

TTLA OUTLOOK

MAGAZINE 2019

บทสะท้อน
แนวคิด
ทรนคณะ

มุมมองคนขนส่ง
ต่อวงการขนส่ง
สินค้าไทย

Directory
เส้นทางขนส่งทุกภูมิภาค



4.0 Professional Transport



ISUZU



ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สรินิดี นนทีศรี
คณบดีวิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยศรีปทุม

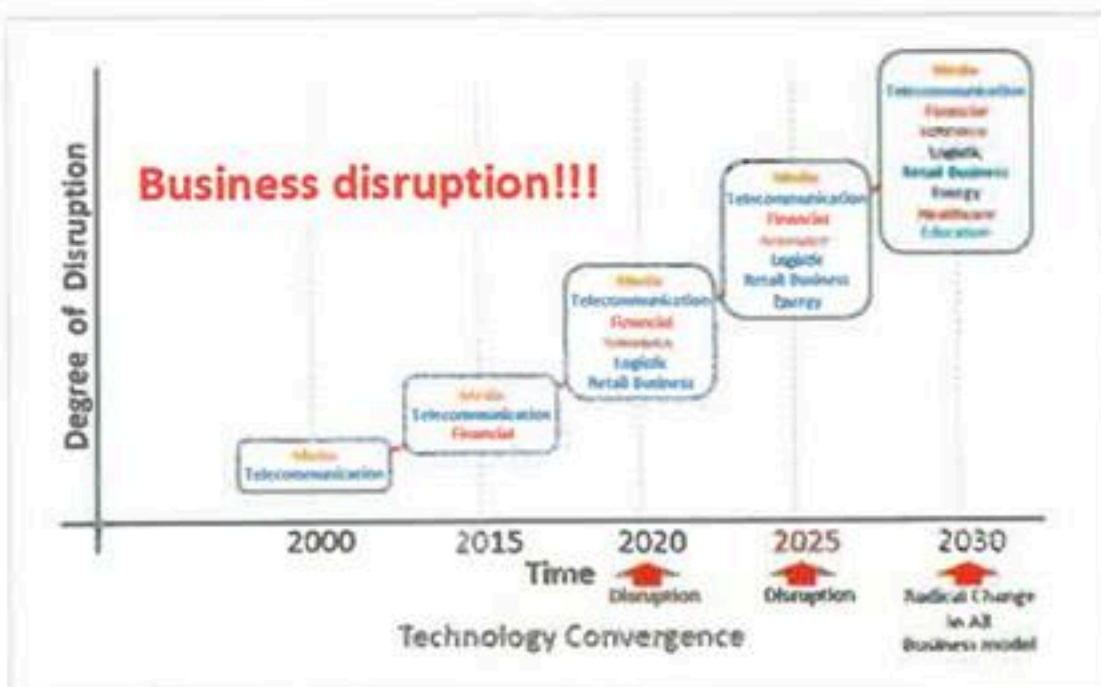
สถานการณ์ความท้าทาย ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ในยุคดิจิทัล

สถานการณ์ของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในปี 2018 นับว่ามีการแข่งขันที่รุนแรงกว่าทุกปีที่ผ่านมา ด้วยกระแสของยุค "Digital disruption" ทำให้เกิดนวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจโลจิสติกส์ทั่วโลก ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวเริ่มเห็นได้อย่างชัดเจนในปี 2018 และคาดว่าจะส่งผลกระทบโดยสมบูรณ์ภายในปี 2020 หากผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไม่สามารถปรับตัวได้ทันในช่วง 2 ปีนี้ อาจต้องมีการล้มเลิกกิจการ หรือยุบสาขา เช่นเดียวกับธุรกิจมีเดีย และการเงินที่ได้รับผลกระทบมาแล้วก่อนหน้านี้

นอกจากนี้ การเติบโตของธุรกิจ E-Commerce ทำให้เกิดความต้องการด้านการให้บริการโลจิสติกส์ที่รวดเร็ว คุ้ม

และราคาไม่แพง ซึ่งการเข้ามาของ Alibaba Group จากประเทศจีน พร้อมกับ Logistics platform ในการทำธุรกิจ E-Commerce ทำให้ผู้ประกอบการไทยมีอาจปฏิเสธผลกระทบดังกล่าวได้ในหลายประเทศทั่วโลก กำลังก้าวสู่ยุคเศรษฐกิจใหม่ ภายใต้บริบทของการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น ตัวแปรสำคัญที่ผลักดันนั้นคือ การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วของสถานการณ์ต่างๆ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงที่ก้าวกระโดดของเทคโนโลยี ซึ่งทั่วโลกได้หันมาให้ความสำคัญกับเทคโนโลยีสารสนเทศความสามารถในการสร้างสรรค์นวัตกรรม การใช้ IoT การทำ e-Commerce การทำ Big data การพัฒนาระบบ

“ การเติบโตของธุรกิจ E-Commerce ทำให้เกิดความต้องการด้านการให้บริการโลจิสติกส์ที่รวดเร็ว คุ้ม และราคาไม่แพง ซึ่งการเข้ามาของ Alibaba Group จากประเทศจีน พร้อมกับ logistics platform ในการทำธุรกิจ E-Commerce ทำให้ผู้ประกอบการไทยมีอาจปฏิเสธผลกระทบดังกล่าวได้ ”



ภาพที่ 1 Technology convergence and business disruption
ที่มา: Settapong Malisuwan, 2017



2. การสร้างเครือข่ายความร่วมมือ ทั้งในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค พบว่า ไทยมีความพยายามในการทำข้อตกลงเขต การค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA) กับประเทศและเขตเศรษฐกิจต่างๆ อาทิ เช่นการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) เขตการค้าเสรีไทยกับ ASEAN-EAEU เขตการค้าเสรีไทยกับ Sri Lanka เขตการค้า เสรีไทยกับ TPP และเขตการค้าเสรีไทยกับ CPTPP เป็นต้น ซึ่งเป็นการส่งเสริมการนำ เข้าส่งออกสินค้าของไทย

3. การขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิต และการท่องเที่ยวในประเทศไทย ส่งผลให้ ผู้ประกอบการไทยมีโอกาสในตลาดการค้าโลก เพิ่มขึ้น

4. การเพิ่มขึ้นของค่าดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพ การให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในปีล่าสุด (2018) World bank พบว่า ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับอยู่ที่ 32 ของโลก ดีขึ้นถึง 13 อันดับ จากการจัดอันดับ ครั้งก่อนในปี 2016 ที่อยู่ที่อันดับ 45 ส่งผลให้ประเทศไทยเป็นอันดับ 2 ของกลุ่ม ประเทศอาเซียน โดยเป็นรองแค่ประเทศ สิงคโปร์

อุปสรรค

1. ข้อกฎหมายของประเทศไทยที่เปิด โอกาสให้แก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ข้ามชาติ เข้ามาลงทุนเป็นจำนวนมาก ในขณะที่ กฎหมายบางประเทศยังกีดกันการเข้าประเทศ ของผู้ประกอบการไทย

2. ความมั่นคงของเศรษฐกิจโลกรวมถึง ความไม่มั่นคงทางการเมืองของประเทศไทย

3. เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ที่เข้ามา ทำให้ผู้ประกอบการไทยไม่สามารถปรับตัว ได้ทัน

จุดแข็ง

1. ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่สืบทอด ธุรกิจมายาวนาน ทำให้มีความเชี่ยวชาญ ด้านภูมิศาสตร์ใน CLMV

2. มีการรวมกลุ่มในรูปแบบสภา สมาคม สมาพันธ์ หรือสหพันธ์ด้านโลจิสติกส์เป็น จำนวนมาก เป้าหมายสำคัญคือการสร้าง ผลประโยชน์โดยรวมแก่สมาชิก การแข่งขัน และการใช้ทรัพยากรร่วมกัน

จุดอ่อน

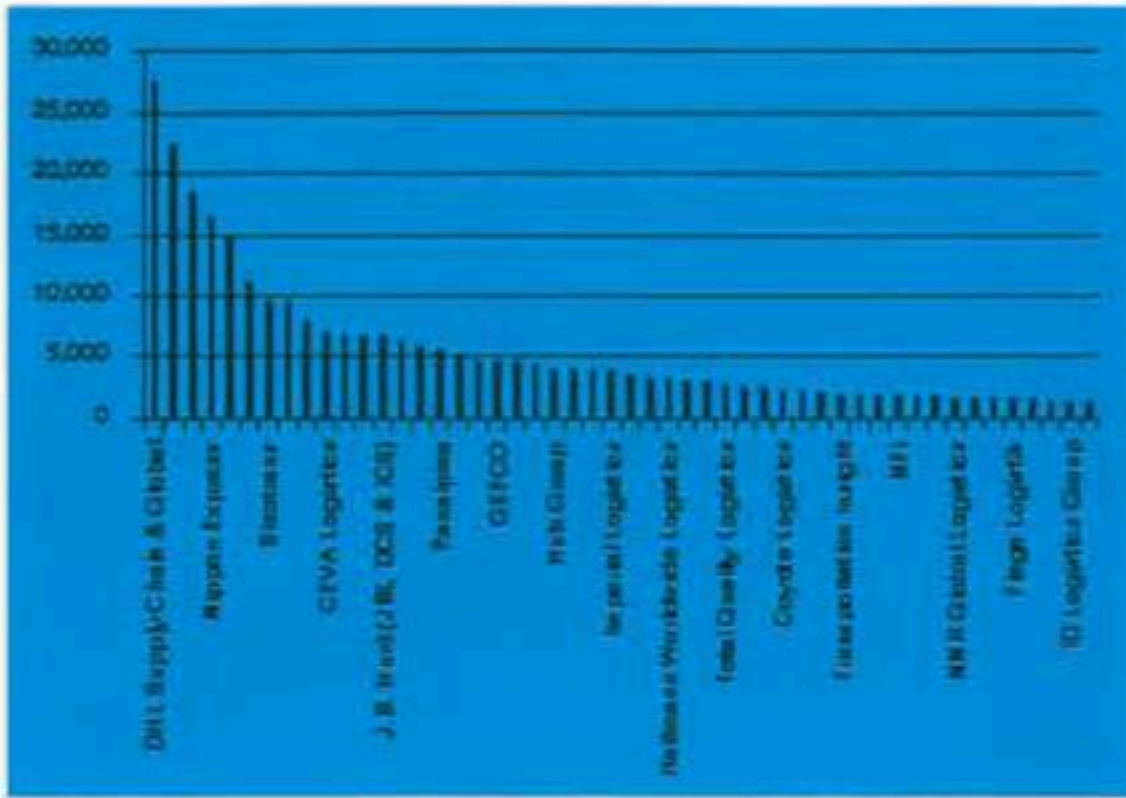
1. ขาดระบบมาตรฐานในการทำงาน ส่วนใหญ่ทำงานด้วยประสบการณ์และ ความเคยชิน

2. มีวัฒนธรรมองค์กรสืบทอดมา ยาวนานทำให้ปรับสู่นวัตกรรมและเทคโนโลยี ใหม่ค่อนข้างยาก

3. ขาดเงินลงทุนด้านเทคโนโลยีและ การพัฒนาบุคลากร

บทสรุป

การปรับตัวของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ไทยเพื่อเตรียมพร้อมรับมือต่อการ เปลี่ยนแปลงดังกล่าวจึงเป็นประเด็นสำคัญ สภาวะการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น มีทั้งโอกาสและ อุปสรรค ผู้ประกอบการควรมองหาโอกาส ในช่องทางธุรกิจ และกำจุดจุดอ่อนของ ตนเอง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้กับ 3PLs ที่กำลังเกิดขึ้นอย่างมากมาทั่วโลก การ รวมกลุ่มเพื่อสร้างความร่วมมือกับหน่วยงาน รัฐบาล และสถาบันการศึกษา จึงเป็น อีกเครือข่ายหนึ่งที่จะสร้างความเข้มแข็ง แบบก้าวกระโดด ซึ่งพันธมิตรในโซ่อุปทาน จะสามารถช่วยกันสร้างโอกาสให้กับ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยยืนหยัดต่อสู้ ในโลกยุคดิจิทัลได้



ภาพที่ 2 การจัดอันดับการดำเนินงานรายได้เฉลี่ยของ 3PLs (US\$ Millions/Year)
ที่มา : Armstrong & Associates, Inc., 2018

การวางแผนทรัพยากรทางธุรกิจขององค์กรโดยรวม (ERP) และอื่นๆ อีกมากมาย เพื่อเป็นเครื่องมือในการช่วยบริหารจัดการกระบวนการทำงาน รวมถึงการบริหารจัดการข้อมูลต่างๆ ที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก จึงทำให้เกิด Global Third-Party Logistics Providers (3PLs) มากมายทั่วโลกที่เน้นให้บริการแบบครบวงจร และมีการพัฒนาระบบซอฟต์แวร์เป็นของตนเองเพื่อให้

บริการโลจิสติกส์ โดยมูลค่าการซื้อขายระบบบริหารจัดการองค์กรแสดงแนวโน้มการเติบโตอย่างเห็นได้ชัด การปรับตัวของภาคอุตสาหกรรมไปสู่ยุค 4.0 ที่มีการเชื่อมโยงระหว่างเครื่องจักรกล มนุษย์ และข้อมูลอย่างลงตัว และไร้ขีดจำกัดผ่านโพรโทคอลการสื่อสารแบบไร้สายและไร้สาย การขยับตัวของโลกในครั้งนี้นำส่งผลกระทบรุนแรง และรวดเร็ว



ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ตอบโจทย์กับความต้องการของมนุษย์ “ง่าย สะดวก รวดเร็ว และถูกต้องแม่นยำ” ซึ่งเป็นหลักการสำคัญในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ให้เกิดการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพ ดังนั้นเมื่ออุตสาหกรรมขยับเข้าสู่ยุค 4.0 ที่มีการใช้ระบบอัตโนมัติในการผลิต ระบบการวิเคราะห์และตัดสินใจจากข้อมูลขนาดใหญ่ และนวัตกรรมการเชื่อมโยงตลอดทั้งโซ่อุปทาน ซึ่งระบบควบคุมดังกล่าวสามารถดำเนินการได้ทั่วโลกอย่างไร้พรมแดน ทำให้เกิดการไหลของข้อมูลสินค้า (คน) และเงินตรา อย่างมีประสิทธิภาพ ไร้รอยต่อ นำมาซึ่งการพัฒนาเข้าสู่ยุค “Logistics 4.0” นั่นเอง เมื่อเรามองเห็นภาพในปัจจุบันและอนาคตที่ชัดเจนมากขึ้น จะทำให้เห็นทิศทางของความต้องการบุคลากรในสายงานโลจิสติกส์ที่เปลี่ยนแปลงไปจากแรงงาน...สู่ระดับขั้นมืออาชีพ

โอกาส อุปสรรค และจุดแข็ง จุดอ่อนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยในตลาดการค้าโลก

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) และเป็นธุรกิจที่เติบโตมาจากบรรพบุรุษทำให้การปรับเปลี่ยนตามกระแสโลกค่อนข้างกระทำได้ยาก หากแต่ได้รับการส่งเสริมสนับสนุนไปในทิศทางที่ถูกต้องแล้ว ผู้ประกอบการไทยก็สามารถแข่งขันได้ในตลาดการค้าโลก

โอกาส

1. นโยบายสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (ปี พ.ศ. 2560-2564) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รองรับความเป็นประเทศการค้าและการบริการ