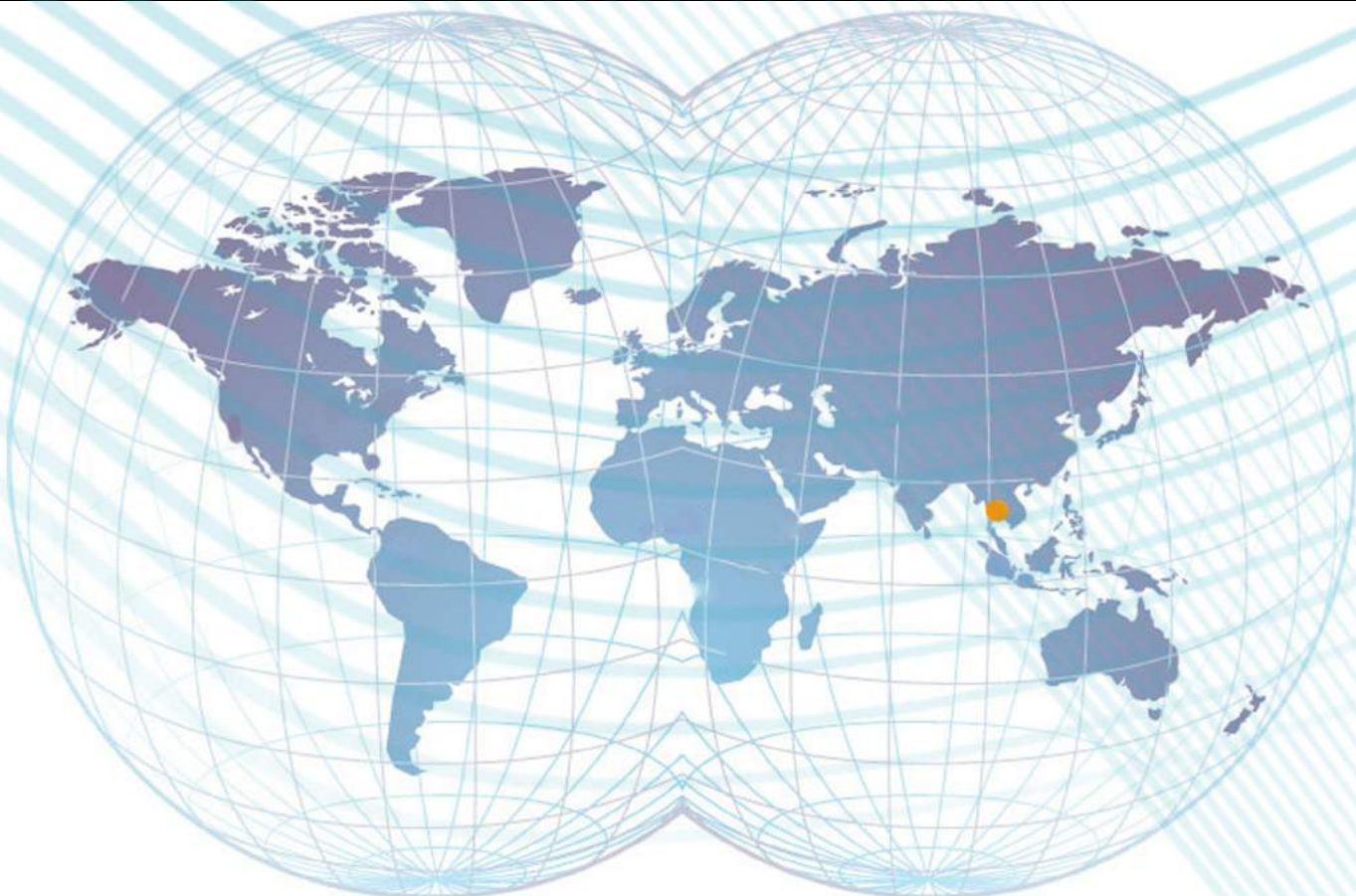


โครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย (อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์)



รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)



กิตติกรรมประกาศ

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรีได้รับมอบหมายจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการศึกษาโครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย ซึ่งวัตถุประสงค์ของโครงการเพื่อปรับปรุงการคำนวณมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSPs) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในบัญชีประชาชาติของประเทศไทย และเพื่อสะท้อนสถานภาพตลาด และขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่แท้จริงในประเทศไทยทั้งในกลุ่มธุรกิจของคนไทยและกลุ่มธุรกิจที่เป็นสาขาของบริษัทต่างชาติต่างๆ

สำหรับข้อมูลทั้งหมดของรายงานฉบับนี้ ทางคณะผู้จัดทำต้องขอขอบพระคุณหน่วยงานภาครัฐและเอกชนต่าง ๆ ที่กรุณาให้ข้อมูล ข้อคิดเห็นและสาระสำคัญต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ โดยเฉพาะ ดร.ธนิศ โสรัตน์ กรรมการสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย คุณณัฐสพรพรข กริ่งไกร อุปนายกสมาคมชิปปิงแห่งประเทศไทย

สุดท้ายนี้ทางคณะผู้จัดทำขอขอบพระคุณสำนักบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ได้ให้ความไว้วางใจกับศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ทำการศึกษาในโครงการนี้ ตลอดจนได้ให้การสนับสนุน ทั้งคำแนะนำและข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ ทำให้รายงานฉบับนี้ มีความสมบูรณ์ และเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ได้ตั้งเป้าไว้

ผศ.ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล
ผู้อำนวยการศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

คำนำ

การจัดทำรายงานฉบับนี้ เนื่องมาจากการดำเนินการศึกษาโครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ อันประกอบด้วยหมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง 63098 โลจิสติกส์ (Logistics) และ 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง ตามการจัดหมวดหมู่ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เพื่อการสร้างฐานข้อมูลด้านธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่มีความสมบูรณ์ และเชื่อถือได้สำหรับนำมาประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายและนำข้อมูลที่ได้มากำหนดแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย

โดยรายงานฉบับนี้ ได้นำเสนอข้อมูลพื้นฐานด้านการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศไทย การจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย การประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และความสามารถในการแข่งขันเมื่อมีการเปิดการค้าเสรี AEC ของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ทั้งระบบ และอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ทั้งนี้หน่วยงานต่าง ๆ ผู้ประกอบการ และผู้ที่สนใจสามารถนำรายงานฉบับนี้ไปใช้ประโยชน์พื้นฐานในการเพิ่มองค์ความรู้เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกรรมต่อไป

สำนักบัญชีประชาชาติ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สารบัญ

หน้า

บทสรุปผู้บริหาร

Executive Summary Report

บทที่ 1 บทนำ

1.1	หลักการและเหตุผลในการจัดทำ	1-1
1.2	วัตถุประสงค์ของโครงการ	1-2
1.3	ขอบเขตการดำเนินงาน	1-2
1.4	ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1-3
1.5	แนวทางการศึกษาของโครงการ	1-4
1.6	วิธีการศึกษาและดำเนินงาน	1-5
1.7	แผนปฏิบัติงานในแต่ละส่วนงานของโครงการ	1-19
1.8	ผลงานที่จะส่งมอบ	1-20
1.9	การบริหารโครงการและบุคลากร	1-21

บทที่ 2 การจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย

2.1	การทบทวนการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทย (โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย)	2-3
2.2	ศึกษาการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทยในปัจจุบัน	2-5
2.3	ศึกษาการจัดประเภทอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศที่มีความก้าวหน้า	2-6
2.3.1	การจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของ สิงคโปร์	2-7
2.3.2	การจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของ ฮองกง	2-8
2.3.3	การจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของ ประเทศญี่ปุ่น	2-9
2.3.4	การจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของ ประเทศเยอรมัน	2-11
2.3.5	การจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของ สหราชอาณาจักร	2-12
2.3.6	การจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของ ประเทศสหรัฐอเมริกา	2-13

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.3.7 การจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์	2-15
2.4 ความแตกต่างของการจัดประเภทหมวดหมู่ผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่ง ระหว่างประเทศไทยกับประเทศที่มีความก้าวหน้า	2-15
2.5 การนำเสนอการจำแนกและแยกหมวดหมู่และหม้อย่อยทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่ง ในหมวดบริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่น ๆ ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย	2-18
บทที่ 3 การจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	
3.1 การทบทวนข้อมูลมูลค่าผลิตและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยปี 2548 และ 2549	3-2
3.2 การจัดทำกรอบการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	3-4
3.2.1 การกำหนดองค์ประกอบปัจจัย	3-4
3.3 จัดทำแบบสอบถามเพื่อใช้คำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์	3-6
3.4 การรวบรวมและสำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์	3-6
3.4.1 ผลการรวบรวมและสำรวจข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์	3-9
3.5 การประเมินมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย	3-16
บทที่ 4 การประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย	
4.1 ศึกษาจำนวนสถานภาพสาขาของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย ปี 2551-2554	4-2
4.2 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย	4-4
4.2.1 ภาพรวมและสถานะของระบบโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน	4-4
4.2.2 แนวโน้มการประกอบธุรกิจในอนาคต	4-6
4.2.3 การประเมินศักยภาพธุรกิจโลจิสติกส์ไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	4-8
4.2.4 โอกาสและปัญหาอุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย	4-11
4.2.5 ความพร้อมของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยในการเปิดการค้าเสรี	4-15
บทที่ 5 การประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)	
5.1 จัดทำแบบสอบถามเพื่อประเมินสถานภาพของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	5-2
5.2 สำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	5-2

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.3 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	5-4
5.3.1 ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างของอุตสาหกรรม	5-4
5.3.2 สภาพตลาดของอุตสาหกรรม	5-7
5.3.3 ชัดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ (ในมุมมองของผู้ให้บริการ เอง)	5-8
5.3.4 ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจ	5-9
5.3.5 ผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ	5-10
5.4 สรุปสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ปี พ.ศ.2555	5-11
บทที่ 6 การสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นและเผยแพร่ผลการศึกษา	
6.1 ผลการเสวนา และขอข้อคิดเห็นในมุมมองผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยต่อการเปิดการค้าเสรี AEC	6-5
บทที่ 7 บทสรุป	
7.1 ผลการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศ ไทย	7-2
7.2 ผลการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	7-4
7.3 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)	7-6
7.4 ความสามารถในการแข่งขันเมื่อมีการเปิดการค้าเสรี AEC ของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ ทั้งระบบ และอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	7-8
ภาคผนวก	
ก. ตัวอย่างข้อมูลงบการเงินของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า	ก-1
ข. ตัวอย่างแบบสอบถามที่จะใช้ในการประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการ โลจิสติกส์	ข-1
ค. ตัวอย่างแบบสอบถามที่จะใช้ในการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการ โลจิสติกส์	ค-1
ง. ดัชนีของรายได้ – ค่าใช้จ่ายต่างๆ (จากการสอบถามข้อมูลมูลค่าเพิ่ม)	ง-1
จ. รายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนา	จ-1
ฉ. เอกสารประกอบการบรรยาย	ฉ-1

รายการสัญลักษณ์

VA	=	มูลค่าเพิ่ม (Value Added)
N	=	จำนวนประชากร
n	=	จำนวนสิ่งตัวอย่าง
$\frac{Z\alpha}{2}$	=	ค่ามาตรฐานที่ได้จากการเปิดตาราง Z ที่ระดับความเชื่อมั่นที่กำหนด
C.V.	=	ค่าสัมประสิทธิ์ความแปรปรวน ซึ่งจะกำหนดให้ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ ครึ่งหนึ่งของค่าเฉลี่ยเรขาคณิต
e	=	ความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้น

ประมวลศัพท์และคำย่อ

LSPs	=	อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider)
GDP	=	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ
SMEs	=	ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก
TSIC	=	หมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย (Thailand Standard Industry Classification)
ISIC	=	International Standard Industrial Classification Of All Economic Activities
SSIC	=	Singapore Standard Industrial Classification
HSIC	=	Hong Kong Standard Industrial Classification
JSIC	=	Standard Industrial Classification for Japan
NAICS	=	North America Industry Classification System
ANZSIC	=	Australian and New Zealand Standard Industrial Classification
NESDB	=	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
nec.	=	not elsewhere classified
GMS	=	Greater Mekong Sub-Region
3PL	=	Third Party Logistics Provider
BOI	=	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
IDC	=	International Distribution Center
IPO	=	International Procurement Office
ICD	=	สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง
Outsource/Contract Service, Third Party Logistics	=	การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก
Custom Broker	=	บริการศุลกากร
Freight Forwarder	=	บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า
Value Added	=	บริการเพิ่มมูลค่า
Logistics Provider		

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย เกิดขึ้นจากการที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ เล็งเห็นความจำเป็นในการสร้างฐานข้อมูลด้านธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่มีความสมบูรณ์และเชื่อถือได้สำหรับนำมาประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบาย เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศทางธุรกิจที่เอื้อต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการวิเคราะห์เชิงลึกให้เห็นถึงสถานภาพ ตลาด และขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยอย่างแท้จริงทั้งในกลุ่มธุรกิจของคนไทยและกลุ่มธุรกิจที่เป็นสาขาของบริษัทต่างชาติต่างๆ ซึ่งมีขอบเขตในการจัดทำโครงการ ประกอบด้วย 4 หัวข้อดังนี้

1. การจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศไทย
2. การจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
3. การประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
4. ความสามารถในการแข่งขันเมื่อมีการเปิดการค้าเสรี AEC ของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ทั้งระบบ และอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

อุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย ตามการกำหนดหมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ประกอบด้วย 18 หมวด ดังนี้

- 60100 การขนส่งทางรถไฟ
- 60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
- 60300 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง
- 61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง
- 61200 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ
- 62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา
- 62200 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา
- 63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร
- 63010 การขนถ่ายสินค้า
- 63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า
- 63031 บริการเสริมการขนส่งทางบก
- 63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ
- 63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ
- 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง
- 63098 โลจิสติกส์
- 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง

64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ

64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน

โดยอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยหรืออุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศไทย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 3 หมวด คือหมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง 63098 โลจิสติกส์ 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง โดยมีผลการศึกษาแบ่งเนื้องานตามขอบเขตในการจัดทำโครงการดังนี้

1. ผลการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศไทย

การจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศไทย จะเริ่มต้นโดยการทบทวนการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทย ศึกษาการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทยในปัจจุบัน ศึกษาการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศที่มีความก้าวหน้า เช่น สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร เยอรมัน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ฮองกง และสิงคโปร์ จากนั้นจึงพิจารณาถึงความแตกต่างการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทยกับประเทศที่มีความก้าวหน้าและหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทย และดำเนินการจำแนกและแยกหมวดหมู่และหมู่ย่อยทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย โดยมีผลการดำเนินการดังนี้

- หมวด 5229 กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง (Other transportation support activities) ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรที่จะเพิ่มหมวด 52292 กิจกรรมบริการศุลกากร (Custom Broker) 52294 กิจกรรมบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ซึ่งเป็นการแบ่งแยกมาจากหมวด 52292 กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตาม TSIC ฉบับปี 2552) 52295 กิจกรรมบริการเพิ่มมูลค่า (Value Added Logistics Provider) และ 52296 กิจกรรมบริการตรวจสอบสินค้า (inspection services)

ในการแบ่งหมวดย่อยกิจกรรมบริการศุลกากร (Custom Broker) จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทย (NESDB) และ ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ การแบ่งหมวดย่อยกิจกรรมบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทย (NESDB), สิงคโปร์, ฮองกง, ญี่ปุ่น, เยอรมัน และ ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ โดยฮองกง และประเทศเยอรมัน ได้มีการจำแนกย่อยลงไปในระดับชั้นที่ลึกกว่า การแบ่งหมวดย่อยกิจกรรมบริการเพิ่มมูลค่า (Value Added Logistics Provider) จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทยสิงคโปร์ และการแบ่งหมวดย่อยกิจกรรมบริการตรวจสอบสินค้า จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของฮองกง

2. ผลการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

การจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย จะเริ่มต้นโดยการทบทวนข้อมูลมูลค่าผลผลิตและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยปี 2548 และ 2549 จากนั้นจึงดำเนินการจัดทำกรอบการคำนวณมูลค่าเพิ่ม จัดทำแบบสอบถาม และสำรวจข้อมูลผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิ รวม 444 ตัวอย่าง จากประชากรทั้งหมด 4,188 ตัวอย่าง และนำมาประมวลผลเพื่อการประเมินมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย

มูลค่าเพิ่มต่อรายได้อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) 56.54% แบ่งเป็นมูลค่าเพิ่มต่อรายได้หมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง 50.78% โดยรูปแบบของผู้ประกอบการจะดำเนินธุรกิจในการบรรจุหีบห่อ อาทิ การบรรจุ สินค้าลงกล่องหรือลัง และการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ หรือกล่าวโดยรวมคือการบรรจุผลิตภัณฑ์ลงในบรรจุภัณฑ์ รวมถึงการรับส่งเอกสารและพัสดุภัณฑ์โดยการขนส่งมูลค่าเพิ่มต่อรายได้หมวด 63098 โลจิสติกส์ 39.51% ซึ่งมีรูปแบบของผู้ประกอบการจะดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์ กล่าวคือเป็นการดำเนินกิจการในการให้บริการทางด้านการวางแผน การออกแบบการจัดการโกดัง การเก็บสินค้าและบริการข้อมูล ให้คำแนะนำและดูแลการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนทั้งกระบวนการ ศูนย์การจัดซื้อผลิตภัณฑ์ อาทิ วัตถุดิบ ส่วนประกอบ ชิ้นส่วนยานยนต์ รวมถึงการควบคุมขนย้ายและการขนส่งสินค้า แต่เมื่อดำเนินการขั้นตอนรวบรวมและสำรวจข้อมูลกลับพบว่า ส่วนมากผู้ประกอบการในหมวดนี้ จะประกอบกิจการคล้ายคลึงกับ หมวด 63091 และ 63098 เช่น หจ.ทวีการ เซอร์วิส ประกอบกิจการเกี่ยวกับบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง นายหน้าขนส่งทางเรือและอากาศยาน ตัวแทนพิธีทางการศุลกากร หจ.กรีนฮาร์ต เวิลด์ ให้บริการเกี่ยวกับการจัดทำเอกสารและเป็นตัวแทนออกของรับอนุญาตจากกรมศุลกากร เพื่อปฏิบัติตามพิธีศุลกากร และ หจ.ยงธวัชขนส่ง ประกอบกิจการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง เป็นต้น และมูลค่าเพิ่มต่อรายได้หมวด 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง 58.01% ซึ่งมีรูปแบบของผู้ประกอบการจะดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง อาทิ นายหน้าขนส่งทางเรือและอากาศยาน ตัวแทนออกของตามพิธีการทางศุลกากร ตัวแทนจัดหาตู้คอนเทนเนอร์และพื้นที่วางสินค้า การตรวจสอบจำนวนสินค้า รวมถึงการจัดหาระวางสินค้า และการให้บริการขนส่งหรือขนถ่ายสินค้า ซึ่งสามารถจำแนกผู้ประกอบการในหมวดนี้ออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ กลุ่มพิธีการศุลกากร (Customs Broker) และกลุ่มตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) โดยอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) จะมีสัดส่วนรายได้้นอกจากรายได้หลักเทียบกับรายได้ทั้งหมดของอุตสาหกรรมนี้แบ่งเป็นรายได้จากค่าระวาง 12.49%, รายได้จากค่าประกันสินค้า 0.45% และรายได้อื่นๆ 7.41% และรายจ่ายส่วนใหญ่จะมาจากค่าใช้จ่ายในการขายและบริการอื่นๆ 21.54%, ค่าจ้างงานและค่าตอบแทนแรงงาน 19.11%, ค่าธรรมเนียมและภาษี 18.11%, ค่าระวาง 11.78% และค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและพลังงาน 8.01% ซึ่งในอุตสาหกรรมนี้จะมีส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไรต่อรายได้คิดเป็น 14.95%

โดยมีมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย 93,567.19 ล้านบาท เทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ณ ราคาประจำปี 2554 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ 11,120,518 ล้านบาท ดังนั้นมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย (LSPs) ปี 2554 คิดเป็น 0.84% แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 มูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย

หมวด	ชื่อหมวด	มูลค่าเพิ่ม (ล้านบาท)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมใน ประเทศ* (ล้านบาท)	มูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวล รวมในประเทศ (GDP)
63091	การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง	5,819.44	11,120,518	0.05%
63098	โลจิสติกส์	3,412.32		0.03%
63099	บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	84,335.43		0.76%
อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)		93,567.19		0.84%

* ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ณ ราคาประจำปี 2554, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

3. ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

การประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs) จะเริ่มต้นโดยทบทวนสถานภาพ ศักยภาพ และขีดความสามารถของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย จัดทำแบบสอบถาม และสำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย จากนั้นจึงนำข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการศึกษา รวบรวมและสำรวจ มาทำการประมวลผลเพื่อประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยมีผลการดำเนินการดังนี้

จากการสำรวจสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ปี 2555 ตัวอย่างแบบสอบถามส่วนใหญ่มาจากผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจกับต่างประเทศ พบว่า ศักยภาพของผู้ประกอบการโดยรวมในการประกอบธุรกิจอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี สามารถดำเนินการในสภาวะการณ์ตลาดที่รุนแรงและมีการแข่งขันที่สูงได้ เนื่องจากผลประกอบการโดยรวมมีอัตราเติบโตขึ้น อีกทั้งส่วนใหญ่คิดว่าอุตสาหกรรมนี้ยังมีแนวโน้มการเติบโตเพิ่มขึ้นได้อีกในอนาคต โดยมีปัจจัยที่น่าจะส่งกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ คือ การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน, เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ และสภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจ ที่ผู้ประกอบการเล็งเห็นว่าเป็นผลกระทบเชิงลบต่อการดำเนินธุรกิจ

4. ความสามารถในการแข่งขันเมื่อมีการเปิดการค้าเสรี AEC ของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ทั้งระบบ และอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

อุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ของประเทศไทยโดยส่วนมากยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติภายใต้การเปิดเสรี (ตารางที่ 2) จากการประเมินมีเพียงผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ ซึ่งเป็นสาขาย่อยของกลุ่มขนส่งเท่านั้นที่มีความพร้อมมากที่สุด แต่ก็ยังต้องใช้เวลาเตรียมตัวอีกประมาณ 1-2 ปี เพื่อสร้างความพร้อมให้มากกว่านี้ สำหรับกลุ่มอื่นๆ โดยส่วนมากยังต้องการเวลาในการปรับตัวและเตรียมความพร้อมอีกประมาณ 3-5 ปี [จากการศึกษา รศ.ดร.ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2555), ความพร้อมและการปรับตัวของสาขาบริการโลจิสติกส์ของไทยต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ, กรุงเทพฯ.]

ตารางที่ 2 สรุปความพร้อมของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์

กลุ่มผู้ให้บริการ	สถานะด้านการแข่งขัน ⁽¹⁾	ความพร้อมในการเปิดเสรี ⁽²⁾	ความสามารถในการปรับตัว ⁽³⁾
1. กลุ่มให้บริการการขนส่ง	-	-	-
1.1 ผู้ให้บริการขนส่งโดยรถพ่วงและกึ่งพ่วง/รถบรรทุก	2 - 3	ไม่พร้อม	2 - 3 ปี
1.2 ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ	6 - 7	พร้อม	1 - 2 ปี
1.3 ผู้ให้บริการขนส่งทางรางหรือรถไฟ	4 - 5	ไม่พร้อม	3 - 4 ปี
1.4 ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ	?	?	?
2. กลุ่มคลังสินค้าและกระจายสินค้า	2 - 3	ไม่พร้อม	มากกว่า 5 ปี
3. กลุ่มขนส่งพัสดุและเอกสาร	2 - 4	ไม่พร้อม	4 ปี
4. กลุ่มการบรรจุภัณฑ์และหีบห่อสินค้า	2 - 3	ไม่พร้อม	3 - 4 ปี
5. กลุ่มบริการพิธีการศุลกากร	2 - 3	ไม่พร้อม	5 ปี
6. กลุ่มบริการระบบสารสนเทศสำหรับโลจิสติกส์	0 - 1	ไม่พร้อม	2 - 3 ปี
7. กลุ่มตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง	3 - 4	ไม่พร้อม	2 - 3 ปี

หมายเหตุ : (1) เป็นการให้ค่าคะแนนความพร้อมของภาคบริการโลจิสติกส์ในแต่ละสาขาย่อย โดยมีค่าคะแนน 0-10 (จากน้อยที่สุดไปหามากที่สุด) (2) แสดงความพร้อมในการเปิดเสรีของสาขาย่อยบริการโลจิสติกส์ (ค่าคะแนน 6 คะแนนขึ้นไปคือพร้อม) และ (3) เป็นการประเมินว่าหากแต่ละสาขาย่อยจะมีความพร้อมต้องใช้เวลาเตรียมการนานกี่ปี

โดยความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต่อการเปิดการค้าเสรีนี้ [การเสวนาในหัวข้อ “มุมมองผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต่อการเปิดการค้าเสรี AEC” โดย ผศ.ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล และคณะ (29 กรกฎาคม 255)] เนื่องมาจากอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่อยู่ในระดับ SME ทำให้ไม่สามารถที่จะแข่งขันกับผู้ประกอบการจากต่างชาติที่มีเงินลงทุนสูงเข้ามา

แข่งขัน เมื่อมีการเปิด AEC อย่างเป็นทางการ โดยมีปัจจัยที่แสดงถึงความไม่พร้อมของศักยภาพของผู้ประกอบการบริการโลจิสติกส์ไทยบนบริบทของ AEC ดังนี้

1. การบริหารจัดการไม่เป็นสากล ขาดบุคลากรที่มีความสามารถ ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดเล็กการบริหารแบบครอบครัว ทำให้มีข้อจำกัดในการให้บริการบริษัทข้ามชาติ
2. ไม่สามารถให้บริการแบบครบวงจร (Integrated Logistics Service Provider) เชี่ยวชาญงานเฉพาะด้านและมีขีดจำกัดในการให้บริการ ส่วนใหญ่แยกการให้บริการเป็นแต่ละส่วนงาน โลจิสติกส์ ขาดความสะดวกและยุ่งยากในการใช้บริการ
3. ขาดเครือข่ายไม่สามารถให้บริการในลักษณะที่เป็น Door to Door Service เพราะขาดเครือข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศ
4. Non-Asset Logistics Service เป็นผู้ให้บริการที่ไม่มีคลังสินค้า รถบรรทุก เครื่องมืออุปกรณ์ในการให้บริการ ทำให้รับงานได้เฉพาะงานให้บริการพื้นฐาน เช่น งานชิปปิ้ง งานตัวแทนหรือนายหน้า งานเอกสาร เป็นต้น
5. ต้นทุนต่อหน่วยสูงทำให้แข่งขันไม่ได้ เพราะขาดอำนาจต่อรอง และต้องไปว่าจ้าง Subcontract
6. ขาดโอกาสในการเข้าถึงแหล่งทุนราคาถูก เพราะไม่มีหลักประกันและระบบบัญชีไม่น่าเชื่อถือ
7. มีข้อจำกัดในการเข้าเป็นโซ่อุปทานกับภาคอุตสาหกรรม การพัฒนาความเชื่อมโยงกันระหว่างภาคการผลิตกับภาคผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การพัฒนาที่ผ่านมา ด้านผู้ให้บริการกับผู้ให้บริการไม่มีการเชื่อมโยง การพัฒนาเป็นแบบคู่ขนาน
8. ขาดการบูรณาการและขาดองค์กรกลางที่เข้มแข็ง สมาคมที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีอยู่เป็นจำนวนมาก ต่างดำเนินธุรกรรมโดยไม่เชื่อมโยงกัน
9. ขาดการพัฒนาและภาครัฐไม่เข้าใจ ตามตัวเลขของกระทรวงพาณิชย์ แจ้งว่ามีเกือบ 20,000 ราย ธุรกิจเหล่านี้แข่งขันไม่ได้ จำเป็นจะต้องมียุทธศาสตร์ มีเจ้าภาพอย่างแท้จริง

โดยมีการนำเสนอแนวทางการส่งเสริมพัฒนาภาคบริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันและเข้าถึงโอกาสภายใต้ AEC ดังนี้

1. การส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness)
2. การยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นคลัสเตอร์ (Cluster Logistics Service)
3. การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกของผู้ประกอบโลจิสติกส์ในการลงทุนในต่างประเทศ (AEC Opportunity)

4. การสร้างเครือข่ายโซ่อุปทานด้านโลจิสติกส์ (Supply Chain Network)

เมื่อพิจารณาที่ธุรกิจตัวแทนพิธีการทางศุลกากร หรือธุรกิจชิปปิงของประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการระดับ SME พบว่าพร้อมเข้าสู่การค้าเสรี AEC อันเนื่องมาจากผู้ประกอบการในธุรกิจนี้มีรูปแบบการดำเนินธุรกิจการค้ากับต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ โดยมีข้อเสนอต่อหน่วยงานรัฐดังนี้

1. หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศการนำเข้า-ส่งออก ศุลกากรเป็นหน่วยงานหลัก ตรวจสอบสินค้า ตรวจสอบคน และหน่วยงานตรวจพืชและสัตว์ อาหารและยา (บกและน้ำ) ทั้งหมดนี้ต้องอ่านกฎหมายไปในแนวทางเดียวกัน
2. แนวทางเดียวกันนี้หมายถึงอำนวยความสะดวกการค้าระหว่างประเทศ สนับสนุนการส่งออกนำเงินตราเข้าประเทศ
3. ระเบียบใดที่เป็นอุปสรรค ล้าหลัง หรือ ประกาศใช้มานานมาก สภาพปัจจุบันการแข่งขันทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ เป็นปัจจัยหลัก ในการนำพาประเทศชาติ ก้าวไปข้างหน้า
4. มีการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สังคายนา ปรับปรุง แก้ไข เปลี่ยนแปลง ระเบียบหน่วยงานราชการทุกหน่วย ที่เกี่ยวข้องการนำเข้าส่งออก ที่ไม่อำนวยความสะดวกการค้าระหว่างประเทศ

Executive Summary

Data Collection and Assessment Project for Value Added Logistics of Thailand was implemented because the Office of the National Economic and Social Development Board as the Secretary of National Logistics Committee had recognized in the necessity of completed and reliable commercial service database in order to use as a factor for policy planning that can support and encourage proper business atmosphere which is essential for potential development of Thai logistics Service Providers so that they can effectively compete with foreigners as well as can deeply analyze the actual status, market and competitiveness for both Thai entrepreneurs and foreigners who have their own branches in Thailand in the right direction. The scope of this project consists of the following study.

1. Industrial Standard Classification for the providers of transportation support services.
2. Data collection and assessment for Value Added of Logistics Service Providers in Thailand.
3. Status assessment for Logistics Service Providers.
4. Competitiveness of the entire Logistics industry and Logistics Service Providers when ASEAN Economics Community (AEC) comes into effect.

According to the classification of the Department of Business Development, Ministry of Commerce, there are 18 sections of the Logistic Industry of Thailand as follows.

- 60100 Rail Transport
- 60230 Road Transport
- 60300 Pipeline Transport
- 61100 Coastal & Maritime Transports
- 61200 Domestic Maritime Transports
- 62100 Scheduled Air Transport
- 62200 Non-Scheduled Air Transport
- 63009 Cargo Handling and Transportation of Goods and Passengers
- 63010 Cargo Handling
- 63020 Warehousing and Storage
- 63031 Land Transportation Support Services
- 63032 Maritime Transportation Support Services
- 63033 Air Transportation Support Services

63091 Packing for Transportation

63098 Logistics

63099 Other Transport related Services

64110 Postal Services by Government sector

64120 Postal and Parcel Services by Private sector

Logistics Service Providers and Transportation Support Services which are parts of Logistics industry consists of 3 sections as follows; 63091 : Packing for transportation, 63098 : Logistics and 63099 : Other Transportation related Services. The result of study is divided according to the scope of project as follows

1. Result of Industrial Standard Classification for the providers of transportation support services

The Industrial Standard Categorization for the Providers of transportation support services in Thailand began with the review on the Service Provider groups, the study on present classification method, and the study on classification methods used by developed countries like USA, UK, Germany, Japan, Australia-New Zealand, Hong Kong and Singapore. Next, the differences between the present classification method of Thailand and the classification methods adopted by the said developed countries were analyzed section by section in order to find the suitable method to be applied for Thailand's. Result from the study can be described as follows;

- Section 5229: Other transportation support activities: The consultant considers that Section 52292: Custom Broker, 52294: Freight Forwarder which is separated from section 52292 and concerns about the activities to be performed by Freight Forwarder and Licensed Customs Broker (TSIC, 2009), 52295: Value Added Logistics Provider and 52296: Inspection Services should be added into the classification method.

The sub-section of Custom Broker is similar to the classification method of Thailand (NESDB) and Australia-New Zealand. The sub-section of Freight Forwarder is similar to the classification method of Thailand (NESDB), Singapore, Hong Kong, Japan, Australia-New Zealand, while more precise sub-sections can be found in Hong Kong and Germany. The sub-section of Value Added Logistics Provider is similar to the classification method of

Singapore and the sub-section of Inspection services is similar to the classification method of Hong Kong.

2. Result of Data collection and assessment for Value Added of Logistics Service Providers in Thailand

Data collection and assessment for Value Added of Thai Logistics Service Providers began with the review on the production value and Value Added data of Logistic Service Providers in Thailand in 2005 and 2006. Next, the framework for Value Added calculation was selected, the questionnaire was also prepared to use for the survey on the primary and secondary data of the logistics service providers which was later conducted for a total of 444 samples from the total of 4,188 populations. The obtained data was consequently analyzed in order to determine the Value Added per Gross Domestic Product (GDP) of the Logistics Service Providers Industry in Thailand.

Total Value-Added per Income of the Logistic Service Providers Industry (LSPs) in Thailand was equal to around 56.54%. If considering section by section, it was found that the Value Added accounted for 50.78% of the total value in section 63091: Packing for Transportation, which came from packing services such as loading goods into boxes, loading goods into containers or loading goods into their packages including postal and parcel delivery services. While, the Value-Added accounted for 39.51% of the total income in section 63098: Logistics, the term “Logistics” means business that is related to planning, designing, warehousing, product storage, data providing, logistics and supply chain consulting and management services, procurement center such as raw materials, components, car parts, as well as cargo handling and control. However, after conducting the survey, it was found that most entrepreneurs in this business also run the similar services in both section 63091 and 63098, for example; TAVEEKARN SERVICE LTD. also provided other transportation related services such as Air and Maritime transportation brokers and customs clearance broker, GREEN HEART WORLD LTD. also provided document preparation service and also served as a licensed custom broker, and YONGTAVAJ TRANSPORT LTD. also provided packing for transportation services, etc. Next, the Value Added per Income of section 63099: Other transportation related services was around 58.01%, the examples of services in this section are Shipping and Air transportation brokers, Licensed customs broker, Container and Space providing services, Product quantity checking services as well as Freight providing and Cargo

handling Services. The entrepreneurs in this section can be generally divided into 2 major groups; Custom Broker and Freight Forwarder. In total, the income of Logistics Service Providers Industry in Thailand (LSPs) besides the core income can be separated into 12.49% from Freightage, 0.45% from insurance and 7.41% from others. While, the major expenses came from cost of sales and other services which accounted for 21.54%, Wages and Compensations for employees accounted for 19.11%, Duty Fee and Tax accounted for 18.11%, Freightage accounted for 11.78%, and Gasoline, Fuel and Energy accounted for 8.01%. Excess amount from business operations or Profit per total income was equal to around 14.95%.

Total Value-Added for Logistics Service Providers Industry in Thailand was equal to Baht 93,567.19 Million or equal to 0.84% of the total amount of Baht 11,120,518 Million of Gross Domestic Product (GDP) of Thailand in 2011 according to the Office of the National Economic and Social Development Board. The details are shown in Table 1.

Table 1 Value-Added per Gross Domestic Product for Logistics Service Providers Industry of Thailand

Section	Name	Value Added (Million Baht)	GDP* (Million Baht)	Ratio of Value Added per GDP
63091	Packing for Transportation	5,819.44	11,120,518	0.05%
63098	Logistics	3,412.32		0.03%
63099	Other transportation related Services	84,335.43		0.76%
Total Value Added for Logistics Service Providers Industry (LSPs)		<u>93,567.19</u>		<u>0.84%</u>

* GDP as of 2011, Office of the National Economic and Social Development Board

3. Result of status assessment for Logistics Service Providers

The result of status assessment for Logistics Service Providers (LSPs) in Thailand began with the review on their status, potential and capacity, Questionnaire was prepared and used for the survey. Finally, the obtained result in both Secondary and Primary data was then analyzed to evaluate their status. The result can be seen as follows

From the survey, the status of LSPs in Thailand in 2012 according to the questionnaire which mainly came from the entrepreneurs who mainly deal with foreigners, it was found that the ability of Thai entrepreneurs in this business was rather good. They could deal with the intense market and high competition as can be seen from their rising business

turnover. In addition, Most of them believed that there was still a bright future for this industry. On the other hands, the main factors as worried by them that could negatively affect their business were the increase of operating costs, new conditions and regulations issued by the government and Economic Stability of the country.

4. Competitiveness of the entire Logistics industry and Logistics Service Providers when ASEAN Economics Community (AEC) comes into effect.

Mostly, Logistics Industry of Thailand is not ready to compete with foreigners under AEC (see Table 2). From the evaluation, there is only maritime transportation service providers business which is the only mode of transportation service that is closest to the word “ready” for competing with foreigners, but it would take another 1-2 years to prepare for more solid competitiveness. For other modes, from a study, it would take another 3-5 years to adapt and prepare (Assoc. Prof. Taweesak Taeppitak, 2012 : Availability and Adaptation ability of Thai Logistics Services on AEC, Bangkok.)

Table 2 Availability and Adaptation ability of Thai Logistics Services on AEC

Group of Service Provider	Competition Status ⁽¹⁾	Availability for AEC ⁽²⁾	Adaptation Ability ⁽³⁾
1. Transportation Service Providers	-	-	-
1.1 Trucks/Trailers Service Providers	2 – 3	Not ready	2 - 3 years
1.2 Maritime Transportation Service Providers	6 – 7	Ready	1 - 2 years
1.3 Rail Transportation Service Providers	4 – 5	Not ready	3 - 4 years
1.4 Air Transportation Service Providers	?	?	?
2. Warehouse and Good Distribution Services	2 – 3	Not ready	> 5 years
3. Postal and Parcel delivery services	2 – 4	Not ready	4 years
4. Packing and Packaging services	2 – 3	Not ready	3 - 4 years
5. Customs broker services	2 – 3	Not ready	5 years
6. Information Technology Services for Logistics	0 – 1	Not ready	2 - 3 years
7. Freight Forwarders	3 – 4	Not ready	2 - 3 years

Remark : (1) Score in each sub-section of logistics services ranges from 0-10 (Lowest to Highest)

(2) Availability after AEC for each sub-section (Score of 6 or more means “ready”)

(3) The estimation of required interval for each sub-section to be ready

The unreadiness of logistics service providers in Thailand in response to the effective of AEC (The Talk on “The viewpoints of Logistics Service Providers in response to the effective of AEC” by Asst. Dr. Pongchai Athikomratanakul and his colleagues, July 29, 2012) because the majority of the logistics service providers in Thailand are SME, they cannot compete with wealthy foreign investors when AEC officially comes into effect. The main factors that illustrate the unreadiness of Logistics Service Providers in Thailand on AEC are as follows

1. There is no international management system, lack of eligible staff, most of the firms are small and manage themselves like family business which results in the limitation of international services.
2. There is no Integrated Logistics Service Providers, experts are available only for some services with limitation of services, most of them provide the services separately, lack of convenience, and the services are complicated.
3. Lack of network to provide Door to Door services because there is no proper domestic network and international network.
4. Non-Asset Logistics Service or the Service Providers do not have their own private warehouses, trucks, necessary tools and equipment, it means only fundamental services such as shipping services, broker services or document work, etc. that can be provided.
5. High unit cost results in low negotiation power and obstructs the competitiveness. The services must be subcontracted.
6. Lack of opportunity to access to the sources of cheap investment because there is no collateral and improper accounting system.
7. Some limitation for becoming a part of industrial supply chains, there is no connective development between producers and logistics service providers. The past development was done in parallel without the connection between the service providers and the clients.
8. There is no integration and strong organization. Existing related associations operate their own business transaction without cooperation or connection among one another.
9. Lack of development, governmental sector does not understand properly. According to the ministry of commerce, nearly 20,000 entrepreneurs cannot compete in this business, it is necessary to have good strategy and actual host.

In the talk event also proposed the plan to encourage the development of logistics services to be able to compete and obtain good opportunity under AEC

1. Encouragement and support for private sector to obtain competitiveness.
2. Cluster Logistics Service Enhancement
3. Encouragement and facilitation for Thai Logistics Entrepreneurs to invest in other countries : AEC Opportunity
4. Supply Chain Networking

If customs broker services or shipping services are precisely considered, they mostly are SME, it was found that, by contrast, they were ready for AEC because they normally dealt with foreigners. The recommendations for related governmental organizations are as follows

1. The governmental organizations those are related with Import-Export, the Customs Department which is the main organization that control the investigation of goods, human, plants, animals, foods and medicines (Land and Port), all of them must perceive the law and regulation in the same direction.
2. The same direction means to facilitate international deal and support Thai export to obtain more foreign currency to the country.
3. Outmoded regulations or laws that obstruct the international competitiveness should be withdrawn in order to bring the country forward.
4. Meeting among related organizations should be held to improve, amend or correct any improper laws and regulations that obstruct the international deal.

บทที่ 1

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผลในการจัดทำ

เนื่องจากอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSPs) มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิต การค้าและบริการของประเทศไทยทั้งระบบ โดยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ธุรกิจดังกล่าวสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้สูงถึงประมาณ 300,000 ล้านบาทต่อปี ซึ่งนับเป็นตัวชี้วัดอีกมิติหนึ่งที่สามารถสะท้อนให้เห็นถึงระดับการพัฒนาของระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวมได้ดี ควบคู่ไปกับตัวชี้วัดประสิทธิภาพต้นทุนโดยสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ซึ่ง สศช. ได้มีการคำนวณและเผยแพร่เป็นประจำทุกปี

นอกจากนี้ ภายใต้เงื่อนไขการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ในปี 2558 ข้อตกลงการเปิดเสรีภาคบริการของทุกประเทศในอาเซียนได้กำหนดให้นักลงทุนสัญชาติอาเซียนเข้ามาดำเนินธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในแต่ละประเทศและสามารถถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51 ในปี 2553 และเพิ่มเป็นร้อยละ 70 ในปี 2556 ซึ่งข้อตกลงดังกล่าวจะส่งผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยที่ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก (SMEs) ต้องเผชิญกับสภาพการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

อย่างไรก็ตามอุปสรรคสำคัญของหน่วยงานนโยบายภาครัฐเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทย คือ การที่ประเทศไทยยังไม่มีหน่วยงานใดเข้ามาดำเนินการจัดเก็บข้อมูลของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบโดยสามารถอธิบายขอบเขตงานและกิจกรรม รวมถึงแบ่งเป็นกลุ่มธุรกิจย่อยตามมาตรฐานสากล เพื่อนำมาวิเคราะห์เชิงลึกให้เห็นถึงสถานภาพ ตลาด และขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยอย่างแท้จริงทั้งในกลุ่มธุรกิจของคนไทยและกลุ่มธุรกิจที่เป็นสาขาของบริษัทต่างชาติต่างๆ

ดังนั้น สศช. ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ จึงเห็นความจำเป็นให้มีการจัดทำโครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย เพื่อสร้างฐานข้อมูลด้านธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่มีความสมบูรณ์และเชื่อถือได้สำหรับนำมาประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศทางธุรกิจที่เอื้อต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1.2.1 เพื่อกำหนดขอบเขตและประเภทกิจกรรมภายใต้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย โดยแบ่งเป็นกลุ่มธุรกิจย่อยตามมาตรฐานสากล

1.2.2 เพื่อจัดทำกรอบการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSPs) ที่เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล

1.2.3 เพื่อรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยทั้งหมด รวมทั้งสำรวจข้อมูลภาคสนามในรายการที่ไม่มีในข้อมูลทุติยภูมิ เพื่อนำมาคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และเพื่อสะท้อนสถานภาพตลาด และขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่แท้จริงในประเทศไทยทั้งในกลุ่มธุรกิจของคนไทยและกลุ่มธุรกิจที่เป็นสาขาของบริษัทต่างชาติต่างๆ

1.2.4 เพื่อปรับปรุงการคำนวณมูลค่าเพิ่มของธุรกิจโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในบัญชีประชาชาติของประเทศไทย

1.3 ขอบเขตการดำเนินงาน

โครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย เป็นโครงการจัดทำข้อมูลกิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร กิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง และกิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง เพื่อนำมาคำนวณมูลค่าเพิ่มของผู้ให้บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง โดยมีขอบเขตของงานสรุปได้ดังนี้

1.3.1 การศึกษาสถานภาพของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยกำหนดนิยามและขอบเขตกิจกรรมที่ชัดเจน รวมถึงสภาพตลาดและการแข่งขันในปัจจุบัน และแนวโน้มการประกอบธุรกิจในอนาคต

1.3.2 จัดทำกรอบในการคำนวณมูลค่าเพิ่มผู้ให้บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง ได้แก่ กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร กิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง และกิจกรรมอื่นๆ ที่สนับสนุนการขนส่งที่มีความน่าเชื่อถือตามมาตรฐานสากล

1.3.3 จัดทำแบบสอบถามเพื่อสำรวจผู้ประกอบการเกี่ยวกับผลการดำเนินธุรกิจ สภาพตลาด โครงสร้างรายได้และรายจ่ายที่สำคัญเพื่อใช้คำนวณมูลค่าเพิ่มของผู้ให้บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง ศักยภาพในการแข่งขัน รวมถึงประเด็นท้าทายสำหรับการแข่งขันในอนาคต

1.3.4 จัดกิจกรรมเพื่อสำรวจข้อมูลภาคสนามและรับฟังความคิดเห็นใน 2 รูปแบบ คือ

1.3.4.1 สํารวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยอย่างน้อย 500 ราย โดยกลุ่มตัวอย่างต้องสามารถสะท้อนผลการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศไทยได้

1.3.4.2 จัดสัมมนา ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และหน่วยงานวิชาการที่เกี่ยวข้องเพื่อรับฟังความคิดเห็นและเผยแพร่ผลการศึกษา จำนวน 1 ครั้ง อย่างน้อยจำนวน 60 ท่าน

1.3.5 รวบรวม จัดเก็บ และประมวลผลของการสำรวจทางสถิติเพื่อกำหนดมูลค่าเพิ่มผู้ให้บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งของไทยปีที่มีข้อมูลล่าสุด

1.3.6 จัดทำบทวิเคราะห์ข้อมูลจากการประมวลผลทางสถิติและสังเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ เพื่อประเมินสถานภาพของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย

1.4 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1.4.1 ผลผลิต

1.4.1.1 กรอบในการคำนวณมูลค่าเพิ่มผู้ให้บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งที่มีความน่าเชื่อถือตามมาตรฐานสากล

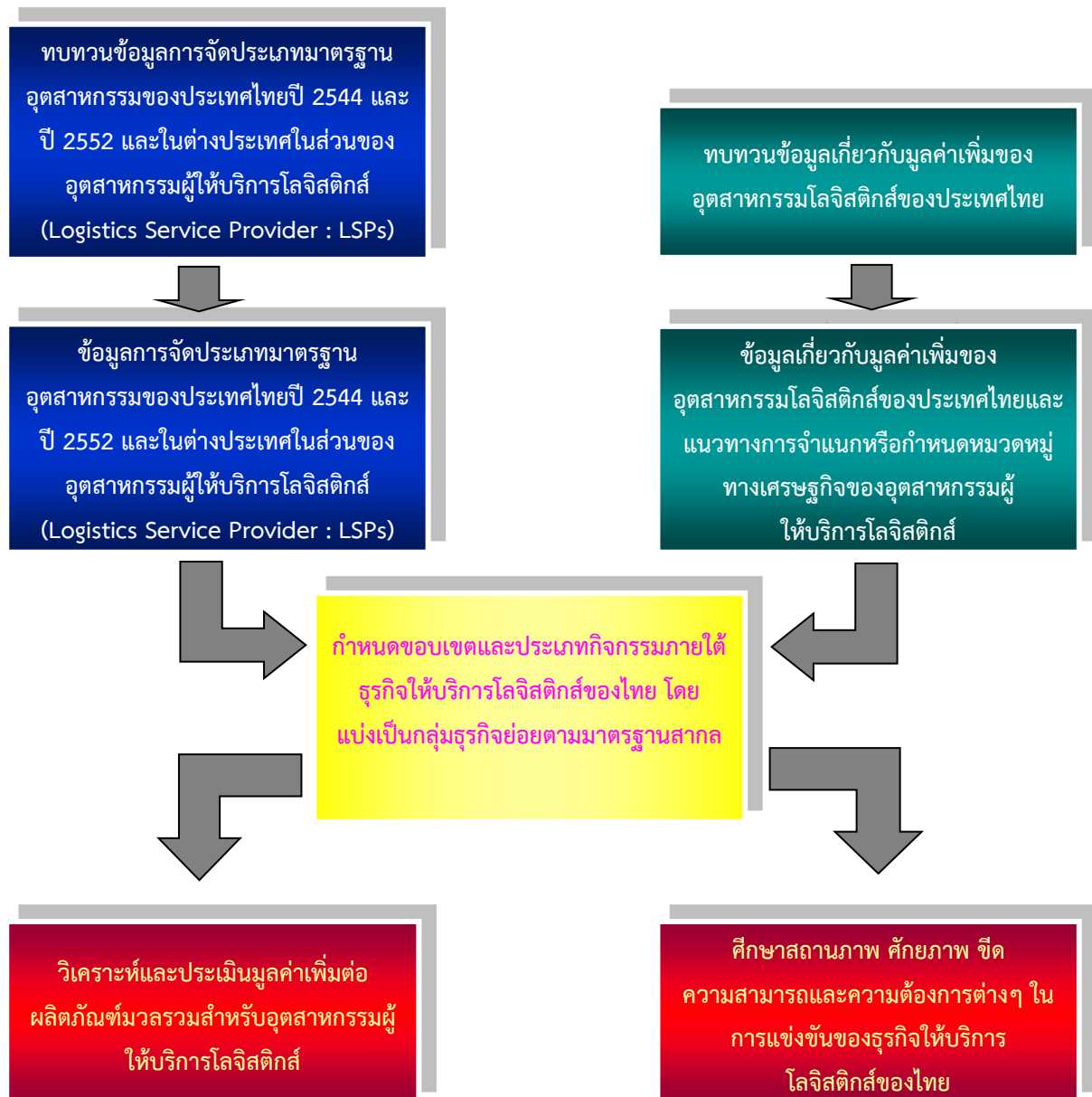
1.4.1.2 ผลการคำนวณมูลค่าเพิ่มผู้ให้บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง

1.4.1.3 รายงานวิเคราะห์การประมวลผลทางสถิติและสังเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ เพื่อประเมินสถานภาพของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย

1.4.2 ผลลัพธ์

ประเทศไทยมีฐานข้อมูลมูลค่าเพิ่มผู้ให้บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง และมีข้อมูลสถานภาพของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย

1.5 แนวทางการศึกษาของโครงการ



รูปที่ 1-1 แสดงแนวคิดในการศึกษาของโครงการ (Conceptual Framework)

แนวคิดในการศึกษาของโครงการแสดงได้ดังรูปที่ 1-1 ซึ่งสามารถแยกส่วนของการศึกษาออกได้ดังต่อไปนี้

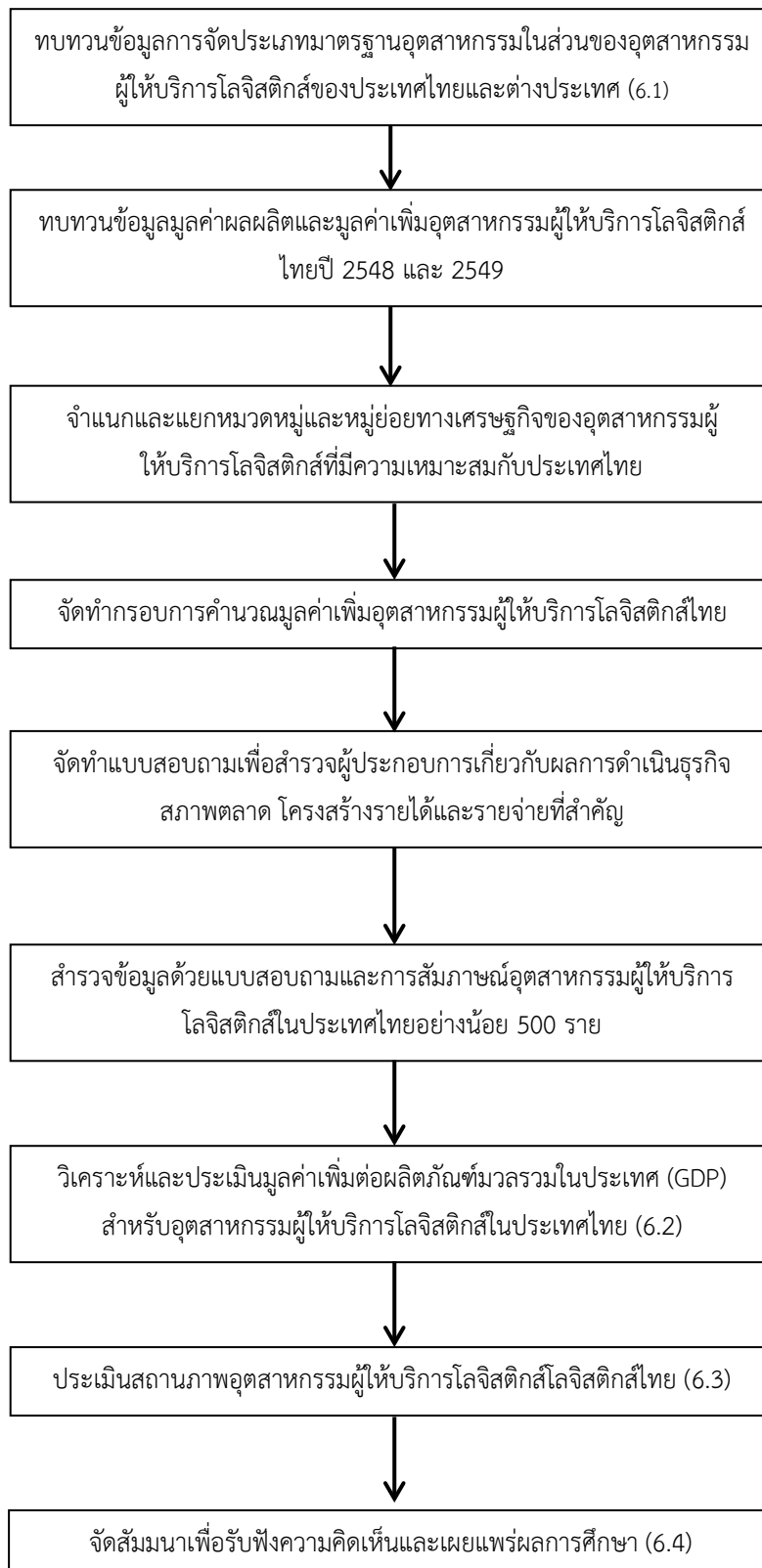
- ส่วนที่ 1 ทบทวนข้อมูลการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทยปี 2544 และปี 2552 ในส่วนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSPs)
- ส่วนที่ 2 การทบทวนข้อมูลเกี่ยวกับมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- ส่วนที่ 3 กำหนดขอบเขตและประเภทกิจกรรมภายใต้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย โดยแบ่งเป็นกลุ่มธุรกิจย่อยตามมาตรฐานสากล
- ส่วนที่ 4 การประเมินตัวเลขมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมสำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยตามข้อมูลปี 2554
- ส่วนที่ 5 การประเมินสถานภาพ ศักยภาพ ชัดความสามารถและความต้องการต่างๆ ในการแข่งขันของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

1.6 วิธีการศึกษาและดำเนินงาน

การศึกษาโครงการนี้ให้ความสำคัญกับการจัดหาระบบข้อมูล การปรับปรุงการจำแนก การกำหนดหมวดหมู่ต่างๆ รวมถึงการประเมินมูลค่าเพิ่ม และศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำคัญในการปรับปรุงและจัดทำกรอบในการคำนวณมูลค่าเพิ่มผู้ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่ง ได้แก่ กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร กิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง และกิจกรรมอื่นๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ที่มีความน่าเชื่อถือตามมาตรฐานสากล ที่ปรึกษาได้กำหนดขั้นตอนการศึกษาและการดำเนินงานที่มีความเหมาะสมกับการดำเนินโครงการดังรูปที่ 1-2 โดยเริ่มจากการทบทวนข้อมูลการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทยปี 2544 และปี 2552 ในส่วนของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และดำเนินการทบทวนการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมจากประเทศที่มีความก้าวหน้าในการพัฒนาอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ สิงคโปร์ ฮองกง ญี่ปุ่นและออสเตรเลีย เป็นต้น โดยมีรายละเอียดแสดงในหัวข้อ 1.6.1 ขั้นตอนต่อไปจะเป็นการทบทวนข้อมูลเกี่ยวกับมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งจากการดำเนินการใน 3 ขั้นตอนนี้ ทางที่ปรึกษาจะทำการจำแนกและแยกหมวดหมู่และหมู่ย่อยทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย และจะทำการสรุปเกี่ยวกับตัวเลขข้อมูลโครงสร้างข้อมูลและข้อจำกัดต่างๆ ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การดำเนินการในขั้นตอนต่อไปจะเป็นการจัดทำแบบสอบถามเพื่อสำรวจผู้ประกอบการเกี่ยวกับผลการดำเนินธุรกิจ สภาพตลาด โครงสร้างรายได้และรายจ่ายที่สำคัญ โดยแบบสอบถามจะแบ่งออกเป็น 2 ชุด ชุดแรกเป็นการสำรวจโครงสร้างรายได้และรายจ่ายที่สำคัญเพื่อนำมาใช้ประเมินมูลค่าเพิ่ม ชุดที่สองจะเป็นการศึกษาสถานภาพ ศักยภาพ ชัดความสามารถและความต้องการต่างๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมถึงรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิในส่วนของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย เพื่อใช้สำหรับประเมินสถานภาพธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในทุกมิติ ในขั้นตอนต่อไปจะเป็นการวิเคราะห์และประเมินมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมสำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยอาศัยข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเป็นหลัก และข้อมูลสนับสนุนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจาก

ข้อมูลสำมะโนธุรกิจและบริการของสำนักงานสถิติแห่งชาติ โดยมีรายละเอียดแสดงในหัวข้อ 1.6.2 ขั้นตอนต่อไปจะเป็นการประเมินสถานภาพ ศักยภาพ ขีดความสามารถและความต้องการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายหมวดหมู่ โดยอาศัยข้อมูลทั้งที่เป็นทุติยภูมิ (Secondary Data) และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ที่ได้รับการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ในกรณีที่มีความจำเป็นในบางรายหมวดหมู่สาขา ซึ่งจะนำไปสู่การประเมินสถานภาพ ศักยภาพ ขีดความสามารถและความต้องการต่างๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งรายละเอียดของแหล่งข้อมูลและวิธีการเก็บข้อมูลสำหรับประเมินสถานภาพ ศักยภาพ ขีดความสามารถและความต้องการต่างๆ แสดงในหัวข้อ 1.6.3 และรายละเอียดในการจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นและเผยแพร่ผลการศึกษาแสดงในหัวข้อ 1.6.4



รูปที่ 1-2 ขั้นตอนการศึกษาและดำเนินงาน

1.6.1 แนวทางการจำแนกหรือกำหนดหมวดหมู่ของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

การศึกษาในโครงการนี้จะทำการศึกษาเปรียบเทียบการกำหนดหมวดหมู่และหมวดย่อยของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยจะทำการศึกษาการกำหนดหมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย (Thailand Standard Industry Classification : TSIC) การกำหนดหมวดหมู่ในต่างประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าในอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมถึงการประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

สำหรับในส่วนของการจำแนกหมวดหมู่ของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (หมวด 6309 บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่นๆ) ที่มีความเหมาะสม โดยสามารถแบ่งเป็นกลุ่มธุรกิจย่อยตามมาตรฐานสากลนั้นที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาทบทวนข้อมูลมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทยฉบับปี 2544 เทียบกับฉบับปัจจุบัน ซึ่งได้แก่ฉบับปี 2552 และจะทำการศึกษาทบทวนการจัดหมวดหมู่ของประเทศที่มีความก้าวหน้าในการพัฒนาอุตสาหกรรมดังกล่าว อาทิเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ สิงคโปร์ ฮอลแลนด์และออสเตรเลีย เป็นต้น เพื่อนำมาเปรียบเทียบและกำหนดหมวดหมู่ที่เหมาะสมกับประเทศไทยต่อไป

จากการสำรวจข้อมูลในเบื้องต้นมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทยฉบับปี 2544 มีการแบ่งหมวดหมู่ย่อยของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (หมวด 6309 บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่นๆ) ดังตารางที่ 1-1

ตารางที่ 1-1 การแบ่งหมวดหมู่ย่อยของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์มาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทยฉบับปี 2544 (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์)

I	6309	บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่น ๆ บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ การบรรจุถัง การตรวจสอบ การขนถ่ายสินค้า การจัดการเกี่ยวกับการขนส่ง รวมถึงตัวแทนการขนส่งอื่น ๆ
I	63091	การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง การบรรจุหีบห่อ และการจัดเตรียมสินค้าเพื่อการขนส่งโดยคิดค่าธรรมเนียม และค่าขนส่ง การเตรียมเอกสารเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า ตัว แทนขนส่งสินค้า ทั้งนี้รวมถึงบริษัทตัวแทนส่งของซึ่งโดยปกติในการส่งของมักจะใช้บริการของบริษัทขนส่งแห่งอื่น การบรรจุถังและการบรรจุ หีบห่อเพื่อการขนส่งสินค้า
I	63098	โลจิสติกส์ (Logistics) การดำเนินการเกี่ยวกับกระบวนการวางแผน การดำเนินงานและการควบคุมการเคลื่อนย้ายทั้งไปและกลับ การเก็บรักษาสินค้า บริการและ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิตไปสู่จุดสุดท้ายของการ

			บริโภคเพื่อตอบสนองความต้องการ ของลูกค้า ซึ่งกระบวนการจัดการโลจิสติกส์ จะครอบคลุมกิจกรรม 2 ประเภท ดังนี้ 1. กิจกรรมหลัก (Key Activities) ประกอบด้วย การบริหารสินค้าคงคลัง การบริหารการขนส่ง การบริหารการสั่งซื้อ การบริหารข้อมูล การบริหารการเงิน 2. กิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ประกอบด้วย การบริหารคลังสินค้า การดูแลสินค้า การบริหารการจัดซื้อ การบริหารบรรจุภัณฑ์ การบริหารอุปสงค์ ดังนั้นหัวใจสำคัญของการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ (Logistics) คือการจัดหาสินค้าหรือบริการตามความต้องการของลูกค้าและส่งมอบสินค้าไปยังสถานที่ที่ลูกค้าระบุไว้ถูกต้องตรงตามเวลา และสินค้าอยู่ในสภาพสมบูรณ์ด้วยต้นทุนที่เหมาะสม
I		63099	บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง บริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น เช่น นายหน้าขนส่งทางเรือและอากาศยาน ตัวแทนพิธีการทางศุลกากร การตรวจสอบสินค้า การชั่งน้ำหนักและการชักตัวอย่างสินค้า

ในปัจจุบันกระทรวงแรงงานได้ออกมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทยฉบับใหม่ได้แก่ ฉบับปี 2552 ซึ่งได้มีการปรับปรุงหมวดหมู่แตกต่างไปจากฉบับเดิม โดยในส่วนของหมวดหมู่กิจกรรมอื่นๆ ที่สนับสนุนการขนส่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 1-2

ตารางที่ 1-2 การแบ่งหมวดหมู่ย่อยของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์มาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทยฉบับปี 2552

H	5229	กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง (Other transportation support activities) หมู่ย่อยนี้รวมถึงกิจกรรมบริการต่าง ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งซึ่งได้แก่ กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้า การบริหารจัดการขนส่งทางบก(รวมทางราง) ทางน้ำหรือทางอากาศ การจัดการเกี่ยวกับการส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับสินค้าทั้งที่เป็นบุคคลและกลุ่มคน (รวมทั้งการรับสินค้าและการส่งสินค้า และการแบ่งกลุ่มสินค้าที่ส่งมอบนั้น) กิจกรรมโลจิสติกส์ ได้แก่ การวางแผนการออกแบบและการจัดการสนับสนุนอื่นๆ ด้านการขนส่ง การจัดเก็บสินค้าและการกระจายสินค้า การออกเอกสาร และการจัดหาเอกสารเกี่ยวกับการขนส่ง และเอกสารเกี่ยวกับรายการสินค้าที่ขนส่ง กิจกรรมของตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลและทางอากาศ กิจกรรมของตัวแทนจัดหาระวางเรือและอากาศยาน รวมทั้งการขนถ่ายสินค้า เช่น การบรรจุสินค้าลงกล่องชั่วคราวเพื่อป้องกันสินค้าเสียหายระหว่างการขนส่ง การขนสินค้าออกจากกล่องบรรจุสินค้าชั่วคราวสินค้า การสุมตัวอย่างสินค้า การชั่งน้ำหนักสินค้า
H	52291	กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า กิจกรรมโลจิสติกส์ ได้แก่ การวางแผน การออกแบบและการจัดการสนับสนุนอื่นๆ ด้านการขนส่ง การจัดเก็บสินค้าและการกระจายสินค้า การออกเอกสารและการจัดหาเอกสารเกี่ยวกับการขนส่งและเอกสารเกี่ยวกับรายการสินค้าที่ขนส่ง รวมทั้งการขนถ่ายสินค้า เช่น การบรรจุสินค้าลงกล่องชั่วคราวเพื่อป้องกันสินค้าเสียหายระหว่างการขนส่ง
H	52292	กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) กิจกรรมตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ทั้งทางน้ำและทางอากาศ ซึ่งอาจทำหน้าที่หลายอย่าง เช่น เป็นตัวแทนในการจัดหาและจัดการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกไปยังเมืองท่าปลายทาง เป็นตัวกลางระหว่างผู้ส่งสินค้า เป็นผู้ขนส่งสินค้าโดยตรงและบริการรวบรวมสินค้า ซึ่งอาจเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ กิจกรรมของตัวแทนออกของ/ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร โดยทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกในการดำเนินพิธีการศุลกากร จัดทำใบขนสินค้า ยื่นใบขนสินค้าต่อเจ้าพนักงานศุลกากร ณ ด่านศุลกากร และส่งมอบสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศให้แก่ผู้นำเข้า หรือส่งสินค้าออกนอกราชอาณาจักร เพื่อส่งไปต่างประเทศให้แก่ผู้

			ส่งออก
H		52293	กิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง การบริการบรรจุหีบห่อและบรรจุสินค้าลงกล่องชั่วคราว ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันสินค้าเสียหายระหว่างการขนส่ง
H		52299	กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น การบริการตรวจสอบสินค้า การชั่งน้ำหนักสินค้าและการสุ่มตัวอย่างสินค้า การบริการวิทยุบอกตำแหน่ง เช่น บริการ GPS แต่ไม่รวมถึง -กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ ดูกิจกรรม 53200 -การประกันภัยรถยนต์ การประกันภัยทางทะเล การประกันภัยเครื่องบิน และการประกันภัยขนส่งสินค้า ดูกิจกรรม 65120 -กิจกรรมของตัวแทนธุรกิจการเดินทาง ดูกิจกรรม 79110 -กิจกรรมของธุรกิจนำเที่ยว ดูกิจกรรม 79120 -กิจกรรมการช่วยเหลือนักท่องเที่ยว ดูกิจกรรม 79909

สำหรับในส่วนการศึกษาเปรียบเทียบกับต่างประเทศ ทางโครงการจะศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดหมวดหมู่และตัวเลขมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากประเทศที่มีความก้าวหน้าในการพัฒนาอุตสาหกรรมดังกล่าว อาทิเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ สิงคโปร์ ฮ่องกง ญี่ปุ่นและออสเตรเลียเป็นต้น ตารางที่ 1-3 และ ตารางที่ 1-4 แสดงตัวอย่างการกำหนดหมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในต่างประเทศ

ตารางที่ 1-3 การกำหนดหมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของฮ่องกง

522	Support activities for transportation
5221	Service activities incidental to land transportation
522101	Car park operation
522102	Vehicular tunnel, bridge and highway operators
522103	Loading and unloading of luggage or freight during land transport
522199	Service activities incidental to land transportation n.e.c.
5222	Service activities incidental to water transportation
522201	Container terminal and marine cargo terminal operators
522202	Mid-stream operation
522203	Port facilities operators (except container and marine cargo terminals)
522204	Container back-up activities
522299	Service activities incidental to water transportation n.e.c.
5223	522300 Service activities incidental to air transportation
5229	Other transportation support activities
522901	Air cargo forwarding services
522902	Sea cargo forwarding services
522903	Land cargo forwarding services
522904	Packing and crating services
522905	Cargo inspection, sampling and weighting services
522906	Shipbrokers
522999	Other miscellaneous transportation support activities n.e.c.

ตารางที่ 1-4 การกำหนดหมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของสหราชอาณาจักร

52.2 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง
52.21 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางบก
52.21/1 Operation of rail freight terminal
52.21/2 Operation of rail passenger facilities at railway stations
52.21/3 Operation of bus and coach passenger facilities at bus and coach stations
52.21/9 กิจกรรมสนับสนุนย่อยอื่นๆสำหรับการขนส่งทางบก
52.22 Service activities incidental to water transportation
52.23 Service activities incidental to air transportation
52.24 การขนถ่ายสินค้า
52.24/1 การขนถ่ายสินค้าสำหรับการขนส่งทางน้ำ
52.24/2 การขนถ่ายสินค้าสำหรับการขนส่งทางอากาศ
52.24/3 การขนถ่ายสินค้าสำหรับการขนส่งทางบก
52.29 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งอื่นๆ

1.6.2 การประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ทางที่ปรึกษาจะทำการเก็บข้อมูลในส่วนที่เป็นมูลค่าเพิ่มของหน่วยธุรกิจ ซึ่งรายละเอียดของข้อมูลในส่วนที่เป็นมูลค่าเพิ่มมีรายละเอียดและคำนิยามดังต่อไปนี้

เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าตอบแทน

ได้แก่ เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าตอบแทนที่ผู้จ้างจ่ายให้แก่ผู้รับจ้างทั้งในรูปของตัวเงินและสิ่งของ ผู้รับจ้าง ได้แก่ ลูกจ้างระยะยาว ลูกจ้างชั่วคราว ผู้บริหาร เป็นต้น

ผลตอบแทนการผลิต

ผลตอบแทนการผลิต ได้แก่ ผลตอบแทนจากปัจจัยการผลิตทั้งหมด หรือมูลค่าเพิ่มทั้งหมดหักด้วย ค่าตอบแทนแรงงาน ค่าเสื่อมราคา และภาษีทางอ้อมสุทธิ

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคา คือ เงินสำรองค่าสึกหรอของสินทรัพย์ประเภททุนต่าง ๆ เช่น ค่าเสื่อมของอาคารที่ทำการของสถานประกอบการ และเครื่องมือ เครื่องจักรต่าง ๆ

ภาษีทางอ้อมสุทธิ

ภาษีทางอ้อม ได้แก่ ภาษีการค้า ภาษีส่งออก ภาษีใบอนุญาต ภาษีค่าบริการในโรงแรมและภัตตาคาร แสตมป์ และภาษีการขายพิเศษอื่น ๆ เช่น รถยนต์ เครื่องใช้ทางไฟฟ้า เครื่องดื่มชนิดมีแอลกอฮอล์ บุหรี่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

ในการประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ทางโครงการศึกษาจะทำการประเมินเฉพาะปี 2554 โดยทางที่ปรึกษาจะทำการรวบรวมข้อมูลมูลค่าเพิ่มของหน่วยธุรกิจที่ได้นิยามเอาไว้ โดยใช้แบบสอบถามและข้อมูลงบการเงินที่ผู้ประกอบการรายงานกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ โดยจะทำการสำรวจภาคสนามเก็บข้อมูลมูลค่าเพิ่มจากผู้ประกอบการ 400 ราย แล้วจึงใช้ข้อมูลมูลค่าเพิ่มของกลุ่มตัวอย่างที่เก็บรวบรวมได้มาใช้ในการประมาณมูลค่าเพิ่มของประชากรในแต่ละหมวดหมู่

1.6.3 การประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

การศึกษาในโครงการนี้จะอาศัยข้อมูลทั้งที่เป็นทุติยภูมิ (Secondary Data) และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ที่ได้จากการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ในกรณีที่มีความจำเป็นในบางรายหมวดหมู่สาขา โดยกลุ่มตัวอย่างจะเป็นตัวแทนสมาคม สมาพันธ์ องค์กร หน่วยงานรัฐวิสาหกิจและบริษัทภาคเอกชนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยเนื้อหาของการสำรวจครอบคลุมมิติต่างๆ ของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย ทั้งเรื่องศักยภาพในด้านตลาด ชีตความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงข้อจำกัดและข้อเสียเปรียบในการดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมดังกล่าว โดยเนื้อหาของการสำรวจครอบคลุมในประเด็นดังต่อไปนี้

- ส่วนที่ 1 สถานภาพและขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ประเทศไทยในภาพรวม
- ส่วนที่ 2 ข้อมูลทั่วไปขององค์กร รูปแบบการให้บริการ และความจำเป็นในการปรับตัวในด้านต่าง ๆ ของแต่ละหมวดสาขารวมทั้งข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ตารางที่ 1-5 ข้อมูลจำนวนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์รายสาขาในปี พ.ศ. 2553

หมวด	จำนวนนิติบุคคล (ราย)	ทุนจดทะเบียนนิติ บุคคล (บาท)
60100 การขนส่งทางรถไฟ	157	36,117,254,653
60230 การขนส่งสินค้าทางถนน	3,169	10,852,274,828
60300 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง	8	22,012,500,000
61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง	274	17,068,327,800
61200 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	245	5,894,845,000
62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา	88	38,294,036,140
62200 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา	29	3,269,518,260
63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร	7,486	29,348,410,497
63010 การขนถ่ายสินค้า	232	2,706,010,000
63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า	634	25,550,904,594
63031 บริการเสริมการขนส่งทางบก	473	7,372,478,560
63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ	342	32,890,559,413
63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ	79	19,803,530,000
63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง	408	2,023,086,900
63098 โลจิสติกส์	217	3,884,832,000
63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	3,614	21,995,502,300
64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ	2	1,100,000
64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดย ภาคเอกชน	462	2,081,280,000
	17,919	281,166,450,945

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

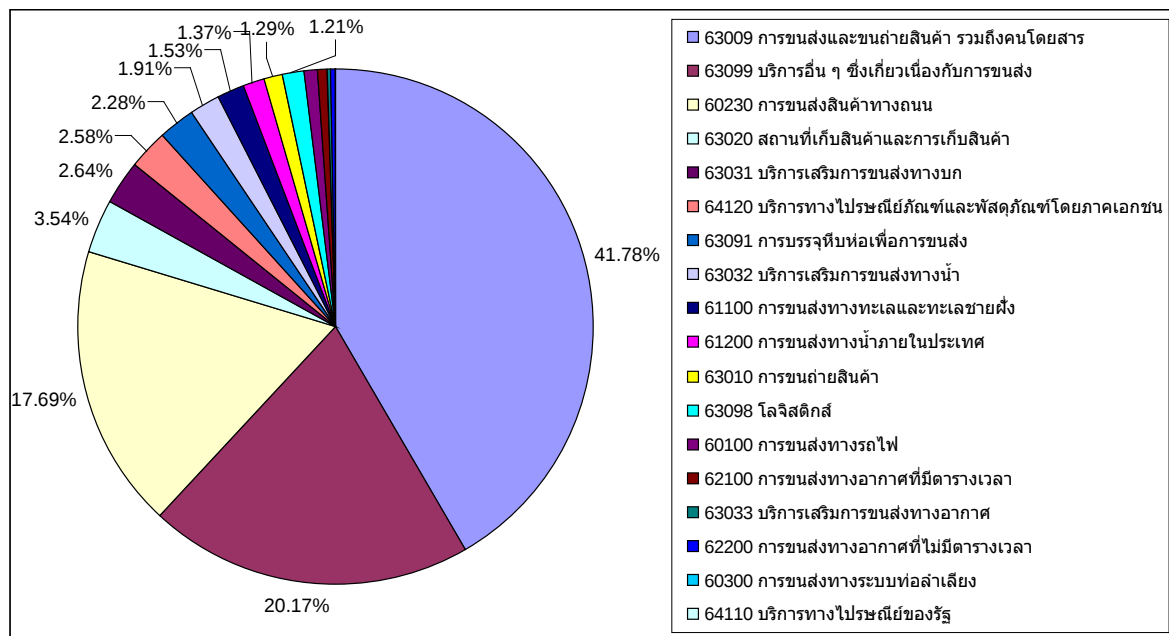
โดยตัวอย่างการสำรวจข้อมูลทุติยภูมิจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

ข้อมูลจำนวนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี พ.ศ. 2553

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถานประกอบการทางด้านโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนการค้าของประเทศไทยจากฐานข้อมูลการจดทะเบียนการค้าของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งทางกรมพัฒนาธุรกิจการค้าได้จัดหมวดหมู่ธุรกิจโลจิสติกส์เอาไว้ตามหลักมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย (Thailand Standard Industry Classification : TSIC) จากการพิจารณาการจัดหมวดหมู่ในระบบ TSIC จะพบว่าอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ถูกจัดอยู่ในหมวดการค้าหลัก I การขนส่ง สถานที่

เก็บสินค้าและการคมนาคม จากการรวบรวมข้อมูลจากฐานข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ พบว่าในส่วนของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2553 มีจำนวนทั้งสิ้น 17,919 ราย โดยมีทุนจดทะเบียนรวมกันทั้งสิ้น 281,166,450,945 บาท ทั้งนี้ข้อมูลทางด้านจำนวนและทุนจดทะเบียนของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์แยกรายสาขาประจำปี พ.ศ. 2553 แสดงได้ดังตารางที่ 1-5

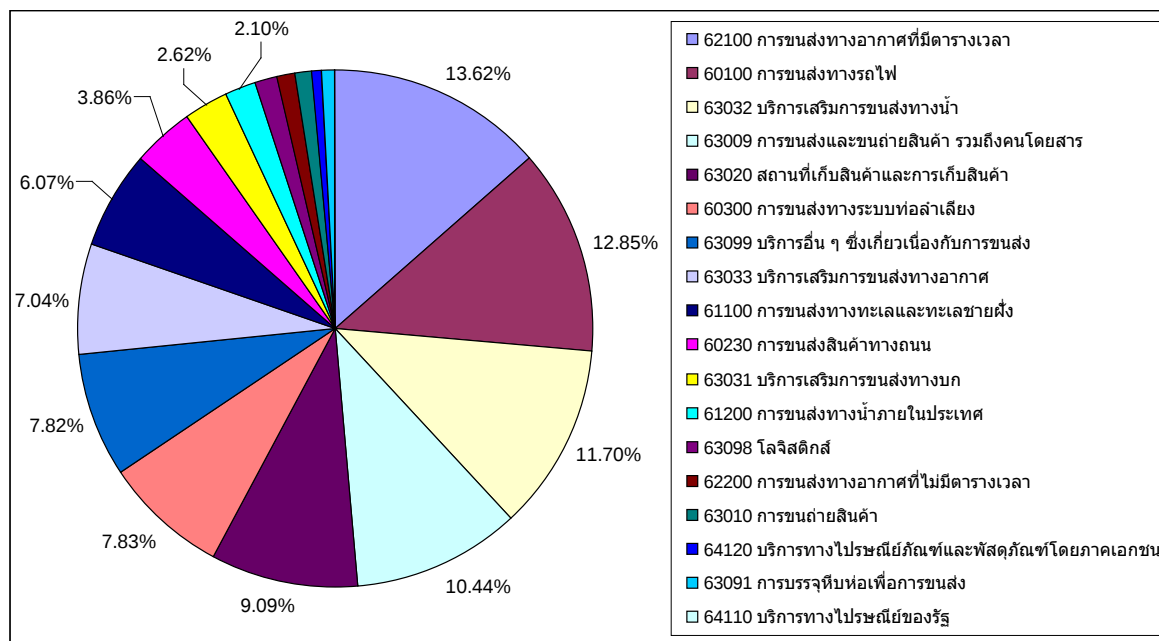
เมื่อพิจารณาในแง่ปริมาณจะพบว่าหมวด 63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสารมีผู้ประกอบการมากที่สุดจำนวน 7,486 ราย รองลงมาคือหมวด 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งมีผู้ประกอบการจำนวน 4,336 ราย และ 60230 การขนส่งสินค้าทางถนนมีผู้ประกอบการจำนวน 3,169 ราย ขณะที่หมวดอื่นๆ ก็มีจำนวนผู้ประกอบการลดหลั่นกันไปตามลำดับ ทั้งนี้สามารถแสดงการเปรียบเทียบจำนวนผู้ประกอบการในแต่ละหมวดหมู่ดังรูปที่ 1-3



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 1-3 แสดงสัดส่วนของผู้ประกอบการที่ดำเนินการทางด้านโลจิสติกส์แยกรายสาขา

เมื่อพิจารณาในแง่ทุนจดทะเบียนจะพบว่าหมวด 62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลามีทุนจดทะเบียนมากที่สุดจำนวน 38,294,036,140 บาท รองลงมาคือหมวด 60100 การขนส่งทางรถไฟมีทุนจดทะเบียน 36,117,254,653 บาท ขณะที่หมวดอื่นๆ ก็มีทุนจดทะเบียนลดหลั่นกันไปตามลำดับ ทั้งนี้สามารถแสดงการเปรียบเทียบทุนจดทะเบียนในแต่ละหมวดหมู่ได้ดังรูปที่ 1-4



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 1-4 แสดงสัดส่วนเงินทุนจดทะเบียนแยกสายสาขา

1.6.4 การระดมสมองและจัดสัมมนา Focus Group

ในการจัดสัมมนามีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ เกี่ยวกับสถานภาพ ศักยภาพ ชีตความสามารถและความต้องการของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย โดยมีเป้าหมายเพื่อเผยแพร่ผลงานการศึกษาและรับฟังข้อคิดเห็นเพิ่มเติมเมื่อรายงานฉบับสมบูรณ์เสร็จสิ้น โดยกลุ่มเป้าหมายของผู้เข้าร่วมสัมมนาในครั้งนี้จะเป็นองค์กรภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์จำนวนไม่น้อยกว่า 60 ท่าน ทั้งนี้ตัวอย่างเป้าหมายของผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แก่ องค์กรภาครัฐ สมาคม และบริษัทชั้นนำที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดและรายได้จากธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ดังตัวอย่างต่อไปนี้

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
- กรมการจัดหางาน
- กรมศุลกากร
- สำนักสถิติแห่งชาติ
- สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
- สำนักโลจิสติกส์การค้า
- สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

- สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย
- สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย
- สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย
- สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
- สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
- สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย
- สมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก
- บริษัท เอ็น วาย เค โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท เอ็กซ์ปรีดเดอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท ดีเอชแอล โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท ดีเอชแอล เอ็กซ์เพรส(ประเทศไทย) จำกัด (DHL)
- บริษัท ทีเอ็นที เอ็กซ์เพรส จำกัด (TNT)
- บริษัท เฟดเดอร์ล เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด (FedEx)
- บริษัท ยูพีเอส พาร์เซล ดีลิเวอรี่ เซอร์วิส จำกัด (UPS)
- บริษัท เวีย โลจิสติกส์ จำกัด
- บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด
- บริษัท ทรานส์ แอร์ คาร์โก้ จำกัด
- บริษัท ไฟโอเนียร์ แอร์คาร์โก้ จำกัด
- บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด
- บริษัท บลูแอนด์ไวท์ โลจิสติกส์ จำกัด
- บริษัท เราบริการ จำกัด
- บริษัท เบอร์ลี ยุคเกอร์ โลจิสติกส์ จำกัด
- บริษัท มิตรชัย โอ.เอส.เค.โลนส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท เซ้งเกอว์ (ไทย) จำกัด
- บริษัท เคไลน์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท คินเทซี โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท จีโอดีส วิลสัน ทรานสปอร์ต จำกัด

1.7 แผนปฏิบัติงานในแต่ละส่วนงานของโครงการ

เพื่อให้แนวทางและวิธีการศึกษาของโครงการสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและสัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์ของโครงการ ส่วนงานที่ได้กำหนดขึ้นมีรายละเอียดของแผนปฏิบัติงานและระยะเวลาในการดำเนินการดังต่อไปนี้

แผนงาน	เดือนที่											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.จัดทำรายงานแผนปฏิบัติการเบื้องต้น (Inception Report)												
2. ทบทวนข้อมูลการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมในส่วน ของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์												
3.กำหนดขอบเขตและประเภทกิจกรรมภายใต้ธุรกิจ ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย โดยแบ่งเป็นกลุ่มธุรกิจย่อยตาม มาตรฐานสากล												
4.สำรวจข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับสถานภาพของธุรกิจ ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในด้านสภาพตลาดและการแข่งขันใน ปัจจุบัน และแนวโน้มการประกอบธุรกิจในอนาคต												
5.จัดทำกรอบในการคำนวณมูลค่าเพิ่มผู้ให้บริการเกี่ยวเนื่อง กับการขนส่ง												
6.จัดทำแบบสอบถามเพื่อสำรวจผู้ประกอบการเกี่ยวกับผลการ ดำเนินธุรกิจ สภาพตลาด โครงสร้างรายได้และรายจ่ายที่สำคัญ												
7.สำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ธุรกิจ ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยอย่างน้อย 500 ราย												
8.จัดทำรายงานการศึกษาขั้นกลาง (Interim Report)												
9.ประมวลผลของการสำรวจทางสถิติเพื่อคำนวณมูลค่าเพิ่มผู้ ให้บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งรายปีของไทย												
10.จัดทำบทวิเคราะห์ข้อมูลจากการประมวลผลทางสถิติและ สังเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ เพื่อประเมินสถานภาพของธุรกิจ ให้บริการโลจิสติกส์ไทย												
11.จัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)												
12.จัดสัมมนาร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และหน่วยงาน วิชาการที่เกี่ยวข้องเพื่อรับฟังความคิดเห็นและเผยแพร่ผล การศึกษา												
13.จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์พร้อมบทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary and Final Report)												

● จุดที่มีการส่งรายงาน

1.8 ผลงานที่จะส่งมอบ

- รายงานแผนปฏิบัติการเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน 15 ชุด ภายใน 2 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา
- รายงานการศึกษาขั้นกลาง (Interim Report) จำนวน 15 ชุด ภายใน 6 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา
- ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน 15 ชุด ภายใน 10 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา
- รายงานฉบับสมบูรณ์พร้อมบทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary and Final Report) จำนวน 50 ชุด โดยบทสรุปผู้บริหารมีทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษในเล่มเดียวกัน ภายใน 12 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา

1.9 การบริหารโครงการและบุคลากร

ในการดำเนินโครงการได้มีการแบ่งโครงสร้างของการบริหารโครงการออกเป็นสองส่วน ส่วนแรกเป็นงานด้านโลจิสติกส์ และส่วนที่สองเป็นงานด้านเก็บ วิเคราะห์และพัฒนาระบบข้อมูล โดยส่วนแรกจะครอบคลุมงานในด้านวิชาการด้านโลจิสติกส์ในการทบทวนขอบเขตและประเภทกิจกรรมภายใต้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย จัดทำกรอบการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSPs) ที่เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล รวมถึงรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยทั้งหมดเพื่อนำมาคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ส่วนที่สองจะครอบคลุมงานด้านออกแบบสอบถาม รวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆ ทำการสัมภาษณ์และสำรวจภาคสนาม รวมทั้งการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ ผังโครงสร้างการบริหารโครงการแสดงได้ดังรูปที่ 1-5



รูปที่ 1-5 แสดงผังโครงสร้างการบริหารโครงการ

บทที่ 2

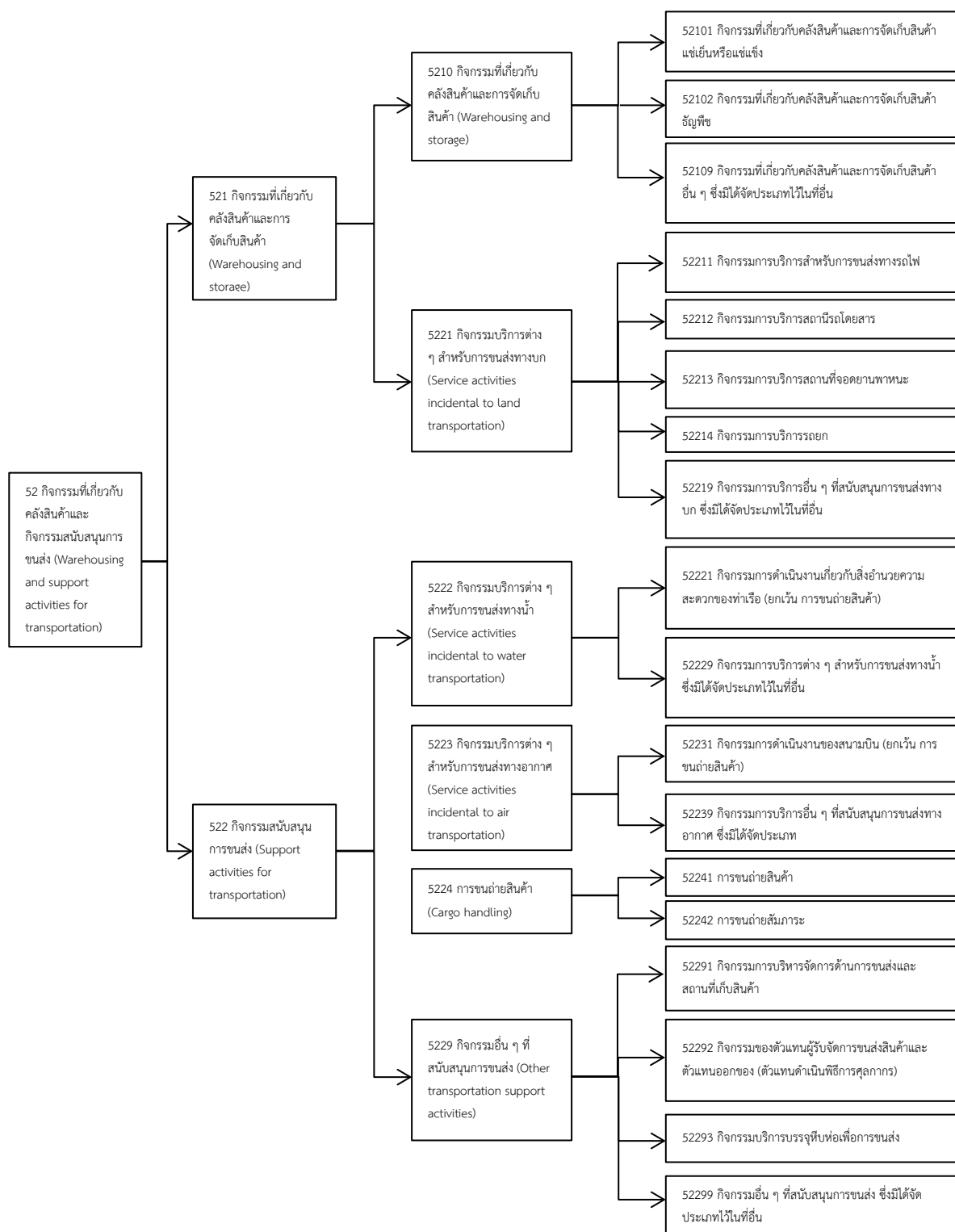
การจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย

ในบทนี้จะบรรยายละเอียดของการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศไทย จะเริ่มต้นโดยการทบทวนการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทย จากโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย ศึกษาการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทยในปัจจุบัน ศึกษาการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศที่มีความก้าวหน้า เช่น สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร เยอรมัน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ฮองกง และสิงคโปร์ เป็นต้น จากนั้นจึงพิจารณาถึงความแตกต่างการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทยกับประเทศที่มีความก้าวหน้า และหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทย ในโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย และดำเนินการจำแนกและแยกหมวดหมู่และหมู่ย่อยทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย โดยมีขั้นตอนดำเนินงานและผลลัพธ์ที่ได้ ดังตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 ขั้นตอนดำเนินงานและผลลัพธ์ที่ได้

ขั้นตอนดำเนินงาน	ผลลัพธ์ที่ได้
ทบทวนการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทย (โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย)	หมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งที่นำเสนอ
ศึกษาการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งในปัจจุบัน	หมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งปี 2552
ศึกษาการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศที่มีความก้าวหน้า เช่น สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร เยอรมัน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ฮองกง และสิงคโปร์ เป็นต้น	หมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศที่มีความก้าวหน้า
พิจารณาถึงความแตกต่างการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งกับประเทศที่มีความก้าวหน้าและหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทยในโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย	
นำเสนอหมวดหมู่และหมู่ย่อยทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย	

ในปัจจุบันกระทรวงแรงงานได้ออกมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย (TSIC) ฉบับใหม่ได้แก่ ฉบับปี 2552 โดยในส่วนของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งนั้น จะมีการจัดหมวดหมู่อยู่ในหมวดใหญ่ 52 กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและกิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง หมวดย่อยที่ 5229 กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง (Other transportation support activities) โดยมีรายละเอียดรูปที่ 2-1



รูปที่ 2-1 หมวด 52 กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและกิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง

โดยในการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทยในงานวิจัยนี้ ที่ปรึกษาจะทำการจัดประเภทหมวดหมู่ในหมวด 5229 กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง (Other transportation support activities)

2.1 การทบทวนการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทย (โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย)

จากการศึกษาและเปรียบเทียบหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งกับประเทศอื่นๆ ในโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย ในการนำเสนอครั้งนั้นได้มีการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย (Thailand Standard Industry Classification : TSIC) โดยยึดฉบับปี 2544 พบว่ามีโครงสร้างหมวดหมู่ที่กำหนดให้อยู่ในประเทศไทย ณ ขณะนั้น ยังไม่รองรับพัฒนาการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นในประเทศไทยอยู่หลายประการ ไม่ว่าจะเป็น 1) หมวดหมู่ที่ประเทศไทยให้อยู่ ณ ขณะนั้น จะใช้ถึง 5 digit เช่นเดียวกับประเทศเยอรมัน สหราชอาณาจักรและสิงคโปร์ ขณะที่ประเทศญี่ปุ่น และออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ใช้ 4 digit และประเทศสหรัฐอเมริกาและฮ่องกง ใช้ 6 digit, 2) หมวดหมู่ที่ประเทศไทยใช้จะเริ่มต้นด้วยการแบ่งอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็น 5 กลุ่มหลักๆ เริ่มต้นด้วยรหัส 60 ถึง 64 ซึ่งมีลักษณะการแบ่งคล้ายคลึงกับประเทศเยอรมัน สหราชอาณาจักรและสิงคโปร์ แต่แตกต่างจากประเทศอื่นๆ ที่เหลือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศญี่ปุ่น ออสเตรเลียและฮ่องกง, 3) หมวดหมู่ที่ประเทศไทยให้อยู่ในปัจจุบันขาดการจำแนกการขนส่งระหว่างผู้โดยสารและสินค้า ในเกือบทุกโหมดการขนส่ง, และ 4) บางหมวดหมู่ที่ประเทศไทยให้อยู่ในปัจจุบันขาดการจำแนกรายสาขาที่สะท้อนถึงสภาพการดำเนินการของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย

จากข้อมูลการศึกษาเปรียบเทียบหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งในต่างประเทศกับหมวดหมู่ของประเทศไทย โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ได้ทำการเสนอโครงสร้างหมวดหมู่กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ซึ่งอยู่ในหมวด 6309 บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่น ๆ ดังนี้

การนำเสนอการจัดหมวด 6309

- 6309 บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่น ๆ ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรที่จะเพิ่มหมวด 63092 บริการศุลกากร (Custom Broker) 63093 บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) 63098 บริการเพิ่มมูลค่า Value Added Logistics Provider โดยการแบ่งหมวดย่อยบริการศุลกากร (Custom Broker) จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ การแบ่งหมวดย่อยบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศ

เยอรมัน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ และการแบ่งหมวดย่อยบริการเพิ่มมูลค่า Value Added Logistics Provider จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศเยอรมัน และสิงคโปร์

ภายหลังจากการสัมมนาระดมสมองร่วมกับผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยแล้ว ทางที่ปรึกษาโดยศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ได้นำผลความคิดเห็นจากการสัมมนาระดมสมองมาประกอบการพิจารณาแบ่งหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย ดังตารางที่ 2-2 ซึ่งหมวดหมู่ของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2-3

ตารางที่ 2-2 ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาระดมสมองในส่วนของ การแบ่งย่อยรายสาขา

หมวด	รูปแบบเดิม เหมาะสม	รูปแบบใหม่ เหมาะสม	อื่นๆ
6309 บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่น ๆ	3.85	84.62	11.54

ตารางที่ 2-3 หมวดหมู่ของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย

รูปแบบที่นำเสนอ
63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง
63092 บริการศุลกากร (Custom Broker)
63093 บริการรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)
-
-
-
-
63098 บริการเพิ่มมูลค่า Value Added Logistics Provider
63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง

2.2 ศึกษาการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทยในปัจจุบัน

ในปัจจุบันประเทศไทยมีการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมโดยใช้ระบบการจำแนกกิจกรรมการผลิตตามประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย (Thailand Standard Industrial Classification : TSIC) ซึ่งสำนักงานสถิติแห่งชาติได้นำระบบการจัดหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจขององค์การสหประชาชาติ (International Standard Industrial Classification Of All Economic Activities, ISIC) ISIC rev. 4 มาแปลเป็นฉบับภาษาไทย โดยกระทรวงแรงงานได้เพิ่มเติมรายละเอียดในระดับ 5-digit จากระบบ ISIC rev. 4 ซึ่งโครงสร้างการจัดหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของระบบ TSIC แบ่งออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่ Section (Alphabet), Division (2-digit), Group (3-digit), Class (4-digit) และ Subclass (5-digit)

สำหรับมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทยฉบับใหม่ ได้แก่ ฉบับปี 2552 ซึ่งได้มีการปรับปรุงหมวดหมู่แตกต่างไปจากฉบับเดิม โดยในส่วนของหมวดหมู่กิจกรรมอื่นๆ ที่สนับสนุนการขนส่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 2-5

ตารางที่ 2-5 การแบ่งหมวดหมู่ย่อยของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทยฉบับปี 2552

H	5229	กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง (Other transportation support activities) หมู่ย่อยนี้รวมถึงกิจกรรมบริการต่าง ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งซึ่งได้แก่ กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้า การบริหารจัดการขนส่งทางบก(รวมทางราง) ทางน้ำหรือทางอากาศ การจัดการเกี่ยวกับการส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับสินค้าทั้งที่เป็นบุคคลและกลุ่มคน (รวมทั้งการรับสินค้าและการส่งสินค้า และการแบ่งกลุ่มสินค้าที่ส่งมอบนั้น) กิจกรรมโลจิสติกส์ ได้แก่ การวางแผน การออกแบบและการจัดการสนับสนุนอื่นๆ ด้านการขนส่ง การจัดเก็บสินค้าและการกระจายสินค้า การออกเอกสาร และการจัดหาเอกสารเกี่ยวกับการขนส่ง และเอกสารเกี่ยวกับรายการสินค้าที่ขนส่ง กิจกรรมของตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลและทางอากาศ กิจกรรมของตัวแทนจัดหาระวางเรือและอากาศยาน รวมทั้งการขนถ่ายสินค้า เช่น การบรรจุสินค้าลงกล่องชั่วคราวเพื่อป้องกันสินค้าเสียหายระหว่างการขนส่ง การขนสินค้าออกจากกล่องบรรจุสินค้าชั่วคราวสินค้า การสุมตัวอย่างสินค้า การชั่งน้ำหนักสินค้า
H	52291	กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า กิจกรรมโลจิสติกส์ ได้แก่ การวางแผน การออกแบบและการจัดการสนับสนุนอื่นๆ ด้านการขนส่ง การจัดเก็บสินค้าและการกระจายสินค้า การออกเอกสารและการจัดหาเอกสารเกี่ยวกับการขนส่งและเอกสารเกี่ยวกับรายการสินค้าที่ขนส่ง รวมทั้งการขนถ่ายสินค้า เช่น การบรรจุสินค้าลงกล่องชั่วคราวเพื่อป้องกันสินค้าเสียหายระหว่างการขนส่ง

			ขนส่ง
H		52292	กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ(ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) กิจกรรมตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ทั้งทางน้ำและทางอากาศ ซึ่งอาจทำหน้าที่หลายอย่าง เช่น เป็นตัวแทนในการจัดหาและจัดการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกไปยังเมืองท่าปลายทาง เป็นตัวกลางระหว่างผู้ส่งสินค้า เป็นผู้ขนส่งสินค้าโดยตรงและให้บริการรวบรวมสินค้า ซึ่งอาจเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ กิจกรรมของตัวแทนออกของ/ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร โดยทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกในการดำเนินพิธีการศุลกากร จัดทำใบขนสินค้า ยื่นใบขนสินค้าต่อเจ้าพนักงานศุลกากร ณ ด่านศุลกากร และส่งมอบสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศให้แก่ผู้นำเข้า หรือส่งสินค้าออกนอกราชอาณาจักร เพื่อส่งไปต่างประเทศให้แก่ผู้ส่งออก
H		52293	กิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง การบริการบรรจุหีบห่อและบรรจุสินค้าลงกล่องชั่วคราว ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันสินค้าเสียหายระหว่างการขนส่ง
H		52299	กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น การบริการตรวจสอบสินค้า การชั่งน้ำหนักสินค้าและการสุ่มตัวอย่างสินค้า การบริการวิทยุบอกตำแหน่ง เช่น บริการ GPS แต่ไม่รวมถึง -กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ ดูกิจกรรม 53200 -การประกันภัยรถยนต์ การประกันภัยทางทะเล การประกันภัยเครื่องบิน และการประกันภัยขนส่งสินค้า ดูกิจกรรม 65120 -กิจกรรมของตัวแทนธุรกิจการเดินทาง ดูกิจกรรม 79110 -กิจกรรมของธุรกิจนำเที่ยว ดูกิจกรรม 79120 -กิจกรรมการช่วยเหลือนักท่องเที่ยว ดูกิจกรรม 79909

2.3 ศึกษาการจัดประเภทอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศที่มีความก้าวหน้า

ในหัวข้อนี้ทางที่ปรึกษาจะนำเสนอรายละเอียดการจำแนกหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของต่างประเทศในปัจจุบัน เพื่อที่จะศึกษาถึงโครงสร้าง รูปแบบการจำแนกหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าภายหลังการปรับปรุง และจะนำผล

การศึกษามาใช้ในการเปรียบเทียบการกำหนดหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศต่างๆ เหล่านี้กับการแบ่งหมวดของประเทศไทย รวมถึงวิวัฒนาการของการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งในแต่ละต่างประเทศ เพื่อพิจารณาว่าประเด็นใดในอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่ง ที่ประเทศไทยยังขาดการพิจารณา ซึ่งทางที่ปรึกษาจะนำผลการเปรียบเทียบมาปรับใช้ในการกำหนดหมวดหมู่ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทยต่อไป

2.3.1 การจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของสิงคโปร์

ในปัจจุบันประเทศสิงคโปร์ใช้การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมมาตรฐานของประเทศสิงคโปร์เวอร์ชัน 2010 (Singapore Standard Industrial Classification 2010, SSIC 2010) โดยได้นำโครงสร้างของ ISIC rev. 4 มาเป็นพื้นฐานในการการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรม แล้วปรับให้เข้ากับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและโครงสร้างของประเทศสิงคโปร์ โดยโครงสร้างของ SSIC มี 5 ระดับ ได้แก่ Section (Alphabet), Division (2-digit), Group (3-digit), Class (4-digit) และ Item (5-digit)

SSIC 2010 ประกอบด้วย 22 sections (alphabet), 82 divisions (2-digit), 204 groups (3-digit), 388 classes (4-digit) และ 1,097 items (5-digit) ตามลำดับ สำหรับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์ ได้ถูกจัดไว้ใน Section H - Transport and Storage ซึ่งประกอบด้วย 5 divisions, 9 groups, 17 classes และ 60 items ครอบคลุมการขนส่งทางบกและการขนส่งทางท่อ (Land Transport; Transport via Pipelines) การขนส่งทางน้ำ (Water Transport) การขนส่งทางอากาศ (Air Transport) คลังสินค้าและกิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง (Warehousing and Support Activities for Transport) และการไปรษณีย์และรับส่งพัสดุ (Post and Courier Activities)

อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของสิงคโปร์จัดอยู่ในหมวด 522 หมวดย่อย 5229 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง โดยมีโครงสร้างดังนี้

522	SUPPORT ACTIVITIES FOR TRANSPORTATION
5221	Supporting Services to Land Transport
52211	Carpark management and operation services
52212	Taxi booking services
52213	Towing services
52219	Supporting services to land transport nec.
5222	Supporting Services to Water Transport
52221	Representative offices of foreign shipping lines
52222	Shipping agencies (freight)
52223	Port operators

52224	Stevedoring and lighterage services
52225	Salvaging of distressed vessels and cargos
52226	Ship management services
52227	Ship brokering services
52229	Supporting services to water transport nec.
5223	Supporting Services to Air Transport
52231	Representative offices of foreign airlines
52232	Airline agencies (freight)
52233	Airport operation services
52234	Airport terminal services
52239	Supporting services to air transport nec.
5224	Cargo Handling
52241	Cargo surveying services
52242	Container services (excluding rental of containers)
52243	Crane services (loading and unloading of cargo)
5225	Marine Surveying Services and Classification Societies
52251	Classification societies
52252	Marine surveying services other than classification societies
5229	Other Transportation Support Activities
52291	Value added logistics providers
52292	Freight forwarding, packing and crating services
52299	Other transportation support activities nec.

2.3.2 การจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของฮ่องกง

ในปัจจุบันฮ่องกงใช้การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมมาตรฐานของฮ่องกงเวอร์ชัน 2 (Hong Kong Standard Industrial Classification Version 2, HSIC 2) โดยได้นำแนวทางการจัดหมวดหมู่อุตสาหกรรม ISIC rev. 2 ของสหประชาชาติมาใช้เป็นพื้นฐานในการจำแนกหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของฮ่องกง แล้วปรับบางส่วนให้สอดคล้องกับสถานะทางเศรษฐกิจของฮ่องกง โดยโครงสร้างของ HSIC มี 4 ระดับ ได้แก่ 1-digit, 3-digit, 4-digit, และ 6 digit

กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของฮ่องกง ได้ถูกจัดไว้ในหมวด H – Transportation, storage, postal and courier services ซึ่งประกอบด้วย 5 หมวด ครอบคลุมการขนส่ง

ทางบก (Land Transport) การขนส่งทางน้ำ (Water Transport) การขนส่งทางอากาศ (Air Transport) คลังสินค้าและกิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง (Warehousing and support activities for transportation)

อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของฮ่องกง จัดอยู่ในหมวด 522 หมวดย่อย 5229 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง โดยมีโครงสร้างดังนี้

522		Support activities for transportation
5221		Service activities incidental to land transportation
	522101	Car park operation
	522102	Vehicular tunnel, bridge and highway operators
	522103	Loading and unloading of luggage or freight during land transport
	522199	Service activities incidental to land transportation nec.
5222		Service activities incidental to water transportation
	522201	Container terminal and marine cargo terminal operators
	522202	Mid-stream operation
	522203	Port facilities operators (except container and marine cargo terminals)
	522204	Container back-up activities
	522299	Service activities incidental to water transportation nec.
5223	522300	Service activities incidental to air transportation
5229		Other transportation support activities
	522901	Air cargo forwarding services
	522902	Sea cargo forwarding services
	522903	Land cargo forwarding services
	522904	Packing and crating services
	522905	Cargo inspection, sampling and weighting services
	522906	Shipbrokers
	522999	Other miscellaneous transportation support activities nec.

2.3.3 การจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศญี่ปุ่น

การจัดหมวดหมู่ทางเศรษฐกิจของประเทศญี่ปุ่นในปัจจุบันเป็นเวอร์ชัน JSIC 2007 (Standard Industrial Classification for Japan) โดยโครงสร้างของ JSIC มี 4 ระดับ ซึ่งประกอบไปด้วย Divisions

(Alphabet), Major Groups (2-digit), Groups (3-digit) และ Industries (4-digit) JSIC 2007 ประกอบไปด้วย 20 division (Alphabet), 99 major groups (2-digit), 529 groups (3-digit), และ 1,455 industries (4-digit)

สำหรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย ได้ถูกจัดไว้ใน Division H - Transport ซึ่งประกอบด้วย 9 major groups, 33 groups, 65 industries ครอบคลุมการขนส่งทางราง (Railway Transport) การขนส่งผู้โดยสารทางถนน (Road Passenger Transport) การขนส่งสินค้าทางถนน (Road Freight Transport) การขนส่งทางน้ำ (Water Transport) การขนส่งทางอากาศ (Air Transport) การบริการคลังสินค้า (Warehousing) บริการสนับสนุนการขนส่ง (Services Incidental to Transport) การบริการทางไปรษณีย์ (Postal Services) และการติดต่อสื่อสาร (Telecommunications)

อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของญี่ปุ่น จัดอยู่ในหมวด 48 หมวดย่อย 480, 482, 484 และ 489 โดยมีโครงสร้างดังนี้

48	SERVICES INCIDENTAL TO TRANSPORT
480	ESTABLISHMENTS ENGAGED IN ADMINISTRATIVE OR ANCILLARY ECONOMIC ACTIVITIES (48 SERVICES INCIDENTAL TO TRANSPORT)
4800	Head offices primarily engaged in managerial operations
4809	Miscellaneous establishments engaged in administrative or ancillary economic activities
481	PORT TRANSPORT
4811	Port transport
482	FREIGHT FORWARDING, EXCEPT COLLECT-AND-DELIVER FREIGHT TRANSPORT
4821	Deliver freight transport, except collect-and-deliver freight transport
4822	Forwarding agency
483	TRANSPORT AGENCIES
4831	Transport agencies
484	PACKING AND CRATING
4841	Packing and crating, except packing and crating for ocean transport
4842	Packing and crating for ocean transport
485	TRANSPORT FACILITIES SERVICES
4851	Railway facilities services
4852	Fixed facilities for road transport
4853	Terminal facilities for motor vehicles

4854	Terminal facilities for handling freight
4855	Piers and docks
4856	Airports and air fields heliports
489	MISCELLANEOUS SERVICES INCIDENTAL TO TRANSPORT
4891	Shipping brokers
4899	Services incidental to transport, nec.

2.3.4 การจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศเยอรมัน

ประเทศเยอรมันได้ปรับปรุงการกำหนดหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศเยอรมันจาก WZ 2003 มาเป็น WZ 2008 (Klassifikation der Wirtschaftszweige Ausgabe 2008 โดยอ้างอิงโครงสร้างของการจัดหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของยุโรป (NACE) โดยโครงสร้างของหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศเยอรมัน (WZ 2008) แบ่งออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่ Section, Division, Group, Class และ Subclass WZ 2008 ประกอบไปด้วย 21 sections, 88 divisions, 272 groups, 615 classes and 839 subclasses

สำหรับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของประเทศเยอรมัน ถูกจัดไว้ใน Division H – TRANSPORTATION AND STORAGE ซึ่งครอบคลุมการขนส่งทางบกและท่อลำเลียง (Land Transport; transport via pipeline) การขนส่งทางน้ำ (Water Transport) การขนส่งทางอากาศ (Air Transport) คลังสินค้าและกิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง (Warehousing and support activities for transportation) และการไปรษณีย์และจัดส่งพัสดุ (Postal and courier activities)

อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของเยอรมัน จัดอยู่ในหมวด 55.2 หมวดย่อย 55.29 โดยมีโครงสร้างดังนี้

52.2	Support activities for transportation
52.21	Service activities incidental to land transportation
52.21.1	Operation of car parks and garages
52.21.2	Operation of road infrastructure
52.21.3	Operation of railroad infrastructure
52.21.4	Operation of terminal facilities for passenger transport, including bus stations
52.21.5	Operation of stations for the handling of goods carried by rail or road (except cargo handling)
52.21.9	Service activities incidental to land transportation nec.
52.22	Service activities incidental to water transportation

- 52.22.1 Operation of waterway infrastructure
- 52.22.2 Operation of ports, harbours and piers
- 52.22.3 Navigation, pilotage and berthing activities
- 52.22.9 Service activities incidental to water transportation nec.
- 52.23 Service activities incidental to air transportation
 - 52.23.1 Operation of airports and airfields
 - 52.23.9 Service activities incidental to air transportation nec.
- 52.24 Cargo handling
 - 52.24.0 Cargo handling
- 52.29 Other transportation support activities
 - 52.29.1 Freight forwarding
 - 52.29.2 Organisation of group consignments by sea
 - 52.29.9 Other transportation support activities nec.

2.3.5 การจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของสหราชอาณาจักร

ในปัจจุบันสหราชอาณาจักรใช้การจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมเวอร์ชัน 2007 (UK Standard Industrial Classification of Economics Activities 2007, SIC 2007) ในการกำหนดหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศสหราชอาณาจักร ทางสหราชอาณาจักรได้นำโครงสร้างการจัดหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของยุโรป (NACE rev 1.1) มาประยุกต์ใช้ในการกำหนดหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศสหราชอาณาจักร โดยได้นำโครงสร้างของ NACE ตั้งแต่ระดับ 1-digit จนถึง 4-digit มาปรับใช้ และได้เพิ่มระดับ 5-digit เข้าไปเป็น subclass level โครงสร้างการจัดหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของสหราชอาณาจักร (SIC 2007) แบ่งออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่ Section (Alphabet), Division (2-digit), Subdivision (3-digit), Class (4-digit) และ Subclass (5-digit)

สำหรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศสหราชอาณาจักร ได้ถูกจัดไว้ใน Section H – Transportation and Storage ซึ่งครอบคลุมการขนส่งทางบกและการขนส่งทางท่อลำเลียง (Land Transport and Transport via Pipeline) การขนส่งทางน้ำ (Water Transport) การขนส่งทางอากาศ (Air Transport) บริการคลังสินค้าและบริการสนับสนุนการขนส่ง (Warehousing and Support Activities for Transportation) และบริการไปรษณีย์และการส่งพัสดุ (Postal and Courier Activities)

อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งกลุ่มประเทศสหราชอาณาจักร จัดอยู่ในหมวด 55.2 โดยมีโครงสร้างดังนี้

52.2	กิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง
52.21	กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางบก
52.21/1	Operation of rail freight terminal
52.21/2	Operation of rail passenger facilities at railway stations
52.21/3	Operation of bus and coach passenger facilities at bus and coach stations
52.21/9	กิจกรรมสนับสนุนย่อยอื่นๆสำหรับการขนส่งทางบก
52.22	Service activities incidental to water transportation
52.23	Service activities incidental to air transportation
52.24	การขนถ่ายสินค้า
52.24/1	การขนถ่ายสินค้าสำหรับการขนส่งทางน้ำ
52.24/2	การขนถ่ายสินค้าสำหรับการขนส่งทางอากาศ
52.24/3	การขนถ่ายสินค้าสำหรับการขนส่งทางบก
52.29	กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งอื่นๆ

2.3.6 การจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศสหรัฐอเมริกา

ในปัจจุบันประเทศสหรัฐอเมริกาใช้ระบบ NAICS 2012 (North America Industry Classification System, NAICS) ในการจำแนกหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยระบบ NAICS นี้ถูกพัฒนาขึ้นร่วมกันระหว่างหน่วยงานทางด้านสถิติของสหรัฐอเมริกา แคนาดา และเม็กซิโก ซึ่งระบบ NAICS ถูกออกแบบขึ้นเพื่อใช้ในการกำหนดโครงสร้างอุตสาหกรรมของทั้ง 3 ประเทศ โดยได้นำโครงสร้างของการจัดหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจขององค์การสหประชาชาติ (INTERNATIONAL STANDARD INDUSTRIAL CLASSIFICATION OF ALL ECONOMIC ACTIVITIES, ISIC) มาใช้เป็นพื้นฐาน โดยโครงสร้างของ NAICS แบ่งออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่ ระดับ Sector (2-digit), ระดับ Subsector (3-digit), ระดับ Industry group (4-digit), ระดับ NAICS Industries (5-digit) และ ระดับ U.S. Industries (6-digit)

สำหรับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกา ถูกจัดไว้ใน Sector 48-49 กลุ่มการขนส่งและการจัดเก็บ (Transportation and warehousing) โดยแบ่งเป็น 11 ส่วนหลัก ได้แก่ 1) การขนส่งทางอากาศ 2) การขนส่งทางราง 3) การขนส่งทางน้ำ 4) การขนส่งทางรถบรรทุก 5) การขนส่งผู้โดยสารภาคพื้นดิน 6) การขนส่งทางท่อ 7) การทัศนมาตร 8) กิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง 9) การบริการไปรษณีย์ 10) บริการส่งพัสดุ (Couriers & Messengers) 11) คลังสินค้าและการจัดเก็บ โดยมีโครงสร้างอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศสหรัฐอเมริกา ดังนี้

488	Support Activities for Transportation
4881	Support Activities for Air Transportation
48811	Airport Operations
488111	Air Traffic Control
488119	Other Airport Operations
48819	Other Support Activities for Air Transportation
488190	Other Support Activities for Air Transportation
4882	Support Activities for Rail Transportation
48821	Support Activities for Rail Transportation
488210	Support Activities for Rail Transportation
4883	Support Activities for Water Transportation
48831	Port and Harbor Operations
488310	Port and Harbor Operations
48832	Marine Cargo Handling
488320	Marine Cargo Handling
48833	Navigational Services to Shipping
488330	Navigational Services to Shipping
48839	Other Support Activities for Water Transportation
488390	Other Support Activities for Water Transportation
4884	Support Activities for Road Transportation
48841	Motor Vehicle Towing
488410	Motor Vehicle Towing
48849	Other Support Activities for Road Transportation
488490	Other Support Activities for Road Transportation
4885	Freight Transportation Arrangement
48851	Freight Transportation Arrangement
488510	Freight Transportation Arrangement
4889	Other Support Activities for Transportation
48899	Other Support Activities for Transportation
488991	Packing and Crating
488999	All Other Support Activities for Transportation

2.3.7 การจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์

ในปัจจุบันประเทศออสเตรเลียใช้การจำแนกโครงสร้างอุตสาหกรรมของประเทศออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ (Australian and New Zealand Standard Industrial Classification, ANZSIC) เวอร์ชัน 2006 โครงสร้างของ ANZSIC มี 4 ระดับ ได้แก่ Division (ระดับที่กว้างที่สุด), Subdivisions, Groups และ Classes (ระดับที่เล็กที่สุด) โดยจะมีรายละเอียดเพิ่มมากขึ้นในแต่ละระดับ สำหรับ ANZSIC 2006 นี้ ได้ถูกจัดทำขึ้นเพื่อสะท้อนโครงสร้างอุตสาหกรรมของประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ โดยมีความสอดคล้องกับ ISIC นอกจากนี้ ANZSIC 2006 ในระดับ subdivision ยังมีความสอดคล้องกับระบบการจำแนกประเภทอุตสาหกรรมของอเมริกาเหนือ (The North American Industry Classification System, NAICS) อีกด้วย

ANZSIC 2006 ประกอบด้วย 19 divisions, 86 subdivisions สำหรับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของประเทศออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ได้ถูกจัดไว้ใน Division I - Transport, Postal and Warehousing (การขนส่ง การไปรษณีย์ และการจัดเก็บ) ซึ่งประกอบด้วย 8 subdivisions, 14 Groups และ 23 Classes โดย 8 subdivisions ประกอบไปด้วย 1) การขนส่งทางถนน 2) การขนส่งทางรถไฟ 3) การขนส่งทางน้ำ 4) การขนส่งทางอากาศและอวกาศ 5) การขนส่งอื่นๆ (การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว, การขนส่งทางท่อ) 6) การบริการไปรษณีย์ 7) การบริการสนับสนุนการขนส่ง 8) บริการคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้า

อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ จัดอยู่ในหมวด 52 บริการสนับสนุนการขนส่ง โดยมีโครงสร้างดังนี้

52	บริการสนับสนุนการขนส่ง
521	บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ
5211	Stevedoring services
5212	Port and Water transport terminal operations
5219	Other water transport support services
522	บริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ
5220	การดำเนินการที่ทำอากาศยานและบริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศอื่นๆ
529	บริการสนับสนุนอื่นๆ
5291	บริการศุลกากร
5292	Freight Forwarding Services
5299	Other transport support services nec.

2.4 ความแตกต่างของการจัดประเภทหมวดหมู่ผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่ง ระหว่างประเทศไทยกับประเทศที่มีความก้าวหน้า

จากการทบทวนการจัดประเภทหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทย จากโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย ศึกษาการจัดประเภทหมวด

อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทยในปัจจุบัน ศึกษาการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศที่มีความก้าวหน้า พบความแตกต่างของการจัดประเภทหมวดผู้ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่ง แสดงได้ดังตารางที่ 2-6

ตารางที่ 2-6 ความแตกต่างของการจัดประเภทหมวดผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่ง ระหว่างประเทศไทย กับประเทศที่มีความก้าวหน้า

Thailand	Thailand (NESDB)*	Singapore	Hong Kong	Japan	Germany	United Kingdom	North America	Australia - Newzealand
52291 กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า				4899 Miscellaneous service incidental to transport			488510 Freight Transportation Arrangement	
				4821 Deliver freight transport				
52292 กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร)	63093 บริการรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarder)	52292 Freight forwarding, packing and crating services	522901 Air cargo forwarding services	4891 Shipping brokers	52.29.1 Freight forwarding			5292 Freight Forwarding Services
			522902 Sea cargo forwarding services		52.29.2 Organization of group consignments by sea			
			522903 Land cargo forwarding services					
			522906 Shipbrokers					
	63092 บริการศุลกากร (custom brokers)							5291 บริการศุลกากร
52293 กิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง	63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง		522904 Packing and crating services	4841 Packing and Crating			488991 Packing and Crating	
				4842 Packing and crating สำหรับการขนส่งทางมหาสมุทร				

ตารางที่ 2-6 ความแตกต่างของการจัดประเภทหมวดหมู่ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่ง ระหว่างประเทศไทย กับประเทศที่มีความก้าวหน้า (ต่อ)

Thailand	Thailand (NESDB)*	Singapore	Hong Kong	Japan	Germany	United Kingdom	North America	Australia - Newzealand
52299 กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	63099 บริการอื่นๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	52299 Other transportation support activities nec.	522905 Cargo inspection, sampling and weighting services	4811 การขนส่งทางท่าเรือ	52.29.9 Other transportation support activities nec.	52.29 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งอื่น	488999 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งอื่นๆ	5299 Other transport support services nec.
			522999 Other miscellaneous transportation support activities nec.					
	63098 Value Added Logistics Provider	52291 Value Added Logistics Provider						

* รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย, สชช.

จากตารางที่ 2-6 พิจารณาความแตกต่างของการจัดหมวดหมู่ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่ง ระหว่างประเทศไทยกับประเทศที่มีความก้าวหน้า พบว่า ในการจัดหมวดหมู่ของประเทศไทย (TSIC ฉบับปี 2552) จะมีการแยกหมวดหมู่ย่อยออกเป็น 4 หมวด คือ

- 1) หมวดกิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า ซึ่งจะการจัดหมวดหมู่ เช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา
- 2) หมวดกิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) เป็นการ จัดหมวดหมู่ที่รวมบริการรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarder) และบริการศุลกากร (custom brokers) ไว้อยู่ในหมวดเดียวกัน ซึ่งจะแตกต่างจากการจัดหมวดหมู่ของประเทศที่ทำการศึกษากล่าวคือ ประเทศไทย (NESDB) และออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ได้มีการแยกบริการรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarder) และบริการศุลกากร (custom brokers) ออกจากกันอย่างชัดเจน โดยในส่วนของฮ่องกง และประเทศเยอรมัน ยังได้มีการแยกหมวดหมู่เกี่ยวกับบริการรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarder) ลีกลงไปอีก
- 3) หมวดกิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง จะมีการจัดหมวดหมู่เช่นเดียวกับประเทศไทย (NESDB) ฮ่องกง ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา ซึ่งในการจัดหมวดหมู่ของประเทศญี่ปุ่นได้มีการเพิ่มกิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่งสำหรับการขนส่งทางมหาสมุทรเข้าไปอีกหมวด สำหรับการ จัดหมวดหมู่ของ สิงคโปร์จะถูกรวมเข้ากับบริการรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarder)

4) หมวดกิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น จะมีการจัดหมวดหมู่ขึ้นอยู่กับในทุกประเทศที่ได้ดำเนินการศึกษา โดยฮ่องกง ได้มีการแยกบริการขนถ่ายน้ำหนัก สุ่มตัวอย่างและตรวจสอบสินค้าออกมาเพิ่มขึ้นอีก 1 หมวด

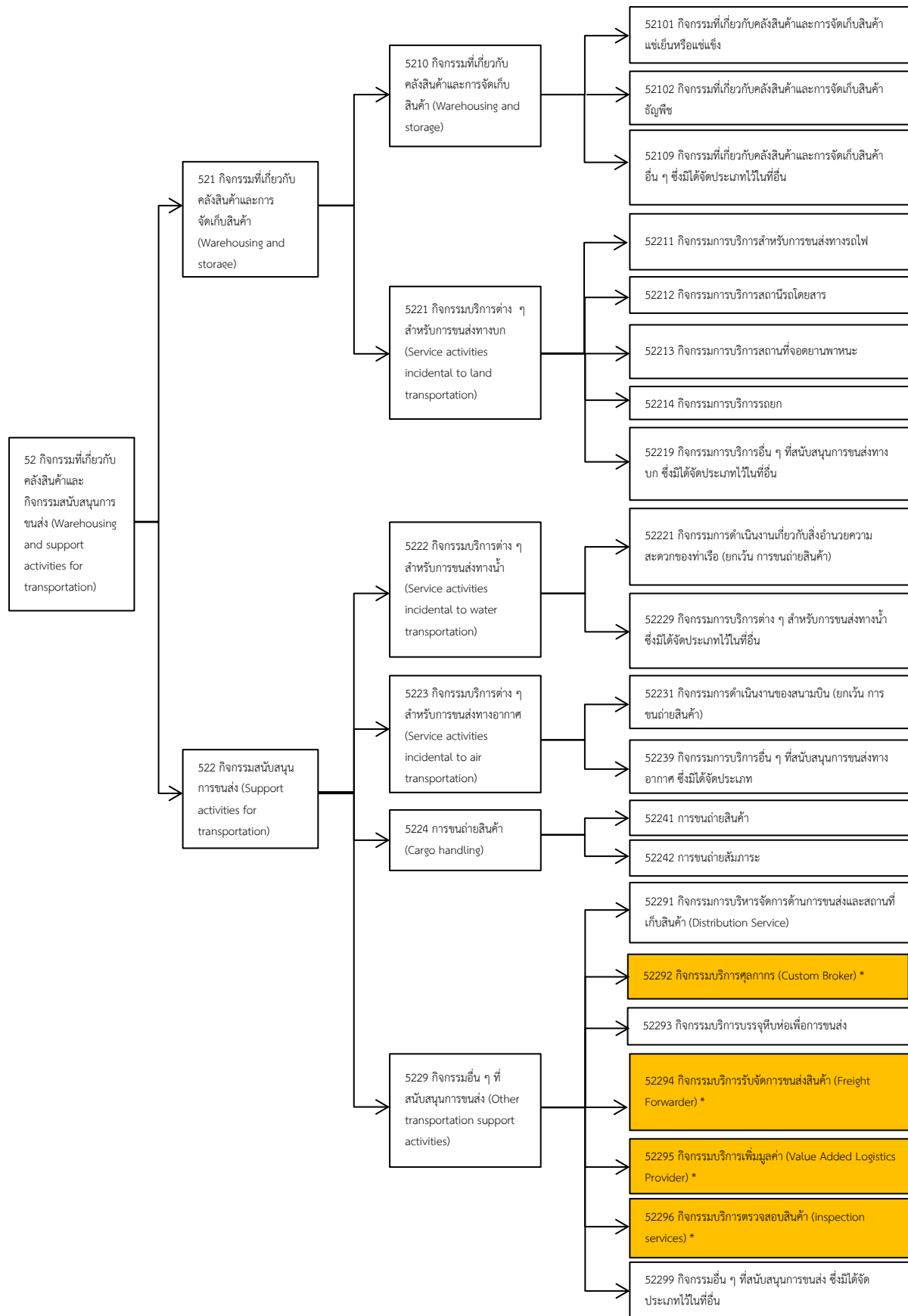
สำหรับการจัดหมวดหมู่ของประเทศไทย (NESDB) และสิงคโปร์ ได้มีการกำหนดหมวดหมู่บริการเพิ่มมูลค่า (Value Added Logistics Provider) เพิ่มขึ้นมา ซึ่งแตกต่างกับประเทศที่ศึกษาอื่นๆ ที่ไม่ได้มีการจัดหมวดหมู่ขึ้น โดยแต่เดิมนั้น ประเทศสิงคโปร์ได้จัดเรื่องนี้ไว้ในหมวด 5510 การจัดเก็บและคลังสินค้า (ที่มา : โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย) โดยในปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนมาจัดไว้ในหมวด 5229 Other Transportation Support Activities

2.5 การนำเสนอการจำแนกและแยกหมวดหมู่และหมู่ย่อยทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่ง ในหมวดบริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่น ๆ ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย

จากการเปรียบเทียบการจัดหมวดหมู่ผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศไทยและต่างประเทศ ในหมวดกิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง หรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งอื่นๆ เพื่อให้มีความเหมาะสมกับลักษณะการดำเนินธุรกิจในประเทศไทย และเพื่อความสะดวกในการรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรให้มีการแบ่งหมวดหมู่ใหม่ดังต่อไปนี้

- 5229 กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง (Other transportation support activities) ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรที่จะเพิ่มหมวด 52292 กิจกรรมบริการศุลกากร (Custom Broker) 52294 กิจกรรมบริการรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ซึ่งเป็นการแบ่งแยกมาจากหมวด 52292 กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตาม TSIC ฉบับปี 2552) 52295 กิจกรรมบริการเพิ่มมูลค่า (Value Added Logistics Provider) และ 52296 กิจกรรมบริการตรวจสอบสินค้า (inspection services)

ในการแบ่งหมวดย่อยกิจกรรมบริการศุลกากร (Custom Broker) จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทย (NESDB) และ ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ การแบ่งหมวดย่อยกิจกรรมบริการรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทย (NESDB), สิงคโปร์, ฮ่องกง, ญี่ปุ่น, เยอรมัน และ ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ โดยฮ่องกง และประเทศเยอรมัน ได้มีการจำแนกย่อยลงไปในระดับขั้นที่ลึกกว่า การแบ่งหมวดย่อยกิจกรรมบริการเพิ่มมูลค่า (Value Added Logistics Provider) จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทย และ การแบ่งหมวดย่อยกิจกรรมบริการตรวจสอบสินค้า จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของฮ่องกง โดยมีการนำเสนอหมวดหมู่และหมู่ย่อยทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย ดังรูปที่ 2-2



รูปที่ 2-2 การนำเสนอหมวด 5229 กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง

บทที่ 3

การจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

เนื้อหาในบทนี้จะระบุถึงผลการสำรวจและการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs) อันประกอบด้วย หมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง 63098 โลจิสติกส์ ได้แก่ ธุรกิจการบริหารสินค้าคงคลัง ธุรกิจการดูแลสินค้า ธุรกิจการบริหารการจัดซื้อ เป็นต้น และ 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง ได้แก่ ธุรกิจนายหน้าขนส่งทางเรือและอากาศยาน ธุรกิจตัวแทนพิธีการทางศุลกากร เป็นต้น ตามการกำหนดหมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ จะเริ่มต้นโดยการทบทวนข้อมูลมูลค่าผลิตและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยปี 2548 และ 2549 จากโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย การจัดทำกรอบการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย จัดทำแบบสอบถาม และสำรวจข้อมูลผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จากนั้นจึงนำข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสำรวจมาทำการประมวลผลเพื่อการประเมินมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยมีขั้นตอนดำเนินงานและผลลัพธ์ที่ได้ ดังตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 ขั้นตอนดำเนินงานและผลลัพธ์ที่ได้

ขั้นตอนดำเนินงาน	ผลลัพธ์ที่ได้
ทบทวนข้อมูลมูลค่าผลิตและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยปี 2548 และ 2549	- ข้อสังเกตในการจัดทำโครงการ
การจัดทำกรอบการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	- ปัจจัยและองค์ประกอบของปัจจัยในการจัดทำกรอบมูลค่าเพิ่มเพื่อใช้ในการสำรวจข้อมูลภาคสนาม
จัดทำแบบสอบถามเพื่อใช้คำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์	- แบบสอบถามเพื่อใช้คำนวณมูลค่าเพิ่มธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย
สำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	- ข้อมูลทุติยภูมิ จากงบการเงินของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ - ข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจภาคสนาม
ประเมินมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย	

3.1 การทบทวนข้อมูลมูลค่าผลผลิตและมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยปี 2548 และ 2549

ทางที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนข้อมูลมูลค่าผลผลิตและมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 ดังตารางที่ 3-2 และ ตารางที่ 3-3 พบข้อสังเกต กล่าวคือ กิจกรรมการบรรจุหีบห่อ บริการบุคคลที่ 3 และบริการตัวแทนผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าด้านพิธีการศุลกากร มีมูลค่าผลผลิตค่อนข้างสูง

ตารางที่ 3-2 ข้อมูลมูลค่าผลผลิตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549

I-O Code	กิจกรรม	2548	2549
136 การขนส่งทางท่อ	การขนส่งก๊าซทางท่อ	0	0
149 การขนส่งทางรถไฟ	การขนส่งสินค้าและบริการ	2,123,104	2,250,005
151 การขนส่งสินค้าทางบก	การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ป้ายทะเบียนเบอร์ 70 และ 80)	227,871,787	263,351,697
	การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดเล็กที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 1,600 กก. และการขนส่งสินค้าโดยรถยนต์เพื่อการเกษตร	50,176,191	60,180,246
152 บริการสนับสนุนทางบก	สถานที่พักสินค้ารถการขนย้ายชั่วคราว/สถานีขนส่งสินค้า	347,231	357,680
	ด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง	1,308,621	1,363,559
	บริการทางด่วน	107,076	109,512
153 การขนส่งทางทะเล	การขนส่งทางทะเลหลวงและชายฝั่ง	71,071,905	73,829,447
154 การขนส่งตามชายฝั่งทะเลและการขนส่งในลำน้ำ	การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ	3,174,592	3,751,931
	การขนส่งสินค้าตามชายฝั่ง	42,414,914	54,094,796
155 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ	บริการการขนส่งทางน้ำ	7,579,582	8,236,486
	ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมธนารักษ์	235,540	257,862
	ท่าเทียบเรือสินค้าของเอกชน	6,663,864	7,263,288
	ท่าเทียบเรือประมงขององค์กรสะพานปลา	61,592	61,016
	การบรรทุกและการขนถ่ายสินค้า	3,221,461	3,445,242
	บริการนำร่อง	418,443	773,011
156 การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งสินค้า (การบินไทย)	25,497,900	26,685,900
	บริการสนามบินนานาชาติ	11,318,969	10,711,070
	บริษัทวิทยุการบิน	3,967,956	4,653,791
157 การประกอบบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง	การบรรจุหีบห่อ	8,351,058	10,234,910
	บริการบุคคลที่ 3	42,771,769	57,366,548
	บริการตัวแทนผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าด้านพิธีการศุลกากร	117,544,411	123,015,650
159 บริการไปรษณีย์	บริการไปรษณีย์โทรเลข-กสท	1,028,610	1,048,660

ที่มา : โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

ตารางที่ 3-3 ข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 (พันบาท)

I-O Code	กิจกรรม	2548	2549
136 การขนส่งทางท่อ	การขนส่งก๊าซทางท่อ	0	0
149 การขนส่งทางรถไฟ	การขนส่งสินค้าและบริการ	910,445	883,736
151 การขนส่งสินค้าทางบก	การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ป้ายทะเบียนเบอร์ 70 และ 80)	87,267,341	98,691,575
	การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดเล็กที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 1,600 กก. และการขนส่งสินค้าโดยรถยนต์เพื่อการเกษตร	19,187,375	22,552,667
152 บริการสนับสนุนทางบก	สถานที่พักสินค้ารอการขนย้ายชั่วคราว/สถานีขนส่งสินค้า	24,574	24,233
	ด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง	92,613	92,383
	บริการทางด่วน	102,864	104,063
153 การขนส่งทางทะเล	การขนส่งทางทะเลหลวงและชายฝั่ง	37,963,637	40,825,421
154 การขนส่งตามชายฝั่งทะเลและการขนส่งในลำน้ำภายในประเทศ	การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ	2,095,231	2,476,274
	การขนส่งสินค้าตามชายฝั่ง	11,948,604	15,024,243
155 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ	บริการการขนส่งทางน้ำ	6,424,243	6,751,478
	ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมธนารักษ์	90,436	83,518
	ท่าเทียบเรือสินค้าของเอกชน	1,660,797	2,069,773
	ท่าเทียบเรือประมงขององค์กรสะพานปลา	18,722	17,615
	การบรรทุกและการขนถ่ายสินค้า	2,187,671	2,328,308
	บริการนำร่อง	282,858	535,452
156 การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งสินค้า (การบินไทย)	6,285,477	6,690,991
	บริการสนามบินนานาชาติ	8,206,792	8,291,295
	บริษัทวิทยุการบิน	3,193,792	3,811,333
157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง	การบรรจุหีบห่อ	5,929,532	8,581,794
	บริการบุคคลที่ 3	13,294,300	13,555,629
	บริการตัวแทนผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าด้านพิธีการศุลกากร	21,409,486	22,282,228
158 คลังสินค้า	สถานที่เก็บสินค้าและไซโล	2,189,679	3,179,739
159 บริการไปรษณีย์	บริการไปรษณีย์โทรเลข-กสท	813,393	749,099

ที่มา : โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

3.2 การจัดทำรอบการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (VA) ของสาขาต่างๆ สามารถคำนวณได้ 2 วิธี ตามแนวความคิดการจัดทำรายได้ประชาชาติ คือ

(1) **ด้านการผลิต (Production Approach)** วิธีการคำนวณหาได้จากการนำมูลค่าผลผลิตทั้งหมดที่เกิดขึ้นในแต่ละปี หักด้วย ค่าใช้จ่ายขั้นกลางในการผลิต ผลลัพธ์ที่ได้ คือ มูลค่าเพิ่ม (VA) ของแต่ละสาขาการผลิต สรุปได้ดังสมการที่ 3-1

$$\text{มูลค่าเพิ่ม (VA)} = \text{รายได้} - \text{ผลรวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน} \quad \text{สมการ (3-1)}$$

(2) **ด้าน Factor Income หรือค่าตอบแทนปัจจัยการผลิต (Income Approach)** ประกอบด้วย ค่าตอบแทนแรงงาน (เงินเดือน ค่าจ้าง รายได้อื่นๆ ทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงิน) ภาษีทางอ้อม ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน และส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไร ซึ่งเมื่อรวมค่าตอบแทนปัจจัยต่างๆ เหล่านี้เข้าด้วยกัน ผลที่ได้ คือ มูลค่าเพิ่มที่คิดจากด้าน Income Approach สรุปได้ดังสมการที่ 3-2

$$\begin{aligned} \text{มูลค่าเพิ่ม (VA)} = & \text{ผลรวมค่าตอบแทนแรงงาน} + \text{ผลรวมของภาษีทางอ้อม} + \text{ผลรวมค่า} \\ & \text{เสื่อมราคา} + \text{ส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไร} \quad \text{สมการ (3-2)} \end{aligned}$$

โดยส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไร = รายได้ - รายจ่าย

3.2.1 การกำหนดองค์ประกอบปัจจัย

ทางที่ปรึกษาได้กำหนดรายละเอียดขององค์ประกอบปัจจัยในการจัดทำรอบมูลค่าเพิ่มโดยมีรายละเอียดและคำนิยามดังต่อไปนี้

(1) ค่าตอบแทนแรงงาน

ได้แก่ เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าตอบแทนที่ผู้จ้างจ่ายให้แก่ผู้รับจ้างทั้งในรูปของตัวเงินและสิ่งของ ผู้รับจ้าง ได้แก่ ลูกจ้างระยะยาว ลูกจ้างชั่วคราว ผู้บริหาร เป็นต้น

(2) ส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไร

ส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไร ได้แก่ ผลตอบแทนจากปัจจัยการผลิตทั้งหมด หรือมูลค่าเพิ่มทั้งหมดหักด้วยค่าตอบแทนแรงงาน ค่าเสื่อมราคา และภาษีทางอ้อมสุทธิ

(3) ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคา คือ เงินสำรองค่าสึกหรอของสินทรัพย์ประเภททุนต่าง ๆ เช่น ค่าเสื่อมของอาคารที่ทำการของสถานประกอบการ และเครื่องมือ เครื่องจักรต่าง ๆ

(4) ภาษีทางอ้อมสุทธิ

ภาษีทางอ้อม ได้แก่ ภาษีการค้า ภาษีส่งออก ภาษีใบอนุญาต ภาษีค่าบริการในโรงแรมและภัตตาคาร แสตมป์ และภาษีการขายพิเศษอื่น ๆ เช่น รถยนต์ เครื่องใช้ทางไฟฟ้า เครื่องดื่มชนิดมีแอลกอฮอล์ บุหรี่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

(5) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน คือ ค่าใช้จ่ายขั้นกลางในการผลิต

โดยสรุปปัจจัยและองค์ประกอบของปัจจัยในการจัดทำกรอบมูลค่าเพิ่มเพื่อใช้ในการสำรวจข้อมูล ภาคสนามดังตารางที่ 3-4

ตารางที่ 3-4 องค์ประกอบของปัจจัยในการจัดทำกรอบมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

ปัจจัย	องค์ประกอบของปัจจัย
ค่าตอบแทนแรงงาน	เงินเดือน ค่าล่วงเวลา โบนัส เงินประกันสังคม ค่ารักษาพยาบาล ค่าอาหาร ค่าที่พัก และสวัสดิการสำหรับพนักงาน (ทั้งพนักงาน ประจำ พนักงานชั่วคราว แรงงานในครัวเรือน)
ส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไร	รายได้ – รายจ่าย
ค่าเสื่อมราคา	ค่าเสื่อมราคาที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
ภาษีทางอ้อม	เงินอุดหนุนจากรัฐ ค่าอากรแสตมป์ ภาษีต่างๆ เช่น ภาษีมูลค่าเพิ่มสุทธิ ภาษีป้าย ภาษีที่ดิน ภาษีบำรุงท้องที่ ค่าธรรมเนียมที่จ่ายให้รัฐ ยกเว้น ภาษีเงินได้นิติบุคคล
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	ค่าระวาง ค่าขนส่ง ค่าสาธารณูปโภค ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเดินทาง ติดต่อธุรกิจ เช่น ทางรถยนต์ แท็กซี่ เครื่องบิน ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าเสื่อมราคาที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ค่าวัสดุและอุปกรณ์ สำนักงาน ค่าวัสดุหีบห่อ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ

3.3 จัดทำแบบสอบถามเพื่อใช้คำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ในการจัดทำแบบสอบถามเพื่อใช้คำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในปัจจุบันรายได้จากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าจ้างและค่าตอบแทนแรงงาน และค่าธรรมเนียมและภาษีตามกรอบการคำนวณมูลค่าเพิ่มดังหัวข้อ 3.2

3.4 การรวบรวมและสำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ที่ปรึกษาจะทำการรวบรวมและสำรวจข้อมูลทางการเงินของสถานประกอบการต่างๆ ไม่น้อยกว่า 400 ราย เพื่อนำข้อมูลไปใช้ในการประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จากอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งมีจำนวนผู้ประกอบการรวม 3 หมวด 4,188 ราย แบ่งตามช่วงทุนจดทะเบียนในแต่ละหมวดแสดงได้ดังตารางที่ 3-5 โดยมีการแบ่งช่วงทุนจดทะเบียนในแต่ละหมวดตามกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ดังตารางที่ 3-6

ตารางที่ 3-5 จำนวนผู้ประกอบการตามช่วงทุนจดทะเบียนในแต่ละหมวด

หมวด	จำนวนตามช่วงทุนจดทะเบียน (ราย)			รวม
	S	M	L	
63091	294	112	40	446
63098	171	89	14	274
63099	2,307	920	241	3,468
รวม	2,772	1,121	295	4,188

ตารางที่ 3-6 การแบ่งช่วงทุนจดทะเบียน

หมวด	ช่วงทุนจดทะเบียน (บาท)		
	S	M	L
63091	<1,053,610	1,053,610-6,739,932	>6,739,932
63098	<1,479,976	1,479,976-27,496,435	>27,496,435
63099	<1,195,415	1,195,415-6,584,547	>6,584,547

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

ในการรวบรวมและสำรวจข้อมูลทางการเงินของสถานประกอบการต่างๆ ไม่น้อยกว่า 400 ราย ในหมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง หมวด 63098 โลจิสติกส์ ได้แก่ ธุรกิจการบริหารสินค้าคงคลัง ธุรกิจการดูแลสินค้า ธุรกิจการบริหารการจัดซื้อ เป็นต้น และ หมวด 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง ได้แก่ ธุรกิจนายหน้าขนส่งทางเรือและอากาศยาน ธุรกิจตัวแทนพิธีการทางศุลกากร เป็นต้น ที่ปรึกษาจะทำการรวบรวมและสำรวจข้อมูลใน 5 วิธีหลัก ได้แก่

- การเข้าสัมภาษณ์เชิงลึกในหน่วยงาน/องค์กรของผู้ใช้บริการ
- การแจกแบบสอบถามพร้อมสัมภาษณ์โดยตรงกับผู้ให้บริการในเขตให้บริการต่างๆ โดยตรง
- การสอบถามและสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์
- การใช้แบบสอบถามผ่านทางโทรสาร/สื่ออิเล็กทรอนิกส์/การส่งทางไปรษณีย์
- การรวบรวมข้อมูลทางด้านงบการเงิน ปี 2554 ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ โดยมีตัวอย่างข้อมูลงบการเงินของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ดังภาคผนวก ก.
- อื่นๆ

โดยมีแนวคิดในการสุ่มตัวอย่างดังตารางที่ 3-7 และตัวอย่างแบบสอบถามที่จะใช้ในการประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ดังภาคผนวก ข.

ตารางที่ 3-7 แนวคิดในการสุ่มตัวอย่าง

ชื่อวิธีการ	ตัวแบบ	ลักษณะ
Systematic Random Sampling		สมาชิกของประชากรมีคุณลักษณะใกล้เคียงกัน และได้รับการแบ่งเป็นช่วง (Unit interval) หรือเวลา (Period) แล้วทำการสุ่มตัวอย่างตามช่วงที่กำหนด

ในการพิจารณาจำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสมจากการสุ่มตัวอย่าง สามารถนำไปอนุมานประชากร หรือนำไปประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย มีสูตรการคำนวณดังสมการที่ 3-3

$$n = \frac{N(z\alpha)^2(C.V)^2}{\frac{(z\alpha)^2(C.V)^2 + Ne^2}{2}} \quad \text{สมการ (3-3)}$$

เมื่อ n คือ ขนาดตัวอย่างที่ต้องการหา
 N คือ จำนวนประชากร
 $Z\frac{\alpha}{2}$ คือ ค่ามาตรฐานที่ได้จากการเปิดตาราง Z ที่ระดับความเชื่อมั่นที่กำหนด ในที่นี้พิจารณาที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้ค่า $Z\frac{\alpha}{2} = 1.96$
 $C.V.$ คือ ค่าสัมประสิทธิ์ความแปรปรวน ซึ่งจะกำหนดให้ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับครึ่งหนึ่งของค่าเฉลี่ยเรขาคณิต หรือ $C.V. = 0.5$
 e คือ ความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้น (0.05)

โดยมีค่าตัวแปร และผลการคำนวณจำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสมสามารถนำไปอนุมานประชากร หรือนำไปประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยดังตารางที่ 3-8 และจำนวนตัวอย่างที่เหมาะสมในการสำรวจ ดังตารางที่ 3-9

ตารางที่ 3-8 ค่าตัวแปร และผลการคำนวณจำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสมสามารถนำไปอนุมานประชากร

ตัวแปร	ค่าตัวแปร	จำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสมสามารถนำไปอนุมานประชากร (n)
N	4,188	352
$Z\frac{\alpha}{2}$	1.96	
C.V.	0.5	
e	0.05	

ตารางที่ 3-9 จำนวนตัวอย่างที่เหมาะสมในการรวบรวมและสำรวจ

หมวด	จำนวนผู้ประกอบการจดทะเบียนและดำเนินการอยู่ (N)	จำนวนตัวอย่างที่ทำการสำรวจตาม TOR (n_{TOR})	จำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสมสามารถนำไปอนุมานประชากร ($n_{คำนวณ}$)
รวม	4,188	400	352

3.4.1 ผลการรวบรวมและสำรวจข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ในการรวบรวมและสำรวจข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จะมีกลุ่มเป้าหมาย 3 หมวด ได้แก่ 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง, 63098 โลจิสติกส์และ 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง จำนวน 444 ราย แบ่งเป็นหมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง จำนวน 59 ราย หมวด 63098 โลจิสติกส์ จำนวน 36 ราย และ หมวด 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง จำนวน 349 ราย จากจำนวน 4,188 ราย แสดงผลการรวบรวมและสำรวจดังตารางที่ 3-10 และจำนวนตัวอย่างที่ทำการสำรวจภาคสนามในแต่ละหมวดดังตารางที่ 3-11

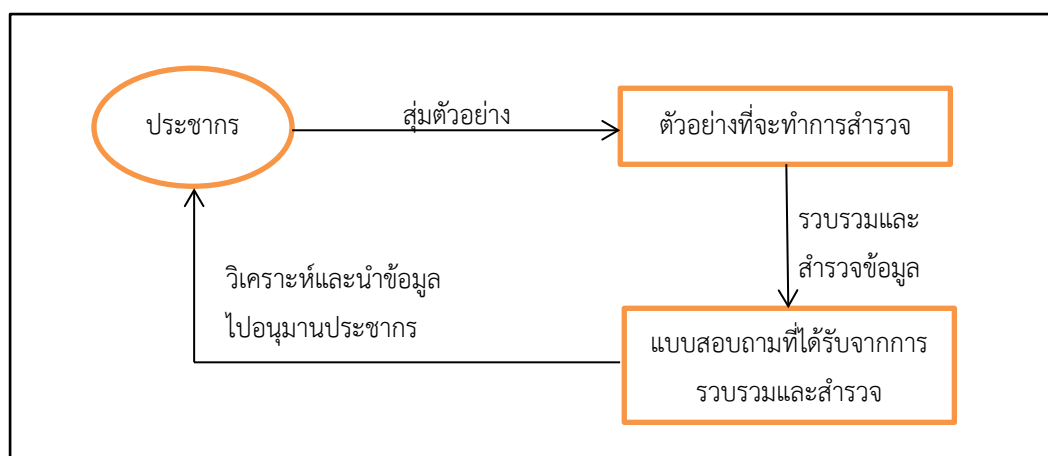
ตารางที่ 3-9 ผลการรวบรวมและสำรวจข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

จำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสมสามารถนำไปอนุมานประชากรตามช่วงทุนจดทะเบียน	จำนวนตัวอย่างที่ทำการสำรวจตาม TOR	จำนวนตัวอย่างที่ทำการรวบรวมและสำรวจ
352	400	444

ตารางที่ 3-10 จำนวนตัวอย่างที่ได้จากการรวบรวมและสำรวจในแต่ละหมวด

หมวด	จำนวนตัวอย่างที่ได้จากการรวบรวมและสำรวจในแต่ละหมวด			รวม
	S	M	L	
63091	14	34	11	59
63098	10	18	8	36
63099	22	324	3	349
รวม	46	376	22	444

ในการนำตัวอย่างที่ได้จากการรวบรวมและสำรวจไปอนุมานประชากร หรือการนำไปประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย จะมีแนวคิดแสดงดังรูปที่ 3-1



รูปที่ 3-1 แนวคิดในการนำตัวอย่างที่ได้จากการสำรวจไปอนุมานประชากร

โดยมีผลการคำนวณมูลค่าเพิ่มต่อรายได้จากจำนวนประชากรทั้งหมด ในหมวด 60391 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง หมวด 63098 โลจิสติกส์ และหมวด 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง แสดงดังตารางที่ 3-11 ถึง 3-13 และสรุปผลการคำนวณมูลค่าเพิ่มต่อรายได้อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) ดังตารางที่ 3-14

ตารางที่ 3-11 ผลการคำนวณมูลค่าเพิ่มต่อรายได้จากจำนวนประชากร 446 ราย ในหมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง

รายการ	L	M	S	รวม (L+M+S)	
	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	สัดส่วนต่อรายได้ (%)
รายได้หลัก	6,952,489,704.29	2,227,491,782.15	1,373,092,706.13	10,553,074,192.57	92.09%
รายได้จากค่าระวาง	49,287,257.60	272,205,155.86	25,018,824.42	346,511,237.88	3.02%
รายได้จากค่าประกันสินค้า	2,131,055.55	209,623.53	-	2,340,679.09	0.02%
รายได้อื่นๆ	49,703,197.92	33,285,451.48	474,830,287.27	557,818,936.67	4.87%
รวมรายได้ (1)	7,053,611,215.36	2,533,192,013.03	1,872,941,817.82	11,459,745,046.21	100.00%
ค่าระวาง	36,785,523.92	253,069,428.47	978,097.48	290,833,049.87	2.54%
ค่าเบี้ยประกันภัยสินค้าจ่ายที่รับขนส่งสินค้า	2,049,358.16	199,817.77	-	2,249,175.93	0.02%
ค่าประกันภัยอื่น ๆ เช่น อัคคีภัยรถยนต์	20,930,884.48	10,537,729.73	2,155,489.83	33,624,104.04	0.29%
ค่าสาธารณูปโภค	64,022,123.24	20,962,437.03	23,232,523.57	108,217,083.84	0.94%
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและพลังงาน	1,208,832,391.40	422,025,815.09	45,927,861.56	1,676,786,068.05	14.63%
ค่าวัสดุหีบห่อ	27,138,497.08	15,127,186.61	21,044,443.20	63,310,126.89	0.55%
ค่าเสื่อมราคา (4)	339,407,595.20	89,365,752.00	57,093,621.40	485,866,968.60	4.24%
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริการอื่นๆ	2,323,987,790.44	591,784,957.58	549,516,826.69	3,465,289,574.71	30.24%
ค่าจ้างงานและค่าตอบแทนแรงงาน (5)	942,792,445.88	443,496,913.53	463,453,646.44	1,849,743,005.84	16.14%
ค่าธรรมเนียมและภาษี (6)	146,778,778.44	27,375,410.08	12,540,415.89	186,694,604.41	1.63%
รวมรายจ่าย (2)	5,112,725,388.24	1,873,945,447.90	1,175,942,926.05	8,162,613,762.18	71.23%
ส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไร (3) = (1)-(2)	1,940,885,827.12	659,246,565.13	696,998,891.77	3,297,131,284.02	28.77%
มูลค่าเพิ่ม (VA) = (3)+(4)+(5)+(6)	3,369,864,646.64	1,219,484,640.73	1,230,086,575.50	5,819,435,862.87	50.78%
มูลค่าเพิ่มต่อรายได้	47.78%	48.14%	65.68%	50.78%	-

ตารางที่ 3-12 ผลการคำนวณมูลค่าเพิ่มต่อรายได้จากจำนวนประชากร 274 ราย ในหมวด 63098 โลจิสติกส์

รายการ	L	M	S	รวม (L+M+S)	
	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	สัดส่วนต่อรายได้ (%)
รายได้หลัก	114,914,785.50	6,968,542,156.37	1,423,681,320.11	8,507,138,261.97	98.51%
รายได้จากค่าระวาง	-	-	-	-	-
รายได้จากค่าประกันสินค้า	-	-	-	-	-
รายได้อื่นๆ	1,150,071.79	121,535,782.03	6,171,463.53	128,857,317.35	1.49%
รวมรายได้ (1)	116,064,857.28	7,090,077,938.40	1,429,852,783.64	8,635,995,579.32	100.00%
ค่าระวาง	-	-	-	-	-
ค่าเบี้ยประกันภัยสินค้าจ่ายที่รับ ขนส่งสินค้า	-	-	-	-	-
ค่าประกันภัยอื่น ๆ เช่น อัคคีภัย รถยนต์	1,003,167.65	31,610,361.21	1,897,558.50	34,511,087.36	0.40%
ค่าสาธารณูปโภค	928,525.32	74,863,889.87	10,771,789.04	86,564,204.22	1.00%
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและพลังงาน	35,732,838.89	739,924,887.15	190,218,540.38	965,876,266.41	11.18%
ค่าวัสดุหีบห่อ	-	-	-	-	-
ค่าเสื่อมราคา (4)	19,073,908.17	523,657,128.91	19,847,553.05	562,578,590.12	6.51%
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริการ อื่นๆ	17,204,796.44	3,198,238,004.16	921,283,582.50	4,136,726,383.10	47.90%
ค่าจ้างงานและค่าตอบแทน แรงงาน (5)	17,753,116.13	1,216,940,543.16	98,719,056.11	1,333,412,715.40	15.44%
ค่าธรรมเนียมและภาษี (6)	1,186,691.53	39,270,779.62	1,231,946.79	41,689,417.93	0.48%
รวมรายจ่าย (2)	92,883,044.11	5,824,505,594.08	1,243,970,026.35	7,161,358,664.55	82.92%
ส่วนเกินจากการประกอบการ หรือกำไร (3) = (1)-(2)	23,181,813.17	1,265,572,344.32	185,882,757.29	1,474,636,914.77	17.08%
มูลค่าเพิ่ม (VA) = (3)+(4)+(5)+(6)	61,195,528.99	3,045,440,796.00	305,681,313.22	3,412,317,638.22	<u>39.51%</u>
มูลค่าเพิ่มต่อรายได้	52.73%	42.95%	21.38%	<u>39.51%</u>	-

ตารางที่ 3-13 ผลการคำนวณมูลค่าเพิ่มต่อรายได้จากจำนวนประชากร 3,468 ราย ในหมวด 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง

รายการ	L	M	S	รวม (L+M+S)	
	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	สัดส่วนต่อรายได้ (%)
รายได้หลัก	73,245,344,385.08	27,421,150,951.48	12,066,969,008.48	112,733,464,345.04	77.54%
รายได้จากค่าระวาง	8,667,129,565.05	11,142,947,959.95	514,918,957.51	20,324,996,482.51	13.98%
รายได้จากค่าประกันสินค้า	737,628,048.09	1,200,361.24	10,699,982.87	749,528,392.20	0.52%
รายได้อื่นๆ	10,164,405,262.42	1,155,904,967.29	254,733,130.77	11,575,043,360.48	7.96%
รวมรายได้ (1)	92,814,507,260.64	39,721,204,239.96	12,847,321,079.64	145,383,032,580.23	100.00%
ค่าระวาง	8,069,593,988.46	10,648,278,184.18	487,387,886.83	19,205,260,059.47	13.21%
ค่าเบี้ยประกันภัยสินค้า จ่ายที่รับขนส่งสินค้า	171,693,489.12	1,184,476.22	10,709,916.37	183,587,881.70	0.13%
ค่าประกันภัยอื่น ๆ เช่น อัคคีภัย รถยนต์	548,702,823.93	1,134,448,799.07	50,110,940.78	1,733,262,563.77	1.19%
ค่าสาธารณูปโภค	343,386,978.23	433,036,606.61	264,246,094.15	1,040,669,678.99	0.72%
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและ พลังงาน	2,747,095,825.86	4,399,841,743.30	3,459,313,324.65	10,606,250,893.81	7.30%
ค่าวัสดุหีบห่อ	171,693,489.12	46,635,277.83	10,709,916.37	229,038,683.31	0.16%
ค่าเสื่อมราคา (4)	4,431,618,474.60	1,000,451,399.87	758,806,572.33	6,190,876,446.80	4.26%
ค่าใช้จ่ายในการขายและ บริการอื่นๆ	17,071,696,690.64	7,688,703,657.34	3,289,132,434.92	28,049,532,782.90	19.29%
ค่าจ้างงานและ ค่าตอบแทนแรงงาน (5)	18,400,618,864.98	5,981,065,058.25	4,055,292,623.75	28,436,976,546.99	19.56%
ค่าธรรมเนียมและภาษี (6)	29,170,112,115.43	524,645,144.26	42,798,111.42	29,737,555,371.11	20.45%
รวมรายจ่าย (2)	81,126,212,740.35	31,858,290,346.92	12,428,507,821.56	125,413,010,908.84	86.26%
ส่วนเกินจากการ ประกอบการหรือกำไร (3) = (1)-(2)	11,688,294,520.28	7,862,913,893.04	418,813,258.07	19,970,021,671.39	13.74%
มูลค่าเพิ่ม (VA) = (3)+(4)+(5)+(6)	63,690,643,975.29	15,369,075,495.42	5,275,710,565.58	84,335,430,036.29	58.01%
มูลค่าเพิ่มต่อรายได้	68.62%	38.69%	41.06%	58.01%	-

ตารางที่ 3-14 สรุปผลการคำนวณมูลค่าเพิ่มต่อรายได้อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)

รายการ	63091	63098	63099	รวม 3 หมวด	
	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	สัดส่วนต่อรายได้ (%)
รายได้หลัก	10,553,074,192.57	8,507,138,261.97	112,733,464,345.04	131,793,676,799.57	79.64%
รายได้จากค่าระวาง	346,511,237.88	-	20,324,996,482.51	20,671,507,720.39	12.49%
รายได้จากค่าประกันสินค้า	2,340,679.09	-	749,528,392.20	751,869,071.29	0.45%
รายได้อื่นๆ	557,818,936.67	128,857,317.35	11,575,043,360.48	12,261,719,614.50	7.41%
รวมรายได้ (1)	11,459,745,046.21	8,635,995,579.32	145,383,032,580.23	165,478,773,205.76	100.00%
ค่าระวาง	290,833,049.87	-	19,205,260,059.47	19,496,093,109.34	11.78%
ค่าเบี้ยประกันภัยสินค้า จ่ายที่รับขนส่งสินค้า	2,249,175.93	-	183,587,881.70	185,837,057.63	0.11%
ค่าประกันภัยอื่น ๆ เช่น อัคคีภัย รถยนต์	33,624,104.04	34,511,087.36	1,733,262,563.77	1,801,397,755.16	1.09%
ค่าสาธารณูปโภค	108,217,083.84	86,564,204.22	1,040,669,678.99	1,235,450,967.06	0.75%
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและ พลังงาน	1,676,786,068.05	965,876,266.41	10,606,250,893.81	13,248,913,228.27	8.01%
ค่าวัสดุหีบห่อ	63,310,126.89	-	229,038,683.31	292,348,810.20	0.18%
ค่าเสื่อมราคา (4)	485,866,968.60	562,578,590.12	6,190,876,446.80	7,239,322,005.52	4.37%
ค่าใช้จ่ายในการขายและ บริการอื่นๆ	3,465,289,574.71	4,136,726,383.10	28,049,532,782.90	35,651,548,740.71	21.54%
ค่าจ้างงานและ ค่าตอบแทนแรงงาน (5)	1,849,743,005.84	1,333,412,715.40	28,436,976,546.99	31,620,132,268.23	19.11%
ค่าธรรมเนียมและภาษี (6)	186,694,604.41	41,689,417.93	29,737,555,371.11	29,965,939,393.44	18.11%
รวมรายจ่าย (2)	8,162,613,762.18	7,161,358,664.55	125,413,010,908.84	140,736,983,335.57	85.05%
ส่วนเกินจากการ ประกอบการหรือกำไร (3) = (1)-(2)	3,297,131,284.02	1,474,636,914.77	19,970,021,671.39	24,741,789,870.19	14.95%
มูลค่าเพิ่ม (VA) = (3)+(4)+(5)+(6)	5,819,435,862.87	3,412,317,638.22	84,335,430,036.29	93,567,183,537.38	56.54%
มูลค่าเพิ่มต่อรายได้	50.78%	39.51%	58.01%	56.54%	-

จากตารางที่ 3-11 ถึง 3-14 สามารถสรุปผลได้ดังนี้

จากตารางที่ 3-11 พบว่ารูปแบบของผู้ประกอบการจะดำเนินธุรกิจในการบรรจุหีบห่อ อาทิการบรรจุ สินค้าลงกล่องหรือลัง และการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์ หรือกล่าวโดยรวมคือการบรรจุผลิตภัณฑ์ลงในบรรจุภัณฑ์ รวมถึงการรับส่งเอกสารและพัสดุภัณฑ์โดยการขนส่ง โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการคิดเป็นสัดส่วนต่อยอดขาย 92.09% ซึ่งจะมีการเสียค่าใช้จ่ายหลักๆในรูปของค่าใช้จ่ายในการขายและบริการอื่นๆ 30.24% ค่าจ้างงานและค่าตอบแทนแรงงาน 16.14% และค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและพลังงาน 14.63% มีส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไรอยู่ที่ 28.77% คิดเป็นมูลค่าเพิ่มต่อรายได้ 50.78% โดยธุรกิจนี้มีรายได้จากค่าระวาง 3.02% และมีรายจ่ายจากการระวาง 2.54%

ในตารางที่ 3-12 พบว่ารูปแบบของผู้ประกอบการจะดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์ กล่าวคือเป็นการดำเนินการกิจการในการให้บริการทางด้านการวางแผน การออกแบบการจัดการโกดัง การเก็บสินค้าและบริการข้อมูล ให้คำแนะนำและดูแลการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนทั้งกระบวนการ ศูนย์การจัดซื้อผลิตภัณฑ์ อาทิ วัตถุดิบ ส่วนประกอบ ชิ้นส่วนยานยนต์ รวมถึงการควบคุมขนย้ายและการขนส่งสินค้า แต่เมื่อดำเนินการขั้นตอนรวบรวมและสำรวจข้อมูลกลับพบว่า ส่วนมากผู้ประกอบการในหมวดนี้ จะประกอบกิจการคล้ายคลึงกับ หมวด 63091 และ 63098 เช่น หจ.ทวีการ เซอร์วิส ประกอบกิจการเกี่ยวกับบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง นายหน้าขนส่งทางเรือและอากาศยาน ตัวแทนพิธีทางการศุลกากร หจ.กรีนฮาร์ท เวิลด์ ให้บริการเกี่ยวกับการจัดทำเอกสารและเป็นตัวแทนออกของรับอนุญาตจากกรมศุลกากร เพื่อปฏิบัติตามพิธีศุลกากร และ หจ.ยงธวัชขนส่ง ประกอบกิจการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง เป็นต้น โดยทั้ง 3 บริษัทนี้ จัดอยู่ในช่วงทุนจดทะเบียนระดับ L โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการคิดเป็นสัดส่วนต่อยอดขาย 98.51% ซึ่งจะมีการเสียค่าใช้จ่ายหลักๆคล้ายคลึงกับผู้ประกอบกิจการดำเนินธุรกิจในการบรรจุหีบห่อ กล่าวคือในรูปของค่าใช้จ่ายในการขายและบริการอื่นๆ 47.90% ค่าจ้างงานและค่าตอบแทนแรงงาน 15.44% และค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและพลังงาน 11.18% โดยมีส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไรอยู่ที่ 17.08% คิดเป็นมูลค่าเพิ่มต่อรายได้ 39.51%

ส่วนตารางที่ 3-13 พบว่ารูปแบบของผู้ประกอบการจะดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่ง อาทิ นายหน้าขนส่งทางเรือและอากาศยาน ตัวแทนออกของตามพิธีการทางศุลกากร ตัวแทนจัดหาตู้คอนเทนเนอร์และพื้นที่วางสินค้า การตรวจสอบจำนวนสินค้า รวมถึงการจัดหาระวางสินค้า และการให้บริการขนส่งหรือขนถ่ายสินค้า ซึ่งสามารถจำแนกผู้ประกอบการในหมวดนี้ออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ กลุ่มพิธีการศุลกากร (Customs Broker) และกลุ่มตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการคิดเป็นสัดส่วนต่อยอดขาย 77.54% ซึ่งจะมีการเสียค่าใช้จ่ายหลักๆในรูปของค่าใช้จ่ายในการขายและบริการอื่นๆ ค่าจ้างงานและค่าตอบแทนแรงงาน และค่าธรรมเนียมและภาษี รวม 59.30% โดยมีรายจ่ายด้านค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและพลังงาน 7.30% มีส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไรอยู่ที่ 13.74% คิดเป็นมูลค่าเพิ่มต่อรายได้ 58.01%

โดยธุรกิจนี้มีรายได้จากค่าระวาง 13.98% รายจ่ายจากการระวาง 13.21% และมีรายได้จากค่าประกันสินค้า 0.52% ค่าเบี้ยประกันภัยสินค้าจ่ายที่รับขนส่งสินค้า 0.13%

เมื่อสรุปโดยรวม (ตารางที่ 3-14) พบว่า มูลค่าเพิ่มต่อรายได้อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) 56.54% แบ่งเป็นมูลค่าเพิ่มต่อรายได้หมวด 60391 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง 50.78% มูลค่าเพิ่มต่อรายได้หมวด 63098 โลจิสติกส์ 39.51% และมูลค่าเพิ่มต่อรายได้หมวด 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง 58.01% โดยอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) จะมีสัดส่วนรายได้ นอกจากรายได้หลัก เทียบกับรายได้ทั้งหมดของอุตสาหกรรมนี้แบ่งเป็นรายได้จากค่าระวาง 12.49%, รายได้จากค่าประกันสินค้า 0.45% และรายได้อื่นๆ 7.41% และรายจ่ายส่วนใหญ่จะมาจากค่าใช้จ่ายในการขายและบริการอื่นๆ 21.54%, ค่าจ้างงานและค่าตอบแทนแรงงาน 19.11%, ค่าธรรมเนียมและภาษี 18.11%, ค่าระวาง 11.78% และค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและพลังงาน 8.01% ซึ่งในอุตสาหกรรมนี้จะมีส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไรต่อรายได้ คิดเป็น 14.95%

3.5 การประเมินมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย

มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย 93,567.19 ล้านบาท เทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ณ ราคาประจำปี 2554 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ 11,120,518 ล้านบาท ดังนั้นมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย (LSPs) ปี 2554 คิดเป็น 0.84% แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 4-15

ตารางที่ 4-15 มูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย

หมวด	ชื่อหมวด	มูลค่าเพิ่ม (ล้านบาท)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมใน ประเทศ* (ล้านบาท)	มูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวล รวมในประเทศ (GDP)
63091	การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง	5,819.44	11,120,518	0.05%
63098	โลจิสติกส์	3,412.32		0.03%
63099	บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการ ขนส่ง	84,335.43		0.76%
อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)		93,567.19		0.84%

* ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ณ ราคาประจำปี 2554, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

บทที่ 4

การประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย

บทนี้จะกล่าวถึงการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทยในภาพรวม อันประกอบด้วย หมวด 60100 การขนส่งทางรถไฟ 60230 การขนส่งสินค้าทางถนน 60300 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง 61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง 61200 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ 62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา 62200 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา 63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร 63010 การขนถ่ายสินค้า 63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า 63031 บริการเสริมการขนส่งทางบก 63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ 63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง 63098 โลจิสติกส์ 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง 64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ และ 64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน ตามการกำหนดหมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

การประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย จะเริ่มต้นโดยการศึกษาจำนวนสถานภาพรายสาขาของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย ปี 2551-2554 ทบทวนสถานภาพ ศักยภาพ และขีดความสามารถของภาพรวมอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย จากโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย ศึกษาสภาพตลาด การแข่งขันในปัจจุบัน และแนวโน้มการประกอบธุรกิจในอนาคต และนำข้อมูลทุติยภูมิจากการศึกษามาทำการประมวลผลเพื่อประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย โดยมีขั้นตอนดำเนินงานและผลลัพธ์ที่ได้ ดังตารางที่ 4-1

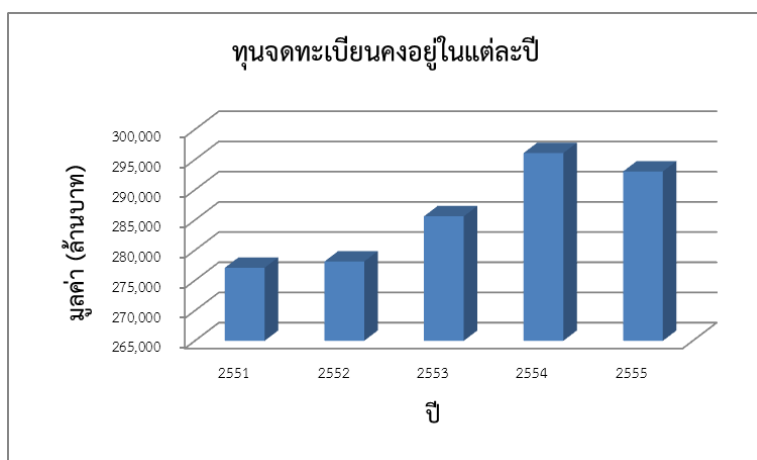
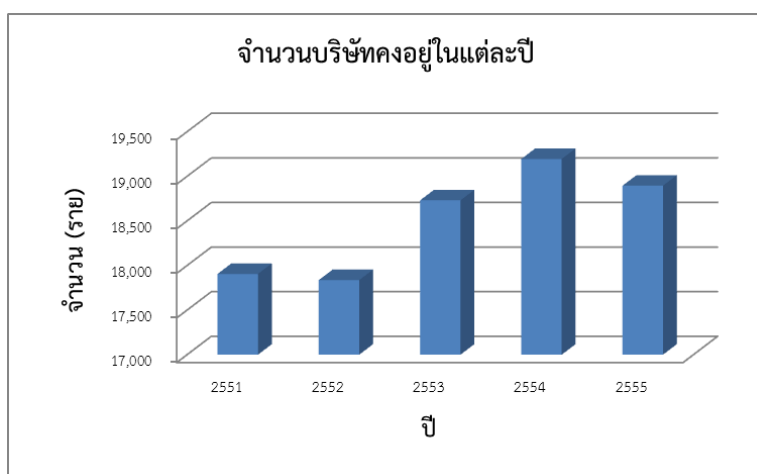
ตารางที่ 4-1 ขั้นตอนดำเนินงานและผลลัพธ์ที่ได้

ขั้นตอนดำเนินงาน	ผลลัพธ์ที่ได้
ศึกษาจำนวนสถานภาพรายสาขาของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย ปี 2551-2554	- จำนวนผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์ในแต่ละหมวดหมู่ - จำนวนบริษัทที่จัดตั้ง จำนวนบริษัทที่เลิกกิจการและจำนวนบริษัทที่คงอยู่ในแต่ละหมวดหมู่ - ความเคลื่อนไหวของจำนวนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์
ทบทวนสถานภาพ ศักยภาพ และขีดความสามารถของภาพรวมอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย (โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย)	- ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างของอุตสาหกรรม - สภาพตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ - ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ (ในมุมมองของผู้ให้บริการเอง) - ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์

บทวิเคราะห์ และงานวิจัยด้านโลจิสติกส์ของหน่วยงานต่างๆ	- ข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งข้อมูล เช่น ศูนย์วิจัยกสิกรไทย บทวิจัยทางด้านโลจิสติกส์ และ บทวิเคราะห์อื่นๆ
ประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย	

4.1 ศึกษาจำนวนสถานภาพสาขาของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย ปี 2551-2554

ในส่วนนี้จะเป็นการศึกษาจำนวนสถานภาพในภาพรวมสาขาของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย ในมิติจำนวนของผู้ประกอบการที่ดำเนินการในปี 2551-2555 จากการรวบรวมข้อมูลจำนวนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย ในแต่ละหมวดจากฐานข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ พบว่าจำนวนผู้ประกอบการในแต่ละหมวดมีรายละเอียดแสดงได้ดังตารางที่ 4-2 โดยจะแสดงถึงข้อมูลจำนวนบริษัทที่จัดตั้ง จำนวนบริษัทที่เลิกกิจการ และจำนวนบริษัทที่คงอยู่ในแต่ละหมวดหมู่ พบว่ามีจำนวนนิติบุคคลคงอยู่เพิ่มขึ้น 17,905 ราย จากปี 2551 เป็น 19,194 ราย ในปี 2554 โดยมีทุนจดทะเบียนรวมเพิ่มขึ้นจาก 277 ล้านบาท เป็น 296 ล้านบาท และมีแนวโน้มในปี 2555 เพิ่มขึ้นตามด้วย



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ข้อมูล ณ วันที่ 10 ต.ค.2555)

รูปที่ 1 จำนวนบริษัทและทุนจดทะเบียนปี 2551-2555

ตารางที่ 4-2 จำนวนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทยในแต่ละหมวด ปี 2551 – 2555

หมวด	2551		2552		2553		2554		2555	
	คงอยู่		คงอยู่		คงอยู่		คงอยู่		คงอยู่	
	จำนวนบริษัท	ทุนจดทะเบียน	จำนวนบริษัท	ทุนจดทะเบียน	จำนวนบริษัท	ทุนจดทะเบียน	จำนวนบริษัท	ทุนจดทะเบียน	จำนวนบริษัท	ทุนจดทะเบียน
60100 การขนส่งทางรถไฟ	335	15,445,659,000	203	15,276,751,000	189	15,251,501,000	159	15,191,881,000	125	15,157,321,000
60230 การขนส่งสินค้าทางถนน	3,361	12,344,415,398	3,262	12,882,382,048	3,346	13,182,098,748	3,217	12,600,278,739	3,073	12,280,131,239
60300 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง	6	22,163,600,000	5	22,159,600,000	5	22,159,600,000	5	22,159,600,000	6	22,162,600,000
61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง	327	25,187,757,800	310	25,104,387,800	310	24,907,387,800	304	25,170,167,800	307	25,289,581,400
61200 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	285	5,901,012,400	276	6,258,702,400	286	6,578,532,400	294	6,499,482,400	288	6,452,297,400
62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา	95	40,929,010,000	91	37,927,010,000	90	38,131,110,000	95	38,131,110,000	93	38,186,410,000
62200 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา	12	1,801,000,000	16	2,579,500,000	19	2,981,500,000	24	2,993,000,000	32	3,104,000,000
63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร	6,780	40,653,079,816	7,204	40,432,993,816	7,882	47,357,308,416	8,629	49,672,797,416	9,514	53,046,734,459
63010 การขนถ่ายสินค้า	243	2,848,441,000	248	2,847,711,000	248	2,955,711,000	250	2,892,811,000	261	2,905,311,000
63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า	702	28,670,996,574	692	28,723,886,574	694	30,128,536,574	687	29,762,951,574	683	29,223,601,614
63031 บริการเสริมการขนส่งทางบก	646	6,694,159,560	570	6,579,029,560	552	6,574,994,560	464	6,633,494,560	403	6,552,069,560
63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ	357	35,475,125,000	330	38,014,335,000	338	38,575,185,000	317	37,719,935,000	305	37,305,835,000
63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ	79	19,763,330,000	83	20,430,047,300	88	20,658,047,300	92	20,589,247,300	91	20,575,747,300
63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง	496	3,514,416,900	464	3,445,756,900	463	3,450,116,900	446	3,066,846,100	403	3,386,877,000
63098 โลจิสติกส์	106	2,844,657,500	117	2,999,207,500	147	40,809,500	274	5,905,067,000	273	4,869,737,500
63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	3,647	10,972,170,890	3,528	10,559,300,890	3,613	10,758,380,890	3,468	15,170,572,899	2,568	10,622,438,900
64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ	3	2,300,000	4	3,300,000	5	5,300,000	5	5,300,000	4	4,100,000
64120 บริการทางไปรษณีย์ภาคเอกชน	425	1,887,074,940	433	1,894,305,000	455	1,906,253,000	464	1,914,363,999	465	1,915,163,000
รวม	17,905	277,098 ล้านบาท	17,836	278,118 ล้านบาท	18,730	285,602 ล้านบาท	19,194	296,078 ล้านบาท	18,894	293,039 ล้านบาท

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ข้อมูล ณ วันที่ 10 ต.ค.2555)

หมายเหตุ: จำนวนนิติบุคคลคงอยู่ = คงอยู่เดิม + จัดตั้ง + คืนสู่ทะเบียน - สิ้นสภาพ(เล็ก + ร้าง + ล้มละลาย + ควบ + พิกัดทรัพย์ + แปรสภาพ)

4.2 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย

จากการทบทวนและการศึกษาผลงานต่างๆ รวมถึงบทวิเคราะห์ และงานวิจัยด้านโลจิสติกส์ของหน่วยงานต่างๆ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประมวลผล และดำเนินการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย ใน 5 มิติ ซึ่งประกอบด้วย ภาพรวมและสถานะของระบบโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน แนวโน้มการประกอบธุรกิจในอนาคต การประเมินศักยภาพธุรกิจโลจิสติกส์ไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โอกาสและปัญหาอุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย และความพร้อมของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยในการเปิดการค้าเสรี

4.2.1 ภาพรวมและสถานะของระบบโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน

ประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ประมาณ 1.9 ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.6 ของ GDP ประกอบด้วย 1) ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 823 พันล้านบาท (ร้อยละ 9.1 ของ GDP) 2) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 705 พันล้านบาท (ร้อยละ 7.8 ของ GDP) และ 3) ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ 153 พันล้านบาท (ร้อยละ 1.7 ของ GDP) ซึ่งอยู่ในเกณฑ์เฉลี่ยของประเทศกำลังพัฒนา แต่ถ้าเทียบกับประเทศคู่ค้าสำคัญ ๆ เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ จีน และบราซิล ซึ่งมีต้นทุนโลจิสติกส์ไม่เกินร้อยละ 14-15 ต่อ GDP ประเทศไทยก็นับว่ามีศักยภาพในการให้บริการโลจิสติกส์ที่ต่ำกว่า ทั้งนี้สาเหตุส่วนหนึ่งเป็นเพราะระบบโลจิสติกส์ของไทยยังขาดการบูรณาการในการพัฒนา ขาดประสิทธิภาพและพัฒนาการของการขนส่งทางราง และยังขาดหน่วยงานรับผิดชอบหลัก [กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2555), ธุรกิจบริการ : โลจิสติกส์, กรุงเทพฯ.]

จากข้อมูลรายงานดัชนีตัวชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ที่จัดทำโดยธนาคารโลก (ตารางที่ 4-3 และ 4-4) ชี้ให้เห็นว่าความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในเกณฑ์ที่ดี โดยในปี 2553 ไทยถูกจัดเป็นอันดับที่ 35 จาก 155 ประเทศทั่วโลก โดยเกณฑ์ชี้วัดประกอบไปด้วย วิธีการศุลกากร โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งระหว่างประเทศ สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและเอกชน ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า และความตรงต่อเวลาของบริการ แม้ว่าไทยยังเป็นรองประเทศสิงคโปร์ ญี่ปุ่น ฮองกง จีน และมาเลเซีย แต่ก็ดีกว่าอินเดีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม

ตารางที่ 4-3 เปรียบเทียบดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ของไทย ปี 2550-2553

เกณฑ์ชี้วัด LPI	2550		2553		คะแนน เพิ่ม/(ลด)
	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	
ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์	3.31	31	3.29	35	(0.02)
1. พิธีการศุลกากร	3.03	32	3.02	39	(0.01)
2. โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.16	32	3.16	36	0.00
3. การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	3.24	32	3.27	30	0.03
4. สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	3.31	29	3.16	39	(0.15)
5. ระบบการติดตามตรวจสอบสินค้า	3.25	36	3.41	37	0.16
6. ความตรงต่อเวลาของบริการ	3.91	38	3.73	48	(0.18)

ที่มา : ธนาคารโลก, LPI Index

ตารางที่ 4-4 เปรียบเทียบดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย พ.ศ. 2553

รายการ	สิงคโปร์	ญี่ปุ่น	ฮ่องกง	จีน	มาเลเซีย	ไทย	ฟิลิปปินส์	อินเดีย	เวียดนาม
LPI	4.09	3.97	3.88	3.49	3.44	3.29	3.14	3.12	2.96
อันดับ	2	7	13	27	29	35	44	47	53

ที่มา : ธนาคารโลก, LPI Index

ในส่วนของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย [สถาบันนานาชาติเพื่อเอเชียแปซิฟิกศึกษา มหาวิทยาลัยกรุงเทพ นำเสนอกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, โอกาส ผลกระทบ และการปรับตัวของผู้ประกอบการไทย, รายงานการเปิดเสรีโลจิสติกส์อาเซียน, กรุงเทพฯ.] พบว่าโดยส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 70 เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กที่มีทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 5 ล้านบาท ผู้ประกอบการต่างชาติแม้จะมีจำนวนน้อยกว่าแต่มีทุนจดทะเบียนรวมกันมากกว่าผู้ประกอบการไทย โดยทุนจดทะเบียนรวมของบริษัทที่ประกอบการในอุตสาหกรรมประเภนี้มีทั้งสิ้น 7,586 ล้านบาท เป็นของผู้ประกอบการต่างชาติร้อยละ 52.6 หรือคิดเป็นทุนจดทะเบียนประมาณ 3,996 ล้านบาท ในขณะที่บริษัทของคนไทยมีทุนจดทะเบียนรวมประมาณ 3,593 ล้านบาท ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ไทยโดยส่วนใหญ่ทำธุรกิจดั้งเดิมในลักษณะเจ้าของคนเดียว บริหารงานแบบครอบครัว และส่วนใหญ่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในกลุ่มที่เป็นการขนส่งเท่านั้น ผู้ประกอบการไทยโดยส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์และการดำเนินธุรกิจในยุคโลกาภิวัตน์ ขาดบุคลากรที่สามารถให้คำแนะนำแก่ลูกค้าได้อย่างเหมาะสม มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ค่อนข้างจำกัด รวมทั้งขาดแผนการดำเนินงานในระยะยาว ทำให้ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ในส่วนของการเตรียมความพร้อมเพื่อเปิดการค้าเสรีนั้น พบว่าผู้ประกอบการไทยโดยส่วนใหญ่ยังขาดความเข้าใจและความสนใจเกี่ยวกับการเปิดเสรีการค้า บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งไม่มีการประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับตนเองถ้ามีการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ขึ้น

สำหรับสถานการณ์ตลาดอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่ผ่านมา [สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2550), รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย, กรุงเทพฯ.] พบว่าสถานการณ์ในการแข่งขันที่มีความรุนแรงมากเนื่องจากมีคู่แข่งในอุตสาหกรรมนี้มีเป็นจำนวนมาก ทำให้มีการแข่งขันด้านราคาอย่างรุนแรง ในบางสาขามีอุปทานมากกว่าอุปสงค์ ทำให้เกิดการตัดราคาเกิดขึ้น ประกอบกับลูกค้ามีอำนาจในการต่อรองสูง ทำให้ผลกำไรที่ได้รับอยู่ในอัตราส่วนที่น้อยลง ทั้งนี้ยังมีผลมาจากปัจจัยภาวะเศรษฐกิจตกต่ำและต้นทุนในการดำเนินงานที่สูงขึ้นจากค่าเชื้อเพลิงและค่าแรงขั้นต่ำ ผลจากการสำรวจข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ชี้ให้เห็นว่าผู้ประกอบการทุกกลุ่มอุตสาหกรรมรายสาขาให้ความเห็นสอดคล้องกันว่าผู้ประกอบการไทยขาดการสนับสนุนเงินทุนเพื่อพัฒนาด้านบุคลากร และเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน รองลงมาคือข้อจำกัดในด้านการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์อย่างแท้จริง ถัดมาคือ กฎหมายโดยส่วนใหญ่ออกมาเพื่อกำกับและควบคุมผู้ประกอบการไทย ไม่ได้ส่งเสริมและสนับสนุนเพื่อให้ผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน และโครงสร้างพื้นฐานยังไม่รองรับกับการขยายตัวของโลจิสติกส์

4.2.2 แนวโน้มการประกอบธุรกิจในอนาคต [ธุรกิจโลจิสติกส์ครึ่งหลังปี 2555, ปัจจัยบวกจากการพัฒนาเครือข่ายคมนาคมเชื่อมโยงภูมิภาครองรับ AEC ธุรกิจโลจิสติกส์มีแนวโน้มที่จะเติบโตต่อเนื่อง, กรุงเทพฯ.], [EXIM Bank, ข้อมูลทิศทางการส่งออกและการลงทุน, กรุงเทพฯ.], [EXIM Bank, โอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ไทยจาก GMS Economic Corridors, กรุงเทพฯ.]

การเปิดเสรีสาขาบริการด้านโลจิสติกส์และกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region: GMS) ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะส่งผลให้ธุรกิจโลจิสติกส์ไทยมีแนวโน้มที่จะเจริญเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งความร่วมมือทางเศรษฐกิจจะส่งเสริมการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ตลอดจนความร่วมมือในด้านอื่นๆ ระหว่างกันภายในภูมิภาค โดยการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนมีแนวโน้มที่จะเติบโตขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะการค้ากับประเทศจีน ซึ่งเป็นตลาดการค้าและบริการที่มีขนาดใหญ่ และมีศักยภาพในการเติบโตสูง รวมทั้งการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงถึงกันมากขึ้น ตลอดจนความร่วมมือเพื่อการขนส่งระหว่างกันภายในภูมิภาคจะเอื้ออำนวยให้ผู้ให้บริการขนส่งทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน รวมถึงการขนส่งสินค้าผ่านไปยังจีน เช่น รถบรรทุก การขนส่งด้วยห้องเย็น การขนส่งสินค้าอันตราย มีแนวโน้มที่จะเติบโตมากขึ้น นอกจากนี้ยังได้รับผลบวกจากการลงทุนจากต่างประเทศ การขยายฐานการผลิตและศูนย์กระจายสินค้าสู่ภูมิภาคต่างๆ รวมทั้งการขยายตัวของความเป็นเมืองและการท่องเที่ยว ทำให้ความต้องการใช้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ปรับตัวสูงขึ้น อีกทั้งการสนับสนุนจากภาครัฐที่มีแผนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ ซึ่งจะทำให้ธุรกิจโลจิสติกส์ไทยเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในส่วนของปัจจัยเสี่ยงประกอบไปด้วยอุปสงค์ในตลาดโลกอ่อนแรงลงจากปัญหาวิกฤตหนี้ในยุโรป ประกอบกับการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนและอินเดีย รวมถึงค่าเชื้อเพลิงที่ขึ้นอย่างต่อเนื่องและปัญหาค่าแรงขั้นต่ำที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมาก ซึ่งอาจจะมีผลกระทบกับเศรษฐกิจโดยรวม

ในปี 2556 จะมีการเปิดเสรีสาขาบริการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นหนึ่งในสาขาบริการที่มีการเร่งรัดเปิดเสรีภายในกรอบ AEC การเปิดเสรีจะทำให้ต่างประเทศเข้ามาลงทุนในประเทศไทยมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางอาเซียน ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคโดยใช้เส้นทางผ่านประเทศไทยมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในเส้นทาง R3A และ R9 ที่จะสร้างโอกาสสำคัญให้กับไทยในการเชื่อมต่อแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) นอกจากนี้ธนาคาร ADB (Asian Development Bank) ยังได้ขยายแนว GMS Economic corridors ให้ครอบคลุมพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 9 แนว จากเดิมมีเพียง 3 แนว การขยายแนว GMS Economic corridors ดังกล่าว คาดว่าจะส่งผลดีต่อธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย เนื่องจากจะทำให้การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนมีแนวโน้มขยายตัวสูงขึ้น ประกอบกับธุรกิจโลจิสติกส์ไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าเมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่ม GMS ด้วยกัน โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทยประเมินว่า มูลค่าจีดีพีในภาคขนส่งและโลจิสติกส์ในปี 2555 จะเพิ่มขึ้นเป็น 569,774-578,732 ล้านบาท หรือเติบโตร้อยละ 6.3-8.0 จาก 536,059 ล้านบาท ในปี 2554

จากปัจจัยทั้งในและต่างประเทศที่ช่วยเกื้อหนุนธุรกิจโลจิสติกส์ โดยปัจจัยภายในประเทศ ได้รับผลบวกจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรม การลงทุนจากต่างประเทศ การขยายฐานการผลิตและศูนย์กระจายสินค้าสู่ภูมิภาคต่างๆ รวมทั้งการขยายตัวของความเป็นเมือง และการท่องเที่ยวที่มีความคึกคักมากขึ้น ทำให้ความต้องการใช้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ปรับตัวสูงขึ้น อีกทั้งการสนับสนุนจากภาครัฐที่มีแผนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ จะช่วยเสริมให้ระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศมากยิ่งขึ้นในอนาคต ซึ่งภาครัฐวางแผนที่จะลดต้นทุนโลจิสติกส์ลงให้เหลือร้อยละ 13 ภายในปี 2560 จากร้อยละ 15.2 ในปี 2553

สำหรับแนวทางในการพัฒนาในอนาคตนั้น ภาครัฐและภาคเอกชนควรเร่งพัฒนาเพื่อไปสู่เป้าหมายสำคัญ คือ การเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาคอย่างครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ และการก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค สำหรับโอกาสในการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาคนั้น ประเทศไทยมีความเป็นไปได้สูงที่จะประสบความสำเร็จภายในระยะเวลาอันสั้น แต่ต้องเร่งปรับปรุงและพัฒนาในบางด้าน เช่น การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การเร่งบังคับใช้กฎระเบียบผ่านแดนตามจุดต่างๆ การแก้ปัญหาเชิงเทคนิคของรถขนส่งสินค้า การพัฒนาความรู้ของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ เป็นต้น ส่วนโอกาสในการก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาคคงต้องใช้ระยะเวลาในการพัฒนาไปสู่เป้าหมายดังกล่าว ซึ่งต้องเร่งพัฒนาในอีกหลายด้านและต้องได้รับความร่วมมือจากหลายฝ่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

อย่างไรก็ตามการเปิดเสรีโลจิสติกส์อาเซียนจะส่งผลกระทบในด้านลบเช่นกัน โดยผู้ประกอบการเอสเอ็มอีของไทยต้องเผชิญแรงกดดันหลายด้าน ทั้งจากธุรกิจของชาวต่างชาติหรือผู้ประกอบการรายใหญ่ที่อาจมีการขยายเครือข่ายและการลงทุนให้บริการโลจิสติกส์ที่ครอบคลุมทั่วประเทศ และมีอำนาจการต่อรองมากกว่า รวมทั้งความผันผวนทางเศรษฐกิจ เช่น ต้นทุนพลังงานที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ภาครัฐจึงควรมีมาตรการที่

จะช่วยบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการ ขณะที่ผู้ประกอบการก็ต้องเร่งปรับตัวในด้านต่างๆ เพื่อเสริมสร้างจุดแข็งของตน เพื่อรองรับการแข่งขัน และโอกาสที่จะเกิดขึ้นด้วย

4.2.3 การประเมินศักยภาพธุรกิจโลจิสติกส์ไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน [ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2553), ศักยภาพการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์และขนส่งทางบกไทยของผู้ประกอบการ SMEs ภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, กรุงเทพฯ.]

การเปิดเสรีของแต่ละประเทศสำหรับบริการโลจิสติกส์ ตามข้อผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 7 ซึ่งเป็นชุดที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน จากการศึกษาพบว่าแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน โดยสาขาที่ทุกประเทศมีการเปิดเสรี ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางทะเล และบริการจัดเก็บและดูแลคลังสินค้า สำหรับประเทศไทยสาขาที่เปิดเสรี ได้แก่ การขนส่งทางทะเล ทางถนน และบริการเสริมด้านการขนส่งทุกประเภท ส่วนสาขาที่ไทยยังไม่มี การเปิดเสรี ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางราง และบริการลากจูงห้วงรถจักร (Pushing and towing Services) สำหรับประเทศที่มีศักยภาพด้านบริการโลจิสติกส์มากที่สุดในภูมิภาคได้แก่ ประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย

เมื่อพิจารณาตามข้อผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 7 พบว่าสิงคโปร์เปิดเสรีในสาขาการขนส่งสินค้าทางเรือและทางถนน รวมถึงเปิดเสรีบริการเสริมด้านการขนส่งทุกประเภท ซึ่งได้แก่ การจัดเก็บสินค้า และการจัดการคลังสินค้า และบริการตัวแทนขนส่งสินค้า เป็นต้น ในขณะที่มาเลเซียเปิดเสรีในการขนส่งสินค้าทางเรือ และบริการเสริมด้านการขนส่ง ซึ่งสามารถสรุปเปรียบเทียบการเปิดเสรีของแต่ละประเทศตามตารางข้อผูกพันชุดที่ 7 ได้ดังตารางที่ 4-5

ตารางที่ 4-5 เปรียบเทียบข้อผูกพันในบริการโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ

สาขาบริการ โลจิสติกส์	CPC	สาขาที่เปิดการค้าเสรีของแต่ละประเทศ									
		ไทย	บรูไน	กัมพูชา	อินโดนีเซีย	ลาว	มาเลเซีย	พม่า	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	เวียดนาม
1. บริการขนส่งทางทะเล											
1.1 การขนส่ง สินค้าทางเรือ	7212	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
2. บริการขนส่งสินค้าทางราง											
2.1 การขนส่ง สินค้าทางราง	7212		/		/				/		/
2.2 บริการลากจูง	7213		/		/						
3. บริการขนส่งทางถนน											
3.1 การขนส่งทาง ถนน	7123	/	/	/	/				/	/	/
4. บริการสนับสนุนการขนส่งทุกหมวด											
4.1 บริการยกขน สินค้า	741	/	/		/		/	/	/	/	/
4.2 บริการจัดเก็บ และจัดการคลังสินค้า	742	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
4.3 บริการ ตัวแทนขนส่ง	748	/	/		/		/	/	/	/	/
5. บริการอื่นๆ	749									/	/

ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย ได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบศักยภาพของธุรกิจขนส่งทางบกและบริการด้านโลจิสติกส์ของไทยกับประเทศในอาเซียน โดยได้ทำการประเมินเปรียบเทียบกับประเทศที่เป็นคู่แข่งที่สำคัญด้านโลจิสติกส์และขนส่งทางบกในปัจจุบัน และคาดว่าจะเป็คู่แข่งได้ในอนาคต ประกอบด้วยประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และเวียดนามเท่านั้น ผลการวิเคราะห์ศักยภาพในด้านต่างๆ ของธุรกิจโลจิสติกส์และการขนส่งทางบกของไทยเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และเวียดนาม นั้นสามารถสรุปความได้เปรียบเสียเปรียบในด้านต่างๆ ได้ดังตารางที่ 4-6

ตารางที่ 4-6 สรุปศักยภาพของธุรกิจขนส่งทางบกและบริการด้านโลจิสติกส์ของไทยเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน

รายการ	ไทย-สิงคโปร์ (ธุรกิจโลจิสติกส์)	ไทย-มาเลเซีย (ธุรกิจขนส่งทางบก)	ไทย-เวียดนาม (ธุรกิจขนส่งทางบก)
1. ด้านปัจจัยการผลิต			
แรงงาน	- ความสามารถด้านภาษาน้อยกว่า + มีทักษะและความชำนาญด้านขนส่งสินค้ามากกว่า	- ความสามารถด้านภาษาน้อยกว่า - ใช้เทคโนโลยีได้ไม่ดีเท่าที่ควร	- ค่าจ้างแรงงานสูงกว่า - แรงงานน้อยกว่า + ใช้เทคโนโลยีได้ดีกว่า
บุคลากร/ผู้บริหาร	- มีศักยภาพและวิสัยทัศน์ด้านการบริหารจัดการด้อยกว่า - ความสามารถด้านภาษาด้อยกว่า - ความสามารถและความสัมพันธ์หรือเครือข่ายการติดต่อทางธุรกิจกับผู้ว่าจ้างด้อยกว่า	- ความสามารถด้านภาษาด้อยกว่า	- ความสามารถด้านภาษาด้อยกว่า (เวียดนามมี CEO เป็นต่างชาติ) - ความสัมพันธ์หรือเครือข่ายการติดต่อทางธุรกิจด้อยกว่า
แหล่งเงินทุนและการเข้าถึงแหล่งเงินทุน	- ระบบการเงิน/บัญชี ไม่ชัดเจนยากต่อการเข้าถึงแหล่งเงินทุน	- ระบบการเงิน/บัญชี ไม่ชัดเจนยากต่อการเข้าถึงแหล่งเงินทุน	ไม่สามารถสรุปได้
โครงสร้างพื้นฐาน	+/- ใกล้เคียงกัน - Internet ยังไม่ทั่วถึง	+/- ใกล้เคียงกัน	+ มีประสิทธิภาพกว่า
เทคโนโลยี	+/- ใกล้เคียงกัน - ศักยภาพผู้ใช้ด้อยกว่า	+/- ใกล้เคียงกัน	+/- ใกล้เคียงกัน
การบริหารจัดการ	- รูปแบบมีหลากหลายไม่เป็นระบบ	+/- ใกล้เคียงกัน แต่มาเลเซียมีความเป็นระบบมากกว่า	ไม่สามารถสรุปได้

ตารางที่ 4-6 (ต่อ) สรุปศักยภาพของธุรกิจขนส่งทางบกและบริการด้านโลจิสติกส์ของไทยเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน

รายการ	ไทย-สิงคโปร์ (ธุรกิจโลจิสติกส์)	ไทย-มาเลเซีย (ธุรกิจขนส่งทางบก)	ไทย-เวียดนาม (ธุรกิจขนส่งทางบก)
2. การแข่งขันและกลยุทธ์ของธุรกิจ			
การแข่งขันและกลยุทธ์ของธุรกิจ	+/- เป็นพาร์ทเนอร์ที่ดีต่อกัน - อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของสิงคโปร์มาเป็นเวลานาน	ไม่สามารถสรุปได้	+/- ใกล้เคียงกัน
ลักษณะและบรรยากาศของการแข่งขันทางธุรกิจ	- ผู้ประกอบการมาก และเป็นรายเล็ก - ส่วนแบ่งเจ้าของที่เป็นคนไทยมีน้อย การแข่งขันสูง	ไม่สามารถสรุปได้	ไม่สามารถสรุปได้
ประสิทธิภาพการให้บริการ	- การนำเทคโนโลยีเข้ามาในระบบขนส่งทางบกยังมีไม่มาก	- มีความเป็นระบบน้อยกว่า	ไม่สามารถสรุปได้
3. ด้านอุปสงค์			
ทัศนคติและรสนิยมของผู้รับบริการ	- ผู้ว่าจ้างเชื่อมั่นในธุรกิจสิงคโปร์มากกว่า + ได้รับความไว้วางใจจากสิงคโปร์ในการเรียกใช้บริการขนส่งทางบก	ไม่สามารถสรุปได้	- ความสัมพันธ์กับลาว และจีน ด้อยกว่า ทำให้การขนส่งข้ามแดนไม่ค่อยสะดวก
4. อุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงและสนับสนุนกัน			
การรวมกลุ่มของผู้ประกอบการ	- ไม่เข้มแข็ง มีความขัดแย้งกันเองสูง	- ไม่เข้มแข็ง มีความขัดแย้งกันเองสูง	- ไม่เข้มแข็ง มีความขัดแย้งกันเองสูง
5. นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบจากภาครัฐ			
นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบจากภาครัฐ	- การดำเนินนโยบายจากภาครัฐขาดความชัดเจนและต่อเนื่อง	- ไม่มีการบังคับใช้กฎระเบียบที่เคร่งครัด - การเมืองไม่มั่นคง ทำให้นโยบายดำเนินการไม่ราบรื่น	- ไม่มีการดำเนินงานอย่างจริงจัง เปลี่ยนแปลงบ่อยตามรัฐบาล ผู้ประกอบการไม่เชื่อถือ

ที่มา : ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย 2553

จากการเปรียบเทียบศักยภาพธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยกับสิงคโปร์และธุรกิจขนส่งสินค้าทางบกของไทยกับมาเลเซียและเวียดนาม ได้ข้อสรุปว่า ประเทศไทยเสียเปรียบประเทศสิงคโปร์ในธุรกิจโลจิสติกส์ และเสียเปรียบประเทศมาเลเซียในธุรกิจการขนส่งทางบก แต่ยังได้เปรียบประเทศเวียดนามในธุรกิจการขนส่งทางบก

เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับธุรกิจขนส่งสินค้าทางบกและโลจิสติกส์ของไทยภายหลังจากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ภาครัฐต้องสร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องประโยชน์ของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้แก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์และขนส่งทางบกทราบอย่างทั่วถึง รวมทั้งมีการจัดอบรมหรือสัมมนาให้แก่ผู้ประกอบการ โดยเป็นการจัดร่วมกันเพื่อให้งานสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ทั้งสองฝ่าย ส่วนภาคเอกชนควรรวมตัวกันเพื่อให้เกิดความเข้มแข็งของธุรกิจโลจิสติกส์และขนส่งทางบกของไทยให้มากกว่าในปัจจุบัน รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐควรสร้างแรงกระตุ้นให้เกิดการรวมตัวกันให้เข้มแข็ง โดยมุ่งให้การให้ผลประโยชน์ต่างๆ เช่น ภาษี สิทธิพิเศษด้านการลงทุน เป็นต้น

นอกจากนี้ควรมีการส่งเสริมการเรียนรู้ภาษาอื่นๆ นอกเหนือจากภาษาอังกฤษ เช่น ภาษาจีน หรือภาษาของประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น เพื่อเพิ่มความสามารถในการเจรจาและดำเนินธุรกิจได้ดีขึ้น ในขณะเดียวกันควรให้ความสำคัญในการสร้างเครือข่ายหรือการติดต่อ (Connection) ด้านการขนส่งในต่างประเทศ เช่น ส่งเสริมให้อุตสาหกรรมการผลิตของประเทศไทยไปลงทุนตั้งโรงงานผลิตในต่างประเทศ จากนั้นธุรกิจขนส่งของไทยก็จะสามารถตามไปให้บริการ โดยรับขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบให้กับโรงงานของไทย เป็นต้น

4.2.4 โอกาสและปัญหาอุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

โอกาสในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

ระดับความสามารถในการแข่งขันด้านการให้บริการของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่ยังอยู่ในระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSP) ที่สามารถให้บริการในกิจกรรมพื้นฐาน เช่น การขนส่ง การจัดเก็บและบริหารคลังสินค้า บริการด้านพิธีการศุลกากรนำเข้า-ส่งออก เป็นต้น ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการมีลักษณะเป็นครั้งคราว ส่วนการให้บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จ (Third Party Logistics Provider: 3PL) โดยผู้ประกอบการไทยเองนั้นมีไม่กี่รายที่มีศักยภาพเพียงพอที่จะให้บริการโลจิสติกส์แบบ 3PL ในขณะที่ในประเทศพัฒนาแล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะสามารถให้บริการแบบ 3PL ได้ สำหรับแนวโน้มและโอกาสที่สำคัญสำหรับการส่งเสริมและพัฒนาการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย [สถาบันนานาชาติเพื่อเอเชียแปซิฟิกศึกษา มหาวิทยาลัยกรุงเทพ นำเสนอกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, โอกาส ผลกระทบ และการปรับตัวของผู้ประกอบการไทย, รายงานการเปิดเสรีโลจิสติกส์อาเซียน, กรุงเทพฯ.] สรุปได้ดังนี้

1) ตำแหน่งที่ตั้งของประเทศไทยทำให้มีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ โดยมีที่ตั้งติดทะเลทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน และมีพื้นที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย และจีน)

2) เป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าในภูมิภาคที่เน้นการส่งออกและนำเข้า ทั้งนี้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีนมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ/การค้าระหว่างประเทศสูง และมีปัจจัยเสริมจากการทำความตกลงการค้าเสรี ทำให้เกิดการไหลเวียนของสินค้า เงินทุนและแรงงานได้อิสระมากขึ้น ซึ่งการขยายตัวทางธุรกิจทำให้อุปสงค์บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น

3) เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกและอากาศในภูมิภาค ประเทศไทยมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เชื่อมโยงกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค

4) รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ โดยผ่านช่องทางของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) รวมทั้งงบประมาณของรัฐบาลในโครงการเร่งด่วนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ เพื่อให้เกิดรากฐานที่มั่นคงในการต่อยอดสำหรับการพัฒนาของอุตสาหกรรมรายย่อยในแต่ละประเภทได้ รวมถึงการก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 เพื่อพัฒนาให้ประเทศไทยเป็น Logistics Hub ในภูมิภาค หนึ่งในประเภทกิจการที่ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ควรให้การสนับสนุน คือ ศูนย์บริการโลจิสติกส์ อันได้แก่ กิจการศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัย (Distribution Center) ศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center) หรือ IDC กิจการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ (International Procurement Office) หรือ IPO และ กิจการเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (LOGISTIC PARK) ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถช่วงชิงความได้เปรียบในการแข่งขันของตลาดโลกได้

อุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย มีอุปสรรคสำคัญ 4 ด้าน ดังนี้

กฎหมายและระเบียบข้อบังคับด้านโลจิสติกส์

- กฎหมายและระเบียบข้อบังคับด้านโลจิสติกส์กระจายอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหลายหน่วยงาน ซึ่งหน่วยงานที่กำกับดูแลกฎหมายเหล่านี้ขาดการบูรณาการในการบริหารกฎระเบียบหรือกฎหมายไปในทิศทางเดียวกัน
- ไม่มีกฎหมายกำกับและส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) รัฐบาลควรผลักดันกฎหมายที่ส่งเสริมผู้ประกอบการไทย เช่น พ.ร.บ.ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย พ.ร.บ.การจัดทำสัญญาการขนส่งระหว่างประเทศภาคประชาชน
- กฎหมายส่วนใหญ่ออกมาเพื่อกำกับและควบคุมผู้ประกอบการไทย ไม่ได้ส่งเสริมและสนับสนุนเพื่อให้ผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน
- ร่าง พ.ร.บ.หลายๆ ฉบับ เช่น พ.ร.บ.คลังสินค้า (รวมคลังสินค้าประเภทไฮโลเข้าไปด้วย), พ.ร.บ.ศุลกากรไม่เอื้ออำนวยต่อการทำธุรกิจโลจิสติกส์
- กฎระเบียบภาครัฐบางส่วน เช่น ระบบศุลกากรไม่มีการรองรับสถานะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระเบียบการของกรมศุลกากรไม่เอื้ออำนวยเป็นการขาดการบูรณาการใน

สถานะทางด้านกฎหมายของภาครัฐ ภาครัฐควรจะมีการบูรณาการกฎระเบียบและฐานข้อมูลของกรมศุลกากรให้การรองรับสถานะของผู้ให้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยเร็ว

- กฎหมายและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร หรือระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออก ยังไม่รองรับการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์
- ประเด็นการโอนสัญชาติของกลุ่มชาติที่ไม่ใช่กลุ่มอาเซียนมาเป็นกลุ่มอาเซียน เพื่อดำเนินธุรกรรมในกลุ่มประเทศอาเซียน รัฐบาลควรมีมาตรการป้องกันและตรวจสอบการเข้ามาของกลุ่มชาติที่ไม่ใช่กลุ่มอาเซียนที่มาใช้สิทธิประโยชน์ในการเปิดเสรี
- กลไกทางกฎหมายยังไม่สามารถตรวจสอบบริษัทที่แฝงตัวเป็นนอมินีได้
- กฎหมายด้านการขนส่งลำสมัย และไม่ได้อิงกฎหมาย/อนุสัญญาระหว่างประเทศ
- กฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกและความสูงของรถบรรทุก เช่น การจำกัดน้ำหนักรวมสำหรับรถบรรทุก 10 ล้อ ไว้ไม่เกิน 21 ตัน และความสูงไม่เกิน 4 เมตร ซึ่งผู้ประกอบการต้องการให้มีการแก้ไขกฎหมายเพื่อเพิ่มน้ำหนักและความสูงของรถบรรทุก โดยเห็นว่าจะช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า

โครงสร้างพื้นฐาน

- ระบบโลจิสติกส์หลายด้านใกล้ถึงจุดเต็มกำลังรองรับในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับแผนบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งประกอบไปด้วย โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขั้นที่ 2 โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งตะวันตก โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โครงการรถไฟทางคู่ โครงการรถไฟความเร็วสูง และโครงข่ายเชื่อมโยงทางถนน
- สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) มีไม่เพียงพอ และไม่รองรับการเชื่อมต่อการขนส่งกับสถานที่รวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาคต่างๆ
- การขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควร เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานทางรางไม่มีประสิทธิภาพ ขาดการปรับปรุงบริการและการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ไม่สามารถใช้เครื่องมืออุปกรณ์ได้อย่างเต็มที่
- ในปัจจุบันยังมีการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานไม่เต็มที่
- การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในแต่ละ Mode ยังไม่ดีนัก
- ช่องทางผ่านเข้า - ออกท่าเรือแหลมฉบังมีความแออัด ไม่สอดคล้องกับปริมาณสินค้าที่มาใช้บริการ และการขยายตัวในอนาคต
- ถนนทางผ่านเข้า - ออกศูนย์กระจายสินค้าที่ลาดกระบังมีสภาพชำรุด การจราจรติดขัด ทำให้สินค้าการขนส่งสินค้าล่าช้า หรืออาจเกิดความเสียหายจากการขนส่ง

บุคลากรและองค์ความรู้ทางโลจิสติกส์

- ผู้ประกอบการขาดความรู้ความเข้าใจในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ และการนำเทคโนโลยีมาใช้กับโลจิสติกส์ให้เกิดประโยชน์
- ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ในด้านการจัดการโลจิสติกส์ที่จะสามารถถ่ายทอดความรู้ให้แก่ผู้ประกอบการทั้งในระดับผู้บริหารและระดับปฏิบัติการ
- ขาดข้อมูลด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค รวมถึงข้อมูลของทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการวางแผน วิเคราะห์และปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์ให้มีความเหมาะสม
- ขาดความรู้ในการจัดการเชิงกลยุทธ์ เพื่อรับมือกับการแข่งขันกับธุรกิจข้ามชาติขนาดใหญ่
- บุคลากรขาดความรู้ ความชำนาญ รวมถึงทักษะที่จำเป็นในการดำเนินงาน ทำให้ไม่สามารถบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การพัฒนาของผู้ให้บริการทางโลจิสติกส์

- ภาครัฐมีหลายหน่วยงานที่เข้ามาดำเนินการในเรื่องโลจิสติกส์ ทำให้ขาดเจ้าภาพหลักในการรับผิดชอบ ควรกำหนดหน่วยงานหลักรับผิดชอบเรื่องโลจิสติกส์ให้ชัดเจน เพื่อกำหนดนโยบาย แผนการและทิศทางในการพัฒนาผู้ให้บริการทางโลจิสติกส์ให้ชัดเจน
- ผู้ประกอบการ SMEs ไทยยังไม่มีความพร้อมในการเปิดเสรีโลจิสติกส์ เนื่องจากยังขาดศักยภาพในทุกๆ ด้าน เช่น เงินทุน เทคโนโลยี มาตรฐานการบริการ การขยายกิจการ ทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติได้ ดังนั้นควรที่จะยกเลิกสิทธิพิเศษการส่งเสริมการลงทุน (BOI) กับกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ คลังสินค้าและโซโลจากต่างชาติ พร้อมกับเสนอให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีกับผู้ประกอบไทย เช่น การนำค่าเชื้อเพลิงการขนส่งนำมาหักภาษีค่าใช้จ่ายเป็น 2 เท่า รวมถึงการกำหนดมาตรการด้านภาษีอื่นๆ ให้กับผู้ประกอบการไทย เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยได้เปรียบผู้ประกอบการต่างชาติ
- ผู้ประกอบการรายเล็กไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากธนาคาร เนื่องจากขาดหลักทรัพย์ที่ใช้ในการค้ำประกัน ประกอบกับธนาคารยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินการธุรกิจด้านโลจิสติกส์ที่ดีพอ จึงเป็นอุปสรรคต่อการอนุมัติสินเชื่อให้แก่ผู้ประกอบการ ทำให้เป็นข้อจำกัดในการพัฒนา ทำให้ผู้ประกอบการรายเล็กขาดเงินทุนในการลงทุนด้านเทคโนโลยี การบริหารจัดการและการตลาด รวมถึงไม่สามารถพัฒนาด้านบุคลากรได้ ทำให้ศักยภาพในการแข่งขันค่อนข้างต่ำ ในการแก้ปัญหาภาครัฐควรให้การสนับสนุนแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำแก่ผู้ประกอบการรายเล็ก
- ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยขาดเครือข่ายในการเชื่อมต่อกับต่างประเทศ เนื่องจากไม่มีพันธมิตรในการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ ส่งผลให้มีเครือข่ายการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่แคบกว่าผู้ประกอบการจากต่างประเทศ

- ผู้ประกอบการไทยยังขาดความสามารถและความพร้อมในการออกไปลงทุนในต่างประเทศ โดยกระทรวงพาณิชย์น่าจะมีบทบาทเข้ามาส่งเสริมในการจัดทำ business matching ระหว่างผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ในอาเซียนด้วยกัน
- ขาดกฎหมายที่เอื้อต่อการประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในการดำเนินกิจการเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก
- ขาดการส่งเสริมทางด้านสิทธิพิเศษเพื่อช่วยเหลือและจูงใจในการส่งเสริมให้เกิดผู้ให้บริการเพิ่มมากขึ้น
- ซอฟต์แวร์เฉพาะด้านที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจมีราคาสูงมาก และมีคุณสมบัติไม่สอดคล้องเหมาะสมกับความต้องการการใช้งานของผู้ประกอบการ
- สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของภาครัฐไม่สนับสนุนการทำธุรกิจ
- ขาดการนำไปปฏิบัติที่ดีและการกำหนดดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงานในการประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- ลูกค้าน่าจะขาดความรู้ความเข้าใจ และไม่เห็นประโยชน์ในการใช้บริการด้านโลจิสติกส์จากผู้ให้บริการเฉพาะด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว
- ภาครัฐขาดการกำหนดมาตรฐานในการพัฒนาส่งเสริมระดับการให้บริการด้านโลจิสติกส์
- มีผู้ประกอบการขนส่งทางบกจำนวนมาก ทำให้มีอุปทานมากกว่าอุปสงค์ เกิดการตัดราคา หน่วยงานของรัฐควรออกกฎหมายควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ
- ผู้ประกอบการต้องแบกรับต้นทุนการขนส่งที่สูงขึ้นตามราคาเชื้อเพลิง ขณะที่ลูกค้าต้องการการบริการที่ดีขึ้น เร็วขึ้น แต่ราคาถูกลง

4.2.5 ความพร้อมของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยในการเปิดการค้าเสรี

จากการศึกษา [รศ.ดร.ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2555), ความพร้อมและการปรับตัวของสาขาบริการโลจิสติกส์ของไทยต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ, กรุงเทพฯ.] พบว่าในขณะนี้ธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทยโดยส่วนมากยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติภายใต้การเปิดเสรี ตารางที่ 4-7 สรุปผลการประเมินโดยคณะผู้วิจัยในโครงการศึกษาความพร้อมและการปรับตัวของสาขาบริการโลจิสติกส์ของไทยต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ ซึ่งใช้ข้อมูลจากการสำรวจและการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก จากตารางที่ 4-7 จะเห็นได้ว่าสาขาบริการโลจิสติกส์เกือบทั้งหมดยังไม่พร้อมที่จะแข่งขันภายใต้การเปิดเสรี จากการประเมินมีเพียงผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ ซึ่งเป็นสาขาย่อยของกลุ่มขนส่งเท่านั้นที่มีความพร้อมมากที่สุด แต่ก็ยังต้องใช้เวลาเตรียมตัวอีกประมาณ 1-2 ปี เพื่อสร้างความพร้อมให้มากกว่านี้ สำหรับกลุ่มอื่นๆ โดยส่วนมากยังต้องการเวลาในการปรับตัวและเตรียมความพร้อมอีกประมาณ 3-5 ปี

ตารางที่ 4-7 สรุปความพร้อมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต่อการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์

กลุ่มผู้ให้บริการ	สถานะด้านการแข่งขัน ⁽¹⁾	ความพร้อมในการเปิดเสรี ⁽²⁾	ความสามารถในการปรับตัว ⁽³⁾
1. กลุ่มให้บริการการขนส่ง			
1.1 ผู้ให้บริการขนส่งโดยรถพ่วงและกึ่งพ่วง/รถบรรทุก	2 – 3	ไม่พร้อม	2 - 3 ปี
1.2 ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ	6 – 7	พร้อม	1 - 2 ปี
1.3 ผู้ให้บริการขนส่งทางรางหรือรถไฟ	4 – 5	ไม่พร้อม	3 - 4 ปี
1.4 ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ	?	?	?
2. กลุ่มคลังสินค้าและกระจายสินค้า	2 – 3	ไม่พร้อม	มากกว่า 5 ปี
3. กลุ่มขนส่งพัสดุและเอกสาร	2 – 4	ไม่พร้อม	4 ปี
4. กลุ่มการบรรจุภัณฑ์และหีบห่อสินค้า	2 – 3	ไม่พร้อม	3 - 4 ปี
5. กลุ่มบริการพิธีการศุลกากร	2 – 3	ไม่พร้อม	5 ปี
6. กลุ่มบริการระบบสารสนเทศสำหรับโลจิสติกส์	0 – 1	ไม่พร้อม	2 - 3 ปี
7. กลุ่มตัวแทนรับจัดการขนส่ง	3 – 4	ไม่พร้อม	2 - 3 ปี

หมายเหตุ : (1) เป็นการให้ค่าคะแนนความพร้อมของภาคบริการโลจิสติกส์ในแต่ละสาขาย่อย โดยมีค่าคะแนน 0-10 (จากน้อยที่สุดไปหามากที่สุด) (2) แสดงความพร้อมในการเปิดเสรีของสาขาย่อยบริการโลจิสติกส์ (ค่าคะแนน 6 คะแนนขึ้นไปคือพร้อม) และ (3) เป็นการประเมินว่าหากแต่ละสาขาย่อยจะมีความพร้อมต้องใช้เวลาเตรียมการนานกี่ปี

ที่มา : การบรรยายของ รศ.ดร.ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ (5 มกราคม 2555)

ภาพรวมความพร้อมของบริการโลจิสติกส์ สามารถสรุประดับความพร้อมโดยรวมของแต่ละสาขาย่อยบริการโลจิสติกส์ทั้ง 7 สาขา ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ดังต่อไปนี้

1) กลุ่มขนส่ง

ภาคธุรกิจหลักๆ ในกลุ่มขนส่งประกอบด้วย (1) การขนส่งโดยรถพ่วงและกึ่งพ่วง (2) การขนส่งโดยรถบรรทุก (3) ภาคบริการขนส่งสินค้าทางเรือ (4) ภาคบริการขนส่งสินค้าทางรางหรือรถไฟ และ (5) ภาคบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ในภาคการขนส่งโดยรถพ่วงและกึ่งพ่วง ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็น SME มีจำนวนรถพ่วงและกึ่งพ่วงจดทะเบียนมากกว่า 7 แสนคัน ซึ่งโดยภาพรวมมีอัตราการเจริญเติบโตที่ชะลอตัว เนื่องจากมีกำลังการขนส่งที่เกินความจำเป็นและมีรถที่ทำงานไม่เต็มประสิทธิภาพ ส่งผลให้มีการแข่งขันด้านราคาค่าขนส่งอย่างรุนแรง และเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการต่างชาติแล้ว พบว่า ผู้ประกอบการไทยไม่มีขีดความสามารถที่จะไปแข่งขันกับต่างชาติได้ เพราะไม่สามารถนำเสนอบริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จที่ต้องใช้การขนส่งหลายรูปแบบ และขาดโครงข่ายพันธมิตรทางการค้าเพื่อเชื่อมโยงการให้บริการ จึงทำให้การบริการเหล่านี้นักอยู่ภายใต้การดูแลของบริษัทต่างชาติ

ในภาคการขนส่งโดยรถบรรทุกพบว่า ผู้ประกอบการไทยส่วนมากเป็นผู้ประกอบการรายย่อย (SME) ยังขาดมาตรฐานทางธุรกิจ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีลักษณะของบุคคลและขาดโอกาสที่จะรับงานโดยตรงจากลูกค้า ทำให้ต้องเป็นผู้ร่วมกิจการขนส่ง การทำงานยังเป็นลักษณะของเจ้าของรถบรรทุกดำเนินการและเน้นลูกค้าเดิมเป็นหลัก ไม่มีการพัฒนาไปสู่ลูกค้าใหม่ๆ มากนัก นอกจากนี้ยังขาดเทคโนโลยีที่ทันสมัยและทรัพยากรมนุษย์ที่มีประสิทธิภาพและขาดความรู้ความเข้าใจในระบบโลจิสติกส์ ทำให้ผู้ประกอบการภาคการขนส่งโดยรถบรรทุกไทยมีแนวโน้มที่จะไม่สามารถแข่งขันกับบรรษัทข้ามชาติที่เป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ได้

ในภาคขนส่งทางเรือพบว่าผู้ใช้บริการอยู่น้อยราย (สมาคมเจ้าของเรือไทยมีสมาชิกเพียง 40 ราย) เพราะการลงทุนในธุรกิจนี้ใช้เงินสูง นอกจากนี้ยังพบว่าสภาพแวดล้อมของธุรกิจขนส่งทางเรือไทยยังเป็นอุปสรรคค่อนข้างมาก เช่น นโยบายต่อการส่งเสริมกิจกรรมพาณิชย์นาวีของรัฐบาลยังไม่ชัดเจน กฎหมายหรือกฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี ยังไม่เอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจของเจ้าของเรือไทยเท่าที่ควร และในปัจจุบันการทำธุรกิจขนส่งทางเรือทั้งนำเข้าและส่งออกของไทยยังใช้เรือต่างชาติเป็นหลัก (ประมาณ 90%) แสดงให้เห็นว่าเครือข่ายในการติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประเทศ สำหรับเจ้าของเรือไทยยังอยู่ในวงจำกัด

ในภาคการขนส่งทางรถไฟ ปัจจุบันมีผู้ประกอบการเอกชนรายใหญ่เพียง 3 ราย (Wyncoast, Profreight และ Transmega) การบริการด้านนี้ยังมีข้อจำกัดค่อนข้างมาก ไม่ว่าจะเป็นด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งยังขาดความชัดเจนและมีความซ้ำซ้อน การใช้เทคโนโลยียังล้าสมัย และขาดระบบการบริหารจัดการที่ดี และโครงสร้างพื้นฐานก็ยังไม่ค่อยพัฒนาเท่าที่ควร โดยเฉพาะในเรื่องของหัวรถจักรที่มีไม่เพียงพอต่อความต้องการ ความแออัดของสถานี และความล่าช้าในการขนส่ง ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ต้องการให้ภาครัฐเข้ามาปรับปรุงในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐเป็นผู้ดูแลอยู่ให้มีความพร้อมในการให้บริการที่มากกว่านี้

ภาคการขนส่งทางอากาศน่าจะเป็นภาคที่ไทยมีความได้เปรียบมากที่สุดเพราะมีที่ตั้งเป็นศูนย์กลางของอาเซียน จากการจัดอันดับล่าสุด พบว่า ประเทศไทยมีปริมาณสินค้าผ่านท่าอากาศยานทั้งสิ้น 975,426 ตัน ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 19 ของโลก (จากสนามบินนับพันแห่งทั่วโลก) โดยในอาเซียนเป็นรองเพียงสนามบินชางงีของสิงคโปร์ ซึ่งจัดอยู่ในอันดับที่ 9 ของโลก ทั้งนี้ไทยยังคงมีศักยภาพที่จะพัฒนาขึ้นได้อีกในอนาคต

2) กลุ่มคลังสินค้าและกระจายสินค้า

กลุ่มผู้ให้บริการเก็บรักษาและคลังสินค้าของไทยส่วนใหญ่เป็น SMEs ที่ยังมีศักยภาพการแข่งขันในระดับต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ให้บริการชาวต่างชาติ คลังสินค้าที่ให้บริการเชิงพาณิชย์แก่สาธารณชนในประเทศไทยยังไม่มีระบบการบริหารจัดการเท่าใดนัก โดยส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นโกดังสินค้าเท่านั้น ส่วนศูนย์กระจายสินค้าก็มักจะเป็นศูนย์ที่ให้บริการเฉพาะสำหรับผู้ผลิตสินค้าหรือผู้ค้าปลีกต่างชาติรายใหญ่ที่มีธุรกิจในประเทศไทยเท่านั้น เช่น ศูนย์กระจายสินค้าของเทสโก้-โลตัส เป็นต้น

3) กลุ่มส่งพัสดุและเอกสาร

ปัจจุบันมีบริษัทที่จดทะเบียนสำหรับการขนส่งพัสดุและเอกสารมีจำนวน 372 ราย ซึ่งส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 90 เป็น SME ซึ่งขาดความรู้ความชำนาญในธุรกิจนี้ บริษัทที่เป็นของคนไทยมักจะเป็นผู้รับเหมาช่วง (Subcontractor) ซึ่งมีปัญหาคือ ผู้ใช้บริการอาจต้องสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น 2 ต่อโดยไม่จำเป็น และกลายเป็นอุปสรรคส่วนหนึ่งของการเติบโตของผู้ให้บริการไทยในปัจจุบัน แม้ว่ายังไม่มีเปิดเสรีการให้บริการขนส่งทางไปรษณีย์ในประเทศอย่างเป็นทางการ แต่ในปัจจุบันก็มีผู้ให้บริการต่างประเทศเข้ามาดำเนินธุรกิจในประเทศไทยแล้ว เช่น FedEx, UPS, DHL, TNT ผู้ให้บริการขนส่งพัสดุของไทยที่มีขนาดใหญ่และมีศักยภาพที่พอจะแข่งขันได้ปัจจุบันยังมีอยู่น้อยราย เช่น บริษัทไปรษณีย์ไทย ซึ่งมีเครือข่ายภายในประเทศที่เข้มแข็ง

4) กลุ่มบรรจุหีบห่อสินค้า

ในปัจจุบันธุรกิจให้บริการครบวงจรด้านบรรจุภัณฑ์และขนย้ายในประเทศมีธุรกิจที่เป็นของคนไทยประมาณ 20-30 รายและบริษัทข้ามชาติประมาณ 10-15 ราย โดยบริษัทต่างชาติมีความได้เปรียบเพราะมีเงินทุนสูงกว่า ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง นอกจากนี้ผู้ให้บริการยังมีค่านิยมที่ว่าบริษัทข้ามชาติมีความน่าเชื่อถือมากกว่าผู้ให้บริการคนไทย แม้ว่าความจริงแล้วผู้ประกอบการต่างชาติหลายรายก็ไม่ได้ให้บริการเองทั้งหมด แต่จะให้บริษัทคนไทยเป็นผู้รับเหมาช่วง ซึ่งก็หมายความว่าผู้ให้บริการอาจต้องสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น 2 ต่อโดยไม่จำเป็น ตรงนี้เป็นอุปสรรคหนึ่งของการเติบโตของผู้ให้บริการไทยในปัจจุบัน

อุปสรรคและปัญหาของบริการบรรจุภัณฑ์ในประเทศไทยที่สำคัญคือ การขาดพนักงานที่มีทักษะ และยังต้องพึ่งพาวัตถุดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งมีต้นทุนสูงและมีคุณภาพที่ไม่เหมาะสม รวมถึงขนาดการผลิตที่ต่ำ และยังขาดความชำนาญในการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ดังนั้นธุรกิจประเภทนี้ของคนไทยยังคงอยู่ในสถานะที่ยังแข่งขันกับต่างชาติไม่ได้ และอาจประสบปัญหาหากมีการเปิดเสรี

5) กลุ่มพิธีการศุลกากร

ธุรกิจตัวแทนออกพิธีการศุลกากรของไทยมีศักยภาพโดยรวมในการประกอบธุรกิจอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี สามารถดำเนินการในสภาวะการณ์ตลาดที่รุนแรงและมีการแข่งขันที่สูงได้ เนื่องจากผลประโยชน์โดยรวมมีอัตราเติบโตขึ้น โดยคาดว่าอุตสาหกรรมนี้ยังมีแนวโน้มการเติบโตเพิ่มขึ้นได้อีกในอนาคต โดยมีปัจจัยที่น่าจะส่งกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ คือ (1) การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน ทำให้ผู้ประกอบการไทยที่มีเงินทุนน้อยกว่าต่างชาติ อาจทำให้สูญเสียความสามารถในการแข่งขันได้ เพราะในการบริการพิธีการศุลกากรนั้นบริษัทที่ให้บริการต้องออกเงินให้ลูกค้าก่อนในบางขั้นตอน ดังนั้นถ้าผู้ประกอบการที่มีเงินทุนไม่มากพอ ก็จะไม่สามารถแข่งขันในระยะยาวได้ (2) เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ โดยเฉพาะกฎระเบียบด้านพิธีการผ่อนปรนลง ซึ่งเดิมผู้ประกอบการไทยมีความเชี่ยวชาญด้านกฎระเบียบมากกว่าผู้ประกอบการต่างชาติ แต่หากพิธีการศุลกากรมีการผ่อนปรนมากขึ้น ก็อาจทำให้ความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยลดลง และ (3) สภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจ ที่ผู้ประกอบการเล็งเห็นว่าเป็นผลกระทบเชิงลบต่อการดำเนินธุรกิจ

6) กลุ่มบริการระบบสารสนเทศสำหรับโลจิสติกส์

จากการที่ประเทศไทยเป็นผู้นำเข้าเทคโนโลยีด้านซอฟต์แวร์สำเร็จรูปจำนวนมาก จึงทำให้เกิดการผูกขาดทางด้านการตลาดและเทคโนโลยี และแม้ว่าผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพในการพัฒนาโปรแกรม แต่ซอฟต์แวร์ของไทยขาดชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือจากผู้ซื้อ เพราะเป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ทำให้ผู้ประกอบการไทยไม่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติได้เพราะขาดทั้งเงินทุนและ Know How นอกจากนี้ผู้ประกอบการไทยควรเน้นการดำเนินธุรกิจเป็นผู้ให้บริการหลังการขายมากกว่าเป็นผู้ผลิตสินค้า และผู้ให้บริการของไทยขาดแรงจูงใจในการคิดค้นและพัฒนาเพื่อการแข่งขันจึงไม่มีสินค้าใหม่ๆ ออกสู่ตลาด มีเพียงผู้ผลิตซอฟต์แวร์ต่างชาติรายใหญ่เพียงไม่กี่ราย ทำให้สามารถผูกขาดตลาดซอฟต์แวร์ได้อย่างเบ็ดเสร็จ

จากการประเมินพบว่า ผู้ให้บริการในกลุ่มสารสนเทศขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน ขาดแคลนเงินทุนหมุนเวียน ขาดความรู้ความชำนาญด้านการตลาด มีปัญหาด้านกฎหมาย การละเมิดลิขสิทธิ์

7) กลุ่มตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง

สถานะของผู้ประกอบธุรกิจตัวแทนบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าของไทยมีศักยภาพโดยรวมในการประกอบธุรกิจอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี สามารถดำเนินการในสภาวะการณ์ตลาดที่รุนแรงและมีการแข่งขันที่สูงได้ เนื่องจากผลประโยชน์โดยรวมมีอัตราเติบโตขึ้น อีกทั้งอุตสาหกรรมนี้ยังมีแนวโน้มของโอกาสในการเติบโตเพิ่มขึ้นได้อีกในอนาคต โดยมีปัจจัยที่น่าจะส่งกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ คือ การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน, เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ และสภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจ ที่ผู้ประกอบการเล็งเห็นว่าเป็นผลกระทบเชิงลบต่อการดำเนินธุรกิจ เช่นเดียวกับธุรกิจตัวแทนออกพิธีการศุลกากร โดยธุรกิจนี้ยังมีความเหลื่อมล้ำกับผู้ให้บริการต่างชาติเป็นอย่างมาก โดยผู้ประกอบการต่างชาติมีเครือข่ายระบบการ

จัดการที่ทันสมัย มีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบมากกว่าผู้ประกอบการไทย ซึ่งผู้ให้บริการส่วนใหญ่ของไทยเป็นผู้รับเหมาเช่าช่วงให้กับผู้ให้บริการต่างชาติอีกทอดหนึ่งและมีเพียงผู้ให้บริการไทยไม่กี่รายที่เข้าข่ายเป็นผู้ให้บริการงานด้านโลจิสติกส์ประเภทบริการแบบเบ็ดเสร็จ

ในส่วนของผลกระทบจากการเปิดเสรีนั้น คาดว่าผู้ประกอบการโลจิสติกส์แต่ละกลุ่มได้รับผลกระทบในระดับที่แตกต่างกัน สรุปดังนี้

1) กลุ่มบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ: จัดเป็นกลุ่มที่ไม่ได้รับผลกระทบมากนัก เนื่องจากมีกฎหมายเฉพาะที่ระบุเงื่อนไขที่ตั้งข้อจำกัดการถือหุ้นของต่างชาติ อาทิ กฎหมายเรือไทย กฎหมายการขนส่งทางบก กฎหมายการบินอากาศ และกฎหมายไปรษณีย์ เป็นต้น บริการในกลุ่มนี้ ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางทะเล การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ การขนส่งเอกสารและพัสดุภัณฑ์

2) กลุ่มบริการโลจิสติกส์ที่ไม่ใช่ขนส่ง: เป็นกลุ่มบริการที่เข้าข่ายได้รับผลกระทบจากการเปิดตลาด เนื่องจากไม่มีกฎหมายเฉพาะที่ระบุเงื่อนไขที่ตั้งข้อจำกัดการถือหุ้นของต่างชาติ การอนุญาตถือหุ้นของต่างชาติจะเป็นไปตามนโยบายของกฎหมายการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (บัญชี 3) บริการในกลุ่มนี้ประกอบด้วย บริการขนถ่ายสินค้าทางทะเล บริการเก็บรักษาสินค้า และคลังสินค้า บริการตัวแทนขนส่งสินค้า และตัวแทนออกของรับอนุญาต บริการตรวจสอบสินค้า และบริการบรรจุหีบห่อ

หากต้องเปิดเสรีภายใต้ประชาคมอาเซียน ภาครัฐจะต้องมียุทธศาสตร์ระดับชาติด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ชัดเจน มีการบูรณาการกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีหน่วยงานกลางที่ดูแลวางแผนระบบโลจิสติกส์ และสามารถผลักดันให้เกิดผลเป็นรูปธรรม เพื่อให้การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ไทยดำเนินไปในทิศทางเดียวกัน ภาครัฐควรเร่งผลักดันให้มีการใช้บังคับ “กฎหมายส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์” เพื่อให้มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ เช่น การให้ความช่วยเหลือด้านเงินทุนโดยการให้สินเชื่อระยะยาว การจัดตั้งศูนย์ให้ความรู้และคำปรึกษาแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เป็นต้น ควรต้องมีการปรับแก้กฎระเบียบและกฎหมายต่างๆ ที่ไม่ชัดเจนและซ้ำซ้อน ควรพิจารณาทั้งระบบและควรปรับแก้ เพื่อขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนของไทย ควรมีหน่วยงานกลางกำกับดูแลภาคบริการโลจิสติกส์ที่มีการทำงานเชิงรุก และทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยความสะดวก (Facilitator) ทางธุรกิจ มากกว่าจะเป็นผู้ที่สร้างกฎเกณฑ์ขึ้นมาควบคุม (Regulator) นอกจากนี้ รัฐบาลและองค์กรที่เกี่ยวข้องควรมีการรณรงค์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้ตระหนักถึงโอกาสและความท้าทายที่จะมาพร้อมกับการเปิดเสรี โดยเฉพาะการเป็นประชาคมอาเซียนที่กำลังจะมาถึง ทั้งนี้เพื่อให้มีการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันและหาแนวทางในการปรับตัวเพื่อลดผลกระทบจากการเปิดเสรี รวมทั้งเพื่อหาโอกาสจากการขยายตลาดและการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งการสนับสนุนการรวมตัวของผู้ประกอบการไทยเพื่อสามารถให้บริการได้ครบวงจร การสร้างเครือข่ายของผู้ประกอบการไทยเชื่อมโยงกับต่างประเทศ และการสนับสนุนให้ผู้ส่งสินค้าหันมาใช้บริการโลจิสติกส์ไทยมากขึ้น ในส่วนของภาคเอกชนผู้ประกอบการจะต้องพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพบริการให้มีศักยภาพด้วยการ

พัฒนาเทคโนโลยีให้ทันสมัยต่อเนื่อง พัฒนาฝีมือแรงงาน พยายามลดต้นทุนการดำเนินการ และพัฒนาความสามารถด้านการใช้ภาษาอังกฤษและภาษาต่างประเทศ นอกจากนี้ควรผลักดันให้มีการลงทุนในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) ในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ธุรกิจรายใหญ่ของไทยที่เป็นผู้ผลิตสินค้าเข้าไปลงทุนในต่างประเทศ และให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยติดตามเข้าไปให้บริการด้วย

โดยในการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs) อันประกอบด้วย หมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง 63098 โลจิสติกส์ ได้แก่ ธุรกิจการบริหารสินค้าคงคลัง ธุรกิจการดูแลสินค้า ธุรกิจการบริหารการจัดซื้อ เป็นต้น และ 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง ได้แก่ ธุรกิจนายหน้าขนส่งทางเรือและอากาศยาน ธุรกิจตัวแทนพิธีการทางศุลกากร จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิในมุมมองการแข่งขันภายในประเทศจะกล่าวต่อไปในบทที่ 5

บทที่ 5

การประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

บทนี้จะกล่าวถึงการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย อันประกอบด้วย หมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง 63098 โลจิสติกส์ ได้แก่ ธุรกิจการบริหารสินค้าคงคลัง ธุรกิจการดูแลสินค้า ธุรกิจการบริหารการจัดซื้อ เป็นต้น และ 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง ได้แก่ ธุรกิจนายหน้าขนส่งทางเรือและอากาศยาน ธุรกิจตัวแทนพิธีการทางศุลกากร เป็นต้น ตามการกำหนดหมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

การประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs) จะเริ่มต้นโดยทบทวนสถานภาพ ศักยภาพ และขีดความสามารถของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย จากโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย จัดทำแบบสอบถามและสำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย จากนั้นจึงนำข้อมูลหัตถ์ภูมิและข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการศึกษา รวบรวมและสำรวจ มาทำการประมวลผลเพื่อประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยมีขั้นตอนดำเนินงานและผลลัพธ์ที่ได้ดังตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 ขั้นตอนดำเนินงานและผลลัพธ์ที่ได้

ขั้นตอนดำเนินงาน	ผลลัพธ์ที่ได้
ทบทวนสถานภาพ ศักยภาพ และขีดความสามารถของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย จากโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย	- ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างของธุรกิจ - สภาพตลาดของธุรกิจ - ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ (ในมุมมองของผู้ให้บริการเอง) - ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจให้บริการ
จัดทำแบบสอบถามเพื่อประเมินสถานภาพของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	- แบบสอบถามเพื่อประเมินสถานภาพของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
สำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	- สถานภาพและขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย - ข้อมูลทั่วไปขององค์กร รูปแบบการให้บริการ และความจำเป็นในการปรับตัวในด้านต่าง ๆ พร้อมทั้งข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
ประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)	

5.1 จัดทำแบบสอบถามเพื่อประเมินสถานภาพของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

สำหรับเนื้อหาที่จะทำการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจะครอบคลุมมิติต่างๆ ของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ทั้งเรื่องศักยภาพในด้านตลาด ชีตความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงข้อจำกัดและข้อเสียเปรียบในการดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมดังกล่าว โดยเนื้อหาของการออกแบบสอบถามเพื่อการสำรวจครอบคลุมในประเด็นดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปขององค์กร รูปแบบการให้บริการ และความจำเป็นในการปรับตัวในด้านต่าง ๆ

ส่วนที่ 2 สถานภาพและขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

โดยมีตัวอย่างแบบสอบถามที่จะใช้ในการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ดังภาคผนวก ค.

5.2 สํารวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสํารวจเพื่อประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยนั้น จะมีกลุ่มเป้าหมาย 3 หมวด ได้แก่ 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง, 63098 โลจิสติกส์และ 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง จำนวน 116 ราย โดยที่ปรึกษาจะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลใน 4 วิธีหลัก ได้แก่

- การเข้าสัมภาษณ์เชิงลึกในหน่วยงาน/องค์กรของผู้ให้บริการ
- การแจกแบบสอบถามพร้อมสัมภาษณ์โดยตรงกับผู้ให้บริการในเขตให้บริการต่างๆ โดยตรง
- การสอบถามและสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์
- การใช้แบบสอบถามผ่านทางโทรสาร/สื่ออิเล็กทรอนิกส์/การส่งทางไปรษณีย์

โดยมีแนวคิดและจำนวนในการสุ่มตัวอย่างดังตารางที่ 5-2

ตารางที่ 5-2 แนวคิดในการสุ่มตัวอย่าง

ชื่อวิธีการ	ตัวแบบ	ลักษณะ
Systematic Random Sampling		สมาชิกของประชากรมีคุณลักษณะใกล้เคียงกัน และได้รับการแบ่งเป็นช่วง (Unit interval) หรือเวลา (Period) แล้วทำการสุ่มตัวอย่างตามช่วงที่กำหนด

ในการพิจารณาจำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสม สามารถนำไปอนุมานประชากร หรือนำไปประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย มีสูตรการคำนวณดังสมการที่ 5-1

$$n = \frac{N(z_{\alpha/2})^2(C.V)^2}{(z_{\alpha/2})^2(C.V)^2 + Ne^2} \quad \text{สมการ (5-1)}$$

เมื่อ n คือ ขนาดตัวอย่างที่ต้องการหา

N คือ จำนวนประชากร

$z_{\alpha/2}$ คือ ค่ามาตรฐานที่ได้จากการเปิดตาราง Z ที่ระดับความเชื่อมั่นที่กำหนด ในที่นี้พิจารณาที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้ค่า $z_{\alpha/2} = 1.96$

$C.V.$ คือ ค่าสัมประสิทธิ์ความแปรปรวน ซึ่งจะกำหนดให้ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับครึ่งหนึ่งของค่าเฉลี่ยเรขาคณิต หรือ $C.V. = 0.5$

e คือ ความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้น (0.10)

โดยมีค่าตัวแปร และผลการคำนวณจำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสมสามารถนำไปอนุมานประชากร หรือนำไปประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยดังตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 ค่าตัวแปร และผลการคำนวณจำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสมสามารถนำไปอนุมานประชากร

ตัวแปร	ค่าตัวแปร	จำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสมสามารถนำไปอนุมานประชากร (n)
N	4,188	94
$z_{\alpha/2}$	1.96	
C.V.	0.5	
e	0.1	

ดังนั้นจำนวนแบบสอบถามที่ได้จากการสำรวจอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย จำนวน 116 ราย มีจำนวนที่เพียงพอและเหมาะสม สามารถนำไปอนุมานประชากรหรือนำไปประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยได้ สรุปได้ดังตารางที่ 5-4

ตารางที่ 5-4 จำนวนตัวอย่างที่ได้จากการสำรวจ

หมวด	จำนวนผู้ประกอบการจดทะเบียนและดำเนินการอยู่	จำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสมสามารถนำไปอนุมานประชากร	จำนวนตัวอย่างที่จะทำการสำรวจตาม TOR	จำนวนตัวอย่างที่ได้จากการสำรวจ
63091	446	94	100	116
63098	274			
63099	3,468			
รวม	4,188			

5.3 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

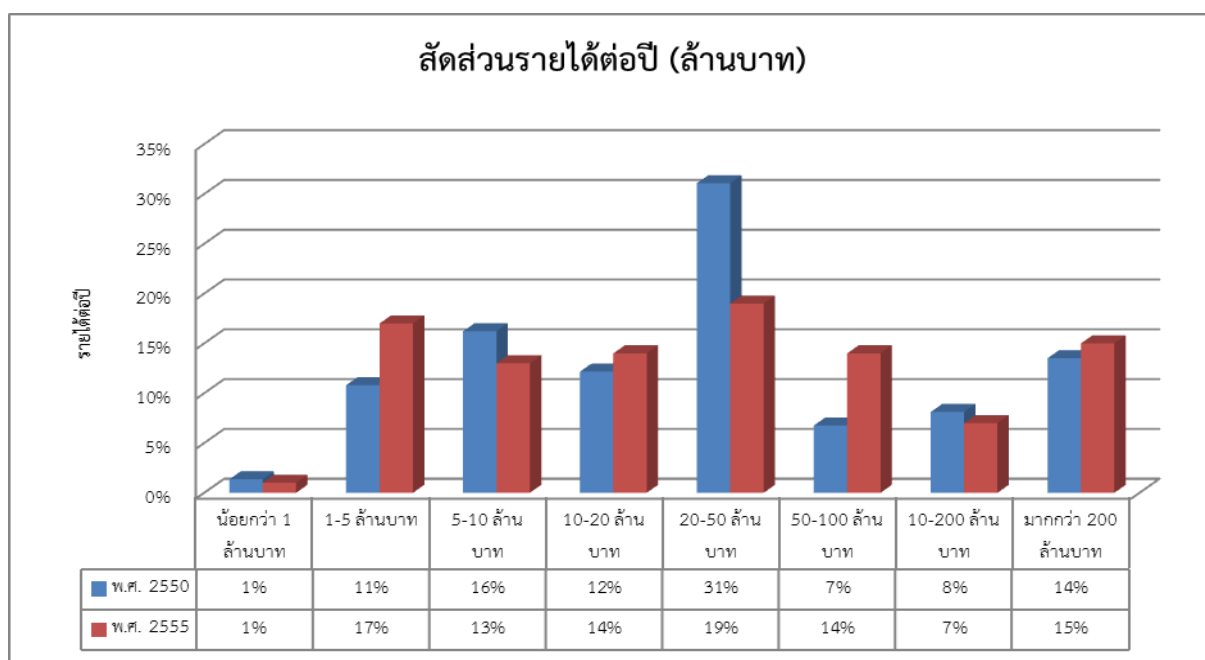
ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ด้านโครงสร้างของอุตสาหกรรม สภาพตลาดของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย ซึ่งประกอบด้วย สถานการณ์การตลาด ผู้ประกอบการรายใหญ่ ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ สภาพการแข่งขัน สภาพของผลประกอบการ แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรม ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ และข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจ (ตัวอย่างแบบสอบถามส่วนใหญ่มาจากผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจการค้ากับต่างประเทศ) โดยสรุปผลได้ดังนี้

5.3.1 ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างของอุตสาหกรรม

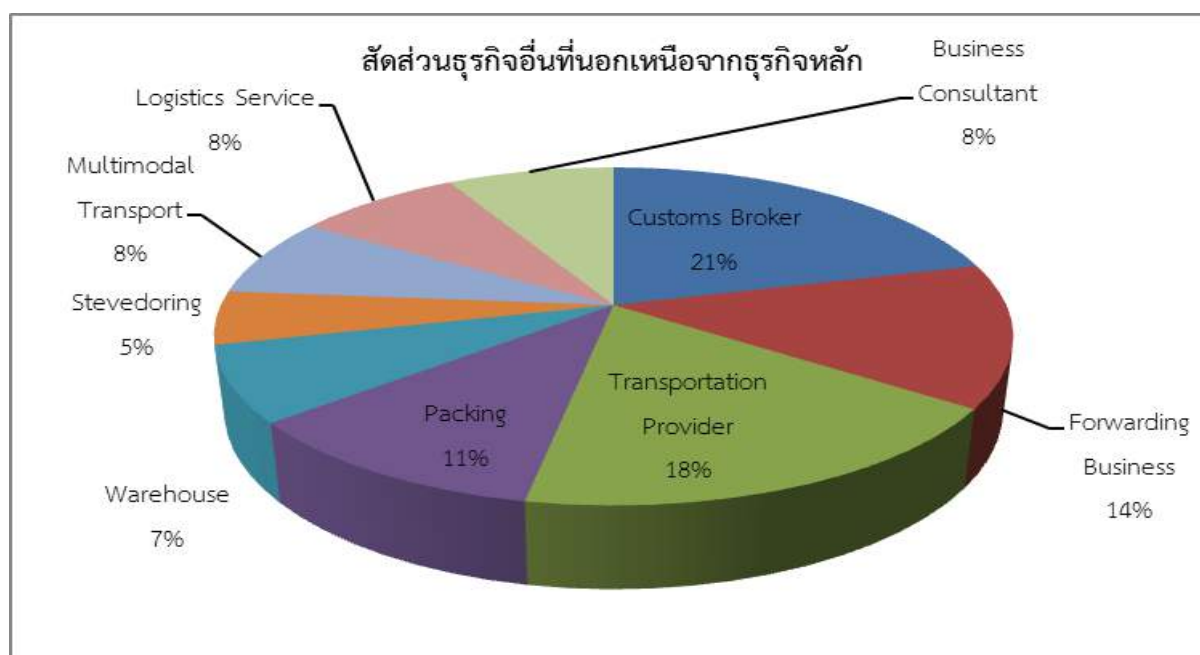
จากการสำรวจข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ดำเนินธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย พบว่า ผู้ประกอบการมีสัดส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทยคิดเป็น 84% ซึ่งมีสัดส่วนที่ลดลงเมื่อเทียบกับ 5 ปีก่อนที่ 87 % และถือหุ้นโดยต่างชาติคิดเป็น 16% ซึ่งมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นจาก 13% แสดงได้ดังตารางที่ 5-5 โดยมีสัดส่วนในระดับบริหาร 10% และระดับปฏิบัติการ 90% ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีรายได้จากการประกอบธุรกิจต่อปีที่ 20-50 ล้านบาท เช่นเดียวกับเมื่อเทียบกับ 5 ปี แต่มีสัดส่วนที่ลดลงจาก 31% ลงมาที่ 19% โดยมีรายได้ที่ 1-5 ล้านบาท, 10-20 ล้านบาท, 50-100 ล้านบาท และมากกว่า 200 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2550 (รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 5-1) มีสัดส่วนธุรกิจอื่นที่นอกเหนือจากธุรกิจหลักดังรูปที่ 5-2 โดยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการจะมุ่งเน้นให้บริการลูกค้าในกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิต (69%) เป็นการบริการให้กับบริษัทในเครือฯ คิดเป็น 24% ของผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยทั้งหมด โดยผู้ประกอบการเน้นการให้บริการภายในประเทศ จะมีการทำสัญญาระยะเวลา 1-3 ปี (43%) ดำเนินธุรกิจแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยการใช้อีเมลในการติดต่อแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร และใช้ Website ในการให้ข้อมูลกับลูกค้า (62%) และดำเนินพิธีการศุลกากรในส่วนของการขนส่งสินค้าออก ใบขนสินค้าเข้า และใบกำกับการขนย้ายสินค้าผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ (66%) มีการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กรโดยบริษัทเจ้าของสินค้า และมีการใช้ท่าเรือต่างๆ ตามที่ลูกค้ากำหนด (62%)

ตารางที่ 5-5 สัดส่วนผู้ถือหุ้นระหว่างปี พ.ศ. 2550 และ พ.ศ. 2555

สัดส่วนผู้ถือหุ้น	ปี		อัตราการเปลี่ยนแปลง
	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2555	
คนไทย	87%	84%	ลดลง 3%
ต่างชาติ	13%	16%	เพิ่มขึ้น 3%



รูปที่ 5-1 สัดส่วนรายได้ต่อปี



รูปที่ 5-2 สัดส่วนธุรกิจอื่นที่นอกเหนือจากธุรกิจหลัก

ผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยจะมีศักยภาพในระดับดี ได้แก่ ความน่าเชื่อถือในการให้บริการ ความรวดเร็วในการให้บริการ ความยืดหยุ่นในการปรับการให้บริการให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง ความรวดเร็วในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า ความพร้อมของเครื่องมือและสินทรัพย์ในการให้บริการ ความหลากหลายของการให้บริการ และตำแหน่งที่ตั้งขององค์กร และมีศักยภาพระดับปานกลางในเรื่องความเหมาะสมผลของราคาค่าบริการ ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่และการขอรับบริการ ภาพลักษณ์ ชื่อเสียงขององค์กรซึ่งเป็นที่รู้จักในวงธุรกิจ การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ คุณภาพของบุคลากร การเข้าร่วมเครือข่ายพันธมิตร และศักยภาพในการลงทุน มีรายละเอียดดังตาราง 5-6 โดยมีการดำเนินงานในด้านทรัพยากรบุคคล เครื่องมือหรือสินทรัพย์ในการให้บริการ เทคโนโลยีสารสนเทศ การบริหารจัดการ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 5-6 ศักยภาพของผู้ประกอบการ (ผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจการค้ากับต่างประเทศ)

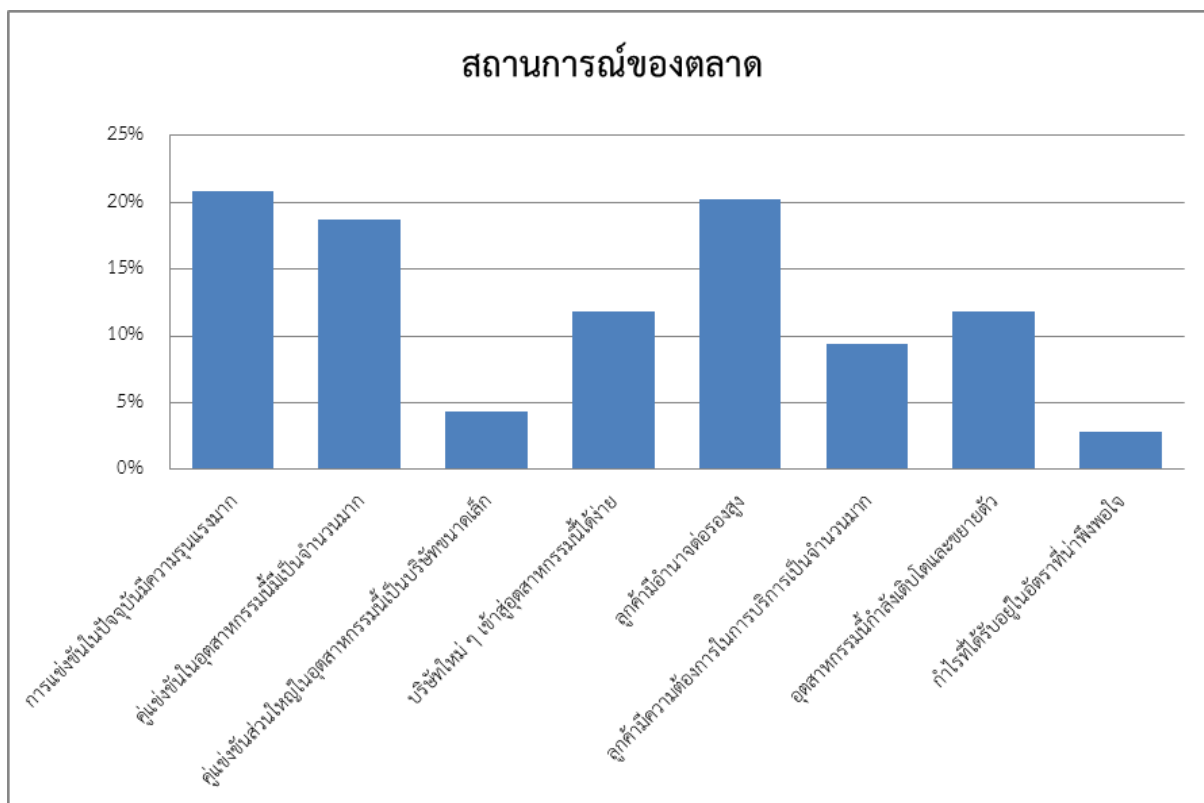
ปัจจัย	ระดับคะแนน
Location: ตำแหน่งที่ตั้งขององค์กร	4.22
Variety of service: ความหลากหลายของการให้บริการ	4.15
Reliability : ความน่าเชื่อถือในการให้บริการ	3.97
Transit Time: ความรวดเร็วในการให้บริการ	3.94
Responsibility: ความรวดเร็วในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า	3.94
Safety: ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง	3.92
Flexibility: ความยืดหยุ่นในการปรับการให้บริการให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า	3.89
Availability of facilities: ความพร้อมของเครื่องมือและสินทรัพย์ในการให้บริการ	3.82
Information Technology: การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ	3.74
Quality of employee: คุณภาพของบุคลากร	3.73
Brand Image: ภาพลักษณ์ ชื่อเสียงขององค์กรซึ่งเป็นที่รู้จักในวงธุรกิจ	3.69
Accessibility and Connectivity: ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่และการขอรับบริการ	3.63
Investment funding: ศักยภาพในการลงทุน	3.51
Price : ความเหมาะสมผลของราคาค่าบริการ	3.43
Business partnership: การเข้าร่วมเครือข่ายพันธมิตร	3.41

หมายเหตุ : เป็นการให้ค่าคะแนนศักยภาพของผู้ประกอบการเฉลี่ย โดยมีค่าคะแนน 1-5 (จากน้อยที่สุดไปหามากที่สุด) โดยมีความหมายของระดับคะแนนดังนี้ ระดับคะแนนที่ 1 คือ ผู้ประกอบการมีศักยภาพน้อยที่สุด, ระดับคะแนนที่ 2 คือ ผู้ประกอบการมีศักยภาพน้อย, ระดับคะแนนที่ 3 คือ ผู้ประกอบการมีศักยภาพปานกลาง, ระดับคะแนนที่ 4 คือ ผู้ประกอบการมีศักยภาพดี และ ระดับคะแนนที่ 5 คือ ผู้ประกอบการมีศักยภาพดีมาก

5.3.2 สภาพตลาดของอุตสาหกรรม

(1) สถานการณ์ของตลาด

สถานการณ์ทางการตลาดของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยนี้ มีสภาพการแข่งขันที่มีความรุนแรงมาก คิดเป็นร้อยละ 21 รองลงมาคือ ลูกคามีอำนาจต่อรองสูง คิดเป็นร้อยละ 20 และคู่แข่งในอุตสาหกรรมนี้มีเป็นจำนวนมาก คิดเป็นร้อยละ 19 เนื่องจากอุตสาหกรรมนี้มีบริษัทใหม่เข้ามาทำธุรกิจได้ง่าย ทำให้อุตสาหกรรมนี้มีกำลังเติบโตและขยายตัวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้กำไรที่ได้รับในอัตราที่น่าพึงพอใจค่อนข้างน้อย ดังรูปที่ 5-3



รูปที่ 5-3 สถานการณ์ของตลาดในอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

(2) ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรม

สำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่เป็นที่รู้จักมากที่สุด 5 อันดับในมุมมองของผู้ประกอบการในธุรกิจตัวแทนออกของและตัวแทนขนส่งนั้น ได้แก่ DHL, NYK, V-Serve, K-Line และ Yusen ตามลำดับ โดย 2 อันดับแรกยังคงเป็นที่รู้จักมากที่สุดเช่นเดียวกับ 5 ปีก่อน (กลุ่มบริษัทตัวอย่างจากการสำรวจคนละกลุ่มตัวอย่าง)

(3) สภาพการแข่งขัน

สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย ในมุมมองของผู้ประกอบการ มีระดับคะแนนที่ 4.12 แสดงว่า ประเทศไทยยังคงมีสภาพการแข่งขันที่สูงอยู่

(4) สภาพของผลประกอบการ และแนวโน้มของอุตสาหกรรม

ผลประกอบการของธุรกิจในปีที่ผ่านมา มีผู้ประกอบการจำนวนร้อยละ 72 ที่มีอัตราการเติบโตขึ้น จำนวนร้อยละ 25 ที่มีอัตราการเติบโตเท่าเดิม และร้อยละ 3 ที่มีอัตราการเติบโตที่ลดลง ทั้งนี้ผู้ประกอบการจำนวนร้อยละ 84 ที่มองว่าแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมในอนาคตมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น

5.3.3 ชีตความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ (ในมุมมองของผู้ให้บริการเอง)

ผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์นี้ได้ประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในปัจจุบัน พบว่า ความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ ความรวดเร็วในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.62 ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.60 ความยืดหยุ่นในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.55 ความร่วมมือในการให้บริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.45 ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.40 ความน่าเชื่อถือในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.38 ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.36 การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.33 ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.21 ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.16 การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.15 คุณภาพของบุคลากร คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.14 และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีส่ง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.14 ดังตารางที่ 5-7 โดยในปัจจุบันได้มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน และลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย

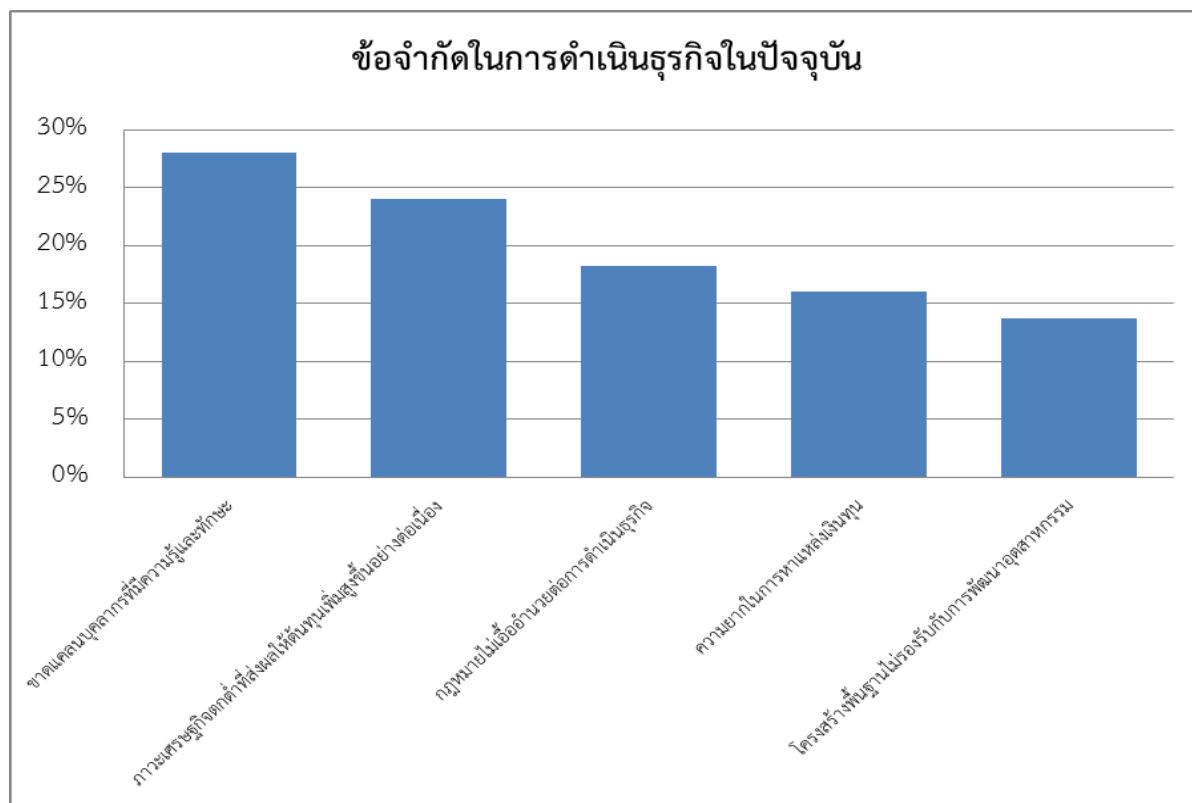
ตารางที่ 5-7 ชัดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ

ชัดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ	ค่าเฉลี่ย (2555)
ความรวดเร็วในการบริการ	3.62
ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า	3.60
ความยืดหยุ่นในการบริการ	3.55
ความร่วมมือในการให้บริการ	3.45
ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่	3.40
ความน่าเชื่อถือในการบริการ	3.38
ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง	3.36
การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน	3.33
ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ	3.21
ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย	3.16
การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)	3.15
คุณภาพของบุคลากร	3.14
สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง	3.14

หมายเหตุ : (1) เป็นการให้ค่าคะแนนชัดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการเฉลี่ย โดยมีค่าคะแนน 1-5 (จากน้อยที่สุดไปหามากที่สุด) โดยมีความหมายของระดับคะแนนดังนี้ ระดับคะแนนที่ 1 คือ ชัดความสามารถในการแข่งขันต่ำที่สุด, ระดับคะแนนที่ 2 คือ ชัดความสามารถในการแข่งขันต่ำ, ระดับคะแนนที่ 3 คือ ชัดความสามารถในการแข่งขันปานกลาง, ระดับคะแนนที่ 4 คือ ชัดความสามารถในการแข่งขันสูง และ ระดับคะแนนที่ 5 คือ ชัดความสามารถในการแข่งขันสูงมาก

5.3.4 ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจ

ปัจจัยที่ดำเนินการสำรวจใน 5 ปัจจัย พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาชัดความสามารถทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมนี้ของประเทศไทยนั้น คือ ปัจจัยการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และทักษะมีผลกระทบต่อธุรกิจมากที่สุด รองลงมาคือภาวะเศรษฐกิจตกต่ำส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง กฎหมายไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ ขาดแคลนแหล่งเงินทุนและโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมนี้ไม่รองรับกับการพัฒนาอุตสาหกรรม ดังรูปที่ 5-4



รูปที่ 5-4 ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจ

5.3.5 ผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ

ผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน ผู้ประกอบการมองว่าการเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงานจะมีผลกระทบค่อนข้างมาก (ระดับคะแนน 3.83) อีกทั้งยังเป็นผลกระทบเชิงลบ (77%) โดยมีผลกระทบในด้านการมีผลบังคับใช้ของ FTA นโยบายการนำประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค การเข้ามาของต่างชาติในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหนักต่างๆ ที่มากขึ้น การเปิดสนามบินใหม่และการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่ เจื้อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ นโยบาย/การสนับสนุนของภาครัฐ การขาด และสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ดีพอ สภาพการณ์ทางเศรษฐกิจ ในระดับปานกลาง โดยมีผลกระทบด้านการมีผลบังคับใช้ของ FTA (87%) นโยบายการนำประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค (92%) การเข้ามาของต่างชาติในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหนักต่างๆ ที่มากขึ้น (71%) การเปิดสนามบินใหม่และการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง (94%) ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่ (94%) และนโยบาย/การสนับสนุนของภาครัฐ (79%) ที่เป็นผลกระทบในเชิงบวก โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 5-8

ตารางที่ 5-8 ปัจจัยผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ	ผลกระทบ		ระดับผลคะแนน
	เชิงบวก	เชิงลบ	
การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน	23%	77%	3.83
เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ	46%	54%	3.59
สภาพการณ์ทางเศรษฐกิจ	39%	61%	3.58
การเข้ามาของต่างชาติในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหนักต่างๆ ที่มากขึ้น	71%	29%	3.32
ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่	94%	6%	3.30
การขาดสาธารณูปโภคพื้นฐานที่เพียงพอ	23%	77%	3.29
นโยบาย/การสนับสนุนของภาครัฐ	79%	21%	3.18
นโยบายการนำประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค	92%	8%	3.15
การมีผลบังคับใช้ของ FTA	87%	13%	3.13
การเปิดสนามบินใหม่และการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง	94%	6%	3.04

หมายเหตุ : เป็นการให้ค่าคะแนนปัจจัยที่ส่งผลกระทบเฉลี่ย โดยมีค่าคะแนน 1-5 (จากน้อยที่สุดไปหามากที่สุด) โดยมีความหมายของระดับคะแนนดังนี้ ระดับคะแนนที่ 1 คือ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบน้อยที่สุด, ระดับคะแนนที่ 2 คือ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบน้อย, ระดับคะแนนที่ 3 คือ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบปานกลาง, ระดับคะแนนที่ 4 คือ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบมาก และระดับคะแนนที่ 5 คือ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบมากที่สุด

5.4 สรุปสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ปี พ.ศ.2555

จากการสำรวจสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ปี 2555 ตัวอย่างแบบสอบถามส่วนใหญ่มาจากผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจการค้ากับต่างประเทศ พบว่า ศักยภาพของผู้ประกอบการโดยรวมในการประกอบธุรกิจอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี สามารถดำเนินการในสภาพการณ์ตลาดที่รุนแรงและมีการแข่งขันที่สูงได้ เนื่องจากผลประกอบการโดยรวมมีอัตราเติบโตขึ้น อีกทั้งส่วนใหญ่คิดว่าอุตสาหกรรมนี้ยังมีแนวโน้มการเติบโตเพิ่มขึ้นได้อีกในอนาคต โดยมีปัจจัยที่น่าจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ คือ การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน, เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ และสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจ ที่ผู้ประกอบการ

เล็งเห็นว่าเป็นผลกระทบเชิงลบต่อการดำเนินธุรกิจ โดยสามารถสรุปสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ปี พ.ศ. 2555 ดังตารางที่ 5-9

ตารางที่ 5-9 สรุปสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ปี พ.ศ.2555

ปัจจัย	พ.ศ. 2555
จำนวนนิติบุคคลคงอยู่ (ราย)	4,188*
ทุนจดทะเบียนคงอยู่ (บาท)	24,142,485,999*
สัดส่วนผู้ถือหุ้น	
คนไทย	84%
ต่างชาติ	16%
สัดส่วนรายได้ต่อปี	
น้อยกว่า 1 ล้านบาท	1%
1-5 ล้านบาท	17%
5-10 ล้านบาท	13%
10-20 ล้านบาท	14%
20-50 ล้านบาท	19%
50-100 ล้านบาท	14%
10-200 ล้านบาท	7%
มากกว่า 200 ล้านบาท	15%
ศักยภาพของผู้ประกอบการโดยรวม	3.79 (ค่อนข้างดี)
สภาพตลาดของอุตสาหกรรม	
สถานการณ์ตลาด	(สัดส่วนความคิดเห็น = 100%)
การแข่งขันในปัจจุบันมีความรุนแรงมาก	21%
ลูกค้ามีอำนาจต่อรองสูง	20%
คู่แข่งในอุตสาหกรรมนี้มีเป็นจำนวนมาก	19%
บริษัทใหม่ ๆ เข้าสู่อุตสาหกรรมนี้ได้ง่าย	12%
อุตสาหกรรมนี้กำลังเติบโตและขยายตัว	12%
ลูกค้ามีความต้องการในการบริการเป็นจำนวนมาก	9%
คู่แข่งส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมนี้เป็นบริษัทขนาดเล็ก	4%
กำไรที่ได้รับอยู่ในอัตราที่น่าพึงพอใจ	3%
สภาพการแข่งขัน	สูง

ตารางที่ 5-9 สรุปสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ปี พ.ศ.2555 (ต่อ)

ปัจจัย	พ.ศ. 2555
สภาพของผลประกอบการ	มีอัตราเติบโตขึ้น
แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมในอนาคต	เพิ่มขึ้น
ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ	3.35 (ปานกลาง)
ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ	
การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน	3.83 (มาก-เชิงลบ)
เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ	3.59 (ค่อนข้างมาก)
สถานการณ์ทางเศรษฐกิจ	3.58 (ค่อนข้างมาก-เชิงลบ)
การเข้ามาของต่างชาติในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหนักต่างๆที่มากขึ้น	3.32 (ปานกลาง-เชิงบวก)
ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่	3.30 (ปานกลาง-เชิงบวก)
การขาดสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ดีพอ	3.29 (ปานกลาง-เชิงลบ)
นโยบาย/การสนับสนุนของภาครัฐ	3.18 (ปานกลาง-เชิงบวก)
นโยบายการนำประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค	3.15 (ปานกลาง-เชิงบวก)
การมีผลบังคับใช้ของ FTA	3.13 (ปานกลาง-เชิงบวก)
การเปิดสนามบินใหม่และการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง	3.04 (ปานกลาง-เชิงบวก)

* กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ข้อมูล ณ วันที่ 10 ต.ค.2555)

หมายเหตุ : (1) จำนวนนิติบุคคลคงอยู่ และทุนจดทะเบียนคงอยู่ คิดที่ 1 มกราคม 2555

(2) ตัวอย่างแบบสอบถามส่วนใหญ่มาจากผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจการค้ากับต่างประเทศ

บทที่ 6

การสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นและเผยแพร่ผลการศึกษา

การสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นและเผยแพร่ผลการศึกษา โครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย เกิดขึ้นจากการที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ เล็งเห็นความจำเป็นในการสร้างฐานข้อมูลด้านธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่มีความสมบูรณ์และเชื่อถือได้สำหรับนำมาประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศทางธุรกิจที่เอื้อต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการวิเคราะห์เชิงลึกให้เห็นถึงสถานภาพ ตลาด และขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยอย่างแท้จริงทั้งในกลุ่มธุรกิจของคนไทยและกลุ่มธุรกิจที่เป็นสาขาของบริษัทต่างชาติต่างๆ โดยมีวัตถุประสงค์ของการสัมมนา ดังนี้

1. เพื่อเผยแพร่ผลการศึกษาและอุปสรรคในการจัดทำโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ทางด้านการจัดทำมูลค่าเพิ่ม และการประเมินศักยภาพผู้ประกอบการ
2. เพื่อขอข้อคิดเห็นในมุมมองผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต่อการเปิดการค้าเสรี AEC

ในการสัมมนาครั้งนี้ได้จัดขึ้นในวันจันทร์ที่ 29 กรกฎาคม 2556 เวลา 08.30 – 12.15 น. ณ ห้อง Infinity 1 โรงแรม Pullman Bangkok King Power โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งได้รับเกียรติจาก นายวิโรจน์ นรารักษ์ ผู้อำนวยการสำนักบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นประธานในการเปิดการสัมมนา โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา 70 ราย ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวม 31 องค์กร (ภาคผนวก จ.) ดังนี้

1. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
3. ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์
4. กรมการจัดหางาน
5. กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
6. กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ (สำนักโลจิสติกส์)
7. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
8. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
9. สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

10. สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย
11. สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย
12. สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย
13. บริษัท เค เอ็น อาร์ กรุ๊ป จำกัด
14. บริษัท ชันโซ่ โลจิสติกส์ จำกัด
15. บริษัท ซีบร้า อินเตอร์เนชั่นแนล มิวเวอร์ แอนด์ โลจิสติกส์ จำกัด
16. บริษัท ซีบร้า ทรานส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
17. บริษัท เซาท์อีสท์โลจิสติกส์ จำกัด
18. บริษัท โซลูชั่นส์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
19. บริษัท ด้อยซ์ เฟรท โลจิสติกส์ (ไทย) จำกัด
20. บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
21. บริษัท นิสสันขนส่ง จำกัด
22. บริษัท เนวี คอนทริค จำกัด
23. บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
24. บริษัท พอร์แมลิตี้ โลจิสติกส์ จำกัด
25. บริษัท เมโทรโพลิแทนโลจิสติกส์ จำกัด
26. บริษัท ระยองชิปปิ้ง จำกัด
27. บริษัท วี แพค แอนด์ มูฟ (กรุงเทพ) จำกัด
28. บริษัท สยามนิสทรานส์ จำกัด
29. บริษัท อินเตอร์เฟรทซิสเต็ม จำกัด
30. บริษัท เอ็ม พลัส อาร์ พอร์เวิร์ดดิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
31. บริษัท ไอโอเนค โลจิสติกส์ จำกัด

ในการเผยแพร่ผลการศึกษากำหนดโครงการครั้งนี้ เป็นนำเสนอผลการศึกษารวบรวมและการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs) การนำเสนอผลการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย และการนำเสนอผลการรวบรวมข้อมูลอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทยในมุมมองความพร้อมต่อการเปิดการค้าเสรี และการนำเสนอผลการสำรวจสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs) ของผู้ประกอบการในมุมมองการแข่งขันภายในประเทศ ที่ได้จากการศึกษา โดย

ผศ.ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล ผู้อำนวยการศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี เป็นผู้นำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนที่เข้าร่วมสัมมนา

โดยมีภาพบรรยากาศในวันงาน และกำหนดการนำเสนอผลการศึกษา เเสวนา และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น แสดงดังตารางที่ 6-1 และรูปที่ 6-1

ตารางที่ 6-1 กำหนดการนำเสนอผลการศึกษา เเสวนา และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

08.30 น. – 09.15 น.	ลงทะเบียน
09.15 น. – 09.30 น.	พิธีเปิดการสัมมนา โดย นายวิโรจน์ นรารักษ์ ผู้อำนวยการสำนักบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
09.30 น. – 09.40 น.	นำเสนอรายละเอียดและสาระสำคัญของโครงการโดย ผู้อำนวยการศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (ผศ.ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล)
09.40 น. – 10.00 น.	นำเสนอผลการสำรวจและการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)
10.00 น. – 10.10 น.	นำเสนอผลการการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย
10.10 น. – 10.30 น.	นำเสนอผลการรวบรวมข้อมูลอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทยในมุมมองความพร้อมต่อการเปิดการค้าเสรี และการนำเสนอผลการสำรวจสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs) ของผู้ประกอบการในมุมมองการแข่งขันภายในประเทศ
10.30 น. – 10.45 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
10.45 น. – 12.15 น.	เสวนาในหัวข้อ “มุมมองผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต่อการเปิดการค้าเสรี AEC” โดยคณะผู้เชี่ยวชาญ พร้อมทั้งแลกเปลี่ยนความคิดเห็นผู้เข้าร่วมสัมมนา
	ปิดการสัมมนาและเชิญร่วมรับประทานอาหาร



รูปที่ 6-1 ภาพบรรยากาศในวันงานสัมมนา

6.1 ผลการเสวนา และข้อข้อคิดเห็นในมุมมองผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต่อการเปิดการค้าเสรี AEC

ในการเสวนาในหัวข้อ “มุมมองผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต่อการเปิดการค้าเสรี AEC” พร้อมทั้งแลกเปลี่ยนความคิดเห็นผู้เข้าร่วมสัมมนา โดยได้รับเกียรติจากคณะผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งประกอบด้วย

1. ผศ.ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล
ผู้อำนวยการศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
2. ดร. ธนิต โสรัตน์
กรรมการสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
3. คุณณัฐสพรพรข กิ่งไกร
อุปนายก สมาคมชิปปิงแห่งประเทศไทย

โดยมีผลการเสวนา และข้อข้อคิดเห็น (ภาคผนวก ฉ.) ดังนี้

ถึงแม้ว่าศักยภาพของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยโดยรวมในบริบทของการแข่งขันภายในประเทศค่อนข้างดี (3.79 คะแนน จากการศึกษาในบทที่ 5) แต่เมื่อก้าวถึงบริบทของการเปิดการค้าเสรี (AEC) คณะผู้เชี่ยวชาญได้แสดงทัศนคติถึงความไม่พร้อมของการเปิดการค้าเสรีในกลุ่มนี้ เนื่องจากอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่อยู่ในระดับ SME ทำให้ไม่สามารถที่จะแข่งขันกับผู้ประกอบการจากต่างชาติที่มีเงินลงทุนสูงเข้ามาแข่งขัน เมื่อมีการเปิด AEC อย่างเป็นทางการ โดยมีปัจจัยที่แสดงถึงความไม่พร้อมของศักยภาพของผู้ประกอบการบริการโลจิสติกส์ไทยบนบริบทของ AEC ดังนี้

1. **การบริหารจัดการไม่เป็นสากล** ขาดบุคลากรที่มีความสามารถ ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดเล็กการบริหารแบบครอบครัว ทำให้มีข้อจำกัดในการให้บริการบริษัทข้ามชาติ
2. **ไม่สามารถให้บริการแบบครบวงจร (Integrated Logistics Service Provider)** เชี่ยวชาญงานเฉพาะด้านและมีข้อจำกัดในการให้บริการ ส่วนใหญ่แยกการให้บริการเป็นแต่ละส่วนงานโลจิสติกส์ ขาดความสะดวกและยุ่งยากในการใช้บริการ
3. **ขาดเครือข่ายไม่สามารถให้บริการในลักษณะที่เป็น Door to Door Service** เพราะขาดเครือข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศ
4. **Non-Asset Logistics Service** เป็นผู้ให้บริการที่ไม่มีคลังสินค้า รถบรรทุก เครื่องมืออุปกรณ์ในการให้บริการ ทำให้รับงานได้เฉพาะงานให้บริการพื้นฐาน เช่น งานชิปปิง งานตัวแทนหรือนายหน้า งานเอกสาร เป็นต้น

5. ต้นทุนต่อหน่วยสูงทำให้แข่งขันไม่ได้ เพราะขาดอำนาจต่อรอง และต้องไปว่าจ้าง Subcontract
6. ขาดโอกาสในการเข้าถึงแหล่งทุนราคาถูก เพราะไม่มีหลักประกันและระบบบัญชีไม่น่าเชื่อถือ
7. มีข้อจำกัดในการเข้าเป็นโซ่อุปทานกับภาคอุตสาหกรรม การพัฒนาความเชื่อมโยงกันระหว่างภาคการผลิตกับภาคผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การพัฒนาที่ผ่านมา ด้านผู้ให้บริการกับผู้ให้บริการไม่มีการเชื่อมโยง การพัฒนาเป็นแบบคู่ขนาน
8. ขาดการบูรณาการและขาดองค์กรกลางที่เข้มแข็ง สมาคมที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีอยู่เป็นจำนวนมาก ต่างดำเนินธุรกรรมโดยไม่เชื่อมโยงกัน
9. ขาดการพัฒนาและภาครัฐไม่เข้าใจ ตามตัวเลขของกระทรวงพาณิชย์ แจ้งว่ามีเกือบ 20,000 ราย ธุรกิจเหล่านี้แข่งขันไม่ได้ จำเป็นจะต้องมียุทธศาสตร์ มีเจ้าภาพอย่างแท้จริง

โดยในการร่วมเสวนานั้นยังได้มีการนำเสนอแนวทางการส่งเสริมพัฒนาภาคบริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันและเข้าถึงโอกาสภายใต้ AEC ดังนี้

1. การส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขัน : Competitiveness

- 1) ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่เป็น SME การให้บริการโลจิสติกส์เพียงด้านใดด้านหนึ่งเท่านั้น
- 2) ภายใต้การเปิด AEC หากจะให้สามารถแข่งขันได้ จำเป็นจะต้องมีการรวมกลุ่มกันให้บริการแบบ Integrated Logistics Service Provider เพื่อให้สามารถให้บริการโลจิสติกส์ได้แบบครบวงจร
- 3) สนับสนุนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสร้าง LSP Best Practice Model
- 4) ส่งเสริมให้มีการประกวดหรือให้รางวัลประกาศเกียรติคุณ ซึ่งจะทำให้เกิดมีการพัฒนาและก่อให้เกิดขีดความสามารถในการแข่งขัน
- 5) การให้สามารถเข้าถึงแหล่งทุนต้นทุนต่ำ

2. การยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นคลัสเตอร์ : Cluster Logistics Service

- 1) การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยในการจับคู่ธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการไทยด้วยกันเอง เพื่อทำให้สามารถรับงานได้ครบวงจร
- 2) สภาโลจิสติกส์แห่งชาติ ภายใต้การขาดเอกภาพ รวมทั้งระดับการพัฒนาของแต่ละสมาคมที่แตกต่างกัน ไม่ได้ช่วยแก้ปัญหาในด้านขีดความสามารถในการแข่งขัน

- 3) ในระยะยาวหากจะพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้เข้มแข็งจะต้องมีการยกระดับเป็นสมาชิกลอจิสติกส์แห่งชาติ ซึ่งจะต้องมีการออก พ.ร.บ. มารองรับ
 - 4) การส่งเสริมให้ LSP เป็นส่วนหนึ่งในโซ่อุปทานของผู้ผลิต ภาคบริการโลจิสติกส์ไม่สามารถแยกการพัฒนาต่างหากออกจากการผลิตได้
3. การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในการลงทุนในต่างประเทศ : AEC Opportunity
- 1) ผู้ประกอบการไทยขาดกลยุทธ์ ขาดความเข้าใจและการไม่สามารถเข้าถึงโอกาสการเข้าสู่ AEC
 - 2) ภายใต้การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หน่วยงานของรัฐ เช่น BOI กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตร กระทรวงคมนาคม ฯลฯ จึงควรร่วมมือกันด้วยการส่งเสริมผู้ประกอบการไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน
 - 3) ส่งเสริมจับคู่ธุรกิจกับผู้ร่วมทุนในต่างประเทศ โดยเฉพาะในอาเซียน เพื่อให้สามารถเข้าถึงการเปิดเสรีด้านการลงทุนของ AEC ในปี พ.ศ.2558
4. การสร้างเครือข่ายโซ่อุปทานด้านโลจิสติกส์ : Supply Chain Network
- 1) ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงในโซ่อุปทานด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศอาเซียนให้มีความเข้มแข็ง
 - 2) สนับสนุนให้มีการจัดงาน AEC Logistics Fair ในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ภาคบริการโลจิสติกส์ไทยสามารถออกไปเสนอบริการกับลูกค้าโดยตรงในกลุ่มประเทศอาเซียน
 - 3) Business Matching การได้พบปะจับคู่ธุรกิจกับผู้ประกอบการในอาเซียน เพื่อเป็นการพัฒนาเครือข่ายโซ่อุปทานด้านโลจิสติกส์

เมื่อเจาะลึกลงไปที่ธุรกิจตัวแทนพิธีการทางศุลกากร หรือธุรกิจชิปปิงของประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการระดับ SME พบว่าพร้อมเข้าสู่การค้าเสรี AEC โดยมีข้อเสนอต่อหน่วยงานรัฐดังนี้

1. หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศการนำเข้า-ส่งออก ศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักตรวจสินค้า (ต.ม.) ตรวจคน และหน่วยงานตรวจพืชและสัตว์ อาหารและยา (บกและน้ำ) ทั้งหมดนี้ต้องอ่านกฎหมายไปในแนวทางเดียวกัน
2. แนวทางเดียวกันนี้หมายถึงอำนวยความสะดวกการค้าระหว่างประเทศ สนับสนุนการส่งออกนำเงินตราเข้าประเทศ

3. ระเบียบใดที่เป็นอุปสรรค ล้าหลัง หรือ ประการใช้นานมาก สภาพปัจจุบันการแข่งขันทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ เป็นปัจจัยหลัก ในการนำพาประเทศชาติ ก้าวไปข้างหน้า
4. มีการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สังคายนา ปรับปรุง แก้ไข เปลี่ยนแปลง ระเบียบหน่วยราชการทุกหน่วย ที่เกี่ยวข้องการนำเข้าส่งออก ที่ไม่อำนวยความสะดวกระหว่างประเทศ

อีกทั้งยังมีการนำเสนอยุทธศาสตร์ทั้งทำงานสัมมนาในครั้งนี้ที่ว่า “การค้าชายแดน การค้าข้ามแดน การค้าผ่านแดน เป็นโอกาสเดียวของประเทศไทย ที่จะหลุดพ้นจากวังวนเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลกที่กำลังเผชิญอยู่”

บทที่ 7 บทสรุป

โครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย เกิดขึ้นจากการที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ เล็งเห็นความจำเป็นในการสร้างฐานข้อมูลด้านธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่มีความสมบูรณ์และเชื่อถือได้สำหรับนำมาประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบาย เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศทางธุรกิจที่เอื้อต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการวิเคราะห์เชิงลึกให้เห็นถึงสถานภาพ ตลาด และขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยอย่างแท้จริงทั้งในกลุ่มธุรกิจของคนไทยและกลุ่มธุรกิจที่เป็นสาขาของบริษัทต่างชาติต่างๆ ซึ่งมีขอบเขตในการจัดทำโครงการ ประกอบด้วย 4 หัวข้อดังนี้

1. การจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศไทย
2. การจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
3. การประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
4. ความสามารถในการแข่งขันเมื่อมีการเปิดการค้าเสรี AEC ของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ทั้งระบบ และอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

อุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย ตามการกำหนดหมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ประกอบด้วย 18 หมวด ดังนี้

- 60100 การขนส่งทางรถไฟ
- 60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
- 60300 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง
- 61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง
- 61200 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ
- 62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา
- 62200 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา
- 63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร
- 63010 การขนถ่ายสินค้า
- 63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า
- 63031 บริการเสริมการขนส่งทางบก
- 63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ
- 63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ
- 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง
- 63098 โลจิสติกส์
- 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง

64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ

64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน

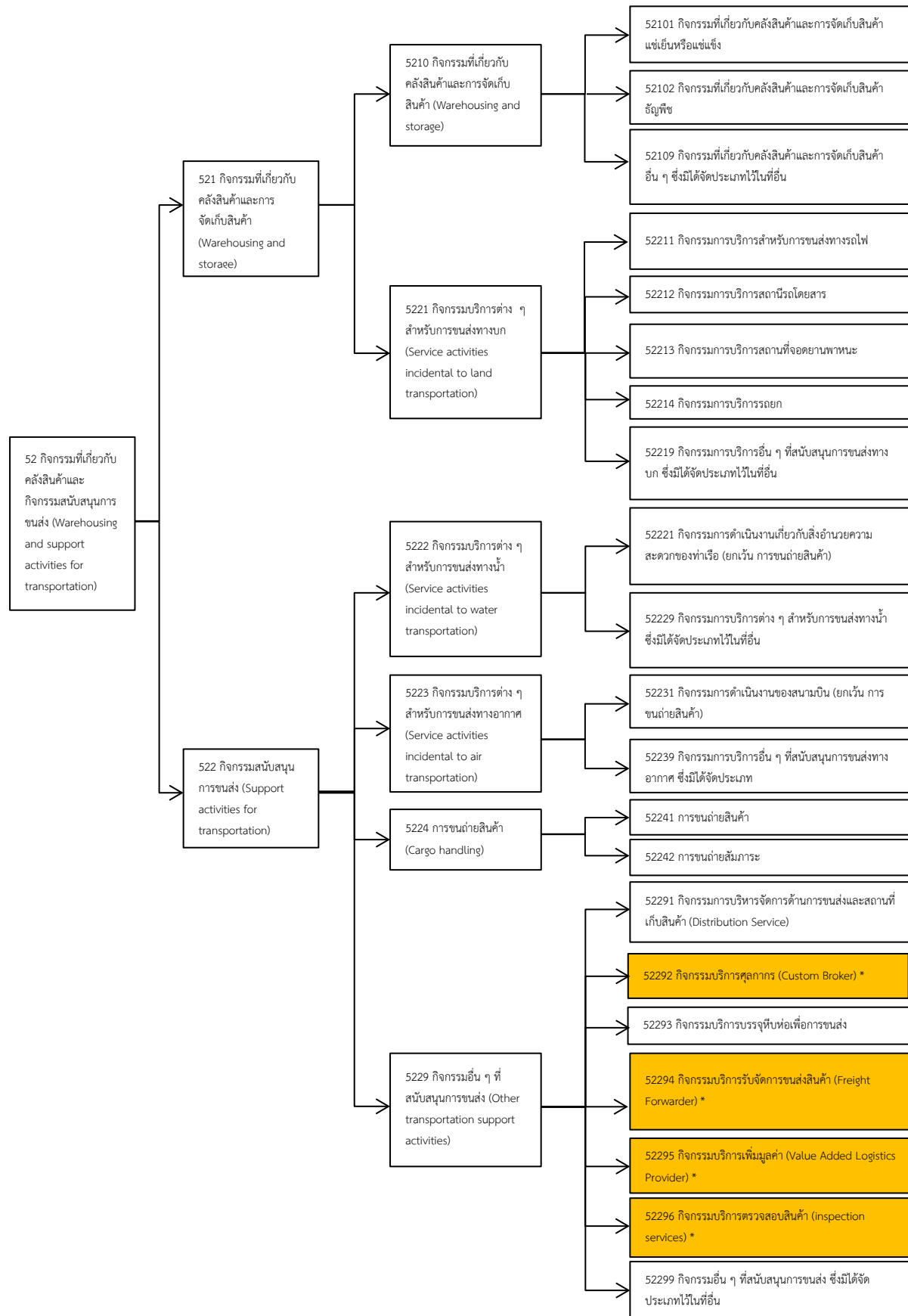
โดยอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยหรืออุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศไทย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 3 หมวด คือหมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง 63098 โลจิสติกส์ 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง โดยมีผลการศึกษาแบ่งเนื้องานตามขอบเขตในการจัดทำโครงการดังนี้

7.1 ผลการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศไทย

การจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศไทย จะเริ่มต้นโดยการทบทวนการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทย ศึกษาการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทยในปัจจุบัน ศึกษาการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งของประเทศที่มีความก้าวหน้า เช่น สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร เยอรมัน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ฮองกง และสิงคโปร์ จากนั้นจึงพิจารณาถึงความแตกต่างการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทยกับประเทศที่มีความก้าวหน้าและหมวดหมู่อุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งไทย และดำเนินการจำแนกและแยกหมวดหมู่และหมู่ย่อยทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย โดยมีผลการดำเนินการดังนี้

- หมวด 5229 กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง (Other transportation support activities) ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรที่จะเพิ่มหมวด 52292 กิจกรรมบริการศุลกากร (Custom Broker) 52294 กิจกรรมบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ซึ่งเป็นการแบ่งแยกมาจากหมวด 52292 กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตาม TSIC ฉบับปี 2552) 52295 กิจกรรมบริการเพิ่มมูลค่า (Value Added Logistics Provider) และ 52296 กิจกรรมบริการตรวจสอบสินค้า (inspection services)

ในการแบ่งหมวดย่อยกิจกรรมบริการศุลกากร (Custom Broker) จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทย (NESDB) และ ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ การแบ่งหมวดย่อยกิจกรรมบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทย (NESDB), สิงคโปร์, ฮองกง, ญี่ปุ่น, เยอรมัน และ ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ โดยฮองกง และประเทศเยอรมัน ได้มีการจำแนกย่อยลงไปในระดับชั้นที่ลึกกว่า การแบ่งหมวดย่อยกิจกรรมบริการเพิ่มมูลค่า (Value Added Logistics Provider) จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทยสิงคโปร์ และการแบ่งหมวดย่อยกิจกรรมบริการตรวจสอบสินค้า จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของฮองกง โดยมีการนำเสนอหมวดหมู่และหมู่ย่อยทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย ดังรูปที่ 7-1



รูปที่ 7-1 การนำเสนอหมวด 5229 กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง

7.2 ผลการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

การจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย จะเริ่มต้นโดยการทบทวนข้อมูลมูลค่าผลผลิตและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยปี 2548 และ 2549 จากนั้นจึงดำเนินการจัดทำกรอบการคำนวณมูลค่าเพิ่ม จัดทำแบบสอบถาม และสำรวจข้อมูลผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิ รวม 444 ตัวอย่าง จากประชากรทั้งหมด 4,188 ตัวอย่าง และนำมาประมวลผลเพื่อการประเมินมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยมีผลการดำเนินการแสดงดังตารางที่ 7-1

ตารางที่ 7-1 พบว่า มูลค่าเพิ่มต่อรายได้อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) 56.54% แบ่งเป็นมูลค่าเพิ่มต่อรายได้หมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง 50.78% โดยรูปแบบของผู้ประกอบการจะดำเนินธุรกิจในการบรรจุหีบห่อ อาทิ การบรรจุ สินค้าลงกล่องหรือลัง และการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์ หรือกล่าวโดยรวมคือการบรรจุผลิตภัณฑ์ลงในบรรจุภัณฑ์ รวมถึงการรับส่งเอกสารและพัสดุภัณฑ์โดยการขนส่ง มูลค่าเพิ่มต่อรายได้หมวด 63098 โลจิสติกส์ 39.51% ซึ่งมีรูปแบบของผู้ประกอบการจะดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์ กล่าวคือเป็นการดำเนินกิจการในการให้บริการทางด้านการวางแผน การออกแบบ การจัดการโกดัง การเก็บสินค้าและบริการข้อมูล ให้คำแนะนำและดูแลการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ และซัพพลายเชนทั้งกระบวนการ ศูนย์การจัดซื้อผลิตภัณฑ์ อาทิ วัตถุดิบ ส่วนประกอบ ชิ้นส่วนยานยนต์ รวมถึงการควบคุมขนย้ายและการขนส่งสินค้า แต่เมื่อดำเนินการขั้นตอนรวบรวมและสำรวจข้อมูลกลับพบว่า ส่วนมากผู้ประกอบการในหมวดนี้ จะประกอบกิจการคล้ายคลึงกับ หมวด 63091 และ 63098 เช่น หจ.ทวีการ เซอร์วิส ประกอบกิจการเกี่ยวกับบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง นายหน้าขนส่งทางเรือและอากาศยาน ตัวแทนพิธีการทางศุลกากร หจ.กรีนฮาร์ท เวิลด์ ให้บริการเกี่ยวกับการจัดทำเอกสารและเป็นตัวแทนออกของรับอนุญาตจากกรมศุลกากร เพื่อปฏิบัติตามพิธีศุลกากร และ หจ.ยงธวัชขนส่ง ประกอบกิจการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง เป็นต้น และมูลค่าเพิ่มต่อรายได้หมวด 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง 58.01% ซึ่งมีรูปแบบของผู้ประกอบการจะดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง อาทิ นายหน้าขนส่งทางเรือและอากาศยาน ตัวแทนออกของตามพิธีการทางศุลกากร ตัวแทนจัดหาตู้คอนเทนเนอร์และพื้นที่วางสินค้า การตรวจสอบจำนวนสินค้า รวมถึงการจัดหาระวางสินค้า และการให้บริการขนส่งหรือขนถ่ายสินค้า ซึ่งสามารถจำแนกผู้ประกอบการในหมวดนี้ออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ กลุ่มพิธีการศุลกากร (Customs Broker) และกลุ่มตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) โดยอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) จะมีสัดส่วนรายได้นอกจากรายได้หลักเทียบกับรายได้ทั้งหมดของอุตสาหกรรมนี้แบ่งเป็นรายได้จากค่าระวาง 12.49%, รายได้จากค่าประกันสินค้า 0.45% และรายได้อื่นๆ 7.41% และรายจ่ายส่วนใหญ่จะมาจากค่าใช้จ่ายในการขายและบริการอื่นๆ 21.54%, ค่าจ้างงานและค่าตอบแทนแรงงาน 19.11%, ค่าธรรมเนียมและภาษี 18.11%, ค่าระวาง 11.78% และค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและพลังงาน 8.01% ซึ่งในอุตสาหกรรมนี้จะมีส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไรต่อรายได้คิดเป็น 14.95%

ตารางที่ 7-1 ผลการคำนวณมูลค่าเพิ่มต่อรายได้อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)

รายการ	63091	63098	63099	รวม 3 หมวด	
	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	มูลค่า (บาท)	สัดส่วนต่อรายได้ (%)
รายได้หลัก	10,553,074,192.57	8,507,138,261.97	112,733,464,345.04	131,793,676,799.57	79.64%
รายได้จากค่าระวาง	346,511,237.88	-	20,324,996,482.51	20,671,507,720.39	12.49%
รายได้จากค่าประกันสินค้า	2,340,679.09	-	749,528,392.20	751,869,071.29	0.45%
รายได้อื่นๆ	557,818,936.67	128,857,317.35	11,575,043,360.48	12,261,719,614.50	7.41%
รวมรายได้ (1)	11,459,745,046.21	8,635,995,579.32	145,383,032,580.23	165,478,773,205.76	100.00%
ค่าระวาง	290,833,049.87	-	19,205,260,059.47	19,496,093,109.34	11.78%
ค่าเบี้ยประกันภัยสินค้า จ่ายที่รับขนส่งสินค้า	2,249,175.93	-	183,587,881.70	185,837,057.63	0.11%
ค่าประกันภัยอื่น ๆ เช่น อัคคีภัย รถยนต์	33,624,104.04	34,511,087.36	1,733,262,563.77	1,801,397,755.16	1.09%
ค่าสาธารณูปโภค	108,217,083.84	86,564,204.22	1,040,669,678.99	1,235,450,967.06	0.75%
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและ พลังงาน	1,676,786,068.05	965,876,266.41	10,606,250,893.81	13,248,913,228.27	8.01%
ค่าวัสดุหีบห่อ	63,310,126.89	-	229,038,683.31	292,348,810.20	0.18%
ค่าเสื่อมราคา (4)	485,866,968.60	562,578,590.12	6,190,876,446.80	7,239,322,005.52	4.37%
ค่าใช้จ่ายในการขายและ บริการอื่นๆ	3,465,289,574.71	4,136,726,383.10	28,049,532,782.90	35,651,548,740.71	21.54%
ค่าจ้างงานและ ค่าตอบแทนแรงงาน (5)	1,849,743,005.84	1,333,412,715.40	28,436,976,546.99	31,620,132,268.23	19.11%
ค่าธรรมเนียมและภาษี (6)	186,694,604.41	41,689,417.93	29,737,555,371.11	29,965,939,393.44	18.11%
รวมรายจ่าย (2)	8,162,613,762.18	7,161,358,664.55	125,413,010,908.84	140,736,983,335.57	85.05%
ส่วนเกินจากการ ประกอบการหรือกำไร (3) = (1)-(2)	3,297,131,284.02	1,474,636,914.77	19,970,021,671.39	24,741,789,870.19	14.95%
มูลค่าเพิ่ม (VA) = (3)+(4)+(5)+(6)	5,819,435,862.87	3,412,317,638.22	84,335,430,036.29	93,567,183,537.38	56.54%
มูลค่าเพิ่มต่อรายได้	50.78%	39.51%	58.01%	56.54%	-

โดยมีมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย 93,567.19 ล้านบาท เทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ณ ราคาประจำปี 2554 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ 11,120,518 ล้านบาท ดังนั้นมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย (LSPs) ปี 2554 คิดเป็น 0.84% แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 7-2

ตารางที่ 7-2 มูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย

หมวด	ชื่อหมวด	มูลค่าเพิ่ม (ล้านบาท)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมใน ประเทศ* (ล้านบาท)	มูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวล รวมในประเทศ (GDP)
63091	การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง	5,819.44	11,120,518	0.05%
63098	โลจิสติกส์	3,412.32		0.03%
63099	บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการ ขนส่ง	84,335.43		0.76%
อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)		93,567.19		0.84%

* ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ณ ราคาประจำปี 2554, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

7.3 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

การประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs) จะเริ่มต้นโดยทบทวนสถานภาพ ศักยภาพ และขีดความสามารถของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย จัดทำแบบสอบถาม และสำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย จากนั้นจึงนำข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการศึกษา รวบรวมและสำรวจ มาทำการประมวลผลเพื่อประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยมีผลการดำเนินการดังนี้

จากการสำรวจสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ปี 2555 ตัวอย่างแบบสอบถามส่วนใหญ่มาจากผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจกับต่างประเทศ พบว่า ศักยภาพของผู้ประกอบการโดยรวมในการประกอบธุรกิจอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี สามารถดำเนินการในสภาวะการณ์ตลาดที่รุนแรงและมีการแข่งขันที่สูงได้ เนื่องจากผลประกอบการโดยรวมมีอัตราเติบโตขึ้น อีกทั้งส่วนใหญ่คิดว่าอุตสาหกรรมนี้ยังมีแนวโน้มการเติบโตเพิ่มขึ้นได้อีกในอนาคต โดยมีปัจจัยที่น่าจะส่งกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ คือ การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน, เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ และสภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจ ที่ผู้ประกอบการเล็งเห็นว่าเป็นผลกระทบเชิงลบต่อการดำเนินธุรกิจ โดยสามารถสรุปสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ปี พ.ศ. 2555 ดังตารางที่ 7-3

ตารางที่ 7-3 สรุปสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ปี พ.ศ.2555

ปัจจัย	พ.ศ. 2555
จำนวนนิติบุคคลคงอยู่ (ราย)	4,188*
ทุนจดทะเบียนคงอยู่ (บาท)	24,142,485,999*
สัดส่วนผู้ถือหุ้น	
คนไทย	84%
ต่างชาติ	16%
สัดส่วนรายได้ต่อปี	
น้อยกว่า 1 ล้านบาท	1%
1-5 ล้านบาท	17%
5-10 ล้านบาท	13%
10-20 ล้านบาท	14%
20-50 ล้านบาท	19%
50-100 ล้านบาท	14%
10-200 ล้านบาท	7%
มากกว่า 200 ล้านบาท	15%
ศักยภาพของผู้ประกอบการโดยรวม	3.79 (ค่อนข้างดี)
สภาพตลาดของอุตสาหกรรม	
สถานการณ์ตลาด	(สัดส่วนความคิดเห็น = 100%)
การแข่งขันในปัจจุบันมีความรุนแรงมาก	21%
ลูกค้ามีอำนาจต่อรองสูง	20%
คู่แข่งในอุตสาหกรรมนี้มีเป็นจำนวนมาก	19%
บริษัทใหม่ ๆ เข้าสู่อุตสาหกรรมนี้ได้ง่าย	12%
อุตสาหกรรมนี้กำลังเติบโตและขยายตัว	12%
ลูกค้ามีความต้องการในการบริการเป็นจำนวนมาก	9%
คู่แข่งส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมนี้เป็นบริษัทขนาดเล็ก	4%
กำไรที่ได้รับอยู่ในอัตราที่น่าพึงพอใจ	3%
สภาพการแข่งขัน	สูง
สภาพของผลประกอบการ	มีอัตราเติบโตขึ้น
แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมในอนาคต	เพิ่มขึ้น

ตารางที่ 7-3 สรุปสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ปี พ.ศ.2555 (ต่อ)

ปัจจัย	พ.ศ. 2555
ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ	3.35 (ปานกลาง)
ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ	
การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน	3.83 (มาก-เชิงลบ)
เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ	3.59 (ค่อนข้างมาก)
สภาพการณ์ทางเศรษฐกิจ	3.58 (ค่อนข้างมาก-เชิงลบ)
การเข้ามาของต่างชาติในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหนักต่างๆที่มากขึ้น	3.32 (ปานกลาง-เชิงบวก)
ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่	3.30 (ปานกลาง-เชิงบวก)
การขาดสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ดีพอ	3.29 (ปานกลาง-เชิงลบ)
นโยบาย/การสนับสนุนของภาครัฐ	3.18 (ปานกลาง-เชิงบวก)
นโยบายการนำประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค	3.15 (ปานกลาง-เชิงบวก)
การมีผลบังคับใช้ของ FTA	3.13 (ปานกลาง-เชิงบวก)
การเปิดสนามบินใหม่และการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง	3.04 (ปานกลาง-เชิงบวก)

* กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ข้อมูล ณ วันที่ 10 ต.ค.2555)

* รวมผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจการค้ากับต่างประเทศ และผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจการค้าในประเทศ

หมายเหตุ : จำนวนนิติบุคคลคงอยู่ และทุนจดทะเบียนคงอยู่ คิดที่ 1 มกราคม 2555

7.4 ความสามารถในการแข่งขันเมื่อมีการเปิดการค้าเสรี AEC ของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ทั้งระบบ และอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

อุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ของประเทศไทยโดยส่วนมากยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติภายใต้การเปิดเสรี (ตารางที่ 7-4) จากการประเมินมีเพียงผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ ซึ่งเป็นสาขาย่อยของกลุ่มขนส่งเท่านั้นที่มีความพร้อมมากที่สุด แต่ก็ยังต้องใช้เวลาเตรียมตัวอีกประมาณ 1-2 ปี เพื่อสร้างความพร้อมให้มากกว่านี้ สำหรับกลุ่มอื่นๆ โดยส่วนมากยังต้องการเวลาในการปรับตัวและเตรียมความพร้อมอีกประมาณ 3-5 ปีจากการศึกษา [รศ.ดร.ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2555), ความพร้อมและการปรับตัวของสาขาบริการโลจิสติกส์ของไทยต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ, กรุงเทพฯ.]

ตารางที่ 7-4 สรุปความพร้อมของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์

กลุ่มผู้ให้บริการ	สถานะด้านการแข่งขัน ⁽¹⁾	ความพร้อมในการเปิดเสรี ⁽²⁾	ความสามารถในการปรับตัว ⁽³⁾
1. กลุ่มให้บริการการขนส่ง			
1.1 ผู้ให้บริการขนส่งโดยรถพ่วงและกึ่งพ่วง/รถบรรทุก	2 – 3	ไม่พร้อม	2 - 3 ปี
1.2 ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ	6 – 7	พร้อม	1 - 2 ปี
1.3 ผู้ให้บริการขนส่งทางรางหรือรถไฟ	4 – 5	ไม่พร้อม	3 - 4 ปี
1.4 ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ	?	?	?
2. กลุ่มคลังสินค้าและกระจายสินค้า	2 – 3	ไม่พร้อม	มากกว่า 5 ปี
3. กลุ่มขนส่งพัสดุและเอกสาร	2 – 4	ไม่พร้อม	4 ปี
4. กลุ่มการบรรจุภัณฑ์และหีบห่อสินค้า	2 – 3	ไม่พร้อม	3 - 4 ปี
5. กลุ่มบริการพิธีการศุลกากร	2 – 3	ไม่พร้อม	5 ปี
6. กลุ่มบริการระบบสารสนเทศสำหรับโลจิสติกส์	0 – 1	ไม่พร้อม	2 - 3 ปี
7. กลุ่มตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง	3 – 4	ไม่พร้อม	2 - 3 ปี

หมายเหตุ : (1) เป็นการให้ค่าคะแนนความพร้อมของภาคบริการโลจิสติกส์ในแต่ละสาขาย่อย โดยมีค่าคะแนน 0-10 (จากน้อยที่สุดไปมากที่สุด) (2) แสดงความพร้อมในการเปิดเสรีของสาขาย่อยบริการโลจิสติกส์ (ค่าคะแนน 6 คะแนนขึ้นไปคือพร้อม) และ (3) เป็นการประเมินว่าหากแต่ละสาขาย่อยจะมีความพร้อมต้องใช้เวลาเตรียมการนานกี่ปี

โดยความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต่อการเปิดการค้าเสรีนี้ [การเสวนาในหัวข้อ “มุมมองผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต่อการเปิดการค้าเสรี AEC” โดย ผศ. ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล และคณะ (29 กรกฎาคม 255)] เนื่องมาจากอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่อยู่ในระดับ SME ทำให้ไม่สามารถที่จะแข่งขันกับผู้ประกอบการจากต่างชาติที่มีเงินลงทุนสูงเข้ามาแข่งขัน เมื่อมีการเปิด AEC อย่างเป็นทางการ โดยมีปัจจัยที่แสดงถึงความไม่พร้อมของศักยภาพของผู้ประกอบการบริการโลจิสติกส์ไทยบนบริบทของ AEC ดังนี้

1. การบริหารจัดการไม่เป็นสากล ขาดบุคลากรที่มีความสามารถ ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดเล็กการบริหารแบบครอบครัว ทำให้มีข้อจำกัดในการให้บริการบริษัทข้ามชาติ
2. ไม่สามารถให้บริการแบบครบวงจร (Integrated Logistics Service Provider) เชี่ยวชาญงานเฉพาะด้านและมีขีดจำกัดในการให้บริการ ส่วนใหญ่แยกการให้บริการเป็นแต่ละส่วนงานโลจิสติกส์ ขาดความสะดวกและยุ่งยากในการใช้บริการ

3. ขาดเครือข่ายไม่สามารถให้บริการในลักษณะที่เป็น Door to Door Service เพราะขาดเครือข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศ
4. Non-Asset Logistics Service เป็นผู้ให้บริการที่ไม่มีคลังสินค้า รถบรรทุก เครื่องมืออุปกรณ์ในการให้บริการ ทำให้รับงานได้เฉพาะงานให้บริการพื้นฐาน เช่น งานชิปปิ้ง งานตัวแทนหรือนายหน้า งานเอกสาร เป็นต้น
5. ต้นทุนต่อหน่วยสูงทำให้แข่งขันไม่ได้ เพราะขาดอำนาจต่อรอง และต้องไปว่าจ้าง Subcontract
6. ขาดโอกาสในการเข้าถึงแหล่งทุนราคาถูก เพราะไม่มีหลักประกันและระบบบัญชีไม่น่าเชื่อถือ
7. มีข้อจำกัดในการเข้าเป็นโซ่อุปทานกับภาคอุตสาหกรรม การพัฒนาความเชื่อมโยงกันระหว่างภาคการผลิตกับภาคผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การพัฒนาที่ผ่านมา ด้านผู้ให้บริการกับผู้ให้บริการไม่มีการเชื่อมโยง การพัฒนาเป็นแบบคู่ขนาน
8. ขาดการบูรณาการและขาดองค์กรกลางที่เข้มแข็ง สมาคมที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีอยู่เป็นจำนวนมาก ต่างดำเนินธุรกรรมโดยไม่เชื่อมโยงกัน
9. ขาดการพัฒนาและภาครัฐไม่เข้าใจ ตามตัวเลขของกระทรวงพาณิชย์ แจ้งว่ามีเกือบ 20,000 ราย ธุรกิจเหล่านี้แข่งขันไม่ได้ จำเป็นจะต้องมียุทธศาสตร์ มีเจ้าภาพอย่างแท้จริง

โดยในการร่วมเสวนานั้น ยังได้มีการนำเสนอแนวทางการส่งเสริมพัฒนาภาคบริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันและเข้าถึงโอกาสภายใต้ AEC ดังนี้

1. การส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขัน : Competitiveness
 - 1) ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่เป็น SME การให้บริการโลจิสติกส์เพียงด้านใดด้านหนึ่งเท่านั้น
 - 2) ภายใต้อาเซียน AEC หากจะให้สามารถแข่งขันได้ จำเป็นจะต้องมีการรวมกลุ่มกันให้บริการแบบ Integrated Logistics Service Provider เพื่อให้สามารถให้บริการโลจิสติกส์ได้แบบครบวงจร
 - 3) สนับสนุนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสร้าง LSP Best Practice Model
 - 4) ส่งเสริมให้มีการประกวดหรือให้รางวัลประกาศเกียรติคุณ ซึ่งจะทำให้เกิดมีการพัฒนาและก่อให้เกิดขีดความสามารถในการแข่งขัน
 - 5) การให้สามารถเข้าถึงแหล่งทุนต้นทุนต่ำ

2. การยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นคลัสเตอร์ : Cluster Logistics Service

- 1) การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยในการจับคู่ธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการไทยด้วยกันเอง เพื่อให้สามารถรับงานได้ครบวงจร
- 2) สมาชิกลอจิสติกส์แห่งชาติ ภายใต้การขาดเอกภาพ รวมทั้งระดับการพัฒนาของแต่ละสมาคมที่แตกต่างกัน ไม่ได้ช่วยแก้ปัญหาในด้านขีดความสามารถในการแข่งขัน
- 3) ในระยะยาวหากจะพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้เข้มแข็งจะต้องมีการยกระดับเป็นสมาชิกลอจิสติกส์แห่งชาติ ซึ่งจะต้องมีการออก พ.ร.บ.มารองรับ
- 4) การส่งเสริมให้ LSP เป็นส่วนหนึ่งในโซ่อุปทานของผู้ผลิต ภาคบริการโลจิสติกส์ไม่สามารถแยกการพัฒนาต่างหากออกจากการผลิตได้

3. การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกของผู้ประกอบโลจิสติกส์ในการลงทุนในต่างประเทศ : AEC Opportunity

- 1) ผู้ประกอบการไทยขาดกลยุทธ์ ขาดความเข้าใจและการไม่สามารถเข้าถึงโอกาสการเข้าสู่ AEC
- 2) ภายใต้การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หน่วยงานของรัฐ เช่น BOI กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตร กระทรวงคมนาคม ฯลฯ จึงควรร่วมมือกันด้วยการส่งเสริมผู้ประกอบการไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน
- 3) ส่งเสริมจับคู่ธุรกิจกับผู้ร่วมทุนในต่างประเทศ โดยเฉพาะในอาเซียน เพื่อให้สามารถเข้าถึงการเปิดเสรีด้านการลงทุนของ AEC ในปี พ.ศ.2558

4. การสร้างเครือข่ายโซ่อุปทานด้านโลจิสติกส์ : Supply Chain Network

- 1) ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงในโซ่อุปทานด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศอาเซียนให้มีความเข้มแข็ง
- 2) สนับสนุนให้มีการจัดงาน AEC Logistics Fair ในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ภาคบริการโลจิสติกส์ไทยสามารถออกไปเสนอบริการกับลูกค้าโดยตรงในกลุ่มประเทศอาเซียน
- 3) Business Matching การได้พบปะจับคู่ธุรกิจกับผู้ประกอบการในอาเซียน เพื่อเป็นการพัฒนาเครือข่ายโซ่อุปทานด้านโลจิสติกส์

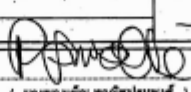
เมื่อเจาะลึกลงไปที่ธุรกิจตัวแทนพิธีการทางศุลกากร หรือธุรกิจซิปป์ของประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการระดับ SME พบว่าพร้อมเข้าสู่การค้าเสรี AEC อันเนื่องมาจากผู้ประกอบการในธุรกิจนี้มีรูปแบบการดำเนินธุรกิจการค้ากับต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ โดยมีข้อเสนอต่อหน่วยงานรัฐดังนี้

1. หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศการนำเข้า-ส่งออก ศุลกากรเป็นหน่วยงานหลัก ตรวจสอบสินค้า ตรวจสอบคน และหน่วยงานตรวจพืชและสัตว์ อาหารและยา (บกและน้ำ) ทั้งหมดนี้ต้องอ่านกฎหมายไปในแนวทางเดียวกัน
2. แนวทางเดียวกันนี้หมายถึงอำนาจการค้าระหว่างประเทศ สนับสนุนการส่งออกนำเงินตราเข้าประเทศ
3. ระเบียบใดที่เป็นอุปสรรค ล้าหลัง หรือ ประกาศใช้มานานมาก สภาพปัจจุบันการแข่งขันทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ เป็นปัจจัยหลัก ในการนำพาประเทศชาติ ก้าวไปข้างหน้า
4. มีการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สักคายน่า ปรับปรุง แก้ไข เปลี่ยนแปลง ระเบียบหน่วยงานราชการทุกหน่วย ที่เกี่ยวข้องการนำเข้าส่งออก ที่ไม่อำนาจการค้าระหว่างประเทศ

อีกทั้งยังมีการนำเสนอยุทธศาสตร์ทั้งทำงานสัมมนาในครั้งนี้ที่ว่า “การค้าชายแดน การค้าข้ามแดน การค้าผ่านแดน เป็นโอกาสเดียวของประเทศไทย ที่จะหลุดพ้นจากวังวนเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลกที่กำลังเผชิญอยู่”

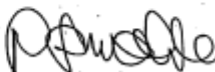
ภาคผนวก ก.
ตัวอย่างข้อมูลงบการเงิน

แบบ สป.บพ. 3

 แบบนำส่งงบการเงิน		คำขอรับเจ้าหน้าที่ เลขที่รับ 51901327082 วันที่ ๙ พ.ค. ๒๕๕๙ เจ้าหน้าที่ เป็ญศิริ	
เลขทะเบียนนิติบุคคล		0-10-5-537-08194-5	
1.เอกสาร ☒ งบการเงินฉบับนิติบุคคลวันที่ ☒ 31 ธันวาคม 2554 ☐ ☒ บัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นในใบประกอบงบการเงินประจำปีเมื่อวันที่ 28/04/2555 ☐ แบบนำส่งงบการเงินที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนระหว่างประเทศ (แบบ สป.บพ.3/1) ☐			
2.ชื่อ ชื่อ ☐ ทำง่วนส่วนนิติบุคคล ☐ ชื่อ ☐ ชื่อ ☐ ☒ บริษัทจำกัด ☐ บริษัทมหาชน ☐ ชื่อ ☐ ชื่อ ☐ ☐ นิติบุคคลต่างประเทศ ☐ ชื่อ ☐ ชื่อ ☐ ☐ อื่นๆ ☐ ชื่อ ☐ ชื่อ ☐ อ-ตาม ☐ โทรสาร ☐			
3.ที่ตั้ง สำนักงานเลขที่ ☐ ซอย ☐ ถนน ☐ เลขที่ ☐ ตำบล ☐ อำเภอ ☐ จังหวัด ☐ กรุงเทพมหานคร			
4.ผู้ทำ บัญชี ชื่อ ☐ นาย ศุภราช ชูธรรม ☐ อ-ตาม ☐ รหัสผู้ทำบัญชี 3100902319203 โทร ☐			
5.ผู้สอบ บัญชีรับ อนุญาต ชื่อ ☐ นาง เมธพร ชูธรรม ☐ อ-ตาม ☐ เลขทะเบียนผู้สอบบัญชี 2899 โทร ☐			
6.บัญชี สิ้นค้า บริการที่ ประกอบ การ		รายการ 1. บริการรับฝากเอกสารโดยการจัดเอกสาร 2. บริการจ้างพิมพ์เอกสาร	อัตราเงินและ ของรายได้รวม 40 % 80 %
7.คำ รับรอง		ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความที่ระบุในแบบนำส่ง งบการเงินและงบการเงินที่ส่งมาพร้อมนี้ได้จัดทำขึ้น อย่างถูกต้องครบถ้วน ตามความเป็นจริงและตามมาตรฐาน การบัญชี ลงชื่อ  (นางพวงทอง พงษ์ทอง) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินงานของบริษัท วันที่ ☐ (นางพวงทอง)	

SPRINT PACKAGING

บริษัท สปีดี แพคเกจ เอ็กซ์เพรส จำกัด		หน้าที่ 2 ของ 5 หน้า
งบกำไรขาดทุนเปรียบเทียบ		
สำหรับแต่ละปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553		หน่วย : บาท
รายได้ :-	2554	2553
รายได้จากการบริการจ้างเหมา	155,037,780.39	95,464,954.67
รายได้จากการรับส่งเอกสาร	75,978,723.56	46,417,305.90
รายได้จากค่าขนส่ง	2,822,000.00	354,000.00
ดอกเบี้ยรับและอื่นๆ	22,796.30	45,168.40
รวมรายได้	233,861,300.25	142,281,428.97
ค่าใช้จ่าย :-		
ต้นทุนการบริการ	191,510,324.65	111,097,673.44
ค่าใช้จ่ายในการขาย	2,076,498.26	2,683,997.53
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	24,353,994.13	17,355,631.50
ค่าใช้จ่ายอื่น	201,127.60	-
รวมค่าใช้จ่าย	218,141,944.64	131,137,302.47
กำไรก่อนหักค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้ฯ	15,719,355.61	11,144,126.50
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	228,191.97	154,113.68
กำไรก่อนหักภาษีเงินได้นิติบุคคล	15,491,163.64	10,990,012.82
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	4,812,056.65	3,319,079.39
กำไรสุทธิ	10,679,106.99	7,670,933.43
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น :-		
กำไรสุทธิ(บาท/หุ้น)	1,067.91	767.09


กรรมการ
(นางพวงเพ็ญ พาณิชปทุมพงศ์)



บริษัท สปีดี แพคเกจจิ้ง เอ็กซ์เพรส จำกัด

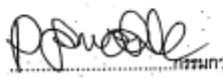
หน้าที่ 3 ของ 5 หน้า

งบรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการบริหาร

สำหรับแต่ละปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

หน่วย : บาท

	2554	2553
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	17,231,612.85	12,595,926.00
ค่าเสื่อมราคา	1,614,335.59	1,119,985.40
เงินชดเชยความเสียหาย	1,002,729.55	208,284.30
ค่าเช่า	600,000.00	600,000.00
ค่าที่ปรึกษา	480,000.00	750,000.00
ค่าธรรมเนียมและภาษีอื่น	455,818.07	71,889.75
สวัสดิการ	440,719.20	234,793.75
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	439,177.53	149,337.55
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพาหนะ	398,485.59	211,590.53
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	349,194.70	236,453.17
ค่าบริการทางวิชาชีพ	261,000.00	279,500.00
ค่าโทรศัพท์และไปรษณีย์	251,914.72	215,524.78
ค่าใช้จ่ายในการจัดกิจกรรม	192,883.00	175,803.50
ค่าไฟฟ้า-น้ำประปา	187,549.33	152,154.15
ภาษีและรายจ่ายต้องห้าม	144,583.70	73,585.14
ค่าเบี้ยประกันภัย	112,688.10	42,279.53
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	82,804.27	18,988.89
ค่าสอบบัญชี	55,000.00	45,000.00
ค่าสัมมนาและฝึกอบรม	40,500.00	2,800.00
วัสดุสำนักงานใช้สิ้นเปลือง	28,336.90	60,410.06
ค่าสมาชิกและวารสาร	19,631.03	33,270.00
เงินบริจาค	5,000.00	49,957.00
ค่าบริการสำนักงาน		28,136.00
รวมค่าใช้จ่าย	24,353,964.13	17,355,631.50


(นางพวงเพ็ญ พานิชปฐมพงศ์)



บริษัท สปีดี แพคเกจจิ้ง เอ็กซ์เพรส จำกัด

หน้า 5 ของ 5 หน้า

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

3 ค่าใช้จ่ายในการขาย :-

ประกอบด้วย	2554	2553
ค่าขายหน้าและส่งเสริมการขาย	1,569,741.68	2,190,100.00
ค่ารับรอง	411,906.97	269,065.50
ค่าใช้จ่ายในการโฆษณา	50,052.61	109,002.33
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	44,797.00	115,829.70
รวม	2,076,498.26	2,683,997.53

4 เงินค้ำประกันตามสัญญาจ้างงาน :-

ประกอบด้วย		
เงินค้ำประกัน - เงินสด	534,796.83	บาท
เงินค้ำประกัน - โดยสถาบันการเงิน	11,285,314.55	บาท
รวม	11,820,111.38	บาท

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเงินค้ำประกันตามสัญญาจ้างงาน 20 ล้านบาท ให้กับธนาคารพาณิชย์ไทย โดยมีหลักทรัพย์ของกรรมการเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน ซึ่งได้แสดงไว้ในรายการ "หนี้สินไม่ผูกพันอื่น"

5 ฤดูกาลระหว่างปี :-

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาซื้อขายอาคาร เงิน 3.6 ล้านบาท ให้กับ ธนาคารพาณิชย์ไทย อัตราดอกเบี้ย 12.35% ต่อปี โดยให้ธนาคารพาณิชย์เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน ซึ่งได้แสดงรวมไว้ในรายการ "หนี้สินไม่ผูกพันจากสถาบันการเงิน"

6 เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน :-

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าซื้อรถยนต์ ให้กับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง เป็นระยะเวลา 3 ปี อัตราดอกเบี้ย MRR ต่อปี และสัญญาซื้อขายอาคาร ตามหมายเหตุ ข้อ 6

7 ค่าใช้จ่ายอื่น :-

บริษัทฯ ได้จำหน่ายทรัพย์สิน ประเภทรถยนต์ 1 คันมูลค่า 1 ล้านบาท ซึ่งได้บันทึกให้ผลขาดทุนจากการจำหน่ายไว้ในรายการ "ผลขาดทุนจากการจำหน่ายทรัพย์สิน"

8 กำไรขาดทุนก่อน :-

กำไรก่อนหัก ค่าเสื่อมค่าโดยการหักค่าเสื่อมค่าลง ด้วย จำนวนเงินที่ออกจำหน่ายทั้งหมด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554



กรรมการ
(นางพรเพ็ญ พาณิชปฐมพงศ์)



แบบส.บข.3

 แบบนำส่งงบการเงิน		สำหรับเจ้าหน้าที่ เลขรับที่ <u>๕๕๐๔๒๐๐๐๗๒๖</u> วันที่รับ <u>20 มี.ย. 2555</u> เจ้าหน้าที่ <u>๕</u>	
เลขทะเบียนนิติบุคคล 0-10-5545-13285-5			
บอกสาร	☒ งบการเงินรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 ☐ อื่นๆ ระบุ _____ ☒ บัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นในไว้ประชุมสามัญประจำปีเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2555 ☐ แบบนำส่งงบการเงินที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนระหว่างประเทศ (แบบ ส.บข.3/1) ☐ ส่งธนาคารแห่งประเทศไทย		
2.ชื่อ กิจการ	☐ ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล ☐ ห้างหุ้นส่วนจำกัด ☒ บริษัทจำกัด บริษัท โออิซูรุ ซูเปอร์ แทคเคจิจัง ซิสเต็ม จำกัด ☐ บริษัทมหาชน ☐ นิติบุคคลต่างประเทศ ☐ _____ ☐ กิจการร่วมค้า _____ e-mail _____ โทร. 038-454149-54 โทรสาร 038-454155-56		
3.ที่ตั้ง	สำนักงานใหญ่เลขที่ 700/882 _____ ถนน _____ ตำบล/แขวง บ้านเก่า อำเภอเขตแดนทอง จังหวัด บึงฉลือ		
4.ผู้ทำ บัญชี	(นาย/นาง/นางสาว) ฐิรา โชติพงษ์ _____ e-mail c_ruchira@oizuru.co.th รหัสผู้ทำบัญชี 90124431 _____ โทร 038-454149-54 ext. 111,081-6344889		
5.ผู้ตอบ บัญชี ยูนิต	(นาย/นาง/นางสาว) ตรี บรรณศิริ _____ e-mail admin@kelricpa.thmail.com เลขทะเบียนผู้สอบบัญชี 1659 _____ โทร. 02-5740758		
6.สรุป อันคว ประกอบ การ	รายการ 1. สิ้นค้าเกี่ยวกับบรรจุภัณฑ์ชิ้นส่วนรถยนต์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์สำหรับรถจักรยานยนต์ 2. _____	อัตราร้อยละ ของรายได้รวม 99.17 % _____ %	รหัสธุรกิจ 25202 _____
7.คำ รับรอง	ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความที่ระบุไว้ในแบบนำส่ง งบการเงินและงบการเงินที่จัดส่งมาพร้อมนี้ได้จัดทำขึ้น อย่างถูกต้องครบถ้วน ตามความเป็นจริงและตามมาตรฐาน การบัญชี ลงชื่อ: <u>相谷 昌利</u> ลงชื่อ: _____ (นายนาโอโตะชิ โอโตะยะ) หัวหน้าผู้จัดการกรรมการผู้มีอำนาจ วันที่ 20 เมษายน 2555		

บริษัท โออิซูรุ ซูเก็น แพคเกจจิ้ง ซิสเต็ม จำกัด			
งบกำไรขาดทุน			
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553			
		(บาท)	
	2554	2553	
รายได้			
รายได้จากการขาย	319,527,173.81	262,420,035.01	
รายได้อื่น	2,687,552.79	1,735,360.55	
รวมรายได้	322,214,726.60	264,155,395.56	
ค่าใช้จ่าย			
ต้นทุนขาย (หมายเหตุ 10)	271,716,917.89	224,123,082.82	
ค่าใช้จ่ายในการขาย (หมายเหตุ 11)	12,469,819.53	13,652,687.45	
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (หมายเหตุ 12)	30,105,406.88	29,673,876.02	
ค่าใช้จ่ายอื่น	24,909.17	121,909.17	
รวมค่าใช้จ่าย	314,317,053.47	267,571,555.46	
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	7,897,673.13	(3,416,159.90)	
ต้นทุนทางการเงิน	-	4,611.84	
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	7,897,673.13	(3,420,771.74)	
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	1,487,041.91	-	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	6,410,631.22	(3,420,771.74)	
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน			
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น	1,635.37	(872.65)	
จำนวนหุ้นสามัญ	3,920	3,920	

ขอรับรองว่าถูกต้อง


(นายโออิชิ โซโตมูระ)
กรรมการผู้จัดการ



หมายเหตุประกอบงบการเงินถือเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

		(บาท)
10. ต้นทุนขาย	2554	2553
สินค้าคงเหลือต้นงวด		
สินค้าสำเร็จรูป	5,429,854.93	5,670,543.73
รวม ต้นทุนขาย		
ซื้อสินค้า	273,488,408.16	221,822,798.19
ค่าใช้จ่ายในการนำเข้า	35,072.76	34,573.55
ค่าใช้จ่ายสินค้าด้วยช่าง	1,418,638.99	610,370.95
ค่าจ้างทำของ	550,593.72	614,575.33
ค่าดอกเบี้ย	974,880.00	798,960.00
ค่าแก๊สใช้งาน	43,935.70	1,116.00
รวมต้นทุนขาย	276,511,529.33	223,882,394.02
สินค้ามีไว้เพื่อขาย	281,941,384.26	229,552,937.75
หัก สินค้าปลายงวด		
สินค้าสำเร็จรูป	10,224,466.37	5,429,854.93
ต้นทุนขาย - สุทธิ	271,716,917.89	224,123,082.82

ขอรับรองว่าถูกต้อง


(นายณฐา อินทธรณ์)
กรรมการผู้จัดการ



หมายเหตุประกอบงบการเงินถือเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

	2554	2553
11. ค่าใช้จ่ายในการขาย		
ค่าของขวัญของกำนัล	33,075.00	37,320.00
ค่ารับรอง	301,998.57	1,209,765.83
ค่าขนส่ง	5,519,797.01	5,047,653.59
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการส่งออก	-	4,269.80
เงินเดือน	2,257,034.33	2,228,596.67
โบนัสพนักงาน	746,227.50	630,962.00
ค่าล่วงเวลา	462,721.18	405,191.56
ค่าเบี้ยเลี้ยง	33,100.00	43,300.00
ค่าที่พักอาศัย	37,333.33	49,333.33
ค่าเดินทาง	45,505.79	59,299.18
ค่าสวัสดิการพนักงาน	486,508.45	203,062.63
กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	69,183.28	62,362.71
ค่าประกันสังคม	91,243.00	91,656.00
ค่าค่าน้ำ	176,666.66	208,666.67
ค่าโทรศัพท์	46,100.00	37,000.00
ค่าโทรศัพท์	137,835.18	109,458.32
ค่าซ่อมบำรุงรถบรรทุก	16,808.70	12,148.39
ค่าซ่อมบำรุงเครื่องจักร	51,360.78	152,451.49
ค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษารถยนต์	5,445.00	3,380.00
ค่าพาหนะเดินทาง-พนักงาน	626,007.80	464,505.73
ค่าเช่ารถยนต์	1,019,790.84	1,277,352.00
ค่าเสื่อมราคา	306,077.13	1,314,951.55
รวมค่าใช้จ่ายในการขาย	12,469,819.53	13,652,687.45

ขอรับรองว่าถูกต้อง


(นายนาโตช อิกะชะ)

กรรมการผู้จัดการ



หมายเหตุประกอบงบการเงินนี้เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

	(บาท)	
	2554	2553
12. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	12,510,494.26	12,806,412.18
ค่าการสื่อสาร และสาธารณูปโภค	1,671,116.62	1,612,315.42
ค่าซ่อมบำรุง	566,233.04	341,290.88
ค่าเสื่อมราคา	508,807.23	726,196.03
วัสดุสิ้นเปลือง	895,299.22	1,437,299.25
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	105,582.45	102,327.58
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	13,695,426.44	12,482,071.04
ค่าธรรมเนียม, ค่าเบี้ยประกัน	152,447.62	165,963.64
รวมค่าใช้จ่ายในการบริหาร	30,105,406.88	29,673,876.02

13. การจัดการประเภทรายการใหม่

บริษัท ได้จัดประเภทรายการบัญชีในงบการเงินสำหรับงวด 2553 ใหม่เพื่อสอดคล้องกับการแสดงรายการ ในงบการเงินสำหรับงวดปี 2554 และเป็นไปตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดรายการย่อที่ ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ. 2554 ให้มีผลบังคับใช้สำหรับการจัดทำงบการเงินซึ่งมีรอบบัญชีเริ่มต้นหรือหลัง วันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป ๗

ขอรับรองว่าถูกต้อง



(นายนาโตโตจิ ไชยยะ)

กรรมการผู้จัดการ



หมายเหตุประกอบงบการเงินถือเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

ภาคผนวก ข.

ตัวอย่างแบบสอบถามที่จะใช้ในการประเมิน
มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์



แบบสอบถามโครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาโครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย จัดทำขึ้นโดยศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งได้รับมอบหมายจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้ดำเนินการศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ อันประกอบด้วยหมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง 63098 โลจิสติกส์ (Logistics) และ 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่ง ตามการจัดหมวดหมู่ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ และนำข้อมูลที่กำหนดแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยต่อไป

แบบสอบถามนี้ประกอบด้วยคำถาม 5 ส่วน คือ

1. ข้อมูลทั่วไป
2. รายได้จากการดำเนินงาน
3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน
4. ค่าจ้างและค่าตอบแทนแรงงาน
5. ค่าธรรมเนียมและภาษี

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ขอรับรองว่าจะเก็บรักษาข้อมูลของท่านไว้เป็นความลับ ข้อมูลที่ได้รับนั้นจะถูกนำเสนอในภาพรวมและถูกนำไปใช้ประโยชน์สำหรับการศึกษาเท่านั้น ศูนย์ฯหวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามให้สมบูรณ์ทุกข้อ และขอขอบพระคุณท่านที่กรุณาสละเวลาในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

1. ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัท.....

ที่อยู่สำนักงาน.....

เว็บไซต์ โทรศัพท์

โทรสาร.....

จำนวนพนักงาน ☐ 1-50 คน ☐ 51-200 คน ☐ 200 คนขึ้นไป.....

TSIC code

2. รายได้จากการดำเนินงานปี พ.ศ.2554

แหล่งที่มาของรายได้	รายได้ต่อปี (บาทต่อปี)
2.1 รายได้ของกิจการ/ธุรกิจ	
- รายได้จากการให้บริการเกี่ยวกับการขนส่ง (รายได้หลัก)	
- รายได้จากค่าระวาง	
- รายได้จากค่าประกันสินค้า	
- รายได้อื่นๆ	
รวมรายได้ทั้งหมด (บาทต่อปี)	

3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

รายการ	มูลค่า (บาท)
3.1 ค่าระวาง	
3.2 ค่าเบี้ยประกันภัยสินค้าจ่ายที่รับขนส่งสินค้า	
3.3 ค่าประกันภัยอื่น ๆ เช่น อัคคีภัย รถยนต์	
3.4 ค่าสาธารณูปโภค	
3.5 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและพลังงาน	
3.6 ค่าวัสดุหีบห่อ	
3.7 ค่าเสื่อมราคา	
3.8 ค่าใช้จ่ายในการขายและบริการอื่นๆ	

4. ค่าจ้างงานและค่าตอบแทนแรงงาน (ได้แก่ เงินเดือน ค่าล่วงเวลา โบนัส เงินประกันสังคม ค่ารักษาพยาบาล ค่าอาหาร ค่าที่พัก)

รายการ	มูลค่า (บาท)
ค่าจ้างแรงงานและค่าตอบแทน (พนักงานประจำ พนักงานชั่วคราว แรงงานในครัวเรือน)	
รวม.....	

5. ค่าธรรมเนียมและภาษี (ได้แก่ เงินอุดหนุนจากรัฐ ค่าอากรแสตมป์ ภาษีต่างๆ เช่น ภาษีมูลค่าเพิ่มสุทธิ ภาษีป้าย ภาษีที่ดิน ยกเว้น ภาษีเงินได้นิติบุคคล)

รายการ	มูลค่า (บาท)
ค่าธรรมเนียมและภาษี	
รวม.....	

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
และศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
*** ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความร่วมมือของท่าน ***

กรุณาส่งแบบสอบถามมาที่

คุณพัทธวธ ฐาปนวงศ์เวช (ผู้จัดการโครงการ)

Tel : 02-470-8436-37

Fax : 02-470-8435

Mobile : 086-510-6840

E-Mail : pattarawut_tap@hotmail.com

ภาคผนวก ค.

ตัวอย่างแบบสอบถามที่จะใช้ในการประเมิน
สถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์



แบบสอบถามสำหรับศึกษาสถานภาพ ศักยภาพ ชัดความสามารถและความต้องการต่างๆ
ในการประเมินและพัฒนาอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

(สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจตัวแทนออกของ (Customs Broker) และตัวแทนขนส่ง (Freight Forwarder))

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาโครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย จัดทำขึ้นโดย ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งได้รับมอบหมายจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้ดำเนินการศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาสถานภาพและศักยภาพของ อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย อันประกอบด้วยหมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง 63098 โลจิสติกส์ (Logistics) และ 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่ง ตามการจัดหมวดหมู่ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อกำหนด แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยต่อไป

แบบสอบถามนี้ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วน คือ

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปขององค์กร รูปแบบการให้บริการ และความจำเป็นในการปรับตัวในด้านต่าง ๆ
- ส่วนที่ 2 สถานภาพและขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ขอรับรองว่าจะเก็บรักษาข้อมูลของท่านไว้เป็นความลับ ข้อมูลที่ได้รับนั้นจะถูก นำเสนอในภาพรวมและถูกนำไปใช้ประโยชน์สำหรับการศึกษานั้น ศูนย์ฯหวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้รับความอนุเคราะห์จาก ท่านในการตอบแบบสอบถามให้สมบูรณ์ทุกข้อ และขอขอบพระคุณท่านที่กรุณาสละเวลาในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อองค์กร :

ที่อยู่ :

Website :

ชื่อ-นามสกุล :ตำแหน่ง.....

โทรศัพท์ :โทรสาร :

เบอร์โทรศัพท์มือถือ :

E-mail :

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ ให้ตรงตามข้อเท็จจริง / ความคิดเห็นของท่าน หรือเติมข้อมูลลงในช่องว่าง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปขององค์กร รูปแบบการให้บริการ และความจำเป็นในการปรับตัวในด้านต่าง ๆ

1. รูปแบบของธุรกิจปัจจุบัน (Business Model) และลักษณะการให้บริการในปัจจุบัน (Services & Products)

1.1. องค์กรของท่านดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ด้านใดเป็นหลัก

- ☐ ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)
☐ ตัวแทนออกของ (Customs Broker)

1.2. ท่านให้บริการด้านใดบ้าง (นอกเหนือจากธุรกิจหลักตามข้อ 1.1) เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

- ☐ Customs Broker ตัวแทนออกของให้กับผู้ส่งสินค้าหรือ ผู้รับสินค้า
- ☐ Forwarding Business ตัวแทนในการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแต่ดำเนินงานในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้า
- Transportation Provider
- ☐ ขนส่งสินค้าทางถนน ☐ ขนส่งสินค้าทางราง
- ☐ ขนส่งสินค้าทางน้ำ/ทะเล ☐ ขนส่งสินค้าทางอากาศ
- ☐ Packing รับจัดการบรรจุหีบห่อรวมไปถึงบรรจุภัณฑ์
- ☐ Warehouse ให้บริการด้านโกดังหรือโรงพักสินค้าหรือการบริหารจัดการ Warehouse โดยใช้เครื่องมือและแรงงานของตนเองให้กับผู้ใช้บริการที่มี Warehouse เป็นของตัวเอง แต่ไม่ประสงค์จะดำเนินการบริหารจัดการเอง
- ☐ Stevedoring ให้บริการด้านแรงงาน คนงาน เพื่อการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์
- ☐ Multimodal Transport ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ☐ Logistics Service ผู้ให้บริการบริหารโลจิสติกส์ในระบบห่วงโซ่อุปทานครบวงจร
- ☐ Business Consultant ผู้ให้คำปรึกษาเชิงธุรกิจแก่ผู้นำเข้าและส่งออก
- ☐ อื่นๆ โปรดระบุ _____

1.3 สัดส่วนผู้ถือหุ้นขององค์กรท่านเป็นอย่างไร

ผู้ถือหุ้นคนไทย _____ %
ผู้ถือหุ้นต่างชาติ _____ %

1.4. องค์กรของท่านให้บริการด้านโลจิสติกส์มาแล้วกี่ปี _____ ปี

1.5. องค์กรของท่านมีสำนักงานสาขาในต่างจังหวัดหรือต่างประเทศในการให้บริการหรือไม่

- ☐ ไม่มี
- ☐ มี จำนวน _____ แห่ง
- ตั้งอยู่ที่ 1. _____
2. _____
3. _____

1.6. องค์กรของท่านมีรายได้ต่อปีประมาณ

- | | |
|---|--|
| ☐ น้อยกว่า 1 ล้านบาท | ☐ 1- 5 ล้านบาท |
| ☐ 5 – 10 ล้านบาท | ☐ 10 – 20 ล้านบาท |
| ☐ 20 – 50 ล้านบาท | ☐ 50 – 100 ล้านบาท |
| ☐ 100 – 200 ล้านบาท | ☐ มากกว่า 200 ล้านบาท |

1.7. องค์กรของท่านมีพนักงานจำนวนทั้งสิ้น _____ คน

ระดับบริหาร _____ คน

ระดับปฏิบัติการ _____ คน

1.8. ลักษณะการให้บริการธุรกิจตัวแทน เป็นอย่างไร

- ในปัจจุบันองค์กรของท่านมีจำนวนลูกค้ามาใช้บริการโดยเฉลี่ยเดือนละกี่ราย _____ ราย
- กลุ่มลูกค้าเป้าหมายหลักของท่านได้แก่
 - ☐ กลุ่มอุตสาหกรรมการผลิต ร้อยละ _____
 - ☐ กลุ่มธุรกิจซื้อขายไป ร้อยละ _____
- การให้บริการของท่านเป็นการให้บริการกับบริษัทในเครือหรือไม่ อย่างไร
 - ☐ บริการให้กับบริษัทในเครือ คิดเป็น _____ %
 - ☐ บริการให้ผู้ผลิต ผู้จัดจำหน่ายทั่วไป คิดเป็น _____ %
 - ☐ อื่นๆ โปรดระบุ _____ คิดเป็น _____ %
 - รวม _____ 100 %
- โดยปกติท่านทำสัญญาการจัดจ้างการให้บริการกับลูกค้าในลักษณะใด
 - ☐ สัญญาระยะสั้นเป็นครั้งคราว ☐ สัญญาระยะเวลา 1 ปี
 - ☐ สัญญาระยะเวลา 1 – 3 ปี ☐ สัญญาระยะเวลามากกว่า 3 ปีขึ้นไป
- องค์กรของท่านดำเนินธุรกิจแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์หรือไม่ อยู่ในลักษณะใด
 - ☐ ไม่ได้ใช้พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เลย
 - ☐ ใช้อีเมลในการติดต่อแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารเท่านั้น
 - ☐ ใช้ Website ในการให้ข้อมูลกับลูกค้าเท่านั้น
 - ☐ ใช้ Website ในการทำการซื้อขายและแลกเปลี่ยนข้อมูล
 - ☐ อื่นๆ โปรดระบุ _____
- องค์กรของท่านดำเนินพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์หรือไม่ อย่างไร
 - ☐ ไม่มี เพราะ _____
 - ☐ มี และมีประเภทของเอกสารที่ใช้แลกเปลี่ยนทางศุลกากรดังนี้
 - ☐ ใบขนสินค้าออก ☐ บัญชีราคาสินค้า
 - ☐ ใบขนสินค้าเข้า ☐ บัญชีสินค้าทางอากาศ
 - ☐ ใบกำกับการขนย้ายสินค้า ☐ บัญชีสินค้าทางเรือ
 - ☐ รายงานเรือ/อากาศยาน ☐ บัญชีตู้สินค้า
 - ☐ อื่น ๆ โปรดระบุ _____
- ส่วนใหญ่แล้ว การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กรท่านเป็นแบบใด
 - ☐ กำหนดโดยบริษัทเจ้าของสินค้า ☐ กำหนดโดยบริษัทท่านเอง
 - ☐ กำหนดโดยบริษัทขนส่ง ☐ อื่นๆ โปรดระบุ _____

- กรณีที่เป็นตัวแทนให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ ท่านมีลักษณะการเข้าใช้ท่าเรือเป็นแบบใด
 - ☐ จัดการขนส่งโดยมีท่าเรือเป็นของตนเอง
 - ☐ เข้าใช้ท่าเรือใดๆ ตามที่ลูกค้ากำหนด
 - ☐ เลือกใช้ท่าเรือใดๆ โดยกำหนดเอง
 - ☐ อื่นๆ โปรดระบุ _____

1.9 องค์กรของท่านมีผลประกอบการในปีที่ผ่านมาเป็นอย่างไร (เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านั้น)

- ☐ กำไรเพิ่มขึ้น _____ % และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____ %
- ☐ กำไรลดลง _____ % และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____ %
- ☐ ผลประกอบการคงที่โดยเฉลี่ยใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา
- ☐ ขาดทุนเพิ่มขึ้น _____ % และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____ %
- ☐ ขาดทุนลดลง _____ % และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____ %

2. การดำเนินงานของท่านมีขอบเขตการให้บริการในระดับใด

- ☐ ให้บริการภายในประเทศประเทศ
- ☐ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะประเทศที่ใกล้เคียงเท่านั้น
- ☐ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะบางพื้นที่เท่านั้นทั้งใกล้และไกล โปรดระบุพื้นที่ _____
- ☐ ให้บริการในระดับนานาชาติทั่วโลก

3. ท่านคิดว่าปัจจัยเหล่านี้มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของท่านอย่างไร

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ		ผลกระทบ		ระดับผลกระทบ			
		เชิงบวก	เชิงลบ	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มากที่สุด
1	การมีผลบังคับใช้ของ FTA						
2	นโยบายการนำประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค						
3	การเข้ามาของต่างชาติในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหนักต่างๆที่มากขึ้น						
4	การเปิดสนามบินใหม่และการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง						
5	ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่						
6	เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ						
7	นโยบาย/การสนับสนุนของภาครัฐ						
8	การขาดสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ดีพอ						
9	สภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจ						
10	การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน						
11	อื่น ๆ โปรดระบุ _____						

4. องค์กรของท่านมีศักยภาพในปัจจัยต่างๆเหล่านี้อย่างไร

ปัจจัยต่าง ๆ		ระดับศักยภาพ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1	Price : ความเหมาะสมของราคาค่าบริการ					
2	Reliability : ความน่าเชื่อถือในการให้บริการ					
3	Transit Time: ความรวดเร็วในการให้บริการ					
4	Flexibility: ความยืดหยุ่นในการปรับการให้บริการให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า					
5	Safety: ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง					
6	Accessibility and Connectivity: ความง่ายในการเข้าถึงสถานที่และการขอรับบริการ					
7	Responsibility: ความรวดเร็วในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า					
8	Availability of facilities: ความพร้อมของเครื่องมือและสินทรัพย์ในการให้บริการ					
9	Variety of service: ความหลากหลายของการให้บริการ					
10	Location: ตำแหน่งที่ตั้งขององค์กร					
11	Brand Image: ภาพลักษณ์ ชื่อเสียงขององค์กรซึ่งเป็นที่รู้จักในวงธุรกิจ					
12	Information Technology: การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ					
13	Quality of employee: คุณภาพของบุคลากร					
14	Business partnership: การเข้าร่วมเครือข่ายพันธมิตร					
15	Investment funding: ศักยภาพในการลงทุน					

5. องค์กรของท่านมีการดำเนินการในด้านต่าง ๆ เหล่านี้มากน้อยเพียงใด

การดำเนินการในด้านต่าง ๆ		ระดับการดำเนินการ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ด้านทรัพยากรบุคคล						
1	มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจนเพื่อให้พนักงานปฏิบัติได้ตามวัตถุประสงค์ของงาน					
2	มีการอบรม หรือส่งพนักงานไปอบรมในเรื่องการจัดการโลจิสติกส์อย่างสม่ำเสมอ					
3	มีการจัดสรรงบประมาณอย่างเพียงพอเพื่อการพัฒนาบุคลากร					
เครื่องมือหรือสินทรัพย์ในการให้บริการ						
4	มีการเพิ่มการใช้เครื่องจักรแทนพนักงาน					
5	มีการปรับปรุงการใช้สินทรัพย์ขององค์กร					
6	มีการปรับปรุงการใช้ทรัพยากร/พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด					

การดำเนินการในด้านต่าง ๆ		ระดับการดำเนินการ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
เทคโนโลยีสารสนเทศ						
7	มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในธุรกิจมากขึ้น					
8	มีการใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับคู่ค้าผ่านระบบ EDI					
9	มีการสร้างระบบข้อมูลเพื่อให้ตรงตามความต้องการของลูกค้า					
การบริหารจัดการ						
10	มีผู้บริหารระดับสูงสุดผลงานด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน					
11	มีแผนกหรือหน่วยงานรับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะ					
12	มีการวางแผนกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์					
13	มี KPI ในการวัดและประเมินประสิทธิภาพและศักยภาพในการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ของบริษัท					
14	มีระบบ CRM (Customer Relationship Management)					
15	มีระบบวัดความพึงพอใจของลูกค้า					
16	มีการจัดตั้งเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจ					
17	มีการใช้บริการ Outsource ด้านโลจิสติกส์					

6. การดำเนินงานของท่านมีการสร้างเครือข่ายพันธมิตรธุรกิจหรือไม่

☐ ไม่มี

☐ มี โปรดระบุชื่อองค์กรที่เป็นพันธมิตรของท่าน _____

7. ท่านคิดว่าองค์กรของท่านมีภาพลักษณ์ ชื่อเสียง และความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับใด

เรื่องที่ประเมิน		ระดับความเห็นด้วย				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ด้านภาพลักษณ์						
1	องค์กรมีภาพลักษณ์ที่ดีกับผู้ใช้บริการมาโดยตลอด					
2	องค์กรมีภาพลักษณ์ที่ดีต่อสังคม มีการช่วยเหลือสังคม					
3	องค์กรมีการจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อสร้าง Brand และภาพลักษณ์ในทางบวก					
ด้านความมีชื่อเสียง						
4	องค์กรเป็นที่รู้จักในวงการอุตสาหกรรมนี้เฉพาะในจังหวัด					
5	องค์กรเป็นที่รู้จักในระดับประเทศ					
6	องค์กรเป็นที่รู้จักในระดับนานาชาติ					
ด้านความน่าเชื่อถือขององค์กร						
7	องค์กรมีลักษณะการให้บริการแก่ลูกค้าได้อย่างน่าเชื่อถือ ถูกต้อง และแม่นยำ					
8	องค์กรมีความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี					
9	ผู้ใช้บริการของท่านมีความมั่นใจในการให้บริการ					

8. สภาพปัญหาในการดำเนินธุรกิจตัวแทน Freight Forwarder, Customs Broker ในปัจจุบันเป็นอย่างไร (โปรดอธิบายอย่างละเอียด)

9. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในเรื่องใด เพื่อให้ท่านสามารถแข่งขันภายในประเทศได้

10. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในเรื่องใด เพื่อให้ท่านสามารถแข่งขันในระดับนานาชาติได้

11. ภาครัฐควรดำเนินการอะไร เพื่อรองรับการค้าเสรีหรือการเปิดการค้าเสรีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ส่วนที่ 2 สถานภาพและขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

1. โครงสร้างของอุตสาหกรรมนี้ เป็นอย่างไร (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

- | | |
|--|---|
| ☐ การแข่งขันในปัจจุบันมีความรุนแรงมาก | ☐ ลูกค้ามีความต้องการในการบริการเป็นจำนวนมาก |
| ☐ คู่แข่งขันในอุตสาหกรรมนี้มีเป็นจำนวนมาก | ☐ อุตสาหกรรมนี้กำลังเติบโตและขยายตัว |
| ☐ คู่แข่งขันส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมนี้เป็นบริษัทขนาดเล็ก | ☐ กำไรที่ได้รับอยู่ในอัตราที่น่าพึงพอใจ |
| ☐ บริษัทใหม่ ๆ เข้าสู่อุตสาหกรรมนี้ได้ง่าย | ☐ อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____ |
| ☐ ลูกค้ามีอำนาจต่อรองสูง | ☐ อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____ |

2. ใครคือผู้ให้บริการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมของท่าน โปรดระบุชื่อน้อย 5 องค์กร
(ใครคือผู้เล่นรายสำคัญ ๆ ในอุตสาหกรรมนี้ โดยเฉพาะที่อยู่ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือ
ใกล้เคียงกับธุรกิจเดียวกับท่าน)

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

3. ท่านคิดว่าสภาพการแข่งขันการให้บริการในอุตสาหกรรมของท่าน ณ ปัจจุบัน เป็นอย่างไร

☐ ☐ ☐ ☐ ☐
 น้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก มากที่สุด

สาเหตุ คือ _____

4. ท่านคิดว่าขีดความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ในด้านต่าง ๆ ต่อไปนี้เป็นเช่นไร

ความสามารถในด้านต่าง ๆ		ระดับความสามารถ				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
1	ความเหมาะสมของค่าบริการ					
2	ความน่าเชื่อถือในการบริการ					
3	ความรวดเร็วในการบริการ					
4	ความยืดหยุ่นในการบริการ					
5	ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง					
6	ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่					
7	ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า					
8	ความร่วมมือในการให้บริการ					
9	สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง					
10	คุณภาพของบุคลากร					
11	การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน					
12	ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัท ชั้นนำในประเทศไทย					
13	การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)					

5. ในอีก 2-3 ปี ข้างหน้า แนวโน้มการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมที่ท่านดำเนินการอยู่จะเป็นไปในทิศทางใด

- ☐ เพิ่มขึ้น อีกประมาณ _____ % เพราะ _____
- ☐ เท่าเดิม
- ☐ ลดลง อีกประมาณ _____ % เพราะ _____

6. ท่านคิดว่าอะไรคือข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมนี้ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

- ☐ โครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมไม่รองรับกับการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้
- ☐ ความยากในการหาแหล่งเงินทุน
- ☐ ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และทักษะ
- ☐ กฎหมายไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ
- ☐ ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำที่ส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- ☐ อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____
- ☐ อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____

7. ในปัจจุบันท่านคิดว่าภาครัฐควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนในเรื่องอะไร เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ?

8. ในอนาคต ท่านคิดว่าภาครัฐควรมีการพัฒนาในเรื่องอะไรเพิ่มเติม เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ?

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
และศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
*** ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความร่วมมือของท่าน ***

กรุณาส่งแบบสอบถามมาที่

คุณพัทธวุธ ฐานวงศ์เวช (ผู้จัดการโครงการ)

Tel : 02-470-8436-37

Fax : 02-470-8435

Mobile : 086-510-6840

E-Mail : pattarawut_tap@hotmail.com



แบบสอบถามสำหรับศึกษาสถานภาพ ศักยภาพ ชีตความสามารถและความต้องการต่างๆ
ในการประเมินและพัฒนาอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

(สำหรับผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่ 3 (Logistics Service Provider)

และ บริการบรรจุหีบห่อ (Packing-Repacking))

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาโครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย จัดทำขึ้นโดย ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งได้รับมอบหมายจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้ดำเนินการศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาสถานภาพและศักยภาพของ อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย อันประกอบด้วยหมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง 63098 โลจิสติกส์ (Logistics) และ 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง ตามการจัดหมวดหมู่ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ และนำข้อมูลที่ได้นำวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อกำหนด แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยต่อไป

แบบสอบถามนี้ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วน คือ

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปขององค์กร รูปแบบการให้บริการ และความจำเป็นในการปรับตัวในด้านต่าง ๆ
- ส่วนที่ 2 สถานภาพและขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ขอรับรองว่าจะเก็บรักษาข้อมูลของท่านไว้เป็นความลับ ข้อมูลที่ได้รับนั้นจะถูก นำเสนอในภาพรวมและถูกนำไปใช้ประโยชน์สำหรับการศึกษานั้น ศูนย์ฯหวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้รับความอนุเคราะห์จาก ท่านในการตอบแบบสอบถามให้สมบูรณ์ทุกข้อ และขอขอบพระคุณท่านที่กรุณาสละเวลาในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อองค์กร :

ที่อยู่ :

Website :

ชื่อ-นามสกุล :ตำแหน่ง.....

โทรศัพท์ :โทรสาร :

เบอร์โทรศัพท์มือถือ :

E-mail :

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ ให้ตรงตามข้อเท็จจริง / ความคิดเห็นของท่าน หรือเติมข้อมูลลงในช่องว่าง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปขององค์กร รูปแบบการให้บริการ และความจำเป็นในการปรับตัวในด้านต่าง ๆ

1. รูปแบบของธุรกิจปัจจุบัน (Business Model) และลักษณะการให้บริการในปัจจุบัน (Services & Products)

1.1. องค์กรของท่านดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ด้านใดเป็นหลัก

- ☐ บริการโลจิสติกส์บุคคลที่ 3 (Logistics Service Provider)
☐ บริการบรรจุหีบห่อ (Packing – Repacking)

1.2. ท่านให้บริการด้านใดบ้าง (นอกเหนือจากธุรกิจหลักตามข้อ 1.1) เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

- | | |
|--|---|
| ☐ การขนส่งสินค้าทางถนน | ☐ ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) |
| ☐ การขนส่งสินค้าทางอากาศ | ☐ ตัวแทนออกของ (Custom Broker) |
| ☐ การขนส่งสินค้าทางน้ำ | ☐ บริการคลังสินค้า |
| ☐ ตัวแทนดำเนินพิธีทางศุลกากร | ☐ ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) |
| ☐ บริการโลจิสติกส์บุคคลที่ 3 | ☐ การบรรจุหีบห่อ |
| ☐ Trade Finance | ☐ การขนถ่ายสินค้า |
| ☐ สถานีขนส่งสินค้า(ท่าเทียบเรือ CY ฯลฯ) | ☐ อื่นๆ โปรดระบุ _____ |
| ☐ Consulting Service | ☐ อื่นๆ โปรดระบุ _____ |

1.3 สัดส่วนผู้ถือหุ้นขององค์กรท่านเป็นอย่างไร

ผู้ถือหุ้นคนไทย _____ %
ผู้ถือหุ้นต่างชาติ _____ %

1.4. องค์กรของท่านให้บริการด้านโลจิสติกส์มาแล้วกี่ปี _____ ปี

1.5. องค์กรของท่านมีสำนักงานสาขาในต่างจังหวัดหรือต่างประเทศในการให้บริการหรือไม่

- ☐ ไม่มี
- ☐ มี จำนวน _____ แห่ง
ตั้งอยู่ที่ 1. _____
2. _____
3. _____

1.6. องค์กรของท่านมีรายได้ต่อปีประมาณ

- | | |
|---|--|
| ☐ น้อยกว่า 1 ล้านบาท | ☐ 1- 5 ล้านบาท |
| ☐ 5 – 10 ล้านบาท | ☐ 10 – 20 ล้านบาท |
| ☐ 20 – 50 ล้านบาท | ☐ 50 – 100 ล้านบาท |
| ☐ 100 – 200 ล้านบาท | ☐ มากกว่า 200 ล้านบาท |

1.7. องค์กรของท่านมีพนักงานจำนวนทั้งสิ้น _____ คน

ระดับบริหาร _____ คน
ระดับปฏิบัติการ _____ คน

1.8 องค์กรของท่านมีคลังสินค้าเป็นของตนเองหรือไม่

- ☐ ไม่มีคลังสินค้าเป็นของตนเอง
- ☐ ไม่มีคลังสินค้าเป็นของตนเองแต่ใช้บริการเช่าคลังสาธารณะตั้งอยู่ที่
1. _____ และมีพื้นที่โดยรวม _____ ตร.เมตร
2. _____ และมีพื้นที่โดยรวม _____ ตร.เมตร
3. _____ และมีพื้นที่โดยรวม _____ ตร.เมตร
- ☐ มีคลังเป็นของตนเอง จำนวน _____ แห่งและมีพื้นที่โดยรวม _____ ตร.เมตร

1.9. โดยปกติแล้ว องค์กรของท่านมีการให้บริการด้านบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่งหรือไม่

- ☐ ไม่มีบริการบรรจุหีบห่อ เนื่องจาก _____
- ☐ มีการให้บริการบรรจุหีบห่อ
- และมีลักษณะการให้บริการบรรจุหีบห่อ คือ
- ☐ รับจัดการสินค้าและบรรจุลงหีบห่อเพื่อการขนส่งโดยบริษัทของท่านเอง
- ☐ รับจัดการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่งโดยจัดจ้างบริษัทที่ดำเนินธุรกิจบรรจุหีบห่อโดยเฉพาะ

1.10. องค์กรของท่านมีผลประกอบการในปีที่ผ่านมาเป็นอย่างไร (เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านั้น)

- ☐ กำไรเพิ่มขึ้น _____ % และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____ %
- ☐ กำไรลดลง _____ % และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____ %
- ☐ ผลประกอบการคงที่โดยเฉลี่ยใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา
- ☐ ขาดทุนเพิ่มขึ้น _____ % และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____ %
- ☐ ขาดทุนลดลง _____ % และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____ %

2. การดำเนินงานของท่านมีขอบเขตการให้บริการในระดับใด

- ☐ ให้บริการเฉพาะภายในจังหวัดเท่านั้น
- ☐ ให้บริการภายในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงเท่านั้น
- ☐ ให้บริการในระดับภูมิภาคของประเทศ เช่น เน้นเฉพาะภาคเหนือเท่านั้น เป็นต้น
- ☐ ให้บริการทั่วประเทศ
- ☐ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะประเทศที่ใกล้เคียงเท่านั้น
- ☐ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะบางพื้นที่เท่านั้นทั้งใกล้และไกล
- ☐ ให้บริการในระดับนานาชาติทั่วโลก

3. ท่านคิดว่าปัจจัยเหล่านี้มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของท่านอย่างไร

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ		ผลกระทบ		ระดับผลกระทบ			
		เชิงบวก	เชิงลบ	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มากที่สุด
1	การมีผลบังคับใช้ของ FTA						
2	นโยบายการนำประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค						
3	การเข้ามาของต่างชาติในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหนักต่างๆที่มากขึ้น						
4	การเปิดสนามบินใหม่และการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง						
5	ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่						
6	เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ						

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ		ผลกระทบ		ระดับผลกระทบ				
		เชิงบวก	เชิงลบ	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
7	นโยบาย/การสนับสนุนของภาครัฐ							
8	การขาดสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ดีพอ							
9	สภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจ							
10	การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน							
11	อื่น ๆ โปรดระบุ _____							

4. องค์กรของท่านมีศักยภาพในปัจจัยต่างๆเหล่านี้หรือไม่

ปัจจัยต่าง ๆ		ระดับศักยภาพ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1	Price : ความสมเหตุสมผลของราคาค่าบริการ					
2	Reliability : ความน่าเชื่อถือในการให้บริการ					
3	Transit Time: ความรวดเร็วในการให้บริการ					
4	Flexibility: ความยืดหยุ่นในการปรับการให้บริการให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า					
5	Safety: ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง					
6	Accessibility and Connectivity: ความง่ายในการเข้าถึงสถานที่และการขอรับบริการ					
7	Responsibility: ความรวดเร็วในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า					
8	Availability of facilities: ความพร้อมของเครื่องมือและสินทรัพย์ในการให้บริการ					
9	Variety of service: ความหลากหลายของการให้บริการ					
10	Location: ตำแหน่งที่ตั้งขององค์กร					
11	Brand Image: ภาพลักษณ์ ชื่อเสียงขององค์กรซึ่งเป็นที่รู้จักในวงธุรกิจ					
12	Information Technology: การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ					
13	Quality of employee: คุณภาพของบุคลากร					
14	Business partnership: การเข้าร่วมเครือข่ายพันธมิตร					
15	Investment funding: ศักยภาพในการลงทุน					

5. องค์กรของท่านมีการดำเนินการในด้านต่าง ๆ เหล่านี้มากน้อยเพียงใด

การดำเนินการในด้านต่าง ๆ		ระดับการดำเนินการ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ด้านทรัพยากรบุคคล						
1	มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจนเพื่อให้พนักงานปฏิบัติตามวัตถุประสงค์ของงาน					
2	มีการอบรม หรือส่งพนักงานไปอบรมในเรื่องการจัดการโลจิสติกส์อย่างสม่ำเสมอ					
3	มีการจัดสรรงบประมาณอย่างเพียงพอเพื่อการพัฒนาบุคลากร					
เครื่องมือหรือสินทรัพย์ในการให้บริการ						
4	มีการเพิ่มการใช้เครื่องจักรแทนพนักงาน					
5	มีการปรับปรุงการใช้สินทรัพย์ขององค์กร					
6	มีการปรับปรุงการใช้ทรัพยากร/พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด					
เทคโนโลยีสารสนเทศ						
7	มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในธุรกิจมากขึ้น					
8	มีการใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับคู่ค้าผ่านระบบ EDI					
9	มีการสร้างระบบข้อมูลเพื่อให้ตรงตามความต้องการของลูกค้า					
การบริหารจัดการ						
10	มีผู้บริหารระดับสูงดูแลงานด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน					
11	มีแผนกหรือหน่วยงานรับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะ					
12	มีการวางแผนกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์					
13	มี KPI ในการวัดและประเมินประสิทธิภาพและศักยภาพในการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ของบริษัท					
14	มีระบบ CRM (Customer Relationship Management)					
15	มีระบบวัดความพึงพอใจของลูกค้า					
16	มีการจัดตั้งเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจ					
17	มีการใช้บริการ Outsource ด้านโลจิสติกส์					

6. การดำเนินงานของท่านมีการสร้างเครือข่ายพันธมิตรธุรกิจหรือไม่

☐ ไม่มี

☐ มี โปรดระบุชื่อองค์กรที่เป็นพันธมิตรของท่าน _____

7. ท่านคิดว่าองค์กรของท่านมีภาพลักษณ์ ชื่อเสียง และความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับใด

เรื่องที่ประเมิน		ระดับความเห็นด้วย				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ด้านภาพลักษณ์						
1	องค์กรมีภาพลักษณ์ที่ดีกับผู้ใช้บริการมาโดยตลอด					
2	องค์กรมีภาพลักษณ์ที่ดีต่อสังคม มีการช่วยเหลือสังคม					
3	องค์กรมีการจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อสร้าง Brand และภาพลักษณ์ในทางบวก					
ด้านความมีชื่อเสียง						
4	องค์กรเป็นที่รู้จักในวงการอุตสาหกรรมนี้เฉพาะในจังหวัด					
5	องค์กรเป็นที่รู้จักในระดับประเทศ					
6	องค์กรเป็นที่รู้จักในระดับนานาชาติ					
ด้านความน่าเชื่อถือขององค์กร						
7	องค์กรมีลักษณะการให้บริการแก่ลูกค้าได้อย่างน่าเชื่อถือ ถูกต้อง และแม่นยำ					
8	องค์กรมีความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี					
9	ผู้ใช้บริการของท่านมีความมั่นใจในการให้บริการ					

8. สภาพปัญหาในการดำเนินธุรกิจ Logistics Service Provider, Packing-Repacking ในปัจจุบันเป็นอย่างไร (โปรดอธิบายอย่างละเอียด)

9. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในเรื่องใด เพื่อให้ท่านสามารถแข่งขันภายในประเทศได้

10. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในเรื่องใด เพื่อให้ท่านสามารถแข่งขันในระดับนานาชาติได้

11. ภาครัฐควรดำเนินการอะไร เพื่อรองรับการค้าเสรีหรือการเปิดการค้าเสรีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ส่วนที่ 2 สถานภาพและขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

1. โครงสร้างของอุตสาหกรรมนี้ เป็นอย่างไร (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

- | | |
|--|---|
| ☐ การแข่งขันในปัจจุบันมีความรุนแรงมาก | ☐ ลูกค้ามีความต้องการในการบริการเป็นจำนวนมาก |
| ☐ คู่แข่งขันในอุตสาหกรรมนี้มีเป็นจำนวนมาก | ☐ อุตสาหกรรมนี้กำลังเติบโตและขยายตัว |
| ☐ คู่แข่งขันส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมนี้เป็นบริษัทขนาดเล็ก | ☐ กำไรที่ได้รับอยู่ในอัตราที่น่าพึงพอใจ |
| ☐ บริษัทใหม่ ๆ เข้าสู่อุตสาหกรรมนี้ได้ง่าย | ☐ อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____ |
| ☐ ลูกค้ามีอำนาจต่อรองสูง | ☐ อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____ |

2. ใครคือผู้ให้บริการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมของท่าน โปรดระบุอย่างน้อย 5 องค์กร
(ใครคือผู้เล่นรายสำคัญ ๆ ในอุตสาหกรรมนี้ โดยเฉพาะที่อยู่ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือ
ใกล้เคียงกับธุรกิจเดียวกับท่าน)

- _____
- _____
- _____
- _____
- _____

3. ท่านคิดว่าสภาพการแข่งขันการให้บริการในอุตสาหกรรมของท่าน ณ ปัจจุบัน เป็นอย่างไร

☐ ☐ ☐ ☐ ☐
น้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก มากที่สุด

สาเหตุ คือ _____

4. ท่านคิดว่าขีดความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ในด้านต่าง ๆ ต่อไปนี้เป็นเช่นไร

ความสามารถในด้านต่าง ๆ		ระดับความสามารถ				
		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
1	ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ					
2	ความน่าเชื่อถือในการบริการ					
ความสามารถในด้านต่าง ๆ		ระดับความสามารถ				

		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
3	ความเร็วในการบริการ					
4	ความยืดหยุ่นในการบริการ					
5	ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง					
6	ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่					
7	ความเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า					
8	ความร่วมมือในการให้บริการ					
9	สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานที่ขนส่ง					
10	คุณภาพของบุคลากร					
11	การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน					
12	ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัท ชั้นนำในประเทศไทย					
13	การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)					

5. ในอีก 2-3 ปี ข้างหน้า แนวโน้มการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมที่ท่านดำเนินการอยู่จะเป็นไปในทิศทางใด

- ☐ เพิ่มขึ้น อีกประมาณ _____ % เพราะ _____
- ☐ เท่าเดิม
- ☐ ลดลง อีกประมาณ _____ % เพราะ _____

6. ท่านคิดว่าอะไรคือข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมนี้ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อการพัฒนาขีด
ความสามารถทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

- ☐ โครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมไม่รองรับกับการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้
- ☐ ความยากในการหาแหล่งเงินทุน
- ☐ ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และทักษะ
- ☐ กฎหมายไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ
- ☐ ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำที่ส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- ☐ อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____
- ☐ อื่น ๆ (โปรดระบุ) _____

7. ในปัจจุบันท่านคิดว่าภาครัฐควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนในเรื่องอะไร เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการ
แข่งขันของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ?

8. ในอนาคต ท่านคิดว่าภาครัฐควรมีการพัฒนาในเรื่องอะไรเพิ่มเติม เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ?

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
และศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
*** ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความร่วมมือของท่าน ***

กรุณาส่งแบบสอบถามมาที่

คุณพัทธวุธ ฐาปนวงศ์เวช (ผู้จัดการโครงการ)

Tel : 02-470-8436-37

Fax : 02-470-8435

Mobile : 086-510-6840

E-Mail : pattarawut_tap@hotmail.com

ภาคผนวก ง.

ดัชนีของรายได้ – ค่าใช้จ่ายต่างๆ
(จากการสอบถามข้อมูลมูลค่าเพิ่ม)

ดัชนีของรายได้ – ค่าใช้จ่ายต่างๆ (จากการสอบถามข้อมูลมูลค่าเพิ่ม)

1. รายได้จากการดำเนินงาน

แหล่งที่มาของรายได้
1.1 รายได้ของกิจการ/ธุรกิจ - รายได้จากการให้บริการ (ไม่รวมค่าขนส่งและค่าระวาง) - รายได้จากค่าระวางและขนส่ง
1.2 รายได้อื่นๆ
1.3 รายได้จากการหักเงินทอนค่าใช้จ่ายรับคืน

2. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

รายการ	ส่วนประกอบ
2.1 ค่าระวาง	1. ต้นทุนค่าระวางทางน้ำและทางอากาศ
2.2 ค่าเบี้ยประกันภัยสินค้าที่รับขนส่งสินค้า	1. ค่าเบี้ยประกันภัย 2. ค่าเบี้ยประกันภัย
2.3 ค่าประกันภัยอื่นๆ เช่น อัคคีภัย รถยนต์	1. ค่าเบี้ยประกันชีวิต และอุบัติเหตุ
2.4 ค่าสาธารณูปโภค	1. ค่าเบี้ยประกันภัยยานพาหนะ 2. ค่าโทรศัพท์, ไฟฟ้า, ประกันภัย และประปา
2.5 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและพลังงาน	1. ค่าใช้จ่ายเดินทางและยานพาหนะ 2. ต้นทุนค่าน้ำมัน ขนส่ง และเดินทาง
2.6 ค่าวัสดุหีบห่อ	1. ต้นทุนวัสดุหีบห่อที่ใช้ไป
2.7 ค่าเสื่อมราคา	1. อุปกรณ์สำนักงาน 2. เครื่องตกแต่งสำนักงาน 3. ยานพาหนะ 4. ทรัพย์สินทางปัญญา 5. ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์

2.8 ค่าใช้จ่ายในการขายและบริการอื่นๆ	1. ค่าอบรมสัมมนา 2. ค่าจัดเลี้ยง และสันทนาการ 3. ค่าใช้จ่ายไอที 4. ค่าเช่าต่างๆ 5. ค่านายหน้า 6. ค่าโฆษณา 7. ค่าส่งเสริมการขาย 8. ค่าบริการส่งกล่อง 9. ค่ารับรอง 10. ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด 11. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 12. ค่าใช้จ่ายในการออกของ 13. ต้นทุนค่าเช่าคลังสินค้า 14. ต้นทุนค่าใช้จ่ายปลายทาง 15. ต้นทุนอื่นๆ 16. ค่าซ่อมแซม และบำรุงรักษา 17. ค่าบำรุงสมาชิก และวารสาร 18. เงินบริจาค 19. ค่าสอบบัญชี 20. ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์
--------------------------------------	--

3. ค่าจ้างงานและค่าตอบแทนแรงงาน (ได้แก่ เงินเดือน ค่าล่วงเวลา โบนัส เงินประกันสังคม ค่ารักษาพยาบาล ค่าอาหาร ค่าที่พัก)

รายการ	ส่วนประกอบ
ค่าจ้างแรงงานและค่าตอบแทน (พนักงานประจำ พนักงานชั่วคราว แรงงาน ในครัวเรือน)	1. เงินเดือนและค่าจ้าง 2. ค่าล่วงเวลา 3. โบนัส 4. เงินเพิ่มพิเศษ 5. ค่าที่พักอาศัย 6. ค่าคอมมิชชั่น 7. ค่าเงินสมทบประกันสังคม 8. ค่าเงินสมทบกองทุนทดแทน 9. เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ 10. ค่ารักษาพยาบาล 11. ค่าสวัสดิการอื่นๆ 12. ค่าจ้างทำงาน 13. ค่าयरักษาความปลอดภัย 14. ต้นทุนค่าแรงและค่าเบี้ยเลี้ยง 15. ค่าแบบฟอร์มพนักงาน 16. ค่ารักษาความสะอาด

4. ค่าธรรมเนียมและภาษี (ได้แก่ เงินอุดหนุนจากรัฐ ค่าอากรแสตมป์ ภาษีต่างๆ เช่น ภาษีมูลค่าเพิ่มสุทธิ ภาษีป้าย ภาษีที่ดิน ยกเว้น ภาษีเงินได้นิติบุคคล)

รายการ	ส่วนประกอบ
ค่าธรรมเนียมและภาษี	1. ค่าภาษียานพาหนะ 2. ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ 3. ค่าภาษีและค่าธรรมเนียมต่างๆ

ภาคผนวก จ.
รายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนา

การนำเสนอผลการศึกษา เสวนา และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
“โครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย”
จัดโดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับ ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
วันจันทร์ ที่ 29 กรกฎาคม 2556 เวลา 8.30-12.15 น. ห้องInfinity1 โรงแรมPullman Bangkok King Power

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อ	ลายเซ็น	หมายเหตุ
1	กรมการจัดหางาน	คุณจริยาภรณ์ ลาภาคี	อ.จิรา ลาภาคี	
2	กรมการจัดหางาน	คุณบุญเลิศ บุญเลิศ		
3	กรมพัฒนาธุรกิจการค้า	คุณกิจติญา วงษ์เนตร์	ก.กิจติญา	
4	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ (สำนักโลจิสติกส์)	คุณเกียรติพงษ์ อุดมธนธีระ	อ.ก.อ.	
5	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ (สำนักโลจิสติกส์)	คุณลลิตา จันทธานากุล	ลลิตา จันทธานากุล	
6	สมาคมจีบีจีแห่งประเทศไทย	คุณพรชัย เอื้อวิระวัฒน์	อ.เอื้อวิระวัฒน์	
7	สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย	คุณสมศักดิ์ สมบูรณ์ธรรม	อ.สมศักดิ์	
8	สมาคมพัสดุโลจิสติกส์ไทย	คุณเกริกกล้า สนธิมาศ	อ.เกริกกล้า	
9	สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย	คุณยู เจียรนัยพงษ์พงศ์		
10	สำนักกรรมการการอาชีวศึกษา	คุณพุดธชาติ ศุภลักษณ์		
11	สำนักกรรมการการอาชีวศึกษา	คุณวรารักษ์ พจนวิเศษ		
12	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	คุณสุภาดา เจริญเนตร	อ.สุภาดา	
13	สำนักงานความร่วมมือ สำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา	คุณธรรดา ภูศิริ		
14	รณหงษ์ ใจวันนิพนธ์	รณหงษ์ ใจวันนิพนธ์	รณหงษ์ ใจวันนิพนธ์	081-870-6211
15	สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน	อ.วิภา วัชรวิ	อ.วิภา	081-874-1773
16	สสจ.	อ.ณัฏฐ์ วัฒน	อ.ณัฏฐ์	
17				
18				

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

การนำเสนอผลการศึกษา เสาavana และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
 “โครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย”
 จัดโดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับ ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
 วันจันทร์ ที่ 29 กรกฎาคม 2556 เวลา 8.30-12.15 น. ห้องInfinity1 โรงแรมPullman Bangkok King Power

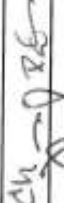
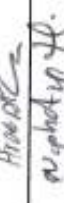
ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อ	ลายเซ็น	หมายเหตุ
1	บริษัท เค เอ็น อาร์ กรุ๊ป จำกัด	คุณยุวดี เจียงปิ่นพงษ์		
2	บริษัท ซันไฮน์ โลจิสติกส์ จำกัด	คุณสุริยา นาคสืบเกียรติ		
3	บริษัท ซีบร่า อินเตอร์เนชั่นแนล บิวเวอร์ แอนด์ โลจิสติกส์ จำกัด	คุณสุวิทย์ เชื้อวัชรินทร์		
4	บริษัท ซีบร่า ทราฟส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	คุณธิดารัตน์ จันทร์ไทย		
5	บริษัท ซีบร่า ทราฟส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	คุณกมลสวาสดี สมนาคศักดิ์ศรี		
6	บริษัท เซ้าท์อีสท์โลจิสติกส์ จำกัด	คุณวิเจียร กาญจนวิไล		
7	บริษัท โจยูนส์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	คุณณิชาพัฒน์ ณิตพัฒน์วัฒน์		
8	บริษัท โจยูนส์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	คุณรวีวิทย์ โรจน์อมรกุล		
9	บริษัท ด้อยซ์ เฟรท โลจิสติก (ไทย) จำกัด	คุณสุวิตดา ปรัชญาวิสุข		
10	บริษัท ทราฟส์คอนซัลท์ จำกัด	คุณอภิพันธ์ แนวพันธ์อัคร		
11	บริษัท ทราฟส์คอนซัลท์ จำกัด	คุณชยภัทร วัฒพานิชมณี		
12	บริษัท นิสสันขนส่ง จำกัด	คุณอิสราภรณ์ งามพรรคพันธุ์		
13	บริษัท นิสสันขนส่ง จำกัด	คุณศุภกิตต์ งามพรรคพันธุ์		
14	บริษัท เบลู คอมพริค จำกัด	คุณสัญญา อัครโรจน์กิจ		
15	บริษัท เบลู คอมพริค จำกัด	คุณอรรถธรณ อัครโรจน์กิจ		
16	บริษัท โปรเซเนียไทย จำกัด	คุณวันทนี ปิ่นปรีชา		
17	บริษัท โปรเซเนียไทย จำกัด	คุณสุภาสิ พิธีประดิษฐ์		
18	บริษัท โปรเซเนียไทย จำกัด	คุณชุมพล จงกลรัตน์		

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

การนำเสนอผลการศึกษา เสาavana และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

“โครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย”

จัดโดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับ ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
วันจันทร์ ที่ 29 กรกฎาคม 2556 เวลา 8.30-12.15 น. ณ ห้องInfinity1 โรงแรมPullman Bangkok King Power

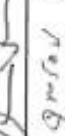
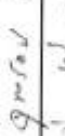
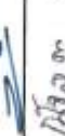
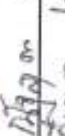
ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อ	ลายเซ็น	หมายเหตุ
19	บริษัท พอร์แมลตี้ โลจิสติกส์ จำกัด	คุณชาญชัย ประทุมตา		
20	บริษัท พอร์แมลตี้ โลจิสติกส์ จำกัด	คุณวิภาดา สุวรักษ์		
21	บริษัท เฟรทลิงค์ส์ เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด	คุณนิติพงศ์ ยืนนาน		
22	บริษัท เมโทรโพลิเทินโลจิสติกส์ จำกัด	คุณชาญวิทย์ พรภัทรรัตน์		
23	บริษัท ระยองจีบึง จำกัด	คุณทรงศักดิ์ เสงี่ยมชัย		
24	บริษัท วี แพค แอนด์ มูฟ (กรุงเทพ) จำกัด	คุณวินัย รุ่งระวี		
25	บริษัท วี แพค แอนด์ มูฟ (กรุงเทพ) จำกัด	คุณไพรัช ศรีเคลือบ		
26	บริษัท สแกน ไฮเทค จำกัด	คุณสุรศักดิ์ แซ่เอ็ง		
27	บริษัท สยามนิสทวานส์ จำกัด	คุณสุรศักดิ์ บุญน้ำพา		
28	บริษัท แพลมมอปปิงอิมเม็กซ์ จำกัด	คุณเอกศักดิ์ เอื้ออารีมิตร		
29	บริษัท อินเตอร์เฟรทซิสเต็ม จำกัด	คุณคณิน จุฬาลักษณ์นกุล		
30	บริษัท เอ็ม พลัส ยาร์ พอร์เวิร์ดดิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	คุณอารีรัตน์ จันทพันธ์		
31	บริษัท เอ็ม พลัส ยาร์ พอร์เวิร์ดดิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	คุณอภิสรพี เหมะรัตน์		
32	บริษัท โอโอบิค โลจิสติกส์ จำกัด	คุณประสาร สีนสวัสดิ์		
33	ห้างหุ้นส่วน เอ็น เอส ชิปปิง (1993) จำกัด	คุณกิจธุมพงค์ ศรีมีชัยวิชัย		
34				
35				
36				

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

การนำเสนอผลการศึกษา เสาบมา และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

"โครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย"

จัดโดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับ ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
วันจันทร์ ที่ 29 กรกฎาคม 2556 เวลา 8.30-12.15 น. ณ ห้องInfinity1 โรงแรมPullman Bangkok King Power

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อ	ลายเซ็น	หมายเหตุ
1	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณวิโรจน์ นรารักษ์		
2	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณนพพร มบุญผล		
3	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณพัชรินทร์ ศรีพนิต		
4	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณเกรียงศักดิ์ ระเบียบวงศ์		
5	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณจุฬารัตน์ ขมพันธุ์		
6	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณประภาศรี พงษ์วัฒนา		
7	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณสมจิตต์ จรรย์พงษ์		
8	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณอภิทัย ธรรมเสริมสุข		
9	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณณัฐสุดา เพชรหนู		
10	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณกัมภล เลิศวัฒนกุล		
11	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณเพ็ญภา คีลตระกูล		
12	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณจินตารัตน์ ไทพาณิชย์		
13	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณสันติ ศรีสมบูรณ์		
14	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณสมญ ฤชุต		
15	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	คุณนริศ พิชยานนท์		
16	"	คุณรุ่ง ธีระวงศ์		
17	ท	คุณสุวิมล ธีระวงศ์		
18	ก	คุณนพ ธีระวงศ์		

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

การนำเสนอผลการศึกษา เสวนา และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
“โครงการจัดทำข้อมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย”
จัดโดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
วันจันทร์ ที่ 29 กรกฎาคม 2556 เวลา 8.30-12.15 น. ห้องInfinity1 โรงแรมPullman Bangkok King Power

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อ	ลายเซ็น	หมายเหตุ
1		อ.จ.วิมล วงศ์ทิพย์	Original	
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

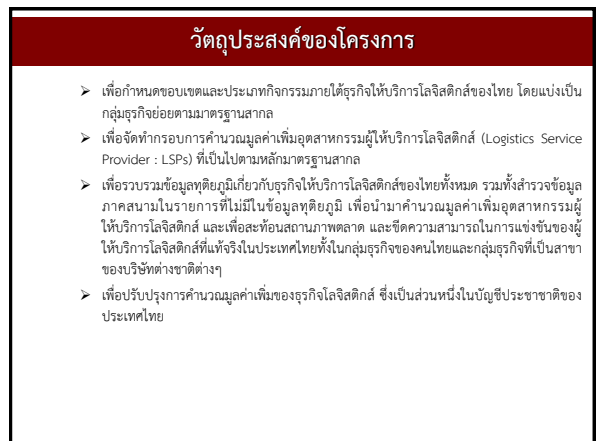
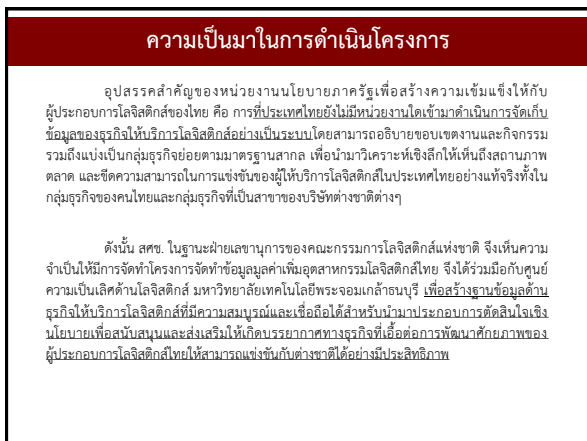
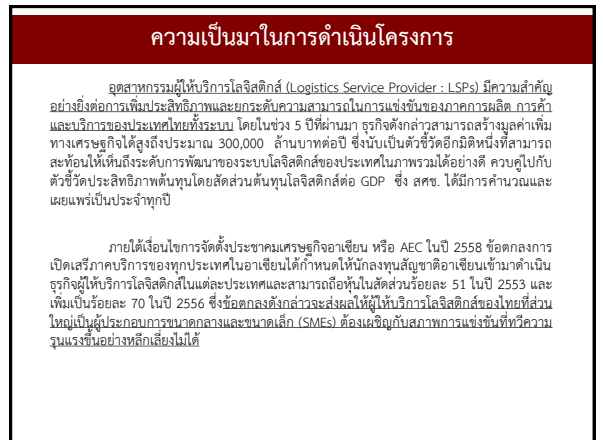
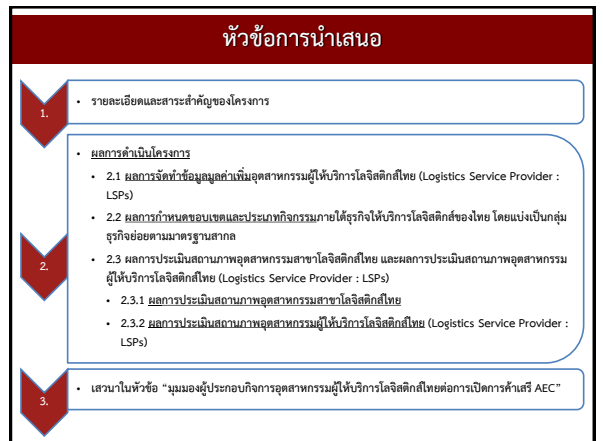
การนำเสนอผลการศึกษา เสรvana และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
"โครงการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย"
จัดโดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับ ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
วันจันทร์ ที่ 29 กรกฎาคม 2556 เวลา 8.30-12.15 น. ณ ห้องInfinity1 โรงแรมPullman Bangkok King Power

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อ	ลายเซ็น	หมายเหตุ
1	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	คุณนิติ ไสรัตน์		
2	สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	คุณสุวิทย์ รัตนจินดา		
3	สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย	คุณณัฐพรพรช กริ่งไกร		
4	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี	คุณพงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล		
5	ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์	คุณปณิธาน วีระศักดิ์วิทยา		
6	ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์	คุณอภิมาศ ขนบวรสกุล		
7	ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์	คุณจินณณ์ภูฏ อมตเวทย์		
8	ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์	คุณพัทธราช ฐานวงวงศ์เวช		
9	ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์	คุณกิตติกร การนิการ		
10	ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์	คุณพรพิมล โตเสม		
11	ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์	คุณปฏล รัตนชุม		
12	ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์	คุณณัฐพล พุทธิพงษ์		
13	ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์	คุณวิศิษฐา งามรนาพ		
14	ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์	คุณสุภาพร คุณบัวลา		
15				
16		คุณธิดา ศรีปกร		
17				
18				

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ภาคผนวก จ.

เอกสารประกอบการบรรยาย



ผลที่ได้รับ

ผลผลิต

- กรอบในการคำนวณมูลค่าเพิ่มผู้ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งที่มีความน่าเชื่อถือตามมาตรฐานสากล
- ผลการคำนวณมูลค่าเพิ่มผู้ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่ง
- รายงานวิเคราะห์การประมวลผลทางสถิติและสังเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ เพื่อประเมินสถานะภาพของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

ผลลัพธ์

- ประเทศไทยมีฐานข้อมูลมูลค่าเพิ่มผู้ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่ง และมีข้อมูลสถานะภาพของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

Center for Logistics Excellence



2. ผลการดำเนินงานโครงการ

ผลการดำเนินงานโครงการ

2.1

- ผลการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

2.2

- ผลการกำหนดขอบเขตและประเภทกิจกรรมภายใต้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย โดยแบ่งเป็นกลุ่มธุรกิจย่อยตามมาตรฐานสากล

2.3

- ผลการประเมินสถานะภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย และผลการประเมินสถานะภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

2.3.1

- ผลการประเมินสถานะภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย

2.3.2

- ผลการประเมินสถานะภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

2.1.1 ผลการรวบรวมและสำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย (Logistics Service Provider : LSPs) ประกอบด้วยหมวดหมู่ดังนี้

หมวดหมู่	กิจกรรมหลัก	จำนวน
63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง	ธุรกิจการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง	446
63098 โลจิสติกส์	ธุรกิจการบริหารสินค้าคงคลัง ธุรกิจการดูแลสินค้า ธุรกิจการบริหารการจัดซื้อ เป็นต้น	274
63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับขนส่ง	ธุรกิจขนถ่ายสินค้าลงจากเรือและอากาศยาน ธุรกิจด้านแท่นพิธีการทางศุลกากร เป็นต้น	3,468
รวม		4,188

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

หมวด	ช่วงขนาดทะเบียน					
	S (บาท)	จำนวน (ราย)	M (บาท)	จำนวน (ราย)	L (บาท)	จำนวน (ราย)
63091	<1,053,610	294	1,053,610-6,739,932	112	>6,739,932	40
63098	<1,479,976	171	1,479,976-27,696,435	89	>27,696,435	14
63099	<1,195,415	2,307	1,195,415-6,584,547	920	>6,584,547	241

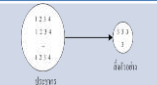
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

2.1.1 ผลการรวบรวมและสำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

วิธีการรวบรวมและสำรวจ

- การเข้าสัมภาษณ์เชิงลึกในหน่วยงาน/องค์กรของผู้ใช้บริการ
- การแจกแบบสอบถามพร้อมสัมภาษณ์โดยตรงกับผู้ให้บริการในเขตให้บริการต่างๆ โดยตรง
- การสอบถามและสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์
- การใช้แบบสอบถามผ่านทางโทรสาร/สื่ออิเล็กทรอนิกส์/การส่งทางไปรษณีย์
- การรวบรวมข้อมูลทางด้านงบการเงิน ปี 2554 ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ โดยมีตัวอย่างข้อมูลงบการเงินของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า

แนวคิดในการสุ่มตัวอย่าง

ชื่อวิธีการ	ตัวแบบ	ลักษณะ
Systematic Random Sampling		สมาชิกของประชากรมีคุณลักษณะใกล้เคียงกัน และได้รับการแบ่งเป็นช่วง (Unit interval) หรือเวลา (Period) แล้วทำการสุ่มตัวอย่างตามช่วงที่กำหนด

2.1.1 ผลการรวบรวมและสำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

สมการที่ใช้พิจารณาจำนวนข้อมูลที่มีความเหมาะสมสามารถนำไปอนุมานประชากร หรือนำไปประเมิน

$$n = \frac{N(z_{\frac{\alpha}{2}})^2 (C.V)^2}{(z_{\frac{\alpha}{2}})^2 (C.V)^2 + Ne^2}$$

เมื่อ

N

คือ

ขนาดตัวอย่างที่ต้องการหา

N

คือ

จำนวนประชากร

$z_{\frac{\alpha}{2}}$

คือ

ค่ามาตรฐานที่ได้จากการเปิดตาราง Z ที่ระดับความเชื่อมั่นที่กำหนด ในที่นี้พิจารณาที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้ค่า $z_{\frac{\alpha}{2}} = 1.96$

$C.V$

คือ

ค่าสัมประสิทธิ์ความแปรปรวน ซึ่งจะกำหนดให้ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับครึ่งหนึ่งของค่าเฉลี่ยราคาติด หรือ $C.V. = 0.5$

e

คือ

ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ (0.05-0.1)

2.1.1 ผลการรวบรวมและสำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ค่าตัวแปร และผลการคำนวณจำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสมต่อการนำไปประเมินมูลค่าเพิ่ม

ตัวแปร	ค่าตัวแปร	จำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสม สามารถนำไปอนุมานประชากร (n)
N	4,188	352
$\frac{Z\alpha}{2}$	1.96	
C.V.	0.5	
e	0.05	

จำนวนตัวอย่างที่ได้รับการสำรวจในการนำไปประเมินมูลค่าเพิ่ม

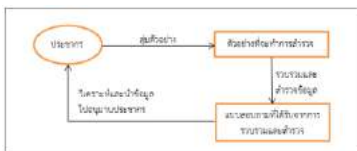
จำนวนผู้ประกอบการ ทะเบียนและดำเนินการอยู่ (N)	จำนวนตัวอย่างที่มีความ เหมาะสมจากการคำนวณ (n _{คำนวณ})	จำนวนตัวอย่างที่ได้รับการ รวบรวมและสำรวจ (n _{รวบรวมสำรวจ})
4,188	352	444

2.1.2 ผลการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ผลการรวบรวมและสำรวจจำนวนข้อมูลมูลค่าเพิ่มธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยในแต่ละช่วงระยะเวลาเป็น (n)

หมวด	จำนวนตัวอย่างที่ได้รับการรวบรวมและสำรวจ			รวม
	L	M	S	
63091	14	34	11	59
63098	10	18	8	36
63099	22	324	3	349
รวม	46	376	22	444

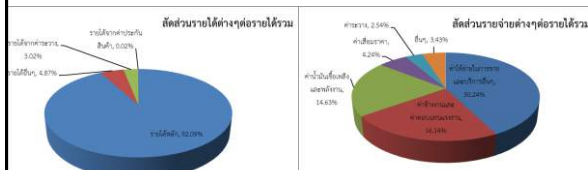
แนวคิดในการนำตัวอย่างที่ได้จากการรวบรวมและสำรวจไปอนุมานหรือประเมินประชากร (N = 4,188 ราย)



2.1.2 ผลการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ผลการคำนวณมูลค่าเพิ่มต่อรายได้หมวด 60391 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง

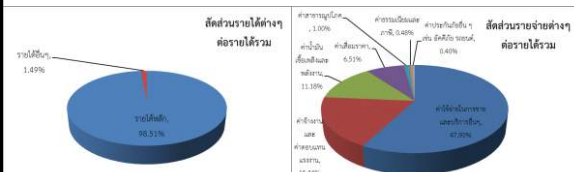
รายการ	มูลค่า (บาท)	สัดส่วนต่อรายได้ (%)
มูลค่าเพิ่ม	5,819,435,862.87	50.78%
รวมรายได้	11,459,745,046.21	100.00%
รวมรายจ่าย	8,162,613,762.18	71.23%
ส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไร	3,297,131,284.02	28.77%



2.1.2 ผลการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ผลการคำนวณมูลค่าเพิ่มต่อรายได้หมวด 60398 โลจิสติกส์

รายการ	มูลค่า (บาท)	สัดส่วนต่อรายได้ (%)
มูลค่าเพิ่ม	3,412,317,638.22	39.51%
รวมรายได้	8,635,995,579.32	100.00%
รวมรายจ่าย	7,161,358,664.55	82.92%
ส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไร	1,474,636,914.77	17.08%



2.1.2 ผลการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ผลการคำนวณมูลค่าเพิ่มต่อรายได้หมวด 60399 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่ง

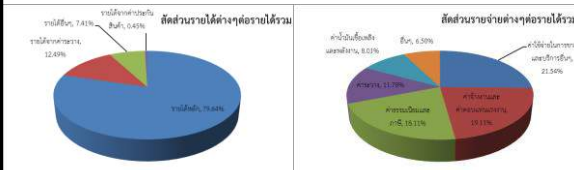
รายการ	มูลค่า (บาท)	สัดส่วนต่อรายได้ (%)
มูลค่าเพิ่ม	84,335,430,036.29	58.01%
รวมรายได้	145,383,032,580.23	100.00%
รวมรายจ่าย	125,413,010,908.84	86.26%
ส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไร	19,970,021,671.39	13.74%



2.1.2 ผลการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

สรุปผลการคำนวณมูลค่าเพิ่มต่อรายได้อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)

รายการ	มูลค่า (บาท)	สัดส่วนต่อรายได้ (%)
มูลค่าเพิ่ม	93,567,183,537.38	56.54%
รวมรายได้	165,478,773,205.76	100.00%
รวมรายจ่าย	140,736,983,335.57	85.05%
ส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไร	24,741,789,870.19	14.95%



2.1.2 ผลการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

มูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย

หมวด	ชื่อหมวด	มูลค่าเพิ่ม (ล้านบาท)	ผลิตภัณฑ์มวล รวมในประเทศ (ล้านบาท)	มูลค่าเพิ่มต่อ ผลิตภัณฑ์มวล รวมในประเทศ (GDP)
63091	การบรรจุหีบห่อเพื่อการ ขนส่ง	5,819.44	11,120,518	0.05%
63098	โลจิสติกส์	3,412.32		0.03%
63099	บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่อง กับการขนส่ง	84,335.43		0.76%
อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)		<u>93,567.19</u>		<u>0.84%</u>

* ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ณ ราคาประจำปี 2554, สำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

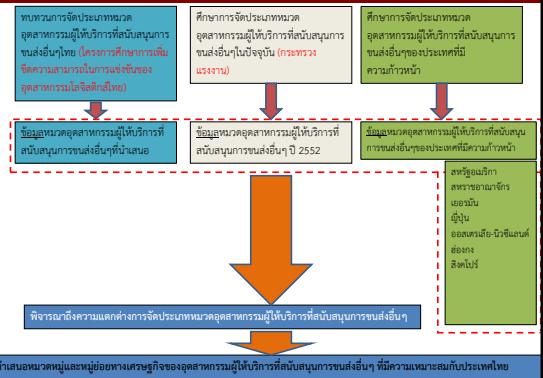
ผลการดำเนินโครงการ

- 2.1 • ผลการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)
- 2.2 • ผลการกำหนดขอบเขตและประเภทกิจกรรมภายใต้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย โดยแบ่งเป็นกลุ่มธุรกิจย่อยตามมาตรฐานสากล
- 2.3 • ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย และผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)
- 2.3.1 • ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย
- 2.3.2 • ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

2.2 ผลการกำหนดขอบเขตและประเภทกิจกรรมภายใต้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย โดยแบ่งเป็นกลุ่มธุรกิจย่อยตามมาตรฐานสากล

- 2.2.1 • ขั้นตอนการดำเนินงาน
- 2.2.2 • ความแตกต่างการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งอื่นๆ
- 2.2.3 • ผลการกำหนดขอบเขตและประเภทกิจกรรมภายใต้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย โดยแบ่งเป็นกลุ่มธุรกิจย่อยตามมาตรฐานสากล
- 2.2.4 • ความเหมือนและความแตกต่างของหมวดหมู่ที่นำเสนอเทียบกับมาตรฐานสากล

2.2.1 ขั้นตอนการดำเนินงาน



2.2.2 ความแตกต่างการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งอื่นๆ

Thailand (2552)	Thailand (HS200)	Singapore	Hong Kong	Japan	Germany	United Kingdom	North America	Australia - New Zealand
52291 พิธีการนำเข้า/ส่งออกสินค้า (Distribution Service)			4899 Miscellaneous service incidental to transport				488510 Freight Transportation Arrangement	
			4821 Outward freight transport					
52292 พิธีการนำเข้า/ส่งออกสินค้า (Freight Forwarder)		52292 Freight forwarding services	52292.1 Air cargo forwarding services	4891 Shipping brokers	52.29.1 Freight forwarding			5292 Freight Forwarding Services
			52292.2 Sea cargo forwarding services		52.29.2 Organization of group consignments by sea			
			52292.3 Land cargo forwarding services					
			52292.4 Shipbrokers					
52293 พิธีการนำเข้า/ส่งออกสินค้า (Customs Broker)								5291 พิธีการนำเข้า/ส่งออกสินค้า (Customs Broker)

2.2.2 ความแตกต่างการจัดประเภทหมวดอุตสาหกรรมผู้ให้บริการที่สนับสนุนการขนส่งอื่นๆ

Thailand (2552)	Thailand (HS200)	Singapore	Hong Kong	Japan	Germany	United Kingdom	North America	Australia - New Zealand
52293 พิธีการนำเข้า/ส่งออกสินค้า (Customs Broker)	52293 พิธีการนำเข้า/ส่งออกสินค้า (Customs Broker)		522904 Packing and crating services	4841 Packing and crating services			488911 Packing and crating	
			522905 Cargo inspection, sampling and weighing services	4842 Packing and crating services				
52299 พิธีการนำเข้า/ส่งออกสินค้า (Freight Forwarder)	52299 พิธีการนำเข้า/ส่งออกสินค้า (Freight Forwarder)	52299 Other transportation support activities n.e.c.	52299 Other transportation support activities n.e.c.	4811 การขนส่งทางอากาศ	52.29.9 Other transportation support activities n.e.c.	52.29.9 พิธีการนำเข้า/ส่งออกสินค้า (Freight Forwarder)	488999 Other transportation support services n.e.c.	5299 Other transportation support services n.e.c.
			52299 Other transportation support activities n.e.c.					
	52291 Value Added Logistics Provider	52291 Value Added Logistics Provider						

[illegible][illegible]

ผลการดำเนินโครงการ

```
graph TD; A[2.1] --> B[2.2]; B --> C[2.3]; C --> D[2.3.1]; D --> E[2.3.2];
```

- 2.1** • ผลการจัดทำข้อมูลลูกค้าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย (Logistics Service Provider : LSPs)
- 2.2** • ผลการกำหนดขอบเขตและประเภทกิจกรรมภายใต้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย โดยแบ่งเป็นกลุ่มธุรกิจย่อยตามมาตรฐานสากล
- 2.3** • ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย และผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)
- 2.3.1** • ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย
- 2.3.2** • ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

- 2.3.1 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย
 - 2.3.1.1 • หมวดหมู่อุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย
 - 2.3.1.2 • ขั้นตอนดำเนินงาน
 - 2.3.1.3 • ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย 5 ด้าน

2.3.1.1 หมวดผลิตภัณฑ์สาขาไดจิสติคไทย	
การประเมินสถานการณ์อุตสาหกรรมสาขาไดจิสติคไทยด้วยข้อมูลสถิติภูมิภาครวม อันดับแรกด้วยหมวดหมู่ดังนี้	
60100 การขนส่งทางรถไฟ	63020 สถานีเก็บสินค้าและกระบวนการเก็บสินค้า
60230 การขนส่งสินค้าทางถนน	63031 บริการเสริมการขนส่งทางบก
60300 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง	63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ
61100 การขนส่งทางทะเลและทางอากาศ	63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ
61200 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	63091 การบรรจุภัณฑ์เพื่อการขนส่ง
62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา	63098 โลจิสติกส์
62200 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร	64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ
64100 การขนถ่ายสินค้า	64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน

2.3.1.2 ขั้นตอนการดำเนินงาน

```

graph TD
    A[การนำเอกสารมาตรวจสอบเอกสารของ  
ผู้ประกอบการสาขาโลจิสติกส์ไทย ปี 2551-  
2554 (1วัน) กรมพัฒนาธุรกิจการค้า  
กระทรวงพาณิชย์] --> B[ยื่นเอกสารไว้กับ  
- เจ้าหน้าที่เกี่ยวกับโครงการของอุตสาหกรรม  
- สภาพตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์  
- ศึกษาความสามารถในการแข่งขันของ  
ผู้ประกอบการ (ในมุมมองของผู้ให้บริการ)  
- ศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างของโลจิสติกส์]
    A --> C[ยื่นเอกสารไว้กับ  
- เจ้าหน้าที่เกี่ยวกับโครงการของอุตสาหกรรม  
- สภาพตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์  
- ศึกษาความสามารถในการแข่งขันของ  
ผู้ประกอบการ (ในมุมมองของผู้ให้บริการ)  
- ศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างของโลจิสติกส์]
    A --> D[ยื่นเอกสารไว้กับ  
- เจ้าหน้าที่เกี่ยวกับโครงการของอุตสาหกรรม  
- สภาพตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์  
- ศึกษาความสามารถในการแข่งขันของ  
ผู้ประกอบการ (ในมุมมองของผู้ให้บริการ)  
- ศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างของโลจิสติกส์]
    B --> E[พร้อมที่จะเปิดเป็นสถานภาพ]
    C --> E
    D --> E
  
```

การนำเอกสารมาตรวจสอบเอกสารของ
ผู้ประกอบการสาขาโลจิสติกส์ไทย ปี 2551-
2554 (1วัน) กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
กระทรวงพาณิชย์

พร้อมที่จะเปิดเป็นสถานภาพ

ยื่นเอกสารไว้กับโครงการของอุตสาหกรรม
- สภาพตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
- ศึกษาความสามารถในการแข่งขันของ
ผู้ประกอบการ (ในมุมมองของผู้ให้บริการ)
- ศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างของโลจิสติกส์

ยื่นเอกสารไว้กับโครงการของอุตสาหกรรม
- สภาพตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
- ศึกษาความสามารถในการแข่งขันของ
ผู้ประกอบการ (ในมุมมองของผู้ให้บริการ)
- ศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างของโลจิสติกส์

ยื่นเอกสารไว้กับโครงการของอุตสาหกรรม
- สภาพตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
- ศึกษาความสามารถในการแข่งขันของ
ผู้ประกอบการ (ในมุมมองของผู้ให้บริการ)
- ศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างของโลจิสติกส์

2.3.1.3 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย 5 ด้าน

1.

2.

3.

4.

5.

- ภาพรวมและสถานะของระบบโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน
- แนวโน้มการประกอบธุรกิจในอนาคต (จากการเปิดเสรีสาขาบริการด้านโลจิสติกส์)
- การแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทยของผู้ประกอบการ SMEs ภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- โอกาสและปัญหาอุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย
- ความพร้อมของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยในการเปิดการค้าเสรี

2.3.1.3 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย 5 ด้าน

1. ภาพรวมและสถานะของระบบโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน

จำนวนบริษัทที่อยู่ในแต่ละปี

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในแต่ละปี

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ข้อมูล ณ วันที่ 10 ธ.ค.2555)

เปรียบเทียบดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย พ.ศ. 2553

รายการ	สิงคโปร์	ญี่ปุ่น	ฮ่องกง	จีน	มาเลเซีย	ไทย	ฟิลิปปินส์	อินเดีย	เวียดนาม
LPI	4.09	3.97	3.88	3.49	3.44	3.29	3.14	3.12	2.96
อันดับ	2	7	13	27	29	35	44	47	53

ที่มา : ธนาคารโลก, LPI Index

2.3.1.3 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย 5 ด้าน

1. ภาพรวมและสถานะของระบบโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน (ต่อ)

จุดแข็ง

- ประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค
- มีชายฝั่งทะเลค่อนข้างยาว
- มีหลายรูปแบบพื้นฐานทางบกและทางอากาศ
- มีผู้ประกอบการมากมาย
- ผู้ประกอบการรวมตัวกันเป็นสมาพันธ์โลจิสติกส์
- ผู้ประกอบการไทยมีความชำนาญด้านการให้บริการภายในประเทศ

โอกาส

- การเจริญเติบโตทางการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนและการก้าวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้เกิดการไหลเวียนของสินค้า เงินทุน และแรงงานได้เสรีมากขึ้น
- รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
- มีอุตสาหกรรมสนับสนุนที่เข้มแข็ง เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์
- การค้าภายในประเทศและต่างประเทศขยายตัวทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น
- เป็น Gateway สำหรับการขนส่งทางถนนสำหรับประเทศในอาเซียน

จุดอ่อน

- ยังมีการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานไม่เต็มที่
- โครงสร้างพื้นฐานทางรางไม่มีประสิทธิภาพ
- การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งแต่ละ Mode ยังไม่ดีนัก
- ระบบการจัดการยังไม่มีความรู้และครบวงจร
- กฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่เอื้อต่อการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ
- ขาดแคลนบุคลากรเฉพาะและฐานข้อมูล
- ขาดการพัฒนาด้านทรัพยากรบุคคลด้านโลจิสติกส์
- ผู้ประกอบการไทยขาดความระมัดระวังด้านต้นทุนโลจิสติกส์
- การขนส่งทางบกมีปัญหามากกว่าอุปสงค์ มีการติดขัดราคา
- ผู้ประกอบการรายเล็กไม่ชำนาญเรื่องพิธีศุลกากร ขาดเงินทุนในการลงทุนด้าน เทคโนโลยี การบริหารจัดการและการตลาด
- ขาดความร่วมมือในผู้ประกอบการ

อุปสรรค

- อุปสรรคด้านโลจิสติกส์ที่มีบริการพิเศษ ซึ่งผู้ประกอบการไทยไม่สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้
- ลูกค้ามีความต้องการบริการที่พิเศษ เร็วขึ้น แต่ขาดบุคลากร
- ต้องพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วน ซึ่งมีต้นทุนสูง
- ปัญหาการกีดกันการค้ากับจีน

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวง (2555), ธุรกิจบริการ - โลจิสติกส์, กรุงเทพฯ.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2550), รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย, กรุงเทพฯ.

2.3.1.3 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย 5 ด้าน

2. แนวโน้มการประกอบธุรกิจในอนาคต (จากการเปิดเสรีสาขาบริการด้านโลจิสติกส์)

- การเปิดเสรีสาขาบริการด้านโลจิสติกส์และครอบคลุมความร่วมมืออนุภูมิภาคผู้แทนน้ำใจจะส่งผลให้ธุรกิจโลจิสติกส์ไทยมีแนวโน้มที่จะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- การขยายตัวของความเป็นเมืองและการท่องเที่ยว ทำให้ความต้องการใช้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ปรับตัวสูงขึ้น
- การเปิดเสรีสาขาบริการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นหนึ่งในสาขาบริการที่มีการเร่งรัดเปิดเสรีภายในกรอบ AEC การที่จะมีการลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น
- การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคโดยใช้เส้นทางผ่านไทยมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยให้การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนมีแนวโน้มขยายตัวสูง
- ผลจากการเปิดเสรีโลจิสติกส์อาเซียนจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ต้องเผชิญแรงกดดันหลายด้าน ทั้งจากธุรกิจของชาวต่างชาติหรือผู้ประกอบการรายใหญ่ที่อาจมีการขยายเครือข่ายและการลงทุนให้บริการโลจิสติกส์ที่ครอบคลุมทั่วประเทศ และอีจากความต้องการมากกว่า รวมทั้งความผันผวนทางเศรษฐกิจ ปัจจัยเสี่ยง ประกอบไปด้วยอุปสงค์ในตลาดโลกอ่อนแรงลงจากปัญหาวิกฤตหนี้ในยุโรป ประกอบกับการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนและอินเดีย ซึ่งอาจจะไม่กระทบกับไทยมากนัก

ที่มา : ธุรกิจโลจิสติกส์ไทยปี 2555, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2555), รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย, กรุงเทพฯ.

EXIM Bank, ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศและเศรษฐกิจ, กรุงเทพฯ.

EXIM Bank, โลจิสติกส์ไทยปี 2555, กรุงเทพฯ.

2.3.1.3 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย 5 ด้าน

3. การแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทยของผู้ประกอบการ SMEs ภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

รายการ	ไทย-สิงคโปร์ (ธุรกิจโลจิสติกส์)	ไทย-มาเลเซีย (ธุรกิจขนส่งทางบก)	ไทย-เวียดนาม (ธุรกิจขนส่งทางบก)
แรงงาน	- ความสามารถด้านภาษาที่น้อยกว่า มีทักษะและความชำนาญด้านขนส่งสินค้ามากกว่า	- ความสามารถด้านภาษาที่น้อยกว่า ไม่ค่อยมีใครใช้ไม่ได้เท่าที่ควร	- ค่าจ้างแรงงานสูงกว่า - แรงงานน้อยกว่า + ใช้เทคโนโลยีได้ดีกว่า
บุคลากรผู้บริหาร	- มีศักยภาพและวิสัยทัศน์ด้านการบริหารจัดการที่ต่ำกว่า	- ความสามารถด้านภาษาที่ต่ำกว่า	- ความสามารถด้านภาษาที่ต่ำกว่า (เวียดนามมี CEO เป็นต่างชาติ - ความสัมพันธ์หรือเครือข่ายการค้าที่ดีต่ำกว่าอยู่ที่ต่ำกว่า)
แหล่งเงินทุนและการเข้าถึงแหล่งเงินทุน	- ระบบการเงินในบัญชี ไม่ชัดเจนมากต่อการเข้าถึงแหล่งเงินทุน +/- โกงเล็กน้อย	- ระบบการเงินในบัญชี ไม่ชัดเจนมากต่อการเข้าถึงแหล่งเงินทุน +/- โกงเล็กน้อย	- ไม่สามารถลงทุนได้
โครงสร้างพื้นฐาน	- Internet ยังไม่ทั่วถึง +/- โกงเล็กน้อย	- โกงเล็กน้อย	+ มีประสิทธิภาพกว่า
เทคโนโลยี	- มีความรู้ผู้เชี่ยวชาญ	- โกงเล็กน้อย	+/- โกงเล็กน้อย
การบริหารจัดการ	- รูปแบบการจัดการยังไม่เป็นระบบ	+/- โกงเล็กน้อย แต่มาเลเซียมีความเป็นระบบมากกว่า	- ไม่สามารถลงทุนได้

ที่มา : ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย 2553

2.3.1.3 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย 5 ด้าน

3. การแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทยของผู้ประกอบการ SMEs ภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ต่อ)

รายการ	ไทย-สิงคโปร์ (ธุรกิจโลจิสติกส์)	ไทย-มาเลเซีย (ธุรกิจขนส่งทางบก)	ไทย-เวียดนาม (ธุรกิจขนส่งทางบก)
2. การแข่งขันและกลยุทธ์ของธุรกิจ			
การแข่งขันและกลยุทธ์ของธุรกิจ	+/- เปิดบริการแล้วที่ใดก็ตาม - อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของสิงคโปร์ มาเลเซียมาเลเซีย	- ไม่สามารถลงทุนได้	+/- โกงเล็กน้อย
ศักยภาพและบุคลากรขององค์กรด้านธุรกิจ	- ผู้ประกอบการรายเล็ก และเป็นรายเล็ก - ส่วนแบ่งจากที่มีบริการน้อยคือ การแข่งขันสูง	- ไม่สามารถลงทุนได้	- ไม่สามารถลงทุนได้
ประสิทธิภาพในการบริการ	- ราคาค่าขนส่งไม่ต่ำเท่ากับบริษัทขนส่งทางบก	- มีความเป็นระบบน้อยกว่า	- ไม่สามารถลงทุนได้
3. ต้นทุน			
ต้นทุนและต้นทุนของธุรกิจบริการ	- ผู้จ้างขนส่งในธุรกิจโลจิสติกส์ไม่ต่ำกว่า - ไม่มีความรู้ในธุรกิจโลจิสติกส์ในการเปิดให้บริการขนส่งทางบก	- ไม่สามารถลงทุนได้	- ความสัมพันธ์ในการแข่งขัน คือค่าที่ต่ำกว่ามีต้นทุนและต้นทุนของธุรกิจ
4. อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน			
การรวมกลุ่มผู้ประกอบการ	- ไม่เข้มแข็ง มีความสัมพันธ์กับนักลงทุน	- ไม่เข้มแข็ง มีความสัมพันธ์กับนักลงทุน	- ไม่เข้มแข็ง มีความสัมพันธ์กับนักลงทุน
5. นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบจากภาครัฐ	- การกีดกันนโยบายจากภาครัฐความชัดเจน และต่อเนื่อง	- ไม่มีการกีดกันนโยบายจากภาครัฐความชัดเจน และต่อเนื่อง	- ไม่มีการกีดกันนโยบายจากภาครัฐความชัดเจน และต่อเนื่อง

ที่มา : ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย 2553

6

2.3.1.3 ผลการประเมินสถานการณ์ทางกฎหมายในอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย 5 ด้าน

4. โอกาสและปัญหาอุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

โอกาสในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

- 1) ด้านพื้นที่ของประเทศไทยที่มีอาณาบริเวณได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ โดยมีที่ตั้งทะเล ทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน และมีพื้นที่ที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย และจีน)
- 2) เป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าในภูมิภาคที่เน้นการส่งออกและนำเข้า ทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่กระหว่างประเทศสูง และมีปัจจัย เติบโตจากกระแสการให้ความสนใจการค้าเสรี
- 3) เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกและอากาศในภูมิภาค ประเทศที่มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เชื่อมโยงกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค ปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ คือ รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ โดยผ่านช่องทางของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) รวมทั้งงบประมาณของรัฐบาลในโครงการเร่งรัดด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ

ที่มา : สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (IPA) ,กรมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ,กรมการขนส่งทางบก ,กรมการคลัง ,กรมศุลกากร และกรมการขนส่งทางเรือ

2.3.1.3 ผลการประเมินสถานการณ์อุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย 5 ด้าน

4. โอกาสและปัญหาอุตสาหกรรมในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย (ต่อ)

อุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย มีอุปสรรคสำคัญ 6 ด้าน ดังนี้

กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์

1. กฎหมายเกี่ยวกับท่าเรือบรรทุกและขนถ่ายของบรรทุก เช่น การจำกัดท่าเรือท่าเทียบสำหรับบรรทุก 10 ล้อ ไม่เกิน 21 คัน และความสูงไม่เกิน 4 เมตร ซึ่งอาจกระทบต่อการให้บริการในกฎหมายที่เห็นว่าเป็นความจำเป็นของอุตสาหกรรม โดยเห็นว่าจะขอจัดตั้งศูนย์บริการขนส่งสินค้า
2. กฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับภาษีการศุลกากร หรือระบบภาษี ซึ่งขัดข้องกับหน่วยงานอื่น ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก ไม่เอื้อต่อการทำการธุรกรรม
3. ไม่เอื้อต่อการเข้าถึงเรือขนาดใหญ่ที่โลจิสติกส์
4. ไม่มีกฎหมายกำหนดและส่งเสริมให้ใช้การโลจิสติกส์ (LSP)
5. กฎหมายด้านการขนส่งที่ซ้ำซ้อน และไม่มีความสมบูรณ์เพียงพอสำหรับประเทศ
6. ประเทศขนาดใหญ่และอุตสาหกรรมขนาดใหญ่จำเป็นต้องมีหน่วยงานที่เห็นว่าเป็นกลุ่มอาชีพ เพื่อดำเนินการบูรณาการในกลุ่มประเทศอาเซียน
7. กฎหมายการบริการขนส่ง เช่น ระบบศุลกากรไม่มีการประสานกันระหว่างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระบบการประกอบการศุลกากรไม่เอื้อต่อการบริการการขนถ่ายสินค้าในเขตท่าเทียบท่าอากาศยานและท่าเรือ
8. กลไกทางกฎหมายไม่เอื้อต่อการของบการเงินให้แก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์
9. ร่าง พ.ร.บ. พายุอาชญา ไม่เอื้อต่อการจัดการอาชญากรรมโลจิสติกส์ เช่น พ.ร.บ. คลังสินค้า (รวมคลังสินค้าประเภทท่าเรือเข้าไว้ด้วย), พ.ร.บ. ศุลกากร
10. กฎหมายทั่วไปไม่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือและขนถ่ายสินค้า ไม่ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยมีบทบาทในการแข่งขัน

ที่มา : สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ คณะเกษตรและการค้าระหว่างประเทศ, โกลบอล ลอจิสติกส์ และการบริการเชิงโลจิสติกส์ประเทศไทย, รายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ด้านอื่นๆ, กรุงเทพฯ

2.3.1.3 ผลการประเมินสถานการณ์อุตสาหกรรมสาขาจาลิสติกส์ของ 5 ด้าน

4. **โอกาสและอุปสรรคของธุรกิจในการใช้บริการโลจิสติกส์ของไทย (ต่อ)**

อุปสรรคในการใช้บริการโลจิสติกส์ของไทย มีอุปสรรคที่สำคัญ 4 ด้าน ดังนี้

โครงสร้างพื้นฐาน

1. สภาพทางกายภาพและสิ่งก่อสร้าง (CO) ไม่เพียงพอ และไม่มีองค์กรซึ่งมีบทบาททั้งในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคในภูมิภาคต่างๆ
2. การขาดเส้นทางทางรถไฟที่มีประสิทธิภาพและรวดเร็ว เมื่อจะขาดการปรับปรุงบริการและการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทางรถไฟได้เต็มที่
3. สถานการณ์ท่าเรือ - นอกเหนือจากปัญหานิวเคลียร์แล้ว ปัญหาของท่าเรือบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา และการขาดท่าเรือขนาดเล็ก
4. การขาดหน่วยงาน - นอกเหนือจากหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดการจะมีหน้าที่จำกัด การจราจรติดขัด ทำให้สินค้า การขนส่งสินค้าล่าช้า หรืออาจเกิดความเสียหายจากการขนส่ง

บุคลากรและองค์ความรู้ทางโลจิสติกส์

1. ผู้ประกอบการขาดความรู้ความเข้าใจในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ และการขาดคนในภูมิภาคไปสมัครใช้โลจิสติกส์ในภาคตะวันออก
2. ขาดคนบุคลากรที่มีความรู้ในด้านการศึกษาโลจิสติกส์ที่จะสามารถถ่ายทอดความรู้ให้แก่ผู้ประกอบการทั้งในระดับผู้บริหารและระดับปฏิบัติการ
3. ขาดผู้เชี่ยวชาญโลจิสติกส์ ทั้งในระดับภาคและอุตสาหกรรม รวมถึงผู้ประกอบการที่มีเครือข่ายและประสบการณ์ เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการวางแผนบริหาร และปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์ในลักษณะระบบ
4. การขาดความรู้ในการจัดการเชิงกลยุทธ์ เพื่อรับมือกับการแข่งขันกับคู่แข่งจากบริษัทขนาดใหญ่

ที่มา : สถาบันงานวิจัยเพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ กระทรวงพาณิชย์ และกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

2.3.1.3 ผลการประเมินตามภาพแสดงการรวมสาขาโลจิสติกส์ใน 5 ด้าน

4. **โอกาสและปัญหาอุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของใน (ต่อ)**

อุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์ของใน มีอุปสรรคสำคัญ 4 ด้าน ดังนี้

ภาพแสดงอุปสรรคในการให้บริการโลจิสติกส์

1. ผู้ประกอบการ SMEs ในประเทศไทยมีขนาดเล็กกว่า ด้าน คน เงิน ของ เหนือไม่มีความชำนาญทางบริการ การขยายกิจการ
2. ขาดบุคลากรผู้เชี่ยวชาญประกอบบริการโลจิสติกส์ ทำให้ไม่มีความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน การไม่พร้อมของภาคการผลิตและผู้ประกอบการเป็นต้น
3. ขาดการสนับสนุนด้านสิทธิประโยชน์จากรัฐบาลและไม่มีสิทธิผู้ให้บริการที่สมบูรณ์
4. ขาดความรู้ ความชำนาญ ขาดเครื่องมือที่จะดำเนินการเป็นระบบ และใช้**ต้นทุนความเสียหาย**สูง ขาดภูมิคุ้มกันไม่เพียงพอทางภาษี
5. ผู้ประกอบการไม่มีความตั้งใจที่จะ**พัฒนาคุณภาพการบริการ** เนื่องจากการผลิตหรือที่ให้บริการส่วนใหญ่ ประกอบกับมีความสามารถขาดความเข้าใจเกี่ยวกับความจำเป็นทางธุรกิจโลจิสติกส์ที่ชัดเจน จึงไม่พร้อมที่จะหาจุดแข็งที่เป็นจุดประกอบการ ทำให้ไม่เกิดข้อได้เปรียบที่ตาม
6. ขาดความเข้าใจเกี่ยวกับ**การดำเนินงาน**ที่ถูกต้อง และ**ข้อมูลเชิงลึก**ที่สอดคล้องกับ**ความต้องการในการดำเนินงาน**ของผู้ประกอบการ
7. ขาดการปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อให้สามารถดำเนินงานประกอบเป็นระบบมีประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
8. ขาดการเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ**เทคโนโลยีการขนส่ง**ที่ทันสมัย เนื่องจากไม่มีพันธมิตรในการดำเนินการที่จะรวบรวมข้อมูล ส่งผลให้มีข้อจำกัดในการให้บริการโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์แบบ
9. ขาด**ความเชี่ยวชาญ**เชิง และไม่มีประสบการณ์ในการ**ดำเนินการโลจิสติกส์**จากผู้ให้บริการเฉพาะด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะส่งผลต่อความชำนาญในการแข่งขันในระหว่าง
10. การขาดการกำหนดมาตรฐานในการดำเนินงานและบังคับการในการดำเนินการโลจิสติกส์

2.3.1.3 ผลการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยด้านโรคติดต่อ			
5. ความพร้อมของปัจจัยประกอบการโรคติดต่อภายในกรณีการดำเนินงาน			
กลุ่มให้บริการ	ตามตัวบ่งชี้	ความพร้อม ตามเกณฑ์	ความเหมาะสม ในกรณีตัวชี้วัด
1. กลุ่มให้บริการทางเพศ			
1.1 ผู้ให้บริการด้านเอดส์และโรคติดต่อทางเพศ	2 - 3	No	Yes. after 2 - 3 years
1.2 ผู้ให้บริการด้านซิฟิลิสทางเพศ	6 - 7	Yes	Yes. after 1 - 2 years
1.3 ผู้ให้บริการทางสาธารณสุขทั่วไป	4 - 5	No	Yes. after 3 - 4 years
1.4 ผู้ให้บริการด้านซิฟิลิสทางเพศ	7	?	?
2. กลุ่มฉีดวัคซีนและกรณีฉุกเฉิน	2 - 3	No	Yes, but more than 5 years
3. กลุ่มงานทันตกรรมและการ	2 - 4	No	Yes. after 4 years
4. กลุ่มการตรวจวินิจฉัยโรคติดต่อ	2 - 3	No	Yes. after 3 - 4 years
5. กลุ่มบริการปรึกษาสุขภาพ	2 - 3	No	Yes. after 5 years
6. กลุ่มบริการระบบสารสนเทศด้านโรคติดต่อ	0 - 1	No	Yes. after 2 - 3 years
7. กลุ่มพัฒนาระบบบริการ	3 - 4	No	Yes. after 2 - 3 years

ที่มา : การบรรยายของ พ.ร.อ.วิวัฒน์ เทพพิทักษ์ (5 มกราคม 2555)

ผลการดำเนินงานโครงการ

- 2.1 • ผลการจัดทำข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)
- 2.2 • ผลการกำหนดขอบเขตและประเภทกิจกรรมภายใต้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย โดยแบ่งเป็นกลุ่มธุรกิจย่อยตามมาตรฐานสากล
- 2.3 • ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย และผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)
 - 2.3.1 • ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ไทย
 - 2.3.2 • ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

2.3.2.1 ผลการสำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

วิธีการรวบรวมและสำรวจ

- การเข้าสัมภาษณ์เชิงลึกในหน่วยงาน/องค์กรของผู้ให้บริการ
- การแจกแบบสอบถามพร้อมสัมภาษณ์โดยตรงกับผู้ให้บริการในเขตให้บริการต่างๆ โดยตรง
- การสอบถามและสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์
- การใช้แบบสอบถามผ่านทางโทรสาร/สื่ออิเล็กทรอนิกส์/การส่งทางไปรษณีย์

แนวคิดในการสุ่มตัวอย่าง

ชื่อวิธีการ	ตัวแบบ	ลักษณะ
Systematic Random Sampling		สมาชิกของประชากรมีคุณลักษณะใกล้เคียงกัน และได้รับการแบ่งเป็นช่วง (Unit Interval) หรือเวลา (Period) แล้วทำการสุ่มตัวอย่างตามช่วงที่กำหนด

2.3.2.1 ผลการสำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

สมการที่ใช้พิจารณาจำนวนข้อมูลที่มีความเหมาะสมสามารถนำไปอนุมานประชากร หรือนำไปประเมิน

$$n = \frac{N(z\alpha)^2 (C.V)^2}{(z\alpha)^2 (C.V)^2 + Ne^2}$$

เมื่อ n คือ ขนาดตัวอย่างที่ต้องการหา

N คือ จำนวนประชากร

$z\alpha$ คือ ค่ามาตรฐานที่ได้จากการเปิดตาราง Z ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ต้องการ ในที่นี้พิจารณาที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้ค่า $z\alpha = 1.96$

$C.V$ คือ ค่าสัมประสิทธิ์ความแปรปรวน ซึ่งจะกำหนดให้ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับครึ่งหนึ่งของค่าเฉลี่ยทางสถิติ หรือ $C.V = 0.5$

e คือ ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้กับ (0.05-0.1)

2.3.2.1 ผลการสำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ค่าตัวแปร และผลการคำนวณจำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสมต่อการนำไปประเมินสถานภาพธุรกิจ

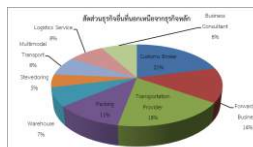
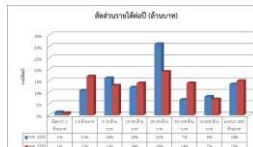
ตัวแปร	ค่าตัวแปร	จำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสมสามารถนำไปอนุมานประชากร (n)
N	4,188	94
$z\alpha$	1.96	
C.V.	0.5	
e	0.1	

จำนวนตัวอย่างที่ได้รับการสำรวจในการนำไปประเมินสถานภาพธุรกิจ

จำนวนผู้ประกอบการจดทะเบียนและดำเนินการอยู่ (N)	จำนวนตัวอย่างที่มีความเหมาะสมจากการคำนวณ (n _{คำนวณ})	จำนวนตัวอย่างที่ได้รับการรวบรวมและสำรวจ (n _{รวม})
4,188	94	116

2.3.2.2 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

- ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้าง



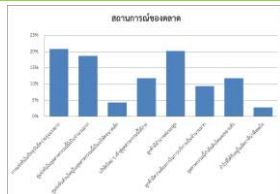
ปัจจัย	ค่าเฉลี่ย
Location: ตำแหน่งที่ตั้งของธุรกิจ	4.22
Variety of service: ความหลากหลายในการให้บริการ	4.15
Flexibility: ความยืดหยุ่นในการให้บริการ	3.97
Turned Time: ความรวดเร็วในการให้บริการ	3.94
Responsibility: ความรับผิดชอบและความพึงพอใจของลูกค้า	3.94
Safety: ความปลอดภัยสินค้าและสิ่ง	3.92
Flexibility: ความยืดหยุ่นในการให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า	3.89
Availability of facilities: การมีพื้นที่ใช้สอยเหมาะสม	3.82
Information Technology: การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ	3.74
Quality of employee: คุณภาพบุคลากร	3.73
Brand Image: ภาพลักษณ์ ชื่อเสียงองค์กรที่ส่งผลต่อการตัดสินใจของลูกค้า	3.69
Accessibility and Connectivity: ความสามารถในการเข้าถึงและเชื่อมโยงกับเครือข่าย	3.63
Investment Funding: ศักยภาพในการลงทุน	3.51
Price: ความคุ้มค่าของราคาบริการ	3.43
Business partnership: การมีพันธมิตรทางธุรกิจ	3.41

ศักยภาพของผู้ประกอบการโดยรวม = 3.79 (ค่อนข้างดี)

2.3.2.2 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

- ภาพตลาด

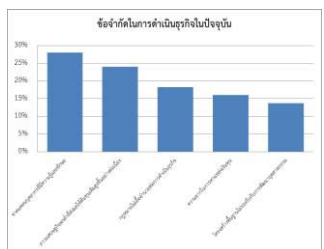
5 อันดับ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่เป็นที่รู้จักมากที่สุด (ในมุมมองของผู้ประกอบการ)	
1	DHL
2	NYK
3	V-Serve
4	K-Line
5	Yusen



สถานการณ์แข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยในมุมมองของผู้ประกอบการมีระดับคะแนนที่ 4.12 แสดงว่า **ประเทศไทยยังคงมีสภาพการแข่งขันที่มากอยู่**
ผู้ประกอบการของธุรกิจในปีที่ผ่านมา มีผู้ประกอบการจำนวนร้อยละ 72 ที่มีอัตราการเติบโตขึ้น จำนวนร้อยละ 25 ที่มีอัตราการเติบโตเท่าเดิม และร้อยละ 3 ที่มีอัตราการเติบโตลดลง ทั้งนี้ผู้ประกอบการจำนวนร้อยละ 84 ที่มองว่าแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมในอนาคตมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น

2.3.2.2 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

- มีความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ (ในมุมมองของผู้ให้บริการเอง)
 - ข้อจำกัดในการดำเนินการธุรกิจ



ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ	ค่าเฉลี่ย
ความรวดเร็วในการบริการ	3.62
ความพร้อมในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า	3.60
ความยืดหยุ่นในการบริการ	3.55
ความรวดเร็วในการให้บริการ	3.45
ความน่าเชื่อถือของข้อมูลสถานที่	3.40
ความพึงพอใจในการบริการ	3.38
ความพึงพอใจของพนักงานและเจ้าของ	3.36
การมีพันธมิตรทางธุรกิจในภาคเอกชน	3.33
ความมั่นคงขององค์กรการเงิน	3.21
อัตราส่วนกำไรสุทธิในภาคเอกชนที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทในต่างประเทศ	3.16
การให้บริการแบบสัญญาภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistic)	3.15
คุณภาพของการบริการ	3.14
ปริมาณความพึงพอใจจากลูกค้าในภาคเอกชน	3.14

ขีดความสามารถในการแข่งขัน = 3.35 (ปานกลาง)

2.3.2.2 ผลการประเมินสถานภาพอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs)

- ผลการตอบคำถามด้านเศรษฐกิจ

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ	ผลกระทบ		ระดับผลกระทบ
	เชิงบวก	เชิงลบ	
การเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน	23%	77%	3.83
เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ	46%	54%	3.59
สภาพการณ์ทางเศรษฐกิจ	39%	61%	3.58
การเข้ามาของต่างชาติในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหนักต่างที่มีมากขึ้น	71%	29%	3.32
ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีใหม่ๆ	94%	6%	3.30
การขาดสารอุปโภคบริโภคพื้นฐานที่เพียงพอ	23%	77%	3.29
นโยบาย/การสนับสนุนของภาครัฐ	79%	21%	3.18
นโยบายการนำประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค	92%	8%	3.15
การมีผลบังคับใช้ของ FTA	87%	13%	3.13
การเปิดสนามบินใหม่และการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง	94%	6%	3.04



Center for Logistics Excellence



3. เสวนาในหัวข้อ

“มุมมองผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต่อการเปิดการค้าเสรี AEC”

ผู้อำนวยการศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี : (ผศ.ดร. พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล)

กรรมการสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย : (ดร. ธนิต โสรัตน์)

ที่ปรึกษานายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ : (คุณสุวิทย์ รัตนจินดา)

อุปนายก สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย : (คุณณัฐพรพร กิ่งไกร)

ประเด็นเสวนา

อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs) อันประกอบด้วย 3 กลุ่มนี้ มีความพร้อมในการแข่งขันต่อการเปิดการค้าเสรี (AEC) หรือไม่ ?

1. ผู้ประกอบการกลุ่มการบรรจุภัณฑ์และหีบห่อ
2. ผู้ประกอบการกลุ่มบริการพิธีการศุลกากร และกลุ่มตัวแทนจัดการขนส่ง
3. ผู้ประกอบการกลุ่มให้คำแนะนำและดูแลการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

ประเด็นเสวนา

1. สถานการณ์การแข่งขันในปัจจุบัน
2. การแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการไทยกับต่างชาติ
3. แนวโน้มของตลาดในอนาคต (จากการเปิดเสรีสาขาบริการด้านโลจิสติกส์)
4. จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค ของผู้ประกอบการไทยต่อการเปิดเสรีการค้า
5. อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider : LSPs) มีความพร้อมในการแข่งขันต่อการเปิดการค้าเสรี (AEC)

**“มุมมองผู้ประกอบการอุตสาหกรรม
ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยต่อการเปิดการค้าเสรี AEC ”**

โดย
ดร.ชนิด โสรัตน์

กรรมการสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

วันที่ 29 กรกฎาคม 2556

ณ ห้อง Infinity ชั้น 1 โรงแรมพูลแมน บางกอก ดิง พาวเวอร์

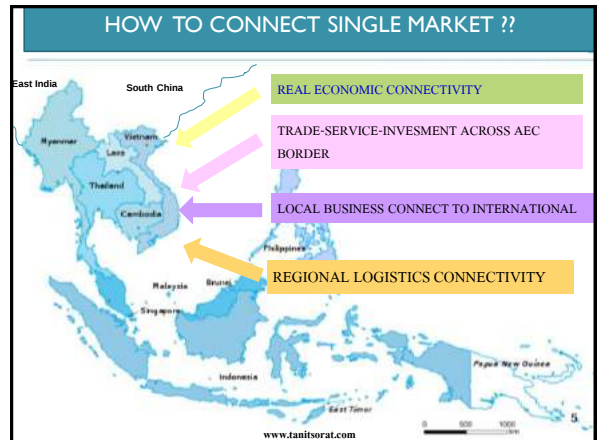
www.tanitsorat.com



What is...AEC Connectivity ??

- Single Market & Production Base Connectivity** การเชื่อมโยงตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน
- People to People Connectivity** การเชื่อมโยงประชาชนและการท่องเที่ยวร่วมกัน
- Infrastructure Connectivity** การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของภูมิภาคทั้งนี้ทำเรือ สนามบิน ถนน ทางรถไฟ สะพาน
- Telecommunication** การเชื่อมโยงการสื่อสารทั้งด้านข้อมูลและมัลติมีเดีย
- Regional Cross Border Transport Connectivity** การเชื่อมโยงขนส่งข้ามแดนในภูมิภาค
- Law & Regulation Connectivity** การเชื่อมโยงกฎระเบียบของแต่ละประเทศสมาชิกซึ่งแตกต่างกัน
- Transport & Shift Mode** การเชื่อมโยงระบบการเปลี่ยนโหมดการขนส่งต้นทุ่นต่ำข้ามแดนระหว่างประเทศ

www.tanitsorat.com



AEC : One Production Base

การเป็นฐานการผลิตร่วมกันต้องอาศัยการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์

- การตื่นตัวย้ายฐานการผลิตของไทย ทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตรกรรม ภาคการค้า-บริการของไทย เริ่มที่จะมีแนวคิดการย้ายฐานการผลิตไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าไทย
- นโยบายค่าจ้างสูงและการขาดแคลนแรงงานอย่างรุนแรง โดยตัวเลขการว่างงานปี 2555 อัตราว่างงานอยู่เพียงร้อยละ 0.6 – 0.7 กอปรทั้งนโยบายค่าจ้าง 300 บาททั่วประเทศ ทำให้บางอุตสาหกรรมต้องย้ายฐานการผลิต
- การย้ายฐานการผลิต ผู้ประกอบการ LSP ต้องสนองตอบการบริหารข้ามประเทศ
- การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคบริการโลจิสติกส์

www.tanitsorat.com



การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคบริการโลจิสติกส์

ไทยเป็นศูนย์กลางของระเบียงเศรษฐกิจ GMS

- North-South Economic Corridor (NSEC)**
- East-West Economic Corridor (EWEK)**
- South Economic Corridor (SEC)**

- Integrate Service :** การบริการแบบครบวงจร
- Network :** การพัฒนาเครือข่ายทั้งระดับต้นทางและสาขา
- Team & Management :** ทีมงานและการบริหารจัดการ
- International Standard Service :** การบริการมาตรฐานสากล

➢ **Reliability :** ความน่าเชื่อถือ

➢ **Liability :** ความสามารถในการชดใช้ค่าเสียหาย

- Risk Management :** การบริหารจัดการความเสี่ยง

www.tanitsorot.com

โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทย-เมียนมา

โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทย – สปป.ลาว – เวียดนาม – จีนตอนใต้

รถไฟ ไทย-ลาว นครราชสีมา-ท่ามาแล้ง

ด่านนครพนม-ลำปาง-วังจันทน์ (เวียดนาม)

ด่านช่องเม็ก-ปักธง (สปป.ลาว) – สะพานมิตรภาพ (จีน-ลาว)

มูลค่าการค้าชายแดน
 นำเข้า 1,628.72 ล้านบาท
 ส่งออก 9,396.45 ล้านบาท

ด่านภูพาน นครราชสีมา-หนองหาน

มูลค่าการค้าชายแดน
 นำเข้า 1,998.73 ล้านบาท
 ส่งออก 61,349.80 ล้านบาท

ด่านเชียงของ – ดงหนาม (KSE)
 มูลค่าการค้าชายแดน
 นำเข้า 540.08 ล้านบาท
 ส่งออก 4,265.94 ล้านบาท

เส้นทาง R12 – ท่าเรือวังจันทน์ (เวียดนาม)

[illegible]

โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย

โอกาสประเทศไทยปี 2020

โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

การเชื่อมโยงทางบกกับทางเศรษฐกิจ

ประเภทการลงทุน	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)
ลงทุนระบบราง	82.92 %
ลงทุนทางถนน	14.47 %
ลงทุนทางน้ำ	1.49 %
พัฒนาด่านชายแดน	0.61 %

www.tanitsorat.com



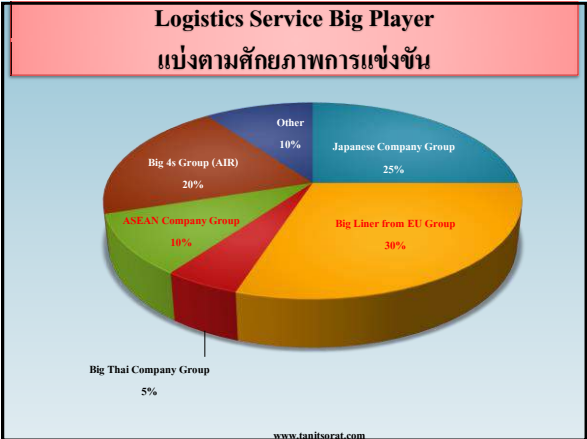
การเตรียมพร้อมของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ (ไทย) ภายใต้ AEC

CLEAR VISION	: วิสัยทัศน์ เห็นโอกาสและความท้าทายภายใต้ AEC
SWOT ANALYSIS	: วิเคราะห์ศักยภาพของธุรกิจ(จุดแข็งและจุดอ่อน)
BUSINESS DIRECTION	: กำหนดทิศทางธุรกิจให้ชัดเจนว่าจะไปทางไหน
STRATEGY PLAN	: มีแผนกลยุทธ์ในระยะกลางและระยะยาว
Business & Network Development	: การพัฒนาธุรกิจและเครือข่าย
INTERNATIONAL COMPETITIVENESS	: สามารถแข่งขันได้ในระดับนานาชาติ
TEAM DEVELOPMENT	: การพัฒนาทีมงานให้แข่งขันได้ในระดับข้ามประเทศ

www.tanitsorat.com



- ปัญหาศักยภาพของผู้ประกอบการบริการโลจิสติกส์ไทยบนบริบทของ AEC
1. การบริหารจัดการไม่เป็นสากล ขาดบุคลากรที่มีความสามารถ ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดเล็ก การบริหารแบบครอบครัว ทำให้มีข้อจำกัดในการให้บริการบริษัทข้ามชาติ
 2. ไม่สามารถให้บริการแบบครบวงจร (Integrated Logistics Service Provider) เชี่ยวชาญเฉพาะด้านและมีขีดจำกัดในการให้บริการ ส่วนใหญ่แยกการให้บริการเป็นแต่ละส่วนงาน โลจิสติกส์ ขาดความระมัดระวังและดูถูกในการให้บริการ
 3. ขาดเครือข่ายไม่สามารถให้บริการในลักษณะที่เป็น Door to Door Service เพราะขาดเครือข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศ
 4. Non-Asset Logistics Service เป็นผู้ให้บริการที่ไม่มีคลังสินค้า ครอบรถทุก เครื่องมืออุปกรณ์ในการให้บริการ ทำให้รับงานได้เฉพาะงานให้บริการพื้นฐาน เช่น งานขนถ่ายสินค้า งานเอกสาร เป็นต้น
 5. ต้นทุนต่อหน่วยสูงทำให้แข่งขันไม่ได้ เพราะขาดอำนาจต่อรอง และต้องไปว่าจ้าง Subcontract
 6. ขาดโอกาสในการเข้าถึงแหล่งทุนราคาถูก เพราะไม่มีหลักประกันและระบบบัญชีไม่พร้อม
 7. มีข้อจำกัดในการเข้าถึงอุปทานกับภาคอุตสาหกรรม การพัฒนาความเชื่อมโยงกันระหว่างภาคการผลิตกับภาคผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ การพัฒนาที่ผ่านมา ด้านผู้ให้บริการกับผู้ให้บริการ ไม่มีการเชื่อมโยง การพัฒนาเป็นแบบคู่ขนาน
 8. ขาดการบูรณาการและขาดองค์กรกลางที่เข้มแข็ง สมาคมที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการ โลจิสติกส์มีอยู่เป็นจำนวนมาก แต่ดำเนินการธุรกรรมโดยไม่เชื่อมโยงกัน
 9. ขาดการพัฒนาและภาครัฐไม่เข้าใจ ความกลัวของกระทรวงพาณิชย์ แจ้งว่ามีเงิน 20,000 ราย ธุรกิจเหล่านี้แข่งขันไม่ได้ จำเป็นจะต้องมียุทธศาสตร์ มีเจ้าภาพอย่างแท้จริง
- www.tanitsorat.com



**แนวทางการส่งเสริมพัฒนาภาคบริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขัน
และเข้าถึงโอกาสภายใต้ AEC (1)**

1. การส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขัน : Competitiveness
 - 1) ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่เป็น SME การให้บริการโลจิสติกส์เพียงด้านใดด้านหนึ่งเท่านั้น
 - 2) ภายใต้อาเซียน AEC หากจะให้บริการแข่งขันได้ จำเป็นต้องมีการรวมกลุ่มกันให้บริการแบบ Integrated Logistics Service Provider เพื่อให้สามารถให้บริการโลจิสติกส์ได้แบบครบวงจร
 - 3) สนับสนุนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสร้าง LSP Best Practice Model
 - 4) ส่งเสริมให้มีการประกวดหรือให้รางวัลประกาศเกียรติคุณ ซึ่งจะก่อให้เกิดการพัฒนาและก่อให้เกิดขีดความสามารถในการแข่งขัน
 - 5) การให้สามารถเข้าถึงแหล่งทุนต้นทุนต่ำ

www.tanitsorat.com

**แนวทางการส่งเสริมพัฒนาภาคบริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขัน
และเข้าถึงโอกาสภายใต้ AEC (2)**

2. การยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นคลัสเตอร์: Cluster Logistics Service
 - 1) การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยในการจับคู่ธุรกิจ ระหว่างผู้ประกอบการไทยด้วยกันเอง เพื่อทำให้สามารถรับงานได้ครบวงจร
 - 2) สภาโลจิสติกส์แห่งชาติ ภายใต้อาเซียนภาพรวมทั้งระดับการพัฒนาของแต่ละสมาคมที่แตกต่างกัน ไม่ได้ช่วยแก้ปัญหาในด้านขีดความสามารถในการแข่งขัน
 - 3) ในระยะยาวหากจะพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้เข้มแข็งจะต้องมีการยกระดับเป็นสภาโลจิสติกส์แห่งชาติ ซึ่งจะต้องมีการออก พ.ร.บ.มารองรับ
 - 4) การส่งเสริมให้ LSP เป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาของผู้ผลิต ภาคบริการโลจิสติกส์ไม่สามารถแยกการพัฒนาต่างหากจากการผลิตได้

www.tanitsorat.com

**แนวทางการส่งเสริมพัฒนาภาคบริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขัน
และเข้าถึงโอกาสภายใต้ AEC (3)**

3. การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกของผู้ประกอบโลจิสติกส์ในการลงทุนในต่างประเทศ : AEC Opportunity
 - 1) ผู้ประกอบการไทยขาดกลยุทธ์ ขาดความเข้าใจและการไม่สามารถเข้าถึงโอกาสการเข้าสู่ AEC
 - 2) ภายใต้อาเซียนเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หน่วยงานของรัฐ เช่น BOI กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตร กระทรวงคมนาคม ฯลฯ จึงควรร่วมมือกันด้วยการ ส่งเสริมผู้ประกอบการไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน
 - 3) ส่งเสริมจับคู่ธุรกิจกับผู้ร่วมทุนในต่างประเทศ โดยเฉพาะในอาเซียน เพื่อให้สามารถเข้าถึงการเปิดเสรีด้านการลงทุนของ AEC ในปี พ.ศ.2558

www.tanitsorat.com

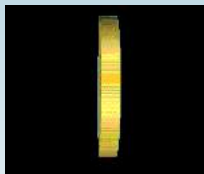
**แนวทางการส่งเสริมพัฒนาภาคบริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขัน
และเข้าถึงโอกาสภายใต้ AEC (4)**

4. การสร้างเครือข่ายโซ่อุปทานด้านโลจิสติกส์ : Supply Chain Network
 - 1) ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงในโซ่อุปทานด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศอาเซียนให้มีความเข้มแข็ง
 - 2) สนับสนุนให้มีการจัดงาน AEC Logistics Fair ในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ภาคบริการโลจิสติกส์ไทยสามารถออกไปเสนอบริการกับลูกค้าโดยตรงในกลุ่มประเทศอาเซียน
 - 3) Business Matching การได้พบปะจับคู่ธุรกิจกับผู้ประกอบการในอาเซียน เพื่อเป็นการพัฒนาเครือข่ายโซ่อุปทานด้านโลจิสติกส์

www.tanitsorat.com

AEC เหยี่ยงสองด้าน

- เป็นทั้งโอกาสและความท้าทาย ขึ้นอยู่กับการปรับตัวหรือรอโชคชะตา
- เศรษฐกิจ (ใหม่) และชุมชนไร้พรมแดนของ AEC จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างคาดไม่ถึง ทั้งในระดับปัจเจกบุคคล และธุรกิจ
- แน่ใจแล้วหรือว่าได้มีการเตรียมพร้อมสู่ AEC ??



www.tanitsorat.com

V-SERVE

Competiveness Case Study

www.tanitsorat.com

[illegible]

**“มุมมองผู้ประกอบการอุตสาหกรรม
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต่อการเปิดการค้าเสรี AEC”**

โครงการจัดทำข้อมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย
โดย
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ร่วมกับ ศูนย์ความเป็นเลิศด้าน โลจิสติกส์
ม. เทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

นายณัฐพรพรณ กรังโกร
กรรมการผู้จัดการ บริษัท VSK(1994) จำกัด
วันจันทร์ที่ 29 กรกฎาคม 2556
โรงแรม Pullman Bangkok King Power

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย หมายถึง

ผู้ให้บริการ **ทุกขั้นตอน** ของห่วง
โซ่อุปทาน ตั้งแต่ นำส่งวัตถุดิบเข้า
กระบวนการผลิต กระจายสินค้า
สำเร็จรูปไปถึงร้านค้าส่งร้านค้าย่อย
จนถึงมือผู้บริโภค

ถ้ากล่าวในการค้าระหว่างประเทศ หมายถึง
ตัวแทนกระทำการขนส่งทุกรูปแบบ พิธีการศุลกากร
และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าเข้า และสินค้าออก



ตัวแทนออกของ Customs Broker หรือ ชิปโป้ง



คือ บุคคลที่กฎหมายระเบียบ
ศุลกากรอนุญาตให้ทำหน้าที่
**แทนผู้ประกอบการได้ทุก
กรณี**

สินค้าส่งออกในปัจจุบันนี้
ตลาดสหรัฐ ตลาดยุโรป ตลาด
ญี่ปุ่น ประสบภาวะเศรษฐกิจ
ถดถอยอย่างรุนแรง



ตัวเลขการค้าระหว่าง
ประเทศทุกหน่วยงานระบุ
ตรงกันว่า ค่าสั่งซื้อจากทั้ง 3
ตลาด ลดลงต่อเนื่องตั้งแต่ปี
2554 จนถึงปัจจุบัน



เหลือตลาดเดียวที่ขอดสั่งซื้อส่งออกได้อย่าง
ต่อเนื่องคือ ประเทศเพื่อนบ้านของเราในกลุ่ม **AEC**



กลุ่ม AEC แบ่งเป็น



AEC ตอนบน

AEC ตอนล่าง





- ประเทศ **AEC** ตอนบนมี
- ดินแดนติดกับเรา
- สปป.ลาว
 - สหภาพเมียนมาร์
 - ราชอาณาจักรกัมพูชา
 - สหพันธรัฐมาเลเซีย
 - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

การค้ากับประเทศเหล่านี้ ผ่านช่องทาง **การค้าชายแดน** การค้าข้ามแดน และ สินค้าผ่านแดน

ใช้การขนส่งทางบกเป็นหลัก ส่งมอบสินค้าบริเวณชายแดนของประเทศของประเทศคู่ค้า

พิธีการศุลกากรส่งออกและนำเข้า ทำที่ด่านศุลกากรชายแดนทุกด่าน โดยตัวแทนออกของทั้ง 2 ประเทศ



ตลาดเพื่อนบ้าน **การค้าชายแดน** ยังมีโอกาสเติบโตขยายตัวได้อีกมาก ตามจังหวัดชายแดนทั้ง 30 จังหวัด



- จุดผ่อนปรน
- จุดผ่านแดนชั่วคราว
- จุดผ่านแดนถาวร
- ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร
- ช่องทางตามธรรมชาติ

เป็นหน้าที่พววจ.เสนอรวม.มหาดไทยให้ยกระดับเป็นด่านถาวร มีหน่วยงาน **C.I.Q.** ประจําการพร้อมทำการได้ตลอด 24 ชั่วโมง จะอำนวยความสะดวกค้าชายแดนมากยิ่งขึ้น

C.I.Q. คือ การตรวจสอบเอกสารและพิธีการศุลกากรผ่านการควบคุมของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

C = Customs

คือ ศุลกากร

I = Inspection

คือ ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง (ต.ม.)

Q = Quarantine Bureau

คือ หน่วยงานที่ควบคุมเกี่ยวกับ พืช สัตว์ อาหาร และยา ซึ่งในสนามบินนานาชาติจะปรากฏ **C.I.Q.** อยู่ภายใน เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารระหว่างประเทศ



ประเทศ **AEC** ตอนล่าง คือ

- เกาะสิงคโปร์
- ฟิลิปปินส์
- อินโดนีเซีย
- บรูไน

การค้ากับประเทศเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรม ไม้คอนเทนเนอร์ ส่งออกโดยระวางเรือเดินทะเลหรือ ทางคาร์โก้เครื่องบิน

พิธีการศุลกากรส่งออก - นำเข้า ทำที่ศุลกากรส่วนกลางผ่านระบบ **e-customs NSW**



ข้อมูลกรมพัฒนาธุรกิจการค้า มีกิจการจดทะเบียน
ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์มากกว่า 13000
กิจการ ข้อมูลกรมศุลกากรมีกิจการขึ้นทะเบียน
ให้บริการ customs broker ตัวแทนออกของ
มากกว่า 3000 กิจการ



ตัวแทนออกของ/ ชิปปิ้ง ทั้งหมดเป็นกิจการ SME
และเป็นกิจการคนไทย



ชิปปิ้งไทย พร้อมเข้าสู่การค้าเสรี AEC โดยมี
ข้อเสนอต่อหน่วยงานรัฐดังนี้

1. หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ
การนำเข้า-ส่งออก ศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักตรวจสอบสินค้า
ค.ม. ตรวจสอบ และหน่วยงานตรวจพืชและสัตว์ อาหารและ
ยา (บกและน้ำ) ทั้งหมดนี้ต้อง**อ่านกฎหมายไปในแนวทาง
เดียวกัน**
2. แนวทางเดียวกันนี้หมายถึง**อำนาจการค้าระหว่าง
ประเทศ สนับสนุนการส่งออกนำเงินตราเข้าประเทศ**

3. **ระเบียบใดที่เป็นอุปสรรค ล้าหลัง หรือ ประกาศใช้
มานานมาก** สภาพปัจจุบันการแข่งขันทางเศรษฐกิจระหว่าง
ประเทศ เป็นปัจจัยหลัก ในการนำเข้าพาประเทศชาติ ก้าวไป
ข้างหน้า
4. มีการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง **สังคายนา
ปรับปรุง แก้ไข เปลี่ยนแปลง** ระเบียบหน่วยงานราชการทุก
หน่วย ที่เกี่ยวข้องการนำเข้าส่งออก ที่ไม่อำนาจการค้า
ระหว่างประเทศ

บทสรุป

การค้าชายแดน การค้าข้ามแดน การค้าผ่านแดน เป็น
โอกาสเดียวของประเทศไทย ที่จะหลุดพ้นจากวังวน
เศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลกที่กำลังเผชิญอยู่



ขอบคุณครับ



นายณัฐพรพร คริ่งไกร
กรรมการผู้จัดการ VSK(1994)CO.,LTD.
Tel. 081-345-5517
email : natsapat@yahoo.com

คณะผู้จัดทำ

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

- | | | |
|-------------------|-------------------|-------------------------|
| 1. ผศ.ดร.พงษ์ชัย | อธิคมรัตนกุล | ที่ปรึกษาโครงการ |
| 2. นายพัทธารุช | ฐาปนวงศ์เวช | หัวหน้าโครงการ/นักวิจัย |
| 3. นางสาวจิณณ์ณัฐ | อมตเวทย์ | นักวิจัย |
| 4. นายปณิธาน | ธีระศักดิ์วิเชียร | นักวิจัย |
| 5. นางสาวอิกมาส | ชนะบวรสกุล | นักวิจัย |
| 6. นายณัฐพล | พุทธิพงษ์ | นักวิจัย |
| 7. นางสาวพรพิมล | โตเสมอ | ผู้ช่วยนักวิจัย |
| 8. นายกิตติกร | กรรณิการ์ | ผู้ช่วยนักวิจัย |
| 9. นางสาววิศัลยา | ภมรมานพ | ผู้ช่วยนักวิจัย |
| 10. นายปภูล | รัตนชุม | ผู้ช่วยนักวิจัย |
| 11. นางสาวปรียา | มีบุญ | ผู้ช่วยนักวิจัย |
| 12. นางสาวสุภาพร | คุณบัวลา | ผู้ช่วยนักวิจัย |

