

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ประเทศ สปป.ลาว) เป็นประเทศที่ไม่มีชายแดนติดกับทะเล และก็เป็นประเทศเดียวในสมาชิกของอาเซียน 10 ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Land Lock Country) ซึ่งตั้งอยู่ตอนกลางของคาบสมุทรอินโดจีน การคมนาคมต้องใช้การขนส่งทางถนนเป็นส่วนใหญ่ แต่ในปัจจุบันรัฐบาลแห่ง ประเทศ สปป.ลาว ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาประเทศไปสู่ศูนย์กลางการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Land Linked Country) เพราะว่า ประเทศ สปป.ลาว มีชายแดนร่วมกับ 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย พม่า จีน เวียดนาม และกัมพูชา และได้ร่วมลงนามอนุสัญญาการคมนาคมขนส่งหลายอนุสัญญา เช่น ลงนามในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cooperation: GMS) ลงนามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Cross-Border Transport Agreement: CBTA) และอื่น ๆ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง และอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อให้โอกาสเพิ่มขีดความสามารถในการทำธุรกิจการค้า การบริการการขนส่งทางถนน และทำให้ระบบโลจิสติกส์คล่องตัว ให้กลายเป็นระบบสากลมากขึ้น ในปัจจุบันนี้รัฐบาลแห่งประเทศ สปป.ลาว ได้มีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนเพื่อเชื่อมระหว่าง เขตปกครองต่าง ๆ ภายในประเทศ ให้เชื่อมโยงเข้าหากันให้ได้เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและแผนการพัฒนาเศรษฐกิจ 5 ปี ครั้งที่ 7 (ปี ค.ศ.2011-2015) ที่ถูกรับรองจากสภาแห่งชาติ ของประเทศ สปป.ลาว โดยเริ่มจากนครหลวงเวียงจันทน์ เป็นศูนย์กลางการขนส่งของประเทศ

นครหลวงเวียงจันทน์ เป็นเมืองหลวงของประเทศ สปป.ลาว มีจำนวนประชากรประมาณ 5 แสนกว่าคน มากที่สุดของประเทศ นอกจากชาวลาวแล้วยังมีชาวต่างชาติ ที่เข้ามาทำธุรกิจและท่องเที่ยว ซึ่งเป็นเขตที่มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสบายมากที่สุดที่ได้ และนครหลวงเวียงจันทน์ ก็ได้มีแผนพัฒนาเศรษฐกิจภายใน นครหลวงเวียงจันทน์ (ปี ค.ศ.2011-2015) ก็ได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งเป็นสำคัญ ด้วยการขยายถนนหนทางให้กว้างมากขึ้น รับน้ำหนักได้มากขึ้น เพื่อให้เพียงพอกับความต้องการ เพราะวานครหลวงเวียงจันทน์ได้มีโครงการใหญ่ ๆ หลายโครงการที่จะเกิดขึ้น เช่น การสร้างเมืองใหม่ การขยายตัวเมือง สร้างตึกอาคารให้มีความสูงมากขึ้นกว่าเดิม เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ และเป็นการรองรับการรวมตัวของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) อีกด้วย ดังนั้นความต้องการทางด้านการให้บริการ

จากผู้ประกอบการทางด้านการขนส่งสินค้าทางถนนจึงเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก และมีความสำคัญมากในการรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น และเพื่อมาตอบสนองการขยายตัวดังกล่าว

ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2558 (ปี ค.ศ.2015) อาเซียนทั้ง 10 ประเทศ จะรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เป็นตลาดเดียว ฐานการผลิตเดียว จะทำให้เกิดเสรีทางการค้า การบริการมากขึ้น เมื่อเป็นอย่างนี้แล้ว ผู้ประกอบการที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน จะต้องมีการแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศ ที่เป็นผู้ประกอบการด้วยกัน และผู้ประกอบการต่างประเทศที่จะเข้ามาอีกด้วย ซึ่งจะทำให้เกิดความต้องการการให้บริการทางการค้า การขนส่งสินค้าทางถนน ที่เป็นแบบ Door to Door และผู้ใช้บริการก็จะมีทางเลือกมากขึ้น ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของลาวเอง ต้องปรับตัวการให้บริการเพื่อที่จะสามารถแข่งขันได้

การขนส่ง (Transportation) เป็นกิจกรรมที่คนเราทุกคนต้องมีส่วนเข้าไปเกี่ยวข้องไม่มากนักน้อย เนื่องจากกิจกรรมการขนส่ง เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการผลิตและการตลาด ธุรกิจจำเป็นต้องใช้การขนส่งเพื่อลำเลียงวัตถุดิบเข้ามายังโรงงาน และลำเลียงสินค้าที่ผลิตเสร็จ ส่งต่อไปยังตัวแทนจำหน่ายหรือลูกค้า กระแสการแข่งขันของธุรกิจเพิ่มสูง ลูกค้ามีทางเลือกมากขึ้นว่าจะซื้อสินค้าหรือบริการจากผู้ผลิตรายใด ขณะที่ธุรกิจกลับต้องประสบกับความยากลำบากในการลดต้นทุน ซึ่งต้นทุนค่าขนส่งและต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการจัดส่ง (Logistics Costs) ถือเป็นต้นทุนของสินค้าที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ประมาณร้อยละ 10 ของต้นทุนสินค้าทั้งหมด (จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา, 2543)

นครหลวงเวียงจันทน์มีความต้องการ การให้บริการการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นจำนวนมาก เพราะเป็นเขตพัฒนาเพื่อสร้างเมืองใหม่ ขยายตัวเมือง สร้างตึกอาคาร เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ และเป็นการรองรับการรวมตัวกัน ของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ดังนั้นเมื่อมีการพัฒนาเกิดขึ้น ความต้องการขนส่งสินค้าทางถนนก็ต้องเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ที่มีประมาณ 30 กว่าบริษัทนั้น ต้องมีการปรับตัวการให้บริการที่เพิ่มมากขึ้นด้วย สำหรับผู้ประกอบการดังกล่าว จะต้องได้รับการประเมินมีขีดความสามารถ การให้บริการว่ามีขีดความสามารถมากน้อยแค่ไหน เพียงพอต่อความต้องการหรือไม่

ดังนั้นผู้วิจัย มีความสนใจที่จะศึกษาขีดความสามารถ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ว่ามีขีดความสามารถในการให้บริการการขนส่ง และตอบสนองความต้องการที่เกิดขึ้น และจะเกิดขึ้นในอนาคต ในการสร้างเมืองใหม่ ขยายตัวของเมือง การสร้างตึกอาคารเพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ และเป็นการรองรับการรวมตัวกัน ของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการลาว เมื่อมีการเปิดเสรี การค้าการให้บริการการขนส่งสินค้าทางถนน ผู้ประกอบการ

ลาวมีขีดความสามารถในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติและขีดความสามารถที่จะเข้าไปลงทุนในต่างชาติ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยคุณลักษณะทั่วไป ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว
2. เพื่อเป็นการพัฒนาตัวชี้วัดขีดความสามารถ ในการขนส่งให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว
3. เพื่อศึกษาขีดความสามารถการบริหารจัดการ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ว่ามีความพร้อมอยู่ในระดับไหน ในการให้บริการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ประเทศ สปป.ลาว
4. ศึกษาขีดความสามารถในการปฏิบัติการ และขีดความสามารถในการแข่งขันเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการลาวด้วยกันและต่างชาติ การให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ประเทศ สปป.ลาว ด้วยกันและต่างชาติ

ประโยชน์ของการวิจัย

1. สะท้อนปัญหาการทำงานของบริษัทที่เป็นอยู่ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งทราบ และเป็นเครื่องมือช่วยในการตัดสินใจแก้ปัญหา หรือปรับปรุงกระบวนการทำงานของระบบการขนส่งสินค้าทางถนนในนครหลวงเวียงจันทน์ หรือในประเทศ สปป.ลาว
2. ทราบการพัฒนาหรือประเมินขีดความสามารถ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ว่ามีตัวชี้วัดประสิทธิภาพ การดำเนินการขนส่งสินค้าทางถนนรวมทั้งธุรกิจให้บริการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
3. ทราบแนวทางในการปรับปรุงการดำเนินงานขนส่งสินค้าทางถนนในการให้บริการขนส่ง รวมถึงสินค้าอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันในนครหลวงเวียงจันทน์หรือในประเทศ สปป.ลาว ในอนาคต
4. ผลการศึกษาที่ได้สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการประเมินศักยภาพการดำเนินงานหรือประยุกต์ใช้กับธุรกิจอื่น ๆ ที่มีลักษณะให้บริการที่คล้ายคลึงกันได้

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้จะทำการประเมินขีดความสามารถ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ในนครหลวงเวียงจันทน์ที่ให้บริการลูกค้าภายในประเทศ ทั้งที่เป็นลูกค้ารายใหญ่และรายย่อย และให้บริการขนส่งสินค้าหลากหลาย ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อทั้งบริษัทตัวอย่าง และผู้ประกอบการขนส่งรายอื่น ๆ ภายในประเทศ ให้สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการประเมินผลการดำเนินงานของตนได้

นิยามศัพท์เฉพาะ

นิยามศัพท์เฉพาะมีดังนี้

การขนส่ง (Transportation) หมายถึง การเคลื่อนย้ายคน (People) สัตว์ สิ่งของ (Goods) จากสถานที่หนึ่งไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่ง

ตัวชี้วัดประสิทธิภาพ (Key performance Indicators: KPI) หรือดัชนีชี้วัดสมรรถนะการทำงาน คือ เครื่องมือที่ใช้ในการวัดหรือประเมินว่าผลการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ขององค์กรเป็นอย่างไร ซึ่งการกำหนดตัวชี้วัดนั้นมียุทธศาสตร์หลายวิธี ตัวชี้วัดประสิทธิภาพเป็นสิ่งที่ต้องมาควบคู่กับระบบการประเมินผลเพราะตัววัดจะบอกได้ว่าสิ่งที่เราวัดนั้นมีสถานะเช่นใดจากนั้นก็เป็นที่มาที่ของผู้ประเมินที่จะต้องนำผลที่วัดได้มาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ว่าสถานะเช่นนั้นดี หรือไม่ดี และให้คำแนะนำหรือกำหนดสิ่งที่ต้องปฏิบัติต่อไป แนวคิดที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การวัดผลเรามักจะวัดเฉพาะในสิ่งที่สำคัญ ในการวัดเรื่องที่สำคัญมาก หรือมีความซับซ้อนมาก ๆ จำเป็นต้องสร้างตัววัดขึ้นมาเยอะ แต่ถ้าเป็นเรื่องเล็กน้อย ไม่ซับซ้อนเข้าใจง่าย ตัวชี้วัดจะลดลงไปตามส่วน นั่นคือ ที่มาของคำว่า Key Performance Indicators: KPIs เพื่อเป็นการแสดงว่าจะวัดและประเมินเฉพาะสิ่งที่มีความสำคัญเท่านั้น ซึ่งสิ่งที่มีความสำคัญที่สุดต่อองค์กร คือสิ่งที่สัมพันธ์กับกลยุทธ์ขององค์กรนั่นเอง

การกระจายสินค้า (Physical Distribution) หมายถึง การดำเนินการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งภายในองค์กร และผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายเพื่อตอบสนองความต้องการ และสร้างความพอใจให้กับลูกค้า ซึ่งเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่ง การเก็บรักษา การจัดการสินค้าคงเหลือ การหีบห่อ การนำส่งสินค้า และการดำเนินคำสั่งซื้อ ความสำเร็จของสินค้าขึ้นอยู่กับเคลื่อนย้ายสินค้าของผู้ผลิต เพื่อตอบสนองความต้องการ และสร้างความพอใจให้กับลูกค้าในเวลาที่ถูกต้อง (At the Right Time) ในสถานที่ที่ถูกต้อง (To the Right Place) ด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุด (At the Least Cost) และในปริมาณที่ถูกต้อง (In the Right Quantity)

อัตราแลกเปลี่ยน 1 บาท เท่ากับ 260 กีบ