บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มา

โลจิสติกส์ (Logistics) มีบทบาทสำคัญมากต่อการดำเนินธุรกิจในยุคปัจจุบัน เนื่องจากภาวการณ์แข่งขันที่รุนแรงไปทั่วโลก ความต้องการสินค้าของลูกค้ามีหลากหลาย ต้นทุนการดำเนินงานทั้งกระบวนการสูงขึ้น ต้นทุนในอนาคตทางธุรกิจไม่แน่นอน ระบบจัดส่งมีความซับซ้อนทุกรูปแบบ ธุรกิจต้องการความถูกต้องรวดเร็ว และธุรกิจต้องการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน

ดังนั้นโลจิสติกส์จึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการแข่งขันทางธุรกิจ เนื่องจากสามารถลดต้นทุนและสร้างกำไรทางธุรกิจ เปลี่ยนจากการทำงานแบบหน้าที่เป็นกระบวนการ ประสานงานให้บรรลุเป้าหมายและนโยบายขององค์การ ก่อให้เกิดการใช้ทรัพย์สินที่คุ้มค่ามากกว่าเดิม ธุรกิจจึงมุ่งให้ความสนใจเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยมุ่งตอบสนองวัตถุประสงค์หลัก 3 ประการ คือ (1) ลดค่าใช้จ่ายการดำเนินงาน (2) ลดเงินลงทุน และ (3) เพิ่มคุณภาพการให้บริการแก่ลูกค้า

Simchi-Levi, D. et al. (2000) กล่าวถึงแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ว่า ต้องอาศัยการประสานความร่วมมือกันทำงานระหว่างหน้าที่ต่างๆในองค์กร โดยคำนึงถึงกิจกรรมต่างๆของโลจิสติกส์มากขึ้น เช่น กิจกรรมการให้บริการลูกค้า กิจกรรมการจัดการสินค้าคงคลัง กิจกรรมการบริหารข้อมูลการขนส่ง และกิจกรรมการขนส่ง เป็นต้น

Financial Times (1998) ระบุว่ามูลค่าเฉลี่ยเนื่องจากกิจกรรมโลจิสติกส์ทั่วโลก มีอัตราส่วนสูงถึง 11.74% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ตารางที่ 1.1) Lambert, D.M. et al. (1998) พบว่าประมาณ 1/3 ถึง 2/3 เท่าของมูลค่าโลจิสติกส์ เกิดจากกิจกรรมการขนส่ง

ตารางที่ 1.1 มูลค่าโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ

ประเทศ	มูลค่าผลผลิตมวลรวมภายในประเทศ (GDP) (ล้านเหรียญสหรัฐ)	มูลค่าโลจิสติกส์ (ล้านเหรียญสหรัฐ)	ร้อยละของมูลค่าโลจิสติกส์ต่อ GDP (%)
ทวีปอเมริกาเหนือ			
แคนาดา	585,105	70,191	12.00
เม็กซิโก	334,726	49,753	14.86
สหรัฐอเมริกา	7,576,100	795,265	10.50
ผลรวมย่อย	**8,495,931**	**915,209**	**10.77**
ทวีปยุโรป			
กรีซ	122,870	15,269	12.43
เดนมาร์ค	174,237	22,440	12.88
เนเธอร์แลนด์	392,550	44,495	11.33
เบลเยียม / ลักแซมเบิก	286,383	32,573	11.37
โปรตุเกส	101,182	12,871	12.72
ฝรั่งเศส	1,537,582	171,230	11.14
เยอรมนี	2,352,472	306,264	13.02
สเปน	581,565	67,022	11.52
อังกฤษ	1,151,348	122,344	10.63
อิตาลี	1,214,272	137,027	11.28
ไอร์แลนด์	67,392	9,611	14.26
ผลรวมย่อย	**7,981,853**	**941,146**	**11.79**
ทวีปเอเชียและแปซิฟิก			
เกาหลี	484,777	59,764	12.33
ญี่ปุ่น	4,599,706	522,982	11.37
ไต้หวัน	273,440	35,686	13.05
สิงคโปร์	94,063	13,074	13.90
ฮ่องกง	153,068	20,992	13.71
ผลรวมย่อย	**5,605,054**	**652,498**	**11.64**
ประเทศอื่นๆที่เหลือ	**7,080,122**	**916,168**	**12.94**
ผลรวมทั่วโลก ปี ค.ศ. 1996	**29,162,960**	**3,425,021**	**11.74**

ที่มา: Financial Times, 1998.ใน คำนาย อภิปรัชญาสกุล, 2546.

เมื่อพิจารณามูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2546 พบว่ามีมูลค่าประมาณ 5,900 พันล้านบาท (www.bot.or.th, 2547) คิดเป็นมูลค่าเฉพาะด้านการขนส่งของประเทศไทยประมาณ 236-472 พันล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4-8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ แสดงว่ากิจกรรมการขนส่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายสูงมาก เช่นเดียวกันกับหน่วยงานธุรกิจต่างๆ ซึ่งประสบปัญหานี้เช่นกัน

สำหรับ มูลนิธิโครงการหลวง ซึ่งผู้วิจัยได้รับความอนุเคราะห์ให้เป็นหน่วยงานกรณีศึกษา มีพื้นที่การผลิตครอบคลุม 5 จังหวัดในภาคเหนือตอนบน และมีพื้นที่การตลาดครอบคลุมทั่วประเทศ มีการดำเนินงานขนส่งเพื่อรับและส่งผลผลิตทุกวัน เป็นการขนส่งทางถนนโดยใช้รถบรรทุกจำนวนมาก พบว่า การวางแผนงานขนส่งประจำวัน อาศัยความชำนาญของพนักงานและยังไม่มีเครื่องมือในการจัดเก็บ วางแผน บันทึก แก้ไข และวิเคราะห์ข้อมูลการดำเนินงานขนส่งทั้งระบบ แบบรวมศูนย์ไว้ที่เดียวกัน

ผู้วิจัยจึงมุ่งศึกษาและพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานขนส่งของมูลนิธิโครงการหลวง โดยการเข้าไปสำรวจและรวบรวมข้อมูลการดำเนินงาน วิเคราะห์การดำเนินงานขนส่ง พัฒนาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งเบื้องต้น และพัฒนาโปรแกรมเพื่อการจัดการขนส่งผลผลิตประจำวัน เพื่อเป็นเครื่องมือในการจัดเก็บ วางแผน บันทึก แก้ไข และวิเคราะห์ข้อมูลการดำเนินงานขนส่งให้แก่มูลนิธิโครงการหลวง ซึ่งสามารถประยุกต์ใช้โปรแกรมจัดการงานขนส่งกับหน่วยงานอื่นๆได้

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1 ศึกษาลักษณะการขนส่ง ของมูลนิธิโครงการหลวง

1.2.2 พัฒนาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งเบื้องต้น ของมูลนิธิโครงการหลวง

1.2.3 พัฒนาโปรแกรมเพื่อการจัดการขนส่งผลผลิตประจำวัน

1.3 ขอบเขตการวิจัย

1.3.1 ศึกษาการดำเนินงานเฉพาะด้านการขนส่งทางถนน ของมูลนิธิโครงการหลวง

1.3.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน พิจารณาเฉพาะจากมุมมองของผู้วิจัย

1.3.3 แนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งเบื้องต้นของมูลนิธิโครงการหลวง พัฒนาจาก 2 แนวทาง คือ 1) ด้านนโยบายและแผนการขนส่ง และ 2) ด้านการจัดการข้อมูลการขนส่ง

1.3.4 โปรแกรมเพื่อการจัดการขนส่งผลผลิตประจำวัน มีวัตถุประสงค์ 4 ประการ คือ 1) การบันทึกฐานข้อมูลขนส่ง 2) การวางแผนเส้นทางรถขนส่งผลผลิตประจำวัน 3) การบันทึกข้อมูลขนส่งผลผลิตประจำวัน และ 4) การวิเคราะห์ต้นทุนและประสิทธิภาพการขนส่ง

1.3.5 การทดสอบและประเมินผลการใช้โปรแกรม ทำการทดสอบเฉพาะการวางแผนเส้นทางรถขนส่ง จากศูนย์พัฒนาโครงการหลวง ไปยัง ศูนย์คัดบรรจุเชียงใหม่ โดยอาศัยการจำลองข้อมูลอ้างอิงจากข้อมูลที่มีอยู่

1.4 ขั้นตอนการวิจัย

1.4.1 ศึกษา ค้นคว้า และทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้อง

1.4.2 เลือกหน่วยงานสำหรับเป็นกรณีศึกษา

1.4.3 ศึกษา สำรวจ และรวบรวมข้อมูล การดำเนินงานขนส่งของกรณีศึกษา

1.4.4 วิเคราะห์การดำเนินงานขนส่งของหน่วยงานกรณีศึกษา

1.4.5 พัฒนาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งเบื้องต้นของกรณีศึกษา

1.4.6 พัฒนาโปรแกรมเพื่อการจัดการขนส่งผลผลิตประจำวันของกรณีศึกษา

1.4.7 ทดสอบและสรุปผลการใช้โปรแกรม

1.5 ประโยชน์ที่ได้จากการวิจัย

1.5.1 ทราบข้อมูลและระบบการดำเนินงานขนส่ง ของมูลนิธิโครงการหลวง

1.5.2 ได้ปัจจัยเชิงกลยุทธ์ภายในด้านการขนส่ง ของมูลนิธิโครงการหลวง

1.5.3 ได้แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งเบื้องต้น ของมูลนิธิโครงการหลวง

1.5.4 ได้เครื่องมือสำหรับการจัดการขนส่งผลผลิตประจำวัน ของมูลนิธิโครงการหลวง

1.5.5 ได้แนวทางสำหรับพัฒนาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งเบื้องต้น ของกรณีศึกษาอื่นๆ

1.5.6 ได้แนวทางสำหรับพัฒนาเครื่องมือจัดการงานขนส่งประจำวัน ของกรณีศึกษาอื่นๆ