



ถอดเกร็ดมังกร

👁️ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชุตีระ ระบอบ (姜天才)
ประธานหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการอุตสาหกรรม คณะบริหารธุรกิจ
มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

โฉมหน้าโลจิสติกส์ไทย ในอดีตสู่ยุคใหม่

บทความข้อมูล “โฉมหน้าโลจิสติกส์ไทยในอดีตสู่ยุคใหม่” ได้รับความ
อนุเคราะห์จาก ผศ.ดร.ชุตีระ ระบอบ (姜天才) อาจารย์ผู้ชำนาญการด้าน
โลจิสติกส์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ได้ศึกษา
ข้อมูลโลจิสติกส์ไทยอย่างลึกซึ้ง จึงขอนำมาเผยแพร่ในคอลัมน์ดังต่อไปนี้

เมื่อก้าวถึงมิติเกี่ยวกับโลจิสติกส์ไทย ก็ต้องเริ่มต้นตั้งแต่ย้อนรอยการพัฒนา
โลจิสติกส์ของไทยในอดีต ซึ่งทำให้ได้เห็นภาพวิวัฒนาการทางด้านโลจิสติกส์ตั้งแต่
ยุคสยามประเทศ การประกอบอาชีพธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของชาวจีนในไทย พร้อม
กับการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยก้าวสู่ยุคปัจจุบัน ทั้งในด้านการขนส่งทางน้ำ ทางถนน
ทางอากาศ และทางราง โดยสอดคล้องแนวคิดเกี่ยวกับโลจิสติกส์ บทวิเคราะห์ยุทธ
ศาสตร์โลจิสติกส์เชื่อมโยงการค้าไทย-จีน โครงข่ายโลจิสติกส์ไทยจีนผ่านประเทศเพื่อน
บ้าน กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง อาเซียนกับการพัฒนาโลจิสติกส์
ศักยภาพโลจิสติกส์อาเซียน สรุปท้ายด้วยปัจจัยสำคัญที่เป็นจุดอ่อนในการพัฒนาโลจิส
ติกส์ของไทย และข้อคิดเห็นบางประการเกี่ยวกับการลงทุนในจีน โดยขอเสนอใน
สาระสำคัญดังนี้

ย้อนรอยการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยในอดีต

ในอดีตที่ผ่านมาคำว่าโลจิสติกส์ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อประวัติศาสตร์ไทยนับ
ตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัยจนถึงยุคกรุงรัตนโกสินทร์ กิจกรรมโลจิสติกส์มีจุดเริ่มต้นจากการ
ค้าขายทางน้ำ ได้แก่ การลำเลียงวัตถุดิบหรือสินค้าจากต่างประเทศมาไทยและลำเลียง



วัตถุดิบหรือสินค้าเกษตร
กรรมจากไทยไปยังประ
เทศต่างๆ การขนส่งทาง
น้ำในอดีตมีความสำคัญ
มากกว่าทางบก ทางรถไฟ
และทางอากาศ เนื่องจาก
เป็นการขนส่งที่มีค่าใช้จ่าย
ต่ำกว่าการขนส่งทางด้าน
อื่นโดยทั่วไปแล้วสามารถ
จำแนกการขนส่งเป็น

ประเภทหลักคือการขนส่ง

ผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า หน้าที่สำคัญของธุรกิจการขนส่งก็คือ ทำอย่างไรจึงจะทำให้การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบหรือสินค้าสำเร็จลุล่วงไปด้วยดีภายในระยะเวลาอันสั้นโดยมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด นับเป็นปัจจัยหลักที่สำคัญของกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ปัจจุบัน แม้จะมีการพัฒนาความก้าวหน้าทางด้านรูปแบบยานพาหนะและวิธีการที่ใช้ในการขนส่งก็ตาม ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นมีความสำคัญและมีผลกระทบต่อต้นทุนทางธุรกิจทั้งสิ้น

การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยในอดีตส่วนใหญ่จึงเป็นการพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำเป็นหลัก เนื่องจากได้เปรียบกว่าการขนส่งด้วยวิธีการอื่น การขนส่งทางน้ำนับเป็นรูปแบบการเคลื่อนย้ายหรือขนส่งของมนุษย์ที่จำเป็นและมีความสำคัญนับตั้งแต่ในยุคสมัยโบราณของไทยเกิดการติดต่อค้าขายทางน้ำภายในชุมชนเดียวกันหรือท้องถิ่นระหว่างชุมชนภายในประเทศและระหว่างประเทศ ตลอดจนระหว่างภูมิภาคและส่วนต่างๆ ของโลก โดยจำแนกเป็นการขนส่งทางลำน้ำ (Inland Waterway Transport) ครอบคลุมการขนส่งในแม่น้ำ ทะเลสาบ ห้วย ลำคลอง ลำธาร และการขนส่งชายฝั่งทะเล (Coast Transport) นับเป็นการขนส่งภายในประเทศเช่นกัน สำหรับการขนส่งทางทะเล (Sea or Maritime Transport) เป็นการขนส่งระหว่างประเทศครอบคลุมทั้งทางทะเลและมหาสมุทรที่เป็นเขตน่านน้ำของประเทศใดประเทศหนึ่ง และการขนส่งในทะเลหลวง (High Sea) ซึ่งเรือของประเทศต่างๆ มีสิทธิในการเดินเรือผ่านน่านน้ำของประเทศอื่นรวมทั้งช่องแคบสากล (International Straits)

ในสมัยรัชกาลที่ 3 และรัชกาลที่ 4 เริ่มมีการจัดการในลักษณะของโลจิสติกส์ขึ้นนับตั้งแต่ที่ได้มีการขุดคลองแสนแสบเชื่อมกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่บริเวณบางปะกง เนื่องจากเหตุผลทางด้านยุทธศาสตร์ระหว่างไทยและเวียดนาม สมัยรัชกาลที่ 5 พระองค์เจ้ารังสิตก็ได้ขุดคลองที่รังสิตเพื่อทำการส่งน้ำและใช้แรงงานชาวจีนอพยพที่เข้ามาในไทย ซึ่งในสมัยนั้นยังมีระบบไพร่ โดยชาวจีนได้เข้ามาเป็นแรงงานช่วยในด้านการเกษตร การอุตสาหกรรม เช่น การทำเหมืองแร่ดีบุกในภาคใต้ ที่จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต การพึ่งพาช่วยเหลือซึ่งกันและกันอย่างแน่นแฟ้นของชาวจีนในไทย ประกอบกับความวิริยะอุตสาหะของชาวจีนทำให้ในระยะเวลาต่อมาผลประโยชน์ทางการค้าส่วนใหญ่ยังอยู่ในรูปการผูกขาดโดยชาวจีนแทบทั้งหมด ทั้งในด้านการค้าปลีกและค้าส่ง ชาวจีนสามารถสร้างฐานะที่เป็นปึกแผ่นมั่นคงได้อย่างรวดเร็วโดยอาศัยความสัมพันธ์ทางด้านเชื้อชาติ และการมีสายสัมพันธ์ทางด้านวัฒนธรรมที่แนบแน่นกับคนไทย เมื่อเปรียบเทียบกับชนชาติอื่นที่เข้ามาประกอบธุรกิจอยู่ในไทยยากข้อได้เปรียบในด้านความคล้อยคลึงของวัฒนธรรมระหว่างชาวจีนและชาวไทยรวมทั้งการเข้ามาพำนักอาศัยในไทยของชาวจีนอพยพเป็นเวลานาน คุณลักษณะเด่นของชาวจีนในด้านความขยันขันแข็ง อดทน ทำงานหนัก ไม่ว่าจะเป็นด้านการทำเหมืองแร่ ธุรกิจการเดินเรือ ธุรกิจโรงสีข้าว ทำให้ชาวจีนได้เรียนรู้วิธีการทำงานของชาติตะวันตกสามารถที่จะดำเนินธุรกิจดังกล่าวได้เองในภายหลัง เมื่อพิจารณาในเชิงการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาพรวมแล้วจะเห็นได้ว่า ธุรกิจของชาวจีนได้ขยายขอบเขตครอบคลุมธุรกิจที่สำคัญเริ่มตั้งแต่ต้นน้ำ ได้แก่ การกว้านรับซื้อข้าวเปลือกจากชาวนาโดยผ่านตัวแทนพ่อค้าชาวจีนและบ่อนข้าวโรงสีข้าวที่เป็นของชาวจีนส่วนใหญ่โดยพ่อค้าชาวจีนที่เดินทางไปตามหัวเมืองต่างๆ เพื่อรับซื้อข้าวเปลือกจากชาวนา แต่ละครายบรรทุกเรือและขนส่งมายังโรงสีในกรุงเทพฯ และนำสินค้าสำเร็จรูปกลับไปขายให้กับพ่อค้าปลีกและพ่อค้าส่งตามหัวเมืองต่างๆ การสร้างโรงสีข้าวเพื่อสีข้าวเปลือกให้เป็นข้าวสารโดยพ่อค้ารายใหญ่ชาวจีน การจัดเก็บข้าวในคลังหรือยุ้งฉาง การดูแลกิจการทำเทียบเรือ การดำเนินกิจการด้านการขนส่งทั้งภายในประเทศ และการขนส่งทางเรือโดยส่งออกข้าว ไปยังตลาดสำคัญในต่างประเทศที่รับซื้อข้าวจากประเทศไทย ได้แก่ สิงคโปร์ ฮองกง และจีนตอนใต้ ซึ่งบริษัทส่งออกสินค้าเข้าส่วนใหญ่เป็นของชาวจีนด้วยเช่นกัน