

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ท่ามกลางกระแสความเปลี่ยนแปลงของโลกยุคใหม่ การติดต่อสื่อสารในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทำให้ถนนแทบทุกสายในโลกเชื่อมร้อยต่อกัน ส่งผลให้มนุษย์ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วไปอย่างรวดเร็ว ๆ กัน กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการค้าในลักษณะไร้พรมแดน ทำให้การแข่งขันมีความเข้มข้นขึ้น รูปแบบการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันจึงเน้นที่กระบวนการเพื่อความคล่องตัวของการจัดจำหน่ายสินค้าและบริการ ผนวกกับความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสารสนเทศ จะเป็นปัจจัยกระตุ้นให้มีการเชื่อมต่อทั้งด้านข้อมูลข่าวสารและการเคลื่อนย้ายสินค้าและการให้บริการที่รวดเร็วและแม่นยำตรงตามต้องการ จึงทำให้จำเป็นต้องมีการกำหนดยุทธศาสตร์เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าและสนองต่อการบริการอย่างมีระบบ หรือที่เรียกว่า โลจิสติกส์ (Logistics) โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างความสามารถที่เหนือกว่าในการแข่งขันและการกระจายต้นทุนเพื่อให้มีต้นทุนรวมต่ำที่สุด โดยลูกค้ามีความพึงพอใจสูงสุดเป็นสำคัญ

สำหรับประเทศไทย แนวความคิดเรื่องการจัดการโลจิสติกส์ได้เริ่มเข้ามามีบทบาทต่อการดำเนินงานทั้งในภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม โดยเป็นไปเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน อุตสาหกรรมยางพาราที่เช่นเดียวกันที่ต้องให้ความสำคัญกับเรื่องดังกล่าว ปัจจุบันตามรายงานของด้านศุลกากรเชียงใหม่ (2548) กล่าวว่าจีนเป็นประเทศผู้บริโภคยางพาราที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยมีไทยเป็นประเทศผู้ผลิตและส่งออกเป็นอันดับ 1 ของโลกเช่นเดียวกัน โดยในปี 2547 ไทยส่งออกรายการไปจีนตอนใต้ผ่านทางลำน้ำโขงคิดเป็นมูลค่า 831.5 ล้านบาท และเพิ่มขึ้นเป็น 1,638.22 ล้านบาทในปี 2548 โดยคิดเป็นร้อยละ 97.01 ของมูลค่ารายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการส่งออกรายการเฉพาะเส้นทางการค้าสายนี้ ทั้งนี้คาดว่าไทยจะยังคงมีความสามารถในการขยายการส่งออกได้เพิ่มมากขึ้น จากการที่จีนเปิดตลาดและยกเลิกโควตาการนำเข้ายางพารา รวมทั้งการจัดตั้งโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Great Mekhong Sub-region) อันประกอบไปด้วยประเทศไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนยูนนาน มีส่วนเอื้ออำนวยต่อการส่งออกรายการของไทยโดยเฉพาะการส่งออกตามเส้นทางแม่น้ำโขงไปยังตลาดจีนตอนใต้ที่มีระยะทางใกล้และใช้เวลาในการขนส่งที่น้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางอื่น ๆ

ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้เส้นทางการขนส่งดังกล่าวกลายเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญของภูมิภาค โดยเฉพาะไทยและจีนตอนใต้

อย่างไรก็ตามการเปิดเสรีบนเส้นทางการค้าดังกล่าวน่าจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจการส่งออกยางพาราของไทยในตลาดจีนโดยรวม แต่ในความเป็นจริงตามรายงานการศึกษาของกรรณิกา (2547) กลับพบว่าผู้ประกอบการไทยไม่ได้อยู่ในสภาวะที่จะควบคุมหรือแม้แต่จะเป็นส่วนสำคัญกับการค้าบนเส้นทางสายนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศคู่ค้าที่สำคัญอย่างจีน ทำให้เป็นอุปสรรคอย่างมากกับการขนส่งสินค้าบนเส้นทางสายนี้ ดังนั้นการที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจดังกล่าวจึงต้องหันกลับมาพิจารณาที่กระบวนการภายในอุตสาหกรรมยางพาราของไทยเอง กอรปกับในปัจจุบันรัฐบาลจีนมีนโยบายที่จะกระจายความมั่งคั่งไปยังภาคใต้และภาคตะวันตกซึ่งตามรายงานของธนิต (2548) กล่าวว่าจีนทุ่มงบประมาณกว่า 2.4 แสนล้านบาทในการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษที่นครคุนหมิง เพื่อการขยายฐานการผลิตอุตสาหกรรมไปยังภูมิภาคดังกล่าว ภายใต้ันโยบายจีนเป็น โรงงานของโลก (China as Factory of the World) ส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวกลายเป็นเขตอุตสาหกรรมที่มีความต้องการยางพาราเป็นวัตถุดิบเพิ่มมากขึ้น ไทยจึงควรมีการปรับตัวเพื่อรองรับการขยายตัวของตลาดยางพาราจีนในอนาคต

ทว่าในความสำเร็จเปรียบด้านปริมาณการผลิตและการส่งออกก็ยังคงแฝงไว้ด้วยต้นทุนการผลิตที่ค่อนข้างสูง หนึ่งในต้นทุนดังกล่าวก็คือ ต้นทุนในการจัดหาเพื่อให้ได้มาหรือมีสินค้าไว้เพื่อการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค อันมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องโดยตรงกับกิจกรรมการจัดการ โลจิสติกส์ ทั้งนี้ตามรายงานการวิจัยของสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2547) กล่าวว่าในปี 2541 ไทยยังคงมีสัดส่วนต้นทุนการจัดการโลจิสติกส์ในสาขาเกษตรกรรมสูงถึงร้อยละ 21.76 และเมื่อคิดเป็นมูลค่าต้นทุนต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศจะสูงถึงร้อยละ 19.08 ซึ่งนับว่าเป็นอัตราส่วนที่ค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว อย่างประเทศในแถบยุโรปจะอยู่ที่ร้อยละ 7 อเมริกาเหนือร้อยละ 7-10 และเอเชียแปซิฟิกร้อยละ 11.6 เท่านั้น ซึ่งนับว่าต่ำกว่ามากเมื่อเทียบกับประเทศไทย โดยกระทรวงการคลังได้ประเมินว่าหากไทยสามารถลดต้นทุน โลจิสติกส์ลงเหลือร้อยละ 10 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศจะช่วยประหยัดรายจ่ายที่ไม่จำเป็นถึง 300,000 ล้านบาทต่อปี และจะทำให้สินค้าไทยสามารถแข่งขันในตลาดโลกเพิ่มขึ้นอีกมาก สาเหตุอย่างหนึ่งที่เป็นผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับสูงเช่นนี้เป็นเพราะว่าผู้ประกอบการไทยยังไม่สามารถบริหารจัดการโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อาทิยังไม่มีการใช้ทรัพยากรร่วมกันอย่างประหยัด ปฏิบัติงานซ้ำซ้อน และไม่สามารถรักษาเวลาการขนส่งสินค้าได้ทันกับความต้องการของลูกค้าเป็นต้น

อย่างไรก็ดีผลการศึกษาดังกล่าวยังคงเป็นเพียงมุมมองต้นทุนในมุมกว้าง เหมาะสมที่จะใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานในเชิงนโยบาย มากกว่าที่จะนำมาเป็นกรอบในการตัดสินใจปรับปรุงการดำเนินกิจกรรมบริหารงาน โลจิสติกส์ในแต่ละรายอุตสาหกรรมได้อย่างดีพอ ทั้งนี้ก็มลชนกและคณะ (2546) กล่าวถึงสาเหตุที่ต้องให้ความสำคัญกับต้นทุนดังกล่าวเป็นเพราะต้นทุนดังกล่าวคือรายจ่ายที่สำคัญของธุรกิจ อันส่งผลโดยตรงต่อราคาสินค้าและความสามารถในการทำกำไรที่ลดลงในระบบเศรษฐกิจ ทำให้มาตรฐานการครองชีพของผู้บริโภคลดต่ำลงอันเนื่องมาจากฐานภาษีที่แคบลง ดังนั้นการปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการด้าน โลจิสติกส์จะส่งผลกระทบต่อ การปรับปรุงสภาพเศรษฐกิจโดยรวมให้ดีขึ้น แต่ในปัจจุบันประเทศไทยยังคงขาดข้อมูลภาพรวม ต้นทุนการจัดการ โลจิสติกส์ของสินค้ารายชนิด อันเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดชี้วัดความสามารถในการแข่งขันที่เกิดจากกระบวนการภายในเอง

ดังนั้นการศึกษาเรื่องประสิทธิภาพการจัดการ โลจิสติกส์ธุรกิจส่งออกยางพาราไปยังจีนตอนใต้ผ่านทางท่าเรือเชียงแสน จึงน่าที่จะเป็นอีกทางหนึ่งในการช่วยเหลือผู้ประกอบการส่งออก ไทยดังกล่าว ให้ได้มีกรอบอ้างอิงในการดำเนินงานหรือมาตรวัดที่สามารถนำไปใช้ได้จริงในเชิงปฏิบัติ เพื่อการปรับปรุงกระบวนการ โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพสำหรับการส่งออกยางพาราผ่านทางท่าเรือเชียงแสนต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อทราบโครงสร้างและสัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ของธุรกิจส่งออกยางพาราไปจีนตอนใต้ผ่านทางท่าเรือเชียงแสนต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์ยางพาราที่ทำการส่งออก
2. เพื่อทราบระดับความมีคุณภาพด้านการจัดการ โลจิสติกส์ของธุรกิจส่งออกยางพาราไปจีนตอนใต้ผ่านทางท่าเรือเชียงแสน
3. เพื่อทราบประสิทธิภาพในการจัดการต้นทุน โลจิสติกส์ของธุรกิจส่งออกยางพาราไปจีนตอนใต้ผ่านทางท่าเรือเชียงแสน

### 1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. องค์กรหรือผู้เกี่ยวข้องกับธุรกิจส่งออกยางพาราไปจีนตอนใต้ตามเส้นทางแม่น้ำโขงสามารถใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการบ่งชี้วิกฤติ (Critical Activity) ด้านการจัดการต้นทุน โลจิสติกส์ที่ด้อยประสิทธิภาพและควรมีการปรับปรุงแก้ไข

2. ผู้ประกอบการส่งออกหรือผู้ที่เข้ามาประกอบกิจกรรมการส่งออกยางพาราไปจีนตอนใต้ตามเส้นทางแม่น้ำโขงสามารถใช้ผลการศึกษาเป็นเครื่องมือในการเปรียบเทียบสมรรถนะและวางแผนการจัดการต้นทุน โลจิสติกส์ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันนำไปสู่การสร้างผลผลิตภาพและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการส่งออกยางพาราไปจีนตอนใต้ผ่านทางท่าเรือเชียงแสนต่อไป

### 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ขอบเขตของการศึกษาเรื่องประสิทธิภาพการจัดการต้นทุน โลจิสติกส์ธุรกิจส่งออกยางพาราไปยังจีนตอนใต้ตามเส้นทางแม่น้ำโขง จะทำการศึกษาเฉพาะผู้ประกอบการที่ทำกิจกรรมการส่งออกยางพาราโดยใช้เส้นทางแม่น้ำโขงผ่านทางท่าเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย นับตั้งแต่กระบวนการรับคำสั่งซื้อไปจนกระทั่งส่งมอบสินค้ายางพาราลงเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง ณ ท่าเรือเชียงแสนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

### 1.5 นิยามศัพท์

1. ท่าเรือเชียงแสน หมายถึง ท่าเทียบเรือที่ให้บริการเทียบท่าเพื่อการขนถ่ายสินค้าในแม่น้ำโขง ภายใต้การควบคุมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่มีสถานที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย
2. การแปรรูป หมายถึง การนำวัตถุดิบยางพารามาเปลี่ยนแปลงสภาพและทำการบรรจุภัณฑ์ให้เป็นไปตามคุณลักษณะของสินค้าที่ทำการส่งออก
3. จีนตอนใต้ หมายถึง มณฑลยูนนาน มณฑลเสฉวน และมณฑลกว่างสี ในประเทศจีน
4. การจัดการ โลจิสติกส์ย้อนกลับ หมายถึง กระบวนการในการขนส่ง การรับคืนสินค้าที่ผิดแบบหรือไม่ตรงตามความต้องการกลับคืนแก่หน่วยธุรกิจส่งออกยางพารา