



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Board

Logistics รายงานความก้าวหน้า
Development การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนา
Report ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
2010 ประจำปี 2553

1. ความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

1.1 ข้อมูลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- 1) ในปี 2552 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวมประมาณ 1.5 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 16.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ประกอบด้วย ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 746.5 พันล้านบาท (ร้อยละ 8.3 ของ GDP) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 633.3 พันล้านบาท (ร้อยละ 7.0 ของ GDP) และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ 138.0 พันล้านบาท (ร้อยละ 1.5 ของ GDP) ซึ่งการเคลื่อนไหวของต้นทุนโลจิสติกส์และเศรษฐกิจไทยในภาพรวมปี 2552 ถือว่ามีความผันผวนค่อนข้างมากและมีความผิดปกติ สาเหตุหนึ่งเนื่องมาจากปี 2552 เป็นปีแรกที่ประเทศไทยประสบภาวะเศรษฐกิจหดตัวอย่างรุนแรงนับตั้งแต่เหตุการณ์วิกฤติทางการเงินของไทยในช่วงปี 2540-2541 จนทำให้มีอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ติดลบ และได้ส่งผลกระทบต่อเงื่อนไขอัตราการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ติดลบอย่างมากด้วยเช่นกัน
- 2) มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2552 หดตัวลงกว่าร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ปี 2551 ทั้งนี้ มีสาเหตุสำคัญมาจากหลายปัจจัย ทั้งจาก (1) การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยในปี 2552 และต่อเนื่องไปยังปริมาณการขนส่งสินค้าที่ลดลง มูลค่าสินค้าคงคลังหดตัวจากปริมาณผลผลิตในสาขาต่างๆที่ลดลง รวมทั้งการปรับลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (Minimum Loan Rate; MLR) ตามสถานการณ์สภาพคล่องของเงินทุนในตลาด และ (2) การปรับตัวทางธุรกิจของผู้ประกอบการไทยเพื่อรับมือกับการชะลอตัวของอุปสงค์ในภาพรวม โดยมีความพยายามปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการผลิต จัดเก็บ และบริหารจัดการสินค้าคงคลัง รวมทั้งมาตรการประหยัดต้นทุนโลจิสติกส์ภายในสถานประกอบการอย่างเต็มที่ เพื่อลดความเสี่ยงและเพื่อความอยู่รอดทางธุรกิจจากการได้รับปริมาณคำสั่งซื้อที่ลดลงอย่างมาก
- 3) ในปี 2553 ระดับความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศไทย วัดโดยดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลก ซึ่งเป็นการสำรวจความเห็นจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ชั้นนำของโลก ประเทศไทยยังอยู่ในระดับปานกลางอันดับที่ 35 จาก 155 ประเทศ หรืออันดับที่ 3 ในภูมิภาคอาเซียนซึ่งเป็นรองจากประเทศสิงคโปร์ (อันดับที่ 2 ของโลก) และมาเลเซีย (อันดับที่ 29 ของโลก) โดยมีประเด็นพัฒนาที่ยังต้องให้ความสำคัญอย่างมาก ได้แก่ (1) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (2) พินิจการศุลกากร และ (3) สมรรถนะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศทั้งภาครัฐและธุรกิจ

1.2 ภาพรวมกลไกการขับเคลื่อนในปัจจุบัน

คณะกรรมการ กบส. ได้มีมติเมื่อวันที่ 21 มิ.ย. 2553 มอบหมายหน่วยงานรับผิดชอบหลักเพื่อทำหน้าที่ประสานการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์แต่ละด้านภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ

โลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550-2554 พร้อมทั้งติดตามประเมินผลการดำเนินงาน และรายงานความก้าวหน้าต่อคณะกรรมการ กบส. ทุก 6 เดือน ดังนี้

- 1) กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต
- 2) กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์
- 3) กระทรวงพาณิชย์ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์
- 4) กระทรวงการคลัง เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า
- 5) กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ และ สศช. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในประเด็นการพัฒนาระบบข้อมูลและกำลังคนด้านโลจิสติกส์

นอกจากนี้ คณะกรรมการ กบส. มีมติให้ดำเนินการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการภายใต้ กบส. เพื่อบูรณาการการขับเคลื่อนในประเด็นการพัฒนาที่สำคัญและคาบเกี่ยวกับภารกิจของหลายหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น จำนวน 3 ชุด ประกอบด้วย (1) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (2) คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้าการส่งออกและโลจิสติกส์ และ (3) คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร

1.3 ความคืบหน้าในการดำเนินงานแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์

- 1) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิตโดยเฉพาะในภาคอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ได้ดำเนินการตามกรอบการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม 4 ด้านอย่างจริงจัง ได้แก่ (1) การเชื่อมโยงระหว่างองค์กรตลอดโซ่อุปทาน (Supply Chain Optimization) (2) การพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภายในองค์กร (Internal Process Improvement) (3) การพัฒนาขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (Logistics Capacity Building) และ (4) การสร้างปัจจัยเอื้อเพื่อสนับสนุนการประกอบธุรกิจของภาคอุตสาหกรรม (Industrial Trade Facilitation) ซึ่งผลการดำเนินงานที่ผ่านมา มีเป้าหมายในการสร้างความแข็งแกร่งและความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมไทยด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กรและสร้างระบบเชื่อมโยงข้อมูล/ทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ในการจัดการโซ่อุปทาน ประเมินในเบื้องต้นได้ว่า สามารถช่วยสถานประกอบการ 71 รายให้ลดต้นทุนโลจิสติกส์ (เช่น ลดภาระการจัดเก็บและถือครองสินค้า และลดขั้นตอน/เอกสาร) คิดเป็นมูลค่ารวม ประมาณ 330 ล้านบาทต่อปี รวมทั้งได้สร้างความรู้ความเข้าใจด้านการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้กับบุคลากรภาคอุตสาหกรรมกว่า 4,000 รายในปี 2553 นอกจากนี้ ได้สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร (One Stop Service) ที่นิคมอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล จ.ปัตตานี ซึ่งได้มีพิธีเปิดไปแล้วเมื่อต้นปี 2553 พร้อมทั้งจัดให้มีการมอบรางวัล

อุตสาหกรรมดีเด่น (The Prime Minister Industry Award)ประเภทการจัดการโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่องทุกปีตั้งแต่ปี 2552 เพื่อกระตุ้นและส่งเสริมให้สถานประกอบการภาคอุตสาหกรรมเห็นความสำคัญของการจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพอีกด้วย

สำหรับกระบวนการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมของประเทศ กระทรวงอุตสาหกรรมเริ่มต้นโดยการจัดตั้งคณะทำงานจัดทำ Roadmap โลจิสติกส์อุตสาหกรรม จำนวน 7 คณะ ได้แก่ (1) อุตสาหกรรมอาหาร (2) อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและพลาสติก (3) อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ (4) อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ (5) อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม (6) อุตสาหกรรมยางพารา และ (7) กลุ่มอุตสาหกรรม SMEs ซึ่งกลุ่มอุตสาหกรรมเหล่านี้มีมูลค่าการถือครองสินค้าคงคลังรวมทั้งสิ้น 1.8 แสนล้านบาทหรือคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 70 ของภาคอุตสาหกรรมทั้งหมด ขณะนี้อยู่ระหว่างการสังเคราะห์ประเด็นปัญหา ประเด็นการพัฒนา รวมทั้งกลยุทธ์การดำเนินงานที่สำคัญสำหรับช่วงต่อไปเพื่อนำมาจัดทำเป็นแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมฉบับแรกของประเทศ

นอกจากนี้ ได้มีการสำรวจข้อมูลตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการชั้นนำ (Best in Class) จำนวนทั้งสิ้น 200 ราย ใน 6 กลุ่มอุตสาหกรรมหลัก (ได้แก่ อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนยานยนต์ และพลาสติก) เพื่อนำมาเป็นเกณฑ์เทียบเคียงให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเดียวกันใช้ปรับปรุงประสิทธิภาพของตนเอง โดยเป็นการวัดประสิทธิภาพใน 3 มิติ ได้แก่ 1) ด้านการบริหารต้นทุน (Cost Management) แสดงถึงสัดส่วนต้นทุนของกิจกรรมโลจิสติกส์เปรียบเทียบกับยอดขายประจำปีทั้งหมดของกิจการ ซึ่งพบว่าอุตสาหกรรมพลาสติกมีสัดส่วนที่สูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 8.8 ของยอดขาย 2) ด้านเวลา (Lead Time) แสดงถึงระยะเวลาของการเคลื่อนย้ายสินค้าและระยะเวลาที่เกิดขึ้นในแต่ละกิจกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งพบว่าระยะเวลาเฉลี่ยของการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้ากลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีระยะเวลาเฉลี่ยของการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้าสูงสุด คิดเป็น 29 วัน และ 3) ด้านความน่าเชื่อถือ (Reliability) แสดงถึงดัชนีความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับการส่งมอบสินค้าและการตอบสนองความต้องการของลูกค้า โดยอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์มีอัตราความสามารถในการส่งมอบสินค้าได้ครบถ้วนตรงเวลาสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 92

การทำงานของคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการ กบส.

คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม โดยมีปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธานอนุกรรมการ และมีกรมพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่เป็นฝ่ายเลขานุการ มีการประชุม 2 ครั้งเมื่อเดือน ก.ย. 53 และ ต.ค. 53 ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาวางแผนแม่บท การพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรมของประเทศไทย พ.ศ. 2555-2559 เพื่อนำเสนอ คณะกรรมการ กบส. ต่อไป

คณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร โดยมีปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นประธานอนุกรรมการ และมีสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรเป็นฝ่ายเลขานุการ ได้มีการประชุม 2 ครั้งเมื่อเดือน ส.ค. 53 และ ก.ย. 53 ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำแนวทางการดำเนินงานเพื่อยกร่าง แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าเกษตรสำคัญต่อไป

คณะกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้าการส่งออกและ โลจิสติกส์ โดยมีปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธานอนุกรรมการ และมีกรมศุลกากรเป็นฝ่าย เลขานุการ ได้มีการประชุม 1 ครั้งเมื่อเดือน พ.ย. 53 ซึ่งได้พิจารณาแผนการดำเนินงานและดราฟต์ จัดสรรงบประมาณประจำปี 2554 ตามแผนปฏิบัติการ NSW พ.ศ. 2553-2558 และแต่งตั้ง คณะทำงานภายใต้คณะกรรมการ NSW เพื่อดำเนินการปรับปรุงกระบวนการและแก้ไข กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- 2) **การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์** ที่ผ่านมารัฐบาลได้เร่งพัฒนาทั้งด้านระบบ ขนส่งทางรางและทางน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานด้านการขนส่ง โดยมีความคืบหน้าของโครงการ สำคัญ เช่น

แผนงานการปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานทางราง กรม. ได้มีมติอนุมัติแผนการลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557 วงเงิน ลงทุนรวม 176,808 ล้านบาท เมื่อวันที่ 27 เม.ย. 2553 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงโครงสร้าง พื้นฐานทางรางทั้งในด้านการปรับปรุงทางที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความแข็งแรงมั่นคงของทาง เพิ่มขึ้น และการก่อสร้างทางคู่ใน 6 เส้นทาง และจัดการจักรและล้อเลื่อน โดยแผนการลงทุนฯ ดังกล่าวคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี 2558 นั้น ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการประสานกับ สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลัง ในการพิจารณาจัดหาแหล่งเงินเพื่อใช้ในการลงทุนที่มีความเหมาะสม และดำเนินการประกวดราคาตามขั้นตอน ซึ่งภายหลังจากการดำเนินการตาม แผนการลงทุนฯ คาดว่าจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้า โดยมีสัดส่วนการขนส่ง ทางรางเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2 เป็นร้อยละ 6 ต่อไป

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชายฝั่งตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง พร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมระยะทาง 78 กม. วงเงิน 3,926 ล้านบาท คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือน มี.ค. 2554

การจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดเพลาสสูงสุด 20ตัน/เพล่า จำนวน 7 คัน และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308คัน การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการปรับปรุง TOR และร่างเอกสารประกวดราคา

โครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ของกรมเจ้าท่า วงเงิน 1,546.40 ล้านบาท กำหนดการแล้วเสร็จเดือนธันวาคม 2554 โดยกรมทางหลวงได้จัดทำแผนปฏิบัติการ Logistics Roadmap ของโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ด้วยแล้ว

โครงการพัฒนาท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ e-Port ของการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ เช่น โครงการติดตั้งระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกประตูตรวจสอบอัตโนมัติ (e-Gate) ระบบจัดเก็บค่ายานพาหนะผ่านทางท่า (e-Toll Collection System) เป็นต้น คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในต้นปี 2554

การเปิดประตูการค้าฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทย ได้มีการผลักดันทั้งในส่วนของการเตรียมความพร้อมเพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจของประเทศไทยกับพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือทวายของประเทศพม่า โดยมองการพัฒนาดังกล่าวเป็นโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อขยายฐานการลงทุนของภาคเอกชนไทย รวมทั้งการสนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันในประเทศไทยที่มีรูปแบบท่าเรือและขนาดที่เหมาะสม สอดคล้องกับแผนการพัฒนาพื้นที่และความต้องการของชุมชนเป็นสำคัญด้วย ทั้งนี้ ในปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างปรับปรุงร่างขอบเขตการศึกษาสำหรับการประเมินความเป็นไปได้ในเบื้องต้นของท่าเรือน้ำลึกปากบาราในกรณีต่างๆ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ กบส. และคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) รวมทั้งประสานสำนักงานงบประมาณเพื่อหาแหล่งเงินที่เหมาะสมสำหรับการศึกษาดังกล่าว

3) การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ มีความคืบหน้าที่สำคัญ ได้แก่

การช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย กระทรวงพาณิชย์จัดทำโครงการโดยให้ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.) ผ่อนปรนการค้ำประกันในการปล่อยสินเชื่อวงเงิน 3,000 ล้านบาท ให้กับผู้ประกอบการ SME ประมาณ 600 ราย ซึ่งจากข้อมูล ณ ตุลาคม 2553 ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ไทยได้รับอนุมัติสินเชื่อแล้ว จำนวน 457 ราย วงเงิน 1,344.28 ล้านบาท คงเหลือวงเงินประมาณ 1,655.72 ล้านบาท และมีผู้ประกอบการที่อยู่ระหว่างการพิจารณาขออนุมัติวงเงินเพิ่มอีกประมาณ 400-500 ล้านบาท

การพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย กระทรวงพาณิชย์ได้สนับสนุนให้มีการสร้างเครือข่ายพันธมิตรธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยกับต่างประเทศ โดยการเจรจาจับคู่ธุรกิจในประเทศเวียดนาม และสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์ พร้อมทั้งมีการสนับสนุนให้มีการจัดตั้งและใช้ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ในตลาดเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนการส่งออกและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของสินค้าส่งออกไทย ในขณะเดียวกัน ได้มีการจัดตั้งคณะทำงานยกร่างกฎหมายส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ ทบทวนความเหมาะสมและจัดทำ พรบ.

ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการให้บริการด้านโลจิสติกส์และจัดทำประชาพิจารณ์ แล้วเสร็จ ขณะนี้อยู่ระหว่างกรนำเสนอกฎหมายตามขั้นตอนต่อไป

การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนโลจิสติกส์การค้า คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติในหลักการเรื่องการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดและคณะกรรมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด มีเนื้อที่ 5,600 ไร่ริมแม่น้ำเมยและสะพานแห่งที่ 2 ข้ามแม่น้ำเมย มูลค่า 600 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของกระทรวงพาณิชย์เรื่อง 3 วงแหวน 5 ประตูการค้าในด้านประตูตะวันตก โดยเขตเศรษฐกิจแม่สอดจะประกอบด้วย One Stop Service คลังสินค้าทัณฑ์บน ศูนย์โลจิสติกส์และนิคมอุตสาหกรรม เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากแรงงานและวัตถุดิบของพม่าที่ผ่านเข้ามา

4) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า มีความคืบหน้าที่สำคัญ ได้แก่

การจัดทำร่างแผนปฏิบัติการสำหรับการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศ (NSW National Action Plan) พ.ศ.2553-2558 เพื่อใช้เป็นเครื่องมือสำหรับขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศแบบบูรณาการของทุกหน่วยงานให้แล้วเสร็จและสามารถเชื่อมต่อกับระบบ ASEAN Single Window ได้ทันภายในปี 2558 โดยในปัจจุบันกรมศุลกากรได้ลงนาม MOU ร่วมกับ 35 หน่วยงาน ออกใบรับรองและใบอนุญาตต่างๆ แล้ว และอยู่ระหว่างการนำเสนอร่างแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวให้กับคณะกรรมการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้าการส่งออก และโลจิสติกส์ ซึ่งมีปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธานอนุกรรมการ พิจารณาต่อไป

การพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลาง กรมศุลกากรได้ลงนามในสัญญาจัดซื้อ/จัดหาระบบคอมพิวเตอร์สำหรับการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ 2 แล้วเมื่อเดือนมิถุนายน 2553 วงเงินประมาณ 375 ล้านบาท เพื่อรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการทั้งภายในประเทศ และระหว่างต่างประเทศ รองรับการค้าไร้กระดาษ (Paperless Trading) แบบครบวงจรในอนาคต โดยคาดว่าจะติดตั้งระบบคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์พร้อมเครือข่ายสื่อสารระบบ NSW ชุดที่ 1 (Primary Site) และคาดว่าจะติดตั้งระบบ NSW ชุดที่ 2 (Secondary Site) ประมาณไตรมาสที่ 3 ของปี 2554 และดำเนินการแล้วเสร็จทั้งระบบประมาณไตรมาสที่ 4 ของปี 2554 นอกจากนี้ กรมศุลกากรได้พัฒนา NSW Website (www.thainsw.net) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารในเบื้องต้นแล้ว และศึกษากระบวนการออกใบอนุญาตและใบรับรอง รวมถึงเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจำนวน 23 ประเภทด้วย

การปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทุกหน่วยงานสามารถดำเนินงานให้สอดคล้องกับการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้ระบบ NSW อย่างแท้จริงต่อไป กรมศุลกากรอยู่ระหว่างรวบรวมประเด็นกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องของทุกหน่วยงานที่จำเป็นต้องมีการปรับปรุงแก้ไข และเสนอต่อคณะกรรมการฯ เพื่อหาแนวทางการแก้ไขอย่างเป็นระบบต่อไป

5) การพัฒนากำลังคนและข้อมูลด้านโลจิสติกส์ เป็นการประสานการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐและเอกชน และมีความคืบหน้าที่สำคัญ ได้แก่

การยกระดับประสิทธิภาพและคุณภาพกำลังคนในสถานประกอบการให้ได้มาตรฐานสากล ในปี 2553 กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคม ร่วมกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง สามารถพัฒนาและอบรมกำลังคนด้านโลจิสติกส์ในสถานประกอบการและในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ประมาณ 10,670 คน โดยเป็นการพัฒนาพนักงานขับรถและโฟล์คลิฟท์ จำนวน 2,218 คน นอกจากนี้ ได้เผยแพร่และประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้/เข้าใจ และสร้างความตระหนัก ผ่านงานสัมมนา หลักสูตรฝึกอบรม วารสาร และหนังสือคู่มือต่างๆ เพื่อขยายผลพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ในวงกว้าง และมีการจัดประชุม อบรมและงานสัมมนา เชิงปฏิบัติการของทั้งภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยเฉลี่ยเดือนละ 20 ครั้ง

การพัฒนาระบบการเรียนการสอนให้เชื่อมโยงกับภาคปฏิบัติ ปัจจุบันมีสถาบันการศึกษาเปิดสอน หลักสูตรด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นมากกว่าเท่าตัวภายในระยะเวลา 3 ปี จาก 31 แห่งในปี 2551 เพิ่มขึ้นเป็น 71 แห่งทั่วประเทศ ในปี 2553 แต่สามารถเปิดให้มีการเรียนการสอนได้ในปี 2553 จำนวน 56 แห่ง โดยมีนักเรียนจบการศึกษาด้านโลจิสติกส์แล้ว ประมาณ 8,300 คน แบ่งเป็นระดับปริญญาตรี/โท/เอก ประมาณ 7,000 คน และระดับอาชีวะ ประมาณ 1,300 คน นอกจากนี้ ได้ปรับปรุงรูปแบบการเรียนการสอนให้มีประสิทธิภาพ และสามารถผลิตแรงงานใหม่ที่สามารถทำงานได้จริง โดยประยุกต์ใช้กรณีศึกษาของบริษัทไทยด้านการจัดการโลจิสติกส์ เป็นเครื่องมือการสอน อีกทั้งจัดการศึกษาในรูปแบบสหกิจศึกษาและทวิภาคีด้านโลจิสติกส์ร่วมกับบริษัทเอกชน และการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถของครูอาจารย์ทั้งในระดับอาชีวศึกษาและอุดมศึกษา กว่า 1,300 คน รวมทั้งจัดกิจกรรมเพื่อกระตุ้นให้เกิดความตื่นตัวของนักศึกษาและอาจารย์ในทุกระดับ อาทิ การจัดประกวด Green Logistics Awards

การจัดทำมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพ ขณะนี้ได้เริ่มดำเนินการในส่วนของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ประสานความร่วมมือกันระหว่าง สรท. กพร. ขบ. สมาคมผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุก และ สศช. ในการจัดทำกรอบแนวคิดในเบื้องต้นการพัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกในภาพรวมขึ้นมา โดยกำหนดวิสัยทัศน์ให้พนักงานขับรถมีความสามารถระดับมืออาชีพ (Professional) และมีเส้นทางอาชีพ (Career Path) ที่ชัดเจน ซึ่งที่ผ่านมา กพร. ได้ดำเนินการยกระดับมาตรฐานฝีมือแรงงานเพื่อพัฒนาคุณภาพพนักงานขับรถบรรทุกให้มีความรู้และทักษะแบบมืออาชีพมาตั้งแต่ปี 2549 และขณะนี้ ขบ. ได้พัฒนามาตรฐาน Q เพื่อยกระดับมาตรฐานสถาบันประกอบการขนส่งและเริ่มให้การรับรองแก่ผู้ประกอบการขนส่งแล้วในปี 2553 เป็นปีแรก โดยมีผู้ประกอบการที่ได้รับมาตรฐาน Q แล้วจำนวน 26 ราย ทั้งนี้ กพร. ขบ. และสมาคมวิชาชีพหรือสมาคมภาคเอกชน จะได้กำหนดมาตรฐานอาชีพสาขานี้เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการกำหนดเส้นทางอาชีพสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกต่อไป และจะเป็นตัวอย่างแนวทางในการจัดทำมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ในสาขาอื่นๆ ในอนาคต

2. ข้อเสนอแนะที่ สศช. เห็นว่าถึงเวลาที่ต้องเร่งดำเนินการเป็นการเร่งด่วนตามแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

แม้ว่าที่ผ่านมาจะมีความคืบหน้าในการดำเนินงานภายใต้แต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ในระดับหนึ่ง แต่ยังมี การดำเนินงานในหลายส่วนที่ยังไม่สามารถผลักดันให้เกิดผลสัมฤทธิ์เป็นรูปธรรมได้ จึงส่งผลให้ประเทศ ไทยยังมีข้อเสียเปรียบในการแข่งขันด้านการค้าและการลงทุนเมื่อเปรียบเทียบกับคู่ค้าและคู่แข่งใน ภูมิภาค ดังนั้น สำหรับการวางแผนการดำเนินงานหลังจากนี้ จำเป็นต้องเข้าใจถึงบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงทิศทางและประเด็นการพัฒนาสำคัญที่จะเกิดขึ้นให้ชัดเจน ตรงกัน เพื่อย้อนกลับมาเร่งรัดการ ดำเนินงานของเราเอง ดังนี้

- 2.1 ทิศทางของประเทศไทยต่อแผนพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ในปี 2554 และช่วงต่อไป คือ การเตรียม ความพร้อมและความสามารถในการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์ของประเทศภายใต้เป้าหมายการ จัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ซึ่งจะเกิดขึ้นพร้อมกับรูปแบบการแข่งขันทางการค้าและ การลงทุนในระดับโซ่อุปทาน (Supply chain) มากขึ้น รวมทั้งการปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานแบบ Corporate Level ไปสู่ Collaborative Level
- 2.2 ประเด็นการพัฒนาที่สำคัญของประเทศภายใต้บริบทที่ต้องเชื่อมโยงกับประเทศอื่นในภูมิภาคดังกล่าว จำเป็นที่ภาครัฐต้องเพิ่มมุมมองให้ไกลกว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะด้านขนส่ง แต่ต้อง ให้ความสำคัญมากขึ้นกับการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าบนเส้นทาง การขนส่งที่เกิดขึ้น การยกระดับประตูการค้าหลักของประเทศและออกแบบระบบบริหารจัดการด้าน บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ช่วยให้ธุรกิจไทยสามารถแข่งขันได้ในภูมิภาค การประยุกต์ใช้เทคโนโลยี ที่ช่วยสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือกันของผู้ประกอบการในโซ่อุปทานทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ หรือเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ต่างๆ การสร้างความเข้มแข็งของธุรกิจผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทยรวมทั้งการเพิ่มขีดความสามารถของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ไทยที่จะต้องมีความเป็น เลิศและเป็นมืออาชีพมากขึ้น
- 2.3 สรุปประเด็นที่จะต้องได้รับการผลักดันอย่างเร่งด่วนในปี 2554 เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกิด ผลสัมฤทธิ์เป็นรูปธรรม ได้แก่
 - 1) การเร่งรัดแผนงานเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งระบบรางและระบบขนส่งชายฝั่ง
 - 2) การพัฒนาระบบสารสนเทศภายในองค์กรของหน่วยงานรัฐและการปรับปรุงกฎระเบียบของ หน่วยงานออกไปรับรองและใบอนุญาตต่างๆ เพื่อสนับสนุนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์สำหรับระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ
 - 3) การยกระดับความเป็นมืออาชีพด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้กับบุคลากร ภาครัฐและภาคธุรกิจ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุก และกลุ่มผู้ประกอบการและ เจ้าหน้าที่ยุทธบริเวณชายแดนเพื่อรองรับการแข่งขันภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศใน ภูมิภาค

ตารางสรุปตัวชี้วัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
Thailand's Logistics Performance Indicator Fact Sheet

KPI	เป้าหมาย			2548	2549	2550	2551	2552P	2553					
1) ดัชนีโลจิสติกส์ต่อ GDP	ลดลงปีละ 1%			18.3	19.1	18.9	18.6	16.8						
2) ดัชนีโลจิสติกส์ - ด้านการขนส่งสินค้า (พื้นล้านบาท)	US ⁽¹⁾	Japan ⁽¹⁾		603	693	756	830	746.5						
สัดส่วนต่อ GDP	5.9%-->5.5%	6.5% -->5.5%		8.5%	8.8%	8.7%	9.2%	8.3%						
3) ดัชนีโลจิสติกส์ – ด้านการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง (พื้นล้านบาท)				574	676	696	695	633.3						
สัดส่วนต่อ GDP	4.3% -->2.8%	3.5% -->2.5%		8.1%	8.6%	8.5%	7.7%	7.0%						
4) ดัชนีโลจิสติกส์ – ด้านการบริหารจัดการ (พื้นล้านบาท)				118	137	146	152	138						
สัดส่วนต่อ GDP	0.4% -->0.3%	0.5%-->0.4%		1.7%	1.7%	1.7%	1.7%	1.5%						
5) ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ของธนาคารโลก	SG ⁽²⁾	HK ⁽²⁾	ML ⁽²⁾											
	4.11	3.88	3.44											
5.1) พิธีการศุลกากร	4.02	3.83	3.11											
5.2) โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ	4.22	4	3.5											
5.3) การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	3.86	3.67	3.5											
5.4) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	4.21	3.83	3.34											
5.5) ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	4.15	3.94	3.32											
5.6) ความตรงต่อเวลาของการบริการ	4.23	4.04	3.86											
						ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ			
6) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน (ล้านตัน)	สัดส่วน			430	428	428	11.79	424	16.86	423.6	23.93			
				86%	85%	83%	5%	83%	8%	84%	12%			
7) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (ล้านตัน)				11.8	11.6	11	0.76	12.8	0.37	11.1	0.19			
สัดส่วน				2%	2%	2%	0.30%	2%	0.1%	2%	0.1%			
8) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางสำน้ำ (ล้านตัน)	สัดส่วน			29.5	31	47.8		47.7		41.5				
				6%	6%	9%		9%		8%				
9) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำชายฝั่ง (ล้านตัน)	สัดส่วน			29.5	31.6	31.2	194.59	28.8	193.28	29.3	182.42			
				6%	6%	6%	90%	6%	89%	6%	89%			
10) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (ล้านตัน)	สัดส่วน			0.12	0.12	0.11	0.69	0.11	0.66	0.1	0.63			
				0.02%	0.02%	0.02%	0.30%	0.02%	0.30%	0.02%	0.29%			
11) จำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในประเทศไทย (ราย)				13,491	14,383	15,244								
12) มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย (ล้านบาท)				231,579	259,603	300,000								
อัตราขยายตัว				n/a	12%	16%								
ประสิทธิภาพของกระบวนการส่งออก														
13) ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการส่งออกสินค้า (\$US ต่อตู้คอนเทนเนอร์)	SG ⁽²⁾	HK ⁽²⁾	ML ⁽²⁾		848	848		615	625					
	456	625	450											
13.1) การจัดเตรียมเอกสาร	105	120	85											
13.2) พิธีการศุลกากรและการตรวจสอบทางเทคนิค	31	40	65											
13.3) ท่าเรือและการบริหารจัดการหน้าท่า	180	265	135											
13.4) การขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้าภายในประเทศ	140	200	165											
14) ระยะเวลารวมที่ใช้ของกระบวนการการส่งออกสินค้า (วัน)	5	6	18					24	17	14				
14.1) การจัดเตรียมเอกสาร	1	2	10								8			
14.2) พิธีการศุลกากรและการตรวจสอบทางเทคนิค	1	1	2								1			
14.3) ท่าเรือและการบริหารจัดการหน้าท่า	1	2	3								3			
14.4) การขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้าภายในประเทศ	2	1	3								2			
15) จำนวนแบบฟอร์ม เอกสารที่ใช้ในกระบวนการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออก (ฟอร์ม)	4	4	7				9	7	4					
ประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้า														
16) ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการนำเข้าสินค้า (\$US ต่อตู้คอนเทนเนอร์)	SG ⁽²⁾	HK ⁽²⁾	ML ⁽²⁾		1,042	1,042		786	795					
	439	633	450											
16.1) การจัดเตรียมเอกสาร	88	125	85											
16.2) พิธีการศุลกากรและการตรวจสอบทางเทคนิค	31	40	65											
16.3) ท่าเรือและการบริหารจัดการหน้าท่า	180	40	135											
16.4) การขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้าภายในประเทศ	140	200	165											
17) ระยะเวลารวมที่ใช้ของกระบวนการการนำเข้าสินค้า (วัน)	3	5	14					22	14	13				
17.1) การจัดเตรียมเอกสาร	1	2	9								8			
17.2) พิธีการศุลกากรและการตรวจสอบทางเทคนิค	1	1	1								2			
17.3) ท่าเรือและการบริหารจัดการหน้าท่า	1	1	2								2			
17.4) การขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้าภายในประเทศ	0	1	2								1			
18) จำนวนแบบฟอร์ม เอกสารที่ใช้ในกระบวนการทำธุรกรรมเพื่อการนำเข้า (ฟอร์ม)	4	4	7				12	9	3					
19) จำนวนสถาบันการศึกษาที่มีหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ (แห่ง)*	มีปริมาณเพียงพอและหลักสูตรมีมาตรฐาน													
-สถาบันอุดมศึกษา				10				27		29				
-สถาบันอาชีวศึกษา						21		23		30				
20) บุคลากรผู้ฝึกสอน/อาจารย์ ที่มีศักยภาพ และมีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ในระดับในสากล (คน)	มีปริมาณเพียงพอและมีคุณภาพในการสอน													
-สถาบันอุดมศึกษา										30				
-สถาบันอาชีวศึกษา						81		n/a		n/a				
-สถาบันฝึกอบรม (รัฐ/เอกชน)										n/a				
21) บุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่ระดับผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารระดับกลาง และผู้ปฏิบัติการ ในภาคอุตสาหกรรมโดยเฉพาะ SMEs และธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์ ที่ผ่านการฝึกอบรมต่อปี (คน)	มีปริมาณเพียงพอและคุณภาพตรงตามความต้องการของตลาดแรงงาน					2,388		16,650		16,441				
22) กลไกขับเคลื่อนด้วยคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระดับชาติ	มีคณะกรรมการฯ และสามารถทำงานได้							คณ.ส. + คณะอนุกรรมการฯ 4 คณะ		คณ.ส. + คณะอนุกรรมการฯ 3 คณะ				

(1) ข้อมูลของประเทศสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น อ้างอิงปี 2534 และ 2545

(2) ข้อมูลของประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และฮ่องกง อ้างอิงปี 2552 ที่มา Connecting to Compete, World Bank

ที่มา รวบรวมโดย สศช. ข้อมูล ณ วันที่ 30 พฤศจิกายน 2553

ข้อมูล ณ พฤศจิกายน 2553