

ลักษณะเฉพาะกิจ การแบ่งปันความรู้และใช้เทคโนโลยีร่วมกัน การสร้างเครือข่ายเพื่อส่งเสริมการให้เกิดความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ของไทย

ผลการศึกษานี้แสดงให้เห็นถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าพบว่า ปัจจุบันในประเทศไทยมีผู้ประกอบการบริการตัวแทนขนส่งสินค้าอยู่ราว 300 ราย ในจำนวนนี้เป็นสมาชิกของสมาคมผู้จัดบริการขนส่งสินค้าอยู่ 130 ราย การแข่งขันในตลาดปรากฏว่า ผู้ประกอบการ 5 อันดับแรก เป็นบริษัทต่างชาติร่วมทุนทั้งสิ้น มีส่วนแบ่งตลาดรวมกันราวร้อยละ 44 อีกประมาณ 125 ราย มีส่วนแบ่งตลาดรวมกันประมาณร้อยละ 56 โดยแต่ละรายมีส่วนแบ่งตลาดไม่เกินร้อยละ 2 เท่านั้น

ปัจจัยที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีการเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์สาขาตัวแทนบริการรับขนส่งสินค้า ได้แก่ ด้านความรู้ ถึงแม้ภาครัฐและเอกชนจะมีความตื่นตัวถึงความสำคัญของการจัดการระบบ แต่ผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าของไทยยังขาดความรู้ความเข้าใจที่แท้จริงเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์ด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง กฏระเบียบของไทยยังขาดความชัดเจนยังมีความซ้ำซ้อน และล่าช้า เช่น ไม่มีกฎหมายเฉพาะสำหรับการขนส่ง ภายในประเทศ โดยทางบกทางน้ำและทางอากาศ ต้องไปพึ่งพากฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือ พรบ.รถไฟ ที่ไม่ได้มีการปรับปรุง ตั้งแต่ปี 2464

นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านเงินลงทุน ผู้ประกอบการบริการรับขนส่งสินค้าไทย ยังขาดปัจจัยด้านเงินลงทุนเป็นอย่างมาก เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายเล็กเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการต่างชาติ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน โครงสร้างพื้นฐานของไทยมีความเพียงพอในระดับหนึ่ง เนื่องจากภาครัฐมีการลงทุนอย่างต่อเนื่อง เช่น การวางเครือข่ายถนนทั่วประเทศ การสร้างสนามบินใหม่ที่สุวรรณภูมิ แต่การขนส่งภายในประเทศของไทยยัง

กระจุกตัวอยู่ที่การใช้รถบรรทุก ไม่มีการพัฒนาการขนส่งทางน้ำหรือระบบราง ทำให้ไทยขาดประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transportation) ที่มีประสิทธิภาพ

เมื่อประเมินความพร้อมในการแข่งขันของบริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าของไทย หากมีการเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์พบว่า ทุนต่างชาติที่เข้ามาลงทุนด้านโลจิสติกส์จะมีประสบการณ์ มีเงินทุน มีเครือข่ายและเทคโนโลยี โดยส่วนใหญ่ทุนเหล่านี้มักเป็นกลุ่มทุนจากประเทศที่มีความได้เปรียบ เช่น กลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศไทยแล้ว สิ่งที่จะเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการไทยคือ ผู้ประกอบการไทย 100% ต้องเตรียมตัวและล่าช้ามากขึ้น เพราะเครือข่ายในการแข่งขันเป็นคนละแบบระบบของไทยเป็นแบบท้องถิ่น ในขณะที่ต่างชาติเป็นระบบเครือข่ายโลก (Networking) ซึ่งเป็นรูปแบบการบริการ One Stop Service ที่ลูกค้าต้องการเป็นอย่างมากในปัจจุบัน อีกทั้งผู้ประกอบการไทยยังขาดสภาพคล่องทางการเงิน เนื่องจากขาดการสนับสนุนจากภาครัฐ เมื่อเทียบกับบริษัทข้ามชาติที่มีเงินทุนสูงกว่ามาก ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ยังขาดความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน อีกทั้งยังขาดความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพไม่สามารถทัดเทียมต่างชาติได้

3. unaspu

เมื่อพิจารณาโดยภาพรวมในแต่ละสาขาของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยพบว่าผู้ให้บริการส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมและมีขีดความสามารถในการแข่งขันอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง ขณะที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์หลายสาขา อาทิ ตัวแทนออกของหรือบริษัทผู้จัดบริการขนส่งสินค้า เป็นต้นสามารถตอบสนองได้กับลูกค้าเฉพาะกลุ่ม ประเด็นที่ควรส่งเสริมให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยคือการฝึกให้ผู้ให้บริการดำเนินธุรกิจอย่างมีวิสัยทัศน์และยืดหยุ่นกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจในยุคโลกาภิวัตน์ รวมทั้งการยก

ระดับความรู้ความเข้าใจและองค์ความรู้เกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

ส่วนในกรณีให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระบุว่าผู้ให้บริการของไทยมีขีดความสามารถค่อนข้างต่ำ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่ยังขาดความพร้อมในเรื่องเทคนิคการบริหารจัดการความพร้อมด้านเทคโนโลยี เช่น ซอฟต์แวร์ ฮาร์ดแวร์และพีเอชแวลว ความพร้อมด้านเครือข่าย (Networking) และด้านพันธมิตรทางธุรกิจทั่วโลก ซึ่งถือว่าเป็นจุดอ่อนของกลุ่มผู้ให้บริการขนาดเล็กของไทย ที่ไม่สามารถแข่งขันกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของต่างชาติได้ ส่งผลให้กลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ขนาดย่อมของไทยดังกล่าวยังขาดความพร้อมในการเปิดเสรีการค้า สำหรับกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ขนาดกลาง มีประเด็นที่เป็นจุดอ่อนหรือมีขีดความสามารถในการแข่งขันต่ำ คือ ขาดการให้บริการเบ็ดเสร็จเครือข่ายของการให้บริการ ความพร้อมด้านเทคโนโลยี เช่น ซอฟต์แวร์ ฮาร์ดแวร์และพีเอชแวลว เป็นต้น

นอกจากนี้ การศึกษายังพบว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ของไทยมีวัฒนธรรมองค์กรที่ไม่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจระดับโลก รวมทั้งขาดเครือข่าย (Networking) การให้บริการและพันธมิตรทางธุรกิจทั่วโลก ประเด็นเหล่านี้เองที่ทางผู้ให้บริการเองยังคงเห็นว่าทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือกำกับดูแลควรให้ความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน ส่วนผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหลังจากมีการเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์คือจะทำให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นและจะมีการตัดราคามากยิ่งขึ้น เนื่องจากในกรณีที่ผู้ให้บริการมากขึ้นก็จะเข้าสู่ยุคของสงครามราคา (Price War) คือมีการตัดราคาการให้บริการมากขึ้นเนื่องจากผู้ให้บริการของไทยส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดกลางถึงขนาดย่อมจึงมีขีดความสามารถน้อยมากหรือไม่สามารถแข่งขันในด้านนี้ได้ แต่ถ้าเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ก็ส่งผลกระทบต่อไม่มากนัก

ผศ.ดร. อัครวิณ วังศิริวัฒน์
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยศรีปทุม



QMARK NEW VERSION



มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก หรือ Qmark ได้เริ่มประกาศใช้ในปี พ.ศ. 2552 โดยกรมการขนส่งทางบก เป็นมาตรฐานภาคสมัครใจสำหรับผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก (ตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป) ถ้าเห็นตรา Qmark ติดตามรถกระบะ หรือ รถ 6 ล้อ เป็นการใช้ตราเครื่องหมาย Qmark ที่ผิดเงื่อนไขครับ ทางกรมฯ เขารับรองเฉพาะรถตั้งแต่สี่ล้อขึ้นไป ต่ำกว่าสี่ล้อใช้ติดตราไม่ได้ครับ โดยทั่วไปมาตรฐานต่างๆ เมื่อเวลาผ่านไปก็จะต้องมีการปรับปรุงมาตรฐานให้เข้ากับยุคสมัย มาตรฐาน Qmark ก็เช่นเดียวกัน มีการปรับแบบที่เรียกว่า Big minor change โดยจะเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2562 ทางกรมการขนส่งทางบก จะประกาศซึ่งได้มีการตัดทอนในส่วนที่ซ้ำซ้อน และเพิ่มเติมข้อกำหนดให้ทันสมัย มีหลายข้อกำหนดที่เพิ่มขึ้น โดยข้อกำหนดที่ปรับปรุงสามารถ Download ได้ที่ <https://www.thaitruckcenter.com/qmarkV2/DocView>

