

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งทางน้ำถือเป็นกิจกรรมลอจิสติกส์ที่สำคัญ เป็นตัวเชื่อมโยงในโซ่อุปทาน (Supply Chain) สำหรับการขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปยังลูกค้าหรือผู้บริโภค ในกรณีการส่งสินค้าออก กิจกรรมการขนส่งทางน้ำนี้จะรวมถึงการเคลื่อนย้ายสินค้าจากผู้ผลิตไปยังท่าเรือหรือการนำสินค้าขึ้นบนเรือ ในกรณีของการนำสินค้าเข้าจะรวมถึงกิจกรรมการนำสินค้าลงจากเรือและขนส่งถึงมือลูกค้า เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าการขนส่งสินค้าทางเรือ เป็นระบบการขนส่งซึ่งได้รับความนิยม หรือจะถือได้ว่าเป็นจุดกำเนิดแรกของการขนส่งที่ใช้ในการติดต่อซื้อขาย และแลกเปลี่ยนสินค้ากันระหว่างประเทศทั่วโลก จากอดีตจนถึงปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางเรือ ได้มีประวัติอันยาวนานมากกว่าหลายศตวรรษด้วยกัน

ถึงแม้ว่าในปัจจุบัน วิทยาการความเจริญต่าง ๆ ของโลกได้เข้ามามีบทบาทในการพัฒนา เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่ดีจากเดิมด้วยการนำเอาเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาใช้ เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว แก่ผู้ใช้บริการในการขนส่งสินค้าข้ามชาติได้มากกว่าการขนส่งสินค้าทางเรือเพียงทางเดียวเท่านั้น เช่น การขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็นต้น

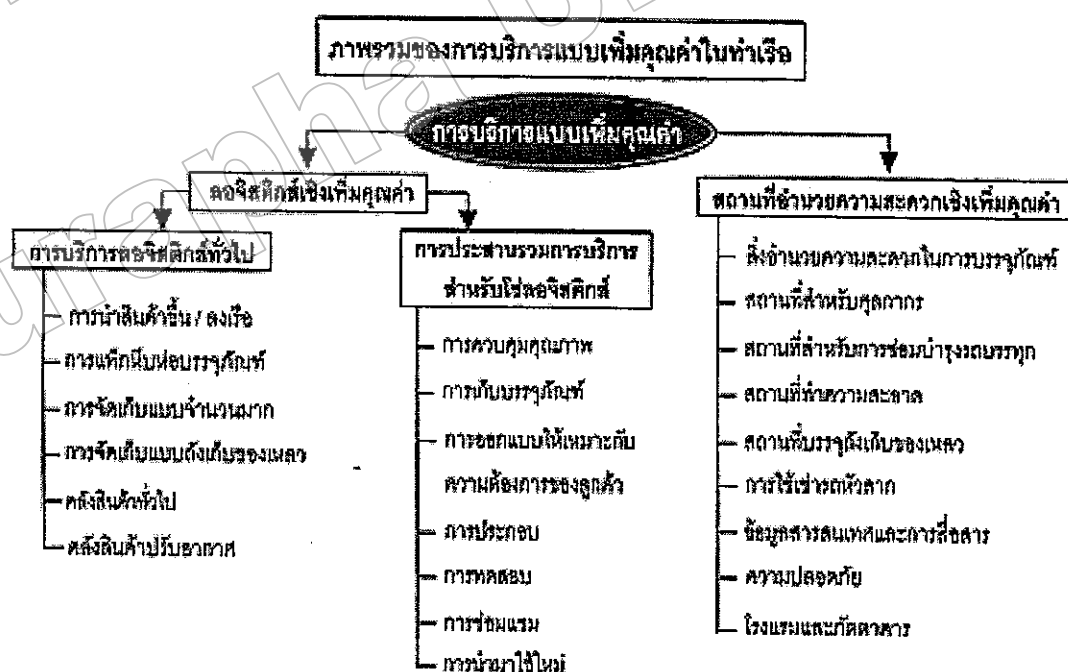
อย่างไรก็ตาม รายงานจากส่วนพัฒนาธุรกิจและการตลาดการทำเรือแห่งประเทศไทย พบว่าในรอบปี 2547 บริษัทเรือที่ใช้บริการทั้งที่ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังมีผลประกอบการที่น่าพอใจ สามารถฟื้นตัวจากช่วงหลายปีก่อนหน้านี้ ซึ่งประสบปัญหาภาวะเศรษฐกิจในเอเชียและมีผลกำไรอันเป็นผลจากภาวะเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ทำให้การค้าขายตัว มีความต้องการใช้เรือในการขนส่งมากจนกระทั่งเกิดความขาดแคลนเรือ และราคาค่าระวางสูงขึ้นหลาย ๆ บริษัทได้มีการต่อเรือใหม่หรือเปลี่ยนไปใช้เรือขนาดใหญ่ขึ้นในบางเส้นทาง

สำหรับทางด้านท่าเรือนั้น การแข่งขันจะยังคงมีมากทั้งในระดับประเทศและภูมิภาค ท่าเรือไทยแม้จะเสียเปรียบในด้านทำเลที่ตั้ง แต่ประเทศไทยมีศักยภาพด้านการค้าระหว่างประเทศสูง ท่าเรือจึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญต่อการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้สามารถส่งเสริมการค้าในยุคไร้พรมแดน และถือความรวดเร็วเป็นปัจจัยสำคัญของการแข่งขัน แนวโน้มของบริษัทสายการเดินเรือจะขยายไปสู่ธุรกิจให้บริการลอจิสติกส์ครบวงจรมากขึ้น โดยอาศัยปัจจัยเกื้อหนุนที่สามารถเชื่อมโยงเครือข่ายกับผู้ประกอบธุรกิจต่าง ๆ จากต้นทางสินค้าไปจนถึงปลายทางในต่างประเทศได้ สามารถให้บริการในแบบ Door to Door ทำให้ลูกค้าหันมาใช้ธุรกิจ

ลอจิสติกส์ในเครือข่ายของบริการเรือมากขึ้นเนื่องจากความสะดวกและสามารถบริหารต้นทุนให้ต่ำกว่าการดำเนินงานเอง

โดยทั่วไปแล้วหน้าที่ของท่าเรือถือเป็นกิจกรรมลอจิสติกส์ในโซ่อุปทานการขนส่ง โดยขึ้นอยู่กับตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือ และขึ้นอยู่กับเศรษฐกิจและการพัฒนาทางเทคโนโลยี ของพื้นที่ชายฝั่งหรือใกล้แม่น้ำ เทคโนโลยีทางการผลิตสมัยใหม่และรูปแบบของผู้บริโภคได้ทำให้การใช้ระบบการขนส่งเกินจากความคาดหมาย จึงทำให้อุปกรณ์การขนถ่าย การจัดเก็บ สิ่งอำนวยความสะดวกเชิงลอจิสติกส์เป็นที่ต้องการมากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น ท่าเรือได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมลอจิสติกส์ในโซ่อุปทาน

จากมุมมองของท่าเรือ การสร้างคุณค่าในการบริการใหม่ ๆ สามารถเพิ่มสมรรถนะเชิงเศรษฐกิจของท่าเรือได้ เท่ากับประสิทธิภาพของท่าเรือที่ถูกค่าสนใจการบริการใหม่ ๆ ในทางกลับกันสามารถช่วยปรับปรุงและรักษาตำแหน่งการแข่งขันของท่าเรือไว้ ลักษณะของการเพิ่มการบริการใหม่ ๆ สามารถที่แปรเปลี่ยนไปจากผลิตภัณฑ์ถึงผลิตภัณฑ์ หรือจากกิจกรรมถึงกิจกรรมต่าง ๆ มากมายที่สามารถจัดได้เป็นการบริการแบบเพิ่มคุณค่าแสดงดังในภาพที่ 1 การเพิ่มคุณค่าในการบริการสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กิจกรรมลอจิสติกส์แบบเชิงคุณค่า (Value Added Logistics) และสิ่งอำนวยความสะดวกแบบเชิงคุณค่า (Value Added Facilities)



ภาพที่ 1-1 การบริการแบบเพิ่มคุณค่าในท่าเรือ (วิทยา สุหยุดดำรง, 2546)

แต่ที่จะกล่าวในงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นการบริการแบบเพิ่มคุณค่าในท่าเรือ ด้านการอำนวยความสะดวก สำหรับข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร โดยยกตัวอย่างจากบริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่บริหารท่าปี 4 ที่ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ซึ่งก่อตั้งมาจากการร่วมลงทุนของ 3 กลุ่มบริษัทชั้นนำในด้านธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ได้แก่

บริษัท Ngow Hock Agency Co., Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทตัวแทนเรือที่มีชื่อเสียง และรวมถึงบริษัทสายเรือ Feeder ที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ บริษัท Regional Container Lines Feeder Pte Ltd. (RCL)

บริษัท Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Lines Co., Ltd. (NYK) ซึ่งเป็นบริษัทเดินเรือชั้นนำของประเทศญี่ปุ่นที่มีเครือข่ายทั่วโลก

บริษัท Mitsui O.S.K. Lines (MOL) เป็นบริษัทเดินเรือชั้นนำของญี่ปุ่นที่มีกองเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก

บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด ได้รับความไว้วางใจจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยโดยได้รับสัมปทานให้เป็นผู้บริหารท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ ท่าปี 4 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา โดยปี 2547 ที่ผ่านมานี้ มีตู้สินค้าผ่านท่ากว่า 700,000 ตู้ การให้บริการหลักของบริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด คือ

1. ท่าเทียบเรือเพื่อบริการขนถ่ายตู้สินค้า (Terminal Handling Service)
2. สถานีบรรจุตู้สินค้า (Container Freight Station)
3. บริการลานจัดเก็บตู้สินค้าเปล่า (Empty Container Depot)
4. บริการล้างและซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ (Container Cleaning & Repair)

ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง ไม่เว้นวันหยุดราชการ สามารถทำพิธีการทางศุลกากรซึ่งมีประจำอยู่ภายในท่าเรือแหลมฉบัง ท่าปี 4 ได้ในวันเวลาราชการ รวมทั้งยังมีการขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟซึ่งวิ่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและ ICD ลาดกระบัง ภายใต้การดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ปัจจุบัน บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด ได้นำระบบการแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange; EDI) มาใช้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกับผู้มาใช้บริการ ซึ่งก็คือบริษัทสายการเดินเรือหรือบริษัทตัวแทนสายการเดินเรือ โดยมี EDI Message ที่ชื่อว่า COARRI (Container Discharge / Loading Report message) และ CODECO (Container Collection Report or Gate out message) เป็น EDI Message ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในครั้งนี้

ดังนั้น ผู้วิจัยในฐานะที่เป็นพนักงานผู้หนึ่งที่ปฏิบัติงานอยู่ในบริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด มีความสนใจที่จะศึกษาประสิทธิภาพของการรายงานการบรรทุกขนถ่าย และการรายงานการรับมอบส่งมอบตู้สินค้าด้วยระบบการส่งเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับการจัดการของท่าเรือตู้สินค้าเปรียบเทียบกับระบบเอกสารเดิมที่ใช้กระดาษ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการวิจัยในครั้งนี้ สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาการลงทุนระบบการแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาประสิทธิภาพของการรายงานการบรรทุกขนถ่าย และการรายงานการรับมอบและส่งมอบตู้สินค้า ด้วยระบบการส่งเอกสารอิเล็กทรอนิกส์
2. เพื่อศึกษาความคุ้มค่าในการลงทุนระบบการส่งเอกสารอิเล็กทรอนิกส์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

ผลการศึกษาครั้งนี้จะทำให้ทราบถึงประสิทธิภาพของระบบการแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับการจัดการของท่าเรือตู้สินค้า รวมทั้งเปรียบเทียบอัตราการไหลเวียนของระบบเอกสารแบบเดิมที่ใช้กระดาษ กับการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้รับส่งแลกเปลี่ยนข้อมูลกันระหว่างท่าเรือตู้สินค้ากับผู้ให้บริการ เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการปรับปรุงและส่งเสริม การบริการข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสารที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และที่กำลังพิจารณาลงทุนระบบการแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ต่อไปในอนาคต

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาประสิทธิภาพของการรายงานการบรรทุกขนถ่าย และการรายงานการรับมอบส่งมอบตู้สินค้า โดยการหาอัตราการไหลเวียนของระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับการจัดการของท่าเรือตู้สินค้ากับผู้ให้บริการ ของผู้ประกอบการท่าเรือตู้สินค้า ท่าปี 4 บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด ที่ท่าเรือแหลมฉบังเท่านั้น

นิยามศัพท์เฉพาะ

EDI (Electronic data interchange) หมายถึง การสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ที่มีรูปแบบมาตรฐานผ่านทางคอมพิวเตอร์ระหว่างองค์กร

EDI Message หมายถึง รูปแบบมาตรฐานของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แต่ละประเภท ที่ใช้ในการสื่อสารแลกเปลี่ยนกัน

COARRI (Container Discharge / Loading Report message) หมายถึง รูปแบบมาตรฐานของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรายงานการบรรจุหรือขนถ่ายตู้สินค้า ของท่าเรือตู้สินค้า

CODECO (Container Collection Report or Gate out message) หมายถึง รูปแบบมาตรฐานของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับรายงานการรับมอบหรือส่งมอบตู้สินค้า ของท่าเรือตู้สินค้า

การขนถ่ายตู้สินค้า (Discharging) หมายถึง การขนถ่ายตู้สินค้านำเข้าจากต่างประเทศ ที่บรรจุมากับเรือสินค้า เข้ามาจัดเก็บยังลานจัดเก็บตู้สินค้าภายในท่าเรือ

การบรรจุตู้สินค้า (Loading) หมายถึง การยกขนตู้สินค้าที่ต้องการส่งออกไปยังต่างประเทศ จากลานจัดเก็บตู้สินค้าภายในท่าเรือ ไปจัดเก็บในเรือสินค้า

การส่งมอบตู้สินค้า (Delivery) หมายถึง การส่งมอบตู้สินค้านำเข้าให้กับเจ้าของสินค้าหรือตัวแทน

การรับมอบตู้สินค้า (Receiving) หมายถึง การรับมอบตู้สินค้าที่ต้องการส่งออกจากเจ้าของสินค้าหรือตัวแทน มาจัดเก็บในลานจัดเก็บตู้สินค้าภายในท่าเรือ