

นโยบายของประเทศ : ประสิทธิภาพการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ National Policy : Efficiency of Transport and Logistics Services

สุปราณี หลีศิริโรจน์ และ โชติ บดีรัฐ

มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม

Supranee Leesirroj and Chot Bodeerat

Pibulsongkram Rajabhat University, Thailand

Corresponding Author, Email : chotbodeerat@psru.ac.th

บทคัดย่อ

ประสิทธิภาพการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ถือเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะความได้เปรียบทางการแข่งขัน ดังนั้น นโยบายของประเทศจึงจำเป็นต้องเร่งรัดในการยกระดับระบบโลจิสติกส์ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศให้มีประสิทธิภาพด้วยการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรมที่ทันสมัย การเชื่อมโยงถึงกิจกรรมและปัจจัยหลักที่จะนำไปสู่ความสำเร็จ ไม่ว่าจะเป็นการวางแผนด้านบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทั้ง 7 ขั้นตอน การให้ความสำคัญกับการจัดการห่วงโซ่อุปทาน ทั้งระดับกลยุทธ์ ระดับยุทธวิธี และระดับปฏิบัติการ ให้เกิดระบบการจัดการเพื่อการผลิต ส่งมอบ และจัดจำหน่ายสินค้าให้ตรงตามความต้องการของผู้ผลิตและผู้บริโภค ตลอดจนเกิดความสัมพันธ์ที่ดีและมีจุดประสงค์เดียวกันระหว่าง Supplier ผู้ผลิต จนไปถึงผู้บริโภคได้อย่างปลอดภัย มีคุณภาพ และเกิดความพึงพอใจสูงสุดในฐานะผู้รับบริการ

คำสำคัญ : นโยบายของประเทศ; ประสิทธิภาพ; การบริการ; การขนส่งและโลจิสติกส์

Abstract

The efficiency of transportation and logistics services is an important part of developing the country's economic system, especially competitive advantage. Therefore, the country's policy must accelerate the improvement of the logistics system, both land, water and air, to be efficient by using modern technology and innovation, linking activities and key factors that will lead to success, whether it is planning transportation and logistics services in all 7 steps, giving importance to supply chain management at the strategic, tactical and operational levels to create a management system for producing, delivering and distributing products that meet the needs of manufacturers and consumers, as well as creating good relationships and having the same purpose between suppliers, manufacturers and consumers safely, with quality and maximum satisfaction as service recipients.

* วันที่รับบทความ : 5 กันยายน 2567; วันที่แก้ไขบทความ 19 กันยายน 2567; วันที่ตอบรับบทความ : 21 กันยายน 2567

Received: September 5, 2024; Revised: September 19, 2024; Accepted: September 21, 2024

Keywords : National Policies; Efficiency; Services; Transportation and Logistics

บทนำ

นโยบายของประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติด้านโลจิสติกส์ ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้สามารถยกระดับให้ประเทศไทยก้าวไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้ว หลุดพ้นกับดักประเทศรายได้ปานกลางได้ โดยประเทศไทยมีวิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์ชาติด้านโลจิสติกส์ 20 ปี คือ มุ่งให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และมีเป้าหมายของยุทธศาสตร์ คือ ระบบโลจิสติกส์แห่งชาติของไทยสามารถให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค เชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและนานาชาติ ดังนั้น นโยบายของประเทศ : ประสิทธิภาพการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ จึงเป็นความเกี่ยวข้องในส่วนของการสร้างความเชื่อมั่น ด้านความมั่นคงของชาติ ที่จะส่งผลต่อสายตาเพื่อนบ้าน มิตรประเทศที่ทำธุรกิจการค้าระหว่างกัน นโยบายของประเทศจึงควรให้ความสำคัญในการสนับสนุนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการพัฒนายุทธศาสตร์ชาติด้านโลจิสติกส์ 20 ปี (พ.ศ.2561 - 2580) ที่ต้องอาศัยการศึกษาเพื่อพัฒนาต่อยอดองค์ความรู้ให้ได้แนวทางการสนับสนุนด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่น่าเชื่อถือ สามารถยึดถือและนำไปปฏิบัติได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นต่อไป จึงกล่าวได้ว่า ประสิทธิภาพการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ถือเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเป็นกลไกพื้นฐานที่หล่อเลี้ยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ ประเทศที่มีการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ดีและมีประสิทธิภาพจะมีความได้เปรียบด้านต้นทุน ส่งผลให้สามารถพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับภาคธุรกิจได้สูงกว่าประเทศอื่น (ณัชพล จรูญพิพัฒน์กุล, 2561: 4) ในระดับประเทศที่ผ่านมา สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติก็ได้มีการออกแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2564) โดยมีวัตถุประสงค์ในการสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการ การยกระดับประสิทธิภาพระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 - 2564) มี 1 ข้อหลัก คือ ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยตั้งเป้าว่าในปี 2564 จะลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยเหลือ 12% ของจีดีพี เพิ่มการขนส่งทางรางเป็น 4% จาก 2% ทางน้ำเป็น 19% จาก 15% เป็นต้น (อัฐพร โยเหลา, 2562 : 22-23) โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ปี 2560 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังคงเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด คือ มีสัดส่วนร้อยละ 54.1 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม รองลงมาคือต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 36.8 และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีสัดส่วนร้อยละ 9.1 ในปี 2560 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้านี้มีมูลค่า 1,140.1 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1,078.3 พันล้านบาท ในปี 2559 หรือคิดเป็นอัตราการขยายตัวร้อยละ 5.7 โดยต้นทุนค่าขนส่งสินค้านี้มีมูลค่าสูงขึ้นเป็นผลมาจากปริมาณการ

ขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากการส่งออกระหว่างประเทศ รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในภาพรวมมีการปรับตัวเพิ่มขึ้น (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2565: 7) ผู้เขียนจะขอเสนอ นโยบายของประเทศ : ประสิทธิภาพการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ตามเนื้อหาดังต่อไปนี้

ความสำคัญของการขนส่งกับโลจิสติกส์

ปัจจุบันนโยบายของประเทศ ด้านการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ได้มีความเชื่อมโยงของหมดหมายกับเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 และยุทธศาสตร์ชาติ หมดหมายที่ 5 ซึ่งไทยจะเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศ ตลอดจนมีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ได้แก่ เป้าหมายที่ 1) การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม เป้าหมายที่ 2) การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่ เป้าหมายที่ 3) การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม และเป้าหมายที่ 4) การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริการไปสู่ความยั่งยืน โดยทำให้ประเทศไทยมีระบบนิเวศที่สนับสนุนการค้าการลงทุนสามารถเป็นฐานการค้าการลงทุนที่สำคัญของภูมิภาค เพิ่มผลิตภาพและโอกาสของผู้ประกอบการไทยให้สามารถเชื่อมโยงกับห่วงโซ่มูลค่าระดับภูมิภาคและระดับโลก และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งภาคการผลิตและบริการสำคัญซึ่งมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติภายใต้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 ในยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง ในมิติความร่วมมือทางการพัฒนากับประเทศเพื่อนบ้าน ภูมิภาค โลก รวมถึงองค์กรภาครัฐและที่มีใช้ภาครัฐ รวมทั้งยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในมิติการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทย เชื่อมโลก ที่มุ่งเน้นเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและบริการโลจิสติกส์อย่างไร้รอยต่อ และการรักษาและเสริมเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาคที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงการค้าการลงทุนของไทยกับต่างประเทศและขยายความร่วมมือทางการค้าการลงทุน และยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ในมิติการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ที่มุ่งเน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ

ในขณะเดียวกัน ยังมีความเชื่อมโยงกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นสำคัญ ได้แก่ 1) การต่างประเทศ ในการขยายความร่วมมือในด้านเศรษฐกิจ การค้า การคมนาคม และทรัพยากรมนุษย์ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคีกับนานาชาติโดยเฉพาะในกลุ่มอนุภูมิภาคและภูมิภาคเอเชีย 2) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาต่อยอดอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไปสู่อุตสาหกรรมอนาคตที่เติบโตเป็นเสาหลักของเศรษฐกิจไทยและการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาของอุตสาหกรรมและบริการ 3) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัลโดยมุ่งเน้นการขยาย ขีดความสามารถพัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เพื่อ

ยกระดับผลิตภาพของภาคการผลิตและบริการ ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ

การวางแผนด้านบริการการขนส่งและโลจิสติกส์

Garber and Hoel (2001, อ้างถึงในเกษม ชูจารุกุล, 2555 : 112-114) ได้กล่าวถึงการวางแผนด้านบริการการขนส่งและโลจิสติกส์ว่า โดยทั่วไปจะประกอบด้วยขั้นตอนพื้นฐาน 7 ขั้นตอน ดังนี้

1. การกำหนดสถานการณ์

เป็นขั้นตอนแรกสำหรับกระบวนการการวางแผนด้านบริการการขนส่งและโลจิสติกส์ ผู้วิเคราะห์จะต้องรวบรวมกิจกรรมต่างๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาคำถามโดยพิจารณาถึงลักษณะของระบบขนส่งในปัจจุบัน

2. การกำหนดปัญหา

ในขั้นตอนนี้ ผู้วิเคราะห์จะต้องสามารถบรรยายและกล่าวถึงภาพรวมของปัญหาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาและกำหนดเป้าหมายของโครงการพร้อมทั้งหลักการที่จะใช้วัดความสำเร็จของโครงการ

3. กระบวนการหาคำตอบ

ขั้นตอนนี้ ผู้วิเคราะห์จะแจกแจงทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้งหมดสำหรับโครงการ ซึ่งทางเลือกนั้นอาจจะมาจากการระดมสมองจากผู้ที่เกี่ยวข้อง ในขั้นนี้ ผู้วิเคราะห์อาจจะต้องศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้น ที่เกี่ยวข้องการตัดสินใจเลือกบางทางเลือกที่ไม่จำเป็น ดังนั้นกระบวนการนี้จึงต้องอาศัยการเก็บและสำรวจข้อมูลการทดสอบทางวิศวกรรมภาคสนาม และการประมาณราคาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

4. การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ

คือ การคาดการณ์ว่าทางเลือกของโครงการที่เสนอนั้นมีสภาพการณ์เป็นอย่างไร ทั้งในปัจจุบันและอนาคต เกณฑ์ต่างๆ ที่กำหนดขึ้นจะต้องถูกนำมาคำนวณเพื่อการวิเคราะห์ทางเลือกรวมถึงคำนวณค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในการดำเนินโครงการ ในการประเมินทางเลือกนั้นอาจจะมีผลกระทบที่ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์เพื่อคำนวณอุปสงค์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่ง รวมถึงผู้วิเคราะห์จะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการคาดการณ์ดังกล่าวด้วย อาทิ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

5. การประเมินทางเลือก

คือ การพิจารณาว่าทางเลือกแต่ละทางเลือกสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการที่ได้ ตั้งไว้เพียงใด รวมถึงการคำนวณผลประโยชน์และค่าใช้จ่ายของทางเลือกที่ถูกเลือกในแต่ละโครงการ ทั้งนี้ ในการประเมินผลทางเลือกอาจจะประยุกต์ใช้การจัดลำดับความสำคัญ แบบถ่วงน้ำหนัก ของแต่ละทางเลือก หรือการประยุกต์ใช้วิธีการทางเศรษฐศาสตร์หรือการหามูลค่าปัจจุบัน สุทธิของประโยชน์และค่าใช้จ่ายในการเปรียบเทียบความคุ้มค่าของโครงการได้

6. ผลลัพธ์ของทางเลือก

ในขั้นนี้ผู้วิเคราะห์จะทำการคัดเลือกโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุดเป็นผลลัพธ์ของทางเลือก หากโครงการมีผลกระทบต่อประชาชนอาจจะต้องมีการทำประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อโครงการ

7. การกำหนดรายละเอียดและการก่อสร้าง

ขั้นตอนนี้ผู้วิเคราะห์จะพิจารณาในรายละเอียดของประเด็นต่างๆ ในโครงการก่อนที่จะทำการวิเคราะห์ในส่วนของการประมาณราคาก่อสร้างต่อไป

รูปแบบการขนส่งและโลจิสติกส์

J.B. Donald, J.C. David and C.M. Bixby (2013, pp. 203-211) ได้กล่าวถึงรายละเอียด ของรูปแบบของการขนส่งและโลจิสติกส์ว่าประกอบไปด้วย 5 รูปแบบที่สำคัญ ได้แก่ เส้นทางรถไฟ ถนน น้ำ ท่อ และอากาศความสัมพันธ์ของรูปแบบการขนส่งแต่ละชนิด เกี่ยวข้องต่อการวัดผลทางเศรษฐกิจของบางประเทศ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ทั้งในด้านการจรรยาบรรณและธรรมชาติของการขนส่ง

การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain management)

The Council of Logistics Management (Keebler, James S, 1999) อธิบายว่า กระบวนการบูรณาการ ประสานงาน รวมถึงการควบคุม การเคลื่อนย้ายสินค้าคงคลังทั้งของวัตถุดิบ และสินค้าสำเร็จรูป สารสนเทศที่เกี่ยวข้องในกระบวนการจากผู้ขายวัตถุดิบไปยังผู้บริโภค เพื่อให้เป็นไปตามความต้องการของผู้บริโภค ในทำนองเดียวกับแนวคิดการขนส่งของคานาย อภิปรัชญาสกุล, (2559 : 16) ที่กล่าวไว้ว่า การขนส่ง (Transportation) คือ การจัดส่งสินค้าที่ถูกต้องไปยังสถานที่ที่ถูกต้อง เวลาที่ถูกต้อง ในเงื่อนไขที่ถูกต้อง โดยมีต้นทุนต่ำที่สุด การขนส่งมีความจำเป็นที่จะขนส่งสินค้าไปยังลูกค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ วิธีการขนส่งจึงมีหลากหลายแตกต่างตามสภาพแวดล้อมในแต่ละประเทศ และสภาพทางภูมิศาสตร์ และมากกว่านั้น การขนส่งยังขึ้นกับชนิดสินค้าและบริการบทบาทสำคัญของการขนส่งเป็นผู้ขนส่งหรือรับสินค้าในระหว่างขั้นตอนต่างๆ การพิจารณาในการเลือกวิธีการขนส่ง เพื่อให้สามารถแข่งขันกับรายอื่นได้ คือความถี่ในการจัดเส้นทางในการจัดส่งสินค้า โดยต้องนำเอาความต้องการของลูกค้าหรืออุปสงค์มาร่วมพิจารณาด้วย

ขอบเขตของการจัดการห่วงโซ่อุปทาน

The Council of Logistics Management (Keebler, James S, 1999) อธิบายว่า การจัดการห่วงโซ่อุปทานมีขอบเขตของการจัดการ 3 ระดับ ดังนี้ต่อไปนี้

1. ระดับกลยุทธ์ (Strategic level) เป็นการกำหนดนโยบายของบริษัท โดยมีการวางแผน ทิศทางทางธุรกิจที่ชัดเจน (Direction plan) เช่น นโยบายสินค้าคงคลังจะมีนโยบายแบบใด มีการวัดผลงานด้วยประสิทธิผลของการดำเนินงาน

2. ระดับยุทธวิธี (Tactical level) เป็นระดับที่มีการวางแผนตามโครงสร้าง ซึ่งจะถูกกำหนดในแผนกลยุทธ์ เช่น การดำเนินการในห่วงโซ่อุปทานบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละฝ่ายเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายตามนโยบายบริษัท ซึ่งจะดำเนินการโดย ผู้บริหารระดับสูงและระดับกลางของบริษัท การวัดผลงานจะวัดจากประสิทธิผล (Effectiveness) ของงานที่จะดำเนินการ หมายความว่า บรรลุผลตามเป้าหมายของบริษัทหรืออาจจะอยู่ในรูปมูลค่าสินค้าคงคลังทั้งห่วงโซ่อุปทาน เป็นต้น

3. ระดับปฏิบัติการ (Operational level) เป็นการนำห่วงโซ่อุปทานมาใช้ในระดับของการปฏิบัติการของแต่ละฝ่ายของบริษัท เพื่อให้สอดคล้อง เช่น งานขาย ต้องสอดคล้องกับงานผลิต งานจัดซื้อ คลังสินค้า การบริหารเครือข่าย เป็นต้น การวัดผลงานในระดับนี้จะวัดโดยใช้ประสิทธิภาพ (Efficiency)

กิจกรรมในห่วงโซ่อุปทาน

1. ระดับกลยุทธ์ จะประกอบด้วยการกำหนดนโยบายเพื่อเป้าหมายในการบริการลูกค้ามองหาผลิตภัณฑ์ที่ลูกค้าต้องการเพื่อเข้าตลาด ซึ่งต้องเป็นตลาดที่ผลิตภัณฑ์สามารถจัดจำหน่ายได้

2. ระดับยุทธวิธีจะเน้นในการออกแบบช่องทางการจัดจำหน่ายโดยมองว่าจะจัดจำหน่ายที่ไหน เมื่อไรและด้วยวิธีใด นโยบายสินค้าคงคลัง (Inventory policy) โดยกำหนดนโยบายคลังสินค้าจะมองที่ปริมาณและเวลาในการสั่งซื้อสินค้า การออกแบบเครือข่าย (Network design) โดยกำหนดศูนย์กระจายสินค้า

3. ระดับปฏิบัติการจะแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

3.1 การจัดการวัสดุ (Material management) จะสนับสนุนในการผลิตเป็นหลัก คือการจัดซื้อ จัดหา และการผลิต ซึ่งจะมีกิจกรรมที่จะต้องพิจารณา คือ ระบบสารสนเทศ ความต้องการของลูกค้า ต้นทุน และบริการ รอบเวลาในการทำงาน (Lead time) มูลค่าเพิ่มในกิจกรรมทางเลือกที่ดีที่สุด วิธีการผลิต การวางแผน ขั้นตอนการปฏิบัติงาน และผลผลิต

3.2 การกระจายสินค้า (Distribution management) จะสนับสนุนการขายการตลาดเป็นหลัก มีหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง คือ การจัดการคลังสินค้าและการขนส่ง โดยคลังสินค้า จะต้องมีความปลอดภัยพื้นฐาน อุปกรณ์ต่างๆ ระบบจัดการคลังสินค้าและโครงสร้างการบริหารจัดการในส่วนงานขนส่ง

Supply Chain Management VS Logistics กระบวนการที่จะช่วยให้ธุรกิจเติบโตอย่างก้าวกระโดด

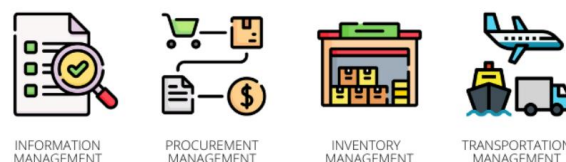


ที่มา : Lambert, D. M., Stock, J.R., & Ellran, L.M. (1998)

โลจิสติกส์ (Logistics) คืออะไร

โลจิสติกส์ก็คือ กระบวนการหนึ่งในการจัดส่งสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งโลจิสติกส์ไม่ใช่แค่การขนส่งเพียงเท่านั้น แต่โลจิสติกส์จะทำหน้าที่เชื่อมโยงส่วนต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการจัดหาวัตถุดิบ (Raw Material) หรือสินค้า (Goods) และบริการ (Services) การเคลื่อนย้ายจากต้นทาง (Source of Origin) ไปยังผู้บริโภคปลายทาง (Final Destination) เพื่อถึงที่หมายทันเวลา (Just in Time) และมีประสิทธิภาพ

องค์ประกอบที่สำคัญของโลจิสติกส์ (Logistics)



ที่มา : Lambert, D. M., Stock, J.R., & Ellran, L.M. (1998)

การบริหารจัดการสารสนเทศ (Information Management)

คือการนำเอาเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการสร้างความสะดวกและความรวดเร็วในการวางแผนดำเนินงาน ถือเป็นสิ่งสำคัญในการจัดการแผนโลจิสติกส์ ช่วยในการเก็บข้อมูล วางแผนกระบวนการต่างๆ อย่างเช่น การคาดการณ์ความต้องการของสินค้า (Demand Forecasting) เพื่อบริการลูกค้า (Customer Service) ซึ่งการที่จะให้การบริการที่สามารถตอบสนองลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพคือการมีการบริหารจัดการสารสนเทศที่ดี

การบริหารการจัดซื้อ (Procurement Management)

การบริหารการจัดซื้อเป็นหนึ่งสิ่งสำคัญของโลจิสติกส์ ที่เกี่ยวข้องกับ การจัดซื้อ (Purchasing) การจัดหา (Supply) และ เกี่ยวข้องกับผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ (Supplier) เป็นกระบวนการที่จะทำอย่างไรให้สามารถ จัดหาวัตถุดิบ ผลิต และจำหน่าย ได้ทันความต้องการของลูกค้า คุ่มค่า และเหมาะสมที่สุด

การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management)

คือการจัดการคลังสินค้าให้เพียงพอและเหมาะสม ไม่ให้มากจนเกิดไปเพราะอาจทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นตาม หรือไม่ให้น้อยเกินไปจนทำให้เสียโอกาสทางธุรกิจ ดังนั้นแล้วควรมีการบริหารสินค้าและคงคลังให้มีความเหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการ

การบริหารการขนส่ง (Transportation Management)

คือการวางแผนจัดการการขนส่งสินค้าให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางน้ำหรือทางเรือ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางทางรถไฟ หรือระบบราง การขนส่งทางระบบท่อ การขนส่งทางรถยนต์ รถบรรทุก หรือการ ขนส่งแบบควบคุมอุณหภูมิ โดยจะต้องจัดส่งสินค้าให้ถูกต้อง ครบถ้วนตามจำนวน ในสภาพที่สมบูรณ์ มีการขนส่งที่ตรงต่อเวลา มีคุ่มค่าและประหยัดที่สุด

Supply Chain Management (SCM) คืออะไร

ซัพพลายเชน (Supply Chain Management) คือกระบวนการต่างๆ ตั้งแต่ก่อนผลิตสินค้ากระทั่งนำสินค้าไปสู่ผู้บริโภคโดยให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด โดยกระบวนการจะเริ่มตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อ (Procurement) การผลิต (Manufacturing) การจัดเก็บ (Storage) เทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) การจัดจำหน่าย (Distribution) จนไปถึงการขนส่ง (Transportation) ให้ถึงมือผู้บริโภค โดยทั้งหมดจะเชื่อมโยงกันด้วยข้อมูลและการสื่อสาร ซัพพลายเชนนั่นจะทำให้เห็นภาพรวมของทั้งธุรกิจชัดเจนขึ้น ช่วยให้ธุรกิจลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น ทำให้ธุรกิจสามารถปรับปรุงการทำงานให้มีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างโอกาสทางธุรกิจให้มากขึ้นในอนาคต และเพื่อการมี Value Chain ที่ทำให้ธุรกิจในช่วงโซ่นี้สามารถปรับตัวและอยู่รอดได้ทุกๆ สถานการณ์ที่เกิดขึ้นโดยสูญเสียผลประโยชน์ให้น้อยที่สุด

องค์ประกอบของ Supply Chain Management

Upstream Supply Chain ห่วงโซ่อุปทานที่เข้าสู่กระบวนการของผู้ผลิต

ห่วงโซ่อุปทานที่เข้าสู่กระบวนการของผู้ผลิต มีองค์ประกอบหลักคือ การจัดหาซัพพลายเออร์ (Supplier) ที่ดี เพื่อให้ได้ซึ่งการจัดซื้อวัตถุดิบที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน ในราคาคุ่มค่า กับการนำมาใช้เพื่อเข้าสู่ขั้นตอนการผลิต

Internal Supply Chain ห่วงโซ่อุปทานในระหว่างกระบวนการผลิต

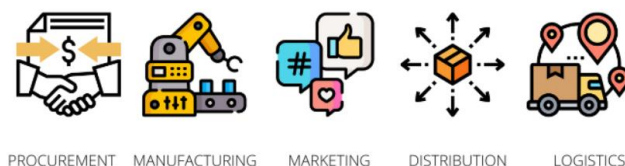
ห่วงโซ่อุปทานในระหว่างกระบวนการผลิต คือ การเปลี่ยนจากวัตถุดิบที่จัดซื้อ เข้ามาสู่การผลิตและแปลงเป็นผลิตภัณฑ์ที่ต้องการออกสู่ท้องตลาด เป็นกระบวนการที่เกี่ยวกับการเปลี่ยน Input ให้เป็น Output

โดยมีผู้เกี่ยวข้องหลัก ๆ คือผู้ผลิต (Manufacturer) โดยการผลิตสินค้าให้ตรงกับความต้องการของลูกค้าและตรงตามมาตรฐาน ไปจนถึงขั้นตอนการจัดเก็บสต็อกสินค้าอย่างมีระเบียบ มีพื้นที่เหมาะสม

Downstream Supply Chain ห่วงโซ่อุปทานที่เข้าสู่กระบวนการของลูกค้า

เป็นกระบวนการที่เกี่ยวกับการจัดส่ง ขนส่ง สินค้าไปสู่มือผู้บริโภค หลังจากผ่านการนำเข้าวัตถุดิบการผลิต และท้ายที่สุดคือการจัดส่งให้ถึงมือลูกค้า ซึ่งจะมีส่วนเกี่ยวข้องหลักๆ คือ ช่องทางการซื้อขาย การขนส่งสินค้า และความพึงพอใจของลูกค้าเมื่อได้ใช้งานสินค้า

แนวทางการจัดการของ Supply Chain Management



ที่มา : Lambert, D. M., Stock, J.R., & Ellran, L.M. (1998)

1. กระบวนการจัดหา Procurement

นี่คือปัจจัยสำคัญลำดับแรกของกระบวนการจัดการ Supply Chain การมีผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ (Supplier) ที่ดี มีฝ่ายจัดหาต้องมีความเชี่ยวชาญในการจัดซื้อและคัดสรรวัตถุดิบ จะทำให้การได้วัตถุดิบที่มีคุณภาพ คุ่มค่าคุ้มค่า ในราคาและจำนวนที่เหมาะสม เนื่องด้วยการจัดซื้อจัดหา (Purchasing and Procurement) ทำหน้าที่สนองความต้องการวัตถุดิบให้มีการไหลต่อเนื่องทั้งในสายการผลิตและการกระจายสินค้า การจัดซื้อเกี่ยวข้องกับการคัดเลือกแหล่งจัดซื้อ จัดจ้าง เวลาในการจัดซื้อ การว่าจ้าง รวมถึงปริมาณที่จะต้องทำการจัดซื้อ กิจกรรมนี้เกี่ยวข้องกับต้นทุนทั้งหมดของโลจิสติกส์ ระดับการให้บริการ จำนวนของสินค้าที่ส่ง และความถี่ในการสั่งซื้อกระทบต่อระดับสินค้าคงคลังส่วนแหล่งที่ตั้งของผู้ขาย วัตถุดิบหรือสินค้า มีผลต่อต้นทุนการขนส่ง (ค่านาย อภิปรัชญาสกุล, 2550 : 44)

2. การผลิต Manufacturing

เมื่อได้วัตถุดิบมาแล้วก็เข้าสู่กระบวนการผลิต การนำเอาเทคโนโลยีและระบบสารสนเทศต่าง ๆ เข้ามาใช้ในการจัดการ การผลิตจะช่วยให้การผลิตได้คุณภาพ ตรงตามมาตรฐานความพึงพอใจของลูกค้า และทำให้เราทราบถึงขั้นตอนการทำงานต่าง ๆ สามารถที่จะตรวจสอบได้

3. การตลาด Marketing

การตลาด ถือเป็นส่วนสำคัญ ที่จะทำให้ธุรกิจนั้นน่าสนใจมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็น การโฆษณา, สร้างโปรโมชั่น, กำหนดราคาสินค้าให้เหมาะสม ฯลฯ กระบวนการเหล่านี้คืออีกหนึ่งช่องทางที่จะช่วยให้ธุรกิจสามารถดำเนินไปได้อย่างคุ้มค่า เพราะถ้าผลิตมาแต่การตลาดไม่ดีก็มีสิทธิ์จมทุน

4. การกระจายสินค้า Distribution

Supply Chain จะเน้นไปที่เรื่องของสต็อกสินค้า หลังจากการผลิตจะมีการกระจายไปไว้ตามสต็อกต่างๆ เพื่อให้สะดวกต่อการขนส่ง และการเก็บรักษา และรอการจำหน่ายผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายต่างๆ

5. การขนส่ง Logistics

การขนส่ง Logistics Supply Chain คือ การขนส่งสินค้าไปยังลูกค้า ไม่ว่าจะเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่ได้ตกลงกันไว้อย่างตลาด Modern Trade หรือผู้จะเป็นผู้บริโภคเองนั้น ความสำคัญของระบบขนส่งคือ ต้องตรงเวลา สินค้าได้รับต้องไม่เกิดความเสียหายหรือเกิดการสูญเสียไประหว่างทาง

Supply Chain Management ช่วยธุรกิจอย่างไร

1. เห็นภาพรวมที่แท้จริงของธุรกิจ (Bird Eye's View)

เพราะการจัดการซัพพลายเชนจำเป็นต้องมีข้อมูลทุกอย่าง จึงทำให้ธุรกิจมีมุมมอง 360 องศา ทำให้ผู้บริหารทราบถึงปัญหาได้อย่างรวดเร็ว และสามารถนำข้อมูลที่มีมาวิเคราะห์ แก้ไขและพัฒนา เพื่อให้ธุรกิจมีการดำเนินงานที่ดีขึ้นได้อย่างตรงจุด สามารถนำมาสร้างเป็นกลยุทธ์ทางธุรกิจ เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าในอนาคต

2. ลดต้นทุนโดยรวมของอุตสาหกรรม (Zero Waste)

เนื่องจากการจัดการซัพพลายเชนจะใช้หลัก Zero waste เป็นกระบวนการที่ปรับตัวเองให้คล่องตัว (Lean Management) กำจัดสิ่งที่ไม่ก่อให้เกิดความสูญเปล่าที่อาจส่งผลเสียต่อธุรกิจ ดังนั้นจะมีการตรวจสอบในทุกกระบวนการ ไม่ว่าจะเป็น การจัดซื้อ การจัดเก็บสินค้า เพื่อไม่ให้มีการจัดซื้อวัตถุดิบมากเกินไปที่อาจส่งผลต่อค่าใช้จ่าย และจัดเก็บสินค้านานเกินไปจนทำให้เสื่อมคุณภาพ ราคาตก หรือที่เรียกว่าเงินจมได้

3. ระบบแก้ปัญหาแบบองค์รวม (Holistic Integration)

จากการจัดการซัพพลายเชนจะทำให้ธุรกิจรู้ได้ทันทีว่าส่วนไหนที่อาจทำให้เกิดปัญหา ทำให้มีการแก้ไขที่รวดเร็วและทันทั่วถึง ไม่ทำให้เกิดเป็นผลกระทบขนาดใหญ่ ซึ่งจะเป็นการสร้างการแข่งขันให้กับธุรกิจและจะกลายเป็นข้อได้เปรียบทางการแข่งขันในอนาคต เพื่อสนับสนุนความต้องการของลูกค้าและปรับปรุงประสบการณ์การซื้อ (Lambert, D. M., Stock, J.R., & Ellran, L.M., 1998)

ระบบโลจิสติกส์ (Logistics) กับนโยบายการขับเคลื่อน

1. วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไทยและห่วงโซ่อุปทานไปสู่การผลิตยานยนต์สมัยใหม่
- 2) เพื่อยกระดับระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทยทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศให้มีประสิทธิภาพด้วยการใช้เทคโนโลยี
- 3) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้ได้มาตรฐานในระดับนานาชาติ

4) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รวมถึงอากาศยานไร้คนขับ การผลิตยานยนต์ไทยรุ่นใหม่ และไฮบริดส์

2. แนวทาง / มาตรการ

- 1) ยกระดับอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไทยให้รองรับอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่
- 2) เพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
- 3) เพิ่มศักยภาพของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้เป็นผู้นำในระดับภูมิภาค

3. ระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ (Smart logistics)

มุ่งเน้นการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพเพื่อช่วยลดต้นทุน การขนส่ง การเดินทางและการสื่อสารการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะให้ตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคในอนาคตที่เป็น Smart people ซึ่งมีความต้องการบริโภค Smart product โดยพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตให้เชื่อมโยงกับสินค้าและเครื่องจักร อาทิ ใช้การเชื่อมต่อของสรรพสิ่ง (Internet of Things) เชื่อมโยงการผลิตตามความต้องการ และให้เชื่อมโยงกับการขนส่งให้ส่งมอบกับลูกค้าตามสถานที่และเวลาที่กำหนด การพัฒนาโครงข่ายความเชื่อมโยงของระบบขนส่งภายในประเทศทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ การพัฒนา Intelligent logistics ในพื้นที่รวมทั้งการพัฒนา ระบบธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์และพัฒนาประสิทธิภาพการจัดการการไหลของข้อมูลและเงิน เพื่อยกระดับการจัดการระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนาภูมิภาคและจังหวัด

มุ่งเน้นการวิจัยและนวัตกรรมเพื่อพัฒนากลไกการกระจายความเจริญและยกระดับรายได้ การพัฒนา ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมเพื่อรองรับการขยายความเจริญ การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ การพัฒนาระบบขนส่งทางรางและการสร้างโครงข่ายที่เชื่อมโยงระบบการขนส่งหลายภาคส่วน การท่องเที่ยว ทักษะรองรับตามศักยภาพของพื้นที่ (จังหวัด/กลุ่มจังหวัด) และพื้นที่ (ภาค/กลุ่มจังหวัดที่มี ศักยภาพแตกต่างกัน) เพื่อรองรับการขยายความเจริญทั้งในภาคพาณิชย์ อุตสาหกรรม บริการและเกษตร รวมทั้งพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การสร้างเศรษฐกิจระดับฐานรากชุมชน การสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ในระดับท้องถิ่น การสร้างโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจของท้องถิ่น การกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่นได้อย่างมีประสิทธิภาพและปราศจากการคอร์รัปชัน การจัดสรรงบประมาณแผ่นดินและการคลังท้องถิ่น การร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาและเสริมสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน

ท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค

ใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ในการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับต่างประเทศ เพื่อขยายการท่องเที่ยวของไทยและภูมิภาคไปพร้อมกัน ผ่านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์จากเมืองหลักสู่เมืองรอง เพื่อรองรับการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวไทยกับอาเซียนและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งทางบก

ทางน้ำ และทางอากาศ โดยการจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ดังเช่น เส้นทางจุดร่วมทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ ที่เน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศระหว่างกัน ในภูมิภาค และส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีที่จะทำให้เกิดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนร่วมกัน พร้อมทั้งส่งเสริมการทำการตลาดร่วมกันในเส้นทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวโน้มของตลาดยุคใหม่ ซึ่งรวมถึงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเดิมและสร้างแหล่งท่องเที่ยวใหม่ในประเทศ ให้เหมาะสมกับศักยภาพและบริบทของแต่ละพื้นที่ เพื่อรองรับการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวเกี่ยวกับต่างประเทศ และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีความปลอดภัยและได้มาตรฐาน รวมทั้งป้องกันและแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยว ทั้งแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติและทางประวัติศาสตร์วัฒนธรรม พร้อมทั้งการใช้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวให้เอื้อต่อผลิตภัณฑ์ชุมชน รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการต่อเนื่อง เพื่อขยายโอกาสในการสร้างรายได้ไปสู่เมืองและชุมชนเพิ่มจากการท่องเที่ยวของประเทศ และการส่งเสริมการขยายธุรกิจและการทำการตลาดท่องเที่ยวของไทยในต่างประเทศ โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีต่างๆ ที่สอดคล้องกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่

โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

โครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับประเทศไทยในการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย ในยุคของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วและรุนแรง โครงสร้างพื้นฐานจะครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐาน ทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก

เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ

เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียบเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำและระบบรางมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาและบูรณาการการใช้ท่าอากาศยานหลักในส่วนกลางและท่าอากาศยานในส่วนภูมิภาคให้สอดคล้องกับการเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น พร้อมทั้งการวางโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงสู่เมืองหลักของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของเมืองและการขยายเมือง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมืองให้มีความเชื่อมโยงกัน ส่งเสริมระบบขนส่งสมัยใหม่ และ

พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานเดียวกัน และสร้างความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกันในภูมิภาคให้ง่ายและสะดวกมากที่สุด

สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ให้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน และแก้ปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน โดยการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้มีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานที่จะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและนวัตกรรม พัฒนาเมืองและส่งเสริมการท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจตะวันตก เพื่อเชื่อมต่อการพัฒนาภาคตะวันออก และภาคอื่นๆ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ทั้งทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงจุดเด่นของแต่ละพื้นที่และการเสริมซึ่งกันและกันกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งการจัดผังเมือง ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน ทั้งในด้านข้อมูล แรงงาน และกฎระเบียบต่างๆ รวมทั้งมีมาตรการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายที่มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม และมีมูลค่าเพิ่มสูง โดยตระหนักถึงความยั่งยืน

สร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ

สร้างและพัฒนาผู้ประกอบการที่มีความสามารถในการสร้างและใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมตลอดกระบวนการการผลิตและบริการ การจัดการ และการตลาด สามารถบริหารจัดการธุรกิจและบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและโปร่งใส โดยการสร้างและพัฒนาทักษะ องค์ความรู้รอบด้านที่จำเป็นต่อการประกอบธุรกิจในยุคใหม่ที่มีการแข่งขันสูง รวมทั้งทักษะในการวิเคราะห์และใช้ประโยชน์จากข้อมูลเพื่อการวางแผนธุรกิจและสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงทางธุรกิจได้ ไปพร้อมกับการวางรากฐานการศึกษาทั้งในระบบและนอกระบบให้กับเยาวชนรุ่นใหม่ให้มีทักษะและจิตวิญญาณในการประกอบการ พร้อมทั้งส่งเสริมผู้ประกอบการในการสร้างนวัตกรรม เพื่อสร้างความแตกต่างของสินค้าและบริการ และนำไปสู่การพัฒนาต่อยอดด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจหรืออุตสาหกรรมอนาคต ตลอดจนการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงการสร้างทักษะพื้นฐานที่จำเป็นและความถนัดที่แตกต่างและหลากหลายของแรงงาน โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีและธุรกิจรูปแบบใหม่ในอนาคต และการสนับสนุนผู้ประกอบการในการสร้างและพัฒนาสินค้าและบริการให้มีคุณภาพมาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภคและสามารถเชื่อมโยงการผลิตกับผู้ประกอบการรายใหญ่ โดยสร้างระบบและกลไกที่ทำให้เกิดความเชื่อมโยงของห่วงโซ่มูลค่าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการผลิต การขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนและให้ผลผลิตออกสู่ตลาดอย่างสม่ำเสมอ และการส่งเสริมการรวมกลุ่มให้เกิดคลัสเตอร์ที่เข้มแข็ง ผู้ประกอบการสามารถ

เกี่ยวพันและเชื่อมโยงกันทั้งในแนวตั้งและแนวนอน เพื่อเพิ่มอำนาจการต่อรองในตลาดที่สูงขึ้น และลดต้นทุนการผลิตลง โดยการพัฒนาความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในกลุ่มของตน

เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานโดยลดความเข้มข้นของการใช้พลังงาน

โดยสนับสนุนการอนุรักษ์และการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนพลังงานของประเทศ ด้วยการส่งเสริมผ่านเครื่องมือและกลไกทางการเงินและมีใช้การเงิน รวมทั้งมาตรการทางกฎหมาย พร้อมทั้งส่งเสริมการออกแบบอาคารประหยัดพลังงาน สนับสนุนทางการเงินและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการก่อสร้างและออกแบบอาคาร มีการรณรงค์และให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชนในด้านการประหยัดพลังงาน ส่งเสริมให้ใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรที่ประหยัดพลังงาน การใช้ฉลากสีเขียวกับยานยนต์และอุปกรณ์ประหยัดไฟฟ้าต่าง ๆ รวมถึงการส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์

ใช้ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยในการส่งเสริมการคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ ให้เป็นฐานการผลิตของภูมิภาคเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลก และศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาค ลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มมูลค่าจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ ส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง โดยการส่งเสริมการสร้างศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคและเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลก การผลักดันการเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ ส่งเสริมเทคโนโลยีและพัฒนาอุตสาหกรรมระบบกักเก็บพลังงาน รวมทั้งส่งเสริมการลงทุนที่เน้นการวิจัยและพัฒนาและการถ่ายทอดเทคโนโลยี การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้องโดยยกระดับบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ซึ่งจะต่อยอดไปยังชิ้นส่วนยานอวกาศในที่สุด และสนับสนุนการลงทุนด้านบริการดูแลรักษาและซ่อมแซมอากาศยานเพื่อขยายตลาดบริการดูแลรักษาและซ่อมแซมอากาศยาน ตลอดจนพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับการบินและอวกาศ การส่งเสริมและพัฒนากฎระเบียบรูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับบริบทของไทยในอนาคต รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งการพัฒนาบุคลากรที่มีทักษะความเชี่ยวชาญตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมการบินและอวกาศ และบริการโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกสำหรับบุคลากรผู้เชี่ยวชาญต่างชาติให้เข้ามาทำงานในไทย และจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษา ตลอดจนการสนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์ การบินและอวกาศ และโลจิสติกส์ ตลอดจนหน่วยงานกำกับดูแล ให้ได้รับมาตรฐานสากลและสร้างความร่วมมือในการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎีกา, 2565)

สรุป

นโยบายของประเทศ : ประสิทธิภาพการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ สิ่งสำคัญคือ ประเทศไทยต้องให้ความสำคัญกับการสร้างสมดุลความมั่นคงด้านพลังงานและอาหาร รักษาไว้ซึ่งความหลากหลายเชิงนิเวศ การส่งเสริมการค้าเงินชีวิตและธุรกิจ และการพัฒนาและขยายความเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่องที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมกับการมีข้อกำหนดของรูปแบบและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับลักษณะการใช้พื้นที่ที่ชัดเจน ขณะที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ กฎหมาย ระบบภาษีต้องมีกลยุทธ์การพัฒนาที่สามารถอำนวยความสะดวกและส่งเสริมให้ประเทศมีศักยภาพการแข่งขันที่สูงขึ้น และสามารถชี้จุดแข็ง ในเรื่องตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศมากขึ้น รวมทั้งให้ความสำคัญของการรวมกลุ่มความร่วมมือกับนานาประเทศในระดับภูมิภาค และระดับโลกเพื่อกระชับและสร้างสัมพันธ์ไมตรี เสริมสร้างความสัมพันธ์ทางการทูต ซึ่งจะก่อให้เกิดการสร้างพลังทางเศรษฐกิจและรักษาความมั่นคงของประเทศ โดยจำเป็นต้องสร้างความพร้อมในการที่จะยกระดับมาตรฐานและมีการปฏิบัติให้เป็นไปตามระเบียบกติกาสากลในด้านต่างๆ ตลอดจนการเชื่อมประสานกันของกิจกรรมต่างๆ ข้างต้น เพื่อบรรลุถึงความร่วมมือกันในการวางแผนการดำเนินการการควบคุมสินค้าและการบริการและการไหลของข้อมูลผ่านองค์กรอย่างประสานสอดคล้องมีประสิทธิภาพ คือ สิ่งที่เราจะรู้กัน ทุกวันนี้ว่า โลจิสติกส์ เนื่องด้วยปัจจุบันการขนส่งและโลจิสติกส์ ถือเป็นกระบวนการจัดการและกระบวนการสารสนเทศที่ทำหน้าที่เป็นเสมือนแกนกลาง ในการแสวงหาแหล่งของวัตถุดิบและบริการการจัดหาการเก็บสินค้าเข้าคลังและการจัดส่งผลิตภัณฑ์ที่ถูกต้องไปยังสถานที่ที่ต้องการในเวลาที่เหมาะสมโดยมีการเก็บสินค้าคงคลังการสิ้นเปลืองเวลาค่าใช้จ่ายความเพียรพยายาม และเงินทุนน้อยที่สุดเพื่อที่จะทำให้ลูกค้าพึงพอใจอย่างมีประสิทธิภาพ

เอกสารอ้างอิง

- เกษม ชูจารุกุล (2555). *ระบบการขนส่งและการดำเนินงาน*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- คำนาย อภิปรัชญาสกุล.(2559). *การจัดการขนส่งและการกระจายสินค้าเชิงกลยุทธ์ (Strategic Transport and Distribution Management)*. กรุงเทพมหานคร: บริษัท โฟกัสมีเดีย แอนด์พับลิชชิง จำกัด.
- คำนาย อภิปรัชญาสกุล. (2550). *โลจิสติกส์และการจัดการซัพพลายเชน : กลยุทธ์สำหรับลดต้นทุนและเพิ่มกำไร (Logistics and Supply Chain Management : Strategy for Cost Reduction and Profit Increasing)*. นนทบุรี: ห.จ.ก. ซี.วาย. ซี.เอ็ม. พรินติ้ง.
- ณัชพล จรูญพิพัฒน์กุล. (2561). *ตีแผ่โครงสร้างระบบโลจิสติกส์ไทย*. สายนโยบายการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย. 134, 4.

- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี. (2565). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566—2570)*. ราชกิจจานุเบกษา.
- อัฐพร โยเหลา. (2562). โลจิสติกส์ระดับชาติ ขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ศูนย์กลางการค้า การลงทุนระดับโลก. *Logistics เปลี่ยนต้นทุนเป็นกำไร* อุตสาหกรรมสาร. 61, 22-23.
- Keebler, James S. (1999). *Keeping score : measuring the business value of logistics in the supply chain*. Council of Logistics Management.
- Lambert, D. M., Stock, J.R., & Ellran, L.M. (1998). *Supply chain and logistics*. Management: McGraw-Hill.