

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญและที่มาของปัญหา

ปัจจุบันแนวโน้มการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้นอันเนื่องมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่มีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น ผลักดันให้ภาคธุรกิจต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจในทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ ทั้งการลดต้นทุนธุรกิจและสร้างมูลค่าเพิ่มใหม่ ๆ เสนอลูกค้า การบริหารจัดการกระบวนการนำเสนอสินค้าและบริการจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภคตลอดห่วงโซ่อุปทาน หรือการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จึงเป็นเป้าหมายสำคัญที่ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นแหล่งที่มาของความได้เปรียบในการแข่งขันทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ

แม้ว่า หน่วยงานและองค์กรต่าง ๆ ของไทย ทั้งภาครัฐ เอกชน สถาบันวิชาการ และสื่อสารมวลชนได้แสดงออกถึงความตื่นตัว และความพยายามร่วมกันในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย แต่จากการศึกษารวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ถึงสถานภาพของระบบโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน พบว่า ประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของไทยยังต่ำกว่าประเทศคู่ค้า ทั้งนี้ เนื่องจากแนวโน้มเศรษฐกิจการค้าโลก และปัจจัยทางเศรษฐกิจภายในประเทศ

แนวโน้มราคาน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องผนวกกับการที่กิจกรรมการขนส่งสินค้าของไทย ส่วนใหญ่ใช้รถบรรทุกซึ่งเป็นรูปแบบที่มีต้นทุนการใช้พลังงานสูง ทำให้เป็นภาระต้นทุนกับภาคธุรกิจและภาระทางการคลังกับภาครัฐเกิดความจำเป็นที่จะต้องทบทวนรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศอย่างจริงจังการกีดกันทางการค้าของประเทศพัฒนาที่มีต่อสินค้าจากประเทศกำลังพัฒนาโดยมาตรการที่มีใช้ภาษี (Non-Tariff Barriers) ทำให้เกิดความจำเป็นในการปรับปรุงประสิทธิภาพของการเคลื่อนย้ายและตรวจสอบแหล่งที่มาของสินค้าและการปรับปรุงประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์

รัฐบาลโดยคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) ได้กำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาประเทศไทยออกเป็น 7 ประการที่แสดงถึงภาวะเศรษฐกิจและสังคมที่ควรจะเป็นของไทยและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) นำมาผลักดันไปสู่การปฏิบัติด้วยการกำหนดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 เป็นประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญซึ่งหนึ่งในประเด็นเหล่านั้น คือการยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีการประชุมเพื่อหารือแนวทางจัดทำแผนปฏิบัติการเร่งรัดสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ณ กระทรวงคมนาคม โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เป็นประธาน โดยที่ประชุมได้มอบหมายให้ สศช. ประสานงานกับภาคเอกชน ร่วมกันพิจารณาคัดเลือกประเภทสินค้า เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการเร่งด่วนเป็นรายอุตสาหกรรมหรือรายสินค้า (Commodity-based) โดยคำนึงถึงมิติพื้นที่ (Area-based) และรูปแบบการขนส่ง (Mode) ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ต้นทางถึงปลายทางของสินค้า

ในปัจจุบัน ยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจที่เกษตรกรทั่วประเทศให้ความสนใจต้องการปลูกเป็นอย่างมาก และรัฐบาลได้ให้การส่งเสริมการปลูกยางพาราในทุกภาคของประเทศ นับตั้งแต่ ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคกลาง ด้วยเช่นกัน นับเป็นพืชที่มีอนาคตสดใส เนื่องจากทั่วโลกยังมีความจำเป็นในการใช้ยางพาราอยู่เป็นจำนวนมาก ทุกวันนี้ อัตราการขยายตัวของปริมาณการผลิตและการใช้ยางพาราหรือยางธรรมชาติ เฉลี่ยร้อยละ 4.5 ต่อปี คาดการณ์ว่าปริมาณการใช้ยางธรรมชาติของโลก ในอีก 5 ปีข้างหน้าหรือในปี 2558 จะสูงถึง 10.6 ล้านตัน ประกอบกับในอนาคต "วิกฤติพลังงานโลก" เป็นเรื่องที่ต้องตระหนัก ซึ่งก็ต้องเกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันที่อาจสูงขึ้น ๆ ความต้องการยางสังเคราะห์ที่ทำมาจากน้ำมันจึงมีแนวโน้มลดน้อยลง ดังนั้น ราคาและความต้องการยางพาราจึงน่าจะอยู่ในระดับสูงพอสมควร

ยางพาราเข้าสู่ภาคตะวันออกเป็นครั้งแรก และเนื่องด้วยภาคตะวันออกมีลักษณะภูมิอากาศและลักษณะ ดินบางกลุ่มเหมือนกับดิน ในภาคใต้ ทำให้สามารถปลูกยางพาราได้แต่ปัญหาของการปลูกยางพาราทางภาคตะวันออกก็คือ ผลผลิตของน้ำยาง ยังคงอยู่ในระดับไม่สูงมากนัก ซึ่งคาดว่า เกิดมาจากคุณสมบัติของดิน น่าจะมีผลต่อการเจริญเติบโตและให้ผลผลิตของยางพารา ดังนั้น "ทางกรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยคุณบำรุง ทรัพย์มาก ได้ทำการศึกษาสมบัติที่สำคัญของดินที่คาดว่า เป็นปัจจัยควบคุมผลผลิตของยางพารา เพื่อใช้เป็นข้อมูล พื้นฐานในการวางแผนการจัดการดินให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ มากยิ่งขึ้นต่อไปในอนาคต"

ยุทธศาสตร์วิจัยด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2554 – 2555) เพื่อผลิตองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานแบบบูรณาการและส่งผลสู่การปฏิบัติจริง โดยกำหนดโจทย์วิจัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเกษตร เพื่อขับเคลื่อนความอยู่รอดของเกษตรกรไทย กำหนดการวิจัยแบบ Action Research (Area-based Collaborative Research ; ABC) เป็นการวิจัยเพื่อยกระดับความเป็นอยู่ของสมาชิกในโซ่อุปทาน โดยมีเป้าหมายทางด้านการจัดการความเสี่ยง (Risk Management) และการแบ่งปันผลตอบแทนและ

ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นอย่างเหมาะสม กำหนดรายละเอียดและกิจกรรม โดยศึกษาลักษณะและรูปแบบความเสี่ยงที่น่าจะเกิดขึ้นในโซ่อุปทาน แสวงหาแนวทางในการใช้การจัดการโซ่อุปทานในการจัดการความเสี่ยงเหล่านั้น ศึกษาแนวปฏิบัติในการดำเนินงานและธุรกรรมซื้อขายที่เกิดขึ้นในโซ่อุปทาน แสวงหาแนวทางความร่วมมือในโซ่อุปทานที่ก่อให้เกิดการแบ่งปันผลตอบแทนและความเสี่ยงอย่างเหมาะสม โดยเน้นการศึกษาวิจัยในระดับ Farm ดำเนินการวิจัยโดยการรวบรวมเพื่อหาความจริง (Fact Finding) และการวิจัยโดยการปฏิบัติจริง (Action Research)

ดังนั้น กิจกรรมการจัดการความเสี่ยงระบบโลจิสติกส์ยางพาราของชุมชนสหกรณ์ชาวสวนยางจันทบุรี จำกัด จึงเป็นกรณีศึกษา เพื่อยกระดับความเป็นอยู่ของสมาชิกในโซ่อุปทาน สามารถทำให้เป็นจริงได้ และจะนำไปสู่การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของสินค้าเกษตรได้ในที่สุด

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาลักษณะและรูปแบบความเสี่ยงที่น่าจะเกิดขึ้นในโซ่อุปทาน
2. เพื่อแสวงหาแนวทางในการใช้การจัดการโซ่อุปทานในการจัดการความเสี่ยงเหล่านั้น
3. เพื่อศึกษาแนวปฏิบัติในการดำเนินงานและธุรกรรมซื้อขายที่เกิดขึ้นในโซ่อุปทาน

ความสำคัญของงานวิจัย

การศึกษาการจัดการความเสี่ยงระบบโลจิสติกส์ยางพาราของชุมชนสหกรณ์การทำสวนยางจันทบุรี จำกัด ผลการศึกษาจะเป็นประโยชน์ ดังนี้

1. เป็นแนวทางในการจัดการความเสี่ยงระบบโลจิสติกส์ยางพาราของชุมชนสหกรณ์การทำสวนยางจันทบุรี จำกัด
2. เพื่อแบ่งปันผลตอบแทนและความเสี่ยงที่เกิดขึ้นอย่างเหมาะสม
3. ส่งเสริมให้ชุมชนสหกรณ์การทำสวนยางจันทบุรี จำกัด มีการปฏิบัติในการดำเนินงานจัดการความเสี่ยงตามกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ครอบคลุมทุกกิจกรรม ทำให้มีวิธีการบริหารที่ดีที่สุดของธุรกิจ (Best Practice) ทั้งทางด้าน การเคลื่อนที่ของวัตถุดิบ การเงิน ข้อมูล และการบริการ

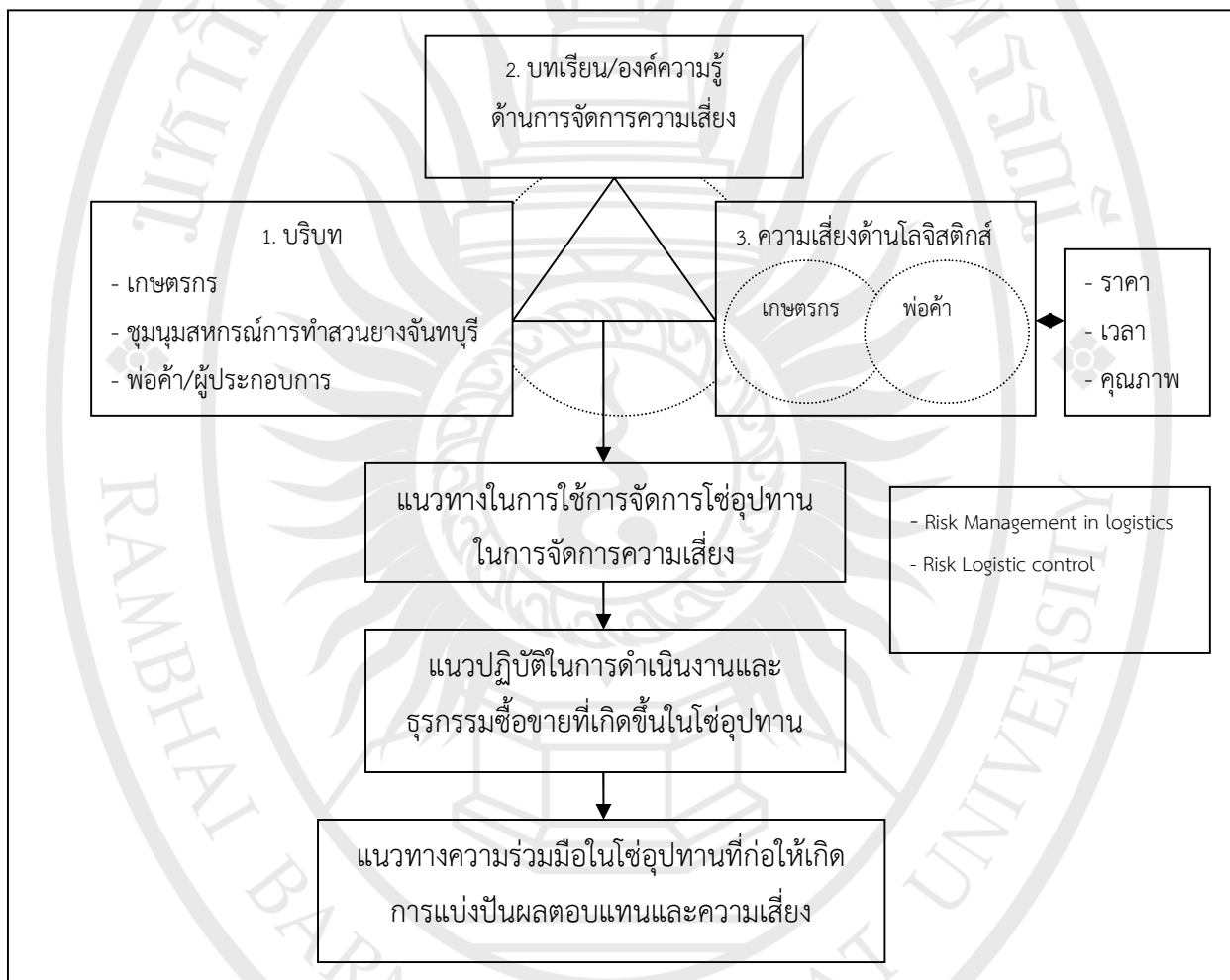
ขอบเขตของงานวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการวิจัย (Scope of Research) ไว้ดังนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษาและพัฒนากิจการการจัดการความเสี่ยงระบบโลจิสติกส์ยางพาราของชุมชนสหกรณ์ชาวสวนยางจันทบุรี จำกัด
2. ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

- 2.1 สมาชิกสหกรณ์กองทุนสวนยางพาราจังหวัดจันทบุรี
- 2.2 สหกรณ์กองทุนสวนยางพาราจังหวัดจันทบุรี
- 2.3 ชุมนุมสหกรณ์กองทุนสวนยางจันทบุรีจำกัด
- 2.4 บริษัทหรือผู้ประกอบการ ที่เป็นผู้ประมูลยางกับชุมนุมสหกรณ์สวนยางจันทบุรี
3. ขอบเขตด้านสถานที่ ทำการเก็บข้อมูลที่ ชุมนุมสหกรณ์สวนยางจันทบุรีจำกัด จังหวัดจันทบุรี

ทฤษฎี สมมติฐาน และกรอบความคิดโครงการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดโครงการวิจัย

นิยามศัพท์เฉพาะ

ระบบโลจิสติกส์ยางพาราจันทบุรี หมายถึง โซ่อุปทานยางพารา ในเขตจังหวัดจันทบุรี ตั้งแต่เกษตรกรที่เป็นสมาชิกสหกรณ์กองทุนสวนยาง และเกษตรกรทั่วไป ที่ผลิตยางพารา ที่เป็นต้นน้ำ สหกรณ์กองทุนสวนยาง ชุมนุมสหกรณ์ชาวสวนยางจันทบุรีจำกัด ที่เป็นกลางน้ำ จนถึง บริษัทผู้ประกอบการธุรกิจยางพารา ที่เป็นปลายน้ำ

การจัดการความเสี่ยงทางด้านโลจิสติกส์ หมายถึง การบริหารจัดการและควบคุมกิจกรรม รวมทั้งกระบวนการดำเนินงานต่าง ๆ โดยลดมูลเหตุแต่ละโอกาสที่จะทำให้เกิดความเสียหายเพื่อให้ระดับของความเสียหายและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอยู่ในระดับที่สามารถรับได้ ประเมินได้ ควบคุมได้ และตรวจสอบได้อย่างมีระบบ โดยคำนึงถึงการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของหน่วยงานเป็นสำคัญ

สมาชิกสหกรณ์กองทุนสวนยาง หมายถึง ผู้เข้าเป็นสมาชิกสหกรณ์กองทุนสวนยาง ตั้งบ้านเรือนและดำเนินงานเกษตรกรรมทำสวนยางอยู่ในท้องที่ดำเนินงานของสหกรณ์

สหกรณ์กองทุนสวนยางจังหวัดจันทบุรี หมายถึง สหกรณ์ประเภทสหกรณ์การเกษตร ที่เป็นนิติบุคคล ที่ทำหน้าที่รวบรวมผลผลิตยางพารา จำหน่ายสินค้าที่เกี่ยวข้องกับยางพารา

ชุมนุมสหกรณ์ชาวสวนยางจันทบุรีจำกัด หมายถึง องค์กรที่เป็นนิติบุคคล ที่ทำหน้าที่ประสานงาน และเป็นศูนย์รวมของสหกรณ์กองทุนสวนยาง จังหวัดจันทบุรี

พ่อค้าหรือผู้ประกอบการ หมายถึง ผู้ประกอบการที่ประมวลยางพารากับสหกรณ์กองทุนสวนยาง จังหวัดจันทบุรี เพื่อแปรรูปและจำหน่ายทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี