

การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่

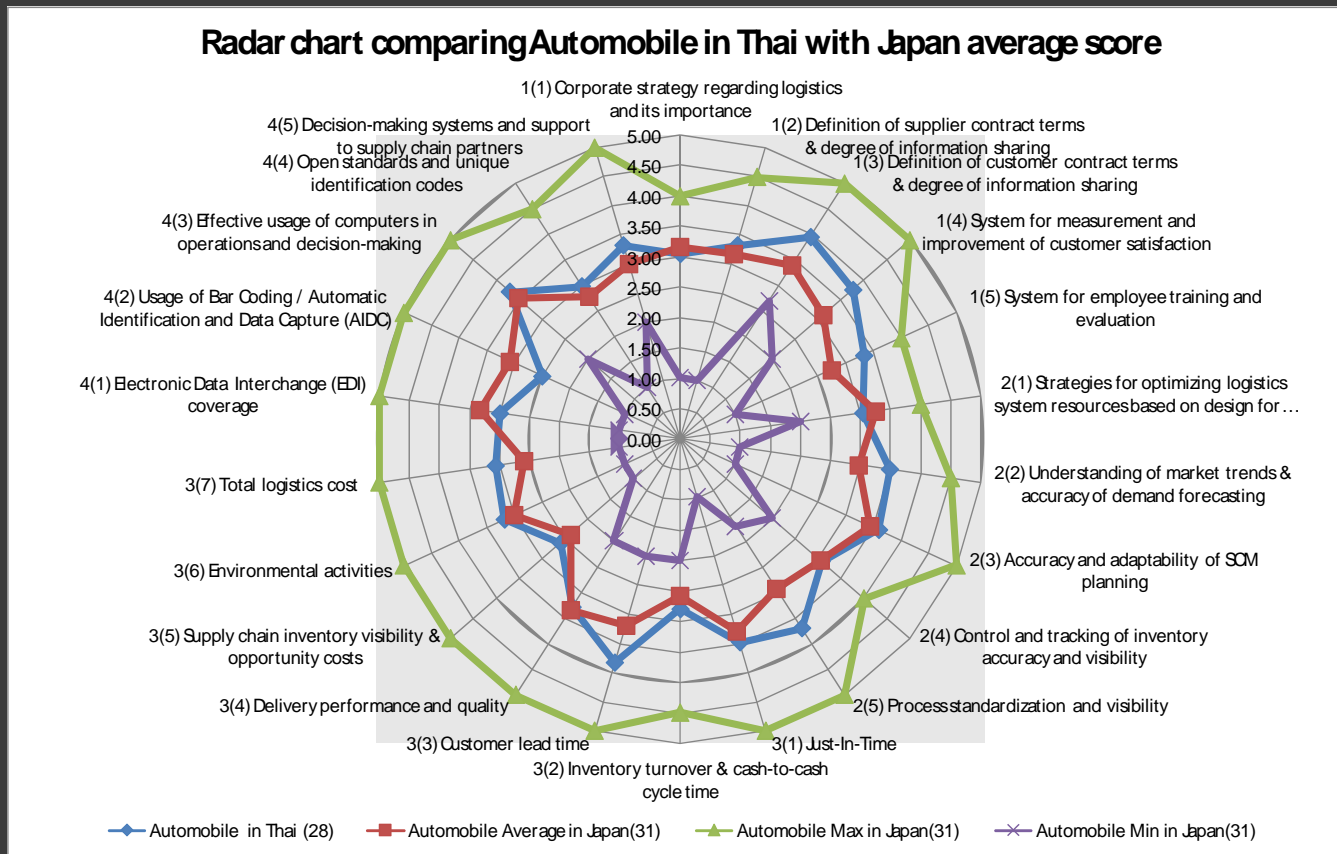
อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

ประเด็นพัฒนาสำหรับอุตสาหกรรมไฟฟ้า

- ◎ ยังไม่ได้มีการนำระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นจำเป็นสำหรับคู่ค้าผ่านระบบเครือข่ายอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) มาใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- ◎ มีการนำระบบบาร์โค้ด หรือระบบติดตามวัสดุ/ สินค้า มาใช้ แต่ยังไม่ได้ใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- ◎ ไม่เห็นความสำคัญของการใช้ระบบหมายเลขมาตรฐาน ในห่วงโซ่อุปทาน

การวิเคราะห์ศักยภาพภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

◎ อุตสาหกรรมเครื่องจักร/ยานยนต์ 28 องค์กร (7.47% ของกลุ่มตัวอย่าง)



การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่

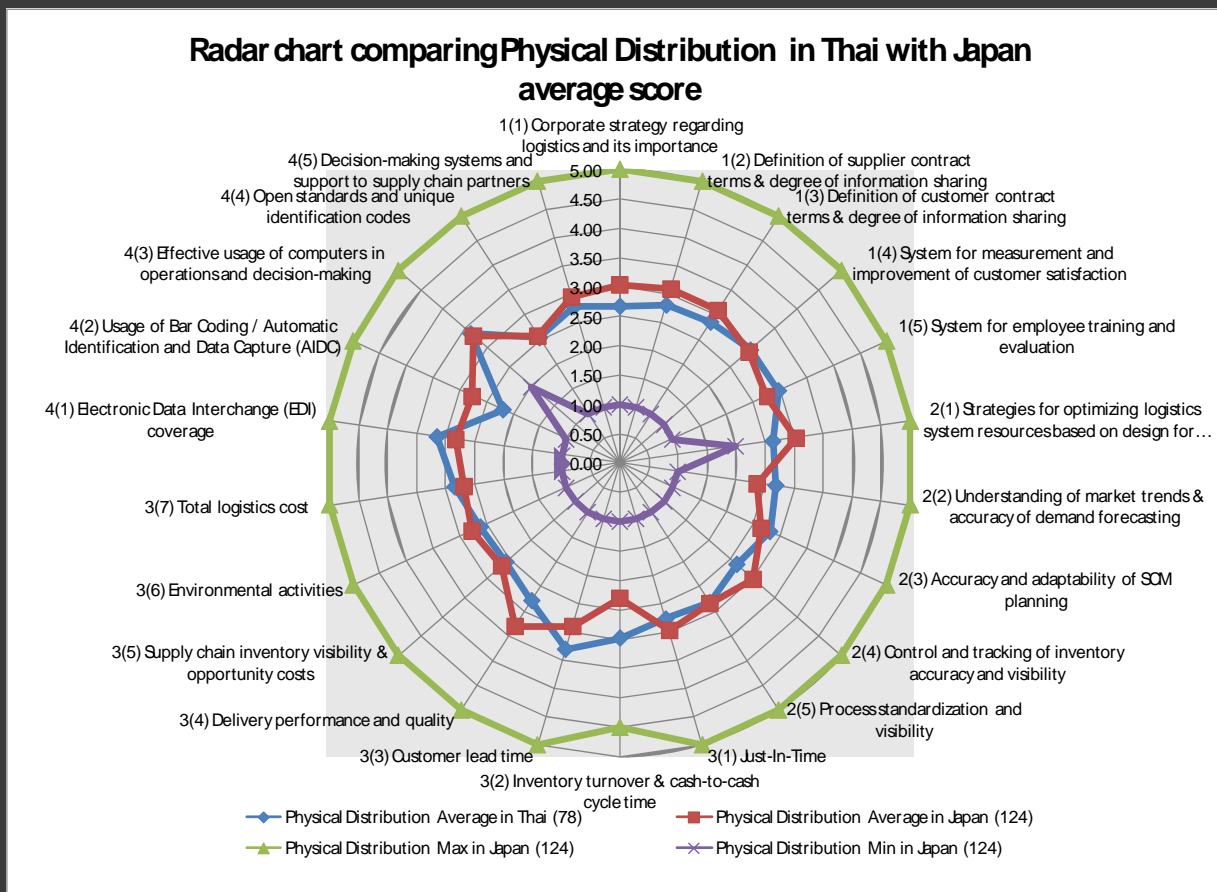
อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

ประเด็นพัฒนาสำหรับอุตสาหกรรมเครื่องจักร/ ยานยนต์

- ◎ มีการนำระบบบาร์โค้ด หรือระบบติดตามวัสดุ/ สินค้า มาใช้ แต่ยังไม่ได้ใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- ◎ ความไม่แม่นยำของข้อมูลสถานะของสินค้าคงคลังที่เกิดขึ้นในโซ่อุปทาน และค่าเสียโอกาสที่เกิดขึ้น

การวิเคราะห์ศักยภาพภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

๐ อุตสาหกรรมผู้ส่ง/กระจายสินค้าอิสระ 78 องค์กร (20.8% ของกลุ่มตัวอย่าง)



การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่

อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

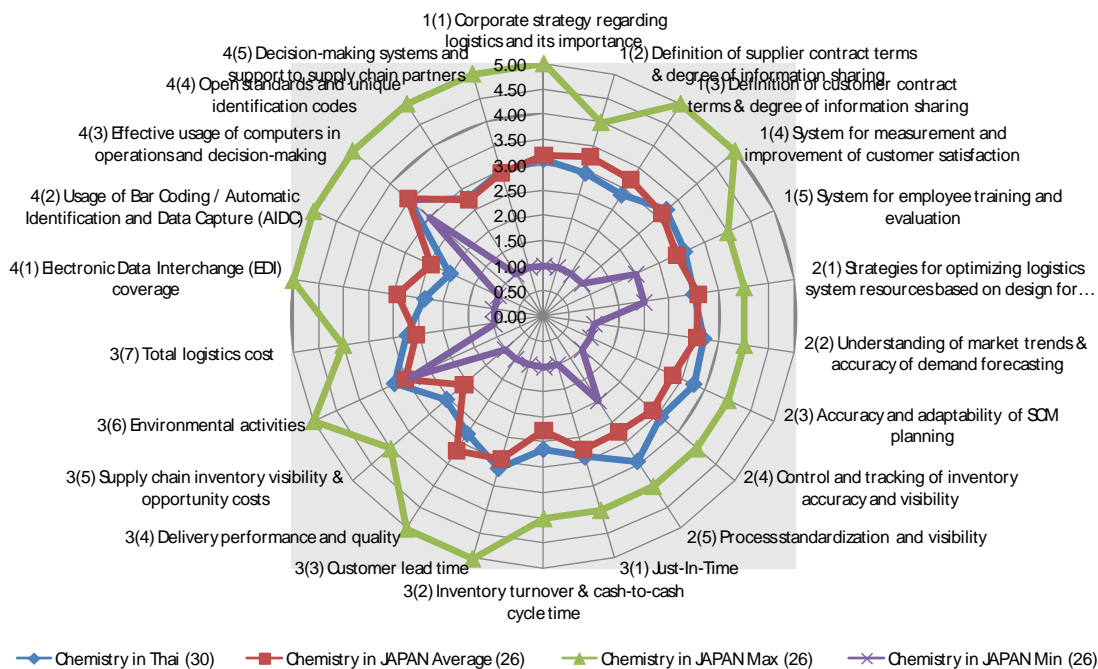
ประเด็นพัฒนาสำหรับอุตสาหกรรมผู้ส่ง/กระจายสินค้าอิสระ

- ◎ องค์กรยังไม่ให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน ในรูปของกลยุทธ์องค์กร อย่างเป็นรูปธรรม
- ◎ ยังไม่มีการควบคุมและติดตามสินค้า และวัสดุคงคลัง ที่ครอบคลุม ทั้งในส่วนขององค์กร และห่วงโซ่อุปทาน
- ◎ ความไม่แม่นยำของข้อมูลสถานะของสินค้าคงคลังที่เกิดขึ้นในห่วงโซ่อุปทาน และค่าเสียโอกาส ที่เกิดขึ้น
- ◎ การไม่ให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมเท่าที่ควร
- ◎ มีการนำระบบบาร์โค้ด หรือระบบติดตามวัสดุ/ สินค้า มาใช้ แต่ยังไม่ได้ใช้อย่างเต็ม ประสิทธิภาพ
- ◎ ไม่เห็นความสำคัญของการใช้ระบบหมายเลขมาตรฐาน ในห่วงโซ่อุปทาน

การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

๐ อุตสาหกรรมเคมี 30 องค์กร (8% ของกลุ่มตัวอย่าง)

Radar chart comparing Chemistry in Thai with Japan average score



การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่

อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

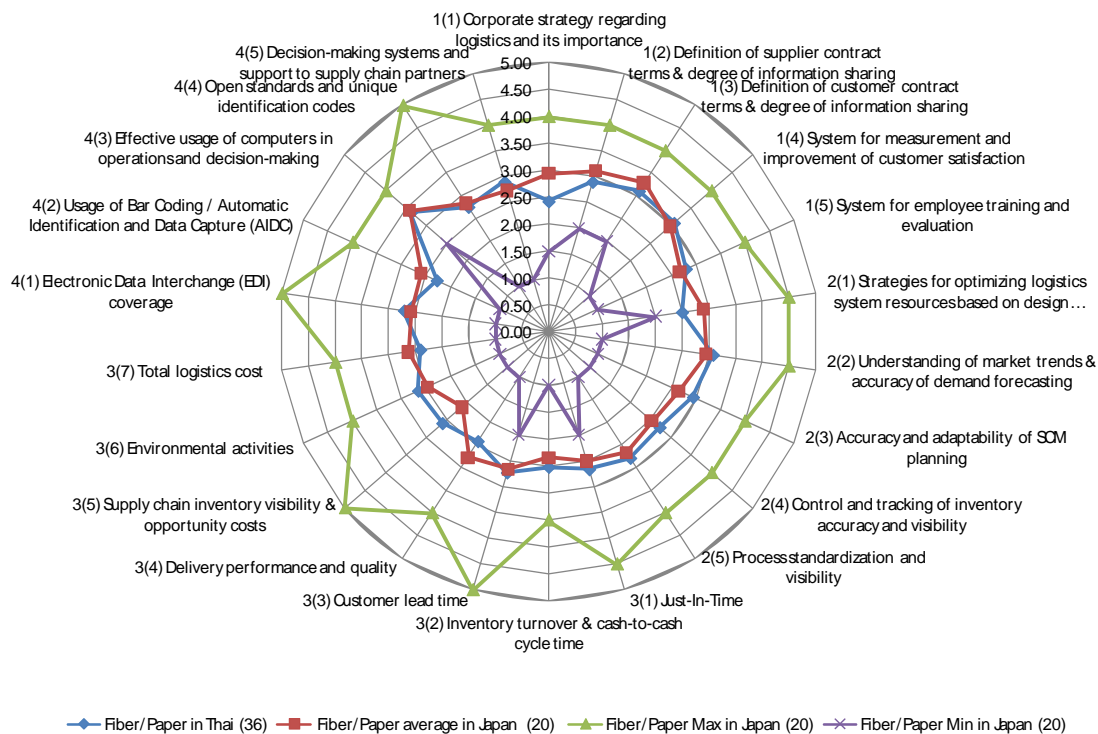
ประเด็นพัฒนาสำหรับอุตสาหกรรมเคมี

- ◎ ความไม่แม่นยำของระบบในการวัดการหมุนเวียนของสินค้าคงคลัง และเงินสด
- ◎ ความไม่แม่นยำของข้อมูลสถานะของสินค้าคงคลังที่เกิดขึ้นในโซ่อุปทาน และค่าเสียโอกาสที่เกิดขึ้น
- ◎ ยังไม่ได้มีการนำระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่จำเป็นสำหรับคู่ค้าผ่านระบบเครือข่ายอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) มาใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- ◎ มีการนำระบบบาร์โค้ด หรือระบบติดตามวัสดุ/ สินค้า มาใช้ แต่ยังไม่ได้ใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

๐ อุตสาหกรรมกระดาษ/สิ่งทอ 36 องค์กร (9.6% ของกลุ่มตัวอย่าง)

Radar chart comparing Fiber/Paper in Thai with Japan average score



การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่

อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

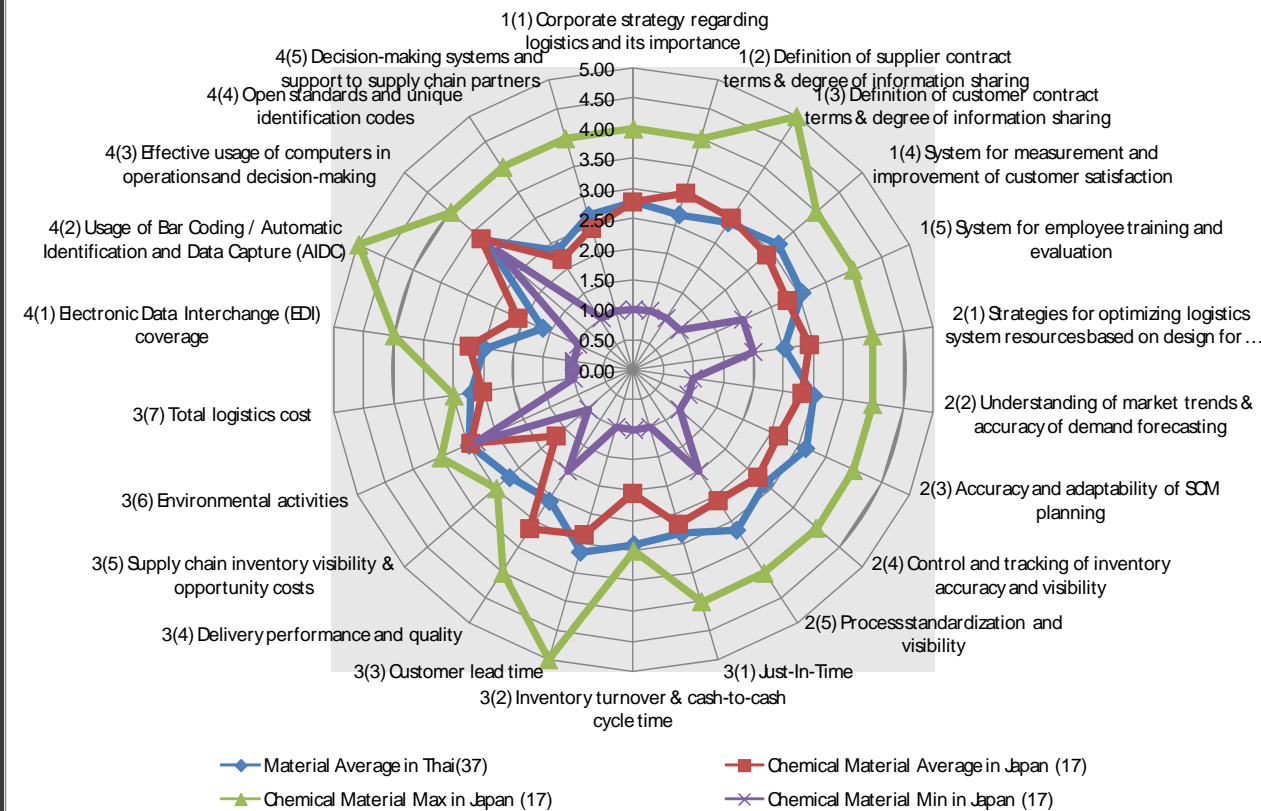
ประเด็นพัฒนาสำหรับอุตสาหกรรมกระดาษ/ สิ่งทอ

- ◎ องค์กรยังไม่ให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน ในรูปของกลยุทธ์องค์กร อย่างเป็นรูปธรรม
- ◎ การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรด้านโลจิสติกส์ ที่ยังไม่เต็มประสิทธิภาพ
- ◎ ยังไม่มีการบูรณาการแนวคิดแบบ JIT มาใช้ อย่างเต็มรูปแบบ
- ◎ ความไม่แม่นยำของระบบในการวัดการหมุนเวียนของสินค้าคงคลัง และเงินสด
- ◎ ประสิทธิภาพและคุณภาพในการจัดส่งสินค้าที่ต่ำ
- ◎ ความไม่แม่นยำของข้อมูลสถานะของสินค้าคงคลังที่เกิดขึ้นในห่วงโซ่อุปทาน และค่าเสียโอกาสที่เกิดขึ้น
- ◎ การไม่ทราบต้นทุนโลจิสติกส์ขององค์กร และคู่ค้า
- ◎ มีการนำระบบบาร์โค้ด หรือระบบติดตามวัสดุ/ สินค้า มาใช้ แต่ยังไม่ได้ใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

◎ อุตสาหกรรมวัสดุ 37 องค์กร (9.87% ของกลุ่มตัวอย่าง)

Radar chart comparing Material in Thai with Japan average score



การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

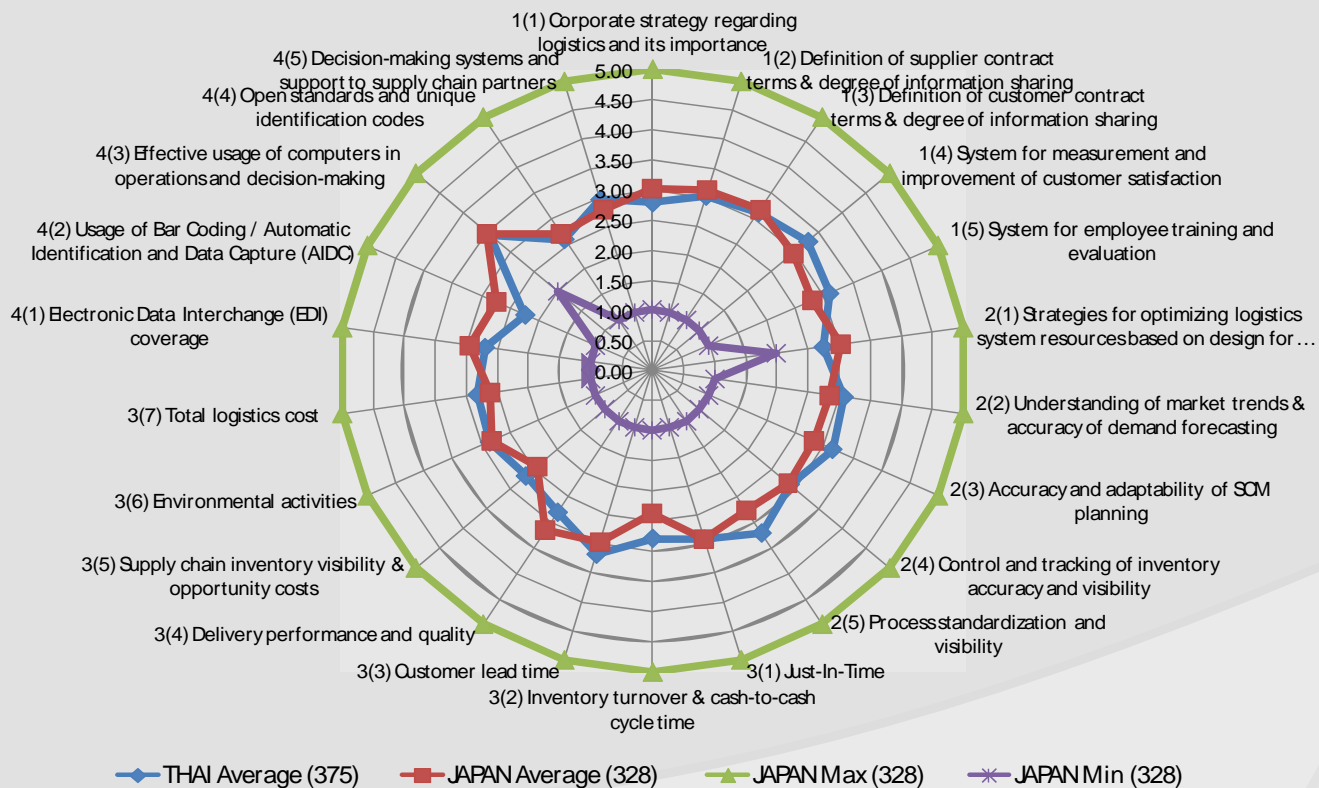
ประเด็นพัฒนาสำหรับอุตสาหกรรมวัสดุ

- ◎ การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรด้านโลจิสติกส์ ที่ยังไม่เต็มประสิทธิภาพ
- ◎ ประสิทธิภาพและคุณภาพในการจัดส่งสินค้าที่ต่ำ
- ◎ ยังไม่ได้มีการนำระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่จำเป็นสำหรับคู่ค้าผ่านระบบเครือข่ายอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) มาใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- ◎ มีการนำระบบบาร์โค้ด หรือระบบติดตามวัสดุ/ สินค้า มาใช้ แต่ยังไม่ได้ใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- ◎ ไม่เห็นความสำคัญของการใช้ระบบหมายเลขมาตรฐาน ในห่วงโซ่อุปทาน
- ◎ การไม่บูรณาการระบบในการตัดสินใจ ระหว่างองค์กรในห่วงโซ่อุปทาน

การวิเคราะห์ศักยภาพภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

ภาพรวมอุตสาหกรรมไทย 375 องค์กร

Radar chart comparing company with JAPAN average score

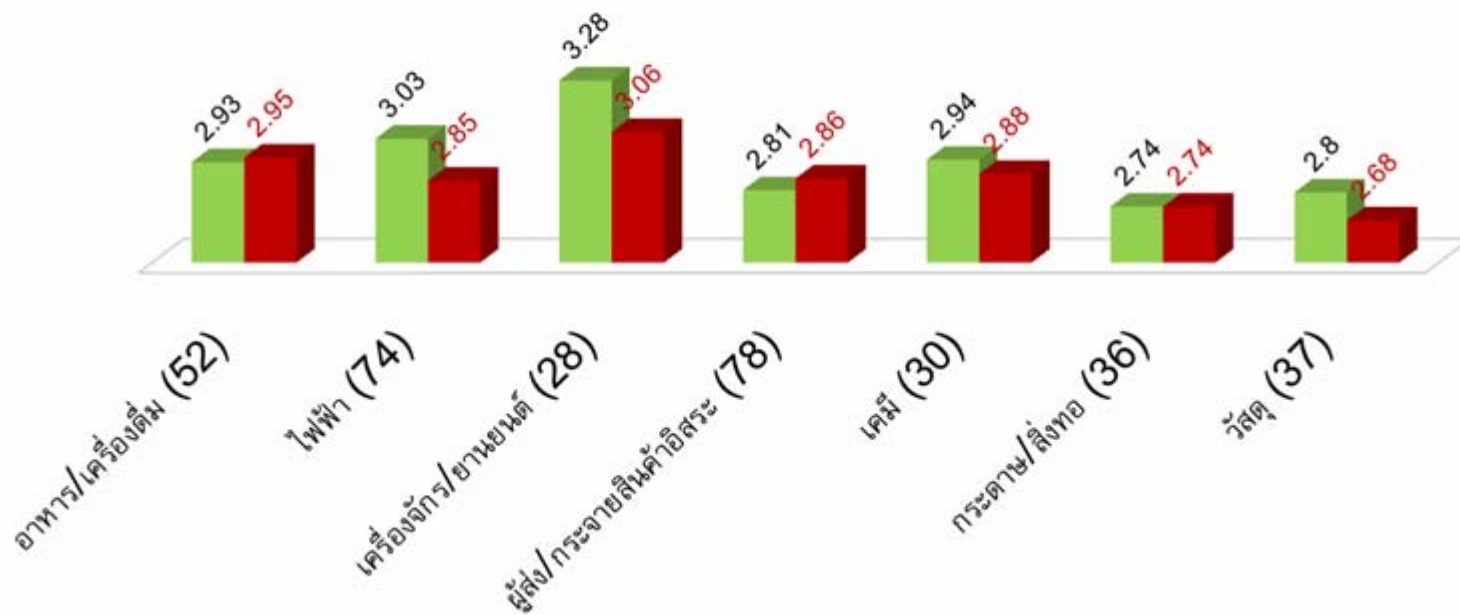


การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

เปรียบเทียบภาพรวม รายอุตสาหกรรม

การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายอุตสาหกรรม

■ ไทย ■ ญี่ปุ่น



การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

- ◎ พบว่าในภาพรวม อุตสาหกรรมไทย มีการดำเนินการที่ต้องการการพัฒนาที่คล้ายกัน กล่าวคือ
 - ◎ องค์กรยังไม่ให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน ในรูปของกลยุทธ์องค์กร อย่างเป็นรูปธรรม
 - ◎ การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรด้านโลจิสติกส์ ที่ยังไม่เต็มประสิทธิภาพ
 - ◎ ยังไม่มีการควบคุมและติดตามสินค้า และวัสดุคงคลัง ที่ครอบคลุม ทั้งในส่วนขององค์กร และห่วงโซ่อุปทาน
 - ◎ ยังไม่มีการบูรณาการแนวคิดแบบ JIT มาใช้ อย่างเต็มรูปแบบ
 - ◎ ความไม่แม่นยำของระบบในการวัดการหมุนเวียนของสินค้าคงคลัง และเงินสด
 - ◎ ประสิทธิภาพและคุณภาพในการจัดส่งสินค้าที่ต่ำ
 - ◎ ความไม่แม่นยำของข้อมูลสถานะของสินค้าคงคลังที่เกิดขึ้นในห่วงโซ่อุปทาน และค่าเสียโอกาสที่เกิดขึ้น

การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

- พบว่าในภาพรวม อุตสาหกรรมไทย มีลักษณะจุดอ่อนที่ใกล้เคียงกัน กล่าวคือ (ต่อ)
 - การไม่ทราบต้นทุนโลจิสติกส์ขององค์กร และลูกค้า
 - ยังไม่ได้มีการนำระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่จำเป็นสำหรับลูกค้าผ่านระบบเครือข่ายอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) มาใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
 - มีการนำระบบบาร์โค้ด หรือระบบติดตามวัสดุ/ สินค้า มาใช้ แต่ยังไม่ได้อาศัยอย่างเต็มประสิทธิภาพ
 - ไม่เห็นความสำคัญของการใช้ระบบหมายเลขมาตรฐาน ในห่วงโซ่อุปทาน
 - การไม่บูรณาการระบบในการตัดสินใจ ระหว่างองค์กรในห่วงโซ่อุปทาน
 - การไม่ให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมเท่าที่ควร

แนวทางการพัฒนาศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

- ◎ ประเด็นการนำระบบบาร์โค้ด หรือระบบติดตามวัสดุ/ สินค้า มาใช้
 - ◎ จากข้อมูล พบว่า อุตสาหกรรมในประเทศไทย ส่วนใหญ่ ได้มีการนำระบบบาร์โค้ด หรือระบบติดตามวัสดุ/ สินค้า มาใช้ในหลายๆ กระบวนการ แต่ยังไม่ได้มีการนำมาใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- ◎ **แนวทางการพัฒนา**
 - ◎ การปรับเปลี่ยนแนวคิดการใช้ระบบฯ ว่า ระบบฯ ไม่ใช่ เป็นเพียงเครื่องมือในการเก็บข้อมูล/ ตรวจสอบติดตามข้อมูล แต่สามารถนำมาใช้ประกอบการวางแผน และการจัดการในองค์กร โดยนำทรัพยากรข้อมูลที่มีในระบบฯ มาเชื่อมโยงกับกระบวนการอื่นๆ ในแผนก/ หน่วยงาน อื่นๆ ในองค์กร รวมทั้งการนำมาเชื่อมโยงกับระบบ EDI ซึ่งจะช่วยให้องค์กรสามารถวางแผนและตัดสินใจในกระบวนการต่างๆ ได้อย่างถูกต้อง และแม่นยำ ภายใต้ข้อมูลสนับสนุนที่ชัดเจน
 - ◎ การปฏิรูประบบฯ เข้ากับองค์กรอื่นๆ ในห่วงโซ่อุปทาน จะลดความซ้ำซ้อนของระบบ และทำให้การตรวจสอบ/ ติดตามข้อมูล ทำได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

แนวทางการพัฒนาศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

- ◎ ประเด็นการนำระบบหมายเลขมาตรฐานและระบบหมายเลขมาตรฐาน มาใช้
 - ◎ จากข้อมูล พบว่า อุตสาหกรรมในประเทศไทย ส่วนใหญ่เริ่มเห็นความสำคัญของการใช้ระบบหมายเลขมาตรฐาน รวมถึงระบบ EDI แต่ยังไม่ได้นำมาใช้ในการตัดสินใจ/ ติดตาม/ ตรวจสอบ วัสดุ/ ผลิตภัณฑ์ อย่างเต็มประสิทธิภาพ ทั้งในองค์กรเอง และในห่วงโซ่อุปทาน
- ◎ **แนวทางการพัฒนา**
 - ◎ การปฏิรูประบบฯ เข้ากับองค์กรอื่นๆ ในห่วงโซ่อุปทาน จะลดความซ้ำซ้อนของระบบ และทำให้การตัดสินใจ/ ตรวจสอบ/ ติดตามข้อมูล ทำได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
 - ◎ การนำระบบหมายเลขมาตรฐาน มาบูรณาการ เชื่อมโยงกับระบบ EDI ทั้งในองค์กร และห่วงโซ่อุปทาน จะทำให้การวางแผน/ การดำเนินการ เป็นสากล และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

แนวทางการพัฒนาศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

- ◎ ประเด็น กลยุทธ์และการปฏิรูปองค์กร
 - ◎ จากข้อมูล พบว่า อุตสาหกรรมในประเทศไทย ส่วนใหญ่มีความไม่ชัดเจนในการกำหนดกลยุทธ์ทางด้านการจัดการโลจิสติกส์หรือการวางแผนความร่วมมือภายในห่วงโซ่อุปทาน และการปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการจัดการโลจิสติกส์
- ◎ **แนวทางการพัฒนา**
 - ◎ การทบทวนและกำหนดแผนเชิงกลยุทธ์ในกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่ง การจัดการสินค้าคงคลัง การใช้ประโยชน์ของการกระจายสินค้า การใช้ทรัพยากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งในองค์กรและในห่วงโซ่อุปทาน
 - ◎ การบูรณาการข้อมูล และแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน/ แผนก รวมถึงหน่วยงานอื่นๆ ในห่วงโซ่อุปทาน และการเปิดกว้างให้องค์กรที่เกี่ยวข้อง เข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผน และการปรับปรุงกระบวนการวิธีการดำเนินงาน
 - ◎ การนำหลักการ Design for Logistics มาใช้

แนวทางการพัฒนาศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

- ◎ ประเด็นการหมุนเวียนของเงินสดที่ได้ลงทุนไปในการให้บริการ (Cash to Cash Cycle Time)
 - ◎ จากข้อมูล พบว่า อุตสาหกรรมในประเทศไทย ส่วนใหญ่มีระบบในการติดตามการหมุนเวียนของสินค้าคงคลัง แต่อาจจะไม่มีความแม่นยำ หรือไม่มีการเชื่อมโยงกับงบกระแสเงินสดขององค์กร
- ◎ **แนวทางการพัฒนา**
 - ◎ การทบทวนถึงความแม่นยำของระบบในการติดตามการหมุนเวียนของสินค้าคงคลัง ทั้งในเชิงของระบบที่ใช้ (ระบบเอกสาร หรือระบบ IT) และในเชิงระบบในการดำเนินการ (ความถี่ในการตรวจสอบ วิธีการในการตรวจสอบ) เพื่อพัฒนาระบบติดตามการหมุนเวียนของสินค้าคงคลังให้มีความแม่นยำมากยิ่งขึ้น
 - ◎ การเชื่อมโยงการหมุนเวียนของสินค้าคงคลัง เข้ากับงบกระแสเงินสด ซึ่งอาจจะต้องใช้การพัฒนาาระบบ IT ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ ในการดำเนินการขององค์กรได้สะดวกมากขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การลดระยะเวลาการหมุนเวียนสินค้าคงคลังให้สามารถหมุนเวียนสินค้าคงคลังได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

แนวทางการพัฒนาศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

- ◎ ประเด็นการรับรู้สถานะของสินค้าคงคลังที่เกิดขึ้นในโซ่อุปทาน และค่าเสียโอกาสที่เกิดขึ้น
- ◎ จากข้อมูล พบว่า อุตสาหกรรมในประเทศไทย ส่วนใหญ่ทราบเฉพาะสถานะของสินค้าคงคลังของตนเอง แต่ไม่ได้มีการถ่ายโอนข้อมูลระหว่างองค์กรในห่วงโซ่อุปทาน และการประเมินค่าเสียโอกาส เกิดขึ้นภายในองค์กรเท่านั้น
- ◎ **แนวทางการพัฒนา**
- ◎ การแลกเปลี่ยนข้อมูลสถานะสินค้าคงคลัง ระหว่างองค์กรและผู้ส่งมอบ และระหว่างองค์กรและลูกค้า โดยอาจเริ่มจากสินค้าหลักขององค์กร หรือมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับลูกค้าหลัก หรือกลุ่มผู้ส่งมอบหลักขององค์กร
- ◎ การนำระบบ IT หรือระบบ EDI มาประยุกต์ใช้ระหว่างองค์กร จะช่วยให้การติดตามสถานะสินค้าคงคลังระหว่างองค์กรมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- ◎ การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างองค์กร นำไปสู่แนวทางในการลดปริมาณสินค้าคงคลัง และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทานได้

แนวทางการพัฒนาศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

- ◎ ประเด็นประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
- ◎ จากข้อมูล พบว่า อุตสาหกรรมไทยมีประสิทธิภาพการจัดส่งสินค้าอยู่ระหว่าง 95-99% และมีการเก็บข้อมูลสาเหตุหลักในการส่งสินค้าไม่ทัน หรือเกิดความผิดพลาดระหว่างการจัดส่งสินค้า แต่ยังไม่นำข้อมูลเหล่านั้นมาใช้ในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการขนส่งไม่มากนัก
- ◎ **แนวทางการพัฒนา**
- ◎ การนำข้อมูลสาเหตุหลักในการขนส่งสินค้าผิดพลาดมาใช้ในการปรับปรุงและป้องกันข้อผิดพลาด เพื่อเพิ่มอัตราการจัดส่งสินค้าให้ทันเวลา และอัตราความแม่นยำในการจัดส่งสินค้า ให้มีประสิทธิภาพสูงกว่า 99%
- ◎ การสร้างความร่วมมือระหว่างลูกค้าและผู้ส่งมอบ ในการตกลงร่วมกัน เพื่อหาแนวทางในการลดการตรวจสอบสินค้า (Incoming Inspection) โดยไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพสินค้า

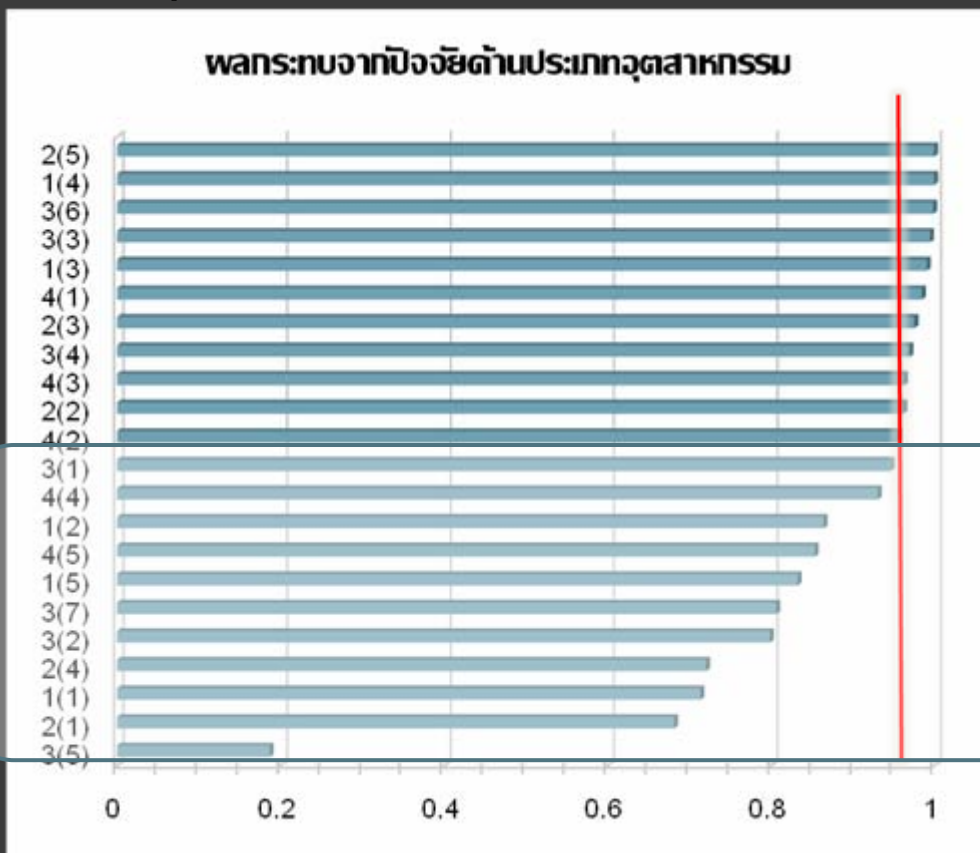
การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของปัจจัยพื้นฐานขององค์กรที่มี ผลต่อศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย

การวิเคราะห์ภาพรวมศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ของผู้ประกอบการ
ไทย

- ◎ในการศึกษาหาปัจจัยพื้นฐานขององค์กรที่มีอิทธิพลต่อศักยภาพทางด้าน Logistics/Supply Chain Management ทั้ง 22 ดัชนี ของกลุ่มธุรกิจผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ นั้น ได้พิจารณาปัจจัยทางด้านประเภทอุตสาหกรรม
- ◎ตามสมมุติฐานที่ว่าประเภทอุตสาหกรรม ไม่มีผลต่อศักยภาพทางด้าน Logistics/Supply Chain Management โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 95%

การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของปัจจัยพื้นฐานขององค์กรที่มีผลต่อศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย

◎ ประเภทอุตสาหกรรม



11 ดัชนีชี้วัดที่ไม่มี ความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญกับประเภทอุตสาหกรรม

การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของปัจจัยพื้นฐานขององค์กรที่มีผลต่อศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย

๑ 11 ดัชนีชี้วัดที่ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญกับประเภทอุตสาหกรรม

ดัชนีที่	ดัชนี
1(1)	กลยุทธ์ขององค์กรเกี่ยวกับการให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์และระบบการจัดการห่วงโซ่อุปทาน
1(2)	การทำสัญญาร่วมกับผู้รับช่วงงาน และระดับในการแลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกัน
1(5)	ระบบในการฝึกอบรมพนักงาน และการประเมินผลการทำงานของพนักงาน
2(1)	กลยุทธ์ในการใช้ประโยชน์ทรัพยากรด้านการขนถ่ายวัสดุ, สินค้า ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยใช้หลักการของการออกแบบเพื่อการขนถ่ายวัสดุ, สินค้าที่เหมาะสม (Design for Logistics)
2(4)	การควบคุมและการติดตามการให้บริการ รวมถึงทรัพยากร และ งานที่อยู่ระหว่างการรอรับบริการ: ความถูกต้องแม่นยำในการให้บริการ และความสามารถในการตรวจสอบ
3(1)	การนำแนวคิดด้านการให้บริการแบบทันเวลา (Just In Time, JIT) มาใช้ในองค์กร
3(2)	การหมุนเวียนของเงินสดที่ได้ลงทุนไปในการให้บริการ (Cash to Cash Cycle Time)
3(5)	การรับรู้สถานะของสินค้าคงคลังที่เกิดขึ้นในโซ่อุปทาน และค่าเสียโอกาสที่เกิดขึ้น
3(7)	ต้นทุนโดยรวมในด้านการขนถ่ายวัสดุ/ สินค้า ในห่วงโซ่อุปทาน
4(4)	การใช้หมายเลขมาตรฐาน และระบบหมายเลขเดียวในการระบุสินค้า
4(5)	ระบบการตัดสินใจ และการสนับสนุนองค์กรคู่ค้าในห่วงโซ่อุปทาน

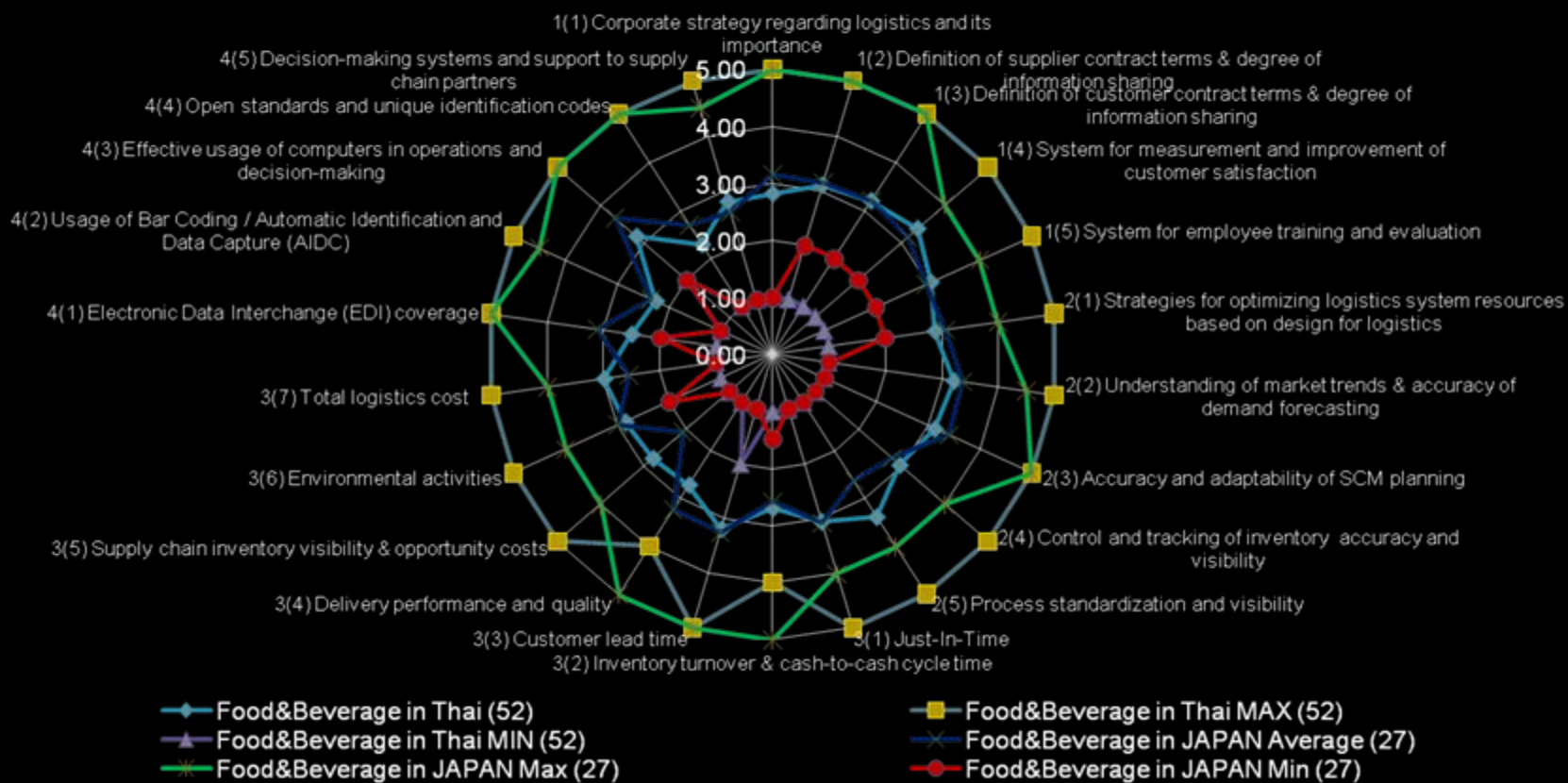
ผลการประเมินศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมไทย

ผลการศึกษา บ่งชี้ให้เห็นถึงแนวโน้ม และภาพรวมศักยภาพของอุตสาหกรรมไทย
อย่างไรก็ดี ยังพบความหลากหลายของการดำเนินการในอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมอาหาร
ดังต่อไปนี้

การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

๑ อุตสาหกรรมอาหาร/เครื่องดื่ม 52 องค์กร (การวิเคราะห์เชิงลึก)

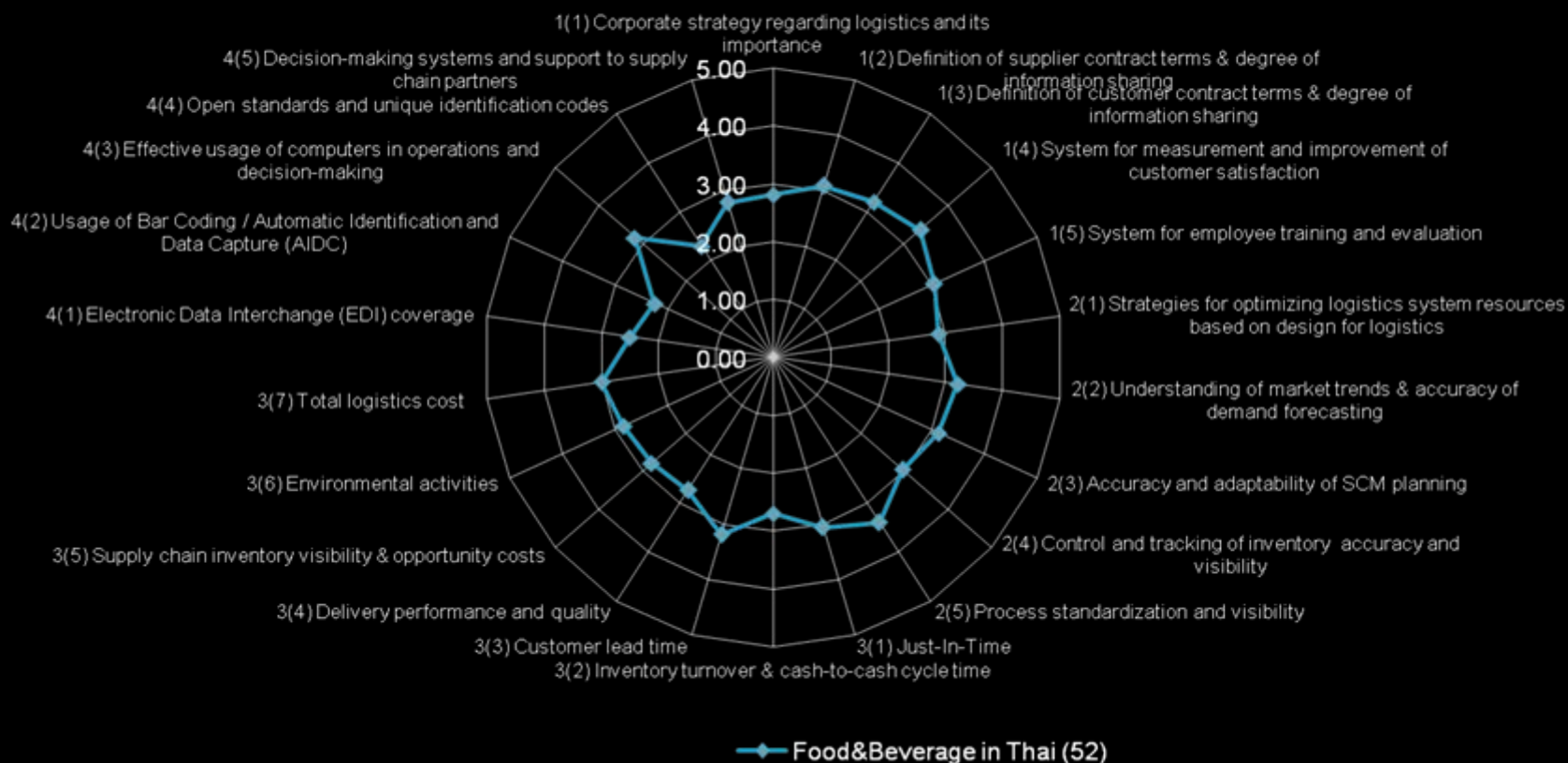
Food&Beverage in Thai with Japan



การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

๑ อุตสาหกรรมอาหาร/เครื่องดื่ม 52 องค์กร (การวิเคราะห์เชิงลึก)

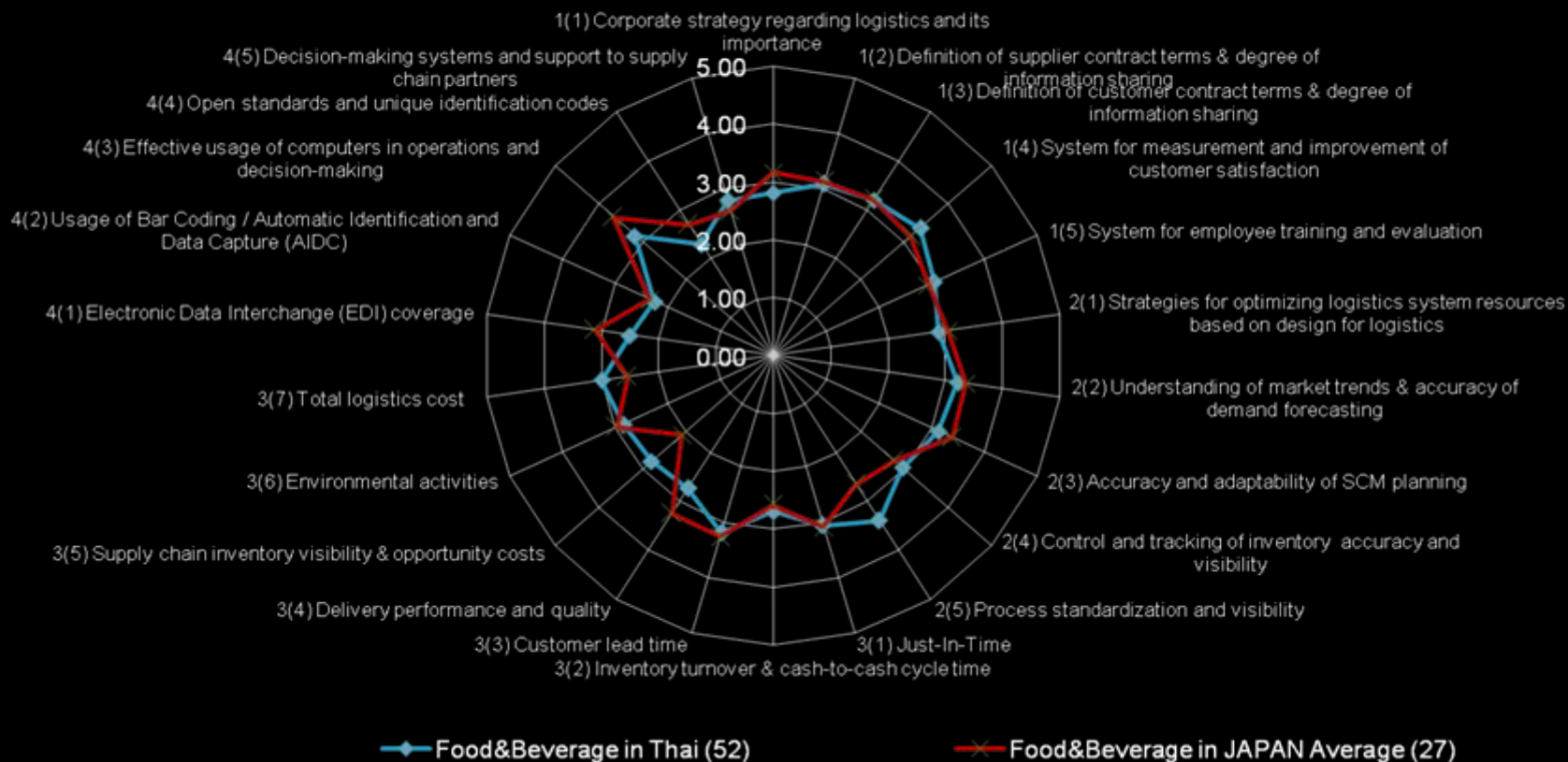
Food&Beverage in Thai (average)



การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

๑ อุตสาหกรรมอาหาร/เครื่องดื่ม 52 องค์กร (การวิเคราะห์เชิงลึก)

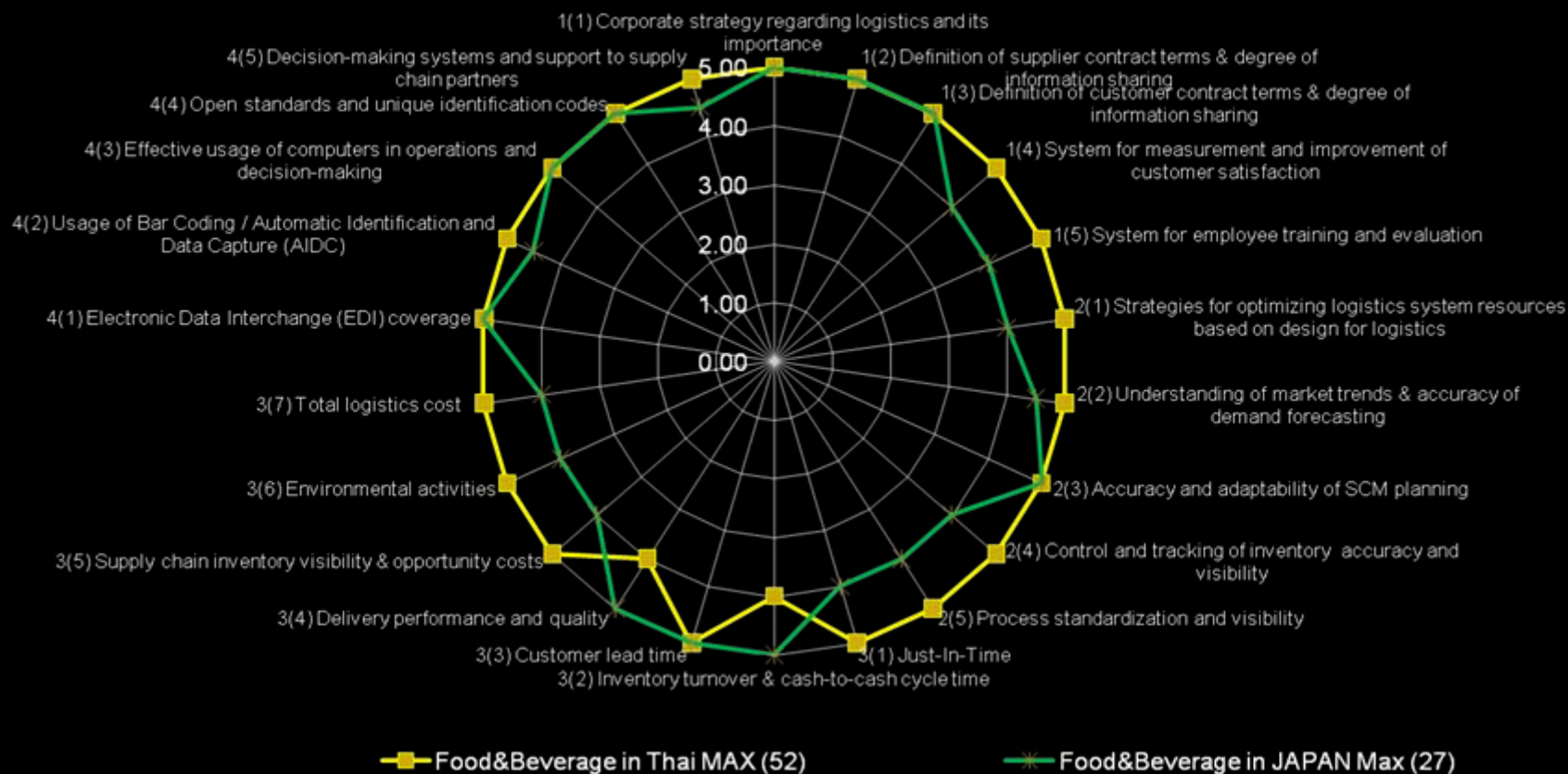
Food&Beverage in Thai with Japan (average)



การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

๑ อุตสาหกรรมอาหาร/เครื่องดื่ม 52 องค์กร (การวิเคราะห์เชิงลึก)

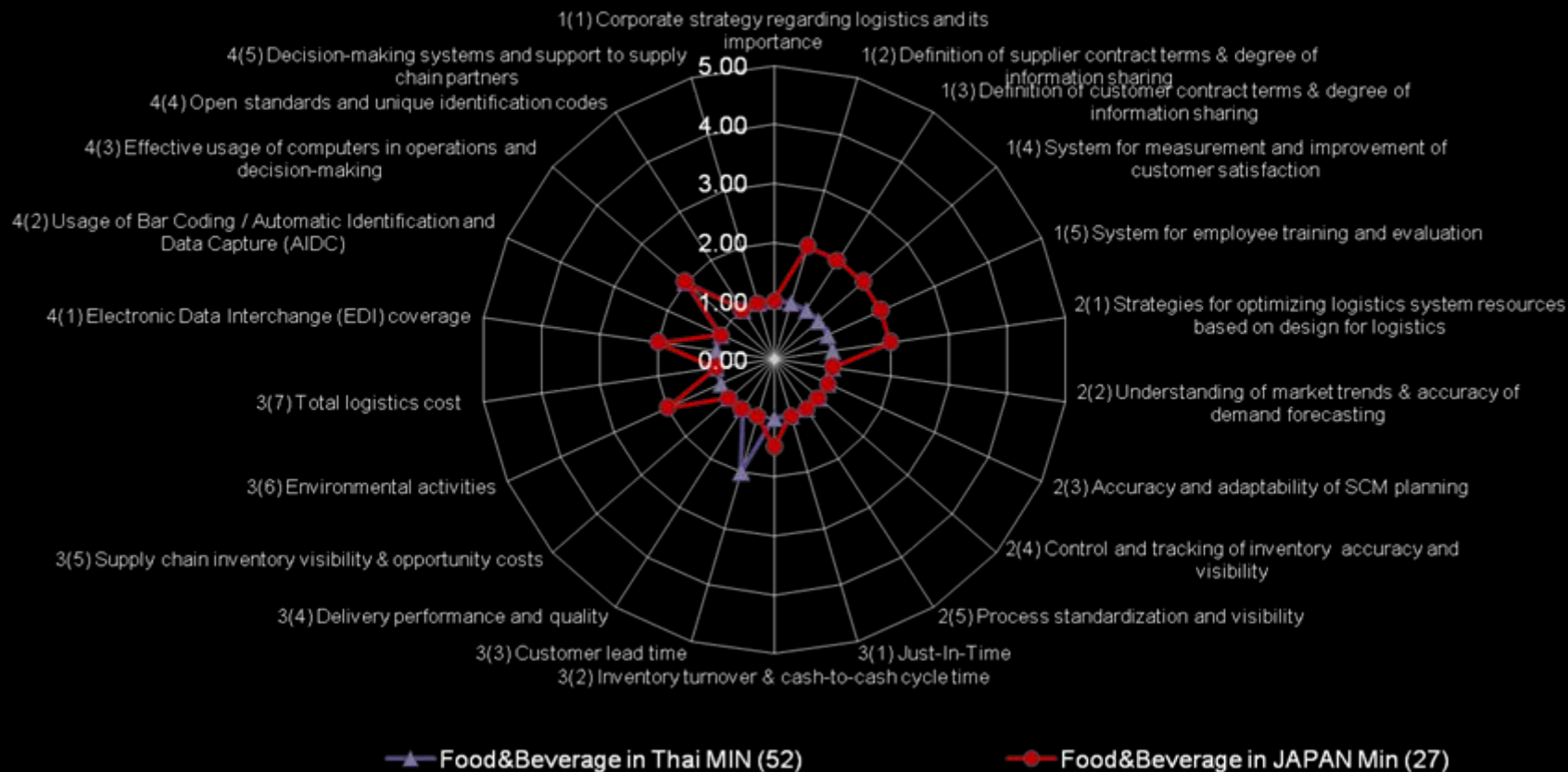
Food&Beverage in Thai with Japan (Max)



การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย

๑ อุตสาหกรรมอาหาร/เครื่องดื่ม 52 องค์กร (การวิเคราะห์เชิงลึก)

Food&Beverage in Thai with Japan (Min)





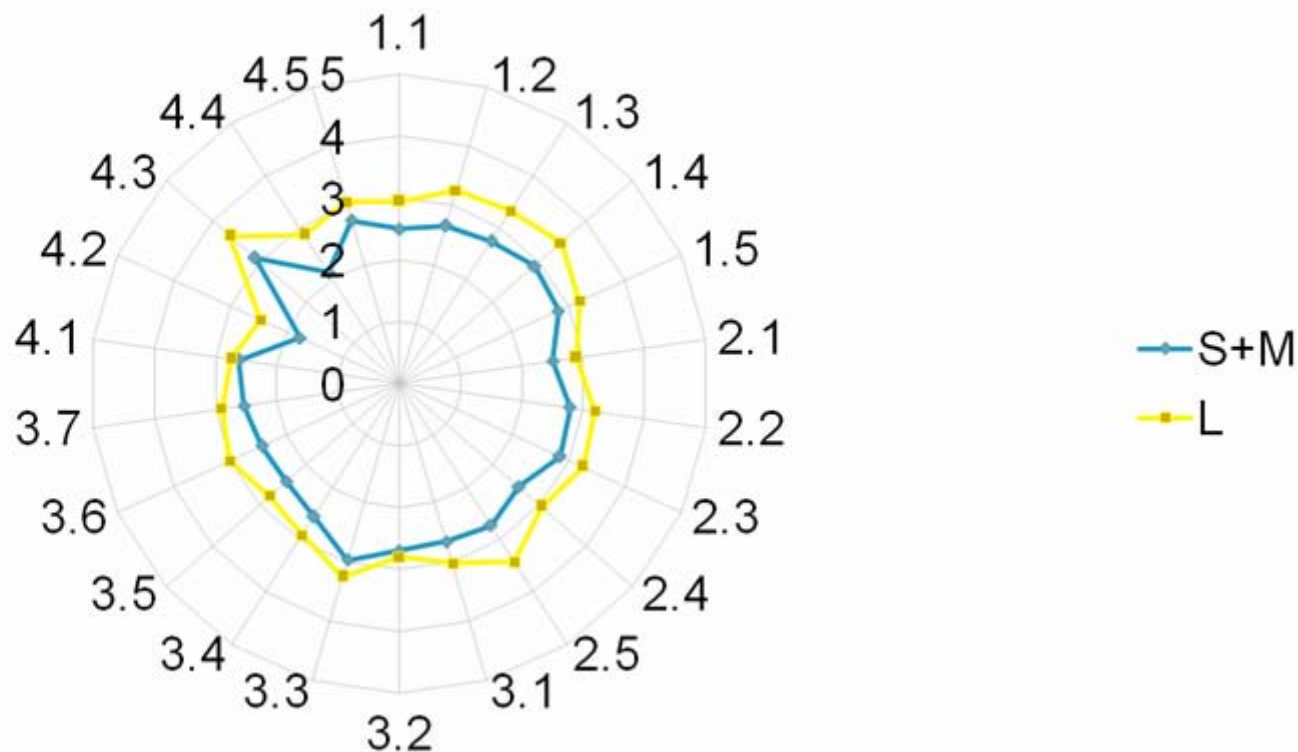
ผลการประเมินศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมไทย

รวมถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจส่งผล เช่น ขนาดขององค์กร

การวิเคราะห์ความแตกต่างของขนาดขององค์กรที่มีผลต่อศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย

◎ ขนาดขององค์กร

การเปรียบเทียบขนาดอุตสาหกรรม



สรุปการประเมินศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมไทย

การวิเคราะห์ภาพรวมศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ของผู้ประกอบการไทยเทียบกับอุตสาหกรรมในประเทศญี่ปุ่น

ผู้ประกอบการไทยมีจุดเด่น ได้แก่

- 1) ผู้ประกอบการของไทยมีระบบในการวัดผลและเพิ่มความพึงพอใจของลูกค้า ตามระยะเวลาที่เหมาะสม และต่อเนื่อง รวมถึงมีการเชื่อมโยงผลการสำรวจไปยังแผนกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจให้กับลูกค้า นอกจากระบบการสร้างความปลอดภัยให้ลูกค้าแล้ว และมีระบบในการฝึกอบรมมีการประเมินผลการฝึกอบรมและความรู้ที่ได้รับไปใช้ในการการทำงาน ส่งผลที่ดีต่อความสามารถในการปฏิบัติงาน ในบางองค์กรมีการสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานที่ผ่านการอบรมโดยการทำงานในตำแหน่งที่สูงขึ้นอีกด้วย
- 2) ผู้ประกอบการไทยมีความสามารถในการวางแผนและปฏิบัติตามแผนที่วางไว้ได้อย่างดี มีการปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินงานให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน รวมทั้งรองรับความต้องการของห่วงโซ่อุปทานได้ดีอีกด้วย

สรุปการประเมินศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมไทย

การวิเคราะห์ภาพรวมศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ของผู้ประกอบการไทยเทียบกับอุตสาหกรรมในประเทศญี่ปุ่น

สำหรับประเด็นพัฒนา ได้แก่

- ◎ การให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน ในรูปของกลยุทธ์องค์กรอย่างเป็นรูปธรรม
- ◎ การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรด้านโลจิสติกส์ ให้เต็มประสิทธิภาพ
- ◎ การใช้ระบบควบคุมและติดตามสินค้า และวัสดุคงคลัง ที่ครอบคลุม ทั้งในส่วนขององค์กรและห่วงโซ่อุปทาน
- ◎ การบูรณาการแนวคิดแบบ JIT มาใช้ อย่างเต็มรูปแบบ
- ◎ การพัฒนาระบบในการวัดการหมุนเวียนของสินค้าคงคลัง และเงินสด
- ◎ การเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพในการจัดส่งสินค้า
- ◎ การพัฒนาระบบติดตามข้อมูลสถานะของสินค้าคงคลังที่เกิดขึ้นในห่วงโซ่อุปทาน และค่าเสียโอกาสที่เกิดขึ้น
- ◎ การให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม

สรุปการประเมินศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมไทย

การวิเคราะห์ภาพรวมศักยภาพด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ของผู้ประกอบการไทยเทียบกับอุตสาหกรรมในประเทศญี่ปุ่น

สำหรับประเด็นพัฒนา ได้แก่ (ต่อ)

- ◎ การวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ขององค์กร และคู่ค้า
- ◎ การนำระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่จำเป็นสำหรับคู่ค้าผ่านระบบเครือข่ายอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) มาใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- ◎ มีการพัฒนาระบบบาร์โค้ด หรือระบบติดตามวัสดุ/ สินค้า มาใช้ อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- ◎ การให้ความสำคัญของการใช้ระบบหมายเลขมาตรฐาน ในห่วงโซ่อุปทาน
- ◎ การบูรณาการระบบในการตัดสินใจ ระหว่างองค์กรในห่วงโซ่อุปทาน

ซึ่งประเด็นเหล่านี้ ล้วนเป็นประเด็นสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ขององค์กรต่อไป เพื่อให้สามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้อย่างทัดเทียม

Q & A

