

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการจัดการโลจิสติกส์ได้รับความนิยมนในวงการธุรกิจของประเทศไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากกลไกการค้าโลกได้มีการเปลี่ยนแปลง ทำให้การค้าในปัจจุบันเป็นการค้าแบบเสรี การแข่งขันมีความรุนแรงมากขึ้น อีกทั้งความก้าวหน้าในเทคโนโลยีสารสนเทศ ทำให้มีการเชื่อมต่อระหว่างข้อมูลข่าวสารและการเคลื่อนย้ายสินค้าที่รวดเร็ว ธุรกิจต่าง ๆ จำเป็นต้องกำหนดกลยุทธ์เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างมีระบบ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันได้ การจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะต้องมีการวางแผน การปฏิบัติ และการควบคุมการย้ายวัสดุ และสินค้าจากจุดเริ่มต้น ไปยังจุดการใช้ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าภายใต้ต้นทุนที่ต่ำที่สุด และสามารถสร้างความพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า ท่ามกลางการแข่งขันทางการค้าที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น ภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ การแสวงหาตลาดวัตถุดิบที่มีคุณภาพและมีต้นทุนต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ รวมไปถึงความสามารถในการจัดส่งสินค้า เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าด้วยระยะเวลาในการจัดส่งสั้นที่สุด ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะผลักดันให้ธุรกิจประสบความสำเร็จได้ จะเห็นได้ว่า การขนส่งสามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ ด้วยการสร้างความสะดวกทั้งด้านเวลาและสถานที่ ส่งผลให้บริษัทที่มีการจัดการการขนส่งที่ดีสามารถสร้างมาตรฐานได้ว่าจะมีสินค้าเพียงพอที่จะจัดจำหน่าย ณ สถานที่และเวลาที่ลูกค้าต้องการซึ่งถือได้ว่าเป็นปัจจัยพื้นฐานของความสามารถในการแข่งขัน

การขนส่งสินค้าเป็นองค์ประกอบหนึ่งในการจัดการที่มีความสำคัญ และเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ช่วยสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ การขนส่งสินค้านิยมกันมากที่สุดในการขนส่งภายในประเทศ คือ การขนส่งสินค้าโดยใช้รถบรรทุกคิดเป็นร้อยละ 86 และมีแนวโน้มจะขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ (กรมการขนส่งทางบก. 2552 : ออนไลน์) การขนส่งสินค้านับได้ว่าเป็นปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ ระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยในปัจจุบัน ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการกระจายสินค้าจากกลุ่มผู้ผลิตไปยังกลุ่มผู้บริโภค ยังสามารถจัดส่งสินค้าได้ด้วยความรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากเท่าไร ยิ่งจะส่งผลต่อการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจได้มากขึ้นเท่านั้น ในหลายปีที่ผ่านมาปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ มีแนวโน้มที่สูงขึ้นเป็นอย่างมาก โดยมีการกระจายการขนส่งสินค้าออกไปในหลายรูปแบบ ซึ่งรูปแบบของการขนส่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุด คือ การขนส่งทางถนน ดังแสดง

ในตาราง 1 เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และมีความยืดหยุ่นในการขนส่งสูง สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ จึงทำให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการพื้นฐานในการใช้งานของผู้ขนส่งสินค้าได้ดีกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ

ตาราง 1 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

ปี พ.ศ.	ปริมาณการขนส่งสินค้าแยกตามรูปแบบการขนส่งสินค้า (พันตัน)					
	ทางถนน	ทางรถไฟ	ทางแม่น้ำ	ทางทะเล	ทางอากาศ	รวม
2542	392,244	9,264	17,910	21,970	56	441,444
2543	397,976	9,171	25,235	23,347	57	455,786
2544	400,241	8,776	17,833	19,657	66	446,573
2545	434,918	8,893	25,043	24,795	56	493,705
2546	440,018	10,521	25,839	22,941	54	499,373
2547	435,147	12,883	26,825	25,862	53	500,770
2548	430,275	10,200	29,630	25,625	55	495,785

ที่มา : การขนส่งสินค้าทางถนนศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้า. 2551 : ออนไลน์

สำหรับจำนวนรถบรรทุกจดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละปี แสดงดังตาราง 2 ก่อให้เกิดปัญหาตามมามากมาย เช่น ปัญหาการจราจรติดขัดภายในตัวเมือง ปัญหาด้านอุบัติเหตุที่เพิ่มสูงขึ้น การบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดซึ่งส่งผลกระทบต่อผิวจราจรทำให้อายุการใช้งานของทางหลวงสั้นลง รวมถึงปัญหาด้านมลภาวะด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ทางภาครัฐจึงจำเป็นต้องดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความเหมาะสม โดยกรมการขนส่งทางบกได้ออกมาตรการควบคุมเวลาการเข้าออกเมืองของรถบรรทุกในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อรองรับมาตรการควบคุมเวลาการเข้าออกเมืองของรถบรรทุกดังกล่าว อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าทางภาครัฐจะให้ความสำคัญกับการจัดการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้นแต่ยังขาดแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในระบบการขนส่งสินค้าภายใต้โครงสร้างพื้นฐานที่วางไว้อย่างจริงจัง ดังจะเห็นได้จากสถานะปัจจุบันของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค

ระหว่างภูมิภาคภายในสถานีขนส่งสินค้าซานเหมิง ซึ่งได้จากการสำรวจในเบื้องต้น พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่ประสบปัญหาต้นทุนสูงจากการดำเนินการขนส่ง โดยมีสาเหตุ ส่วนหนึ่งมาจากการบรรทุกสินค้าไม่เต็มคัน ทำให้ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสินค้าในการขนส่งเพิ่มสูงขึ้น อีกทั้งผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังทำการขนส่งสินค้าซ้อนทับเส้นทางกัน เนื่องจากการดำเนินการ รับจ้างขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการที่เป็นไปในลักษณะของการขนส่งสินค้ารายเดียว ไปยัง ทุกภูมิภาคตามเส้นทางต่าง ๆ ทั่วประเทศ ทำให้เกิดจำนวนครั้งที่มากเกี่ยวกับการขนส่งทั้ง ๆ ที่มี จุดต้นทางและจุดปลายทางอยู่ภายในพื้นที่เดียวกัน ก่อให้เกิดความสิ้นเปลืองในระบบการขนส่งเพิ่ม มากขึ้น

ตาราง 2 จำนวนรถบรรทุกจดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

ปี พ.ศ.	จำนวนรถบรรทุกจดทะเบียน (คัน)
2540	612,882
2541	621,474
2542	613,343
2543	652,520
2544	673,599
2545	689,512

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. 2551 :
ออนไลน์

ดังนั้นการศึกษาในครั้งนี้ จึงได้นำปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางบกของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในเส้นทางโครงข่ายการขนส่งทางบกภายในประเทศ ซึ่งเป็นแนวคิดที่มีการบริหารจัดการดำเนินงานโดยใช้รถบรรทุกสินค้าร่วมกัน ทำให้ค่าใช้จ่ายในการกระจายสินค้าลดลง อีกทั้งยังสามารถเพิ่มระดับการให้บริการแก่ลูกค้า ส่งผลต่อกิจกรรมการขนส่งสินค้าในระบบโดยรวมมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยการบริการขนส่ง การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก และประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์
2. เพื่อเปรียบเทียบการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก กับประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์

ขอบเขตของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้ศึกษา ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า โดยรถบรรทุก เส้นทางการขนส่ง ภาคกลาง และภาคตะวันออกโดยกำหนดขอบเขต การวิจัยดังนี้

1. ขอบเขตของประชากร และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุก
2. ขอบเขตของเนื้อหา การวิจัยครั้งนี้ โดยกำหนดตัวแปรที่จะศึกษา ดังนี้
 - 2.1 ตัวแปรอิสระ
 - 2.1.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ได้แก่
 - 2.1.1.1 เพศ
 - 2.1.1.2 อายุ
 - 2.1.1.3 ระดับการศึกษา
 - 2.1.1.4 รายได้
 - 2.1.1.5 สถานภาพสมรส
 - 2.1.2 ปัจจัยการบริการขนส่ง
 - 2.1.2.1 ลักษณะการใช้งานรถบรรทุก
 - 2.1.2.2 ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง
 - 2.1.2.3 ปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง
 - 2.1.2.4 เส้นทางในการขนส่งสินค้า
 - 2.1.2.5 ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า
 - 2.1.2.6 จำนวนรถบรรทุก

2.2 ตัวแปรตาม

2.2.1 การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก

2.2.2.1 ด้านการวางแผน

2.2.2.2 ด้านการจัดองค์กร

2.2.2.3 ด้านการจูงใจ

2.2.2.4 ด้านการควบคุม

2.2.2 ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์

2.2.3.1 ด้านต้นทุนการขนส่ง

2.2.3.2 ด้านอำนวยความสะดวก

2.2.3.3 ด้านการตอบสนอง

2.2.3.4 ด้านความปลอดภัย

2.2.3.5 ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

3. ขอบเขตของสถานที่ การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัย มุ่งศึกษา ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า โดยรถบรรทุก เส้นทางขนส่ง ภาคกลาง และ ภาคตะวันออก

4. ขอบเขตของเวลา ระยะเวลาที่ทำการวิจัย และการเก็บรวบรวมข้อมูล ระหว่างเดือน พฤศจิกายน ถึงธันวาคม พ.ศ. 2553

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ได้ศึกษาค้นคว้าข้อมูลเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า โดยรถบรรทุก เส้นทางขนส่ง ภาคกลาง และ ภาคตะวันออก รวมทั้งแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถนำมากำหนดเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยในครั้งนี้ เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ในการศึกษาวิจัย ตามกรอบแนวคิดการวิจัย ดังภาพประกอบ 1

ลักษณะการใช้งานรถบรรทุก หมายถึง จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถขนส่งสินค้าในหนึ่งสัปดาห์

ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง หมายถึง สินค้าประเภทที่บริษัทขนส่ง ได้แก่ ผลิตภัณฑ์อาหาร เสื้อผ้าสิ่งทอ เครื่องแต่งกาย เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องใช้สำนักงาน เครื่องดื่ม เป็นต้น

ปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง หมายถึง ขนาดของสินค้าที่จัดส่งทางบกโดยรถขนส่งสินค้าในแต่ละครั้ง

เส้นทางในการขนส่งสินค้า หมายถึง เส้นทางในการขนส่งสินค้าทางบกในประเทศ

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางบก ได้แก่ ค่าจ้างพนักงาน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเช่าพื้นที่สำนักงาน ค่าไฟฟ้า น้ำประปา เป็นต้น

ปัญหาที่พบจากการขนส่งสินค้า หมายถึง ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้า ได้แก่ รถบรรทุกสินค้ามีมากเกินความจำเป็น ปัญหาจราจรติดขัด ทำให้ส่งสินค้าไม่ทันเวลา คนขับรถบรรทุกไม่มีระเบียบวินัย และค่าใช้จ่ายจากการขนส่งสินค้าสูง เป็นต้น

ประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งสินค้า หมายถึง การดำเนินกิจกรรมต่างๆของการจัดการขนส่งทางบก เพื่อให้การดำเนินการบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยมีการนำกระบวนการบริหารด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการจูงใจ และด้านการควบคุมมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินการ การวางแผนจัดการเกี่ยวกับนโยบาย การวางแผนจัดการองค์กร การจูงใจ และการควบคุมในธุรกิจขนส่งสินค้าทางบก

ด้านการวางแผน หมายถึง บริษัทมีการชี้แจงนโยบายและแนวทางการปฏิบัติงานแก่ลูกค้ำ มีการสำรวจความต้องการของลูกค้า และมีการชี้แจงลำดับขั้นตอนในการทำงานแก่ ลูกค้ำ

ด้านการจัดองค์การ หมายถึง บริษัทมีการแจ้งตำแหน่งของพนักงานขับรถและพนักงานขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้ำทราบ การติดต่อกับบริษัทมีความสะดวกและรวดเร็ว

ด้านการจูงใจ หมายถึง บริษัทให้คำปรึกษาและแนะนำความรู้แก่ลูกค้ำอย่างทั่วถึง มีการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้ำ และให้การสนับสนุนด้านเทคโนโลยีแก่ลูกค้ำ

ด้านการควบคุม หมายถึง บริษัทมีการควบคุมคุณภาพของสินค้าที่ขนส่งให้แก่ลูกค้ำ บริษัทมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าในการขนส่งไว้อย่างชัดเจน

ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ หมายถึง ด้านการอำนวยความสะดวก ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

ด้านการอำนวยความสะดวก หมายถึง การพัฒนาระบบการค้าผ่านชายแดน การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการบริหารจัดการ การสำรวจความต้องการของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ

สามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างถูกต้อง และการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของรถบรรทุกในการให้บริการลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ

ด้านต้นทุนการขนส่ง หมายถึง การสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน การส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ การใช้เชื้อเพลิงทดแทนการใช้รถอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมให้มีเครือข่ายธุรกิจระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการใช้ทรัพยากรร่วมกัน และมีการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าและพลังงานต้นทุนต่ำ

ด้านการตอบสนอง หมายถึง มาตรฐานในการให้บริการเหมาะสม การนำเทคโนโลยีต่างๆ ที่ทันสมัยและเป็นสากลมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสม การจัดเตรียมการปฏิบัติงานที่เกี่ยวกับการจำแนกแจกจ่ายการจัดส่งที่เหมาะสม การจัดส่งสินค้าให้ถึงมือผู้รับสินค้าในเวลาที่เหมาะสม และบริการด้านการประกันภัยขนส่งสินค้าภายในและระหว่างประเทศ

ด้านความปลอดภัย หมายถึง ระบบการขนส่งสามารถควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเกษตรเน่าเสียหรือสินค้าแช่แข็งได้ สามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้ สามารถตรวจสอบข้อมูลย้อนหลังได้ทันที สามารถติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้าได้ และการใช้ระบบ GPS เพื่อการควบคุมการเดินรถ

ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ หมายถึง สามารถรองรับและสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าได้ การพัฒนาเครือข่ายภายในและเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศได้ การปรับปรุงระบบภาษีและพิธีศุลกากรที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอย่างเหมาะสม การพัฒนาช่องทางการค้าให้เป็นระดับสากล และการพัฒนาเส้นทางขนส่งโลจิสติกส์ เชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค

สมมติฐานการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดสมมติฐานของผู้ใช้บริการดังนี้

1. ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าของรถบรรทุก แตกต่างกัน
2. ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ แตกต่างกัน
3. ปัจจัยการบริการขนส่งต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ แตกต่างกัน
4. การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุกมีความสัมพันธ์และมีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงปัจจัยการบริการขนส่ง การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก และประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์
2. ทำให้ทราบถึงการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
3. ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก กับประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์