประกอบด้วยต้นทุนการจัดการขนส่งสินค้า ต้นทุนกิจกรรมเพื่อการส่งออก ต้นทุนการเก็บรักษา และต้นทุนการบริหารจัดการ

3.3 ศึกษาเส้นทางศักยภาพตามแนวระเบียบเชิงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกที่เหมาะสมในการส่งออกสินค้าของบริษัทกรณีศึกษาด้วยการวิเคราะห์ตามลำดับชั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP) จะพิจารณาเฉพาะเส้นทางที่มีการขนส่งทางเรือด้วยเท่านั้นและพิจารณาจากปัจจัยหลัก ได้แก่ วิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อมและสังคม

3.4 การเปรียบเทียบโครงข่ายและต้นทุนโลจิสติกส์ระหว่างโครงข่ายที่เหมาะสมบนแนว EWEC และโครงข่ายปัจจุบัน จะเปรียบเทียบโดยให้สมมติฐานว่า ทั้งสองโครงข่ายนั้นมีท่าเรือที่มีศักยภาพในการส่งสินค้าจากท่าเรือถึงท่าเรือปลายทาง

4. นิยามศัพท์เฉพาะ

4.1 โครงข่ายโลจิสติกส์บนแนว EWEC หมายถึง โครงข่ายคมนาคมหรือเส้นทางที่มีการสัญจรและขนส่งสินค้าที่เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายตามแนวระเบียบเชิงเศรษฐกิจตะวันออกตะวันตก ประกอบด้วย โครงข่ายที่ศึกษา 3 โครงข่าย

4.1.1 R8 หมายถึง เส้นทาง ขอนแก่น-นครพนม (ไทย)-ท่าแขก (ลาว)-วินท์ (เวียดนาม) ส่งออกโดยใช้ท่าเรือวินท์ หรือใช้เส้นทางหมายเลข R8 (ลาว)

4.1.2 R9 หมายถึง เส้นทาง ขอนแก่น-นครพนม (ไทย)-ท่าแขก (ลาว)-ฮาดิงท์ (เวียดนาม) ส่งออกโดยใช้ท่าเรือหวุงอ่าง หรือใช้เส้นทางหมายเลข R12 (ลาว)

4.1.3 R12 หมายถึง เส้นทาง ขอนแก่น-มุกดาหาร (ไทย)-สะหวันนะเขต (ลาว)-ดงฮา-เว้-ดานัง (เวียดนาม) ส่งออกโดยใช้ท่าเรือดานัง หรือใช้เส้นทางหมายเลข R9 (ลาว)

4.2 โครงข่ายโลจิสติกส์บนแนว EWEC ที่เหมาะสม หมายถึง โครงข่ายโลจิสติกส์บนแนว EWEC ที่เหมาะสมกับการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ของบริษัทกรณีศึกษาที่มีค่าคะแนนความเหมาะสมสูงสุดด้วย AHP ซึ่งคัดเลือกจากโครงข่ายตามข้อ 4.1

4.3 ต้นทุนโลจิสติกส์ หมายถึง ต้นทุนโลจิสติกส์ในการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ประกอบด้วยต้นทุนการจัดการขนส่งสินค้า ต้นทุนกิจกรรมเพื่อการส่งออก ต้นทุนการเก็บรักษา และต้นทุนการบริหารจัดการ

5. ระเบียบวิธีวิจัย

5.1 ศึกษาและรวบรวมข้อมูลสภาพปัจจุบันเกี่ยวกับการส่งออกของบริษัทกรณีศึกษา เพื่อหาต้นทุนโลจิสติกส์ในการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ของบริษัทกรณีศึกษา

5.2 ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการอุตสาหกรรมและการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ข้อมูลเบื้องต้นในการส่งออก และกฎระเบียบการค้าระหว่างประเทศ

5.3 ศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การจัดการต้นทุนโลจิสติกส์ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการวิเคราะห์ตามลำดับชั้น

5.4 ศึกษาและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้วิเคราะห์หาโครงข่ายโลจิสติกส์บนแนว EWEC ที่เหมาะสมด้วย AHP

5.5 คำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของบริษัทกรณีศึกษา และต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการส่งออกผ่านโครงข่ายโลจิสติกส์ตามแนว EWEC ที่เหมาะสมตามข้อ 5.4

5.6 วิเคราะห์ เปรียบเทียบปัจจัยต่างๆ ระหว่างโครงข่ายโลจิสติกส์บนแนว EWEC ที่เหมาะสมจากข้อ 5.4 และโครงข่ายโลจิสติกส์ปัจจุบัน

5.7 สรุปผลการวิจัยและจัดทำรายงานการวิจัย

6. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

6.1 ได้โครงข่ายระบบขนส่ง ระยะทาง ระยะเวลา และต้นทุนโลจิสติกส์ในการส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและผ่านโครงข่ายบนแนว EWEC ที่เหมาะสม เพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจให้แก่บริษัทกรณีศึกษาสำหรับการเลือกเส้นทางการส่งออก

6.2 ผู้ประกอบการอื่นๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีข้อมูลในการตัดสินใจเลือกใช้โครงข่ายบนแนว EWEC เพิ่มขึ้น

6.3 เป็นแนวทางให้แก่ผู้ประกอบการหรือผู้ส่งออกรายอื่นในการส่งออกสินค้าประเภทสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ เช่น พืชการศุลกากร กฎหมาย วิธีการและขั้นตอนในการดำเนินการ เป็นต้น

6.4 เป็นแนวทางแก่ภาครัฐในการแก้ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากปัจจัยต่างๆ และข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องในการส่งออกสินค้าตามโครงข่ายบนแนว EWEC เพิ่มขึ้น

7. ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะเวลาดำเนินการ 15 เดือน โดยมีแผนการดำเนินงานสามารถแสดงได้ดังนี้

รายละเอียดกิจกรรมตามแผนงาน	เดือน														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. ศึกษาข้อมูลสภาพปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกของบริษัทกรณีศึกษา	↕														
2. ศึกษาขั้นตอนการส่งออกสินค้า กฎระเบียบ และความร่วมมือทางการค้า		↕													
3. ศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง				↕											
4. ศึกษาข้อมูลโครงข่ายโลจิสติกส์ตามแนว EWEC ทั้ง 3 โครงข่าย และคัดเลือกโครงข่ายที่เหมาะสมด้วยการวิเคราะห์ตามลำดับชั้น						↕									
5. วิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการส่งออกของบริษัทกรณีศึกษา ทั้งโครงข่ายปัจจุบันและโครงข่ายบนแนว EWEC ที่เหมาะสม										↕					
6. วิเคราะห์/เปรียบเทียบโครงข่ายโลจิสติกส์ปัจจุบันและโครงข่ายบนแนว EWEC ที่เหมาะสม												↕			
7. สรุปผลและนำเสนอรายงาน														↕	