

## Thailand Logistics & Supply Chain Efficiency

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการ V-SERVE GROUP

รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

19 มีนาคม 52

### ประสิทธิภาพของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของไทย

ประสิทธิภาพของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของประเทศไทย มีความก้าวหน้าน้อยมาก เห็นได้จากคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติซึ่งได้มีมติ ครม. มาตั้งแต่ปลายสมัยอดีตนายกรัฐมนตรีทักษิณ ชินวัตร จนมาถึงอดีตรัฐบาลพลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ ได้เปลี่ยนชื่อเป็น “คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ” หรือที่เรียกว่า คบส. ก็ไม่ได้ดำเนินการอะไรมากนักหรือแทบจะเรียกได้ว่ายังไม่ได้มีการประชุมด้วยซ้ำไป แต่เนื่องจากการผลกระทบการเมืองที่ไม่นิ่ง และการเปลี่ยนรัฐบาลบ่อยครั้ง รวมถึง ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจถดถอยในประเทศไทย ทำให้รัฐบาลที่ผ่านมาแทบไม่ให้ความสนใจหรือสนใจต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ผลแห่งการขาดประสิทธิภาพในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของประเทศไทย เห็นได้จากต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ในระดับที่สูงประมาณว่าน่าจะอยู่ที่ร้อยละ 18.9 ต่อ GDP หรือ ประมาณร้อยละ 10-12 ต่อราคาขาย หากคำนวณ GDP ปี 2552 (ประมาณ 9.373 ล้านล้านบาท) มูลค่าของต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยจะอยู่ที่ประมาณปีละ 1.771 ล้านล้านบาท ซึ่งจะเห็นว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศคู่แข่งที่ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 8-10 ต่อ GDP โดยประสิทธิภาพของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนจะสัมพันธ์ในทางตรงข้ามกับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูงกว่าที่ควรจะเป็น เห็นได้จากต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยมีสินค้าคงคลังประมาณร้อยละ 8.5 ของ GDP หรือประมาณ 45% ของต้นทุนรวมทั้งหมด ซึ่งต้นทุนสินค้าคงคลังของไทยสูงกว่าประเทศที่พัฒนาแล้วกว่าเท่าตัว การที่ต้นทุนสินค้าคงคลังสูงแสดงให้เห็นถึงความที่ไม่มีประสิทธิภาพของการพัฒนาระบบโซ่อุปทานในภาคการผลิตของเอกชนไทย ทั้งนี้ ภาคธุรกิจของคนไทย ส่วนใหญ่แล้วยังไม่มีการบริหารจัดการโซ่อุปทานในองค์กรและระหว่างองค์กร ถึงแม้ว่าจะมีการจัดตั้ง “แผนกโลจิสติกส์” ในบริษัท แต่การบริหารก็ยังแยกส่วนไม่มีการบูรณาการทางข้อมูลภายในและเชื่อมโยงกับ “การจัดการโซ่อุปทาน” (Supply Chain) ซึ่งถูกจัดชั้นเป็นเพียงการจัดการหาจัดซื้อหรือเพียงกิจกรรมขนส่ง ปัญหาการพัฒนาโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรมของคนไทยส่วนใหญ่ โดยเฉพาะ SME จึงอยู่ในระดับชั้น “การเรี่ยไร” แต่ไม่สามารถมาเอา Knowledge Base ไปประยุกต์ใช้ปฏิบัติไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้อย่างเป็นระบบ เหตุผลสำคัญอีกประการหนึ่งคือการพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมของไทยขาดประสิทธิภาพ ก็คือการไม่สามารถกระจายต้นทุนหรือ Cost Sharing ไปยังผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือ Logistics Service Provider โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของคนไทย ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่ม SMEs มีความอ่อนแอไม่สามารถแข่งขันกับธุรกิจผู้ให้บริการจากต่างชาติ ซึ่งมักจะเข้ามาทำธุรกิจในลักษณะที่เป็น Turn Key Business ผู้ให้บริการของคนไทยระดับกลางที่พอแข่งขันกับต่างชาติได้ก็มีจำนวนไม่มาก ข้อจำกัดของผู้ให้บริการของคนไทยจะอยู่ที่การสร้างเครือข่าย ดังนั้น หากจะพัฒนาประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของธุรกิจไทย จำเป็นที่จะต้องเร่งเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของคนไทยให้มีประสิทธิภาพ เพราะจะเป็นกลไกสำคัญต่อการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพของภาคการผลิต

อย่างไรก็ดี การที่จะพัฒนาประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานจะต้องให้ความสำคัญต่อประสิทธิภาพของ “บุคลากร” หรือทรัพยากรมนุษย์ด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการยกระดับขีดความสามารถของธุรกิจในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและแข่งขัน โดยประมาณการว่าบุคลากรที่เกี่ยวข้องในงานโลจิสติกส์ ทั้งที่อยู่ในภาคการผลิต , ภาคบริการ และภาคขนส่ง ในปี 2551 มีประมาณ 4.670 ล้านคน และในปี 2554 จะมีความต้องการอีก 467,000 คน แสดงให้เห็นถึงความต้องการแรงงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ยังมีความต้องการสูงถึงปีละประมาณ 116,000 คน (ตัวเลขนี้เป็นการประมาณการก่อนที่จะมีปัญหาเศรษฐกิจถดถอยปี 2551-2552) จำเป็นจะต้องมีการจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ เพื่อเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนสำคัญในเชิงยุทธศาสตร์ และบูรณาการทำงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ความรู้และทักษะด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่เพียงพอและเหมาะสมกับลักษณะงานและระดับการปฏิบัติงาน ทั้งในภาคการผลิตและบุคลากรในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) รวมถึง บุคลากรที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับหรืออยู่ในกระบวนการจัดการโลจิสติกส์ในสถานประกอบการ เป็นกำลังคนที่อยู่ในกระบวนการเคลื่อนย้าย รับส่ง และกระจายสินค้า ทั้งภาคเอกชนและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น การทำอากาศยาน , การทำเรือ , การรถไฟฯ และหน่วยราชการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการสนับสนุน กิจกรรมโลจิสติกส์ เช่น กรมขนส่งทางบก , กรมขนส่งทางอากาศ , กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชนาวี ฯลฯ

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของประเทศไทย ยังขาดประสิทธิภาพเกิดจากการที่ภาครัฐไม่มีการบูรณาการแผน , งบประมาณ และเป้าหมายโดยแต่ละกระทรวงจะแยกกันทำ อีกทั้งบทบาทของภาคธุรกิจไทย ยังขาดความตั้งใจจริงที่จะนำระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานไปใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพในการรับและส่งมอบสินค้า รวมทั้ง การลดต้นทุนสินค้าคงคลังและต้นทุนขนส่งที่เยวเปล่า ซึ่งการที่จะทำได้ต้องมีประสิทธิภาพ จำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาเครือข่ายโซ่อุปทานและการสร้างความร่วมมือในการลดต้นทุนและเสริมสร้างประสิทธิภาพของการเคลื่อนย้ายสินค้า-บริการ-ข้อมูลข่าวสาร-การจัดเก็บและการกระจายสินค้า จะต้องมีการบูรณาการเชื่อมโยงกับทุกหน่วยธุรกิจ ซึ่งอยู่ในโซ่อุปทานโลจิสติกส์ สาเหตุสำคัญที่ทำให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยขาดประสิทธิภาพเท่าที่ควร ปัจจัยหนึ่งเกิดจากการขาดทักษะและการขาดประสบการณ์ในการนำองค์ความรู้ไปสู่การประยุกต์ใช้ ทั้งนี้ การขาดประสิทธิภาพในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่ได้จำกัดเฉพาะในองค์กรที่เป็น SMEs แต่องค์กรขนาดกลางไปจนถึงขนาดใหญ่จำนวนมากของไทยก็ยังไม่มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ไปสู่ระดับที่ก้าวหน้าและมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม การขาดแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ที่เป็นวาระแห่งชาติเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยก้าวหน้าน้อยกว่าที่ควรจะเป็น ซึ่งจากปัญหาอุปสรรคและการไม่เข้าใจถึงการพัฒนาโลจิสติกส์ของภาครัฐ ซึ่งเน้นแต่เพียงโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการที่ภาคธุรกิจไม่สามารถประยุกต์ใช้ศาสตร์โลจิสติกส์ไปสู่การปฏิบัติที่เป็นจริง ทำให้การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับพื้นฐาน ที่เรียกว่า “Transport Base” ซึ่งก็ยังสับสนระหว่างการพัฒนาโลจิสติกส์กับระบบคมนาคมขนส่ง ว่ามีความแตกต่างกันอย่างไร อีกทั้ง การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยที่ผ่านมาอยู่ในระดับการอบรม-สัมมนา-วิจัย และดูงาน โดยใช้ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณมากกว่าที่จะวัดผลเชิงคุณภาพ ทำให้การพัฒนาโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรม (ของคนไทย) พัฒนาไปได้ค่อนข้างช้าและขาดประสิทธิภาพ ซึ่งความหวังคงต้องฝากไว้กับคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ (คบส.) ซึ่งรัฐบาลนายกรัฐมนตรีนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ได้จัดตั้งขึ้นในช่วงปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2552 จะสามารถขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นเพียงใด..