



ร่าง

แผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ภายใต้แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

พฤษภาคม 2548



ร่าง

แผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ภายใต้แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

พฤษภาคม 2548

คำนำ

เอกสาร (ร่าง)แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับนี้เป็นผลจากการดำเนินงานของ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2547 ให้ทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้องจัดทำ Logistics Roadmap ในรายละเอียดแล้วส่งให้ สศช.ประมวลจัดทำเป็นแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อนำเสนอ ครม.พิจารณาตามขั้นตอน อย่างไรก็ตาม ต่อมาได้มีการบรรจุยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่อยู่ในร่างแผนแม่บทฯ ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและแข่งขันได้ ในแผนการบริหารราชการแผ่นดิน (พ.ศ. 2548-2551) ซึ่ง ครม.เห็นชอบเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2548

เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมา มีหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ต้องการทราบรายละเอียดของแผนแม่บทฯ ที่เกี่ยวกับวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย รวมทั้งหน่วยงานรับผิดชอบที่ได้กำหนดไว้ในแผนบริหารราชการแผ่นดิน จึงเห็นควรมีการจัดพิมพ์เอกสารฉบับนี้ขึ้นเพื่อเผยแพร่ให้หน่วยงานและภาคเอกชนเหล่านี้ใช้เป็นเอกสารประกอบการดำเนินงานขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ตามแผนบริหารราชการแผ่นดิน ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
พฤษภาคม 2548

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)	I
บทนำ: แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	1
• ความเป็นมา	1
• นิยาม และองค์ประกอบ	2
• ระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	4
บทที่ 1: วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ หลักการ และประเด็นยุทธศาสตร์	6
1. ผลการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อม	6
2. วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์	12
3. หลักการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์	13
4. ประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย	14
บทที่ 2: ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	17
บทที่ 3: ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูล และฐานข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์	29
บทที่ 4: ยุทธศาสตร์การสร้างขีดความสามารถในการบริหารจัดการ	37
บทที่ 5: ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์	45
บทที่ 6: ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค	53
บทที่ 7: ยุทธศาสตร์การปรับปรุงกฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของหน่วยงานรัฐ	59
บทที่ 8: แนวทางการบริหารจัดการเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์	71

(ร่าง)

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)

ประเทศไทยในบริบทภูมิศาสตร์การค้าโลก มีบทบาทเป็นทั้งจุดกำเนิดหรือแหล่งผลิต (Origin) สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่ส่งออกไปยังภูมิภาคและทั่วโลก และเป็นประตูการค้า (Median or Gateway) ที่สามารถเปิดตลาดไปสู่ภูมิภาค รวมทั้งเป็นจุดหมายปลายทาง (Destination) ของอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยว

ภายใต้บริบทการค้าโลกที่มีการแข่งขันเข้มข้นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประเทศไทยจะใช้ศักยภาพทางภูมิศาสตร์ดังกล่าวมาสร้างให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ (Economic Value Creation) ให้กับประเทศ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนได้มากขึ้นเพียงใด ก็ขึ้นอยู่กับความสามารถในการยกระดับการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพสู่ระดับโลก (World Class) เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการและธุรกิจในประเทศสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก ภายใต้สภาวะที่แต่ละประเทศมุ่งขยายตลาดและกำหนดบทบาทการเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการลงทุนในภูมิภาคตลอดเวลา

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้ เป็นการประสานกิจกรรมจากหลายส่วนและต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องเกาะติด จึงจำเป็นจะต้องมีการกำหนด แผนแม่บท เป็นเครื่องมือชี้นำส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้เกิดการระดมทรัพยากรและประสานการพัฒนาอย่างเป็นเอกภาพมีบูรณาการ มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

วิสัยทัศน์

ประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน

พันธกิจ

พัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (โลจิสติกส์) ให้มีประสิทธิภาพ คุณภาพ และทันเวลา สามารถรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงการผลิตจากท้องถิ่นไปสู่ตลาดและผู้บริโภคในทุกกระดับ รวมทั้งการลดต้นทุนในทุกขั้นตอนของการกระจายสินค้า

เป้าประสงค์

การพัฒนาระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในบริบทโลก จำเป็นต้องมุ่งเป้าหมายไปสู่ระดับ World Class Logistics Management โดยมีเป้าประสงค์สำคัญ 3 ประการคือ

- 1) **ลดต้นทุนการทำธุรกิจ (Cost Efficiency)** ให้เหลือต่ำที่สุด โดยเฉพาะต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่า (Non-Value Added Cost) เช่น การลดการใช้เอกสาร (Paperless) โดยเปลี่ยนระบบการทำงานมาเป็นการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น หรือการลดต้นทุนที่เกิดจากความผิดพลาดอันเกิดจากการกรอกข้อมูลหลายครั้ง (Re-Key) เป็นต้น
- 2) **เพิ่มความเชื่อถือได้และความปลอดภัยของการนำส่งสินค้า/บริการ (Reliability and Security)** ซึ่งหมายถึง ความน่าเชื่อถือและความปลอดภัยของสินค้า ข้อมูล และธุรกรรมการเงิน ที่ถูกเคลื่อนย้ายในระบบโลจิสติกส์ โดยระบบจะต้องสามารถรับรองเวลาที่สินค้าจะถึงมือผู้บริโภค และการลดอัตราความเสียหายของสินค้า (Defect Rate) เพื่อรักษาให้คุณภาพของสินค้ายังคงเดิม ซึ่งจะส่งผลให้ลูกค้ามีความพึงพอใจมากขึ้น
- 3) **เพิ่มความสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness)** โดยเฉพาะความเร็วตรงต่อเวลาในการนำส่งสินค้า/บริการ รวมทั้งการลดระยะเวลาในการให้บริการของหน่วยงานรัฐ ให้เหลือเฉพาะที่จำเป็น

หลักการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

3 หลักการสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ เพื่อให้กระบวนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์มีความเป็นเอกภาพในทุกระดับและเกิดพลังในการสร้างความเปลี่ยนแปลง ได้แก่

- 1) **ต้องมีจุดเน้น (Focus)** ไปที่การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเป้าหมายหลักของประเทศ
- 2) **ยึดความต้องการของผู้ใช้บริการ (Customer Oriented)** เป็นแนวทางขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงในระดับปฏิบัติ
- 3) **ปรับระบบกลไกในการขับเคลื่อนและติดตามผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์**

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Agendas) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยจะต้องดำเนินการพร้อมกันไปหลายด้าน และเป็นระบบ โดยมี 6 ประเด็นยุทธศาสตร์ที่จะต้องเข้าไปดำเนินการ เพื่อผลักดันให้ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมาตรฐานระดับโลก สามารถสนับสนุนการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศ และสนับสนุนบทบาทการเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการในภูมิภาค ได้แก่

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Logistics Infrastructure):
2. การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ (Information Linkage and Database System):
3. การสร้างขีดความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Capacity Building):
4. การพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers):
5. การสร้างความเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค (Regional Economic Integration):
6. การปรับปรุงกฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของรัฐ (Law, Regulation and Institution Framework):

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

เป้าประสงค์

- (1) ลดค่าใช้จ่ายโดยรวมของการขนส่งสินค้าและบริการ
- (2) ลดระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าและบริการจากต้นทางถึงปลายทาง
- (3) ยกระดับคุณภาพการให้บริการของช่องทางการค้าหลัก

กลยุทธ์หลัก (Strategic Directions)

1. ยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการที่ช่องทางการค้าหลักและพัฒนาช่องทางการค้าที่มีศักยภาพสู่ระดับสากล (Global Destination Network) มี 3 แนวทาง
 - แนวทางที่ 1: พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งในด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการให้ได้มาตรฐานสากล และมุ่งสู่การเป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Seaport)
 - แนวทางที่ 2: พัฒนาท่าเรือหลักที่มีศักยภาพ เพื่รองรับการขยายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในอนาคต
 - แนวทางที่ 3: พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกโดยเฉพาะระบบจัดเก็บสินค้า/คลังสินค้าที่ทำอากาศยานนานาชาติ เพื่รองรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

2. พัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยงศูนย์รวบรวมและการกระจายสินค้า (Hub & Spokes) ภายในประเทศให้มีคุณภาพ มาตรฐาน และสามารถใช้อย่างมีประสิทธิภาพ มี 4 แนวทาง

แนวทางที่ 1: ส่งเสริมให้มีการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์การขนส่งสินค้าในภาคต่างๆ ของประเทศ

แนวทางที่ 2: ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เชื่อมโยงทั่วประเทศ

แนวทางที่ 3: ส่งเสริมระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-Modal) ร่วมกับการใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าและพลังงานต้นทุนต่ำที่สำคัญให้มากขึ้น เช่น การขนส่งทางราง ทางน้ำ และการใช้ก๊าซ NGV

แนวทางที่ 4: ส่งเสริมให้มีการใช้งานระบบขนส่งทางท่ออย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

3. พัฒนาเส้นทางขนส่งและระดับโลจิสติกส์ระหว่างภูมิภาค บนเส้นทางการค้าหลักเชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค (Regional Transport and Logistics Corridor) มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก (Facility) และรักษามาตรฐานการให้บริการ (Service) ตามเส้นทาง Economic Corridor

แนวทางที่ 2: พัฒนาระบบคมนาคมและจุดเชื่อมต่อที่สำคัญต่างๆ ระหว่างด่านชายแดนและประเทศเพื่อนบ้าน

2. การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ (Information Linkage and Database System)

เป้าประสงค์

- (1) ระบบข้อมูลเพื่อการนำเข้าและส่งออกของภาครัฐเชื่อมโยงเป็นระบบเดียวกัน และสามารถเชื่อมต่อกับเอกชน และผู้ให้บริการ
- (2) การวางแผนและลงทุนเพื่อพัฒนาโลจิสติกส์ มีความสอดคล้องกับข้อเท็จจริงของประเทศมากยิ่งขึ้น

กลยุทธ์หลัก (Strategic Directions)

1. พัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชนและผู้ให้บริการ มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: พัฒนาระบบ E-Logistics ให้สามารถเชื่อมโยงได้ทั้งภาครัฐ เอกชน และผู้ให้บริการ และให้สามารถตรวจสอบที่มาของสินค้าได้

แนวทางที่ 2: พัฒนาระบบ Single Window Entry ให้เป็นศูนย์กลางของระบบให้บริการเพื่อการนำเข้า-ส่งออกและโลจิสติกส์

2. ส่งเสริมให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการทำธุรกิจ มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: ส่งเสริมการค้าผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ (E-Commerce Transaction) ร่วมไปกับส่งเสริมกฎหมายรองรับ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่ระบบการค้าสมัยใหม่

แนวทางที่ 2: ส่งเสริมให้นำ IT มาใช้ในการบริหารจัดการภาคธุรกิจ

3. สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการวางแผนด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับประเทศและระดับธุรกิจ

แนวทางที่ 1: พัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับมาตรฐานการประเมินวัดประสิทธิภาพและประสิทธิผลซึ่งได้รับการยอมรับในระดับสากล

3. การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์

เป้าประสงค์

- (1) ภาคธุรกิจตลอดห่วงโซ่อุปทานสามารถบริหารจัดการงานด้านโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์หลัก (Strategic Directions)

1. ส่งเสริมการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพให้เพียงพอต่อความต้องการของตลาดแรงงาน มี 3 แนวทาง

แนวทางที่ 1: สนับสนุนการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับอาชีวศึกษา/อุดมศึกษาและในระดับผู้ฝึกสอน ให้มีมาตรฐานและเพียงพอ รวมทั้งมีการจัดอบรมหลักสูตรระยะสั้น

แนวทางที่ 2: จัดหลักสูตรการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานและทันสมัย

แนวทางที่ 3: ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาคธุรกิจและภาคการศึกษา และหน่วยงานวิจัยในการทำวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์เชิงลึก

2. พัฒนาความสามารถของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการให้เป็นมืออาชีพ มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการประยุกต์ใช้แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน

แนวทางที่ 2: ส่งเสริมให้มีการพัฒนาบุคลากรในสถานประกอบการ

3. พัฒนาระบบมาตรฐานด้านการจัดการโลจิสติกส์ มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: จัดทำวิธีการจัดการที่ดีที่สุด (Best Practices) เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำไปเปรียบเทียบและประยุกต์ใช้ได้จริง

แนวทางที่ 2: จัดทำมาตรฐานวิชาชีพหรือมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์

4. การพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

เป้าประสงค์

- (1) มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพและศักยภาพสูงสามารถแข่งขันในระดับสากลได้

กลยุทธ์หลัก (Strategic Directions)

1. ส่งเสริมธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: กำหนดมาตรการจูงใจให้มีการลงทุน เช่น การส่งเสริมการลงทุน การจัดให้มีมาตรการทางการเงินและการคลัง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

แนวทางที่ 2: พัฒนากฎหมายรองรับธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย

2. ยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและเอกชน ให้สามารถขยายขอบเขตการให้บริการในงานที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น (High Value-Added)

แนวทางที่ 2: ส่งเสริมให้มีเครือข่ายธุรกิจระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) เพื่อให้เกิดการลดต้นทุนจากการใช้ทรัพยากรร่วมกัน (Cost Sharing) และการแลกเปลี่ยน ถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Transfer)

3. สนับสนุนให้ผู้ประกอบการธุรกิจโดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) หันมาใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: ส่งเสริมให้ภาคธุรกิจโดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์

แนวทางที่ 2: ส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่มของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) เพื่อใช้บริการด้านโลจิสติกส์ร่วมกัน

5. การพัฒนาการเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค

เป้าประสงค์

- (1) การเติบโตของการค้าระหว่างไทยกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN)

กลยุทธ์หลัก (Strategic Directions)

1. พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านชายแดน (Trade and Transit Facilitation) มี 2 แนวทาง
แนวทางที่ 1: ผลักดันการดำเนินงานการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection) ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน
แนวทางที่ 2: ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ (Logistics Facility) ร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้าน
2. ส่งเสริมให้มีการสร้างมาตรฐานระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งร่วมกันในภูมิภาค มี 2 แนวทาง
แนวทางที่ 1: สนับสนุนให้มีการปรับปรุงแบบเอกสารรวมถึงเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในการนำเข้าส่งออกที่เป็นรูปแบบเดียวกันของประเทศในภูมิภาค
แนวทางที่ 2: ร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านผลักดันให้มีการใช้มาตรฐานเกี่ยวกับสินค้า/บริการร่วมกันในภูมิภาค

6. การพัฒนากฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของหน่วยงานรัฐ

เป้าประสงค์

- (1) มีกฎหมาย ข้อบังคับ นโยบายที่สนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์
- (2) บริการของหน่วยงานรัฐด้านโลจิสติกส์มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล

กลยุทธ์หลัก (Strategic Directions)

1. พัฒนากฎหมาย/ระเบียบ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: พัฒนากฎหมาย/ระเบียบด้านการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งให้มีการปรับปรุงระเบียบกระทรวงการคลังที่เกี่ยวข้องกับพิธีการทางศุลกากร

แนวทางที่ 2: พัฒนากฎหมายรองรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

2. ผลักดันการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

แนวทางที่ 1: เร่งรัดการออกกฎหมายลำดับรอง ภายใต้ พรบ.ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 เพื่อรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

3. ปรับปรุงกระบวนการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ (Back and Front Office) ให้มีมาตรฐานระดับสากล มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: เร่งรัดให้หน่วยงานภาครัฐปรับปรุงกระบวนการ (Re-Process) ในการให้บริการ โดยเฉพาะกระบวนการนำเข้าส่งออก

แนวทางที่ 2: การกำหนดมาตรฐานการให้บริการที่สอดคล้องกับระดับสากล

การจัดระบบบริหารจัดการเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์

การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์จำเป็นต้องมี **หน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่บริหารจัดการงานด้านโลจิสติกส์ของประเทศโดยตรง** มีอำนาจและความคล่องตัวสูงในการตัดสินใจ และแก้ปัญหาความขัดแย้งระหว่างหน่วยงาน โดยให้เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ

แนวทางการบริหารจัดการเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์ ควรประกอบด้วย

1) กำหนดกลไกที่ชัดเจนและเป็นเอกภาพรับผิดชอบขับเคลื่อนงานด้านโลจิสติกส์

เห็นควรให้มีการจัดตั้ง คณะอนุกรรมการชุดหนึ่งภายใต้ กพข. ซึ่งอาจเรียกว่า **คณะอนุกรรมการพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ (อลช.)** มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่สำคัญใน 2 ส่วน คือ

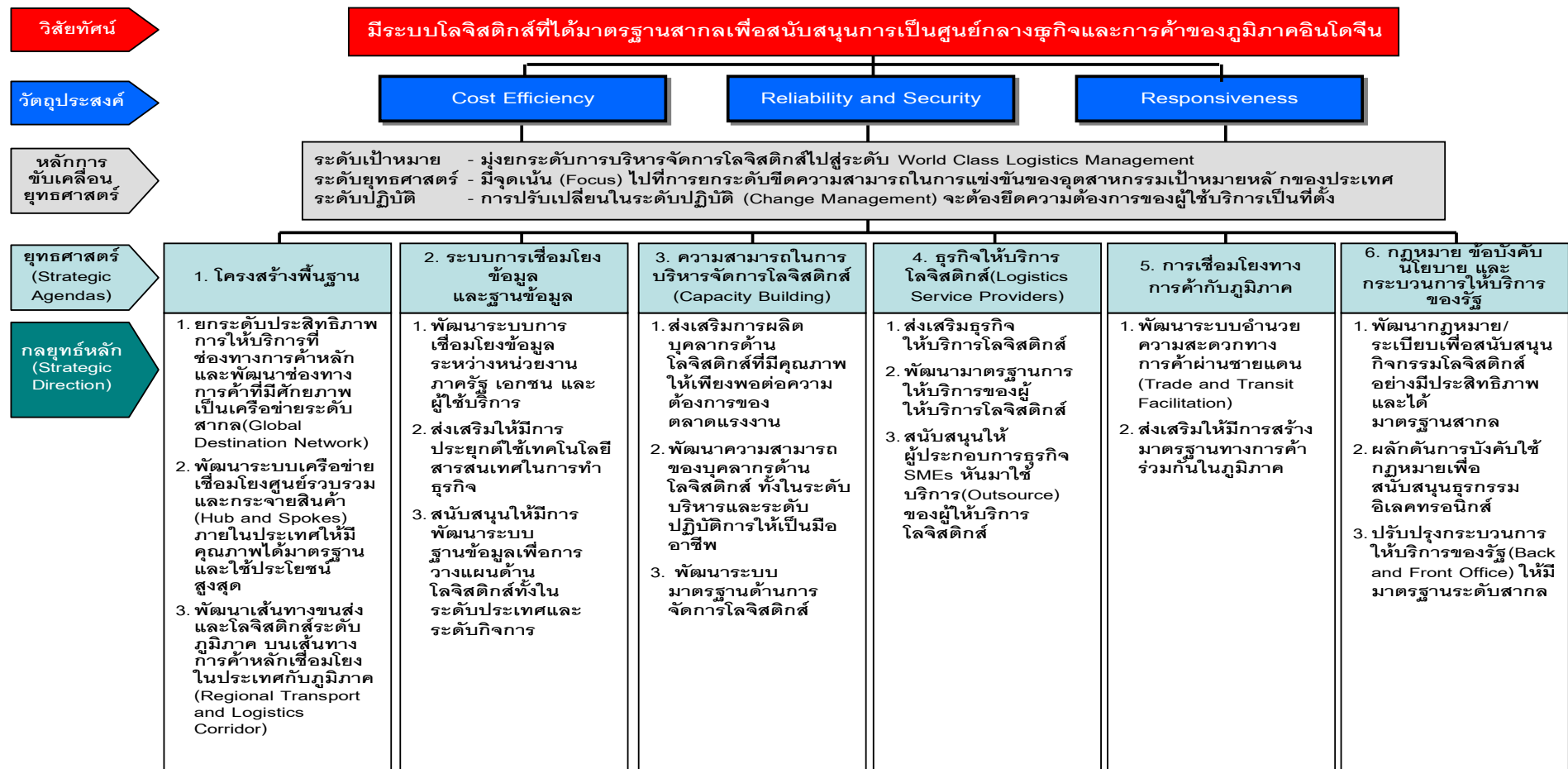
- (1) กำกับและผลักดันให้เกิดการนำนโยบาย/ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไปสู่การปฏิบัติ
- (2) ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ โดยเฉพาะแผนงาน/โครงการที่มีลำดับความสำคัญสูง (High Priority)

คณะกรรมการฯ ดังกล่าวเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยมี สศช. ร่วมกับหน่วยงานภาคเอกชน คือ สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย และเชื่อมโยงกับหน่วยปฏิบัติที่เกี่ยวข้องเป็นเครือข่าย เพื่อทำหน้าที่ติดตามประเมินผลการดำเนินงาน (Monitoring) เป็นระยะ และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่เหมาะสมต่อไป

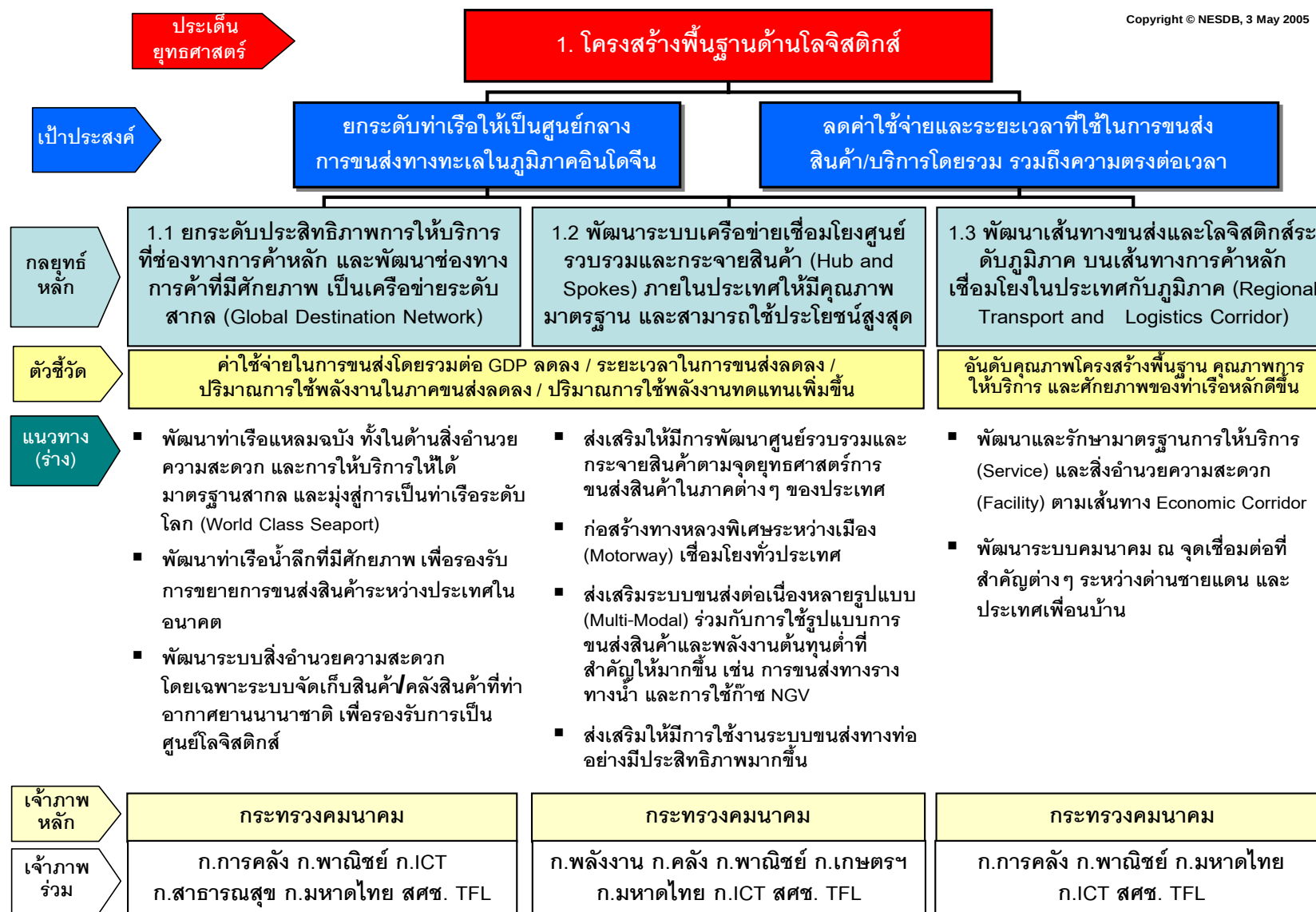
2) วางระบบติดตามผลการดำเนินงานโดยใช้สารสนเทศและความรู้ (Knowledge-Driven Monitoring System) เป็นเครื่องมือขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

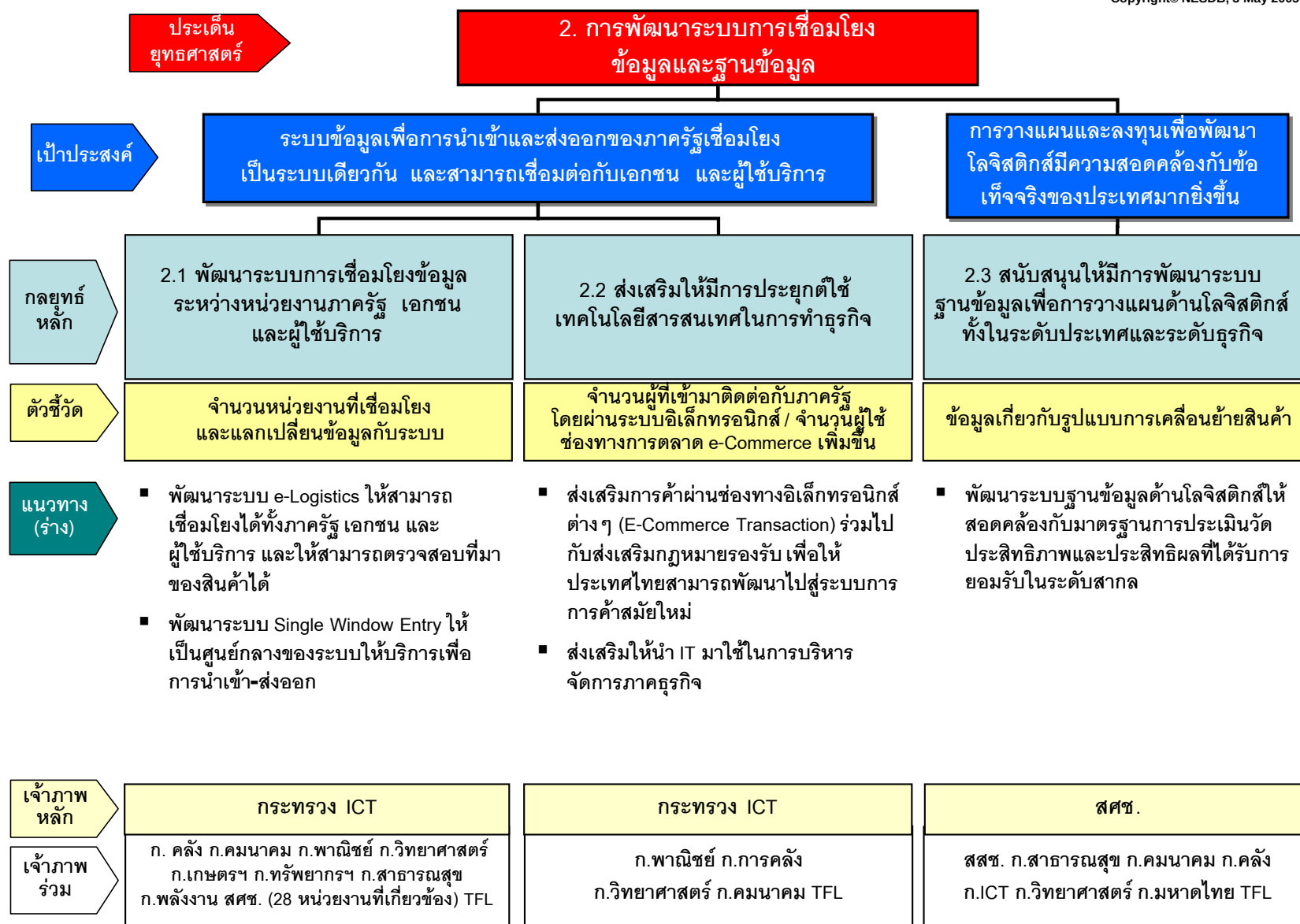
ระบบของการนำองค์ความรู้เข้ามาเป็นตัวบอกระดับและผลการทำงาน (Sector Performance) โดยประเมินจากมุมมองของผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ (Customer-Oriented Monitoring) และให้มีการจัดทำรายงานผลการดำเนินงานประจำปี (Annual Performance Report) เพื่อเสนอต่อ กพข. และเผยแพร่ต่อสาธารณะ (Publicity)

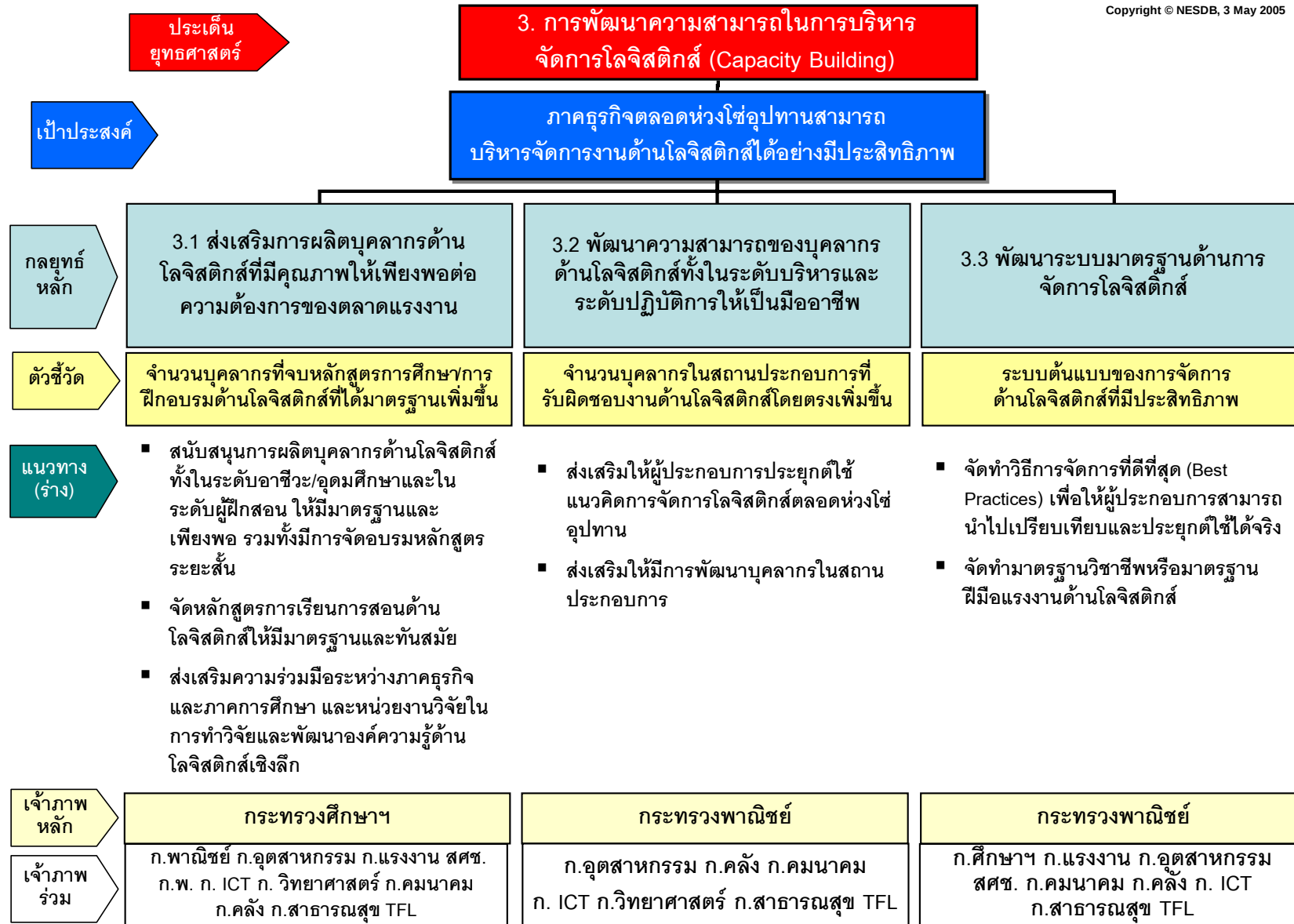
กรอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย



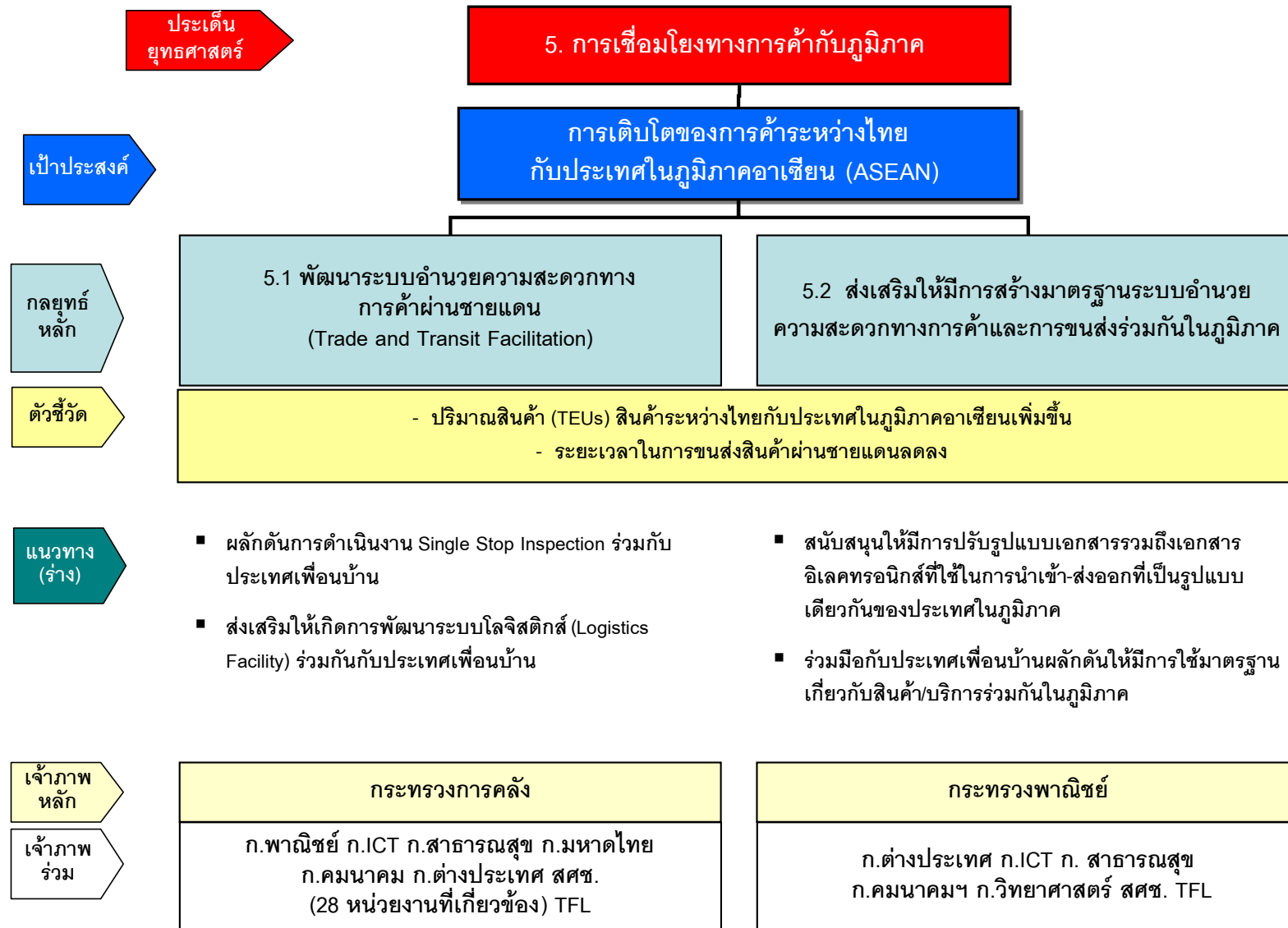
Copyright © NESDB 22 April 2005

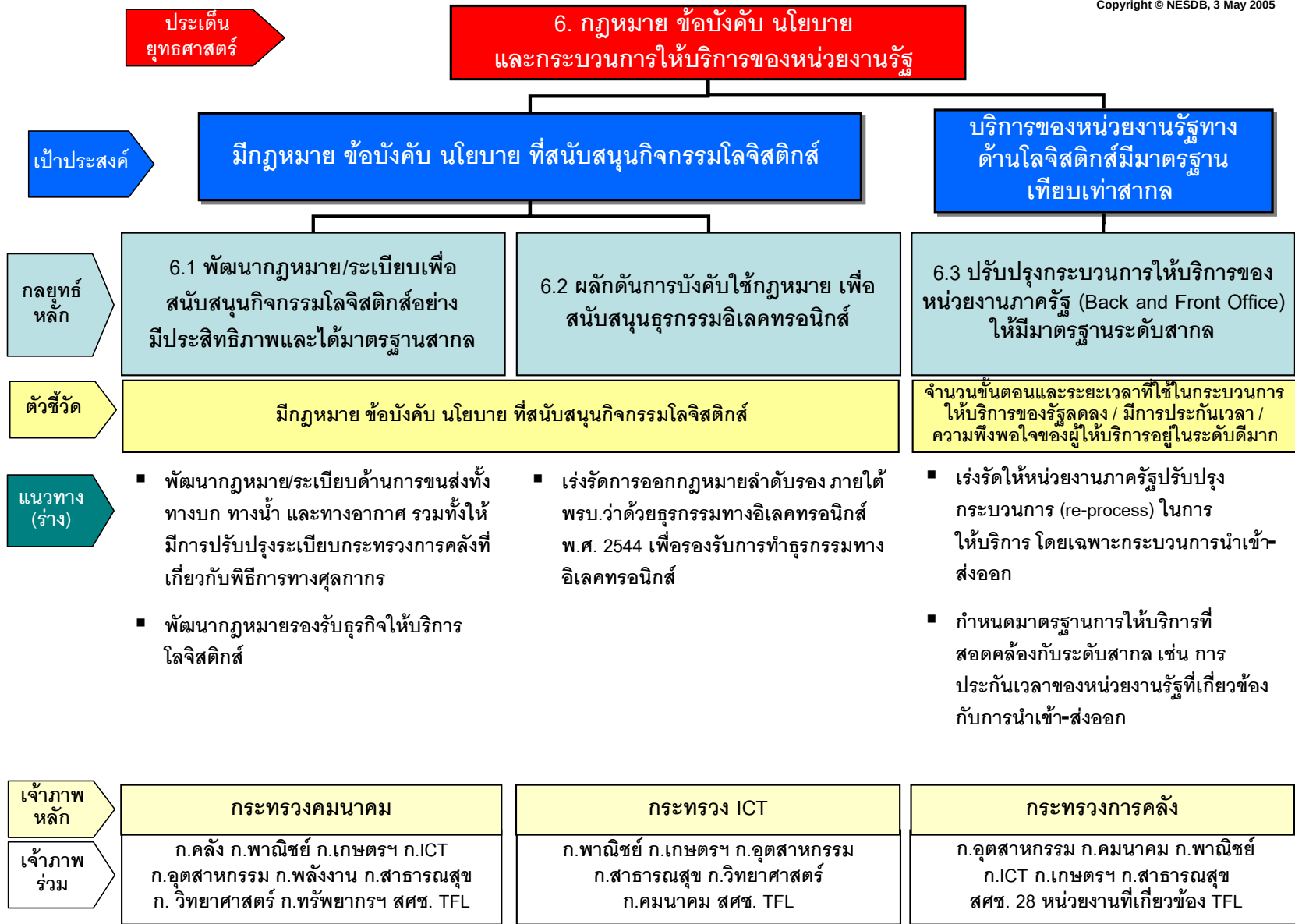




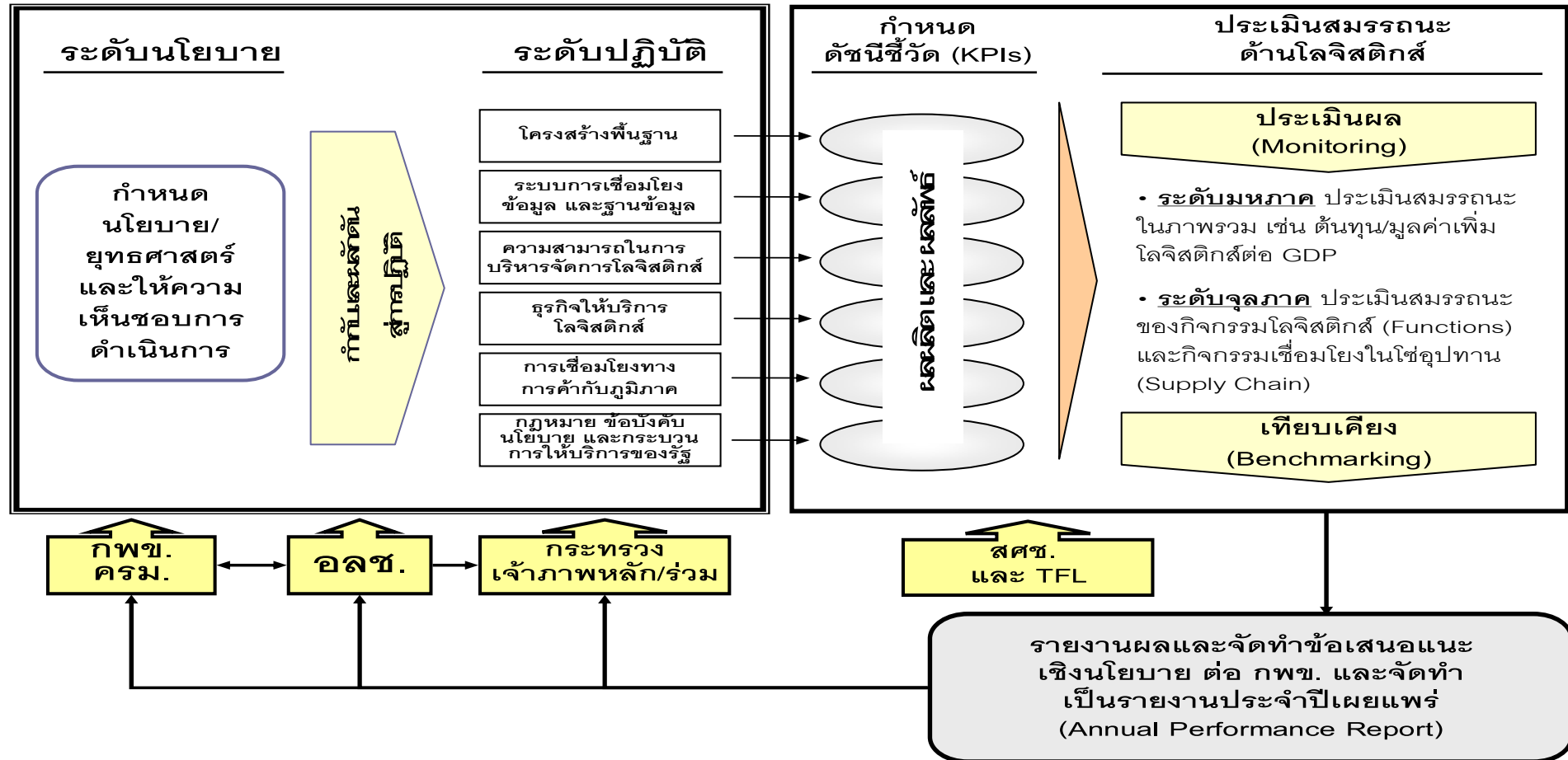








กลไกการบริหารจัดการเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย



(ร่าง) บทนำ

แผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ไทย

ความเป็นมา

1) รัฐบาลโดยคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) ซึ่งมี นายกรัฐมนตรี ทักษิณ ชินวัตร เป็นประธาน ในการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่อง ร่วมคิดร่วมสานฝัน เพื่อพัฒนาประเทศไทย เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2546 ได้เห็นชอบให้มีการกำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาประเทศไทย ออกเป็นฝัน 7 ประการที่แสดงถึงภาวะเศรษฐกิจ สังคมที่ควรจะเป็นของประเทศไทย คือ 1) การมีรากฐานการพัฒนาเศรษฐกิจที่มั่นคง (Stable Economic Development Platform) 2) การมีบทบาทที่เข้มแข็งในเวทีระหว่างประเทศ (Active International Player) 3) ความเป็นเลิศของบางกลุ่มสินค้าในตลาดโลก (World Leader in Niche Market) 4) เป็นประเทศที่สามารถผลิตนวัตกรรมโดยมีพื้นฐานจากการเรียนรู้และภูมิปัญญา (Innovative Nation with Wisdom and Learning Base) 5) ความเป็นสังคมผู้ประกอบการ (Entrepreneurial Society) 6) เป็นสังคมที่ความเชื่อมั่นและภาคภูมิใจในวัฒนธรรมของตน (Society of Cultural Pride with Global Sense) และ 7) เป็นสังคมที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีชวนให้อยู่อาศัย

2) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (สพข.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการของ กพข. ได้นำวิสัยทัศน์ดังกล่าวมาพัฒนาเป็นกรอบยุทธศาสตร์และขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยได้พิจารณาเห็นว่า ในการที่จะผลักดันให้อุตสาหกรรมบางสาขาของไทยมีความสามารถในการแข่งขันทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก และสามารถเป็นผู้นำในตลาดเฉพาะของตน (World Leader in Niche Market) ได้นั้น นอกเหนือจากการสร้างคุณค่าให้กับตัวสินค้าและบริการเองและเพิ่มผลิตภาพในกระบวนการผลิตแล้ว ธุรกิจจะสามารถสร้างข้อได้เปรียบในการแข่งขัน (Competitive Advantage) ได้อีกมาก ด้วยการลดต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ (Non value Added Cost) หรือสร้างมูลค่าเพิ่มให้เกิดขึ้น ในระหว่างกระบวนการจัดส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภค หรือที่เรียกว่า การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ซึ่งครอบคลุมกิจกรรมตั้งแต่การบริหารการขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การบริหารคำสั่งซื้อ การบริหารข้อมูล การบริหารการเงิน การจัดการวัตถุดิบ จัดซื้อ บรรจุ และการบริหารอุปสงค์ เพื่อให้สามารถนำเสนอสินค้าหรือบริการที่มีคุณภาพ ไปถึงมือลูกค้าในเวลาที่ต้องการ บนพื้นฐานต้นทุนที่มีประสิทธิภาพที่สุด

3) ด้วยเหตุนี้ สพข. สศช. จึงได้ริเริ่มให้มีการศึกษาและจัดทำ กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุน (Enabling Factor) ในการยกระดับ

ความสามารถการแข่งขันของประเทศ โดยได้กำหนดตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนกิจกรรมการค้าของภูมิภาคอินโดจีน และกำหนดเป็นแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไปสู่มาตรฐานระดับโลก (Global Logistics Management) และได้รับความเห็นชอบจาก กพข. ในการประชุมครั้งที่ 3/2546 เมื่อ 3 ตุลาคม 2546

4) ต่อมาในการประชุม กพข. ครั้งที่ 4/2546 เมื่อ 18 ธันวาคม 2546 ได้ให้ความเห็นชอบตามข้อเสนอของ สศช. ในส่วนกิจกรรมเร่งด่วนที่ควรเร่งดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยให้มีคณะทำงาน 4 ด้าน ที่มีหน่วยงานต่างๆ เป็นเจ้าภาพ ได้แก่ 1) การพัฒนาฐานข้อมูลโลจิสติกส์ รับผิดชอบโดย สศช. ร่วมกับสำนักงานสถิติแห่งชาติ 2) การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลภาครัฐ รับผิดชอบโดย กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง และกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) (ในขั้นตอนของการพัฒนาระบบ) 3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมีเจ้าภาพหลัก คือ กระทรวงคมนาคม และ 4) การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ รับผิดชอบโดยกระทรวงพาณิชย์และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)

5) สศช. ได้จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการร่วมกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมด้านโลจิสติกส์กว่า 30 องค์กร ซึ่งได้ประมวลปัญหาการพัฒนาโลจิสติกส์ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาในวันที่ 9 พฤศจิกายน 2547 ซึ่ง ครม. ได้มีมติให้ทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้องจัดทำ Logistics Roadmap ในรายละเอียดแล้วส่งให้ สศช. ประมวลจัดทำเป็นแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อนำเสนอ คณะรัฐมนตรีตามขั้นตอน

6) จากมติ ครม. เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2548 เห็นชอบให้โลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานเป็นยุทธศาสตร์ภายใต้ ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคม ระยะ 4 ปี (พ.ศ. 2548 – 2551) และต่อมาในการแถลงนโยบายต่อรัฐสภาในระหว่างวันที่ 23-25 มีนาคม 2548 รัฐบาลกำหนดให้การพัฒนาโลจิสติกส์ เป็นนโยบายสำคัญที่จะต้องเร่งดำเนินการ รวมทั้งได้กำหนดเป็นยุทธศาสตร์สำคัญภายใต้ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและแข่งขันได้ ในแผนบริหารราชการแผ่นดิน (พ.ศ. 2548-2551) ซึ่ง ครม. เห็นชอบเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2548

นิยาม และองค์ประกอบ

เนื่องจากคำว่า ระบบโลจิสติกส์(Logistics) และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) เป็นประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ค่อนข้างใหม่ ในที่นี้จึงเสนอนิยามเพื่อให้มีความเข้าใจในความหมายและขอบเขตของเนื้อหาให้ตรงกัน ดังนี้

นิยาม

การให้ความหมายของคำว่า โลจิสติกส์ คืออะไร หรือการบริหารจัดการโลจิสติกส์คืออะไร ในวงวิชาการยังมีการให้ความหมายอยู่หลายแนว แต่ที่เป็นที่ยอมรับมากที่สุดในระดับสากล คือการให้นิยามของ Council of Logistics Management ซึ่งนิยามว่า ¹

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ เป็นกระบวนการทำงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ

ทั้งนี้ ในปัจจุบันถือว่าการบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นกระบวนการย่อยหนึ่งในการจัดการสินค้าและบริการตลอดสายของโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ²

องค์ประกอบ

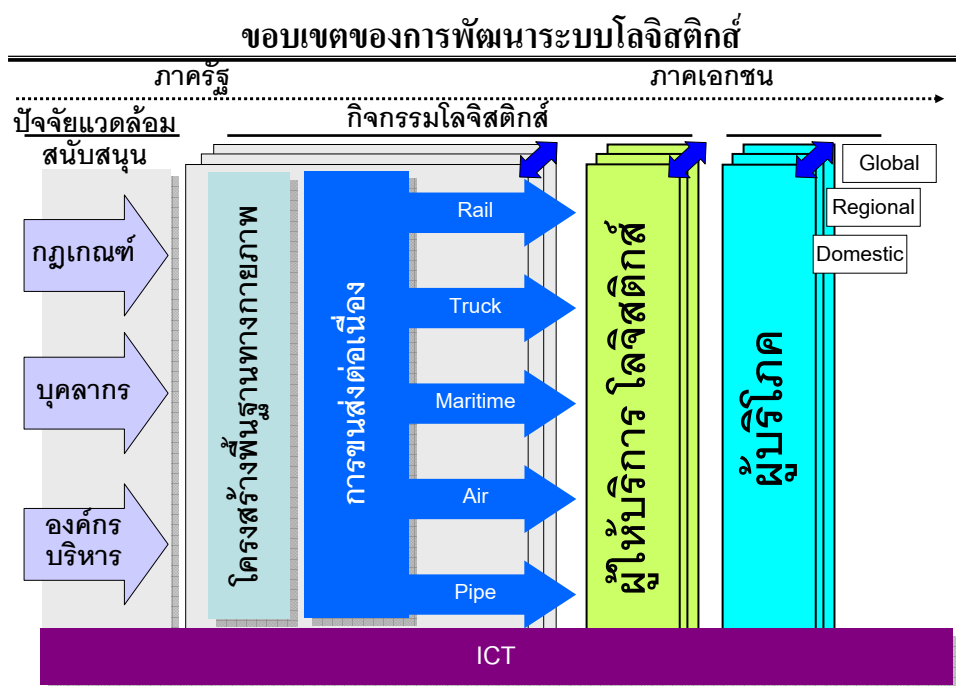
จากนิยามดังกล่าว อาจขยายความได้ว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์มีความเกี่ยวข้องกับบุคคลตั้งแต่ผู้ผลิตวัตถุดิบ โรงงานแปรรูป ผู้ค้าส่ง ผู้ค้าปลีก จนถึงผู้บริโภค ในขณะที่ทางด้านกิจกรรมนั้นก็มีหลากหลายทั้งที่เป็นกิจกรรมหลัก ได้แก่ การขนส่ง การบริหารสินค้าคงคลัง การสั่งซื้อ การบริหารข้อมูลและกิจกรรมการเงินที่เกี่ยวข้อง และกิจกรรมเสริม ได้แก่ การบริหารคลังสินค้า การดูแลสินค้า การจัดซื้อ การบรรจุหีบห่อ และรวมถึงการบริหารความต้องการของลูกค้า

นอกเหนือจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องโดยตรงในกระบวนการโลจิสติกส์ ดังกล่าวข้างต้นแล้ว กระบวนการของระบบโลจิสติกส์ เกิดขึ้นผ่านธุรกิจให้บริการนำส่งสินค้า/บริการผ่านรูปแบบขนส่งต่างๆ โดยมีผู้ให้บริการธุรกิจเฉพาะด้าน (Service Provider) ของแต่ละกิจกรรมเป็นกลไกขับเคลื่อน มี

¹ ปรับปรุงจากคำแปลของ ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล, Center for Logistics Excellence, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า, เมษายน 2548

² Supply Chain Council ได้ให้นิยามไว้ว่า Supply Chain Management is the systemic, strategic coordination of the traditional business functions and the tactics across these business functions within a particular company and across businesses within the supply chain for the purposes of improving the long-term performance of the individual companies and the supply chain as a whole. ซึ่ง ดร.พงษ์ชัย ได้แปลว่า การจัดการโซ่อุปทาน คือการบริหารแบบเชิงกลยุทธ์ ที่คำนึงถึงความเกี่ยวเนื่องหรือความสัมพันธ์กันแบบบูรณาการของหน่วยงานหรือแผนกภายในองค์กร และคู่ค้าที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นลูกค้าหรือซัพพลายเออร์ในโซ่อุปทาน โดยมีจุดประสงค์ที่จะ นำส่งสินค้าหรือบริการ ตามความต้องการของผู้บริโภคให้ดีที่สุด ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของเวลา ราคา หรือคุณภาพ โดยจะบริหารจัดการในเรื่องของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขององค์กรและคู่ค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ขจัดความล่าช้าในการทำธุรกรรมต่างๆ รวมถึงการจัดปัญหาในการส่งหรือรับมอบสินค้าและบริการที่มีผลมาจากระบบการจัดการด้านการเงินที่ไม่มีประสิทธิภาพ โดยอาจกล่าวได้ว่าเป็นการบริหารจัดการตั้งแต่ต้นน้ำหรือแหล่งวัตถุดิบในการผลิตชิ้นส่วนต่างๆป้อนเข้าโรงงาน จนถึงปลายน้ำหรือมือผู้บริโภค

โครงสร้างพื้นฐานของระบบ คือ เครือข่ายการขนส่ง การคมนาคมสื่อสารข้อมูลและการเงิน มีปัจจัยกำกับและสนับสนุน คือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และขอบเขตมีความครอบคลุมทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งระดับท้องถิ่นในประเทศจนถึงระดับโลก ทั้งหมดนี้เพื่อนำไปสู่การสร้างความปลอดภัยสูงสุดกับลูกค้าโดยการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ



ระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ปัจจุบันแนวโน้มการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้นอันเนื่องมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่มีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น ผลักดันให้ภาคธุรกิจต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจในทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ ทั้งการลดต้นทุนธุรกิจและสร้างมูลค่าเพิ่มใหม่ๆ เสนอลูกค้า การบริหารจัดการกระบวนการนำส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภคตลอดห่วงโซ่อุปทาน หรือโลจิสติกส์ จึงเป็นเป้าหมายสำคัญที่ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นแห่งที่มาของความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ โดยธนาคารโลกประมาณว่า³ ในระดับธุรกิจนั้น พบว่า หากบริษัทสามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้ร้อยละ 1 แล้วจะสามารถทำให้ส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 5 และ หากประเทศหนึ่งๆ สามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้ร้อยละ 10 แล้วจะสามารถเพิ่มการค้ารวม (ภายในและส่งออก) ได้ถึงร้อยละ 20

³ Robin Carruther, Jiendra N. Bajpai, World Bank, David Hummels, *Trade and Logistics: An East Asian Perspective*, Purdue University, 2004, [http://indeng.nuigalway.ie/intranet/upload/268,13,LOGISTICS IN THE FIRM MICRO/INFRAFIRM ENVIRONMENT](http://indeng.nuigalway.ie/intranet/upload/268,13,LOGISTICS%20IN%20THE%20FIRM%20MICRO/INFRAFIRM%20ENVIRONMENT)

นอกจากนั้น ผลจากการศึกษาตลาดในประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียของบริษัท McKinsey & Co. พบว่าการปรับปรุงกระบวนการด้านศุลกากรและคุณภาพการขนส่งจะมีผลมากต่อการสร้างมูลค่าเพิ่ม GDP โดยประมาณว่าสำหรับประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียบางประเทศนั้น จะสามารถเพิ่มมูลค่า GDP ได้ถึงร้อยละ 1.5-2 ภายในปี 2553 หากสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้ถึงร้อยละ 15-20⁴

สำหรับการใช้การพัฒนาโลจิสติกส์เป็นยุทธศาสตร์สร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ นั้น ตัวอย่างที่เห็นได้ชัด คือ สิงคโปร์ ซึ่งในปี 2000 อุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีมูลค่าเพิ่มสูงถึงร้อยละ 7.8 ของ GDP และคาดว่าจะเติบโตถึงร้อยละ 9-13 ในปี 2012 ทั้งนี้ สิงคโปร์ได้กำหนดให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ ที่ขับเคลื่อนโดยความรู้ (Knowledge Driven Industries) เพื่อมุ่งไปสู่การพัฒนาประเทศให้เป็นจุดเปลี่ยนถาวร การขนส่งสินค้า (Transition Port) ระหว่างประเทศ ด้วยการมีท่าเรือและท่าอากาศยานที่ทันสมัย และเป็นประเทศผู้นำในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของเอเชียในปี 2010 (A Leading Integrated Logistics Hub in Asia)⁵

นอกจากสิงคโปร์แล้ว ฮองกงถือได้ว่าเป็นความตื่นตัวด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก เนื่องจากได้รับแรงกดดันจากการพัฒนาอย่างรวดเร็วของท่าเรือสำคัญในแถบจีนตอนใต้ เช่น ท่าเรือกว่างโจว โดยได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์อย่างชัดเจนและตั้งหน่วยงานพิเศษขึ้นมาเป็นกลไกขับเคลื่อนในปลายปี 2001 คือ Logistics Committee (LOGSCOM) และ Logistics Council (LOGSCOUNCIL) ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยภาครัฐจะทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุน และเอกชนเป็นผู้ขับเคลื่อน

จากหลักฐานเชิงประจักษ์และผลการศึกษาของต่างประเทศ ประกอบกับความตื่นตัวต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้าน จึงเห็นได้ว่าเป็นความจำเป็นยิ่งที่ประเทศไทยจะต้องกำหนดให้การพัฒนาโลจิสติกส์เป็นยุทธศาสตร์แห่งชาติ และควรเร่งผลักดันให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว อย่างไรก็ตามการกำหนดยุทธศาสตร์จะต้องมีพื้นฐานอยู่บนโอกาสและข้อจำกัดจากสถานการณ์ที่เป็นจริงของประเทศซึ่งจะนำเสนอในส่วนต่อไป

⁴ Nikolai Dobberstein, Carl-Stefan Neumann, and Marcus Zils, Logistics in emerging markets, *The McKinsey Quarterly*, 2005 Number 1

⁵ ERC Working Group of Logistics, Singapore.

บทที่ 1

วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ หลักการ และประเด็นยุทธศาสตร์

นับตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงปัจจุบัน การจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ได้ผ่านกระบวนการร่วมศึกษา การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ และหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ เอกชน และวิชาการทั้งในและต่างประเทศ เพื่อกำหนดเป็นแนวทางในการพัฒนาร่วมกันอย่างมีเอกภาพ โดยได้มีการร่วมกันวิเคราะห์สภาวะแวดล้อม ทั้งจุดอ่อนจุดแข็ง โอกาส และข้อจำกัดที่เกี่ยวข้อง แล้วกำหนดเป็นประเด็นยุทธศาสตร์สำคัญสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้สามารถสนับสนุนการสร้างความสามารถในการแข่งขันและการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในระดับธุรกิจ อุตสาหกรรม และระดับประเทศได้อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งมีสาระแบ่งเป็น 4 หัวข้อย่อย ดังนี้

- ผลการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อม
- วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์
- หลักการ
- ประเด็นยุทธศาสตร์

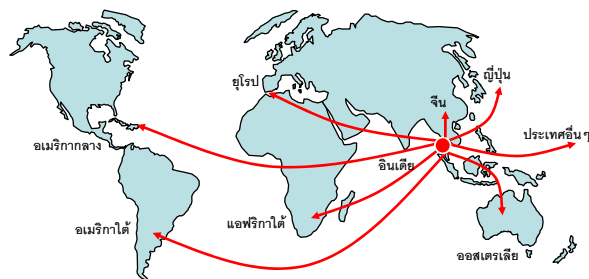
1. ผลการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อม

1.1 ข้อได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์และโอกาส

1.1.1 การเป็นแหล่งผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกที่สำคัญของโลก: ในบริบทภูมิศาสตร์ การค้าของโลก ประเทศไทยเป็นประเทศเปิดที่มีธุรกรรมการค้ากับต่างประเทศอย่างเข้มข้นในฐานะผู้ผลิตสินค้าส่งออกที่สำคัญ โดยมีมูลค่าการส่งสินค้าออกไปต่างประเทศ

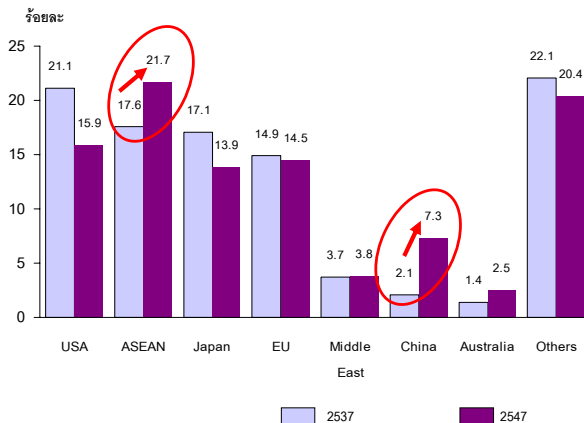
เพิ่มขึ้นจาก 1.41 ล้านล้านบาท หรือร้อยละ 33.6 ของ GDP ในปี 2538 เป็น 3.33 ล้านล้านบาทหรือร้อยละ 56.1 ของ GDP ในปี 2546 ซึ่งสินค้าสำคัญที่ส่งออก ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์และชิ้นส่วน เครื่องใช้ไฟฟ้า ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ ผงวงจรรและชิ้นส่วน ชิ้นส่วนยานยนต์ และอะไหล่ ผลิตภัณฑ์พลาสติก และอาหารกระป๋อง

ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางผลิตสินค้าเกษตร และการประกอบสินค้าอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกไปทั่วโลก



โดยมีประเทศเป้าหมายสำคัญ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป และกลุ่มประเทศอาเซียน

สัดส่วนมูลค่าส่งออกไปยังประเทศเป้าหมายต่อมูลค่าส่งออกรวม



Source: ทีมวิเคราะห์ สศช.

การส่งออกของไทยจะเพิ่มขึ้นจาก 6 แสนคันในปี 2546 เป็น 2 ล้านคันในปี 2551

ในขณะเดียวกัน เนื่องจากการเปิดเสรีทางการค้า (Free Trade Agreement) ในกลุ่มประเทศอาเซียน ทำให้ขอบเขตตลาดขยายกว้างขึ้นอย่างมาก จึงจูงใจให้บริษัทประกอบกิจการอุตสาหกรรมรถยนต์ ชื่อนำของโลกเข้ามาลงทุนตั้งโรงงานและขยายการผลิตเพื่อการส่งออกจากประเทศไทย มากขึ้น ซึ่งจะช่วยเสริมบทบาทการเป็นฐานการผลิตให้กับประเทศไทยให้แข็งแกร่งยิ่งขึ้นเพิ่มขึ้น

1.1.2 ศักยภาพในการเป็นประตูการค้าของภูมิภาคอินโดจีนและจีน: ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาถึงแม้ว่าตลาดการส่งออกของประเทศไทย ยังเป็นกลุ่มประเทศคู่ค้าหลัก คือ สหรัฐ ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป ซึ่งมีมูลค่ารวมร้อยละ 44.3 ของการส่งออกทั้งหมดในปี 2547 แต่พัฒนาการที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างเห็นได้ชัดคือสัดส่วนการส่งออกไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนและจีน ที่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 17.6 และ 2.1 ในปี 2537 เป็นร้อยละ 21.7 และ 7.3 ในปี 2547 ตามลำดับ ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ประเทศไทยมีบทบาทสำคัญมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในการเป็นประตูการค้าสู่อินโดจีน โดยเฉพาะกับประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ติดชายแดน ข้อมูลมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับมาเลเซีย พม่า ลาว และกัมพูชา ของกรมการค้าต่างประเทศ และกระทรวงพาณิชย์ พบว่า ในปี 2546 มี

อัตราการเติบโตของมูลค่าการส่งออกจากไทย (2542-2547)เฉลี่ยต่อปี	
Vietnam	23.1
Indonesia	23.3
Philippines	13.1
Malaysia	17.6
Cambodia	13.8
Myanmar	8.5
Laos	7.0
Singapore	6.6
Brunei	6.1
Average	13.0
Total exports	10.0
China	26.3
EU	7.4
USA	4.5
Japan	9.6

Source: ทีมวิเคราะห์ สศช.

¹ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์และกรมศุลกากร, สถาบันยานยนต์

² สถาบันยานยนต์, TAIA, TAPMA, FTI, การวิเคราะห์ของ สศช.

มูลค่าการค้ารวม 456,188 ล้านบาท โดยเป็นมูลค่าการค้าบริเวณชายแดนถึง 286,831 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 63³ ในขณะที่ อัตราการขยายตัวของการส่งออกไปยังประเทศเหล่านี้ ในช่วงปี 2542-2547 ขยายตัวถึงเฉลี่ยร้อยละ 13 ต่อปี และจากความร่วมมือระดับภูมิภาคในด้านการพัฒนาศักยภาพของภูมิภาคอินโดจีน เช่น โครงการพัฒนาลุ่มน้ำโขง (GMS) ตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จะมีส่วนในการขยายการค้าระหว่างภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง ซึ่งประมาณว่า⁴ จะมีมูลค่าการค้าบริเวณชายแดนถึง 791,236 ล้านบาท ในปี 2551 ด้วยอัตราการเติบโตเฉลี่ย 20-25 ต่อปี

1.1.3 มีศักยภาพสูงด้านธุรกิจบริการและการท่องเที่ยว ทำให้มีบทบาทเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญ ของนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก: อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทย ตั้งแต่ปี 2538 มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยถึงร้อยละ 6.5 ในช่วงปี 2538-2544⁵ และมีการประมาณว่าจะมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจาก 12.0 ล้านคนในปี 2547 เป็น 20.1 ล้านคน ในปี 2551⁶ ทั้งนี้ นอกเหนือจากการที่ประเทศไทยมีแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ และเชิงวัฒนธรรมที่เป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยวแล้ว สาเหตุสำคัญของการขยายตัวของนักท่องเที่ยวยังสืบเนื่องจาก การมีลักษณะของความเป็นไทย (Thai-ness) ที่มีความเอื้ออาทรโดยธรรมชาติ (Hospitality) กับชาวต่างชาติ ประกอบกับมีภูมิปัญญาท้องถิ่นที่เกี่ยวกับการให้บริการด้านสุขภาพตามแนวทางธรรมชาติ ซึ่งสอดคล้องกับแนวโน้มความต้องการของผู้บริโภคจากประเทศที่พัฒนาแล้ว ทำให้เกิดธุรกิจภาคบริการที่มีศักยภาพสูงต่างๆ เพิ่มขึ้น เช่น บริการสุขภาพ บริการหลักสูตรการศึกษาภาคภาษาอังกฤษ ซึ่งได้รับความนิยมและดึงดูดผู้ใช้บริการให้เดินทางเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น

1.1.4 มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นจุดปลายทาง (Destination Port) และประตูการค้าจากฝั่งทะเลเข้าไปสู่แผ่นดินใหญ่ เนื่องจากตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของไทยที่เป็นประเทศชายฝั่งมหาสมุทรและเชื่อมต่อกับแผ่นดินใหญ่ของทวีป และมีท่าเรือน้ำลึกซึ่งไม่ได้อยู่บนเส้นทางขนส่งหลักทางทะเล: อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านแล้ว ลักษณะบทบาทดังกล่าวอาจจะต้องมีการสร้างเสริมมากกว่านี้ ด้วยการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งทางบกให้โครงข่ายถนนซึ่งมีคุณภาพดีอยู่แล้ว และทางราง ให้มีความครอบคลุมให้มากขึ้น สำหรับบทบาทการคมนาคมขนส่งทางอากาศนั้น ปัจจุบันการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิใกล้แล้วเสร็จในระยะแรก จะทำให้มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 37.8 ล้านคนในปี 2546 เป็น 82.8 ล้านคน ในปี 2548 และมีศักยภาพสูงสุด 137.8 ล้านคนต่อปี เมื่อสนามบินสุวรรณภูมิ

³ สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ, สศช. รายงานการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ธันวาคม 2547

⁴ การวิเคราะห์ของ สศช.

⁵ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

⁶ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 2547

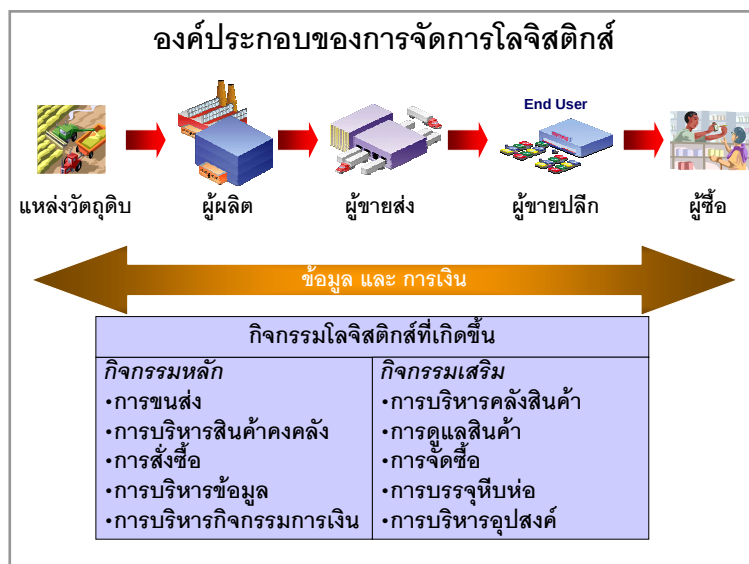
การก่อสร้างแล้วเสร็จโดยสมบูรณ์⁷ อย่างไรก็ตาม ณ ขณะนี้ จุดมุ่งหมายหลักของสนามบินสุวรรณภูมิ ยังมุ่งไปที่การขนส่งคนมากกว่าขนส่งสินค้า และสามารถขนส่งได้เฉพาะสินค้าที่มีน้ำหนักเบา และมีมูลค่าสูง จึงยังคงมีบทบาทที่จำกัดในการช่วยส่งเสริมธุรกรรมการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด้านอุตสาหกรรมและเกษตรที่เป็นกลุ่มสินค้าส่งออกที่สำคัญ

โดยสรุป:

ประเทศไทยในบริบทภูมิศาสตร์การค้าโลก มีบทบาทที่เป็นทั้งจุดกำเนิดหรือแหล่งผลิต (Origin) สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่ส่งออกไปทั้งภูมิภาคและทั่วโลก และเป็นประตูการค้า (Median or Gateway) ที่สามารถเปิดตลาดไปสู่ภูมิภาค รวมทั้งเป็นจุดหมายปลายทาง (Destination) ของอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม บทบาทดังกล่าวซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับกระบวนการนำส่งสินค้า/บริการไปสู่ผู้บริโภค จะนำมาซึ่งมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ (Economic Value Added) ให้กับประเทศได้มากน้อยเพียงใด ก็ขึ้นอยู่กับความสามารถของประเทศโดยรวมในการยกระดับการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพในระดับสากล สามารถแข่งขันได้กับประเทศคู่แข่งต่างๆ ที่มุ่งชิงบทบาทการเป็นศูนย์กลางทางการค้าในภูมิภาค

1.2 ปัญหาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมและนัยต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

เมื่อพิจารณาจากองค์ประกอบของกิจกรรมใน การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ซึ่งครอบคลุมกิจกรรมตั้งแต่ การบริหารการขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การบริหารคำสั่งซื้อ การบริหารข้อมูล การบริหารการเงิน การจัดการวัตถุดิบ จัดซื้อ บรรจุ และ



การบริหารอุปสงค์ เพื่อให้สามารถนำเสนอสินค้าหรือบริการที่มีคุณภาพ ไปถึงมือลูกค้าในเวลาที่ต้องการ บนพื้นฐานต้นทุนที่มีประสิทธิภาพที่สุดซึ่งในขณะนี้ในระดับภาพรวมของประเทศ อาจกล่าวได้ว่า มีปรากฏการณ์สำคัญ 3 ประการที่ชี้ให้เห็นว่า ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยยัง

ไม่ช่วยสร้างให้เกิดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจไทยมากเท่าที่ควร

⁷ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมการขนส่งทางอากาศ

1.2.1 ระดับพัฒนาการของระบบโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่เพียงระดับขั้นต้น: โดย

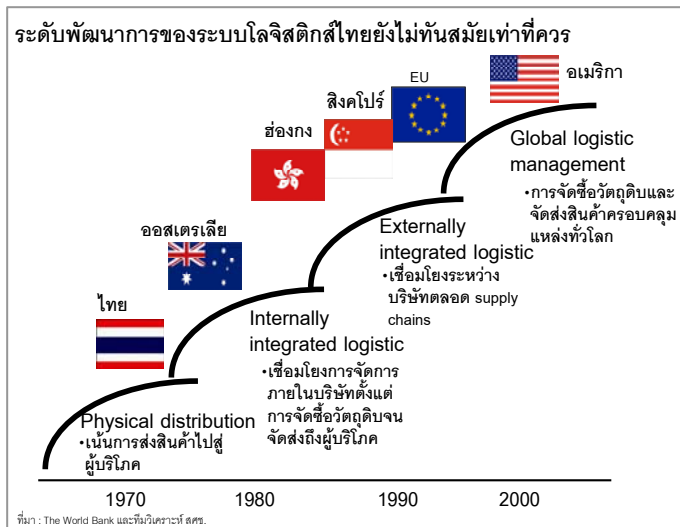
หลักการแล้วพัฒนาการระบบการให้บริการโลจิสติกส์ในระดับประเทศสามารถแบ่งได้เป็น 4 ระดับ คือ 1)

Physical Distribution: เน้นการจัดการสินค้าเฉพาะกิจกรรม เช่น จัดซื้อ การจัดส่ง การขาย การขนส่งจะเน้นเพียงการมีโครงสร้างพื้นฐานที่เพียงพอในแต่ละ Mode 2) *Internally*

Integrated Logistics: อาศัย IT/Software จัดการกิจกรรมทั้งบริษัท เช่น Enterprise Resource Planning (ERP),

การขนส่ง: เน้นประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งในแต่ละ Mode 3) *Externally Integrated Logistics*: อาศัย IT เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างบริษัท เช่น Electronic Data Interchange (EDI) พึ่งพาผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะด้าน เช่น 3rd Party Logistics Providers (3PL), การขนส่ง: เน้นประสิทธิภาพการเชื่อมต่อระหว่าง Mode การขนส่งในประเทศ เช่นการมีมาตรฐานของ Facilities และ 4) *Global Logistics Management* พึ่งพาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ และครบวงจร เช่น Forth Party Logistics Providers (4PL), การขนส่ง: เน้นประสิทธิภาพการเชื่อมต่อระหว่าง Mode การขนส่งระหว่างประเทศ เช่นการจัดการท่าเรือ ขั้นตอนการส่งสินค้าชายแดน, และ Security การขนส่ง ตลอดจนผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม

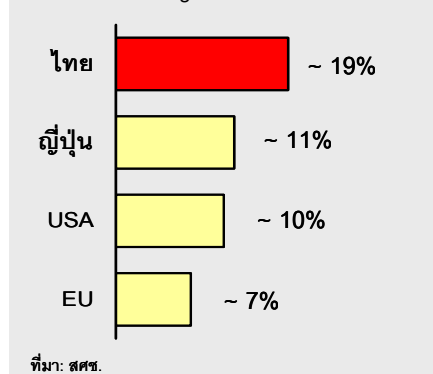
อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโดยข้อเท็จจริงจะมีบริษัทใหญ่ๆ ในประเทศไทยหลายแห่ง ได้มีการบริหารจัดการแบบสมัยใหม่และสามารถยกระดับการบริหารระบบโลจิสติกส์ของตนเองไปสู่ระดับโลก มีการจัดหาวัตถุดิบในเครือข่ายทั่วโลก แต่โดยส่วนใหญ่แล้วสามารถสรุปได้ว่า ธุรกิจของประเทศไทยซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมเป็นส่วนใหญ่ ยังมีการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์เพียงเพื่อจัดส่งสินค้าที่ตัวเองผลิตไปสู่ผู้ซื้อเท่านั้น ยังไม่มีการบูรณาการภายในกระบวนการทั้งในบริษัทและระหว่างบริษัทตาม Supply Chain ดังนั้น เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในบริบทโลก จึงจำเป็นที่ไทยจะต้องตั้งเป้าหมายยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของบริษัทไปสู่ระดับ *Global Logistics* หรือ *World Class Logistics Management*



1.2.2 ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมยังอยู่ใน

ระดับสูง: ผลจากการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ไทยโดยรวม⁸ ซึ่งประกอบด้วยค่าขนส่ง ค่าต้นทุนสินค้าคงคลัง ค่าบริหารจัดการคลังสินค้า และค่าบริหารจัดการทั่วไป พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยยังสูงมากเมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว คือมีสัดส่วนโดยประมาณถึงร้อยละ 19 ของ GDP ในขณะที่ประเทศอื่นอยู่ที่ระดับร้อยละ 7-11 เท่านั้น ภายใต้บริบทการแข่งขันที่เป็นระดับโลกเช่นปัจจุบัน การยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของไทย จึงกลายเป็นภารกิจเร่งด่วนเพื่อให้ผู้ประกอบการของไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่ต่ำ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

ประมาณการ Logistics cost / GDP ปี 2002



1.2.3 กระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา มีลักษณะต่างคนต่างทำขาดทิศทางที่เป็นเอกภาพร่วมกัน ขาดกลไกเชื่อมประสานให้เกิดพลังในการสร้างการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นระบบ: ในระยะ 2-3 ปีที่ผ่านมา ทั้งภาครัฐและเอกชนได้มีการตระหนักถึงความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องช่วยกันผลักดันให้เกิดการยกระดับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และได้มีการริเริ่มกิจกรรมต่างๆ ไประดับหนึ่งแล้ว แต่เนื่องจากกิจกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศโดยเฉพาะเพื่อการนำเข้าส่งออก ครอบคลุมกว้างขวางและเกี่ยวข้องกับหน่วยงานระดับกรมมากกว่า 35 กรม ใน 9 กระทรวง และต้องอาศัยความร่วมมือจากภาคเอกชนถึง 17 สมาคมการค้าที่เกี่ยวข้องโดยตรง

ดังนั้น เพื่อให้การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ในอนาคต มีเอกภาพ และสร้างให้เกิดพลังในการสร้างความเปลี่ยนแปลง จำเป็นจะต้องมีการดำเนินการใน 3 ประการ คือ

- 1) **ประสานยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ให้มีจุดเน้น (Focus) ไปที่การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเป้าหมายหลักของประเทศ** โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและรัฐบาลมีนโยบายสร้างความเป็นเลิศในตลาดโลก (Global Niche Leader) ซึ่งได้แก่ อุตสาหกรรมอาหาร ยานยนต์ แพชั่น อัญมณีและสิ่งทอ ไม้ผลและดอกไม้ ยางพาราและผลิตภัณฑ์ บริการสุขภาพ และการท่องเที่ยว รวมทั้งอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกอื่น
- 2) **กำหนดหลักการสำหรับเป็นแนวทางขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงในระดับปฏิบัติ ให้มีจุดหมายและจุดเริ่มต้นที่เหมือนกัน คือ ยึดความต้องการของผู้ใช้บริการเป็นที่ตั้ง (Customer Oriented)** ซึ่งจะช่วยให้การประสานกิจกรรมระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่มีกฎระเบียบและวิธีปฏิบัติที่แตกต่างกัน มีจุดร่วมคือการ

⁸ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, รายงานผลการศึกษาโครงการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์และมูลค่าเพิ่มต่อ GDP ระยะที่ 1, 2548.

สนองตอบความต้องการของผู้ใช้บริการ ทำให้ง่ายแก่การประสานงาน หรือ ออกแบบระบบ/โครงการ ในขณะที่วิธีปฏิบัติในปัจจุบัน มีจุดเริ่มจากอำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานเป็นที่ตั้ง ทำให้ยากแก่การเชื่อมประสานให้เป็นเอกภาพ และยากแก่การปรับปรุงระบบและกระบวนการปฏิบัติให้กระชับ (Leaned Process) ไม่เป็นภาระแก่ผู้ให้บริการ

- 3) **จัดให้มีกลไกที่เข้มแข็งในการขับเคลื่อนและติดตามผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์:** การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เป็นภารกิจที่ต้องผลักดันอย่างมีบูรณาการ และต่อเนื่อง จึงจำเป็นต้องมีกลไก หรือระบบที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพ เข้ามารับผิดชอบ ซึ่งในปัจจุบัน กลไกในระดับนโยบาย ได้แก่ คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) โดยมี สศช. เป็นแกนกลางประสานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน สำหรับในภาคเอกชนเองนั้น ได้มีการร่วมกันจัดตั้ง Thai Federation of Logistics โดยมีสถาบันผู้ส่งสินค้าทางเรือเป็นแกนจัดตั้ง

การจัดทำแผนแม่บทฉบับนี้ เป็นกลไกที่สำคัญอันหนึ่งในการเชื่อมประสานกิจกรรมของส่วนต่างๆ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นภารกิจระยะยาวที่ต้องการความต่อเนื่องสูง ในขณะนี้ จึงมีความจำเป็นต้องมีการพิจารณาด้านกลไกและสถาบัน (Institutional Framework) ให้มีความชัดเจนทั้งในแง่ภารกิจ อำนาจหน้าที่ และความสัมพันธ์เชื่อมโยงซึ่งกันและกัน ซึ่งจะพิจารณานำเสนอรายละเอียดในบทที่ 3 ต่อไป

จากผลการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อม และเงื่อนไขปัจจัยต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบันดังกล่าวข้างต้น สามารถนำมาสังเคราะห์เป็น วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ หลักการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ และประเด็นยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยได้ ดังนี้

2. วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์:

วิสัยทัศน์

ประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน

พันธกิจ

พัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (โลจิสติกส์) ให้มีประสิทธิภาพ คุณภาพ และทันเวลา สามารถรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงการผลิตจากท้องถิ่นไปสู่ตลาดและผู้บริโภคในทุกกระดับ รวมทั้งการลดต้นทุนในทุกขั้นตอนของการกระจายสินค้า

เป้าประสงค์

การพัฒนาระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในบริบทโลก จำเป็นต้องมุ่งเป้าหมายไปสู่ระดับ *World Class Logistics Management* โดยมีเป้าประสงค์สำคัญ 3 ประการคือ

- 1) **ลดต้นทุนการทำธุรกิจ (Cost Efficiency)** ให้เหลือต่ำที่สุด โดยเฉพาะต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่า (Non-Value Added Cost) เช่น การลดการใช้เอกสาร (Paperless) โดยเปลี่ยนระบบการทำงานมาเป็นการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น หรือการลดต้นทุนที่เกิดจากความผิดพลาดอันเกิดจากการกรอกข้อมูลหลายครั้ง (Re-Key) เป็นต้น

จากการศึกษาโครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 พบว่า สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทย ปี 2545 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 19 และกำหนดเป้าหมายด้านประสิทธิภาพของต้นทุน โดยจะลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทยให้อยู่ที่ร้อยละ 15 ภายใน 5 ปี

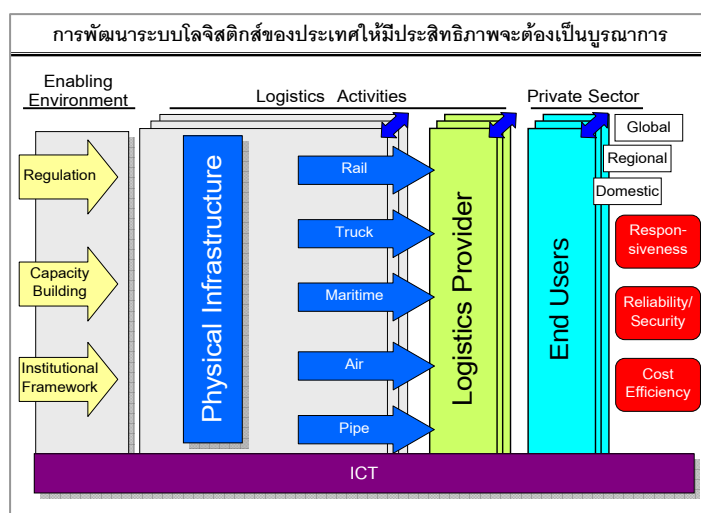
- 2) **เพิ่มความเชื่อถือได้และความปลอดภัยของการนำส่งสินค้า/บริการ (Reliability and Security)** ซึ่งหมายถึง ความน่าเชื่อถือและความปลอดภัยของสินค้า ข้อมูล และธุรกรรมการเงิน ที่ถูกเคลื่อนย้ายในระบบโลจิสติกส์ โดยระบบจะต้องสามารถรับรองเวลาที่สินค้าจะถึงมือผู้บริโภค และการลดอัตราความเสียหายของสินค้า (Defect Rate) เพื่อรักษาให้คุณภาพของสินค้ายังคงเดิม ซึ่งจะส่งผลให้ลูกค้ามีความพึงพอใจมากขึ้น
- 3) **เพิ่มความสามารถการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness)** โดยเฉพาะความรวดเร็วตรงต่อเวลาในการนำส่งสินค้า/บริการ รวมทั้งการลดระยะเวลาในการให้บริการของหน่วยงานรัฐ ให้เหลือเฉพาะที่จำเป็น

3. หลักการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

เพื่อให้กระบวนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์มีความเป็นเอกภาพในทุกระดับและเกิดพลังในการสร้างความเปลี่ยนแปลง จึงเห็นควรกำหนดหลักการสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ใน 3 ด้าน คือ

- (1) **ต้องมีจุดเน้น (Focus)** ไปที่การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเป้าหมายหลักของประเทศ
- (2) **ยึดความต้องการของผู้ใช้บริการ (Customer Oriented)** เป็นแนวทางขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงในระดับปฏิบัติ
- (3) **ปรับระบบกลไกในการขับเคลื่อนและติดตามผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์**

4. ประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย



จากการศึกษาวิเคราะห์ของ สศช. และการหารือร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน มีข้อสรุปร่วมกันว่าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยจะต้องดำเนินการพร้อมกันไปในหลายด้าน และอย่างเป็นระบบ โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ที่จะต้องเข้าไปดำเนินการ เพื่อผลักดันให้บริการระบบ

โลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมาตรฐานระดับโลก สามารถสนับสนุนการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศ และสนับสนุนบทบาทการเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการในภูมิภาคได้ รวม 6 ประเด็น ได้แก่

4.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Logistics Infrastructure):

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญสำหรับประเทศไทย สามารถแบ่งองค์ประกอบใหญ่ๆ คือ 1) ประตูการค้า (Gateway) หลัก ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติ ท่าเรือนานาชาติ และด่านชายแดน 2) ระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง (Network) ในทุกรูปแบบ ซึ่งประกอบด้วยทางขนส่งทางน้ำ ทางถนน ทางรางรถไฟ ทางอากาศ และทางท่อ ซึ่งมีความสามารถในการเชื่อมโยงเครือข่ายการกระจายสินค้าทั้งภายในประเทศ และมีขอบข่ายการเชื่อมโยงไปยังต่างประเทศทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก 3) โครงสร้างที่เกี่ยวข้องกับจุดรวบรวมและกระจายสินค้าต่างๆ เช่น คลังเก็บรักษาสินค้าในขั้นตอนต่างๆ ของกระบวนการตลอดห่วงโซ่อุปทาน และรวมถึง 4) โครงสร้างพื้นฐานของการทำธุรกรรมทั้งในด้านข้อมูลข่าวสารและการเงิน

4.2 การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ (Information Linkage and Database System):

โดยเฉพาะการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเพื่อการนำเข้าและส่งออกสินค้า ซึ่งมักจะใช้ข้อมูลที่ซ้ำซ้อน และเป็นรายการประเภทเดียวกันแต่ยังต้องให้ผู้ให้บริการกรอกซ้ำ รวมทั้งฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ที่มีอยู่ในปัจจุบันมีจำกัดและไม่เพียงพอ อีกทั้งข้อมูลที่มีอยู่ยังกระจัดกระจาย และขาดความครบถ้วนในรายละเอียด ยังไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เก็บไว้อย่างเป็นระบบ ทำให้ไม่สามารถนำไปใช้ในการวิเคราะห์และวางแผนการจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.3 การสร้างขีดความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Capacity Building):

การพัฒนาความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์นั้น ถือว่ามีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อส่งเสริมศักยภาพในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ โดยมีการสร้างองค์ความรู้ และพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ซึ่งจะต้องให้เพียงพอทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ ทั้งในภาครัฐและโดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคเอกชน

4.4 การพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers):

ธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ถือเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการสร้างให้เกิดประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคธุรกิจ เนื่องจากเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ และเข้ารับภาระการบริหารกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ ทั้งภายในบริษัท (Manufacturing Logistics) และในกระบวนการนำส่งสินค้าวัตถุดิบ หรือสินค้าที่ผลิตแล้ว ทั้งขาเข้าและขาออก (Inbound and Outbound Logistics) จากบริษัทไปถึงผู้ซื้อโดยลำดับ

4.5 การสร้างความเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค (Regional Economic Integration):

นอกเหนือจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าแล้ว ต้องมีการสร้างความเชื่อมโยงทางการค้ากับประเทศในภูมิภาคเพื่อผลักดันให้เกิดการเติบโตของการค้าระหว่างประเทศภายในภูมิภาค ให้กลายเป็นตลาดรวมที่มีขนาดใหญ่ เป็นการสร้างอุปสงค์ให้กับผู้ผลิตต่างๆ ในภูมิภาค ซึ่งบทบาทของไทยในเวทีความร่วมมือระหว่างประเทศ จะมีส่วนสำคัญในการสร้างความร่วมมือในระดับชาติ

4.6 การปรับปรุงกฎหมาย ขอบบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของรัฐ (Law, Regulation and Institution Framework):

เป็นปัจจัยสำคัญที่อาจจะเป็นอุปสรรคหรือเอื้ออำนวยต่อกิจกรรมโลจิสติกส์ ทั้งในกระบวนการนำส่งสินค้า/บริการภายในประเทศ และการนำเข้าหรือส่งออกสินค้ากับต่างประเทศ กฎหมาย กฎระเบียบหรือนโยบายที่เอื้อต่อการไหลผ่านของสินค้าและบริการ จะส่งเสริมให้กระบวนการโลจิสติกส์เป็นไปอย่างราบรื่น มีประสิทธิภาพ ทั้งในแง่ของต้นทุนค่าใช้จ่ายที่มีประสิทธิภาพและตรงเวลาตามความต้องการของลูกค้าทั้งในและต่างประเทศ

จากประเด็นยุทธศาสตร์ ที่เสนอในบทที่ผ่านมา ได้มีการศึกษาเจาะลึกลงไปในแต่ละประเด็นถึงสถานการณ์ปัจจุบัน และประเด็นสำคัญ เพื่อกำหนดเป็นเป้าประสงค์ และกลยุทธ์หลักของการพัฒนาในแต่ละด้าน พร้อมทั้งระบุเป้าหมายตัวชี้วัดผลสำเร็จของการดำเนินการของแต่ละยุทธศาสตร์ ดังต่อไปนี้

บทที่ 2

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ความสำคัญ

โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพเป็นเสมือนโครงสร้างแกนกลาง (Skeleton) ของระบบโลจิสติกส์ในการนำส่งสินค้า/บริการ จากต้นทางแหล่งผลิตจนถึงปลายทางผู้บริโภค ซึ่งเกี่ยวข้องกันทั้งกระบวนการขนส่ง จัดการคลังสินค้า การบริหารการไหลของข้อมูลข่าวสาร และอื่นๆ โดยโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ประกอบด้วย ประตูการค้าหลัก (Gateway) ระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งในทุกรูปแบบ สิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการรวบรวมและกระจายสินค้า เช่น คลังหรือสถานที่รวบรวมขนถ่ายสินค้า และโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลข่าวสาร

ปัจจัยเหล่านี้ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจและของประเทศ เพราะหากบริหารจัดการไม่ดี จะทำให้เกิดต้นทุนกับผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก เช่น ระบบเชื่อมต่อไม่สมบูรณ์ การขนส่งระหว่างรูปแบบไม่เชื่อมต่อ ทำให้เกิดต้นทุนในการยกของขึ้นลง หรือหากไม่เพียงพอจนเกิดภาวะคับคั่ง (Bottleneck) ก็ทำให้เสียเวลาและเพิ่มค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น หรือในด้านการขนถ่ายสินค้า หากมีระบบขนถ่ายที่ไม่มีประสิทธิภาพ ไม่ตรงต่อเวลา ก็อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพสินค้า หรือความพอใจของลูกค้าในที่สุด

สถานการณ์ปัจจุบันและประเด็นสำคัญ

ในที่นี้ จะพิจารณาสถานการณ์ของโครงสร้างพื้นฐานในองค์ประกอบที่สำคัญ ได้แก่ ประตูการค้า (International Gateway) โครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศ (Domestic Network) และ โครงข่ายเชื่อมโยงสู่ประเทศภูมิภาค (International Network) โดยในแต่ละองค์ประกอบจะมีประเด็นพิจารณา ดังนี้

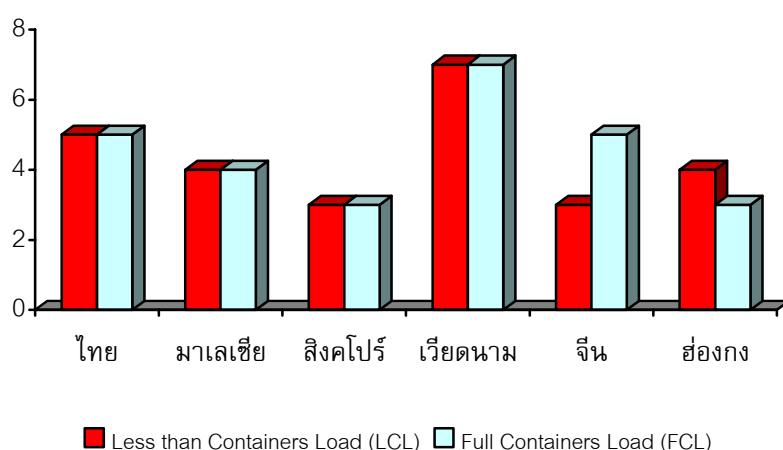
1. **ประตูการค้า (International Gateway):** ในปัจจุบันประเทศไทยมีประตูการค้าสำคัญ (International Gateway) ที่เป็นจุดขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ ท่าเรือนานาชาติ ท่าอากาศยานนานาชาติ และด่านชายแดน

1) **ท่าเรือนานาชาติ:** ปัจจุบันการทำธุรกรรมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกว่าร้อยละ 90 ของการขนส่งทั้งหมดเป็นการขนส่งโดยทางทะเล ซึ่งมีท่าเรือหลักที่คอยให้บริการคือ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ซึ่งพบว่า

1.1) ในฐานะที่เป็น Destination Port ท่าเรือแหลมฉบังยังต้องแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน: เมื่อพิจารณาสมรรถนะของท่าเรือแหลมฉบังเปรียบเทียบกับท่าเรือคู่แข่งที่สำคัญ ซึ่งได้แก่ ท่าเรือ Klang และ Tanjung Pelepas ของมาเลเซีย พบว่า ท่าเรือแหลมฉบังอยู่ในตำแหน่งลึกเข้าไปในแผ่นดินใหญ่ (บางคนเรียกว่าอยู่ในซอย) ไม่อยู่ในเส้นทางผ่านโดยตรงของสายการเดินเรือมหาสมุทร จึงเป็นข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ ซึ่งไม่เอื้ออำนวยให้สายการเดินเรือนานาชาติใช้เป็นจุดจอดพักหลัก เรือขนส่งสินค้าที่เข้าสู่ประเทศไทยส่วนใหญ่จึงเป็นเรือขนถ่ายตู้สินค้า (Feeder Ship) ที่มีประเทศไทยเป็นจุดหมายทั้งขาเข้าและขาออก ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณสินค้าผ่านท่าน้อยกว่าที่ท่าเรือมาเลเซีย

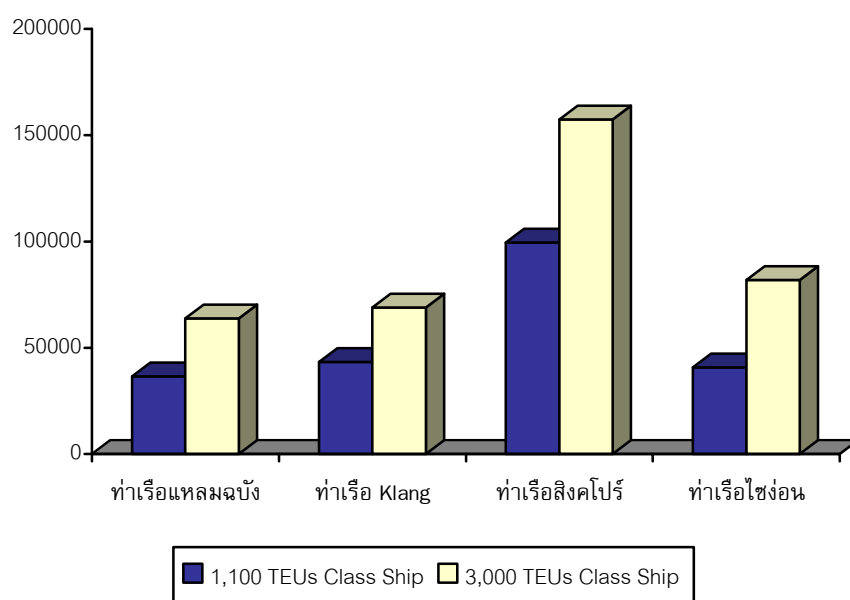
แม้จะมีข้อจำกัดดังกล่าว แต่ด้วยลักษณะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือแหลมฉบังที่มีโครงข่ายคมนาคมทางบกเชื่อมโยงไปสู่พื้นที่ต่างๆ ในภูมิภาคอินโดจีนและประเทศจีน ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีศักยภาพในการเป็น Destination Port ที่รองรับปริมาณสินค้าในพื้นที่ตอนบน และขนส่งออกนอกประเทศผ่านทางทะเล แต่การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเพื่อมุ่งไปสู่การเป็น Destination Port พบว่า มีคู่แข่งที่สำคัญ คือ ท่าเรือไฮฟอง ดานัง และเวงเตา/ไฮ่งอน ของประเทศเวียดนาม ซึ่งในปัจจุบันท่าเรือคู่แข่งดังกล่าวได้เร่งสร้างพันธมิตรกับบริษัทเดินเรือ (Ship Liners) และผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระดับนานาชาติ เพื่อสร้างเครือข่ายการขนส่งทางทะเล ส่งผลให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว

1.2) บริการพิธีการศุลกากร (Customs Clearance) ที่ท่าเรือหลักยังคงมีประสิทธิภาพน้อยกว่าท่าเรือคู่แข่งโดยเปรียบเทียบ: โดยเฉพาะเวลาที่ใช้ในการขนส่งตู้สินค้าทางทะเลของประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันยังใช้เวลามากกว่าประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ แต่ยังคงอยู่ในเกณฑ์ที่ดีกว่าประเทศเวียดนาม



คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรืออยู่ในเกณฑ์ที่ดี แต่คุณภาพการให้บริการยังอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำ: จากการเปรียบเทียบคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่ท่าเรือแหลมฉบัง¹ พบว่า อยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี โดยอยู่ในลำดับที่ 29 จาก 102 ประเทศ มีคะแนน 4.9 สูงกว่าค่าเฉลี่ยที่ 3.9 และสูงกว่าประเทศเวียดนามที่อยู่ในลำดับที่ 76 ด้วยคะแนน 2.7 อย่างไรก็ตาม จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้บริการท่าเรือ² พบว่า คุณภาพการให้บริการขนส่งทางน้ำยังอยู่ในระดับที่ไม่ดีนัก โดยอยู่ในลำดับที่ 32 จาก 60 ประเทศ มีคะแนน 6.07 ต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ยที่ 6.34

1.3) ต้นทุนค่าธรรมเนียมการให้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบังต่ำกว่าท่าเรือคู่แข่ง: ต้นทุนค่าธรรมเนียมการให้บริการยังสามารถแข่งขันได้ เพราะเมื่อเปรียบเทียบค่าธรรมเนียมท่าเรือระหว่างประเทศไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ และเวียดนาม พบว่า อัตราค่าธรรมเนียมท่าเรือของประเทศไทยอยู่ในระดับต่ำที่สุด³ ทั้งในส่วนของเรือขนาด 1,100 TEU และเรือขนาด 3,000 TEU



2) ท่าอากาศยานนานาชาติ: ในปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติหลักของประเทศไทยมีทั้งสิ้น 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ต ซึ่งสามารถสรุปประเด็นสำคัญด้านคุณภาพการให้บริการได้ดังนี้

2.1) คุณภาพการให้บริการ (Level of Service) ยังอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำโดยเปรียบเทียบ: จากการเปรียบเทียบคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานต่างๆ โดย WEF พบว่า ระดับคุณภาพการให้บริการท่าอากาศยานของประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 20 จาก 102 ประเทศ โดย

¹ รายงานระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าเรือ (Port Infrastructure Quality), Global Competitiveness Report 2003

² IMD World Competitiveness Year Book 2004

³ ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ สศช. ตุลาคม 2547

ประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย อยู่ในลำดับที่ 1 และ 9 ตามลำดับ ทั้งนี้ เป็นผลสืบเนื่องมาจากความแออัดในการให้บริการที่ทำอากาศยานหลักทั้ง 3 แห่ง ที่มีปริมาณผู้โดยสารในจำนวนที่ใกล้เคียงกับขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของแต่ละท่าอากาศยาน

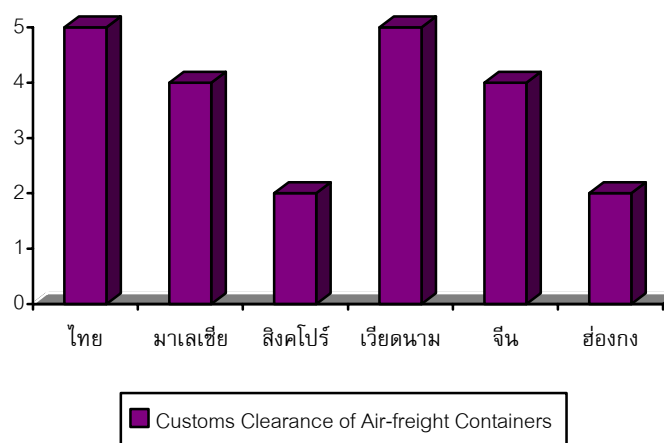
ประเทศ	ลำดับที่	คะแนน (ค่าเฉลี่ย 4.5)
ประเทศไทย	20	5.6
สิงคโปร์	1	6.9
ฮ่องกง	3	6.7
มาเลเซีย	9	6.2
จีน	68	3.9
เวียดนาม	71	3.9

หมายเหตุ : 1 คะแนน = Infrequent and inefficient

7 คะแนน = as extensive and efficient as the world's best

ทั้งนี้ ในปลายปี 2548 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 1 จะเปิดให้บริการ และจะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเป็น 45 ล้านคน/ปี อย่างไรก็ตาม จากแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้โดยสารทางอากาศคาดว่าจะภายในปี 2554 จะมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 52.63 ล้านคน ซึ่งจะเกินกว่าขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 1 แล้ว

2.2) เวลาที่ใช้สำหรับพิธีการศุลกากร (Customs Clearance) ยังคงสูงอยู่โดยเปรียบเทียบ: จากการเปรียบเทียบเวลาในด้านพิธีการศุลกากร (Customs Clearance) ของการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยและประเทศคู่แข่ง พบว่า ประเทศไทยใช้เวลาในการจัดการพิธีการศุลกากรนานกว่าประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์



2.3) **การเตรียมการเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่ทำอากาศยานหลักของประเทศไทยยังไม่เพียงพอ:** ในปัจจุบันสินค้าที่ใช้บริการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยจะมีลักษณะเฉพาะ เช่น สินค้าที่มีขนาดเล็กหรือน้ำหนักไม่มากแต่มีมูลค่าสูง (High Value Goods) สินค้าที่ต้องการความตรงต่อเวลาสูง (Just-In-Time Goods) สินค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง (Perishable Goods) เป็นต้น ซึ่งระบบจัดเก็บสินค้าที่ทำอากาศยานหลักยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ทั้งในส่วนของการบริหารจัดการที่ยังขาดการประกันเวลา และในส่วนของการคลังสินค้าสำหรับสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Warehouse) ที่ยังไม่พอเพียงต่อความต้องการใช้บริการ

3) **ด้านชายแดน:** ในปี 2546 ประเทศไทยมีด้านการค้าชายแดนจำนวน 25 แห่ง คิดเป็นมูลค่าสินค้าผ่านด่านรวม 289,243 ล้านบาท โดยมูลค่าการค้าของประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียจะมีสัดส่วนสูงสุดถึงร้อยละ 66 ของมูลค่าการค้ารวม และมีอัตราขยายตัวในช่วงปี 2544 - 2546 อยู่ในเกณฑ์สูงถึงร้อยละ 25 ต่อปี รองลงมาคือ มูลค่าการค้าผ่านชายแดนกับประเทศพม่า ที่มีสัดส่วนมูลค่าการค้าประมาณร้อยละ 20 และมีอัตราการขยายตัวประมาณร้อยละ 13 ต่อปี นอกจากนี้ ผลจากการเจรจาเปิดเสรีการค้าระหว่างประเทศในช่วงที่ผ่านมา จะส่งผลให้แนวโน้มมูลค่าการค้าระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้นอีก โดยเฉพาะการค้าระหว่างประเทศไทย กับประเทศมาเลเซียและประเทศจีน อย่างไรก็ตาม มีอุปสรรคสำคัญคือ **ความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้าผ่านด่านชายแดนจากความแตกต่างของ กฎ ระเบียบ ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน** ซึ่งในปัจจุบันยังมี กฎ ระเบียบ บางประการที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดน เช่น การกำหนดน้ำหนักสูงสุดและน้ำหนักรวมของรถบรรทุก ซึ่งประเทศไทยกำหนดไว้ที่ 8.2 ตัน และ 21 ตัน ขณะที่มาเลเซียและจีนกำหนดไว้ที่ 10 ตัน และ 26 ตัน ตามลำดับ ทำให้เป็นอุปสรรคในการเคลื่อนย้ายสินค้าจากจีนผ่านประเทศไทยไปมาเลเซียในอนาคต รวมทั้งอาจกระทบต่อต้นทุนในการขนส่งสินค้าต่อหน่วยของประเทศไทย

2. **ความเชื่อมโยงของโครงข่ายภายในประเทศ (Domestic Network):** ในปัจจุบันโครงข่ายคมนาคมขนส่งภายในประเทศมีอยู่ทั้งสิ้น 5 รูปแบบ ได้แก่ ทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ และทางท่อ ซึ่งมีสถานการณ์และประเด็นสำคัญ ดังนี้

1) **สิ่งอำนวยความสะดวก และศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าบนโครงข่ายขนส่งสายหลักยังไม่เพียงพอ:** สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น สถานที่เพื่อการจอดพัก ซ่อมบำรุง หรือเพื่อขนถ่ายสินค้า และศูนย์กระจายสินค้าเพื่อรองรับสินค้าเกษตรเน่าเสียง่าย ณ ชุมทางหรือจุดตัดของเส้นทางขนส่งสายหลัก ตลอดจนที่ด่านพรมแดน หรือแม้กระทั่งศูนย์รองรับของกลุ่มจังหวัดหลักก็ยังคงไม่พอเพียงในปัจจุบัน

2) การขนส่งสินค้าบริการภายในประเทศใช้ทางถนนเป็นหลัก: ปัจจุบันพบว่าสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางถนนอยู่ในระดับที่สูงมากถึงร้อยละ 95 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด ขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางรถไฟคิดเป็นร้อยละ 1.9 และร้อยละ 5.7 ตามลำดับ สาเหตุหนึ่งเนื่องจากการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ผ่านมาในอดีตที่ภาครัฐเน้นลงทุนในโครงข่ายถนนเป็นหลัก ทำให้ **ประสิทธิภาพการใช้งานของโครงข่ายถนนอยู่ในเกณฑ์ที่ดีกว่าโครงข่ายอื่น ๆ โดยเปรียบเทียบ** ประมาณว่าในปัจจุบัน⁴ ประเทศไทยมีโครงข่ายถนนรวม 160,000 กม. เป็นโครงข่ายถนนสายหลักและสายรองประมาณ 81,605 กม. โดยมีผิวทางเป็นลาดยาง/คอนกรีต ประมาณ 77,244 กม. (95%) และมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ระยะทางประมาณ 150 กม. คิดเป็นร้อยละ 0.1 ของโครงข่ายถนนทั้งหมด ขณะที่เมื่อเปรียบเทียบกับโครงข่ายขนส่งระบบรางซึ่งมีระยะทางรวมเพียง 4,583 กม. แยกเป็นทางเดี่ยว 4,349 กม. (ร้อยละ 94) และทางคู่ 234 กม.

และพิจารณาด้านคุณภาพ เปรียบเทียบสัดส่วนของถนนที่ได้มาตรฐานมีผิวทางคอนกรีต/ลาดยาง (% of Paved Roads) พบว่า สำหรับประเทศในกลุ่ม Lower – Middle Income ประเทศไทยมีโครงข่ายถนนที่มีผิวทางคอนกรีต/ลาดยาง ในสัดส่วนดังกล่าวสูงที่สุดที่ร้อยละ 56.3⁵ ซึ่งจากคุณภาพของโครงข่ายถนนดังกล่าวส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางถนนสามารถทำได้มีประสิทธิภาพกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งในระบบอื่น ไม่ว่าจะเป็นระบบรางหรือทางน้ำ ทั้งในด้านการรักษาเวลาในการขนส่งสินค้า หรือการลดความเสียหายจากการขนส่ง

3) การเชื่อมโยงที่ไม่มีประสิทธิภาพระหว่างโครงข่ายขนส่งทำให้เกิดต้นทุนกับธุรกิจและเศรษฐกิจโดยรวม: สาเหตุสำคัญที่ผู้ประกอบการเลือกใช้การขนส่งทางถนนเป็นเส้นทางขนส่งหลักในประเทศ คือเรื่องของต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำกว่าของผู้ประกอบการ เนื่องจากการขนส่งทางถนนสามารถส่งสินค้าได้ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง (Door-to-Door Service) โดยตรง ขณะที่ระบบการขนส่งในรูปแบบอื่น เช่น การขนส่งทางรถไฟ หรือการขนส่งทางน้ำ ไม่สามารถกระทำได้ ก่อให้เกิดปัญหา Double Handling ส่งผลให้ต้นทุนของผู้ประกอบการเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม การอาศัยระบบขนส่งทางถนนจะส่งผลให้เกิดต้นทุนทางสังคมต่างๆ เช่น การสิ้นเปลืองพลังงาน ปัญหาการก่อกมลพิษ ตลอดจนต้นทุนในการบำรุงรักษาดูแลถนนให้อยู่ในสภาพที่ดีเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนรายย่อย

4) การใช้งานระบบขนส่งทางท่อยังไม่เต็มประสิทธิภาพ: ประเทศไทยมีระบบขนส่งน้ำมันทางท่อ 2 ระบบหลัก ได้แก่ ท่อ Thai Petroleum Pipeline (Thapline) ยาว 252 กม. จากโรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์ ศรีราชา ไปถึงสระบุรี ซึ่งมีขีดความสามารถผ่านท่อ 26,000 ล้านลิตร/ปี

⁴ ที่มา: กรมทางหลวง, กรมทางหลวงชนบท และกรุงเทพมหานคร, กุมภาพันธ์ 2547

⁵ ที่มา: กรมทางหลวง, กุมภาพันธ์ 2547

ขณะที่มีอัตราการใช้ท่อ (Utilization Rate) เพียงร้อยละ 31.6 และท่อ Fuel Pipeline Transportation (FPT) ยาว 69 กม. จากโรงกลั่นน้ำมันบางจาก ไปท่าอากาศยานกรุงเทพ และต่อไปคลังน้ำมันบางปะอิน ซึ่งมีขีดความสามารถผ่านท่อ 9,600 ล้านลิตร/ปี ขณะที่อัตราการใช้ท่อ (Utilization Rate) เพียงร้อยละ 28-40 นอกจากนี้ เมื่อท่าอากาศยานกรุงเทพขเล็กให้บริการ อัตราการใช้ท่อจะยิ่งต่ำลงมากจนอาจเหลือเพียงร้อยละ 18-20

3. โครงข่ายขนส่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาค (International Network) เป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความสามารถในการแข่งขัน: จากการดำเนินนโยบายสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในภูมิภาค ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าจากประเทศจีนตอนใต้มายังประเทศไทยผ่านทางท่าเรือเชียงแสนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้ ประเทศเวียดนามได้เร่งสร้างความร่วมมือกับประเทศจีน มาเลเซีย กัมพูชา และลาว เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยสร้างโครงข่ายทั้งทางถนนและรถไฟ เพื่อขนถ่ายสินค้าต่างๆ ไปส่งออก ณ ท่าเรือของประเทศเวียดนามโดยไม่ต้องผ่านประเทศไทย

จากสถานการณ์และประเด็นสำคัญดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งจากที่ได้มีการสัมมนาเชิงปฏิบัติการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงเห็นควรกำหนดเป้าประสงค์ กลยุทธ์หลัก แนวทางการพัฒนา ตัวชี้วัด และหน่วยงานรับผิดชอบในแต่ละกลยุทธ์หลัก ของการพัฒนา ด้านโครงสร้างพื้นฐานดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

เป้าประสงค์

- (1) ลดค่าใช้จ่ายโดยรวมของการขนส่งสินค้าและบริการ
- (2) ลดระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าและบริการจากต้นทางถึงปลายทาง
- (3) ยกระดับคุณภาพการให้บริการของท่าเรือหลัก

กลยุทธ์หลัก

1. ยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการที่ช่องทางการค้าหลักและพัฒนาช่องทางการค้าที่มีศักยภาพสู่ระดับสากล (Global Destination Network)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของช่องทางการค้าหลัก (Physical Infrastructure) ร่วมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (Facility) และการให้บริการที่ช่องทางการค้า ทั้งนี้ ยังหมายรวมถึงการพัฒนาการเชื่อมต่อของระบบขนส่งและการสื่อสารเพื่อให้เกิดการเข้าถึงช่องทางการค้านั้นๆ ด้วย โดยมี 3 แนวทาง

แนวทางที่ 1: พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งในด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการให้ได้มาตรฐานสากล และมุ่งสู่การเป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Seaport) เนื่องจากในปัจจุบัน ท่าเรือแหลมฉบังถือเป็นท่าเรือน้ำลึกแห่งเดียวของประเทศไทย ที่สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ และมีปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสูง ดังนั้น จึงต้องมีการพัฒนาระบบการบริหารจัดการของท่าเรือแหลมฉบังให้มีความสามารถในการรองรับการขนถ่ายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวกและรวดเร็ว เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้านได้

แนวทางที่ 2: พัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพ เพื่อรองรับการขยายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในอนาคต นอกจากท่าเรือแหลมฉบังแล้ว จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการเตรียมการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพอื่นๆ เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศในอนาคต โดยเฉพาะท่าเรือน้ำลึกในฝั่งทะเลอันดามัน ที่จะอำนวยความสะดวกต่อเรือสินค้าที่มาจากทางตะวันตก ไม่จำเป็นต้องเดินเรืออ้อมแหลมมลายูเพื่อรับส่งสินค้ากับประเทศไทย ในขณะเดียวกัน ยังเป็นการรองรับสินค้าส่งออก-นำเข้าสำคัญของทางภาคใต้ของไทยอีกด้วย

แนวทางที่ 3: พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกโดยเฉพาะระบบจัดเก็บสินค้า/คลังสินค้าที่ทำอากาศยานนานาชาติ เพื่อรองรับการเป็นศูนย์โลจิสติกส์ การพัฒนาให้ความสำคัญกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งคาดการณ์ว่าจะเริ่มให้บริการได้ในปี 2549 โดยมีเป้าหมายการพัฒนาให้เป็น Gateway ระดับโลกเชื่อมโยงกับประเทศในทวีปต่างๆ และเป็นศูนย์โลจิสติกส์ของโลกในด้านอาหาร ดอกไม้ ผัก ผลไม้สด และแฟชั่น มีท่าอากาศยานภูเก็ตและเชียงใหม่เป็นท่าอากาศยานระดับภูมิภาค ดังนั้น การพัฒนาระบบการจัดเก็บสินค้าหรือการบริหารคลังสินค้าที่ทำอากาศยานจึงเป็นปัจจัยสำคัญ เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่ผ่านการขนส่งทางอากาศ

ตัวชี้วัดกลยุทธ์หลัก: -ค่าใช้จ่ายในการขนส่งโดยรวมต่อ GDP ลดลง

-ระยะเวลาในการขนส่งลดลง

-ปริมาณการใช้พลังงานในภาคขนส่งลดลง

-ปริมาณการใช้พลังงานทดแทนเพิ่มขึ้น

เจ้าภาพหลัก: กระทรวงคมนาคม

เจ้าภาพร่วม: กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
(สศช.) สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (TFL)

2. พัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยงศูนย์รวบรวมและการกระจายสินค้า (Hub & Spokes) ภายในประเทศให้มีคุณภาพ มาตรฐาน และสามารถใช้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด มี 4 แนวทาง

แนวทางที่ 1: ส่งเสริมให้มีการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์การขนส่งสินค้าในภาคต่างๆ ของประเทศ เพื่อเป็นการรองรับการพัฒนาเครือข่าย Hub-and-Spokes โดยการจัดสร้างศูนย์กลางหรือ Hub อันประกอบไปด้วยโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่อยู่ในรูปของศูนย์โลจิสติกส์ เช่น จุดรวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution Center: DC) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) สถานีบรรจุ/ส่งมอบสินค้า (Container Freight Station: CFS) หรือสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) เป็นต้น โดยการจัดสร้างต้องคำนึงถึงปริมาณสินค้าที่ไหลผ่านในจุดนั้นๆ เป็นสำคัญ รวมทั้งพัฒนาการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพพร้อมด้วย

แนวทางที่ 2 ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เชื่อมโยงทั่วประเทศ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากเป็นทางลัดหนึ่ง (Short-cut) ที่รถสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และยังเป็นรองรับการขนส่งส่วนใหญ่ของประเทศ ซึ่งประมาณร้อยละ 88 ของการขนส่งสินค้าภายในประเทศเป็นการขนส่งทางถนน

แนวทางที่ 3 ส่งเสริมระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-Modal) ร่วมกับการใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าและพลังงานต้นทุนต่ำที่สำคัญให้มากขึ้น เช่น การขนส่งทางราง ทางน้ำ และการใช้ก๊าซ NGV เพื่อให้การเคลื่อนย้ายสินค้ามีความต่อเนื่องไม่ขาดตอน โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าปริมาณมากหรือในระยะทางไกลที่ใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ซึ่งการพัฒนาจะมุ่งเน้นไปที่การเชื่อมต่อการขนส่งแต่ละรูปแบบให้สามารถรับส่ง

สินค้าระหว่างกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงเป็นการพัฒนาทั้งเทคโนโลยีการขนถ่ายสินค้าที่ใช้สำหรับการส่งผ่านสินค้าจากรูปแบบการขนส่งแบบหนึ่งไปสู่อีกแบบหนึ่ง และพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงการขนส่งแต่ละรูปแบบ ดังนั้น การพัฒนาจึงหมายถึงการเชื่อมจุดที่ขาด (Missing link) ด้วย

แนวทางที่ 4 ส่งเสริมให้มีการใช้งานระบบขนส่งทางท่ออย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
ถึงแม้ว่าการขนส่งทางท่อจะเพิ่งเริ่มดำเนินการในปี 2537 และมีสัดส่วนการขนส่งน้อยมากเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ แต่ถือได้ว่าเริ่มมีบทบาทสำคัญต่อการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะสินค้าพลังงาน เช่น น้ำมัน หรือก๊าซธรรมชาติ เป็นต้น โดยในปี 2537 ปริมาณต้นของการขนส่งทางท่อเทียบเท่ากับประมาณครึ่งหนึ่งของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง หรือทางรถไฟ

ตัวชี้วัดกลยุทธ์หลัก: - ค่าใช้จ่ายในการขนส่งโดยรวมต่อ GDP ลดลง

- ระยะเวลาในการขนส่งลดลง

- ปริมาณการใช้พลังงานในภาคขนส่งลดลง

- ปริมาณการใช้พลังงานทดแทนเพิ่มขึ้น

เจ้าภาพหลัก: กระทรวงคมนาคม

เจ้าภาพร่วม: กระทรวงพลังงาน กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรฯ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สศช. TFL

3. พัฒนาเส้นทางขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างภูมิภาค บนเส้นทางการค้าหลักเชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค (Regional Transport and Logistics Corridor) มี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: พัฒนาส่งอำนวยความสะดวก (Facility) และรักษามาตรฐานการให้บริการ (Service) ตามเส้นทาง Economic Corridor เป็นการพัฒนาเส้นทางสำคัญตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ บนแกนเหนือ-ใต้ ตะวันออก-ตะวันตก เพื่อให้สอดคล้องกับแกนเศรษฐกิจ (GMS's Economic Corridors) ของภูมิภาค เพื่อให้การไหลผ่านของสินค้าภายในภูมิภาคสะดวกและรวดเร็วต่อทั้งสินค้านำเข้า-ส่งออก และสินค้าผ่านแดนภายในภูมิภาค

แนวทางที่ 2: พัฒนาระบบคมนาคมและจุดเชื่อมต่อที่สำคัญต่าง ๆ ระหว่างด่านชายแดนและประเทศเพื่อนบ้าน ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า การค้าระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน ส่วนใหญ่เป็นการค้าผ่านทางด่านชายแดน ดังนั้น ระบบคมนาคมที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศจึงเป็นช่องทางสำคัญต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างกัน ดังนั้น จึงต้องพัฒนาระบบคมนาคมทั้งภายในประเทศสู่ด่านชายแดนและสนับสนุนการพัฒนาระบบคมนาคมบริเวณด่านชายแดนในประเทศเพื่อนบ้านด้วย

ตัวชี้วัดกลยุทธ์หลัก 1: อันดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน

ตัวชี้วัดกลยุทธ์หลัก 2: คุณภาพการให้บริการ

ตัวชี้วัดกลยุทธ์หลัก 3: ศักยภาพของท่าเรือหลักดีขึ้น

เจ้าภาพหลัก: กระทรวงคมนาคม

เจ้าภาพร่วม: กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย
กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สศช. TFL

(ร่าง) บทที่ 3

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลเกี่ยวกับ โลจิสติกส์ (Information Linkage and Database System)

ความสำคัญ

ปัจจุบันธุรกิจในประเทศไทย จะต้องมีการปรับตัวเพื่อรองรับกับระบบเศรษฐกิจยุคข่าวสารและความรู้ (Knowledge Economy) ภายใต้กระแสการเปลี่ยนแปลงของโลก (Globalization) ที่การแข่งขันทวีความเข้มข้นขึ้น ข่าวสารและความรู้ที่ทำให้สามารถตอบสนองความต้องการและทำให้ธุรกิจสามารถปรับตัวได้ดังกล่าว จึงเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้

ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยนั้น มีข้อมูลที่เกี่ยวข้อง 3 กลุ่ม คือ

- 1) กลุ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับประสิทธิภาพการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ โดยเฉพาะข้อมูลที่เกิดขึ้นจากการมีกิจกรรมระหว่างธุรกิจกับหน่วยงานรัฐ เช่น ข้อมูลในการยื่นคำขออนุญาตนำเข้า-ส่งออกสินค้า และข้อมูลที่ใช้พิจารณาเพื่ออนุญาตหรืออนุมัติการเคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งมีหลายหน่วยงานของรัฐเข้ามาเกี่ยวข้องและมีความซ้ำซ้อนสูง การเชื่อมโยงเป็นระบบเดียวกันระหว่างภาครัฐ และรัฐกับเอกชน จะสามารถลดต้นทุนได้มากทั้งในแง่เวลาที่ใช้ และความซ้ำซ้อนผิดพลาดของข้อมูล
- 2) กลุ่มข้อมูลที่เกิดจากการทำธุรกิจและส่งผลต่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการ และการแข่งขันของผู้ประกอบการ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าทั้งในแง่ปริมาณและคุณภาพที่ต้องสามารถสืบย้อนแหล่งผลิต (Traceability) ข้อมูลความต้องการของตลาด หรือต้นทุนการนำส่งสินค้าในแต่ละขั้นตอนของโซ่อุปทาน ซึ่งปัจจุบันผู้ประกอบการสามารถใช้ข้อมูลเหล่านี้ สร้างความได้เปรียบในการแข่งขันได้
- 3) กลุ่มข้อมูลที่เป็นต่อการวางแผน และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระดับประเทศ เช่น ข้อมูลต้นทุนและมูลค่าเพิ่มของโลจิสติกส์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้า (Commodity Flow) และข้อมูลเกี่ยวกับเกณฑ์มาตรฐานของกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ เป็นต้น

การพัฒนาระบบข้อมูลที่จำเป็นทั้ง 3 กลุ่ม จำเป็นที่ผู้บริหารประเทศและผู้ประกอบการภาคเอกชน ต้องร่วมกันพัฒนาให้เกิดขึ้น เพื่อรองรับความเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน ตัวชี้วัดหนึ่งที่สะท้อนว่า การเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ของไทยยังขาดความสมบูรณ์ คือการที่ประเทศไทยมีความพร้อมโดยรวมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศต่ำ อยู่ที่อันดับที่ 38 และ 36 ในปีช่วง พ.ศ.2546-47 และ พ.ศ.2547-48 ตามลำดับ

ผลการจัด 10 อันดับ ความพร้อมเทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสาร		
ประเทศ	พ.ศ. 2546-47	พ.ศ. 2547-48
สิงคโปร์	2	1
ไอซ์แลนด์	10	2
ฟินแลนด์	3	3
เดนมาร์ก	5	4
สหรัฐอเมริกา	1	5
สวีเดน	4	6
ฮ่องกง	18	7
ญี่ปุ่น	12	8
สวิตเซอร์แลนด์	7	9
แคนาดา	6	10
ไทย	38	36

ที่มา: World Economic Forum

สถานการณ์ปัจจุบันและประเด็นสำคัญ

1. ระบบข้อมูลเพื่อการบริการนำเข้า-ส่งออก ของภาครัฐขาดการแลกเปลี่ยนเชื่อมโยงเป็นระบบเดียวกัน ทำให้เกิดความซ้ำซ้อนและเป็นภาระต้นทุนที่ไม่สร้างมูลค่าเพิ่ม (Non Value Added Cost) ให้แก่ธุรกิจ

สาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้กระบวนการนำเข้า-ส่งออก สินค้าของไทยมีประสิทธิภาพด้อยกว่าประเทศพัฒนาแล้ว เนื่องจากมีหน่วยงานและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องมาก ประเมินว่า มีหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งสิ้น **29 หน่วยงาน** จากการสำรวจของ UNCTAD¹ การนำเข้า – ส่งออกและการขนส่งโดยเฉลี่ยแล้ว มีเอกสารที่ต้องดำเนินการ **40 แบบฟอร์ม** รายการข้อมูลมากกว่า **200 รายการ (ในจำนวนนี้ 30 รายการ ต้องป้อนข้อมูลซ้ำ 30 ครั้ง และข้อมูล 60-70% ต้องกรอกซ้ำอย่างน้อย 1 ครั้ง)** เป็นภาระอย่างมากกับผู้ประกอบการ

เมื่อเทียบกับประเทศสิงคโปร์ ที่มีการปรับปรุงจากในอดีตที่ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ต้องกรอกเอกสาร 21 แบบฟอร์ม สำหรับ 23 หน่วยงาน และใช้ระยะเวลาดำเนินการ 15-20 วัน เมื่อมีการพัฒนาระบบข้อมูลและเชื่อมโยงฐานข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว ทำให้ผู้ประกอบการสามารถลดจำนวนเอกสารที่ต้องกรอกลงเหลือ 2 แบบฟอร์ม ผ่านอินเทอร์เน็ต และใช้ระยะเวลาในการดำเนินการเหลือเพียง 15 นาที ผลจากการปรับปรุง

¹ Working Party of Trade Committee, Business Benefits of Trade Facilitation, OECD: Organisation for Economic Co-operation and Development, 10 April, 2002.

ระบบเชื่อมโยงข้อมูลทำให้สามารถปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ และทำให้ผู้ประกอบการสามารถประหยัดต้นทุน ปีละประมาณ 1 พันล้านบาท²

อย่างไรก็ตาม ในช่วงปีที่ผ่านมาภายใต้การชี้นำนโยบายโดยคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ริเริ่มผลักดันให้มีการพัฒนาระบบ *Single-Window Entry*³ ในฐานะเป็นส่วนหนึ่งของระบบ *e-Logistics* และ *Paperless Trading* มาใช้ในการอำนวยความสะดวกในการกระบวนการนำเข้า-ส่งออก ให้สามารถดำเนินธุรกรรมต่างๆ ให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาอันรวดเร็ว และลดกระดาษเอกสารต่างๆ ให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น ประเมินว่าหากสามารถพัฒนาระบบได้สมบูรณ์ (ใช้เวลาประมาณ 3 ปี) จะสามารถทำให้ประเทศไทยสามารถประหยัดได้ประมาณ 58,000 ล้านบาท⁴ ต่อปี

2. ระบบข้อมูลภายในองค์กรของภาครัฐและเอกชน (Back Office) ไม่มีการจัดเก็บอย่างเป็นระบบโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ และขาดมาตรฐานร่วม (Common Platform) ทั้งในเรื่องข้อมูลที่จัดเก็บและเทคโนโลยี เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาบริการของรัฐให้เอื้อต่อการทำธุรกิจที่มีประสิทธิภาพ

ปัจจุบัน การเรียกร้องข้อมูลจากผู้ประกอบการ ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินการเพื่อสนองความต้องการของแต่ละหน่วยงานรัฐที่มีจุดมุ่งหมายในการกำกับควบคุมตามอำนาจหน้าที่ของตนเอง มากกว่าเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ธุรกิจ รวมทั้งไม่คำนึงถึงการแลกเปลี่ยนเชื่อมโยงทำให้ไม่มีการสร้างมาตรฐานร่วม ดังที่เห็นได้จากจำนวนแบบฟอร์ม และรายการข้อมูลที่มากเกินไป ความจำเป็น โดยไม่สามารถนำข้อมูลเหล่านั้นมาใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่าแต่อย่างใด เพราะเมื่อมีการสำรวจข้อมูลเพื่อนำมาใช้ในการวางแผนหรือตอบประเด็นปัญหาต่างๆ ด้านโลจิสติกส์ ก็พบว่า ข้อมูลที่มีอยู่ตามหน่วยงานยังไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้ไม่สามารถนำมาใช้ร่วมกันได้ และที่มีอยู่ก็ยังไม่มีการจัดเก็บให้เป็นระบบข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ ข้อมูลไม่ทันสมัย และไม่นำไปสู่การพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการของหน่วยงานแต่อย่างใด

ในภาคธุรกิจเอกชนก็มีปัญหาล้ายกัน จากการสำรวจของสำนักงานองค์การการค้าของญี่ปุ่น (JETRO) พ.ศ.2547 พบว่า⁶ ปัญหาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 37) ของระบบข้อมูลบริษัทในประเทศไทยเป็นเรื่อง เกี่ยวกับความเร็วและความน่าเชื่อถือของข้อมูล รองลงมาเป็นปัญหา

² Howe, R. M., Banking in The Network Economy

³ สศข., ก.ICT., กรมศุลกากร, และศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ ก.พาณิชย์ ร่วมกับ 24 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกและภาคเอกชน ได้ร่วมกันริเริ่มจัดทำ แผนงานพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกและโลจิสติกส์ (Integrated Single-Window e-Logistics) มีกรอบวงเงินงบประมาณรวม 1,250 ล้านบาทและระยะเวลาดำเนินการ 3 ปี ได้ผ่านการอนุมัติในหลักการจาก ครม.แล้ว เมื่อ 9 มีนาคม 2547 ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับสาระให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่ได้มีการดำเนินการบางส่วนไปบ้างแล้ว รวมทั้งการนำเสนอขออนุมัติงบประมาณดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

⁴ ข้อมูลจากการประเมินของ Paperless Trading Benefits to APEC (2001) ว่าควรจะช่วยลดต้นทุนได้อย่างน้อย 1% ของ GDP

⁵ ดำเนินการเบื้องต้นโดย คณะทำงานโลจิสติกส์ สศข. ในระหว่างต้นปี 2547

⁶ สำนักงานองค์การการค้าของญี่ปุ่น (JETRO) พ.ศ. 2547

มาตรฐาน (Standardization) และความสามารถในการบริหารจัดการของหน่วยงาน (Management)

อย่างไรก็ตาม ปัญหาดังกล่าว ทั้งในเรื่องการจัดเก็บข้อมูลและมาตรฐานร่วม ได้มีการริเริ่มดำเนินการไปบ้างแล้ว โดยการจัดทำ Guideline คู่มือเพื่อการพัฒนา ระบบ e-Logistics⁷ และการดำเนินการพัฒนาระบบข้อมูล (Back Office) ของแต่ละหน่วยงาน และการเชื่อมโยงข้อมูลที่มีประสิทธิภาพระหว่างเอกชน และผู้ให้บริการ ก็เป็นภารกิจหนึ่งของแผนงานพัฒนาระบบ Single Window Entry ที่อยู่ระหว่างดำเนินการให้เกิดผลในทางปฏิบัติ ทั้งนี้ การปรับปรุงประสิทธิภาพของทั้งระบบอย่างนี้ เต็มรูป จะเกิดได้เร็วหากมีการส่งเสริมให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการทำธุรกิจให้แพร่หลายมากขึ้นด้วย

3. ยังไม่มีการจัดเก็บและพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ในระดับประเทศ

นอกจากปัญหาเรื่องคุณภาพข้อมูลในระดับองค์กรรัฐ และในธุรกิจเอกชนดังกล่าวข้างต้นแล้ว ในระดับประเทศ การริเริ่มพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ยังอยู่ในขั้นเริ่มต้นในขณะที่ประเทศพัฒนาแล้ว ต่างก็ได้พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการวางแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์มาแล้วนับกว่าสิบปี ขณะนั้นนอกจากจะสามารถบอกระดับต้นทุนโลจิสติกส์โดยประมาณต่อ GDP⁸ ซึ่งจำเป็นต้องมีการพัฒนาให้ข้อมูลมีความถูกต้องแม่นยำเพิ่มขึ้นแล้ว หากสามารถทราบต้นทุนโลจิสติกส์โดยละเอียดของแต่ละอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของประเทศ ก็จะมีศักยภาพสูงในการกำหนดกลยุทธ์เพื่อยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมนั้นๆ ได้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ในขณะเดียวกันข้อมูลที่สำคัญมากต่อการวางแผนพัฒนา หรือลงทุนด้านระบบโลจิสติกส์ของประเทศคือรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้าในประเทศ (Commodity Flow) ซึ่งยังไม่มี การจัดเก็บอย่างเป็นระบบ เนื่องจากยังไม่มี การตระหนักถึงความสำคัญ และขาดองค์ความรู้ในการจัดเก็บ⁹ ขาดความสมบูรณ์ของข้อมูลและการเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เป็นผลให้ภาครัฐไม่มีข้อมูลเพียงพอ ที่จะใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการตัดสินใจลงทุน หรือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่จำเป็น

ขณะนี้ได้มีการเริ่มให้ดำเนินการศึกษาสถานะภาพข้อมูลโลจิสติกส์เพื่อการวางแผน โดยสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งเป็นผลการศึกษาที่เกี่ยวกับลักษณะของข้อมูล การเก็บข้อมูล และแนวทางการปรับปรุงการจัดเก็บ เพื่อให้มีข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็นที่ใช้

7

E-Logistics Guidelines ของกระทรวง ICT

8

ศสช. โครงการศึกษาด้านทุนและมูลค่าเพิ่มโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 2548

9

ศสช.และสำนักงานสถิติแห่งชาติ ได้มีการริเริ่มโครงการสำรวจเพื่อการออกแบบพัฒนาระบบสำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้า(Commodity Flow Survey) ในกลางปี 2547 และแล้วเสร็จเมื่อ 15 เม.ย.2548 ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการระยะที่ 2 เพื่อพัฒนาระบบวิเคราะห์ และคาดว่า จะดำเนินการสำรวจทั่วประเทศในปีงบประมาณ 2549 จากนั้นจะเป็นการสำรวจ 5 ปี ครั้ง

ในการวางแผนและพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ (L-Database Framework) ของประเทศต่อไป (โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณเดือนสิงหาคม 2548 นี้)

ข้อมูลอีกกลุ่มที่จำเป็นและยังไม่มีการพัฒนา คือข้อมูลเกี่ยวกับมาตรฐานการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพในระดับโลก ซึ่งควรมีการจัดทำขึ้นเพื่อให้ธุรกิจเอกชนจะได้มีเกณฑ์มาตรฐานในการเปรียบเทียบประสิทธิภาพของตนเองกับ Best Practice ในด้านต่างๆ ของกิจกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยให้เอกชนมีกลไกขับเคลื่อนด้วยตัวเองในการที่พยายามจะปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการด้านโลจิสติกส์ให้อยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันได้

จากสถานการณ์และประเด็นสำคัญดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งจากที่ได้มีการสัมมนาเชิงปฏิบัติการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงเห็นควรกำหนดเป้าประสงค์กลยุทธ์หลัก แนวทางการพัฒนา ตัวชี้วัด และหน่วยงานรับผิดชอบในแต่ละกลยุทธ์หลัก ของการพัฒนา ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ (Information Linkage and Database System) ดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ (Information Linkage and Database System)

เป้าประสงค์

- (1) ระบบข้อมูลเพื่อการนำเข้าและส่งออกของภาครัฐเชื่อมโยงเป็นระบบเดียวกัน และสามารถเชื่อมต่อกับเอกชน และผู้ให้บริการ
- (2) การวางแผนและลงทุนเพื่อพัฒนาโลจิสติกส์ มีความสอดคล้องกับข้อเท็จจริงของประเทศมากยิ่งขึ้น

กลยุทธ์หลัก

1. พัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชนและผู้ให้บริการ

ส่งเสริมให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐ เอกชนและผู้ให้บริการ เพื่อรองรับการพัฒนาระบบ Single Window Entry ให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและรองรับการเป็นศูนย์กลางระบบข้อมูลของการนำเข้า-ส่งออก เพื่อเพิ่มความสามารถในการตรวจสอบที่มาของสินค้า (Traceability) รวมทั้งเพิ่มศักยภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล โดยมี 3 แนวทาง

แนวทางที่ 1: พัฒนาระบบ e-Logistics ให้สามารถเชื่อมโยงได้ทั้งภาครัฐ เอกชน และผู้ให้บริการ และให้สามารถตรวจสอบที่มาของสินค้าได้ โดยการพัฒนาโครงสร้างสารสนเทศพื้นฐาน การลดรูปและกำหนดมาตรฐานเอกสารและกระบวนการเพื่อรองรับการเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลภาครัฐ เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ ให้สัมพันธ์กับระบบสารสนเทศสำนักงานส่วนหลังของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์และเชื่อมโยงบริการในรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงาน และหน่วยงานภาคเอกชนได้ด้วย (ในลักษณะ G2G & G2B Information Exchange) นอกจากนี้ ยังส่งเสริมให้มีการพัฒนามาตรฐานการติดตามข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการติดตามทางกายภาพ เช่น การประยุกต์ใช้ RFID (Radio Frequency Identification) เป็นต้น

แนวทางที่ 2: พัฒนาระบบ Single Window Entry ให้เป็นศูนย์กลางของระบบให้บริการเพื่อการนำเข้า-ส่งออกและโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นระบบที่สามารถให้บริการแบบเบ็ดเสร็จจากจุดให้บริการเพียงจุดเดียวได้ ตามความต้องการของผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการเป็นหลักศูนย์กลางของการบริการนี้มีพื้นฐานสำคัญ ที่การพัฒนาระบบคำขอกกลาง (Centralized Web-based e-Forms) ที่สามารถใช้ติดต่อกับหน่วยราชการและองค์กรด้านการขนส่งหลายหน่วยได้โดยการป้อนข้อมูลแต่ละรายการเพียงครั้งเดียว แต่ระบบสามารถอำนวยความสะดวกกับผู้ประกอบการโดยการเรียกใช้บริการอิเล็กทรอนิกส์ ในลักษณะของ e-Services

ตัวชี้วัดกลยุทธ์:	จำนวนหน่วยงานที่เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับระบบ
เจ้าภาพหลัก:	กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
เจ้าภาพร่วม:	กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงวิทยาศาสตร์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงพลังงาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (28 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (TFL)

2. ส่งเสริมให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการทำธุรกิจ

ส่งเสริมและพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับแนวโน้มการทำธุรกรรมทางธุรกิจสมัยใหม่ (E-Commerce Transaction) ที่จะเพิ่มบทบาทมากขึ้นในอนาคต รวมทั้งเร่งรัดและส่งเสริมกฎหมายที่เกี่ยวกับการค้าผ่านธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น การส่งเสริมให้เกิดความเข้าใจในแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่สามารถทำให้ภาครัฐและเอกชนสามารถทำงานร่วมกันอย่างประสานสอดคล้องกัน

เพื่อพัฒนารูปแบบการค้าและการทำธุรกรรมไปสู่การค้าสมัยใหม่ รวมทั้งส่งเสริมให้มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารจัดการภาคธุรกิจ โดยมี 2 แนวทาง

แนวทางที่ 1: ส่งเสริมการค้าผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ (e-Commerce Transaction) ร่วมไปกับส่งเสริมกฎหมายรองรับ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่ระบบการค้าสมัยใหม่ โดยการส่งเสริมให้พัฒนาซอฟต์แวร์ด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สำเร็จรูปสำหรับธุรกิจ เพื่อให้สามารถทำการค้าที่เป็นธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์รวมทั้งในรูปแบบธุรกิจ-ธุรกิจ (B2B) ตลอดจนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์กับภาครัฐ (B2G) และการส่งเสริมให้มีผู้ให้บริการแบบตลาดกลางอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้ควบคู่ไปกับการส่งเสริมการประยุกต์ใช้กฎหมายรองรับ เช่น พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 เพื่อรับรองสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้เสมอกับกระดาษ รวมตลอดทั้งการลงลายมือชื่อในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และการรับฟังพยานหลักฐานที่อยู่ในรูปแบบของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่ระบบการค้าสมัยใหม่ด้วยความปลอดภัย และมีความมั่นใจในความถูกต้อง

แนวทางที่ 2: ส่งเสริมให้นำ IT มาใช้ในการบริหารจัดการภาคธุรกิจ โดยกระตุ้นให้ผู้ประกอบการนำระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการทรัพยากรองค์กร (Enterprise Resource Planning: ERP) มาใช้เพื่อพัฒนากระบวนการธุรกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการจัดการสินค้าคงคลัง การบริหารการผลิต การจัดซื้อจัดจ้าง การขาย และการบัญชี ตลอดจนการเชื่อมโยงข้อมูลกับภายนอกองค์กรได้ เช่น ลูกค้า, คู่ค้า, ตัวแทนจำหน่าย, ซัพพลายเออร์, บริษัทขนส่ง ฯลฯ เป็นต้น และการเชื่อมโยงข้อมูลกับภาครัฐ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งของการจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) และความพร้อมต่อการแข่งขันเสรีในระบบเศรษฐกิจยุคโลกาภิวัตน์ โดยส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาซอฟต์แวร์ ERP แบบเปิดเผยรหัส (Open Source) ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันให้แก่ SMEs

ตัวชี้วัดกลยุทธ์: จำนวนผู้ที่เข้ามาติดต่อกับภาครัฐโดยผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

และจำนวนผู้ใช้ช่องทางการตลาด e-Commerce เพิ่มขึ้น

เจ้าภาพหลัก: กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

เจ้าภาพร่วม: กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ กระทรวงคมนาคม สมาพันธ์โอโลจิสติกส์ไทย (TFL)

3. สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการวางแผนด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับประเทศและระดับธุรกิจ

แนวทางที่ 1: พัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ เช่น ข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า (Commodity Flow) ทั้งห่วงโซ่อุปทานของสินค้าที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐเพื่อใช้ในการตัดสินใจเชิงนโยบาย เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐ สำหรับใช้เป็นแนวทางในการตัดสินใจเชิงนโยบายของการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และให้

พัฒนาระบบมาตรฐาน (Benchmarking) ในการจัดการด้านโลจิสติกส์สำหรับผู้ประกอบการ เพื่อใช้เป็นมาตรฐานในการศึกษาเปรียบเทียบและสามารถนำไปประยุกต์ใช้งานได้จริง

ตัวชี้วัดกลยุทธ์หลัก: ข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้า

เจ้าภาพหลัก: สศช.

เจ้าภาพร่วม: สสช., ก.สาธารณสุข, ก.คมนาคม, ก.คลัง, ก.ICT ก.วิทยาศาสตร์, ก.มหาดไทย และ สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (TFL)

(ร่าง)

บทที่ 4

ยุทธศาสตร์การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์

ความสำคัญ

ในโลกของการแข่งขันทางการค้า ณ ปัจจุบัน ขณะนี้เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปแล้วว่า ประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ จะเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งในการเพิ่มศักยภาพที่ช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของการทำธุรกิจ เนื่องจากระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะสามารถนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินการของธุรกิจที่ลดลง และในขณะเดียวกันก็ยังนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพในด้านคุณภาพของสินค้า การบริการ และระยะเวลาในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าต่างๆ ที่สูงขึ้น คุณภาพบริการเพิ่มขึ้น ทั้งในแง่ของระยะเวลาการนำส่งสินค้า คุณภาพสินค้า/บริการ รวมทั้งความพอใจของลูกค้าที่ได้รับสินค้าในสภาพสมบูรณ์ภายในเวลาอันรวดเร็วที่ได้กำหนดไว้ในประเทศไทยโดยเฉพาะ

อย่างไรก็ตาม ในส่วนของการบริหารจัดการกระบวนการดังกล่าวของผู้ประกอบการคนไทยในประเทศไทย พบว่า ยังมีความรู้และความเข้าใจในเรื่องนี้น้อยมากหรืออยู่ในวงจำกัด และที่สำคัญส่วนใหญ่ยังไม่มีการดำเนินการอย่างจริงจังเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนหรือการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจเท่าที่ควร ทั้งนี้ จะเห็นได้จากเนื่องจากในอดีตที่ผ่านมา การจัดการหรือการดำเนินงานของผู้ประกอบการที่มีลักษณะที่ขาดการเชื่อมโยงงานโลจิสติกส์ต่างๆ เข้าด้วยกัน และที่สำคัญในการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นในด้านการตลาด การขาย การผลิตและการจัดซื้อต่างๆ ยังขาดการพิจารณาหรือคำนึงถึงประสิทธิภาพด้านต่างๆ ของโลจิสติกส์ทั้งระบบ การตัดสินใจทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับงานแต่ละด้านภายในระบบโลจิสติกส์เอง ก็ยังมีลักษณะการตัดสินใจแบบแยกส่วน ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง แยกส่วนเป็นการขนส่งสินค้า การกระจายสินค้า การจัดการคลังสินค้า การบริหารสินค้าคงคลัง งานธุรการเอกสาร หรือแม้แต่เรื่องการเงินหรืออื่นๆ ดังนั้น ความสามารถในการบริหารจัดการจึงยัง ต่างมีลักษณะแยกส่วนขาดการพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีความไม่เชื่อมโยงเป็นระบบเดียวกัน และซึ่งเป็นที่ถือว่าเป็นกลายเปลี่ยนอุปสรรคอย่างมากในการนำไปสู่การลดต้นทุนให้มีประสิทธิภาพสูงสุดทั้งธุรกิจระบบ (Optimum Cost)

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันเป็นที่น่ายินดีว่า ทั้งภาครัฐและผู้ประกอบการต่างได้มีความตื่นตัวและเริ่มเห็นความสำคัญของการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบมากขึ้นค่อนข้างมากแล้ว แต่เนื่องจากเป็นศาสตร์หรือองค์ความรู้เรื่องใหม่สำหรับภาคส่วนต่างๆ ของไทยและที่สำคัญเป็นการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับการปรับเปลี่ยนแนวคิดและวิถีปฏิบัติ ซึ่งที่แตกต่างไปจากเดิม ดังนั้น องค์

ความรู้เกี่ยวกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีอยู่ยังไม่เพียงพอและไม่ทันสมัย ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งว่าที่จะต้องมีการเร่งรัดพัฒนาองค์ความรู้ในศาสตร์ด้านนี้อย่างจริงจังและเกิดผลโดยเร็วที่สุดทั้งในด้านทฤษฎี และปฏิบัติ หรือแม้แต่การสร้างทุนทางความรู้ใหม่ (Knowledge Capital) มารองรับ ซึ่งองค์ความรู้จะต้องเป็นโดยเฉพาะองค์ความรู้ที่ทันสมัย (World-Class Know-How and Practice Knowledge Stock) และเหมาะสมกับสภาพโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศ และที่สำคัญจะต้องก่อประโยชน์สูงสุดให้กับการพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในประเทศ และแรงงานในธุรกิจ (Knowledge Worker) ทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ

สถานการณ์ปัจจุบันและประเด็นสำคัญ

ทั้งนี้ จากการศึกษาและสำรวจสถานภาพความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยรวมเบื้องต้น พบว่า มีประเด็นที่สำคัญอยู่ 3 ประการประเด็น ซึ่งได้แก่

1. ความต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์จะมีแนวโน้มความเป็นไปได้ที่จะขยายตัวอย่างรวดเร็วภายในระยะเวลาอีก 5 ปี ข้างหน้า ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและขีดความสามารถของธุรกิจในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของภาคธุรกิจให้มีประสิทธิภาพ

กิจกรรม	ตำแหน่งกำลังคน
1. การจัดซื้อและเจรจาต่อรอง	1. Purchasing Officer
2. การจัดการขนส่ง	2. Transportation Scheduler & Dispatcher 3. Transportation Vehicle Driver 4. Crane Operator 5. Freight Forwarder
3. การจัดการด้านส่งออกและนำเข้า	6. Shipping Agent 7. Customs Officer
4. การเคลื่อนย้ายสินค้า และการจัดการคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง	8. Inventory Control Officer & Warehouse 9. Goods Handling Officer
5. การตลาดและการให้บริการลูกค้า	10. Sale Representative 11. Customer Service Representative 12. Financial Accountant 13. Accountant Clerk
6. การจัดการห่วงโซ่อุปทาน	14. Supply Chain Consultant

ความต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์จะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในอนาคต ผลการศึกษาที่ผ่านมาเบื้องต้นพบว่า¹ ความต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์โดยรวมในทุกตำแหน่งในอีก 5 ปีข้างหน้าจะอยู่ที่ประมาณ 140,000 คน โดยและทักษะและองค์ความรู้ที่ต้องเร่งพัฒนาเนื่องจากมีความคาดหวังสูงและบุคลากรของไทยยังไม่มีคือทักษะและองค์ความรู้ในเรื่องการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Management) และการบริหารห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management)

จากการศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง และการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและนักวิชาการต่างๆ พบว่า ปัญหาในการพัฒนาความรู้ความสามารถด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ แยกตามระดับการทำงานได้เกิดขึ้นในทุกระดับ ดังนี้

1) **ระดับผู้บริหาร:** แม้ว่าผู้ประกอบการเอกชนเริ่มมีความตื่นตัวและเห็นความสำคัญของการจัดการโลจิสติกส์ แต่ยังไม่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในองค์กรได้อย่างเป็นระบบ กำลังคนโดยเฉพาะในระดับบริหารงานของประเทศไทยยังขาดแคลนผู้มีความรู้ ความสามารถในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทานสมัยใหม่ ดังนั้น จึงไม่สามารถบริหารให้เกิดการลงทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมโลจิสติกส์ให้เต็มศักยภาพได้

2) **ระดับปฏิบัติการ:** กำลังคนในระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับภาพรวมของระบบโลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทานไม่เพียงพอ จำกัดโดยเฉพาะในระดับปฏิบัติการซึ่งมีสัดส่วนที่สูงเมื่อเทียบกับกำลังแรงงานทั้งหมดในระบบโลจิสติกส์ ทำให้แรงงานดังกล่าวไม่สามารถเรียนรู้ หรือขาดแนวคิดและวิสัยทัศน์ที่จะช่วยผลักดันและพัฒนากิจกรรมที่รับผิดชอบอยู่ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และกลายเป็นข้อจำกัดสำคัญในเรื่องขาดการสร้างนวัตกรรม (Process Innovation) ในกระบวนการปฏิบัติงานปกติ ทำให้ไม่มีการพัฒนาผลิตภาพในระดับพนักงาน การจัดการโดยรวมของระบบโลจิสติกส์จึงไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ที่สำคัญ ผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งทักษะการด้านการสื่อสารภาษาอังกฤษ รวมถึงทั้งภาษาที่ 3 เช่น ภาษาจีน ภาษาญี่ปุ่น ซึ่งปัจจุบันต้องนับเป็นเครื่องมือสำคัญในการทำธุรกิจเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในระดับโลก

¹ การศึกษาเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย โครงการศึกษาเพื่อจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพมนุษย์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรม 2547

2. สถาบันการศึกษาที่สามารถผลิตกำลังคนด้านโลจิสติกส์ไม่เพียงพอ และมีองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ค่อนข้างจำกัด

ปัจจุบัน สถาบันการศึกษาที่มีหลักสูตรการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์โดยตรงยังมีเพียงไม่กี่สถาบันเท่านั้น และยังประสบปัญหาขาดแคลนบุคลากรผู้ฝึกสอนที่มีความเชี่ยวชาญ และองค์ความรู้ที่ทันสมัย ซึ่งพบว่า สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาของไทยที่เปิดสอนด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันมีเพียงจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และมหาวิทยาลัยบูรพา โดยแต่ละแห่งสามารถเปิดรับนักศึกษาได้ในจำนวนที่ไม่สูงมากในแต่ละปีการศึกษา

ตัวอย่าง

แนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในต่างประเทศ:

ประเทศสิงคโปร์และฮ่องกงมีการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์คล้ายคลึงกันซึ่งมี ดังนี้

- หลักสูตรการเรียนการสอนแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ การพัฒนาในระดับนักเรียนนักศึกษา หรือผู้ที่ยังไม่ได้เข้าทำงานในธุรกิจโลจิสติกส์ และอีกประเภท คือ การพัฒนาสำหรับผู้ที่อยู่ในตลาดแรงงานอยู่แล้ว
- การสนับสนุนด้านการเงิน เช่น การให้ทุนการศึกษา และจัดตั้งกองทุนสำหรับการอบรม เช่น โครงการ “Skills Development Fund (SDF)” ของสิงคโปร์ หรือ “SME Training Fund (STF)” ของฮ่องกง เป็นต้น
- การสร้าง Best Practices และการจัดทำมาตรฐานแรงงาน เช่น ระบบ “National Skill Recognition System” ของสิงคโปร์
- การตั้งศูนย์องค์ความรู้ เพื่อเป็นอีกช่องทางที่จะเผยแพร่ความรู้ ในฮ่องกงจึงได้มีการรวบรวมความรู้และข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ไว้ที่ website: www.hkta.org.hk/

กล่าวคือ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยสามารถเปิดรับนักศึกษาระดับปริญญาโทจำนวน 25 คนต่อปี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี สามารถเปิดรับนักศึกษาระดับปริญญาโทจำนวน 35 คนต่อปี และมหาวิทยาลัยบูรพาสามารถเปิดรับนักศึกษาระดับปริญญาโทจำนวน 50 คนต่อปี ส่วนแม้ว่าในปัจจุบันจะมีการจัดฝึกอบรมระยะสั้นต่างๆ ก็จะมีอยู่บ้างหลายหลักสูตร เช่น หลักสูตรของโรงเรียนธุรกิจการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ (ITBS) หรือหลักสูตรของสถาบันขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยร่วมกับสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ หรือหลักสูตรของศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรีร่วมกับสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ฯลฯ

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าขีดความสามารถและศักยภาพของสถาบันการศึกษาในการผลิตกำลังคนเพื่อแก้ปัญหาขาดกำลังแรงงานที่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของตลาด และมีแนวโน้มขาดแคลนมากขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะการพัฒนาหรือผลิตบุคลากรแรงงานในระดับปฏิบัติ หรือ

บุคลากรที่มีการศึกษาในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี และระดับอาชีวศึกษาซึ่งยังไม่มีเปิดสอนด้านนี้เป็นสาขาโดยตรง

3. แนวทางความก้าวหน้าในอาชีพนี้ยังขาดความชัดเจน ทำให้ไม่จูงใจมีกำลังคนเข้าร่วม

ประชาชนทั่วไปตลอดจนนักเรียน นิสิต นักศึกษาซึ่งเป็นแรงงานใหม่ในระบบธุรกิจยังไม่เข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของระบบ งานโลจิสติกส์ และตลอดจนความก้าวหน้าของสายอาชีพนี้ในระบบโลจิสติกส์ ทำให้ยังไม่มี ความสนใจที่จะเข้ามาศึกษาในศาสตร์หรือสาขาวิชาในด้านนี้ไม่มากเท่าที่ควร ทั้งยังขาดมาตรฐานวิชาชีพ มาตรฐานเงินเดือน ตลอดจนแนวทางความก้าวหน้าในวิชาชีพอาชีพ (Career Path) ที่ชัดเจน และการประชาสัมพันธ์ที่ให้ความสำคัญในด้านนี้น่าจะช่วยให้การผลิตกำลังคนเข้าสู่ตลาดแรงงานด้านนี้เป็นไปได้มากขึ้น

จากสถานการณ์และประเด็นสำคัญดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งจากที่ได้มีการสัมมนาเชิงปฏิบัติการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงเห็นควรกำหนดเป้าประสงค์กลยุทธ์หลัก แนวทางการพัฒนา ตัวชี้วัด และหน่วยงานรับผิดชอบในแต่ละกลยุทธ์หลักของยุทธศาสตร์การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการด้าน

โลจิสติกส์

เป้าประสงค์

- (1) ภาคธุรกิจตลอดห่วงโซ่อุปทานสามารถบริหารจัดการงานด้านโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์หลัก

1. ส่งเสริมการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพให้เพียงพอต่อความต้องการของตลาดแรงงาน

การส่งเสริมการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ที่จะนำมาใช้สนับสนุนควบคู่กันไปด้วย ซึ่งมีแนวทางในการพัฒนากลยุทธ์ ดังนี้

แนวทางที่ 1: สนับสนุนการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับอาชีวะ/อุดมศึกษาและในระดับผู้ฝึกสอน ให้มีมาตรฐานและเพียงพอ รวมทั้งมีการจัดอบรมหลักสูตรระยะสั้น การพัฒนาด้านอุปทานของการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้เพียงพอทั้งทางปริมาณและคุณภาพ โดยจะเป็นการให้ความรู้อย่างเป็นระบบ (Formal Education) ที่เน้นไปที่กลุ่มเป้าหมายสำคัญ คือ กลุ่มแรงงานใหม่ ซึ่งยังเป็นนักเรียน นิสิตนักศึกษา (Formal Education) ร่วมไปกับการพัฒนาอาจารย์ผู้ฝึกสอนด้านโลจิสติกส์ที่จะเป็นผู้ถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์แก่บุคลากรต่อไป เพื่อเป็นการเตรียมคนที่กำลังจะเข้าสู่ตลาดแรงงานในอนาคต

แนวทางที่ 2: จัดหลักสูตรการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานและทันสมัย เพื่อใช้เป็นปัจจัยสนับสนุนควบคู่ไปกับการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

แนวทางที่ 3: ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาคธุรกิจและภาคการศึกษา และหน่วยงานวิจัยในการทำวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์เชิงลึก ทั้งโดยการมีมาตรการหรืองบประมาณสนับสนุนหน่วยงานหรือองค์กรที่ดำเนินการแล้ว เช่น ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ (Center for Logistics Excellence: LOGEX) หรือสนับสนุนให้เอกชนร่วมมือกับสถาบันวิชาการ วิจัยแก้ปัญหาในโรงเรียนหรือบริษัท และส่งเสริมเป็นองค์ความรู้ที่สามารถใช้แก้ปัญหาได้จริง และเป็นทุนทางความรู้ในภาคธุรกิจ (Knowledge Capital) ต่อไป

ตัวชี้วัดกลยุทธ์:	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรการศึกษา/การฝึกอบรมด้านโลจิสติกส์ในที่ได้มาตรฐานเพิ่มขึ้น
เจ้าภาพหลัก:	กระทรวงศึกษาธิการ
เจ้าภาพร่วม:	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงแรงงาน กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศฯ กระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

2. พัฒนาความสามารถของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ ให้เป็นมืออาชีพ

แนวทางที่ 1: ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการประยุกต์ใช้แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน การส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการเอกชนทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการให้สามารถนำความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานไปประยุกต์ใช้ในการ

ทำงานจริงได้อย่างเป็นระบบ (Professional Education) เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุน และเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการของตนได้ ทั้งนี้ ยังหมายรวมถึงการพัฒนาองค์ความรู้ การถ่ายทอดองค์ความรู้ และการประยุกต์ใช้องค์ความรู้ในรูปแบบต่างๆ

แนวทางที่ 2: ส่งเสริมให้มีการพัฒนาบุคลากรในสถานประกอบการ โดยเฉพาะองค์ความรู้ ในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้บุคลากรมีความรู้ความเข้าใจ และแนวคิดในการพัฒนา กิจกรรมที่รับผิดชอบอยู่ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ตัวชี้วัดกลยุทธ์:	จำนวนบุคลากรในสถานประกอบการที่รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์ โดยตรงเพิ่มขึ้น
เจ้าภาพหลัก:	กระทรวงพาณิชย์
เจ้าภาพร่วม:	กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศฯ กระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ กระทรวงสาธารณสุข สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

3. พัฒนาระบบมาตรฐานด้านการจัดการโลจิสติกส์

แนวทางที่ 1: จัดทำวิธีการจัดการที่ดีที่สุด (Best Practices) เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำไปเปรียบเทียบและประยุกต์ใช้ได้จริง การจัดทำมาตรฐานหรือวิธีการจัดการต้นแบบที่ดีที่สุด (Best Practices) สำหรับการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ในแต่ละธุรกิจ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถพัฒนามาตรฐานดังกล่าวไปใช้ในการเปรียบเทียบและปรับปรุงการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะดัชนีชี้วัดที่สะท้อนค่าใช้จ่าย ค่าเสียโอกาส และเวลาในด้านการขนส่งเคลื่อนย้ายสินค้า การคงคลังสินค้า การดำเนินการตามพิธีการศุลกากร และการตรวจปล่อยสินค้าที่ทำ

แนวทางที่ 2: จัดทำมาตรฐานวิชาชีพหรือมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ โดยเร่งพัฒนามาตรฐานวิชาชีพเฉพาะด้านสำหรับงานในระบบโลจิสติกส์ เพื่อระบุทักษะที่มีความจำเป็นต่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ต่อการทำงาน และการบริหารจัดการ

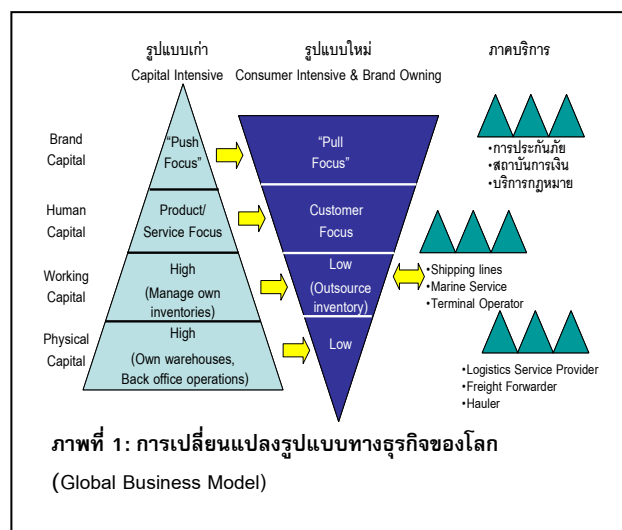
ตัวชี้วัดกลยุทธ์:	ระบบต้นแบบของการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ
เจ้าภาพหลัก:	กระทรวงพาณิชย์
เจ้าภาพร่วม:	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงแรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศฯ กระทรวงสาธารณสุข

(ร่าง) บทที่ 5

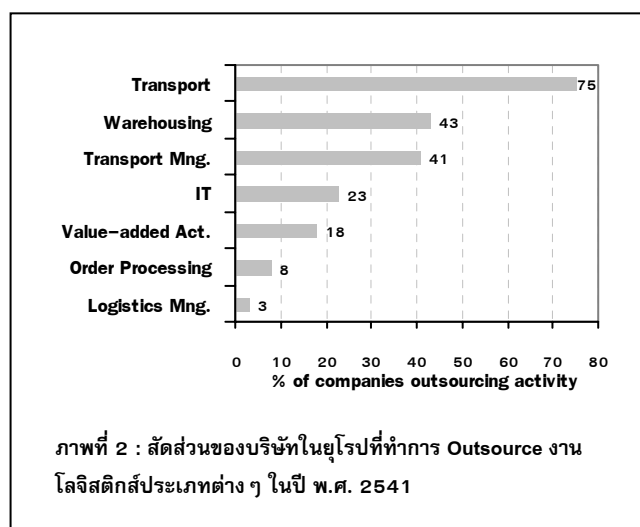
ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider)

ความสำคัญ

ปัจจุบันกระแสการพัฒนาแบบโลกาภิวัตน์ที่มุ่งเปิดเสรีทางการค้าและบริการระหว่างกลุ่มประเทศ ทำให้เกิดสภาพการแข่งขันของธุรกิจเพิ่มสูงขึ้น (Hyper Competition) ในขณะเดียวกันกับการพัฒนาเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าไปมาก ทำให้ลักษณะการแข่งขันของธุรกิจเปลี่ยนจากการอาศัยความได้เปรียบจากปัจจัยการผลิตราคาต่ำ ไปเป็นการแข่งขันด้วยการยกระดับประสิทธิภาพในการผลิต และเน้นการสร้างนวัตกรรมเพื่อเสนอมูลค่าเพิ่มให้กับลูกค้า (Value Proposition) ซึ่งจากปรากฏการณ์ดังกล่าวผนวกกับเงื่อนไขทรัพยากรที่จำกัด จึงผลักดันให้ภาคธุรกิจเริ่มหันมาให้ความสำคัญกับการมุ่งเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตเฉพาะกิจกรรมหลักของธุรกิจส่วนของกิจกรรม (Core Business) และพยายาม



Outsource กิจกรรมที่ไม่ได้เป็นแกนหลักออกไป (Non-Core Business) โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานด้านบริการโลจิสติกส์บางอย่างที่ควรให้กับผู้เชี่ยวชาญนอกบริษัททำแทนให้ ซึ่งจะสามารถช่วยให้สามารถลดต้นทุนการดำเนินงานและเพิ่มมูลค่าเพิ่มของธุรกิจได้อย่างมาก เช่นจากรายงาน

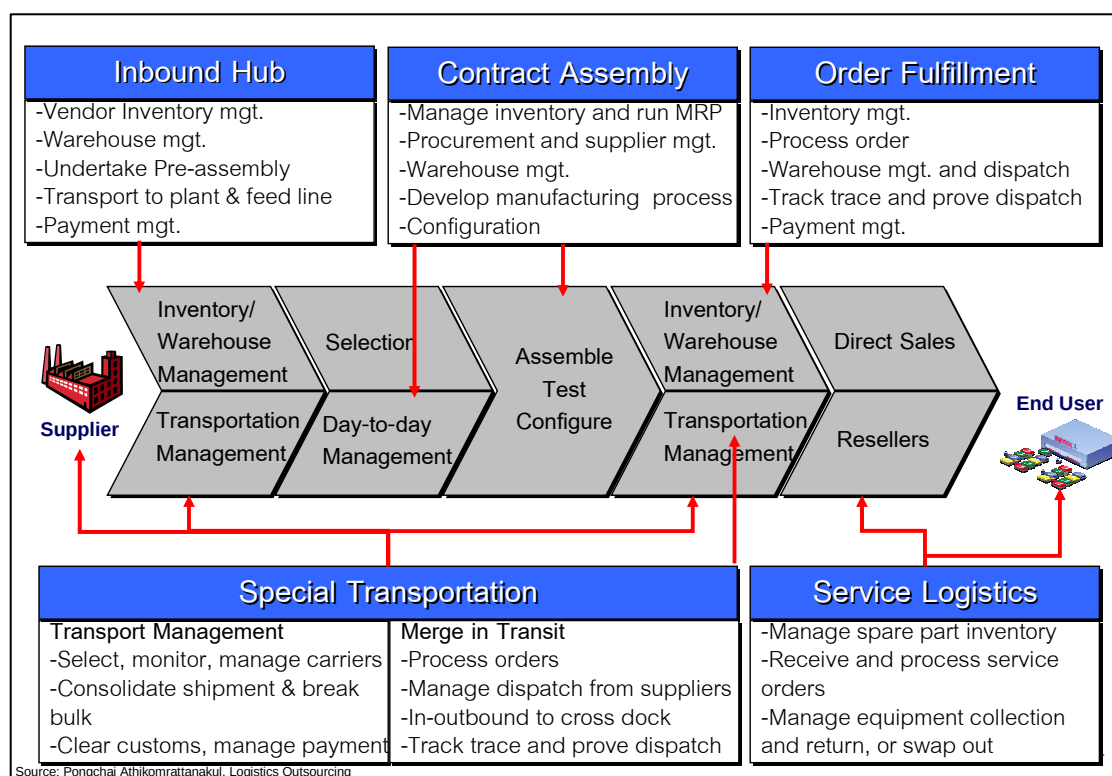


การศึกษา พบว่า¹ การจ้างผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถช่วยลดต้นทุนด้านการขนส่งและคลังสินค้าในภาคธุรกิจได้ราวถึงร้อยละ 15-20 และยังช่วยพัฒนาคุณภาพของบริการที่มีให้แก่ผู้บริโภค เช่น การโดยย่นระยะเวลาการส่งสินค้าถึงมือผู้บริโภคที่ลงได้ถึงร้อยละ 10-20 ดังนั้น ด้วยศักยภาพของการใช้บริการโลจิสติกส์ต่อการสร้างขีดความสามารถของ

¹ Bernard L. Bot and Carl-Stefan Neumann (2003) Growing pains for logistics outsourcers, *The McKinsey Quarterly*, 2003 Number 2

ธุรกิจดังกล่าว จึงแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า หากประเทศไทยจะพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้เป็นปัจจัยหลัก (Key Factor) ของการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันแล้ว จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการเร่งรัดพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ในประเทศไทยให้แพร่หลาย และมีความเข้มแข็งเช่นเดียวกับประเทศพัฒนาแล้ว อาทิเช่น ในยุโรปที่มีการศึกษา พบว่า² ผู้ประกอบการธุรกิจมีการใช้บริการของ LSPs ในระดับที่สูงมาก โดยเฉพาะด้านขนส่งใช้บริการถึงร้อยละ 75

ปัจจุบันการให้บริการของ LSP ได้ขยายขอบเขตไปจนครอบคลุมตลอดห่วงโซ่อุปทาน ดังภาพที่แสดงต่อไปนี้

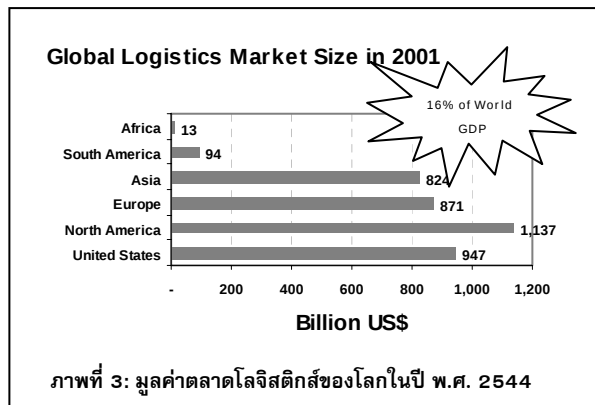


กิจกรรมโลจิสติกส์ที่สามารถ Outsource ได้

² Alan Mckinnon Heriot-Watt University, Outsourcing the logistics function, *Global Logistics and Distribution Planning 4th Edition*(edited by Donald Waters)

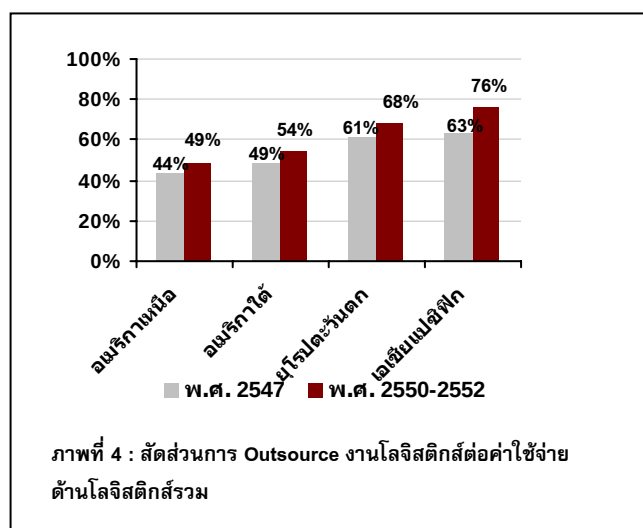
สถานการณ์ปัจจุบันและประเด็นสำคัญ

มูลค่าตลาดโลจิสติกส์ของโลก ในปี 2544 มีขนาดใหญ่ถึง 3.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 16 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติทุกประเทศรวมกัน โดยตลาดในภูมิภาคเอเชียมีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 4 ใกล้เคียงกับตลาดในยุโรป ด้วยมูลค่าตลาดประมาณ 824 พันล้านเหรียญสหรัฐ³ นอกจากนี้ จากรายงาน



ภาพที่ 3: มูลค่าตลาดโลจิสติกส์ของโลกในปี พ.ศ. 2544

การสำรวจล่าสุดในปี 2547 พบว่า⁴ ผู้ประกอบการธุรกิจในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่ใช้บริการ Outsource จากผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือ LSPs มีค่าใช้จ่ายในการ Outsource สูงสุดประมาณ ร้อยละ 63 ของค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ทั้งหมด และคาดว่าจะมีส่วนดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นร้อยละ 76 ในช่วงปี 2550-2552 จึงอาจกล่าวได้ว่า ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ หรือ



ภาพที่ 4 : สัดส่วนการ Outsource งานโลจิสติกส์ต่อค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์รวม

LSPs ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะมีบทบาทสำคัญและมีศักยภาพที่จะเติบโตขึ้นอย่างมากในอนาคต ซึ่งจากการประมาณการเบื้องต้น คาดว่าจะสามารถขยายตัวได้สูงถึง 3-4 เท่าของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยเฉลี่ยของภูมิภาค (ร้อยละ 4 ต่อปี) หรือประมาณร้อยละ 12-15 ไปตลอดจนถึงปี 2553 โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมประเภทสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ สินค้าอุปโภคบริโภค

เคมีภัณฑ์ ยานยนต์ และผลิตภัณฑ์สิ่งทอ ทั้งนี้ เป็นผลสืบเนื่องมาจากปัจจัยขับเคลื่อน 3 ประการทางด้านเศรษฐกิจสังคม ได้แก่ 1) การที่รัฐบาลพัฒนาและลงทุนเพื่อกระจายความมั่งคั่งไปยังเมืองอื่นๆ นอกเหนือจากเมืองหลัก 2) การขยายตัวอย่างรวดเร็วของธุรกิจค้าปลีกแนวใหม่ ซึ่งเป็นธุรกิจสำคัญที่ต้องพึ่งพาบริการโลจิสติกส์อย่างมาก และ 3) การขยายตัวของความต้องการสินค้าอุตสาหกรรมจากประเทศต่างๆ ทั่วโลก⁵

³ Armstrong & Associates, Inc., *Globalization of Logistics Services*, Dec. 2001

⁴ C. John Langley Jr., Ph.D., Georgia Institute of Technology Gary R. Allen, Capgemini U.S. LLC Thomas A. Dale, FedEx Supply Chain Services, Inc., *Third-Party Logistics Study: Results and Findings of the 2004 Ninth Annual Study*

⁵ Bernard L. Bot and Carl-Stefan Neumann (2003) Growing pains for logistics outsourcers, *The McKinsey Quarterly*, 2003 Number 2

สำหรับประเทศไทย ในช่วงที่ผ่านมาปัจจัยขับเคลื่อนทั้ง 3 ประการดังกล่าว มีส่วนสำคัญที่ช่วยสนับสนุนให้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เริ่มมีการเติบโตขึ้นเช่นกัน โดยเห็นได้จากบริษัทที่ให้บริการเกี่ยวกับโลจิสติกส์จำนวนกว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 52) จากทั้งหมด 215 แห่ง เป็นบริษัทที่เติบโตในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา⁶ อย่างไรก็ตาม ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยยังไม่สามารถขยายตัวได้อย่างเต็มที่เนื่องจากมีข้อจำกัดหลายด้านที่ยังไม่ได้รับความสนใจอย่างจริงจัง โดยสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

1. ความสามารถในการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยกระจุกตัวอยู่ในงานที่สร้างมูลค่าเพิ่มค่อนข้างต่ำ (Low Value-added Tasks)

ศักยภาพระดับการพัฒนาของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของในประเทศไทยยังอยู่ในระยะ



เริ่มต้น กล่าวคือ บริษัทส่วนใหญ่มีขนาดค่อนข้างเล็ก⁷ และโดยมีความสามารถในการให้บริการโลจิสติกส์ในลักษณะที่ไม่ซับซ้อน โดยมุ่งเน้นการให้บริการเฉพาะด้านและเฉพาะพื้นที่เป็นหลัก ต่างจากผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ของบริษัทข้ามชาติ (Multi-National Companies) ซึ่งส่วนมากมีขนาดใหญ่และสามารถให้บริการในชั้น 3PL (Third-Party Logistics Provider) ที่ครอบคลุมบริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จในขอบเขตที่ได้กว้างและซับซ้อนขึ้นและโดยอาศัยเทคโนโลยี

ขั้นสูงเข้ามาสนับสนุน ตามรายงานการสำรวจพบแสดงให้เห็นว่า⁸ งานโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการไทยมีความเชี่ยวชาญกระจุกตัวอยู่ในกลุ่มงานจำพวกงานขนส่ง (Freight Transportation) งานบริการจองตู้คอนเทนเนอร์ ตารางเรือ ตารางบิน (Freight Forwarding) และงานพิธีการศุลกากร (Custom Clearance) ซึ่งในปัจจุบันธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในลักษณะนี้ มีจำนวนบริษัทผู้ให้บริการค่อนข้างมากและมีการแข่งขันด้านราคาค่าบริการกันค่อนข้างสูงอย่างมาก ขณะที่งานประเภทที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับลูกค้าและมีผลตอบแทนของราคาค่าบริการสูงจำพวกงานกระจายสินค้า บริหารคลังสินค้า การจัดการสินค้าคงคลังสินค้าและการบรรจุภัณฑ์ (Warehousing/Inventory Management and Packaging) งานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงาน

⁶ ดร. พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล, รายงานการศึกษา สถานภาพและศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

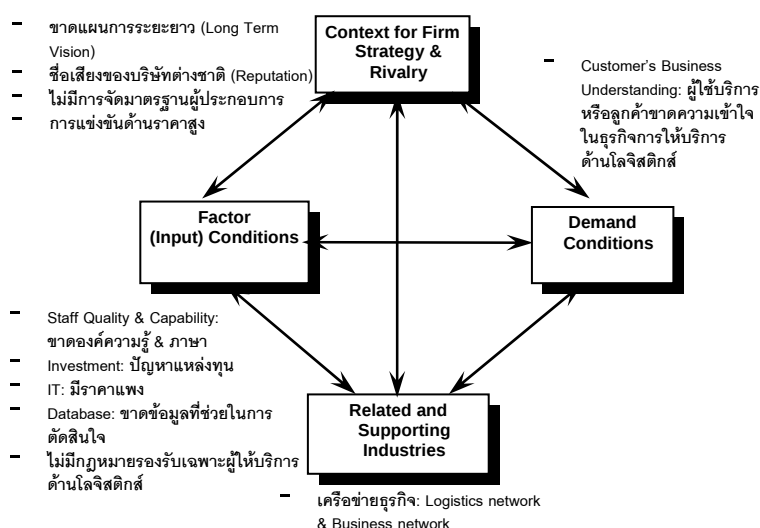
⁷ จากข้อมูลสถิติถึงปี 2547 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยร้อยละ 70 เป็นบริษัทขนาดเล็กที่มีทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 5 ล้านบาท ขณะที่ผู้ให้บริการต่างชาติส่วนใหญ่ (ร้อยละ 65) มีทุนจดทะเบียนตั้งแต่ 5 ล้านบาท ถึง 200 ล้านบาท

⁸ ดร. พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล, รายงานการศึกษา สถานภาพและศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ที่ปรึกษา (Logistics Information System and Consulting) กลับเป็นการให้บริการโดยตกอยู่ในมือของผู้ให้บริการต่างชาติที่มีเครือข่ายครอบคลุมในหลายประเทศแทบทั้งสิ้น

จึงอาจกล่าวได้ว่า ที่ผ่านมา ความล่าช้าในการยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการและการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ได้เปิดโอกาสให้ธุรกิจโลจิสติกส์ของบริษัทข้ามชาติเข้ามาขยายธุรกิจจนกลายเป็นผู้ให้บริการชั้นนำในประเทศ และสามารถกอบโกยผลประโยชน์จำนวนมากออกไปตามปริมาณการค้าระหว่างประเทศที่ขยายตัวสูงขึ้นมาโดยตลอด ซึ่งหากไทยไม่สามารถพัฒนาระบบโลจิสติกส์ควบคู่กับการพัฒนาผู้ประกอบการไทยให้สามารถแข่งขันได้ภายใน 3-4 ปีข้างหน้า มีความเป็นไปได้อย่างมากที่ตลาดโลจิสติกส์ของไทยร้อยละ 70-80 จะถูกควบคุมโดยบริษัทต่างชาติ⁹

ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยใช้ Diamond Model พบว่า องค์ประกอบสำคัญในการดำเนินธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการไทยยังขาดหรือยังได้รับการพัฒนาค่อนข้างน้อย ประกอบด้วย องค์ความรู้ด้านการบริหารงานโลจิสติกส์ที่ทันสมัย การเข้าถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสนับสนุน การเข้าถึงแหล่งเงินทุน กฎหมายรองรับและนโยบายส่งเสริมธุรกิจ และเครือข่ายธุรกิจในระดับนานาชาติ ซึ่งผลการวิเคราะห์ดังกล่าวสอดคล้องกับข้อมูลการสำรวจคุณสมบัติที่ควรเร่งปรับปรุงของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเอเชีย¹⁰ ตามมุมมองของผู้ใช้บริการ ซึ่งได้แก่ กระบวนการปรับปรุงบริการอย่างต่อเนื่อง ทักษะการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ ระบบเทคโนโลยีที่มีความก้าวหน้า ทักษะการบริหารโดยใช้องค์ความรู้ และเครือข่ายธุรกิจระดับโลก



ภาพที่ 6: Diamond Model สำหรับประเมินขีดความสามารถในการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ที่มา สศช.

⁹ บริษัทศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด บทความในกระแสรายวัน วันที่ 16 สิงหาคม 2547 ปีที่ 10 ฉบับที่ 1627, โลจิสติกส์ พัฒนาศักยภาพการแข่งขันของไทย

2. ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ของไทย โดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและเล็ก SMEs ยังไม่ให้ความสำคัญในการลดต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มในการดำเนินงานโดยหันมาใช้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทำให้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไม่สามารถขยายตัวได้

ในยุคของการแข่งขันทางธุรกิจอย่างรุนแรงที่ถูกค้ำมีมาตรฐานความต้องการสูงขึ้น บรรดาธุรกิจต่างพยายามนำเสนอบริการที่มีคุณภาพสูงสุดภายใต้ต้นทุนที่เหมาะสมที่สุด จึงทำให้การว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญภายนอกบริษัทเข้ามาดำเนินการในส่วนงานที่ไม่ใช่งานหลัก (Non-Core Business) กลายเป็นรูปแบบใหม่ของการดำเนินธุรกิจในปัจจุบันและคาดว่าจะต่อเนื่องไปอีกในอนาคต โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา มีการสำรวจพบว่า¹¹ ในปี 2546 ประมาณร้อยละ 81 ของผู้ประกอบการชั้นนำ 500 แห่ง ต่างเลือกใช้บริการ Outsource งานด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากสามารถประหยัดต้นทุนได้อย่างมาก โดยเฉพาะการ Outsource งานด้านบริหารคลังสินค้า งานต่อรองค่าธรรมเนียม และงานขนส่ง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการไทยโดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม หรือ SMEs ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 99.5 ของวิสาหกิจทั้งหมดในประเทศ¹² กลับยังให้ความสำคัญในวิธีการจัดการห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานแบบยุคใหม่น้อยมาก จึงส่งผลให้กลายเป็นผู้เสียเปรียบทางการแข่งขันและเสียโอกาสในการดำเนินธุรกิจแบบยั่งยืนไป โดยทั่วไป จะมีเพียงแต่บริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ที่มีปริมาณการขนส่งมากพอจนคุ้มค่าต่อค่าใช้จ่ายในการ Outsource เนื่องจากสามารถลดต้นทุนต่อหน่วยได้จากการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) ซึ่งส่วนมากพบในสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ และค่าปลีก เป็นต้น

กล่าวโดยสรุป ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยในปัจจุบันอยู่ในเพียงขั้นเริ่มต้นของการพัฒนา เนื่องจากบรรดาผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ในตลาดยังขาดทักษะและองค์ประกอบหลายๆ ด้านที่ทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับบริษัทข้ามชาติได้ ประกอบกับภาคธุรกิจภายในประเทศยังไม่ให้ความสำคัญด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์มากเท่าที่ควร จึงทำให้ตลาดโลจิสติกส์ภายในประเทศไม่สามารถขยายตัวได้อย่างเต็มที่

จากสถานการณ์และประเด็นสำคัญดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งจากที่ได้มีการสัมมนาเชิงปฏิบัติการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงเห็นควรกำหนดเป้าประสงค์กลยุทธ์หลัก แนวทางการพัฒนา ตัวชี้วัด และหน่วยงานรับผิดชอบในแต่ละกลยุทธ์หลัก ของการพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ดังต่อไปนี้

¹⁰ C.John Langley Jr., Ph.D., Georgia Institute of Technology Gary R.Allen, Capgemini U.S.LLC Thomas A.Dale, FedEx Supply Chain Services, Inc., *Third-Party Logistics Study: Results and Findings of the 2004 Ninth Annual Study*

¹¹ Northeastern University and Accenture , *Third-party Logistics Update: Annual U.S. User and Provider Surveys*, 2003

¹² สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม รายงานสถานการณ์วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมปี 2546 และแนวโน้มปี 2547 หน้า10

ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- (1) มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพและศักยภาพสูงสามารถแข่งขันในระดับสากลได้

กลยุทธ์หลัก

1. ส่งเสริมธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนให้คนไทยเลือกประกอบธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น และได้รับส่วนแบ่งผลประโยชน์จากตลาดโลจิสติกส์ที่กำลังเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยอาศัยแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

แนวทางที่ 1: กำหนดมาตรการจูงใจให้มีการลงทุน เช่น การส่งเสริมการลงทุน การจัดให้มีมาตรการทางการเงินและการคลัง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย เพื่อชักจูงให้เกิดการลงทุนที่มีศักยภาพ และสอดคล้องกับความต้องการประเทศโดยเฉพาะในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และเพื่อให้ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ได้รับส่วนแบ่งผลประโยชน์จากตลาดโลจิสติกส์ที่กำลังเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว และได้รับความเป็นธรรม

แนวทางที่ 2: พัฒนากฎหมายรองรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยผลักดันให้เกิดกฎหมายที่จะใช้รับรองสถานะ และกำหนดบทบาทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์โดยตรง ซึ่งจะมีผลต่อการควบคุมมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการให้สูงขึ้น และเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้มีความเข้มแข็ง เพื่อเป็นกลจักรสำคัญในการที่จะช่วยทำให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศลดลงในระยะยาว

ตัวชี้วัด : อัตราการขยายตัวของจำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยเพิ่มขึ้น

เจ้าภาพหลัก : กระทรวงพาณิชย์

เจ้าภาพร่วม : กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตร กระทรวงคมนาคม กระทรวงวิทยาศาสตร์ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงสาธารณสุข สศช. สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (TFL)

2. ยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทยให้ได้มาตรฐานสากล และสามารถแข่งขันกับบริษัทข้ามชาติอื่นๆ ในกลุ่มงานที่สร้างผลตอบแทนต่อหน่วยได้สูงกว่า โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ประกอบด้วย

แนวทางที่ 1: พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและเอกชน ให้สามารถขยายของเขตการให้บริการในงานที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น (High Value-Added) ภาครัฐจะเข้าไปมีส่วน

ช่วยในการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งของภาครัฐที่เป็นรัฐวิสาหกิจและธุรกิจของภาคเอกชน ให้มีความสามารถในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ทักษะการทำธุรกิจ รวมถึงการใช้เครื่องมือสนับสนุนด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย เพื่อสนับสนุนให้ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์สามารถขยายขอบเขตการให้บริการสู่กลุ่มงานที่สามารถสร้างผลตอบแทนต่อหน่วยที่สูงขึ้นได้

แนวทางที่ 2: ส่งเสริมให้มีเครือข่ายธุรกิจระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) เพื่อให้เกิดการลดต้นทุนจากการใช้ทรัพยากรร่วมกัน (Cost Sharing) และการแลกเปลี่ยนถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge Transfer) ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีการรวมกลุ่มขึ้นเป็นเครือข่ายธุรกิจ เพื่อให้เกิดการพัฒนาแบบเกื้อกูลกัน และสร้างความร่วมมือให้เกิดขึ้นในกลุ่มธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ตัวชี้วัด : ผลตอบแทนต่อการลงทุนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีระดับสูงขึ้น

เจ้าภาพหลัก : กระทรวงพาณิชย์

เจ้าภาพร่วม : กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงวิทยาศาสตร์

กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม

กระทรวงสาธารณสุข สศช. สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (TFL)

3. สนับสนุนให้ผู้ประกอบการธุรกิจโดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) หันมาใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อให้ผู้ประกอบการธุรกิจในประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในตลาดและได้รับผลตอบแทนทางธุรกิจสูงสุด โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

แนวทางที่ 1: ส่งเสริมให้ภาคธุรกิจโดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งในส่วนจากรูปแบบการดำเนินการและลักษณะงานโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการต่างๆ นิยมว่าจ้างผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ภายนอกเพื่อดำเนินการแทน หรือที่เรียกว่า “Logistics Outsourcing” เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพด้านต้นทุนและศักยภาพในการแข่งขันสูงสุด

แนวทางที่ 2 ส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่มของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) เพื่อใช้บริการด้านโลจิสติกส์ร่วมกัน เนื่องจากผู้ประกอบการที่เป็น SMEs เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม ดังนั้น ปริมาณงานด้านโลจิสติกส์จึงมีไม่มากเมื่อเทียบกับบริษัทขนาดใหญ่ ด้วยเหตุนี้ การรวมกลุ่มกันของผู้ประกอบการ SMEs จะทำให้ปริมาณงานที่จะว่าจ้างผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์มีเพิ่มขึ้น และเกิดความคุ้มค่าต่อการใช้บริการ

ตัวชี้วัด : จำนวนผู้ประกอบการของไทยที่ใช้บริการ (Outsourcing) โลจิสติกส์เพิ่มขึ้น

เจ้าภาพหลัก : กระทรวงอุตสาหกรรม

เจ้าภาพรอง : กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศฯ

กระทรวงสาธารณสุข สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (TFL)

(ร่าง)

บทที่ 6

ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค

ความสำคัญ

การพัฒนาในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยได้เปิดประเทศก้าวเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจแบบเปิด มีการเชื่อมโยงและพึ่งพาเศรษฐกิจโลกมากขึ้น ส่งผลให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 61 ของ GDP ในปี 2535 เป็นร้อยละ 199 ของ GDP ในปี 2547 อีกทั้งสัดส่วนการค้ากับกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (จีนตอนใต้-ยูนนาน¹, เวียดนาม, พม่า, ลาว, กัมพูชา และไทย) ต่อการค้ารวมของประเทศ เพิ่มขึ้นจาก 2.8 ในปี 2535 เป็น 10 ในปี 2547²

ในขณะเดียวกัน ผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น ประกอบกับกติกาใหม่ของระบบการค้าโลกได้ทวีความรุนแรงของการแข่งขันมากขึ้น ไทยจึงจำเป็นต้องเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกโดยดำเนินนโยบายความร่วมมือกับประเทศในอนุภูมิภาค และอาศัยความได้เปรียบจากที่ตั้งเชิงภูมิศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงจีนและอินเดียซึ่งเป็นตลาดใหญ่อันดับ 1 และ 2 ของโลก ตามลำดับ และสร้างความร่วมมือกับประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกัน ซึ่งจะมีบทบาทเป็นตลาดใหม่ของสินค้าไทย แหล่งวัตถุดิบเบื้องต้นและทรัพยากรการผลิตที่สำคัญ รวมทั้งเป็นแหล่งรองรับการย้ายฐานของอุตสาหกรรมที่ไทยเสียเปรียบเชิงเปรียบเทียบในการแข่งขัน จากความได้เปรียบทางลักษณะภูมิศาสตร์ดังกล่าว ส่งผลให้ไทยมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ผสมกับความพร้อมในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการบริหารจัดการขนส่งที่มีประสิทธิภาพกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ไทยจึงสามารถดึงดูดให้กิจการขนส่งสินค้า/บริการในอนุภูมิภาค เข้ามารับใช้ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโยงมากขึ้น

ดังนั้น การสร้างความเชื่อมโยงและเอื้ออำนวยความสะดวกทางการค้าควบคู่ไปกับการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจึงเป็นปัจจัยสำคัญ ที่สร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้ไทยสามารถมีบทบาทเป็นศูนย์กลางทางการค้าและบริการในภูมิภาคได้ด้วยการลดต้นทุน สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าและบริการของไทยและของอนุภูมิภาค

¹ ร้อยละ 90 ของสินค้าที่ไทยส่งออกไปยังประเทศจีน มีปลายทางที่จีนตอนใต้ (คำนวณประมาณการโดย ทีม ศสช.)

² The Mekong Region : An Economic Review, Asian Development Bank และคำนวณประมาณการ โดย ทีม ศสช.

สถานการณ์ปัจจุบันและประเด็นสำคัญ

1. การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานกับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่เป็นระบบครบวงจร

ประเทศเพื่อนบ้านยังคงมีข้อจำกัดในการพัฒนาโครงข่ายและมาตรฐานเส้นทาง โครงสร้างพื้นฐาน และการบริหารจัดการใช้ทุกระบบการขนส่งยังไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งไทยและประเทศเพื่อนบ้านได้พัฒนาเส้นทางสายหลักตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (พม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม) แนวเหนือ-ใต้ (ไทย-พม่า/ลาว-จีน) และตอนใต้ (ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม) เชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2549, 2550 และ 2553 ตามลำดับ แต่เนื่องจากความพร้อมในด้านเทคนิคและการเงินของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน จึงเห็นได้อย่างชัดเจนว่า ในปัจจุบันมีเพียงไทยและเวียดนามเท่านั้นที่มีปริมาณและมาตรฐานถนนดีกว่าประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ (ตารางที่ 1) อีกทั้งการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำของประเทศเพื่อนบ้านยังไม่เต็มศักยภาพ ท่าเรือหลักยังคงมีน้อยโดยมีที่ไทยและเวียดนามเป็นหลัก การใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยานและการบริหารจัดการระบบการขนส่งทางรถไฟยังไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งสภาพที่เป็นอยู่ทำให้โครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ในประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีศักยภาพเพียงพอที่ไทยจะเชื่อมโยงให้เป็นโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ได้

ตารางที่ 1 ระยะทางและมาตรฐานถนนในประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง (มาตรฐานอาเซียน)³

ประเทศ	ความยาว (กิโลเมตร)	มาตรฐานถนน					ขาดจุด เชื่อมต่อ (Miss Links)
		Primary	Class I	Class II	Class III	Below Class III	
ไทย	6,692.5	350.1	4,579.3	1,322.3	424.9	16	0
พม่า	4,543	0	147	0	1032	3163	201
เวียดนาม	4,532	0	419	2441	355	1317	0
สปป.ลาว	2,956	0	0	0	2,336	620	0
กัมพูชา	1,506.5	0	0	371.6	994.9	140.1	0

- หมายเหตุ: 1) Primary คือ ชั้นพิเศษ (ทางด่วน), ลาดยางหรือคอนกรีต
 2) Class I คือ ตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป, ลาดยางหรือคอนกรีต
 3) Class II – 2 ช่องจราจร, ลาดยางหรือคอนกรีต
 4) Class III – 2 ช่องจราจร (แคบ) ลาดยางแบบบาง 2 ชั้น

³

Asian Highway Fact Book, Preparation Studies for the ASEAN Highway Network Development, The Korea Transport Institute , 2004

2. กฎระเบียบและขั้นตอนการขนส่งผ่านแดนยังไม่มีความสะดวกคล่องตัวในระดับภูมิภาคอาเซียน

เนื่องจากไทยและเพื่อนบ้านมีพรมแดนติดกัน การค้าและบริการข้ามพรมแดนจึงมีศักยภาพสูง อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการไทยมักประสบปัญหาในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเปลี่ยนถ่ายโหมดการขนส่ง ทั้งนี้ เนื่องจากรถขนส่งที่เป็นเชิงพาณิชย์ของไทยไม่สามารถวิ่งเข้าไปในประเทศเพื่อนบ้านได้ ยกเว้น สปป.ลาว (ซึ่งมีการทำความตกลงทวิภาคีเพื่อเปิดเสรีการขนส่งกับไทย ซึ่งมีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่ปี 2547) นอกจากนั้น ผู้ประกอบการไทยยังประสบปัญหาความล่าช้าที่เกิดจากการหยุดรถเพื่อตรวจปล่อย 2 ครั้ง ทั้งในด้านของไทยและด้านของประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งมีปัญหาการกีดกันทางการค้าและกฎเกณฑ์การค้าที่ไม่มีมาตรฐานเดียวกัน ส่งผลให้การค้าผ่านชายแดนระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านยังไม่คล่องตัวเท่าที่ควร (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 ปัญหาและอุปสรรคของการค้าผ่านชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

การค้าชายแดน	ปัญหาและอุปสรรคทางการค้า
การค้าชายแดนไทย-พม่า	- กีดกันการนำเข้าสินค้าไทย โดยห้ามนำเข้าสินค้า 27 รายการ เช่น ผงชูรส สินค้าอุปโภคบริโภค - การออกกฎระเบียบการนำเข้าสินค้าในสัดส่วนที่เท่าเทียมกัน โดยให้นำเข้าเฉพาะสินค้าที่จำเป็นต่อการพัฒนาประเทศ เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องจักร ข้าว เป็นต้น
การค้าชายแดนไทย-ลาว	- จำกัดโควตาสินค้าบางประเภท ได้แก่ ปูนซีเมนต์ น้ำมันพืช และเหล็กเส้น - การกำหนดกฎเกณฑ์การค้าที่ไม่มีมาตรฐานเดียวกันในแต่ละด้าน - การทุจริตของเจ้าหน้าที่ประจำด่าน - ขาดกำลังซื้อ
การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา	- ขาดเสถียรภาพทางการเมือง - ขาดกำลังซื้อ - ขาดสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานต่างๆ อาทิ การคมนาคม การสื่อสาร - ความไม่พร้อมในการเปิดจุดผ่านแดนถาวร
การค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย	- จัดเก็บค่าธรรมเนียมจากสินค้าประมง สินค้าผักและผลไม้สด ในอัตราที่สูง - กำหนดมาตรฐานคุณภาพสินค้าสูง - กำหนดเงื่อนไขด้านการขนส่งสินค้า โดยให้รถยนต์ที่ผ่านเข้าออกมาเลเซียจะต้องจดทะเบียนและทำการประกันภัยในมาเลเซียและรถขนส่งสินค้าจะต้องใช้คนขับรถของมาเลเซียจึงจะได้รับอำนวยความสะดวก* - ปัญหาการค่านอกระบบและการลักลอบขนส่งสินค้าหนีภาษี

ที่มา: <http://www.the-thainews.com/old/analized/domestic/2546/0146/deconomic.htm> ณ วันที่ 15 เมษายน 2548

*<http://www.gnews.gits.net.th/aeedit/detail2.php?corcode=0506040263> ณ วันที่ 15 เมษายน 2548

อนึ่ง ข้อกำหนด และกฎระเบียบการนำเข้าสินค้าที่ประเทศปลายทางมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ เช่น การส่งออกสินค้าผักและผลไม้ไปยังประเทศจีนต้องมีใบอนุญาตนำเข้าจากเมืองที่นำเข้า ซึ่งออกโดยหน่วยงาน Entry-Exit Inspection and Quarantine Bureau (CIQ) ของเมืองที่นำเข้านั้น ซึ่งต้องใช้เวลานาน (ประมาณ 40 วัน) และใบอนุญาตมีอายุเพียงแค่ 90 วันเท่านั้น⁴ รวมทั้งต้องผ่านการตรวจสอบการปลอดจากโรคพืช ซึ่งหน่วยงาน CIQ ของเมืองที่นำเข้าจะเป็นผู้ตรวจสอบ และต้องได้รับหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐาน (Inspection Certificate) ที่ออกโดยหน่วยงานที่มีหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานสินค้านั้นในประเทศผู้ส่งออก

3. ระดับการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการอำนวยความสะดวกระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังมีความแตกต่างกัน

ประเทศเพื่อนบ้านบางประเทศยังมีขีดความสามารถในการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศต่ำกว่าไทย (ตารางที่ 3) โดยขาดการพัฒนาทั้งทางด้านโครงข่ายโทรคมนาคม ขาดแคลนเทคโนโลยีเครื่องมือ/อุปกรณ์สนับสนุน อันเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน โดยเฉพาะตามบริเวณชายแดนจะเห็นได้ชัดเจนว่า ศักยภาพของไทยใช้ระบบคอมพิวเตอร์จัดเก็บข้อมูลปริมาณการค้าชายแดน และนำระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange หรือ EDI) มาใช้ในพิธีการศุลกากร ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านใช้ระบบการจดบันทึกด้วยมือ ซึ่งทำให้ไม่คล่องตัว และไม่สามารถพัฒนาระบบให้รองรับความต้องการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดนที่รวดเร็วได้

ตารางที่ 3 Key Telecommunication Indicator – GMS Countries⁵

ประเทศ/พื้นที่	จำนวนประชากร (ล้านคน)	จำนวนโทรศัพท์สายหลัก ต่อ 100 ชุมชน	จำนวนผู้ใช้มือถือต่อ 100 ชุมชน	ความหนาแน่นของโทรศัพท์ ต่อ 100 ชุมชน	จำนวนผู้ใช้อินเทอร์เน็ต ต่อ 10,000 ชุมชน
ไทย	61.89	10.51	26.04	36.54	775.61
เวียดนาม	81.25	4.84	2.02	6.86	184.62
กัมพูชา	13.79	0.26	2.76	3.02	21.76
ลาว	5.53	1.12	1	2.12	27.11
พม่า	48.98	0.61	0.03	0.64	2.07
เฉลี่ยกลุ่ม ASEAN	–	11.60	21.40	33.03	1 144.37
เฉลี่ยภูมิภาคเอเชีย	–	11.99	12.41	24.4	584.75

⁴ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2547) ในรายงานการศึกษาเฉพาะด้านเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรายสาขา

⁵ Trade and Investment Policies for the Development of the Information and Communication Technology Sector of the Greater Mekong Subregion, UNESCAP, 2004

กล่าวโดยสรุป ปัญหาและอุปสรรคของการเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาคมี 3 ประเด็นหลัก คือ ขาดการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ดูรายละเอียดในยุทธศาสตร์ที่ 1 โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์) กฎระเบียบและขั้นตอนการค้าผ่านชายแดนมีแตกต่างกันในระดับภูมิภาค และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการอำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดนยังไม่ครอบคลุมทั่วทั้งภูมิภาค ทั้งนี้ ภาครัฐได้ตระหนักถึงสภาพปัญหาดังกล่าว และได้เริ่มดำเนินการแก้ไขไปแล้วในบางส่วน โดยดำเนินโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (ไทย พม่า ลาว จีน กัมพูชาและเวียดนาม) (Greater Mekong Subregion-GMS) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในลักษณะเกื้อกูลกัน บนพื้นฐานของความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศ และเน้นสร้างความร่วมมือใน 6 ด้านหลัก คือ คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน ท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สิ่งแวดล้อมและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ การอำนวยความสะดวกการค้า การลงทุน และเกษตร ซึ่งโครงการดังกล่าว อยู่ในระหว่างดำเนินการทั้งในรูปแบบของการเจรจากับประเทศสมาชิกและนำผลการเจรจาไปปฏิบัติ **อนึ่ง เพื่อให้การเติบโตของการค้าระหว่างไทยกับประเทศในภูมิภาคอาเซียนมีอัตราสูงขึ้น จึงเห็นควรให้มีการกำหนดกลยุทธ์หลัก ดังนี้**

ยุทธศาสตร์การพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- (1) การเติบโตของการค้าระหว่างไทยกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN)

กลยุทธ์หลัก

1. พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านชายแดน (Trade and Transit Facilitation)

แนวทางที่ 1: ผลักดันการดำเนินงานการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection) ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเร่งเจรจาหาข้อยุติแนวทางการดำเนินงานในพื้นที่ที่มีศักยภาพตามแนวคมนาคมเชื่อมโยงหลัก 3 แนว คือ 1) แนวเหนือ-ใต้ เชื่อมโยงไทย-พม่า/ลาว-จีน 2) แนวตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม และ 3) แนวตอนใต้ เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

แนวทางที่ 2: ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Logistics Facility) ร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการใช้นโยบายความสัมพันธระหว่างประเทศของภาครัฐ เช่น การเปิดเสรีการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน การเจรจาเพื่อลดปัญหาการกีดกันทางการค้า เป็นต้น ทั้งนี้ ยังรวมถึงการสร้างความร่วมมือในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ร่วมกันของประเทศในภูมิภาคด้วย

ตัวชี้วัดกลยุทธ์หลัก:	-ปริมาณสินค้า (TEUs) สินค้าระหว่างไทยกับประเทศในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มขึ้น -ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าผ่านชายแดนลดลง
เจ้าภาพหลัก:	กระทรวงการคลัง
เจ้าภาพร่วม:	กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศฯ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม กระทรวงต่างประเทศ สศช. 28 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ TFL

2. ส่งเสริมให้มีการสร้างมาตรฐานระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งร่วมกันในภูมิภาค

แนวทางที่ 1: สนับสนุนให้มีการปรับรูปแบบเอกสารรวมถึงเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในการนำเข้าส่งออกที่เป็นรูปแบบเดียวกันของประเทศในภูมิภาค เพื่อให้เกิดกฎเกณฑ์การค้าที่มีมาตรฐานเดียวกัน ทำให้การตรวจปล่อยสินค้านำเข้า-ส่งออกบริเวณด่านชายแดนมีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ส่งผลให้การค้าผ่านชายแดนระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีความคล่องตัว

แนวทางที่ 2: ร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านผลักดันให้มีการใช้มาตรฐานเกี่ยวกับสินค้า/บริการร่วมกันในภูมิภาค ทั้งในส่วน of มาตรฐานการขนส่งสินค้า เช่น น้ำหนักรถบรรทุก เพื่อลดปัญหาในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน เป็นต้น นอกจากนี้ ยังหมายรวมถึงมาตรฐานสินค้า/บริการอื่นๆ เช่น ขนาดของ Pallet ที่ใช้วางสินค้า เป็นต้น

ตัวชี้วัดกลยุทธ์หลัก:	-ปริมาณสินค้า (TEUs) สินค้าระหว่างไทยกับประเทศในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มขึ้น -ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าผ่านชายแดนลดลง
เจ้าภาพหลัก:	กระทรวงพาณิชย์
เจ้าภาพร่วม:	กระทรวงต่างประเทศ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศฯ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม สศช. และ TFL

(ร่าง) บทที่ 7

ยุทธศาสตร์การพัฒนากฎหมาย ข้อบังคับ นโยบายและกระบวนการ ให้บริการของหน่วยงานรัฐ

ความสำคัญ

กฎหมาย ข้อบังคับและกระบวนการให้บริการของหน่วยงานรัฐ ถือเป็นปัจจัยสำคัญอีกด้านหนึ่ง ที่อาจมีผลต่อการเป็นอุปสรรคหรือเอื้ออำนวยต่อระบบให้บริการโลจิสติกส์ ในอดีตที่ผ่านมา การบริหารจัดการโลจิสติกส์ยังไม่คล่องตัวเท่าที่ควร ส่วนหนึ่งเนื่องจากมีกฎหมายหลายฉบับที่ซับซ้อน และไม่สอดคล้องกัน ประกอบกับกฎหมายบางฉบับไม่มีความทันสมัยและไม่สามารถรองรับต่อสถานการณ์ปัจจุบันซึ่งอยู่ภายใต้ยุคของเทคโนโลยีสารสนเทศ (การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์) อีกทั้งหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกให้บริการได้ล่าช้าเนื่องจากถูกจำกัดให้อยู่ภายใต้กฎหมายหลายฉบับส่งผลให้รูปแบบการทำงานเป็นไปในลักษณะที่ต่างคนต่างทำ ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีต้นทุนสูงและไม่สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นๆ ได้

ดังผลการศึกษาของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ที่รายงานไว้ว่า “กฎระเบียบที่ยุ่งยากของท่าเรือทำให้ต้นทุนผู้ประกอบการโลจิสติกส์สูงขึ้นถึงประมาณ 4%¹” ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีที่ภาครัฐในฐานะผู้ส่งเสริม กำกับและดูแล ควรเร่งรัดปรับปรุงกฎระเบียบหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความชัดเจนและผลักดันให้เกิดกฎระเบียบใหม่ที่จำเป็น รวมทั้งปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการนำเข้า-ส่งออก เพื่อรองรับพัฒนาการของกระบวนการโลจิสติกส์ ทั้งนี้เพื่อให้การเคลื่อนย้ายของสินค้าและบริการโลจิสติกส์เป็นไปอย่างคล่องตัว มีประสิทธิภาพ และตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้ทันเวลา

สถานการณ์ปัจจุบันและประเด็นสำคัญ

สภาพภาพและความก้าวหน้าในการดำเนินงานของภาครัฐเพื่อปรับปรุงกฎหมายให้เอื้ออำนวยต่อกิจกรรมโลจิสติกส์ สามารถสรุปได้ดังนี้

1. มีการริเริ่มผลักดันการออกกฎหมายเพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล เช่น

1) กฎหมายสนับสนุนบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ: ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.

¹ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) (2547) ในรายงานผลการศึกษาเรื่องยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ปัจจุบันประเทศไทยมีการให้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่ยังไม่สามารถพัฒนาให้เติบโตได้เท่าที่ควร ส่วนหนึ่งเนื่องจากขาดกฎหมายเฉพาะที่จะใช้บังคับการให้บริการดังกล่าว ผู้ให้บริการในปัจจุบันใช้ใบตราส่งของ International Federation of Forwarding Agents' Associations (FIATA) หรือใช้ใบตราส่งที่เรียกว่า Combined Transport ซึ่งมีหลักเกณฑ์ เงื่อนไข สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในหลักเกณฑ์สากล แต่การบังคับใช้ดังกล่าว ซึ่งอาศัยหลักเรื่องสัญญาจะมีผลบังคับหรือไม่เพียงใด ยังไม่มีความชัดเจน และหากปรากฏว่าไม่สามารถใช้บังคับได้ ก็จะตกอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์กฎหมายเรื่องรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งแตกต่างจากหลักเกณฑ์สากลอย่างสิ้นเชิง และมีได้ตรารัฐขึ้นเพื่อใช้บังคับการให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ด้วยเหตุดังกล่าว ภาครัฐจึงได้ตรากฎหมายฉบับนี้ขึ้น เพื่อใช้บังคับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในเรื่องของสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องของไทยสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอื่นๆ ในเวทีโลกได้ดียิ่งขึ้น โดยให้สอดคล้องกับกรอบข้อตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) ซึ่งร่างขึ้นตามแนวทางของ UNCTAD/ICC Rule โดยกฎหมายฉบับนี้ทำให้เกิดความชัดเจนในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งจะช่วยพัฒนาระบบการขนส่งระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ขณะนี้ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อขอลงพระปรมาภิไธย

2) การปรับปรุงพิกัดน้ำหนักบรรทุกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยปรับปรุงกฎระเบียบและการควบคุมเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกและความสูงของรถ

จากสภาพของถนนและสะพานที่มีอยู่ในประเทศไทยในอดีตถูกออกแบบมาเพื่อรับน้ำหนักบรรทุกได้ไม่มาก ดังนั้นรัฐบาลจึงได้ออกกฎหมายพิกัดน้ำหนักบรรทุกสูงสุดไว้ 12 ตันสำหรับรถบรรทุก 6 ล้อ 21 ตันสำหรับรถบรรทุก 10 ล้อ 37.4 ตันสำหรับรถบรรทุกกึ่งพ่วง 18 ล้อ และ 39.2 ตันสำหรับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ การที่ถนนรับน้ำหนักบรรทุกได้น้อยทำให้การขนส่งในแต่ละเที่ยวไม่สามารถขนส่งได้ในปริมาณที่มากพอที่จะทำให้ต้นทุนต่อหน่วยต่ำเพียงพอ จึงมีการบรรทุกเกินน้ำหนักอยู่เป็นประจำ ทำให้สภาพถนนเสื่อมลงอย่างรวดเร็ว ผลที่ตามมาคือ ผู้ส่งสินค้าต้องใช้เวลาในการขนส่งทางถนนนานกว่าที่ควรจะเป็น ซึ่งเป็นการลดขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์โดยตรง

ปัจจุบันรัฐได้เห็นความสำคัญในด้านนี้ โดยมีแผนที่จะปรับปรุงทางหลวงและสะพานให้สามารถรับน้ำหนักบรรทุกได้มากขึ้น รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายพิกัดน้ำหนักและความสูงของรถบรรทุกให้สอดคล้องกับความสามารถในการรองรับน้ำหนักของถนนและสอดคล้องกับพิกัดน้ำหนักบรรทุกของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซียและจีน ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาปรับแก้กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

น้ำหนักบรรทุก: แก๊สประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน ผู้อำนวยการทางหลวงชนบท ที่ใช้บังคับแก่รถลากตู้คอนเทนเนอร์ชนิด 5 เพลา (ชนิดเพลาหน้ายางเดี่ยวและสี่เพลาหลังยางคู่) ซึ่งบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ให้มีน้ำหนักตัวรถรวมน้ำหนักบรรทุกไม่น้อยกว่า 45.48 ตัน (รถที่ใช้อยู่ทั่วไปจะมีน้ำหนักตัวรถประมาณ 15 ตัน และน้ำหนักตู้ประมาณ 30.48 ตัน)

ความสูงของรถ: แก๊สกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2522) แก๊สเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2523) ออกโดยอาศัยอำนาจตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2524) ออกโดยอาศัยอำนาจตาม พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เพื่อให้สอดคล้องกับความสูงของรถที่จะใช้บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาดมาตรฐาน ซึ่งโดยทั่วไปจะอยู่ที่ 4.1 เมตร (ประกอบด้วยความสูงตัวรถ 1.50 เมตร และความสูงของตู้มาตรฐาน 2.60 เมตร) และสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ชนิด High-Cube ซึ่งมีความสูงมาตรฐาน 2.90 เมตร

3) การพัฒนากฎระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่ง

นอกเหนือจากการพัฒนากฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและกฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกและความสูงของรถแล้ว ภาครัฐยังได้ทบทวนกฎหมายบางฉบับที่มีความซับซ้อนกันและอาจเป็นอุปสรรคต่อกระบวนการขนส่ง เช่น การรวมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เป็นฉบับเดียวกัน การปรับปรุงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ นอกจากนั้นแล้วยังมีการร่างกฎหมายเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนกิจกรรมด้านการขนส่ง ได้แก่ การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. การจัดทำร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์การนำร่องในเขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือจังหวัดสงขลาและเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด พ.ศ. เป็นต้น ความก้าวหน้าในการปรับปรุงกฎหมายและร่างเพิ่มเติมแสดงดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 กฎหมายด้านการขนส่งที่อยู่ระหว่างการดำเนินการปรับแก้หรือร่างเพิ่มเติม

กฎหมาย	ความก้าวหน้า
ทางบก	
1. การรวมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เป็นฉบับเดียวกัน	เพื่อปรับปรุงบทบัญญัติของกฎหมายทั้ง 2 ฉบับให้มีความเป็นเอกภาพและเป็นไปในแนวทางเดียวกันทั้งระบบ โดยบทบัญญัติของกฎหมายจะกำหนดเป็นหลักการทั่วไป ส่วนรายละเอียดในทางปฏิบัติให้กำหนดเป็นกฎกระทรวง ประกาศ ระเบียบหรือข้อบังคับ เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว คณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงาน เพื่อเสนอเข้า ครม.
2. จัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.	อยู่ระหว่างการนำเสนอ ครม. เพื่อพิจารณา
ทางน้ำ	
1. ปรับปรุงพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.	เพิ่มอำนาจให้คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์สามารถกำหนดท่าเรือที่เหมาะสมเพื่อเป็นที่ตั้งท่าเรือ ซึ่งจะช่วยให้ใช้ประโยชน์จากที่ดินริมฝั่งน้ำมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งสามารถเสนอแผนงาน มาตรการเพื่อให้มีระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงกับท่าเรืออื่น จะก่อให้เกิดการพัฒนากระบวนการขนส่งในภาพรวม ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญวุฒิสภา
2. จัดทำร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์การนำร่องในเขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือจังหวัดสงขลาและเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด พ.ศ.	เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยกเว้นไม่ต้องใช้นำร่อง อันจะช่วยอำนวยความสะดวก ลดภาระและค่าใช้จ่ายในระบบการขนส่งทางทะเลได้มาก ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานโดยกระทรวงคมนาคม
3. จัดทำร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ พ.ศ.	เนื่องจากประเทศไทยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพิธีการสำหรับการเข้ามาพำนักและกลับออกไปของเรือสินค้าและบุคคลบนเรือหลายหน่วยงาน ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีกฎหมายแม่บทให้อำนาจการทำพิธีการที่แตกต่างกันไป ทำให้ขั้นตอนพิธีการยุ่งยาก ช้าช้อน และเอกสารที่เกี่ยวข้องมีจำนวนมาก ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการตรากฎหมายให้ขึ้นมา มีลักษณะเป็นกฎหมายกลาง สามารถใช้เป็นแนวทางปฏิบัติร่วมกันสำหรับพนักงาน เจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับแก้ระเบียบภายในของตนให้สอดคล้องกับกฎหมายฉบับนี้ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานโดยกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 1 (ต่อ)

กฎหมาย	ความก้าวหน้า
ทางอากาศ	
1. ปรับปรุงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ	เพิ่มเติมบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 4
2. จัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ.	เป็นกฎหมายเอกชนกำหนดหลักเกณฑ์ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศกับผู้ให้บริการที่เป็นสากล ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 6

ที่มา: ระเบียบวาระการประชุมเรื่อง กฎหมายเกี่ยวกับ Logistics ครั้งที่ 1/2548 วันพุธที่ 16 มีนาคม 2548 เวลา 11.00 น.
ณ กระทรวงคมนาคม

2. กฎหมายไม่เอื้ออำนวยต่อธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

ในปัจจุบันไม่มีกฎหมายเฉพาะที่รองรับสถานะ Freight Forwarder ในการทำธุรกรรมเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร ทำให้ผู้ประกอบการที่ให้บริการโลจิสติกส์ในแต่ละขั้นตอนต้องแบกรับภาษีที่ไม่เท่าเทียมกัน เช่น ผู้รับจัดการขนส่งที่ไม่มีเรือเดินทะเลใช้ในกิจการของตนเองจะไม่ได้รับประโยชน์จากอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละศูนย์ ตามประมวลรัษฎากร มาตรา 80/1 (3) โดยกรมสรรพากรได้กำหนดไว้ว่าเฉพาะผู้ประกอบการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศที่มีเรือเดินทะเลใช้ในกิจการของตนเองเท่านั้นจึงจะได้รับประโยชน์นี้ (ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการต่างประเทศ) ข้อกำหนดดังกล่าว ทำให้ผู้รับจัดการขนส่งในประเทศไทยต้องใช้อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 ในการเรียกเก็บค่าบริการจากลูกค้า ในขณะที่ต่างประเทศ เช่น สิงคโปร์ หากการให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งเข้าข่ายการให้บริการต่างประเทศ จะเสียภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละศูนย์ ด้วยเหตุดังกล่าวจึงทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำ และไม่เป็นธรรม ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่ไม่มียานพาหนะต้องแบกรับภาระต้นทุนที่สูงกว่าผู้ประกอบการที่มียานพาหนะ และมีผลต่อผู้ประกอบการในห่วงโซ่

3. การปรับปรุงระเบียบกรมศุลกากรที่เกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร เช่น

การปรับกฎ ระเบียบ และกฎหมายศุลกากรให้เอื้ออำนวยต่อระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยอนุญาตให้การเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะทำได้ทุกระบบภายในเขตศุลกากร

4. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ทันสมัยจำเป็นต้องเร่งรัดการออกกฎหมายลูกเพื่อรองรับและสนับสนุนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

การแลกเปลี่ยน ส่ง-รับข้อมูลที่เกิดจากการทำธุรกรรมระหว่างรัฐ-เอกชน หรือธุรกิจกับธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และใช้เอกสารกระดาษให้น้อยที่สุดหรือไม่ใช้เลย (Paperless) ถือเป็นหัวใจสำคัญประการหนึ่งของระบบบริหารจัดการธุรกรรมสมัยใหม่ ประเทศไทยมีความตื่นตัวในเรื่องนี้มานานพอสมควรแล้ว ดังจะเห็นได้จากการผลักดันให้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544

อย่างไรก็ตาม การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ของธุรกิจไทยก็ยังไม่เป็นจริงจนบัดนี้ เนื่องจากยังไม่มีกฎหมายลูกที่เกี่ยวข้อง ทำให้ขาดแนวทางดำเนินการในระดับปฏิบัติ ทั้งนี้ อาจสรุปกลุ่มกฎหมายที่ควรเร่งรัดให้มีผลบังคับใช้เป็น 2 กลุ่ม คือ

1) กลุ่มกฎหมายลูกตาม พรบ.ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 เป็นพระราชบัญญัติที่ถูกต้องราชขึ้นเพื่อรับรองสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้เท่าเทียมกับธุรกรรมที่ทำลงบนกระดาษและการลงลายมือชื่อด้วยมือ โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน พ.ศ.2545 แต่เนื่องจากพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นเพียงกฎหมายพื้นฐานฉบับหนึ่ง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องตรากฎหมายลำดับรอง (พระราชกฤษฎีกาหรือหลักเกณฑ์ต่างๆ) ออกมารองรับรายละเอียดของกฎหมาย อันจะมีผลต่อการดำเนินธุรกิจหรือการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

สำหรับความก้าวหน้าในการร่างกฎหมายลำดับพระราชกฤษฎีกานั้น มี 2 ฉบับที่ยกร่างแล้วเสร็จ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ ร่างพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการกำหนดข้อยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และร่างพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ และที่เหลืออีก 2 ฉบับ อยู่ระหว่างการศึกษา คือ ร่างพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และร่างพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการกำกับธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (รายละเอียดดังตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 กฎหมายลำดับพระราชกฤษฎีกาที่อยู่ระหว่างยกร่างหรือพิจารณาในกระบวนการนิติบัญญัติ

กฎหมาย	สถานะปัจจุบัน
ร่างพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 3 ว่าด้วยการกำหนดข้อยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์	ผ่านการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ร่างพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 25 ว่าด้วยวิธีการแบบปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์	อยู่ระหว่างศึกษาข้อมูลโดยศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC)
ร่างพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 32 ว่าด้วยการกำกับธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์	อยู่ระหว่างการศึกษาค้นคว้าข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในประเด็นเทคโนโลยี และจะยกร่างให้แล้วเสร็จภายใน มิ.ย. 48
ร่างพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 35 ว่าด้วยการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ	อยู่ระหว่างการนำเสนอเข้า ครม.

ที่มา: <http://www.ecommerce.or.th> ณ วันที่ 23 มีนาคม 2547

2) กลุ่มกฎหมายเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องฉบับอื่น ๆ

นอกเหนือจากการตราพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และร่างกฎหมายลูกแล้ว ยังมีกฎหมายฉบับอื่นๆ ที่ถูกตราขึ้นมาเพื่อรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. และกฎหมายเกี่ยวกับการโอนเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น สำหรับความก้าวหน้าในการตรากฎหมายดังกล่าว แสดงดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 กฎหมายเทคโนโลยีสารสนเทศฉบับอื่น ๆ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

กฎหมาย	สถานะปัจจุบัน
ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. (กฎหมายเกี่ยวกับอาชญากรรมทางคอมพิวเตอร์)	ผ่านการตรวจพิจารณาจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการนำเสนอต่อ ครม.
ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.	อยู่ระหว่างการดำเนินงานของกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
กฎหมายเกี่ยวกับการโอนเงินทางอิเล็กทรอนิกส์	อยู่ระหว่างพิจารณาการร่าง โดยคณะทำงานจากสำนักงานคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และธนาคารแห่งประเทศไทย

ที่มา: <http://www.ecommerce.or.th> ณ วันที่ 23 มีนาคม 2547

5. กระบวนการให้บริการของรัฐ (Government Process) ที่มีขั้นตอนมากและใช้เวลานานเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และเชื่อถือได้ในระดับมาตรฐานระดับสากล

กระบวนการให้บริการของภาครัฐเพื่อการนำเข้า-ส่งออกที่มีขั้นตอนมากและล่าช้าถือเป็นอีกกระบวนการหนึ่งที่มีผลต่อต้นทุนการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจในประเทศ ในขณะที่ การให้บริการที่รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพนอกจากจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยแล้ว ยังเป็นการสร้างความพึงพอใจและความไว้วางใจซึ่งเป็นคุณค่าที่ผู้ใช้บริการต้องการ ซึ่งผลการวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาในส่วนของกระบวนการตรวจสอบปล่อยสินค้านำเข้า-ส่งออกที่ด่านศุลกากร พบว่า ปัญหาร้อยละ 80² เกิดขึ้นจากสาเหตุหลัก 2 ด้าน คือ 1) **การขอรับใบอนุญาตล่วงหน้าใช้ระยะเวลานาน** เนื่องจากขาดการรวมศูนย์การบริการของหน่วยงานทั้ง 28 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนอำนาจในการอนุมัติอนุญาตอยู่ภายใต้กฎหมายกว่า 20 ฉบับ ซึ่งไม่สามารถมอบอำนาจกันได้ ทำให้การดำเนินการล่าช้าเพราะผู้ประกอบการต้องติดต่อแต่ละหน่วยงานเอง และสินค้าบางประเภทใช้ระยะเวลานาน 2) **การตรวจ-ปล่อยใช้ระยะเวลานาน** เพราะแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะตรวจวิเคราะห์สินค้าทางเทคนิคด้วยตนเองก่อนให้ศุลกากรตรวจปล่อย และบางสินค้าใช้ระยะเวลาในการตรวจรับรองนานทำให้เสียหายสำหรับสินค้าเน่าเสียง่าย ตลอดจนมีการใช้ดุลยพินิจมาตรฐานสินค้าเปิดช่องคอร์รัปชัน ภาครัฐได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนากระบวนการนำเข้า-ส่งออก และได้ริเริ่มดำเนินการแก้ไขไปแล้วบางส่วน เช่น การจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ที่กระทรวงพาณิชย์ และขณะนี้ได้ริเริ่มที่ด่านนำร่อง (ด่านชายแดน) 5 แห่ง คือ ด่านแม่สอด ด่านแม่สาย ด่านมุกดาหาร ด่านอรัญประเทศ และด่านสะเดา เพื่อลดระยะเวลาการขอรับใบอนุญาตและตรวจ-ปล่อยสินค้า ทั้งนี้ เพื่อให้การบริการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า-ส่งออกเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว

อย่างไรก็ตาม ศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จที่มีอยู่ขณะนี้ยังลักษณะรวมศูนย์ทางกายภาพ (Physical) มากกว่าผ่านระบบ Internet หรือ Web Based หรือเป็นรูปแบบ Virtual ในขณะที่ประเทศคู่แข่งมุ่งพัฒนาไปสู่ระบบ Virtual กันเป็นส่วนใหญ่แล้ว

สำหรับประเทศไทย หน่วยงานรัฐที่ทำหน้าที่ให้บริการ ยังคงถูกผูกติดอยู่กับกฎระเบียบต่างๆ ที่กำกับกระบวนการให้บริการของตนอยู่ จึงยังคงมีขั้นตอนมาก มีความซ้ำซ้อนของข้อมูล และไม่ได้คำนึงถึงความสะดวกในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการเท่าที่ควร หากจะปรับปรุงให้ระบบการนำส่งสินค้า/บริการมีประสิทธิภาพสูงขึ้น จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุง (Reprocess) กระบวนการให้บริการของสินค้าแต่ละชนิดให้มีขั้นตอนตลอดทั้งกระบวนการที่กระชับ ไม่ซ้ำซ้อน และใช้เอกสารที่เป็นกระดาษน้อยที่สุด

² สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2547) ในเอกสารประกอบการประชุม การอำนวยความสะดวกกระบวนการนำเข้า-ส่งออกของประเทศ ในวันพุธที่ 28 กรกฎาคม 2547 ณ สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง

กล่าวโดยสรุป การพัฒนากฎหมายและข้อบังคับให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการโลจิสติกส์ได้ก้าวหน้าไปในระดับหนึ่ง ซึ่งส่วนใหญ่ถูกยกร่างแล้วและอยู่ในระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา คณะรัฐมนตรี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเร่งผลักดันให้กฎหมายดังกล่าวให้มีผลบังคับใช้เป็นสิ่งที่หน่วยงานภาครัฐต้องเร่งดำเนินการเพื่อสนับสนุน (Facilitate) กระบวนการโลจิสติกส์ ทั้งนี้ภาครัฐควรเร่งปรับปรุงกระบวนการให้บริการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกให้มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และได้มาตรฐานสากล

จากสถานการณ์และประเด็นสำคัญดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งจากที่ได้มีการสัมมนาเชิงปฏิบัติการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงเห็นควรกำหนดเป้าประสงค์กลยุทธ์หลัก แนวทางการพัฒนา ตัวชี้วัด และหน่วยงานรับผิดชอบในแต่ละกลยุทธ์หลัก ของการพัฒนากฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของหน่วยงานรัฐ ดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์การพัฒนากฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของหน่วยงานรัฐ

เป้าประสงค์

- (1) มีกฎหมาย ข้อบังคับ นโยบายที่สนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์
- (2) บริการของหน่วยงานรัฐทางด้านโลจิสติกส์มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล

กลยุทธ์หลัก

1. พัฒนากฎหมาย/ระเบียบ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล เช่น

แนวทางที่ 1: พัฒนากฎหมาย/ระเบียบด้านการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งให้มีการปรับปรุงระเบียบกระทรวงการคลังที่เกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร

กฎหมายด้านการขนส่ง ถือเป็นส่วนหนึ่งในการส่งเสริมให้กิจกรรมทางโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยการสร้างความชัดเจนและลดความซ้ำซ้อนทางกฎหมาย รวมทั้งปรับปรุงกฎระเบียบและการควบคุมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่ง นอกจากนี้ ยังให้ความสำคัญกับการผลักดันให้เกิดกฎหมายด้านบริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในเรื่องของสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องของไทยสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอื่นๆ ในเวทีโลกได้ดียิ่งขึ้น ดังนั้น การพัฒนาจึงมีสาระสำคัญในหลายส่วน เช่น

ทางบก

- (1) ปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุก
- (2) ปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับความสูงของรถ
- (3) การรวมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นฉบับเดียวกัน
- (4) การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

ทางน้ำ

- (5) การแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.
- (6) การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.
- (7) การจัดทำร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์การนำร่องในเขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือ จังหวัดสงขลา และเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด พ.ศ.
- (8) การจัดทำร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ พ.ศ.

ทางอากาศ

- (9) การแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ
- (10) การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ.

นอกจากกฎหมายด้านการขนส่งแล้ว ควรให้มีการปรับปรุงระเบียบกระทรวงการคลังที่เกี่ยวข้อง กับการทางศุลกากร โดยเฉพาะระเบียบขั้นตอนการนำเข้า-ส่งออกที่มีความยุ่งยากซับซ้อน ซึ่งจะทำให้เกิดความรวดเร็วในการดำเนินพิธีการนำเข้า-ส่งออก และเพิ่มประสิทธิภาพทั้งในด้านเวลาและต้นทุน

แนวทางที่ 2: พัฒนากฎหมายรองรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ โดยผลักดันให้เกิดกฎหมายที่จะ ใ้รับรองสถานะ และกำหนดบทบาทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์โดยตรง ซึ่งจะมีผลต่อการควบคุมมาตรฐาน การให้บริการของผู้ให้บริการให้สูงขึ้น และเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้มีความเข้มแข็ง เพื่อเป็นกลจักรสำคัญในการที่ช่วยทำให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศลดลงในระยะยาว

ตัวชี้วัดกลยุทธ์หลัก:	มีกฎหมาย ข้อบังคับ นโยบายที่สนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์
เจ้าภาพหลัก:	กระทรวงคมนาคม
เจ้าภาพร่วม:	กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรฯ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพลังงาน กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ กระทรวงทรัพยากรฯ สศช. และ TFL

2. ผลักดันการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

แนวทางที่ 1: **เร่งรัดการออกกฎหมายลำดับรอง ภายใต้ พรบ.ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544** เพื่อรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้เป็นไปตามตามพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 ทำให้ธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์สามารถใช้งานได้จริง ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความรวดเร็ว และลดต้นทุนการดำเนินการทางธุรกิจ

ตัวชี้วัดกลยุทธ์หลัก:	มีกฎหมาย ขอบบังคับ นโยบาย ที่สนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์
เจ้าภาพหลัก:	กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
เจ้าภาพร่วม:	กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรฯ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ กระทรวงคมนาคม สศช. และ TFL

3. ปรับปรุงกระบวนการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ (Back and Front Office) ให้มีมาตรฐานระดับสากล

แนวทางที่ 1: **เร่งรัดให้หน่วยงานภาครัฐปรับปรุงกระบวนการ (Re-process) ในการให้บริการ โดยเฉพาะกระบวนการนำเข้าส่งออก** เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับ ควบคุม และดูแลของภาครัฐ เพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินการออกใบรับรองและการตรวจปล่อยสินค้า ลดความซับซ้อนในการปฏิบัติงาน ให้ผู้ประกอบการใช้เวลาในการดำเนินการน้อยลง เช่น การประกันเวลาของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก เป็นต้น

แนวทางที่ 2: **การกำหนดมาตรฐานการให้บริการที่สอดคล้องกับระดับสากล** สนับสนุนให้เกิดศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ที่มีมาตรฐาน ซึ่งจะทำการให้บริการของประเทศมีประสิทธิภาพ สร้างความสามารถในการแข่งขันได้ให้แก่ผู้ประกอบการและประเทศได้

ตัวชี้วัดกลยุทธ์หลัก:	-จำนวนขั้นตอนและระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการให้บริการ ของรัฐลดลง -มีการประกันเวลา -ความพึงพอใจของผู้ให้บริการอยู่ในระดับดีมาก
เจ้าภาพหลัก:	กระทรวงการคลัง
เจ้าภาพร่วม:	กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงเกษตรฯ กระทรวงสาธารณสุข 28 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สศช. และ TFL

(ร่าง)
บทที่ 8

แนวทางการบริหารจัดการเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

ความสำคัญ

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีส่วนเกี่ยวข้องกับทุกหน่วยงาน ทั้งหน่วยงานภาครัฐกิจและหน่วยงานภาครัฐ นั่นคือ กระทรวงทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของภาครัฐกิจจะมีบทบาทในกิจกรรมโลจิสติกส์แทบทั้งสิ้น เนื่องจากแต่ละกระทรวงจะมีหน้าที่ความรับผิดชอบหรือมีบทบาทที่เป็นการสนับสนุนหรือเป็นส่วนหนึ่งในกิจกรรมโซ่อุปทาน แผนแม่บทฯ ฉบับนี้เป็นกลไกหนึ่งที่จะช่วยให้การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์เกิดความเป็นบูรณาการในระดับเป้าหมาย และแนวทางปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากการมีแผนแม่บทฯ ร่วมกันแล้ว การผลักดันให้มีการนำนโยบาย/ยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้จริง จำเป็นที่จะต้องมีการกลไกการบริหารนโยบายที่เป็นรูปธรรม ที่ทำหน้าที่วางแผน ผลักดัน ติดตาม (Monitoring) ประเมินผล รวมทั้งเสนอแนวทางแก้ไขให้มีการปรับนโยบายหรือแนวทางการดำเนินงาน เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมให้เป็นไปตามนโยบายหรือยุทธศาสตร์ที่ได้วางไว้

ขณะนี้ ประเทศไทยยังไม่มีระบบกลไกที่เป็นเอกภาพทำหน้าที่รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์โดยตรง จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบบริหารจัดการให้เป็นเอกภาพชัดเจน

สถานการณ์ปัจจุบันและประเด็นสำคัญ

1. กลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศของภาครัฐ

ปัจจุบัน เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์โดยตรง การบริหารจัดการจึงถูกแบ่งออกตามหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน โดยสามารถแบ่งระดับการบริหารได้เป็น 2 ส่วน คือ

1) **ระดับนโยบาย** มีคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) เป็นผู้กำหนดนโยบาย/ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และมีอำนาจในการให้ความเห็นชอบและอนุมัติการดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นเลขานุการ และเป็นแกนกลางในการประสานการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

2) **ระดับปฏิบัติ** สศช. ได้เสนอยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาที่สำคัญไว้ 6 ด้าน ซึ่งแต่ละด้านจะมีหน่วยงานภาครัฐเข้ามาร่วมดำเนินงานในฐานะเจ้าภาพกลยุทธ์หลัก ดังนี้

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ มีกระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าภาพกลยุทธ์หลัก
- การพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูล มีกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเป็นเจ้าภาพกลยุทธ์หลักร่วมกับ สศช.
- การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ มีเจ้าภาพกลยุทธ์หลัก คือ กระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงพาณิชย์
- การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ มีเจ้าภาพกลยุทธ์หลัก คือ กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงอุตสาหกรรม
- การเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค มีเจ้าภาพกลยุทธ์หลัก คือ กระทรวงการคลัง และกระทรวงพาณิชย์
- การปรับปรุงและพัฒนากฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของหน่วยงานรัฐ มีเจ้าภาพกลยุทธ์หลัก คือ กระทรวงคมนาคม กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และกระทรวงการคลัง

2. กลไกขับเคลื่อนของภาคเอกชน

ภาคเอกชนได้มีการรวมตัวและจัดตั้งหน่วยงานซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบงานด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ให้มีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์ โดยใช้ชื่อว่า **“Thai Federation on Logistics”** หรือ **“สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย”** ซึ่งองค์ประกอบของหน่วยงานดังกล่าวประกอบด้วยผู้แทนจากภาคเอกชน รวมทั้งสิ้น 17 องค์กร¹ โดยมีบทบาท/หน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งสรุปได้ 3 ประการ คือ

- 1) วางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้า
- 2) รวบรวมปัญหาด้านโลจิสติกส์ที่เป็นอุปสรรคต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากภาคเอกชน
- 3) เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหา รวมทั้งเสนอแนะแผนงานและโครงการเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และเสริมสร้างการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ

นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดตั้งคณะทำงานย่อยทั้งสิ้น 5 ด้าน พร้อมทั้งได้กำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลักในแต่ละคณะทำงานย่อย ได้แก่

¹ หน่วยงานดังกล่าวประกอบด้วยผู้แทนจากภาคเอกชนอัน รวมทั้งสิ้น 17 องค์กรอันได้แก่ 1) สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย 2) สมาหอการค้าแห่งประเทศไทย 3) สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย 4) สมาคมธนาคารไทย 5) สมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 6) สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ 7) สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย 8) สมาคมผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าและคอนเทนเนอร์ 9) สมาคมเจ้าของเรือไทย 10) สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย 11) สมาคมขนส่งสินค้า 12) สมาคมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ไทย 13) สมาคมไทยโลจิสติกส์และการผลิต 14) สถาบันโลจิสติกส์และการขนส่ง (ไทย) 15) สมาคมบริการงานจัดซื้อและซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย 16) สมาคมการค้าธุรกิจการขนส่งสินค้า และ 17) เครือข่ายนักวิจัยไทยด้านการบริหารจัดการโซ่คุณค่าและโลจิสติกส์ ซึ่งมีสมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เป็นแกนกลาง

- ด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบ – สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่ประธาน คณะทำงานย่อย
- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ – สมาคมซอฟต์แวร์ไทยทำหน้าที่เป็นประธาน
- ด้าน Marketing & Promotion – สมาคมผู้ประกอบการทำเทียบเรือสินค้าและคอนเทนเนอร์ เป็นประธาน
- ด้านพัฒนาบุคลากร – สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือฯ เป็นประธาน
- ด้าน SMEs – สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นประธาน

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยจึงมีลักษณะที่แยกส่วนกันตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ยังขาดกลไกการบริหารจัดการที่มีความเป็นเอกภาพและทำหน้าที่ประสานการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

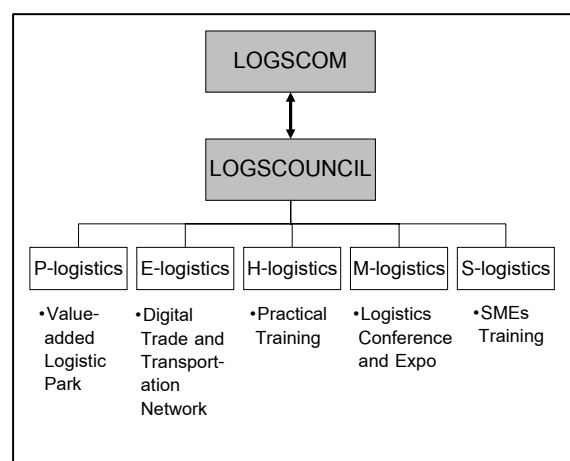
3. กรณีศึกษา: กลไกการจัดการด้านโลจิสติกส์ในต่างประเทศ

ในหลายประเทศได้มีการจัดตั้งหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่บริหารจัดการงานด้านโลจิสติกส์ของประเทศโดยตรง ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ โดยภาครัฐจะทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุนและดำเนินการในส่วนนโยบาย ในขณะที่ภาคเอกชนเป็นผู้ขับเคลื่อน ตัวอย่างเช่น

สิงคโปร์: นโยบายโลจิสติกส์ของสิงคโปร์จะกำหนดโดย Economic Development Board of Singapore (EDB) ซึ่งทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการวางแผนและส่งเสริมการลงทุน ภายใต้หลักการสำคัญ คือ CORE ซึ่งหมายถึง Connectivity, Openness, Reliability และ Enterprise โดย EDB มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยตรง และเป็นแกนหลักในการรับฟังอุปสรรคและช่วยแก้ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของภาคเอกชน

ฮ่องกง: เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นไปอย่างมีระบบและตรงกับเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ ฮ่องกงได้ตั้งหน่วยงานพิเศษในปี 2544 คือ Logistics Committee (LOGSCOM) และ Logistics Council (LOGSCOUNCIL) ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน โดย LOGSCOM – The Steering Committee on Logistics Development จะมีบทบาทในการกำหนดนโยบายภาพรวมของโลจิสติกส์ ประกอบด้วย

รัฐมนตรีว่าการและปลัดกระทรวงที่เกี่ยวข้อง มีอำนาจเบ็ดเสร็จในการตัดสินใจ และรับฟังข้อเสนอแนะจาก LOGSCOUNCIL ส่วน LOGSCOUNCIL – Hong Kong Logistics Development Council มี



บทบาทในการนำนโยบายจาก LOGSCOM ไปปฏิบัติ และเป็นเวทีในการแลกเปลี่ยนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ประกอบด้วยผู้แทนจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

ออสเตรเลีย: มีการจัดตั้ง *Australian Logistics Council* เพื่อเป็นเวทีให้รัฐบาลและเอกชนร่วมมือกันแก้ไขปัญหาโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้น

โดยสรุป จากการศึกษาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในหลายประเทศพบว่า มีรูปแบบขององค์กรคือ **การจัดตั้งหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่บริหารจัดการงานด้านโลจิสติกส์ของประเทศโดยตรง** มีอำนาจและความคล่องตัวสูงในการตัดสินใจ และแก้ปัญหาความขัดแย้งระหว่างหน่วยงาน และส่วนใหญ่เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ โดยหน่วยงานต่างๆ เหล่านี้ มักมีหน้าที่หลักสำคัญเหมือนกัน คือ

- กำหนดนโยบายภาพรวมโลจิสติกส์ และมีอำนาจบริหารจัดการโดยตรง
- เป็นผู้นำในการพัฒนาและปรับปรุงองค์ความรู้ด้านการจัดการโลจิสติกส์
- ประสานความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ของหลายๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- เป็นเวทีแลกเปลี่ยนระหว่างภาครัฐและเอกชน

ข้อเสนอแนะทางการบริหารจัดการเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์

แนวทางที่ 1: วางระบบขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โดยใช้สารสนเทศและความรู้ (Knowledge-Driven Monitoring System) เพื่อให้การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทางคณะทำงานเสนอให้มีการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โดยใช้ความรู้เป็นตัวนำ นั่นคือ การใช้องค์ความรู้เข้ามาเป็นตัวบอกว่าผลการดำเนินงาน (Sector Performance) อยู่ในระดับใด และมีจุดอ่อนหรือจุดบกพร่องที่ใดที่ควรปรับปรุง โดยประเมินจากมุมมองของผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ (Customer-Oriented Monitoring) ทั้งนี้ จะมีกลไกหรือเครื่องมือที่ใช้ในการบริหารจัดการ ดังนี้

- 1) ดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงาน (KPIs) ที่เป็นระบบเชื่อมโยงอย่างบูรณาการ และระบบฐานข้อมูลที่จำเป็นต่อการประเมินผลการดำเนินงาน เพื่อให้ทราบผลผลิตและผลลัพธ์ของการดำเนินการได้
- 2) รายงานผลการดำเนินงานประจำปี (Annual Performance Report) เพื่อเสนอต่อ กพข. และเผยแพร่ต่อสาธารณะ (Publicity) เพื่อเป็นการให้สารสนเทศและความรู้แก่ผู้เกี่ยวข้อง (Stakeholder) ที่จะได้ร่วมตรวจสอบและกำกับ

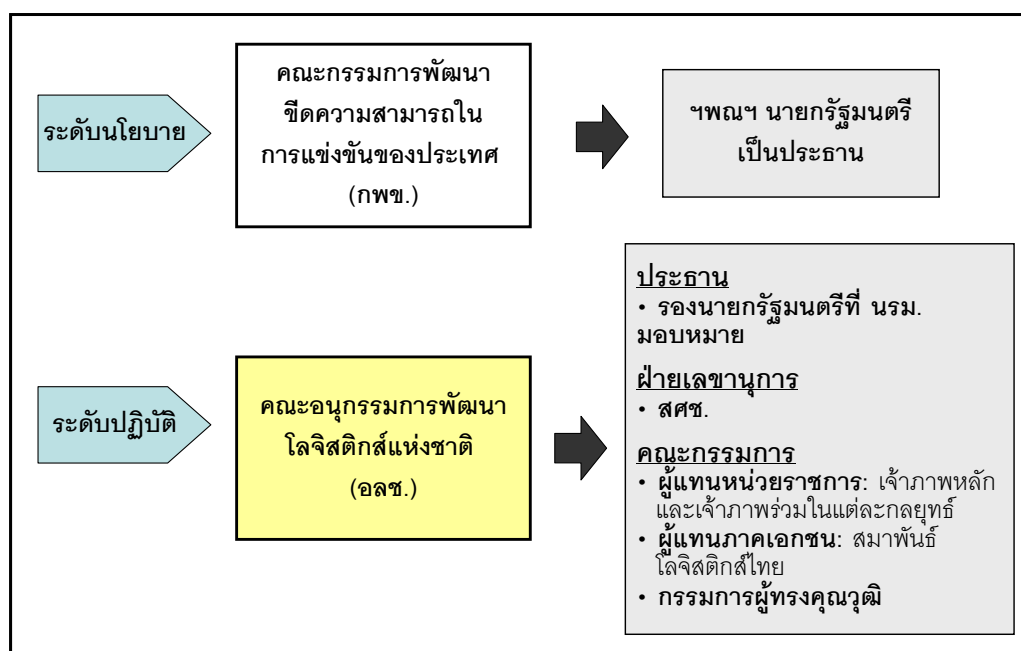
สำหรับดัชนีชี้วัดมานั้น มุ่งวัดสมรรถนะด้านโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและระดับจุลภาค ซึ่งในระดับมหภาคจะเป็นการประเมินผลในภาพรวม คือ การลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP และการเพิ่มมูลค่าธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศ เป็นต้น และในระดับจุลภาคจะให้ความสำคัญกับการวัดสมรรถนะการดำเนินการ ทั้งนี้ ประโยชน์ที่ได้จากการประเมินวัดดังกล่าว เช่น การวัดต้นทุนหรือมูลค่าเพิ่มโลจิสติกส์ของประเทศ จะช่วยในการบ่งชี้ให้เห็นประเด็นที่จะต้องมีการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลง ซึ่งจะช่วยในการเพิ่มพูนความสามารถในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการในประเทศโดยรวม

แนวทางที่ 2: จัดให้มีเครือข่ายองค์กรที่ชัดเจนและเป็นเอกภาพรับผิดชอบขับเคลื่อนงานด้านโลจิสติกส์ การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์จำเป็นต้องมีหน่วยงานรับผิดชอบที่ชัดเจนเข้ามาผลักดันทั้งระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ ซึ่งการตั้งหน่วยงานเจ้าภาพด้านโลจิสติกส์ควรเป็นรูปแบบของคณะกรรมการผลักดันให้เกิดการปฏิรูปได้จริง โดยให้มีทั้งภาครัฐและภาคเอกชนทำงานร่วมกัน ทั้งนี้ ให้กำหนดอำนาจหน้าที่ให้ชัดเจน โดยคำนึงถึงขอบเขตที่เหมาะสมในการดำเนินการระหว่างภาครัฐและเอกชน

โดยมีข้อเสนอ รูปแบบและบทบาทหน้าที่ขององค์กรดังกล่าว ดังนี้

1) ระดับนโยบาย คือ คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) โดยมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน รับผิดชอบการกำหนดกรอบนโยบาย ทิศทางและยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ รวมทั้งให้ความเห็นชอบแผนงาน/โครงการและวงเงินงบประมาณเพื่อดำเนินการ

2) ระดับปฏิบัติการ ให้มีคณะอนุกรรมการชุดหนึ่งภายใต้ กพข. ชื่อว่า *คณะอนุกรรมการพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ* (อลช.) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นประธาน คณะกรรมการจะประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ มี สศช. เป็นฝ่ายเลขานุการ และมีหน่วยงานภาครัฐซึ่งเป็นตัวแทนจากกระทรวงเจ้าภาพร่วมและเจ้าภาพหลักในแต่ละกลยุทธ์ หน่วยงานภาคเอกชนผ่านทางสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นคณะกรรมการ



ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ ดังกล่าวจะมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่สำคัญใน 2 ส่วน คือ

- (1) กำกับและผลักดันให้เกิดการนำนโยบาย/ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไปสู่การปฏิบัติ

- (2) ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ โดยเฉพาะแผนงาน/โครงการที่มีลำดับความสำคัญสูง (High Priority)

แนวทางที่ 3 กลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ในขั้นต้น หลังจากที่คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) หรือคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบและอนุมัติการดำเนินการตามแผนแม่บทฯ แล้ว คณะอนุกรรมการพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ (อลช.) ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน จะทำหน้าที่เป็นผลักดันนโยบาย/ยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ และเมื่อแผนงาน/โครงการภายใต้นโยบายได้มีการดำเนินการจริงแล้ว ทางสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับหน่วยงานภาคเอกชน คือ สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย จะเข้าไปทำหน้าที่ติดตามประเมินผลการดำเนินงาน (Monitoring) เป็นระยะ เพื่อให้ทราบสมรรถนะการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในภาพรวม รวมทั้งศึกษาปัญหาข้อจำกัดของการดำเนินการและพลวัตรต่างๆ ของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมที่จะมีผลกระทบต่อแผนงาน/โครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่เหมาะสมต่อไป

กลไกการบริหารจัดการเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

