

## บทที่ 2

### ความหมาย ประวัติและวิวัฒนาการ ลักษณะของธุรกิจโลจิสติกส์ และประวัติ ความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี และหลักการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม

ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่เกิดขึ้นในประเทศไทยเมื่อประมาณพ.ศ. 2540 ซึ่งถือว่าเป็นเวลาที่ยังไม่นานมากนัก เมื่อธุรกิจโลจิสติกส์เข้าไปสู่ระบบการเสียภาษี โดยเฉพาะภาษีมูลค่าเพิ่ม จึงทำให้ความรู้เกี่ยวกับความหมายของธุรกิจ โลจิสติกส์และประวัติความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี และหลักการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร ดังต่อไปนี้คือ

#### 1. ความหมายของธุรกิจโลจิสติกส์

โลจิสติกส์ตามพจนานุกรมภาษาอังกฤษ โดย Webster หมายความว่า เป็นศาสตร์สาขาหนึ่งด้านการทหารที่เกี่ยวข้องกับการจัดหา การบำรุงรักษากองกำลัง การเคลื่อนย้ายขนถ่าย การให้สวัสดิการแก่บุคลากร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ นอกจากนี้ โลจิสติกส์ ตามความหมายของสมาพันธ์โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ให้ความหมายว่า ศาสตร์และศิลป์ในการบริหารจัดการ วิศวกรรม และกิจกรรมทางเทคนิคที่ตระหนักถึงความต้องการ การออกแบบ การจัดหา และการบำรุงรักษาทรัพยากรต่าง ๆ ที่ใช้ในการสนับสนุนการกำหนด วัตถุประสงค์ การวางแผน และการปฏิบัติการ<sup>1</sup>

การจัดการระบบโลจิสติกส์ในระดับสากล คำนิยาม โดย Council of Logistics Management (CLM) หมายถึง กระบวนการในการวางแผน ดำเนินการ และควบคุมประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการไหลการจัดเก็บวัตถุดิบ สินค้าคงคลังใน

---

<sup>1</sup>รูธีร์ พนมยงค์, การจัดการและการบริหารความสัมพันธ์กับผู้ส่งมอบในโซ่อุปทาน (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ไอทีแอล เทรค มีเดีย, 2550), หน้า 19.



กระบวนการ สินค้าสำเร็จรูป และสารสนเทศที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการใช้งาน โดยมีเป้าหมายเพื่อสอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค ดังนั้นการจัดการระบบโลจิสติกส์ จึงเป็นการประสานการดำเนินงานในกิจกรรมต่าง ๆ สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า หรือเป็นการสร้างคุณค่าโดยการนำสินค้าจากต้นกำเนิดไปสู่สถานที่ที่มีความต้องการด้วยรูปแบบการขนส่ง จังหวะเวลา คุณภาพและปริมาณที่ถูกต้อง และที่สำคัญจะต้องมีต้นทุนการดำเนินงานที่สามารถแข่งขันได้<sup>2</sup>

## 2. ประวัติและวิวัฒนาการของธุรกิจโลจิสติกส์

โลจิสติกส์ (Logistics) มีตั้งแต่เส้นทางสายไหมทางบกซึ่งเชื่อมตะวันตกกับจีน หรือการค้าโลกใหม่ตั้งแต่ศตวรรษที่ 16-17 โดยโคลัมบัสผู้ค้นพบทวีปอเมริกาใต้ และวาสโก ดากามา นักสำรวจชาวโปรตุเกสเป็นผู้ค้นพบเส้นทางสายไหมทางทะเลของเครื่องเทศ ในศตวรรษที่ 18 การปฏิวัติทางอุตสาหกรรมในยุโรปได้ปรับเปลี่ยนจากการค้าพาณิชย์นิยม (Mercantilism) เศรษฐกิจมีการขยายตัวทำให้เกิดการวัตถุดิบราคาถูกและการขยายตลาดในการระบายสินค้า ทำให้พัฒนามาสู่เป็นแบบทุนนิยม (Capitalism) ซึ่งเน้นการแข่งขันและการค้าเสรี (Liberalism) ทำให้มีการขยายตัวทางการค้าแบบผูกขาด โดยบริษัทข้ามชาติ มีการจัดระบบการจัดซื้อและการขนส่งวัตถุดิบจากประเทศที่เป็นอาณานิคม โดยการสร้างบริษัทต่าง ๆ ขึ้นมารองรับ เช่น บริษัทอินเดียตะวันออก อาจกล่าวได้ว่ายุคอาณานิคมนั้น มีมูลเหตุจากความต้องการ วัตถุดิบราคาถูกจากประเทศในโลกว่าสาม โดยภาคธุรกิจในฐานะผู้มีอิทธิพลทางการเมืองได้เป็นผู้ผลักดัน ทั้งนี้แสดงให้เห็นถึงการมีระบบการจัดการด้านการขนส่งและการจัดการที่เกี่ยวกับวัตถุดิบและสินค้าจาก Place of Source Origin ไปสู่ Place of Consumer Origin ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนิยามของ Logistics

<sup>2</sup> ธนิต โสรัตน์, Logistics Case Study (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แอทนายน์, 2548), หน้า 302.



โลจิสติกส์ เข้ามามีบทบาทในปัจจุบันก็เนื่องจากการวิวัฒนาการของโลก นับแต่ยุคสงครามเย็น โลกซึ่งเคยแบ่งเป็นสองค่าย มีกลุ่มประเทศนาโต้และบริวาร โดยมีสหรัฐอเมริกาเป็นผู้นำ กับกลุ่มวอซอร์และบริวาร โดยมีสหภาพโซเวียตเป็นผู้นำ ซึ่งต่างมีการแข่งขันกันทางการทหารและการเมือง โลจิสติกส์จึงได้ถูกนำมาใช้ทั้งในการจัดซื้อและระบบการส่งกำลังบำรุงของกองทัพสหรัฐ โดยเฉพาะตั้งแต่ปี ค.ศ. 1990 ในช่วงสงครามเวียดนาม โลจิสติกส์ ได้เริ่มแพร่หลายและเป็นที่รู้จัก แต่หลังจาก ค.ศ. 1990 เมื่อสงครามเย็นสิ้นสุดลง สงครามทางอุดมการณ์ได้เปลี่ยนเป็นสงครามทางการค้า ข้อตกลงสนธิสัญญาต่าง ๆ ทั้ง WTO และสนธิสัญญาทั้งที่เป็นทวิภาคี (Bilateral) และพหุภาคี (Multilateral) ทำให้โลกมีการเชื่อมโยงกัน โดยเฉพาะในทศวรรษตั้งแต่ 1990-ปัจจุบัน การเข้ามาของระบบอินเทอร์เน็ต (Internet) ทำให้โลกกลายเป็น Globalization คือโลกกลายเป็นโลกาภิวัตน์เป็นโลกที่ไร้พรมแดนทางการค้า ซึ่งเป็นปัจจัยในการผลักดันให้เกิดเป็นการค้าของโลก มีเวทีการช่วงชิง แข่งขันและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โลจิสติกส์จึงเข้ามามีบทบาท หรืออาจกล่าวได้ว่าหากไม่มีโลจิสติกส์ก็ไม่สามารถที่จะแข่งขันในเวทีการค้าโลกได้<sup>3</sup>

ธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยได้เริ่มมีการประกอบการในช่วง พ.ศ. 2540 ซึ่งเป็นช่วงที่ประเทศไทยประสบกับวิกฤติทางการเงินและเศรษฐกิจครั้งใหญ่ อันเกิดจากการที่รัฐบาลได้ประกาศลอยตัวค่าเงินบาท ทำให้ประเทศไทยต้องเปิดรับความช่วยเหลือจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ที่เรียกว่า IMF (International Monetary Fund) โดยกดดันให้ประเทศไทยมีการเปิดเสรีทางการค้า การลงทุนและภาคบริการ โดยในช่วงนั้นบริษัทต่างชาติได้เข้ามาลงทุนในประเทศไทยเป็นจำนวนมากอีกทั้งบริษัทต่างชาติดังกล่าว ซึ่งมีการร่วมทุนกับคนไทย ก็ได้มีการปรับเปลี่ยนสัดส่วนการถือครองหุ้นหรือบางกิจการก็กลายเป็นของต่างชาติ เช่น บริษัท อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ห้างสรรพสินค้า อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และธนาคาร ต่างอยู่ภายใต้การครอบงำของบริษัทต่างชาติ ประกอบกับในช่วงเวลาดังกล่าว เป็นกระแสของทุนนิยมข้ามชาติ ภายใต

---

<sup>3</sup>ธนิต โสรัตน์, **What is Logistics and Supply Chain Management** (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แอทนายน์, 2550), หน้า 6-7.

แรงกดดันของการเปิดเสรีการค้า ทำให้ประเทศไทยตกอยู่ภายใต้กระแสของโลกาภิวัตน์ ที่รู้จักกันว่าเป็นยุคการค้าเสรีไร้พรมแดน โลจิสติกส์จึงเริ่มเป็นที่แพร่หลายอยู่ในบริษัท ต่างชาติ โดยเฉพาะจากประเทศตะวันตกและประเทศญี่ปุ่น ซึ่งได้มีการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์มาก่อนประเทศไทย เมื่อโลจิสติกส์ได้แพร่หลายมาสู่ประเทศไทยในยุคต่อมา ส่งผลให้ระบบการค้าการลงทุนของประเทศไทยมีการพัฒนามากขึ้น ท้นต่อการแข่งขัน กับต่างชาติ ในปัจจุบันภาครัฐจึงให้ความสำคัญมากขึ้น

### 3. ลักษณะของธุรกิจโลจิสติกส์

กระบวนการต่าง ๆ ของโลจิสติกส์ จะเน้นที่การปฏิสัมพันธ์ในแบบที่เป็น องค์กรรวมหรือบูรณาการ คือกระบวนการในการจัดการให้วัตถุดิบ สินค้า และการบริการ เคลื่อนย้ายจากต้นทาง ไปยังผู้บริโภคปลายทาง ได้อย่างทันเวลา และมีประสิทธิภาพ อันเป็นการสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างดีที่สุด โดยโลจิสติกส์จะมีขั้นตอนซึ่ง เน้นไปในกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้า รวมไปถึงกระบวนการขนส่งสินค้า การเก็บ- รักษาสินค้า และการกระจายสินค้า กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ และ กระบวนการที่เกี่ยวกับการคาดคะเนของตลาด ทั้งนี้อาจให้ความหมายที่ชัดเจนและ ถือเป็นภารกิจหลักของโลจิสติกส์ได้ว่า โลจิสติกส์ หมายถึง การจัดการเคลื่อนย้ายของ สินค้าบริการ ข้อมูลข่าวสารและการเงินระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค

การจัดการด้านโลจิสติกส์ ถือได้ว่าเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญหนึ่งที่สามารถเพิ่ม ความสามารถในการแข่งขันขององค์กรได้ โดยพิจารณาปรับปรุงระบบการทำงาน ในลักษณะที่มองเป็นภาพรวมทั้งระบบเพื่อลดต้นทุน ลดขั้นตอนการทำงาน ลดจำนวน สินค้าคงคลัง เพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าและบริการ ในขณะที่ยังสามารถตอบสนอง ความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างแท้จริง ในปัจจุบันพบว่า ภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับ การขนส่งสินค้า และการจัดการด้าน โลจิสติกส์ อันจะเห็นได้จากนโยบาย แผนงาน และ โครงการต่าง ๆ รวมทั้งยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพความสามารถของประเทศไทยที่ได้ร่วม การพัฒนาด้านโลจิสติกส์เข้าไว้ด้วย

ในปี พ.ศ. 2549 สมาคมโลจิสติกส์ไทย ได้มีการจำแนกกิจกรรมหลักของ โลจิสติกส์ไว้ 9 ประการ<sup>4</sup> ดังต่อไปนี้

### 3.1 การให้บริการทางการค้า และการวางแผน

การบริการลูกค้าคือการวัดผลการดำเนินการของระบบ โลจิสติกส์ในอันที่จะ สร้างอรรถประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่สำหรับสินค้าและบริการ และได้หมายความ รวมถึงกิจกรรมหลาย ๆ กิจกรรม เช่น การตรวจสอบยอดสินค้าคงคลัง การจัดการส่ง สินค้าตามคำสั่งซื้อ และการให้บริการหลังการขาย การให้บริการทางการค้า จึงเป็นเรื่อง ที่สำคัญในการทำธุรกิจ โลจิสติกส์ เนื่องจากเป็นจุดเริ่มต้นของการได้รับความไว้วางใจ จากลูกค้า การบริการลูกค้าเป็นผลผลิตของระบบ โลจิสติกส์ และเป็นสิ่งเชื่อมต่อที่สำคัญ ระหว่างการตลาดและหน่วยงาน โลจิสติกส์ เป็นการสนับสนุนองค์ประกอบด้านสถานที่ ของส่วนผสมทางการตลาด แต่สิ่งที่สำคัญยิ่งกว่านั้นการบริการลูกค้ามีบทบาทสำคัญ ในการพัฒนาและรักษาความภักดีของลูกค้าและรักษาความพึงพอใจของลูกค้าเอาไว้ได้

องค์ประกอบด้านสินค้า ราคา และการส่งเสริมการขายของส่วนผสมทาง การตลาดนั้นล้วนสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับลูกค้า อย่างไรก็ตาม เมื่อการดำเนินการของ คู่แข่งขันสามารถให้สิ่งที่เหมือนกันในองค์ประกอบด้านที่กล่าวมาได้ การบริการลูกค้า จึงเป็นสิ่งเดียวที่จะดึงลูกค้าลูกค้ากลับมาได้

สินค้าและราคาเป็นสิ่งที่คู่แข่งสามารถลอกเลียนแบบได้ง่าย การส่งเสริม การขายก็มักจะมีการแข่งขันกันอยู่เสมอ โดยพนักงานขายที่ได้รับการกระตุ้นและฝึกฝน มาอย่างดี การสร้างความพึงพอใจจากการให้บริการหรือการแก้ปัญหาที่ลูกค้าไม่พอใจ จึงเป็นสิ่งสำคัญที่องค์กรสามารถสร้างความแตกต่างในสายตาของผู้บริโภคได้ และ

---

<sup>4</sup>รุธีร์ พนมขงค์, “การบริหารจัดการสินค้าแบบครบวงจร Logistics, หน้า 20.

โลจิสติกส์สามารถเข้ามามีบทบาทในการสนับสนุนการสร้างรายได้เปรียบเชิงการแข่งขันด้วยการบริการลูกค้าที่ยอดเยี่ยมได้<sup>5</sup>

ส่วนการวางแผน ก็คือ การตัดสินใจเลือกทางเลือก (Alternative) ไม่ว่าจะเป็ทางเลือกเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ เป้าหมายทั้งของบริษัท โครงการ หรือของบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการส่วนตัวเกี่ยวกับวิธีการปฏิบัติ การวางแผนกลยุทธ์สำหรับการจัดหาจะประกอบไปด้วย การคัดเลือกวัตถุดิบ การประเมินความเสี่ยง การพัฒนากลยุทธ์ และการนำกลยุทธ์นั้นไปใช้ โดยทั่วไปในการวิเคราะห์และวางแผนกลยุทธ์สำหรับการดำเนินการจัดหาวัตถุดิบนั้น จะคำนึงถึงสัดส่วนต้นทุนของสินค้า สัดส่วนค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อ รวมถึงความเสี่ยงของตลาดทางด้านผู้ผลิตวัตถุดิบและสินค้า ซึ่งจะต้องพิจารณาทั้งในส่วนของจำนวนผู้ส่งมอบ แนวโน้มเทคโนโลยี<sup>6</sup>

### 3.2 การพยากรณ์และการวางแผน

การพยากรณ์สามารถทำให้โลจิสติกส์เป็นกิจกรรมเชิงรุกมากกว่ากิจกรรมเชิงรับ ในกิจกรรมของการจัดการวัสดุต้องการข้อมูลจากการพยากรณ์เพื่อช่วยในการวางแผนความต้องการวัสดุ (Materials Requirements Planning--MRP) และการวางแผนการกระจายสินค้า (Distribution Requirements Planning--DRP)<sup>7</sup> การพยากรณ์จะช่วยในการตัดสินใจด้านโลจิสติกส์ ซึ่งประโยชน์ที่จะได้จากการพยากรณ์มีดังต่อไปนี้

---

<sup>5</sup>กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, การจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ (Supply Chain and Logistics Management) (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ท็อป, 2547), หน้า 35.

<sup>6</sup>รูชีร์ พนมยงค์, การจัดการและการบริหารความสัมพันธ์กับผู้ส่งมอบในโซ่อุปทาน, หน้า 44.

<sup>7</sup>กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, เรื่องเดิม, หน้า 124.

- 1) เพิ่มความพอใจให้กับลูกค้า ซึ่งการพยากรณ์จะทำให้ลูกค้าเกิดความเชื่อมั่น และมีความน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น
- 2) ลดปัญหาสินค้าขาดมือ เนื่องจากการพยากรณ์จะทำให้มีการคาดคะเนปริมาณสินค้า และวัตถุดิบที่จะผลิตสินค้าได้อย่างถูกต้องและแม่นยำ
- 3) เพิ่มประสิทธิภาพของกำหนดการผลิต ทำให้ผลิตสินค้าได้ตรงตามเป้าหมาย และเพียงพอต่อความต้องการของลูกค้า
- 4) ลดจำนวนสินค้าปลอดภัย (Safety Stock) การพยากรณ์ทำให้ทำให้ปริมาณสินค้าปลอดภัยน้อยลง
- 5) ลดต้นทุนสินค้าเสื่อม หากมีการพยากรณ์ที่ดีจะทำให้ปริมาณสินค้าคงค้างลดน้อยลง ส่งผลให้เกิดภาวะสินค้าเสื่อมคุณภาพน้อยลง ก่อให้เกิดผลกำไรมากขึ้น
- 6) ปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดส่ง เมื่อมีการพยากรณ์ที่ชัดเจน ทำให้สามารถวางแผนการจัดส่งได้อย่างถูกต้อง แม่นยำ มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นตามไปด้วย
- 7) ปรับปรุงราคาและการส่งเสริมการขาย ทำให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า และสามารถคาดคะเนราคา และช่วยเสริมให้การจำหน่ายสินค้ามีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- 8) ช่วยในการตัดสินใจในการตั้งราคา เมื่อมีการพยากรณ์ถึงความต้องการของลูกค้า และปริมาณสินค้าที่มี จะทำให้มีตั้งราคาสินค้าได้อย่างเหมาะสม การจัดซื้อและการจัดหา

### 3.3 การจัดซื้อและการจัดหา

การจัดซื้อเป็นส่วนที่เชื่อมต่อการปฏิบัติงานระหว่างผู้จัดส่งวัตถุดิบและการดำเนินงานของระบบการผลิตในองค์กร การจัดซื้อจึงเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้เกิดการปฏิบัติงาน ที่สอดคล้องประสานกันต่อเป้าหมายของกลยุทธ์การดำเนินงาน โดยรวมขององค์กร นอกจากนี้การจัดซื้อยังเป็นช่องทางที่องค์กรจะได้รับรู้ข้อมูลสำคัญต่าง ๆ เช่น แหล่งวัตถุดิบ หรือผู้จัดส่งวัตถุดิบรายใหม่ ๆ เทคโนโลยีใหม่ ๆ ในอุตสาหกรรม แนวโน้มของตลาดและอุตสาหกรรมที่ดำเนินการอยู่ เป็นต้น ข้อมูลเหล่านี้มีความสำคัญต่อกลยุทธ์การดำเนินงานขององค์กร ข้อมูลข่าวสารด้านแหล่งวัตถุดิบรายใหม่ ๆ ที่ได้มา

จะเป็นแนวทางหนึ่งที่ทำให้องค์กรสามารถค้นหาผู้จัดส่งได้หลากหลาย และมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาความสัมพันธ์ในการดำเนินงานต่อกันในลักษณะพันธมิตรเชิงกลยุทธ์ต่อไปในอนาคต<sup>8</sup>

การจัดซื้อมุ่งเน้นในการให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการเพื่อส่งไปยังสถานที่และเวลาที่ถูกต้อง ในปริมาณ เงื่อนไข หรือคุณภาพที่กำหนด รวมถึงสามารถแสวงหาผู้จัดส่งสินค้า วัตถุดิบในราคาที่ถูกต้อง จากที่ได้กล่าวมานี้ดูเหมือนว่างานการจัดซื้อมีความรับผิดชอบในวงที่กว้างขวาง ซึ่งในความเป็นจริงไม่ได้เป็นเช่นนั้น เนื่องจากหน่วยงานภายใน จะเป็นผู้กำหนดเองว่าสิ่งที่ถูกต้องหรือเหมาะสมในแต่ละขั้นตอนคืออะไร

ประเด็นสำคัญในการจัดซื้อมีหลายประเด็น เช่น การเจรจาต่อรองของฝ่ายจัดซื้อกับผู้จัดส่งสินค้า วัตถุดิบ และผู้จัดส่งสินค้า วัตถุดิบกับคู่แข่งรายอื่น ๆ ทั้งนี้เพื่อให้ได้สินค้าในราคาพิเศษ โดยปกติ การจัดซื้อไม่ได้ถูกมองว่าเป็นกิจกรรมทางกลยุทธ์ที่สำคัญ แต่เกี่ยวกับเรื่องที่ได้กำหนดไว้ดังนี้ การเขียนคำสั่งซื้อ การติดต่อกับผู้จัดส่ง-สินค้า วัตถุดิบเพื่อการต่อรองราคา และบางครั้งก็รวมถึงการติดตามผู้จัดส่งสินค้าและวัตถุดิบที่ส่งสินค้าผิดเวลาจากที่ได้กำหนดไว้<sup>9</sup>

### 3.4 การถือครองสินค้าคงคลัง

สินค้าคงคลัง (Inventory) หมายถึง วัตถุดิบที่เก็บไว้เพื่อใช้ในการผลิต และในการจำหน่าย หรือสินค้าสำเร็จรูปที่มีไว้เพื่อจำหน่าย ตลอดจนวัตถุดิบที่อยู่ในระหว่างการผลิต หรือสินค้าคงคลัง หมายถึง ปริมาณสินค้าหรือบริการที่ธุรกิจมีสำรองไว้เพื่อ

---

<sup>8</sup>วิทยา สุหฤทธดำรง, โลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน อธิบายได้ง่ายนิดเดียว (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ซีเอ็ดยุคเคชั่น, 2546), หน้า 48-49.

<sup>9</sup>กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ, เรื่องเดิม, หน้า 202.

การใช้งาน เพื่อบริการ เพื่อการผลิต เพื่อการจัดจำหน่ายในอนาคต เช่น อุปกรณ์สำนักงาน ชิ้นส่วนอะไหล่ วัตถุดิบผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป เป็นต้น<sup>10</sup>

วัตถุประสงค์ของการถือครองสินค้ำคงคลัง

1) ทำให้ธุรกิจมีสภาพคล่อง สินค้ำคงเหลือเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน ซึ่งธุรกิจสามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้ง่ายหากธุรกิจมีวิธีการบริหารสินค้ำคงเหลืออย่างมีประสิทธิภาพ

2) เพื่อทำให้ต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการมีสินค้ำคงคลังต่ำสุด เนื่องจากการมีสินค้ำคงคลังจะเกิดต้นทุนในตัวสินค้ำ ต้นทุนการสั่งซื้อ และต้นทุนการเก็บรักษา ดังนั้นการสั่งซื้อแต่ละครั้งต้องกำหนดปริมาณการสั่งซื้อให้เหมาะสมเพื่อให้ต้นทุนรวมทั้งหมดต่ำที่สุด

3) เพื่อให้ธุรกิจมีกำไร ถ้าธุรกิจบริหารสินค้ำคงเหลืออย่างมีประสิทธิภาพทำให้เกิดต้นทุนต่ำสุดแล้ว แน่แน่นอนว่ากิจการจะได้รับกำไรสูงสุดตามมาด้วยเช่นกัน

4) เพื่อให้เกิดความพึงพอใจสำหรับลูกค้า หรือผู้รับบริการให้มากที่สุด ในปริมาณที่ต้องการและตามเวลาที่กำหนด

การถือครองสินค้ำคงคลัง จึงจัดว่าเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญอย่างหนึ่ง เนื่องจากปริมาณสินค้ำคงคลังที่มีอยู่ย่อมส่งผลต่อองค์กรไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของเงินทุน องค์กรที่มีระดับปริมาณสินค้ำคงคลังที่สูงย่อมสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ดี แต่ในขณะเดียวกันปริมาณสินค้ำคงคลังที่มีอยู่สูงก็ส่งผลให้องค์กรเกิดค่าเสียโอกาสด้านการนำเงินทุนไปหมุนเวียนเพื่อดำเนินกิจกรรมอื่น ๆ เสียค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้ำคงคลัง และค่าใช้จ่ายด้านคลังสินค้ำ เป็นต้น ดังนั้นในการบริหารสินค้ำคงคลังที่ดี องค์กรควรคำนึงถึงระดับของสินค้ำคงคลังที่

---

<sup>10</sup>ทวิศักดิ์ เทพพิทักษ์, การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์เอ็กซ์เปอร์เน็ท, 2550), หน้า 272-273.

เหมาะสมที่จะสามารถตอบสนองความต้องการลูกค้าได้ เพื่อที่จะสามารถลดต้นทุนต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการบริหารสินค้าคงคลัง<sup>11</sup>

### 3.5 กระบวนการรับคำสั่งซื้อจากลูกค้าและการสื่อสารข้อมูลทางโลจิสติกส์ในองค์กร

กระบวนการรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า เป็นกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญกับบริษัทในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า การประมวลคำสั่งซื้อมีหลายชั้น แต่ละชั้นมีเรื่องของเวลาเข้ามาเกี่ยวข้อง เวลาที่ใช้ในการประมวลคำสั่งซื้อจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย การประมวลคำสั่งซื้อใช้เวลามากลูกค้าก็ต้องรอนาน

การประมวลคำสั่งซื้อมีความสำคัญเพราะเกี่ยวข้องกับต้นทุนสินค้าคงคลัง หากการประมวลคำสั่งซื้อใช้เวลามากลูกค้าจะต้องมีสินค้าคงคลังไว้บริการลูกค้ามาก แต่ถ้าการประมวลคำสั่งซื้อใช้เวลาน้อยก็จะมีสินค้าคงคลังน้อย การมีสินค้าคงคลังมากนั้นหมายถึงต้นทุนสินค้าคงคลังของลูกค้าจะสูง เมื่อต้นทุนสินค้าคงคลังสูงก็จะส่งผลให้ต้นทุนสินค้าสูงซึ่งราคาขายก็จะสูงด้วย ราคาสินค้าสูงจะทำให้ผู้ประกอบการเสียเปรียบในการแข่งขัน ลูกค้าของผู้ประกอบการอาจเปลี่ยนไปซื้อสินค้าของผู้ประกอบการอื่น ผู้ประกอบการก็จะสูญเสียลูกค้าทำให้รายได้ของผู้ประกอบการลดลง

การประมวลคำสั่งซื้อเกี่ยวข้องกับหลายฝ่ายในองค์กรและยังเกี่ยวข้องกับองค์กรภายนอก การลดเวลาการประมวลคำสั่งซื้อเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญ ปฏิบัติการประมวลคำสั่งซื้อจะมีประสิทธิภาพขึ้นอยู่กับกระบวนการกระบวนการธุรกิจขององค์กร และการประสานงานกับองค์กรภายนอกรวมทั้งมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ การ

---

<sup>11</sup>รูชีร์ พนมยงค์, การจัดการโลจิสติกส์ในประเทศไทย (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ซีเอ็ดยูเคชั่น, 2547), หน้า 16-17.



ปรับปรุงการประมวลคำสั่งซื้อจึงต้องกระทำอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ลูกค้ามีความพึงพอใจ และมีต้นทุนที่ต่ำเปรียบเทียบกับคู่แข่งหรือเหนือกว่าคู่แข่ง<sup>12</sup>

กระบวนการรับคำสั่งซื้อครอบคลุมตั้งแต่ลูกค้าจัดทำคำสั่งซื้อ จัดส่งคำสั่งซื้อ บริษัทรับคำสั่งซื้อ ประมวลคำสั่งซื้อ การหยิบและหีบห่อสินค้า การขนส่ง และการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า

การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพภายในองค์กร ถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งที่มีผลต่อความสำเร็จขององค์กร การแลกเปลี่ยนข้อมูลที่สำคัญระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะส่งผลให้การดำเนินงาน และการตัดสินใจต่าง ๆ สามารถทำได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น การมีระบบการสื่อสารที่ดีทั้งภายในและภายนอกองค์กร จะช่วยลดปัญหาภายในที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะปัญหาการประสานงานกันระหว่างแผนก ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงานจึงส่งผลให้องค์กรสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้รวดเร็วขึ้น<sup>13</sup>

### 3.6 กระบวนการลำเลียงการขนถ่าย

การลำเลียงขนถ่าย คือการเคลื่อนย้ายสินค้าจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง หรือการเคลื่อนย้ายสินค้าจากจุดต้นทาง (จุดที่เอาของขึ้น) ไปยังจุดปลายทาง (จุดที่เอาของลง) ซึ่งการเคลื่อนย้ายของสินค้าแต่ละประเภทย่อมมีการเคลื่อนที่ที่แตกต่างกันไป องค์ประกอบที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งคือเวลา ซึ่งนับเป็นปัจจัยที่สำคัญตัวหนึ่ง เป็นตัวที่บ่งบอกถึงประสิทธิภาพของการเคลื่อนที่ว่าสูงต่ำแค่ไหน ในแต่ละขั้นตอนของกระบวนการผลิตต่างก็อาศัยเวลาเป็นตัวกำหนดการทำงาน ทั้งการป้อนวัตถุดิบและเอาชิ้นงานออกที่มีความสัมพันธ์กันอย่างต่อเนื่อง นอกจากนั้นเวลายังเป็นกำหนดการของการเคลื่อนที่โดยอาจควบคุมที่จุดต้นทาง หรือจุดปลายทางก็ได้แล้วแต่กรณี อีกทั้งปริมาณสินค้า

---

<sup>12</sup>ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง, กลยุทธ์โลจิสติกส์และซัพพลาย-เชนเพื่อแข่งขันในตลาดโลก (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ ซี. วาย. ซีสเทิมพริ้นติ้ง, 2550), หน้า 157.

<sup>13</sup>รุธีร์ พนมยงค์, การจัดการโลจิสติกส์ในประเทศไทย, หน้า 18.

ที่ต้องสัมพันธ์กับปริมาณความต้องการของจุดต่าง ๆ ต้องสอดคล้องกับเวลาที่เหมาะสมของระบบ และประหยัดค่าใช้จ่าย และเนื้อที่ก็เป็นองค์ประกอบที่สำคัญของการเคลื่อนที่ เพราะว่าการเคลื่อนที่หรือการขนถ่ายสินค้า จำเป็นต้องใช้เนื้อที่สำหรับตั้งคลังของระบบการขนถ่ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพต่อไป

การลำเลียงขนถ่ายเป็นกิจกรรมที่สัมพันธ์กับกระบวนการผลิตทั้งทางตรงและทางอ้อม อีกทั้งสัมพันธ์กับเวลา ความเร็ว ความปลอดภัย และค่าใช้จ่ายตลอดจนกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่การขนถ่ายวัตถุดิบไปยังโรงงานผ่านกระบวนการผลิตจนได้เป็นสินค้าออกมาจนกระทั่งถึงมือลูกค้าจะเห็นได้ว่าการลำเลียงขนถ่ายเป็นการกระจายสินค้า ให้ลูกค้าได้รับบริการทันเวลา และตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้สูงสุด

### 3.7 การขนส่ง

การขนส่งสินค้า เป็นกิจกรรมทางโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นที่รู้จักดีที่สุดโดยการขนส่งเป็นกิจกรรมส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ อย่งไรก็ตาม เนื่องจากภาคการขนส่งมีอัตราส่วนประมาณร้อยละ 41-45 ของต้นทุนรวม โลจิสติกส์และเป็นร้อยละ 9-12 ต่อ GDP<sup>14</sup> เนื่องจากการคมนาคมขนส่งจะเป็นกิจกรรมสำคัญในระบบโลจิสติกส์ เพราะเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายของอุปสงค์และอุปทาน โดยกิจกรรมของโลจิสติกส์จะเกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้า และการขนส่ง โดยรูปแบบการขนส่งที่สำคัญประกอบด้วย การขนส่งทางถนนทางรถไฟทางน้ำ ทางอากาศ และการขนส่งประเภทอื่น ๆ เช่น ทางท่อ หรือทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

#### 3.7.1 การขนส่งสินค้าทางถนน

การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นประเภทการขนส่งสินค้าที่สะดวกและได้รับความนิยมมากที่สุด เพราะสามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างทั่วถึงโดยการขนส่ง

---

<sup>14</sup> ธนิต โสรัตน์, **Transport Logistics HUB เมื่อประเทศไทยอยากเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้** (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์-พราวเพรส, 2549), หน้า 73.

ทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทางได้โดยตรง ทำให้เป็นรูปแบบการขนส่งที่สะดวกและได้รับความนิยม อีกทั้ง ประเทศไทยมีผู้ประกอบการขนส่งเป็นจำนวนมาก ทำให้มีการแข่งขันกันของผู้ประกอบการขนส่งค่อนข้างสูง ส่งผลต่อราคาค่าขนส่งที่ต่ำจนสามารถแข่งขันกับประเภทการขนส่งอื่น ๆ เช่น ทางรถไฟและทางน้ำ (บางเส้นทาง) โดยเส้นทางใช้ในการขนส่งทางถนนส่วนมากจะอยู่ในทางสายหลักและเส้นทางเข้าสู่ประตูการค้าต่าง ๆ และเนื่องด้วยความสะดวกเปรียบในแง่ความสะดวกและรวดเร็วของการขนส่งทางบกที่สามารถเข้าถึงแหล่งผลิต ท่าเรือหรือสถานที่รับและส่งสินค้าของทั้งผู้รับและผู้ส่งได้โดยไม่ต้องทำการขนถ่ายหลายครั้ง นอกจากนั้นยังเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้เป็นอย่างดี ทำให้การขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกันได้ทั้งกระบวนการ ตั้งแต่ผู้ส่งจนถึงผู้รับได้อย่างมีประสิทธิภาพ การขนส่งทางบกจึงเป็นที่นิยมและเป็นระบบขนส่งหลักที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ<sup>15</sup>

การที่การขนส่งทางถนนของไทยได้รับความนิยมมาก เนื่องจาก การขนส่งทางถนนมีความสะดวกมากกว่าการขนส่งประเภทอื่น ๆ ถึงแม้ต้นทุนการขนส่งจะสูงมากที่สุดก็ตาม เหตุผลสำคัญที่การขนส่งทางถนนเป็นที่นิยมอาจเกิดจาก ประการแรก การลงทุนในพาหนะขนส่งทางถนนเป็นการลงทุนที่ต่ำที่สุด บุคคลทั่วไปสามารถลงทุนและประกอบธุรกิจขนส่งได้ง่ายทำให้ไม่มีการผูกขาด ส่งผลต่อราคาค่าขนส่งที่ต่ำ ประการที่สอง นักการเมืองของไทยในอดีตขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโลจิสติกส์ และสภาพความมั่นคงทางการเมืองไม่มั่นคงทางการเมืองไม่มั่นคงพอที่รัฐบาลที่ผ่านมาจะให้ความสนใจเกี่ยวกับการพัฒนารูปแบบการขนส่งประเภทอื่น ๆ ซึ่งมีความซับซ้อนและต้องใช้เทคนิคที่สูงกว่า ประการที่สาม การพัฒนาเส้นทางถนนทำได้ง่ายกว่าประเภทการขนส่งแบบอื่น ๆ เช่นการสร้างถนน สะพาน ซึ่งเป็นเรื่องที่สมประสงค์ทั้งภาคการเมืองและภาคประชาชนที่ต่างเห็นประโยชน์และได้ประโยชน์อย่างชัดเจน ทั้งทางตรงและทางอ้อม<sup>16</sup>

<sup>15</sup> ฐนิต โสรัตน์, **Transport Logistics HUB** เมื่อประเทศไทยอยากเป็น ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้, หน้า 75.

<sup>16</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 78-79.

ทั้งนี้ ลักษณะการพัฒนาระบบการขนส่งของไทยที่ผ่านมาจากอดีตจนปัจจุบัน ขาดทิศทางและไม่มีแผนการพัฒนา โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าภายในประเทศ เนื่องจาก การขยายตัวของการขนส่งสินค้าทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การใช้บริการขนส่งสินค้าทางถนนโดยรถบรรทุกถือเป็นการขนส่งหลักที่มีสัดส่วนสูงที่สุด ซึ่งเกิดจากปัจจัยที่ไทยมีโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ดีในระดับสากล และความได้เปรียบจาก Economies of Scale ซึ่งจะส่งผลต่อขีดความสามารถของไทยในการเป็นศูนย์กลางขนส่งทางถนนของอนุภูมิภาคอินโดจีน อย่างไรก็ดี การขนส่งสินค้าทางถนนอาจจะมีความสะดวกในการให้บริการขนส่งจากต้นทางถึงปลายทาง แต่มีผลเสียอื่น ๆ ตามมาได้แก่ ความแออัดทางถนน เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้เป็นปัญหาพลังงาน ปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาอุบัติเหตุ ปัญหาด้านสุขภาพอนามัย เป็นต้น

การขนส่งทางถนนจัดเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญอย่างมาก โดยการขนส่งทางบกจะเป็นการขนส่งที่สำคัญของไทย ขณะที่ของสหรัฐอเมริกาการขนส่งทางถนนจะคิดเป็นร้อยละ 45 การขนส่งทางบกนั้น จัดเป็นการขนส่งที่ได้รับความนิยม เพราะเป็นการสะดวกสามารถรับ-ส่งสินค้าจาก Point to Point คือตั้งแต่ Upstream Suppliers จนถึง End Customers หรือจากผู้ผลิตจนถึงผู้บริโภคคนสุดท้าย และอัตราค่าขนส่งก็ยังไม่สูงหากเทียบกับการขนส่งทางอากาศ โดยค่าขนส่งจะแปรผันขึ้นอยู่กับปริมาณที่บรรทุก และระยะทางของการขนส่ง ปัญหาหลักของการขนส่งด้วยรถบรรทุกก็คือการสูญเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในช่วงที่ขากลับซึ่งมักจะไม่มีสินค้า

ประโยชน์ที่สำคัญของการขนส่งทางถนน คือ สามารถใช้สอดคล้องกับการขนส่งที่เป็นระบบ DC (Distribution Center) หรือศูนย์การกระจายสินค้า โดยสามารถนำสินค้าที่ไดรวบรวมเก็บไว้ในคลังที่เป็นศูนย์กระจายสินค้าและจัดการรถบรรทุกตามขนาด และประเภทที่เหมาะสมสำหรับสินค้าและสถานที่จัดส่งปลายทาง โดยการขนส่งทางบกในปัจจุบัน โดยอาศัยการจัดการโลจิสติกส์ ได้พัฒนาจนสามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้ ตามเวลาที่ต้องการที่เรียกว่า Real Time Delivery

### 3.7.2 การขนส่งทางรถไฟ

ประเทศไทยมีโครงข่ายเส้นทางรางทั่วประเทศประมาณ 4,044 กิโลเมตร โดยมีสถานีรถไฟ “หัวลำโพง” เป็นศูนย์กลางซึ่งร้อยละ 94 เป็นเส้นทางรางเดี่ยว การขนส่ง

ทางรางจัดได้ว่ามีความปลอดภัยและประหยัดค่าใช้จ่ายกว่าการขนส่งด้วยวิธีอื่น ๆ เนื่องจากสามารถบรรทุกสินค้าไปพร้อมกันคราวละมาก ๆ ต้นทุนส่วนใหญ่ของการขนส่งทางรางเป็นต้นทุนคงที่ แต่มีค่าใช้จ่ายผันแปรต่ำ เหมาะกับการขนส่งสินค้าคราวละมาก ๆ และขนส่งไปในระยะทางไกล ซึ่งข้อดีของการขนส่งทางรถไฟ จะมีการประหยัดกว่าการขนส่งด้วยรถยนต์ ซึ่งรถไฟ 1 ขบวนสามารถลากตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ได้ 60 ตู้คอนเทนเนอร์ (Containers) ขณะที่การขนส่งด้วยรถหัวลากจะใช้ขนส่งได้ทีละ 1 ตู้ ข้อเสียที่สำคัญของการขนส่งทางรถไฟนั้น ไม่สามารถขนส่งได้แบบที่เป็นการส่งจากผู้ส่งไปหาผู้รับได้ (Point to Point) หรือ คือไม่สามารถลำเลียงสินค้าจากผู้ส่งไปยังผู้รับคนสุดท้ายได้ เนื่องจากต้องอาศัยราง (Rail) ซึ่งจะหยุดจอดตามสถานี (Station) เท่าที่กำหนดไว้เท่านั้น จึงต้องอาศัยการขนส่งด้วยรถบรรทุก รถพ่วง ในการรับและส่งสินค้าจาก Origin Point หรือจุดเริ่มต้น

ประเทศไทยมีปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เนื่องจากจะมีความล่าช้าและไม่สามารถพัฒนาให้รองรับการขยายตัวกับการจัดการโลจิสติกส์ที่ต้องการขนส่งแบบ Just in หรือทันต่อเวลา โดยเฉพาะรางรถไฟของไทยเป็นระบบรถไฟรางเดี่ยว (Single Track) ซึ่งมีความกว้างเพียง 1 เมตร ซึ่งรางรถไฟที่เหมาะสมสำหรับขนส่งสินค้า คือรถไฟรางคู่ (Duo Track) ซึ่งมีความกว้าง 1.5-2 เมตร ซึ่งจะสามารถพัฒนาเป็นรถไฟความเร็วสูง (Speed Train) ขณะที่การขนส่งทางรถไฟจะต้องมีการพัฒนาผสมผสานระหว่างเรือสู่รถไฟ (Ship to Rail) ซึ่งจะต้องมีรางรถไฟที่จะรองรับรถไฟแบบรางคู่ (Duo Track) ได้หลายขบวนพร้อมกัน อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการจัดแผนการปรับปรุง โดยกำหนดในอีก 10 ปีข้างหน้า จะเพิ่มสัดส่วนการขนส่งให้เป็นร้อยละ 10 ของการขนส่งทั้งหมด<sup>17</sup>

### 3.7.3 การขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่มีบทบาทสำคัญมากต่อการค้าระหว่างประเทศที่กำลังเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยการขนส่งระหว่างประเทศของไทยมี

---

<sup>17</sup> ธนิต โสรัตน์, **Transport Logistics HUB** เมื่อประเทศไทยอยากเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้, หน้า 94-95.

ประมาณร้อยละ 0.2 ของปริมาณการขนส่ง สินค้าส่วนใหญ่จะเป็นสินค้า Perishable Product คือสินค้าที่เสียหาย ง่ายเสียได้ง่าย นอกจากนั้นก็เป็นสินค้าน้ำค้างหรือสินค้าที่ต้องการขนส่งแบบเร่งด่วน ถึงแม้ว่าการขนส่งทางอากาศจะสามารถขนส่งได้ในปริมาณที่ไม่มากเมื่อเทียบกับการขนส่งอื่น ๆ เช่น การขนส่งทางเรือ และการขนส่งทางรถไฟ แต่การขนส่งทางอากาศก็มีบทบาทเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการขนส่งที่มีความสะดวกและรวดเร็ว มีตารางการบินที่สม่ำเสมอและตรงต่อเวลา สามารถส่งสินค้าไปได้ทั่วทุกมุมโลกไม่ว่าห่างกันแค่ไหนก็สามารถขนส่งถึงกันได้ภายใน 1 วัน เพราะมีสายการบินต่าง ๆ ขนส่งเชื่อมโยงได้กับทุกประเทศ นอกจากนี้ยังมีอัตราเสี่ยงต่อความเสียหายของตัวสินค้าในระหว่างขนส่งที่ต่ำ ปัจจุบันประเทศไทยขนส่งทางอากาศในการขนส่งสินค้าส่งออกมากขึ้น

การขนส่งสินค้าทางอากาศจะมีต้นทุนการคิดค่าบรรทุก (Freight Charge) ที่สูงกว่าการขนส่งด้านอื่น ๆ แต่จะสามารถขนส่งได้ในระยะเวลาที่รวดเร็วกว่า กล่าวได้ว่าปัจจุบันจุดหมายปลายทางของทุกแห่งในโลก สามารถขนส่งทางเครื่องบินได้ภายในไม่เกิน 24 จึงเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าที่มีขนาดเล็กหรือมีมูลค่าสูง โดยข้อดีของการขนส่งทางอากาศ นอกเหนือจากความรวดเร็วแล้ว ยังสามารถขนส่งเข้าไปในแผ่นดิน และเข้าไปในบริเวณที่การขนส่งประเภทอื่น ไม่อาจเข้าถึง ภาคการขนส่งทางอากาศนับว่ามีบทบาทที่สำคัญมากต่อกิจกรรมของ โลจิสติกส์ เนื่องจากจะมีความรวดเร็วที่ดีที่สุดและมีความปลอดภัยที่ดีกว่าการขนส่งทางเรือและการขนส่งทางบก จากแนวโน้มของการพัฒนาธุรกิจของโลกในปัจจุบันจะเป็นการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งทางอากาศจะมีบทบาทต่อกิจกรรมทาง โลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น ซึ่งเกิดจากพลวัตของโลกาภิวัตน์ (Dynamic of Globalization) คือการค้าในอนาคตอันใกล้จะมีลักษณะไร้พรมแดน ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงกติกการค้าระหว่างประเทศ ที่เน้นการส่งเสริมให้มีการค้าที่เป็นเสรี ไม่ว่าจะเป็น WTO (World Trade Organization) หรือข้อตกลงระดับภูมิภาค เช่น AFTA, NAFTA, EU และข้อตกลงที่เป็นทวิภาคี (Bilateral) ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบที่เป็น FTA หรือในรูปแบบอื่น ๆ ล้วนแต่เป็นปัจจัยส่งเสริมการขนส่งทางอากาศ

โดยเฉพาะข้อตกลงการเปิดน่านฟ้าเสรีเพื่อการบินเชิงพาณิชย์ ที่เรียกว่า Open Sky ซึ่งนับวันจะมีบทบาทต่อการขนส่งทางอากาศ<sup>18</sup>

### 3.7.4 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ

รูปแบบการขนส่งทางน้ำ ซึ่งอาจจะเป็นแม่น้ำ ทะเลสาบ ลากูน ทะเลสาบน้ำเค็ม ซึ่งมีเส้นทางอยู่ในส่วนของแผ่นดินใหญ่ (Main Land) การขนส่งประเภทนี้สำหรับประเทศไทยจะคิดเป็นร้อยละ 5.17 ของการขนส่งทั้งหมด จัดว่าเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าที่สำคัญประเภทหนึ่ง เพราะสามารถรับช่วงการขนส่งสินค้าจากส่วนต่าง ๆ ลึกเข้าไปในแผ่นดินของประเทศ ซึ่งมีแม่น้ำหรือทะเลสาบผ่าน ทำให้สามารถขนส่งสินค้าที่มีการเชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น เช่น จาก Ocean-Ship Train Air Cargoes-Trucks เนื่องจากในบางสถานที่เป็นดินแดนที่ทุรกันดาร หรือไม่ได้เป็นเมืองเศรษฐกิจ ซึ่งไม่มีการทุ่มทุนในการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมหรือขนส่งด้วยทางอากาศ ปัจจุบันทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้ให้ความสำคัญ เพราะเป็นประเภทการขนส่งที่ประหยัดพลังงานได้มากกว่าการขนส่งทางถนนถึงร้อยละ 8.5 เท่าและมีสัดส่วนการใช้พลังงานเพียงร้อยละ 6 ขณะที่การขนส่งทางรถบรรทุกมีสัดส่วนการใช้พลังงานถึงร้อยละ 75<sup>19</sup> การขนส่งทางน้ำภายในประเทศมีเส้นทางขนส่งที่สำคัญคือ แม่น้ำ ซึ่งมีแม่น้ำสำคัญที่ใช้ในการขนส่งทั่วประเทศยาวประมาณ 1,750 กิโลเมตร เช่น แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำท่าจีน และเป็นเส้นทางในลำคลองประมาณ 883 กิโลเมตร เช่น คลองดำเนินสะดวก เป็นต้น ซึ่งจัดว่าเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัด

### 3.7.5 การขนส่งสินค้าทางทะเล

การขนส่งทางทะเลมีทั้งการขนส่งภายในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าทางมหาสมุทรหรือทางทะเล จึงเป็นการขนส่งที่ได้

<sup>18</sup> ธนิต โสรัตน์, **Transport Logistics HUB** เมื่อประเทศไทยอยากเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้, หน้า 104.

<sup>19</sup> ธนิต โสรัตน์, **How to Apply Logistic and Supply Chain Management?** การประยุกต์ใช้โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ประชุม, 2550), หน้า 227-228.

รับความนิยม เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่ถูกที่สุดสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ แต่ข้อเสียของการขนส่งทางทะเล ก็คือจะมีความล่าช้าที่เกิดจากต้องได้รับการขนถ่ายตามท่าเรือที่ได้มีการกำหนดไว้ ที่เรียกว่า Place to Place และข้อจำกัดในเรื่องของความเร็วและสภาพภูมิศาสตร์ในแต่ละฤดูกาล ไม่ว่าจะเป็นปัญหาที่เกิดจากลมพายุ กระแสน้ำ และทะเลที่เป็นน้ำแข็ง ก็ล้วนแต่มีอุปสรรคในการขนส่งทางทะเล การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นระบบการขนส่งที่มีความสำคัญอีกระบบหนึ่งในประเทศไทย เนื่องจากมีความสำคัญต่อระบบการค้าระหว่างประเทศ ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และในอนาคต เพราะว่าการขนส่งทางทะเลใช้เส้นทางตามธรรมชาติที่ไม่เสียค่าก่อสร้างและสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ ในปัจจุบันเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ถูกพัฒนาควบคู่ไปกับการค้าระหว่างประเทศที่กำลังเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และการค้าของประเทศไทยใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลักทั้งนี้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเลในอนาคตจะมีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากบริษัทเดินเรือ ซึ่งเกือบร้อยละ 90-95 เป็นของบริษัทข้ามชาติ<sup>20</sup> ได้มีการปรับรูปแบบการให้บริการเป็นลักษณะ Intermodal Transport ที่เรียกว่า “เรือขึ้นบก” คือผสมผสานประเภทขนส่งเชื่อมต่อทางเรือร่วมกับ การขนส่งทางถนน ทางรถไฟ ทางอากาศ เป็นรูปแบบการดำเนินธุรกิจขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation Operation) ในการที่จะทำให้มีประสิทธิภาพในการควบคุมการเคลื่อนย้ายและขนถ่ายสินค้าจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทางได้ดีขึ้น นอกจากนี้การขนส่งทางทะเลอาจมีบทบาทมากขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการค้าต่าง ๆ ต้องการระบบการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละประมาณมาก ๆ เพื่อที่จะลดต้นทุนในการขนส่ง องค์กรที่ดี โดยการขนส่งทางทะเลจะมีบทบาทต่อการเป็นศูนย์กลางขนส่งเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งระยะทางไกลระหว่างประเทศ ซึ่งมีท่าเรือริมฝั่งทะเลหรือในแม่น้ำ ซึ่งไม่ไกลจากทะเลมากนัก ประเทศที่จะได้รับประโยชน์จากการขนส่งทางทะเลจะเป็นประเทศ ซึ่งมีที่ตั้งติดชายฝั่งทะเล (Rim Land) จะต้องมีท่าเรือขนาดใหญ่ และมีปริมาณสินค้าที่มากเพียงพอที่เรือสินค้าขนาดใหญ่ จะมีความคุ้มค่าเชิงพาณิชย์ในการที่จะเข้ามาเทียบท่าเป็นประจำ

---

<sup>20</sup> ธนิต โสรัตน์, **Transport Logistics HUB เมื่อประเทศไทยอยากเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้**, หน้า 138-139.

โดยประเทศนั้น ๆ จะต้องมีโครงสร้างคมนาคมขนส่งที่มาเชื่อมต่อกับท่าเรือและสามารถเชื่อมโยงกับเมืองที่อยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดิน โดยอุปสรรคการขนส่งทางทะเลของไทยอยู่ตรงที่มีอัตราค่าต้นทุนการขนส่งทางทะเลของไทยยังสูงเมื่อเปรียบเทียบกับมาเลเซีย สิงคโปร์ และฮ่องกง<sup>21</sup> เนื่องจากประเทศไทยไม่มีกองเรือแห่งชาติ ทำให้ต้องพึ่งพากับบริษัทข้ามชาติ ซึ่งจะมีการรวมตัวกันเป็น Cartel (กลุ่มธุรกิจผูกขาด) ไม่สามารถต่อรองอัตราค่าระวางบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้ง กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการส่งออกและการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation Operation) ขาดความคล่องตัว ไม่ครอบคลุมธุรกิจประเภท (Freight Forwarder) ซึ่งเป็นธุรกิจด้านการขนส่งทางทะเลที่มีความเหมาะสมกับไทย ซึ่งไม่มีเรือเป็นของตนเอง อีกทั้งกฎและระเบียบปฏิบัติของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการเรือไทย อยู่ในกำกับและควบคุมของหลายกระทรวง หลายกรม และต้องใช้เอกสารจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาต่อการประกอบธุรกิจ เช่น การจดทะเบียนเรือไทย การนำเรือเข้า และการออกจากท่าเรือ ทำให้เกิดความล่าช้า และเพิ่มขึ้นขั้นตอนให้แก่ผู้ประกอบการ

### 3.7.6 การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือ Multi-Model Transport (MT) เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายใต้สัญญาเดียวกัน โดยผู้รับขนส่งที่ทำหน้าที่เป็น Multi-Model Operator (MTO) จะเป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multi-Model Transport เป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าในยุคโลกาภิวัตน์ ซึ่งหอการค้านานาชาติ หรือที่เรียกว่า ICC (International Chamber of Commerce) ซึ่งเป็นผู้กำหนดเรื่องแผนการค้าที่เรียกว่า Inco Terms ซึ่งเป็นเงื่อนไขทางการค้าระหว่างประเทศ ได้กำหนด Multi-Model Transport เป็นส่วนหนึ่งของ Terms การค้า เช่นเงื่อนไขของ CPT CIP DES ฯลฯ ทั้งนี้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จึงเกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องจาก Water Inland Transport ไปสู่ศูนย์กลางการขนส่งด้วยรถบรรทุกและรับช่วงต่อการขนส่งด้วยทางทะเลหรือทางอากาศจนกว่าสินค้าจะถึงปลายทาง โดยภาระทั้งหมด

---

<sup>21</sup> ธนิต โสรัตน์, **Transport Logistics HUB** เมื่อประเทศไทยอยากเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้, หน้า 106.

อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ Multi-Model Transport โดยประเทศไทยได้มีการกำหนด เป็นพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548<sup>22</sup>

ลักษณะของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการขนส่งสินค้าหรือ การเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีลักษณะหน่วยการขนส่ง หรือพาหนะที่ใช้ในการขนส่งที่ เหมือนกัน โดยอาศัยรูปแบบหรือช่องทางในการขนส่งหลายรูปแบบ โดยเพื่อที่จะไป ทดแทนการขนส่งทางถนนหรือทางรถ ทั้งนี้เพื่อให้อัตราค่าใช้จ่ายในการขนส่งสามารถ แข่งขันกับอัตราค่าใช้จ่ายทางถนนได้ ส่งผลให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเกิด ประสิทธิภาพด้านต้นทุน ลดระยะเวลาในการขนส่ง โดยต้องไม่มีการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ซึ่งช่องทางในการขนส่งจะเน้นไปที่การขนส่งทางรถไฟ ทางแม่น้ำ และทางทะเล เป็นหลัก โดยจำกัดระยะทางในการขนส่งทางถนนให้น้อยที่สุด หรือใช้การขนส่ง- ทางถนนเพียงระยะทางสั้น ๆ ที่ช่วงต้นทางหรือช่วงปลายทางเท่านั้น

### 3.7.7 การขนส่งทางท่อ

การขนส่งทางท่อเป็นการขนส่งอีกรูปแบบหนึ่งที่มีการขนส่งโดยอาศัย ท่อ ซึ่งเชื่อมต่อกับ Supply Tank ซึ่งทำหน้าที่เป็น Pipe Warehouse และปลายท่อก็เชื่อมต่อกับท่าเรือหรือ Tank อีกฟากหนึ่งที่ทำหน้าที่เป็น Distribute Tank ซึ่งระยะทาง ของท่อนี้บางครั้งนั้นยาวเป็น 100 กิโลเมตร<sup>23</sup> ผ่านทั้งทางบก,ทางน้ำ และทะเล เช่น โครงการท่อแก๊ส ไทย-มาเลเซีย และโครงการท่อน้ำมันไทย-พม่า การขนส่งทางท่อนี้ อาจเชื่อมต่อกับเรือที่มารับหรือส่งสินค้า จึงมีท่าเรือที่ออกแบบมาสำหรับการขนส่ง ด้วยท่อโดยเฉพาะ เช่นท่าเรือมาบตาพุด หรือท่าเรือระยอง เป็นต้น จัดว่าเป็นการขนส่ง ที่มีต้นทุนคงที่ที่สูง ซึ่งต้องมีการลงทุนในโครงสร้างสูง แต่จะมีต้นทุนผันแปรต่ำที่สุด ลักษณะของสินค้าที่ใช้ในการขนส่งก็ต้องเป็นสินค้าประเภท Liquid ได้แก่ น้ำมันแก๊ส เคมี และแม้แต่น้ำประปา

---

<sup>22</sup> ธนิต โสรัตน์, **How to Apply Logistic and Supply Chain Management?** การประยุกต์ใช้โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, หน้า 231.

<sup>23</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 233.

### 3.7.8 การขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

การขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นรูปแบบการขนส่งยุคใหม่ โดยอาศัย Internet โดยมีรูปแบบของข้อตกลงที่เรียกทับศัพท์ว่า Protocols หรืออนุสัญญาที่มีการตกลงรูปแบบกันไว้ โดยรูปแบบ Protocols ที่นิยมคือ TCP/IP ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการรับ-ส่งข้อมูลในเครือข่าย Internet ซึ่ง TCP/IP จะทำหน้าที่คล้ายกับรางรถไฟ Electronic ที่จะมีการแบ่งข้อมูลที่มีขนาดใหญ่ แบ่งออกเป็นย่อย ๆ ที่เรียกว่า Package โดยทำหน้าที่ Sharing ข้อมูล ซึ่งในปัจจุบันเทคโนโลยีไม่ว่าจะเป็น ADSL (Asymmetric Digital Subscriber Line) และ ICS (Internet Connecting Sharing) โดยมีความสามารถของเครือข่ายที่มีความเร็วสูงและมีราคาถูก จึงทำให้มีการใช้อินเทอร์เน็ตสู่การเป็น e-Commerce ไม่ว่าจะเป็นการนำมาใช้ในการซื้อขายสินค้า และส่งมอบสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น Cyber Photographic การขายสินค้าที่เป็นมัลติมีเดีย เช่น True Cable TV การซื้อขาย Software ทางอินเทอร์เน็ตและนัดวันการส่งมอบสินค้า ซึ่งเป็นข้อมูลข่าวสาร Multimedia เช่น การถ่ายทอดกีฬา การ Download เพลงจาก MP-3 ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น โทรศัพท์มือถือก็จะมีมากขึ้น แล้วมีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้การขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ในอนาคตจะเป็นประเภทการขนส่งสินค้า ซึ่งจะทวีความสำคัญมากขึ้น เพราะมูลค่าของซอฟต์แวร์ต่าง ๆ จะมีมูลค่าที่สูงขึ้น<sup>24</sup>

### 3.8 การบริหารคลังสินค้า และการจัดการคลังสินค้า

คลังสินค้าเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจัดส่งที่ทำหน้าที่ในการจัดเก็บสินค้า และก่อให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิต ผู้ขายส่ง ผู้ขายปลีก และผู้บริโภค ซึ่งการจัดการคลังสินค้าที่ดีมีส่วนช่วยให้ต้นทุนรวมด้าน โลจิสติกส์ต่ำที่สุดตามระดับการให้บริการลูกค้า หลายปีที่ผ่านมา กิจกรรมด้านคลังสินค้าได้มีการพัฒนาจากกิจกรรมเล็ก ๆ ที่ไม่ค่อยจะมีความสำคัญมากนักในระบบ โลจิสติกส์จนกลายเป็นกิจกรรมที่สำคัญอย่างหนึ่งในปัจจุบันคลังสินค้านับว่ามีบทบาทช่วยทำให้สินค้านี้มีความเคลื่อนไหวมากขึ้น โดยมากกว่า

<sup>24</sup> ธนิต โสรัตน์, **Transport Logistics HUB** เมื่อประเทศไทยอยากเป็น ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้, หน้า 110.

ในอดีตซึ่งคลังสินค้าจะเป็นเพียงแค่จุดพักสินค้าหรือจุดผ่านสินค้าเท่านั้น ในบางครั้งมีผู้ใช้คำว่า ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) หรือที่เรียกว่า DC แทนคำว่าคลังสินค้า<sup>25</sup>

โดยทั่วไป คลังสินค้าทำหน้าที่ในการเก็บสินค้าระหว่างจุดต่าง ๆ ของกระบวนการจัดส่ง ซึ่งสินค้าที่เก็บไว้สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ ประเภทแรกคือวัตถุดิบ ส่วนประกอบ และชิ้นส่วนต่าง ๆ อีกประเภทคือสินค้าสำเร็จรูป ในบางกระบวนการผลิตคำว่า “สินค้า”จะนับรวมไปถึงงานระหว่างทำตลอดจนสินค้าที่ต้องทิ้งและวัสดุที่นำมาใช้ใหม่ แม้ว่าสัดส่วนของสินค้าประเภทนี้จะมีไม่มากก็ตาม

วัตถุประสงค์ของการจัดการสินค้าคงคลังมีหลักอยู่ 2 ประการ คือประการแรกสามารถมีสินค้าไว้บริการลูกค้าในปริมาณที่เพียงพอ และทันต่อความต้องการของลูกค้าเสมอเพื่อสร้างยอดขาย และรักษาส่วนแบ่งตลาดไว้ ประการต่อมา สามารถลดระดับการลงทุนในสินค้าคงคลังให้ต่ำที่สุด เพื่อให้ต้นทุนการผลิตต่ำลง แต่วัตถุประสงค์สองประการนี้จะมีความขัดแย้งกัน เพราะการลงทุนในสินค้าคงคลังในมูลค่าที่ต่ำ ต้องใช้วิธีลดระดับสินค้าคงคลังให้เหลือแค่เพียงพอใช้ป้อนกระบวนการผลิตเท่านั้น เพื่อให้การผลิตไม่หยุดชะงักแต่ระดับสินค้าคงคลังที่ต่ำเกินไปจะทำให้บริการลูกค้าไม่เพียงพอหรือไม่ทันเวลาที่ลูกค้าต้องการ แต่ในทางตรงกันข้ามการมีสินค้าคงคลังไว้มากเพื่อผลิตหรือส่งลูกค้าให้เพียงพอและทันเวลา ก็ทำให้ต้นทุนสินค้าคงคลังสูงขึ้น ดังนั้น การจัดการสินค้าคงคลังเพื่อรักษาความสมดุลให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ทั้งสองประการนี้จึงไม่ใช่เรื่องง่าย<sup>26</sup>

<sup>25</sup>กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ, เรื่องเดิม, หน้า 159.

<sup>26</sup>กานาย อภิปรัชญาสกุล, โลจิสติกส์และการจัดการซัพพลายเชนกลยุทธ์สำหรับลดต้นทุนและเพิ่มกำไร (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ ซี. วาย. ซี. สตีลพริ้นติ้ง, 2550), หน้า 84.

การจัดการสินค้าคงคลังก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ดังนี้

- 1) ตอบสนองความต้องการของลูกค้าในแต่ละช่วงเวลาทั้งในและนอกฤดูกาล โดยต้องเก็บสินค้าไว้ในคลังสินค้า
  - 2) รักษาการผลิตให้มีอัตราคงที่สม่ำเสมอ เพื่อรักษาระดับการว่าจ้างแรงงาน การเดินเครื่องจักรให้สม่ำเสมอได้ โดยจะเก็บสินค้าที่ปริมาณการขายต่ำไว้ขายช่วงฤดูที่ลูกค้าต้องการ ซึ่งช่วงนั้นอาจจะผลิตไม่ทันขาย
  - 3) ทำให้ธุรกิจได้ส่วนลดปริมาณจากการจัดซื้อครั้งละมาก ๆ ป้องกันการเปลี่ยนแปลงราคาและผลกระทบจากเงินเฟ้อเมื่อสินค้าในท้องตลาดมีราคาสูงขึ้น หรือเป็นการเก็งกำไรทางการตลาด
  - 4) ป้องกันสินค้าขาดมือด้วยสต็อกเพื่อความปลอดภัย ในกรณีเกิดความล่าช้าหรือบังเอิญมีคำสั่งซื้อเพิ่มขึ้นกะทันหัน หรือเป็นการสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน
  - 5) ทำให้กระบวนการผลิตสามารถดำเนินการต่อเนื่องอย่างราบรื่น ไม่มีการหยุดชะงัก เพราะวัตถุดิบขาด จนเกิดความเสียหายแก่กระบวนการผลิตซึ่งจะทำให้คนงานว่างงาน เครื่องจักรถูกปิด ผลิตไม่ทันคำสั่งซื้อของลูกค้า
- การคลังสินค้ามีความสัมพันธ์กับกิจกรรมด้านอื่น ๆ ของโลจิสติกส์ เช่น การผลิต การขนส่ง และการให้บริการลูกค้าดังนี้<sup>27</sup>

#### 1) การคลังสินค้าและการผลิต

การคลังสินค้าและการผลิตมีความสัมพันธ์กัน กล่าวคือ การผลิตสินค้าจำนวนน้อยทำให้เกิดสินค้าคงคลังจำนวนน้อย ซึ่งทำให้ต้องการพื้นที่เก็บสินค้าจำนวนน้อย อย่างไรก็ตามการผลิตสินค้าจำนวนน้อยทำให้ต้องมีการผลิตบ่อยครั้งซึ่งทำให้ต้นทุนการตั้งเครื่องจักร และต้นทุนการเปลี่ยนสายการผลิตสูง ในทางตรงกันข้าม การเดินสายการผลิตเพื่อผลิตสินค้าจำนวนมากทำให้เกิดการประหยัดต่อขนาด ซึ่งทำให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยต่ำ แต่ทำให้เกิดสินค้าคงคลังจำนวนมากและต้องการพื้นที่ในการเก็บสินค้าจำนวนมาก นอกจากนั้นในบางครั้งธุรกิจจะสั่งซื้อวัตถุดิบหรือ

<sup>27</sup> กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, เรื่องเดิม, หน้า 162.

ส่วนประกอบต่าง ๆ เพื่อต้องการได้ส่วนลด ซึ่งจะทำให้ต้นทุนในการผลิตสินค้าลดลง แต่ต้นทุนสินค้าคงคลังเพิ่มขึ้นเช่นกัน

## 2) การคลังสินค้าและการขนส่ง

การคลังสินค้าและการขนส่งมีความสัมพันธ์ กล่าวคือ คลังสินค้าจะรับวัตถุดิบจากซัพพลายเออร์หลายรายเพื่อรวบรวมเป็นขนาดการขนส่งที่ใหญ่ขึ้นและส่งป้อนให้กับโรงงานการผลิตต่อไป ซึ่งทำให้เกิดการประหยัดต่อขนาดการขนส่ง ส่วนการขนส่งจากคลังสินค้าไปให้ลูกค้าสามารถจะประหยัดค่าขนส่งได้เช่นกัน โดยคลังสินค้าจะรับสินค้าจากหลายโรงงานเพื่อรวบรวมส่งให้กับลูกค้า ซึ่งจะทำให้เกิดการประหยัดมากกว่าที่แต่ละโรงงานส่งสินค้าให้กับลูกค้าโดยตรง ซึ่งการขนส่งโดยรวมนี้จะขนส่งโดยใช้ขนาดรถบรรทุกหรือขนาดที่น้อยกว่ารถบรรทุกได้

## 3) การคลังสินค้าและการให้บริการลูกค้า

การคลังสินค้าและการให้บริการลูกค้ามีความสัมพันธ์กันหลายประการ ตัวอย่างเช่น นโยบายการให้บริการลูกค้าตลอด 24 ชั่วโมงต้องการสินค้าคงคลังจำนวนมาก นอกจากนั้นการเปลี่ยนแปลงของสภาวะทางการตลาดสามารถส่งผลกระทบต่อถึงการเก็บสินค้าในคลังสินค้าได้เช่นกัน ทั้งนี้ เนื่องจากการพยากรณ์ความต้องการสินค้าให้ถูกต้องเป็นสิ่งที่ยาก ดังนั้น คลังสินค้าจึงมีความจำเป็นที่จะต้องเก็บสินค้าส่วนเกินกว่าความต้องการลูกค้าไว้จำนวนหนึ่ง เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการที่ไม่ได้คาดหวังไว้ก่อนได้ นอกจากนั้นการที่มีสินค้าคงคลังส่วนเกินไว้จำนวนหนึ่งทำให้สามารถรองรับความต้องการของลูกค้าได้ในกรณีที่การผลิตมีปัญหาหรือการส่งมอบจากโรงงานล่าช้ากว่าปกติ

การตัดสินใจเกี่ยวกับคลังสินค้าที่สำคัญประการหนึ่งคือการตัดสินใจว่าจะเลือกใช้คลังสินค้าประเภทใด โดยทั่วไปคลังสินค้ามี 2 ประเภท คือ คลังสินค้าสาธารณะและคลังสินค้าเอกชน คลังสินค้าสาธารณะเป็นการเช่าพื้นที่คลังสินค้าอื่นเพื่อเก็บสินค้า ส่วนคลังสินค้าเอกชนเป็นการที่ธุรกิจนั้นสร้างคลังสินค้าขึ้นมาเพื่อเก็บสินค้าเองหรือเช่าซื้อคลังสินค้าอื่น<sup>28</sup>

<sup>28</sup> กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, เรื่องเดียวกัน, หน้า 164.

ในการเช่าคลังสินค้าสาธารณะจะมีการทำสัญญาเช่า ซึ่งจะมีการระบุลักษณะของพื้นที่และบริการที่ต้องการ ตลอดจนระยะเวลาที่ต้องการเช่าไว้เป็นสำคัญ คลังสินค้าสาธารณะมีหลายประเภท เช่น

1) คลังสินค้าสำหรับสินค้าทั่วไป คลังสินค้าสาธารณะส่วนจะเป็นประเภทนี้ โดยเป็นคลังสินค้าที่มีการออกแบบสำหรับผู้ผลิต ผู้จัดจำหน่าย และลูกค้าเพื่อเก็บสินค้าทั่วไป

2) คลังสินค้าสำหรับสิ่งของในบ้าน คลังสินค้าประเภทนี้ใช้เก็บสิ่งของส่วนตัวของลูกค้ามากกว่าเก็บสินค้า ซึ่งการเช่ามีได้หลายแบบ เช่น การเช่าพื้นที่โล่งห้องเล็ก ๆ หรือคอนเทนเนอร์เพื่อเก็บสิ่งของของลูกค้า

3) คลังสินค้าสำหรับสินค้าพิเศษ คลังสินค้าประเภทนี้ใช้เก็บสินค้าประเภทใดประเภทหนึ่ง โดดเฉพาะ เช่น ฝ้าย ขนสัตว์ ฯลฯ และมีบริการพิเศษเพื่อให้เหมาะสมสำหรับสินค้าแต่ละประเภท

นอกจากนี้ ยังมีคลังสินค้าอีกประเภทหนึ่งซึ่งทำหน้าที่เสมือนเป็นศูนย์กระจายสินค้าแบบผสมผสาน โดยการส่งสินค้าผ่านคลังซึ่งเป็นการส่งผ่านสินค้าจากจุดที่รับสินค้าเข้าไปยังจุดที่ส่งสินค้าออก โดยสินค้าที่มาถึงหีบห่อใหญ่จะถูกแบ่งแยกเป็นห่อย่อย ๆ และจัดไว้รวมกับผลิตภัณฑ์หลาย ๆ ประเภทที่ลูกค้าสั่งเพื่อส่งมอบให้กับลูกค้าโดยที่สินค้าเหล่านี้อาจจะไม่จำเป็นต้องถูกนำไปเก็บไว้ในคลังสินค้าแต่อย่างใด การส่งสินค้าผ่านคลังใช้กันอย่างแพร่หลายในกลุ่มผู้ค้าปลีก ซึ่งเป็นการรวบรวมผลิตภัณฑ์จากผู้ค้าส่งหลายรายเข้าด้วยกันเพื่อจัดส่งให้กับร้านค้าย่อยต่อไป<sup>29</sup> การส่งสินค้าผ่านคลังเป็นที่นิยมกัน โดยทั่วไปในปัจจุบันในการดำเนินงานคลังสินค้า เนื่องจากมีผลกระทบต่อต้นทุนและการให้บริการลูกค้า

ดังนั้น การจัดการคลังสินค้า เพื่อให้การดำเนินงานกิจการคลังสินค้า เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของคลังสินค้าแต่ละประเภทที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดความประหยัดในการขนส่ง การผลิต การสั่งซื้อ เป็นแหล่งของการจัดเก็บวัตถุดิบและสินค้าในการให้บริการลูกค้า เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของตลาด ลด

<sup>29</sup> กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, เรื่องเดียวกัน, หน้า 165.

รอบเวลาของแต่ละกิจกรรม สนับสนุนการผลิตแบบทันเวลาพอดี ทำให้ลดขนส่งสินค้าได้หลายชนิด เป็นที่เก็บสินค้าชั่วคราวของสินค้าที่ต้องทิ้งหรือนำไปผลิตใหม่ ส่วนวัตถุประสงค์ของการจัดการคลังสินค้า เพื่อลดระยะทางในการปฏิบัติการ ในการเคลื่อนย้ายให้มากที่สุด มีการใช้พื้นที่ในการจัดเก็บให้เกิดประโยชน์สูงสุด สร้างความมั่นใจว่าแรงงาน เครื่องมือ อุปกรณ์ สาธารณูปโภคต่าง ๆ มีเพียงพอ และสอดคล้องกับระดับของธุรกิจที่ได้วางแผนไว้ สร้างความพึงพอใจในการทำงานแก่ผู้เกี่ยวข้องในการเคลื่อนย้ายและจัดเก็บสินค้า สามารถวางแผนได้อย่างต่อเนื่อง ควบคุม และรักษาระดับการใช้ทรัพยากรให้คุ้มค่าในการลงทุนตามขนาดธุรกิจ การดำเนินการในการจัดการคลังสินค้าประกอบด้วย การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การกำหนดงบประมาณ การกำหนดทำเล ที่ตั้ง การกำหนดขนาดและจำนวนคลังสินค้า การจัดวาง ผังสินค้า การเลือกอุปกรณ์ การควบคุมการปฏิบัติงาน การถ่ายโอนข้อมูล การตั้งคลังสินค้า ต้องพิจารณาถึงประเภทอุตสาหกรรม และปรัชญาของธุรกิจประกอบกันด้วย

### 3.9 การนำสินค้ากลับเพื่อทำลายหรือซ่อม

การดึงสินค้าเพื่อมาทำลาย หรือซ่อม ในกรณีที่สินค้าที่ส่งให้ลูกค้านั้นชำรุดบกพร่อง หรือเสียหาย ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์มีหน้าที่ต้องนำสินค้าหรือชิ้นส่วน หรือวัสดุที่ได้จัดส่งให้แก่ลูกค้ากลับมาเพื่อทำลายหากสินค้าที่จัดส่งให้ลูกค้านั้นเสียหายหรือในกรณีที่สินค้าชำรุดผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ต้องนำสินค้านั้นมาซ่อมแซม เพื่อให้จัดส่งให้แก่ลูกค้าได้ตรงข้อตกลง อันก่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด<sup>30</sup>

เพื่อให้เกิดความเข้าใจได้ง่ายขึ้น จึงขอยกตัวอย่างลักษณะการดำเนินการของผู้ประกอบการ โลจิสติกส์

ตัวอย่าง บริษัท ซีที จำกัด ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับสินค้าทางการเกษตรแบบครบวงจร ในขณะที่เดียวกันบริษัท ซีที จำกัด ได้นำเอาระบบ โลจิสติกส์มาใช้ในการดำเนินการด้วย ซึ่งระบบ โลจิสติกส์ของบริษัทดังกล่าวเริ่มตั้งแต่มีการรับคำสั่งซื้อจากลูกค้าไม่ว่าจะเป็นสินค้าเกษตรแบบใด บริษัท ลาเต้ จำกัด ประกอบกิจการค้าปลีกซึ่งตั้งอยู่ใน

<sup>30</sup>รุธีร์ พนมยงค์, “การบริหารจัดการสินค้าแบบครบวงจร Logistics,” หน้า 34.

เกาะแห่งหนึ่งทางภาคใต้ของประเทศไทย ได้สั่งซื้อไม้สักกรอกที่มีคุณภาพและความอร่อยจำนวนมากมาจากบริษัท ซีที จำกัด เมื่อสั่งซื้อแล้วบริษัท ซีที จำกัด ต้องดำเนินการให้ได้สินค้าจำนวนมากคุณภาพเท่าเดิม และต้องมีการขนส่งถึงลูกค้าเร็วที่สุด เพื่อสนองตอบความต้องการของลูกค้า เพื่อให้ลูกค้าพึงพอใจมากที่สุด

บริษัท ซีที จำกัด ต้องดำเนินการภายในองค์กรว่าโรงงานไหนผลิตสินค้าได้มากหรือน้อยแค่ไหน มีจำนวนมากเพียงพอหรือไม่ จะเอาสินค้าจากโรงงานไหนที่ใกล้ที่สุด ทั้งนี้เพื่อประหยัดต้นทุนในการขนส่ง เมื่อได้สินค้าตามที่ลูกค้าสั่งแล้ว บริษัท ซีที จำกัด ต้องหาวิธีการในการวางแผนว่าจะขนส่งอย่างไรเพื่อให้ลูกค้าได้สินค้าทันเวลา ไม่เกิดการเน่าเสีย หากขนส่งทางเครื่องบินมีความรวดเร็ว แต่ไม่คุ้มค่าใช้จ่าย จึงต้องพิจารณาการขนส่งทางบก เพื่อให้สะดวกที่สุดก็ต้องขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุก เพราะขนส่งได้ในปริมาณที่มาก และรวดเร็วกว่าการขนส่งทางบกโดยวิธีอื่น

ในระหว่างการขนส่งนั้น บริษัท ซีที จำกัด ต้องมีการรักษาจัดเก็บสินค้าเพื่อไม่ให้เกิดการเสียหายด้วยเมื่อสินค้าไปถึงท่าเรืออันเป็นสถานที่สุดท้ายที่สามารถบรรทุกสินค้าด้วยรถได้ บริษัท ซีที จำกัด ต้องเป็นผู้เตรียมเรือสินค้าพร้อมอุปกรณ์และผู้ขนถ่ายสินค้า โดยบริษัท ซีที จำกัด เป็นผู้ตรวจสอบสภาพอากาศว่าเหมาะสมที่เรือเดินทางเลาะเดินทางได้หรือไม่ หากสภาพอากาศเหมาะสมก็เดินทางเพื่อขนไม้สักกรอกไปส่งให้บริษัท ลาเต้ จำกัด ได้ แต่หากสภาพอากาศไม่เอื้ออำนวยเรือไม่สามารถออกเดินทางได้ บริษัท ซีที จำกัด ก็เป็นผู้หาแนวทางเพื่อควบคุมป้องกันไม่ให้ไม้สักกรอกเสียหายในระหว่างเรือเดินทางเลาะพร้อมจะเดินทางไปส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ ซึ่งเมื่อสินค้าได้บรรทุกลงเรือจนกระทั่งถึงท่าเรือบนเกาะที่ บริษัท ลาเต้ จำกัด ตั้งอยู่ แต่ยังไม่ถึงหน้าบริษัท ก็ยังไม่พินหน้าทีของบริษัท ซีที จำกัด ที่ต้องเตรียมจัดหาอุปกรณ์และผู้ขนถ่ายสินค้าลงจากเรือให้เร็วที่สุด และเตรียมรถบรรทุกเพื่อนำส่งให้ถึงหน้าบริษัท ลาเต้ จำกัด ให้เร็วที่สุด เมื่อสินค้าถึงหน้าบริษัท ลาเต้ จำกัด หน้าทีของบริษัท ซีทีจำกัด ยังไม่จบสิ้น ยังต้องมีการขนถ่ายสินค้าลงจากรถบรรทุกเพื่อจัดเก็บให้แก่บริษัทผู้เป็นลูกค้าต่อไป อันเป็นการเสร็จสิ้นหน้าทีของผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ จะเห็นได้ว่าตั้งแต่ นำสินค้าออกจากโรงงาน จนถึงผู้บริโภคนั้นเป็นหน้าทีของผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ที่จะต้องมีการบริหารงาน จัดการ

และวางแผนเพื่อให้สินค้าถึงผู้บริโภคด้วยความรวดเร็ว ประหยัดต้นทุนในการดำเนินการ และตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้มากที่สุดด้วย

นอกจากนี้ หากบริษัท ซีที จำกัด มีคำสั่งซื้อสินค้าจากลูกค้าซึ่งอยู่ในต่างประเทศ ขบวนการต่าง ๆ ในการจัดส่งสินค้าก็ต้องเพิ่มขึ้นตอนขึ้นไปอีก โดยต้องมีกระบวนการในการนำสินค้าผ่านขั้นตอนของด่านศุลกากร หากเป็นสินค้าที่ไม่รับควมมากก็ต้องขนส่งทางเรือเดินทะเล เพราะเป็นการประหยัดต้นทุน และขนส่งได้ในปริมาณที่ละจำนวนมาก ๆ แต่หากเป็นสินค้าที่ลูกค้าต้องการด่วน และเป็นสินค้าที่เสีงง่าย ก็ต้องมีการขนส่งทางอากาศ กระบวนการและขั้นตอนในการขนส่งนี้ บริษัท ซีที จำกัด จะต้องมีการดำเนินการ โดยคำนึงถึงต้นทุนในการดำเนินการที่ต่ำที่สุดและความพึงพอใจของลูกค้ามากที่สุด ซึ่งถ้าบริษัทฯเลือกการขนส่งทางเรือกระบวนการจัดเก็บสินค้า จัดแจงเรือเพื่อบรรทุกสินค้าลงเรือจนกระทั่งสินค้าถึงท่าเรือปลายทาง และต้องจัดการเพื่อขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือไปสู่กระบวนการบรรทุกขึ้นรถบรรทุกและขนส่งสินค้าถึงโรงงานของลูกค้าที่อยู่ต่างประเทศ ขั้นตอนต่าง ๆ เหล่านี้ เป็นขั้นตอนที่ผู้ประกอบการ-โลจิสติกส์ดำเนินการเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ภายใต้หลักการเพื่อเป็นการประหยัดต้นทุน และประหยัดเวลา ทั้งนี้ก็เพื่อให้ได้กำไรสูงสุดในการประกอบกิจการนั้น

#### 4. หลักการจัดเก็บภาษีอากรที่ดี

ลักษณะการจัดเก็บภาษีอากรที่ดีประกอบไปด้วยหลักเกณฑ์ดังนี้<sup>31</sup>

1) หลักความเป็นธรรม โดยพิจารณาถึงความสามารถของผู้เสียภาษีอากร คำนึงถึงรายได้ของผู้เสียภาษี โดยคำนึงถึงหลักความสามารถในการเสียภาษี ผู้ที่มีรายได้สูงถือว่ามีความสามารถในการเสียภาษีอากรสูง รัฐบาลจึงจัดเก็บภาษีอากรได้เป็นจำนวน

---

<sup>31</sup>ปัญญพร ทองเล็ก, การภาษีอากรธุรกิจ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ออฟเซ็ท, 2550), หน้า 6-7.

มาก ผู้ที่มีรายได้ต่ำถือว่ามีความสามารถในการเสียภาษีอากรต่ำ รัฐบาลจึงจัดเก็บภาษีอากรได้เป็นจำนวนน้อยเช่นกัน

2) หลักความแน่นอน ภาษีอากรแต่ละประเภทจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์ไว้ อย่างแน่นอนและชัดเจน ประชาชนทุกคนสามารถรับทราบหลักเกณฑ์ดังกล่าวได้ โดยง่าย เช่น ผู้ใดมีหน้าที่ต้องชำระภาษีอากร การจัดเก็บภาษีอากรเก็บจากฐานภาษีใด อัตราภาษีอากรแบบใด เมื่อคำนวณแล้วภาษีที่ต้องชำระเป็นจำนวนเท่าใด จะต้องนำภาษีอากรไปชำระโดยวิธีใดได้บ้าง ต้องชำระภายในกำหนดเวลาใด

3) หลักความสะดวก การจัดเก็บภาษีอากรรัฐบาลจำเป็นต้องอำนวยความสะดวก ในการชำระภาษีอากรให้กับผู้เสียภาษีอากร โดยกำหนดวิธีการในการชำระภาษีอากร กำหนดสถานที่ กำหนดเวลา ให้ผู้เสียภาษีมีความพึงพอใจที่จะต้องชำระภาษี โดยเฉพาะ ในปัจจุบันนี้ การเสียภาษีที่จัดเก็บโดยกรมสรรพากร เพื่อให้ทันสมัยต่อการเปลี่ยนแปลง ของเทคโนโลยีของโลก และเพื่อความรวดเร็ว ท่วงถึง กรมสรรพากรได้มีการอำนวยความสะดวกให้มีการยื่นแบบเสียภาษีทางอินเทอร์เน็ต ซึ่งประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก เพราะมีผู้ใช้บริการจำนวนมากขึ้นเป็นลำดับ

4) หลักอำนวยความสะดวก ลักษณะของภาษีอากรที่ดีต้องสามารถสร้างรายได้ให้กับ รัฐบาลมากที่สุด เช่นการที่รัฐบาลใช้อัตราภาษีอากรแบบก้าวหน้าจัดเก็บภาษีเงินได้ บุคคลธรรมดา จะทำให้รัฐบาลมีรายได้เป็นจำนวนมาก หรือการที่รัฐบาลกำหนด หลักเกณฑ์การเสียภาษีอากรให้ครอบคลุมผู้เสียภาษีอากรเป็นจำนวนมาก รัฐบาลก็จะได้ ภาษีอากรเป็นจำนวนมากเช่นกัน เรียกว่าลักษณะของภาษีที่มีฐานกว้าง

5) หลักประสิทธิภาพ ความหมายของประสิทธิภาพ คือความสามารถที่ทำให้ เกิดผลในการงาน โดยมีค่าของเงินลงทุนต่ำกว่าผลตอบแทนที่ได้รับ ฉะนั้นหลัก ประสิทธิภาพในเชิงของภาษีอากรจึงหมายถึงการจัดเก็บภาษีอากรโดยเสียค่าใช้จ่าย ในการจัดเก็บภาษีน้อยที่สุด

6) หลักเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ การมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจในความหมาย ของลักษณะภาษีอากรที่ดี หมายถึง การจัดเก็บภาษีอากรต้องรักษาความเป็นกลางทาง เศรษฐกิจ ไม่ให้มีผลกระทบหรือมีน้อยที่สุดต่อเศรษฐกิจของประเทศในรูปแบบ การบริโภค การออม การผลิตสินค้าหรือบริการ ตลอดจนการทำงานของกลไกตลาด

7) หลักความยืดหยุ่น คำว่ายืดหยุ่นในความหมายของลักษณะภาษีอากรที่ดี หมายถึง ระบบของภาษีอากรที่สามารถปรับปรุง เปลี่ยนแปลง เพิ่ม ลด ให้เหมาะสมกับสถานการณ์และสภาวะเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างสะดวก รวดเร็ว

## 5. ประวัติ ความเป็นมาของการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม

ภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นภาษีที่นำมาบังคับใช้แทนภาษีการค้าที่ใช้บังคับมายาวนานถึง 60 ปี เนื่องจากเกิดปัญหาในระบบภาษีการค้า ซึ่งประเทศไทยได้เริ่มนำระบบภาษีการค้ามาใช้จัดเก็บครั้งแรกในปี พ.ศ. 2475 โดยในระยะเริ่มแรกมีลักษณะเป็นภาษีการขายที่จัดเก็บทุกทอด ตั้งแต่ระดับผู้ผลิตจนถึงระดับผู้ขายปลีก ต่อมาในปี พ.ศ. 2504 ได้มีการปฏิรูปโครงสร้างของภาษีการค้าใหม่โดยกำหนดให้จัดเก็บเฉพาะในระดับผู้ผลิตเพียงทอดเดียว<sup>32</sup> แต่จากสภาพการเปลี่ยนแปลงทางด้านโครงสร้างของระบบเศรษฐกิจ ซึ่งได้เกิดการเปลี่ยนแปลงในขั้นพื้นฐาน 2 ประการคือ<sup>33</sup> ประการแรก ผลิตภัณฑ์ในประเทศต่อบุคคลในปี พ.ศ. 2530 ได้เพิ่มขึ้นถึงเกือบ 10 เท่าของผลิตภัณฑ์ในปี พ.ศ. 2504 ซึ่งการเพิ่มขึ้นดังกล่าวนี้เกินกว่าระดับขั้นการเป็นประเทศด้าหลัง และประการที่สอง ฐานการผลิตในภาคอุตสาหกรรมภายในประเทศได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด และมีผลทำให้โครงสร้างการส่งออกของประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปด้วย จากการส่งออกสินค้าเกษตรเป็นหลัก เป็นการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างระบบเศรษฐกิจไทย นอกจากนั้น การเพิ่มขึ้นของฐานการผลิตภาคอุตสาหกรรมภายในประเทศ ยังเป็นตัวบ่งชี้ความเป็นไปได้และความจำเป็นที่ประเทศไทยจะจัดเก็บภาษีส่วนใหญ่จากการผลิตสินค้าและบริการที่ผลิตขึ้นภายในประเทศ

<sup>32</sup> ทับทิม วงศ์ประยูร, ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax) (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ วี. เจ. พรินติ้ง, 2533), หน้า 13.

<sup>33</sup> นกมล อิมกระจ่าง, คำอธิบายภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีธุรกิจเฉพาะใช้บังคับวันที่ 1 มกราคม 2535 (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานสรรพากรเขตคลองเตย, 2534), หน้า 1-2.

จากการเปลี่ยนแปลงกลยุทธ์ในการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศไทย จากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า มาเป็นการผลิตเพื่อส่งออก และจากการมุ่งผลิตเพื่อส่งออกมีความจำเป็นต้องทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำ เพื่อให้สินค้าที่ส่งออกไปขายต่างประเทศสามารถแข่งขันกับสินค้าที่ผลิตจากประเทศอื่น ๆ ได้ วิธีการใช้ในการลดต้นทุนการผลิต โดยการขจัดภาษีที่รวมอยู่ในต้นทุนการผลิตออก คือสินค้าที่ส่งออกไปขายต่างประเทศ จะต้องไม่มีภาษีทางอ้อมติดตัวสินค้า จากโครงสร้างของระบบเศรษฐกิจ และกลยุทธ์การพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงนั้น ระบบภาษีการค้าจึงไม่สอดคล้องกับนโยบายที่เปลี่ยนแปลงไป เป็นการผลิตเพื่อการส่งออก เนื่องจากไม่สามารถขจัดภาษีการค้าออกจากต้นทุนการผลิตได้ทั้งหมด แม้ว่าในขั้นตอนการส่งออกผู้ประกอบการค้าที่ส่งออก จะได้รับการยกเว้นภาษีการค้าก็ตาม และจากการที่ประเทศไทยตัดสินใจเข้าเป็นสมาชิกของความตกลงทั่วไปทางการค้าและศุลกากร (GATT) ซึ่งมีข้อจำกัดห้ามประเทศสมาชิก ชดเชยภาษีทางตรงแก่สินค้าส่งออก แต่ไม่ห้ามการคืนภาษีทางอ้อม ทำให้มีความจำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องปรับปรุงระบบภาษีอากร โดยเฉพาะระบบภาษีทางอ้อมเพื่อให้สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมใหม่ และเพื่อให้รักษาไว้ซึ่งความแข่งขันของสินค้าไทยในต่างประเทศอีกด้วย<sup>34</sup>

นอกจากสภาพทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปแล้ว ยังมีสาเหตุในทางภาษี ทั้งในด้านการทำรายรับของภาษี แนวโน้มการจัดเก็บภาษีทางอ้อม และปัญหาของระบบภาษีการค้าเองคือ นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2519 เป็นต้นมา รายรับภาษีอากรจากภาษีการค้าได้เริ่มลดลงอย่างเป็นลำดับ การลดลงของภาษีการค้าเป็นสัญญาณบ่งบอกว่ารัฐไม่สามารถจะพึ่งพารายรับนี้ในจำนวนเท่าเดิมอีกต่อไปแล้ว นอกจากนั้นยังแสดงว่าภาษีการค้านี้ไม่สามารถก่อรายรับให้กับรัฐได้ดั้งเดิมแล้ว และจากแนวความคิดซึ่งมุ่งเก็บภาษีเงินได้เป็นหลัก มีการเปลี่ยนแปลงไป หลายประเทศได้หันมามุ่งเก็บภาษีจากฐานรายจ่ายแทน นอกจากนั้นยังมีแนวความคิดเกี่ยวกับการลดภาษีเงินได้เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ และเพิ่มแรงจูงใจในการทำงาน จากการเปลี่ยนแปลงแนวคิดดังกล่าว ทำให้การหวังพึ่งรายรับภาษีอากรจากภาษีเงินได้ลดลง ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากการที่ภาษีศุลกากรและภาษีการค้า

<sup>34</sup> ทับทิม วงศ์ประยูร, เรื่องเดิม, หน้า 5-6.



มีแนวโน้มลดลง และภาษีเงินได้มีขีดจำกัดในการขยายตัวแล้ว ทำให้เห็นว่าประเทศไทย มีความจำเป็นที่จะต้องมีการปฏิรูปภาษีจากรายจ่ายที่มีฐานที่กว้างและเป็นแหล่งรายรับของรัฐ และซึ่งเป็นภาษีที่สอดคล้องกับฐานการผลิตและระดับขั้นของการพัฒนาเศรษฐกิจ มาทดแทนภาษีการค้า และอีกทั้งหลักเกณฑ์ของภาษีการค้าที่ใช้อยู่ในปีพ.ศ. 2519 มี ข้อบกพร่องในตัวเองอยู่หลายประการ คือ ภาษีการค้าเป็นภาษีที่ซ้ำซ้อน เนื่องจาก หลักเกณฑ์ของภาษีการค้า นั้น จะเก็บจากการผลิตภักดิ์ระหว่างผลิตและสินค้าทุนอีกด้วย ภาษีการค้าไม่ส่งเสริมการส่งออก เพราะการให้ผู้ส่งออกได้รับยกเว้นภาษีการค้า นั้น เป็นเพียงการปลดเปลื้องภาระภาษีในช่วงสุดท้ายเท่านั้น ความซ้ำซ้อนของภาษีการค้า ทำให้ภาระภาษีในช่วงก่อน ๆ ที่สะสมกันมาก่อนถึงช่วงสุดท้ายยังคงติดตัวสินค้าที่ ส่งออกอยู่ และภาษีการค้าเป็นภาษีที่มีหลักเกณฑ์สลับซับซ้อนและยากต่อการปฏิบัติตาม เป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากตัวบทกฎหมายว่าด้วยภาษีการค้า ได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้ง โดยพระราชบัญญัติและพระราชกำหนดหลายฉบับ และยังประกอบด้วยกฎหมายย่อย อีกมากมาย นอกจากนั้นการแบ่งประเภทการค้าที่ต้องเสียภาษีออกเป็น 14 ประเภท ซึ่ง เสียภาษีในอัตราที่ต่างกันยังทำให้เกิดปัญหาในการตีความเป็นอย่างมากในทางปฏิบัติ

จากปัญหาของการจัดเก็บภาษีการค้าดังกล่าวมาข้างต้น จึงก่อให้เกิดแนวความคิด ที่จะมีการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มขึ้นมา ซึ่งภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นภาษีที่ใช้บังคับมานาน แล้วในประเทศที่พัฒนาแล้ว และประเทศที่กำลังพัฒนาในขณะนั้น รัฐบาลไทยในปี พ.ศ. 2524 จึงได้เล็งเห็นว่า ภาษีมูลค่าเพิ่มน่าจะมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ ของประเทศไทย จึงได้มีการศึกษาความเป็นไปได้ของการนำภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ใน ประเทศไทย โดยรัฐบาลมีนโยบายที่ชัดเจนเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม นับตั้งแต่แผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2524 แต่การดำเนินงานเกี่ยวกับเรื่องนี้ ได้เริ่มอย่างจริงจังในปีพ.ศ. 2530 อันเป็นปีแรกของ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup>รัฐกร อัสครธีรบุทซ์, “หลักการและแนวคิดของระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม,” วารสาร-  
ดอกเบี๋ย 7, 85 (กรกฎาคม 2531): 64.

การศึกษาปรากฏว่า ภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นภาษีที่มีความเหมาะสมหลายประการ ซึ่งจะมีส่วนช่วยส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยได้เป็นอย่างดีในหลาย ๆ ด้าน ฉะนั้นจึงได้มีการศึกษารายละเอียดและเตรียมการในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการนำภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้จัดเก็บในประเทศไทย

แผนดำเนินการในขั้นแรก กระทรวงการคลังได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นมาชุดหนึ่ง เรียกว่าคณะกรรมการเตรียมการบังคับใช้ภาษีมูลค่าเพิ่ม มีปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธาน มีอธิบดีกรมที่เกี่ยวข้องได้แก่ กรมสรรพากร กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร และสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ร่วมเป็นกรรมการ เพื่อทำหน้าที่กำหนดแนวทางและบริหารการเตรียมการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม ตลอดจนการกำหนดโครงสร้างการจัดเก็บควบคุม ติดตามจนถึงขั้นประเมินผลการจัดเก็บ

ภายใต้คณะกรรมการชุดดังกล่าว ยังมีคณะอนุกรรมการเพื่อรับผิดชอบเตรียมการในส่วนที่เกี่ยวข้องเฉพาะด้านอีก 8 ชุด ประกอบด้วยกรมการตั้งจากหน่วยงานต่าง ๆ ในกระทรวงการคลัง รวมทั้งผู้แทนจากส่วนราชการภายนอกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องแต่ละด้าน นอกจากนี้ในส่วนของกรมสรรพากรในฐานะหน่วยงานหลักที่จะต้องรับผิดชอบจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มต่อไป ก็ได้มีการตั้งคณะกรรมการระบบจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม เพื่อรับผิดชอบกำหนดแนวทางและวิธีการบริหารงานจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย รวมทั้งยังได้ตั้งคณะทำงานขึ้นมาอีก 12 ชุด เพื่อรองรับแผนงานด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านระบบบัญชี และเอกสารหลักฐาน ด้านแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่ม ด้านการกรรรมวิธีแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่ม ด้านคอมพิวเตอร์ ด้านภาษีมูลค่าเพิ่มในส่วนของการนำเข้าและส่งออก ด้านการคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม ด้านระบบการตรวจสอบภาษีมูลค่าเพิ่ม ด้านการคัดเลือกรายผิดปกติเพื่อการตรวจการเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ด้านภาษีอากรค้างในส่วนภาษีมูลค่าเพิ่ม ด้านการกำหนดมาตรการพิเศษในช่วงเปลี่ยนแปลงสู่ระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม ด้านการบริหารทั่วไปในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภาษีมูลค่าเพิ่มและด้านการฝึกอบรมภาษีมูลค่าเพิ่ม

จากการเตรียมการในการต่าง ๆ ของคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ ตลอดจนคณะทำงานต่าง ๆ ดังกล่าวที่ได้เริ่มดำเนินการอย่างได้ผลต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 กระทรวงการคลังจึงได้เสนอเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีจากระบบภาษีการค้าที่ใช้อยู่

และนำมาภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้จัดเก็บแทน และเสนอต่อคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2532 ซึ่งคณะรัฐมนตรีก็ได้มีมติเห็นชอบในหลักการตามข้อเสนอของกระทรวงการคลัง และเริ่มมีผลใช้บังคับจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535

## 6. แนวคิดการจัดเก็บภาษีภาษีมูลค่าเพิ่ม

แนวคิดในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม เพื่อหารายได้ให้กับรัฐบาล การเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นการจัดปัญหาภาระซ้ำซ้อน เนื่องจากจัดเก็บเฉพาะส่วนที่เพิ่มขึ้นในแต่ละขั้นตอนของการผลิต การจำหน่ายสินค้าหรือการให้บริการ ภาษีมูลค่าเพิ่มจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดสรรทรัพยากรของประเทศและเอื้ออำนวยต่อการลงทุนและการส่งออก

แนวความคิดในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจ การเงิน การคลังทั้งของโลกและในประเทศเพื่อมุ่งตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในปีพ.ศ. 2524 ซึ่งเกิดจากแนวหลักดังต่อไปนี้<sup>36</sup>

1) แนวคิดเพื่อขจัดความซ้ำซ้อนของภาระภาษี เนื่องจากภาษีการค้ามีหลักการจัดเก็บจากยอดขายหรือยอดขายรับก่อนหักรายจ่ายในทุกขั้นตอนการผลิตหรือการให้บริการ ซึ่งภาษีที่จัดเก็บในกระบวนการผลิตขั้นแรก ๆ จะถูกถือเป็นฐานของภาษีที่จัดเก็บในกระบวนการผลิตขั้นถัดไป ทำให้มีการเก็บภาษีซ้ำซ้อนกันในหลายขั้นตอนขึ้นอยู่กับจำนวนขั้นตอนของการผลิตสินค้านั้น ๆ ซึ่งหากขั้นตอนการผลิตมีมาก ภาระภาษีซ้ำซ้อนก็จะมามากหรือสูงตามไปด้วย การเก็บภาษีซ้ำซ้อนดังกล่าวทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าสูงกว่าที่ควร สำหรับภาษีมูลค่าเพิ่มนั้นมีหลักการจัดเก็บจากฐานมูลค่าของสินค้าหรือบริการเฉพาะส่วนที่เพิ่มขึ้นในแต่ละขั้นตอนการผลิตและจำหน่ายเท่านั้น จึงไม่มีภาระภาษีที่ซ้ำซ้อนกัน ทั้งนี้ เนื่องจากสามารถนำภาษีซื้อที่เสียไว้แล้วจากการซื้อวัตถุดิบ สินค้าทุนมาเครดิตออกจากภาษีขายจากการขายสินค้าและบริการได้ทั้งจำนวน

<sup>36</sup> นกตล อัมกระจำง, เรื่องเดิม, หน้า 2.

และทุกขั้นตอนการผลิตสินค้าหรือบริการ จึงเห็นได้ว่าฐานภาษีมูลค่าเพิ่มมิใช่ราคาขาย หรือรายรับดังเช่นภาษีการค้า แต่มูลค่าของสินค้าหรือบริการส่วนที่เพิ่มขึ้นในแต่ละ ขั้นตอนการผลิตสินค้าหรือบริการเท่านั้น ความซ้ำซ้อนของภาระภาษีจึงถูกขจัดออกไป

2) แนวคิดเพื่อให้เกิดความเป็นกลางทางเศรษฐกิจ เนื่องจากภาษีมูลค่าเพิ่มบังคับใช้ กับสินค้าและบริการทุกชนิดและทุกขั้นตอนของการผลิตและการจำหน่าย โดยใช้อัตรา เดียวสำหรับสินค้าและบริการทุกชนิดด้วย จึงไม่ก่อให้เกิดการบิดเบือนในการผลิตและ การบริโภค นอกจากนั้นภาษีมูลค่าเพิ่มยังมีความเป็นกลางในการจัดรูปแบบธุรกิจด้วย กล่าวคือ ไม่ว่าจะขยายรูปแบบธุรกิจออกไปในแนวดิ่งหรือแนวขนานก็จะมีผลทางภาษี อย่างเดียวกัน เพราะฐานภาษีคือมูลค่าของสินค้าหรือบริการส่วนที่เพิ่มขึ้น ไม่มีการจัดเก็บ ภาษีซ้ำ สำหรับภาษีการค้ามีการจัดเก็บหลายอัตราทำให้ภาษีขาดความเป็นกลาง และ จึงใจให้มีการบิดเบือนการใช้ทรัพยากรทั้งในด้านการผลิตและการบริโภค ทั้งนี้ เนื่องจากโครงสร้างภาษีที่ไม่เสมอภาค และการที่ภาษีการค้ามีหลักการจัดเก็บจากรายรับ ก่อนหักรายจ่ายในทุกขั้นตอนการผลิตนั้นทำให้มีการจัดเก็บภาษีซ้ำซ้อน การซ้ำซ้อน ของภาระภาษีนี้ ก่อให้เกิดการหลีกเลี่ยงภาษีโดยการจัดรูปแบบของธุรกิจหรือการรวมตัว ของธุรกิจเป็นไปในแนวดิ่ง แทนที่จะเป็นแนวขนานทั้งนี้เพราะการรวมตัวในแนวดิ่ง จะเสียภาษีน้อยกว่า เนื่องจากมีการลดจำนวนครั้งของการขายลง

3) แนวคิดเพื่อให้เกิดการเอื้ออำนวยต่อการลงทุน ระบบภาษีมูลค่าเพิ่มนั้นยอมให้ มีการเครดิตภาษีสำหรับสินค้าประเภททุน (เครื่องจักร) ที่ซื้อมาใช้ในกิจการได้ด้วย โดย ถือเสมือนหนึ่งว่าสินค้าประเภททุนเป็นสินค้าทั่ว ๆ ไปที่ซื้อมาเพื่อขายหารายได้ การให้ เครดิตภาษีดังกล่าวจะมีผลให้ผู้เสียภาษีได้รับเงินคืนทันทีในงวดที่มีการซื้อสินค้า ประเภททุนมาใช้ ประกอบกับภาษีมูลค่าเพิ่มมีลักษณะไม่ซ้ำซ้อนดังเช่นภาษีการค้า จึงเอื้ออำนวยหรือส่งเสริมต่อการลงทุนในกิจการต่าง ๆ ทุกประเภท

4) แนวคิดในการเอื้ออำนวยต่อการส่งสินค้าออก เนื่องจากระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม ใช้อัตราศูนย์กับสินค้าส่งออก ทำให้สินค้าส่งออกปลอดจากภาระภาษีทางอ้อม และ หากมีภาระภาษีติดฝังในสินค้าส่งออกก็จะได้รับคืนทั้งหมด ซึ่งทำให้สินค้าไทยมีโอกาส แข่งขันกับสินค้าต่างประเทศได้มากขึ้น ผลก็คือเป็นการสนับสนุนหรือส่งเสริมการส่ง สินค้าออกนั่นเอง สำหรับภาษีการค้านั้นแม้ว่าสินค้าที่ส่งออกจะได้รับยกเว้นภาษีก็ตาม

แต่ก็เป็นเพียงปลดเปลื้องความซ้ำซ้อนของภาษีในช่วงสุดท้ายเท่านั้น ความซ้ำซ้อนของ ภาระภาษีในช่วงอื่น ๆ ที่สะสมกันมาก่อนถึงช่วงสุดท้ายก็ยังมีติดตัวสินค้าอยู่ การลด อัตราภาษีการค้าก็เป็นเพียงการบรรเทาความรุนแรงของการซ้ำซ้อนเท่านั้น มิได้ขจัด ความซ้ำซ้อนของภาระภาษีไปโดยสิ้นเชิง การจ่ายคืนภาษีในรูปแบบเงินชดเชยนั้นก็มีปัญหา ในการคำนวณมูลค่าของภาษีที่ฝังอยู่ในตัวสินค้าว่ามีจำนวนที่แน่นอนเท่าใด เมื่อไม่ สามารถคำนวณมูลค่าของภาษีที่แน่นอนได้ การจ่ายคืนภาษีในรูปแบบเงินชดเชยจึงอยู่ใน ลักษณะของการคาดเดาหรือเหมาจ่ายโดยประมาณ ทำให้ความสามารถในการแข่งขัน ของสินค้าไทยลดลง ซึ่งมีส่วนทำให้ไทยเสียเปรียบดุลการค้ามากกว่าที่ควรจะเป็น

5) แนวคิดเพื่อสร้างกลไกป้องกันการหลบหนีภาษี ระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมีกลไก ป้องกันการหลบหนีภาษีอยู่ในตัว เนื่องจากการเสียภาษีของผู้ขายรายหนึ่งจะถูกนำไป เป็นหลักฐานการเครดิตภาษีของผู้เสียภาษี (ผู้ขาย) อีกรายหนึ่ง โดยที่การซื้อขายสินค้า แต่ละครั้ง ผู้ขายจะต้องออกหลักฐานใบกำกับภาษี (Tax Invoice) ให้กับผู้ซื้อสินค้าเพื่อนำไปใช้ในการเครดิตออกจากภาษีขายในการยื่นแบบชำระภาษีต่อกรมสรรพากร ซึ่งหากผู้ประกอบการรายใดมีเอกสารหลักฐานภาษีซื้อ (ใบกำกับภาษี) ไม่ครบถ้วน ก็จะต้องแบกรับภาระภาษีในส่วนนั้น ๆ ไว้เอง ดังนั้นแต่ละฝ่ายจะต้องรักษาผลประโยชน์ ของตนเอง ซึ่งจะเป็นการควบคุมการเสียภาษีระหว่างผู้เสียด้วยกันเองให้เป็นไปอย่าง ถูกต้องโดยอัตโนมัติแทนที่จะถูกควบคุมหรือตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐแต่ฝ่ายเดียว สำหรับภาษีการค้าในส่วนนี้ส่วนใหญ่เก็บจากผู้ผลิตและผู้นำเข้า ทำให้ภาระภาษีนั้นถูกรวม เข้าไปกับราคาสินค้า ซึ่งผู้เสียภาษีตามกฎหมายรู้สึกว่ามีภาษีที่สูงตามไปด้วย จึงทำให้ ผู้ขายพยายามหลบหนีภาษีกันอย่างอิสระ โดยไม่มีกลไกป้องกันการหนีภาษี

6) แนวคิดเพื่อให้มีโครงสร้างไม่ยุ่งยากและสลับซับซ้อน เนื่องจากภาษีมูลค่าเพิ่ม นั้นมีอัตราจัดเก็บอัตราเดียวกับสินค้าและบริการทุกชนิด การคำนวณภาษีก็นับจำนวน ภาษีที่ต้องเสียได้ง่ายโดยเอาภาษีขาย (Output Tax) ลบด้วยภาษีซื้อ (Input Tax) การเขียน กฎหมายก็ไม่สลับซับซ้อน สำหรับภาษีการค้าก็นับบัญชีสลับซับซ้อนเข้าใจยากและ กระจายอยู่หลายที่ทั้งที่เป็นพระราชบัญญัติ พระราชกำหนดมากมายหลายฉบับแล้วยังมี พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ประกาศกระทรวงการคลัง และประกาศอธิบดี กรมสรรพากรอีกหลายฉบับที่ต้องใช้ประกอบ และนอกจากความสลับซับซ้อนของ

กฎหมายแล้วยังมีปัญหาในการตีความด้วย และการที่ภาษีการค้ามีหลายอัตราก็ยิ่งเพิ่มความยุ่งยากซับซ้อนทางปฏิบัติมากขึ้นไปอีก

7) แนวคิดในการอำนวยความสะดวกได้ให้รัฐมากขึ้น เนื่องจากภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นภาษีที่ฐานกว้างและมีกลไกป้องกันการหลบหนีภาษีอยู่ในตัวเอง การหลีกเลี่ยงภาษีจะกระทำได้ยาก การจัดเก็บภาษีจึงจัดเก็บได้เต็มเม็ดเต็มหน่วย ซึ่งจะอำนวยความสะดวกให้รัฐมากขึ้นไปอีก

8) แนวคิดเพื่อการให้ความร่วมมือในการเสียภาษีมียากขึ้น ภาษีมูลค่าเพิ่มนั้นรัฐมิใช่จัดเก็บภาษีแต่ฝ่ายเดียว ผู้มีหน้าที่เสียภาษีก็มีโอกาสได้รับเงินภาษีคืนจากรัฐด้วย เช่น ผู้ส่งออก ซึ่งแทนที่จะเสียภาษีกลับมาได้รับเงินภาษีคืนจากรัฐ ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับผู้เสียภาษีจึงมีลักษณะเป็นธุรกิจในขอบเขตของวินัยมากขึ้น เมื่อผู้เสียภาษีได้รับการปฏิบัติอย่างถูกต้องเป็นธรรมเช่นนี้ ก็จะมีความเต็มใจในการให้ความร่วมมือในการเสียภาษีมากขึ้นตามไปด้วย

## 7. ทฤษฎีเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม

จากประวัติความเป็นมาและแนวคิดในการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มนั้น การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มอาศัยทฤษฎีความสามารถ (Ability to Pay Principle) และทฤษฎีผลประโยชน์ (Benefit-received Principle)<sup>37</sup> ซึ่ง Adam Smith ผู้ได้รับการขนานนามว่าเป็นบิดาแห่งวิชาเศรษฐศาสตร์ ได้กล่าวถึงทฤษฎีนี้ไว้ว่าหลักการแบ่งภาระภาษีที่เป็นที่ยอมรับกันอยู่ทั่วไป คือหลักความสามารถ บุคคลทุกคนควรจะต้องเสียภาษีอากรเพื่อบำรุงรัฐตามความสามารถของตน บุคคลที่มีความสามารถเท่ากันก็ควรจะต้องเสียภาษีจำนวนเท่ากัน บุคคลที่มีความสามารถต่างกันก็ควรเสียภาษีแตกต่างกัน บุคคลที่มีความสามารถมากกว่าผู้อื่นก็ควรจะต้องเสียภาษีจำนวนมากกว่าผู้อื่น เป็นหลักการที่ยอมรับกันในการอยู่ร่วมกันในสังคม หลักความสามารถนี้ เป็นหลักที่ยอมรับกันว่าเป็น

<sup>37</sup>Nadia Weiner, *Adam Smith's Recommendations on Taxation* [Online], available URL: <http://www.progress.org/banneker/adam.html>, 2011 (October, 12).

ธรรมชาติที่สุด และเป็นที่ยอมรับกันว่าคนที่มีความสามารถสูง ก็สามารถที่จะเสียสละได้มาก โดยไม่ลำบากนัก เนื่องจากคนที่มีความสามารถสูง ถ้ามองแง่ประโยชน์สุดท้ายจากรายได้แต่ละหน่วยก็ลดลง และรายได้ส่วนมากก็อาจเป็นรายได้ส่วนที่เกินความจำเป็น ในการยังชีพตามปกติแล้ว ความสามารถหมายถึงความอยู่ดีกินดีทางเศรษฐกิจ หรือ Economic Well-Being นั้นเอง ในการนำหลักความสามารถมาใช้ในการจัดเก็บ ภาษีมูลค่าเพิ่มนั้นเกี่ยวกับการบริโภค หรือ Consumption Expenditure การบริโภคนั้น อาจจะแสดงถึงความสามารถในการเสียภาษีของบุคคลไม่ชัดเจนเหมือนกับเงินได้หรือทรัพย์สิน การบริโภคนั้นจะขึ้นอยู่กับรายได้ในยามเศรษฐกิจรุ่งเรือง บุคคลมีรายได้สูงขึ้น ก็จะเพิ่มการบริโภคขึ้น แต่ในทางตรงกันข้ามในยามเศรษฐกิจตกต่ำรายได้ลดลง บุคคลก็จะบริโภคน้อยลง ดังนั้นจึงอาจถือได้ว่าการบริโภคแสดงถึงความสามารถของ บุคคลทางอ้อม แต่ก็ต้องยอมรับว่า การบริโภคก็ขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ อีกนอกจากเงินได้ และการเก็บภาษีการบริโภคโดยทั่วไปก็มีเหตุผลอื่นสนับสนุนนอกเหนือจากหลัก ความสามารถ<sup>38</sup>

ส่วนทฤษฎีผลประโยชน์นั้น คือเมื่อมีการชำระภาษีให้แก่รัฐแล้ว จะได้รับประโยชน์ กลับคืนมา โดยการที่รัฐซึ่งเป็นผู้จัดเก็บภาษีนั้นสามารถนำเอาเงินภาษีที่จัดเก็บได้มา บริหารและพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้า ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนมีความรู้ มีรายได้ มี งานทำ รวมทั้งมีความมั่นคงในทรัพย์สิน ดังนั้นรัฐจึงต้องมีหน้าที่ในการจัดการสิ่งจำเป็น เช่น การสาธารณสุข โภค การศึกษา การสาธารณสุข การสื่อสาร การป้องกันประเทศ การรักษาความสงบสุขภายในประเทศ ซึ่งทั้งหมดที่กล่าวมานี้ย่อมสะท้อนกลับ ไปยัง ผู้เสียภาษีที่ได้เสียภาษีให้แก่รัฐไปแล้วทั้งสิ้น

<sup>38</sup>รัฐกร อัสครธีรยุทธ, เรื่องเดิม, หน้า 63-64.

## 8. หลักการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม

ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Add Tax) นั้น เป็นภาษีบริโภค (Consumer Tax) ชนิดหนึ่ง ซึ่งจัดเก็บจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (Economic Activities) บนฐานของมูลค่าของสินค้า หรือบริการส่วนที่เพิ่มขึ้นในแต่ละขั้นตอนของการประกอบธุรกิจการค้า อันได้แก่ การขายสินค้า บริการ หรือการนำเข้า อย่างไรก็ตาม แม้ภาษีมูลค่าเพิ่มจะมีการจัดเก็บทุกทอดของการค้า แต่ภาษีมูลค่าเพิ่มไม่มีภาระภาษีที่ซ้ำซ้อน เนื่องจากมิได้มีการจัดเก็บภาษีจากมูลค่าสินค้าหรือบริการที่เสียภาษีแล้ว หรือที่เรียกว่า No Tax on Tax จึงอาจกล่าวได้ว่า มูลค่าของฐานภาษีมูลค่าเพิ่มเท่ากับส่วนต่างของมูลค่าสินค้าหรือบริการที่ขายหรือให้บริการกับมูลค่าสินค้าหรือบริการที่ใช้ในการผลิตสินค้าหรือบริการนั้น ภาษีมูลค่าเพิ่มนั้นเกิดขึ้นครั้งแรกในประเทศฝรั่งเศส ภายหลังสงครามโลกครั้งที่สองยุติลง ต่อมาได้แพร่ขยายเข้าไปในหลายประเทศที่อยู่ในกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย (Scandinavian Countries) กลุ่มตลาดร่วมยุโรป (Common Market) และหลายประเทศทั่วโลก<sup>39</sup>

ภาษีมูลค่าเพิ่มนั้น ผู้มีหน้าที่เสียภาษีคือ ผู้ประกอบการ ซึ่งผู้ประกอบการหมายถึง บุคคลผู้ขายสินค้าหรือให้บริการในทางธุรกิจหรือวิชาชีพ ไม่ว่าจะการกระทำดังกล่าวจะ ได้รับประโยชน์หรือได้รับค่าตอบแทนหรือไม่ และไม่ว่าจะได้จดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มแล้วหรือไม่ โดยมีข้อสังเกตว่ากฎหมายใช้คำว่า “บุคคล” บุคคลในที่นี้อาจจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ และนิติบุคคลที่จะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มนั้น ไม่ได้จำกัด เฉพาะบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลเท่านั้น ฉะนั้นนิติบุคคลที่เป็นองค์การของ รัฐบาลหรือนิติบุคคลตามกฎหมายพิเศษก็ถือเป็นผู้ประกอบการ หากมีการขายสินค้า หรือให้บริการในทางธุรกิจหรือวิชาชีพ

---

<sup>39</sup> อวยพร สุขวงศ์, “ปัญหาบางประการเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจากการโอนสิทธิเรียกร้อง,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550), หน้า 15.

ผู้มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่มนอกจากจะได้แก่ผู้ประกอบการแล้วยังได้แก่

“ผู้นำเข้า” ด้วย ผู้นำเข้านั้นหมายความว่า ผู้ประกอบการหรือบุคคลอื่นซึ่งนำเข้ามา “นำเข้า” หมายความว่านำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร และยังหมายความรวมถึง การนำสินค้าที่ต้องเสียอากรขาเข้า หรือที่ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรออกจากเขตปลอดอากรโดยมิใช่เพื่อส่งออกด้วย<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> รัชสิทธิ์ ตรีชูธรรม, คำอธิบายกฎหมายภาษีอากร (กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2552), หน้า 5-6.