

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาพัฒนาการด้านโลจิสติกส์ในสยามประเทศ กรณีศึกษา บริษัท ໄงวອກ ຈຳກັດ มีแนวคิด ทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเป็น 2 ส่วนดังนี้

#### ส่วนที่หนึ่ง แนวคิดและทฤษฎี

- 2.1 แนวคิดและทฤษฎีเรื่องการศึกษาประวัติศาสตร์
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
  - 2.2.1 ตัวแบบอ้างอิงโซ่อุปทานเชิงปฏิบัติการ
  - 2.2.2 บทบาทและความสำคัญทางด้าน โลจิสติกส์
- 2.3 ลำดับขั้นวิวัฒนาการธุรกิจ โลจิสติกส์ในประเทศไทย
  - 2.3.1 พัฒนาการทางด้าน โลจิสติกส์ของไทย
  - 2.3.2 การขยายตัวของธุรกิจต่างชาติทางด้าน โลจิสติกส์ในประเทศไทย
  - 2.3.3 รูปแบบโลจิสติกส์ของไทย
  - 2.3.4 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาโลจิสติกส์

#### ส่วนที่สอง งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### ส่วนที่หนึ่ง แนวคิดและทฤษฎี

##### 2.1 แนวคิดและทฤษฎีเรื่องการศึกษาประวัติศาสตร์

โรเบิร์ต วี แดเนียล (2520 : 130-131) กล่าวว่า งานวิจัยเชิงประวัติศาสตร์ คือ การค้นหาหลักฐานแห่งความจริงเกี่ยวกับเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ เพื่อเข้าใจรายละเอียดขั้นย่อยที่อยู่ ลึกลงไป อันได้แก่ บันทึกและงานเขียนซึ่งผลิตขึ้นในช่วงเวลาของเหตุการณ์ ดังนั้นผู้วิจัยจึงต้อง ค้นหาหลักฐานจากอดีต มากันกรอง จัดระบบ ตีความ เพื่อใช้ข้อมูลเหล่านั้น สร้างหรือแก้ไข ประติพจน์ต่อ ประมวลแนวความคิดและสรุปอย่างกว้างๆ เพื่อให้ผู้อ่านสามารถรู้เรื่อง ได้มากที่สุด เทียงตรงที่สุด ว่าเกิดอะไรขึ้น อย่างไร และทำไม

รอบิน จี. คอลลิงวูด (R. G. Collingwood) นักปรัชญาประวัติศาสตร์คนสำคัญชาวอังกฤษในคริสต์ศตวรรษที่ 20 ผู้เป็นเจ้าของผลงานเรื่อง *Idea of History* ให้ความเห็นเกี่ยวกับวิธีการศึกษาประวัติศาสตร์ ดังนี้ (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี.ม.ป.ป. : ออนไลน์)

- หลักฐานทางประวัติศาสตร์ต่างจากการศึกษาหลักฐานทางวิทยาศาสตร์
- นักประวัติศาสตร์ต้องระมัดระวังในการยืนยันความถูกต้องของหลักฐาน
- การนำเสนอในลักษณะ "ตัด-แปะประวัติศาสตร์" ไม่ถูกต้องและเป็นวิธีการที่ไม่เป็นวิทยาศาสตร์ ควรนำเสนอโดยการประมวลความคิดให้เป็นข้อสรุป

- วิธีการทางประวัติศาสตร์ที่มีลักษณะเป็นแบบวิทยาศาสตร์คือการตั้งคำถาม

หลุยส์ กอตซ์ซัลค์ (2552 : 18-3) อธิบายว่า การเขียนประวัติศาสตร์ จำกัดตัวเองอยู่ในสาระสำคัญ 4 อย่างคือ

1. การเก็บรวบรวมวัตถุที่หลงเหลืออยู่รวมทั้งสิ่งตีพิมพ์ เขียนและคำบอกเล่าซึ่งอาจเกี่ยวข้องกัน
  2. การจำแนกออกเสียซึ่งข้อมูล (หรือบางส่วน) ที่ไม่ใช่ของแท้
  3. การตัดตอนหลักฐานที่น่าเชื่อถือจากข้อมูลที่เป็นของแท้
  4. การเรียบเรียงหลักฐานที่น่าเชื่อถือได้เหล่านั้นให้เป็นความเรียง หรือคำบรรยายที่มีความหมาย ความเข้าใจในขั้นตอนทั้ง 4 นั้น และมาตรฐานของแต่ละขั้นตอนเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง
- นอกจากนี้ยังกล่าวว่า กระบวนการตรวจสอบอย่างวิพากษ์วิจารณ์และวิเคราะห์หลักฐาน และสิ่งที่หลงเหลือจากอดีตเรียกว่า ระเบียบวิธีทางประวัติศาสตร์ และการรื้อฟื้นอดีตในมโนภาพโดยอาศัยข้อมูลที่ได้จากกระบวนการดังกล่าวเรียกว่า การเขียนประวัติศาสตร์ (Historiography) รวมถึงจำแนกการพิจารณาระเบียบวิธีออกเป็น 4 ประเภท คือ

1. การเลือกรื่องที่จะทำการค้นคว้า
2. การรวบรวมข้อมูลที่น่าจะเป็นไปได้เกี่ยวกับเรื่องนั้นๆ
3. การตรวจสอบข้อมูลเหล่านั้นว่าเป็นของแท้หรือของปลอม (ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน)
4. การดึงเอารายละเอียดที่เชื่อถือได้จากข้อมูล (หรือบางส่วนของข้อมูล) ที่พิสูจน์แล้วว่าเป็นของแท้

การวิเคราะห์ที่ได้มาจากรายละเอียดต่างๆ คือ การเขียนประวัติศาสตร์ โดยเก็บรวบรวมข้อมูล (heuristics) ได้จากหลักฐานที่เป็นลายลักษณ์อักษรและที่เป็นคำบอกเล่าซึ่งแบ่งได้เป็น 2 ประเภท

คือ หลักฐานปฐมภูมิที่เป็นประจักษ์พยานของผู้เห็นเหตุการณ์ และหลักฐานทุติยภูมิ คือหลักฐานที่ไม่ได้ปรากฏตัวอยู่ในเหตุการณ์ ซึ่งผู้นั้นเป็นผู้เล่า

นิภา ศรีไพโรจน์(ม.ป.ป. : ออนไลน์) ได้สรุปลักษณะของการวิจัยเชิงประวัติศาสตร์ ดังนี้

1. การวิจัยเชิงประวัติศาสตร์ พยายามอธิบายเหตุการณ์ในอดีตเพื่อประโยชน์ของการอธิบายเหตุการณ์ในปัจจุบัน และอาจใช้ทำนายเหตุการณ์ในอนาคตได้
2. การวิจัยเชิงประวัติศาสตร์ มักไม่ใช่สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล แต่จะใช้วิธีการวิพากษ์วิจารณ์ข้อมูลเพื่อตีความหมายข้อมูลและสรุปผล
3. ลักษณะข้อมูลของการวิจัยเชิงประวัติศาสตร์ จะเป็นหลักฐานต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในอดีต และข้อมูลส่วนใหญ่จะได้มาจากแหล่งทุติยภูมิมากกว่าแหล่งปฐมภูมิ
4. การวิจัยเชิงประวัติศาสตร์ เป็นการวิจัยที่ใช้เอกสารและห้องสมุดเป็นแหล่งรวบรวมข้อมูลเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นจึงอาจเรียกการวิจัยนี้อีกอย่างหนึ่งว่า การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) หรือการวิจัยห้องสมุด (Library Research)
5. การวิจัยเชิงประวัติศาสตร์ ผู้วิจัยไม่สามารถสร้างสถานการณ์เพื่อทดสอบผลการวิจัยได้
6. การวิจัยเชิงประวัติศาสตร์ ผู้วิจัยไม่มีส่วนร่วมในสถานการณ์ที่เกิดขึ้น เพียงแต่นำเอาสิ่งที่เกิดขึ้นแล้วมาวิเคราะห์เท่านั้น
7. หลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้ในการวิจัยเชิงประวัติศาสตร์นั้น เกิดขึ้นเองตามเหตุการณ์ไม่สามารถจัดให้เป็นไปตามจุดประสงค์ของผู้วิจัยได้

## 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ก่อนที่จะศึกษาวิวัฒนาการของธุรกิจ โลจิสติกส์ผ่านทางบริษัทชาวจีนที่ประกอบธุรกิจในประเทศไทย ควรทำความเข้าใจถึง คำว่า “โลจิสติกส์” เพื่อที่จะสามารถมองเห็นลำดับพัฒนาการทางด้านนี้ได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น แต่เดิมคำว่า โลจิสติกส์ มีความหมายอยู่ในวงแคบ กล่าวคือมักจะถูกนำมาใช้ในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเป็นหลัก ได้แก่ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางบก เป็นส่วนที่สนับสนุนกระบวนการทางธุรกิจซึ่งยังไม่มียุทธศาสตร์สำคัญเหมือนเช่นปัจจุบัน นับตั้งแต่ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมา ได้มีการวิเคราะห์ว่าปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประเทศมีชัยชนะในสงครามส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากประสิทธิภาพและความรวดเร็วในด้าน การส่งกำลังบำรุงทางด้านเสบียงอาหาร เวชภัณฑ์ อาวุธยุทโธปกรณ์ให้กับบรรดาทหารที่ประจำอยู่แนวหน้าในสมรภูมิรบ ซึ่งบางครั้งต้องเผชิญกับความยากลำบากอันเนื่องมาจากสภาพดินฟ้าอากาศ

ที่แห้งแล้ง หนาวเย็น หรือเต็มไปด้วยโรคภัยไข้เจ็บต่างๆ จำเป็นจะต้องมีการสนับสนุนที่ดีเพื่อให้ทหารสามารถทำการสู้รบได้อย่างต่อเนื่อง (ธนิต. 2550) ดังนั้น คำว่าโลจิสติกส์ในอดีตจึงมีบทบาทสำคัญทางด้านการทหารเป็นหลักมีชื่อเรียกว่า การส่งกำลังบำรุงหรือพลาธิการ เมื่อสงครามโลกยุติลงได้มีการศึกษากิจกรรมโลจิสติกส์อย่างจริงจัง ควบคู่กับกลยุทธ์หรือยุทธวิธีที่นำมาประยุกต์ใช้ในทางธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในมุมมองเกี่ยวกับโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของธุรกิจ (Hesket. 1973) เป็นการศึกษาทางธุรกิจที่เน้นความสำคัญตั้งแต่ต้นน้ำ (Upstream) คือผู้จัดหา (Suppliers) ไปยังปลายน้ำ (Downstream) คือลูกค้าคนสุดท้าย (Customer) มีความสัมพันธ์กันเป็นห่วงโซ่ไม่สามารถพิจารณาเฉพาะแต่ละส่วนแยกออกจากกันเป็นเอกเทศ ต้องพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน (Alan. 2005) กระบวนการโลจิสติกส์จึงเข้ามามีบทบาทสำคัญในห่วงโซ่อุปทาน กล่าวคือ เป็นการศึกษาเคลื่อนย้ายวัตถุดิบจากผู้จัดหาเข้าสู่กระบวนการผลิตและจัดส่งสินค้าสำเร็จรูปที่ผลิตเสร็จแล้วไปยังลูกค้าประกอบด้วยกิจกรรมสำคัญ ได้แก่ การจัดหา การจัดเก็บและรักษา การจัดการคลังวัตถุดิบหรือสินค้า การจัดการสินค้าคงคลัง การจัดการการไหลของวัตถุดิบและข้อมูลสารสนเทศ การกระจายสินค้า และการขนส่งในรูปแบบต่างๆ (วิทยา. 2008)

พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน (2542) ได้ให้ความหมายไว้ว่า "โลจิสติกส์เป็นสาขาหนึ่งของวิทยาการด้านการทหารที่เกี่ยวข้องกับการจัดการบำรุงรักษา การขนส่งวัตถุดิบ บุคคลและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ" ต่อมาเมื่อแนวคิดดังกล่าวได้เผยแพร่เข้ามาในวงการทางธุรกิจและการค้า กลุ่มวิชาชีพและองค์กรทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้รวมตัวกันจัดตั้งสภาการจัดการโลจิสติกส์ (Council of Logistics Management : CLM) ขึ้น และได้ให้คำอธิบายว่า "การบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการระบบห่วงโซ่อุปทาน ประกอบด้วยการวางแผน การดำเนินการ การควบคุม การไหลเวียน และการจัดเก็บสินค้า การบริการ และข้อมูลสารสนเทศอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล จากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดสุดท้ายคือการบริโภค มีจุดมุ่งหมายเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าหรือผู้บริโภค" (ธนิต. 2550) สำหรับคำว่า "การบริหารจัดการโลจิสติกส์" (Logistics Management) จึงหมายถึง กระบวนการทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบและการบริการ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ (Baker. 2004).

ต่อมาในปีค.ศ. 2000 ทางสภาการจัดการโลจิสติกส์หรือ CLM ได้ให้คำจำกัดความของโลจิสติกส์ใหม่ว่า "โลจิสติกส์ คือ ส่วนหนึ่งของกระบวนการโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน

การรับไปดำเนินงาน การควบคุมการไหล การจัดเก็บ การบริการสินค้าและข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดสุดท้าย เพื่อที่จะได้ตอบสนองความต้องการของลูกค้า" (Baker. 2004)

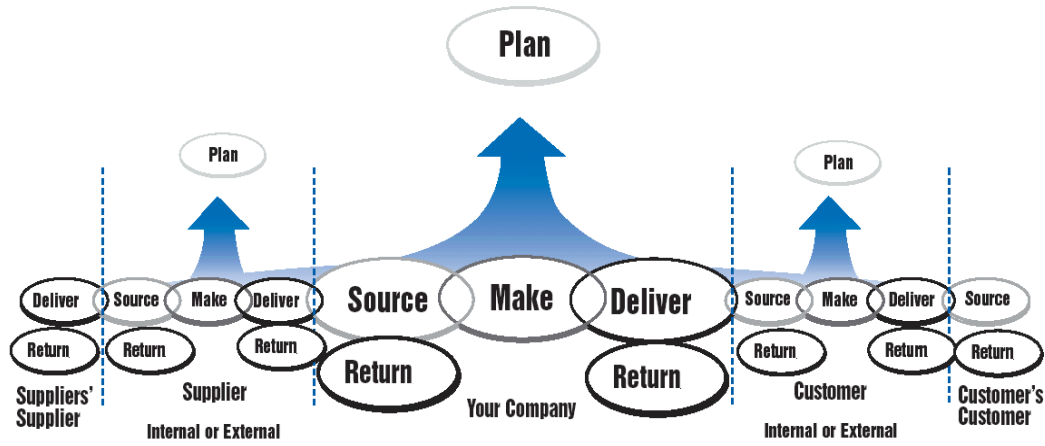
### 2.2.1 ตัวแบบอ้างอิงโซ่อุปทานเชิงปฏิบัติการ

การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเป็นแนวคิดที่ได้ถูกพัฒนาขึ้นในยุคหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ซึ่งเป็นการพิจารณาธุรกิจในลักษณะของการผสมผสานกระบวนการและกิจกรรมทางธุรกิจต่างๆ เข้าด้วยกันทำให้สามารถมองเห็นภาพรวมของธุรกิจได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)

Rolf (2007) ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ให้คำอธิบายว่า ตัวแบบอ้างอิงโซ่อุปทานเชิงปฏิบัติการ (Supply-Chain Operations Reference-model : SCOR Model) เป็นตัวแบบที่พัฒนาขึ้นจากผลการวิจัยที่เสนอโดยสภาการจัดการโลจิสติกส์ สำหรับเป็นเครื่องมือหรือเทคนิคที่ใช้อธิบายความสัมพันธ์ขององค์ประกอบต่างๆ ในห่วงโซ่อุปทานทางธุรกิจ เริ่มตั้งแต่ผู้จัดหาวัตถุดิบจนถึงลูกค้า โดยมีองค์ประกอบที่สำคัญ 5 ประการ ได้แก่ การวางแผน (Plan) เป็นการสร้างความสมดุลระหว่างความต้องการและการจัดหาเพื่อพัฒนาการดำเนินงานให้สอดคล้องระหว่างการจัดหา การผลิต และการส่งมอบ ในอันที่จะตอบสนองความต้องการของลูกค้า การจัดหา (Source) เป็นการที่ได้มาซึ่งสินค้าและบริการให้ตรงกับกรวางแผนหรือความต้องการที่แท้จริง การผลิต (Make) เป็นการที่แปรสภาพวัตถุดิบให้เป็นสินค้าสำเร็จรูปตามแผนการผลิตหรือความต้องการที่เกิดขึ้นจริง การส่งมอบ (Deliver) เป็นการจัดหาสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการตามที่ลูกค้าตั้งรวมถึงการจัดการใบสั่งซื้อ การจัดการด้านการขนส่ง และการจัดการการกระจายสินค้า การส่งคืน (Return) เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการส่งกลับหรือรับคืนสินค้ารวมทั้งการให้ความสนับสนุนด้านบริการหลังการส่งมอบ Alan (2005) ได้สรุปว่า องค์ประกอบของตัวแบบอ้างอิงโซ่อุปทานเชิงปฏิบัติการดังกล่าวประกอบด้วยหลักพื้นฐาน 3 ประการ ได้แก่ ตัวแบบกระบวนการ (Process Modeling) การวัดประสิทธิภาพกระบวนการ (Performance Measurements) และรูปแบบการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices)

ภาพที่ 2-1 ตัวแบบอ้างอิงโซ่อุปทานเชิงปฏิบัติการ

**SCOR is Based on Five Distinct Management Processes**



ที่มา : ชมรมโลจิสติกส์ไทยคลับ : ออนไลน์

โดยสรุปแล้ว ในภาพรวมของคำว่าโลจิสติกส์ หมายถึง การบริหารจัดการ กระบวนการเคลื่อนย้ายของวัตถุดิบ สินค้า จากจุดผลิตไปยังสถานที่ซึ่งมีความต้องการสินค้าหรือบริการให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด นอกจากนี้ การบริหารจัดการ โลจิสติกส์มีความจำเป็นต่อหน่วยงานทั้งในส่วน of ภาครัฐและภาคเอกชน ภาคการผลิตและภาคบริการ คือมีความสำคัญต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานขององค์กรทุกประเภท เนื่องจากการบริหารจัดการกิจกรรมด้าน โลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพจะทำให้ลดความสูญเสียในภาคการผลิต สามารถลดเวลาที่ใช้ในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ปัจจุบันยังมีผู้เข้าใจว่าโลจิสติกส์เป็นแต่เพียงการขนส่งเท่านั้น ซึ่งมักจะพบเห็นอยู่เสมอว่าได้มีการใช้ข้อความนี้ปรากฏในแผ่นป้ายติดข้างยานพาหนะขนส่งสินค้าหรือเป็นชื่อของสถานประกอบการ นับเป็นความเข้าใจที่ไม่ถูกต้องทั้งหมด นอกจากนั้น โลจิสติกส์ มิใช่เป็นศาสตร์สาขาใดสาขาหนึ่งโดยเฉพาะ แต่เป็นการบูรณาการ (Integration) ของศาสตร์หลายสาขา เช่น บริหารธุรกิจ เศรษฐศาสตร์ วิทยาศาสตร์ หรือวิศวกรรมศาสตร์ เนื่องจากกระบวนการทางธุรกิจที่มีประสิทธิภาพต้องอาศัยความรู้หลายด้านผสมผสาน เข้าด้วยกันทั้งศาสตร์และศิลป์

**2.2.2 บทบาทและความสำคัญทางด้านโลจิสติกส์**

โลจิสติกส์และโซ่อุปทานได้เข้ามามีบทบาทสำคัญและถูกนำมาใช้ในเชิงธุรกิจ เพื่อที่จะแสดงให้เห็นภาพในอีกมิติหนึ่งแตกต่างจากมุมมองธุรกิจรูปแบบเดิมที่เน้นการให้ความสำคัญใน แต่ละส่วนของกระบวนการทางธุรกิจ (วิทยา. 2008) สำหรับ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานจะมี

ลักษณะเป็นการมองภาพรวม นับตั้งแต่จากจุดเริ่มต้นเป็นธุรกิจขนาดเล็กต่อมาจึงมีการขยายตัวก้าวเข้าสู่ยุคของการผลิตจำนวนมากๆ เพื่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) ปริมาณสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นทำให้เป้าหมายของการกระจายสินค้าแพร่หลายออกไปในวงกว้าง ส่งผลทำให้กระบวนการทางธุรกิจเริ่มมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้นตามลำดับ การจัดหาวัตถุดิบต้องทำอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ทำให้สถานประกอบการหรือบริษัทต่างๆ ต้องมีการติดต่อกับผู้จัดหาซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมาก ไม่ใช่แต่เฉพาะภายในประเทศเท่านั้น แต่ยังเป็นการแสวงหาที่มีขอบเขตกว้างไกลไปทั่วโลก สินค้าหรือบริการที่ผลิตเสร็จแล้วสามารถกระจายไปสู่ตลาดภายในและตลาดระหว่างประเทศ เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพจำเป็นต้องมีการส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ และเวลาที่เหมาะสม (Baker. 2004)

ในยุคปัจจุบันการดำเนินธุรกิจและการค้าในแต่ละประเทศไม่สามารถดำรงอยู่ได้โดดเดี่ยวจากประเทศอื่น บริษัทต่างๆ ในแต่ละประเทศมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงธุรกิจระหว่างกัน ลักษณะที่เป็นเครือข่ายพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน เนื่องจากลักษณะหรือสภาพทางภูมิศาสตร์เศรษฐกิจมีความแตกต่างกัน (Hesket. 1973) กล่าวคือ อาจเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติแต่ไม่สามารถที่จะทำการผลิตในเชิงพาณิชย์ได้ หรือมีความเชี่ยวชาญทางด้านเทคโนโลยีเฉพาะด้าน บางประเทศเหมาะที่จะเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการลงทุน ดังนั้น จึงทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนและการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศขึ้น ซึ่งหมายความว่าบริษัทต้องมีการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบหรือสินค้าไปยังอีกประเทศหนึ่งด้วยวิธีการที่สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และลดต้นทุนทางธุรกิจ สภาพการณ์ของการแข่งขันในทางธุรกิจมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ลูกค้ามีโอกาสที่จะคัดเลือกสินค้าได้ตามความต้องการของตน ทำให้เกิดการแข่งขันทางด้านคุณภาพและด้านการให้บริการ โลจิสติกส์จึงนับเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญทางธุรกิจอีกอย่างหนึ่งในโลกของการแข่งขันทางการค้า บันทึกที่เกี่ยวข้องกับ โลจิสติกส์ในเชิงพาณิชย์ครั้งแรก ปรากฏในสมัยต้นทศวรรษ 1960 ซึ่ง ศาสตราจารย์ Peter Drucker (Edwin, et al. 2004) กล่าวว่า “โลจิสติกส์ เป็นพรมแดนสุดท้ายของโอกาสทางธุรกิจที่สำคัญและยิ่งใหญ่ที่ซ่อนเร้นยังไม่มีการสำรวจมาก่อน” (The Last Great Unexplored Continent of Business)

วิวัฒนาการที่สามารถเห็นได้อย่างชัดเจนคือ ภาคธุรกิจโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการในภาคการผลิตในยุคเริ่มแรกเน้นการแข่งขันในด้านคุณภาพ นวัตกรรม และราคาต่อหน่วยของสินค้า จึงมุ่งเน้นในการพัฒนาประสิทธิภาพของการผลิตให้สามารถผลิตสินค้าที่มีมาตรฐานสูงขึ้น แต่เมื่อเวลาผ่านไปผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสามารถผลิตสินค้าที่มีคุณภาพใกล้เคียงกัน ในขณะที่ผู้ซื้อต้องการสินค้าที่เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อให้สามารถใช้ทดแทนกันได้มากขึ้น (Hesket. 1973)

การสร้าง ความแตกต่างในสินค้าทั้งด้านคุณภาพและราคาจึงจำกัด้วงแคบลงเป็นอย่างมาก ในขณะที่ผู้ประกอบการเริ่มประสบปัญหาความรุนแรงในการแข่งขันทำให้เริ่มพิจารณาที่จะลดต้นทุนทางธุรกิจและตระหนักถึงความไม่มีประสิทธิภาพในด้านอื่นๆ นอกเหนือจากการผลิตควบคู่กัน อาทิ ปริมาณสินค้าคงคลังไม่ตรงกับความเป็นจริง สินค้าที่ลูกค้าต้องการขาดแคลน ในขณะที่มีสินค้าคงคลังเป็นจำนวนมากแต่ประกอบไปด้วยสินค้าที่ล้าสมัย ชำรุดเสียหาย หรือไม่อยู่ในความต้องการของตลาด มีงานด่วนหรือเร่งรัดเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ทำให้ส่งผลกระทบต่อแผนงานที่กำหนดไว้ อาทิ การเปลี่ยนแปลงตารางการผลิตและการจัดส่งตลอดเวลา ความต้องการทรัพยากรการผลิต หรือ ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ไม่สม่ำเสมอ เกิดความขัดแย้งระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในองค์กรอยู่เสมอ

ทางออกที่สำคัญเพื่อให้ดำรงอยู่ซึ่งความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการคือการปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการทางธุรกิจให้มีความราบรื่น ต่อเนื่อง และลดความสูญเสียน่าที่เกิดจากปัญหาติดขัดของกิจกรรมต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระบวนการผลิตและการส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้า ทำให้ภาคธุรกิจเริ่มพัฒนาในเรื่องของความเชื่อมโยงของกระบวนการด้านโลจิสติกส์ เช่น การให้ความสำคัญมากขึ้นกับความตรงต่อเวลาสำหรับส่งมอบสินค้า โดยศึกษาและกำหนดระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าแต่ละเที่ยวอย่างเหมาะสมการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดกิจกรรมภายในคลังสินค้า การจัดระบบแผนผังและการเลือกใช้ระบบอัตโนมัติในการเคลื่อนย้ายสินค้า การลดปริมาณสินค้าคงคลังโดยการจัดทำข้อมูลสินค้าที่ถูกต้อง และพยากรณ์ความต้องการสินค้าและวัตถุดิบที่แม่นยำมากขึ้น การลดกิจกรรมที่ไม่เกิดประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานให้น้อยลง (Gattorna, 1990)

ในมุมมองที่ผสมผสานระหว่างโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเป็นการศึกษากระบวนการไหลของวัตถุดิบหรือสินค้า (Flow of Materials) การไหลของข้อมูลข่าวสาร (Flow of Information) และการไหลของเงิน (Flow of Money) ตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ (Alan, 2005) กล่าวคือ เมื่อพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์แล้วก็คือ กระบวนการทั้งในส่วนที่มีการเคลื่อนย้ายและไม่มี การเคลื่อนย้ายประกอบด้วยกิจกรรมหลัก (Primary Activities) และกิจกรรมรอง (Supporting Activities) สนับสนุนซึ่งกันและกัน ที่สำคัญได้แก่ การจัดหา (Sourcing) การจัดการคำสั่งซื้อ (Order Processing) การขนส่ง (Transportation) การจัดเก็บ (Storage) การบรรจุหีบห่อ (Packaging) การจัดการสินค้าคงคลัง (Inventory Management) การจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management) การขนถ่ายวัสดุ (Material Handling) การผลิต (Manufacturing) การส่งมอบ (Delivery) และการกระจายสินค้า (Distribution)



## 2.3 ลำดับขั้นวิวัฒนาการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

### 2.3.1 พัฒนาการทางด้านโลจิสติกส์ของไทย

การศึกษาพัฒนาการด้านโลจิสติกส์ในสยามประเทศ กรณีศึกษา บริษัท โฉวสกล จำกัด จำเป็นต้องอธิบายลำดับขั้นวิวัฒนาการเพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจนยิ่งขึ้นก็คือ การกำหนดกรอบแนวคิดเกี่ยวกับพัฒนาการทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของสังคมไทยตั้งแต่อดีตที่เริ่มธุรกิจของบริษัทจนถึงปัจจุบัน เพื่อที่จะทำให้มีความรู้ความเข้าใจในพัฒนาการการดำเนินธุรกิจของบริษัทได้เป็นอย่างดี การสะท้อนให้เห็นภาพของพัฒนาการทางด้านการเมืองที่สำคัญของไทยเป็นการมองวิวัฒนาการระบบและกระบวนการเมืองในอดีต จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์บ่งชี้ว่าพัฒนาการด้านการเมืองและเศรษฐกิจมีความสัมพันธ์กันอย่างแน่นแฟ้นแยกจากกันไม่ออก ทำให้มีผลต่อรูปแบบและวิธีการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชนอย่างเด่นชัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์ที่มีองค์ประกอบที่สำคัญเริ่มตั้งแต่การจัดหาวัตถุดิบคือ ผลผลิตทางการเกษตรจากเกษตรกรชาวไร่ชาวนาหรือชาวสวน การจัดเก็บวัตถุดิบในลักษณะ โกดัง โซโล หรือคลังสินค้า การกระจายสินค้า การขนส่งลำเลียง รวมทั้งการจัดส่งสินค้าไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ตัวอย่างก็คือในอดีตสถาบันพระมหากษัตริย์เป็นผู้กุมอำนาจทางด้านการเมืองและการปกครองโดยเด็ดขาด อาจมีการกระจายอำนาจแต่ก็เป็นลักษณะการกระจายแบบรวมศูนย์ โดยมีสถาบันพระมหากษัตริย์เป็นศูนย์รวมแห่งอำนาจเหมือนเช่นเดิม นอกจากนี้ ยังเห็นได้จากการเสริมสร้างอำนาจทางเศรษฐกิจของสถาบันพระมหากษัตริย์จากการผูกขาดการค้าระหว่างประเทศ โดยการตั้งพระคลังสินค้า เพื่อเพิ่มรายได้ให้แก่รัฐ นอกเหนือจากการจัดเก็บภาษีภายในประเทศ และผลประโยชน์ในรูปแบบของการผูกขาดทางการค้ากับต่างประเทศโดยการแต่งตั้งเรือสำเภาไปค้าขายกับประเทศข้างเคียง ซึ่งภาคเอกชนไม่สามารถที่จะดำเนินธุรกิจแข่งขันกับรัฐได้ การผูกไมตรีกับประเทศมหาอำนาจ การใช้นโยบายเลี้ยงดูชาวต่างประเทศให้เข้ารับราชการในกระทรวงทบวงกรมที่สำคัญ ซึ่งนอกจากจะเป็นการถ่ายทอดความรู้ในการบริหารจัดการจากรูปแบบของประเทศที่พัฒนาแล้ว ยังใช้ในการดูแลรักษาผลประโยชน์ทางการค้าและยังเป็นการถ่วงดุลอำนาจทางการเมืองจากการรุกรานของประเทศตะวันตกอีกด้วย

การศึกษาวิวัฒนาการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยจึงต้องทำความเข้าใจบริบทที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ทางประวัติศาสตร์ของประเทศ ซึ่งนับเป็นจุดเริ่มต้นของโลจิสติกส์เสียก่อนเพื่อที่จะทราบถึงเหตุผลและที่มาอย่างลึกซึ้ง ดังหลักฐานปรากฏในข้อเขียนของหนังสือ A History of South-East Asia โดย D.G.E. Hall (1970) ว่า ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว(ภาพที่ 2-2) ที่ทรงเริ่มเปิดประเทศรับอิทธิพลตะวันตกเมื่อปี ค.ศ. 1855 (พ.ศ. 2398) จากการที่ทรงลงพระ

นามในสนธิสัญญาทางไมตรีกับประเทศอังกฤษในสนธิสัญญาราวนิง ทั้งนี้โดยมีพระราชประสงค์ เพื่อเป็นการถ่วงดุลอำนาจของชาติตะวันตกที่กำลังแผ่ขยายอิทธิพลเข้ามาในดินแดนสยามประเทศ สนธิสัญญาดังกล่าวปรากฏข้อความแสดงการยินยอมครั้งสำคัญให้แก่อังกฤษมากกว่าที่เคยให้กับ ประเทศมหาอำนาจใด ๆ นับเป็นการเปิดโอกาสทางธุรกิจที่มีความสัมพันธ์และเกี่ยวข้องกับ โลจิสติกส์อย่างกว้างขวาง ให้กับต่างชาติ เช่น จำกัดอัตราภาษีศุลกากรที่จะเรียกเก็บจากสินค้าซึ่งพ่อค้า ชาวอังกฤษส่งเข้ามาจำหน่ายในอัตราร้อยละ 3 ยินยอมให้ส่งฝิ่นเข้ามาจำหน่ายได้โดยไม่ต้องเสีย ภาษีศุลกากร อนุญาตให้ชาวอังกฤษซื้อหรือเช่าที่ดินใกล้กับนครหลวงและจะไม่มีมีการเรียกเก็บเงิน ประเภทใดๆ เพิ่มเติมอีก รวมทั้งการให้สิทธิสภาพนอกอาณาเขตแก่บุคคลในอารักขาของอังกฤษ สนธิสัญญาดังกล่าวนี้กระทบถึงที่มาของรายได้รัฐบาลในขณะนั้น นอกจากนี้ยังทำลายสิทธิพิเศษและ การผูกขาดสินค้าซึ่งเคยอยู่ในมือของเจ้านายชั้นสูงที่มีอิทธิพลที่สุดและข้าราชการชั้นผู้ใหญ่มาเป็น เวลานาน

#### ภาพที่ 2-2 พระบรมฉายาลักษณ์พระมหากษัตริย์ไทยรัชกาลที่ 2 ถึงรัชกาลที่ 4



King Buddha - Lerdlā Napalai  
Rama II (1767 - 1824)



King Pra Nangklao  
Rama III (1787 - 1851)



King Pra Chomklao "Mongkut"  
Rama IV (1804 - 1864)

ที่มา : [www.okkid.net/blog\\_journal\\_detail\(2554\)](http://www.okkid.net/blog_journal_detail(2554))

ผลจากสนธิสัญญาดังกล่าวยังกำหนดให้ไทยยกเลิกภาษีปากเรือและพระคลังสินค้า ทำให้รายได้ของประเทศลดน้อยลงไปมาก เพราะก่อนหน้านี้การค้ากับต่างประเทศมีพระคลังสินค้าเป็นศูนย์กลางในการเลือกซื้อสินค้าจากพ่อค้าต่างชาติไว้ขายแก่ประชาชน ในขณะที่เดียวกันก็ รับซื้อของจากประชาชนไว้ขายให้กับคนต่างชาติ อนึ่ง พระคลังสินค้าเปรียบเสมือนเป็นศูนย์รับซื้อ และกระจายสินค้าในกระบวนการ โลจิสติกส์ทางธุรกิจ ซึ่งย่อมเป็นการแน่นอนที่สุดการขายสินค้า เหล่านั้นแต่ละครั้ง พระคลังสินทรัพย์ย่อมจะต้องขายในราคาที่สูงกว่าต้นทุน นอกจากนั้น เมื่อมีเรือ สินค้าจากต่างชาติเข้ามาค้าขาย นอกจากจะได้เงินกินเปล่าจากภาษีปากเรือซึ่งคิดตามขนาดความ

กว้างของปากเรือแล้ว พระคลังสินค้ายังได้รับผลประโยชน์จากภาษีสินค้าทุกชนิดที่เรือลำนั้น บรรทุกมา โดยพระคลังสินค้าจะเป็นผู้กำหนดขึ้นเอง พราหมณ์ (ม.ป.ป.) ได้อ้างหลักฐานในจดหมายเหตุระบุว่า ในสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยได้กำหนดภาษีปากเรือและภาษีสินค้าบางชนิดไว้ดังนี้ เรือสำเภาหรือเรือที่มีเสากระโดง 2 เสา จะเสียภาษีเพียงครั้งเดียว สำหรับสินค้าที่พ้อค้ำนำเข้ามาจะถูกเรียกเก็บร้อยละ 8 ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีการทำ “สนธิสัญญาเบอร์นี” กับประเทศอังกฤษ เมื่อปีพ.ศ. 2369 แม้ว่าสนธิสัญญานี้จะทำให้ประเทศต้องเสียผลประโยชน์ไปบ้าง ไม่สามารถเก็บภาษีขาเข้าและขาออกจากสินค้าที่เรือบรรทุกมาได้ แต่ก็ยังมีผลประโยชน์จากการเก็บภาษีปากเรือ เมื่อไทยได้ทำสัญญาบราวน์ในปีพ.ศ. 2398 ผลประโยชน์ที่ท้องพระคลังเคยทำให้แก่รัฐตลอดจนเงินกินเปล่าถูกยกเลิกไป (พระยาอนุমানราชชน. 2510) จากหลักฐานชิ้นเดียวกันยังระบุด้วยว่า “เมื่อเสียภาษีตามพิกัดอัตรากำหนดไว้ในหนังสือสัญญาแล้วซื้อขายได้โดยสะดวก ตัดทวงค่าขายของหลวงในพระคลังสินค้า และทางค้าขายผู้มีบรรดาศักดิ์ซึ่งเคยทำมาแต่ก่อน รัฐบาลจำต้องตั้งภาษีอากรหาผลประโยชน์แผ่นดิน” ด้วยเหตุดังกล่าวทำให้มีภาษีอากรที่ตั้งขึ้นใหม่ในสมัยนั้นมีจำนวนเพิ่มขึ้นอีก 14 ชนิด

อย่างไรก็ตาม ภายใต้สนธิสัญญานี้ได้อนุญาตให้มีการขายข้าวออกนอกประเทศได้ ทำให้ข้าวกลายเป็นสินค้าที่สำคัญแทนที่การเป็นสินค้าต้องห้ามแต่เดิม และถือเป็นจุดเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญที่ก่อให้เกิดห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ผลิตผลทางการเกษตรคือสินค้าข้าว ทำให้มีการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เกิดขึ้นอย่างมากและกว้างขวาง ในลักษณะเริ่มตั้งแต่โลจิสติกส์ต้นน้ำ ได้แก่ การจัดหาหรือรับซื้อข้าวจากชาวนา ขนส่งทางน้ำไปยังโรงสีเพื่อสีเป็นข้าวสาร และส่งไปจัดเก็บในคลังสินค้าก่อนเคลื่อนย้ายไปยังท่าเรือเพื่อรอการขนส่งไปต่างประเทศ Ingram (1971) ได้แสดงตัวเลขปริมาณการส่งข้าวเป็นสินค้าออกในปีพ.ศ. 2393 ซึ่งมีเพียงร้อยละ 5 และเพิ่มขึ้นเป็น 10 เท่า ภายใน ระยะเวลาอีก 50 ปีต่อมา นอกจากนั้น หนังสือบางกอกกริโคเดอร์ (2409) รายงานว่า “กรุงเทพฯ เปรียบเสมือนศูนย์กลางอันใหญ่สำหรับจำหน่ายข้าวในทวีปเอเชีย” อีกด้วย ทำให้ข้าวกลายเป็นพืชเศรษฐกิจที่มีความสำคัญในระยะเวลาเพียงไม่นาน อดุลย์ (2542) ทั้งนี้มีเหตุผลสำคัญหลายประการ ได้แก่ ความต้องการข้าวไทยจากตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะจากประเทศจีนซึ่งขาดแคลนข้าวอย่างมากตั้งแต่รัชกาลที่ 3 เพราะปัญหาการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร ภัยธรรมชาติ ความวุ่นวายภายในประเทศ ข้าวส่วนใหญ่ของไทยมักจะส่งไปขายที่จีน นอกเหนือจากข้าวจะมีความสำคัญขึ้นอย่างรวดเร็วแล้ว ยังมีสินค้าอื่นอีก 3 รายการที่มีความสำคัญติดตามมา คือ ดินบุกไม้สัก และยางพารา ซึ่งมีแหล่งการผลิตกระจายตามต่างๆ ทั่วประเทศ เป็นสินค้าที่ได้รับการยอมรับว่ามีคุณภาพดี สินค้าออกทั้ง 4 ประเภทนี้เมื่อรวมกันจะมีความสำคัญสูงสุด นับตั้งแต่

สมัยรัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา มีมูลค่าการส่งออกสินค้าออกมาโดยตลอด นับเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญของกระบวนการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสำหรับสินค้าส่งออกของประเทศไทย

ในอีกด้านหนึ่ง การลงนามในสนธิสัญญาดังกล่าวเท่ากับเป็นการเริ่มยุคใหม่ทางเศรษฐกิจทำให้มหาอำนาจอื่นเกิดความสนใจสยามประเทศอย่างรวดเร็วและกว้างขวาง เท่ากับเป็นการเชิญให้ต่างประเทศส่งสินค้าที่แปลกใหม่มาจำหน่าย มีการพัฒนาความเจริญก้าวหน้าในหลายด้านติดตามมา นับเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญของวิวัฒนาการด้านโลจิสติกส์ของบริษัทต่างชาติในประเทศไทย นอกจากนี้ จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์จะเห็นได้ว่าในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงสนับสนุนให้มีการขุดคลองเพิ่ม สร้างถนน ต่อเรือ ซึ่งภาพของสยามประเทศในอดีตจากมุมมองของชาวตะวันตกก็คือ ในยุคสมัยนั้นคลองเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญที่สุด และพระเจ้าอยู่หัวแทบทุกพระองค์ทรงสนพระทัยปรับปรุงการคมนาคมโดยมุ่งขุดคลองสายต่างๆ ให้เชื่อมต่อกับแม่น้ำและลำห้วยใหญ่ตามลำน้ำอันซับซ้อน(ภาพที่ 2-3) ในเมืองหลวงคือกรุงเทพฯ เกือบจะไม่มีถนนเลย และได้รับขนานนามว่าเป็นเวนิสตะวันออก ถนนที่ดีที่สุดคือเส้นทางเกวียนใช้การได้เฉพาะในฤดูแล้ง หรือทางเดินเท้าตามภูเขา สภาพเช่นนี้สยามควรมีรถไฟใช้นานแล้ว เป็นสิ่งสะท้อนให้เห็นถึงสภาพของโลจิสติกส์ไทยในยุคสมัยนั้นเป็นอย่างดี

ภาพที่ 2-3 การลำเลียงสินค้าผลิตผลทางการเกษตรทางน้ำในสยามประเทศสมัยก่อน



ที่มา : <http://www.google.co.jp/imgres> (2554)

ความอุดมสมบูรณ์ของไทยสมัยก่อนเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปและเหมาะที่จะเป็นศูนย์กลางทางการค้าด้านพาณิชย์กรรม จากหลักฐานที่ปรากฏในหนังสือ เล่าเรื่องกรุงสยาม หรือ

Description Royaume Thai ou Siam โดยบาทหลวงคาทอลิกที่เข้ามาเผยแพร่คริสต์ศาสนาในไทย คือ Jean - Baptiste Pallegoix (2506) ว่า “ราชอาณาจักรสยามน่าจะเป็นประเทศแห่งการค้าโดยธรรมชาติ เพราะเมืองท่าและแม่น้ำใหญ่สี่สายนั้นล้วนเป็นแหล่งเปิดสำหรับผลิตผลภายในประเทศ ... ลำคลอง แม่น้ำ เป็นเส้นทางจราจรของเรือเป็นอันมาก ซึ่งนำสินค้ามาถ่ายลงในร้านค้าหรือคลังสินค้าในพระนคร...” นอกจากนั้น จากที่ปรากฏในพระราชหัตถเลขายังมีข้อความตอนหนึ่งว่า ตามป่าเขาก็ล้วนแล้วแต่เป็นต้นกำเนิดของสินค้าของป่า ซึ่งชาวบ้านสามารถจะเก็บหามาขายเป็นสินค้าได้ (พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2399) แสดงว่าการคมนาคมขนส่งทางน้ำของไทยมีความสำคัญและเป็นสิ่งที่แสดงถึงภาพพัฒนาการทางด้านโลจิสติกส์ในยุคนั้นที่เป็นกระบวนการ เริ่มตั้งแต่การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ การขนส่ง การจัดเก็บและการกระจายสินค้าอย่างครบวงจร

### 2.3.2 การขยายตัวของธุรกิจต่างชาติทางด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่เป็นสิ่งกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยก็คือ การขยายตัวของลัทธิจักรวรรดินิยมใหม่ (New Imperialism) ซึ่ง Palmer and Colton (1978) ให้ความหมายว่าเป็นนโยบายการขยายอำนาจของชาติโดยยึดครองดินแดน หรือการมีอำนาจทางการเมืองและเศรษฐกิจเหนือชาติอื่น และเมื่อมหาอำนาจได้ครอบครองดินแดนที่เรียกว่าล่าหลังแล้ว ยังมีการลงทุนด้านเศรษฐกิจ การก่อสร้าง การจัดระเบียบปกครอง อีกด้วย ลัทธิดังกล่าวเป็นตัวกระตุ้นสำคัญที่ทำให้เกิดการขยายอิทธิพลของชาวยุโรปเข้ามาในดินแดนแถบประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ความต้องการที่ไม่สิ้นสุดของยุโรปที่จะแสวงหาตลาดค้าขายและผลิตผลทางการเกษตรและวัตถุดิบจากธรรมชาติในภูมิภาคเขตร้อน และพยายามเข้ามามีอิทธิพลในด้านต่างๆ เป็นระยะ ระหว่างปีค.ศ. 1500 ถึงปีค.ศ. 1900 ต่อมา เมื่อได้มีการปฏิวัติอุตสาหกรรมขึ้นในประเทศอังกฤษตอนปลายศตวรรษที่ 18 ทำให้ความต้องการทรัพยากรธรรมชาติเพื่อการผลิตได้ทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทำให้ประเทศไทยต้องนำสินค้าทางการเกษตร เช่น น้ำมัน ยาง และแร่ธาตุต่างๆ ออกขายมากขึ้นตามลำดับ รวมทั้ง ข้าว กาแฟและน้ำตาลที่ประเทศตะวันตกมีความต้องการ ทำให้มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำเนินชีวิตของคนไทยแต่ดั้งเดิมให้หันแปรไปตามความต้องการของต่างชาติ ต้องเร่งสร้างผลผลิตออกจำหน่ายโดยหวังรายได้เข้าสู่ประเทศ มีการนำเอาเทคโนโลยีที่ทันสมัยของต่างชาติเข้ามาใช้ในการทำงาน โดยเฉพาะทางด้านโลจิสติกส์อย่างครบวงจร ทั้งในด้านการขนส่ง การลำเลียงสินค้า การจัดเก็บ และการจำหน่ายสินค้า

ตัวอย่างที่สำคัญสำหรับธุรกิจโลจิสติกส์ที่ดำเนินการโดยชาวต่างชาติคือ ย้อนหลังไปเมื่อ ประมาณ 130 ปีที่ผ่านมา ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ได้มีพ่อค้าชาวสวิสผู้หนึ่งคือ นาย Albert Jucker พร้อมด้วยหลานชายคือ นาย Henry Sigg เดินทางเข้ามาในสยามประเทศเมื่อปีค.ศ. 1886 และร่วมกันตั้งบริษัทการค้าขึ้น บริเวณตะวันตกของริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา (ภาพที่ 2-4) ซึ่งเรียกว่าหมู่บ้าน Santa Cruz บริษัทดังกล่าวมีชื่อว่า บริษัท Jucker & Sigg. & Co. เป็นบริษัทค้าขายสินค้าต่างๆ ไปที่นำเข้ามาจาก ต่างประเทศ

ภาพที่ 2-4 แม่น้ำเจ้าพระยาในอดีต



ที่มา : [www.hatyaicart.com](http://www.hatyaicart.com) (2554)

เมื่อ Albert Jucker ถึงแก่กรรม ก็ได้มีพ่อค้าชาวสวิสอีกผู้หนึ่งชื่อ นาย Albert Berli เดินทางมาจาก สวิสเข้ามาในสยามและรับดำเนินธุรกิจของบริษัทดังกล่าวแทน พร้อมกับเริ่มขยายกิจการรับเป็น ตัวแทนประกันภัยให้กับเรือชาติตะวันตกและเป็นเจ้าของโรงสีข้าวใหญ่ที่สุดในสยามชื่อว่าโรงสี ข้าวสามเสน หรือ Samsen Steam & Rice Mill ภายหลังได้เปลี่ยนชื่อบริษัทใหม่ว่า บริษัท A. Berli & Co. โดยบริษัทได้สังเกตเห็นกำไรที่จะได้จากธุรกิจการนำเข้าสินค้ามีชื่อจากยุโรป เช่น นมกระป๋อง โกลโก้ กระดาษทิชชู ต่อมาจึงเห็นว่าธุรกิจควรให้ความสำคัญกับผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นมากกว่าการ นำเข้าสินค้าจากต่างประเทศแต่เพียงอย่างเดียว จึงได้จัดตั้งบริษัท Rubia ขึ้นในปีค.ศ. 1950 (พ.ศ. 2493) ทำการรับซื้อกิจการโรงงานผลิตสบู่ตรานกแก้วของไทย หลังจากนั้น ได้ขยายกิจการเรื่อยมา ในปัจจุบันบริษัทได้ชื่อว่าเป็นบริษัทที่ใหญ่ที่สุดในการผลิตและนำเข้าเครื่องสำอางค์ ของขบเคี้ยว และเครื่องใช้ประจำบ้าน เป็นบริษัทที่ผลิตขวดแก้วสำหรับเครื่องดื่มประเภทต่างๆ รายใหญ่ที่สุดเช่นกัน บริษัทได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เมื่อปีค.ศ. 1965 มีมูลค่าทรัพย์สินกว่า 1 พันล้านบาท บริษัทยึดหลักปรัชญาในการดำเนินธุรกิจว่าการสร้างมูลค่าทางด้านจิตใจ การจัดการด้านการเงินที่มี

ประสิทธิภาพ การให้ความสำคัญกับพนักงาน ยึดติดการทำงานหนัก นอกจากนี้ บริษัทยังได้ขยาย  
ขอบเขตธุรกิจทางด้านวิศวกรรม เกษษกรรม เคมี การท่องเที่ยว การวิจัยตลาด และสินค้าอุปโภค  
บริโภค เป็นเจ้าของโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ รวมทั้งเป็นตัวแทนจำหน่ายสินค้าเกี่ยวกับการ  
ถ่ายรูป Agfa แต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทย โดยเป็นทั้งบริษัทผู้นำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ  
บริษัทผู้ผลิต บริษัททำธุรกิจด้านคลังสินค้า การขนส่ง และการกระจายสินค้า ปัจจุบันบริษัทได้ชื่อ  
ว่ามีเครือข่ายที่กว้างขวางที่สุดของห่วงโซ่อุปทานและธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย (ผู้จัดการ :  
ออนไลน์)

สำหรับวิวัฒนาการธุรกิจโลจิสติกส์ในไทยของชาวต่างชาติที่น่าสนใจนับตั้งแต่ยุคสมัย  
รัชกาลที่ 5 ในอีกมุมมองหนึ่งก็คือ การประกอบธุรกิจของคนไทยเชื้อสายจีน จากหลักฐานที่ปรากฏ  
ในหนังสือชื่อ กรุงศรีอยุธยาของเรา โดยศรีศักร วัลลิโภดม (2541) ระบุว่า คนไทยในสมัยกรุง  
ศรีอยุธยา พวกไพร่ฟ้าข้าแผ่นดินไม่มีสิทธิที่จะทำการค้าขายกับชาวต่างประเทศ การค้ากับ  
ต่างประเทศจะเป็นการค้าขายผ่านระบบผูกขาดของรัฐ ที่เรียกว่า ระบบพระคลังสินค้า รัฐบาลสร้าง  
พระคลังสินค้าขึ้นเก็บสินค้าภายในประเทศที่ได้จากการซื้อขายกับประชาชนและเก็บภาษีเข้ามา  
ขายให้กับพ่อค้าชาวต่างประเทศ ในขณะที่เดียวกันก็ซื้อสินค้าจากพ่อค้าต่างประเทศมาขายให้กับ  
ประชาชนอีกทีหนึ่ง นอกจากนี้ ยังจัดส่งสำเนาของไปขายกับเมืองท่าและบ้านเมืองภายนอก  
แล้วซื้อสินค้ากลับเข้าในประเทศ สินค้าภายในประเทศบางอย่างโดยเฉพาะของป่าที่หายาก รัฐบาล  
จะกำหนดไม่ให้ประชาชนค้าขายเองโดยจะต้องนำมาขายให้กับพระคลังสินค้าแต่เพียงแห่งเดียว ใน  
ทำนองเดียวกัน สินค้าเข้าบางชนิดที่ถือว่าเป็นของสำคัญ ไม่ต้องการให้ประชาชนทั่วไปมีไว้  
ครอบครองก็จะไม่ขายให้ แต่จะเก็บไว้เป็นของสำหรับพระมหากษัตริย์และขุนนางสำคัญๆ เท่านั้น  
จากข้อเขียนของทองตอ กล้วยไม้ ณ อยุธยา (2531) เรื่อง การปรับปรุงภาษีอากรในรัชสมัยสมเด็จพระ  
พระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ยังระบุด้วยว่า “เหตุที่การค้าของรัฐบาลไทยได้กำไรมาก เพราะปัจจัย 2  
ประการคือ ประการแรก เป็นการค้าผูกขาด และประการที่สอง สินค้าที่ส่งไปขายเป็นสินค้าที่ได้  
เปล่า โดยเกณฑ์มาจากหัวเมืองไกลๆ ที่เรียกว่าส่งส่วย การค้าผูกขาดนั้นคือ เมื่อสินค้าใดขายได้ดีมี  
กำไรมาก รัฐบาลก็จะกำหนดเป็นสิ่งของต้องห้าม คือ ห้ามมิให้ราษฎรซื้อขายกับพ่อค้าต่างประเทศ  
รัฐบาลมีสิทธิขายได้แต่ผู้เดียว... ข่าวสารนั้นปกติเป็นสินค้าห้ามส่งออกต่างประเทศอย่างเด็ดขาด  
เพราะเกรงว่าจะเกิดข้าวยากหมากแพงภายในประเทศ เป็นมาตรการรักษาความสงบเรียบร้อยและ  
ความมั่นคงภายในประเทศโดยตรง ผู้จะค้าได้จึงมีแต่รัฐบาลเท่านั้น”

จากข้อเขียนในหนังสือคนแต่จ้าวอดีตถึงปัจจุบัน (อตุลย์. 2551) ระบุว่า ชาวจีนแต่จ้าวได้  
อพยพเข้ามาในประเทศไทยมากกว่าคนอื่น ผู้ที่อพยพมารุ่นแรกๆ เริ่มประกอบธุรกิจในสิ่งที่มีความ

ถนนหรือเขี้ยวชาญ เช่น การเดินเรือ และการต่อเรืออสังหาริมทรัพย์ (ที่ดิน) เกษตร การค้าข้าว การสีข้าว การเงิน เหมืองแร่ การก่อสร้างฯ ธุรกิจเหล่านี้ได้เจริญเติบโตจนมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งไม่เพียงแต่มีส่วนช่วยส่งเสริมการค้าภายในประเทศเท่านั้น แต่ยังแล่นเรือไปค้าขายในต่างประเทศด้วย ขณะที่พ่อค้าชาวจีนแต่จิวมีธุรกิจการค้ากระจายอยู่ทั่วประเทศตั้งแต่เมืองใหญ่หัวเมืองไปจนถึงหมู่บ้านในชนบท ตระกูลที่เก่าแก่ตระกูลหนึ่งชื่อว่า ตระกูลหวังหลี ซึ่งเป็นหนึ่งในครอบครัวคหบดีชาวจีนที่มีธุรกิจมากมายในประเทศไทย ได้ตั้งห้างตั้งฮ้างหลี บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งธนบุรีเมื่อปีพ.ศ. 2414 โดยทำทนายการผูกขาดอุตสาหกรรมการสีข้าวของชาวตะวันตกในไทยขณะนั้น และได้จับมือกับพ่อค้าชาวจีนรวมตัวกันตั้งสมาคม กำหนดราคาข้าวทำการรับซื้อและส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศ ทั้งนี้เป็นผลพวงจากการที่ไทยยกเลิกพระคลังสินค้า การดำเนินธุรกิจทางด้านโลจิสติกส์เริ่มตั้งแต่ต้นน้ำคือรับซื้อข้าวจากชาวนาไทย ธุรกิจโรงสีข้าว ธุรกิจการขนส่งข้าวและพืชผลทางการเกษตร หลังจากนั้น ได้พัฒนาเป็นท่าเรือขนส่งสินค้า กลุ่มพ่อค้าชาวจีนรวมตัวกันตั้งบริษัท เรือเมล์จีนสยามทูน จำกัด (The Chino-Siam Steam Navigation Ltd.) เพื่อรับเดินเรือขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่าง กรุงเทพฯ สิงคโปร์ ฮองกง ฮ่องกง และไฮเค๊า แข่งกับบริษัทชาวตะวันตกที่ผูกขาดธุรกิจเดินเรือไว้ในขณะนั้น โดยใช้ท่าเรือบริเวณซอยชุมชนหวังหลีเป็นท่าเรือในการรับส่งสินค้าและผู้โดยสาร จนกลายเป็นท่าเรือที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของไทย ท่าเรือแห่งนี้ดั้งเดิมมีชื่อว่า "ฮัวเสียม" แปลว่า "สยามรุ่งเรือง" เมื่อมีการตั้งบริษัท เรือเมล์จีนสยามทูน จำกัด โดยชาวแต่จิวชื่อ ยี่เกอฮง หรือ ฮง เตชะเวาณิช ได้สนับสนุนให้เจ้าของโรงสีที่เป็นชาวจีนจำนวนหนึ่งกับพ่อค้าส่งออกมาร่วมกันจัดตั้งบริษัทนี้ขึ้น เพื่อทำลายการผูกขาดการขนส่งทางเรือของบริษัทเรือตะวันตก และเพื่อสนองตอบการค้าจีนและไทยที่กำลังขยายตัวเพิ่มมากขึ้นทุกที (พรรณี. 2545) โดยบริษัทเรือเมล์ดังกล่าวใช้เงินลงทุนถึง 3 ล้านบาท เพื่อซื้อเรือกลไฟจำนวน 8 ลำ และมีอยู่ถึง 4 ลำที่ขนส่งสินค้าในเส้นทางสยาม-ฮ่องกง (อดุลย์. 2551) หลังจากนั้นท่าเรือแห่งนี้จึงถูกเรียกว่า "ท่าเรือเมล์จีน" ในปีพ.ศ. 2483 รัฐบาลได้หันมาสนใจกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจังโดยจัดตั้งบริษัทไทยเดินเรือทะเลขึ้นบนพื้นที่ท่าเรือเมล์จีนแห่งนี้ เพื่อบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซอยหวังหลีจึงคึกคักเป็นอย่างยิ่ง มีร้านค้าต่างๆ เกิดขึ้นมากมาย มีร้านลีลาศ ร้างจนกระทั่งเปิดเป็นบาร์ไว้ต้อนรับชาวไทย ชาวจีน และชาวต่างชาติ จนกระทั่ง ปีพ.ศ. 2494 มีการสร้างท่าเรือคลองเตย การขนส่งสินค้าโดยเรือเกือบทั้งหมด จึงย้ายจากท่าเรือซอยหวังหลีไปที่ท่าเรือคลองเตย เป็นเหตุให้ชุมชนซอยหวังหลีเริ่มลดความคึกคักลงเรื่อยๆ จนถึงปัจจุบัน (ที่มา :



จากความเจริญเติบโตทางธุรกิจของชาวต่างชาติที่มาประกอบอาชีพในประเทศไทยได้มีการใช้กลยุทธ์ผนึกกำลังรวมกลุ่มผลประโยชน์ทางการค้าขึ้นในรูปแบบต่างๆ เช่น การจัดตั้งสมาคมทางการค้า องค์การการค้าที่จัดตั้งขึ้นนอกจากจะคอยปกป้องผลประโยชน์ทางการค้าของชาติตนแล้วยังมีการขยายเครือข่ายทางการค้าหรือธุรกิจด้าน โลจิสติกส์จนเกือบครบวงจรห่วงโซ่อุปทาน Gottwaldt (1903) อธิบายว่า สมาคมทางการค้าต่างๆ ที่จัดตั้งขึ้นจะจำกัดให้แก่บริษัทของชาติตนเท่านั้นเป็นสมาชิกได้ การแข่งขันจากบริษัทของชาวตะวันตกที่เจริญเติบโตทั้งในกิจการด้านการเดินเรือ ส่งสินค้าเข้าและส่งออก การตั้งโรงสี โรงเลื่อย การธนาคาร กระตุ้นให้ชาติต่างๆ ที่เข้ามาค้าขายกับไทยสมัยนั้นตื่นตัวและมีการจัดตั้งสมาคมทางการค้าติดตามมาหลายประเทศ และขยายขอบเขตธุรกิจไปยังสินค้าประเภทอื่นๆ อย่างแพร่หลาย เช่น สมาคมพ่อค้าข้าวเมื่อปีพ.ศ. 2460 (ค.ศ. 1917) สมาคมธุรกิจการประกันภัยพ.ศ. 2462 (ค.ศ. 1919)

เมื่อพิจารณาในเชิงการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาพรวมแล้วจะเห็นได้ว่า ธุรกิจของชาวต่างชาติได้ขยายขอบเขตครอบคลุมธุรกิจที่สำคัญเริ่มตั้งแต่ต้นน้ำ ได้แก่ การรับเป็นผู้จัดหาจาก การกว้านรับซื้อข้าวเปลือกจากชาวนาโดยผ่านตัวแทนพ่อค้าและป้อนเข้าสู่โรงสีข้าว โดยพ่อค้ารับซื้อข้าวเปลือกเดินทางไปตามหัวเมืองต่างๆ เพื่อรับซื้อข้าวเปลือกจากชาวนาแต่ละรายบรรทุกเรือและขนส่งมายังโรงสีในกรุงเทพฯ และนำสินค้าสำเร็จรูปกลับไปขายให้กับพ่อค้าปลีกและส่งตามหัวเมืองต่างๆ การสร้างโรงสีข้าวเพื่อสีข้าวเปลือกให้เป็นข้าวสารโดยพ่อค้ารายใหญ่ การจัดเก็บในคลังหรือยุ้งฉาง การดำเนินกิจการด้านการขนส่งทั้งภายในประเทศ การขนส่งทางเรือโดยส่งออกข้าว ตลาดต่างประเทศใหญ่ๆ ที่รับซื้อข้าวจากประเทศไทย ได้แก่ สิงคโปร์ ส่องกง และจินตอนใต้ บริษัทห้างเข้าก็เป็นของชาวต่างชาติส่วนใหญ่ และจากรายงานของ Siam Consular Report (1885) ระบุว่า ในช่วงทศวรรษ 1880 หรือปีพ.ศ. 2423 เจ้าของโรงสีข้าวจีนก็ส่งข้าวไปให้แก่ผู้สั่งซื้อที่เป็นชาวจีนในต่างประเทศด้วยตนเองในลักษณะครบวงจร ทำให้ธุรกิจตกอยู่ในมือของชาวต่างชาติ ทั้งนี้ รวมถึงการค้าปลีกและค้าส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ธุรกิจกรมด้านการธนาคาร ดังนั้น การดำเนินธุรกิจในประเทศไทยจะมีพ่อค้าคนกลางชาวต่างชาติทั่วไปและมีบทบาทซับซ้อนมากยิ่งขึ้น พ่อค้าคนกลางเหล่านี้จะซื้อข้าวเปลือกและผลิตผลภายในประเทศ ในลักษณะของเงินเชื่อและซื้อขายสินค้าล่วงหน้า ให้เงินกู้ เก็บภาษี ขายสินค้าที่ส่งเข้ามา และขนส่งสินค้าทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ

ในยุคสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ได้สะท้อนให้เห็นถึงพัฒนาการด้าน โลจิสติกส์ของไทยในอีกมุมมองหนึ่งก็คือ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ระหว่างปีพ.ศ. 2343-2393 (ค.ศ. 1800-1850) เป็นช่วงที่ต่างชาติเข้าครอบครองธุรกิจการค้าและการเดินเรือต่างประเทศของไทย สินค้าส่วนใหญ่

จะบรรทุกลงเรือต่างชาติทั้งสิ้น (Malloch. 1910) นอกจากนั้น ชาวต่างชาติยังได้พยายามใกล้ชิดกับรัฐบาลไทย เช่น รับเข้ามาดูแลควบคุมการเดินทางเรือและเป็นกลาสิเรือของพระมหากษัตริย์ การดูแลพระคลังสินค้า ให้คำแนะนำพระมหากษัตริย์ในด้านการค้า จึงได้รับการยินยอมให้ผูกขาดการค้าบางประเภทสำหรับการนำส่งสินค้าเข้าพระคลังสินค้า รวมทั้งการได้รับการมอบหมายให้ดูแลผลประโยชน์ให้กับพระมหากษัตริย์ในด้านการค้าทำให้ได้รับอภิสิทธิ์ทางการค้าเป็นกรณีพิเศษ

นอกจากนั้น ในการเดินเรือที่ต้องแวะเมืองท่าต่างๆ จำเป็นต้องอาศัยบุคคลที่มีความรู้ ความชำนาญและประสบการณ์รวมทั้งสามารถติดต่อสื่อสารให้เป็นที่เข้าใจได้ ซึ่งคนไทยไม่มีความชำนาญในด้านดังกล่าว ด้วยเหตุนี้ในประเทศสยามขณะนั้นจึงเกิดมีการแข่งขันกันอย่างรุนแรงระหว่างชนชาติตะวันตกและตะวันออก สำหรับตะวันตก เช่น ชาวฮอลแลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมัน ชาติตะวันออก ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น ฮองกง เป็นต้น ความขัดแย้งได้ปรากฏเด่นชัดขึ้นจนกระทั่งได้มีการทำสัญญาระหว่างไทยกับประเทศอังกฤษโดย เซอร์ จอห์น เบาว์ริง คือ สนธิสัญญาบาว์ริง พ.ศ. 2398 (ค.ศ. 1855) ทำให้ชาวยุโรปได้รับความคุ้มครองของกงสุล มีสิทธิสภาพนอกอาณาเขต และเสรีภาพทางการค้าตามเมืองท่าชายฝั่งทะเลทั้งหมด ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงได้มีการยุติการผูกขาดการค้าของกรมพระคลังสินค้า รวมทั้งยุติการผูกขาดการค้าที่ให้กับชาวจีนด้วย ทำให้พัฒนาการทางด้านโลจิสติกส์เริ่มมีรูปแบบเสรีมากขึ้น

เมื่อสงครามการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์และการค้าระหว่างชาติตะวันตกและชาติตะวันออกเป็นไปอย่างรุนแรง ภายในระยะเวลาประมาณ 30 ปีหลังจากการทำสนธิสัญญาบาว์ริง ทำให้การเดินทางเรือของชาวต่างชาติทางตะวันออก เช่น ชาวจีนลดจำนวนลงอย่างรวดเร็ว จากรายงานสถิติตัวเลขการเดินทางเรือของ Siam Consular Report (1879) ระบุว่า ในปีพ.ศ. 2422 (ค.ศ. 1879) ระบายเรือที่เข้าจอดท่าเรือกรุงเทพจำนวนทั้งหมด 490,000 ตัน เป็นเรืออังกฤษ 242,000 ตัน และเรือสำเภาก็เพียง 10,000 ตันเท่านั้น ซึ่งมีใช้เป็นเรือสำเภากินทั้งหมด และปีพ.ศ. 2425 (ค.ศ. 1882) เรือสำเภากินเข้ามากรุงเทพเพียง 151 ลำ ซึ่งต่างจากเรือกลไฟ 248 ลำ และเรือกำปั่นอีก 160 ลำ ในปีพ.ศ. 2433 (ค.ศ. 1890) เรืออังกฤษบรรทุกลูกค้าต่างประเทศเข้ามากรุงเทพ ร้อยละ 67 และเรือชาติตะวันตกอื่นๆ ร้อยละ 27 มีเรือสำเภากินเข้ามาเทียบท่าเพียง 128 ลำเท่านั้น

อนึ่ง จากข้อความในหนังสือ ตำเภาสยาม ตำนานเจ๊กบางกอก ของ พิมพ์ประไพ (2544) อธิบายว่า อย่างไรก็ตาม กิจการต่อสำเภาได้เริ่มเสื่อมลงในปลายสมัยรัชกาลที่ 3 เพราะกำปั่นฝรั่งที่มีประสิทธิภาพสูงกว่าเริ่มเข้ามามีบทบาท และสำเภาได้สูญสิ้นไปในต้นสมัยรัชกาลที่ 5 เมื่อพ่อค้าหันมาใช้เรือกลไฟแทน

### 2.3.3 รูปแบบโลจิสติกส์ของไทย

#### 2.3.3.1 ยุคดั้งเดิม

##### โลจิสติกส์ทางน้ำ

หากจะศึกษาย้อนหลังขึ้นไปเกี่ยวกับวิวัฒนาการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ตั้งแต่ยุคก่อนสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พลกุล (2514) อธิบายสอดคล้องกับบทความที่เกี่ยวกับประวัติศาสตร์ชาวจีนในไทยตอนหนึ่งว่า การติดต่อค้าขายระหว่างชุมชนในสังคมไทยและระหว่างประเทศสยามกับชาวต่างประเทศต้องพึ่งพาอาศัยการขนส่งทางน้ำเป็นสำคัญ เส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำนับเป็นเส้นเลือดใหญ่ทางเศรษฐกิจ สาเหตุที่มีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ทางน้ำเป็นลำดับแรกเนื่องจากในยุคสมัยนั้นการคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศต่างนิยมใช้ทางเรือเป็นหลัก การคมนาคมทางดินอื่นกระทำไต่ยากและมีเส้นทางไม่สะดวกสบายเหมือนเช่นปัจจุบัน อีกทั้งค่าใช้จ่ายสูง การค้าขายทางเรือจึงมีบทบาทสำคัญและเป็นช่องทางสำคัญของการลำเลียงวัตถุดิบหรือสินค้าภายในประเทศออกจำหน่ายและนำสินค้าของแต่ละประเทศจากโลกภายนอกเข้าสู่ประเทศ

ดังนั้น ธุรกิจจึงมีจุดเริ่มต้นและขยายตัวจากบริเวณริมฝั่งแม่น้ำหรือทะเล โดยมีการรับซื้อสินค้าจากแหล่งเพาะปลูกหรือแหล่งผลิต เช่น ข้าว ยางพารา ไม้สัก น้ำตาล ในดินแดนดินที่อยู่ลึกและห่างไกลออกไป โดยกระจายอยู่ในพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ นำมาพักหรือเก็บรักษาไว้ในสถานที่จัดเก็บที่เรียกว่า โกดังหรือคลังเก็บสินค้าที่บริเวณสองข้างทางริมฝั่งแม่น้ำ ก่อนที่จะรอการเคลื่อนย้ายทางเรือไปยังพื้นที่ที่เป็นเมืองท่าออกสู่ทะเล เป็นรูปแบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ดั้งเดิมที่ใช้แรงงานคนเป็นหลัก และพลังงานเชื้อเพลิงจากธรรมชาติ ถึงแม้ว่าจะมีปริมาณการขนส่งครั้งละจำนวนไม่มากและใช้ระยะเวลาในการขนส่ง แต่ก็ยังนับว่ามีความสำคัญมากที่สุดในยุคสมัยนั้น จอร์ (2497) อธิบายโดยยกหลักฐานทางประวัติศาสตร์ว่า ในสมัยสุโขทัยพ่อค้าชาวต่างชาติและผู้อพยพเข้ามาในดินแดนดินไทยได้มีการจับจองหลักแหล่งทางการค้าและท่าเทียบจอดเรือค้าขายสินค้าหลายแห่งในบริเวณอ่าวไทยก่อนที่ชาวไทยจะเข้ามาตั้งตัวเป็นปึกแผ่นที่บริเวณลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาและคาบสมุทรมะลายูในพุทธศตวรรษที่ 18 โดยเฉพาะพ่อค้าชาวจีนและยุโรป การติดต่อค้าขายทางเรือในยุคนี้ ถือเป็นจุดเริ่มต้นของประวัติศาสตร์การค้าขายระหว่างประเทศสยามและนานาประเทศ เป็นการพัฒนามาบททางด้านโลจิสติกส์ของไทยนับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

พัฒนาการด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะทางด้านการขนส่งในยุคสมัยนั้นต้องอาศัยพลังงานจากธรรมชาติ เช่น น้ำ ลม ในการกำหนดเส้นทางคมนาคมเป็นหลัก แตกต่างจากปัจจุบันที่พลังงานเชื้อเพลิงเป็นตัวแปรสำคัญสำหรับการมีธุรกรรมทางด้านโลจิสติกส์ กล่าวคือ ในทุกปีเมื่อถึงฤดู

มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือจะมีพ่อค้าชาวต่างชาติ เช่น จีน ญี่ปุ่น และชาติตะวันตก นำสินค้าบรรทุกเรือเข้ามาขายตามเมืองท่าชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกของคาบสมุทรมะลายู เช่น เมืองชุมพร เมืองสุราษฎร์ธานี และเมืองนครศรีธรรมราช ครั้นถึงฤดูลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ พวกพ่อค้าชาวต่างชาติก็จะซื้อสินค้าจากชาวพื้นเมืองกลับไปขายในประเทศตน (William. 1678) เมืองไทยมีสินค้าหลายอย่างที่พ่อค้าชาวต่างชาติต้องการ เช่น ของป่า ไม้สัก และข้าว เป็นต้น ส่วนสินค้าต่างชาติที่ชาวไทยต้องการก็คือ เครื่องจักร เครื่องมืออุปกรณ์ เครื่องอุปโภคบริโภค ผ้าแพร ผ้าไหม และภาชนะเคลือบ (Victor. 1965) การติดต่อค้าขายระหว่างไทยกับต่างประเทศในสมัยกรุงสุโขทัยจนถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์มักจะเป็นไปอย่างราบรื่น ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงที่เด่นชัดมากนัก โดยเฉพาะกับจีนที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกันแน่นแฟ้นมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน

การที่กรุงเทพฯ เป็นเมืองท่ารวมสินค้าในการค้าระหว่างจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สินค้าของเอเชียใต้และของยุโรปต่างนำมาสะสมไว้ ไม่เพียงจากเมืองท่าที่อ่าวสยามเท่านั้น ยังมาจากเมืองท่าต่างๆ ที่อ่าวเบงกอลและในมลายูกับอินโดนีเซียอีกด้วย เพื่อที่จะส่งต่อไปยังเมืองจีน ส่วนสินค้าเงินจากกรุงเทพฯ ก็แจกจ่ายไปตามเมืองท่าเหล่านี้ ซึ่งเป็นยุคของการค้าขายทางทะเลด้วยเรือสำเภาบแบบจีนเกือบทั้งหมด ไม่ว่าจะเรือนั้นจะเป็นของชาวจีนหรือไม่ก็ตาม เรือสำเภาก็ใช้ในการค้านี้บางครั้งก็สร้างขึ้นในเมืองจีน แต่โดยทั่วไปมักจะสร้างตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในสยามตอนล่าง

การค้าขายทางเรือของไทยในสมัยก่อนต้องอาศัยคนจีนดำเนินการค้าโดยมีขุนนางไทยเป็นผู้ควบคุมดูแล ในปลายสมัยรัชกาลที่ 2 ได้มีการต่อและซื้อเรือใบแบบฝรั่งมาใช้ที่เรียกว่า เรือกำปั่นใบ ซึ่งมีขนาด 100-200 ตัน และเริ่มใช้เรือกลไฟในสมัยรัชกาลที่ 4 มีการลงทุนก่อสร้างอู่ต่อเรือกลไฟขึ้นหลายแห่ง อู่ที่ใหญ่ที่สุดก็คือ อู่บางกอกด็อก ซึ่งสร้างเมื่อปีพ.ศ. 2408 โดยเหตุที่มีการแข่งขันทางการค้าทางทะเลด้วยเรือกลไฟขนาดใหญ่ ทำให้เรือไทยไม่สามารถที่จะแข่งขันได้ต้องเปลี่ยนมาเป็นเรือค้าขายฝั่งแทน เรือสำเภไทยในสมัยนั้นใช้ประโยชน์ทั้งในด้านการค้าขายและการสงคราม แต่เนื่องจากคนไทยขาดความชำนาญทางด้านเดินเรือ จึงจำเป็นต้องใช้คนเดินเรือต่างชาติ ลูกเรือส่วนใหญ่เป็นชาวจีน ต่อมาเมื่อเกิดกรณีพิพาททางการค้ากับประเทศตะวันตกประเทศไทยต้องยินยอมทำสัญญาที่ระบุว่าห้ามให้เรือไทยใช้ชาวจีนเป็นคนประจำเรือทำให้กิจการพาณิชย์ของประเทศไม่เจริญก้าวหน้าเท่าที่ควรในระยะเวลาต่อมา จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ตอนหนึ่งระบุว่ากระทรวงทหารเรือของไทยได้จัดตั้งบริษัทพาณิชย์นาวีสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ขึ้นเมื่อปีพ.ศ. 2461 ประเทศไทยในฐานะที่มีส่วนชนะสงครามกับฝ่ายสัมพันธมิตร ได้ยึดเรือชาติตะวันตกมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยจำนวน 9 ลำ และเปลี่ยนชื่อเป็น เรือแก้วสมุทร เรือผ่านสมุทร เรือเด่นสมุทร

เรือศรีสมุทร เรือปั่นสมุทร เรือเดินสมุทร เรือแล่นสมุทร เรือท้องสมุทร และเรือเยี่ยมสมุทร ซึ่งเรือเหล่านี้มีขนาดระหว่าง 1,000 – 4,627 ตัน มีความเร็วระหว่าง 9-14 น็อต โดยใช้ลูกเรือเป็นคนไทย นายเรือเป็นนายทหารประจำการ ในระยะแรกปรากฏผลกำไรแต่ในระยะหลังขาดทุนเนื่องจากขาดความรู้ความชำนาญด้านการเดินเรือและการค้าทางทะเล ทำให้ต้องเลิกกิจการลง

วิวัฒนาการด้านการเดินเรือของประเทศประสบกับภาวะลุ่มๆ ดอนๆ มาโดยตลอด ดังจะเห็นได้จากในระยะแรกของสงครามโลกครั้งที่ 2 รัฐบาลไทยได้จัดตั้งบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2482 โดยรัฐบาลถือหุ้น 99% ของทุนจดทะเบียน แต่ก็ประสบกับปัญหาเนื่องจากผลของสงครามโลกทำให้บริษัทถูกยึดเรือโดยฝ่ายสัมพันธมิตร

องค์ประกอบที่สำคัญของพัฒนาการด้านโลจิสติกส์ในสยามประเทศในอีกประการหนึ่งคือ แรงงานทางด้านโลจิสติกส์ การจัดการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลในยุคสมัยนั้นมักจะใช้แรงงานจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นแรงงานไทย จีน ฟิลิปปินส์ อินเดีย พม่า และมักจะเป็นผู้อพยพที่เข้ามาในประเทศไทยทั้งถูกกฎหมายและหลีกเลี่ยงกฎหมาย ลักษณะงานส่วนใหญ่เป็นประเภททำงานตามท่าเรือหรือทำงานในเรือเดินทะเล ที่เรียกว่า กรรมกร หรือ กูลิ มีทั้งประเภทแบกหาม ขน ยกสินค้าลงเรือหรือขึ้นจากเรือ มีคุณลักษณะที่อดทนต่อการทำงานหนัก และพอใจกับค่าจ้างแรงงานราคาถูกเพราะไม่ประสงค์จะกลับประเทศจนกว่าจะมีฐานะทางการเงินในระดับที่ต้องการหรือมีเงินนั้นก็หลบหนีความอดอยากหรือแห้งแล้งจากธรรมชาติในประเทศของตน ซึ่งต่อมาได้พัฒนารูปแบบไปสู่การมีธุรกิจของตนเอง เช่น การเป็นพ่อค้าคนกลาง ตัวแทนนายหน้า หรือ Broker ซึ่งปัจจุบันมีชื่อเรียกเฉพาะว่า บริษัทตัวแทนภายนอก หรือ Outsourcing โดยเป็นธุรกิจที่รับจัดหา (Sourcing) เพื่อให้ได้มาซึ่งแรงงานราคาถูกป้อนให้กับท่าเทียบเรือหรือเรือบรรทุกสินค้า มีรูปแบบการจ่ายค่าจ้างหรือค่าตอบแทนตามรายหัวหรือหักเงินค่าจ้างเป็นการล่วงหน้า ดังนั้น พัฒนาการด้านโลจิสติกส์ของไทยนอกจากจะเป็นการจัดหาวัตถุดิบหรือสินค้าจากแหล่งผลิตในทางหนึ่งแล้ว ในอีกทางหนึ่งก็เกิดธุรกิจตัวแทนรับจัดหาแรงงานเพื่อนำมาใช้ในกระบวนการจัดการด้านโลจิสติกส์ของไทยอีกด้วย

สำหรับแรงงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการค้าระหว่างประเทศทางเรือ ก่อนที่เรือกลไฟของชาติตะวันตกจะเข้ามาแทนที่เรือสำเภาจีนและเรือกำปั่นของไทย ก็ได้มีการว่าจ้างชาวจีนนับพันคนเป็นกะลาสีเรือ หลังจากที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการขนส่งใหม่ ชาวจีนในประเทศไทยก็เป็นที่ระจาดหะกะลาสีเรือจำนวนหนึ่งให้กับเรือกลไฟของชาติตะวันตก และชาวจีนส่วนใหญ่อีกก็ได้มาเป็นคนงานท่าเรือและคนงานประจำเรือลำเลียง ซึ่งรับส่งระหว่างเมืองท่าและเรือที่จอดทอดสมอซึ่งอยู่ต่ำกว่าสันดอน (Crawford. 1823)

การติดต่อค้าขายทางเรือนอกจากจะเป็นการขนส่งสินค้าที่ต้องการแล้วยังมีสินค้าอีกประเภทหนึ่งที่ได้รับคามนิยมในการขนส่งอีกด้วย ได้แก่ ผู้อพยพจากต่างประเทศต่างๆ ใกล้เคียงไทย เช่น เวียดนาม ฟิลิปปินส์ อินเดีย พม่า และจีนเข้ามาในประเทศไทย โดยเฉพาะการอพยพของชาวจีนมีมานานแล้วในประวัติศาสตร์ทั้งนี้เนื่องจากเหตุผลสำคัญหลายประการ อาทิ ความยากลำบากในการประกอบอาชีพ ปัญหาทางด้านการเมืองภายในประเทศ ประเทศไทยมีสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศคล้ายคลึงกัน นโยบายผ่อนปรนของไทยเกี่ยวกับผู้อพยพชาวจีน (ทวิ. 2516) การที่ชาวจีนต้องหนีความยากลำบากจากการเพิ่มขึ้นของประชากรภายในประเทศ ด้วยเหตุนี้เมื่อการขนส่งทางทะเลได้มีการพัฒนาเป็นเรือกลไฟทำให้การอพยพชาวจีนเป็นสิ่งที่ทำให้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น (สกินเนอร์. 2529) ซึ่งแต่เดิมเป็นการเดินเรือในเส้นทางระหว่างประเทศจีนภาคใต้ ได้แก่ กวางตุ้ง ช้วนเถา และไห่หนิง มายังฮ่องกงถึงสิงคโปร์และปีนัง และต่อมายังภูมิภาคตอนใต้ของประเทศไทย และจากสิงคโปร์มายังกรุงเทพฯ

ธุรกิจโลจิสติกส์เกี่ยวกับการขนส่งเคลื่อนย้ายคนในอีกประเด็นหนึ่งที่ควรกล่าวถึงก็คือ การขนส่งชาวไทยมุสลิมในแผ่นดินสยามเพื่อเดินทางไปประกอบพิธีฮัจย์ เป็นหลักการและเป็นบทบัญญัติของศาสนาที่มุสลิมต้องเดินทางไปประกอบพิธีฮัจย์ยังเมืองเมกกะประเทศซาอุดีอาระเบีย ดังนั้น ประวัติศาสตร์การเดินทางของชาวไทยมุสลิมที่เดินทางไปประกอบพิธีฮัจย์นั้น สามารถเดินทางได้โดยทางเรือและเป็นเรือบรรทุกสินค้าของชาวต่างชาติที่นำสินค้ามาขายและนำสินค้ากลับไป พร้อมกับรับชาวไทยมุสลิมที่มีความประสงค์และมีความพร้อมในการเดินทางไปประกอบพิธีฮัจย์ร่วมเดินทางไปด้วย รายละเอียดหลักฐานเกี่ยวกับระยะเวลาการเดินทาง การจ่ายค่าเดินทาง ไม่ปรากฏ ต่อมาเมื่อสิ้นสมัยยุคกรุงศรีอยุธยาการค้าระหว่างประเทศหยุดชะงักลงและชาวต่างชาติส่วนหนึ่งก็เดินทางกลับไปยังประเทศของตน แต่มีอีกส่วนหนึ่งก็ยังคงพำนักอยู่บนแผ่นดินสยามและแต่งงานมีครอบครัวกับชาวสยาม ในจำนวนนี้มีบุตรหลานเชื้อสายชาวไทยมุสลิมเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากในภายหลัง

การเดินทางไปประกอบพิธีฮัจย์ของชาวไทยมุสลิม (สุญาจ) ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 4 นั้น ใช้วิธีอาศัยไปกับเรือสินค้าซึ่งเป็นลักษณะเรือสำเภา แต่ต้องเดินทางไปขึ้นเรือที่เกาะปีนังประเทศมาเลเซียต่อมาเมื่อการเดินทางเรือพัฒนาขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ในการขับเคลื่อน เช่น เรือรับส่งผู้โดยสารไปประกอบพิธีฮัจย์ ชื่อ “มิสเฟล” เป็นเรือที่บริการรับส่งชาวมุสลิมที่ต้องการไปประกอบพิธีฮัจย์จะวิ่งบริการรับคนจากหมู่เกาะอินโดนีเซียแหลมมลายูจะจอดรับผู้โดยสารที่เกาะปีนังเป็นจุดสุดท้าย และเป็นจุดที่ชาวไทยมุสลิมต้องไปขึ้นเรือที่นั่น เรือนี้สามารถบรรทุกผู้โดยสาร

ประมาณ 1,000 คน โดยมีประเทศเจ้าอาณานิคมจากยุโรปสมัยชาติใดไม่ปรากฏ เป็นเจ้าของเรือ  
ระยะเวลาในการเดินทางจากปีนังถึงเมืองท่าเจดดาห์ ประมาณ 13 - 15 วัน

การเดินทางไปประกอบพิธีฮัจย์ช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (ประมาณปี พ.ศ. 2490 -  
2525)ในช่วงเวลานั้นบริษัทเดินเรือสินค้าชื่อบริษัทสยามไรซ์ โดยมีนายสุริยน ไรวา เป็นเจ้าของ  
บริษัท ประกอบธุรกิจหลักคือ รับบรรทุกข้าวจากประเทศไทยไปขายยังประเทศตะวันออกกลาง  
และประเทศแถบทวีปแอฟริกาโดยบริษัทสยามไรซ์ จะเช่าเรือจากบริษัทโทงวอก ประเทศฮ่องกงมา  
บรรทุกข้าวสารเพื่อส่งออก และต่อมาบริษัทสยามไรซ์ได้เปิดรับบริการขนส่งผู้โดยสาร ผู้ที่มีความ  
ประสงค์จะเดินทางไปประกอบพิธีฮัจย์ โดยคิดอัตราค่าบริการคนละ 5,000 บาท เรือสามารถ  
บรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ 800 คน และจะรับเฉพาะคนไทยเท่านั้น ประโยชน์อีกอย่างหนึ่งที่  
บริษัทจะได้รับนอกจากอัตราค่าโดยสารเรือ บริษัทจะได้ส่วนลดหย่อนค่าพรีเมียมข้าวที่นำออก คือ  
ผู้โดยสารหนึ่งคนจะได้ส่วนลดค่าพรีเมียมต่อข้าวหนึ่งกระสอบ เรือจะเดินทางออกจากประเทศไทย  
ใช้เวลาประมาณ 15 วัน ถึงท่าเรือเจดดาห์ประเทศซาอุดีอาระเบีย และระหว่างทางจะจอดส่งสินค้า  
ข้าวและเติมเสบียง เช่น จอดที่หมู่เกาะซีลอน ประเทศศรีลังกา ต่อมาบริษัทชื่อ พิลกริม จัดตั้ง  
ขึ้นมาเพื่อดำเนินธุรกิจรับส่งประชาชนชาวไทยไปประกอบพิธีฮัจย์อย่างเดียว โดยไม่บรรทุกสินค้า  
ไปด้วยและเมื่อส่งสุญจาที่เจดดาห์เสร็จแล้วเรือจะไปวิ่งบริการขนส่งสินค้าบริเวณตะวันออกกลาง  
และจะกลับมารับสุญจาจากเมืองท่าเจดดาห์กลับประเทศไทย ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 15  
วัน อัตราค่าโดยสารรายละ 5,000 บาท เป็นเรือที่เข้ามาจากบริษัทโทงวอกประเทศฮ่องกง เช่น เรือ  
ฮอยิง กาวิน่า คาริงโก้ เป็นต้น

ยังมีบริษัทจัดเดินเรือรับส่งผู้โดยสารไปประกอบพิธีฮัจย์เกิดขึ้นอีก คือ “บริษัทบางกอก  
เซลาตัน” โดยนายบุญส่ง วัลลภกุล เป็นเจ้าของและผู้ดำเนินการ ต่อมาการบริการรับส่งสุญจา  
มีปัญหาเนื่องจาก มีบริษัทเรือที่บริการนำสุญจาไปส่งที่ประเทศซาอุดีอาระเบียแล้วไม่นำเรือไปรับ  
ผู้โดยสารกลับ ทำให้สุญจาต้องค้างอยู่ที่เมืองท่าเจดดาห์ ประเทศซาอุดีอาระเบียนานราว 3 เดือน  
ได้รับความเดือดร้อนอย่างมากในเรื่องที่พักอาศัย และอาหาร รัฐบาลไทยจึงต้องส่งเรือไปรับสุญจา  
กลับมายังประเทศไทย รัฐบาลคณะปฏิวัติสมัยจอมพลถนอม กิตติขจร จึงได้มีประกาศคณะปฏิวัติ  
ในราชกิจจานุเบกษา ฉบับที่ 111 ลงวันที่ 16 เมษายน พ.ศ. 2515 รวม 7 ข้อ มีสาระสำคัญคือ เพื่อ  
ต้องการควบคุมการดำเนินการเกี่ยวกับการส่งชาวไทยไปประกอบพิธีฮัจย์ให้ได้รับความสะดวกไม่เกิด  
ปัญหา โดยมีคณะกรรมการควบคุมบริษัทผู้รับส่งคนไปประกอบพิธีฮัจย์ ประกอบด้วยผู้แทนจาก  
กระทรวงต่างๆร่วมเป็นกรรมการ มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานในปี พ.ศ. 2516 รัฐบาล  
ไทยโดยกระทรวงคมนาคม ได้จัดตั้งบริษัทไทยเดินเรือทะเลขึ้น เพื่อบริการส่งชาวไทยมุสลิมไป

ประกอบพิธีฮัจย์ แต่ได้เลิกกิจการในปี พ.ศ. 2518 เนื่องจากประสบกับภาวะขาดทุน (ที่มา : <http://www.amiruhajjthai.com/index.php/2009-05-21-17-10-17>)

จากบันทึกใน Siam Repository (1869-1874) ระบุว่าหลังจากนั้นในปีพ.ศ. 2419 จึงได้เริ่มมีการเปิดเส้นทางเดินเรือกลไฟตามตารางเวลาระหว่างกรุงเทพฯ กับฮ่องกง ซึ่งในครั้งแรกมีเรือกลไฟจำนวน 2 ลำ สำหรับใช้บรรทุกผู้โดยสารชาวจีนโดยเฉพาะ ต่อมาในปีพ.ศ. 2435 บริษัท Bangkok Passenger Steamer Company เป็นบริษัทที่อังกฤษตั้งขึ้นใหม่ เริ่มเดินเรือเป็นประจำจากชว่เขตตรงมาถึงกรุงเทพฯ และกลับชว่เขตโดยผ่านฮ่องกง ธุรกิจดังกล่าวจึงมีความสำคัญในประวัติศาสตร์การอพยพเข้ามายังประเทศไทยของชาวจีน เป็นการเดินทางสายตรงจากเมืองท่าของจีน จากรายงาน Swatow Consular Report (1863-1916) ระบุว่าในระยะสองปีแรกของการดำเนินงาน เรือกลไฟออกจากชว่เขตมากรุงเทพฯ ด้วยอัตรา 1 ลำต่อสัปดาห์ การอพยพเข้าเมืองทางเรือกลไฟมากรุงเทพฯ เริ่มด้วยอัตราที่รวดเร็วเป็นหมื่นๆ คนต่อปี

รายงานของกงสุลอังกฤษในกรุงเทพฯ เมื่อปีพ.ศ. 2427 (ค.ศ. 1884) ได้ให้ความกระจ่างเกี่ยวกับระบบการจ้างแรงงานจีนไว้ว่า ...ตัวแทนของบริษัทชาวจีน ตามเมืองท่าในจีนภาคใต้ จะเที่ยวหาคนที่ตนคิดว่าเหมาะแก่การเป็นผู้อพยพเข้า และจ่ายค่าเดินทางกับค่าอาหารเพื่อส่งคนเหล่านั้นไปยังตัวแทนที่กรุงเทพฯ แล้ว เพื่อนฝูงหรือญาติพี่น้องเหล่านั้นก็จะคืนเงินที่ตัวแทนออกให้ก่อน พร้อมทั้งให้เงินเพิ่มขึ้นอีกประมาณร้อยละ 50 ซึ่งรวมทั้งหมดเป็นเงินประมาณ 15 เหรียญ และบุคคลผู้นั้นก็จะได้รับการปล่อยตัวให้เป็นอิสระ ถ้าไม่มีเพื่อนฝูงที่จะให้ความช่วยเหลือ ชาวจีนผู้ปลูกอ้อยหรือหมากก็จะจ่ายเงินให้แก่ตัวแทนเป็นสองเท่าของเงินที่จ่ายไปสำหรับผู้อพยพผู้นั้น และจะนำตัวผู้อพยพผู้นั้นไปทำงานที่ไร่เป็นการชดใช้หนี้ ส่วนพวกกุลิจะได้รับการปฏิบัติต่ออย่างดีในไร่เหล่านั้นตั้งแต่ไม่เคยปรากฏเรื่องราวร้องทุกข์เลย...(Bacon. 1982)

ในช่วงสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 ในขณะที่การอพยพของชาวจีนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ตัวแทนใหญ่ๆ ในชว่เขตแต่ละแห่งมีสัญญาติดต่อกับตัวแทนย่อยหลายแห่ง ที่เรียกว่า กุลิ-สอง ที่เป็นอิสระแต่ในนาม แต่ความจริงแล้วอยู่ภายใต้การบงการของหัวหน้าตัวแทนบริษัทใหญ่ เจ้าหน้าที่จีนที่รับผิดชอบในการอพยพออกได้รับเงินจำนวนหนึ่งเมื่อสองเริ่มตั้งขึ้น และตัวแทนใหญ่ก็มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการดูแลสองของให้อยู่ในขอบข่ายของกฎหมาย สองใหญ่ๆ มีบ้านพักในระหว่างรอคอยการเดินทาง เจ้าของสองและเค่อ โถว (หัวหน้าผู้อพยพออก) จะติดต่ออย่างใกล้ชิดกับผู้สื่อข่าวของตนในกรุงเทพฯ แจ้งจำนวนคนงานตามต้องการเป็นระยะไปแล้วเจ้าของสองจะส่งจำนวนตัวเรือกลไฟจากบริษัทใหญ่ของตน และส่งตัวแทนออกไปหาผู้อพยพจำนวนมาก สองได้รับค่านายหน้าตั้งแต่ 20 ถึง 50 เหรียญต่อผู้อพยพออกหนึ่งคน ตามสุขภาพและความแข็งแรงของ



ผู้อพยพ แต่จากเงินจำนวนนี้เจ้าของสองมักจะต้องจ่ายเงินให้แก่ครอบครัวของผู้อพยพ และเลี้ยงดูผู้อพยพจนกระทั่งส่งลงเรือไป (Mosolff. 1932)

การดำเนินธุรกิจขนส่งผู้อพยพทางเรือ นับเป็นธุรกิจที่ได้ผลกำไรอย่างดี การขนส่งเองได้กำไรมากในทศวรรษแรกของคริสต์ศตวรรษนี้จนกระทั่งบริษัท Nord-Deutscher Lloyd (ซึ่งซื้อบริษัทเดินเรือของอังกฤษเมื่อเปลี่ยนศตวรรษ) เดินเรือสายกรุงเทพฯ เต็มใจที่จะขนส่งผู้โดยสารแทบจะไม่คิดค่าป่วยการ ก็เพื่อขับผู้ที่จะมาเป็นคู่แข่งให้เลิกกิจการไป (Swatow.1963) ในปีพ.ศ. 2451 (ค.ศ.1908) ซึ่งเป็นปีที่บริษัทนี้ได้รับเอกสิทธิ์ในการเดินเรือนี้ทำการขนส่งผู้อพยพเข้าจากซัวเถาเพียงแห่งเดียวเท่านั้นมีจำนวนถึง 74,574 คน และได้กำไรสุทธิมากกว่า 5 เหรียญต่อคน (Mosolff. 1932)

การขนส่งทางลำน้ำ เป็นลักษณะของการขนส่งในลำน้ำ (Inland Waterway Transport) แม่น้ำลำคลอง และทะเลสาบซึ่งเป็นการขนส่งภายในประเทศเป็นรูปแบบการขนส่งดั้งเดิมที่มีมานานและมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของแต่ละประเทศปัจจัยที่สำคัญของการขนส่งในลักษณะนี้ได้แก่ ความสามารถเข้าถึงแหล่งวัตถุดิบหรือสินค้าในประเทศ มูลค่าของสินค้า น้ำหนักสินค้า ระยะเวลาการขนส่ง ความกว้างและความลึกของลำน้ำ ท่าเทียบเรือและรูปแบบการขนถ่ายสินค้า การสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงระหว่างกัน รวมทั้งปัจจัยทางด้านสภาพทางภูมิศาสตร์ของแต่ละประเทศ

สำหรับประเทศไทยมีเส้นทางน้ำสายสำคัญความยาวประมาณ 3,999 กิโลเมตร ซึ่งในจำนวนนี้เป็นเส้นทางที่มีน้ำลึกไม่ต่ำกว่า 0.9 เมตรจำนวน 3,701 กิโลเมตร

**ตารางที่ 2** ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางน้ำบริเวณแม่น้ำ จำนวนมากที่สุด 5 อันดับแรก จำแนกตามประเภทสินค้าปีพ.ศ. 2551 (หน่วย : กิโลกรัม)

	เที่ยวขึ้น-ลง ปีพ.ศ. 2551			รวม	เที่ยวขึ้น-ลง ปีพ.ศ. 2550			รวม
	แม่น้ำเจ้าพระยา	แม่น้ำป่าสัก	อื่นๆ		แม่น้ำเจ้าพระยา	แม่น้ำป่าสัก	อื่นๆ	
1.ข้าว	1,956,440	488,000	-	2,444,400	892,832	316,300	-	1,209,132
2.ข้าวโพด	74,800	849,600	-	924,400	10,400	905,880		
3.มันสำปะหลัง	867,200	1,190,320	-	2,057,520	811,920	1,828,920	-	2,640,840
4.ไม้	279,040	-	3,200	282,240	191,464	67,880	15,940	275,284
5.อาหารสัตว์	-	589,200	-	589,200	36,000	470,160	-	506,160
6.น้ำตาล	884,400	26,400	-	910,800	1,053,520	16,000	-	1,069,520

7.เครื่องปั้นดินเผา อื่นๆ	211,640	91,200	-	302,840	449,720	770,720	-	1,220,440
8.แร่เชื้อเพลิง	-	5,657,600	-	5,657,600	319,280	4,786,880	-	5,106,160
9.ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	52,640	355,496	-	408,136	11,176	612,944	-	624,120
10.โลหะภัณฑ์	23,960	-	-	23,960	259,560	-	-	259,560
11.หินดินทราย	13,980,374	2,490,664	195,280	16,656,328	12,386,692	2,533,488	395,100	15,315,280
12.ซีเมนต์	943,520	12,391,760	-	13,335,280	758,624	11,407,324	-	12,165,948
13.แร่ธาตุอื่นๆ	338,080	1,663,280	-	2,001,360	322,960	590,600	-	913,560
14.วัสดุก่อสร้าง	16,000	-	-	16,000	7,200	-	-	7,200
15.ปุ๋ย	2,060,800	1,934,560	-	3,995,360	1,254,920	1,775,460	-	3,030,380
16.เคมีภัณฑ์	94,400	29,600	-	124,000	31,200	94,800	-	126,000
17.สินค้าเบ็ดเตล็ด	48,000	-	-	48,000	54,440	-	-	54,440
<b>รวม</b>	<b>22,028,264</b>	<b>27,757,680</b>	<b>198,480</b>	<b>49,984,424</b>	<b>18,868,708</b>	<b>26,177,356</b>	<b>411,040</b>	<b>45,457,104</b>

ที่มา : กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี. 2552 : ออนไลน์

หลายประเทศได้ให้ความสำคัญต่อการขนส่งในลำน้ำแตกต่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทวีปยุโรปมีการขนส่งในลำน้ำที่เป็นระบบ มีการเชื่อมเครือข่ายการขนส่งทางน้ำกับท่าเรือสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ ทำให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ ลักษณะของเรือพาณิชย์ที่ใช้ในการขนส่งจะมีขนาดเล็กกว่าเรือเดินทะเล ทั้งนี้เนื่องจากข้อจำกัดของขนาด ความกว้างและความลึกของแม่น้ำลำคลอง เรือที่ใช้มักเป็นเรือลำเลียงออกแบบกินน้ำตื้น (Shallow Draft) มีทั้งเรือที่ขับเคลื่อนด้วยตนเอง (Self Propelled Vessel) และเรือที่ต้องลากจูง สินค้าส่วนใหญ่มักจะเป็นวัตถุดิบพื้นฐานที่มีปริมาณและน้ำหนักมาก สำหรับสินค้าสำเร็จรูปหรือสินค้าที่มีอายุสั้นมักไม่นิยมใช้ เนื่องจากมีต้นทุนสูงเพราะใช้เวลานานทำให้สินค้าเสียหายได้ง่าย

**ลักษณะของการจัดโลจิสติกส์ทางน้ำระหว่างประเทศมีองค์ประกอบที่สำคัญดังต่อไปนี้**

1. ขอบเขตการดำเนินงานที่กว้างขวางครอบคลุมในหลายประเทศที่เป็นเส้นทาง การขนส่งสินค้า ดังนั้นจึงมีองค์ประกอบที่สำคัญเกี่ยวข้องกับธุรกรรมด้านต่างๆ เช่น ท่าเทียบหรือสถานีขนถ่ายสินค้า คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า การมีสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นๆ
2. ลักษณะของการบริหารจัดการหลายรูปแบบ เช่น เจ้าของหรือผู้มกรรมสิทธิ์ในยานพาหนะขนส่ง ลักษณะการร่วมลงทุนในธุรกิจ อาจเป็นการเช่า (Hire) การเช่าซื้อ (Leasing) การ

จ้างบุคคลอื่นทำแทน (Subcontract) หรือการจ้างตัวแทนบุคคลที่สาม (Third Party) บุคลากรที่เป็น นายเรือ ลูกเรือ ช่างเทคนิค บริษัทหรือตัวแทนที่ประจำอยู่ในประเทศต่าง และอื่นๆ ที่อาจจะมี หลากหลายเชื้อชาติร่วมกัน

3. ความแตกต่างในเรื่องกฎหมาย หรือระเบียบปฏิบัติของแต่ละประเทศ ที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างด้านต้นทุน ค่าธรรมเนียม ภาษี ภาระท่าเรือ การกำหนดเส้นทางขนส่ง และ ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้น ณ ประเทศนั้นๆ มีการใช้ระบบเงินตราหลายสกุลสำหรับเป็นค่าใช้จ่าย เช่น ค่าพลังงานเชื้อเพลิง ค่าตอบแทนบุคลากรที่ประจำอยู่ในต่างประเทศ

จากการที่ ราคาราคาสินค้าโดยทั่วไปจะถูกกำหนดขึ้นจากต้นทุนการผลิตบวกค่าใช้จ่ายในการขนส่งบวกกำไรที่ต้องได้รับ สำหรับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับราคาค่าขนส่ง หรือต้นทุนโลจิสติกส์ ทางน้ำจึงนับเป็นสิ่งสำคัญที่ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์จะต้องพิจารณาปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. ระยะทางในการขนส่ง เส้นทางขนส่ง สถานีที่ต้นทางและปลายทาง ที่ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายเมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งรูปแบบอื่นๆ จำนวนจุดขนส่ง จำนวนครั้งของการรับขน หรือแะแพ็ค

2. ระยะเวลา ความตรงต่อเวลาในการขนส่ง เวลาที่ใช้ขนส่งต่อเที่ยว ความรวดเร็วในการขนถ่ายสินค้า ตารางเวลากำหนดการขนส่ง ความถี่ของการให้บริการในรอบระยะเวลาหนึ่ง เช่น จำนวนเที่ยวต่อสัปดาห์

3. ยานพาหนะ รูปแบบและประเภทของยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง ความสามารถในการบรรทุก ขนาดของยานพาหนะ การออกแบบและความสามารถรองรับปริมาณการขนส่งต่อเที่ยว นโยบายด้านการซ่อมบำรุง

4. ประสิทธิภาพในกิจกรรมการขนส่ง เช่น ความเสี่ยงและอันตรายที่จะก่อให้เกิดความเสียหายจากการขนส่ง ความปลอดภัยของสินค้า การจัดการวัสดุ การสร้างมูลค่าเพิ่มของการให้บริการ เทคนิคการขนถ่ายสินค้า ประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน

5. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง ลักษณะของสินค้า มูลค่าของสินค้า การประกันสินค้า ประเภทของผู้ใช้บริการ ความต้องการในการขนส่งเฉพาะด้าน

6. ต้นทุนและค่าใช้จ่าย ต้นทุนการดำเนินงาน ต้นทุนคงที่และต้นทุนแปรผัน อัตราผลตอบแทนของเงินลงทุน

สำหรับการกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้าอาจกำหนดได้หลายราคาแตกต่างกันขึ้นอยู่กับ ปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบต่างๆ โดยทั่วไปการกำหนดราคาค่าขนส่งจำแนกออกเป็น 3 ลักษณะคือ

1. จำนวนจากหน่วยต่อน้ำหนักสินค้า เช่น 1,000 บาทต่อกิโลกรัม/ตัน ทุกๆ ระยะทาง 100 กิโลเมตร ส่วนใหญ่ใช้ในกรณีสินค้าทั่วไป เช่น สินค้าอุตสาหกรรม สินค้าเกษตรกรรม

2. จำนวนจากมูลค่าของสินค้า เช่น ร้อยละ 10 ของมูลค่าราคาสินค้า ตัวอย่าง สินค้าราคา 100,000 บาท ราคาขนส่งคือ 10,000 บาท ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าที่มีมูลค่าหรือราคาแพง เช่น เครื่องสำอาง เวชภัณฑ์

3. จำนวนโดยคิดเหมารวม โดยคิดจากขนาดความสามารถในการบรรทุกของยานพาหนะ วิธีนี้ผู้ส่งสินค้าจะต้องส่งสินค้าในปริมาณที่มากพอสำหรับการบรรทุกของยานพาหนะในแต่ละเที่ยว เมื่อคิดราคาค่าขนส่งต่อ 1 หน่วยสินค้า เช่น ต่อน้ำหนัก 1 ตัน วิธีนี้จะมีราคาไม่แพงเมื่อเปรียบเทียบกับวิธีข้างต้น

4. จำนวนเป็นอัตราเดียวกันหมดไม่จำกัดว่าเป็นสินค้าประเภทใด เช่น รูปแบบที่เรียกว่า Freight All Kind (FAK Rate) ส่วนมากจะเป็นลักษณะการบรรทุกด้วยตู้คอนเทนเนอร์

การพัฒนาการด้าน โลจิสติกส์ที่ต้องศึกษาในอีกประเด็นหนึ่งก็คือ วิวัฒนาการของรูปแบบยานพาหนะที่ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์ ในอดีตที่ผ่านมาสำหรับการลำเลียงขนส่งสินค้าส่วนใหญ่มักจะเป็นเรือของต่างชาติซึ่งมีกัปตันเรือเป็นชนชาตินั้นๆ สำหรับเรือที่ใช้ในการขนส่งเป็นที่รู้จักกันโดยทั่วไปสำหรับชาติที่มีชื่อเสียงในการต่อเรือก็คือ ประเทศนอร์เวย์และบรรดาประเทศในคาบสมุทรสแกนดิเนเวีย รวมทั้งประเทศจีนที่ใช้เรือสำเภา สำหรับประเทศตะวันตกถือได้ว่าเป็นผู้นำเทคโนโลยีด้านการเดินเรือที่มีพัฒนาการมาเป็นลำดับ ยังไม่มีผู้ประกอบการชาวสยามคนใดที่มีความสามารถต่อเรือเดินทะเลได้ ยกเว้นเรือขนาดเล็กที่ใช้แล่นขนส่งสินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำสายอื่นๆ ภายในประเทศเท่านั้น เรือเดินทะเลขนาดใหญ่สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศยังคงต้องใช้วิธีการเช่าอยู่ เนื่องจากประเทศสยามในสมัยนั้นยังขาดบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องการเดินเรือที่มีประสบการณ์ ยังคงต้องพึ่งพิงชาวต่างชาติเป็นหลัก โดยอาจกล่าวได้ว่าพัฒนาการ โลจิสติกส์ในด้านนี้สำหรับประเทศไทยเองจึงนับว่าช้ามาก เนื่องจากผู้ประกอบการชาวไทยยังคงนิยมใช้วิธีการเช่าเรือหรือซื้อมาใช้ในธุรกิจเพราะยังไม่สามารถต่อเรือได้เองประกอบกับเป็นธุรกิจที่มีการลงทุนสูง สำหรับคนไทยส่วนใหญ่จึงมีบทบาทเป็นเพียงพนักงานในเรือหรือลูกจ้างประจำเรือ หลังจากนั้น ไทยจึงพัฒนามาสู่การเป็นเจ้าของกิจการเดินเรือด้วยตนเอง ทั้งโดยภาครัฐและเอกชน โดยเฉพาะชาวจีนที่มีฐานะและดำเนินธุรกิจเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งทางน้ำมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน ในประเทศไทยหลังจากนั้นก็ได้นำเข้ามาเป็นผู้ประกอบการตัวแทนโลจิสติกส์อย่างครบวงจรในสมัยต่อมา ซึ่งเป็นกระแงที่สะท้อนให้เห็นถึงวิวัฒนาการด้านโลจิสติกส์ผ่านบริษัทชาวจีนในไทยในอีกแง่มุมหนึ่ง

## โลจิสติกส์ทางรถไฟ

ประเทศไทยมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟครั้งแรกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (ภาพที่ 2-5) โดยมีเจ้ากรมรถไฟคือ นาย เค เบธเก (K. Bethge) วิศวกรชาวเยอรมัน โดยได้มีการวางรางรถไฟสายแรกวิ่งจากกรุงเทพ-อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร เมื่อ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 หลังจากนั้น การรถไฟไทยก็ได้พัฒนาขึ้น ตามลำดับมีการสร้างทางรถไฟสายใหญ่ๆ เริ่ม ในปีพ.ศ. 2435 (ค.ศ. 1892) สาเหตุที่ทำให้ในยุคนั้นประเทศไทยต้องมีการสร้างทางรถไฟเนื่องจากเหตุผลสำคัญประการแรกก็คือ เหตุผลทางด้านความมั่นคงของประเทศ เนื่องจากในยุคสมัยนั้นประเทศอังกฤษและฝรั่งเศสได้แผ่ขยายอาณานิคมมายังคาบสมุทรมอินโดจีน เหตุผลประการที่สองเพื่อความสะดวกในการปกครองอาณาเขตของสยาม และประการที่สาม ยังใช้ในการลำเลียงวัตถุดิบหรือพืชผลทางการเกษตรอุตสาหกรรมและป่าไม้เพื่อขนส่งมาจำหน่ายในกรุงเทพ นับถึงปีพ.ศ. 2550 ประเทศไทยมีเส้นทางรถไฟทั่วประเทศเป็นระยะทาง 4,346 กิโลเมตร

ภาพที่ 2-5 การสำรวจเส้นทางรถไฟสมัยก่อน



ที่มา : [whereyougo.igetweb.com/index](http://whereyougo.igetweb.com/index) (2554)

พัฒนาการด้านโลจิสติกส์ของไทยแต่ดั้งเดิมได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำเป็นหลักเนื่องจากเป็นเส้นทางขนส่งตามธรรมชาติที่มีอยู่แล้ว ต่อมาจึงพัฒนามาเป็นการขนส่งและลำเลียงวัตถุดิบและสินค้าทางบก พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตระหนักถึงความสำคัญของรถไฟเพราะทรงเห็นอังกฤษพยายามสำรวจเส้นทางจากพม่าถึงภาคตะวันตกของจีน แต่รถไฟสายแรกในสยามเพิ่งจะเสร็จเรียบร้อยในปีค.ศ. 1893 รวมระยะทาง 16 กิโลเมตรวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ และปากน้ำ (หรือจังหวัดสมุทรปราการ) ปัจจุบัน บริษัทเอกชนเป็นผู้สร้างโดยได้รับ

พระราชทานเงินช่วยเหลือจากพระเจ้าอยู่หัว ออคลีย์ (2542) ได้กล่าวถึงประวัติศาสตร์ในยุคนั้นว่า การที่ประเทศฝรั่งเศสสรุปการค้าประมงแดนตะวันออกของสยามในปี ค.ศ. 1890 (พ.ศ. 2433) สร้างความ ตกใจให้แก่รัฐบาลมาก จึงตัดสินใจสร้างทางรถไฟสายสำคัญทางยุทธศาสตร์ใช้เดินรถจาก กรุงเทพฯ ถึง โคราช พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงประกอบพิธีเปิดการสร้างทาง รถไฟในปี ค.ศ.1892 (พ.ศ.2435) โดยมีผู้รับเหมาชาวอังกฤษเป็นผู้ควบคุมการก่อสร้าง หากแต่ ประสบปัญหา เนื่องจากกรรมรถไฟหลวงอยู่ภายใต้การควบคุมของชาวเยอรมัน ซึ่งได้ยื่นประมูล สร้างทางรถไฟด้วยแต่ไม่สำเร็จ จึงเกิดวิวาทกับคู่แข่งชาวอังกฤษ ในที่สุดรัฐบาลสยามต้องยกเลิก สัญญาในปี ค.ศ. 1896 (พ.ศ. 2439) และให้วิศวกรไทยดำเนินงานจนสำเร็จ ทางรถไฟระยะแรกคือ สายกรุงเทพฯ ถึงอยุธยาและสร้างเสร็จในปี ค.ศ. 1897 (พ.ศ. 2440) นับเป็นการวางรากฐาน โครงสร้างพื้นฐานของโลจิสติกส์ทางรถไฟหรือทางรางขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศไทย

### 2.3.3.2 ยุค Containerization

การพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ในระยะเวลาต่อมาก้าวเข้าสู่ยุค Containerization Era โดยมีการประดิษฐ์คิดค้นตู้สำหรับบรรจุสินค้าที่เรียกว่า ตู้คอนเทนเนอร์ในการลำเลียงขนส่งสินค้า ทางถนน ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการขนส่งทางน้ำส่วนใหญ่ มักจะใช้เรือประเภท Container Ship สำหรับบรรจุตู้คอนเทนเนอร์และขนส่งไปยังจุดหมาย ปลายทาง(ภาพที่ 2-6) บริษัท ไงวอก จำกัด ได้ชื่อว่าเป็นสถานประกอบการในลำดับแรก ที่เริ่ม นำเอาระบบการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ทั้งในลักษณะเป็นการรับและส่งตู้คอนเทนเนอร์จาก ท่าเรือขนส่งไปยังภูมิภาคต่างๆ ภายในประเทศ ลักษณะของตู้คอนเทนเนอร์จะทำด้วยเหล็กหรือ อลูมิเนียม ขนาดมาตรฐานคือ กว้าง 20 ฟุต และยาว 20 ฟุต เหตุผลสำคัญที่นำตู้คอนเทนเนอร์มาใช้ ในการบรรจุสินค้าเกิดจากพัฒนาการด้านการบรรจุสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง ซึ่ง ประเทศอังกฤษเป็นประเทศแรกที่สร้างตู้คอนเทนเนอร์สำหรับใช้ในการขนส่งสินค้า เนื่องจาก คุณประโยชน์หลายประการที่สำคัญคือ ทำให้มีต้นทุนต่ำ สามารถขนส่งได้ครั้งละมากๆ และช่วย ป้องกันความเสียหายที่จะเกิดกับตัวสินค้าที่บรรจุอยู่ภายใน การขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์นั้น สินค้าที่จะขนส่งจะต้องนำมาบรรจุตู้ (Stuffing) มีการขนย้ายตู้ขึ้นไปบนเรือซึ่งออกแบบมา โดยเฉพาะ สำหรับท่าเรือที่รองรับการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ หรือที่เรียกว่า Terminal จะต้องมี พื้นที่และขนาดที่เหมาะสมทั้งในเชิงวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม โดยจะต้องประกอบด้วยท่าเทียบเรือ เชื้อเพลิงคลัง อุปกรณ์การขนถ่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

## ภาพที่ 2-6 การลำเลียงตู้คอนเทนเนอร์บรรทุกสินค้าทางทะเล



ที่มา : [www.marinerthai.com](http://www.marinerthai.com) (2554)

คุณลักษณะของตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box) โดยทั่วไปจะต้องมีขนาดที่มาตรฐานสำหรับการขนส่งอาจทำด้วยแผ่นเหล็กหรืออะลูมิเนียม ตู้คอนเทนเนอร์เปล่าที่ยังไม่บรรจุสินค้าจะมีลักษณะเป็นที่โล่งภายในสามารถใช้เป็นพื้นที่เรียงสินค้าได้เต็มพื้นที่ มีโครงสร้างที่แข็งแรงสามารถรองรับน้ำหนักหรือการวางเรียงซ้อนกันได้ไม่ต่ำกว่า 10 ชั้น โดยจะมีที่ยึดหรือที่เรียกว่า Slot เพื่อให้แต่ละตู้สามารถยึดติดเข้าด้วยกันในขณะขนส่ง ส่วนใหญ่จะมีประตูเปิดปิดจำนวน 2 บาน หรืออาจเปิดได้จากทางด้านบน มีรายละเอียดเกี่ยวกับ หมายเลขตู้ น้ำหนักที่สามารถบรรทุกได้สูงสุด ประเภทของสินค้าที่บรรจุ และอื่นๆ การล็อกตู้จะกระทำโดยใช้วิธีคล้องซีล (Seal) แต่เดิมเป็นตะกั่วและวิวัฒนาการมาเป็นพลาสติก และอิเล็กทรอนิกส์ มีหมายเลขกำกับสำหรับการบ่งชี้สถานะหรือการค้นหาคำแหน่งในระหว่างการเคลื่อนย้าย ที่สามารถตรวจสอบได้ทางคอมพิวเตอร์ (Electronic Tracking) ซึ่งทำให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีความถูกต้องแม่นยำมากยิ่งขึ้น

### ประเภทของตู้คอนเทนเนอร์

1. ตู้คอนเทนเนอร์แห้ง (Dry Cargo) มีลักษณะเป็นตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าทั่วไปที่มีการบรรจุหีบห่อหรือภาชนะ เป็นสินค้าที่ไม่มีข้อจำกัดด้านอุณหภูมิ มีการจัดที่กั้นภายในตู้เพื่อไม่ให้สินค้าเคลื่อนที่ในขณะขนส่ง เช่น ถุงลมบัลลูน (Balloon Bags) มาวางกั้นระหว่างช่องว่างของสินค้ากับตัวตู้ หรืออาจใช้ไม้มาปิดกั้นเป็นผนังหน้าตู้ (Wooden Partition) หรือใช้เชือกไนลอนรัดหน้าตู้ที่เรียกว่า Lashing

2. ตู้คอนเทนเนอร์แช่แข็ง (Refrigerator หรือ Freezer Cargo) มีลักษณะเป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่มีเครื่องปรับอากาศเพื่อควบคุมอุณหภูมิภายในตู้ ใ้ใช้กับสินค้าที่ต้องมีการรักษาอุณหภูมิที่เข้มงวดสำหรับมาตรฐานการปรับอุณหภูมิของผู้ต้องสามารถปรับได้ถึง- 18 องศาเซลเซียส และมีเครื่องมืออ่านอุณหภูมิของผู้ติดตั้งอยู่ภายนอกตู้ ได้แก่ สินค้าจำพวกพืชผักผลไม้ ยาหรืออุปกรณ์ทางการแพทย์ อาหาร เนื้อสัตว์ นม เป็นต้น

3. ตู้คอนเทนเนอร์เสื้อผ้า (Garment Container) เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่ออกแบบสำหรับการขนส่งสินค้าประเภทเสื้อผ้า เครื่องแต่งกายต่างๆ โดยเฉพาะ มีลักษณะเป็นตู้มีราวสำหรับแขวนเสื้อผ้าภายใน เนื่องจากไม่ต้องการให้สินค้ามีรอยยับหรือพับอันจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าที่ขนส่ง

4. ตู้คอนเทนเนอร์สำหรับเปิดด้านบน (Open Top Cargo) มีลักษณะเป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่ได้รับการออกแบบมาเป็นการเฉพาะสำหรับการขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายผ่านประตูตู้คอนเทนเนอร์ได้ เช่น เครื่องจักรขนาดใหญ่ อุปกรณ์หรือเครื่องมือการขนส่ง หรือใช้สำหรับการก่อสร้าง

5. ตู้คอนเทนเนอร์ที่มีแท่นวางหรือชั้น (Flat-rack Cargo) มีลักษณะเป็นพื้นราบมีขนาดกว้างและยาวตามรูปแบบมาตรฐานทั่วไป แต่ที่พื้นสำหรับวางสินค้าที่เรียกว่า Platform จะถูกออกแบบมาเป็นพิเศษสำหรับวางสินค้าเช่น ประติมากรรม รูปปั้น แท่งหิน รถบางประเภท ซึ่งอาจขนส่งด้วยเรือขนส่งธรรมดา (Conventional Ship) ก็ได้ แต่ถ้าขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์จะต้องนำมาวางบนแท่น (Flat-rack) เพื่อให้สามารถวางรูปแบบการบรรทุกตามที่ต้องการ

### **เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (Container Vessel)**

ลักษณะของเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์จะ ได้รับการออกแบบสำหรับใช้บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์โดยเฉพาะ และเรือแต่ละลำจะมีเครื่องมือสำหรับยกตู้คอนเทนเนอร์ที่เรียกว่า Quay Cranes ประมาณ 1-4 ตัว โดยเครื่องยก (Crane) แต่ละตัวจะลำเลียงตู้วางตามความลึกของเรือและเรียงกันในลักษณะเป็นแถวในแนวตั้ง ปัจจุบันเรือจะสามารถบรรทุกได้ในอัตราเฉลี่ยประมาณ 2,700 TEU แต่ถ้าเป็นเรือขนาดใหญ่ที่อยู่ในชั้น SX Class หรือที่เรียกว่า Super Post Panamax จะมีความยาวโดยเฉลี่ย 320 x 330 เมตร กินน้ำลึกประมาณ 13-14 เมตร มีความกว้างสำหรับวางตู้คอนเทนเนอร์ได้ 20-22 แถว สามารถบรรทุกตู้ได้สูงสุดถึง 8,000 TU ซึ่งในอนาคตจะมีเรือขนาดใหญ่กว่าที่อยู่ในชั้น Malaccamax สามารถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้จำนวนถึง 18,000 ตู้ ทำให้สามารถลดต้นทุนในการขนส่งได้ เนื่องจากเป็นการประหยัดในลักษณะขนาด (Economy of Scales) กล่าวคือ สามารถ



บรรทุกสินค้าได้จำนวนครั้งละมากๆ โดยลดจำนวนเที่ยวการขนส่งลง เป็นการประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย

### ท่าเทียบเรือสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ (Terminal Port)

ท่าเรือ (Port) กิจกรรมที่สำคัญในกระบวนการโลจิสติกส์ทางทะเล โดยเชื่อมต่อระบบโซ่อุปทานของการดำเนินธุรกิจการขนส่งเข้าด้วยกัน เป็นสถานที่สำหรับการขนถ่ายสินค้าขึ้นและลงเรือ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้เกิดขึ้นกับสินค้าโดยการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ท่าเทียบเรือที่ดีจะต้องมีลักษณะทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้ออำนวยต่อการขนถ่ายสินค้า โดยมีความลึกและความกว้างของช่องทางเดินเรือ ระยะทางหรือความยาวที่หน้าท่าเทียบเรือ (Quay Length) มีสันเขื่อนสำหรับกันคลื่นที่จะเป็นอุปสรรคในการขนถ่ายสินค้า มีช่องทางที่กว้างขวางสำหรับรองรับการขนส่งเข้าและออกจากท่าเรือที่หลากหลายรูปแบบที่ต่อเนื่อง (Multi-modal Transport) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า เช่น การเคลื่อนย้ายด้วยรถบรรทุกเข้า-ออกจากท่า การขนส่งทางรถไฟ หรือการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ

การขนส่งสินค้าทางทะเล ในปัจจุบันส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางทะเลด้วยเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ จึงควรเข้าใจถึงลักษณะและประเภทของตู้คอนเทนเนอร์ มีลักษณะตู้ทำด้วยเหล็กหรือ อลูมิเนียม มีขนาดมาตรฐาน 20 ฟุต และ 40 ฟุต ซึ่งบริษัทเรือจะต้องเป็นผู้เตรียมตู้ดังกล่าว โดยผู้ที่ขนส่งสินค้าจะต้องทำการจองตู้ โดยใช้เอกสารที่เรียกว่า Shipping Particular หรือที่เรียกกันง่ายๆว่าใบ Booking ซึ่งรายละเอียดจะต้องคล้องจองกับ Letter of Credit (L/C) ซึ่งเอกสารที่ใช้ในการเป็นใบรับสินค้าของตัวแทนบริษัทเรือ จะเรียกว่า Bill of Lading (B/L) หรือใบตราส่ง ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญในการเป็นเอกสารในการเรียกเก็บเงินจากทางธนาคาร ซึ่งเรียกว่า Bank Negotiated Process ในการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศคู่ค้า จะต้องมีการตกลงว่า ผู้ซื้อหรือผู้ขายสินค้า จะเป็นคนจ่ายค่าธรรมเนียมเรือ (Freight Charge) หากผู้ขายสินค้าเป็นผู้ชำระก็เรียกว่า Freight Prepaid หากจะให้ผู้ซื้อเป็นผู้ชำระค่าธรรมเนียมเรือเมื่อถึงปลายทาง ก็เรียกว่า Freight Correct

### 2.3.3.3 ยุคปัจจุบัน

แนวคิดเกี่ยวกับโลจิสติกส์ เป็นการให้ความสำคัญกับต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในกระบวนการขนส่งสินค้าตลอดเส้นทางไหลของวัตถุดิบต้นน้ำ (Upstream) จนถึงลูกค้าที่ปลายทาง (Downstream) การดำเนินธุรกิจแต่ดั้งเดิมมักจะแยกต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายออกเป็นส่วนๆ หากต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในส่วนหนึ่งส่วนใดสูงก็พยายามที่จะลดต้นทุนในจุดนั้นๆ ซึ่งแตกต่างจากแนวคิด โลจิสติกส์ในปัจจุบัน จะพิจารณาสภาพโดยรวมของกระบวนการทางธุรกิจว่าเป็นสิ่งที่มี

ความเชื่อมโยงหรือสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน กล่าวคือ ในอดีตหากต้นทุนการจัดการทำให้ได้มาซึ่งวัตถุดิบหรือสินค้าสูงก็พยายามที่จะค้นหาแนวคิดหรือวิธีการทำให้มีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบการติดต่อในการสั่งซื้อ การเลือกผู้จัดหาที่ให้ราคาต่ำที่สุด จัดหาแหล่งวัตถุดิบที่มีราคาถูกหรือทดแทน การตั้งตัวแทนผู้จัดหา เป็นต้น ในการขนส่งก็พยายามหาเส้นทางที่สั้นและประหยัดที่สุด และทำการขนส่งในขนาดหรือปริมาณที่มากทำให้ค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวลดลง การใช้วิธีการขนส่งที่หลากหลายรูปแบบ การเลือกประเภทและชนิดของยานพาหนะที่ใช้ การใช้บริการของตัวแทนผู้จัดหาหรือตัวแทนขนส่ง อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาโดยละเอียดแล้วจะพบว่าเมื่อธุรกิจลดค่าใช้จ่ายในด้านหนึ่งด้านใดแล้วก็จะทำให้เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายให้กับส่วนอื่นๆ ตามมา ทำให้ไม่เป็นการประหยัดต้นทุนรวม จึงได้เกิดแนวคิดที่จะมองรูปแบบการดำเนินธุรกิจในภาพรวมตั้งแต่ต้นจนถึงจุดสุดท้ายในลักษณะที่ทำให้ค่าใช้จ่ายรวมต่ำสุด ที่เรียกว่า การจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานขึ้น (Logistics and Supply Chain Management)

บทบาทของต่างชาติในการทำธุรกิจด้าน โลจิสติกส์กับไทยมีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาไปอีกระดับหนึ่ง ดังจะเห็นได้จากการที่ชาวต่างชาติเข้ามามีบทบาทเป็นตัวแทน โลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP) ในไทยที่เรียกว่า ระบบกัมปะโด มีทั้งชนชาติยุโรปและเอเชีย โดยเฉพาะชาวจีน บริษัทตัวแทนที่เข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทยก็มักจะมีพนักงานเป็นชาวต่างชาติเป็นส่วนใหญ่ เช่น ธุรกิจเหมืองแร่ ธุรกิจการเดินเรือ ธุรกิจโรงสีข้าว ทำให้ธุรกิจโลจิสติกส์ในสยามประเทศยุคนี้ส่วนใหญ่ตกอยู่ในกำมือของชาวต่างชาติแทบทั้งสิ้น เป็นการครอบงำโดยมีอิทธิพลเริ่มตั้งแต่ต้นน้ำจนกระทั่งปลายน้ำ การประกอบธุรกิจด้านการเป็นตัวแทนนับว่าเป็นวิธีที่ง่ายและสะดวกในการดำเนินงานเนื่องจากไม่จำเป็นต้องลงทุนเองทั้งหมดและมีลูกค้าที่มีความต้องการรออยู่แล้ว ตัวอย่างเช่น ธุรกิจการเป็นบริษัทตัวแทนด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำ เช่น ข้าว ยางพารา ไม้ แร่ธาตุสมุนไพรร เป็นต้น เป็นรูปแบบธุรกิจที่ทำหน้าที่รับสินค้าหรือพืชผลทางด้านการเกษตรจากตัวแทนหรือนายหน้าที่รับมาจากเกษตรกรในพื้นที่ลึกเข้าไปในแผ่นดินเพื่อเคลื่อนย้ายไปยังตลาดกลางที่รับซื้อ โดยบริษัทตัวแทนดังกล่าวอาจมีเรือเป็นของตนเองหรือเป็นการเช่าเรือมาใช้ในการขนส่ง ทำให้ประหยัดต้นทุนและลดค่าใช้จ่ายในการประกอบธุรกิจ

ในการพิจารณาถึงคุณภาพของประสิทธิภาพในการขนส่งของสถานประกอบการที่ดำเนินธุรกิจด้าน โลจิสติกส์ มีข้อพิจารณาหรือตัวชี้วัดดังต่อไปนี้

1. ชื่อเสียงการดำเนินธุรกิจของสถานประกอบการ
2. เงื่อนไขหรือข้อผูกมัดในการดำเนินธุรกิจ
3. ความน่าเชื่อถือของบริษัท

4. ความสามารถในการให้บริการ
5. ความตรงต่อเวลาในการขนส่ง
6. ความรับผิดชอบของบริษัทเมื่อเกิดความเสียหาย
7. การให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ลูกค้า
8. ความยืดหยุ่นในการให้บริการ
9. ความสะดวกและรวดเร็ว
10. ลักษณะทางด้านกายภาพ เช่น สถานที่ตั้งกิจการ ยานพาหนะ จำนวนสถานีขนถ่าย
11. อื่นๆ

#### **ตัวแทนการจัดส่งสินค้า (Freight Forwarder)**

ในธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศจะมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งระหว่างประเทศ เนื่องจากต้องเกี่ยวข้องกับบุคคลหรือหน่วยงานหลายฝ่าย ทำให้ไม่สามารถที่จะบริหารจัดการได้ตามลำพัง จำเป็นต้องอาศัยธุรกิจอื่นเข้ามาดำเนินงานแทน เรียกว่า ตัวแทน (Agent) หรือบริษัทผู้แทนการจัดส่งสินค้า ซึ่งจะเป็นผู้รับจัดการหน้าที่บางประการให้กับผู้จ้าง รวมทั้งการเป็นตัวกลางติดต่อทั้งฝ่ายผู้ให้บริการและฝ่ายลูกค้า เช่น การเตรียมและการตรวจสอบเอกสารในการจัดส่ง การจองใช้พื้นที่ขนส่งกับบริษัทขนส่ง (Carrier) การจัดการรับคำสั่งจากลูกค้า กำเนิดจนถึงท่าเรือขนส่ง การจัดการพิธีการด้านศุลกากรและการจัดส่งขั้นสุดท้ายที่ประเทศจุดหมายปลายทาง การให้คำแนะนำเกี่ยวกับกฎระเบียบในการส่งออก การจัดการด้านภาษี การขนส่ง การส่งมอบสินค้า การจัดหายานพาหนะ การอำนวยความสะดวกให้กับยานพาหนะที่อยู่ในระหว่างการขนส่งในประเทศต่างๆ รวมทั้งการรับจัดหาวัตถุดิบหรือสินค้าให้กับยานพาหนะ และการติดต่อประสานงานในเรื่องต่างๆ ตัวแทนดังกล่าวนี้วันจะมีความสำคัญและได้รับความนิยมมากยิ่งขึ้นในธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศ เพราะมีบทบาทสำคัญทำให้ธุรกิจลดภาระค่าใช้จ่ายในด้านที่ไม่ถนัดหรือไม่จำเป็น ตลอดจนเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้เกิดขึ้น คุณลักษณะของตัวแทนโดยทั่วไป ได้แก่ การติดต่อประสานงานด้านเอกสารกับหน่วยงานทั้งภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ สถาบันการเงิน และเอกชนอื่นๆ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยความรู้ความสามารถ การติดต่อสื่อสาร ความรอบรู้ และชำนาญงานในธุรกิจ และมีความสามารถในระดับที่ลูกค้าพึงพอใจ โดยที่บริษัทผู้แทนการส่งสินค้าจะเป็นผู้รับผิดชอบการขนส่งด้วย แทนที่จะทำหน้าที่เป็นเพียงตัวแทนเท่านั้น

### **ธุรกิจตัวแทนด้านโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP)**

เนื่องจากโลจิสติกส์ระหว่างประเทศเป็นธุรกิจที่มีความซับซ้อนทั้งในด้านกิจกรรมทางธุรกิจหลักและกิจกรรมที่สนับสนุนการดำเนินงาน ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ไม่สามารถที่จะดำเนินการได้เอง หรือไม่คุ้มค่ากับการที่ต้องดำเนินงานด้วยตนเองทั้งหมด หรือต้องอาศัยความรู้ความชำนาญของคนในท้องถิ่นที่อยู่ต่างประเทศหรือที่มีสำนักงานสาขาของบริษัทตั้งอยู่ โดยมีระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของการดำเนินงาน และได้รับค่าตอบแทนในรูปแบบของเปอร์เซ็นต์จากค่าระวางหรือค่าโดยสาร ค่าจ้าง หรืออื่นๆ ซึ่งปัจจุบันตัวแทนได้เข้ามามีบทบาทสำคัญเป็นอย่างมาก คำว่า ตัวแทน (Agent) หมายถึง หน่วยธุรกิจที่รับดำเนินการแทนผู้ว่าจ้างในด้านต่างๆ โดยรับผิดชอบและยอมรับความเสี่ยงที่เกิดขึ้น

ตัวแทนการขนส่งของประเทศไทย อยู่ภายใต้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องตัวแทน กำหนดว่าต้องเป็นกิจการของคนไทยหรือมีคนไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 มักจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลหรือจัดตั้งขึ้นในรูปของบริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด บางรูปแบบนิยมจัดตั้งสาขาของบริษัทหรือร่วมทุนก่อตั้งบริษัทร่วมกับคนในท้องถิ่นแทนที่จะใช้บุคคลอื่นเป็นตัวแทน โดยคำนึงถึงค่าใช้จ่ายและต้นทุนในการดำเนินงาน การทำหน้าที่เป็นตัวแทนมีรูปแบบที่หลากหลาย เช่น หากเป็นตัวแทนเรือเดินประจำเส้นทาง (Liner) จำเป็นที่ตัวแทนเรือจะต้องมีพนักงานด้านการตลาดหรือพนักงานขายเพื่อหาสินค้ามาลงเรือให้พอดีกับระวาง (Space) เรือที่มีอยู่ในแต่ละเที่ยว แต่ถ้าเป็นกรณีเรือเช่าซึ่งมีสินค้าที่จะทำการขนส่งอยู่แล้ว บทบาทของตัวแทนอาจทำหน้าที่เฉพาะพิธีการด้านศุลกากรหรือการนำเรือเข้าออกเท่านั้น การแต่งตั้งตัวแทนขนส่งโดยทั่วไปจะมีหนังสือสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของตัวแทนอย่างชัดเจน สัญญาการเป็นตัวแทนจะต้องระบุอัตราค่าตอบแทน (Commission) ไว้ ซึ่งโดยปกติสำหรับสินค้าขาออกมักจะมีอัตราค่าตอบแทนสูงกว่าสินค้าขาเข้า มักจะมีอัตราเป็นร้อยละของค่าระวางสุทธิ อาจมีงบประมาณพิเศษสำหรับกิจกรรมที่เป็นการเฉพาะ สัญญาตัวแทนมักจะต้องกำหนดระยะเวลาว่าเริ่มต้นตั้งแต่เมื่อใดและสิ้นสุดภายในระยะเวลาใด อาจต่อสัญญาใหม่ได้ตามที่มีการตกลงกัน

สำหรับปัจจุบันการเป็นตัวแทนการขนส่งตามกฎหมายไทย อยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องตัวแทน กำหนดว่าต้องเป็นกิจการคนไทยหรือมีคนไทยเป็นผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่ (ร้อยละ 51 ขึ้นไป)

### **ธุรกิจผู้ให้บริการจากภายนอก (Outsourcing)**

ในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน แนวความคิดเกี่ยวกับการที่ธุรกิจใช้บริการของผู้ให้บริการจากภายนอกมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น สำหรับแนวทางการเลือกใช้บริการปฏิบัติการ

ทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วนนั้นขึ้นอยู่กับนโยบายของธุรกิจเกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อลดต้นทุนให้ต่ำที่สุด วิธีการดังกล่าวอาจไม่ใช่วิธีการที่ดีที่สุด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเหตุผลและความจำเป็นแตกต่างกัน ที่นำไปสู่การกำหนดเกณฑ์ในการเลือกผู้ให้บริการที่มีศักยภาพที่หลากหลาย ธุรกิจจะต้องแน่ใจว่าการจัดจ้างงานให้บริษัทจากภายนอกเป็นผู้ดำเนินการนับเป็นสิ่งที่จะต้องกระทำ และควรมีการกำหนดขอบเขตที่แน่นอนชัดเจน จึงมีคำถามว่างานใดควรเก็บไว้ทำเองหรืองานใดควรใช้วิธีการจัดจ้าง สำหรับบริการขั้นพื้นฐานของบริษัทผู้ให้บริการภายนอกมีดังนี้ (Alan, 2005)

1. การขนส่ง
2. การรับสินค้า
3. การคัดแยกย่อยสินค้า
4. การจัดการขบวนยานพาหนะ
5. การจัดส่งในท้องถิ่น
6. การจัดเก็บสินค้า
7. การจัดการคลังสินค้า
8. การเปลี่ยนถ่ายสินค้า
9. การเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ
10. การหยิบสินค้าตามคำสั่ง
11. การจัดการสินค้าคงคลัง

การใช้บริการจากบริษัทตัวแทนภายนอกมักจะเป็นไปในลักษณะที่มุ่งเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-added) ให้กับตัวผลิตภัณฑ์นับตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงจุดท้ายในโซ่อุปทานในลักษณะต่างๆ ได้แก่

#### **การขนส่งสินค้าชนิดพิเศษ (Specialist or Niche Services)**

1. การบริการที่ช่วยให้ความแน่นอนเกี่ยวกับระยะเวลา (Time-definite Services)
2. การให้บริการประกอบชิ้นส่วนหรือผลิตภัณฑ์ที่พร้อมใช้งานสำหรับลูกค้าปลายทาง

(Assembly at Customer Point)

3. การบรรจุหีบห่อใหม่สำหรับการส่งเสริมการขาย (Repacking)
4. บริการด้านการนำผลิตภัณฑ์กลับมาทำใหม่ของผู้ผลิต (Rework)
5. บริการด้านการรับส่งคืนบรรจุภัณฑ์หรือสินค้าที่ต้องกำจัด (Reverse Logistics)

6. การจัดการวัตถุดิบให้กับผู้ผลิต (Inbound Logistics)
7. การเตรียมสินค้าเพื่อขายล่วงหน้า (Pre-retailing)
8. การบริการเติมเต็มสินค้าสำหรับคำสั่งซื้อของลูกค้าทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-fulfilment)

ในการพิจารณาถึงคุณภาพของประสิทธิภาพในการขนส่งของสถานประกอบการที่ดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์ มีข้อพิจารณาหรือตัวชี้วัดดังต่อไปนี้

1. ชื่อเสียงการดำเนินธุรกิจของสถานประกอบการ
2. เงื่อนไขหรือข้อผูกมัดในการดำเนินธุรกิจ
3. ความน่าเชื่อถือของบริษัท
4. ความสามารถในการให้บริการ
5. ความตรงต่อเวลาในการขนส่ง
6. ความรับผิดชอบของบริษัทเมื่อเกิดความเสียหาย
7. การให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ลูกค้า
8. ความยืดหยุ่นในการให้บริการ
9. ความสะดวกและรวดเร็ว
10. ลักษณะทางด้านกายภาพ เช่น สถานที่ตั้งกิจการ ยานพาหนะ จำนวนสถานีขนถ่าย
11. อื่นๆ

#### การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

จากการที่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งเป็นกิจกรรมที่เชื่อมโยงกิจกรรมอื่นๆ เข้าด้วยกัน โดยการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบหรือสินค้าจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งโดยอาศัยการขนส่งในรูปแบบต่างๆ กัน (Multimodal Transportation) เนื่องจากการขนส่งทางทะเลเพียงตัวเชื่อมเท่านั้น แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหรือการขนส่งร่วม (Combined Transportation) จึงได้เกิดขึ้น เนื่องจากปัญหาหลักที่สำคัญคือ ต้นทุนทางธุรกิจที่สูงขึ้นและเป็นต้นทุนที่เกิดซ้ำ กล่าวคือ เมื่อเรือขนส่งเข้าเทียบท่า นั้นจะต้องใช้ยานพาหนะชนิดอื่น เช่น รถบรรทุก รถไฟ อากาศยาน หรือเรือขนส่งทางน้ำ เพื่อการขนส่งต่อไปยังลูกค้าที่อยู่ในพื้นที่ต่างๆ โดยจะต้องมีความเชื่อมต่อเข้าด้วยกัน ในลักษณะดังกล่าวได้พัฒนามาเป็นผู้ใช้รับช่วงต่อการเคลื่อนย้ายสินค้านั้น ทำให้เป็นการลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการขนส่ง และเป็นการสะดวกอีกทั้งมีประสิทธิภาพมากที่สุด แนวคิดดังกล่าวพัฒนามาจากแนวคิดการขนส่งที่เรียกว่า Landbridge การขนส่งลักษณะนี้เป็นการขนส่งทางเรือเป็นหลักจาก

ต้นทางสู่ดินแดนที่เป็นจุดหมายปลายทางซึ่งเป็นสถานที่ที่อยู่ภายในแผ่นดิน สำหรับแนวความคิดการขนส่งต่อเนื่องที่ได้รับการยอมรับและนำมาใช้มากที่สุดในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศก็คือ การขนส่งทางทะเลกับทางอากาศ (Sea-Air Transportation)

การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการในปัจจุบันขยายขอบเขตไปถึงความร่วมมือในระดับอุตสาหกรรมและระดับโซ่อุปทานของธุรกิจ เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และทำให้เกิดผลประโยชน์ร่วมกัน อันจะทำให้เกิดพันธมิตรทางธุรกิจที่เข้มแข็ง อาทิ การร่วมกันพยากรณ์ความต้องการของสินค้าและวัตถุดิบ การวางแผนการกระจายสินค้า การเชื่อมต่อระบบฐานข้อมูลระหว่างองค์กรและการส่งผ่านข้อมูลยอดขาย ณ จุดขายให้กับสมาชิกในโซ่อุปทาน เป็นต้น

#### 2.3.4 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาโลจิสติกส์

วิวัฒนาการทางด้านโลจิสติกส์ในระยะเริ่มแรกเกิดจากแรงผลักดันที่สำคัญเกิดจากความต้องการวัตถุดิบหรือสินค้าที่แต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน ทำให้ต้องมีการพัฒนาทางด้านการขนส่งให้มีความเจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น ดังจะเห็นได้จากนับตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัยเป็นต้นมา การค้าขายระหว่างประเทศในระยะแรกของไทยเป็นการติดต่อค้าขายกับประเทศจีนเป็นส่วนใหญ่ และได้ขยายขอบเขตการค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศญวน มลายู ชวา สุมาตรา อินเดีย และ ศรีลังกา ในยุคสมัยต่อมา สำหรับประเทศในยุโรปเริ่มเข้ามาค้าขายในรัชสมัยสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 (พ.ศ. 2034 ถึง พ.ศ. 2072) ได้แก่ ประเทศโปรตุเกส สเปน เคนมาร์ค ฮอลแลนด์ อังกฤษ และ ฝรั่งเศส สำหรับการค้าขายทางทะเลในสมัยกรุงศรีอยุธยาได้เจริญรุ่งเรืองที่สุดในรัชสมัยของสมเด็จพระนารายณ์มหาราช (ไชยศ. 2537) ในสมัยนั้นยานพาหนะทางเรือที่ใช้เป็นเรือสำเภา โดยเริ่มค้าขายกับประเทศญี่ปุ่นเป็นครั้งแรกเมื่อปีพ.ศ. 2155 สำหรับประเทศไทยได้มีหลักฐานปรากฏว่าที่เมืองท่าจีน ประมาณปีพ.ศ. 2231 ในรัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช จากจดหมายเหตุของมองซิเออร์เซเบร์ต์ ซึ่งเดินทางมากับคณะทูตของพระเจ้าหลุยส์ที่ 14 ของประเทศฝรั่งเศส ได้บันทึกเมื่อล่องเรือผ่านท่าจีนไปชายแดนตะวันตก เดินทางบกไปตะนาวศรี กล่าวถึงเมืองท่าจีนว่า เป็นเมืองใหญ่ไกลจากบางกอก หนทางประมาณ 8 ไมล์ และเป็นเมืองที่ขึ้นกับราชบุรี ตั้งอยู่ริมลำน้ำแม่ น้ำท่าจีนเป็นแม่น้ำเล็ก เรือขนาดระวาง 100 ตันขึ้นล่องได้สะดวก ขณะที่คณะผู้แทนไปถึงปรากฏว่ามีเรือสำเภาจีน ขนาด 100 ตัน และเรือแขกมลายูจอดอยู่....หลังจากนั้น ในสมัยรัชกาลที่ 3 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ปรากฏหลักฐานว่า ได้มีการแต่งสำเภาหลวงไปค้าขายยังต่างประเทศลดน้อยลง เนื่องจากมีเรือประเทศตะวันตกเข้ามาค้าขายมากขึ้น นอกจากนี้ ไทยยังขาดการพัฒนาทางด้านกำลังคนและเทคโนโลยีด้านการเดินเรือ

แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการ โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะเป็นการให้ความสำคัญกับ ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในกระบวนการขนส่งสินค้าตลอดเส้นทางการไหลของวัตถุดิบต้นน้ำ (Upstream) จนถึงลูกค้าที่ปลายทาง (Downstream) การดำเนินธุรกิจแต่ดั้งเดิมมักจะแยกต้นทุนหรือค่าใช้จ่าย ออกเป็นส่วนๆ หากต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในส่วนหนึ่งส่วนใดสูงก็พยายามที่จะลดต้นทุนในจุดนั้นๆ แตกต่างจากแนวคิดโลจิสติกส์ในปัจจุบัน ซึ่งจะพิจารณาภาพโดยรวมของกระบวนการทางธุรกิจ ว่าเป็นสิ่งที่มีความเชื่อมโยงหรือสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน กล่าวคือ ในอดีตหากต้นทุนการจัดการให้ได้มาซึ่งวัตถุดิบหรือสินค้าสูงก็พยายามที่จะค้นหาแนวคิดหรือวิธีการทำให้มีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด ไม่ว่าจะ เป็นรูปแบบการติดต่อในการสั่งซื้อ การเลือกผู้จัดหาที่ให้ราคาต่ำที่สุด จัดหาแหล่งวัตถุดิบที่มี ราคาถูกหรือทดแทน การตั้งตัวแทนผู้จัดหา เป็นต้น ในการขนส่งก็พยายามหาเส้นทางที่สั้นและ ประหยัดที่สุด และทำการขนส่งในขนาดหรือปริมาณที่มากเพื่อให้ค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวลดลง การใช้ วิธีการขนส่งที่หลากหลายรูปแบบ การเลือกประเภทและชนิดของยานพาหนะที่ใช้ การใช้บริการ ของตัวแทนผู้จัดหาหรือตัวแทนขนส่ง อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาโดยละเอียดแล้วจะพบว่าเมื่อ ธุรกิจลดค่าใช้จ่ายในด้านหนึ่งด้านใดแล้ว ก็จะทำให้เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายให้กับส่วนอื่นๆ ตามมา ทำให้ไม่เป็นการประหยัดต้นทุนรวม จึงได้เกิดแนวคิดที่จะมองรูปแบบการดำเนินธุรกิจในภาพรวม ตั้งแต่ต้นจนถึงจุดสุดท้ายในลักษณะที่ทำให้ค่าใช้จ่ายรวมต่ำสุดที่เรียกว่าการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทานขึ้น (Logistics and Supply Chain Management)

ธุรกิจการขนส่งเป็นกิจกรรมที่มีขอบเขตกว้างขวางครอบคลุมถึงรูปแบบของการขนส่ง ทุกรูปแบบทั้งการขนส่งทางเรือ ทางถนน ทางอากาศ ทางรถไฟ รวมทั้งทางท่อซึ่งเป็นการขนส่ง สินค้าในระดับท้องถิ่น เช่น การขนส่งข้ามพรมแดนในบริเวณที่ยานพาหนะอื่นๆ เข้าไปไม่ถึง การขนส่ง ทางน้ำอาจกล่าวได้ว่าเป็นรูปแบบของการขนส่งระหว่างประเทศที่มีบทบาทมากที่สุดนับตั้งแต่ใน อดีตจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากยังไม่มีข้อจำกัดทั้งทางด้านสภาพภูมิศาสตร์และน้ำหนักบรรทุกของ สินค้าและผู้โดยสาร สำหรับการขนส่งทางน้ำนับเป็นรูปแบบการเคลื่อนย้ายหรือขนส่งของมนุษย์ ที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญนับตั้งแต่ในยุคโบราณ ก่อให้เกิดการติดต่อค้าขายทางน้ำภายใน ชุมชนเดียวกันหรือท้องถิ่นระหว่างชุมชนภายในประเทศและระหว่างประเทศ ตลอดจนระหว่าง ภูมิภาคและส่วนต่างๆ ของโลก โดยอาจจำแนกเป็น การขนส่งทางลำน้ำ (Inland Waterway Transportation) ครอบคลุมการขนส่งตามแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่ง ภายในประเทศ รวมทั้งการขนส่งชายฝั่งทะเล (Coast Transportation) จัดเป็นการขนส่ง ภายในประเทศเช่นกัน สำหรับการขนส่งทางทะเล (Sea or Maritime Transportation) เป็นการ ขนส่งระหว่างประเทศครอบคลุมทั้งทางทะเลและมหาสมุทรทั้งที่เป็นเขตน่านน้ำของประเทศใด



ประเทศหนึ่งและการขนส่งในทะเลหลวง (High Sea) ซึ่งเรือของประเทศต่างๆ มีสิทธิในการเดินเรือผ่านน่านน้ำของประเทศอื่นรวมทั้งช่องแคบสากล (International Straits)

ในการเลือกวิธีการขนส่งของธุรกิจจะมีปัจจัยที่ต้องพิจารณาในกระบวนการคัดเลือกวิธีการขนส่ง ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้จัดเป็นปัจจัยภายนอกสำหรับปฏิบัติการขนส่งสินค้าให้กับลูกค้าโดยตรง คุณลักษณะของลูกค้า คุณสมบัติทางกายภาพของผลิตภัณฑ์และองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องทางด้าน โลจิสติกส์ วิธีการขนส่งบางรูปแบบอาจจะเหมาะสมกับข้อกำหนดของการดำเนินงานในบางด้านมากกว่ารูปแบบอื่น และจะต้องพิจารณาปัจจัยเกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่งด้วย เพื่อให้แน่ใจว่าวิธีการขนส่งที่ธุรกิจเลือกเป็นวิธีการที่เหมาะสมมากที่สุด ที่สำคัญก็คือทางเลือกระหว่างต้นทุนกับการบริการ ปัจจัยต่างๆ ได้แก่ ความพร้อมด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานของแต่ละประเทศ กำแพงภาษีหรือการค้า การควบคุมและสิทธิในการส่งออก ข้อกำหนดเกี่ยวกับกฎหมาย เสถียรภาพของอัตราแลกเปลี่ยนและอัตราเงินเฟ้อ ระบบการติดต่อสื่อสาร วัฒนธรรมของชุมชนในแต่ละประเทศ รวมทั้งสภาพดินฟ้าอากาศที่มีผลกระทบต่ออย่างรุนแรงต่อผลิตภัณฑ์บางชนิด ดังนั้น ธุรกิจจะต้องเลือกวิธีการขนส่งอย่างระมัดระวัง

กมลชนก (2540) กล่าวว่า จากสถิติขององค์การสหประชาชาติ พบว่ากว่าร้อยละ 80 ของการขนส่งสินค้านานาชาติระหว่างประเทศ (คิดตามปริมาณ) เป็นการขนส่งโดยทางเรือ การขนส่งทางอากาศนับเป็นรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศที่มีบทบาทและความสำคัญเป็นที่สองรองจากการขนส่งทางน้ำ ทั้งนี้เป็นเพราะการขนส่งทางอากาศมีข้อจำกัดด้านน้ำหนักและปริมาณของสินค้าและผู้โดยสารเป็นตัวกำกับ นอกจากนี้ สินค้าที่มีราคาต่ำ เช่น สินค้าเกษตรจำพวกมันสำปะหลัง ข้าว ข้าวโพด และน้ำตาล ยังไม่สามารถใช้การขนส่งทางอากาศได้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่มีราคาสูงเมื่อเทียบกับราคาของสินค้า

การขนส่งทางน้ำและทางทะเลไม่ว่าจะเป็นการขนส่งภายในประเทศหรือระหว่างประเทศ มีข้อได้เปรียบว่าการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ เนื่องจากประการแรก สามารถบรรทุกสินค้าได้มาก ประการที่สอง รองรับการขนส่งสินค้าที่หลากหลายรูปแบบ ประการที่สาม มีค่าขนส่งต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ประการที่สี่ มีความปลอดภัยสูง และประการสุดท้าย มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าการขนส่งชนิดอื่นๆ ในอีกด้านหนึ่ง การขนส่งในรูปแบบนี้ก็ยังมีข้อเสียเปรียบในบางประการ คือ ประการแรก มีความล่าช้าในการขนส่งเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งรูปแบบทั่วไป ประการที่สอง มีข้อจำกัดในด้านการให้บริการลูกค้าซึ่งต้องอาศัยรูปแบบการขนส่งประเภทอื่นประกอบกัน ประการที่สาม มีต้นทุนซ้ำซ้อนและก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายจากการมีขั้นตอนการขนย้ายหลายขั้นตอน และการกำหนดเกณฑ์มาตรฐานของแต่ละประเทศเกี่ยวกับค่าขนส่งมี

ความแตกต่างกัน ประการที่สี่ ข้อจำกัดในเรื่องของสภาพภูมิอากาศ และประการสุดท้าย มีอัตราความถี่ในการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น

ธุรกิจโลจิสติกส์ทางเรือระหว่างประเทศเป็นกิจกรรมที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงตามประเภทและขนาดของยานพาหนะทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความต้องการที่จะรองรับชนิดและปริมาณสินค้าที่ขนส่งและเงินลงทุนในด้านอื่นๆที่เกี่ยวกับองค์ประกอบทางการจัดการโลจิสติกส์ เช่น ท่าเทียบเรือ อุปกรณ์สำหรับใช้ในการเคลื่อนย้ายหรือขนถ่าย เทคโนโลยีสำหรับการเดินเรือ ทำให้ธุรกิจประเภทนี้มีระยะเวลาคืนทุนนาน ถึงแม้ว่าเป็นธุรกิจที่ใช้เงินลงทุนมากและมีความเสี่ยงตลอดเวลาแต่เมื่อพิจารณาถึงข้อได้เปรียบเสียเปรียบทางธุรกิจแล้วพบว่าเป็นการลงทุนที่ให้ผลตอบแทนคุ้มค่าทำให้ธุรกิจประเภทนี้มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ทางเรือระหว่างประเทศแล้วสามารถจำแนกได้ดังนี้ (กมลชนก, 2540)

1. อิทธิพลของสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศตามธรรมชาติ มีผลทำให้ธุรกิจโลจิสติกส์การเดินเรือระหว่างประเทศต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงฤดูกาลของสภาพดินฟ้าอากาศที่มีผลกระทบต่อการเดินทางเรือ ได้แก่ อิทธิพลของฤดูมรสุม ความแรงและอุณหภูมิของกระแสน้ำ การเปลี่ยนแปลงทางภูมิศาสตร์ที่มีอิทธิพลต่อเส้นทางเดินเรือ สภาพภูมิอากาศที่หนาวเย็นทำให้การขนส่งทางเรือไม่เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนด สภาพของเส้นทางเดินเรือในแต่ละประเทศ

2. สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจโลจิสติกส์การเดินเรือระหว่างประเทศด้วยเช่นกัน เช่น เสถียรภาพ และความมั่นคงทางการเมืองของประเทศที่อยู่ในเส้นทางคมนาคมขนส่ง นโยบายของประเทศต่างๆ ที่มีต่อธุรกิจโลจิสติกส์การเดินเรือ ความผันผวนทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของธุรกิจ ปัญหาความรุนแรงทางการเมืองและสังคมในลักษณะของการประท้วงและการนัดหยุดงานของพนักงานประจำท่าเทียบเรือ กฎเกณฑ์และระเบียบปฏิบัติของประเทศท่าเทียบเรือที่เข้มงวดต่อการขนส่งทางเรือ นโยบายเกี่ยวกับภาษีและค่าธรรมเนียมพิเศษ หรือนโยบายทางการเมืองทำให้เป็นข้อห้ามหรือข้อกีดกันทางการขนส่งสำหรับเรือของบางประเทศที่มีนโยบายการเมืองไม่เป็นประชาธิปไตย รวมทั้งนโยบายการเลือกปฏิบัติต่อเรือต่างชาติของแต่ละประเทศ

3. ความผันแปรของสภาพตลาดผู้บริโภคในแต่ละช่วงเวลามีผลต่อธุรกิจโลจิสติกส์การเดินเรือระหว่างประเทศ เช่น ความต้องการในการบริโภคสินค้าของประชาชนในแต่ละประเทศ ความต้องการผลผลิตในแต่ละช่วงฤดูกาลของลูกค้าโดยเฉพาะสินค้าทางการเกษตรและอาหาร วัฒนธรรมในการบริโภคของประชาชนทำให้มีผลต่อการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่งหรือโลจิสติกส์

4. การเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา มีผลกระทบต่อธุรกิจโลจิสติกส์การเดินเรือระหว่างประเทศ เนื่องจากมีความเกี่ยวข้องกับการใช้เงินหลายสกุลทำให้มีผลต่อการชำระเงินตราระหว่างประเทศ การเพิ่มต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ นอกจากนั้นความไม่แน่นอนในอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศส่งผลกระทบต่อการลงทุนในธุรกิจการขนส่งทางทะเล รวมทั้งธุรกิจการขนส่งทางเรือปัจจุบันเป็นลักษณะสากลและเกี่ยวข้องกับเงินตราหลายสกุล เช่น รายได้อาจเป็นสกุลดอลลาร์สหรัฐ ค่าระวางอาจเป็นเงินสกุลเยน ค่าจ้างลูกเรือจ่ายเป็นเงินบาท ค่าน้ำมันที่ใช้จ่ายเป็นเงินดอลลาร์สิงคโปร์ ค่ากัปตันเรือจ่ายเป็นเงินสกุลหยวน เป็นต้น ซึ่งเป็นผลต่อการคำนวณค่าของเงินและมีผลกระทบต่อธุรกิจการขนส่งทางทะเล (ปัจจุบันสายการเดินเรือในเส้นทางยุโรป ได้กำหนดค่าปรับอัตราเงินตราที่เรียกว่า Currency Adjustment Factor หรือ CAF เพื่อใช้ปรับราคาค่าระวางเมื่อเกิดความไม่แน่นอนในเรื่องของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศสำหรับธุรกิจการเดินเรือ

5. การพัฒนาแหล่งพลังงานเชื้อเพลิงสำหรับ โลจิสติกส์การเดินเรือ เช่น การเปลี่ยนแปลงพลังงานเชื้อเพลิงจากการใช้ถ่านหิน มาเป็นการใช้น้ำมัน รวมทั้งแนวโน้มการใช้พลังงานนิวเคลียร์ในอนาคตซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญทำให้มีผลกระทบต่อ โลจิสติกส์การเดินเรือระหว่างประเทศทั้งในด้านรูปแบบการขนส่งและเส้นทางการขนส่ง

6. การเปลี่ยนแปลงแหล่งวัตถุดิบและตลาดของโลก ปัจจุบันทั่วโลกใช้นโยบายการค้าเสรีทำให้เส้นทางการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ และสินค้าเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เช่น การขนส่งลำเลียงวัตถุดิบหรือ สินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ในยุคสมัยที่ผ่านมายุโรปอาจเป็นศูนย์กลางทางการค้าและต่อมาศูนย์กลางดังกล่าวได้เคลื่อนย้ายไปสู่ประเทศในแถบเอเชียแปซิฟิก

7. อิทธิพลของการพัฒนาความก้าวหน้าทางด้านขนส่งคมนาคมด้านอื่นๆ เช่น ทางอากาศ ทางราง ทางถนน ที่มีประสิทธิภาพ มีความรวดเร็วและสะดวก ในราคาที่ไม่แพง รวมทั้งเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงติดต่อกันทั้งทวีป ยังผลให้การขนส่งทางเรือมีบทบาทลดน้อยลงจากเดิม

8. การเพิ่มลดอัตราประชากรโลก ทำให้รูปแบบโลจิสติกส์การขนส่งทางทะเลเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เช่น การขนส่งลำเลียงอาหารและเวชภัณฑ์ การขนส่งสินค้าประเภทอาหารและเครื่องอุปโภคบริโภค ความต้องการนำเข้าสินค้าอาหาร เครื่องนุ่งห่ม และยารักษาโรคสำหรับประเทศยากจนหรือเกิดภัยพิบัติจากธรรมชาติ

ในธุรกิจการเดินเรือ ในสมัยก่อนนั้นเจ้าของเรือมักจะไม่ใช่คนเดียวแต่เป็นลักษณะที่เรียกว่า การร่วมลงทุน (Consortium) เนื่องจากเรือมีราคาแพง และจะมีผู้เริ่มก่อการประมาณสามถึงห้าคน นำเงินจากผู้ร่วมลงทุนทั้งหมดเป็นกองกลางสำหรับนำไปซื้อหรือเช่าเรือ และจะว่าจ้างกัปตันซึ่งมักเป็นคนต่างชาติเป็นผู้รับผิดชอบในการเดินเรือ ซึ่งกัปตันจะเป็นบุคคลที่มีอำนาจสูงสุดในการจัดการ เกี่ยวกับการเดินเรือทั้งหมดตั้งแต่จุดเริ่มออกเรือจนกระทั่งถึงจุดหมายปลายทาง นอกจากนั้นยังทำหน้าที่เป็นผู้แทนเจ้าของเรือ เป็นผู้กำหนดค่าระวาง (Freight) ทั้งหมด ในการเดินทางขนส่งทั้ง ภายในและต่างประเทศ สำหรับคุณลักษณะของกัปตันเดินเรือที่จำเป็นก็คือ ความรู้เกี่ยวกับเรือ ความรู้ทางเทคนิคของเครื่องยนต์และอุปกรณ์การสื่อสาร ความรู้เส้นทางเดินเรือ ความรู้เกี่ยวกับ ชนิดและประเภทของสินค้าที่มีผลต่อการบรรทุกหรือขนส่งทางเรือ ความรู้เรื่องกฎหมายหรือ ระเบียบปฏิบัติของแต่ละประเทศที่เป็นท่าเทียบเรือ ต่อมา วิทยาการทางด้านเทคโนโลยีทั้งใน ด้านเครื่องจักร เครื่องมืออุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า และรูปแบบการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ ประกอบกับความต้องการสินค้าเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีการแข่งขันต่อเรือจำนวนมากและรูปแบบการ จัดการเดินเรือได้เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสิ่งที่ใช้ในการบรรทุกสินค้าซึ่งเปลี่ยนเป็นรูปแบบตู้คอน เทนเนอร์ในปัจจุบัน ที่เรียกว่า ยุคของการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (The Age of Container) ที่ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งแต่เดิมในลักษณะจากท่าเรือถึงท่าเรือ (Port to Port) มาเป็นรูปแบบจากประตูถึงประตู (Door to Door) หรือจากแหล่งกำเนิดสินค้ามาถึงลูกค้าโดยตรง

สินค้าสำหรับการขนส่งทางเรือส่วนใหญ่มักจะเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมากหรือมีขนาดใหญ่ซึ่งหากขนส่งทางอื่นแล้วจะทำให้มีต้นทุนสูงเกินกว่าผู้ประกอบการจะรับได้ และสินค้ามักจะ ไม่มีขีดจำกัดในด้านระยะเวลาหรืออายุของสินค้า เดิมมักจำแนกอย่างง่าย ๆ เป็นสินค้าของเหลว (Liquid) และสินค้าแข็ง (Solid) หรือ สินค้าประเภทวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูป นอกจากนั้น ประเภทของสินค้ายังเป็นปัจจัยกำหนดรูปแบบของเรือที่ใช้เป็นยานพาหนะในการขนส่ง ดังนั้น สินค้า (Materials หรือ Finish Goods/Product) ตัวเรือ (Hull) และเส้นทางเดินเรือหรือเส้นทาง การค้า (Route หรือ Trade Route) จึงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญมากกว่าสิ่งอื่นในธุรกิจการเดินเรือ สินค้าในยุคแรกของการขนส่งทางเรือจึงมักจะเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ในประเทศต่างๆ รวมทั้งการขนส่งสิ่งมีชีวิตที่เรียกว่ามนุษย์ที่เป็นพวกอพยพจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ทั้งอพยพออกจากประเทศและเดินทางกลับประเทศ โดยทั่วไปมักจะอพยพเนื่องจากเหตุผลทางด้าน เศรษฐกิจ การเมือง หรือภัยจากสงคราม และการขนส่งทางเรือได้เข้ามามีบทบาทในจุดนี้ นับตั้งแต่ อดีตจนถึงปัจจุบัน นอกจากนั้น ยังมีการใช้เรือสำหรับเป็นที่พักอาศัยของชาวเรือหรือผู้อพยพ

ชาวเรือเป็นการชั่วคราวหากไม่ได้รับอนุญาตให้ขึ้นบกเพื่อลิ้มรสหรือตั้งรกรากถิ่นฐานในประเทศที่เป็นท่าเทียบเรือได้

ถึงแม้ว่าโลจิสติกส์เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและมีมานานแล้วแต่เพิ่งจะมีความสำคัญในยุคปัจจุบันทั้งนี้อาจมีสาเหตุที่สำคัญ 4 ประการ ได้แก่

ประการแรก เกิดจากอิทธิพลของความสำเร็จทางด้าน การส่งกำลังบำรุงหรือพลาธิการ (Logistics) ในกิจการด้านการทหารระหว่างสงคราม โดยโลจิสติกส์ได้เป็นตัวแปรสำคัญทำให้ประเทศมหาอำนาจประสบชัยชนะในการรบ จากขีดความสามารถในด้านการส่งกำลังบำรุงที่มีประสิทธิภาพ ทหารที่อยู่ในแนวหน้าได้รับเสบียงอาหาร เวชภัณฑ์ และอาวุธยุทโธปกรณ์ที่ทันเวลา ทำให้ได้เปรียบในการรบ หลังจากนั้น รูปแบบการบริหารจัดการทางด้าน โลจิสติกส์จึงได้ถูกนำมาประยุกต์ใช้และเข้ามามีบทบาทสำคัญในทางธุรกิจ (Gattorna, 1990)

ประการที่สอง เกิดจากความต้องการที่จะตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า (Customer Satisfaction) ที่มีความหลากหลายและมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว อันเป็นผลมาจากการปฏิวัติอุตสาหกรรม ทำให้มีการพัฒนากระบวนการผลิตสินค้าที่มีประสิทธิภาพสามารถผลิตสินค้าจำนวนมากๆ ทำให้ต้องอาศัยการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบและสินค้าที่รวดเร็ว ทันเวลาและถูกต้อง (Sharman, 1991)

ประการที่สาม เนื่องจากการเกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ (Economic Crisis) ตัวแปรสำคัญได้แก่ ความผันผวนทางด้านราคาน้ำมันในตลาดโลกส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิต ราคาสินค้าโดยทั่วไปจะถูกกำหนดขึ้นจากต้นทุนการผลิตบวกค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และบวกกำไรที่ผู้ผลิตต้องการจะได้รับ ค่าขนส่งดังกล่าวก็คือการจัดการด้าน โลจิสติกส์นั่นเอง ทำให้ทุกประเทศต่างหันมาให้ความสำคัญในด้านการลดต้นทุนเพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ (วิทยา, 2008)

ประการสุดท้าย การที่สังคมโลกก้าวเข้าสู่ยุคของการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Era) ความก้าวหน้าในการสื่อสารคมนาคมและคอมพิวเตอร์ ทำให้มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการดำเนินธุรกิจยุคใหม่ มีการประดิษฐ์คิดค้นเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ ที่นำมาใช้ในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (ชนิด, 2549) เช่น การพัฒนาซอฟต์แวร์ในการจัดการฐานข้อมูล การวางแผนทรัพยากรองค์การ (Enterprise Resource Planning : ERP) การใช้เทคโนโลยีในการตรวจสอบติดตามโดยใช้ความถี่ของคลื่นวิทยุ (Radio Frequency Identification : RFID) ระบบข้อมูลสารสนเทศคลังสินค้า (Warehouse Management System : WMS) ซึ่งเครื่องมือดังกล่าวทำให้การพัฒนาด้าน โลจิสติกส์และโซ่อุปทานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (Chopra, 2001)

## ส่วนที่สอง งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

นิธิ เอียวศรีวงศ์ (2543) ได้กล่าวว่า ประเทศไทยกับจีนได้เคยมีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจผ่านการค้าขายโดยอาศัยเรือสำเภากันจำนวนมาก ตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาเรื่อยมาจนถึงต้นรัตนโกสินทร์ ในลักษณะการปล่อยให้เอกชน เช่น ขุนนางและชาวจีน ทำการค้าสำเภาคงคู่ไปกับของหลวง โดยปริมาณการค้าที่เพิ่มขึ้นในต้นรัตนโกสินทร์ เป็นผลมาจากความเปลี่ยนแปลงของการเมืองระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และการเปลี่ยนนโยบายของราชวงศ์ชิงในเมืองจีน แต่เมื่อชาติตะวันตกเข้ามามีอิทธิพลในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้พร้อมกับการนำเรือสลุบกัปตันที่มีประสิทธิภาพในการบรรทุกสูงกว่าเข้ามา จึงส่งผลต่อค่าเสียหายในการขนส่งที่ถูกลงกว่าการใช้สำเภากัน เพราะสินค้าส่งออกไปตลาดโลกส่วนใหญ่กินระวางบรรทุกสูงทั้งหมด เช่น ข้าวและน้ำตาล รวมถึงการผลักดันให้มีการเพิ่มชนิดและการผลิตสินค้าส่งออกมาขึ้น ทั้งการปลูกอ้อยและการผลิตน้ำตาล จึงมีความจำเป็นในการต้องการแรงงานอพยพจากจีน ในช่วงดังกล่าว ชาวได้กลายเป็นสินค้าออกอันดับหนึ่งของไทย โดยพ่อค้าข้าวและเจ้าของโรงสีส่วนใหญ่เป็นชาวจีน ทั้งนี้ นिति เอียวศรีวงศ์ ได้กล่าวถึงลักษณะเด่นของชาวจีนที่อพยพเข้ามาในสังคมไทยว่า ชาวจีนมีคตินิยมในชีวิตที่แตกต่างจากชาวไทย ให้ความสำคัญกับการทำงานหนัก อดออมและอดทนต่อการทำงาน และการแสวงหาทรัพย์สินสมบัติด้วยการทำงานหนักถือว่าเป็นสิ่งมีเกียรติไม่น่าอับอายแต่อย่างไร เพื่อเป็นการยกระดับตนเองและวงศ์ตระกูลให้พ้นจากฐานะคนธรรมดาไปสู่ชนชั้นนำ

ดังนั้นจากงานศึกษาของนिति เอียวศรีวงศ์ ในช่วงต้นสะท้อนให้เห็นบทบาทด้านเศรษฐกิจของชาวจีนในสังคมไทยช่วงต้นรัตนโกสินทร์ ด้านการขยายตัวของสินค้าส่งออก ระบบการขนส่งทางเรือเป็นจำนวนมาก และลักษณะของชาวจีนในสังคม

เอก วิสกุล (2492) ได้กล่าวไว้ตอนหนึ่งว่า ตั้งแต่ไทยลงนามค้าขายกับต่างประเทศใน พ.ศ. 2393 เป็นช่วงที่เรือสำเภากำลังเสื่อมความนิยมเพราะมีเรือกำปั่นไฟใช้จักรเข้ามา โดยเรือกำปั่นไฟเดินสมุทรลำแรกที่ทำชื่อเสียงในการเดินบรรทุกสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ และสิงคโปร์ นอกจากบรรทุกสินค้าแล้ว ยังมีห้องสำหรับผู้โดยสาร และบรรทุกถุงเมล็ดไปรษณีย์ นอกจากนี้ยังเป็นพาหนะนำพระราชหัตถเลขาของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวไปยังกรุงเทพฯ ที่สิงคโปร์เป็นประจำ โดยเรือลำนี้เป็นที่นิยมใช้บริการกันมาก จนเป็นข่าวแพร่หลายไปทั่วว่าการทำธุรกิจเดินเรือนี้มีกำไรดีและประเทศไทยเป็นทำเลในการแสวงหาโภคทรัพย์ได้ไม่ยาก ดังนั้น บรรดาพ่อค้าสิงคโปร์ทั้งไทยและต่างประเทศจึงเริ่มส่งเรือกำปั่นไฟมาเดินในน่านน้ำสยามมากขึ้น

พรณี บัวเล็ก (2545) ได้ศึกษาเรื่อง “ลักษณะของนายทุนไทย ในช่วงระหว่างพ.ศ. 2457-2482 บทเรียนจากความรู้รุ่งโรจน์สู่โศกนาฏกรรม” พบว่า บทบาทของบริษัทยุโรประหว่าง

ประเทศที่มีบทบาทในน่านน้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตั้งแต่ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 ส่วนใหญ่เป็นของบริษัทชาติตะวันตก เช่น เรือกลไฟของอังกฤษและนอร์เวย์ที่เข้ามามีบทบาทแทนเยอรมัน ในเส้นทางเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ ฮองกงและซัวเถา โดยในช่วงเดียวกัน บริษัทไชน่าริมรุกค้ารคของนอร์เวย์ส่งเรือเข้ามาเดินประจำในประเทศสยาม โดยบริษัทนี้ต้นห้วงหลีเป็นตัวแทนจัดการ บริษัทสำนักงานและท่าเรืออยู่ตำบลยานนาวา ซึ่งแต่เดิมเป็นของบริษัทเรือเมล์จีนสยาม นอกจากนี้ มีการเดินเรือของบริษัทอีสเอเชียติก ผู้ถือหุ้นใหญ่เป็นชาวเดนมาร์ก ที่เข้ามาดำเนินกิจการเดินเรือขนส่งและโดยสารในไทย ต่อมาในปี พ.ศ. 2454 (1911) บริษัทอีสเอเชียติกริเริ่มสร้างเรือกำปั่นขนาดใหญ่โดยใช้เครื่องยนต์ดีเซลแทนเครื่องสตีมไอน้ำ และให้นามว่า “เซลินเดีย” การทดลองใช้เครื่องยนต์ดีเซลสำหรับเดินเรือสมุทรขนาดใหญ่นี้เป็นของใหม่ แต่เมื่อใช้ไปแล้วปรากฏว่าได้ผลดีเกินคาด บริษัทเรือกลไฟอื่นๆ ได้เปลี่ยนแบบไปสร้างกันต่อๆ มาแพร่หลายทั่วไป นับว่าบริษัทอีสเอเชียติกเป็นบริษัทแรกในการริเริ่มเดินเรือประเภทนี้ และกรุงเทพฯ ก็ได้ชื่อว่าเป็นท่าเรือแรกที่มีกำปั่นยนต์มาเดินเป็นประจำ

พจนานุกรมของ รุณ ได้ทำการศึกษาเรื่อง การเดินเรือพาณิชย์กับเศรษฐกิจไทย พ.ศ. 2398-2468 พบว่ามีข้อมูลที่สอดคล้องกันคือ ภายหลังจากเปิดเสรีการค้าของไทยในช่วงสนธิสัญญาบาวริง ธุรกิจเดินเรือพาณิชย์ของชาวตะวันตกทั้งอังกฤษ เยอรมนี นอร์เวย์ ได้เข้ามามีอิทธิพลในสังคมไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากการขยายตัวของธุรกิจการส่งสินค้าออกและนำสินค้าเข้าประเทศเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ไทยต้องสูญเสียผลประโยชน์ที่ควรจะได้ อีกทั้งการขนส่งข้าวซึ่งเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยมีต้นทุนสูงขึ้นเพราะถูกเรียกเก็บค่าระวางในอัตราที่สูงและไม่แน่นอน ซึ่งส่งผลกระทบต่อเกษตรกรที่ต้องถูกกดราคาข้าวให้ต่ำลง เพื่อชดเชยกับอัตราค่าระวางขนส่งข้าวที่ถูกเรียกเก็บในอัตราสูง โดยภาครัฐได้มีความพยายามอยู่หลายครั้งที่จะจัดตั้งหรือสนับสนุนธุรกิจการเดินเรือพาณิชย์ของภาครัฐขึ้น แต่ก็ไม่ประสบผลสำเร็จ ซึ่งสัมพันธ์กับข้อจำกัดของไทยที่ขาดกำลังคนที่มีความรู้และความเข้าใจในกิจการเดินเรือการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อจำกัดของทุนในการบริหารจัดการ ทั้งนี้ การเข้ามาของธุรกิจการเดินเรือขนส่งสินค้าของชาวตะวันตกนอกจากส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ที่รัฐควรจะได้โดยตรงแล้ว ยังเป็นแรงกดดันต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของชาวจีนโพ้นทะเลและชาวไทยเชื้อสายจีนในประเทศไทย ที่ทำธุรกิจส่งออกและนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศระหว่างไทยกับจีน ผ่านเส้นทางการค้าส่ง “ฮองกง สิงคโปร์ และซัวเถา”

จากงานศึกษาของ สุภางค์ จันทวานิชและคณะ (2539 : 80-87) พบว่า ในช่วงทศวรรษที่ 20-30 ที่ผ่านมา ในกรุงเทพฯ มีพ่อค้าจีนที่ดำเนินธุรกิจการค้าสำคัญระหว่างไทย ฮองกง สิงคโปร์ และซัวเถา ประมาณ 60-70 แห่ง (ไม่รวมบริษัทที่เป็นโรงสีข้าวและค้าข้าว) โดยกลุ่มพ่อค้าจีนใน

ประเทศไทยประกอบด้วยกลุ่มพ่อค้าจีน 8 ตระกูลใหญ่ ที่เป็นเจ้าของโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ คิดเป็น 61% ของโรงสีทั้งหมด 27 แห่ง รวมถึงธุรกิจเดินเรือส่วนใหญ่ก็อยู่ภายใต้การดำเนินการของชาวจีน เช่นกัน จนในปี ค.ศ. 1910 (พ.ศ. 2453) ได้มีการก่อตั้งของเครือข่ายการค้า “ฮ่องกง สิงคโปร์ และชัวเถา” ภายใต้การสนับสนุนของสมาคมพ่อค้าชาวจีนในไทย และมีการจัดตั้งสมาคมโรงสีในปี ค.ศ. 1915-1918 (พ.ศ. 2458-2461) เพื่อเป็นสถานที่ที่พ่อค้าชาวจีนจะได้ปรึกษาหารือเรื่องราคาข้าวเปลือก ข้าวสารและธุรกิจโรงสีข้าวร่วมกัน ต่อมาในปี ค.ศ. 1928 (พ.ศ. 2471) ได้มีการจดทะเบียนเป็นสมาคมการค้ากับรัฐบาลไทย โดยต้นชีวิตดั้ง ของตระกูลหวังหลี ถัดมาในปี ค.ศ. 1925 ได้มีการจัดตั้งสมาคมพ่อค้านำเข้า “ฮ่องกง สิงคโปร์ และชัวเถา” ที่ถนนทรงวาด กรุงเทพฯ โดยในที่ทำการสมาคมฯ แห่งนี้ มีสำนักงานตัวแทนบริษัทเดินเรือดำเนินธุรกิจจอร์จระวางเรือดำเนินการอยู่ด้วย ขณะที่การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ โดยเฉพาะข้าว เป็นสินค้าออกที่สำคัญยังคงประสบปัญหาเรื่องการเก็บค่าระวางเรือที่สูงมากของบริษัทเดินเรือต่างประเทศ (ชาวตะวันตก) ดังนั้นในช่วงต้นทศวรรษที่ 30 นักธุรกิจชาวจีนในไทย จึงได้เริ่มก่อตั้งบริษัทเดินเรือของชาวจีนในประเทศไทยขึ้นหลายแห่ง ด้วยการเช่าเรือมาเดินเรือขนส่งและเป็นตัวแทนของบริษัทเดินเรือต่างประเทศ ได้แก่ บริษัทการเดินเรือฮัวเซียน บริษัทเดินเรือหวังหลี และบริษัท โงวฮก ซึ่งนับเป็นจุดเริ่มต้นสำคัญของการขยายธุรกิจด้านการค้าข้าวของชาวจีนและชาวไทยเชื้อสายจีนในประเทศไทย ไปสู่ธุรกิจการขนส่งทางเรือเพิ่มขึ้น

ดังนั้น จากงานศึกษาวิจัยข้างต้น แสดงให้เห็นว่า ระบบธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยในระยะแรกมีความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องกับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและการเข้ามาของชาวตะวันตกในช่วงการลงนามในสนธิสัญญาบาวริง ที่ส่งผลต่อการขยายตัวของธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ และการดำรงอยู่ของกลุ่มพ่อค้าชาวจีนและชาวไทยเชื้อสายจีนในสังคมไทย ที่มีบทบาทสำคัญในเศรษฐกิจการค้าของไทยมาก่อน จนนำไปสู่การพัฒนาและขยายขอบเขตการทำธุรกิจด้านการขนส่งโดยชาวจีนและชาวไทยเชื้อสายจีนในสังคมไทย เพื่อแข่งขันกับชาวต่างประเทศ โดยเฉพาะการก่อตั้งบริษัท โงวฮก ในปี พ.ศ. 2472 นั้น เกิดขึ้นจากการรวมตัวของพ่อค้าข้าวสำคัญๆ 5 ตระกูลที่รวมตัวกันจัดตั้งบริษัทขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อแก้ไขปัญหาการถูกเอาเปรียบเรื่องการเก็บค่าระวางเรือและความไม่แน่นอนในการว่าจ้างขนส่งข้าวทางเรือไปจำหน่ายในตลาดต่างประเทศ จนในปัจจุบัน โงวฮก จัดเป็นบริษัทของชาวไทยเชื้อสายจีนในประเทศไทยบริษัทเดียวที่ดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งมาตั้งแต่ช่วงแรก และยังคงดำเนินการธุรกิจด้านนี้จนกระทั่งปัจจุบัน จนได้รับการยอมรับให้เป็นผู้นำด้านโลจิสติกส์ที่ขยายขอบเขตครอบคลุมไปทั่วเอเชียและทั่วโลกในปัจจุบัน นับว่าเป็นตัวอย่างของพัฒนาการงานด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศไทย