

การศึกษาศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย



นางสาวภาวิณี รัชฎากานต์สกุล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2549

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**POTENTIALITY AND COMPETITIVENESS OF THE LOGISTICS BUSINESS
IN THAILAND**

Miss Pavinee Thunkarnsakul

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Economics Program in Economics**

Faculty of Economics

Chulalongkorn University

Academic Year 2006

Copyright of Chulalongkorn University

491140

หัวข้อสอบวิทยานิพนธ์

การศึกษาศักยภาพและความสามารถในการแข่งขัน
ของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

โดย

นางสาวภาวิณี รัชฎากานต์สกุล

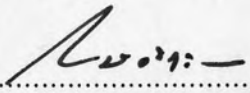
สาขาวิชา

เศรษฐศาสตร์

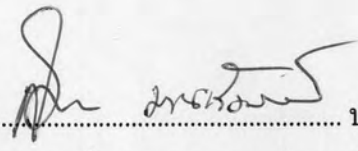
อาจารย์ที่ปรึกษา

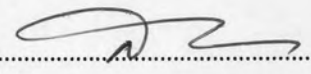
รองศาสตราจารย์ สามารถ เจียสกุล

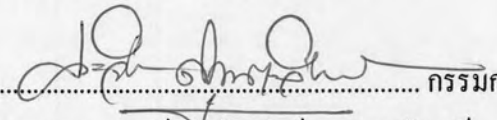
คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

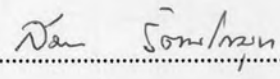

..... คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.โสทธิธร มัลลิกะมาส)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.สมภพ มานะรังสรรค์)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์ สามารถ เจียสกุล)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ประจักษ์ สกุนตะลักษณ์)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตนโกมุท)

ภาวิณี ธีฎกานต์สกุล : การศึกษาศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย (POTENTIALITY AND COMPETITIVENESS OF THE LOGISTICS BUSINESS IN THAILAND) อ.ที่ปรึกษา : รศ. สามารถ เจียสกุล, 142 หน้า.

การศึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาภาพรวมโครงสร้างตลาด พฤติกรรมการแข่งขัน รวมถึงศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย โดยมีขอบเขตการศึกษา คือ ธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยที่ให้บริการงานทางด้านโลจิสติกส์ทั้ง 3 งาน ได้แก่ ด้านการขนส่งสินค้า ด้านการจัดเก็บดูแลและบริหารคลังสินค้าและการติดสลากหรือบรรจุภัณฑ์ ด้านการให้บริการพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ จากนั้นจึงนำข้อมูลมาวิเคราะห์ในเชิงปริมาณ คือ การคำนวณค่าการกระจุกตัว โดยใช้อัตราส่วนการกระจุกตัว (Concentration Ratio : CR) และดัชนีเฮอริฟินดาห์ล (Herfindahl Summary Index : HSI) การวิเคราะห์ในเชิงพรรณนา จะพิจารณาถึงพฤติกรรมการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย และใช้ Porter's Diamond Model ในการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งการประเมินศักยภาพและผลการดำเนินงานในด้านต่างๆ โดยใช้แนวคิด Balanced Scorecard (BSC) ตัวชี้วัด Key Performance Indicators (KPI) การวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) และ General Electric Model (GE Model)

ผลการศึกษาพบว่า ธุรกิจโลจิสติกส์ของ泰国有การกระจุกตัวในระดับปานกลางค่อนข้างน้อย ส่งผลให้มีการแข่งขันกันค่อนข้างมาก และมีพฤติกรรมการแข่งขันทางด้านราคาสูง อีกทั้งอุปสรรคในการเข้า/ออกจากตลาดมีน้อย จึงจัดได้ว่าธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยมีโครงสร้างตลาดแบบกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด (Monopolistic Competition) และแม้ว่าธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยนั้นจะมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและการสนับสนุนจากภาครัฐ แต่ยังคงขาดความพร้อมทางด้านเงินทุน ด้านบุคลากร และด้านเทคโนโลยี รวมถึงศักยภาพของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยที่มีศักยภาพค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับธุรกิจโลจิสติกส์ของต่างชาติ

ดังนั้นผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยควรเร่งพัฒนาศักยภาพให้สูงขึ้น อีกทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องควรให้การสนับสนุนธุรกิจที่ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์ เพื่อที่จะสามารถแข่งขันกับประเทศอื่นๆ ได้ และเพื่อพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน (Logistics Hub of Indo-China) อย่างมีประสิทธิภาพ

สาขาวิชา.....เศรษฐศาสตร์.....ลายมือชื่อนิสิต..... P. T.
ปีการศึกษา.....2549.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

4785583329 : MAJOR ECONOMICS

KEY WORD : POTENTIALITY / COMPETITIVENESS / LOGISTICS BUSINESS

PAVINEE THUNKARNSAKUL : POTENTIALITY AND COMPETITIVENESS

OF THE LOGISTICS BUSINESS IN THAILAND. THESIS ADVISOR : ASSOC.PROF.

SAMART CHIASAKUL, 142 pp.

This study aims to focus on an overall aspect of market structure, competition, potentiality and competitiveness of logistics business in Thailand. The scope of this study is a logistics business in Thailand which operates in freight transportation and forwarding, warehousing/inventory management/packaging and non-asset based logistics services. The business's competition was analyzed by using the qualitative method of Concentration Ratio (CR) and Herfindahl Summary Index (HSI). For analyze the business's competition based on Porter's Diamond Model and Balanced Scorecard (BSC) to increase an opportunity for competitiveness. Then use Gap Analysis and General Electric Model (GE Model) to analyze potential position of logistics business in Thailand.

The output of market structure study show that the concentration level of logistics business in Thailand is quite high leading to a high competition in business and pricing competition. Furthermore, it's easy to enter or leave the market, thus the market structure of logistics business in Thailand is a monopolistic competition. Although Thailand has advantages of the infrastructure and government support but lack of capital investment, human resources and technology causes low potentiality of logistics business in Thailand.

With the mentioned potential, the logistics business in Thailand should be developed with more support of logistic providers from the government in order to compete with the logistics business in other countries leading Thailand to become a Logistics Hub of Indo-China

Department.....Economics.....Student's signature.....
Academic year.....2006.....Advisor's signature.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีนั้น ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ สามารถ เจียสกุล อาจารย์ที่ปรึกษาที่ได้สละเวลาอันมีค่าในการให้ความเอาใจใส่ และให้คำแนะนำในการเขียนวิทยานิพนธ์มาโดยตลอด นอกจากนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร. สมภพ มานะรังสรรค์ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร. ประจักษ์ ศกุนตะลักษณะ และรองศาสตราจารย์ ดร. สมชาย รัตนโกมุท ซึ่งได้กรุณาสละเวลาถ่ายทอดความรู้ ให้คำปรึกษา และให้ข้อคิดเห็นต่างๆ ที่มีคุณค่า และเป็นประโยชน์ต่อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

นอกจากนี้ผู้เขียนใคร่ขอขอบคุณผู้ที่มีความช่วยเหลือในด้านข้อมูลต่างๆ ที่สำคัญอย่างมากในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ อันได้แก่ ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ที่ได้ให้ความกรุณาในการให้ความช่วยเหลือทางด้านข้อมูล และการให้สัมภาษณ์เป็นอย่างดี

สุดท้ายนี้ขอขอบคุณผู้มีพระคุณที่สำคัญ ได้แก่ บิดา มารดา และครอบครัว ที่เป็นกำลังใจสำคัญที่สุด และขอบคุณเพื่อนๆ ที่คอยเป็นกำลังใจและให้ความช่วยเหลือรวมถึงคำปรึกษาต่างๆ แก่ผู้เขียน จนทำให้ผู้เขียนสามารถเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้สำเร็จ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อบกพร่องใดๆ ผู้เขียนขออภัยแต่เพียงผู้เดียว

สารบัญ

หน้า

| | |
|---|----|
| บทคัดย่อภาษาไทย | ง |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ | จ |
| กิตติกรรมประกาศ | ฉ |
| สารบัญ | ช |
| สารบัญตาราง | ญ |
| สารบัญแผนภาพ | ฎ |
| บทที่ 1 บทนำ | 1 |
| 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา | 1 |
| 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา | 7 |
| 1.3 สมมติฐานในการศึกษา | 7 |
| 1.4 ขอบเขตของการศึกษา | 7 |
| 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ | 7 |
| 1.6 โครงสร้างของวิทยานิพนธ์ | 8 |
| บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | 9 |
| 2.1 ทฤษฎีโครงสร้างตลาดและการวิเคราะห์พฤติกรรมตลาด..... | 9 |
| (Market Structure and Conduct Analysis) | |
| 2.2 แนวคิดการสร้างความสามารถในการแข่งขันของ Michael E. Porter | 22 |
| 2.3 แนวคิด Balanced Scorecard (BSC) และ Key Performance Index (KPI) | 26 |
| 2.4 แนวคิดทางด้านกิจกรรมโลจิสติกส์ | 28 |
| 2.5 งานศึกษาที่เกี่ยวกับศักยภาพและระดับการพัฒนาของระบบ โลจิสติกส์ | 30 |
| 2.6 งานศึกษาที่เกี่ยวกับปัญหาและข้อจำกัดของธุรกิจ โลจิสติกส์ | 31 |
| บทที่ 3 วิธีการศึกษา | 34 |
| 3.1 ประชากรและการเลือกตัวอย่าง | 34 |
| 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา | 35 |
| 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล | 36 |
| 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล | 36 |

| | |
|--|-----|
| บทที่ 4 ข้อมูลทั่วไปของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย | 40 |
| 4.1 สภาพการณ์ปัจจุบันของระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย | 40 |
| 4.2 จำนวนหน่วยธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งหมดที่อยู่ในตลาด | 42 |
| 4.3 จำนวนหน่วยธุรกิจโลจิสติกส์แบ่งตามกลุ่มงานที่มีการให้บริการ | 45 |
| 4.4 นโยบายสนับสนุนของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา | 49 |
| ธุรกิจโลจิสติกส์ไทยในอนาคต | |
| บทที่ 5 ผลการศึกษา | 58 |
| 5.1 ผลการศึกษาด้านโครงสร้างตลาด | 58 |
| 5.1.1 จำนวนผู้ผลิตในตลาดและการกระจุกตัว | 58 |
| 5.1.2 ความแตกต่างของสินค้าหรือบริการที่เสนอขาย | 65 |
| 5.1.3 ความยากง่ายหรืออุปสรรคในการเข้าหรือออกจากตลาด | 68 |
| 5.2 ผลการศึกษาด้านพฤติกรรมการแข่งขัน | 74 |
| 5.2.1 พฤติกรรมด้านราคา | 75 |
| 5.2.2 พฤติกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับราคา | 77 |
| 5.3 ผลการศึกษาด้านความสามารถในการแข่งขัน | 81 |
| 5.4 ผลการประเมินผลการดำเนินงานในด้านต่างๆ ของธุรกิจโลจิสติกส์ | 101 |
| ในประเทศไทย | |
| 5.5 ผลการประเมินศักยภาพของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เป็นของคนไทย | 118 |
| บทที่ 6 สรุปและข้อเสนอแนะ | 122 |
| 6.1 สรุป | 122 |
| 6.2 ข้อเสนอแนะจากการศึกษา | 125 |
| 6.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป | 126 |
| รายการอ้างอิง..... | 127 |
| ภาคผนวก | 130 |
| ภาคผนวก ก การคำนวณค่าการกระจุกตัว | 131 |
| ภาคผนวก ข แบบสอบถาม | 134 |

หน้า

| | |
|--|-----|
| ภาคผนวก ค รายชื่อธุรกิจ โลจิสติกส์ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา | 140 |
| ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์ | 142 |

สารบัญตาราง

| ตารางที่ | หน้า |
|----------|--|
| 1.1 | ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2002 5 |
| 2.1 | ลักษณะโครงสร้างตลาดประเภทต่างๆ 11 |
| 3.1 | การวิเคราะห์ปัจจัยเพื่อหาศักยภาพของธุรกิจ โลจิสติกส์ 39 |
| 5.1 | สัดส่วนจำนวนสินทรัพย์ของธุรกิจ โลจิสติกส์กลุ่มตัวอย่าง 29 บริษัท..... 60 ใน พ.ศ. 2547-2548 |
| 5.2 | ผู้ประกอบการรายใหญ่ในธุรกิจคลังสินค้าประเภทรับฝากสินค้าที่ไม่ใช่ห้องเย็น 62 |
| 5.3 | ผู้ประกอบการรายใหญ่ในธุรกิจรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ 62 (Freight Forwarders) |
| 5.4 | ผู้ประกอบการรายใหญ่ในธุรกิจบริการรับจ้างออกของ (Custom Brokers) 63 |
| 5.5 | ระดับการกระจุกตัวของธุรกิจ โลจิสติกส์ตามขอบเขตที่กำหนด 64 โดยใช้มูลค่าสินทรัพย์ในปี พ.ศ. 2547 - 2548 |
| 5.6 | สินค้าในแต่ละหน่วยธุรกิจได้รับบริการขนส่ง 66 |
| 5.7 | สถิติการจดทะเบียนนิติบุคคลตั้งใหม่ในปี พ.ศ. 2547 (แยกตามหมวดธุรกิจ) 69 |
| 5.8 | สถิติการจดทะเบียนเล็ก ร้าง ล้มละลายของนิติบุคคลในปี พ.ศ. 2547 70 (สรุปตามหมวด) |
| 5.9 | สถิติการจดทะเบียนนิติบุคคลตั้งใหม่ในปี พ.ศ. 2548 (แยกตามหมวดธุรกิจ) 71 |
| 5.10 | สถิติการจดทะเบียนเล็ก ร้าง ล้มละลายของนิติบุคคล กรุงเทพฯ 72 และส่วนภูมิภาค ในปี พ.ศ. 2548 (สรุปตามหมวด) |
| 5.11 | ราคาของการให้บริการเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง 75 |
| 5.12 | ราคาของการให้บริการเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง (แบ่งตามขนาดของกลุ่มธุรกิจ) 76 |
| 5.13 | การกำหนดราคาในการให้บริการ 76 |
| 5.14 | ช่องทางในการจัดจำหน่ายหรือติดต่อลูกค้า 78 |
| 5.15 | สรุปพฤติกรรมการแข่งขันด้านราคาและด้านที่ไม่ใช่ราคา 80 |
| 5.16 | สรุปพฤติกรรมการแข่งขันด้านราคาและด้านที่ไม่ใช่ราคา (แบ่งตามขนาดของธุรกิจ)..... 81 |
| 5.17 | แหล่งเงินทุนหมุนเวียนของธุรกิจ โลจิสติกส์ของไทย 84 |
| 5.18 | ปัญหาทางด้านเงินทุน 84 |

| ตารางที่ | หน้า |
|----------|---|
| 5.19 | ต้นทุนโดยประมาณคิดเป็นสัดส่วนของสินทรัพย์ 85 |
| 5.20 | จำนวนบุคลากรในธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย 86 |
| 5.21 | ความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มตัวอย่าง..... 98 (แบ่งตามขนาดของธุรกิจ) |
| 5.22 | สัดส่วนการเป็นเจ้าของของธุรกิจโลจิสติกส์ 101 |
| 5.23 | ผลการประเมินผลการดำเนินงานของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เป็นผู้ประกอบการ 104 เฟรนไชส์ของต่างชาติและผู้ประกอบการไทย |
| 5.24 | การวิเคราะห์ช่องว่างของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เป็นเฟรนไชส์ต่างชาติ109 |
| 5.25 | การวิเคราะห์ช่องว่างของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เป็นของไทย115 |
| 5.26 | การวิเคราะห์อุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย118 |
| 5.27 | การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อโอกาสและอุปสรรค119 ต่อธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย |
| 5.28 | ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในเรื่องความน่าสนใจของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย119 |
| 5.29 | การวิเคราะห์ปัจจัยภายในเพื่อหาศักยภาพของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย120 |
| 5.30 | General Electric Model (GE Model)121 |

สารบัญแผนภาพ

| รูปที่ | หน้า |
|--------|--|
| 1.1 | ปัจจัยที่สำคัญต่อการยกระดับความสามารถในการแข่งขัน 2 |
| 1.2 | ส่วนประสมของการจัดการ โลจิสติกส์ 4 |
| 2.1 | การวัดสัมประสิทธิ์ความไม่เท่าเทียมกัน 18 |
| 2.2 | องค์ประกอบที่ก่อให้เกิดความได้เปรียบทางด้านการแข่งขันในระดับโลก 23 |
| 4.1 | สัดส่วนขนาดทุนจดทะเบียน (บาท) จำนวน 215 บริษัท ในอุตสาหกรรม 43 โลจิสติกส์ของไทย |
| 4.2 | สัดส่วนขนาดทุนจดทะเบียนของบริษัทโลจิสติกส์ของคนไทย จำนวน 150 ราย 43 |
| 4.3 | สัดส่วนขนาดทุนจดทะเบียนของบริษัทโลจิสติกส์ของต่างประเทศในไทย 44 จำนวน 65 ราย |
| 4.4 | เปรียบเทียบระหว่างจำนวนบริษัทไทยกับต่างประเทศตามทุนจดทะเบียน 44 |
| 4.5 | สัดส่วนงานบริการในกลุ่ม Freight Transportation and Forwarding 46 |
| 4.6 | สัดส่วนงานบริการในกลุ่ม Warehousing/Inventory Management and Packaging 47 |
| 4.7 | สัดส่วนงานบริการในกลุ่ม Non-Asset Based Logistics Services 47 |
| 4.8 | สัดส่วนงานบริการในกลุ่ม Information and Communication 48 Technology/Consulting |
| 4.9 | สัดส่วนบริษัทที่สามารถให้บริการครอบคลุมงานโลจิสติกส์ 48 ในกลุ่มงานบริการทั้ง 4 กลุ่ม |
| 5.1 | เส้นทางการขนส่งในแต่ละรูปแบบการขนส่ง 82 |
| 5.2 | สัดส่วนของการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ในแต่ละประเภทของการขนส่ง 83 ในปี พ.ศ. 2547 (ปริมาณ : ตัน) |
| 5.3 | ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อต้นทุน 85 |
| 5.4 | ระดับการพัฒนาของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ตามขอบเขตการให้บริการ 90 |
| 5.5 | ระบบ e-Logistics 91 |
| 5.6 | ระบบ Single-Window e-Logistics 93 |
| 5.7 | รูปแบบและประโยชน์จากการใช้ระบบ Single-Window e-Logistics 93 |
| 5.8 | ความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย 96 |

| รูปที่ | หน้า |
|--------|--|
| 5.9 | การดำเนินงานด้านการเงินของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เป็นเฟรนไชส์ต่างชาติ 106 |
| 5.10 | การดำเนินงานด้านองค์กรและการจัดการของธุรกิจโลจิสติกส์ ที่เป็นเฟรนไชส์ต่างชาติ 106 |
| 5.11 | การดำเนินงานด้านการตลาดของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เป็นเฟรนไชส์ต่างชาติ 107 |
| 5.12 | การดำเนินงานของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เป็นเฟรนไชส์ต่างชาติ 108 |
| 5.13 | การบริหารทรัพยากรบุคคลของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เป็นเฟรนไชส์ต่างชาติ 108 |
| 5.14 | การดำเนินงานด้านการเงินของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย 112 |
| 5.15 | การดำเนินงานด้านองค์กรและการจัดการของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย..... 113 |
| 5.16 | การดำเนินงานด้านการตลาดของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย 113 |
| 5.17 | การดำเนินงานของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย 114 |
| 5.18 | การบริหารทรัพยากรบุคคลของธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย 114 |