รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

Center *for* Logistics Excellence

คำนำ

ข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมเป็นข้อมูลที่สะท้อนถึงระดับพัฒนาการทางด้านโลจิสติกส์และขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งถือว่าเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญอย่างมากในการกำหนดทิศทางการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ทางสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้เริ่มทำการศึกษาขึ้นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2547 (โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1) อย่างไรก็ตามผลการศึกษาดังกล่าวยังคงมีข้อจำกัดอยู่หลายประการ โดยข้อมูลทั้งในตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O) และตารางผลิตภัณฑ์มวลรวมบางส่วนไม่ได้ถูกจัดทำขึ้นมาเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์หามูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์ และบางส่วนไม่ได้มาตรฐานในการจัดทำ เนื่องจากข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ยังมีคุ้มรวมไม่เพียงพอ (Under estimate) และมีการจัดเก็บจำแนกไว้ไม่ตรงตามสาขาการผลิต (Misallocate) จึงทำให้ข้อมูลในบางกิจกรรมขาดหายไป ซึ่งจำเป็นจะต้องทำการประมาณมูลค่าโดยอาศัยข้อมูลจากแหล่งอื่นๆ ทางสศช.ได้ตะหนักถึงความสำคัญของข้อจำกัดดังกล่าว จึงได้จัดทำโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยขึ้น และได้มอบหมายให้ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรีดำเนินการศึกษา นอกจากนี้ในโครงการนี้ยังมีขอบเขตการศึกษาครอบคลุมการศึกษาการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย และการประเมินสถานภาพ ศักยภาพ ขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย ซึ่งผลจากการศึกษาโครงการนี้สามารถนำไปใช้ในการกำหนดทิศทางการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคตต่อไป

ผศ.ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล
และคณะผู้วิจัย
ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1 บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล 1-1
1.2 วัตถุประสงค์ 1-1
1.3 ผลที่คาดว่าจะได้รับ 1-2
1.4 แนวทางการศึกษาของโครงการ 1-3
1.5 วิธีการศึกษาและดำเนินงาน 1-4
1.6 แผนปฏิบัติงานในแต่ละส่วนงานของโครงการ 1-6
1.7 การบริหารโครงการและบุคลากร 1-7
1.8 องค์ประกอบรายงาน 1-8

บทที่ 2 การศึกษาและทบทวนผลงานที่เกี่ยวข้อง

2.1 การทบทวนโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 2-1
2.2 การทบทวนข้อมูลตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต 2-20
2.3 การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนและมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศ 2-24

บทที่ 3 วิธีการศึกษาและดำเนินงาน

3.1 การศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับของประเทศไทย 3-1
3.2 แหล่งข้อมูลและการจัดเก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการประเมินอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย 3-8
3.3 การประเมินอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย 3-26

บทที่ 4 การศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับของประเทศไทย

4.1 การจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของต่างประเทศ 4-1
4.2 สรุปรูปแบบการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศ 4-23
4.3 การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน 4-49
4.4 การเปรียบเทียบการจัดหมวดหมู่กิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศ 4-52

สารบัญ

หน้า

4.5 การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย 4-74
4.6 ผลจากการจัดสัมมนาระดมสมอง 4-83
4.7 หมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย 4-107

บทที่ 5 การวิเคราะห์และประเมินต้นทุนและมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม สำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย

5.1 ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์ 5-1
5.2 โครงสร้างข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และต้นทุนโลจิสติกส์ 5-3
5.3 ข้อจำกัดต่างๆ ที่เกิดขึ้นในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และต้นทุนโลจิสติกส์ 5-8
5.4 ข้อมูลมูลค่าผลผลิตและมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 5-12
5.5 การประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม 5-17
5.6 การประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม 5-27

บทที่ 6 สถานภาพและขีดความสามารถของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย

6.1 ข้อมูลจำนวนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ในปี 2548-2549 6-2
6.2 ผลประกอบการของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ในหมวดต่างๆ ในปี 2548-2549 6-21
6.3 ข้อมูลผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์รายใหญ่ 50 อันดับแรกของไทย 6-43
6.4 ผลการสำรวจสถานภาพและขีดความสามารถของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายสาขา 6-46
6.5 ผลการศึกษาสถานภาพศักยภาพและขีดความสามารถของ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในมุมมองของผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ 6-104
6.6 บทวิเคราะห์ 6-117

บทที่ 7 ข้อเสนอแนะ

7.1 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย 7-1
7.2 ข้อเสนอแนะการพัฒนาข้อมูลและการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมภายใต้คุ้มรวม การเก็บข้อมูลตาม GDP และ I-O สำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ 7-4
7.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับธุรกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยในภาพรวมและรายสาขา 7-4

สารบัญ

หน้า

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก. แบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษา ก-1
ภาคผนวก ข. นิยามหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ข-1
ภาคผนวก ค. รายชื่อหน่วยงานที่เข้าร่วมสัมมนา ค-1

บทที่ 1
บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 ได้ให้ความสำคัญในการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับแนวคิดคุ้มรวม และวิธีการคำนวณสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ และข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสัดส่วนมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ซึ่งงานวิจัยโครงการฯ นี้ถือเป็นความพยายามครั้งแรกของไทย ผู้วิจัยโดยความเห็นชอบของผู้เชี่ยวชาญทั้งในและต่างประเทศได้นำแนวคิดคุ้มรวม และวิธีการคำนวณต้นทุนของ Robert V. Delaney และได้นำคำนิยามอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของ London West Learning and Skills Council (2001) มาใช้เป็นแนวทางในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ และมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ เพราะเป็นวิธีการที่ได้รับความนิยมมากกว่าวิธีการอื่นๆ

อย่างไรก็ตามผลจากการทดลองสำรวจภายใต้ข้อมูลพื้นฐานที่มีอยู่ เพื่อทดลองแนวคิดคำนิยามมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และคุ้มรวมการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ที่กำหนดขึ้นสำหรับประเทศไทย พบว่าข้อมูลทั้งในตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O) และตารางผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศบางส่วนไม่ได้ถูกจัดทำขึ้นมาเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์หามูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์ และบางส่วนไม่ได้มาตรฐานในการจัดทำ เพราะข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ยังมีคุ้มรวมไม่เพียงพอ (Under estimate) และมีการจัดเก็บจำแนกไว้ไม่ตรงตามสาขาการผลิต (Misallocate) จึงทำให้ข้อมูลบางกิจกรรมหายไป จำเป็นต้องทำการประมาณมูลค่าโดยอาศัยข้อมูลจากแหล่งอื่นๆ

ดังนั้นเพื่อให้มีระบบข้อมูลครบถ้วนตามคุ้มรวมของกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากลในระดับรายสาขาย่อย รวมทั้งสามารถนำข้อมูลที่ได้มาช่วยในการประเมินศักยภาพของอุตสาหกรรมเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาต่อไปในอนาคต จึงต้องมีการจัดทำโครงการพัฒนาระบบข้อมูลและสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายสาขา

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อเสนอและวางแนวทางการปรับปรุงการจำแนกและกำหนดหมวดหมู่และหมู่ย่อยทางเศรษฐกิจที่อยู่ในสาขาโลจิสติกส์ และเป็นพื้นฐานในการพัฒนาระบบข้อมูลตามมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย (Thailand Standard Industry Classification : TSIC) และสร้างมาตรฐานในการคำนวณต้นทุนและมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สำหรับประเทศไทย

1.2.2 เพื่อทราบถึงสถานภาพ ศักยภาพ ขีดความสามารถและความต้องการต่างๆ ในการแข่งขันของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์แยกต่างหมวดหมู่และหมู่ย่อยตามมาตรฐานสากล และเป็นตัวชี้วัดระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม เพื่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 ที่จะให้อุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์มีศักยภาพและขีดความสามารถในการสนับสนุนยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างการผลิต

1.2.3 เพื่อประเมินมูลค่าเพิ่มของสาขาโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยและต้นทุนโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง สำหรับใช้เป็นเครื่องมือวัดสถานภาพ ความพร้อม ความสำเร็จ และระดับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ของไทย และใช้ประเมินสัมฤทธิ์ผลของมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนสำหรับสาขาโลจิสติกส์ รวมถึงเป็นเครื่องมือสำหรับรัฐบาลในการพิจารณากำหนดทิศทางและลำดับความสำคัญของแผนงานโครงการต่างๆ ที่จะสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

1.3 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1.3.1 วิธีการคิดคำนวณมูลค่าอุตสาหกรรมสาขาโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานตามคำนิยามและเหมาะสมกับสภาพโดยรวมของโลจิสติกส์สำหรับประเทศไทย

1.3.2 มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ประกอบการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) ทั้งในระดับภาพรวมและรายสาขา รวมทั้งตัวชี้วัดที่ได้มาตรฐานตามคำนิยาม และต้นทุนโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องสำหรับประเทศไทย

1.3.3 ข้อเสนอสำหรับการพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาย่อย รวมทั้งข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงระบบข้อมูลโลจิสติกส์ที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนและมูลค่าเพิ่มในระดับสาขา

1.3.4 ทำให้ทราบสมรรถนะในการแข่งขันด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ที่ถูกต้องและแม่นยำ ซึ่งจะทำให้การลดต้นทุนและการสร้างมูลค่าเพิ่มด้านโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูง นำไปสู่การสร้างผลิตภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรม

1.3.5 เพื่อเป็นประโยชน์โดยตรงต่อการพัฒนาคุณภาพระบบการคำนวณมูลค่ากิจกรรมเศรษฐกิจสาขาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

1.4 แนวทางการศึกษาของโครงการ

รูปที่ 1-1 แสดงแนวคิดในการศึกษาของโครงการ (Conceptual Framework)

จากแนวคิดในการศึกษาของโครงการตามรูปที่ 1-1 รายละเอียดของแนวทางการศึกษาโครงการสามารถแยกส่วนของการศึกษาออกได้ดังต่อไปนี้

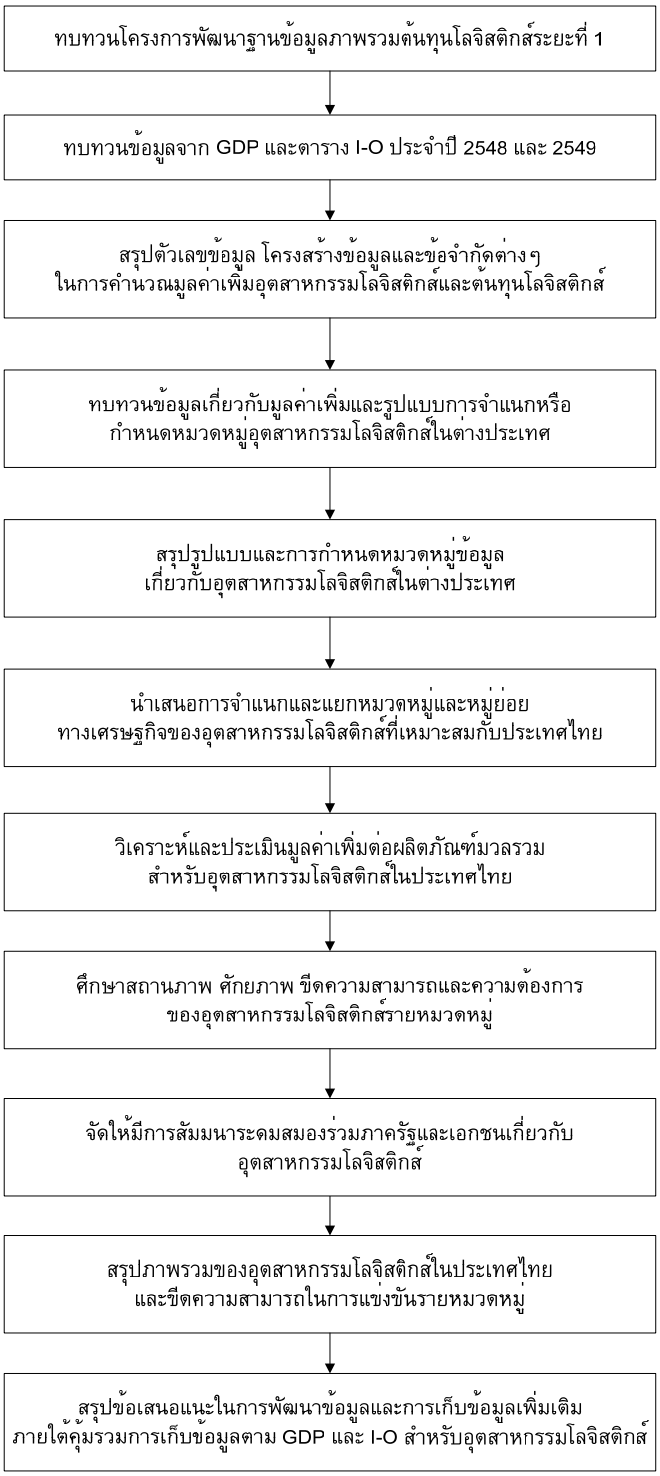
- ส่วนที่ 1 การทบทวนโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 และข้อมูลตาม GDP และ I-O ปี 2548 และ 2549
- ส่วนที่ 2 การทบทวนข้อมูลเกี่ยวกับมูลค่าเพิ่ม และแนวทางจำแนกหรือกำหนดหมวดหมู่ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศ
- ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบและปรับเปลี่ยนการจำแนกและแยกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย

- ส่วนที่ 4 การประเมินตัวเลขมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยตามข้อมูลปี 2548 และ 2549 ในภาพรวมและแยกตามหมวดหมู่ที่ได้กำหนดขึ้นใหม่
- ส่วนที่ 5 การประเมินสถานภาพ ศักยภาพ ขีดความสามารถและความต้องการต่างๆ ในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์แยกตามหมวดหมู่ที่ได้กำหนดขึ้นใหม่
- ส่วนที่ 6 การจัดทำข้อเสนอแนะในการพัฒนาข้อมูล และการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมภายใต้คุ้มรวมการเก็บข้อมูลตาม GDP และ I-O สำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในอนาคต

1.5 วิธีการศึกษาและดำเนินงาน

การศึกษาในโครงการนี้ให้ความสำคัญกับการจัดทำระบบข้อมูล การปรับปรุงการจำแนกการกำหนดหมวดหมู่ต่างๆ รวมถึงการประเมินมูลค่าเพิ่ม และศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำคัญในการปรับปรุงและพัฒนาข้อมูล GDP และ I-O รวมถึงวางแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย โดยใช้ประโยชน์จากการศึกษาโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 ผู้วิจัยจึงได้กำหนดขั้นตอนการศึกษาและดำเนินงานที่มีความเหมาะสมกับการดำเนินโครงการดังรูปที่ 1-2 โดยเริ่มจากทำการทบทวนโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 ซึ่งมีการดำเนินการในช่วงก่อนหน้านี้ และดำเนินการทบทวนข้อมูลจาก GDP และตาราง I-O ประจำปี 2548 และ 2549 ซึ่งจากการดำเนินการใน 2 ขั้นตอนนี้ก็จะได้ข้อมูลสรุปเกี่ยวตัวเลขข้อมูล โครงสร้างข้อมูลและข้อจำกัดต่างๆ ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์ การดำเนินการในขั้นตอนต่อไปจะเป็นการทบทวนข้อมูลเกี่ยวกับมูลค่าเพิ่ม และรูปแบบการจำแนกหรือกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศ ซึ่งต้องอาศัยข้อมูลประเภททุติยภูมิ (Secondary Data) ในกรณีการประเมินตัวเลขต่างๆ ที่เกี่ยวกับมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และการกำหนดคุ้มรวม หมวดหมู่และหมวดย่อยของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ หลังจากขั้นตอนการทบทวนก็จะได้ข้อสรุปเกี่ยวกับรูปแบบและการกำหนดหมวดหมู่ข้อมูลเกี่ยวกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศ ซึ่งจะใช้เป็นข้อมูลประกอบการจำแนกและแยกหมวดหมู่และหมู่ย่อยทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย ในขั้นตอนต่อไปจะเป็นการวิเคราะห์และประเมินมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยอาศัยข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเป็นหลัก และข้อมูลสนับสนุนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจากข้อมูลสำมะโนธุรกิจและบริการของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ในขั้นตอนต่อไปจะเป็นการศึกษาสถานภาพ ศักยภาพ ขีดความสามารถและความต้องการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายหมวดหมู่ ซึ่งจำเป็นจะต้องอาศัยข้อมูลทั้งที่เป็นทุติยภูมิ (Secondary Data) และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ที่ได้จากข้อมูลเอกสารและการสัมมนาเฉพาะกลุ่ม (Focus Group) รวมถึงการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ในกรณีที่มีความจำเป็นในบางรายหมวดหมู่สาขา ซึ่งจะนำไปสู่การ

ประเมินสถานภาพ ศักยภาพ ขีดความสามารถและความต้องการต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในภาพรวมและรายหมวดหมู่ หลังจากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้มาทั้งหมดมาทำการสรุปภาพรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย และขีดความสามารถในการแข่งขันรายหมวดหมู่ พร้อมกับสรุปข้อเสนอแนะในการพัฒนาข้อมูลและการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมภายใต้คุ้มรวมการเก็บข้อมูลตาม GDP และ I-O สำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์



รูปที่ 1-2 ขั้นตอนการศึกษาและดำเนินงาน

1.6 แผนปฏิบัติงานในแต่ละส่วนงานของโครงการ

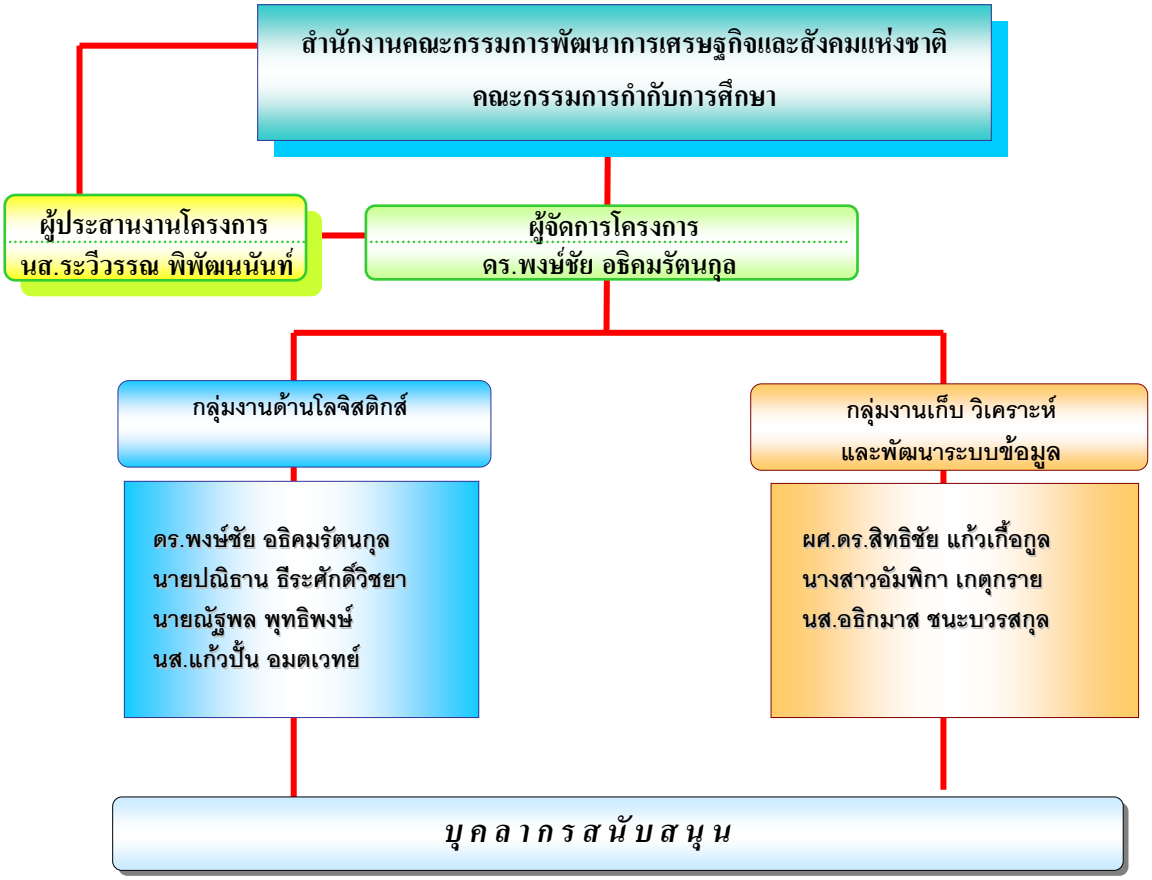
เพื่อให้แนวทางและวิธีการศึกษาของโครงการสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและสัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์ของโครงการ ส่วนงานที่ได้กำหนดขึ้นมีรายละเอียดของแผนปฏิบัติงานและระยะเวลาในการดำเนินการดังต่อไปนี้

แผนงาน	เดือนที่ 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. ทบทวนโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1												
2. ทบทวนข้อมูลจาก GDP และตาราง I-O ประจำปี 2548 และ 2549												
3. จัดส่งแผนปฏิบัติการเบื้องต้น (Inception Report)												
4. สรุปตัวเลขข้อมูล โครงสร้างข้อมูลและข้อจำกัดต่างๆ ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์												
5. ทบทวนข้อมูลเกี่ยวกับมูลค่าเพิ่ม และรูปแบบการจำแนกหรือกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศ												
6. สรุปรูปแบบและการกำหนดหมวดหมู่ข้อมูลเกี่ยวกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศ												
7. นำเสนอการจำแนกและแยกหมวดหมู่และหมู่ย่อยทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย												
8. วิเคราะห์และประเมินมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย												
9. จัดส่งรายงานการศึกษาขั้นกลาง (Interim Report)												
10. ศึกษา สถานภาพ ศักยภาพ ขีดความสามารถและความต้องการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายหมวดหมู่												
11. จัดให้มีการสัมมนาระดมสมองร่วมภาครัฐและเอกชนเกี่ยวกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์												
12. สรุปภาพรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย และขีดความสามารถในการแข่งขันรายหมวดหมู่												
13. สรุปข้อเสนอแนะในการพัฒนาข้อมูลและการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมภายใต้คุ้มรวมการเก็บข้อมูลตาม GDP และ I-O สำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์												
14. จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์												
15. จัดให้มีการสัมมนาเพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ												

● จุดที่มีการส่งรายงาน

1.7 การบริหารโครงการและบุคลากร

ในการดำเนินโครงการได้มีการแบ่งโครงสร้างของการบริหารโครงการออกเป็นสองส่วน ส่วนแรกเป็นส่วนงานด้านโลจิสติกส์ และส่วนที่สองเป็นส่วนงานด้านเก็บ วิเคราะห์และพัฒนาระบบข้อมูล โดยส่วนแรกจะครอบคลุมงานในด้านวิชาการด้านโลจิสติกส์ในการทบทวนข้อมูลทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงการวิเคราะห์และประเมินมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมถึงจำแนกหมวดหมู่ต่างๆ ให้เป็นไปตามหลักการด้านโลจิสติกส์ ส่วนที่สองจะครอบคลุมงานด้านออกแบบสอบถาม รวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆ ทำการสัมภาษณ์และสำรวจภาคสนาม รวมทั้งการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ ผังโครงสร้างการบริหารโครงการแสดงได้ดังรูปที่ 1-3



รูปที่ 1-3 แสดงผังโครงสร้างการบริหารโครงการ

1.8 องค์ประกอบรายงาน

รายงานฉบับนี้แบ่งรายละเอียดในการนำเสนอออกเป็น 7 บท ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

- **บทที่ 1 บทนำ** เนื้อหาในบทนี้จะระบุถึงหลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ในการทำวิจัย ผลที่คาดว่าจะได้รับ แนวทางการศึกษาของโครงการ วิธีการศึกษาและดำเนินงาน แผนปฏิบัติงานในแต่ละส่วนงานของโครงการ การบริหารโครงการและบุคลากร และองค์ประกอบรายงาน
- **บทที่ 2 การศึกษาและทบทวนผลงานที่เกี่ยวข้อง** ในบทนี้จะนำเสนอการศึกษาและทบทวนผลงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบไปด้วย การทบทวนโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 การทบทวนข้อมูลตาราง I-O ของปี 2548 และ 2549 และการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศ
- **บทที่ 3 วิธีการศึกษาและดำเนินงาน** ในบทนี้จะระบุรายละเอียดของวิธีการศึกษาและดำเนินงานซึ่งประกอบไปด้วย การศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย แหล่งข้อมูลและการจัดเก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการประเมินอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย และการประเมินอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย
- **บทที่ 4 การศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับของประเทศไทย** เนื้อหาในบทนี้จะระบุถึงการศึกษาข้อมูลการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของต่างประเทศ สรุปรูปแบบการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศ การเปรียบเทียบการจัดหมวดหมู่กิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศ การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย และข้อเสนอแนะจากการจัดสัมมนาระดมสมอง
- **บทที่ 5 การวิเคราะห์และประเมินต้นทุนและมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย** เนื้อหาในบทนี้จะระบุถึงข้อมูลที่นำมาใช้ในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์และมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม รายละเอียดในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและการประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม และการวิเคราะห์ต้นทุนและมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม ข้อมูลมูลค่าผลผลิตและมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 รายละเอียดในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและการประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม และการวิเคราะห์ต้นทุนและมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม
- **บทที่ 6 สถานภาพอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย** เนื้อหาในบทนี้จะระบุถึงข้อมูลสถานภาพอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวม และสถานภาพรายสาขา และ

สรุปข้อมูลที่สำรวจได้จากแบบสอบถามในกลุ่มขนส่งทางบก กลุ่มขนส่งทางน้ำ ทางทะเล กลุ่มขนส่งทางอากาศ กลุ่มคลังสินค้าและบริการโลจิสติกส์ กลุ่ม freight forwarder และกลุ่มผู้ใช้บริการด้านโลจิสติกส์

- **บทที่ 7 ข้อเสนอแนะ** ในบทนี้จะระบุถึงข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับธุรกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยในภาพรวมและรายสาขา และข้อเสนอแนะการพัฒนาข้อมูลและการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมภายใต้คุ้มรวมการเก็บข้อมูลตาม GDP และ I-O สำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

บทที่ 2
การศึกษาและทบทวนผลงานที่เกี่ยวข้อง

ในบทนี้จะนำเสนอการศึกษาและทบทวนผลงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบไปด้วยการทบทวนโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 การทบทวนข้อมูลตาราง I-O ของปี 2548 และ 2549 และการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศ

2.1 การทบทวนโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

สืบเนื่องมาจากประเทศไทยยังขาดข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ และมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ซึ่งเป็นหนึ่งของตัวชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยจึงได้มีมติให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ทำการศึกษาสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์และสัดส่วนมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ เพื่อใช้เป็นเครื่องชี้วัด ประกอบการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และมาตรการการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และสามารถเปรียบเทียบกับประเทศที่มีประสบการณ์และเป็นตัวอย่างที่ดี (Best Practices) ทางสศช. จึงได้จัดทำโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 ขึ้น เพื่อที่จะดำเนินการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ และมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของประเทศไทย

โดยการศึกษาวิจัยในโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 แบ่งออกได้เป็น 2 ส่วนใหญ่ๆ คือ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ และสัดส่วนมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ เพื่อเป็นการสร้างตัวชี้วัดระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และสามารถใช้เปรียบเทียบกับประเทศที่มีประสบการณ์และเป็นตัวอย่างที่ดี (Best Practices) ซึ่งจะทำให้ทราบสถานะของประเทศไทยในเวทีแข่งขันโลก และเป็นเครื่องมือในการพิจารณากำหนดทิศทางและจัดลำดับความสำคัญแผนงานและโครงการ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป

การศึกษาครั้งนี้ถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของประเทศไทยในการจัดทำข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์และมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ซึ่งสามารถสรุปผลของการศึกษาได้ดังนี้

คำนิยามของการจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Definition)

การศึกษาครั้งนี้ใช้คำนิยามของ The Council of Logistics Management (CLM) ซึ่งได้ให้คำจำกัดความของการจัดการโลจิสติกส์ไว้ว่า **การบริหารจัดการโลจิสติกส์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการระบบโซ่อุปทานที่มีกระบวนการในการวางแผน การนำเสนอ และการควบคุมการไหลทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล และการเก็บรักษาสินค้า บริการและข้อมูลที่เชื่อมโยงข้อมูลตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงจุดของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า**

2.1.1 การศึกษาสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

คุ้มรวมของกิจกรรมโลจิสติกส์

James R. Stocks และ Douglas M. Lambert ได้นำแนวคิดและคำนิยามของ The Council of Logistics Management (CLM) มาเป็นกรอบในการกำหนดขอบเขตหรือคุ้มรวม (Coverage) ของกิจกรรมโลจิสติกส์ เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการคิดคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ระดับจุลภาพ ซึ่งมีทั้งหมด 13 กิจกรรม คือ ต้นทุนทางการขนส่งและต้นทุนการกระจายสินค้า การบริการลูกค้า การพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า การบริหารสินค้าคงคลัง การสื่อสาร การจัดการวัตถุดิบ การจัดการออเดอร์ของลูกค้า การบรรจุหีบห่อ การให้การสนับสนุนด้านอะไหล่และบริการ การเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า การจัดซื้อ การจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ

Robert V. Delaney ได้นำคุ้มรวมของกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้ง 13 กิจกรรมมาจัดกลุ่มให้เหลือเพียง 3 กลุ่มหลัก เพื่อใช้คิดคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับมหภาคของประเทศสหรัฐอเมริกาดังนี้ ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าและการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost), ต้นทุนการขนส่งสินค้าและบริการ (Transportation Cost), ค่าใช้จ่ายการบริหารการจัดการ (Administration Cost) ซึ่งเป็นผลรวมของอีก 11 กิจกรรม คือ การบริการลูกค้า การพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า การสื่อสาร การจัดการวัตถุดิบ การจัดการออเดอร์ของลูกค้า การบรรจุหีบห่อ การให้การสนับสนุนด้านอะไหล่และบริการ การเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า การจัดซื้อ การจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ โดยการศึกษาในโครงการนี้ได้นำวิธีการของ Robert V. Delaney มาใช้ในการคำนวณสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศสำหรับประเทศไทย

การคำนวณสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

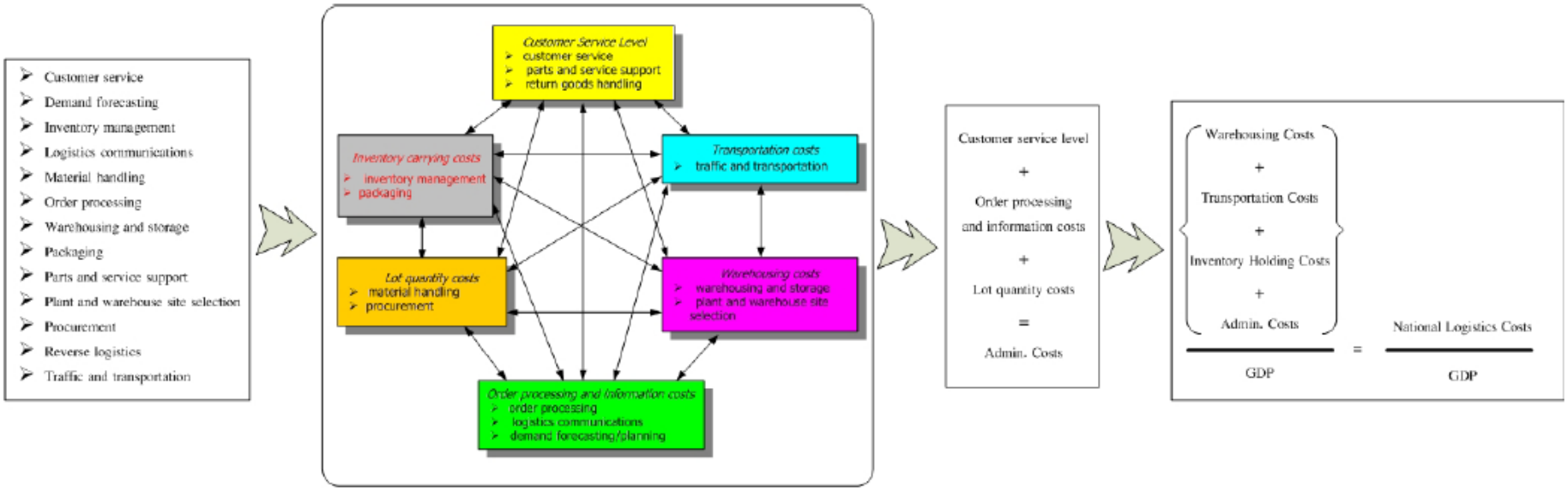
การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยจะประยุกต์วิธีการของ Delaney โดยจะแบ่งองค์ประกอบของคุ้มรวมเพื่อการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับประเทศไทยเป็น 4 กิจกรรมหลัก ดังนี้

- **ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการขนส่ง (Transportation Cost)** กิจกรรมด้านขนส่งที่ก่อให้เกิดต้นทุนขนส่ง ซึ่งต้นทุนด้านนี้สามารถพิจารณาได้หลายทางขึ้นอยู่กับการวิเคราะห์ต้นทุนของหน่วยงาน สามารถแบ่งได้ตามประเภทของลูกค้า ผลิตภัณฑ์ ช่องทางการจัดจำหน่าย เช่น ต้นทุนขนส่งขาเข้ากับต้นทุนขนส่งขา

ออก เป็นต้น ต้นทุนเหล่านี้แปรผันตามปริมาณการขนส่ง น้ำหนัก ระยะทาง จุดต้นทางและจุดปลายทาง นอกจากนี้ต้นทุนยังอาจผันแปรตามวิธีการและรูปแบบการขนส่งอีกด้วย

- **ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory Carrying Cost)** เป็นกิจกรรมที่ทำให้เกิดต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ได้แก่ การควบคุมสินค้าคงคลัง การบรรจุภัณฑ์ การซ่อมแซมและการทำลายสินค้าที่ชำรุด ซึ่งต้นทุนที่เกี่ยวข้องนี้จะแปรผันตามปริมาณสินค้าคงคลัง โดยวัดได้จาก ต้นทุนเงินทุน ต้นทุนค่าเสียโอกาส ต้นทุนในการดูแลสินค้า และต้นทุนความเสี่ยงจากการจัดเก็บสินค้า
- **ต้นทุนคลังสินค้า (Warehousing Cost)** คือต้นทุนที่เกี่ยวกับคลังสินค้าประกอบด้วย การเลือกสถานที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า ดูแลรักษาคลังสินค้า กิจกรรมภายในคลังสินค้า การบริหารจัดการคลังสินค้า ต้นทุนนี้จะแปรผันตามจำนวนและสถานที่ตั้งของคลังสินค้า
- **ต้นทุนการบริหารจัดการ (Administration Cost)** เป็นกิจกรรมอื่นๆ อีก 10 กิจกรรมที่เหลือ เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมการจัดการโลจิสติกส์ในระดับจุลภาคทั้ง 13 กิจกรรม ได้แก่ ต้นทุนที่เกี่ยวกับกิจกรรมที่กำหนดระดับการให้บริการลูกค้า (ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการสั่งสินค้า การจัดหาอะไหล่และการให้บริการสนับสนุนอื่นๆ และค่าใช้จ่ายในการจัดการสินค้าส่งคืน) รวมทั้งต้นทุนค่าเสียโอกาสในการขาย นอกจากนี้ยังรวมถึงต้นทุนกระบวนการและข้อมูลในการสั่งซื้อและต้นทุนการจัดซื้อประกอบด้วย ต้นทุนกระบวนการสั่งซื้อ กระจายหรือส่งคำสั่งซื้อ การติดต่อสื่อสาร การพยากรณ์ความต้องการ พัฒนาระบบสารสนเทศ เช่น การบันทึกคำสั่งซื้อ และการประมวลคำสั่งซื้อ ตลอดจนการจัดซื้อและการผลิตซึ่งจะแปรผันตามการเปลี่ยนแปลงในปริมาณสินค้าหรือความถี่ในการสั่งซื้อ ดังนั้นแบบจำลองวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์สามารถสรุปได้ดังรูปที่ 2-1

การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์จะอาศัยข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเป็นหลักเพราะข้อมูลมีรายละเอียด มีความครบถ้วน และสอดคล้องกับแนวคิดโลจิสติกส์มากกว่าการใช้ข้อมูลจากผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ อย่างไรก็ตามตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตไม่ได้จัดทำทุกปี ดังนั้นจึงทำให้วิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยแบ่งตามประเภทของแหล่งข้อมูลที่ใช้ คือ การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์จากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตในปี 2538 และ 2541 และการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์จากผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศปี 2545



ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

รูปที่ 2-1 Macro Logistics Costs' framework

<u>การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์จากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต</u>

เนื่องจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตไม่ได้จัดทำขึ้นทุกปี ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตที่ทางสศช. จัดทำขึ้นปีล่าสุดคือปี 2538 และ 2541 ดังนั้นฐานข้อมูลที่จะนำมาใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ จะใช้ข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของปี 2538 และ 2541 เป็นหลัก ในการคำนวณครั้งนี้จะใช้วิธีการคำนวณของ Delaney แต่เพื่อให้เหมาะสมกับข้อมูลที่มีอยู่จะแยก Warehouse ออกจาก Inventory Carrying Cost ซึ่งจุดนี้จะทำให้แตกต่างจากของ Delaney เล็กน้อย โดยมีรายละเอียดในการคำนวณ ดังนี้

ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการขนส่ง (Transportation Costs)

ในการศึกษาค่าใช้จ่ายขนส่ง จะพิจารณาเฉพาะการขนส่งสินค้าเท่านั้น ไม่รวมการขนส่งผู้โดยสาร การวิจัยครั้งนี้สามารถดึงข้อมูลในรหัสที่เกี่ยวข้องแล้วนำมารวมกันเป็นต้นทุนการขนส่งทั้งหมดได้เลย เนื่องจากข้อมูลในตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตได้สะท้อนให้เห็นถึงการรวมกิจกรรมการขนส่งสินค้าทุกกิจกรรมที่เกิดขึ้นในขบวนการขนส่งไว้หมด ซึ่งรวมถึงกิจกรรมในลักษณะ In-house and Outsource โดยสามารถดึงข้อมูลผลผลิตรวมภายในประเทศ (I-O Code 210) จากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตในสาขาการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ซึ่งประกอบไปด้วยสาขาการผลิตที่ 136, 149, 151-157 ซึ่งในบางสาขาจำเป็นต้องหักค่าขนส่งผู้โดยสารออก เพื่อให้เป็นไปตามแนวคิดของโลจิสติกส์ที่ให้ประมาณค่ามูลค่าการขนส่งที่เกี่ยวกับสินค้าเท่านั้น โดยจะนำข้อมูลสัดส่วนค่าใช้จ่ายระหว่างการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าจากผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ มาเป็นพื้นฐานในการประมาณค่าใช้จ่ายขนส่งผู้โดยสารในตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต อย่างไรก็ตามสำหรับ I-O code 151 เป็นข้อมูลรายจ่ายที่คำนวณเฉพาะรถที่จดทะเบียนขนส่ง ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นรถขนาด 1,600 กิโลกรัมขึ้นไป ดังนั้นเพื่อให้ได้ค่าใช้จ่ายขนส่งสินค้าที่ครอบคลุมความคุ้มรวมของโลจิสติกส์ จึงต้องทำการประมาณค่ารถบรรทุกที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 1,600 กิโลกรัมรวมเข้าไปด้วย

ผลจากการคำนวณพบว่าค่าใช้จ่ายขนส่งสินค้าเมื่อหักค่าใช้จ่ายขนส่งผู้โดยสารในรหัสข้างต้นจะได้ค่าดังปรากฏในตารางที่ 2-1 และผลการคำนวณสัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ปี 2538 และ 2541 สำหรับประเทศไทยแสดงได้ดังตารางที่ 2-2

ตารางที่ 2-1 ต้นทุนสำหรับการขนส่งสินค้า ปี 2538 และ 2541 (ล้านบาท)

	ปี 2538	ปี 2541
136: การขนส่งทางท่อ	2,483.00	1,349.00
149: การขนส่งทางรถไฟ	1,795.45	1,841.91
151: การขนส่งสินค้าทางถนน	260,059.41	327,129.75
152: การให้บริการเสริมการขนส่งทางบก	12,587.00	17,955.00
153: การขนส่งทางทะเล	14,865.00	22,498.00
154: การขนส่งชายฝั่งและการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	16,445.61	16,735.43
155: บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ	8,263.00	7,720.00
156: การขนส่งทางอากาศ	12,828.59	18,346.50
157: บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	21,282.00	22,781.00
Total Transportation Cost	350,609.06	436,356.59

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

ตารางที่ 2-2 สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ปี 2538 และ 2541 สำหรับประเทศไทย

	ปี 2538	ปี 2541
Total Transportation Cost	350,609.06	436,356.59
GDP at current price	4,160,071.00	4,948,015.00
Total Transportation Cost per GDP (%)	8.43	8.82

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า (Warehousing Cost)

ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตในสาขาการผลิตที่เกี่ยวข้องกับคลังสินค้าได้แก่ สาขาการผลิตที่ 158 จากการศึกษาตาราง I-O พบว่า ไม่มีการเก็บข้อมูล In-house ซึ่งมีแต่ค่าใช้จ่ายของเจ้าของสินค้าที่จ่ายให้กิจการคลังสินค้าหรือ Outsource เท่านั้น ในการศึกษาครั้งนี้จะประมาณค่า Warehousing Cost โดยอาศัยผลการศึกษาของ Mark Goh และ Pairooj Pinaikul เป็นต้นแบบในการประมาณค่า In-house Warehousing Cost ซึ่งพบว่าสัดส่วนการใช้บริการคลังสินค้าแบบ In-house ต่อ Outsource คือ 65:35 ดังนั้นเพื่อให้ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าที่ครอบคลุม จึงต้องทำการประมาณค่าต้นทุนการบริหารคลังสินค้าในส่วนที่เป็น In-house ด้วย การคำนวณต้นทุนกิจกรรมการบริหารคลังสินค้าทั้ง In-house และ Outsource มีสูตรในการคำนวณ ดังนี้

ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าทั้งหมดของ In-house และ Outsource = มูลค่าของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย (I-O code 310) สำหรับสาขาสถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า (I-O code 158) + มูลค่าต้นทุนกิจกรรมการบริหารคลังสินค้าแบบ In-house ที่ได้จากการประมาณค่า

โดยสรุปมูลค่าการบริหารคลังสินค้าทั้งสิ้น สำหรับปี 2538 และปี 2541 คือ 10,285.71 ล้านบาท และ 11,088.57 ล้านบาทตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 2-3

ตารางที่ 2-3 การประมาณมูลค่าต้นทุนการบริหารคลังสินค้าปี 2538 และ 2541

	ปี 2538	ปี 2541
อุปสงค์ขั้นสุดท้าย (I-O code 310) สำหรับการบริหารคลังสินค้า (I-O code 158) (ล้านบาท)	3,600.00	3,881.00
มูลค่าสำหรับการบริหารคลังสินค้าแบบ In-house (ล้านบาท)	6,685.71	7,207.57
มูลค่ารวมทั้งสิ้น (ล้านบาท)	10,285.71	11,088.57

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

โดยเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่า GDP สำหรับปี 2538 และปี 2541 พบว่า ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า สำหรับประเทศไทยในปี 2538 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.25 และปี 2541 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.22 ดังแสดงในตารางที่ 2-4

ตารางที่ 2-4 สัดส่วนต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อ GDP ปี 2538 และ 2541

	ปี 2538	ปี 2541
Total Warehousing Cost	10,285.71	11,088.57
GDP at current price	4,160,071.00	4,948,015.00
Total Warehousing Cost per GDP (%)	0.25	0.22

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

ต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost)

ต้นทุนการถือครองสินค้าคือต้นทุนค่าเสียโอกาสที่เงินทุนไปจมอยู่ในสินค้าคงคลัง ซึ่งมีสูตรในการคำนวณดังนี้

Inventory Carrying Cost = Opportunity Cost

= Value at Producer Price * Interest Charge * Duration

เพื่อให้การคิดต้นทุนการถือครองสินค้าสะท้อนภาพที่แท้จริงมากขึ้น ผู้ศึกษาจึงขอแบ่งแยกสินค้าออกเป็นสินค้าที่เป็นอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตร เพราะสินค้าทั้งสองประเภทมีระยะเวลาในการเก็บสินค้าที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่าสินค้าเกษตรตั้งแต่ Code 002-029 จะเป็นการผลิตและจำหน่ายออกโดยไม่มีการถือครองสินค้าคงคลัง ยกเว้น Code 001 ซึ่งเป็นการทำนาที่จะมีการถือครองข้าวเปลือกประมาณร้อยละ 30 ของผลผลิตรวม ส่วน Code 135 – 180 จะเป็นส่วนการบริการที่ไม่มีการถือครองสินค้าคงคลัง จึงจะไม่นำเข้ามาคำนวณ ดังนั้นต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลังจึงมีสูตรในการคำนวณดังนี้

Inventory Carrying Cost = [มูลค่า I-O code 600 ของ code (190 + (001 * 30%) – (002 ถึง 029) - (135 ถึง 180)] * อัตราดอกเบี้ย

ตารางที่ 2-5 ต้นทุนการถือครองสินค้าปี 2538 และ 2541 โดยพิจารณาจากอัตราดอกเบี้ยเงินกู้เฉลี่ยต่อปี

	ปี 2538	**ปี 2541**
I-O Code 600 (ล้านบาท)	4,215,306.2	5,284,410.3
อัตราดอกเบี้ยเงินกู้	13.48 %	13.54 %
Inventory Carrying Cost (ล้านบาท)	568,223.28	715,509.15

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

ผลจากการคำนวณพบว่าในปี 2538 ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลัง มีมูลค่าทั้งสิ้น 568,223.28 ล้านบาท (ร้อยละ 13.66 ของ GDP) และในปี 2541 มีมูลค่าเท่ากับ 715,509.15 ล้านบาท (ร้อยละ 14.46 ของ GDP)

ต้นทุนการบริหารจัดการ (Administration Cost)

Administration Costs นี้ ประกอบด้วย ต้นทุนการให้บริการลูกค้า ต้นทุนการรับคำสั่งซื้อของลูกค้า และต้นทุนปริมาณการสั่งซื้อ แต่ในระบบการจัดเก็บข้อมูลทางบัญชีของประเทศไทยที่ใช้ส่วนใหญ่ไม่มีการจำแนกข้อมูลของต้นทุนเหล่านี้ไว้ชัดเจน นอกจากนั้นในระบบการเก็บข้อมูลที่นำมาใช้จัดทำผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต ไม่มีการแยกต้นทุนค่าใช้จ่ายส่วนนี้ออกมาอย่างชัดเจน ดังนั้นทางผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการคำนวณ Administration Costs ออกมาเป็น 3 วิธี ดังต่อไปนี้

1) การใช้สัดส่วนร้อยละ 10 ของผลรวมต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับกิจกรรมการขนส่ง การบริการคลังสินค้าและการถือครองสินค้า

2) การใช้สัดส่วนร้อยละ 4 ของต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับสำหรับกิจกรรมการขนส่ง การบริการคลังสินค้าและการถือครองสินค้า
3) คำนวณจากสำมะโนอุตสาหกรรม สำมะโนการค้า สำมะโนการบริการ และสำมะโนเกษตร ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ

การคำนวณสัดส่วนต้นทุนกิจกรรมการบริหารต่อ GDP ทั้ง 3 วิธีในปี 1995 ถึง 1998 มีค่าตั้งแต่ร้อยละ 0.55 ถึงร้อยละ 2.35 ดังแสดงรายละเอียดตามตารางที่ 2-6

ตารางที่ 2-6 สรุปสัดส่วนต้นทุนการบริหารปี 2538 และ 2541 สำหรับประเทศไทย

	ปี 2538		ปี 2541	
	อัตราดอกเบี้ยเงินกู้	อัตราดอกเบี้ยเงินฝาก	อัตราดอกเบี้ยเงินกู้	อัตราดอกเบี้ยเงินฝาก
10 %	2.23 %	1.37 %	2.35 %	1.62 %
4 %	0.89 %	0.55 %	0.94 %	0.65 %
สำมะโน	2.29 %	2.29 %	2.29 %	2.29 %

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

สรุปต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศสำหรับประเทศไทยปี 2538 และ 2541

จากการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศสำหรับประเทศไทยปี 2538 สามารถที่จะสรุปข้อมูลได้ดังต่อไปนี้ สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP มีค่าร้อยละ 8.43 สัดส่วนต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อ GDP มีค่าร้อยละ 0.25 สัดส่วนต้นทุนการถือครองสินค้าโดยใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ต่อ GDP มีค่าร้อยละ 13.66 และสัดส่วนต้นทุนการบริหารโดยใช้สัดส่วนเฉลี่ยจากสำมะโนอุตสาหกรรม สำมะโนการค้า สำมะโนบริการและสำมะโนเกษตร มีค่าร้อยละ 2.29 ทำให้***สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์รวมต่อ GDP มีค่าร้อยละ 24.63*** ขณะที่ปี 2541 สามารถที่จะสรุปข้อมูลได้ดังต่อไปนี้ สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP มีค่าร้อยละ 8.82 สัดส่วนต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อ GDP มีค่าร้อยละ 0.22 สัดส่วนต้นทุนการถือครองสินค้าโดยใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ต่อ GDP มีค่าร้อยละ 14.46 และสัดส่วนต้นทุนการบริหารโดยใช้สัดส่วนเฉลี่ยจากสำมะโนอุตสาหกรรม สำมะโนการค้า สำมะโนบริการและสำมะโนเกษตร มีค่าร้อยละ 2.29 ทำให้***สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์รวมต่อ GDP มีค่าร้อยละ 25.79***

<u>การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์จากผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ</u>

เนื่องจากปี 2545 ไม่มีการจัดทำข้อมูลตาราง I-O การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของปี 2545 นั้น จึงต้องทำการประมาณค่าของมูลค่าต่างๆ สำหรับตาราง I-O ขึ้นมาก่อน โดยใช้ข้อมูลของ GDP มาประมาณค่าในตาราง I-O สำหรับ I-O Code ต่างๆ ที่นำมาใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์

จากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตดังที่แสดงในหัวข้อที่แล้ว ซึ่งผลการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์จากผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ซึ่งประกอบไปด้วย ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการขนส่ง (Transportation Costs) ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า (Warehousing Cost) ต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) ต้นทุนการบริหารจัดการ (Administration Cost) มีผลการคำนวณดังต่อไปนี้

ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการขนส่ง (Transportation Costs)

การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของปี 2545 นั้น ต้องทำการประมาณค่าของมูลค่าต่างๆ สำหรับตาราง I-O ขึ้นมาก่อน เนื่องจากปี 2545 ไม่มีการจัดทำข้อมูลตาราง I-O ดังนั้นจึงต้องใช้ข้อมูลของ GDP มาประมาณค่าดังนี้ คือ หาสัดส่วนของมูลค่าการขนส่งประเภทต่างๆ ของตาราง I-O ต่อมูลค่าของ GDP ในปี 2543 แล้วใช้สัดส่วนดังกล่าวประมาณการขนส่งประเภทต่างๆในตาราง I-O ปี 2545 จากมูลค่า GDP ในปี 2545 และสัดส่วนของมูลค่าการขนส่งประเภทต่างๆ ของตาราง I-O ต่อมูลค่าของ GDP ในปี 2543 ที่คำนวณได้ ข้อมูลที่ได้แสดงตามตารางที่ 2-7

แต่เนื่องจากสาขาเกี่ยวกับการขนส่งที่ปรากฏในตาราง I-O โดยเฉพาะสาขา 149, 151, 154 และ 156 เป็นการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้ารวมกัน ทำให้ในการคำนวณจะต้องประมาณการมูลค่าการขนส่งที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าเท่านั้น โดยนำข้อมูลจากผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ที่มีการแยกมูลค่าการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า มาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประมาณการสัดส่วนของมูลค่าการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าในตาราง I-O ปี 2545 จากข้อมูลต้นทุนการขนส่งประเภทต่างๆ ที่ประมาณการได้ในตารางที่ 2-8 ได้ผลลัพธ์ I-O ดังที่แสดงในตารางที่ 2-8

ตารางที่ 2-7 การประมาณมูลค่าสำหรับตาราง I-O ปี 2545

National Income		ปี 2543			ปี 2545	
		GDP (ล้านบาท)	I-O (ล้านบาท)	สัดส่วน I-O ต่อ GDP	GDP (ล้านบาท)	I-O (ล้านบาท)
1	การขนส่งทางรถไฟ	6,689	6,690	1.00	7,238	7,238
2	การขนส่งสินค้าทางถนน	195,061	195,061	1.00	161,514	161,514
3	การให้บริการเสริมการขนส่งทางบก	10,339	19,874	1.92	12,077	23,188
4	การขนส่งทางทะเล	62,308	22,159	0.36	73,932	26,616
5	การขนส่งชายฝั่งและการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	33,458	53,950	1.53	39,625	60,626
6	การให้บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ	5,420	5,406	1.00	6,000	6,000
7	การขนส่งทางอากาศ	127,641	127,557	1.00	147,357	147,357
8	บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	16,707	22,184	1.33	19,179	25,508

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

สำหรับการคำนวณต้นทุนขนส่งของปี 2545 นั้นจะต้องใช้ข้อมูลของ GDP มาทำการประมาณค่า เพราะในปีนี้ไม่มีการจัดทำตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต โดยเริ่มจากการประมาณค่าส่วนต่างของมูลค่าขนส่ง ระหว่างตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตและข้อมูลของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศในปี 2541 แล้วนำค่าส่วนต่างไปใช้เป็นฐานในการประมาณค่าต้นทุนขนส่งของข้อมูลของ GDP ของปี 2545 ข้อสังเกตคือการดึงข้อมูลจาก GDP สามารถดึงข้อมูลเฉพาะค่าใช้จ่ายขนส่งสินค้า จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการหักค่าใช้จ่ายจากการขนส่งผู้โดยสารเหมือนอย่างในปี 2538 และ 2541 อย่างไรก็ตามในปี 2545 เช่นเดียวกันที่การประมาณค่าใช้จ่ายขนส่งทางบกยังไม่ครอบคลุมรถบรรทุกน้ำหนักต่ำกว่า 1,600 กิโลกรัม

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าสำหรับประเทศไทยในปี 2545 มีมูลค่าทั้งสิ้น 448,899.08 ล้านบาท โดยเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่า GDP สำหรับปี 2545 พบว่า ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าสำหรับประเทศไทยในปี 2545 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.78 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 2-8 และตารางที่ 2-9

ตารางที่ 2-8 การประมาณมูลค่าการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารสำหรับ ปี 2545

I-O Code	ปี 2545			
	รายละเอียด	GDP		I-O
		มูลค่า	สัดส่วน	มูลค่า
149	การขนส่งทางรถไฟ	7,238	100 %	7,238
	- ผู้โดยสาร	*5,299.66*	*73.22 %*	*5,299.66*
	- สินค้า	*1938.34*	*26.78 %*	*1,938.34*
151	การขนส่งสินค้าทางถนน	63,887	-	161,514
136	- การขนส่งสินค้าทางถนน	*63,887*	-	161,514
	- การขนส่งทางท่อ	*4,378*	-	*4,378*
154	การขนส่งชายฝั่งและการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	39,625	100 %	60,626
	- ผู้โดยสาร	*28,677*	*72.37 %*	*43,875.04*
	- สินค้า	*10,948*	*27.63 %*	*16,750.96*
156	การขนส่งทางอากาศ	147,357	100 %	147,357
	- ผู้โดยสาร	*125,282.92*	*85.02 %*	*125,282.92*
	- สินค้า	*22,074.08*	*14.98 %*	*22,074.08*

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

ตารางที่ 2-8 ต้นทุนสำหรับการขนส่งปี 2545

	ปี 2545
136: การขนส่งทางท่อ	4,378.00
149: การขนส่งทางรถไฟ	1,938.34
151: การขนส่งสินค้าทางถนน	322,445.70
152: การให้บริการเสริมการขนส่งทางบก	23,188.00
153: การขนส่งสินค้าทางทะเล	26,616
154: การขนส่งชายฝั่งและการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	16,750.96
155: บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ	6,000.00
156: การขนส่งทางอากาศ	22,074.08
157: บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	25,508
Total Transportation Cost	448,899.08

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

ตารางที่ 2-9 สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP สำหรับปี 2545

	ปี 2545
Total Transportation Cost	448,899.08
GDP at current price	5,770,095.00
Total Transportation Cost per GDP (%)	7.78

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า (Warehousing Cost)

สำหรับการคำนวณต้นทุนการบริหารคลังสินค้าของปี 2545 พบว่า ข้อมูลที่คำนวณในตาราง I-O นั้น จะเป็นเฉพาะส่วนของการ Outsource เท่านั้น ซึ่งมีมูลค่าประมาณ 3,585 ล้านบาท ดังนั้นการคำนวณต้นทุนการบริหารคลังสินค้าแบบ In-house จึงใช้สัดส่วนการใช้บริการคลังสินค้าแบบ In-house ต่อ Outsource คือร้อยละ 65 ต่อร้อยละ 35 มาเปรียบเทียบ ซึ่งผลจากการคำนวณโดยใช้หลักการข้างต้น พบว่ามีต้นทุนบริหารคลังสินค้าแบบ In-house ทั้งสิ้น 6,657.75 ล้านบาท ดังนั้นจึงทำให้ค่าใช้จ่ายการบริหารคลังสินค้ามีค่าทั้งสิ้น 10,242.69 ล้านบาท (ร้อยละ 0.18 ของ GDP) ในปี 2545

ตารางที่ 2-10 การประมาณมูลค่าต้นทุนการบริหารคลังสินค้าปี 2545

	ปี 2545
อุปสงค์ขั้นสุดท้าย (I-O code 310) สำหรับการบริหารคลังสินค้า (I-O code 158) (ล้านบาท)	3,584.94
มูลค่าสำหรับการบริหารคลังสินค้าแบบ In-house (ล้านบาท)	6,657.75
มูลค่ารวมทั้งสิ้น (ล้านบาท)	10,242.69

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

ตารางที่ 2-11 สัดส่วนต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อ GDP ปี 2545 สำหรับประเทศไทย

	ปี 2545
Total Warehousing Cost	10,242.69
GDP at current price	5,770,095.00
Total Warehousing Cost per GDP (%)	0.18

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

ต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost)

สำหรับการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลังของปี 2545 นั้นจะต้องใช้ข้อมูลของตารางบันทึกปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O) ร่วมกับข้อมูลอัตราดอกเบี้ยเงินกู้เฉลี่ยและอัตราดอกเบี้ยเงินฝากเฉลี่ยในปี 2545 มาทำการประมาณค่า ซึ่งพบว่าต้นทุนการถือครองสินค้ามีมูลค่า 499,566 ล้านบาท ในกรณีของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้และ 117,829 ล้านบาท ในกรณีของอัตราดอกเบี้ยเงินฝาก (ตารางที่ 2-12) ดังนั้น สัดส่วนต้นทุนการถือครองสินค้าในกรณีอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ จึงอยู่ที่ประมาณร้อยละ 8.66 และในกรณีอัตราดอกเบี้ยเงินฝากร้อยละ 2.04

ตารางที่ 2-12 ต้นทุนการถือครองสินค้าสำหรับปี 2545

	ปี 2545	
	เงินกู้	เงินฝาก
I-O Code 600 (ล้านบาท)	6,890,568	6,890,568
อัตราดอกเบี้ยเงินกู้	7.25 %	1.71 %
Inventory Carrying Cost (ล้านบาท)	499,566	117,829

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

ต้นทุนการบริหารจัดการ (Administration Cost)

การคำนวณสัดส่วนต้นทุนกิจกรรมการบริหารต่อ GDP ทั้ง 3 วิธีในปี 2545 ประเทศไทยมีสัดส่วนต้นทุนกิจกรรมการบริหารต่อ GDP อยู่ระหว่างร้อยละ 0.40 ถึงร้อยละ 2.29 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2-13

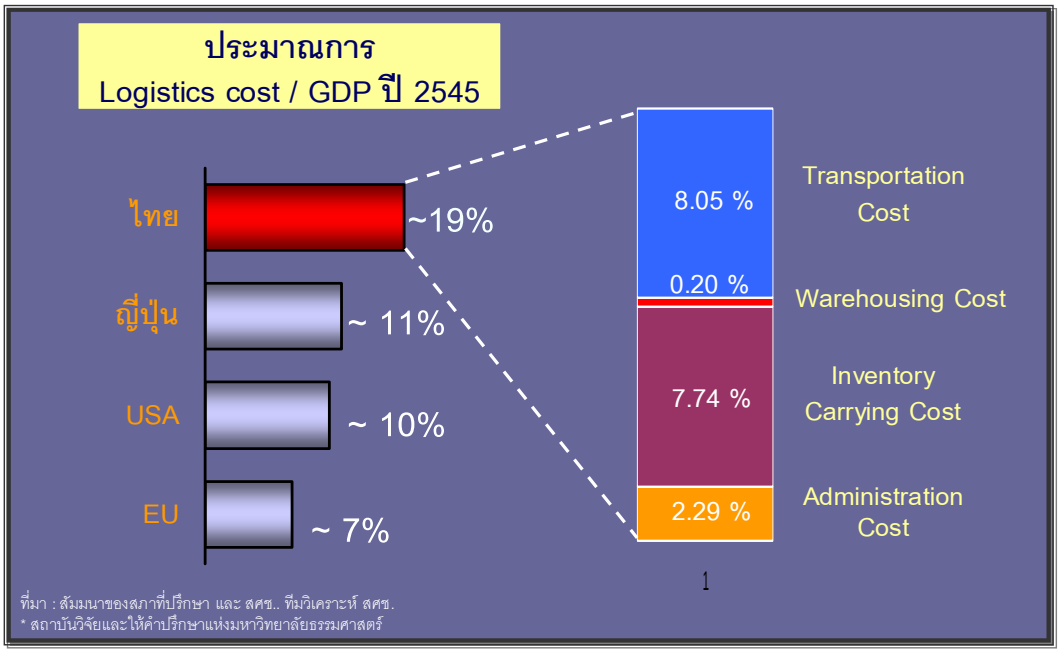
ตารางที่ 2-13 สรุปสัดส่วนต้นทุนการบริหารปี 2545 สำหรับประเทศไทย

	ปี 2545	
	อัตราดอกเบี้ยเงินกู้	อัตราดอกเบี้ยเงินฝาก
10 %	1.60 %	1.01 %
4 %	0.64 %	0.40 %
สำมะโน	2.29 %	2.29 %

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

สรุปต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศสำหรับประเทศไทยปี 2545

จากการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศสำหรับประเทศไทยปี 2545 สามารถที่จะสรุปข้อมูลได้ดังต่อไปนี้ สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP มีค่าร้อยละ 8.05 สัดส่วนต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อ GDP มีค่าร้อยละ 0.20 สัดส่วนต้นทุนการถือครองสินค้าโดยใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ต่อ GDP มีค่าร้อยละ 7.74 และสัดส่วนต้นทุนการบริหารโดยใช้สัดส่วนเฉลี่ยจากสำมะโนอุตสาหกรรม สำมะโนการค้า สำมะโนบริการและสำมะโนเกษตร มีค่าร้อยละ 2.29 ทำให้***สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์รวมต่อ GDP มีค่าร้อยละ 18.28***



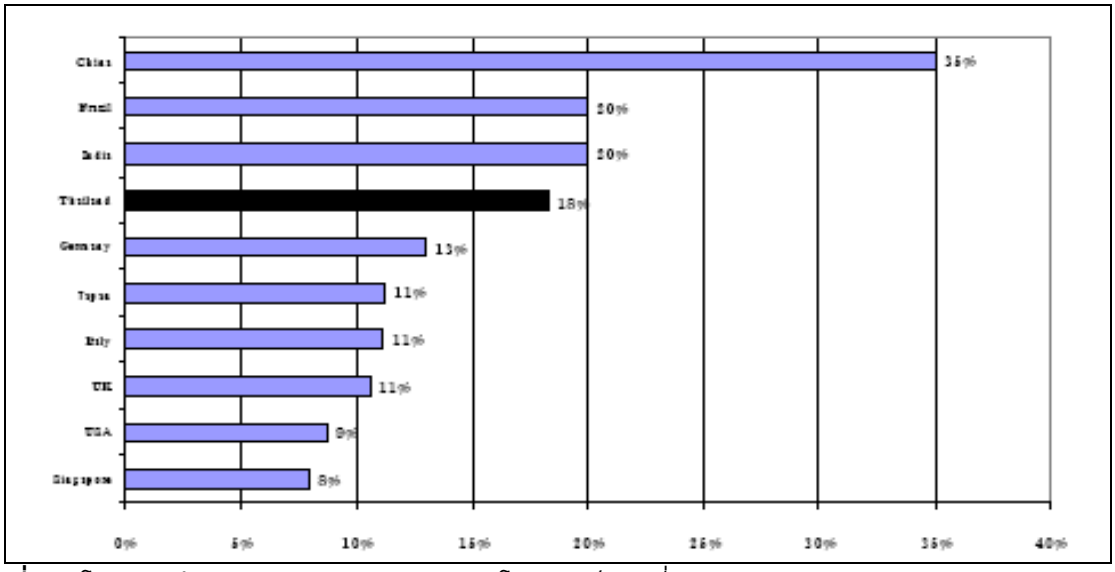
ที่มา : สัมมนาของสภาที่ปรึกษาและ สศช.

รูปที่ 2-2 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยปี 2545

การเปรียบเทียบ (Benchmarking) สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศไทยกับต่างประเทศ

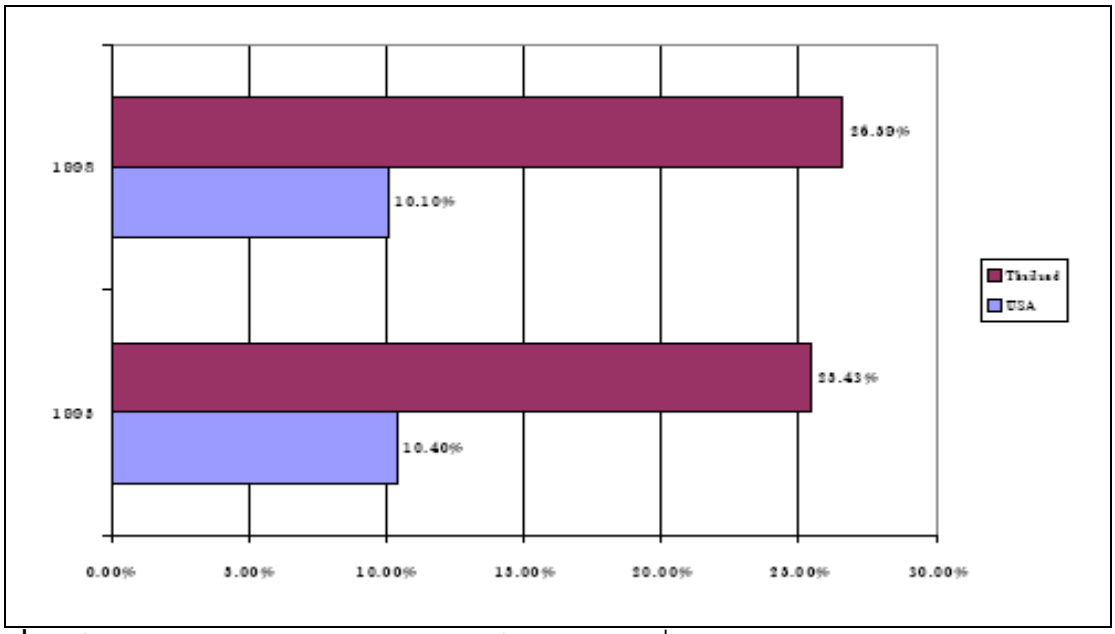
เมื่อทำการเปรียบเทียบสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยกับประเทศต่างๆ อาทิ ประเทศสหรัฐ ประเทศสิงคโปร์ และประเทศอังกฤษ เป็นต้น พบว่า ประเทศไทยมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง คือ ประมาณร้อยละ 18 ของ GDP โดยหากเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ นั้น ยังถือว่าประเทศไทยยังไม่มีการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเทียบเท่ากับประเทศสหรัฐ ญี่ปุ่น หรือสิงคโปร์

สำหรับการเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยกับต่างประเทศในปี 2538 และ 2541 พบว่าไม่ปรากฏข้อมูลสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศอื่นๆ นอกจากประเทศสหรัฐฯ ซึ่งเป็นการศึกษาโดย Robert V. Delaney จาก Cass Information Systems เท่านั้น พบว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐฯอยู่ที่ประมาณร้อยละ 10 ของ GDP แต่สำหรับประเทศไทยนั้นจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 25 ของ GDP ซึ่งสูงกว่าประเทศสหรัฐฯ ถึง 2.5 เท่า



ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

รูปที่ 2-3 เปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศปี 2545 ของประเทศไทยกับต่างประเทศ



ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

รูปที่ 2-4 เปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศปี 2538 และปี 2541 ของประเทศไทยกับประเทศสหรัฐอเมริกา

2.1.2 การศึกษาสัดส่วนมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

คุ้มรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

London West Learning and Skills Council ได้ให้ความนิยามของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไว้ว่า “อุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าจากแหล่งกำเนิดไปถึงจุดหมายปลายทาง” (“activities that are only related to the movement of goods from origin to destination”) เพราะฉะนั้นอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ประกอบไปด้วย การขนส่งสินค้าทางบก ทางรถไฟ ทางทะเล และทางอากาศ (Freight Transport by Road, Rail, Sea, and Air) การให้บริการคลังสินค้า (Warehousing) การให้บริการจัดส่งพัสดุ (Courier Services) และการให้บริการของผู้ให้บริการขนส่ง (Freight Forwarding) รวมทั้งการบริหารจัดการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นบุคคลที่ 3

การคำนวณสัดส่วนมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (VA) ของสาขาต่างๆ สามารถคำนวณได้ 2 วิธี ตามแนวคิดการจัดทำรายได้ประชาชาติ คือ

(1) ด้านการผลิต (Production Approach) วิธีการคำนวณหาได้จากการนำมูลค่าผลผลิตทั้งหมดที่เกิดขึ้นในแต่ละปี หักด้วย ค่าใช้จ่ายขั้นกลางในการผลิต ผลลัพธ์ที่ได้ คือ มูลค่าเพิ่ม (VA) ของแต่ละสาขาการผลิต โดยดูได้จาก I-O code ที่ 209 (มูลค่าเพิ่มรวม, Total Value Added) จากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของแต่ละสาขาการผลิต

(2) ด้าน Factor Income หรือค่าตอบแทนปัจจัยการผลิต (Income Approach) ประกอบด้วยค่าตอบแทนแรงงาน (เงินเดือน ค่าจ้าง รายได้อื่นๆ ทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงิน) ภาษีทางอ้อม ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน และส่วนเกินจากการประกอบการหรือกำไร ซึ่งเมื่อรวมค่าตอบแทนปัจจัยต่างๆ เหล่านี้เข้าด้วยกัน ผลที่ได้ คือ มูลค่าเพิ่มที่คิดจากด้าน Income Approach

โดยทางทฤษฎีผลการคำนวณมูลค่าเพิ่มทั้ง 2 วิธี จะต้องมีผลลัพธ์ออกมาเท่ากัน ในการคำนวณเพื่อหามูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยอาศัยข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของประเทศไทย (Input-Output Table of Thailand: I/O Table) มาเป็นฐานในการคำนวณ มีรายละเอียดในการคำนวณมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์การขนส่ง และมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์การบริหารคลังสินค้า ดังนี้

อุตสาหกรรมการขนส่ง (Transportation Industry)

อุตสาหกรรมการขนส่ง (Transportation Industry) ตามคำนิยาม แนวคิด และคุ้มรวมของโลจิสติกส์ จึงประกอบด้วยการขนส่งสาขาต่างๆ ดังนี้

136 การขนส่งทางท่อ

149 การขนส่งสินค้าทางรถไฟ

151 การขนส่งสินค้าทางบก

152 การให้บริการสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางบก

153 การขนส่งสินค้าทางทะเล

154 การขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศและชายฝั่งทะเล

155 การให้บริการสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ

156 การขนส่งสินค้าทางอากาศ

157 การประกอบกิจกรรมการให้บริการที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้า

การคำนวณและการประมาณการเพื่อหามูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาการขนส่งรายสาขามีรายละเอียดดังนี้ จากข้อมูลมูลค่าเพิ่มของสาขาต่างๆในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาการขนส่ง สรุปได้ว่าอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาการขนส่งก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในระบบเศรษฐกิจเท่ากับ 142,450.2 , 151,215.3 และ 167,113.01 ล้านบาท หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 3.42 , 3.06 และ 2.90 ต่อ GDP ในปี 2538 2541 และ 2545 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 2-14

ตารางที่ 2-14 มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาการขนส่ง (Transportation Industry)

สาขาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	ปี 2538	ปี 2541	ปี 2545
136 การขนส่งทางท่อ	7,272.3	7,227.3	24,728.29
149 การขนส่งสินค้าทางรถไฟ	832.8	795.0	947.83
151 การขนส่งสินค้าทางรถยนต์	87,368.3	87,700.3	74,323.43
152 การให้บริการสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางบก	10,303.2	14,706.7	19,705.45
153 การขนส่งทางทะเล	6,388.4	7,992.4	9,718.56
154 การขนส่งสินค้าในลำน้ำและชายฝั่งทะเล	8,287.8	9,402.5	10,871.22
155 การให้บริการสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ	6,729.8	4,909.3	4,562.51
156 การขนส่งทางอากาศ	4,967.7	6,329.1	7,603.07
157 การประกอบกิจกรรมที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้า	10,299.6	12,152.7	14,652.65
VA รวม	142,450.2	151,215.3	167,113.01
GDP	4,160,071.0	4,948,015.0	5,770,095.0
สัดส่วนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาการขนส่ง/GDP	3.42	3.06	2.90

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

อุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้า (Warehousing Industry)

อุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้า (Warehousing Industry) ตามคำนิยาม แนวคิด และคุ้มรวมของโลจิสติกส์ พิจารณาจากข้อมูลตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต ได้แก่ สาขาที่ 158 โกดังและคลังสินค้า จากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Table) พบว่ามูลค่าเพิ่มในสาขาโกดังและคลังสินค้าปี 2538 เท่ากับ 2,318.1 ล้านบาท และปี 2541 เท่ากับ 2,512.5 ล้านบาท ส่วนมูลค่าเพิ่มในปี 2545 จะต้องทำการประมาณมูลค่าเพิ่มในสาขานี้ของปี 2545 จากข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมใน

ประเทศ และข้อสมมติฐานในการจัดทำ Input-Output Table เป็นฐานในการจัดทำข้อมูลของปี 2545 ซึ่งประมาณการมูลค่าเพิ่มในสาขาโกดังและคลังสินค้าได้เท่ากับ 2,310.69 ล้านบาท เมื่อคำนวณสัดส่วนมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศไทยสำหรับปี 2538 2541 และ 2545 สำหรับกิจกรรมบริหารคลังสินค้า คือ ร้อยละ 0.056, 0.051 และ 0.040 ตามลำดับ ดังตารางที่ 2-15

ตารางที่ 2-15 มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาการบริหารคลังสินค้า

	ปี 2538	**ปี 2541**	**ปี 2545**
Total Warehousing Industry	2,318.1	2,512.5	2,310.69
GDP	4,160,071	4,948,015	5,770,095.00
Total Warehousing Industry per GDP (%)	0.056	0.051	0.040

ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1

อุตสาหกรรมบรรจุหีบห่อ (Packaging) และอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม (Third Party Logistics Service Provider)

จากการศึกษาข้อมูลเพื่อที่จะนำมาใช้ในการคำนวณ พบว่า อุตสาหกรรมบรรจุหีบห่อในประเทศไทย ที่ประกอบกิจกรรมเกี่ยวข้องกับการดำเนินการให้บริการบรรจุสินค้ารับส่งพัสดุภัณฑ์ อาทิ DHL FedEx หรือที่ทำการไปรษณีย์ เฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับการจัดส่งพัสดุภัณฑ์นั้น ไม่เคยมีการจัดเก็บข้อมูลมาก่อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลในส่วนของมูลค่าเพิ่ม (Value added) ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจเหล่านี้ แต่ในทางปฏิบัติได้คำนวณไว้ในมูลค่าเพิ่ม (Value added) ของแต่ละสาขาการผลิตแล้วโดยให้ใช้ค่า Intermediate Cost แทน

ในส่วนของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม (Third Party Logistics Service Provider) ในประเทศไทยนั้นยังไม่เคยมีการจัดเก็บข้อมูลมาก่อนเช่นเดียวกัน นอกจากนี้จากการสำรวจยังพบว่า ไม่เคยมีประเทศใดที่ทำการศึกษามูลค่าเพิ่มสำหรับอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งบุคคลที่สามมาก่อน แม้แต่สหรัฐฯ ก็ไม่เคยมีการศึกษาถึงมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกัน สำหรับสหรัฐฯ นั้น ก็จะพิจารณาอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามในส่วนของมูลค่าเท่านั้น

สำหรับมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบรรจุหีบห่อและอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งบุคคลที่สามไม่สามารถที่จะคำนวณได้ เนื่องจากไม่สามารถเก็บรวบรวมข้อมูลได้และยังไม่เคยมีการเก็บรวบรวมมาก่อนสำหรับประเทศไทย

การเปรียบเทียบ (Benchmarking) สัดส่วนมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศไทยกับต่างประเทศ

การศึกษาข้อมูลของต่างประเทศ ที่จะนำมาใช้เป็นค่าเปรียบเทียบพบว่า ไม่มีประเทศใดที่ทำการศึกษาถึงมูลค่าเพิ่ม (Value added) ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยส่วนมากจะเป็นการศึกษาถึงมูลค่า (Value) ของตลาดหรือมูลค่าของผู้ให้บริการขนส่งบุคคลที่สามเท่านั้น ดังนั้นการเปรียบเทียบสัดส่วนมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อ GDP สำหรับประเทศไทยกับต่างประเทศจึงไม่สามารถจัดทำขึ้นได้ เนื่องจากไม่มีข้อมูลในการเปรียบเทียบ

2.2 การทบทวนข้อมูลตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต

การศึกษาในโครงการนี้จะใช้ข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเป็นแหล่งข้อมูลหลัก (Input and Output Table or I-O Table) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบการกำหนดหมวดหมู่และหมวดย่อยของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมถึงการใช้เป็นข้อมูลในการประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ประกอบกับข้อมูลการกำหนดหมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย (Thailand Standard Industry Classification : TSIC) และข้อมูลจากหน่วยงานอื่นๆ เพิ่มเติมในกรณีที่ข้อมูลบางกิจกรรมไม่ปรากฏในตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต ที่ปรึกษาจึงต้องดำเนินการทบทวนรายละเอียดของข้อมูลตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต โดยมีรายละเอียดในการทบทวนที่สำคัญดังต่อไปนี้

2.2.1 ความหมายของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Concept of I-O Table)

วิธีการหนึ่งที่จะจัดรวบรวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (Economic Activity) ของประเทศให้เป็นระบบได้ ก็โดยการแบ่งกลุ่มกิจกรรมเหล่านั้นให้เป็นหมวดหมู่ตามประเภทสาขาการผลิต (Sector or Industry) เช่น สาขาการผลิตภาคเกษตรกรรม เหมืองแร่ อุตสาหกรรม ขนส่ง ก่อสร้าง บริการ และอื่นๆ เป็นต้น และเมื่อตั้งข้อสมมติฐาน (Assumption) เพิ่มเติมว่าแต่ละสาขาการผลิตจะผลิตสินค้าประเภทเดียว และมีกระบวนการผลิตอย่างเดียวแล้ว แนวความคิดนี้สามารถที่จะนำมาใช้ในการจัดสร้างตารางแสดงความสัมพันธ์ของการผลิต และการแจกแจงผลผลิตของสินค้าและบริการในระบบเศรษฐกิจของประเทศในช่วงระยะเวลาหนึ่งได้อย่างเป็นระบบ (Systematic) กล่าวคือในระบบเศรษฐกิจนั้นสาขาการผลิตแต่ละสาขาการผลิตจำเป็นจะต้องใช้ปัจจัยการผลิต (Inputs) อะไรบ้าง เพื่อนำมาใช้ในการผลิตสินค้าต่างๆ ซึ่งจำแนกได้ออกเป็น 2 กลุ่มหลักๆ คือ ปัจจัยการผลิตขั้นกลาง (Intermediate Input) และปัจจัยการผลิตเบื้องต้น (Primary Input) ได้แก่ แรงงาน ทุน และส่วนเกินของการประกอบการ ในขณะเดียวกันเมื่อแต่ละสาขาการผลิตผลิตสินค้านั้นขึ้นมาแล้วก็จะขายสินค้าที่ผลิตได้ (Output) ให้กับสาขาการผลิตอื่น ๆ เพื่อใช้เป็นปัจจัยการผลิตในการผลิตสินค้าอื่น ๆ ต่อไป นอกจากนี้แล้วยังจำหน่ายให้กับครัวเรือน รัฐบาล ธุรกิจ-เอกชน ต่างประเทศ และเก็บไว้เป็นสินค้าคงเหลือที่เรียกว่าเป็นการใช้จ่ายเพื่อการบริโภคขั้นสุดท้าย (Final Demand)

โดยนัยดังกล่าวแล้วตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตจะแสดงให้เห็นการหมุนเวียน (Flow) ของสินค้าและบริการระหว่างสาขาการผลิต (Sector) ต่าง ๆ ของระบบเศรษฐกิจในช่วงระยะเวลาที่แน่นอน (โดยปกติจะกำหนดระยะเวลา 1 ปี) โดยด้านแนวตั้ง (Column) ของตารางจะแสดงโครงสร้างการผลิต (Input Structure) และด้านแนวนอน (Row) จะแสดงถึงการแจกแจงหรือการกระจายผลผลิต (Output Distribution) ของแต่ละสาขาการผลิตในระบบเศรษฐกิจ และตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตอาจจะเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า ตารางความสัมพันธ์ระหว่างอุตสาหกรรม (Inter-Industrial Relations Table)

2.2.2 โครงสร้างของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต

จากแนวความคิดของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น อาจจำลองออกมาเป็นรูปแบบง่าย ๆ ดังนี้

การแจกแจงผลผลิต (Output Distribution)

โครงสร้างต้นทุน (Input Structure)

ความต้องการสินค้าและบริการขั้นกลางเพื่อใช้ในการผลิต (Intermediate Transaction) (x_{ij})	การบริโภคขั้นสุดท้าย (Final Demand) (F)	มูลค่าผลผลิตรวม (Total Output) (X)
ค่าตอบแทนปัจจัยการผลิตขั้นต้น (Primary Input) (V)		
มูลค่าผลผลิตรวม (Total Input) (X)		

จากภาพจำลองข้างบนนี้ จะแสดงให้เห็นทั้งทางด้านแนวนอน (Row) และแนวตั้ง (Column) โดยด้านแนวนอน (Row) จะแสดงการแจกแจงผลผลิตของสินค้าในแต่ละสาขาการผลิตคือ จะขายให้กับสาขาการผลิตหรืออุตสาหกรรมอื่นๆ เพื่อใช้เป็นปัจจัยในการผลิต ซึ่งจะแสดงอยู่ในส่วนของความต้องการสินค้าและบริการขั้นกลางเพื่อใช้ในการผลิต (Intermediate Transaction) และขายให้กับผู้บริโภคขั้นสุดท้าย (Final Demand) ซึ่งประกอบด้วยการอุปโภคบริโภคของครัวเรือน (Private or Household Consumption Expenditure) การซื้อสินค้าและบริการของรัฐบาล (Government Consumption Expenditure) การสะสมทุน (Gross Fixed Capital Formation) ส่วนเปลี่ยนแปลงสินค้าคงเหลือ (Change in Stock) และการส่งออก (Export)

สำหรับด้านแนวตั้ง (Column) จะแสดงโครงสร้างการผลิตของแต่ละสาขาการผลิตหรือแต่ละอุตสาหกรรมว่า ต้องการใช้ปัจจัยในการผลิตอะไรบ้าง ซึ่งได้แก่ วัตถุดิบต่าง ๆ ที่อยู่ในส่วนของความต้องการสินค้าและบริการขั้นกลางเพื่อใช้ในการผลิต (Intermediate Transaction) และค่าตอบแทนปัจจัยการผลิตขั้นต้น (Primary Input) ซึ่งประกอบด้วยค่าจ้างแรงงาน (Wages and Salaries) ส่วนเกินของการประกอบการ (Operating Surplus) ค่าเสื่อมราคา (Depreciation) ภาษีทางอ้อมสุทธิ (Indirect Taxes minus Subsidies) และเมื่อรวมเอาสินค้านำเข้า (Import goods) มาบันทึกไว้ในตารางแล้ว ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตจะแสดงภาวะของ Demand เท่ากับ Supply ของสินค้าในระบบเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นภาวะดุลยภาพทั่วไปของสินค้าและบริการ ในระบบเศรษฐกิจแบบเปิด (General Equilibrium in The Opened Economies) และจากตารางก็จะแสดงความสัมพันธ์ของปัจจัยการผลิต (Input) จะต้องเท่ากับผลผลิต (Output) เสมอ

ธุรกรรมทางเศรษฐกิจ (Inter-industrial Transactions) สามารถที่จะอธิบายในรูปของพีชคณิต (Algebra) ได้ดังนี้

ด้านแนวนอน (Row) จะแสดงถึงการกระจายผลผลิตของสาขาอุตสาหกรรม i โดยสมมติให้มี n สาขาการผลิต คือ

$$\sum_{j=1}^{n} x_{ij} + F_i = X_i \quad (i = 1,2,...,n)$$

โดยที่ $x_{i,j}$ = การหมุนเวียนของสินค้าอุตสาหกรรม i เพื่อการผลิตสินค้าของอุตสาหกรรม j

X_i = มูลค่าผลผลิตของอุตสาหกรรม i

F_i = อุปสงค์ขั้นสุดท้ายที่มีต่อสินค้าอุตสาหกรรม i

ในทำนองเดียวกันทางด้านแนวตั้งจะแสดงถึงโครงสร้างค่าใช้จ่าย (หรือต้นทุน) การผลิตของสินค้าอุตสาหกรรม j คือ

$$\sum_{i=1}^{n} x_{ij} + V_j = X_j \quad (j = 1,2,...,n)$$

โดยที่ V_j = มูลค่าเพิ่มของสาขาการผลิต j

สมมติให้การใช้ปัจจัยการผลิต (Input) เป็นสัดส่วนโดยตรงกับมูลค่าผลผลิต (Output) แล้วจะได้ว่า

$$x_{i,j} = a_{ij} \cdot X_j$$

หรือ $$a_{i,j} = x_{i,j} / X_j$$

โดยที่ aij จะเรียกว่า ค่าสัมประสิทธิ์ปัจจัยการผลิต (Input or Technical Coefficients) ซึ่งหมายถึง สัดส่วนการใช้ปัจจัยการผลิตที่ i ในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมที่ j

จากความสัมพันธ์ที่แสดงข้างบนนี้สามารถอธิบายในรูปเมทริกซ์ (Matrix Form) ได้ดังนี้

$$X = AX + F$$

หรือ $$X = (I-A)^{-1} . F$$

โดยที่ $$X = \begin{bmatrix} x_1 \\ x_2 \\ . \\ . \\ . \\ . \\ x_n \end{bmatrix}, \quad F = \begin{bmatrix} f_1 \\ f_2 \\ . \\ . \\ . \\ . \\ f_n \end{bmatrix}$$

$$A = \begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & ..... & a_{1n} \\ a_{21} & a_{22} & ..... & a_{2n} \\ . & . & a_{ij} ..... & . \\ . & . & ..... & . \\ a_{n1} & a_{n2} & ..... & a_{nn} \end{bmatrix}$$

$(I-A)^{-1}$ เรียกว่า Leontief Inverse Matrix หรือ Inverse Matrix ซึ่งตั้งชื่อให้ตาม Prof. Wassily W. Leontief ผู้คิดค้นทฤษฎี Input-Output สำหรับ Inverse Matrix นี้นับเป็นหัวใจสำคัญในการใช้วิเคราะห์ระบบเศรษฐกิจด้วยตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต

2.2.3 ประเภทของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต

ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทคือ

ตารางราคาผู้ซื้อ (Purchaser's Price)

หมายถึง ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตที่มีการวัดราคาที่ซื้อขายกันจริงในระบบเศรษฐกิจ ซึ่งรวมค่าขนส่ง และส่วนเหลื่อมทางการค้าด้วย

ตารางราคาผู้ผลิต (Producer's Price)

หมายถึง ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต ที่มีการวัดราคา ณ แหล่งผลิตโดยไม่รวมส่วนเหลื่อมทางการค้าและค่าขนส่ง เพื่อที่จะให้เห็นต้นทุนที่แท้จริงของการผลิตสินค้า ในการจัดสร้างตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต ณ ราคาผู้ผลิตจำเป็นต้องมีเมทริกซ์สนับสนุนอีก 3 เมทริกซ์ คือ

(1) เมทริกซ์ส่วนเหลื่อมการค้าส่ง (Wholesale Trade Margin Matrix)

(2) เมทริกซ์ส่วนเหลื่อมการค้าปลีก (Retail Trade Margin Matrix)

(3) เมทริกซ์ค่าขนส่ง (Transport Cost Matrix)

ดังนั้น ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตในราคาผู้ผลิต จึงเป็นดังนี้

ตารางราคาผู้ผลิต = ตารางราคาผู้ซื้อ - ตารางส่วนเหลื่อมการค้า - ตารางค่าขนส่ง

2.2.4 การจำแนกสาขาการผลิต (Sector Classification)

หลักเกณฑ์ในการจำแนกสาขาการผลิต ในการจัดสร้างตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตปี 1990 ได้แบ่งตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (Economic Activities) โดยให้ครอบคลุมทุก ๆ กิจกรรม ในการจัดระบบจำแนกสาขาการผลิตนี้ได้ยึดตาม "การจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย" (Thailand Standard Industrial Classification) เป็นหลัก สำหรับตารางปี 1990 นี้ ได้จำแนกสาขาการผลิตออกเป็น 180 สาขาการผลิต

2.2.5 การทบทวนข้อมูลตาราง I-O ของปี 2548 และ 2549

ในส่วนของการทบทวนข้อมูลตาราง I-O ของปี 2548 และ 2549 นั้น ทางที่ปรึกษาได้ปรึกษากับทางสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในเบื้องต้นแล้ว ซึ่งทางที่ปรึกษาจะขอข้อมูลจากทางสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อนำมาใช้ในประกอบการคำนวณในช่วงต่อไป

2.3 การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศ

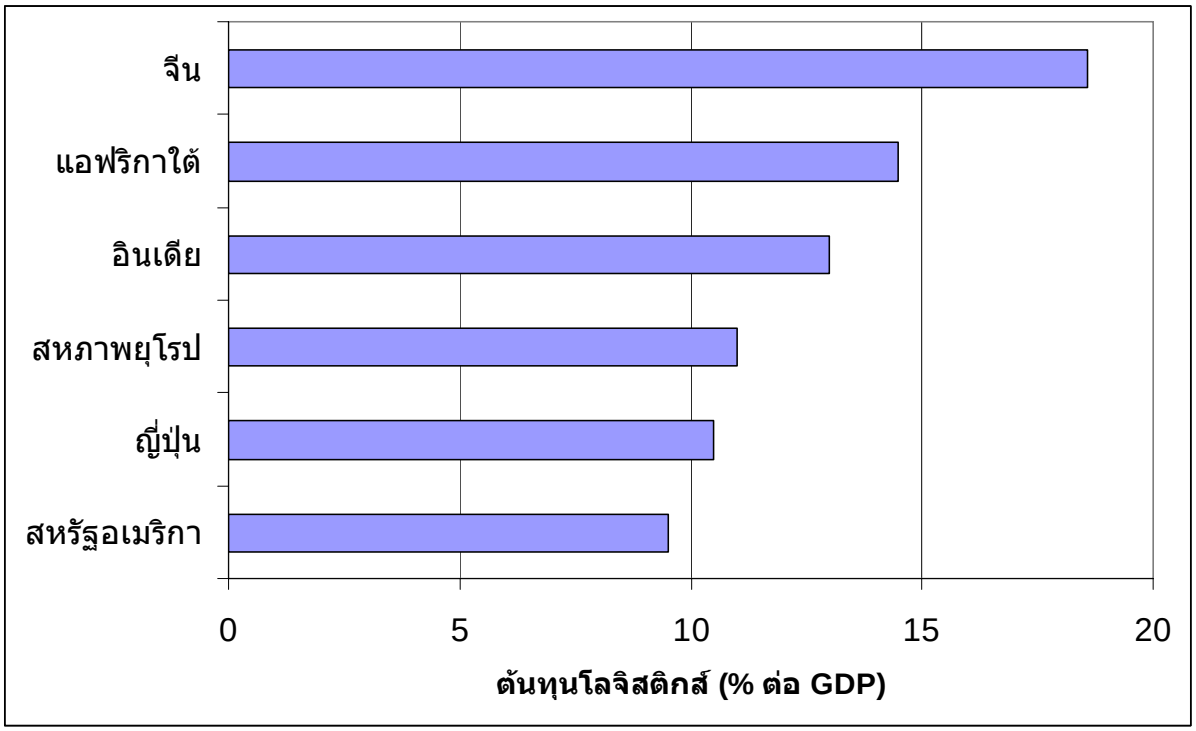
ทางที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศ ทั้งนี้จากการทบทวนข้อมูลในส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมปี 2548 และปี 2549 ปรากฏว่าพบข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมปี 2548 ของประเทศสหรัฐอเมริกา แอฟริกาใต้ จีน ญี่ปุ่น อินเดีย และยุโรป ขณะที่ปี 2549 พบข้อมูลของ

ประเทศสหรัฐอเมริกาเพียงประเทศเดียวเท่านั้น ในส่วนของข้อมูลมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศนั้น ปรากฏว่าพบข้อมูลของประเทศสิงคโปร์และฮ่องกง โดยรายละเอียดในการทบทวนข้อมูลมีดังต่อไปนี้

<u>การทบทวนข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม</u>

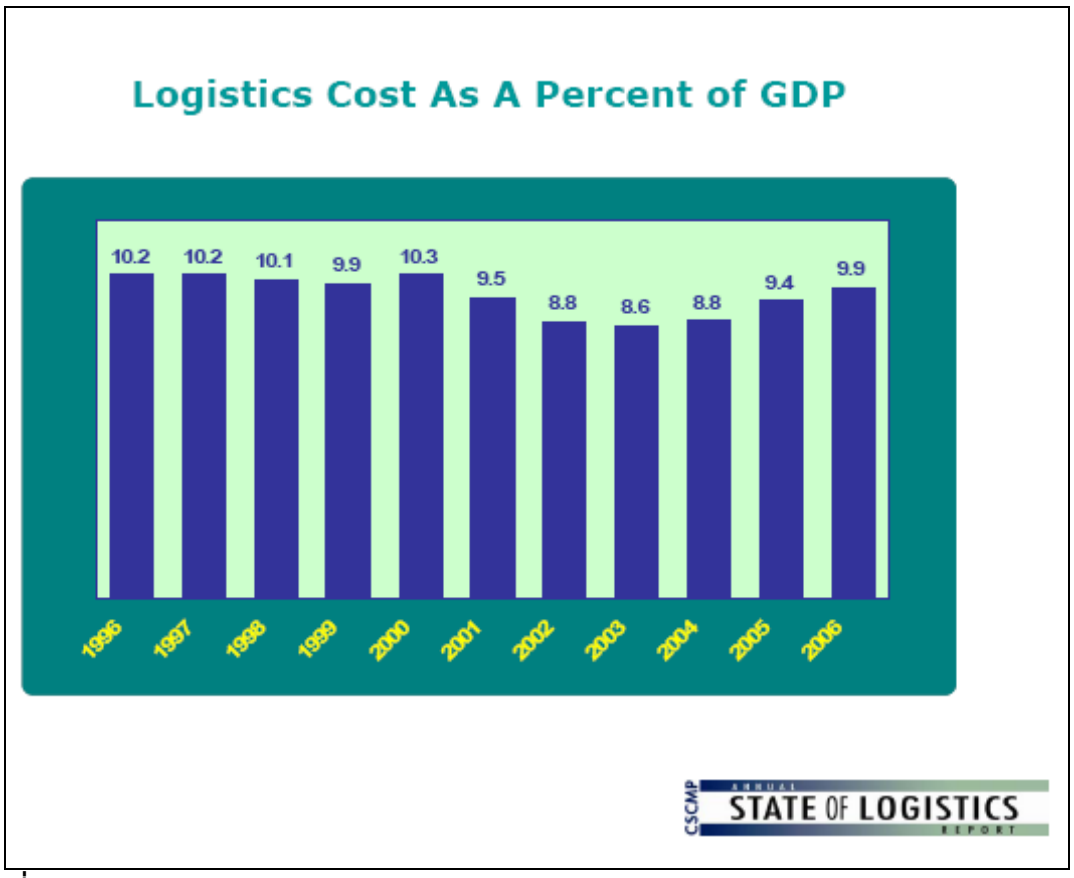
จากการทบทวนข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในต่างประเทศของปี 2548 และปี 2549 พบว่ามีบางประเทศที่เปิดเผยข้อมูลในอินเทอร์เน็ต จากการตรวจสอบพบว่ามีข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมปี 2548 ของประเทศสหรัฐอเมริกา แอฟริกาใต้ จีน ญี่ปุ่น อินเดีย และยุโรป โดยประเทศที่แจงรายละเอียดคือ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศจีน และแอฟริกาใต้ ขณะที่ข้อมูลต้นทุนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมปี 2549 จากการตรวจสอบพบว่ามีเพียงข้อมูลของสหรัฐอเมริกาเพียงประเทศเดียวเท่านั้นที่เปิดเผย

จากการตรวจสอบข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในต่างประเทศของปี 2548 พบว่ามีข้อมูลดังต่อไปนี้ สหรัฐอเมริกา 9.5% ต่อจีดีพี ญี่ปุ่น 10.5% ต่อจีดีพี สหภาพยุโรป 10.5% ต่อจีดีพี อินเดีย 13% ต่อจีดีพี แอฟริกาใต้ 14.5% ต่อจีดีพี จีน 18.57% ต่อจีดีพี โดยสามารถเปรียบเทียบในลักษณะกราฟได้ดังรูปที่ 2-5



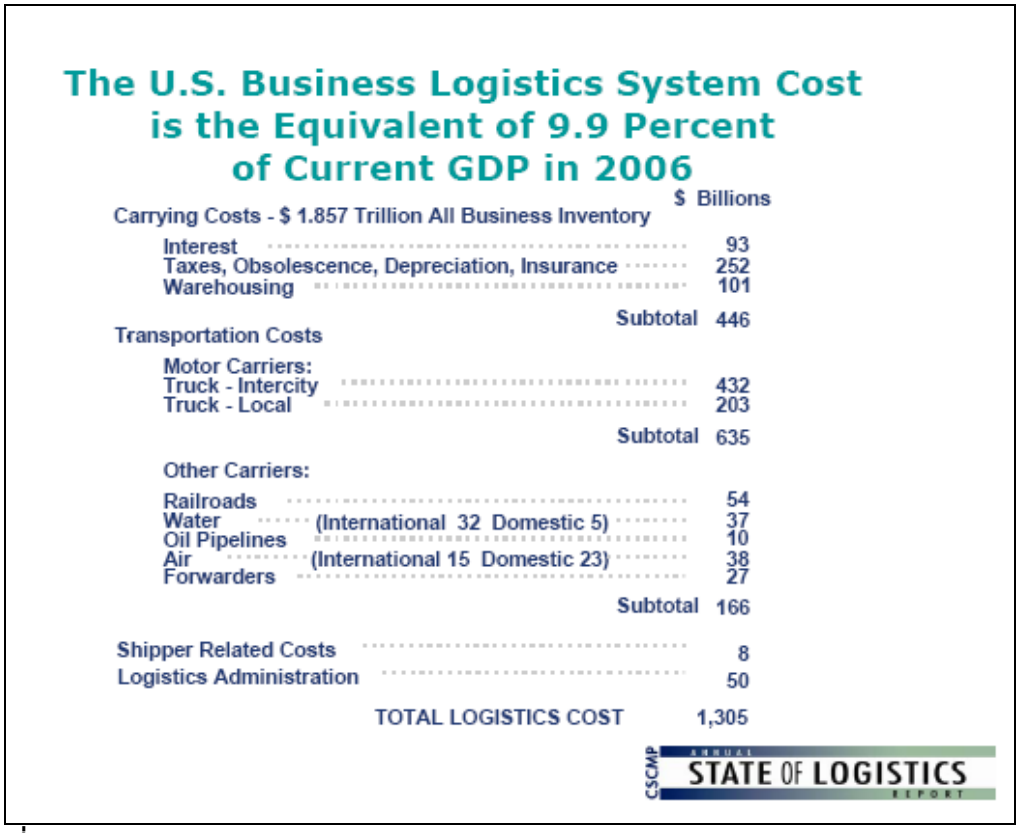
รูปที่ 2-5 แสดงข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศในปี 2548

ขณะที่ในปี 2549 มีเพียงสหรัฐอเมริกาเพียงประเทศเดียวที่เปิดเผยข้อมูล โดยมีต้นทุนเท่ากับ 9.9 % ต่อจีดีพี สำหรับข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศจีน และแอฟริกาใต้ในรายละเอียดแสดงได้ดังรูปที่ 2-6 ถึง 2-10



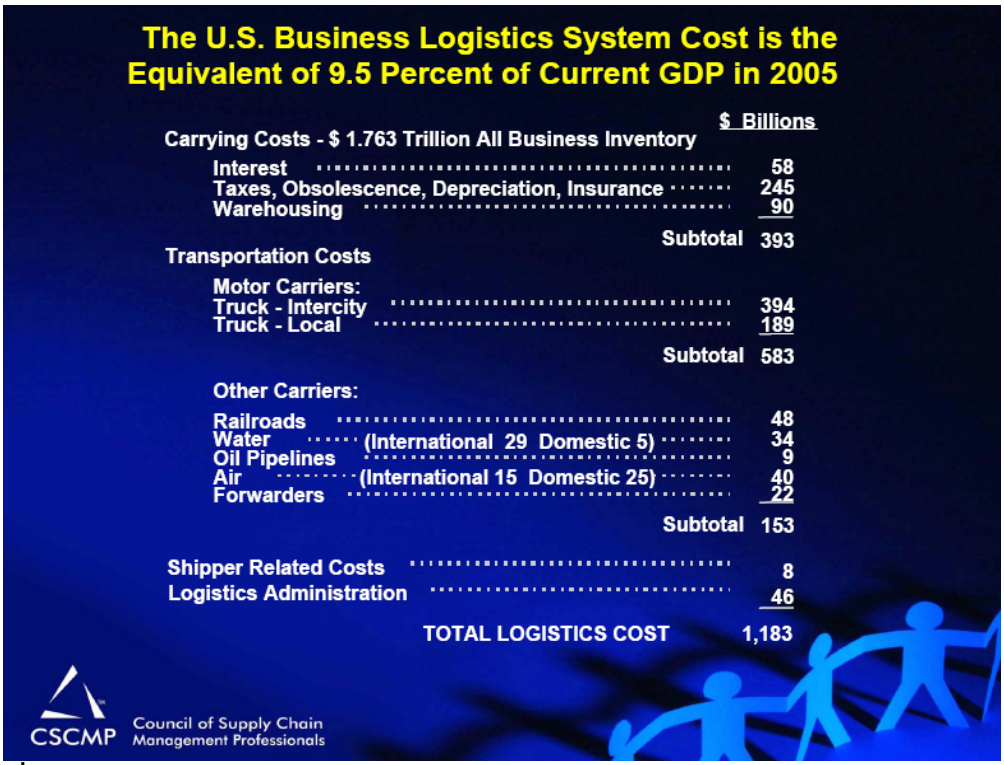
ที่มา : 18th Annual State of Logistics Report

รูปที่ 2-6 แสดงแนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีของอเมริกาตั้งแต่ปี 2539-2549



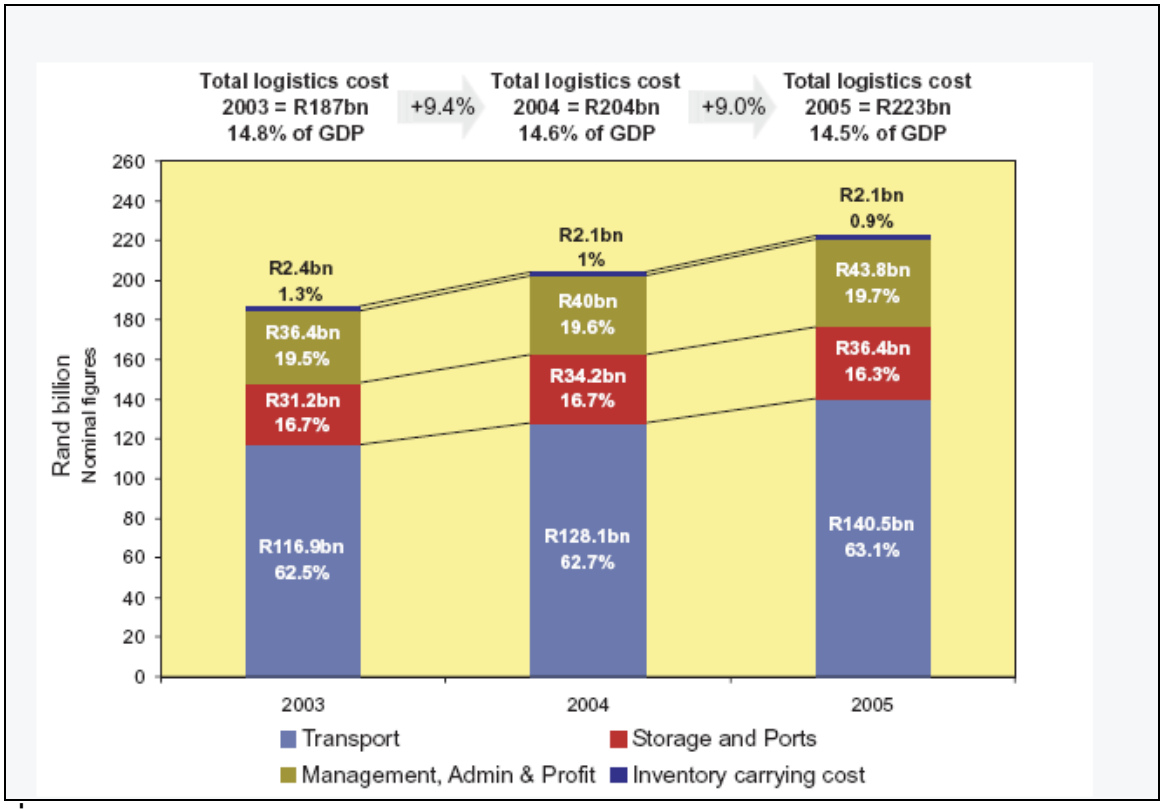
ที่มา : 18th Annual State of Logistics Report

รูปที่ 2-7 แสดงรายละเอียดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีของอเมริกาปี 2549



ที่มา : 17th Annual State of Logistics Report

รูปที่ 2-8 แสดงรายละเอียดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีของอเมริกาปี 2548



ที่มา : The third ANNUAL STATE OF LOGISTICS SURVEY FOR SOUTH AFRICA 2006

รูปที่ 2-9 แสดงข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีของประเทศแอฟริกาใต้ในปี 2546-2548

Exhibit 4: Total logistics cost and growth, 2001-2005

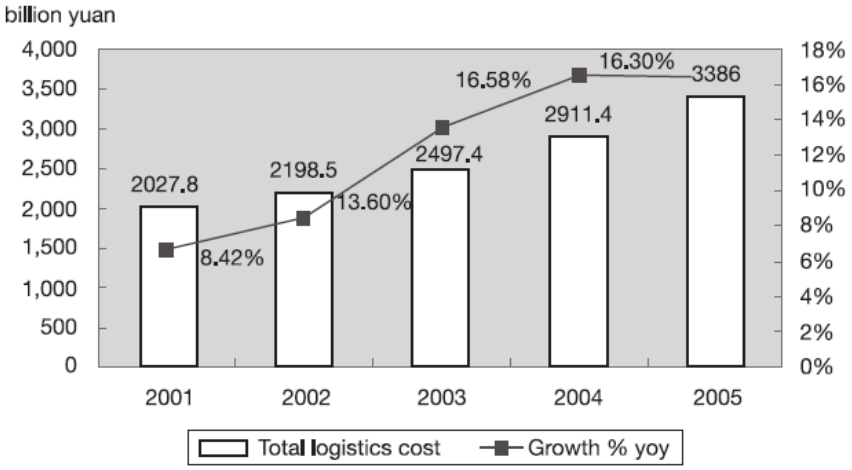
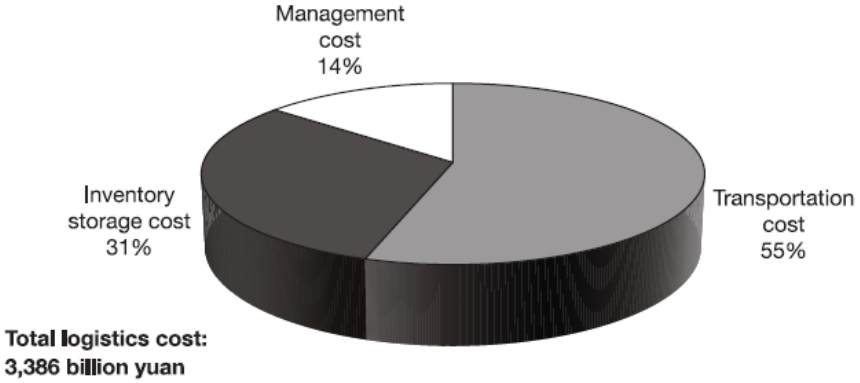


Exhibit 5: Total logistics cost as a percentage of GDP, 2000-2005

Year	Total logistics cost / GDP* (%)	Percentage decreased as compared to previous year (%)	Total logistics cost savings (billion yuan)
2000	19.40		
2001	18.80	0.58	63.4
2002	18.90	-0.10	-11.5
2003	18.92	-0.02	-2.7
2004	18.77	0.15	24.4
2005	18.57	0.19	35.4

Source: CFLP
Note: These are revised figures and differed from those shown in China Logistics Yearbook 2005.

Exhibit 6: Composition of total logistics cost, 2005



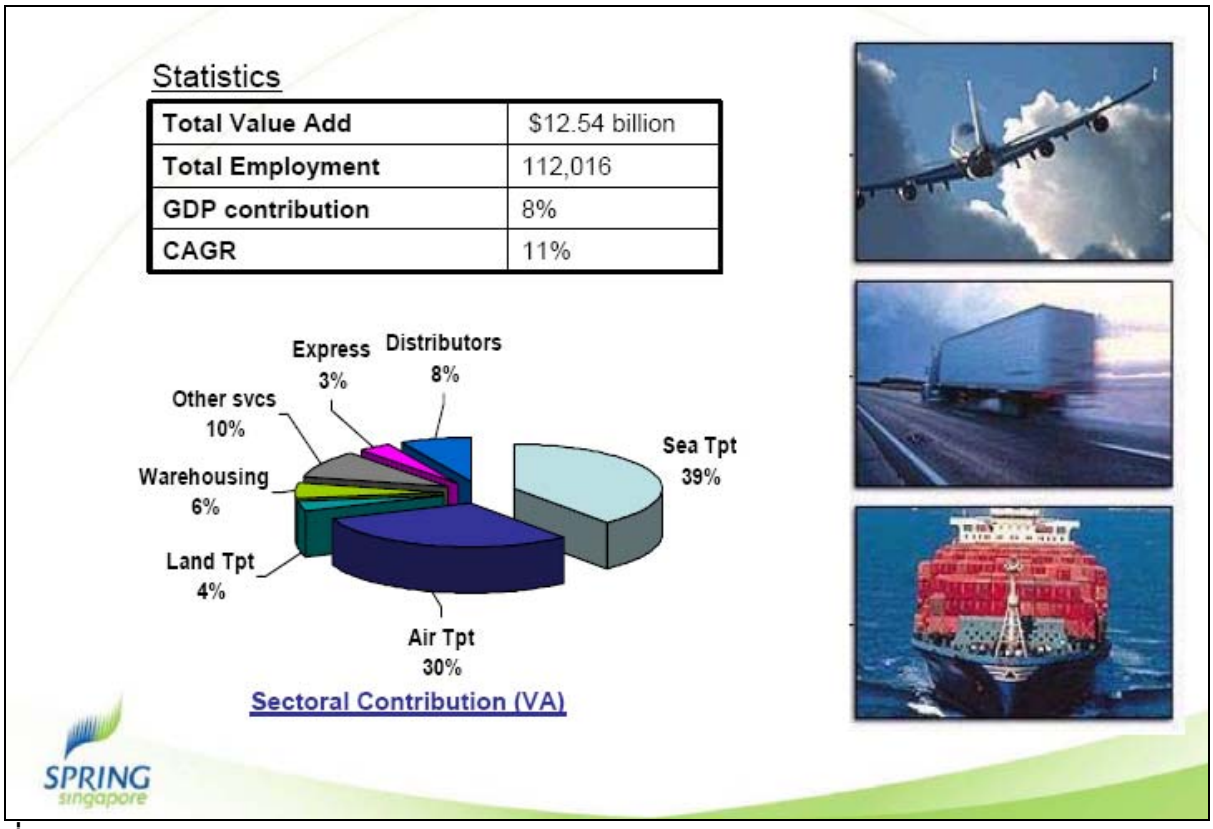
Source: CFLP

ที่มา : Li & Fung Research Centre

รูปที่ 2-10 แสดงข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีของประเทศจีนในปี 2544-2548

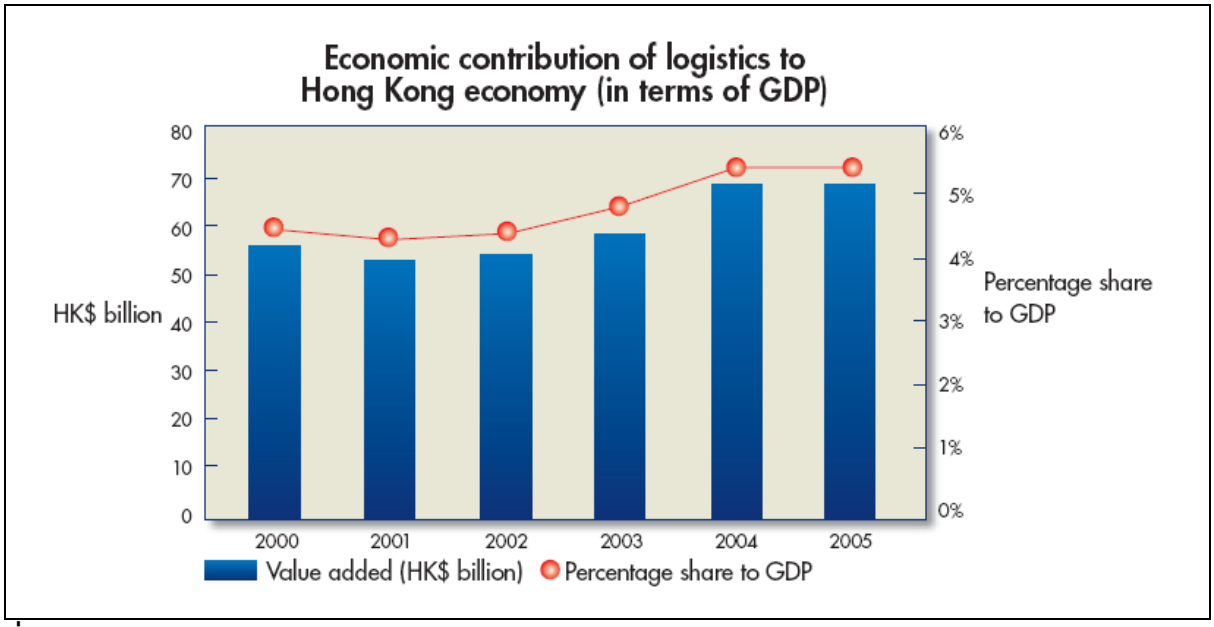
การทบทวนข้อมูลเกี่ยวกับมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

จากการทบทวนข้อมูลเกี่ยวกับมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม พบว่ามีเพียงประเทศสิงคโปร์และฮ่องกงเท่านั้นที่มีการเปิดเผยข้อมูล โดยมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศสิงคโปร์ในปี 2548 เท่ากับ 8% โดยมีรายละเอียดแสดงดังรูปที่ 2-11 ขณะที่มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของฮ่องกงในปี 2548 เท่ากับ 5.2% โดยมีรายละเอียดแสดงดังรูปที่ 2-12 และ 2-13



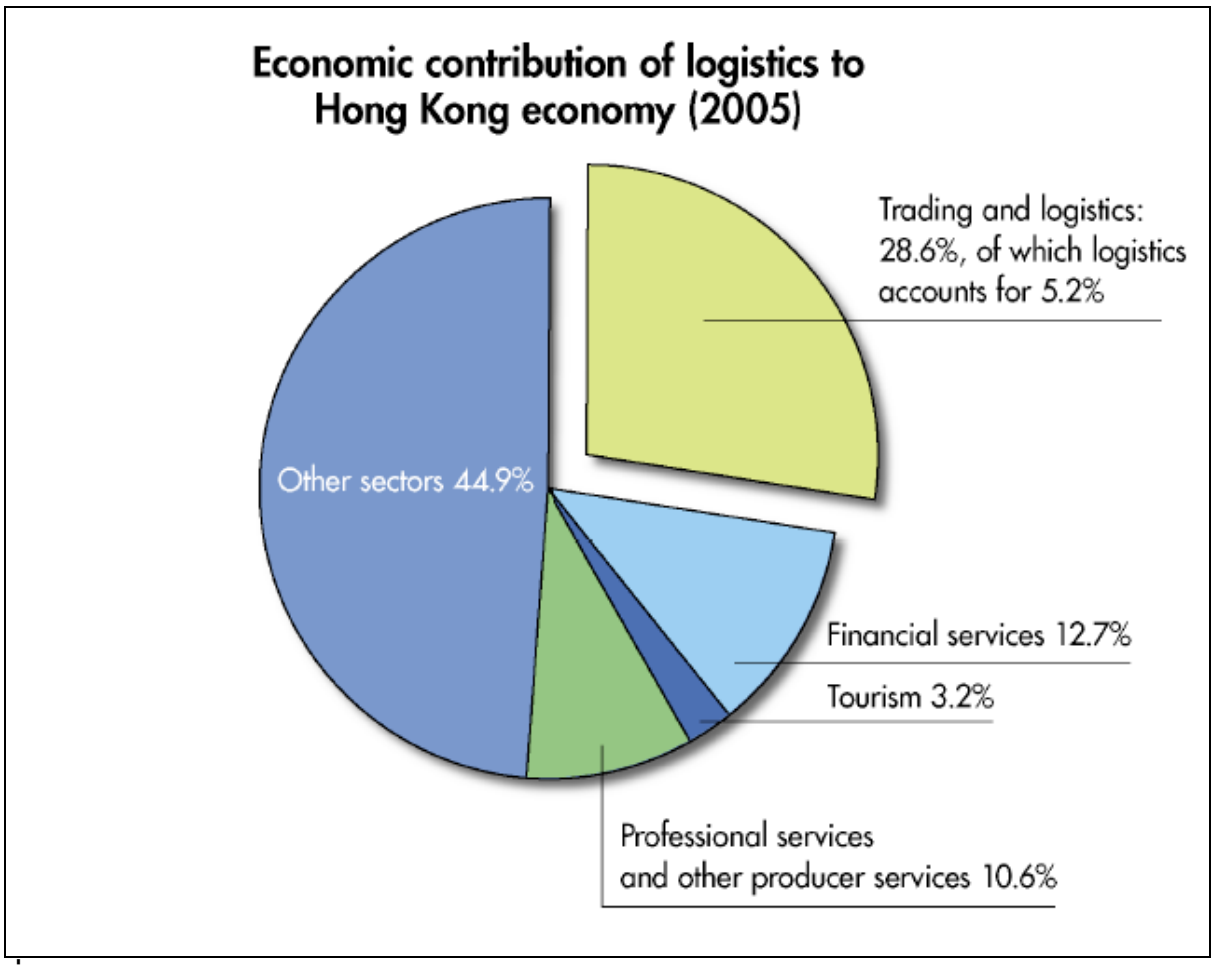
ที่มา : www.scdf.gov.sg

รูปที่ 2-11 มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศสิงคโปร์ปี 2548



ที่มา : The Hong Kong Logistics Development Council Report

รูปที่ 2-12 มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของฮ่องกงปี 2543-2548



ที่มา : The Hong Kong Logistics Development Council Report

รูปที่ 2-13 มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของฮ่องกงปี 2548

บทที่ 3
วิธีการศึกษาและดำเนินงาน

ในบทนี้จะระบุรายละเอียดของวิธีการศึกษาและดำเนินงานซึ่งประกอบไปด้วย 3 หัวข้อหลัก อันประกอบไปด้วย 3.1 การศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย 3.2 แหล่งข้อมูลและการจัดเก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการประเมินอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย และ 3.3 การประเมินอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งแต่ละหัวข้อมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 การศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับของประเทศไทย

ในการศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับของประเทศไทย โดยมีขั้นตอนในการศึกษาแสดงดังรูปที่ 3-1 โดยการศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับของประเทศไทยจะเริ่มจากศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน และจะทำการศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศที่มีความก้าวหน้า เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา กลุ่มประเทศสหภาพยุโรป สิงคโปร์ ฮ่องกง ญี่ปุ่นและออสเตรเลีย โดยจะนำผลการศึกษามาเปรียบเทียบ เพื่อที่จะใช้ในการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย

รูปที่ 3-1 การศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับของประเทศไทย

3.1.1 การจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน

ทางที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษารายละเอียดการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน เพื่อศึกษาถึงลักษณะโครงสร้างและนำไปใช้เปรียบเทียบกับโครงสร้างการจำแนกหมวดหมู่ของต่างประเทศ

สำหรับการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบันนั้น ประเทศไทยได้มีการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย (TSIC) โดยในส่วนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นั้น เมื่อเทียบกับการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย (TSIC) พบว่ามีการจัดหมวดหมู่อยู่ในหมวดใหญ่ที่ I การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคม โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

หมวดใหญ่ I การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคม

60 การขนส่งทางบกและการขนส่งทางท่อลำเลียง

6010 การขนส่งทางรถไฟ

6021 การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่น ๆ ที่มีตารางเวลา

- 60211 การขนส่งผู้โดยสารในเขตเมืองและปริมณฑล
- 60212 การขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดอื่น
- 60213 การขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด
- 60214 การขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางในชนบท
- 60219 การขนส่งผู้โดยสารทางบกที่มีตารางเวลาซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น

6022 การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่น ๆ ที่ไม่มีตารางเวลา

- 60221 บริการขนส่งด้วยรถยนต์รับจ้างขนาดใหญ่
- 60222 บริการขนส่งด้วยรถยนต์รับจ้างขนาดเล็ก
- 60223 บริการขนส่งด้วยรถสามล้อเครื่องและจักรยานยนต์รับจ้าง
- 60229 การขนส่งผู้โดยสารทางบกที่ไม่มีตารางเวลาซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น

6023 การขนส่งสินค้าทางถนน

6030 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง

61 การขนส่งทางน้ำ

6110 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง

62 การขนส่งทางอากาศ

6210 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา

6220 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา

63 บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการด้านการท่องเที่ยว

6301 การขนถ่ายสินค้า

6302 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า

6303 การบริการเสริมด้านการขนส่ง

- 63031 บริการเสริมการขนส่งทางบก
- 63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ
- 63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ

6304 ตัวแทนธุรกิจการท่องเที่ยวและผู้จัดนำเที่ยว รวมทั้งการบริการนักท่องเที่ยว ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น

6309 บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่น ๆ

- 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง
- 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง

64 การไปรษณีย์และการโทรคมนาคม

6411 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ

6412 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน

6420 การโทรคมนาคม

- 64201 บริการถ่ายทอดกระจายเสียงทางวิทยุและโทรทัศน์
- 64202 บริการโทรศัพท์
- 64203 บริการระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่
- 64204 บริการรายการโทรทัศน์ทางสายเคเบิล
- 64205 บริการถ่ายทอดสัญญาณทางดาวเทียม (โทรคมนาคมดาวเทียม)
- 64206 บริการระบบสื่อสารทางอินเทอร์เน็ต

สำหรับการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยอื่นๆ ทางสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ได้จำแนกอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาต่าง ๆ ในโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์และมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระยะที่ 1 ซึ่งประกอบไปด้วย

- อุตสาหกรรมโลจิสติกส์การขนส่ง (Transportation Industry)
- อุตสาหกรรมโลจิสติกส์การบริหารคลังสินค้า (Warehousing Industry)
- อุตสาหกรรมบรรจุหีบห่อ (Packaging)
- อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม (Third Party Logistics Service Provider)

เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านแหล่งข้อมูลที่สามารถนำมาใช้ในการคำนวณ ซึ่งมีเพียงจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเท่านั้น การศึกษามูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สำหรับประเทศไทยจึงสามารถพิจารณาได้เพียงอุตสาหกรรมขนส่งและอุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้าเท่านั้น โดยอุตสาหกรรมขนส่งและอุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้ามีขอบเขตดังต่อไปนี้

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์การขนส่ง (Transportation Industry)

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์การขนส่งสามารถจำแนกออกตามระบบการจำแนกประเภทสาขาการผลิตของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของประเทศไทย (Input-Output Table of Thailand Classification) ได้ดังนี้

- **สาขา 136 การผลิตก๊าซธรรมชาติและการขนส่งทางท่อ (Pipe Line and Gas Distribution)** สาขานี้ประกอบด้วยกิจกรรมการแยกก๊าซธรรมชาติและการขนส่งทางท่อ ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มจะนำเฉพาะกิจกรรมการขนส่งทางท่อมาใช้ในการคำนวณ
- **สาขา 149 การขนส่งทางรถไฟ (Railways)** สาขานี้ประกอบด้วยกิจกรรมการบริการขนส่งทางรถไฟทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มจะนำเฉพาะการขนส่งสินค้ามาใช้ในการคำนวณ
- **สาขา 151 การขนส่งสินค้าทางบก (Road Freight)** สาขานี้ประกอบด้วยการบริการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกประเภทต่างๆ แต่จากการตรวจสอบข้อมูลพบว่ามีการนำเฉพาะข้อมูลรถบรรทุกที่มีขนาดน้ำหนักมากกว่า 1,600 กก. ขึ้นไปเท่านั้นมาใช้ในการคำนวณ ทั้งนี้จะต้องนำข้อมูลรถบรรทุกที่มีขนาดน้ำหนักน้อยกว่า 1,600 กก. มาคิดคำนวณประกอบด้วย
- **สาขา 152 การให้บริการเสริมขนส่งทางบก (Service Supporting to Land Transport)** สาขานี้ประกอบด้วย กิจกรรมการให้บริการเสริมการขนส่งทางบก เช่น การดำเนินงานเกี่ยวกับการเก็บค่าที่จอดรถ การเก็บค่าธรรมเนียมผ่านถนน (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย) การให้เช่ารถยนต์และรถบรรทุกเป็นต้น
- **สาขา 153 การขนส่งทางทะเล (Ocean Transport)** สาขานี้ประกอบด้วยการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล
- **สาขา 154 การขนส่งทางลำน้ำในประเทศและชายฝั่งทะเล (Coastal and Inland Water Transport)** สาขานี้ประกอบด้วยการให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารชายฝั่งและการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ โดยทางแม่น้ำลำคลอง เช่น เรือข้ามฟาก เรือลากจูง เป็นต้น ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มจะนำเฉพาะการขนส่งสินค้ามาใช้ในการคำนวณ
- **สาขา 155 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ (Service Supporting to Water Transport)** สาขานี้ประกอบด้วย การให้บริการเสริมการขนส่งทางน้ำทุกประเภท เช่นการบำรุงรักษา และการปฏิบัติงานเกี่ยวกับสะพานเทียบเรือ อู่เรือ อาคารที่เกี่ยวข้องทั่วไป สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ การบำรุงรักษาและการปฏิบัติงานเกี่ยวกับประภาคาร เครื่องหมายช่วยการเดินเรืออื่นๆ

การบรรทุกและการขนถ่ายสินค้าของเรือ การกู้ตัวเรือและสินค้าในเรือ บริการให้เช่าเรือ บริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย บริการนำร่อง เป็นต้น

- **สาขา 156 การขนส่งทางอากาศ (Air Transport)** สาขานี้ประกอบด้วย การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ ทั้งการให้บริการทั่วไปและบริการเช่าเหมาลำเฉพาะบุคคล การดำเนินงานเกี่ยวกับท่าอากาศยาน สนามบิน และเครื่องอำนวยความสะดวก เช่น สถานีวิทยุการบิน ศูนย์ควบคุมการบิน สถานีเรดาร์ และการให้เช่าอากาศยาน เป็นต้น ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มจะนำเฉพาะการขนส่งสินค้ามาใช้ในการคำนวณ
- **สาขา 157 การประกอบกิจกรรมการให้บริการที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง (Other Related Services)** สาขานี้ประกอบด้วยกิจการที่ตั้งขึ้นเพื่อดำเนินกิจการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง โดยทำหน้าที่เป็นตัวแทนจัดการเดินทางท่องเที่ยว รวมทั้งการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารด้วย เช่น ตัวแทนการเดินทาง การให้บริการบรรจุหีบห่อและบรรจุลัง การตรวจสอบสินค้าและการชั่งน้ำหนักสินค้า เป็นต้น

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์การบริหารคลังสินค้า (Warehousing Industry)

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์การบริหารคลังสินค้า (Warehousing Industry) หมายถึง กิจกรรมที่ให้บริการและการจัดการที่เกี่ยวข้องกับการเก็บและรักษาสินค้า เช่น การบริการเก็บสินค้า คลังสินค้า บริการไซโล และอุตสาหกรรมห้องเย็น สามารถจำแนกออกตามระบบการจำแนกประเภทสาขาการผลิตของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของประเทศไทย (Input-Output Table of Thailand Classification) ได้ดังนี้

- **สาขา 158 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า (Storage and Warehouse)** สาขานี้ประกอบด้วย การดำเนินงานเกี่ยวกับการเก็บสินค้า คลังสินค้า และบริการไซโล จากการตรวจสอบข้อมูลพบว่ามีการนำเฉพาะข้อมูลคลังสินค้าสาธารณะ (Public Warehouse) มาใช้ในการคำนวณเท่านั้น ทั้งนี้จะต้องคำนวณในส่วนของคลังสินค้าส่วนบุคคล (Private Warehouse) รวมเข้าไปด้วย

3.1.2 การจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศที่มีความก้าวหน้า

ทางที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดหมวดหมู่และตัวเลขมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จากประเทศที่มีความก้าวหน้าในการพัฒนาอุตสาหกรรมดังกล่าว อาทิเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา สิงคโปร์ ฮ่องกง ญี่ปุ่นและออสเตรเลียเป็นต้น เพื่อที่จะนำผลการศึกษามาใช้เปรียบเทียบกับการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อที่จะนำข้อมูลการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศที่มีความก้าวหน้ามาปรับใช้ในการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย

ตารางที่ 3-1 และ ตารางที่ 3-2 แสดงตัวอย่างการกำหนดหมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมในงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในต่างประเทศ

ตารางที่ 3-1 ตัวอย่างการกำหนดหมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมของสหรัฐอเมริกาในงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์

2002 NAICS	1997 NAICS	1987 SIC	Corresponding Index Entries
541614	541614	4731	Customs consulting services
541614	541614	8742	Efficiency management (i.e., efficiency expert) consulting services
541614	541614	4731	Freight rate auditor services
541614	541614	4731	Freight rate consulting services
541614	541614	4731	Freight traffic consulting services
541614	541614	8742	Inventory planning and control management consulting services
541614	541614	8742	Logistics management consulting services
541614	541614	8742	Manufacturing management consulting services
541614	541614	8742	Manufacturing operations improvement consulting services
541614	541614	8742	Materials management consulting services
541614	541614	8742	Operations research consulting services
541614	541614	8742	Physical distribution consulting services
541614	541614	8742	Production planning and control consulting services
541614	541614	8742	Productivity improvement consulting services
541614	541614	4731	Tariff rate consulting services
541614	541614	4731	Tariff rate information services
541614	541614	8742	Transportation management consulting services

ตารางที่ 3-2 ตัวอย่างการกำหนดหมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมของสิงคโปร์ในงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์

6 Storage and Warehousing includes Logistics activities.
[…]
63 Supporting and auxiliary transport activities
631 Storage and Warehousing
63101 General warehousing
63102 Cold Storage
63103 Storage for Class Cargo
63104 Value added logistics providers
63109 Other specialized storage
632 Supporting Services to Land Transport
633 Supporting Services to Water Transport
634 Supporting Services to Air Transport
635 Services Allied to Transport
639 Services Allied to Transport NEC

ในส่วนของ London West Learning and Skills Council ก็ได้ดำเนินการแบ่งหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์เช่นกัน โดยใช้ระบบ Standard Industrial Classification Codes ในการแบ่งหมวดหมู่ ซึ่งหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่กำหนดโดย London West Learning and Skills Council แสดงได้ดังรูปที่ 3-2

Standard Industrial Classification (SIC) codes for logistics.

60.10: Transport via railways
60.21: Other scheduled passenger land transport
60.22: Taxi operation
60.23: Other passenger land transport
60.24: Freight transport by road
60.30: Transport via pipelines
61.10: Sea and coastal water transport
61.20: Inland water transport
62.10: Scheduled air transport
62.20: Non-scheduled air transport
62.30: Space transport
63.11: Cargo handling
63.12: Storage and warehousing
63.21: Other supporting land transport activities
63.22: Other supporting water transport activities
63.23: Other supporting air transport activities
63.40: Activities of other transport agencies
64.11: National post activities
64.12: Courier activities

ที่มา : www.westlondon.com/researchcentre/sectorbriefings

รูปที่ 3-2 การแบ่งหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของ London West Learning and Skills Council

3.1.3 การเปรียบเทียบการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยกับประเทศที่มีความก้าวหน้า

หลังจากที่ได้ทำการศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน และการจำแนกหมวดหมู่ของต่างประเทศที่มีความก้าวหน้าแล้ว ทางที่ปรึกษาจะนำข้อมูลการจำแนกหมวดหมู่ของทั้งประเทศไทยและต่างประเทศมาเปรียบเทียบกันว่ามีความแตกต่างกันตรงจุดไหนบ้าง ทั้งนี้จะยึดการกำหนดหมวดหมู่ของประเทศไทยเป็นหลัก โดยในการเปรียบเทียบนั้น ถ้าเจอจุดที่แตกต่างกัน ก็จะนำมาพิจารณาว่าประเทศไทยมีการดำเนินการในจุดที่แตกต่างนั้นหรือไม่ ถ้ามีการดำเนินการ ก็จะนำมาพิจารณาต่อไปว่าควรที่จะกำหนดหมวดหมู่ไว้ตรงที่จุดใด แต่ถ้าไม่มีการดำเนินการก็จะข้ามไปพิจารณาที่จุดอื่นต่อไป

3.1.4 การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย

ดังที่กล่าวเอาไว้ในหัวข้อ 3.1.3 แล้วว่าในการเปรียบเทียบการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์นั้น จะยึดถือการจำแนกหมวดหมู่ของประเทศไทยเป็นหลัก ทั้งนี้ในการกำหนดหมวดหมู่นั้นจะเน้นในส่วนที่ประเทศไทยมีการดำเนินการอยู่ แต่ยังไม่มีการกำหนดหมวดหมู่เอาไว้ อีกประเด็นจะเกี่ยวกับถ้ามีการกำหนดหมวดหมู่ขึ้นมาใหม่ ควรจะกำหนดเอาไว้ตรงจุดไหน โดยในการกำหนดฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะต้องร่วมกันพิจารณาถึงความเหมาะสมอย่างรอบคอบ ซึ่งจะทำให้การเก็บรวบรวมข้อมูลทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีความสมบูรณ์ครบถ้วนมากยิ่งขึ้น และจะนำไปสู่การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม และมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมที่มีความถูกต้องแม่นยำมากยิ่งขึ้น

3.2 แหล่งข้อมูลและการจัดเก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการประเมินอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย

3.2.1 แหล่งข้อมูลที่ใช้สำหรับประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

จากผลการศึกษาโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 จะพบว่าการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยนั้น จะใช้ข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเป็นหลัก ซึ่งตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตนี้เป็นบัญชีหลักซึ่งอยู่ในระบบบัญชีประชาชาติขององค์การสหประชาชาติ (United Nations System of National Accounts, UNSNA) ซึ่งประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติโดยส่วนใหญ่จะใช้ระบบบัญชีนี้ ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเป็นตารางที่แสดงให้เห็นการหมุนเวียน (Flow) ของสินค้าและบริการระหว่างสาขา (Sector) ต่างๆ ในระบบเศรษฐกิจในช่วงระยะเวลาที่กำหนด โดยสามารถแสดงความสัมพันธ์ของการผลิตและการแจกแจงผลผลิตของสินค้าและบริการในระบบเศรษฐกิจของประเทศในช่วงระยะเวลาหนึ่งได้อย่างเป็นระบบ

ในส่วนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยนั้น จากการพิจารณาข้อมูลการกำหนดหมวดหมู่มาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย (Thailand Standard Industry Classification : TSIC) จะพบว่าการจัดเก็บข้อมูลของประเทศไทยได้มีการแยกข้อมูลการค้าบริการในระดับประเทศไว้ในหมวดการขนส่งและการบริการด้านอื่นๆ ซึ่งได้รวมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไว้ในหมวดนี้ด้วย ในส่วนของข้อมูลการขนส่งและการบริการด้านอื่นๆ เมื่อพิจารณาจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตจะประกอบไปด้วย I-O Code ต่างๆ ดังต่อไปนี้

- I-O Code 136 การขนส่งทางท่อ
- I-O Code 149 การขนส่งทางรถไฟ
- I-O Code 150 การขนส่งผู้โดยสารทางบกโดยรถยนต์
- I-O Code 151 การขนส่งสินค้าทางบก
- I-O Code 152 บริการสนับสนุนทางบก
- I-O Code 153 การขนส่งทางทะเล
- I-O Code 154 การขนส่งตามชายฝั่งทะเลและการขนส่งในลำน้ำภายในประเทศ
- I-O Code 155 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ
- I-O Code 156 การขนส่งทางอากาศ
- I-O Code 157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง
- I-O Code 158 คลังสินค้า

ซึ่งจากข้อมูลที่ได้มีการดำเนินการอยู่ในปัจจุบันนั้นยังไม่สามารถที่จะแยกกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ ออกมาได้อย่างชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมโลจิสติกส์ เช่น การขนส่งสินค้าขนาดเล็กที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 1,600 กิโลกรัม การขนส่งสินค้าโดยรถยนต์เพื่อการเกษตร สถานีขนส่งสินค้า สถานที่เช่าจอดรถบรรทุก หรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริการสินค้าคงคลัง ทั้งนี้สามารถแสดงคุ้มรวมของกิจกรรมโลจิสติกส์ และรายละเอียดที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในปัจจุบันได้ดังตารางที่ 3-3 ซึ่งจะพบว่ากิจกรรมการผลิตตามคุ้มรวมที่ใช้คำนวณในบาง I-O Code จากตาราง I-O ในปัจจุบันยังมิได้มีการคำนวณ ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้จะได้นำเสนอและประเมินค่าขึ้น โดยอาศัยข้อมูลการสำรวจจากกลุ่มเป้าหมายจากบริษัทต่างๆ เพื่อนำมาคำนวณรวมในลักษณะของค่าเทียบแบบดัชนี (Index) ซึ่งจะได้มีการนำเสนอรายละเอียดในการดำเนินการในส่วนต่อไป

ตารางที่ 3-3 รายละเอียดที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในปัจจุบัน

I-O Code	คุ้มรวม (Coverage)		กิจกรรมการผลิตตามคุ้มรวมที่ใช้คำนวณ		หมายเหตุ
	I-O Table	กรอบ Logistics	I-O Table	Logistics	
136 การขนส่งทางท่อ	1. การขนส่งก๊าซทางท่อ	การขนส่งก๊าซทางท่อ	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้ว	* ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า
	2. การแยกก๊าซ	*	คำนวณไว้แล้ว	*	
149 การขนส่งทางรถไฟ	1. การขนส่งสินค้า	การขนส่งสินค้า	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้ว	
	2. การขนส่งผู้โดยสาร	*	คำนวณไว้แล้ว	*	
150 การขนส่งผู้โดยสารทางบกโดยรถยนต์	1. การขนส่งผู้โดยสารโดยรถประจำทางหมวด 1 -5	*	คำนวณไว้แล้ว	*	
	2. การขนส่งผู้โดยสารโดยรถไม่ประจำ	*	คำนวณไว้แล้ว	*	
	3. รถแท็กซี่	*	คำนวณไว้แล้ว	*	
	4. รถสามล้อเครื่อง	*	คำนวณไว้แล้ว	*	
151 การขนส่งสินค้าทางบก	1. การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ป้ายทะเบียนเบอร์ 70 และ 80)	การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ป้ายทะเบียนเบอร์ 70 และ 80)	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้ว	
	2. การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดเล็กที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 1,600 กก.	การขนส่งสินค้าโดยรถ In-house และ Outsource	ยังมิได้คำนวณ	ประมาณการไว้แล้วทั้ง In-house และ Outsource	
	3. การขนส่งสินค้าโดยรถยนต์เพื่อการเกษตร	การขนส่งสินค้าโดยรถยนต์เพื่อการเกษตร (In-house)	ยังมิได้คำนวณ	ประมาณการไว้แล้ว	

ตารางที่ 3-3 รายละเอียดที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในปัจจุบัน

I-O Code	คุ้มรวม (Coverage)		กิจกรรมการผลิตตามคุ้มรวมที่ใช้คำนวณ		หมายเหตุ
	I-O Table	กรอบ Logistics	I-O Table	Logistics	
152 บริการสนับสนุนทางบก	1. สถานีขนส่งสินค้า	สถานีขนส่งสินค้า	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	* ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า
	2. สถานีขนส่งผู้โดยสาร	*	คำนวณไว้แล้ว	*	
	3. สถานที่เช่าจอดรถบรรทุก	สถานที่เช่าจอดรถบรรทุก	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	
	4. สถานที่เช่าจอดรถโดยสารและรถยนต์นั่ง	*	ยังมิได้คำนวณ	*	
	5. สถานที่พักสินค้ารอการขนย้ายชั่วคราว	สถานที่พักสินค้ารอการขนย้ายชั่วคราว	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	
	6. แพขนานยนต์	แพขนานยนต์	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	
	7.ถนนเก็บค่าผ่านทางจากรถบรรทุก รถโดยสารและรถอื่นๆ	ถนนเก็บค่าผ่านทางสำหรับรถบรรทุกเท่านั้น	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้วเฉพาะรถบรรทุก	
153 การขนส่งทางทะเล	1. การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ รวมทั้งการขนส่งสินค้าข้ามแม่น้ำระหว่างประเทศ	การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ รวมทั้งการขนส่งสินค้าข้ามแม่น้ำระหว่างประเทศ	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้ว	รวบรวมจาก Balance of payment
154 การขนส่งตามชายฝั่งทะเลและการขนส่งในลำน้ำภายในประเทศ	1. การขนส่งสินค้าด้วยเรือบรรทุกสินค้าประเภทต่างๆตามชายฝั่งทะเล	การขนส่งสินค้าด้วยเรือบรรทุกสินค้าประเภทต่างๆตามชายฝั่งทะเล	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้ว	
	2. การขนส่งสินค้าด้วยเรือบรรทุกสินค้าประเภทต่างๆในลำน้ำภายในประเทศ	การขนส่งสินค้าด้วยเรือบรรทุกสินค้าประเภทต่างๆในลำน้ำภายในประเทศ	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้ว	
	3. การขนส่งผู้โดยสารในลำน้ำด้วยเรือโดยสารประเภทต่างๆ	*	*	*	* ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า
	4.การขนส่งผู้โดยสารโดยเรือข้ามฟาก	*	*	*	

ตารางที่ 3-3 รายละเอียดที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในปัจจุบัน

I-O Code	คุ้มรวม (Coverage)		กิจกรรมการผลิตตามคุ้มรวมที่ใช้คำนวณ		หมายเหตุ
	I-O Table	กรอบ Logistics	I-O Table	Logistics	
155 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ	1. การท่าเรือแห่งประเทศไทย	การท่าเรือแห่งประเทศไทย	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้ว	* ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า - ท่าเทียบเรือต่าง ๆในการคำนวณ GDP และการสร้างตาราง I-O ยังมิได้คำนวณมูลค่าผลผลิตขึ้นมาเป็นอีกสาขาหนึ่งต่างหาก แต่ในการคำนวณ VA เกี่ยวกับเรืออาจจะจัดให้ค่าเทียบเรือเป็น IC ของการขนส่งทางน้ำทั้งเรือสินค้าและเรือโดยสาร
	2.ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมธนารักษ์	ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมธนารักษ์	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	
	3. ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	
	4. ท่าเทียบเรือสินค้าของเอกชน	ท่าเทียบเรือสินค้าของเอกชน	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	
	5. ท่าเทียบเรือประมงขององค์กรสะพานปลา	ท่าเทียบเรือประมงขององค์กรสะพานปลา	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	
	6. ท่าเทียบเรือประมงเอกชน	ท่าเทียบเรือประมงเอกชน	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	
	7.ท่าเรือข้ามฟากสำหรับเรือโดยสาร	*	ยังมิได้คำนวณ	*	
	8. อู่เรือสินค้า	*	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	
	9. อู่เรือโดยสาร	*	ยังมิได้คำนวณ	*	* ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า - การบรรทุกและการขนถ่ายสินค้ารวมทั้งบริการกู้เรืออับปางในการคำนวณ GDP และ I-O มิได้คำนวณไว้เป็นสาขาการผลิตอีกสาขาหนึ่งต่างหาก แต่อาจจะจัดให้ค่าบริการเหล่านี้เป็น IC ของการขนส่งทางเรือ
	10.การบรรทุกและการขนถ่ายสินค้า	การบรรทุกและการขนถ่ายสินค้า	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	
	11. การกู้เรือสินค้าอับปาง	การกู้เรือสินค้าอับปาง	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	
	12. บริการนำร่อง	บริการนำร่อง	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	

ตารางที่ 3-3 รายละเอียดที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในปัจจุบัน

I-O Code	คุ้มรวม (Coverage)		กิจกรรมการผลิตตามคุ้มรวมที่ใช้คำนวณ		หมายเหตุ
	I-O Table	กรอบ Logistics	I-O Table	Logistics	
156 การขนส่งทางอากาศ	1. การขนส่งสินค้าโดยเครื่องบิน	การขนส่งสินค้าโดยเครื่องบิน	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้ว	
	2. การขนส่งผู้โดยสารโดยเครื่องบิน	*	คำนวณไว้แล้ว	*	
	3. สนามบินพาณิชย์สังกัดการท่าอากาศยาน	สนามบินพาณิชย์สังกัดการท่าอากาศยาน	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้วเฉพาะเครื่องบินขนส่งสินค้า	
	4. สนามบินพาณิชย์สังกัดกรมการขนส่งทางอากาศ	สนามบินพาณิชย์สังกัดกรมการขนส่งทางอากาศ	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้วเฉพาะเครื่องบินขนส่งสินค้า	
	5. บริษัทวิทยุการบิน	บริษัทวิทยุการบิน	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้วเฉพาะเครื่องบินขนส่งสินค้า	
	6. สถานีเรดาร์	สถานีเรดาร์	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้วเฉพาะเครื่องบินขนส่งสินค้า	- รายการที่ 6 และ 7 อาจจะเป็นส่วนใดส่วนหนึ่งของบริษัทวิทยุการบิน - การเช่าเครื่องบิน(รายการที่ 8) คำนวณไว้แล้วในรายได้ของบริษัทเครื่องบิน
	7. ศูนย์ควบคุมการบิน	ศูนย์ควบคุมการบิน	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้วเฉพาะเครื่องบินขนส่งสินค้า	
	8. การให้เช่าอากาศยานทั้งประเภทเหมาลำและไม่เหมาลำ	การให้เช่าอากาศยาน	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้วเฉพาะเครื่องบินขนส่งสินค้า	
157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง	1. การชั่งน้ำหนักสินค้า	การชั่งน้ำหนักสินค้า	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	* ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า - รายการที่ 1-5 การจัดทำและคำนวณ GDP และตาราง I-O ยังไม่จำแนกเป็นสาขาการผลิตอีกสาขาหนึ่ง แต่ในการคำนวณอาจจัดกลุ่มรวมไว้ใน VA ของสาขาการผลิตที่เกี่ยวข้อง
	2. การบรรจุหีบห่อ	การบรรจุหีบห่อ	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	
	3. บริการบุคคลที่ 3	บริการบุคคลที่ 3	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	
	4. บริการตัวแทนผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าด้านพิธีการศุลกากร	บริการตัวแทนผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าด้านพิธีการศุลกากร	ยังมิได้คำนวณ	ยังมิได้คำนวณ	
	5. บริการท่องเที่ยว	บริการท่องเที่ยว	คำนวณไว้แล้ว	*	

ตารางที่ 3-3 รายละเอียดที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในปัจจุบัน

I-O Code	คุ้มรวม (Coverage)		กิจกรรมการผลิตตามคุ้มรวมที่ใช้คำนวณ		หมายเหตุ
	I-O Table	กรอบ Logistics	I-O Table	Logistics	
158 คลังสินค้า	1. คลังสินค้าสาธารณะ	คลังสินค้าสาธารณะ	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้ว	- รายการที่ 4-6 ซึ่งเป็นคลังสินค้า ไซโล และห้องเย็นส่วนบุคคลที่ใช้เก็บสินค้าของตนเอง ในการคำนว ณ GDP และการจัดทำตาราง I-O ยังมิได้คำนวณไว้
	2. ไซโลสาธารณะ	ไซโลสาธารณะ	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้ว	
	3. ห้องเย็นสาธารณะ	ห้องเย็นสาธารณะ	คำนวณไว้แล้ว	คำนวณไว้แล้ว	
	4. คลังสินค้าส่วนบุคคล	คลังสินค้าส่วนบุคคล	ยังมิได้คำนวณ	ประมาณค่าขึ้นแล้ว	
	5. ไซโลส่วนบุคคล	ไซโลส่วนบุคคล	ยังมิได้คำนวณ	ประมาณค่าขึ้นแล้ว	
	6. ห้องเย็นส่วนบุคคล	ห้องเย็นส่วนบุคคล	ยังมิได้คำนวณ	ประมาณค่าขึ้นแล้ว	

3.2.2 การสำรวจข้อมูลเพื่อใช้ในการประเมินอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

เนื่องจากการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ รวมทั้งมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน ยังมีคุ้มรวมที่ไม่ครอบคลุมกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้งหมดในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ รวมทั้งมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศในปัจจุบันจะใช้ข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเป็นแหล่งข้อมูลหลัก (Input and Output Table or I-O Table) แต่จากการสำรวจตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต พบว่าข้อมูลในตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตยังมีคุ้มรวมทางด้านกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ยังไม่ครบถ้วน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนที่ยังไม่สมบูรณ์ ทั้งนี้เพื่อให้มีข้อมูลครบตามคุ้มรวมของกิจกรรมโลจิสติกส์ตามมาตรฐานสากล ซึ่งจะทำให้การประเมินตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ และมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศสะท้อนความเป็นจริงมากยิ่งขึ้น

โดยในโครงการนี้ที่ปรึกษาจะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกิจกรรมโลจิสติกส์ในส่วนที่ยังไม่สมบูรณ์ ซึ่งประกอบไปด้วย

- I-O Code 151 การขนส่งสินค้าทางบก
  - การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดเล็กที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 1,600 กก.
  - การขนส่งสินค้าโดยรถยนต์เพื่อการเกษตร
- I-O Code 152 บริการสนับสนุนทางบก
  - สถานีขนส่งสินค้า
  - สถานที่เช่าจอดรถบรรทุก
  - สถานที่พักสินค้ารอการขนย้ายชั่วคราว
  - แพขนานยนต์
- I-O Code 155 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ
  - ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมธนารักษ์
  - ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
  - ท่าเทียบเรือสินค้าของเอกชน
  - ท่าเทียบเรือประมงขององค์กรสะพานปลา
  - ท่าเทียบเรือประมงเอกชน
  - อู่เรือสินค้า
  - การบรรทุกและการขนถ่ายสินค้า
  - การกู้เรือสินค้าอับปาง
  - บริการนำร่อง
- I-O Code 157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง
  - การชั่งน้ำหนักสินค้า

- การบรรจุหีบห่อ
- บริการบุคคลที่ 3
- บริการตัวแทนผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าด้านพิธีการศุลกากร

- I-O Code 158 คลังสินค้า
  - คลังสินค้าสาธารณะ
  - ไซโลส่วนสาธารณะ
  - ห้องเย็นส่วนสาธารณะ

หมายเหตุ หมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่จะทำการสำรวจอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงไปจากนี้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผลการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย

โดยที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมรายชื่อสถานประกอบการจากแหล่งข้อมูลต่างๆ อันประกอบไปด้วย

1. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม
2. กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
3. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม
4. องค์การสะพานปลา กระทรวงคมนาคม
5. กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์
6. กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์
7. องค์การคลังสินค้า กระทรวงพาณิชย์
8. กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง
9. สมาคมเจ้าของเรือไทย
10. สมาคมเจ้าของเรือกรุงเทพ

ซึ่งที่ปรึกษาจะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากสถานประกอบการที่ดำเนินการในแต่ละกิจกรรมตามรายชื่อที่นำเสนอตามหลักสถิติและความเหมาะสม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถนำไปใช้ในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม รวมทั้งการประเมินสถานภาพ ศักยภาพ ขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงข้อจำกัดและข้อเสียเปรียบในการดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมดังกล่าว

โดยแหล่งข้อมูลหลักของสถานประกอบการทางด้านโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนการค้าได้แก่ ฐานข้อมูลการจดทะเบียนการค้าของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งทางกรมพัฒนาธุรกิจการค้าได้จัดหมวดหมู่ตามหลักมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย (Thailand Standard Industry Classification : TSIC) โดยจัดอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไว้ในหมวด I การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคม ซึ่งมีขอบเขตและการจัดแบ่งหมวดหมู่ย่อยดังต่อไปนี้

หมวดการค้าหลักที่ I การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคม

อุตสาหกรรมในหมวดใหญ่นี้ รวมสถานประกอบการซึ่งดำเนินกิจการหลักเกี่ยวกับการขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ และทางท่อลำเลียง การบริการเสริมการขนส่งและบริการที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งประเภทต่างๆ สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า การบริการด้านการท่องเที่ยว การให้บริการทางไปรษณีย์และการโทรคมนาคม การให้เช่าเครื่องอุปกรณ์การขนส่งพร้อมคนขับหรือผู้ควบคุมในวิธีการขนส่งต่างๆ ที่พิจารณาว่าเป็นบริการการขนส่ง ก็จัดประเภทไว้ในหมวดนี้ยกเว้นการบำรุงรักษา การซ่อมแซมและการเปลี่ยนอุปกรณ์การขนส่ง ยกเว้นยานยนต์ และจักรยานยนต์ จัดประเภทไว้ในหมวดย่อย 35 การผลิตอุปกรณ์การขนส่งอื่นๆการก่อสร้าง การบำรุงรักษา และการซ่อมแซมถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ สนามบิน ฯลฯ จัดประเภทไว้ในหมู่ย่อย 4520 การก่อสร้างอาคาร และงานวิศวกรรมโยธาการบำรุงรักษาและการซ่อมแซมยานยนต์ หรือจักรยานยนต์ จัดประเภทไว้ในหมู่ย่อย 5020 และ 5040 ตามลำดับการให้เช่าอุปกรณ์การขนส่งโดยไม่มีคนขับหรือผู้ควบคุม จัดประเภทไว้ในหมู่ใหญ่ 711 บริการให้เช่าอุปกรณ์การขนส่ง

I	60				**การขนส่งทางบกและการขนส่งทางท่อลำเลียง** อุตสาหกรรมในหมวดย่อยนี้ อาทิ สถานประกอบการซึ่งดำเนินกิจการหลักเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางบก ทางรถไฟ ทางรถยนต์ หรือทางท่อลำเลียง
I		601			
I			6010		
I				60100	**การขนส่งทางรถไฟ** การดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าโดยทางรถไฟระหว่างเมืองยกเว้นการขนส่งทางรถไฟชานเมือง จัดประเภทไว้ในหมู่ย่อย 6021 การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่นๆ ที่มีตารางเวลากิจกรรมของสถานีขนส่งผู้โดยสารและสินค้า การขนถ่ายสินค้า สถานที่เก็บสินค้าและกิจกรรมอื่นๆ ที่ช่วยเสริมการขนส่ง จัดประเภทไว้ในหมู่ใหญ่ 630 บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการด้านการท่องเที่ยว การซ่อมแซมและบำรุงรักษารถจักรและรถพ่วง ล้อเลื่อน จัดประเภทไว้ในหมู่ย่อย 6303 การบริการเสริมด้านการขนส่ง
I		602			**การขนส่งทางบกอื่นๆ** อุตสาหกรรมในหมู่ใหญ่นี้ อาทิ กิจการซึ่งดำเนินงานหลักเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางบก ที่มิใช่โดยทางรถไฟระหว่างเมือง
I			6021		**การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่นๆ ที่มีตารางเวลา** การขนส่งผู้โดยสารในเขตเมือง ชานเมืองและระหว่างเมืองด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง รถราง รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน ตามเส้นทางที่กำหนดและตามตารางเวลาการเดินรถ การรับ – ส่งผู้โดยสารตามจุดจอดรถที่กำหนดไว้ การบริการเกี่ยวกับรถรับ – ส่งนักเรียน การนำชมสถานที่ต่างๆ ด้วยรถโดยสารและบริการที่คล้ายคลึงกัน
I				60211	**การขนส่งผู้โดยสารในเขตเมืองและปริมณฑล** การดำเนินกิจการหลักเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพฯปริมณฑลและเขตเทศบาลอื่นๆ ด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า หรือรถไฟใต้ดินตามเส้นทางและตารางเวลาการเดินรถตามที่กำหนดให้ การขนส่งทางรถไฟชานเมือง การบริการรถตู้ประจำทาง ซึ่งรับ–ส่งผู้ โดยสารตามจุดจอดรถที่กำหนดไว้ในเขตเมืองและปริมณฑล ก็จัดไว้ในกลุ่มนี้ด้วย
I				60212	**การขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดอื่น** การดำเนินกิจการหลักเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางระหว่างกรุงเทพฯ กับศูนย์กลางของจังหวัดอื่น

I			60213	**การขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด** การดำเนินกิจการหลักเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด รถตู้ประจำทางแต่มิใช่การเดินรถระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดอื่น
I			60219	**การขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางในชนบท** การดำเนินกิจการหลักเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารทางบกตามเส้นทางหรือตามตารางเวลา ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น เช่น การรับ – ส่ง นักเรียนด้วยรถโรงเรียน การบริการรถโดยสารตามเส้นทางระหว่างเมืองกับสถานีบริการ หรือระหว่างเมืองกับสนามบิน การบริการรถโดยสารนำชมสถานที่ต่างๆ
I		6022		**การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่นๆ ที่ไม่มีตารางเวลา** การบริการขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่นๆ ที่ไม่มีตารางเวลาการเดินรถ เช่นการดำเนินกิจการรถแท็กซี่ บริการให้เช่ารถยนต์พร้อมด้วยพนักงานขับรถ การเช่าเหมาคัน รถทัศนาจรและบริการรถน่าเที่ยว รถยนต์รับจ้างและรถสามล้อ การขนส่งผู้โดยสารโดยยานพาหนะที่ใช้สัตว์ลางจูงและขับเคลื่อนด้วยการใช้เท้าถีบก็จัดไว้ในกลุ่มนี้ด้วยยกเว้นการขนส่งผู้ป่วยโดยรถพยาบาล จัดประเภทไว้ในหมู่ย่อย 8519 บริการด้านสุขภาพอื่นๆ
I			60221	**บริการขนส่งด้วยรถยนต์รับจ้างขนาดใหญ่** การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์รับจ้างขนาดใหญ่ เพื่อทัศนาจรหรือท่องเที่ยว เป็นครั้งคราว แต่มิใช่การเดินรถตามเส้นทางหรือตามตาราง เวลาการเดินรถที่กำหนดไว้
I			60222	**บริการขนส่งด้วยรถยนต์รับจ้างขนาดเล็ก** การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์รับจ้างขนาดเล็ก โดยได้รับค่าโดยสารเป็นการตอบแทน เช่น รถตู้ รถโดยสารไม่ประจำทาง รถแท็กซี่
I			60223	**บริการขนส่งด้วยรถสามล้อเครื่องและจักรยานยนต์รับจ้าง** การขนส่งผู้โดยสารด้วยสามล้อเครื่อง และยานพาหนะขนาดเล็กที่มีสามล้อซึ่งขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ การขนส่งผู้โดยสารด้วยจักรยานยนต์รับจ้าง
I			60229	**การขนส่งผู้โดยสารทางบกที่ไม่มีตารางเวลา ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น** การขนส่งผู้โดยสารทางบกที่ไม่มีตารางเวลา ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น เช่น การขนส่งผู้โดยสารด้วยยานพาหนะที่ขับเคลื่อนโดยใช้เท้าถีบหรือสัตว์ลากจูง สามล้อถีบ รถม้าลากจูง และการขนส่งผู้โดยสารทางบกเพื่อการค้าอื่น ๆ การให้เช่ารถยนต์พร้อมด้วยพนักงานขับรถ และการเช่าเหมาคันก็จัดไว้ในกลุ่มนี้ด้วย
I		6023		
I			60230	**การขนส่งสินค้าทางถนน** บริการการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ ทางถนน ภายในท้องถิ่นหรือระยะทางไกลด้วยรถบรรทุกหรือยานพาหนะอื่นที่ใช้คนขับหรือสัตว์ลากจูง เช่น การขนส่งไม้ซุง สินค้าหนัก สินค้าขนาดใหญ่ การขนย้าย เครื่องเรือน รวมถึงการบริการให้เช่ารถบรรทุกพร้อมด้วยพนักงานขับรถยกเว้นการดำเนินงานเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าที่สถานีปลายทาง จัดประเภทไว้ในหมู่ย่อย 6303 การบริการเสริมด้านการขนส่งการบรรจุลัง และการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่งสินค้า จัดประเภทไว้ในหมู่ย่อย 6309 บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่นๆ
I		603		
I		6030		
I			60300	**การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง** การขนส่งแก๊ส น้ำมันเชื้อเพลิง ของเหลว ของผสมที่เป็นของเหลว และสินค้าอื่น ๆ ที่ส่งทางระบบท่อ รวมถึงการดำเนินการของสถานีที่ใช้ เครื่องสูบและการบำรุงรักษาท่อยกเว้นการจ่ายแก๊สธรรมชาติหรือแก๊สที่ผลิตได้ หรือน้ำจากผู้จำหน่ายไปยังผู้ใช้ จัดประเภทไว้ในหมู่ย่อยที่ เหมาะสมในหมวดย่อย 40 การไฟฟ้า แก๊ส ไอน้ำ และน้ำร้อน หรือหมวดย่อย 41 การเก็บน้ำ การทำน้ำให้บริสุทธิ์และการจ่ายน้ำ

I 61 **การขนส่งทางน้ำ**

อุตสาหกรรมในหมวดย่อยนี้รวมสถานประกอบการซึ่งดำเนินกิจการหลักเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางน้ำ ซึ่งจะมีการกำหนดตารางเวลาการเดินเรือหรือไม่ก็ตามยกเว้นกิจกรรมของภัตตาคารและบาร์ที่จัดไว้บนเรือจัดประเภทไว้ในหมู่ย่อย 5520ภัตตาคาร ร้านขายอาหาร และบาร์การขนถ่ายสินค้าสถานที่เก็บสินค้ากิจการท่าเรือและบริการเสริมการขนส่ง จัดประเภทไว้ในหมู่ใหญ่ 630 บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการด้านการท่องเที่ยว

I		611			
I			6110		
I				61100	**การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง** การขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศและตามแนวชายฝั่งทะเลของประเทศไทย
I			6110		
I			6120		
I				61200	**การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ** การขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าทางแม่น้ำ ลำคลอง และทางน้ำอื่นๆภายในประเทศ ทั้งนี้รวมถึงการดำเนินการเรือข้ามฟากแม่น้ำต่าง ๆ เรือลากจูงหรือเรือพ่วง เรือทัศนาจร เรือสำราญ เรือนำชมสถานที่ต่าง ๆ หรือเรือโดยสารรับจ้าง
I	62	**การขนส่งทางอากาศ** อุตสาหกรรมในหมวดย่อยนี้ รวมสถานประกอบการซึ่งดำเนินกิจการหลักเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ			
I		621			
I			6210		
I				62100	**การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา** การขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าทางอากาศตามเส้นทางประจำและตามตารางเวลาที่กำหนดไว้
I		622			
I			6220		
I				62200	**การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา** การขนส่งผู้โดยสาร หรือสินค้าทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา โดยไม่คำนึงว่าเป็นบริการโดยทั่วไปหรือเช่าเหมาเฉพาะบุคคล ทั้งนี้รวมบริการให้เช่าเครื่องอุปกรณ์การขนส่งทางอากาศโดยมีผู้ควบคุม และบริการด้านการบินอื่น ๆ
I	63				
I		630	**บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการด้านการท่องเที่ยว** อุตสาหกรรมในหมวดย่อยนี้ อาทิ การดำเนินกิจการหลักเกี่ยวกับการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้าที่ให้บริการอิสระ การขนถ่ายสินค้า การปฏิบัติการที่สถานีขนส่ง การบำรุงรักษา บริการบรรจุหีบห่อ ตัวแทนขนส่งสินค้า รวมถึงการให้บริการของตัวแทนธุรกิจด้านการท่องเที่ยว		
I				63009	**การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร** การดำเนินการเกี่ยวกับการขนส่งและขนถ่ายสินค้าหรือตัวแทนการขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสารทั้งทางบก ทางน้ำ และทาง อากาศ
I			6301		
I				63010	**การขนถ่ายสินค้า** บริการการขนถ่ายสินค้าหรือกระเป๋าเดินทางของผู้โดยสารขึ้น–ลงโดยไม่คำนึงถึงวิธีการขนส่ง เช่น การขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือ ท่าอากาศยาน สถานีขนส่ง
I			6302		
I				63020	**สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า** การดำเนินงานเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการเก็บสินค้าทุกชนิด เช่น ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร อาหาร เครื่องเรือน รถยนต์ สาร เคมี แก๊สและน้ำมัน ทั้งนี้รวมถึงการเก็บสินค้าในเขตการค้าระหว่างประเทศด้วย ไซโล คลังสินค้า

I		6303	**การบริการเสริมด้านการขนส่ง** การให้บริการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าทางบกทางน้ำ และทางอากาศ การดำเนินงานเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกที่สถานีปลายทาง เช่น สถานีรถไฟ สถานีรถโดยสาร อู่เรือ สะพานเทียบเรือ ท่าอากาศยาน การให้บริการภาคพื้นดินของสนามบิน การเก็บค่าผ่านทาง ค่าที่จอดรถ การกู้เรือ การบำรุงรักษาหรืออู่ซ่อมรถจักร
I			63031 **บริการเสริมการขนส่งทางบก** การให้บริการเสริมการขนส่งทางบก เช่น การดำเนินงานเกี่ยวกับการเก็บค่าผ่านทางและการเก็บค่าที่จอดรถ การปฏิบัติการที่สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ สถานีรถไฟฟ้า การอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าที่สถานีปลายทาง
I			63032 **บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ** การให้บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ เช่น การบำรุงรักษาการปฏิบัติงานเกี่ยวกับสะพานเทียบเรือ อู่เรือ การควบคุมการเดินเรือ การนำร่อง การกู้ตัวเรือและสินค้าในเรือ การรักษาและใช้แม่น้ำลำคลองให้เป็นประโยชน์ การให้บริการเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องบริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ก็จัดประเภทไว้ในกลุ่มนี้ด้วย การกู้ภัยทางทะเล
I			63033 **บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ** การดำเนินงานเกี่ยวกับท่าอากาศยาน สนามบิน การอำนวยความสะดวกและการควบคุมการเดินอากาศ เช่น สถานีวิทยุประภาคาร ศูนย์ควบคุมการบินและสถานีเรดาร์
I		6304	
I			63040 **ตัวแทนธุรกิจการท่องเที่ยวและผู้จัดนำเที่ยว รวมทั้งการบริการนักท่องเที่ยวซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น** การดำเนินงานเกี่ยวกับการจัดหาข้อมูลการเดินทาง และเป็นตัวแทนจัดการการเดินทางท่องเที่ยว การแนะนำ การวางแผน การจัดหาที่ พัก และการขนส่งผู้เดินทางและนักท่องเที่ยว การจัดหาบัตรโดยสารเช่นตั๋วเครื่องบิน ตั๋วรถหรือตั๋วโดยสารชนิดอื่น รวมถึงการบริการนัก ท่องเที่ยว การให้ความสะดวกเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว
I		6309	**บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่น ๆ** บริการที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ การบรรจุลัง การตรวจสอบ การชั่งน้ำหนักสินค้า การจัดการเกี่ยวกับการขนส่ง รวมถึงตัวแทนการขนส่งอื่น ๆ
I			63091 **การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง** การบรรจุหีบห่อ และการจัดเตรียมสินค้าเพื่อการขนส่งโดยคิดค่าธรรมเนียม และค่าขนส่ง การเตรียมเอกสารเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า ตัว แทนขนส่งสินค้า ทั้งนี้รวมถึงบริษัทตัวแทนส่งของซึ่งโดยปกติในการส่งของมักจะใช้บริการของบริษัทขนส่งแห่งอื่น การบรรจุลังและการบรรจุ หีบห่อเพื่อการขนส่งสินค้า
I			63098 **โลจิสติกส์(Logistics)** การดำเนินการเกี่ยวกับกระบวนการวางแผน การดำเนินงานและการควบคุมการเคลื่อนย้ายทั้งไปและกลับ การเก็บรักษาสินค้า บริการและ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิตไปสู่จุดสุดท้ายของการบริโภคเพื่อตอบสนองความต้องการ ของลูกค้า ซึ่งกระบวนการจัดการโลจิสติกส์จะครอบคลุมกิจกรรม 2 ประเภท ดังนี้ 1. กิจกรรมหลัก (Key Activities) ประกอบด้วย การบริหารสินค้าคงคลัง การบริหารการขนส่ง การบริหารการสั่งซื้อ การบริหารข้อมูล การ บริหารการเงิน 2. กิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ประกอบด้วย การบริหารคลังสินค้า การดูแลสินค้า การบริหารการจัดซื้อ การบริหารบรรจุ ภัณฑ์ การบริหารอุปสงค์ ดังนั้นหัวใจสำคัญของการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ (Logistics) คือการจัดหาสินค้าหรือบริการตามความต้องการของลูกค้าและส่งมอบสินค้าไป ยังสถานที่ที่ลูกค้าระบุไว้ถูกต้องตรงตามเวลา และสินค้าอยู่ในสภาพสมบูรณ์ด้วยต้นทุนที่เหมาะสม
I			63099 **บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง** บริการอื่นที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น เช่น นายหน้าขนส่งทางเรือและอากาศยาน ตัวแทนพิธีการทางศุลกากร การตรวจสอบสินค้า การชั่งน้ำหนักและการชักตัวอย่างสินค้า
I	64		**การไปรษณีย์และการโทรคมนาคม** อุตสาหกรรมในหมวดย่อยนี้ รวมหน่วยงานรัฐและไม่ใช่หน่วยงานของรัฐ ซึ่งให้บริการทางไปรษณีย์และการโทรคมนาคมแก่ประชาชนโดยทั่วไป

I	641			**บริการทางไปรษณีย์และการรับส่งพัสดุภัณฑ์** อุตสาหกรรมในหมู่ใหญ่นี้ รวมหน่วยงานรัฐและไม่ใช่หน่วยงานของรัฐซึ่งให้บริการทางไปรษณีย์และรับส่งพัสดุภัณฑ์
I		6411		
I			64110	**บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ** การบริการทางไปรษณีย์ทั้งหมดและการรับส่งพัสดุภัณฑ์ ที่ดำเนินการโดยรัฐ ได้แก่ ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค
I		6412		
I			64120	**บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน** การบริการรับ – ส่งจดหมาย เอกสาร และพัสดุภัณฑ์ ส่วนใหญ่เป็นการส่งพัสดุขนาดเล็ก รวมถึงการจัดส่งหนังสือพิมพ์ อาหาร ซึ่งอาจดำเนิน การขนส่งเองหรือใช้บริการการขนส่งของหน่วยงานอื่น
I		642		
I		6420		**การโทรคมนาคม** การติดต่อสื่อสารโดยการส่งสัญญาณเสียง ภาพ ข้อมูลหรือข่าวสารโดยการถ่ายทอดสัญญาณ หรือถ่ายทอดทางดาวเทียม การแพร่ภาพรายการโทรทัศน์ ทางสายเคเบิล รวมทั้งการติดต่อสื่อสารทางโทรศัพท์ โทรสาร เทเล็กซ์ และอินเทอร์เนต กิจการบริการโทรคมนาคมดาวเทียม รวมถึงการบำรุงรักษาระบบเครือข่ายของการสื่อสารด้วยยกเว้นการผลิตรายการทางวิทยุและโทรทัศน์ ซึ่งดำเนินการร่วมกับการกระจายเสียง หรือแพร่ภาพ จัดประเภทไว้ในหมู่ย่อย 9213 บริการด้านวิทยุและโทรทัศน์
I			64201	**บริการถ่ายทอดกระจายเสียงทางวิทยุและโทรทัศน์** การบริการส่งสัญญาณเสียง ภาพ และข้อมูลข่าวสาร โดยการถ่ายทอดกระจายเสียงทางวิทยุ และโทรทัศน์
I			64202	**บริการโทรศัพท์** การบริการติดต่อสื่อสารทางโทรศัพท์ภายในประเทศ และโทรศัพท์ระหว่างประเทศ
I			64203	**บริการระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่** การบริการระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบเซลลูลาร์ หรือแบบดิจิทัล
I			64204	**บริการรายการโทรทัศน์ทางสายเคเบิล** การบริการแพร่ภาพรายการโทรทัศน์ทางสายเคเบิลหรือเพื่อความบันเทิงการศึกษา หรือการเผยแพร่ข่าว รวมถึงบริการแพร่ภาพทางโทรทัศน์วงจรปิด
I			64205	**บริการถ่ายทอดสัญญาณทางดาวเทียม โทรคมนาคมดาวเทียม** การบริการติดต่อสื่อสารโดยการถ่ายทอดสัญญาณทางดาวเทียม
I			64206	**บริการระบบสื่อสารทางอินเทอร์เน็ต** การบริการระบบติดต่อสื่อสารทางอินเทอร์เน็ต เพื่อการศึกษา ความบันเทิง หรือการค้าธุรกิจ รวมถึงการให้เช่า ดูแล ปรับปรุงพื้นที่เครื่อง คอมพิวเตอร์แม่ข่าย

โดยที่ปรึกษาจะทำการสำรวจข้อมูลพื้นฐาน ข้อมูลงบการเงินของผู้ประกอบการที่จดทะเบียนในหมวดการค้า I ซึ่งจะนำมาใช้ในการคำนวณต้นทุนและมูลค่าเพิ่มในช่วงต่อไป

3.2.3 วิธีการเก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการประเมินอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

การศึกษาในโครงการนี้จะอาศัยข้อมูลทั้งที่เป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ที่ได้จากข้อมูลเอกสารและการสัมมนาเฉพาะกลุ่ม (Focus Group) รวมถึงการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ในกรณีที่มีความจำเป็นในบางรายหมวดหมู่สาขา โดยกลุ่มตัวอย่างจะเป็นตัวแทนสมาคม สมาพันธ์ องค์กร หน่วยงานรัฐวิสาหกิจและบริษัทภาคเอกชนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยเนื้อหาของการสำรวจครอบคลุมมิติต่างๆ ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ทั้งในเรื่องของศักยภาพในด้านตลาด ขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงข้อจำกัดและข้อเสียเปรียบในการดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมดังกล่าว

การศึกษาในโครงการนี้จะอาศัยข้อมูลทั้งที่เป็นทุติยภูมิ (Secondary Data) และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยสามารถแสดงรายละเอียดในการสำรวจข้อมูลแต่ละประเภทได้ดังต่อไปนี้

การสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

การสำรวจข้อมูลปฐมภูมิจะเป็นการสำรวจข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์ในกรณีที่มีความจำเป็นในบางรายหมวดหมู่สาขา รวมทั้งการสัมมนาเฉพาะกลุ่ม (Focus Group)

- การสำรวจข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม

สำหรับเนื้อหาที่จะทำการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจะครอบคลุมมิติต่างๆ ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ทั้งเรื่องศักยภาพในด้านตลาด ขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงข้อจำกัดและข้อเสียเปรียบในการดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมดังกล่าว โดยเนื้อหาของการสำรวจครอบคลุมในประเด็นดังต่อไปนี้

- ส่วนที่ 1 สถานภาพ และการประกอบการธุรกิจ เช่น ข้อมูลทั่วไปของสถานประกอบการ
- ส่วนที่ 2 การดำเนินการ เช่น ประสิทธิภาพในการจัดการ, ทรัพยากรบุคคล, ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ, การแข่งขันทางการตลาด, โอกาสในการขยายธุรกิจ
- ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการดำเนินกิจการด้านโลจิสติกส์
- ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

- การจัดสัมมนาเฉพาะกลุ่ม (Focus Group)

ในการจัดสัมมนาจะมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ เกี่ยวกับสถานภาพ ศักยภาพ ขีดความสามารถและความต้องการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยในภาพรวมและรายหมวดหมู่ โดยโครงการศึกษาจะมีการจัดสัมมนาจำนวนอย่างน้อย 2 ครั้ง โดยครั้งแรกมีเป้าหมายในการรวบรวมความคิดเห็น ข้อเสนอแนะและแนวทางต่างๆ ที่เกี่ยวกับการแบ่งหมวดหมู่ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย ประกอบกับข้อมูลสถานภาพต่างๆ จากผู้เชี่ยวชาญสมาคม สมาพันธ์และบริษัทชั้นนำในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จำนวนไม่เกิน 30 ท่าน ส่วนการจัดสัมมนาครั้งที่สองจะเป็นการจัดสัมมนาใหญ่เพื่อเป้าหมายที่จะเผยแพร่ผลงานการศึกษาและรับฟังข้อคิดเห็นเพิ่มเติมเมื่อรายงานฉบับสมบูรณ์เสร็จสิ้น โดยกลุ่มเป้าหมายของผู้เข้าร่วมสัมมนาในครั้งนี้จะเป็นองค์กรภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จำนวนไม่เกิน 150 ท่าน โดยในการจัดสัมมนาทั้ง 2 ครั้งจะมีกรรมการเจ้าหน้าที่จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเข้าร่วมประมาณ 20 ท่าน ทั้งนี้ตัวอย่างเป้าหมายของภาคเอกชนผู้เข้าร่วมระดมสมองได้แก่ บริษัทชั้นนำที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดและรายได้จากธุรกิจโลจิสติกส์ต่างๆ ดังตัวอย่างบริษัทต่อไปนี้

- บริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบังเทอร์มินัล จำกัด
- บริษัท เอเวอร์กรีนคอนเทนเนอร์เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด
- บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด
- บริษัท ไทยแท้งค์เทอร์มินัล จำกัด
- การบินไทย
- บริษัท ทรานส์ แอร์ คาร์โก้ จำกัด
- บริษัท ไพโอเนียร์ แอร์คาร์โก้ จำกัด
- บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด
- บริษัท เอ็กเซล ทรานสปอร์ต อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
- บริษัท มัลตี้ แอร์ เซอร์วิส จำกัด
- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- บริษัท ไทยพับลิคพอร์ต จำกัด
- บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด
- บริษัท ไทยแท้งค์เทอร์มินัล จำกัด
- บริษัท ไฮเทค นิทซู (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท อมรไชย จำกัด

- บริษัท คาทูน นาที เซมบ์คอร์ป (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท ค้าสากลซีเมนต์ไทย จำกัด
- บริษัท ทีทีเค โลจิสติคส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท เมลโค โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท วายซีเอช (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท เวีย โลจิสติกส์ จำกัด
- บริษัท เอ เอ็น ไอ โลจิสติคส์ จำกัด
- บริษัท อคโค่ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท เอส. เอ็ม. ซี. โลจิสติกส์ จำกัด
- บริษัท คาทูน นาที (ไทยแลนด์) จำกัด
- บริษัท โตชิบา โลจิสติคส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท เอ็น วาย เค โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท เอ็กซ์ปิไดเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท เช้งเกอร์ (ไทย) จำกัด
- บริษัท ดีเอชแอล โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท อีจีแอล อีเกิ้ล โกบอล โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท เอ็น วาย เค โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท มิตซุย โอ. เอส. เค. ไลน์ส (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท แบ๊กซ์ โกลบัล (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท ไฮเทค นิทซู (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท ดีเอชแอล เอ๊กซ์เพรส(ประเทศไทย) จำกัด (DHL)
- บริษัท ทีเอ็นที เอ็กซเพรส จำกัด (TNT)
- บริษัท เวิลด์ไวด์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท เฟดเดอรัล เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด (FedEx)
- บริษัท ยูพีเอส พาร์เซล ดีลิเวอร์รี่ เซอร์วิส จำกัด (UPS)

การสำรวจข้อมูลทุติยภูมิ

ที่ปรึกษาจะทำการสำรวจข้อมูลทางการเงินของสถานประกอบการต่างๆ ตามรายชื่อที่ได้นำเสนอในข้างต้น เพื่อที่จะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของสถานประกอบการต่างๆ เพื่อที่จะนำไปใช้ในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในระดับประเทศ ซึ่งจะทำให้ประเมินตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ และมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างถูกต้องและสะท้อนความเป็นจริงมากยิ่งขึ้น

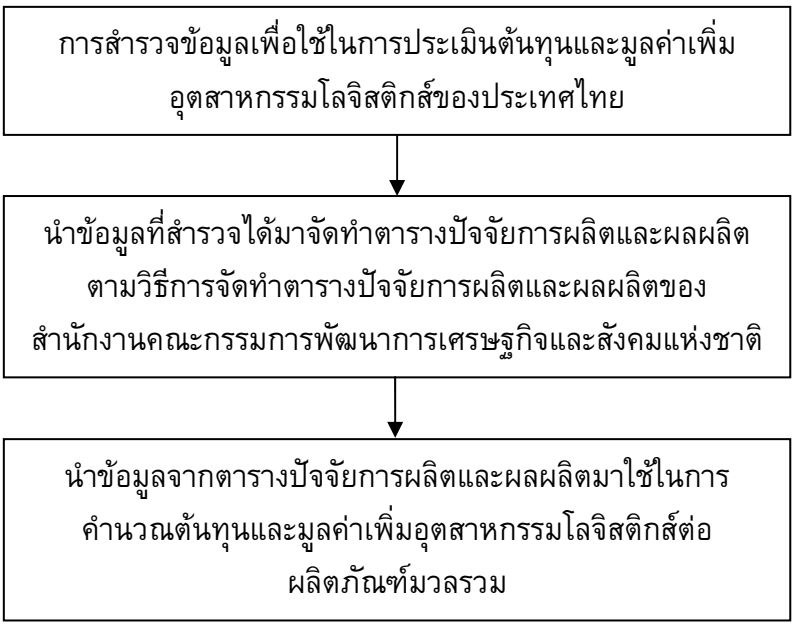
โดยแหล่งข้อมูลทางด้านงบการเงินที่ทางที่ปรึกษาจะเข้าไปดำเนินการสำรวจคือ ข้อมูลงบการเงินของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ โดยที่ปรึกษาจะทำการสำรวจงบการเงินของผู้ประกอบการที่จดทะเบียนในหมวดการค้า I การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคม

3.3 การประเมินอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย

3.3.1 การประเมินต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

ในการประเมินต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นั้น ที่ปรึกษาจะทำการประเมินเฉพาะปี 2548 และ 2549 โดยอาศัยข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเป็นหลัก (ในกรณีข้อมูลปี 2549 ที่อาจจะไม่ครบทั้งปี ทางที่ปรึกษาอาจใช้ตัวเลขครึ่งปีแรกในการประมาณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมแทน) โดยสถิติข้อมูลที่จะนำมาประเมินต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ จะมาจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตปี 2548 และ 2549 และข้อมูลสนับสนุนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจากข้อมูลสำมะโนธุรกิจและบริการของสำนักงานสถิติแห่งชาติเป็นหลัก

การประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมมีขั้นตอนในการดำเนินการแสดงได้ดังรูปที่ 3-3 โดยเริ่มจากการสำรวจข้อมูลเพื่อใช้ในการประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย แล้วจึงนำข้อมูลที่สำรวจได้มาจัดทำตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตตามวิธีการจัดทำตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งจะมีการนำเสนอรายละเอียดในการดำเนินการในหัวข้อต่อไป เมื่อจัดทำตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเสร็จเรียบร้อยแล้ว ก็จะสามารถทำการคำนวณมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ออกมาได้



รูปที่ 3-3 การประเมินต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

ทั้งนี้สามารถแสดงการเปรียบเทียบระหว่างโครงสร้างการคำนวณเดิมและโครงสร้างการคำนวณใหม่ซึ่งประกอบไปด้วยโครงสร้างการคำนวณเดิมโดยเพิ่มส่วนที่เพิ่มเข้าไปได้ดังต่อไปนี้

I-O Code 136 การขนส่งทางท่อ

- การขนส่งก๊าซทางท่อ

I-O Code 149 การขนส่งทางรถไฟ

- การขนส่งสินค้า

I-O Code 151 การขนส่งสินค้าทางบก

- การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ป้ายทะเบียน เบอร์ 70 และ 80)
- ➢ การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดเล็กที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 1,600 กก.
- ➢ การขนส่งสินค้าโดยรถยนต์เพื่อการเกษตร

I-O Code 152 บริการสนับสนุนทางบก

- ➢ สถานีขนส่งสินค้า
- ➢ สถานที่เช่าจอดรถบรรทุก
- ➢ สถานที่พักสินค้ารอการขนย้ายชั่วคราว
- ➢ แพขนานยนต์
- ถนนเก็บค่าผ่านทางจากรถบรรทุก รถโดยสารและรถอื่นๆ

I-O Code 153 การขนส่งทางทะเล

- การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ รวมทั้งการขนส่งสินค้าข้ามแม่น้ำระหว่างประเทศ

I-O Code 154 การขนส่งตามชายฝั่งทะเลและการขนส่งในลำน้ำภายในประเทศ

- การขนส่งสินค้าด้วยเรือบรรทุกสินค้าประเภทต่างๆตามชายฝั่งทะเล
- การขนส่งสินค้าด้วยเรือบรรทุกสินค้าประเภทต่างๆในลำน้ำภายในประเทศ

I-O Code 155 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ

- การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- ➢ ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมธนารักษ์
- ➢ ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- ➢ ท่าเทียบเรือสินค้าของเอกชน
- ➢ ท่าเทียบเรือประมงขององค์กรสะพานปลา
- ➢ ท่าเทียบเรือประมงเอกชน
- ➢ อู่เรือสินค้า
- ➢ การบรรทุกและการขนถ่ายสินค้า
- ➢ การกู้เรือสินค้าอับปาง
- ➢ บริการนำร่อง

I-O Code 156 การขนส่งทางอากาศ

- การขนส่งสินค้าโดยเครื่องบิน
- สนามบินพาณิชย์สังกัดการท่าอากาศยาน
- สนามบินพาณิชย์สังกัดกรมการขนส่งทางอากาศ
- บริษัทวิทยุการบิน
- สถานีเรดาร์
- ศูนย์ควบคุมการบิน
- การให้เช่าอากาศยานทั้งประเภทเหมาลำและไม่เหมาลำ

I-O Code 157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

- ➢ การชั่งน้ำหนักสินค้า
- ➢ การบรรจุหีบห่อ
- ➢ บริการบุคคลที่ 3
- ➢ บริการตัวแทนผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าด้านพิธีการศุลกากร

I-O Code 158 คลังสินค้า

- คลังสินค้าสาธารณะ
- ไซโลสาธารณะ
- ห้องเย็นสาธารณะ
- ➢ คลังสินค้าส่วนบุคคล
- ➢ ไซโลส่วนบุคคล
- ➢ ห้องเย็นส่วนบุคคล

- โครงสร้างการคำนวณเดิม
- ➢ โครงสร้างการคำนวณส่วนที่เพิ่มเข้าไป

หมายเหตุ หมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่จะทำการสำรวจอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงไปจากนี้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผลการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย

ในขั้นตอนการจัดสร้างตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของประเทศไทยปี พ.ศ. 2548 และ 2549 ในหมวดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นั้น ทางที่ปรึกษาจะต้องปรึกษารายละเอียดในการจัดทำกับทางสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อให้ได้ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของประเทศไทยปี พ.ศ. 2548 และ 2549 เพื่อนำมาใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม และมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในโครงการนี้จะมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคำนวณไปจากโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 ในส่วนของการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) ต้นทุนบริหารคลังสินค้า (Warehousing Cost) และต้นทุนการบริหารจัดการ (Administration Cost) ขณะที่ในส่วนของต้นทุนการขนส่งสินค้า (Transportation Cost) จะยังคงใช้วิธีการคำนวณเช่นเดียวกันกับวิธีการคำนวณของโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 โดยรายละเอียดในการคำนวณและเปรียบเทียบวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยและโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 ได้ดังตารางที่ 3-4

การคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

วิธีการคำนวณหาได้จากการนำมูลค่าผลผลิตทั้งหมดที่เกิดขึ้นในแต่ละปี หักด้วย ค่าใช้จ่ายขั้นกลางในการผลิต ผลลัพธ์ที่ได้ คือ มูลค่าเพิ่ม (VA) ของแต่ละสาขาการผลิต โดยแหล่งข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าเพิ่ม ได้แก่ ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตสำหรับปีที่ต้องการ โดยใช้ข้อมูลด้าน Table of Output Distribution ของมูลค่าเพิ่มรวม (Total value added) ซึ่งได้แก่ข้อมูล I-O Code 209 (Value Added) ของสาขาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และตาราง GDP มาใช้ในการคำนวณ

ตารางที่ 3-4 รายละเอียดในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

ต้นทุน	โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระยะที่ 1	โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย
ต้นทุนการขนส่งสินค้า (Transportation Cost)	● นำข้อมูลผลผลิตรวมภายในประเทศ (I-O Code 210) จากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตในสาขาการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้ามาใช้ในการคำนวณต้นทุนการขนส่งสินค้า ซึ่งประกอบไปด้วยสาขา 136, 149, 151 ถึง 157 โดยจะพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเท่านั้น	● ใช้วิธีการคำนวณเช่นเดียวกันกับวิธีการคำนวณของโครงการ พัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระยะที่ 1 แต่จะเพิ่มขอบเขตในการศึกษาให้มีความครบถ้วนมากยิ่งขึ้น
ต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost)	● ใช้วิธีการประเมินค่า (Imputation) ขึ้นมาสำหรับวิธีการประมาณค่าเสียโอกาส ซึ่งจะคำนวณจากมูลค่าผลผลิตสินค้า (CT; Control Total) ณ ราคาผู้ผลิต (producer Price) ของแต่ละสาขาการผลิต (เฉพาะสินค้า) จากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเป็นฐานการคำนวณ โดยมีสูตรในการคำนวณ ดังนี้ Inventory Carrying Cost = Opportunity Cost = Value at producer price * Interest charge * Duration ● ในการพิจารณาข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตพบว่า Code 135-180 จะเป็นส่วนการบริการที่ไม่มีการถือครองสินค้าคงคลัง จึงไม่นำมาคำนวณ นอกจากนี้ในส่วนของสินค้าเกษตร Code 001-029 จะเป็นการผลิตและจำหน่ายออกโดยไม่มีการถือครองสินค้าคงคลัง ยกเว้น Code 001 การทำนาที่มีการถือครองข้าวเปลือกประมาณ 30% ของผลผลิตรวมเท่านั้น โดยสูตรที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้ามีดังนี้	● ใช้วิธีการคำนวณของ CASS ซึ่งเป็นวิธีการที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยในส่วนของต้นทุนการถือครองสินค้าจะแยกออกเป็น 2 ส่วนคือ Cost Component / CASS Methods of Measurement / ค่าที่ใช้ในการคำนวณ 1. Interest / Annualized commercial paper rate / i % 2. Taxes, Obsolescence, Depreciation, Insurance / Alford-Bangs Production Handbook Formula / 19 % โดยที่ i คือ 1-Month AA Financial Commercial Paper Rate published by Federal Reserve

ตารางที่ 3-4 รายละเอียดในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

ต้นทุน	โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระยะที่ 1	โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย
	Inventory Carrying Cost = [มูลค่า I-O Code 600 ของ code (190 + (001*30%) – (002 ถึง 029) – (135 ถึง180)] * อัตราดอกเบี้ย ● มีการนำปัจจัย Interest Charges มาใช้ในการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้า แต่ยังไม่ได้คำนึงถึงในส่วนของ Taxes, Obsolescence, Depreciation, Insurance	ทั้งนี้สามารถสรุปสูตรที่ใช้ในการคำนวณได้ดังนี้ **Inventory Carrying Cost = Values of all business inventory x (β+i)** โดยที่ β คือค่าคงที่ 19% จากสูตรของ Alford-Bangs Production Handbook Formula i คือ 1-Month AA Financial Commercial Paper Rate published by BOT ● คำนึงถึงในส่วนของ Taxes, Obsolescence, Depreciation, Insurance ● มีการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้าในสาขาเกษตรกรรมใน Code 002-029 ซึ่งโครงการระยะที่ 1 คำนวณไว้เฉพาะ Code 001 เท่านั้น และในส่วนของสาขาค้าปลีก-ค้าส่ง (Code 145-146) ซึ่งโครงการระยะที่ 1 ไม่ได้รวมเอาไว้

ตารางที่ 3-4 รายละเอียดในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

ต้นทุน	โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระยะที่ 1	โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า (Warehousing Cost)	● นำมูลค่าของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย (I-O Code 310) สำหรับสาขาสถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า (I-O Code 158) มาใช้ในการคำนวณสำหรับการบริหารคลังแบบ Outsource และใช้การประมาณค่าสำหรับการบริหารคลังแบบ In-house ในอัตราส่วน 35 : 65 ซึ่งสูตรในการคำนวณสรุปได้ดังนี้ **ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าทั้งหมดของ In-house และ Outsource = มูลค่าของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย (I-O Code 310) สำหรับสาขาสถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า (I-O Code 158) + มูลค่าต้นทุนกิจกรรมการบริหารคลังสินค้าแบบ In-house ที่ได้จากการประมาณค่า**	● ในส่วนการบริหารคลังแบบ Outsource จะใช้วิธีการคำนวณเช่นเดียวกันกับโครงการระยะที่ 1 ● ในส่วนการบริหารคลังแบบ In-house นั้น ตามวิธีของ CASS ถือว่ารวมอยู่ในต้นทุนการถือครองสินค้า ซึ่งจะแตกต่างจากโครงการระยะที่ 1 ที่ใช้การประมาณค่าขึ้นมาในอัตราส่วน 35 : 65 (คลังสินค้าแบบ Outsource : คลังสินค้าแบบ In-house)
ต้นทุนการบริหารจัดการ (Administration Cost)	● คำนวณจากสำมะโนอุตสาหกรรม สำมะโนการค้า สำมะโนการบริการ และสำมะโนเกษตรของสำนักงานสถิติแห่งชาติ	● ใช้การประมาณค่าตามวิธีการคำนวณของ CASS โดยประมาณค่าที่ 4% ของ Total logistics cost

3.3.2 การประเมินสถานภาพ ศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

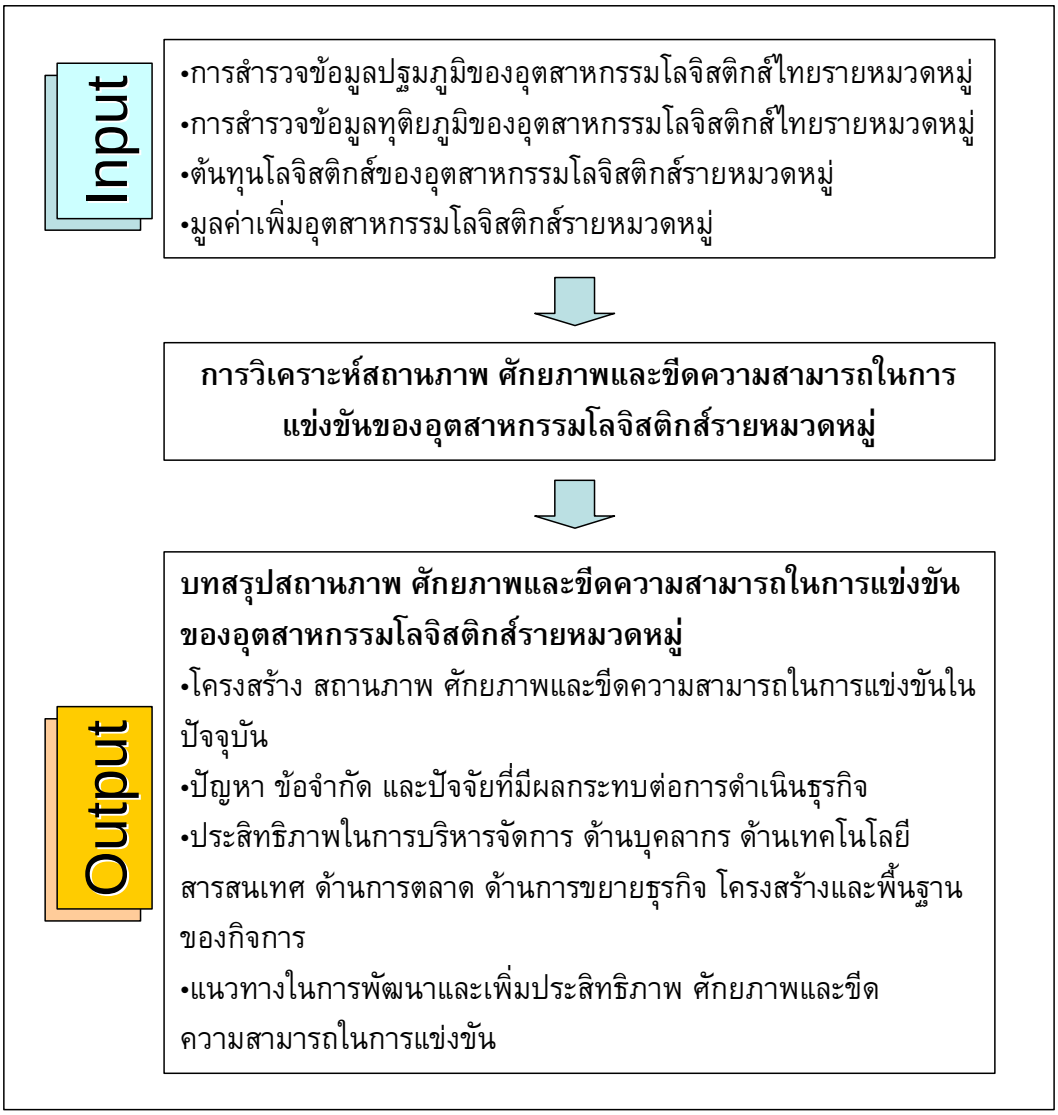
ทางที่ปรึกษาจะดำเนินการวิเคราะห์สถานภาพ ศักยภาพและขีดความสามารถในการประกอบธุรกิจของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยรายหมวดหมู่ในประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้

- สถานภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายหมวดหมู่ในปัจจุบัน
- การประเมินทางด้านประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ด้านบุคลากร ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการตลาด ด้านการขยายธุรกิจ โครงสร้างและพื้นฐานของกิจการ
- ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจทั้งภายในและภายนอก
- ศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยในแต่ละหมวดหมู่ โดยดูจากข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมที่คำนวณได้
- แนวทางในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน และการยกระดับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ในการประเมินสถานภาพ ศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยนั้น สามารถที่จะแสดงกรอบในการดำเนินการได้ดังรูปที่ 3-4 โดยมีปัจจัยนำเข้าของการศึกษาประกอบไปด้วย

- การสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ จะมีการใช้แบบสอบถามที่ออกแบบขึ้นโดยเฉพาะของแต่ละหมวดหมู่
- การสำรวจข้อมูลทุติยภูมิ เป็นข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้า และรวบรวมผลงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลที่รวบรวมที่ได้จากแหล่งข้อมูลต่างๆ ซึ่งประกอบไปด้วย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม, กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม, องค์การสะพานปลา กระทรวงคมนาคม, กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์, กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์, องค์การคลังสินค้า กระทรวงพาณิชย์, กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง, สมาคมเจ้าของเรือไทย, สมาคมเจ้าของเรือกรุงเทพ และแหล่งข้อมูลอื่นๆ
- ต้นทุนโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายหมวดหมู่
- มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายหมวดหมู่

โดยทางที่ปรึกษาจะทำการสำรวจและสรุปผลข้อมูลที่ได้จากการสำรวจทั้งข้อมูลที่เป็นข้อมูลปฐมภูมิ ข้อมูลทุติยภูมิ ข้อมูลที่ได้จากเอกสารและการสัมมนาเฉพาะกลุ่ม (Focus Group) และนำผลต้นทุนโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายหมวดหมู่และมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายหมวดหมู่มาใช้ในการวิเคราะห์สถานภาพ ศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยรายหมวดหมู่



รูปที่ 3-4 การประเมินสถานภาพ ศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

โดยผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษาได้แก่ บทสรุปของสถานภาพ ศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยรายหมวดหมู่ โดยมีรายละเอียดประกอบไปด้วย

- โครงสร้าง สถานภาพ ศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยรายหมวดหมู่ในปัจจุบัน
- ปัญหา ข้อจำกัด และปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจทั้งภายในและภายนอก
- ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ด้านบุคลากร ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการตลาด ด้านการขยายธุรกิจ โครงสร้างและพื้นฐานของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยรายหมวดหมู่
- แนวทางในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพ ศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยรายหมวดหมู่

3.3.3 ข้อเสนอแนะการพัฒนาการเก็บข้อมูลภายใต้คุ้มรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในอนาคต

ทางที่ปรึกษาจะนำผลที่ได้จากการศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับของประเทศไทยมาใช้ในการกำหนดรูปแบบในการจัดเก็บข้อมูลที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อให้คุ้มรวมของกิจกรรมโลจิสติกส์มีความครบถ้วน สามารถนำไปใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมได้อย่างถูกต้อง และสะท้อนความเป็นจริงให้มากที่สุด

ทั้งนี้ข้อเสนอแนะในการพัฒนาการเก็บข้อมูลภายใต้คุ้มรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในอนาคตจะประกอบไปด้วย

- การกำหนดขอบเขตการจัดเก็บข้อมูลตามตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตภายใต้คุ้มรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
- การจัดเก็บข้อมูลภายใต้ขอบเขตที่กำหนดขึ้นมาใหม่
- หลักเกณฑ์ทางสถิติในการเก็บข้อมูล

บทที่ 4
การศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับของประเทศไทย

4.1 การจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

ในหัวข้อนี้ทางที่ปรึกษาจะนำเสนอรายละเอียดการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของต่างประเทศในปัจจุบัน ซึ่งจะเน้นไปที่ประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เช่น สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร เยอรมัน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ สิงคโปร์ และฮ่องกง เพื่อที่จะศึกษาถึงโครงสร้าง รูปแบบการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และจะมีการนำผลการศึกษามาใช้ในการเปรียบเทียบการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ เหล่านี้กับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทย เพื่อพิจารณาว่าประเด็นใดในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่ประเทศไทยยังขาดการพิจารณา ซึ่งทางที่ปรึกษาจะนำผลการเปรียบเทียบมาปรับใช้ในการกำหนดหมวดหมู่ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทยต่อไป

4.1.1 การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา

ในปัจจุบันประเทศสหรัฐอเมริกาใช้ระบบ NAICS 2007 (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) ISIC rev. 3 โดยเฉพาะในระดับ 2-digit 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)

สำหรับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกาถูกจัดไว้ใน Sector48-49 กลุ่มการขนส่งและการจัดเก็บ (Transportation and warehousing) โดยแบ่งเป็น 11 ส่วนหลัก ได้แก่ 1) การขนส่งทางอากาศ 2) การขนส่งทางราง 3) การขนส่งทางน้ำ 4) การขนส่งทางรถบรรทุก 5) การขนส่งผู้โดยสารภาคพื้นดิน 6) การขนส่งทางท่อ 7) การทัศนาจร 8) กิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง

9) การบริการไปรษณีย์ 10) บริการส่งพัสดุ (Couriers & Messengers) 11) คลังสินค้าและการจัดเก็บ ซึ่งโครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกามีรายละเอียดแสดงได้ดังต่อไปนี้

<u>โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกา</u>

48-49 การขนส่งและคลังสินค้า

481 การขนส่งทางอากาศ

4811 การขนส่งทางอากาศแบบมีตารางเวลา

48111 การขนส่งทางอากาศแบบมีตารางเวลา

481111 การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบมีตารางเวลา

481112 การขนส่งสินค้าทางอากาศแบบมีตารางเวลา

4812 การขนส่งทางอากาศแบบไม่มีตารางเวลา

48121 การขนส่งทางอากาศแบบไม่มีตารางเวลา

481211 การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศตามสัญญาเช่าแบบไม่มีตารางเวลา

481212 การขนส่งสินค้าทางอากาศตามสัญญาเช่าแบบไม่มีตารางเวลา

481219 การขนส่งทางอากาศแบบไม่มีตารางเวลาอื่นๆ

482 การขนส่งทางราง

4821 การขนส่งทางราง

48211 การขนส่งทางราง

482111 Line-Haul Railroad

482112 การขนส่งทางรางระยะสั้น

483 การขนส่งทางน้ำ

4831 การขนส่งทางทะเล ชายฝั่ง และทะเลสาบ

48311 การขนส่งทางทะเล ชายฝั่ง และทะเลสาบ

483111 การขนส่งสินค้าทางทะเล

483112 การขนส่งผู้โดยสารทางทะเล

483113 การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเลและทะเลสาบ

483114 การขนส่งผู้โดยสารทางชายฝั่งทะเลและทะเลสาบ

4832 การขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศ

48321 การขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศ

483211 การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ

483212 การขนส่งผู้โดยสารทางลำน้ำ

484 การขนส่งโดยรถบรรทุก

4841 การขนส่งสินค้าทั่วไปโดยรถบรรทุก

48411 การขนส่งสินค้าทั่วไปในท้องถิ่นโดยรถบรรทุก

484110 การขนส่งสินค้าทั่วไปในท้องถิ่นโดยรถบรรทุก

48412 การขนส่งสินค้าทั่วไประยะไกลโดยรถบรรทุก

484121 การขนส่งสินค้าทั่วไประยะไกลโดยรถบรรทุกแบบเต็มคัน

484122 การขนส่งสินค้าทั่วไประยะไกลโดยรถบรรทุกแบบไม่เต็มคัน

4842 การขนส่งสินค้าเฉพาะโดยรถบรรทุก

48421 การเคลื่อนย้ายอุปกรณ์สำนักงานและเครื่องใช้ครัวเรือนซึ่งใช้แล้วโดยรถบรรทุก

484210 การเคลื่อนย้ายอุปกรณ์สำนักงานและเครื่องใช้ครัวเรือนซึ่งใช้แล้วโดยรถบรรทุก

48422 การขนส่งสินค้าเฉพาะ (ยกเว้นสินค้าใช้แล้ว) ในท้องถิ่นโดยรถบรรทุก

484220 การขนส่งสินค้าเฉพาะ (ยกเว้นสินค้าใช้แล้ว) ในท้องถิ่นโดยรถบรรทุก

48423 การขนส่งสินค้าเฉพาะ (ยกเว้นสินค้าใช้แล้ว) ระยะไกลโดยรถบรรทุก

484230 การขนส่งสินค้าเฉพาะ (ยกเว้นสินค้าใช้แล้ว) ระยะไกลโดยรถบรรทุก

485 การขนส่งผู้โดยสารภาคพื้นดิน

4851 ระบบขนส่งในเมือง

48511 ระบบขนส่งในเมือง

485111 ระบบขนส่งแบบผสม

485112 ระบบ Commuter Rail

485113 ระบบขนส่งโดยรถบัสและยานพาหนะชนิดอื่น

485119 ระบบขนส่งในเมืองแบบอื่นๆ

4852 Interurban and Rural Bus Transportation

48521 Interurban and Rural Bus Transportation

485210 Interurban and Rural Bus Transportation

4853 บริการแท็กซี่และลิมูซีน

48531 บริการแท็กซี่

485310 บริการแท็กซี่

48532 บริการลิมูซีน

485320 บริการลิมูซีน

4854 รถโรงเรียนและรถบริษัท

48541 รถโรงเรียนและรถบริษัท

485410 รถโรงเรียนและรถบริษัท

4855 Charter BUS Industry

48551 Charter BUS Industry

485510 Charter BUS Industry

4859 การขนส่งผู้โดยสารภาคพื้นดินรูปแบบอื่น

48599 การขนส่งผู้โดยสารภาคพื้นดินรูปแบบอื่น

485991 Special Needs Transportation

485999 All Other Transit and Ground Passenger Transport

486 การขนส่งทางท่อ

4861 การขนส่ง Crude Oil ทางท่อ

48611 การขนส่ง Crude Oil ทางท่อ

486110 การขนส่ง Crude Oil ทางท่อ

4862 การขนส่งแก๊สธรรมชาติทางท่อ

48621 การขนส่งแก๊สธรรมชาติทางท่อ

486210 การขนส่งแก๊สธรรมชาติทางท่อ

4869 การขนส่งทางท่ออื่นๆ

48691 การขนส่ง Refined Petroleum Product ทางท่อ

486910 การขนส่ง Refined Petroleum Product ทางท่อ

48699 การขนส่งทางท่ออื่นๆ

486990 การขนส่งทางท่ออื่น ๆ

487 การทัศนาจร

4871 การทัศนาจรทางบก

48711 การทัศนาจรทางบก

487110 การทัศนาจรทางบก

4872 การทัศนาจรทางน้ำ

48721 การทัศนาจรทางน้ำ

487210 การทัศนาจรทางน้ำ

4879 การทัศนาจรรูปแบบอื่น

48799 การทัศนาจรรูปแบบอื่น

487990 การทัศนาจรรูปแบบอื่น

488 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง

4881 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ

48811 การดำเนินการท่าอากาศยาน

488111 การควบคุมการจราจรทางอากาศ

488119 การดำเนินงานอื่น ๆ ของท่าอากาศยาน

488190 กิจกรรมสนับสนุนอื่น ๆ

48819 กิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ สำหรับการขนส่งทางอากาศ

488190 กิจกรรมสนับสนุนอื่น ๆ สำหรับการขนส่งทางอากาศ

4882 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางราง

48821 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางราง

488210 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางราง

4883 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ

48831 การดำเนินการท่าเรือ

488310 การดำเนินการท่าเรือ

48832 การขนถ่ายสินค้าทางเรือ

488320 การขนถ่ายสินค้าทางเรือ

48833 บริการนำร่องสำหรับเรือ

488330 บริการนำร่องสำหรับเรือ

48839 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางน้ำอื่นๆ

488390 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางน้ำอื่น ๆ

4884 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางถนน

48841 Motor Vehicle Towing

488410 Motor Vehicle Towing

48849 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางถนนอื่นๆ

488490 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางถนนอื่น ๆ

4885 Freight Transportation Arrangement

48851 Freight Transportation Arrangement

488510 Freight Transportation Arrangement

4889 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งอื่นๆ

48899 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งอื่นๆ

488991 Packing and Crating

488999 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งอื่น ๆ

491 การบริการไปรษณีย์

4911 การบริการไปรษณีย์

49111 การบริการไปรษณีย์

491110 การบริการไปรษณีย์

492 Couriers & Messengers

4921 Couriers

49211 Couriers

492110 Couriers

4922 Local Messenger & Delivery

49221 Local Messenger & Delivery

492210 Local Messenger & Delivery

493 การบริหารคลังสินค้าและการจัดเก็บ

4931 การบริหารคลังสินค้าและการจัดเก็บ

49311 การบริหารคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าทั่วไป

493110 การบริหารคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าทั่วไป

49312 การบริหารคลังสินค้าห้องเย็น

493120 การบริหารคลังสินค้าห้องเย็น

49313 การบริหารคลังสินค้า Farm Product

493130 การบริหารคลังสินค้า Farm Product

49319 การบริหารคลังสินค้าอื่นๆ

493190 การบริหารคลังสินค้าอื่นๆ

4.1.2 การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสหราชอาณาจักร

สหราชอาณาจักรได้ทำการกำหนดการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมขึ้นใหม่เมื่อต้นปี 2007 (UK Standard Industrial Classification of Economics Activities 2007, SIC 2007) โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2008 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)

สำหรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศสหราชอาณาจักรได้ถูกจัดไว้ใน 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) โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสหราชอาณาจักรมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสหราชอาณาจักร

Section H – Transportation and Storage

49 การขนส่งทางบกและการขนส่งทางท่อ

49.1 การขนส่งผู้โดยสารทางราง

49.10 การขนส่งผู้โดยสารทางราง

49.2 การขนส่งสินค้าทางราง

49.20 การขนส่งสินค้าทางราง

49.3 การขนส่งผู้โดยสารภาคพื้นดินทางอื่น

49.31 Urban & Suburban

49.31/1 Urban, Suburban or metropolitan area passenger railway transportation by underground, metro, and similar systems

49.31/2 Urban, Suburban or metropolitan area passenger land transport by other than railway transportation by underground, metro, and similar systems

49.32 กิจการแท็กซี่

49.39 การขนส่งผู้โดยสารภาคพื้นดินอื่นๆ

49.4 การขนส่งสินค้าทางถนนและบริการ removal

49.41 การขนส่งสินค้าทางถนน

49.42 บริการ removal

49.5 การขนส่งทางท่อ

49.50 การขนส่งทางท่อ

50 การขนส่งทางน้ำ

50.1 การขนส่งผู้โดยสารทางทะเลและชายฝั่ง

50.10 การขนส่งผู้โดยสารทางทะเลและชายฝั่ง

50.2 การขนส่งสินค้าทางทะเลและชายฝั่ง

50.20 การขนส่งสินค้าทางทะเลและชายฝั่ง

50.3 การขนส่งผู้โดยสารทางลำน้ำ

50.30 การขนส่งผู้โดยสารทางลำน้ำ

50.4 การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ

50.40 การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ

51 การขนส่งทางอากาศ

51.1 การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

51.10 การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

51.10/1 การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบมีตารางเวลา

51.10/2 การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบไม่มีตารางเวลา

51.2 การขนส่งสินค้าทางอากาศและการขนส่งทางอวกาศ

51.21 การขนส่งสินค้าทางอากาศ

51.22 การขนส่งทางอวกาศ

52 การจัดเก็บสินค้าและกิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง

52.1 การจัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า

52.10 การจัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า

52.10/1 การดำเนินการสิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บสินค้าและคลังสินค้าสำหรับการขนส่งทางน้ำ

52.10/2 การดำเนินการสิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บสินค้าและคลังสินค้าสำหรับการขนส่งอากาศ

52.10/3 การดำเนินการสิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บสินค้าและคลังสินค้าสำหรับการขนส่งทางบก

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 กิจกรรมสนับสนุนย่อยอื่น ๆสำหรับการขนส่งทางบก

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 กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งอื่น ๆ

53 การบริการด้านไปรษณีย์และรับส่งพัสดุภัณฑ์

53.1 การบริการด้านไปรษณีย์ภายใต้ universal service obligation

53.10 การบริการด้านไปรษณีย์ภายใต้ universal service obligation

53.2 กิจกรรมการบริการด้านไปรษณีย์และรับส่งพัสดุภัณฑ์อื่น ๆ

53.20 กิจกรรมการบริการด้านไปรษณีย์และรับส่งพัสดุภัณฑ์อื่น ๆ

53.20/1 Licensed Carriers

53.20/2 Unlicensed Carriers

4.1.3 การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศเยอรมัน

ประเทศเยอรมันได้นำแนวโครงสร้างของการจัดหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของยุโรป (NACE rev 1.1) ซึ่งอ้างอิงมาจาก ISIC rev 3.1 มาเป็นพื้นฐานในการกำหนดหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศเยอรมัน (Klassifikation der Wirtschaftszweige Ausgabe 2003, WZ 2003) โดยได้เพิ่มในส่วน 5-digit subclass เพื่อให้เข้ากับสภาวะของประเทศ โดยโครงสร้างของหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศเยอรมัน (WZ 2003) แบ่งออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่ Division, Group, Subgroup, Class และ Subclass

สำหรับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของประเทศเยอรมันถูกจัดไว้ใน Division I – Transport, Storage and Communication ซึ่งครอบคลุมการขนส่งทางบกและท่อลำเลียง (Land Transport; transport via pipeline) การขนส่งทางน้ำ (Water Transport) การขนส่งทางอากาศ (Air Transport) บริการสนับสนุนการขนส่งและบริการท่องเที่ยว (Supporting and Auxiliary Transport Activities; activities of travel agencies) และการไปรษณีย์และสื่อสาร (Post and Telecommunications) โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศเยอรมันมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

<u>โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศเยอรมัน</u>

Division I – Transport, Storage and Communication

60 การขนส่งทางบกและการขนส่งทางท่อ
- 60.1 การขนส่งทางราง
  - 60.10 การขนส่งทางราง
    - **60.10.0 การขนส่งทางราง**
- 60.2 การขนส่งทางบกอื่นๆ
  - 60.21 การขนส่งผู้โดยสารทางบกแบบมีตารางเวลาแบบอื่นๆ
    - 60.21.1 Scheduled urban or suburban passenger transport by motor bus
    - 60.21.2 Schedule long-distance passenger transport by motor bus
    - 60.21.3 Passenger transport by high-speed city railways or tramways
    - 60.21.4 Operation of funicular railways and aerial cable-ways
  - 60.22 การให้บริการแท็กซี่
    - 60.22.0 การให้บริการแท็กซี่
  - 60.23 การขนส่งผู้โดยสารทางบกแบบอื่นๆ
    - 60.23.1 Non-scheduled passenger transport by motor bus
    - 60.23.2 Land passenger transport n.e.c.
  - 60.24 การขนส่งสินค้าทางบก
    - **60.24.5 Commercial freight haulage subject to permit**
    - **60.24.6 Road haulage not subject to permit or optional**

60.3 การขนส่งทางท่อ

60.30 การขนส่งทางท่อ

60.30.0 การขนส่งทางท่อ

61 การขนส่งทางน้ำ

61.1 การขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง

61.10 การขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง

61.10.0 การขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง

61.2 การขนส่งทางลำน้ำ

61.20 การขนส่งทางลำน้ำ

61.20.1 การขนส่งผู้โดยสารทางลำน้ำ

61.20.2 การขนส่งสินค้าทางลำน้ำโดยบริษัทขนส่ง

61.20.3 การขนส่งสินค้าทางลำน้ำโดย independent barge owners

61.20.4 Operation of river and canal ferries, transport inside harbors

62 การขนส่งทางอากาศ

62.1 การขนส่งทางอากาศแบบมีตารางเวลา

62.10 การขนส่งทางอากาศแบบมีตารางเวลา

62.10.0 การขนส่งทางอากาศแบบมีตารางเวลา

62.2 การขนส่งทางอากาศแบบไม่มีตารางเวลา

62.20 การขนส่งทางอากาศแบบไม่มีตารางเวลา

62.20.0 การขนส่งทางอากาศแบบไม่มีตารางเวลา

62.3 การขนส่งทางอวกาศ

62.30 การขนส่งทางอวกาศ

62.30.0 การขนส่งทางอวกาศ

63 Supporting and auxiliary transport activities; activities of travel agencies

63.1 Cargo handling and storage

63.11 Cargo handling

63.11.0 Cargo handling

63.12 Storage and warehousing

63.12.1 Storage and warehousing (exci. Refrigerated warehouses)

63.12.2 Operation of refrigerated warehouses

63.2 Other supporting transport activities

63.21 Other supporting land transport activities

63.21.1 Operation of car parks and garages

63.21.2 Supporting land transport activities, n.e.c.

63.22 Other supporting water transport activities

63.22.1 Other supporting inland water transport activities

63.22.2 Operation of sea harbor facilities

63.22.3 Lighterage and salvage activities

63.22.4 Pilotage and lighthouse activities

63.23 Other supporting air transport activities

63.23.1 Operation of terminal facilities, airport, ground services, air-traffic control activities

63.23.2 Operation of airfields

63.23.3 Supporting air transport activities n.e.c.

63.3 Activities of travel agencies and tour operators; tourist assistance activities n.e.c.

63.30 Activities of travel agencies and tour operators; tourist assistance activities n.e.c.

63.30.1 Activities of travel agencies

63.30.2 Activities of tour operators; tourist assistance activities n.e.c.

63.4 Activities of other transport agencies

63.40 Activities of other transport agencies

63.40.1 Freight forwarding

63.40.2 Organization of group consignments by sea

63.40.4 Logistics services n.e.c.

63.40.5 Activities of other transport agencies n.e.c.

64 Post and Telecomunications

64.1 Post and courier activities

64.11 National post activities

64.11.0 National post activities

64.12 Courier activities other than national post activities

64.12.1 Letter mail services

64.12.2 Newspaper services

64.12.3 Parcel services

64.12.5 Express services

64.12.6 Courier services

64.12.7 Other courier activities

64.3 Telecommunications

64.30 Telecommunications

64.30.1 Fixed network telecommunication services

64.30.2 Mobile radio telephone services

64.30.3 Satellite communication services

64.30.4 Other telecommunication services

4.1.4 การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศญี่ปุ่น

การจัดหมวดหมู่ทางเศรษฐกิจของประเทศญี่ปุ่น (Standard Industrial Classification for Japan, JSIC) นั้น ใช้หลักการเดียวกับระบบ ISIC rev 3.1 โดยโครงสร้างของ JSIC มี 4 ระดับ เช่นเดียวกับระบบ ISIC ซึ่งประกอบไปด้วย Divisions (Alphabet), Major Groups (2-digit), Groups (3-digit) และ Industries (4-digit) JSIC ประกอบไปด้วย 19 division (Alphabet), 97 major groups (2-digit), 420 groups (3-digit), และ 1,269 industries (4-digit)

สำหรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศญี่ปุ่นได้ถูกจัดไว้ใน Division I - Transport ซึ่งประกอบด้วย 8 major groups, 26 groups, 49 industries ครอบคลุมการขนส่งทางราง (Railway Transport) การขนส่งผู้โดยสารทางถนน (Road Passenger Transport) การขนส่งสินค้าทางถนน (Road Freight Transport) การขนส่งทางน้ำ (Water Transport) การขนส่งทางอากาศ (Air Transport) บริการสนับสนุนการขนส่ง (Services Incidental to Transport) การบริการคลังสินค้า (Warehousing) และการบริการทางไปรษณีย์ (Postal Services) โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศญี่ปุ่นมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

<u>โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศญี่ปุ่น</u>

Division I Transport

42 การขนส่งทางราง

421 การขนส่งทางราง

4211 Ordinary railway

4212 Tramway

4213 รถไฟใต้ดิน

4214 Monorail, ยกเว้นรถไฟใต้ดิน

4215 Guide-rail system, ยกเว้นรถไฟใต้ดิน

4216 Cable railways

4217 Rope-ways

4219 Miscellaneous railway

43 การขนส่งผู้โดยสารทางถนน

431 Common omnibus operators

4311 Common omnibus operators

432 Common taxicab operators

4321 Common taxicab operators

433 Contracted omnibus operators

4331 Contracted omnibus operators

439 Miscellaneous road passenger transports

4391 Motor passenger transport

4399 Road passenger transport

44 การขนส่งสินค้าทางถนน

441 Common motor trucking

4411 Common motor trucking except special groupcargo motor trucking

4412 special groupcargo motor trucking

442 Motor trucking

4421 Motor trucking

443 การขนส่งสินค้าโดยรถขนาดเล็ก

4431 การขนส่งสินค้าโดยรถขนาดเล็ก

444 Collect and Deliver Freight Transport

4441 Collect and Deliver Freight Transport

449 Miscellaneous road freight transport

4499 Miscellaneous road freight transport

45 การขนส่งทางน้ำ

451 การขนส่งทางมหาสมุทร

4511 การขนส่งผู้โดยสารทางมหาสมุทร

4512 การขนส่งสินค้าทางมหาสมุทร

452 การขนส่งทางชายฝั่ง

4521 การขนส่งผู้โดยสารทางชายฝั่ง

4522 การขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

453 การขนส่งทางลำน้ำ

4531 Harbor passenger transport

4532 การขนส่งทางแม่น้ำ

4533 Lake or marsh transport

454 Vessel and Ship Rental and Leasing

4541 Vessel rental except coastwise ship leasing

4542 Coastwise ship leasing

46 การขนส่งทางอากาศ

461 การขนส่งทางอากาศ

4611 การขนส่งทางอากาศ

462 Aircraft service

4621 Aircraft service

47 คลังสินค้า

471 Ordinary Warehousing

4711 Warehousing

472 ห้องเย็น

4721 ห้องเย็น

48 บริการย่อยสำหรับการขนส่ง

481 การขนส่งทางท่าเรือ

4811 การขนส่งทางท่าเรือ

482 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

4821 Deliver freight transport

4822 Forwarding agency

483 Transport Agencies

4831 Transport Agencies

484 Packing and Crating

4841 Packing and Crating

4842 Packing and Crating สำหรับการขนส่งทางมหาสมุทร

485 Transport Facilities service

4851 ทางราง

4852 Fixed facilities for road transport

4853 Terminal facilities for motor vehicles

4854 Terminal facilities for handling freight

4555 Piers and docks

4556 Airport and air field heliports

489 Miscellaneous service incidental to transport

4891 Shipping brokers

4899 Miscellaneous service incidental to transport

78 การบริการทางไปรษณีย์

781 การบริการทางไปรษณีย์

7811 การบริการทางไปรษณีย์

782 การบริการทางไปรษณีย์ตามสัญญา

7821 ตัวแทนให้บริการทางไปรษณีย์

7829 การบริการทางไปรษณีย์ตามสัญญาแบบอื่น ๆ

4.1.5 การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์

แนวคิดของการจัดโครงสร้างอุตสาหกรรมของประเทศออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ (Australian and New Zealand Standard Industrial Classification, ANZSIC) เป็นแบบ Supply-side based ซึ่งหมายถึงการรวมอุตสาหกรรมที่มีกิจกรรมคล้ายคลึงกันไว้ด้วยกันใน Class Level โดยความคล้ายดังกล่าว หมายถึง ใช้ปัจจัยนำเข้าประเภทเดียวกันและกระบวนการผลิตประเภทเดียวกันเพื่อผลิตผลผลิตประเภทเดียวกัน (Similar inputs and apply similar transformation processes to produce similar outputs) 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 ซึ่งต่างจากเวอร์ชัน 1993 ที่มีเพียง 17 divisions และ 53 subdivisions สำหรับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของประเทศออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ได้ถูกจัดไว้ใน 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 โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

<u>โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์</u>

Division I - Transport, Postal and Warehousing

46 การขนส่งทางถนน
- 461 การขนส่งสินค้าทางถนน
  - **4610 การขนส่งสินค้าทางถนน**
- 462 การขนส่งผู้โดยสารทางบก
  - 4621 รถระหว่างเมืองและรถในชนบท
  - 4622 รถในเมือง รวมถึง Tram
  - 4623 แท็กซี่ และอื่นๆ
  - 4624 การขนส่งทางถนน

47 การขนส่งทางรางหรือรถไฟ

471 การขนส่งสินค้าทางรางหรือรถไฟ

4710 การขนส่งสินค้าทางรางหรือรถไฟ

472 การขนส่งผู้โดยสารทางรางหรือรถไฟ

4720 การขนส่งผู้โดยสารทางรางหรือรถไฟ

48 การขนส่งทางน้ำ

481 การขนส่งสินค้าทางเรือ

4810 การขนส่งสินค้าทางเรือ

482 การขนส่งผู้โดยสารทางเรือ

4820 การขนส่งผู้โดยสารทางเรือ

49 การขนส่งทางอากาศและอวกาศ

490 การขนส่งทางอากาศและอวกาศ

4900 การขนส่งทางอากาศและอวกาศ

50 การขนส่งอื่นๆ

501 การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว

5010 การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว

502 การลำเลียงทางท่ออื่นๆ

5021 การลำเลียงทางท่อ

5029 การขนส่งอื่นๆ

51 บริการไปรษณีย์

510 บริการไปรษณีย์และรับส่งสินค้า

5101 บริการไปรษณีย์

5102 บริการรับส่งพัสดุ

52 บริการสนับสนุนการขนส่ง

521 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ

5211 Stevedoring services

5212 Port and Water transport terminal operations

5219 Other water transport support services

522 บริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ

5220 การดำเนินการที่ท่าอากาศยานและบริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศอื่น ๆ

529 บริการสนับสนุนอื่นๆ

5291 บริการศุลกากร

5292 Freight Forwarding Services

5299 Other transport support services n.e.c.

53 บริการคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้า

530 บริการคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้า

5301 บริการจัดเก็บสินค้าประเภทข้าวและเมล็ดพืช

5309 บริการจัดเก็บสินค้าอื่น ๆที่ไม่ใช่ข้าวและเมล็ดพืช

4.1.6 การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของฮ่องกง

ฮ่องกงได้นำแนวทางการจัดหมวดหมู่อุตสาหกรรม ISIC rev. 2 มาใช้เป็นพื้นฐานในการจำแนกหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของฮ่องกง (Hong Kong Standard Industrial Classification Version 1.1, HSIC V1.1) แล้วปรับบางส่วนให้สอดคล้องกับสภาวะของฮ่องกง โดยโครงสร้างของ HSIC มี 4 ระดับ ได้แก่ 1-digit, 3-digit, 4-digit, และ 6 digit

สำหรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของฮ่องกงได้ถูกจัดไว้ในหมวดที่ 7 – Transport, Storage and Communication ซึ่งประกอบด้วย 11 หมวดย่อย ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางบก (Land Freight Transport) การขนส่งผู้โดยสารทางบก (Land Passenger Transport) การขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง (Ocean and Coastal Water Transport) การขนส่งตามลำน้ำ (Inland Water Transport) การขนส่งทางอากาศ (Air Transport) บริการสนับสนุนการขนส่งทางบก (Supporting Service to Land Transport) บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ (Supporting Service to Water Transport) บริการสนับสนุนการขนส่ง (Service Incidental to Transport) บริการเก็บสินค้า (Storage) การสื่อสาร (Telecommunication) และบริการสื่อสารอื่นๆ (Miscellaneous communications services) โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของฮ่องกงมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

<u>โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของฮ่องกง</u>

Industry Sector 7 : Transport, Storage and Communication

711 การขนส่งผู้โดยสารทางบก
- 7111 Motor Buses
  - 711100 Motor Buses
- 7112 การขนส่งทางราง
  - 711200 การขนส่งทางราง
- 7113 แท็กซี่
  - 711301 Urban Taxis
  - 711302 New Territories Taxis
  - 711303 Lantau Taxi
- 7114 รถบัสสาธารณะขนาดเล็ก
  - 711400 รถบัสสาธารณะขนาดเล็ก
- 7115 Maxicabs
  - 711500 Maxicabs
- 7116 บริการรถรับจ้างโรงเรียน
  - 711600 บริการรถรับจ้างโรงเรียน
- 7117 รถยนต์รับจ้างพร้อมคนขับ

711700 รถยนต์รับจ้างพร้อมคนขับ

7119 การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่นๆ

711900 การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่นๆ

712 การขนส่งสินค้าทางบก

7121 การขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกสินค้า

712100 การขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกสินค้า

7129 การขนส่งสินค้าทางบกอื่นๆ

712900 การขนส่งสินค้าทางบกอื่น ๆ

713 บริการสนับสนุนการขนส่งทางบก

7131 สถานที่จอดรถ

713100 สถานที่จอดรถ

7132 Vehicular tunnel

713200 Vehicular tunnel

7139 บริการสนับสนุนการขนส่งทางบกอื่นๆ

713901 บริการให้เช่ายานพาหนะโดยสารซึ่งไม่มีคนขับ

714 การขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง

7141 ตัวแทนและผู้จัดการสายเรือ

714101 ตัวแทนและผู้จัดการสายเรือ

714102 Local representative offices of overseas shipping companies

7142 เจ้าของเรือบรรทุกสินค้า

714200 เจ้าของเรือบรรทุกสินค้า

7143 ผู้ดำเนินการขนส่งสินค้าทางทะเล

714300 ผู้ดำเนินการขนส่งสินค้าทางทะเล

7144 เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินการขนส่งระหว่างฮ่องกงมาเก๊า

714400 เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินการขนส่งระหว่างฮ่องกงมาเก๊า

715 การขนส่งทางลำน้ำ

7151 Harbour ferries

715100 Harbour ferries

7152 Minor ferries

715200 Minor ferries

7153 Wala-Walas และการขนส่งผู้โดยสารทางลำน้ำอื่นๆ

715300 Wala-Walas และการขนส่งผู้โดยสารทางลำน้ำอื่นๆ

7154 การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ

715400 การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ

716 บริการสนับสนุนการขนส่งน้ำ

7161 สถานีตู้คอนเทนเนอร์ บริการลากตู้คอนเทนเนอร์ บริการให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์

716101 บริการลากตู้คอนเทนเนอร์ บริการให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์

716102 สถานีตู้คอนเทนเนอร์

7169 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำอื่นๆ

716901 Stevedoring service

716999 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำอื่น ๆ

717 การขนส่งทางอากาศ

7171 สายการบิน

717101 สายการบินที่มีฐานอยู่ที่ฮ่องกง

717102 Local representative offices of overseas airline companies

7172 บริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ

717200 บริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ

718 การบริการย่อยสำหรับการขนส่ง

7181 ตัวแทนนำเที่ยวและจำหน่ายตั๋วโดยสาร

718100 ตัวแทนนำเที่ยวและจำหน่ายตั๋วโดยสาร

7182 บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

718200 บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

7183 บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

718300 บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

7184 นายหน้าสายเรือ

718400 นายหน้าสายเรือ

7185 บริการบรรจุภัณฑ์

718500 บริการบรรจุภัณฑ์

7186 บริการชั่งน้ำหนัก สุ่มตัวอย่างและตรวจสอบสินค้า

718600 บริการชั่งน้ำหนัก สุ่มตัวอย่างและตรวจสอบสินค้า

721 การจัดเก็บสินค้า

7211 ห้องเย็น

721100 ห้องเย็น

7212 คลังสินค้าทั่วไปและการให้บริการจัดเก็บแบบอื่นๆ

721200 คลังสินค้าทั่วไปและการให้บริการจัดเก็บแบบอื่น ๆ

731 การสื่อสาร

7311 Telephone and Telegraph services

731100 Telephone and Telegraph services

7312 Radio paging services

731200 Radio paging services

7319 การให้บริการการสื่อสารแบบอื่นๆ

731900 การให้บริการการสื่อสารแบบอื่น ๆ

4.1.7 การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์ได้นำโครงสร้างของ ISIC rev. 4 มาเป็นพื้นฐานในการการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมของประเทศสิงคโปร์ (Singapore Standard Industrial Classification 2005, SSIC 2005) แล้วปรับให้เข้ากับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและโครงสร้างของประเทศสิงคโปร์ โดยโครงสร้างของ SSIC มี 5 ระดับ ได้แก่ Section (Alphabet), Division (2-digit), Group (3-digit), Class (4-digit) และ Item (5-digit)

SSIC 2005 ประกอบด้วย 22 sections (alphabet), 64 divisions (2-digit), 164 groups (3-digit), 331 classes (4-digit) และ 1,089 items (5-digit) ตามลำดับ สำหรับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์ได้ถูกจัดไว้ใน Section H - Transport and Storage ซึ่งประกอบด้วย 5 divisions, 13 groups, 19 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) โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

<u>โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์</u>

Section H - Transport and Storage

52 การขนส่งทางบก
- 521 การขนส่งทางรถไฟ
  - 5210 การขนส่งทางรถไฟ
    - **52101 Railroad services**
    - **52102 Mass Rapid transit systems (including light rail)**
- 522 การขนส่งอื่นๆ
  - 5221 การขนส่งผู้โดยสารทางรถ
    - 52211 บริการรถบัสสาธารณะ
    - 52212 Chartered bus services
    - 52213 รถโรงเรียน
    - 52214 รถแท็กซี่
    - 52215 Trishaw service
    - 52219 การขนส่งผู้โดยสารทางรถอื่นๆ เช่น รถให้เช่าพร้อมคนขับ
  - 5222 Aerial Cableways
    - 52220 Aerial cableways (including cable car services)
  - 5223 การขนส่งสินค้าทางถนน
    - **52231 การขนส่งสินค้าทางถนน**

52232 การบริการขนย้าย

52239 การขนส่งสินค้าทางถนนอื่น ๆ (เช่น การให้เช่ารถพร้อมพนักงานขับ)

523 การลำเลียงทางท่อ

5230 การลำเลียงทางท่อ

52300 การลำเลียงทางท่อ

53 การขนส่งทางน้ำ

531 การขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง

5310 การขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง

53101 Shipping lines

53102 Branches of foreign shipping lines

53103 Sight-seeing cruise services

53109 Sea and coastal water transport nec

532 การขนส่งทางลำน้ำ

5320 การขนส่งทางลำน้ำ

53201 Barge, tugboat and sampan services

53202 Ferry services

53203 Harbour cruise services

53209 Inland water transport nec

54 การขนส่งทางอากาศ

540 การขนส่งทางอากาศ

5400 การขนส่งทางอากาศ

54001 Airlines

54002 Branches of foreign airline (passengers)

54003 Branched of foreign airline (freight)

54009 Air transport services nec

55 คลังสินค้าและบริการสนับสนุนการขนส่ง

551 การจัดเก็บและคลังสินค้า

5510 การจัดเก็บและคลังสินค้า

55101 คลังสินค้าทั่วไป

55102 ห้องเย็น

55103 Storage for class cargo

55104 Value added logistics providers

55109 Other specialized storage

552 บริการสนับสนุนการขนส่งทางบก

5520 บริการสนับสนุนทางบก

55201 Carpark management and operation services

55209 Supporting services to land transport nec

553 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ

5531 บริการตัวแทนสายเดินเรือ Ship Brokering Services

55310 บริการตัวแทนสายเดินเรือ Ship brokering services

5532 บริการสำรวจทางน้ำ Marine Surveying Services

55321 Classification societies

55322 Marine surveying services other than classification societies

5539 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำอื่นๆ

55391 Representative offices of foreign shipping lines

55392 Shipping agencies (freight)

55393 Port operation services

55394 Stevedoring and lighterage services

55395 Salvaging of distressed vessels and cargo

55396 Ship and boat leasing with operator (including chartering)

55397 Ship management services

55399 Other supporting services to water transport nec

554 บริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ

5540 บริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ

55401 Representative offices of foreign airlines

55402 Airline agencies (freight)

55403 Airport operation services

55404 Airport terminal services

55405 Aircraft chartering with operator

55409 Supporting services to air transport nec

555 Services allied to transport of passengers

5551 Services allied to transport of passengers

55511 Taxi booking services

55519 Services allied to transport of passengers nec

5552 Services allied to transport of goods

55521 Freight forwarding, packing and crating services

55522 Cargo surveying services

55523 Container services (excluding rental of containers)

55524 Crane services

55529 Services allied to transport of goods nec

559 Services allied to transport nec

5590 Services allied to transport nec

55901 Towing services

55909 Other services allied to transport nec

56 การบริการไปรษณีย์

560 การบริการไปรษณีย์

5601 การบริการไปรษณีย์ภายในประเทศ

56010 การบริการไปรษณีย์ภายในประเทศ

5602 การบริการไปรษณีย์อื่นที่ไม่ใช่ภายในประเทศ

56020 การบริการไปรษณีย์อื่นที่ไม่ใช่ภายในประเทศ

4.2 สรุปรูปแบบการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศ

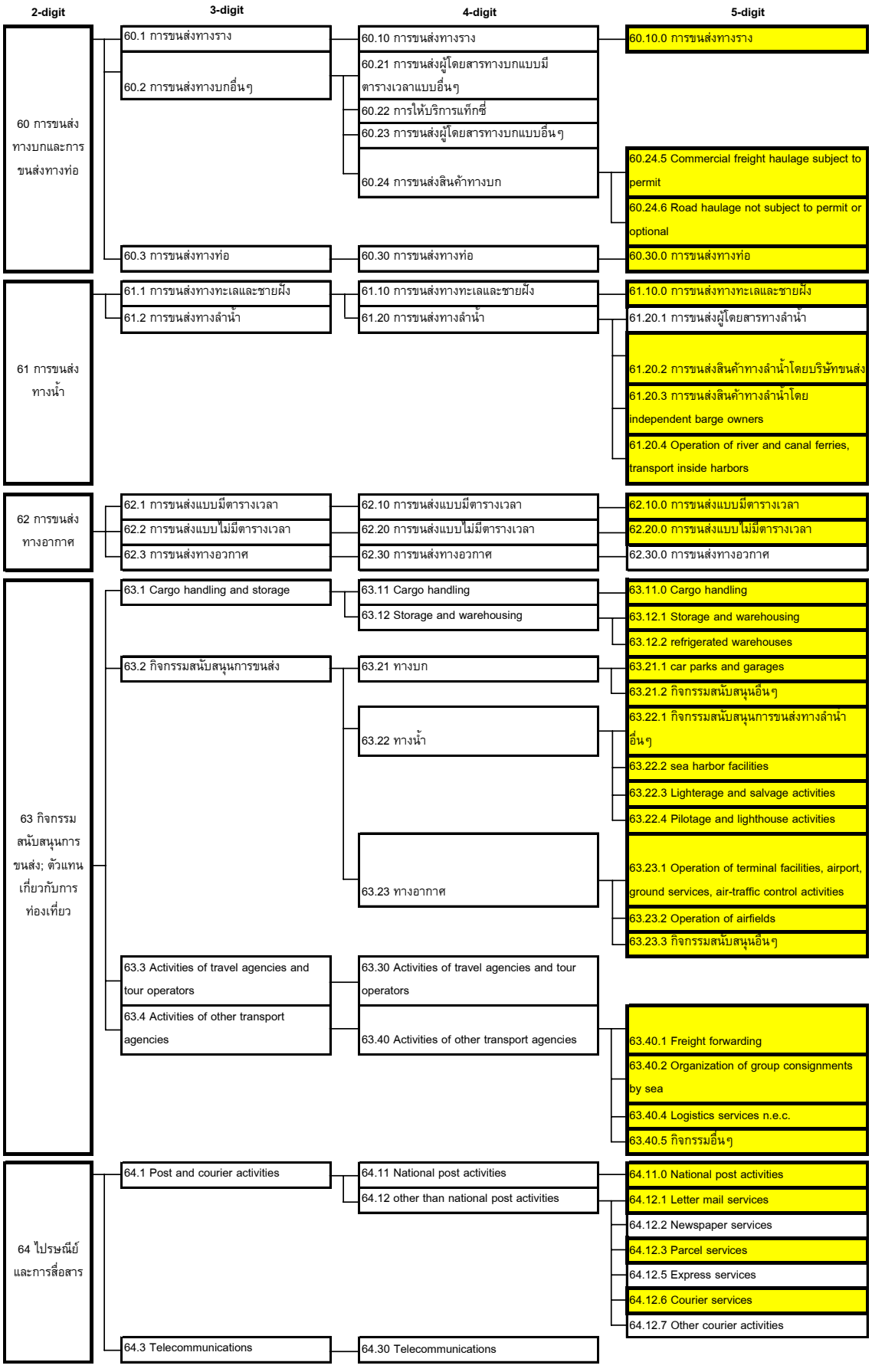
จากการศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งประกอบไปด้วย สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร เยอรมัน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ สิงคโปร์ และฮ่องกง ทำให้สามารถสรุปรูปแบบการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ออกได้เป็น 2 รูปแบบ คือ

1. นำโครงสร้างระบบ ISIC มาใช้โดยตรง
2. ใช้ระบบที่มีโครงสร้างแตกต่างจากระบบ ISIC

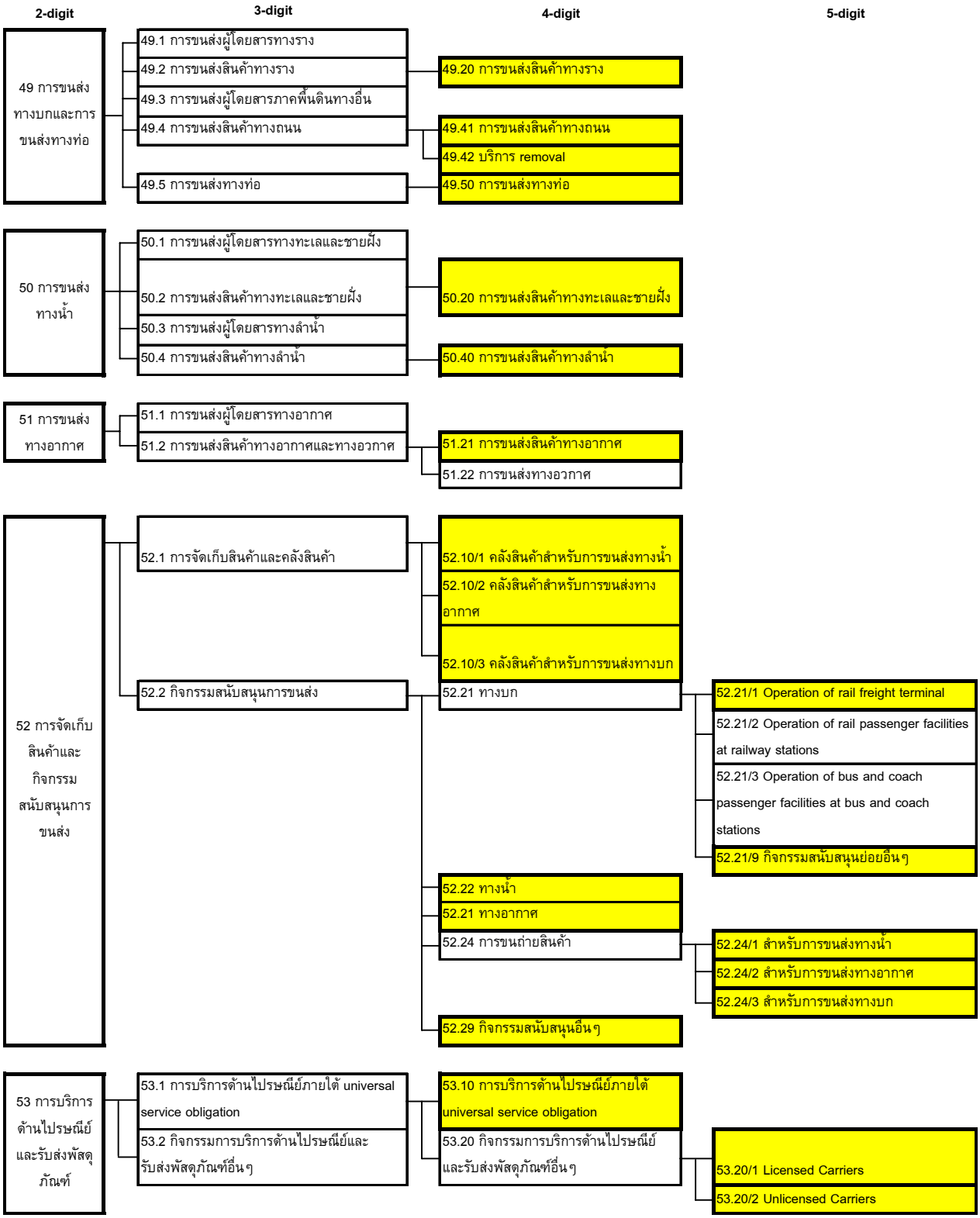
4.2.1 นำโครงสร้างระบบ ISIC มาใช้โดยตรง

การจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์รูปแบบนี้ เป็นการนำโครงสร้างระบบ ISIC ขององค์การสหประชาชาติมาใช้ในการกำหนดโครงสร้างหมวดหมู่อุตสาหกรรมของประเทศโดยตรง จากการศึกษาการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในหัวข้อที่ 5.1 พบว่าประเทศที่นำโครงสร้างระบบ ISIC มาใช้โดยตรงได้แก่ สหราชอาณาจักร, เยอรมัน, สิงคโปร์ โดยประเทศเยอรมันนำระบบ ISIC rev. 3.1 มาใช้ในการกำหนดโครงสร้างหมวดหมู่อุตสาหกรรมของประเทศ ซึ่งได้แก่ระบบ WZ 2003 ส่วนสหราชอาณาจักรและประเทศสิงคโปร์นำระบบ ISIC rev. 4 มาใช้ในการกำหนดโครงสร้างหมวดหมู่อุตสาหกรรมของประเทศ ซึ่งได้แก่ระบบ SIC 2007 และระบบ SSIC 2005 ตามลำดับ โดยระบบ ISIC rev. 3.1 และ ISIC rev.4 มีการกำหนดหมวดหมู่ในระดับ 2-digit ออกเป็น 5 หมวด คือ 1) การขนส่งทางบกและการขนส่งทางท่อ 2) การขนส่งทางน้ำ 3) การขนส่งทางอากาศ 4) การจัดเก็บสินค้าและกิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง 5) การไปรษณีย์และรับส่งพัสดุภัณฑ์ ซึ่งทั้ง 3 ประเทศมีการแบ่งหมวดหมู่ในระดับ 2-digit ตรงตามระบบ ISIC ขณะที่การกำหนดหมวดหมู่ในระดับ 3-digit และ 4-digit ก็ยังคงค่อนข้างตรงตามระบบ ISIC ทางที่ปรึกษาได้ทำการเขียนโครงสร้างการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในลักษณะแผนภาพ Tree Diagram โดยเน้นเฉพาะกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ซึ่งโครงสร้างการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศเยอรมัน สหราชอาณาจักร และสิงคโปร์มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

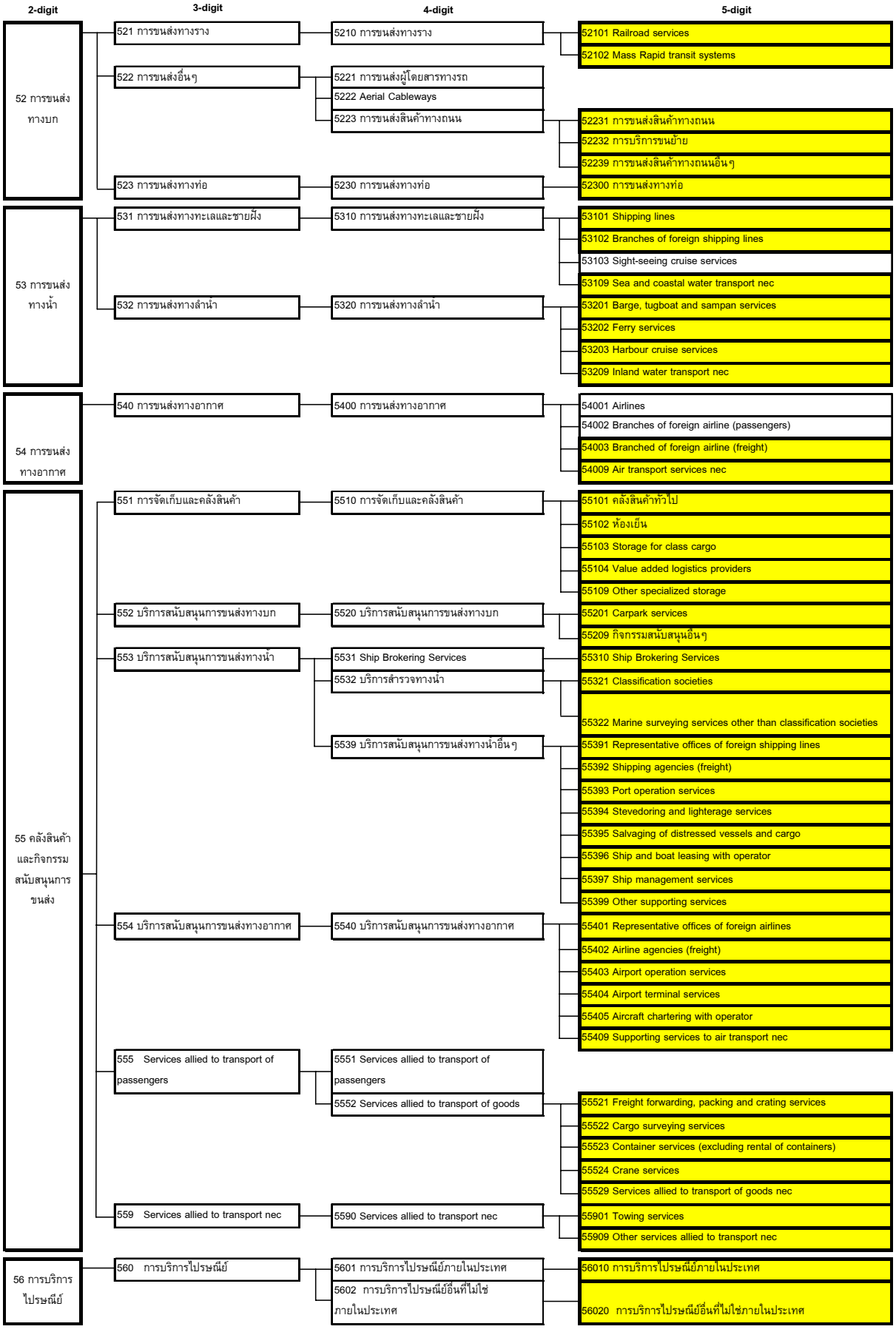
โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศเยอรมัน



โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสหราชอาณาจักร



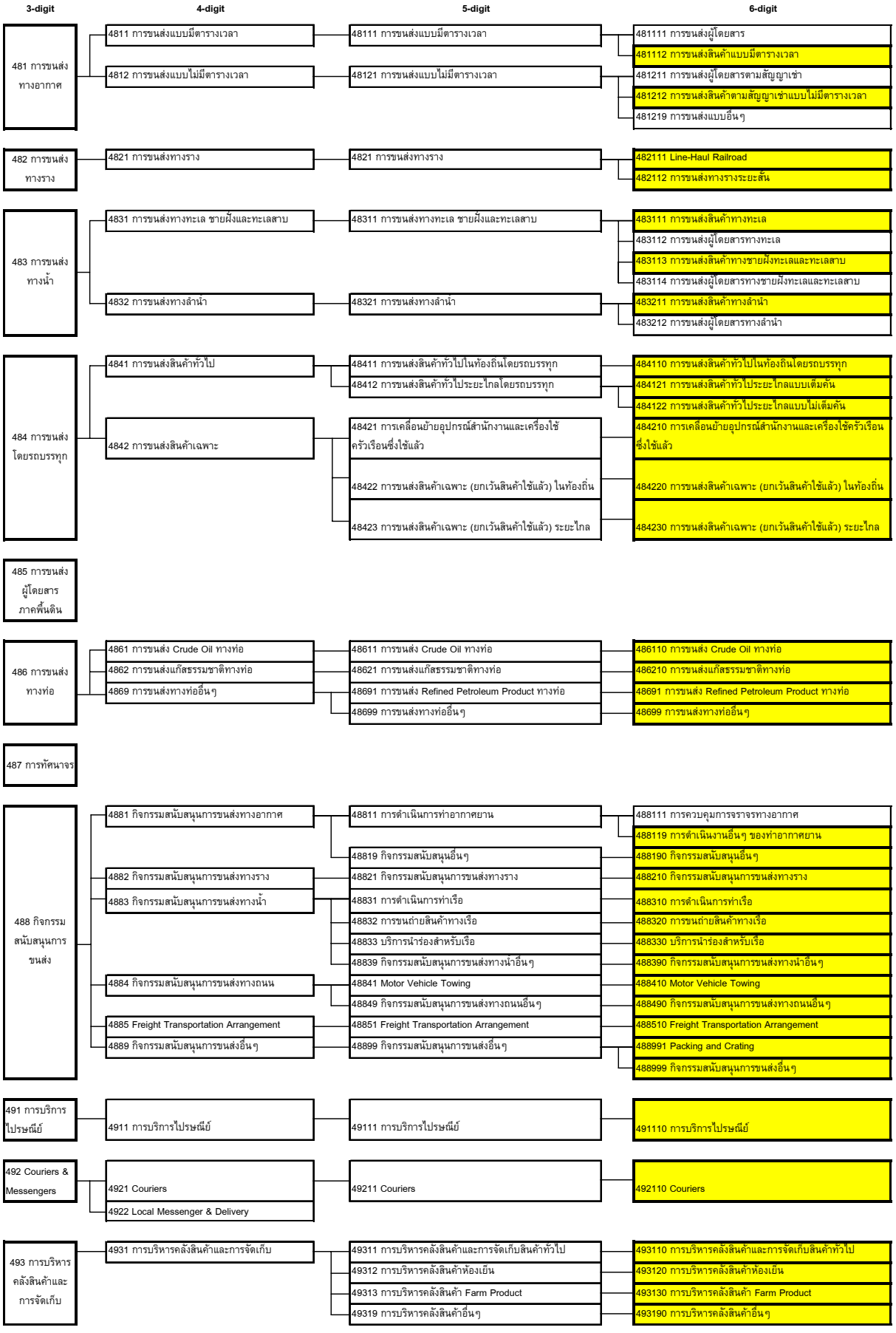
โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศสิงคโปร์



4.2.2 ใช้ระบบที่มีโครงสร้างแตกต่างจากระบบ ISIC

ประเทศที่ใช้ระบบที่มีโครงสร้างแตกต่างจากระบบ ISIC ในการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ได้แก่ประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ญี่ปุ่น และฮ่องกง โดยประเทศเหล่านี้มีการจัดหมวดหมู่หลักของกิจกรรมการขนส่งและคลังสินค้ามากกว่า 5 หมวด โดยสหรัฐอเมริกาจัดเอาไว้ 11 หมวด ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ 8 หมวด ญี่ปุ่น 8 หมวด ฮ่องกง 10 หมวด และยังมีการแบ่งกิจกรรมในระดับถัดไปที่แตกต่างจากระบบ ISIC พอสมควร ซึ่งส่วนใหญ่จะแบ่งย่อยมากกว่าระบบ ISIC ขณะที่ระบบ ANZSIC ของประเทศออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์มีการแบ่งในระดับย่อยที่หยาบกว่าระบบ ISIC ทั้งนี้ทางที่ปรึกษาได้ทำการเขียนโครงสร้างการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในลักษณะแผนภาพ Tree Diagram โดยเน้นเฉพาะกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ซึ่งโครงสร้างการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ญี่ปุ่น และฮ่องกงมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกา



ตารางแสดงการเปรียบเทียบระหว่าง NAICS 2002 กับ ISIC Rev. 3.1

NAICS 2002		ISIC Rev. 3.1		Explanatory Notes
481110	Scheduled Air Transportation	I6210	Scheduled air transport	
		I6220 *	Non-scheduled air transport	Charter airline, scheduled
481214	Non-Scheduled Chartered Air Transportation	I6220 *	Non-scheduled air transport	Non-scheduled, chartered, passenger or freight air transportation (except specialty air services); space transportation
481215	Non-Scheduled Specialty Flying Services	I6220 *	Non-scheduled air transport	Specialty air transportation services, with none predominating, using general purpose aircraft
482112	Short-Haul Freight Rail Transportation	I6010 *	Transport via railways	Short-haul freight and feeder railways
482113	Mainline Freight Rail Transportation	I6010 *	Transport via railways	Mainline freight railways
482114	Passenger Rail Transportation	I6010 *	Transport via railways	Passenger railways
483115	Deep Sea, Coastal and Great Lakes Water Transportation (except by Ferries)	I6110 *	Sea and coastal water transport	Deep-sea, coastal and Great Lakes water transportation (except ferries)
483116	Deep Sea, Coastal and Great Lakes Water Transportation by Ferries	I6110 *	Sea and coastal water transport	Ferries operating on coastal waters or on the Great Lakes
483213	Inland Water Transportation (except by Ferries)	I6110 *	Sea and coastal water transport	Intracoastal water transportation
		I6120 *	Inland water transport	Inland water transportation (except ferries)

483214	Inland Water Transportation by Ferries	I6120 *	Inland water transport	Inland ferry transportation
484110	General Freight Trucking, Local	I6023 *	Freight transport by road	Local, general freight trucking
484121	General Freight Trucking, Long Distance, Truck-Load	I6023 *	Freight transport by road	Long-distance, truck-load, general freight trucking
484122	General Freight Trucking, Long Distance, Less Than Truck-Load	I6023 *	Freight transport by road	Long-distance, less than truck-load, general freight trucking
484210	Used Household and Office Goods Moving	I6023 *	Freight transport by road	Used household and office goods, moving
484221	Bulk Liquids Trucking, Local	I6023 *	Freight transport by road	Bulk liquids, local trucking
484222	Dry Bulk Materials Trucking, Local	I6023 *	Freight transport by road	Dry bulk materials, local trucking (except garbage)
484223	Forest Products Trucking, Local	I6023 *	Freight transport by road	Forest products, local trucking (except in the bush)
484229	Other Specialized Freight (except Used Goods) Trucking, Local	I6023 *	Freight transport by road	Other specialized freight (e.g. farm products, automobiles, boats, heavy equipment), local trucking
484231	Bulk Liquids Trucking, Long Distance	I6023 *	Freight transport by road	Bulk liquids, long-distance trucking
484232	Dry Bulk Materials Trucking, Long Distance	I6023 *	Freight transport by road	Dry bulk materials, long-distance trucking
484233	Forest Products Trucking, Long Distance	I6023 *	Freight transport by road	Forest products, long-distance trucking
484239	Other Specialized Freight (except Used Goods) Trucking, Long Distance	I6023 *	Freight transport by road	Other specialized freight, long-distance trucking (e.g. livestock, automobiles, refrigerated products)

485110	Urban Transit Systems	I6021 *	Other scheduled passenger land transport	Urban transit systems (bus, street-car, subway, light rail)
485210	Interurban and Rural Bus Transportation	I6021 *	Other scheduled passenger land transport	Interurban and rural bus transportation systems
485310	Taxi Service	I6022 *	Other non-scheduled passenger land transport	Taxi service
485320	Limousine Service	I6022 *	Other non-scheduled passenger land transport	Limousine transportation service
485410	School and Employee Bus Transportation	I6021 *	Other scheduled passenger land transport	School and employee bus transportation
485510	Charter Bus Industry	I6022 *	Other non-scheduled passenger land transport	Charter bus transportation service
485990	Other Transit and Ground Passenger Transportation	I6021 *	Other scheduled passenger land transport	Shuttle transportation service between airports and hotels
		I6022 *	Other non-scheduled passenger land transport	Passenger transportation service, n.e.c. (e.g. carpool operation, service to handicapped)
486110	Pipeline Transportation of Crude Oil	I6030 *	Transport via pipelines	Crude oil pipeline transportation
486210	Pipeline Transportation of Natural Gas	I6030 *	Transport via pipelines	Natural gas pipeline transportation
486910	Pipeline Transportation of Refined Petroleum Products	I6030 *	Transport via pipelines	Refined petroleum products pipeline transportation
486990	All Other Pipeline Transportation	I6030 *	Transport via pipelines	Liquified refinery gases, liquified petroleum gases; coal and other slurry; and pipeline transportation n.e.c.

487110	Scenic and Sightseeing Transportation, Land	I6010 *	Transport via railways	Operation of preserved railways
		I6021 *	Other scheduled passenger land transport	Sightseeing buses; rail excursions; and funicular railways
		I6022 *	Other non-scheduled passenger land transport	Sightseeing, horse-drawn vehicles
487210	Scenic and Sightseeing Transportation, Water	I6110 *	Sea and coastal water transport	Sightseeing boat cruises (same day return), except inland
		I6120 *	Inland water transport	Sightseeing boat cruises (same day return), inland
		O9241 *	Sporting activities	Charter fishing cruises (same day return)
487990	Scenic and Sightseeing Transportation, Other	I6021 *	Other scheduled passenger land transport	Aerial cable cars, sightseeing
		I6220 *	Non-scheduled air transport	Specialized, aerial sightseeing, hot air balloon excursions
488111	Air Traffic Control	I6303 *	Other supporting transport activities	Air traffic control
488119	Other Airport Operations	I6301 *	Cargo handling	Airport baggage and cargo handling services
		I6303 *	Other supporting transport activities	Airport operation (except air traffic control)(e.g. flying field operation, hanger rental, aircraft parking)
		O9000 *	Sewage and refuse disposal, sanitation and similar activities	Airport runway sweeping; snow and ice clearing services
488190	Other Support Activities for Air	D3530 *	Manufacture of aircraft and	Aircraft maintenance service (except

	Transportation		spacecraft	factory conversions and overhauls)
		I6303 *	Other supporting transport activities	Support activities for air transportation (e.g. aircraft ferrying, inspection, testing and maintenance)
488210	Support Activities for Rail Transportation	D3520 *	Manufacture of railway and tramway locomotives and rolling stock	Locomotive and railway cars repairing
		I6010 *	Transport via railways	Railway switching services
		I6301 *	Cargo handling	Freight-car loading and unloading service
		I6303 *	Other supporting transport activities	Support activities for railway transport, n.e.c. (e.g. railway rights-of-way and structures maintenance)
		K7493 *	Building-cleaning and industrial-cleaning activities	Freight car cleaning service
488310	Port and Harbour Operations	I6303 *	Other supporting transport activities	Port and harbour, canal, lighthouse, and seaway operations
488320	Marine Cargo Handling	I6301 *	Cargo handling	Marine cargo handling
		K7493 *	Building-cleaning and industrial-cleaning activities	Ship hold and tank cleaning
488331	Marine Salvage Services	I6303 *	Other supporting transport activities	Marine salvage
488332	Ship Piloting Services	I6303 *	Other supporting transport activities	Ship piloting
488339	Other Navigational Services to Shipping	I6303 *	Other supporting transport activities	Tugboat service, other than for towing freight

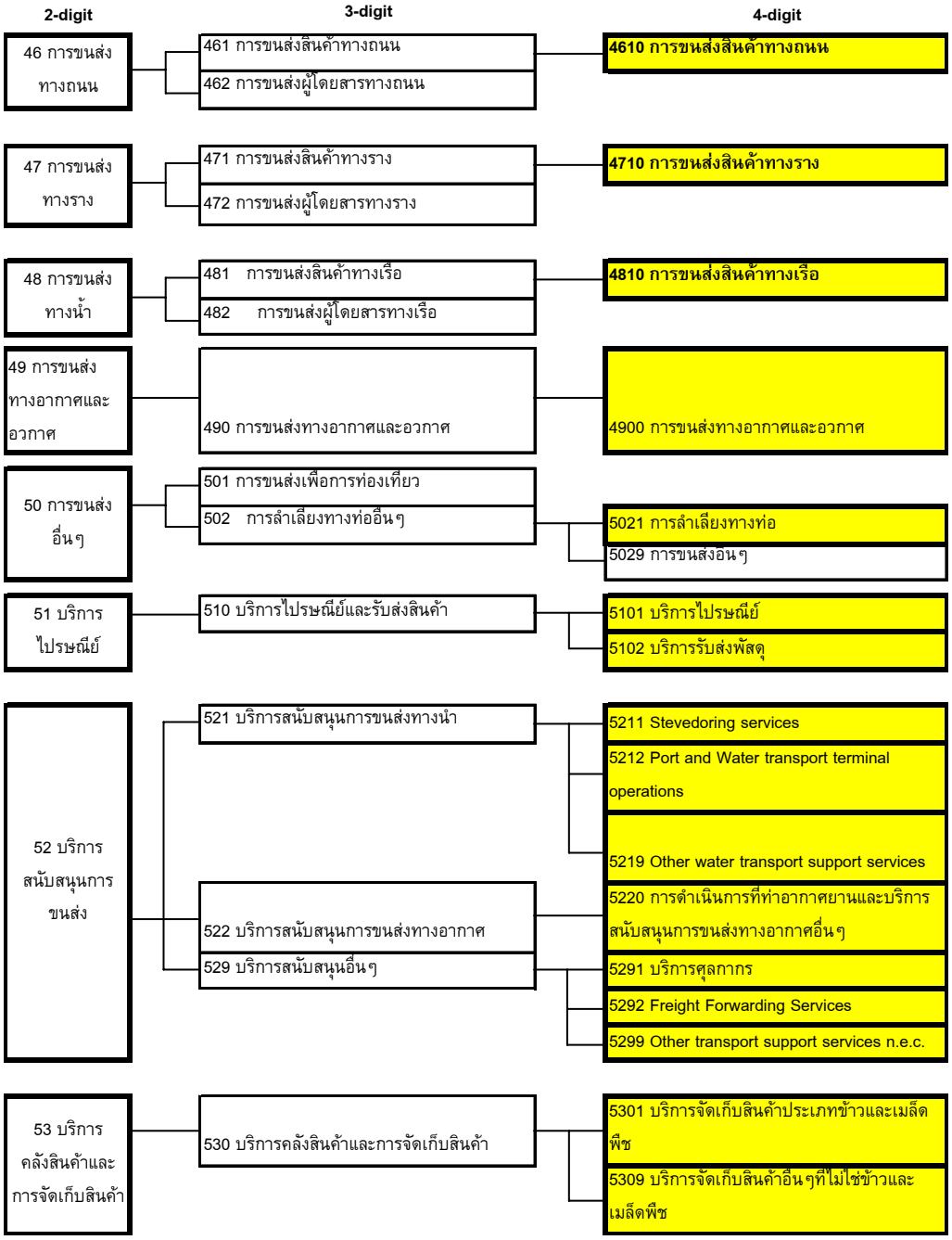
488390	Other Support Activities for Water Transportation	D3511 *	Building and repairing of ships	Ship repair and maintenance, not in a shipyard
		D3710 *	Recycling of metal waste and scrap	Ship breaking or dismantling done on a floating dry dock
		I6303 *	Other supporting transport activities	Lighter service to ships
		I6309 *	Activities of other transport agencies	Other support activities for water transportation (e.g. cargo surveying; inspection and weighing services)
488410	Motor Vehicle Towing	G5020 *	Maintenance and repair of motor vehicles	Motor vehicle towing
		G5040 *	Sale, maintenance and repair of motorcycles and related parts and accessories	Motorcycle towing and emergency road services
488490	Other Support Activities for Road Transportation	I6301 *	Cargo handling	Truck loading and unloading
		I6303 *	Other supporting transport activities	Truck and bus terminals, bridge and tunnel operations
		I6309 *	Activities of other transport agencies	Truck weighing and inspection services (without repairs)
		O9000 *	Sewage and refuse disposal, sanitation and similar activities	Road sanding, salting, oiling, cleaning, and snow clearing
488511	Marine Shipping Agencies	I6309 *	Activities of other transport agencies	Marine shipping agencies
488519	Other Freight Transportation Arrangement	I6309 *	Activities of other transport agencies	Freight transportation arrangement (except tariff and customs consultants and marine shipping

				agencies)
488990	Other Support Activities for Transportation	C1110 *	Extraction of crude petroleum and natural gas	Liquefaction and re-gasification of natural gas for purposes of transport at the mine site
		I6220 *	Non-scheduled air transport	Non-government space flight operations centers not providing space transportation
		I6303 *	Other supporting transport activities	Drive-away automobile service; livestock-in-transit feeding station; independent pipeline terminal facilities; liquefaction and re-gasification of natural gas for purposes of transport (except at the mine site)
		I6304 *	Activities of travel agencies and tour operators; tourist assistance activities n.e.c.	Car-pool and van-pool arranging
		I6309 *	Activities of other transport agencies	Packing and crating of goods for transportation; truck brokers (not operating trucks)
491110	Postal Service	I6411	National post activities	
492110	Couriers	I6412 *	Courier activities other than national post activities	Courier service (except messenger and post office services)
492210	Local Messengers and Local Delivery	I6412 *	Courier activities other than national post activities	Messenger services; local delivery services
493110	General Warehousing and Storage	I6302 *	Storage and warehousing	General storage and warehousing facilities
493120	Refrigerated Warehousing and	I6302 *	Storage and warehousing	Refrigerated warehousing and

	Storage			storage
493130	Farm Product Warehousing and Storage	I6302 *	Storage and warehousing	Farm product storage and warehousing (except refrigerated)

ที่มา : Concordance: North American Industry Classification System (NAICS) 2002 -- International Standard Industrial Classification (ISIC) Rev.3.1, www.statcan.ca

โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์



ตารางแสดงการเปรียบเทียบระหว่าง ISIC Rev. 3.1 กับ ANZSIC 2006

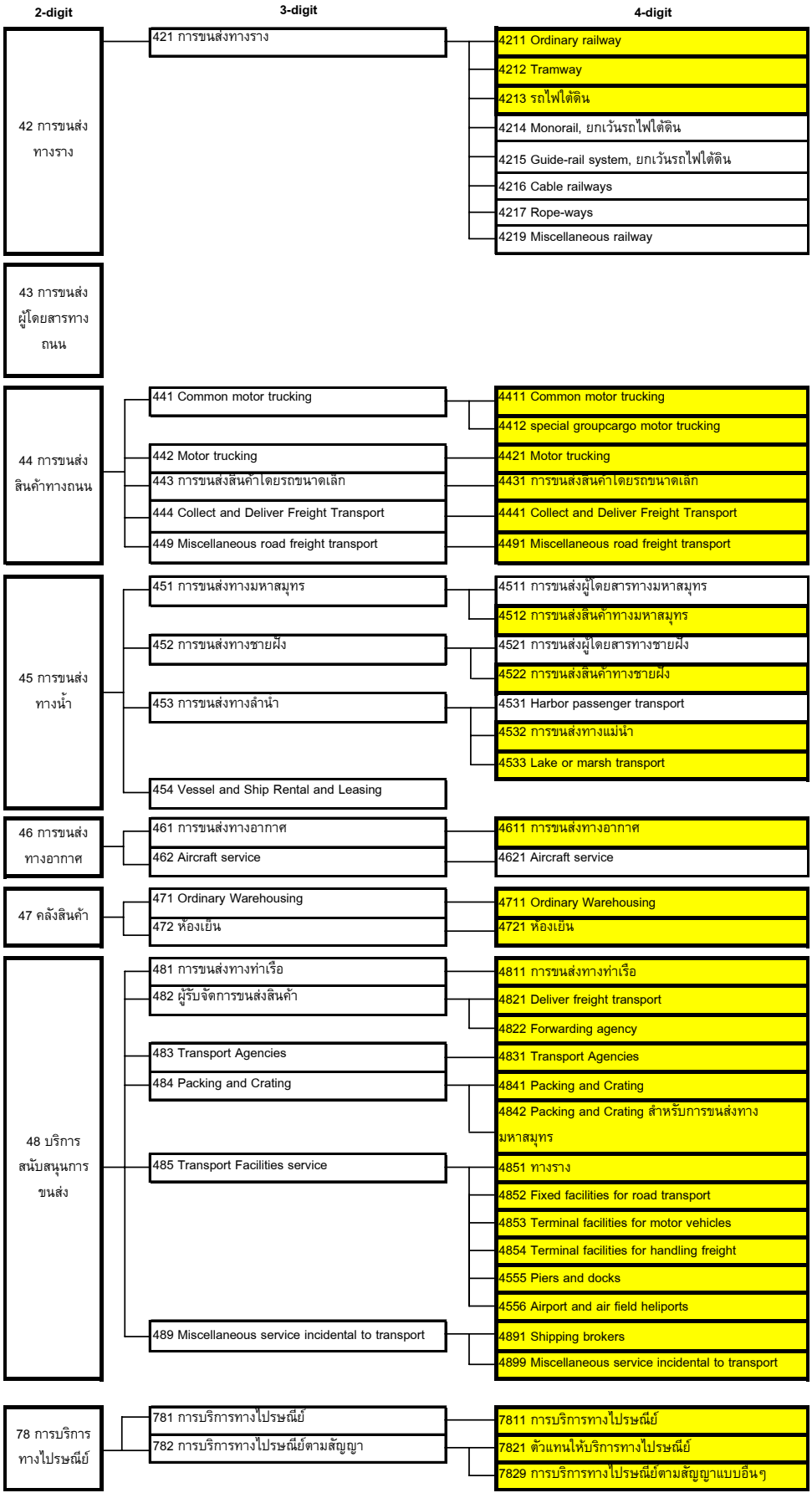
ISIC REV. 3.1			ANZSIC 2006	
60	Land transport; transport via pipelines			
601	Transport via railways			
	6010	Transport via railways	4710	Rail Freight Transport
			4720p	Rail Passenger Transport
602	Other land transport			
	6021	Other scheduled passenger land transport	4621	Interurban and Rural Bus Transport
			4622	Urban Bus Transport (Including Tramway)
			4720p	Rail Passenger Transport
			5010p	Scenic and Sightseeing Transport
			5029p	Other Transport n.e.c.
	6022	Other non-scheduled passenger land transport	4623	Taxi and Other Road Transport
			5010p	Scenic and Sightseeing Transport
			5029p	Other Transport n.e.c.
	6023	Freight transport by road	4610p	Road Freight Transport
603	Transport via pipelines			
	6030	Transport via pipelines	5021	Pipeline Transport
61	Water transport			
611	Sea and coastal water transport			
	6110	Sea and coastal water transport	4810p	Water Freight Transport

			4820p	Water Passenger Transport
			5010p	Scenic and Sightseeing Transport
612	Inland water transport			
	6120	Inland water transport	4810p	Water Freight Transport
			4820p	Water Passenger Transport
			5010p	Scenic and Sightseeing Transport
62	Air transport			
621	Scheduled air transport			
	6210	Scheduled air transport	4900p	Air and Space Transport
622	Non-scheduled air transport			
	6220	Non-scheduled air transport	4900p	Air and Space Transport
			5010p	Scenic and Sightseeing Transport
63	Supporting and auxiliary transport activities; activities of travel agencies			
630	Supporting and auxiliary transport activities; activities of travel agencies			
	6301	Cargo handling	5211	Stevedoring Services
	6302	Storage and warehousing	5301	Grain Storage Services
			5309	Other Warehousing and Storage Services
	6303	Other supporting transport activities	5212	Port and Water Transport Terminal Operations
			5219	Other Water Transport Support Services
			5220	Airport Operations and Other Air Transport

				Support Services
			5299p	Other Transport Support Services n.e.c.
			9533p	Parking Services
	6304	Activities of travel agencies and tour operators; tourist assistance activities n.e.c.	7220	Travel Agency and Tour Arrangement Services
			7299p	Other Administrative Services n.e.c.
	6309	Activities of other transport agencies	5291	Customs Agency Services
			5292	Freight Forwarding Services
			5299p	Other Transport Support Services n.e.c.
64	Post and telecommunications			
641	Post and courier activities			
	6411	National post activities	5101	Postal Services
	6412	Courier activities other than national post activities	5102	Courier Pick-up and Delivery Services
642	Telecommunications			
	6420	Telecommunications	5801	Wired Telecommunications Network Operation
			5802	Other Telecommunications Network Operation
			5809	Other Telecommunications Services
			5910p	Internet Service Providers and Web Search Portals

ที่มา : Australian Bureau of Statistics, Australian and New Zealand Standard Industrial Classification (ANZSIC) 2006, www.abs.gov.au

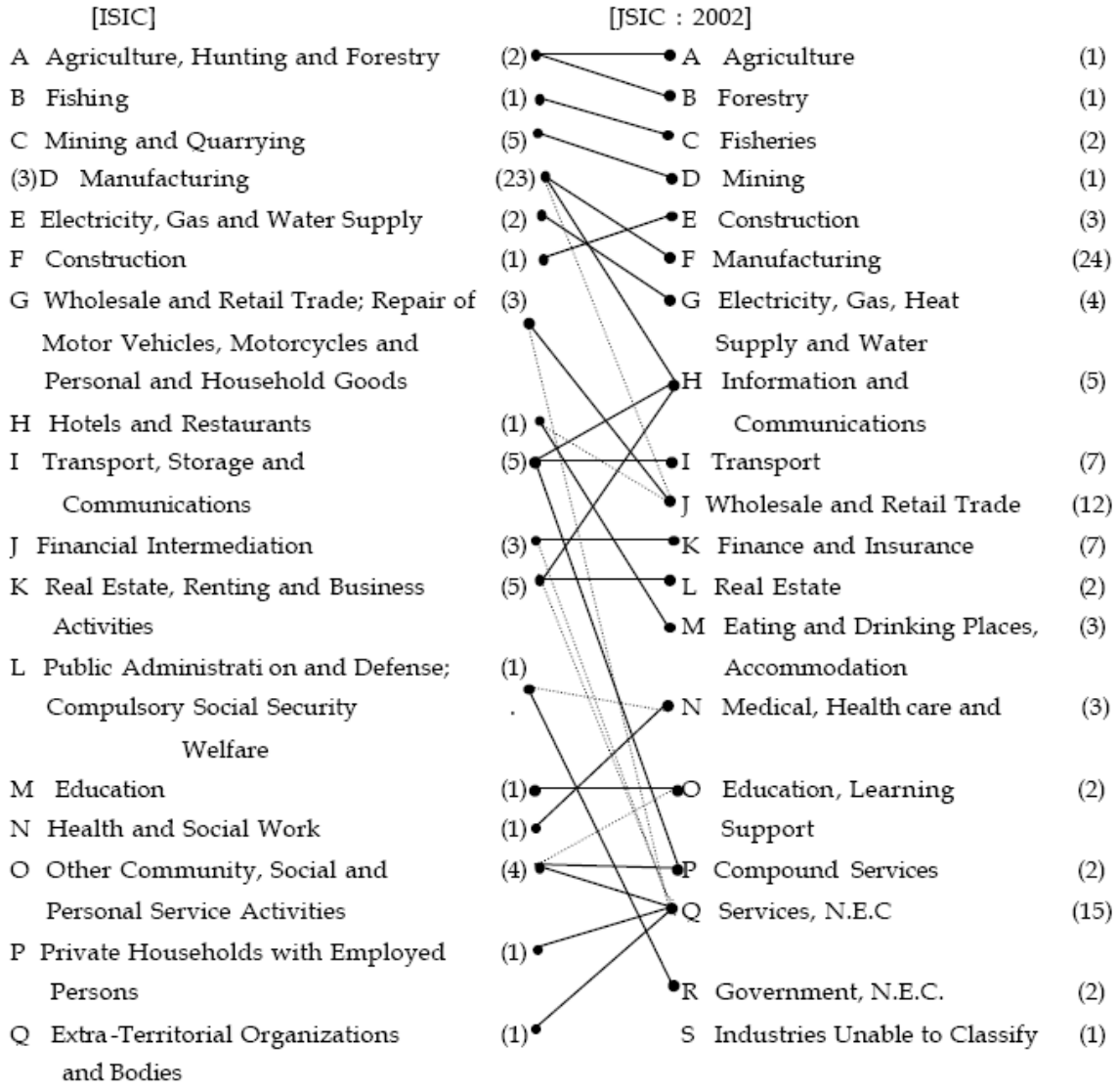
โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศญี่ปุ่น



The ISIC Structure as compared to JSIC (2002)

ISIC		items	JSIC		items
Sections	Letter	17	Divisions	Letter	19
Divisions	2-digits	60	Major Groups	2-digits	97
Group	3-digits	159	Groups	3-digits	420
Class	4-digits	292	Industries	4-digits	1,269

Correspondence table between Section of ISIC and Division of JSIC(2002)



Note : Full lines indicate main correspondence. Dotted lines indicate secondary correspondence.
The number in parenthesis indicates the number of division of ISIC and major group of JSIC.

ที่มา : KOGA, Satoko, Japanese Experience in the Revision of Japan Standard Industrial Classification, http://unstats.un.org/unsd/class/intercop/techsubgroup/02-10/tsg0210-27.pdf

ตารางแสดงการเปรียบเทียบระหว่าง JSIC Rev. 11 กับ ISIC Rev. 3.1

1995 Input-Output Tables, Basic Sector Classification	JSIC Rev. 11	ISIC Rev. 3.1
7111011 Railway transport by JR(passengers) 7111012 Railway transport except JR(passengers) 7112011 Railway transport(freight)	4211 Ordinary railways 4212 Tramways 4213 Underground railways 4214 Monorails, except underground railways 4215 Guide 4216 Cable railways 4217 Rope 4219 Miscellaneous railways	6010 Transport via railways 6021 Other scheduled passenger land transport
7121011 Bus transport service 7121021 Hired car and taxi transport 7122011 Road freight transport	4311 Common omnibus operators 4321 Common taxicab operators 4331 Contracted omnibus operators 4391 Motor passenger transport (particularly 4399 Road passenger transport, n.e.c. 4411 Common motor trucking, except special groupcargo motor trucking	6021 Other scheduled passenger land transport 6022 Other non scheduled passenger land transport 6023 Freight transport by road

	4412 Special groupcargo motor trucking 4421 Motor trucking (particularly 4431 Mini-sized vehicle freight transport 4499 Miscellaneous road freight transport	
7141011 Ocean transport 7142011 Coastal and inland water transport (passengers) 7142012 Coastal and inland water transport (freight) 7143011 Port transport service	4511 Oceangoing passenger transport 4512 Oceangoing freight transport 4521 Coastwise passenger transport 4522 Coastwise freight Transport 4531 Harbor passenger transport 4532 River transport 4533 Lake or marsh transport 4811 Port transport	6110 Sea and coastal water transport 6120 Inland water transport 6301 Cargo handling
7151011 International air Transport 7151012 Domestic air transport (passengers) 7151013 Domestic air transport (freight) 7151014 Aircraft service except air transport	4611 Air transport 4621 Aircraft service, except air transport	6210 Scheduled air Transport 6220 Nonscheduled air transport
7161011 Freight forwarding	4441 Collect-and-deliver freight transport 4821 Deliver freight transport, except collect	6023 Freight transport by road 6301 Cargo handling

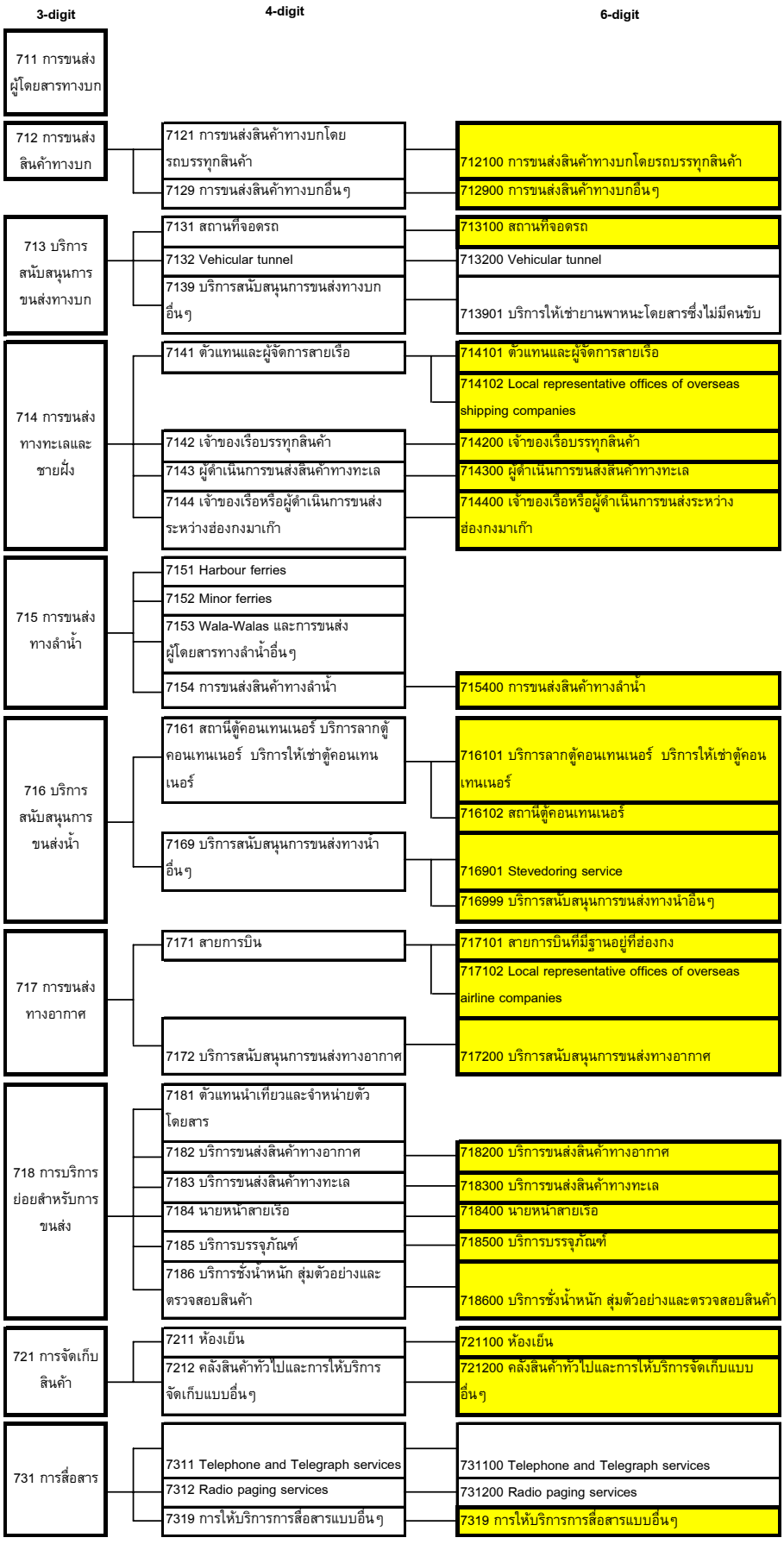
	4822 Forwarding agency	6309 Activities of other transport agencies
7171011 Storage facility service 7181011 Packing service	4711 Warehousing 4721 Refrigerated warehousing 4841 Packing and crating, except packing and crating for ocean transport 4842 Packing and crating for ocean transport	6302 Storage and warehousing 6309 Activities of other transport agencies
7189011 Facility service for road transport	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 6931 Automobile parking	6303 Other supporting transport activities
7189021 Port and water traffic control	3611 Water for end users, except industrial users 4854 Terminal facilities for handling freight 4855 Piers and docks	4100 Collection, purification and distribution of water 6301 Cargo handling 6303 Other supporting

	4899 Miscellaneous services incidental to transport	transport activities 6304 Activities of travel agencies and tour operators; tourist assistance activities n.e.c.
7189031 Services relating to water transport	4899 Miscellaneous services incidental to transport	6301 Cargo handling 6303 Other supporting transport activities 6304 Activities of travel agencies and tour operators; tourist assistance activities n.e.c.
7189041 Airport and air traffic control (public)	4856 Airports and air fields heliports 4899 Miscellaneous services incidental to transport	6301 Cargo handling 6303 Other supporting transport activities 6304 Activities of travel agencies and tour operators; tourist assistance activities n.e.c.
7189051 Airport and air traffic control (industrial) 7189061 Services relating to	4856 Airports and air fields heliports	6301 Cargo handling 6303 Other supporting

air transport		transport activities 6304 Activities of travel agencies and tour operators; tourist assistance activities n.e.c.
7189099 Travel agency and other services relating to transport	4831 Transport agencies 4891 Shipping brokers 8311 Travel agency, except travel subagency 8312 Travel sub-agency	6304 Activities of travel agencies and tour operators; tourist assistance activities n.e.c. 6309 Activities of other transport agencies
7311011 Postal service	3711 Transmission of correspondence 7811 Postal services	6411 National post activities

ที่มา : Correspondence Tables of Input-Output Table Basic Sector Classification (1995), the Japan Industrial Productivity Database 2006 Sector Classification, Japan Standard Industrial Classification (Rev. 11), and EU KLEMS Industry Classification, www.rieti.go.jp

โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของฮ่องกง



4.3 การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน

ในปัจจุบันประเทศไทยมีการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมโดยใช้ระบบการจำแนกกิจกรรมการผลิตตามประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรมของประเทศไทย (Thailand Standard Industrial Classification : TSIC) ซึ่งสำนักงานสถิติแห่งชาติได้นำระบบการจัดหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจขององค์การสหประชาชาติ (INTERNATIONAL STANDARD INDUSTRIAL CLASSIFICATION OF ALL ECONOMIC ACTIVITIES, ISIC) ISIC rev. 3 มาแปลเป็นฉบับภาษาไทย โดยกระทรวงแรงงานได้เพิ่มเติมรายละเอียดในระดับ 5-digit จากระบบ ISIC rev. 3 ซึ่งโครงสร้างการจัดหมวดหมู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของระบบ TSIC แบ่งออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่ Section (Alphabet), Division (2-digit), Group (3-digit), Class (4-digit) และ Subclass (5-digit)

สำหรับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของประเทศไทยถูกจัดไว้ในหมวด I – การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคม ซึ่งครอบคลุมการขนส่งทางบกและและการขนส่งทางท่อลำเลียง (Land Transport; transport via pipeline) การขนส่งทางน้ำ (Water Transport) การขนส่งทางอากาศ (Air Transport) บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการด้านการท่องเที่ยว (Supporting and Auxiliary Transport Activities; activities of travel agencies) และการไปรษณีย์และการโทรคมนาคม (Post and Telecommunications) โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

<u>โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย</u>

หมวด I การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคม

60 การขนส่งทางบกและการขนส่งทางท่อลำเลียง

6010 การขนส่งทางรถไฟ

60100 การขนส่งทางรถไฟ

6021 การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่น ๆ ที่มีตารางเวลา

60211 การขนส่งผู้โดยสารในเขตเมืองและปริมณฑล

60212 การขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดอื่น

60213 การขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด

60214 การขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางในชนบท

60219 การขนส่งผู้โดยสารทางบกที่มีตารางเวลาซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น

6022 การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่น ๆ ที่ไม่มีตารางเวลา

60221 บริการขนส่งด้วยรถยนต์รับจ้างขนาดใหญ่

60222 บริการขนส่งด้วยรถยนต์รับจ้างขนาดเล็ก

60223 บริการขนส่งด้วยรถสามล้อเครื่องและจักรยานยนต์รับจ้าง

60229 การขนส่งผู้โดยสารทางบกที่ไม่มีตารางเวลาซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น

6023 การขนส่งสินค้าทางถนน

60230 การขนส่งสินค้าทางถนน

6030 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง

60300 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง

61 การขนส่งทางน้ำ

6110 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง

61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง

6210 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ

62100 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ

62 การขนส่งทางอากาศ

6210 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา

62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา

6220 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา

62200 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา

63 บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการด้านการท่องเที่ยว

6301 การขนถ่ายสินค้า

63010 การขนถ่ายสินค้า

6302 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า

63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า

6303 การบริการเสริมด้านการขนส่ง

63031 บริการเสริมการขนส่งทางบก

63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ

63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ

6304 ตัวแทนธุรกิจการท่องเที่ยวและผู้จัดนำเที่ยว รวมทั้งการบริการนักท่องเที่ยว ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น

6309 บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่น ๆ

63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง

63098 โลจิสติกส์

63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง

64 การไปรษณีย์และการโทรคมนาคม

6411 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ

64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ

6412 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน

64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน

6420 การโทรคมนาคม

64201 บริการถ่ายทอดกระจายเสียงทางวิทยุและโทรทัศน์

64202 บริการโทรศัพท์

64203 บริการระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่

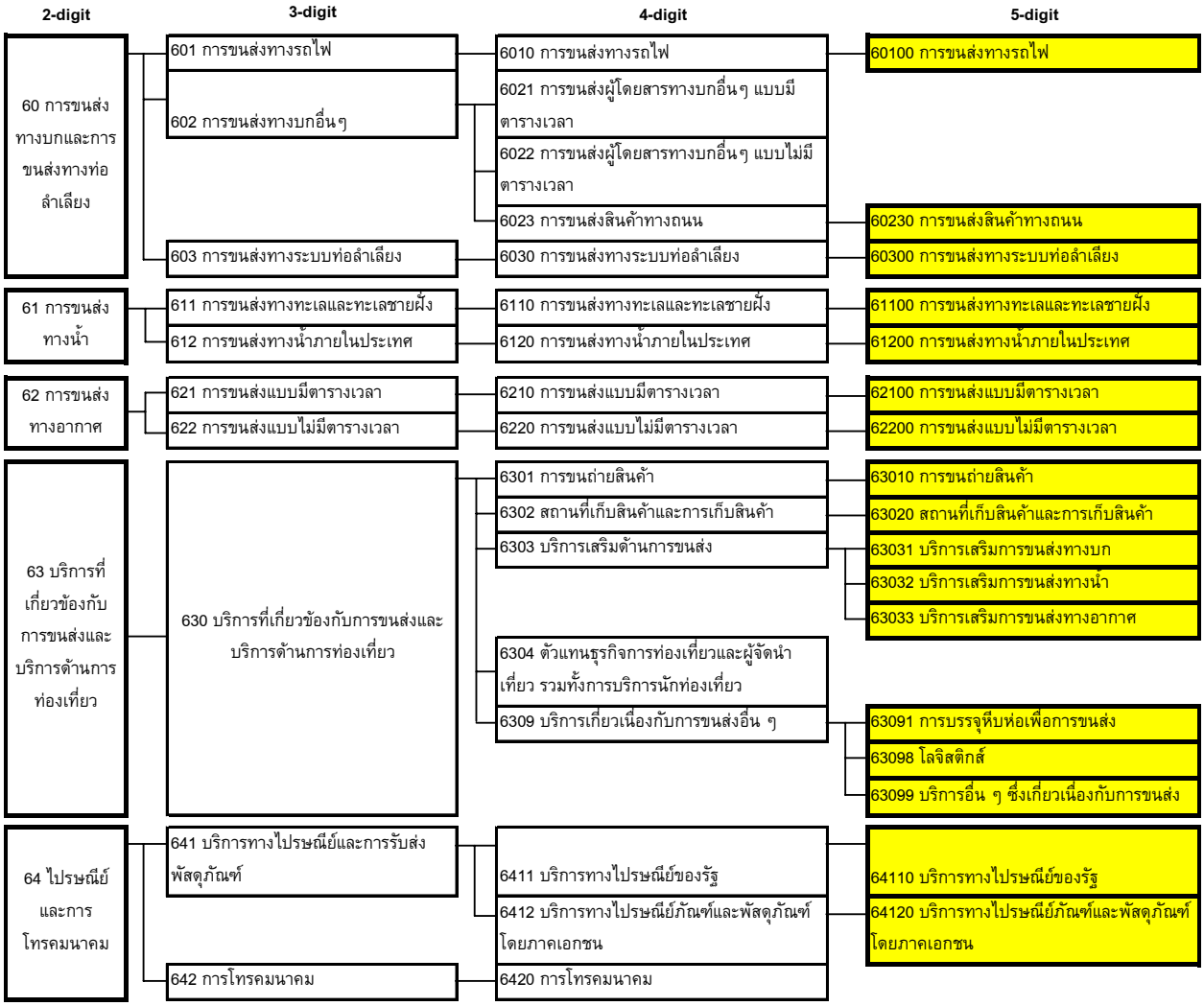
64204 บริการรายการโทรทัศน์ทางสายเคเบิล

64205 บริการถ่ายทอดสัญญาณทางดาวเทียม (โทรคมนาคมดาวเทียม)

64206 บริการระบบสื่อสารทางอินเทอร์เน็ต

ทางที่ปรึกษาได้ทำการเขียนโครงสร้างการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในลักษณะแผนภาพ Tree Diagram โดยเน้นเฉพาะกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ซึ่งโครงสร้างการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย



4.4 การเปรียบเทียบการจัดหมวดหมู่กิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศ

ทางที่ปรึกษาได้ดำเนินการเปรียบเทียบการจัดหมวดหมู่กิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศ โดยเน้นเฉพาะกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ซึ่งประกอบไปด้วย การขนส่งทางบกและทางท่อ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ บริการสนับสนุนการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า การไปรษณีย์ โดยจะทำการเปรียบเทียบกิจกรรมในลักษณะเดียวกันของประเทศต่างๆ ซึ่งทางที่ปรึกษาได้จัดทำตารางแสดงการเปรียบเทียบกิจกรรมการขนส่งทางบกและทางท่อ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ บริการสนับสนุนการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการไปรษณีย์ระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ ซึ่งประกอบไปด้วย สหราชอาณาจักร ฮ่องกง สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ญี่ปุ่น เยอรมัน โดยตารางแสดงการเปรียบเทียบมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

การขนส่งทางบกและทางท่อ

Thailand (TSIC)	United Kingdom (SIC)	Hong Kong (HKSIC)	Singapore (SSIC)	North America (NAICS)	Australia, Newzealand (ANZSIC)	Japan (JSIC)	Germany (WZ)
60 การขนส่งทางบกและการขนส่งทางท่อลำเลียง	49 Land transport and transport via pipelines		52 Land transport; transport via pipeline	48-49 Transportation and Warehousing			60 Land transport; transport via pipelines
60100 การขนส่งทางรถไฟ	49.20 Freight rail transport	711200 - Tramways and railways อยู่ในหมวด LAND PASSENGER TRANSPORT	521 Transport via Railways	482 Rail Transportation	4710 Rail Freight Transport	42 Railway Transport	60.10.0 Transport via railways
(ไม่มีการแยกระหว่างการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร)		(ไม่มีการแยกระหว่างการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร)	52101 Railroad services	482112 Short-Haul Freight Rail Transportation		(ไม่มีการแยกระหว่างการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร)	(ไม่มีการแยกระหว่างการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร)
			52102 Mass rapid transit system	482113 Mainline Freight Rail Transportation (long-haul)			
60230 การขนส่งสินค้าทางถนน	49.41 Freight transport by road	712 Land freight transport	5223 Freight transport by road	484 Truck Transportation	4610 Road Freight Transport	44 Road freight transport	60.24 Freight transport by road
		712100 - Land freight transport by goods vehicles	52231 Freight transport by road	4841 General Freight Trucking		4411 Common motor trucking, except special groupcargo motor trucking	60.24.5 Commercial freight haulage subject to permit
		712900 - Land freight transport, n.e.c.	52232 Moving services (eg delivery services, baggage transfer services, furniture moving services)	484110 General Freight Trucking, Local		4412 Special groupcargo motor trucking	60.24.6 Road haulage not subject to permit or optional
			52239 Freight transport by road nec (eg rental and leasing of lorries and trucks with operator)	484121 General Freight Trucking, Long Distance, Truck-Load		4421 Motor trucking (particularly-contracted)	
				484122 General Freight Trucking, Long Distance, Less Than Truck-Load		4431 Mini-sized vehicle freight transport	
				4842 Specialized Freight Trucking		4441 Collect-and-deliver freight transport	
				484210 Used Household and Office Goods Moving		4499 Miscellaneous road freight transport	
				484221 Bulk Liquids Trucking, Local			
				484222 Dry Bulk Materials Trucking, Local			
				484223 Forest Products Trucking, Local			
				484229 Other Specialized Freight (except Used Goods) Trucking, Local			
				484231 Bulk Liquids Trucking, Long Distance			
				484232 Dry Bulk Materials Trucking, Long Distance			
				484233 Forest Products Trucking, Long Distance			
				484239 Other Specialized Freight (except Used Goods) Trucking, Long Distance			
60300 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง	49.50 Transport via pipeline		52300 Transport via pipeline	486 Pipeline Transportation	502 Pipeline and Other Transport		60.30.0 Transport via pipelines
				486110 Pipeline Transportation of Crude Oil	5021 Pipeline Transport		
				486210 Pipeline Transportation of Natural Gas	5029 Other Transport n.e.c.		
				486910 Pipeline Transportation of Refined Petroleum Products			
				486990 All Other Pipeline Transportation			

การขนส่งทางน้ำ

Thailand (TSIC)	United Kingdom (SIC)	Hong Kong (HKSIC)	Singapore (SSIC)	North America (NAICS)	Australia, Newzealand (ANZSIC)	Japan (JSIC)	Germany (WZ)
61 การขนส่งทางน้ำ	50 Water tranport	714 Ocean and Coastal water transport/ 715 Inland water transport	53 Water tranport	483 Water transport	48 Water transport	45 Water transport	61 Water transport
(ไม่มีการแยกระหว่างการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร)					(ไม่มีการแยกระหว่างการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร)		
61100 การขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง	50.20 Sea and coastal freight water transport	714 Ocean and Coastal water transport	5310 Sea and Coastal water transport	4831 Deep sea, coastal and great lakes water transportation	4810 Water transport	4512 Oceangoing freight transport	61.10.0 Sea and coastal water transport
		714101 Ship agents and managers	53101 Shipping lines	483111 Deep sea freight transportation		4522 Coastwise freight transport	
		714102 Local representative offices of overseas shipping companies	53102 Branches of foreign shipping lines	483113 Coastal and Great Lakes Freight Transportation			
		714200 Ship owners of sea-going vessels	53109 Sea and coastal water transport nec				
		714300 Operators of sea-going vessels					
		714400 Ship owners or operator of Hong Kong-Macau vessels					
61200 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	50.40 Inland freight water transport	715 Inland water transport	5320 Inland water transport	4832 Inland water transportation		453 Inland water transport	61.2 Inland water transport
		715100 Habour ferries	53201 Barge, tugboat and sampan services	483211 Inland water freight transportation		4532 River transport	61.20.2 Inland water freight transport by shipping companies
		715200 Minor ferries	53202 Ferry services			4533 Lake or marsh transport	61.20.3 Inland water freight transport by independent barge owners
		715400 Inland water freight transport	54303 Harbour cruise services			454 Vessel and ship rental and leasing	61.20.4 Operation of river and canal ferries, transport inside harbors
			53209 Inland water transport nec			4541 Vessel rental, except coastwise ship leasing	
						4542 Coastwise ship leasing	

การขนส่งทางอากาศ

Thailand (TSIC)	United Kingdom (SIC)	Hong Kong (HKSIC)	Singapore (SSIC)	North America (NAICS)	Australia, Newzealand (ANZSIC)	Japan (JSIC)	Germany (WZ)
62 การขนส่งทางอากาศ	51 Air transport	717 Air transport	54 Air transport	481 Air transportation	49 Air and Space transport	46 Air transport	62 Air transport
62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา	51.21 Freight air transport	717101 HK based airline and helicopter companies	54001 Airlines	481110 Scheduled Air Transportation	4900 Air and Space Transport	4611 Air transport	62.10.0 Scheduled air transport
		717102 Local representative offices of overseas airline companies	54002 Branches of foreign airline (passengers)			4621 Aircraft service, except air transport	
		717200 Supporting services to air transport	54003 Branches of foreign airline (freight)				
			54009 Air transport services nec				
62200 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา				481214 Non-Scheduled Chartered Air Transportation			62.20.0 Non-scheduled air transport
				481215 Non-Scheduled Specialty Flying Services			
	51.22 Space transport						62.30.0 Space transport

สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า

Thailand (TSIC)	United Kingdom (SIC)	Hong Kong (HKSIC)	Singapore (SSIC)	North America (NAICS)	Australia, Newzealand (ANZSIC)	Japan (JSIC)	Germany (WZ)
63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า	52.1 Warehousing and storage	721 Storage	551 Storage and warehousing	4931 Warehousing and Storage	530 Warehousing and Storage Services	47 WAREHOUSING	63.12 Storage and warehousing
	52.10 Warehousing and storage	721100 Cold storage	55101 General warehousing	493110 General Warehousing and Storage	5301 Grain Storage Services	4711 Warehousing	63.12.1 Storage and warehousing (exci. Refrigerated warehouses)
	52.10/1 Operation of warehousing and storage facilities for water transport activities of division 50	721200 General cargo warehouses and other storage services	55102 Cold storage	493120 Refrigerated Warehousing and Storage	5309 Other Warehousing and Storage Services	4721 Refrigerated warehousing	63.12.2 Operation of refrigerated warehouses
	52.10/2 Operation of warehousing and storage facilities for air transport activities of division 51		55103 Storage for class cargo	493130 Farm Product Warehousing and Storage			
	52.10/3 Operation of warehousing and storage facilities for land transport activities of division 49		55104 Value added logistics providers	493190 Other Warehousing and Storage			
			55109 Other specialised storage				

การไปรษณีย์

Thailand (TSIC)	United Kingdom (SIC)	Hong Kong (HKSIC)	Singapore (SSIC)	North America (NAICS)	Australia, Newzealand (ANZSIC)	Japan (JSIC)	Germany (WZ)
64 การไปรษณีย์และการโทรคมนาคม	53 Postal and courier activities	731 COMMUNICATIONS	56 Post and courier activities	49 Postal service/ Courier and Messengers	51 Postal and Courier Pick-up and Delivery Services	78 POSTAL SERVICES, EXCEPT OTHERWISE CLASSIFIED	64 Post and telecommunications
6411 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ	53.10 Postal activities under universal services obligation	731900 - Miscellaneous communications services, n.e.c.	56010 National post activities (eg postal services)	491110 Postal Service	5101 Postal Services	781 POSTAL SERVICES	64.11.0 National post activities
6412 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน	53.20 Other postal and courier activities		56020 Courier activities other than national post activities	492110 Couriers and Express Delivery Services	5102 Courier Pick-up and Delivery Services	7811 Postal services	64.12 Courier activities other than national post activities
	53.20/1 Licensed carriers			492210 Local Messengers and Local Delivery		782 CONTRACTED POSTAL SERVICES	64.12.1 Letter mail services
	53.20/2 Unlicensed carriers					7821 Postal agency	64.12.2 Newspaper services
						7829 Miscellaneous contracted postal services	64.12.3 Parcel services
							64.12.5 Express services
							64.12.6 Courier services
							64.12.7 Other courier activities

บริการเสริมอื่นๆ

Thailand (TSIC)	United Kingdom (SIC)	Hong Kong (HKSIC)	Singapore (SSIC)	North America (NAICS)	Australia, Newzealand (ANZSIC)	Japan (JSIC)	Germany (WZ)
63031 บริการเสริมการขนส่งทางบก	52.21 Service activities incidental to land transportation	713 Supporting service to land transport	552 Supporting services to land transport	4884 Support Activities for Road Transportation	5299 Other Transport Support Services n.e.c.	485 TRANSPORT FACILITIES SERVICES	63.21 Other supporting land transport activities
	52.21/1 Operation of rail freight terminals	713100 Car parks	55201 Carpark management and operation services	488410 Motor Vehicle Towing		4851 Railway facilities services	63.21.1 Operation of car parks and garages
	52.21/9 Other services activities incidental to land transportation n.e.c.	713200 Vehicular tunnel	55209 Supporting services to land transport n.e.c	488490 Other Support Activities for Road Transportation		4852 Fixed facilities for road transport	63.21.2 Supporting land transport activities, n.e.c.
	52.24/3 Cargo handling for land transport activitiies of division 49			488210 Support Activities for Rail Transportation		4853 Terminal facilities for motor vehicles	
						4854 Terminal facilities for handling freight	
63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ	52.22 Service activities incidental to water transport	716 Supporting services to water transport	553 Supporting services to water transport	4883 Support Activities for Water Transportation	521 Water Transport Support Services	4855 Piers and docks	63.22 Other supporting water transport activities
	52.24/1 Cargo handling for water transport activitiies of division 50	716101 Haulage of container and container leasing	55310 Ship brokering services	488310 Port and Harbor Operations	5211 Stevedoring Services		63.22.1 Other supporting inland water transport activities
		716102 Container terminals	5532 Marine surveying services	488320 Marine Cargo Handling	5212 Port and Water Transport Terminal Operations		63.22.2 Operation of sea harbor facilities
		716901 Stevedoring services	55321 Classification societies	488330 Navigational Services to Shipping	5219 Other Water Transport Support Services		63.22.3 Lighterage and salvage activities
		716999 Supporting services to water transport n.e.c.	55322 Marine surveying services other than classification societies	488390 Other Support Activities for Water Transportation			63.22.4 Pilotage and lighthouse activities
			5539 Other supporting services to water transport				
			55391 Representative offices of foreign shipping lines				
			55392 Shipping agencies (freight)				
			55393 Port operation services				
			55394 Stevedoring and lighterage services				
			55395 Salvaging of distressed vessels and cargo				
			55396 Ship and boat leasing with operator (including chartering)				
			55397 Ship management services				
			55399 Other supporing services to water transport nec				

บริการเสริมอื่นๆ (ต่อ)

Thailand (TSIC)	United Kingdom (SIC)	Hong Kong (HKSIC)	Singapore (SSIC)	North America (NAICS)	Australia, Newzealand (ANZSIC)	Japan (JSIC)	Germany (WZ)
63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ	52.23 Service activities incidental to air transport		554 Supporting services to air transport	488 Support Activities for Transportation	5220 Airport Operations and Other Air Transport Support Services	4856 Airports and air fields heliports	63.23 Other supporting air transport activities
	52.24/2 Cargo handling for air transport activitiies of division 51		55401 Representative offices of foreign airlines	488111 Air Traffic Control			63.23.1 Operation of terminal facilities, airport, ground services, air-traffic control activities
			55402 Airline agencies (freight)	488119 Other Airport Operations			63.23.2 Operation of airfields
			55403 Airport operation services	488190 Other Support Activities for Air Transportation			63.23.3 Supporting air transport activities n.e.c.
			55404 Airport terminal services				
			55405 Aircraft chartering with operator				
			55409 Supporting services to air transport nec				
63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	52.29 Other transportation support activities	718 Services incidental to transport	5552 Service allied to transport of goods	4885 Freight Transportation Arrangement	529 Other Transport Support Services	4811 Port transport	63.4 Activities of other transport agencies
63098 โลจิสติกส์(Logistics)		718200 Air cargo forwarding services	55521 Freight forwarding, packing and crating services	488510 Freight Transportation Arrangement	5291 Customs Agency Services	4821 Deliver freight transport, except collect-and-deliver freight transport	63.40.1 Freight forwarding
		718300 Sea cargo forwarding services	55522 Cargo surveying services		5292 Freight Forwarding Services	4822 Forwarding agency	63.40.2 Organization of group consignments by sea
		718400 Shipbrokers	55523 Container services (excluding rental of containers)		5299 Other Transport Support Services n.e.c.	4831 Transport agencies	63.40.4 Logistics services n.e.c.
		718600 Cargo inspection, sampling and weighing services	55524 Crane services	4889 Other Support Activities for Transportation		4891 Shipping brokers	63.40.5 Activities of other transport agencies n.e.c.
			55529 Services allied to transport of goods nec.	488991 Packing and Crating		4899 Miscellaneous services incidental to transport	
			5590 Services allied to transport nec.	488999 All Other Support Activities for Transportation			
			55901 Towing services				
			55909 Other services allied to transport nec.				
63010 การขนถ่ายสินค้า	52.24 Cargo handling	จัดอยู่ในหมวดบริการเสริมการขนส่งทางน้ำ (716901 Stevedoring services)					63.11 Cargo handling
	52.24/1 Cargo handling for water transport activitiies of division 50						63.11.0 Cargo handling
	52.24/2 Cargo handling for air transport activitiies of division 51						
	52.24/3 Cargo handling for land transport activitiies of division 49						
63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง		718500 Packing and crating services				484 PACKING AND CRATING	
						4841 Packing and crating, except packing and crating for ocean transport	
						4842 Packing and crating for ocean transport	

จากการเปรียบเทียบข้อมูลการจัดหมวดหมู่กิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศทางที่ปรึกษาพบข้อสังเกตุดังต่อไปนี้

การเปรียบเทียบในระดับ 2-digit

<u>หมวดการขนส่งทางบก</u>

- ประเทศไทย อังกฤษ สิงคโปร์และเยอรมัน ไม่มีการแบ่งย่อยกิจกรรมการขนส่งทางบกในระดับ 2-digit โดยได้รวมกิจกรรมการขนส่งทางบกเอาไว้ในหมวดเดียวกัน ซึ่งประกอบไปด้วย กิจกรรมการขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง และการขนส่งทางท่อ
- ฮ่องกงแยกกิจกรรมของการขนส่งทางบกในระดับ 2-digit ออกเป็น 2 ส่วน คือ การขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ซึ่งคล้ายกับประเทศญี่ปุ่นที่แบ่งกิจกรรมการขนส่งทางบกในระดับ 2-digit ออกเป็น 3 ส่วน คือ การขนส่งผู้โดยสารทางถนน การขนส่งสินค้าทางถนน และการขนส่งทางราง
- อเมริกาแยกกิจกรรมของการขนส่งทางบกในระดับ 2-digit ออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ การลำเลียงทางท่อ การขนส่งทางรถ และการขนส่งทางราง เช่นเดียวกับออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ที่แยกกิจกรรมการขนส่งทางบกในระดับ 2-digit ออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่การขนส่งทางถนน และการขนส่งทางราง

<u>การขนส่งทางน้ำ</u>

- เกือบทุกประเทศได้รวมกิจกรรมการขนส่งทางน้ำไว้ด้วยกันเป็นกลุ่มเดียวภายใต้หมวดการขนส่งทางน้ำ ยกเว้นฮ่องกง
- ฮ่องกง แยกกิจกรรมการขนส่งทางน้ำในระดับ 2-digit ออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การขนส่งทางทะเลและการขนส่งตามชายฝั่ง ทั้งนี้เนื่องจากฮ่องกงประกอบด้วยเกาะ 3 เกาะ นอกจากนี้ ยังมีน่านน้ำติดต่อกับประเทศจีนและมาเก๊า การขนส่งทางน้ำนับได้ว่าเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญของฮ่องกง

<u>การขนส่งทางอากาศ</u>

- ทุกประเทศได้รวมกิจกรรมการขนส่งทางอากาศไว้ด้วยกันเป็นกลุ่มเดียว ภายใต้หมวดการขนส่งทางอากาศ

การบริการสนับสนุนการขนส่งและบริการคลังสินค้า

- ประเทศไทย ไม่ได้มีการระบุการบริการคลังสินค้าอย่างชัดเจน กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริการคลังสินค้าได้ถูกกำหนดเป็นกลุ่มย่อยอยู่ในหมวดบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ซึ่งแตกต่างจากประเทศอื่นๆ
- อังกฤษ สิงคโปร์และเยอรมัน มีการกำหนดคล้ายกับประเทศไทย ซึ่งได้รวมกิจกรรมบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และกิจกรรมบริการคลังสินค้าไว้ภายใต้หมวดเดียวกัน เพียงแต่ประเทศอังกฤษ สิงคโปร์และเยอรมันมีการระบุถึงการบริการคลังสินค้าไว้อย่างชัดเจน
- ฮ่องกง แยกกิจกรรมสนับสนุนการขนส่งไว้อย่างชัดเจนตามรูปแบบการขนส่ง ได้แก่ ทางบก ทางน้ำ และอื่นๆ และยังแยกการบริการคลังสินค้าออกเป็นหมวดใหญ่อีกด้วย
- อเมริกา แยกกิจกรรมสนับสนุนการขนส่งออกเป็น 3 กลุ่มย่อย ได้แก่ การท่องเที่ยว การขนส่งผู้โดยสาร และกิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ ในส่วนของบริการคลังสินค้า ก็พิจารณาแยกออกเป็นอีกหมวดหนึ่ง
- ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ และประเทศญี่ปุ่น แยกกิจกรรมสนับสนุนการขนส่งและบริการคลังสินค้าออกจากกันเป็นคนละหมวด จะต่างกันเพียงเล็กน้อยตรงที่ ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ แบ่งกิจกรรมสนับสนุนการขนส่งออกเป็นสองกลุ่มย่อย คือ บริการสนับสนุนการขนส่ง และบริการอื่นๆ ขณะที่ญี่ปุ่นได้แยกกิจกรรมคลังสินค้าออกมาจัดตั้งเป็นหมวดหลักในระดับ 2-digit เอาไว้อย่างชัดเจน

การไปรษณีย์

- ประเทศไทย สิงคโปร์และออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ จัดกิจกรรมไปรษณีย์ไว้ในลักษณะหมวดเดียวโดยอยู่ภายใต้หมวดหมู่การไปรษณีย์และการโทรคมนาคม
- ฮ่องกง แยกกิจกรรมการไปรษณีย์ออกเป็น 2 ส่วน คือ การสื่อสารและบริการสื่อสารอื่นๆ
- อเมริกาแยกพิจารณาหมวดไปรษณีย์ในระดับ 2-digit ออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ไปรษณีย์และพัสดุ

การเปรียบเทียบในระดับ 3-digit และในส่วนรายละเอียดปลีกย่อย

การขนส่งทางราง

- ประเทศไทยและเยอรมันไม่มีการกำหนดกิจกรรมย่อยของการขนส่งทางรางในระดับ 3-digit
- อังกฤษ และออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์แยกพิจารณาการขนส่งทางรางในระดับ 3-digit ออกเป็น 2 ส่วน คือ การขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า

- สิงคโปร์ได้แยกการขนส่งทางรางในระดับ 3-digit ออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ การขนส่งทางรถไฟ การบริการทางราง และการขนส่งมวลชน
- อเมริกา พิจารณากิจกรรมการขนส่งทางรางตามระยะทาง ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การขนส่งระยะใกล้และระยะไกล
- ญี่ปุ่น พิจารณากิจกรรมการขนส่งทางรางออกเป็น 8 ส่วนตามระบบขนส่ง ได้แก่ รถไฟปกติ รถไฟใต้ดิน tramway โมโนเรล เคเบิล guide-rail rope-way และรถไฟแบบอื่นๆ

<u>การขนส่งสินค้าทางบก</u>

- ประเทศไทย และออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ไม่ได้มีการแบ่งกลุ่มย่อยสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนน
- อังกฤษ แบ่งการขนส่งสินค้าทางบกออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางถนน และการบริการขนย้ายสิ่งของ
- ฮ่องกง แบ่งการขนส่งสินค้าทางบกออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกสินค้า และการขนส่งสินค้าทางบกอื่นๆ
- สิงคโปร์ แบ่งการขนส่งสินค้าทางบกออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางถนน การบริการเคลื่อนย้ายสินค้า เช่น ย้ายบ้าน และการขนส่งสินค้าทางบกอื่นๆ เช่น การให้เช่ารถบรรทุกพร้อมคนขับ
- อเมริกา แบ่งการขนส่งสินค้าทางบกออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ คือการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกทั่วไป และการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกแบบพิเศษ ซึ่งในแต่ละส่วนยังได้แยกย่อยไปอีก ดังนี้ การขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกทั่วไป แบ่งออกเป็น 2 ส่วนตามระยะทางใกล้และไกล (ไกลแบบบรรทุกเต็มคันและไม่เต็มคัน) สำหรับการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกแบบพิเศษ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ การขนส่งเครื่องใช้สำนักงานหรือเครื่องใช้ครัวเรือนในบ้านที่ใช้แล้ว การขนส่งสินค้าเฉพาะที่ยังไม่ได้ใช้ในพื้นที่ใกล้ และการขนส่งสินค้าเฉพาะที่ยังไม่ได้ใช้ในระยะไกล
- ญี่ปุ่น มีการแบ่งการขนส่งสินค้าทางบกออกเป็น 5 ส่วน ได้แก่ รถบรรทุกทั่วไป รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งสินค้าชนิดพิเศษ รถบรรทุกแบบที่ทำสัญญา รถขนาดเล็ก บริการรับและส่งสินค้า และการขนส่งสินค้าทางถนนอื่นๆ
- เยอรมัน มีการแบ่งการขนส่งสินค้าทางบกเป็น 2 ส่วน คือการขนส่งสินค้าทางธุรกิจแบบมีข้อตกลงและแบบไม่มีข้อตกลง

การลำเลียงทางท่อ

- เกือบทุกประเทศไม่มีการจำแนกกลุ่มย่อยของกิจกรรมการลำเลียงทางท่อ ยกเว้น ประเทศอเมริกาที่มีการแยกเอาไว้อย่างชัดเจน โดยแบ่งเป็นการลำเลียงน้ำมันดิบ การลำเลียงก๊าซธรรมชาติ และการลำเลียงวัตถุอื่นๆทางท่อลำเลียง
- ญี่ปุ่นและฮ่องกง ไม่มีการกำหนดหมวดหมู่การลำเลียงทางท่อ

การขนส่งทางน้ำ

- สำหรับประเทศไทย แบ่งกิจกรรมการขนส่งทางน้ำออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่ การขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง และการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ
- สำหรับอังกฤษ แบ่งการขนส่งทางน้ำออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารทางทะเล การขนส่งสินค้าทางทะเล การขนส่งผู้โดยสารตามลำน้ำภายในประเทศ และการขนส่งสินค้าตามลำน้ำภายในประเทศ
- ฮ่องกง มีแบ่งการขนส่งทางน้ำออกเป็นการขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง และการขนส่งทางลำน้ำ โดยการขนส่งทางทะเลและชายฝั่งแบ่งย่อยออกเป็น นายหน้าหรือตัวแทนเดินเรือ เจ้าของเรือบรรทุกสินค้า ผู้ดำเนินการขนส่งสินค้าทางทะเล เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินการขนส่งระหว่างฮ่องกงและมาเก๊า ส่วนการขนส่งตามลำน้ำในประเทศ แบ่งออกเป็น ท่าเรือเฟอร์รี่ เรือเฟอร์รี่ขนาดเล็ก การขนส่งผู้โดยสารทางลำน้ำอื่นๆ และการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ
- ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ แบ่งกิจกรรมการขนส่งทางน้ำออกเป็น 2 กลุ่มย่อย คือ การขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า
- เยอรมัน แบ่งกิจกรรมการขนส่งทางน้ำออกเป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ การขนส่งทางทะเลและชายฝั่งทะเล และการขนส่งทางลำน้ำ โดยในการขนส่งทางลำน้ำ ยังแยกย่อยออกไปเป็นการขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งสินค้าโดยบริษัทขนส่ง และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับเรือเฟอร์รี่ และการขนส่งภายในท่าเรือ

การขนส่งทางอากาศ

- ประเทศไทยและเยอรมันมีการแบ่งการขนส่งทางอากาศที่เหมือนกัน คือ การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา และการขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา แต่เยอรมันได้เพิ่มเติมในส่วนของการขนส่งทางอวกาศเข้าไปด้วย

- อังกฤษ แบ่งการขนส่งทางอากาศเป็น 2 ประเภทใหญ่ คือการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า โดยในส่วนของการขนส่งผู้โดยสาร ยังแบ่งออกเป็นแบบที่มีตารางเวลาและไม่มีตารางเวลา สำหรับการขนส่งสินค้า แบ่งออกเป็นการขนส่งสินค้าทางอากาศ และการขนส่งทางอวกาศ
- ฮ่องกง แบ่งการขนส่งทางอากาศเป็น 2 ประเภท คือ สายการบิน และบริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ โดยในส่วนของสายการบิน แยกเป็นบริษัทของฮ่องกงและบริษัทข้ามชาติที่เข้ามาลงทุนในฮ่องกง
- สิงคโปร์ แบ่งการขนส่งทางอากาศเป็น สายการบิน สายการบินเพื่อรับส่งผู้โดยสารของต่างประเทศ สายการบินขนส่งสินค้าของต่างประเทศ และบริการการขนส่งทางอากาศ
- อเมริกา แบ่งการขนส่งทางอากาศคล้ายประเทศไทย แต่มีรายละเอียดที่มากกว่า คือ ทั้งการขนส่งแบบมีตารางเวลาและไม่มีตารางเวลา โดยมีการแยกย่อยออกเป็นการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า
- ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ไม่มีการแบ่งกิจกรรมย่อยในหมวดการขนส่งสินค้าทางอากาศ
- ญี่ปุ่น แบ่งการขนส่งทางอากาศออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ การขนส่งทางอากาศ และ Aircraft

<u>บริการสนับสนุนการขนส่ง</u>

- ทุกประเทศจะมีการจำแนกการบริการสนับสนุนการขนส่งออกเป็น บริการสนับสนุนการขนส่งทางบก บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ บริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ และกิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ
- อังกฤษ มีกิจกรรมย่อยเพิ่มอีก 1 ประเภทที่อยู่ภายใต้บริการสนับสนุนการขนส่ง ซึ่งได้แก่ cargo handling
- ญี่ปุ่น มีกิจกรรมย่อย 6 ประเภทที่อยู่ภายใต้บริการสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การขนส่งทางท่าเรือ Freight forwarding นายหน้าขนส่ง การบรรจุหีบห่อ บริการสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการขนส่งทั้งทางราง ทางรถ ทางอากาศและอื่นๆ และกิจกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการขนส่ง

<u>บริการสนับสนุนการขนส่งทางบก</u>

- ประเทศไทย ไม่ได้จำแนกกลุ่มย่อยสำหรับกิจกรรมที่เป็นบริการเสริมการขนส่งทางบก

- อังกฤษ แบ่งกิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางบกออกเป็น 4 กลุ่มย่อย ได้แก่ บริการของท่ารับส่งสินค้าทางราง บริการของสถานีรถไฟรับส่งผู้โดยสาร การดำเนินการสถานีขนส่งผู้โดยสาร กิจกรรมสนับสนุนย่อยอื่นๆ นอกจากนี้ยังได้รวมกิจกรรมการขนถ่ายสินค้าสำหรับกิจกรรมขนส่งทางบกเอาไว้ในหมวดนี้ด้วย
- ฮ่องกง สิงคโปร์และเยอรมัน แบ่งกิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางบกคล้ายๆกัน โดยฮ่องกงแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มย่อย ได้แก่ ที่จอดรถ อุโมงค์ และบริการอื่นๆ เช่น การให้เช่ารถ ส่วนสิงคโปร์และเยอรมันแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ การบริการที่จอดรถและกิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ
- อเมริกา แบ่งกิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางบกออกเป็นกิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางถนน กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางราง

<u>บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ</u>

- ประเทศไทย อังกฤษ ไม่ได้จำแนกกลุ่มย่อยสำหรับกิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ
- ฮ่องกง มีกิจกรรมย่อย 2 ประเภทที่อยู่ภายใต้บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ กิจกรรมที่เกี่ยวกับการขนย้ายหรือการให้เช่าคอนเทนเนอร์ และกิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ
- สิงคโปร์ มีกิจกรรมย่อย 3 ประเภทที่อยู่ภายใต้บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ บริการนายหน้าเดินเรือ บริการสำรวจลำน้ำ และบริการสนับสนุนอื่นๆ นอกเหนือจากที่กล่าวมา เช่น การกู้เรือ บริการให้คำปรึกษาและบริหารการเดินเรือ บริการท่าเรือ เป็นต้น
- อเมริกา มีกิจกรรมย่อย 4 ประเภทอยู่ภายใต้บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ การดำเนินการท่าเรือ การขนถ่ายสินค้าทางเรือ บริการนำร่อง และบริการอื่นๆนอกเหนือจากที่ได้กล่าวมา
- ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ มีกิจกรรมย่อย 3 ประเภทที่อยู่ภายใต้บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ บริการขนย้ายสินค้า การดำเนินการเกี่ยวกับท่าเรือ และบริการสนับสนุนอื่นๆ
- เยอรมัน มีกิจกรรมย่อย 4 ประเภทที่อยู่ภายใต้บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งตามลำน้ำ กับท่าเรือทะเล กิจกรรมเกี่ยวกับการกู้เรือ และกิจกรรมการนำร่อง

<u>บริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ</u>

- ประเทศไทย อังกฤษ และออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ไม่ได้จำแนกกลุ่มย่อยสำหรับกิจกรรมที่เป็นบริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ

- สิงคโปร์ มีกิจกรรมย่อย 6 ประเภทที่อยู่ภายใต้บริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ ตัวแทนสายการบินต่างชาติ ตัวแทนสายการบินขนส่งสินค้า บริการเกี่ยวกับการบิน การดำเนินการท่าอากาศยาน การเช่าเหมาลำ และกิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ
- อเมริกา มีกิจกรรมย่อย 2 ประเภทที่อยู่ภายใต้บริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ การดำเนินการท่าอากาศยาน และบริการอื่นๆ
- เยอรมัน มีกิจกรรมย่อย 3 ประเภทที่อยู่ภายใต้บริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ การดำเนินการเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก การดำเนินการเกี่ยวกับ air field และกิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ

<u>บริการสนับสนุนอื่นๆ</u>

- ประเทศไทย แบ่งกิจกรรมย่อย 3 ประเภทที่อยู่ภายใต้บริการสนับสนุนอื่นๆ ได้แก่ การบรรจุหีบห่อ โลจิสติกส์ และบริการสนับสนุนอื่นๆ
- อังกฤษ ไม่ได้แบ่งกิจกรรมย่อยที่อยู่ภายใต้บริการสนับสนุนอื่นๆ
- ฮ่องกง มีกิจกรรมย่อย 6 ประเภทที่อยู่ภายใต้บริการสนับสนุนอื่นๆ ได้แก่ ตัวแทนขายตั๋วเครื่องบินและตัวแทนนำเที่ยว บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางทะเล นายหน้าสายเรือ บริการบรรจุหีบห่อ บริการชั่งน้ำหนักและตรวจสอบสินค้า
- อเมริกา มีกิจกรรมย่อย 2 ประเภทที่อยู่ภายใต้บริการสนับสนุนอื่นๆ ได้แก่ การบรรจุหีบห่อ และบริการสนับสนุนอื่นๆ
- ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ มีกิจกรรมย่อย 3 ประเภทที่อยู่ภายใต้บริการสนับสนุนอื่นๆ ได้แก่ บริการเกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร บริการ Freight Forwarding และบริการสนับสนุนอื่นๆ

<u>การบริการสถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า</u>

- ประเทศไทย จัดให้กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริการสถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า เป็นกลุ่มย่อยอยู่ในหมวดของกิจกรรมบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการด้านท่องเที่ยว
- ประเทศอังกฤษ แบ่งกิจกรรมการบริการคลังสินค้าออกไปตามรูปแบบการขนส่ง ได้แก่ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางบก
- ฮ่องกงและญี่ปุ่น แบ่งกิจกรรมการบริการคลังสินค้าออกเป็น 2 ประเภทตามชนิดคลังสินค้า ซึ่งได้แก่ ห้องเย็น และคลังสินค้าทั่วไป

- สิงคโปร์ แบ่งกิจกรรมการบริการคลังสินค้าออกเป็น 5 ประเภท คือ คลังสินค้าทั่วไป ห้องเย็น คลังสินค้าสำหรับสินค้าพิเศษ ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ และคลังสินค้าแบบอื่นๆ
- อเมริกา แบ่งกิจกรรมการบริการคลังสินค้าออกเป็น 4 ประเภท คือ คลังสินค้าทั่วไป ห้องเย็น คลังสินค้าสำหรับผลิตภัณฑ์การเกษตร และคลังสินค้าแบบอื่นๆ
- ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ แบ่งกิจกรรมการบริการคลังสินค้าออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ คลังสินค้าเพื่อการเกษตร และคลังสำหรับสินค้าอื่นๆที่ไม่ใช่ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร
- เยอรมัน แบ่งกิจกรรมการบริการคลังสินค้าออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ การขนถ่ายสินค้า และการจัดเก็บสินค้า ซึ่งในส่วนของการจัดเก็บสินค้า แบ่งออกเป็นคลังสินค้าทั่วไปและห้องเย็น

<u>การไปรษณีย์</u>

- ประเทศไทย อังกฤษ สิงคโปร์ แบ่งกิจกรรมการไปรษณีย์ออกเป็น 2 กลุ่ม คือไปรษณีย์ของรัฐและไปรษณีย์ของเอกชน
- อเมริกา แบ่งกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการไปรษณีย์ตามประเภทของสินค้า คือ บริการส่งจดหมายและบริการส่งพัสดุ โดยในส่วนของการส่งพัสดุ ยังได้แยกย่อยตามรูปแบบการส่งอีก ได้แก่ การส่งในประเทศ และการส่งไปยังต่างประเทศ
- ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ แบ่งกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการไปรษณีย์ตามประเภทสินค้า คือ Postal services และแบบ Pick-up & Delivery services
- เยอรมัน แบ่งกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการไปรษณีย์ออกเป็นไปรษณีย์ของรัฐ และไปรษณีย์ที่ไม่ใช่ของรัฐ ซึ่งจำแนกออกตามชนิดของสิ่งของที่ส่ง เช่น จดหมาย หนังสือพิมพ์ พัสดุ เป็นต้น

ความแตกต่างระหว่างระบบการจำแนกหมวดหมู่ของประเทศไทยกับต่างประเทศ

จากการเปรียบเทียบการแบ่งหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศ พบว่าการจำแนกหมวดหมู่ของประเทศไทยมีความคล้ายคลึงกับการจำแนกหมวดหมู่ของประเทศสหราชอาณาจักร เยอรมัน และสิงคโปร์ เฉพาะในส่วนที่เป็น 2 Digit เท่านั้น ในการจำแนกหมวดหมู่ที่ลึกลงไปกว่า 2 Digit จะมีความแตกต่างกันตามลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจและมิติในการจำแนกซึ่งแต่ละประเทศมีความแตกต่างกันไป ทั้งนี้ถึงแม้ลักษณะการจำแนกหมวดหมู่จะมีความแตกต่างกัน แต่โดยใจความและความหมายของหมวดหมู่ที่แบ่งออกมามีความแตกต่างกันไม่มากนัก ซึ่งในหมวดหมู่ที่มีความแตกต่างและส่วนที่มีความเหมาะสมสำหรับการนำมาประยุกต์ใช้ในการจัดหมวดหมู่ของประเทศไทยสามารถแสดงได้ดังนี้

ความแตกต่างของระบบการจำแนกหมวดหมู่ระหว่างไทยและสหราชอาณาจักร

จากการเปรียบเทียบการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและสหราชอาณาจักรพบว่ามีจุดที่แตกต่างกันดังต่อไปนี้

ลำดับที่	หมวดหมู่ที่ประเทศไทยไม่มี	เลขหมวด
1	การขนส่งผู้โดยสารทางราง	49.10
2	การขนส่งสินค้าทางราง	49.20
3	บริการ removal	49.42
4	การขนส่งผู้โดยสารทางทะเลและชายฝั่ง	50.10
5	การขนส่งสินค้าทางทะเลและชายฝั่ง	50.20
6	การขนส่งผู้โดยสารทางลำน้ำ	50.30
7	การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ	50.40
8	การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบมีตารางเวลา	51.10/1
9	การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบไม่มีตารางเวลา	51.10/2
10	การขนส่งทางอวกาศ	51.22
11	คลังสินค้าสำหรับการขนส่งทางน้ำ	52.10/1
12	คลังสินค้าสำหรับการขนส่งอากาศ	52.10/2
13	คลังสินค้าสำหรับการขนส่งทางบก	52.10/3
14	Operation of rail freight terminal	52.21/1
15	กิจกรรมสนับสนุนย่อยอื่นๆสำหรับการขนส่งทางบก	52.21/9
16	Licensed Carriers	53.20/1
17	Unlicensed Carriers	53.20/2
18	การขนถ่ายสินค้าสำหรับการขนส่งมาทางน้ำ	52.24/1
19	การขนถ่ายสินค้าสำหรับการขนส่งมาทางอากาศ	52.24/2
20	การขนถ่ายสินค้าสำหรับการขนส่งมาทางบก	52.24/3

ทางที่ปรึกษาได้พิจารณาถึงความแตกต่างของระบบการจำแนกหมวดหมู่ระหว่างไทยและสหราชอาณาจักร ซึ่งทางที่ปรึกษาเห็นว่าการแบ่งหมวดหมู่ของสหราชอาณาจักรที่มีความเหมาะสมกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทยประกอบไปด้วยหมวดหมู่ดังต่อไปนี้

หมวดที่มีความเหมาะสมกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

- ❑ **การขนส่งผู้โดยสารทางราง**
- ❑ **การขนส่งสินค้าทางราง**
- ❑ **การขนส่งผู้โดยสารทางทะเลและชายฝั่ง**
- ❑ **การขนส่งสินค้าทางทะเลและชายฝั่ง**
- ❑ **การขนส่งผู้โดยสารทางลำน้ำ**
- ❑ **การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ**

ความแตกต่างของระบบการจำแนกหมวดหมู่ระหว่างไทยและเยอรมัน

จากการเปรียบเทียบการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและเยอรมันพบว่ามีจุดที่แตกต่างกันดังต่อไปนี้

ลำดับที่	หมวดหมู่ที่ประเทศไทยไม่มี	เลขหมวด
1	Commercial freight haulage subject to permit	60.24.5
2	Road haulage not subject to permit or optional	60.24.6
3	การขนส่งผู้โดยสารทางลำน้ำ	61.20.1
4	การขนส่งสินค้าทางลำน้ำโดยบริษัทขนส่ง	61.20.2
5	การขนส่งสินค้าทางลำน้ำโดย independent barge owners	61.20.3
6	Operation of river and canal ferries, transport inside harbors	61.20.4
7	Operation of refrigerated warehouses	63.12.2
8	Operation of car parks and garages	63.21.1
9	Other supporting inland water transport activities	63.22.1
10	Operation of sea harbor facilities	63.22.2
11	Lighterage and salvage activities	63.22.3
12	Pilotage and lighthouse activities	63.22.4
13	Operation of terminal facilities, airport, ground services, air-traffic control activities	63.23.1
14	Operation of airfields	63.23.2
15	Freight forwarding	63.40.1
16	Organization of group consignments by sea	63.40.2
17	Logistics services n.e.c.	63.40.4
18	Activities of other transport agencies n.e.c.	63.40.5

ทางที่ปรึกษาได้พิจารณาถึงความแตกต่างของระบบการจำแนกหมวดหมู่ระหว่างไทยและเยอรมัน ซึ่งทางที่ปรึกษาเห็นว่าการแบ่งหมวดหมู่ของเยอรมันที่มีความเหมาะสมกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทยประกอบไปด้วยหมวดหมู่ดังต่อไปนี้

หมวดที่มีความเหมาะสมกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

- **การขนส่งผู้โดยสารทางลำน้ำ**
- **การขนส่งสินค้าทางลำน้ำโดยบริษัทขนส่ง**
- **Operation of refrigerated warehouses**
- **Freight forwarding**
- **Logistics services n.e.c**

ความแตกต่างของระบบการจำแนกหมวดหมู่ระหว่างไทยและญี่ปุ่น

จากการเปรียบเทียบการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและญี่ปุ่น พบว่ามีจุดที่แตกต่างกันดังต่อไปนี้

ลำดับที่	หมวดหมู่ที่ประเทศไทยไม่มี	เลขหมวด
1	Common motor trucking	4411
2	special groupcargo motor trucking	4412
3	Motor trucking	4421
4	การขนส่งสินค้าโดยรถขนาดเล็ก	4431
5	Collect and Deliver Freight Transport	4441
6	การขนส่งผู้โดยสารทางมหาสมุทร	4511
7	การขนส่งสินค้าทางมหาสมุทร	4512
8	การขนส่งผู้โดยสารทางชายฝั่ง	4521
9	การขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง	4522
10	Lake or marsh transport	4533
11	ห้องเย็น	4721
12	การขนส่งทางท่าเรือ	4811
13	Deliver freight transport	4821
14	Forwarding agency	4822
15	Transport Agencies	4831
16	สิ่งอำนวยความสะดวกทางราง	4851
17	Fixed facilities for road transport	4852
18	Terminal facilities for motor vehicles	4853
19	Terminal facilities for handling freight	4854
20	Piers and docks	4555

ทางที่ปรึกษาได้พิจารณาถึงความแตกต่างของระบบการจำแนกหมวดหมู่ระหว่างไทยและญี่ปุ่น ซึ่งทางที่ปรึกษาเห็นว่าการแบ่งหมวดหมู่ของญี่ปุ่นที่มีความเหมาะสมกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทยประกอบไปด้วยหมวดหมู่ดังต่อไปนี้

หมวดที่มีความเหมาะสมกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

- **การขนส่งผู้โดยสารทางทะเลและทะเลชายฝั่ง**
- **การขนส่งสินค้าทางทะเลและทะเลชายฝั่ง**
- **ห้องเย็น**
- **Forwarding agency**

ความแตกต่างของระบบการจำแนกหมวดหมู่ระหว่างไทยและออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์

จากการเปรียบเทียบการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์พบว่ามีจุดที่แตกต่างกันดังต่อไปนี้

ลำดับที่	หมวดหมู่ที่ประเทศไทยไม่มี	เลขหมวด
1	การขนส่งสินค้าทางราง	4710
2	การขนส่งผู้โดยสารทางราง	4720
3	Stevedoring services	5211
4	Port and Water transport terminal operations	5212
5	บริการศุลกากร	5291
6	Freight Forwarding Services	5292
7	บริการจัดเก็บสินค้าประเภทข้าวและเมล็ดพืช	5301
8	บริการจัดเก็บสินค้าอื่นๆที่ไม่ใช่ข้าวและเมล็ดพืช	5309

ทางที่ปรึกษาได้พิจารณาถึงความแตกต่างของระบบการจำแนกหมวดหมู่ระหว่างไทยและออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ซึ่งทางที่ปรึกษาเห็นว่าการแบ่งหมวดหมู่ของออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ที่มีความเหมาะสมกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทยประกอบไปด้วยหมวดหมู่ดังต่อไปนี้

หมวดที่มีความเหมาะสมกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

- **การขนส่งสินค้าทางราง**
- **การขนส่งผู้โดยสารทางราง**
- **บริการศุลกากร**
- **Freight Forwarding Services**
- **บริการจัดเก็บสินค้าประเภทข้าวและเมล็ดพืช**
- **บริการจัดเก็บสินค้าอื่นๆที่ไม่ใช่ข้าวและเมล็ดพืช**

ความแตกต่างของระบบการจำแนกหมวดหมู่ระหว่างไทยและฮ่องกง

จากการเปรียบเทียบการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและฮ่องกง พบว่ามีจุดที่แตกต่างกันดังต่อไปนี้

ลำดับที่	หมวดหมู่ที่ประเทศไทยไม่มี	เลขหมวด
1	สถานที่จอดรถ	713100
2	ตัวแทนและผู้จัดการสายเรือ	7141
3	เจ้าของเรือบรรทุกสินค้า	7142
4	ผู้ดำเนินการขนส่งสินค้าทางทะเล	7143
5	เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินการขนส่งระหว่างฮ่องกงมาเก๊า	7144
6	การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ	715400
7	บริการลากตู้คอนเทนเนอร์ บริการให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์	716101
8	สถานีตู้คอนเทนเนอร์	716102
9	Stevedoring service	716901
10	สายการบิน	7171
11	บริการชั่งน้ำหนัก สุ่มตัวอย่างและตรวจสอบสินค้า	718600
12	ห้องเย็น	721100

ทางที่ปรึกษาได้พิจารณาถึงความแตกต่างของระบบการจำแนกหมวดหมู่ระหว่างไทยและฮ่องกง ซึ่งทางที่ปรึกษาเห็นว่าการแบ่งหมวดหมู่ของฮ่องกงที่มีความเหมาะสมกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทยประกอบไปด้วยหมวดหมู่ดังต่อไปนี้

หมวดที่มีความเหมาะสมกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

- ❑ **การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ**
- ❑ **ห้องเย็น**

ความแตกต่างของระบบการจำแนกหมวดหมู่ระหว่างไทยและสิงคโปร์

จากการเปรียบเทียบการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและสิงคโปร์พบว่ามีจุดที่แตกต่างกันดังต่อไปนี้

ลำดับที่	หมวดหมู่ที่ประเทศไทยไม่มี	เลขหมวด
1	การบริการขนย้าย	52232
2	Shipping lines	53101
3	Branches of foreign shipping lines	53102
4	Sight-seeing cruise services	53103
5	Sea and coastal water transport nec	53109
6	Barge, tugboat and sampan services	53201
7	Ferry services	53202
8	Harbour cruise services	53203
9	Branched of foreign airline (freight)	54003
10	ห้องเย็น	55102
11	Storage for class cargo	55103
12	Value added logistics providers	55104
13	Other specialized storage	55109
14	Carpark management and operation services	55201
15	บริการตัวแทนสายเดินเรือ	55310
16	Classification societies	55321
17	Marine surveying services other than classification societies	55322
18	Representative offices of foreign shipping lines	55391
19	Shipping agencies (freight)	55392
20	Port operation services	55393
21	Stevedoring and lighterage services	55394
22	Salvaging of distressed vessels and cargo	55395
23	Ship and boat leasing with operator (including chartering)	55396
24	Ship management services	55397
25	Representative offices of foreign airlines	55401
26	Airline agencies (freight)	55402
27	Airport operation services	55403
28	Airport terminal services	55404
29	Aircraft chartering with operator	55405
30	Freight forwarding, packing and crating services	55521
31	Cargo surveying services	55522
32	Container services (excluding rental of containers)	55523
33	Crane services	55524
34	Towing services	55901

ทางที่ปรึกษาได้พิจารณาถึงความแตกต่างของระบบการจำแนกหมวดหมู่ระหว่างไทยและสิงคโปร์ ซึ่งทางที่ปรึกษาเห็นว่าการแบ่งหมวดหมู่ของสิงคโปร์ที่มีความเหมาะสมกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทยประกอบไปด้วยหมวดหมู่ดังต่อไปนี้

หมวดที่มีความเหมาะสมกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

- **ห้องเย็น**
- **Value added logistics providers**
- **Freight forwarding**

ความแตกต่างของระบบการจำแนกหมวดหมู่ระหว่างไทยและสหรัฐอเมริกา

จากการเปรียบเทียบการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและสหรัฐอเมริกาพบว่ามีจุดที่แตกต่างกันดังต่อไปนี้

ลำดับที่	หมวดหมู่ที่ประเทศไทยไม่มี	เลขหมวด
1	การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบมีตารางเวลา	481111
2	การขนส่งสินค้าทางอากาศแบบมีตารางเวลา	481112
3	การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศตามสัญญาเช่าแบบไม่มีตารางเวลา	481211
4	การขนส่งสินค้าทางอากาศตามสัญญาเช่าแบบไม่มีตารางเวลา	481212
5	Line-Haul Railroad	482111
6	การขนส่งทางรางระยะสั้น	482112
7	การขนส่งสินค้าทางทะเล	483111
8	การขนส่งผู้โดยสารทางทะเล	483112
9	การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเลและทะเลสาบ	483113
10	การขนส่งผู้โดยสารทางชายฝั่งทะเลและทะเลสาบ	483114
11	การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ	483211
12	การขนส่งผู้โดยสารทางลำน้ำ	483212
13	การขนส่งสินค้าทั่วไปโดยรถบรรทุก	4841
14	การขนส่งสินค้าเฉพาะโดยรถบรรทุก	4842
15	การขนส่ง Crude Oil ทางท่อ	486110
16	การขนส่งแก๊สธรรมชาติทางท่อ	486210
17	การขนส่งทางท่ออื่นๆ	4869
18	การดำเนินการท่าอากาศยาน	48811
19	กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางราง	48821
20	การดำเนินการท่าเรือ	488310
21	การขนถ่ายสินค้าทางเรือ	488320
22	บริการนำร่องสำหรับเรือ	488330
23	Motor Vehicle Towing	488410
24	Freight Transportation Arrangement	488510
25	การบริหารคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าทั่วไป	493110
26	การบริหารคลังสินค้าห้องเย็น	493120
27	การบริหารคลังสินค้า Farm Product	493130

ทางที่ปรึกษาได้พิจารณาถึงความแตกต่างของระบบการจำแนกหมวดหมู่ระหว่างไทยและสหรัฐอเมริกา ซึ่งทางที่ปรึกษาเห็นว่าการแบ่งหมวดหมู่ของสหรัฐอเมริกาที่มีความเหมาะสมกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศไทยประกอบไปด้วยหมวดหมู่ดังต่อไปนี้

หมวดที่มีความเหมาะสมกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

- ❑ **การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบมีตารางเวลา**
- ❑ **การขนส่งสินค้าทางอากาศแบบมีตารางเวลา**
- ❑ **การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศตามสัญญาเช่าแบบไม่มีตารางเวลา**
- ❑ **การขนส่งสินค้าทางอากาศตามสัญญาเช่าแบบไม่มีตารางเวลา**
- ❑ **การขนส่งสินค้าทางทะเลและทะเลชายฝั่ง**
- ❑ **การขนส่งผู้โดยสารทางทะเลและทะเลชายฝั่ง**
- ❑ **การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ**
- ❑ **การขนส่งผู้โดยสารทางลำน้ำ**
- ❑ **การขนส่ง Crude Oil ทางท่อ**
- ❑ **การขนส่งแก๊สธรรมชาติทางท่อ**
- ❑ **การบริหารคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าทั่วไป**
- ❑ **การบริหารคลังสินค้าห้องเย็น**
- ❑ **การบริหารคลังสินค้า Farm Product**

4.5 การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย

จากการศึกษาและเปรียบเทียบหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยกับประเทศอื่นๆ พบว่าหมวดหมู่ที่กำหนดใช้อยู่ในประเทศไทย ณ ปัจจุบัน มีโครงสร้างที่ยังไม่รองรับพัฒนาการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นในประเทศไทยอยู่หลายประการ ไม่ว่าจะเป็น 1) หมวดหมู่ที่ประเทศไทยใช้อยู่ในปัจจุบันจะใช้ถึง 5 digit เช่นเดียวกับประเทศเยอรมัน สหราชอาณาจักรและ สิงคโปร์ ขณะที่ประเทศญี่ปุ่น และออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ ใช้ 4 digit และประเทศสหรัฐอเมริกาและฮ่องกงใช้ 6 digit, 2) หมวดหมู่ที่ประเทศไทยใช้อยู่ในปัจจุบันจะเริ่มต้นด้วยการแบ่งอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็น 5 กลุ่มหลักๆ เริ่มต้นด้วยรหัส 60 ถึง 64 ซึ่งมีลักษณะการแบ่งคล้ายคลึงกับประเทศเยอรมัน สหราชอาณาจักรและสิงคโปร์ แต่แตกต่างจากประเทศอื่นๆที่เหลือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศญี่ปุ่น ออสเตรเลียและฮ่องกง, 3) หมวดหมู่ที่ประเทศไทยใช้อยู่ในปัจจุบันขาดการจำแนกการขนส่งระหว่างผู้โดยสารและสินค้าในเกือบทุกโหมดการขนส่ง, และ 4) บางหมวดหมู่ที่ประเทศไทยใช้อยู่ในปัจจุบันขาดการจำแนกรายสาขาที่สะท้อนถึงสภาพการดำเนินการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย ณ ปัจจุบัน

จากข้อมูลการศึกษาเปรียบเทียบหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในต่างประเทศกับหมวดหมู่ของประเทศไทย ณ ปัจจุบัน ทางที่ปรึกษาเห็นควรเสนอโครงสร้างหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยดังต่อไปนี้

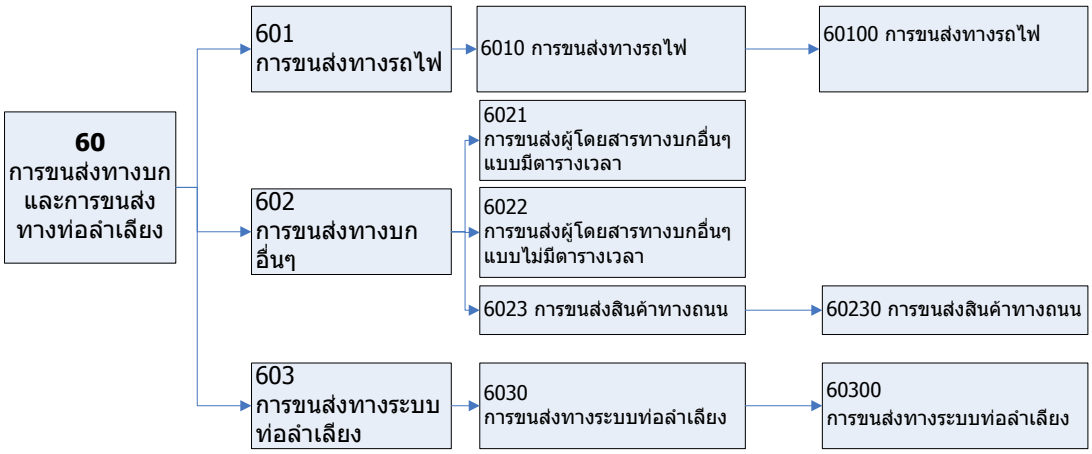
หมวด 60 การขนส่งทางบกและการขนส่งทางท่อลำเลียง

จากการเปรียบเทียบการจัดหมวดหมู่กิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศในหมวดหมู่การขนส่งทางบกและการขนส่งทางท่อลำเลียงในหัวข้อที่ 6.2 นั้น เพื่อให้มีความเหมาะสมกับลักษณะการดำเนินธุรกิจในประเทศไทยและเพื่อความสะดวกในการรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรให้มีการแบ่งหมวดหมู่ใหม่ในรายสาขาต่อไปนี้

- 6010 การขนส่งทางรถไฟ จากเดิมที่แบ่งออกเป็นหมวดหมู่ 60100 การขนส่งทางรถไฟเพียงหมวดหมู่เดียว โดยเห็นสมควรให้แบ่งออกระหว่างการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า เหมือนกับประเทศสหราชอาณาจักรและออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ โดยแบ่งออกเป็น 60101 การขนส่งผู้โดยสารทางราง และ 60102 การขนส่งสินค้าทางราง
- 6030 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง จากเดิมที่แบ่งออกเป็นหมวดหมู่ 60300 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียงเพียงหมวดหมู่เดียว โดยเห็นสมควรให้แบ่งออกเป็น 60301 การขนส่ง Crude Oil ทางระบบท่อลำเลียง และ 60302 การขนส่ง Natural Gas ทางระบบท่อลำเลียง เหมือนกับประเทศสหรัฐอเมริกา

ทั้งนี้สามารถแสดงการเปรียบเทียบการแบ่งหมวดหมู่ในแบบเดิมและแบบใหม่ได้ดังต่อไปนี้

60 แบบเก่า



60 แบบใหม่

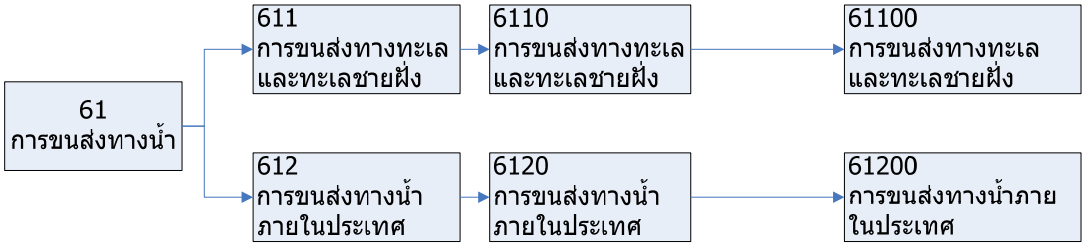
หมวด 61 การขนส่งทางน้ำ

จากการเปรียบเทียบการจัดหมวดหมู่กิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศในหมวดหมู่การขนส่งทางน้ำในหัวข้อที่ 6.2 นั้น เพื่อให้มีความเหมาะสมกับลักษณะการดำเนินธุรกิจในประเทศไทยและเพื่อความสะดวกในการรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรให้มีการแบ่งหมวดหมู่ใหม่ในรายสาขาต่อไปนี้

- 6110 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง จากเดิมที่แบ่งออกเป็นหมวดหมู่ 61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่งเพียงหมวดหมู่เดียว โดยเห็นสมควรให้แบ่งออกระหว่างการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าเหมือนกับประเทศสหราชอาณาจักร ญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกา โดยแบ่งออกเป็น 61101 การขนส่งผู้โดยสารทางทะเลและทะเลชายฝั่ง และ 61102 การขนส่งสินค้าทางทะเลและทะเลชายฝั่ง
- 6120 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ จากเดิมที่แบ่งออกเป็นหมวดหมู่ 61200 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศเพียงหมวดหมู่เดียว โดยเห็นสมควรให้แบ่งออกระหว่างการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าเหมือนกับประเทศสหราชอาณาจักร เยอรมัน ฮ่องกงและสหรัฐอเมริกา โดยเห็นสมควรให้แบ่งออกเป็น 61201 การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำภายในประเทศ และ 61202 การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ

ทั้งนี้สามารถแสดงการเปรียบเทียบการแบ่งหมวดหมู่ในแบบเดิมและแบบใหม่ได้ดังต่อไปนี้

61 แบบเก่า



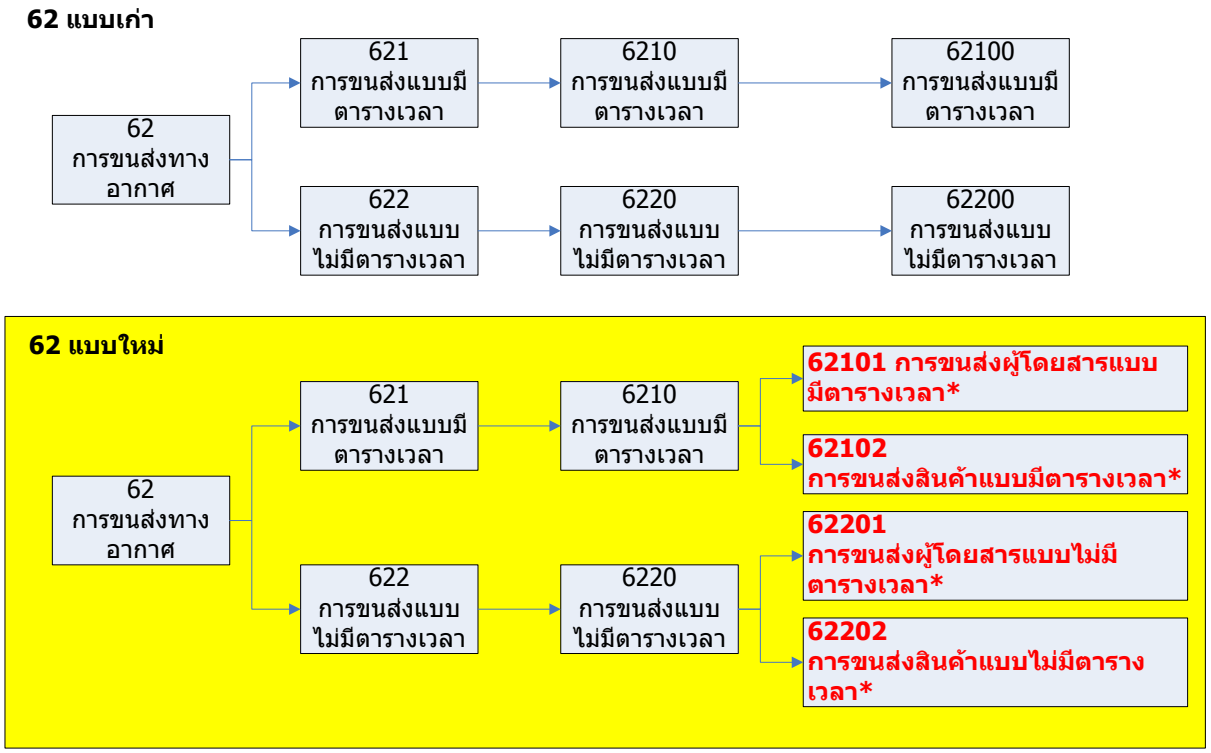
61 แบบใหม่

หมวด 62 การขนส่งทางอากาศ

จากการเปรียบเทียบการจัดหมวดหมู่กิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศในหมวดหมู่การขนส่งทางอากาศในหัวข้อที่ 6.2 นั้น เพื่อให้มีความเหมาะสมกับลักษณะการดำเนินธุรกิจในประเทศไทยและเพื่อความสะดวกในการรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรให้มีการแบ่งหมวดหมู่ใหม่ในรายสาขาต่อไปนี้

- 6210 การขนส่งแบบมีตารางเวลา จากเดิมที่แบ่งออกเป็นหมวดหมู่ 62100 การขนส่งแบบมีตารางเวลาเพียงหมวดหมู่เดียว โดยเห็นสมควรให้แบ่งออกระหว่างการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าเหมือนกับประเทศสหรัฐอเมริกา โดยแบ่งออกเป็น 62101 การขนส่งผู้โดยสารแบบมีตารางเวลา และ 62102 การขนส่งสินค้าแบบมีตารางเวลา
- 6210 การขนส่งแบบมีตารางเวลา จากเดิมที่แบ่งออกเป็นหมวดหมู่ 62100 การขนส่งแบบมีตารางเวลาเพียงหมวดหมู่เดียว โดยเห็นสมควรให้แบ่งออกระหว่างการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าเหมือนกับประเทศสหรัฐอเมริกา โดยเห็นสมควรให้แบ่งออกเป็น 62201 การขนส่งผู้โดยสารแบบไม่มีตารางเวลา และ 62202 การขนส่งสินค้าแบบไม่มีตารางเวลา

ทั้งนี้สามารถแสดงการเปรียบเทียบการแบ่งหมวดหมู่ในแบบเดิมและแบบใหม่ได้ดังต่อไปนี้



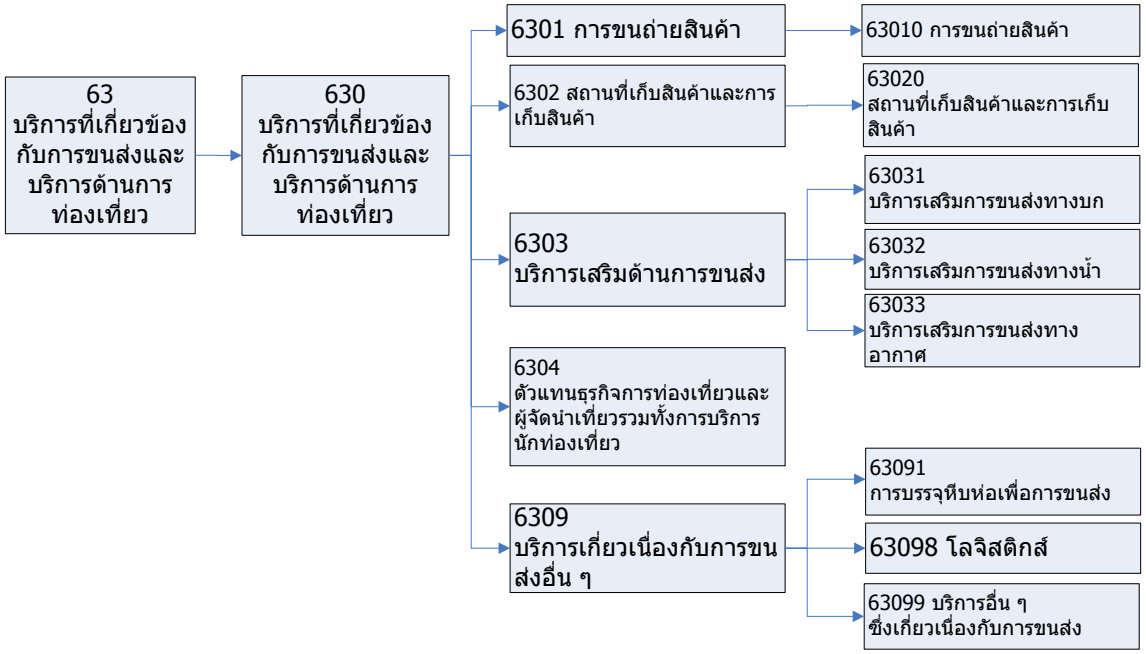
หมวด 63 บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการด้านการท่องเที่ยว

จากการเปรียบเทียบการจัดหมวดหมู่กิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศในหมวดหมู่บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการด้านการท่องเที่ยวในหัวข้อที่ 6.2 นั้น เพื่อให้มีความเหมาะสมกับลักษณะการดำเนินธุรกิจในประเทศไทยและเพื่อความสะดวกในการรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรให้มีการแบ่งหมวดหมู่ใหม่ในรายสาขาต่อไปนี้

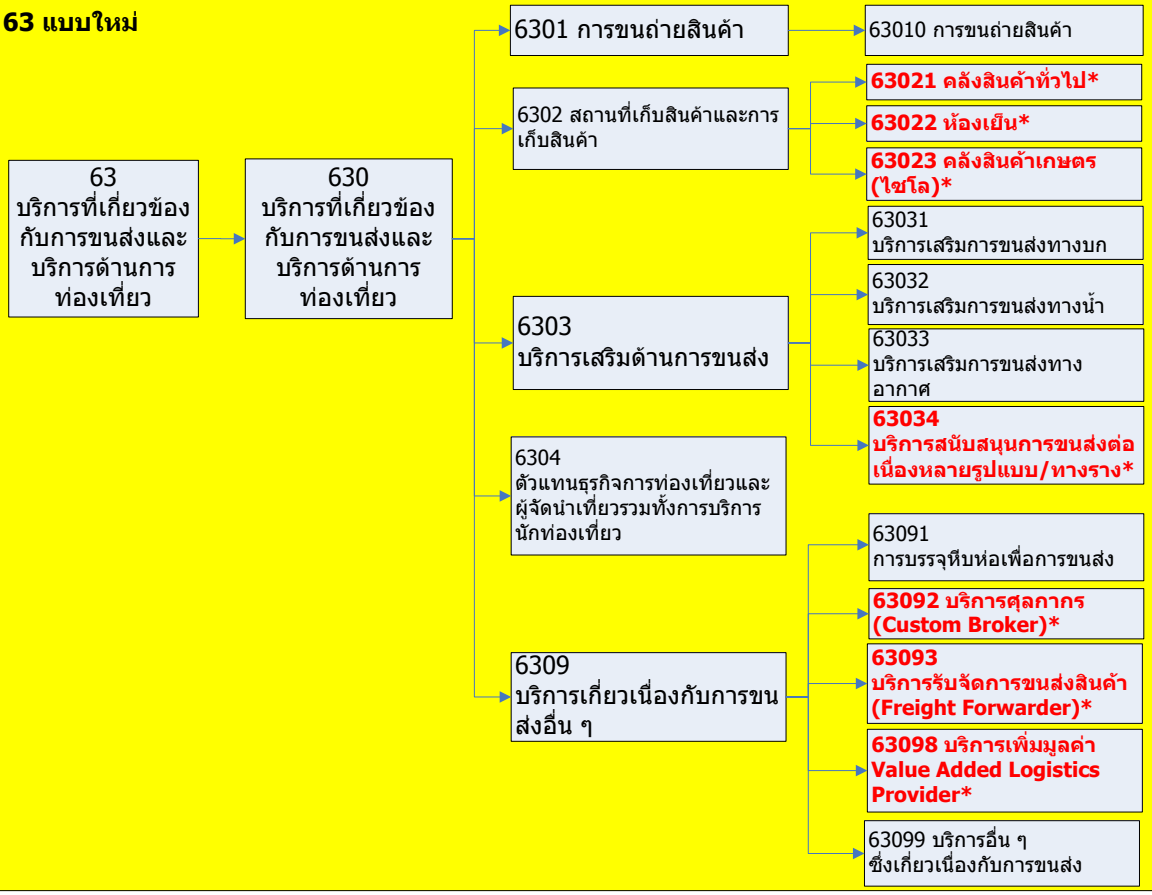
- 6302 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า จากเดิมที่แบ่งออกเป็นหมวดหมู่ 63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า เพียงหมวดหมู่เดียว โดยเห็นสมควรให้แบ่งออกเป็นหมวด 63021 คลังสินค้าทั่วไป หมวด 63022 ห้องเย็น และหมวด 63023 คลังสินค้าเกษตร (ไซโล) โดยการแบ่งหมวดย่อยคลังสินค้าทั่วไปจะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศสหรัฐอเมริกา เยอรมัน ฮ่องกง สิงคโปร์ การแบ่งหมวดหมู่ย่อยห้องเย็น จะคล้ายกับของประเทศสหรัฐอเมริกา เยอรมัน ฮ่องกง สิงคโปร์ ญี่ปุ่น และการแบ่งหมวดหมู่ย่อยคลังสินค้าเกษตร (ไซโล) จะคล้ายกับของประเทศสหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์
- 6303 บริการเสริมด้านการขนส่ง ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรที่จะเพิ่มหมวด 63034 บริการสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ/ทางราง เพิ่มเข้าไปอีกหมวดหนึ่งด้วย
- 6309 บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่น ๆ ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรที่จะเพิ่มหมวด 63092 บริการศุลกากร (Custom Broker) 63093 บริการรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) 63098 บริการเพิ่มมูลค่า Value Added Logistics Provider โดยการแบ่งหมวดย่อยบริการศุลกากร (Custom Broker) จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ การแบ่งหมวดย่อยบริการรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศเยอรมัน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ และการแบ่งหมวดย่อยบริการเพิ่มมูลค่า Value Added Logistics Provider จะคล้ายกับการแบ่งหมวดหมู่ของประเทศเยอรมันและสิงคโปร์

ทั้งนี้สามารถแสดงการเปรียบเทียบการแบ่งหมวดหมู่ในแบบเดิมและแบบใหม่ได้ดังต่อไปนี้

63 แบบเก่า



63 แบบใหม่

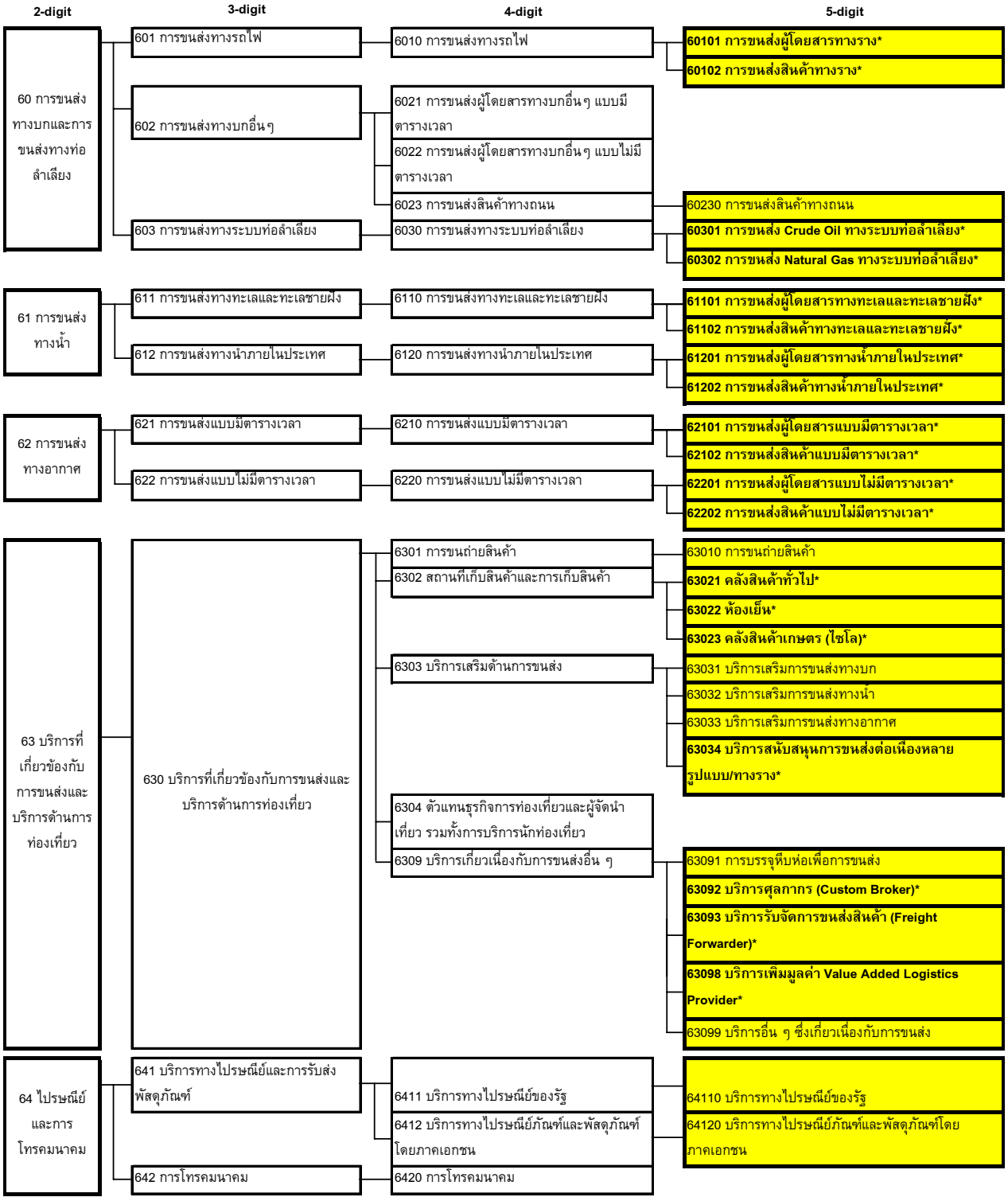


หมวด 64 ไปรษณีย์และการโทรคมนาคม

จากการเปรียบเทียบการจัดหมวดหมู่กิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศในหมวดหมู่บริการทางไปรษณีย์และการรับส่งพัสดุภัณฑ์ในหัวข้อที่ 6.2 นั้น ซึ่งพบว่าการแบ่งหมวดหมู่ย่อยมีความเหมาะสมกับลักษณะการดำเนินธุรกิจในประเทศไทยอยู่แล้ว นอกจากนี้ในต่างประเทศก็มีการแบ่งในลักษณะนี้ด้วยเช่นกัน

จากการเปรียบเทียบการจัดหมวดหมู่กิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศในหมวดหมู่ต่างๆ ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรว่าควรที่จะมีการกำหนดโครงสร้างหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยขึ้นใหม่ดังต่อไปนี้

โครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอ



<u>หมายเหตุ</u> (*) เป็นหมวดสาขาที่ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรเพิ่มจากปัจจุบัน

4.6 ผลจากการจัดสัมมนาระดมสมอง

ในการสัมมนาระดมสมองในวันที่ 23 เมษายน 2551 ทางที่ปรึกษาได้หารือเกี่ยวกับความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการปรับเปลี่ยนหรือเพิ่มเติมรหัสหมวดหมู่และแขนงย่อยของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอในหัวข้อที่ 4.4 โดยได้หารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มีความเกี่ยวข้องกับหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยหน่วยงานที่ส่งผู้แทนเข้าร่วมระดมสมองในการสัมมนาครั้งนี้ประกอบไปด้วยผู้แทนจากหน่วยงานดังต่อไปนี้

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- กรมการขนส่งทางบก
- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- กรมการขนส่งทางอากาศ
- กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
- กรมส่งเสริมการส่งออก
- กรมสรรพากร
- กรมศุลกากร
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
- สำนักสถิติแห่งชาติ
- สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงแรงงาน
- สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม
- กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
- การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- การรถไฟแห่งประเทศไทย
- การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
- สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย
- สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
- สมาคมเจ้าของเรือไทย
- สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ
- สมาคมขนส่งสินค้า
- สมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก
- สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย
- สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย
- สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย
- สมาคมธนาคารไทย
- สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

รูปที่ 4-1 สัมมนาระดมสมองโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2551

ในการระดมสมองปรากฏว่าผู้เข้าสัมมนาระดมสมองส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดหมวดหมู่รูปแบบใหม่ที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอ ซึ่งมีความละเอียดมากกว่ารูปแบบเก่า ทั้งนี้ผลการระดมสมองในแต่ละส่วนมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

หมวด 60 การขนส่งทางบกและการขนส่งทางท่อลำเลียง

สำหรับความคิดเห็นที่ทางผู้เข้าร่วมสัมมนาระบุสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

การขนส่งทางรถไฟ

- ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทยเห็นด้วยกับการแบ่งหมวดหมู่แบบใหม่ โดยแบ่งเป็นการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร นอกจากนี้ยังได้เสริมว่าถ้าแบ่งหมวดหมู่ให้มีความละเอียดมากกว่านี้ก็จะค่อนข้างมีปัญหาในการเก็บข้อมูล
- ผู้แทนรฟม.ระบุว่าเห็นด้วยกับการแยกการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารออกจากกัน

การขนส่งทางบก

- ประธานสหพันธ์การขนส่งทางบกระบุว่าควรจะแยกย่อยการขนส่งทางบกออกตามประเภทรถคือ รถทะเบียน 70 (รถรับจ้างสาธารณะ) และรถทะเบียน 80 (รถส่วนบุคคล)
- ผู้แทนสมาคมขนส่งสินค้าระบุว่าควรแยกพิจารณาเป็นการขนส่งภายในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ นอกจากนี้ในระดับลึกลงไปอาจจะแยกตามประเภทสินค้า โดยแบ่งเป็นสินค้าเฉพาะและสินค้าทั่วไป
- ผู้แทนสมาคมชิปปิ้งระบุว่าควรแยกพิจารณาเป็นการขนส่งภายในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ
- ผู้แทนกรมการขนส่งทางบกเห็นว่าควรแยกพิจารณาเป็นการขนส่งภายในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ เนื่องจากตลาดการขนส่งระหว่างประเทศน่าจะมีขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ

หมวด 61 การขนส่งทางน้ำ

ในการระดมสมองทางภาคเอกชนเห็นด้วยกับการแก้ไขการแบ่งหมวดหมู่ใหม่ และเห็นว่าควรแยกเพิ่มเติมในส่วนของการขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่งออกเป็นการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางทะเลชายฝั่ง และควรแยกให้ชัดเจนระหว่างขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ขณะที่ทางหน่วยงานภาครัฐเห็นด้วยกับการแบ่งหมวดหมู่ใหม่ที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอ โดยสามารถสรุปความคิดเห็นที่ทางผู้เข้าร่วมสัมมนาระบุได้ดังต่อไปนี้

- ผู้แทนจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยเห็นด้วยกับการรูปแบบที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอ
- ผู้แทนจากกรมการขนส่งทางน้ำเห็นด้วยในหลักการ เนื่องจากเห็นว่ามีประโยชน์เกี่ยวกับการเจรจาทางการค้า โดยระบุว่าจะต้องนำรายละเอียดไปปรึกษาหารือกับทางต้นสังกัดอย่างละเอียดอีกครั้ง
- ผู้แทนจากสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ (สรท.) ระบุว่าเห็นด้วยกับทางที่ปรึกษาที่ได้แยกระหว่างผู้โดยสารและสินค้าออกจากกัน ในส่วนของหมวดหมู่การขนส่งสินค้าทางทะเลและทะเลชายฝั่งนั้น อยากให้มีการแบ่งระหว่างการขนส่งสินค้าทางทะเลและการขนส่งสินค้าทางทะเลชายฝั่งแยกออกจากกัน เนื่องจากการขนส่งทั้งสองมีรูปแบบการดำเนินงานแตกต่างกันค่อนข้างมาก
- ผู้แทนสมาคมเจ้าของเรือไทยระบุว่าเห็นด้วยกับผู้แทนจากสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ โดยให้เหตุผลว่าเมื่อแยกออกมาจะทำให้เห็นข้อมูลต้นทุนในการขนส่ง ประเด็นปัญหาของการขนส่งทั้งสองหมวดหมู่ได้ชัดเจนขึ้น นอกจากนี้การขนส่งทางลำน้ำควรแยกระหว่างภายในประเทศและระหว่างประเทศ แม้ว่าการขนส่งทางลำน้ำระหว่างประเทศจะไม่มีเรือไทยให้บริการก็ตาม แต่ว่ามีต้นทุนการขนส่งจากไทยไปจีนและจากจีนมาไทยเกิดขึ้น
- ผู้แทนสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ เห็นด้วยกับการแยกการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางทะเลชายฝั่งออกจากกัน

<u>หมวด 62 การขนส่งทางอากาศ</u>

ในการระดมสมองทางผู้เข้าร่วมเห็นด้วยกับหมวดหมู่ที่ทางที่ปรึกษาได้กำหนดขึ้นใหม่ โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาส่วนหนึ่งเห็นว่าถ้าสามารถพิจารณาแยกระหว่างการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศก็จะเป็นประโยชน์มากยิ่งขึ้น โดยสามารถสรุปความคิดเห็นที่ทางผู้เข้าร่วมสัมมนาระบุได้ดังต่อไปนี้

- ผู้แทนจากสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ (สรท.) ระบุว่าควรพิจารณาแยกระหว่างการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศด้วย
- ผู้แทนบริษัทการบินไทยระบุว่าหมวดหมู่ที่กำหนดขึ้นใหม่มีความเหมาะสม แต่ถ้าจะแบ่งย่อยลึกลงไปเป็นในประเทศและระหว่างประเทศนั้น คงจะต้องดูว่ามีผลกระทบเกี่ยวกับการคิดต้นทุน/GDP หรือไม่
- สมาคมตัวแทนส่งของทางอากาศระบุว่าควรแยกระหว่างการขนส่งสินค้าในประเทศและระหว่างประเทศ เนื่องจากจะทำให้เห็นมูลค่าได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

- กรมการขนส่งทางอากาศเห็นด้วยกับรูปแบบที่เสนอขึ้นใหม่ โดยระบุว่าในปัจจุบันทางกรมก็ได้มีการเก็บข้อมูลในลักษณะนี้อยู่แล้ว ส่วนประเด็นในประเทศและระหว่างประเทศนั้นถ้าสามารถแยกได้ก็จะเป็นประโยชน์

หมวด 63 บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการด้านการท่องเที่ยว

สำหรับความคิดเห็นที่ทางผู้เข้าร่วมสัมมนาระบุสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

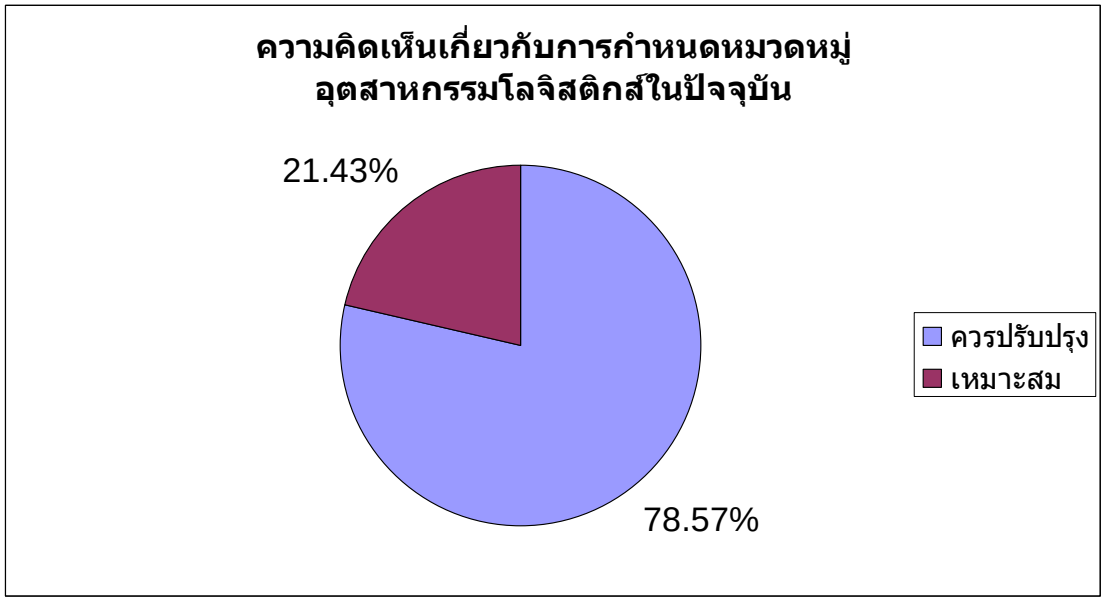
- ผู้แทนกรมพัฒนาธุรกิจการค้าระบุว่าการแบ่งหมวดหมู่ที่แบ่งขึ้นใหม่มีความเหมาะสม เนื่องจากมีความละเอียดมากยิ่งขึ้น
- ผู้แทนกรมศุลกากรระบุว่าในภาพรวมเห็นด้วยกับหมวดหมู่ที่แบ่งขึ้นใหม่ ในส่วนของหมวดหมู่สถานที่เก็บสินค้านั้นเห็นด้วย แต่ควรพิจารณาตามหลักวิชาการและเชิงพาณิชย์ว่ามีการเก็บข้อมูลในลักษณะนี้หรือไม่ และเห็นด้วยกับการแยก Custom broker และ freight forwarder ออกมา
- สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทยระบุว่าเห็นด้วยกับการแยก custom broker ออกมา นอกจากนี้ยังได้เสนอให้มีการแยกที่ระดับ 3 digit โดยแยกการดำเนินการเกี่ยวการขนส่งและการท่องเที่ยวออกจากกันที่ระดับ 3 digit และควรมีการกำหนดให้ ICD, CFS อยู่ในหมวดสถานที่เก็บสินค้า

หมวด 64 ไปรษณีย์และการโทรคมนาคม

จากการเปรียบเทียบการจัดหมวดหมู่กิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศในหมวดหมู่บริการทางไปรษณีย์และการรับส่งพัสดุภัณฑ์นั้น ซึ่งพบว่าการแบ่งหมวดหมู่ย่อยมีความเหมาะสมกับลักษณะการดำเนินธุรกิจในประเทศไทยอยู่แล้ว นอกจากนี้ในต่างประเทศก็มีการแบ่งในลักษณะนี้ด้วยเช่นกัน

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบันจากการสัมมนาแสดงได้ดังรูปที่ 4-2 โดยผู้เข้าร่วมสัมนนา 78.57% ระบุว่าการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบันควรจะต้องมีการแก้ไขปรับปรุง ขณะที่อีก 21.43% ระบุว่าการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบันมีความเหมาะสมอยู่แล้ว



รูปที่ 4-2 ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน

โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาระบุสาเหตุที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงดังต่อไปนี้

- การกำหนดหมวดหมู่ของไทยในปัจจุบันยังสามารถจำแนกแยกย่อยได้อีก โดยสมควรที่จะเพิ่มเติมแขนงย่อยในส่วนที่เหมาะสมกับประเทศไทยให้เหมือนกับต่างประเทศ ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยไม่เสียเปรียบในเวทีการค้าระหว่างประเทศ
- การกำหนดหมวดหมู่ในปัจจุบันค่อนข้างหยาบ ยังไม่ละเอียดพอ ทำให้นำข้อมูลมาใช้ประโยชน์ได้ยาก
- การกำหนดหมวดหมู่ในปัจจุบันยังกำหนดหมวดหมู่แบบกว้าง ยังไม่มีการกำหนดเฉพาะสาขา ทำให้ไม่สามารถนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์ได้ดีเพียงพอ จึงควรมีการกำหนดแบบเจาะจงให้มากขึ้น
- การแบ่งหมวดหมู่ยังไม่คลอบคลุมกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ ทำให้การเก็บข้อมูลหรือการส่งเสริมต่างๆ ทำได้ยาก

- เพื่อกำหนดโครงสร้างหมวดหมู่ให้ชัดเจน และให้สอดคล้องกับนานาประเทศ เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบและมีข้อมูลเพียงพอในการตัดสินใจของผู้บริหาร
- เพื่อให้ง่ายต่อผู้ประกอบการในการให้ข้อมูลทางสถิติ และได้ข้อมูลที่ถูกต้องใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด
- การกำหนดหมวดหมู่แบบเดิมยังไม่ครอบคลุมกิจกรรมและกิจการด้านโลจิสติกส์ และยังไม่ตรงกับสภาพธุรกิจในปัจจุบัน ควรมีการแบ่งแยกตามลักษณะการให้บริการที่ชัดเจน และสอดคล้องกับประเทศอื่นๆ เพื่อใช้ในการเปรียบเทียบ
- ควรมีการแก้ไขปรับปรุงเพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน และเพื่อใช้ในการเจรจาต่อรองสำหรับการเปิดเสรีภาคบริการในอนาคต

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายสาขา

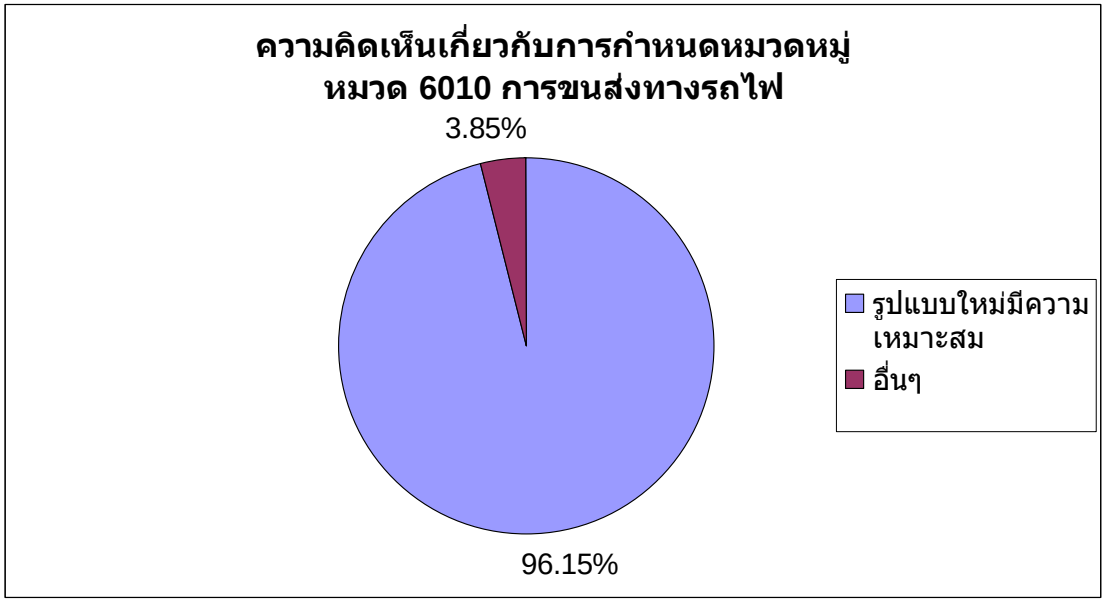
หมวด 60 การขนส่งทางบกและการขนส่งทางท่อลำเลียง

หมวด 6010 การขนส่งทางรถไฟ

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในหมวด 6010 การขนส่งทางรถไฟแสดงได้ดังรูปที่ 4-3 โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาระบุว่าควรมีการปรับปรุงการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 6010 การขนส่งทางรถไฟทั้ง 100% โดย 96.15% เห็นด้วยกับรูปแบบที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอขึ้นใหม่ อีก 3.85% เสนอว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่นๆ

โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ระบุว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่นๆ ระบุว่าการกำหนดหมวด 60102 การขนส่งทางราง ควรแยกย่อยออกเป็น 1.การขนส่งสินค้าทั่วไป เช่นปูนซีเมนต์ 2.การขนส่งสินค้าของเหลวเช่น น้ำมัน 3.การขนส่งสินค้าทางตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการนำเข้าและส่งออก เนื่องจากการรถไฟฯ มีข้อมูลเหล่านี้อยู่ทั้งหมด

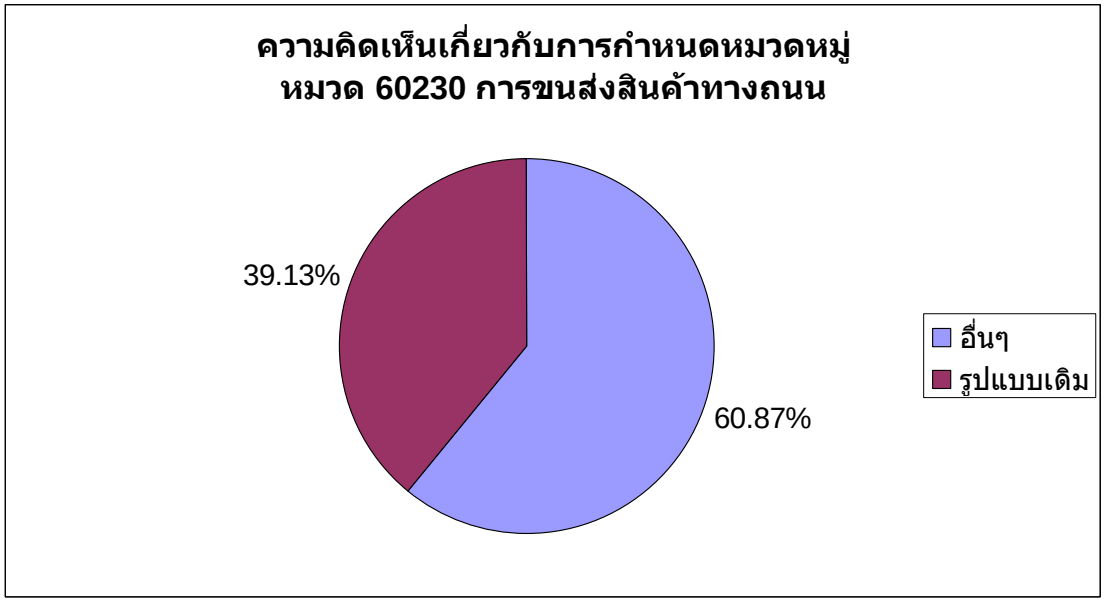
สำหรับความคิดเห็นเพิ่มเติม ผู้ประกอบการระบุว่าการกำหนดหมวดหมู่สำหรับรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดินน่าจะอยู่ใน 60101 ตามรูปแบบใหม่ มากกว่า 6021 ในรูปแบบเดิม



รูปที่ 4-3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 6010 การขนส่งทางรถไฟ

หมวด 60230 การขนส่งสินค้าทางถนน

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในหมวด 60230 การขนส่งสินค้าทางถนนแสดงได้ดังรูปที่ 4-4 โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาระบุว่าควรมีการปรับปรุงการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 60230 การขนส่งสินค้าทางถนน 60.87% โดยอีก 39.13% เห็นด้วยกับรูปแบบเดิม



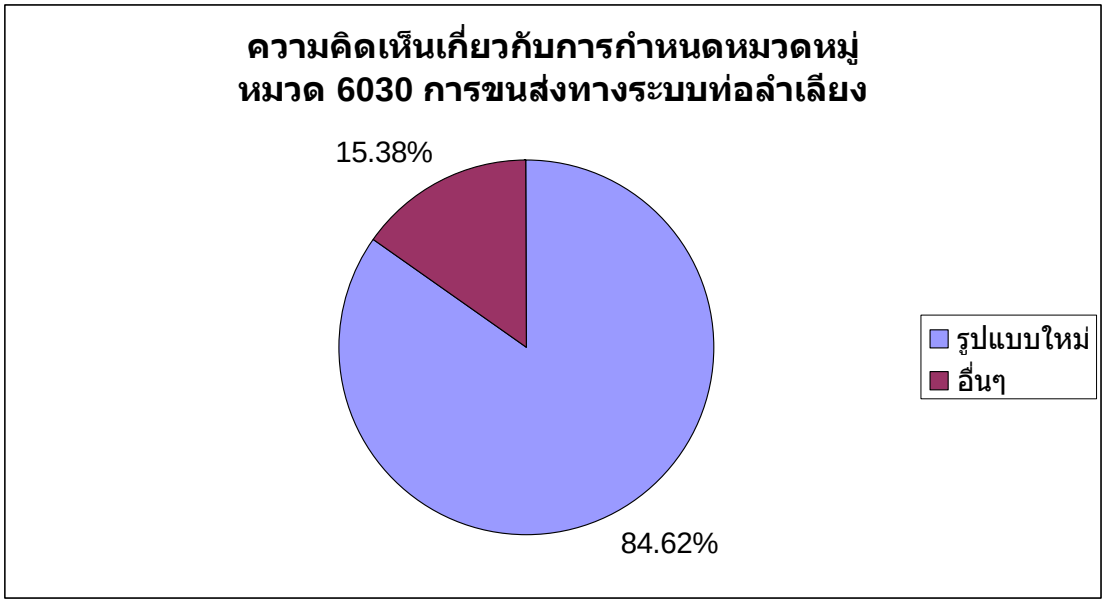
รูปที่ 4-4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 60230 การขนส่งสินค้าทางถนน

โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ระบุว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่นๆ ระบุว่า

- การขนส่งสินค้าทางถนนควรแยกเป็น การขนส่งสินค้าทั่วไป และการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์
- ควรแบ่งเป็นการขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศและการขนส่งสินค้าทางถนนต่อเนื่องกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มเช่น ลาว พม่า เพราะปัจจุบันไทยมีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนให้บริการกับประเทศเพื่อนบ้านแล้ว เช่น ไทย-ลาว
- ควรแบ่งเป็นรถรับจ้างประจำทาง (รถที่จดทะเบียน) และรถรับจ้างไม่ประจำทาง (รถส่วนบุคคล)
- ควรแยกเป็นเพื่อการผลิตหรือเพื่อการบริโภคเพื่อจะได้นำไปตัดเป็นต้นทุนของการประกอบการ
- ควรแยกออกเป็นขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศและขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ และควรแยกย่อยลงไปตามกลุ่มสินค้าเช่น สินค้าอุปโภค บริโภค วัสดุก่อสร้าง สินค้าเกษตรและสินค้าแช่เย็น
- เพิ่มเติม-ใน ปท.และระหว่างปท./Private/Public/สินค้าทั่วไป/สินค้าอันตราย

หมวด 6030 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในหมวด 6030 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียงแสดงได้ดังรูปที่ 4-5 โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาระบุว่าเห็นด้วยกับรูปแบบใหม่ที่ทางที่ปรึกษานำเสนอ 84.62% ขณะที่อีก 15.38% เห็นว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่น



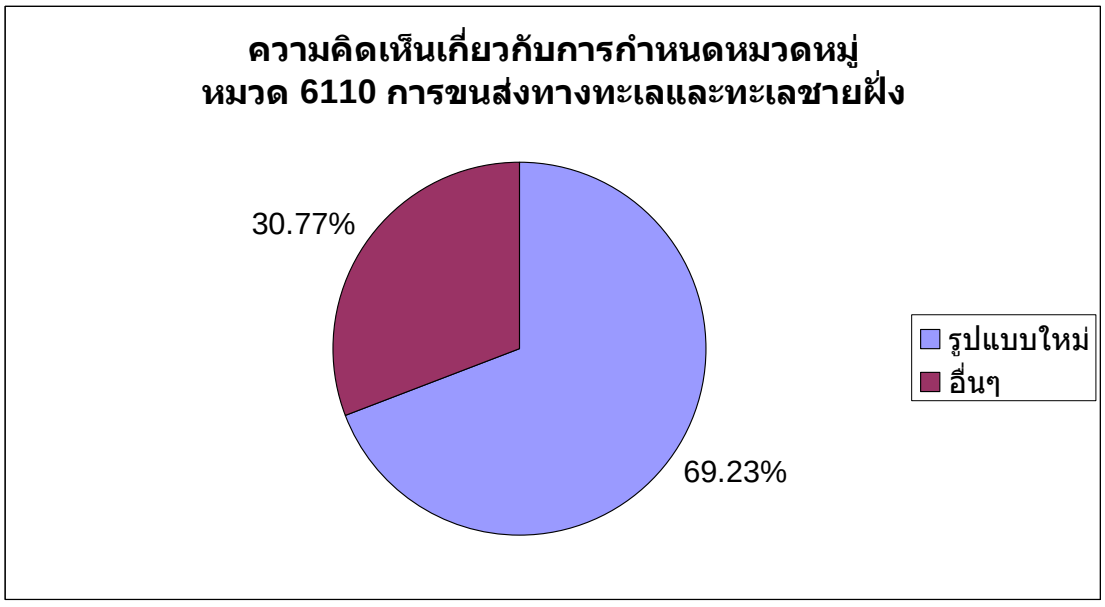
รูปที่ 4-5 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 6030 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง

โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ระบุว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่นๆ ระบุว่า

- การขนส่งทางท่อในอนาคตควรรวมถึงการส่งน้ำเพื่อการเกษตรและอุตสาหกรรมและกิจการบริการ (โรงแรม/ร้านอาหาร/สถานบันเทิง)
- ควรระบุหรือแยกเป็น crude oil กับ fuel นอกเหนือจากน้ำมันกับแก๊ส
- ผู้สัมมนาท่านหนึ่งระบุว่าประเทศไทยไม่น่าจะมีการขนส่งน้ำมันดิบทางท่อ มีแต่น้ำมันสำเร็จรูปเท่านั้น ทั้งนี้ควรจะขอความเห็นเพิ่มเติมจากผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ ในจังหวัดระยองและชลบุรี
- สามารถเพิ่มหมวด 60303 การขนส่งอื่นๆทางระบบท่อลำเลียงได้หรือไม่ เนื่องจากอาจจะมีการส่งสินค้าอื่นๆนอกเหนือไปจาก crude oil และ natural gas ได้ในอนาคต

หมวด 6110 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในหมวด 6110 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่งแสดงได้ดังรูปที่ 4-6 โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาระบุว่าเห็นด้วยกับรูปแบบใหม่ที่ทางที่ปรึกษานำเสนอ 69.23% อีก 30.77% เห็นว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่น



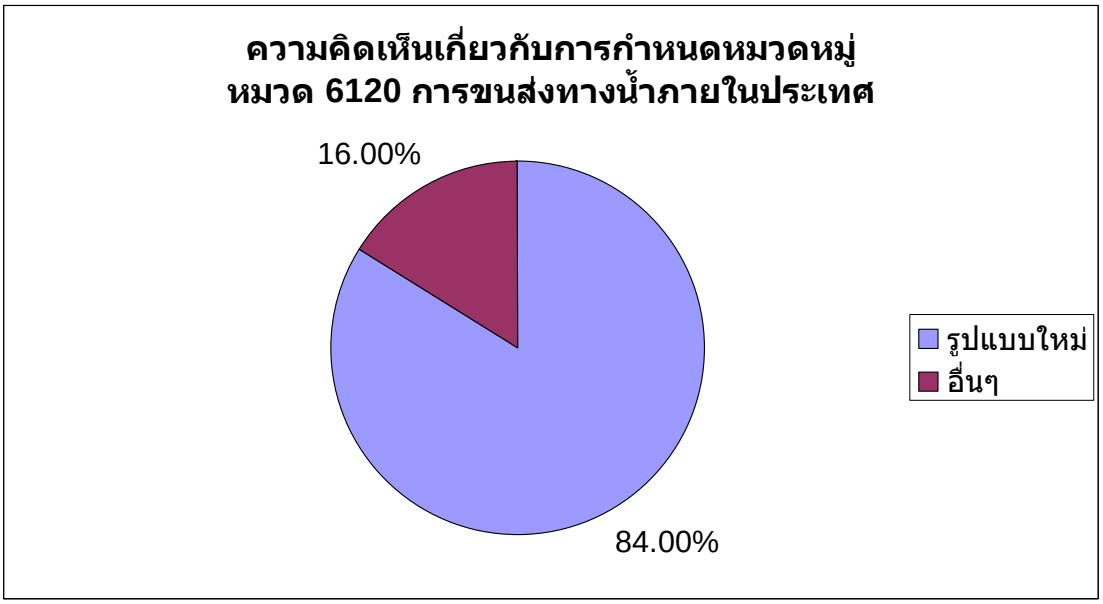
รูปที่ 4-6 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 6110 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง

โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ระบุว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่นๆ ระบุว่า

- ควรแยกการขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่งออกจากกันในระดับ 4-5 digit
- ควรเพิ่มเติม Mode การขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศเช่นการขนส่งในลำน้ำโขง
- สามารถแยก 6110 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่งเป็นการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทะเลชายฝั่งได้หรือไม่ เนื่องจากรูปแบบของเรือขนส่งมีความแตกต่างกันระหว่างเรือที่ใช้สำหรับการขนส่งชายฝั่งกับเรือขนส่งทางทะเล

หมวด 6120 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในหมวด 6120 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศแสดงได้ดังรูปที่ 4-7 โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาระบุว่าเห็นด้วยกับรูปแบบใหม่ที่ทางที่ปรึกษานำเสนอ 84.00% อีก 16.00% เห็นว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่น



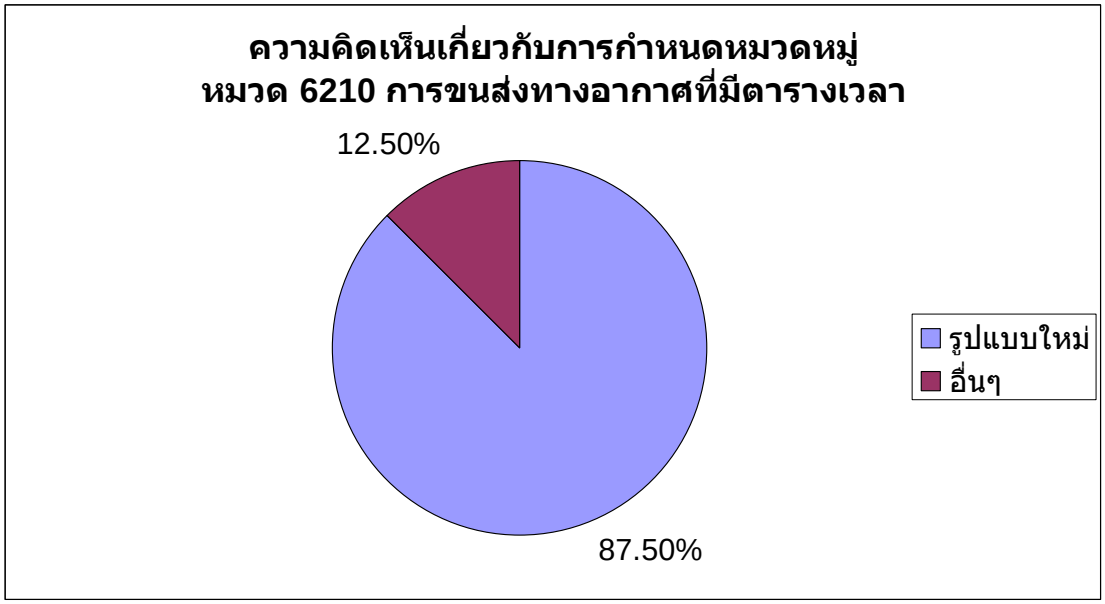
รูปที่ 4-7 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 6120 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ

โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ระบุว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่นๆ ระบุว่า

- ควรจะเพิ่มหมวดหมู่การขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศด้วย
- ควรแยกหมวดหมู่ตามประเภทสินค้าที่ขนส่งทางน้ำ

หมวด 6210 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในหมวด 6210 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลาแสดงได้ดังรูปที่ 4-8 โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาระบุว่าเห็นด้วยกับรูปแบบใหม่ที่ทางที่ปรึกษานำเสนอ 87.50% อีก 12.50% เห็นว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่น



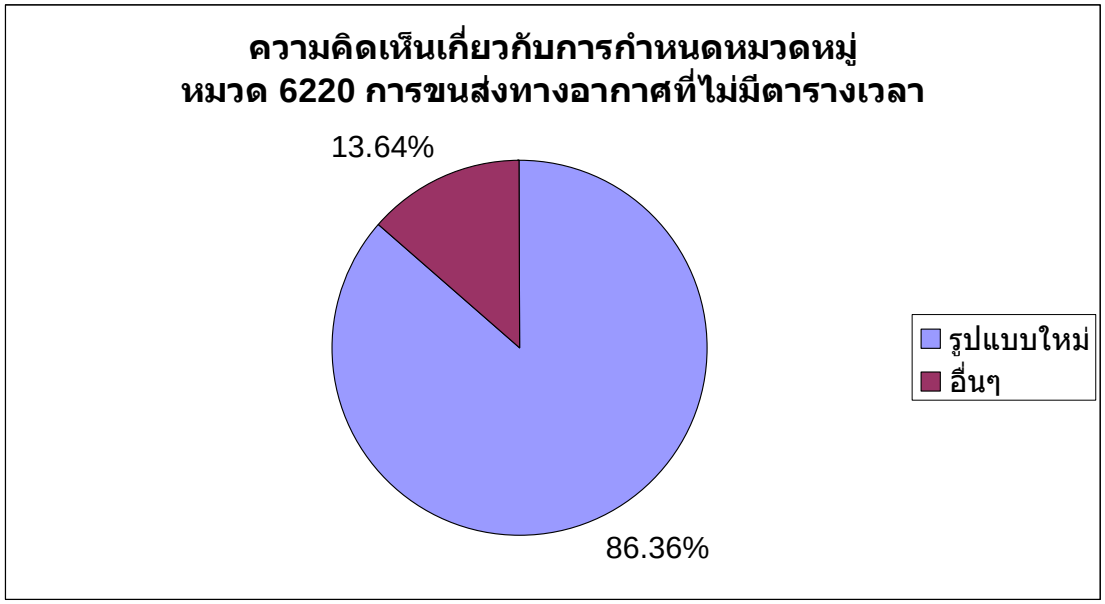
รูปที่ 4-8 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 6210 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา

โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ระบุว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่นๆ ระบุว่า

- ควรแยกการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศออกจากกันในระดับ 4-5 digit
- น่าจะแยกการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่ระดับ 3 digit ก่อน แล้วจึงแยกเป็นการขนส่งทางอากาศแบบมีตารางเวลาและไม่มีตารางเวลาออกจากกันที่ระดับ 4-5 digit เนื่องจากข้อมูลทางสถิติจากองค์กรทั้งในและต่างประเทศส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญในระดับผู้โดยสารกับสินค้ามากกว่า

หมวด 6220 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในหมวด 6220 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลาแสดงได้ดังรูปที่ 4-9 โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาระบุว่าเห็นด้วยกับรูปแบบใหม่ที่ทางที่ปรึกษานำเสนอ 86.36% อีก 13.64% เห็นว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่น



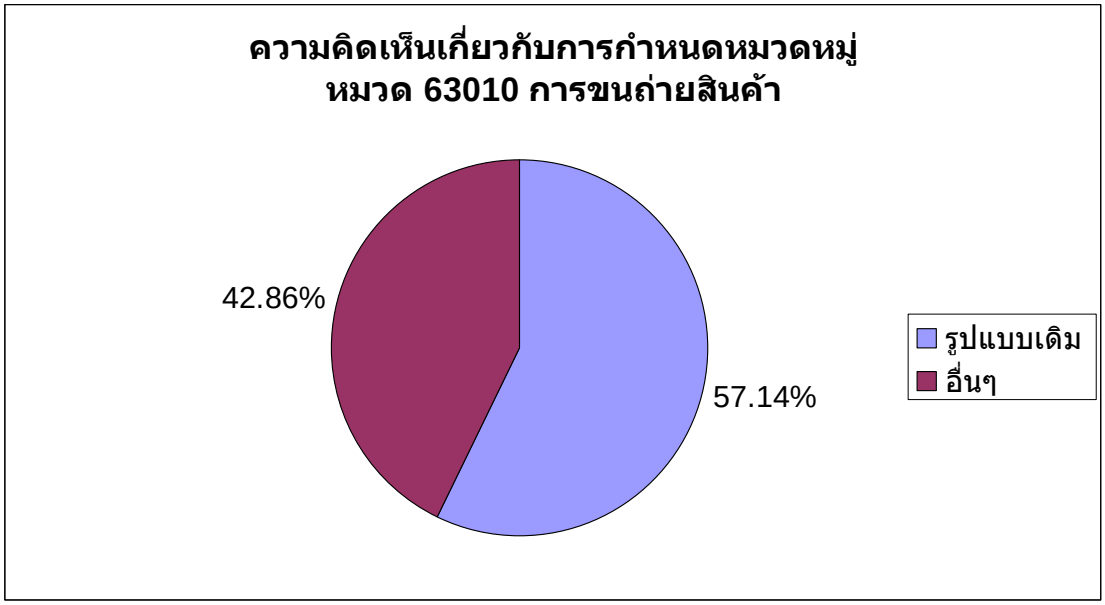
รูปที่ 4-9 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 6220 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา

โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ระบุว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่นๆ ระบุว่า

- ควรแยกการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศออกจากกันในระดับ 4-5 digit
- น่าจะแยกการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่ระดับ 3 digit ก่อน แล้วจึงแยกเป็นการขนส่งทางอากาศแบบมีตารางเวลาและไม่มีตารางเวลาออกจากกันที่ระดับ 4-5 digit เนื่องจากข้อมูลทางสถิติจากองค์กรทั้งในและต่างประเทศส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญในระดับผู้โดยสารกับสินค้ามากกว่า

หมวด 63010 การขนถ่ายสินค้า

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในหมวด 63010 การขนถ่ายสินค้าแสดงได้ดังรูปที่ 4-10 โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาระบุว่าควรมีการปรับปรุงการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 60230 การขนส่งสินค้าทางถนน 42.86% โดยอีก 57.14% เห็นด้วยกับรูปแบบเดิม



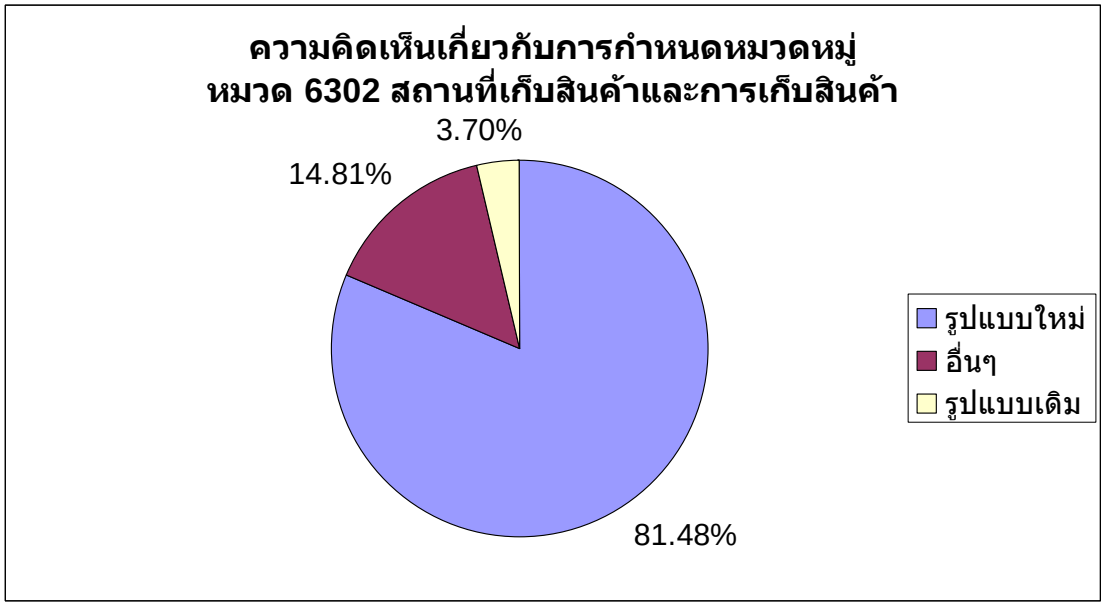
รูปที่ 4-10 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 63010 การขนถ่ายสินค้า

โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ระบุว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่นๆ ระบุว่า

- ควรเพิ่มเติมบริการขนถ่ายสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออกเป็นการเฉพาะ
- ควรพิจารณาแยกเป็นหมวดการขนถ่ายสินค้าจากท่าเทียบเรือไปยังสถานีปลายทาง และการขนถ่ายสินค้าจากท่าเทียบเรือของสถานประกอบการไปลงเรือ/ท่าอากาศยาน
- ควรแยกกิจกรรมการขนถ่ายตาม mode และ gateway และ station ของการขนส่งมีเนื่องจากต้องการทักษะของบุคลากรและสิ่งอำนวยความสะดวกที่แตกต่างกัน
- น่าจะมีการแบ่งระหว่างสินค้าตู้ สินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง สินค้าอันตราย เป็นต้น หรือระหว่างท่าเรือ ท่าอากาศยานและท่ารถ (ไม่ใช่เรื่องการก่อสร้างแต่เป็นเรื่องการให้บริการ)

หมวด 6302 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในหมวด 6302 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้าแสดงได้ดังรูปที่ 4-11 โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นด้วยกับรูปแบบใหม่ 81.48% ระบุว่าควรมีการปรับปรุงการกำหนดหมวดหมู่ 14.81% อีก 3.70% เห็นด้วยกับรูปแบบเดิม



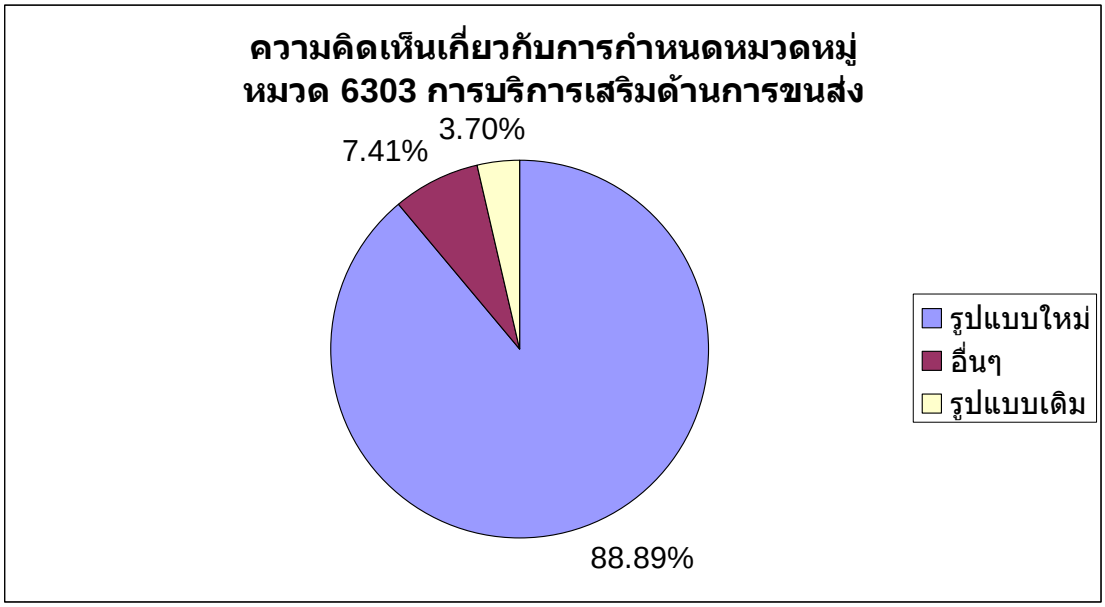
รูปที่ 4-11 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 6302 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า

โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ระบุว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่นๆ ระบุว่า

- ควรเพิ่ม ICD และสถานีบรรจุตู้ CFS ไว้ในหมวด 6302 ด้วย
- ควรแยกเป็น Private และ Public Warehouse หรือ Bonded Warehouse
- น่าจะมีการแบ่งแยกระหว่าง warehouse ทั่วไปกับ Distribution center เนื่องจากทั้งสองรูปแบบมีความแตกต่างด้านต้นทุนการจัดเก็บ การจัดส่ง ทั้งในรูปเวลาและตัวเงิน

หมวด 6303 การบริการเสริมด้านการขนส่ง

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในหมวด 6303 การบริการเสริมด้านการขนส่งแสดงได้ดังรูปที่ 4-12 โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นด้วยกับรูปแบบใหม่ 88.89% ระบุว่าควรมีการปรับปรุงการกำหนดหมวดหมู่ 7.41% อีก 3.70% เห็นด้วยกับรูปแบบเดิม



รูปที่ 4-12 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 6303 การบริการเสริมด้านการขนส่ง

โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ระบุว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่นๆ ระบุว่า

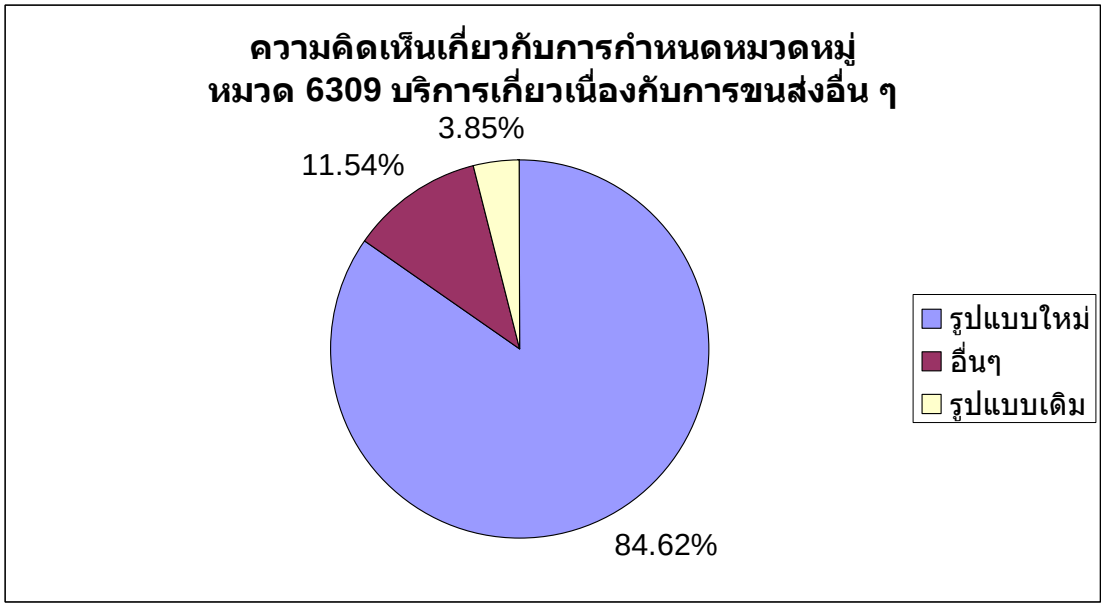
- ควรแยก MTO ออกมาต่างหากเป็นหมวดย่อยภายใต้ 6309
- ควรเพิ่มบริการ e-logistics service

นอกจากนี้ยังมีความคิดเห็นเพิ่มเติมดังนี้

- ควรจะกำหนดคำนิยาม 63034 ให้ชัดเจน ซึ่งไม่แน่ใจว่า 63034 บริการสนับสนุนจะซ้ำซ้อนกับบริการเสริมทางบก น้ำ อากาศ หรือไม่ และจะแยกการเก็บข้อมูลในทางปฏิบัติได้อย่างไร

หมวด 6309 บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่น ๆ

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในหมวด 6309 บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่น ๆแสดงได้ดังรูปที่ 4-13 โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นด้วยกับรูปแบบใหม่ 84.62% ระบุว่าควรมีการปรับปรุงการกำหนดหมวดหมู่ 11.54% อีก 3.85% เห็นด้วยกับรูปแบบเดิม



รูปที่ 4-13 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 6309 บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่น ๆ

โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ระบุว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่นๆ ระบุว่า

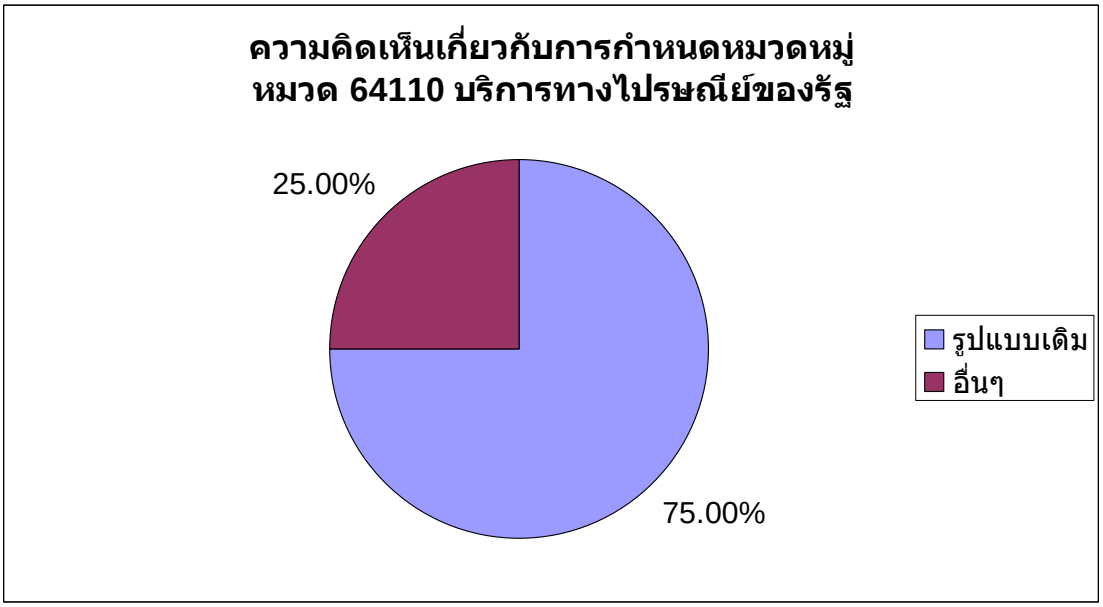
- ควรปรับปรุงชื่อของหมวด 63092 "บริการศุลกากร" ไปเป็น "ตัวแทนออกของ" ตามที่กรมศุลกากรได้บัญญัติไว้
- ควรเพิ่มเติม Shipping Line/Airline กับ Agent

นอกจากนี้ยังมีความคิดเห็นเพิ่มเติมดังนี้

- หมวด 63098 และ 63099 มีความแตกต่างกันอย่างไร มีความรู้สึกว่าไม่ชัดเจน
- การบรรจุหีบห่อ (63091) ถือว่าเป็นการเพิ่มมูลค่าสินค้าด้วยหรือไม่ ถ้าใช่จะเกิดความซ้ำซ้อนกับการเพิ่มมูลค่าหรือไม่(63098)

หมวด 64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในหมวด 64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐแสดงได้ดังรูปที่ 4-14 โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นด้วยกับรูปแบบเดิม 75% และระบุว่าควรมีการปรับปรุงการกำหนดหมวดหมู่ 25%



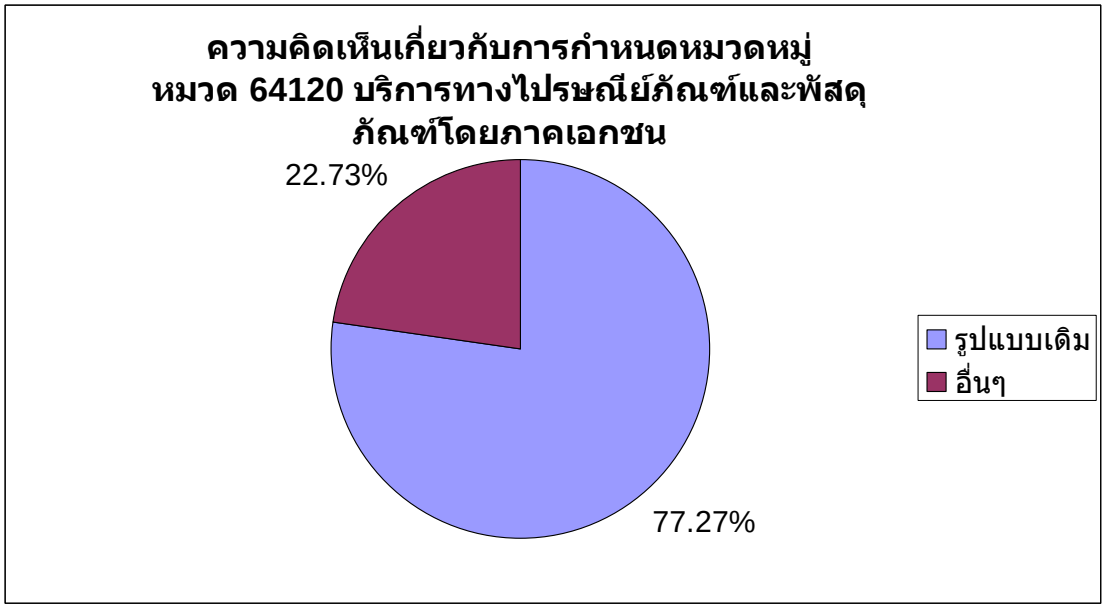
รูปที่ 4-14 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่ในหมวด 64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ

โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ระบุว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่นๆ ระบุว่า

- ควรแยกไปรษณีย์และพัสดุให้ชัดเจน รวมถึงการบริการส่งด่วนพิเศษหรือไม่ และควรกำหนดคำนิยามให้ชัดเจน
- ควรมีบริการทางพัสดุภัณฑ์ของรัฐด้วย
- ควรพิจารณาแยกการให้บริการแบบด่วนและทั่วไป เนื่องจากต้นทุนและระดับการบริการมีความแตกต่างกัน

หมวด 64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในหมวด 64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชนแสดงได้ดังรูปที่ 4-15 โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นด้วยกับรูปแบบเดิม 77.27% และระบุว่าควรมีการปรับปรุงการกำหนดหมวดหมู่ 22.73%



รูปที่ 4-15 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่ใน
หมวด 64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน

โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ระบุว่าควรกำหนดในรูปแบบอื่นๆ ระบุว่า

- ควรพิจารณาแยกการให้บริการแบบด่วนและทั่วไป เนื่องจากต้นทุนและระดับการบริการมีความแตกต่างกัน
- ควรพิจารณาแยกเป็นในประเทศและระหว่างประเทศ
- พัสดุภัณฑ์ควรแยกประเภทสินค้าด้วย เช่น สินค้าทั่วไป สินค้าอาหาร

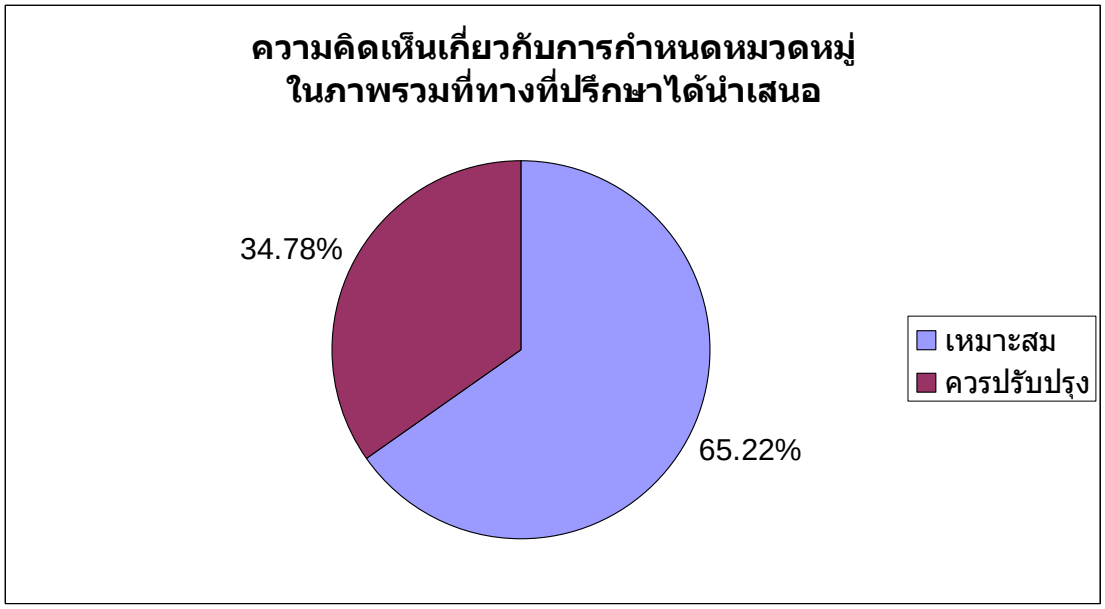
นอกจากนี้ยังมีความคิดเห็นเพิ่มเติมดังนี้

- ในปัจจุบันบริการพัสดุด่วน (Express Consignment Service) ไม่ได้จำกัดเพียงพัสดุภัณฑ์ (Parcel) แต่บริการขนส่งสินค้า (Cargo) ระหว่างประเทศ เช่น Big Four ซึ่งทำงานเป็น Customs Broker ด้วย ซึ่งอาศัยความได้เปรียบในพิธีการพัสดุด่วนที่รวดเร็วกระชับกว่าแย่งงาน Customs Broker รายย่อยของคนไทยไป

- ในขณะนี้บริการส่งพัสดุมีปริมาณต่อเที่ยวมาก จึงทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียโอกาสในการแข่งขันเนื่องจากพิธีการต่างกัน

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวมที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอ

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในภาพรวมที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอแสดงได้ดังรูปที่ 4-16 โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นด้วยกับรูปแบบเดิม 65.22% และระบุว่าควรมีการปรับปรุงการกำหนดหมวดหมู่ 34.78%



รูปที่ 4-16 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดหมวดหมู่ในภาพรวมที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอ

โดยความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ระบุว่าควรที่จะปรับปรุงแก้ไขระบุว่า

- ควรมีการเพิ่มเติมการแบ่งรูปแบบให้ละเอียดมากขึ้น แม้ว่าที่ปรึกษาจะได้คำนึงถึงข้อจำกัดในการนำหมวดหมู่มาใช้ปฏิบัติจริงโดยกำหนดหมวดหมู่ให้อยู่ในขอบเขตของการทำได้จริง อย่างไรก็ตามควรพิจารณาในด้านของความต้องการข้อมูลให้มากขึ้น
- ในภาพรวมถือว่าเหมาะสมแล้ว แต่อาจจะต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมในบางส่วน
- มีความเหมาะสมแล้วแต่สามารถทบทวนใน 6030 และ 6110 ซึ่งจะทำให้การจัดหมวดหมู่มีความละเอียดชัดเจนขึ้น
- เพิ่มรายละเอียดสาขาต่างๆ เพื่อให้คลอบคลุมสาขาต่างๆ ที่มีผู้ดำเนินการอยู่ในปริมาณที่มาก เพื่อให้การส่งเสริมต่างๆ ทำได้ง่ายขึ้น

ในส่วนของการแบ่งย่อยรายสาขานั้น สามารถสรุปความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาระดมสมองได้ดังตารางที่ 4-1 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าในสาขาที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอให้มีการแบ่งย่อยรายสาขาใหม่นั้น ผู้เข้าร่วมสัมมนาโดยส่วนใหญ่เห็นว่ามีความเหมาะสม และมีผู้เข้าร่วมสัมมนาบางส่วนได้เสนอให้มีการแบ่งหมวดหมู่ย่อยในรูปแบบอื่นๆ ในส่วนของสาขาที่ทางที่ปรึกษาเห็นว่าควรใช้การแบ่งย่อยในรูปแบบเดิมนั้นประกอบไปด้วยหมวด 60230 การขนส่งสินค้าทางถนน, 63010 การขนถ่ายสินค้า, 64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ, และหมวด 64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน ในส่วนนี้ทางผู้เข้าร่วมสัมมนาโดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการแบ่งย่อยในรูปแบบเดิมยกเว้นในสาขา 60230 การขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นว่าควรมีการแบ่งหมวดหมู่ในรูปแบบอื่นมากกว่า

ตารางที่ 4-1 ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาระดมสมองในส่วนของการแบ่งย่อยรายสาขา

หมวดหมู่	รูปแบบเดิม เหมาะสม	รูปแบบใหม่ เหมาะสม	อื่น ๆ
6010 การขนส่งทางรถไฟ	0.00	96.15	3.85
60230 การขนส่งสินค้าทางถนน	39.13	-	60.87
6030 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง	0.00	84.62	15.38
6110 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง	0.00	69.23	30.77
6120 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	0.00	84.00	16.00
6210 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา	0.00	87.50	12.50
6220 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา	0.00	86.36	13.46
63010 การขนถ่ายสินค้า	57.14	-	42.86
6302 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า	3.70	84.48	14.81
6303 การบริการเสริมด้านการขนส่ง	3.70	88.89	7.41
6309 บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งอื่น ๆ	3.85	84.62	11.54
64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ	75.00	-	25.00
64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน	77.27	-	22.73

นอกจากนี้ผู้เข้าร่วมสัมมนายังได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับประโยชน์ของการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์รูปแบบใหม่ อุปสรรคที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่นๆ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ประโยชน์ของการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์รูปแบบใหม่

- เป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน และสามารถเปรียบเทียบกับต่างประเทศเพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการได้
- การแยกหมวดหมู่ที่ชัดเจนจะช่วยในด้านบริหารและวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์และการเก็บข้อมูลทางสถิติได้ดียิ่งขึ้น
- ทำให้สามารถนำข้อมูลไปวิเคราะห์ได้ลึกยิ่งขึ้น ทำให้เห็นปัญหาได้ชัดเจนมากขึ้น
- การจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์รูปแบบใหม่จะทำให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในภาพรวมดีขึ้น เพราะสามารถพัฒนาในแต่ละหมวดหมู่ได้ตรงประเด็นยิ่งขึ้น
- สมควรอย่างยิ่งที่ต้องเร่งดำเนินการจำแนกหมวดหมู่รูปแบบใหม่ ซึ่งจะใช้เป็นข้อมูลสำคัญในการกำหนดนโยบายวางแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน
- จะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถจัดทำแผน Logistics ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และประหยัดค่าใช้จ่าย ลดต้นทุน และบริหารจัดการต้นทุนและเวลาได้ดียิ่งขึ้น
- ทำให้สามารถมองภาพรวมการขนส่งของไทยได้อย่างเป็นระบบและชัดเจนขึ้น ช่วยให้สามารถประเมินแนวโน้มได้มากขึ้น
- ทำให้ทราบแหล่งที่มาของภาษีได้แน่นอน เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการ
- การจำแนกหมวดหมู่รูปแบบใหม่จะช่วยให้การจัดทำ GDP ของสาขาขนส่งคมนาคมมีความถูกต้องแม่นยำมากขึ้น ซึ่งจะเป็นข้อมูลสำคัญในการกำหนดนโยบายวางแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน สมควรอย่างยิ่งที่ต้องเร่งดำเนินการจำแนกหมวดหมู่รูปแบบใหม่
- การจำแนกหมวดหมู่ดังกล่าวทำให้สามารถดำเนินการพัฒนาส่งเสริมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องในแต่ละหมวดหมู่ได้ตรงประเด็นยิ่งขึ้น
- ปัจจุบันทาง BOI ได้มีการแบ่งหมวดหมู่อุตสาหกรรมทางโลจิสติกส์เช่นกัน การจำแนกหมวดหมู่ใหม่นี้อาจเป็นแนวทางในการกำหนดขอบเขตอุตสาหกรรมที่ให้การส่งเสริมได้ดีขึ้น รวมถึงสามารถเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ใหม่ๆ ได้
- ทำให้หลายหน่วยงานมีมาตรฐาน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการแลกเปลี่ยนข้อมูล
- เป็นประโยชน์ต่อการเจรจาต่อรองสำหรับการเปิดเสรีภาคบริการในอนาคต
- ช่วยให้มีความชัดเจนในการรับรู้ของภาครัฐมากขึ้น โดยเฉพาะด้านตัวแทนออกของ ซึ่งภาครัฐไม่รับรู้การมีอยู่ของอาชีพหรือสาขานี้

อุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการจำแนกหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์รูปแบบใหม่

- ถ้านิยามหมวดหมู่ไม่ชัดเจนจะก่อให้เกิดความสับสน รวมถึงการเก็บข้อมูลทางสถิติที่ซ้ำซ้อนได้
- ปัญหาในการแยกแยะข้อมูลจากผู้ประกอบการที่ให้บริการหลากหลายกิจกรรม โดยเฉพาะในเรื่องของโครงสร้างต้นทุน และยอดขาย
- อาจมีปัญหาในการรวบรวมข้อมูลทางสถิติเพื่อมาวิเคราะห์
- ผู้เกี่ยวข้องควรจะต้องใช้ความพยายามเพิ่มขึ้นในการจัดเตรียมข้อมูลและจัดเก็บข้อมูล
- ยังไม่ชัดเจนถึงผลกระทบว่าแต่ละหน่วยงานจะต้องปรับเปลี่ยนในส่วนใดบ้าง

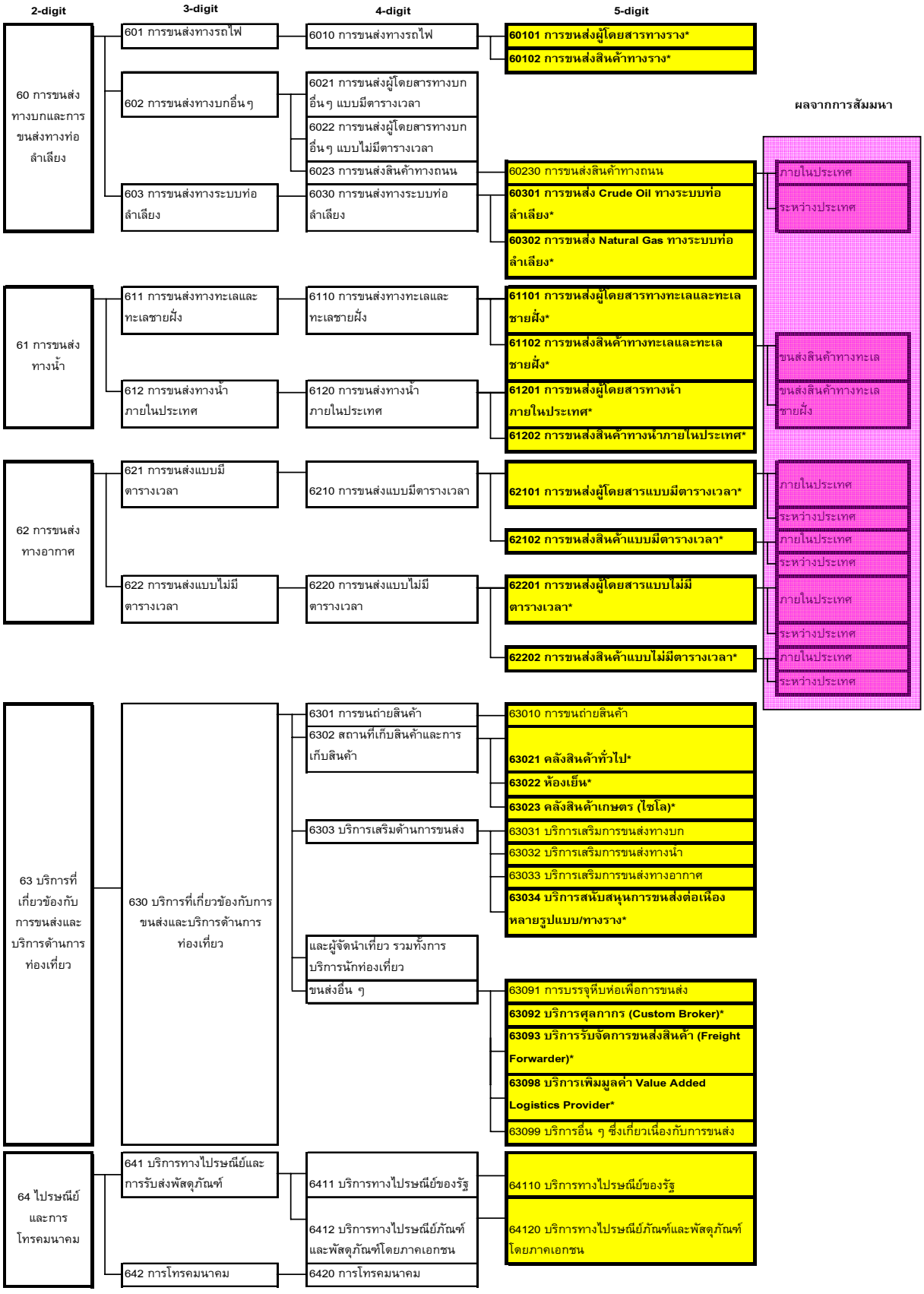
ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

- การจำแนกหมวดหมู่ให้มีความละเอียดมากๆ ถึงแม้ว่าจะมีผู้ประกอบการในหมวดหมู่นั้นน้อยหรือไม่มี ก็อาจเป็นแนวทางให้ผู้ลงทุนรายใหม่ๆ มองเห็นโอกาสในการเข้ามาประกอบการในธุรกิจสาขานั้นมากขึ้นก็เป็นได้ เพราะถือว่าเป็นธุรกิจใหม่ที่มีผู้แข่งขันน้อย
- มีความจำเป็นที่จะต้องทำการกำหนดนิยาม (Definition) ในแต่ละหมวดโดยละเอียด เพื่อลดความซ้ำซ้อน
- ในหมวด 64206 ควรแยก E-Commerce ออกมาให้เด่นชัด เพราะขณะนี้คู่ค้า FTA เรียกร้องให้เปิดเสรี ซึ่งในขณะนี้มีปัญหาเกี่ยวกับความกว้างของหมวดหมู่ ซึ่งครอบคลุมบริการต่างๆ มากเกินไป
- ควรจะมีการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นแยกเป็นกลุ่มต่างๆ ตามลักษณะการให้บริการ เช่น การขนส่งทางน้ำ ทางบก ทางท่อ ทางราง ทางอากาศ การบริการโทรคมนาคม เพื่อจะได้ลงลึกในรายละเอียด เนื่องจากการสัมมนาครั้งนี้มีขอบเขตกว้างเกินไปและมีระยะเวลาค่อนข้างจำกัด ทำให้การเสนอแนะไม่เพียงพอ และไม่ได้ข้อมูลที่ละเอียดหรือถูกต้องมากนัก เพราะเป็นภาพโดยรวม เนื่องผู้เข้าร่วมสัมมนามีพื้นฐานความรู้ที่ต่างกัน
- การจัดระบบขนส่งคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ จำเป็นจะต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานของรัฐทุกส่วน รวมถึงหน่วยงานราชการที่มีอำนาจหน้าที่เป็นผู้รักษากฎหมายด้านการขนส่ง/การจราจร
- ควรเปิดพื้นที่ถนนให้มากพอแก่การเคลื่อนย้ายคน/สินค้าในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อลดต้นทุนค่าเชื้อเพลิงและเวลา
- ภายหลังจากการดำเนินการศึกษาโครงการเสร็จสิ้นแล้ว ขอได้โปรดจัดส่งรายงานผลการศึกษาฉบับสมบูรณ์ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย เพื่อจะได้นำไปศึกษาและประกอบการพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

- ในรูปแบบของการจัดทำบัญชีงบกำไรขาดทุนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนในส่วนของค่าใช้จ่ายขั้นกลางในการประกอบการ น่าจะแยกออกให้ชัดเจนระหว่างขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า
- ควรมีการนำเสนอข้อมูลของต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จในการดำเนินการด้านโลจิสติกส์
- ควรมีการพัฒนาอย่างจริงจังในทุกส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ เพราะทุกภาคการขนส่งควรจะต้องมีศักยภาพในการแข่งขัน
- ในส่วนของคำจำกัดความของสาขาต่างๆนั้น ควรดำเนินการขอข้อเสนอแนะจากส่วนงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อความครอบคลุมชัดเจน
- ขณะนี้กระทรวงอุตสาหกรรม โดยเฉพาะกรมส่งเสริมอุตสาหกรรมไม่รับว่าโลจิสติกส์เป็นอุตสาหกรรม ถ้าเป็นไปได้ควรให้กรมส่งเสริมอุตสาหกรรมยอมรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เพื่อให้มีการส่งเสริมจากส่วนราชการ
- อาจมีการแบ่งรูปแบบของทุกหมวดเป็นภายในประเทศและระหว่างประเทศ ถ้าสามารถแบ่งแยกได้ ในอนาคตจะทำให้สามารถวิเคราะห์ข้อมูลได้ดียิ่งขึ้น
- ที่ปรึกษาควรนำเสนอหมวดหมู่ที่ควรจะมีและครอบคลุมกิจกรรมทั้งหมด และควรให้ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาในการเก็บข้อมูล

4.7 หมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย

ภายหลังจากการสัมมนาระดมสมองร่วมกับผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยแล้ว ทางที่ปรึกษาได้นำผลความคิดเห็นจากการสัมมนาระดมสมองมาประกอบการพิจารณาแบ่งหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย ซึ่งหมวดหมู่ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทยมีรายละเอียดแสดงได้ดังรูปที่ 4-17



หมายเหตุ (*) เป็นหมวดสาขาที่ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรเพิ่มจากปัจจุบัน

รูปที่ 4-17 หมวดหมู่ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย

บทที่ 5
การวิเคราะห์และประเมินต้นทุนและมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย

เนื้อหาในบทนี้จะระบุถึงข้อมูลที่นำมาใช้ในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์และมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม รายละเอียดในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและการประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม และการวิเคราะห์ต้นทุนและมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม ข้อมูลมูลค่าผลผลิตและมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 รายละเอียดในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและการประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม และการวิเคราะห์ต้นทุนและมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

5.1 ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์

ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์นั้น ทางที่ปรึกษาจะใช้วิธีการคำนวณตามหลักการจัดทำตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของสำนักบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำหรับในรายละเอียดของข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ สามารถที่จะนำเสนอแยกออกเป็น 2 ส่วน คือ ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์

5.1.1 ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ทางที่ปรึกษาได้ดำเนินการเก็บข้อมูลในส่วนที่เป็นมูลค่าเพิ่มของหน่วยธุรกิจที่ได้นิยามเอาไว้ในตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต ซึ่งรายละเอียดของข้อมูลในส่วนที่เป็นมูลค่าเพิ่มมีรายละเอียดและคำนิยามดังต่อไปนี้

<u>เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าตอบแทน</u>

ได้แก่ เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าตอบแทนที่ผู้จ้างจ่ายให้แก่ผู้รับจ้างทั้งในรูปของตัวเงินและสิ่งของ ผู้รับจ้าง ได้แก่ ลูกจ้างระยะยาว ลูกจ้างชั่วคราว ผู้บริหาร เป็นต้น

<u>ผลตอบแทนการผลิต</u>

ผลตอบแทนการผลิต ได้แก่ ผลตอบแทนจากปัจจัยการผลิตทั้งหมด หรือมูลค่าเพิ่มทั้งหมดหักด้วยค่าตอบแทนแรงงาน ค่าเสื่อมราคา และภาษีทางอ้อมสุทธิ

<u>ค่าเสื่อมราคา</u>

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 ภาษีทางอ้อมแตกต่างจากการคำนวณของกองบัญชีประชาชาติตรงที่ภาษีขาเข้า และภาษีการค้าจากสินค้านำเข้าไม่ได้รวมอยู่ด้วย ภาษีทางอ้อมสุทธิเท่ากับภาษีทางอ้อมทั้งหมดหักด้วยเงินอุดหนุน

โดยทางที่ปรึกษาจะทำการรวบรวมข้อมูลมูลค่าเพิ่มของหน่วยธุรกิจที่ได้นิยามเอาไว้ในตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต แล้วจึงใช้ข้อมูลมูลค่าเพิ่มของกลุ่มตัวอย่างที่เก็บรวบรวมได้มาใช้ในการประมาณมูลค่าเพิ่มของประชากรในแต่ละหมวดหมู่ของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต

5.1.2 ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์

ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ทางที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการรวบรวมข้อมูลมูลค่าผลผลิตรวมหรือต้นทุนในการดำเนินการของหน่วยธุรกิจในแต่ละหมวดหมู่ที่ได้นิยามเอาไว้ในตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Code) ทั้งนี้ทางที่ปรึกษาจะนำเสนอโครงสร้างข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์ในหัวข้อถัดไป

ในส่วนของการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) ในโครงการนี้ทางที่ปรึกษาได้เปลี่ยนแปลงรูปแบบในการคำนวณ ทำให้รูปแบบในการคำนวณแตกต่างไปจากโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 โดยทางที่ปรึกษาได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลรายได้ของ Real sector เพื่อนำมาใช้ในการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้าตามวิธีการคำนวณของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยในส่วนของการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้าในโครงการนี้ทางที่ปรึกษาจะใช้วิธีการคำนวณของ CASS เป็นรูปแบบในการคำนวณ โดยต้นทุนการถือครองสินค้าจะพิจารณาแยกออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 Interest (i) ส่วนที่ 2 Taxes, Obsolescence, Depreciation, Insurance (β) โดยสูตรที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้าแสดงได้ดังสมการต่อไปนี้

$$\text{Inventory Carrying Cost} = \text{Values of all business inventory} * (\beta + i)$$

โดยที่

β คือ ค่าคงที่ 19% จาก Alford-Bangs Production Handbook Formula

i คือ 1-Month AA Financial Commercial Paper Rate by BOT

5.2 โครงสร้างข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์

สำหรับโครงสร้างข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์นั้น ทางที่ปรึกษาจะใช้โครงสร้างข้อมูลที่นำเสนอจากโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 ซึ่งมีรายละเอียดโครงสร้างที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมโครงสร้างเดิมที่คำนวณเอาไว้ในโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 และโครงสร้างการคำนวณส่วนที่เพิ่มเข้าไป โดยโครงสร้างข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์มีรายละเอียดดังรูปที่ 5-1

การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในโครงการนี้จะมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคำนวณไปจากโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 ในส่วนของการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) ต้นทุนบริหารคลังสินค้า (Warehousing Cost) และต้นทุนการบริหารจัดการ (Administration Cost) ขณะที่ในส่วนของต้นทุนการขนส่งสินค้า (Transportation Cost) จะยังคงใช้วิธีการคำนวณเช่นเดียวกันกับวิธีการคำนวณของโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 โดยรายละเอียดในการคำนวณและเปรียบเทียบวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยและโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 ได้ดังตารางที่ 5-1

การคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

วิธีการคำนวณมูลค่าเพิ่มทำได้โดยการนำมูลค่าผลผลิตทั้งหมดที่เกิดขึ้นในแต่ละปี หักด้วยค่าใช้จ่ายขั้นกลางในการผลิต ผลลัพธ์ที่ได้ คือ มูลค่าเพิ่ม (VA) ของแต่ละสาขาการผลิต โดยแหล่งข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าเพิ่ม ได้แก่ ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตสำหรับปีที่ต้องการ โดยใช้ข้อมูลด้าน Table of Output Distribution ของมูลค่าเพิ่มรวม (Total value added) ซึ่งได้แก่ข้อมูล I-O Code 209 (Value Added) ของสาขาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มสามารถนำข้อมูล I-O Code 209 (Value Added) มาใช้ได้โดยตรง

I-O Code 136 การขนส่งทางท่อ

- การขนส่งก๊าซทางท่อ

I-O Code 149 การขนส่งทางรถไฟ

- การขนส่งสินค้า

I-O Code 151 การขนส่งสินค้าทางบก

- การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ป้ายทะเบียน เบอร์ 70 และ 80)
- ➢ การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดเล็กที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 1,600 กก.
- ➢ การขนส่งสินค้าโดยรถยนต์เพื่อการเกษตร

I-O Code 152 บริการสนับสนุนทางบก

- ➢ สถานีขนส่งสินค้า
- ➢ สถานที่เช่าจอดรถบรรทุก
- ➢ สถานที่พักสินค้ารอการขนย้ายชั่วคราว
- ➢ แพขนานยนต์
- ถนนเก็บค่าผ่านทางจากรถบรรทุก รถโดยสารและรถอื่นๆ

I-O Code 153 การขนส่งทางทะเล

- การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ รวมทั้งการขนส่งสินค้าข้ามแม่น้ำระหว่างประเทศ

I-O Code 154 การขนส่งตามชายฝั่งทะเลและการขนส่งในลำน้ำภายในประเทศ

- การขนส่งสินค้าด้วยเรือบรรทุกสินค้าประเภทต่างๆตามชายฝั่งทะเล
- การขนส่งสินค้าด้วยเรือบรรทุกสินค้าประเภทต่างๆในลำน้ำภายในประเทศ

I-O Code 155 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ

- การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- ➢ ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมธนารักษ์
- ➢ ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- ➢ ท่าเทียบเรือสินค้าของเอกชน
- ➢ ท่าเทียบเรือประมงขององค์กรสะพานปลา
- ➢ ท่าเทียบเรือประมงเอกชน
- ➢ อู่เรือสินค้า
- ➢ การบรรทุกและการขนถ่ายสินค้า
- ➢ การกู้เรือสินค้าอับปาง
- ➢ บริการนำร่อง

I-O Code 156 การขนส่งทางอากาศ

- การขนส่งสินค้าโดยเครื่องบิน
- สนามบินพาณิชย์สังกัดการท่าอากาศยาน
- สนามบินพาณิชย์สังกัดกรมการขนส่งทางอากาศ
- บริษัทวิทยุการบิน
- สถานีเรดาร์
- ศูนย์ควบคุมการบิน
- การให้เช่าอากาศยานทั้งประเภทเหมาลำและไม่เหมาลำ

I-O Code 157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

- ➢ การชั่งน้ำหนักสินค้า
- ➢ การบรรจุหีบห่อ
- ➢ บริการบุคคลที่ 3
- ➢ บริการตัวแทนผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าด้านพิธีการศุลกากร

I-O Code 158 คลังสินค้า

- คลังสินค้าสาธารณะ
- ไซโลสาธารณะ
- ห้องเย็นสาธารณะ
- ➢ คลังสินค้าส่วนบุคคล
- ➢ ไซโลส่วนบุคคล
- ➢ ห้องเย็นส่วนบุคคล

- โครงสร้างการคำนวณเดิม
- ➢ โครงสร้างการคำนวณส่วนที่เพิ่มเข้าไป

รูปที่ 5-1 โครงสร้างข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์

ตารางที่ 5-1 รายละเอียดในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

ต้นทุน	โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระยะที่ 1	โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย
ต้นทุนการขนส่งสินค้า (Transportation Cost)	● นำข้อมูลผลผลิตรวมภายในประเทศ (I-O Code 210) จากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตในสาขาการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้ามาใช้ในการคำนวณต้นทุนการขนส่งสินค้า ซึ่งประกอบไปด้วยสาขา 136, 149, 151 ถึง 157 โดยจะพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเท่านั้น	● ใช้วิธีการคำนวณเช่นเดียวกันกับวิธีการคำนวณของโครงการ พัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระยะที่ 1 แต่จะเพิ่มขอบเขตในการศึกษาให้มีความครบถ้วนมากยิ่งขึ้น
ต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost)	● ใช้วิธีการประเมินค่า (Imputation) ขึ้นมาสำหรับวิธีการประมาณค่าเสียโอกาส ซึ่งจะคำนวณจากมูลค่าผลผลิตสินค้า (CT; Control Total) ณ ราคาผู้ผลิต (producer Price) ของแต่ละสาขาการผลิต (เฉพาะสินค้า) จากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเป็นฐานการคำนวณ โดยมีสูตรในการคำนวณ ดังนี้ Inventory Carrying Cost = Opportunity Cost = Value at producer price * Interest charge * Duration ● ในการพิจารณาข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตพบว่า Code 135-180 จะเป็นส่วนการบริการที่ไม่มีการถือครองสินค้าคงคลัง จึงไม่นำมาคำนวณ นอกจากนี้ในส่วนของสินค้าเกษตร Code 001-029 จะเป็นการผลิตและจำหน่ายออกโดยไม่มีการถือครองสินค้าคงคลัง ยกเว้น Code 001 การทำนาที่มีการถือครองข้าวเปลือกประมาณ 30% ของผลผลิตรวมเท่านั้น โดยสูตรที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้ามีดังนี้	● ใช้วิธีการคำนวณของ CASS ซึ่งเป็นวิธีการที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยในส่วนของต้นทุนการถือครองสินค้าจะแยกออกเป็น 2 ส่วนคือ Cost Component / CASS Methods of Measurement / ค่าที่ใช้ในการคำนวณ 1. Interest / Annualized commercial paper rate / i % 2. Taxes, Obsolescence, Depreciation, Insurance / Alford-Bangs Production Handbook Formula / 19 % โดยที่ i คือ 1-Month AA Financial Commercial Paper Rate published by Federal Reserve

ตารางที่ 5-1 รายละเอียดในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

ต้นทุน	โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระยะที่ 1	โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย
	Inventory Carrying Cost = [มูลค่า I-O Code 600 ของ code (190 + (001*30%) – (002 ถึง 029) – (135 ถึง180)] * อัตราดอกเบี้ย ● มีการนำปัจจัย Interest Charges มาใช้ในการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้า แต่ยังไม่ได้คำนึงถึงในส่วนของ Taxes, Obsolescence, Depreciation, Insurance	ทั้งนี้สามารถสรุปสูตรที่ใช้ในการคำนวณได้ดังนี้ **Inventory Carrying Cost = Values of all business inventory x (β+i)** โดยที่ β คือค่าคงที่ 19% จากสูตรของ Alford-Bangs Production Handbook Formula i คือ 1-Month AA Financial Commercial Paper Rate published by BOT ● คำนึงถึงในส่วนของ Taxes, Obsolescence, Depreciation, Insurance ● มีการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้าในสาขาเกษตรกรรมใน Code 002-029 ซึ่งโครงการระยะที่ 1 คำนวณไว้เฉพาะ Code 001 เท่านั้น และในส่วนของสาขาค้าปลีก-ค้าส่ง (Code 145-146) ซึ่งโครงการระยะที่ 1 ไม่ได้รวมเอาไว้

ตารางที่ 5-1 รายละเอียดในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

ต้นทุน	โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระยะที่ 1	โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า (Warehousing Cost)	● นำมูลค่าของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย (I-O Code 310) สำหรับสาขาสถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า (I-O Code 158) มาใช้ในการคำนวณสำหรับการบริหารคลังแบบ Outsource และใช้การประมาณค่าสำหรับการบริหารคลังแบบ In-house ในอัตราส่วน 35 : 65 ซึ่งสูตรในการคำนวณสรุปได้ดังนี้ **ต้นทุนการบริหารคลังสินค้าทั้งหมดของ In-house และ Outsource = มูลค่าของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย (I-O Code 310) สำหรับสาขาสถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า (I-O Code 158) + มูลค่าต้นทุนกิจกรรมการบริหารคลังสินค้าแบบ In-house ที่ได้จากการประมาณค่า**	● ในส่วนการบริหารคลังแบบ Outsource จะใช้วิธีการคำนวณเช่นเดียวกันกับโครงการระยะที่ 1 ● ในส่วนการบริหารคลังแบบ In-house นั้น ตามวิธีของ CASS ถือว่ารวมอยู่ในต้นทุนการถือครองสินค้า ซึ่งจะแตกต่างจากโครงการระยะที่ 1 ที่ใช้การประมาณค่าขึ้นมาในอัตราส่วน 35 : 65 (คลังสินค้าแบบ Outsource : คลังสินค้าแบบ In-house)
ต้นทุนการบริหารจัดการ (Administration Cost)	● คำนวณจากสำมะโนอุตสาหกรรม สำมะโนการค้า สำมะโนการบริการ และสำมะโนเกษตรของสำนักงานสถิติแห่งชาติ	● ใช้การประมาณค่าตามวิธีการคำนวณของ CASS โดยประมาณค่าที่ 4% ของ Total logistics cost

5.3 ข้อจำกัดต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์

ทางที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อจำกัดต่างๆ ที่เกิดขึ้นในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายสาขาโดยส่วนใหญ่ยังคงต้องใช้วิธีการประมาณค่า เนื่องจากข้อมูลงบการเงินในส่วนรายละเอียดประกอบงบการเงินของบริษัทโดยส่วนใหญ่ไม่ได้แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลมูลค่าเพิ่มเอาไว้ ทำให้ต้องใช้วิธีการประมาณค่าโดยจะต้องทำการรวบรวมข้อมูลจากรายละเอียดประกอบงบการเงินในส่วนที่เป็นมูลค่าเพิ่มของหน่วยธุรกิจในแต่ละสาขาย่อยเท่าที่จะสามารถรวบรวมได้ ซึ่งประกอบไปด้วยเงินเดือน ค่าจ้าง ค่าตอบแทน, ค่าเสื่อมราคา, และภาษีทางอ้อมสุทธิ แล้วจึงใช้ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างที่รวบรวมได้ทำการประมาณค่ามูลค่าเพิ่มของประชากรในสาขาย่อยนั้นๆ
2) การจัดแบ่งบริษัทตามหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย (TSIC) ในปัจจุบันยังมีบางส่วนที่จัดได้ไม่ตรงกับโครงสร้างที่กำหนดเอาไว้ ยกตัวอย่างเช่น บริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามควรจะต้องถูกจัดเอาไว้ในหมวด 63098 โลจิสติกส์ แต่จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม พบว่าบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามถูกจัดกระจายไปตามหมวดต่างๆ ซึ่งจากการเก็บรวบรวมข้อมูลการจัดหมวดหมู่บริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	หมวดหมู่
บริษัท เอ็น วาย เค โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท เอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง
บริษัท เอ็น.วาย.เค.ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย)	63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง
บริษัท เอ็น.วาย.เค. (ประเทศไทย) จำกัด	71300 บริการให้เช่าของใช้ส่วนบุคคลและของใช้ในครัวเรือน ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น
บริษัท เอ็น วาย เค โลจิสติกส์ ไอ เอ็น เอส ดี (ประเทศไทย) จำกัด	52399 ร้านขายปลีกสินค้าอื่นๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น
บริษัท เอ็น.วาย.เค. สงขลา จำกัด	61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง
บริษัท เอ็นวายเค โรโร (ประเทศไทย) จำกัด	63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ
บริษัท เอ็นวายเค โรโร เทอร์มินอล (ประเทศไทย) จำกัด	65990 ตัวกลางทางการเงินอื่นๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น
บริษัท ยูพีเอส เอสซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด	62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา
บริษัท ยูพีเอส พาร์เซล ดีลิเวอร์รี่ เซอร์วิส จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท ยูพีเอส เอสซีเอส เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง

ชื่อบริษัท	หมวดหมู่
บริษัท เอ็กซ์ปิไดเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด	61200 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ
บริษัท ดีเอชแอล เอ๊กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด	62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา
บริษัท ดีเอชแอล เอ๊กซ์เพรส อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด	64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน
บริษัท ดีเอชแอล โกลเบิล ฟอร์เวิร์ดดิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด	51399 การขายส่งสินค้าประเภทอื่นๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น
บริษัท เช้งเก้อร์ (ไทย) จำกัด	63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร
บริษัท นิปปอน เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด	61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง
บริษัท เอพีเอ็ม โกลเบิล โลจิสติกส์ (ไทยแลนด์) จำกัด	63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร
บริษัท ยูทีไอเวิลด์วายด์ จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท เอ็กเซล ดิสทริบิวชั่น (ประเทศไทย) จำกัด	63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า
บริษัท เอ็กเซล พาร์เซิล ซิสเต็ม จำกัด	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท เอ็กเซล โลจิสติคส์ (ฟาร์อีส) จำกัด	74990 บริการด้านธุรกิจอื่นๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น
บริษัท คูห์เน่ พลัส นาเกิ้ล จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท เอพีแอล โลจิสติคส์ เอสวีซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท เฟดเดอรัล เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท ซีว่า ลอจีสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า
บริษัท ทีเอ็นที เอ็กซเพรส เวิลด์ไวด์ (ประเทศไทย) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท พาแนลพีนา เวิลด์ ทรานสปอร์ท (ประเทศไทย) จำกัด	63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร
บริษัท ไรเดอร์ ทรานส์ปอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท เน็ดลอยด์ (ประเทศไทย) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ โลจิสติกส์ จำกัด	63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า
บริษัท นิ่มซี่เส็งขนส่ง1988 จำกัด	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท เอส ซี จี โลจิสติกส์	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท บลูแอนด์ไวท์ โลจิสติกส์ จำกัด	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท เอ บี เอ็กซ์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท คาทูน นาที (ไทยแลนด์) จำกัด	63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า
บริษัท คาทูน นาที เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด	63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า
บริษัท เราบริการ จำกัด V-Serve Group	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง

ชื่อบริษัท	หมวดหมู่
บริษัท บัลทรานส์ โลจิสติคส์ (ไทยแลนด์) จำกัด	52399 ร้านขายปลีกสินค้าอื่นๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น
บริษัท เบอขาร์ต (ไทยแลนด์) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
อินทิเกรทเทด โลจิสติกส์ (ไทยแลนด์) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท โปร - ล็อก จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท อาร์ ที เอ็น โลจิสติคส์ จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท สิรินทราทรานสปอร์ต	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท เอส ซี ที โลจิสติก จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท รวมถาวรขนส่ง (2002) จำกัด	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท สมชัยปักษ์ใต้กรุงเทพ ขนส่ง จำกัด	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท สเตรทส์ เอ็กซ์เพรส (ไทยแลนด์) จำกัด	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท ไฮเทค นิทซู (ประเทศไทย) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท โลจิสติก อัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด	20230 ผลิตภาชนะไม้
บริษัท ไวกิ้งไลน์ จำกัด	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท โทลล์ โลจิสติคส์ (ไทยแลนด์) จำกัด	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท โทลล์ (ไทยแลนด์) จำกัด	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท จีโอดีส วิลสัน ทรานสปอร์ต จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท จีโอดีส วิลสัน ไทย จำกัด	63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ
บริษัท ยามาโตะ อุนยู (ประเทศไทย) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท บิสซิเนส โลจิสติกส์ (ไทยแลนด์) จำกัด	52590 การขายปลีกสินค้านอกร้านค้าอื่นๆ
บริษัท อจิลิตี้ จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท เอ็กเซล ทรานสปอร์ต อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
ฮิตาชิ ทรานสปอร์ต ซิสเต็ม (ประเทศไทย) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท เคอรี่ โลจิสติคส์ (ประเทศไทย)จำกัด	63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า
บริษัท เอ็นเอ็นอาร์ โกลบอล โลจิสติคส์ (ประเทศไทย)	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท สยามนิสทรานส์ จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท ดีเอสวี แอร์ แอนด์ ซี จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท เจเนล อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด	91132 สำนักงานภูมิภาคของบริษัทข้ามชาติ
บริษัท เมอคิวรี่ โลจิสติคส์ จำกัด	63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร
บริษัท แทส เอ็กซ์เพรส (ไทยแลนด์) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท คินเทซึ เวิลด์ เอ็กซเปรส (ประเทศไทย) จำกัด	62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา
บริษัท ซีวา เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง

ชื่อบริษัท	หมวดหมู่
บริษัท ไวส์เฟรทเซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท ลินฟ้อกซ์ เอ็ม โลจิสติคส์ (ประเทศไทย) จำกัด	74990 บริการด้านธุรกิจอื่นๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น
บริษัท ลินฟ้อกซ์ เอ็ม ทรานสปอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท ลินฟ้อกซ์ ทรานสปอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
บริษัท อีเทอร์นิตี้ แกรนด์ โลจิสติคส์ จำกัด (มหาชน)	63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร
บริษัท ทรานส์ โลจิสติกส์ จำกัด	63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า
บริษัท เฟรท ลิ้งค์ส เอ๊กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด	63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
บริษัท ซันเอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด	60230 การขนส่งสินค้าทางถนน

ทั้งนี้น่าจะเป็นผลมาจากระบบ TSIC เพิ่งจะมีการแบ่งหมวดหมู่ 63098 ขึ้นมาใหม่ และทางกรมพัฒนาธุรกิจการค้ายังไม่ได้นำรายชื่อบริษัทบุคคลที่สามมาดำเนินการจัดแบ่งเอาไว้

3) จากการสำรวจข้อมูลพบว่าบางสาขาที่ได้นิยามเอาไว้ในตาราง I-O ไม่ค่อยเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ยกตัวอย่างเช่น สาขาแพขนานยนต์ ซึ่งจะใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและยานพาหนะข้ามฟากมากกว่า
4) จากการสำรวจข้อมูลบริษัทที่จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ที่มีวัตถุประสงค์เป็นที่จอดรถ จากการสำรวจพบว่าบริษัทที่จดทะเบียนเป็นที่จอดรถจะให้บริการสำหรับจอดรถยนต์ทั้งหมด เป็นไปได้ว่าที่จอดรถบรรทุกจะเป็นส่วนหนึ่งของกิจการในหมวดหมู่การขนส่งทางบก และกิจการในสาขาการผลิตต่างๆ ทำให้ไม่สามารถแยกข้อมูลเฉพาะที่จอดรถออกมาได้
5) กิจกรรมสาขาท่าเทียบเรือประมงของเอกชนจะพ่วงอยู่ในสาขาการประมง 05001 การประมงน้ำลึกและประมงชายฝั่ง ซึ่งกิจกรรมท่าเทียบเรือประมงเป็นแค่เพียงส่วนประกอบย่อยของกิจการในหมวดหมู่สาขาประมง ซึ่งข้อมูลงบการเงินของบริษัทจะเป็นงบการเงินในลักษณะรวมทั้งหมด จึงเป็นการยากที่จะคำนวณเฉพาะต้นทุนการดำเนินการในส่วนท่าเทียบเรือประมงแยกออกมาได้
6) กิจกรรมการกู้เรือสินค้าอัปปาง ไม่มีข้อมูลแจ้งเอาไว้ในฐานข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า
7) ตาราง I-O มีความละเอียดมากกว่าระบบ TSIC โดยตาราง I-O จะรวมเอาส่วนของทางราชการเอาไว้ด้วย ซึ่งจะมีความครบถ้วนของข้อมูลมากกว่าระบบ TSIC ขณะที่ระบบ TSIC จะมีข้อมูลเฉพาะในส่วนการจดทะเบียนของบริษัทเอกชนเท่านั้น
8) ในการจัดแบ่งบริษัทตามหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย จะระบุให้บริษัทอยู่ในหมวดใดหมวดหนึ่งเท่านั้น โดยจะดูจากกิจกรรมหลักของบริษัท ซึ่งในความเป็นจริงแล้วแต่ละบริษัทมักจะมีการให้บริการมากกว่า 1 หมวด ยกตัวอย่างเช่น บริษัท เอเวอร์กรีนคอนเทน

เนอร์เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด, บริษัท บางกอก โมเดอร์น เทอร์มินอล จำกัด, และ บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอมินอล จำกัด เป็นบริษัทที่ดำเนินการเกี่ยวกับให้บริการท่าเทียบเรือ ลานพักตู้คอนเทนเนอร์ แต่บริษัทมีกิจกรรมหลักคือ ให้บริการท่าเทียบเรือ ในการคำนวณต้นทุนเป็นไปได้ยากที่จะที่จะคำนวณต้นทุนให้กับกิจกรรมทั้งสองอย่าง เนื่องจากงบการเงินของบริษัทเป็นในลักษณะรวม ในการคิดต้นทุนจึงได้จัดเอาไว้ในส่วนของท่าเทียบเรือเอกชนตามกิจกรรมหลักที่ได้ดำเนินการ

5.4 ข้อมูลมูลค่าผลผลิตและมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549

ทางที่ปรึกษาได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลมูลค่าผลผลิตและมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 เพื่อนำมาใช้ในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์และมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมตามลำดับ โดยทางที่ปรึกษาได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามคุ้มรวมที่ได้กำหนดเอาไว้ในตาราง I-O ดังต่อไปนี้

I-O Code 136 การขนส่งทางท่อ

- การขนส่งก๊าซทางท่อ

I-O Code 149 การขนส่งทางรถไฟ

- การขนส่งสินค้า

I-O Code 151 การขนส่งสินค้าทางบก

- การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ป้ายทะเบียน เบอร์ 70 และ 80)
- การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดเล็กที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 1,600 กก.
- การขนส่งสินค้าโดยรถยนต์เพื่อการเกษตร

I-O Code 152 บริการสนับสนุนทางบก

- สถานีขนส่งสินค้า
- สถานที่เช่าจอดรถบรรทุก
- สถานที่พักสินค้ารอการขนย้ายชั่วคราว
- แพขนานยนต์
- ถนนเก็บค่าผ่านทางจากรถบรรทุก รถโดยสารและรถอื่นๆ

I-O Code 153 การขนส่งทางทะเล

- การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ รวมทั้งการขนส่งสินค้าข้ามแม่น้ำระหว่างประเทศ

I-O Code 154 การขนส่งตามชายฝั่งทะเลและการขนส่งในลำน้ำภายในประเทศ

- การขนส่งสินค้าด้วยเรือบรรทุกสินค้าประเภทต่างๆตามชายฝั่งทะเล
- การขนส่งสินค้าด้วยเรือบรรทุกสินค้าประเภทต่างๆในลำน้ำภายในประเทศ

I-O Code 155 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ

- การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมธนารักษ์
- ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- ท่าเทียบเรือสินค้าของเอกชน
- ท่าเทียบเรือประมงขององค์กรสะพานปลา
- ท่าเทียบเรือประมงเอกชน
- อู่เรือสินค้า
- การบรรทุกและการขนถ่ายสินค้า
- การกู้เรือสินค้าอับปาง
- บริการนำร่อง

I-O Code 156 การขนส่งทางอากาศ

- การขนส่งสินค้าโดยเครื่องบิน
- สนามบินพาณิชย์สังกัดการท่าอากาศยาน
- สนามบินพาณิชย์สังกัดกรมการขนส่งทางอากาศ
- บริษัทวิทยุการบิน
- สถานีเรดาร์
- ศูนย์ควบคุมการบิน
- การให้เช่าอากาศยานทั้งประเภทเหมาลำและไม่เหมาลำ

I-O Code 157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

- การชั่งน้ำหนักสินค้า
- การบรรจุหีบห่อ
- บริการบุคคลที่ 3
- บริการตัวแทนผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าด้านพิธีการศุลกากร

I-O Code 158 คลังสินค้า

- คลังสินค้าสาธารณะ
- ไซโลสาธารณะ
- ห้องเย็นสาธารณะ
- คลังสินค้าส่วนบุคคล
- ไซโลส่วนบุคคล
- ห้องเย็นส่วนบุคคล

I-O Code 159 บริการไปรษณีย์

- บริการไปรษณีย์โทรเลข-กสท

โดยข้อมูลมูลค่าผลผลิตและมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 ที่ทางที่ปรึกษาได้รวบรวมเอาไว้มีรายละเอียดแสดงได้ดังตารางที่ 5-2 และ 5-3 ตามลำดับ ขณะที่ข้อมูลในบางสาขาตามคุ้มรวมการเก็บข้อมูลนั้น จากการสำรวจข้อมูลพบว่าไม่มีการดำเนินการหรือไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า จึงไม่มีข้อมูลปรากฏอยู่ในตารางที่ 5-2 และ 5-3 ซึ่งประกอบไปด้วย

I-O Code 152 บริการสนับสนุนทางบก

- สถานที่เช่าจอดรถบรรทุก
- แพขนานยนต์

I-O Code 155 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ

- ท่าเทียบเรือสินค้าสังกัดกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- ท่าเทียบเรือประมงเอกชน
- อู่เรือสินค้า
- การกู้เรือสินค้าอับปาง

I-O Code 157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

- การชั่งน้ำหนักสินค้า

โดยมีเหตุผลประกอบดังต่อไปนี้

- จากการสำรวจข้อมูลบริษัทที่จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ที่มีวัตถุประสงค์เป็นที่จอดรถ จากการสำรวจพบว่าบริษัทที่จดทะเบียนเป็นที่จอดรถจะให้บริการสำหรับจอดรถยนต์ทั้งหมด เป็นไปได้ว่าที่จอดรถบรรทุกจะเป็นส่วนหนึ่งของกิจการในหมวดหมู่การขนส่งทางบก และกิจการในสาขาการผลิตต่างๆ ทำให้ไม่สามารถแยกข้อมูลเฉพาะที่จอดรถออกมาได้
- จากการสำรวจการดำเนินการของแพขนานยนต์พบว่า แพขนานยนต์ที่ดำเนินการอยู่จะใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและยานพาหนะข้ามฟากมากกว่า
- จากการสำรวจข้อมูลจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี พบว่าไม่มีท่าเทียบเรือในสังกัด
- กิจกรรมสาขาท่าเทียบเรือประมงของเอกชนจะพ่วงอยู่ในสาขาการประมง 05001 การประมงน้ำลึกและประมงชายฝั่ง ซึ่งกิจกรรมท่าเทียบเรือประมงเป็นแค่เพียงส่วนประกอบย่อยของกิจการในหมวดหมู่สาขาประมง ซึ่งข้อมูลงบการเงินของบริษัทจะเป็นงบการเงินในลักษณะรวมทั้งหมด จึงเป็นการยากที่จะคำนวณเฉพาะต้นทุนการดำเนินการในส่วนท่าเทียบเรือประมงแยกออกมาได้
- กิจกรรมอู่เรือสินค้าไม่ได้เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า
- กิจกรรมการกู้เรือสินค้าอับปาง ไม่มีข้อมูลแจ้งเอาไว้ในฐานข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ตารางที่ 5-2 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	สถานที่พักสินค้ารอการขนย้ายชั่วคราว/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 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง	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 : สำนักบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ 5-3 ข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549

หน่วย : 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/สถานีขนส่วงสินค้า	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 : สำนักบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ในส่วนของการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบในการคำนวณแตกต่างไปจากโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ระยะที่ 1 นั้น ทางที่ปรึกษาได้ดำเนินการเก็บรวบรวมมูลค่าผลผลิตของ Real sector ซึ่งประกอบไปด้วยสาขาการเกษตร สาขาเหมืองแร่ และสาขาอุตสาหกรรม และมูลค่าผลผลิตของสาขาค้าปลีกค้าส่ง เพื่อนำมาใช้ในการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้าตามวิธีการคำนวณของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมูลค่าผลผลิตของ Real sector ที่ทางที่ปรึกษาเก็บรวบรวมได้แสดงได้ดังตารางที่ 5-4 ขณะที่มูลค่าผลผลิตของสาขาค้าปลีกค้าส่งแสดงได้ดังตารางที่ 5-5

ตารางที่ 5-4 มูลค่าผลผลิตของ Real sector

หน่วย : พันบาท

สาขาการผลิต	มูลค่าผลผลิต	
	2548	**2549**
สาขาเกษตร	767,813,870	878,618,341
สาขาเหมืองแร่	308,545,540	361,265,601
สาขาอุตสาหกรรม	7,505,325,573	8,276,666,196
รวม	8,581,684,983	9,516,550,138

ที่มา : สำนักบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ 5-5 มูลค่าผลผลิตของสาขาค้าปลีกค้าส่ง

หน่วย : พันบาท

สาขาการผลิต	มูลค่าผลผลิต	
	2548	**2549**
สาขาค้าปลีก ค้าส่ง	3,752,662,790	4,138,333,100

ที่มา : สำนักบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

5.5 การประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

ต้นทุนโลจิสติกส์ประกอบไปด้วยต้นทุน 4 ส่วนได้แก่ ต้นทุนการขนส่งสินค้า (Transportation Cost) ต้นทุนบริหารคลังสินค้าสาธารณะ (Public Warehousing Cost) ต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) และต้นทุนการบริหารจัดการ (Administration Cost) ในส่วนของต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนบริหารคลังสินค้าสาธารณะนั้นจะใช้มูลค่าผลผลิตรวมในสาขาที่เกี่ยวข้องจาก

ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Code 210) มาใช้ในการคำนวณได้โดยตรง โดยในส่วนของต้นทุนการขนส่งสินค้านั้นจะพิจารณากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเท่านั้น ในบางสาขาจำเป็นจะต้องหักมูลค่าที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าออกไป ส่วนต้นทุนบริหารคลังสินค้าสาธารณะนั้นสามารถนำค่าในตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต I-O Code 210 มาใช้ได้โดยตรง ในส่วนของการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) ทางที่ปรึกษาได้นำวิธีการคำนวณของ CASS ซึ่งเป็นวิธีที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้าของประเทศสหรัฐอเมริกามาปรับใช้ และในส่วนของการคำนวณต้นทุนการบริหารจัดการนั้น ทางที่ปรึกษาจะใช้วิธีการประมาณค่าตามวิธีการคำนวณของ CASS โดยประมาณค่าที่ 4% ของ Total Logistics Costs ในหัวข้อนี้จะนำเสนอรายละเอียดในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้ง 4 ส่วน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ต้นทุนการขนส่งสินค้า (Transportation Cost)

ในการคำนวณต้นทุนการขนส่งสินค้านั้นสามารถนำข้อมูลผลผลิตรวมภายในประเทศจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Code 210) ในสาขาการขนส่งมาใช้ในการคำนวณ โดยจะพิจารณาเฉพาะสาขาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเท่านั้น และจำเป็นจะต้องหักมูลค่าที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าออกไป โดยสาขาการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าประกอบไปด้วย

- I-O Code 136 การขนส่งทางท่อ
- I-O Code 149 การขนส่งทางรถไฟ
- I-O Code 151 การขนส่งสินค้าทางบก
- I-O Code 152 บริการสนับสนุนทางบก
- I-O Code 153 การขนส่งทางทะเล
- I-O Code 154 การขนส่งตามชายฝั่งทะเลและการขนส่งในลำน้ำภายในประเทศ
- I-O Code 155 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ
- I-O Code 156 การขนส่งทางอากาศ
- I-O Code 157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง
- I-O Code 159 บริการไปรษณีย์

ทั้งนี้จากตารางที่ 5-2 ข้อมูลมูลค่าผลผลิตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 ทำให้สามารถคำนวณต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 ได้ดังตารางที่ 5-6 โดยต้นทุนการขนส่งสินค้าของปี 2548 มีมูลค่า 627,256,576,000 บาท ขณะที่ต้นทุนการขนส่งสินค้าของปี 2549 มีมูลค่า 708,824,054,000 บาท

ตารางที่ 5-6 ต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศไทยปี 2548 และ 2549

หน่วย : พันบาท

I-O Code	2548	2549
136 การขนส่งทางท่อ	0	0
149 การขนส่งทางรถไฟ	2,123,104	2,250,005
151 การขนส่งสินค้าทางบก	278,047,978	323,531,943
152 บริการสนับสนุนทางบก	1,762,928	1,830,751
153 การขนส่งทางทะเล	71,071,905	73,829,447
154 การขนส่งตามชายฝั่งทะเลและการขนส่งในลำน้ำภายในประเทศ	45,589,506	57,846,727
155 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ	18,180,482	15,818,652
156 การขนส่งทางอากาศ	40,784,825	42,050,761
157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง	168,667,238	190,617,108
159 บริการไปรษณีย์	1,028,610	1,048,660
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	**627,256,576**	**708,824,054**

ต้นทุนบริหารคลังสินค้าสาธารณะ (Public Warehousing Cost)

ในการคำนวณต้นทุนบริหารคลังสินค้าสาธารณะนั้นสามารถนำข้อมูลผลผลิตรวมภายในประเทศจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Code 210) ในสาขาที่ 158 คลังสินค้ามาใช้ในการคำนวณได้โดยตรง ทั้งนี้จากตารางที่ 5-2 ข้อมูลมูลค่าผลผลิตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 ทำให้สามารถสรุปต้นทุนบริหารคลังสินค้าสาธารณะได้ดังตารางที่ 5-7 โดยต้นทุนบริหารคลังสินค้าสาธารณะของปี 2548 มีมูลค่า 3,568,119,000 บาท ขณะที่ต้นทุนบริหารคลังสินค้าสาธารณะของปี 2549 มีมูลค่า 5,181,146,000 บาท

ตารางที่ 5-7 ต้นทุนบริหารคลังสินค้าสาธารณะของประเทศไทยปี 2548 และ 2549

หน่วย : พันบาท

I-O Code	2548	2549
158 คลังสินค้า	3,568,119	5,181,146
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	**3,568,119**	**5,181,146**

ต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost)

ในการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) หรือ ต้นทุนบริหารคลังสินค้าภายในธุรกิจ ทางที่ปรึกษาได้นำวิธีการคำนวณของ CASS ซึ่งเป็นวิธีที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้าของประเทศสหรัฐอเมริกามาปรับใช้ โดยส่วนที่มีผลต่อต้นทุนการถือครองสินค้าประกอบไปด้วย 2 ส่วน ส่วนที่ 1 ได้แก่ Interest (i) ส่วนที่ 2 ได้แก่ Taxes, Obsolescence, Depreciation, Insurance (β) โดยมีสูตรที่ใช้ในการคำนวณดังนี้

Inventory Carrying Cost = Values of all business inventory * (β + i)

โดยที่ β คือ ค่าคงที่ 19% จาก Alford-Bangs Production Handbook Formula
i คือ 1-Month AA Financial Commercial Paper Rate by BOT

มูลค่าของ Values of all business inventory นั้นสามารถประเมินได้จากมูลค่าผลผลิตของ Real sector และมูลค่าผลผลิตของสาขาค้าปลีกค้าส่ง โดยทางที่ปรึกษาได้ทำการประมาณมูลค่าวัสดุคงคลังของสาขาเกษตร สาขาเหมืองแร่ และสาขาอุตสาหกรรม (Real Sector) โดยใช้ผลการสำรวจสำมะโนอุตสาหกรรมของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ซึ่งผลจากการทำสำมะโนอุตสาหกรรมพบว่าปริมาณวัสดุคงคลังประมาณได้เท่ากับ **17%** ของมูลค่าผลผลิต ส่วนในสาขาค้าปลีกค้าส่งนั้นทางที่ปรึกษาได้ทำการประมาณมูลค่าวัสดุคงคลัง โดยใช้ผลการสำรวจสำมะโนธุรกิจการค้าและบริการของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ซึ่งผลจากการทำสำมะโนธุรกิจการค้าและบริการพบว่าปริมาณวัสดุคงคลังประมาณได้เท่ากับ **22%** ของมูลค่าผลผลิต

ในส่วนของ 1-Month AA Financial Commercial Paper Rate นั้น จากการสำรวจข้อมูลจากสมาคมตราสารหนี้ไทยและธนาคารแห่งประเทศไทยพบว่าในปี 2548 มีอัตราประมาณเท่ากับ **4.49%** ในปี 2549 มีอัตราประมาณเท่ากับ **5.20%**

ทั้งนี้สามารถแสดงข้อมูลต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) ในปี 2548 และ 2549 ได้ดังตารางที่ 5-8

ตารางที่ 5-8 ต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) ในปี 2548 และ 2549

หน่วย : พันบาท

สาขา	มูลค่าผลิต		มูลค่าผลิต*	
	2548	2549	2548	2549
Real Sector				
สาขาเกษตร	767,813,870	878,618,341	767,813,870	878,618,341
สาขาเหมืองแร่	308,545,540	361,265,601	308,545,540	361,265,601
สาขาอุตสาหกรรม	7,505,325,573	8,276,666,196	7,505,325,573	8,276,666,196
รวม 3 สาขา	8,581,684,983	9,516,550,138	8,581,684,983	9,516,550,138
% วัสดุคงคลังสำหรับสาขาเกษตรกรรม เหมืองแร่ และอุตสาหกรรม[1]	17	17	17	17
มูลค่าวัสดุคงคลัง 3 สาขา	1,458,886,447	1,617,813,523	1,458,886,447	1,617,813,523
Sector ค้าปลีกค้าส่ง				
สาขาค้าปลีก ค้าส่ง	3,752,662,790	4,138,333,100	3,752,662,790	4,138,333,100
% วัสดุคงคลังสำหรับสาขาค้าปลีกค้าส่ง[2]	22	22	22	22
มูลค่าวัสดุคงคลังสาขาค้าปลีกค้าส่ง	825,585,814	910,433,282	825,585,814	910,433,282
Values of all business inventory	2,284,472,261	2,528,246,805	2,284,472,261	2,528,246,805
ค่าคงที่ 19% จาก Alford-Bangs Production Handbook Formula (β)	19	19	19	19
1-Month AA Financial Commercial Paper Rate by BOT (i)[3]	4.49	5.2		
Average Annual MLR[4]			5.9	7.5
ต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost)	**536,622,534**	**611,835,727**	**568,833,593**	**669,985,403**

หมายเหตุ [1] ที่มา ผลสำรวจสำมะโนอุตสาหกรรมของสำนักงานสถิติแห่งชาติ

[2] ที่มา ผลสำรวจสำมะโนธุรกิจการค้าและบริการของสำนักงานสถิติแห่งชาติ

[3] ที่มา สมาคมตราสารหนี้ไทยและธนาคารแห่งประเทศไทย

[4] ที่มา ธนาคารแห่งประเทศไทย

* แสดงการคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้ากรณีใช้ Average Annual MLR ตามที่ภาคเอกชนได้แสดงข้อคิดเห็นเอาไว้

ต้นทุนการบริหารจัดการ (Administration Cost)

ในส่วนของการคำนวณต้นทุนการบริหารจัดการนั้น ทางที่ปรึกษาจะใช้วิธีการประมาณค่าตามวิธีการคำนวณของ CASS โดยประมาณค่าที่ 4% ของ Total Logistics Costs ทั้งนี้สามารถแสดงข้อมูลต้นทุนการบริหารจัดการ (Administration Cost) ในปี 2548 และ 2549 ได้ดังตารางที่ 5-9

ตารางที่ 5-9 ต้นทุนการบริหารจัดการ (Administration Cost) ในปี 2548 และ 2549

รายการ	ต้นทุนบริหารจัดการ		ต้นทุนบริหารจัดการ*	
	2548	2549	2548	2549
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	627,256,576	708,824,054	627,256,576	708,824,054
ต้นทุนบริหารคลังสินค้าสาธารณะ	3,568,119	5,181,146	3,568,119	5,181,146
ต้นทุนการถือครองสินค้า	536,622,534	611,835,727	536,622,534	611,835,727
รวม	1,167,447,229	1,325,840,927	1,167,447,229	1,325,840,927
ประมาณค่าที่ (% ของ Total Logistics Costs)	4	4	10	10
ต้นทุนบริหารจัดการ	46,697,889	53,033,637	116,744,723	132,584,093

หมายเหตุ * แสดงการคำนวณต้นทุนการบริหารจัดการกรณีคำนวณที่ 10% ของ Total Logistics Costs ตามที่ภาคเอกชนได้แสดงข้อคิดเห็นเอาไว้

ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

จากการคำนวณต้นทุนทั้ง 4 ส่วนทำให้สามารถสรุปต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 ได้ดังตารางที่ 5-10 ทั้งนี้ในส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวม จากการสำรวจข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยในปี 2548 มีค่าเท่ากับ 7,095,619,000,000 บาท ในปี 2549 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยมีค่าเท่ากับ 7,830,329,000,000 บาท จากการคำนวณตามตารางที่ 5-10 จะพบว่าต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยปี 2548 มีค่าเท่ากับ 17.11% และต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยปี 2549 มีค่าเท่ากับ 17.61% ทั้งนี้เมื่อพิจารณาต้นทุนทั้ง 4 ส่วนต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมจะได้สัดส่วนตามตารางที่ 5-11

ตารางที่ 5-10 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยปี 2548 และ 2549

หน่วย : พันบาท

	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ ผลิตภัณฑ์มวลรวม		ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ ผลิตภัณฑ์มวลรวม*	
รายการต้นทุน	2548	2549	2548	2549
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	627,256,576	708,824,054	627,256,576	708,824,054
ต้นทุนบริหารคลังสินค้าสาธารณะ	3,568,119	5,181,146	3,568,119	5,181,146
ต้นทุนการถือครองสินค้า	536,622,534	611,835,727	568,833,593	669,985,403
ต้นทุนการบริหารจัดการ	46,697,889	53,033,637	116,744,723	132,584,093
รวม	1,214,145,118	1,378,874,564	1,316,403,011	1,516,574,696
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	7,095,619,000	7,830,329,000	7,095,619,000	7,830,329,000
ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม	17.11%	17.61%	18.55%	19.37%

หมายเหตุ * แสดงการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมตามที่ภาคเอกชนได้แสดงข้อคิดเห็นเอาไว้ โดยคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้าโดยใช้อัตราดอกเบี้ยแบบ Average Annual MLR และคำนวณต้นทุนการบริหารจัดการโดยคำนวณที่ 10% ของ Total Logistics Costs

ตารางที่ 5-11 แสดงสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยปี 2548 และ 2549

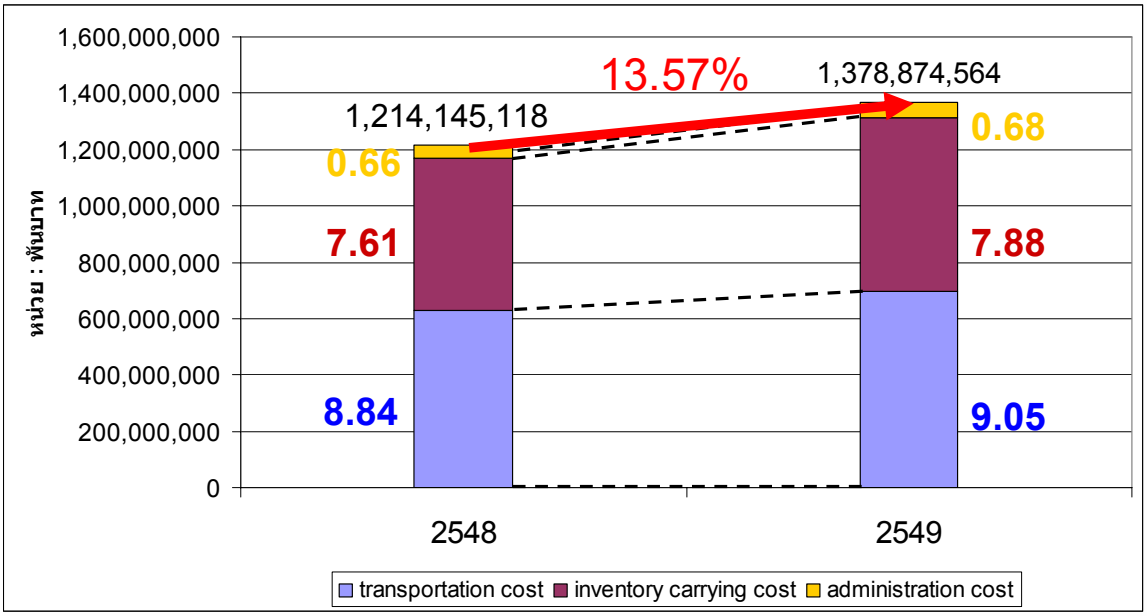
หน่วย : พันบาท

รายการต้นทุน	**2548**	**2549**	**2548***	**2549***
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	8.84%	9.05%	8.84%	9.05%
ต้นทุนบริหารคลังสินค้าสาธารณะ	0.05%	0.07%	0.05%	0.07%
ต้นทุนการถือครองสินค้า	7.56%	7.81%	8.02%	8.56%
ต้นทุนการบริหารจัดการ	0.66%	0.68%	1.65%	1.69%
ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม	17.11%	17.61%	18.55%	19.37%

หมายเหตุ * กรณีคำนวณต้นทุนการถือครองสินค้าโดยใช้อัตราดอกเบี้ยแบบ Average Annual MLR และคำนวณต้นทุนการบริหารจัดการโดยคำนวณที่ 10% ของ Total Logistics Costs

เปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยระหว่างปี 2548 และ 2549

จากข้อมูลในตารางที่ 5-10 จะพบว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2549 เพิ่มขึ้น 13.57% เมื่อเทียบกับปี 2548 โดยต้นทุนการโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2548 มีมูลค่า 1,214,145,118,000 บาท ขณะที่ในปี 2549 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่า 1,378,874,564,000 บาท รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยแสดงได้ดังรูปที่ 5-2

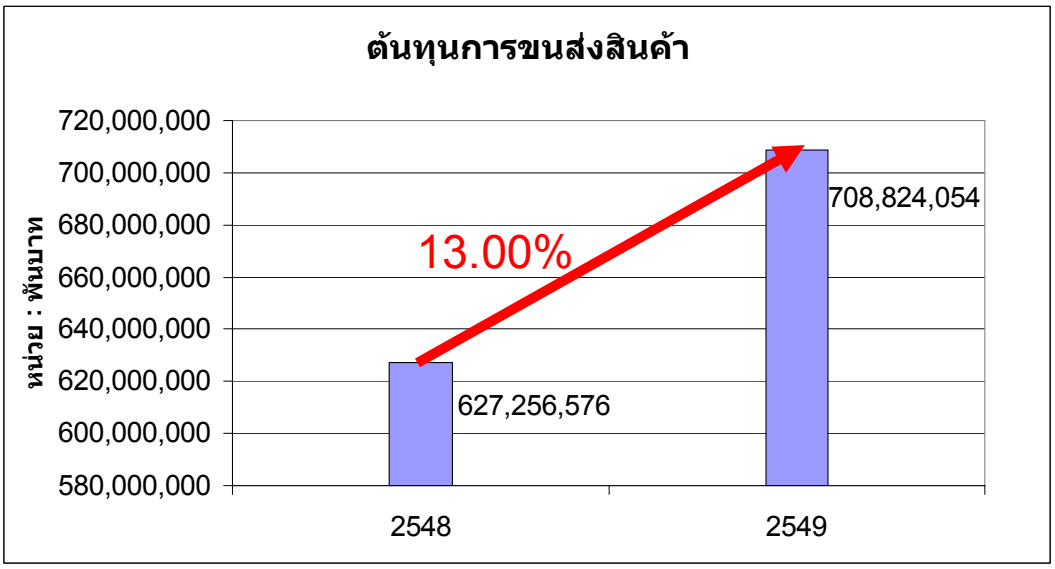


รูปที่ 5-2 เปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ระหว่างปี 2548 และ 2549

เมื่อพิจารณาในลงในรายละเอียดของต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งประกอบไปด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้า ต้นทุนการถือครองสินค้า(รวมต้นทุนบริหารคลังสินค้าสาธารณะ) และต้นทุนการบริหารจัดการ จะพบว่าต้นทุนแต่ละส่วนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ต้นทุนการขนส่งสินค้า

เมื่อพิจารณาต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในส่วนของต้นทุนการขนส่งสินค้า จากข้อมูลในตารางที่ 5-10 จะพบว่าต้นทุนขนส่งสินค้าของประเทศไทยในปี 2549 เพิ่มขึ้น 13.00% เมื่อเทียบกับปี 2548 โดยต้นทุนขนส่งสินค้าของประเทศไทยในปี 2548 มีมูลค่า 627,256,576,000 บาท ขณะที่ในปี 2549 ต้นทุนขนส่งสินค้าของประเทศไทยมีมูลค่า 708,824,054,000 บาท รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศไทยแสดงได้ดังรูปที่ 5-3

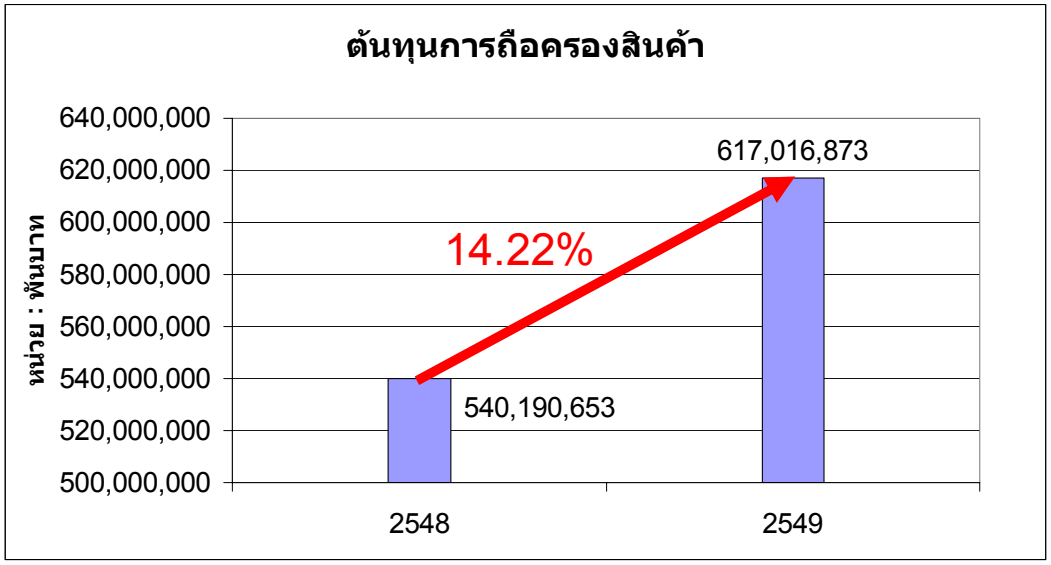


หมายเหตุ ราคาน้ำมันดีเซลล์โดยเฉลี่ยของปี 2548 เท่ากับ 20.26 บาท/ลิตร
ราคาน้ำมันดีเซลล์โดยเฉลี่ยของปี 2549 เท่ากับ 25.69 บาท/ลิตร
ราคาน้ำมันดีเซลล์ขึ้นราคา 26.80%
ราคาน้ำมัน ที่มา : www.pttplc.com

รูปที่ 5-3 เปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งสินค้าระหว่างปี 2548 และ 2549

ต้นทุนการถือครองสินค้า (ต้นทุนการถือครองสินค้า+ต้นทุนบริหารคลังสินค้าสาธารณะ)

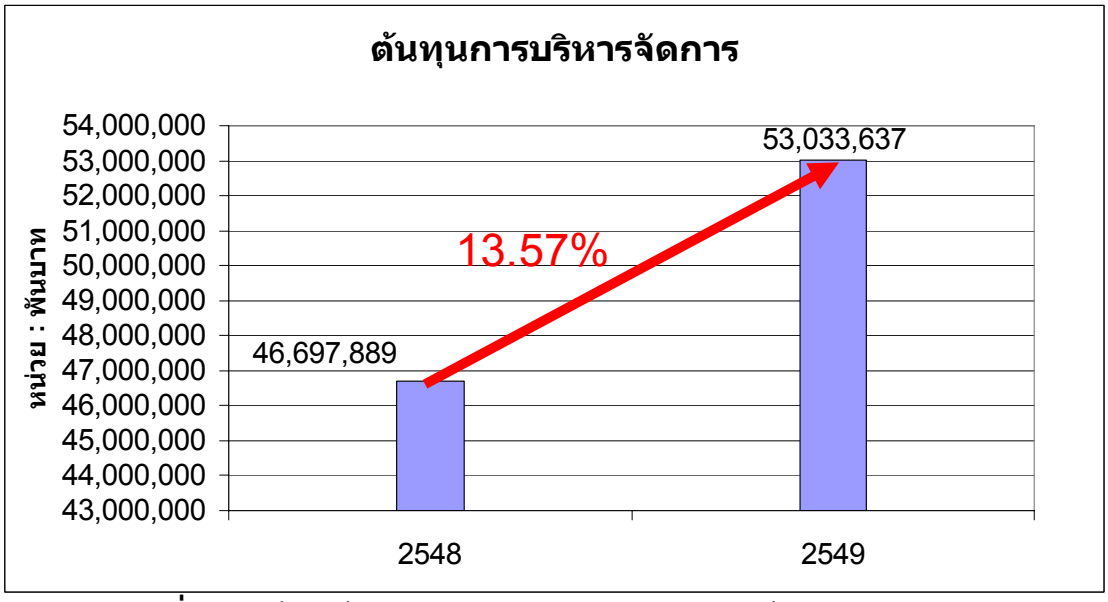
เมื่อพิจารณาต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในส่วนของต้นทุนการถือครองสินค้า จากข้อมูลในตารางที่ 5-10 จะพบว่าต้นทุนการถือครองสินค้าของประเทศไทยในปี 2549 เพิ่มขึ้น 14.22% เมื่อเทียบกับปี 2548 โดยต้นทุนการถือครองสินค้าของประเทศไทยในปี 2548 มีมูลค่า 540,190,653,000 บาท ขณะที่ในปี 2549 ต้นทุนการถือครองสินค้าของประเทศไทยมีมูลค่า 617,016,873,000 บาท รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงต้นทุนการถือครองสินค้าของประเทศไทยแสดงได้ดังรูปที่ 5-4



รูปที่ 5-4 เปรียบเทียบต้นทุนการถือครองสินค้าระหว่างปี 2548 และ 2549

ต้นทุนการบริหารจัดการ

เมื่อพิจารณาต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในส่วนของต้นทุนการบริหารจัดการ จากข้อมูลในตารางที่ 5-10 จะพบว่าต้นทุนการบริหารจัดการของประเทศไทยในปี 2549 เพิ่มขึ้น 13.57% เมื่อเทียบกับปี 2548 โดยต้นทุนการบริหารจัดการของประเทศไทยในปี 2548 มีมูลค่า 46,697,889,000 บาท ขณะที่ในปี 2549 ต้นทุนการบริหารจัดการของประเทศไทยมีมูลค่า 53,033,637,000 บาท รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงต้นทุนการถือครองสินค้าของประเทศไทยแสดงได้ดังรูปที่ 5-4



รูปที่ 5-5 เปรียบเทียบต้นทุนการบริหารจัดการระหว่างปี 2548 และ 2549

5.6 การประเมินมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

จากการศึกษาทบทวนเกี่ยวกับคุ้มรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ พบว่ามีเพียงคำนิยามของ London West Learning and Skills Council เพียงแห่งเดียวเท่านั้น โดยทาง London West Learning and Skills Council ได้ให้ความนิยามของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไว้ว่า “อุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าจากแหล่งกำเนิดไปถึงจุดหมายปลายทาง” (“activities that are only related to the movement of goods from origin to destination”) เพราะฉะนั้นอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ประกอบไปด้วย การขนส่งสินค้าทางบก ทางรถไฟ ทางทะเล และทางอากาศ (Freight Transport by Road, Rail, Sea, and Air) การให้บริการคลังสินค้า (Warehousing) การให้บริการจัดส่งพัสดุ (Courier Services) และการให้บริการของผู้ให้บริการขนส่ง (Freight Forwarding) รวมทั้งการบริหารจัดการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นบุคคลที่ 3

ขณะที่ทางสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ได้นำคำนิยามของ London West Learning and Skills Council มาปรับใช้กับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย โดยได้กำหนดให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยประกอบไปด้วยอุตสาหกรรมการขนส่ง (Transportation Industry) อุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้า (Warehousing Industry) อุตสาหกรรมบรรจุหีบห่อ (Packaging) และอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม (Third Party Logistics Service Provider)

นอกจากนี้จากการตรวจสอบข้อมูลเกี่ยวกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ พบว่าประเทศแคนาดาและอินเดียมีการจำแนกอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ออกเป็นหมวดหมู่ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

The Canadian Association of Supply Chain and Logistics Management (SCL) ได้จำแนกอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ออกเป็น 5 อุตสาหกรรมหลัก ซึ่งประกอบไปด้วย

- Transportation services
- Warehousing & Storage
- Inventory Management
- Postal services
- Courier services

ประเทศอินเดียแบ่งอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ออกเป็น 5 อุตสาหกรรม ซึ่งประกอบไปด้วย

- Transportation Industry
- Warehousing Industry
- Express Industry
- Courier Industry
- 3PL Service Provider

ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรว่าควรนำคำนิยามของ London West Learning and Skills Council มาใช้ในการกำหนดคุ้มรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย โดยอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยควรจะประกอบไปด้วย

- อุตสาหกรรมการขนส่ง (Transportation Industry)
- อุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้า (Warehousing Industry)
- อุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุ (Courier Services)
- อุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่ง (Freight Forwarding)
- อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม (Third Party Logistics Service Provider)

การคำนวณมูลค่าเพิ่มจะหาได้จากการนำมูลค่าผลผลิตทั้งหมดที่เกิดขึ้นในแต่ละปี หักด้วยค่าใช้จ่ายขั้นกลางในการผลิต ผลลัพธ์ที่ได้ คือ มูลค่าเพิ่ม (VA) ของแต่ละสาขาการผลิต โดยแหล่งข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าเพิ่ม ได้แก่ ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตสำหรับปีที่ต้องการ โดยใช้ข้อมูลด้าน Table of Output Distribution ของมูลค่าเพิ่มรวม (Total value added) ซึ่งได้แก่ข้อมูล I-O Code 209 (Value Added) ของสาขาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และตาราง GDP มาใช้ในการคำนวณได้โดยตรง

ในส่วนต่อไปจะนำเสนอรายละเอียดในการประเมินมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

อุตสาหกรรมการขนส่ง (Transportation Industry)

ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการขนส่งนั้นสามารถนำข้อมูลมูลค่าเพิ่มรวม (Total value added) จากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Code 209) ในสาขาการขนส่งมาใช้ในการคำนวณ โดยจะพิจารณาเฉพาะสาขาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเท่านั้น โดยสาขาการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าประกอบไปด้วย

- I-O Code 136 การขนส่งทางท่อ
- I-O Code 149 การขนส่งทางรถไฟ
- I-O Code 151 การขนส่งสินค้าทางบก
- I-O Code 152 บริการสนับสนุนทางบก
- I-O Code 153 การขนส่งทางทะเล
- I-O Code 154 การขนส่งตามชายฝั่งทะเลและการขนส่งในลำน้ำภายในประเทศ
- I-O Code 155 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ
- I-O Code 156 การขนส่งทางอากาศ
- I-O Code 157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (การบรรจุหีบห่อ)

ทั้งนี้จากตารางที่ 5-3 ข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 ทำให้สามารถคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการขนส่งของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 ได้ดังตารางที่ 5-12 โดยมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการขนส่งของปี 2548 มีมูลค่า 193,873,004,000 บาท ขณะที่มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการขนส่งของปี 2549 มีมูลค่า 219,836,152,000 บาท

ตารางที่ 5-12 มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการขนส่งของประเทศไทยปี 2548 และ 2549

หน่วย : พันบาท

I-O Code	2548	2549
136 การขนส่งทางท่อ	0	0
149 การขนส่งทางรถไฟ	910,445	883,736
151 การขนส่งสินค้าทางบก	106,454,716	121,244,242
152 บริการสนับสนุนทางบก	220,051	220,679
153 การขนส่งทางทะเล	37,963,637	40,825,421
154 การขนส่งตามชายฝั่งทะเลและการขนส่งในลำน้ำภายในประเทศ	14,043,835	17,500,517
155 บริการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ	10,664,727	11,786,144
156 การขนส่งทางอากาศ	17,686,061	18,793,619
157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (การบรรจุหีบห่อ)	5,929,532	8,581,794
มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการขนส่ง	193,873,004	219,836,152
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	7,095,619,000	7,830,329,000
มูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม	2.73%	3.10%

อุตสาหกรรมบริหารคลังสินค้าสาธารณะ (Public Warehousing Industry)

ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริหารคลังสินค้าสาธารณะนั้นสามารถนำข้อมูลมูลค่าเพิ่มรวม จากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Code 209) ในสาขาที่ 158 คลังสินค้ามาใช้ในการคำนวณได้โดยตรง ทั้งนี้จากตารางที่ 5-3 ข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 ทำให้สามารถสรุปมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้าสาธารณะได้ดังตารางที่ 5-13 โดยมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้าสาธารณะของปี 2548 มีมูลค่า 2,189,679,000 บาท ขณะที่มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้าสาธารณะของปี 2549 มีมูลค่า 3,179,739,000 บาท

ตารางที่ 5-13 มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริหารคลังสินค้าสาธารณะของประเทศไทยปี 2548 และ 2549

หน่วย : พันบาท

I-O Code	2548	2549
158 คลังสินค้า	2,189,679	3,179,739
มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริหารคลังสินค้า	2,189,679	3,179,739
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	7,095,619,000	7,830,329,000
มูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม	0.03 %	0.04 %

อุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุ (Courier Services)

ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุนั้นสามารถนำข้อมูลมูลค่าเพิ่มรวม จากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Code 209) ในสาขาที่ 159 บริการไปรษณีย์มาใช้ในการคำนวณได้โดยตรง ทั้งนี้จากตารางที่ 5-3 ข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 ทำให้สามารถสรุปมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุได้ดังตารางที่ 5-14 โดยมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุของปี 2548 มีมูลค่า 813,393,000 บาท ขณะที่มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุของปี 2549 มีมูลค่า 749,099,000 บาท

ตารางที่ 5-14 มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุของประเทศไทยปี 2548 และ 2549

หน่วย : พันบาท

I-O Code	2548	2549
159 บริการไปรษณีย์	813,393	749,099
มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุ	813,393	749,099
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	7,095,619,000	7,830,329,000
มูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม	0.01%	0.01%

อุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่ง (Freight Forwarding)

ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่ง (Freight Forwarding) นั้นสามารถนำข้อมูลมูลค่าเพิ่มรวมจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Code 209) ในสาขาที่ 157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ในส่วนของบริการตัวแทนผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าด้านพิธีการศุลกากรมาใช้ในการคำนวณได้โดยตรง ทั้งนี้จากตารางที่ 5-3 ข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 ทำให้สามารถสรุปมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งได้ดังตารางที่ 5-15 โดยมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งของปี 2548 มีมูลค่า 21,409,486,000 บาท ขณะที่มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งของปี 2549 มีมูลค่า 22,282,228,000 บาท

ตารางที่ 5-15 มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งของประเทศไทยปี 2548 และ 2549

หน่วย : พันบาท

I-O Code	2548	2549
157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (ในส่วนของบริการตัวแทนผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าด้านพิธีการศุลกากร)	21,409,486	22,282,228
มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่ง	21,409,486	22,282,228
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	7,095,619,000	7,830,329,000
มูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม	0.30%	0.31%

อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม (Third Party Logistics Service Provider)

ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม (Third Party Logistics Service Provider) นั้นสามารถนำข้อมูลมูลค่าเพิ่มรวมจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Code 209) ในสาขาที่ 157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ในส่วนของบริการบุคคลที่ 3 มาใช้ในการคำนวณได้โดยตรง ทั้งนี้จากตารางที่ 5-3 ข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 ทำให้สามารถสรุปมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามได้ดังตารางที่ 5-16 โดยมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามของปี 2548 มีมูลค่า 13,294,300,000 บาท ขณะที่มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามของปี 2549 มีมูลค่า 13,555,629,000 บาท

ตารางที่ 5-16 มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามของประเทศไทยปี 2548 และ 2549

หน่วย : พันบาท

I-O Code	2548	2549
157 การประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (ในส่วนของบริการบุคคลที่ 3)	13,294,300	13,555,629
มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม	13,294,300	13,555,629
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	7,095,619,000	7,830,329,000
มูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม	0.19%	0.19%

มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

จากการคำนวณมูลค่าเพิ่มตามคุ้มรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย ซึ่งประกอบไปด้วย อุตสาหกรรมการขนส่ง อุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้า อุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุ อุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่ง (Freight Forwarding) และอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม (Third Party Logistics Service Provider) ทำให้สามารถสรุปข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยปี 2548 และ 2549 ได้ดังตารางที่ 5-17 โดยมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2548 มีค่าเท่ากับ 231,579,862,000 บาท ในปี 2549 มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีมูลค่าเท่ากับ 259,602,847,000 บาท ทั้งนี้ในส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวม จากการสำรวจข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยในปี 2548 มีค่าเท่ากับ 7,095,619,000,000 บาท ในปี 2549 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยมีค่าเท่ากับ 7,830,329,000,000 บาท ทำให้สามารถคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมได้ โดยมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของปี 2548 มีค่าเท่ากับ 3.26% และมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของปี 2549 มีค่าเท่ากับ 3.32% ทั้งนี้สามารถสรุปข้อมูลมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของแต่ละสาขาได้ดังตารางที่ 5-18

ตารางที่ 5-17 มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยปี 2548 และ 2549

หน่วย : พันบาท

อุตสาหกรรม	2548	2549
อุตสาหกรรมการขนส่ง	193,873,004	219,836,152
อุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้าสาธารณะ	2,189,679	3,179,739
อุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุ	813,393	749,099
อุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่ง	21,409,486	22,282,228
อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม	13,294,300	13,555,629
มูลค่าเพิ่มรวม	231,579,862	259,602,847
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	7,095,619,000	7,830,329,000
มูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม	3.26%	3.32%

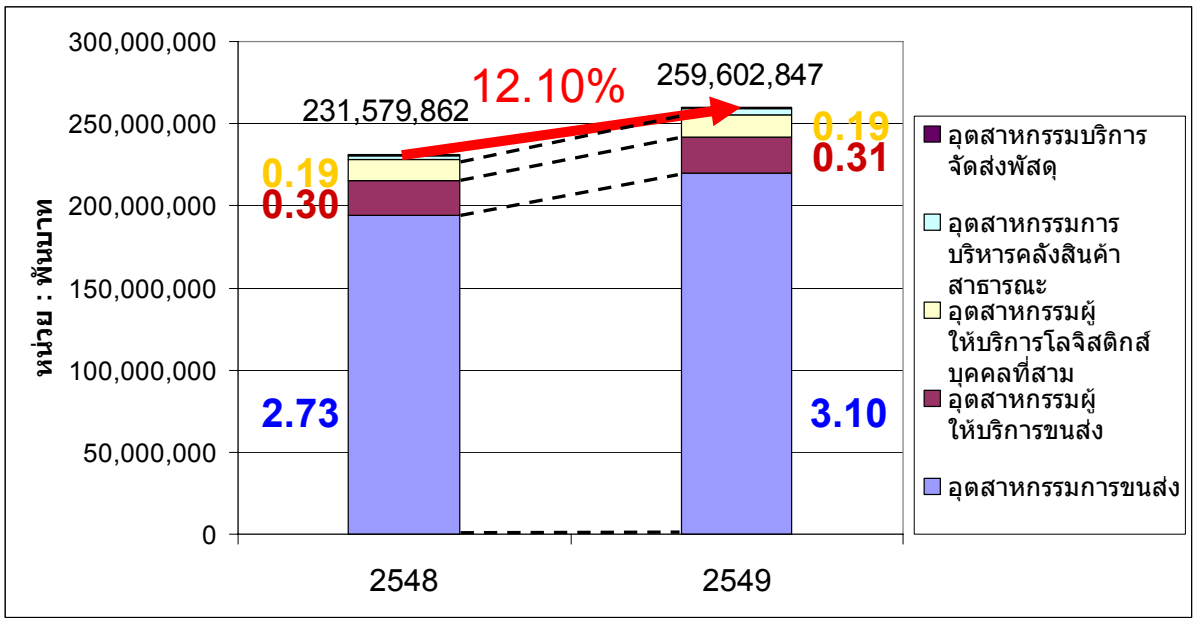
ตารางที่ 5-18 แสดงสัดส่วนมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยปี 2548 และ 2549

หน่วย : พันบาท

อุตสาหกรรม	2548	2549
อุตสาหกรรมการขนส่ง	2.73%	3.10%
อุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้าสาธารณะ	0.03%	0.04%
อุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุ	0.01%	0.01%
อุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่ง	0.30%	0.31%
อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม	0.19%	0.19%
มูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม	3.26%	3.32%

เปรียบเทียบมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยระหว่างปี 2548 และ 2549

จากข้อมูลในตารางที่ 5-17 จะพบว่ามูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2549 เพิ่มขึ้น 12.10% เมื่อเทียบกับปี 2548 โดยมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2548 มีมูลค่า 231,579,862,000 บาท ขณะที่ในปี 2549 มูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่า 259,602,847,000 บาท รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยแสดงได้ดังรูปที่ 5-6

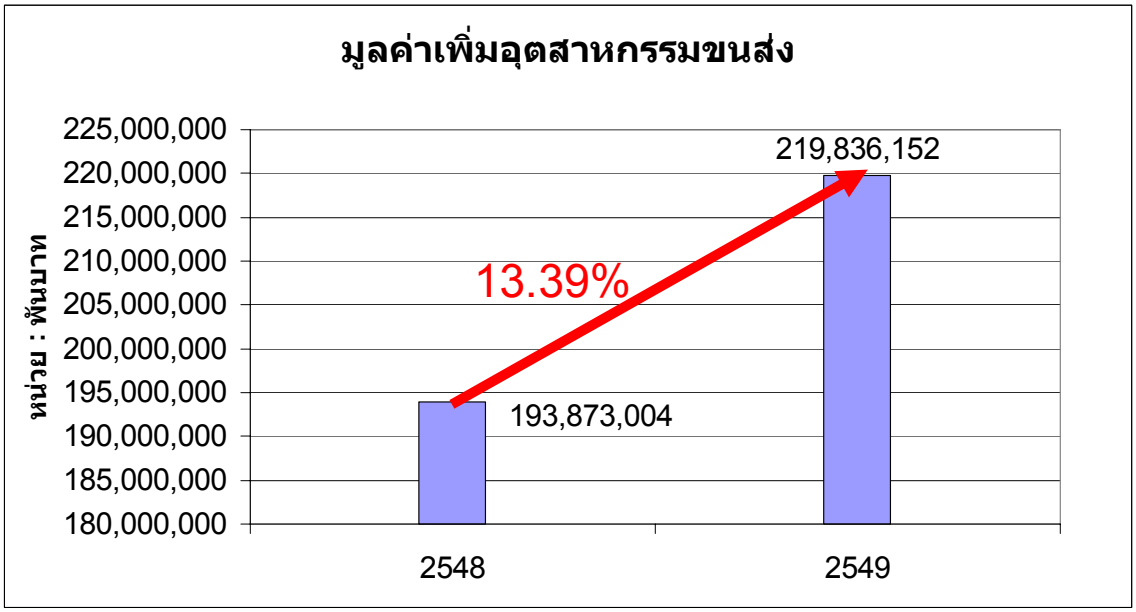


รูปที่ 5-6 เปรียบเทียบมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระหว่างปี 2548 และ 2549

เมื่อพิจารณาในลงในรายละเอียดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งประกอบไปด้วย อุตสาหกรรมการขนส่ง อุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้าสาธารณะ อุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุ อุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่ง และอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม พบว่ามีรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงดังต่อไปนี้

อุตสาหกรรมการขนส่ง

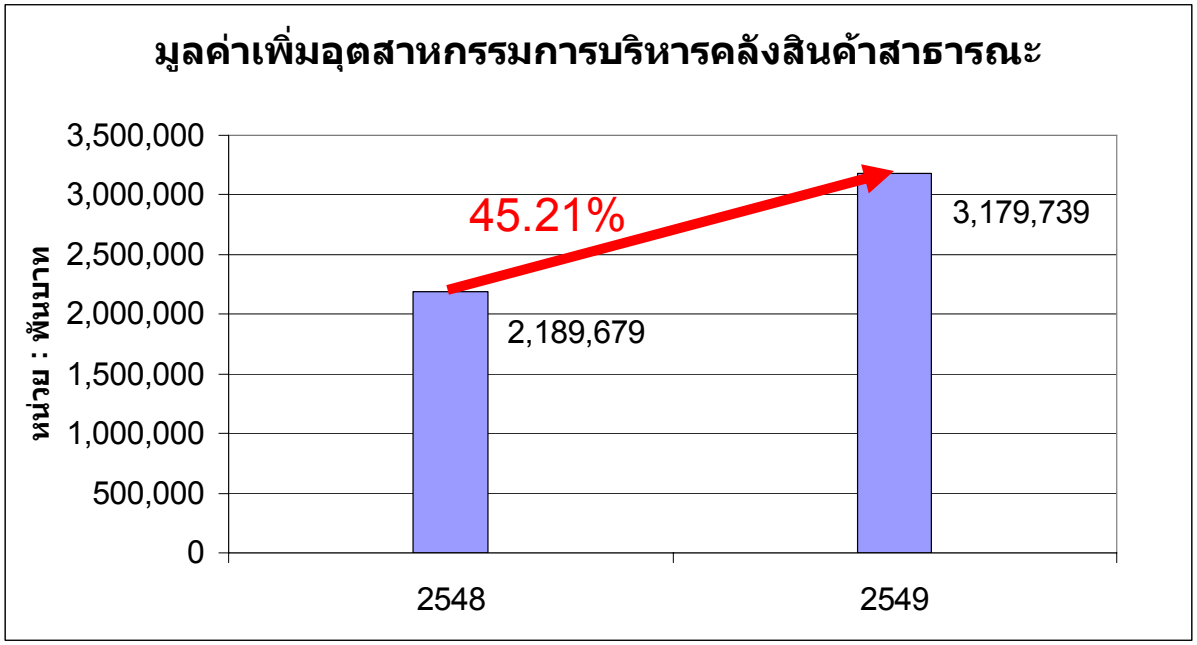
เมื่อพิจารณามูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมการขนส่ง จากข้อมูลในตารางที่ 5-17 จะพบว่ามูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมการขนส่งในปี 2549 เพิ่มขึ้น 13.39% เมื่อเทียบกับปี 2548 โดยมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมการขนส่งในปี 2548 มีมูลค่า 193,873,004,000 บาท ขณะที่ในปี 2549 มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมการขนส่งมีมูลค่า 219,836,152,000 บาท รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมการขนส่งแสดงได้ดังรูปที่ 5-7



รูปที่ 5-7 เปรียบเทียบมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการขนส่งระหว่างปี 2548 และ 2549

อุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้าสาธารณะ

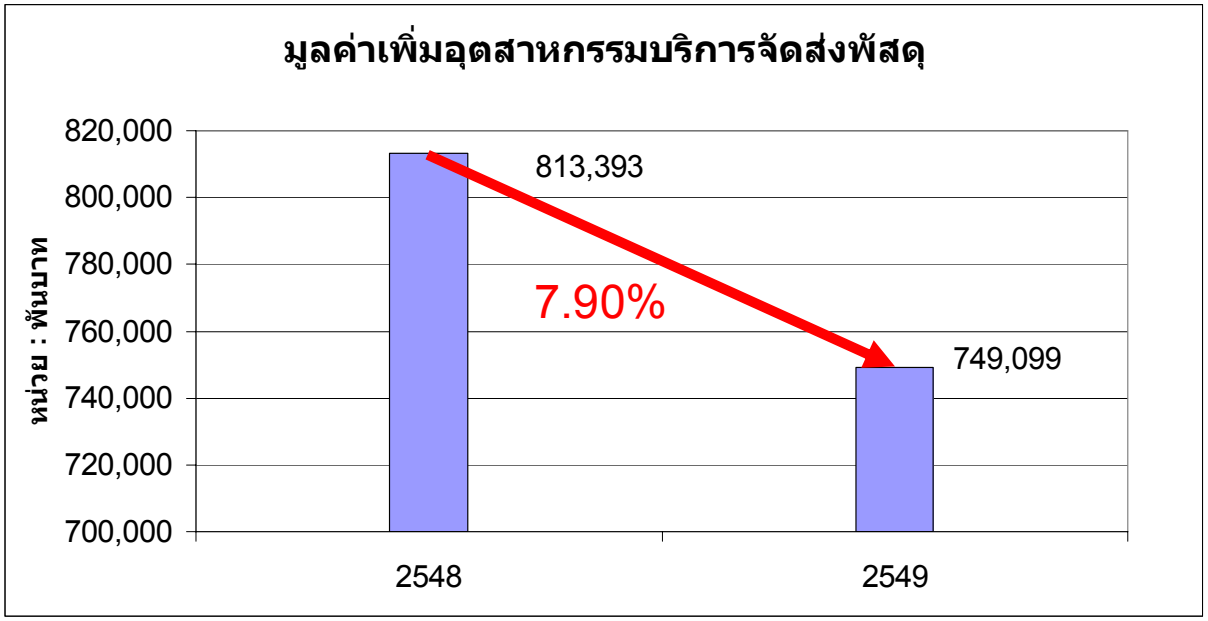
เมื่อพิจารณามูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้าสาธารณะ จากข้อมูลในตารางที่ 5-17 จะพบว่ามูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้าสาธารณะในปี 2549 เพิ่มขึ้น 45.21% เมื่อเทียบกับปี 2548 โดยมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้าสาธารณะในปี 2548 มีมูลค่า 2,189,679,000 บาท ขณะที่ในปี 2549 มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้าสาธารณะมีมูลค่า 3,179,739,000 บาท รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้าสาธารณะแสดงได้ดังรูปที่ 5-8



รูปที่ 5-8 เปรียบเทียบมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมการบริหารคลังสินค้าสาธารณะระหว่างปี 2548 และ 2549

อุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุ

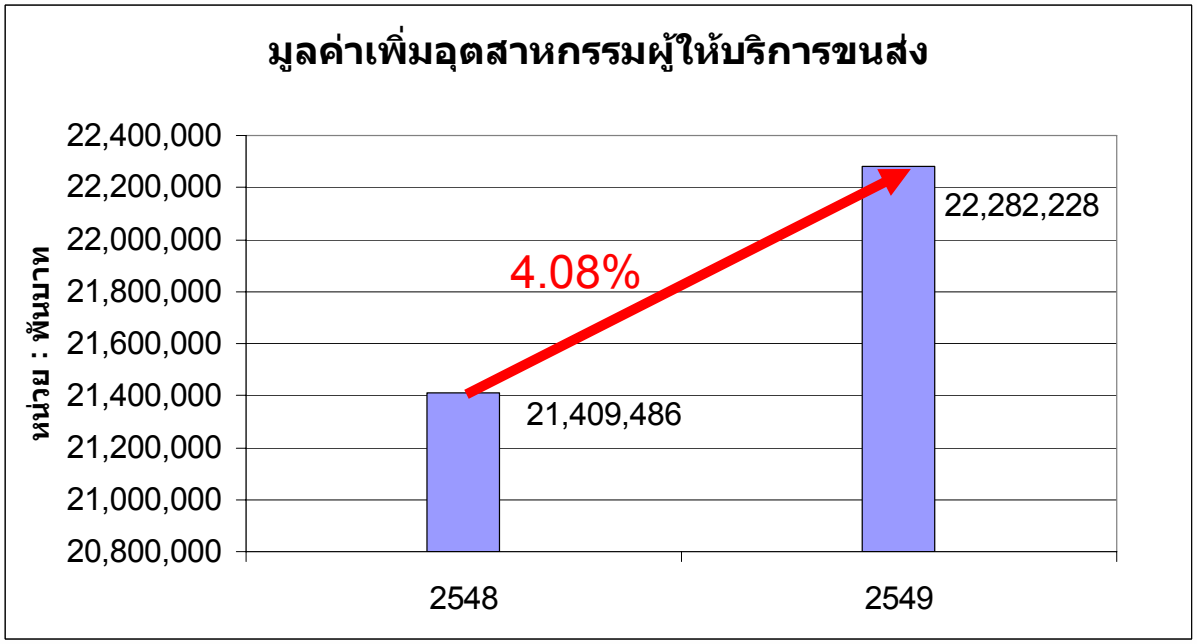
เมื่อพิจารณามูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุ จากข้อมูลในตารางที่ 5-17 จะพบว่ามูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุในปี 2549 ลดลง 7.90% เมื่อเทียบกับปี 2548 โดยมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุในปี 2548 มีมูลค่า 813,393,000 บาท ขณะที่ในปี 2549 มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุมีมูลค่า 749,099,000 บาท รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุแสดงได้ดังรูปที่ 5-9



รูปที่ 5-9 เปรียบเทียบมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมบริการจัดส่งพัสดุระหว่างปี 2548 และ 2549

อุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่ง

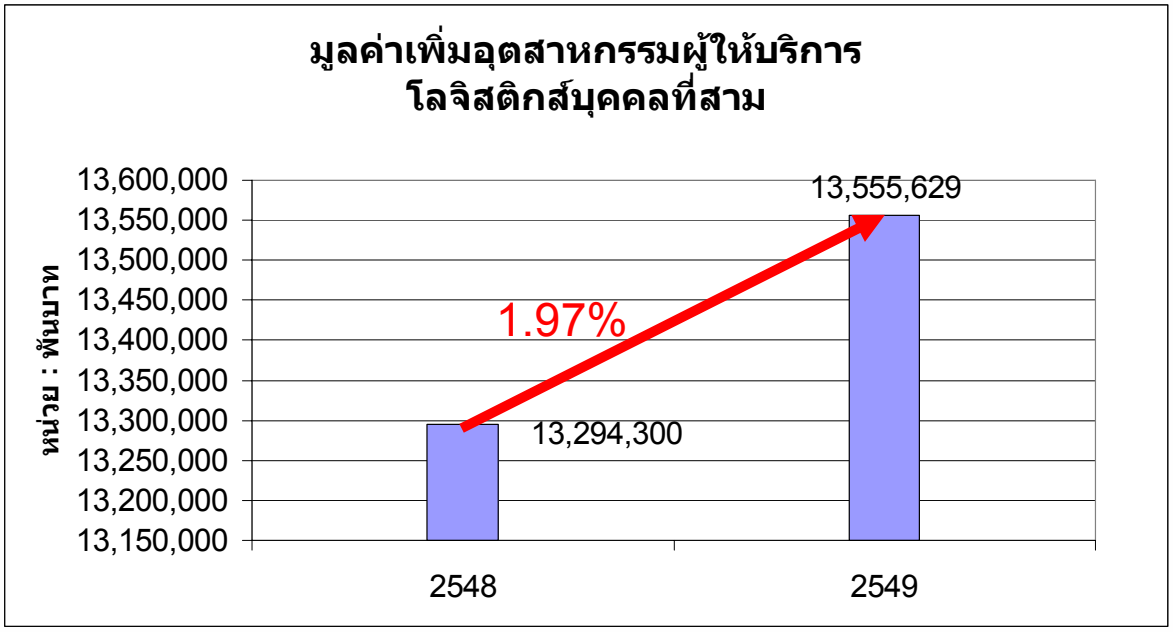
เมื่อพิจารณามูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่ง จากข้อมูลในตารางที่ 5-17 จะพบว่ามูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งในปี 2549 เพิ่มขึ้น 4.08% เมื่อเทียบกับปี 2548 โดยมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งในปี 2548 มีมูลค่า 21,409,486,000 บาท ขณะที่ในปี 2549 มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งมีมูลค่า 22,282,228,000 บาท รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งแสดงได้ดังรูปที่ 5-10



รูปที่ 5-10 เปรียบเทียบมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งระหว่างปี 2548 และ 2549

อุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม

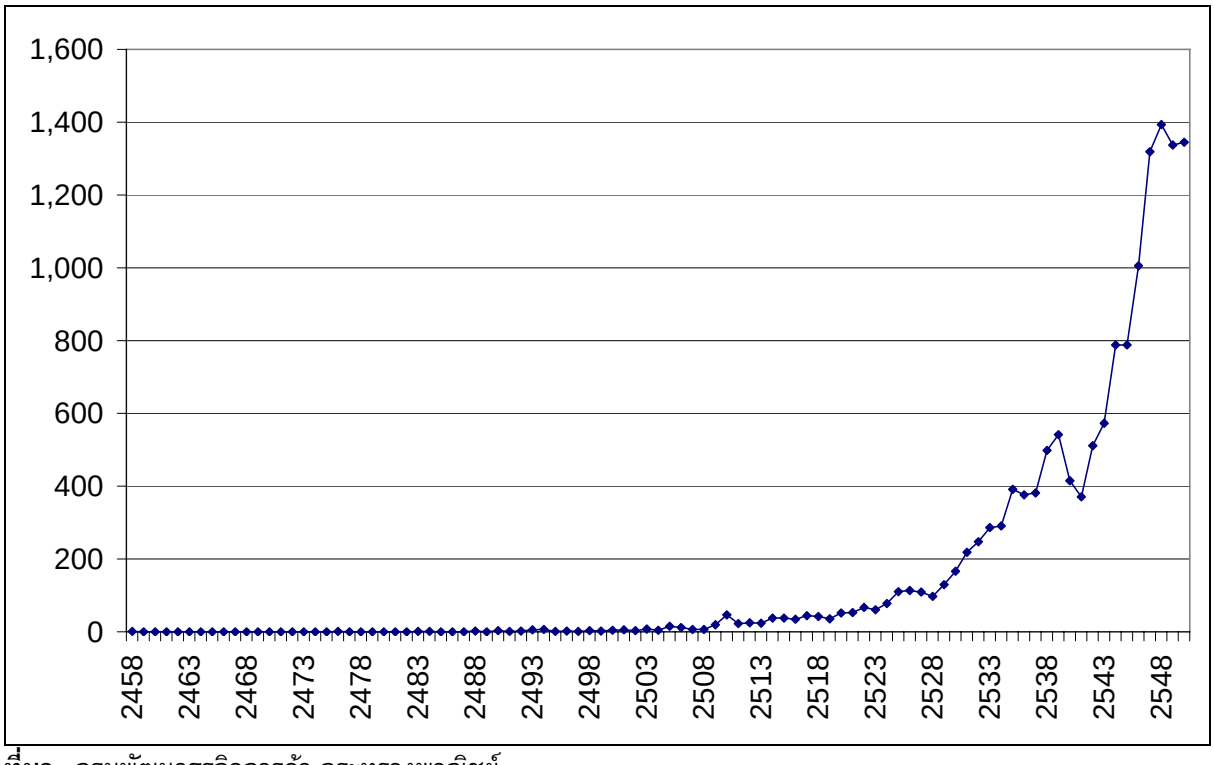
เมื่อพิจารณามูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม จากข้อมูลในตารางที่ 5-17 จะพบว่ามูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามในปี 2549 เพิ่มขึ้น 1.97% เมื่อเทียบกับปี 2548 โดยมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามในปี 2548 มีมูลค่า 13,294,300,000 บาท ขณะที่ในปี 2549 มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามมีมูลค่า 13,555,629,000 บาท รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามแสดงได้ดังรูปที่ 5-11



รูปที่ 5-11 เปรียบเทียบมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม ระหว่างปี 2548 และ 2549

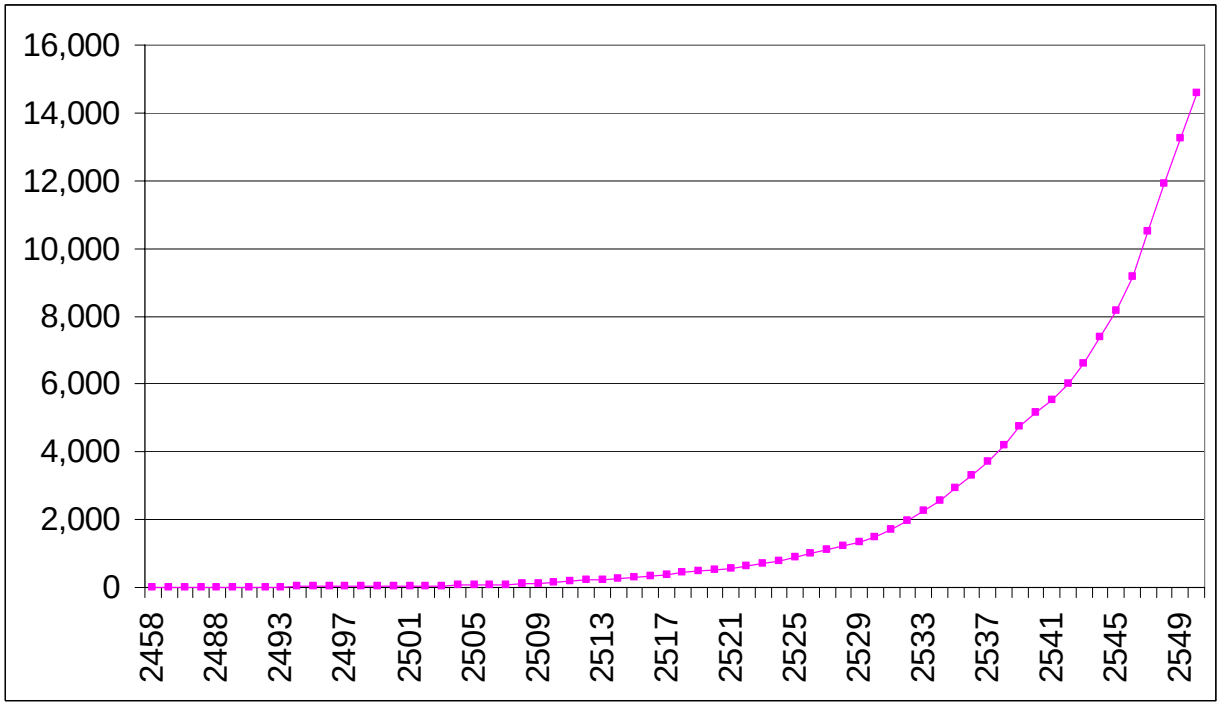
บทที่ 6
สถานภาพอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย

จากข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ พบว่าจำนวนผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทยมีแนวโน้มการจดทะเบียนเพิ่มขึ้นจากในอดีตอย่างต่อเนื่อง โดยแนวโน้มการจดทะเบียนของผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทยมีจำนวนผู้ประกอบการที่จดทะเบียนในแต่ละปีแสดงได้ดังรูปที่ 6-1 จากรูปจะพบว่าจำนวนผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์มีอัตราการจดทะเบียนเพิ่มขึ้นค่อนข้างต่ำในช่วงปี 2458 – 2528 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอัตราที่สูงขึ้นตั้งแต่ปี 2528 จนถึงปัจจุบัน โดยจำนวนผู้ประกอบทางด้านโลจิสติกส์ในปี 2550 มีจำนวนทั้งสิ้น 15,244 ราย มีทุนจดทะเบียนรวม 225,647,811,198 บาท สำหรับจำนวนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ตั้งแต่ปี 2458-2550 แสดงได้ดังรูปที่ 6-2



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 6-1 จำนวนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในแต่ละปีตั้งแต่ปี 2458-2550



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 6-2 จำนวนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ตั้งแต่ปี 2458-2550

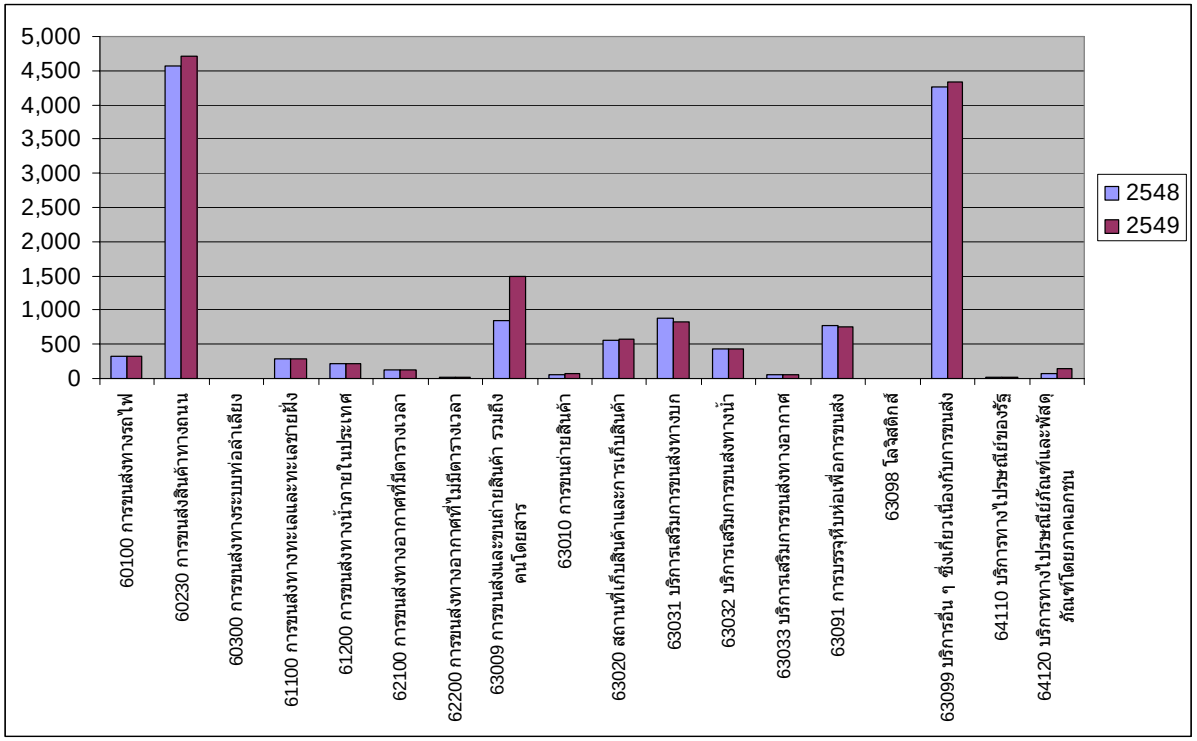
6.1 ข้อมูลจำนวนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ในปี 2548-2549

ในส่วนนี้จะเป็นการสรุปสถานภาพของธุรกิจโลจิสติกส์โดยรวมและรายสาขาของประเทศไทยในแง่จำนวนของผู้ประกอบการที่ดำเนินการในปี 2548-2549 จากการรวบรวมข้อมูลจำนวนผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์ในแต่ละหมวดหมู่จากฐานข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์พบว่าจำนวนผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์ในแต่ละหมวดหมู่มีรายละเอียดแสดงได้ดังตารางที่ 6-1 โดยข้อมูลในตารางที่ 6-1 จะแสดงถึงจำนวนบริษัทที่จัดตั้ง จำนวนบริษัทที่เลิกกิจการ และจำนวนบริษัทที่คงอยู่ในแต่ละหมวดหมู่ โดยในปี 2548 มีการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์จำนวน 1,576 ราย คิดเป็นทุนจดทะเบียน 14,153,928,009 บาท มีบริษัทเลิกกิจการจำนวน 650 ราย คิดเป็นทุนจดทะเบียน 1,574,127,000 บาท มีบริษัทคงอยู่จำนวน 13,491 ราย มีทุนจดทะเบียนรวม 270,562,342,518 บาท ส่วนในปี 2549 มีการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์จำนวน 1,452 ราย คิดเป็นทุนจดทะเบียน 5,383,647,260 บาท มีบริษัทเลิกกิจการจำนวน 563 ราย คิดเป็นทุนจดทะเบียน 51,632,659,000 บาท มีบริษัทคงอยู่จำนวน 14,383 ราย มีทุนจดทะเบียนรวม 224,630,360,778 บาท ทั้งนี้สามารถแสดงจำนวนบริษัทและทุนจดทะเบียนรายสาขาในปี 2548 และ 2549 ได้ดังรูปที่ 6-2 และ 6-3 สำหรับข้อมูลจำนวนบริษัทที่จัดตั้งและเลิกกิจการในปี 2548 และปี 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-4 และ 6-5

ตารางที่ 6-1 จำนวนผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์ในแต่ละหมวดหมู่ในปี 2548 และ 2549

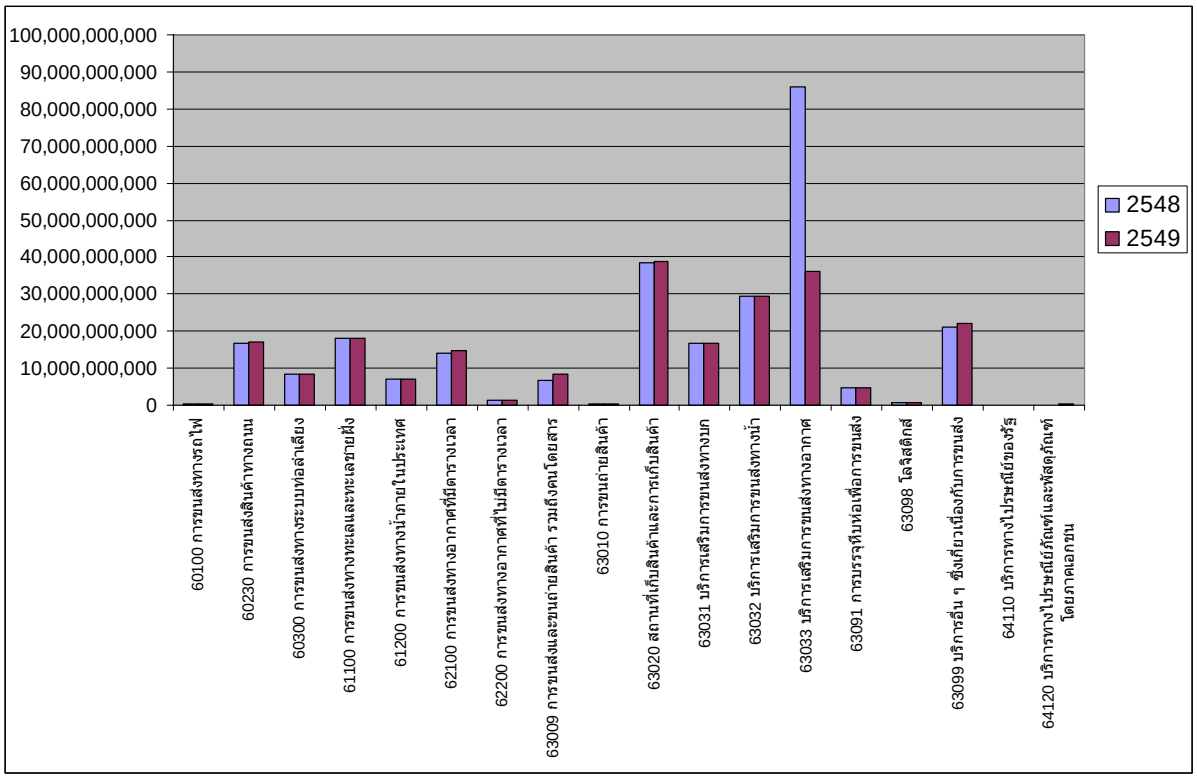
หมวด	2548						2549					
	จัดตั้ง		เลิก		คงอยู่		จัดตั้ง		เลิก		คงอยู่	
	จำนวนบริษัท	ทุนจดทะเบียน	จำนวนบริษัท	ทุนจดทะเบียน	จำนวนบริษัท	ทุนจดทะเบียน	จำนวนบริษัท	ทุนจดทะเบียน	จำนวนบริษัท	ทุนจดทะเบียน	จำนวนบริษัท	ทุนจดทะเบียน
60100 การขนส่งทางรถไฟ	0	0	24	36,800,000	325	438,919,000	0	0	3	3,500,000	322	437,919,000
60230 การขนส่งสินค้าทางถนน	446	803,991,209	210	338,091,800	4,572	16,808,461,129	352	525,015,000	217	358,942,000	4,707	17,031,534,129
60300 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง	3	21,900,000	0		6	8,502,600,000	1	4,000,000	0		7	8,506,600,000
61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง	15	130,600,000	8	330,350,000	282	18,220,918,360	17	143,600,000	11	201,200,000	289	18,184,318,360
61200 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	7	29,500,000	9	34,075,000	217	7,157,103,400	7	15,500,000	7	69,850,000	217	7,152,753,400
62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา	9	5,237,850,000	6	9,000,000	128	14,136,826,740	9	641,200,000	3	5,300,000	134	14,772,726,740
62200 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา	6	831,000,000	0		10	1,313,000,000	3	201,118,260	2	201,000,000	11	1,313,118,260
63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร	607	2,792,812,000	14	9,570,000	849	6,531,957,600	689	2,161,829,000	51	193,005,000	1,487	8,500,781,600
63010 การขนถ่ายสินค้า	22	23,120,000	0		45	371,770,000	20	113,200,000	1	1,000,000	64	483,970,000
63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า	20	166,560,000	12	36,400,000	554	38,390,176,094	33	431,600,000	11	70,500,000	576	38,797,276,094
63031 บริการเสริมการขนส่งทางบก	43	63,725,000	61	224,890,000	878	16,860,244,300	2	3,000,000	48	105,972,000	832	16,761,272,300
63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ	27	1,257,850,000	33	168,250,000	436	29,321,524,572	15	20,200,000	15	143,600,000	437	29,295,124,572
63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ	7	2,096,000,000	3	8,000,000	58	86,071,865,044	3	23,500,000	2	50,001,000,000	59	36,094,365,044
63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง	37	55,150,000	46	70,880,000	766	4,600,238,500	18	22,900,000	35	46,700,000	749	4,584,938,500
63098 โลจิสติกส์	3	13,000,000	0		7	574,000,000	1	300,000	0		8	574,300,000
63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	268	587,014,800	222	306,921,000	4,270	21,157,872,779	209	1,004,175,000	152	229,530,000	4,328	21,963,547,779
64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ	1	1,000,000	0		9	5,300,000	0		0		9	5,300,000
64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน	55	42,855,000	2	900,000	79	99,565,000	73	72,510,000	5	1,560,000	147	170,515,000
รวม	1,576	14,153,928,009	650	1,574,127,800	13,491	270,562,342,518	1,452	5,383,647,260	563	51,632,659,000	14,383	224,630,360,778

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์



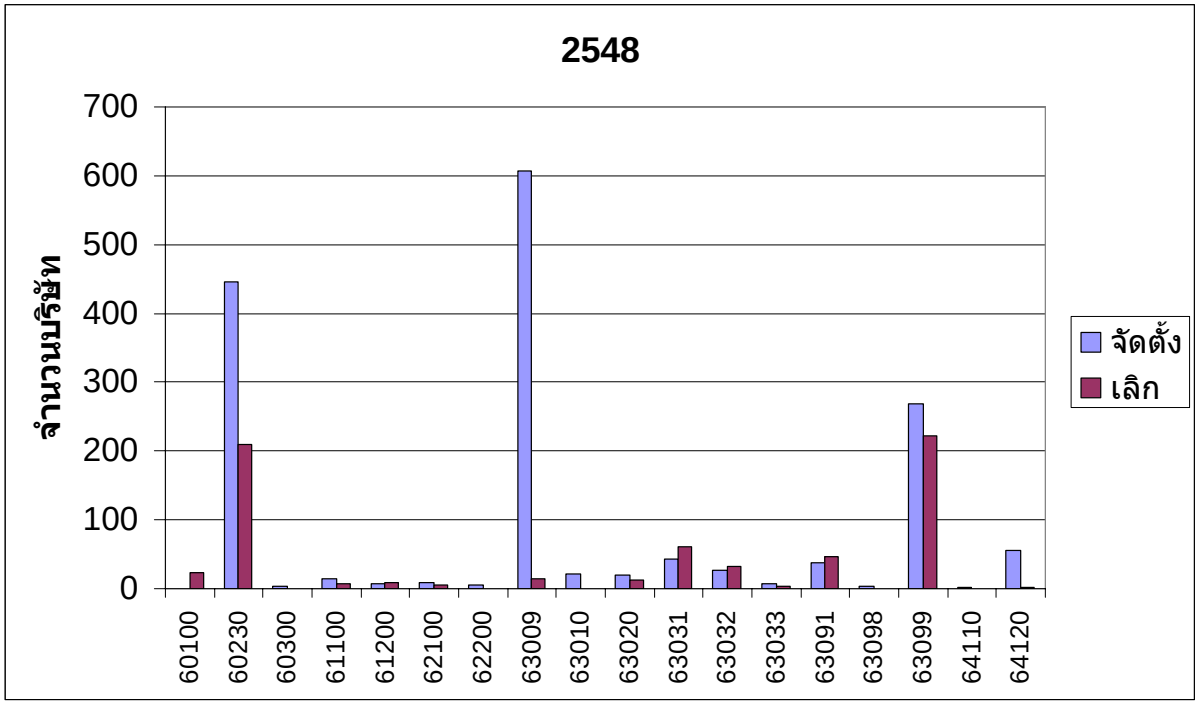
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 6-2 จำนวนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์รายสาขาในปี 2548 และ 2549



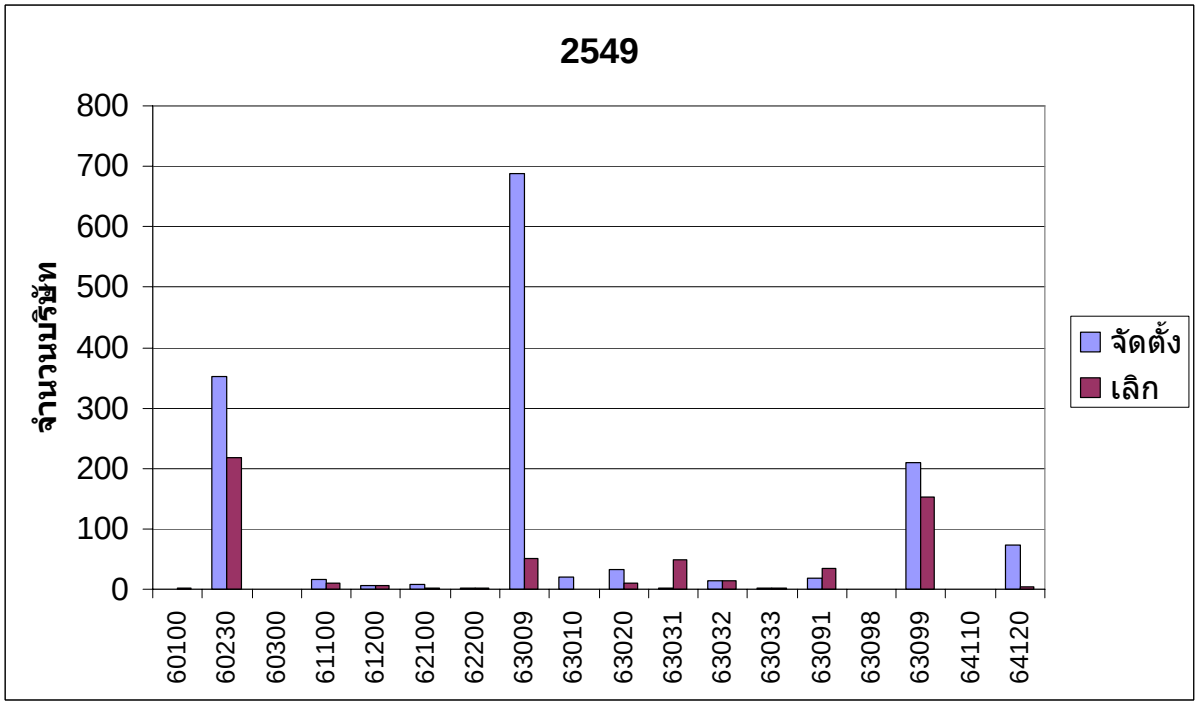
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 6-3 ทุนจดทะเบียนรายสาขาในปี 2548 และ 2549



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 6-4 จำนวนบริษัทที่จัดตั้งและเลิกกิจการในปี 2548



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 6-5 จำนวนบริษัทที่จัดตั้งและเลิกกิจการในปี 2549

ความเคลื่อนไหวของจำนวนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ระหว่างปี 2548 และ 2549

จากการวิเคราะห์จำนวนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ระหว่างปี 2548 และ 2549 พบว่าจำนวนผู้ประกอบการในแต่ละสาขามีการเปลี่ยนแปลงในจำนวนของบริษัทและทุนจดทะเบียนดังตารางที่ 6-2 ในภาพรวมพบว่าในปี 2549 มีจำนวนผู้ประกอบการเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 892 บริษัท คิดเป็น 6.61% ขณะที่ทุนจดทะเบียนรวมลดลง 45,931,981,740 บาท คิดเป็น 16.98% ดังรูปที่ 6-6 และ 6-7

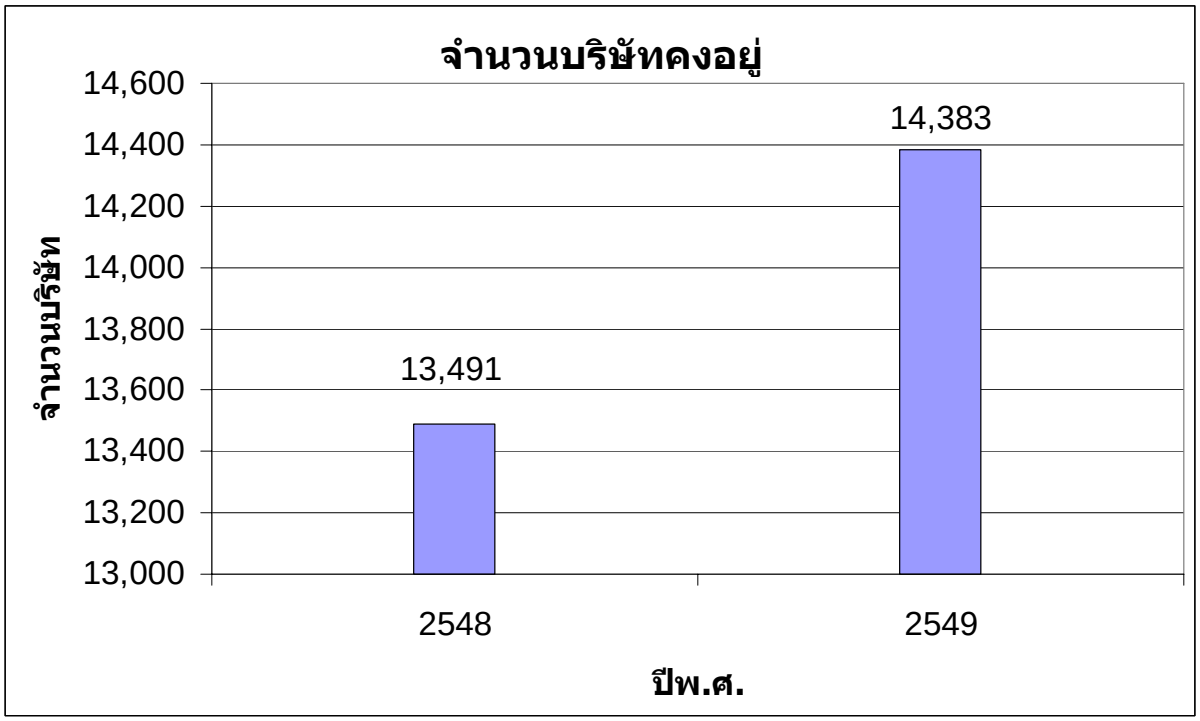
เมื่อพิจารณาในรายสาขาจะพบว่าหมวดที่มีการเปลี่ยนแปลงจำนวนบริษัทในปริมาณที่สูงได้แก่ หมวด 63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสารมีจำนวนผู้ประกอบการเพิ่มขึ้น 638 ราย หมวด 60230 การขนส่งสินค้าทางถนนมีจำนวนผู้ประกอบการเพิ่มขึ้น 135 ราย เมื่อพิจารณาในแง่ทุนจดทะเบียนจะพบว่าหมวดที่มีการเปลี่ยนแปลงทุนจดทะเบียนในปริมาณที่สูงได้แก่ หมวด 63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศมีทุนจดทะเบียนลดลง 49,977,500,000 บาท หมวด 63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสารมีทุนจดทะเบียนเพิ่มขึ้น 1,968,824,000 บาท

เมื่อพิจารณาในแง่อัตราการเปลี่ยนแปลงจะพบว่าหมวดหมู่ที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงในอัตราที่สูงประกอบไปด้วยหมวด 64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชนมีจำนวนผู้ประกอบการเพิ่มขึ้น 86.08% หมวด 63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสารมีจำนวนผู้ประกอบการเพิ่มขึ้น 75.15% และหมวด 63010 การขนถ่ายสินค้ามีจำนวนผู้ประกอบการเพิ่มขึ้น 42.22% ขณะที่หมวดอื่นๆ มีการเปลี่ยนแปลงในอัตราส่วนที่ไม่มากเท่าไร เมื่อพิจารณาในแง่ของทุนจดทะเบียนจะพบว่าหมวดที่มีการเปลี่ยนแปลงทุนจดทะเบียนในอัตราที่สูงประกอบไปด้วยหมวด 64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชนมีทุนจดทะเบียนเพิ่มขึ้น 71.26% หมวด 63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศมีทุนจดทะเบียนลดลง 58.06% หมวด 63010 การขนถ่ายสินค้ามีทุนจดทะเบียนเพิ่มขึ้น 30.18% และหมวด 63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสารมีทุนจดทะเบียนเพิ่มขึ้น 30.14%

ตารางที่ 6-2 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนบริษัทและทุนจดทะเบียนในแต่ละสาขา

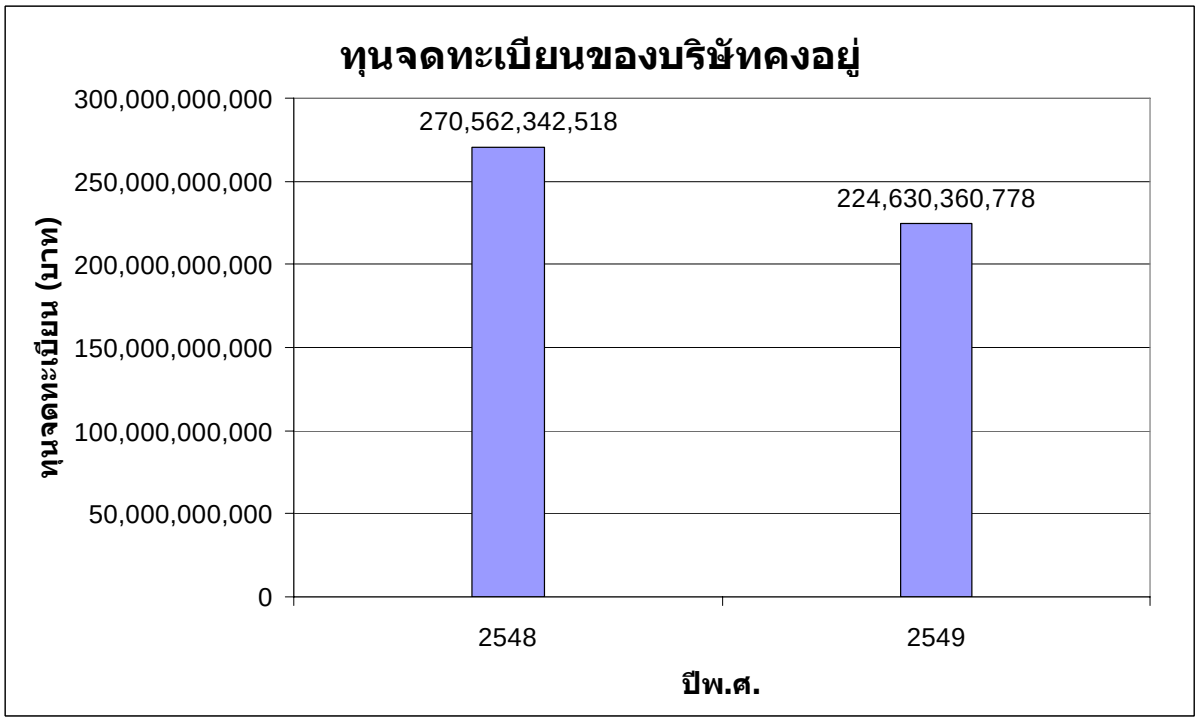
หมวด	จำนวนบริษัทคงอยู่				ทุนจดทะเบียนคงอยู่			
	2548	2549	ผลต่าง	% การเปลี่ยนแปลง	2548	2549	ผลต่าง	% การเปลี่ยนแปลง
60100 การขนส่งทางรถไฟ	325	322	-3	-0.92%	438,919,000	437,919,000	-1,000,000	-0.23%
60230 การขนส่งสินค้าทางถนน	4,572	4,707	135	2.95%	16,808,461,129	17,031,534,129	223,073,000	1.33%
60300 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง	6	7	1	16.67%	8,502,600,000	8,506,600,000	4,000,000	0.05%
61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง	282	289	7	2.48%	18,220,918,360	18,184,318,360	-36,600,000	-0.20%
61200 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	217	217	0	0.00%	7,157,103,400	7,152,753,400	-4,350,000	-0.06%
62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา	128	134	6	4.69%	14,136,826,740	14,772,726,740	635,900,000	4.50%
62200 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา	10	11	1	10.00%	1,313,000,000	1,313,118,260	118,260	0.01%
63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร	849	1,487	638	75.15%	6,531,957,600	8,500,781,600	1,968,824,000	30.14%
63010 การขนถ่ายสินค้า	45	64	19	42.22%	371,770,000	483,970,000	112,200,000	30.18%
63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า	554	576	22	3.97%	38,390,176,094	38,797,276,094	407,100,000	1.06%
63031 บริการเสริมการขนส่งทางบก	878	832	-46	-5.24%	16,860,244,300	16,761,272,300	-98,972,000	-0.59%
63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ	436	437	1	0.23%	29,321,524,572	29,295,124,572	-26,400,000	-0.09%
63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ	58	59	1	1.72%	86,071,865,044	36,094,365,044	-49,977,500,000	-58.06%
63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง	766	749	-17	-2.22%	4,600,238,500	4,584,938,500	-15,300,000	-0.33%
63098 โลจิสติกส์	7	8	1	14.29%	574,000,000	574,300,000	300,000	0.05%
63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	4,270	4,328	58	1.36%	21,157,872,779	21,963,547,779	805,675,000	3.81%
64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ	9	9	0	0.00%	5,300,000	5,300,000	0	0.00%
64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน	79	147	68	86.08%	99,565,000	170,515,000	70,950,000	71.26%
	13,491	14,383	892	6.61%	270,562,342,518	224,630,360,778	-45,931,981,740	-16.98%

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

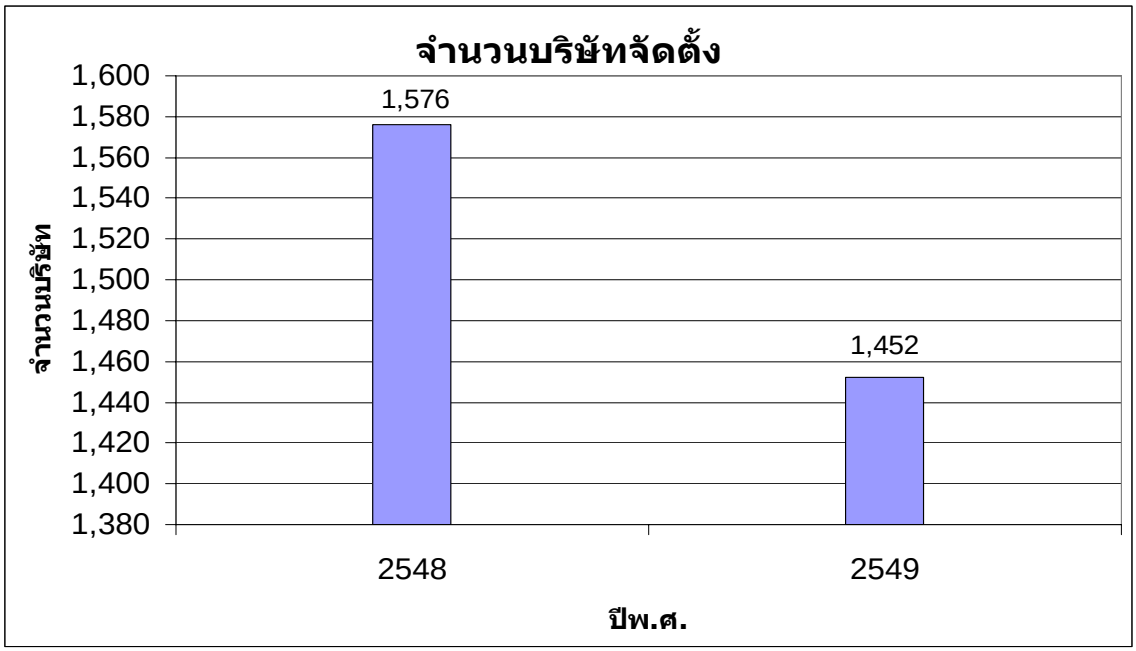
รูปที่ 6-6 จำนวนบริษัทที่คงอยู่ในปี 2548 และ 2549



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

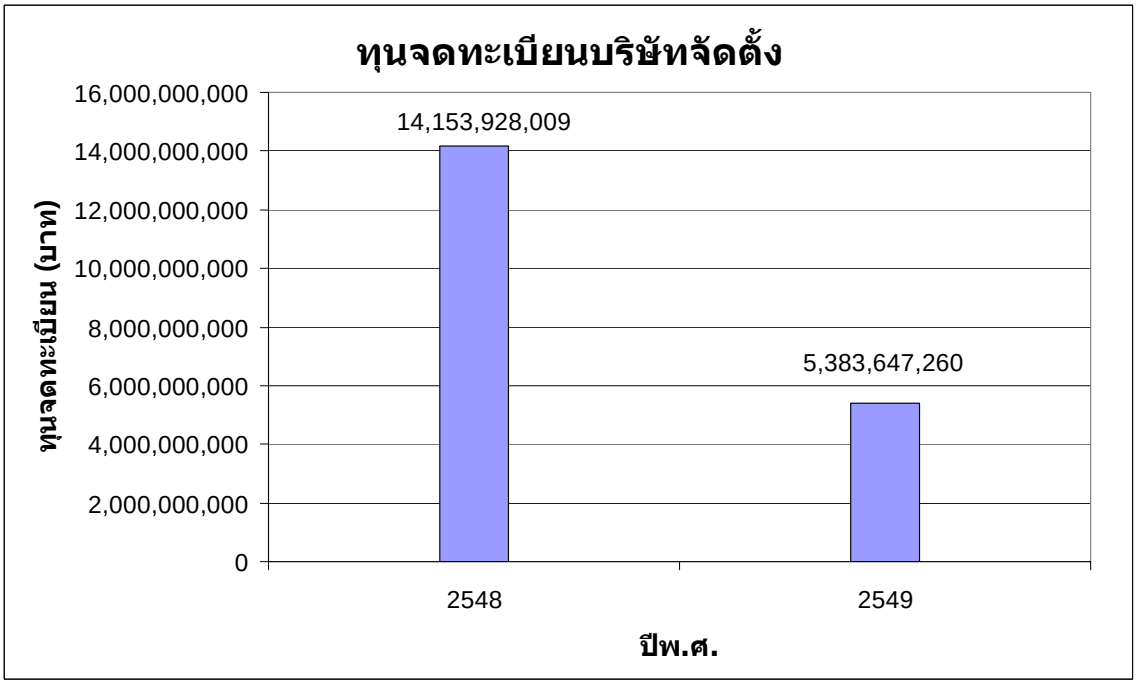
รูปที่ 6-7 ทุนจดทะเบียนของบริษัทที่คงอยู่ในปี 2548 และ 2549

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนบริษัทที่จัดตั้งระหว่างปี 2548 และ 2549 ในภาพรวมจะพบว่าการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์มีแนวโน้มลดลงดังรูปที่ 6-8 โดยในปี 2549 มีจำนวนการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ลดลงจากปี 2548 จำนวน 124 บริษัท ในส่วนของทุนจดทะเบียนของบริษัทผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่จัดตั้งในปี 2549 ก็ลดลงจากปี 2548 เช่นกัน โดยทุนจดทะเบียนลดลง 8,770,280,749 บาทดังรูปที่ 6-9



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

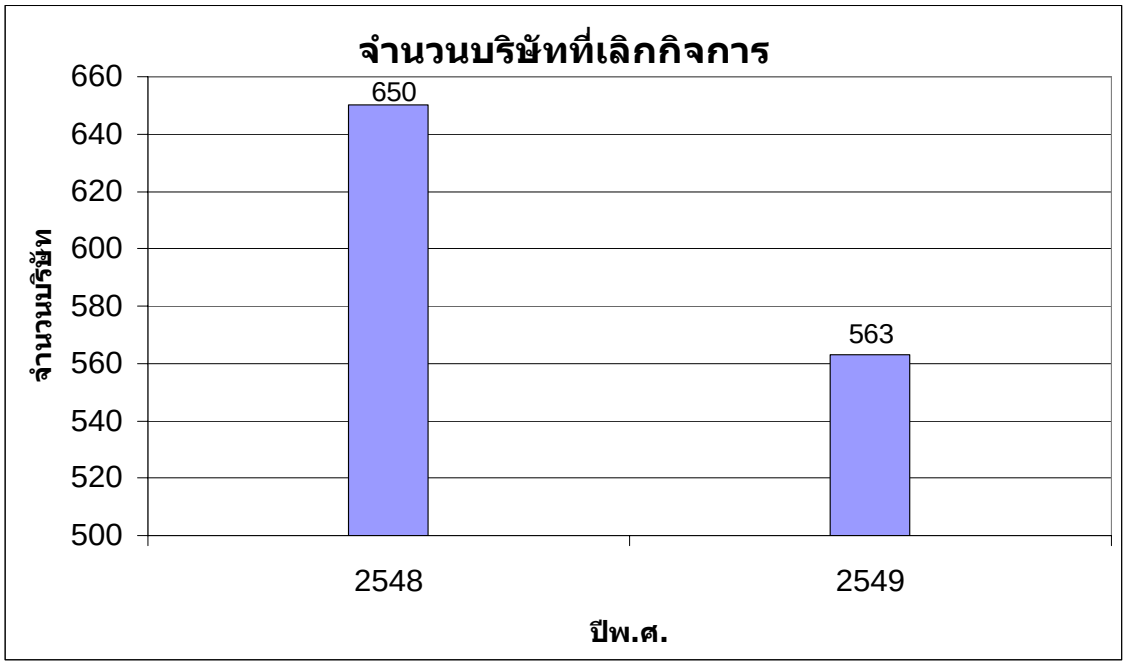
รูปที่ 6-8 จำนวนบริษัทที่จัดตั้งในปี 2548 และ 2549



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

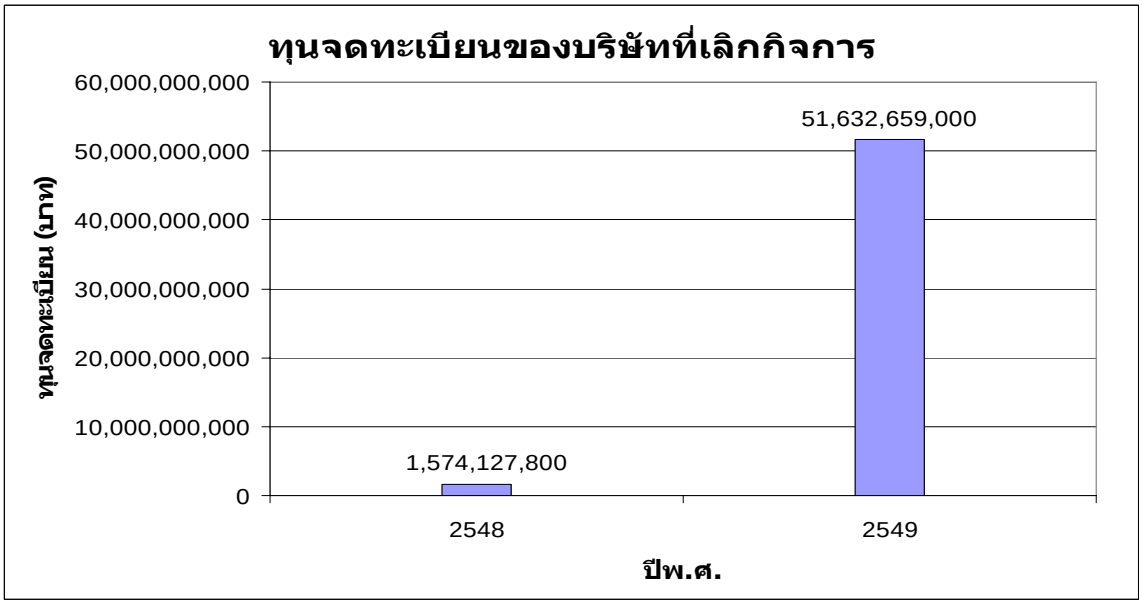
รูปที่ 6-9 ทุนจดทะเบียนของบริษัทที่จัดตั้งในปี 2548 และ 2549

ในส่วนของจำนวนบริษัทที่เลิกกิจการในปี 2548 และ 2549 ในภาพรวมจะพบว่าจำนวนบริษัทผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่เลิกกิจการมีแนวโน้มลดลงดังรูปที่ 6-10 โดยในปี 2549 มีจำนวนบริษัทผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่เลิกกิจการลดลงจากปี 2548 จำนวน 87 บริษัท ในส่วนของทุนจดทะเบียนของบริษัทผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่เลิกกิจการในปี 2549 นั้นกลับปรากฏว่าเพิ่มขึ้นสวนทางกับจำนวนบริษัทที่ลดลง โดยทุนจดทะเบียนของบริษัทที่เลิกกิจการมีมูลค่าเพิ่มขึ้น 50,058,531,200 บาทดังรูปที่ 6-11



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

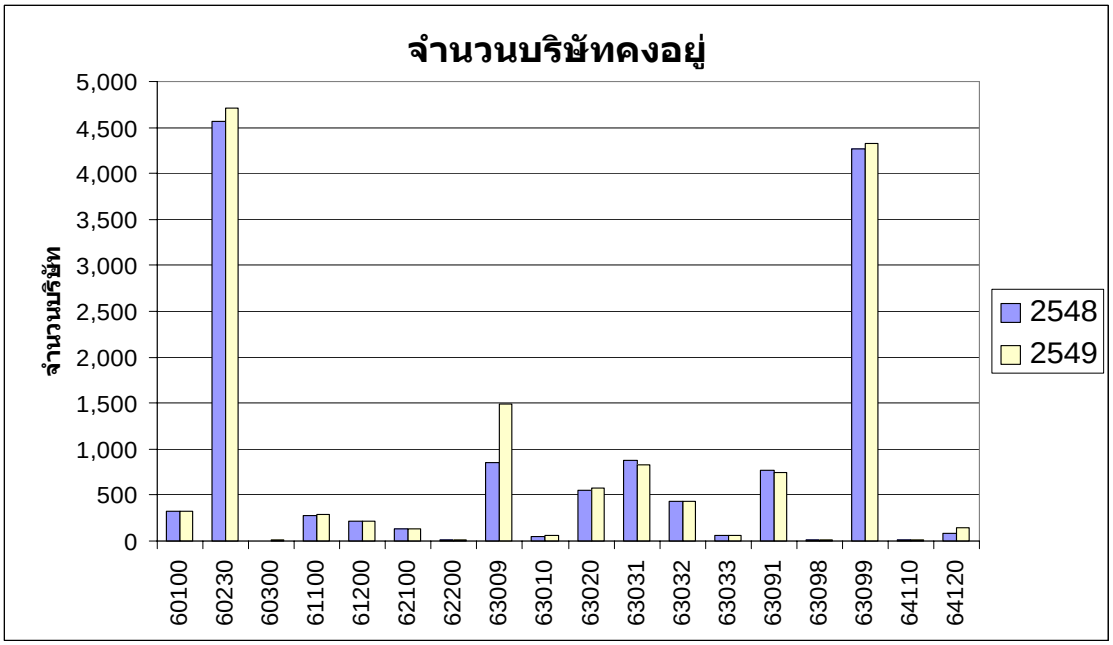
รูปที่ 6-10 จำนวนบริษัทที่เลิกกิจการในปี 2548 และ 2549



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

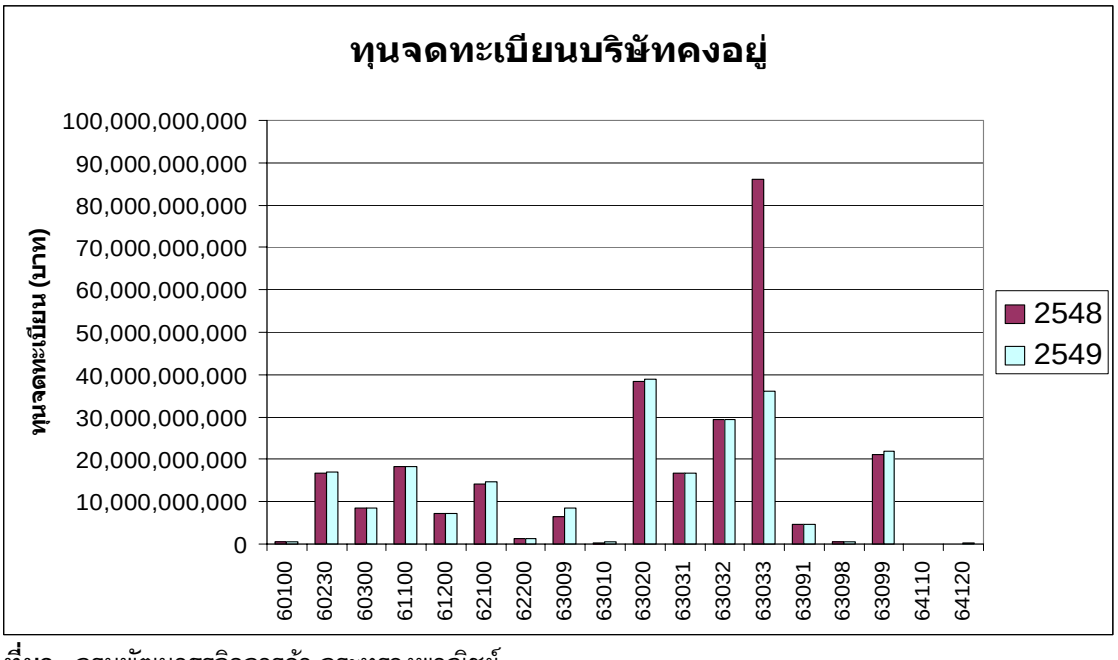
รูปที่ 6-11 ทุนจดทะเบียนของบริษัทที่เลิกกิจการในปี 2548 และ 2549

ในส่วนของการเปลี่ยนแปลงจำนวนบริษัทรายสาขาระหว่างปี 2548 และ 2549 นั้นพบว่าสาขา 63009 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก ขณะที่สาขาอื่นๆ มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของจำนวนบริษัทไม่มากนัก ทั้งนี้แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงจำนวนบริษัทรายสาขาระหว่างปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-12 ในส่วนของทุนจดทะเบียนนั้นพบว่าสาขา 63033 มีทุนจดทะเบียนลดลงอย่างมากเมื่อเทียบกับสาขาอื่นๆ ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงทุนจดทะเบียนเพียงเล็กน้อย ซึ่งแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทุนจดทะเบียนบริษัทรายสาขาระหว่างปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-13



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

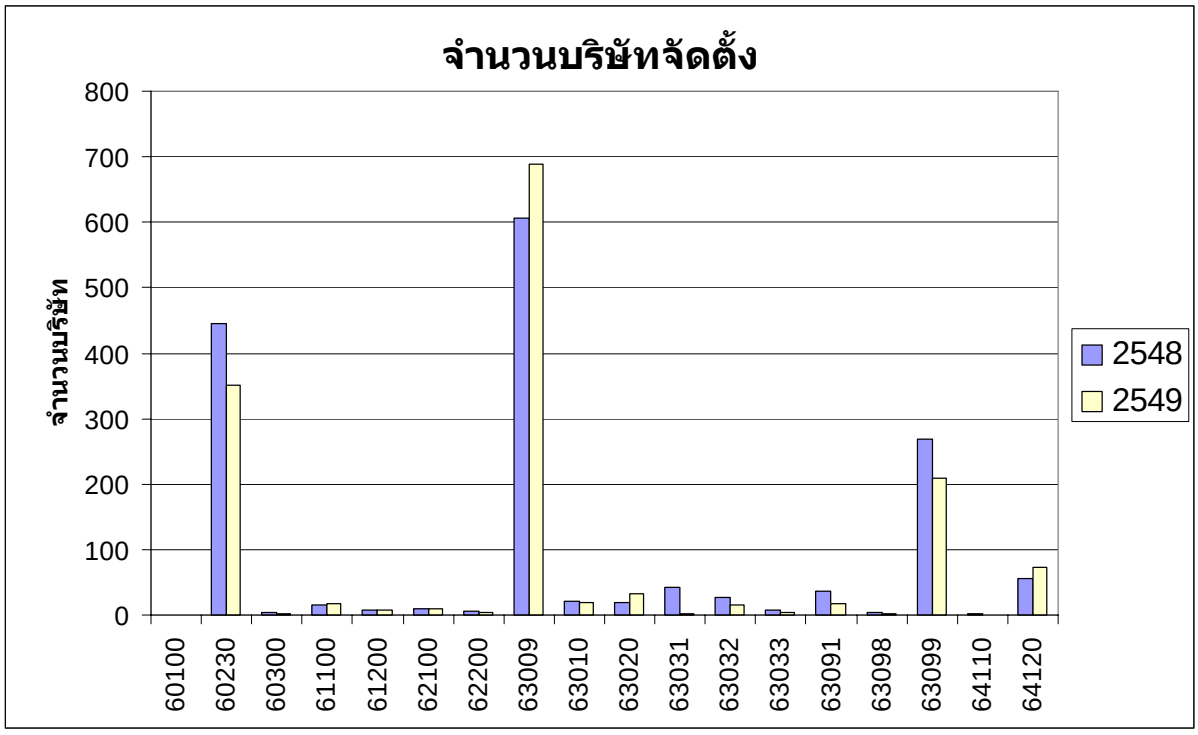
รูปที่ 6-12 เปรียบเทียบจำนวนบริษัทที่คงอยู่ระหว่างปี 2548 และ 2549



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

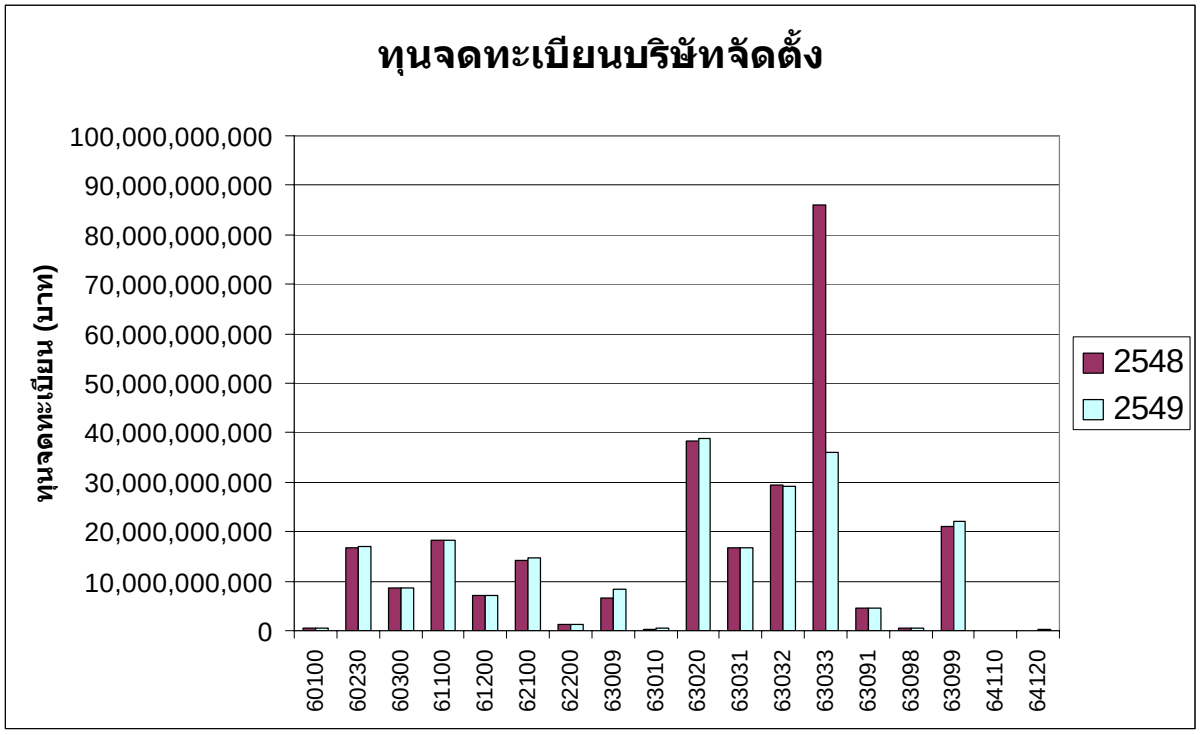
รูปที่ 6-13 เปรียบเทียบจำนวนทุนจดทะเบียนของบริษัทที่คงอยู่ระหว่างปี 2548 และ 2549

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนบริษัทที่จัดตั้งระหว่างปี 2548 และ 2549 จะพบว่าสาขา 63009 63020 และสาขา 63099 มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของจำนวนบริษัทที่จัดตั้งค่อนข้างชัดเจนเมื่อเทียบกับสาขาอื่นๆ โดยสาขา 63009 มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในทิศทางเพิ่มขึ้น ส่วนสาขา 63020 และสาขา 63099 มีแนวโน้มในทิศทางลดลง โดยจำนวนบริษัทที่จัดตั้งระหว่างปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-14 ในส่วนของทุนจดทะเบียนบริษัทผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่จัดตั้งในปี 2549 ปรากฏว่าสาขา 62100 และ 63033 มีมูลค่าลดลงในอัตราส่วนที่มากเมื่อเทียบกับสาขาอื่นๆ ขณะที่สาขา 63009 63032 ก็มีแนวโน้มที่ลดลงค่อนข้างชัดเจน โดยจำนวนทุนจดทะเบียนของบริษัทรายสาขาที่จัดตั้งระหว่างปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-15



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

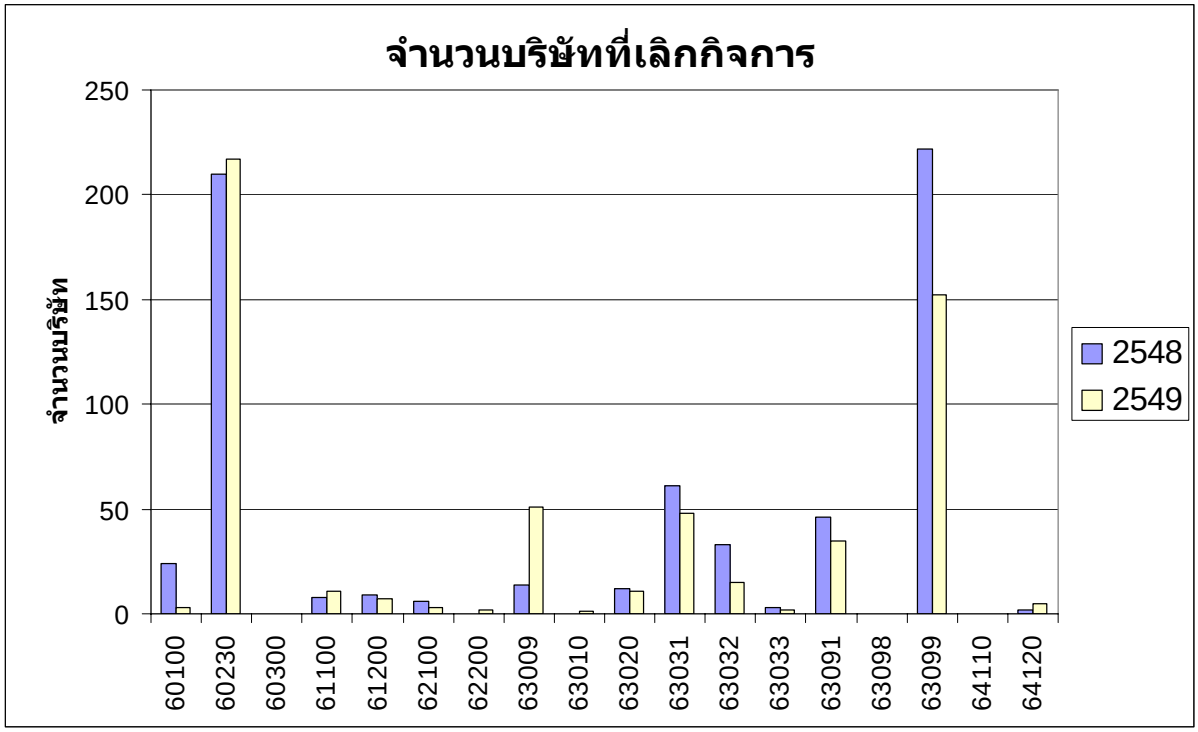
รูปที่ 6-14 เปรียบเทียบจำนวนบริษัทที่จัดตั้งระหว่างปี 2548 และ 2549



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

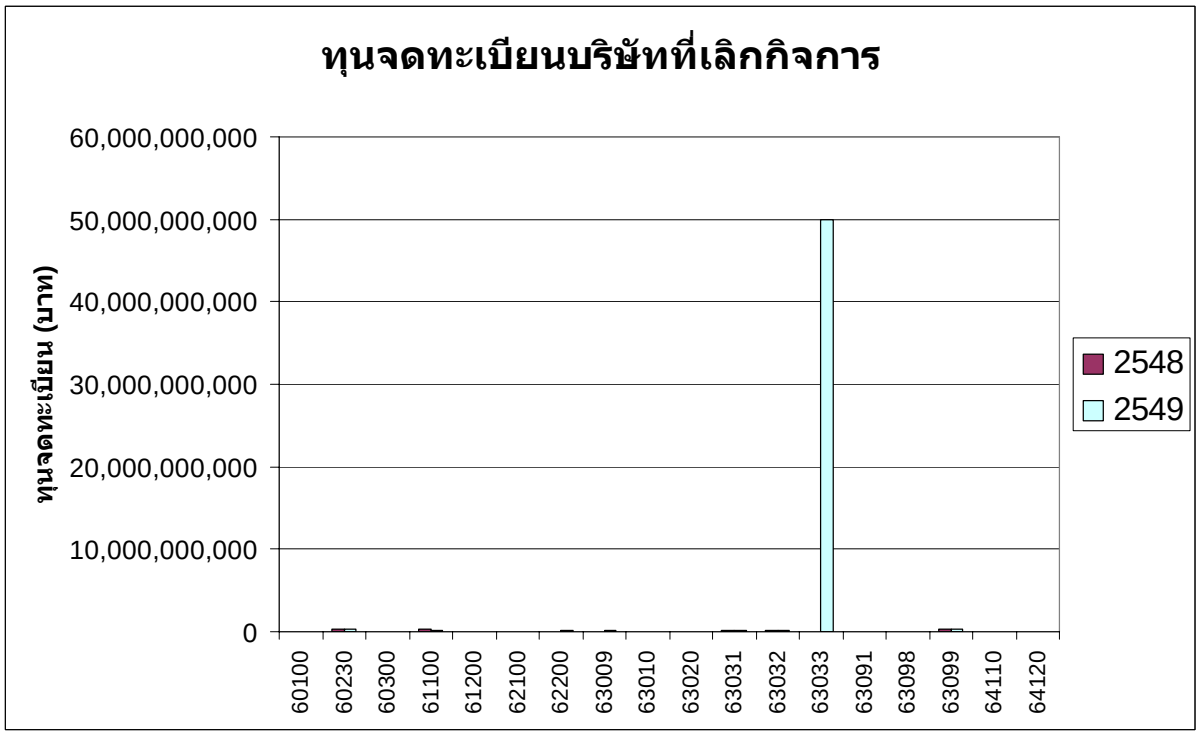
รูปที่ 6-15 เปรียบเทียบจำนวนทุนจดทะเบียนของบริษัทที่จัดตั้งระหว่างปี 2548 และ 2549

ในส่วนของจำนวนบริษัทที่เลิกกิจการในปี 2548 และ 2549 จะพบว่าจำนวนบริษัทผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่เลิกกิจการรายสาขาแสดงได้ดังรูปที่ 6-16 โดยสาขา 63099 มีจำนวนบริษัทที่เลิกกิจการลดลงค่อนข้างมาก ส่วนสาขา 63009 มีจำนวนบริษัทที่เลิกกิจการเพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก ขณะที่สาขาอื่นๆ มีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก ในส่วนของทุนจดทะเบียนของบริษัทผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่เลิกกิจการในปี 2549 นั้นปรากฏว่าสาขา 63033 มีทุนจดทะเบียนของบริษัทที่เลิกกิจการเพิ่มขึ้นในอัตราส่วนที่สูงมากเมื่อเทียบกับสาขาอื่นๆ โดยข้อมูลทุนจดทะเบียนของบริษัทที่เลิกกิจการระหว่างปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-17



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 6-16 เปรียบเทียบจำนวนบริษัทที่เลิกกิจการระหว่างปี 2548 และ 2549

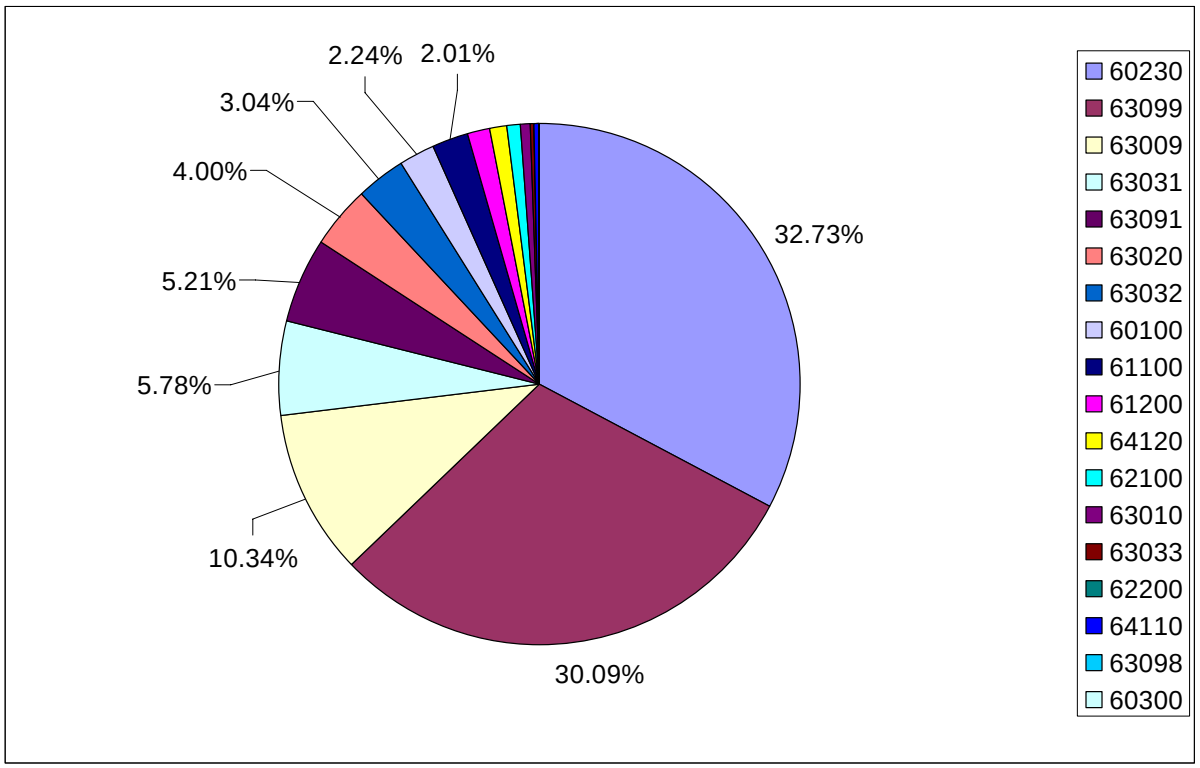


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 6-17 เปรียบเทียบจำนวนทุนจดทะเบียนของบริษัทที่เลิกกิจการระหว่างปี 2548 และ 2549

ข้อมูลจำนวนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ในปี 2549

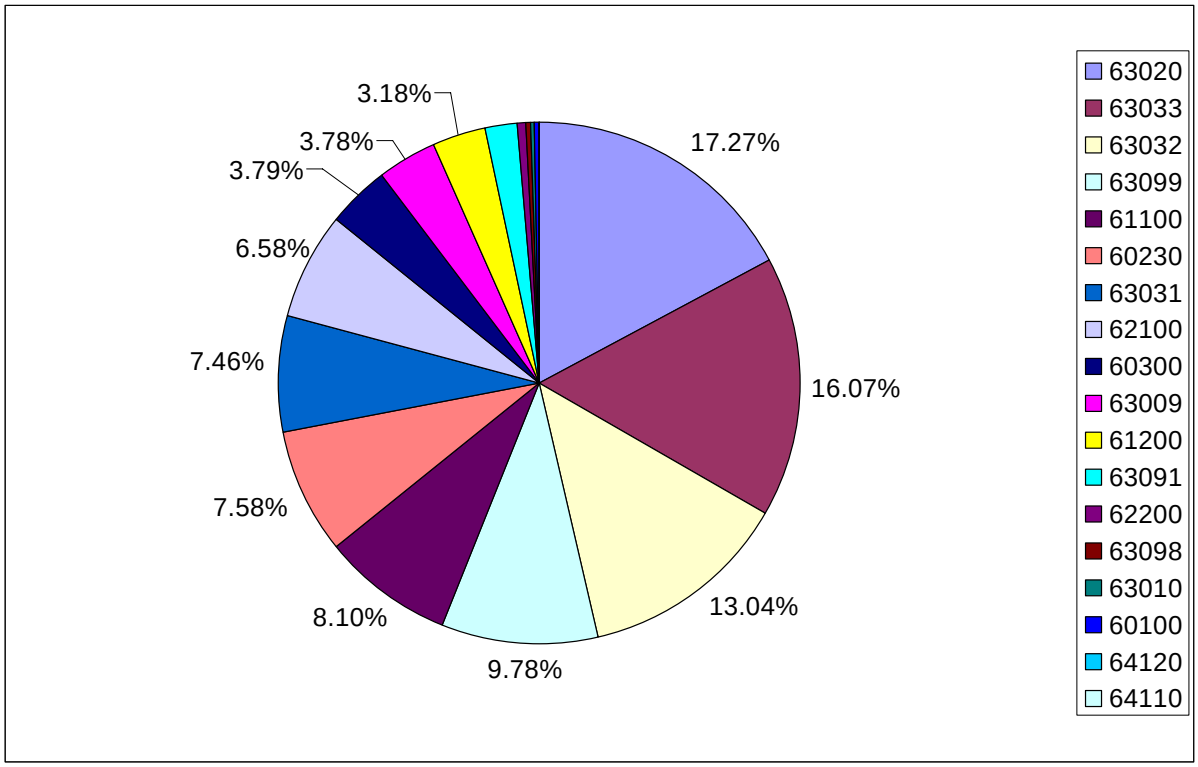
เมื่อพิจารณาผู้ประกอบด้านโลจิสติกส์ในปี 2549 ในแง่ปริมาณจะพบว่าหมวด 60230 การขนส่งสินค้าทางถนนมีผู้ประกอบการมากที่สุดจำนวน 4,707 ราย รองลงมาคือหมวด 63099 บริการอื่นๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งมีผู้ประกอบการจำนวน 4,328 ราย ขณะที่หมวดอื่นๆ ก็มีจำนวนผู้ประกอบการลดหลั่นกันไปตามลำดับ ทั้งนี้สามารถแสดงสัดส่วนผู้ประกอบการรายสาขาของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ได้ดังรูปที่ 6-18



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-18 แสดงสัดส่วนของผู้ประกอบการที่ดำเนินการทางด้านโลจิสติกส์แยกรายสาขา

เมื่อพิจารณาในแง่ทุนจดทะเบียนจะพบว่าหมวด 63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้ามีทุนจดทะเบียนมากที่สุดจำนวน 38,797,276,094 บาท รองลงมาคือหมวด 63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศมีทุนจดทะเบียน 36,094,365,044 บาท ขณะที่หมวดอื่นๆ ก็มีทุนจดทะเบียนลดหลั่นกันไปตามลำดับ ทั้งนี้สามารถแสดงสัดส่วนทุนจดทะเบียนในแต่ละหมวดหมู่ได้ดังรูปที่ 6-19



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

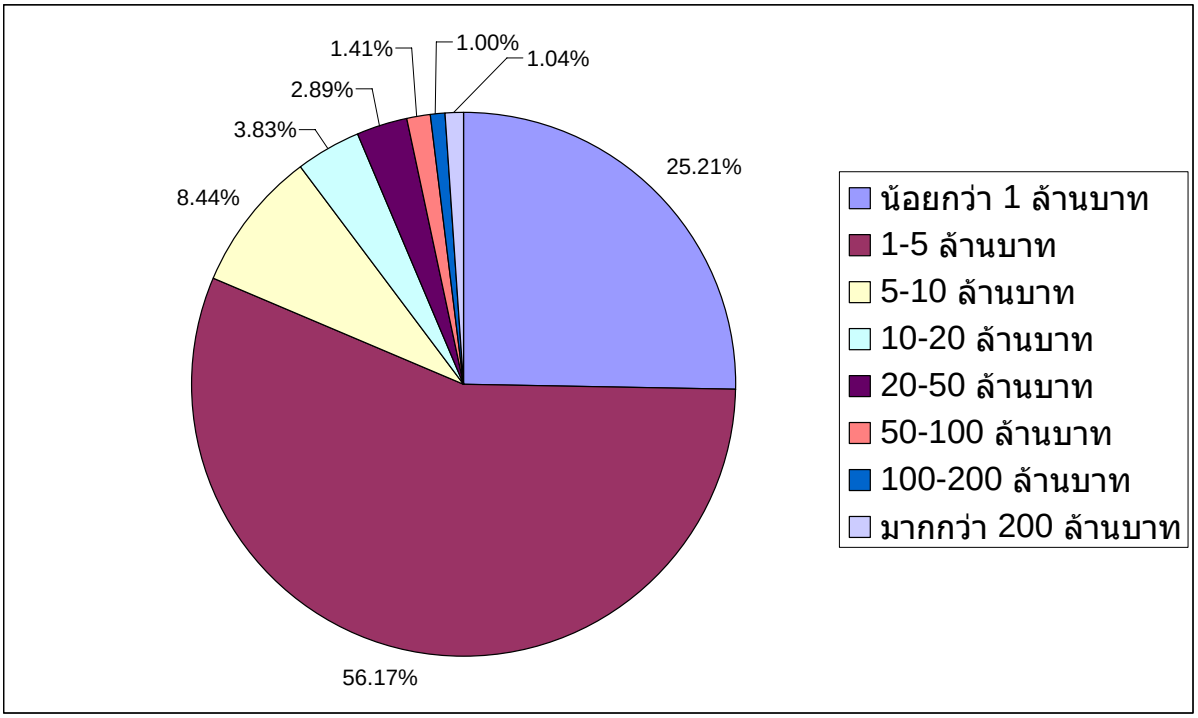
รูปที่ 6-19 แสดงสัดส่วนเงินทุนจดทะเบียนแยกรายสาขา

เมื่อพิจารณาผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในแง่ของทุนจดทะเบียน พบว่าในภาพรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยมีสัดส่วนของผู้ประกอบการโลจิสติกส์แยกตามทุนจดทะเบียนแสดงได้ดังตารางที่ 6-3 และรูปที่ 6-20 ซึ่งจะพบว่าบริษัทโดยส่วนใหญ่จะมีทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 5 ล้านบาท โดยอยู่ในช่วง 1-5 ล้านบาทมากที่สุด โดยมีจำนวน 7,434 ราย โดยมีสัดส่วนคิดเป็น 56.17% ของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด รองลงมาจะเป็นผู้ประกอบการที่มีทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 1 ล้านบาท โดยมีจำนวน 3,336 ราย คิดเป็น 25.21% ของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด ขณะที่ผู้ประกอบการที่มีทุนจดทะเบียนที่สูงขึ้นก็มีสัดส่วนที่ลดลงตามลำดับ

ตารางที่ 6-3 แสดงจำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์แยกตามทุนจดทะเบียน

ทุนจดทะเบียน	จำนวน
น้อยกว่า 1 ล้านบาท	3,336
1-5 ล้านบาท	7,434
5-10 ล้านบาท	1,117
10-20 ล้านบาท	507
20-50 ล้านบาท	383
50-100 ล้านบาท	186
100-200 ล้านบาท	133
มากกว่า 200 ล้านบาท	138

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

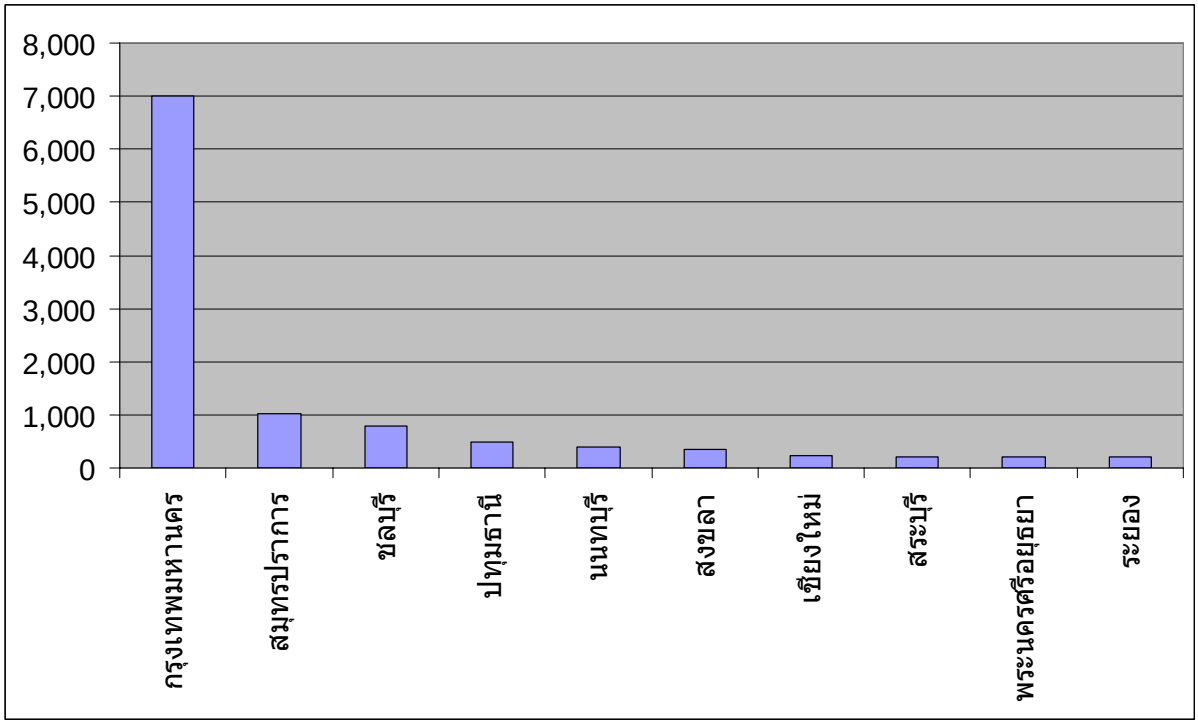


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-20 แสดงสัดส่วนของผู้ประกอบการโลจิสติกส์แยกตามทุนจดทะเบียน

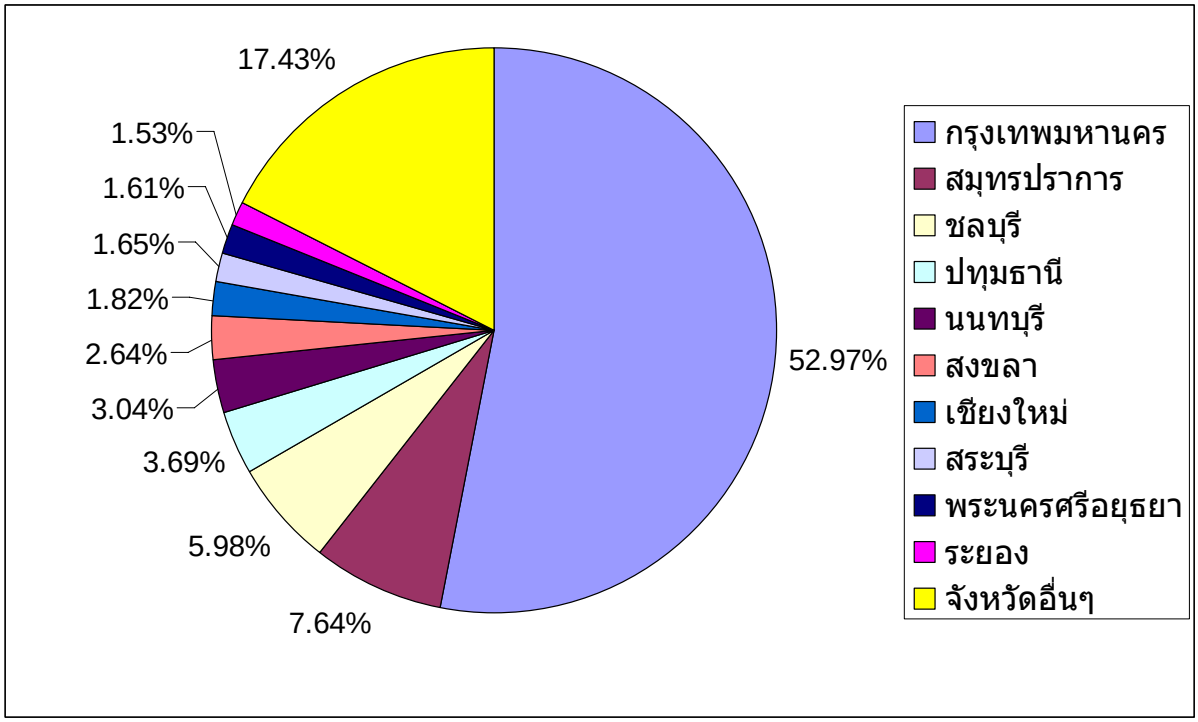
เมื่อพิจารณาในแง่ของที่ตั้งพบว่าผู้ประกอบการกว่าครึ่งหนึ่งมีที่ตั้งอยู่ที่กรุงเทพมหานคร โดยมีจำนวน 7,011 ราย คิดเป็น 52.97% ของจำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ทั้งหมด ขณะที่จังหวัดที่มีผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในอันดับรองลงไปประกอบไปด้วย สมุทรปราการ ชลบุรี ปทุมธานี นนทบุรี สงขลา เชียงใหม่ สระบุรี พระนครศรีอยุธยา ระยอง ตามลำดับ ขณะที่จังหวัดอื่นๆ ก็มีจำนวนลดหลั่น

ลงไปตามลำดับ ทั้งนี้ข้อมูลจำนวนและสัดส่วนของผู้ประกอบการโลจิสติกส์แยกตามจังหวัดที่ตั้งแสดงได้ดังรูปที่ 6-21 และรูปที่ 6-22



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-21 แสดงจำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์แยกตามจังหวัดที่ตั้ง



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-22 แสดงสัดส่วนผู้ประกอบการโลจิสติกส์แยกตามจังหวัดที่ตั้ง

จากข้อมูลทุนจดทะเบียนข้างต้น เมื่อพิจารณาผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์รายสาขาในแง่ของขนาดของกิจการ จะพบว่าผู้ประกอบการโลจิสติกส์โดยส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการประเภท SME โดยมีจำนวนสูงถึง 11,627 ราย มีทุนจดทะเบียนรวม 16,055,357,126 บาท คิดเป็น 8.04% ของทุนจดทะเบียนทั้งหมด ขณะที่ผู้ประกอบการประเภท LSE (Large Scale Enterprises) ซึ่งเป็นผู้ลงทุนรายใหญ่มีจำนวน 1,607 ราย มีทุนจดทะเบียนรวม 183,676,434,236 บาท คิดเป็น 91.96% ของทุนจดทะเบียนทั้งหมด ทั้งนี้ข้อมูลจำนวนและทุนจดทะเบียนของผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายสาขาแยกตามขนาดของกิจการแสดงได้ดังตารางที่ 6-4

จากข้อมูลในตารางที่ 6-4 จะพบว่าผู้ประกอบการประเภท LSE จะมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุนที่สูงในเกือบจะทุกสาขา โดยมีสัดส่วนตั้งแต่ 65%-99% ยกเว้นในสาขา 60100 การขนส่งทางรถไฟ 64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ และ 64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน ซึ่งทุนจดทะเบียนโดยส่วนใหญ่เป็นของผู้ประกอบการประเภท SME

ตารางที่ 6-4 จำนวนและทุนจดทะเบียนของผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายสาขาแยกตามขนาดของกิจการ

หมวด	บริษัททั้งหมด		SME			LSE		
	จำนวนบริษัท	ทุนจดทะเบียน	จำนวนบริษัท	ทุนจดทะเบียน	% มูลค่าการลงทุน	จำนวนบริษัท	ทุนจดทะเบียน	% มูลค่าการลงทุน
60100 การขนส่งทางรถไฟ	172	243,445,000	165	174,445,000	71.66%	7	69,000,000	28.34%
60230 การขนส่งสินค้าทางถนน	4,515	16,751,117,629	4,109	5,587,895,629	33.36%	406	11,163,222,000	66.64%
60300 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง	7	8,506,600,000	5	7,600,000	0.09%	2	8,499,000,000	99.91%
61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง	271	18,123,313,360	126	273,270,000	1.51%	145	17,850,043,360	98.49%
61200 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	204	7,181,043,000	128	241,120,500	3.36%	76	6,939,922,500	96.64%
62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา	131	14096194900	87	166450000	1.18%	44	13929744900	98.82%
62200 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา	11	1,313,118,260	4	8,100,000	0.62%	7	1,305,018,260	99.38%
63009 การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร	1,425	7,934,321,600	1,341	1,699,396,000	21.42%	84	6,234,925,600	78.58%
63010 การขนถ่ายสินค้า	60	482,770,000	51	60,770,000	12.59%	9	422,000,000	87.41%
63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า	590	22,032,199,998	321	811,259,998	3.68%	268	21,220,940,000	96.32%
63031 บริการเสริมการขนส่งทางบก	676	16,478,737,300	598	722,103,500	4.38%	78	15,756,633,800	95.62%
63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ	371	23,428,327,972	281	429,094,000	1.83%	89	22,999,233,972	98.17%
63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ	59	36,091,818,044	39	69,620,000	0.19%	20	36,022,198,044	99.81%
63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง	660	4,498,961,900	605	713,730,000	15.86%	55	3,785,231,900	84.14%
63098 โลจิสติกส์	8	574,300,000	6	14,300,000	2.49%	2	560,000,000	97.51%
63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	3,930	21,825,610,399	3,617	4,934,287,499	22.61%	313	16,891,322,900	77.39%
64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ	8	5,300,000	8	5,300,000	100.00%			0.00%
64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน	138	164,615,000	136	136,615,000	82.99%	2	28,000,000	17.01%
รวม	13,236	199,731,794,362	11,627	16,055,357,126	8.04%	1,607	183,676,437,236	91.96%

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

6.2 ผลประกอบการของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ในหมวดต่าง ๆ ในปี 2548-2549

ในส่วนนี้จะเป็นการสรุปสถานภาพของธุรกิจโลจิสติกส์โดยรวมและรายสาขาของประเทศไทยในแง่ของผลประกอบการ ในปี 2548-2549 จากข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์พบว่ามีผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ในปี 2548 จำนวน 13,491 ราย แต่จากการรายงานข้อมูลงบการเงินของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์พบว่ามีผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่ส่งงบการเงินเพียง 9,255 ราย ขณะที่ในปี 2549 มีผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์จำนวน 14,383 ราย แต่เนื่องจากบริษัทโดยส่วนมากยังไม่ส่งงบการเงินมาที่กรมพัฒนาธุรกิจการค้า จึงทำให้งบการเงินที่กรมพัฒนาธุรกิจการค้ารายงานมายังสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีจำนวนเพียง 7,091 ราย เนื่องจากในปี 2549 ยังมีบริษัทที่ยังไม่ส่งงบการเงินค่อนข้างมาก ในการเปรียบเทียบผลการดำเนินการของผู้ประกอบการในหมวดต่างๆ ระหว่างปี 2548 และ 2549 จึงยังคงมีข้อจำกัด ในการเปรียบเทียบผลการดำเนินการนั้นทางที่ปรึกษาจึงได้นำข้อมูลงบการเงินของบริษัทที่ส่งงบทั้งปี 2548 และ 2549 มาใช้ในการประมวลผล ซึ่งสามารถสรุปผลประกอบการในหมวดต่างๆ ได้ดังตารางที่ 6-5 และแสดงผลสรุปการเปรียบเทียบผลประกอบการของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ในหมวดต่างๆ ได้ดังตารางที่ 6-6

ตารางที่ 6-5 สรุปผลประกอบการของบริษัทที่ส่งงบทั้งปี 2548 และ 2549

	กำไร		ต้นทุน		รายได้	
หมวด	ปี 48	ปี 49	ปี 48	ปี 49	ปี 48	ปี 49
60100	- 1,959,198,308.00	- 8,025,185,242.00	3,222,462,152.00	2,346,728,528.00	1,263,263,844.00	- 5,678,456,714.00
60230	2,509,533,572.47	2,310,670,600.63	59,427,302,353.73	69,326,150,515.57	61,936,835,926.20	71,636,821,116.20
60300	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
61100	6,961,191,475.76	4,178,295,837.94	15,397,844,757.93	17,210,638,890.42	22,359,036,233.69	21,388,934,728.36
61200	1,490,401,177.97	153,396,035.24	6,991,522,594.71	7,728,329,654.37	8,481,923,772.68	7,881,725,689.61
62100	- 11,999,174.32	605,173,924.97	10,824,351,613.23	13,642,613,503.52	10,812,352,438.91	14,247,787,428.49
62200	- 153,633.90	165,491.20	347,611.02	284,854.82	193,977.12	450,346.02
63010	4,564,750.92	6,618,344.13	44,599,695.87	56,294,318.52	49,164,446.79	62,912,662.65
63020	789,832,139.92	615,529,871.22	10,987,335,076.19	11,531,582,443.07	11,777,167,216.11	12,147,112,314.29
63031	154,349,596.86	158,341,115.51	1,486,248,114.35	1,876,320,466.46	1,640,597,711.21	2,034,661,581.97
63032	1,556,578,508.15	2,918,486,793.55	8,742,577,042.96	9,851,272,672.42	10,299,155,551.11	12,769,759,465.97
63033	- 242,585,425.01	- 524,533,174.85	7,903,857,133.15	8,082,389,728.19	7,661,271,708.14	7,557,856,553.34
63091	131,900,725.28	212,089,755.49	2,449,512,625.85	2,735,727,965.13	2,581,413,351.13	2,947,817,720.62
63099	8,300,448,347.56	6,105,768,844.34	62,636,940,687.68	72,048,812,443.30	70,937,389,035.24	78,154,581,287.64
64120	389,177,224.81	817,844,290.18	13,414,487,535.53	13,689,458,900.43	13,803,664,760.34	14,507,303,190.61
รวม	20,074,040,978.47	9,532,662,487.55	203,529,388,994.20	230,126,604,884.22	223,603,429,972.67	239,659,267,371.77

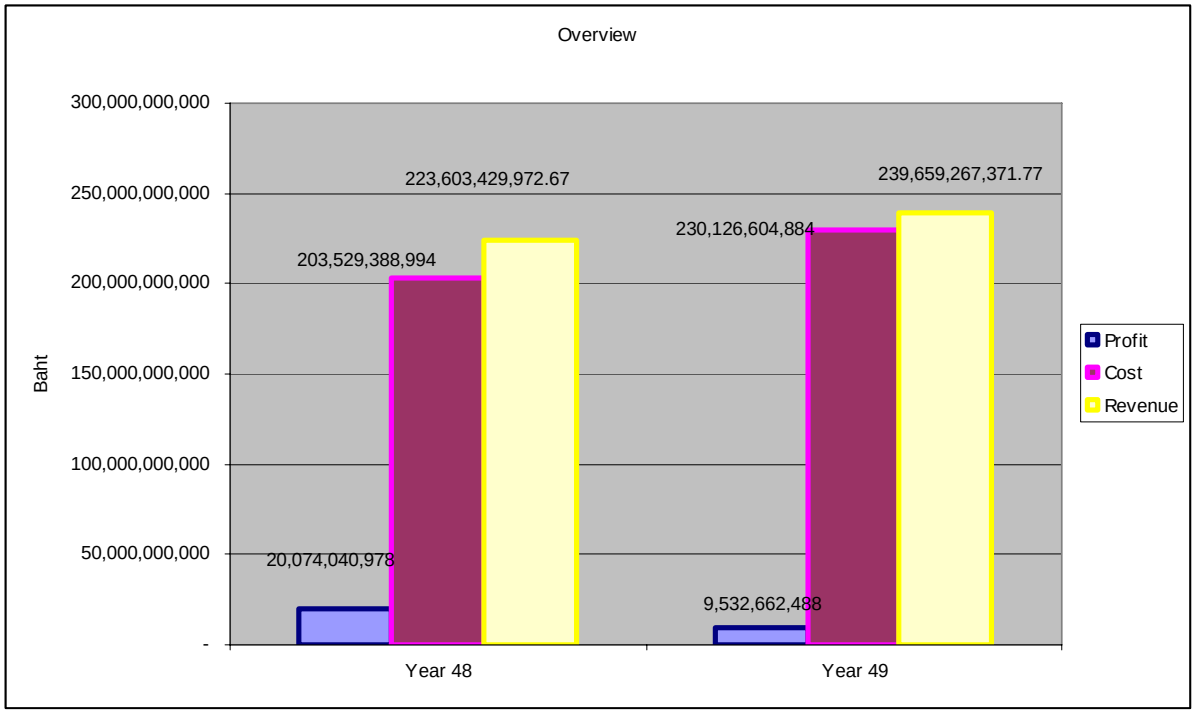
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

ตารางที่ 6-6 เปรียบเทียบผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 ระหว่างหมวดต่างๆ

หมวด	กำไร			ต้นทุน			รายได้		
	ปี 48	ปี 49	ผลต่าง	ปี 48	ปี 49	ผลต่าง	ปี 48	ปี 49	ผลต่าง
60100	- 1,959,198,308.00	- 8,025,185,242.00	- 6,065,986,934.00	3,222,462,152.00	2,346,728,528.00	- 875,733,624.00	1,263,263,844.00	- 5,678,456,714.00	- 6,941,720,558.00
60230	2,509,533,572.47	2,310,670,600.63	- 198,862,971.84	59,427,302,353.73	69,326,150,515.57	9,898,848,161.84	61,936,835,926.20	71,636,821,116.20	9,699,985,190.00
60300	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
61100	6,961,191,475.76	4,178,295,837.94	- 2,782,895,637.82	15,397,844,757.93	17,210,638,890.42	1,812,794,132.49	22,359,036,233.69	21,388,934,728.36	- 970,101,505.33
61200	1,490,401,177.97	153,396,035.24	- 1,337,005,142.73	6,991,522,594.71	7,728,329,654.37	736,807,059.66	8,481,923,772.68	7,881,725,689.61	- 600,198,083.07
62100	- 11,999,174.32	605,173,924.97	617,173,099.29	10,824,351,613.23	13,642,613,503.52	2,818,261,890.29	10,812,352,438.91	14,247,787,428.49	3,435,434,989.58
62200	- 153,633.90	165,491.20	319,125.10	347,611.02	284,854.82	- 62,756.20	193,977.12	450,346.02	256,368.90
63010	4,564,750.92	6,618,344.13	2,053,593.21	44,599,695.87	56,294,318.52	11,694,622.65	49,164,446.79	62,912,662.65	13,748,215.86
63020	789,832,139.92	615,529,871.22	- 174,302,268.70	10,987,335,076.19	11,531,582,443.07	544,247,366.88	11,777,167,216.11	12,147,112,314.29	369,945,098.18
63031	154,349,596.86	158,341,115.51	3,991,518.65	1,486,248,114.35	1,876,320,466.46	390,072,352.11	1,640,597,711.21	2,034,661,581.97	394,063,870.76
63032	1,556,578,508.15	2,918,486,793.55	1,361,908,285.40	8,742,577,042.96	9,851,272,672.42	1,108,695,629.46	10,299,155,551.11	12,769,759,465.97	2,470,603,914.86
63033	- 242,585,425.01	- 524,533,174.85	- 281,947,749.84	7,903,857,133.15	8,082,389,728.19	178,532,595.04	7,661,271,708.14	7,557,856,553.34	- 103,415,154.80
63091	131,900,725.28	212,089,755.49	80,189,030.21	2,449,512,625.85	2,735,727,965.13	286,215,339.28	2,581,413,351.13	2,947,817,720.62	366,404,369.49
63099	8,300,448,347.56	6,105,768,844.34	- 2,194,679,503.22	62,636,940,687.68	72,048,812,443.30	9,411,871,755.62	70,937,389,035.24	78,154,581,287.64	7,217,192,252.40
64120	389,177,224.81	817,844,290.18	428,667,065.37	13,414,487,535.53	13,689,458,900.43	274,971,364.90	13,803,664,760.34	14,507,303,190.61	703,638,430.27
รวม	20,074,040,978.47	9,532,662,487.55	- 10,541,378,490.92	203,529,388,994.20	230,126,604,884.22	26,597,215,890.02	223,603,429,972.67	239,659,267,371.77	16,055,837,399.10

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

เมื่อพิจารณาผลประกอบการในตารางที่ 6-6 จะพบว่าอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวมมีรายได้และต้นทุนในปี 2549 เพิ่มขึ้นจากปี 2548 โดยอัตราการเพิ่มขึ้นของต้นทุนมีมากกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของรายได้ จึงทำให้กำไรของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวมลดลง โดยต้นทุนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในภาพรวมในปี 2549 เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 26,597,215,890 บาท รายได้ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในภาพรวมในปี 2549 เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 16,055,837,399 บาท ในส่วนของกำไรนั้นพบว่ากำไรของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในภาพรวมในปี 2549 ลดลงจากปี 2548 จำนวน 10,541,378,490 บาท ทั้งนี้สามารถพิจารณาผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวมได้ดังรูปที่ 6-23



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

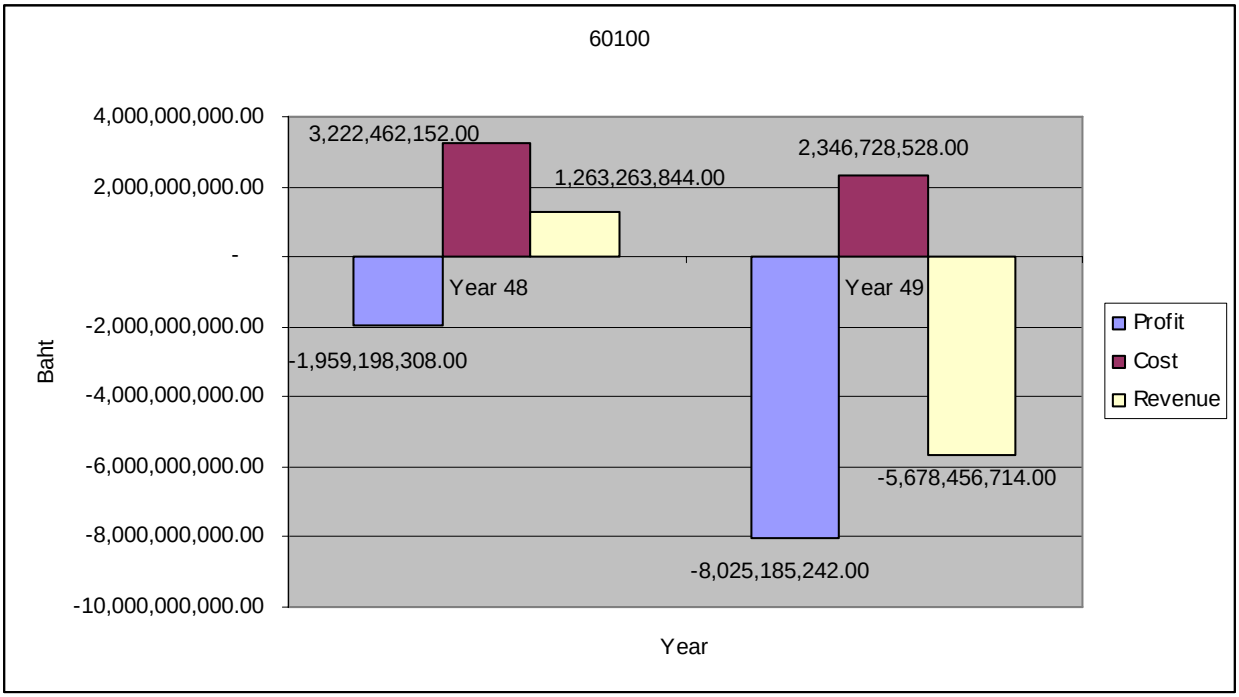
รูปที่ 6-23 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวม

6.2.1 ผลประกอบการรายสาขาปี 2548-2549

ในส่วนของผลประกอบการในรายสาขามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

<u>หมวด 60100 การขนส่งทางรถไฟ</u>

ผู้ประกอบการในหมวดการขนส่งทางรถไฟมีผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-24 โดยในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีรายได้ 1,263,263,844 บาท ปี 2549 มีรายได้ 5,678,456,714 บาท มีรายได้ลดลงขึ้นจากปี 2548 จำนวน 6,941,720,558 บาท ในส่วนของต้นทุนนั้น ในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีต้นทุน 3,222,462,152 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 2,346,728,528 บาท มีต้นทุนลดลงจากปี 2548 จำนวน 875,733,624 บาท ในส่วนของกำไรนั้นผู้ประกอบการหมวดนี้มีกำไรติดลบทั้งในปี 2548 และ 2549 โดยในปี 2548 ขาดทุน 1,959,198,308 บาท ในปี 2549 ขาดทุน 8,025,185,242 บาท ในปี 2549 ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 6,065,986,934 บาท

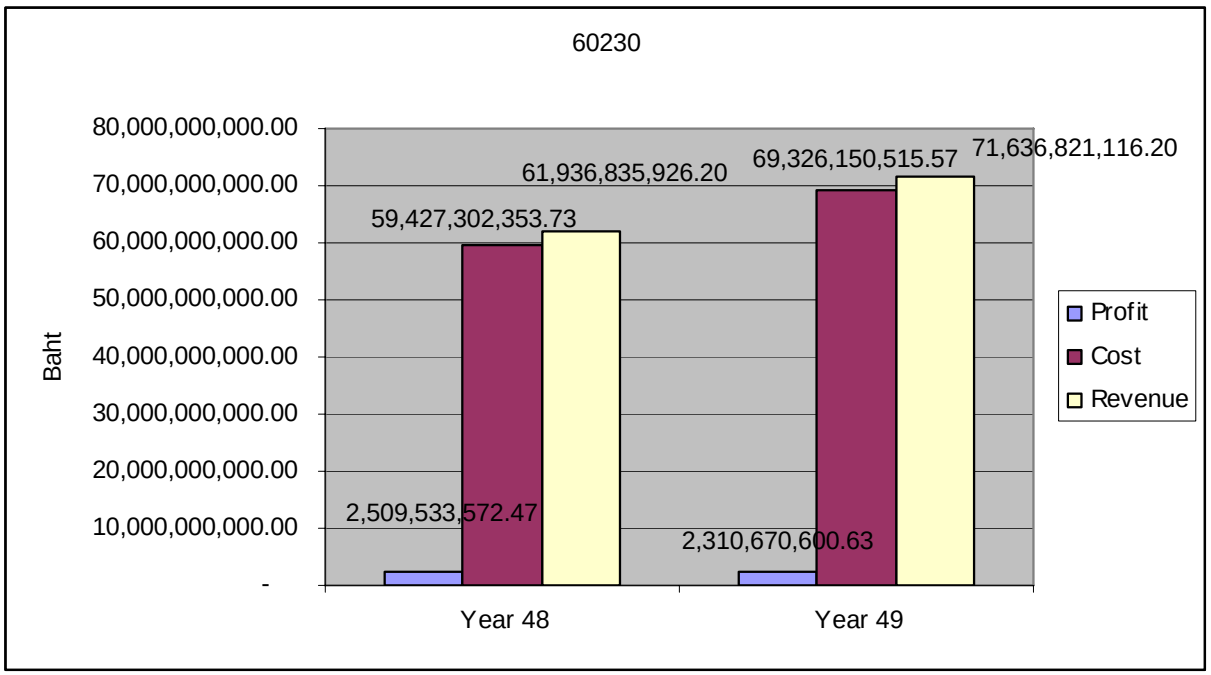


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-24 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์หมวดการขนส่งทางรถไฟ

หมวด 60230 การขนส่งสินค้าทางถนน

ผู้ประกอบการในหมวดการขนส่งสินค้าทางถนนมีผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-25 โดยในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีรายได้ 61,936,835,926บาท ปี 2549 มีรายได้ 71,636,821,116 บาท มีรายได้เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 9,699,985,190 บาท ในส่วนของต้นทุนนั้นในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีต้นทุน 59,427,302,353 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 69,326,150,515 บาท มีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 9,898,848,161 บาท ในส่วนของกำไรนั้นผู้ประกอบการหมวดนี้มีกำไรในปี 2548 จำนวน 2,509,533,572 บาท ในปี 2549 มีกำไร 2,310,670,600 บาท ในปี 2549 มีกำไรลดลงจากปี 2548 จำนวน 198,862,971 บาท

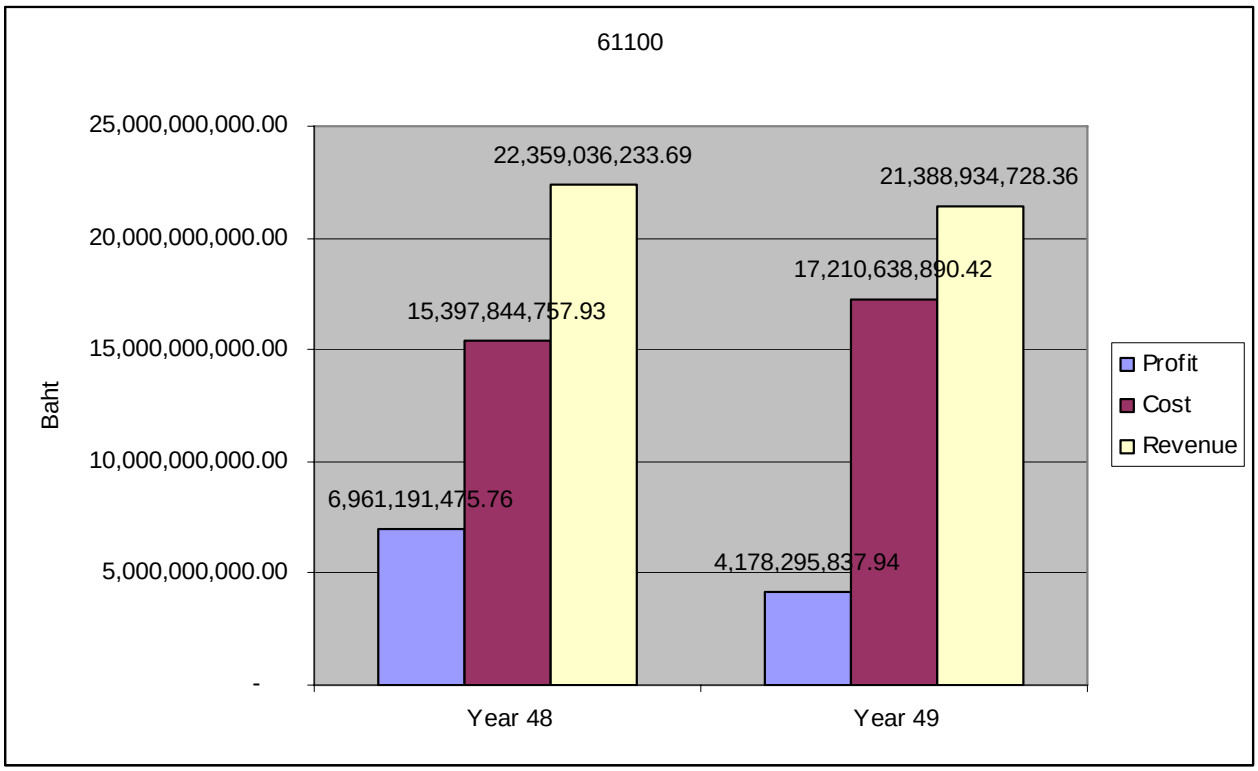


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-25 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์หมวดการขนส่งสินค้าทางถนน

หมวด 61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง

ผู้ประกอบการในหมวดการขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่งมีผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-26 โดยในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีรายได้ 22,359,036,233 บาท ปี 2549 มีรายได้ 21,388,934,728 บาท มีรายได้ลดลงจากปี 2548 จำนวน 970,101,505 บาท ในส่วนของต้นทุนนั้นในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีต้นทุน 15,397,844,758 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 17,210,638,890 บาท มีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 1,812,794,132 บาท ในส่วนของกำไรนั้น ผู้ประกอบการหมวดนี้มีกำไรในปี 2548 จำนวน 6,961,191,476 บาท ในปี 2549 มีกำไร 4,178,295,838 บาท ในปี 2549 มีกำไรลดลงจากปี 2548 จำนวน 2,782,895,638 บาท

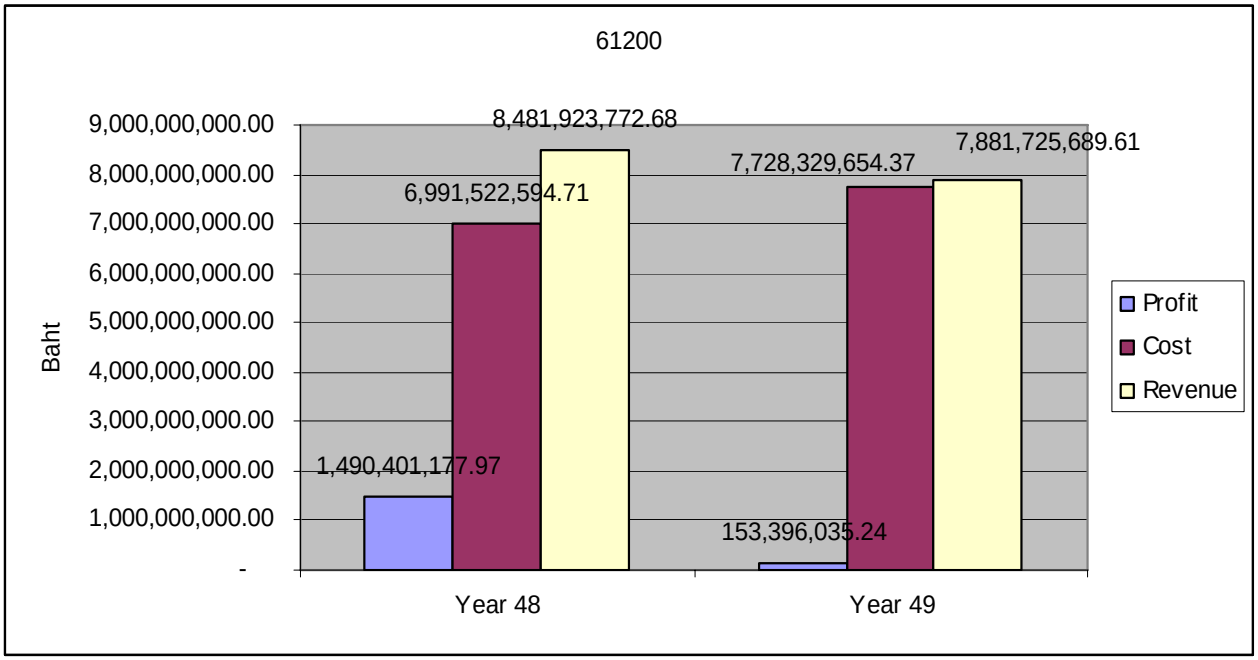


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-26 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์หมวดการขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง

หมวด 61200 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ

ผู้ประกอบการในหมวดการขนส่งทางน้ำภายในประเทศมีผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-27 โดยในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีรายได้ 8,481,923,772 บาท ปี 2549 มีรายได้ 7,881,725,689 บาท มีรายได้ลดลงจากปี 2548 จำนวน 600,198,083 บาท ในส่วนของต้นทุนนั้นในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีต้นทุน 6,991,522,595 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 7,728,329,654 บาท มีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 736,807,060 บาท ในส่วนของกำไรนั้นผู้ประกอบการหมวดนี้มีกำไรในปี 2548 จำนวน 1,490,401,178 บาท ในปี 2549 มีกำไร 153,396,035 บาท ในปี 2549 มีกำไรลดลงจากปี 2548 จำนวน 1,337,005,143 บาท

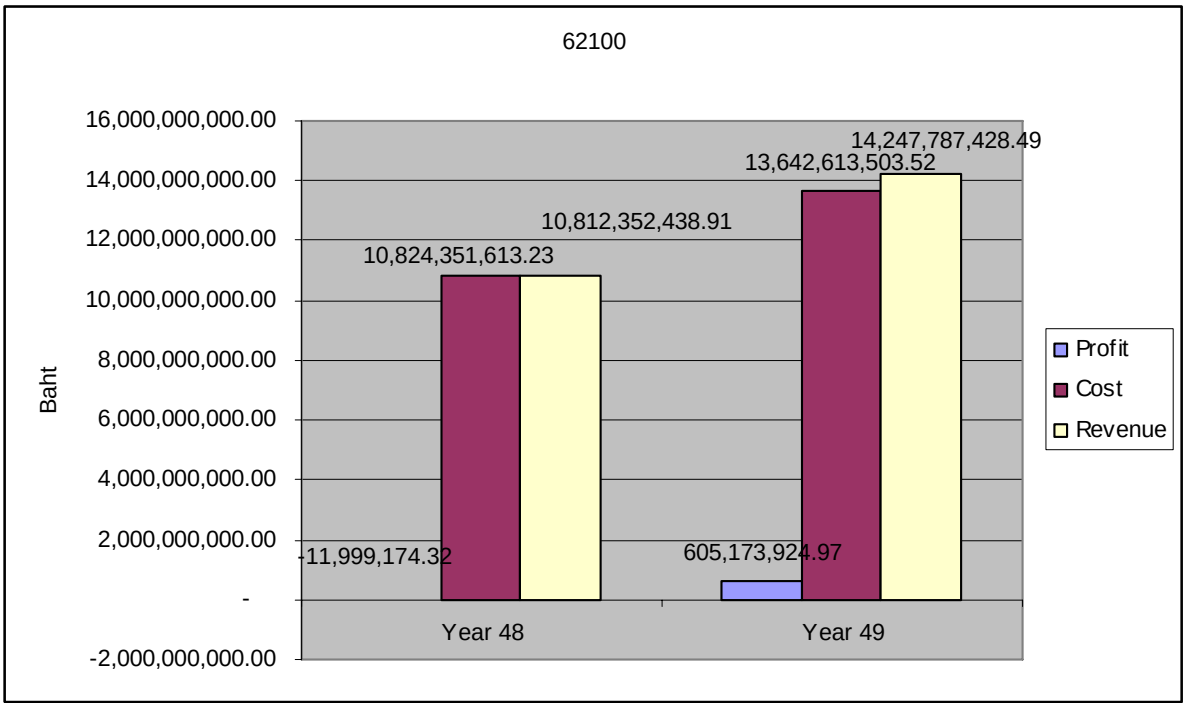


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-27 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์หมวดการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ

หมวด 62100 การขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา

ผู้ประกอบการในหมวดการขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลามีผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-28 โดยในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีรายได้ 10,812,352,438 บาท ปี 2549 มีรายได้ 14,247,787,428 บาท มีรายได้เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 3,435,434,989 บาท ในส่วนของต้นทุนนั้นในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีต้นทุน 10,824,351,613 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 13,642,613,504 บาท มีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 2,818,261,890 บาท ในส่วนของกำไรนั้นในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้ขาดทุนจำนวน 11,999,174 บาท ในปี 2549 มีกำไร 605,173,925 บาท ในปี 2549 มีกำไรเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 617,173,099 บาท

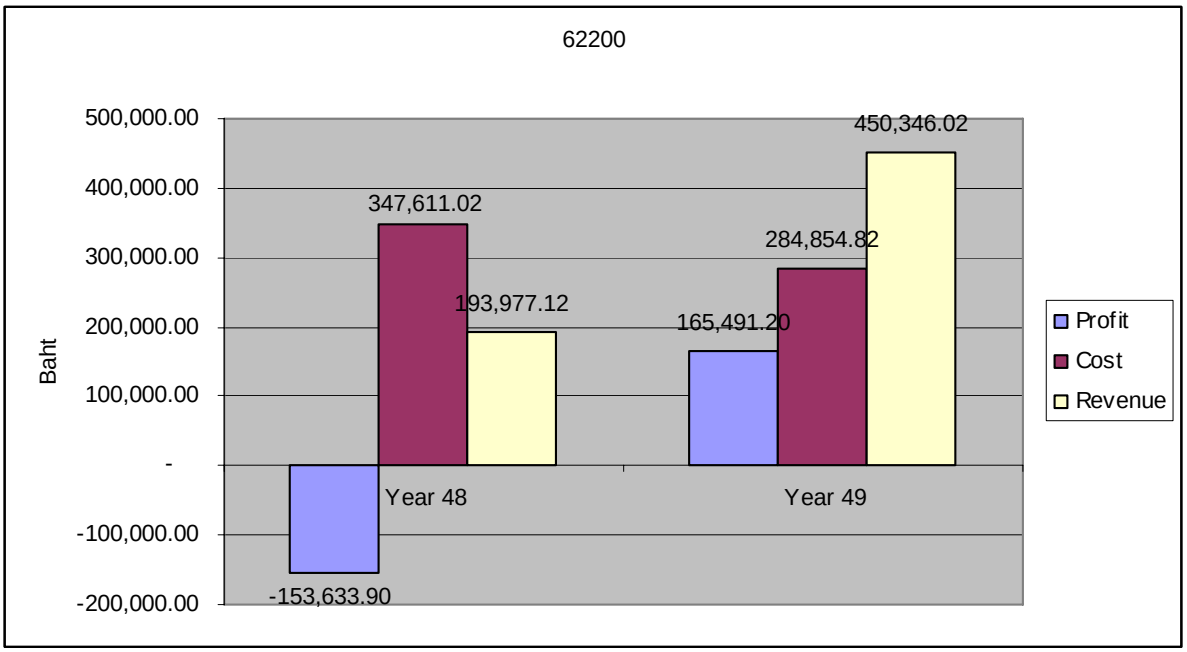


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-28 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์หมวดการขนส่งทางอากาศที่มีตารางเวลา

หมวด 62200 การขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา

ผู้ประกอบการในหมวดการขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลามีผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-29 โดยในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีรายได้ 193,977 บาท ปี 2549 มีรายได้ 450,346 บาท มีรายได้เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 256,369 บาท ในส่วนของต้นทุนนั้นในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีต้นทุน 347,611 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 284,855 บาท มีต้นทุนลดลงจากปี 2548 จำนวน 62,756 บาท ในส่วนของกำไรนั้นผู้ประกอบการหมวดนี้ขาดทุนในปี 2548 จำนวน 153,634 บาท ในปี 2549 มีกำไร 165,491 บาท ในปี 2549 มีกำไรเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 319,125 บาท

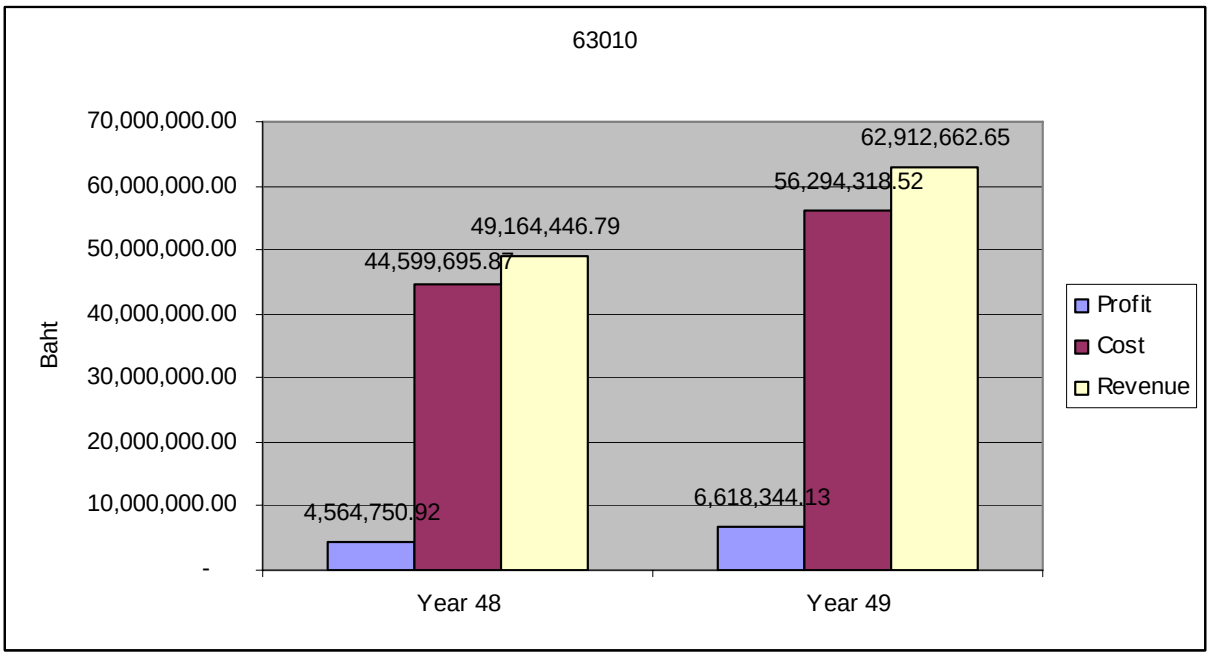


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-29 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์หมวดการขนส่งทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา

หมวด 63010 การขนถ่ายสินค้า

ผู้ประกอบการในหมวดการขนถ่ายสินค้าที่ไม่มีตารางเวลามีผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-30 โดยในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีรายได้ 49,164,446 บาท ปี 2549 มีรายได้ 62,912,662 บาท มีรายได้เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 13,748,215 บาท ในส่วนของต้นทุนนั้นในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีต้นทุน 44,599,696 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 56,294,319 บาท มีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 11,694,623 บาท ในส่วนของกำไรนั้นผู้ประกอบการหมวดนี้มีกำไรในปี 2548 จำนวน 4,564,751 บาท ในปี 2549 มีกำไร 6,618,344 บาท ในปี 2549 มีกำไรเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 2,053,593 บาท

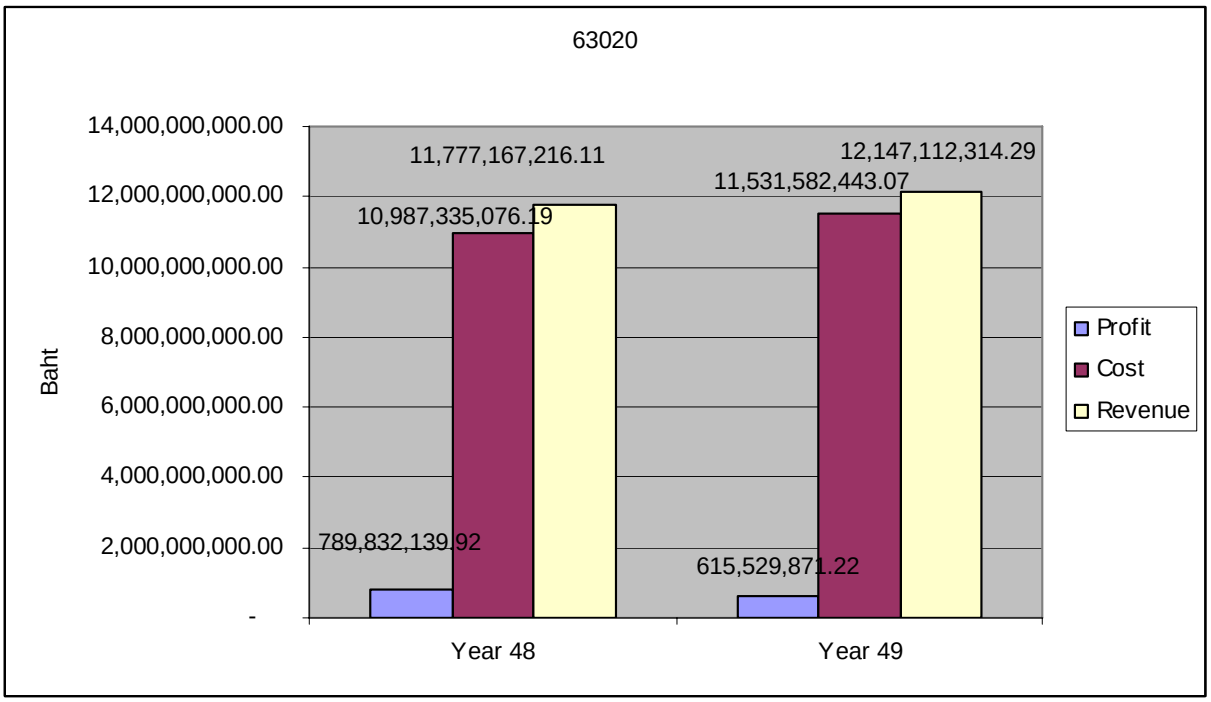


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-30 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์หมวดการขนถ่ายสินค้า

หมวด 63020 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า

ผู้ประกอบการในหมวดสถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้ามีผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-31 โดยในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีรายได้ 11,777,167,216 บาท ปี 2549 มีรายได้ 12,147,112,314 บาท มีรายได้เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 369,945,098 บาท ในส่วนของต้นทุนนั้นในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีต้นทุน 10,987,335,076 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 11,531,582,443 บาท มีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 544,247,367 บาท ในส่วนของกำไรนั้น ผู้ประกอบการหมวดนี้มีกำไรในปี 2548 จำนวน 789,832,140 บาท ในปี 2549 มีกำไร 615,529,871 บาท ในปี 2549 มีกำไรลดลงจากปี 2548 จำนวน 174,302,269 บาท

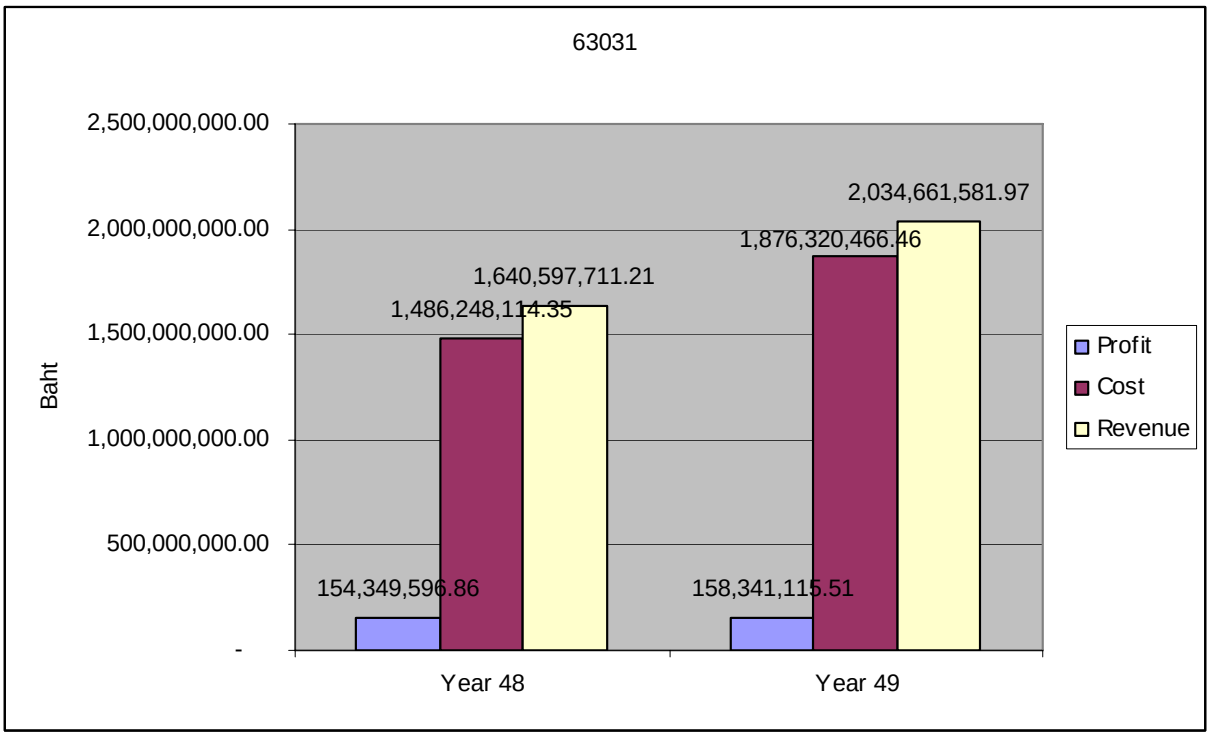


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-31 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์หมวดสถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า

หมวด 63031 บริการเสริมการขนส่งทางบก

ผู้ประกอบการในหมวดบริการเสริมการขนส่งทางบกมีผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-32 โดยในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีรายได้ 1,640,597,711 บาท ปี 2549 มีรายได้ 2,034,661,581บาท มีรายได้เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 394,063,870 บาท ในส่วนของต้นทุนนั้นในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีต้นทุน 1,486,248,114 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 1,876,320,466 บาท มีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 390,072,352 บาท ในส่วนของกำไรนั้นผู้ประกอบการหมวดนี้มีกำไรในปี 2548 จำนวน 154,349,597 บาท ในปี 2549 มีกำไร 158,341,116 บาท ในปี 2549 มีกำไรเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 3,991,519 บาท

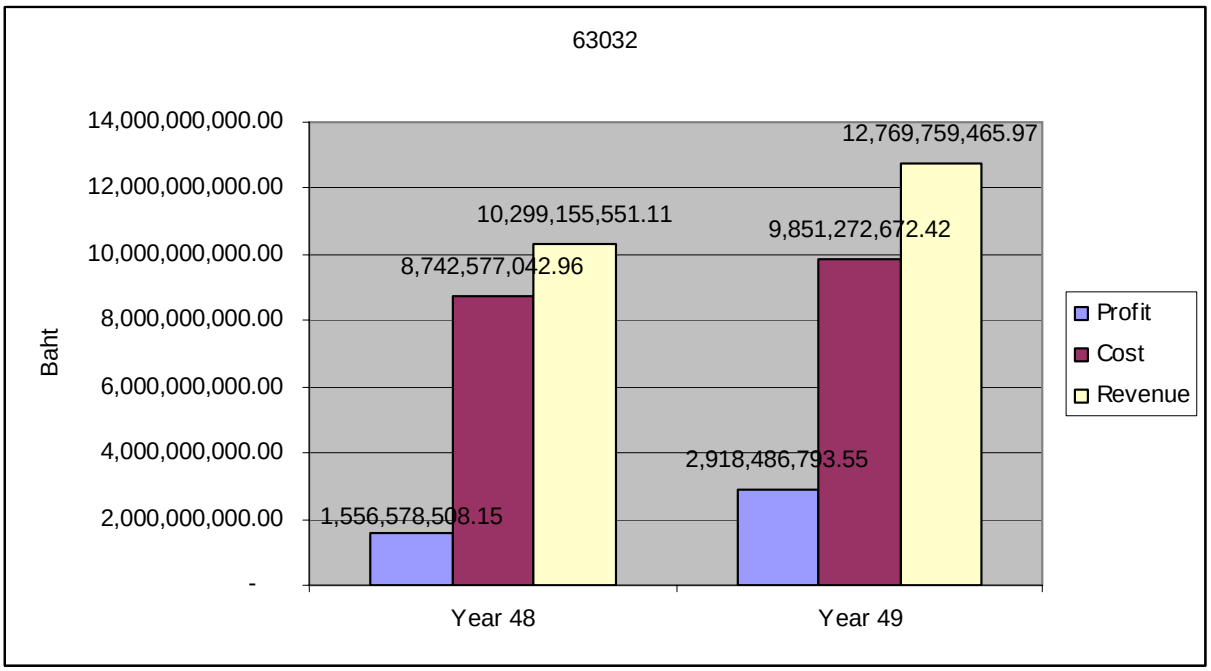


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-32 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์หมวดบริการเสริมการขนส่งทางบก

หมวด 63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ

ผู้ประกอบการในหมวดบริการเสริมการขนส่งทางน้ำมีผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-33 โดยในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีรายได้ 10,299,155,551 บาท ปี 2549 มีรายได้ 12,769,759,465 บาท มีรายได้เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 2,470,603,914 บาท ในส่วนของต้นทุนนั้นในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีต้นทุน 8,742,577,043 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 9,851,272,672 บาท มีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 1,108,695,629 บาท ในส่วนของกำไรนั้น ผู้ประกอบการหมวดนี้มีกำไรในปี 2548 จำนวน 1,556,578,508 บาท ในปี 2549 มีกำไร 2,918,486,794 บาท ในปี 2549 มีกำไรเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 1,361,908,285 บาท

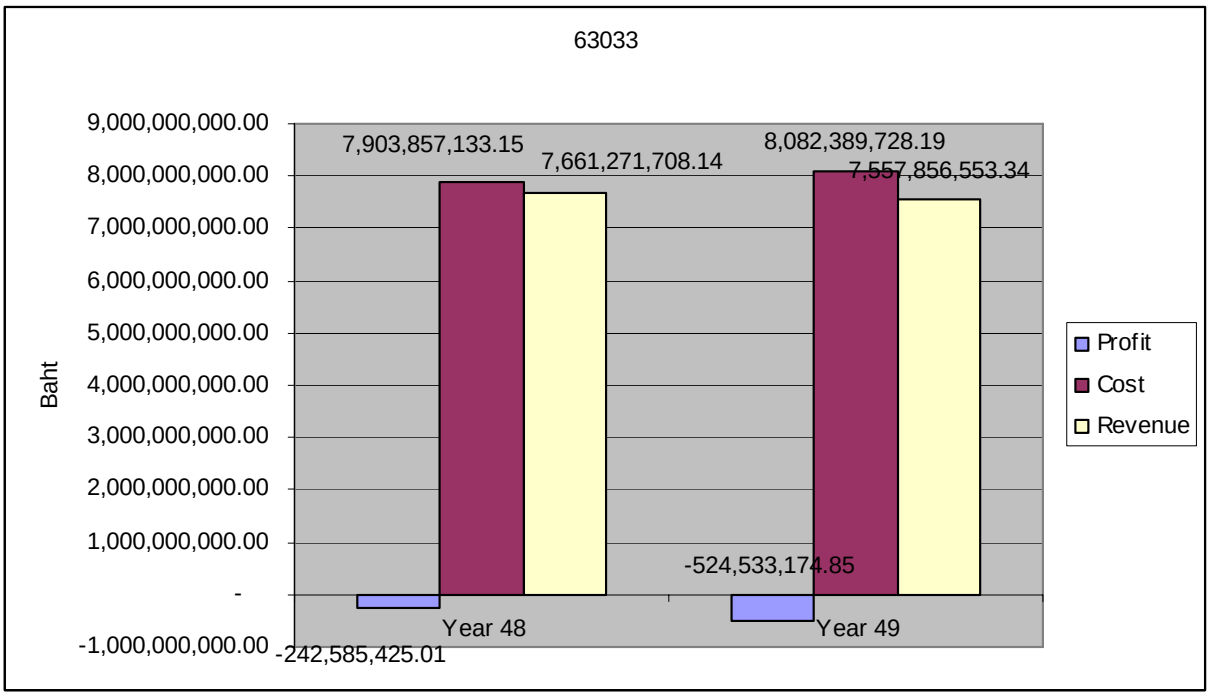


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-33 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์หมวดบริการเสริมการขนส่งทางน้ำ

หมวด 63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ

ผู้ประกอบการในหมวดบริการเสริมการขนส่งทางอากาศมีผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-34 โดยในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีรายได้ 7,661,271,708 บาท ปี 2549 มีรายได้ 7,557,856,553 บาท มีรายได้ลดลงจากปี 2548 จำนวน 103,415,154 บาท ในส่วนของต้นทุนนั้นในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีต้นทุน 7,903,857,133 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 8,082,389,728 บาท มีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 178,532,595 บาท ในส่วนของกำไรนั้นผู้ประกอบการหมวดนี้ขาดทุนในปี 2548 จำนวน 242,585,425 บาท ในปี 2549 ขาดทุน 524,533,175 บาท ในปี 2549 ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 281,947,750 บาท

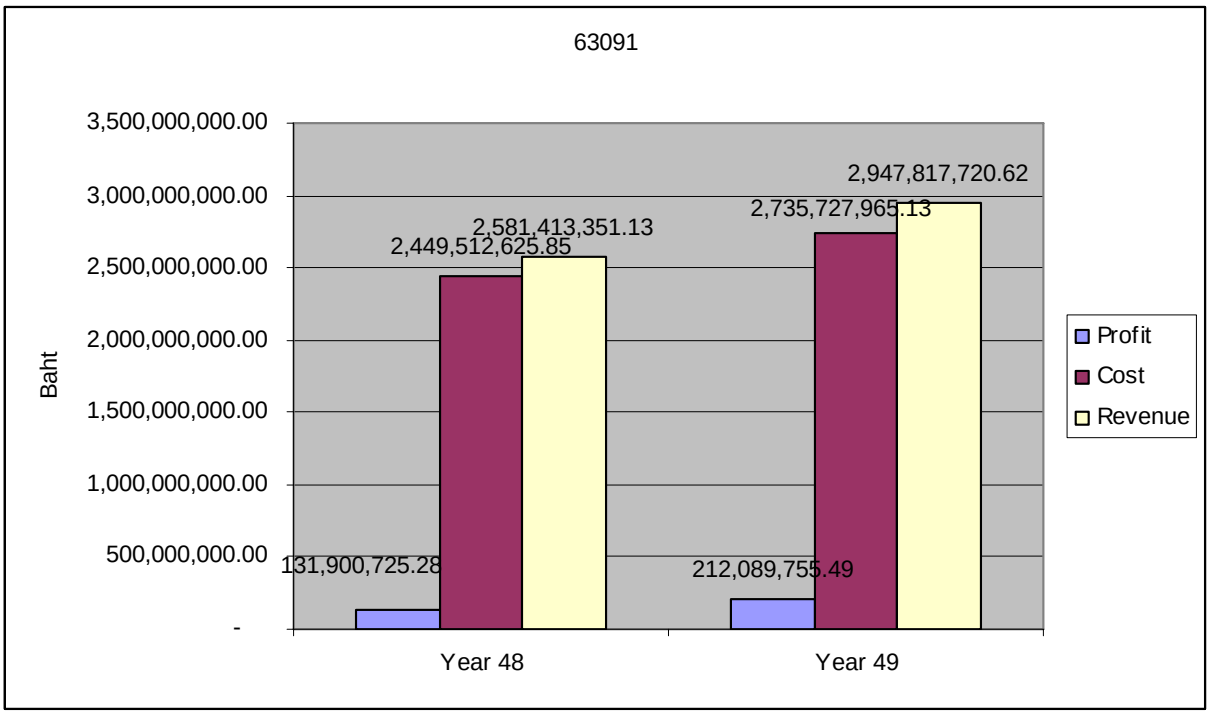


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-34 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์หมวดบริการเสริมการขนส่งทางอากาศ

หมวด 63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง

ผู้ประกอบการในหมวดการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่งมีผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-35 โดยในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีรายได้ 2,581,413,351 บาท ปี 2549 มีรายได้ 2,947,817,720 บาท มีรายได้เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 366,404,369 บาท ในส่วนของต้นทุนนั้นในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีต้นทุน 2,449,512,626 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 2,735,727,965 บาท มีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 286,215,339 บาท ในส่วนของกำไรนั้น ผู้ประกอบการหมวดนี้มีกำไรในปี 2548 จำนวน 131,900,725 บาท ในปี 2549 มีกำไร 212,089,755 บาท ในปี 2549 มีกำไรเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 80,189,030 บาท

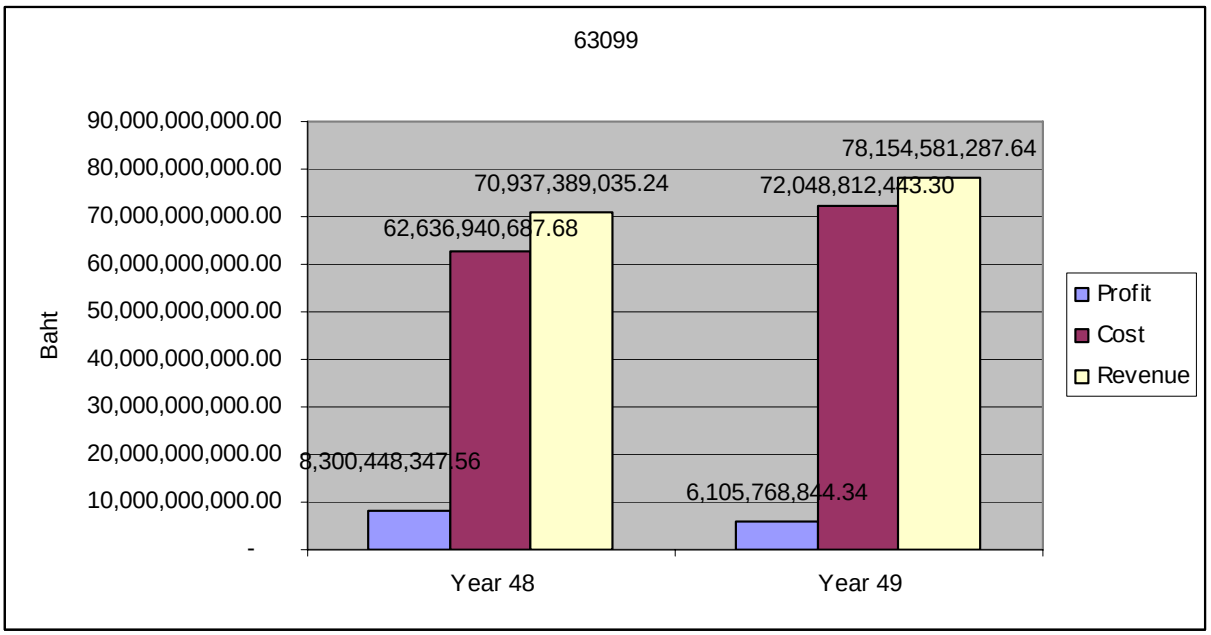


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-35 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์หมวดการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง

หมวด 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง

ผู้ประกอบการในหมวดบริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งมีผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-36 โดยในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีรายได้ 70,937,389,035 บาท ปี 2549 มีรายได้ 78,154,581,287 บาท มีรายได้เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 7,217,192,252 บาท ในส่วนของต้นทุนนั้นในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีต้นทุน 62,636,940,688 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 72,048,812,443 บาท มีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 9,411,871,756 บาท ในส่วนของกำไรนั้น ผู้ประกอบการหมวดนี้มีกำไรในปี 2548 จำนวน 8,300,448,348 บาท ในปี 2549 มีกำไร 6,105,768,844 บาท ในปี 2549 มีกำไรลดลงจากปี 2548 จำนวน 2,194,679,503 บาท

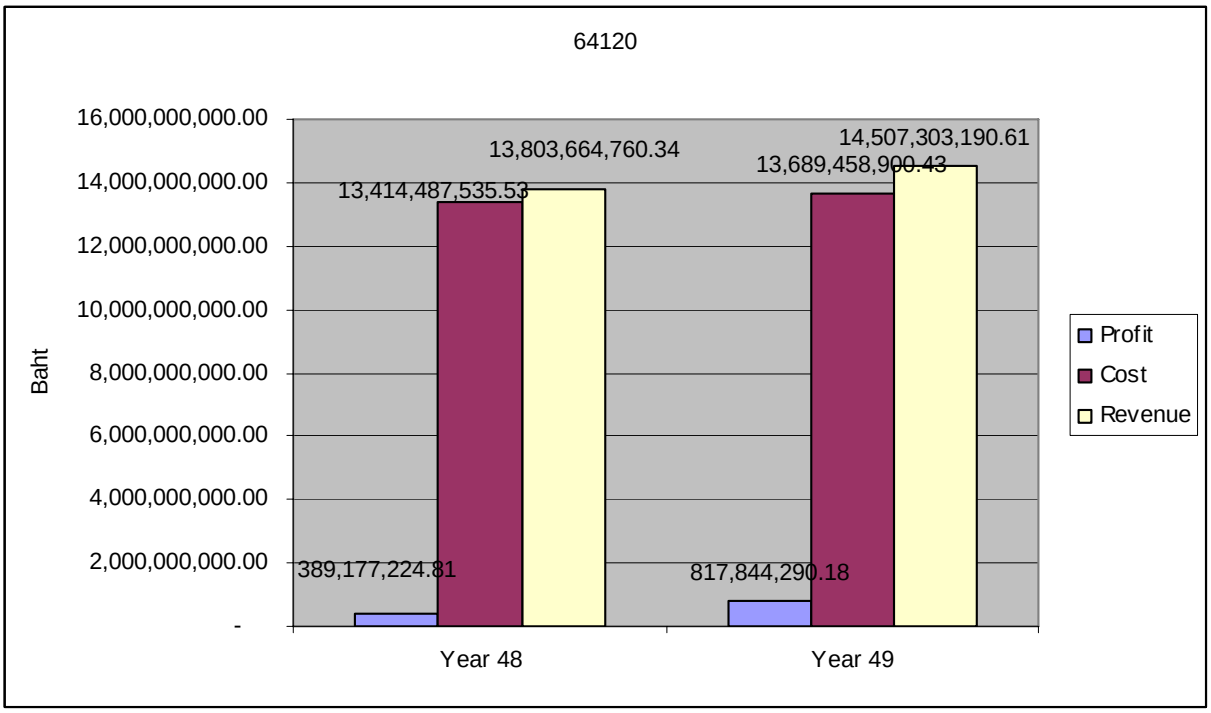


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-36 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์หมวดบริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง

หมวด 64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน

ผู้ประกอบการในหมวดบริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชนมีผลประกอบการในปี 2548 และ 2549 แสดงได้ดังรูปที่ 6-37 โดยในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีรายได้ 14,349,545,626 บาท ปี 2549 มีรายได้ 15,788,501,853 บาท มีรายได้เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 1,438,956,227 บาท ในส่วนของต้นทุนนั้นในปี 2548 ผู้ประกอบการหมวดนี้มีต้นทุน 13,414,487,536 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 13,689,458,900 บาท มีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 274,971,365 บาท ในส่วนของกำไรนั้นผู้ประกอบการหมวดนี้มีกำไรในปี 2548 จำนวน 389,177,225 บาท ในปี 2549 มีกำไร 817,844,290 บาท ในปี 2549 มีกำไรเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 428,667,065 บาท



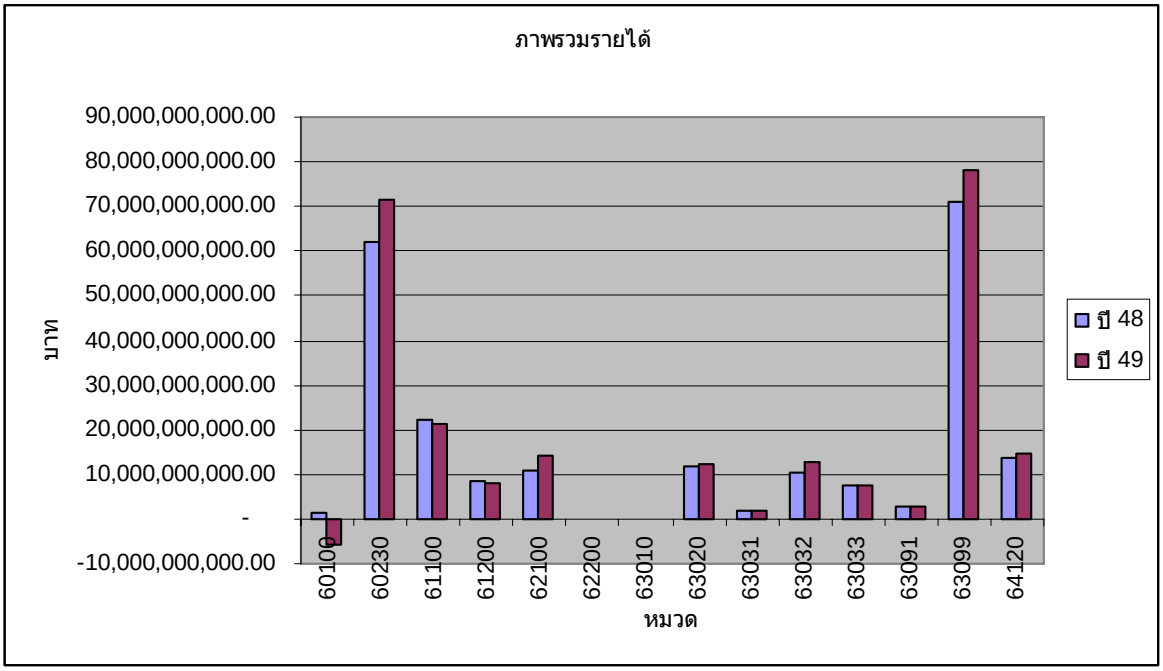
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-37 ผลประกอบการของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์หมวดบริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน

6.2.2 การเปรียบเทียบผลประกอบการรายสาขาปี 2548-2549

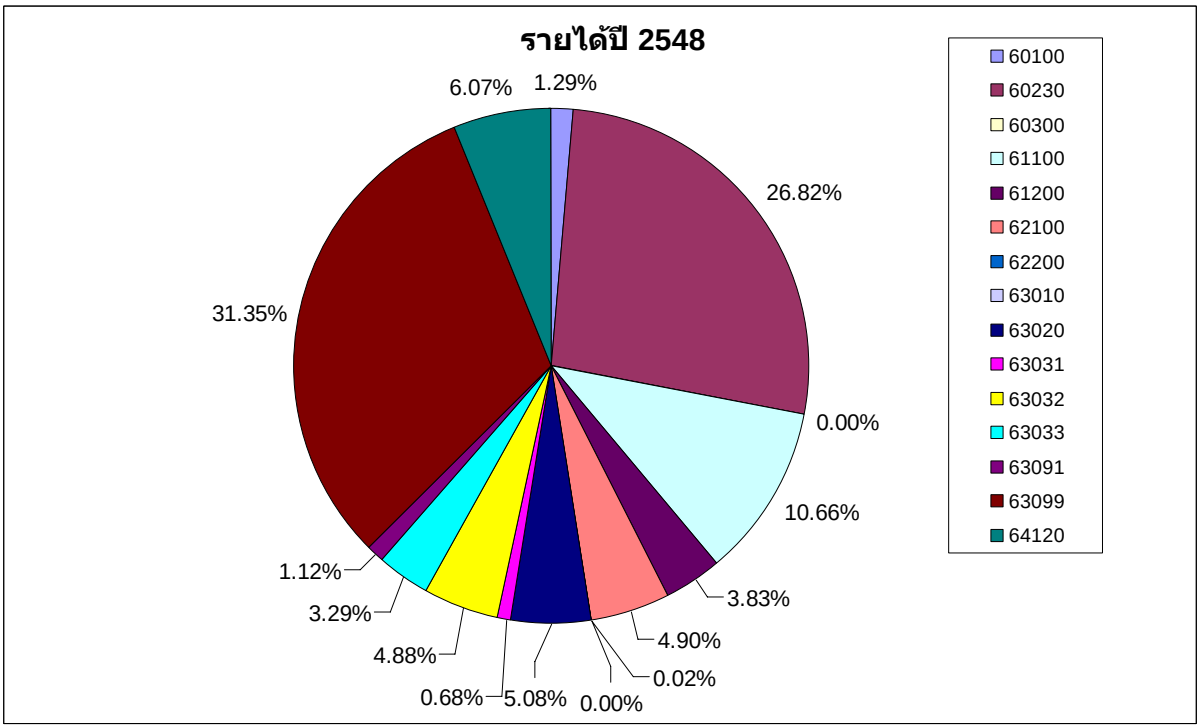
การเปรียบเทียบรายได้ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายสาขาปี 2548-2549

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาต่างๆ มีรายได้แสดงได้ดังรูปที่ 6-38 โดยสาขาที่มีรายได้มากที่สุดได้แก่สาขา 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง รองลงมาได้แก่ สาขา 60230 การขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งทั้งสองสาขานี้เป็นสาขาที่มีสัดส่วนรายได้ที่มากที่สุดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยสัดส่วนรายได้ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายสาขาแสดงได้ดังรูปที่ 6-39 และ 6-40 โดยรายได้ของทั้งสองสาขานี้มีสัดส่วนรวมกันสูงถึงเกือบ 60% ของรายได้ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยในปี 2548 สาขา 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งมีรายได้คิดเป็น 31.35% สาขา 60230 การขนส่งสินค้าทางถนนมีรายได้คิดเป็น 26.82% ในปี 2549 สาขา 63099 บริการอื่นๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งมีรายได้คิดเป็น 31.19% สาขา 60230 การขนส่งสินค้าทางถนนมีรายได้คิดเป็น 28.11% ขณะที่สาขาอื่นๆ มีรายได้ที่ลดหลั่นกันไปตามลำดับ โดยทั้งสองสาขานี้มีรายได้เพิ่มขึ้นในอัตราส่วนที่ค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับสาขาอื่นๆ โดยในปี 2548 สาขา 63099 บริการอื่นๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งมีรายได้ 70,937,389,035 บาท ในปี 2549 มีรายได้ 78,154,581,287 บาท โดยมีรายได้เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 7,217,192,252 บาท สาขา 60230 การขนส่งสินค้าทางถนนในปี 2548 มีรายได้ 61,936,835,926 บาท ในปี 2549 มีรายได้ 71,636,821,116 บาท โดยมีรายได้เพิ่มขึ้นจากปี 2548 เป็นจำนวนถึง 9,699,985,190 บาท ขณะที่สาขาอื่นๆ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงไม่มากนักเมื่อเทียบสัดส่วนกับสองสาขาดังกล่าว



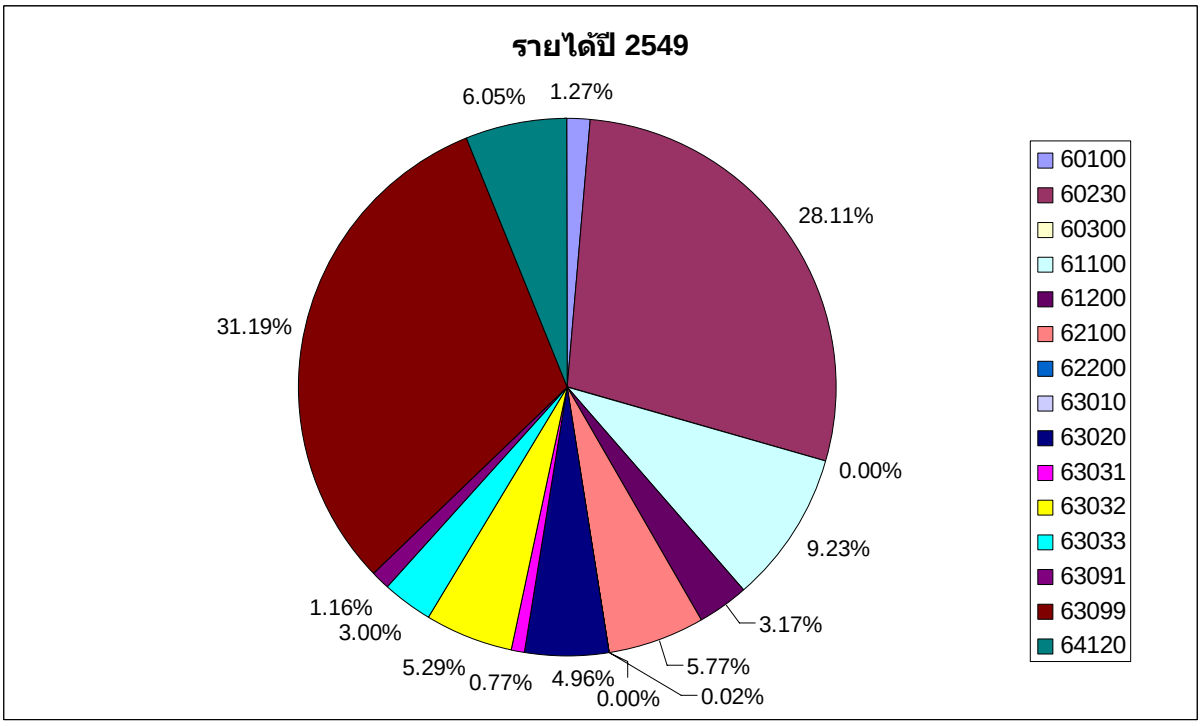
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-38 รายได้ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาต่างๆ



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-39 สัดส่วนรายได้ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาต่างๆ ในปี 2548

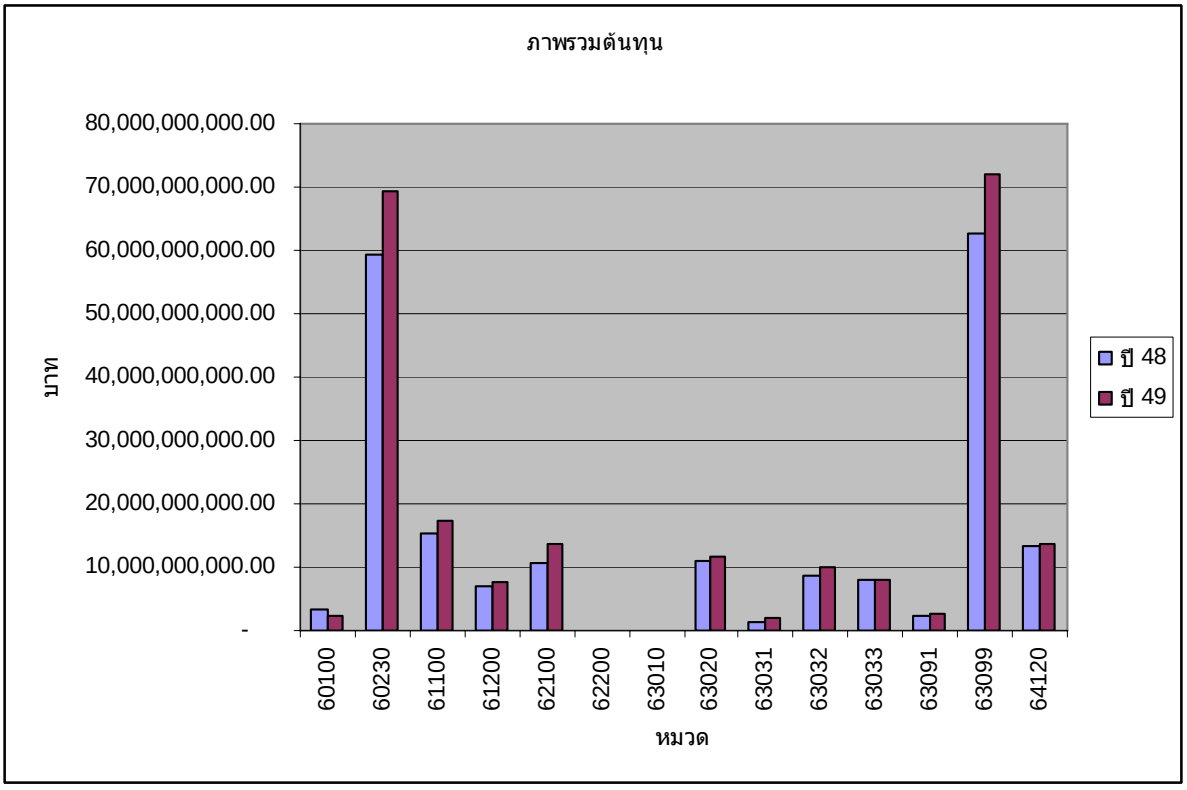


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-40 สัดส่วนรายได้ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาต่างๆ ในปี 2549

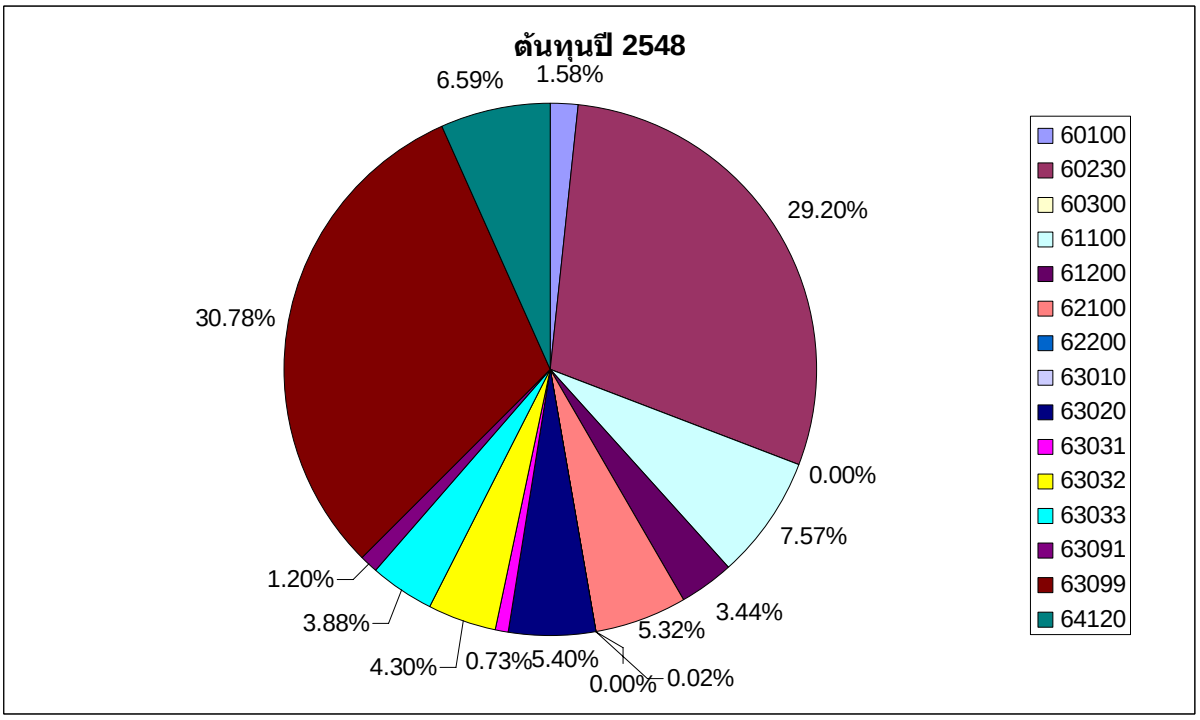
การเปรียบเทียบต้นทุนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายสาขาปี 2548-2549

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาต่างๆ มีต้นทุนแสดงได้ดังรูปที่ 6-41 โดยสาขาที่มีต้นทุนมากที่สุดได้แก่สาขา 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง รองลงมาได้แก่ สาขา 60230 การขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งทั้งสองสาขานี้เป็นสาขาที่มีสัดส่วนต้นทุนที่มากที่สุดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยสัดส่วนต้นทุนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายสาขาแสดงได้ดังรูปที่ 6-42 และ 6-43 โดยต้นทุนของทั้งสองสาขานี้มีสัดส่วนรวมกันสูงถึงกว่า 60% ของต้นทุนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยในปี 2548 สาขา 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งมีต้นทุนคิดเป็น 30.78% สาขา 60230 การขนส่งสินค้าทางถนนมีต้นทุนคิดเป็น 29.20% ในปี 2549 สาขา 63099 บริการอื่นๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งมีต้นทุนคิดเป็น 31.31% สาขา 60230 การขนส่งสินค้าทางถนนมีต้นทุนคิดเป็น 30.13% ขณะที่สาขาอื่นๆ มีสัดส่วนต้นทุนที่ลดหลั่นกันไปตามลำดับ โดยทั้งสองสาขานี้มีต้นทุนเพิ่มขึ้นในอัตราส่วนที่ค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับสาขาอื่นๆ โดยในปี 2548 สาขา 63099 บริการอื่นๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งมีต้นทุน 62,636,940,688 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 72,048,812,443 บาท โดยมีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 9,411,871,756 บาท สาขา 60230 การขนส่งสินค้าทางถนนในปี 2548 มีต้นทุน 59,427,302,353 บาท ปี 2549 มีต้นทุน 69,326,150,515 บาท โดยมีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 9,898,848,161 บาท ขณะที่สาขาอื่นๆ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงไม่มากนักเมื่อเทียบสัดส่วนกับสองสาขาดังกล่าว



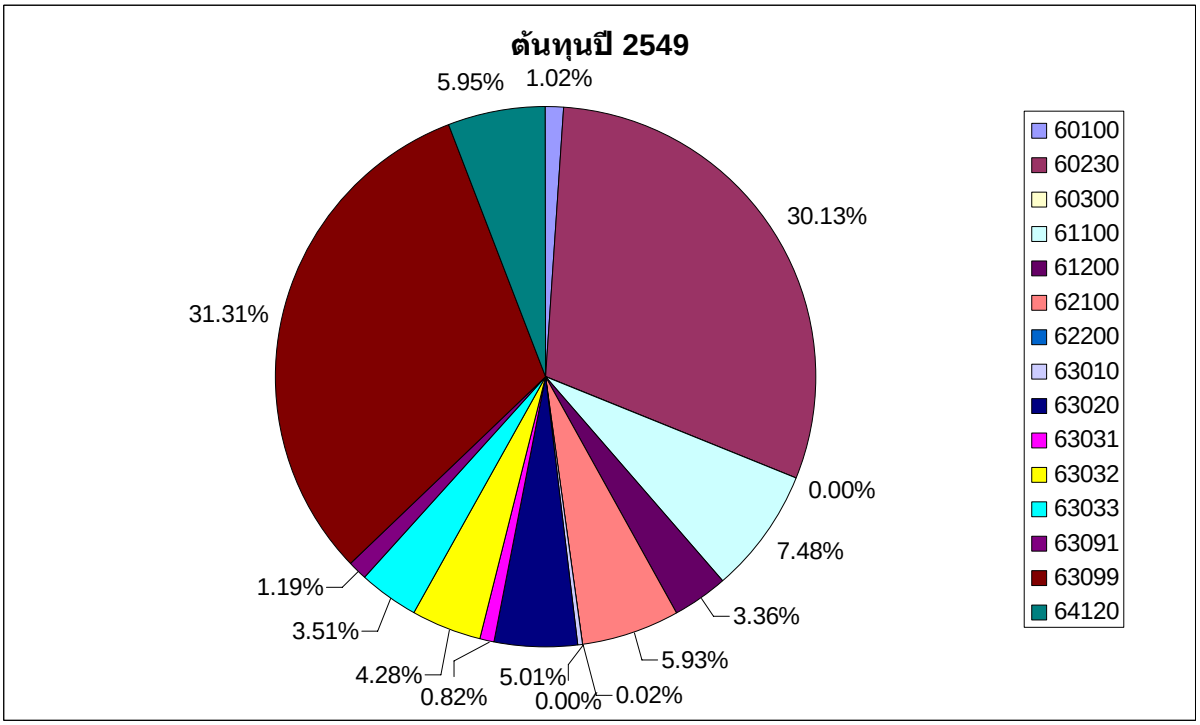
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-41 ต้นทุนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาต่างๆ



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-42 สัดส่วนต้นทุนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาต่างๆ ในปี 2548



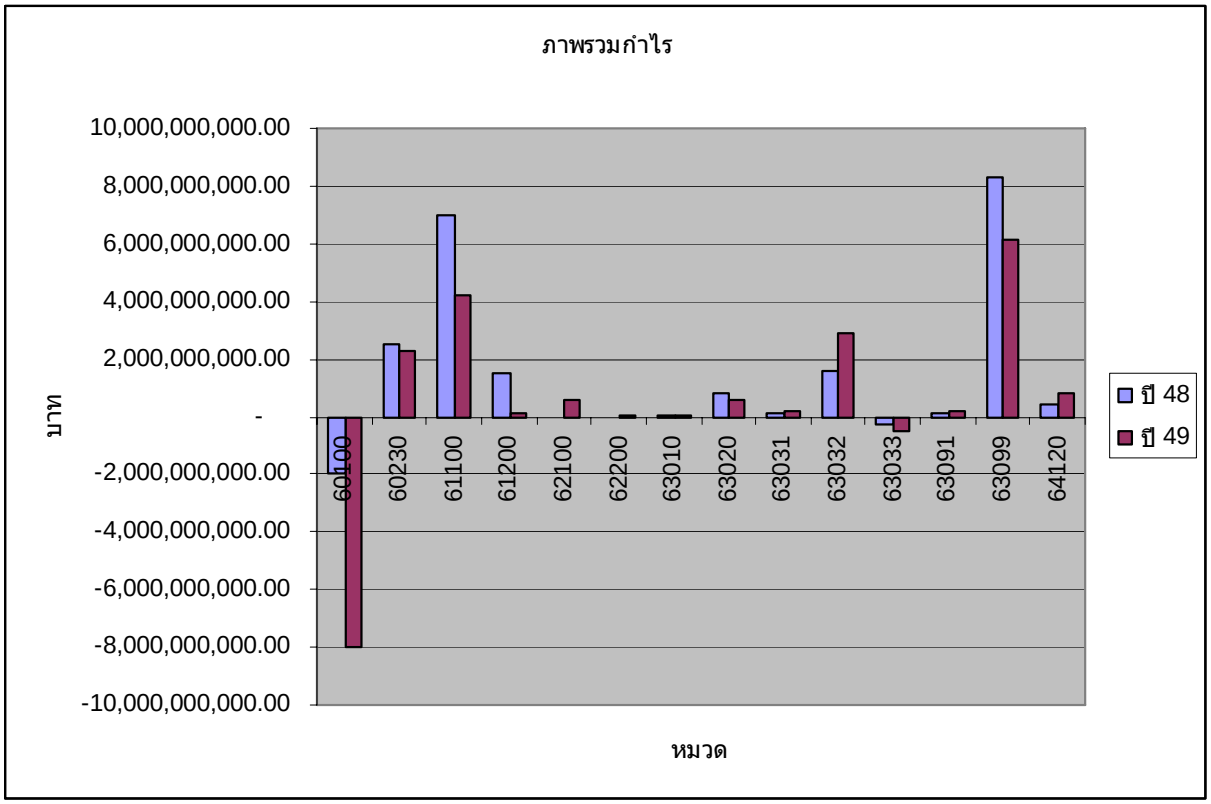
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-43 สัดส่วนต้นทุนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาต่างๆ ในปี 2549

การเปรียบเทียบผลกำไรขาดทุนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายสาขาปี 2548-2549

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาต่างๆ มีผลกำไรขาดทุนแสดงได้ดังรูปที่ 6-44 โดยสาขาที่มีกำไรมากที่สุดได้แก่สาขา 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง รองลงมาได้แก่ สาขา 61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง ส่วนสาขาที่มีผลประกอบการขาดทุนทั้ง 2 ปีได้แก่สาขา 60100 การขนส่งทางรถไฟ และสาขา 63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ

ในภาพรวมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีกำไรลดลง โดยในปี 2548 อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีผลกำไรรวม 20,074,040,978 บาท ในปี 2549 มีกำไรรวม 9,532,662,488 บาท ซึ่งผลกำไรในปี 2549 ลดลงจากปี 2548 จำนวน 10,541,378,490 บาท ทั้งนี้เป็นผลมาจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายสาขาโดยส่วนใหญ่มีผลกำไรลดลง โดยเฉพาะกำไรที่ลดลงของสาขา 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง และสาขา 61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง ซึ่งมีกำไรที่ลดลงในอัตราส่วนที่มากเมื่อเทียบกับสาขาอื่นๆ โดยสาขา 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งนั้นมีกำไรลดลงจากปี 2548 จำนวน 2,194,679,503 บาท ขณะที่สาขา 61100 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่งมีกำไรลดลงจากปี 2548 จำนวน 2,782,895,638 บาท นอกจากนี้ผลการขาดทุนของสาขา 60100 การขนส่งทางรถไฟก็ส่งผลอย่างมากต่อกำไรของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่ลดลง โดยในปี 2548 สาขา 60100 การขนส่งทางรถไฟมีผลการดำเนินการขาดทุน 1,959,198,308 บาท ในปี 2549 ขาดทุน 8,025,185,242 บาท โดยในปี 2549 ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 6,065,986,934 บาท ขณะที่สาขาอื่นๆ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงไม่มากนักเมื่อเทียบสัดส่วนกับสามสาขาดังกล่าว



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

รูปที่ 6-44 ผลกำไรขาดทุนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สาขาต่างๆ

6.3 ข้อมูลผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์รายใหญ่ 50 อันดับแรกของไทย

ทางที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์รายใหญ่ 50 อันดับแรกของไทย โดยเรียงลำดับตามรายได้ของปี 2549 พร้อมรายละเอียดทุนจดทะเบียนของแต่ละบริษัท โดยมีรายละเอียดแสดงได้ดังตารางที่ 6-7

ตารางที่ 6-7 ข้อมูลผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์รายใหญ่ 50 อันดับแรกของไทย

หน่วย : บาท

ลำดับที่	ชื่อนิติบุคคล	รายได้ปี 2549	รายได้ปี 2548	ทุนจดทะเบียน
1	บมจ.การบินไทย จำกัด (มหาชน)	182,266,138,250	164,701,760,742	17,000,000,000
2	บมจ.ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	21,942,838,525	16,743,724,881	14,285,700,000
3	บจ.ไปรษณีย์ไทย จำกัด	14,665,116,037	13,180,145,652	1,250,000,000
4	บจ.การบินกรุงเทพ จำกัด	10,022,136,925	8,098,295,691	1,200,000,000
5	บจ.เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด	7,561,545,443	6,686,137,978	40,000,000
6	กลุ่มบริษัท ดีเอชแอล	7,005,692,992	5,241,782,943	140,000,000
7	กลุ่มบริษัท ซีว่า	6,163,215,869	4,799,658,905	76,000,000
8	บจ.ทรานส์ ไทย-มาเลเซีย (ประเทศไทย) จำกัด	5,074,080,779	0	10,370,000,000
9	บจ.วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	4,421,798,414	3,819,808,775	660,000,000
10	บจ.อีจีแอล อีเกิ้ล โกลบอล โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	4,385,159,058	3,455,147,128	46,000,000
11	บมจ.อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)	4,378,079,734	5,937,435,795	663,000,000
12	กลุ่มบริษัท เอ็น วาย เค	4,412,357,523	1,066,438,842	140,000,000
13	บจ.เอ็กซ์ปิไดเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด	3,594,272,140	3,325,420,095	8,000,000
14	บจ.เพรซิเดนท์ เกรน ไซโล จำกัด	2,843,537,666	3,737,606,492	400,000,000
15	บจ.เช้งเก้อร์ (ไทย) จำกัด	2,781,044,446	2,279,748,315	15,686,300
16	บจ.สายการบินนกแอร์ จำกัด	2,645,087,545	1,760,113,309	500,000,000
17	บจ.ทองวัฒนา จำกัด	2,318,091,746	1,579,620,034	10,000,000
18	กลุ่มบริษัท เอ็กเซล	2,263,598,096	2,042,008,803	801,800,000
19	กลุ่มบริษัท ลินฟ้อกซ์	2,167,685,412	1,560,695,275	16,000,000
20	บจ.ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิสเซส จำกัด	2,017,586,092	2,339,174,022	1,000,000,000

ตารางที่ 6-7 (ต่อ) ข้อมูลผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์รายใหญ่ 50 อันดับแรกของไทย

หน่วย : บาท

ลำดับที่	ชื่อนิติบุคคล	รายได้ ปี 2549	รายได้ ปี 2548	ทุนจดทะเบียน
21	บจ.ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด	1,961,700,987	0	8,267,687,200
22	บจ.พิชญ์ ออยล์ (2003) จำกัด	1,904,632,884	1,421,078,969	5,000,000
23	บจ.โพลาริส ไลน์ จำกัด	1,865,605,359	1,744,756,539	7,500,000
24	บจ.แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด	1,785,141,039	1,816,464,061	750,000,000
25	บจ.ยูทีไอเวิลด์วายด์ จำกัด	1,683,054,582	964,374,487	12,500,000
26	บจ.เอเวอร์กรีนคอนเทนเนอร์เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด	1,647,063,456	1,440,084,791	2,500,000,000
27	บจ.ทีทีเค โลจิสติคส์ (ประเทศไทย) จำกัด	1,627,625,622	276,008,968	350,000,000
28	บจ.เอ เอ็น ไอ โลจิสติคส์ จำกัด	1,586,199,621	1,320,584,195	270,000,000
29	บจ.อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด	1,538,517,151	1,431,468,252	200,000,000
30	บจ.สยามเภตราอินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	1,537,250,686	1,772,727,397	150,000,000
31	บจ.เมอส์ก โลจิสติกส์ (ไทยแลนด์) จำกัด	1,495,193,002	912,160,072	50,000,000
32	บจ.เอ เอ แอล จำกัด	1,477,161,682	1,158,341,264	80,000,000
33	บจ.ไทยแท้งค์เทอร์มินัล จำกัด	1,468,507,539	1,257,303,702	900,000,000
34	บจ.เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด	1,387,138,618	1,405,485,577	30,000,000
35	บจ.ที ไอ พี เอส จำกัด	1,262,746,572	1,287,165,442	100,000,000
36	บจ.แบ๊กซ์ โกลบัล (ประเทศไทย) จำกัด	1,229,306,515	1,810,164,799	8,000,000
37	บจ.นิปปอน เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด	1,141,704,849	1,096,840,762	20,000,000
38	บจ.ไทย เอเวชั่น เซอร์วิส จำกัด	1,100,486,011	1,148,512,844	30,000,000
39	บจ.แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด	1,093,541,765	820,674,325	300,000,000
40	บจ.ไฮเทค นิทซู (ประเทศไทย) จำกัด	1,051,278,826	890,739,158	100,000,000
41	บจ.รวมถาวรขนส่ง (2002) จำกัด	1,013,890,249	865,976,127	20,000,000
42	บจ.มิตซุย โอ.เอส.เค.ไลน์ส (ประเทศไทย) จำกัด	1,005,642,206	947,440,959	20,000,000
43	บจ.สยามชอร์ไซด์เซอร์วิส จำกัด	1,000,795,369	878,054,360	20,000,000

ตารางที่ 6-7 (ต่อ) ข้อมูลผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์รายใหญ่ 50 อันดับแรกของไทย

หน่วย : บาท

ลำดับที่	ชื่อนิติบุคคล	รายได้ ปี 2549	รายได้ ปี 2548	ทุนจดทะเบียน
44	บจ.ยูไนเต็ด ไทย ชิปปิ้ง จำกัด	988,335,287	396,870,466	2,940,000,000
45	บจ.ซีเจ จีแอลเอส (ประเทศไทย) จำกัด	964,373,832	721,439,092	10,000,000
46	บจ.ซังกิวแหลมฉบัง (ประเทศไทย) จำกัด	960,355,206	937,030,277	140,000,000
47	กลุ่มบริษัท ยูพีเอส	946,288,075	1,768,287,158	13,000,000
48	บจ.มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด	942,228,491	904,358,602	700,000,000
49	บจ.แวนเทค เวิลด์ ทรานสปอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด	911,570,720	869,068,090	10,000,000
50	บมจ.ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน)	898,357,570	1,177,323,384	563,624,360

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ประมวลผลโดยที่ปรึกษา)

6.4 ผลการสำรวจสถานภาพและขีดความสามารถของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในภาพรวมและรายสาขา

เพื่อให้ทราบถึงสถานภาพ ศักยภาพ และขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ที่ปรึกษาจึงได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ ซึ่งในแต่ละสาขานั้นจะพบว่ามีลักษณะการดำเนินงานบางประการที่คล้ายคลึงกัน ฉะนั้นทางที่ปรึกษาจึงได้แบ่งแบบสอบถามออกเป็น 5 กลุ่มใหญ่ อันได้แก่

1. แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางบก (ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่งทางถนน ขนส่งทางรถไฟ ขนส่งทางระบบท่อลำเลียง บริการไปรษณีย์ และดำเนินงานสถานีขนส่งทางบก)
2. แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำและสถานีขนส่งทางน้ำ
3. แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ
4. แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า กิจกรรมที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง และ Logistics Service Provider
5. แบบสอบถามสำหรับธุรกิจตัวแทนออกของ (Customs Broker) และตัวแทนขนส่ง (Freight Forwarder)

จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ส่งแบบสอบถามนั้นมีจำนวนทั้งสิ้น 1,200 ราย ได้กลับคืนมา 299 ชุด คิดเป็น 25% โดยกลุ่มที่ 1 ตอบกลับมาเป็นจำนวน 88 ชุด คิดเป็น 25% กลุ่มที่ 2 ตอบกลับมาเป็นจำนวน 75 ชุด คิดเป็น 25% กลุ่มที่ 3 ตอบกลับมาเป็นจำนวน 9 ชุด คิดเป็น 18% กลุ่มที่ 4 ตอบกลับมาเป็นจำนวน 46 ชุด คิดเป็น 23% และกลุ่มที่ 5 ตอบกลับมาเป็นจำนวน 81 ชุด คิดเป็น 27%

เนื้อหาในการสำรวจครั้งนี้ประกอบไปด้วย เนื้อหาหลัก 2 ส่วน ส่วนที่ 1 เป็นการสอบถามความคิดเห็นในภาพรวมของธุรกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ส่วนที่ 2 เป็นการสอบถามข้อมูลในด้านต่างๆ ที่ส่งผลต่อศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรายสาขา ทั้งนี้ในส่วนที่ 1 จะมีเนื้อหาที่สำคัญ ได้แก่ โครงสร้างของอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีบทบาทในการแข่งขัน สภาพการแข่งขัน สถานการณ์การตลาด ขีดความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย ผลประกอบการ แนวโน้มการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรม ข้อจำกัดในการทำธุรกิจ และข้อคิดเห็นที่มีต่อภาครัฐในประเด็นความต้องการเร่งด่วนที่ผู้ประกอบการต้องการให้ภาครัฐดำเนินการรวมถึงการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันในอนาคต สำหรับส่วนที่ 2 นั้นจะมีเนื้อหามุ่งเน้นประเด็นที่สำคัญต่อการพัฒนาศักยภาพอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายสาขา ได้แก่ สถานภาพศักยภาพและขีดความสามารถของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายสาขาของประเทศไทย ลักษณะการให้บริการงานโลจิสติกส์ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ ศักยภาพในการดำเนินธุรกิจ ณ ปัจจุบัน ลักษณะการดำเนินการบริหารจัดการภายในองค์กร ภาพลักษณ์ ชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ สภาพปัญหาในการดำเนินธุรกิจ และข้อเสนอแนะความต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐ

นอกจากนี้แล้ว เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ทางที่ปรึกษาจึงได้จัดทำแบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการทั่วไปในฐานะของผู้ใช้บริการโลจิสติกส์และ

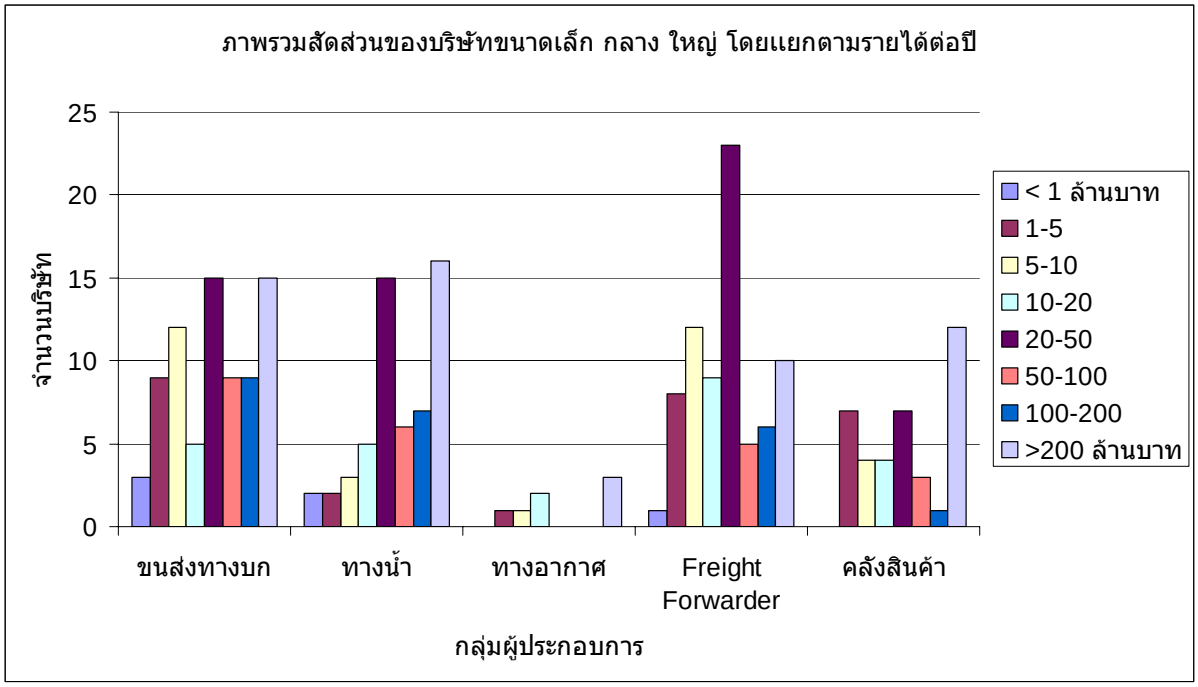
ทำการเก็บรวบรวมโดยวิธีการสัมภาษณ์เป็นจำนวน 120 ราย ได้รับการตอบกลับมาเป็นจำนวน 63 ชุด คิดเป็น 53% สำหรับเนื้อหาในแบบสอบถามนั้น จะมีเนื้อหาหลักที่สำคัญ 2 ส่วนด้วยกัน คือ ส่วนที่ 1 จะมุ่งเน้นให้ผู้ประกอบการในฐานะของผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ประเมินอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศไทย และส่วนที่ 2 จะเป็นการประเมินสถานภาพ ขีดความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการใช้บริการอยู่ในปัจจุบัน ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ ปัจจัยที่มีผลในการเลือกใช้บริการโลจิสติกส์จากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายนอก และข้อคิดเห็นที่มีต่อภาครัฐในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทั้งในประเทศและระดับนานาชาติ

6.4.1 ผลของการศึกษาสถานะภาพศักยภาพและขีดความสามารถของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวม (299 ราย)

1. ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างของอุตสาหกรรม

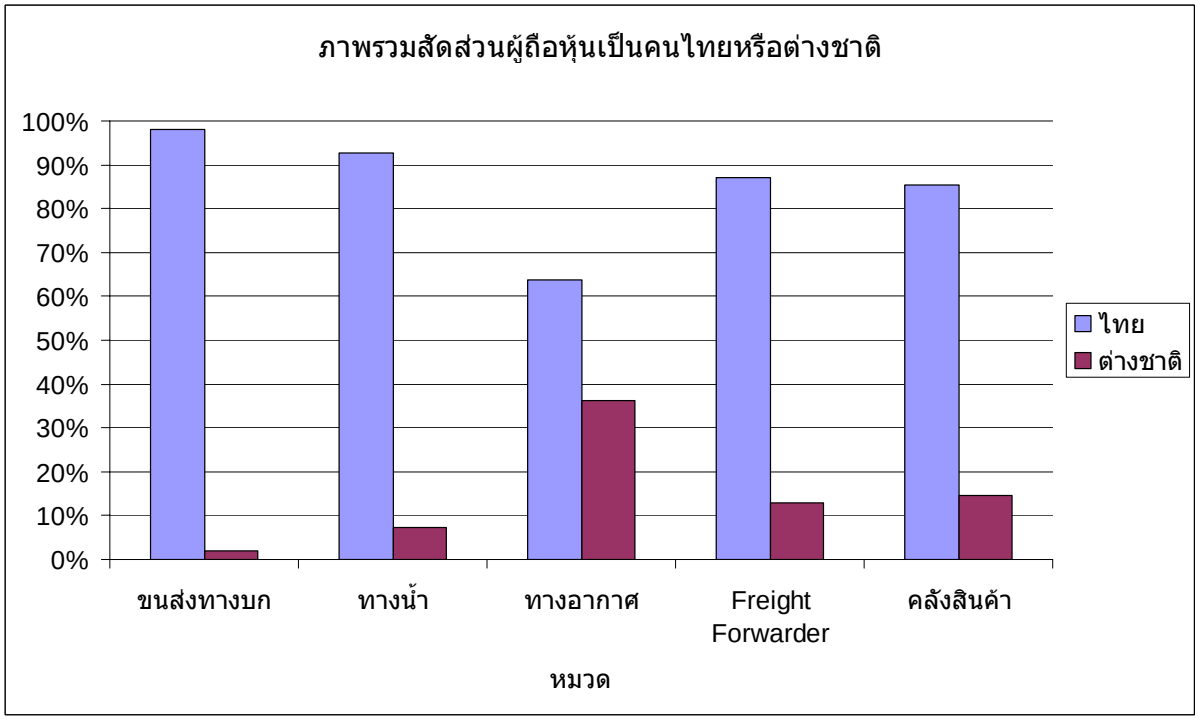
ผลจากการสำรวจข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการโลจิสติกส์นั้น พบว่าผู้ประกอบการทั้งสิ้นที่เก็บข้อมูลมานั้นมีสัดส่วนของบริษัทแยกตามรายได้รายปีแสดงได้ดังรูปที่ 6-45 โดยพิจารณาแยกตามอุตสาหกรรมรายสาขาได้ดังนี้ ผู้ประกอบการขนส่งทางบกและผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำส่วนมากจะเป็นผู้ประกอบการที่มีขนาดกลางมีรายได้อยู่ระหว่าง 20 – 50 ล้านบาทและเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีรายได้มากกว่า 200 ล้านบาท ส่วนผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศมักจะเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีรายได้มากกว่า 200 ล้านบาท สำหรับผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจเป็นตัวแทนออกของหรือตัวแทนขนส่งนั้นส่วนใหญ่ก็จะมีรายได้อยู่ระหว่าง 20 – 50 ล้านต่อปี ขณะที่กลุ่มผู้ประกอบการคลังสินค้ากลับพบว่าจะเป็นผู้ประกอบการที่มีรายได้มากกว่า 200 ล้านต่อปีเช่นเดียวกับผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ

หากพิจารณาสัดส่วนของบริษัทจากจำนวนผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทยและต่างชาติ กลุ่มตัวอย่างที่เก็บข้อมูลมานี้ โดยมากทุกกลุ่มจะเป็นผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทของคนไทย ยกเว้นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีสัดส่วนของผู้ถือหุ้นต่างชาติมากเกือบถึง 40% เช่นเดียวกับการพิจารณาสัดส่วนของบริษัทจากประสบการณ์ทำธุรกิจที่โดยมากข้อมูลของทุกกลุ่มตัวอย่างจะมีประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจมาไม่ต่ำกว่า 10 ปี และมีจำนวนพนักงานในบริษัทน้อยกว่า 50 ราย



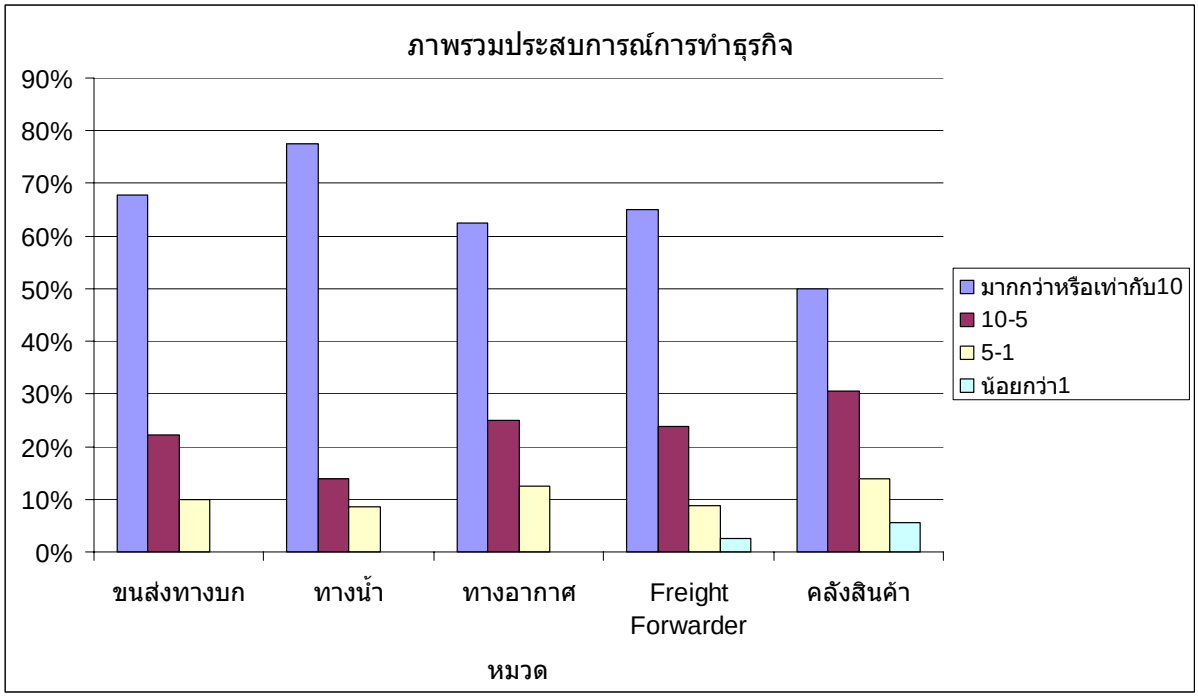
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-45 สัดส่วนของบริษัทขนาดเล็ก กลาง ใหญ่ โดยแยกตามรายได้รายปี



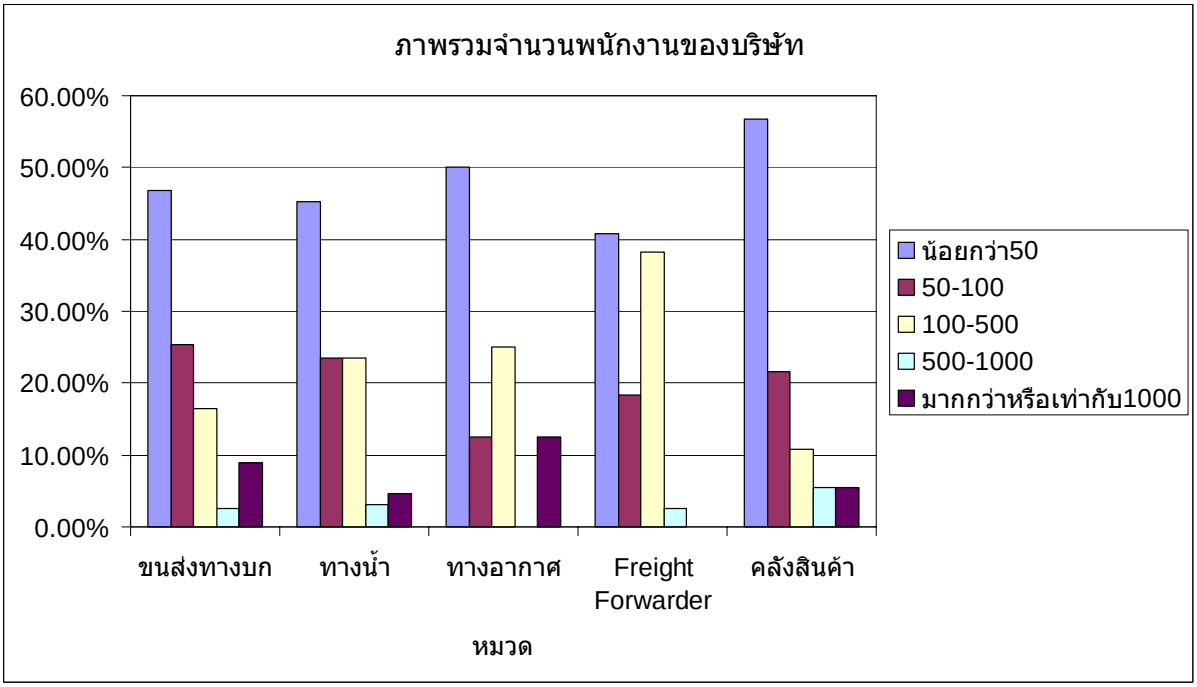
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-46 แยกตามสัดส่วนผู้ถือหุ้นเป็นคนไทยหรือต่างชาติ



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-47 แยกตามประสบการณ์การทำธุรกิจ



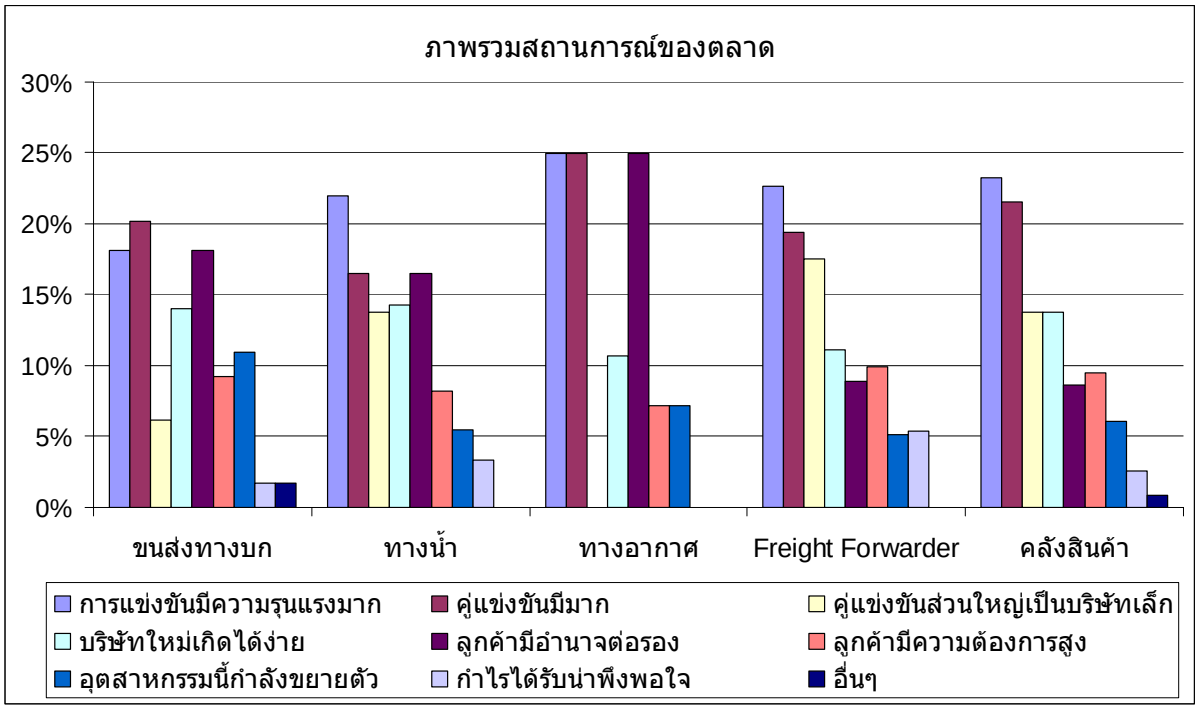
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-48 แยกตามจำนวนพนักงานของบริษัท

2. สภาพตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

2.1 สถานการณ์ของตลาด

สถานการณ์ของตลาดในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์แสดงได้ดังรูปที่ 6-49 ซึ่งจากการสำรวจจะพบว่าผู้ประกอบการทั้ง 5 กลุ่มอยู่ในสถานการณ์การแข่งขันที่มีความรุนแรงมาก และมีคู่แข่งขันในอุตสาหกรรมนี้มีเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประกอบการในกลุ่มขนส่งทางบก ขนส่งทางน้ำ และขนส่งทางอากาศระบุว่าลูกค้ามีอำนาจต่อรองสูง นอกจากนี้จากการสำรวจยังพบว่าผู้ประกอบการในกลุ่มตัวแทนขนส่งสินค้าโดยส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก สำหรับในประเด็นอื่นๆ พบว่ามีสัดส่วนของคำตอบที่น้อยลงไปตามลำดับ โดยผู้ประกอบการทั้ง 5 กลุ่มตอบในประเด็นกำไรที่ได้รับอยู่ในอัตราที่น่าพึงพอใจน้อยที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ต้องเผชิญกับสถานการณ์การแข่งขันในปัจจุบันที่มีความรุนแรงมาก ทั้งนี้เนื่องจากจำนวนคู่แข่งขันในอุตสาหกรรมนี้มีเป็นจำนวนมาก จึงส่งผลให้สภาพการแข่งขันทางการตลาดมีความรุนแรงมาก



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-49 ภาพรวมสถานการณ์ของตลาด

2.2 ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างทุกกลุ่มนั้นจะพบว่า ส่วนมากผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์รายใหญ่ๆมักจะเป็นที่รู้จักกันดีในแวดวงธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการที่เป็นต่างชาตินั้นจะเป็นที่ยอมรับและมีบทบาทอย่างมากในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ อาทิเช่น NYK DHL CEVA KLINE NIPPON MAERSK ซึ่งบริษัทที่กล่าวมานี้ทุกกลุ่มอุตสาหกรรมรายสาขาจะรู้จักเป็นอย่างดีและกล่าวถึง

เป็นอันดับต้นๆ แต่ผู้ประกอบการที่เป็นของคนไทยนั้นกลับมีเพียงสองรายเท่านั้นที่เป็นที่รู้จักและยอมรับในอุตสาหกรรมนี้ ได้แก่ บริษัท ซีเมนต์ไทย โลจิสติกส์และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

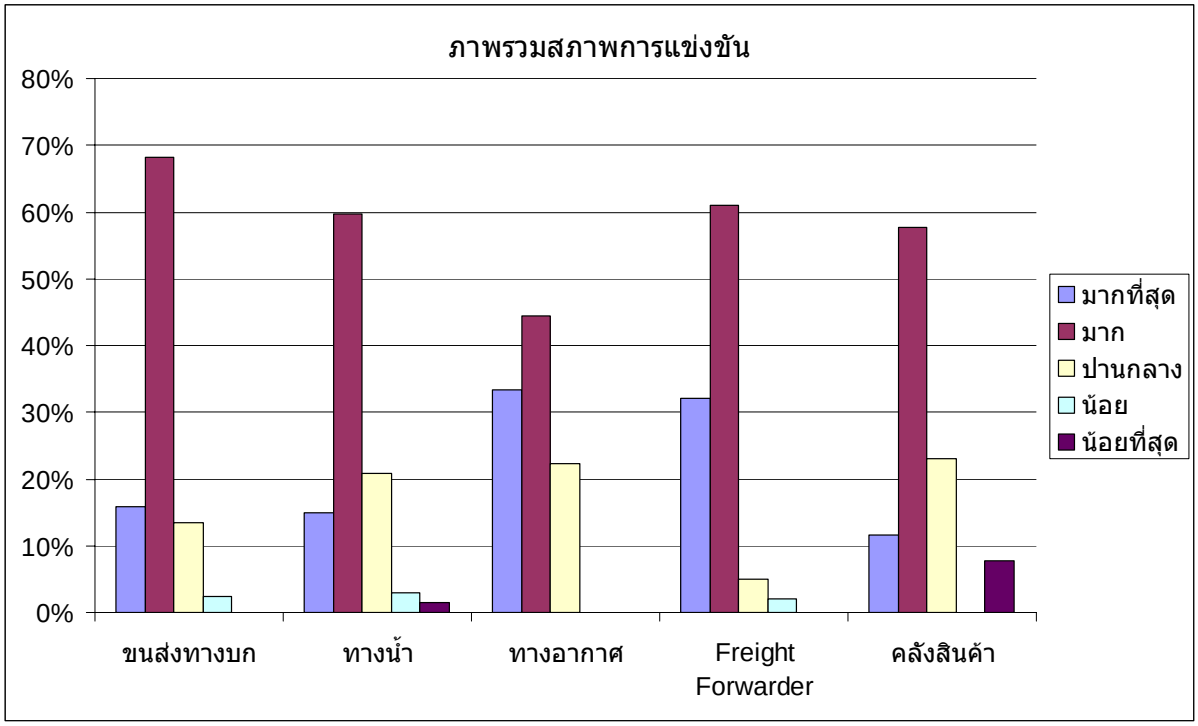
ตารางที่ 6-8 ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

อันดับ	ขนส่งทางบก	ทางน้ำ	ทางอากาศ	Freight Forwarder	คลังสินค้า
1	DHL	NYK	TG	DHL	DHL
2	ซีเมนต์ไทย โลจิสติกส์	OOCL	NIPPON	NYK	CEVA
3	NYK	MAERSK	DHL	MAERSK	SCHENKER
4	CEVA	KLINE	BFF	CEVA	NYK
5	Linfox	APL	AGILITY	NIPPON	IDS

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

2.3 สภาพการแข่งขัน

ปัจจุบันสภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในภาพรวมจัดว่าอยู่ในระดับที่มีการแข่งขันค่อนข้างมาก ทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบการต่างก็มีความเห็นที่สอดคล้องกันว่า ส่วนใหญ่จะมีสาเหตุหลักอันเนื่องมาจาก การที่มีจำนวนบริษัทเข้ามาทำธุรกิจด้านนี้มากขึ้นทำให้มีการแข่งขันด้านราคาและบริการมากขึ้น ในขณะที่ต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้นไม่ว่าจะเป็นต้นทุนด้านพลังงานเชื้อเพลิง ซึ่งถือว่าเป็นต้นทุนหลักในการเคลื่อนย้ายสินค้า รวมทั้งลูกค้าก็มีอำนาจการต่อรองสูงขึ้น

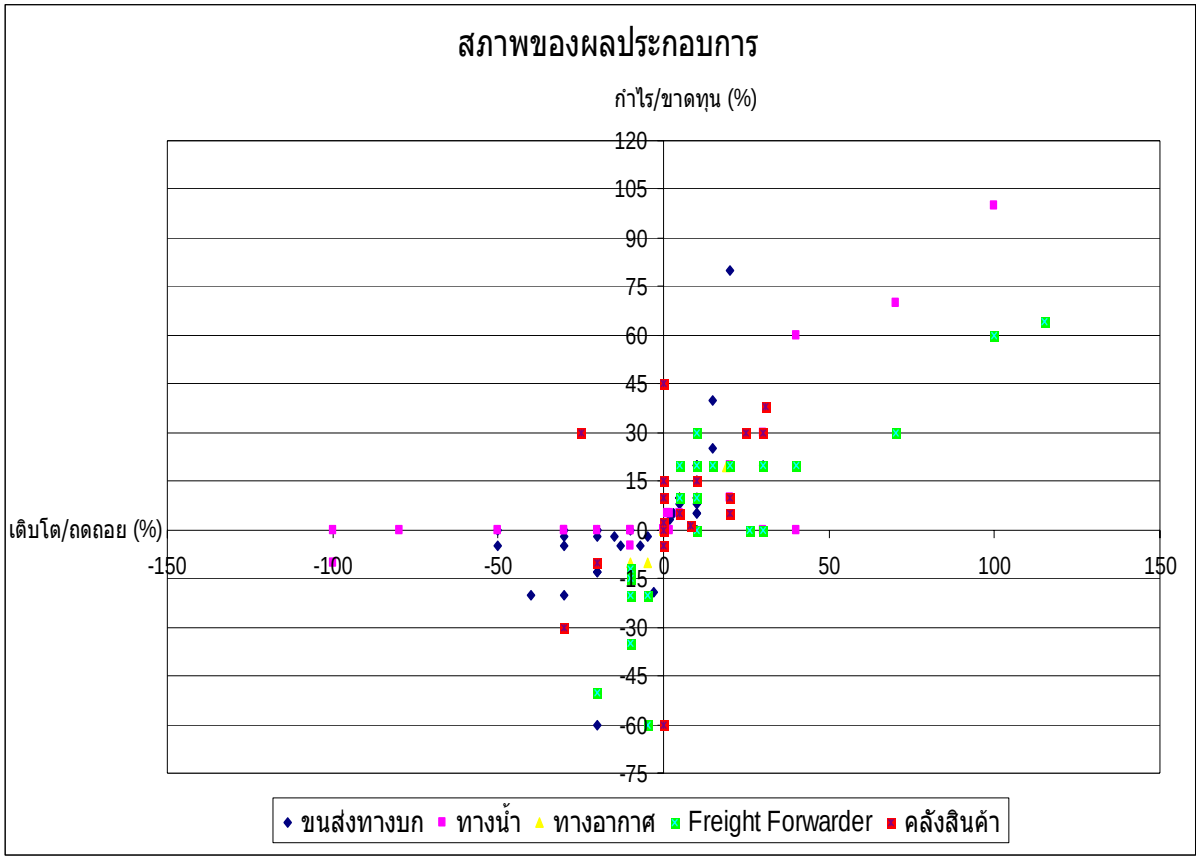


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-50 ภาพรวมสภาพการแข่งขัน

2.4 สภาพของผลประกอบการ

ในภาพรวมของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการทุกกลุ่มได้ประเมินผลประกอบการของตนเองเทียบกับปีที่ผ่านมา ซึ่งแสดงได้ดังรูปที่ 6-51 จากการสำรวจพบว่าส่วนมากผลประกอบการจะกระจุกตัวอยู่ที่มีกำไรเพิ่มสูงขึ้นและมีทิศทางการเติบโตเพิ่มสูงขึ้น

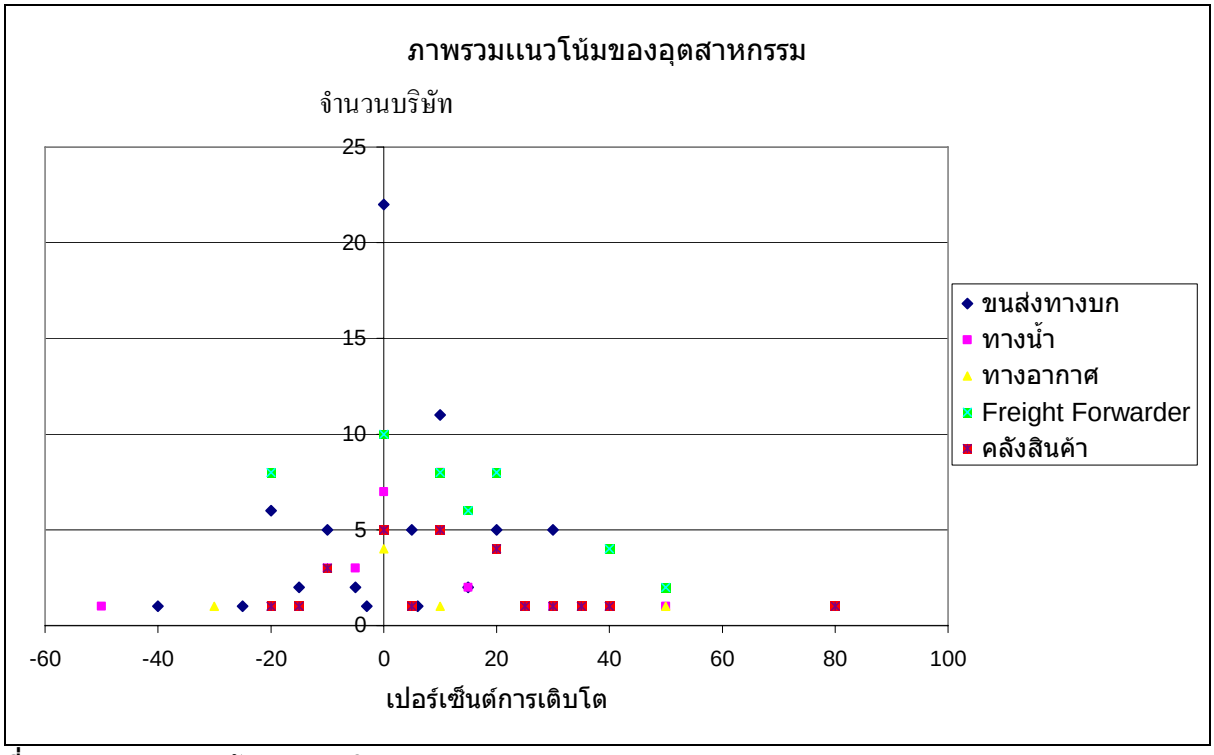


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-51 สภาพของผลประกอบการ

2.5 แนวโน้มของอุตสาหกรรม

แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมในอนาคตนี้ ผู้ประกอบการขนส่งทางบกให้ความเห็นมากถึงร้อยละ 46 ว่าน่าจะมีแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นสาเหตุหลักคือ ลูกค้ามีการขยายตัวมีความต้องการในการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น รองลงมา คือ ผู้ประกอบการธุรกิจตัวแทนออกของ ตัวแทนขนส่ง ที่ให้ความเห็นไปในทิศทางเดียวกันคือมีแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการโดยภาพรวมจะให้ความเห็นกระจุกตัวอยู่ที่มีแนวโน้มการเติบโตไปในทิศทางที่เป็นบวก

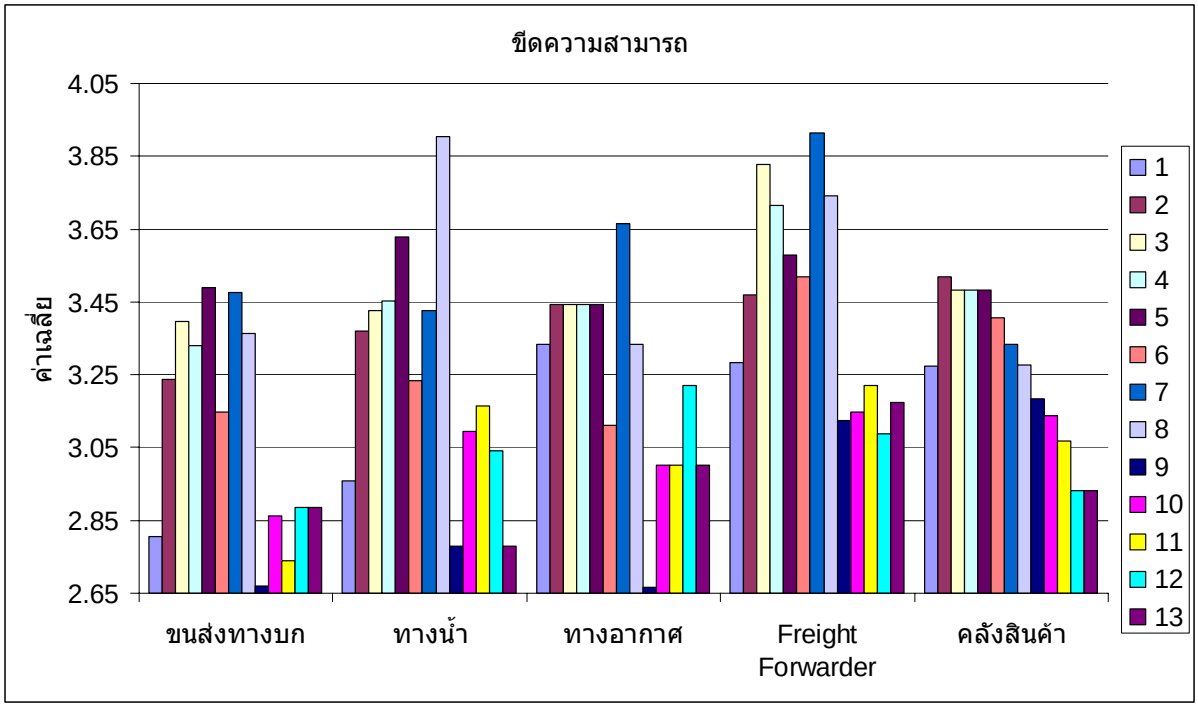


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-52 ภาพรวมแนวโน้มของอุตสาหกรรม

3. ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน (ในมุมมองของผู้ให้บริการเอง)

ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์นี้ ต่างก็ประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมที่ตนดำเนินการอยู่ด้วยความเห็นที่หลากหลาย จากแผนภาพจะสรุปได้ว่าผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศและผู้ประกอบการคลังสินค้านั้นมีขีดความสามารถทางการแข่งขันที่ค่อนข้างมากในด้านความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า สำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางบกนั้นจะเน้นความสามารถในด้านความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง ในขณะที่ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำจะเน้นเรื่องการให้ความร่วมมือในการให้บริการกับลูกค้า และผู้ประกอบการที่เป็นตัวแทนออกของ ตัวแทนขนส่งจะมีขีดความสามารถที่ค่อนข้างมากในด้านความรวดเร็วในการบริการ



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-53 ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน

หมายเหตุ

1 = ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ

2 = ความน่าเชื่อถือในการบริการ

3 = ความรวดเร็วในการบริการ

4 = ความยืดหยุ่นในการบริการ

5 = ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง

6 = ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่

7 = ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า

8 = ความร่วมมือในการให้บริการ

9 = สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆในสถานีขนส่ง

10 = คุณภาพของบุคลากร

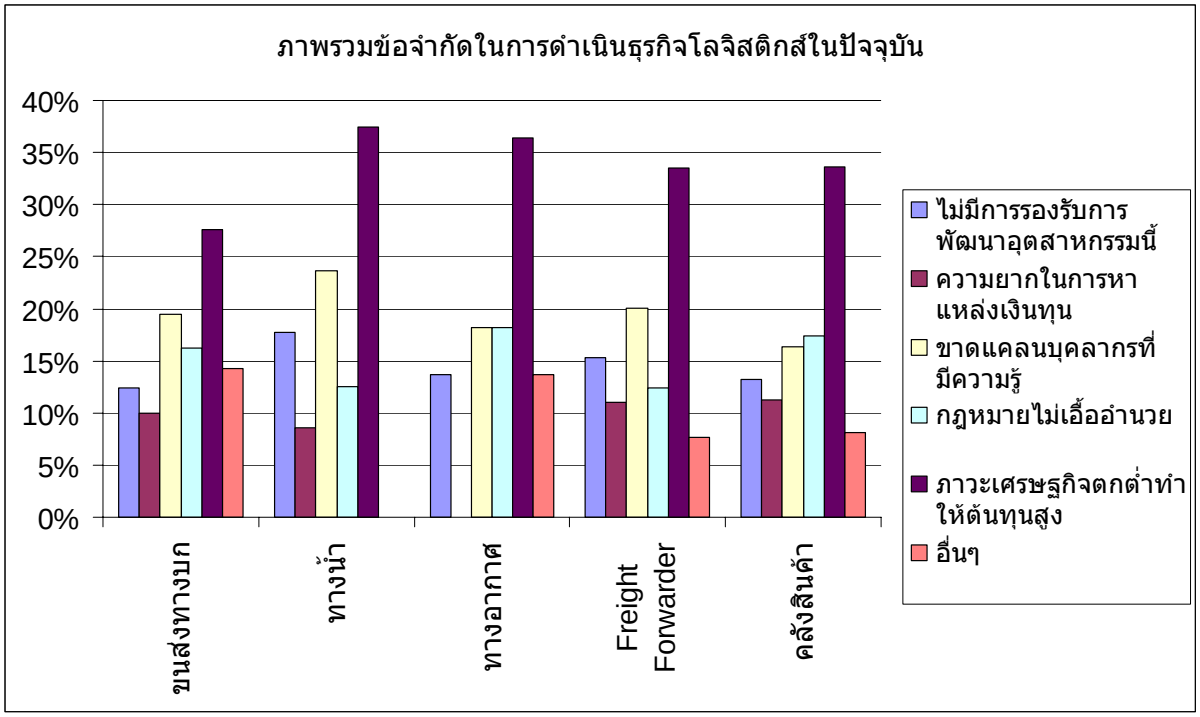
11 = การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน

12 = ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย

13 = การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)

4. ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

เป็นที่น่าสังเกตว่า ผลจากการสำรวจในปัจจุบันพบว่าผู้ประกอบการทุกกลุ่มอุตสาหกรรมรายสาขานั้นให้ความเห็นสอดคล้องกันว่าขณะนี้ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำและทำให้ต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้น รองลงมาคือ ข้อจำกัดในด้านการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านโลจิสติกส์อย่างแท้จริง และโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมไม่รองรับกับการขยายตัวของโลจิสติกส์



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-54 ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

5. ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นความต้องการเร่งด่วนที่ต้องการให้ภาครัฐดำเนินการ

ประเด็นที่ภาครัฐควรให้ความสนใจเป็นอันดับต้นๆในการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีหลายแง่มุมของการให้ข้อคิดเห็น ทั้งนี้จากการสำรวจ ผู้ประกอบการขนส่งทางบกจะมุ่งเน้นอยากให้ภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือในเรื่องของราคาน้ำมันโดยหามาตรการควบคุมราคาหรือสนับสนุนให้ใช้พลังงานทดแทน ส่วนผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำนั้นอยากให้ภาครัฐพัฒนาระบบการขนส่งทางราง ทางน้ำ ให้เป็นยุทธศาสตร์ของประเทศ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศก็มีมุมมองว่าอยากให้ภาครัฐปรับปรุงกฎหมายบางเรื่องที่ล้าสมัยไม่ทันต่อการแข่งขันกับนานาชาติซึ่งถือว่าเป็นอุปสรรคที่สำคัญประการหนึ่งในการดำเนินงานให้บริการโลจิสติกส์ อีกทั้งผู้ประกอบการธุรกิจตัวแทนออกของหรือขนส่งนั้นจะให้ความเห็นว่าภาครัฐควรนำเทคโนโลยีที่ดีมานำเสนอให้หรือจัดขายให้ในราคาถูกเพื่อเอื้ออำนวยความสะดวกในธุรกิจ สรุปโดยรวม ก็คือ ประเด็นเรื่องต้นทุนการขนส่งนี้ก็จัดได้ว่าเป็นสิ่งที่ทุกอุตสาหกรรมรายสาขาต้องการให้ภาครัฐเร่งดำเนินการแก้ไขโดยด่วน

6. ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นความต้องการที่จะให้ภาครัฐช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

การเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันในระยะยาวนั้นจะเกิดขึ้นได้ต้องเริ่มจากภาครัฐเข้ามาให้ความช่วยเหลืออย่างจริงจัง โดยผลจากการสำรวจจะเป็นแนวทางที่เป็นประโยชน์อย่างมากต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งทางบกนี้ได้ให้ความเห็นว่าภาครัฐควรส่งเสริมให้มีการลงทุนและจัดหาแหล่งเงินทุนให้แก่ผู้ประกอบการ ด้านการขนส่งทางน้ำก็ให้ความเห็นว่าควรมีการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญมากขึ้นทั้งในหน่วยงานราชการและเอกชน สำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศก็นับว่ามีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศก็เสนอให้ภาครัฐควรพัฒนาระบบการขนส่งทางรางด้วยเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อการขนส่งในประเทศให้มีประสิทธิภาพดีขึ้นทั้งยังส่งผล ให้เกิดต้นทุนต่ำโดยรวมนั่นเอง สำหรับผู้ประกอบการตัวแทนออกของและตัวแทนขนส่งก็นับว่ามีบทบาทอย่างมากในการสนับสนุนให้เกิดการโลจิสติกส์แบบครบวงจรต่างก็ให้ความเห็นตรงกันว่า ภาครัฐควรมีการพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ให้มีความรวดเร็วตลอดจนการปรับปรุงการนำอิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆมาใช้ในการดำเนินงานให้เป็นลักษณะ One Stop Service เพื่อให้การดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์นี้เป็นไปอย่างรวดเร็วสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้และลดต้นทุนการดำเนินงานด้านเอกสารไปในขณะเดียวกัน

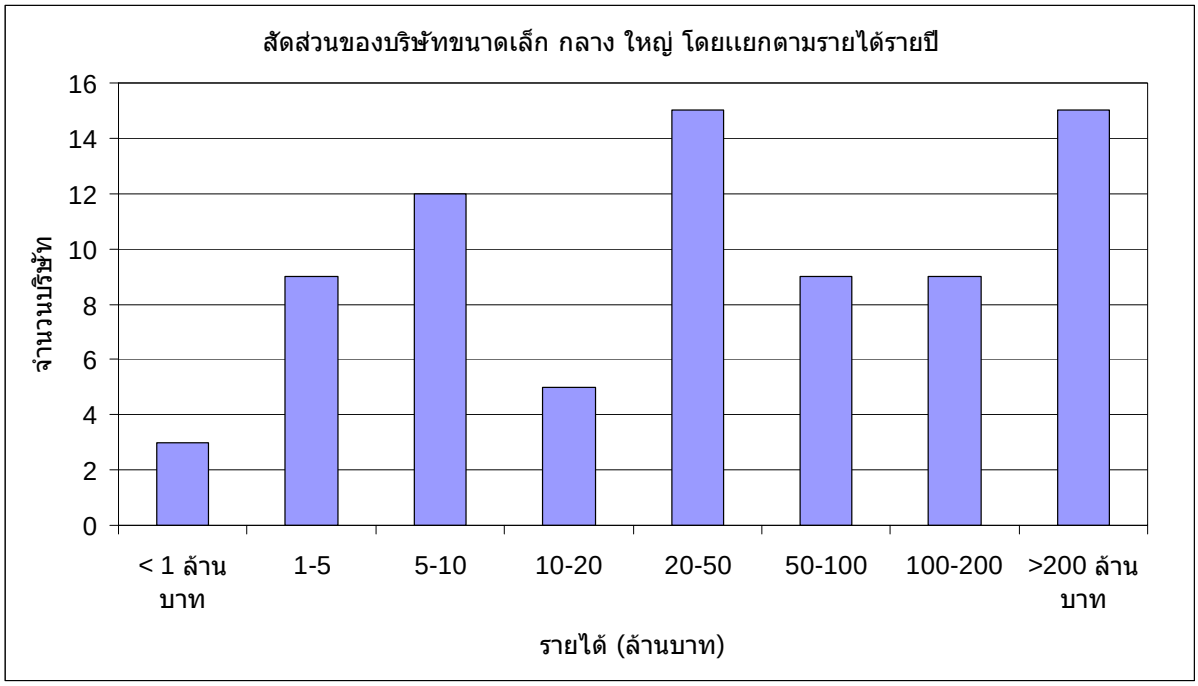
6.4.2 ผลของการศึกษาสถานะภาพศักยภาพและขีดความสามารถของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในแต่ละรายสาขา

6.4.2.1 ผู้ประกอบการขนส่งทางบก ขนส่งทางรถไฟ ขนส่งทางถนน ขนส่งทางระบบท่อลำเลียง บริการไปรษณีย์ และดำเนินงานสถานีขนส่งทางบก

1. ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างของอุตสาหกรรม

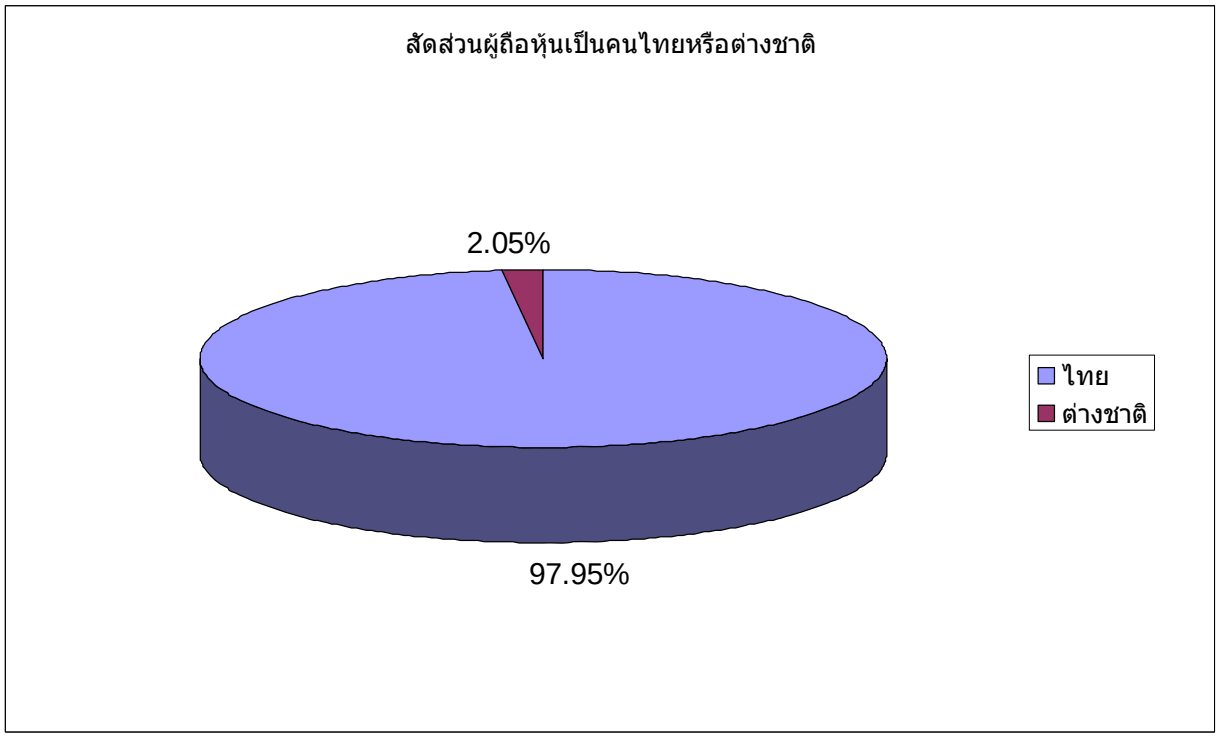
จากการสำรวจข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งทางบกนั้น จากข้อมูลที่สำรวจจะพบว่า ผู้ประกอบการมีสัดส่วนของบริษัทแยกตามรายได้รายปีแสดงได้ดังรูปที่ 6-55 ซึ่งผู้ประกอบการโดยส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการที่มีขนาดกลางมีรายได้อยู่ระหว่าง 20–50 ล้านบาท และเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีรายได้มากกว่า 200 ล้านบาท ซึ่งมีจำนวนเท่ากันที่ 15 ราย รองลงมาคือ ผู้ประกอบการที่มีขนาดเล็กมีรายได้อยู่ระหว่าง 5–10 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 12 ราย และมีรายได้อยู่ระหว่าง 1–5 ล้านบาท 50-100 ล้านบาท และ 100–200 ล้านบาท ซึ่งมีจำนวนเท่ากันที่ 9 ราย ลำดับต่อมาเป็นผู้ประกอบการที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 10–20 ล้านบาท ซึ่งมีจำนวน 5 ราย ที่เหลือจะเป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กซึ่งมีรายได้ไม่ถึงล้านบาทต่อปี ซึ่งมีจำนวน 3 ราย

เมื่อพิจารณาผู้ประกอบการตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทยหรือต่างชาติ พบว่าผู้ประกอบการส่วนมากจะเป็นผู้ประกอบการที่มีการดำเนินธุรกิจถือหุ้นโดยคนไทยคิดเป็น 97.95% และถือหุ้นโดยต่างชาติคิดเป็น 2.05% โดยข้อมูลผู้ประกอบการแยกตามผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทยหรือต่างชาติแสดงได้ดังรูปที่ 6-56



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-55 สัดส่วนของบริษัทขนาดเล็ก กลาง ใหญ่ โดยแยกตามรายได้รายปี



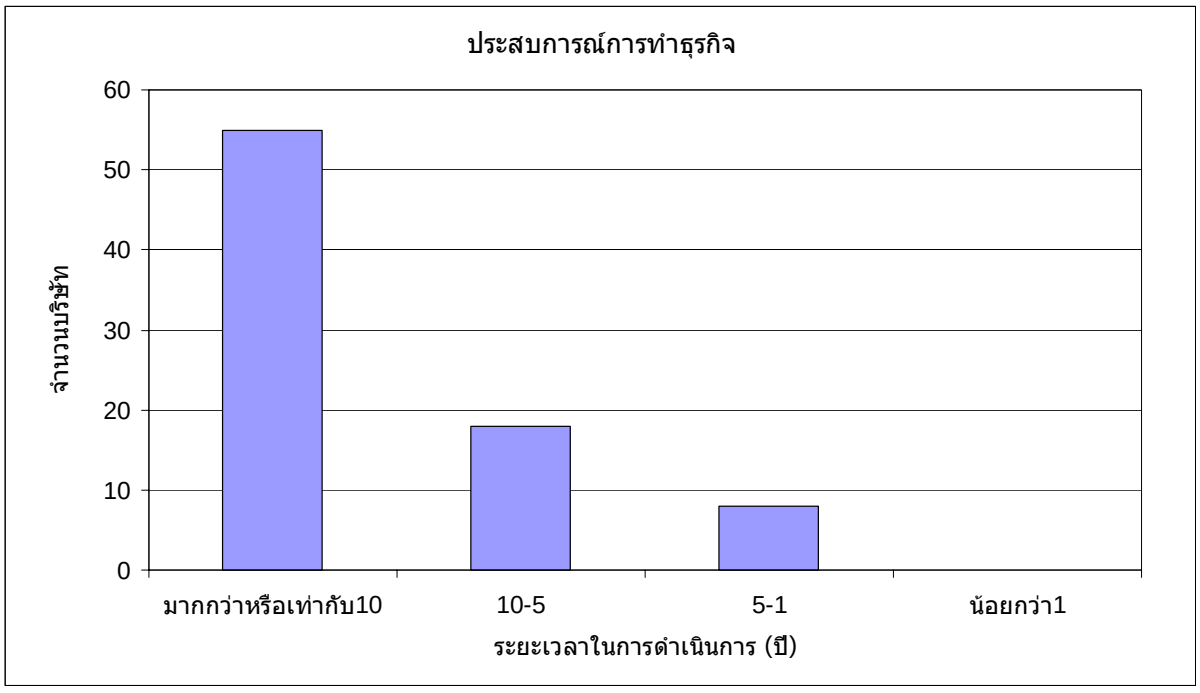
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-56 สัดส่วนของผู้ประกอบการแยกตามผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทยหรือต่างชาติ

เมื่อพิจารณาผู้ประกอบการตามประสบการณ์ในการทำธุรกิจ พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจมาแล้วมากกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี มีจำนวนมากถึง 55 ราย รองลงมาเป็น 5–10 ปี มีจำนวน 18ราย และ 1–5 ปี มีจำนวน 8 ราย โดยข้อมูลสัดส่วนของบริษัทแยกตามประสบการณ์ในการทำธุรกิจสามารถแสดงข้อมูลได้ดังรูปที่ 6-57

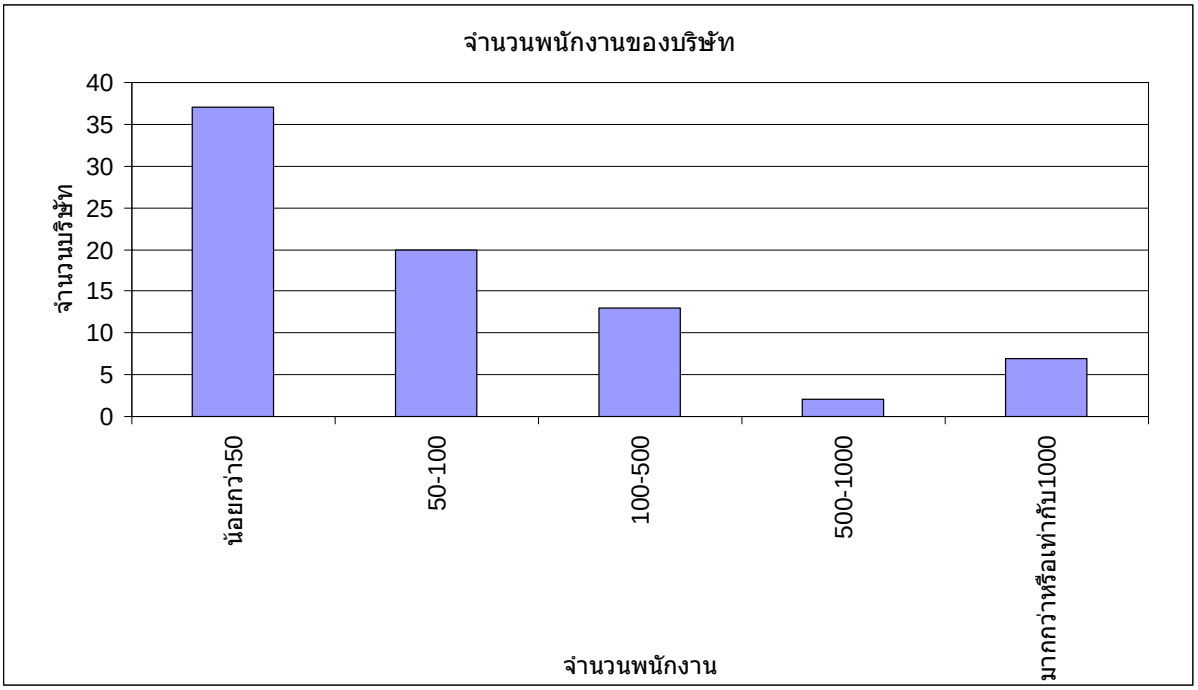
ในแง่ของการแบ่งขนาดของบริษัทโดยใช้เกณฑ์แยกตามจำนวนพนักงานนั้น พบว่าผู้ประกอบการส่วนมากมีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 50 รายคิดเป็นจำนวน 37 ราย มีจำนวนพนักงาน 50–100 ราย คิดเป็นจำนวน 20 ราย มีจำนวนพนักงาน 100–500 คน คิดเป็นจำนวน 13 ราย มีจำนวนพนักงานมากกว่าหรือเท่ากับ 1,000 คน คิดเป็นจำนวน 7 ราย และมีจำนวนพนักงาน 500–1,000 คน คิดเป็น 2 ราย โดยข้อมูลสัดส่วนของบริษัทแยกตามจำนวนพนักงานสามารถแสดงข้อมูลได้ดังรูปที่ 6-58

ในภาพรวมจะเห็นได้ว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางบกโดยส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการขนาดกลางที่มีรายได้ 20–50 ล้านต่อปีและเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีรายได้มากกว่า 200 ล้านบาทต่อปี เป็นบริษัทของคนไทยมีประสบการณ์ในการทำธุรกิจมาแล้วไม่ต่ำกว่า 10 ปี และมีจำนวนพนักงานในบริษัทไม่เกิน 50 คน



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-57 แยกตามประสบการณ์การทำธุรกิจ



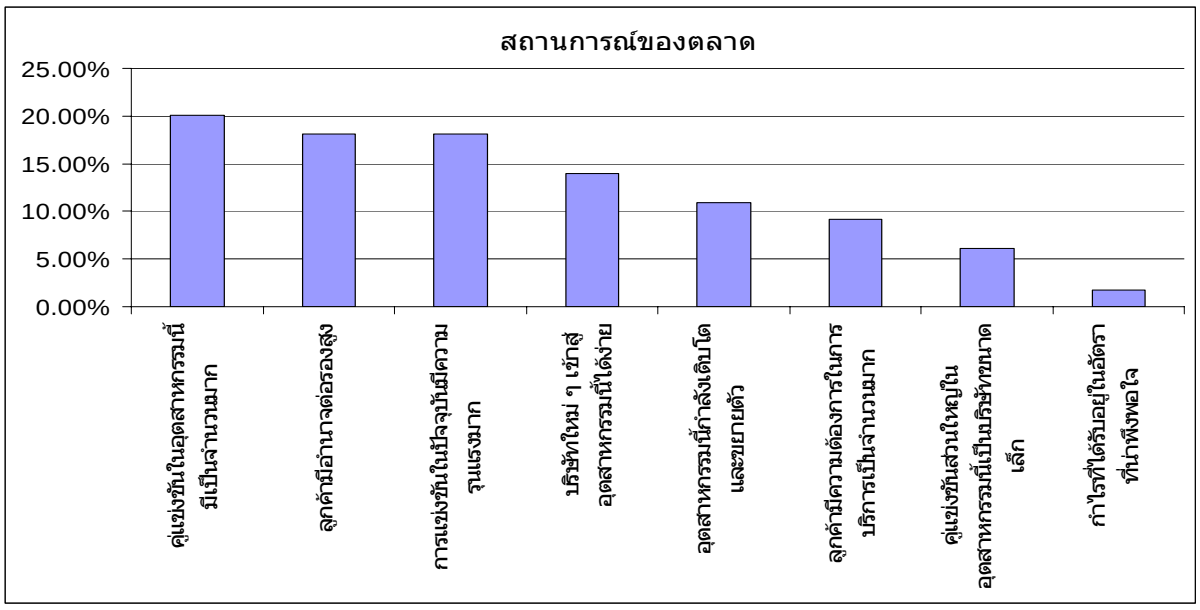
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-58 แยกตามจำนวนพนักงานของบริษัท

2. สภาพตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

2.1 สถานการณ์ของตลาด

จากการสำรวจสถานการณ์ของตลาดในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางบกนั้น ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางบกระบุว่ามีคู่แข่งขันในอุตสาหกรรมนี้มีเป็นจำนวนมากคิดเป็น 20% ลูกค้ามีอำนาจต่อรองสูงคิดเป็น 18% การแข่งขันในปัจจุบันมีความรุนแรงมากคิดเป็น 18% บริษัทใหม่ ๆ เข้าสู่อุตสาหกรรมนี้ได้ง่ายคิดเป็น 14% อุตสาหกรรมนี้กำลังเติบโตและขยายตัวคิดเป็น 11% ลูกค้ามีความต้องการในการบริการเป็นจำนวนมากคิดเป็น 9% คู่แข่งขันส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมนี้เป็นบริษัทขนาดเล็กคิดเป็น 6% และกำไรที่ได้รับอยู่ในอัตราที่น่าพึงพอใจคิดเป็น 2% โดยสถานการณ์ของตลาดในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางบกแสดงได้ดังรูปที่ 6-59

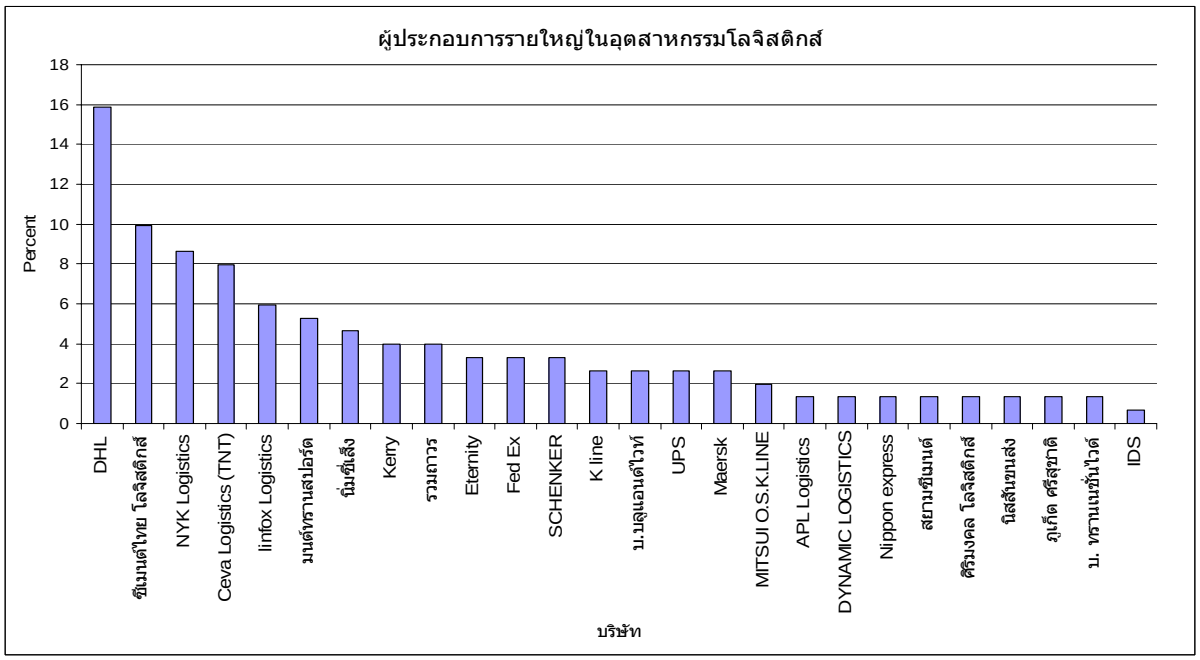


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-59 สถานการณ์ของตลาดในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางบก

2.2 ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ผู้ประกอบการขนส่งทางบกส่วนใหญ่จะให้ความเห็นตรงกันว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่เป็นที่รู้จักมากที่สุด 10 อันดับแรก ได้แก่ DHL คิดเป็น 16% ซีเมนต์ไทยโลจิสติกส์คิดเป็น 10% NYK คิดเป็น 9% CEVA Logistics คิดเป็น 8% LINFOX คิดเป็น 6% มนต์ทรานสปอร์ต คิดเป็น 5% นิ่มซี่เส็ง คิดเป็น 5% KERRY คิดเป็น 4% รวมถาวร คิดเป็น 4% ETERNITY คิดเป็น 3% Fed Ex คิดเป็น 3% และ SCHENKER คิดเป็น 3%



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-60 ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

2.3 สภาพการแข่งขัน

ปัจจุบันสภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่งทางบกจัดอยู่ในระดับที่มีการแข่งขันค่อนข้างมาก คิดเป็น 68% ทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งทางบกมีความเห็นที่สอดคล้องกันว่าส่วนใหญ่จะมีสาเหตุหลักอันเนื่องมากจาก การที่มีบริษัทเข้ามาทำธุรกิจด้านนี้มากขึ้นทำให้มีการแข่งขันด้านราคาและบริการมากขึ้น คิดเป็น 56% ต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้น คิดเป็น 12% การขยายตัวทางเศรษฐกิจอยู่ในอัตราที่สูง คิดเป็น 7% บรรษัทข้ามชาติเข้ามาลงทุนมากขึ้นซึ่งมีขีดความสามารถและความพร้อมด้านเงินทุนมากกว่าคนไทย คิดเป็น 5% ลูกค้ามีอำนาจการต่อรองสูง คิดเป็น 5% เป็นธุรกิจที่ให้ผลตอบแทนที่ดี คิดเป็น 5% ผู้ประกอบการรายใหญ่มีเงินทุนมากทำให้มีขีดความสามารถในการให้บริการสูง คิดเป็น 4% ประเทศไทยมีการส่งออกนำเข้าในอัตราสูง คิดเป็น 4%

ตารางที่ 6-9 สภาพการแข่งขันการให้บริการในอุตสาหกรรม

สภาพการแข่งขัน	**ร้อยละ**
มากที่สุด	15.85
มาก	68.29
ปานกลาง	13.41
น้อย	2.44
น้อยที่สุด	0

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

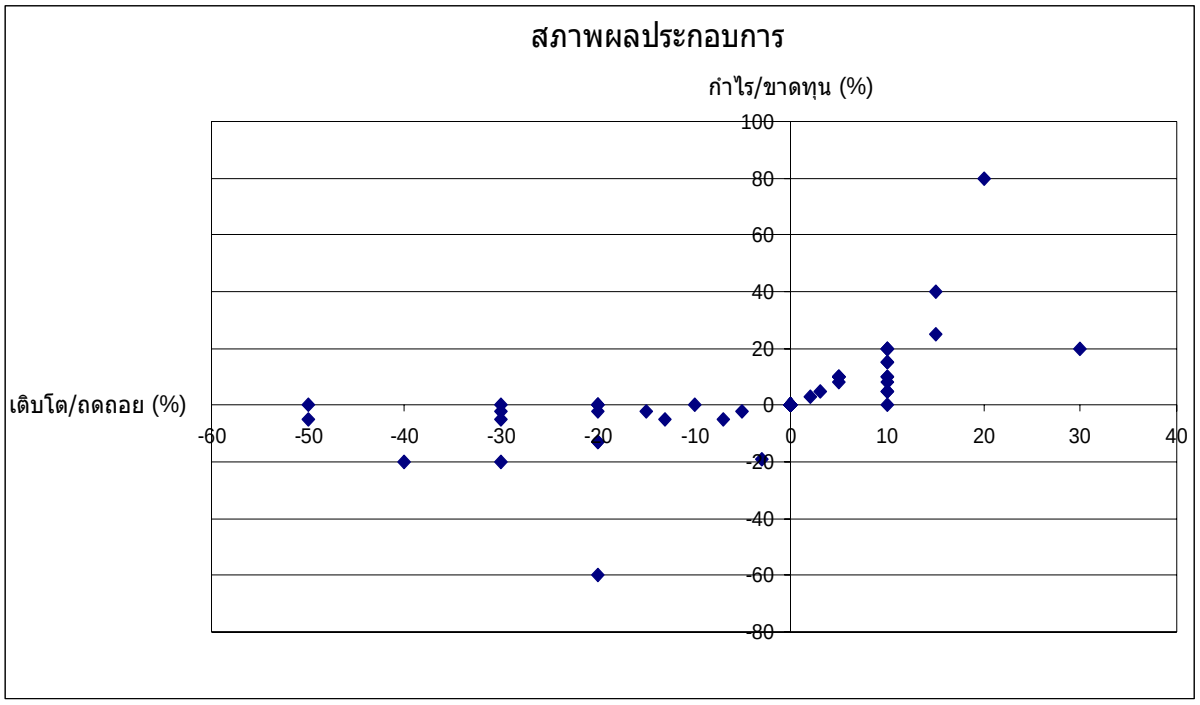
ตารางที่ 6-10 สาเหตุของสภาพการแข่งขันการให้บริการในอุตสาหกรรม

สภาพการแข่งขัน	**ร้อยละ**
มีบริษัทเข้ามาทำธุรกิจนี้มากขึ้น ทำให้มีการแข่งขันด้านราคาและบริการมากขึ้น	55.93
ต้นทุนสูงขึ้น	11.86
การขยายตัวทางเศรษฐกิจอยู่ในอัตราสูง	6.78
บรรษัทข้ามชาติเข้ามาลงทุนมากขึ้น ซึ่งมีขีดความสามารถและความพร้อมด้านเงินทุนมากกว่าคนไทย	5.08
ลูกค้ามีอำนาจการต่อรองสูง	5.08
เป็นธุรกิจที่ให้ผลตอบแทนที่ดี	5.08
ผู้ประกอบการรายใหญ่มีเงินทุนมาก ทำให้มีขีดความสามารถในการให้บริการสูง	3.39
ประเทศไทยมีการส่งออกนำเข้าในอัตราสูง	3.39
ราคาขนส่งไม่แน่นอน	1.69
ไม่มีการสร้างเครือข่าย	1.69

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

2.4. สภาพของผลประกอบการ

เมื่อพิจารณาถึงสภาพของผลประกอบการของธุรกิจการขนส่งทางบกในปีที่ผ่านมานั้น พบว่าผลประกอบการโดยรวมมีกำไรเพิ่มขึ้นและลดลงพอ ๆกัน คิดเป็นร้อยละ 66 รองลงมาคือผลประกอบการใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา คิดเป็นร้อยละ 26 และขาดทุนเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 6 และขาดทุนลดลง คิดเป็นร้อยละ 2 ตามลำดับ ซึ่งการที่ผลประกอบการมีกำไรเพิ่มขึ้นนั้น จะมีอัตราการเติบโตที่โดยเฉลี่ย 16% ในทางตรงกันข้าม ผู้ประกอบการที่มีกำไรลดลงในปีที่ผ่านมาให้ความเห็นว่าธุรกิจน่าจะมีอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 11% เป็นที่น่าสังเกตว่าผู้ประกอบการที่มีผลประกอบการขาดทุนเพิ่มขึ้นกลับมองว่า ธุรกิจการขนส่งน่าจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ 5%

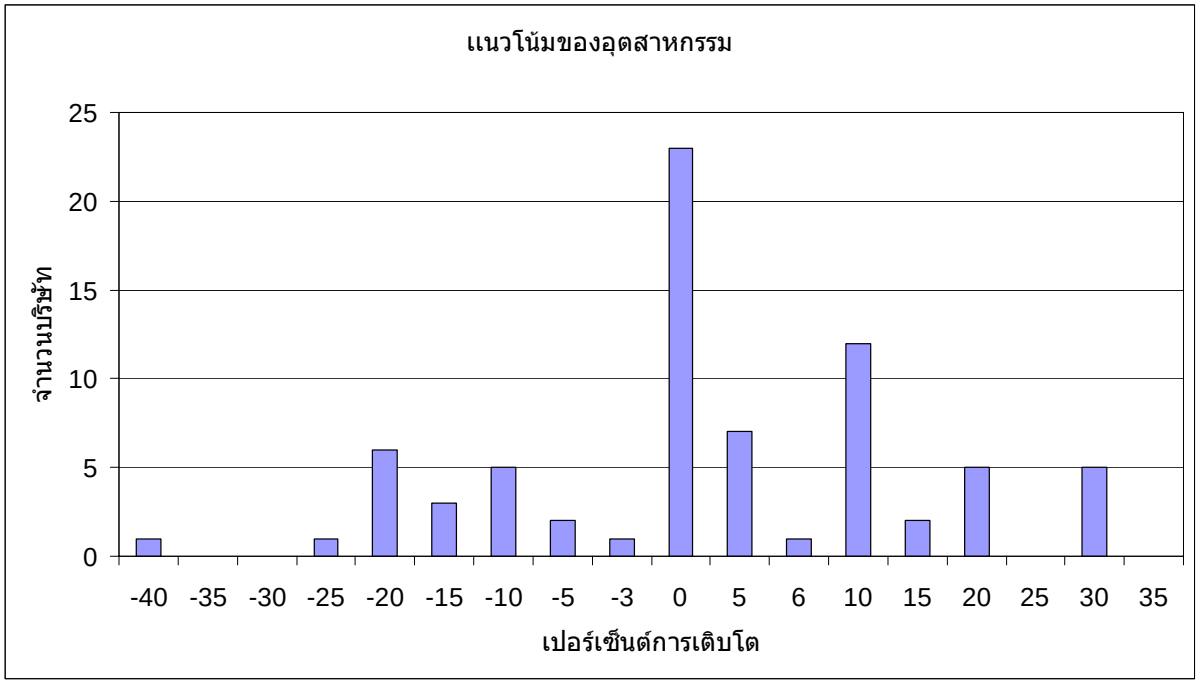


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-61 สภาพของผลประกอบการ

2.5 แนวโน้มของอุตสาหกรรม

แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมในอนาคตนี้ ผู้ประกอบการขนส่งทางบก 49% ให้ความเห็นว่าน่าจะมีแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ย 14% สาเหตุคือ ลูกค้ามีการขยายตัวมีความต้องการในการใช้บริการเพิ่มมากขึ้นคิดเป็น ร้อยละ 30 รองลงมาคือ บริษัทขยายกิจการและปรับปรุงขีดความสามารถเพิ่มขึ้น คิดเป็น ร้อยละ 24 และลูกค้ามีแนวโน้มที่จะ Outsource มากขึ้น คิดเป็น ร้อยละ 13 สำหรับผู้ประกอบการที่คาดว่าแนวโน้มการเติบโตจะลดลงนั้นคิดเป็นร้อยละ 30 โดยให้เหตุผลว่า ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง คิดเป็นร้อยละ 47 รองลงมา คือ ต้นทุนสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 23 และเศรษฐกิจแย่ลงประกอบกับไม่สามารถปรับขึ้นค่าบริการขนส่งได้คิดเป็นร้อยละ 10 นอกนั้นผู้ประกอบการส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 21 มองธุรกิจว่ามีการเติบโตโดยเฉลี่ยใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-62 แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรม

3. ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน (ในมุมมองของผู้ให้บริการเอง)

ขีดความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย จะใช้เกณฑ์การวัดโดยแบ่งเป็น 5 ระดับ คือ คะแนนเต็ม 5 หมายถึงมีระดับความสามารถมากที่สุด คะแนนเต็ม 4 หมายถึงมีระดับความสามารถมาก คะแนนเต็ม 3 หมายถึงมีระดับความสามารถปานกลาง คะแนนเต็ม 2 หมายถึงมีระดับความสามารถน้อย และคะแนนเต็ม 1 หมายถึงมีระดับความสามารถน้อยที่สุด ทั้งนี้ผู้ประกอบการขนส่งทางบกได้ประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในปัจจุบัน ว่าประเด็นที่ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถปานกลางถึงมาก คือ ความสามารถในด้านความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.66 ความรวดเร็วในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.66 ความรวดเร็วในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.57 ความร่วมมือในการให้บริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.54 ความยืดหยุ่นในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.49 ความน่าเชื่อถือในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.34 ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.28 และลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.05 นอกนั้นเป็นขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการที่มีในระดับน้อยถึงปานกลาง ได้แก่ ความสามารถในการให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 2.99 ความน่าสมเหตุสมผลของค่าบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 2.95 คุณภาพของบุคลากร คิดเป็นค่าเฉลี่ย 2.95 สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในสถานีขนส่ง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 2.77 และการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน คิดเป็นค่าเฉลี่ย 2.77

ตารางที่ 6-11 ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน

ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน	ค่าเฉลี่ย
ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง	3.66
ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า	3.66
ความรวดเร็วในการบริการ	3.57
ความร่วมมือในการให้บริการ	3.54
ความยืดหยุ่นในการบริการ	3.49
ความน่าเชื่อถือในการบริการ	3.34
ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่	3.28
ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย	3.05
การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)	2.99
ความน่าสมเหตุสมผลของค่าบริการ	2.95
คุณภาพของบุคลากร	2.95
สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในสถานีขนส่ง	2.77
การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน	2.77

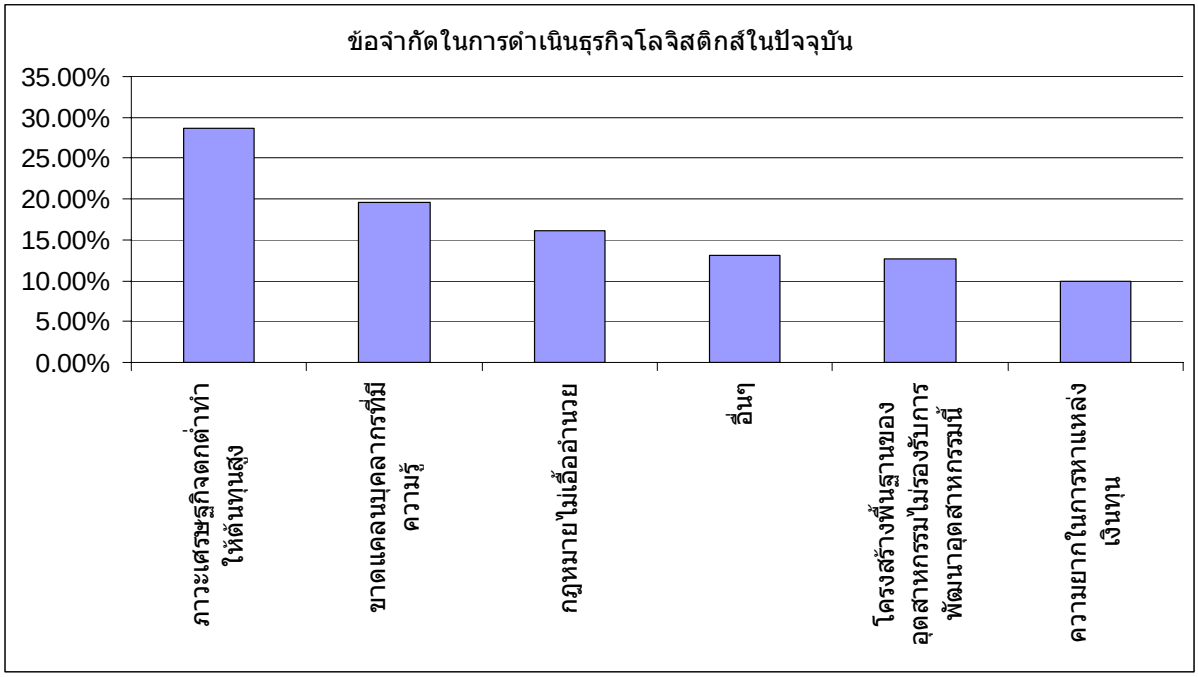
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

4. ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบันแสดงได้ดังรูปที่ 6-63 ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการจะให้ความเห็นว่า ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง คิดเป็น 29% รองลงมาคือ ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และทักษะ คิดเป็น 20% กฎหมายไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ คิดเป็น 16% โครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมไม่รองรับกับการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ คิดเป็น 13% และขาดแคลนแหล่งเงินทุน คิดเป็น 10%

5. ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นความต้องการเร่งด่วนที่ต้องการให้ภาครัฐ

สิ่งที่ภาครัฐควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนเพื่อยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในปัจจุบันแสดงได้ดังตารางที่ 6-12 โดยสิ่งที่ต้องช่วยเหลือมากที่สุดได้แก่ การให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการทางด้านราคาน้ำมันรวมทั้งหามาตรการควบคุมราคาน้ำมัน คิดเป็น 21% สนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน คิดเป็น 11% ส่งเสริมการลงทุนและแหล่งเงินทุนคิดเป็น 11% กำหนดข้อกฎหมาย กฎระเบียบให้เอื้อต่อผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยคิดเป็น 10% พัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ คิดเป็น 10% จัดฝึกอบรมให้ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการ พนักงาน คิดเป็น 8% พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ คิดเป็น 6% ส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศคิดเป็น 5% แก้ปัญหาเศรษฐกิจคิดเป็น 4% และกำหนดมาตรการทางด้านราคาขนส่งคิดเป็น 3% และเพิ่มน้ำหนักบรรทุกคิดเป็น 3%



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-63 ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 6-12 ประเด็นที่ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน เพื่อให้แข่งขันภายในประเทศได้

อันดับที่	สิ่งภาครัฐควรดำเนินการเร่งด่วน ณ ปัจจุบัน	ร้อยละ
1	ช่วยเหลือผู้ประกอบการทางด้านราคาน้ำมัน รวมทั้งหามาตรการควบคุมราคาน้ำมัน	21.32
2	สนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน	11.03
3	ส่งเสริมการลงทุนและแหล่งเงินทุน	11.03
4	กำหนดข้อกฎหมาย กฎระเบียบให้เอื้อต่อผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	10.29
5	พัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์	9.56
6	จัดฝึกอบรมให้ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการ พนักงาน	8.09
7	พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	5.88
8	ส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศ	5.15
9	แก้ปัญหาเศรษฐกิจ	3.68
10	กำหนดมาตรการทางด้านราคาขนส่ง	2.94
11	เพิ่มน้ำหนักบรรทุก	2.94
12	ให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	2.21
13	จัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าในภูมิภาคต่างๆ	1.47
14	สร้างเครือข่ายผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	1.47
15	การอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	1.47
16	สนับสนุนแรงงานต่างด้าว	0.74
17	ภาษี	0.74

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

6. ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นความต้องการที่จะให้ภาครัฐช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ประเด็นความต้องการที่อยากให้ภาครัฐสนันสนุนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ได้แก่ การส่งเสริมการลงทุนและแหล่งเงินทุนคิดเป็น 19% จัดฝึกอบรมให้ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการ พนักงานคิดเป็น 19% กำหนดข้อกฎหมาย กฎระเบียบให้เอื้อต่อผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยคิดเป็น 15% นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้คิดเป็น 10% และสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย คิดเป็น 7% สำหรับประเด็นอื่นๆ สามารถดูรายละเอียดได้ในตารางที่ 6-13

ในส่วนที่ภาครัฐควรดำเนินการเพื่อรองรับการค้าเสรีในอนาคตนั้น ผู้ประกอบการระบุว่า ควรจัดฝึกอบรมให้ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการ พนักงานคิดเป็น 17% กำหนดข้อกฎหมาย กฎระเบียบให้เอื้อต่อผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยคิดเป็น 16% พัฒนาผู้ประกอบการคิดเป็น 8% และอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยคิดเป็น 8% สำหรับประเด็นอื่นๆ สามารถดูรายละเอียดได้ในตารางที่ 6-14

ตารางที่ 6-13 เรื่องที่ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลือ เพื่อให้แข่งขันระดับนานาชาติได้

อันดับที่	เรื่องที่ควรดำเนินการ	ร้อยละ
1	ส่งเสริมการลงทุนและแหล่งเงินทุน	18.64
2	จัดฝึกอบรมให้ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการ พนักงาน	18.64
3	กำหนดข้อกฎหมาย กฎระเบียบให้เอื้อต่อผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	15.25
4	นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้	10.17
5	สร้างเครือข่ายผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	6.78
6	ช่วยเหลือผู้ประกอบการทางด้านราคาน้ำมัน รวมทั้งหามาตรการควบคุมราคาน้ำมัน	5.08
7	ให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	5.08
8	พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	3.39
9	พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.39
10	เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์	3.39
11	การอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	3.39
12	จัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้าน	1.69
13	ส่งเสริมการส่งออก	1.69
14	กำหนดมาตรการทางด้านราคาขนส่ง	1.69
15	ลดภาษี	1.69

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

ตารางที่ 6-14 เรื่องที่ภาครัฐควรดำเนินการเพื่อรองรับการค้าเสรีในอนาคต

อันดับที่	เรื่องที่ควรดำเนินการ	ร้อยละ
1	จัดฝึกอบรมให้ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการ พนักงาน	17.11
2	กำหนดข้อกฎหมาย กฎระเบียบให้เอื้อต่อผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	15.79
3	พัฒนาผู้ประกอบการ	7.89
4	การอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	7.89
5	ส่งเสริมการลงทุนและแหล่งเงินทุน	6.58
6	พัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์	6.58
7	หาวิธีการแข่งขันกับต่างประเทศ	5.26
8	ลดภาษี	5.26
9	พัฒนาเศรษฐกิจ	3.95
10	สร้างเครือข่ายผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	3.95
11	ลดขั้นตอนการนำเข้าส่งออก	2.63
12	พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	2.63
13	ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่แข่งขันได้	2.63
14	เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์	2.63
15	ให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	2.63
16	พัฒนาเส้นทางในการขนส่งที่เหมาะสม	2.63

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

6.4.2.2 ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำและสถานีขนส่งทางน้ำ

1. ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างของอุตสาหกรรม

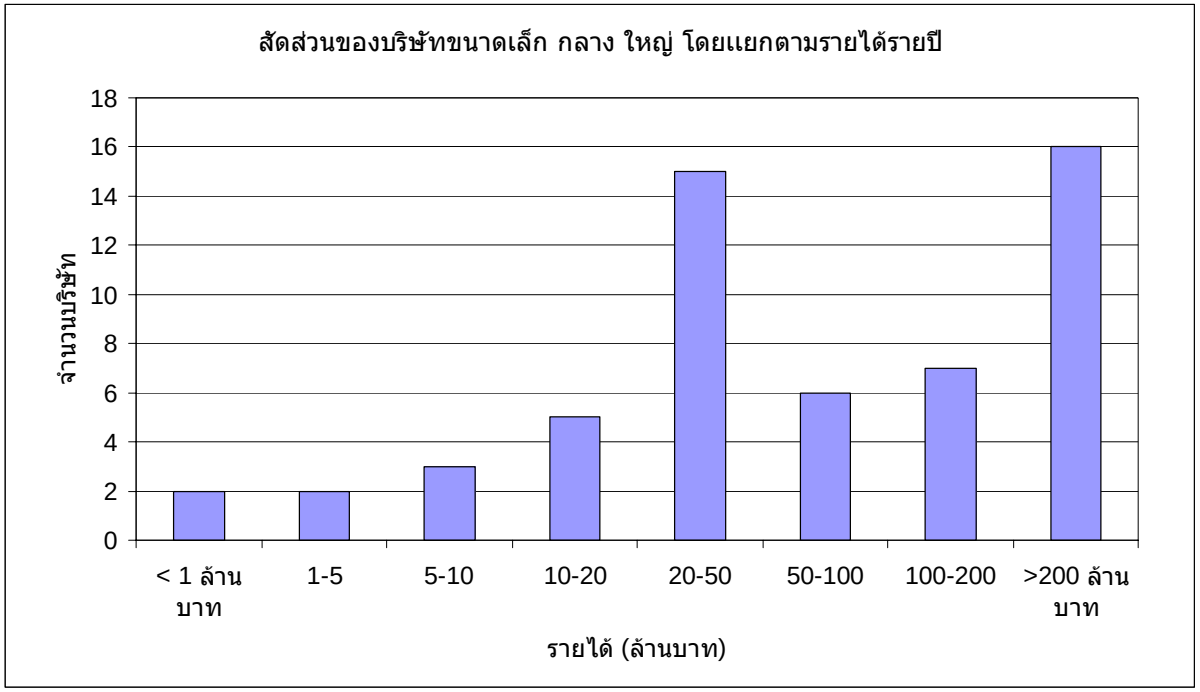
จากการสำรวจข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำนั้น จากข้อมูลที่สำรวจจะพบว่า ผู้ประกอบการมีสัดส่วนของบริษัทแยกตามรายได้รายปีแสดงได้ดังรูปที่ 6-64 ซึ่งผู้ประกอบการโดยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดใหญ่มีรายได้มากกว่า 200 ล้านบาทคิดเป็นจำนวน 16 ราย รองลงมาเป็นผู้ประกอบการขนาดกลางมีรายได้อยู่ระหว่าง 20–50 ล้านบาทคิดเป็นจำนวน 15 ราย รองลงมาคือ ผู้ประกอบการที่มีขนาดใหญ่มีรายได้อยู่ระหว่าง 100–200 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 7 ราย มีรายได้อยู่ระหว่าง 50–100 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 6 ราย มีรายได้อยู่ระหว่าง 10–20 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 5 ราย มีรายได้อยู่ระหว่าง 5–10 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 3 ราย นอกนั้นเป็นผู้ประกอบการที่มีขนาดเล็กมีรายได้อยู่ระหว่าง 1–5 ล้านบาท และน้อยกว่า 1 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 2 รายตามลำดับ

สัดส่วนของจำนวนบริษัทที่เก็บข้อมูลมาได้ตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทยหรือต่างชาติพบว่า ส่วนมากจะเป็นผู้ประกอบการที่มีการดำเนินธุรกิจถือหุ้นโดยคนไทยคิดเป็น 93 % และถือหุ้นโดยต่างชาติคิดเป็น 7% โดยข้อมูลผู้ประกอบการแยกตามผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทยหรือต่างชาติแสดงได้ดังรูปที่ 6-65

สัดส่วนของบริษัทแยกตามประสบการณ์ในการทำธุรกิจ พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจมาแล้วมากกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี มีจำนวนมากถึง 45 ราย รองลงมาเป็น 5–10 ปี มีจำนวน 8 ราย และ 1–5 ปี เป็นจำนวน 5 ราย โดยข้อมูลสัดส่วนของบริษัทแยกตามประสบการณ์ในการทำธุรกิจสามารถแสดงข้อมูลได้ดังรูปที่ 6-66

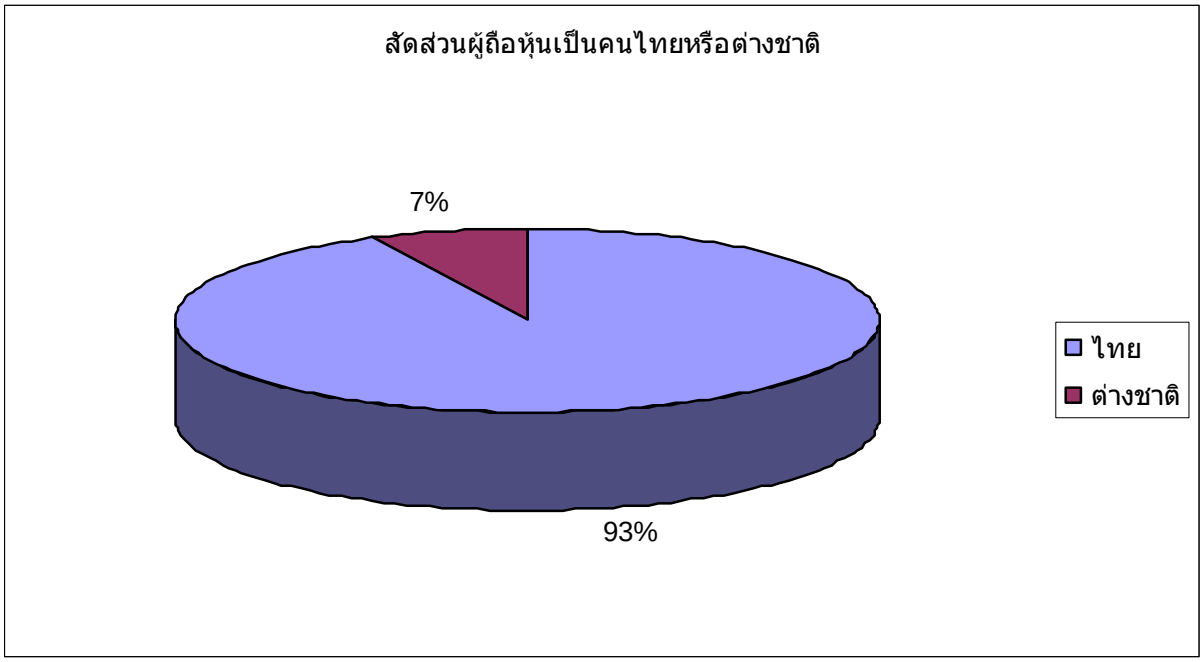
ในแง่ของการแบ่งขนาดของบริษัทโดยใช้เกณฑ์แยกตามจำนวนพนักงานนั้น พบว่า ผู้ประกอบการส่วนมากมีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 50 รายคิดเป็นจำนวน 29 ราย มีจำนวนพนักงาน 50–100 ราย คิดเป็นจำนวน 15 ราย มีจำนวนพนักงาน100–500 คน คิดเป็นจำนวน 15 ราย มีจำนวนพนักงาน 500–1,000 คิดเป็น 2 ราย และมีจำนวนพนักงานมากกว่า 1,000 คิดเป็น 3 ราย โดยข้อมูลสัดส่วนของบริษัทแยกตามจำนวนพนักงานสามารถแสดงข้อมูลได้ดังรูปที่ 6-67

โดยรวมแล้วจะเห็นได้ว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำนั้นส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการขนาดใหญ่มีรายได้มากกว่า 200 ล้านบาทต่อปี เป็นบริษัทของคนไทยมีประสบการณ์ในการทำธุรกิจมาแล้วไม่ต่ำกว่า 10 ปี และมีจำนวนพนักงานในบริษัทไม่เกิน 50 คน



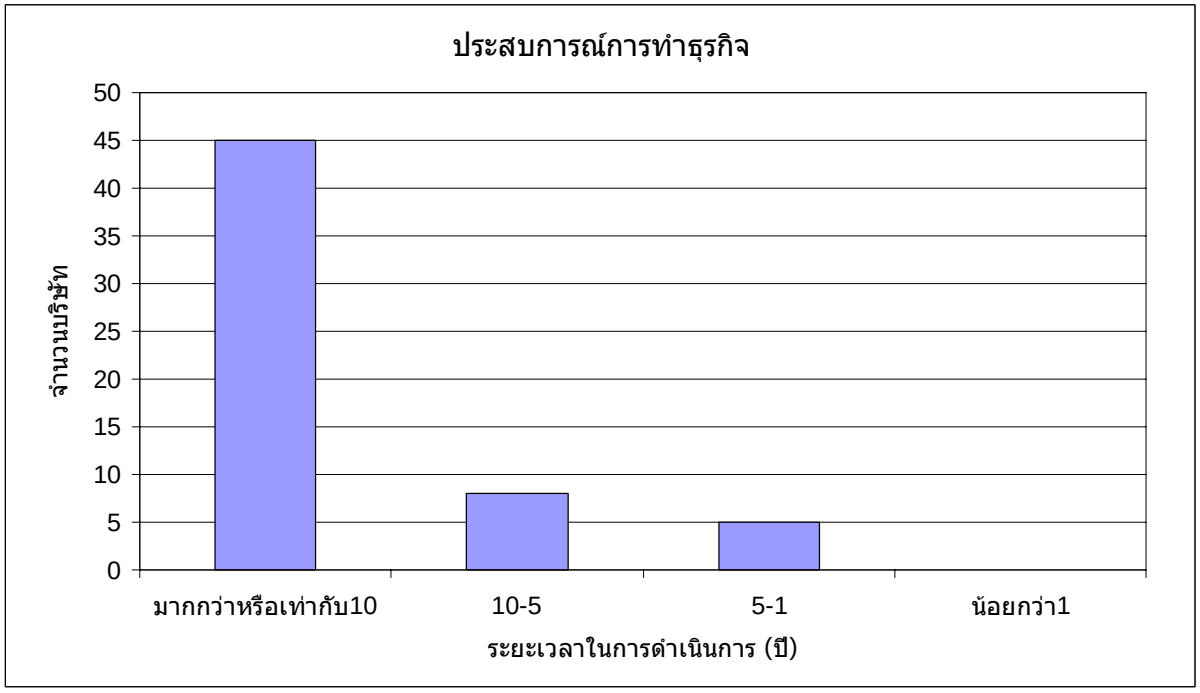
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-64 สัดส่วนของบริษัทขนาดเล็ก กลาง ใหญ่ โดยแยกตามรายได้รายปี



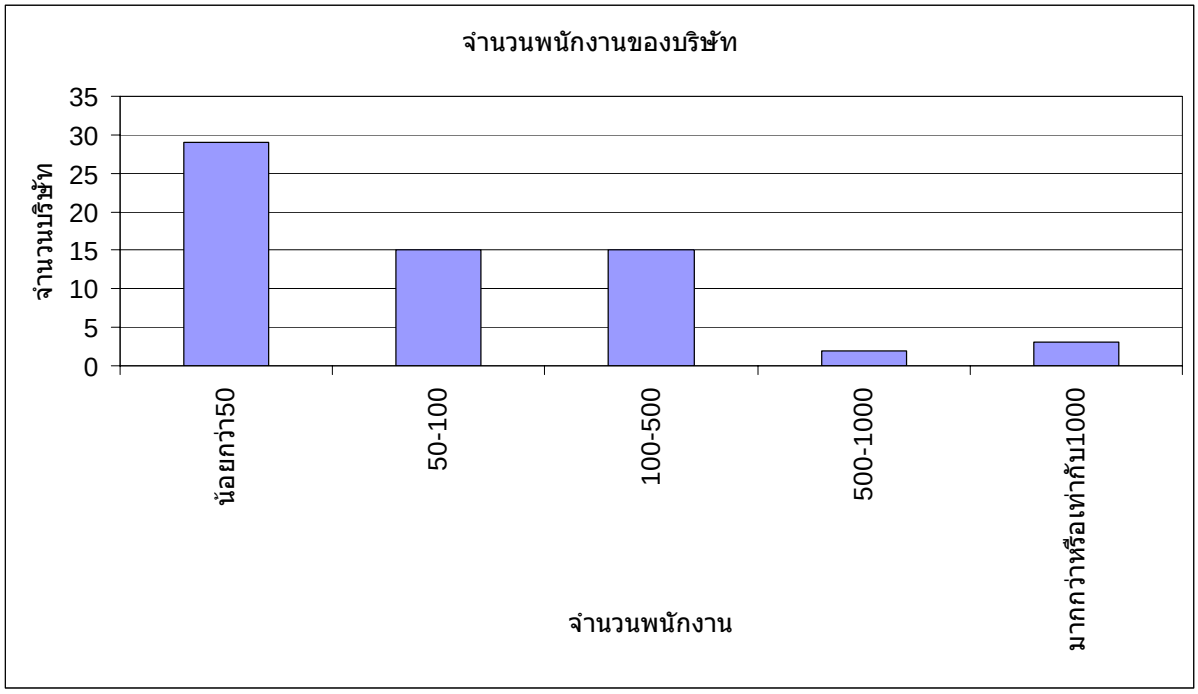
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-65 แยกตามสัดส่วนผู้ถือหุ้นเป็นคนไทยหรือต่างชาติ



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-66 แยกตามประสบการณ์การทำธุรกิจ



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-67 แยกตามจำนวนพนักงานของบริษัท

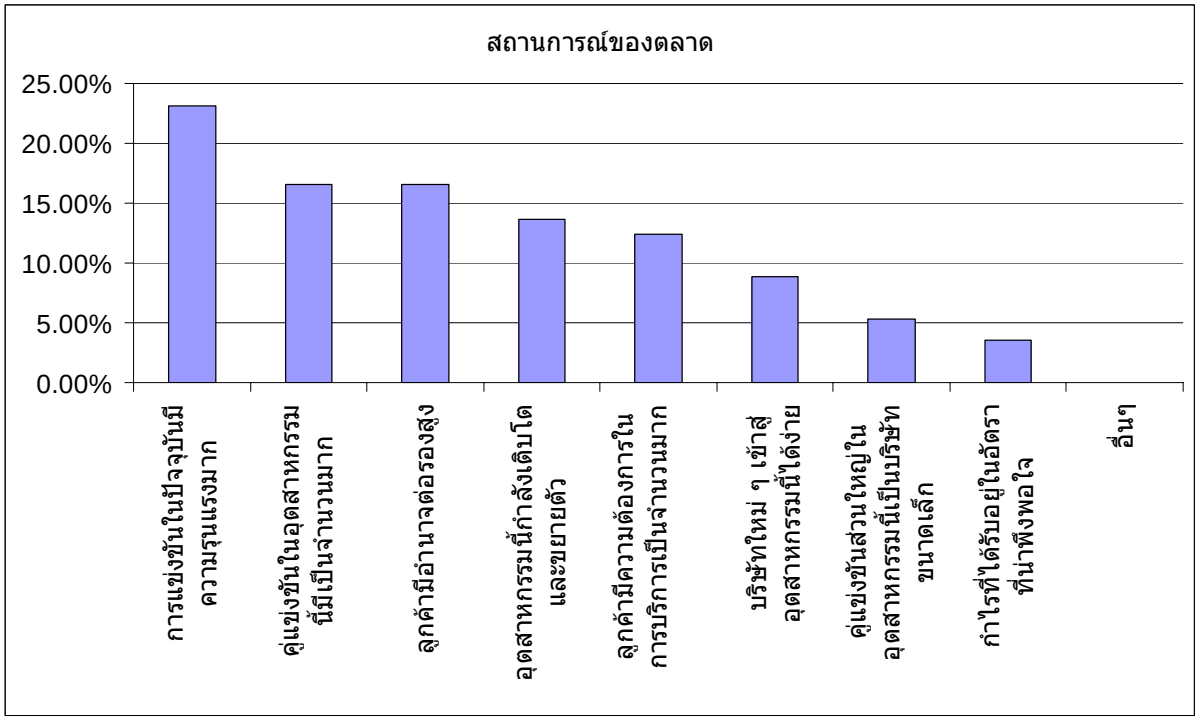
2. สภาพตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

2.1 สถานการณ์ของตลาด

สถานการณ์ของตลาดในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางน้ำนั้นแสดงได้ดังรูปที่ 6-68 จากการสำรวจพบว่า การแข่งขันในปัจจุบันมีความรุนแรงมาก คิดเป็น 23% มีคู่แข่งขันในอุตสาหกรรมนี้มีเป็นจำนวนมาก คิดเป็น17% ลูกค้ามีอำนาจต่อรองสูง คิดเป็น 17% อุตสาหกรรมนี้กำลังเติบโตและขยายตัว คิดเป็น 14% ลูกค้ามีความต้องการในการบริการเป็นจำนวนมาก คิดเป็น 12% บริษัทใหม่ๆ เข้าสู่อุตสาหกรรมนี้ได้ง่าย คิดเป็น 9% คู่แข่งขันส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมนี้เป็นบริษัทขนาดเล็ก คิดเป็น 5% และกำไรที่ได้รับอยู่ในอัตราที่น่าพึงพอใจ คิดเป็น 4%

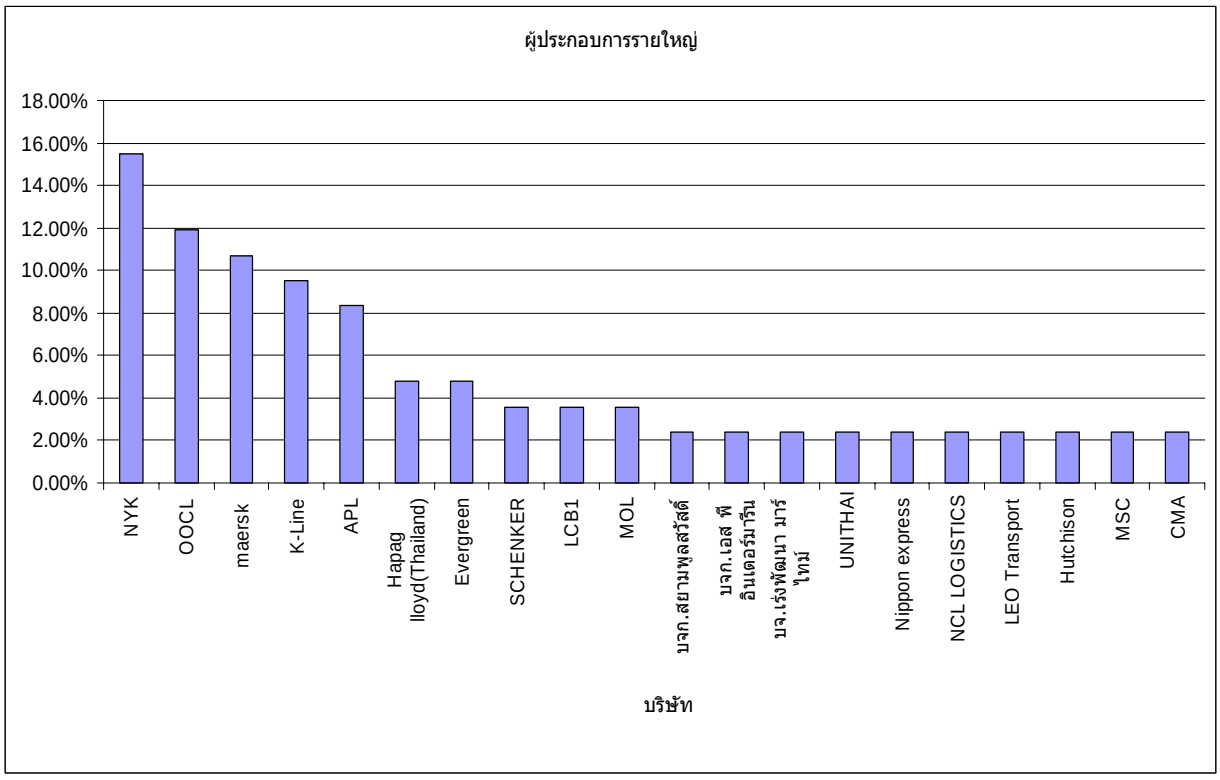
2.2 ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำส่วนใหญ่จะให้ความเห็นตรงกันว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่เป็นที่รู้จักมากที่สุด 10 อันดับแรก ได้แก่ NYK คิดเป็น 14% OOCLคิดเป็น 12% MAERSK คิดเป็น 11% KLINE คิดเป็น 10% APL คิดเป็น 8% SCHENKER คิดเป็น 5% LCB1 คิดเป็น 5% HAPAG LLOYD คิดเป็น 5% EVERGREEN คิดเป็น 5% โดยข้อมูลผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์แสดงได้ดังรูปที่ 6-69



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-68 สถานการณ์ของตลาดในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางบก



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-69 ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

2.3 สภาพการแข่งขัน

ปัจจุบันสภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่งทางน้ำจัดอยู่ในระดับที่มีการแข่งขันค่อนข้างมาก คิดเป็น 60% ทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งทางบกมีความเห็นที่สอดคล้องกันว่าส่วนใหญ่จะมีสาเหตุหลักอันเนื่องมากจาก การที่มีบริษัทเข้ามาทำธุรกิจด้านนี้มากขึ้นทำให้มีการแข่งขันด้านราคาและบริการมากขึ้นอีกทั้งต่างชาติมีขีดความสามารถและความพร้อมด้านเงินทุนมากกว่าคนไทย

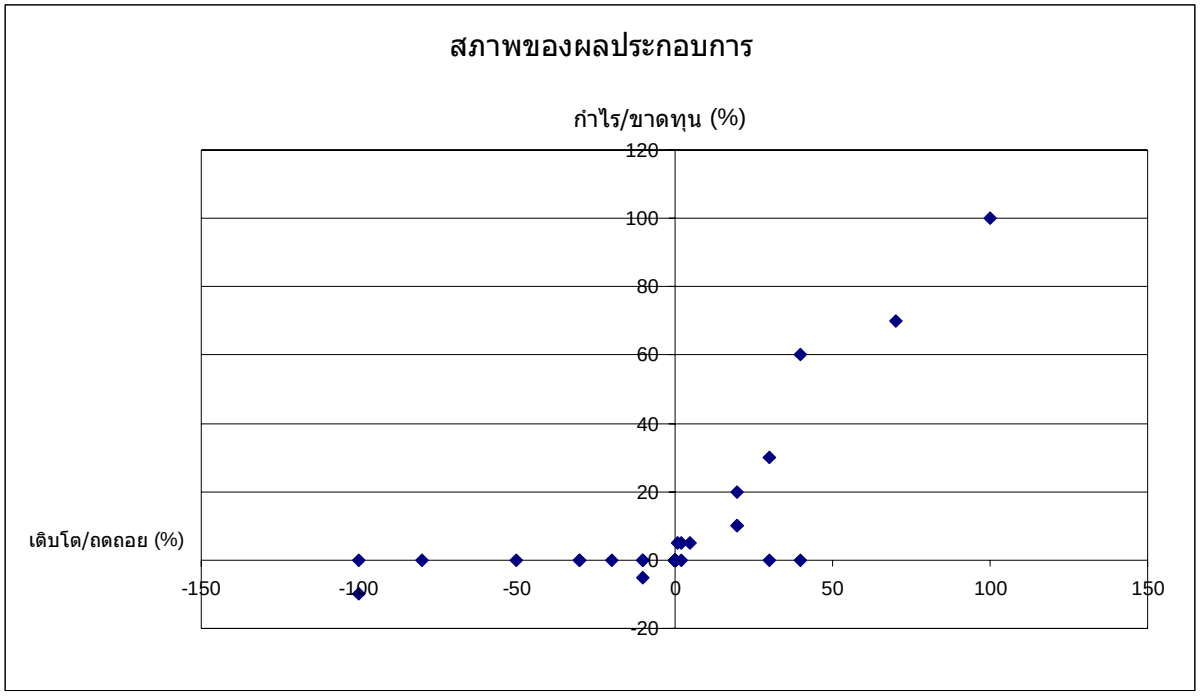
ตารางที่ 6-15 สภาพการแข่งขันการให้บริการในอุตสาหกรรม

สภาพการแข่งขัน	ร้อยละ
มากที่สุด	14.93
มาก	59.70
ปานกลาง	20.90
น้อย	2.99
น้อยที่สุด	1.49

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

2.4 สภาพของผลประกอบการ

สภาพของผลประกอบการของธุรกิจการขนส่งทางน้ำในปีที่ผ่านมานั้น พบว่าส่วนใหญ่ผลประกอบการโดยรวมมีกำไรเพิ่มขึ้นและมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นในทิศทางเดียวกัน

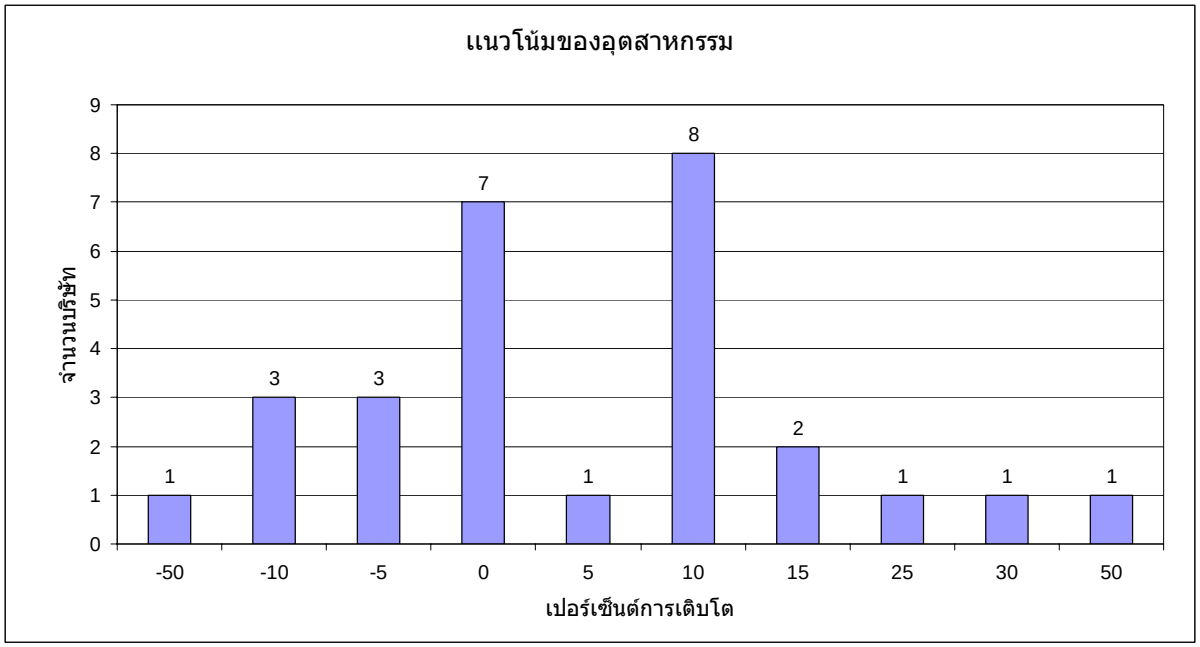


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-70 สภาพของผลประกอบการ

2.5 แนวโน้มของอุตสาหกรรม

แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมในอนาคตนี้ ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำให้ความเห็นว่าน่าจะมีแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 58 คิดเป็นอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ย 17% สำหรับผู้ประกอบการที่คาดว่าแนวโน้มการเติบโตจะลดลงนั้น คิดเป็นร้อยละ 25 คิดเป็นร้อยละ 17 รองลงมา นอกนั้นจะมองธุรกิจว่ามีการเติบโตโดยเฉลี่ยใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา คิดเป็นร้อยละ 16



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-71 แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรม

3. ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน (ในมุมมองของผู้ให้บริการเอง)

ขีดความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย จะใช้เกณฑ์การวัดโดยแบ่งเป็น 5 ระดับ คือ คะแนนเต็ม 5 หมายถึงมีระดับความสามารถมากที่สุด คะแนนเต็ม 4 หมายถึงมีระดับความสามารถมาก คะแนนเต็ม 3 หมายถึงมีระดับความสามารถปานกลาง คะแนนเต็ม 2 หมายถึงมีระดับความสามารถน้อย และคะแนนเต็ม 1 หมายถึงมีระดับความสามารถน้อยที่สุด ทั้งนี้ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำได้ประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในปัจจุบันว่าประเด็นที่ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถปานกลางถึงมาก คือ ความร่วมมือในการให้บริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.97 ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่งคิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.65 ความยืดหยุ่นในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.49 ความรวดเร็วในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.46 ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.44 ความน่าเชื่อถือในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.37 ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.25 การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.12 คุณภาพของบุคลากรคิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.07 และลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทยคิดเป็นค่าเฉลี่ย 3 ส่วนขีดความสามารถที่ผู้ประกอบการมีระดับความสามารถน้อยถึงปานกลางมีเพียง 3 ประเด็น คือความ

สมเหตุสมผลของค่าบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 2.94 สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 2.74 และการให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)คิดเป็นค่าเฉลี่ย 2.74

ตารางที่ 6-16 ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน

ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน	ค่าเฉลี่ย
ความร่วมมือในการให้บริการ	3.97
ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง	3.65
ความยืดหยุ่นในการบริการ	3.49
ความรวดเร็วในการบริการ	3.46
ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า	3.44
ความน่าเชื่อถือในการบริการ	3.37
ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่	3.25
การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน	3.12
คุณภาพของบุคลากร	3.07
ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย	3.00
ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ	2.94
สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง	2.74
การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)	2.74

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

4. ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำจะให้ความเห็นว่า ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง คิดเป็น 38% รองลงมาคือ ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และทักษะ คิดเป็น 23% โครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมไม่รองรับกับการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ คิดเป็น 17% กฎหมายไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ คิดเป็น 12% และขาดแคลนแหล่งเงินทุน คิดเป็น 9%

ตารางที่ 6-17 ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ขีดจำกัดในการดำเนินธุรกิจ	ร้อยละ
ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำที่ส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง	38
ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และทักษะ	23
โครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมไม่รองรับกับการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้	17
กฎหมายไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ	12
ความยากในการหาแหล่งเงินทุน	9

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

5. ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นความต้องการเร่งด่วนที่ต้องการให้ภาครัฐดำเนินการ

ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำได้ให้ข้อคิดเห็นว่า ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน 5 เรื่องที่สำคัญ คือ การพัฒนาระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ คิดเป็น 11% การให้ช่วยเหลือผู้ประกอบการทางด้านราคาน้ำมัน รวมทั้งหามาตรการควบคุมราคาน้ำมัน คิดเป็น 8% การพัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ คิดเป็น 7%การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ คิดเป็น 7% และการเชื่อมต่อโหมดการขนส่งต่างๆคิดเป็น 7%

ตารางที่ 6-18 ประเด็นที่ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน เพื่อให้แข่งขันภายในประเทศได้

อันดับที่	สิ่งภาครัฐควรดำเนินการเร่งด่วน ณ ปัจจุบัน	ร้อยละ
1	พัฒนาระบบการขนส่งทางราง ทางน้ำ	11.46
2	ช่วยเหลือผู้ประกอบการทางด้านราคาน้ำมัน รวมทั้งหามาตรการควบคุมราคาน้ำมัน	8.33
3	พัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์	7.29
4	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	7.29
5	กำหนดข้อกฎหมาย กฎระเบียบให้เอื้อต่อผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	7.29
6	การเชื่อมต่อโหมดการขนส่งต่างๆ	6.25
7	ลดภาษี	6.25
8	ลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวม	5.21
9	ส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศ	4.17
10	จัดฝึกอบรมให้ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการ พนักงาน	4.17
11	สนับสนุนทางด้านเทคโนโลยี	4.17
12	ส่งเสริมการลงทุนและแหล่งเงินทุน	3.13
13	พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.13
14	ปัญหาทางการเมือง	3.13
15	ส่งเสริมการส่งออก	3.13
16	การบูรณาการหน่วยงานราชการเข้าด้วยกัน	3.13
17	พัฒนาระบบราชการ	3.13
18	สนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน	2.08
19	กำหนดนโยบายโลจิสติกส์ที่ชัดเจน	2.08
20	แก้ปัญหาเศรษฐกิจ	2.08
21	เปิดการค้าเสรี	2.08
22	เพิ่มน้ำหนักบรรทุก	1.04

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

6. ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นความต้องการที่จะให้ภาครัฐช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ประเด็นที่ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลือเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำได้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ส่วนมากจะเสนอแนะให้ ภาครัฐพัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ คิดเป็น 13% ส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศ คิดเป็น 13% พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน คิดเป็น 11% พัฒนาระบบการขนส่งทางราง ทางน้ำ คิดเป็น 9% และกำหนดข้อกฎหมาย กฎระเบียบให้เอื้อต่อผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย คิดเป็น 7%

ตารางที่ 6-19 เรื่องที่ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลือ เพื่อให้แข่งขันระดับนานาชาติได้

อันดับที่	สิ่งภาครัฐควรดำเนินการ ในอนาคต	ร้อยละ
1	พัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์	12.66
2	ส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศ	12.66
3	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	11.39
4	พัฒนาระบบการขนส่งทางราง ทางน้ำ	8.86
5	กำหนดข้อกฎหมาย กฎระเบียบให้เอื้อต่อผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	7.59
6	จัดฝึกอบรมให้ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการ พนักงาน	6.33
7	ส่งเสริมการลงทุนและแหล่งเงินทุน	5.06
8	การอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	5.06
9	พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.80
10	พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	3.80
11	นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้	2.53
12	สร้างเครือข่ายผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	2.53
13	ควบคุมราคาน้ำมัน	2.53
14	กำหนดนโยบายโลจิสติกส์ที่ชัดเจน	2.53
15	แก้ปัญหาเศรษฐกิจ	2.53
16	การเชื่อมต่อโหมดการขนส่งต่างๆ	2.53
17	ลดภาษี	2.53
18	พัฒนาระบบราชการ	2.53
19	ส่งเสริมการส่งออก	1.27
20	การทำการตลาด	1.27

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

6.4.2.3 ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ

1. ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างของอุตสาหกรรม

ผลสำรวจข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศนั้น พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นบริษัทขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ คิดเป็น 55% รองลงมาคือ บริษัทสายการบิน คิดเป็น 12% ขนส่งสินค้าภายในประเทศ คิดเป็น 12% และบริการเสริมทางอากาศ 8%

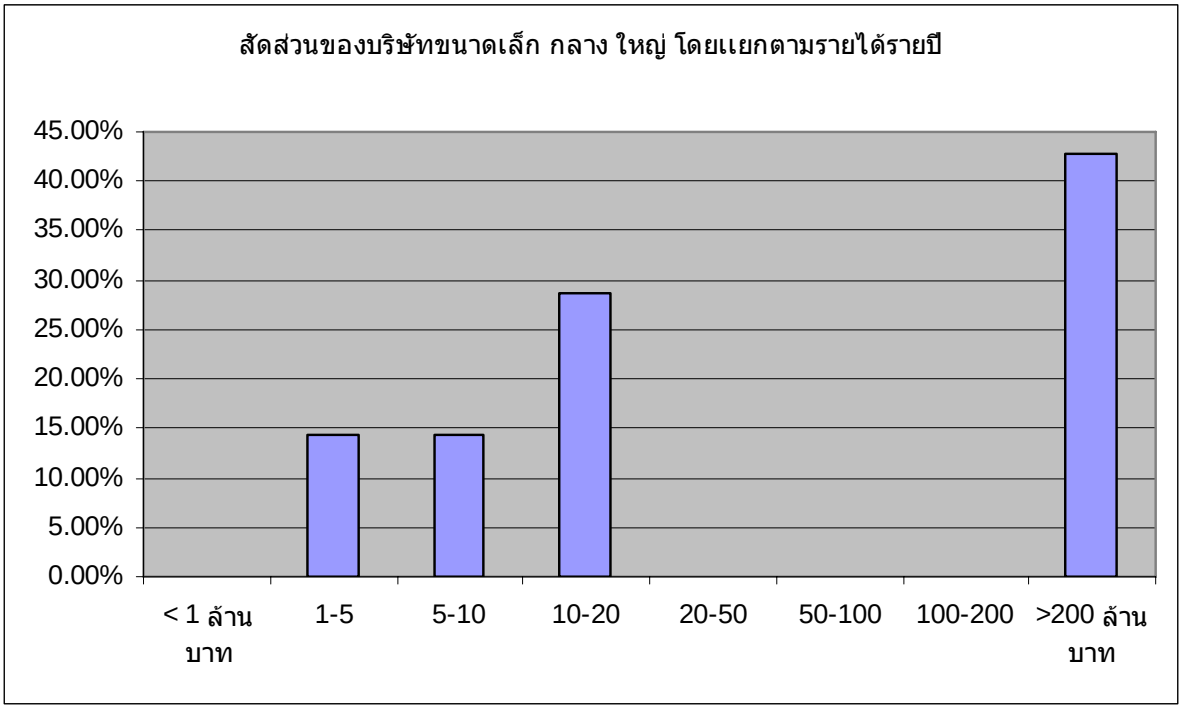
หากแยกตามสัดส่วนขององค์กรตามรายได้ต่อปี ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการที่มีขนาดกลางมีรายได้อยู่มากกว่า 200 ล้านบาทคิดเป็นจำนวน 43% รองลงมาเป็นผู้ประกอบการที่มีรายได้ระหว่าง 10 – 20 ล้านบาท คิดเป็นจำวน 29% และผู้ประกอบการที่มีรายได้ระหว่าง 1 – 5 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 14%

เมื่อแยกสัดส่วนของจำนวนบริษัทที่เก็บข้อมูลมาได้ตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทยหรือต่างชาติ พบว่า ส่วนมากจะเป็นผู้ประกอบการที่มีการดำเนินธุรกิจถือหุ้นโดยคนไทยคิดเป็น 64 % และถือหุ้นโดยต่างชาติคิดเป็น 36%

สัดส่วนของบริษัทแยกตามประสบการณ์ในการทำธุรกิจ พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจมาแล้วมากกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี มีจำนวนมากถึง 62% ดำเนินธุรกิจเป็นเวลา 5 – 10 ปี มีจำนวน 25% และดำเนินธุรกิจเป็นเวลา 1 – 5 ปี มีจำนวน 12%

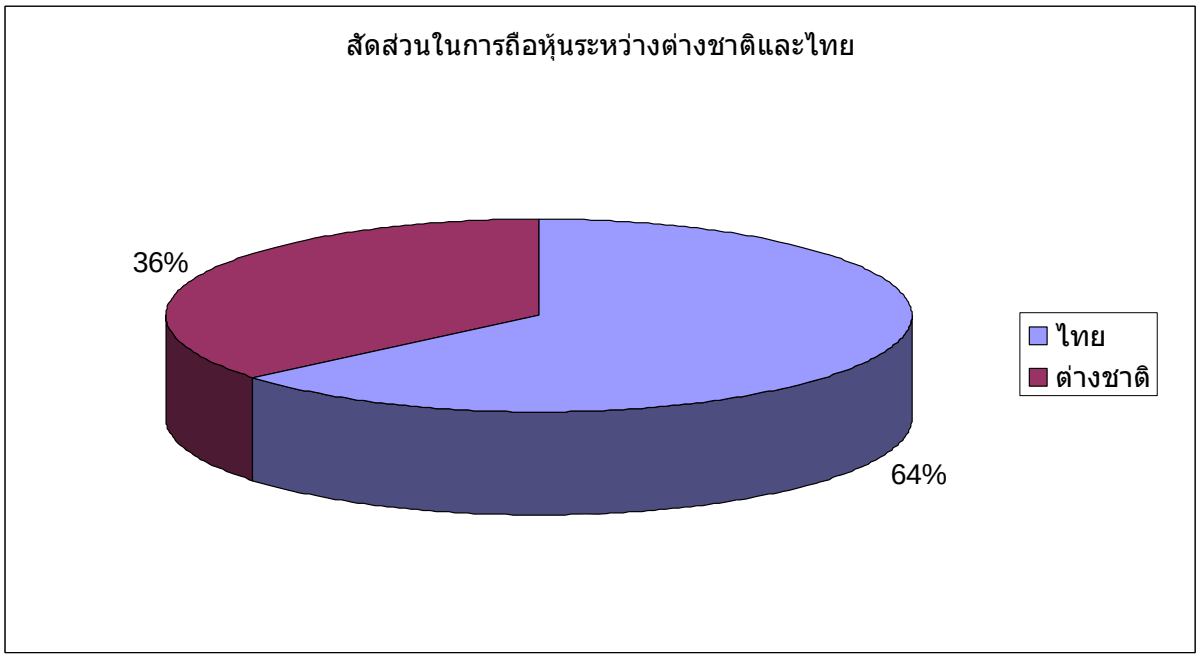
ส่วนในแง่ของการแบ่งขนาดของบริษัทโดยใช้เกณฑ์แยกตามจำนวนพนักงานนั้น พบว่า ผู้ประกอบการส่วนมากมีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 50 รายคิดเป็นจำนวน 4 ราย มีจำนวนพนักงาน 50–100 ราย คิดเป็นจำนวน 1 ราย มีจำนวนพนักงาน100 – 500 คน คิดเป็นจำนวน 2 ราย และมีจำนวนพนักงานมากกว่าหรือเท่ากับ1000 คิดเป็นจำนวน 1 ราย

โดยรวมแล้วลักษณะการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศจะเห็นได้ว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศนั้นส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการขนาดกลางที่มีเครื่องบินแบบสินค้าทั่วไป คิดเป็น 48% รองลงคือ รถกะบะปิคอัพ 38%และรถบรรทุก คิดเป็น 17% ลักษณะการให้บริการขนสินค้าส่วนมากจะเป็นสินค้าประเภทแช่เย็น คิดเป็น 22% สินค้าอุตสาหกรรม คิดเป็น 22% สินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไปคิดเป็น 18% และสินค้าที่มีมูลค่าสูงคิดเป็น 15% ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการจะมีเที่ยวบินที่มีการบรรทุกสินค้าใต้ท้องเครื่องโดยเฉลี่ยเดือนละ 87เที่ยว โดยจะขนผู้โดยสารเป็นหลัก คิดเป็น 55% และขนสินค้า คิดเป็น 45% ซึ่งคิดเป็นปริมาณสินค้าในการขนต่อพื้นที่ทั้งหมดในเครื่องบิน คิดเป็น 63% ทั้งนี้จะมีการแบ่งพื้นที่สำหรับบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวบิน จะเป็นลักษณะแบบจัดสรรพื้นที่สำหรับสินค้าแต่ละชิ้นของตัวแทนแต่ละรายโดยบริษัทของท่านเองคิดเป็น 80% ที่เหลือจะเป็นการจัดสรรพื้นที่สำหรับตัวแทนของส่งหลายราย โดยตัวแทนแต่ละรายเป็นผู้จัดการพื้นที่ของตนเองคิดเป็น 20%



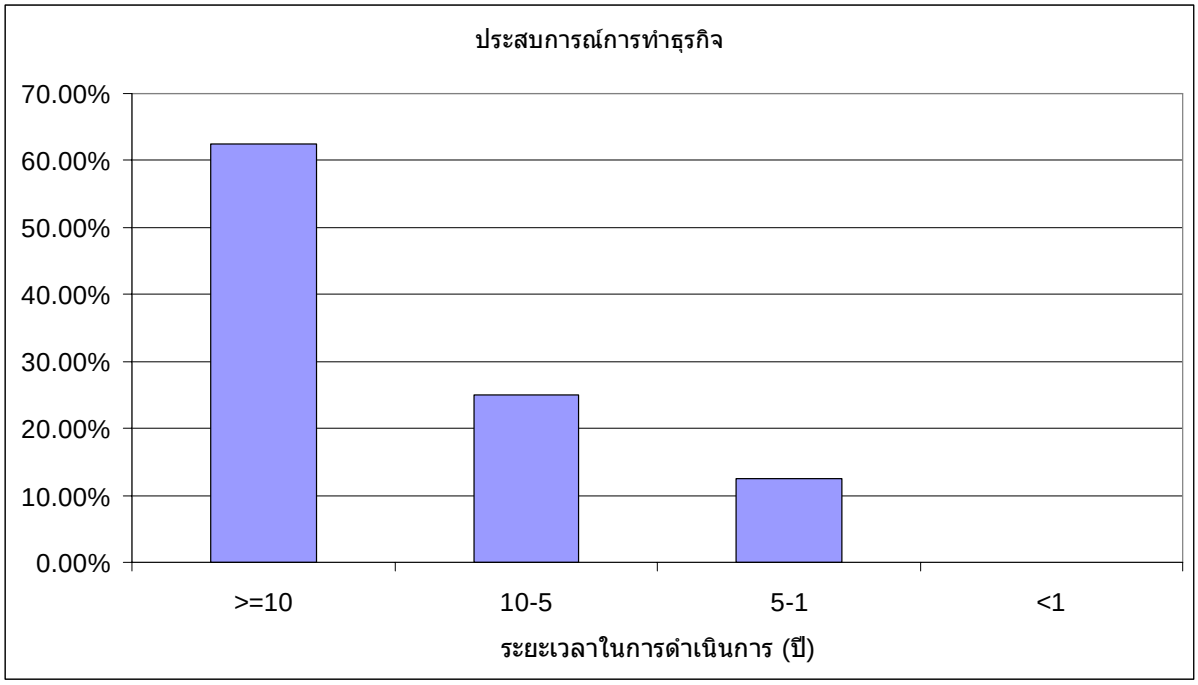
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-72 สัดส่วนของบริษัทขนาดเล็ก กลาง ใหญ่ โดยแยกตามรายได้รายปี



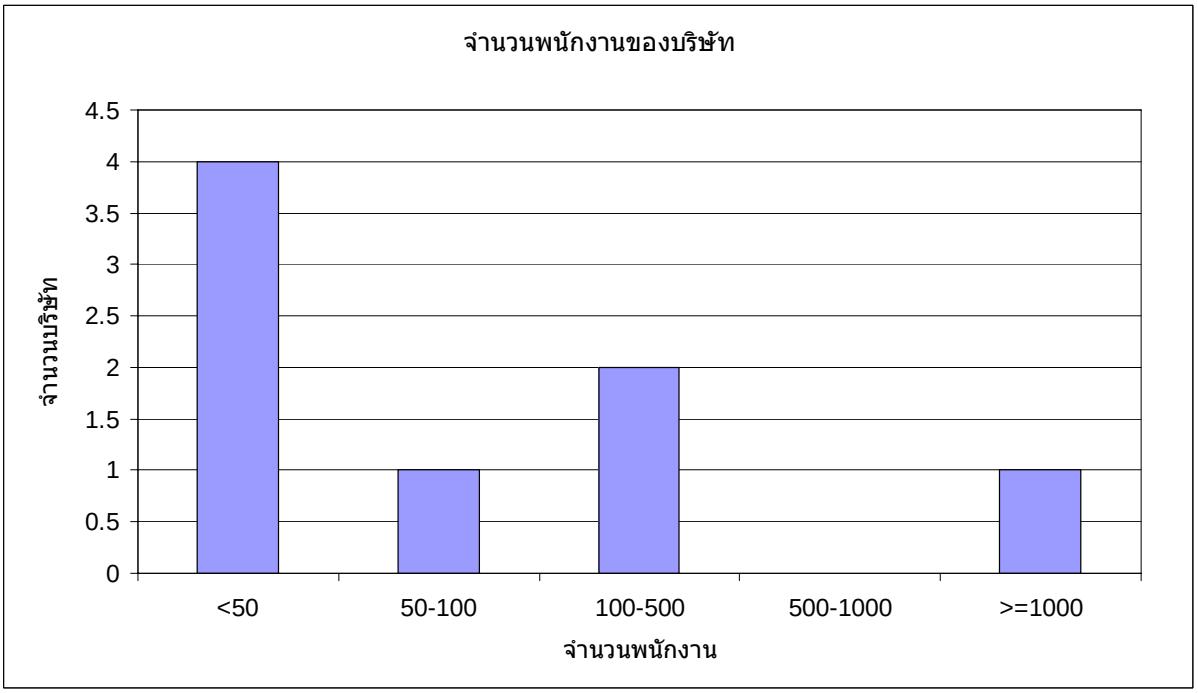
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-73 แยกตามสัดส่วนผู้ถือหุ้นเป็นคนไทยหรือต่างชาติ



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-74 แยกตามประสบการณ์การทำธุรกิจ



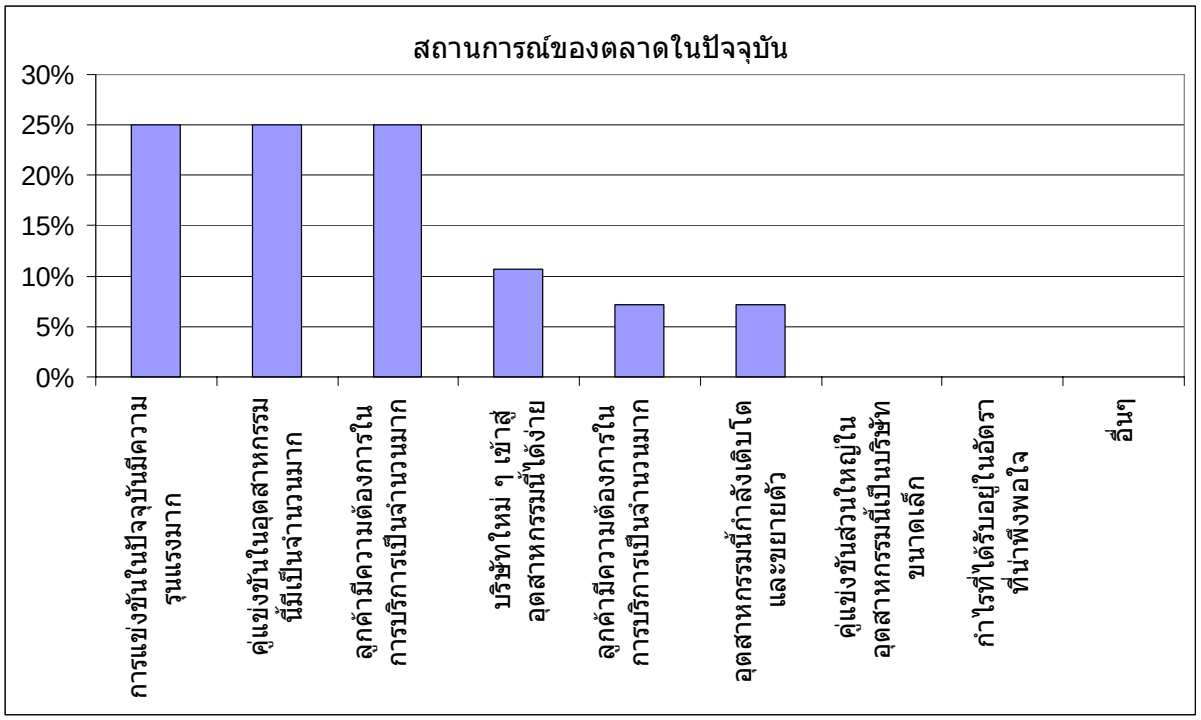
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-75 แยกตามจำนวนพนักงานของบริษัท

2. สภาพตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

2.1 สถานการณ์ของตลาด

สถานการณ์ของตลาดในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น พบว่า การแข่งขันในปัจจุบันมีความรุนแรงมาก คิดเป็น 25% มีคู่แข่งขันในอุตสาหกรรมนี้มีเป็นจำนวนมาก คิดเป็น25% ลูกค้ามีอำนาจต่อรองสูง คิดเป็น 25% บริษัทใหม่ๆ เข้าสู่อุตสาหกรรมนี้ได้ง่าย คิดเป็น 11% ลูค้ามีความต้องการใช้บริการนี้ คิดเป็น 7% และอุตสาหกรรมนี้กำลังเติบโตและขยายตัว คิดเป็น 7%

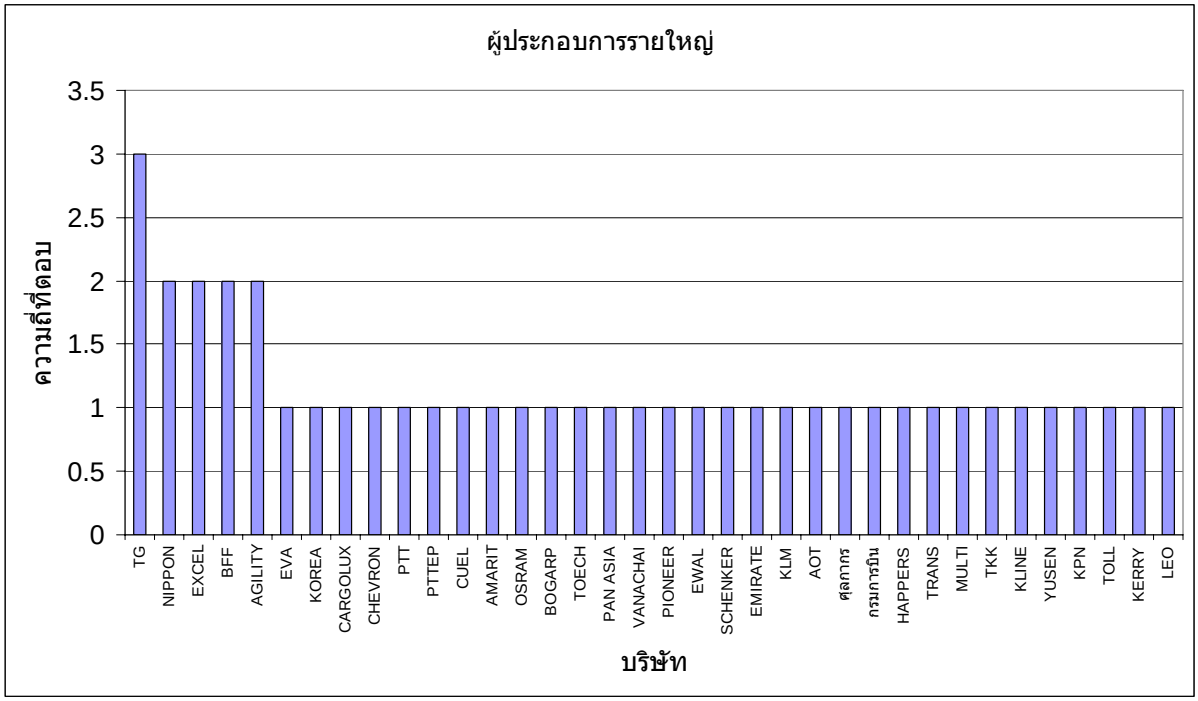


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-76 สถานการณ์ของตลาดในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางอากาศ

2.2 ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

สำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่เป็นที่รู้จักมากที่สุด 5 อันดับในมุมมองของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศนั้น ได้แก่ TG NIPPON EXCEL BFF และ AGILITY



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-77 ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

2.3 สภาพการแข่งขัน

สภาพการแข่งขันในปัจจุบันของอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศนั้นจัดอยู่ในระดับที่มีการแข่งขันมาก คิดเป็น 44 % ทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศมีความเห็นที่สอดคล้องกันว่าส่วนใหญ่จะมีสาเหตุหลักอันเนื่องมากจาก การที่มีบริษัทเข้ามาทำธุรกิจด้านนี้มากขึ้นทำให้มีการแข่งขันด้านราคาและบริการมากขึ้นอีกทั้งต่างชาติมีขีดความสามารถและความพร้อมด้านเงินทุนมากกว่าคนไทย อย่างไรก็ตาม ภาวะน้ำมันแพง นโยบายการค้าเสรี อัตราการเปลี่ยนแปลงของค่าเงินและคุณภาพงานบริการที่ดีตามที่ลูกค้าต้องการก็ส่งผลให้สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมมีความรุนแรงเพิ่มขึ้นด้วย

ตารางที่ 6-19 สภาพการแข่งขันการให้บริการในอุตสาหกรรม

สภาพการแข่งขัน	ร้อยละ
มากที่สุด	33
มาก	44
ปานกลาง	22
น้อย	0
น้อยที่สุด	0

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

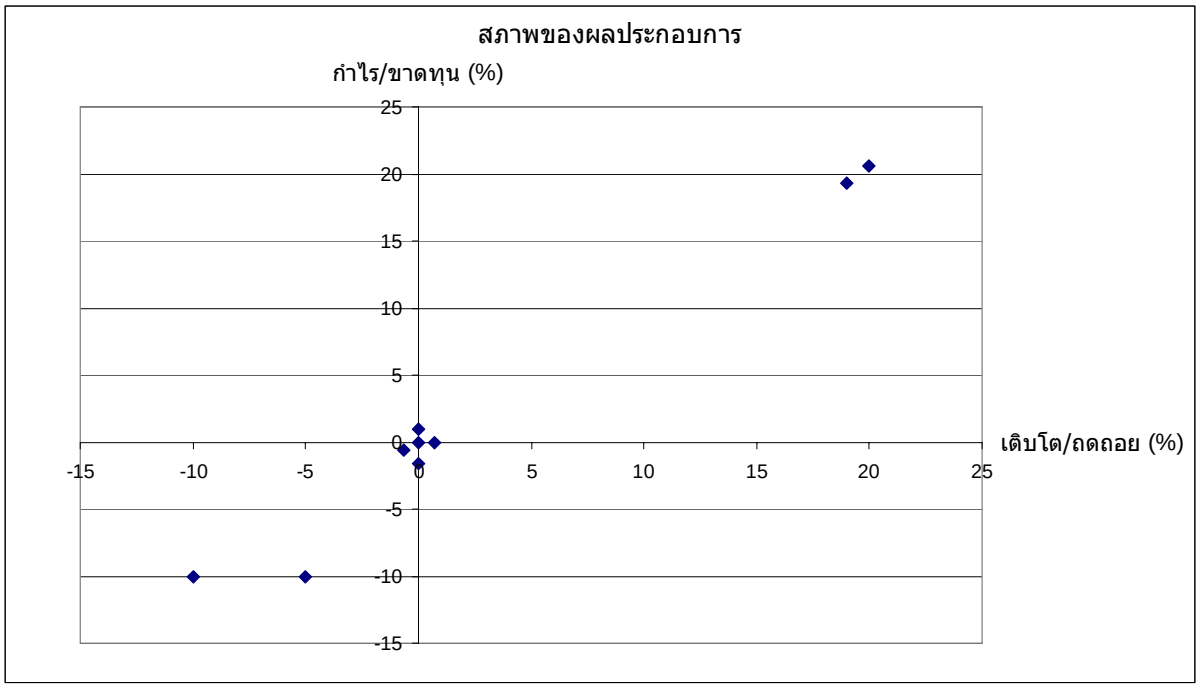
ตารางที่ 6-20 สาเหตุของสภาพการแข่งขันการให้บริการในอุตสาหกรรม

สภาพการแข่งขัน	ร้อยละ
มีบริษัทเข้ามาทำธุรกิจนี้มากขึ้น ทำให้มีการแข่งขันสูงขึ้น	44.44
ต้นทุนน้ำมันเพิ่มสูงขึ้น	22.22
นโยบาย FTA	11.11
อัตราการเปลี่ยนแปลงของค่าเงินผันผวน	11.11
คุณภาพของงานบริการ	11.11

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

2.4 สภาพของผลประกอบการ

เมื่อพิจารณาถึงสภาพของผลประกอบการของธุรกิจการขนส่งทางอากาศในปีที่ผ่านมานั้น พบว่า ผลประกอบการใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา คิดเป็นร้อยละ 57 รองลงมาคือผลประกอบการโดยรวมมีกำไรลดลง คิดเป็นร้อยละ 28 ซึ่งการที่ผลประกอบการมีกำไรเพิ่มขึ้นนั้น จะมีอัตราการเติบโตที่โดยเฉลี่ย 20% ในทางตรงกันข้าม ผู้ประกอบการที่มีกำไรลดลงในปีที่ผ่านมาให้ความเห็นว่า ธุรกิจน่าจะมีอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 7%

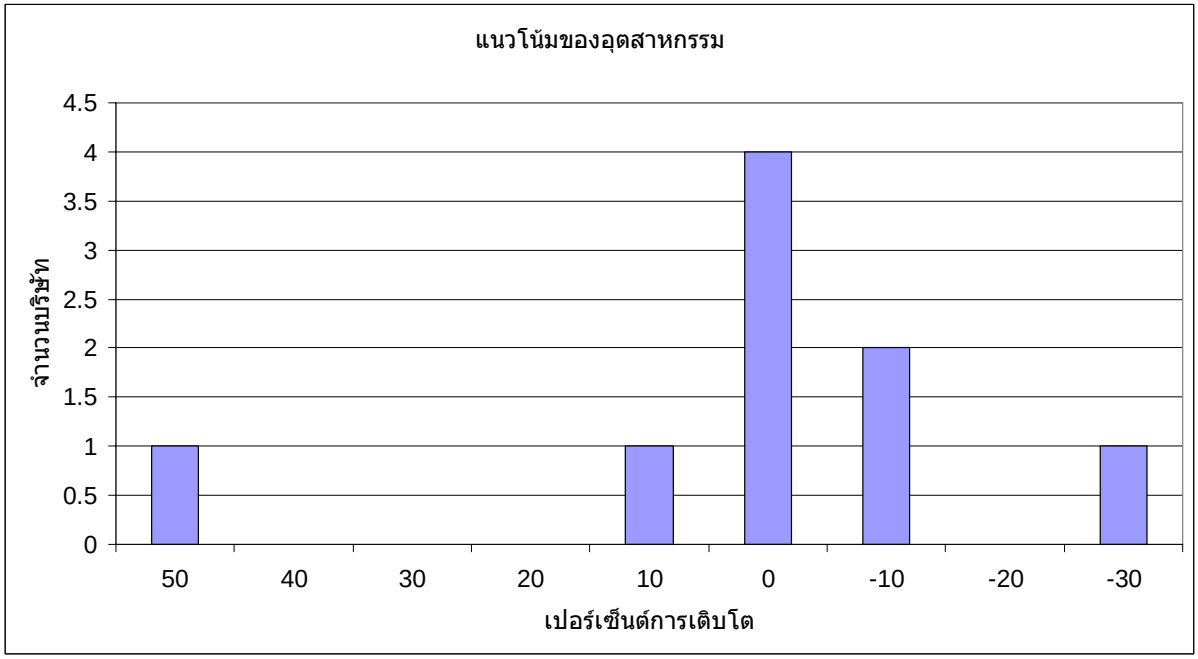


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-78 สภาพของผลประกอบการ

2.5 แนวโน้มของอุตสาหกรรม

แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมในอนาคตนี้ ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศให้ความเห็นว่าน่าจะมีแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 14 คิดเป็นอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ย 50% สำหรับผู้ประกอบการที่คาดว่าแนวโน้มการเติบโตจะลดลงนั้น คิดเป็นร้อยละ 28 คิดเป็นร้อยละ 20 นอกนั้นส่วนใหญ่จะมองธุรกิจว่ามีการเติบโตโดยเฉลี่ยใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา คิดเป็นร้อยละ 57



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-79 แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรม

3. ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน (ในมุมมองของผู้ให้บริการเอง)

ขีดความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย จะใช้เกณฑ์การวัดโดยแบ่งเป็น 5 ระดับ คือ คะแนนเต็ม 5 หมายถึงมีระดับความสามารถมากที่สุด คะแนนเต็ม 4 หมายถึงมีระดับความสามารถมาก คะแนนเต็ม 3 หมายถึงมีระดับความสามารถปานกลาง คะแนนเต็ม 2 หมายถึงมีระดับความสามารถน้อย และคะแนนเต็ม 1 หมายถึงมีระดับความสามารถน้อยที่สุด ทั้งนี้ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศได้ประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในปัจจุบัน พบว่าส่วนใหญ่จะมีขีดความสามารถปานกลางถึงมากแทบทุกด้าน แต่มีเพียงด้านเดียวที่มีความสามารถในระดับน้อยถึงปานกลาง คือ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง

ตารางที่ 6-21 ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน

ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน	ค่าเฉลี่ย
ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า	3.67
ความน่าเชื่อถือในการบริการ	3.44
ความรวดเร็วในการบริการ	3.44
ความยืดหยุ่นในการบริการ	3.44
ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง	3.44
ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ	3.33
ความร่วมมือในการให้บริการ	3.33
ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย	3.22
ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่	3.11
คุณภาพของบุคลากร	3.00
การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน	3.00
การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)	3.00
สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง	2.67

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

4. ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศจะให้ความเห็นว่า ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง คิดเป็น 36% รองลงมาคือ ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และทักษะ คิดเป็น 18% กฎหมายไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ คิดเป็น 18% โครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมไม่รองรับกับการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ คิดเป็น 14% และน้ำมันราคาสูงขึ้น คิดเป็น 14%

ตารางที่ 6-22 ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ขีดจำกัดในการดำเนินธุรกิจ	ร้อยละ
ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำที่ส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง	36
ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และทักษะ	18
กฎหมายไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ	18
โครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมไม่รองรับกับการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้	14
น้ำมันราคาสูงขึ้น	14

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

5. ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นความต้องการเร่งด่วนที่ต้องการให้ภาครัฐดำเนินการ

ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศได้ให้ข้อคิดเห็นว่า ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน 5 เรื่องที่สำคัญ คือ ปรับปรุงกฎหมายทางราชการที่ล้าสมัย คิดเป็น 28% ปรับราคาน้ำมันให้ลดต่ำลง คิดเป็น 14% การพัฒนาปัจจัยพื้นฐาน คิดเป็น 14% การพัฒนาโครงสร้างระบบการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ คิดเป็น 14% และการพัฒนาบุคลากรทางโลจิสติกส์ คิดเป็น 14%

ตารางที่ 6-23 ประเด็นที่ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน เพื่อให้แข่งขันภายในประเทศได้

อันดับที่	สิ่งภาครัฐควรดำเนินการเร่งด่วน ณ ปัจจุบัน	ร้อยละ
1	ปรับปรุงกฎหมายทางราชการที่ล้าสมัย	28.57
2	ราคาน้ำมัน	14.29
3	ปัจจัยพื้นฐาน	14.29
4	ระบบขนส่งอื่นๆ	14.29
5	พัฒนาบุคลากรทางโลจิสติกส์	14.29

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

6. ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นความต้องการที่จะให้ภาครัฐช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ประเด็นที่ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลือเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศได้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ส่วนมากจะเสนอแนะให้ ภาครัฐพัฒนาระบบการขนส่งทางราง คิดเป็น 20% ปรับปรุงระบบเศรษฐกิจ คิดเป็น 20% พัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัย คิดเป็น 10% สนับสนุนนโยบายที่เอื้อต่อการลงทุน คิดเป็น 9% พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ คิดเป็น 10% เจรจากับ EU คิดเป็น 10% ลดหย่อนภาษี คิดเป็น 10% และให้ความรู้แก่บุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ คิดเป็น 10%

ตารางที่ 6-24 เรื่องที่ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลือ เพื่อให้แข่งขันระดับนานาชาติได้

อันดับที่	สิ่งภาครัฐควรดำเนินการ ในอนาคต	ร้อยละ
1	ระบบขนส่งทางราง	20.00
2	ระบบเศรษฐกิจ	20.00
3	เทคโนโลยี	10.00
4	นโยบายเอื้อต่อการลงทุน	10.00
5	Cluter logistics	10.00
6	เจรจา EU	10.00
7	ลดหย่อนภาษี	10.00
8	ให้ความรู้บุคคลากร	10.00

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

6.4.2.4 ผู้ประกอบการให้บริการด้านคลังสินค้า

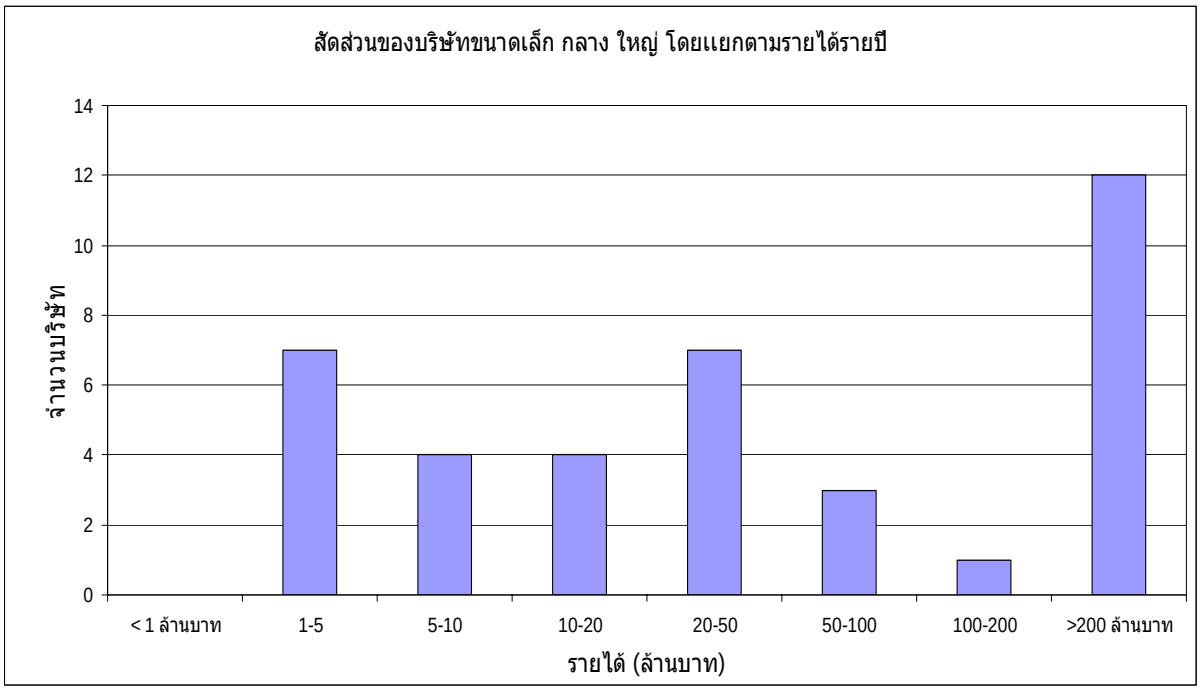
1. ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างของอุตสาหกรรม

จากการสำรวจข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับคลังสินค้านั้น พบว่าผู้ประกอบการมีสัดส่วนของบริษัทแยกตามรายได้รายปี ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการที่มีขนาดใหญ่มีรายได้มากกว่า 200 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 12 ราย รองลงมาคือผู้ประกอบการที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 20–50 ล้านบาทคิดเป็นจำนวน 7 ราย และมีรายได้อยู่ระหว่าง 1-5 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 7 ราย มีรายได้อยู่ระหว่าง 5–10 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 4 ราย มีรายได้อยู่ระหว่าง 10-20 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 4 ราย และมีรายได้อยู่ระหว่าง 100–200 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 3 ราย

สัดส่วนของจำนวนบริษัทที่เก็บข้อมูลมาได้ตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทยหรือต่างชาติ พบว่า ส่วนมากจะเป็นผู้ประกอบการที่มีการดำเนินธุรกิจถือหุ้นโดยคนไทยคิดเป็น 86% และถือหุ้นโดยต่างชาติคิดเป็น 14%

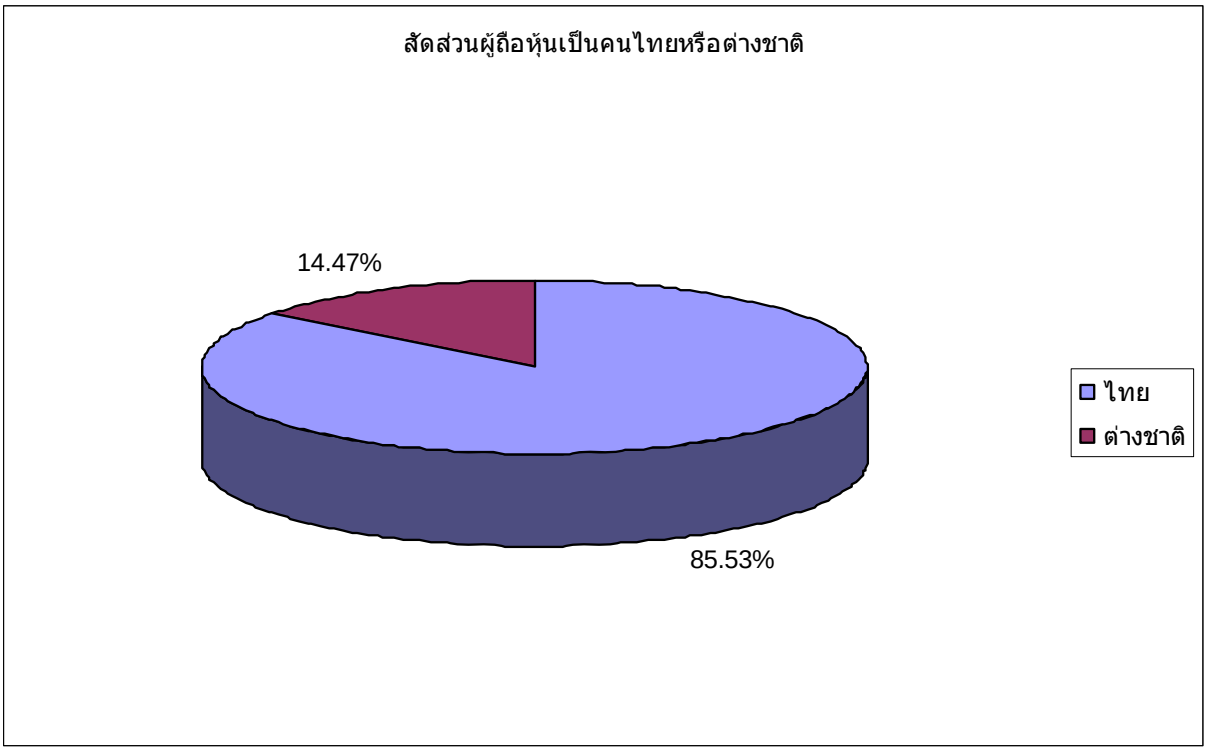
สัดส่วนของบริษัทแยกตามประสบการณ์ในการทำธุรกิจ พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจมาแล้วมากกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี มีจำนวนมากถึง 18 ราย รองลงมาเป็น 5–10 ปี มีจำนวน 11 ราย 1–5 ปี เป็นจำนวน 5 ราย และน้อยกว่า 1 ปี คิดเป็นจำนวน 2 ราย

ในแง่ของการแบ่งขนาดของบริษัทโดยใช้เกณฑ์แยกตามจำนวนพนักงานนั้น พบว่าผู้ประกอบการส่วนมากมีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 50 รายคิดเป็นจำนวน 21 ราย มีจำนวนพนักงาน 50–100 ราย คิดเป็นจำนวน 8 ราย มีจำนวนพนักงาน 100–500 คน คิดเป็นจำนวน 4 ราย และมีจำนวนพนักงาน 500–1,000 คนกับมีจำนวนพนักงานมากกว่าหรือเท่ากับ 1,000 คิดเป็นอย่างละ 2 ราย ตามลำดับ



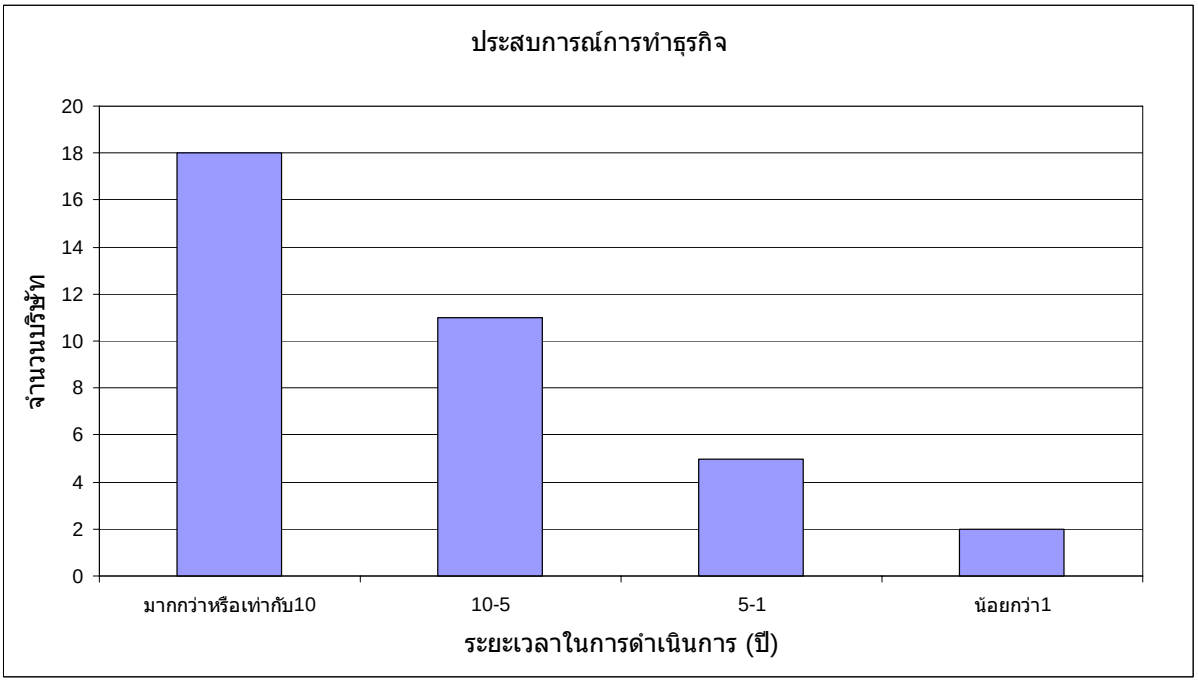
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-80 สัดส่วนของบริษัทขนาดเล็ก กลาง ใหญ่ โดยแยกตามรายได้รายปี



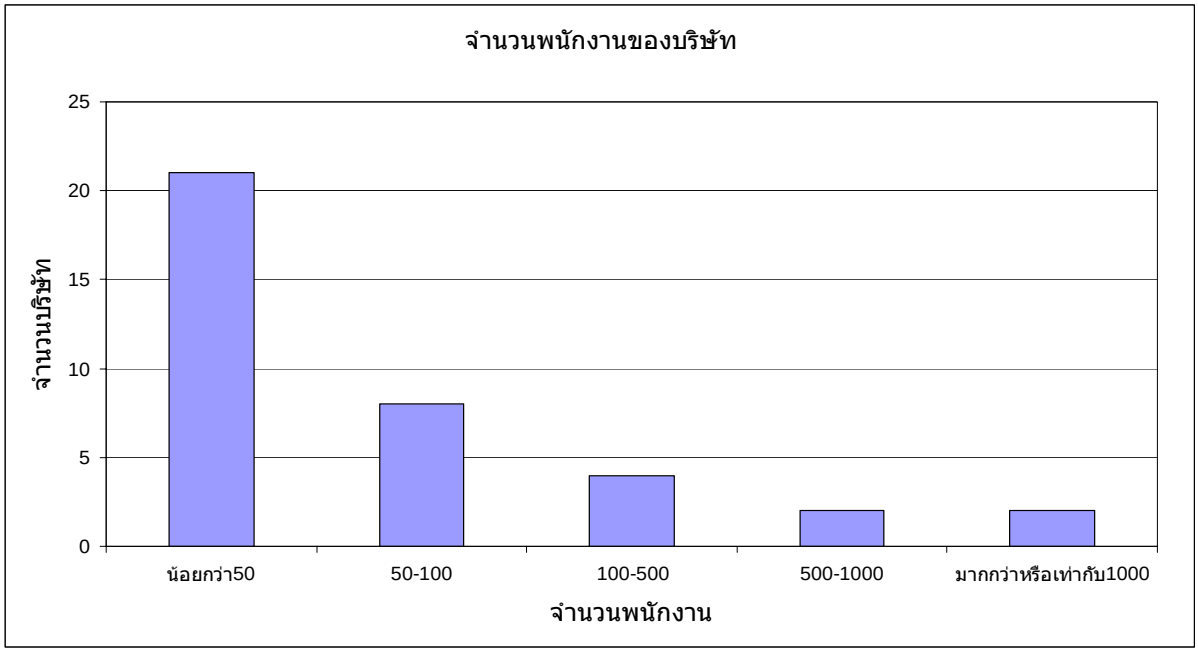
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-81 แยกตามสัดส่วนผู้ถือหุ้นเป็นคนไทยหรือต่างชาติ



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-82 แยกตามประสบการณ์การทำธุรกิจ



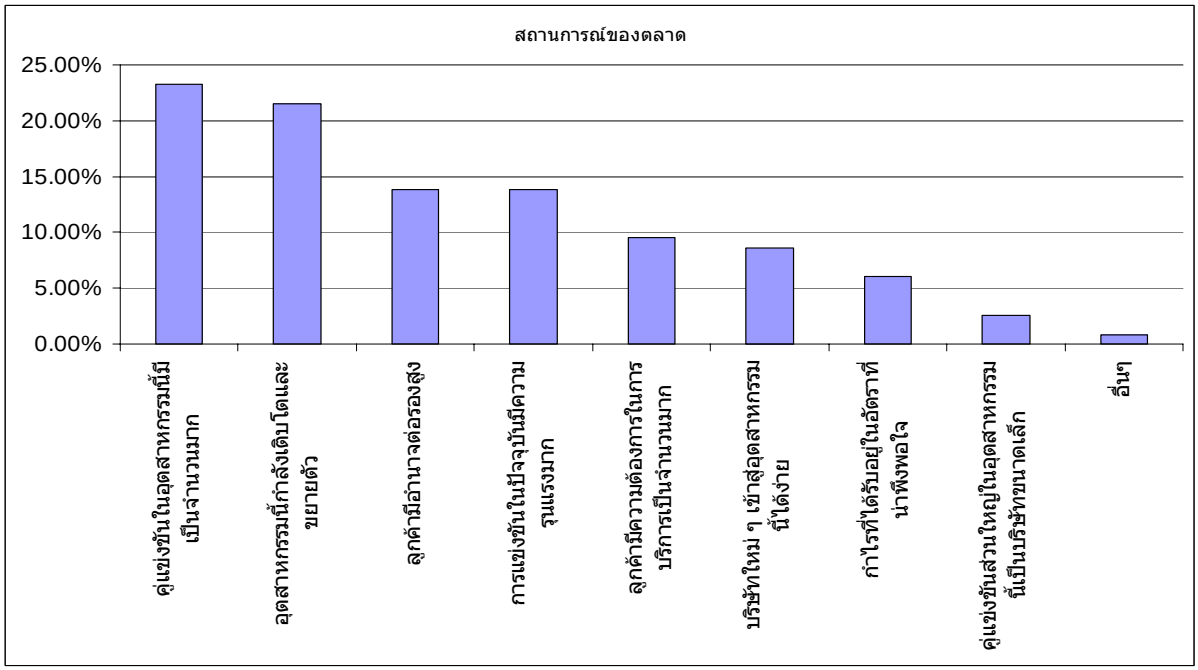
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-83 แยกตามจำนวนพนักงานของบริษัท

2. สภาพตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

2.1 สถานการณ์ของตลาด

สถานการณ์ของตลาดในอุตสาหกรรมคลังสินค้านั้น พบว่า มีคู่แข่งขันในอุตสาหกรรมนี้มีเป็นจำนวนมาก คิดเป็น 23% รองลงมา คือ อุตสาหกรรมนี้กำลังเติบโตและขยายตัว คิดเป็น 22% ลูกค้ามีอำนาจต่อรองสูง คิดเป็น 14% และการแข่งขันในปัจจุบันมีความรุนแรงมาก คิดเป็น 14%

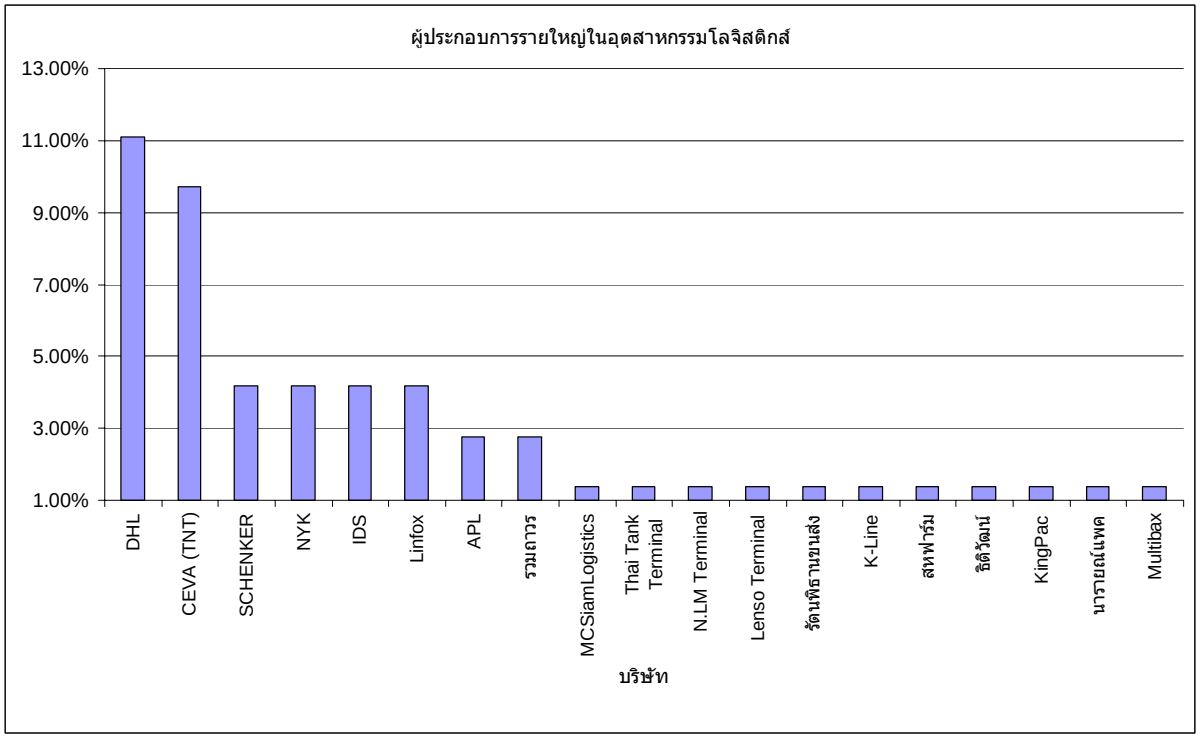


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-84 สถานการณ์ของตลาดในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางบก

2.2 ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ผู้ประกอบการคลังสินค้าโดยส่วนใหญ่จะให้ความเห็นตรงกันว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่เป็นที่รู้จักมากที่สุด 10 อันดับแรก ได้แก่ DHL คิดเป็น 11% CEVA Logistics คิดเป็น 10% SCHENKER คิดเป็น 4% NYK คิดเป็น 4% IDS คิดเป็น 4% LINFOX คิดเป็น 4% APL และรวมถาวร คิดเป็น 3%



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-85 ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

2.3 สภาพการแข่งขัน

สภาพการแข่งขันในปัจจุบันของอุตสาหกรรมคลังสินค้านั้นจัดอยู่ในระดับที่มีการแข่งขันมาก คิดเป็น 77% โดยผู้ประกอบการให้เหตุผลว่า มีบริษัทเข้ามาทำธุรกิจนี้มากขึ้น ทำให้มีการแข่งขันด้านราคาและบริการมากขึ้นซึ่งมีผู้ตอบสูงถึง 79%

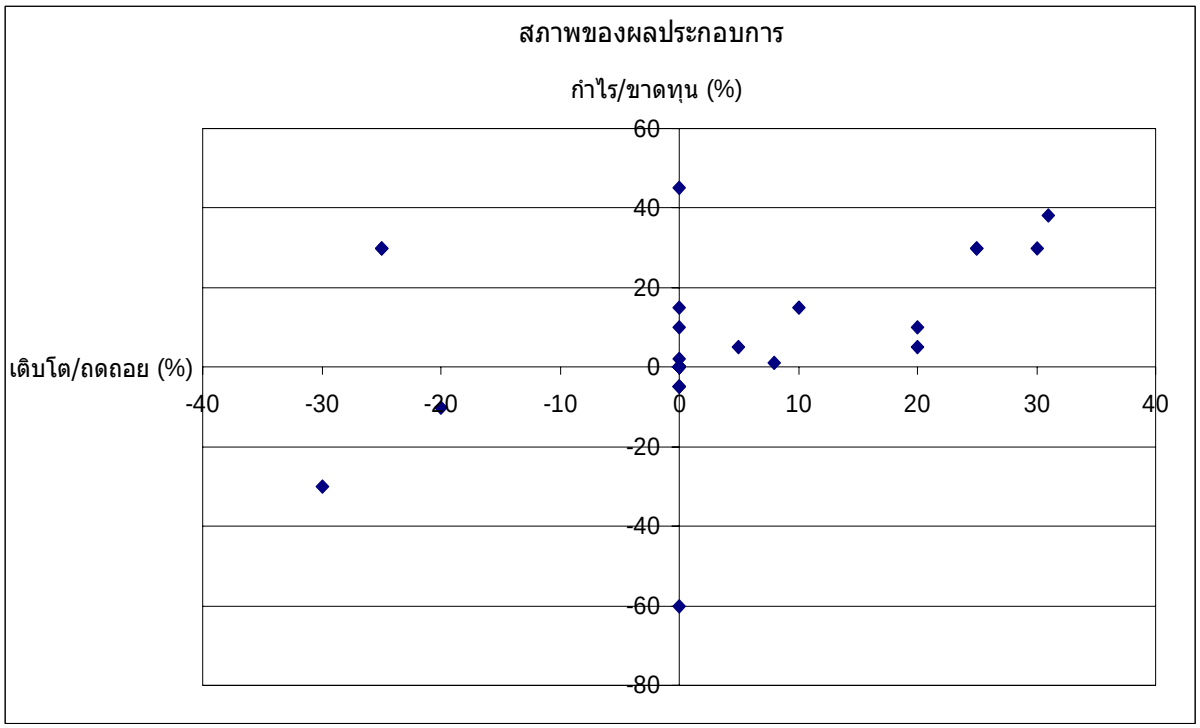
ตารางที่ 6-25 สภาพการแข่งขันการให้บริการในอุตสาหกรรม

สภาพการแข่งขัน	ร้อยละ
มากที่สุด	26.92
มาก	76.92
ปานกลาง	34.62
น้อย	3.85
น้อยที่สุด	7.69

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

2.4 สภาพของผลประกอบการ

เมื่อพิจารณาถึงสภาพของผลประกอบการของธุรกิจคลังสินค้าในปีที่ผ่านมานั้น พบว่าผู้ประกอบการธุรกิจคลังสินค้าโดยส่วนใหญ่มีกำไรเพิ่มขึ้นและมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้น

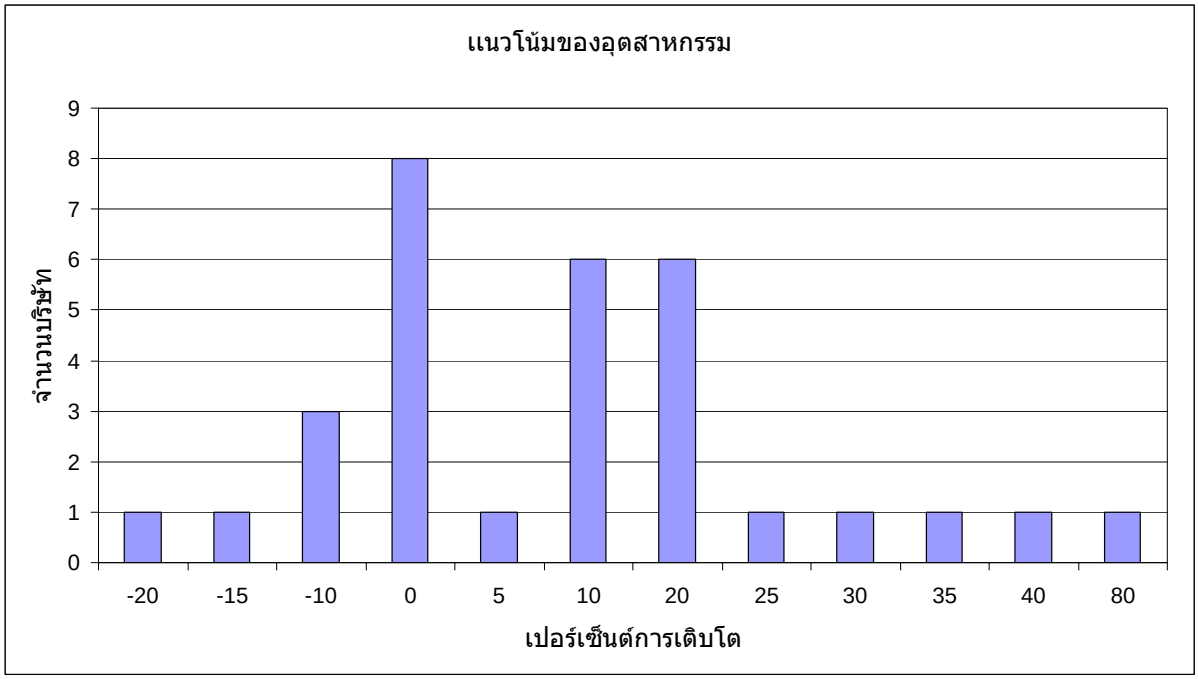


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-86 สภาพของผลประกอบการ

2.5 แนวโน้มของอุตสาหกรรม

แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมในอนาคตนี้ ผู้ประกอบการคลังสินค้าให้ความเห็นว่าน่าจะมีแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 60 คิดเป็นอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ย 23 % สำหรับผู้ประกอบการที่คาดว่าแนวโน้มการเติบโตจะลดลงนั้น คิดเป็นร้อยละ 20 คิดเป็นอัตราการเติบโตโดยลดลงเฉลี่ย 13 % นอกนั้นส่วนใหญ่จะมองธุรกิจว่ามีการเติบโตโดยเฉลี่ยใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา คิดเป็นร้อยละ 20



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-87 แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรม

3. ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน (ในมุมมองของผู้ให้บริการเอง)

ขีดความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยในมุมมองของผู้ให้บริการคลังสินค้าแสดงได้ดังตารางที่ 6-25 โดยจะใช้เกณฑ์การวัดแบ่งเป็น 5 ระดับ คือ คะแนนเต็ม 5 หมายถึงมีระดับความสามารถมากที่สุด คะแนนเต็ม 4 หมายถึงมีระดับความสามารถมาก คะแนนเต็ม 3 หมายถึงมีระดับความสามารถปานกลาง คะแนนเต็ม 2 หมายถึงมีระดับความสามารถน้อย และคะแนนเต็ม 1 หมายถึงมีระดับความสามารถน้อยที่สุด ทั้งนี้ผู้ประกอบการคลังสินค้าได้ประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในปัจจุบัน พบว่าส่วนใหญ่จะมีขีดความสามารถปานกลางถึงมากแทบทุกด้าน แต่มีเพียงสองเรื่องที่มีความสามารถในระดับน้อยถึงปานกลาง คือ ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทยและการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน

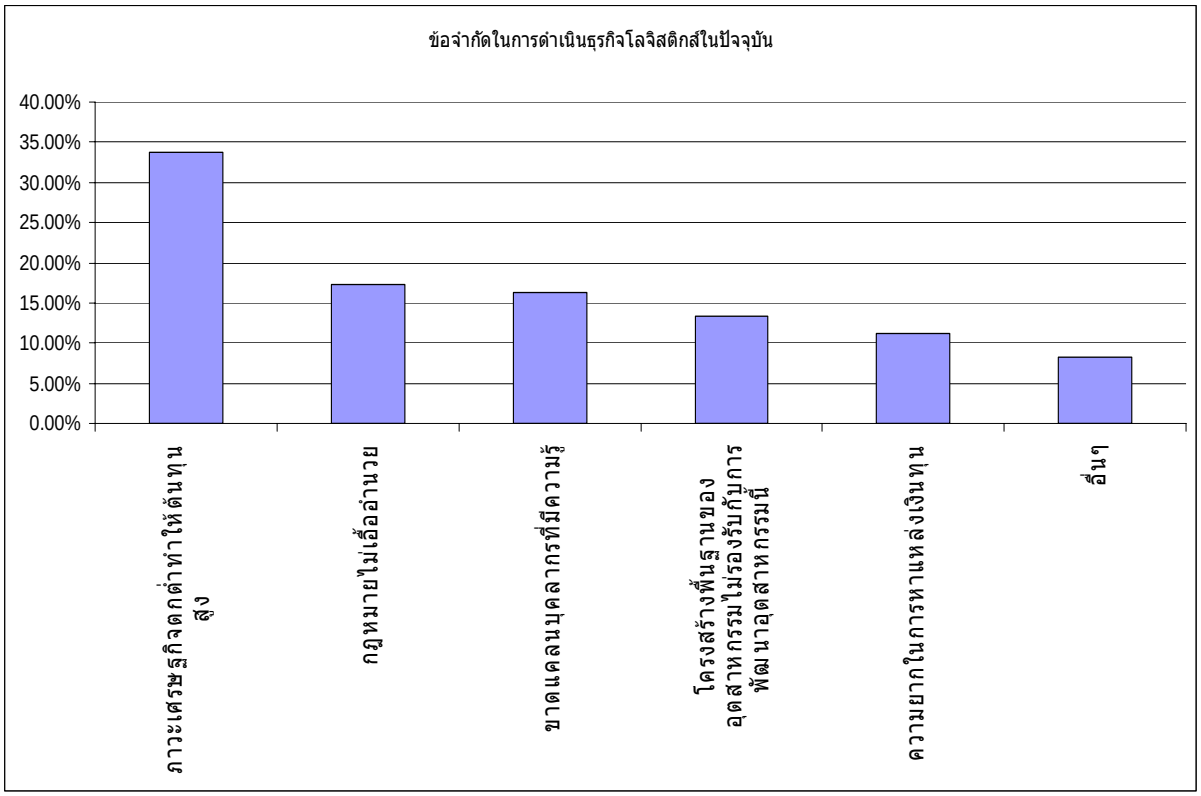
4. ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการคลังสินค้าจะให้ความเห็นว่า ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง คิดเป็น 34% รองลงมาคือ กฎหมายไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ คิดเป็น 17% ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และทักษะ คิดเป็น 16% โครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมไม่รองรับกับการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ คิดเป็น 13% และขาดแคลนแหล่งเงินทุน คิดเป็น 11% โดยข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบันของผู้ให้บริการคลังสินค้าแสดงได้ดังรูปที่ 6-88

ตารางที่ 6-26 ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน

ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน	ค่าเฉลี่ย
ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า	3.65
ความน่าเชื่อถือในการบริการ	3.52
ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง	3.48
ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่	3.48
ความร่วมมือในการให้บริการ	3.48
ความรวดเร็วในการบริการ	3.41
ความยืดหยุ่นในการบริการ	3.33
คุณภาพของบุคลากร	3.28
ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ	3.19
สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง	3.14
การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)	3.07
การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน	2.93
ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย	2.93

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-88 ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

5. ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นความต้องการเร่งด่วนที่ต้องการให้ภาครัฐดำเนินการ

สิ่งที่ภาครัฐควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนเพื่อยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ในปัจจุบันมากที่สุดนั้นได้แก่ การให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการทางด้านราคาน้ำมันรวมทั้งหามาตรการควบคุมราคาน้ำมัน คิดเป็น 40% ส่งเสริมการลงทุนและแหล่งเงินทุนคิดเป็น 20% พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคิดเป็น 20% จัดฝึกอบรมให้ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการพนักงานคิดเป็น 10% และพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบคิดเป็น 10%

ตารางที่ 6-27 ประเด็นที่ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน เพื่อให้แข่งขันภายในประเทศได้

อันดับที่	เรื่องที่ควรดำเนินการ	ร้อยละ
1	ช่วยเหลือผู้ประกอบการทางด้านราคาน้ำมัน รวมทั้งหามาตรการควบคุมราคาน้ำมัน	40.00
2	ส่งเสริมการลงทุนและแหล่งเงินทุน	20.00
3	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	20.00
4	จัดฝึกอบรมให้ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการ พนักงาน	10.00
5	พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	10.00

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

6. ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นความต้องการที่จะให้ภาครัฐช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ประเด็นความต้องการที่อยากให้ภาครัฐสนันสนุนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ได้แก่ จัดฝึกอบรมให้ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการ พนักงานคิดเป็น 25% นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้คิดเป็น 19% พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคิดเป็น 19% กำหนดข้อกฎหมาย กฎระเบียบให้เอื้อต่อผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยคิดเป็น 13% และพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศคิดเป็น 13% สำหรับประเด็นอื่นๆ สามารถดูรายละเอียดได้ในตารางที่ 6-27

ตารางที่ 6-28 ประเด็นที่ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน เพื่อให้แข่งขันภายในประเทศได้

อันดับที่	เรื่องที่ควรดำเนินการ	ร้อยละ
1	จัดฝึกอบรมให้ความรู้ทางด้านโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการ พนักงาน	25.00
2	นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้	18.75
3	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	18.75
4	กำหนดข้อกฎหมาย กฎระเบียบให้เอื้อต่อผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	12.50
5	พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	12.50
6	ช่วยเหลือผู้ประกอบการทางด้านราคาน้ำมัน รวมทั้งหามาตรการควบคุมราคาน้ำมัน	6.25
7	ให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	6.25

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

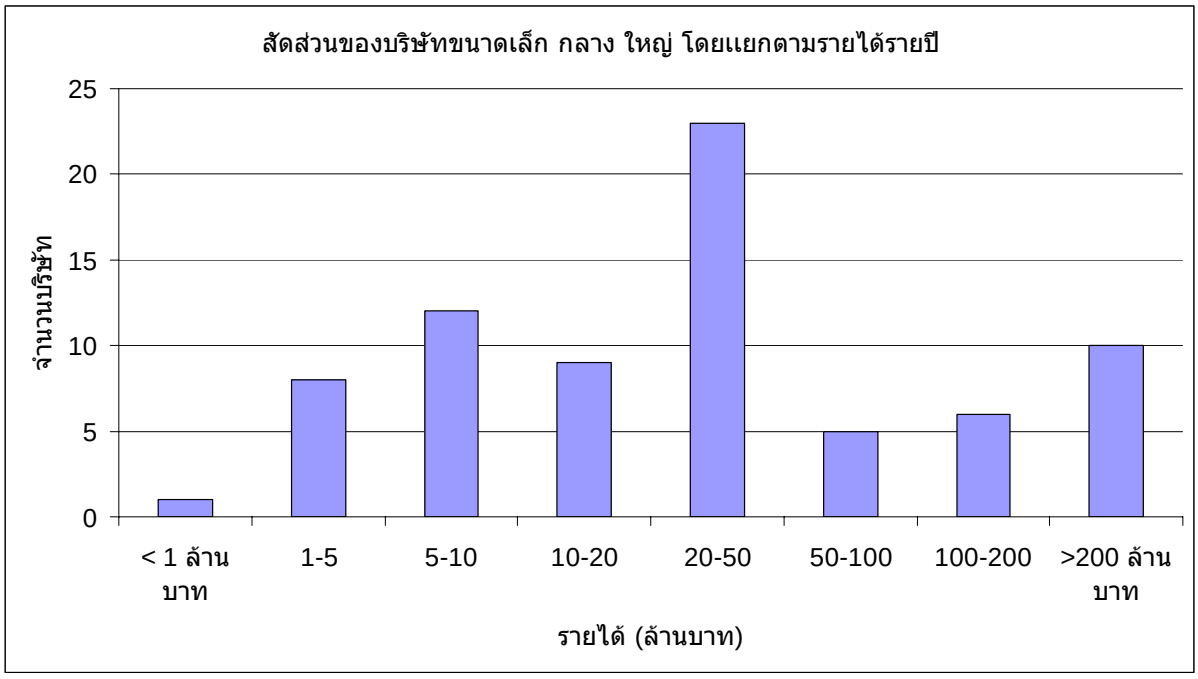
6.4.2.5 ผู้ประกอบการธุรกิจตัวแทนออกของและตัวแทนขนส่ง

1. ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างของอุตสาหกรรม

จากการสำรวจข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับธุรกิจตัวแทนขนส่งและตัวแทนออกของนั้น พบว่า ผู้ประกอบการมีสัดส่วนของบริษัทแยกตามรายได้ต่อปี ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการที่มีขนาดกลางมีรายได้อยู่ระหว่าง 20 – 50 ล้านบาทคิดเป็นจำนวน 23 ราย รองลงมาคือ ผู้ประกอบการที่มีขนาดเล็กมีรายได้อยู่ระหว่าง 5 – 10 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 12 ราย ผู้ประกอบการที่มีขนาดใหญ่มีรายได้มากกว่า 200 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 10 ราย และผู้ประกอบการที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 10 – 20 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 9 ราย นอกนั้นเป็นผู้ประกอบการที่มีขนาดเล็กมีรายได้อยู่ระหว่าง 1 – 5 ล้านบาท และ 100 - 200 ล้านบาท เมื่อพิจารณาแยกตามสัดส่วนของจำนวนบริษัทที่เก็บข้อมูลมาได้ตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทยหรือต่างชาตินั้น พบว่า ส่วนมากจะเป็นผู้ประกอบการที่มีการดำเนินธุรกิจถือหุ้นโดยคนไทยคิดเป็น 87 % และถือหุ้นโดยต่างชาติคิดเป็น 13%

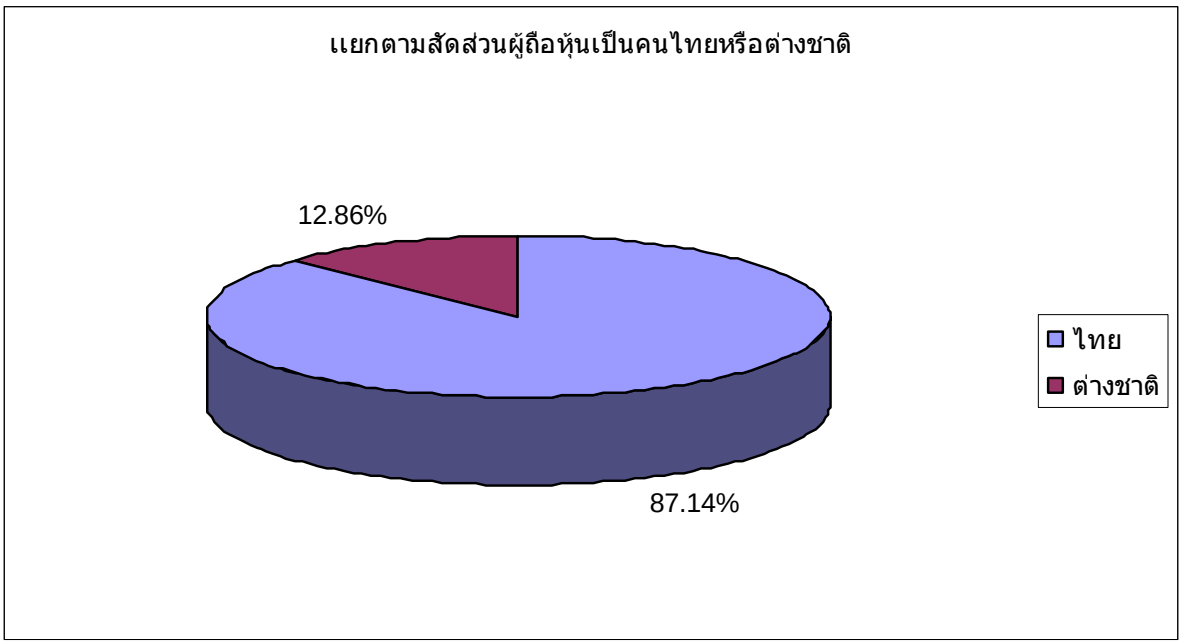
หากแยกตามประสบการณ์ในการทำธุรกิจสัดส่วนของบริษัทที่สำรวจมาจะพบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจมาแล้วมากกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี มีจำนวนมากถึง 52 ราย รองลงมาเป็น 5–10 ปี มีจำนวน 19 ราย 1 – 5 ปี เป็นจำนวน 7 ราย และน้อยกว่า 1 ปี จำนวน 2 รายตามลำดับ

ในแง่ของการแบ่งขนาดของบริษัทโดยใช้เกณฑ์แยกตามจำนวนพนักงานนั้น พบว่า ผู้ประกอบการส่วนมากมีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 50 รายคิดเป็นจำนวน 31 ราย มีจำนวนพนักงาน 100 – 500 ราย คิดเป็นจำนวน 29 ราย และมีจำนวนพนักงาน 50 – 100 คน คิดเป็นจำนวน 14 ราย นอกนั้นจะเป็นบริษัทที่มีจำนวนพนักงาน 500 – 1000 คน คิดเป็นจำนวน 2 ราย



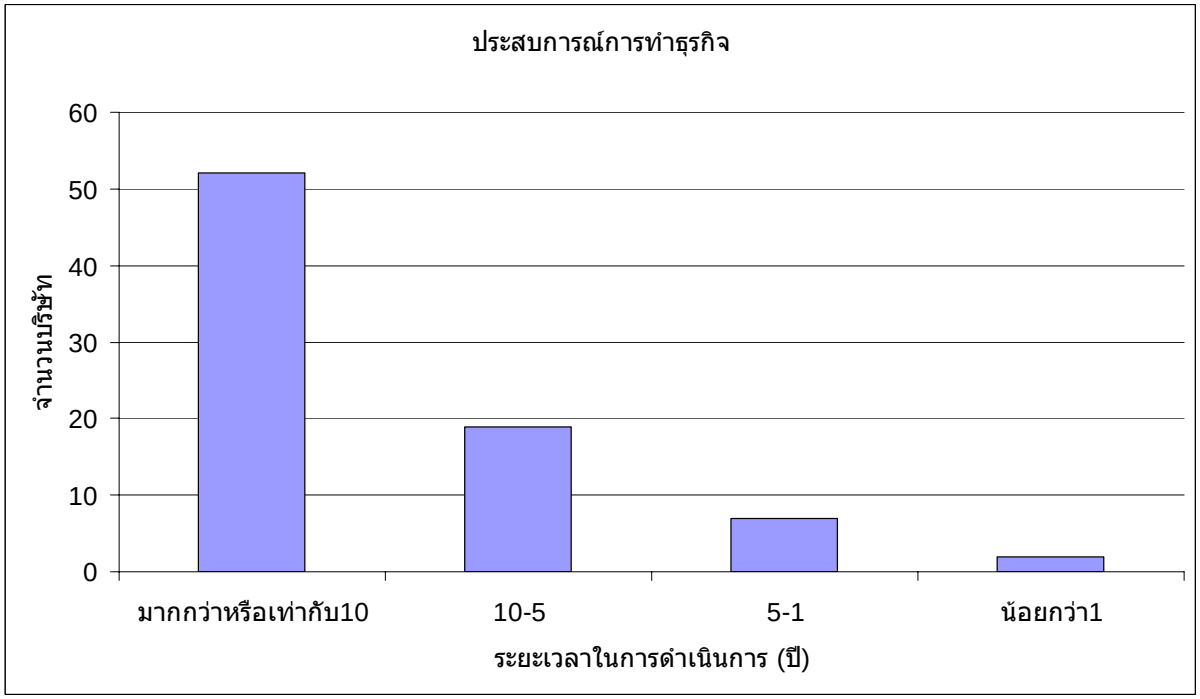
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-89 สัดส่วนของบริษัทขนาดเล็ก กลาง ใหญ่ โดยแยกตามรายได้รายปี



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

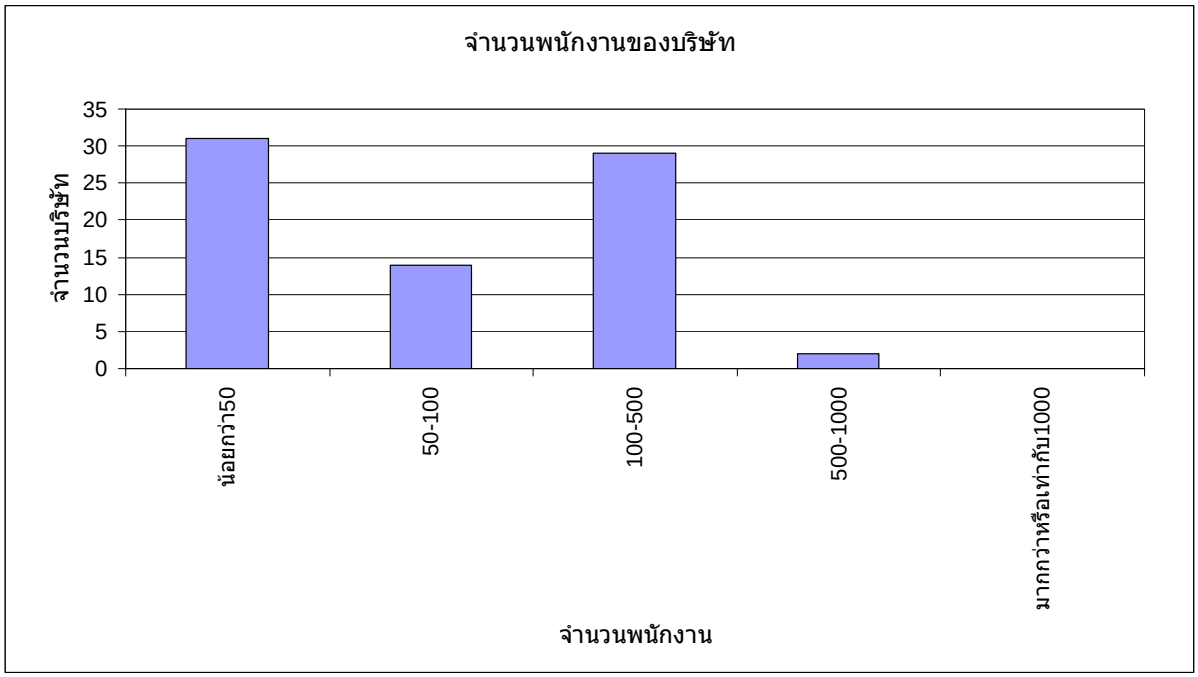
รูปที่ 6-90 แยกตามสัดส่วนผู้ถือหุ้นเป็นคนไทยหรือต่างชาติ



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-91 แยกตามประสบการณ์การทำธุรกิจ

โดยรวมแล้วจะเห็นได้ว่า ผู้ประกอบการนั้นส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นเป็นคนไทย เฉลี่ย 87% มีระยะเวลาการดำเนินงานโดยเฉลี่ยมากกว่า 10 ปี โดยมากรายได้ขององค์กรนั้นอยู่ระหว่าง 20–50 ล้านบาท และมีจำนวนพนักงานไม่เกิน 50 คน



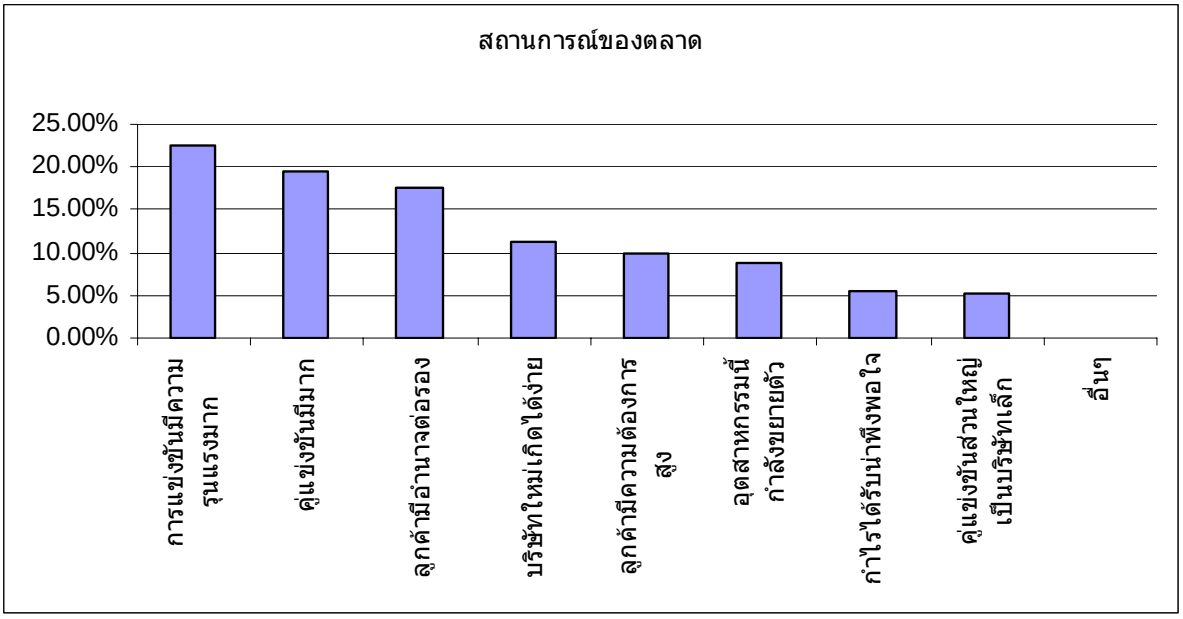
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-92 แยกตามจำนวนพนักงานของบริษัท

2. สภาพตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

2.1 สถานการณ์ของตลาด

สถานการณ์ทางการตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน ผู้ประกอบการในธุรกิจตัวแทนนี้ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า อุตสาหกรรมโลจิสติกส์นี้มีสภาพการแข่งขันที่มีความรุนแรงมาก คิดเป็นร้อยละ 23 รองลงมาคือ คู่แข่งขันในอุตสาหกรรมนี้มีเป็นจำนวนมาก คิดเป็นร้อยละ 19 และลูกค้ามีอำนาจต่อรองสูง คิดเป็นร้อยละ 18 อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการบางส่วนก็ให้ความเห็นว่าในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นี้มีบริษัทใหม่เข้ามาทำธุรกิจได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 11 เนื่องจากลูกค้ามีความต้องการใช้ในบริการ คิดเป็นร้อยละ 10 และอุตสาหกรรมนี้กำลังขยายตัว คิดเป็นร้อยละ 9 ตามลำดับ

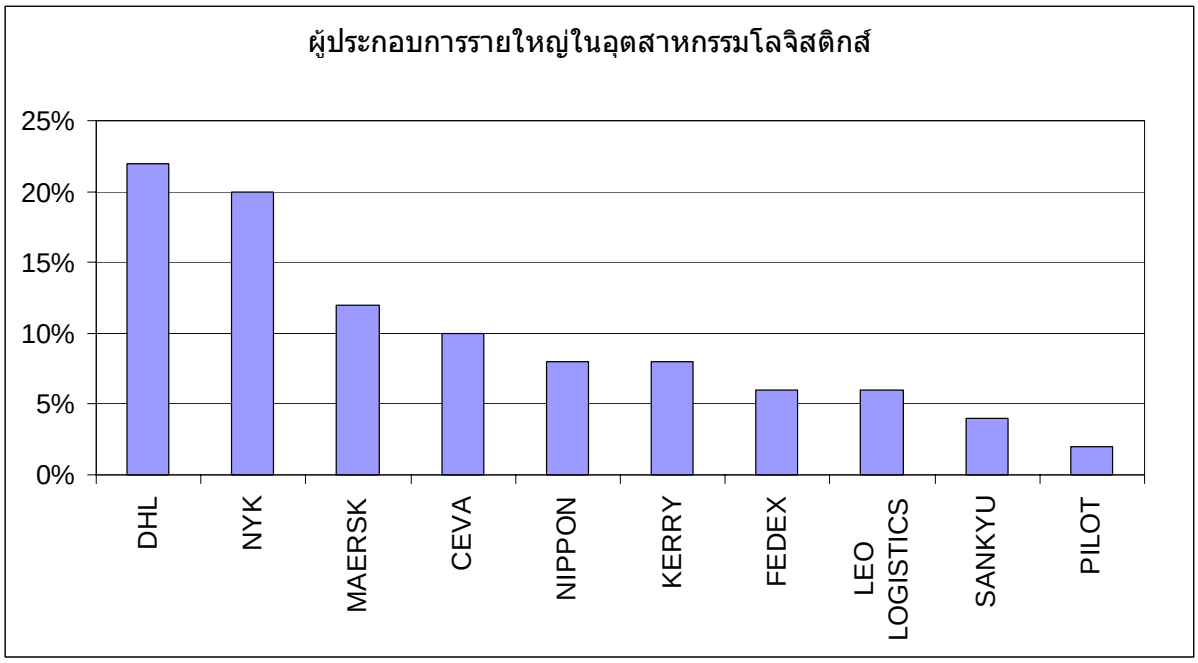


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-93 สถานการณ์ของตลาดในอุตสาหกรรมตัวแทนขนส่งและตัวแทนออกของ

2.2 ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

สำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่เป็นที่รู้จักมากที่สุด 5 อันดับในมุมมองของผู้ประกอบการในธุรกิจตัวแทนออกของและตัวแทนขนส่งนั้น ได้แก่ DHL (22%) NYK (20%) MARESK (12%) CEVA (10%) และ NIPPON (8%)



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-94 ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

2.3 สภาพการแข่งขัน

เมื่อถามถึงสภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยในมุมมองของผู้ประกอบการธุรกิจตัวแทนขนส่งและตัวแทนออกของ พบว่า ประเทศไทยมีสภาพการแข่งขันมาก คิดเป็นร้อยละ 61 สาเหตุคือ มีคู่แข่งขันเป็นจำนวนมาก คิดเป็นร้อยละ 37 รองลงมาคือ มีผู้ประกอบการรายใหญ่เข้ามาในธุรกิจนี้ คิดเป็นร้อยละ16 และประเทศไทยเปิดกว้างสำหรับการลงทุนของชาวต่างชาติ คิดเป็นร้อยละ 10

ตารางที่ 6-29 สภาพการแข่งขันการให้บริการในอุตสาหกรรม

สภาพการแข่งขัน	**ร้อยละ**
มากที่สุด	32
มาก	61
ปานกลาง	5
น้อย	2
น้อยที่สุด	0

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

ตารางที่ 6-30 สาเหตุของสภาพการแข่งขันการให้บริการในอุตสาหกรรม

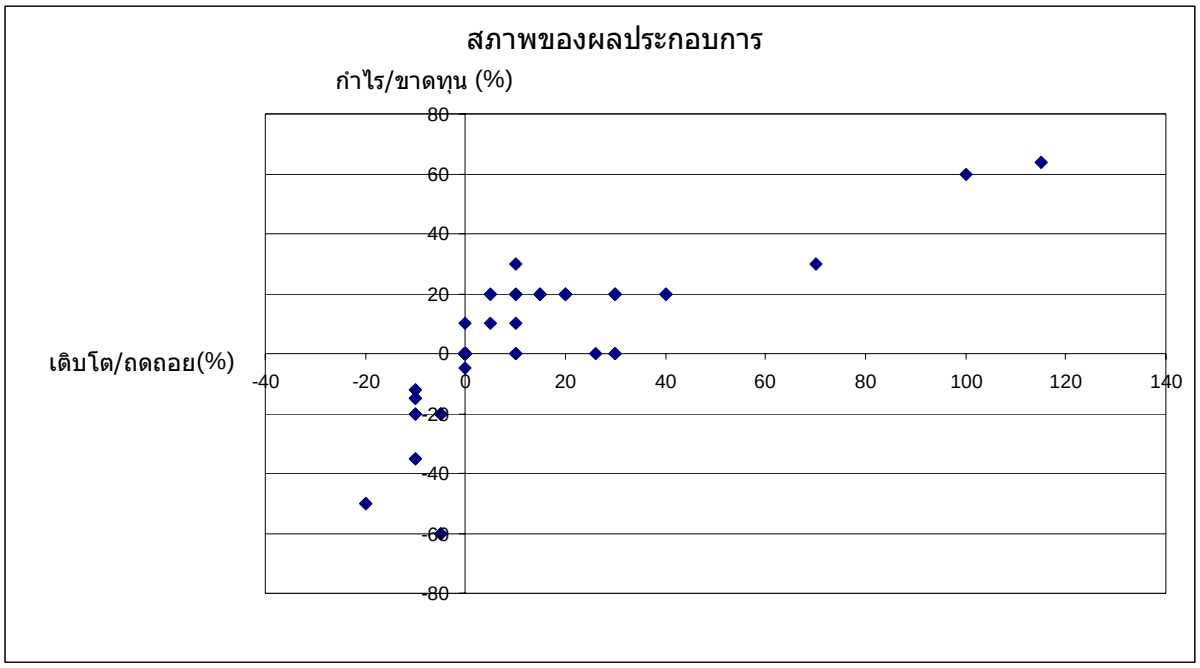
สภาพการแข่งขัน	**ร้อยละ**
1. มีคู่แข่งขันจำนวนมาก	36.84
2. ผู้ประกอบการรายใหญ่เข้ามาธุรกิจนี้มากขึ้น	15.79
3. เปิดกว้างให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากขึ้นซึ่งมีความพร้อมด้านเงินทุน มากกว่าคนไทย	10.53
4. ธุรกิจตัวแทนขนส่งสินค้านั้นเข้าออกได้ง่าย	5.26
5. ลูกค้าเชื่อถือบริษัทต่างชาติมากกว่าบริษัทของคนไทย	5.26
6. ลูกค้ามีอำนาจการต่อรองสูง	5.26
7. ความสามารถในการลงทุนและการบริหารจัดการมีจำกัด	5.26
8. ธุรกิจนี้ขึ้นอยู่กับวิธีการบริหารจัดการ	5.26
9. อุตสาหกรรมนี้กำลังขยายตัว	5.26

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

2.4 สภาพของผลประกอบการ

ผลประกอบการของธุรกิจตัวแทนในปีที่ผ่านมานั้น พบว่า ผลประกอบการส่วนใหญ่มีกำไรเพิ่มขึ้นและลดลงพอ ๆกัน คิดเป็นร้อยละ 16 รองลงมาคือ ผลประกอบการใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา คิดเป็นร้อยละ 10 และขาดทุนลดลง คิดเป็นร้อยละ 2 ตามลำดับ ซึ่งการที่ผลประกอบการมีกำไรเพิ่มขึ้นนั้น

จะมีอัตราการเติบโตที่โดยเฉลี่ย 20% ในทางตรงกันข้าม ผู้ประกอบการที่มีกำไรลดลงในปีที่ผ่านมาให้ความเห็นว่า ธุรกิจน่าจะมีอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 9%

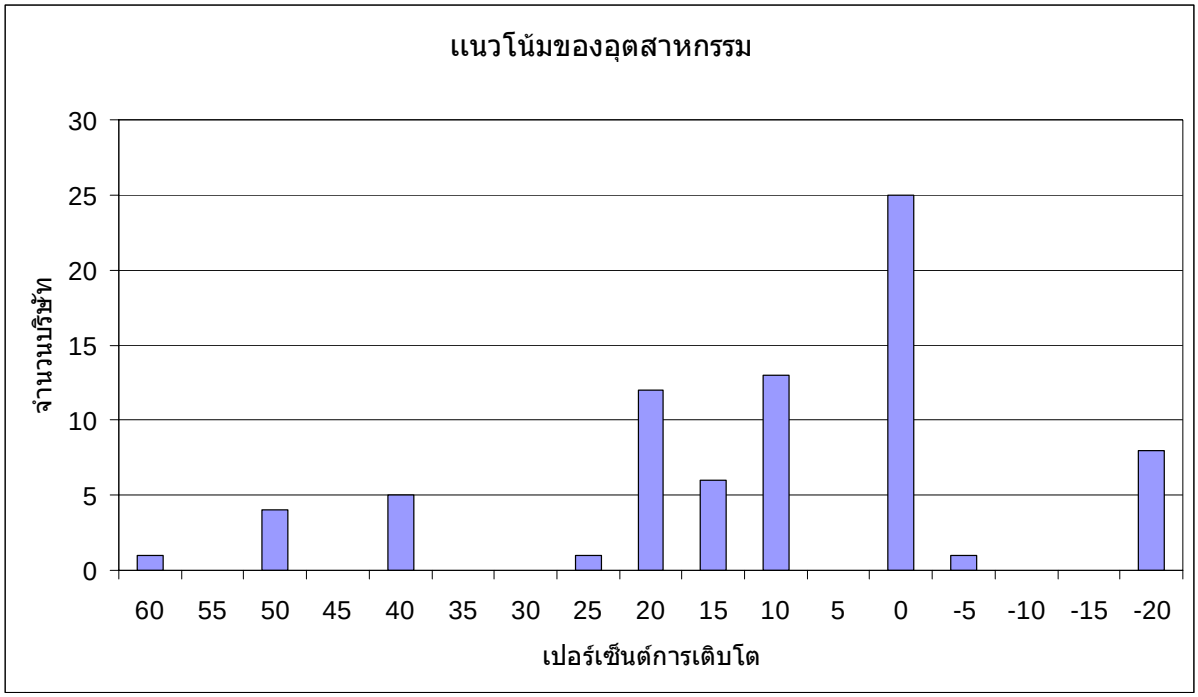


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-95 สภาพของผลประกอบการ

2.5 แนวโน้มของอุตสาหกรรม

ทั้งนี้แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมในอนาคตนี้ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ร้อยละ 64 คิดเป็นอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ย 21 % สาเหตุคือ ธุรกิจมีแผนการขยายการให้บริการโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมความต้องการของลูกค้าเพิ่มขึ้น คิดเป็น ร้อยละ 15 รองลงมา คือ ศักยภาพของบุคลากรในองค์กรเพิ่มสูงขึ้น ส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางอุตสาหกรรมได้ คิดเป็น ร้อยละ 15 และแนวโน้มมีการขยายตลาดมากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 8 สำหรับผู้ประกอบการที่คาดว่าแนวโน้มการเติบโตจะลดลงนั้น จะให้เหตุผลว่าต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 28 รองลงมาคือ ลูกค้าต้องการค่าบริการราคาถูก คิดเป็นร้อยละ 28 ผู้ประกอบการต่างชาติรายใหม่เข้ามาในธุรกิจนี้ง่ายขึ้น คิดเป็นร้อยละ 28 และมีคู่แข่งขันรายใหม่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก คิดเป็นร้อยละ 14



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-96 แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรม

3. ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน (ในมุมมองของผู้ให้บริการเอง)

ขีดความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย จะให้เกณฑ์การวัดโดยแบ่งเป็น 5 ระดับ คือ คะแนนเต็ม 5 หมายถึงมีระดับความสามารถมากที่สุด คะแนนเต็ม 4 หมายถึงมีระดับความสามารถมาก คะแนนเต็ม 3 หมายถึงมีระดับความสามารถปานกลาง คะแนนเต็ม 2 หมายถึงมีระดับความสามารถน้อย และคะแนนเต็ม 1 หมายถึงมีระดับความสามารถน้อยที่สุด ทั้งนี้ผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจตัวแทนออกของและตัวแทนขนส่งนี้ได้ประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในปัจจุบัน ว่า ความสามารถของผู้ประกอบที่อยู่ในระดับปานกลางถึงค่อนข้างมาก ได้แก่ ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.91 ความรวดเร็วในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.83 ความยืดหยุ่นในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.72 ความร่วมมือในการให้บริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.64 ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.58 ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.52 ความน่าเชื่อถือในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.47 ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.28 การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.22 การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.17 คุณภาพของบุคลากร คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.15 สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.12 และความสามารถในด้านลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.09

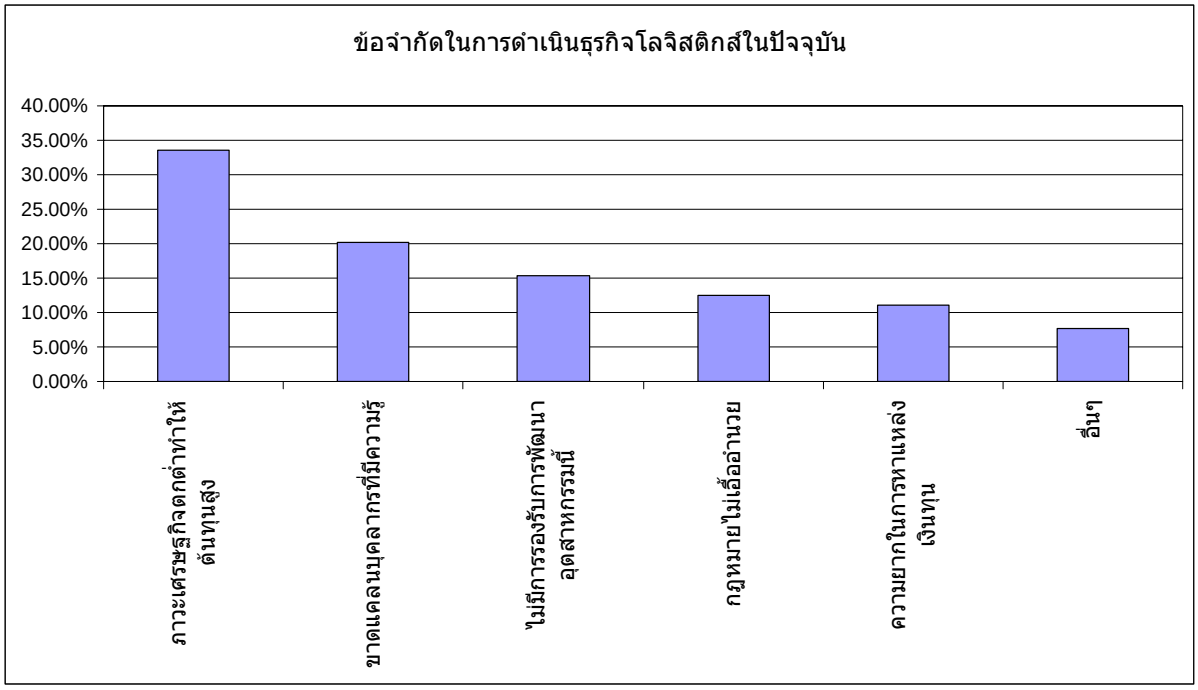
ตารางที่ 6-31 ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน

ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน	ค่าเฉลี่ย
ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า	3.91
ความรวดเร็วในการบริการ	3.83
ความร่วมมือในการให้บริการ	3.74
ความยืดหยุ่นในการบริการ	3.72
ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง	3.58
ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่	3.52
ความน่าเชื่อถือในการบริการ	3.47
ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ	3.28
การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน	3.22
การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)	3.17
คุณภาพของบุคลากร	3.15
สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง	3.12
ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย	3.09

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

4. ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยนั้น จะพบว่า ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมีผลกระทบต่อธุรกิจมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 33 รองลงมา ได้แก่ การขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และทักษะ คิดเป็นร้อยละ 20 โครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมนี้ไม่รองรับกับการพัฒนาอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 16 และ กฎหมายไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจและขาดแคลนแหล่งเงินทุน คิดเป็นร้อยละ 12 และ 11 ตามลำดับ



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-97 ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

5. ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นความต้องการเร่งด่วนที่ต้องการให้ภาครัฐดำเนินการ

สิ่งที่ภาครัฐควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนเพื่อยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ในปัจจุบันมากที่สุดนั้นได้แก่ ภาครัฐควรนำระบบหรือเทคโนโลยีมาให้หรือขายในราคาถูก คิดเป็น15% ควบคู่ไปกับการพัฒนาศักยภาพบุคลากรอย่างต่อเนื่อง (15%) รองลงมา คือ ภาครัฐควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยมีความรู้เทียบเท่าสากลมากขึ้น คิดเป็น (14%) และเป็นผู้นำในการจัดตั้งโครงการต่างๆ เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมนี้ (12%) มีการพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ให้เป็นการทำงานแบบไร้เอกสาร (11%) ในขณะเดียวกันควรแก้ไขปัญหาต้นทุนการขนส่งในเรื่องของราคาน้ำมัน (11%) นอกจากนี้ภาครัฐควรการเพิ่มมาตรการรองรับการขยายตัวโลจิสติกส์ (7%) และควรชลอการเปิดการค้าเสรีโดยคำนึงถึงความพร้อมของศักยภาพด้านต่างๆ ของผู้ประกอบการไทยอีกทั้งภาครัฐควรให้ความสนใจในเรื่องของการสร้างความน่าเชื่อถือทางการเมือง การลดสิทธิประโยชน์กับผู้ประกอบการต่างชาติในอุตสาหกรรมนี้ การเร่งดำเนินการในเรื่องกระบวนการพัฒนา Single Window การพัฒนาท่าเรือต่างๆ สถานีขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อรถไฟลาดกระบังและแหลมฉบัง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอาทิ จัดทำรถไฟรางคู่ทั่วประเทศโดยเฉพาะภาคอีสานและภาคเหนือให้สามารถส่งสินค้าเข้าท่าเรือแหลมฉบังได้โดยตรงจะได้ลดต้นทุนการขนส่งทางถนนได้ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภาคใต้ที่จังหวัดสตูล (Land Bridge) ให้สำเร็จให้เรือสามารถเข้ามาเทียบท่าโดยตรงไม่ต้องเสียค่าลากเรือให้ประเทศมาเลเซีย ตลอดจนให้การส่งเสริมด้านเงินลงทุนแก่ภาคเอกชน

ตารางที่ 6-32 ประเด็นที่ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน เพื่อให้แข่งขันภายในประเทศได้

อันดับที่	สิ่งภาครัฐควรดำเนินการเร่งด่วน ณ ปัจจุบัน	ร้อยละ
1	ให้รัฐนำระบบหรือเทคโนโลยีที่ดีมาให้หรือขายให้ในราคาถูก	15
2	พัฒนาศักยภาพบุคลากร	15
3	พัฒนาผู้ประกอบการไทยให้มีความรู้เทียบสากลมากขึ้น	14
4	ให้รัฐเป็นผู้นำในการจัดตั้งโครงการต่าง ๆอย่างจริงจัง	12
5	พัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ทางภาครัฐกรมศุลฯ paperless เพื่อให้รวดเร็ว	11
6	แก้ไขปัญหาต้นทุนค่าน้ำมันสูงขึ้น	11
7	เพิ่มมาตรการรองรับการขยายตัวโลจิสติกส์	7
8	ชลอการเปิดการค้าเสรีให้คนไทยมีศักยภาพมากขึ้นก่อน	2
9	แก้ปัญหาเรื่องการเมืองสร้างความน่าเชื่อถือจากต่างชาติ	2
10	ลดการให้สิทธิประโยชน์กับผู้ประกอบการต่างชาติ	2
11	เร่งดำเนินการให้ปรับกระบวนการเป็น Single Window	2
12	พัฒนาท่าเรือต่างๆ สถานีขนส่ง และโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อรถไฟลาดกระบังและแหลมฉบัง	2
13	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจัดทำรถไฟรางคู่ทั่วประเทศโดยเฉพาะภาคอีสานและภาคเหนือให้ส่งสินค้าเข้าท่าเรือแหลมฉบังได้โดยตรงจะได้ลดต้นทุนขนส่งทางถนนได้	2
14	พัฒนาท่าเรือน้ำลึกภาคใต้ที่จ.สตูล (Land bridge)ให้สำเร็จให้เรือเข้ามาโดยตรงไม่ต้องเสียค่าลากเรือให้มาเลเซีย	2
15	ส่งเสริมเงินทุน	2

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

6. ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นความต้องการที่จะให้ภาครัฐช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ในอนาคตอันใกล้นี้ สิ่งที่ภาครัฐควรมีการพัฒนาเพื่อยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มากที่สุด คือ การพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ของภาครัฐให้ทำงานได้รวดเร็ว คิดเป็นร้อยละ 31 รองลงมา คือ พัฒนาศักยภาพด้านบุคลากรของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ คิดเป็นร้อยละ 25 การจัดฝึกอบรมและพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย อาทิเช่นให้ผู้ประกอบการที่เป็น Best Practice มาแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์กับ SMEs คิดเป็นร้อยละ 15 และภาครัฐควรมีการพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์ที่ชัดเจนอย่างต่อเนื่องประกอบกับมีนโยบายการส่งเสริมการเงินลงทุนสนับสนุนผู้ประกอบการรายย่อยคิดเป็นร้อยละ 6 ตามลำดับ นอกจากนี้แล้วสิ่งที่ภาครัฐควรหันมาให้ความสนใจ คือ การให้สนับสนุนการเก็บภาษีที่เอื้อประโยชน์แก่คนไทย คิดเป็นร้อยละ 4 อย่างไรก็ตามภาครัฐจะต้องเร่งแก้ปัญหาเรื่องน้ำมัน การเมือง วิธีการเก็บอากรทางการขนส่งทางถนน การจัดตั้งให้

ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการส่งออกในภูมิภาคเอเชีย และสร้างคลังสินค้าสาธารณะขนาดใหญ่ของรัฐเพื่อให้เอกชนสามารถเช่าได้ในราคาถูก

ตารางที่ 6-33 เรื่องที่ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลือ เพื่อให้แข่งขันระดับนานาชาติได้

อันดับที่	สิ่งภาครัฐควรดำเนินการ ในอนาคต	ร้อยละ
1	พัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ทางภาครัฐเพื่อให้รวดเร็ว	31
2	พัฒนาศักยภาพบุคลากรภาครัฐ	25
3	นำผู้ประกอบการไทยที่เป็น Best Practiceมาให้ความรู้และจัดอบรมกับSMEs รายอื่นๆ อย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม	15
4	ควรมีแผนพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์ชัดเจนเส้นทาง R E	6
5	ส่งเสริมการหาเงินทุนมาสนับสนุนรายย่อย	6
6	ยกเว้นภาษีและสนับสนุนเก็บภาษีเอื้อแก่คนไทย	4
7	แก้ไขปัญหาต้นทุนค่าน้ำมันสูงขึ้น	3
8	แก้ปัญหาเรื่องการเมืองสร้างความน่าเชื่อถือจากต่างชาติ	3
9	พัฒนาเรื่องระบบการจัดเก็บอากรทางถนน	3
10	เร่งดำเนินการให้ไทยเป็นศูนย์กลางส่งออกในเอเชีย	3
11	สร้างคลังสินค้าสาธารณะขนาดใหญ่ของรัฐให้เอกชนเช่าในราคาถูก	1

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

6.5 ผลการศึกษาสถานภาพศักยภาพและขีดความสามารถของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยในมุมมองของผู้ใช้บริการโลจิสติกส์

1. ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างของอุตสาหกรรม

จากการสำรวจข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ประกอบการในฐานะผู้ใช้บริการโลจิสกติส์นั้น พบว่าผู้ประกอบการมีสัดส่วนของบริษัทแยกตามรายได้ต่อปี ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการที่มีขนาดใหญ่มีรายได้มากกว่า 200 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 38 ราย รองลงมาคือ รายได้อยู่ระหว่าง 20 – 50 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 6 ราย ผู้ประกอบการที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 50 – 100 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 5 ราย ผู้ประกอบการที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 100 – 200 ล้านบาทคิดเป็นจำนวน 4 ราย มีรายได้อยู่ระหว่าง 10–20 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 3 ราย และมีรายได้อยู่ระหว่าง 5 – 10 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 1 ราย

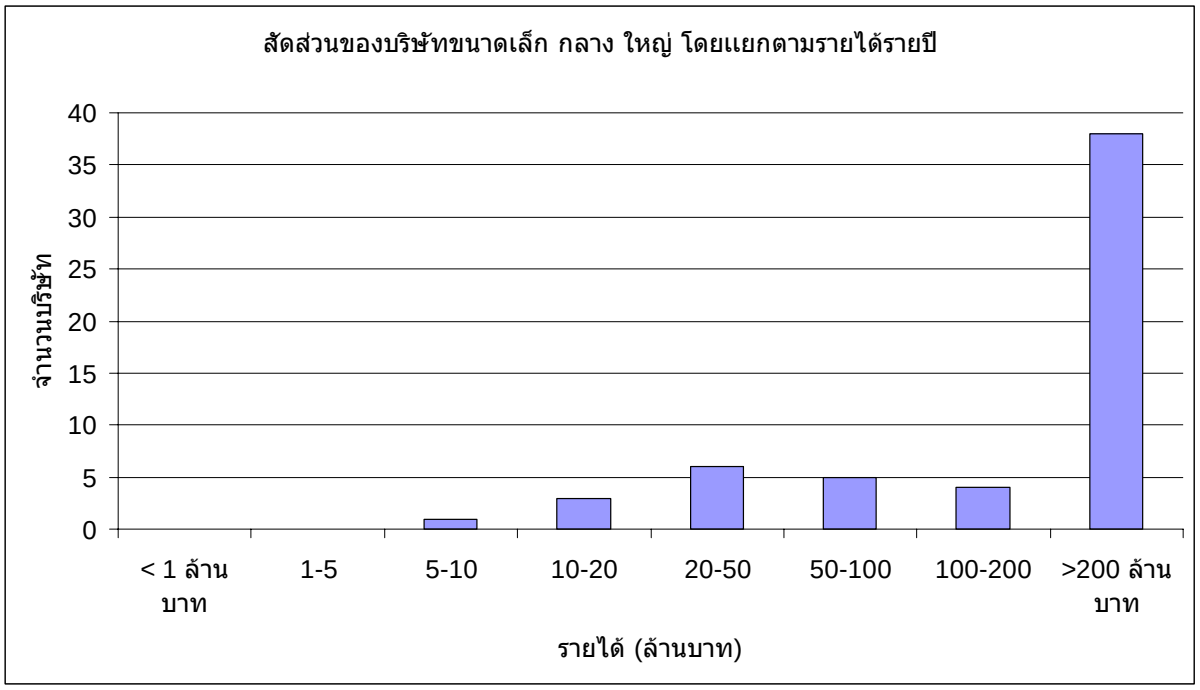
เมื่อแยกสัดส่วนของจำนวนบริษัทที่เก็บข้อมูลมาได้ตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทยหรือต่างชาติ พบว่า ส่วนมากจะเป็นผู้ประกอบการที่มีการดำเนินธุรกิจถือหุ้นโดยคนไทยคิดเป็น 66 % และถือหุ้นโดยต่างชาติคิดเป็น 34%

สัดส่วนของบริษัทแยกตามประสบการณ์ในการทำธุรกิจ พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจมาแล้วมากกว่าหรือเท่ากับ 5 ปี มีจำนวนมากถึง 32 ราย รองลงมาเป็น 1 – 3 ปี มีจำนวน 11 ราย และ 3 – 5 ปี เป็นจำนวน 8 ราย ตามลำดับ

สำหรับการแบ่งขนาดของบริษัทโดยแยกตามประเภทขององค์กรนั้น จะพบว่า ส่วนใหญ่จะดำเนินธุรกิจในฐานะผู้ค้าส่งหรือค้าปลีก จำนวน 38 ราย รองลงมา คือ บริษัทผู้ผลิตสินค้า คิดเป็น 11 ราย ตัวแทนนำเข้าสินค้า 10 ราย และบริษัทผู้รับจ้างผลิตสินค้า 4 ราย

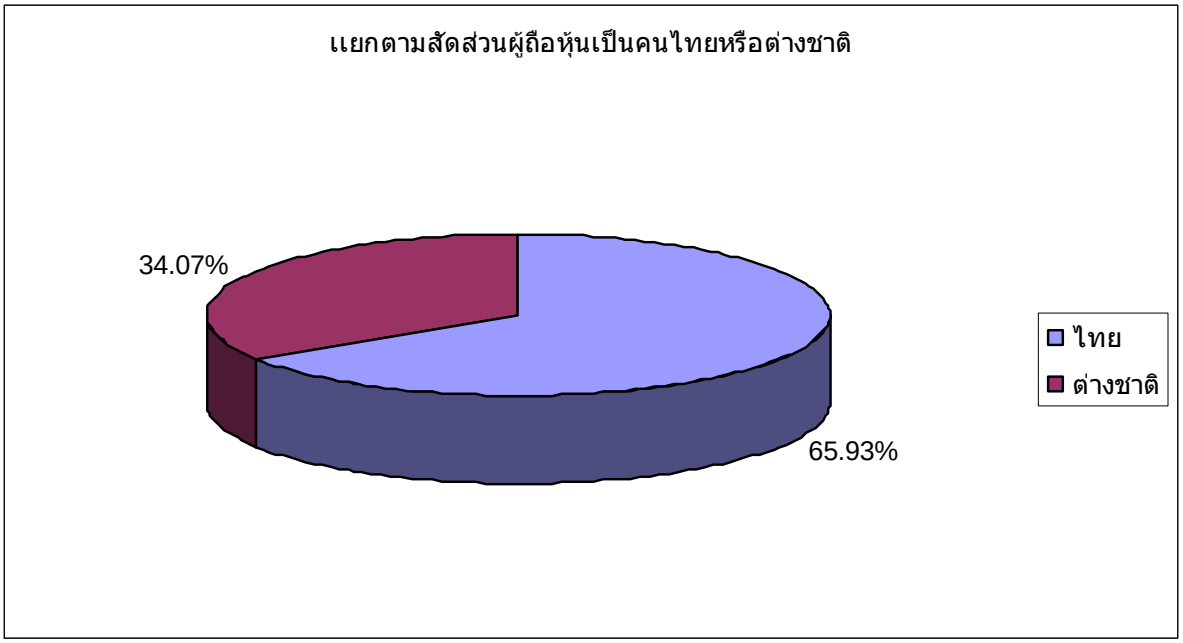
หากแยกตามประเภทของสินค้าที่ดำเนินธุรกิจ ผู้ประกอบการส่วนมากจะดำเนินธุรกิจประเภทไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ คิดเป็น 24% รองลงมา คือ ชิ้นส่วนยานยนต์ คิดเป็น 18% อาหาร คิดเป็น16% แก้วและกระจก คิดเป็น 11% นอกนั้นจะเป็นเครื่องนุ่งห่ม เคมี ยา พลาสติก และกระดาษ

โดยรวมแล้วจะเห็นได้ว่า ผู้ประกอบการในฐานะที่เป็นผู้ใช้บริการโลจิสติกส์นั้นส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการที่มีขนาดใหญ่มีรายได้ต่อปีมากกว่า 200 ล้าน เป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นเป็นคนไทย เฉลี่ย 66% มีระยะเวลาการดำเนินงานมากกว่า 5 ปี โดยมากจะเป็นบริษัทดำเนินธุรกิจประเภทไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์



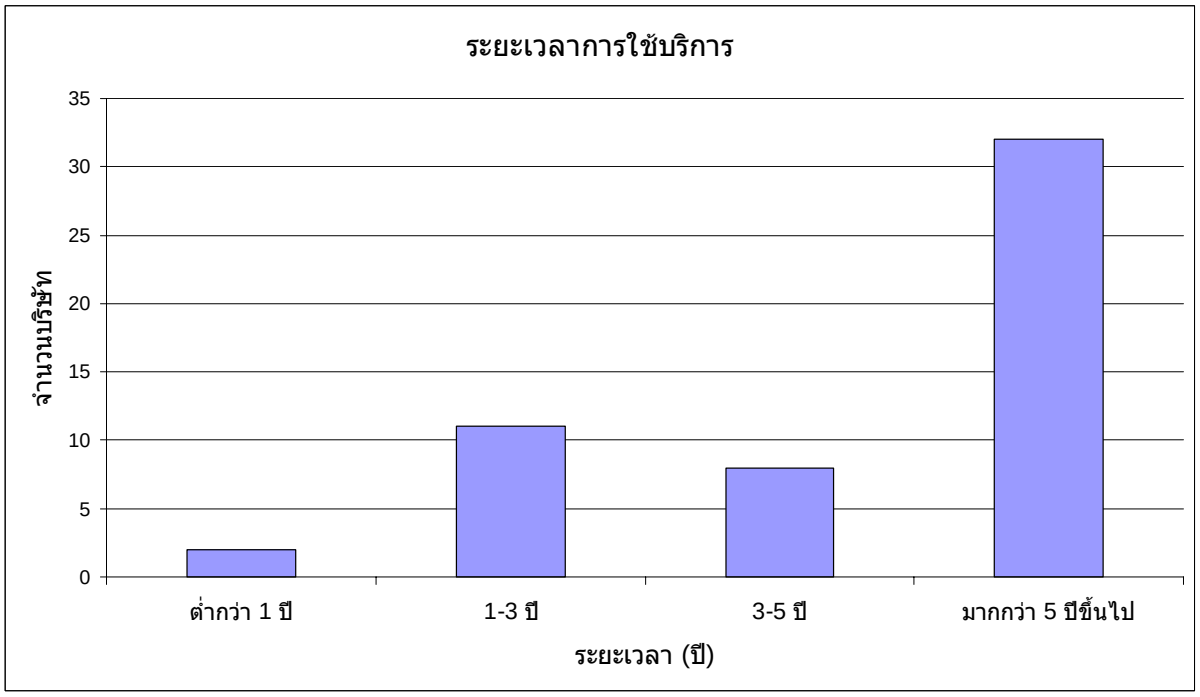
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-98 สัดส่วนของบริษัทขนาดเล็ก กลาง ใหญ่ โดยแยกตามรายได้รายปี



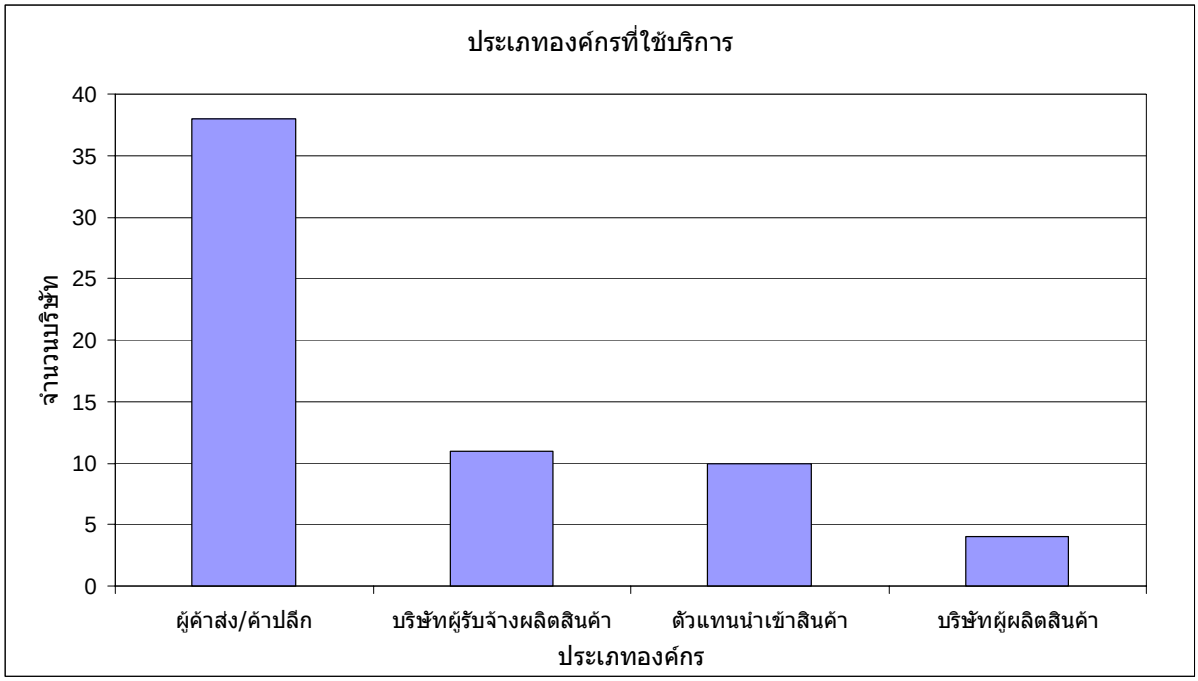
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-99 แยกตามสัดส่วนผู้ถือหุ้นเป็นคนไทยหรือต่างชาติ



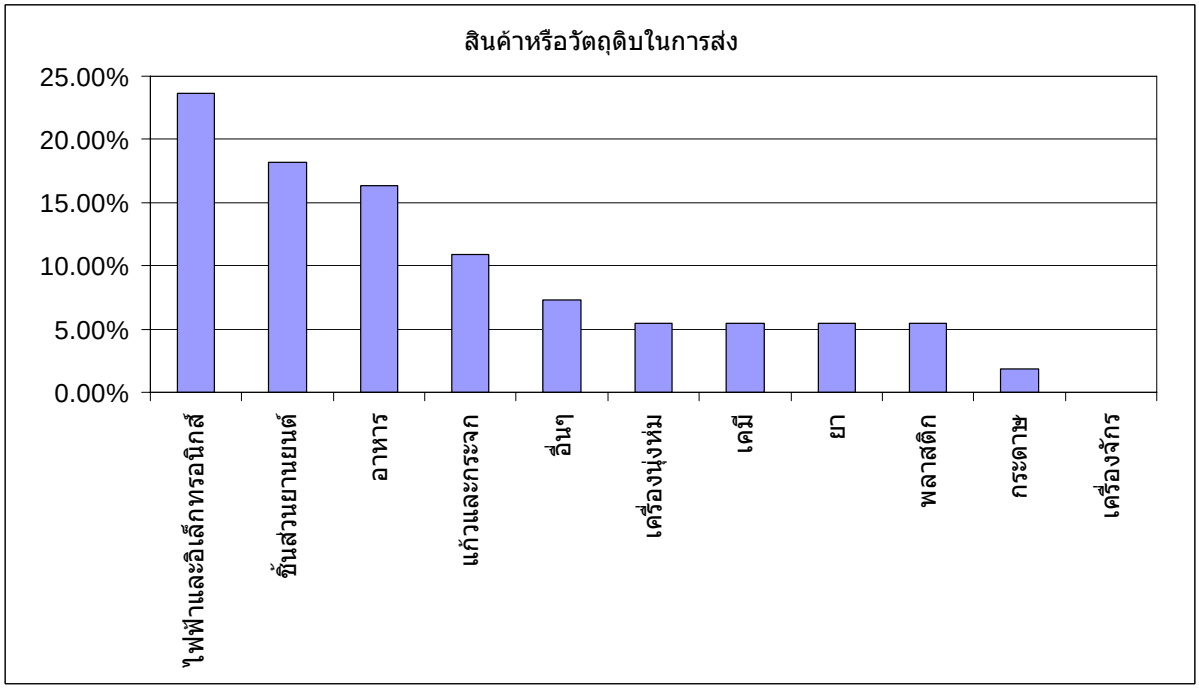
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-100 แยกตามประสบการณ์การทำธุรกิจ



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-101 แยกตามประเภทขององค์กรที่ใช้บริการ



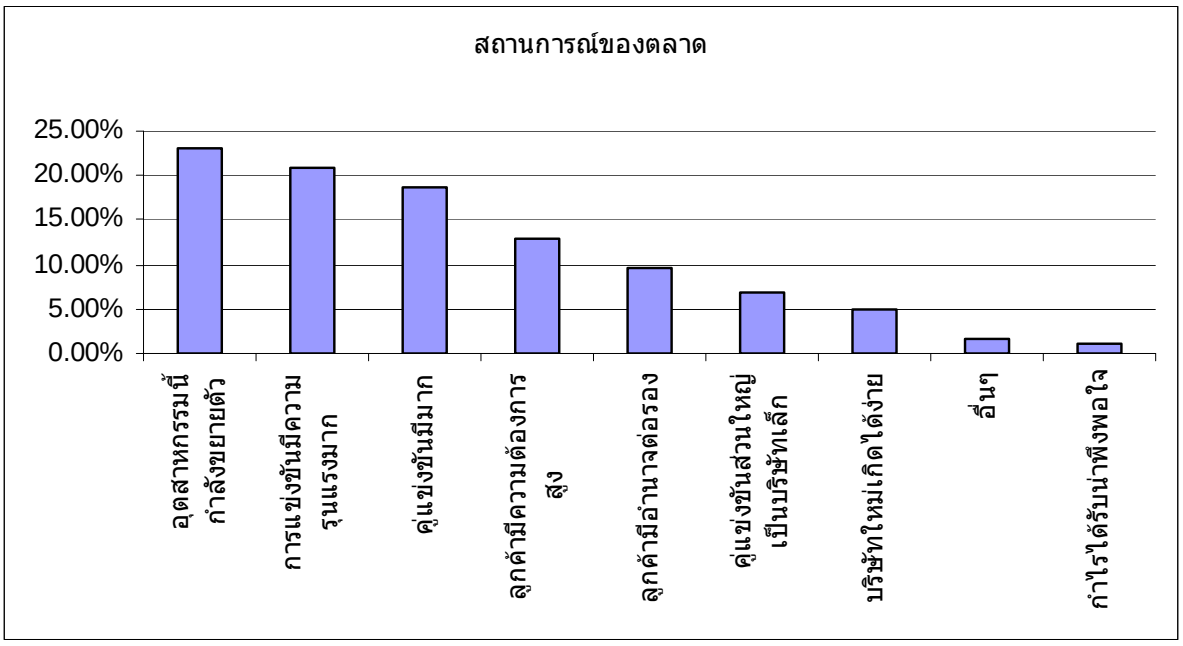
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-102 แยกตามประเภทสินค้า

2. สภาพตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

2.1 สถานการณ์ของตลาด

สถานการณ์ตลาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบันในมุมมองของผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะให้ความเห็นว่า อุตสาหกรรมโลจิสติกส์นี้กำลังเติบโตและขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 23 รองลงมาคือ การแข่งขันในปัจจุบันมีความรุนแรงมาก คิดเป็นร้อยละ 21 คู่แข่งขันในอุตสาหกรรมมีเป็นจำนวนมาก คิดเป็นร้อยละ 19 ลูกค้ามีความต้องการในบริการนี้เป็นจำนวนมาก คิดเป็นร้อยละ 13 ลูกค้ามีอำนาจฟต่อรองสูง คิดเป็นร้อยละ 10 คู่แข่งขันส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมนี้เป็นขนาดเล็ก คิดเป็นร้อยละ 7 บริษัทใหม่เข้าอุตสาหกรรมนี้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 5 และกำไรที่ได้รับอยู่ในอัตราที่น่าพอใจ คิดเป็น 1%

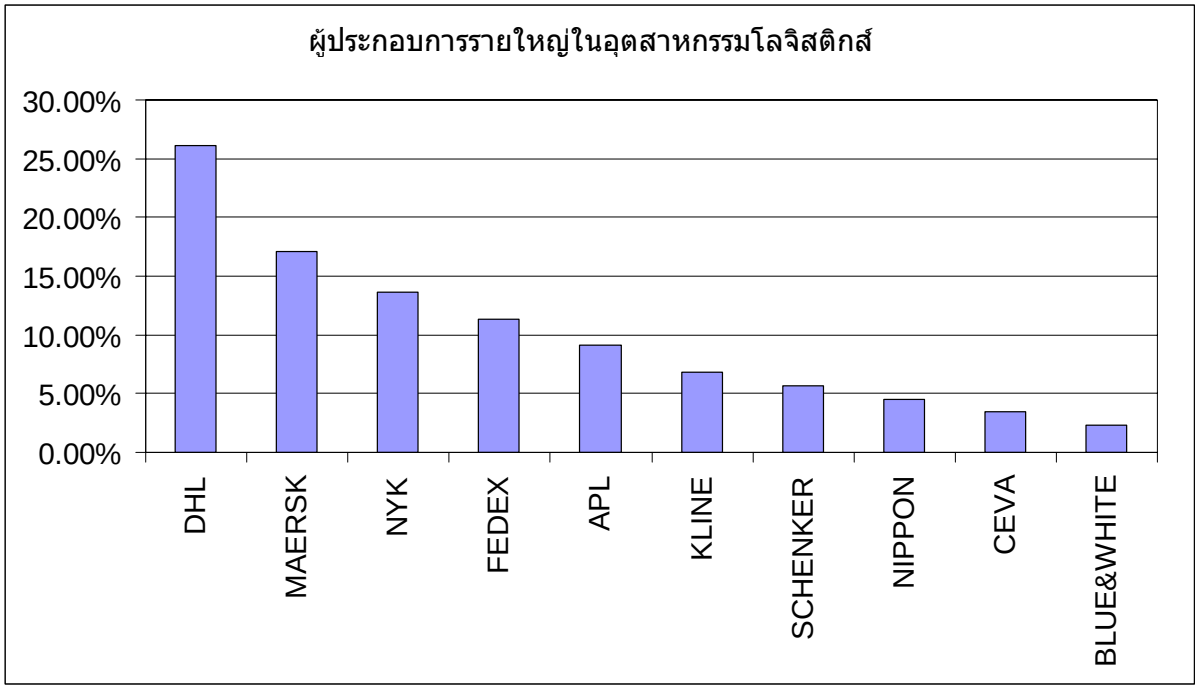


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-103 สถานการณ์ของตลาดในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางบก

2.2 ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่เป็นที่รู้จักมากที่สุด 5 อันดับในมุมมองของผู้ใช้บริการได้แก่ MAERSK (29%) FEDEX (22%) DHL (17%) NYK (10%) และ KLINE (8%)



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-104 ผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

2.3 สภาพการแข่งขัน

สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย พบว่า ประเทศไทยมีสภาพการแข่งขันมาก คิดเป็นร้อยละ 76 สาเหตุหลักเนื่องจากผู้ประกอบการไทยส่วนมากจะขาดความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจโลจิสติกส์ คิดเป็นร้อยละ 22 มีจำนวนบริษัทใหม่ๆ เข้ามามากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 18 แนวโน้มการขยายตัวของอุตสาหกรรมคิดเป็นร้อยละ 15 และต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 15

ตารางที่ 6-34 สภาพการแข่งขันการให้บริการในอุตสาหกรรม

สภาพการแข่งขัน	**ร้อยละ**
มากที่สุด	2
มาก	76
ปานกลาง	19
น้อย	3
น้อยที่สุด	0

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

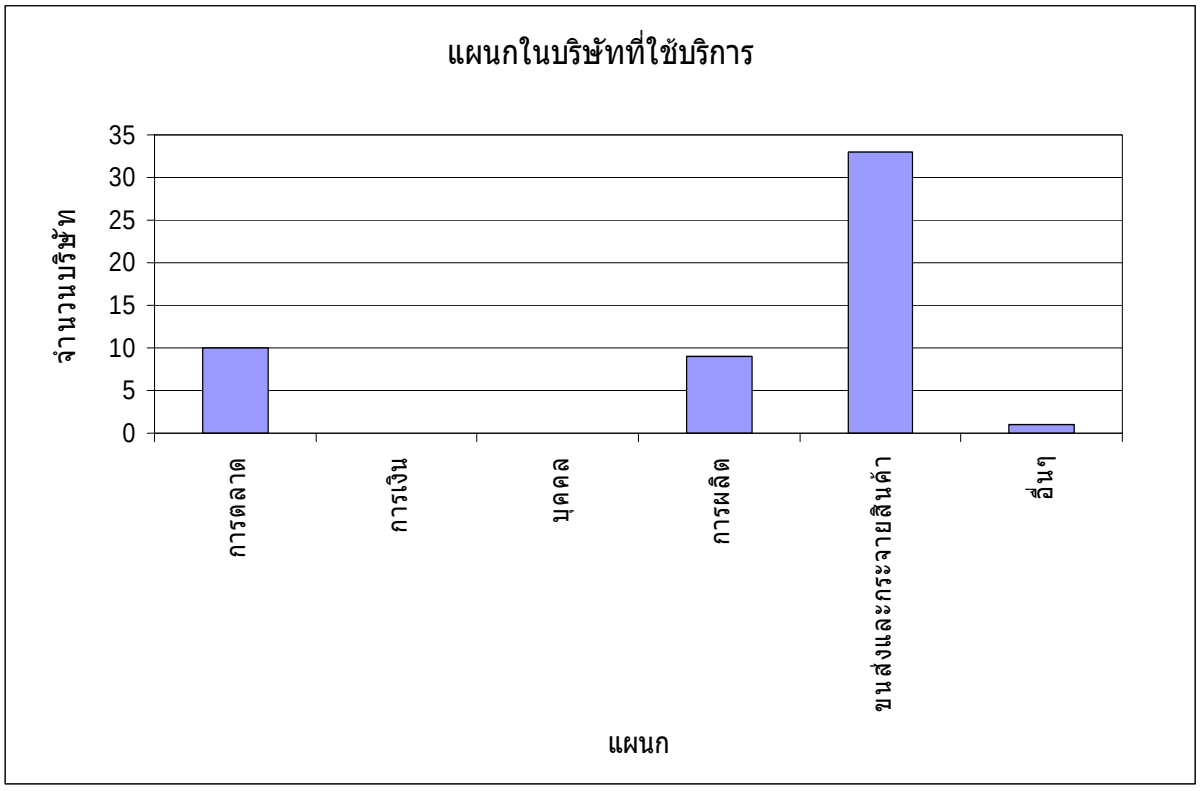
ตารางที่ 6-35 สาเหตุของสภาพการแข่งขันการให้บริการในอุตสาหกรรม

สาเหตุของสภาพการแข่งขัน	ร้อยละ
ขาดความเข้าใจจากภาคเอกชนเกี่ยวกับธุรกิจโลจิสติกส์	22.22
เกิดบริษัทใหม่ๆเข้ามากขึ้น	18.52
แนวโน้มขยายตัวของอุตสาหกรรม	14.81
ต้นทุนสูงขึ้น	14.81
ขาดผู้นำที่มีศักยภาพในการบริหารภาครัฐเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์	7.41
มีการแข่งขันด้านราคา	7.41
รัฐไม่ให้ความช่วยเหลืออย่างเพียงพอ	7.41
ลูกค้ามีความต้องการใช้บริการมากขึ้น	7.41

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

แผนกที่ใช้บริการบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะมีแผนกที่ติดต่อประสานงานกับบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์โดยตรง จากการสำรวจพบว่า แผนกที่ใช้บริการบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะเป็นแผนกขนส่งและกระจายสินค้า คิดเป็นจำนวน 33 ราย รองลงมาคือ แผนกการตลาด คิดเป็นจำนวน 10 รายและแผนกการผลิต คิดเป็นจำนวน 9 ราย

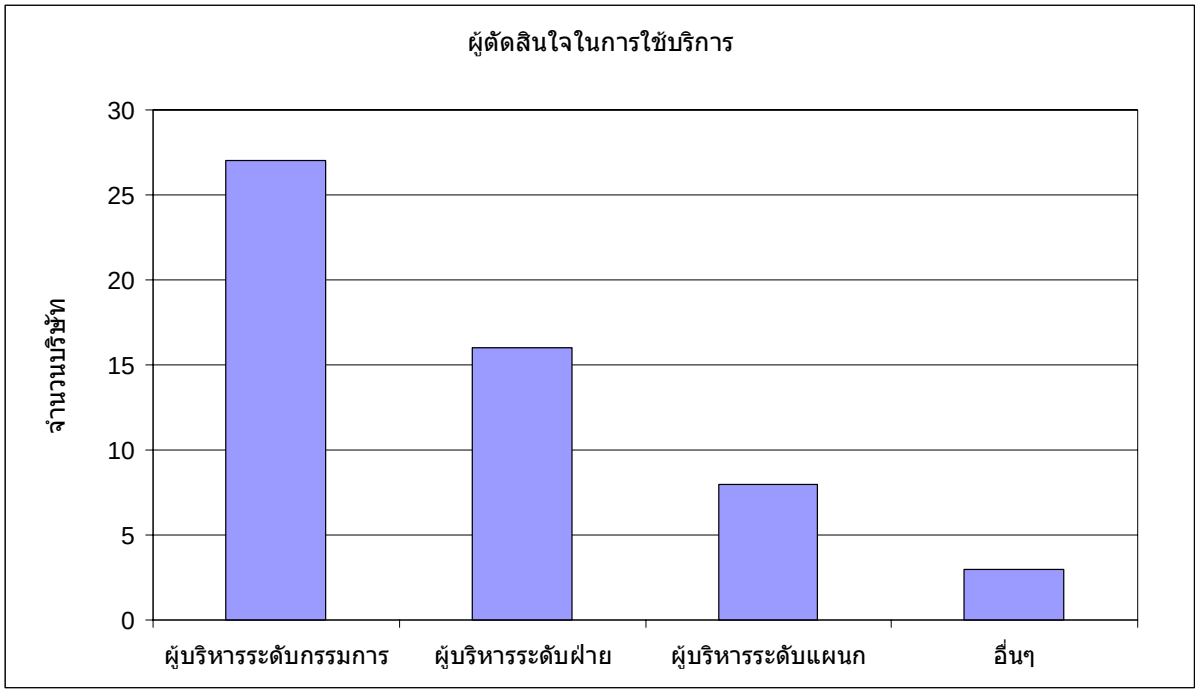


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-105 แผนกในบริษัทที่ใช้บริการ

ผู้มีอำนาจตัดสินใจในการใช้บริการโลจิสติกส์

ในองค์กรจะต้องมีผู้มีอำนาจในการตัดสินใจเลือกในการใช้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งจากการสำรวจนี้จะพบว่า ผู้ตัดสินใจในการใช้บริการส่วนใหญ่จะเป็นผู้บริหารระดับกรรมการ คิดเป็นจำนวน 27 ราย รองลงมาคือผู้บริหารระดับฝ่ายคิดเป็นจำนวน 16 ราย และผู้บริหารระดับแผนก คิดเป็นจำนวน 8 ราย

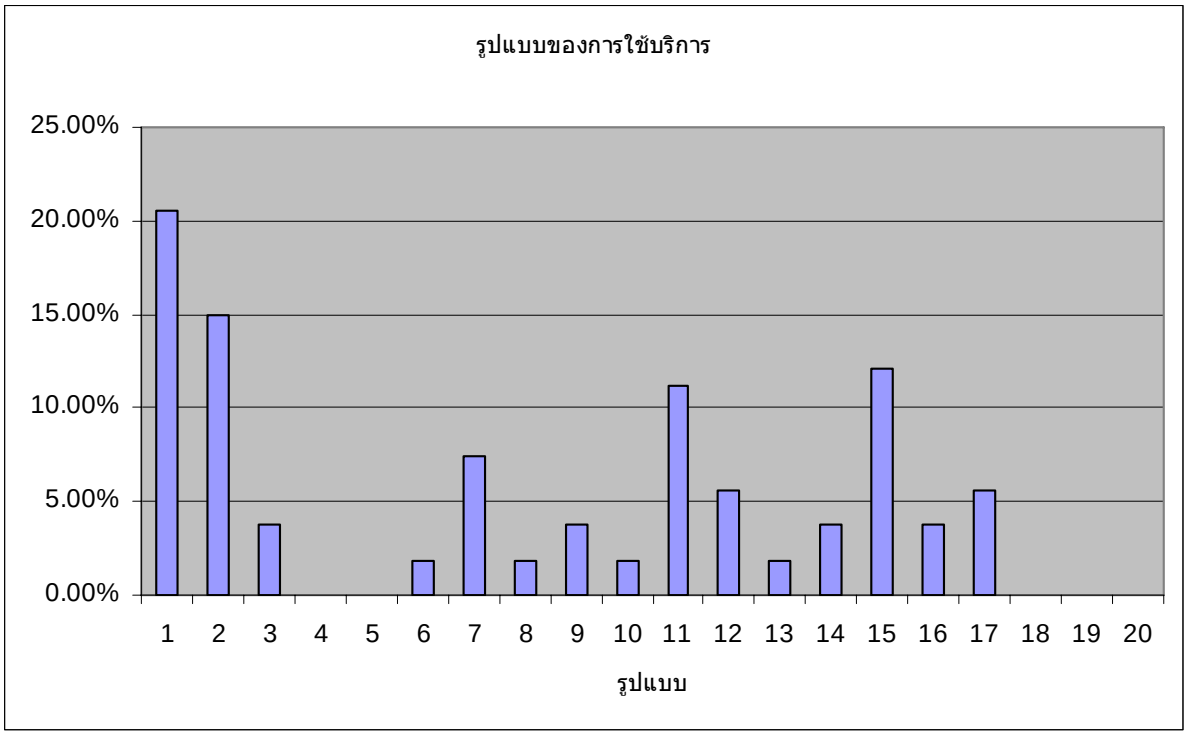


ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-106 ผู้มีอำนาจตัดสินใจในการใช้บริการโลจิสติกส์

ประเภทกิจกรรมที่ใช้บริการบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ประเภทของกิจกรรมที่ใช้บริการบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นส่วนใหญ่จะเป็นการจัดการรถขนส่งสินค้า (20%) การรวบรวมสินค้าส่งทางเรือ (13%) ตัวแทนออกของศุลกากร (12%) การจัดการคลังสินค้า (9%) ตัวแทนขนส่ง (8%) การกระจายสินค้า (5%) ขบวนการจัดหาและจัดส่งสินค้าของลูกค้า (5%) การคืนสินค้า (3%) การจัดการสินค้าคงคลัง (3%) การคืนภาษี (3%) ตัวแทนชำระค่าขนส่ง (2%) การจัดซื้อจัดหา (2%) ครอสดอคกิ้ง (2%) การประกอบผลิตภัณฑ์ (2%) การจัดการด้านบัญชี (2%) การให้คำปรึกษาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ (1%) และขบวนการรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า (1%)



หมายเหตุ

1	การจัดการรถขนส่งสินค้า	2	การจัดการคลังสินค้า
3	การรวบรวมสินค้าส่งทางเรือ	4	ขบวนการจัดหาและจัดส่งสินค้าของลูกค้า
5	การคืนสินค้า	6	ขบวนการรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า
7	การจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ	8	การคืนภาษี
9	การประกอบผลิตภัณฑ์	10	ตัวแทนออกของศุลกากร
11	ตัวแทนชำระค่าขนส่ง	12	การจัดซื้อจัดหา
13	ตัวแทนขนส่ง	14	การกระจายสินค้า
15	ครอสดอคกิ้ง	16	การจัดการซัพพลายเชน
17	การจัดการสินค้าคงคลัง	18	การให้คำปรึกษาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์
19	การจัดการด้านบัญชี	20	การดูแลงานด้านโลจิสติกส์ทั้งหมดของบริษัท

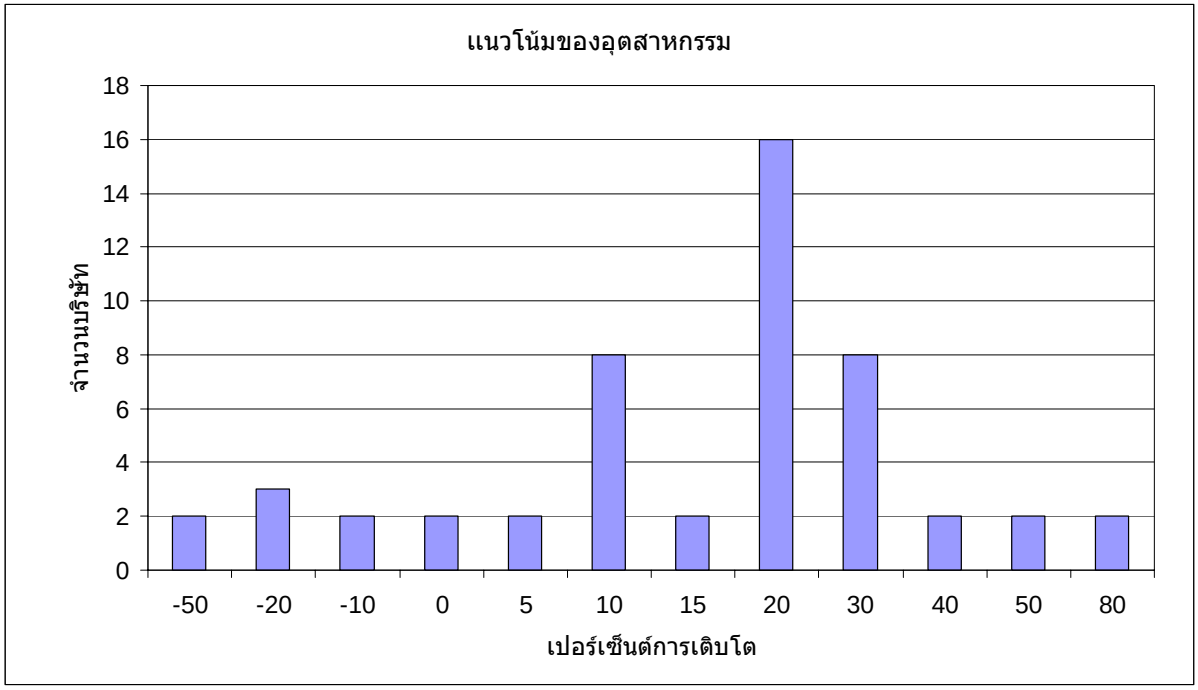
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-107 ประเภทกิจกรรมที่ใช้บริการบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์

2.4 แนวโน้มของอุตสาหกรรม

เมื่อถามถึงแนวโน้มและทิศทางการเติบโตของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยนั้น ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ให้ความเห็นว่า ทิศทางการเติบโตของอุตสาหกรรมนี้ส่วนใหญ่น่าจะมีกำไรเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 77 และจะมีอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ย 26% สาเหตุคือ พฤติกรรมลูกค้าเริ่มหันมาใช้บริการโลจิสติกส์จากบริษัทภายนอกมากขึ้น คิดเป็น ร้อยละ 15 รองลงมา คือ ค่าน้ำมันเพิ่มขึ้นจึงต้องการใช้บริการโลจิสติกส์ซึ่งมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่า คิดเป็นร้อยละ 10 สำหรับเหตุผลที่ผู้ประกอบการไทยเลือกใช้บริการโลจิสติกส์จากบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์จะให้ความสำคัญในเรื่องของความ

สะดวกรวดเร็วในการรับบริการมากที่สุด คิดเป็น ร้อยละ 25 รองลงมา คือ คุณภาพของการให้บริการ คิดเป็นร้อยละ 20 และราคาที่สมเหตุสมผล ยุติธรรม คิดเป็นร้อยละ 19 นอกนั้นจะเป็นเหตุผลเรื่อง การลดต้นทุน คิดเป็นร้อยละ 11 ความปลอดภัยในการส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 6 การเพิ่มศักยภาพในการทำธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 6 การลดปัญหาด้านการจัดการภายในองค์กร คิดเป็นร้อยละ 3 และการมีความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า คิดเป็นร้อยละ 3



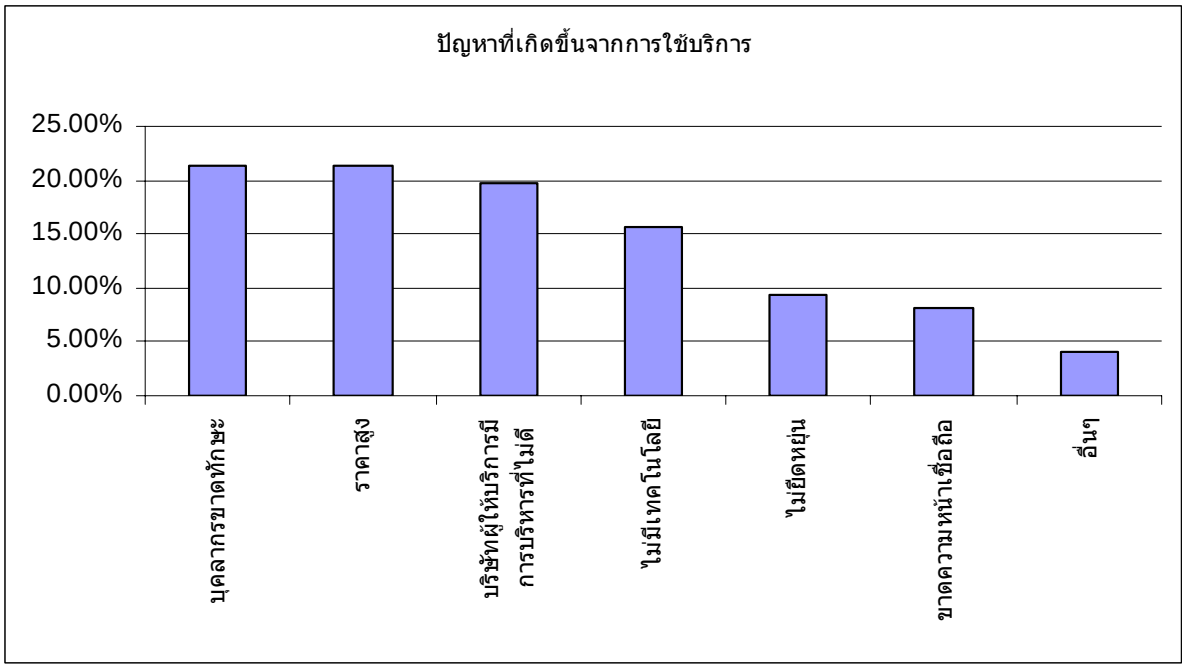
ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-108 แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรม

3. ปัญหาที่เกิดจากการใช้บริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์

สภาพปัญหาที่ผู้ประกอบพบเมื่อใช้บริการโลจิสติกส์กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยนั้น พบว่า ปัญหาเรื่องบุคลากรขาดทักษะและความชำนาญด้านโลจิสติกส์มากที่สุดและปัญหาเรื่องค่าบริการมีราคาสูง ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 21 ตามลำดับ รองลงมา คือ บริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นไม่มีการบริหารจัดการที่ดีพอ คิดเป็นร้อยละ 20 ปัญหาเรื่องม่มีการนำเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องมาใช้ คิดเป็นร้อยละ 16 อย่างไรก็ตามปัญหาเรื่องของการให้บริการที่ไม่มีความยืดหยุ่นพอและเรื่องการขาดความน่าเชื่อถือก็เป็นปัญหาที่ผู้ประกอบการเผชิญอยู่ ณ ปัจจุบัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 9 และ 8 ตามลำดับ

สำหรับลักษณะการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ให้ความเห็นตรงกันมากที่สุด ว่า คุณภาพการให้บริการยังไม่ดีพอ คิดเป็นร้อยละ 34 รองลงมาคือ มีวิธีการดำเนินงานและการให้บริการไม่แตกต่างกัน คิดเป็นร้อยละ 21 และควรมีการฝึกอบรมและพัฒนาเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 18



ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

รูปที่ 6-108 ปัญหาที่เกิดจากการใช้บริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์

4. เหตุผลที่ผู้ประกอบการไทยเลือกใช้บริการโลจิสติกส์จากบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์

สำหรับเหตุผลที่ผู้ประกอบการไทยเลือกใช้บริการโลจิสติกส์จากบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์จะให้ความสำคัญในเรื่องของความสะดวกรวดเร็วในการรับบริการมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 25 รองลงมา คือ คุณภาพของการให้บริการ คิดเป็นร้อยละ 20 และราคาที่สมเหตุสมผล ยุติธรรม คิดเป็นร้อยละ 19 นอกนั้นจะเป็นเหตุผลเรื่อง การลดต้นทุน คิดเป็นร้อยละ 11 ความปลอดภัยในการส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 6 การเพิ่มศักยภาพในการทำธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 6 การลดปัญหาด้านการจัดการภายในองค์กร คิดเป็นร้อยละ 3 และการมีความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า คิดเป็นร้อยละ 3

ตารางที่ 6-36 เหตุผลที่ผู้ประกอบการไทยเลือกใช้บริการโลจิสติกส์จากบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์

เหตุผลในการเลือก	ร้อยละ
ความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ	25.00
คุณภาพของการให้บริการ	20.31
ราคาสมเหตุสมผล	18.75
เพื่อลดต้นทุน	10.94
ความปลอดภัยในการส่งสินค้า	6.25
เพิ่มศักยภาพในการทำธุรกิจ	6.25
ความยืดหยุ่นในการให้บริการ	6.25
ลดปัญหาด้านการจัดการภายในองค์กร	3.13
มีความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างลูกค้ากับบริษัท	3.13

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

5. ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ขีดความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย จะให้เกณฑ์การวัดโดยแบ่งเป็น 5 ระดับ คือ คะแนนเต็ม 5 หมายถึงมีระดับความสามารถมากที่สุด คะแนนเต็ม 4 หมายถึงมีระดับความสามารถมาก คะแนนเต็ม 3 หมายถึงมีระดับความสามารถปานกลาง คะแนนเต็ม 2 หมายถึงมีระดับความสามารถน้อย และคะแนนเต็ม 1 หมายถึงมีระดับความสามารถน้อยที่สุด ทั้งนี้ผู้ประกอบการในฐานะผู้ใช้บริการได้ประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในปัจจุบัน ว่าความสามารถของผู้ประกอบที่อยู่ในระดับปานกลางถึงค่อนข้างมาก ได้แก่ ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.38 รองลงมา คือ ความยืดหยุ่นในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.30 ความร่วมมือในการให้บริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.29 ความน่าเชื่อถือในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.25 ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.25 ความรวดเร็วในการบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.24 ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.19 การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.17 ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.11 ส่วนความสามารถของผู้ประกอบการในระดับน้อยถึงปานกลาง คือ ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย คิดเป็นค่าเฉลี่ย 2.97 สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 2.94 คุณภาพของบุคลากร คิดเป็นค่าเฉลี่ย 2.94 และการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน คิดเป็นค่าเฉลี่ย 2.89

ตารางที่ 6-37 ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน

ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในปัจจุบัน	ค่าเฉลี่ย
ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า	3.38
ความยืดหยุ่นในการบริการ	3.30
ความร่วมมือในการให้บริการ	3.29
ความน่าเชื่อถือในการบริการ	3.25
ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่	3.25
ความรวดเร็วในการบริการ	3.24
ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ	3.19
การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)	3.17
ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง	3.11
ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย	2.97
สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง	2.94
คุณภาพของบุคลากร	2.94
การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน	2.89

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

6. ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นความต้องการเร่งด่วนที่ต้องการให้ภาครัฐดำเนินการ

สิ่งที่ภาครัฐควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนเพื่อยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ในปัจจุบันมากที่สุดนั้นได้แก่ ควรให้ผลักดันให้มีการปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับต่างๆ ให้เอื้อต่อการดำเนินงาน คิดเป็น 18% รองลงมา คือ ภาครัฐควรจัดการฝึกอบรมและพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้สามารถให้บริการแบบครบวงจรได้ คิดเป็น 15% ในขณะเดียวกันก็ควรมีการสร้างและพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์ คิดเป็น 15% อีกทั้งภาครัฐควรมีการสนับสนุนเทคโนโลยีที่ทันสมัยต่อการใช้งาน คิดเป็น 13% ส่งเสริมหรือให้สิทธิพิเศษกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ติดตั้งใช้แก๊ซ NGV คิดเป็น 12% พร้อมทั้งมีการพัฒนาการดำเนินงานให้รวดเร็วและเน้นการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการดำเนินงาน คิดเป็น 12% นอกจากนี้แล้ว ภาครัฐก็ควรที่จะพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางรางและทางน้ำ คิดเป็น10% และควรจัดตั้งศูนย์กลางการขนส่งในระดับภูมิภาค คิดเป็น 6%

ตารางที่ 6-38 เรื่องที่ภาครัฐควรดำเนินการเร่งด่วน ณ ปัจจุบัน

เรื่องที่ควรดำเนินการ	ร้อยละ
ปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับให้เอื้อต่อการดำเนินงาน	18
อบรมและพัฒนาผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร	15
สร้างเส้นทางโลจิสติกส์	15
สนันสนุนเทคโนโลยีทันสมัย	13
ส่งเสริมหรือให้สิทธิพิเศษกับผู้ใช้แก๊ซNGV	12
พัฒนาการดำเนินงานภาครัฐให้รวดเร็ว เน้น IT	12
พัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางรางและน้ำ	10
จัดตั้งHubขนส่งระบบภูมิภาค	6

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

7. ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นความต้องการที่จะให้ภาครัฐช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เพื่อยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันในอนาคตนี้ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ เสนอแนะว่า ภาครัฐควรจัดระบบโครงสร้างสาธารณูปโภคให้สะดวกต่อการขยายอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มากที่สุด คิดเป็น 27% รองลงมาคือ ภาครัฐควรส่งเสริมการลงทุนโดยสนับสนุนเป็นนโยบายให้ช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบโลจิสติกส์ในทุกด้านคิดเป็น 20% และมีการพัฒนาบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญมากขึ้น คิดเป็น 17% นอกจากนี้ ควรมีการปรับโครงสร้างพื้นฐานอุตสาหกรรมที่เอื้อประโยชน์ต่อผู้ประกอบการไทย คิดเป็น 12% พร้อมทั้งเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่อง คิดเป็น 10% รวมตลอดถึงการเร่งพัฒนาเทคโนโลยีให้ทัดเทียมกับประเทศอื่นๆได้ คิดเป็น 10% ทั้งนี้ภาครัฐควรจัดตั้งศูนย์พัฒนาโลจิสติกส์ทั้งในส่วนของ Hardware และ Software คิดเป็น 6%

ตารางที่ 6-39 เรื่องที่ภาครัฐควรดำเนินการเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ในอนาคต

เรื่องที่ควรดำเนินการ	ร้อยละ
จัดระบบสาธารณูปโภคให้สะดวกต่อการขยายโลจิสติกส์	27
ส่งเสริมการลงทุนสนับสนุนเป็นนโยบายภาครัฐช่วยโลจิสติกส์ทุกด้าน	20
พัฒนาบุคลากรให้มีความชำนาญมากขึ้น	17
ปรับโครงสร้างพื้นฐานอุตสาหกรรมและเน้นไปที่ SMEs ไม่ใช่ต่างชาติ	11
ให้แหล่งข่าวสารข้อมูลตลอด	10
พัฒนาเทคโนโลยีให้ทัดเทียมประเทศอื่นๆ	10
จัดตั้งศูนย์พัฒนาโลจิสติกส์ทั้ง hardware & software	6

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

6.6 บทวิเคราะห์

ปัจจุบันผู้ประกอบการที่อยู่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นั้นมีเป็นจำนวนมาก การที่จะเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันทางการค้าของประเทศได้จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากภาครัฐและเอกชน ในการจัดการกระบวนการโลจิสติกส์และกิจกรรมที่เกี่ยวเนื่องให้เป็นรูปธรรมอย่างเร่งด่วน ซึ่งผู้ประกอบการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ล้วนแล้วแต่ขาดความรู้ความเข้าใจในการพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันส่งผลให้คุณภาพงานบริการไม่ดีพอ เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นชาวต่างชาติที่เป็นที่รู้จักและได้รับการยอมรับไม่ว่าจะเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์เองหรือผู้ใช้บริการ สภาพการแข่งขันจึงค่อนข้างมาก เช่นเดียวกันกับในมุมมองของผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ที่มองว่าสภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ค่อนข้างมาก ทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบการไทยไม่ค่อยมีความรู้ความเข้าใจในอุตสาหกรรมนี้อีกทั้งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนมากจะให้บริการเป็นรายๆ ไป อาทิเช่น รับขนส่งสินค้าเพียงอย่างเดียว ไม่มีการสร้างเครือข่ายการให้บริการที่ครบวงจร ด้วยเหตุนี้ผู้ประกอบการต่างชาติจึงเล็งเห็นโอกาสในการขยายธุรกิจโลจิสติกส์ จึงเข้ามาลงทุนมากขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยยิ่งมีสภาพการแข่งขันที่รุนแรง และด้วยภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบันที่ตกต่ำทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มุ่งแข่งขันในอุตสาหกรรมที่เน้นบริการให้รวดเร็วทันใจลูกค้าเท่านั้น คุณภาพการให้บริการจึงแข่งขันกับต่างชาติไม่ได้ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการได้มองสภาพการดำเนินงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ได้ชัดเจนขึ้น ที่ปรึกษาจะเปรียบเทียบมุมมองของผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ที่มีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยแสดงดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 6-40 เปรียบเทียบมุมมองของผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับผู้ใช้บริการโลจิสติกส์

	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์
สถานการณ์ทางการตลาด	มีคู่แข่งขันในอุตสาหกรรมนี้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก	อุตสาหกรรมโลจิสติกส์นี้กำลังเติบโตและขยายตัว
ผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีบทบาทและเป็นที่รู้จัก	NYK DHL KLINE NIPPON MAERSK	DHL MAERSK NYK FEDEX APL
สภาพการแข่งขัน	แข่งขันมากเนื่องจาก การที่มีจำนวนบริษัทเข้ามาทำธุรกิจด้านนี้มากขึ้นทำให้มีการแข่งขันด้านราคาและบริการมากขึ้น	แข่งขันมากเนื่องจากผู้ประกอบการไทยส่วนมากจะขาดความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจโลจิสติกส์
แนวโน้มและทิศทางการเติบโต	แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น สาเหตุหลักคือ ลูกค้ามีการขยายตัวมีความต้องการในการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น	ทิศทางการเติบโตของอุตสาหกรรมนี้ส่วนใหญ่น่าจะมีกำไรเพิ่มขึ้น
ข้อจำกัดในการดำเนินงาน	ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำและทำให้ต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้น	-
สภาพปัญหาที่พบเมื่อใช้บริการโลจิสติกส์	-	บุคลากรขาดทักษะและความชำนาญด้านโลจิสติกส์มากที่สุด
ลักษณะการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	-	คุณภาพการให้บริการยังไม่ดีพอ
เหตุผลที่ผู้ประกอบการเลือกใช้บริการจากบริษัทโลจิสติกส์	-	ความสะดวกรวดเร็วในการรับบริการมากที่สุด
ประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์	ขีดความสามารถค่อนข้างมากในเรื่องความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้าและความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง	ปานกลางในทุกด้าน
สิ่งที่ภาครัฐควรดำเนินการอย่างเร่งด่วน	มาตรการควบคุมราคาน้ำมันหรือนโยบายสนับสนุนให้ใช้พลังงานทดแทน	จัดการฝึกอบรมและพัฒนาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้สามารถให้บริการแบบครบวงจรได้
สิ่งที่ภาครัฐควรดำเนินการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน	- พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญมากขึ้นทั้งในหน่วยงานราชการและเอกชน - พัฒนาระบบการขนส่งทางรางด้วยเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อการขนส่งในประเทศให้มีประสิทธิภาพดีขึ้น - พัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ให้มีความรวดเร็วตลอดจนการปรับปรุงการนำอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ มาใช้ในการดำเนินงานให้เป็นลักษณะ One Stop Service	จัดระบบโครงสร้างสาธารณูปโภคให้สะดวกต่อการขยายอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มากที่สุด

ที่มา : จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

จากตารางข้างต้นชี้ให้เห็นว่าผู้ประกอบการในฐานะผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ประกอบการที่เป็นผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ต่างก็มีความเห็นเช่นเดียวกันว่า ทิศทางการเติบโตของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าภาวะเศรษฐกิจจะตกต่ำและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นต้นทุนหลักในการดำเนินงานนั้นจะเพิ่มสูงขึ้น แต่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์นี้นับว่าเป็นหัวใจหลักในการดำเนินงานในทุกอุตสาหกรรมเนื่องจากจะเกี่ยวข้องโดยตรงกับการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ รวบรวมและกระจายสินค้า ดังนั้น ผู้ประกอบการในฐานะของผู้ให้บริการจะตระหนักถึงสถานภาพโดยมุ่งเน้นการพัฒนาองค์กรเพียงอย่างเดียวโดยไม่คำนึงถึงสภาพแวดล้อมคงไม่ได้แล้ว ผู้ประกอบการด้านบริการโลจิสติกส์ทุกอุตสาหกรรมรายสาขานั้นคงต้องมองถึงคู่แข่งขันทั้งในและต่างประเทศและที่ขาดไม่ได้เลยก็คือผู้ประกอบการจะต้องให้ความสำคัญกับความต้องการของลูกค้าที่นับวันจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไม่หยุดยั้ง ซึ่งผลจากการสำรวจเรื่องการจัดอันดับผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีบทบาทและเป็นที่รู้จักทั้งในมุมมองของผู้ประกอบการในฐานะผู้ให้บริการและในฐานะผู้ใช้บริการ กลับมีความเห็นตรงกันว่า เป็นบริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในประเทศไทยทั้งสิ้น ข้อมูลเหล่านี้บ่งบอกถึงความน่าเชื่อถือของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยยังคงน้อยมากเมื่อเทียบกับต่างชาติ หรืออาจจะกล่าวได้ว่า คุณภาพการให้บริการของบริษัทคนไทยยังไม่เป็นที่ยอมรับเทียบเท่าสากล หากผู้ประกอบการไทยต้องการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันให้สามารถแข่งขันในระดับนานาชาติได้ การพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นี้จะต้องเริ่มจากหลายหน่วยงานควบคู่กัน อันได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน สมาคมต่าง ๆที่เกี่ยวข้องและสถาบันศึกษา โดยภาครัฐควรเป็นแกนนำในเรื่องของนโยบายและสนับสนุนงบประมาณการพัฒนาโลจิสติกส์ สำหรับภาคเอกชนก็จำเป็นต้องพัฒนาองค์กรให้ตื่นตัวมีการปรับวิธีการดำเนินการให้ทันสมัยอยู่เสมอ และสถาบันการศึกษาซึ่งจัดว่าเป็นแหล่งองค์ความรู้ที่สำคัญในการพัฒนาก็จะต้องมีการวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ใหม่ๆด้านโลจิสติกส์ตลอดเวลาเพื่อให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยนี้มีการพัฒนาก้าวไปสู่การแข่งขันในระดับนานาชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

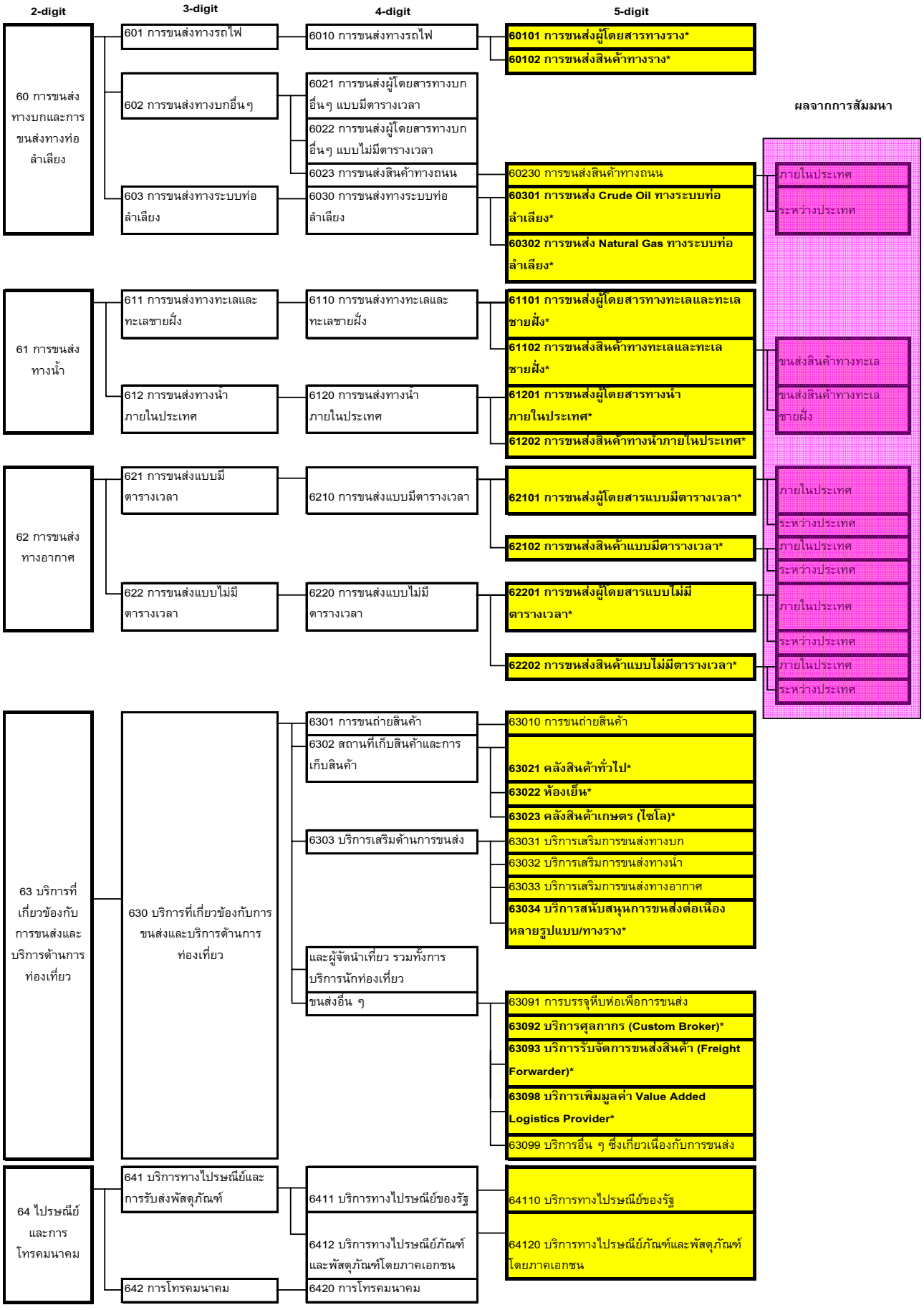
บทที่ 7
ข้อเสนอแนะ

เนื้อหาในบทนี้จะระบุถึงข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินการต่อไปในอนาคต ซึ่งจะประกอบไปด้วยข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย ข้อเสนอแนะการพัฒนาข้อมูลและการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมภายใต้คุ้มรวมการเก็บข้อมูลตาม GDP และ I-O สำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับธุรกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยในภาพรวมและรายสาขา

7.1 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย

จากการระดมสมองปรากฏว่าผู้เข้าสัมมนาระดมสมองส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดหมวดหมู่รูปแบบใหม่ที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอ ซึ่งมีความละเอียดมากกว่ารูปแบบเก่าที่มีความละเอียดค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับต่างประเทศ สำหรับการดำเนินการในขั้นต่อไปนั้น ทางที่ปรึกษาเห็นสมควรให้มีการดำเนินการดังต่อไปนี้

1. นำผลการศึกษาในส่วนการจัดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ได้จากโครงการนี้ไปนำเสนอต่อกระทรวงแรงงาน ซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าภาพระบบ TSIC โดยเสนอให้ดำเนินการปรับแก้การจำแนกหมวดหมู่สาขาโลจิสติกส์ใหม่ตามผลการศึกษาที่ได้ เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานให้เหมือนกันในทุกหน่วยงาน และใช้เป็นแนวทางในการกำหนดหมวดหมู่ย่อยในสาขาอื่นๆ ซึ่งก็มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการแก้ไขเช่นเดียวกัน ทั้งนี้อาจจะดำเนินการพิจารณาปรับแก้เฉพาะในหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งมีความพร้อมของข้อมูลและมีการแบ่งหมวดหมู่ที่ค่อนข้างชัดเจนก่อนกลุ่มอุตสาหกรรมอื่นๆ โดยอาจจะดำเนินการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์แยกออกมาต่างหาก โดยแบ่งหมวดหมู่ตามนี้


2-digit
3-digit
4-digit
5-digit
ผลจากการสัมมนา
60 การขนส่งทางบกและการขนส่งทางท่อลำเลียง
601 การขนส่งทางรถไฟ
6010 การขนส่งทางรถไฟ
60101 การขนส่งผู้โดยสารทางราง*
60102 การขนส่งสินค้าทางราง*
602 การขนส่งทางบกอื่นๆ
6021 การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่นๆ แบบมีตารางเวลา
6022 การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่นๆ แบบไม่มีตารางเวลา
6023 การขนส่งสินค้าทางถนน
60230 การขนส่งสินค้าทางถนน
603 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง
6030 การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง
60301 การขนส่ง Crude Oil ทางระบบท่อลำเลียง*
60302 การขนส่ง Natural Gas ทางระบบท่อลำเลียง*
61 การขนส่งทางน้ำ
611 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง
6110 การขนส่งทางทะเลและทะเลชายฝั่ง
61101 การขนส่งผู้โดยสารทางทะเลและทะเลชายฝั่ง*
61102 การขนส่งสินค้าทางทะเลและทะเลชายฝั่ง*
612 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ
6120 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ
61201 การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำภายในประเทศ*
61202 การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ*
62 การขนส่งทางอากาศ
621 การขนส่งแบบมีตารางเวลา
6210 การขนส่งแบบมีตารางเวลา
62101 การขนส่งผู้โดยสารแบบมีตารางเวลา*
62102 การขนส่งสินค้าแบบมีตารางเวลา*
622 การขนส่งแบบไม่มีตารางเวลา
6220 การขนส่งแบบไม่มีตารางเวลา
62201 การขนส่งผู้โดยสารแบบไม่มีตารางเวลา*
62202 การขนส่งสินค้าแบบไม่มีตารางเวลา*
ขนส่งสินค้าทางทะเล
ขนส่งสินค้าทางทะเลชายฝั่ง
ภายในประเทศ
ระหว่างประเทศ
63 บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการด้านการท่องเที่ยว
630 บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการด้านการท่องเที่ยว
6301 การขนถ่ายสินค้า
6302 สถานที่เก็บสินค้าและการเก็บสินค้า
6303 บริการเสริมด้านการขนส่ง
และผู้จัดนำเที่ยว รวมทั้งการบริการนักท่องเที่ยว
ขนส่งอื่น ๆ
63010 การขนถ่ายสินค้า
63021 คลังสินค้าทั่วไป*
63022 ห้องเย็น*
63023 คลังสินค้าเกษตร (ไซโล)*
63031 บริการเสริมการขนส่งทางบก
63032 บริการเสริมการขนส่งทางน้ำ
63033 บริการเสริมการขนส่งทางอากาศ
63034 บริการสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ/ทางราง*
63091 การบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง
63092 บริการศุลกากร (Custom Broker)*
63093 บริการรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)*
63098 บริการเพิ่มมูลค่า Value Added Logistics Provider*
63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง
64 ไปรษณีย์และการโทรคมนาคม
641 บริการทางไปรษณีย์และการรับส่งพัสดุภัณฑ์
642 การโทรคมนาคม
6411 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ
6412 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน
6420 การโทรคมนาคม
64110 บริการทางไปรษณีย์ของรัฐ
64120 บริการทางไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์โดยภาคเอกชน

2. กระทรวงแรงงานในฐานะเจ้าภาพเรียกประชุมคณะทำงานระบบ TSIC เพื่อเสนอให้ทุกหน่วยงานใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานให้เหมือนกัน
3. กระทรวงแรงงานจัดส่งเอกสารระบบ TSIC ที่ปรับแก้แล้วไปยังหน่วยงานต่างๆ ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สำหรับข้อคิดเห็นอื่นๆ เพิ่มเติมมีดังต่อไปนี้

- ในขณะที่ทางที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยในระยะสุดท้ายนั้น ซึ่งในส่วนของการศึกษาการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทยได้ดำเนินเสร็จสิ้นไปแล้วนั้น ปรากฏว่าในขณะเดียวกันทางผู้แทนจากสำนักงานสถิติแห่งชาติได้แจ้งมาว่าในปี พ.ศ. 2551 หรือ ค.ศ. 2008 ทางองค์การสหประชาชาติได้มีการปรับปรุงการจัดประเภทอุตสาหกรรมให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันเพิ่มมากขึ้น จากเดิมที่ใช้ระบบ ISIC Rev.3 ก็ได้ปรับเปลี่ยนมาเป็นระบบ ISIC Rev.4 ซึ่งทางที่ปรึกษาเห็นสมควรให้นำระบบ ISIC Rev.4 มาใช้ประกอบการพิจารณาจัดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย ทั้งนี้เนื่องจากหลังจากปี 2008 เป็นต้นไป ประเทศต่างๆ ทั้งที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนา ก็จะดำเนินการปรับเปลี่ยนมาใช้การกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมตามระบบ ISIC Rev.4 ซึ่งจากการสำรวจพบว่าประเทศสิงคโปร์ได้ปรับเปลี่ยนมาใช้ระบบ ISIC Rev.4 แล้ว และคาดว่าประเทศอื่นๆ จะดำเนินการปรับเปลี่ยนมาใช้ในเวลาอันใกล้นี้ ซึ่งถ้าประเทศไทยยังใช้ข้อมูลที่อ้างอิงจาก ISIC Rev.3 ก็จะทำให้ไม่สามารถเปรียบเทียบกับต่างประเทศได้ สำหรับการดำเนินการในประเทศไทยนั้น ผู้แทนจากสำนักงานสถิติแห่งชาติได้แจ้งมาว่าขณะนี้ทางสำนักงานสถิติแห่งชาติกำลังดำเนินการศึกษาและจัดทำเป็นฉบับภาษาไทยขึ้น
- นอกจากนี้ในการศึกษาการแบ่งสาขาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ทางที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาระบบการแบ่งหมวดหมู่อื่นๆ เช่น ระบบ CPC ซึ่งเป็นระบบการจำแนกประเภทบริการขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งจากการศึกษาในส่วนของสาขาบริการด้านขนส่ง (Transport Service) นั้นพบว่าระบบ TSIC มีความละเอียดมากกว่าระบบ CPC ค่อนข้างมาก

7.2 ข้อเสนอแนะการพัฒนาข้อมูลและการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมภายใต้คุ้มรวมการเก็บข้อมูลตาม GDP และ I-O สำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

จากการศึกษาในส่วนของการวิเคราะห์และประเมินต้นทุนและมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยนั้น ทางที่ปรึกษามีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาข้อมูลและการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมภายใต้คุ้มรวมการเก็บข้อมูลตาม GDP และ I-O สำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ดังต่อไปนี้

- การจัดแบ่งบริษัทตามหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย (TSIC) ในปัจจุบันยังมีบางส่วนที่จัดได้ไม่ตรงกับโครงสร้างที่กำหนดเอาไว้ ยกตัวอย่างเช่น บริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามควรจะต้องถูกจัดเอาไว้ในหมวด 63098 โลจิสติกส์ แต่จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สาม พบว่าบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์บุคคลที่สามถูกจัดกระจายไปตามหมวดต่างๆ ซึ่งควรจะต้องมีการดำเนินการสำรวจข้อมูลและจัดหมวดหมู่ในหมวดนี้ขึ้นใหม่
- ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายสาขาในบางสาขายังคงต้องใช้วิธีการประมาณค่า เนื่องจากข้อมูลงบการเงินในส่วนรายละเอียดประกอบงบการเงินของบริษัทโดยส่วนใหญ่ไม่ได้แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลมูลค่าเพิ่มเอาไว้ ทำให้ต้องใช้วิธีการประมาณค่าโดยจะต้องทำการรวบรวมข้อมูลจากรายละเอียดประกอบงบการเงินในส่วนที่เป็นมูลค่าเพิ่มของหน่วยธุรกิจในแต่ละสาขาย่อยเท่าที่จะสามารถรวบรวมได้ ซึ่งประกอบไปด้วยเงินเดือน ค่าจ้าง ค่าตอบแทน, ค่าเสื่อมราคา, และภาษีทางอ้อมสุทธิ แล้วจึงใช้ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างที่รวบรวมได้ทำการประมาณค่ามูลค่าเพิ่มของประชากรในสาขาย่อยนั้นๆ ในอนาคตควรกำหนดมาตรการเพื่อให้ได้ข้อมูลเหล่านี้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการคำนวณมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รายสาขามากยิ่งขึ้น

7.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับธุรกิจอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยในภาพรวมและรายสาขา

การที่จะเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยได้นั้นจำเป็นต้องทราบถึงสถานภาพและศักยภาพของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย ซึ่งผลจากการสำรวจผู้ประกอบการข้างต้น ชี้ให้เห็นถึง ศักยภาพของผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นี้ ยังคงเผชิญกับปัญหาและอุปสรรครอบด้าน ดังนั้นเพื่อให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์อันเป็นรากฐานในการพัฒนาประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคเอกชน หรือสถาบันการศึกษา จำเป็นจะต้องช่วยกันผลักดันให้มีการยกระดับขีดความสามารถในทุกๆ ด้านของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ที่ปรึกษาเสนอแนะให้มีแนวทางการพัฒนาผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์พิจารณาแยกตามอุตสาหกรรมรายสาขา ดังต่อไปนี้

1. สำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางบก ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่งทางถนน ขนส่งทางรถไฟ ขนส่งทางระบบท่อลำเลียง บริการไปรษณีย์ และดำเนินงานสถานีขนส่งทางบก ภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการในเรื่องของการหามาตรการควบคุมราคาน้ำมันเชื้อเพลิงหรือมีนโยบายเชิงปฏิบัติการด้านการสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน พร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการลงทุนโดยจัดหาแหล่งเงินทุนเพื่อการกู้ยืมไปใช้ในการประกอบธุรกิจด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และที่สำคัญควรมีการพัฒนาบุคลากรทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนให้มีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจโลจิสติกส์ให้มากขึ้น

2. สำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ประเด็นเรื่องของการปรับปรุงกฎหมายให้มีความทันสมัยและเอื้ออำนวยประโยชน์ต่อผู้ประกอบการไทยเป็นสิ่งที่สำคัญมากที่สุดที่ภาครัฐควรปรับปรุงโดยด่วน อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศก็มีความต้องการพัฒนาบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมนี้มากขึ้นเช่นเดียวกัน หากภาครัฐมีการสนับสนุนองค์ความรู้ในธุรกิจโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรายสาขานี้ก็จะส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศมีการพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันในระดับนานาชาติได้

3. สำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำและสถานีขนส่งทางน้ำ สิ่งแรกที่ภาครัฐควรเร่งดำเนินการคือ การพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและทางน้ำให้มีระบบเชื่อมต่อและครอบคลุมเส้นทางโลจิสติกส์ทั่วประเทศ ประกอบกับควรหามาตรการควบคุมราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้มีเสถียรภาพมากขึ้น หากราคาน้ำมันยังคงสูงขึ้นแบบไร้ทิศทางการคาดหมายได้ จะทำให้ธุรกิจโลจิสติกส์นี้มีต้นทุนสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นปัจจัยหลักในต้นทุนการดำเนินงาน นอกจากนี้แล้วภาครัฐยังคงต้องมีการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นี้อย่างต่อเนื่อง ในรูปแบบของการฝึกอบรม สัมมนา หรือให้ความรู้ความเข้าใจให้บุคลากรในหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนให้มีความเชี่ยวชาญโดยเฉพาะมากขึ้น

4. สำหรับผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า กิจกรรมที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งและ Logistics Service Provider ก็ยังคงให้ความสำคัญกับความต้องการให้ภาครัฐแก้ไขปัญหาเรื่องราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและจัดหาพลังงานทดแทน แต่สิ่งที่ผู้ประกอบการในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าต้องการเป็นอย่างมาก คือ การได้รับการพัฒนาเทคโนโลยีที่ช่วยในการดำเนินงานภายในคลังสินค้า ซึ่งจะเห็นได้ว่าเทคโนโลยีส่วนใหญ่จะนำเข้าจากต่างประเทศและใช้เงินลงทุนสูง ผู้ประกอบการไทยยังขาดเทคโนโลยีที่ช่วยจัดการคลังสินค้าที่ดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาครัฐควรจัดหาหรือให้ความช่วยเหลืออีกทั้งควรส่งเสริมหรือหาวิธีการสร้างเครือข่ายให้ผู้ประกอบการด้านบริการโลจิสติกส์คลังสินค้าได้มีโอกาสเชื่อมโยงเครือข่ายเพื่อผลักดันให้เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้ เทคโนโลยี อันจะส่งผลให้เพิ่มศักยภาพในการดำเนินงานมากขึ้น

5. สำหรับผู้ประกอบการด้านธุรกิจตัวแทนออกของ (Customs Broker) และตัวแทนขนส่ง (Freight Forwarder) อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยจะขับเคลื่อนไม่ได้เลยถ้าขาดธุรกิจตัวแทนออกของและตัวแทนขนส่ง ซึ่งผู้ประกอบการไทยเองก็ต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐเป็นอย่างมากในเรื่องของความต้องการให้ภาครัฐนำระบบหรือเทคโนโลยีที่ดีมาให้ใช้ในการดำเนินการหรือมาขายให้ในราคาถูก เนื่องจากผู้ประกอบการที่ถือหุ้นโดยคนไทยส่วนมากจะมีเงินทุนในการลงทุนด้านเทคโนโลยีน้อยกว่า

ผู้ประกอบการต่างชาติ ทำให้ความสามารถในการพัฒนาตนเองให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นี้น้อยกว่าต่างชาติอยู่มาก ดังนั้นหากภาครัฐส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยมีความรู้เทียบเท่าสากลมากขึ้นโดยสนันสนุนให้มีโครงการสัมมนา ฝึกอบรมต่างๆ แก่ผู้ประกอบการไทยจะทำให้ผู้ประกอบการไทยได้มีโอกาสพัฒนาศักยภาพในการทำธุรกิจมากขึ้น พร้อมกันนี้ภาครัฐควรเป็นผู้นำในการจัดตั้งโครงการต่างๆที่ให้ความช่วยเหลือแก่ธุรกิจตัวแทนออกของและตัวแทนขนส่งอย่างจริงจังและต่อเนื่องควบคู่กันไปด้วย

สรุปโดยรวมก็คือ ปัจจัยสู่ความสำเร็จในการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ได้นั้น ภาครัฐจำเป็นต้องนำหลักการที่สำคัญ 4 ประการดังต่อไปนี้ไปดำเนินการอันได้แก่ 1). ส่งเสริมให้มีการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ร่วมกันอย่างบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน 2). การผลักดันให้เกิดการดำเนินงานโครงการพัฒนาโลจิสติกส์ร่วมกันภายในกลุ่มอุตสาหกรรมรายสาขา 3). สนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยตระหนักถึงลักษณะความเป็นผู้นำที่ดีมีวิสัยทัศน์และสามารถนำกลยุทธ์การบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพมาพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องและจริงจังเพื่อให้แข่งขันกับบริษัทต่างชาติได้ และ 4). ให้การสนับสนุนหรือแนะนำเครื่องมือ/เทคนิคการจัดการที่เหมาะสมในการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

ภาคผนวก ก.
แบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษา

แบบสอบถามโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย
(สำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางบก ขนส่งทางรถไฟ ขนส่งทางถนน
ขนส่งทางระบบท่อลำเลียง บริการทางไปรษณีย์ และดำเนินงานสถานีขนส่งทางบก)

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย จัดทำขึ้นโดยศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งได้รับมอบหมายจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ดำเนินการศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาสถานภาพและศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย ทั้งนี้แบบสอบถามชุดนี้จะมุ่งเน้นศึกษาเฉพาะการขนส่งสินค้าเท่านั้น (ไม่รวมการขนส่งผู้โดยสาร)

แบบสอบถามนี้ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วน คือ

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

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ขอรับรองว่าจะเก็บรักษาข้อมูลของท่านไว้เป็นความลับ ข้อมูลที่ได้รับนั้นจะถูกนำเสนอในภาพรวมและถูกนำไปใช้ประโยชน์สำหรับการศึกษาเท่านั้น ศูนย์ฯหวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามให้สมบูรณ์ทุกข้อ และขอขอบพระคุณท่านที่กรุณาสละเวลาในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อองค์กร : .....

ที่อยู่ : .....

Website : .....

ชื่อ-นามสกุล : .....ตำแหน่ง.....

โทรศัพท์ : .....โทรสาร : .....

เบอร์โทรศัพท์มือถือ : .....

E-mail : .....

<u>คำชี้แจง</u> โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ❑ ให้ตรงตามข้อเท็จจริง / ความคิดเห็นของท่าน หรือเติมข้อมูลลงในช่องว่าง

<u>ส่วนที่ 1</u> สถานภาพและขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ประเทศไทยในภาพรวม

1. โครงสร้างของอุตสาหกรรมนี้ เป็นอย่างไร (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

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

2. ใครคือผู้ให้บริการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมของท่าน โปรดระบุชื่ออย่างน้อย 5 องค์กร (ใครคือผู้เล่นรายสำคัญ ๆ ในอุตสาหกรรรมนี้ โดยเฉพาะที่อยู่ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือใกล้เคียงกับธุรกิจเดียวกับท่าน)

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				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1	ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ					
2	ความน่าเชื่อถือในการบริการ					
3	ความรวดเร็วในการบริการ					
4	ความยืดหยุ่นในการบริการ					
5	ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง					
6	ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่					
7	ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า					
8	ความร่วมมือในการให้บริการ					

ความสามารถในด้านต่าง ๆ		ระดับความสามารถ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
9	สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง					
10	คุณภาพของบุคลากร					
11	การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน					
12	ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย					
13	การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)					

5. องค์กรของท่านมีผลประกอบการในปีที่ผ่านมาเป็นอย่างไร (เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านั้น)

- ❑ กำไรเพิ่มขึ้น _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ กำไรลดลง _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ ผลประกอบการคงที่โดยเฉลี่ยใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา
- ❑ ขาดทุนเพิ่มขึ้น _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ ขาดทุนลดลง _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ_____%

6. ในอีก 2-3 ปี ข้างหน้า แนวโน้มการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมที่ท่านดำเนินการอยู่จะเป็นไปในทิศทางใด

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

7. ท่านคิดว่าอะไรคือข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมนี้ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

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

8. ในปัจจุบันท่านคิดว่าภาครัฐควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนในเรื่องอะไร เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ?

_____

_____

_____

_____

_____

9. ในอนาคต ท่านคิดว่าภาครัฐควรมีการพัฒนาในเรื่องอะไรเพิ่มเติม เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ?

_____

_____

_____

_____

_____

<u>ส่วนที่ 2</u> ข้อมูลทั่วไปขององค์กร รูปแบบการให้บริการ และความจำเป็นในการปรับตัวในด้านต่าง ๆ

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

1.1. องค์กรของท่านดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ด้านใดเป็นหลัก

- ❑ การขนส่งสินค้าทางถนน
- ❑ การขนส่งสินค้าทางรถไฟ
- ❑ การขนส่งทางท่อลำเลียง
- ❑ บริการไปรษณีย์ภัณฑ์
- ❑ สถานีขนส่งสินค้า

1.2. ท่านให้บริการด้านใดบ้าง(นอกเหนือจากธุรกิจหลักตามข้อ 1.1) เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

- ❑ การขนส่งสินค้าทางบก
- ❑ การขนส่งสินค้าทางทะเล
- ❑ การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ
- ❑ การขนส่งสินค้าทางราง
- ❑ การขนส่งสินค้าทางอากาศ
- ❑ การขนส่งสินค้าทางท่อลำเลียง
- ❑ สถานีขนส่งสินค้า(ท่าเทียบเรือ CY ฯลฯ)
- ❑ อื่นๆ
- ❑ บริการคลังสินค้า
- ❑ ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า
- ❑ ตัวแทนดำเนินพิธีทางศุลกากร
- ❑ การขนถ่ายสินค้า
- ❑ บริการไปรษณีย์ภัณฑ์ พัสดุภัณฑ์
- ❑ บริการโลจิสติกส์บุคคลที่ 3
- ❑ การบรรจุหีบห่อ

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. การให้บริการขององค์กรท่านมีการใช้สินทรัพย์ใดบ้างและมีจำนวนเท่าไร

- ❑ รถหัวลาก_____คัน
- ❑ รถหางลาก_____คัน
- ❑ รถบรรทุก 6 ล้อ_____คัน
- ❑ รถบรรทุก 10 ล้อ_____คัน
- ❑ รถบรรทุก 18 ล้อ_____คัน
- ❑ รถบรรทุกมากกว่า 18 ล้อ_____คัน
- ❑ รถกระบะบรรทุก (รถปิคอัพ) _____คัน
- ❑ รถยกตู้คอนเทนเนอร์_____คัน
- ❑ ตู้รถไฟขนสินค้าทั่วไป_____ตู้
- ❑ ตู้รถไฟขนส่งสินค้าเฉพาะเช่นปูนซีเมนต์_____ตู้
- ❑ ตู้รถไฟขนสินค้าแบบเปิดโล่ง_____ตู้
- ❑ ตู้รถไฟแบบตู้คอนเทนเนอร์_____ตู้
- ❑ อื่นๆ โปรดระบุ_____.

1.9 องค์กรของท่านมีคลังสินค้าหรือไม่

- ❑ ไม่มี
- ❑ มี จำนวน_____แห่งและมีพื้นที่โดยรวม _____ตร.เมตร

และมีประเภทของสินค้าที่เก็บ คือ

- ❑ สินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป
- ❑ สินค้าการเกษตร
- ❑ สินค้าแช่เย็น / แช่แข็ง
- ❑ สินค้าอุตสาหกรรม
- ❑ สินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง
- ❑ อื่น ๆ โปรดระบุ _____

ตัวอย่างลักษณะสินค้าที่ท่านจัดเก็บ โปรดระบุ_____

_____

1.10. ลักษณะของ Shipment ของการขนส่งในแต่ละเที่ยวเป็นอย่างไร

- ในปัจจุบันองค์กรของท่านมีการวิ่งโดยเฉลี่ยเดือนละกี่เที่ยว _____
- ลักษณะการบรรทุกสินค้าทั้งเที่ยวไปเที่ยวกลับเป็นอย่างไร
  - ❑ มีของบรรทุกทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ คิดเป็น _____ %
  - ❑ มีของบรรทุกเฉพาะเที่ยวไปเท่านั้น คิดเป็น _____ %
  - ❑ มีของบรรทุกเฉพาะเที่ยวกลับเท่านั้น คิดเป็น _____ %

    รวม 100 %

- ในแต่ละเที่ยวของการขนส่งสินค้า ท่านมีปริมาณสินค้าที่บรรทุกเต็มคันรถ(หรือตู้รถไฟ)หรือไม่ คิดเป็นร้อยละเท่าไรของพื้นที่ทั้งคันรถ (เต็มคันรถเท่ากับ 100 %)
  - ❑ เต็มคันรถ (ตู้รถไฟ)(100%)
  - ❑ ไม่เต็มคันรถ เฉลี่ยแล้วคิดเป็น_____ %

- ส่วนใหญ่แล้ว การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กรท่านเป็นแบบใด
  - ❑ กำหนดโดยบริษัทเจ้าของสินค้า ❑ กำหนดโดยบริษัทขนส่ง
  - ❑ กำหนดโดยบริษัทสายเรือ ❑ อื่นๆ โปรดระบุ_____

- เส้นทางการขนส่งหลักของท่านได้แก่ (เช่น กรุงเทพ – นครปฐม)
  1. _____
  2. _____
  3. _____

2. ท่านคิดว่าปัจจัยเหล่านี้มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของท่านอย่างไร

	ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ	ระดับผลกระทบ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1	การมีผลบังคับใช้ของ FTA					
2	นโยบายการนำประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค					
3	การเข้ามาของต่างชาติในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหนักต่างๆที่มากขึ้น					
4	การเปิดสนามบินใหม่และการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง					
5	ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่					
6	เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ					
7	นโยบาย/การสนับสนุนของภาครัฐ					
8	การขาดสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ดีพอ					
9	สภาวการณ์ทางเศรษฐกิจ					
10	การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน					
11	อื่น ๆ โปรดระบุ_____					

3. องค์กรของท่านมีศักยภาพในปัจจัยต่าง ๆเหล่านี้อย่างไร

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: ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่และการขอรับบริการ					
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					

4. 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					
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					

5. การดำเนินงานของท่านมีขอบเขตการให้บริการในระดับใด

- ❑ ให้บริการเฉพาะภายในจังหวัดเท่านั้น
- ❑ ให้บริการภายในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงเท่านั้น
- ❑ ให้บริการในระดับภูมิภาคของประเทศ เช่น เน้นเฉพาะภาคเหนือเท่านั้น เป็นต้น
- ❑ ให้บริการทั่วทั้งประเทศ
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะประเทศที่ใกล้เคียงเท่านั้น
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะบางพื้นที่เท่านั้นทั้งใกล้และไกล
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติทั่วโลก

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					

9. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในเรื่องใด เพื่อให้ท่านสามารถแข่งขันภายในประเทศได้

_____

_____

_____

_____

10. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในเรื่องใด เพื่อให้ท่านสามารถแข่งขันในระดับนานาชาติได้

_____

_____

_____

_____

11. ภาครัฐควรดำเนินการอะไร เพื่อรองรับการค้าเสรีหรือการเปิดการค้าเสรีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

_____

_____

_____

_____

***** ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความร่วมมือของท่าน *****

แบบสอบถามโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

(สำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำและสถานีขนส่งทางน้ำ)

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย จัดทำขึ้นโดยศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งได้รับมอบหมายจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ดำเนินการศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาสถานภาพและศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย ทั้งนี้แบบสอบถามชุดนี้จะมุ่งเน้นศึกษาเฉพาะการขนส่งสินค้าเท่านั้น (ไม่รวมการขนส่งผู้โดยสาร)

แบบสอบถามนี้ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วน คือ

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

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ขอรับรองว่าจะเก็บรักษาข้อมูลของท่านไว้เป็นความลับ ข้อมูลที่ได้รับนั้นจะถูกนำเสนอในภาพรวมและถูกนำไปใช้ประโยชน์สำหรับการศึกษาเท่านั้น ศูนย์ฯหวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามให้สมบูรณ์ทุกข้อ และขอขอบพระคุณท่านที่กรุณาสละเวลาในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อองค์กร : .....

ที่อยู่ : .....

Website : .....

ชื่อ-นามสกุล : .....ตำแหน่ง.....

โทรศัพท์ : .....โทรสาร : .....

เบอร์โทรศัพท์มือถือ : .....

E-mail : .....

<u>คำชี้แจง</u> โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ❑ ให้ตรงตามข้อเท็จจริง / ความคิดเห็นของท่าน หรือเติมข้อมูลลงในช่องว่าง

<u>ส่วนที่ 1</u> สถานภาพและขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ประเทศไทยในภาพรวม

1. โครงสร้างของอุตสาหกรรมนี้ เป็นอย่างไร (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

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

2. ใครคือผู้ให้บริการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมของท่าน โปรดระบุชื่ออย่างน้อย 5 องค์กร (ใครคือผู้เล่นรายสำคัญ ๆ ในอุตสาหกรรรมนี้ โดยเฉพาะที่อยู่ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือใกล้เคียงกับธุรกิจเดียวกับท่าน)

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				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1	ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ					
2	ความน่าเชื่อถือในการบริการ					
3	ความรวดเร็วในการบริการ					
4	ความยืดหยุ่นในการบริการ					
5	ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง					
6	ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่					
7	ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า					
8	ความร่วมมือในการให้บริการ					

ความสามารถในด้านต่าง ๆ		ระดับความสามารถ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
9	สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง					
10	คุณภาพของบุคลากร					
11	การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน					
12	ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย					
13	การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)					

5. องค์กรของท่านมีผลประกอบการในปีที่ผ่านมาเป็นอย่างไร (เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านั้น)

- ❑ กำไรเพิ่มขึ้น _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ กำไรลดลง _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ ผลประกอบการคงที่โดยเฉลี่ยใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา
- ❑ ขาดทุนเพิ่มขึ้น _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ ขาดทุนลดลง _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ_____%

6. ในอีก 2-3 ปี ข้างหน้า แนวโน้มการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมที่ท่านดำเนินการอยู่จะเป็นไปในทิศทางใด

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

7. ท่านคิดว่าอะไรคือข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมนี้ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

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

8. ในปัจจุบันท่านคิดว่าภาครัฐควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนในเรื่องอะไร เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ?

_____

_____

_____

_____

9. ในอนาคต ท่านคิดว่าภาครัฐควรมีการพัฒนาในเรื่องอะไรเพิ่มเติม เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ?

_____

_____

_____

_____

<u>ส่วนที่ 2</u> ข้อมูลทั่วไปขององค์กร รูปแบบการให้บริการ และความจำเป็นในการปรับตัวในด้านต่าง ๆ

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

1.1. องค์กรของท่านดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ด้านใดเป็นหลัก

- ❑ การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ
- ❑ การขนส่งสินค้าทางทะเล
- ❑ การดำเนินงานสถานีขนส่ง/ท่าเทียบเรือ

1.2. ท่านให้บริการด้านใดบ้าง(นอกเหนือจากธุรกิจหลักตามข้อ 1.1) เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

- ❑ การขนส่งสินค้าทางถนน
- ❑ การขนส่งสินค้าทางอากาศ
- ❑ การขนส่งสินค้าทางราง
- ❑ ตัวแทนดำเนินพิธีทางศุลกากร
- ❑ บริการโลจิสติกส์บุคคลที่ 3
- ❑ Trade Finance
- ❑ สถานีขนส่งสินค้า(ท่าเทียบเรือ CY ฯลฯ)
- ❑ อื่นๆ โปรดระบุ_____
- ❑ ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)
- ❑ ตัวแทนออกของ (Custom Broker)
- ❑ บริการคลังสินค้า
- ❑ ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)
- ❑ การบรรจุหีบห่อ
- ❑ การขนถ่ายสินค้า
- ❑ 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. การให้บริการขององค์กรท่านมีการใช้สินทรัพย์ใดบ้างและมีจำนวนเท่าไร

☐ เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป_____ลำ ☐ เรือบรรทุกสินค้าเทกองทั่วไป_____ลำ

☐ เรือบรรทุกสินค้าเทกองเหลว_____ลำ ☐ เรือ OBO (บรรทุกสินค้าเทกองได้มากกว่า 2 ประเภท)_____ลำ

☐ เรือคอนเทนเนอร์_____ลำ ☐ เรือกึ่งคอนเทนเนอร์ (Lighter aboard ship)_____ลำ

☐ รถบรรทุก_____ล้อ จำนวน_____คัน ☐ อุปกรณ์ขนถ่ายในท่าเทียบเรือ_____

☐ อื่นๆ โปรดระบุ_____.

1.9 องค์กรของท่านมีคลังสินค้าหรือไม่

❑ ไม่มี

❑ มี จำนวน_____แห่งและมีพื้นที่โดยรวม _____ตร.เมตร

และมีประเภทของสินค้าที่เก็บ คือ

❑ สินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป ❑ สินค้าการเกษตร

❑ สินค้าแช่เย็น / แช่แข็ง ❑ สินค้าอุตสาหกรรม

❑ สินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง ❑ อื่น ๆ โปรดระบุ _____

ตัวอย่างลักษณะสินค้าที่ท่านจัดเก็บ โปรดระบุ_____

_____

1.10. ลักษณะของ Shipment ของการขนส่งในแต่ละเที่ยวเป็นอย่างไร

- ในปัจจุบันองค์กรของท่านมีการล่องเรือสินค้าโดยเฉลี่ยเดือนละกี่เที่ยว _____
- ลักษณะการบรรทุกสินค้าทั้งเที่ยวไปเที่ยวกลับเป็นอย่างไร
  - ❑ มีของบรรทุกทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ คิดเป็น _____ %
  - ❑ มีของบรรทุกเฉพาะเที่ยวไปเท่านั้น คิดเป็น _____ %
  - ❑ มีของบรรทุกเฉพาะเที่ยวกลับเท่านั้น คิดเป็น _____ %

    รวม 100 %
- ลักษณะการให้บริการเรือขนส่งของท่านเป็นแบบใดโดยส่วนใหญ่
  - ❑ รับขนส่งสินค้าเป็นชิ้นๆ
  - ❑ ให้เช่าเรือขนส่งแบบเหมาลำ
- ในแต่ละเที่ยวของการขนส่งสินค้า ท่านมีปริมาณสินค้าที่บรรทุกเต็มเรือหรือไม่

  คิดเป็นร้อยละเท่าไรของพื้นที่ทั้งลำ (พื้นที่เต็มเรือเท่ากับ 100 %)
  - ❑ เต็มเรือ (100%)
  - ❑ ไม่เต็มเรือ เฉลี่ยแล้วคิดเป็น_____ %
- ส่วนใหญ่แล้ว การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กรท่านเป็นแบบใด
  - ❑ กำหนดโดยบริษัทเจ้าของสินค้า
  - ❑ กำหนดโดยบริษัทท่านเอง
  - ❑ กำหนดโดยบริษัทที่ทำการขนส่งในช่วงการขนส่งอื่น
  - ❑ อื่นๆ โปรดระบุ_____
- การขนส่งสินค้าในช่วงการขนส่งอื่น(เช่นจากบริษัทเจ้าของสินค้ามายังท่าเทียบเรือ) ดำเนินการอย่างไร
  - ☐ จัดการขนส่งโดยเจ้าของสินค้า
  - ☐ ท่านรับจัดการขนส่งโดยว่าจ้างบริษัทขนส่งอื่น
  - ☐ ท่านดำเนินการขนส่งโดยรถบรรทุกของตนเอง
  - ☐ อื่นๆ โปรดระบุ_____
- ลักษณะการเข้าใช้ท่าเรือเป็นแบบใด
  - ☐ จัดการขนส่งโดยมีท่าเรือเป็นของตนเอง
  - ☐ เข้าใช้ท่าเรือใดๆ ตามที่ลูกค้ากำหนด
  - ☐ เลือกใช้ท่าเรือใดๆโดยกำหนดเอง
  - ☐ อื่นๆ โปรดระบุ_____
- เส้นทางการขนส่งหลักของท่านได้แก่ (เช่น กรุงเทพ – สงขลา)
  1. _____
  2. _____
  3. _____
- กรณีที่ท่านดำเนินธุรกิจท่าเทียบเรือ โดยส่วนใหญ่แล้วมีเรือเข้าใช้บริการท่าของท่านวันละ_____ลำ
- การขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือดำเนินการอย่างไร
  - ☐ บริษัทขนส่งทางเรือดำเนินการขนถ่าย
  - ☐ บริษัทท่าเทียบเรือดำเนินการขนถ่าย
  - ☐ มีบริษัทขนถ่ายที่ดำเนินการด้านนี้โดยเฉพาะ
  - ☐ อื่นๆ โปรดระบุ_____

2. ท่านคิดว่าปัจจัยเหล่านี้มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของท่านอย่างไร

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ		ระดับผลกระทบ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1	การมีผลบังคับใช้ของ FTA					
2	นโยบายการนำประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค					
3	การเข้ามาของต่างชาติในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหนักต่าง ๆที่มากขึ้น					
4	การเปิดสนามบินใหม่และการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง					
5	ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่					
6	เงื่อนไขและกฎระเบียบต่าง ๆ ของทางราชการ					
7	นโยบาย/การสนับสนุนของภาครัฐ					
8	การขาดสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ดีพอ					
9	สภาวการณ์ทางเศรษฐกิจ					
10	การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน					
11	อื่น ๆ โปรดระบุ_____					

3. องค์กรของท่านมีศักยภาพในปัจจัยต่าง ๆเหล่านี้อย่างไร

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: ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่และการขอรับบริการ					
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					

4. 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					
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					

5. การดำเนินงานของท่านมีขอบเขตการให้บริการในระดับใด

- ❑ ให้บริการเฉพาะภายในจังหวัดเท่านั้น
- ❑ ให้บริการภายในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงเท่านั้น
- ❑ ให้บริการในระดับภูมิภาคของประเทศ เช่น เน้นเฉพาะภาคเหนือเท่านั้น เป็นต้น
- ❑ ให้บริการทั่วทั้งประเทศ
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะประเทศที่ใกล้เคียงเท่านั้น
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะบางพื้นที่เท่านั้นทั้งใกล้และไกล
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติทั่วโลก

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					

9. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในเรื่องใด เพื่อให้ท่านสามารถแข่งขันภายในประเทศได้

_____

_____

_____

_____

10. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในเรื่องใด เพื่อให้ท่านสามารถแข่งขันในระดับนานาชาติได้

_____

_____

_____

_____

11. ภาครัฐควรดำเนินการอะไร เพื่อรองรับการค้าเสรีหรือการเปิดการค้าเสรีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

_____

_____

_____

_____

***** ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความร่วมมือของท่าน *****

แบบสอบถามโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

(สำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ)

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย จัดทำขึ้นโดยศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งได้รับมอบหมายจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ดำเนินการศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาสถานภาพและศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย ทั้งนี้แบบสอบถามชุดนี้จะมุ่งเน้นศึกษาเฉพาะการขนส่งสินค้าเท่านั้น (ไม่รวมการขนส่งผู้โดยสาร)

แบบสอบถามนี้ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วน คือ

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

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ขอรับรองว่าจะเก็บรักษาข้อมูลของท่านไว้เป็นความลับ ข้อมูลที่ได้รับนั้นจะถูกนำเสนอในภาพรวมและถูกนำไปใช้ประโยชน์สำหรับการศึกษาเท่านั้น ศูนย์ฯหวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามให้สมบูรณ์ทุกข้อ และขอขอบพระคุณท่านที่กรุณาสละเวลาในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อองค์กร : .....

ที่อยู่ : .....

Website : .....

ชื่อ-นามสกุล : .....ตำแหน่ง.....

โทรศัพท์ : .....โทรสาร : .....

เบอร์โทรศัพท์มือถือ : .....

E-mail : .....

<u>คำชี้แจง</u> โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ❑ ให้ตรงตามข้อเท็จจริง / ความคิดเห็นของท่าน หรือเติมข้อมูลลงในช่องว่าง

<u>ส่วนที่ 1</u> สถานภาพและขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ประเทศไทยในภาพรวม

1. โครงสร้างของอุตสาหกรรมนี้ เป็นอย่างไร (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

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

2. ใครคือผู้ให้บริการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมของท่าน โปรดระบุชื่ออย่างน้อย 5 องค์กร (ใครคือผู้เล่นรายสำคัญ ๆ ในอุตสาหกรรรมนี้ โดยเฉพาะที่อยู่ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือใกล้เคียงกับธุรกิจเดียวกับท่าน)

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				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1	ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ					
2	ความน่าเชื่อถือในการบริการ					
3	ความรวดเร็วในการบริการ					
4	ความยืดหยุ่นในการบริการ					
5	ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง					
6	ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่					
7	ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า					
8	ความร่วมมือในการให้บริการ					

ความสามารถในด้านต่าง ๆ		ระดับความสามารถ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
9	สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง					
10	คุณภาพของบุคลากร					
11	การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน					
12	ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย					
13	การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)					

5. องค์กรของท่านมีผลประกอบการในปีที่ผ่านมาเป็นอย่างไร (เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านั้น)

- ❑ กำไรเพิ่มขึ้น _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ กำไรลดลง _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ ผลประกอบการคงที่โดยเฉลี่ยใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา
- ❑ ขาดทุนเพิ่มขึ้น _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ ขาดทุนลดลง _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ_____%

6. ในอีก 2-3 ปี ข้างหน้า แนวโน้มการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมที่ท่านดำเนินการอยู่จะเป็นไปในทิศทางใด

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

7. ท่านคิดว่าอะไรคือข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมนี้ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

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

8. ในปัจจุบันท่านคิดว่าภาครัฐควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนในเรื่องอะไร เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ?

_____

_____

_____

_____

9. ในอนาคต ท่านคิดว่าภาครัฐควรมีการพัฒนาในเรื่องอะไรเพิ่มเติม เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ?

_____

_____

_____

_____

<u>ส่วนที่ 2</u> ข้อมูลทั่วไปขององค์กร รูปแบบการให้บริการ และความจำเป็นในการปรับตัวในด้านต่าง ๆ

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

1.1. ท่านให้บริการด้านใดบ้าง

- ❑ บริษัทสายการบิน ร้อยละ_____
- ❑ ขนส่งสินค้าภายในประเทศ ร้อยละ_____
- ❑ ขนส่งสินค้าภายระหว่างประเทศ ร้อยละ_____
- ❑ บริการเสริมขนส่งทางอากาศ (การดำเนินการเกี่ยวกับท่าอากาศยาน) ร้อยละ _____
- ❑ อื่นๆ โปรดระบุ_____

1.2 สัดส่วนผู้ถือหุ้นขององค์กรท่านเป็นอย่างไร

ผู้ถือหุ้นคนไทย_____%

ผู้ถือหุ้นต่างชาติ_____%

1.3. องค์กรของท่านให้บริการด้านโลจิสติกส์มาแล้วกี่ปี _____ ปี

1.4. องค์กรของท่านมีสำนักงานสาขาในต่างจังหวัดหรือต่างประเทศในการให้บริการหรือไม่

- ❑ ไม่มี
- ❑ มี จำนวน_____แห่ง

ตั้งอยู่ที่ 1. _____

2. _____

3. _____

1.5. องค์กรของท่านมีรายได้ต่อปีประมาณ (เฉพาะส่วนการขนส่งสินค้า ไม่รวมการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระ)

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

1.6. องค์กรของท่านมีพนักงานจำนวนทั้งสิ้น_____ คน

ระดับบริหาร_____คน

ระดับปฏิบัติการ_____คน

1.7. การให้บริการขององค์กรท่านมีการใช้สินทรัพย์ใดบ้างและมีจำนวนเท่าไร

- ❑ เครื่องบินบรรทุกสินค้าทั่วไป_____ลำ
- ❑ เครื่องบินบรรทุกสินค้าพิเศษ_____ลำ
- ❑ รถบรรทุก_____ล้อ จำนวน_____คัน
- ❑ อื่นๆ โปรดระบุ_____

1.8. องค์กรของท่านให้บริการขนส่งสินค้าประเภทใด

- ❑ สินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป
- ❑ สินค้าการเกษตร เช่น พืช ผัก ผลไม้
- ❑ สินค้าแช่เย็น / แช่แข็ง
- ❑ สินค้าอุตสาหกรรม
- ❑ สินค้าที่มีมูลค่าสูง เช่น อัญมณี
- ❑ อื่น ๆ โปรดระบุ _____

ตัวอย่างลักษณะสินค้าที่ท่านจัดเก็บ โปรดระบุ_____

_____

1.9. ลักษณะของ Shipment ของการขนส่งในแต่ละเที่ยวเป็นอย่างไร

- ในปัจจุบันองค์กรของท่านมีเที่ยวบินที่มีการบรรทุกสินค้าใต้ท้องเครื่องโดยเฉลี่ยเดือนละ_____ เที่ยว
- ในแต่ละเที่ยวของการขนส่ง ท่านมีปริมาณสินค้าที่บรรทุกคิดเป็นร้อยละเท่าไรของพื้นที่ทั้งลำเมื่อเทียบกับการขนส่งผู้โดยสาร (พื้นที่เต็มเครื่องบินเท่ากับ 100 %)
  - ❑ ขนผู้โดยสาร คิดเป็น _____ %
  - ❑ ขนสินค้า คิดเป็น _____ %

  รวม 100 %

- ถ้าพิจารณาเฉพาะพื้นที่บรรทุกสินค้า โดยเฉลี่ยและในแต่ละเที่ยวบินท่านมีปริมาณสินค้าเป็นร้อยละเท่าไรของพื้นที่บรรทุกสินค้า _____%

- องค์กรของท่านมีการแบ่งพื้นที่สำหรับบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวบินอย่างไร
  - ❑ เช่าเหมาพื้นที่บรรทุกสินค้าโดยบริษัทตัวแทนขนส่งเพียงรายเดียว
  - ❑ จัดสรรพื้นที่สำหรับตัวแทนของส่งหลายราย โดยตัวแทนแต่ละรายเป็นผู้จัดการพื้นที่ของตนเอง
  - ❑ จัดสรรพื้นที่สำหรับสินค้าแต่ละชิ้นของตัวแทนแต่ละรายโดยบริษัทของท่านเอง

- ส่วนใหญ่แล้ว การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กรท่านเป็นแบบใด
  - ❑ กำหนดโดยบริษัทเจ้าของสินค้า
  - ❑ กำหนดโดยบริษัทท่านเอง
  - ❑ กำหนดโดยบริษัทสายการบิน
  - ❑ อื่นๆ โปรดระบุ_____

- ลักษณะการเข้าใช้สนามบินเป็นแบบใด
  - ☐ จัดการขนส่งโดยมีท่าอากาศยานเป็นของตนเอง
  - ☐ เข้าใช้ท่าอากาศยานใดๆ ตามที่ลูกค้ากำหนด
  - ☐ เลือกใช้ท่าอากาศยานใดๆโดยบริษัทเป็นผู้กำหนดเอง
  - ☐ อื่นๆ โปรดระบุ_____

- กลุ่มลูกค้าหลักของท่านได้แก่
  1. _____
  2. _____
  3. _____

2. ท่านคิดว่าปัจจัยเหล่านี้มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของท่านอย่างไร

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ		ระดับผลกระทบ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1	การมีผลบังคับใช้ของ FTA					
2	นโยบายการนำประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค					
3	การเข้ามาของต่างชาติในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหนักต่างๆที่มากขึ้น					
4	การเปิดสนามบินใหม่และการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง					
5	ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่					
6	เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ					
7	นโยบาย/การสนับสนุนของภาครัฐ					
8	การขาดสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ดีพอ					
9	สภาวการณ์ทางเศรษฐกิจ					
10	การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน					
11	อื่น ๆ โปรดระบุ_____					
12	อื่น ๆ โปรดระบุ_____					

3. องค์กรของท่านมีศักยภาพในปัจจัยต่าง ๆเหล่านี้อย่างไร

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: ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่และการขอรับบริการ					
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					

4. 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					
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					

5. การดำเนินงานของท่านมีขอบเขตการให้บริการในระดับใด

- ❑ ให้บริการทั่วทั้งประเทศ
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะประเทศที่ใกล้เคียงเท่านั้น
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะบางพื้นที่เท่านั้นทั้งใกล้และไกล
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติทั่วโลก

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. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในเรื่องใด เพื่อให้ท่านสามารถแข่งขันภายในประเทศได้

_____
_____
_____
_____

9. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในเรื่องใด เพื่อให้ท่านสามารถแข่งขันในระดับนานาชาติได้

_____
_____
_____
_____

10. ภาครัฐควรดำเนินการอะไร เพื่อรองรับการค้าเสรีหรือการเปิดการค้าเสรีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

_____
_____
_____
_____

***** ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความร่วมมือของท่าน *****

แบบสอบถามโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

(สำหรับผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า
กิจกรรมที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง และ Logistics Service Provider)

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย จัดทำขึ้นโดยศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งได้รับมอบหมายจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ดำเนินการศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาสถานภาพและศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย ทั้งนี้แบบสอบถามชุดนี้จะมุ่งเน้นศึกษาเฉพาะการขนส่งสินค้าเท่านั้น (ไม่รวมการขนส่งผู้โดยสาร)

แบบสอบถามนี้ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วน คือ

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

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ขอรับรองว่าจะเก็บรักษาข้อมูลของท่านไว้เป็นความลับ ข้อมูลที่ได้รับนั้นจะถูกนำเสนอในภาพรวมและถูกนำไปใช้ประโยชน์สำหรับการศึกษาเท่านั้น ศูนย์ฯหวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามให้สมบูรณ์ทุกข้อ และขอขอบพระคุณท่านที่กรุณาสละเวลาในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อองค์กร : .....

ที่อยู่ : .....

Website : .....

ชื่อ-นามสกุล : .....ตำแหน่ง.....

โทรศัพท์ : .....โทรสาร : .....

เบอร์โทรศัพท์มือถือ : .....

E-mail : .....

<u>คำชี้แจง</u> โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ❑ ให้ตรงตามข้อเท็จจริง / ความคิดเห็นของท่าน หรือเติมข้อมูลลงในช่องว่าง

<u>ส่วนที่ 1</u> สถานภาพและขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ประเทศไทยในภาพรวม

1. โครงสร้างของอุตสาหกรรมนี้ เป็นอย่างไร (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

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

2. ใครคือผู้ให้บริการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมของท่าน โปรดระบุชื่ออย่างน้อย 5 องค์กร (ใครคือผู้เล่นรายสำคัญ ๆ ในอุตสาหกรรรมนี้ โดยเฉพาะที่อยู่ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือใกล้เคียงกับธุรกิจเดียวกับท่าน)

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				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1	ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ					
2	ความน่าเชื่อถือในการบริการ					
3	ความรวดเร็วในการบริการ					
4	ความยืดหยุ่นในการบริการ					
5	ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง					
6	ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่					
7	ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า					
8	ความร่วมมือในการให้บริการ					

ความสามารถในด้านต่าง ๆ		ระดับความสามารถ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
9	สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง					
10	คุณภาพของบุคลากร					
11	การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน					
12	ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย					
13	การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)					

5. องค์กรของท่านมีผลประกอบการในปีที่ผ่านมาเป็นอย่างไร (เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านั้น)

- ❑ กำไรเพิ่มขึ้น _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ กำไรลดลง _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ ผลประกอบการคงที่โดยเฉลี่ยใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา
- ❑ ขาดทุนเพิ่มขึ้น _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ ขาดทุนลดลง _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ_____%

6. ในอีก 2-3 ปี ข้างหน้า แนวโน้มการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมที่ท่านดำเนินการอยู่จะเป็นไปในทิศทางใด

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

7. ท่านคิดว่าอะไรคือข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมนี้ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

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

8. ในปัจจุบันท่านคิดว่าภาครัฐควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนในเรื่องอะไร เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ?

_____

_____

_____

_____

9. ในอนาคต ท่านคิดว่าภาครัฐควรมีการพัฒนาในเรื่องอะไรเพิ่มเติม เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ?

_____

_____

_____

_____

<u>ส่วนที่ 2</u> ข้อมูลทั่วไปขององค์กร รูปแบบการให้บริการ และความจำเป็นในการปรับตัวในด้านต่าง ๆ

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

1.1. องค์กรของท่านดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ด้านใดเป็นหลัก

- ❑ บริการคลังสินค้า
- ❑ บริการโลจิสติกส์บุคคลที่ 3 (Logistics Service Provider)
- ❑ บริการบรรจุหีบห่อ

1.2. ท่านให้บริการด้านใดบ้าง(นอกเหนือจากธุรกิจหลักตามข้อ 1.1) เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

- ❑ การขนส่งสินค้าทางถนน
- ❑ การขนส่งสินค้าทางอากาศ
- ❑ การขนส่งสินค้าทางน้ำ
- ❑ ตัวแทนดำเนินพิธีทางศุลกากร
- ❑ บริการโลจิสติกส์บุคคลที่ 3
- ❑ Trade Finance
- ❑ สถานีขนส่งสินค้า(ท่าเทียบเรือ CY ฯลฯ)
- ❑ อื่นๆ โปรดระบุ_____
- ❑ ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)
- ❑ ตัวแทนออกของ (Custom Broker)
- ❑ บริการคลังสินค้า
- ❑ ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)
- ❑ การบรรจุหีบห่อ
- ❑ การขนถ่ายสินค้า
- ❑ 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. การให้บริการขององค์กรท่านมีคลังสินค้าประเภทใดบ้างและเป็นจำนวนเท่าไร

- ☐ คลังสินค้าทั่วไป พื้นที่_____ตร.เมตร
- ☐ คลังสินค้าการเกษตร พื้นที่_____ตร.เมตร
- ☐ คลังสินค้าห้องเย็น พื้นที่_____ตร.เมตร
- ☐ ศูนย์กระจายสินค้า พื้นที่_____ตร.เมตร
- ☐ ลานพักตู้คอนเทนเนอร์ พื้นที่_____ตร.เมตร
- ☐ อื่นๆ โปรดระบุ_____.
- ☐ รถบรรทุก_____ล้อ จำนวน_____คัน
- ☐ อื่นๆ โปรดระบุ_____.

1.9. การให้บริการขององค์กรท่านมีการใช้อุปกรณ์การขนถ่ายสินค้าใดบ้างและเป็นจำนวนเท่าไร

- ☐ รถ Forklift_____คัน
- ☐ สายพานลำเลียง
- ☐ เครื่องจักรเกี่ยวกับการบรรจุภัณฑ์
- ☐ รถบรรทุก___ล้อ จำนวน_____คัน
- ☐ รถยกตู้คอนเทนเนอร์_____คัน
- ☐ อื่นๆ โปรดระบุ_____.

1.10 องค์กรของท่านมีคลังสินค้าเป็นของตนเองหรือไม่

- ❑ ไม่มีคลังสินค้าเป็นของตนเอง
- ❑ ไม่มีคลังสินค้าเป็นของตนเองแต่ใช้บริการเช่าคลังสาธารณะตั้งอยู่ที่
  1. _____และมีพื้นที่โดยรวม _____ตร.เมตร
  2. _____และมีพื้นที่โดยรวม _____ตร.เมตร
  3. _____และมีพื้นที่โดยรวม _____ตร.เมตร
- ❑ มีคลังเป็นของตนเอง จำนวน_____แห่งและมีพื้นที่โดยรวม _____ตร.เมตร

และมีประเภทของสินค้าที่เก็บ คือ

- ❑ สินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป
- ❑ สินค้าการเกษตร
- ❑ สินค้าแช่เย็น / แช่แข็ง
- ❑ สินค้าอุตสาหกรรม
- ❑ สินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง
- ❑ อื่น ๆ โปรดระบุ _____

ตัวอย่างลักษณะสินค้าที่ท่านจัดเก็บ โปรดระบุ_____

_____

1.11. องค์กรของท่านมีลักษณะและรูปแบบการให้บริการคลังสินค้าต่าง ๆ ได้แก่

- โดยเฉลี่ยแล้วปริมาณสินค้าที่ใช้บริการในคลังสินค้าของท่านคิดเป็นกี่เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่คลัง (เต็มคลังสินค้าเท่ากับ 100 %)_____%
- ท่านมีรูปแบบการจัดการคลังเป็นอย่างไร
  - ☐ ให้บริการรับฝากสินค้า
  - ☐ ให้บริการเช่าพื้นที่ในคลัง หรือ เช่าเหมาคลัง โดยบริหารพื้นที่ที่เช่าเองโดยลูกค้า
  - ☐ อื่นๆ โปรดระบุ_____
- ท่านมีการจัดการขนส่งจากแหล่งต้นทางมายังคลัง/จากคลังไปยังแหล่งปลายทางอย่างไร
  - ☐ ดำเนินการขนส่งโดยบริษัทท่านเอง (รถขนส่งของท่านเอง)
  - ☐ รับจัดการขนส่งโดยว่าจ้างบริษัทขนส่ง (บริษัทท่านเป็นผู้จัดหารถจากบริษัทขนส่ง)
  - ☐ บริษัทเจ้าของสินค้า เป็นผู้กำหนดบริษัทที่ดำเนินการขนส่ง
  - ☐ บริษัทเจ้าของสินค้าดำเนินการขนส่งเอง
  - ☐ อื่นๆ โปรดระบุ_____
- ท่านมีบริการจัดการประกันภัยสินค้าภายในคลังลักษณะใด
  - ☐ บริการจัดหาประกันภัยสินค้าให้แก่ลูกค้า
  - ☐ บริษัทเจ้าของสินค้าเป็นผู้จัดหาประกันภัยเอง
  - ☐ อื่นๆ โปรดระบุ_____

1.12. โดยปกติแล้ว องค์กรของท่านมีการให้บริการด้านบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่งหรือไม่

- ❑ ไม่มีบริการบรรจุหีบห่อ เนื่องจาก_____
- ❑ มีการให้บริการบรรจุหีบห่อ

  และมีลักษณะการให้บริการบรรจุหีบห่อ คือ

  - ❑ รับจัดการสินค้าและบรรจุลงหีบห่อเพื่อการขนส่งโดยบริษัทของท่านเอง
  - ❑ รับจัดการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่งโดยจัดจ้างบริษัทที่ดำเนินธุรกิจบรรจุหีบห่อโดยเฉพาะ

2. ท่านคิดว่าปัจจัยเหล่านี้มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของท่านอย่างไร

	ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ	ระดับผลกระทบ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1	การมีผลบังคับใช้ของ FTA					
2	นโยบายการนำประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค					
3	การเข้ามาของต่างชาติในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหนักต่างๆที่มากขึ้น					
4	การเปิดสนามบินใหม่และการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง					
5	ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่					
6	เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ					
7	นโยบาย/การสนับสนุนของภาครัฐ					
8	การขาดสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ดีพอ					
9	สภาวการณ์ทางเศรษฐกิจ					
10	การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน					
11	อื่น ๆ โปรดระบุ_____					

3. องค์กรของท่านมีศักยภาพในปัจจัยต่าง ๆเหล่านี้อย่างไร

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: ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่และการขอรับบริการ					
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					

4. 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					
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					

5. การดำเนินงานของท่านมีขอบเขตการให้บริการในระดับใด

- ❑ ให้บริการเฉพาะภายในจังหวัดเท่านั้น
- ❑ ให้บริการภายในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงเท่านั้น
- ❑ ให้บริการในระดับภูมิภาคของประเทศ เช่น เน้นเฉพาะภาคเหนือเท่านั้น เป็นต้น
- ❑ ให้บริการทั่วทั้งประเทศ
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะประเทศที่ใกล้เคียงเท่านั้น
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะบางพื้นที่เท่านั้นทั้งใกล้และไกล
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติทั่วโลก

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. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในเรื่องใด เพื่อให้ท่านสามารถแข่งขันภายในประเทศได้

_____
_____
_____
_____

9. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในเรื่องใด เพื่อให้ท่านสามารถแข่งขันในระดับนานาชาติได้

_____
_____
_____
_____

10. ภาครัฐควรดำเนินการอะไร เพื่อรองรับการค้าเสรีหรือการเปิดการค้าเสรีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

_____
_____
_____
_____

***** ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความร่วมมือของท่าน *****

แบบสอบถามโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

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

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย จัดทำขึ้นโดยศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งได้รับมอบหมายจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ดำเนินการศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาสถานภาพและศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย ทั้งนี้แบบสอบถามชุดนี้จะมุ่งเน้นศึกษาเฉพาะการขนส่งสินค้าเท่านั้น (ไม่รวมการขนส่งผู้โดยสาร)

แบบสอบถามนี้ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วน คือ

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

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ขอรับรองว่าจะเก็บรักษาข้อมูลของท่านไว้เป็นความลับ ข้อมูลที่ได้รับนั้นจะถูกนำเสนอในภาพรวมและถูกนำไปใช้ประโยชน์สำหรับการศึกษาเท่านั้น ศูนย์ฯหวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามให้สมบูรณ์ทุกข้อ และขอขอบพระคุณท่านที่กรุณาสละเวลาในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อองค์กร : .....

ที่อยู่ : .....

Website : .....

ชื่อ-นามสกุล : .....ตำแหน่ง.....

โทรศัพท์ : .....โทรสาร : .....

เบอร์โทรศัพท์มือถือ : .....

E-mail : .....

<u>คำชี้แจง</u> โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ❑ ให้ตรงตามข้อเท็จจริง / ความคิดเห็นของท่าน หรือเติมข้อมูลลงในช่องว่าง

<u>ส่วนที่ 1</u> สถานภาพและขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ประเทศไทยในภาพรวม

1. โครงสร้างของอุตสาหกรรมนี้ เป็นอย่างไร (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

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

2. ใครคือผู้ให้บริการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมของท่าน โปรดระบุชื่ออย่างน้อย 5 องค์กร (ใครคือผู้เล่นรายสำคัญ ๆ ในอุตสาหกรรรมนี้ โดยเฉพาะที่อยู่ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือใกล้เคียงกับธุรกิจเดียวกับท่าน)

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				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1	ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ					
2	ความน่าเชื่อถือในการบริการ					
3	ความรวดเร็วในการบริการ					
4	ความยืดหยุ่นในการบริการ					
5	ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง					
6	ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่					
7	ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า					
8	ความร่วมมือในการให้บริการ					

ความสามารถในด้านต่าง ๆ		ระดับความสามารถ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
9	สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง					
10	คุณภาพของบุคลากร					
11	การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน					
12	ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย					
13	การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)					

5. องค์กรของท่านมีผลประกอบการในปีที่ผ่านมาเป็นอย่างไร (เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านั้น)

- ❑ กำไรเพิ่มขึ้น _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ กำไรลดลง _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ ผลประกอบการคงที่โดยเฉลี่ยใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา
- ❑ ขาดทุนเพิ่มขึ้น _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ _____%
- ❑ ขาดทุนลดลง _____% และอัตราการเติบโตโดยประมาณ_____%

6. ในอีก 2-3 ปี ข้างหน้า แนวโน้มการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมที่ท่านดำเนินการอยู่จะเป็นไปในทิศทางใด

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

7. ท่านคิดว่าอะไรคือข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมนี้ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

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

8. ในปัจจุบันท่านคิดว่าภาครัฐควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนในเรื่องอะไร เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ?

_____

_____

_____

_____

9. ในอนาคต ท่านคิดว่าภาครัฐควรมีการพัฒนาในเรื่องอะไรเพิ่มเติม เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ?

_____

_____

_____

_____

<u>ส่วนที่ 2</u> 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 ตัวแทนในการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแต่ดำเนินงานในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้า
- ❑ Transportation Provider ตัวแทนของสายการบินให้บริการรับขนส่งสินค้าหรือเป็นผู้ขนส่งสินค้าเองในกรณีที่เป็นทางทะเลและหรือเป็นผู้ขนส่งหรือผู้รับขนส่งทางถนนด้วย
- ❑ Packing รับจัดการบรรจุหีบห่อรวมไปถึงบรรจุภัณฑ์
- ❑ Warehouse ให้บริการด้านโกดังหรือโรงพักสินค้าหรือการบริหารจัดการ Warehouse โดยใช้เครื่องมือและแรงงานของตนเองให้กับผู้ใช้บริการที่มี Warehouse เป็นของตัวเอง แต่ไม่ประสงค์จะดำเนินการบริหารจัดการเอง
- ❑ Stevedoring ให้บริการด้านแรงงาน คนงาน เพื่อการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์
- ❑ Multimodal Transport ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ❑ Logistics Service ผู้ให้บริการบริหารโลจิสติกส์ในระบบห่วงโซ่อุปทานครบวงจร
- ❑ Business Consultant ผู้ให้คำปรึกษาเชิงธุรกิจแก่ผู้นำเข้าและส่งออก
- ❑ Custom Clearance บริการพิธีศุลกากรให้กับลูกค้า
- ❑ 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 _____
  - ❑ กลุ่มธุรกิจซื้อมาขายไป 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
- องค์กรของท่านดำเนินธุรกิจแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์อยู่ในลักษณะใด
  - ❑ ไม่ได้ใช้พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เลย
  - ❑ ใช้อีเมล์ในการติดต่อแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารเท่านั้น
  - ❑ ใช้ Website ในการให้ข้อมูลกับลูกค้าเท่านั้น
  - ❑ ใช้ Website ในการทำการซื้อขายและแลกเปลี่ยนข้อมูล
  - ❑ อื่นๆ โปรดระบุ_____

- องค์กรของท่านดำเนินพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์หรือไม่ อย่างไร
  - ❑ ไม่มี เพราะ_____
  - ❑ มี และมีประเภทของเอกสารที่ใช้แลกเปลี่ยนทางศุลกากรดังนี้
    - ❑ ใบขนสินค้าออก
    - ❑ ใบขนสินค้าเข้า
    - ❑ ใบกำกับการขนย้ายสินค้า
    - ❑ รายงานเรือ/อากาศยาน
    - ❑ อื่น ๆ โปรดระบุ _____
    - ❑ บัญชีราคาสินค้า
    - ❑ บัญชีสินค้าทางอากาศ
    - ❑ บัญชีสินค้าทางเรือ
    - ❑ บัญชีตู้สินค้า

- ส่วนใหญ่แล้ว การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กรท่านเป็นแบบใด
  - ❑ กำหนดโดยบริษัทเจ้าของสินค้า
  - ❑ กำหนดโดยบริษัทท่านเอง
  - ❑ กำหนดโดยบริษัทขนส่ง
  - ❑ อื่นๆ โปรดระบุ_____

- กรณีที่เป็นตัวแทนรับออกของทางน้ำ ท่านมีลักษณะการเข้าใช้ท่าเรือเป็นแบบใด
  - ☐ จัดการขนส่งโดยมีท่าเรือเป็นของตนเอง
  - ☐ เข้าใช้ท่าเรือใดๆ ตามที่ลูกค้ากำหนด
  - ☐ เลือกใช้ท่าเรือใดๆโดยกำหนดเอง
  - ☐ อื่นๆ โปรดระบุ_____

2. ท่านคิดว่าปัจจัยเหล่านี้มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของท่านอย่างไร

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ		ระดับผลกระทบ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1	การมีผลบังคับใช้ของ FTA					
2	นโยบายการนำประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค					
3	การเข้ามาของต่างชาติในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหนักต่างๆที่มากขึ้น					
4	การเปิดสนามบินใหม่และการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง					
5	ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่					
6	เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ					
7	นโยบาย/การสนับสนุนของภาครัฐ					
8	การขาดสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ดีพอ					
9	สภาวการณ์ทางเศรษฐกิจ					
10	การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน					
11	อื่น ๆ โปรดระบุ_____					

3. องค์กรของท่านมีศักยภาพในปัจจัยต่าง ๆเหล่านี้อย่างไร

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: ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่และการขอรับบริการ					
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					

4. 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					
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					

5. การดำเนินงานของท่านมีขอบเขตการให้บริการในระดับใด

- ❑ ให้บริการภายในประเทศประเทศ
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะประเทศที่ใกล้เคียงเท่านั้น
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะบางพื้นที่เท่านั้นทั้งใกล้และไกล โปรดระบุพื้นที่_____
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติทั่วโลก

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

_____
_____
_____
_____

***** ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความร่วมมือของท่าน *****

แบบสอบถามโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

(สำหรับผู้ประกอบการในฐานะผู้ใช้บริการโลจิสติกส์และผู้ประกอบที่เป็นเจ้าของสินค้า)

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย จัดทำขึ้นโดยศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งได้รับมอบหมายจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ดำเนินการศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาสถานภาพและศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย ทั้งนี้แบบสอบถามชุดนี้จะมุ่งเน้นศึกษาเฉพาะการขนส่งสินค้าเท่านั้น (ไม่รวมการขนส่งผู้โดยสาร)

แบบสอบถามนี้ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วน คือ

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

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ขอรับรองว่าจะเก็บรักษาข้อมูลของท่านไว้เป็นความลับ ข้อมูลที่ได้รับนั้นจะถูกนำเสนอในภาพรวมและถูกนำไปใช้ประโยชน์สำหรับการศึกษาเท่านั้น ศูนย์ฯหวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามให้สมบูรณ์ทุกข้อ และขอขอบพระคุณท่านที่กรุณาสละเวลาในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อองค์กร : .....

ที่อยู่ : .....

Website : .....

ชื่อ-นามสกุล : .....ตำแหน่ง.....

โทรศัพท์ : .....โทรสาร : .....

เบอร์โทรศัพท์มือถือ : .....

E-mail : .....

<u>คำชี้แจง</u> โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ❑ ให้ตรงตามข้อเท็จจริง / ความคิดเห็นของท่าน หรือเติมข้อมูลลงในช่องว่าง

<u>ส่วนที่ 1</u> มุมมองของท่านที่มีต่อสถานภาพและขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ประเทศไทยในภาพรวม

1. ท่านคิดว่าโครงสร้างของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยเป็นอย่างไร (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

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

2. ใครคือผู้ให้บริการรายใหญ่ในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ โปรดระบุชื่ออย่างน้อย 5 องค์กร

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

3. ท่านคิดว่าสภาพการแข่งขันการให้บริการในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย ณ ปัจจุบันเป็นอย่างไร

❑ ❑ ❑ ❑ ❑

น้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก มากที่สุด

สาเหตุ คือ _____

_____

4. ท่านคิดว่าขีดความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ในด้านต่าง ๆ ต่อไปนี้เป็นเช่นไร

	ความสามารถในด้านต่าง ๆ	ระดับความสามารถ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1	ความสมเหตุสมผลของค่าบริการ					
2	ความน่าเชื่อถือในการบริการ					
3	ความรวดเร็วในการบริการ					
4	ความยืดหยุ่นในการบริการ					
5	ความปลอดภัยของสินค้าขณะจัดส่ง					
6	ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่					
7	ความรวดเร็วในการตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า					

8	ความร่วมมือในการให้บริการ					
ความสามารถในด้านต่าง ๆ		**ระดับความสามารถ**				
		น้อยที่สุด	**น้อย**	**ปานกลาง**	**มาก**	**มากที่สุด**
9	สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในสถานีขนส่ง					
10	คุณภาพของบุคลากร					
11	การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงาน					
12	ลักษณะการให้บริการในระดับสากลที่มีมาตรฐานสูงสำหรับลูกค้าต่างประเทศหรือบริษัทชั้นนำในประเทศไทย					
13	การให้บริการแบบจัดจ้างภายนอก (Outsource/Contract Service, Third Party Logistics)					

5. ในอีก 2-3 ปี ข้างหน้า ท่านคิดว่าแนวโน้มหรือจำนวนผู้ใช้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทยจะเป็นไปในทิศทางใด

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

6. ท่านคิดว่าอะไรคือสาเหตุสำคัญที่ผู้ประกอบการจะเลือกใช้บริการโลจิสติกส์จากบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (โปรดระบุอย่างละเอียด)

_____

_____

_____

7. ท่านประสบปัญหาอะไรบ้างเมื่อใช้บริการโลจิสติกส์จากผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบจัดจ้างภายนอก (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

- ❑ ราคาค่าบริการสูง
- ❑ บริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยไม่มีการบริหารจัดการที่ดีพอ
- ❑ ขาดความน่าเชื่อถือในการให้บริการ
- ❑ ไม่มีความยืดหยุ่นในการให้บริการ
- ❑ ไม่มีการนำเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องมาใช้
- ❑ บุคลากรผู้ให้บริการขาดทักษะ ความชำนาญ
- ❑ อื่นๆ (โปรดระบุ)_____
- ❑ อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

8. ภาพรวม ณ ปัจจุบัน ท่านคิดว่าลักษณะการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยเป็นอย่างไร

_____

_____

9. ในปัจจุบันท่านคิดว่าภาครัฐควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนในเรื่องอะไร เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ?

_____

_____

_____

_____

10. ในอนาคต ท่านคิดว่าภาครัฐควรมีการพัฒนาในเรื่องอะไรเพิ่มเติม เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ?

_____

_____

_____

_____

<u>ส่วนที่ 2</u> ข้อมูลทั่วไปขององค์กร รูปแบบการให้บริการ และลักษณะการใช้บริการด้านโลจิสติกส์

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

1.1. องค์กรของท่านคือใคร

- ❑ บริษัทผู้ผลิตสินค้า (เจ้าของตราสินค้า)
- ❑ บริษัทผู้รับจ้างผลิตสินค้า
- ❑ ตัวแทนนำเข้าสินค้า
- ❑ ผู้ค้าส่ง/ค้าปลีก
- ❑ สมาคมผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ
- ❑ หอการค้า
- ❑ สมาคม_____
- ❑ อื่น ๆ โปรดระบุ_____

1.2. ประเภทของผลิตภัณฑ์หลักที่ท่านดำเนินธุรกิจอยู่ จัดว่าอยู่ในหมวดหมู่ใดตามหลักเกณฑ์การจัดหมวดหมู่ของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

- ❑ อาหาร
- ❑ ชิ้นส่วนยานต์
- ❑ ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์
- ❑ เครื่องนุ่งห่ม
- ❑ รองเท้า
- ❑ ปูนซีเมนต์
- ❑ เซรามิก
- ❑ ไม้อัด
- ❑ เคมี
- ❑ เครื่องจักรกล
- ❑ กระดาษ
- ❑ ยานยนต์
- ❑ พลาสติก
- ❑ สิ่งทอ
- ❑ หนัง
- ❑ ยา
- ❑ เหล็ก
- ❑ ยาง
- ❑ อัญมณี
- ❑ เครื่องปรับอากาศ
- ❑ เฟอร์นิเจอร์
- ❑ หลังคา
- ❑ แกรนิต
- ❑ ปิโตรเคมี
- ❑ เครื่องจักรกลการเกษตร
- ❑ การพิมพ์
- ❑ แก้วและกระจก
- ❑ อลูมิเนียม
- ❑ ปิโตรเลียม
- ❑ ก๊าซ
- ❑ อื่นๆ โปรดระบุ_____

1.3 สัดส่วนผู้ถือหุ้นขององค์กรท่านเป็นอย่างไร

ผู้ถือหุ้นคนไทย_____%
ผู้ถือหุ้นต่างชาติ_____%

1.4. 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

1.5. องค์กรของท่านมีพนักงานจำนวนทั้งสิ้น_____ คน

ระดับบริหาร_____คน
ระดับปฏิบัติการ_____คน

1.6. ลักษณะการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ขององค์กรท่านเป็นอย่างไร

- ❑ ดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์โดยองค์กรของท่านเองทั้งหมด (โปรดข้ามไปตอบคำถามในข้อที่ 2)
- ❑ ดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์โดยองค์กรของท่านเองและมีการจัดจ้างภายนอกเป็นครั้งคราว
- ❑ ดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์โดยองค์กรของท่านเองควบคู่ไปกับมีการจัดจ้างภายนอก
- ❑ ใช้บริการโลจิสติกส์จากการจัดจ้างภายนอกเป็นหลัก

1.7. องค์กรของท่านมีลักษณะการว่าจ้างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายนอกอย่างไร

☐ มีลักษณะการจัดจ้างภายนอก (Outsourcing) โดยองค์กรของท่านเป็นผู้ว่าจ้าง
☐ มีลักษณะการจ้างเหมาช่วง (Sub Contact) โดยองค์กรของท่านเป็นผู้ว่าจ้าง

โปรดระบุชื่อผู้ให้บริการ
1. _____
2. _____
3. _____

1.8. ระยะเวลาสัญญาการจัดจ้างผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นอย่างไร

❑ สัญญาระยะสั้นเป็นครั้งคราว
❑ สัญญาระยะเวลา 1 ปี
❑ สัญญาระยะเวลา 1 – 3 ปี
❑ สัญญาระยะเวลามากกว่า 3 ปีขึ้นไป

1.9. ระยะเวลาที่ใช้บริการบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์

❑ ต่ำกว่า 1 ปี
❑ 1 – 3 ปี
❑ 3 – 5 ปี
❑ มากกว่า 5 ปีขึ้นไป

1.10. หน่วยงานใดที่มีส่วนในการใช้บริการบริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในบริษัทของท่าน

❑ การตลาด
❑ การเงิน
❑ บุคคล
❑ การผลิต
❑ ขนส่งและกระจายสินค้า
❑ อื่นๆ โปรดระบุ_____

1.11. ผู้บริหารระดับใดที่มีอำนาจตัดสินใจเลือกใช้บริการบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของบริษัทท่าน

❑ ผู้บริหารระดับกรรมการบริหาร
❑ ผู้บริหารระดับฝ่าย
❑ ผู้บริหารระดับแผนก
❑ อื่นๆ โปรดระบุ_____

1.12. ประเภทของการใช้บริการบริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

❑ การจัดการรถขนส่งสินค้า
❑ การจัดการคลังสินค้า
❑ การรวบรวมสินค้าส่งทางเรือ
❑ ขบวนการจัดหาและจัดส่งสินค้าของลูกค้า
❑ การคืนสินค้า
❑ ขบวนการรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า
❑ การจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ
❑ การคืนภาษี
❑ การประกอบผลิตภัณฑ์
❑ ตัวแทนออกของศุลกากร
❑ ตัวแทนชำระค่าขนส่ง
❑ การจัดซื้อจัดหา
❑ ตัวแทนขนส่ง
❑ การกระจายสินค้า
❑ ครอสดอคกิ้ง
❑ การจัดการซัพพลายเชน
❑ การจัดการสินค้าคงคลัง
❑ การให้คำปรึกษาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์
❑ การจัดการด้านบัญชี
❑ การดูแลงานด้านโลจิสติกส์ทั้งหมดของบริษัท

2. ท่านคิดว่าปัจจัยเหล่านี้มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของท่านอย่างไร

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ		ระดับผลกระทบ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1	การมีผลบังคับใช้ของ FTA					
2	นโยบายการนำประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค					
3	การเข้ามาของต่างชาติในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหนักต่างๆที่มากขึ้น					
4	การเปิดสนามบินใหม่และการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง					
5	ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่					
6	เงื่อนไขและกฎระเบียบต่างๆ ของทางราชการ					
7	นโยบาย/การสนับสนุนของภาครัฐ					
8	การขาดสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ดีพอ					
9	สภาวการณ์ทางเศรษฐกิจ					
10	การเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน					
11	อื่น ๆ โปรดระบุ_____					

3. ปัจจัยที่ท่านเลือกใช้บริการบริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

ปัจจัยต่าง ๆ		ระดับความเห็นด้วย				
		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: ความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่และการขอรับบริการ					
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					

4. ท่านคิดว่าบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศมีลักษณะการดำเนินการเรื่องต่าง ๆเหล่านี้เป็นอย่างไร

	การดำเนินการในด้านต่าง ๆ	ระดับการดำเนินการ				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
	ด้านทรัพยากรบุคคล					
1	มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจนเพื่อให้พนักงานปฏิบัติได้ตามวัตถุประสงค์ของงาน					
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					

5. การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ของบริษัทท่านมีขอบเขตการดำเนินงานในระดับใด

- ❑ ให้บริการเฉพาะภายในจังหวัดเท่านั้น
- ❑ ให้บริการภายในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงเท่านั้น
- ❑ ให้บริการในระดับภูมิภาคของประเทศ เช่น เน้นเฉพาะภาคเหนือเท่านั้น เป็นต้น
- ❑ ให้บริการทั่วทั้งประเทศ
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะประเทศที่ใกล้เคียงเท่านั้น
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติเฉพาะบางพื้นที่เท่านั้นทั้งใกล้และไกล
- ❑ ให้บริการในระดับนานาชาติทั่วโลก

6. การดำเนินงานของท่านมีการสร้างเครือข่ายพันธมิตรธุรกิจหรือไม่

- ❑ ไม่มี
- ❑ มี โปรดระบุชื่อองค์กรที่เป็นพันธมิตรของท่าน_____

_____

7. ท่านคิดว่าบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในปัจจุบันมีภาพลักษณ์ 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. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในเรื่องใด เพื่อให้บริษัทของท่านสามารถเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันภายในประเทศได้

_____

_____

_____

_____

9. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือในเรื่องใด เพื่อให้ท่านสามารถศักยภาพในแข่งขันในระดับนานาชาติได้

_____

_____

_____

_____

10. ภาครัฐควรดำเนินการอะไร เพื่อรองรับการค้าเสรีหรือการเปิดการค้าเสรีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

_____

_____

_____

_____

***** ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความร่วมมือของท่าน *****

ภาคผนวก ข.
นิยามหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์

นิยามหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์

60101 การขนส่งผู้โดยสารทางราง

การขนส่งผู้โดยสารทางรางคือการใช้ยานพาหนะทางรางขนส่งผู้โดยสารโดยการใช้เส้นทางเครือข่ายหลักที่ต่อขยายไปยังภูมิภาคต่างๆในการขนส่งผู้โดยสารทางรางนี้ได้รวมถึง ผู้โดยสารที่เดินทางข้ามแต่ละจังหวัด รถไฟที่มีการให้บริการด้านที่พักและอาหาร แต่ยกเว้นการขนส่งผู้โดยสารทางรางภายในตัวจังหวัดซึ่งจัดไว้ในหมวด 60221และกิจกรรมของผู้โดยสารที่สถานีปลายทางซึ่งรวมไปถึงกิจกรรมทางรางต่างๆเช่น การสลับราง การเปลี่ยนตู้รถไฟ ซึ่งจัดไว้ในหมวด 6303

60102 การขนส่งสินค้าทางราง

การขนส่งสินค้าทางรางคือการใช้ยานพาหนะทางรางในการขนส่งสินค้า หรือวัตถุดิบต่างๆ ซึ่งรวมถึงการส่งของในระยะทางรางสั้นๆด้วย กิจกรรมที่นอกเหนือจากหมวด 60102 คือ การบริการรับจัดส่งสินค้าทางราง (freight forwarder) ซึ่งจัดไว้ในหมวด 63093 กิจกรรมที่เกี่ยวกับสินค้าที่ปลายทาง กิจกรรมทางรางต่างๆเช่น การสลับราง การเปลี่ยนตู้รถไฟ การซ่อมบำรุงยานพาหนะทางราง การก่อสร้างและการซ่อมแซมรางซึ่งทั้งหมดนี้ได้จัดไว้ในหมวด 6303

60301 การขนส่ง Crude Oil ทางระบบท่อลำเลียง

การขนส่ง Crude Oil หรือ การขนส่งน้ำมันดิบโดยใช้ท่อลำเลียง ซึ่งประกอบไปด้วยกิจกรรมหลักๆคือ สถานีจ่ายน้ำมันดิบทางท่อลำเลียง การขนส่งน้ำมันดิบทางท่อลำเลียง และ การบริการต่างๆที่เกี่ยวเนื่องกับทางท่อลำเลียงมันดิบ

60302 การขนส่ง Natural Gas ทางท่อลำเลียง

การขนส่ง Natural Gas หรือ การขนก๊าซธรรมชาติโดยใช้ท่อลำเลียง ซึ่งประกอบไปด้วยกิจกรรมหลักๆ คือ การปฏิบัติการต่างๆเกี่ยวกับการขนส่งก๊าซธรรมชาติทางราง การให้บริการการส่งก๊าซธรรมชาติทางท่อลำเลียง และการให้บริการต่างๆที่เกี่ยวเนืองกับการขนก๊าซทางท่อลำเลียง

61101 การขนส่งผู้โดยสารทางทะเลและทะเลชายฝั่ง

การขนส่งผู้โดยสารทางทะเลและทะเลชายฝั่ง 60110 นั้นเป็นการขนส่งผู้โดยสารทางเรือซึ่งกำหนดการให้บริการทางทะเลหรือทะเลชายฝั่งซึ่งในหมวดนี้ยังร่วมไปถึงการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในทะเลสาบที่ใช้ขนาดเรือเทียบเท่ากับการให้บริการทางทะเลหรือทะเลชายฝั่งด้วย โดยกิจกรรมหลักๆของหมวดนี้ประกอบไปด้วย การขนส่งผู้โดยสารในทะเลหรือทะเลชายฝั่ง(ไม่ว่าจะมีตารางหรือไม่มีก็ตาม) การให้บริการเช่าเรือในทะเลและทะเลชายฝั่งที่มีลูกเรือ

61102 การขนส่งสินค้าทางทะเลและทะเลชายฝั่ง

การขนส่งสินค้าทางทะเลและทะเลชายฝั่ง 61102 เป็นการขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบทางเรือซึ่งกำหนดการให้บริการทางทะเลหรือทะเลชายฝั่ง ซึ่งในหมวดนี้ได้รวมไปถึงการให้บริการการขนส่งสินค้าในทะเลสาบขนาดใหญ่ที่ใช้ขนาดเรือเทียบเท่ากับการให้บริการทางทะเลหรือทะเลชายฝั่งด้วย กิจกรรมหลักที่จัดอยู่ในหมวดนี้คือ การขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบทางเรือในทะเลหรือทะเลชายฝั่ง(ไม่ว่าจะมีตารางหรือไม่มีก็ตาม) การบริการเรือลากหรือเรือขับเคลื่อนสินค้า การให้บริการเช่าเรือที่มีลูกเรือเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ กิจกรรมนอกเหนือหมวดนี้คือ การให้บริการกิจกรรมต่างๆที่ท่าเรือซึ่งจัดไว้ในหมวด 63032

61201 การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำภายในประเทศ

การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำเป็นการขนส่งผู้โดยสารทางเรือโดยชนิดขอเรือนั้นเป็นคนละชนิดกับเรือที่ใช้ขนส่งทางทะเลและการบริการนั้นจำกัดบริเวณภายในประเทศเท่านั้น กิจกรรมหลักในหมวดนี้คือ การขนส่งผู้โดยสารตามแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาป และ ทางน้ำต่างๆ ซึ่งรวมไปถึงการขนส่งในปากอ่าวและท่าเรือระยะสั้น การบริการให้เช่าเรือขนส่งผู้โดยสารทางน้ำภายในประเทศแบบมีลูกเรือ แต่ยกเว้นการให้บริการต่างๆทางเรือ เช่น เรือที่ให้บริการด้านโรงแรม เรือที่ให้บริการด้านอาหาร ร่วมไปถึงเรือที่ให้ความบันเทิงในด้านต่างๆด้วย

61202 การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ

การขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบทางน้ำนั้นเป็นการขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบทางเรือโดยชนิดขอเรือนั้นเป็นคนละชนิดกับเรือที่ใช้ขนส่งทางทะเลและการบริการนั้นจำกัดบริเวณภายในประเทศเท่านั้น กิจกรรมหลักในหมวดนี้คือ การขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบตามแม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาป และ ทางน้ำต่างๆ ซึ่งรวมไปถึงการขนส่งในปากอ่าวและท่าเรือระยะสั้น การบริการให้เช่าเรือขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบทางน้ำภายในประเทศแบบมีลูกเรือ

62101 การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบมีตารางเวลา

การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบมีตารางเวลาเป็นการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินที่มีการจัดตารางและเวลาการบินในเส้นทางการบินปกติ การขนส่งในหมวดนี้จะมีความยืดหยุ่นน้อยเนื่องจากจำนวนสนามบินที่มีจำกัด เวลาดำเนินการ ปริมาณน้ำหนัก และ การดำเนินงานที่มีแบบแผนไว้รองรับอยู่แล้วซึ่งมีความแตกต่างกับหมวด 62201 กิจกรรมหลักในหมวดนี้คือ การขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินหรือเฮลิคอปเตอร์ทางอากาศแบบมีตารางเวลา

62102 การขนส่งสินค้าทางอากาศแบบมีตารางเวลา

การขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบทางอากาศแบบมีตารางเวลาเป็นการขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบทางเครื่องบินที่มีการจัดตารางและเวลาการบินในเส้นทางการบินปกติ การขนส่งในหมวดนี้จะมีความยืดหยุ่นน้อย

เนื่องจากจำนวนสนามบินที่มีจำกัด เวลาดำเนินการ ปริมาณน้ำหนัก และ การดำเนินงานที่มีแบบแผนไว้รองรับอยู่แล้วซึ่งมีความแตกต่างกับหมวด 62202 กิจกรรมหลักในหมวดนี้คือ การขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบทางเครื่องบินหรือเฮลิคอปเตอร์ทางอากาศแบบมีตารางเวลา

62201 การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบไม่มีตารางเวลา

การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบมีตารางเวลาเป็นการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินที่ไม่ได้มีการจัดตารางและเวลาการบินไว้ การขนส่งทางอากาศในหมวดนี้มีความยืดหยุ่นมากเมื่อเทียบกับหมวด 62101 เพราะเนื่องจากความหลากหลายในการให้บริการด้านสนามบิน ชั่วโมงการให้บริการ ข้อจำกัดด้านน้ำหนัก และข้อปฏิบัติต่างๆ กิจกรรมหลักในหมวดนี้คือ การขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินพิเศษหรือเครื่องบินที่ไว้ให้บริการขนาดเล็กต่างๆ กิจกรรมนอกเหนือจากหมวดนี้เช่น การใช้เครื่องบินเพื่อการเกษตรหรือบรรเทาอัคคีภัย การให้บริการเครื่องบินเพื่อการท่องเที่ยว การใช้เครื่องบินเพื่อการศึกษาภูมิศาสตร์และแผนที่ การเครื่องบินรบเพื่อการป้องกันและฝึกหัด การใช้เครื่องบินในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย

62202 การขนส่งสินค้าทางอากาศแบบไม่มีตารางเวลา

การขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบทางอากาศแบบมีตารางเวลาเป็นการขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบทางเครื่องบินที่ไม่ได้มีการจัดตารางและเวลาการบินไว้ การขนส่งทางอากาศในหมวดนี้มีความยืดหยุ่นมากเมื่อเทียบกับหมวด 62102 เพราะเนื่องจากความหลากหลายในการให้บริการด้านสนามบิน ชั่วโมงการให้บริการ ข้อจำกัดด้านน้ำหนัก และข้อปฏิบัติต่างๆ กิจกรรมหลักในหมวดนี้คือ การขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบทางเครื่องบินพิเศษหรือเครื่องบินที่ไว้ให้บริการขนาดเล็กต่างๆ กิจกรรมนอกเหนือจากหมวดนี้เช่น การใช้เครื่องบินเพื่อการเกษตรหรือบรรเทาอัคคีภัย การให้บริการเครื่องบินเพื่อการท่องเที่ยว การใช้เครื่องบินเพื่อการศึกษาภูมิศาสตร์และแผนที่ การเครื่องบินรบเพื่อการป้องกันและฝึกหัด การใช้เครื่องบินในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย

63021 คลังสินค้าทั่วไป

หมวดคลังสินค้าทั่วไปคือการให้บริการคลังสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวเนื่องกับการจัดเก็บ ทั้งนี้รวมไปถึงคลังสินค้าที่เปิดให้บริการทั่วไปและคลังสินค้าที่เปิดบริการในกลุ่มลูกค้าที่ต้องมีการตกลงหรือเซ็นสัญญา ซึ่งงานในคลังสินค้านั้นรวมไปถึง การจัดการสินค้าหรือวัตถุดิบจากตู้คอนเทนเนอร์เช่น กล่อง ถัง โดยใช้เครื่องมือช่วย เช่น รถยก(fork lift) พาเร็ต(pallet) และ แร็ก(rack) กิจกรรมหลักของหมวดนี้เช่น การบริการการเช่าคลังสินค้าทั่วไป คลังสินค้าทัณฑ์บน คลังสินค้าสาธารณะ ห้องเก็บสินค้าทั่งไป การจัดการหรือบริการเสริมที่เกี่ยวเนื่องกับคลังสินค้า กิจกรรมนอกเหนือจากหมวดนี้เช่น การบริการคลังสินค้าห้องเย็นซึ่งจัดไว้ในหมวด 63022 คลังสินค้าทางการเกษตรซึ่งจัดไว้ในหมวด 63023

63022 คลังสินค้าห้องเย็น

หมวดคลังสินค้าห้องเย็นคือการให้บริการคลังสินค้าที่ต้องใช้ความเย็นในระดับต่างๆเพื่อใช้ในการเก็บสินค้าหรือวัตถุดิบไม่ให้เน่าเสียหรือเพื่อคงคุณภาพของสินค้านั้นไว้ การบริการคลังสินค้าห้องเย็นนั้นรวมไปถึงคลังสินค้าห้องเย็นที่เปิดให้บริการทั่วไปและคลังสินค้าห้องเย็นที่เปิดบริการในกลุ่มลูกค้าที่ต้องมีการตกลงหรือเซ็นสัญญาไว้ โดยในหมวดนี้ยังรวมถือการให้บริการต่างในการใช้คลังสินค้าห้องเย็นด้วย เช่น การควบคุมอุณหภูมิและสภาพแวดล้อม การแช่แข็ง และการถนอมคุณภาพสินค้า กิจกรรมหลักของหมวดนี้เช่น การบริการให้เช่าคลังสินค้าห้องเย็นรวมไปถึงคลังสินค้าทัณฑ์บน การบริการห้องเก็บสินค้าและวัตถุดิบแบบควบคุมอุณหภูมิ

63023 คลังสินค้าการเกษตร Silo

คลังสินค้าเกษตร คือคลังสินค้าที่จัดเก็บสินค้าผลผลิตที่ได้จากการเกษตร โดยคลังสินค้าทางการเกษตรนี้ได้รวมถึงคลังโรงสีเอาไว้ด้วย กิจรรมหลักของหมวดนี้ได้แก่ คลังเก็บสินค้าและคลังทำความสะอาดเกี่ยวกับสินค้าทางการเกษตร คลังโรงสี คลังเก็บใบยาสูบ และ คลังเก็บขนหรือเครื่องหนังสัตว์ ยกเว้นการใช้คลังสินค้าที่ต้องมีการควบคุมอุณหภูมิซึ่งจัดอยู่ในหมวดหลังสินค้าห้องเย็น 63022

63092 การบริการศุลกากร Custom Broker

การบริการศุลกากรคือการให้การบริการด้านเอกสารและความสะดวกเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนทางด้านศุลกากรในการนำเข้าหรือส่งออกของสินค้าและวัตถุดิบ กิจกรรมหลักในหมวดนี้เช่น ตัวแทนการให้บริการเพื่อความสะดวกทางศุลกากร การให้บริการทางศุลกากรทั้งด้านเอกสารและขั้นตอนต่างๆ กิจกรรมนอกเหนือหมวดนี้เช่น การบริการรับจัดส่งสินค้า(freight forwarder) ซึ่งอยู่ในหมวด 63093 การบริการด้านความปลอดภัยอื่นๆ

63093 บริการรับจัดส่งสินค้า (Fright Forwarder)

การบริการรับจัดส่งสินค้าคือ การทำสัญญาให้บริการด้านความสะดวกในการจัดส่งสินค้าทั้งขาเข้าและออก โดยการบริการรับจัดส่งสินค้าสามารถทำได้กับการขนส่งหลายทางเช่น การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ และ การขนส่งทางเรือ แต่ยกเว้นการให้บริการทางกงศุลกากรซึ่งจะจัดอยู่ในหมวด 63093

63098 การบริการเพิ่มมูลค่า Value Added Logistics Provider

การบริการเพิ่มมูลค่าคือการบริการในฐานะบุคคลที่สามที่ให้การเพิ่มมูลค่าของสินค้าหรือบริการแก่บริษัทหรือผู้ประกอบการการผลิตสินค้าโดยกิจกรรมหลักของ Value Added Logistics Provider นั้นสามารถจะให้บริการในบางส่วนหรือทุกส่วนของ Supply Chain ก็ได้

63034 การบริการสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ/ทางราง (Multimodal Transport)

การบริการขนส่งหลายรูปแบบคือการให้บริการด้านความสะดวกสบายในการขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบ โดยใช้การขนส่งหลายรูปแบบต่อเนื่องกันเช่น ขนส่งทางถนน ขนส่งทางราง ขนส่งทางทะเล และ ขนส่งทางอากาศ

ภาคผนวก ค.
รายชื่อหน่วยงานที่เข้าร่วมสัมมนา

สัมมนาระดมสมองโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2551

ในการสัมมนาระดมสมองในวันที่ 23 เมษายน 2551 ทางที่ปรึกษาได้หารือเกี่ยวกับความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการปรับเปลี่ยนหรือเพิ่มเติมรหัสหมวดหมู่และแขนงย่อยของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอ โดยได้หารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มีความเกี่ยวข้องกับหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยหน่วยงานที่ส่งผู้แทนเข้าร่วมระดมสมองในการสัมมนาครั้งนี้ประกอบไปด้วยผู้แทนจากหน่วยงานดังต่อไปนี้

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- กรมการขนส่งทางบก
- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- กรมการขนส่งทางอากาศ
- กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
- กรมส่งเสริมการส่งออก
- กรมสรรพากร
- กรมศุลกากร
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
- สำนักสถิติแห่งชาติ
- สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงแรงงาน
- สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม
- กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
- การนิคมอุตสาหกรมมแห่งประเทศไทย
- การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- การรถไฟแห่งประเทศไทย
- การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

- บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
- สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย
- สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
- สมาคมเจ้าของเรือไทย
- สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ
- สมาคมขนส่งสินค้า
- สมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก
- สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย
- สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย
- สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย
- สมาคมธนาคารไทย
- สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

สัมมนาโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย
เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2551

ในการสัมมนาในวันที่ 9 กรกฎาคม 2551 ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอผลการศึกษาของโครงการ ใน 3 ส่วน ซึ่งประกอบไปด้วย

- ผลการศึกษาในส่วนการกำหนดหมวดหมู่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับประเทศไทย
- ผลการศึกษาในส่วนการศึกษาสถานภาพและขีดความสามารถของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย
- ผลการวิเคราะห์ การประเมินต้นทุนและมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทย

โดยในการสัมมนาได้เปิดให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลการศึกษาทั้งใน 3 ส่วน โดยหน่วยงานที่ส่งผู้แทนเข้าร่วมระดมสมองในการสัมมนาครั้งนี้ประกอบไปด้วยผู้แทนจากหน่วยงานดังต่อไปนี้

<u>หน่วยงานภาครัฐ</u>

1. กรมการขนส่งทางบก
2. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
3. กรมการขนส่งทางอากาศ
4. การรถไฟแห่งประเทศไทย
5. การท่าเรือแห่งประเทศไทย
6. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
7. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
8. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
9. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
10. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
11. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
12. การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
13. บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
14. สำนักงานสถิติแห่งชาติ
15. กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
16. กรมส่งเสริมการส่งออก
17. กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
18. กรมสรรพากร

19. กรมศุลกากร
20. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
21. กรมส่งเสริมการเกษตร
22. กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
23. กระทรวงพลังงาน
24. สำนักเศรษฐกิจการเกษตร
25. สำนักโลจิสติกส์อุตสาหกรรม
26. สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
27. สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน
28. ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
29. สำนักงานส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
30. สำนักจัดระบบการขนส่ง
31. สำนักงานดัชนีเศรษฐกิจการค้า
32. สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
33. สำนักทะเบียนธุรกิจ
34. สำนักโลจิสติกส์การค้า
35. สำนักส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งทางอากาศ

<u>หน่วยงานภาคเอกชน</u>

36. สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
37. สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
38. สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
39. สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย
40. สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
41. สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
42. สมาคมขนส่งสินค้า
43. สมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก
44. สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย
45. สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย
46. สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย
47. สมาคมขนส่งทางบก
48. สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
49. สมาคมเจ้าของเรือไทย

50. สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ
51. สมาคมธนาคารไทย
52. สมาคมการค้าธุรกิจการบินขนส่งสินค้า
53. มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
54. บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด
55. บริษัท นิ่มซี่เส็งขนส่ง1988 จำกัด
56. บริษัท บลูแอนด์ไวท์ โลจิสติกส์ จำกัด
57. บริษัท เราบริการ จำกัด
58. บริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ โลจิสติกส์ จำกัด
59. บริษัท รวมถาวรขนส่ง (2002) จำกัด
60. บริษัท มนต์ทรานสปอร์ต จำกัด
61. บริษัท บางนา โลจิสติค จำกัด
62. บริษัท ที.เอส.เค.อินเตอร์กรุ๊ป จำกัด
63. บริษัท ศรีไทย เฟรท ฟอวัดเดอร์ จำกัด
64. บริษัท รวมสถาพรขนส่ง จำกัด
65. บริษัท นครหลวงรุ่งเรือง จำกัด
66. บริษัท แสงไทยเดินเรือทะเล 1988 จำกัด
67. บริษัท แหลมทองอินเตอร์เนชั่นแนล ไลน์ จำกัด
68. บริษัท เดินเรือแสงไทย 1977 จำกัด
69. บริษัท สยามเภตราอินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
70. บริษัท เรือลำเลียงบางปะกง จำกัด
71. บริษัท เรือลำเลียงไทยและบริการ จำกัด
72. บริษัท พลังมิตรทรานสปอร์ต จำกัด
73. บริษัท ไทยขนส่งสินค้าทางอากาศ จำกัด
74. บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด
75. บริษัท ทรานส์ แอร์ คาร์โก้ จำกัด
76. บริษัท เอ็กเซคคิวทีฟ แอร์ - เฟรท จำกัด
77. บริษัท ส.พลังทรานสปอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด
78. บริษัท สยามแลนด์ ฟลายอิ้ง จำกัด
79. บริษัท พี อาร์ จี พืชผล จำกัด
80. บริษัท สยามธัญรักษ์ ไซโล จำกัด
81. บริษัท ปิติมหาชัยห้องเย็น จำกัด
82. บริษัท ทรัพย์สถาพรคลังสินค้า จำกัด
83. บริษัท ไพโอเนียร์ แอร์คาร์โก้ จำกัด

84. บริษัท ไอโอนิค โลจีสติกส์ จำกัด
85. บริษัท ขอบฟ้าสมุทรบริการ จำกัด
86. บริษัท ซีฟอน คอนเทนเนอร์ เซอร์วิส จำกัด
87. บริษัท สินธนโชติ จำกัด
88. บริษัท เอเชียธนะวัฒน์คลังสินค้า จำกัด
89. บริษัท ยูไนเต็ดไซโลแอนด์เซอร์วิส จำกัด
90. บริษัท บางนาพัฒนกิจ จำกัด

คณะผู้จัดทำ

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

1. ผศ.ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล	ผู้จัดการโครงการ
2. นายปณิธาน ธีระศักดิ์วิชยา	นักวิจัย
3. นายณัฐพล พุทธิพงษ์	นักวิจัย
4. นางสาวแก้วปั้น อมตเวทย์	นักวิจัย
5. นางสาวอธิกมาส ชนะบวรสกุล	นักวิจัย
6. นางสาวธาริดา บุญภัทรกานต์	นักวิจัย
7. นายกษิดิศ ตันสงวน	ผู้ช่วยวิจัย
8. นายปฏล รัตนชุม	ผู้ช่วยวิจัย

คณะกรรมการกำกับการศึกษาโครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย

1. นางสาววิไลพร ลิ่วเกษมศานต์	ประธานกรรมการ
2. นางวนิดา มหากิจ	รองประธานกรรมการ
3. นางสาวประภาศรี พงษ์วัฒนา	กรรมการ
4. นายอภิชัย ธรรมเสริมสุข	กรรมการ
5. นายธนิต โสรัตน์	กรรมการ
6. นายสุวิทย์ รัตนจินดา	กรรมการ
7. นายสุริยนต์ ธัญกิจจานุกิจ	กรรมการและเลขานุการ
8. นางสาวกิ่งกมล เลิศธิตินันท์กุล	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
9. นางสาวจิตราภรณ์ สิงห์น้อย	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ