

บทที่ 2

ลักษณะทั่วไปของระบบโลจิสติกส์ (Logistics System)

ในบทนี้ เพื่อเป็นการพิจารณาถึงหลักการเบื้องต้นและเพื่อความเข้าใจที่ชัดเจนยิ่งขึ้น ผู้เขียนได้ทำการศึกษาถึงลักษณะทั่วไปของระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) โดยได้กล่าวถึงประวัติความเป็นมาของระบบโลจิสติกส์ ซึ่งจะทำให้เห็นได้ว่าระบบโลจิสติกส์ในช่วงเริ่มต้นที่ได้มีการนำระบบนี้มาใช้ในการค้าและมีพัฒนาการในการใช้ระบบโลจิสติกส์ในด้านของธุรกิจได้อย่างไร จากนั้นจะศึกษาถึงแนวคิดของระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้เห็นถึงแนวคิดและเป้าหมายของการใช้ระบบโลจิสติกส์มาใช้ในการประกอบธุรกิจและเพื่อให้เห็นหลักการพื้นฐานอย่างชัดเจนในการพิจารณาถึงสถานภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในส่วนต่อไป คือการกำหนดคำจำกัดความของระบบโลจิสติกส์โดยนักวิชาการในด้านต่างๆ รวมทั้งองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อสามารถพิจารณาในเบื้องต้นว่าระบบโลจิสติกส์นั้นได้ประกอบด้วยกิจกรรมอย่างไรบ้างและกิจกรรมแต่ละประเภทยังมีความสำคัญอย่างไร จากนั้นจะเป็นการศึกษาถึงกิจกรรมต่างๆ ในระบบโลจิสติกส์ในรายละเอียด รวมทั้งประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และความสำคัญของระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจนยิ่งขึ้นเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ สำหรับในส่วนสุดท้าย จะเป็นการศึกษาเปรียบเทียบถึงความแตกต่างระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ให้บริการอื่นๆ ในลักษณะที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งจากการพิจารณาในเบื้องต้นนั้น จะเห็นได้ว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) จะเป็นผู้ให้บริการที่มีการให้บริการคล้ายคลึงกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์มากที่สุด ประกอบกับในประเทศไทย ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) โดยส่วนใหญ่ได้นำคำว่า “โลจิสติกส์” (Logistics) มาใช้ประกอบกับชื่อทางการค้าหรือชื่อในการประกอบธุรกิจของตนเองด้วย ซึ่งส่งผลให้เกิดความสับสนแก่บุคคลทั่วไปเป็นอย่างยิ่งว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้ากับผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นบุคคลประเภทเดียวกันหรือไม่

ในปัจจุบันนั้น การบริหารจัดการด้วยระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) ได้รับการพัฒนาขึ้นมาเพื่อรองรับการแข่งขันทางการตลาดของผู้ให้บริการ ด้วยเป้าหมายในการเพิ่มประสิทธิภาพในการลำเลียงและการกระจายสินค้า เพื่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุน เพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง และขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าหรือผู้ให้บริการได้ตามเวลาที่กำหนด และมีประสิทธิภาพมากที่สุด เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าหรือผู้ให้บริการ รวมทั้งผู้บริโภค และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่การประกอบกิจการ โดยอาศัยระบบทันเวลา (Just-in-Time : JIT)

เป็นพื้นฐานในการพัฒนาขึ้นเพื่อใช้ในการดำเนินการผลิต การส่งมอบสินค้าและ/หรือการบริการ ในปริมาณที่ถูกต้องเพื่อให้ทันกับขั้นตอนการผลิตหรือการดำเนินงาน โดยเป้าหมายของระบบ JIT คือจะไม่ทำให้เกิดภาวะการเหลือสินค้าคงคลังไว้มากเกินไปจนไม่มีพื้นที่ในการเก็บรักษาและจะไม่ทำให้เกิดการขาดแคลนวัตถุดิบในกรณีที่ต้องผลิตสินค้าอย่างเร่งด่วนตามความต้องการหรือตามคำสั่งของลูกค้า ซึ่งการที่มีสินค้าคงคลังไว้มากเกินไปกว่าพื้นที่เก็บรักษานั้น จะก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับต้นทุน โดยเฉพาะหากสินค้าคงคลังนั้นมีต้นทุนการผลิตที่สูงกว่าราคาซื้อขายของตลาด และค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาที่เกินความจำเป็น และในทางกลับกัน การที่มีสินค้าคงคลังไว้น้อยเกินไป อาจจะส่งผลให้เกิดความสูญเสียโอกาสทางการตลาดได้ ในกรณีที่ความต้องการสินค้าของตลาดมีความต้องการมาก

2.1 ประวัติความเป็นมาและวิวัฒนาการของระบบโลจิสติกส์

สำหรับประวัติความเป็นมาและวิวัฒนาการของระบบโลจิสติกส์นั้น จากการศึกษาพบว่าระบบโลจิสติกส์เริ่มนำมาใช้อย่างเป็นทางการครั้งแรกในวงการทหาร ซึ่งการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ในการทหารนั้นจะหมายถึงกิจกรรมการส่งกำลังบำรุงทางทหาร เช่น อาหาร น้ำมัน กำลังสนับสนุน รวมทั้งอาวุธยุทโธปกรณ์ อุปกรณ์ทางการแพทย์ ให้ถูกต้องครบถ้วนตรงตามเวลา และสถานที่ที่ถูกต้องตามที่ระบุไว้ ระบบโลจิสติกส์ทางการทหารที่ใหญ่ที่สุดในโลกนั้นได้เกิดขึ้นหลังสงครามโลกครั้งที่สองในการปฏิบัติการสงครามทะเลทราย เมื่อประมาณปี 2533 ที่ประเทศสหรัฐอเมริกาบุกโจมตีประเทศอิรักและเหตุการณ์จบลงด้วยความล้มเหลวของกองทัพอเมริกันที่ใช้ระบบโลจิสติกส์เข้ามาสนับสนุน¹ ซึ่งหากระบบส่งกำลังบำรุงทางทหารหรือระบบโลจิสติกส์ทางการทหารเกิดความบกพร่อง อาจจะส่งผลทำให้กองทัพสหรัฐได้รับความพ่ายแพ้ในที่สุด

จากความสำเร็จในการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ในการทหารนั้น ได้มีการนำแนวคิดนี้เข้ามาใช้ในภาคธุรกิจ การค้า และอุตสาหกรรม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดในการบริหารจัดการ ซึ่งหมายถึงกระบวนการบริหาร การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บสินค้าและวัตถุดิบ

¹ Douglas M. Lambert, James R. Stock and Lisa M. Ellram, Fundamental of Logistics Management, (Singapore: McGraw-Hill, 1998), p.5, William G. Pagonis, Moving Mountains: Lessons in Leadership and Logistics from the Gulf War, (Boston: Harvard Business School Press, 1992)

การกระจายสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในทุกขั้นตอน โดยสร้างความพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้าหรือผู้บริโภค รวมทั้งผู้ให้บริการ แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์จึงเป็นการรวมเอากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ การจัดหา การขนส่งหรือเคลื่อนย้าย การจัดเก็บและการจัดส่งทั้งวัตถุดิบและสินค้าทุกขั้นตอนจนถึงผู้บริโภค รวมทั้งการบริการและการบริหารข้อมูลต่างๆ เข้าด้วยกัน

2.2 แนวคิดของระบบโลจิสติกส์

ในอดีตผู้ส่งสินค้าหรือผู้ผลิตสินค้ามักจะให้ความสำคัญกับค่าใช้จ่ายในการประกอบธุรกิจแยกออกเป็นส่วนๆ โดยค่าใช้จ่ายส่วนใดที่มีการสูงก็จะให้ความสำคัญกับค่าใช้จ่ายในส่วนนั้นมากและพยายามหาวิธีในการลดค่าใช้จ่ายส่วนนั้นลง ในช่วงที่มีการขนส่งมีค่าระวางสูงผู้ส่งสินค้าหรือผู้ผลิตต่างให้ความสำคัญกับการขนส่งโดยพยายามหาวิธีการลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งให้ต่ำลงที่สุด ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งในปริมาณมากๆ เพื่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) กล่าวคือ หากมีการใช้ปริมาณที่มากในการดำเนินกิจกรรมในแต่ละครั้ง จะทำให้สามารถลดต้นทุนได้ หรือการนำระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเข้ามาใช้²

อย่างไรก็ดี ภายหลังต่อมาผู้ส่งสินค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตสินค้าได้พบว่าการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในกระบวนการหนึ่งได้ก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายในอีกกระบวนการอื่น เช่น สินค้าคงคลัง ดังนั้น จึงได้เกิดแนวคิดเรื่องของโลจิสติกส์ (Logistics) ขึ้น เพื่อให้เกิดค่าใช้จ่ายโดยรวมในการกระจายสินค้า (Total Physical Distribution Cost) ต่ำที่สุด³

ระบบโลจิสติกส์จึงเกี่ยวข้องตั้งแต่การเริ่มกระบวนการจัดหาวัตถุดิบและไปสิ้นสุดลง ณ จุดที่มีการบริโภคสินค้า⁴ ดังนั้น ระบบโลจิสติกส์อาจกล่าวได้อีกความหมายหนึ่งว่าเป็นกระบวนการในการจัดการวางแผนจัดสายงาน และควบคุมกิจกรรมทั้งในส่วนที่มีการเคลื่อนย้าย

² กมลชนก สุทธิวาทีนฤพุฒิ, กลยุทธ์การบริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือ, (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540) น. 207

³ เพิ่งอ้าง, น 208.

⁴ Martin Christopher, The Strategy of Distribution Management, (Heinemann, 1986), p.1.

และไม่มีการเคลื่อนย้าย (move-store activities) ในการอำนวยความสะดวกของกระบวนการไหล และการกระจายของสินค้า (product flow) ตั้งแต่จุดเริ่มจัดหาวัตถุดิบไปถึงจุดที่มีการบริโภค⁵

2.3 คำจำกัดความของระบบโลจิสติกส์

จากการศึกษาพบว่าในปัจจุบัน ยังไม่มีการกำหนดคำจำกัดความที่ชัดเจนแน่นอน สำหรับความหมายของระบบโลจิสติกส์ (Logistics) ซึ่งในตำราหรือเอกสารบางฉบับจะให้คำจำกัดความในด้านการทหาร ด้านการบริหารธุรกิจ หรือด้านวิศวกรรมศาสตร์ ซึ่งผลของการให้คำจำกัดความที่หลากหลายนี้ ก่อให้เกิดปัญหาในการทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ได้เป็นอย่างมาก ดังนั้นในการพิจารณาถึงคำจำกัดความของระบบโลจิสติกส์ ในเบื้องต้น ผู้เขียนเห็นว่าจะต้องทำความเข้าใจว่าผู้ให้คำจำกัดความนั้นต้องการให้คำจำกัดความของระบบโลจิสติกส์ในมุมมองด้านใด ซึ่งในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้รวบรวมคำจำกัดความของระบบโลจิสติกส์ในลักษณะต่างๆ ที่ได้ให้ไว้โดยนักวิชาการหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องดังนี้

(1) The Chartered Institute of Logistics and Transport (CILT) ซึ่งเป็นสถาบันที่มีสมาชิกทั่วโลกกว่า 30,000 คน และถือว่าเป็นสถาบันทางด้านโลจิสติกส์และการขนส่งที่เก่าแก่ที่สุดในโลกแห่งหนึ่งได้ให้คำจำกัดความของระบบโลจิสติกส์ไว้ดังนี้

“โลจิสติกส์ คือ การจัดการวางตำแหน่งของทรัพยากรโดยสัมพันธ์กับเวลาหรือการบริหารทรัพยากรในการดำเนินงานอย่างถูกเวลา ถูกสถานที่ หรือการจัดการกลยุทธ์ของโซ่อุปทานโดยรวม

โซ่อุปทาน คือ อนุกรมของเหตุการณ์ที่ต่อเนื่องกันโดยมีเป้าหมายในการสร้างความพึงพอใจให้ลูกค้า กิจกรรมของโลจิสติกส์และโซ่อุปทานจะรวมถึงการจัดซื้อ การจัดการการผลิต และกระจายสินค้า การกำจัดของเสีย รวมถึงการขนส่ง การจัดเก็บ และเทคโนโลยีสารสนเทศ”⁶

⁵ Ronald H. Ballou, Basic Business Logistics, Second Edition, (Prentice-Hall, 1987), p.1.

⁶ ศิววัฒน ปิยพิทักษ์, “โลจิสติกส์ กลยุทธ์ธุรกิจยุคใหม่”, PATHWAY ฉบับที่ 1 (กันยายน 2545), p.8.

(2) Douglas M. Lambert, James R. Stock และ Lisa M. Ellram ได้ให้คำจำกัดความของโลจิสติกส์ไว้ดังนี้

“โลจิสติกส์ คือ กระบวนการในการวางแผนและการควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการกระจายและการเก็บรักษาสินค้า การบริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ จากจุดที่เป็นแหล่งผลิตสินค้าไปยังจุดที่มีการบริโภค เพื่อวัตถุประสงค์ในการสนองต่อความต้องการของลูกค้า”⁷

(3) สภาการบริหารระบบโลจิสติกส์ (Council of Logistics Management: CLM) ซึ่งเป็นองค์กรชั้นนำของผู้ประกอบวิชาชีพด้านการประกอบการโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นผู้บริหารระบบโลจิสติกส์ นักวิชาการ นักปฏิบัติการ ซึ่งได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ.1962 โดยมีวัตถุประสงค์ในการให้การศึกษาอย่างต่อเนื่องและเป็นเวทีในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในด้านโลจิสติกส์ และมีสมาชิกมากกว่า 15,000 ราย ได้กำหนดคำจำกัดความของโลจิสติกส์ไว้ดังนี้

“การบริหารจัดการโลจิสติกส์ เป็นกระบวนการทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้าวัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดโดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ”⁸

(4) ส่วนคำจำกัดความของคำว่า “โลจิสติกส์” ใน Webster's New Encyclopedic Dictionary นั้น กล่าวว่า

“โลจิสติกส์ คือ ศาสตร์ทางการทหารสาขาหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ การส่งกำลังบำรุงและการขนส่งวัตถุดิบ บุคลากร และสิ่งอำนวยความสะดวก”⁹

⁷ Douglas M. Lambert, James R. Stock and Lisa M. Ellram, Fundamental of Logistics Management, (Singapore: McGraw-Hill, 1998), p.3.

⁸ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, “การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย”, (เอกสารประกอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย), พฤษภาคม 2548.

⁹ Webster's New Encyclopedic Dictionary, (New York: Black Dog & Laven Thai Publisher, 1993), p. 590.

(5) Ronald H. Ballou ได้ให้คำจำกัดความของโลจิสติกส์ไว้ดังนี้

“โลจิสติกส์ คือ แผนการของนักโลจิสติกส์ในการกระจายสินค้าและบริการสู่ผู้บริโภคตามความต้องการ โดยก่อให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด ในการกระจายสินค้าและบริการนั้น แผนการของโลจิสติกส์จะมีเป้าหมายที่การนำสินค้าหรือบริการที่ถูกต้องไปยังสถานที่ที่กำหนดไว้ และภายในเวลาที่กำหนดไว้เช่นกัน ภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสม”¹⁰

(6) Donald F. Wood, Anthony Barone, Paul Murphy และ Daniel L. Wardlow ได้ให้คำจำกัดความของโลจิสติกส์ไว้ดังนี้

“โลจิสติกส์ หมายความว่า การจัดการในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และคน สำหรับในบางกรณี”¹¹

นอกจากนี้ ยังได้มีการกำหนดคำนิยามของโลจิสติกส์ไว้หลากหลายด้วยกัน¹² เช่น

1. โลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการโซ่อุปทาน เพื่อช่วยในการวางแผน การสนับสนุนการควบคุมการไหลอย่างมีประสิทธิภาพ และเก็บรักษาสินค้า บริการ และสิ่งที่เกี่ยวข้องเนื่องกับข้อมูลจากจุดเริ่มต้นไปสู่จุดสุดท้าย เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

2. กระบวนการในการวางแผน การนำเสนอ และการควบคุมการไหลที่มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลและการเก็บสินค้า บริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นในการผลิตไปสู่จุดสุดท้ายของการบริโภค เพื่อวัตถุประสงค์ในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งคำนิยามนี้จะรวมถึงการเคลื่อนย้ายทั้งภายในและภายนอก และการที่สินค้าถูกส่งกลับคืน

3. โครงสร้างการวางแผนทางธุรกิจสำหรับการบริหารจัดการกับวัตถุดิบ การบริการ การไหลของข้อมูลและเงินทุน ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่มีความซับซ้อน การติดต่อสื่อสาร และกระบวนการควบคุมให้ตรงกับความต้องการและสถานะแวดล้อมทางธุรกิจในปัจจุบัน

4. ศาสตร์ในการวางแผนและจัดการการเคลื่อนย้ายและบำรุงรักษากองกำลัง ซึ่งการดำเนินการประกอบด้วย การออกแบบ การพัฒนา การเก็บรักษา การเคลื่อนย้าย การกระจาย

¹⁰ Ronald H. Ballou, Business Logistics Management, (Prentice-Hall, 1999), p.6.

¹¹ Donald F. Wood, Anthony Barone, Paul Murphy, Daniel L. Wardlow, International Logistics, (New York : CHAPMAN & HALL, 1995), p.1.

¹² สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง กับงานพัฒนาระบบขนส่งไทย, ฉบับพิเศษ แนวทางเศรษฐกิจ, น.169.

การบำรุงรักษา การขนถ่ายและการควบคุมทางวัตถุ และการให้สวัสดิการด้านสุขภาพแก่บุคลากร การก่อสร้าง การบำรุงรักษา การดำเนินงานและการควบคุมสิ่งก่อสร้างต่างๆ รวมถึงการให้บริการต่างๆ

5. การจัดซื้อจัดหา การบำรุงรักษา การกระจาย และการแทนที่คนและวัตถุดิบ

6. กระบวนการในการวางแผน การนำเสนอ และการควบคุมการไหลที่มีประสิทธิภาพ การไหลอย่างมีประสิทธิภาพ ด้านค่าใช้จ่ายการเก็บรักษาวัตถุดิบ การเก็บสินค้าคงคลังระหว่างผลิต สินค้าสำเร็จรูปและข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นไปสู่ผู้บริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

โลจิสติกส์ คือ กระบวนการวางแผนทางธุรกิจสำหรับการบริหารจัดการกับวัตถุดิบ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นการผลิตไปสู่จุดสุดท้ายก่อนการบริโภค มุ่งให้เกิดการวางแผน การจัดการด้านเวลา และการประสานงานที่ดีระหว่างแต่ละหน่วยงาน ตั้งแต่การบริหารด้านการสั่งซื้อ การบริหารวัสดุคงคลัง การบริหารการผลิต ตลอดจนการบริหารการกระจายสินค้า และการเลือกใช้ระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ¹³

และตามเอกสารยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งได้ถูกจัดทำขึ้นโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ให้ความหมายของโลจิสติกส์¹⁴ ดังนี้

¹³ มนูญญา อะทาโธ, "โครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัย ไม่ใช่คำตอบสุดท้ายของโลจิสติกส์", *Logistics digest*, Vol.01 No.08, (November 2005), น.34.

¹⁴ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, *ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย*, สิงหาคม 2547, น.1.

"โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการวางแผน การดำเนินงาน การควบคุมการเคลื่อนย้าย ทั้งไปและกลับ และการเก็บรักษาสินค้า บริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิตไปสู่อันดับสุดท้ายของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า"¹⁵

ดังนั้น การจัดการโลจิสติกส์จึงครอบคลุมกิจกรรมตั้งแต่การบริหารขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การบริหารคำสั่งซื้อ การบริหารข้อมูล การบริหารการเงิน การจัดการวัตถุดิบ จัดซื้อ บรรจุ และการบริหารอุปสงค์ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่าการจัดการโลจิสติกส์ คือ การดำเนินงานเพื่อจัดหาสินค้าหรือบริการตามความต้องการของลูกค้า และส่งมอบไปยังสถานที่ที่ถูกต้อง ในเวลาที่เหมาะสม ด้วยต้นทุนที่คุ้มค่า หัวใจหลักของการจัดการโลจิสติกส์ จึงอยู่ที่การสร้างความสัมพันธ์ที่ดี (Relationship) เพื่อให้เกิดการสื่อสาร (Communication) และการดำเนินงานที่ประสานกัน (Coordination) ระหว่างหน่วยงาน¹⁶

จากคำจำกัดความต่างๆ ของโลจิสติกส์ดังกล่าวมาข้างต้นนั้น สามารถสรุปได้ว่า โลจิสติกส์ คือ กระบวนการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนและการควบคุมในการกระจายสินค้าและบริการ การเก็บรักษาสินค้า การจัดซื้อ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพจากจุดที่เป็นแหล่งผลิตสินค้าไปยังจุดที่มีการบริโภค เพื่อวัตถุประสงค์ในการสนองตอบต่อความต้องการของลูกค้า โดยมีเป้าหมายในการนำสินค้าหรือบริการที่ถูกต้องไปยังสถานที่ที่กำหนดไว้และภายในเวลาที่กำหนดไว้ภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสม

¹⁵ คำนิยามในส่วนนี้มีที่มาจากคำนิยามของ Logistics ตาม Council of Logistics Management (CLM) ในปี 1998 ที่กล่าวว่า

"Logistics management is the part of the supply chain process that plans, implements, and controls the efficient, effective flow and storage of goods, services, and related information from the "point-of-origin to the point-of-consumption" in order to meet customers requirement" จากสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง กับงานพัฒนาระบบขนส่งไทย, ฉบับพิเศษ แนวทางเศรษฐกิจ, น.170

¹⁶ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 14, น.1.

2.4 กิจกรรมทั่วไปในระบบโลจิสติกส์

จากคำจำกัดความของระบบโลจิสติกส์ จะเห็นได้ว่าโลจิสติกส์ประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ มากมาย ซึ่งกิจกรรมต่างๆ ของโลจิสติกส์นั้นประกอบด้วยกิจกรรมหลายอย่าง ซึ่งแต่ละกิจกรรมนับเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบที่จะต้องมีการประสานให้แต่ละกิจกรรมสามารถทำงานสอดคล้องกันอย่างมีประสิทธิภาพและมีอาจจะเลยให้กิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งดำเนินไปอย่างเอกเทศได้ นอกจากนี้ กิจกรรมของระบบโลจิสติกส์ของแต่ละธุรกิจก็แตกต่างกันไปโดยจะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ เช่น โครงสร้างขององค์กร หรือความสำคัญที่ผู้ประกอบการมีต่อกิจกรรมโลจิสติกส์ ความสำคัญของกิจกรรมที่มีผลต่อการประกอบการขององค์กร ในที่นี้จึงได้แบ่งกิจกรรมทั่วไปในระบบโลจิสติกส์ออกเป็น 2 ลักษณะด้วยกัน คือ กิจกรรมหลัก (Key Activities) และกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ซึ่งมีลักษณะดังนี้¹⁷

1. กิจกรรมหลัก (Key Activities) หมายถึง กิจกรรมที่ปรากฏอย่างสม่ำเสมอและเป็นกิจกรรมที่มีความสัมพันธ์กันอย่างสมบูรณ์ อันประกอบด้วย

1.1 การกำหนดการให้บริการแก่ลูกค้า (Customer Service) นับเป็นกิจกรรมที่ต้องดำเนินควบคู่กับการตลาดเพราะมีความสัมพันธ์กันโดยตรง ทั้งนี้จะต้องมีการตั้งมาตรฐานการให้บริการด้วยว่าจะมีบริการใดบ้างเสนอแก่ลูกค้า

1.2 การขนส่ง (Transportation) นับเป็นกิจกรรมที่มีความจำเป็นและเป็นต้นทุนส่วนที่สำคัญที่สุดของต้นทุนรวมของทุกกิจกรรมในระบบโลจิสติกส์ ซึ่งประเด็นในกิจกรรมด้านการขนส่งที่จะต้องคำนึงถึงกิจกรรมต่างๆ ดังจะกล่าวต่อไปนี้เป็นสำคัญมีดังนี้¹⁸

1. การเลือกประเภทการขนส่ง (Mode Selection)
2. การเลือกเส้นทางการขนส่ง (Route Selection)
3. การเลือกขนาดของยานพาหนะขนส่ง (Fleet Sizing)

¹⁷ Douglas M. Lambert, James R. Stock and Lisa M. Ellram, *supra* note 7, p.15.

¹⁸ วิโรจน์ ศรีสุภานนท์, "การวางแผนโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและโลจิสติกส์" PATHWAY, ฉบับที่ 1, (กันยายน 2545), น. 25, วิโรจน์ ศรีสุภานนท์, "โลจิสติกส์ (Logistics) กับการขนส่งสินค้า (Freight Transportation)" PATHWAY, ฉบับที่ 2, (กันยายน - พฤศจิกายน 2545), น.43 – 44.

4. การรวมสินค้าเพื่อขนส่งแต่ละเที่ยว (Shipment Consolidation)
5. การวางแผนด้านเวลาที่ใช้ในการขนส่ง (Vehicle Scheduling) และ
6. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transportation)

สำหรับธุรกิจเกือบทุกประเภทแล้วถือว่าการขนส่งเป็นกิจกรรมหลักที่มีความสำคัญมากที่สุด เพราะว่าการขนส่งเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายสูงที่สุดในกระบวนการกระจายสินค้า โดยเฉลี่ยทั่วไปแล้ว การขนส่งจะคิดเป็นค่าใช้จ่ายสูงมากและอยู่ในระหว่างหนึ่งในสามส่วนถึงสองในสามส่วนของค่าใช้จ่ายในกระบวนการกระจายสินค้าทั้งหมด (Logistics Cost)¹⁹ ทั้งนี้ การขนส่งจะเกิดขึ้นทั้งในขั้นตอนของการขนส่งวัตถุดิบมายังโรงงานเพื่อทำการผลิตและการขนส่งสินค้าสำเร็จรูปที่ผลิตเสร็จแล้วไปยังตลาด

ระบบขนส่งถือเป็นปัจจัยที่สำคัญของการบริหารด้วยระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากเป็นส่วนช่วยในการกระจายสินค้าก่อให้เกิดความรวดเร็วในการนำเสนอมลิตภัณฑ์สู่ตลาด และยังมีบทบาทในกระบวนการผลิตและการขาย เช่น การส่งสินค้าต้นแบบเพื่อเป็นตัวอย่างก่อนผลิตสินค้า หรือการส่งตัวอย่างให้ลูกค้าได้เลือกสั่งซื้อ เป็นต้น²⁰

จุดมุ่งหมายหรือเป้าหมายที่สำคัญที่สุดในการให้บริการการขนส่งนั้นจะต้องให้การขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางที่ถูกต้อง (Right Place) ภายในเวลาที่กำหนด (Right Time) และสินค้าที่ไปถึงอยู่ในสภาพที่เรียบร้อยสมบูรณ์ (Right Condition) ประกอบกับจะต้องมีต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่ต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ (Right Cost)

โดยที่รูปแบบของการขนส่งหลักในปัจจุบันแบ่งเป็นการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ สำหรับแบบที่นิยมใช้ในการนำเข้าและส่งออกมากที่สุด คือ การขนส่งทางทะเล และทางอากาศ เพราะการขนส่งทางทะเลนั้น นอกจากจะบรรทุกสินค้าได้ครั้งละมากๆ แล้ว ค่าบริการในการขนส่งจะมีราคาที่ไม่สูงมาก แต่การขนส่งทางทะเลนี้มีข้อจำกัดในด้านเวลา เนื่องจากต้องใช้เวลาในการขนส่งนานกว่าการขนส่งประเภทอื่น การขนส่งทางทะเลจึงเหมาะกับการขนส่งสินค้าที่มีการวางแผนล่วงหน้า ทำให้สามารถนำสินค้าสู่ตลาดได้ภายในเวลาที่กำหนด²¹

¹⁹ กมลชนก สุทธิวาทณฤพุดิ, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 2, น.208.

²⁰ มนูญญา อะทาโส, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 13, น.34.

²¹ มนูญญา อะทาโส, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 13, น.34.

สำหรับการขนส่งทางอากาศนั้น มีจุดเด่นในความเร็วในการขนส่ง ซึ่งการขนส่งทางอากาศยังแบ่งเป็นขนส่งแบบธรรมดาและขนส่งแบบด่วนพิเศษ ซึ่งจะมีค่าบริการในการขนส่งเพิ่มขึ้นตามความเร็วของการขนส่ง และเนื่องจากอัตราค่าขนส่งทางอากาศที่สูงมาก การใช้บริการรูปแบบนี้จึงเหมาะกับการขนส่งสินค้าที่มีความสำคัญหรือมีมูลค่าสูง และต้องการให้ถึงผู้รับแบบรวดเร็ว

ในส่วนของการขนส่งทางบกนั้น จะไม่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าข้ามประเทศ แต่มีความสำคัญในการนำสินค้าจากท่าเรือ หรือท่าอากาศยานสู่ผู้รับสินค้าที่ปลายทาง หรือในทางกลับกัน ต้องใช้การขนส่งทางบกในการขนส่งสินค้าจากโรงงานหรือท่าต้นทางไปที่ท่าอากาศยาน หรือท่าเรือ เพื่อจัดส่งไปยังต่างประเทศต่อไป²²

ในการขนส่งด้วยวิธีการต่างๆ ทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ จึงต้องพิจารณาและให้ความสำคัญต่อรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมกับสถานการณ์หรือสินค้าที่จะขนส่ง เพราะการขนส่งในแต่ละรูปแบบจะมีความเหมาะสมต่อสินค้าและสถานการณ์ที่แตกต่างกันประกอบกับค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าในแต่ละรูปแบบจะแตกต่างกันด้วย²³ หากในการเลือกรูปแบบของการขนส่งไม่ได้พิจารณาและไม่ได้ให้ความสำคัญในประเด็นนี้แล้วอาจจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็นและจะส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการแข่งขันทางการตลาดด้วย

1.3 การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) เป็นการจัดการให้ผลิตภัณฑ์หรือสินค้ามีขายในตลาดโดยไม่ขาดแคลนและอยู่ในปริมาณที่เหมาะสม กล่าวคือไม่มากหรือน้อยเกินไป นอกจากนี้ ยังต้องมีการคาดคะเนยอดขาย (Sale Forecasting) เนื่องจากยอดขายที่เกิดขึ้นจะเกี่ยวข้องกับการจัดเตรียมสินค้าคงคลังให้เหมาะสม ซึ่งถ้ามีสินค้าเกินความต้องการหรือมีสินค้าคงคลังมากเกินไปย่อมก่อให้เกิดต้นทุนในการเก็บรักษาสินค้าตามมา ในขณะที่ถ้าจำนวน

²² มนูญญา อะทาโล, อ่างแล้ว เชียงธรรมที่ 13, น.34.

²³ การขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบจะมีคุณสมบัติแตกต่างกัน คือ การขนส่งทางรถไฟตรงเวลา แต่มีการคิดค่าระวางสูงและใช้ระยะเวลานาน การขนส่งทางรถบรรทุก จะมีความสะดวกรวดเร็วและสามารถส่งได้ถึงจุดหมายปลายทาง แต่บรรทุกเพื่อขนส่งได้จำนวนน้อย การขนส่งทางเรือมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ต่ำที่สุดและสามารถบรรทุกของได้จำนวนมาก แต่ต้องใช้ระยะเวลาในการขนส่งเป็นเวลานานและมักจะขนส่งไม่ตรงตามเวลา ส่วนการขนส่งทางอากาศ จะมีความสะดวกรวดเร็วมาก แต่มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงและขนส่งสินค้าได้จำนวนน้อย

หรือปริมาณของสินค้าไม่เพียงพอกับความต้องการของตลาดและลูกค้าก็อาจจะก่อให้เกิดผลเสียหายในด้านการเสียโอกาสทางการตลาดและในการจำหน่ายสินค้าได้

ต้นทุนในการจัดเก็บสินค้าคงคลังสามารถแบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ

1. ต้นทุนของสินค้าคงคลัง (Opportunity Cost) ในการขายสินค้า
2. ต้นทุนของพื้นที่ในการจัดเก็บ
3. ต้นทุนของการบริการสินค้าคงคลัง เช่น ค่าประกันภัยและภาษี
4. ต้นทุนของความเสียหายของสินค้าคงคลัง เช่น ต้นทุนที่เสี่ยงต่อความเสียหายต่างๆ

และการหมดยุคค้าสมัยของผลิตภัณฑ์

การจัดการสินค้าคงคลังนั้น เป็นกิจกรรมหลักรายการที่สองรองจากการขนส่งและเป็นกิจกรรมที่มีผลกระทบมาจากการขนส่ง เนื่องจากความต้องการในการมีวัตถุดิบไว้ในคลังสินค้าหรือความต้องการมีสินค้าเก็บไว้ในคลังสินค้าเพื่อรอการจำหน่ายหรือกระจายสินค้าเมื่อมีความต้องการของตลาดนั้นเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่ง การจัดการสินค้าคงคลังจึงเป็นกระบวนการที่สำคัญในการเก็บสำรองทั้งวัตถุดิบ (raw materials) และสินค้าสำเร็จรูป (finished goods) และเช่นเดียวกับการขนส่ง การจัดการสินค้าคงคลังเป็นกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายสูงถึงหนึ่งในสามหรือสองในสามส่วนของค่าใช้จ่ายในการจัดการกระจายสินค้า²⁴

นอกจากเป้าหมายของการบริหารสินค้าคงคลังจะอยู่ที่การควบคุมจำนวนผลิตภัณฑ์หรือสินค้าให้อยู่ในคลังสินค้าในจำนวนที่เหมาะสม ซึ่งไม่มากเกินไปหรือไม่น้อยเกินไปแล้ว ในการบริหารสินค้าคงคลังยังจะต้องคำนึงถึงอายุของผลิตภัณฑ์หรือสินค้าด้วย เนื่องจากสินค้าบางประเภทจะมีอายุการใช้งานสั้น แต่สินค้าบางประเภทจะมีอายุการใช้งานที่ยาวนาน ดังนั้น หลักในการควบคุมสินค้าคงคลังโดยคำนึงถึงอายุของผลิตภัณฑ์นั้น จะใช้หลักผลิตภัณฑ์ใดใกล้หมดอายุต้องเอาผลิตภัณฑ์นั้นออกจำหน่ายก่อน หรือผลิตภัณฑ์ใดหมดอายุแล้ว ต้องเอาผลิตภัณฑ์นั้นออกจากคลังสินค้า (First expired – First out) ซึ่งในการบริหารสินค้าคงคลังนั้น หากไม่คำนึงถึงหลักการในส่วนนี้แล้วจะก่อให้เกิดผลเสียหายอย่างมาก หากนำสินค้าที่ใกล้หมดอายุหรือหมดอายุแล้วไปจำหน่ายให้แก่ผู้บริโภค

²⁴ กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 2, น.210.

1.4 กระบวนการสั่งซื้อ (Order Processing) นับเป็นกิจกรรมสุดท้ายของกิจกรรมหลักในระบบโลจิสติกส์ โดยทำหน้าที่ในการสั่งซื้อสินค้าหรือวัตถุดิบในปริมาณที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความสูญเสียผลประโยชน์

2. กิจกรรมเสริม (Support Activities) เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นตามสถานการณ์และอาจขึ้นอยู่กับประเภทของธุรกิจ ซึ่งแต่ละธุรกิจอาจจะมีกิจกรรมนี้หรือไม่ก็ได้ อันได้แก่

2.1 การบรรจุหีบห่อ (Packaging) การบรรจุหีบห่อมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษา และคุ้มครองสภาพของสินค้าให้อยู่ในสภาพที่ดีและเกิดความเสียหายน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ กล่าวคือ หากสินค้าได้รับความเสียหายและเมื่อลูกค้าได้รับสินค้าแล้วเกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อสินค้าและการให้บริการ ย่อมก่อให้เกิดความไม่ไว้วางใจในการใช้บริการครั้งต่อไปในอนาคตด้วย

ในการบรรจุหีบห่อสินค้านั้น สิ่งสำคัญที่ต้องคำนึงถึงเป็นอย่างยิ่งคือ ลักษณะทั่วไป และประเภทของสินค้าที่จะทำการบรรจุหีบห่อ ซึ่งการบรรจุหีบห่อที่มีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าน้อยที่สุดนั้น จะต้องนำวัสดุที่ใช้ในการหีบห่อที่มีเหมาะสมกับสินค้า ประกอบกับราคาค่าต้นทุนของวัสดุนั้นจะต้องมีราคาไม่สูงจนเกินไปเพื่อลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายในส่วนของการบรรจุหีบห่อ

2.2 การจัดการคลังสินค้า (Warehousing) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดทิศทางของการเคลื่อนไหวของสินค้า การกำหนดสถานที่จัดเก็บผลิตภัณฑ์แต่ละประเภท การกำหนดทำเลที่ตั้งของคลังสินค้า ทั้งนี้จุดประสงค์ในการจัดคลังสินค้าเพื่อให้เกิดการประหยัดทั้งในส่วนของเวลา และค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้าย

2.3 การใช้เครื่องจักรและเครื่องใช้ต่างๆ (Materials Handling) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเลือกเครื่องจักรและอุปกรณ์ในการทำงาน รวมถึงการวางนโยบายในการซื้อเครื่องจักรใหม่ทดแทนเครื่องจักรเก่าด้วย

2.4 การจัดซื้อ (Purchasing) เป็นกิจกรรมที่เริ่มต้นตั้งแต่การเลือกแหล่งผลิตหรือแหล่งที่จะซื้อ กำหนดระยะเวลาในการซื้อ จนถึงกำหนดปริมาณและคุณภาพของวัตถุดิบหรือสินค้าอื่นๆ ที่จะจัดซื้อ

2.5 การประสานงานกับฝ่ายผลิต (Cooperate with Production Output) เพื่อทราบตัวเลขของผลิตทั้งหมดในช่วงระยะเวลาต่างๆ รวมถึงลำดับและเวลาที่ใช้ในการผลิต ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการจัดการระบบโลจิสติกส์ขององค์กร

ในการให้บริการในกิจกรรมต่างๆ ในระบบโลจิสติกส์จะเน้นกิจกรรมทางด้านการขนส่ง และควบคุมสินค้าคงคลังหรือการจัดเก็บสินค้าเป็นหลักซึ่งกิจกรรมต่างๆ เหล่านี้จะดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดผลกำไรสูงสุด จำเป็นต้องมีเทคนิคหรือปัจจัยบางประการเพื่อให้กิจกรรมดำเนินไปอย่างต่อเนื่องและลดข้อผิดพลาดอันเกิดจากการประสานกิจกรรมของฝ่ายต่างๆ ในระบบโลจิสติกส์

2.5 ประเภทของโลจิสติกส์

ในการประกอบกิจกรรมต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์ทั้งหมด สามารถจำแนกประเภทกระบวนการของกิจกรรมได้ 3 ประเภท ดังนี้

1. โลจิสติกส์ต้นน้ำ (Up - stream Logistics) หมายถึงการนำการจัดการโลจิสติกส์มาใช้ในการบริหารการจัดเก็บและเคลื่อนย้ายวัตถุดิบจากแหล่งผลิตเข้าสู่ขั้นตอนการผลิตในโรงงาน ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนในการจัดหาวัตถุดิบ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมของฝ่ายจัดซื้อ ได้แก่การบริหารการจัดซื้อ การบริหารสินค้าคงคลัง การวางแผนและการควบคุมการผลิต

2. โลจิสติกส์ปลายน้ำ (Down - stream Logistics) หมายถึง การนำการจัดการโลจิสติกส์มาใช้ในการบริหารการจัดเก็บและเคลื่อนย้ายสินค้าสำเร็จรูปออกจากโรงงานที่ผ่านขั้นตอนการผลิตและส่งถึงผู้บริโภค ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนของการกระจายสินค้าเกี่ยวข้องกับงานการตลาด ได้แก่ การบริหารคลังสินค้า การขนส่ง และการบริการลูกค้า

3. โลจิสติกส์การผลิต (Manufacturing Logistics) หมายถึง การนำการจัดการโลจิสติกส์มาใช้ในการบริหารการผลิต เริ่มตั้งแต่การนำวัตถุดิบเข้าสู่กระบวนการผลิตจนกระทั่งออกมาเป็นสินค้าสำเร็จรูป

2.6 ประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ในการให้บริการทางด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันนั้น ได้มีการกำหนดประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์หลายประเภท ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับลักษณะของการให้บริการเป็นหลัก²⁵ ดังนี้

1. Subcontractor เป็นรูปแบบการให้บริการแบบดั้งเดิมโดยการตัดช่วงงาน ซึ่งมีการแบ่งงานที่ไม่ซับซ้อนให้กับผู้ให้บริการภายนอกมารับเหมาไปจัดการ ซึ่งอาจเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการในลักษณะที่ไม่ต้องใช้แรงงาน ทักษะ หรือเทคโนโลยีมากนัก หรือเป็นงานที่ใช้ความเสี่ยงที่สูง ซึ่งจะเป็นการประหยัดกว่าให้ผู้ให้บริการภายนอกรับงานไป

2. Logistics Provider เป็นลักษณะของการให้บริการจัดการงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ โดยงานที่ให้บริการจะเป็นกิจกรรมที่สัมพันธ์เป็นกระบวนการ ซึ่งลักษณะงานจะมีความซับซ้อนมากกว่า Subcontractor ต้องใช้ทักษะความชำนาญทุกด้านและเทคโนโลยี แต่การมอบหมายงานยังมีลักษณะไม่เป็นเชิงบูรณาการ โดยผู้ว่าจ้างอาจจะผู้ให้บริการหลายราย โดยผู้ว่าจ้างยังมีส่วนเข้าไปบริหารจัดการ เพื่อให้งานที่มอบหมายให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แต่ละรายการเชื่อมโยงกัน

3. Third Party Logistics (3PL) เป็นผู้ให้บริการงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ซึ่งการให้บริการจะต้องอาศัยทักษะและเครือข่ายธุรกิจในระดับ Global Network โดยมีเครื่องมือเครื่องใช้ เทคโนโลยีและการลงทุน ลักษณะงานที่ให้บริการจะมีขอบเขตความรับผิดชอบที่กว้างขวาง โดยเป็นตัวแทนของผู้ว่าจ้างกับลูกค้าหรือคู่ค้า และมีการเชื่อมโยงมีความเป็นบูรณาการ โดยผู้ให้บริการจะเป็น Real User ค่อนข้างแท้จริง ผู้ให้บริการในลักษณะนี้ได้จะต้องมีการลงทุนที่สูงมาก โดยเฉพาะจะต้องมีเครือข่ายระดับโลก

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นบุคคลภายนอกหรือ 3PL: Third Party Logistics Provider นี้ ได้เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุผลที่ว่าในหลายองค์กรทางธุรกิจหรือหน่วยธุรกิจทั่วโลกมีความต้องการที่จะพัฒนาสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ของตนเอง เพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ และในการพัฒนาดังกล่าวนั้นจำเป็นต้องมีทรัพยากรและเครื่องมือที่จะสามารถแข่งขันได้ และทรัพยากร

²⁵ สำนักวิเคราะห์โครงการการลงทุนภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ, “การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย”, (เอกสารประกอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย), ข้อ 7.4.

และเครื่องมือภายในองค์กรธุรกิจหรือหน่วยธุรกิจของตนเองไม่สามารถรองรับการพัฒนาได้อย่างเพียงพอ ประกอบกับขาดความเชี่ยวชาญและความชำนาญ รวมทั้งอาจจะต้องลงทุนในมูลค่าที่สูงมากหากจะต้องพัฒนาเครื่องมือและทรัพยากรบุคคล ซึ่งอาจจะไม่ทันต่อการแข่งขันทางด้านธุรกิจ ดังนั้น ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้นนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากภายนอก (Outsourcing Logistics Provider) หรือผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นบุคคลภายนอก (Third Party Logistics Provider) ในการจัดการดังกล่าว

4. Fourth Party Logistics (4PL) เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในระดับที่มีการบูรณาการสูงมาก จะเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการ ควบคุมผู้ให้บริการ 3PL ในแต่ละรายให้สามารถเชื่อมโยงการทำงาน คือ ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้รับบริการในการควบคุมและกำกับ 3PL ให้ปฏิบัติตามข้อตกลง ซึ่งได้มีการทำสัญญาไว้กับผู้ให้บริการ

2.7 ความสำคัญของระบบโลจิสติกส์

จากสถานการณ์ทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงในทุกยุคทุกสมัย ตั้งแต่ยุคอุตสาหกรรมใหม่ในตอนต้น คือ ประมาณทศวรรษที่ 1970 การแข่งขันทางธุรกิจจะวัดผลจากผลผลิตที่ผลิตได้และถัดมาจากยุคอุตสาหกรรมที่การแข่งขันเริ่มเปลี่ยนแปลงโดยคำนึงถึงคุณภาพมากขึ้น เมื่อสินค้าออกสู่ตลาดมากขึ้น สินค้าที่เป็นประเภทเดียวกันจะถูกตัดสินจากผู้บริโภคที่มูลค่าของคุณภาพที่เหนือกว่า ต่อมาทศวรรษที่ 1990 ความได้เปรียบในการแข่งขันจากพิจารณาจากเวลาและการให้บริการที่ดีจนกระทั่งในปัจจุบัน การแข่งขันได้ทวีความรุนแรงมากขึ้น และเข้าสู่ยุคของการเปลี่ยนแปลงและความคล่องตัวของกิจกรรมทุกขั้นตอนในองค์กร โดยสะท้อนจากการปรับตัวเพื่อรับการแข่งขันของภาคธุรกิจต่างๆ คือ การเปลี่ยนแปลงการบริหารจัดการตามการปรับเปลี่ยนความต้องการของลูกค้าหรือผู้ให้บริการและการบริหารจัดการเพื่อให้ลดสัดส่วนการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในด้านต่างๆ²⁶

สำหรับประเทศไทยนั้น เมื่อสถานการณ์ของการแข่งขันทางธุรกิจได้เปลี่ยนแปลงไปซึ่งผู้ประกอบการไม่สามารถที่จะใช้แรงงานราคาถูกหรือทรัพยากรธรรมชาติได้อย่างเต็มที่ผู้ประกอบการจึงให้ความสำคัญกับการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าและบริการ เพื่อตอบสนอง

²⁶ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง กับงานพัฒนาระบบขนส่งไทย, ฉบับพิเศษ แนวทางเศรษฐกิจ, น.170.

ความพึงพอใจของผู้บริโภคที่มีความซับซ้อนมากขึ้น โดยอาศัยการสร้างนวัตกรรมในการผลิตสินค้าเพื่อให้มีมูลค่ามากขึ้นในขณะที่ต้นทุนการผลิตเท่าเดิมหรือลดลง²⁷ ดังนั้น เมื่อกลไกในการแข่งขันทางธุรกิจได้เปลี่ยนแปลงไป การจัดการทางด้านโลจิสติกส์และระบบโลจิสติกส์ ซึ่งเดิมถูกจัดว่าเป็นกิจกรรมที่สนับสนุนการดำเนินงานของธุรกิจจึงมีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากการจัดการทางด้านโลจิสติกส์ที่ดีจะสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน โดยการลดต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าและบริการได้²⁸

ระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) เป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร การเคลื่อนย้ายและการเก็บวัตถุดิบสินค้าระหว่างผลิตและสินค้าสำเร็จรูป รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดกำเนิดผ่านขั้นตอนการผลิตและการกระจายสินค้า จนถึงการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า

การบริหารการกระจายสินค้าจะเป็นการมองภาพโดยรวมจากความต้องการของลูกค้า และสถานการณ์ภายนอกเข้ามาสู่การจัดการทรัพยากรภายในเพื่อให้เกิดผลสูงสุดตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายขององค์กร โดยทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันกำหนดแผนงานและดำเนินการอย่างสอดคล้องกัน หรืออาจจะกล่าวได้ว่าระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) เป็นการนำสินค้าและบริการที่ลูกค้าต้องการไปยังสถานที่ที่ถูกต้อง ในเวลาที่เหมาะสม และสร้างความพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้าด้วยบริการที่ดีที่สุด โดยที่กิจการได้รับผลกำไรหรือมีค่าใช้จ่ายที่ประหยัดด้วย

2.8 ความแตกต่างระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ให้บริการอื่นๆ

ในลักษณะคล้ายคลึงกัน

ในระบบโลจิสติกส์นั้น ได้มีผู้ให้บริการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในระบบนี้จำนวนหลายประเภท แต่ที่ปรากฏอย่างชัดเจนและมีจำนวนมากนั้น จะเป็นการให้บริการทางด้านการขนส่งและการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น การทำพิธีการศุลกากรขาเข้าและขาออก (Custom Clearance) การรวบรวมและจัดวางสินค้าเพื่อการขนส่ง (Consolidation) เป็นต้น ซึ่งเมื่อพิจารณา

²⁷ เฟิงอ๋าง, น.170.

²⁸ เฟิงอ๋าง, น.169.

จากลักษณะของการให้บริการของผู้ให้บริการในด้านดังกล่าว จะเห็นได้ว่าผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) เป็นผู้ให้บริการที่มีลักษณะของการให้บริการที่คล้ายคลึงกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์สำหรับการให้บริการในบางประเภทมากที่สุด

แต่ก่อนที่จะพิจารณาว่าผู้รับจัดการขนส่งนั้น มีความแตกต่างจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) อย่างไร ในเบื้องต้นจะต้องพิจารณาก่อนว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์คือใคร และมีหน้าที่อย่างใดบ้าง

วิศิษฐ์ ศรีพิบูลย์²⁹ ได้ให้ความหมายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Provider) ไว้ดังนี้

“Logistics Provider หมายถึง ผู้บริหารระบบการขนส่ง จะทำหน้าที่ทุกอย่างที่เป็นไปได้เพื่อให้มีการส่งมอบสินค้าตรงตามความต้องการของลูกค้า โดยจะทำหน้าที่บริหารต้นทุนการขนส่ง เวลา ความถูกต้อง และจำนวนสินค้า และให้คำปรึกษาเกี่ยวกับระบบการขนส่ง โดยจะแสดงตน ทั้งสองสถานะ คือตัวแทนผู้ส่งออกหรือนำเข้า และเป็นผู้ขนส่ง”

เมื่อพิจารณาจากคำจำกัดความของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดังกล่าวข้างต้นประกอบกับคำจำกัดความของระบบโลจิสติกส์แล้ว จึงอาจสรุปได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นผู้ที่มีหน้าที่และให้บริการทางด้านการบริหารจัดการการลำเลียงและกระจายสินค้า โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้เกิดความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการมากที่สุดและเพื่อลดต้นทุนในด้านต่างๆ ให้ต่ำที่สุด

ด้วยลักษณะของกิจกรรมในระบบโลจิสติกส์ที่มีความหลากหลายเช่นเดียวกับกิจกรรมต่างๆ ของผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) ซึ่งในบางลักษณะของกิจกรรมอาจจะทำให้เข้าใจสับสนได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้ให้บริการประเภทเดียวกัน แต่หากพิจารณาถึงคำจำกัดความและลักษณะของกิจกรรมของผู้รับจัดการขนส่งแล้ว จะเห็นได้ว่ากิจกรรมต่างๆ ของผู้รับจัดการขนส่งจะมีความหลากหลายของกิจกรรมที่ให้บริการน้อยกว่ากิจกรรมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ หรืออาจจะกล่าวได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นการให้บริการที่มีวิวัฒนาการมาจากผู้รับจัดการขนส่ง หรือการให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งเป็นเพียงกิจกรรมส่วนหนึ่งของกิจกรรมทั้งหมดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

²⁹ วิศิษฐ์ ศรีพิบูลย์, ภาคปฏิบัติกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ทิพย์ดา, 2546) น.111.

การที่จะกำหนดได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) มีความแตกต่างกันอย่างไรนั้น ในเบื้องต้นจะต้องพิจารณาถึงลักษณะของผู้รับจัดการขนส่งก่อนว่าผู้รับจัดการขนส่งเป็นใคร มีลักษณะการให้บริการในกิจกรรมประเภทใดบ้าง

หน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นมักจะได้รับคำอธิบายว่าเป็นคนกลางระหว่างผู้ส่งของหรือผู้รับของกับผู้ขนส่งต่างๆ และเจ้าหน้าที่ศุลกากร ซึ่งตามปกติแล้วผู้ส่งของหรือผู้รับของซึ่งเป็นลูกค้าของผู้รับจัดการขนส่งนั้นจะต้องติดต่อบุคคลเหล่านั้นด้วยตนเอง สำหรับบทบาทดั้งเดิมของผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นจะเป็นผู้ที่ดำเนินการจัดการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ที่เป็นลูกค้าของตนโดยมิได้ประกอบกิจการรับขนส่ง³⁰

แต่ในปัจจุบันนี้ บทบาทหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นได้มีการพัฒนาเพิ่มขึ้นจากเดิม คือ จากการเป็นตัวแทนของผู้ส่งของหรือผู้รับของไปสู่การกระทำการในหลายหน้าที่และหลายกิจกรรม และในบางกรณีได้กระทำหน้าที่เป็นผู้ขนส่งด้วย ต่อมาได้มีการพัฒนารูปแบบของการให้บริการที่เพิ่มขึ้น โดยมีการให้บริการรวบรวมสินค้าจากผู้ส่งของหลายราย เพื่อรวมกันส่งให้ผู้รับของในต่างประเทศที่เป็นผู้รับของรายเดียวกันหรือผู้รับของหลายรายที่มีสถานที่ส่งมอบของอยู่ ณ ท่าเรือเดียวกัน (Consolidation) และมีการให้บริการแบบครบวงจร โดยการให้บริการแบบ Door-to-Door Service³¹ โดยมีผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหรือผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลทั้งประเภทที่มีเรือเป็นของตนเอง (Vessel Operating Common Carrier: VOCC) หรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหรือผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง³² (Non-Vessel Operating Common Carrier: NVOCC) เข้ามารับผิดชอบและพัฒนาระบบการประกอบการขึ้น

³⁰ ESCAP, *Guideline for Maritime Legislation*, (Bangkok:United Nations, 1991), p. 123.

³¹ ในลักษณะการให้บริการแบบ Door-to-door Service นี้ ในการขนส่งของจากที่ทำการหรือ โกดังเก็บสินค้าของผู้ส่งของไปยังจุดหมายปลายทางซึ่งเป็นที่ทำการหรือโกดังเก็บสินค้าของผู้รับของ ซึ่งมักจะใช้ระบบการขนส่งแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

³² ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง หมายความว่า บุคคลซึ่งทำสัญญาการรับขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศในฐานะตัวกลาง โดยเป็นผู้ออกใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งที่เรียกชื่อ อย่างอื่นในนามของตนเองแต่มิได้ประกอบกิจการเรือเดินทะเล และเป็นผู้รับผิดชอบการขนส่งตั้งแต่ท่าเรือต้นทางจนถึงท่าเรือปลายทางของการขนส่ง

เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ³³ (Multimodal Transport Operator : MTO) และการพัฒนาระบบการให้บริการในชั้นปัจจุบันได้มีการให้บริการที่เรียกว่า Logistics Service คือ มีการให้บริการเพิ่มขึ้นในส่วนของการจัดการบริหารและควบคุมดูแลจัดเก็บสินค้าและการนำส่งกระจายสินค้าให้แก่ลูกค้าหรือผู้รับสินค้า ซึ่งในภาพรวมนั้นคือกระบวนการวางแผนการปฏิบัติงาน และการควบคุมเคลื่อนย้าย และการจัดเก็บสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการให้บริการสารสนเทศที่เกี่ยวข้องตั้งแต่จุดกำเนิดจนถึงจุดบริโภคสินค้าเพื่อวัตถุประสงค์ในการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคเป็นสำคัญนั่นเอง

จากที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้นนั้นจะเห็นได้ว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในปัจจุบันนี้มีบทบาทหน้าที่อันหลากหลายและสลับซับซ้อนเป็นอย่างยิ่ง ดังนั้น เพื่อความเข้าใจยิ่งขึ้น ผู้เขียนจึงเห็นเป็นการสมควรที่จะกล่าวต่อไปถึงคำจำกัดความของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเพื่อประโยชน์ในการเปรียบเทียบกับบทบาทต่างๆ ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และเพื่อให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

เนื่องจากปัจจุบันนี้ยังไม่มีคำจำกัดความที่แน่นอนสำหรับผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ดังนั้น การพิจารณาถึงคำจำกัดความของผู้รับจัดการขนส่งจึงต้องอาศัยคำจำกัดความที่ให้ไว้โดยนักกฎหมายและนักวิชาการของต่างประเทศ ซึ่งได้รวบรวมไว้ดังต่อไปนี้

(1) Alan E. Branch³⁴ ได้ให้ความหมายของผู้รับจัดการขนส่งไว้ว่า

“ผู้รับจัดการขนส่งเป็นบุคคลหรือบริษัทที่รับผิดชอบเพื่อการดำเนินการจัดการเกี่ยวกับการนำเข้าและการส่งออกสินค้าของลูกค้าหรือผู้ส่ง ณ ท่าเรือ ท่าอากาศยานและอื่นๆ ณ ท่าเรือนั้นหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้น รวมถึงการเก็บค่าระวาง การเก็บและออกใบตราส่ง การแจ้งการมาถึงของเรือและการบรรทุกของ จัดทำเอกสารการพิธีศุลกากร การนำเข้าและส่งออก การจ่าย

³³ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าการทำสัญญานั้นจะทำได้ด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการขนส่งดังกล่าว

³⁴ ไผทชิต เอกจริยกร, “ปัญหาความรับผิดชอบของตัวแทนเรือในการขนส่งระหว่างประเทศ”, วารสารนิติศาสตร์, ปีที่ 3, ฉบับที่ 31, (กันยายน 2544), น.572, 577.

ค่าภาระและค่าภาษีที่จำเป็น การจ่ายค่าขนสินค้าไปยังท่าเรือ ค่าเรือลำเลียง และใบรับรองการส่งออก การจัดการแยกประเภทของสินค้า การเก็บของไว้ในห้องเย็น การเก็บของในคลังสินค้า การขนส่งไปยังจุดหมายปลายทาง การตรวจสอบของหรือความเสียหายที่มี"

(2) D. J. Hill³⁵ ได้คำจำกัดความของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไว้ดังนี้

"บุคคลใดๆ ซึ่งแสดงตนต่อสาธารณชนโดยทั่วไปในการบริการและจัดการขนส่งสินค้า โดยหวังค่าตอบแทน โดยอาจทำการรวบรวม และจัดรวมสินค้าต่างๆ นั้น รวมถึงการจัดการแยกสินค้าสำหรับสินค้าที่ถูกจัดรวมๆ กันนั้น และรับผิดชอบต่อการขนส่งสินค้าดังกล่าวจากจุดรับของไปถึงจุดหมายปลายทาง โดยใช้บริการของผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะทางบกทางทะเล หรือทางอากาศ หรืออย่างใดอย่างหนึ่งรวมกันสำหรับการจัดส่งสินค้านั้น"

(3) สมาคม International Federation of Freight Forwarding Association (FIATA) ได้ให้คำจำกัดความของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไว้ใน Model for Standard National Freight Forwarding Tradition³⁶ ดังนี้

"ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า คือ บุคคลที่ได้จัดดำเนินการการขนส่งของตามคำสั่งที่ได้รับจากลูกค้าและเพื่อประโยชน์ของลูกค้า โดยที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในตัวเองแล้วไม่ใช่ผู้ขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรับจัดการขนส่งของดังกล่าว อาทิเช่น การเก็บรักษาสินค้าในโกดังสินค้า การดำเนินพิธีการศุลกากร การตรวจสอบสินค้า รวมทั้งการเรียกให้ชำระราคาสินค้า ทั้งนี้ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะดำเนินการดังกล่าวทั้งหมดตามข้อตกลงของสัญญา"

(4) ส่วนคำจำกัดความของ "ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า" นั้น ใน Black's Law Dictionary³⁷ กล่าวว่า

"ผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้น คือ ผู้ที่ทำการรวบรวมสินค้ารายย่อยหลายๆ รายเป็นสินค้ากลุ่มเดียว และรับผิดชอบในการขนส่งสินค้าเหล่านั้นจากจุดที่รับมอบจนถึงจุดส่งมอบ โดยทำการเหล่านี้เป็นทางค้าปกติ"

³⁵ D.J. Hill, Freight Forwarder, (London: Stevens & Sons), 1972, p.16.

³⁶ ESCAP, Report and proceedings of the Subregional Workshop on Freight Forwarding : Implications For ASEAN Countries, (Manila, 2-6 December 1985), p.20.

³⁷ Black's Law Dictionary, 6th ed., (West Publishing Co., 1990), p.666.

จากคำจำกัดความที่กล่าวมาข้างต้นนี้ สามารถสรุปสาระสำคัญของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้ว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้น หมายถึง บุคคลหรือบริษัทที่รับผิดชอบเพื่อการดำเนินการจัดการเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าของลูกค้าหรือผู้ส่ง โดยมีค่าตอบแทนเป็นทางค่าปกติ โดยมีกิจกรรมจัดหาหรือให้บริการขนส่งสินค้านี้ดังกล่าวเป็นหลัก และอาจให้บริการอื่นๆ ในขั้นตอนเกี่ยวกับการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศดังกล่าว เช่น การจัดเตรียมเอกสารต่างๆ การดำเนินการพิธีการศุลกากร การเก็บรักษาสินค้าในโกดังสินค้า การจัดแยกประเภทของสินค้า เป็นต้น

จากการที่ได้พิจารณาถึงกิจกรรมและลักษณะของการให้บริการของผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) จากคำจำกัดความต่างๆ ข้างต้น จะเห็นได้ว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้านี้มีลักษณะของการให้บริการที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าด้วยตนเอง การเป็นตัวแทนของผู้ส่งของการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อการส่งออกและการเป็นตัวแทนของผู้รับของการรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่งเพื่อการนำเข้า การดำเนินพิธีการศุลกากรเพื่อการนำเข้าและการส่งออก การเก็บรักษาสินค้าในโกดังหรือคลังสินค้า และการประกอบกรอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า แต่หากพิจารณาถึงลักษณะของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) จะเห็นความแตกต่างระหว่างลักษณะของการให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในกิจกรรมที่สำคัญ คือ ในด้านการวางแผนและการบริหารจัดการ ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งจะไม่มีลักษณะของการให้บริการในลักษณะเช่นเดียวกัน หรือหากผู้รับจัดการขนส่งจะใช้ระบบโลจิสติกส์ในการวางแผนและบริหารจัดการด้วยแล้ว ก็เป็นเพียงการกระทำแก่องค์กรของตนเองเท่านั้น แต่จะมีได้ให้บริการแก่ผู้ใช้บริการหรือบุคคลภายนอก

นอกจากนี้ ในการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นจะเป็นให้บริการที่มีลักษณะของกระบวนการในการวางแผน การควบคุม และการบริหารจัดการเป็นหลัก ซึ่งสามารถเห็นได้ชัดเจนในกิจกรรมการบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) และการจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้า (warehousing) โดยการให้บริการในกิจกรรมนี้จะเป็นกิจกรรมที่จะต้องมีการวางแผน ควบคุม และบริหารจัดการ เพื่อให้สินค้ามีขายในตลาดโดยไม่ขาดแคลนและอยู่ในปริมาณที่เหมาะสม คือ ไม่มากหรือน้อยเกินไป ซึ่งหากมีสินค้าคงคลังมากเกินไปย่อมก่อให้เกิดต้นทุนในการเก็บรักษาสินค้า และหากปริมาณของสินค้าไม่เพียงพอกับความต้องการของตลาดและลูกค้า ก็อาจจะก่อให้เกิดผลเสียหายในด้านการเสียโอกาสในการจำหน่ายสินค้า รวมทั้งการวางแผนในการขนส่ง ลำเลียง และการกระจายสินค้า (Routing) ซึ่งกิจกรรมในส่วนนี้เองเป็นกิจกรรมที่ไม่ได้อยู่ภายใต้การให้บริการของผู้รับจัดการขนส่ง และการให้บริการในกิจกรรมต่างๆ ของผู้รับจัดการ

ขนส่งนั้น จะไม่มีการนำระบบการวางแผนและควบคุมมาใช้ในการให้บริการ แต่การให้บริการนั้น จะเป็นการทำตามคำสั่งของลูกค้าหรือผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งเกือบทั้งสิ้น ซึ่งใน ประเด็นของการวางแผนนี้เองที่ทำให้สามารถเห็นความแตกต่างได้อย่างชัดเจน

จากการที่ผู้เขียนได้สอบถามผู้ให้บริการและจากการค้นหากิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กับระบบโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการในประเทศไทยที่ใช้คำว่าโลจิสติกส์ (Logistics) ประกอบกับ ชื่อทางการค้าของตน จะเห็นได้ว่ากิจกรรมของผู้ให้บริการดังกล่าวจะรวมถึงกิจกรรมของ ผู้รับจัดการขนส่งด้วย ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินพิธีการทางด้านศุลกากรหรือการดำเนินธุรกิจที่ เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้า ทำให้เกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อนแก่บุคคลภายนอกหรือลูกค้าหรือ ผู้ใช้บริการได้ว่ากิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ในระบบโลจิสติกส์จะเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง สินค้าเท่านั้น ซึ่งก่อให้เกิดความเข้าใจที่ผิดต่อระบบโลจิสติกส์ในด้านอื่นๆ เช่น ด้านการบริหาร จัดการสินค้าคงคลัง การบริหารการขนส่ง การเก็บรักษาของในคลังสินค้า การให้ข้อมูลทางด้าน การผลิตและการจัดซื้อวัตถุดิบ เป็นต้น