

Third Party Logistics Provider (3PL)

❖ Third Party Logistics Provider (3PL) คือใคร

3PL คือ ผู้ที่สามารถเสนอบริการด้านโลจิสติกส์อย่างหลากหลายแก่ลูกค้า เช่น บริการขนส่งด้วยรถบรรทุก คลังรับฝากสินค้า พื้นที่แยกกลุ่มสินค้าก่อนกระจายสินค้า (Crossdocking Platform) รับบริหารสินค้าคงคลัง รับทำบรรจุภัณฑ์สินค้า และการจองระวางเรือหรือพื้นที่บรรทุกบนเครื่องบิน เป็นต้น ดังนั้น 3PL จึงต้องเชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นอย่างดี และสามารถเสนอรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับลูกค้า ทั้งด้านเวลาในการจัดส่ง ต้นทุน และรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมกับลักษณะของสินค้า

กระแสการใช้ 3PL เริ่มต้นอย่างจริงจังในช่วง 15-20 ปีที่ผ่านมา โดยเริ่มแพร่หลายในสหรัฐฯ และยุโรป จนปัจจุบัน 3PL รายใหญ่ของสหรัฐฯ และยุโรป อาทิ DHL UPS FedEX และ Schenker ต่างขยายขอบเขตการให้บริการ และเป็นที่รู้จักเป็นอย่างดีทั่วโลก โดย 3PL ส่วนใหญ่จะรับช่วงต่อ (Outsource) งานด้านโลจิสติกส์ทั้งหมดหรือเกือบทั้งหมดจากบริษัทลูกค้า อาทิ กรณีบริษัท Amazon ซึ่งจำหน่ายหนังสือทางอินเทอร์เน็ต ได้ให้ DHL เป็นผู้ดูแลการจัดส่งสินค้าทั้งหมดของบริษัทให้ถึงมือลูกค้าทั่วโลก

อย่างไรก็ตาม มักมีความเข้าใจถึงความหมายของ “3PL” และ “Freight Forwarder” สับสนกันอยู่ ทั้งนี้ งานของ Freight Forwarder ซึ่งเน้นการเคลื่อนย้ายและจัดส่งสินค้า ถือเป็นส่วนหนึ่งในงานของ 3PL ขณะที่ 3PL เสนอบริการหลากหลายกว่าและเพิ่มมูลค่ามากกว่า อาทิ การกระจายสินค้า การบรรจุหีบห่อ และการบริหารห่วงโซ่อุปทาน เป็นต้น

❖ ประโยชน์ของ 3PL

ประโยชน์สำคัญที่สุดของการให้ 3PL เป็นผู้บริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ คือการลดต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ต่อหน่วยสินค้าขององค์กรธุรกิจลง และเพิ่มความพึงพอใจให้กับผู้ซื้อสินค้า เนื่องจากการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของแต่ละหน่วยงานเองต้องลงทุนในสินทรัพย์ถาวร เช่น คลังสินค้า และรถลากตู้คอนเทนเนอร์ อีกทั้งต้องพึ่งพาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญจำนวนมาก โดยเฉพาะในธุรกิจส่งออกและธุรกิจเกี่ยวกับการจัดจำหน่ายและการค้าปลีก ซึ่งมีกิจกรรมในขั้นตอนต่าง ๆ ที่ทับซ้อนและเกี่ยวเนื่องกัน ตั้งแต่การบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ การขนส่งภายในประเทศ พิธีการศุลกากร การจองระวางเรือ การบริหารคลังสินค้า และการกระจายสินค้า

ทั้งนี้ จากการวิจัยของ Ernst & Young พบประโยชน์จากการใช้ 3PL ดังนี้

Cost/Benefit	North America	Western Europe	Asia Pacific	Latin America
Logistics Cost Reduction ^{1/}	11%	10%	11%	10%
Fixed Logistics Asset Reduction ^{2/}	8%	20%	33%	14%
Order Fill Rate ^{3/} (%)	From 91.6 to 93.9	From 86.6 to 92.7	From 91.5 to 95.8	From 77.5 to 83.9
Average Order-Cycle Length Change ^{4/} (days)	From 9.3 to 7.0	From 6.3 to 4.3	From 6.3 to 4.1	From 16.0 to 8.0
Cash-to-Cash Cycle Reduction ^{5/} (days)	From 41.4 to 36.9	From 37.1 to 33.3	From 31.0 to 26.2	From 33.7 to 30.9

หมายเหตุ : 1/ ต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลง

2/ สินทรัพย์เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่ลดลง อาทิ คลังสินค้า และรถขนส่ง

3/ อัตราการเติมคำสั่งซื้อ คือ อัตราส่วนร้อยละรายการสินค้าสั่งซื้อที่สามารถเติมหรือจัดส่งได้ทันที ต่อคำสั่งซื้อโดยรวม

4/ จำนวนวันเฉลี่ยตั้งแต่มีคำสั่งซื้อสินค้า จนสินค้าจัดส่งถึงมือลูกค้า

5/ รอบกระแสเงินสด คือ ระยะเวลาตั้งแต่บริษัทจ่ายค่าซื้อวัตถุดิบให้แก่ผู้จัดส่งวัตถุดิบ จนถึงเวลาที่บริษัทได้รับเงินจากลูกค้า

ที่มา : Ernst & Young

❖ กลุ่มผู้ใช้บริการ 3PL

บริษัทขนาดเล็ก : อาจใช้บริการ 3PL ไม่มากนัก เนื่องจากผู้ส่งออกขนาดเล็กยังมีปริมาณส่งออกไม่มาก และไม่สม่ำเสมอ ส่วนใหญ่จึงไม่นิยม outsource กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ทั้งหมดของตนให้กับ 3PL แต่จะใช้บริการ Freight Forwarder ในการส่งสินค้าเป็นครั้งคราวแทน

บริษัทขนาดกลาง : เป็นกลุ่มที่น่าจะได้รับประโยชน์จากการ outsource กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ให้กับ 3PL เนื่องจากองค์กรมีขนาดไม่ใหญ่นัก บุคลากรจึงอาจมีไม่เพียงพอต่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้วยตนเอง รวมถึงมีข้อจำกัดในการลงทุนในสินทรัพย์ต่าง ๆ อาทิ รถบรรทุก และคลังสินค้า ทั้งนี้ การใช้ 3PL ช่วยให้บริษัทขนาดกลางสามารถแข่งขันกับบริษัทขนาดใหญ่ซึ่งมีความได้เปรียบทั้งด้านบุคลากรและเงินทุนในการบริหารจัดการโลจิสติกส์

บริษัทขนาดใหญ่ : มีทั้งที่ใช้บริการของ 3PL และที่บริหารจัดการโลจิสติกส์เอง โดยกลุ่มที่ outsource กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ให้ 3PL เป็นผู้ดูแล เป็นเพราะต้องการบริหารงานในธุรกิจหลัก (Core Business) ของตนได้อย่างเต็มที่ ขณะที่บริษัทขนาดใหญ่บางส่วนมีการบริหารจัดการโลจิสติกส์เองด้วยความพร้อมด้านเงินลงทุน และบุคลากร โดยถือเป็นหนึ่งในกลยุทธ์หลักของบริษัท

❖ 3PL ระดับโลก

3PL 25 อันดับแรกของโลก จำแนกตามรายได้ ปี 2549

อันดับ	บริษัท	รายได้ปี 2549 (ล้านบาทสหรัฐ)
1	DHL Logistics	31,000
2	Kuehne + Nagel International	14,900
3	Schenker/BAX Global	14,000
4	UPS Supply Chain Solutions	8,000
5	Panalpina World Transport	7,200
6	C.H. Robinson Worldwide	6,600
7	Agility	4,900
8	CEVA Logistics	4,600
9	Expeditors	4,600
10	NYK Logistics	4,200
11	UTi Worldwide	3,500
12	Nippon Express	3,400
13	EGL Eagle Global Logistics	3,200
14	Penske Logistics	3,050
15	Ryder	2,600
16	Hellmann Worldwide Logistics	2,600
17	CAT Logistics	2,400
18	Kintetsu World Express	2,300
19	Schneider Logistics	1,500
20	Menlo Worldwide	1,400
21	APL Logistics	1,300
22	Toll Holdings	1,100
23	Maersk Logistics	800
24	FedEX Supply Chain Service	739
25	Landstar Global Logistics	700
	รายได้รวม	131,589

ที่มา : Global Logistics and Supply Chain Strategies

3PL 25 อันดับแรกของโลก (ตามรายได้) มีรายได้รวมกัน 131.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2549 ขยายตัวร้อยละ 20 จากรายได้รวมในปี 2548 บริษัทเหล่านี้ขยายส่วนแบ่งตลาดได้เพิ่มขึ้นทุกปี ทั้งจากการควบรวมกิจการ และการขยายบริการครอบคลุมประเทศต่าง ๆ มากขึ้น ที่สำคัญคือ การควบรวมกิจการระหว่าง Exel กับ DHL Global Forwarding และเปลี่ยนชื่อเป็น DHL Logistics ซึ่งเป็น 3PL ที่มีรายได้มากที่สุดในโลกในปี 2549 ทั้งนี้ DHL Logistics เป็นบริษัทลูกของ Deutsche Post World Network (DPWN) ซึ่งจากการควบรวมกิจการกับ Exel ทำให้รายได้ของ DHL Logistics เพิ่มขึ้นแซงหน้ารายได้ของ DHL Express บริษัทร่วมเครือเดียวกันที่เป็นผู้ทำรายได้หลักให้กับ DPWN และยิ่งสูงกว่ารายได้ของกิจการหลักด้านไปรษณีย์ของ DPWN ด้วย

รายได้หลักของ 3PL ระดับโลกเหล่านี้ ส่วนใหญ่มาจากบริการขนส่งสินค้าทางทะเลและทางอากาศระหว่างประเทศ รวมทั้งพึ่งพารายได้จากบริการด้านคมนาคมในภูมิภาคที่ผู้ให้บริการ 3PL มีความถนัดเป็นพิเศษ อาทิ Nippon Express เน้นให้บริการหลักด้านรถบรรทุกขนส่งและคลังสินค้าในญี่ปุ่น ขณะที่ UPS และ FedEx เป็นผู้ให้บริการขนส่งทางถนนรายสำคัญในสหรัฐฯ ส่วน Schenker และ DHL เป็นผู้ให้บริการขนส่งทางถนนและทางรางรายสำคัญของ EU

สำหรับบริการคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าและการกระจายสินค้า (Valued Added Warehousing and Distribution) เป็นอีกหนึ่งบริการหลักของ 3PL อย่างไรก็ตาม การที่บริการคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าและการกระจายสินค้ามีลักษณะที่ต้องประยุกต์บริการให้เข้ากับลูกค้าแต่ละราย ทำให้ผู้ประกอบการในแต่ละภูมิภาคได้เปรียบค่อนข้างมากจากความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษในพื้นที่ของตน การขยายตลาดของ 3PL ระดับโลกในด้านบริการคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าและการกระจายสินค้าจึงทำได้ค่อนข้างช้า และทำให้ 3PL ขนาดกลาง ซึ่งเชี่ยวชาญเฉพาะภูมิภาคสามารถรักษากลุ่มลูกค้าไว้ได้ ตัวอย่างเช่น ในอเมริกาเหนือ 3PL ขนาดกลาง อาทิ NFI Industries, GENCO และ Total Logistics Control ต่างเป็นผู้ให้บริการที่มีความสามารถในการแข่งขันค่อนข้างสูงในบริการด้านคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าและการกระจายสินค้าในอเมริกาเหนือ แต่ไม่เป็นที่รู้จักของกลุ่มผู้ใช้บริการ 3PL โดยทั่วไปในโลก

❖ 3PL ของไทย

ปัจจุบันแม้ธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์ในไทยยังไม่เปิดเสรี โดยกำหนดสัดส่วนผู้ถือหุ้นไทยไว้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 อย่างไรก็ตาม 3PL รายใหญ่เกือบทั้งหมดที่ดำเนินกิจการในไทยกลับเป็น 3PL ต่างชาติที่เข้ามาจดทะเบียนในไทย อาทิ DHL TNT และ Exel ซึ่งสามารถให้บริการได้หลากหลาย และมีเครือข่ายสาขาทั่วโลก ขณะที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่เป็นเพียง Subcontractor ซึ่งให้บริการรับเหมาช่วงงานเพียงอย่างเดียวอย่างหนึ่ง อาทิ ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการคลังสินค้า ผู้ให้บริการไซโลเก็บสินค้าเกษตร ผู้ให้บริการท่าเรือรายย่อย และผู้ให้บริการแรงงาน เช่น งานติดบาร์โค้ด งานบรรจุหีบห่อ และงานยกขน เป็นต้น มีเพียงไม่กี่รายเท่านั้นที่สามารถพัฒนาตัวเองขึ้นมาให้บริการหลากหลายอันเป็นหัวใจของการให้บริการ 3PL อาทิ

Leo Transport และ Profreight International อย่างไรก็ตาม ความสามารถในการแข่งขันของบริษัทดังกล่าวยังไม่สามารถเทียบได้กับ 3PL ต่างชาติ ซึ่งมีเครือข่ายสนับสนุนทั่วโลก

ทั้งนี้ การเร่งพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยขึ้นมาอยู่ในระดับ 3PL จึงเป็นเรื่องจำเป็น เนื่องจากจะช่วยเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจในประเทศและผู้ส่งออกไทย อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันกับ 3PL ต่างชาติ ซึ่งแม้ว่าผู้ประกอบการไทยจะยังคงเสียเปรียบผู้ประกอบการต่างชาติอยู่มากในการแข่งขันในระดับโลก แต่ในสนามของการให้บริการระดับภูมิภาคและภายในประเทศ ผู้ประกอบการไทยยังมีความได้เปรียบในด้านของความเข้าใจในกฎระเบียบ และวัฒนธรรม ของภูมิภาค นอกจากนี้ งานด้านคลังสินค้าและการกระจายสินค้า 3PL ต่างชาติมักได้เปรียบผู้ให้บริการในภูมิภาคไม่มากนัก